

รายงานการศึกษาส่วนบุคคล
(Individual Study)

เรื่อง การเตรียมความพร้อมชุดปฏิบัติการกู้ภัยเพื่อรองรับ
ระดับเพลิงตามโครงการระบบบริหารและเพิ่มประสิทธิภาพ
ของนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

จัดทำโดย จ่าสิบตำรวจ บุญทวน สุขแก้ว
ตำแหน่ง พนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยชำนาญงาน
สังกัด สถานดับเพลิงสามเสน กองปฏิบัติการดับเพลิง ๓
สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารมหานครระดับต้น รุ่นที่ ๒๓
สถาบันพัฒนาข้าราชการกรุงเทพมหานคร
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘

๑. ชื่อเรื่อง การเตรียมความพร้อมชุดปฏิบัติการกู้ภัยเพื่อรองรับระดับเพลิงตามโครงการระบบบริหารและเพิ่มประสิทธิภาพของนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

๒. หลักการและเหตุผล

กรุงเทพมหานครเป็นมหานครขนาดใหญ่ และเป็นศูนย์กลางความเจริญทางด้านเศรษฐกิจ สังคม การบริการและการให้บริการด้านต่างๆ มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง การขยายตัวของเมืองออกไปโดยรอบศูนย์กลางเศรษฐกิจ ทำให้ประชาชนอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น ยังมีประชากรแฝงที่ไม่มีชื่อตามหลักฐานทะเบียนราษฎร และการย้ายถิ่นฐานเข้ามาสู่กรุงเทพมหานคร เพื่อแสวงหาโอกาสในการประกอบอาชีพ โดยสภาพของกรุงเทพมหานครมีสภาพทางภูมิประเทศ โดยมีแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแม่น้ำสายหลักและมีลำคลองหลายสายเชื่อมต่อ จึงทำให้มีการขยายที่พักอาศัย ธุรกิจภาคอุตสาหกรรม การคมนาคมไปตามลำคลองเพิ่มมากขึ้น และมีผลต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนเพื่อลดความสูญเสียที่จะเกิดขึ้นตามสัญญาอนุญาตผลการให้สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยนำรถจำนวน ๓๑๕ คัน และเรือจำนวน ๓๐ ลำ เพื่อเข้าประจำการตามหน่วยงานที่ได้วางไว้

(กรุงเทพมหานครเป็นมหานครมีภารกิจในการดูแลทรัพย์สินของประชาชน ตามวิทัศน์ ๖ ด้าน ๓๑ ประเด็น ยุทธศาสตร์ ๑๕๕ มาตรการในการขับเคลื่อนหลัก “มหานครความปลอดภัย” คือ หนึ่งในวิสัยทัศน์ที่จะต้องดำเนินการด้านอุปถัมภ์)

สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยได้ให้ความสำคัญต่อบริการของกรุงเทพมหานครในเรื่องความปลอดภัยจากอุบัติเหตุและมีหน้าที่หลักในการดูแลทรัพย์สินของประชาชนเมื่อเกิดสาธารณภัยทางน้ำ โดยมีสถานดับเพลิงมีพื้นที่ดูแลรับผิดชอบสาธารณภัยทางน้ำอยู่ ๖ สถานีดับเพลิง คือ

๑. สถานีดับเพลิงสามเสน
๒. สถานีดับเพลิงบวรมงคล
๓. สถานีดับเพลิงบางขุนนนท์
๔. สถานีดับเพลิงบางรัก
๕. สถานีดับเพลิงดาวคะนอง
๖. สถานีดับเพลิงตลาดพลู

ซึ่งจะได้รับการจัดสรรเรือตามโครงการระบบบริหารและเพิ่มประสิทธิภาพของนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เพื่อเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่อย่างต่อเนื่อง ลดผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนเมื่อมีเหตุสาธารณภัยทางน้ำ จึงได้จัดทำโครงการขึ้น

๓. วัตถุประสงค์

๑ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัยมีความรู้ในการใช้เรือและอุปกรณ์ป้องกันและเผชิญเหตุสาธารณภัย ซึ่งเป็นอุปกรณ์ใหม่ ๆ ให้เกิดความชำนาญและมีประสิทธิภาพสูงสุด

๒ เพื่อเป็นการจัดเตรียมแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยทางน้ำ การปฏิบัติการทางน้ำให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงสุด

๓ เพื่อบูรณาการด้านบริหารจัดการงบประมาณ การบำรุงรักษาการปฏิบัติงานร่วม การสร้างเครือข่ายกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เหมาะสม ก่อนที่จะรับเรือพร้อมอุปกรณ์เข้าประจำการ

๔. เป้าหมาย

๔.๑ จัดให้มีชุดปฏิบัติการทางน้ำอย่างน้อย สถานีละ ๑ ชุด (ชุดละ ๑๐ นาย) ซึ่งประกอบด้วยสถานีทางน้ำ ดังนี้

- ๔.๑.๑ สถานีดับเพลิงสามเสน
- ๔.๑.๒ สถานีดับเพลิงบรมมกล
- ๔.๑.๓ สถานีดับเพลิงบางขุนนนท์
- ๔.๑.๔ สถานีดับเพลิงบางรัก
- ๔.๑.๕ สถานีดับเพลิงดาวคะนอง
- ๔.๑.๖ สถานีดับเพลิงตลาดพลู

