

คำนำ

“คู่มือการควบคุมเรือพาณิชย์” เล่มนี้ ได้จัดทำขึ้นเพื่อความมุ่งหมายให้ทราบถึงแนวทางการดำเนินการของกองทัพเรือในการควบคุมและการป้องกันเรือพาณิชย์ ทั้งในยามสงบและยามที่ประเทศชาติเข้าสู่ภาวะฉุกเฉิน หรือภาวะสงคราม โดยได้ปรับปรุงและแก้ไขมาจากหนังสือการควบคุมเรือพาณิชย์ ซึ่ง พลเรือตรี อุดม ตูลยานนท์ ได้แปลและเรียบเรียงมาจากหนังสือ Naval Control Of Shipping (NAVPER ๑๐๘๓๐) พ.ศ.๑๙๖๑ ของสหรัฐอเมริกา เมื่อ ๒๕ กันยายน ๒๕๑๐ อย่างไรก็ตามคู่มือเล่มนี้อาจจะยังมีข้อบกพร่องอยู่บ้าง เนื่องจากยังมีได้เคยได้ปฏิบัติจริงในทางใช้การ คณะทำงานและพิจารณาจัดทำ อทร. ด้านยุทธการ กิจการพลเรือน และการสรรพาวุธ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าคู่มือเล่มนี้จะอำนวยประโยชน์อย่างสูงสุดให้แก่ท่านและผู้เกี่ยวข้องกับเรือพาณิชย์ หากท่านพบเห็นข้อบกพร่องที่ควรปรับปรุงแก้ไข หรือหากมีคำแนะนำเพิ่มเติมแล้ว กรุณาส่งให้ กองควบคุมเรือพาณิชย์ กรมยุทธการทหารเรือ ซึ่งเป็นหน่วยควบคุมเอเออาร์นี้ทราบ เพื่อจะได้พิจารณาดำเนินการในโอกาสต่อไป

สารบัญ

บทที่		หน้า
๑	ประวัติของกรมควบคุมโรคพิษสุนัขบ้า	๑
๒	การประสานงานระหว่างหน่วยงานควบคุมโรคพิษสุนัขบ้า	๒๐
๓	นโยบายนโยบายควบคุมโรคพิษสุนัขบ้า	๓๕
๔	การเริ่มใช้แผนควบคุมโรคพิษสุนัขบ้าและแผนควบคุมตัวเรือ	๔๕
๕	การจัดทนายาออกตอนที่ ๑ ตอนนอยกในท่าเรือ	๕๖
๖	การจัดทนายาออกตอนที่ ๒ ตอนนอยกในทะเล	๗๖
๗	การสื่อสารในทนายาออกตอนที่ ๑ การสื่อสารในท่าเรือ	๘๘
๘	การสื่อสารในทนายาออกตอนที่ ๒ การสื่อสารในทะเล	๑๑๗
๙	เรืออิสระและเรือท่องเที่ยว และการควบคุมเส้นทางนั้น ๆ	๑๒๗
	คำย่อคำศัพท์ที่ใช้ในหนังสือเล่มนี้	๑๓๘

บทที่ ๑

ประวัติของการควบคุมเรือพาณิชย์

๑๐๑. บทนำ

เรือควบคุมเรือพาณิชย์ท่าไม ศาสตร์การทำสงครามประกอบด้วยองค์ประกอบมูลฐาน ๓ ข้อ คือ ยุทธศาสตร์ ยุทธวิธี และการส่งกำลังบำรุง

ยุทธศาสตร์ นั้นคือการพัฒนาและการใช้ การเมือง การเศรษฐกิจ จิตวิทยา และอำนาจทางการทหาร เพื่อให้บรรลุจุดประสงค์ตามนโยบายของชาติ

ยุทธวิธี นั้นคือการใช้หน่วยทหารเป็นรูปกระบวนและการเคลื่อนหน่วยทหาร เพื่อให้สัมพันธ์กับกำลังของข้าศึก

การส่งกำลังบำรุง นั้น ตามพจนานุกรมศัพท์ทหารฉบับใช้ร่วมสามเหล่าทัพ พ.ศ.๒๕๐๒ ตรวจสอบแก้ไขกล่าวไว้ดังนี้ :-

“การส่งกำลังบำรุง ตามความหมายที่เข้าใจกันมากที่สุดคือ การปฏิบัติการทางทหาร ในด้านที่ว่าด้วย

๑. การออกแนวรบและการพัฒนา, การจัดหา, การเก็บรักษา, การเคลื่อนย้าย, การแจกจ่าย การซ่อมบำรุง, การส่งกลับและการจำหน่ายยุทธโศปกรณ์
๒. การเคลื่อนย้าย, การส่งกลับ, และรักษาพยาบาลกำลังพล
๓. การจัดหาหรือการก่อสร้าง, การซ่อมบำรุง, การปฏิบัติและการจัดแจงสถานที่อำนวยความสะดวก และ
๔. การจัดหาหรือการจัดบริการประกอบการวางแผน รวมทั้งการพิจารณา กำหนดความต้องการและการปฏิบัติให้เป็นไปตามนั้น “

คำสำคัญในศัพท์การส่งกำลังบำรุงที่กล่าวมานี้คือ การจัดหา (Acquisition) , การเคลื่อนย้าย (Movement), การแจกจ่าย (Distribution), การส่งกลับ (Evacuation), และการจัดแจง (Disposition) , ซึ่งคำเหล่านี้ทุกคำต้องอาศัย การขนส่ง เป็นหลักทั้งสิ้น ในการจัดหาวัตถุดิบไปป้อนโรงงาน และนำวัตถุดิบสำเร็จรูปไปส่งให้ผู้ใช้ ต้องอาศัยการขนส่งเป็นเส้นชีวิตของการส่งกำลังบำรุงทั้งสิ้น ถ้าไม่มีการขนส่ง การส่งกำลังบำรุงก็จะจุกและหมดความหมาย

การที่ประเทศสหรัฐอเมริกาขณะในสงครามโลกครั้งที่ ๒ นั้น นอกจากการที่มีทรัพยากรธรรมชาติมากมาย มีกำลังผลิตทางอุตสาหกรรมสูงประกอบด้วยมีกำลังคนงานที่ชำนาญจำนวนมากแล้ว ยังต้องอาศัยศักยภาพของระบบการขนส่งทางทะเลอันใหญ่โตและมีประสิทธิภาพสูงควบคู่ไปด้วย

ในการทำสงครามวิธีขนส่งทุกวิธีย่อมมีความสำคัญทั้งสิ้น แต่ในประเทศที่มีอาณาเขตติดกับทะเลแล้วการขนส่งทางทะเลย่อมมีความสำคัญเหนือกว่าการขนส่งด้วยวิธีอื่น เนื่องจากขนส่งได้ครั้งละมาก ๆ และมีค่าใช้จ่ายน้อย ความสำคัญของการขนส่งทางทะเลจึงเห็นเด่นชัด การขนส่งทางอากาศและทางบกนั้นกระทำได้รวดเร็วก็จริง แต่ก็มีข้อจำกัดที่มีระวางบรรทุกน้อย, เปลืองเชื้อเพลิงมาก ดังนั้นจึงไม่อาจแข่งกับการขนส่งทางทะเล ซึ่งแม้จะมีระยะไกลและสงครามยืดเยื้อไปอย่างไรก็อาจดำเนินการขนส่งได้ตลอดไปไม่ติดขัด

เนื่องด้วยประเทศสหรัฐอเมริกามีทรัพยากรมากมายอย่างยิ่ง ดังนั้นจึงเกือบเป็นประเทศเลี้ยงตัวเองได้โดยไม่ต้องอาศัยสินค้าจากนอกประเทศเลย ถึงกระนั้นก็เป็นประเทศสหรัฐอเมริกาก็ยังต้องส่งสินค้าบางอย่างที่มีความสำคัญต่อชีวิตของคนอเมริกันมาจากต่างประเทศอยู่ดีและการส่งสินค้านี้มายังประเทศสหรัฐอเมริกานั้น ขณะนี้ใช้การขนส่งทางทะเลเป็นสำคัญ และคาดว่าจะต้องให้การขนส่งทางทะเลนี้ต่อไปอีกเป็นเวลานาน

ถ้าเกิดสงครามโลกขึ้นเรือพาณิชย์จะมีบทบาทสำคัญยิ่ง เพราะเรือพาณิชย์เดินสมุทรทั้งหลายนั้นมีความสามารถที่จะลำเลียงวัตถุและอาหารไปให้กองทัพของสหรัฐอเมริกา ในดินแดนโพ้นทะเลได้เป็นอย่างดีและอาจขนส่งสิ่งเหล่านี้ไปให้แก่พลเมืองของประเทศพันธมิตรที่เกี่ยวข้องได้ด้วย



รูป ๑ - ๑
การควบคุมเรือพาณิชย์ ก็เพื่อป้องกันเหตุร้ายดังที่เห็นอยู่นี้

ประโยชน์สำคัญอีกอย่างหนึ่งของการขนส่งทางทะเลซึ่งเกี่ยวกับการป้องกัน ประเทศสหรัฐอเมริกา ในสงครามเย็นคือ เรือพาณิชย์อเมริกันทั้งหลายเป็นกองกำลังทางเรือ ซึ่งพร้อมเสมอที่จะอพยพพลเมืองหรือ ลำเลียงคน และอาวุธไปเสริมกำลังกองทัพเรืออเมริกันที่ใด ๆ ก็ได้ทันที ในสงครามเย็นการดำเนินการ โดยนับพลังกันที่ย่อมเป็นสิ่งสำคัญยิ่งกว่าอย่างอื่น

ในหนังสือฉบับนี้ซึ่งได้นำเนื้อหาส่วนใหญ่มาจากหนังสือ NCOS ของ ทร. สหรัฐอเมริกา จะได้ กล่าวถึง การจัดการ ระเบียบและข้อบังคับ และแนวทางในการใช้เรือพาณิชย์หรือถ้าจะพูดสั้น ๆ ก็คือ การ ควบคุมเรือพาณิชย์นั่นเองและเพื่อให้เห็นภาพของการควบคุมเรือพาณิชย์อย่างแท้จริง จึงได้แบ่งการควบคุม ออกเป็น ๓ ระดับดังนี้-

ระดับเจ้าของเรือ คือการที่บริษัทเจ้าของเรือจัดการเดินเรือในบริษัทของตนในยามปกติให้เป็นไปตาม ขอบเขตของกฎหมาย ทั้งนี้รวมถึง การควบคุมของรัฐบาลในยามสงบที่ให้ความคุ้มครองแก่เรือที่ชักธงชาติ อเมริกันในการค้าขายภายใต้รัฐธรรมนูญและอำนาจภายใต้พระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้อง กำหนดให้รัฐบาลต้อง ปกป้องเรือพาณิชย์ของชาติ สนับสนุนการใช้เรือพาณิชย์อเมริกันในการค้าระหว่างประเทศ อุดหนุนในการ สร้างเรือ ให้ความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร ตลอดจนรักษาสีทึบและผลประโยชน์ของนายเรือและลูกเรือพาณิชย์ ทุกลำ

ระดับรัฐบาล เมื่อมีสถานะฉุกเฉินหรือมีการประกาศสงคราม รัฐบาลจะเลือกและจัดสรรเรือพาณิชย์ ไว้ใช้ตามความจำเป็น การดำเนินการนี้เป็นการปฏิบัติของหน่วยงานฝ่ายพลเรือน โดยให้เป็นไปตาม ยุทธศาสตร์ของชาติและยุทธศาสตร์ของพันธมิตร

ระดับกองทัพ เป็นระดับสุดท้าย เป็นการควบคุม ในยามสงครามโดยตรงจากกองทัพเรือซึ่งรวมกับการ ดำเนินการในเรื่องการกำหนดเส้นทางเดินเรือ การจัดที่ให้เรือจอดรอ การจัดคอนวอย การสั่งให้เรือออก เดินเรือ และการป้องกันภัยจากการกระทำของข้าศึก ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าเป็นการควบคุมทางยุทธการจาก กองทัพเรือแทนบริษัทเจ้าของเรือ การควบคุมทางยุทธการนี้เป็นการขยายการดำเนินการของหน่วยงานฝ่าย พลเรือนในระดับ ๒ ให้สอดคล้องกับนโยบายการปฏิบัติในยามสงคราม กระบวนเรือสินค้าจะถูกกำหนด ให้ปฏิบัติตามยุทธวิธีภายใต้ขอบเขตของทหารอย่างเคร่งครัด

ภารกิจของกองทัพเรือกับพาณิชย์นาวี ภารกิจของกองทัพเรือคือการครองทะเล ตั้งแต่รัฐนาวิอเมริกัน ได้เกิดขึ้นก็มีความรับผิดชอบในเรื่องนี้ตลอดมา ถึงแม้เวลาจะล่วงมาเป็นร้อยปี และความเจริญทางเทคโนโลยี ได้ก้าวหน้าไปอย่างรวดเร็วจนกระทั่งรัฐนาวิอเมริกันกลายเป็นนาวิชั้น ๑ ของโลกขณะนี้ ก็หาได้ทำให้ภารกิจ ดังกล่าวคือการครองทะเลเปลี่ยนไปไม่ รวมทั้งความลึกซึ้งและขอบเขตของการปฏิบัติที่เพิ่มขึ้น

เหตุผลดั้งเดิมของการครองทะเลนั้นก็เพื่อการให้ความคุ้มครองกิจการพาณิชย์นาวี ดังนั้นตั้งแต่ต้น กองทัพเรือจึงถูกมอบหมายให้ปฏิบัติภารกิจในการให้การคุ้มครองเรือพาณิชย์ ซึ่งเหตุการณ์ในอดีตหลายครั้ง

แสดงให้เห็นว่าการป้องกันเรือพาณิชย์ที่ได้ผล คือการเข้าไปควบคุมการเดินเรืออย่างใกล้ชิด จนกล่าวได้ว่านี่คือการควบคุมเรือพาณิชย์

ในแง่ของกฎหมาย

กฎหมายอเมริกันนั้นมาจากรัฐธรรมนูญ พระราชบัญญัติจากสภาองเกรส และสนธิสัญญา ซึ่งรัฐธรรมนูญให้อำนาจไว้ กฎหมายที่เกี่ยวกับพาณิชย์นาวีกำหนดไว้รัฐธรรมนูญอเมริกันมาตราที่ ๑ ตอนที่ ๘ ในส่วนของพาณิชย์นาวี

อำนาจสูงสุดที่ประธานาธิบดีสามารถนำมาใช้เกี่ยวกับพาณิชย์นาวีในยามสงครามมี ๒ ประการคือ

- ก. ในกรณีที่เป็นผู้บังคับบัญชาสูงสุดของทหารเหล่าทัพ
- ข. ในกรณีที่ได้รับมอบอำนาจจากรัฐสภา

อำนาจของทหารเรือในการควบคุมเรือพาณิชย์ อำนาจของทหารเรือในการควบคุมเรือพาณิชย์นั้นได้มาจากเหตุสามประการคือ (๑) จากกฎหมายของอเมริกันเป็นประการแรก (๒) จากสนธิสัญญาที่ได้ทำไว้กับต่างประเทศเป็นประการที่ ๒ และ (๓) จากอำนาจที่ประธานาธิบดีที่ได้มอบให้กองทัพเรือทำการแทนเป็นประการที่ ๓ กล่าวให้เข้าใจโดยทั่วไปแล้วคือกฎหมายอเมริกันได้กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการทหารเรือรับผิดชอบในเรื่องเรือพาณิชย์ ซึ่งโดยทั่วไปแล้วรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการทหารเรือ จะมอบอำนาจหน้าที่นี้ให้แก่ผู้บังคับบัญชาทหารเรือทำหน้าที่แทนต่อลงมาอีกชั้นหนึ่ง

ประธานาธิบดี มิได้มอบอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับ การควบคุมเรือพาณิชย์ ให้แก่ทหารเรือเสียหมดสิ้น แต่ผู้เดียว ยังมีอีกหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสถานการณ์และปัจจัยหลายด้าน ที่จะใช้ในการควบคุมเรือพาณิชย์ทั้งในยามสงบและยามสงคราม

นอกจากกล่าวไว้ข้างต้นแล้วประเทศสหรัฐอเมริกายังได้ทำสนธิสัญญากับประเทศต่าง ๆ ไว้มากมาย แต่ที่สำคัญองค์การนาโต้เป็นการทำสนธิสัญญาระหว่าง สหรัฐอเมริกา แคนาดา และอีก ๑๔ ประเทศ (องค์การ สปอ. ดำเนินการตามแนวนาโต้เกือบทุกประการ) ซึ่งมีประเทศที่เป็นสมาชิกรวม ๑๕ ประเทศ และส่วนใหญ่ของประเทศทั้ง ๑๕ ประเทศนี้มีกองเรือพาณิชย์รวมกันแล้วประมาณ ๖๕ % ของเรือพาณิชย์ทั้งหมด ดังนั้นหากเกิดเหตุฉุกเฉินอันใดขึ้นการประสานงานระหว่างประเทศเหล่านี้ในการใช้กองเรือพาณิชย์ให้เป็นประโยชน์ตามนโยบายร่วมกันนั้นจึงเป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่ง ดังนั้นการควบคุมเรือพาณิชย์จึงหาได้มีขอบเขตอยู่แต่ภายในเฉพาะประเทศหนึ่งประเทศใดไม่ แต่จะต้องเป็นการควบคุมเรือพาณิชย์ระหว่างชาติด้วยเหตุดังนี้จึงต้องมีหน่วยงานเพิ่มขึ้นดัง เช่น

- องค์การพลเรือนของชาติ (National Civilian Agency)
- องค์การพลเรือนระหว่างชาติ (International Civilian Organization)
- องค์การทหารระหว่างชาติ (International Military Organization)

ซึ่งจะได้กล่าวต่อไปในหนังสือ

ภารกิจและหน้าที่ของสำนักงานควบคุมเรือพาณิชย์ (Mission and Functions of the NCSORG)

สำนักงานควบคุมเรือพาณิชย์ ของอเมริกันจัดตั้งเมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๕๓ ภายหลังจากที่สงครามเกาหลีเกิดขึ้นเล็กน้อย (อังกฤษเริ่มดำเนินการมาตั้งแต่สมัยเรือใบ) สหรัฐฯ รัฐบาลนาวิกโยธินทำแผนการในเรื่องนี้เมื่อเดือนพฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๑๗) สำนักงานนี้อยู่ในบังคับบัญชาของผู้บัญชาการทหารเรืออเมริกัน

ภารกิจของสำนักงานควบคุมเรือพาณิชย์ คือ การเฝ้าระวังตลอดภัยในการขาดเรือพาณิชย์ในยามสงคราม หรือเมื่อมีเหตุการณ์ฉุกเฉิน หรือเมื่อมีเหตุการณ์ตึงเครียดในยามสงบเตรียมแผนการที่จะดำเนินการในยามสงคราม โดยการจัดตั้งฝึกองบรรณสนับสนุนหน่วยงานหรือองค์กรที่มีอยู่ให้สามารถหาหาและแปรรูปใช้ในยามสงคราม สำนักงานนี้ก็คือ ให้มีหน่วยโครงของสำนักงานนี้พร้อมไว้ในยามสงบเพื่อปฏิบัติหน้าที่ทันทีที่สงครามเกิดขึ้น ก็ให้สามารถขยายหน่วยโครงนี้ให้ใหญ่ขึ้นเพื่อปฏิบัติหน้าที่ในยามสงครามได้

สำนักงานควบคุมเรือพาณิชย์มีหน้าที่ดังนี้คือ ๑ จัดตั้งคอนวอย ๒ กำหนดเส้นทาง ๓ กำหนดการรายงาน และ ๔ การเปลี่ยนแปลงเส้นทาง การคุ้มกันเรือพาณิชย์จะเป็นหน้าที่ของ ผบ.หน่วยเรือคุ้มกัน ซึ่งเป็นนายทหารสั่งการทางยุทธวิธี และมีแม่กองคอนวอยจะเป็นผู้บังคับบัญชาเรือในคอนวอย

ในสหรัฐฯ าวี รองผู้บัญชาการทหารเรืออเมริกัน มีหน้าที่บังคับบัญชาสำนักงานควบคุมเรือพาณิชย์ และมีความรับผิดชอบในการวางนโยบายทั่วไป ตลอดจนพัฒนาแผนของการควบคุมเรือพาณิชย์โดยกว้าง ๆ การดำเนินการทางยุทธการคือการคุ้มครองเรือพาณิชย์นั้น ไปตกอยู่กับผู้บัญชาการกองเรือแอตแลนติก (CINCLANTFLT) และผู้บัญชาการกองเรือแปซิฟิก (CINCPACFLT) ซึ่งผู้บัญชาการกองเรือทั้งสองนี้จะได้มอบอำนาจหน้าที่ให้แก่ผู้บังคับการพื้นที่ซึ่งอาจเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการ (Operational Control Authority OCA = ผบท.) ก็ได้

ส่วนการดำเนินการควบคุมในท่าเรือ นั้น มีนายทหารควบคุมเรือพาณิชย์ (NCSO = นคพ.) นายทหารรายงาน (REPTOF) กองสุลเรือพาณิชย์ (CONSA) และนายทหารติดต่อ (NCSLO) เป็นผู้ปฏิบัติ นายทหารเหล่านี้มีชื่อเรียกตามพื้นที่ ๆ คนทำงานอยู่ และอยู่ในบังคับบัญชาของผู้บังคับบัญชาทางยุทธการ ตามสายงานของการจัดหน่วยของสำนักงานนั้น

งานของสำนักงานควบคุมเรือพาณิชย์มี ๔ ประเภทคือ จัดตั้งคอนวอย การกำหนดเส้นทาง การกำหนดรายงาน และการเปลี่ยนเส้นทาง แต่การที่จะดำเนินการเรื่องนี้ได้ละเอียดเพียงใดนั้น ขึ้นอยู่กับเหตุการณ์เฉพาะหน้าที่เกิดขึ้น และท่าเรือ นั้น ๆ มีสำนักงานใหญ่ใดเพียงใด

เนื่องจากการควบคุมเรือพาณิชย์เกี่ยวพันไปทั้งทางฝ่ายทหาร และฝ่ายพลเรือน และเกี่ยวพันไปถึงต่างชาติด้วย ดังนั้นการติดต่อประสานงานของหน่วยต่าง ๆ เหล่านี้จึงเป็นสิ่งที่จะต้องเป็นอย่างยิ่ง ซึ่งการติดต่อประสานงานต่าง ๆ เหล่านี้มีความสำคัญเพียงใดจะได้กล่าวไว้ในหนังสือต่อไป

ตามสถานการณ์ของโลกในขณะนี้ สำนักงานควบคุมเรือพาณิชย์มีลักษณะพิเศษของรูปแบบการปฏิบัติอยู่ ๒ ประการคือ การเตรียมพร้อมที่จะสนับสนุนหน่วยส่งกำลังบำรุงเมื่อมีเหตุการณ์ในวงจำกัด ต้องมีหน่วยโครงสร้างเตรียมไว้สำหรับปฏิบัติงานด้านนี้ และในเวลาเดียวกันก็เป็นศูนย์กลางในการกำหนดแนวทางปฏิบัติเมื่อเกิดสงคราม

๑๐๒. ประวัติการควบคุมเรือพาณิชย์

ประวัติศาสตร์ได้แสดงให้เห็นความสำคัญของกองเรือพาณิชย์ ในการสนับสนุนการส่งกำลังบำรุงในการป้องกันประเทศหลายต่อหลายครั้ง ในสมัยต้นกองเรือพาณิชย์ได้ช่วยเหลือกองทัพเรือ ๒ ประการคือ ประการแรกขนยุทธปัจจัยและทหารไปยังสมรภูมิที่ต้องการ ประการที่สองคือ เรือพาณิชย์อาจคิดแปลงใช้ เป็นเรือรบซึ่งก็ได้ผลดี ดังนั้นนายเรือพาณิชย์และเรือพาณิชย์จึงถูกสงวนไว้ใช้ในกรณีมีเหตุฉุกเฉิน

แต่เมื่อความเจริญทางเทคโนโลยีได้ก้าวหน้าไป การต่อเรือรบและเรือพาณิชย์นั้นก็มีเทคนิคต่างกัน ออกไปมาก จนทำให้เกิดข้อจำกัดในการที่เปลี่ยนเรือพาณิชย์ไว้เป็นเรือรบโดยการติดอาวุธเท่านั้น แต่อย่างไรก็ดีเรือพาณิชย์ก็ยังคงมีบทบาทสำคัญที่สุดในการสนับสนุนการสงครามคือการขนยุทธปัจจัยและทหารไปยังสมรภูมิที่ต้องการตามนโยบายของชาติได้

ในประวัติศาสตร์สงครามกัวอิสรภาพของอเมริกัน (ค.ศ. ๑๗๗๕ - ๑๗๘๓) แสดงให้เห็นว่ากองทัพเรือและกองเรือพาณิชย์นั้นได้ทำงานประสานกันเป็นอย่างดีมาตั้งแต่โบราณกาลแล้ว เมื่อเริ่มสงครามกัวอิสรภาพจากอังกฤษนั้นอเมริกาไม่มีกองทัพเรือ แต่ได้ใช้เรือพาณิชย์อเมริกันและลูกเรือทั้งหลายที่มีอยู่ขณะนั้นมาตั้งเป็นกองทัพเรือขึ้น ดังนั้นแม่ทัพเรือที่มีชื่อเสียงทั้งหลายในสงครามกัวอิสรภาพอเมริกาจึงเป็นนายเรือพาณิชย์มาก่อนทั้งสิ้น นอกจากนี้ประเทศสหรัฐอเมริกาขังออกกฎหมายให้สิทธิแก่เรือพาณิชย์อเมริกันทุกลำที่จะโจมตีขีปนาวุธเรืออังกฤษได้ และเอาสินค้าในเรือที่ขีปนาวุธได้ไปเป็นรางวัล นั่นคือวิธีการไปรเวเตียร์ วิธีการไปรเวเตียร์นี้ ได้ช่วยสถานะของอเมริกันในสงครามกัวอิสรภาพได้มากมาย เพราะสินค้าที่ขีปนาวุธเป็นรางวัลนั้นโดยมากก็เป็นวัสดุที่ต้องการอย่างยิ่งในการทำสงคราม รัฐบาลก็รับซื้อเอาทั้งหมดเรือพาณิชย์ทั้งหลายก็ร่ำรวยขึ้น

เมื่อสงครามกัวอิสรภาพสงบลง รัฐบาลอเมริกันก็ปล่อยเรือพาณิชย์ทั้งหลายเป็นอิสระให้ไปดำเนินการค้าขายตามปกติด้วยตัวเอง แต่การค้าขายกับต่างประเทศไม่เป็นไปด้วยดีดังคาด เพราะแต่ก่อนนี้กองทัพเรืออังกฤษได้คอยพิทักษ์รักษาเรือพาณิชย์ของสหรัฐอเมริกาในฐานะประเทศเมืองขึ้น แต่เมื่อสหรัฐอเมริกาเป็นประเทศอิสระกองทัพเรืออังกฤษก็ไม่ยอมคุ้มครองเรือพาณิชย์อเมริกันให้อีกต่อไป นอกจากนี้อังกฤษตั้งข้อจำกัดต่าง ๆ มิให้เรือพาณิชย์อเมริกันไปค้าขายในต่างประเทศได้โดยสะดวกและเมื่ออังกฤษและฝรั่งเศสทำสงครามกัน (ค.ศ. ๑๗๕๓ - ๑๗๖๒) กองเรือรบทั้งของอังกฤษและของฝรั่งเศสต่างก็รุมโจมตีเรือพาณิชย์อเมริกันเพื่อไม่ให้สินค้าตกไปในมือของคู่สงครามได้ ดังนั้นรัฐบาลอเมริกันจึงจำเป็นต้องออกกฎหมายและดำเนินมาตรการหลายอย่างเพื่อสนับสนุนและป้องกันเรือพาณิชย์ของตน เช่น ขึ้นพิศภักดิ์สินค้าที่มาจาก

ต่างประเทศ ห้ามมิให้ชาวต่างชาติมาต่อเรือในสหรัฐอเมริกา และออกกฎหมายคุ้มครองนาเวรีลและลูกเรือพาณิชย์ เป็นต้น ด้วยการช่วยเหลือของรัฐบาลดังกล่าว ทำให้กองเรือพาณิชย์ของสหรัฐอเมริกากู้รุ่งเรื่องขึ้นอย่างมากมาในขณะนี้

กองทัพเรือสหรัฐอเมริกา ถูกก่อตั้งเมื่อ ค.ศ.๑๗๙๘ (พ.ศ.๒๓๔๑) มีภารกิจสำคัญที่จะต้องทำ คือ คุ้มครองเรือพาณิชย์ของสหรัฐอเมริกาเพื่อให้เส้นทางในทะเลหลวงได้โดยปลอดภัย ในการนี้กองเรืออเมริกันได้ต่อสู้กับกองเรือฝรั่งเศสหลายครั้ง ทั้งนี้เพื่อบังคับให้ฝรั่งเศสรับว่าสินค้าอเมริกันในเรืออเมริกันซึ่งเป็นชาติเป็นกลางนั้นฝรั่งเศสจะขายและกล่าวว่าเป็นวัตถุสงครามของอังกฤษนั้นไม่ได้ ในที่สุดกองเรืออเมริกันเป็นฝ่ายชนะ และฝรั่งเศสต้องยอมรับเงื่อนไขดังกล่าว

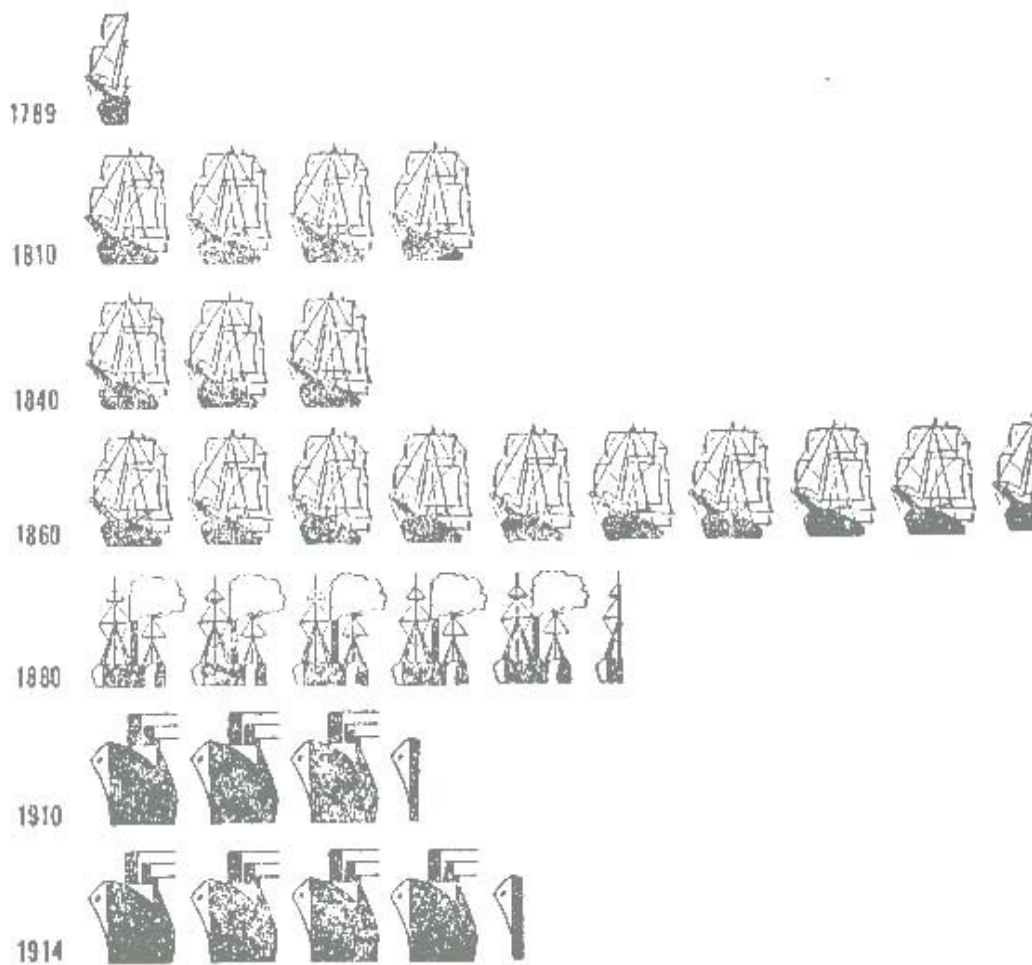
ในปี ค.ศ. ๑๘๑๒ (พ.ศ.๒๓๕๕) ในสงครามระหว่างสหรัฐอเมริกากับอังกฤษ รัฐบาลและกองเรือพาณิชย์อเมริกันก็ได้ร่วมกันต่อสู้อย่างกล้าหาญ ในสงครามนี้การใช้วิธีไปเรเวเดียร์ทำให้สหรัฐอเมริกาจับเรืออังกฤษได้ถึง ๑,๓๐๐ ลำภายใน ๓ ปี สงครามสิ้นสุดลงโดยสัญญาแห่งกรุงปารีสในปี ค.ศ. ๑๘๑๕

เมื่อกองเรือพาณิชย์สหรัฐอเมริกาได้เข้ามาค้าขายในทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ได้ถูกโจรสลัดบริเวณฝั่งทะเลทวีปแอฟริกาตอนเหนือโจมตีอยู่เสมอ สภาพกองเรือจึงได้ออกกฎหมายให้จัดตั้งกองเรือรบอเมริกันในทะเลเมดิเตอร์เรเนียนขึ้นเพื่อกวาดล้างพวกสลัดดังกล่าว และกองเรือรบอเมริกันได้กวาดล้างสลัดเหล่านี้หมดสิ้นไปในปี ค.ศ. ๑๘๑๕ และหลังจากปี ค.ศ. ๑๘๑๕ นี้ กองเรือพาณิชย์อเมริกันก็รุ่งเรื่องขึ้นอีก ได้มีการสร้างเรือที่ดี ๆ เพื่อใช้เดินทางไปยังเมืองท่าต่าง ๆ และหาตลาดการค้าใหม่ ๆ พร้อมกันไปด้วย รัฐบาลได้ช่วยเหลือบริษัทเดินเรือโดยให้เงินอุดหนุน และให้รับจ้างงานไปเรเวเดียร์วัตถุ เป็นต้น ตลอดจนออกกฎหมายคุ้มครองต่าง ๆ ความเจริญรุ่งเรืองของเรือพาณิชย์ก้าวหน้าตลอดมา จนกระทั่งเกิดสงครามกลางเมืองขึ้น (ค.ศ. ๑๘๖๑ - ๑๘๖๕) ซึ่งขณะนั้นเรือกลไฟใช้กำลังไอน้ำกำลังเข้ามาแทนที่เรือใบ ตัวแหตุที่สหรัฐอเมริกาขณะนั้นมีปัญหาเรื่องสงครามกลางเมือง และยังไม่พร้อมที่จะสร้างเรือกลไฟขึ้นทดแทนเรือใบได้ ดังนั้นในขณะนี้กองเรือพาณิชย์ของสหรัฐอเมริกาได้ลดจำนวนลง

ในสงครามกลางเมืองในปี ค.ศ. ๑๘๖๑ (พ.ศ. ๒๔๐๔) การคุ้มกันเรือพาณิชย์จากพวกไปเรเวเดียร์ของฝ่ายใต้เห็นหน้าที่กองเรือรบฝ่ายเหนือ และกองเรือฝ่ายเหนือยังมีหน้าที่ปิดอ่าวฝ่ายใต้ซึ่งยาวถึง ๓,๐๐๐ ไมล์อีกด้วยซึ่งเกินงานใหญ่มาก กองเรือฝ่ายเหนือจึงไม่มีเรือพอที่จะปฏิบัติการกิจของคนใต้บริบูรณ์ ดังนั้นเรือพาณิชย์อเมริกันก็ถูกทำลายโดยไปเรเวเดียร์ของฝ่ายใต้มากขึ้นทุกที จนกระทั่งบริษัทเจ้าของเรือทนความเสียหายไม่ไหวต้องเอาเรือของตน ไปขึ้นทะเบียนเป็นเรือต่างชาติดีมี ทั้งนี้เพื่อให้ปลอดภัยในการโจมตีของฝ่ายใต้และเมื่อสงครามกลางเมืองสิ้นสุดลง การเงินของประเทศก็ต้องใช้ไปในการบูรณะภาคใต้ของประเทศและพัฒนาภาคตะวันตกให้เจริญขึ้นจนหมด ไม่มีเหลือพอที่จะมาใช้สนับสนุนในการสร้างเรือพาณิชย์ใหม่ ๆ ขึ้นได้ กองเรือพาณิชย์ของอเมริกันก็ตกต่ำลงตลอดมาจนถึงสงครามโลกครั้งที่ ๑

๑๐๓. ประวัติการควบคุมเรือพาณิชย์ในสงครามโลกครั้งที่ ๑

การที่สหรัฐอเมริกาตัดสินใจเข้าร่วมสงครามโลกครั้งที่ ๑ นั้น ทำให้เกิดปัญหาในการสร้างเรือพาณิชย์มากมาย เช่น การขาดดุลการค้า การประกอบเข้าเป็นสมัย การแบ่งส่วนในกาใช้เรือและการเดินเรือให้ปลอดภัยจากข้าศึก เป็นต้น



รูป ๑-๒

ความเจริญของทางเรือพาณิชย์อเมริกันตั้งแต่ต้นมาจนถึงสงครามโลกครั้งที่ ๑

(รูปหนึ่งแทนน้ำหนักเรือ ๒๕๐,๐๐๐ ตัน)

ในการแก้ปัญหาในสงครามโลกครั้งที่ ๑ ซึ่งถือกันว่าเป็นสงครามเบ็ดเสร็จครั้งแรก (Total War) นั้น ถ้ากล่าวในสงครามทางเรือแล้วมหาสมุทรแอตแลนติกเท่านั้นที่เป็นสนามรบทางเรืออันแท้จริง ทหารอเมริกันกว่าครึ่งได้ลำเลียงไปยุโรปด้วยเรืออังกฤษควบคุม และมากกว่าครึ่งของยุทธภัณฑ์ที่ทหารอเมริกันต้องใช้นั้นต้องขนส่งจากยุโรปนั่นเอง และอาจกล่าวได้ว่าก่อนที่สงครามนี้จะสิ้นสุดลงการระดมพลและกำลังทางเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกายังไม่ถึงขั้นเต็มทวีปยุโรปเสียด้วยซ้ำ แต่ความจริงที่แสดงให้เห็นคือ ความยากลำบากของการลำเลียงทหารอเมริกัน ๒ ล้านคนข้ามมหาสมุทรไปยังยุโรปโดยมีกองเรือค้ำน้ำเยอรมันคอยขังคุกคามอยู่ตลอดเวลา

มาตรการต่าง ๆ ที่แก้ปัญหาใหญ่ ๆ ในทางสงกกำลังบำรุงดังกล่าวนี้เป็นสิ่งที่น่าศึกษาแต่ก็เกินขอบเขตของหนังสือนี้ แต่สิ่งที่จะมีประโยชน์โดยตรงในการที่จะใช้ในสงครามโลกครั้งที่ ๒ และต่อ ๆ ไป ที่ควรจะต้องกล่าวไว้คือวิธีการกอนวอยและวิธีการจัดแบ่งเรือให้หน่วยทางราชการต่าง ๆ ได้ใช้กันได้ทั่วถึงและพอเพียงซึ่งมีดังนี้

การจัดแบ่งเรือพาณิชย์ สภาการขนส่งทางเรือของสหรัฐอเมริกา (U.S. Shipping Board) เป็นผู้รับผิดชอบที่จัดแบ่งเรือพาณิชย์จะรับฟังเหตุผลและความต้องการใช้เรือของหน่วยราชการต่าง ๆ คือ กองทัพบก, กองทัพเรือ, องค์การอาหาร, องค์การจัดหาวัสดุสงคราม, บริษัทส่งสินค้าเข้าและสินค้าออก และหน่วยอื่น ๆ เมื่อพิจารณาแล้วก็แบ่งเรือพาณิชย์ให้เต็มทีเห็นว่าดีที่สุดแล้ว เมื่อแบ่งไปแล้วอย่างไรก็คงอยู่เช่นนั้นเปลี่ยนแปลงไม่ได้ วิธีการดังกล่าวจะไม่ค่อยขัดข้องอย่างไรเลย ถ้ามีเรือพาณิชย์มากพอที่จะแบ่งกันไปได้ แต่เมื่อไม่มีเรือพอวิธีดำเนินการดังกล่าวก็ยุ่งกระด้างและไม่ได้ประโยชน์อย่างใด ดังนั้น สภาการขนส่งทางเรือจึงร่วมกันกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมจัดตั้งคณะกรรมการควบคุมเรือพาณิชย์ขึ้น (Shipping Control Committee) คณะกรรมการนี้มีหน้าที่จัดแบ่งเรือพาณิชย์ให้หน่วยต่าง ๆ ในสหรัฐอเมริกาเกือบเรือพาณิชย์ของตนให้แก่คณะกรรมการนี้รวบรวมไว้เป็นกองกลาง เรือพาณิชย์อเมริกันทุกลำก็มาอยู่ในอำนาจของกรรมการชุดนี้และคณะกรรมการก็ดำเนินการใช้เรือพาณิชย์กองกลางนี้เสมือนกับว่าเป็นเจ้าของบริษัทเรือเสียเอง ทั้งนี้เต็มทีจะเป็นประโยชน์แก่ส่วนรวมมากที่สุด ด้วยวิธีดำเนินการดังกล่าวเรือพาณิชย์อเมริกันก็ทำหน้าที่ส่งกำลังบำรุงได้โดยสะดวกแม้ว่าจะมีเรือไม่พอจะพอเพียงก็ตาม แต่เรือพาณิชย์อเมริกันบางประเภทที่ไม่มีสมรรถภาพในการเดินทางในมหาสมุทรหรือเป็นเรือเก่ามากก็ไม่ได้ใช้ประโยชน์ในการนี้ ด้วยการที่มีเรือพาณิชย์ไม่พอดังกล่าวแล้วจึงทำให้ราคาอาหารที่จำเป็นต่าง ๆ เช่น น้ำตาล ซา และกาแฟ มีราคาสูงขึ้นเรื่อย ๆ

กองเรือลาดตระเวนและเรือลำเลียงทหาร ในระหว่างสงครามนี้กองทัพเรืออเมริกันได้รับหน้าที่ให้ลำเลียงทหารและสัมภาระเรือลำเลียงไปยังยุโรป พลเรือตรี อัลเบิร์ต ก्लीฟส์ (RADM. Albert Gleaves) ในเรือธงเรือลาดตระเวนหนักซีแอลดีเอส ได้เป็นผู้บังคับบัญชาคุ้มกันกอนวอยไปยังประเทศฝรั่งเศสในเดือนมิถุนายน ค.ศ. ๑๙๑๖ เป็นคนแรก และเมื่อปฏิบัติภารกิจนี้สำเร็จเรียบร้อยก็ได้เป็นผู้บังคับบัญชากองเรือ

ลาดตระเวนและเรือลำเลียงทหารตลอดมาจนถึงสงคราม

อังกฤษได้ช่วยจัดตั้งกองเรือดังกล่าวเป็นอันมาก แต่ก็กินเวลานานจากนั้นนับนานกว่าจะเริ่มปฏิบัติได้ อังกฤษนั้นมีความชำนาญในการใช้คอนวอยในสมัยเรือใบมาแล้วอย่างดี แต่เมื่อมาใช้เรือกลไฟอังกฤษเองก็ไม่แน่ใจว่าหลักนิยมและวิธีปฏิบัติที่ใช้กับเรือใบจะนำมาใช้กับเรือกลไฟได้ พลเรือเอกจิมส์ เป็นนายพลอเมริกันที่กระตุ้นให้อังกฤษทดลองใช้การคอนวอยด้วยเรือกลไฟ โดยใช้เรือพิฆาตอเมริกันเป็นเรือคุ้มกันซึ่งปรากฏว่าได้ผลดีและทำลายเรือค่าน้ำเยอรมันได้หลายลำ

การคุ้มกันสินค้า ตั้งแต่ต้นสงครามอังกฤษเป็นผู้ควบคุมสินค้าทุกชนิดของอเมริกันในเรือพาณิชย์ แต่เมื่อกองเรือลำเลียงโพ้นทะเลของสหรัฐอเมริกาได้ตั้งขึ้นเมื่อ เดือนมกราคม ค.ศ. ๑๙๑๘ (Naval Overseas Transport Services NOTS) นายทหารเรืออเมริกันในหน่วยนี้ก็เริ่มศึกษาหาความรู้ในการควบคุมเรือพาณิชย์ และในเดือนกันยายน ค.ศ. ๑๙๑๘ ก็พร้อมที่จะดำเนินการเรื่องคอนวอยได้โดยไม่ต้องอาศัยอังกฤษอีกต่อไป

วิธีการคอนวอยของเรืออังกฤษและอเมริกันดังกล่าว ต้องร่วมกันต่อสู้กับสงครามเรือค่าน้ำของเยอรมันอย่างได้ผล นอกจากจะได้ใช้วิธีคุ้มกันโดยตรง แล่นล่ามแล่นเรือในเส้นทางล่าและจัดกระบวนคอนวอยอย่างมีระเบียบแล้ว เรือพาณิชย์บางลำยังติดอาวุธป้องกันตัวด้วย อาวุธดังกล่าวคือปืน ๒ กระบอกติดที่หัวเรือและท้ายเรือให้ทหารเรือเป็นชนประจำปืน (Armed Guard) เรือพาณิชย์ติดอาวุธเหล่านี้ทำให้เรือค่าน้ำเยอรมันไม่กล้าลอบล่าโจมตีเรือพาณิชย์อีกต่อไป และมีหน้าซำยังที่แล่นเรือค่าน้ำเยอรมันได้หลายลำ ก่อนที่ฝ่ายเยอรมันจะพินาศด้วยวิธีนี้

เมื่อสงครามโลกครั้งที่ ๑ สิ้นสุดลงในเดือนพฤศจิกายน ค.ศ. ๑๙๑๘ การใช้เรือพาณิชย์ในการพิเศษหาได้หยุดลงพร้อมกันด้วยไม่ เพราะเรือเหล่านี้ต้องใช้ขนทหารอเมริกันกลับบ้านและมีเรือของชาติพันธมิตรเข้าร่วมช่วยเหลือด้วย เมื่อหน้าที่เหล่านี้สิ้นสุดลง เรือพาณิชย์อเมริกันที่มีอยู่ก็เกิดความจำเป็นในยามสงบ เรือพาณิชย์เก่า ๆ จึงต้องรุเป็นศพเหล็ก เข้าสูสถานเรือ หรือที่มีสภาพดีบ้างก็เก็บเป็นเรือสำเภาด้วยประการฉะนี้เรือพาณิชย์ของอเมริกันภายหลังที่สงครามโลกครั้งที่ ๑ สิ้นสุดลงก็มีจำนวนน้อยลงมาก

๑๐๔. ระยะเวลาระหว่างสงครามโลกครั้งที่ ๑ และสงครามโลกครั้งที่ ๒ (ค.ศ. ๑๙๑๘ - ๑๙๓๙)

ในระหว่างเศรษฐกิจตกต่ำในปี ค.ศ. ๑๙๒๐ - ๑๙๒๑ ทำให้กองเรือพาณิชย์ของสหรัฐอเมริกาที่ซวดเซอยู่แล้วล้มพับลง ไม่มีผู้ใดเอาใจใส่ในเรื่องเรือพาณิชย์เลย และทางการทหารบกและทหารเรือต่างก็ไม่มีความเคลื่อนไหวใด ๆ มีแต่การรูเรือพาณิชย์เก่า ๆ ทิ้งไปเพราะไม่มีเงินจะดูแลรักษาได้พอเพียง

ระหว่างปี ค.ศ. ๑๙๒๑ - ๑๙๓๑ มีเรือพาณิชย์สร้างใหม่ในสหรัฐอเมริกาไม่กี่ลำ ค่าระวางเรือถูกเรือไม่มีสินค้าจะขนต้องจอดอยู่แนว ๆ และบริษัทเดินเรือหลายบริษัทล้มละลาย ค่าจ้างลูกเรือต้องต่ำลง

ในขณะที่กำลังในงานแขนงอื่น ๆ สูงขึ้น รัฐบาลพยายามหาทางแก้ไขก็ไม่สำเร็จทั้งนี้เพราะเศรษฐกิจตกต่ำ ในปี ค.ศ. ๑๙๒๐ - ๑๙๒๑ และใน ค.ศ. ๑๙๒๕ - ๑๙๓๕ ได้เป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่ง

กฎหมายช่วยเหลือกองเรือพาณิชย์ปี ค.ศ. ๑๙๓๖ เพื่อแก้ไขความตกต่ำของกิจการเรือพาณิชย์ สภาองมนตรีของสหรัฐอเมริกาได้ออกกฎหมายช่วยเหลือกองเรือพาณิชย์ ปี ค.ศ. ๑๙๓๖ ขึ้น (Merchant Marine Act of 1936) กฎหมายนี้ออกมาเพื่อประสงค์จะส่งเสริมให้มีการต่อเรือพาณิชย์ให้มากขึ้น ให้รักษาเรือให้ดีและใช้เรือในการขนส่งทางทะเลให้ได้กำไร ทั้งนี้เพื่อให้มีเรือพาณิชย์พอใช้ทั้งในยามสงบและยามสงคราม กฎหมายนี้ได้วางนโยบายไว้ดังนี้. -

๑. ให้มีกองเรือพาณิชย์ใหญ่พอสำหรับการค้าขายทางทะเลภายในประเทศและการค้าขายกับต่างประเทศด้วย
๒. ให้เรือพาณิชย์เหล่านี้ ใช้เป็นเรือช่วยรบในเวลาสงครามได้ด้วย
๓. กองเรือพาณิชย์นี้จะต้องมีกอนอเมริกันเป็นเจ้าของ และชักรของอเมริกัน
๔. ต้องเป็นเรือที่มีเครื่องใช้สมบูรณ์ ต่อขึ้นในสหรัฐอเมริกา และมีนายเรือและลูกเรือเป็นกอนอเมริกัน

เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายดังกล่าว จึงตั้งคณะกรรมการขึ้นชุดหนึ่งมีชื่อว่า **US Maritime Commission** ประกอบด้วยกรรมการ ๕ นาย ประธานาธิบดีเป็นผู้แต่งตั้ง คณะกรรมการมีหน้าที่จัดตั้งหน่วยงาน กำกับดูแลการดำเนินการใช้เรือพาณิชย์ ตลอดจนการฝึกนายเรือและลูกเรือพาณิชย์ด้วย

คณะกรรมการคณะนี้ได้ทำงานได้ผล ทำให้อุตสาหกรรมเรือพาณิชย์ที่กำลังทรุดลงนั้นฟื้นตัวขึ้นใหม่ เมื่อมองดูความก้าวหน้าที่จะมีขึ้นในอนาคต เห็นว่าการสร้างเรือนั้นเป็นเรื่องสำคัญที่สุด ด้วยความช่วยเหลือของนายช่างต่อเรือผู้ชำนาญ ได้คิดแบบเรือพาณิชย์ขึ้น ๓ ชนิด เรือเหล่านี้สร้างขึ้นตามความต้องการของสินค้าและเส้นทางเรือที่มีอยู่ และยังคงอาจใช้เป็นเรือช่วยรบของกองทัพเรือได้ด้วยเมื่อต้องการ ก่อนที่จะสร้างเรือเหล่านี้ ต้องส่งแบบแปลนให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทหารเรือเห็นชอบด้วยก่อนจึงเริ่มสร้างได้ การนี้ทำให้ทางฝ่ายทหารเรือได้ประโยชน์มากที่สามารถจะรับเรือเหล่านี้มาใช้เป็นเรือช่วยรบได้ทันทีเมื่อเกิดสงครามขึ้น

กฎหมายปี ค.ศ. ๑๙๓๖ นี้ ได้กำหนดให้มีการสร้างเรือพาณิชย์ใหม่ปีละ ๕๐ ลำ เป็นเวลา ๑๐ ปี เมื่อสงครามโลกครั้งที่สองเกิดขึ้นในยุโรปเมื่อ ค.ศ. ๑๙๓๕ โครงการสร้างเรือพาณิชย์นี้ ก็เพิ่งจะเริ่มเท่านั้น ซึ่งจะเห็นได้ว่าแม้ในสงครามโลกครั้งที่ ๒ นี้ สหรัฐอเมริกาก็เริ่มสงครามด้วยการมีเรือพาณิชย์ไม่พอใช้ เช่นในสงครามโลกครั้งที่ ๑ เหมือนกัน แต่เนื่องจากได้มีแผนโครงการไว้พร้อมบริบูรณ์แล้วภายในระยะเวลาสองปีระหว่าง ค.ศ. ๑๙๓๕ - ๑๙๔๑ สหรัฐอเมริกาได้เร่งรัดต่อเรือพาณิชย์ได้รวมกันถึง ๑๕๕ ลำ

การดำเนินการอันเกี่ยวข้องกับเรือพาณิชย์ของกองทัพเรือ ถึงแม้ว่ากองเรือพาณิชย์จะ ได้ฟื้นตัวขึ้นใหม่ แต่ในกองทัพเรือก็ยังมีหน่วยงานใหม่เกิดขึ้นควบคู่กันไปด้วยไม่ กิจการของเรือพาณิชย์นั้นอยู่ในกอง ยাত্রาเรือของกองทัพเรือ (Ship Movement Division) ซึ่งตั้งขึ้นในปี ค.ศ. ๑๙๑๒ หน้าที่ของกองยাত্রาเรือ นี้ก็วางแผนดำเนินการของหน่วยขนส่งทางทะเลของกองทัพเรือตลอดจนการติดต่อกับบริษัทเรือพาณิชย์ และติดต่อกับรัฐบาลต่างประเทศในเรื่องที่เกี่ยวกับเรือพาณิชย์ส่วนหน้าที่การใช้เรือช่วยรบและเรือน้ำมันของ กองทัพเรือ นั้นไปขึ้นอยู่กับแผนกอื่น ๆ อีกแผนกหนึ่ง กองวางแผนการสงครามของกองทัพเรือ (War Plan Division) มีหน้าที่เก็บรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ของเรือพาณิชย์อเมริกันทั่วประเทศแล้วไว้ใช้ในยามสงคราม แต่ข้อมูลต่าง ๆ เหล่านี้บางทีก็ล่าสมัยตั้ง ๑๕ ปี และได้ขอข้อมูลเหล่านี้มาจากหน่วยงานของรัฐบาลหน่วย อื่น ซึ่งตั้งขึ้นมาตั้งแต่ปี ค.ศ. ๑๙๑๑ และนอกจากนั้นในปี ๑๙๑๑ การดำเนินงานของหน่วยงานอันเกี่ยวกับ เรือพาณิชย์ก็ยังย้ายไปอยู่ในหน่วยงานธุรการของสถานีทหารเรือต่าง ๆ อีกด้วย จึงทำให้การปฏิบัติงานด้านนี้ เลื่อยไป และไม่สมดุคล้องกับการฟื้นฟูใหม่ของกองเรือพาณิชย์ที่กำลังเจริญเติบโตขึ้นมาใหม่

และแม้ในปี ค.ศ. ๑๙๑๘ เมื่อสงครามโลกครั้งที่ ๒ ได้เกิดขึ้นแล้ว หน่วยงานอันเกี่ยวกับเรือพาณิชย์ ก็ยังเป็นอยู่เช่นเดิม ไม่มีแนวปฏิบัติแน่นอนว่าจะทำประการใดในการควบคุมและใช้เรือพาณิชย์เหล่านี้ หาก กองทัพเรือจะต้องการเรือเหล่านี้มาใช้ในกิจการทหารเรือ

๑๐๕. ประวัติการควบคุมเรือพาณิชย์ในสงครามโลกครั้งที่ ๒

ในเดือนกันยายน ค.ศ. ๑๙๑๘ หนึ่งสัปดาห์ภายหลังที่สงครามโลกครั้งที่ ๒ เกิดขึ้น ประธานาธิบดี สหรัฐอเมริกาได้ประกาศสถานะฉุกเฉินอย่างจำกัดขึ้นในอเมริกา ทั้งนี้เพราะคาดหมายว่า ไม่ช้าสหรัฐอเมริกา ก็คงถูกดึงเข้าร่วมสงครามด้วยเมื่อเป็นดังนี้การจัดหน่วยงานเกี่ยวกับเรือพาณิชย์ในกองทัพเรือจึงต้องจัดใหม่ ประการแรกก็คือ นายทหารที่มีหน้าที่ในเรื่องนี้ถูกสั่งให้ทำงานหน้าที่เดียว และเพิ่มนายทหารในแผนกนี้ขึ้น อีกสามคน และในปี ค.ศ. ๑๙๔๐ นายทหารเหล่านี้ก็ย้ายไปปฏิบัติงานอยู่ในกองยাত্রาเรือ ในส่วนบัญชาการ ของกองทัพเรือที่วอชิงตัน

ความสลับซับซ้อนในการขนส่งทางทะเลในขณะที่สหรัฐอเมริกาใกล้สงครามเข้าไปทุกขณะนี้ ทำให้ ต้องใช้นายทหารที่มีความสามารถจากกองทัพเรือ และกองทัพบก ตลอดจนนายทหารในคณะกรรมการ US. Maritime Commission มากขึ้น การปฏิบัติงานในเรื่องนี้ตั้งแต่นั้นก็คือประวัติความเป็นมาของหน่วย ขนส่งทางทะเล MSTS (Military Sea Transport Service) ซึ่งพัฒนามาจากหน่วย Navy Transport Service เดิมนั่นเอง สำหรับในหนังสือนี้จะกล่าวถึงแต่เพียงการจัดหาเรือและการจัดแบ่งเรือระหว่างหน่วย ต่าง ๆ ของสหรัฐอเมริกา และระหว่างชาติสัมพันธมิตรเท่านั้น

ปัญหาเรื่องการจัดหาเรือและการจัดแบ่งเรือ แผนการสร้างเรือใหม่ของสหรัฐอเมริกาเริ่มมาได้ ๓ ปี ตั้งแต่ ค.ศ. ๑๙๓๗ - ๑๙๔๐ ก็ปรากฏว่ามีเรือแท่นทัพพื้นทะเลมากขึ้น ความต้องการเรือของกองทัพบก และกองทัพเรือก็มากขึ้นเป็นเงาตามตัว แม้ว่าจะพยายามขยายโครงการให้มีการต่อเรือมากขึ้น เรือก็ยังไม่พอใช้คู่กันเอง ทำให้การจัดแบ่งเรือมีปัญหายุ่งยากขึ้น

เพื่อแก้ปัญหาดังกล่าว จึงเพิ่มจำนวนให้คณะกรรมการ **US Maritime Commission** มากขึ้น โดยใน ค.ศ. ๑๙๔๑ ได้จัดตั้งกองการใช้เรือฉุกเฉิน (**Division of Emergency Shipping**) ขึ้น ซึ่งมีหน้าที่ประสานงานเกี่ยวกับความต้องการใช้เรือของทุกหน่วยให้เป็นไปด้วยความเหมาะสม

เมื่อญี่ปุ่นโจมตีเพิร์ลฮาร์เบอร์เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ค.ศ. ๑๙๔๑ สหรัฐอเมริกาได้มีการเตรียมตัวในเรื่องพาณิชย์ดีกว่าเมื่อเกิดสงครามโลกครั้งที่ ๑ เป็นอันมาก แต่ก็ยังคงไม่มีเรือพอสำหรับการขนส่งทางทะเล ไม่มีหน่วยงานของรัฐกลหน่วยใดที่จะดำเนินการในเรื่องการจัดหาและแบ่งเรือพาณิชย์ให้ใช้กันได้อย่างพอเพียง

ในวันที่ ๘ ธันวาคม ค.ศ. ๑๙๔๑ ประธานาธิบดีสหรัฐอเมริกาจึงจัดตั้งหน่วย **Strategic Shipping Board** ขึ้นเพื่อทำหน้าที่ดังกล่าว แต่ก็ยังไม่ได้ผลคืออยู่นั่นเองทั้งนี้เพราะยังไม่มียานาทพอเพียง ดังนั้นจึงเกิดความคิดที่จะให้มีหน่วยงานกลางที่เป็นศูนย์กลางของการควบคุมในเรื่องการจัดหาและจัดแบ่งเรือพาณิชย์ขึ้น

หน่วยจัดเรือพาณิชย์ยามสงคราม (War Shipping Administration WSA) หน่วยนี้จัดตั้งขึ้นในวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ค.ศ. ๑๙๔๒ เพื่อแทนหน่วย **Strategic Shipping Board** ที่ล้มเลิกไป หน่วย **WSA** มีอำนาจเด็ดขาดในการควบคุมการใช้เรือ การซื้อ การเช่า การขอใช้ และการใช้เรือพาณิชย์ทุกลำที่ชักธงอเมริกัน (นอกจากเรือของกองทัพบกและเรือของกองทัพเรือที่เข้ามาและเรือสินค้าชายฝั่งเท่านั้น) นอกจากนี้หน่วย **WSA** ยังรับเอางานของคณะกรรมการ **Maritime Commission** มาทำเสียเอง (นอกจากแผนการต่อเรือใหม่เท่านั้นที่ยังเป็นหน้าที่ของ **Maritime Commission** อยู่ต่อไป) นอกจากหน้าที่ดังกล่าวแล้ว หน่วย **WSA** ยังมีอำนาจในการแบ่งเรือภายใต้การควบคุมของตน ให้กองทัพบก กองทัพเรือ และชาติพันธมิตรนำไปใช้ได้อีกด้วย **WSA** รับผิดชอบเกี่ยวกับ การระงับภัยขมสงคราม ลำดับความเร่งด่วนในการใช้เรือ ติดต่อกับหน่วยขนส่งของประเทศพันธมิตร และจัดทำข้อมูลต่าง ๆ ของเรือพาณิชย์ทั้งหลายให้แก่กองทัพบก กองทัพเรือและหน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐที่ต้องการ หน้าที่จัดแบ่งเรือของหน่วย **WSA** มี ๔ ประการ ตามลำดับความสำคัญดังนี้

๑. จัดแบ่งเรือให้กับกองทัพบก และกองทัพเรือ เป็นอันดับแรก
๒. จัดแบ่งเรือที่จะขนส่งสินค้าเช่าเหมา (**Lend-Lease Commodity**) ไปให้ประเทศพันธมิตร
๓. จัดแบ่งเรือให้ขนส่งสินค้าที่จะมาใช้ในการสงครามและเลี้ยงประชากรทั่วไป
๔. จัดแบ่งเรือให้ตามความต้องการของกระทรวงการต่างประเทศ เพื่อขนส่งสินค้าไปช่วยประเทศลาติน อเมริกา และประเทศอื่นๆ

จะเห็นได้ว่า หน่วย WSA มีอำนาจมากมาย แต่ก็หาได้มีอำนาจเต็มที่ไม่ว่า (Absolute Power) กองทัพบก และกองทัพเรือ ยังคงมีอำนาจหลายอย่างอยู่ตามเดิม เช่น อำนาจในการขนส่งสินค้าขึ้นลงตามเมืองท่าต่าง ๆ กองทัพเรือยังคงมีหน้าที่คุ้มครองเรือพาณิชย์ในระหว่างเดินทางในทะเล กำหนดเส้นทาง ผักทหารประจำอาวุธป้องกันตัวในเรือสินค้า และดำเนินการเรื่องการคอนวอย เป็นต้น

เรือชักธงอเมริกันทุกลำอยู่ใต้การบังคับของหน่วย WSA ทั้งสิ้น (นอกจากเรือของกองทัพบก กองทัพเรือที่เข้ามาพิชิตดังกล่าวแล้ว) และยังสั่งให้เรือบางลำที่จะกลับมายังสหรัฐอเมริกา บรรทุกสินค้าที่ต้องการมาได้อีกด้วยตั้งแต่เดิมมาเรือบางลำจำเป็นต้องกลับมาเรือเปล่า ทั้งนี้เพราะเป็นเรือบรรทุกสินค้าของทหารโดยเฉพาะ เมื่อไม่มีคำสั่งใดเปลี่ยนแปลง เมื่อส่งสินค้าขึ้นแล้วก็แล่นกลับมาตัวเปล่า

การดำเนินการรวมเรือพาณิชย์ของอเมริกันเข้ามาเป็นกองกลางดังกล่าว ประกอบกับการดำเนินที่คล้ายกับของอังกฤษทางยุโรป จึงทำให้เกิดกองเรือพาณิชย์กลางร่วมกันขึ้น การตกลงใจทางยุทธศาสตร์ในระดับสูงของคณะเสนาธิการผสมอังกฤษอเมริกัน จะใช้เรือพาณิชย์ร่วมกันอย่างใดจึงจะได้ประโยชน์สูงสุดสำหรับในระดับของชาติ กระทรวงกลาโหม กระทรวงทหารเรือ และหน่วย WSA ร่วมกันจัดทำแผนการใช้เรือในระยะ ๖ เดือนขึ้น และเปรียบเทียบจำนวนเรือพาณิชย์ที่มีอยู่ในกำมือว่าจะใช้ได้เพียงใด ก็ทำให้แผนการแบ่งเรือและการใช้เรือสะดวกและมีประสิทธิภาพยิ่งกว่าเดิมเป็นอันมาก

การจัดคอนวอยและกำหนดเส้นทาง เมื่อเป็นการแน่ชัดว่า สหรัฐอเมริกาจะต้องเข้าร่วมสงครามโลกครั้งที่ ๒ แน่นนอน กองทัพเรืออเมริกันจึงต้องรับทราบความรู้ในเรื่องการจัดตั้งคอนวอยอย่างรีบด่วน เพื่อให้เป็นผลสำเร็จ ได้มีคณะกรรมการราชนาวิกโยธิน (ซึ่งมีความชำนาญในการต่อสู้กับเรือดำน้ำและเครื่องบินของเยอรมันมาเป็นเวลา ๒ ปี) เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น และหาหนทางใหม่ที่จะดำเนินการ ผลของการประชุมให้เกิดการแบ่งพื้นที่ในโลกออกเป็นพื้นที่สำหรับควบคุมเรือพาณิชย์ ๒ พื้นที่ด้วยกัน คือ พื้นที่รับผิดชอบของอังกฤษพื้นที่หนึ่ง และพื้นที่รับผิดชอบของอเมริกันอีกพื้นที่หนึ่ง และราชนาวิกโยธินยังรับจะดำเนินการควบคุมเรือพาณิชย์ในพื้นที่รับผิดชอบของอเมริกันอยู่ต่อไป จนกว่าฝ่ายอเมริกันจะพร้อมที่จะควบคุมได้ด้วยตนเอง

หน่วยที่สำคัญในการควบคุมเรือพาณิชย์นั้นคือกองคอนวอยและกำหนดเส้นทาง (Convoy and Routing Division C & R) ซึ่งจัดตั้งขึ้นในเดือนพฤศจิกายน ค.ศ. ๑๙๔๑ ต่อมาก็ย้ายกองนี้ไปอยู่กับกองเรือที่ ๑๐ ซึ่งมีหน้าที่ปราบเรือดำน้ำในมหาสมุทรแอตแลนติกในพื้นที่รับผิดชอบของสหรัฐอเมริกา เรียกว่าจนกระทั่งสงครามโลกครั้งที่ ๒ ในยุโรปสงบลง

หน้าที่ของกองคอนวอยและกำหนดเส้นทางนั้นครอบคลุมไปถึงเรือพาณิชย์ทุกลำ เมืองท่าด้านทางเป็นผู้แต่งตั้งแม่กองคอนวอยขึ้นเพื่อให้บังคับบัญชาคอนวอยในขณะที่เดินทาง และมี ผอ.หน่วยเรือคุ้มกันเป็นผู้บังคับบัญชาแม่กองคอนวอยอีกชั้นหนึ่ง

ในเรือพาณิชย์คืออาวุธ ทางกองทัพเรือจะจัดดันปืนเรือพาณิชย์ให้เป็นผู้บังคับบัญชาทหารประจำปืน และยังมีนายทหารติดต่อการสื่อสาร ซึ่งเป็นนายทหารเรือ และช่างสื่อสารทหารเรืออยู่ในบังคับบัญชาของดันปืนเรือพาณิชย์นี้ด้วย นายทหารติดต่อการสื่อสารมีหน้าที่แนะนำ และให้คำปรึกษาแก่นายเรือพาณิชย์ในระเบียบปฏิบัติเรื่องการสื่อสาร แต่ความรับผิดชอบในความปลอดภัยของเรื่อนั้นยังคงเป็นนายเรือผู้ตามเดิม ไม่เปลี่ยนแปลง

ที่เมืองท่าด้านทางนายเรือจะได้รับคำสั่งเดินทางจากเจ้าหน้าที่กำหนดเส้นทางเจ้าหน้าที่เหล่านี้อาจจะ เป็นกงสุลเรือพาณิชย์ในเมืองท่าเล็ก ๆ ในประเทศอเมริกาใต้ หรืออาจจะ เป็นเจ้าหน้าที่ของหน่วยควบคุมเรือพาณิชย์ในเมืองท่าใหญ่ ๆ เช่น นิวยอร์กเป็นต้นก็ได้ เจ้าหน้าที่ที่นายเรือจะต้องพบปะเพื่อติดต่ออยู่เสมอคือ ผู้อำนวยการท่าเรือ เจ้าหน้าที่กำหนดเส้นทาง และเจ้าหน้าที่สื่อสาร

นายเรือ นายทหารวิทย์ นายทหารติดต่อการสื่อสารและดันปืนเรือพาณิชย์ จะต้องเข้าร่วมการประชุมคอนวอย และการประชุมการสื่อสาร ในการประชุมคอนวอย นายเรือจะได้รับคำแนะนำที่จำเป็นในการเดินทางที่ขยนั้น ๆ ในการประชุมคอนวอยนี้ หากเวลาไม่อำนวยก็อาจรวมการประชุมการสื่อสารเข้าไว้ด้วย ถ้าเวลาอำนวยให้ก็จะมีการประชุมการสื่อสารแยกออกต่างหากจากการประชุมคอนวอย นายทหารสื่อสารของเมืองท่าด้านทางเป็นประธานของที่ประชุมการสื่อสารซึ่งจะแจกจ่ายแผนการสื่อสารและแนะนำข้อจำกัดข้อต่าง ๆ ที่อาจมีขึ้น ให้นายเรือและนายยามวิทย์ของเรือพาณิชย์ได้ทราบ โดยบริบูรณ์ไม่มีให้มีข้อสงสัยเกิดขึ้นได้

ตลอดสงครามโลกครั้งที่ ๒ นี้แม้จะจัดตั้งคอนวอยขึ้นเป็นหลักฐานแล้วก็ตาม แต่เรือบางลำก็ต้องแล่นไปโดยอิสระ เรืออิสระเหล่านี้มักเป็นเรือที่แล่นได้ช้ากว่า ๘ นีโอด ซึ่งจะเป็นเรืออ่วงความเร็วถ้าจัดเข้าคอนวอย หรือมิฉะนั้นก็เป็นเรือที่มีความเร็วสูงกว่า ๑๔.๕ นีโอด ซึ่งอาจหลบหลีกเรือดำน้ำเข้าศึกได้ คล่องแคล่ว คอนวอยนั้นจะใช้ในพื้นที่ ๆ การคุกคามของข้าศึกมีมากเท่านั้น ในพื้นที่อื่น ๆ ที่ถูกคามของข้าศึกมีน้อยนั้นจะให้เรือเดินทางอิสระ เช่น ในพื้นที่สมุทรแอตแลนติกตอนใต้และบางส่วนของสมุทรแปซิฟิก เป็นต้น

เรือน้ำมันและเรือพาณิชย์ที่มีความเร็วตั้งแต่ ๑๑ นีโอดขึ้นไป มักจะจัดให้เดินทางอิสระทั้งนี้เพื่อให้การขนส่งทางทะเลได้รวดเร็วทันตามต้องการของทหาร

กองบัญชาการของกองทัพเรือเป็นผู้ตกลงใจว่า จะให้เรือลำใดแล่นอิสระ และจะให้เรือลำใดเข้ากระบวนคอนวอย

ระบบการรายงาน เมื่อก่อนสงครามโลกครั้งที่ ๒ จะเกิดขึ้น ทางการอเมริกันได้มีความคิดที่จะพัฒนาระบบการรายงานของเรือพาณิชย์ในยามสงครามนี้ เพื่อให้ทราบความเคลื่อนไหวของเรือพาณิชย์ทุกลำได้อย่างแน่นอน และไม่ให้การสื่อสารในเวลาสงครามซึ่งปกติก็มีมากจนล้นมืออยู่แล้วด้วย

ตั้งแต่สงครามเกิดขึ้นในปี ค.ศ.๑๙๑๕ อังกฤษได้ใช้ระบบการสื่อสารซึ่งดัดแปลงมาจากระบบของบริษัทลloyd แห่งลอนดอน ระบบนี้มีชื่อว่า เวสกา (VESCA Vessels and Cargo System) ในปี ๑๙๔๑ หน่วยควบคุมเรือพาณิชย์ของอเมริกันก็ใช้ระบบเวสกานี้ในการรายงานความเคลื่อนไหวของเรือพาณิชย์ แต่เมื่ออเมริกันได้ประกาศสงครามในปลายปี ค.ศ. ๑๙๔๑ แล้ว จึงกลับมาใช้ระบบเมอร์โก (MERCOS Merchant Ship Control) ซึ่งคล้ายกับระบบเวสกา แต่ดีกว่า ระบบการรายงานเมอร์โกนี้ใช้ระหว่างหน่วยควบคุมเรือพาณิชย์บนบก เช่น ผู้อำนวยการท่าเรือ นายทหารผู้กำหนดเส้นทางคมนาคมเมืองท่าต่าง ๆ ให้ทราบความเคลื่อนไหวของคอนวอยและเรืออิสระทุกลำที่อยู่ในพื้นที่ของตนได้ตลอดเวลา สหรัฐอเมริกาได้ใช้ระบบเมอร์โกนี้ในมหาสมุทรแอตแลนติกก่อน แล้วจึงมาใช้ในมหาสมุทรแปซิฟิกในภายหลัง และตั้งแต่ปี ค.ศ. ๑๙๔๔ ระบบเมอร์โกนี้ก็ใช้กันทั่วโลก

ส่วนการติดต่อกับคอนวอย และเรือพาณิชย์ในทะเลนั้น ใช้ระบบกระจายเสียงแบมส์ (Broadcast To Allied Merchant Ship BAMS) ระบบนี้แบ่งพื้นที่ในโลกออกเป็น ๓ พื้นที่ใหญ่และในพื้นที่ใหญ่นั้นยังแบ่งออกเป็นพื้นที่รอง และพื้นที่ย่อยต่อไปอีก ซึ่งทุก ๆ พื้นที่ที่มีสถานีหนึ่งรับผิดชอบในการส่งกระจายเสียงให้แก่เรือในพื้นที่ของตน คอนวอยและเรืออิสระต่างคอยเปิดรับฟังการกระจายเสียงตามเวลาที่สถานีวิทยุ นั้น ๆ จะส่งมาให้ ระบบการรับข่าวกระจายเสียงนี้เป็นระบบทางเดียวคือสถานีบนบกแจ้งข่าวออกมาเท่านั้น เรือที่เกี่ยวข้องได้รับข่าวแล้วก็ปฏิบัติตามได้ทีเดียว โดยไม่ต้องตอบรับเลย นอกจากในกรณีพิเศษและจำเป็นจริง ๆ เท่านั้นที่เรือพาณิชย์จะต้องตอบรับ

คอนวอยในมหาสมุทรแอตแลนติก เมื่อระบาคอนวอยได้จัดตั้งขึ้นแน่นอนในมหาสมุทรแอตแลนติกแล้ว ก็ครอบคลุมไปถึงพื้นที่ที่สหรัฐอเมริการับผิดชอบอยู่กองคอนวอยและกำหนดเส้นทางในกองบัญชาการกองทัพเรือ จึงมีหน้าที่กำหนดช่วงเวลาเดินเรือ (Sailing Interval) ขึ้น การกำหนดช่วงเวลาเดินเรือที่ถูกต้องจะทำให้มีคอนวอยเข้าและออกจากท่าเรือ ได้โดยสะดวกไม่เสียเวลาของครอในท่าเรือและทำให้ท่าเรือว่างอยู่อย่างไม่มีประโยชน์

ในตอนต้นปี ค.ศ. ๑๙๔๒ การจัดตั้งคอนวอยยังไม่สมบูรณ์เรือดำน้ำเยอรมันได้เข้ามาโจมตีเรือพาณิชย์ทางฝั่งมหาสมุทรแอตแลนติกของอเมริกันเสียหายรวมกันได้ถึงกว่า ๒๐๕ ลำ และในเดือนพฤษภาคม ค.ศ. ๑๙๔๒ เมื่อจัดตั้งคอนวอยขึ้นแล้ว เรือดำน้ำเยอรมัน ก็ไม่อาจโจมตีได้ จึงเลื่อนลงไปโจมตีเรือพาณิชย์ทางอเมริกาใต้และทะเลคาริบเบียน ในเดือนกรกฎาคม ค.ศ. ๑๙๔๒ เรือดำน้ำเยอรมันจมเรืออเมริกันได้ถึง ๑๒๐ ลำ ดังนั้นในเดือนกันยายนปีเดียวกัน จึงต้องจัดตั้งคอนวอยในอเมริกาใต้เพิ่มขึ้น เมื่อเป็นดังนี้เรือดำน้ำเยอรมันก็ไม่อาจโจมตีเรือพาณิชย์ได้อย่างสะดวกเช่นแต่ก่อน ตั้งแต่เริ่มจัดคอนวอยในปี ค.ศ. ๑๙๔๒ จนถึงสงครามโลกครั้งที่ ๒ ในยุโรปสงบลง ได้มีคอนวอยจัดขึ้นในมหาสมุทรแอตแลนติกถึง ๘,๖๘๐ กระบวน กระบวนหนึ่งมีเรือโดยเฉลี่ยประมาณ ๑๑ ลำ

คอนวอยในมหาสมุทรแปซิฟิก หน้าที่ของกองคอนวอยและกำหนดเส้นทางที่จะต้องทำในมหาสมุทรแปซิฟิกมีน้อย ทั้งนี้เพราะญี่ปุ่นไม่มีความสามารถในสงครามเรือดำน้ำเหมือนเยอรมัน ในปี ๑๙๔๒ แผนการจัดคอนวอยข้ามมหาสมุทรแปซิฟิกและแผนการระจัดคอนวอยจากฝั่งตะวันออกของมหาสมุทรแอตแลนติกผ่านคลองปานามาไปยังมหาสมุทรแปซิฟิกนั้นได้จัดทำขึ้นเร็วขี้น เรือพาณิชย์ที่ออกมาจากอเมริกานั้นควบคุมโดยหน่วยทหารเรือ Western Sea Frontier และเรือพาณิชย์จากฮาวายไปอเมริกา ควบคุมโดยหน่วยทหารเรือที่ฮาวาย

ในปี ๑๙๔๓ มีคอนวอยระหว่างซานฟรานซิสโก กับฟิลิปปินส์ ๑ กระบวนทุก ๆ เช็ดถึงแปดวัน ระยะเวลาเดินทางประมาณ ๙ - ๑๐ วัน และคอนวอยกระบวนหนึ่งมีเรือพาณิชย์เฉลี่ยประมาณ ๔ - ๕ ลำ

ในเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. ๑๙๔๕ มีคอนวอยจัดตั้งขึ้นถึง ๒๒๖ กระบวนในเดือนเดียว ใน ค.ศ. ๑๙๔๕ มีแม่กองคอนวอยพร้อมที่จะควบคุมคอนวอยในมหาสมุทรแปซิฟิกอยู่ ๑๘ คน

คอนวอยในมหาสมุทรแอตแลนติกสิ้นสุดลงในวันที่ ๒ มิถุนายน ค.ศ. ๑๙๔๕ และคอนวอยในมหาสมุทรแปซิฟิกสิ้นสุดลงในวันที่ ๑ ตุลาคม ค.ศ. ๑๙๔๕ ต่อจากนี้เรือพาณิชย์ในควบคุมทั้งหลายก็เล่นเป็นเรืออิสระทั้งสิ้น

๑๐b. ความก้าวหน้าของการควบคุมเรือพาณิชย์หลังสงครามโลกครั้งที่ ๒

สงครามโลกครั้งที่ ๒ ให้บทเรียนว่าหากไม่ได้จัดตั้งคอนวอยขึ้น เรือพาณิชย์จะต้องถูกทำลายย่อยยับแน่นอน ดังนั้นจึงเกิดความคิดที่จะตั้งหน่วยควบคุมเรือพาณิชย์เป็นโครงขึ้นในยามสงบ แล้วเมื่อเกิดสงครามขึ้น ก็ขยายหน่วยโครงนี้ขึ้นเพื่อทำหน้าที่จัดตั้งคอนวอยได้ทันที แนวความคิดดังกล่าวเป็นรากฐานของการปรับปรุงหลักนิยามของการตั้งหน่วยควบคุมเรือพาณิชย์ หลังสงครามโลกครั้งที่ ๒ นี้

งานชิ้นสำคัญในขณะนี่คือกรเรียกเรียงเอกสารอันกล่าวถึงหลักนิยามของหน่วยควบคุมเรือพาณิชย์ให้ทุกคนได้เข้าใจชัดเจนแจ่มแจ้งขึ้น ดังนั้นจึงมีการรวมหนังสือ **Routing and Reporting Instruction (1948)** ของอเมริกัน และหนังสือ **Naval Control of Shipping in Wartime (NCSW)** ของอังกฤษเข้าเป็นเล่มเดียวกัน ซึ่งให้ชื่อใหม่ว่า **Allied Naval Control of Shipping Manual** หรือที่รู้จักกันทั่วไปว่า **ATP2**

ความก้าวหน้าต่อไปก็คือแนวความคิดที่ว่าบทเรียนจากสงครามโลกครั้งที่ ๒ สอนให้เห็นชัดว่าเพื่อให้งานด้านธุรการเป็นไปโดยเรียบร้อย จะต้องให้ผู้บัญชาการทหารเรือภาคแอตแลนติก และผู้บัญชาการทหารเรือภาคแปซิฟิก ต่างเป็นผู้มีอำนาจในการควบคุมเส้นทางเรือเดินในมหาสมุทรที่ตนรับผิดชอบอยู่และให้เปลี่ยนชื่อของคอนวอยและกำหนดเส้นทาง (**Convoy and Routing Division**) เป็นศูนย์ควบคุมเรือพาณิชย์ (**Shipping Control Centre**) ซึ่งมีหน้าที่ในยามสงบเป็นหน่วยโครงของการควบคุมเรือพาณิชย์และ

หากจำเป็นก็ขอเป็นหน่วยที่จะดำเนินงานได้ทันทีเมื่อสงครามเกิดขึ้น ในวันที่ ๑๐ กรกฎาคม พ.ศ. ๑๙๔๗ ผู้บัญชาการทหารเรืออเมริกันจึงเห็นชอบกับแนวความคิดนี้ และจัดตั้งหน่วยควบคุมเรือพาณิชย์ให้อยู่ได้ทั้งกับบัญชาการทหารเรือภาคแปซิฟิกแห่งละหน่วย

ระบบรายงานความเคลื่อนไหว (Movement Report System) ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. ๑๙๔๖ ได้จัดตั้งให้มีหน่วยรายงานความเคลื่อนไหวของเรือพาณิชย์ขึ้นอยู่กับผู้บัญชาการกองเรืออเมริกันทุกแห่งเพื่อทำหน้าที่รายงานความเคลื่อนไหวของบุคคลสำคัญ เรือและเรือสินค้าของกองทัพเรือ และเรืออื่นใดที่เป็นที่สนใจของฝ่ายทหารเรือ (เช่น เรือพาณิชย์และเรือพาณิชย์ของประเทศคอมมิวนิสต์ในมหาสมุทรแปซิฟิก เป็นต้น) การสื่อสารในการรายงานความเคลื่อนไหวนี้ใช้ระบบมอร์สโกซึ่งทำให้เจ้าหน้าที่ต่าง ๆ ในศูนย์การสื่อสารเข้าใจระบายนัดขึ้นกว่าเดิมเป็นอันมาก

เมื่อสงครามเกาหลีเกิดขึ้น ได้มีการควบคุมเรือพาณิชย์ในมหาสมุทรแปซิฟิกเป็นบางส่วนจึงเกิดความคิดที่ว่า การรายงานความเคลื่อนไหวเพียงแต่เรือในความควบคุมของทางการทหารเรือเท่านั้นไม่พอ เรืออื่น ๆ ก็ควรจะมียารายงานความเคลื่อนไหวด้วย จึงได้มีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขในเวลาต่อมาให้รายงานความเคลื่อนไหวของเรือพาณิชย์ของทุกชาติที่กำลังเดินทางอยู่ในทะเลด้วย แต่เพื่อให้ต่างกับรายงานความเคลื่อนไหวของเรือทหารเรือ จึงใช้ชื่อย่อว่า MEREP เพื่อใช้แสดงว่าหมายถึงการรายงานความเคลื่อนไหวของเรือพาณิชย์ชาติต่าง ๆ ดังกล่าว

ด้วยวิธีการดังกล่าว การเคลื่อนไหวของเรือสินค้าทุกลำในทะเล ก็รวบรวมลงในแบบฟอร์มเฉพาะเป็นวัน ๆ ไป และส่งแบบฟอร์มนี้ให้แก่ผู้บัญชาการทหารเรือ ผู้บัญชาการกองเรือ และเจ้าหน้าที่ต่าง ๆ ที่ต้องการทราบได้ทุกวัน จึงเป็นการประกันได้แน่นอนว่า หากสงครามหรือสถานะฉุกเฉินเกิดขึ้นเมื่อใด ก็อาจดำเนินการควบคุมเรือพาณิชย์ทั้งหลายได้ทันที ทั้งนี้เพราะมีข่าวสารที่ต้องการพร้อมอยู่ในมือแล้ว

ระบบกระจายเสียงตามลำ (trans) ของสงครามโลกครั้งที่ ๒ ก็ได้รับการปรับปรุงเป็นระบบเมอร์คาส (MERCAS - Merchant Ship Broadcast) ในระบบนี้กองทัพเรืออเมริกันมีสถานีวิทยุกระจายเสียงบนบก ๖ แห่ง (และมีสถานีย่อยอีก ๑ แห่ง) เพื่อติดต่อกับเรือพาณิชย์ทุกลำในทะเลตามพื้นที่ ๆ กำหนดไว้ ระบบเมอร์คาสนี้จะ ได้กล่าวไว้ละเอียดต่อไปในบทที่ ๘



บทที่ ๒

การประสานงานระหว่างหน่วยควบคุมเรือพาณิชย์

หน่วยควบคุมเรือพาณิชย์อาจแบ่งออกได้เป็น ๒ ส่วนใหญ่ ๆ คือ หน่วยงานของชาติและหน่วยงานระหว่างชาติ

หน่วยงานของชาติ ซึ่งอาจแบ่งออกเป็นหน่วยย่อยได้อีก ๒ ส่วนคือ หน่วยงานฝ่ายทหารและหน่วยงานฝ่ายพลเรือน

หน่วยงานฝ่ายทหาร

๒๐๑. กระทรวงกลาโหม

กระทรวงกลาโหมอเมริกันตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติความมั่นคงแห่งชาติปี ค.ศ. ๑๙๕๑ ซึ่งมีหน่วยขึ้นตรงคือ กระทรวงการทหารบก กระทรวงการทหารเรือ และ กระทรวงการทหารอากาศ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมอเมริกัน มีหน้าที่สำคัญเกี่ยวกับกองทัพทั้งสามดังนี้ :-

๑. วางนโยบายและโครงการ
๒. ควบคุมบัญชาการ
๓. จัดการไม่ให้มีการซ้อนงานในการจัดหา การส่งกำลัง การขนส่ง การเก็บรักษา และการวิจัย
๔. กำกับดูแลให้มีการประสานในการทำงานประมาณของกองทัพทั้งสามเพื่อมิให้มีการซ้อนงานในเรื่องการขนส่งทางทะเลกระทรวงกลาโหมจึง ได้จัดตั้งหน่วยขนส่งทางทะเล (MSTS Military Sea Transport Service) ขึ้น และให้อยู่ในบังคับบัญชาของกระทรวงทหารเรือหน่วยขนส่งทางทะเลเป็นส่วนหนึ่งของกองเรือปฏิบัติการ (Operating Forces) ซึ่งมีผู้บัญชาการทหารเรือเป็นผู้บังคับบัญชา

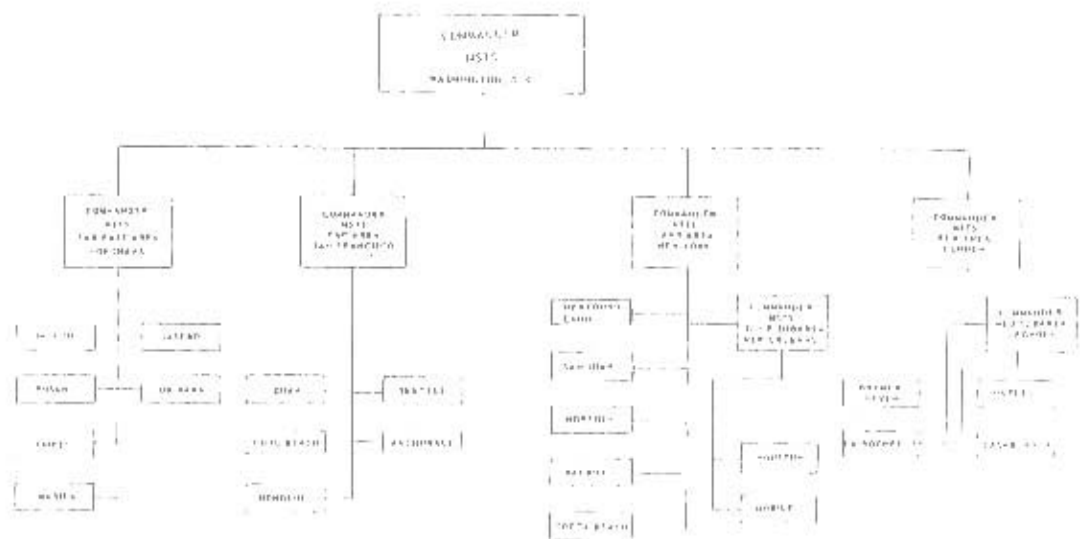
หน่วยขนส่งทางทะเล (MSTS) หน่วยนี้ตั้งขึ้นใน ค.ศ. ๑๙๕๕ เพื่อประสงค์ที่จะให้ดำเนินการที่ปรองเพี้ยนเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลของทหารให้มีประสิทธิภาพมากที่สุดและประหยัด และป้องกันมิให้มีการซ้อนงานกันระหว่างกองทัพ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทหารเรือ ได้แต่งตั้งให้นายทหารเรือเป็นผู้บังคับบัญชาหน่วย MSTS นี้

หน่วย MSTIS บริการ ควบคุม และดำเนินการใช้เรือในการขนส่งทางทะเลแต่ผู้เดียว โดยมีเรืออยู่ในหน่วยนี้ประมาณ ๑๐๐ ลำ ผู้บัญชาการหน่วย MSTIS (COMSTS) ได้เช่าเรือจากบริษัทเดินเรือต่าง ๆ มาสมทบเรือที่มีอยู่ในเมื่อมีความต้องการใช้เรือมากขึ้น และนอกจากนี้หน่วย MSTIS ยังเช่าระวางเรือโดยสารชาวอเมริกันที่เดินประจำอยู่ในสายการเดินเรือต่าง ๆ เพิ่มขึ้นด้วย กองทัพบก กองทัพอากาศ และหน่วยทั้งหลายในกระทรวงกลาโหมเสนอความต้องการใช้เรือไปยังหน่วย MSTIS เพื่อจัดเรือให้ นอกจากนี้หน่วยราชการอื่น ๆ ของรัฐบาลอเมริกันที่ได้รับการพิจารณาจากกระทรวงกลาโหมแล้วก็สามารถขอให้หน่วย MSTIS ขนส่งผู้โดยสารและวัสดุต่าง ๆ ทางทะเลได้เช่นเดียวกัน (ดูรูป ๒-๑)

ผู้บัญชาการหน่วย MSTIS มีหน้าที่เตรียมแผนและประสานงาน เพื่อที่จะขยายกองเรือขนส่งให้มากขึ้นพอที่จะรับสถานการณ์ฉุกเฉินได้ทันที โดยกระทรวงกลาโหมและกระทรวงเศรษฐกิจได้มีข้อตกลงต่อกันไว้ว่า ในกรณีฉุกเฉินไม่ถึงกับต้องระดมพล (เช่น ในสถานการณ์เวียดนาม เป็นต้น) หน่วย MSTIS จะต้องมียูนิทโดยสาร เรือสินค้า เรือน้ำมัน และเรือพิเศษอื่น ๆ มีจำนวนพอเพียงที่จะดำเนินการดังนี้ คือ

๑. ดำเนินการส่งกำลังบำรุงให้แก่กระทรวงกลาโหมได้พอเพียง
๒. มีขีดความสามารถในการขนส่งในกรณีฉุกเฉินได้ทันที
๓. มีฐานดำเนินการอยู่ตามที่ต่าง ๆ เพียงพอที่จะสนองความต้องการของชาติในการระดมพลได้

ด้วยเรือ ๑๐๐ ลำ ที่หน่วย MSTIS มีอยู่ในขณะนี้ (ปี ค.ศ. ๑๙๖๑) ประกอบกับเรือเช่าจากบริษัทอื่น ๆ ตลอดจนระวางบรรทุกที่เช่ามาชั่วคราวรวมกันก็เพียงพอที่จะสนองความต้องการในกรณีฉุกเฉินได้เมื่อเกิดสงครามขึ้น หน่วย MSTIS ต้องได้รับเรือพาณิชย์เพิ่มเติมมาจากบริษัทเดินเรืออเมริกันต่าง ๆ ให้ให้เพียงพอ ที่จะสนับสนุนการทหารของชาติได้ ความต้องการเรื่องนี้คงไม่แน่นอน มากบ้าง น้อยบ้าง ตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้น หากมีเรือไม่พอประการใด หน่วย MSTIS ก็ต้องขอจากองค์การเดินเรือของชาติ (National Shipping Authority) ต่อไป



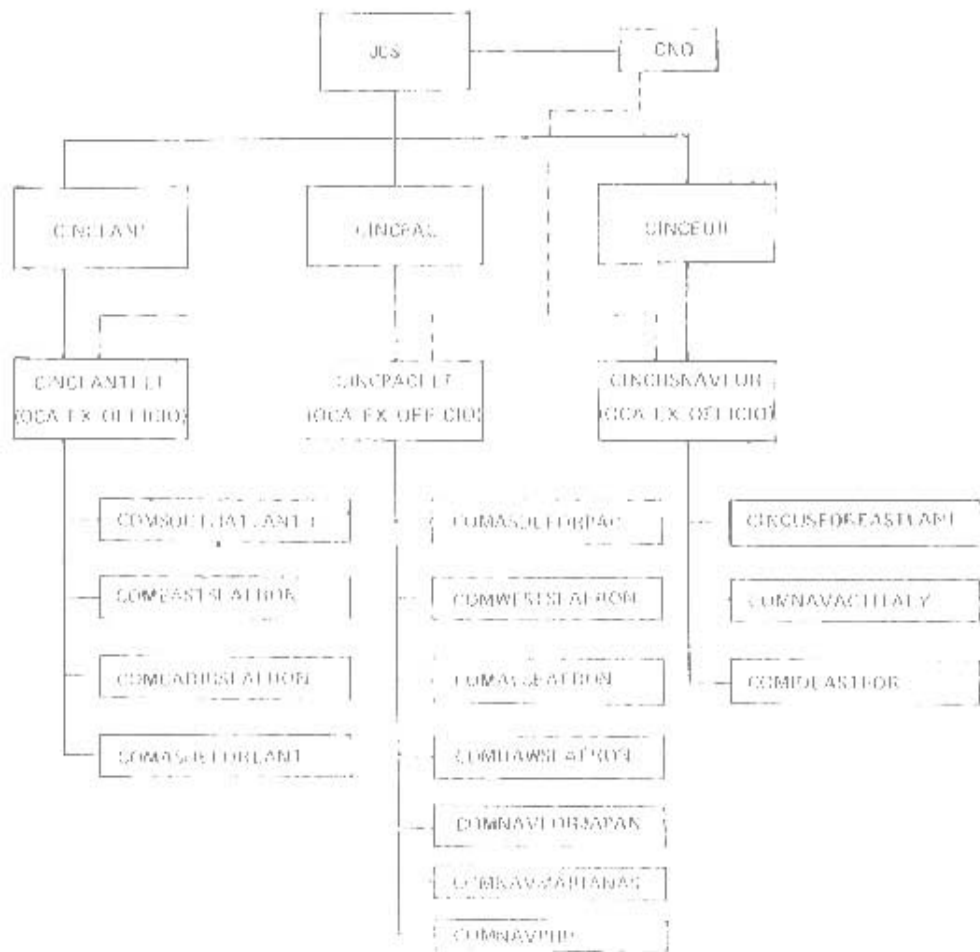
๒๐๒. กระทรวงการทหารเรือ

เมื่อเกิดสงครามเกาหลีขึ้นในเดือนมิถุนายน ค.ศ. ๑๙๕๐ ทำให้สหรัฐอเมริกาต้องจัดตั้งหน่วยควบคุมเรือพาณิชย์ขึ้นทั่วไปในพื้นที่ปฏิบัติการ และทำให้เกิดความจำเป็นต้องดำเนินการควบคุมเรือพาณิชย์นี้ตลอดทั่วหน้าของโลกด้วยโดยใช้ระบบของอังกฤษและแคนาดาที่กระทำร่วมกันอยู่ สหรัฐอเมริกาได้จัดตั้งสำนักงานควบคุมเรือพาณิชย์ (Naval Control of Shipping Organization NCSORC) ขึ้น ในเดือนกรกฎาคม ค.ศ. ๑๙๕๐ (หนึ่งเดือนภายหลังเกิดสงครามเกาหลี) ซึ่งภารกิจของสำนักงานควบคุมเรือพาณิชย์ที่สำคัญคือ ควบคุมการเคลื่อนไหวของเรือพาณิชย์ในทะเลในเมื่อมีสถานการณ์ฉุกเฉินหรือเกิดสงครามขึ้น

กองทัพเรืออเมริกันมีหน้าที่ดำเนินการเรื่องการควบคุมเรือพาณิชย์นี้ตลอดทั่วโลก โดยมีสำนักงานใหญ่อยู่ในกองบัญชาการของกองทัพเรือที่วอชิงตัน

ความรับผิดชอบของงานควบคุมและคุ้มกันเรือพาณิชย์เริ่มจากคณะกรรมการร่วมของสหรัฐอเมริกา (Joint Chiefs of Staff JCS) ลงไปยังผู้บัญชาการหน่วยบัญชาการรวม (Unified Commander) ซึ่งจะมอบอำนาจลงไปให้ผู้บังคับบัญชาฝ่ายทหารเรือดำเนินการต่อไป

การควบคุมและคุ้มกันเรือพาณิชย์เป็นหน้าที่ของ CINCLANTFLT, CINCPACFLT, CINCSNAVEUR ซึ่งมอบอำนาจให้ผู้บัญชาการพื้นที่ดำเนินการ ในรายละเอียด ผู้บังคับการพื้นที่นั้นเรียกอีกชื่อหนึ่งว่าเป็น ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการ (Operational Control Authority OCA - หบท.) สายการบังคับบัญชาตั้งแต่คณะกรรมการร่วมลงไปจนถึง ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการ นั้น ดูตามรูป ๒-๒



การจัดการบังคับบัญชาการควบคุมเรือพาณิชย์

๑. คณะเสนาธิการร่วม
๒. ผู้บัญชาการหน่วยบัญชาการรวม มี ๓ หน่วยคือ
 - ๒.๑ ผู้บัญชาการกองเรือแอตแลนติก (CINCLANTFLT)
 - ๒.๒ ผู้บัญชาการกองเรือแปซิฟิก (CINCPACFLT)
 - ๒.๓ ผู้บัญชาการกองเรือยุโรป (CINCNAVEUR)
๓. เจ้าหน้าที่ควบคุมเรือพาณิชย์ในท่าเรือ
 - ๓.๑ นายทหารควบคุมเรือพาณิชย์ (Naval Control of Shipping Officer NCSO - นคพ.)
 - ๓.๒ นายทหารรายงาน (REPTOF)
 - ๓.๓ นายทหารติดต่อ (Naval Control of Shipping Liaison Officer NCSLO)

ซึ่งชื่อตามทางราชการของเจ้าหน้าที่เหล่านี้จะต้องมีชื่อเมืองท่าที่ประจำอยู่ตามหลังด้วยเสมอ เช่น นคพ. - กรุงเทพฯ ฯ นายทหารรายงาน - สงขลา เป็นต้น

ผู้บัญชาการกองเรือแอตแลนติก มีหน่วยทหารขึ้นตรงสำหรับรับผิดชอบในการควบคุมเรือพาณิชย์ ดังนี้ . -

๑. Commander Anbsubmarine Defense Force Atlantic (COMASDEFORLANT)
๒. Commander Eastern Sea Frontier (COMEASTSEAFRON)
๓. Commander Caribbean Sea Frontier (COMCARIBSEAFRON)
๔. Commander South Atlantic

ผู้บัญชาการกองเรือแปซิฟิก มีหน่วยขึ้นตรงสำหรับรับผิดชอบในการควบคุมเรือพาณิชย์ ดังนี้

๑. Commander, Antisubmarine Defense Force, Pacific (COMASDEFWRPAC)
๒. Commander, Western Sea Frontier (COMWESTSEAFRON)
๓. Commander, Alaskan Sea Frontier (COMALSEAFRON)
๔. Commander, Hawaiian sea Frontier (COMHAWSEAFRON)
๕. Commander, Naval Force Japan (COMNAVFORJAPAN)

b. **Commander, Naval Force Marianas**
(COMNAVYMARIANAS)

c. **Commander, Naval Force, Philippines**
(COMNAVPHIL)

ผู้บัญชาการกองเรือยุโรป มีหน่วยกันตรงสำหรับรับผิดชอบในการควบคุมเรือพาณิชย์ดังนี้.

๑. **Commander in Chief, US. Force Eastern Atlantic**
(CINCUSFOREASTLANT)

๒. **Commander, Naval Activities, Italy**
(COMNAVACTITALY)

๓. **Commander, Middle East Force (COMIDEASTFOR)**

สำหรับในน่านน้ำไทย หน่วยการควบคุมเรือพาณิชย์ของพันธมิตรที่เกี่ยวข้องมีอยู่ ๒ แห่งคือ กองบัญชาการทหารเรืออังกฤษที่สิงคโปร์ และ หน่วยทหารเรืออเมริกันที่ฟิลิปปินส์ (COMNAVPHIL)

ความรับผิดชอบของผู้บัญชาการทหารเรืออเมริกันในเขตควบคุมเรือพาณิชย์ แผนกควบคุมเรือพาณิชย์ของกองบัญชาการทหารเรือ มีหน้าที่

๑. จัดให้มีการติดต่อระหว่างหน่วยควบคุมเรือพาณิชย์ของทหารและพลเรือน และของชาติพันธมิตรให้เห็นไปด้วยความเรียบร้อย
๒. ประสานงานระหว่างกองเรือกับกระทรวงกลาโหมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓. ให้อำนาจการเคลื่อนไหวของเรือพาณิชย์แก่หน่วยงานระหว่างชาติ เมื่อต้องการ
๔. วางแผนในการ
 - ๔.๑ กำหนดเส้นทางให้กองเรือและเรืออิสระ
 - ๔.๒ รายงานและเปลี่ยนแปลงเส้นทางเรือเดินของกองเรือและเรืออิสระ
๕. จัดให้มีการพลีตที่เรือของกองเรือ และเรืออิสระทั่วโลก ตลอดจนข่าวทางอุทกศาสตร์และอุตุนิยมวิทยา อันเกี่ยวข้องกับการเดินเรือด้วย
๖. กำหนดเส้นทางและเก็บรักษานับูชีเส้นทางต่าง ๆ ที่ได้ใช้ในการเดินเรือมาแล้วทั่วโลก
๗. จัดหาข้อมูลต่าง ๆ เพื่อนำไปให้วิเคราะห์ในทางวิทยาศาสตร์ เกี่ยวกับการควบคุมเรือพาณิชย์
๘. จัดให้มีระบบการเก็บรวบรวมรายงานต่าง ๆ ไว้เพื่อเป็นเอกสารประวัติศาสตร์
๙. วางแผนในการจัดพิมพ์เอกสารและข่าวต่าง ๆ อันเกี่ยวข้องกับการควบคุมเรือพาณิชย์

ความรับผิดชอบของผู้บัญชาการกองเรือในภาวะควบคุมเรือพาณิชย์

ผู้บัญชาการกองเรือนอกน่านน้ำ และผู้บัญชาการกองเรือแปซิฟิก มีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติภายในพื้นที่รับผิดชอบของตน ดังนี้.

๑. เตรียมทำแผนการควบคุมเรือพาณิชย์ตามนโยบายของหน่วยเหนือ
๒. ประสานแผนการควบคุมเรือพาณิชย์กับหน่วยข้างเคียง
๓. เมื่อได้รับคำสั่ง ต้องควบคุมการเคลื่อนไหวเรือพาณิชย์ในพื้นที่ของตน
๔. จัดตั้งผู้บังคับการพื้นที่ ให้ทำหน้าที่เป็นผู้บังคับบัญชาทางยุทธการเพื่อดำเนินการควบคุมเรือพาณิชย์ในพื้นที่รอง ๆ ลงไป
๕. กำหนดเส้นทางในการเดินเรือในพื้นที่ของตน และส่งให้หน่วยเหนือเห็นชอบด้วย ประสานการกำหนดเส้นทางที่จะข้ามเขตไปมาระหว่างมหาสมุทรแอตแลนติกและมหาสมุทรแปซิฟิก
๖. จัดเรือคุ้มกันสำหรับตนเอง
๗. ส่งปล่องเส้นทางเรือเดิน เมื่อจำเป็น
๘. จัดทำแผนในการใช้เรือรบและเครื่องบินให้เป็นหน่วยคุ้มกัน

ความรับผิดชอบของผู้บังคับบัญชาทางยุทธการ (OCA - มขท.) ผู้บัญชาการกองเรือ เป็นผู้บังคับบัญชาทางยุทธการในพื้นที่ใหญ่ และได้มอบอำนาจให้หน่วยขึ้นตรงทำหน้าที่ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการในพื้นที่รองของตนต่อไปตามลำดับ ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการมีหน้าที่ดังนี้ .-

๑. จัดให้มีระบบการสื่อสาร การข่าว และการพลีตแผนกเพื่อให้ทราบข่าวเกี่ยวกับเรือดำน้ำข้าศึก แล้วแจ้งให้ผู้บังคับบัญชาของหน่วยเรือและเครื่องบินรบ เรือดำน้ำ และสำนักงานควบคุมเรือพาณิชย์ในพื้นที่ของตนทราบ
๒. รวมทศนวอยซายฝั่งและทศนวอยซายมหาสมุทรเข้าเป็นทศนวอยซายเดียวกัน
๓. ประสานการควบคุมและป้องกันเรือพาณิชย์ในพื้นที่ข้างเคียง
๔. วางแผนการดำเนินการให้แก่เรือที่อยู่ในควบคุม
๕. ตรวจสอบให้แน่ใจว่าเรือพาณิชย์ที่ถูกรับเข้าทศนวอยซาย หรือกำหนดให้เป็นเรืออิสระ ได้ปฏิบัติตามคำแนะนำที่ให้ไว้
๖. กำหนดเส้นทางให้ทศนวอยซายฝั่งเดินทางในพื้นที่ของตนหรือพื้นที่ข้างเคียง
๗. จัดให้มีการติดต่อกับผู้แทนบริษัทเดินเรือและเจ้าหน้าที่การท่าเรือ ในพื้นที่ของตน นอกจากนี้ ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการยังอาจได้รับคำสั่งจากหน่วยเหนือ ให้ปฏิบัติหน้าที่

เพิ่มเติมอีกดังนี้.

๑. กำหนดครีโรวบและเครื่องบินที่จะ ไปคุ้มกันคอนวอย
๒. แต่งตั้งผู้บังคับหน่วยเรือหรือหน่วยบินคุ้มกัน
๓. แต่งตั้งแม่กองคอนวอย

ขอรับมติชอบของนายทหารควบคุมเรือพาณิชย์เมธกรรม นายทหารควบคุมเรือพาณิชย์ (นคพ.) เป็นหัวหน้าดำเนินการเกี่ยวกับเรือพาณิชย์ขณะที่อยู่ในท่าเรือ เช่น ประสานแนวทางเรือเดินของคอนวอย และเรืออิสระทั้งหลายให้สอดคล้องกันตามที่ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการ (ผทก.) จะสั่ง ผู้บังคับบัญชาโดยตรงของ นคพ. ก็คือ ผบท. แต่ในกรณีพิเศษ นคพ. ของเมืองท่าเล็ก อาจมี นคพ. ของเมืองท่าสำคัญเป็นผู้บังคับบัญชาโดยตรงก็ได้ หน้าที่สำคัญของ นคพ. ก็คือ การจัดและกำหนดเส้นทางให้คอนวอย (คอนวอยชายฝั่งและคอนวอยข้ามมหาสมุทร) กำหนดการออกเรือ จุดนัดพบ และจุดแยกกระบวน หน้าที่เหล่านี้ นคพ. จะต้องจัดทำให้มีรายละเอียดถูกต้องไม่ผิดพลาด หากจะมีข้อสงสัยก็จะต้องอธิบายกันให้เข้าใจในที่ประชุมคอนวอย นคพ. เป็นผู้ดำเนินการประชุมคอนวอยและเตรียมการประชุมให้พร้อม และเป็นประธานของที่ประชุม นคพ. ต้องดำเนินการประชุมให้แม่กองคอนวอย และฝ่ายสนธิการผู้บังคับการหน่วยเรือคุ้มกัน ผู้กักท่าเรือเรือคุ้มกัน นายเรือพาณิชย์ทุกลำ ในคอนวอย และตัว นคพ. ได้แลกเปลี่ยนข่าวสารและความคิดเห็นกันอย่างอิสระตรงไปตรงมา ถ้ามีเวลาพอ นคพ. ก็จะจัดให้มีการประชุมการสื่อสารขึ้นเพื่อให้ทราบถึงรายละเอียดต่าง ๆ ในการสื่อสารและแก้ไขข้อข้องใจทั้งหลายในการสื่อสารที่อาจจะมีขึ้น

นอกจากจะมีหน้าที่จัดคอนวอยและกำหนดเส้นทางดังกล่าวแล้ว นคพ. ยังมีหน้าที่จะต้องรายงานความเคลื่อนไหวของเรือพาณิชย์ให้หน่วยเหนือและหน่วยข้างเคียงทราบทั่วกัน โดเมียร์เอ็ทปฏิบัติการใช้เพื่อให้มีความแน่ใจว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้องรวดเร็ว และไม่รั่วไหลไปให้ฝ่ายข้าศึกทราบ

ความรับผิดชอบของนายทหารรายงาน นายทหารรายงาน (REPTOP) เป็นเจ้าหน้าที่ควบคุมเรือพาณิชย์ด้วยผู้หนึ่งอาจจะเป็นเจ้าหน้าที่จากกระทรวงการต่างประเทศ หรือเจ้าหน้าที่จากกระทรวงสมรภูมิกหรือเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารก็ได้ บางทีก็แต่งตั้งนายทหารรายงานตั้งแต่ในเวลาสงบ (ในเวลาสงครามก็ต้องแต่งตั้งแยกแยะ) นายทหารรายงานประจำอยู่ในเมืองท่าเล็ก ๆ (ที่ไม่ใหญ่พอที่จะตั้ง นคพ. หรือางศุลเรือพาณิชย์) เรือที่เดินออกไปยังเมืองท่าเล็ก ๆ ดังกล่าวมักจะได้รับเส้นทางเดินเรือกลับตั้งแต่เมื่อเริ่มยกเดินทางครั้งแรกแล้ว ดังนั้นนายทหารรายงานจึงไม่ต้องมีหน้าที่กำหนดเส้นทางเลข ทอยแต่รายงานเวลาเรือเข้าหรือเรือออกไปให้ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการทราบเท่านั้น แต่ในกรณีพิเศษและจำเป็น นายทหารรายงานอาจจะต้องทำหน้าที่กำหนดเส้นทางและทำหน้าที่ที่นายทหารควบคุมเรือพาณิชย์ก็ได้

ในเวลาสงครามหรือเมื่อมีสถานการณ์ฉุกเฉิน นายทหารรายงานมีความรับผิดชอบดังนี้ :-

๑. รายงานชื่อเรือ วันที่เรือออก และเมืองท่าปลายทางของเรือพาณิชย์ฝ่ายสัมพันธมิตร

และของชาติเป็นกลางทุกลำที่อยู่ในเมืองท่านั้น และเมื่อมีเรือเดินทางเข้ามาก็ต้อง
รายงานด้วย

- ๒. รายงานชื่อเรือ และข่าวสารอื่น ๆ มากที่สุดที่จะทำได้ของเรือชาติศัตรูทุกลำ
ที่เข้ามาหรือออกไปจากท่าเรือนี้
- ๓. เมื่อได้รับคำสั่งต้องดำเนินการควบคุมเรือพาณิชย์ชาติเป็นกลางและของพันธมิตรทุกลำ
โดยกำหนดเส้นทางและกำหนดวันออกเรือให้

ความรับผิดชอบของนายแพทย์ทหารจิตต่อ นายทหารจิตต่อ (NCSLO) เป็นนายทหารเรือซึ่งถูกส่งไป
ประจำอยู่กับหน่วยควบคุมเรือพาณิชย์ของต่างประเทศในท่าเรือของพันธมิตร หน้าที่ของนายแพทย์ทหารจิตต่อคือ
เป็นผู้แทนของชาติเพื่อรักษาผลประโยชน์ในการใช้เรือพาณิชย์ของชาติของตน โดยตำแหน่งแล้วนายทหาร
จิตต่อเป็นนายทหารฝ่ายเสนาธิการของนายทหารควบคุมเรือพาณิชย์ในเมืองท่าที่ตนประจำอยู่

หน่วยงานฝ่ายพลเรือน

๒๐๓. **สหรัฐอเมริกาเป็นประเทศมหาอำนาจ** มีอาณาเขตกว้างขวางทั้งทางบก ทางทะเลและทางอากาศ
การคมนาคมขนส่งจึงเป็นสิ่งสำคัญมากจึงต้องมีหน่วยงานฝ่ายพลเรือน สำหรับบริหารงานในด้านขนส่งนี้
มากมาย กับทั้งต้องมีกฎหมายเกี่ยวข้องกับงานนี้มากด้วยกัน ซึ่งเป็นเรื่องสลับซับซ้อนและไม่สามารถนำมาใช้
ในเมืองเราได้ เพราะเป็นเรื่องใหญ่โตเกินไปแต่เพื่อให้เข้าใจหน้าที่ของหน่วยงานทั้งหลาย ซึ่งทุกหน่วยก็มุ่ง
ที่จะทำให้การดำเนินการขนส่งของประเทศเป็นไปโดยเรียบร้อย ทั้งในยามสงบและเมื่อมีสงครามเกิดขึ้นก็จะ
ได้ระดมกำลังทางเศรษฐกิจมาสนับสนุนจุดประสงค์ของชาติได้ ดังนั้นจึงจะกล่าวถึงหน่วยงานทั้งหลายนี้
แต่โดยย่อ ๆ เท่านั้น

เมื่อเกิดสงคราม ทั่วทุกรัฐ ในสหรัฐอเมริกาต้องรับผิดชอบในการระดมพลในรัฐของตน สิ่งที่สำคัญ
ที่สุดในเรื่องนี้คือการขนส่งทางเรือ ทางบก ทางอากาศ ตลอดจนคลังเก็บและคลังพักสินค้าต่าง ๆ ด้วย
บริษัทขนส่งเอกชนทุกสาขาที่พยายามที่จะดำเนินการขนส่งของตน ให้พร้อมที่จะช่วยเหลือรัฐบาลในกรณี
ฉุกเฉินได้เสมอ ในสถานการณ์ฉุกเฉินรัฐบาลสหรัฐอเมริกา มีความคิดที่จะดำเนินการเรื่องการขนส่งดังนี้

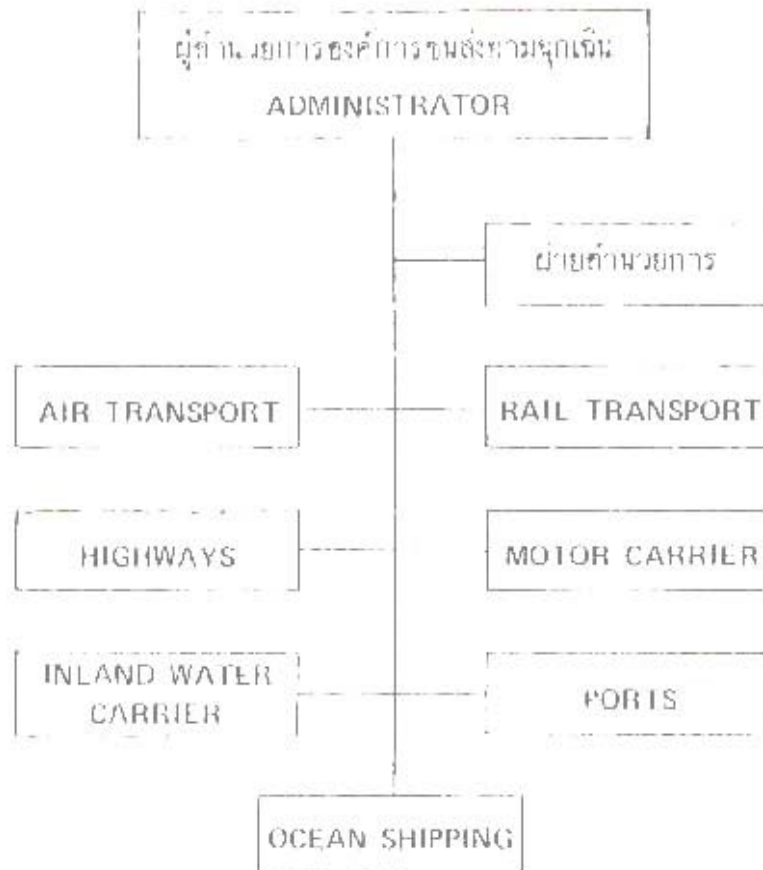
- ๑. จะควบคุมการขนส่งทั่วทั้งชาติในท่านั้น นอกนั้นปล่อยให้บริษัทขนส่งของพลเรือน
ดำเนินการไปตามปกติ
- ๒. สำหรับบริษัทเดินเรือ คงให้ติดต่อหาสินค้าลงเรือ ได้ตามเดิมภายในเงื่อนไขที่กำหนด
รัฐบาลจะไม่พยายามทำตัวเป็นศูนย์กลางระหว่างบริษัทเดินเรือกับบริษัทส่งสินค้าขึ้นบก
เป็นอันขาด

สำนักงานวางแผนฉุกเฉิน (Office of Emergency Planning) เป็นสำนักงานอยู่ในสำนักบริหารของประธานาธิบดี ผู้เยี่ยมชมการสำนักงานเป็นสมาชิกของสภาความมั่นคงของชาติ มีหน้าที่วางแผนการสรรพกำลังของประเทศดังนี้.

๑. ให้คำปรึกษาแก่ประธานาธิบดีในการประสานการระดมกำลังทหาร กำลังสำรองกิจ และกำลังคนของประเทศเข้าด้วยกัน
๒. ตรวจสอบการระดมกำลังของหน่วยราชการต่าง ๆ เพื่อให้ได้ผล
๓. กระตุ้นให้รัฐต่าง ๆ เข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผนดำเนินการเรื่องทรัพยากรทั้งหลาย
๔. ทำแผนการใช้ทรัพยากรทั้งหลายของประเทศ

องค์การขนส่งยามฉุกเฉิน (Emergency Transportation Organization) ดังกล่าวมาแล้วว่าการขนส่งเป็นหัวใจของการส่งกำลังบำรุงทั้งหลายในเมื่อมีสถานการณ์ฉุกเฉิน และในสถานการณ์เช่นนั้นก็จรรวมกำลังหน่วยราชการทั้งหลายและบริษัทขนส่งของเอกชนด้วย มาใช้ให้เป็นประโยชน์มากที่สุด ในการนี้จำเป็นต้องจัดตั้งองค์การขนส่งขึ้น เพื่อเป็นผู้รับผิดชอบและความคุ้มครองการขนส่งทั้งวงให้สนับสนุนนโยบายของชาติได้ องค์การนี้คือองค์การขนส่งยามฉุกเฉินซึ่งาประธานาธิบดีเป็นผู้แต่งตั้งผู้อำนวยการขององค์การขนส่งยามฉุกเฉินจะต้องรวบรวมเอากำลังพลและงบประมาณบางส่วนของสำนักงานขนส่งต่าง ๆ ของรัฐที่มีอยู่เดิมเข้ามาอยู่ในองค์การนี้ เช่น สำนักงานการบินพลเรือน และสำนักงานเดินเรือ (Maritime Administration) เป็นต้น ความรับผิดชอบขององค์การขนส่งยามฉุกเฉินมีดังนี้. -

๑. กำหนดนโยบายการขนส่งยามฉุกเฉิน
๒. จัดให้สำนักงานขนส่งของรัฐบาลทั้งหลายดำเนินการเรื่องการขนส่งยามฉุกเฉินเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกัน ไม่ต่างฝ่ายต่างทำ
๓. ทำให้เป็นที่แน่ใจว่า ผู้ที่ต้องการการขนส่งอย่างขึงนั้นได้รับการบริการการขนส่งพอเพียงที่จะปฏิบัติภารกิจได้
๔. ถิ่นผู้แทนบริษัทขนส่งทั้งหลายในการที่จะรับวัตถุดิบพิเศษ (National Critical Resources) มาใช้ในอุตสาหกรรมขนส่ง
๕. เร่งรัดการดำเนินการขนส่งที่มีอยู่ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
๖. ประสานและควบคุมระบบการขนส่งต่าง ๆ (ทางน้ำ ทางบก ทางอากาศ และทางท่อ) ให้สนับสนุนการเศรษฐกิจและการทหารของชาติได้



รูป ๒-๓

แผนผังขององค์การขนส่งทางทะเล

สำหรับในที่นี้จะได้พูดถึงเรื่องการขนส่งทางทะเลเท่านั้น รองผู้อำนวยการขนส่งทางทะเล (Assistant Administrator For Ocean Shipping) มีหน้าที่ จัดหา, รักษา, ดำเนินการใช้ และควบคุมเรือพาณิชย์ ทั้งหลายที่ชักธงชาติอเมริกัน หรือเรือพาณิชย์ชาติอื่นที่อเมริกันควบคุม (นอกจากเรือของฝ่ายทหาร) รองผู้อำนวยการขนส่งทางทะเลมีผู้ช่วยอีก ๒ นาย คือ

๑. ผู้ช่วยฝ่ายใช้เรือ (Deputy for Operations) มีหน้าที่ดำเนินการซื้อ เช่าบำรุงรักษา ดัดแปลงและจัดแบ่งเรือที่มีอยู่ให้หน่วยที่ต้องการใช้ฝึก และจัดหาขบวนเรือและลูกเรือพาณิชย์

๑๒. ผู้ช่วยฝ่ายการสร้าง (Deputy for Construction) มีหน้าที่ประสานงานและดำเนินการเกี่ยวกับการสร้างเรือใหม่ทั้งสิ้น

องค์การเรือแห่งชาติ (National Shipping Authority) คือองค์การที่มีหน้าที่ดำเนินการเรื่องการขนส่งทางทะเลขนานผูกเงินของชาติ การจัดองค์การนี้ชาติหนึ่ง ๆ ย่อมไม่เหมือนกัน แต่มีหน้าที่อย่างเดียวกันสำหรับประเทศไทยมีเรือพาณิชย์น้อยมากจึงยังไม่มียุทธการนี้

สำนักงานเดินเรือ (Maritime Administration) สหรัฐอเมริกาจัดตั้งสำนักงานเดินเรือขึ้นอยู่ในกระทรวงสมุทรการมีผู้อำนวยการซึ่งประธานาธิบดีเป็นผู้แต่งตั้ง สำนักงานนี้มีหน้าที่พัฒนาและบำรุงรักษาเรือพาณิชย์อเมริกันทั้งหลายให้มีพอใช้ในยามสงคราม และในยามสงบ มีผู้พอสำหรับการค้าขายกับต่างประเทศ เป็นสำนักงานที่ตั้งขึ้นตามสงบ (และในยามสงครามต้องมอบกำลังคนและงบประมาณบางส่วนไปให้สำนักงานขนส่งตามฉุกเฉิน) มีหน้าที่ในการควบคุมการสร้างเรือพาณิชย์ ให้เงินสนับสนุนบริษัทเดินเรือฝักนายเรือและถูกเรือพาณิชย์ กล่าวโดยสรุปสำนักงานเดินเรือมีหน้าที่สร้างพาณิชย์นาวีของสหรัฐอเมริกาให้เข้มแข็งทัดเทียมหรือดีกว่าชาติที่มีอาชีพทางทะเลทั้งหลาย ต่อไปนี้จะได้กล่าวถึงการดำเนินการบางอย่างของสำนักงานเดินเรือแต่โดยย่อ

๑. **ช่วยเหลือบริษัทเดินเรือ** ให้เงินสนับสนุนในการสร้างเรือพาณิชย์ใหม่ ๆ ให้ผู้ยืมเงินเพื่อสร้างเรือ รับชานองเรือ และรับแลกเรือเก่า ๆ กับเรือใหม่ เมื่อเป็นดังนี้จึงมีอำนาจกำหนดขนาด ความเร็ว และชนิดของเรือพาณิชย์ที่สร้างขึ้นใหม่ได้เสมอ กำหนดสาขาการเดินเรือให้เหมาะสมกับประเภทเรือที่มี

๒. **การท่าเรือ** ดำเนินการให้ความสะดวกทั้งหลายเกี่ยวกับการท่าเรือ การพัฒนาท่าเรือเดิมให้ดีขึ้น การหาตำบลที่สร้างท่าเรือใหม่ตามความต้องการของเศรษฐกิจ ให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคแก่บริษัทเอกชนในการดำเนินการเรื่องท่าเรือ หาสถิติและข้อมูลของเมืองท่าต่างประเทศที่เรือพาณิชย์อเมริกันจำเป็นต้องใช้

๓. **การใช้เรือ (Ship Operations)** ส่งเสริมให้บริษัทเอกชน ดำเนินการใช้เรือให้มากขึ้น ดำเนินการใช้เรือของหน่วยของรัฐบาล (เว้นหน่วยทหาร) เช่นเรือมาเดินในเส้นทางที่จำเป็นแก่เศรษฐกิจของประเทศ (แต่ไม่มีบริษัทเอกชนมาดำเนินการ)

๔. **การโอนเรือให้ต่างชาติ (Transfer of Ships to Aliens)** ควบคุมการขายเรือและการโอนเรือให้แก่ต่างชาติ

๕. **พาณิชย์นาวีสำรอง** ดำเนินการให้มีเรือพาณิชย์สำรองไว้สำหรับใช้ในกรณีฉุกเฉินได้พอเพียง ตรวจสอบและจัดหาเรือสำรองมาเพิ่มเติมไว้ตามระยะเวลาที่ต้องการ ตัวอย่างเช่นในเดือนกันยายน ค.ศ. ๑๙๖๑ สหรัฐอเมริกา มีเรือพาณิชย์สำรองทั้งสิ้น ๑,๘๘๔ ลำ และแบ่งออกเป็นกองเรือพาณิชย์ ๘ กองจอดอยู่ตามเมืองท่าต่าง ๆ กัน

๖. **การออกแบบและคารร่างเรือ (Shipbuilding and Design)** ออกแบบสร้างเรือใหม่ ช่วยเหลือบริษัทเอกชนในการออกแบบเรือ สร้างเรือต้นแบบขึ้นแล้วขายให้แก่บริษัทเอกชน หรือให้บริษัทเอกชนเช่า

๗. **การวิจัยและการพัฒนา (Research and Development)** เพื่อแก้ปัญหาทางเทคนิคของการขนส่งทางทะเลที่กีดกัน โดยร่วมมือกับบริษัทเอกชน ตัวอย่างของงานนี้ก็คือการออกแบบสร้างเรือ SAVINAH ขึ้นใน ค.ศ.๑๙๕๕ เรือสมรณะ เป็นเรือพาณิชย์ใช้กำลังประมาณูลำแรกของโลก นอกจากนี้ยังมีการวิจัยในเรื่องการขนส่งสินค้าขึ้นลงจากเรือโดยบรรจุสินค้าลงในหีบห่อ (Containerization) หรือวิธี Roll on Roll off. ซึ่งสินค้าทุกชนิดจะไม่ถูกเปิดออกตรวจที่ท่าเรือแต่อย่างใดโดยยกตรวจ ณ ที่ใด ตามแต่เจ้าหน้าที่ตรวจมาจะเห็นสมควร วิธีนี้ลดจำนวนสินค้าหายที่ท่าเรือได้มาก และขนส่งได้รวดเร็ว

๘. **การให้การศึกษาแก่นายเรือและลูกเรือพาณิชย์ (Training)** ตั้งวิทยาลัยเพื่อผลิตนายเรือ ลูกเรือสำหรับมาใช้กับเรือพาณิชย์ เช่น The US Merchant Marine Academy at King's Point, NY และ The Marine Maritime Academy at Castine เป็นต้น สำหรับหลักสูตรการป้องกันความเสียหายในเรือ ตลอดจนถึงการป้องกันภัยจากระเบิดปรมาณูนั้น สำนักงานเดินเรือให้การศึกษาโดยกองทัพเรืออเมริกัน ได้มีส่วนช่วยเหลือด้วย

๙. **การประกันภัย (Insurance)** ดำเนินการประกันภัยเรือพาณิชย์ในเวลาปกติเป็นบางส่วน แต่ในยามสงคราม ให้การประกันภัยแก่เรือพาณิชย์อเมริกันทุกลำ ตลอดจนเรือต่างชาติที่มีทุนอเมริกันส่วนใหญ่อุดหนุนอยู่ ในเมื่อเรือเหล่านี้ไม่มาหาประกันภัยกับบริษัทเอกชนใด ๆ ได้

๑๐. **กิจการเดินเรือระหว่างชาติ (International Maritime Affairs)** ชาติที่มีเขตชีพทางทะเลทั้งหลายในโลกได้ร่วมกันตั้งองค์การเกี่ยวกับกิจการเดินเรือระหว่างชาติขึ้นองค์การหนึ่งชื่อว่า อิมโก (IMCO - The Intergovernmental Maritime Consultative Organization) ซึ่งมีหน้าที่ตรากฎเกณฑ์ทั่วไปให้ชาติสมาชิกทั้งหลายปฏิบัติตามเพื่อให้เกิดประโยชน์ร่วมกัน ให้การป้องกันภัยที่จะเกิดขึ้นในทะเล ตลอดจนการใช้เรือพาณิชย์ประมาณูให้ปลอดภัย (ประเทศไทยมิได้มีสมาชิกขององค์การนี้ เพราะประเทศเรามีเรือพาณิชย์น้อย แต่ได้เคยส่งผู้สังเกตการณ์เข้าร่วมฟังการประชุมประจำปีขององค์การนี้เสมอ) ผู้อำนวยการของสำนักงานเดินเรือเป็นผู้แทนของสหรัฐอเมริกาในองค์การอิมโกนี้

ในประเทศสหรัฐอเมริกา สำนักงานเดินเรือ (The Maritime Administration) มีอำนาจกว้างขวาง ดังกล่าว แต่สำหรับในแต่ละรัฐนั้นมีสำนักงานเรียกว่า Federal Maritime Commission เพื่อทำหน้าที่กำหนดค่าโดยสาร ค่าระวางบรรทุกสินค้า ค่าระวางคลังสินค้า ให้เป็นไปเพื่อที่จะต่อสู้กับเรือพาณิชย์ของต่างประเทศได้

หน่วยงานระหว่างชาติ (Allied Agencies)

หน่วยงานระหว่างชาติที่แบ่งออกไปเป็นหน่วยย่อยได้อีก ๒ หน่วยคือ หน่วยงานฝ่ายทหาร และ หน่วยงานฝ่ายพลเรือน

๒๐๔. หน่วยงานระหว่างชาติของทหาร หน่วยงานควบคุมเรือพาณิชย์ระหว่างชาติก็จัดระบบเหมือนกับ หน่วยงานควบคุมเรือพาณิชย์ของชาตินั้นเอง สิ่งที่ต้องคำนึงคือขนาดของหน่วยใหญ่ เล็ก ผิดกัน และมีขอบเขต การดำเนินงานมากน้อยตามพื้นที่ที่ได้รับผิดชอบ

ในมหาสมุทรแอตแลนติก การควบคุมเรือพาณิชย์นั้นเป็นหน้าที่ของกองกำลังทางเรือของนาโต ซึ่งเป็นองค์การระหว่างชาติ การดำเนินงานพอจะกล่าวได้ว่าในระดับสูง ๆ เช่น เป็นผู้บัญชาการยุทธบริเวณ (Theatre Commander) และผู้บังคับการพื้นที่ (Area Commander) นั้น ทำหน้าที่ทั้งทางทหารของ นาโตและการควบคุมเรือพาณิชย์ด้วย แต่เมื่ออยู่ในระดับต่ำ ๆ จะทำหน้าที่การควบคุมเรือพาณิชย์แต่อย่างเดียว เช่น ผู้บัญชาการยุทธบริเวณแอตแลนติก (The Supreme Allied Commander, Atlantic SACLANT) และผู้บัญชาการพื้นที่แอตแลนติกตะวันตก (Commander - in - Chief Western Atlantic - CINCPACWEST) ทำหน้าที่ทางทหารของนาโตและหน้าที่ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการ (OCA) ในการ ควบคุมเรือพาณิชย์ในพื้นที่รับผิดชอบด้วย แต่ในระดับต่ำ เช่น ที่ท่าเรือลอนดอน หน่วยควบคุมเรือพาณิชย์ ซึ่งเป็นหน่วยงานระหว่างชาติ มีชาติต่าง ๆ เข้าร่วมดำเนินงานอยู่จะมีหน้าที่ควบคุมเรือพาณิชย์อย่างเดียว ไม่มีหน้าที่ทางทหารเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย

ประเทศพันธมิตรทั้งหลายต้องมีจุดประสงค์ที่จะให้มีหน่วยควบคุมเรือพาณิชย์ระหว่างชาติขึ้นที่ท่าเรือสำคัญและท่าเรือเล็กทั่วโลก โดยมีชาติต่าง ๆ ส่งผู้แทนของประเทศเข้าไปร่วมทำงานในหน่วยควบคุมเรือพาณิชย์นั้น ๆ แต่หัวหน้าหน่วยงานนั้นต้องเป็นชาติเจ้าของท่าเรือ เช่น สมมุติว่าจะตั้งหน่วยควบคุมเรือพาณิชย์ระหว่างชาติขึ้นที่กรุงเทพฯ ๓ ชาติที่มีผลประโยชน์เกี่ยวข้องกับการเดินเรือที่กรุงเทพฯ ๓ แห่งที่เห็นก็มี อังกฤษ อเมริกัน นอร์เวย์ เดนมาร์ก เป็นต้น ซึ่งชาติเหล่านี้อาจส่งคนของเขามาทำงานร่วมอยู่ในหน่วย ควบคุมเรือพาณิชย์ของกรุงเทพฯ เช่นเป็นนายทหารติดต่อ (Naval Control of Shipping Liaison Officer NCSLO) ก็ได้ แต่หัวหน้าหน่วยควบคุมเรือพาณิชย์ต้องเป็นนายเรือไทยเสมอ

๒๐๕. หน่วยงานระหว่างชาติฝ่ายพลเรือน อเมริกาตินาโตได้ตกลงกันว่าในเมื่อสงครามเกิดขึ้นจะรวมเรือพาณิชย์ของชาติของตนเข้าอยู่ในกองกลางเพื่อใช้ร่วมกัน (ในการนี้ชาติพันธมิตรอาจจะส่งวนเรือพาณิชย์ บางส่วนไว้เพื่อใช้ในกิจการทหารโดยเฉพาะของชาติตนได้) องค์การพลเรือนระหว่างชาติที่รวมเรือพาณิชย์ กองกลางไว้นี้จะทำหน้าที่แบ่งเรือพาณิชย์ให้แก่ชาติต่าง ๆ ใช้ตามความเร่งด่วน องค์การพลเรือนนี้มีชื่อว่า องค์การคุ้มครองการเดินเรือ (Defense Shipping Authority DSA)

กล่าวโดยย่อ องค์การฝ่ายพลเรือนรวบรวมเรือ แบ่งการใช้เรือ บรรทุกสินค้าที่ต้องการลงเรือ เรือที่พร้อมที่จะออกทะเลได้ งานขั้นนี้เป็นงานของฝ่ายพลเรือนเมื่อเรือพร้อมแล้วฝ่ายทหารจึงจะเข้ามาทำหน้าที่คือ รวบรวมเรือที่พร้อมนั้นเข้าเป็นกองลอย หรือให้เป็นเรืออิสระ กำหนดเส้นทางให้ จัดหาเรือคุ้มกันให้ แล้วส่งเรื่อนั้นออกทะเล ไปยังเมืองท่าปลายทาง

หน่วยงานระหว่างชาติฝ่ายพลเรือนที่สำคัญมี ๓ หน่วย คือ

๑. **องค์การคุ้มครองการเดินเรือ (Defense Shipping Authority DSA)** มีหน้าที่ควบคุมการใช้และแบ่งเรือให้แก่ชาติพันธมิตร ไปใช้ขนส่งสินค้าตามความต้องการเป็นองค์การอิสระ ไม่ขึ้นแก่ใคร และถ้าไปขึ้นแก่ใครผู้นั้นก็จะต้องบังคับให้แบ่งเรือพาณิชย์ให้ตามขอใจได้ องค์การคุ้มครองการเดินเรือรับคำสั่งจากหน่วยบัญชาการระดับสูงของชาติพันธมิตรซึ่งมีหน้าที่วางแผนยุทธศาสตร์การใช้เรือพาณิชย์ร่วมกัน (**Higher Direction of War Effort**) เมื่อองค์การคุ้มครองการเดินเรือของชาติได้ตกลงใจว่าจะแบ่งเรือพาณิชย์ให้แก่ใครท่าใดแล้ว ก็แจ้งให้องค์การเดินเรือของชาติ (**National Shipping Authority**) ดำเนินการต่อไป

องค์การคุ้มครองการเดินเรือมีหน้าที่ดังนี้ :

ก. รวบรวมเรือพาณิชย์ของชาติสมาชิกขึ้นเป็นกองกลาง คลยจดจนเรือที่เช่ามาได้ หรือเรือที่พิชได้จากข้าศึกเข้ามาเข้ากองกลางด้วย

ข. รับค่าเช่าใช้เรือจากประเทศสมาชิก

ค. แบ่งเรือให้ประเทศสมาชิกโดยถือหลักความเร่งด่วนเป็นสำคัญ โดยยื่นขอมาจาก หน่วยบัญชาการระดับสูงของชาติพันธมิตร

ง. ดำรงไว้ซึ่งประสิทธิภาพในการใช้เรือให้ได้ผลเต็มที่

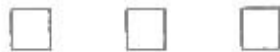
๒. **คณะกรรมการใช้เรือ (Defense Shipping Council - DSC)** ชาติต่าง ๆ ที่ส่งเรือพาณิชย์ของตนเข้ากองกลาง ส่งผู้แทนของตนมาขึ้นเป็นคณะกรรมการใช้เรือนี้ คณะมนตรีมีหน้าที่วางแผนนโยบายการใช้เรือโดยทั่ว ๆ ไปโดยได้รับคำสั่งมาจากหน่วยบัญชาการระดับสูงของชาติพันธมิตร ชาติใดทุกชาติที่มีสมาชิกเข้าร่วมคณะมนตรีนี้ หน้าที่ของคณะกรรมการใช้เรือเป็นผู้วางแผนนโยบายเท่านั้น ไม่เป็นผู้ดำเนินการใช้เรืออย่างใดเลย

๓. **สำนักงานจัดการใช้เรือ (Defense Shipping Executive Board DSEB)** มีหน้าที่จัดการใช้เรือตามที่องค์การคุ้มครองการเดินเรือได้สั่งมา สำนักงานจัดการใช้เรือมีสาขาอยู่ ๒ แห่ง คือที่วอชิงตันและลอนดอน ซึ่งเป็นจุดรวมเรือกองกลางทั้งสองฝั่งของมหาสมุทรแอตแลนติก ซึ่งเป็นเส้นทางเดินเรือสายสำคัญที่สุดของโลก

เมื่อศึกษาจนถึงบทนี้ก็พอที่จะได้เข้าใจถึงหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมเรือพาณิชย์ได้พอสมควร ส่วนรายละเอียดในการดำเนินการควบคุมของเรือแต่ละสำนันั้นจะได้อีกเล่าในบทต่อไป

ในยามสงครามนั้นการส่งกำลังอาวุธจะดีมีอยู่ตลอดไป ไม่ขาดสายสินค้าชนิดหนึ่งมีอยู่ในที่แห่งหนึ่ง แต่ความต้องการใช้สินค้านั้นอยู่ ณ ที่อื่นแห่งหนึ่ง ดังนั้นจึงต้องขนส่งสินค้านั้นไปยังผู้ใช้ให้ได้ ทั้งวัตถุประสงค์และสินค้าฝ่ายพลเรือนต่างต้องการเรือพาณิชย์สำหรับขนส่งด้วยกันทั้งสิ้น ดังนั้นจึงต้องส่งความต้องการใช้เรือไปยังองค์การเดินเรือของชาติของคน ซึ่งจะส่งคำขอไปยังองค์การคุ้มครองการเดินเรือเพื่อขอเรือกองกลางมาใช้ เมื่อได้รับแบ่งเรือมาทำได้องค์การเดินเรือของชาติจึงเอาเรือนั้นมาแบ่งให้แก่หน่วยต่าง ๆ ของชาติของคนอีกต่อหนึ่ง ความต้องการใช้เรือของชาติหนึ่ง ๆ ในระยะเวลาหนึ่งไม่เหมือนกัน มากบ้างน้อยบ้างตามเหตุการณ์ ซึ่งองค์การคุ้มครองการเดินเรือต้องทราบเรื่องนี้จึงจัดการแบ่งเรือได้ถูกต้อง

เมื่อได้เรือพาณิชย์มาแล้ว องค์การเดินเรือของชาติก็จัดการบรรทุกสินค้าลงเรือและเรือก็พร้อมที่จะออกทะเลไปเป็นคอนวอยหรือเรืออิสระ พร้อมกับส่งเรือหรือเครื่องบินคุ้มกันไปด้วย เพื่อให้เรือพาณิชย์เหล่านั้นถึงเมืองท่าปลายทางโดยปลอดภัย



บทที่ ๓

นายทหารควบคุมเรือพาณิชย์อเนกชน

๓๐๑. กล่าวนำ

บทที่ ๑ และบทที่ ๒ ที่ผ่านมาแล้ว ได้กล่าวถึงประวัติของการควบคุมเรือพาณิชย์ และระเบียบการจัดของหน่วยควบคุมเรือพาณิชย์ที่เป็นอยู่ในปัจจุบันนี้ กรรมวิธีที่ประเทศสหรัฐอเมริกาได้ค่อย ๆ พัฒนาจากวิธีการเดิมมาจนบัดนี้ทำให้เราน้ำใจใหญ่หาของเรื่องนี้ดีขึ้น และพอที่จะคาดหมายถึงปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในภายหน้าได้ การควบคุมเรือพาณิชย์ที่กล่าวมาแล้วเป็นแต่เพียงหลักกว้าง ๆ เท่านั้น ในบทนี้จะได้กล่าวถึงงานของหน่วยควบคุมเรือพาณิชย์ที่จัดไว้อย่างคัมมวี่แล้วโดยละเอียดต่อไป

เรื่องที่กำลังจะพูดถึงแต่หลักทั่ว ๆ ไปเท่านั้น หากสนใจจะศึกษารายละเอียดมากขึ้นจะหาได้ในหนังสือต่อไปนี้ ซึ่งมีชั้นความลับทั้งสิ้น คือ:-

๑. Allied Naval Control of Shipping Manual, ATP 2
๒. Wartime Instructions for Merchant Ships (Visual Signaling and Tactics) ACP 148
๓. Wartime Instructions for Merchant Ships (Radio) ACP 149

และหนังสือ ๒ เล่มต่อไปนี้ไม่มีชั้นความลับคือ

๑. Naval Communications Instructions DNC 5
๒. Radio Navigational Aids H.o. 117

๓๐๒. การบังคับบัญชา

๑. ในกองบัญชาการกองทัพเรือ ในกรมยุทธการของกองทัพเรืออเมริกัน (Fleet Operations and Readness) มีกองควบคุมเรือพาณิชย์ (The Shipping Control Branch) ขึ้นอยู่ กองนี้มีหน้าที่วางแผนการควบคุมเรือพาณิชย์ทั้งสิ้นรวมทั้งวางระเบียบกฎเกณฑ์ต่าง ๆ วางมาตรฐานการจัดระเบียบและตลอดจนการแก้ไขระเบียบต่าง ๆ เหล่านี้ให้ทันสมัยอยู่เสมอ กองนี้ทำหน้าที่วางแผนเท่านั้นมิใช่ผู้ปฏิบัติการควบคุมเรือพาณิชย์เลขหน้าที่ของกองควบคุมเรือพาณิชย์ มีดังนี้:-

- ๑.๑ ทำแผนมาตรฐานของการควบคุมเรือพาณิชย์
- ๑.๒ จัดตั้งและดำรงไว้ซึ่ง ระบบการติดต่อในชั้นปฏิบัติการระหว่างกองทัพเรือกับหน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐบาล
- ๑.๓ ประสานการควบคุมเรือพาณิชย์ของกองทัพเรือกับหน่วยของกระทรวงกลาโหม หน่วยของรัฐบาลและหน่วยงานระหว่างชาติที่เกี่ยวข้อง

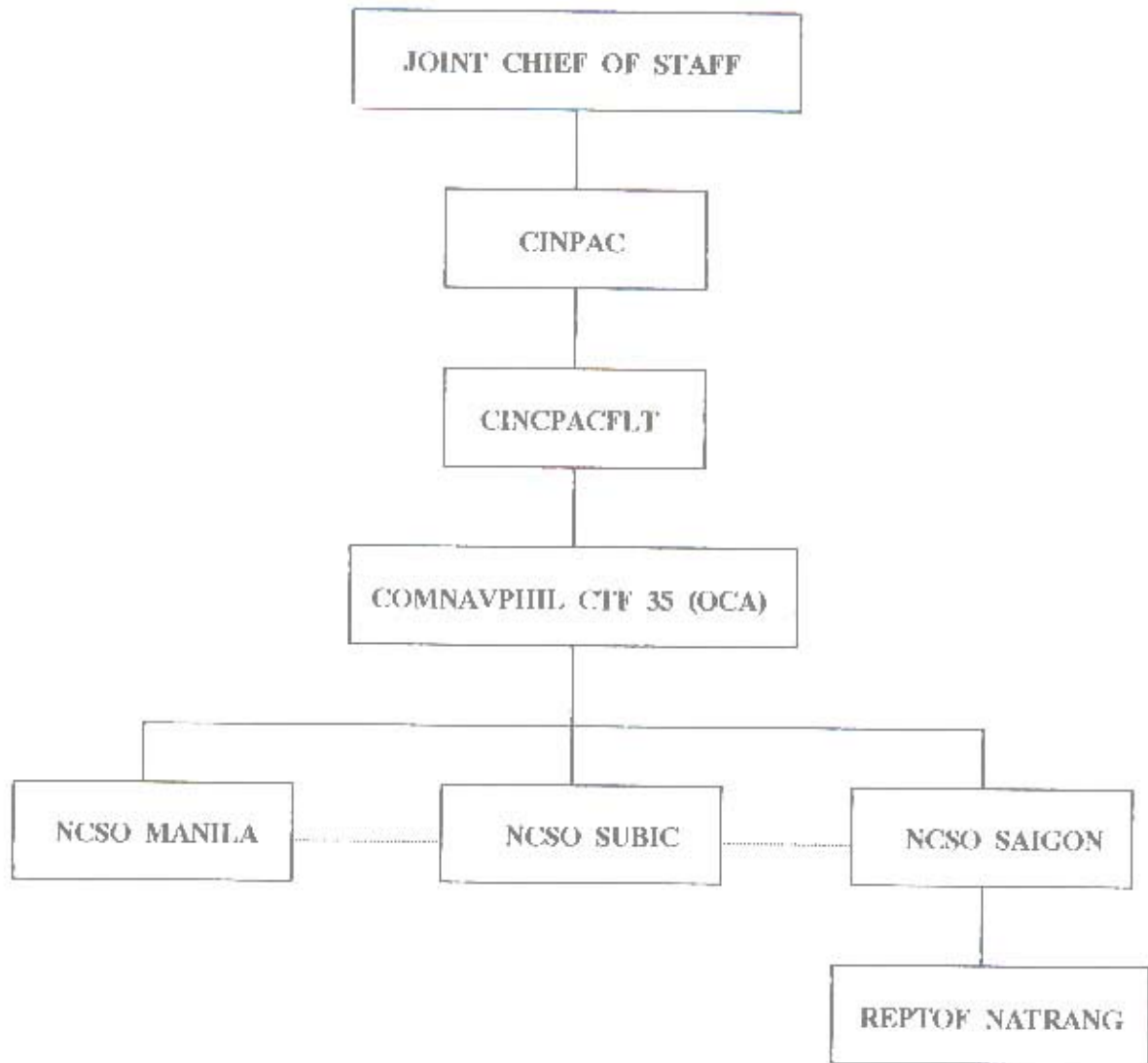
- ๑.๔ ให้ข่าวการเคลื่อนไหวของเรือพาณิชย์แก่หน่วยของรัฐบาลและหน่วยงานระหว่างชาติเมื่อต้องการ
- ๑.๕ วางแนวในการ
 - กำหนดเส้นทางให้กองเรือและเรืออิสระ
 - รายงานและเปลี่ยนเส้นทางเรือเดินของกองเรือและเรืออิสระ
- ๑.๖ จัดตั้งและดำรงไว้ซึ่งระบบเส้นทางเรือเดินในมหาสมุทรทั่วทุกแห่งในโลก
- ๑.๗ จัดหาข้อมูลต่าง ๆ เพื่อนำไปใช้วิเคราะห์ในทางวิทยาศาสตร์เกี่ยวกับการควบคุมเรือพาณิชย์
- ๑.๘ จัดให้มีระบบการเก็บรวบรวมรายงานต่าง ๆ ไว้เพื่อเป็นเอกสารประวัติศาสตร์
- ๑.๙ จัดพิมพ์และแจกจ่ายเอกสารต่าง ๆ อันเกี่ยวกับการควบคุมเรือพาณิชย์
- ๑.๑๐ ทบทวนและแก้ไขหนังสือ ATP 2 ช่วยเหลือกรมยุทธศาสตร์ในการจัดทำหนังสือ Allied Navigational Information in Time of War (AHP)
- ๑.๑๑ ทบทวนและพัฒนายोजनाจัดการเกี่ยวกับการควบคุมเรือพาณิชย์ เพื่อสนับสนุนการส่งกำลังบำรุงทางยุทธศาสตร์ของชาติและของประเทศพันธมิตร
- ๑.๑๒ ทบทวนการบรรลุกำลังพลให้หน่วยควบคุมเรือพาณิชย์ตามเมืองท่าต่าง ๆ ตลอดจนการจัดตั้งแม่กองกองเรือและฝ่ายแผนกกิจการของแม่กองกองเรือด้วย
- ๑.๑๓ ประสานงานกับหน่วย MSTS และกรมกำลังพลของกองทัพเรือในเรื่องแผนการจัดกำลังพลและการศึกษาของเจ้าหน้าที่ควบคุมเรือพาณิชย์

๒. การบังคับบัญชาในพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ของกติกาดำเนินการจัดการบังคับบัญชาของสหรัฐอเมริกาในพื้นที่ยานาน้ำ ฟิลิปปินส์ และเวียดนาม (ซึ่งเป็นพื้นที่ข้างเคียงกับน้ำไทยซึ่งเราจะต้องมีส่วนร่วมในการควบคุมเรือพาณิชย์อยู่ด้วยเสมอ) ดังแผนผังในรูป ๓-๑

๓. การบังคับบัญชาภายในหน่วยควบคุมเรือพาณิชย์ (Local Chain of Command) มีนายทหารควบคุมเรือพาณิชย์ (นคพ.) เป็นหัวหน้าหน่วยและมีฝ่ายแผนกกิจการ เช่น นายทหารสื่อสาร นายทหารยุทธการ นายทหารเก็บรักษาเอกสาร และอื่น ๆ เป็นต้น ทำงานร่วมกันอยู่ด้วยกัน นคพ. จะมีฝ่ายแผนกกิจการหลายคนก็เสมือนเมืองท่าใหญ่และสำคัญ ในเมืองท่าเล็ก ๆ ก็มีฝ่ายแผนกกิจการน้อยลงตามส่วน

๓๐๑. นายทหารควบคุมเรือพาณิชย์ (NCSO) - นคพ.

ความรับผิดชอบของนายทหารควบคุมเรือพาณิชย์ยามสงบ (หน้าที่ยามสงครามกล่าวไว้ในภาพที่ ๒ แล้ว) มีดังนี้ :-



รูปที่ ๓-๑

แผนผังการบังคับบัญชาในการควบคุมเรือพาณิชย์
ในน่านน้ำเอเชียอาคเนย์ของอเมริกัน

๑. จัดตั้งและดำรงไว้ซึ่งหน่วยโครงสร้างของการควบคุมเรือพาณิชย์พร้อมที่จะขยายหน่วยนี้ให้ปฏิบัติหน้าที่ในยามสงครามได้ทันที
๒. ติดต่ออยู่กับบริษัทเดินเรือและบริษัทขนส่งอื่น ๆ ตลอดจนหน่วยงานของรัฐบาล เพื่อทราบข่าวที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมเรือพาณิชย์ตลอดเวลา

๓. จัดทำและส่งข่าวเมอร์เรพ (MEREP)
๔. เป็นผู้กำหนดเส้นทางลามาที่ ได้รับมอบหมายจากหน่วยงานอื่น
๕. ผักทอดกรอบหุงนึ่งในเรื่องการควบคุมเรือพาณิชย์
๖. จัดทำแผนการปฏิบัติงานอย่างละเอียด ระบุเกี่ยวกับปฏิบัติ กำหนดยานา วิชิต์ดำเนินการและมอบฟอร์มต่าง ๆ ไว้ให้พร้อมที่จะแจกจ่ายได้

๓๐๔. ผู้ช่วยนายทหารควบคุมเรือพาณิชย์

ความรับผิดชอบของผู้ช่วยนายทหารควบคุมเรือพาณิชย์กับสงขล มีดังนี้ :-

๑. จัดทำสมุดสถานีนี้ของหน่วยของตน
๒. จัดทำแบบชี้ประจำหน้าที่ตามสมุดสถานี
๓. ให้คำแนะนำและฝึกสอนเจ้าหน้าที่ต่าง ๆ
๔. จัดการ
๕. ศึกษารายการบัตรประจำเรือ
๖. ควบคุมและให้การแนะนำในการรับ ส่งวิทยุ
๗. รักษาหน้าที่ของเจ้าหน้าที่เหล่านี้ในยามสงบ คือ นายทหารสื่อสาร นายทหารกำหนดคนในทาง นายทหารรายงาน เจ้าหน้าที่รักษานอกสารทั่วไป เจ้าหน้าที่รักษาเอกสารลับ นายทหารยุทธศาสตร์ และนายทหารตรวจใบเรือ (Boarding Officer) ที่ต้องทำเช่นนี้เพราะในยามสงครามจึงจะจัดการทหารดังกล่าวรวมทั้งเจ้าหน้าที่ ในยามสงบผู้ช่วยนายทหารควบคุมเรือพาณิชย์จึงทำหน้าที่แทนตนเสียหมด
๘. ศึกษานโยบายของนายทหารควบคุมเรือพาณิชย์และรักษานโยบายนั้น
๙. ทำหน้าที่แทนนายทหารควบคุมเรือพาณิชย์ เมื่อนายทหารควบคุมเรือพาณิชย์ไม่อยู่

ทหารเอกว่าัญญูเขตร ในยามสงบทหารดังกล่าวว่าัญญูเขตรที่จะจัดให้ที่ เหนือที่ ในหน่วยควบคุมเรือพาณิชย์มี ๒ แห่งเท่านั้น คือ

ข่หรือ (Quartermaster) จัดทำหน้าที่ที่มีเกี่ยวกับ MEREP รักษาแผนที่มีกับแผนที่ และจดหมายเดินเรือ ช่วยฝึกสอนทหารกองหนุน

เยมียน (Yeomen) มีหน้าที่รักษานอกสาร บัตรประจำเรือ ข่าวสารที่เกี่ยวกับท่าเรือ และช่วยฝึกสอนทหารกองหนุน

๓๐๕. หน้าที่ต่าง ๆ ในยามสงบของนายทหารควบคุมเรือพาณิชย์

ในบทที่ ๒ ได้กล่าวถึงหน้าที่ในยามสงบของหน่วยควบคุมเรือพาณิชย์ระดับสูงมาแล้ว เช่นการประสานระหว่างหน่วยทหารกับหน่วยพลเรือนเป็นต้น ต่อไปนี้เป็นหน้าที่ในรายละเอียดของนายทหารควบคุมเรือพาณิชย์ในยามสงบ ซึ่งจะต้องปฏิบัติอยู่ในท่าเรือที่ตนประจำอยู่ หน้าที่เหล่านี้มีดังนี้

๑. ระบบเมอร์เรพ (Merchant Vessel Movement Report System MEREP)
๒. การกำหนดเส้นทางบางส่วน (Limited Routing)
๓. การฝึกการควบคุมเรือพาณิชย์ (Limited Control of Shipping Exercise)
๔. การพิกัดเรืออากาศ OTRS (Optimum Track Ship Routing)
๕. ระบบแอตแลนติก (The Atlantic Merchant Vessel Report System)
๖. การตรวจเยี่ยมเรือพาณิชย์ (Boarding)
๗. การฝึกกองหนุน (Naval Reserve Training)
๘. การเตรียมเอกสารไว้แจกจ่าย (Publication and Material Stock Piling) ซึ่งจะได้อีกว่า
ถึงหน้าต่อไปโดยย่อต่อไป

๑. ระบบเมอร์เรพ ระบบนี้มีขึ้นเพื่อที่จะรายงานการเคลื่อนไหวของเรือพาณิชย์ที่อยู่นอกการควบคุมของหน่วยควบคุมเรือพาณิชย์ เรือเหล่านี้ต้องมีระวางขั้นต่ำตั้งแต่ ๑,๐๐๐ ตันขึ้นไปจึงจะรายงาน ข้อยกเว้นไม่ต้องรายงานก็คือ เรือข้ามฟาก (Ferry) เรือเดินชายฝั่งระยะสั้น ๆ เป็นต้น

หน่วยที่ทำหน้าที่จัดการเคลื่อนไหวของเรือพาณิชย์ดังกล่าว และรายงานไปยังศูนย์กลางกองทัพเรือคือหน่วยที่มีนายทหารควบคุมเรือพาณิชย์ (นคพ.) นำพนักงาน MSTTS บางแห่งและหน่วยรายงานการเคลื่อนไหวของเรือพาณิชย์ (Movement Report office - MRO)

ท่าเมอร์เรพ ไม่มีชั้นความลับ ส่งโดยมีลำดับความเร่งด่วนต่ำสุด (Deferred) ส่งเฉพาะวันงานวันเสาร์ - อาทิตย์และวันหยุดไม่ต้องส่ง รายงานของวันเสาร์ อาทิตย์ และวันหยุดให้รวบรวมไว้และนำมาส่งในวันงานได้ หน่วยที่ทำหน้าที่จัดการเคลื่อนไหวของเรือพาณิชย์บางแห่งอาจจะถูกส่งให้ทำงานในวันเสาร์ - อาทิตย์ และวันหยุดก็ได้ ถ้าจัดคนให้ประจำพอเพียง

รูปร่างของการส่งท่าเมอร์เรพ จะเป็นลำดับดังนี้ :-

- ๑.๑ ัทนเรื่อง ต้องใช้แก้ว MEREP นำหน้าเสมอขั้วเสมอ
- ๑.๒ ลำดับที่ เริ่มตั้งแต่หมายเลข ๑ เรื่อยไปจนถึงหมายเลข ๕๐๐ แล้วขึ้นต้นใหม่
- ๑.๓ ผู้ส่งข่าว ใช้ชื่อของท่านเรือถ้าทำได้ก็ใช้ชื่อเต็ม เช่น NEWYORK
- ๑.๔ รายงานการเข้าท่าเรือ ใช้คำว่า ARRIVALS ตามด้วยวันที่

- ๑.๕ **ชื่อเรือและสัญชาติ** ชื่อเรือใช้ชื่อเต็ม ชื่อสัญชาติใช้ชื่อย่อ
- ๑.๖ **รายงานการออกจากท่าเรือ** ใช้คำว่า DEPARTURES ตามด้วยวันที่ และเมืองท่าปลายทาง (หรือเมืองท่าแรกที่เรือนั้นจะต้องแวะ)
- ๑.๗ **ชื่อเรือและสัญชาติ** เช่นเดียวกับข้อ ๑.๕
- ๑.๘ **เวลาที่เรือออกจากท่า** ใช้เวลากรีนิช (Z) และส่งเป็นหมู่วันที่ เวลา เช่น ๑๖๑๖๐๐ Z ถ้าไม่รู้เวลาให้ใช้แต่วันที่อย่างเดียว
- ๑.๙ **ความเร็ว** เป็น น็อต ถ้าไม่ทราบก็ไม่ต้องส่ง
- ๑.๑๐ **ชนิดของการเดินเรือ** CIRCLE, RHUMB, COASTAL, DIRECT, VIA หรือหลาย ๆ ชนิดรวมกันถ้าไม่ทราบก็ไม่ต้องส่ง
- ๑.๑๑ **วันที่ไปถึงโดยประมาณ** (The Estimated Date of Arrival) ถ้าทราบก็ส่งด้วย

ต่อไปนี้เป็นตัวอย่างข่าว เมอร์เรพ

FROM NCSO NEWYORK

TO MRC NEWYORK

(MRC = Movement Reporting Centre)

MEREP 10 NEWYORK

1. ARRIVALS 26 READ IN TWO COLUMNS AFRICAN STAR US AMERICAN RANGER US ANTONIO II'
2. DEPARTURES 26 READ IN FOUR COLUMNS NAPLES PRINCESS EDITH UK 262200 Z BREMENHAVEN AMERICAN INVESTOR US 27100 Z ESSO HOPE US 271400 Z

เจ้าหน้าที่ประจำหน่วยควบคุมเรือพาณิชย์ในยามสงบ จะต้องใช้เวลาส่วนมากไปในการรวบรวมรายงานเกี่ยวกับการเคลื่อนไหวของเรือพาณิชย์ในท่าเรือของตนและส่งเป็นข่าวเมอร์เรพไปยังศูนย์กลาง ข่าวเหล่านี้จะได้อีกจากแหล่งข่าวเหล่านี้คือหน่วยรักษาฝั่ง (Coast Guard) บริษัทหรือผู้แทนบริษัทเจ้าของเรือ ข่าวจากหน้าหนังสือพิมพ์ และจาก Lloyds Weekly Shipping Index เป็นต้น ข่าวเมอร์เรพทั้งหลายจะถูกส่งไปรวบรวมไว้ ณ ศูนย์รวมข่าวของกองทัพเรืออเมริกัน (The Navy Information Centre NAVIC) แล้วเอาเข้าเครื่องคำนวณด้วยกับ The Merchant Marine Data Processing Unit MMDPU ซึ่งจะรวบรวมข่าวการเคลื่อนไหวของเรือพาณิชย์ทั่วโลกไว้พร้อมที่จะใช้ได้ทุกเวลาทันที

เพื่อที่จะเก็บสถิติการส่งข่าวเมอร์เรพไว้ นายทหารควบคุมเรือพาณิชย์จะมีสมุดปูมเรียกเข้าและเรือออก ดังนี้ :-

ปูนเรือออก

วัน.....เดือน.....ปี.....

เมืองท่าปลายทาง	ชื่อเรือ	สัญชาติ	เวลา	ความเร็วประมาณ SOA	กำหนดเวลาถึง ETA

ปูนเรือเข้า

วัน.....เดือน.....ปี.....

ชื่อเรือ	สัญชาติ	บริษัทเจ้าของเรือ	ท่าที่จอด

การจัดให้มีระบบเมอร์เฟพได้ประโยชน์ ๒ ประการพร้อมกันคือ ประการแรก จะทำให้ผู้บัญชาการทหารเรือ และผู้บัญชาการกองเรืออื่น ๆ ที่สนใจ เช่น ผู้บัญชาการทหารเรือยุโรป (CINCUSNA VEUR) เป็นต้น ทราบว่าที่อยู่ของเรือสินค้าทุกลำในพื้นที่ของตน ถ้าจะสั่งให้มีการควบคุมเรือพาณิชย์เมื่อใดก็จะสั่งได้ทันที ถ้าไม่มีข่าวเมอร์เฟพนี้ก็จะไม่รู้ว่ามีเรือพาณิชย์อะไรอยู่ที่ไหนบ้าง จะทำการควบคุมไม่ได้ผลเลย และประการที่สอง เป็นการทำให้เจ้าหน้าที่ในหน่วยควบคุมเรือพาณิชย์คุ้นเคยกับวิธีการรายงานและวิธีรับรายงานด้วยการทำหน้าที่นั้นจริง ทำให้เกิดความชำนาญพร้อมที่จะปฏิบัติงานในยามสงคราม ได้ทันที

๒. การกำหนดเส้นทางบางส่วน เพื่อทำให้เจ้าหน้าที่เข้าใจเรากำหนดเส้นทางเรือเดินจึงมีแผนการฝึกให้เรือบางลำของหน่วย MSTB เข้าร่วมการฝึก โดยให้มีการส่งเส้นทางเรือเดินและระเบียบปฏิบัติคล้ายของจริงไปยังหน่วยเรือ MSTB ลำที่กำหนดคนนำเรือ MSIS ลำนั้นก็หัดรับข่าวและปฏิบัติตามเส้นทางที่กำหนดนั้นด้วย และหากมีข้อขัดข้องหรือข้อเสนอนั้นอย่างใดก็นำมาประชุมหาทางแก้ไขกันได้ภายหลัง

การกำหนดเส้นทางดังกล่าวจะไม่กระทบกระเทือนงานปกติของเรือ MSTs เลขคือกำหนดเส้นทางในเส้นทางเดิมที่เรือ MSTs จะเดินทางไปอยู่แล้ว และใช้เฉพาะเมืองท่าสองเมืองซึ่งมีหน่วยควบคุมเรือพาณิชย์ตั้งอยู่ ทั้งนี้เพื่อจะได้มีการติดต่อระหว่างหน่วยควบคุมเรือพาณิชย์บนบกกันได้โดยสะดวกด้วย เมื่อนายเรือ MSTs เข้าใจวิธีการแล้ว การฝึกนี้ก็จะขยายให้มากขึ้นไปเพื่อให้ นายเรือ MSTs เกือบทุกลำได้เข้าใจระบบการนี้ แผนการฝึกโดยย่อจะชี้ให้เห็นได้ดังนี้ :-

เมื่อนายเรือ MSTs ลำใดถูกกำหนดให้เป็นเรือฝึก ผบ.หน่วยเรือซึ่งเรือ MSTs ลำนั้นขึ้นอยู่กับจะส่งคำขอเส้นทาง READYREP ไปยังผู้บังคับบัญชาทางยุทธการ (ผบท. - OCA) ของพื้นที่นั้น (ในคำขอเส้นทางจะบอกชื่อเรือ วันเวลาที่พร้อมจะออกเรือ ความเร็ว และเมืองท่าปลายทางไปให้ทราบด้วย) เมื่อผู้บังคับบัญชายุทธการได้รับคำขอเส้นทางก็จะส่งคำสั่งเดิน (SAILORD) ไปยังนายทหารควบคุมเรือพาณิชย์ของเมืองท่านั้น นายทหารควบคุมเรือพาณิชย์ของเมืองท่านั้นเมื่อได้รับคำสั่งเดินทาง (SAILORD) ก็จะมาจัดทำเพิ่มคำสั่งเดินทาง (Sailing Order Folder) ส่งไปให้เรือที่เข้ารับการฝึกทราบ และส่งข่าวก่อนออกเดินทาง (PRESAIL) ไปให้ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการทราบอีกครั้งหนึ่ง

เมื่อเรือ MSTs ลำที่ฝึกไปถึงเมืองท่าปลายทาง นายทหารควบคุมเรือพาณิชย์ ณ เมืองท่าปลายทางก็จะส่งข่าวการเดินทางถึง (ARRIVEDREP) ไปให้ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการทราบ เรือ MSTs เมื่อถึงเมืองท่าปลายทางต้องส่งเพิ่มคำสั่งเดินทางคืนให้แก่ นายทหารควบคุมเรือพาณิชย์ ณ เมืองท่าปลายทาง และขณะเดียวกันก็เสนอแนะและชี้แจงข้อขัดข้องต่าง ๆ ให้ทราบด้วย เพื่อนำข้อเสนอแนะของนายเรือ MSTs เหล่านี้มาแก้ไขให้การฝึกได้ผลดีต่อไป

๓. การฝึกการควบคุมเรือพาณิชย์ การฝึกที่ได้กล่าวมาแล้วในข้อ ๒. นั้น ในยามสงบจะฝึกกับเรือหลาย ๆ ลำนั้นอยู่ไม่ได้ ดังนั้นจึงต้องฝึกโดยใช้วิธี "ฝึกปัญหาที่บังคับการ" (Command Post Exercise CPX) ขึ้น โดยกำหนดเรือและเส้นทางเดินเรือขึ้นในกระดาษทั้งสิ้น แล้วให้เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องดำเนินการฝึกเหมือนมีเรือจริงและใช้วิธีปฏิบัติเหมือนจริงโดยให้มีการสื่อสารและอื่น ๆ เหมือนของจริง วิธีการเช่นนี้ในองค์การนาโตได้เคยฝึกกันมาแล้วหลายครั้ง สำหรับในองค์การ สป๒๐. เพิ่งมีการฝึกครั้งเดียวเป็นการฝึกปัญหาที่บังคับการของการควบคุมเรือพาณิชย์ มีชื่อว่า "SEAROSE" ทำการฝึกในเดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๐ ประเทศไทยได้ส่งผู้สังเกตการณ์การฝึกเข้าร่วมด้วย

๔. การพยากรณ์อากาศ (OTSR Optimun Track Ship Routing) เรื่องนี้ไม่ใช่หน้าที่โดยตรงของหน่วยควบคุมเรือพาณิชย์ แต่มีส่วนเกี่ยวกับสนับสนุนการเดินเรืออยู่มาก หน่วยพยากรณ์อากาศของกองทัพเรือเป็นผู้จัดทำ การพยากรณ์อากาศ OTSR ส่งให้แก่ผู้ที่ต้องการ การพยากรณ์ OTSR เกิดขึ้นใน ค.ศ. ๑๙๕๘ และเป็น การพยากรณ์อากาศและลักษณะท้องทะเลระยะยาวในเส้นทางเดินเรือที่ต้องการ เรือรบทุกลำ เรือ MSTs และเรือที่ MSTs เข้าร่วมขอมขอยการพยากรณ์อากาศนี้ได้เสมอ ประโยชน์ของการพยากรณ์อากาศ OTSR คือ ในเส้นทาง

เรือเดินที่พยากรณ์ไว้ นายเรือจะทราบถึงลักษณะอากาศและลักษณะทะเลล่วงหน้า ซึ่งอาจจะเดินทางลัดเพื่อหลบ หลีกอากาศร้ายเป็นการทุ่นเวลาและทุ่นค่าเชื้อเพลิง และให้ความสะดวกแก่ผู้โดยสารได้เป็นอันมาก การพยากรณ์ อากาศ OTSR จะออกทุกวันเวลา ๑๒.๐๐ ของตำบลที่นั้น ๆ

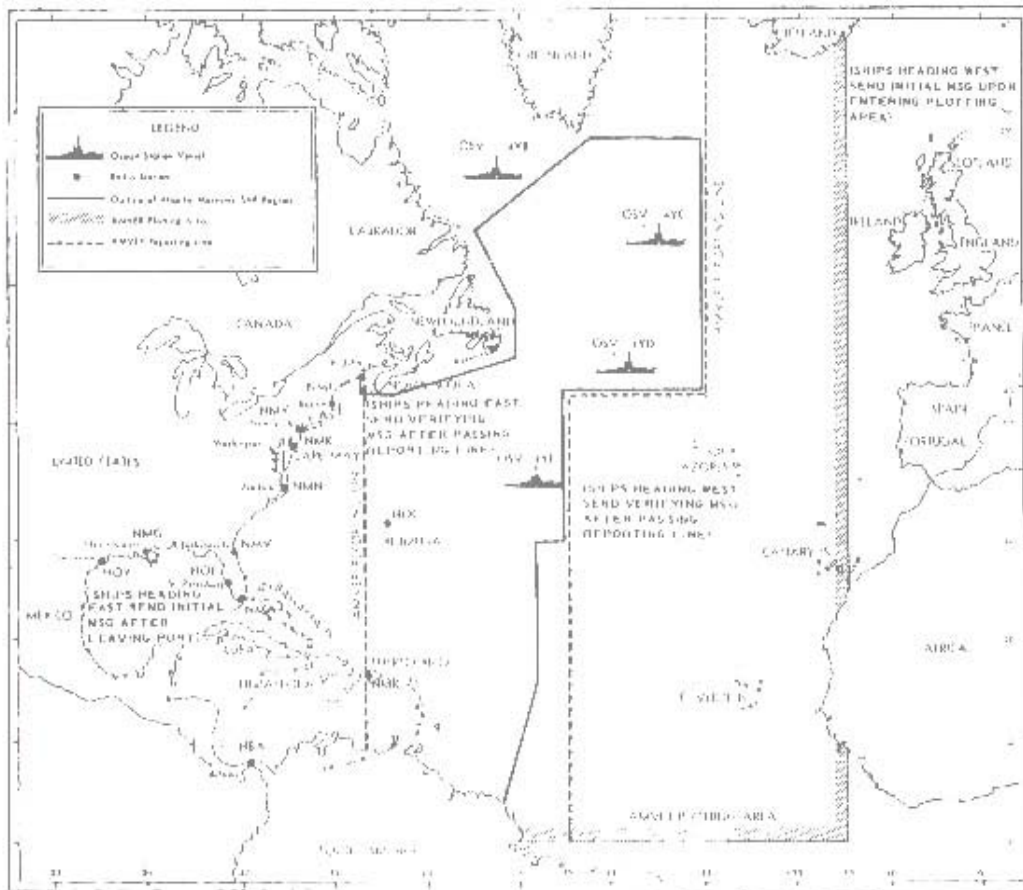
เมื่อได้ยกเลิกการพยากรณ์ไปแล้ว หากมีการเปลี่ยนแปลง เช่น มีพายุหรืออันตรายอย่างใดเกิดขึ้น สถานีพยากรณ์อากาศจะแจ้งให้ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการที่เรือลำนั้นได้รับคำพยากรณ์ไปทราบ และออกคำ พยากรณ์แก้ไขเพื่อเปลี่ยนเส้นทางเรือเดินเสียใหม่ ถ้าเป็นกรณีฉุกเฉินสถานีพยากรณ์อากาศอาจส่งข่าวตรงไปยังเรือ ลำที่เกี่ยวข้อง เรือที่ได้รับคำพยากรณ์อากาศ OTSR ไป ต้องคอยรับฟังข่าวอากาศอยู่ตลอดเวลาและบางทีสถานี วิทยุกระจายเสียงของทหารเรือก็ช่วยกระจายเสียงคำพยากรณ์อากาศนี้ด้วย

การพยากรณ์อากาศ OTSR กำลังอยู่ในระหว่างพัฒนาให้ใช้จริงจริงจังในมหาสมุทรแอตแลนติก คำพยากรณ์อากาศนี้ ได้มาจากเครื่องคำนวณ และใช้สำหรับการพยากรณ์ในมหาสมุทรแอตแลนติกเท่านั้น ขณะนี้ กำลังพัฒนาเครื่องคำนวณที่ชื่อว่า NANWEP เพื่อรับข่าวอุทกนิมิตวิทยาจากทั่วโลก แล้วจะได้คำนวณคำพยากรณ์ อากาศระยะยาวที่ถูกต้องแน่นอนทั่วโลกออกมา เพื่อส่งให้เรือต่าง ๆ ได้ใช้เป็นประโยชน์ได้ทั่วไป

๕. ระบบแอมเวอร์ (The Atlantic Merchant Vessel Report System AMVER) ระบบนี้เป็นระบบ การรายงานและพล็อตที่เรือในการค้นหาและกู้ภัย หน่วยรักษาฝั่งของสหรัฐอเมริกา (Coast Guard) เป็นผู้ ปฏิบัติในเรื่องนี้ แม้จะไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการควบคุมเรือพาณิชย์แต่ด้านความปลอดภัยเรือพาณิชย์ได้ทราบถึง ระยะเวลาไว้ทางก็เป็นประโยชน์มาก

เรือที่จะใช้ระบบแอมเวอร์ไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายใด ๆ และเรือใดจะสมัครใจใช้ระบบนี้หรือไม่ก็ได้ เรือที่แล่นอยู่ในมหาสมุทรแอตแลนติกเมื่อสมัครใจจะใช้ระบบนี้ก็รายงานที่เรือ เก็บ และความเร็วไปให้สถานี หน่วยรักษาฝั่งที่อยู่บนบก หรือสถานีเรือ ทราบ สถานีนั้น ๆ จะเอารายงานที่ได้รับไปใส่ลงในเครื่องคำนวณ ซึ่ง จะหาที่เรือรายงานของเรือลำนั้นอยู่ตลอดเวลา หากเกิดภัยอันตรายใด ๆ ก็ส่งเรือไปช่วยได้ทันทีหากมีเรือมากที่ สมัครใจใช้ระบบแอมเวอร์นี้ หน่วยรักษาฝั่งก็จะรู้ที่เรือของเรือเหล่านั้นทุกขณะ ทำให้ส่งเรือไปช่วยเหลือภัยได้มาก ขึ้น เครื่องคำนวณอัตโนมัติดังกล่าวเมื่อเรือลำใดแล่นออกนอกพื้นที่ของระบบแอมเวอร์ก็จะลบชื่อเรื่อนั้นออกเองที่ ศูนย์กลางรวมของระบบแอมเวอร์นี้จะมีเพิ่มรายการที่สำคัญของเรือพาณิชย์ในโลกนี้อยู่เป็นจำนวนมาก เช่น เมื่อออก ชื่อเรือลำใดลำหนึ่งก็อาจจะทราบจากหนังสือนี้ได้ว่าเรื่อนั้นมีนายแพทย์หรือไม่ มีเครื่องมือเดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ อะไรบ้าง มียามวิทยุที่คนและเป็นเรือของบริษัทใด มีผู้คนอยู่ที่ใดบ้าง เป็นต้น ซึ่งระบบแอมเวอร์นี้จะช่วยใน เรื่องการค้นหาและกู้ภัยได้สะดวกและได้ผลมาก (ดูรูป ๓-๒)

ระบบแอมเวอร์นี้ ในอนาคตเมื่อได้ใช้กว้างขวางออกไปนอกมหาสมุทรแอตแลนติก แล้วคำว่า Atlantic Merchant Vessel Report System ก็จะเปลี่ยนเป็นคำว่า Automated Merchant Vessel Report System แทนคำย่อคงเป็น AMVERS ตามเดิม



149

รูป ๓-๒ ระบบแอมเวอร์

๖. การตรวจเยี่ยมเรือพาณิชย์ (Boarding) ผู้ช่วยนายทหารควบคุมเรือพาณิชย์จะมีหน้าที่ในการขึ้นไปตรวจเยี่ยมเรือเมื่อเรือเหล่านั้นอยู่ในท่าเรือ เรือที่จะรับตรวจคือเรือของหน่วย MSTRS และเรือชาติอเมริกันที่ทำความตกลงไว้แล้ว ความประสงค์ของการขึ้นไปตรวจและเยี่ยมเรือก็เพื่อได้พบและ ได้ถามนายเรือว่ามีเอกสารกำหนดแนวเกี่ยวกับการควบคุมเรือพาณิชย์ไว้พร้อมในเรือหรือไม่ หากไม่มีก็มอบให้หรือหากมีแล้วไม่แน่ใจวิธีใช้ก็จะแนะนำให้เข้าใจ นอกจากนี้ผู้ช่วยนายทหารควบคุมเรือพาณิชย์ยังจะได้กระจายการของเรือเหล่านั้นไว้ใน “บัตรประจำเรือ” เพื่อใช้ในโอกาสต่อไปอีกด้วย (ดูรูป ๓-๓)

๓๐๖. การติดต่อและการหาข่าวภายในเรื่องการเดินทางหรือจากหน่วยอื่น ๆ (Liaison and Maritime Information)

เจ้าหน้าที่ควบคุมเรือพาณิชย์ยามสงครามนั้นควรจะต้องมีความรู้ในเรื่องเกี่ยวกับการเดินเรือพาณิชย์เป็นอย่างดีจึงจะทำหน้าที่ได้สะดวก เพื่อปฏิบัติการกิจดังกล่าวนายทหารควบคุมเรือพาณิชย์จะต้องเข้าใจสายงานของการควบคุมเรือพาณิชย์ตั้งแต่ชั้นสูงลงมา ตลอดจนการติดต่อกับหน่วยงานส่งอื่น ๆ ของฝ่ายพลเรือนทั้งหลายด้วย

ในยามสงครามนายทหารควบคุมเรือพาณิชย์ควรจะเรียนรู้ถึงความสะดวกต่าง ๆ ของท่าเรือของตนเป็นอย่างดีและรู้จักบริษัทเดินเรือที่สำคัญ ๆ เป็นอันดับต่อไปนี่คือรายชื่อหน่วยต่าง ๆ ที่นายทหารควบคุมเรือพาณิชย์ควรจะได้อัดฉีดกันอย่างใกล้ชิด คือ

๑. หน่วยรักษาฝั่ง
๒. การท่าเรือของกองทัพภาค
๓. หน่วยทหารช่างของกองทัพภาค
๔. กรมอุทกศาสตร์
๕. สำนักงานเดินเรือ (Maritime Administration)
๖. หน่วย MSTS
 ๑. นายทหารการข่าวของฝ่ายทหารเรือ
 ๒. กรมตรวจคนเข้าเมือง
 ๓. ผู้อำนวยการท่าเรือ
 ๔. กรมศุลกากร
 ๕. กระทรวงสาธารณสุข
 ๖. กองศุลกากรและผู้แทนของต่างชาติ
 ๗. หน่วยรักษาเดินแดน (Civil Defense Organization)
 ๘. บริษัทและผู้แทนบริษัทเดินเรือ

หน่วยควบคุมเรือพาณิชย์ ใน เมืองท่าใหญ่ก็ต้องติดต่อกับหน่วยต่าง ๆ มาก หากหน่วยควบคุมเรือพาณิชย์ของท่าเรือเล็กก็ติดต่อกับหน่วยต่าง ๆ น้อยลงมาตามส่วน ต่อไปนี้จะได้กล่าวถึงหน่วยต่าง ๆ เหล่านี้แต่บางหน่วยเท่านั้น คือ :-

หน่วย MSTS เรือของหน่วย MSTS นอกจากจะรับการฝึกกับหน่วยทหารคุมเรือพาณิชย์ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ในบางแห่งหน่วยควบคุมเรือพาณิชย์ยังทำหน้าที่สนับสนุนเรือ MSTS ในเมืองท่าที่ไม่มีสำนักงาน MSTS บนบกอีกด้วย หน้าที่ที่หน่วยควบคุมเรือพาณิชย์สนับสนุนคือ

๑. ขึ้นตรวจเยี่ยมเรือและบรรยายสรุปเรื่องต่าง ๆ ให้ทราบ
๒. ติดต่อกับเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินการขนสินค้าขึ้นลงจากเรือ ให้ทำการขนสินค้าได้รวดเร็วไม่เสียเวลา

๓. ช่วยเหลือเรือ MSTs ตามที่หน่วยเหนือจะได้สั่งการ

หน่วยรักษาฝั่ง (US Coast Guard) หน่วยรักษาฝั่งของสหรัฐอเมริกาตามกฎหมายนั้นเป็นหน่วยทหารแต่ในเวลาสงบให้ขึ้นอยู่ดับกองทัพเรือ หน่วยรักษาฝั่งมีหน้าที่ซึ่งเกี่ยวข้องกับนายทหารควบคุมเรือพาณิชย์ดังนี้ :-

๑. ตรวจสอบและป้องกันมิให้มีการละเมิดกฎหมายในน่านน้ำของสหรัฐอเมริกา
๒. ตรวจสอบให้ปฏิบัติตามเรื่องการเดินเรือ เช่น ไฟสัญญาณ การทอดสมอและอื่นๆ ให้ถูกต้อง
๓. ตรวจสอบเรื่องคนประจำเรือพาณิชย์ให้มีคนอเมริกันตามจำนวนที่กฎหมายกำหนด
๔. รักษาความมั่นคงตามหมาย
๕. ดูแลรักษาเครื่องหมายการเดินเรือทั้งหลาย
๖. ตรวจสอบและป้องกันการบรรทุกสินค้าอันตราย (เช่น วัตถุระเบิด)
๗. ตรวจสอบความมั่นคงและเรือเรือของเรือพาณิชย์
๘. ตรวจสอบทะเลโยนเรือ

และในเวลาสงครามหน้าที่ของหน่วยรักษาฝั่งก็จะเพิ่มขึ้นอีกดังนี้ :-

๑. ตรวจสอบป้องกันมิให้มีการก่อวินาศกรรมหรือเกิดอุบัติเหตุขึ้นแก่เรือ หรือท่าเรือ
๒. ตรวจสอบป้องกันอัคคีภัย
๓. ควบคุมการทอดสมอและตรวจสอบการเคลื่อนไหวของเรือพาณิชย์
๔. ขึ้นไปตรวจเยี่ยมเรือที่เข้ามาในท่าเรือ
๕. ตรวจสอบวัสดุสภาพของลูกเรือพาณิชย์
๖. รักษามาตรการความปลอดภัยของท่าเรือ

ในยามปกติ นายทหารควบคุมเรือพาณิชย์ติดต่อกับหน่วยรักษาฝั่งในฐานะเป็นนายท่าเรือ (The Captain of the port (COIP) เพื่อหาข่าวสำหรับส่งรายงานเมอร์เรฟไปให้หน่วยเหนือทราบ

กรมอุทกศาสตร์ จำหน่ายแผนที่ และเอกสารให้แก่เรือพาณิชย์ทั้งวาง

สำนักงานเดินเรือ (US Maritime Administration) มีผู้แทนอยู่ตามท่าเรือต่าง ๆ นายทหารควบคุมเรือพาณิชย์ต้องติดต่อเพื่อประสานงานเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล

การท่าเรือ ในยามปกติการใช้ท่าเรือเป็นหน้าที่ของบริษัทที่เป็นเจ้าของ แต่ในยามสงครามนายทหารควบคุมเรือพาณิชย์จะต้องมาควบคุมและทราบขีดความสามารถต่าง ๆ ของท่าเรือไว้พร้อมเสมอ นอกจากการติดต่อเพื่อรู้จักคุ้นเคยกับบริษัทเหล่านี้แล้ว นายทหารควบคุมเรือพาณิชย์ควรจะต้องปฏิบัติดังนี้ :-

๑. เก็บประวัติที่ถูกต้องของท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือทั้งหลายไว้ให้ละเอียด ตลอดถึงที่ตั้ง ขีดความสามารถในการขนสินค้า เจ้าของบริษัท ตลอดจนจนถึงหมายเลขโทรศัพท์ และสิ่งอื่น ๆ ที่จำเป็นในการติดต่อภายหลัง

๒. ที่สำนักงานท่าเรือมักจะมีโต๊ะทรายแสดงท่าเทียบ ที่จอดเรือ และถึงอำนวยความสะดวกไว้ทุกแห่ง นายทหารควบคุมเรือพาณิชย์ควรจะได้ศึกษาในรายละเอียดเสียให้เข้าใจและจำได้เพื่อประโยชน์ที่จะได้นำไปใช้การ ได้ทันทีเมื่อมีสถานการณ์ฉุกเฉินเกิดขึ้น

บทที่ ๔

การเริ่มใช้แผนควบคุมเรือพาณิชย์ และแผนควบคุมท่าเรือ

กองทัพทั้งสามของสหรัฐอเมริกาต่างมีความรับผิดชอบอยู่ตลอดเวลา ที่จะประมาณสถานการณ์ว่า น่าจะเกิดสงครามขึ้นในภายหน้า ลักษณะของสงครามนั้นจะเป็นอย่างไรและมีความรุนแรงเพียงใด เมื่อประมาณสถานการณ์ดังกล่าวได้ข้อตกลงใจแล้ว จึงจะทำแผนทั้งทางรุกและทางรับเพื่อใช้เป็นหลักดำเนินการต่อไปได้ แผนดังกล่าวจะยุ่งยากสลับซับซ้อนมาก ทั้งนี้เพราะอาจมีสถานการณ์ต่าง ๆ เกิดขึ้นมากมายและความเจริญก้าวหน้าของอาวุธต่าง ๆ ก็มีเทคนิคสูงยิ่ง แผนที่ทำขึ้นนั้นมุ่งที่จะให้ทรัพยากรของชาติเท่าที่มีอยู่นี้ให้มีอำนาจมากที่สุดและอ่อนตัวพอที่จะรับสถานการณ์ทั้งหลายที่เกิดขึ้นได้ทุกทาง

การที่จะตกลงใจได้จากประมาณสถานการณ์ดังกล่าวนี้เป็นของยาก แต่อย่างไรก็ดีจำเป็นจะต้องตกลงใจลงใจโดย่างใดอย่างหนึ่งว่า สงครามภายหน้าจะเกิดขึ้นในรูปแบบใด การที่จะตกลงใจได้นั้น ไม่ใช่แต่เพียงเอาข้อดีข้อเสียมาพิจารณาข้อปฏิบัติกันได้ง่าย ๆ ทั้งนี้เพราะเป็นเรื่องละเอียดอ่อน และจะตกลงใจผิดไม่ได้เพราะจะเกิดความเสียหายใหญ่หลวงขึ้นแก่ประเทศชาติ ดังนั้น กรรมวิธีในการตกลงใจจึงใช้วิธีเรียกว่า Operating Research หรือ Systems Research ซึ่งเป็นกรรมวิธีใหม่ เพิ่งจะมีขึ้นไม่กี่ปีมานี้ ซึ่งปรากฏว่าวิธีดังกล่าวก็ได้ผลดีพอสมควร

ด้วยการใช้ความยากลำบากในการตกลงใจดังที่ได้กล่าวมาแล้วเป็นภูมิหลัง เราจำเป็นต้องตรวจสอบว่าการขนส่งทางทะเล (และเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ท่าเรือ และระบบขนส่งอื่น ๆ) ที่ได้วางแผนไว้ นั้น ถ้าจะสั่งให้เริ่มใช้แผนนั้นจะต้องเริ่มทำอย่างไรจึงจะเหมาะสม แผนดำเนินการขนส่งทางบกอย่างนั้นมีชั้นความลับสูงจะนำมากล่าวในหนังสือนี้ไม่ได้ แต่ในที่นี้จะกล่าวถึงแต่เพียงเรื่องทั่ว ๆ ไปที่เปลี่ยนจากแผนที่เขียนไว้มาเป็นกาปฏิบัติจริง เช่น เรื่องการสื่อสารในขั้นต้นของสงคราม การเพิ่มกำลังพลในหน่วยควบคุมเรือพาณิชย์ และการรวบรวมและกระจายเรือพาณิชย์ และการควบคุมท่าเรือเป็นต้น

ลักษณะของแผนที่ทำไว้แล้ว จะได้มาจากสมมุติฐาน ๓ ข้อ ดังนี้ คือ:-

๑. เกิดการตั้งทรยศระหว่างชาติขึ้น
๒. เกิดสงครามเย็น และ
๓. เกิดสงครามปรมาณู

ในสมมุติฐานข้อ ๑. ที่เกิดสงครามปรมาณูขึ้นนั้น จะต้องเชื่อต่อไปว่า ศูนย์กลางอุตสาหกรรมทั้งหลายของสหรัฐอเมริกา เมืองที่มีพลเมืองหนาแน่น และฐานทัพทั้งหลายจะต้องเป็นเป้าหมายของข้าศึกทั้งสิ้น

๔๐๑. สัญญาณวิทยุแจ้งสถานะฉุกเฉิน (General Emergency Message)

เมื่อมีสถานะสงครามหรือมีสถานะฉุกเฉินเกิดขึ้น ผู้บัญชาการทหารเรือหรือผู้บัญชาการกองเรือจะเป็นผู้ส่งสัญญาณวิทยุแจ้งเหตุนี้ โดยประกาศออกทางสายการสื่อสารทุกทางที่มีอยู่ เช่น ข่ายสื่อสารของกองทัพเรือ และข่ายสื่อสารของบริษัทเอกชนต่อไปนี้คือ

- บริษัท RCA (RCA Communication Inc.)
- บริษัท MRT (Mackay Radio and Telegraph Company)
- บริษัท Glove (Glove Wireless)
- บริษัท TRT (Tropical Radio Telegraph Company)

ข่าวนี้อาจแจ้งให้ทราบว่าเรือพาณิชย์อเมริกัน และเรือต่างชาติที่ยอมรับความคุ้มครองของอเมริกันทุกลำจะต้องอยู่ในความควบคุมของรัฐบาลอเมริกัน ตั้งแต่ได้รับสัญญาณนี้เป็นต้นไป ตัวอย่าง สัญญาณวิทยุแจ้งเหตุฉุกเฉินจะมีรูปร่างดังนี้

WGBC (ผู้รับ หมายถึงเรือพาณิชย์อเมริกันทุกลำ)

DE RCA (จากสถานี RCA)

XXX XXX XXX (สัญญาณฉุกเฉินส่งซ้ำ ๓ ครั้ง)

FLASH 021335 Z (ลำดับความเร่งด่วน "ด่วนที่สุด" ตามด้วยหมู่วันที่เวลากรีนนิช)

FM CHIEF OF NAVAL OPERATIONS TO ALL US CONTROLLED MERCHANT

SHIP GR 30 BT (จำนวนคำ ๓๐)

GENERAL EMERGENCY MESSAGE X UNITED STATES IS AT WAR WITH ----- X.

MASTERS OF US CONTROLLED SHIPS COMPLY WITH INSTRUCTIONS CONTAINED

IN HO 205 CHAPTER 10 BT AR 021335 Z

ส่วนข่าวด่วนที่จะขยายข้อความในสัญญาณวิทยุแจ้งเหตุฉุกเฉินนี้ จะแจ้งกระจายเสียงออกทางระบบเมอร์คาส (MERCAS) (ดูบทที่ ๑) กำหนดเวลากระจายเสียงเมอร์คาสนั้น มีอยู่ในเอกสารกรมอุทกศาสตร์ชื่อ HO 117 Radio Aids to Navigation

๔๐๒. วิธีปฏิบัติของเรือพาณิชย์ในทะเลเมื่อได้รับสัญญาณวิทยุแจ้งสถานะฉุกเฉิน เมื่อได้รับสัญญาณวิทยุแจ้งสถานะฉุกเฉิน เรือพาณิชย์ในทะเลจะดัดแปลงปฏิบัติตามคำแนะนำต่อไปนี้

๑. คอยเฝ้าฟังกระจายเสียงเมอร์คาส ในการฟังกระจายเสียงนี้ นายเรือและนายทหารวิทยุจะต้องคอยระมัดระวังข่าวผิด ๆ หรือข่าวที่ขัดแย้งกัน ทั้งนี้ เพราะอาจเกิดขึ้นได้ในระยะแรกของสถานการณ์ฉุกเฉินในเมื่อทำเนียบการสื่อสารและรหัสต่าง ๆ ยังไม่ได้เริ่มใช้กันทั่วไป

๒. การรักษาความเงียบทางวิทยุ เพื่อมิให้ข้าศึกรู้ที่เรือของฝ่ายเรา นอกจากในกรณีจำเป็นอย่างขึง จึงให้ใช้วิทยุได้

๓. ห้ามใช้เครื่องเรดาร์ นอกจากจำเป็นต้องใช้ เพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ

๔. พรางไฟมิได้ตลอดค้ำ ไฟเรือเดินจะใช้ก็เมื่อจำเป็น ต้องระมัดระวังเรื่องเรือ โคนกันเท่านั้น

๕. นอกจากจะ ได้รับคำสั่งพิเศษ ให้นำเรือเข้าท่าตามคำแนะนำนี้ คือ

๕.๑ เรือที่เดินทางมายังท่าเรืออเมริกันให้เดินทางมาได้เช่นเดิม แต่ระวังมิให้เข้าจอดในเมืองท่าที่

สำคัญ

๕.๒ เรือที่เดินไปจากสหรัฐอเมริกา และอยู่ในพื้นที่ที่ไม่มีอันตราย ให้เดินทางไปตามกำหนดเดิม

๕.๓ เรือซึ่งจะต้องเดินทางไปเข้าพื้นที่อันตรายให้เข้าจอดในเมืองท่าอเมริกัน หรือเมืองท่าฝ่ายเรา

ที่ใกล้ที่สุด โดยเลือกเมืองท่าที่มีเจ้าหน้าที่ควบคุมเรือพาณิชย์ของฝ่ายเราตั้งอยู่ รายการที่ว่าเมืองท่าใดจะมีเจ้าหน้าที่อย่างไรนั้น ได้รวบรวมไว้ในเอกสารที่ได้แจกจ่ายให้แก่หน่วยเรือพาณิชย์ ทั้งหลายแล้ว (ในประเทศเรายังไม่มีเอกสารเช่นว่านั้น)

นอกจากนี้ สถานีวิทยุจะได้กระจายข่าวให้คำแนะนำเกี่ยวกับกาที่จะให้เดินทาง เข้าไปจอดที่เมืองท่าใดได้ด้วยเมื่อจำเป็น

๖. เมื่อเดินทางอยู่ในพื้นที่อันตรายห้ามเดินทางในเส้นทางเดินเรือวงใหญ่ (Great Circle Track)

๗. จะออกและเข้าจากเมืองท่าเฉพาะในเวลากลางวันเท่านั้น

๘. เร่งความเร็วให้สูง และเปลี่ยนเข็มมาก ๆ ในช่วงระยะเวลาหนึ่ง (ถ้ามีพื้นที่พอที่จะให้ทำได้) โดยเฉพาะในเวลาท่า ทั้งนี้เพื่อมิให้เรือค้ำน้ำข้าศึกหาพบ การที่จะแล่นสายบังเป็นเวลายึด ๆ น้อย ๆ นั้นจะไม่มีประโยชน์อย่างใดเลย แล้วยังจะทำให้ต้องเดินทางไปถึงเมืองท่าช้าลงอีกด้วย การแล่นสายบังเมื่อเรือพาณิชย์เข้าอยู่ในความควบคุมของหน่วยควบคุมเรือพาณิชย์แล้ว หน่วยควบคุมเรือพาณิชย์จะได้ออบเอกสารเกี่ยวกับวิธีการแล่นสายบังนี้ให้เอง

๔๐๓. วิธีปฏิบัติของเรือพาณิชย์ในท่าเรือเมื่อได้รับสัญญาณแจ้งเหตุอันตรายฉุกเฉิน

เมื่อเรือพาณิชย์เข้าจอดในท่าเรือ นายเรือจะตั้งรายงานการที่เรือมาถึงต่อเจ้าหน้าที่ ดังนี้

๑. ในท่าเรืออเมริกัน ไปรายงานต่อนายทหารควบคุมเรือพาณิชย์ หรือหน่วยรักษาฝั่ง

๒. ในท่าเรือต่างชาติ ไปรายงานต่อนายทหารควบคุมเรือพาณิชย์ กองเรือพาณิชย์ หรือผู้ช่วยทูตฝ่ายทหารเรือ ถ้าหากในเมืองท่าฝ่ายเรา ไม่มีเจ้าหน้าที่อเมริกันดังกล่าว ก็ให้ไปรายงานต่อ เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารเรือของประเทศนั้น หากในเมืองท่านั้น ไม่ออบรายงานต่อเจ้าหน้าที่ทั้งหลายดังกล่าวได้ นายเรือพาณิชย์ลำนั้นจะต้องพยายามทุกวิถีทางที่จะส่งข่าวการมาถึงท่าเรือนั้น ไปให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายอเมริกัน ได้ทราบไม่ว่าทางใดก็ตามหนึ่งเสมอ

การรายงานเนวิจ์ที่ดีที่สุดให้นายเรือไปรายงานได้ด้วยตัวเอง ถ้าทำไม่ได้ จะให้ผู้อื่นไปแทน หรือใช้โทรเลข โทรศัพท์ก็ได้ แต่ห้ามใช้วิทยุประจำเรือรายงานการมาถึงของเรือนั้น สิ่งที่จะรายงาน คือ

- ก. ชื่อเรือและสัญชาติ
- ข. เมืองท่าที่เข้าจอด
- ค. เมืองท่าปลายทาง และเมืองท่าที่จะต้องแวะระหว่างทาง
- ง. น้ำหนักและ ชนิดของสินค้าสำคัญ ในเรือ นั้น
- จ. ความเร็วสูงสุด
- ฉ. สภาพน้ำมันเชื้อเพลิงและเสบียงในเรือ
- ช. ต้องการการซ่อมแซมอะไรบ้าง

การกระชานเรือเพื่อป้องกันการโจมตีของข้าศึก เรือพาณิชย์ที่อยู่ในท่าเรืออเมริกัน จะได้รับคำแนะนำว่า พลกัปตันกัปตันเรือจะต้องกระจายเรือแยกกันกับกัน ไปอย่างไรจึงจะปลอดภัย แต่ถ้าหากไม่ได้รับคำแนะนำดังกล่าว (เพราะไม่ได้อยู่ในท่าเรืออเมริกัน) ก็ให้ทำตามตามระเบียบของท่าเรือ นั้นในเรื่องการกระชานเรือ แต่ถ้าไม่ได้รับข่าวอะไรเลย และรู้สึกว่เรือของตนจะเป็นอันตรายหรือถูกยึดให้มาก เรือนั้นเรือไปจอดเสียในท่าเรือฝ่ายเราที่ใกล้ที่สุด ต้องเป็นที่เข้าใจว่าเมื่อสัญญาณแจ้งเหตุสถานะฉุกเฉินได้ประกาศออกไปแล้ว นายเรือพาณิชย์จะต้องเข้าใจทันทีว่าเรือของตนจะต้องอยู่ในความควบคุม ของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารเรือตั้งแต่นั้นเป็นต้นไปแล้ว

๔๐๔. การระดมพลฝ่ายทหาร ระยะเวลาของการระดมพลนี้ ก็คือ นายทหารกองหนุนที่มีหน้าที่ประจำใน หน่วยควบคุมเรือพาณิชย์ ก็จะถูกระดมเข้ามาประจำหน้าที่ทันที แต่จะระดมเข้ามาภายนอกเพียงใดขึ้นอยู่กับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นว่าจะเป็นอย่างใด ทางฝ่ายหน่วยควบคุมเรือพาณิชย์ก็จะต้อง เตรียมการจัดเจ้าหน้าที่สำคัญ ๆ ต่อไปนั่นคือ แม่กองคอนวอย นายทหารสื่อสารของคอนวอย ต้นปืนเรือพาณิชย์ และเจ้าหน้าที่สื่อสารต่าง ๆ เป็นต้น

กล่าวโดยย่อแล้วก็คือ หน่วยควบคุมเรือพาณิชย์ในยามสงบที่ตั้งขึ้นเดิมนั้น จะได้รับบรรพบุรุษกำลังพลเดิมที่ ให้ คำนึงการรวมสงครามไว้ทันที และเริ่มดำเนินการควบคุมเรือพาณิชย์สัญชาติอเมริกันทุกลำทันที โดยเริ่มแจกจ่าย แผนที่ คิดตั้งเครื่องมือสื่อสารพิเศษเพิ่มขึ้น และติดต่อตามลำดับสายบังคับบัญชา หน่วยควบคุมเรือพาณิชย์จะได้รับเอกสารลับเกี่ยวกับเส้นทางเรือเดินทั้งหลาย ซึ่งจะได้แจ้งให้แก่แม่กองคอนวอยและนายเรือพาณิชย์ทราบเป็น คราว ๆ ไป ต่อจากนี้ คอนวอยกองแรกก็จะจัดตั้งขึ้น หน่วยเรือคุ้มกันก็จะเริ่มทำงานและระบบรายงานการ เคลื่อนไหวของเรือพาณิชย์ก็เริ่มปฏิบัติไปพร้อมกัน

ระยะเวลาที่เฉพาะของการระดมพลนั้นจะกล่าวโดยละเอียดไม่ได้ แต่จะเป็นไปตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้น ขณะนั้น แต่ในเมื่อเราได้เตรียมตามแผนเสียให้เรียบร้อยในยามสงบแล้ว ก็อาจจะแก้ปัญหาต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น ได้ล่วงหน้าไปได้โดยไม่มีอุปสรรคมากนัก

๔๐๕. **การระดมพลภัยพลเรือน** ในบทที่ ๒ ได้กล่าวถึงการดำเนินการวางแผนฉุกเฉินของ สำนักงานวางแผนฉุกเฉิน (Office of Emergency Planning) และองค์การขนส่งยามฉุกเฉิน (Emergency Transportation Organization) มาบ้างแล้ว และเนื่องจากระบบการขนส่งของสหรัฐอเมริกาใหญ่โตมากทุกแขนง (ทางอากาศ ทางทะเล ทางแม่น้ำ ลำคลองภายในประเทศ ทางรถไฟ และทางถนน) จึงต้องมีวิธีการระดมพลในเรื่องนี้เป็นพิเศษ และแนวความคิดของอเมริกัน คิดว่าเมื่อเกิดสถานการณ์ฉุกเฉิน เช่นนี้ก็จะเกิดด้วยสงครามปรมาณู เมืองท่าสำคัญ และศูนย์กลางอุตสาหกรรม จะต้องถูกทำลายเป็นจำนวนมาก จะทำอย่างไร จึงจะให้เส้นทางคมนาคมที่ยังเหลือรอดจากการโจมตีครั้งแรกนั้น ให้เป็นประโยชน์ได้มากที่สุด ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวหากจะนำมาใช้ในประเทศเราก็คงไม่ได้ แต่ที่นำมากล่าวในที่นี้ ก็เพื่อให้เห็นเครื่องเตือนใจว่าจะต้องมีแผนการระดมพลในทางเศรษฐกิจ อันเกี่ยวกับระบบการขนส่งของประเทศไว้สำหรับใช้ในยามสงครามบ้าง ในที่นี้ขอที่จะกล่าวว่า สำหรับในประเทศเรานี้ องค์การสปอ. ได้มีการฝึกใหญ่หาที่บังคับการ (Command Post Exercise (CPX)) ที่ชื่อว่า LOG TRAIN ขึ้นในเดือน มีนาคม พ.ศ.๒๕๐๘ เพื่อทดสอบว่า หากจะมีสงครามเกิดขึ้น จะใช้ระบบการขนส่งทางรถไฟ ทางถนน และทางแม่น้ำ ลำคลองที่มีอยู่ขณะนี้ ในการทหารและกิจการของพลเรือนตามปกติได้อย่างไร ซึ่งการฝึก สปอ. ดังกล่าว ก็เป็นการเตรียมการวางแผนในยามสงบ เพื่อไว้ใช้ในยามสงครามเช่นเดียวกัน ซึ่งนับว่าเป็นประโยชน์มาก

เพื่อที่จะให้เห็นภาพของการดำเนินการวางแผนในยามสงบของอเมริกันเกี่ยวกับระบบการขนส่งบ้างว่าเป็นอย่างไร ต่อไปนี้จะได้กล่าวถึงโครงการ (Program) ต่าง ๆ ที่เตรียมปฏิบัติในยามสงคราม คือ

๑. **Transportation Damage Analysis Program** รวบรวมรายการต่าง ๆ ของระบบขนส่งทั้งหมดที่อยู่ในประเทศไว้ และเมื่อเกิดสงครามระบบการขนส่งใดได้ถูกทำลายโดยระเบิดปรมาณูไปบ้าง ก็จะได้รู้ได้ทันทีว่า ยังมีระบบการขนส่งอะไรเหลืออยู่ที่พอจะใช้ดำเนินการต่อไปได้

๒. **Traffic Movement Program** รวบรวมศึกษาว่า เส้นทางขนส่งที่สำคัญนั้น เติบโตทางไหน อย่างไร เมื่อรู้รายละเอียดในเรื่องนี้แล้ว ในยามสงครามก็อาจนำมาใช้ในการขนส่งทางทหารได้ทันที

๓. **Manpower and Material Requirements Program** ระบบการขนส่งของสหรัฐอเมริกา นั้น ต้องการกำลังคนและวัสดุเป็นอันมาก ในยามสงครามกำลังคน และวัสดุ ย่อมเป็นสิ่งที่ทุกสาขาของอุตสาหกรรม ต่างๆ ก็พยายามแย่งกัน ดังนั้น จึงต้องศึกษาเสียแต่ในยามสงบว่า เพื่อให้อุตสาหกรรมขนส่งดำรงอยู่ได้ จะต้องการคนและวัสดุเท่าใดเพื่อจะได้ขอจากรัฐบาลได้ในยามสงคราม การรวบรวมและศึกษาความต้องการกำลังคนและวัสดุนี้ไม่มีที่สิ้นสุดเพราะระบบการขนส่งเปลี่ยนแปลงเจริญก้าวหน้าขึ้นเสมอ จึงต้องศึกษารวบรวมกันตลอดเวลาไป เพื่อให้ได้ความต้องการที่ใกล้ความจริงที่สุด

๔. **Industry Readiness Program** โครงการนี้ศึกษาความอ่อนแอ และการขาดแคลนการขนส่งของชาติ เมื่อทราบก็จะค้นหาทางแก้ไขเสีย

๕. Operation Plans and Action Measures Program โครงการนี้ ประสานแผนการขนส่งของชาติทุกระดับเข้าด้วยกัน เพื่อให้สอดคล้องกับแผนป้องกันฝ่ายพลเรือน (National Civil Defense Planning)

๖. Standby Measures เป็นแผนแน่นอนที่ทำได้พร้อมแล้วเมื่อเกิดสถานะฉุกเฉิน ก็ใช้ได้ทันที เช่น กำหนดว่าการขนส่งสายใดที่ไม่สำคัญ ลำดับความเร่งด่วนของการขนส่ง เป็นต้น เรื่อง ๆ หนึ่งก็มีเจ้าหน้าที่เป็นองค์การคอยดำเนินงานอยู่ เช่น Civil Reserve Air Fleet, Ocean Shipping Controls และ Port Control เป็นต้น

๔๐๖. **การควบคุมท่าเรือ** ต่อไปนี้จะได้กล่าวถึงแผนการใช้ท่าเรือในเมื่อเกิดสถานะฉุกเฉิน การที่จะควบคุมเรืออย่างไร ขึ้นไปจะต้องพิจารณาให้ถี่ถ้วนถึงการดำเนินการของหน่วยควบคุมเรือพาณิชย์ด้วยเพราะการที่จะใช้ท่าเรืออย่างไรในเวลาสงครามนั้นเป็นการคาดคะเนไว้ล่วงหน้า และก็จะดำเนินการควบคุมท่าเรือตามที่คิดไว้ นั้น แต่หากในเวลาที่เกิดสงครามขึ้น และเหตุการณ์ไม่เป็นไปตามที่คาดคะเนไว้ ดังนั้น แผนการควบคุมท่าเรือจึงต้องมีความอ่อนตัวมาก ในสหรัฐอเมริกา มีโครงการสำหรับการควบคุมท่าเรือในยามฉุกเฉิน ๒ โครงการด้วยกัน คือ

๑. Operation of US. Seaports Under Emergency Conditions โดยปกติการดำเนินการท่าเรือในสหรัฐอเมริกา (ซึ่งมีกว่า ๑๐๐ เมืองท่า) นั้นก็ดำเนินไปโดยเอกชนหรือบริษัทเจ้าของท่าเรือ นั้น ๆ แต่เมื่อเกิดสงครามขึ้นจะต้องมีแผนว่าจะต้องทำอะไร สำนักงานเดินเรือจึงได้เรียกประชุมเจ้าของท่าเรือเหล่านั้นเกินคร่าว ๆ ให้เตรียมทำแผนสำหรับการใช้ท่าเรือในยามฉุกเฉิน ว่ามีความต้องการอะไรอย่างใดบ้าง เพื่อให้รัฐบาลทราบไว้และเมื่อต้องการใช้ก็จะได้โดยสะดวก สำนักงานเดินเรือ (Maritime Administration) เพียงแต่แนะนำแนวทางให้กว้าง ๆ เท่านั้น รายละเอียด เจ้าของท่าเรือไปดำเนินการวางแผนเอง โดยมีเจ้าหน้าที่ของสำนักงานเดินเรือไปช่วยเหลือด้วย แผนที่จะต้องทำมีดังนี้ เช่น หากที่ทำการท่าเรือถูกทำลายที่ทำการสำรองจะอยู่ที่ใด การรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ การบำรุงรักษาท่าเรือ การฝึกคนงานของท่าเรือ และอื่น ๆ เป็นต้น สิ่งเหล่านี้จะมีอยู่ในเอกสารของทางราชการที่ชื่อว่า Current Planning for operation of U.S. Seaports Under Emergency Conditions และเมื่อทำแผนไว้ครั้งหนึ่งแล้วก็ไมอาจใช้ได้ตลอดไป ต้องมีการทบทวนและทำแผนใหม่เป็นระยะ ๆ ด้วย

๒. Emergency Utilization and Control of US. Ports เมื่อสงครามเกิดขึ้นสำนักงาน เดินเรือจะส่งเจ้าหน้าที่มาควบคุมเมืองท่าที่สำคัญร่วมกับเจ้าหน้าที่ท้องถิ่น โดยเงื่อนไขบอกว่าหากไม่มีเหตุการณ์พิเศษใด ๆ ท่าเรือก็ดำเนินการไปตามปกติตามที่วางแผน แต่ถ้าหากมีเรือมาชุมนุมแน่นที่ท่าเรือนั้น หรือท่าเรือถูกทำลายเสียหายมาก การดำเนินการของท่าเรือนั้นก็อสร่ง เจ้าหน้าที่ของสำนักงานเดินเรือซึ่งเป็นหน่วยควบคุมท่าเรือ (Federal Local Port Controllers) ก็จะมาจัดการแบ่งการใช้ท่าเรือนั้นตามความต้องการของหน่วยต่าง ๆ หน่วยควบคุมท่าเรือนี้จะไม่มีหน้าที่ควบคุม ท่าเรือของทางการทหารเลย หน้าที่ของหน่วยควบคุมท่าเรือ มีดังนี้

๑. แบ่งการใช้ท่าเรือให้แก่ราชการทหาร และหน่วยต่างๆ

๒. กำหนดโครงการของสินค้า ซึ่งจะต้องขนส่งโดยเมืองเท่านั้น ฯ

๓. หากท่าเรือถูกทำลายเสียหาย ก็ต้องดำเนินการแบ่งการใช้ท่าเรือกำหนดโครงการของสินค้าที่จะขนส่งขึ้นใหม่ตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้น

๔. ประสานงานกับระบบการขนส่งทางบก ที่จะมายังท่าเรือนั้น

๕. กำหนดความเร่งด่วนของการเดินเรือในท่าเรือนั้น

๖. ให้คำแนะนำในการดำเนินการต่างๆ ของท่าเรือ

๗. เป็นผู้ตกลงใจในการที่จะก่อสร้างเพิ่มเติมท่าเรือ เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการที่มี

๘. ตกลงใจในการซ่อมแซมท่าเรือที่ถูกทำลายเสียหายให้ใช้งานได้

๙. ทำบัญชีรายการขนส่งของท่าเรือ นั้น ๆ ว่ามีขีดความสามารถเท่าใด มีสินค้าผ่านท่าเรืออย่างไรบ้าง เพื่อไว้ใช้ประโยชน์ต่อไป

๑๐. กำหนดการขนส่งจากท่าเรือว่า จะมีเรือเข้าออกจากท่าเรือเมื่อใดอย่างไร ส่งกำหนดดังกล่าวให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทราบ (เช่นเจ้าหน้าที่ยกขนส่งทางบก) เพื่อจะได้ดำเนินการให้ประสานกัน

ขอยกกล่าวข้ออ้างครั้งหนึ่งว่าการดำเนินการเรื่องการระดมพลฝ่ายพลเรือน และการควบคุมท่าเรือที่กล่าวมาข้างต้นนี้ เป็นระบบของอเมริกันโดยแท้ ที่นำมากล่าวไว้ก็เพื่อให้เข้าใจรูปร่างของการดำเนินการได้พอเลา ๆ เพื่อให้เกิดความคิดว่าจะนำมาใช้กับระบบของเราได้อย่างไรบ้างเท่านั้น



บทที่ ๕
การจัดคอนวอย ตอนที่ ๑
(Convoy Organization Part 1)

คอนวอยในท่าเรือ

๕๐๑. การจัดตั้งคอนวอย ถ้ากำลังทางเรือของ สปอ. จะต้องทำหน้าที่นี้ การตกลงใจที่จะจัดตั้ง คอนวอยหรือไม่ ต้องเป็นหน้าที่ของคณะกรรมการ สปอ. แต่ถ้าสหรัฐอเมริกาเข้าเกี่ยวข้องกับประเทศเดียว ก็เป็นหน้าที่ของคณะเสนาธิการร่วมของสหรัฐอเมริกาที่ต้องตัดสินใจ ข้อตกลงใจมูลฐานที่จะจัดตั้งคอนวอยและข้อตกลงใจย่อย ๆ ที่จะจัดเป็นแบบใด มีเรือที่ล่าเหล่านี้เป็นต้นนั้น ก่อนที่จะตัดสินใจลงไป ต้องพิจารณาให้รอบคอบในองค์ประกอบหลายประการ

โดยทั่วไปแล้ว ข้อดีของการจัดตั้งคอนวอย คือ:-

๑. เป็นการใช้เรือคุ้มกัน (Escort Units) อย่างประหยัด
๒. ลดโอกาสที่ข้าศึกจะดักโจมตี
๓. หน่วยเรือคุ้มกันมีโชคที่ทำลายหน่วยโจมตีข้าศึกได้มากขึ้น
๔. ทำให้ขีดความสามารถในการสื่อสารของเรือในคอนวอยดีขึ้น โดยใช้เครื่องสื่อสารของหน่วยเรือ

คุ้มกันติดต่อให้

๕. รวมกำลังการยิงป้องกันอากาศยาน ได้มากขึ้น
๖. ปลุกขวัญของลูกเรือพาณิชย์ให้ดีขึ้นเมื่อต้องประจันหน้ากับเครื่องบินข้าศึก

แต่อย่างไรก็ดี การจัดตั้งคอนวอยก็ยังมีข้อเสียที่เห็นได้ชัดอยู่ในทางยุทธวิธีข้อเสียที่สำคัญ คือ ความเร็วของคอนวอยนั้นถูกจำกัดด้วยความเร็วของเรือที่ช้าที่สุดในกระบวน เรือพาณิชย์เก่าก่อนสงครามโลกครั้งที่ ๒ โดยมากที่ยังคงใช้อยู่เวลานี้มี ความเร็ว ๑๐ น๊อต หรือบางทีก็น้อยกว่าเสียอีก ซึ่งกว่านั้นในระบบคอนวอยก็มีประสิทธิภาพต่ำในบางอย่าง เช่น เรือที่สามารถบรรทุกของได้รวดเร็ว ก็ต้องรองจนกว่าเรือที่บรรทุกช้าจะบรรทุกเสร็จ การที่เรือมาจอดรออยู่ที่ท่าเรือก็อาจเป็นปัญหาได้ เช่น วันที่เรือมาถึงท่าและวันที่เรือจะออกจากท่ามาบรรจบในวันเดียวกัน เรือก็จะ ไปอเนนกันอยู่ที่ช่องทางเข้า ทำให้เกิดปัญหาขึ้น

ข้อดีข้อเสียเหล่านี้ ต้องมาชั่งดูให้ดีกว่าก่อนที่จะตกลงใจจัดตั้งคอนวอย ข้อพิจารณาดังละเอียดจะต้องคิดถึงทิศทางและความรุนแรงของการโจมตีที่คาดว่าจะมี ตลอดจนคิดถึงความปลอดภัย และการเดินเรือผ่านหลบข้าศึกออกนอกทางไปได้นานเท่าใด จึงจะพอยอมรับได้ว่าไม่เกิดความเสียหายแก่การเดินเรือพาณิชย์

๕๐๒. **ขั้นของการควบคุม (Degrees of Control)** โดยทั่วไปขั้นของการควบคุมการเดินเรือและกำหนดเส้นทางเรือพาณิชย์ มีอยู่ ๓ ขั้น ที่จะตกลงใจว่าจะดำเนินการควบคุมขั้นใดจะต้องพิจารณาถึงข่าวกรองที่ได้รับว่าแผนและความรุนแรงของการโจมตีของข้าศึกมีเพียงใด ขั้นการควบคุม ๓ ขั้น ที่จะกำหนดว่าจะใช้ขั้นใดนี้ต้องมาจากทางการชั้นสูง และทางการชั้นสูงนั้นจะต้องมอบอำนาจให้ผู้บังคับบัญชาชั้นรองลงมา มีทางเลือกเลือกใช้ขั้นใด ๆ ได้ตามที่เห็นสมควร

ขั้นแอลฟา (Control Alfa) ขั้นนี้จะใช้เมื่อน่านน้ำนั้นคาดว่าจะมีอันตรายจากข้าศึกมาจากการโจมตีหลายด้าน เช่น ทั้งเครื่องบิน เรือดำน้ำ อากาศยาน เรือผิวน้ำ ทุ่นระเบิดหรือหลาย ๆ อย่าง ของที่กล่าวนี้รวมกัน การควบคุมขั้นแอลฟาต้องการไปองกันที่สูงสุดจากเรือคุ้มกัน เรือฝ่ายเราทุกลำจะต้องจัดเข้าคอนวอยและปฏิบัติตามการเดินเรือและเส้นทางที่กำหนดโดยตารางนัด

ขั้นบราว (Control Bravo) ขั้นนี้จะใช้เมื่อน่านน้ำนั้นมีการโจมตีของข้าศึกเป็นครั้งคราว เรือพาณิชย์ที่มีค่ามากจึงจะจัดเรือคุ้มกันให้ เรือพาณิชย์ส่วนใหญ่คงแล่นไปโดยไม่ต้องคุ้มกัน แต่ต้องเดินเรือตามเส้นทางที่กำหนด

ขั้นชาร์ลี (Control Charlie) ขั้นนี้จะใช้เมื่อน่านน้ำนั้นมีการโจมตีของข้าศึกน้อยมาก และเรือพาณิชย์ต้องการความคุ้มครองเล็กน้อย เรือพาณิชย์ที่ถูกควบคุมให้อยู่ในขั้นชาร์ลีต้องเดินเรือในเส้นทางที่กำหนดไว้ เส้นทางนี้กำหนดขึ้นตามความจำเป็นน้อยที่สุด ที่จะให้ความคุ้มครองแก่เรือนั้นได้ เรือพาณิชย์ทุกลำที่อยู่ในขั้นควบคุมนี้ จะออกเรือต้องขออนุญาตก่อนจึงจะทำได้

๕๐๓. **การเตรียมการจัดตั้งคอนวอย (preparation)** เมื่อตกลงใจว่าจะจัดตั้งคอนวอยแล้ว ทางการชั้นสูงจะต้องเตรียมการบางอย่างที่จำเป็น ความต้องการเฉพาะอย่างที่จะต้องตรวจสอบให้แน่นอนว่ามีอยู่พร้อมแล้ว คือ:-

๑. ต้องมีเครื่องบินและเรือผิวน้ำที่ใช้คุ้มกัน
๒. จะต้องมียานทหารควบคุมเรือพาณิชย์ และฝ่ายเสนาธิการปฏิบัติงานอยู่ตามท่าเรือ ที่สำคัญ
๓. ต้องมีแม่กองคอนวอย และฝ่ายเสนาธิการ
๔. ต้องมีเครื่องมือสื่อสารและเครื่องใช้พิเศษ ง่ายให้เรือที่จะเข้าคอนวอย
๕. ต้องมีเอกสารการสื่อสาร และเอกสารลับอื่น ๆ ที่จำเป็นต้องแจกจ่ายพร้อมอยู่

ความต้องการที่กล่าวมาแล้วนั้น บางอย่างจะต้องได้รับก่อนที่จะจัดตั้งคอนวอยขึ้น บางอย่างก็อาจจะได้รับภายหลังได้ เช่น เครื่องวิทยุแบบราชนาวิกที่จะใช้ในเรือพาณิชย์ เป็นต้น เป็นหน้าที่ของนายทหารควบคุมเรือพาณิชย์ที่จะคอยดูว่าสิ่งจำเป็นต่างๆ เหล่านี้ ได้จ่ายให้แก่เรือในคอนวอยที่จัดตั้งขึ้นเรียบร้อย ความรับผิดชอบดังกล่าวนี้เป็นหน้าที่สำคัญของนายทหารควบคุมเรือพาณิชย์ ซึ่งจะได้อีกต่อไปอีกในบทข้างหน้า

ช่วงเวลาเดินเรือ (Sailing Interval) ช่วงเวลาเดินเรือ คือ ช่วงเวลาคิดเป็นวันระหว่างคอนวอยสองกระบวนที่มีขนาดใกล้เคียงกัน จะออกเดินทางจากท่าเรือเดียวกัน จำนวนวันจะเป็นเท่าใด ขึ้นอยู่กับองค์ประกอบเหล่านี้ เช่น ความต้องการใช้เรือทางทหารและทางพลเรือน หน่วยเรือคู่กันที่จะมาใช้ในการนี้ และความเร็วของคอนวอย

ทางการชั้นสูงจะปรึกษาวางแผนร่วมกับเจ้าหน้าที่ย้ายพลเรือน ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการ และผู้บังคับบัญชาฝ่ายทหารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมเรือพาณิชย์ก็จะกำหนดช่วงเวลาเดินเรือนี้ให้มีระยะที่สั้น

การกำหนดช่วงเวลาเดินเรือขึ้นก็เพื่อลดการเสียเวลาคอยของเรือต่างๆ โดยจัดให้การออกจากท่าเรือ และการเข้าท่าเรือของคอนวอยชายฝั่ง และคอนวอยร่วม (Joint Convoy) การกำหนด ช่วงเวลาเดินเรือมีความสำคัญในการจัดตารางคอนวอยเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในเส้นทางเดินเรือที่หนาแน่น

ความเร็วของคอนวอย ความเร็วของเรือเป็นคุณลักษณะที่สำคัญที่สุดในการจัดคอนวอย เรือที่มีความเร็วสูงเกินไป หรือต่ำเกินไป ต้องแล่นอิสระ ประเภทของความเร็วที่จะใช้เป็นข้อจำกัดในการนี้ แบ่งเป็น ความเร็วตามประกาศ (Declared Speed) ความเร็วตามกำหนด (Scheduled Speed) และความเร็วที่ได้จริง (Speed of Advance)

ความเร็วตามประกาศ คือ ความเร็วที่นายเรือแจ้งให้ทราบแก่เรือของเขาจะแล่นได้เร็วเท่าใดตลอดเที่ยวนี้ ตามสภาพของอากาศปานกลาง และสภาพของเรือที่เป็นอยู่ปัจจุบัน

ความเร็วตามกำหนด คือ ความเร็วตามชั้นของคอนวอยที่กำหนดให้ เรือใดจะจัดเข้าเป็นคอนวอยใด จะต้องมีความเร็วตามกำหนดน้อยกว่าความเร็วตามประกาศ ๑ - ๑^๑/_๒ น็อต

ความเร็วที่ได้จริง คือ ความเร็วที่คอนวอยได้เคลื่อนไปจริง ๆ ความเร็วนี้ใช้เป็นหลักฐานในการพล็อตตำแหน่งของคอนวอย

๕๐๔. การจัดคอนวอย (Forming the Convoy) เมื่อทางการชั้นสูงได้สั่งให้จัดคอนวอย และกำหนดขนาดและความเร็วของคอนวอยให้แล้ว ความรับผิดชอบให้คอนวอยดำเนินไปโดยเรียบร้อย ก็ตกอยู่กับ ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการ (Operation Control Authority OCA, ผบท.) ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการ เป็นผู้ออกคำสั่งพิเศษควบคุมการสื่อสารในรายละเอียด เพื่อให้ผู้บังคับบัญชาในพื้นที่รับผิดชอบดำเนินการต่อไป ในส่วนนี้จะได้กล่าวถึงระเบียบปฏิบัติการจัดคอนวอยในท่าเรือ และจะกล่าวเน้นในหน้าที่และความ รับผิดชอบของนายทหารควบคุมเรือพาณิชย์ (นทพ.) ระเบียบปฏิบัติเรื่องการสื่อสารของคอนวอยจะได้กล่าวแต่เพียงที่จะให้เข้าใจในหน้าที่ของนายทหารควบคุมเรือพาณิชย์เท่านั้น รายละเอียดการสื่อสารจะได้กล่าวในบทที่ ๗ - ๘

๕๐๕. ชื่อคอนวอย (Convoy Titles) การตั้งชื่อคอนวอยใช้คำย่อด้วยอักษรและตัวเลขรวมกันประมาณ ๕ - ๖ ตัว ซึ่งเป็นวิธีสำคัญเพื่อให้ทราบถึงชนิดและขนาดของคอนวอยกระบวนนั้น ๆ ได้ทันที

ชื่อกองวอย ประกอบขึ้นดังนี้:-

๑. **บอกชื่อท่าหรือกองวอยเริ่มต้น** ใช้อักษรโรมัน ๑ - ๒ ตัว เป็นชื่อย่อของท่าเรือ ตามที่ผู้บัญชาการพื้นที่ ๆ นั้น จะกำหนดให้

๒. **บอกความเร็ว** ใช้อักษรโรมัน ๑ ตัว เป็นชื่อย่อของความเร็ว Fast (F) กองวอยเร็ว Intermediate (y) กองวอยปานกลาง Slow (S) กองวอยช้า

๓. **กองวอยใหญ่** ใช้อักษรโรมัน ซึ่งแสดงชื่อ เมืองท่าเริ่มต้น เมืองท่าปลายทาง ความเร็ว และเลขที่ของกองวอย เลขที่ของกองวอยนี้เรียงกันตามลำดับ โดยถือว่ากองวอยที่ออกเดินทางจากเมืองท่าเดียวกัน ไปที่หมายเดียวกัน และหากมีความเร็วเท่ากันจะมีชื่อเหมือนกัน ผิดกันแต่ เลขที่ของกองวอยเท่านั้น เช่น ตัวอย่าง SGBSY1

๔. **กองวอยร่วม (Joiners) และกองวอยแยก (Leavers)** ใช้ชื่อย่อเป็นตัวอักษรโรมันเช่นเดียวกับกองวอยใหญ่ แต่ใช้อักษรย่อชื่อเมืองท่าเริ่มต้นก่อนที่จะมาร่วม หรือเมืองท่าปลายทางที่แยกไป เอาไว้ข้างหน้าหรือข้างหลัง ชื่อกองวอยใหญ่โดยมีเส้นขีดคั่นไว้ เช่น ตัวอย่าง RS/SGBSY 1 หรือ SGBSY 1S/S

๕๐๖. **แม่กองกองวอย (Convoy Commodore)** ตามปกติแม่กองกองวอย เป็นนายทหารเรือ ที่คัดเลือกไว้แล้ว และมอบตัวให้แก่ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการ (ผบท.) เพื่อให้ทำหน้าที่เมื่อต้องการ ถ้าไม่อาจเลือกนายทหารเรือที่เหมาะสมจะทำหน้าที่นี้ได้ ก็เป็นหน้าที่ของนายทหารควบคุมเรือพาณิชย์ (นทพ.) ที่จะคัดเลือกแม่กองกองวอยจากนายเรือพาณิชย์ทั้งหมดที่อยู่ในกองวอยกระบวนนั้น คนใด คนหนึ่งขึ้นทำหน้าที่นี้

แม่กองกองวอยมีหน้าที่รับผิดชอบในการรักษารูปกระบวนภายในกองวอย ความพร้อมรบของกองวอย และอำนาจการต่างๆ ในการรบให้แก่เรือทุกลำที่อยู่ในบังคับบัญชาของตน นอกจากนี้ แม่กองกองวอยยังต้องมีหน้าที่รับผิดชอบในการเดินเรือของกองวอยทั้งกระบวน ถึงแม้ว่านายเรือทุกลำในกองวอยต่างก็รับผิดชอบในการเดินเรือของตน โดยเฉพาะอยู่แล้ว

ความรับผิดชอบของแม่กองกองวอยมีมาก ซึ่งนายทหารเรือที่ชำนาญหรือเคยเรือที่คร่ำทะเลเท่านั้น จึงจะได้รับเลือกให้ทำหน้าที่นี้ได้ นอกจากมีหน้าที่โดยตรงกับกองวอยของตนแล้ว แม่กองกองวอยยังต้องปฏิบัติหน้าที่ประสานใกล้ชิดกับผู้บังคับบัญชาหน่วยเรือคุ้มกันอีกทางหนึ่งด้วย การประสานงานอย่างดีเลิศระหว่างกองวอย และผู้บังคับบัญชาหน่วยคุ้มกันนั้น มีตัวอย่างเห็นได้ชัดในสงครามโลกครั้งที่ ๒ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกองวอยไปอาฟริกาเหนือ (North African Convoy) นายพลเรือเอกราชากรชาวอังกฤษ ซึ่งทำหน้าที่เป็นแม่กองกองวอยได้ประสานงานอย่างดีเลิศกับนายทหารอเมริกันรุ่นหนุ่ม และขาดความชำนาญซึ่งทำหน้าที่เป็นผู้บังคับบัญชาหน่วยเรือคุ้มกัน

รองแม่กองคอนวอย และผู้ช่วยแม่กองคอนวอย (Vice and Rear Commodores) ในคอนวอย กระทบวงใหญ่มักจะจัดรองแม่กองคอนวอยเพิ่มขึ้นอีกคนหนึ่ง โดยให้อยู่เรือคนละลำกับแม่กองคอนวอย รองแม่กองคอนวอย มีหน้าที่ช่วยเหลือแม่กองคอนวอย และทำหน้าที่แทนเมื่อแม่กองคอนวอยไม่อยู่ ถ้าคอนวอย แยกออกเป็นคอนวอยแยก รองแม่กองคอนวอย ก็กลายเป็นแม่กองคอนวอยของคอนวอยแยกที่จัดขึ้น รองแม่กองคอนวอยอาจจะเป็นนายทหารเรือที่คัดเลือกมาโดยเฉพาะ หรืออาจ เป็นนายเรือลำใดลำหนึ่งในคอนวอยก็ได้

ในคอนวอยกระทบวงใหญ่มาก ๆ มักจะจัดผู้ช่วยกองคอนวอยเพิ่มขึ้นอีก ๑ - ๒ คน ผู้ช่วยแม่กองคอนวอย มีหน้าที่ช่วยเหลือแม่กองคอนวอย และรองแม่กองคอนวอย และทำหน้าที่แทน เมื่อผู้บังคับบัญชาทั้งสองคนนี้ไม่อยู่ ผู้ช่วยแม่กองคอนวอยอาจกลับเป็นแม่กองคอนวอยก็ได้ ถ้าคอนวอยนั้นเป็นคอนวอยที่แยกออกไป

แม่กองคอนวอยพิเศษ แม่กองคอนวอยจะจัดแม่กองคอนวอยพิเศษ เพื่อให้ควบคุมคอนวอยแยกที่แยกตัวออกไป ในเมื่อนายทหารควบคุมเรือพาณิชย์(นคพ.) ไม่ได้ตั้งรองแม่กองคอนวอย หรือผู้ช่วยแม่กองคอนวอยไว้ ถ้าหัวได้นายเรือที่ถูกเลือกขึ้นเป็นแม่กองคอนวอยพิเศษจะต้องรอบรู้ในเมื่องท่าปลายทางของคอนวอยแยกของตนดี หน้าที่ของแม่กองคอนวอยพิเศษเริ่มต้นเมื่อ คอนวอยแยกกระทบวงออกไปจากคอนวอยใหญ่ แม่กองคอนวอยพิเศษจะต้องได้รับข่าวสารทั้งหมดที่จำเป็นของเรือในบังคับบัญชาของตน

ผู้บังคับบัญชาหน่วยเรือคุ้มกัน (ผบ.หน่วยเรือคุ้มกัน) ผบ.หน่วยเรือคุ้มกันเป็นนายทหารเรือ ที่ถูกแต่งตั้งให้เป็นผู้บังคับบัญชาเรือผิวน้ำที่มาคุ้มกันคอนวอย ผบ.หน่วยเรือคุ้มกันเป็นนายทหารสั่งการทางยุทธวิธีของคอนวอยโดยไม่ต้องคิดถึงยศของแม่กองคอนวอย ผบ.หน่วยเรือคุ้มกันรับผิดชอบในการป้องกันคอนวอย และออกคำสั่งหรือโอวาทให้เรือต่าง ๆ ปฏิบัติตามเพื่อความปลอดภัยของคอนวอยคำสั่งหรือโอวาทเหล่านี้ คือ การแปรกระทบวง ระเบียบการปฏิบัติ และข้อห้ามการสื่อสาร เป็นต้น

เอกสารของแม่กองคอนวอย กองทัพเรือจะควบคุมเรือพาณิชย์ในยามสงครามได้ ถ้าบุคคลที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายมีความรู้และรู้วิธีที่จะใช้เอกสารทางยุทธวิธี และหลักนิยมต่างๆ ให้คล่องแคล่ว เจ้าหน้าที่ ๆ จัดทำเอกสารต้องเขียนคำอธิบายให้เหมาะสมชัดเจน มีฉะนั้น จะทำให้พลเรือนที่อยู่ในเรือพาณิชย์เข้าใจผิดได้ง่าย ในเมื่ออ่านเอกสารนั้น

ในราชอาณาจักรไทย การรักษาความปลอดภัยของเอกสารให้ปฏิบัติตามระเบียบว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๑๑ (ของสหรัฐอเมริกา ให้ถือตาม U.S.Navy Regulations, Department of the Navy, Security Manual for Classified Information และหนังสือ Registered Publication Manual) โดยปกติแล้วเอกสารดังกล่าวจะไม่มีพอที่จะแจกจ่ายได้ทั่วถึงทุกคน นายทหารควบคุมเรือพาณิชย์ (นคพ.) จะต้องบอความที่สำคัญในเอกสารดังกล่าว แล้วพิมพ์ขึ้นเพื่อที่จะแจกจ่ายให้นายเรือทุกลำได้ทันที

แม่กองคอนวอยและนายเรือ เบิกเอกสารเหล่านี้จาก นคพ. และ นคพ.เบิกเอกสารเหล่านี้ เสร็จแล้ว
จากคลังใหญ่อีกค่อหนึ่ง เอกสารที่แม่กองคอนวอยจะต้องเบิก มี ๓ ประเภท คือ รหัสต่าง ๆ ACP, และ ATP.

นายทหารสื่อสารซึ่งทำหน้าที่ฝ่ายสนาธิการของแม่กองคอนวอย เป็นผู้เบิกเอกสารดังกล่าว นคพ.
ต้องรับผิดชอบที่จะ ให้นำทหารสื่อสารดังกล่าว เบิกเอกสาร ได้ถูกต้องตามจำนวนในอัตราที่กำหนดไว้สำหรับ
แม่กองคอนวอยนั้น นคพ.จะต้องพยายามที่สุดที่จะจ่ายเอกสารที่เป็นฉบับล่าสุด เท่านั้น แต่เมื่อเวลาผ่านไปและมี
ใบแก้เอกสารมากขึ้น การที่จะให้ นคพ.ปฏิบัติดังกล่าวก็ยากขึ้น เมื่อนายทหารสื่อสารได้เซ็นรับเอกสารไปจาก
นคพ. แล้ว ก็จะต้องมีหน้าที่ดูแลรักษาเอกสารนั้นอย่างดี จนกระทั่งเมื่อเดินทางไปถึงเมืองท่าปลายทางแล้วก็คืน
เอกสารนั้นให้แก่ นคพ. ณ เมืองท่านั้น และขอใบรับเป็นหลักฐานไว้

วิธีเบิกเอกสารของทางเรือแตกต่างกับของแม่กองคอนวอย เมื่อเรือได้ได้รับเอกสารทำอัตราของเรือ
ที่กำหนดไว้แล้ว นายเรือต้องรับผิดชอบในเอกสารนี้ ตลอดเวลาจนกว่าจะย้ายไป และนายเรือจะต้องทำตาม
ระเบียบการรักษากฎมปสอของเอกสารโดยตรงครัดด้วย

เมื่อสงสัยหรือปรากฏว่าเอกสารลับ ได้ล่องรู้หรือถูกคัดลอกไปโดยมิชอบประการใด จะต้องรายงานให้
เจ้าหน้าที่รับผิดชอบทราบโดยเร็วที่สุด รายงานในเรื่องนี้จะต้องมีรายละเอียดพอสมควรที่จะพิจารณาได้ ว่าได้มีผู้
คัดลอกหรือล่องรู้ในเอกสารลับนั้นจริงหรือไม่ และจะเกิดผลเสียหายแก่ทางราชการ ใหญ่หลวงเพียงใด

นคพ. จะต้องทำหน้าที่ช่วยเหลือให้คำแนะนำฝ่ายสนาธิการของแม่กองคอนวอย และนายเรือ
ทั้งหลายในเรื่องการเก็บรักษาเอกสารลับเหล่านี้ รายละเอียดอันสำคัญที่จะลืมเสียไม่ได้ ก็คือต้องอธิบายให้ผู้รักษา
เอกสารลับเหล่านี้ทราบถึงความจำเป็นที่จะต้องวางระเบียบปฏิบัติในการทำลายเอกสารไว้ให้พร้อม เพื่อที่จะได้ใช้
ได้ทันทีเมื่อเรือจม หรือจะต้องถูกยึดคร่า

เรือที่จะจัดให้แม่กองคอนวอย และฝ่ายสนาธิการประจำอยู่นั้น ทหารจะต้องจัดเรือที่มีอยู่พอเพียงกับ
จำนวนคน เรือของรองแม่กองคอนวอย และผู้ช่วยแม่กองคอนวอย จะต้องเป็นเรือที่จะต้องแยกไปยังเมืองท่าอื่น
คนละเมืองกับเมืองปลายทางของแม่กองคอนวอยและควรจะต้องจัดเรือสำรอง สำหรับแม่กองคอนวอย รองแม่กอง
คอนวอย และผู้ช่วยแม่กองคอนวอยไว้ด้วย หากมีเหตุจำเป็นที่เรือที่จัดไว้ยกเดินทางไม่ได้ตามกำหนด จะได้ใช้
เรือสำรองนี้แทน

เรือธงของแม่กองคอนวอย นคพ. มีหน้าที่จัดเรือธงให้แม่กองคอนวอย แต่จะต้องปรึกษาและ
ประสานกับความเห็นชอบของแม่กองคอนวอยด้วย เรือนี้ควรจะต้องเป็นเรือที่อยู่ในคอนวอยใหญ่ และจะต้องเป็น
เรือที่มีความเร็วพอที่จะรักษากระบวนได้ดี และนอกจากนั้นจะต้องมีสิ่งเหล่านี้ครบถ้วนคือเครื่องมือสื่อสารวิทยุ
และทัศนสัญญาณ เครื่องมือเดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ เช่น เรดาร์ และโซนาร์ เครื่องหยั่งน้ำด้วยเสียง เป็นต้น

เรือในกองคอนวอย นคพ. หรือผู้ช่วยจะต้องส่งสัญญาณเรือทุกลำในคอนวอย ทั้งนี้ มีความ
ประสงค์เพื่อจะทราบหลักฐานต่างๆ ที่จำเป็นสำหรับการจัดคอนวอย สิ่งที่สำคัญที่สุดที่ต้องการคือ ความเร็วตาม

ประกาศ และจะต้องไม่ประมาณความเร็วของเรือใด ๆ ไปในทางสูงเป็นอันขาด สำเนาตัวอย่างต่อไปนี้ ควรจะใช้ตามนายเรือทุกสำเนาเพื่อจะได้ทราบความเร็วตามประกาศที่ถูกต้อง **“ความเร็วของเรือของท่านที่จะรักษาได้ตลอดในการเดินทางเที่ยวนี้ป็นเท่าใด ในเมื่อคิดว่าคลื่นลมในทะเลจะมีปานกลาง ในลักษณะที่เรือของท่านมีทริมหงและอินน้ำขณะนี้ตามสภาพของเครื่องจักรและสภาพของท้องเรือ ตลอดจนจำนวนน้ำมันที่มีอยู่ในปัจจุบัน”** เมื่อเรือจอดอยู่ใน ท่าเรือทุกสำเนาดังกล่าว “บัตรประจำเรือ” (Ship Data Card) ไว้ให้พร้อม หากได้จัดทำ “บัตรประจำเรือ” นี้เรียบร้อยเสียแต่ต้นเมื่อแล้ว ความลำบากในการจัดทำเรื่องนี้ ก็จะลดน้อยลงเป็นอันมาก

เรือกู้ภัยและเรือชูง (Special Rescue Ship and Rescue Tug)

เรือกู้ภัย คือเรือที่ติดตั้งเครื่องมือพิเศษ เพื่อให้ทำหน้าที่รวมไปกับคอนวอยเรือกู้ภัยจะมีลักษณะอย่างไรบ้าง ให้ดูตามตารางหมายเลข ๕ - ๑ ข้างล่างนี้ ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการ (OCA ผบท.) เป็นผู้สั่งให้เรือนี้ไปประจำอยู่กับคอนวอยใด และสั่งใช้เรือเหล่านี้ในเมื่อได้มีการประกาศสงคราม

เรือชูง ก็ยเรือที่มีลักษณะตามตารางหมายเลข ๕ - ๑ ผบท.เป็นผู้ใช้เรือนี้ และใช้สำหรับคอนวอยกระบวนใหญ่ ๆ เท่านั้น เรือกู้ภัยและเรือชูงจะอยู่ท้ายคอนวอย และเข้าช่วยชูงเรือทุกลำในคอนวอยเมื่อเกิดเครื่องจักรขัดข้อง ความเร็วตก ทำให้ต้องตกท้ายกระบวนไป

ถ้าไม่มีเรือกู้ภัย และเรือชูงพอเพียง แม้มองคอนวอยอาจจะมอบให้เรือลำใดลำหนึ่งในกระบวนทำหน้าที่เรือกู้ภัย เรือที่ถูกเปลี่ยนนี้ไม่ต้องมีคุณสมบัติพิเศษใด ๆ นอกจากมีความเร็วสูงพอที่จะติดตามคอนวอยได้ทัน เรือน้ำมันและเรือที่มีผู้โดยสารเกิน ๑๒ คน จะไม่ถูกจัดเป็นเรือกู้ภัย

เครื่องมือเครื่องใช้ในยามสงคราม (Wartime Equipment) นคพ.รับผิดชอบที่จะ ตรวจสอบว่าเรือในคอนวอยทุกลำ มีเครื่องมือเครื่องใช้พร้อม ซึ่งรวมถึงเครื่องมือพิเศษที่ต้องมีเพิ่มขึ้นจากเวลาปกติ ตัวอย่างเช่น เครื่องพรังไฟมีดตลอคลำ ตู้เซฟใส่เอกสารลับ และเครื่องใช้ในการเดินเรือ เช่น นาฬิกาบอกเวลาเล่นลำย เป็นต้น

ฝ่ายเสนาธิการของ นคพ. จะต้องลงไปบนเรือพาณิชย์ทุกลำ เพื่อตรวจสอบว่ามีเครื่องมือ เครื่องใช้เหล่านี้พร้อมหรือไม่ หากไม่มีก็ต้องจัดการนี้มาติดตั้งในเรือโดยเร็ว จะมีบัญชีรายการเครื่องมือ เครื่องใช้เหล่านี้ที่จะต้องใช้ในเรือ และนายทหารที่ลงไปตรวจจะต้องบันทึกผลการตรวจลงไว้ หากขาดเหลือสิ่งใดก็ส่งบันทึกผลการตรวจไปให้นายเรือทราบ เพื่อจัดส่งเสียให้เรียบร้อยก่อนออกรเรือ เมื่อนายเรือรายงานว่าไม่มีเครื่องมือพร้อมแล้ว นายทหารผู้รับผิดชอบต้องไปตรวจซ้ำอีกครั้งหนึ่งให้แน่ใจ

ตาราง ๕ - ๑ ลักษณะทั่วไปของเรือชูงและเรือกู้ภัยพิเศษ

เรือชูง

ขนาด	มาตรฐาน ๑,๑๘๐ ตัน ใหญ่พอที่จะรักษากระบวนได้ดีในทุกลักษณะอากาศ
กำลัง	ความเร็ว ๑๖ แอต และมีกำลังมากพอที่จะลากจูงได้ดี

รัศมีทำการ	ต้องสามารถด้วยความเร็วต่ำได้ ๓๐ - ๔๐ วัน ในระยะทางประมาณ ๑๐,๐๐๐ ไมล์
อาวุธ	เป็นต่อสู้อากาศยาน และเป็นต่อสู้อากาศยาน ถ้ามีเรดาร์อากาศด้วยก็จะดีมาก
เครื่องมือพิเศษ	เครื่องสูบน้ำ ประเภทที่ ๑ เครื่อง มีกำลังสูบ ๔๐๐ ตัน/ชั่วโมง และเครื่องสูบน้ำเคลื่อนที่ ๒ เครื่อง มีกำลังสูบ ๒๕๐ ตัน/ชั่วโมง
เครื่องมือสื่อสาร	เครื่องวิทยุและเครื่องช่วยการเดินเรือเท่าที่จะหาได้

เรือกู้ภัยพิเศษ

ขนาด	๑,๕๐๐ - ๒,๐๐๐ ตัน
ความเร็ว	๑๖ นอต
รัศมีทำการ	๔,๐๐๐ ไมล์ ตามความเร็วของคอนวอย
ที่พักอาศัย	- ต้องมีที่พักเพิ่มเติมจากที่พักของลูกเรืออีก ๑๕ - ๑๐๐ ที่ และมีที่พักของเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องพิเศษอีกด้วย - ต้องมีเตียงพยาบาล และมีที่พักสำหรับนายแพทย์ ๑ คน และพยาบาล ๒ คน - ต้องมีครัวสำหรับคน ๑๕ - ๑๐๐ คน ที่เพิ่มขึ้น - ต้องมีที่พักสำหรับลูกเรือเพิ่มเติม และมีที่พักสำหรับเจ้าหน้าที่วิทยุเพิ่มเติม
เครื่องช่วยชีวิต	- ต้องมีเรือและแพชูชีพสำหรับลูกเรือ และคนที่เพิ่มอีก ๑๕ - ๑๐๐ คน ในจำนวนนี้ต้องมีเรือยนต์ชูชีพบ้าง และเรือเล็ก ๆ บ้าง - ต้องมีตาข่ายช่วยชีวิตข้างเรือ
คนในเรือ	- นอกจากลูกเรือแล้ว จะมีนายแพทย์ ๑ คน พยาบาล ๒ คน พนักงานสัญญาณ ๑ คน และคนประจำปืน - ต้องมีลูกเรือเพิ่มเติมสำหรับดูแลและรักษาที่พักอาศัย และครัวที่เพิ่มขึ้น - ต้องมีเจ้าหน้าที่วิทยุ ๖ คน ที่จะเข้ายาม ได้ตลอด ๒๔ ชม.
เครื่องมือ	- เครื่องวิทยุและเครื่องช่วยการเดินเรือเท่าที่จะหาได้
สื่อสารอื่น ๆ	- ต้องมีเครื่องประกาศคำสั่งเรือ - ต้องมีลูกตะเพราสายสำหรับรับ艇ขบวนเรือเล็ก อยู่ที่ท้ายเรือ

เมื่อได้ตรวจดูว่าเรือใดมีเครื่องมือเครื่องใช้พร้อมแล้ว นายเรือก็จะได้รับประกาศนียบัตรว่าได้รับการตรวจเรียบร้อยแล้ว หากเรือใดเรียบร้อยอย่างรีบร้อน ก็จะได้รับประกาศนียบัตรผ่านเคียว หากเรือใดมีข้อบกพร่องบ้างในส่วนน้อยที่ไม่สำคัญก็ได้รับประกาศนียบัตรเหมือนกัน แต่มีหมายเหตุว่า "ให้ใช้สำหรับการเดินทางที่ขวนขวาย" และมีรายการสิ่งที่ขาดไปอยู่ด้วย

นอกจากนี้ ยังมีใบประกอบประกาศนียบัตร เพื่อแสดงว่า

๑. ปีนพลูและดอกไม้ไฟมีอยู่ในเรือหรือไม่ และแสดงวันที่เบิกมาด้วย

๒. เรือลำนี้เหมาะที่จะใช้เป็นเรือของแม่กองคอนวอยหรือไม่

หากเรือใดมีข้อบกพร่องมากมายก็จะไม่ได้รับประกาศนียบัตรตรวจเรือเลข จนกว่าจะแก้ไขให้เรียบร้อย

ประกาศนียบัตรและใบประกอบที่กล่าวมาข้างต้นนั้น ทางเรือจะต้องไปแสดงให้ นกพ. ลูเมื่อจะไปขอคำสั่งออกเรือ ถ้าไม่มีประกาศนียบัตรแสดงก็ออกเรือไม่ได้ ทั้งนี้ เพราะหากมีเรือที่มีเครื่องใช้ที่ไม่สมบูรณ์ไปในคอนวอย จะเกิดความเสียหายใหญ่หลวงขึ้นแก่คอนวอยทั้งกระบวนการได้

๕๐๗. **การติดอาวุธในเรือพาณิชย์ (DEMS Organization The Defensively Equipped Merchant Ships)** สหรัฐอเมริกาเป็นประเทศที่มีศักดิ์สงครามสูง ดังนั้นจึงมีวิธีการติดอาวุธให้แก่เรือพาณิชย์ของคน หากมีการติดอาวุธให้เรือพาณิชย์ก็เป็นหน้าที่ของหน่วยควบคุมเรือพาณิชย์ที่จะต้องทำหน้าที่ควบคุมเรื่องนี้ โดยมีนาสหภาพเกี่ยวกับการนี้มาช่วยเหลือเพิ่มขึ้น การกำหนดว่าเรือ จะติดอาวุธอย่างไรเท่าใด ที่ไหน นั้น เป็นหน้าที่ของกองทัพเรือที่จะจัดทำขึ้นสำหรับรัฐนาเวออเมริกา เรือที่จะติดอาวุธมักเป็นเรือในหน่วย MSTS (Military Sea Transport Service) ส่วนเรือสินค้าอื่น ๆ นั้น ก็มีกฎหมายโดยเฉพาะซึ่งเป็นการเกินขอบเขตของหนังสือนี้ กล่าวโดยย่อหน่วยที่ต้องเกี่ยวข้องในการติดอาวุธให้เรือพาณิชย์ มีดังนี้

ผู้บังคับบัญชา (Chief of Naval Operation) ให้นโยบายเกี่ยวกับการนี้ในเรื่องคน อาวุธ และการฝึก

กรมกำลังพล (Bureau of Naval Personnel) ตั้งโรงเรียนเพื่อฝึกคนจัดคนลงประจำเรือ เพื่อให้อาวุธและจัดหาคณะสำรอง

กรมสรรพาวุธ (Bureau of Naval Weapons) จัดหาอาวุธและกระสุน จัดเจ้าหน้าที่ซ่อมทำอาวุธทางยุทธศาสตร์อาวุธ

กรมผู้ (Bureau of Ship) รับผิดชอบในการติดตั้งอาวุธของประจำเรือตามเทคนิค

หน่วย MSTS กำหนดระเบียบปฏิบัติในเรื่องการใช้อาวุธประจำเรือ และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับเรือของหน่วยของคน

สำนักงานเดินเรือ (Maritime Administration) ดำเนินการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกัเรือของคน และรับการช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร

ผู้บังคับการอณานิทหารเรือต่าง ๆ (Naval District Commandant) ช่วยเหลือให้การติดตั้งอาวุธเข้าไปโดยเรียบร้อย ตลอดจนการฝึก การซ่อมแซมและการบำรุงกระสุนดินปืนตามนโยบายที่ได้รับความช่วยเหลือ

๕๐๘. การวางแผนขบวน (Convoy planning) เมื่อเจ้าหน้าที่ควบคุมเรือพาณิชย์ได้รับทราบรายละเอียดต่าง ๆ เกี่ยวกับเรือทั้งหมดที่จะจัดเข้าขบวน เช่น ข้อต่อที่ท่าใด พร้อมทั้งจะยกเรือได้เมื่อใด เครื่องมือเครื่องใช้เป็นอย่างไร เหล่านี้พร้อมแล้วประกอบกับได้รับคำสั่งและเส้นทางเรือเดินจากผู้บังคับบัญชาชั้นเหนือแล้ว นกท.ก็เตรียมจัดกระบวนขบวนและร่างคำสั่งออกเรือ

๕๐๙. บัญชีชื่อเรือรวมและบัญชีวิเคราะห์ (Master Sheet and Analysis Sheet) บัญชีชื่อเรือรวม จะรวบรวมรายละเอียดทั้งหลายเกี่ยวกับเรือทุกลำในขบวนและข่าวเมอร์โกที่จำเป็นต้องใช้ (MERCU Message) บัญชีชื่อเรือรวมมีรายละเอียดตำแหน่งที่ของเรือต่าง ๆ ในขบวน ขบวนที่จะไปเมืองท่าต่างกันก็มีบัญชีชื่อแยกออกจากกันคนละแผ่น

บัญชีวิเคราะห์ เป็นตารางชื่อเรือและบอกรายละเอียดของเรือทุกลำในขบวนในหัวข้อต่อไปนี้ เครื่องจักรไอพ่นหรือดีเซล ใบจักรกี่ใบ ระยะเวลา น้ำหนัก สัญชาติ ความเร็วตามประกาศ ความสูงของเสา บรรทุกสินค้าอะไร เมื่อท่าปลายทาง หมายเลขประจำหมวด (Section Number) และหมายเลขตำแหน่งเรือ

บัญชีวิเคราะห์นี้จะต้องส่งไปพร้อมกับคำสั่งออกเรือที่ขायให้แก่ แม่กองขบวน รอง และ ผู้ช่วยแม่กองขบวน ผบ.หน่วยเรือคุ้มกัน และ ผบ.เรือคุ้มกันทุกลำ ตลอดจน ผบ.เรือคุ้มกัน และ ผบ.เรือสูง นกท. เป็นผู้ลงบัญชีชื่อเรือรวม และบัญชีวิเคราะห์ และต้องตรวจดูให้ละเอียดเรียบร้อยไม่มีบกพร่อง

๕๑๐. รูปกระบวนขบวน (Convoy Formation) นกท. มีหน้าที่ลงรายละเอียดในรูปกระบวนขบวน และจะต้องทำให้เสร็จล่วงหน้าก่อนวันออกเรือได้มากที่สุด เพื่อที่จะได้ให้แม่กองขบวน และ ผบ.หน่วยเรือคุ้มกัน ได้ตรวจดูและให้ความเห็นชอบก่อน และขณะเดียวกันหากมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นก็จะได้แก้ไขได้ทัน เมื่อตกลงเห็นพร้อมกันแล้ว ก็พิมพ์ร่างขึ้นไว้สำหรับแจกจ่ายให้แก่เรือทุกตนในที่ประชุมขบวน ซึ่งจะมีขึ้นก่อนวันออกเรือ รูปกระบวนขบวน มีรูปร่างดังที่เห็นในรูป ๕ - ๒

SECRET										
CONVOY FORM A										
UNIT NUMBER TO BE FORMED BY VESSELS IN ORDER OF DEPARTURE AND SEQUENCE OF FLAG ORDER										
UNIT INFORMATION SHEET										
UNIT NUMBER	FLAG	TYPE	CLASS	NO. OF ENGINES	NO. OF MACHINES	NO. OF GUNS	NO. OF TORPEDOES	NO. OF TANKS	NO. OF CARGO	NO. OF PASSENGERS
01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41

คอนวอยกระบวนหนึ่ง ๆ แบ่งออกเป็นหมวด ๆ และหมวดหนึ่งแบ่งออกเป็นหมู่ ซึ่งเรือหมู่เดียวกันจะเดินทางไปเมืองท่าเดียวกัน ตามปกติการจัดรูปกระบวนคอนวอยจะจัดเป็นแถว (Column) โดยมีเรือนำของทุกแถวอยู่เรียงข้างกัน ซึ่งก็จะกลายเป็นรูปกระบวนแถวเรียงข้าง ระยะต่อและระยะเคียงระหว่างลำจะเป็นเท่าใดแม่กองคอนวอยเป็นผู้กำหนด แต่ในสงครามโลก ครั้งที่ ๒ ระยะต่อระหว่างลำใช้ ๖๐๐ หลา และระยะเคียงระหว่างแถวใช้ ๑,๐๐๐ หลา ซึ่งพอเพียงที่จะหันเลี้ยวในกระบวนได้โดยสะดวกและช่วยให้เรือคุ้มกันที่มีอยู่จำกัดนั้นทำหน้าที่ได้สะดวกขึ้น

ในสงครามครั้งต่อไป คอนวอยอาจถูกต่อต้านด้วยขีปนาวุธปรมาณู ดังนั้นจึงต้องพิจารณาเพื่อจะแยกเรือทุกลำให้กระจายห่างออกจากกัน เพื่อลดความเสียหายที่จะเกิดขึ้น แต่ในขณะที่เดียวกันเมื่อคอนวอยกินเรือที่กว้างมากขึ้นเรือคุ้มกันก็ทำหน้าที่ลำบากขึ้นเป็นเงาตามตัว ทักษะสัญญาณระหว่างลำก็จะทำไม่ได้เพราะระยะห่างเกินไป การที่จะเลือกจะใช้ระยะต่อระยะเคียงเท่าใดจึงจะเหมาะสม จึงขึ้นอยู่กับลักษณะการโจมตีของข้าศึกที่เราคาดว่าจะได้รับ ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการ (คบท.) เป็นผู้กำหนดระยะต่อและระยะเคียงขึ้นแรกแต่จะต้องมอบอำนาจให้ คบท. ผบ.หน่วยเรือคุ้มกันและแม่กองคอนวอยให้เปลี่ยนแปลงของระยะเหล่านี้ไปได้ตามที่เห็นสมควรตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้น

คอนวอยกระบวนหนึ่ง ๆ จะมีเรือที่สำนักรับขึ้นอยู่กับองค์ประกอบเหล่านี้ คือ:-

๑. ความต้องการในการแปรกระบวนและการทัศนสัญญาณ
๒. การรักษาดำแหน่งในกระบวน
๓. พื้นที่ในทะเลกว้างขวางเพียงใด
๔. ขนาดและชนิดของการโจมตี ที่คาดว่าจะมี

การวางตำแหน่งของเรือคอนวอย (Stationing Ships) ดูรูป ๕ - ๑ เมื่อจัดรูปกระบวนคอนวอยจะวางตำแหน่งของเรือไว้ที่ใด จะต้องคิดถึงสิ่งต่อไปนี้:-

๑. เมื่อมีเรือบรรทุกเครื่องบินไปกับคอนวอยด้วย เรือบรรทุกเครื่องบินจะต้องอยู่ใน “ช่อง” ตำแหน่งที่เรียกว่า “ช่อง” นั้น คือตำแหน่งตรงกลางท้ายกระบวนคอนวอย โดยกินที่ ๓ แถวหลังของท้ายกระบวน หากเรือบรรทุกเครื่องบินจะต้องส่งเครื่องบินขึ้นลงเพื่อปฏิบัติการหรือมีเหตุจำเป็นเกิดขึ้น ผบ.หน่วยเรือคุ้มกัน หรือแม่กองคอนวอยอาจสั่งให้ขยาย “ช่อง” นี้ให้กว้างขึ้นตามต้องการก็ได้
๒. เรือน้ำมัน เรือบรรทุกกระสุนดินดำ และเรือที่มีคนโดยสารมาก เช่น (เรือลำเลียงทหาร) จะต้องอยู่ในตำแหน่งที่ปลอดภัย ตำแหน่งที่ปลอดภัยคือตำแหน่งที่อยู่ภายในใจกลางกระบวน
๓. เรือน้ำมันที่จะส่งน้ำมันให้หน่วยเรือคุ้มกันจะต้องเป็นเรือท้ายแถว แถวที่อยู่ที่ขอบ “ช่อง” ของเรือบรรทุกเครื่องบินเป็นตำแหน่งที่ต้องจัดเรือส่งน้ำมันไว้ที่นั่น
๔. เรือท่าหมอกควันจะต้องอยู่ที่แถวไปทั้งสองข้างที่ใดก็ได้ ใต้นอกจากตำแหน่งที่เป็นเรือนำของแถวนั้น

๕. เรือกู้ภัยและเรือสูง ต้องอยู่ร้งท้าย ถ้าไม่มีเรือกู้ภัย ตำแหน่งท้ายแถวดังกล่าวต้องจัดเรือที่จะทำหน้าที่กู้ภัยได้เมื่อจำเป็นไปไว้ในตำแหน่งนี้

๖. เรือรองแม่กองคอนวอย และเรือผู้ช่วยแม่กองคอนวอย จะต้องแลเห็นทัศนสัญญาณจากเรือธงแม่กองคอนวอยได้ชัดเจน แต่จะต้องอยู่ในที่ซึ่งอาจส่งทัศนสัญญาณต่อให้เรืออื่น ๆ ที่อยู่ห่างจากเรือธงแม่กองคอนวอยมาก ๆ ได้

๗. เรือที่มีเครื่องหาที่เรือทางวิทยุ จะต้องอยู่ห่างกันให้มาก ๆ จะต้องห่างไม่น้อยกว่า ๑,๒๐๐ หลา จากเรือเรดาร์ เพราะมีคลื่นสั้นวิทยุจะรบกวนกัน

๘. ถ้าทำได้เรือที่หนักจะต้องให้แล่นตามเรือเบา

๙. ความเร็วสั้นหรือจุดสั้นของเรือ (Critical Speed) คือ ความเร็วอันหนึ่งซึ่งพอเหมาะที่จะทำให้เรือทั้งลำสั้นอย่างน่ากลัว ทั้งนี้ เพราะจำนวนรอบของใบจักรที่หมุนไปเหมาะกับจุดสั้นของตัวเรือพอดี จึงทำให้เกิดความเร็วสั้นหรือจุดสั้นขึ้น เรือบางลำมีความเร็วสั้นมากกว่าหนึ่ง เมื่อเรือใดมีความเร็วสั้นเท่ากับความเร็วของคอนวอย เรือเหล่านี้จะต้องเอาไปไว้ท้ายแถว เพราะการที่จะทำให้ความเร็วให้พ้นจุดสั้นนี้จะต้องแล่นเร็วบ้าง ช้าบ้างแล้วแต่จะเหมาะเมื่อเป็นเรือท้ายกระบวนก็ไม่รบกวนใคร ซึ่ง ถูกกับความประสงค์ในการจัดตำแหน่งดังกล่าว

๑๐. เรือที่มีลักษณะต่างๆ เหมือนกัน (เรือชั้นเดียวกัน) เมื่อทำได้ต้องเอาไว้ด้วยกัน

คำแนะนำ ๑๐ ข้อ ที่กล่าวมานี้ บางทีอาจจะไปค้านกันเองก็ได้ ในเมื่อไปใช้กับเรือบางประเภทเข้า หากเป็นเช่นนี้ก็ไม่มีกฎเกณฑ์ที่ว่าจะทำอย่างไร จึงจะถูกต้อง นคพ. ผบ.หน่วยเรือคุ้มกัน และแม่กองคอนวอย ต้องปรึกษากัน และร่วมกันตกลงใจว่าจะทำอย่างไร แล้วถือข้อตกลงใจนั้นเป็นหลักต่อไป ผบ.หน่วยเรือคุ้มกันนั้นถือว่าเป็นนายทหารสังการทางยุทธวิธีของคอนวอย จุดมุ่งของ ผบ.หน่วยเรือคุ้มกันที่จะต้องคิดไว้ในใจเสมอ คือ ต้องป้องกันคอนวอยให้ปลอดภัยมากที่สุด และให้สามารถแปรกระบวนได้โดยสะดวกด้วย

๕๑. คำสั่งเดินทาง (Sailing Order) เมื่อดำเนินการมาถึงขั้นนี้แล้ว นคพ.ก็ตัดสินใจได้ว่าเรือลำใดบ้างที่มีคุณสมบัติครบพอที่จะจัดเข้าคอนวอยได้ จึงลงบัญชีชื่อเรือรวม (Master Sheet) เลือกเรือธงแม่กองคอนวอย และจัดรูปกระบวนคอนวอย หน้าที่ต่อไปของ นคพ. คือจัดทำคำสั่งเดินทางให้แก่เรือทุกลำในคอนวอย คำสั่งเดินทางซึ่งจัดร่างขึ้นโดย นคพ. และฝ่ายเสนาธิการ ร่วมกันนี้ จะต้องแจกจ่ายให้คนเหล่านี้ คือ แม่กองคอนวอย รองและผู้ช่วยแม่กองคอนวอย ผบ.หน่วยเรือคุ้มกันทุกลำ และนายเรือทุกลำ

ในคำสั่งเดินทางแบ่งออกเป็น ๓ ส่วน คือ:-

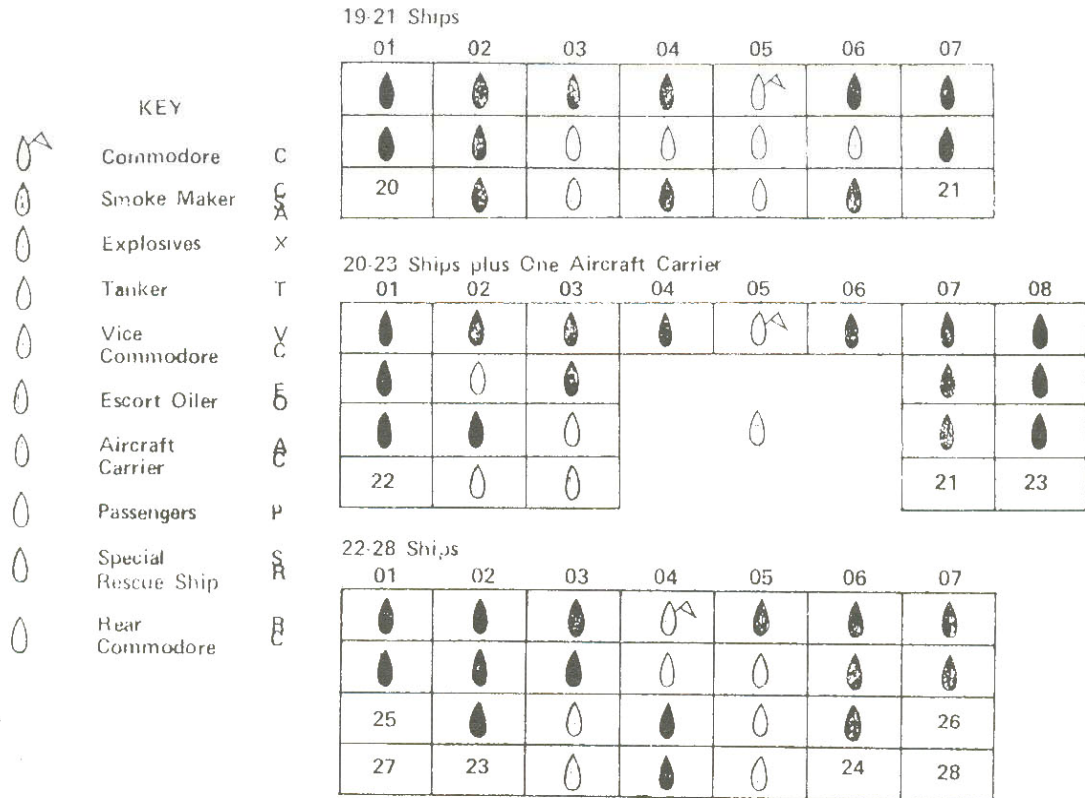
๑. คำสั่งเดินทางทั่วไป
๒. คำสั่งเดินทางพิเศษ
๓. โอวาทเพิ่มเติม

โอวาทเพิ่มเติมมีไว้สำหรับ แม่กองคอนวอย รอง และผู้ช่วยแม่กองคอนวอย ผบ.หน่วยเรือคุ้มกัน ผบ.เรือคุ้มกันทุกลำ และ ผบ.เรือจูงเท่านั้น คำสั่งเดินทางที่เรียบร้อยบริบูรณ์ก็จะทำให้คอนวอยเดินทางได้สำเร็จ ถ้าคำสั่งเดินทางได้จัดร่างขึ้นด้วยความระมัดระวัง โดยมีการประสานงานกันอย่างละเอียดและถี่ถ้วนที่สำคัญที่จะทำให้ เกิดปัญหาขึ้น และหาทางแก้ปัญหาที่ไวเสียแต่ต้นมือ ก็จะทำให้การปฏิบัติงานของคอนวอยเป็นไปโดยราบรื่น ไม่เกิดการสับสนขึ้น

คำสั่งเดินทางทั่วไป (General Sailing Order) คำสั่งเดินทางทั่วไป แจกจ่ายให้แก่นายเรือทุกลำและใช้ ได้ทั่วไปทุกคน คำสั่งเดินทางทั่วไปมีหัวข้อต่อไปนี้:-

๑. การสื่อสารขณะออกเรือ
๒. คำแนะนำในการออกเรือ
๓. กำหนดการออกเรือ
๔. ข่าวสารเกี่ยวกับทางเข้าออก
๕. คำสั่งของคอนวอย
๖. รูปกระบวนคอนวอย
๗. แผนการสื่อสารในคอนวอย
๘. คำสั่งทั่วไปและอื่น ๆ
๙. ปุ่มลับ

แม่กองคอนวอย รอง และแม่กองคอนวอย ผบ.หน่วยเรือคุ้มกัน ผบ.เรือคุ้มกันทุกลำ ได้รับคำสั่ง ตั้งแต่ข้อ ๑ - ๕ ข้างบนนี้ทั้งหมด นายเรือพาณิชย์ในคอนวอยได้รับแต่เพียงส่วนที่จำเป็นต้องใช้เท่านั้น การแจกจ่าย คำสั่งเดินทางทั่วไปในวันประชุมคอนวอย ผู้รับจะต้องลงนามรับไว้ทุกคน



รูป ๕ - ๓ ตัวอย่างรูปกระบวนคอนวอย

ข้อความที่เกี่ยวกับการสื่อสารทั้งปวง ในข้อ ๑ และข้อ ๗ จะได้กล่าวโดยละเอียดต่อไปในบทข้างหน้า ในที่นี้เพียงให้ทราบทั่วว่า “การสื่อสารขณะออกเรือ” นั้นเกี่ยวกับ สัญญาณพวก การส่งสัญญาณต่อ แบบ และวิธีส่ง สัญญาณให้ออกเรือ และ “แผนการต่อถ่วงในคอนวอย” นั้นเกี่ยวกับสัญญาณเรียกขานทางวิทยุ สัญญาณพวกขณะ เดินทาง คำแนะนำให้แก่เรือยามวิทยุ เวลาส่งเมอร์คาส (MERCAS) และอื่น ๆ อันเกี่ยวข้องกับการสื่อสารใน ทะเล

คำแนะนำในการออกเรือ ประกอบไปด้วยรายละเอียดเกี่ยวกับกำหนดและวิธีการออกเรือ การเดินทาง ไปยังจุดรวมกระบวน และจัดเป็นรูปกระบวนคอนวอยขึ้น ในการร่างคำแนะนำเรื่องนี้ นคท.จะต้องนึกอยู่เสมอว่า จะต้องมียาละเอียดให้มาก เขียนให้ชัดเจน เพื่อช่วยให้นายเรือในคอนวอยเข้าใจได้โดยง่าย ทั้งนี้เพราะนายเรือ พาณิชมีส่วนมากไม่เคยเดินเรือเป็นกระบวนมาก่อนเลย

กำหนดการออกเรือ เป็นตารางบอกกำหนดเวลาออกเรือของเรือทุกลำ กำหนดละเอียดลงไปถึงเวลาที่ ถอนสมอ หรือเวลาที่ออกจากเทียบ ไปจนถึงเวลาที่เข้ารูปกระบวนเรียบร้อย กำหนดเวลาเหล่านี้จัดทำขึ้นอย่างรอบ คอบ และกำหนดความเร็วและจุดเปลี่ยนเข็มทุกจุดในช่องทางเข้าออก ทั้งนี้ เพื่อให้เรือทุกลำเข้ากระบวนได้เสร็จ ทันเวลาที่กำหนด

ข่าวสารเกี่ยวกับทางเข้าออก บอกให้ทราบถึงลักษณะสำคัญของช่องทางเข้าออก เช่น เครื่องหมาย ทางเดินเรือ คำแนะนำเกี่ยวกับการดีเกาซิงส์ คำสั่งเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติของหน่วยป้องกันท่าเรือในการเปิดปิดประตู ตาข่ายให้เรือเข้าออก เป็นต้น

คำสั่งของคอนวอย กล่าวถึงเรื่องภายในของคอนวอย เช่น ชื่อของคนเหล่านี้ คือ แม่กองคอนวอย รอง และผู้ช่วยแม่กองคอนวอย ผบ.หน่วยเรือคุ้มกัน และชื่อเรือที่บุคคลเหล่านี้ประจำอยู่ บัญชีรายชื่อเรือที่ร่วม กระบวนในทะเล ความเร็ว และการเปลี่ยนการควบคุมทางยุทธการ

รูปกระบวนคอนวอย เรื่องนี้ได้กล่าวมาแล้วตั้งแต่ต้น

คำสั่งทั่วไปและอื่น ๆ ประกอบด้วยคำสั่งและระเบียบข้อบังคับของ ผบท. หรือผู้บังคับบัญชาอื่น ๆ ที่ แจกจ่ายให้แก่ แม่กองคอนวอย และนายเรือพาณิช ในข้อนี้ อาจบอกให้ทราบถึงเรื่องอื่นที่เกี่ยวกับคอนวอย เช่น การเกี่ยวพันทางกฎหมาย ยุทธวิธี และอาวุธของข้าศึกที่คาดว่าจะนำมาใช้โจมตีฝ่ายเรา และระเบียบปฏิบัติใน กรณีพิเศษ คำสั่งทั่วไปนี้ เรียกกันว่า คำสั่งขึ้นของ ผบท.เกี่ยวกับการรายงานและการจัดคอนวอย

ปูมลับ เป็นข่าวสารที่มีประโยชน์เมื่อต้องการใช้ แต่เนื่องจากเป็นความลับ จึงไม่รวมอยู่ในปูม ธรรมดา นายเรือผู้เดินเท่านั้นที่เป็นผู้รักษาปูมลับนี้

คำสั่งเดินทางพิเศษ คำสั่งเดินทางพิเศษเต็มทั้งฉบับจะแจกจ่ายให้บุคคลเหล่านี้ คือ แม่กองคอนวอย รองและผู้ช่วยแม่กองคอนวอย ผบ.หน่วยเรือคุ้มกัน และ ผบ.เรือคุ้มกันทุกลำเท่านั้น เกณฑ์นี้เป็นเช่นเดียวกับ การ แจกจ่ายคำสั่งเดินทางทั่วไป คำสั่งเดินทางทั่วไปนั้นเป็นคำสั่งกว้าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับคนทุกคน ดังนั้น ทุกคน

จึงได้รับหัวหน้ากัน นายเรือพาณิชย์จะเก็บส่วนของคำสั่งเดินทางทั่วไปที่เกี่ยวข้องโดยตรงเฉพาะนายเรือเท่านั้นไว้กับตนเอง นอกนั้นก็ให้ทุกคนที่เกี่ยวข้องได้ทราบทั่วกัน

คำสั่งเดินทางพิเศษประกอบด้วยหัวข้อต่อไปนี้.-

๑. **จุดนัดพบเวลาเที่ยงวัน** จะเขียนใส่ไว้ในช่องที่ปิดผนึกและจะเปิดออกได้ก็เมื่อเรืออยู่ในทะเลเท่านั้น นคพ. และฝ่ายสนาธิการได้คำนวณจุดนัดพบเวลาเที่ยงวันนี้ไว้เฉพาะ ๒ วันแรก ที่คอนวอยเริ่มออกเดินทางเท่านั้น เวลาเที่ยงวันที่กล่าวนี้เป็นเวลาของตำบลที่นั้น เมื่อคอนวอยได้อยู่ในทะเลเกินกว่าสองวันไปแล้ว ต่อไปนี้จุดนัดพบเวลาเที่ยงวันนั้น แม่กองคอนวอยจะเป็นผู้ส่งทัศนสัญญาณมาให้เรือทุกลำทราบ ประโยชน์ของจุดนัดพบเวลาเที่ยงวันก็เพื่อให้เรือใด ๆ ที่มีความเร็วต่างกลายเป็นเรือล่าหลัง (Straggler) จะได้เดินทางไปยังจุดนัดพบได้ถูกต้อง

๒. **เส้นทางเรือเดินของเรือล่าหลัง** ได้จัดทำขึ้นเพื่อให้คำแนะนำการเดินเรือแก่เรือที่แตกกระบวนออกไปจากคอนวอยใหญ่ เส้นทางเดินเรือดังกล่าวจะใส่ของผนึกไว้ และมีเครื่องหมายอธิบายไว้ให้ทราบว่าเปิดออกใช้ได้ก็แต่เมื่อเป็นเรือล่าหลังเท่านั้น คำแนะนำเกี่ยวกับเส้นทางเรือเดินล่าหลังนี้มีประโยชน์ ดังนี้ คือเมื่อเรือใดเป็นเรือล่าหลังก็ต้องพยายามเร่งความเร็วให้ไปทันที่จุดนัดพบเวลาเที่ยงวันให้ได้ก่อน ถ้าไปไม่ทันจุดนัดพบเวลาเที่ยงวันแน่แล้ว จึงจะเปิดซองออกอ่านคำแนะนำเกี่ยวกับเส้นทางเรือเดินล่าหลังนี้ได้ เมื่อใช้เส้นทางเรือเดินใหม่ของเรือล่าหลังนี้แล้ว นายเรือจะต้องพยายามติดต่อกับแม่กองคอนวอย หรือ ผบ.หน่วยเรือคุ้มกัน เพื่อแจ้งสถานะของเรือของตนเท่าที่อาจทำได้ในพื้นที่ใดเมื่อได้รับแจ้งว่ามีเรือล่าหลังอยู่ในพื้นที่ของตน ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการ (ผบ.ท.) จะต้องส่งข่าวนี้ไปให้ ผบ.ท. และ นคพ. ในพื้นที่อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้ทราบถึงความเร็ว เส้นทางเวลาเปลี่ยนการบังคับบัญชาทางยุทธการ (CHOP Change of Operational Control) และอื่น ๆ เท่าที่เห็นจำเป็น

๓. **คำแนะนำการเข้าท่าเรือ** เขียนใส่ไว้ในช่องปิดผนึกเช่นเดียวกัน คำแนะนำนี้ได้กล่าวถึงเมืองท่าปลายทางและเมืองท่าปลายทางสำรอง ทั้งนี้เพื่อให้เรือที่จะเข้าท่าทราบถึงตำบลที่ ๆ ฝ่ายเราได้วางมาตรการป้องกันท่าเรือไว้ และเดินทางให้พ้นเขตนั้น ๆ ในคำแนะนำนี้จะได้ออกถึงสภาพของเครื่องหมายทางเรือเดินฉบับล่าสุดของเมืองท่านั้น ๆ ด้วย

๔. **เรือที่เดินทางในคอนวอย** คงใช้คำแนะนำในการเดินทางทั่วไปที่มีอยู่ ทั้งนี้ รวมทั้งหมวดคอนวอยแยก ซึ่งจะทราบว่าตนจะต้องแยกเดินทาง ณ ที่ใด เพื่อไปยังเมืองท่าต่อไป นอกจากนี้ หากคอนวอยแยกกระบวนนี้จะต้องไปยังเมืองท่าที่ไม่มี นคพ. หรือเจ้าหน้าที่ที่จะให้คำแนะนำต่อไปได้ จะต้องมีคำแนะนำเกี่ยวกับเมืองท่าต่อไป ซึ่งมี นคพ. หรือเจ้าหน้าที่อื่น ๆ ประจำ ไว้ให้คอนวอยแยกกระบวนนี้ได้ใช้ต่อไป

๕. **คำสั่งเฉพาะหมวดคอนวอยแยก (Section Order)** จะบอกให้ทราบถึงลำดับของการที่คอนวอยแยกจะต้องทำเฉพาะหมวดของตน นายเรือพาณิชย์จะได้รับคำสั่งนี้เฉพาะที่เกี่ยวกับตน หรือในหมวดของตนเท่านั้น แต่แม่กองคอนวอย รอง และผู้ช่วยแม่กองคอนวอย ผบ.หน่วยเรือคุ้มกัน และนายเรืออื่น ๆ ที่ไม่แยกออกไปจะได้รับคำสั่งนี้ทั้งฉบับ เพื่อให้ทราบถึงความเคลื่อนไหวของคอนวอยแยกได้ทุกครั้ง

บ. คำตั้งพิเศษของเรื่อน้ำมัน จะบอกให้ทราบถึงการที่เรือจะจ่ายน้ำมันให้แก่เรือคุ้มกันหรือเรือพาณิชย์ลำใด ตามที่แม่กองคอนวอยจะได้สั่ง เรื่อน้ำมันนี้จะต้องจดจำนวนน้ำมันที่เรือใด ๆ มารับไปไว้ ทั้งนี้ เพื่อจะได้มาคิดเงินภายหลังเมื่อเรือได้เดินทางถึงท่าแล้ว

๑. คำนำพิเศษเกี่ยวกับการถือถารและอิเล็กทรอนิกส์ จะแจกจ่ายให้กับเรือที่จัดทำหน้าที่เฉพาะเท่านั้น เช่น เรือยามเรดาร์ (Radar Guardship) เรือยามหาที่เรือ (Direction – finding Guardship) เป็นต้น

ตัวอย่างคำสั่งเดินทางทั่วไปและคำสั่งเดินทางพิเศษที่กล่าวนี้ มีอยู่ในหนังสือ ATP 2 แล้ว ATP 2 นี้ มีคำแนะนำที่จะร่างคำสั่งเหล่านี้ให้ถูกต้อง ด้วยเป็นที่หวังว่า แบบคำสั่งที่อยู่ใน ATP 2 จะเป็นแบบคำสั่งมาตรฐาน ซึ่ง นคพ.จะต้องพิมพ์สำเนาไว้ให้พอใช้ พร้อมทั้งแบบฟอร์มอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง แบบคำสั่งและแบบฟอร์มต่าง ๆ ดังกล่าวนี้ นคพ.จะเก็บไว้และนำออกมาใช้ได้ทันทีเมื่อต้องการ

โหวทเพิ่มเติม ส่วนที่ ๓ ซึ่งเป็นส่วนสุดท้ายของคำสั่งเดินทางเรียกชื่อว่า “โหวทเพิ่มเติมเฉพาะแม่กองคอนวอย ผบ.หน่วยเรือคุ้มกัน ผบ.เรือคุ้มกัน ผบ.เรือคุ้มกัน และ ผบ.เรือสูง” จะเรียกอย่างง่ายก็คือ “โหวทเพิ่มเติม” “โหวทเพิ่มเติม” นี้จะไม่แจกจ่ายให้นายเรือพาณิชย์เลย

โหวทเพิ่มเติมบรรจุข้อความดังนี้:-

๑. คำสั่งของแม่กองคอนวอย (ซึ่งมีคำสั่งของ รอง และผู้ช่วยแม่กองคอนวอยอยู่ด้วย ถ้ามี)

๒. คำแนะนำเส้นทางของคอนวอย แจกจ่ายให้เฉพาะแต่ ผบ.เรือคุ้มกัน และ ผบ.เรือสูง เต็มทั้งฉบับ แต่ถ้าเรือพาณิชย์ลำใดถูกจัดให้เป็นเรือคุ้มกันพิเศษ ก็จะได้รับคำแนะนำเฉพาะส่วนที่เรือของตนเกี่ยวข้องเท่านั้น

๓. บัญชีวิเคราะห์ของแม่กองคอนวอย

๔. คำสั่งของเรือคุ้มกันและเรือสูง

๕. ตารางความสูงของเสาเรือ เรือทุกลำได้รับตารางนี้ เพื่อประโยชน์ในการรักษารูปกระบวนด้วยเครื่องวัดระยะความสูงของเสา

๖. ข่าวอากาศที่ล่าที่สุด

๗. ข่าวเส้นทางเดินเรือ (Q – Message) หากเป็นข้อความที่เกี่ยวกับสนามทุ่นระเบิดหรือช่องทางที่กวาดแล้ว จะต้องแจกจ่ายแต่เฉพาะผู้มีหน้าที่เท่านั้น

๕๑๒. การประชุมคอนวอย

การประชุมคอนวอย คือ การประชุมที่มีบุคคลเหล่านี้เข้าร่วมด้วย คือ นคพ. และฝ่ายเสนาธิการ แม่กองคอนวอย รอง และผู้ช่วยแม่กองคอนวอย ผบ.หน่วยเรือคุ้มกัน ผบ.เรือสูง และนายเรือพาณิชย์ทุกคนในคอนวอย การประชุมนี้จะมีขึ้นก่อนวันออกเรือวันหนึ่ง นคพ. เป็นประธานการประชุม จัดที่ประชุม และกำหนดเวลาประชุม ให้บุคคลที่เกี่ยวข้องทราบล่วงหน้าพอที่จะเตรียมตัวมาประชุมได้ ผบ.เรือคุ้มกันจะนำนายทหารยุทธการ หรือ

นายทหารสื่อสารของตนเข้าร่วมประชุมด้วยก็ได้ ด้วยเหตุผลเดียวกันเจ้าหน้าที่สื่อสารที่ถูกส่งไปประจำเรือพาณิชย์ และนายทหารการอาวุธที่เป็นผู้บังคับบัญชาพลประจำอาวุธในเรือพาณิชย์ที่ติดอาวุธจะมาร่วมประชุมด้วยก็ได้ หากมีเรือบรรทุกเครื่องบิน หรือหน่วยบินจากฐานทัพนบนกเข้าร่วมในคอนวอยด้วย ผู้บังคับการเรือบรรทุก บ. หรือผู้แทน และ ผบ.หน่วยบินจากฐานทัพนบนก หรือผู้แทน ก็จะเข้าร่วมประชุมด้วย

จุดประสงค์สำคัญที่จัดให้มีการประชุมคอนวอยก็เพื่อแจกจ่ายแผนและคำสั่งที่จัดทำขึ้นแล้ว ให้พิจารณา และนำไปใช้เพื่อคอนวอยเดินทางไปโดยปลอดภัย หากมีข้อสงสัยอย่างใดก็จะได้ไต่ถามในที่ประชุมเสียให้เป็นที่ เข้าใจชัดเจน

ถ้ามีเวลาพอ นคพ. และแม่กองคอนวอย ควรจะได้มีการบรรยายสรุประหว่างฝ่ายเสนาธิการของตน เสียครั้งหนึ่งก่อน ในการบรรยายสรุปนั้น ก็จะได้พิจารณาแผนการจัดคอนวอยทั้งสิ้นให้เป็นการสมบูรณ์ และ กำหนดระเบียบวาระการประชุม

ระเบียบวาระการประชุมคอนวอย หนังสือ ATP 2 ได้เขียนแนะนำวิธีที่จะดำเนินการประชุมคอนวอย ไว้ แต่การประชุมคอนวอยทุกครั้งและการพิจารณาปัญหาที่เกิดขึ้นย่อมแตกต่างกันไปแต่ละครั้ง ตามความจริงแล้ว อาจมีความจำเป็นจะต้องดำเนินการประชุมคอนวอยให้เข้าใจอย่างรวดเร็ว จึงจำกัดเวลาประชุมไว้อย่างเคร่งครัด ทำให้การประชุมคอนวอยกลายเป็นแต่เพียงวิธีดำเนินการแจกเพิ่มคำสั่งเดินทางเท่านั้น ต่อไปนี้จะได้กล่าวถึง ระเบียบวาระการประชุมที่ควรจะมีในการประชุมคอนวอย

นคพ. จะต้องดำเนินการ ดังต่อไปนี้ :-

๑. เรียกชื่อเรือทุกลำ (เพื่อให้ทราบว่ามีครบหรือไม่)
๒. อธิบายการจัดระเบียบภายในของคอนวอย
๓. อธิบายความรับผิดชอบร่วมกันของทุก ๆ คน ในการที่จะนำคอนวอยๆ สู่อีกปลายทางโดย ปลอดภัย

๔. อธิบายระเบียบปฏิบัติในการออกเรืออย่างละเอียดชัดเจน (เรื่องนี้จะได้กล่าวเพิ่มเติมต่อไป จะเห็น ได้ชัดว่าระเบียบปฏิบัติในการออกเรือเป็นส่วนสำคัญที่สุดส่วนหนึ่งในการปฏิบัติของคอนวอย ถ้าการออกเรือและการจัดรูปกระบวนเป็นไปอย่างราบรื่น คอนวอยก็จะเริ่มออกเดินทางไปเป็นระเบียบเรียบร้อย แล้ววินัยในเรื่องการรักษารูปกระบวนก็เกิดขึ้น ถ้าการออกเรือเป็นไปไม่เรียบร้อย ก็จะได้ผลตรงกันข้าม)

๕. อธิบายถึงการใช้ออกสารและคำแนะนำทั่วไป เน้นให้ทางเรือทุกลำทราบถึงความรับผิดชอบในการ ปฏิบัติตามระเบียบอย่างเคร่งครัด จะเห็น ได้ชัดว่าเดือนแรกที่จัดคอนวอยนั้นนายเรือบางลำจะรู้สึกลำบากในการ ปฏิบัติตามระเบียบ ทั้งนี้ไม่ใช่เพราะว่านายเรือเหล่านี้ตั้งใจจะขัดและทำให้การดำเนินการล่าช้า แต่เพราะว่านายเรือ เหล่านี้ เคยเดินเรืออย่างอิสระมาก่อน ดังนั้น จึงเคยต่อกรที่จะตัดสินใจด้วยตนเอง มากกว่าที่คอยฟังคำสั่งจากผู้อื่น ความเป็นอิสระในการตัดสินใจ เป็นสิ่งที่นายเรือพาณิชย์ทั้งหลายต้องประสงค์ และคุณสมบัติที่นายเรือจะตัดสินใจ

ในเหตุการณ์ที่คับขันได้ด้วยตนเองนั้นเป็นคุณสมบัติที่ควรจะมีติดตัว ดังนั้น เมื่อเริ่มเดินคอนวอยขึ้น นายเรือบางคนจึงรู้สึกว่าการเปลี่ยนแปลงฉับพลันให้ไปคอยฟังคำสั่งผู้อื่นนี้ เป็นเรื่องที่น่าลำบาก ดังนั้น นคพ.และฝ่ายเสนารธิการ และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง จะต้องมีการเอาใจและรู้สึกเห็นใจในเรื่องนี้ ซึ่งถ้าทำได้ก็จะลดความลำบากนานาประการที่เกิดขึ้นเสียได้

๖. อธิบายถึงการใช้และข้อจำกัดของเครื่องมือเครื่องใช้ที่มีเป็นพิเศษให้ชัดเจน

๗. อธิบายรูปกระบวนคอนวอยและให้แน่ใจว่า ทุกคนในที่ประชุมเข้าใจว่าเรือของตนอยู่ตำแหน่งใดในกระบวน และรู้ตำแหน่งของเรือธงแม่กองคอนวอยและเรือหลักอื่น ๆ อย่างแจ่มแจ้ง

๘. อธิบายถึงการที่เรือคุ้มกันจะดำเนินการป้องกันอันตรายจากข้าศึกให้แก่คอนวอย

๙. อธิบายคำสั่งเดินทางพิเศษ ที่จะแจกให้ก่อนเข้าประชุม (เวลานี้เป็นเวลาที่เหมาะสม ที่ นคพ.จะอธิบายให้ทราบถึงความสำคัญอย่างยิ่งขูด ในการรักษาความลับของคอนวอยซึ่งทุกคนก็จะเข้าใจได้โดยง่ายว่า สำหรับคอนวอยที่เขยื้อนนั้นสำคัญและจำเป็นในการรักษาความลับอย่างใด แต่จะต้องอธิบายด้วยความลับรักษาไว้ นี้ จะเป็นผลเกี่ยวโยงโดยตรงไปถึงความปลอดภัยของคอนวอยที่เขยื้อน ๆ ไปด้วย)

๑๐. อธิบายให้นายเรือทราบถึง การที่จะต้องจ่ายเอกสารบางอย่างให้แก่เจ้าหน้าที่ของตนที่ต้องเกี่ยวข้องใช้โดยเฉพาะคือนายยามเดินเรือ

ในที่ประชุมนี้ แม่กองคอนวอยควรกระทำดังนี้.-

ก. ตอบคำถามที่เกี่ยวข้องกับการจัดระเบียบภายในของคอนวอย

ข. ทหารเรือแผนการที่จะมีเรือแยก หรือหมวดแยกออกไป

ค. อธิบายระเบียบปฏิบัติเมื่อแยกกระบวนออกไปเมื่อถึงเมืองท่าปลายทางแล้ว

ง. ให้แน่ใจว่านายเรือทุกคนได้รับทราบเรื่องการเดินเรือของคอนวอยและการป้องกันอันตรายของเรือคุ้มกันอย่างสมบูรณ์

จ. ตอบคำถามเรื่องการออกเรือและระเบียบปฏิบัติต่างๆ ที่ยังไม่ชัดเจน

คำสั่งเดินทางที่แจกจ่ายให้ไป หรือคำแนะนำอื่น ๆ ที่ได้รับทางวิทยุ หรือ ทักสนสัญญาณ โดยปกติก็จะมี ความชัดเจนอยู่ในตัวเอง พอที่จะไม่ทำให้ต้องถกเถียงกันในที่ประชุมให้เนิ่นนานไป ความประสงค์ของการที่แม่กองคอนวอย และฝ่ายเสนารธิการ มาประชุมด้วยตัวเองนี้ ก็เพื่อว่าหากจะมีปัญหาใด ๆ เกิดขึ้นก็จะได้แก้ไขหรือคอยตอบคำถามเฉพาะบางอย่างที่ผู้เข้าประชุมบางคนต้องการทราบ

ผบ.หน่วยเรือคุ้มกันควรกระทำดังนี้

ก. อธิบายแผนการใช้เรือคุ้มกันอย่างละเอียด เพื่อให้ นายเรือได้ทราบอย่างกว้างขวางถึงการป้องกันที่มีอยู่ตามจำนวนเรือคุ้มกันที่มีไป และจะได้ทราบถึงความต้องการของเรือคุ้มกันในเรื่องการรักษาตำแหน่งในกระบวนและการเปลี่ยนรูปกระบวน

- ข. อธิบายโดยย่อถึงหนทางที่จะปฏิบัติในเมื่อถูกเครื่องบิน เรือดำน้ำ หรือเรือผิวน้ำโจมตี ทั้งในเวลา กลางคืน และกลางวัน)
- ค. อธิบายระเบียบปฏิบัติในการกระจายเรือออกจากรูปกระบวน และให้ทราบถึงการปฏิบัติป้องกัน เมื่อถูกโจมตีด้วยอาวุธปรมาณู
- ง. เมื่อเรือใดถูกโจมตี ถูกอาวุธเข้าศึก หรือกำลังจะจม จะต้องทำอย่างไรจึงจะได้ผลดีที่สุด
- จ. ย้ำให้ทราบถึงความต้องการที่เรือทุกลำจะต้องเคร่งครัดต่อหน้าที่ของตนไปจนตลอด และการนี้ก็จะ ทำให้เกิดประโยชน์ขึ้นแก่คอนวอยทั้งกระบวนไปโดยอัตโนมัติ
- ฉ. อธิบายถึงการรับการส่งกำลังบำรุง และการรับน้ำมันในทะเล
- ช. อธิบายระเบียบปฏิบัติที่สำคัญต่อความปลอดภัยของคอนวอย และตอบคำถามต่าง ๆ ที่จะมี เมื่อ ผบ.หน่วยเรือคุ้มกันกล่าวจบแล้ว ผบ.เรือบรรทุกเครื่องบินที่ไปประชุมด้วยควรจะพูดเป็นคนต่อไป โดยอธิบายเพิ่มเติมจากที่ ผบ.หน่วยเรือคุ้มกันได้พูดไปแล้ว โดยย้ำถึงการดำเนินการป้องกันภัยของเครื่องบินฝ่ายเรา และแผนการส่งเครื่องบินขึ้นลง (หากได้จัดทำไว้พร้อมแล้ว)

ในบทต่อๆ ไป จะได้กล่าวถึงการประชุมเรื่องการสื่อสาร การประชุมเรื่องการสื่อสารนี้บางทีก็อาจทำไม่ได้ ถ้าเป็นเช่นนี้นายทหารสื่อสารของ นคพ. และของแม่กองคอนวอย ก็จะได้มากล่าวถึงการสื่อสารในที่ประชุมคอนวอย เมื่อเป็นเช่นนี้ก็จะเห็นได้ชัดว่าคงจะไม่มีเวลาที่จะมาถกเถียงกันถึงเรื่องการสื่อสาร ดังนั้น ระเบียบวาระการประชุมเกี่ยวกับการสื่อสารนี้ ก็จะเป็นเพียงการแจกจ่ายเอกสารสื่อสารที่อยู่ในคำสั่งเดินทางและตอบคำถามที่จะมีขึ้น แต่ถ้าหากมีเวลาพอที่จะได้มีการประชุมการสื่อสารแยกออกจากการประชุมคอนวอยแล้ว ก็ต้องทำ เพราะการสื่อสารเป็นหัวใจของคอนวอยและความยุ่งยากสับสนของการสื่อสารสมัยใหม่นี้มีมาก ข้อบกพร่องจึงอาจมีขึ้นโดยง่ายเสมอ ก่อนที่จะเลิกการประชุมคอนวอย นคพ.จะต้องสรุปเรื่องย่อ ๆ อีกครั้งหนึ่ง แล้วให้เวลาตอบคำถามสักครู่หนึ่ง หากผู้ใดจะเกิดรู้สึกสงสัยในเรื่องใดขึ้นในตอนท้ายนี้ ก็จะได้ลุกขึ้นมาถามได้ หากไม่มีการประชุมคอนวอยก็สิ้นสุดลง



บทที่ ๖
การจัดคอนวอย ตอนที่ ๒
(CONVOY ORGANIZATION PART II)

คอนวอยในทะเล

๖๐๑. ในบทก่อน ได้กล่าวตามลำดับถึงการจัดคอนวอยแล้วให้เริ่มเดินทางออกทะเล บทนี้จะกล่าวถึงวิธีปฏิบัติ และปัญหา ตั้งแต่คอนวอยออกจากท่าเรือเดินทางไปในทะเล และในที่สุดก็เข้าสู่เมืองท่าจุดหมายปลายทาง คำอธิบายในบทที่ ๕ และบทนี้ กล่าวเฉพาะหน้าที่มูลฐานของการควบคุมเรือพาณิชย์เพียง ๒ หน้าที่คือ การจัดคอนวอยและการควบคุมคอนวอย แต่อีกสองหน้าที่ คือการกำหนดเส้นทางและการรายงานซึ่งมีความสำคัญเท่า ๆ กัน จะได้กล่าวย่อ ๆ เฉพาะที่จะทำให้เข้าใจหน้าที่ ๒ ข้อแรกได้ดีขึ้นเท่านั้น การกล่าวถึงการจัดคอนวอยและการควบคุมคอนวอย จะกล่าวพอเพียงถึงการกำหนดเส้นทางและการรายงานที่เกี่ยวข้องกันถึงเท่านั้น

๖๐๒. การออกจากท่าเรือ

เมื่อการประชุมคอนวอยเสร็จสิ้นลงแล้ว บุคคลที่อยู่ประจำเรือก็ควรรีบกลับไปเรือเพื่อเตรียมการขั้นสุดท้ายก่อนที่เรือจะออก นคพ.ควรใช้เวลาตั้งแต่การประชุมเสร็จสิ้นลง จนถึงเวลาออกเรือไปในการที่จะทดสอบว่า การกระทำทุกอย่างนั้น จะทำให้การออกเรือเป็นไปอย่างราบรื่น การจินตนาการ เรือสูง คนปลัดเชือกที่ทำงานนั้นปกติก็จัดไว้แล้ว แต่ต้องตรวจดูอีกครั้งหนึ่งว่าทุกอย่างมีพร้อมไม่ขาดตกบกพร่อง นอกจากนี้เวลาออกเรือจะต้องพิจารณาเกี่ยวโยงไปถึงระบบการป้องกันท่าเรือ ทั้งนี้เพื่อกันมิให้เรือไปอเนนอยู่ที่ปากทางหรือช่องทางเข้าท่าเรือ โดยไปสวนกันกับเรือที่กำลังจะเดินทางเข้าท่าเรือ ไม่ต้องสงสัยเลยว่า นคพ.จะต้องมีงานพิเศษนอกเหนือจากปกติที่จะต้องทำ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับเวลาที่ นคพ. มีอยู่ ในการที่จัดกระบวนการคอนวอยพิเศษบางกระบวนการซึ่งมีปัญหาพิเศษ โดยเฉพาะเป็นการยากที่จะหาได้ถูกกว่าปัญหาที่กล่าวนี้จะมีอะไรบ้าง แต่ก็พอพูดได้ว่าใน ๒ - ๓ ชั่วโมงสุดท้ายก่อนที่คอนวอยจะออกท่าไปนั้น นคพ.และฝ่ายสนาธิการของเขาจะต้องทำงานอย่างไม่มีเวลาหยุดพักเลย

ตามปกติแล้วเรือพาณิชย์ทุกลำที่จะเข้ากระบวนการคอนวอย นายเรือจะต้องตรวจดูความพร้อมที่จะออกทะเล (READY FOR SEA) ของเรือของตนทุกสาขาให้เรียบร้อยก่อนที่จะมีการประชุมคอนวอยขึ้น ความรับผิดชอบที่จะให้เรือพร้อมเป็นหน้าที่ของนายเรือพาณิชย์ แต่ทางฝ่ายทหารเรือและเจ้าหน้าที่พลเรือนที่เกี่ยวข้องก็ต้องช่วยทางเรือในทุก ๆ ทางเท่าที่จะทำได้ แต่ทางฝ่ายเรือนั้นมีหน้าที่ควบคุมการยตราเรือเท่านั้น ส่วนการเตรียมการ

อื่น ๆ ที่จะให้เรือพร้อมที่ออกทะเล (เช่น การบรรจุคน การส่งกำลังบำรุง การเอาดินค้ำองเรือ) นั้น ตามประเพณีที่เคยปฏิบัติมาคงเป็นหน้าที่ของเจ้าของเรือและเจ้าหน้าที่พลเรือนอื่น ๆ ที่มีอำนาจตามกฎหมาย

สิ่งที่สำคัญที่สุดที่จะต้องตรวจสอบในเรื่องความพร้อมที่จะออกทะเลนั้น คือประสิทธิภาพของเครื่องมือเครื่องใช้พิเศษยามสงครามทั้งหลายของคอนวอย ซึ่งประกอบไปด้วยสิ่งต่อไปนี้คือการสอบเข็มทิศในขณะที่เดินไฟ เครื่องดีเกาส์ซิง การสอบความแน่นอนของเรดาร์และเครื่องมือหาทิศด้วยวิทยุ ประสิทธิภาพของเครื่องจักรใหญ่และเครื่องจักรช่วย การใช้เครื่องดีเกาส์ซิง และอาวุธต่าง ๆ อย่างถูกต้อง การปิดฝากระวาง และการผูกยึดสินค้าที่วางบนปากกระวางให้มั่นคง การซ่อมทำ และใช้เรือชูชีพ แพชูชีพหลักเควิต ฝา และประตูกั้นน้ำต่าง ๆ และเครื่องป้องกันภัยต่าง ๆ อย่างถูกต้อง ประการสุดท้าย คือ มีเสบียง น้ำมัน น้ำมันหล่อลื่น และเครื่องอะไหล่เพียงพอสำหรับการเดินทางเที่ยวนั้น ควรจะเป็นที่เข้าใจกันทั่วไปว่า นคพ. ให้ประกาศนียบัตรการตรวจเรือว่าพร้อมนั้น ก็หมายความว่า เพียงว่าเครื่องมือเครื่องใช้พิเศษดังกล่าวนี้พร้อมที่ออกทะเลได้เท่านั้น นคพ. ย่อมยินดีที่จะช่วยเหลือนายเรือพาณิชย์ทุกลำในการที่จะให้เป็นเรือพร้อมเท่าที่จะทำได้ แต่การตัดสินใจขั้นสุดท้ายนั้นเป็นของนายเรือเองที่คิดว่าเรือของตนพร้อมที่จะไปผจญกับภัยจากข้าศึกในทะเลแล้วหรือไม่

ตัวอย่างคำแนะนำในการออกเรือ ตามปกติแล้ว แบบของคำแนะนำในการออกเรือของคอนวอย กระบวนใดกระบวนหนึ่งจะเป็นดังนี้ :-

๑. เมื่อพร้อมที่จะออกเรือได้แล้ว เรือจะออกจากที่จอดเรือของตนตามสัญญาณที่กำหนด และตามคำแนะนำการออกเรือตามลำดับและตามเวลาที่กำหนด

๒. เมื่อเรือลอยลำแล้วใช้ธงคอนวอย ที่พรวนข้างหนึ่งและชักธงหมายเลขตำแหน่งของเรือในคอนวอยในลำดับถัดไป ที่พรวนอีกข้างหนึ่งให้ชักธงแสดงเครื่องหมายของท่าเรือนั้น (HARBOUR IDENTIFICATION SIGNAL) เรือในคอนวอยกระบวนเดียวกันจะชักธงแสดงเหมือนกันทุกลำ เมื่อผ่านจุด แล้วให้ชักธงคอนวอยและธงหมายเลขตำแหน่งเรือ เรือธงแม่กองคอนวอยจะชักธงหมายเลขตำแหน่งขึ้น ส่วนเรือของรองและผู้ช่วยแม่กองคอนวอยนั้นจะชักธงเรือสินค้าของเรือนั้น ๆ ไว้ที่เสาหน้าจนกระทั่งจัดกระบวนคอนวอยเสร็จจึงเอาลง ผบ.หน่วยเรือคุ้มกัน ซึ่งในที่นี้เรียกว่า นายทหารสั่งการทางยุทธวิธีก็จะชักธงคอนวอยด้วย (ดู ACP 148)

๓. เพื่อให้การจัดกระบวนคอนวอยเป็นไปโดยสะดวก เรือธงแม่กองคอนวอยจะออกจากท่าเป็นเรือนำตามโดยเรือนำของแถวคอนวอยทุก ๆ แถวตามที่ปรากฏในแบบฟอร์ม A 1 (รูป ๕ - ๒) สมมุติว่าเรือธงแม่กองคอนวอยเป็นเรือนำในแถวกลาง เรือตามจะเป็นลำดับดังนี้คือเรือนำทางแถวซ้าย แล้วจึงต่อด้วยเรือนำทางแถวขวา สลับกันเรื่อยไป (ตามรูป ๕ - ๒) นับจากแถวกลางออกไปทั้งสองข้าง ตัวอย่างเช่น ถ้าเรือธงแม่กองคอนวอยเป็นหมายเลข ๖๑ เรือที่ออกตามลำดับจะเป็นดังนี้ ๕๑, ๗๑, ๔๑, ๘๑, ๓๑, ๙๑ และต่อ ๆ ไป ในลำดับที่ ๒ ต่อไปก็จะ เป็น ๕๒, ๗๒ เรื่อย ๆ ไป และในลำดับที่ ๓ ก็เช่นเดียวกัน แต่ลำดับดังกล่าวนี้อาจเปลี่ยนแปลงได้เมื่อเกิดความ

จำเป็นเช่นเรือบางลำออกเรือล่าช้ากว่าเวลาตามกำหนด หรือต้องเว้นรูปกระบวนไว้ให้เรือคอนวอยรวมเข้ามาร่วมเดินทาง และองค์ประกอบอื่น ๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้

๔. เพื่อช่วยให้การจัดกระบวนคอนวอยแถวแรกได้รวดเร็ว ได้กำหนดเวลาออกเรือไว้แล้วในกำหนดการออกเรือ โดยให้ใช้ความเร็ว น็อต เรือจะต้องผ่านประตูทางออกเรียงตามกันระยะต่อ หลา จนกระทั่งผ่านทูน เมื่อเรือแล่นถึงเรือปิดเปิดประตูท่าเรือ ให้ลดความเร็วลงให้ช้าพอที่จะใช้หางเสือได้สะดวก ทั้งนี้เพื่อป้องกันความเสียหายแก่ประตูทางเข้าท่าเรือ

๕. เรือที่แล่นตามลำดับหมายเลขอยู่แล้ว ให้แล่นชิดช่องทางทางขวา แล่นให้ชิดทูนด้วยความเร็ว น็อต จนกระทั่งได้บีบกับจุดหรือทูน เรือที่ไม่ได้อยู่ตามลำดับที่จัด เมื่อผ่านทูน แล้ว ให้แต่งความเร็วให้ไปถึงจุดในรูปกระบวนที่ต้องการให้เร็วที่สุด แต่จะต้องไม่แล่นกลางช่องทาง เพราะช่องทางตรงกลางสงวนไว้สำหรับเรือที่จะแล่นเข้า

๖. เมื่อผ่านจุด (เรื่อนำร่อง ทูนหมายเลข หรือที่หมายอื่นใดที่มีอยู่) ให้เรื่อนำแล่นด้วยความเร็ว น็อต และเรือตามต้องแล่นรักษาระยะตามเรื่อนำไว้ให้ได้

๗. เมื่อผ่านจุด (เรื่อนำร่อง ทูนหมายเลข หรือที่หมายอื่นใดที่มีอยู่) เรือที่อยู่ทางซ้ายของกระบวนให้แล่นไปทางซ้าย เพื่อจัดกระบวนเรียงแถวตามกัน ตามที่ตกลงไว้ในที่ประชุมคอนวอยเรือทุกลำต้องแต่งความเร็วรักษาคำแหน่งของตนในกระบวน เมื่อจัดกระบวนเรียงแถวตามกันเสร็จทุกลำแล้ว แม่กองคอนวอยจะส่งสัญญาณให้ใช้ความเร็ว น็อต

๘. เมื่อผ่านจุด และถึงตำบลที่จัดกระบวนแล้ว เรือขงแม่กองคอนวอยจะลดความเร็วเหลือ น็อต และแล่นเข้มที่ได้ตกลงไว้แล้ว เรือทุกลำเมื่อผ่านทูนที่จัด แล้วให้แล่นไปเข้าตำแหน่งที่ในกระบวนของตน แต่ต้องไปเปลี่ยนเข้มเพื่อไปยังจุดที่ต้องการก่อนที่จะได้ผ่านจุดนี้ไปแล้ว

๙. เป็นความจำเป็นอย่างยิ่ง เพื่อความปลอดภัยของคอนวอย ที่จะได้จัดรูปกระบวนคอนวอยให้เสร็จเรียบร้อยโดยเร็ว เมื่อได้ผ่านจุดรวมกระบวน แล้ว

๑๐. ถ้าเรือใดออกเรือล่าช้า หรือเกิดความล่าช้า ณ จุดใด ๆ ก็ตาม ถ้าทำได้ให้แจ้งให้ นคพ.ทราบทางทัศนสัญญาณ ถ้าไม่ได้ก็ให้ใช้เครื่องวิทยุ HF หรือใช้คลื่น ๕๐๐ KC โดยใช้กำลังต่ำ ให้พยายามจนเต็มที่จะแล่นไปตามช่องทางที่ปลอดภัยและเข้าตำแหน่งในกระบวนได้โดยเร็วที่สุด

นคพ.เป็นผู้ร่างและลงนามในคำแนะนำการออกเรือ (DEPARTURE INSTRUCTION) และนายเรือใช้คำแนะนำนี้ร่วมกับกำหนดการออกเรือ (DEPARTURE SCHEDULE) และรายละเอียดเกี่ยวกับช่องทางเดินเรือ เพื่อให้นายเรือหาที่เรือได้ตลอดไปในช่องทางออกจากท่าเรือไปเข้ากระบวนคอนวอย ซึ่งเป็นงานที่ยุ่งยากและลำบากประการหนึ่ง

๖๐๓. ระบบการกำหนดเส้นทาง อาจเรียกได้ว่าระบบการกำหนดเส้นทางเป็นหัวใจของหลักการและเทคนิคในการคอนวอย หากเส้นทางที่กำหนดไว้ผิดพลาดในสาระสำคัญบางอย่าง คอนวอยทั้งกระบวนก็จะถึงความพินาศ นคพ. ไม่ได้เป็นผู้กำหนดเส้นทางให้กับคอนวอย ผบท. (ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการ OCA) เป็นผู้กำหนดเส้นทางมอบให้กับ นคพ. แล้ว นคพ. ส่งให้กับแม่กองคอนวอยอีกต่อหนึ่ง แต่ นคพ. อาจจะออกความเห็นในการเปลี่ยนแปลงเส้นทางไปยัง ผบท. ได้ โดยได้รับผลการวิจารณ์เรื่องการกำหนดเส้นทางนี้มาจากแม่กองคอนวอยและนายเรืออีกต่อหนึ่ง

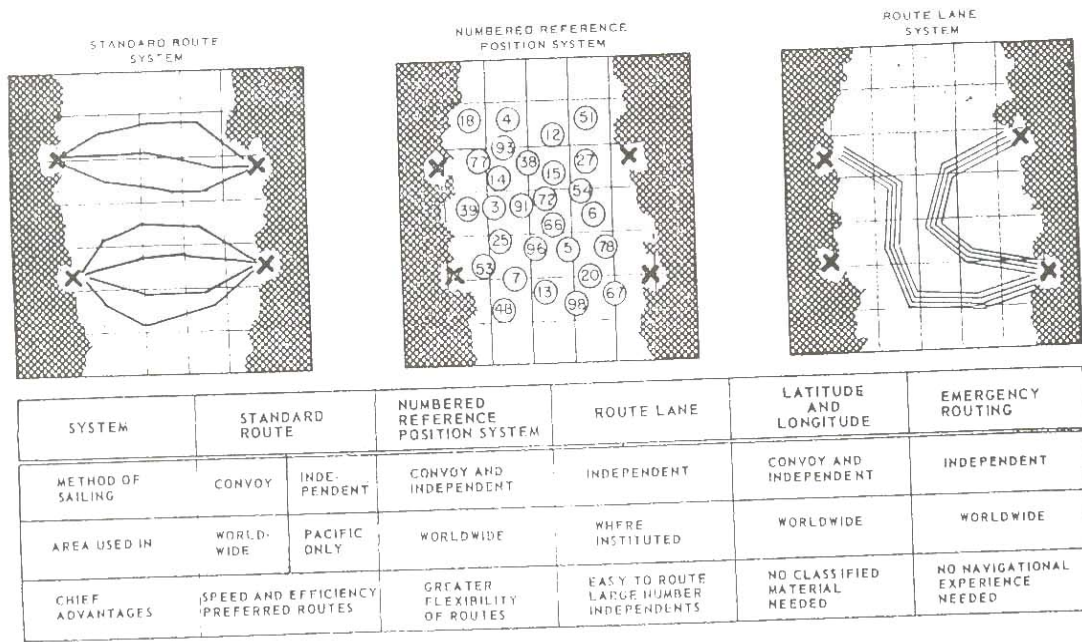
เส้นทางคอนวอย ซึ่งประกอบด้วยจุดนัดพบ และจุดแยกกระบวน ได้คิดหาเตรียมล่วงหน้าไว้เพื่อใช้ได้ทันทีเมื่อจำเป็น โดยแท้จริงสิ่งเหล่านี้มีชั้นความลับสูงและปกติจะไม่แจ้งให้ผู้หนึ่งผู้ใดทราบ นอกจากผู้บังคับบัญชาของฝ่ายทหารเรือและพลเรือนที่มีอำนาจสูงสุดเท่านั้น ถ้าเกิดสงครามขึ้นเดี๋ยวนี้ เส้นทางที่กำหนดไว้นี้ก็จะถูกนำออกมาใช้ และเปลี่ยนแปลงเรื่อย ๆ ไปเท่าที่จำเป็น ตามสถานการณ์ทางทหารที่เกิดขึ้น เส้นทางที่กำหนดบุคคลเหล่านี้เท่านั้นที่รู้ คือ เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารเรือที่เกี่ยวข้อง, ผบ. หน่วยหรือคุ้มกัน แม่กองคอนวอย รองและผู้ช่วยแม่กองคอนวอย และ ผบ. เรือคุ้มกันและเรือจู่ รองและผู้ช่วยแม่กองนั้นเมื่อได้รับเส้นทางซึ่งปิดผนึกมาจะไม่เปิดออกเลย นอกจากจะถูกเลื่อนชั้นเป็น แม่กองคอนวอย หรือกลายเป็นแม่กองคอนวอยของหน่วยเรือที่แยกกระบวนออกไปจึงจะเปิดออกใช้ได้ การเปลี่ยนแปลงเส้นทางหากจะมีขึ้น ผบท. จะเป็นผู้แจ้งไปให้คอนวอยทราบ

วิธีการกำหนดจุดต่าง ๆ จุดที่ใช้กำหนดเส้นทางอาจกำหนดออกได้ ๓ วิธี คือ

- ก. แบร็งและระยะทางจากจุดหลักที่กำหนดขึ้นไว้ในตัวคำสั่ง
- ข. ระยะทางเป็นไมล์ทะเล จากจุดหลักสองจุด
- ค. กำหนดจุดหลักขึ้นโดยใช้แลตติจูด และลองติจูด

ถ้ามีสัญญาณเปลี่ยนแปลงเส้นทางส่งมาให้ทราบ เส้นทางใหม่จะประกอบด้วยจุดหลาย ๆ จุด ซึ่งเรือต้องผ่านไป จุดต่าง ๆ ที่กำหนดขึ้นใหม่นี้อาจจะใช้วิธีหนึ่งวิธีใดใน ๓ วิธีที่กล่าวข้างบนนี้ก็ได้ หรือจะกำหนดให้มีแลตติจูด ลองติจูด ต่างกันกับจุดเดิมที่กำหนดไว้ก่อนก็ได้ โดยกำหนดการแตกต่างกันนี้เป็นองศา และลิปดา

เส้นทาง มีระบบเส้นทาง ๕ ชนิดที่ใช้อยู่ ดูตามรูป ๖ - ๑ ระบบเส้นทางมาตรฐานเป็นระบบที่ใช้กับคอนวอยมากที่สุด ส่วนระบบเส้นทางขนานใช้กับเรืออิสระมากที่สุด



รูป ๖ - ๑ เปรียบเทียบระบบเส้นทาง ๕ ชนิด

๖๐๔. ระบบเส้นทางมาตรฐาน (STANDARD ROUTE SYSTEM) ระบบเส้นทางมาตรฐานคลุมเส้นทางเดินเรือที่สำคัญในโลกไว้ทั้งหมด เส้นทางที่แท้จริงมีอยู่ในหนังสือลับเฉพาะการนี้ เส้นทางทุกสายเป็นเส้นทางตรงเดี่ยวที่มีชื่อรหัสกำกับจุดในเส้นทางเหล่านี้ เรียกว่า จุดบอกตำแหน่ง (ROUTE POSITION) และกำกับชื่อเป็นหมายเลขจากตะวันออกไปตะวันตก และจากเหนือมาได้ จุดบอกตำแหน่งสองจุดที่ใกล้กันจะไม่ห่างกันเกิน ๕๐๐ ไมล์ เป็นอันขาด

เพื่อความสะดวกในการรักษาความลับในการส่งจุดบอกตำแหน่งให้ทราบ จึงใช้อักษรโรมันให้เป็นชื่อจุดเหล่านี้ ชื่อเป็นอักษรดังกล่าวจะเปลี่ยนแปลงทุกครั้งที่มีมอบให้แก่คอนวอยหรือเรืออิสระ โดยทั่วไปแล้วการกำหนดอักษรเป็นชื่อจุดเหล่านี้มีหลักดังนี้

- ก. จุดบอกตำแหน่งทุกจุดจะมีชื่อเป็นอักษรสองตัวเสมอ เว้นแต่จุดที่ก่อนจะถึงเมืองท่าใด ๆ ๑ จุด จะมีชื่อเป็นอักษรตัวเดียวเท่านั้น
- ข. อักษรตัวแรกจะเป็นอักษรเดียวกัน ตลอดเส้นทางที่กำหนดให้สำหรับคอนวอยกระบวนใดหรือเรืออิสระลำใดลำหนึ่ง
- ค. อักษรตัวที่สองที่กำหนดขึ้นจะเรียงไปตามลำดับอักษรโรมันจนถึงสุดท้าย ก่อนถึงเมืองท่าที่มีอักษรตัวเดียว

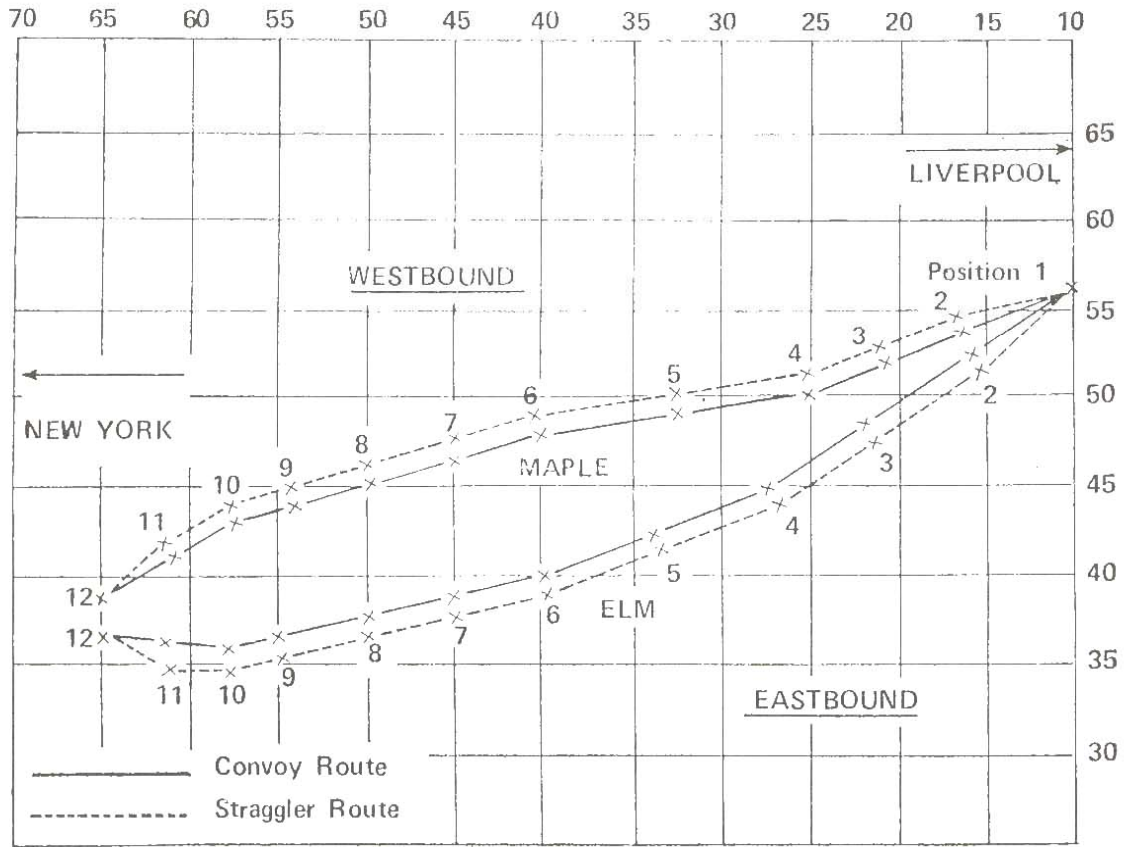
- ง. อักษร I จะไม่ใช้ในการกำหนดชื่อจุดเป็นอันขาด ทั้งนี้เพราะเหมือนกับเลข ๑ มาก และ สำหรับ
คอนวอยรวมหรือคอนวอยแยกแล้ว ชื่อจุดเป็นอักษร ๒ ตัวนี้ จะไม่ซ้ำกันเลย
- จ. ถ้ามีจุดที่ต้องกำหนดเกิน ๒๕ จุด อักษรตัวแรกก็จะเปลี่ยนเรียงไปตามลำดับอักษรอีกครั้งหนึ่ง
แล้วชื่อจุดต่อไปก็จะมีชื่อเรียกได้ต่อไปอีกไม่สิ้นสุด ตัวอย่าง เช่น ชื่อจุด เริ่มด้วย BK BL BM
และต่อไปจนถึงจุดที่ ๒๖ จะเป็น CK แต่ถ้าเส้นทางมีจุดบอกตำแหน่ง ๒๘ จุด จะมีชื่อเรียกดังนี้
BK ถึง BJ มี ๒๕ จุด CK และ CL เป็นจุดที่ ๒๖ และจุดที่ ๒๗ ส่วนจุดที่ ๒๘ จะมีชื่อว่า M

เมื่อได้พิจารณาถึงองค์ประกอบต่าง ๆ อย่างถี่ถ้วนแล้ว โดยปกติ ผบ.ท. ก็จะเลือกเส้นทางจากเอกสารที่ใช้
ใช้ในการนี้เป็นหลัก และถ้าจุดเลี้ยวบนเส้นทางที่กำหนดจะห่างเกินกว่า ๕๐๐ ไมล์ แล้ว ผบ.ท. จะต้องกำหนดจุด
พิเศษขึ้นอีก ๑ จุด หรือหลายจุดโดยบอกตำแหน่งที่จุดนั้น ๆ ให้ชัดเจน เมื่อกำหนดเส้นทางได้แล้ว ก็ให้ชื่อจุดต่าง ๆ
บนเส้นทางนี้เป็นชื่ออักษร ๒ ตัวกำกับตามวิธีการ แล้วส่งเส้นทางไปให้ นคพ.ทราบ ดังนั้น ข้อความที่จะส่งให้
นคพ. ทราบเส้นทาง อาจเป็นดังนี้ “เส้นทาง ORCHID BK ถึง BL ๕๑^๐ น. ๑๕ ตก. BL ถึง BD ๔๘^๐ น.
๑๕ ตก. และ BD ผ่าน CL ไปถึง M” นคพ. ที่อยู่ ณ เมืองท่าต้นทางเมื่อได้รับข้อความบอกเส้นทางดังกล่าว
ก็จะไปค้นดูจากเอกสารลับที่บอกถึงเส้นทาง ORCHID และจากข้อความในสัญญาณที่ส่งมาให้ทราบประกอบ
กับเส้นทาง ORCHID ที่ค้นได้ก็จะพล็อตจุด ๒๘ จุด (ตามตัวอย่าง) ลงได้เป็นเส้นทางมาตรฐานเส้นทางนี้ ก็จะส่ง
ไปให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารเรือที่เกี่ยวข้องทราบ เป็นชื่อจุดอักษร ๒ ตัว และบอกเลข, ลอง ของจุดเหล่านั้น นคพ.
จะไม่แจ้งชื่อรหัสของเส้นทางหรือ **จุดบอกตำแหน่ง (ROUTE POSITION)** ซึ่งได้มาจากเอกสารลับที่บอกถึง
เส้นทาง ORCHID ไปให้คนอื่น ๆ ทราบเลย

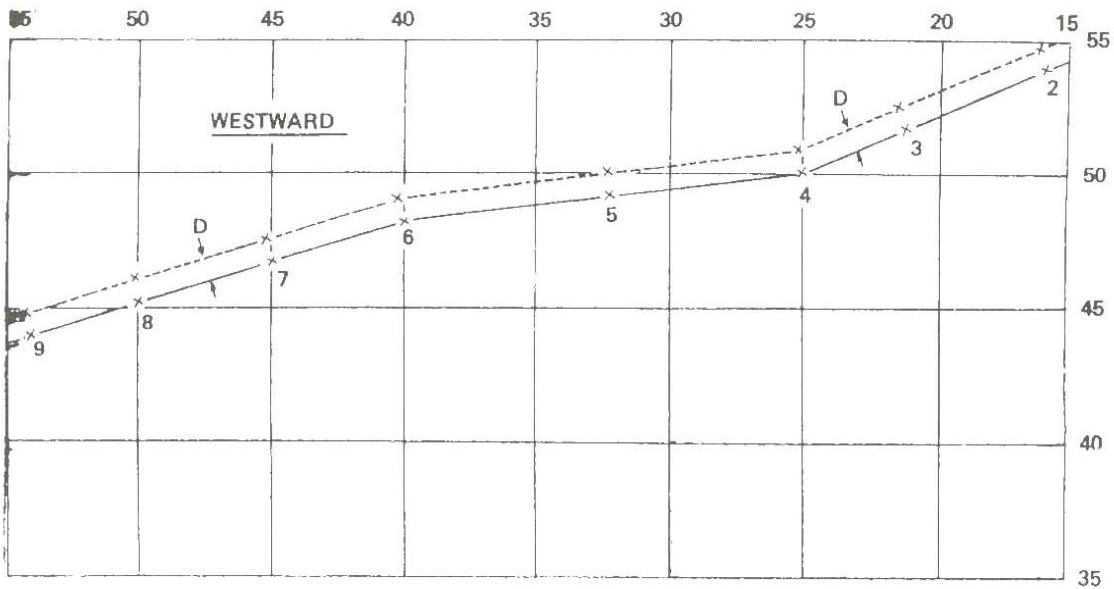
เส้นทางรองที่กำหนดขึ้น ให้ห่างไปทางขวาของเส้นทางมาตรฐาน ๒๕ ไมล์ เป็นเส้นทางสำหรับ
คอนวอยทั่วโลกและเรืออิสระในมหาสมุทรแปซิฟิกเท่านั้น เจ้าหน้าที่ผู้สั่งใช้เส้นทางรองโดยกำหนดจำนวนไมล์
ที่เส้นทางรองจะห่างออกไปทางขวาของเส้นทางมาตรฐานดังตัวอย่าง “เส้นทาง BARBARA CC ถึง CR และ S
ไปทางใต้ ๑๕ ไมล์” นี้ หมายความว่า เส้นทางที่จะใช้จริงคือเส้นทางที่ห่างไปทางขวาของเส้นทาง BARBARA
๑๕ ไมล์

เส้นทางของเรือลำหลังก็กำหนดขึ้นเหมือนกัน เส้นทางนี้จะห่างออกไปทางขวาของเส้นทางมาตรฐาน
ตามจำนวนไมล์ที่จะกำหนด เส้นทางเรือลำหลังกำหนดจุดโดยใช้ชื่ออักษรตัวเดียว เส้นทางนี้ขนานกับเส้นทาง
มาตรฐานตามจำนวนไมล์ที่แน่นอนอันหนึ่ง จะห่างออกไปกี่ไมล์ กำหนดไว้ในคำสั่งเดินทาง จุดตั้งต้นและจุด
สุดท้ายของเส้นทางหรือเส้นทางเรือลำหลัง จะมีชื่อเดียวกันกับเส้นทางมาตรฐาน

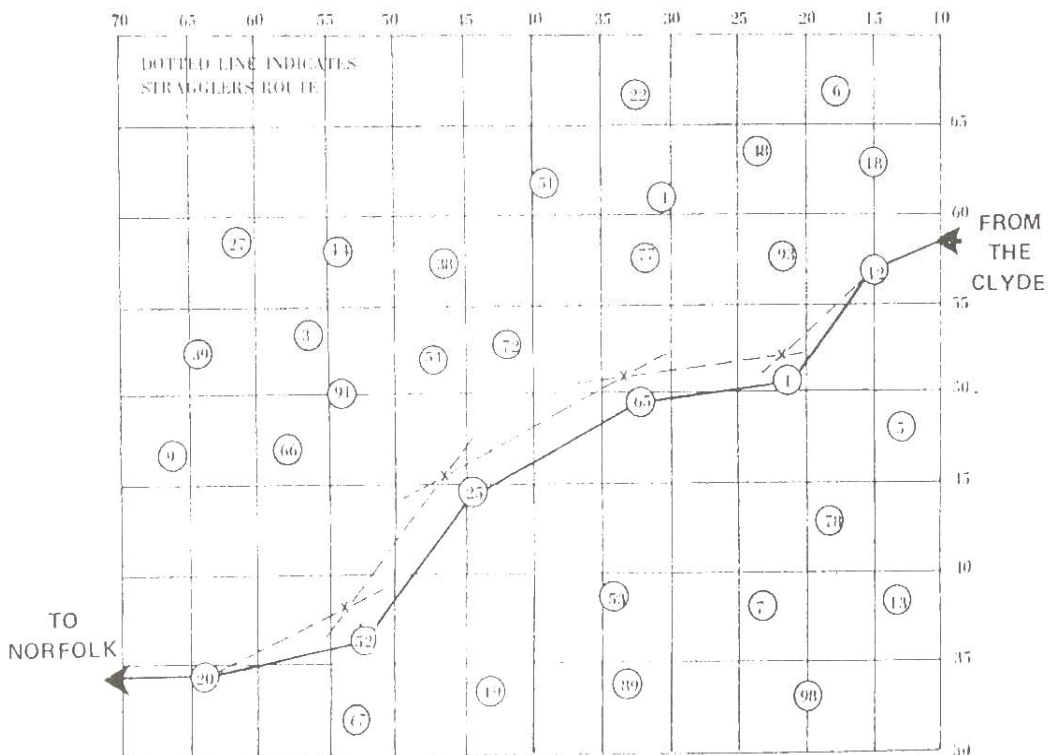
TYPICAL STANDARD ROUTE AS CONTAINED IN SEPARATE PLANS



METHOD OF PLOTTING THE STRAGGLER'S ROUTE



รูป ๖-๒ ตัวอย่างระบบเส้นทางมาตรฐาน



รูป ๖ - ๑ ตัวอย่างระบบเส้นทางหมายเลข

๖๐๕. ระบบเส้นทางหมายเลข (NUMBERED REFERENCE POSITION SYSTEM)

ระบบเส้นทางหมายเลขใช้ได้ทั่วโลกทั้งคอนวอยและเรืออิสระ จุดต่าง ๆ ที่กำหนดขึ้นเป็นจุดที่คลุมเส้นทางเรือเดินสำคัญ ๆ ของโลกไว้หมด ดูแผน ๆ แล้วระบบเส้นทางหมายเลขก็จะเหมือนกับระบบเส้นทางมาตรฐาน แต่โดยหลักการแล้วระบบเส้นทางหมายเลขต่างกับระบบเส้นทางมาตรฐาน

ระบบเส้นทางหมายเลขประกอบด้วยจุดต่าง ๆ ตามภูมิศาสตร์ ซึ่งได้กำหนดขึ้นไว้ล่วงหน้าในแผนที่ตามทฤษฎีแล้วจากจุดต่าง ๆ เหล่านี้จะกำหนดเส้นทางขึ้นได้อย่างไม่มีที่สิ้นสุด ระบบนี้อ่อนตัวมากกว่าระบบเส้นทางมาตรฐาน และยอมให้เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบเลือกทางใดเส้นทางหนึ่งจากจุดต่าง ๆ ที่กำหนดขึ้นเพื่อให้เหมาะกับทางยุทธวิธีที่ใหม่ที่สุดและตามข่าวข่าวศึกที่ได้รับ การให้จุดเป็นอักษรคงเป็นเช่นเดียวกับระบบเส้นทางมาตรฐาน

โทรเลขกำหนดเส้นทางหมายเลขมีตัวอย่างดังนี้

“ให้คอนวอย (ชื่อคอนวอย) เดินทางผ่านจุดเหล่านี้ ๔๗, ๗, ๓, ๑๑, ๒, ๒๐, และ ๕๐ จุดอักษร BK ถึง BP และ Q

เมื่อได้รับโทรเลขดังกล่าว นคพ.ก็ไปเปิดเอกสารเพื่อทราบจุดหมายเลขเหล่านั้นมี แลต สอง เท่าใด แลต สอง ของจุดเหล่านี้ และจุดอักษร ก็จะส่งไปให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารเรือในคอนวอยทราบ เส้นทางเรือลำหลังจะอยู่ห่างไปทางขวาของเส้นทางตามจำนวนไมล์ที่กำหนด และขนานกับเส้นทางหลัก และให้ชื่อเป็นอักษรตัวเดียว

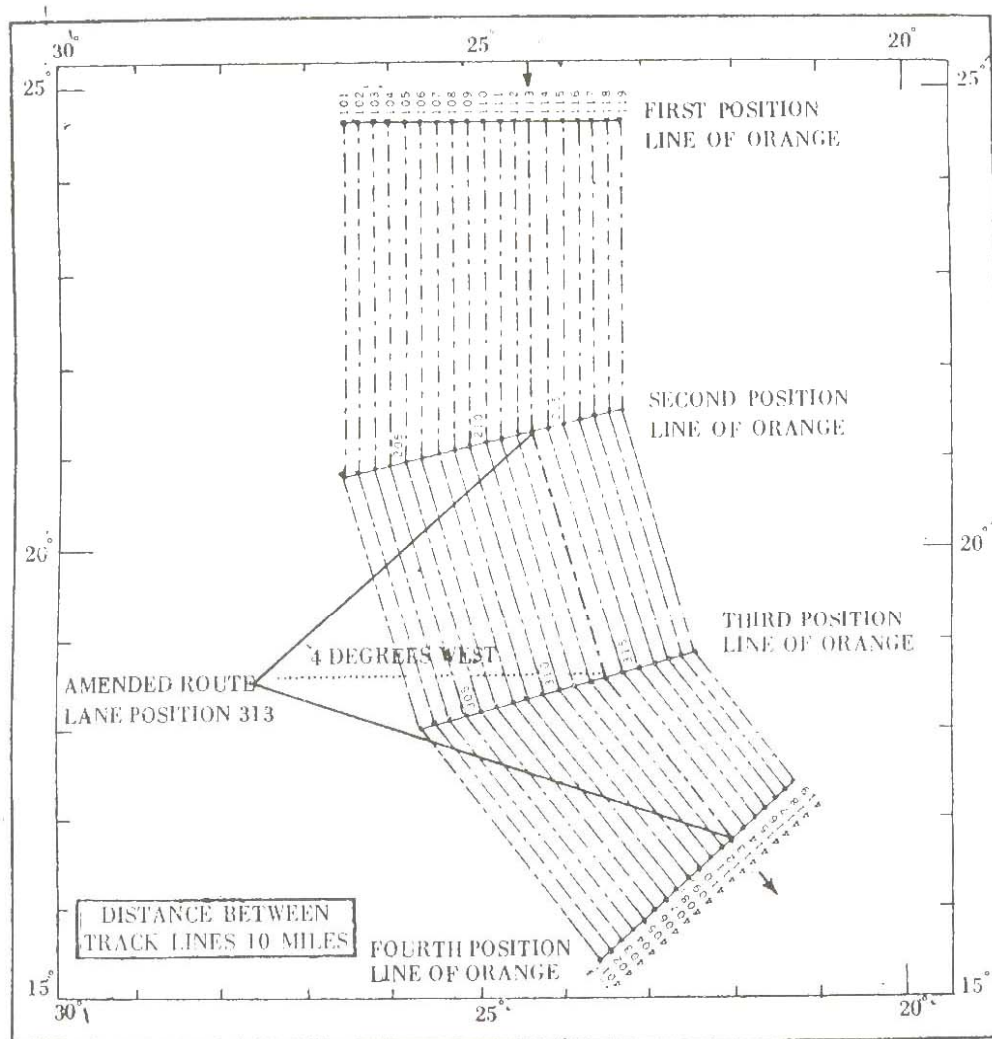
bob. ระบบเส้นทางขนาน

ระบบเส้นทางขนานเหมือนกับระบบเส้นทางมาตรฐาน คือประกอบด้วยเส้นทางจำนวนหนึ่งซึ่งได้เลือกไว้แล้ว เส้นทางนี้มีอยู่ในผนวกของ ATP 2 ระบบเส้นทางขนานประกอบด้วยเส้นทางชุดหนึ่งที่ขนานกันไป ระยะห่างระหว่างเส้นทางคู่หนึ่งคือ ๑๐ ไมล์ เส้นทางขนานควบกันไปในี่ประกอบขึ้นเป็นระบบเส้นทางขนาน ให้ชื่อตามสี เช่น เส้นทางน้ำเงิน เส้นทางเขียว และอื่น ๆ ตามแต่จะกำหนดขึ้น เส้นทางทางเหล่านี้อาจจะแบ่งย่อยลงไปอีกให้เป็นเส้นทางจราจรไปทางหนึ่ง ขามาอีกทางหนึ่ง

การใช้ระบบเส้นทางขนานมีข้อจำกัด เพราะกำหนดเพื่อให้ออกใช้กับเรืออิสระเท่านั้น ข้อดีที่เด่นที่สุดของระบบนี้คือ แม้จะมีเรืออิสระมากมายเท่าใด ก็จะกำหนดเส้นทางให้ได้โดยสะดวกโดยแบ่งเส้นทางให้เรือแต่ละลำไปตามลำดับ เมื่อเรือลำใดแยกขบวนออกจากคอนวอยเป็นเรืออิสระ ผบท.หรือเจ้าหน้าที่กำหนดเส้นทางก็จะกำหนดเส้นทางขนานเส้นใดเส้นหนึ่งให้พร้อมด้วยจุดหมายอักษรสองตัว เพื่อจะได้เป็นจุดบอกตำแหน่งที่เรือสำหรับอ้างอิงถึงได้

จุดบอกตำแหน่งในระบบนี้ คือตำบลที่ทางภูมิศาสตร์ ซึ่งเกิดขึ้นด้วยเส้นทางขนานมาติดกัน จุดนี้เป็นจุดที่เปลี่ยนแปลงเพิ่มไปตามเส้นทางขนานอันต่อไป (ดูรูป ๖ - ๔)

TRACKS AND POSITION LINES NUMBERED FOR SOUTHBOUND SHIPPING



จุดบอกตำแหน่งตามภูมิศาสตร์ที่กล่าวนี้ให้ชื่อเป็นเลข ๓ ตัว เลขตัวแรก คือ เลขที่ของเส้นบอกตำแหน่ง (POSITION LINE) และเลข ๒ ตัวท้ายจะบอกเลขที่เส้นขนานของระบบเส้นทางขนานจุดนั้น บางทีอาจให้ชื่อเป็นอักษรก็ได้

เจ้าหน้าที่กำหนดเส้นทางเลือกเส้นใดเส้นหนึ่งในระบบเส้นทางขนานที่มีอยู่ แล้วกำหนดชื่ออักษรให้แก่จุดบอกตำแหน่งในเส้นทางนั้น การกำหนดเส้นทางดังกล่าวส่งไปให้ นคพ.ทราบดังตัวอย่าง

“ให้เรือ **BRADLEY CHASE** เดินในเส้นทางเขี้ยว ๑๑๓ จากจุด **BK** ถึง **BS** และ **T** แล้วตรงไป

จุดบอกตำแหน่งให้ชื่อดังนี้ **113 – BK, 213 – BL, 313 – BM** และต่อๆ ไป นคพ.จะให้แลต ลอง ของจุดทุกจุดพร้อมกับชื่ออักษรสองตัวและมอบให้แก่นายเรือไป นายเรือจะต้องไม่ทราบว่าเขากำลังแล่นเรืออยู่ในเส้นทางเส้นใดเส้นหนึ่งของระบบเส้นทางขนานเป็นอันขาด

ระบบเส้นทางขนานมีข้อดีที่อ่อนตัว เพราะอาจจะย้ายแกนของเส้นทางไปทางซ้าย หรือทางขวาอีกสองข้างได้เพื่อเป็นเส้นทางรองสำหรับให้ ผบท.หรือเจ้าหน้าที่อื่น ๆ เลือกใช้ได้ตามความพอใจ เส้นทางรองดังกล่าว อาจจะเขียนลงไปบนโทรเลขสั่งเส้นทาง โดยกำหนดลงไปว่าให้เปลี่ยนแลต และ ลอง ของแกนเส้นทางขวา หรือซ้ายก็ดีกว่าก็เป็นที่น่าสนใจได้ อีกวิธีหนึ่งอาจจะสั่งเส้นทางรองในระบบเส้นทางขนานนี้ได้โดยวิธีบอกทิศประกอบด้วยระยะทางจากจุดบอกตำแหน่งใหม่นี้ ว่าผิดกับจุดตำแหน่งเดิมไปอย่างไร

๖๐๗. **ระบบแลต ลอง** ระบบนี้เหมาะสำหรับใช้กับนายทหารรายงานและกงสุลเรือพาณิชย์ เพราะบุคคลทั้งสองนี้ไม่มีสิทธิใช้เอกสารลับบอกเส้นทางเรือเดิน เป็นที่คาดหมายว่า ระบบ แลต ลอง ดังกล่าวนี้ จะใช้บ่อยที่สุดในระยะแรกของสงครามหรือเมื่อระบบอื่น ๆ ที่ยุ่งยากกว่ายังไม่ได้นำมาใช้

หลักการขั้นมูลฐานของระบบนี้ คือ เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบเลือกเส้นทางเรือเดินตามแผนที่ที่ใช้อยู่โดยพิจารณาถึงจุดมุ่งหมายของการเดินทาง สถานะทางยุทธวิธีที่กำลังเป็นอยู่ และข่าวสารเกี่ยวกับข้าศึก เป็นองค์ประกอบ ๓ ประการที่สำคัญ เส้นทางที่เลือกได้แล้ว จะแปลเป็นรหัสบอกแลต ลอง ของตำบลที่ต่าง ๆ บนเส้นทางนั้น และนอกจากนี้เจ้าหน้าที่ผู้เลือกเส้นทางอาจกำหนดชื่อตัวอักษร ๒ ตัว ให้แก่จุดเหล่านั้นก็ได้ จากนั้น นคพ.ก็จะส่งโทรเลขกำหนดเส้นทางนี้ให้นายทหารเรือผู้ประจำอยู่ในคอนวอยทราบ และในกรณีของเรืออิสระก็แจ้งให้นายเรือทราบ

๖๐๘. เส้นทางฉุกเฉิน ตามชื่อก็จะเห็นแล้วว่า เส้นทางฉุกเฉินจะใช้เมื่อมีกรณีฉุกเฉินเกิดขึ้นเท่านั้น โดยการกำหนดเส้นทางฉุกเฉิน นายทหารรายงาน (REPTOF) หรือกงสุลเรือพาณิชย์ (CONSA) ร่วมกับนายเรือ พิจารณาเส้นทางเดินเรือที่จะใช้ ในการเลือกเส้นทางดังกล่าวจะต้องเป็นไปตามคำสั่งทั่วไปของ ผบท. ในพื้นที่นั้น หรือตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารเรือที่เกี่ยวข้อง หากไม่มีคำสั่งดังกล่าวนี้ ก็ให้กำหนดเส้นทางให้ดีที่สุดเท่าที่จะทำได้ภายในขีดความสามารถของเรือ และความรู้เกี่ยวกับสถานการณ์ทางยุทธวิธีขณะนั้นเมื่อได้ตกลงใช้เส้นทางใดแล้วก็จะได้รายงานไปยัง ผบท. โดยทางลับเท่าที่จะทำได้ ขูบออกตำแหน่งต่าง ๆ จะถูกกำหนดขึ้นเป็นชื่อลับเพื่อใช้อ้างอิงต่อไปภายหน้า

การใช้ระบบเส้นทางเรือเดิน ระบบเส้นทางเรือเดินทั้ง ๕ ประเภทที่กล่าวมานี้ จะมีผู้สั่งใช้ดังต่อไปนี้:-

๑. ระบบเส้นทางมาตรฐาน ผบท. จะสั่งการใช้เส้นทางนี้ไปให้ นคพ.ทราบ ตามที่จะเห็นสมควร นายทหารรายงานจะไม่ได้ระบบเส้นทางมาตรฐานนี้แต่กงสุลเรือพาณิชย์อาจจะได้รับ หาก ผบท.พิจารณาเห็นสมควร
๒. ระบบเส้นทางขนาน นคพ.และกงสุลเรือพาณิชย์จะได้รับระบบเส้นทางนี้
๓. ระบบเส้นทางฉุกเฉินและเอกสารที่เกี่ยวข้อง นคพ.ที่ทำหน้าที่ชั่วคราวและนายทหารเรือรายงานจะได้รับระบบเส้นทางนี้ ควรสังเกตเห็นว่าระบบ แลต ลอง ใคร ๆ ก็ใช้ได้ ไม่ต้องมีผู้สั่งใช้เลย

การเปลี่ยนเส้นทาง จะมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนเส้นทางขึ้น ก็เมื่อข่าวกรองที่ไม่เคยได้รู้มาก่อนปรากฏขึ้นหรือการเปลี่ยนแปลงทางยุทธวิธีอย่างกระทันหัน ทำให้ต้องเปลี่ยนแปลงเส้นทางคอนวอย หรือเรืออิสระให้ปลอดภัย การนี้ทำได้โดย ผบท.ส่งโทรเลขเปลี่ยนเส้นทาง โทรเลขนี้จะส่งไปให้ ผบ.หน่วยเรือคุ้มกัน และแจ้งให้ ผบท.ในพื้นที่คอนวอยจะผ่านเข้าไปได้ทราบ ผบท.ของพื้นที่ต้นทางจะเป็นผู้กำหนดเส้นทางใหม่ และชี้แจงเหตุผลในการเปลี่ยนเส้นทางให้ทราบด้วย ผบ.หน่วยเรือคุ้มกันมีหน้าที่ส่งโทรเลขการเปลี่ยนเส้นทางนี้ไปให้ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในคอนวอยทราบ โทรเลขเปลี่ยนเส้นทางจะกำหนดว่าเมื่อใดจึงจะเริ่มเปลี่ยนเส้นทาง และถ้าหากอันตรายที่จะเกิดขึ้นนั้นกระชั้นชิดมากก็จะสั่งเปลี่ยนเส้นทางโดยทันทีเมื่อได้รับคำสั่งเส้นทาง เรือลำหลังก็จะอยู่ห่างจากเส้นทางที่กำหนดขึ้นใหม่ในระยะเช่นเดียวกับเส้นทางเดิมนอกจากคำสั่งใหม่นี้จะบอกเป็นอย่างอื่น นอกจากนี้ในโทรเลขเปลี่ยนเส้นทางจะต้องบอกข้อความให้ละเอียดว่าเมื่อท่าปลายทางของคอนวอย หรือเรืออิสระนั้น คือเมืองใด

ก่อนออกเดินทาง นคพ.จะแจกจ่ายจุดหลักเปลี่ยนเส้นทาง (REFERENCE DIVERSION POINT) ซึ่งมีชื่อเป็นอักษรสองตัวให้แก่ ผบ.หน่วยเรือคุ้มกัน และแม่กองคอนวอยเพื่อจะได้ใช้ในเมื่อต้องมีการเปลี่ยนเส้นทางเรือเดิน การปฏิบัติเช่นนี้จะเกิดความสะดวกและช่วยให้การสื่อสารในการเปลี่ยนเส้นทางน้อยลงไปได้มาก จุดหลักเปลี่ยนเส้นทางดังกล่าวจะสั่งใช้ในโทรเลขที่เรียกว่า **PRESAIL**

โทรเลข PRESAIL และโทรเลขอื่นที่เกี่ยวข้อง จะอธิบายให้ละเอียดในบทต่อไป วิธีต่าง ๆ ที่กำหนดจุดเหล่านี้มีอยู่ใน ATP2 นคพ. จะต้องตรวจสอบว่าวิธีต่าง ๆ ที่จะกำหนดจุดเหล่านี้เหมาะสมกับคำแนะนำคอนวอยที่ได้ออกไปแล้ว และจะต้องอธิบายให้ชัดเจน ไม่ให้เกิดคลุมเครือได้เป็นอันขาด

ผบ.หน่วยเรือคุ้มกัน (หรือนายเรือเรืออิสระ) รับผิดชอบที่จะต้องแจ้งให้ ผบท. ในพื้นที่ของตนทราบที่เรือรายงานของตน หากที่เรือนั้นจะผิดไปเกินกว่าที่ได้กำหนดไว้ และ ผบ.หน่วยเรือคุ้มกัน (หรือนายเรือเรืออิสระ) จะต้องแจ้งให้ทราบถึงกำหนดเวลาถึงเมืองท่าของตนให้ ผบท.ทราบด้วย หากกำหนดที่จะถึงนี้ผิดไปจากเกณฑ์ที่กำหนดไว้ให้ (ตัวอย่างเช่น มีเกณฑ์ว่าอำมาขาเกิน ๑๐ ชั่วโมงจึงจะต้องบอก กำหนดเดิมจะต้องถึงเวลา ๑๐๐๐ แต่ที่เรือผิดไปเห็นว่าจะต้องถึงเวลา ๒๑๐๐ ซึ่งเกินไป ๑๑ ชม. ดังนั้นในกรณีนี้จะต้องแจ้งให้ ผบท.ทราบทันที)

คำแนะนำของเรือลำหลัง เรือลำหลังข่อมทำให้เกิดปัญหาพิเศษขึ้นแก่ ผบท. และ นคพ. เสมอ โดยที่เรือลำหลังไม่ได้อยู่กับคอนวอย ดังนั้นบางสิ่งบางอย่างเกี่ยวกับตำบลที่เรือ ความเร็ว และสภาพของเรือก็ไม่อาจจะคาดล่วงหน้าได้ ในขณะที่เป็นเรือลำหลัง เรือนี้จะต้องไม่พยายามติดต่อกับ ผบท. หรือ นคพ. เลย เพราะมีฉะนั้นก็จะทำให้เข้าสีกัดกัฟรู้ตำบลที่ของเรือลำหลังได้โดยง่าย

ประการแรก เมื่อเรือลำใดเป็นเรือที่กำหนดไว้ แต่ต้องพยายามอย่างเต็มที่ที่จะไปรวมกระบวน ณ จุดนัดพบเวลาที่ข้อมตามที่กำหนดไว้ แต่ต้องจำไว้ว่าเรือลำหลังจะต้องไม่พยายามรวมกระบวนกับคอนวอยในเวลากลางคืนเป็นอันขาด เพราะอาจเกิดการเข้าใจผิดได้ง่าย

เมื่อเรือลำหลังเข้าร่วมกระบวนไม่สำเร็จแล้ว นายเรือก็จะเปิดของคำแนะนำเรือลำหลังออกดูและ ปฏิบัติไปตามคำแนะนำนั้น ผบ.หน่วยเรือคุ้มกันหรือแม่กองคอนวอย จะต้องแจ้งให้ ผบท.ทราบถึงสถานะของเรือลำหลัง และกำหนดเวลาถึงท่าเรือถ้าทราบ นายเรือลำหลังจะต้องไม่ติดต่อกับ ผบท.ทางวิทยุเลยเป็นอันขาด นอกเสียจากว่าขณะนั้นขอมให้ใช้วิทยุได้ ถ้าหาก ผบท.ในพื้นที่ได้รับข่าวจากเรือลำหลังนี้ ก็ให้แจ้ง ผบท.ในพื้นที่ ๆ เรือลำหลังจะผ่านเข้าไปให้ทราบตลอดจนแจ้งให้ นคพ.ที่เมืองท่าปลายทางและเจ้าหน้าที่ทหารเรือที่เมืองท่าต้นทางทราบด้วย

๖๐๘. **ความสัมพันธ์ทางกฎหมาย (LEGAL RELATIONSHIP)** ถึงแม้ว่าความสัมพันธ์ทางกฎหมายอันเนื่องมาจากคอนวอยจะได้กล่าวไว้โดยละเอียดใน ACP 148 แล้วก็ดี ควรที่จะทราบหัวข้อสำคัญ ๆ ไว้บ้างก่อนที่คิดถึงการที่จะให้คอนวอยออกเดินทางแต่เพียงด้านเดียว

สถานะของเรือพาณิชย์ กฎหมายระหว่างประเทศได้กำหนดความแตกต่างอันสำคัญระหว่างเรือรบ และเรือพาณิชย์ไว้ชัดเจน ในเมื่อสถานะสงครามได้เกิดขึ้น และเป็นที่ยอมรับกันทั่วไปว่า เรือพาณิชย์จะไม่เปลี่ยนสถานะเป็นเรือรบไปได้เพียงแต่ว่าได้คิดอาวุธป้องกันตัวเพิ่มขึ้น และใช้อาวุธนั้นเพียงป้องกันตัวเองเท่านั้น ถ้าเรือพาณิชย์นั้นได้ใช้อาวุธดังกล่าวขัดขวางการเดินทางเรืออิสระ ในทะเลหลวงขัดขวางเรือฮาปลาและเรือพาณิชย์ลำอื่นๆ เมื่อเป็นเช่นนั้น เรือลำนั้นจึงเปลี่ยนสถานะเป็นเรือรบขึ้นมา ถ้านายเรือของเรือพาณิชย์ลำใดลำหนึ่งพยายาม

ที่จะหนีหรือขัดขวางการกระทำของเรือรบ ก็เป็นการเสี่ยงอันตรายที่เรือรบจะต้องทำโดยเสีย โดยกฎหมายระหว่างประเทศอีกเหมือนกันจะไม่ยอมให้เรือรบหรือเครื่องบินรบทำอันตรายแก่เรือใด ๆ โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารและคนประจำเรือเป็นอันขาด

๖๑๐. ความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยเรือคุ้มกันและเรือพาณิชย์ เพราะว่า ผบ.หน่วยเรือคุ้มกัน ถูกแต่งตั้งให้เป็นนายทหารสั่งการทางยุทธวิธีของกองเรือที่ตนคุ้มกัน ดังนั้นนายเรือพาณิชย์ทุกลำในกองเรือนั้น จึงต้องเชื่อฟังคำสั่งของ ผบ.หน่วยเรือคุ้มกันและคำสั่งของแม่กองกองเรือ แต่โดยประการใดก็ตามนายเรือยังคงรับผิดชอบในการเดินเรือตนอยู่ตลอดไปไม่เปลี่ยนแปลง

โดยปกติแล้วเรือในกองเรือคุ้มกันจะไม่ตอบสนองให้แม่กองกองเรือหรือ ผบ.หน่วยเรือคุ้มกันทราบว่าจะทำหรือไม่ทำอะไร ถึงแม้ว่าบางครั้งเรือเหล่านี้จะตอบสนองของแม่กองกองเรือหรือ ผบ.หน่วยเรือคุ้มกันบ้างก็ตาม เรือคุ้มกันและรูปกระบวนกองเรือนั้น ได้เกิดขึ้นเพื่อรักษาความปลอดภัยทางทหาร และป้องกันการโจมตีของข้าศึก แต่การปฏิบัติการใด ๆ ในกระบวนกองเรือนั้นจะไม่ทำให้นายเรือพาณิชย์พ้นความรับผิดชอบในเรือของตนไปได้เป็นอันขาด นคพ.จะต้องรู้หลักความจริงข้อนี้ และอธิบายให้นายเรือพาณิชย์ทั้งหลายได้เข้าใจอย่างถ่องแท้เมื่อก่อนออกเรือ

๖๑๑. การจัดระเบียบภายในของกองเรือ (INTERNAL ORGANIZATION)

จากความรู้ที่แล้่วมา พอลจะสรุปได้ว่า กองเรือกระบวนใดจะประสบความสำเร็จในการเดินทางนั้นก็เพราะองค์ประกอบ ๓ ประการดังนี้คือ: -

๑. หน่วยสนับสนุนบนบกจัดระเบียบภายในของกองเรือดี
๒. การดำเนินการควบคุมกองเรือในทะเลเป็นไปโดยเรียบร้อย
๓. ความชำนาญของนายเรือพาณิชย์แต่ละนายในการนำเรือของตนในกระบวนกองเรือ

๖๑๒. ความสัมพันธ์ในการบังคับบัญชา (COMMAND RELATIONSHIP)

นคพ.มีความรับผิดชอบในองค์ประกอบ ข้อ ๑. ที่กล่าวมาแล้วอย่างเต็มที่ แต่สำหรับองค์ประกอบข้อ ๓. แล้ว นคพ. ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับข้อ ๒. นั้น ก็เป็นที่ทราบกันอยู่แล้วว่า ผบ.หน่วยเรือคุ้มกันและแม่กองกองเรือมีหน้าที่ในการควบคุมกองเรือในทะเล แต่ นคพ. ก็ควรจะมีความรู้ในการควบคุมกองเรือในทะเลด้วย ความรอบรู้และความเข้าใจของ นคพ. ดังกล่าว จะทำให้ นคพ. ได้ปฏิบัติในหน้าที่ของตนเกี่ยวกับการจัดระเบียบกองเรือในขั้นต้นที่ทำเรือได้อย่างชำนาญและประสบความสำเร็จอย่างดี ถ้าหาก นคพ. ไม่มีความรู้เกี่ยวกับกองเรือในทะเลเลย ก็ไม่สามารถจะทำหน้าที่ของตนดังกล่าวได้

ความสัมพันธ์ในการบังคับบัญชาได้กล่าวมาข้างต้นข้างแล้ว ซึ่งถ้าจะกล่าวโดยย่อจะเป็นดังนี้ ผบ.หน่วยเรือคุ้มกันเป็นนายทหารสั่งการทางยุทธวิธีและรับผิดชอบในการป้องกันคอนวอย ดังนั้นจึงออกคำสั่งในเรื่องการป้องกันคอนวอยได้เต็มที่โดยไม่ต้องปรึกษาใคร แต่ถ้าหากเป็นไปได้โดยไม่เสียผลแล้ว ผบ.หน่วยเรือคุ้มกันจะได้รับการปรึกษาแม่กองคอนวอยเสียก่อนแล้ว จึงจะออกคำสั่งก็จะเป็นการดียิ่งขึ้นและคำสั่งนั้นให้เริ่มปฏิบัติเมื่อได้รับสัญญาณจากเรือธงแม่กองคอนวอยเสมอ

แม่กองคอนวอยสั่งการแก่คอนวอย ตามที่ ผบ.หน่วยเรือคุ้มกันได้เห็นชอบด้วยแล้ว แต่เมื่อ ผบ.หน่วยเรือคุ้มกันไม่อยู่ แม่กองคอนวอยจะสั่งการแก่คอนวอยด้วยตนเองก็ได้ ความรับผิดชอบของแม่กองคอนวอยมีเพียงแต่การปฏิบัติงานภายในและความปลอดภัยในการเดินเรือของคอนวอยเท่านั้น

การสั่งการแปรกระบวนคอนวอยตามปกติเป็นหน้าที่ของแม่กองคอนวอย และแม่กองคอนวอยต้องเตรียมเรือทุกลำให้พร้อมรบ และสั่งการในการแปรกระบวนในการรบด้วย ถ้าแม่กองคอนวอยไม่อาจทำหน้าที่ได้หน้าที่นี้จะตกอยู่กับรองแม่กองคอนวอยหรือผู้ช่วยแม่กองคอนวอย และบางทีไปตกอยู่กับแม่กองคอนวอยพิเศษก็ได้ ถ้าเป็นคอนวอยกระบวนเล็ก ไม่มีรองแม่กองคอนวอยและผู้ช่วยแม่กองคอนวอย หรือแม่กองคอนวอยพิเศษ หากแม่กองคอนวอยทำหน้าที่ของตนไม่ได้ หน้าที่นี้จะตกไปอยู่กับนายเรือที่คัดเลือกไว้ก่อนแล้ว

นายเรือทุกลำมีความรับผิดชอบเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินเรือของเรือของตน ถ้านายเรือผู้ใดเชื่อว่าคำสั่งของแม่กองคอนวอยจะทำให้เรือของเขาเป็นอันตรายแล้วต้องแจ้งให้แม่กองคอนวอยทราบทันที ในเรื่องนี้ถ้าเป็นกรณีฉุกเฉิน และนายเรือเห็นว่าเป็นความจำเป็นอย่างขึงขาคที่หลีกเลี่ยงไม่ได้แล้ว จะนำเรือผิดไปจากคำสั่งของแม่กองคอนวอยเพื่อเป็นความปลอดภัยของเรือเขาก็อาจทำได้

๖๑๓. รูปกระบวนคอนวอยอย่างง่าย (BASIC FORMATIONS)

การจัดเรือพาณิชย์เข้าในคอนวอย เรียกว่าการจัดกระบวนคอนวอย ซึ่งตามปกติจะจัดเรือเป็นกระบวนเรียงตามกัน (COLUMN) คือแถวตอนเรียงหนึ่งตามแบบแถวทหารราบ ระยะห่างระหว่างแถวเปลี่ยนไปตามองค์ประกอบหลายประการด้วยกัน และถ้าคาดว่าจะมีการโจมตีด้วยอาวุธปรมาณูแล้ว แถวต่าง ๆ เหล่านี้ อาจอยู่ห่างกันมาก ๆ ก็ได้ ตามธรรมเนียมที่ปฏิบัติกันมา เรือลำหน้าของแถวใดก็เป็นเรือนำของแถวนั้น (COLUMN GUIDE) และเรือนำแถวใดแถวหนึ่งจะถูกกำหนดให้เป็นเรือของคอนวอย (CONVOY GUIDE) เรือนำของแถวหรือเรือนำของคอนวอยทำหน้าที่เช่นเดียวกับเรือนำในรูปกระบวนของเรือหลัก ซึ่งเรืออื่นจะรักษาสถานีโดยถือเรือนำเป็นจุดหลักตามระยะทางและแบร์ริงที่กำหนด โดยปกติแล้วเรือธงแม่กองคอนวอยเป็นเรือนำของคอนวอย

ถ้าคอนวอยเปลี่ยนเข็มโดยให้เรือทุกลำหันพร้อมกันไม่เกิน ๕๐ องศา เรือนำทั้งหลายคงเป็นเรือลำเดิมไม่เปลี่ยนแปลง ถ้าเรือทุกลำหันขวาหรือซ้ายพร้อมกัน ๕๐ องศา เรือลำหน้าของปีกขวาหรือปีกซ้ายของรูปกระบวนใหม่จะกลายเป็นเรือนำของคอนวอยโดยอัตโนมัติ เรือลำหนึ่งลำใดซึ่งกลายเป็นเรือนำของคอนวอย โดยวิธี

ดังกล่าวจะต้องชักธงชาติประจำเรือผืนใหญ่ของตนขึ้นที่เสาหน้า เพื่อให้เรือทุกลำในคอนวอยทราบว่าจะขณะนี้เรือนั้นเป็นเรือนำของคอนวอยแล้ว ถ้าเรือทุกลำหันขวาหรือซ้ายพร้อมกันเกิน ๕๐ องศา เรือลำหน้าในแถวซึ่งเมื่อก่อนเป็นแถวที่มีเรือนำของคอนวอยก็จะกลายเป็นเรือนำของคอนวอยลำใหม่ และเรือลำอื่น ๆ ที่เป็นเรือลำหน้าของแถวอื่น ๆ ก็จะกลายเป็นเรือนำของแถวนั้น ๆ

รูปกระบวนคอนวอยต้องจัดให้ง่ายที่สุดเท่าที่จะทำได้ เพราะนายเรือพาณิชย์น้อยคนที่จะมีความชำนาญและเข้าใจในการแปรกระบวนนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเมื่อเริ่มจัดตั้งกระบวนคอนวอยขึ้นใหม่ในระยะต้นของสงคราม นอกจากนี้แล้วการจัดรูปกระบวนยาก ๆ นั้นไม่เกิดประโยชน์อันใดนอกจากจะทำให้นายเรือทั้งหลายเกิดความลังเลไม่แน่ใจ จะเกิดการชนกันขึ้น และทำให้คอนวอยไปถึงที่หมายช้าไปเท่านั้น สิ่งที่สำคัญที่สุดในการจัดรูปกระบวนคอนวอยคือในวันที่ออกจากท่า ให้เรือทุกลำมาเข้ากระบวนคอนวอยนอกท่าเรือได้อย่างเรียบร้อยถูกต้องตามตำแหน่งของตน ดังนั้น เรือนำของแถวจะต้องรีบเข้ารูปกระบวนตามตำแหน่งให้เสร็จโดยเร็วที่สุด เพื่อที่เรืออื่นจะได้ถือเป็นหลักสำหรับจัดตำแหน่งของเรือของตนได้โดยสะดวก ตามปกติเรือธงแม่กองคอนวอยเป็นเรือนำหน้าของแถวกลางเมื่อมีแถวจำนวนสี่ ในขณะที่กำลังจัดรูปกระบวนอยู่นั้น เรือทุกลำควรชักธงชื่อเรือของตนไว้ตลอดเวลา จนกระทั่งการจัดรูปกระบวนคอนวอยทั้งกระบวนเสร็จสิ้นลงแล้ว และกระบวนคอนวอยเริ่มเดินทางแล้วจึงเอาธงชื่อเรือของตนลงได้

การรักษาสถานี (STATION KEEPING) เมื่อเรือแล่นเรียงตามกัน เรือทุกลำต้องแล่นตามพริ้วน้ำของเรือนำ และไม่ต้องไปพะวงถึงเรือข้างหน้าว่าจะถือเข็มอะไร อย่างไร นอกจากเสียว่าจะเกิดการชนกันขึ้นจึงจะหันหลบหลีก ถ้าจะเปลี่ยนสถานีซึ่งกันและกันต้องปฏิบัติดังนี้ :-

๑. ถ้าเรือแล่นเรียงตามกัน เรือข้างหน้าจะต้องหันไปทางซ้าย และเรือข้างหลังแล่นขึ้นไปทางขวา ถ้าเรืออยู่คนละแถวกัน เรือซึ่งออกมาจากแถวทางซ้าย ต้องแล่นผ่านทางท้ายเรือซึ่งออกมาจากแถวทางขวา

๒. ถ้าจะต้องเปลี่ยนที่เรือทั้งแถวหนึ่งกับอีกแถวหนึ่ง เรือนำของแต่ละแถวจะต้องเป็นผู้ควบคุมแถวของตนในการแปรกระบวนนี้ และเพิ่มลดความเร็วตามที่สมควร เพื่อให้การเปลี่ยนแถวเสร็จไปโดยเร็ว

๓. เรือที่กำลังเปลี่ยนสถานี จะต้องชักชื่อเรือของตนขึ้นไว้ตลอดเวลา จนเมื่อเข้าประจำสถานีได้แล้ว จึงชักธงเรือของตนลง

ในที่ประชุมคอนวอย นคพ. จะต้องกล่าวเน้นให้ทราบถึงความสำคัญของการรักษาสถานี นายเรือจะต้องเข้าใจว่าวินัยในการรักษาสถานีที่เคร่งครัดนั้น จะให้ความปลอดภัยอย่างดีเลิศแก่คอนวอย นายเรือนอกจากจะเข้าใจเรื่องนี้ด้วยตนเองแล้ว จะต้องชี้แจงให้นายยามเรือเดินในเรือของตนเข้าใจในเรื่องนี้ด้วย เพราะนายยามเรือเดินเป็นผู้รับผิดชอบในการเดินเรืออยู่ตลอดเวลา อนึ่ง เรือนำของแถวจะต้องรักษาสถานีของตนให้ถูกต้องอย่างเคร่งครัดโดยถือเรือนำของคอนวอยเป็นหลัก

ถ้าเรือในกระบวนลำใดลำหนึ่งไม่อยู่ในสถานีของตน การที่เลี้ยว หัน หรือเพิ่มลดความเร็วโดยกระทันหันเพื่อให้เรือกลับไปเข้าสถานีนั้น ไม่ควรทำเป็นอันขาดการที่จะค่อยเปลี่ยนเข็มไปครั้งละ ๑ - ๒ องศาเพิ่มหรือลดความเร็วที่ ๑ - ๒ น็อต ถึงแม้ว่าจะเสียเวลาในการกลับไปเข้าสถานีบ้าง ก็คงจะเป็นการเพียงพอแล้ว นอกเสียจากในกรณีฉุกเฉินเท่านั้นที่จะไปถือตามคำแนะนำนี้ไม่ได้ตัวเอง นอกจากนี้เรือลำที่อยู่ข้างหลังของเรือที่อยู่ผิดสถานีจะสบายใจและสามารถรักษาเข็มของตนได้ดี เมื่อเรือลำที่ผิดสถานีค่อย ๆ เพิ่มลดความเร็วและหันเลี้ยวไปเข้าสถานีอันตรงรายการชนกันก็จะไม่เกิดขึ้น

ในเวลากลางคืนการรักษารูปกระบวนลำบากมาก สงครามโลกครั้งที่ ๒ สอนให้เรารู้ว่า เรือลำหลังนั้นส่วนมากเกิดในเวลากลางคืน ดังนั้นพอรุ่งเช้าขึ้นกระบวนคอนวอยจึงเกือบไม่เป็นรูปกระบวนเพราะเรือต่างลำต่างแยกกันอยู่ที่โน่นบ้างที่นี่บ้างเลยเป็นโอกาสอันดีของเรือดำน้ำข้าศึกที่จะเข้าโจมตีในตอนนั้น เรือคุ้มกันซึ่งโดยปกติก็มีน้อยไม่ค่อยจะพออยู่แล้ว ขณะที่ต่อสู้ขับไล่เรือดำน้ำข้าศึกก็พยายามที่จะรวบรวมคอนวอยให้เข้าเป็นรูปกระบวนเช่นเดิม ด้วยเหตุนี้เอง จึงปรากฏว่าเวลาก่อนดวงอาทิตย์ขึ้นและหลังดวงอาทิตย์ตก เรือพาณิชย์จะถูกเรือดำน้ำข้าศึกทำลายมากที่สุด

การเล่นส่าย การเล่นส่าย คือ การหันเรือหลบไปมา เพื่อป้องกันการโจมตีของข้าศึก โดยหันไปทางขวาบ้างทางซ้ายบ้างของเส้นทางเรือ โดยมีแบบต่าง ๆ กันตามแผนการเล่นส่ายที่คิดไว้แล้ว ผบ.หน่วยเรือคุ้มกันต้องปรึกษากับแม่กองคอนวอยเสียก่อนแล้วจึงร่วมกันตกลงใจว่าจะเล่นส่ายหรือไม่ ด้วยแผนการเล่นส่ายแบบใด ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการหรือผู้บังคับบัญชาชั้นสูงจัดแผนการเล่นส่ายและมีคำอธิบายประกอบอยู่ด้วย พิมพ์ขึ้นเป็นเล่มและมอบให้ นคพ.เป็นผู้แจกจ่าย คำอธิบายและคำจำกัดความทั่วไปของวิธีการเล่นส่ายมีอยู่ในหนังสือ **ACP 148** จะต้องแจกจ่ายให้แก่เรือพาณิชย์ทุกลำที่เข้ากระบวนคอนวอย

๖๐๔. ความรับผิดชอบทั่วไป

ความรับผิดชอบของนายเรือพาณิชย์ในระหว่างเวลาปกติกับเวลาสงคราม ไม่อาจจะแบ่งออกให้เห็นได้ชัดเจน กล่าวกว้าง ๆ ได้ว่าความรับผิดชอบในเวลาสงคราม คือ ความรับผิดชอบในเวลาปกตินั่นเองแต่เพิ่มด้วยข้อตกลงในเวลาสงคราม ซึ่งขยายขอบเขตของกฎหมายระเบียบและประเพณีของนายเรือให้มากขึ้น แต่ความรับผิดชอบขั้นมูลฐาน คือ การรักษาเรือของตนให้ปลอดภัยย่อมเป็นความรับผิดชอบที่สำคัญที่สุด ในหนังสือนี้จะต้องถือว่าความรับผิดชอบขั้นมูลฐานดังกล่าวเป็นหลักแล้วเพิ่มเติมความรับผิดชอบในเวลาสงครามเข้าไป ให้กลายเป็นความรับผิดชอบในเวลาสงคราม ซึ่งนายเรือทุกลำจะต้องรับไว้ ความรับผิดชอบเฉพาะที่จะกล่าวต่อไปนี้เป็นความรับผิดชอบของนายเรือที่เข้าคอนวอย ความรับผิดชอบของนายเรืออิสระ ถึงแม้ว่าจะคล้าย ๆ กันกับนายเรือคอนวอย แต่ก็มีข้อแตกต่างอยู่บ้าง ซึ่งจะกล่าวต่อไปข้างหน้า

การเดินเรือ คำแนะนำคอนวอย (CONVOY INSTRUCTIONS) ได้กล่าวถึงการแสดงไฟเรือเดินของเรือในคอนวอย กล่าวโดยทั่วไปเรือทุกลำต้องพรางไฟและจะเปิดไฟเรือเดินก็เมื่อจะเกิดการชนกัน หรือมีเหตุอื่น ๆ ใดที่จำเป็นอย่างขึงเท่านั้น ถ้าเปิดไฟเรือเดินไว้จะต้องปิดและเปิดได้โดยรวดเร็วทันที และไฟซึ่งแสดงสัญญาณต่าง ๆ (เช่นสัญญาณแสดงว่าเรือไม่อยู่ในบังคับ) ก็ต้องพร้อมที่จะเปิดด้วย ไฟต่าง ๆ เหล่านี้จะต้องมีกรวยพรางไฟเพื่อให้แลเห็นได้ไม่เกิน ๒ ไมล์ (ไฟท้ายให้เห็นได้ไม่เกิน ๑ ไมล์)

เครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ช่วยการเดินเรือต่าง ๆ จะต้องจำกัดการใช้ เพราะสมัยนี้เครื่องมือต่อต้านอิเล็กทรอนิกส์ (ECM) อาจจะทำให้เรือเราได้ภายใน ๒ - ๓ วินาที ถ้าเราส่งคลื่นอิเล็กทรอนิกส์ออกไปโดยไม่ควบคุมส่วนมากแล้วจะต้องจัดเรือลำใดลำหนึ่งเป็นเรือยามเรดาร์และเรือยามวิทยุ ซึ่งจะคอยทำหน้าที่แทนคอนวอยทั้งกระบวนการตามปกติจะใช้เรือคุ้มกันทำหน้าที่ เพราะว่ามีเครื่องมือที่มีคุณภาพดี และคนประจำก็ชำนาญ ถ้าเรือพาณิชย์ลำใดถูกจัดให้เป็นเรือยามเรดาร์ หรือเรือยามวิทยุ จะต้องมียกหนังสืออธิบายถึงหน้าที่ของเรือยามส่งให้แก่เรือลำนี้ด้วย โดยทำเป็นผนวกของแผนการสื่อสารที่มอบให้ นายเรือทุกลำจะต้องส่งที่เรือเวลาเที่ยงของตนให้แก่แม่กองคอนวอย ทราบภายใน ๑ ชั่วโมง เมื่อหาที่เรือได้แล้ว แม่กองคอนวอยจะต้องแจ้งตำแหน่งที่เรือของตนให้เรือในคอนวอยทราบเป็นระยะ ๆ เพื่อให้เรือต่าง ๆ ถูกลำที่เรือหลักต่อไป

การป้องกันความเสียหาย การฝึกให้มีความสามารถในการป้องกันความเสียหายได้อย่างดี เป็นความปรารถนาที่ต้องการของเรือทุกลำ นายเรือพาณิชย์บางนายอาจจะมี ความเข้าใจน้อยในเรื่องการป้องกันความเสียหายของเรือตามหลักเกณฑ์ของทหารเรือ เรือทุกลำนั้นย่อมมีระเบียบปฏิบัติในการป้องกันความเสียหายและการดับเพลิงในเรืออยู่แล้ว แต่ยังมีความต้องการที่จะทำให้การป้องกันความเสียหายนี้เป็นมาตรฐานเดียวกันและมีการฝึกคนประจำเรือในเรื่องนี้ ตลอดจนการฝึกการดับเพลิงในเรืออยู่เสมอ เพื่อให้เกิดความชำนาญยิ่งขึ้น

การกั้นน้ำในเรือ เพื่อป้องกันมิให้น้ำเข้าเรือได้ตามสบายในเมื่อเรือทะเล จะต้องมียกระมัดระวังในการกั้นน้ำ ดังนี้ :-

๑. ฝาห้องกั้นน้ำตามขวางของเรือทุกแห่งจะต้องผืนกั้นน้ำ
๒. ช่องทางเดินและช่องทางลงต่าง ๆ ที่ไม่ใช่เสมอ ต้องปิดสนิทและอัดแน่นเมื่อจะใช้จึงจะเปิดได้
๓. นายเรือต้องจัดทำสมุดปูมสำหรับจดการเปิด ปิด ของฝากั้นน้ำต่าง ๆ ตลอดลำ และสมุดนี้จะใช้เมื่อเรืออยู่ในทะเล เมื่อการปิดเปิดประตูกั้นน้ำที่ใด เมื่อใด จะต้องลงปูมทุกครั้งไป
๔. ซ็อกระจากที่อยู่ใต้คาคฟ้าใหญ่ จะต้องปิดอัดแน่นเมื่อเรืออยู่ในทะเล
๕. ฝ้าลูกปลาและเครื่องมืออุดเรือที่จำเป็นต้องจัดเตรียมไว้ให้พร้อมที่จะใช้การ ได้ทันที

ข้อระมัดระวังอื่น ๆ นายเรือจะต้องตรวจตราให้คนประจำเรือและเรือของตนพร้อมรบ และการป้องกันความเสียหายพร้อมอยู่เสมอในเมื่ออยู่ในทะเล ต้องมีการวางแผนล่วงหน้าและมีการฝึกกันอยู่เสมอในเรื่องต่อไปนี้

๑. ต้องจัดระบบการรายงานการป้องกันความเสียหายให้ส่งข่าวไปถึงนายเรือ ดันกลเรือ และนายทหารผู้ควบคุมสินค้าให้คิด เพื่อที่จะได้ทราบความเสียหายได้รวดเร็ว

๒. ต้องรู้ตำบลที่ของฝากันน้ำ ห้องกันน้ำ และรู้ว่าสินค้าอะไรบรรทุกอยู่ในเรือที่ไหนบ้าง

๓. เมื่อใดจึงต้องหยุดเครื่องจักรใหญ่ หรือเครื่องจักรช่วย เพื่อให้ความเสียหายที่เกิดขึ้นบรรเทาลง

๔. วิธีปฏิบัติในการจมตัวเอง

๕. ต้องรู้ที่และขีดความสามารถของเครื่องมือดับไฟ เครื่องมืออุดเรือ เครื่องสูบน้ำและอื่นๆ เป็นอย่างดี

การสละเรือใหญ่ ก่อนออกเรือนายเรือจะต้องมีระเบียบปฏิบัติว่า หากเรือเกิดเสียหายมากจนไม่อาจรักษาเรือไว้ได้แล้วจะต้องสละเรือใหญ่ ทำอย่างไรคนประจำเรือจึงจะรอดชีวิตมามากที่สุด

คนประจำเรือทุกคนจะต้องมีเสื้อชูชีพ และจะต้องใส่หรือติดตัวอยู่เสมอ แม้ในเวลาอนกก็ต้องเอาไว้ข้างตัว นอกจากนี้จะต้องมีเสื้อชูชีพอะไหล่อีกส่วนหนึ่งด้วยสำหรับใช้ในเวลาสละเรือ ในขณะที่เรือผ่านตำบลที่มีอันตรายจากข้าศึก เรือชูชีพทั้งหมดจะต้องเอาออกนอกเรือใหญ่ พร้อมทั้งจะหย่อนลงได้ทันที (นอกจากนายเรือจะเห็นว่ามีความจำเป็น เรือชูชีพอาจจะถูกคลื่นเสียหายได้ จึงจะยอมให้เอาไว้ได้ตามปกติ) แพชูชีพต้องจัดเตรียมไว้และมั่นใจว่าเมื่อเรือจม แพชูชีพจะไม่จมไปกับเรือด้วย ใบเรือเล็กนั้นต้องมีเครื่องหมายให้รู้ชื่อเรือใหญ่ด้วย ทั้งนี้เพื่อสะดวกในการช่วยชีวิต เครื่องหมายที่ใช้กันคือใช้ตัวอักษรตัวแรกและอักษรตัวสุดท้ายของชื่อเรือใหญ่ ประกอบกับหมายเลขลำดับของเรือเล็กประจำเรือ เช่น เรือชูชีพลำที่ ๑ ของเรือชื่อ OLIVER KINGSLEY จะใช้ชื่อย่อว่า 1/OK นอกจากนี้ในเรือชูชีพและแพชูชีพทุกลำจะต้องมีคำแนะนำว่า จะแล่นเรือเข้าหาฝั่งทางใดจึงจะดีที่สุด

นายเรือแต่ผู้เดียวเป็นผู้สั่ง “**สละเรือใหญ่**” ต้องเข้าใจว่าคำสั่งนี้เป็นคำสั่งสำคัญอย่างยิ่งของนายเรือที่จะตัดสินใจ ความเสียหายครั้งแรกที่เกิดขึ้นนั้น จะเห็นว่าเสียหายมากมายเหลือเกินซึ่งบางทีก็ไม่ตรงกับความเป็นจริง ซึ่งถ้าหากได้ป้องกันไว้ได้แล้วก็อาจไม่ต้องถึงสละเรือใหญ่ นายเรือจะต้องตัดสินใจระหว่างชีวิตของลูกเรือของตน กับความสามารถของเรือที่จะลอยล้าอยู่ กับประกอบกับของสินค้าที่อยู่ในเรือว่าสิ่งใดจะเป็นองค์ประกอบสำคัญที่จะต้องออกคำสั่งให้สละเรือใหญ่หรือไม่ ซึ่งเป็นการตัดสินใจที่ไม่ง่ายนัก

ถ้าได้ตัดสินใจแนลงไปแล้วได้ออกคำสั่ง “**สละเรือใหญ่**” แล้ว เครื่องจักรใหญ่ต้องหยุดและปิดน้ำมันเชื้อเพลิงทุกถัง คนประจำปืนของเรือควรจะต้องอยู่ในเรือต่อไปให้นานที่สุด และถ้าสถานการณ์อำนาจควรจะจัดคนประจำเครื่องสูบน้ำและอื่น ๆ ให้อยู่ในเรือต่อไปอีกจำนวนหนึ่ง เพื่อให้เรือลอยอยู่ได้นานที่สุดเท่าที่จะทำได้ และบางทีวิธีเช่นนี้ก็รักษาเรือให้ลอยล้าอยู่ได้ตลอดไป คำแนะนำที่ละเอียดนอกจากที่กล่าวมานี้ มีอยู่ในหนังสือ ACP 148 ซึ่งมีอยู่ประจำเรือทุกลำ นคพ.เป็นผู้แจกจ่ายหนังสือ ACP 148 ให้แก่เรือ และแนะนำให้ นายเรืออ่านรายละเอียดของคำแนะนำที่สำคัญ ๆ เกี่ยวกับการสละเรือใหญ่ หากหนังสือ ACP 148 มีไม่พอนคพ. ก็จะต้องหาทางพิมพ์สำเนาข้อความสำคัญเหล่านี้แจกจ่ายให้จึงได้

การจมน้ำตัวเอง ถ้าปรากฏชัดว่าเรือจะตกไปอยู่ในมือข้าศึกและไม่มีใครช่วยเหลือได้แล้ว ก็จำเป็นต้องจมน้ำตัวเอง การจมน้ำตัวเองนายเรือและต้นกลเรือร่วมกันออกคำสั่งนี้ ซึ่งในหนังสือนี้จะไม่กล่าวถึงรายละเอียดในเรื่องนี้ เรือซึ่งอยู่ในความควบคุมของ นคพ. จะต้องมีการเขียนปฏิบัติในการจมน้ำตัวเองนี้พร้อมอยู่ และจัดคนประจำเรือที่เชื่อถือได้ สำหรับทำหน้าที่ เมื่อได้ออกคำสั่งจมน้ำตัวเองแล้วนายเรือจะต้องรายงานเรื่องนี้ให้แม่กองคอนวอยทราบ โดยทันทีด้วยวิธีที่เร็วที่สุด

การกู้ภัยและสัญญาฉุกเฉิน เรือรบและเครื่องบินรบ เมื่อเห็นสัญญาณฉุกเฉินจะตอบรับและรีบไปช่วยเหลือทันที เท่าที่สถานการณ์จะอำนวยให้ แต่อย่างไรก็ดีไม่อาจคาดคะเนได้ว่าเมื่อสัญญาณฉุกเฉินไปแล้ว เมื่อใดจึงจะมีเรือมาช่วย นคพ. ต้องชี้แจงให้นายเรือพาณิชย์ทราบว่าก่อนเรือจะจมน้ำและได้ส่งสัญญาณขอความช่วยเหลือแล้ว ถ้ามีเรือตอบสัญญาณนี้ก็ขอให้เป็นที่วางใจได้ว่า จะต้องมามีเรือมาช่วยแน่นอน

ในกระบวนคอนวอยที่มีเรือกู้ภัยและเรือจูงอยู่ด้วย ถ้าเรือในกระบวนเกิดเสียหายขึ้น เช่น ชนกัน หรือคนตกน้ำ (นอกจากการกระทำของข้าศึก) เรือกู้ภัยหรือเรือจูงจะไปช่วยเหลือทันที แต่ถ้าเกิดการเสียหายขึ้นเพราะการกระทำของข้าศึก เรือจะไปช่วยได้ก็เมื่ออันตรายจากเรือข้าศึกหมดไปแล้ว เพราะการที่เรือกู้ภัยและเรืออื่นๆ ไปช่วยเรือที่จะจมน้ำด้วยการกระทำของข้าศึกนั้นก็กลายเป็นเป้าหมายของเรือดำน้ำข้าศึกไป ในคอนวอยที่ไม่มีเรือกู้ภัยไปด้วย เป็นหน้าที่ของเรือลำท้ายของแถวที่จะช่วยเหลือเรือลำอื่น ๆ ที่อยู่ข้างหน้าเรือของตน

๖๑๕. การกระทำของข้าศึก

ยุทธวิธีและลักษณะการโจมตีของข้าศึกต่อคอนวอยนั้น ปกติมีกล่าวไว้ทั่วไปในเอกสารต่าง ๆ ตามปกติอยู่แล้ว อาจกล่าวได้ว่า การพัฒนาการของอาวุธปราบเรือดำน้ำ และอาวุธต่อสู้อากาศยานที่ได้เป็นไปอย่างรวดเร็วมีประสิทธิภาพสูงนี้ จะได้นำมาใช้ในหน่วยเรือคุ้มกันให้มากที่สุดเท่าที่เรือเหล่านี้มีขีดความสามารถที่จะทำได้ นอกจากนี้แนวความคิดใหม่ในการจัดรูปกระบวนเรือคอนวอย เพื่อให้ได้ประโยชน์มากที่สุดจากเรือคุ้มกันคือให้กระจายกันอยู่ห่างกันพอที่จะไม่ได้รับอันตรายจากการโจมตีด้วยอาวุธปรมาณูก็จะได้นำมาใช้ด้วย

๖๑๖. การป้องกันอากาศยาน

การป้องกันอากาศยานให้คอนวอยในทะเลนั้นเกี่ยวพันทั้งการป้องกันทางยุทธวิธีและการป้องกันทางยุทธศาสตร์

การป้องกันทางยุทธศาสตร์ มีความหมายดังนี้ :-

๑. ให้คอนวอยเดินทางอยู่นอกพื้นที่ที่ข้าศึกอาจใช้อากาศยานโจมตีอย่างได้ผล
๒. ลดความสามารถในการปฏิบัติการทางอากาศยานของข้าศึกในพื้นที่ที่คอนวอยจะต้องเดินทางผ่านไป

ให้น้อยลง

การป้องกันทางยุทธวิธี มี ๓ ประการดังนี้ :-

๑. มีเครื่องบินสะกดกันไปกับคอนวอย โดยมีเรือบรรทุกเครื่องบินนำไปหรือเครื่องบินสะกดกัน มีฐานบินอยู่บนบก หรือมีฐานบินอยู่ในเรือบรรทุกเครื่องบินของกองเรือรบฝ่ายเรา

๒. อาวุธต่อสู้อากาศในเรือ คือปืนต่อสู้อากาศและอาวุธนำวิถี

๓. การป้องกันทางอ้อมของคอนวอย คือการหันหลบ และการใช้หมอกควัน

ระบบการแจ้งเตือนภัยล่วงหน้าว่าอากาศยานเข้าศึกกำลังเข้าโจมตีเราเมื่อใดเป็นสิ่งสำคัญที่สุดในการป้องกันอากาศยาน เนื่องจากเครื่องบินสมัยใหม่มีความเร็วสูงและมีสมรรถนะดียิ่ง ดังนั้นระบบแจ้งเตือนภัยจะต้องบอกล่วงหน้าในระยะทางอันสมควรที่พอมีเวลาให้คนประจำอาวุธต่อสู้อากาศยานหันหรือคอนวอยหันหลบหลีกเลี่ยงได้ เป็นหน้าที่ของเรือคุ้มกันลำหนึ่ง หรือหลายลำที่ถูกจัดให้เป็นเรือยามเรดาร์ เพื่อคอยดักจับเป้าอากาศยานเข้าศึกที่เข้าโจมตี ตลอดจนแจ้ง ทิศ ความเร็ว และความสูง ให้นายทหารสั่งการทางยุทธวิธี (ผบ.หน่วยเรือคุ้มกัน) ทราบ

การป้องกันภัยทางอากาศของคอนวอย จะมีศูนย์สั่งการอยู่ที่เรือของ ผบ.หน่วยเรือคุ้มกัน ซึ่งเป็นนายทหารสั่งการทางยุทธวิธีประจำอยู่ ถ้ามีเครื่องบินที่ไม่ปรากฏสัญชาติเข้ามาในรัศมีของเรดาร์ เรือที่เป็นศูนย์สั่งการ จะชักธงสัญญาณภัยทางอากาศขึ้นครึ่งเสา และเปิดหวูดยาว ๑ ครั้ง เพื่อให้เรือต่าง ๆ ทราบ ถ้าเครื่องบินที่เรดาร์จับได้เป็นพวกเดียวกัน จะชักธงสัญญาณภัยทางอากาศลง ถ้าเครื่องบินนั้นเป็นฝ่ายเข้าศึก จะชักธงสัญญาณภัยทางอากาศขึ้นเต็มเสาแล้วเปิดหวูดยาว ๑ ครั้ง และซ้ำหวูดยาวนี้ต่อไปอีกหลาย ๆ ครั้ง ในเวลากลางคืนจะใช้ไฟสัญญาณแทนธงสัญญาณแต่หวูดนั้นคงใช้เช่นเดียวกับเวลากลางวัน ถ้าเรือในคอนวอยอยู่ห่างกันมาก เรือที่มีหน้าที่ชี้ธงสัญญาณจะชักธงและเปิดหวูดเช่นเดียวกับเรือศูนย์สั่งการเพื่อให้เรือทุกลำในคอนวอยทราบทั่วกัน

หนังสือ AVP 148 จะได้กล่าวรายละเอียดถึง การแบ่งเขตยิงสู่อากาศยานเขตเชกเตอร์ และวิธีการหันเรือหลบหลีกเลี่ยง

การปฏิบัติของเรือดำน้ำเข้าศึก เรือดำน้ำสมัยใหม่มีความสามารถที่จะดำทมนอยู่ใต้น้ำได้นานวัน และสามารถจะบรรทุกอาวุธไปได้หลายชนิดพร้อมกัน มีพิสัยสงอย่างยิงต่อกองเรือฝ่ายเรา ในสงครามคราวต่อไปย่อมเห็นได้ว่า เรือพาณิชย์ไม่อาจป้องกันตัวเองได้จากปืนของเรือดำน้ำดังที่เคยทำมา ทั้งนี้เพราะเรือดำน้ำสมัยใหม่จะไม่มีปืนเลย เพราะการใช้ปืน เรือดำน้ำจะต้องโผล่ขึ้นมาพ้นผิวน้ำ แต่เมื่อเรือดำน้ำสามารถจะอยู่ใต้น้ำได้ทนนาน และมีอาวุธใต้น้ำที่มีประสิทธิภาพสูง ดังนั้นจึงไม่จำเป็นต้องใช้ปืนอีกต่อไป ดังนั้นโอกาสเรือดำน้ำจะโจมตีเรือสินค้าโดยลอบล่าเหนือผิวน้ำก็จะมีน้อยมาก

ความจริงที่สำคัญที่สุด ๓ ประการเกี่ยวกับเรือดำน้ำที่นายเรือพาณิชย์จะต้องให้ถืองแท้ก่อนออกเรือ ดังนี้

๑. ชิดความสามารถและข้อจำกัดที่แน่นอนของเรือดำน้ำเข้าศึก และประมาณสถานการณ์การคุกคามของเรือดำน้ำเข้าศึกในเส้นทางเรือเดิน

๒. ระเบียบปฏิบัติการแปรกระบวน หลบทางตอร์ปิโด หรือหลบหลีกเลี่ยงสนามทุ่นระเบิด

๓. คำอธิบายในการแปรกระบวนการฉุกเฉินตามที่ปรากฏในหนังสือ ACP 148

เมื่อนายเรือพาณิชย์ได้เข้าใจในการคุกคามของเรือดำน้ำข้าศึกแล้ว การที่จะรักษาวินัยในการตอบสนอง คำสั่งของนายทหารสั่งการทางยุทธวิธี และแม่กองคอนวอยอย่างฉับพลัน จึงเป็นองค์ประกอบสำคัญอย่างสุดที่ นายเรือพาณิชย์จะสามารถให้ได้ เพื่อให้การป้องกันภัยจากเรือดำน้ำในคอนวอยระบบนั้นได้เป็นไปโดยได้รับ ผลสำเร็จเป็นอย่างดี

๖๑๗. การปฏิบัติของเรือผิวน้ำของข้าศึก

เรือผิวน้ำที่จะโจมตีคอนวอย เรือรบ เรือสินค้าติดอาวุธ เรือดำน้ำที่โผล่เหนือผิวน้ำ และเรือยนต์ตอร์ปิโด ถ้าคอนวอยถูกโจมตีด้วยเรือผิวน้ำข้าศึก เรือคุ้มกันจะเข้าป้องกันข้าศึกทันที แล้วแต่จะเห็นสมควร จะมีการชักธง สัญญาณและเปิดหวูดคล้ายกันกับการป้องกันภัยทางอากาศที่ได้กล่าวมาแล้ว ถ้าคอนวอยได้รับคำสั่งให้แยกกระบวน ออกจากกัน เรือทุกลำจะต้องจัดขามวิฑูของตนเอง ทั้งนี้เพราะได้กลายมาเป็นเรืออิสระแล้ว และจะต้องจัดขามวิฑู อยู่เช่นนี้ จนกว่าจะได้รับคำสั่งให้มารวมกระบวนใหม่

คำแนะนำของท่าเรือ

การเตรียมการเข้าเมืองท่า ก่อนเข้าเมืองท่า นายเรือจะต้องรวบรวมเอกสารคำแนะนำของคอนวอยและ เอกสารทุกอย่างที่ได้รับมาจาก นคพ.ต้นทาง เพื่อส่งคืน นคพ. ที่เมืองท่าปลายทาง หนังสือที่จะเก็บไว้ได้ตลอดไป คือ ACP 148 และ ACP 149 และสำเนาสัญญาณต่าง ๆ ที่ใช้ทั่วไปเท่านั้น นอกนั้นต้องส่งคืน นคพ.หมด

คำแนะนำการเข้าท่าเรือ คำแนะนำการเข้าท่าเรือตามที่กล่าวมาแล้วในบทที่ ๕ (ข้อ ๕๑๑) นั้น เป็น ส่วนหนึ่งของคำสั่งเดินทางพิเศษ ซึ่งบรรจุใส่ซองผนึกไว้ นายเรือจะต้องเปิดผนึกออกอ่านให้เข้าใจองแท้ เสียหลาย ๆ ครั้งก่อนที่จะเดินทางเข้าเมืองท่า นายยามเรือเดินจะต้องได้รับทราบข้อความพิเศษที่สำคัญ เช่น ระบบ การป้องกันท่าเรือและสัญญาณพวก เป็นต้น

แม่กองคอนวอย จะเป็นผู้ออกคำสั่งให้เรือคอนวอยแยกกระบวนเดินทางอิสระเข้าท่าเรือ คับกที่ทอด สมหรือเทียบท่านั้น การท่าเรือจะเป็นผู้ส่งวิทยุมาให้ทราบ

เมื่อเรือจอดเรียบร้อยแล้วนายเรือต้องไปรายงานตัวให้ นคพ.ทราบพร้อมกับส่งเอกสารต่าง ๆ ที่รวบรวม ไว้คืนให้ด้วย นคพ.ก็จะแจ้งถึงกฎข้อบังคับของท่าเรือให้นายเรือทราบ และบางที่ นคพ. ก็จะแจ้งกำหนดเวลาที่จะ ออกเรือให้นายเรือทราบเป็นแล ๆ ก่อนก็ได้

๖๑๘. การรายงานเหตุการณ์

นายเรือจะต้องรายงานต่อไปนี้ให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทราบ คือ :-

๑. **เครื่องบินตก** ในระหว่างเดินทางถ้าได้ช่วยเหลือ หรือเห็นเครื่องบินตกที่ใด ต้องรายงานให้ นคพ. ทราบ หนังสือ เครื่องมือเครื่องใช้หรือวัสดุใด ๆ ที่เก็บได้จากเครื่องบินตกต้องชี้แจงให้ละเอียด

๒. **เอกสารหาย** ถ้าเอกสารหายต้องรายงานให้ทราบ ทั้งนี้เพื่อจะได้สอบสวนว่าหายไปเอง หรือได้มีการจารกรรมเกิดขึ้น

๓. **การพบเป่าด้วยเรดาร์หรือโซนาร์** หากในการเดินทางเมื่อใช้เครื่องเรดาร์และเครื่องโซนาร์ในการป้องกันตัว ถ้าได้พบเป่าแล้ว ต้องรายงานให้ทราบ

๔. **การจารกรรม** ในระหว่างเดินทาง หากมีการจารกรรมหรือสงสัยว่าจะมีการจารกรรมเกิดขึ้นในเรือ จะต้องรายงานเป็นลายลักษณ์อักษร เหตุที่เกิดขึ้นเช่นนี้ นายเรือจะต้องบันทึกไว้ให้ละเอียด รายงานเรื่องนี้จะต้องชัดเจนทุกแห่งทุกมุมซึ่งมีรายละเอียดได้ทราบมากเพียงใด การสืบสวนในเรื่องการจารกรรมก็สะดวกขึ้น

๕. **การช่วยชีวิต** ถ้าได้ช่วยชีวิตใครไว้ได้จะต้องรายงานให้ทราบและผู้ที่ถูกช่วยชีวิตมาจะต้องได้รับการสัมภาษณ์ จาก นคพ. เพื่อเป็นประโยชน์ในทางการข่าวต่อไป

คำแนะนำอื่น ๆ ในเมืองท่า ห้องวิทยุจะต้องปิดและจะต้องไม่เปิดวิทยุใด นอกจากจะได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารเรือ การส่งทัศนสัญญาณต้องให้นายเรือ หรือต้นเรือ เป็นผู้ส่ง ห้ามการส่งข่าวทางโทรเลขของพลเรือน ให้ส่งด้วยจดหมาย หากนายเรือลำใดจะต้องส่งข้อความใด ๆ ไม่ได้ด้วยจดหมาย จะต้องส่งด้วยวิทยุ โทรเลขจะต้องนำข้อความนั้นมาให้ นคพ. เห็นชอบด้วย และเข้ารหัสส่งไปให้ทางวิทยุโทรเลขของทหารเรือ จะต้องมีการรักษาความปลอดภัยในเรื่องจากการจารกรรมจากบุคคลภายในเรือเองหรือจากบุคคลภายนอก นอกจากนี้จะต้องมีคนประจำเรือนอนอยู่ในเรือส่วนหนึ่งเสมอเพื่อจะได้นำเรือออกไปได้เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินขึ้น เช่น มีการโจมตีทางอากาศ หรือเหตุอื่น ๆ

นายเรือและคนประจำเรือย่อมมีภาระที่สำคัญ คือการเตรียมการออกเรือในเที่ยวต่อไป นคพ. และ ฝ่ายเสนาธิการจะต้องช่วยเหลือนายเรืออย่างเต็มที่ ในการที่จะเตรียมเรือให้พร้อมที่จะออกไปผจญกับข้าศึกในทะเล ในการเดินเรือเที่ยวต่อไป



บทที่ ๗

การสื่อสารในคอนวอยตอนที่ ๑ (CONVOY COMMUNICATION PART I)

การสื่อสารในท่าเรือ

๗๐๑. การสื่อสารของเรือพาณิชย์ในยามสงบ

ข่าวการสื่อสารของสหรัฐนาวิ้นใหญ่โต มีความสลับซับซ้อนและราคาแพงมาก ดังนั้นบริษัทเดินเรือของเอกชนจึงไม่สามารถมีข่าวการสื่อสารเช่นเดียวกันได้ หรือแม้จะมีก็ไม่มีประโยชน์เพราะการสื่อสารของเรือพาณิชย์ ในยามสงบไม่ต้องการขอบเขตกว้างขวางเท่าการสื่อสารของทหารเรือเลย แต่อย่างไรก็ดีเจ้าของเรือยังมีความต้องการที่จะติดต่อกับเรือของตนในทะเลได้อย่างรวดเร็ว ดังนั้นบริษัทเดินเรือจึงต้องทำสัญญาโดยตรงกับบริษัทวิทยุโทรเลขและวิทยุโทรศัพท์ เพื่อให้มีการติดต่อกับเรือของตนได้รวดเร็วตามต้องการ ในสหรัฐอเมริกามีวิทยุโทรเลขและวิทยุโทรศัพท์มากมายที่จะรับหน้าที่นี้ แต่สำหรับเรือพาณิชย์ของสหรัฐอเมริกามักทำสัญญากับบริษัทวิทยุโทรเลข ๔ บริษัท คือ

- บริษัท RCA (RCA COMMUNICATIONS INC.)
- บริษัท MRT (MACKAY RADIO AND TELEGRAPH COMPANY)
- บริษัท GLOVE (GLOVE WIRELESS)
- บริษัท TRT (TROPICAL RADIO TELEGRAPH COMPANY)

สำหรับในประเทศไทยมีเรือพาณิชย์น้อยลำ และการใช้วิทยุก็ใช้ผ่านกรมไปรษณีย์โทรเลขเป็นส่วนใหญ่

ระเบียบปฏิบัติในการสื่อสาร ระเบียบปฏิบัติในการสื่อสารของเรือพาณิชย์ของทุกชาติในโลกคล้ายคลึงกับระเบียบปฏิบัติในการสื่อสารของสหรัฐนาวิ้นทั้งสิ้น แต่มีพิชีน้อยกว่า ทั้งนี้เพราะภาษาแตกต่างกันออกไป สัญญาณการสื่อสารสากลซึ่งเริ่มต้นด้วย Q (Q SIGNALS) นั้น เรือพาณิชย์ของทุกชาติให้สัญญาณ Q นี้เป็นส่วนใหญ่เพราะสะดวกในการใช้มากและไม่มีอุปสรรคเรื่องภาษา โดยมีคำแปลเหมือนกันทุกภาษา ซึ่งทำให้พนักงานวิทยุของเรือต่าง ๆ สามารถพูดกันรู้เรื่องได้โดยที่ไม่รู้ภาษาซึ่งกันและกันเลข วิธีการรับส่งมักใช้ดังนี้คือ สถานีส่งสัญญาณออกไปแล้วสถานีรับคอยรับสัญญาณนั้น และเมื่อได้รับแล้วตอบให้สถานีส่งทราบ

ข่าววิทยุโทรเลขที่ส่งจากสถานีบนบก ไปยังเรือพาณิชย์นั้น ปกติจะส่งตามเวลาที่กำหนดซึ่งพิมพ์เป็นตารางแน่นอนแจกจ่ายให้เรือพาณิชย์ทุกลำทราบ เมื่อสถานีบนบกจะส่งข่าววิทยุจะส่งรายชื่อสถานีที่เกี่ยวข้อง

(TRAFFIC LIST) ขึ้นก่อน รายชื่อสถานีรับ ใช้สัญญาณเรียกขานสากลของเรือเหล่านั้น เช่น สถานีวิทยุ WCC เมื่อจะส่งวิทยุไปยังเรือพาณิชย์ ๖ ลำ จะส่งรายชื่อสถานีรับทางความถี่ ๕๐๐ KC. ดังนี้ :-

CQ CQ CQ DE ECC WCC WCC

QTC ANS 400 KDVI DGVU KKIJ KKUV

WKIJ WKMM QTC DE WCC AND 400 K.

เรือทั้ง ๖ ลำ เมื่อได้รับสัญญาณดังกล่าวก็จะเปิดตอบรับด้วยคลื่น ๔๐๐ KC. และทุกลำต่างก็รับข่าววิทยุของตน การนัดหมายให้ตอบรับด้วยคลื่น ๔๐๐ KC. นั้นเป็นการนัดหมายครั้งแรกเท่านั้น เมื่อสถานีรับและสถานีส่งติดต่อกันได้แล้วอาจจะใช้คลื่นอื่น ๆ ตามที่จะตกลงกันต่อไปก็ได้ ในการนี้ต้องระมัดระวังไม่ใช้คลื่น ๕๐๐ KC. ในเวลาเงียบเป็นอันขาด (SILENT PERIODS) เวลาเงียบมี ๒ ช่วงคือ ช่วงแรกระหว่างนาฬิกาที่ ๑๕ ถึงนาฬิกาที่ ๑๘ ของชั่วโมง ช่วงหลังระหว่างนาฬิกาที่ ๔๕ ถึงนาฬิกาที่ ๔๘ ของชั่วโมง

พนักงานวิทยุ เรือพาณิชย์ลำหนึ่งอย่างน้อยต้องมีพนักงานวิทยุคนหนึ่ง เรือขนาดใหญ่อาจจะมีพนักงานหลายคนก็ได้ ถ้ามีพนักงานวิทยุคนเดียวก็มักจะได้รับตำแหน่งนายทหารวิทยุ ถ้ามีพนักงานวิทยุหลายคน ผู้ที่มีอาวุโสสูงสุดก็จะกลายเป็นนายทหารวิทยุ และบังคับบัญชาพนักงานวิทยุทั้งหมดในเรือ นายทหารวิทยุรับฟังคำสั่งจากนายเรือ หรือจากผู้ที่นายเรือได้มอบหมายหน้าที่ให้สั่งการแทน

ในสหรัฐอเมริกาพนักงานวิทยุต้องเข้าโรงเรียนวิทยุ และได้รับประกาศนียบัตรจึงจะทำงานในหน้าที่ได้ ถ้าในเรือมีวิทยุโทรศัพท์ก็ต้องมีประกาศนียบัตรสำหรับการใช้วิทยุโทรศัพท์ด้วย ผู้ที่จะได้ประกาศนียบัตรนี้จะต้องผ่านการสอบความรู้ซึ่งมีหลักสูตรยากยิ่ง ซึ่งประกันได้ว่าผู้ที่ได้รับประกาศนียบัตรนี้แล้วจะทำงานในหน้าที่ได้เรียบร้อยบริบูรณ์

ตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกา พนักงานวิทยุไม่ต้องเข้ายามเมื่อเรือจอด แต่ในเวลาสงครามการที่จะเข้ายามหรือไม่ ต้องฟังคำสั่งจากเจ้าหน้าที่ทหารเรือ กฎของท่าเรือมักจะบังคับให้ถอดสายอากาศออก หรือหาวิธีอื่นที่ไม่ให้มีการส่งคลื่นวิทยุได้เป็นอันขาด ในขณะที่เรือจอดอยู่ในท่า

ปกติพนักงานวิทยุไม่ควรเข้ายามเกิน ๘ ชั่วโมงในวันหนึ่ง ดังนั้นมีพนักงานวิทยุคนเดียวในเรือก็ข้อมอยู่ตลอด ๒๔ ชั่วโมง ไม่ได้อยู่นั่นเอง เมื่อเป็นเช่นนี้ นายเรือหรือนายทหารวิทยุก็จะกำหนดเวลาการเข้ายามวิทยุไว้ให้แน่นอนว่าเป็นเวลาใด กำหนดเวลาเข้ายามนี้ข้อมเปลี่ยนไปตามตำบลที่ของเรือและตามลักษณะของดิน ฟ้า อากาศที่จะช่วยให้มีการรับส่งวิทยุได้ชัดเจน เรือบางลำได้คิดเครื่องอัตโนมัติสำหรับคอยฟังสัญญาณฉุกเฉินจากคลื่น ๕๐๐ kc. การใช้เครื่องอัตโนมัติดังกล่าวมีกำหนดการใช้ไว้ตามหนังสือ ACP 149 สำหรับเรืออิสระและเรือในคอนวอย

๑๐๒. การกำลั้งพล

นายทหารสื่อสารของ นคพ. (NCSO STAFF COMMUNICATION OFFICER) สำนักงานควบคุมเรือพาณิชย์ทุกแห่งที่ตั้งขึ้นในยามสงคราม จะต้องจัดนายทหารผู้หนึ่งให้ทำหน้าที่นายทหารสื่อสาร ถ้าเป็นสำนักงานใหญ่ก็จะมีแผนสื่อสาร นายทหารสื่อสารเป็นหัวหน้าแผนกและมีนายทหารและจำวิทยุอีกหลายคนอยู่ในแผนกนี้

หน้าที่สำคัญในการสื่อสารมีดังนี้ :-

๑. เตรียมทำแผนการสื่อสาร จัดการประชุมการสื่อสารของคอนวอยแนะนำนายทหารติดต่อการสื่อสาร นายเรือและพนักงานวิทยุให้ทราบถึงระเบียบปฏิบัติการสื่อสารที่ล่าสุด การใช้รหัสตรวจเครื่องมือสื่อสารของเรือในคอนวอยว่าอยู่ในสภาพเรียบร้อยพร้อมใช้

๒. รับปุมวิทยุและปุมทัศนสัญญาณจากนายเรือที่เดินทางมาถึง ตรวจปุมเหล่านี้และทำลาย หรือดำเนินการไปตามระเบียบที่ทางราชการทหารเรือกำหนดไว้

๓. รักษาเพิ่มการสื่อสารของหน่วย

๔. นำเสนอสัญญาณเรียกขานและสัญญาณพวกที่เกี่ยวข้องให้กับคอนวอยและเรืออิสระ

๕. จัดทำและส่งรายงาน MERRFP (MERCHANT SHIP REPORT)

๖. เป็นผู้ติดต่อประสานระหว่างศูนย์ของทหารเรือกับบุคคลต่อไปนี้คือ นายเรือ แม่กองคอนวอย และฝ่ายเสนาธิการ ผู้แทนขององค์การเดินเรือแห่งชาติ (NATIONAL SHIPPING AUTHORITY) เจ้าหน้าที่การทำเรือ และเจ้าหน้าที่รัฐบาลอื่น

๗. เตรียมทำแผนการสื่อสาร ทั้งทางธุรการและทางยุทธการให้แก่แผนกยุทธการ

๘. แปลรหัสและเข้ารหัส

นายทหารเรือรักษาเอกสาร (NCSO STAFF PUBLICATIONS OFFICER) ในสำนักงานควบคุมเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่จะต้องมีนายทหารรักษาเอกสารอยู่คนหนึ่ง แต่ในสำนักงานเล็ก นายทหารสื่อสาร หรือบางที่ นคพ. เองก็ต้องทำหน้าที่นี้เสียเอง นายทหารรักษาเอกสารมีหน้าที่ดังต่อไปนี้ :-

๑. จัดหา รักษา แก้ไขคำผิดและแจกจ่ายเอกสารทั้งหลายที่ นคพ. ต้องใช้หรือต้องจ่ายให้แก่เรือต่างๆ

๒. ถ้าจำเป็นต้องขึ้นไปในเรือเพื่อตรวจดูที่เก็บเอกสารในเรือว่ามีพอหรือไม่

๓. แจกจ่ายเอกสารที่จำเป็นให้แก่เรือพาณิชย์

๔. ตรวจให้แน่ว่าเรือพาณิชย์ทุกลำที่ออกเดินทางมีเอกสารฉบับใหม่ล่าสุดและมีการแก้ไขครั้งสุดท้าย

๕. แจกจ่าย รับคืน และทำลาย ปุมลับตามระเบียบที่ทางราชการทหารเรือกำหนดไว้

๖. ช่วยเหลือเรือพาณิชย์ในการจัดหาแผนที่ เอกสาร และคำแนะนำที่ใหม่ที่สุดที่ทางเรือต้องการ รักษาเพิ่มข่าวเส้นทางเดินเรือ (Q MESSAGE) และส่งข่าวนี้ให้เรือพาณิชย์ทราบ

๑. รับเอกสารจากเรือที่ยังไม่ได้แก้ไขมาแก้ไขให้ แล้วส่งคืนไปโดยเร็ว

๒. ตรวจสอบการสูญหายของเอกสารต่าง ๆ และเครื่องมือเข้ารหัส ทำหนังสือรายงานเกี่ยวกับการสูญหายเรื่องนี้ให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือทราบ

หนังสือ ATP 2 ได้กำหนดบัญชีรายชื่อเอกสารที่นายทหารสื่อสารต้องการใช้ ส่วนการกำหนดว่าเรือพาณิชย์จะต้องใช้เอกสารอะไรบ้างนั้น จะกำหนดขึ้นในเมื่อจัดตั้งสำนักงานควบคุมเรือพาณิชย์ขึ้น

นายทหารติดต่อการสื่อสาร (NAVAL COMMUNICATION LIAISON OFFICER--NCLO) ในเรือคอนวอยอเมริกัน (นอกจากเรือธงแม่กองคอนวอย) อาจจัดนายทหารติดต่อการสื่อสารลงประจำอยู่ในเรือลำละ ๑ นายก็ได้ นายทหารติดต่อการสื่อสารมีหน้าที่รับผิดชอบต่อนายเรือในการดำเนินการสื่อสารของเรือ เช่น การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ การเข้ายาม และแนะนำพนักงานสื่อสารทั้งหลายในเรื่องการสื่อสาร

นายทหารติดต่อการสื่อสารมีหน้าที่รับผิดชอบดังต่อไปนี้ :-

๑. กำกับดูแลการจัดยามวิทยูและยามเรดาร์

๒. การปฏิบัติงานของยามวิทยูและยามเรดาร์

๓. การลงปฐม

๔. การจัดส่งวิทยู

๕. ช่วยเหลือนายเรือในการร่างข้อความในวิทยูโทรเลขที่ต้องส่งผ่านเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารเรือ

๖. ดูแลการแจกจ่ายวิทยูโทรเลขที่ได้รับว่า ได้ส่งถึงผู้รับทุกคนถูกต้อง

๗. เข้าร่วมประชุมคอนวอย และประชุมการสื่อสารของคอนวอย

๘. ห้ามผู้ไม่มีหน้าที่เข้าห้องวิทยู

๙. ห้ามใช้เครื่องรับวิทยูส่วนตัวที่ไม่ได้รับอนุญาต

๑๐. ดูแลการใช้เครื่องมือสื่อสารทางทัศนะ

๑๑. เตรีมจัดการทำลายเอกสารลับในกรณีฉุกเฉิน

๑๒. ดูแลให้มีสมุดตอบสัญญาณพวกพร้อมไว้บนสะพานเดินเรือ (โดยเฉพาะสำหรับเรืออิสระ)

๑๓. ดูแลให้ห้องวิทยูมีบรรณสารวิทยูที่ต้องการใช้ครบบริบูรณ์

๑๔. ตรวจสอบให้แน่ใจว่าพนักงานวิทยูและเรดาร์เข้าใจในการใช้บรรณสารต่าง ๆ พร้อมด้วยใบแก้ไขให้เข้าใจแผนการสื่อสาร การส่งสัญญาณฉุกเฉิน การรับกระจายเสียงระบบเมอร์คาสและการปฏิบัติงานเป็นไปตามระบบการรักษาความปลอดภัย

นายทหารติดต่อการสื่อสารซึ่งเป็นนายทหารเรือ ควรจะมีน้ำใจเคารพในประเพณีของเรือพาณิชย์เป็นอย่างดี และปฏิบัติงานให้เป็นในทางส่งเสริมความเข้าใจอันดีระหว่างกองทัพเรือและเรือพาณิชย์ ในการกำกับดูแลการจัดยามวิทยูจะต้องจัดโดยไม่ว่าผู้เป็นเจ้าวิทยูทหารเรือผู้นี้เป็นพนักงานวิทยูพลเรือนของเรือเป็นอันขาด

เรือพาณิชย์โดยมากมีเรดาร์และเครื่องหาที่เรือโดยวิทยุอยู่ประจำเรือ นายเรือจะต้องปรึกษาร่วมกับ นายทหารติดต่อการสื่อสารและตกลงใจว่าเมื่อใดจึงจำเป็นต้องใช้เครื่องมือเหล่านี้ ทั้งนี้ให้เป็นไปตามโอวาทที่ ผบ.หน่วยเรือคุ้มกันได้ให้ไว้ด้วย การกำกับดูแลและรักษาความปลอดภัยในการใช้เครื่องเรดาร์เป็นหน้าที่โดยตรง ของนายทหารติดต่อการสื่อสาร

บางทีกองทัพเรืออาจจัดจำเรดาร์ไปช่วยนายทหารติดต่อการสื่อสารในการใช้และควบคุมเครื่องเรดาร์ ของเรือก็ได้

ความสัมพันธ์ระหว่างนายเรือกับนายทหารติดต่อการสื่อสาร นายทหารติดต่อการสื่อสารมีหน้าที่ช่วย ให้นายเรือใช้เครื่องมือสื่อสารของเรือให้ได้ผลสมบูรณ์ แม้ว่านายทหารติดต่อการสื่อสารจะได้มอบหมายหน้าที่ พิเศษให้มาปฏิบัติหน้าที่ในเรือก็ดี หน้าที่ของนายทหารติดต่อการสื่อสารย่อมไม่อาจไปก้าวก่ายสิทธิและหน้าที่ ของนายเรือโดยเฉพาะได้เป็นอันขาด

ตามกฎหมายนายเรือมีอำนาจบังคับบัญชาในเรือ ควบคุมเรือให้ปลอดภัยและรับผิดชอบในการปฏิบัติ ทุกอย่างในเรือ เว้นไว้เสียแต่หน้าที่ประจำอาวุธป้องกันตัว ซึ่งเป็นหน้าที่ของต้นปืนเรือพาณิชย์ (ARMED GUARD COMMANDER) ต้นปืนเรือพาณิชย์เป็นนายทหารเรือซึ่งจัดลงประจำอยู่ในเรือพาณิชย์ เป็นผู้บังคับ บัญชาโดยตรงของทหารประจำปืนในเรือ

กองทัพเรือ มอบหน้าที่นายทหารติดต่อการสื่อสาร คอยแนะนำนายเรือให้ปฏิบัติตามโอวาท ขามสงครามของเรือพาณิชย์ หรือคำแนะนำอย่างอื่นซึ่งมีไว้เพื่อความปลอดภัยของเรือพาณิชย์เอง ถ้านายเรือผู้ใด ไม่เชื่อคำแนะนำของนายทหารติดต่อการสื่อสาร นายทหารการติดต่อการสื่อสารก็หมดความรับผิดชอบ นายเรือ รับผิดชอบด้วยตัวเองในกรณีเช่นนี้หากเป็นเรื่องที่สำคัญยิ่งเป็นพิเศษอาจเกิดความเสียหายแล้ว นายทหารติดต่อ การสื่อสารอาจรายงานให้กองทัพเรือทราบได้

ความสัมพันธ์ระหว่างนายทหารติดต่อการสื่อสารกับต้นปืนเรือพาณิชย์ ดังที่ทราบแล้วว่าต้นปืนเรือ พาณิชย์ เป็นนายเรือซึ่งเป็นผู้บังคับบัญชาของทหารเรือทุกคนที่ถูกจัดลงประจำอยู่ในเรือพาณิชย์ ดังนั้นนายทหาร ติดต่อการสื่อสารจึงอยู่ในบังคับบัญชาของต้นปืนเรือพาณิชย์ แต่มีหน้าที่โดยตรงต่อนายเรือในหน้าที่ทางสื่อสาร ต้นปืนเรือพาณิชย์จะมอบหน้าที่ปฏิบัติทางการสื่อสารให้กับนายทหารติดต่อการสื่อสารทั้งสิ้น นายทหารติดต่อ การสื่อสารรับผิดชอบโดยตรงต่อต้นปืนเรือพาณิชย์เรื่องวินัยของทหารสื่อสารที่อยู่ในแผนกของตน เมื่อเรืออยู่ในท่า ต้นปืนเรือพาณิชย์จะขจัดยามประจำปืนเพื่อรักษาเรือ และนายทหารติดต่อการสื่อสารก็ขจัดยามวิทุของตนตามความ จำเป็น ขามประจำปืนที่จัดจะต้องไม่มาเกี่ยวพันกับการขจัดยามของนายทหารสื่อสาร โดยปกติแล้วทหารสื่อสาร จะไม่ถูกจัดประจำปืนเลยเมื่อเรือจอดอยู่ในท่า ในเมื่อเรืออยู่ในทะเลหากไม่มีความจำเป็นที่จะหลีกเลี่ยงได้แล้ว ทหารสื่อสารจะไม่ถูกจัดไปประจำปืน ต้นปืนเรือพาณิชย์และนายทหารติดต่อการสื่อสารต้องปรึกษากันวางแผน ที่จะใช้ทหารสื่อสารเข้าประจำปืนในเมื่อเกิดการฉุกเฉินขึ้น ซึ่งมีหลักดังนี้ ทหารสื่อสารจะถูกจัดเข้าขามบน

สะพานเดินเรือและในห้องวิทยุจนครบหน้าที่เสียก่อน เมื่อมีคนเหลือจึงจะจัดเข้าประจำป็นตามที่ตั้งปืนเรือพาณิชย์ต้องการ ต้นปืนเรือพาณิชย์มีผู้บังคับบัญชาชั้นเหนือขึ้นไปอีก ๑ ชั้น คือ ผบ.หน่วยคุ้มกัน

๗๐๓. การประชุมการสื่อสารของคอนวอย

การประชุมการสื่อสารของคอนวอยนั้นประชุมต่อจากการประชุมคอนวอย อย่างไรก็ดี ถ้าเวลาไม่อำนวย การประชุมการสื่อสารก็จะมีขึ้นภายในการประชุมคอนวอยนั่นเองและเป็นไปโดยย่อ โดยเพิ่มระเบียบวาระการประชุมการสื่อสารแทรกเข้าไปเท่านั้น

นคพ. เป็นผู้จัดการประชุมการสื่อสาร โดยมี นคพ.เป็นประธานที่ประชุม หรือให้นายทหารสื่อสารเป็นประธาน ผู้ที่เข้าร่วมประชุมมี หัวหน้าพนักงานวิทยุของเรือทุกลำ จำวิทยุอาวุโสที่จัดลงประจำเรือ นายทหารติดต่อการสื่อสาร นายทหารสื่อสารของแม่กองคอนวอย และนายทหารสื่อสารของ ผบ. หน่วยคุ้มกัน

การประชุมสื่อสาร มีความมุ่งหมายที่จะให้ผู้เข้าร่วมประชุมทุกคนได้เข้าใจ และคุ้นเคยกับแผนการสื่อสารที่จัดทำขึ้น หากจะมีข้อขัดข้องหรือไม่เข้าใจแผนการสื่อสารในเรื่องใดแล้ว ก็จะได้สอบถามให้เข้าใจแจ่มแจ้ง

ผู้ที่เป็นประธานการประชุมการสื่อสารต้องปฏิบัติดังนี้: -

๑. เน้นให้รักษาความปลอดภัยของการสื่อสารให้เห็นชัด และห้ามมิให้ผู้ใดจับบันทึกการประชุมเรื่องนี้ ต้องจำไปอย่างเดี๋ยวนั้น

๒. แจกจ่ายแผนการสื่อสารให้นายเรือคนละ ๒ ฉบับ ฉบับหนึ่งสำหรับนายเรือ อีกฉบับหนึ่งให้มอบให้หัวหน้าพนักงานวิทยุ หรือนายทหารติดต่อการสื่อสาร

๓. อธิบายระเบียบปฏิบัติการรับส่งสัญญาณออกเรือ แต่ต้องไม่บอกว่าจะเป็นสัญญาณอะไร

๔. แนะนำเพิ่มเติมในการจดปูมการสื่อสาร

๕. สอบถามว่าเครื่องมือสื่อสารอยู่ในสภาพใช้ราชการได้ดีหรือไม่

๖. ให้แน่ใจว่าพนักงานสื่อสารทั้งปวงรู้ว่าวิธีการรายงานการพบข้าศึก และส่งสัญญาณฉุกเฉิน

๗. ให้คำแนะนำในการเปลี่ยนเวรกันครั้งรับการกระจายเสียงเมอร์คาส

๘. ให้คำแนะนำในเรื่องอื่น ที่เห็นสมควร

ถ้ามีเวลาพอและจำนวนเรือในคอนวอยนั้นมีไม่มากนัก นคพ.ควรจะจัดให้มีการประชุมพนักงานทัศนสัญญาณของเรือทุกลำ เพื่อแจ้งให้ทราบถึงระเบียบปฏิบัติพิเศษบางประการซึ่งเกี่ยวแก่การใช้ทัศนสัญญาณก็ได้

๗๐๔. การรายงานของเรือพาณิชย์

ในการสงครามคราวต่อไปประเทศสัมพันธมิตรจะใช้ระบบ **MERCO** ในการรวบรวมและส่งข่าวเกี่ยวกับเรือพาณิชย์ **MERCO** มาจากคำว่า **MERCHANT SHIP CONTROL** ในเมื่อสงครามใกล้จะเกิด

ทางการทหารชั้นสูงจะเป็นผู้ตัดสินใจสั่งให้ใช้ระบบเมอร์โกและชาติพันธมิตรทุกชาติที่รับผิดชอบที่จะส่งข่าวนี้ให้เรือพาณิชย์ของชาติตนทราบ เมื่อสัญญาณเตือนว่าจะเกิดสงคราม นคพ. และ นายทหารรายงาน (REPTOF) จะเริ่มรายงานการเคลื่อนไหวของเรือพาณิชย์ทั้งหมดในพื้นที่ของตน

ระหว่างการเริ่มใช้ระบบเมอร์โกในเดือนแรก ต้องใช้ระบบการรายงานของลอร์ด (LLOYD ' S REPORTING ORGANIZATION) ไปก่อน นคพ. และนายทหารรายงานต้องขอร้องให้ผู้แทนบริษัทลอร์ดส่งข่าวเรือพาณิชย์ให้ตนทราบ ผู้แทนของบริษัทลอร์ดตามเมืองท่าต่าง ๆ จะถูกขอร้องให้ส่งข่าวเรือพาณิชย์ของตน และดำเนินการส่งข่าวตามเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารเรือจะได้ให้คำแนะนำ

๓๐๕. ระบบเมอร์โก (MERCOSYSTEM)

การเคลื่อนไหวของคอนวอยและเรืออิสระนั้น ในเวลาสงครามจะใช้ระบบเมอร์โกทั้งสิ้น เรือ ๓ ประเภทต่อไปนี้ไม่ต้องระบบเมอร์โก คือ

๑. คอนวอยพิเศษ เรือลำเลียงทหารและเรือน้ำมันที่เดินทางอย่างเรือรบ
๒. เรือประมง
๓. เรือรบและเรือพาณิชย์ขี้ศึกที่ต้องรายงานการพบไปด้วยวิธีอื่น

ระบบเมอร์โกทำขึ้นเพื่อให้ง่ายและส่งข่าวเพียงน้อยชิ้นที่จะสั่งให้จัดคอนวอยขึ้นได้ ระบบเมอร์โกจะทำให้การรวบรวมและส่งข่าวเรือพาณิชย์ในเวลาสงครามเป็นไปได้ โดยมีความปลอดภัยในการส่งข่าวสูง

ข่าวเมอร์โกนั้น เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารเรือมีหน้าที่รับผิดชอบในการควบคุมและป้องกันเรือพาณิชย์เท่านั้นที่จะใช้ได้ เรือพาณิชย์จะไม่ได้รับและหรือส่งข่าวเมอร์โกไปให้ใครเลย

ผู้ที่ต้องรับทราบข่าวเมอร์โก (MESSAGE ADDRESSEE) ประโยชน์อันสำคัญยิ่งของระบบเมอร์โกคือ เป็นการส่งข่าวความเคลื่อนไหวของเรือพาณิชย์อย่างย่อไปให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือพาณิชย์ได้ทราบได้อย่างรวดเร็ว เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเหล่านี้คือ :-

๑. เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารเรือที่มีเจ้าหน้าที่ลือต ลงปุม และปฏิบัติเกี่ยวกับการเคลื่อนไหวของเรือพาณิชย์ของฝ่ายสัมพันธมิตร เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารเรือจะต้องรวบรวมข่าวการเคลื่อนไหวของเรือพาณิชย์ทั้งหมด ส่งให้หน่วยเรือรบและหน่วยงานรัฐบาลที่เกี่ยวข้องได้ทราบ

๒. องค์การคุ้มครองการเดินเรือ (DEFENSE SHIPPING AUTHORITY DSA) มีหน้าที่ใช้เรือพาณิชย์ทั้งหมดให้ได้ผลอย่างเต็มที่

๓. องค์การเดินเรือของชาติ (NATIONAL SHIPPING AUTHORITY) รับทราบการตกลงใจใช้เรือพาณิชย์จากองค์การคุ้มครองการเดินเรือ

นคพ. นายทหารรายงาน กงสุลเรือพาณิชย์ (CONSA CONSULAR SHIPPING ADVISER) มีหน้าที่รายงานการเคลื่อนไหวของเรือพาณิชย์ตามระบบเมอร์โก โดยส่งไปยังผู้รับต่อไปนี้

- ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการของพื้นที่ที่เรือจะต้องผ่านไป (OCA OPERATION CONTROL AUTHORITY)
- นคพ. นายทหารรายงาน และผู้บังคับบัญชาพื้นที่ซึ่งเกี่ยวข้อง (AREA COMMANDER)
- เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารเรือของชาติ ที่เกี่ยวข้องจะต้องส่งต่อข่าวการเคลื่อนไหวไปยังห้องค้การเดินเรือของชาติตนทราบ

สำหรับผู้บังคับบัญชายุทธการบริเวณฝ่ายทหารเรือ (NAVAL THEATRE COMMANDER) นั้น จะเป็นผู้รับทราบข่าวเมอร์โกเท่านั้น (INFORMATION ADDEESSEE)

ชนิดและลำดับความเร่งด่วนของข่าวเมอร์โก (TYPES AND PRECEDENCE) ข่าวเมอร์โกมี ๒ ชนิด คือ ทางยุทธการและทางธุรการ ข่าวทางยุทธการ เกี่ยวกับวันเวลาที่ออกเดินทาง ขนาดของคอนวอย เส้นทางเรือของคอนวอย ข่าวทางธุรการคือ ข่าวที่จำเป็นจะต้องทราบในการขนสินค้าขึ้นลงในท่าเรือ เช่น ขนาดและชนิดของสินค้า จำนวนผู้โดยสาร และเวลาโดยประมาณที่คาดว่าจะเดินทางถึงท่าเรือ

ลำดับความเร่งด่วนของข่าวเมอร์โกมีแบบไว้ให้ทราบในหนังสือ ATP 2 แล้ว กฎโดยทั่วไปสำหรับการสื่อสารของทหารเรือคือ ต้องใช้ลำดับความเร่งด่วนที่ต่ำสุดให้เหมาะสมกับความต้องการทางยุทธการ ผู้ส่งข่าวจะต้องไม่ใช่ลำดับความเร่งด่วนที่สูงเกินความจำเป็น เพราะถ้าทำเช่นนั้นบ่อย ๆ ลำดับความเร่งด่วนสูงทั้งหมดความหมาย และบางทีเนื่องจากสายการสื่อสารถูกใช้งานเต็มที่แล้วก็ยังไม่อาจส่งข่าวตามลำดับความเร่งด่วนที่ต้องการได้ ทำให้ต้องส่งข่าวซ้ำไปบ้างก็ต้องยอมรับ ทั้งนี้เพราะมีความจำเป็นและจำกัดด้วยเครื่องมือสื่อสารดังกล่าว

แบบของการส่งข่าวเมอร์โก (UNIFORMITY OF MERCOS MESSAGE) เพื่อให้ข่าวเมอร์โกนั้นเข้าใจง่าย และค้นหาได้โดยรวดเร็ว จึงได้มีแบบการส่งข่าวเมอร์โกขึ้น หนังสือ ATP 2 ได้มีแบบตัวอย่างแสดงมาตรฐานของการส่งข่าวเมอร์โกไว้พร้อมทุกแบบ

ข้อความในแบบการส่งข่าวมาตรฐานแยกออกเป็นข้อ ๆ และมีอักษรรหัสกำกับทุกข้อ นอกจากมีรหัสกำกับข้อแล้ว ยังมีชื่อย่อบอกประเภทของข่าวอยู่หน้ารหัสกำกับข้อนี้ด้วยเสมอ

ในการจัดคอนวอยมาตรฐานกระบวนหนึ่ง ลำดับของการส่งข่าวเมอร์โกจะเป็นไปตามลำดับดังนี้: -

๑. **การขอเส้นทาง (ROUTE REQUEST)** นคพ. ส่งคำขอเส้นทางเดินเรือสำหรับคอนวอยกระบวนนี้ไปยัง ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการ (ผบท.) เส้นทางที่ส่งมาให้ นั้นมักเป็นรหัส หรือแบบส่งข่าวโดยอ้อมอย่างอื่นซึ่งจะต้องไปเปิดเอกสารอื่น ๆ ประกอบจึงได้เส้นทาง เมื่อ นคพ. ได้รับรหัสดังกล่าวก็ไปให้ประกอบกับผนวกของหนังสือ ATP 2 ก็จะทราบเส้นทางได้ทันที

๒. คำสั่งเดินทาง (SAILING ORDER) ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการ (ผบท.) เมื่อได้รับคำขอเส้นทาง กิ่งเส้นทางที่ต้องการไปให้โดยออกเป็นคำสั่งเดินทางซึ่งเป็นรหัส และในคำสั่งเดินทางยังมีข้อความอื่น ๆ ที่จำเป็นต้องใช้ส่งไปด้วยพร้อมกัน

๓. รายงานก่อนเดินทาง (PRESAILREP) มีสองชนิดคือ รายงานก่อนเดินทางยุทธการ เรียกว่า PRESAIL และรายงานก่อนเดินทางทางธุรการเรียกว่า ADMIN PRESAIL ประโยชน์ของรายงานนี้คือ แจ้งให้ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายทราบถึงองค์ประกอบต่าง ๆ ของคอนวอยกระบวนนี้ นคพ.ต้นทาง เป็นผู้ส่งรายงานนี้ไปให้ ผบท.ของตน และ ผบท. ทุกพื้นที่ที่คอนวอยจะผ่านไป สำหรับรายงาน ADMIN PRESAIL นั้นจะส่งไปให้ นคพ.ปลายทาง และหากมีคอนวอยรวมเข้ามาด้วย (JOINER) ก็ต้องส่งรายงานไปให้ นคพ. ที่เมืองท่าที่คอนวอยรวมจะออกเดินทางมาให้ทราบด้วย

๔. รายงานออกเดินทางแล้ว (SAILEDREP) มี ๒ ชนิดเหมือนกัน คือรายงานออกเดินทางแจ้งทางยุทธการ เรียกง่าย ๆ ว่า SAILEDREP และรายงานการออกเดินทางแจ้งทางธุรการ เรียกง่าย ๆ ว่า ADMINREP นคพ. ต้นทางส่งรายงานทั้งสองชนิดนี้ไปให้ ผบท.ของตน สำหรับ ADMINREP ฉบับเดี๋ยวนั้นส่งไปให้ นคพ. ที่เมืองปลายทาง SAILEDREP นั้นจะส่งเมื่อเรือลำสุดท้ายของคอนวอยได้พ้นท่าเรือไปแล้วและต่อจากนั้นจึงส่ง

๕. รายงานการถึงท่าเรือ (ARRIVEDREP) เมื่อคอนวอยถึงท่าเรือแล้ว นคพ.ของท่าเรือก็รายงานไปให้ ผบท.ของตน และผู้บังคับบัญชาการพื้นที่ทราบทันที

ข่าวเมอร์โกทั้ง ๕ ชนิด ที่กล่าวมาแล้วนั้น จะมีผู้รับทราบมากมาย (INFORMATION ADDRESSEE) แต่จะเป็นผู้ใดบ้างนั้นแม้จะไม่ทราบก็ไม่เป็นไรนัก แต่สิ่งที่จำเป็นคือ ต้องทราบความมุ่งหมาย มูลฐานของข่าวเมอร์โกทั้ง ๕ ที่กล่าวมาแล้วให้ดี

นอกจากนี้ยังมีข่าวเมอร์โกพิเศษสำหรับคอนวอย (JOINERS) คอนวอยแยก (LEAVERS) และคอนวอยชายฝั่ง (COASTAL CONVOY) อีก ซึ่งมีจุดประสงค์เช่นเดียวกับข่าวเมอร์โก และหลักทั้ง ๕ ข้างต้นนั้น ข่าวเมอร์โกพิเศษเหล่านี้จะนำหน้าด้วยคำย่อว่า JOIN, LEAVE หรือ COAST แล้วแต่ชนิดของคอนวอยที่กล่าว เช่น COAST PRESAIL, JOIN ADMIN และ LEAVE ARRIVEDREP เป็นต้น สำหรับการขอเส้นทาง (ROUTE REQUEST) และคำสั่งเดินทาง (SAILORD) นั้น คอนวอยทุกชนิดเหมือนกันทุกประการ ข่าวเมอร์โกนี้นำไปใช้สำหรับเรืออิสระ (INDEPENDENT) ก็ได้ เช่น INDPRSAIL และ COASTIND SAILED เป็นต้น

การเปลี่ยนเส้นทาง (DIVERTORD) เมื่อจำเป็นต้องเปลี่ยนเส้นทางเพราะมีอันตรายจากข้าศึกในเส้นทางเดิม ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการก็จะสั่งเปลี่ยนเส้นทางโดยใช้ระบบเมอร์โก บางทีมีการเปลี่ยนเส้นทางนี้อาจเป็นเพราะเมืองท่าปลายทางที่คอนวอยจะเดินทางไปอาจเกิดใช้ไม่ได้ชั่วคราว(เช่น มีพายุระเบิดหรือมีภัยทางอากาศ) ดังนั้นจึงจำเป็นต้องเลื่อนกำหนดที่เรือจะถึงทำให้ช้าลงกว่าเดิม เมื่อเป็นเช่นนี้ก็อาจสั่งเปลี่ยนเส้นทางได้

เช่นเดียวกัน การเลื่อนกำหนดให้เรือถึงท่าปลายทางเช่นนี้ต้องบอกให้เจ้าหน้าที่กำหนดเมืองท่าปลายทาง (SHIP DESTINATION AUTHORITY) ทราบเสมอ

แบบและผู้ที่รับข่าวการเปลี่ยนแปลงเส้นทางเมอร์โกนีมือชิบาอยู่ในหนังสือเรียบร้อย โดยปกติแล้วข่าวนี้ส่งเป็นรหัส แต่บางทีก็ต้องส่งเป็นคำธรรมดา ทั้งนี้เพราะเรือที่รับข่าวนี้ไม่มีสมุद्रรหัส หรือเป็นเพราะความเร่งด่วนทางยุทธการสูง จะมัวเข้ารหัสอยู่ไม่ทันเวลาจึงต้องส่งออกไปเป็นภาษาธรรมดา การเปลี่ยนเส้นทางนี้มีลำดับความเร่งด่วนเป็นควมมากเสมอ (EMERGENCY)

การเปลี่ยนเมืองท่าปลายทาง (DESTINATION CHANGE DESCHA) ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการ รับผิดชอบในการออกคำสั่งเปลี่ยนเมืองท่าปลายทาง การสั่งเปลี่ยนเมืองท่าปลายทางอาจจะมาจากเจ้าหน้าที่กำหนดเมืองท่าปลายทางก็ได้ ทั้งนี้เพื่อให้เป็นไปตามความต้องการในการส่งกำลังบำรุง และอาจเป็นไปได้เมื่อเรือพาณิชย์เกิดเสียหายจะไปเมืองท่าที่กำหนดไว้เดิมไม่ได้ จำเป็นไปยังเมืองท่าใหม่เพื่อขนถ่ายสินค้า เช่นนี้ต้องเปลี่ยนเมืองท่าปลายทางเหมือนกัน ถ้าเป็นคังกล่าวก็เป็นหน้าที่ของผู้บังคับบัญชาทางยุทธการ หรือผู้ที่มีหน้าที่โดยตรงที่จะต้องตัดสินใจโดยไม่ต้องบอกให้เจ้าหน้าที่กำหนดเมืองท่าปลายทางทราบก่อนก็ได้ เมื่อมีการเปลี่ยนเมืองท่าปลายทางผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหลายต้องทราบทั่วกัน แบบและผู้ที่รับข่าวการเปลี่ยนเมืองท่าปลายทางนี้มือชิบาอยู่ในหนังสือ ATP 2 การกำหนดชั้นความลับและลำดับความเร่งด่วนของเรื่องนี้เป็นเช่นเดียวกับคำสั่งการเปลี่ยนเส้นทาง

๓๐๖. การรายงานและการรวบรวมข่าว (REPORTS AND SUMMARIES)

ข่าวการเคลื่อนไหวประจำวัน (DAILY MOVEMENT SUMMARISS - MOVSUM) ผู้บังคับการพื้นที่หรือผู้บังคับบัญชาทางยุทธการ (เมื่อได้รับมอบอำนาจจากผู้บังคับการพื้นที่) เป็นผู้จัดทำข่าวการเคลื่อนไหวประจำวันส่งข่าวให้แก่องค์การเดินเรือของชาติ เจ้าของเรือ และผู้แทนบริษัทประกันภัย

ข่าวการเคลื่อนไหวประจำวันรวบรวมเป็นตาราง แจ้งให้ทราบถึงเวลาออกเรือและเวลามาถึงของเรือชาติพันธมิตร และเรือชาติเป็นกลางทุกลำในพื้นที่รับผิดชอบสำหรับเรือบางประเภท เช่น คอนวอยชายฝั่ง เป็นต้น อาจไม่รวมอยู่ในข่าวการเคลื่อนไหวประจำวันนี้ได้ ถ้าเจ้าหน้าที่ได้ตกลงกันไว้ก่อน

ข่าวการเคลื่อนไหวประจำวันแบ่งออกเป็น ๒ หัวข้อใหญ่ คือ :-

๑. เรือออก ในหัวข้อนี้มีช่องไว้สำหรับลงรายการ ชื่อเรือ สัญชาติเรือบรรทุกสินค้าอะไร มีคนโดยสารเท่าใด จะไปถึงเมืองท่าใด ประมาณเมื่อใด และเมืองท่าปลายทางอยู่ที่ไหน (ถ้าเมืองท่าปลายทางและเมืองท่าที่จะไปยังไม่ใช่เมืองเดียวกัน)

๒. เรือเข้า มีช่องไว้สำหรับลงรายการว่าเรือชื่ออะไร ของชาติใด จะมาถึงเมืองท่าอะไร

รายงานตำแหน่งโดยประมาณของเรือประจำวัน (DAILY ESTIMATED POSITION SUMMARIES)

ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการออกกระจายเสียงตำแหน่งโดยประมาณของเรือทุกลำในพื้นที่ของตนพร้อมด้วยเข็มและความเร็วโดยประมาณให้ทราบด้วย ข่าวนี้ส่งไปให้เรือรบในทะเล และผู้บังคับการพื้นที่รอง (SUBAREA COMMANDER) ทราบและดำเนินการ (ACTION ADDRESSEES) แต่ผู้บังคับการพื้นที่ใกล้เคียง และผู้บัญชาการยุทธบริเวณได้รับแจ้งให้ทราบเท่านั้น (INFORMATION ADDRESSEES)

รายงานนี้นับตั้งแต่วันที่ ๒๓๕๕ Z ของทุกวันไปจนถึงเวลา ๒๔ ชั่วโมงถัดไป เรือใด ๆ ที่เข้ามาอยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่รับผิดชอบ ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการของพื้นที่นั้นก็ต้องรายงานด้วย ส่วนการรายงานความเคลื่อนไหวของเรือรบทั้งหลายนั้น มีวิธีการพิเศษซึ่งจะไม่กล่าวในที่นี้

รายงานเรือเสียหาย (CASUALTIES, MERCASREP) ผบ.หน่วยเรือคุ้มกันหรือแม่กองคอนวอย (ถ้าไม่มีเรือคุ้มกันไปด้วย) ต้องรายงานความเสียหายของเรือของตนให้ผู้บังคับการพื้นที่ทราบทันที ข่าวเมอร์โกที่เรียกว่า MERCASREP นั้นจะต้องเข้ารหัส และส่งไปให้บุคคลต่อไปที่ทราบคือ ผู้บังคับการพื้นที่ ผู้บัญชาการยุทธบริเวณ ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการในพื้นที่ที่เรือเสียหายจะต้องผ่านไป ถ้าความเสียหายที่เกิดขึ้นทำให้ต้องเปลี่ยนเมืองท่าปลายทาง ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการก็ต้องแจ้งให้ นคพ. ทราบว่าเรือจะไม่เข้าเมืองท่าใด แต่จะไปเข้าเมืองท่าใดแทนเป็นต้น

ผู้บังคับการพื้นที่รับผิดชอบในการส่งรายงานเรือที่เสียหายทุก ๆ วัน เริ่มตั้งแต่วันที่ ๒๓๕๕ Z ไปตลอด ๒๔ ชั่วโมง รายงานเรือเสียหายนี้จะให้หมายเลขเรียงตามลำดับกันไป วันใดไม่มีเรือเสียหายก็ไม่ต้องรายงาน รายงานเรือเสียหายนี้จะถูกส่งไปรวบรวมเก็บไว้ที่สำนักงานลอนดอน และวอชิงตัน ถ้ามีพันธมิตรหลายประเทศก็ส่งไปให้ประเทศที่เกี่ยวข้องทราบด้วย

ความเสียหายที่เกิดในท่าเรือใดต้องแจ้งให้องค์การเดินเรือของชาติ และเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารเรือของชาติที่เป็นเจ้าของเมืองท่าทราบ ความประสงค์ก็เพื่อชาติที่เกี่ยวข้องจะได้แจ้งให้สำนักงานจัดการใช้เรือของชาติตน (DEFENSE SHIPPING EXECUTIVE BOARD DSEB) ทราบ แต่ถ้าท่าเรือเป็นท่าเรือทหารก็ให้ฝ่ายทหารเป็นผู้รายงานเรื่องเรือเสียหายไปให้ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการของตนทราบ เพื่อที่จะได้ส่งต่อไปยังผู้บังคับการพื้นที่รอง ๆ ลงไปให้ทราบ

การเปลี่ยนแปลงวิธีรายงานแบบเมอร์โก (MODIFIED SYSTEM OF REPORTION) ถ้าพื้นที่ใดในโลกเป็นที่ห่างไกลจากการโจมตีของข้าศึก (เช่น พื้นที่ขั้วโลกใต้ในสงครามโลกครั้งที่ ๒) ดังนั้นชั้นการควบคุมของพื้นที่นั้นก็เช่นกัน ชาติ (กฎข้อ ๕๐๒ ในบทที่ ๕) ผู้บังคับบัญชาพื้นที่นั้นอาจแก้ไขเปลี่ยนแปลงวิธีรายงานแบบเมอร์โกนี้ได้ แบบรายงานที่แก้ไขใหม่นี้ให้ใช้เฉพาะเรือที่เดินอยู่ในพื้นที่ ๆ มีชั้นการควบคุมชาติเท่านั้น การที่จะแก้ไขเปลี่ยนแปลงระบบเมอร์โกให้ผิดไปเพื่อใช้ในการนี้ผู้บังคับการพื้นที่นั้นก็อาจจัดทำขึ้นและรับผิดชอบเอง

๖๐๗. การเตรียมการสื่อสาร (COMMUNICATION PREPARATION)

นคพ. ประจำท่าเรือต้นทางมีหน้าที่ ๆ จะต้องแจกจ่ายคำสั่งเดินทางพร้อมด้วยคำแนะนำทั้งหลายครบถ้วนให้แก่ นายเรือพาณิชย์ทุกลำในคอนวอย คำแนะนำที่สำคัญยิ่งอันหนึ่งที่จะต้องแจกจ่ายให้ก็คือ **แผนการสื่อสาร** หน้าที่ของ นคพ. อันเกี่ยวข้องกับ การสื่อสารมี ๒ ประการควบคู่กันไปคือ มอบแผนการสื่อสารและอธิบายให้เข้าใจแจ่มแจ้งประการหนึ่ง และอีกประการหนึ่งคือ ต้องแน่ใจว่าเรือพาณิชย์ที่ได้รับแผนการสื่อสารนี้ไป มีเครื่องมือสื่อสารที่จะใช้กับแผนนี้ได้ พร้อมด้วยมีสมุดคู่มือประจำเครื่อง บรรณสารการสื่อสาร และปฎิทินต่าง ๆ พร้อมบริบูรณ์ไม่ขาดตกบกพร่อง

๖๐๘. แผนการสื่อสาร (COMMUNICATION PLAN)

แผนการสื่อสารมี ๒ ชนิดคือ สำหรับคอนวอยชนิดหนึ่ง และสำหรับเรืออิสระอีกชนิดหนึ่ง เรือที่ต้องเดินทางไปตามเส้นทางที่ นคพ. กำหนดจะต้องรับแผนการสื่อสารชนิดใดชนิดหนึ่งในสองชนิดนี้

แผนการสื่อสารของคอนวอย (CONVOY COMMUNICATION PLAN) ข้อความในหน้าแรกของแผนการสื่อสารได้บอกถึงวันและเวลาที่จะเริ่มใช้แผนนี้ แผนการสื่อสารนี้แจกจ่ายให้ ๒ ฉบับ ฉบับหนึ่งให้ไว้กับนายทหารติดต่อการสื่อสาร หรือพนักงานวิทยุอาวุโสซึ่งจะเก็บไว้ในห้องวิทยุเพื่อจะได้หยิบใช้ได้ทันที อีกฉบับหนึ่งเป็นของนายเรือ ซึ่งมักเก็บไว้บนสะพานเดินเรือสำหรับใช้เกี่ยวกับการทำศนสัญญาณ กับเรืออื่น ๆ ในกระบวน

ตอนที่ ๑ ของแผนนี้เกี่ยวกับวิทยุ กล่าวถึงสิ่งต่าง ๆ ต่อไปนี้ การแก้ไขเปลี่ยนแปลงของหนังสือ **ACP 148 และ ACP 149** และข่าวกระจายเสียง เมอร์คาส (MERCHANT SHIP BROADCAST) ทั่วไป วิธีการใช้สัญญาณเรียกขานทางวิทยุยามสงครามซึ่งมักจะเป็นผนวก ๑ ประกอบแผนการสื่อสาร การใช้สัญญาณเรียกขานในคอนวอย การเข้าขามวิทยุและจะได้คัดลอกการกระจายเสียงเมอร์คาสในเวลาอะไรบ้าง และจะเปลี่ยนเวอร์กันรับเมอร์คาส อย่างไร ขนาดคลื่นที่ใช้ระหว่างเรือกับสถานีบก การใช้วิทยุของเรือลำหลัง และประการสุดท้ายคือเรือที่มีเครื่อง **VHF** สำหรับใช้ในคอนวอยมีเรืออะไรบ้าง และเครื่องมือนั้น ๆ มีความสามารถเพียงใด

ตอนที่ ๒ ของแผนเป็นเรื่องเกี่ยวกับทำศนสัญญาณและสัญญาณเสียง อธิบายให้ทราบถึงการใช้ทำศนสัญญาณและสัญญาณเสียงโดยกว้าง ๆ บัญชีสัญญาณเรียกขานทางทำศนของเรือพิเศษบางลำที่มาถึงคอนวอย และในผนวก ๒ มีบัญชีสัญญาณพวกไว้สำหรับเปิดใช้ได้ทันที

ตอนที่ ๓ ของแผนมีคำแนะนำเกี่ยวกับเรดาร์ เช่น เวลาที่หยุดใช้เครื่อง การเข้าขามเรดาร์ และชื่อเรือขามเรดาร์

การห้สนั้ในอยู่ในตอนที่ ๔ ของแผนการสื่อสาร

หนังสือ ACP 148 และ ACP 149 เป็นบรรณสารขั้มูลฐานของการสื่อสารในเรือทั้งปวง ดังนั้นในแผนการสื่อสารที่กล่าวมาแล้วนี้จะอ้างถึงหนังสือทั้งสองเล่มนี้บ่อยที่สุด

แผนการสื่อสารของเรืออิสระ แผนการสื่อสารของเรืออิสระก็คล้ายคลึงกับแผนการสื่อสารของคอนวอยนั้นเอง แต่ได้ตัดข้อความที่เกี่ยวข้องกับเรือต่าง ๆ ในกระบวนออกเสีย ทั้งนี้เพราะเรืออิสระเดินทางไปลำเค็วไม่เกี่ยวข้องกับผู้อื่น ในแผนนี้คงแบ่งออกเป็น ๔ ตอนเช่นเดียวกัน และทุกตอนกล่าวถึงเรือต่าง ๆ เช่นเดียวกับแผนการสื่อสารของคอนวอยดังที่ได้กล่าวมาแล้ว

ข้อความอื่น ๆ ของการสื่อสาร (OTHER COMMUNICATION DATA) ยังมีข้อความทั่วไปอื่น ๆ ของการสื่อสารที่ไม่รวมอยู่ในแผนการสื่อสารอีก ๒ - ๓ อย่าง คือ การสื่อสารขณะออกเรือ (DEPARTURE COMMUNICATION) คำแนะนำในการเข้าท่าเรือ คำแนะนำพิเศษสำหรับการใช้เครื่องอิเล็กทรอนิกส์ และเครื่องมือสื่อสาร

ในที่ประชุมคอนวอยนั้น ได้อภิปรายถึงหัวข้อทุกหัวข้อของคำสั่งเดินทางให้เป็นที่เข้าใจแจ่มแจ้งแก่ทุกคนที่เข้าร่วมประชุม ถ้ามีการประชุมการสื่อสารหลังการประชุมคอนวอย ทุกสิ่งทุกอย่างที่เกี่ยวกับการสื่อสารไม่ว่าจะอยู่ในแผนการสื่อสารหรือไม่ ก็จะต้องอภิปรายกันให้เป็นที่เข้าใจ เช่นเดียวกันนายทหารสื่อสารของนคพ. จะต้องเป็นผู้อธิบายเรื่องนี้ให้พนักงานวิทยุและพนักงานทัศนสัญญาณของแม่กองคอนวอย และเรือทุกลำในกระบวนให้เข้าใจชัดเจนจนไม่มีข้อสงสัย

๗๐๘. ปุ่มการสื่อสาร (COMMUNICATION LOG)

หนังสือ ACP 149 ได้กล่าวไว้ว่าเรือพาณิชย์ที่อยู่ในความควบคุมการเดินเรือจะต้องมีปุ่มการสื่อสารไว้ทุกลำ เรื่องปุ่มการสื่อสารนี้นอกจากจะปฏิบัติตามหนังสือ ACP 149 แล้วหากชาติใดมีระเบียบปฏิบัติเพิ่มเติมอย่างไรก็ให้ปฏิบัติเพิ่มเข้าด้วย

ปุ่มวิทยุ เรือทุกลำในคอนวอย หรือเรืออิสระที่แล่นในความควบคุมของ นคพ. จะต้องมีปุ่มวิทยุไว้พร้อม และดำเนินการจดปุ่มดังคำแนะนำต่อไปนี้

๑. ปุ่มทุกแผ่นต้องลงวันที่และหมายเลขหน้าตามลำดับของการเดินทาง ในสมุดปุ่มมีสัญญาณเรียกขานสากลทางวิทยุของเรือลำนั้น ประกาศนียบัตรการใช้วิทยุและชื่อของพนักงานวิทยุที่เข้ายาม

๒. เมื่อผู้ใดมาเข้ายามวิทยุต้องลงปุ่มว่า **“ได้เข้ารับยามแล้ว”** และลงชื่อกำกับไว้ และเมื่อออกยามก็ลงปุ่มว่า **“ได้ออกยามแล้ว”** และลงชื่อกำกับไว้เช่นเดียวกัน เรื่องต่าง ๆ ที่จะต้องลงปุ่มก็อยู่ในระหว่างข้อทั้งสองที่ลงนามไว้นั้น การลงปุ่มต้องใช้หมึกหรือมิฉะนั้นก็ต้องใช้เครื่องพิมพ์ดีด

หนังสือ ACP 149 ได้บอกให้ทราบว่าในปฐมวิทยุจะต้องลงข้อความอย่างไรบ้าง นายทหารวิทยุหรือ นายทหารติดต่อการสื่อสารจะต้องตรวจปฐมวิทยุทุกวัน

นคพ. ที่มีสัญชาติเดียวกับเรือพาณิชย์ มีหน้าที่ตรวจปฐมวิทยุและดูแลว่าการจอดและแบบที่จอดถูกต้อง เมื่อเสร็จการเดินทางในเที่ยวหนึ่งแล้วเรือพาณิชย์จะต้องรวบรวมปฐมวิทยุส่งให้ นคพ. ชาติเดียวกันเก็บไว้ ถ้าในเมืองทำนั้นไม่มี นคพ. ชาติเดียวกันกับเรือก็จะต้องรวบรวมส่งปฐมวิทยุให้ นคพ. ชาติตนตรวจในเมืองทำอื่นต่อไป แต่ นคพ. ซึ่งแม้มิใช่ชาติเดียวกันกับเรือก็มีสิทธิที่จะไปตรวจปฐมวิทยุของเรือพันธมิตรได้ทุกลำ การตรวจเช่นนี้มีความประสงค์เพื่อตรวจดู

๑. การลงปฐมวิทยุเรียบร้อยหรือไม่
๒. ได้จัดการกระจายเสียงเมอร์คาสถุกต้องตามเวลาหรือไม่
๓. ได้มีการส่งวิทยุแปลก ๆ ออกไปบ้างหรือไม่ หรือได้รับสัญญาณวิทยุแปลก ๆ อยางใด
๔. พนักงานวิทยุได้มีคำแนะนำอะไรที่เป็นประโยชน์ในการสื่อสารเพิ่มขึ้นบ้าง

ปฐมทัศนสัญญาณ หนังสือ ACP 149 ให้คำแนะนำเกี่ยวกับการลงปฐมทัศนสัญญาณ นคพ. ทุกเมืองทำมีหน้าที่ตรวจปฐมทัศนสัญญาณ ถ้าปฐมหน้าไหนไม่ได้ลงอะไรเลขก็ต้องส่งให้ทางเรือลงเสียให้เรียบร้อย นคพ. อาจเก็บปฐมทัศนสัญญาณเอามาตรวจแล้วเก็บไว้ก็ได้ แต่การที่จะเผาปฐมสัญญาณที่ใช้แล้วนั้นเป็นหน้าที่ของ นคพ. เท่านั้น ที่จะตัดสินใจทำได้

๗๑๐. สัญญาณให้ออกเรือ (SAILING SIGNALS)

สัญญาณให้ออกเรือ จะใช้เพื่อแจ้งให้เรือในคอนวอยทราบว่าจะต้องออกเรือไปตามที่กำหนดไว้หรือไม่ การให้สัญญาณจะใช้ทางวิทยุก็ได้ ทางทัศนสัญญาณก็ได้หรือจะใช้ควบกันทั้งสองอย่างก็ได้

สัญญาณให้ออกเรือทางวิทยุ สัญญาณให้ออกเรือทางวิทยุประกอบด้วยหมู่ตัวอักษร ๕ ตัว ส่งออกไปเป็นข้อความถึง เรือทุกลำในคอนวอย ข้อความนี้จะส่งออกทางวิทยุกระจายเสียงเป็นเวลา ๕ นาที ทุกครึ่งชั่วโมง เริ่มต้นตั้งแต่ ๑ ชั่วโมง ก่อนกำหนดเวลาที่เรือลำแรก เริ่มออกเรือไปจนเลขเวลาที่เรือลำสุดท้ายออกเรือไปแล้ว ครึ่งชั่วโมง

อักษร ๕ ตัวนี้ ชุดหนึ่ง ๆ มีความหมายเป็นอย่างหนึ่ง (**จะได้ออกไป**) และเลือกเอาตามใจชอบ แต่ห้ามไม่ให้ออกเสียงเป็นคำได้ (**คือไม่มีอักษรที่เป็นสระ**) และให้ใช้ได้ครั้งเดียว ห้ามใช้ซ้ำกันเป็นอันขาด

ความถี่ที่จะส่งสัญญาณนี้ก็เปลี่ยนไปตามที่เห็นสมควร แต่โดยมากมักเป็นความถี่ปานกลางซึ่งเรือทุกลำต้องรับได้ แต่ไม่ควรใช้คลื่น ๕๐๐ KC. ซึ่งเป็นความถี่ที่ใช้สำหรับสัญญาณฉุกเฉินเท่านั้น ต่อไปนี้เป็นความหมายของกลุ่มอักษร ๕ ตัว ที่จะส่งออกไป

๑. ให้ออกเรือตามกำหนด

๒. เลื่อนกำหนดการออกเรือ ให้คอยเฝ้าฟังที่ความถี่
๓. ให้บวก ๑ ชั่วโมงเข้ากับเวลาที่กำหนดไว้ และคอยเฝ้าฟังที่ความถี่
๔. ให้บวก ๒ ชั่วโมงเข้ากับเวลาที่กำหนด และคอยเฝ้าฟังที่ความถี่
๕. งดการออกเรือ ให้ไปรายงานตัวต่อ นคพ.
๖. ให้ออกเรือไปตามกำหนดที่แก้ไขใหม่

เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการส่งสัญญาณนี้เพิ่มขึ้น ก็ให้ส่งสัญญาณหลอกไปด้วย (DUMMY SAILING SIGNALS) สถานีวิทยุของท่าเรือที่สำหรับติดต่อกับเรือพาณิชย์ได้มีแผนที่จะส่งกระจายเสียงเป็นจำนวนครั้งมาตรฐานทุกวันไม่ว่าจะมีเรือออกหรือไม่ (บ้างก็เป็นสัญญาณจริง บ้างก็เป็นสัญญาณหลอกสลับกันไป) ซึ่งจำนวนครั้งมาตรฐานดังกล่าวจะเป็นจำนวนครั้งที่มากที่สุดที่จะทำการกระจายเสียงในวันหนึ่ง ๆ ตามที่เรือจะเฝ้าฟัง และความหมายของอักษร ๕ ตัว ดังกล่าวจะมีอยู่ในการสื่อสารขณะออกเรือ (DEPARTURE COMMUNICATIONS) ซึ่งเป็นข้อความที่ต้องทราบในที่ประชุมการสื่อสาร

ทัศนสัญญาณให้ออกเรือ ให้ชักธงประมวลสัญญาณธงที่มีอยู่ใน ACP 148 ซึ่งมีความหมายดังที่กล่าวมาแล้ว ๖ ข้อข้างต้นนี้ ประมวลสัญญาณธงที่เลือกแล้วพร้อมกับความหมายจะมีอยู่ในการสื่อสารขณะออกเรือ จะชักธงประมวลนี้ขึ้นนานเท่าใดนั้นต้องแล้วแต่ความหมายของประมวลนั้น ๆ เช่น ประมวลให้เลื่อนกำหนดออกเรือจะต้องรีบชักขึ้นทันทีเมื่อทราบข่าว ถ้าไม่ได้ประมวลอื่น ๆ ชักขึ้นไปก่อนหน้าก็จะต้องชักธงเลื่อนกำหนดออกเรือนี้ไว้จนกว่าจะถึงเวลาออกเรือใหม่ ถ้าประมวลนี้ชักขึ้นไปภายหลังประมวลที่ส่งออกไปก่อนแล้ว ประมวลนี้ก็จะต้องชักขึ้นอยู่นานเท่าที่คิดว่าเรือทุกลำจะทราบทั่วกันแล้ว นายทหารสื่อสารของ นคพ.จะต้องดำเนินการให้เสาธงที่จะชักธงประมวลนี้แลเห็นได้ทั่วกัน ถ้าทำไม่ได้ก็ต้องจัดสถานีสื่อสารหรือเสาธงสำหรับส่งสัญญาณต่อให้พอเพียง

ในเวลากลางคืนจะใช้โคมสีต่าง ๆ แทนธงประมวลสัญญาณ ความหมายของโคมสีต่าง ๆ จะมีอยู่ในการสื่อสารขณะออกเรือ โคมสัญญาณเหล่านี้ต้องมีเครื่องพรางไว้ไม่ให้แลเห็นได้จากทางอากาศ

๗๑๑. การกระจายเสียงของเรือพาณิชย์ (MERCHANT SHIP BROADCAST)

การกระจายเสียงในเวลาปกติ ในสหรัฐอเมริกาเวลาปกติหน่วยงานของรัฐบาลส่งกระจายเสียงเมอร์คาสไปให้เรือของรัฐบาลหรือเรือที่รัฐบาลเช่าทราบ และในกรณีพิเศษก็ส่งไปให้เรือในหน่วย MSTTS ทราบด้วย สถานีวิทยุบนบกของสหรัฐอเมริกา ๘ แห่งด้วยกันเป็นผู้ส่งกระจายเสียงเมอร์คาสในพื้นที่ ๘ เขตด้วยกัน (รูป ๗ - ๑)

กรมอุทกศาสตร์สหรัฐอเมริกาเป็นผู้พิมพ์หนังสือรายเดือนที่มีบัญชีรายชื่อสถานีวิทยุที่ส่งเมอร์คาส ซึ่งได้บอกความถี่และเวลาส่งกระจายเสียงของสถานีเหล่านี้ไว้ครบถ้วน การกระจายเสียงจะเริ่มส่งตามเวลาใด ตารางที่กำหนดและส่งไปจนกว่าจะถึงผู้รับรับได้หมด สถานีดังกล่าวจะมีชื่อบอกสถานีเป็นอักษรหนึ่งตัวและตามด้วยตัว M เช่น PM, GM (รูป ๗ - ๑)

การกระจายเสียงในเวลาสงคราม เมื่อสงครามเกิดขึ้นเรือเหล่านี้จะต้องคอยรับฟังกระจายเสียงเมอร์คาส คือ เรือของรัฐบาลสหรัฐอเมริกาทุกลำ (เว้นเรือรบ) เรือพาณิชย์ที่ซีกของอเมริกันและเรือพาณิชย์ที่อยู่ในความควบคุมของสหรัฐอเมริกา

สถานีส่งเมอร์คาสตามปกติก็จะขยายขึ้นให้ครอบคลุมเนื้อที่ได้ทั่วโลก รวมทั้งพื้นที่เล็ก ๆ ด้วย โดยมี สถานีส่งเมอร์คาสตามชายฝั่งเพิ่มขึ้นเพื่อคลุมพื้นที่เล็ก ๆ ดังกล่าว ผู้ที่จะส่งเมอร์คาสจะต้องส่งข้อความไปยัง สถานีเมอร์คาสที่เรือที่เป็นผู้รับอยู่ในพื้นที่นั้นให้กระจายเสียงได้ ถ้าไม่รู้ว่าเรือที่จะรับอยู่ในพื้นที่ไหน ก็ส่ง ข้อความนี้ไปให้สถานีเมอร์คาสที่อยู่ใกล้ที่สุด ถ้าเรือที่จะรับข่าวอยู่ในพื้นที่ของสถานีใด สถานีนั้นก็ส่งกระจาย เสียงเมอร์คาสออกไปตามเวลากระจายเสียงปกติของตน ถ้าเรื่อนั้นอยู่ในพื้นที่อื่นสถานีเมอร์คาสนั้นก็ส่งข่าวนี้ ต่อไปให้สถานีเมอร์คาสที่มีเรื่อนั้นอยู่ในพื้นที่ แต่ถ้าไม่มีใครรู้ว่าเรื่อนั้นอยู่ในพื้นที่ใด ให้สถานีในมหาสมุทร แอตแลนติกส่งข่าวต่อไปให้สถานี NSS ในวอชิงตัน และสถานีในมหาสมุทรแปซิฟิกส่งข่าวต่อไปให้สถานี NPM ที่เพิลฮาเบอร์ สถานีวิทยุเมอร์คาสในพื้นที่หนึ่งพื้นที่ใดจะส่งกระจายเสียงพร้อมกันด้วยขนาดความถี่ต่าง ๆ ตามเวลาที่กำหนด ทั้งนี้เพื่อให้ทุกลำในพื้นที่นั้นรับข่าวได้ตามความถี่ที่เหมาะสมที่สุดของเรือคนตามสภาพดินฟ้า อากาศในขณะนั้น

การปฏิบัติการส่งเมอร์คาสในเวลาสงคราม ส่วนเริ่มต้นของเมอร์คาสเป็นดังนี้คือ ส่งรายชื่อสัญญาณ เรียกขานของเรือผู้รับข่าว ๒ ครั้ง และตามด้วยวันเวลาของข่าวนั้น เรือทุกลำต้องจดรายชื่อเรือที่เป็นผู้รับไว้ให้หมด เมื่อรับรายชื่อผู้รับได้ทั้งหมดแล้วปรากฏว่าไม่มีชื่อเรือของตนในบัญชีนั้น เรือลำนั้นก็ไม่ต้องรับเมอร์คาสนั้นต่อไป ให้กลับไปเฝ้าฟังที่คลื่น ๕๐๐ KC.ไว้ตามเดิม เมื่อถึงเวลาส่งกระจายเสียงเรือทุกลำควรจะได้รับฟังรายชื่อเรือที่จะรับ ข่าวทุกครั้ง ทั้งนี้เพื่อว่าหากมีข่าวถึงเรือของตนจะได้รู้ทันที นอกจากนี้สถานีเมอร์คาสยังมีเวลาส่งพิเศษสำหรับ เรือที่พนักงานวิทยุคนเดียวไว้ด้วย (ซึ่งการนี้ก็เหมือนสถานีวิทยุกระจายเสียงของทหารเรือโดยทั่วไป) สำหรับข่าว ที่ลำดับความเร่งด่วนเป็นด่วนที่สุด (FLASH) และด่วนมาก (EMERGENCY) จะส่งข่าวนี้เป็น ๒ ระยะเวลาติดต่อกัน ถ้าข่าวที่มีลำดับความเร่งด่วนอื่น ๆ จะส่งเพียงระยะเดียว เรือใดที่มีข่าวเมอร์คาสมาถึงตนถ้าไม่ได้รับคำสั่งเป็น อย่างเป็นทางการ ห้ามตอบรับข่าวเมอร์คาสที่มีมาถึงเรือตนเป็นอันขาด (หมายความว่าได้รับก็ปฏิบัติไปตามข่าวนั้นไม่ต้อง ตอบรับเลย เพราะจะทำให้การเงียบทางวิทยุเสียผล)

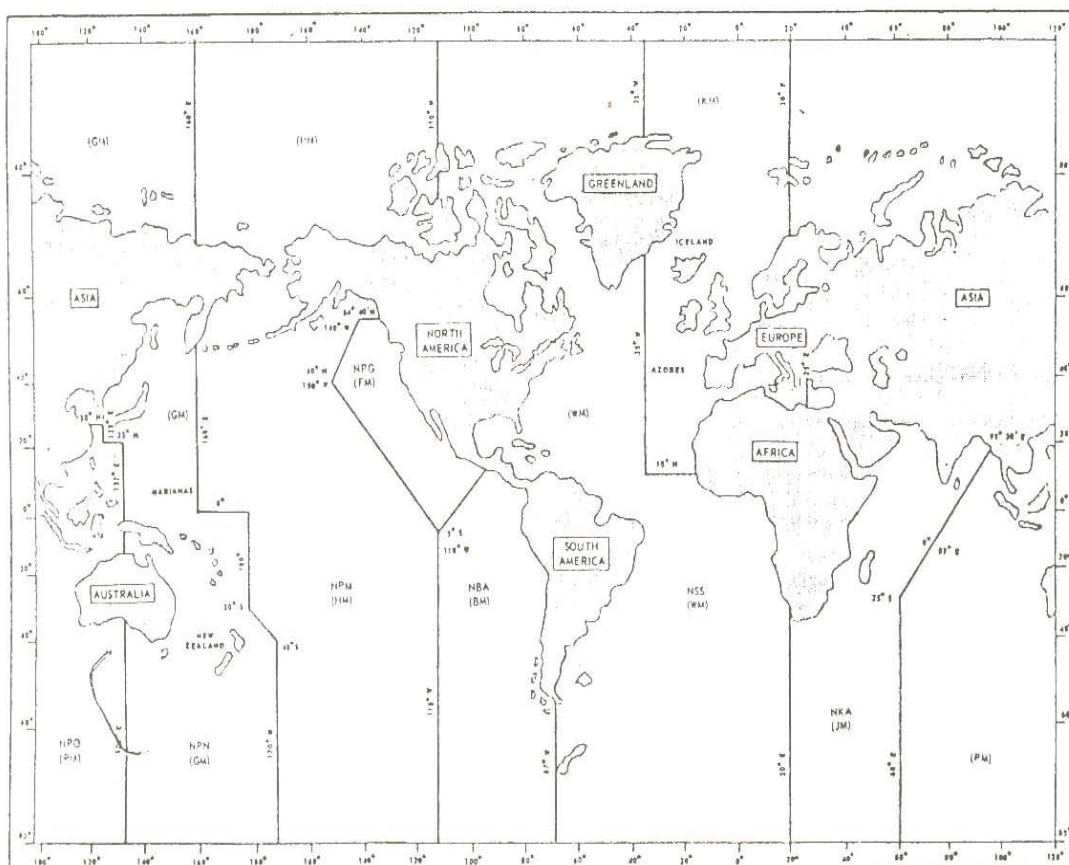
ข่าวทั่วไปสำหรับเรือพาณิชย์ทั้งหมดจะส่งข่าวกระจายเสียงเมอร์คาสออกไปโดยส่งถึงผู้รับเป็นชื่อ สัญญาณเรียกขานของกลุ่ม (COLLECTIVE CALL SIGN) เรือพาณิชย์ชาติพันธมิตรทุกลำต้องรับฟังข่าวนี้อัน และจดไว้และเก็บเข้าแฟ้มเพื่อใช้ต่อไป

ในคำสั่งเดินทางซึ่ง นคพ.มอบให้แก่ขาเรือพาณิชย์นั้นจะมีคำแนะนำชัดเจนว่าวันเวลาใดจะต้องรับฟัง เมอร์คาสจากสถานีไหน และวันเวลาใดจะต้องเปลี่ยนการรับจากสถานีหนึ่งไปอีกสถานีหนึ่ง (เพราะพื้นที่ เปลี่ยนไป) ทั้งนี้โดยมีระยะเวลาเกี่ยวระหว่างการเปลี่ยนสถานีรับไว้ให้อย่างเพียงพอ เพื่อว่าจะได้รับข่าวเมอร์คาส

ได้เต็มทุกข่าวไม่ขาดตกบกพร่อง ถ้าคอนวอยหรือเรืออิสระถูกสั่งให้เปลี่ยนเส้นทาง ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการ
ที่เป็นผู้สั่งจะต้องให้คำแนะนำเกี่ยวกับการรับฟังกระจายเสียงเมอร์คาสด้วยเสมอ ต่อไปนี้เป็นตัวอย่าง
การส่งกระจายเสียงเมอร์คาสตามกำหนดระยะเวลาอันหนึ่ง

ก่อนจะส่งรายชื่อผู้รับ (TRAFFIC LIST) สถานีเมอร์คาสจะส่งกระจายเสียงทดลองเป็นเวลา ๕ นาที
การทดลองจะประกอบด้วยสัญญาณอักษร V เป็นหมู่ ๆ และสัญญาณบอกสถานีส่ง (DE) ตามด้วยชื่อสถานีส่ง
และตามด้วยชื่อสถานีเมอร์คาส (คือชื่อที่ตั้งท้ายด้วย M) สัญญาณต่าง ๆ เหล่านี้ส่งซ้ำสามครั้ง นอกจาก
สัญญาณ DE ดังตัวอย่าง

VVV VVV VVV DE NSS NSS NSS WM WM WM
(NSS คือสถานีส่งวอชิงตัน มีชื่อเมอร์คาส WM)



รูป ๑ - ๑ พื้นที่ส่งกระจายเสียงเมอร์คาส (ขามสงบ)

เมื่อทดลองเป็นเวลาประมาณ ๕ นาที แล้วก็ส่งกระจายเสียงตามกำหนดเวลาเริ่มด้วยบัญชีรายชื่อผู้รับตามลำดับความเร่งด่วนของโทรเลขดังตัวอย่าง

WAYQ WAYQ 221022Z (Y) (EMERGENCY - ค่วนมาก)

KIWK KIWK 221034Z (P) (PRIORITY - ค่วน)

FFWV FEWV 221045Z (R) (ROUTINE - ปกติ)

WM NR 116 WM NR 116

O O 221022Z 221022Z

FM FM COMEASTSEAFRON

TO TO SS MAINE STATER

GR 6 GR 6 BT

ข้อความที่ต้องการส่งเข้ารหัส

BT AR

ถ้าในขณะที่กำลังส่งกระจายเสียงอยู่ สถานีส่งได้รับข่าวซึ่งมีลำดับความเร่งด่วนสูงกว่าปกติ ดังนั้นก่อนที่จะส่งข่าวปกติ (ROUTINE) ก็หวนกลับมาส่งข่าวที่ได้รับใหม่นี้เสียก่อน ในเวลากำหนดกระจายเสียงรอบต่อไปต้องจัดข่าวที่มีลำดับความเร่งด่วนสูงดังกล่าวเข้าไว้ในบัญชีรายชื่อสถานีตามลำดับด้วย

๗๑๒. ระบบเส้นทางเรือเดินหรือระบบข่าว คิว (THE Q SYSTEM)

ระบบข่าวเส้นทางเรือเดินแบบ Q เป็นวิธีการส่งข่าวเส้นทางเรือเดินซึ่งมีชั้นความลับ ระบบนี้ได้คิดขึ้นในสงครามโลกครั้งที่ ๒ และแก้ไขดัดแปลงเรื่อยมาและนำมาใช้ในองค์การนาโตอยู่ในขณะนี้

ข่าว คิว นั้นเป็นข่าวเส้นทางเดินเรือลับที่มีเพิ่มเติมขึ้นจากข่าวเส้นทางเดินเรือปกติ ข่าวคิว คิดไว้เพื่อใช้ในยามสงครามชั้นความลับและลับที่สุด ข่าวคิวนั้นมักบอกถึงเรื่องสนามทุ่นระเบิดและช่องทางเดินเรือเข้าท่าที่ปลอดภัย การที่จะส่งข่าวคิวให้ทราบนั้นก็จะมีหลายระดับแล้วแต่ความจำเป็นที่เรือต้องการ สำหรับเรือพาณิชย์ทั่วไปจะได้รับข่าวเกี่ยวกับช่องทางที่ปลอดภัย ถ้าช่องทางที่ปลอดภัยไม่มี เรือพาณิชย์จะได้รับทราบเส้นทางซึ่งจะแล่นไปให้ปลอดภัย ข่าวคิวส่วนใหญ่เป็นข่าวเกี่ยวกับทุ่นระเบิด และข่าวเหล่านี้และข่าวอื่น ๆ ต้องไม่ตกไปในมือข้าศึกเป็นอันขาด

ระบบข่าวคิวและเส้นทางเรือพาณิชย์ (Q SYSTEM AND MERCHANT SHIPROUTE) ในยามปกติยามสงบเมื่อมีอันตรายต่อการเดินเรืออยู่ที่ไหนทางการก็จะประกาศตำบลที่ของอันตรายนั้น ๆ ให้เรือทราบทางวิทยุกระจายเสียง ซึ่งนายเรือพาณิชย์ที่ได้รับข่าวนี้นี้ก็นำเรือของตนออกไปให้พ้นอันตรายเอง ในเวลาสงครามจะต้องใช้วิธีดังที่กล่าวไม่ได้ต้องใช้วิธีต่อไปนี้แทน เรือแทนที่จะบอกตำบลของทุ่นระเบิดข้าศึกทุกลูก

หรือจุดอันตรายทุกจุด ก็บอกช่องทางที่ปลอดภัยหรือเส้นทางที่ปลอดภัยแทน และเรือพาณิชย์ก็แล่นไปตามเส้นทางที่ได้รับทราบนี้

นคพ. และเจ้าหน้าที่ในท่าเรือจะได้รับข่าวควีนี ๔ - ๕ ประเภท ทุกประเภทของข่าวควีนีจะทำให้ นคพ. แจ้งให้คอนวอยและเรืออิสระแล่นไปโดยปลอดภัยจากทุ่นระเบิดหรืออันตรายอื่น ๆ ในน่านน้ำได้เป็นอย่างดี เมื่อคอนวอยออกเดินทาง นคพ. จะมอบข่าวควีนีให้แม่กองคอนวอยได้ทราบเพียงพอที่จะทำให้คอนวอยแล่นไปโดยปลอดภัยตามเส้นทางที่บอกไว้ ในระหว่างเดินทาง ผบ. หน่วยเรือคุ้มกันจะได้ส่งข่าวควีนีเส้นทางเรือเดินเพิ่มเติมให้แก่แม่กองคอนวอย ข่าวควีนีจะไม่ส่งตรงไปยังคอนวอยโดยตรงและข่าวควีนีจะไม่ส่งต่อไปด้วยวิทยุเป็นอันขาดในขณะที่เรืออยู่ในทะเล ทั้งนี้เพื่อรักษาความปลอดภัย

ถ้า นคพ. เป็นผู้จัดให้เรืออิสระเดินทางไปไม่ว่าจะเป็นของพันธมิตรหรือชาติเป็นกลาง ในคำแนะนำเส้นทางเรือเดินจะได้เขียนข่าวควีนีให้ไปด้วย นคพ. จะต้องรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการทราบว่าข่าวล่าสุดที่เรือได้รับนั้นเป็นข่าวชั้นใด โดยส่งไปในรายงานออกเดินทางแล้ว (SAILEDREP) ด้วยวิธีเช่นนี้ ถ้าเกิดความจำเป็นจะต้องส่งข่าวไปให้เรือลำนั้นทราบอีก ก็จะได้รู้ว่าควรจะส่งข่าวอะไรให้ไปจึงจะมีประโยชน์

เนื่องด้วยทางช่องทางชายฝั่งและทางเข้าท่าเรือใด ๆ อาจถูกวางทุ่นระเบิดได้ไม่ว่าเวลาใด ดังนั้นจึงเป็นความจำเป็นที่เรือเดินชายฝั่งจะต้องมีเส้นทางสำหรับเข้าท่าเรืออื่น ๆ ได้ด้วยหลายแห่ง และแม้จะเป็นเรือเดินมหาสมุทรก็จำเป็นจะต้องมีเส้นทางที่จะไปเมืองท่าที่ใกล้เคียงกัน ๒ แห่ง เมืองท่าที่สองที่เตรียมไว้จะมีประโยชน์ในเมื่อต้องเปลี่ยนเส้นทางเรือเดิน หรือถูกพายุก็ได้เข้าพักหลบในเมืองท่าที่ใกล้ได้ สำหรับเรือซึ่งกินน้ำลึกมากต้องได้รับเส้นทางเรือเดิน ซึ่งจะปลอดภัยจากสนามทุ่นระเบิดน้ำลึกด้วย เมื่อได้พบอันตรายใหม่ ๆ เกิดขึ้นในเส้นทางที่เรืออิสระหรือคอนวอยจะผ่านไป ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการของพื้นที่นั้นต้องรับผิดชอบในการที่จะส่งข่าวเส้นทางเรือเดินหรือข่าวควีนีที่ได้ใหม่นี้ไปให้เรือเหล่านั้นทราบเสมอ



บทที่ ๘

การสื่อสารในคอนวอยตอนที่ ๒ (Convoy Communication part II)

การสื่อสารในทะเล

๘๐๑. กล่าวนำ (Introduction)

ในบทนี้จะได้กล่าวถึงแนวทางกว้าง ๆ ของการสื่อสารของคอนวอยขณะที่อยู่ในทะเล ในบทที่ ๗ ได้กล่าวถึงระบบเมอร์โก การเตรียมการในท่าเรือ และระบบกระจายเสียงเมอร์คาสเท่านั้นต่อไปนี้จะกล่าวถึงวิธีการรักษาความปลอดภัยและการดำเนินการสื่อสารทางยุทธการในทะเล นั่นคือทำให้การสื่อสารเป็นเครื่องมือสำคัญของการสั่งการบังคับบัญชาที่มีประสิทธิภาพ การที่จะเข้าใจเรื่องในบทนี้ได้คือนักศึกษาจะต้องมีความเข้าใจในวิธีการสื่อสารของทหารเรือ ตลอดจนถึงการรักษาความปลอดภัยในการสื่อสารมาบ้างพอสมควร นคพ.จะต้องทราบได้ทันทีว่า นายเรือพาณิชย์และพนักงานวิทยุของเรือย่อมจะไม่มีความรู้ดังกล่าวหรือมีก็น้อยเต็มที ดังนั้น นคพ.จึงต้องมีวิธีการศึกษาในเรื่องวิธีการสื่อสารทางเรือแก่นายเรือและพนักงานวิทยุเหล่านี้เสียในขั้นต้นโดยเร็ว ที่จะทำให้เช่นนี้ก็เป็นหน้าที่ของคนประจำเรือพาณิชย์ที่จะต้องมีความเข้าใจว่าชีวิต และความปลอดภัยของเขานั้นอยู่กับวินัยในการปฏิบัติในการสื่อสารของทางเรืออย่างเคร่งครัดและให้ความร่วมมือแก่ทางเจ้าหน้าที่ นคพ.อย่างเต็มที่

๘๐๒. การสื่อสารในคอนวอย (Convoy Communication)

เพื่อให้ปลอดภัยจากการโจมตีของข้าศึกในทะเล เรือทุกลำในคอนวอยต้องรักษาความเงียบทางวิทยุ (Radio Silence) นอกจากในกรณีพิเศษจริง ๆ ดังต่อไปนี้ที่จะคลายความเงียบทางวิทยุได้ คือการรายงานการพบข้าศึก การส่งสัญญาณฉุกเฉินเมื่อแม่กองคอนวอยหรือผู้บังคับบัญชาทางยุทธการมีคำสั่งพิเศษไว้ และประการสุดท้ายอยู่ในดุลยพินิจของแม่กองคอนวอยที่จะตัดสินใจว่า การส่งข่าวทางวิทยุออกไปจะมีผลดีกว่าการที่จะนิ่งเงียบอยู่นายเรือและพนักงานวิทยุในเรือจะต้องเข้าใจอย่างถ่องแท้ว่าการที่เรือลำใดลำหนึ่งส่งสัญญาณวิทยุออกไปนั้นจะนำอันตรายให้แก่เรือในคอนวอยทั้งกระบวน ทั้งนี้เพราะเครื่องหาทิศโดยวิทยุสมัยใหม่จะหาแบร์ริงของเรือที่ส่งสัญญาณออกไปได้อย่างรวดเร็ว ถ้าได้แบร์ริงดังกล่าว ๒ เส้น ก็จะได้ตำบลที่ของคอนวอยอย่างแน่นอน เมื่อเป็นเช่นนี้ฝ่ายข้าศึกก็จะส่งระดมเรือดำน้ำหรือเครื่องบินมาโจมตีคอนวอยได้โดยสะดวกยิ่ง

๘๐๓. การรักษาความปลอดภัย (Security)

เป็นสิ่งที่ทำไม่ได้ที่จะให้หนังสือเล่มใดเล่มหนึ่งได้กล่าวถึงสิ่งจำเป็นจะต้องรักษาความปลอดภัยทางการสื่อสารได้ครบถ้วนบริบูรณ์ เพื่อที่คนประจำเรือพาณิชย์จะได้ศึกษาเข้าใจได้ง่าย สิ่งที่จะกล่าวในหัวข้อต่อไปนี้เป็นหัวข้อสำคัญ ๆ ที่กล่าวไว้เพื่อให้ทราบโดยใช้เวลาเพียงเล็กน้อยก็เข้าใจได้ ควรจะทราบไว้ว่าวิธีที่จะปฏิบัตินอกเหนือและผิดกฎและระเบียบที่วางไว้นี้มีมากมาย ถ้าไม่จำกัดไว้อย่างเด็ดขาดรุนแรงแล้วทางที่จะเลี่ยงกฎระเบียบนี้ก็จะมีมากขึ้น ถ้าจำกัดไว้อย่างเด็ดขาดเช่นนี้แล้วแม้จะมีการปฏิบัติผิดพลาดไปบ้างก็จะเสียหายน้อยลงเป็นธรรมดา

ผู้มีอำนาจให้ส่งวิทยุ (Authority to Transmit) นายเรือผู้เดียวที่มีอำนาจสั่งให้ใช้วิทยุได้ ในบางกรณีเมื่อนายเรือได้มอบอำนาจไว้อาจสั่งให้นายทหารประจำเรืออื่นส่งแทนตนได้ นายทหารติดต่อการสื่อสาร(นายทหารเรือที่จัดลงไปให้คำแนะนำแก่นายเรือ) มีหน้าที่ช่วยเหลือนายเรือในเรื่องการสื่อสาร และไม่มีสิทธิและหน้าที่ที่จะคัดค้านสั่งใช้วิทยุของนายเรือเลย ได้แก่แนะนำในสิ่งที่ควรและไม่ควรเท่านั้น

เมื่อถึงเวลาเปลี่ยนยามวิทยุ (ซึ่งโดยมากเข้ายาม ๔ ชั่วโมง) นายเรือจะส่งข้อความดังต่อไปนี้ให้พนักงานวิทยุทราบ คือ ตำบลที่เรือปัจจุบัน ตำบลที่เรือโดยประมาณ ทุกชั่วโมงใน ๔ ชั่วโมง และลักษณะลมฟ้าอากาศที่กำลังเป็นอยู่ การที่ให้พนักงานวิทยุทราบเช่นนี้มีประโยชน์ คือ หากจะต้องส่งสัญญาณฉุกเฉินแล้วจะได้ทำได้ทันที

เครื่องรับวิทยุ (Communication Receivers) เครื่องรับวิทยุมีสองอย่าง อย่างหนึ่งเรียกว่า “ใช้ได้” ในเมื่อเปิดแล้วไม่ส่งคลื่นวิทยุออกไปเลย อีกอย่างหนึ่งเรียกว่า “ใช้ไม่ได้” เพราะเมื่อเปิดแล้วจะส่งคลื่นวิทยุออกไปแรงพอที่จะทำให้เครื่องมือหาทิศทางวิทยุรับได้ เครื่องรับชนิด “ใช้ไม่ได้” นี้ จะได้รับสัญญาณวิทยุได้ก็เมื่อมีความจำเป็นอย่างแท้จริงที่เครื่องรับวิทยุอื่น ๆ ในเรือใช้รับข่าวไม่ได้เท่านั้น (เครื่องเสียบหรือรับคลื่นที่กำหนดไม่ได้)

เครื่องมือหาทิศทางวิทยุบางชนิดก็ “ใช้ไม่ได้” เหมือนกันเพราะส่งคลื่นวิทยุออกไปได้เมื่อเปิดเครื่องใช้ เครื่องหาทิศทางวิทยุดังกล่าวต้องห้ามใช้ นอกจากจะได้รับคำสั่งพิเศษจาก ผบ.หน่วยเรือคุ้มกัน หรือแม่กองคอนวอยจึงจะได้ (สำหรับเรืออิสระให้ฟังคำสั่งของนายเรือ)

เครื่องรับวิทยุส่วนที่ “ใช้ไม่ได้” นั้น ก็ห้ามใช้ตลอดเวลาที่เรืออยู่ในทะเล นคพ. จะต้องมีบัญชีเครื่องรับวิทยุของบริษัทว่าเครื่องของบริษัทใด “ใช้ได้” หรือ “ใช้ไม่ได้” บัญชีนี้มอบให้นายเรือไปเพื่อใช้ควบคุมเครื่องรับวิทยุในเรือ

การรหัส (Cryptography) ข่าวที่ส่งในทะเลนั้นต้องเข้ารหัสทั้งสิ้น เว้นแต่รายงานการพบเข้าศึกสัญญาณฉุกเฉินหรือข่าวที่มีความเร่งด่วนสูงเท่านั้นจึงไม่ต้องเข้ารหัส เพื่อที่จะได้มีหน้าที่ในการเข้าและถอดรหัสใช้ได้เพียงพอ นายเรือจะต้องเลือกคนประจำเรือที่ได้สอบประวัติแล้วเข้าฝึกหัดการเข้าและถอดรหัสเพื่อไว้ใช้ต่อไป

นายเรือเป็นผู้เก็บรักษาสมุดรหัสและเอกสารเกี่ยวกับการรหัสด้วยตนเอง ในทะเลอาจให้นายทหารวิทยุเก็บไว้ก็ได้ แต่ในท่าเรือนายเรือต้องเก็บไว้เอง สมุดรหัสและเครื่องมือเกี่ยวกับการนี้ต้องเก็บไว้ในเซฟที่มีกุญแจรหัส ๓ ชั้น สมุดรหัสเหล่านี้จะต้องทำลายเสียเป็นสิ่งแรกในเมื่อจำเป็นต้องทำ ปกติให้เผาเสีย แต่ในที่น้ำลึกจะใช้วิธีถ่วงน้ำหนักได้ รหัสและประมวลส่วนตัวของบริษัทเรือพาณิชย์ห้ามใช้เป็นอันขาด

ความพร้อมทางวิทยุ (Radio Readiness) มีขั้นความพร้อม ๒ ขั้นคือ ขั้นอัลฟาและ ขั้นบราโว่ ขั้นอัลฟา เป็นขั้นปกติที่ใช้ในเวลาเรือแล่นอยู่ในทะเล ขั้นบราโว่นั้นจะใช้เมื่อแม่กองคอนวอยสั่งเมื่อมีสถานการณ์ดังนี้คือ มีสัญญาณเตือนภัยข้าศึกกำลังเข้าโจมตี อากาศเลวร้าย หรือทัศนวิสัยเลวมาก เป็นต้น คำอธิบายเรื่องนี้มีอยู่ในหนังสือ ACP 148 และหนังสือ ACP 149 นี้เองกำหนดไว้ว่า แม่กองคอนวอย รองแม่กองคอนวอย และนายเรืออื่น ๆ จะต้องทำอะไรบ้างเมื่อเกิดการฉุกเฉินดังกล่าว

การส่งข่าวระหว่างเรือกับสถานีบก (Ship – Shore Traffic) ในลักษณะปกติข่าววิทยุที่จะส่งไปยังผู้บังคับบัญชาทางยุทธการหรือใคร ๆ ก็ตาม หรือส่งออกไปนอกคอนวอยก็ดี ต้องให้ ผบ.หน่วยเรือคุ้มกันเป็นผู้ส่งให้ ข่าวที่จะต้องเข้ารหัสชื่อผู้รับก็ต้องเข้ารหัสด้วย ถ้าเกิดความจำเป็นที่เรือลำใดลำหนึ่งจะต้องส่งข่าววิทยุไปยังผู้รับนอกคอนวอยหรือสถานีบกใด ถ้าได้รับอนุญาตก็จะส่งออกไปได้ทางคลื่น ๕๐๐ KC. เท่านั้น ถ้าจะส่งออกไปด้วยคลื่นใดนอกจาก ๕๐๐ KC. ต้องเป็นคลื่นที่ได้กำหนดไว้ชัดเจนในแผนการสื่อสารที่ นคพ.มอบมาให้

๘๐๔. การเฝ้าฟังวิทยุ (Radio Guard)

เรือลำใดลำหนึ่งอาจจะถูกจัดให้เฝ้าฟังคลื่นใดคลื่นหนึ่ง หรือช่วงคลื่นใดคลื่นหนึ่ง หรือเฝ้าฟังตามกำหนดเวลาใดเวลาหนึ่งก็ได้ เรือที่ถูกจัดเฝ้าฟังดังกล่าวมีหลายชนิดดังต่อไปนี้

๑. **เฝ้าฟังเมอร์คาส** เรือธงแม่กองคอนวอยจะเฝ้าฟังเมอร์คาสให้แก่เรือที่มีพนักงานวิทยุคนเดียว หรือเรือที่ถูกจัดไปเฝ้าฟังคลื่นอื่น ๆ เสีย

๒. **เฝ้าฟังการหาทิศทางวิทยุ (DF Guardship)** เรือลำใดลำหนึ่งอาจถูกจัดให้เปิดเครื่องหาทิศทางเฝ้าฟังในคลื่นใดคลื่นหนึ่ง การจัดนี้ได้กำหนดไว้ในแผนการสื่อสารแล้ว เมื่อหมดหน้าที่เฝ้าฟังดังกล่าว เรือลำนี้ก็ไปเฝ้าฟังตามปกติของตนเช่นเดียวกับเรืออื่น

๓. **เฝ้าฟังคลื่นพิเศษ (Special Search Guardship)** เรือบางลำอาจถูกจัดให้ค้นหาเฝ้าฟังคลื่นพิเศษโดยเฉพาะที่กล่าวไว้ในแผนการสื่อสาร หรือแม่กองคอนวอยได้สั่งการไว้เรือ เหล่านี้เมื่อหมดหน้าที่แล้วก็ไปเฝ้าฟังตามปกติของตน

๔. **เรือส่งวิทยุ (Transmitting Ship)** เพื่อป้องกันมิให้เสียวินัยในการส่งวิทยุ เรือธงแม่กองคอนวอยจะรับหน้าที่ส่งวิทยุเสียเองแต่ลำเดียว แต่ถ้ามีเรือคุ้มกันก็ทำหน้าที่เป็นเรือส่งวิทยุให้ ถ้าเรือลำใดลำหนึ่งต้องการส่งข่าวทางวิทยุก็ส่งทัศนสัญญาณไปให้เรือธงแม่กองคอนวอยทราบ ถ้าส่งทางทัศนสัญญาณไม่ได้ก็ต้องใช้คลื่น UHF ถ้า

แม่กองคอนวอยเห็นด้วยว่าควรส่งข้อความนั้นได้ จึงจะติดต่อกับ ผบ.หน่วยเรือคุ้มกันให้ช่วยส่งข่าววิทยุขึ้นให้เรือใดก็ตามถ้าจำเป็นต้องส่งวิทยุให้ส่งคลื่น HF, VHF หรือ UHF ทั้งนี้เพื่อป้องกันเครื่องหาทิศของข้าศึกไม่ให้จับได้ แม้จะส่งด้วยคลื่นสูง ๆ เช่นนี้ เครื่องมือพิเศษของข้าศึกก็อาจจับได้ ดังนั้นจึงห้ามส่งเป็นเวลานาน ให้ส่งเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ ข่าวพบข้าศึกหรือสัญญาณฉุกเฉินต้องส่งด้วยคลื่น ๕๐๐ KC. อย่างเดียวเพื่อให้เรือทุกลำในคอนวอยทราบได้ทั่วกัน และส่งได้ทันที ทั้งนี้เพราะเมื่อพบข้าศึกแล้ว การทิ้งดส่งวิทยุก็เป็นอันหมดความหมาย

๙๐๕. สัญญาณเรียกขาน

เรือพาณิชย์ทุกลำมีสัญญาณเรียกขานสากลของตนซึ่งเป็นที่ยอมรับทั่วโลก ในเวลาสงครามเรือจะใช้สัญญาณเรียกขานสากลนี้ได้ เมื่อจะพูดกับเรือชาติเป็นกลาง กับเจ้าของเรือ (ถ้าได้รับอนุญาต) และเมื่อส่งสัญญาณฉุกเฉินเท่านั้น ในกรณีอื่น ๆ ห้ามใช้สัญญาณเรียกขานสากล

นอกจากนี้เรือในคอนวอย ยังมีสัญญาณเรียกขานอีกสองชื่อคือ “สัญญาณเรียกขานภายใน” (Internal Convoy Call Sign) และสัญญาณเรียกขานภายนอก (External Convoy Call Sign) สัญญาณเรียกขานภายนอกนั้น นคพ.เป็นผู้กำหนดให้ก่อนออกเรือ และจะใช้สัญญาณเรียกขานภายนอกนี้ได้โดยเจ้าหน้าที่บนบกหรือภายนอกคอนวอยที่จะส่งข่าวมาให้เรือลำใดลำหนึ่งในคอนวอยทราบเท่านั้น

สัญญาณเรียกขานทางวิทยุ คอนวอยกระบวนหนึ่ง ๆ จะมีสัญญาณเรียกขานประกอบด้วยอักษร ๒ ตัว หรืออักษรตัวหนึ่ง เลขตัวหนึ่ง ซึ่งจะกำหนดให้ก่อนออกเรือ เมื่อเอาชื่อดังกล่าวไปประกอบกับอักษรอีก ๒ ตัว ซึ่งมีอยู่ในหนังสือ ACP 149 แล้วก็จะเป็หมู ๔ ตัว ซึ่งจะใช้เป็นสัญญาณเรียกขานทางวิทยุภายในของเรือ หมูเรือ หรือผู้บังคับบัญชาของหมูเรือนั้นต่อไป เช่นตัวอย่าง นคพ.ให้สัญญาณเรียกขานก่อนออกเรือแก่คอนวอยกระบวนหนึ่งว่า XY และเมื่อเปิด ACP 149 แล้วจะได้อักษร D1 เป็นอักษรตามหลัง ดังนี้ สัญญาณเรียกขานทางวิทยุภายในของคอนวอยนี้ก็คือ XYD1

สัญญาณเรียกขานทางวิทยุภายนอก ซึ่งมีใช้เวลาสงครามนั้น นคพ.เป็นผู้กำหนดให้ก่อนออกเรือ และอนุญาตให้ใช้ในกรณีต่อไปนี้

๑. สถานีเมอร์คาสบนบกจะส่งข่าวไปให้เรือลำใดลำหนึ่งในกองคอนวอยทราบ
๒. เมื่อเรือพาณิชย์ (นอกคอนวอย) จะส่งข่าวพบข้าศึก สัญญาณฉุกเฉินหรือส่งข้อความธรรมดาไปให้ผู้อื่นทราบ
๓. เมื่อเรืออิสระจะติดต่อกับเรือรบหรือสถานีวิทยุทหารเรือบนบกด้วยภาษาธรรมดา
๔. เมื่อเรืออิสระส่งรายงานเป็นรหัส จะกำหนดสัญญาณเรียกขานของตนเป็นอย่างไรก็ได้ (Indefinite Call Sign) ทั้งนี้เมื่อส่งถึงผู้รับแล้ว ผู้รับแปลรหัสนั้นก็ทราบชื่อเรือนั้นได้เองจากการแปลรหัสนั้น

สัญญาณเรียกขานเรือพาณิชย์เป็นหมู่ (Collective Call Sign) สถานีบนบกจะใช้สำหรับเรือพาณิชย์ทุกลำ
เรือพาณิชย์ทุกลำเฉพาะในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งเรือพาณิชย์ของชาติใดชาติหนึ่งก็ได้

สัญญาณเรียกขานแบบกำหนดขึ้นเองนั้น (Indefinite Call Sign) เรือพาณิชย์จะใช้เมื่อส่งข้อความป
รหส์ออกนอกคอนวอยเท่านั้น (ส่งภายในคอนวอยด้วยกันเองจะไม่ใช่สัญญาณเรียกขานนี้เลย) ถ้าจำเป็นจะต้อง
ติดต่อกับเรือรบพันธมิตรให้เรือพาณิชย์ใช้สัญญาณเรียกขานแบบกำหนดขึ้นเองแก่เรือรบนั้น ๆ

สัญญาณเรียกขานทางทัศนะ สัญญาณเรียกขานสากลของเรือพาณิชย์นั้นใช้ได้ เป็นทั้งสัญญาณเรียกขาน
ทางวิทยุและสัญญาณเรียกขานทางทัศนะ สัญญาณเรียกขานทางทัศนะนี้ ให้แสดงให้ปรากฏดังนี้

๑. เมื่อเข้าหรือออกจากท่าเรือ (ถ้าเข้าหรือออกจากท่าเรือที่มีการป้องกัน ไม่ต้องแสดง)
๒. เมื่อได้รับสัญญาณ ให้แสดงสัญญาณเรียกขานของตน
๓. เพื่อให้เรือคุ้มกันทราบ เมื่อเล่นไปเข้าคอนวอย
๔. เมื่อรายงานให้สถานีสัญญาณของบริษัทลloydทราบ (ใช้เฉพาะในประเทศอังกฤษ)

สัญญาณเรียกขานทางทัศนะ ภายในคอนวอยนั้นกำหนดขึ้นตามตำแหน่งที่ในกระบวนของเรือนั้น ๆ
เรือใดจะมีหน้าที่พิเศษอะไรก็ตาม สัญญาณเรียกขานทางทัศนะภายในคอนวอย ก็คือหมายเลขตำแหน่งของเรือ
ลำนั้นนั่นเอง วิธีให้หมายเลขเรือในคอนวอยนั้นมีอธิบายอยู่ในหนังสือ ACP 148

สัญญาณเรียกขานทางทัศนะภายในของคอนวอยจะแสดงให้ปรากฏในโอกาสดังนี้

๑. เมื่อกำลังเข้ากระบวน หรือเมื่อมารวมกระบวนใหม่ภายหลังจากที่ได้แยกกันออกไป
๒. เมื่อพบกับเรือคุ้มกันเมื่อใดต้องชักสัญญาณเรียกขานแสดงเสมอ พร้อมทั้งชักสัญญาณเรียกขาน

สากลให้ทราบด้วย

๓. เมื่อแม่กองคอนวอยสั่ง

เมื่อเรือลำใดลำหนึ่งจะแยกกระบวนออกไปจากคอนวอยเสียทีเดียว หรือแยกออกไปชั่วคราวเป็น
เวลานาน หมายเลขของเรือในตำแหน่งในคอนวอยจะไม่เปลี่ยนแปลงเลข นอกจากจะสั่งเป็นอย่างอื่น เรือซึ่งอยู่
ข้างหลังเรือที่แยกออกไปต้องเล่นเข้าไปชิดเรือข้างหน้าให้ได้รูปกระบวนโดยอัตโนมัติ โดยไม่ต้องรอคำสั่งจาก
แม่กองคอนวอย แต่ถ้าแม่กองคอนวอยสั่งให้เรือเปลี่ยนตำแหน่งกันเรือทั้งสองลำนั้นต้องเปลี่ยนสัญญาณเรียกขาน
กันด้วย

๗๐๖. ระเบียบปฏิบัติและแบบฟอร์มการสื่อสาร (Procedures and Message Forms)

ระเบียบปฏิบัติทางวิทยุ (Radio Procedure) การปฏิบัติตามระเบียบตามที่กล่าวมาแล้วอย่างเคร่งครัด เป็น
ความประสงค์ทั้งของเรือพาณิชย์และของราชการทหารเรือ กล่าวโดยย่อคือจุดมุ่งหมายของการสื่อสารคือ ต้อง
เชื่อถือได้ รักษาความลับและรวดเร็วทันเวลา ความถูกต้องเชื่อถือเป็นสิ่งสำคัญที่สุด การเร่งรัดให้ส่งข่าวออก

ไปเร็วแล้วทำให้ผู้รับไม่เข้าใจหรือเข้าใจผิด จะเกิดความเสียหายขึ้นทำให้ต้องมาทบทวนสอบถามกันใหม่ เสียเวลา ยิ่งขึ้นไปเสียกว่าที่จะคอยส่งให้แน่นอนเสียในตอนแรก เพราะว่าการสื่อสารในเวลาสงครามมีความสลับซับซ้อนมากขึ้น ดังนั้น จึงยอมให้ใช้ระเบียบปฏิบัติในการส่งวิทยุของเรือพาณิชย์ซึ่งคนประจำเรือคุ้นเคยกันอยู่ดีแล้วนั้น มาใช้ในเวลาสงคราม แต่ต้องดัดแปลงแก้ไขบ้างเล็กน้อยตามที่อธิบายไว้พร้อมในหนังสือ ACP 149 แล้ว

การส่งข่าว (Message Handling) ข่าวไปถึงเรือลำใดลำหนึ่งในคอนวอยจะใช้สัญญาณเรียกขานทางวิทยุในเวลาสงครามของเรือลำนั้นและส่งไปให้ทางระบบเมอร์คาส ตามกำหนดเวลากระจายเสียงของสถานีส่งโดยปกติระบบเมอร์คาสไม่ต้องการตอบรับนอกจากในกรณีพิเศษจริง ๆ ซึ่งทางสถานีส่งจะบอกมาในข้อความที่เข้ารหัสว่าให้ตอบรับ เรือที่รับจึงจะส่งวิทยุตอบรับได้ เรือลำใดต้องการทวนข้อความที่ได้รับหรือสงสัยข้อความใดต้องได้ถามจากเรือข้างเคียงโดยใช้ทัศนสัญญาณเท่านั้นการที่จะขอทวนข่าว ให้เรือส่งข่าวซ้ำนั้นจะทำทางวิทยุได้ก็เมื่อนายเรือพิจารณาตกลงใจแล้วว่า การที่จะเงียบอยู่ไม่ถามกลับไปให้แน่นอนจะเกิดความเสียหายมากกว่าการที่จะส่งวิทยุทำลายความเงียบทางวิทยุออกไป

ลำดับความเร่งด่วนของเรือพาณิชย์เป็นเช่นเดียวกับของทหารเรือ คือ

๑. ด่วนที่สุด	Flash	คำย่อ	Z
๒. ด่วนมาก	Emergency	คำย่อ	Y
๓. ด่วน	Priority	คำย่อ	P
๔. ปกติ	Routine	คำย่อ	R

ถึงแม้ว่าแบบฟอร์มการส่งวิทยุของทหารเรือจะเปลี่ยนไปแล้วก็ดี ก็ให้คงใช้แบบฟอร์มเดิมของการส่งวิทยุของเรือพาณิชย์อยู่ตามเดิม

ต่อไปนี้เป็นตัวอย่างของการส่งข่าวภาษาธรรมดาจากเรือลำหนึ่ง ไปยังสถานีบนบก คือ

ข่าวที่ส่ง	คำอธิบาย
NSS NSS NSS	- ชื่อสถานีส่งบนบกที่จะเรียก
DE	- จาก
YYY YYY YYY	- สัญญาณเรียกขานทางวิทยุยามสงครามของเรือส่ง
P 101417 Z	- ลำดับความเร่งด่วน (ด่วน) และหมู่วันที่เวลา
TO OLFH	- ชื่อเรือผู้รับ สัญญาณเรียกขานสากล
GR 7	- จำนวน ๗ หมู่
BT	- สัญญาณหมดข้อความ
Main Engines Repaired	- ข้อความในข่าว
am Proceeding as Directed	

BT

- สัญญาณหมดข้อความ

K

- สัญญาณว่าผู้ที่ได้รับข่าวนี้จะต้องตอบรับ

การส่งข่าวที่เข้ารหัสคล้ายกับตัวอย่างข้างบนนี้ สิ่งสำคัญที่มีเพิ่มขึ้นคือการใช้สัญญาณเรียกขานที่กำหนดขึ้นเอง (Indefinite Call Sign)

ระเบียบปฏิบัติการส่งทัศนสัญญาณกล่าวโดยทั่วไป (Visual Procedure General) ปกติเรือพาณิชย์นั้นไม่มีพนักงานทัศนสัญญาณ นายยามเรือเดินต้องส่งทัศนสัญญาณด้วยตัวเอง ด้วยเหตุผลดังกล่าวจึงต้องพยายามส่งทัศนสัญญาณให้น้อยที่สุดการชักธงเป็นสัญญาณเป็นวิธีที่ดีที่สุดที่จะใช้ในเวลากลางวัน ในเวลากลางคืนต้องพยายามไม่ใช้ทัศนสัญญาณแล่นถ้าจำเป็นให้ใช้โคมสีต่าง ๆ หรือปืนพลูจะดีกว่าใช้โคมไฟ

ระเบียบปฏิบัติและประมวลในการใช้ทัศนสัญญาณมีอยู่ใน ACP 148 ซึ่งเป็นประมวลที่ใช้ในการแปรกระบวนคอนวอยทางยุทธวิธี แล้วถ้าใช้วิทยุโทรศัพท์ระหว่างเรือก็ใช้ประมวลอันเดียวกันนี้

ระเบียบปฏิบัติในการส่งทัศนสัญญาณเป็นเช่นเดียวกับระเบียบปฏิบัติการส่งวิทยุ ระเบียบปฏิบัติการส่งทัศนสัญญาณในเรือพาณิชย์ในคอนวอยนั้นเป็นเช่นเดียวกับระเบียบปฏิบัติที่มีอยู่ในหนังสือ International Code of Signals, Volume I

การชักธงประมวล (Flag Hoist) ตามปกติแม่กองคอนวอยเป็นผู้ส่งธงประมวลและให้เรือต่าง ๆ ตอบรับ ถ้าแม่กองคอนวอยส่งธงประมวลถึงเรือทุกลำในกระบวนก็ถือเป็นการบังคับว่าเรือทุกลำต้องชักธงประมวลนั้น เรือลำหน้าทุกลำต้องรับผิดชอบตรวจว่าเรือที่ตามหลังตนมาชักธงประมวลถูกต้อง เรือนำทุกลำต้องคอยตรวจว่าเรือหน้าที่ห่างจากเรือธงแม่กองคอนวอยไปกว่าเรือของตน ชักธงประมวลถูกต้องเช่นเดียวกัน

ธงประมวลที่แม่กองคอนวอยส่งไปยังเรือเป็นบางส่วนของคอนวอยนั้น สัญญาณเรียกขานของหมู่เรื่อนั้นก่อนจะถูกชักขึ้น เรือลำที่ทราบว่าจะรับสัญญาณในเที่ยววันนั้นต้องชักธงตอบรับครึ่งเสาและเมื่อเข้าใจแล้วก็ชักขึ้นเต็มเสา เพื่อให้การส่งธงประมวลดังกล่าวเสียเวลาน้อย เรือนำของแถวที่มีเรือรับสัญญาณแล่นตามมาจะเป็นผู้ชักธงสัญญาณเข้า เรือลำอื่นต้องชักธงสัญญาณเข้าครึ่งเสาเมื่อเข้าใจความหมายแล้วจึงชักเต็มเสา เมื่อเรือธงแม่กองคอนวอยเป็นผู้รับทัศนสัญญาณจะต้องชักธงประมวลสากล ANS ตอบรับขึ้นแล้วชักสัญญาณเรียกขานของเรือลำที่ต้องการส่งตามหลังธง ANS ทั้งนี้เพื่อป้องกันการเข้าใจผิด

การส่งสัญญาณโคมไฟ (Flash Light) สัญญาณโคมไฟควรส่งให้น้อยที่สุด ในเวลากลางวันการส่งธงประมวลหรือธงสัญญาณสองมือนั้นจะได้ผลดีกว่า ในเวลากลางคืนโคมไฟนั้นให้ใช้ในเวลารุกเข็มนาฬิกาแบบฟอร์มการส่งโคมไฟเป็นเช่นเดียวกับแบบฟอร์มการส่งวิทยุ ปกตินั้นจะใช้แบบฟอร์มย่อเสมอ แต่ถ้าจะส่งทัศนสัญญาณไปเพื่อให้ส่งข่าววิทยุไปอีกต่อหนึ่งจึงใช้แบบฟอร์มเต็มที่ แบบฟอร์มย่อนั้นลำดับความเร่งด่วนของข่าวและหมุนวนที่เวลาตัดทิ้งไปไม่ต้องส่ง

วิธีส่งทัศนสัญญาณโดยส่งให้ “ปฏิบัติพร้อมกัน” (Executive Method) บางทีแม่กองคอนวอยจำเป็นต้องสั่งห้ามคอนวอยทั้งกระบวนโดยรีบด่วน ซึ่งการกระทำดังนี้เป็นงานยากเพราะคอนวอยนั้นบางที่มีเรือตั้ง ๑๐ - ๘๐ ถึง ๑๐๐ ลำ และอยู่ไม่เป็นกระบวนเรียบร้อยนัก และควรสั่งห้ามไปได้ครั้งละ ๔๕ องศาเท่านั้น ด้วยเหตุผลดังกล่าวการตัดสินใจว่าจะห้ามคอนวอยในกรณีเร่งด่วนจึงจำเป็นต้องคิดให้รอบคอบ เมื่อตัดสินใจว่าจะห้ามคอนวอยแน่แล้วต้องใช้วิธีส่งให้ “ปฏิบัติพร้อมกัน”

ครั้งแรกต้องชักธง IX ซึ่งเป็นสัญญาณเตือนว่าต่อไปนี้จะมีการแปรกระบวนทางยุทธวิธี ครั้งต่อไปจะชักธง IX ขึ้นอีกและตามด้วยสัญญาณ 5 - Second Dash ซึ่งเป็นสัญญาณสั่งให้เริ่มปฏิบัติ การแปรกระบวนจะเริ่มเมื่อสัญญาณ 5 - Second Dash ลั่นสุดลง ข้อความในการสั่งแปรกระบวนจะส่งซ้ำกัน ๒ ครั้ง และค้นด้วยสัญญาณ IMI ตามปกติเพื่อประหยัดเวลาเรือทุกลำในกระบวนไม่จำเป็นต้องตอบรับสัญญาณดังกล่าว ให้แต่เพียงเรือลำหนึ่งลำใดที่ถูกเลือกไว้ (จัดเวลผลัดเปลี่ยนกันเรื่อยไป) เป็นผู้รับก็ได้เมื่อเป็นเช่นนี้เรือทุกลำในกระบวนก็ผลัดเปลี่ยนกันเป็นเวรรับสัญญาณดังกล่าว ทำให้เกิดความชำนาญขึ้นแก่เรือทั่วไปทุกลำ

การยกเลิกสัญญาณที่ส่งออกไปแล้ว (Canceling Message) บางทีแม่กองคอนวอยจำเป็นต้องยกเลิกสัญญาณแปรกระบวนที่ส่งไปแล้ว จะส่งสัญญาณดังนี้

XY D3 DE XY D1 BT NEGAT IMI NEGAT BT K

หมายเหตุ : XY D3 คือสัญญาณเรียกขานวิทยุขามสงครามของเรือในคอนวอย XY D1 คือสัญญาณเรียกขานของแม่กองคอนวอย การยกเลิกต้องส่งซ้ำ ๒ ครั้ง และค้นด้วย IMI เนื่องจากลงท้ายด้วย K เรือทุกลำต้องตอบรับ

แต่ถ้าจะยกเลิกแต่เพียงบางส่วนของข้อความที่ส่งออกไปแล้วต้องส่งสัญญาณดังตัวอย่างนี้ **XY D3 DE XY D1 BT NEGAT KILO ONE TWO IMI NEGAT KILO ONE TWO BT AR**

การส่งสัญญาณหวูด (Sound Signaling) บางทีจะต้องส่งสัญญาณหวูดให้เรือในคอนวอยแปรกระบวน ซึ่งสัญญาณหวูดให้แปรกระบวนนี้ทางการทหารเรือไม่ได้ใช้กันเลย แต่เรือพาณิชย์ในทะเลได้ใช้สัญญาณหวูดนี้กันมาเป็นเวลาช้านานแล้ว ซึ่งมีวิธีปฏิบัติอยู่ในหนังสือ International Code of Signal Volume I และในคอนวอยการใช้สัญญาณหวูดระหว่างเรือด้วยกันก็ไม่ค่อยจะมีใครได้ใช้กัน

สัญญาณเสียงนั้นจำกัดด้วยระยะที่จะได้ยิน ดังนั้นจึงจำเป็นต้องจัดเรือคอยซ้ำสัญญาณเสียงขึ้นเรือนำของทุกแถวจะเป็นเรือซ้ำสัญญาณ เว้นแต่สัญญาณเสียงนั้นเป็นของเรือลำใดลำหนึ่งโดยเฉพาะเรือนำจึงไม่ต้องส่งสัญญาณซ้ำ แม่กองคอนวอยอาจจัดเรือบางลำเพิ่มเติมขึ้นเพื่อให้เรือทำหน้าที่ซ้ำสัญญาณเสียงก็ได้ เรือที่จัดไว้เท่านั้นที่จะซ้ำสัญญาณเสียงได้

สัญญาณทั่วไป สัญญาณปกติจะเริ่มด้วยเสียง AA AA AA โดยใช้หวูดเรือเมื่อได้ยินเสียง AA เรือทุกลำต้องคอยระวังสัญญาณที่จะตามมาต่อไป ตัวสัญญาณจริงนั้นจะส่งซ้ำสองครั้งเพื่อให้เข้าใจทั่วกัน

สัญญาณระวังอันตราย (Alarm Signal) ใช้หูดส่งเสียงออกเป็นเลขตั้งแต่ ๑ - ๐ ได้ทุกตัว สัญญาณอันตรายนี้ไม่มีสัญญาณเริ่มต้นและสัญญาณปิดท้าย ตัวเลขที่เลือกไว้จะออกเป็นหมู่ หมู่ละ ๓ ตัว แล้วตามด้วยหมายเลขของเรือที่ส่งสัญญาณ

สัญญาณแปรกระบวน การหันคอนวอยอย่างฉุกเฉินบางอย่างอาจทำได้โดยใช้สัญญาณหูด เช่น ตัวอย่าง ถ้าจะต้องหันหลบทั้งกระบวน ๔๕ องศา แม่กองคอนวอยจะให้สัญญาณหูดยาว ๑๕ วินาที เรือเข้าสัญญาณก็ต้องซ้ำสัญญาณนี้ด้วยสัญญาณหูดยาว ๑๕ วินาที นี่เป็นสัญญาณเตือนว่าจะมีการหัน ๔๕ องศา ตัวสัญญาณที่สั่งให้หันซ้ายหรือหันขวาคือ หันขวาให้ชักหูดสั้น ๑ ครั้ง ถ้าหันซ้ายให้ชักหูดสั้น ๒ ครั้ง ซึ่งเป็นสัญญาณสากล เรือทุกลำเมื่อได้ยินสัญญาณนี้ก็ชักหูดของตนซ้ำสัญญาณนี้แล้วหักหางเสือไปตามคำสั่ง ถ้าทำได้ดังนี้พอส่งสัญญาณหันเรือทั้งกระบวนก็จะเริ่มหันไปตามคำสั่ง

การใช้ปืนพลูและโคมสีต่าง ๆ ปืนพลูนั้นแลเห็นได้ในระยะไกลมาก ดังนั้นจึงจำกัดให้ใช้ในเมื่อเข้าศึก ได้รู้ตำบลที่ของเราแล้วเท่านั้น

ปืนพลูมีสัญญาณ ๕ อย่างที่มีไว้สำหรับให้คอนวอยใช้ สัญญาณ ๓ อย่างใช้เฉพาะในการแปรกระบวน ซึ่งแม่กองคอนวอยเป็นผู้สั่ง สัญญาณอีก ๒ อย่างสำหรับใช้ในการฉุกเฉิน เช่น การสั่งให้แยกกระบวนออก สั่งให้เดินทางไปอิสระเมื่อเข้าศึกเริ่มโจมตี หรือเป็นสัญญาณว่าเรือได้แลเห็นเข้าศึกแล้ว

การใช้โคมสีมือชิบายอยู่ใน ACP 148 จัดทำขึ้นเพื่อให้แม่กองคอนวอยสามารถสั่งการแปรกระบวนได้ด้วยการใช้โคมสีต่าง ๆ แต่โคมสีนั้นแลเห็นได้ไกลเช่นเดียวกัน เพราะฉะนั้นต้องจำกัดการใช้เช่นเดียวกับการใช้ปืนพลู

วิทยุโทรศัพท์ระหว่างเรือ การใช้วิทยุโทรศัพท์ของเรือในคอนวอยเป็นเช่นเดียวกับกับวิธีปฏิบัติของทางการทหารเรือ ผบ.หน่วยเรือคุ้มกันเป็นผู้ควบคุมการใช้วิทยุโทรศัพท์ในคลื่นความถี่ร่วมที่กำหนดนายเรือและนายยามเรือเดินต้องทำตามคำสั่งของ ผบ.หน่วยเรือคุ้มกัน อย่างเคร่งครัด และปฏิบัติตามระเบียบที่วางไว้ก่อนออกเรือ นายเรือและนายยามเรือเดินจะต้องได้ทราบ และมีความรู้ในระเบียบปฏิบัติการใช้วิทยุโทรศัพท์ที่มีอยู่ใน ACP 148 เป็นอย่างดี

๙๐๗. **รายงานการพบเข้าศึกและสัญญาณฉุกเฉิน (Contact Reports and Distress Message)** รายงานการพบเข้าศึกและสัญญาณฉุกเฉินมีความสำคัญเป็นพิเศษที่ข่าวสารเหล่านี้มีความสำคัญมาก จนกระทั่งทำให้ไม่ต้องคำนึงถึงการจำกัดการใช้วิทยุในคอนวอย ดังที่กล่าวมาแล้ว

รายงานการพบเข้าศึก การรายงานการพบเข้าศึก คือรายงานอันเกี่ยวกับการได้เห็นเข้าศึก หรือสิ่งที่สงสัยว่าเป็นเข้าศึก การที่จะถูกโจมตีหรือกำลังถูกโจมตีจากเข้าศึก โดยปกติเรือที่เดินทางอิสระพอพบเข้าศึกหรือสงสัยว่าจะพบเข้าศึกโดยมากก็ถูกโจมตีเสียแล้ว ด้วยเหตุผลดังกล่าว ดังนั้นจึงต้องรายงานการพบเข้าศึกทันที นายเรือจะต้องไม่

ลังเลใจในเรื่องนี้เป็นอันตราย หากรีรออยู่บางทีก็เลยไม่อาจส่งรายงานอันใดได้ต่อไปอีก แต่ถ้าเป็นการรายงานที่ไม่เป็นจริง โดยเข้าใจผิดไปก็ต้องรีบรายงานแก่ข่าวเสียทันที

ถ้าเรือในคอนวอยถูกโจมตีก็มักจะมีเรือที่อยู่ใกล้กันแลเห็นด้วย ถ้านายเรือคนใด ได้แลเห็นเรือลำอื่นที่เล่นไปกับตนถูกโจมตีแล้วต้องไม่รีรอในการส่งรายงานการพบข้าศึกเลย

ถ้ามีกรณีฉุกเฉินอย่างอื่นเกิดขึ้นโดยมิใช่การกระทำของข้าศึก เรือที่เกี่ยวข้องต้องรีบแจ้งให้แม่กองคอนวอยทราบ ไม่ใช่แต่ทางวิทยุเท่านั้น ให้หาทางแจ้งด้วยสัญญาณอย่างอื่นด้วย

การยกเลิกรายงานการพบข้าศึก ถ้าเมื่อส่งรายงานการพบข้าศึกไปแล้ว ปรากฏว่าไม่เป็นความจริง ผู้ส่งรายงานครั้งแรกต้องรีบส่งรายงานยกเลิกเสียทันที ถ้าไม่ส่งรายงานยกเลิกไปจะทำให้ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการได้รับข่าวผิด ๆ จึงส่งเรือรบหรือเครื่องบินมาช่วยเหลือโดยเปล่าประโยชน์ ถ้าทราบได้ในปัจจุบันทันทีว่ารายงานผิดก็อาจรายงานยกเลิกได้ด้วยภาษาธรรมดา การรายงานยกเลิกที่ส่งไปภายหลังเป็นครั้งที่สอง เพื่อป้องกันมิให้ข้าศึกหลงเราได้ ต้องมีการพิสูจน์ฝ่ายเสียก่อนที่จะส่งรายงานยกเลิกไป

รายงานข่าวข้าศึกเพิ่มเติม (Amplifying Reports) เมื่อได้ส่งรายงานการพบข้าศึกแล้ว ต้องรีบรายงานรายละเอียดเพิ่มเติมไปให้ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการได้ทราบโดยเร็วที่สุด จะได้สั่งการให้เรือรบและเครื่องบินไปปฏิบัติการได้ถูกต้องเหมาะสม

การรายงานข่าวเพิ่มเติมขณะที่กำลังรบติดพันอยู่กับข้าศึก หรือในทันทีที่การสู้รบได้หยุดลงแล้ว ให้รายงานด้วยภาษาธรรมดาได้ การรายงานด้วยภาษาธรรมดาซึ่งมากและยิ่งละเอียดเท่าใดไปให้ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการทราบก็จะยิ่งเป็นการดีเท่านั้น สิ่งสำคัญที่สุดคือตำบลที่ที่พบข้าศึกแต่ถ้าการติดพันข้าศึกได้ขาดตอนลงไปแล้วหาข้าศึกไม่พบอีก การรายงานข่าวเพิ่มเติมให้รายงานเป็นรหัส **ACP 149** มีแบบฟอร์มการรายงานและรายละเอียดที่จำเป็นในการรายงานข่าวข้าศึกเพิ่มเติมไว้ให้พร้อมบริบูรณ์แล้ว

สัญญาณฉุกเฉิน ในสถานการณ์ที่พิเศษบางประการ นายเรืออาจจำเป็นต้องทำลางความเงิบทางวิทยุโดยส่งข่าวความเสียหายของเรือที่เกิดขึ้นโดยไม่ใช่เกิดจากการกระทำของข้าศึก เช่น เครื่องจักรขัดข้อง เกิดไฟไหม้ในเรือ เรือติดตื้น เป็นต้น การส่งสัญญาณฉุกเฉินนี้ต้องพิจารณาให้ดี จะส่งแจ้งออกมาได้ก็เมื่อมีความจำเป็นที่จะต้องการความช่วยเหลือโดยด่วนเท่านั้น

สัญญาณ SOS จะส่งได้ก็เมื่อมีเหตุสำคัญเกิดขึ้นแท้จริงและเกิดขึ้นโดยไม่ใช่จากการกระทำของข้าศึก การส่งสัญญาณ SOS มีผลเสียประการหนึ่งคือ เรือข้าศึกอาจปลอมแปลงเข้ามาโดยทำเป็นเรือที่จะมาช่วยเหลือได้ เพราะฉะนั้นต้องระมัดระวังเป็นพิเศษ

บทที่ ๕

เรืออิสระและเส้นทางอื่น ๆ และการควบคุมเส้นทางนั้น ๆ

๕๐๑. กล่าวนำ

ในเวลาสงครามเป็นที่คาดหมายว่า นคพ.และฝ่ายเสนาธิการจะต้องใช้เวลาส่วนใหญ่ไปในการแก้ปัญหาของคอนวอยข้ามมหาสมุทร แต่ก็คงจะมีเวลาพอที่จะช่วยเหลือเรือพันธมิตรและเรือชาติเป็นกลางอื่น ๆ ให้เดินทางไปถึงอิสระได้โดยปลอดภัยด้วย และบางทีก็ต้องกำหนดเส้นทางให้แก่คอนวอยชายฝั่งด้วยเหมือนกัน

ความมุ่งหมายของบทนี้ก็คือเพื่อที่จะอภิปรายให้เข้าใจถึงความรับผิดชอบของ นคพ.ในการปฏิบัติกับเรืออิสระดังกล่าว ซึ่งแตกต่างไปจากความรับผิดชอบอันยุ่งยากสลับซับซ้อนของการจัดตั้ง และกำหนดเส้นทางให้คอนวอยข้ามมหาสมุทร ที่มาของความรู้ในเรื่องนี้ก็จากบรรดาเอกสารต่าง ๆ ที่กล่าวมาแล้วซึ่งจะต้องถือเป็นคู่มือสำคัญ ซึ่งจะอธิบายละเอียดกว่าหนังสือเล่มนี้ซึ่งเป็นเพียงหนังสือให้ความรู้ทั่วไปและมีชั้นความลับเท่านั้น (เอกสารดังกล่าว คือ ACP 2, ACP 148 และ ACP 149 เป็นต้น)

๕๐๒. เรืออิสระ

หลักเกณฑ์ว่าจะให้เรือลำใดเดินในกระบวนคอนวอยหรือเป็นเรืออิสระได้กล่าวมาแล้ว (คือเรือแล่นช้าเกินไปหรือเร็วเกินไปจัดให้เป็นเรืออิสระ) กำหนดความเร็วมาตรฐานก็ได้มีอยู่แล้ว แต่การตัดสินใจขั้นสุดท้ายว่าจะให้เป็นเรืออิสระนั้นขึ้นอยู่กับผู้บังคับบัญชาทางยุทธการของพื้นที่นั้น เช่น ตัวอย่างสถานการณ์อันเกิดขึ้นได้ดังนี้ เรือลำหนึ่งบรรทุกสินค้าซึ่งพื้นที่แห่งหนึ่งต้องการอย่างยิ่ง ถึงแม้ว่าเรือลำนั้นไม่เหมาะที่จะจัดเป็นเรืออิสระเพราะมีความเร็วไม่ได้เกณฑ์ที่กำหนด แต่ถ้าพื้นที่นั้นต้องการสินค้านั้นด่วน และไม่มีคอนวอยกระบวนใดกำหนดว่าจะไปยังพื้นที่นั้นเลย ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการก็อาจตัดสินใจจัดเรือลำนั้นให้เป็นเรืออิสระได้ และก็เป็นที่เห็นได้ชัดว่า อาจมีองค์ประกอบอย่างอื่นที่ทำให้ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการต้องนำมาคิดประกอบด้วย เช่นเรือลำนั้นมีอาวุธป้องกันตัวดีหรือไม่ การดำเนินการของข้าศึกในเส้นทางมากน้อยเพียงใด และหน่วยเรือรบฝ่ายเราอยู่ใกล้เคียงกับเส้นทางนั้นเท่าใด และอื่น ๆ อีก เป็นต้น ข้อตกลงใจของผู้บังคับบัญชาทางยุทธการนี้ไม่เกี่ยวข้องกับ นคพ.เลย เมื่อผู้บังคับบัญชาทางยุทธการตกลงใจให้เรือลำใดเป็นเรืออิสระ หน้าที่ นคพ.คือแจ้งให้เรื่อนั้นทราบและกำหนดเส้นทางให้

เรืออิสระนั้นต้องการข่าวสารเช่นเดียวกับเรือลำใดลำหนึ่งในคอนวอยนั่นเอง นคพ.จะต้องพยายามพบกับนายเรือ นั้น ๆ โดยเร็วที่สุด เมื่อได้รับคำสั่งให้จัดเรือลำนั้นเป็นเรืออิสระด้วยระบบเมอร์โกแล้ว คำสั่งเดินทาง (SAILORD) การสัมผัสกับนายเรือและข่าวต่าง ๆ จากเจ้าหน้าที่พลเรือน เหล่านี้รวมกันซึ่ง นคพ.ได้รวบรวมไว้จะเป็นต้นเรื่องที่ช่วยให้ นคพ. ได้จัดทำเพิ่มคำสั่งเดินทางให้เรืออิสระนั้นได้

ในการพบกับนายเรืออย่างน้อย นคพ.ควรจะได้ทราบสิ่งต่อไปนี้

๑. ความเร็วที่ประกาศ
๒. สถานะของเครื่องมือเครื่องใช้คอนวอย
๓. จำนวนคนประจำเรือ
๔. ข้อความต่าง ๆ บรรจุลงในบัตรประจำเรือ (Ship Data Card)

ในขณะเดียวกัน นคพ.ก็จะต้องให้นายเรือได้ทราบข่าวต่าง ๆ เกี่ยวกับการเดินทางครั้งนี้ให้ถี่ถ้วน เช่นเดียวกัน เช่น วันออกเรือ ระเบียบของท่าเรือ ข่าวกรองเกี่ยวกับชนิดและขนาดของข้าศึกที่จะมีขึ้นในเส้นทางที่จะไปนั้น

นคพ. ควรจะพยายามที่สุดที่จะให้นายเรือได้มั่นใจ และเห็นชอบด้วยกับเส้นทางเรือเดิน และการดำเนินการที่ได้ทำไป และหากนายเรือมีข้อคิดเห็นอย่างใดก็แจ้งให้ นคพ.ทราบได้ การเดินเรืออิสระในเวลาสงครามเป็นงานที่มีอันตรายมาก ดังนั้น จึงมีเหตุผลที่จะกล่าวได้ว่าเจ้าหน้าที่กำหนดเส้นทางจึงให้พยายามตัดสิ่งที่ไม่ดีประโยชน์ให้หมดไป และกำหนดแต่สิ่งที่มีประโยชน์ให้แก่ทางเรือไปเท่านั้น

ข่าวเมอร์โก ข่าวเมอร์โกที่ส่งไปเพื่อให้เรืออิสระได้ออกเดินทางนั้น เหมือนกับข่าวเมอร์โกที่ใช้สำหรับคอนวอยดังตัวอย่าง

การขอเส้นทาง นคพ.ส่งคำขอเส้นทางไปยังผู้บังคับบัญชาทางยุทธการ ข่าวนี้ส่งไปก่อนเวลาเรือจะออกให้นานที่สุดเท่าที่จะทำได้ ถ้าทำได้ให้ส่งไปโดยไปรษณีย์อากาศ

คำสั่งเดินทาง ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการก็ตอบโดยส่งคำสั่งเดินทางมาให้ นคพ. (เจ้าหน้าที่กำหนดเส้นทางนั้นคือ นคพ.นายทหารรายงาน และกงสุลเรือพาณิชย์ (Consular Shipping Adviser) ซึ่งแล้วแต่ว่าจะเป็นสำนักงานใหญ่หรือเล็กเพียงใด) ซึ่งอยู่ที่เมืองท่านั้น หรือ นคพ.ที่คอนวอยจะออกเดินทางไป (ถ้าเรืออิสระจะต้องไปสมทบกับคอนวอยของนี้ในทะเลภายหลัง) คำสั่งเดินทางนี้จะส่งไปให้ผู้บังคับบัญชาของพื้นที่อื่นที่เรืออิสระจะผ่านไปให้ทราบ ตลอดจนผู้บัญชาการพื้นที่และผู้บัญชาการยุทธบริเวณ (ซึ่งเป็นตำแหน่งทางทหาร) ก็จะได้รับทราบด้วย ในคำสั่งเดินทางดังกล่าวจะแจ้งถึงสิ่งต่อไปนี้ด้วยคือ เส้นทาง จุดกำหนดการเปลี่ยนเส้นทาง (Reference Diversion Point) ความเร็ว ข่าวเกี่ยวกับระบบเมอร์กลาส เวลาเปลี่ยนผู้บังคับบัญชาทางยุทธการ (CHOP Change of Operation Control) และเรื่องของเมืองท่าระหว่างทางที่เรือจะไปแวะ (ถ้ามี)

รายงานการเดินทาง นคพ.ส่งรายงานก่อนเดินทาง (PRESAIL) ไปล่วงหน้าก่อนที่เรือจะออกให้นานที่สุดคือ พอได้รับคำสั่งเดินทางก็รีบส่งรายงานก่อนออกเดินทางไปทันที รายงานก่อนเดินทางของเรืออิสระเป็นเช่นเดียวกับของคอนวอย คือมี ๒ ชนิด คือ รายงานก่อนเดินทางธุรการ (ADMIN PRESAIL) ส่งไปยังเจ้าหน้าที่พลเรือนที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ รายงานนี้และข่าวเมอร์โกทางธุรการอื่น ๆ มีไว้เพื่อช่วยเจ้าหน้าที่พลเรือนให้เตรียมตัวไว้สำหรับสินค้าที่จะเข้ามา และจัดให้เรือไปเทียบท่าส่งสินค้าได้สะดวก ข่าวเมอร์โกทางธุรการที่กล่าว

มีข้อความกล่าวถึงชนิดและจำนวนของสินค้า จำนวนผู้โดยสารและวันที่เรือจะมาถึง

รายงานออกเดินทางแล้ว เมื่อเรืออิสระออกจากท่าเรือไปแล้ว นคพ.ที่เมืองท่าต้นทางก็ส่งข่าวไปให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือในเส้นทางที่จะผ่านว่าเรือได้ออกเดินทางแล้ว เมื่อส่งรายงานนี้แล้วก็ส่งรายงานออกเดินทางแล้วทางธุรการ (ADMIN SAILED) ไปให้ และถ้ามีเวลาพอจะส่งไปทางไปรษณีย์อากาศก็ได้ รายงานนี้เหมือนกับรายงานออกเดินทางแล้วทางธุรการ แต่ถูกส่งไปให้ นคพ.ที่เมืองท่าปลายทางทราบ

รายงานการถึงท่าเรือ รายงานสุดท้าย คือ รายงานการถึงท่าเรือ (ARRIVEDREP) นคพ.ที่เมืองท่าปลายทางส่งรายงานนี้ให้ผู้บังคับบัญชาทางพื้นที่ของตนทราบในทันทีเมื่อเรือถึง และให้รายงานไปให้ผู้บัญชาการยุทธบริเวณทราบด้วย

นอกจากข่าวเมอร์โกดังที่กล่าวมาแล้ว ก็ยังมีข่าวเมอร์โกเกี่ยวกับการเปลี่ยนเส้นทาง การเปลี่ยนเมืองท่าปลายทางของเรืออิสระที่จะเข้าร่วมกับคอนวอย หรือเรืออิสระชายฝั่งอีก ซึ่งจะส่งข่าวใด อย่างไม่รู้แล้วแต่สถานการณ์ที่เป็นอยู่ขณะนั้น แต่มีหลักการเช่นเดียวกับข่าวเมอร์โกของคอนวอยไม่แตกต่างกันเลย

๕๐๓. การกำหนดเส้นทาง ระบบการกำหนดเส้นทางทั้ง ๕ ที่กล่าวไว้ในบทที่ ๖ นั้น นำมาใช้กับเรืออิสระได้หมด มีข้อจำกัดอยู่ข้อเดียวคือ ระบบเส้นทางมาตรฐานใช้สำหรับเรืออิสระได้แต่ในมหาสมุทรแปซิฟิกเท่านั้น ในมหาสมุทรอื่น ๆ ทั่วโลกใช้สำหรับเส้นทางคอนวอยทั้งสิ้น

เหตุผลว่าจะเลือกเส้นทางใดอย่างไร ให้แก่เรืออิสระนั้นเป็นเช่นเดียวกับการกำหนดเส้นทางให้คอนวอย เพื่อทบทวนจะขอกกล่าวแต่หัวข้อที่สำคัญ ดังนี้

๑. ถ้าจะให้เส้นทางที่กำหนดอ่อนตัวมาก ให้มีความปลอดภัยสูงด้วย ให้ใช้ระบบเส้นทางหมายเลข (Numbered Reference Position System)

๒. ถ้ามีเรืออิสระเดินทางระหว่างเมืองท่าที่กำหนด ให้ใช้ระบบเส้นทางขนาน

๓. ถ้าเจ้าหน้าที่กำหนดเส้นทางจะต้องรับเลือกเส้นทางโดยด่วน และไม่มีเอกสารลับสำหรับการกำหนดเส้นทางนี้อยู่พร้อม ก็ให้กำหนดเส้นทางโดยใช้ระบบ แลต. ลอง. หรือเส้นทางฉุกเฉินแทน

การเลือกเส้นทางให้เรืออิสระ การสั่งเปลี่ยนเส้นทาง ก็เป็นเช่นเดียวกับที่ใช้อยู่กับคอนวอย ถ้าจะเปลี่ยนเส้นทางก่อนเรือออกต้องยกเลิกเส้นทางเดิมเสียก่อน แล้วกำหนดเส้นทางใหม่ไปให้แน่นอน การสั่งเปลี่ยนเส้นทางเรืออิสระผิดกับการสั่งเปลี่ยนเส้นทางคอนวอยคือให้ส่งตรงไปยังเรือลำนั้นแทนที่จะส่งไปยัง ผบ.หน่วยเรือคุ้มกันหรือแม่กองคอนวอย ซึ่งวิธีนี้อาจจะเกิดอุปสรรคได้มากถ้าเรือนั้น ๆ ไม่มีสมุดสำหรับถอดรหัส

๕๐๔. คำสั่งเดินทางของเรืออิสระ ก่อนออกเดินทางนายเรือของเรืออิสระจะได้รับเพิ่มคำสั่งเดินทางจาก นคพ. หรือเจ้าหน้าที่กำหนดเส้นทาง ซึ่งในเพิ่มนั้นมีข้อความเกี่ยวกับสิ่งต่อไปนี้

๑. การสื่อสารขณะออกเรือ (Departure Communication)
๒. คำแนะนำในการออกเรือ
๓. ข่าวสารเกี่ยวกับทางเข้าออก
๔. คำสั่งเดินทาง
๕. แผนการสื่อสาร
๖. คำสั่งทั่วไปและอื่น ๆ
๗. คำแนะนำเกี่ยวกับเส้นทางเรือเดิน (ในช่องปิดผนึก)
๘. คำแนะนำในการเดินทางกลับ หรือการเดินทางต่อไปยังเมืองท่าอื่น (ถ้ามี)
๙. คำแนะนำในการเข้าท่าเรือ
๑๐. ปุ่มกลับ

คำแนะนำเกี่ยวกับเส้นทางเรือเดินและแผนการสื่อสาร เป็นส่วนที่สำคัญที่สุดของคำสั่งเดินทาง ส่วนข้ออื่น ๆ นอกนั้นเป็นส่วนประกอบและเพิ่มเติมให้แผนการสื่อสารและคำแนะนำเกี่ยวกับเส้นทางเรือเดินบริบูรณ์ขึ้นเท่านั้นเอง ไม่มีการประชุมคอนวอย แต่ นคพ.หรือผู้แทนจะต้องพบกับนายเรือซึ่งแจ้งเรื่องเพิ่มคำสั่งเดินทางให้เข้าใจแจ่มแจ้ง และตอบคำถามต่าง ๆ ที่อาจมีขึ้น นอกจากนี้แผนกสื่อสารของ นคพ.ควรจะได้พบกับนายทหารวิทยุของเรือเพื่อชี้แจงแผนการสื่อสารให้เข้าใจ ตัวอย่างคำสั่งเดินทางของเรืออิสระมีอยู่ใน Annex B หนังสือ ATP 2

การสื่อสารขณะออกเรือ การสื่อสารขณะออกเรือเป็นเช่นเดียวกับการสื่อสารขณะออกเรือของคอนวอย สิ่งที่สำคัญที่สุดในข้อนี้คือ สัญญาณให้ออกเรือทางวิทยุทางขงประมวล หรือโดยโคมตีต่าง ๆ และสัญญาณพวกในการออกเรือของท่าเรือนั้น ๆ (Harbour Identification Clearance Signal)

คำแนะนำในการออกเรือ คำแนะนำในการออกเรือของเรืออิสระมีน้อยกว่าของคอนวอย สิ่งที่สำคัญในข้อนี้คือ เวลาออกเรือและการรับและส่งนำร่อง

ข่าวสารเกี่ยวกับช่องทางเข้าออก ข่าวสารเกี่ยวกับช่องทางเข้าออกของเรืออิสระผิดกับของคอนวอยมาก และมีไว้แต่เฉพาะที่สำคัญเท่านั้นที่เรืออิสระควรทราบ ทั้งนี้เพราะเรืออิสระไม่ต้องไปรวมกระบวนกับใครที่นอกท่าเรือ ข่าวสารเกี่ยวกับช่องทางเข้าออกของเรืออิสระ มีแต่เพียงบอกให้นายเรือทราบว่าเวลาที่ผ่านสนามแม่เหล็กของช่องทางเข้าออกจะต้องทำอย่างไร และเมื่อออกจากท่าจะต้องผ่านเครื่องหมายและท่อนอะไรเป็นสำคัญบ้างเท่านั้น

แผนการสื่อสาร แผนการสื่อสารเป็นส่วนที่สำคัญที่สุดส่วนหนึ่งของคำสั่งเดินทาง แผนการสื่อสารแบ่งเป็น ๔ ตอน ดังนี้ วิทยุ ทศนสัญญาณและหวูด เรดาร์และการรหัสด และมิผนวกซึ่งมีสัญญาณเรียกขานทางวิทยุของเรือพาณิชย์ตลอดจนสัญญาณพวกประกอบอยู่ด้วย เรืออิสระจะได้รับแผนการสื่อสาร ๒ ฉบับ ฉบับหนึ่งเก็บไว้ในห้องวิทยุ อีกฉบับหนึ่งเก็บไว้บนสะพานเดินเรือสำหรับนายเรือและนายยามเรือเดินเป็นผู้ใช้

๒. นายเรือรับผิดชอบในการบำรุงรักษาเครื่องมือสื่อสาร และการใช้เครื่องมือนี้บนเรือของตน เมื่อคิดดังนี้ นายเรือพาณิชย์จึงมีความรับผิดชอบเช่นเดียวกับผู้บังคับการเรือรบ

๓. ตามปกติเรืออิสระต้องใช้ความเงียบทางวิทยุอยู่ตลอดเวลา จะส่งวิทยุออกได้ก็ในกรณีพิเศษเท่านั้น เช่น ส่งข่าวการพบข้าศึก ส่งสัญญาณฉุกเฉิน หรือตอบข่าวเมอร์คาสซึ่งต้องการให้ตอบรับ หรือเมื่อนายเรือตัดสินใจเห็นว่ามีความจำเป็นอย่างขึงขวดจึงสั่งให้ส่งวิทยุออกไปได้

ข่าวที่ส่งไปขึงเรืออิสระมักจะส่งไปทางระบบเมอร์คาส ถ้าเรือรับจำเป็นต้องตอบรับ ต้องตอบรับด้วยคลื่นความถี่สูงที่กำหนดไว้ หรือคลื่นติดต่อบริเวณสถานีเรือกับสถานีบก หรือคลื่นความถี่ ๕๐๐ Kc. ปกติการติดต่อกับเรืออิสระนั้นเป็นการติดต่อทางเดียว คือรับอย่างเดียว แต่ถ้าเป็นรายงานการพบข้าศึกหรือสัญญาณฉุกเฉิน จึงใช้การติดต่อสองทางได้

การที่จัดขามวิทยุอย่างไรขึ้นอยู่กับจำนวนพนักงานวิทยุที่มีอยู่ในเรือ ถ้ามีพนักงานวิทยุตั้งแต่ ๓ คนขึ้นไปต้องคอยเฝ้าฟังทางคลื่น ๕๐๐ Kc. ตลอด ๒๔ ชั่วโมงระหว่างนี้อาจหันไปรับฟังการกระจายเสียงเมอร์คาสได้บ้างเมื่อถึงกำหนด ถ้ามีเครื่องมือสื่อสารเพียงพอในขณะที่รับเมอร์คาสอยู่นั้นก็ต้องเปิดเครื่องคอยฟังคลื่น ๕๐๐ Kc. ไว้ด้วยเสมอ

ถ้าในเรือมีพนักงานวิทยุ ๑ หรือ ๒ คน ก็จัดคนคอยเฝ้าฟังคลื่น ๕๐๐ Kc. ตามการจัดขามที่เหมาะสมสำหรับเรือนั้น และหันไปรับฟังข่าวเมอร์คาสบ้างตามความจำเป็น ถ้ามีเครื่องมือขณะที่รับกระจายเสียงเมอร์คาสก็เปิดเครื่องวิทยุไว้ฟังคลื่น ๕๐๐ Kc. ด้วย เรือที่มีพนักงานวิทยุน้อยควรจะมีเครื่องรับวิทยุอัตโนมัติไว้ด้วย เมื่อไม่มีคนเฝ้าฟังก็ใช้เครื่องอัตโนมัตินี้แทน เครื่องมืออัตโนมัตินี้ให้ใช้คอยรับฟังคลื่น ๕๐๐ Kc. ในขณะที่กำลังจดข่าวเมอร์คาส ในสถานการณ์ฉุกเฉิน เช่น การพบข้าศึก แม้จะมีพนักงานวิทยุกี่คนก็ตาม ต้องคอยเฝ้าฟังคลื่น ๕๐๐ Kc. อยู่เสมอ ขณะเดียวกันจะไปรับฟังข่าวเมอร์คาสก็ได้ แต่ไม่ละทิ้งการเฝ้าฟังคลื่น ๕๐๐ Kc. ไปเป็นอันขาด ถ้าทำไม่ได้ก็งดฟังข่าวเมอร์คาสได้

การรายงานพบข้าศึกและสัญญาณฉุกเฉิน การรายงานการพบข้าศึกของเรืออิสระนั้นยาวกว่ารายงานการพบข้าศึกของเรือในคอนวอย ทั้งนี้เพราะมีสัญญาณเรียกขานต่างกันและจะต้องรายงานถึงตำบลที่เรือ โดยถูกต้องที่เรืออาจรายงานเป็น แลต ลอง หรือเป็นระยะทางและแบร์ริงจากที่หมายทางภูมิศาสตร์ที่รู้จักกันดีก็ได้ เรืออิสระควรรายงานการพบข้าศึกดังนี้

๑. รายงานทางคลื่น ๕๐๐ Kc. ๓ ครั้ง โดยใช้กระแสคลื่นแรงที่สุด

๒. ถ้าไม่มีสถานีบนบกแห่งใดซ้ำรายงานนี้ (ซึ่งเป็นการแสดงว่าได้รับทราบแล้ว) ก็ต้องส่งสัญญาณอยู่ในอันตราขออกไปทางวิทยุ (Automtic Signal) แล้วส่งรายงานเดิมซ้ำอีก ๒ ครั้ง ด้วยคลื่น ๕๐๐ Kc.

๓. ถ้ายังคงไม่มีใครรับรายงานนี้อีก ก็ให้ส่งรายงานนี้ไปทางคลื่น HF หรือความถี่ที่กำหนดไว้ระหว่างสถานีเรือและสถานีบกได้

สถานีบนบกเมื่อได้รับรายงานพบข้าศึก ต้องรีบทวนข่าวนั้นซ้ำตามที่ได้รับ วันเวลาที่ได้รับและ สัญญาณเรียกขานของสถานีรีบให้เอาไว้ท้ายข่าวที่ทวนกลับไปนี้ สถานีบกรับรายงานข่าวนี้ไปให้ผู้บังคับบัญชาทาง ยุทธการทราบทันที และสถานีบกพยายามที่จะติดต่อโดยตรงกับเรือที่รายงานให้ตอบรับกันได้เป็นสองทาง (Two Ways Communication) ถ้าเรือฝ่ายเดียวกันได้รับสัญญาณนั้นเสียเองแล้วพยายามส่งต่อไปให้สถานีบกทราบอีก ต่อหนึ่ง ดังนั้นจะเห็นได้ชัดว่ารายงานพบข้าศึกมีค่ามาก ดังนั้นต้องพยายามทุกทางที่จะส่งไปให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือ ได้ทราบโดยเร็วที่สุด

ข่าวเพิ่มเติมเกี่ยวกับการพบข้าศึกนั้น ต้องรับส่งไปโดยเร็วที่สุด ถ้าปรากฏว่าได้พบเรือข้าศึกได้ขาดการ ติดต่อกว่า ๑ ชั่วโมง ให้เข้ารหัสส่งรายงานเพิ่มเติมการพบข้าศึกนี้ ถ้าเวลาไม่ถึง ๑ ชั่วโมง ก็ให้ส่งเป็นภาษา ธรรมดาได้

ถ้าจะยกเลิกรายงานการพบข้าศึกให้ส่งเป็นภาษาธรรมดาออกไปเลย โดยไม่พยายามติดต่อกับสถานีบก โดยตรง เมื่อได้ส่งรายงานยกเลิกการพบข้าศึกไปแล้ว จึงเข้ารหัสส่งข่าวไปให้สถานีบกทราบเพื่อจะได้ส่งไปให้ ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการทราบอีกต่อหนึ่ง

เหตุผลฉุกเฉินอื่น ๆ ไม่เกี่ยวกับการกระทำของข้าศึกให้ส่งสัญญาณฉุกเฉินออกไป (ได้กล่าวมาแล้วใน บทก่อน) เพราะเรืออิสระมักมีโอกาที่จะส่งสัญญาณฉุกเฉินมากกว่าเรือในคอนวอย และเรืออิสระไม่มีเรือใด เป็นเพื่อนเดินทางพอที่จะช่วยเหลือได้ทันที

สัญญาณฉุกเฉินนั้นจะประกอบด้วยสัญญาณเรียกขานทางวิทยุเวลาสงครามของเรือที่ส่งสัญญาณตำบล ที่เรือของตน และความเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องด้วยอะไร การตกลงใจที่จะส่งสัญญาณฉุกเฉินนั้น นายเรือจะต้อง ชั่งน้ำหนักดูให้ดี เพราะการส่งวิทยุออกไปเช่นนั้นด้วยภาษาธรรมดา อาจทำให้ข้าศึกรู้ตำบลที่ของเรือของตน ได้ทันที

รายงานการขาดเรือ เรือในคอนวอยไม่ต้องรายงานการขาดเรือของตนเลย ทั้งนี้เพราะในท่าเรือ นคพ.ก็จัดทำให้ ในทะเลแม่กองคอนวอยก็จัดทำให้ แต่ในเรืออิสระนายเรือต้องทำรายงานนี้ด้วยตนเอง

โดยมากการรายงานการออกเรือ และการมาถึงท่าเรือ นั้น นายเรือทำได้ด้วยตัวเอง เมื่อ นคพ.ได้รับ รายงานแล้วก็ทำเป็นข่าวเมอร์โกส่งออกไป ถ้าทางเรือต้องการจะเก็บรายงานการออกเรือและมาถึงท่าเรือไว้ในแฟ้ม เอกสารของเรือ จะต้องมีการกำหนดไว้ในคำสั่งเดินทาง

รายงานอื่น ๆ (Miscellaneous Traffic) เรืออิสระอาจจะต้องรายงานสิ่งอื่น ๆ เพิ่มเติมขึ้นอีก เช่น

๑. **รายงานแก้ตำบลที่ (Corrected Position Report)** รายงานนี้จะต้องทำก็เมื่อที่เรือจริงของเรืออิสระ นั้นอยู่ข้างหน้าหรือข้างหลังที่เรือรายงานกว่า ๕๐ ไมล์และอยู่ห่างออกไปทางข้างของเส้นทางเรือเดินเกิน ๑๕ ไมล์ รายงานนี้ส่งไปยังผู้บังคับบัญชาทางยุทธการของพื้นที่ ซึ่งที่เรือจริงกำลังแล่นอยู่

ถ้าเรือลำหลังจะต้องการรายงานแก้ตำบลที่ของตนเองเช่นนี้บ้างก็ทำเช่นเดียวกับเรืออิสระที่กล่าวมานี้ แต่ในคอนวอยนั้นเป็นหน้าที่ของ ผบ.หน่วยเรือคุ้มกัน เป็นผู้รายงานแก้ตำบลที่ของคอนวอย

๒. รายงานเวลาประมาณที่จะถึงท่าเรือ ถ้าทาง นคพ.ต้องการทราบเรื่องนี้ จะต้องลงไว้ในคำสั่งเดินทาง บางที่ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการจะสั่งให้ส่งรายงานนี้ในขณะที่เรือเดินทางอยู่ในทะเลก็ได้

๓. รายงานการช่วยชีวิต (Survivor Report) รายงานการช่วยชีวิตนี้เมื่อเกิดขึ้นทางเรือต้องเก็บใส่แฟ้มไว้ ทางเรือรายงานเป็นรหัสไปผู้บังคับบัญชาทางยุทธการ เรือในคอนวอยรายงานการช่วยชีวิตไปยังแม่กองคอนวอย หรือ ผบ.หน่วยเรือคุ้มกัน

๔. รายงานอื่น ๆ นายเรืออิสระเมื่อพบวัตถุที่สงสัยในระหว่างเดินทางต้องลงปฐมนไว้แล้วรายงานให้ทราบเมื่อถึงเมืองท่า เรืออิสระต้องทำสาขความเจ็บทางวิทยุส่งข่าวเรื่องเครื่องบินข้าศึกวางทุ่นระเบิดทันทีที่แลเห็น

การสื่อสารในเรือยักษ์ (Monster Communication) เรือยักษ์ คือเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่ ๓๐,๐๐๐ - ๔๐,๐๐๐ ตันขึ้นไป ซึ่งในเวลาสงครามใช้เป็นเรือลำเลียงทหาร เพราะมีที่อยู่มากพอและมักเป็นเรือที่มีความเร็วสูง เรือเหล่านี้มักจะแล่นเป็นเรืออิสระ ไม่ถูกจัดเข้าคอนวอยเลย เพราะว่าเรือยักษ์นี้เป็นเรืออิสระและมีความสำคัญมาก ในฐานะที่เป็นเรือลำเลียงทหาร ดังนั้นจึงมีเครื่องมือสื่อสารมากเป็นพิเศษ เรือยักษ์จะต้องมีเครื่องมือสื่อสารอะไรบ้างตลอดจนระเบียบปฏิบัติพิเศษบางประการของเรือยักษ์เมื่อเทียบกับเรืออิสระ โดยทั่วไปมีอยู่ในหนังสือ NWIP ๑๖ - ๑ บทที่ ๑๗

เรือยักษ์จะรับกระจายเสียงจากสถานีบกของทหารเรืออันเป็นทางติดต่อปกติ และจะรับกระจายเสียงเมอร์คาสก็ได้ แต่ถือเป็นการติดต่อที่มีความสำคัญรองลงไป การติดต่อสื่อสารก็ผ่านทางสายการติดต่อของทหารเรือทั้งสิ้น เรือยักษ์เหล่านี้มีรหัสเป็นพิเศษ เรือยักษ์จะต้องเฝ้าฟังวิทยุต่อไปนี้

๑. การกระจายเสียงเมอร์คาส
๒. การกระจายเสียงของทหารเรือ หรือพันธมิตร
๓. สัญญาณฉุกเฉินตามขนาดของคลื่นที่กำหนด

๕๐๖. เส้นทางการเดินเรือและการควบคุมอื่น ๆ (Miscellaneous Routing and Control) สิ่งที่จะกล่าวต่อไปนี้ มีความเกี่ยวพันอยู่กับการควบคุมเรือพาณิชย์ โดยทั่วไปแล้วสำนักงานควบคุมโดยปกติอาจจะไม่ต้องเกี่ยวข้องมากนัก แต่ นคพ. ในบางแห่ง สิ่งที่จะกล่าวต่อไปนี้ก็กลับเป็นเรื่องสำคัญที่ควรทราบทีเดียวสิ่งเหล่านี้คือ

๑. เรือของชาติเป็นกลาง คำแนะนำเส้นทางเรือเดินของเรือชาติเป็นกลาง เจ้าหน้าที่พันธมิตรฝ่ายบัญชาการชั้นเหนือจะเป็นผู้จัดทำ ให้ แยกออกจากคำแนะนำของเรือชาติพันธมิตรและในคำแนะนำนี้ยอมให้ นคพ. เป็นผู้ช่วยเหลือในเรื่องการเดินทางของเรือชาติเป็นกลางนั้นด้วย แต่ในฐานะที่เรือชาติพันธมิตรจะไม่รับผิดชอบในความเสียหายของเรือชาติเป็นกลางที่เกิดขึ้นเลย

ข่าวสารเรื่องเส้นทางเรือเดินนี้ต้องสั้นและพอเพียงกับความต้องการ ความประสงค์ของการกำหนดเส้นทางก็เพื่อให้พ้นจากอันตรายที่มีอยู่ แต่ขณะเดียวกันก็ไม่ให้เรือชาติเป็นกลางแล่นไปในเส้นเดียวกับคอนวอยของฝ่ายเรา เรือชาติเป็นกลางที่ฝ่ายพันธมิตรเข้ามาจะปฏิบัติเหมือนกับของชาติพันธมิตรทุกอย่าง นั่นคือจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่จะเกิดขึ้น

๒. เรือพยาบาล นคพ.เป็นผู้กำหนดเส้นทางให้เรือพยาบาล ถึงแม้ว่าฐานะของเรือพยาบาลจะเป็นที่ยอมรับของรัฐบาลทั่วไป แต่เจ้าหน้าที่ผู้กำหนดเส้นทางจะต้องรู้สึกเสมอว่าอย่ากำหนดเส้นทางให้มีลักษณะเป็นทางการทหาร ซึ่งอาจจะทำให้ข้าศึกทำอันตรายได้ เรือพยาบาลต้องแล่นอยู่ในเขตที่ปลอดภัยและห่างจากอันตรายที่มีอยู่

เรือพยาบาลนั้น มิเพื่อรักษาความเป็นกลางตามกฎหมายระหว่างประเทศ จึงไม่มีเครื่องมือเข้าและถอดรหัส การที่ไม่มีเครื่องมือเข้าและถอดรหัสนี้ทำให้การสื่อสารกับเรือพยาบาลลำบากยิ่งขึ้น เพื่อแก้ปัญหาเรื่องนี้จะต้องหาวิธีส่งข่าวต่อไปให้ถึงเรือพยาบาลโดยไม่ต้องแสดงตำบลที่เรือให้ทราบซึ่งจะทำให้เสียประโยชน์ หรือเสียความปลอดภัยในข่าวลับที่ส่งออกไปนั้นก็ได้

๓. คอนวอยชายฝั่ง เมืองท่าพิเศษบางแห่งโดยมากมักจัดแต่เรือคอนวอยชายฝั่งเท่านั้น การกำหนดเส้นทางและวิธีปฏิบัติของคอนวอยชายฝั่งหรือเรืออิสระนั้น เหมือนกันกับการจัดคอนวอยมหาสมุทร ไม่มีข้อพิเศษอย่างใดนอกจากสิ่งต่อไปนี้

- คอนวอยชายฝั่งมีข่าวเมอร์โก้น้อยกว่าคอนวอยมหาสมุทร โดยมีข่าวเหล่านี้ รายงานก่อนเดินทาง (PRESAIL) รายงานการออกเดินทางแล้ว (SAILED) รายงานการถึงท่าเรือ (ARRIVED) รายงานออกเดินทางแล้วของคอนวอยรวม (JOINER SAILED) และรายงานถึงท่าเรือแล้วของคอนวอยรวม (JOINER ARRIVED)
- คอนวอยชายฝั่งไม่มีเส้นทางลับ
- นคพ. ซึ่งอยู่ที่เมืองท่าของประเทศพันธมิตรใดเป็นผู้กำหนดเส้นทางของเรือเดินชายฝั่งตามนโยบายของประเทศนั้น

๔. การควบคุมเรือประมง ในเวลาสงครามมีความจำเป็นที่จะต้องควบคุมเรือประมง ด้วยเหตุดังต่อไปนี้

- ก. เพื่อป้องกันเรือประมง
- ข. เพื่อกำหนดกฎและระเบียบให้ปฏิบัติ
- ค. ให้เรือประมงออกไปหาปลานอกน่านน้ำที่เรือรบหรือเรือคอนวอยต้องการใช้
- ง. เพื่อควบคุมการเคลื่อนไหวของเรือประมง
- จ. เพื่อใช้เรือประมงให้เป็นประโยชน์ในการสงคราม

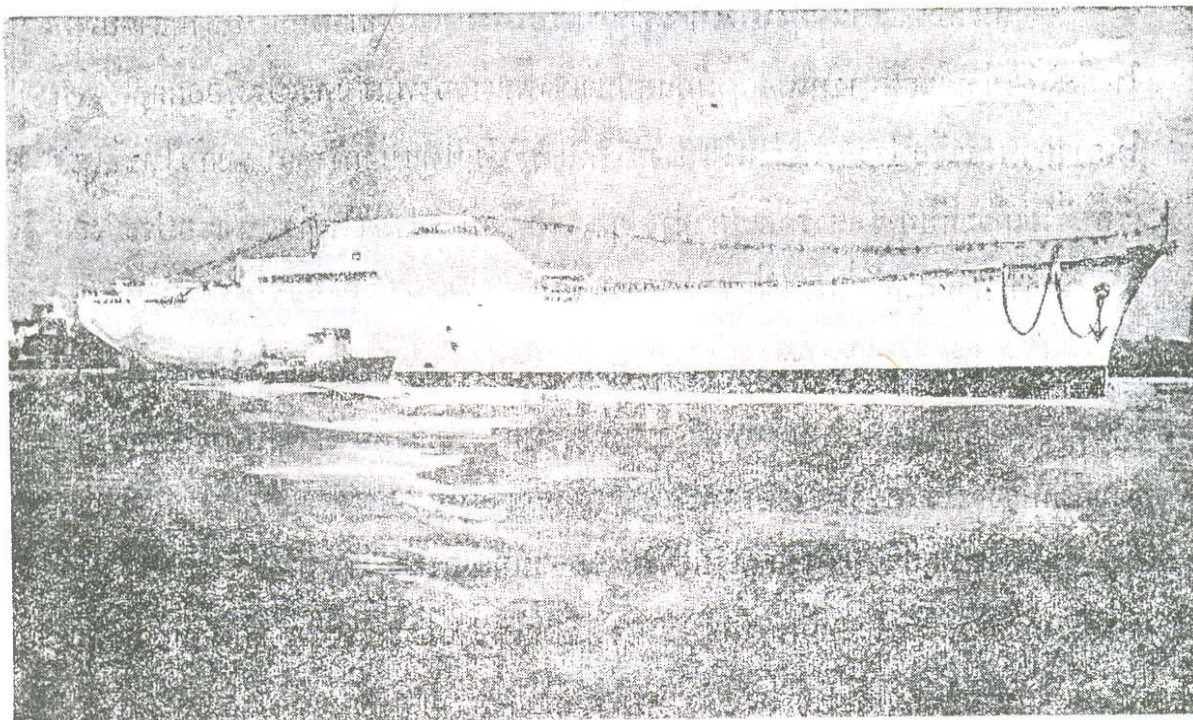
เจ้าหน้าที่พลเรือนของประเทศเจ้าของเรือประมงเป็นผู้ควบคุมเรือหาปลาของตนในเรื่องที่ไม่เกี่ยวกับการทหาร ผู้บังคับบัญชาพื้นที่ของพันธมิตรเป็นผู้ออกกฎเกณฑ์ในการควบคุมเรือประมงเหล่านี้ในทางการทหาร เพื่อให้แบ่งการควบคุมกันให้ชัดเจนเรื่องที่ไม่เกี่ยวกับการทหารคือเรื่องต่าง ๆ เมื่อเรือประมงอยู่ในท่า ถ้าเรือประมงอยู่ในทะเลการควบคุมทั้งหลายเป็นของทหารทั้งสิ้น

วิธีการควบคุมเรือประมงที่ใช้อยู่โดยมากคือการออกใบอนุญาตให้กระทำการใด ๆ ซึ่งใบอนุญาตนี้ เจ้าหน้าที่พลเรือนเป็นผู้ออก แต่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารเรือต้องลงนามกำกับจึงจะใช้ได้

ทุกประเทศควรจะควบคุมเรือประมงของตนก็เมื่อเห็นว่ามีความจริง ๆ เท่านั้น และก่อนที่จะตั้งควบคุมก็ควรจะแจ้งเตือนให้ชาวประมงทั้งหลายทราบล่วงหน้าเสียก่อน ถ้าการควบคุมนี้ต้องรีบกระทำด่วนเมื่อสงครามเกิดขึ้น นายเรือและเจ้าของเรือประมงทั้งหลายจะต้องได้รับข่าวให้ทราบถึงการเริ่มใช้ระบบการควบคุมนี้

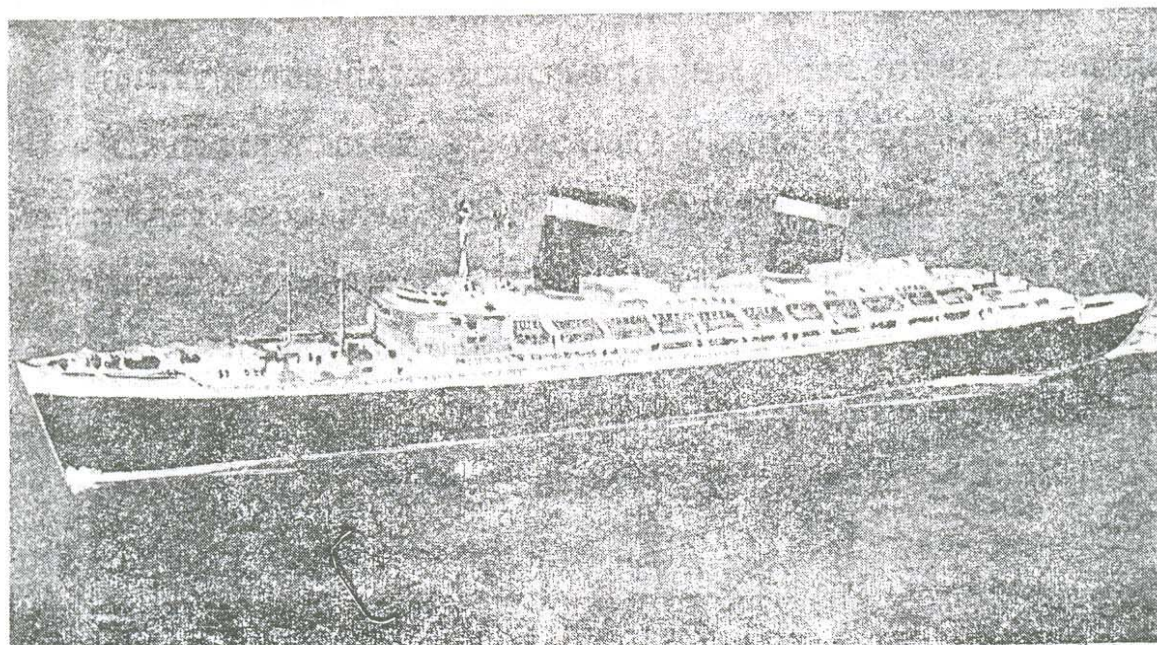
๕๐๗. สรุป

คำอธิบายถึงการดำเนินการควบคุมเรือพาณิชย์ดังที่ได้กล่าวมาแล้วนี้ เป็นธรรมดาอยู่เองที่ไม่สมบูรณ์พอ ทั้งนี้เพราะข้อความบางอย่างเป็นความลับซึ่งจะเอามากกล่าวในที่นี้ไม่ได้ นอกจากนี้ถ้าจะเอารายละเอียดทั้งหลายตลอดจนกรรมวิธีต่าง ๆ ในการควบคุมเรือพาณิชย์มาพูดให้หมดหนังสือนี้ก็จะมีใหญ่เกินไป ดังนั้นจึงใช้วิธีกล่าวถึงเรื่องใดเรื่องหนึ่งสั้น ๆ เป็นคำแนะนำให้ไปเที่ยวหารายละเอียดในหนังสืออื่น ๆ โดยเฉพาะอีกต่อหนึ่ง ด้วยการกระทำดังกล่าวมานี้ หากจะทำให้ท่านเข้าใจหน้าที่และความรับผิดชอบของการควบคุมเรือพาณิชย์และความเกี่ยวพันกับหน่วยรัฐบาลของประเทศนั้น ๆ บ้าง ก็นับว่าหนังสือนี้ได้ทำหน้าที่ของมันแล้ว



รูปที่ ๕ - ๑

เรือ Savannah เรือพาณิชย์ใช้กำลังประจัญลาแรกของโลก
ลงน้ำในปี พ.ศ. ๒๕๐๒



รูปที่ ๕ - ๒

เรือ United States เรือโดยสารลำใหญ่ของอเมริกา
ในยามสงครามอาจใช้เป็นเรือยักษ์ (Monster) ได้

คำย่อสำคัญที่ใช้ในหนังสือเล่มนี้

คำย่อ	ภาษาอังกฤษ	ภาษาไทย
CHOP	Change of Operation Control	เวลาเปลี่ยนการบังคับบัญชา ทางยุทธการ
CDS	Civil Direction of Shipping	การสั่งการเรือพาณิชย์ฝ่ายพลเรือน
CONSA	Consular Shipping Adviser	กงสุลเรือพาณิชย์
DEMS	Defensively Equipped Merchant Ship	การติดอาวุธในเรือพาณิชย์
DSA	Defense Shipping Authority	องค์การคุ้มครองการเดินเรือ
DSEB	Defense Shipping Executive Board	สำนักงานจัดการใช้เรือ
DSC	Defense Shipping Council	คณะกรรมการจัดการใช้เรือ
DESCHA	Destination Change	การเปลี่ยนเมืองท่าปลายทาง
NCLO	Naval Communication Liaison Officer	นายทหารติดต่อการสื่อสาร
NCSLO	Naval Control of Shipping Liaison Officer	นายทหารติดต่อ
NCSO	Naval Control of Shipping Officer	นายทหารควบคุมเรือพาณิชย์ (นคพ.)
OCA	Operation Control Authority	ผู้บังคับบัญชาทางยุทธการ (ผบท.)
REPTOF	Reporting Officer	นายทหารรายงาน
SDA	Ship Destination Authority	เจ้าหน้าที่กำหนดเมืองท่าปลายทาง
SOA	Speed of Advance	ความเร็วที่ได้จริง
WSA	War Shipping Administration	หน่วยจัดเรือพาณิชย์ยามสงคราม

คำย่อของชื่อเรือต่าง ๆ

C	Commodore	เรือแม่กองคอนวอย
CSA	Smoke Maker	เรือทำหมอกควัน
X	Explosive	เรือบรรทุกวัตถุระเบิด
T	Tanker	เรือน้ำมัน
VC	Vice Commodore	เรือรองแม่กองคอนวอย
AC	Aircraft Carrier	เรือบรรทุกเครื่องบิน
P	Passengers	เรือบรรทุกคนโดยสาร
SR	Special Rescue Ship	เรือกู้ภัยพิเศษ
RC	Rear Commodore	เรือผู้ช่วยแม่กองคอนวอย