๔.๒ เจ้าหน้าที่ที่ผ่านการฝึกอบรมจะได้ทราบถึงแผนการเผชิญเหตุสาธารณภัยทางน้ำ

๕. ความรู้ที่นำมาใช้ทำแผน

๕.๑ แผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ ปีพุทธศักราช ๒๕๕๓-๒๕๕๗

๕.๒ แผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยปีพุทธศักราช ๒๕๕๘

๕.๓ แผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยกรุงเทพมหานคร ปีพุทธศักราช ๒๕๕๓ ถึงปีพุทธศักราช ๒๕๕๗

๕.๔ ร่างแผนแม่บทป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ปีพุทธศักราช ๒๕๕๘

๕.๕ พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒ และพระราชบัญญัติการเดินเรือ

ในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๕๔๖

ข้อ ๓

บทนิยามทั่วไป

ในกฎกระทรวงนี้ เว้นแต่จะมีบทบังคับไว้เป็นอย่างอื่น

(ก) “เรือ” หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด รวมทั้งยานพาหนะทางน้ำชนิดที่ไม่มีระวางขับน้ำ และเครื่องบินทะเลซึ่งใช้หรือสามารถใช้ในการขนส่งทางน้ำได้

(ข) “เรือกล” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยเครื่องจักรกล

(ค) “เรือใบ” หมายความว่า เรือที่เดินโดยใช้ใบ แม้เรือนั้นจะติดตั้งเครื่องจักรกลไว้ด้วย แต่มิได้เดินด้วยเครื่องจักรกลนั้น

(ง) “เรือขณะทำการประมง” หมายความว่า เรือที่ทำการประมงด้วยอวน สายเบ็ด อวนลาก หรือเครื่องทำการประมงอื่น ซึ่งเรื่อนั้นเดินได้ไม่คล่องตัว แต่ไม่รวมถึงเรือที่ทำการประมงด้วยการลาดสายเบ็ด หรือด้วยเครื่องทำการประมงอื่นซึ่งไม่ทำให้เรื่อนั้นเดินได้ไม่คล่องตัว

หมวด ข

ข้อ ๖

อัตราความเร็วปลอดภัย

เรือทุกลำต้องเดินด้วยอัตราความเร็วปลอดภัยตลอดเวลา เพื่อที่เรือจะได้ปฏิบัติโดยเหมาะสมและมีประสิทธิภาพในการหลีกเลี่ยงการชนกัน และให้เรือหยุดได้ภายในระยะเวลาที่เหมาะสมกับเหตุการณ์และสภาพการณ์

ในการพิจารณาว่า อัตราความเร็วเท่าใดเป็นอันตรายความเร็วปลอดภัย ให้ใช้ปัจจัยดังต่อไปนี้มาพิจารณา

(ก) สำหรับเรือทุกลำ

(๑) สภาพแห่งทัศนวิสัย

(๒) ความหนาแน่นของการจราจร รวมทั้งแหล่งชุมนุมเรือประมงและเรืออื่น

(๓) ความสามารถในการบังคับการเดินเรือในลักษณะเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับระยะหยุดเรือ และความสามารถในการหันเรือได้ทันต่อสภาพการณ์

(๔) ในเวลากลางคืน เมื่อปรากฏว่ามีแสงไฟมารบกวนทัศนวิสัย เช่น แสงไฟจากฝั่ง หรือแสงไฟสาดส่องจากท้ายเรือตนเอง

(๕) สภาพลม ทะเลและกระแสน้ำ และอันตรายต่าง ๆ ในการเดินเรือที่บริเวณนั้น

(๖) อัตรากินน้ำลึกของเรือสัมพันธ์กับความล่าช้าของน้ำ

(ข) สำหรับเรือที่ใช้เครื่องเรดาร์ต้องพิจารณาปัจจัยดังต่อไปนี้เพิ่มขึ้นด้วย

(๑) คุณสมบัติ ประสิทธิภาพ และข้อจำกัด ของเครื่องอุปกรณ์เรดาร์

(๒) ขอบเขตจำกัดใด ๆ ที่เกิดจากการใช้มาตรการส่วนวัตรระยะของเครื่องเรดาร์

(๓) สิ่งรบกวนในการตรวจค้นของเครื่องเรดาร์ เนื่องจากสภาพท้องทะเล อากาศ และเหตุอื่นที่แทรกซ้อน

(๔) เรือเล็ก ก้อนน้ำแข็ง และวัตถุลอยน้ำอื่นใดที่เครื่องเรดาร์อาจไม่สามารถตรวจพบได้ภายในระยะที่สมควร

(๕) จำนวน ตำแหน่ง และการเคลื่อนไหวของเรือที่เครื่องเรดาร์ตรวจพบ

(๖) การประเมินค่าทัศนวิสัยที่แน่นอนยิ่งขึ้น ซึ่งอาจเป็นไปได้เมื่อใช้เครื่องเรดาร์วัดระยะของเรือ หรือวัตถุต่าง ๆ ที่อยู่ในบริเวณนั้น

หมวด ง

สัญญาณเสียงและสัญญาณแสง

ข้อ ๓๒

บทนิยาม

(ก) “หวูด” หมายความว่า เครื่องทำสัญญาณเสียงใด ๆ ที่สามารถทำเสียงหวูดได้ตามที่บังคับไว้ และต้องเป็นไปตามภาคผนวก ๓

(ข) “หวูดสั้น” หมายความว่า เสียงหวูดที่มีระยะเสียงนานประมาณ ๑ วินาที

(ค) “หวูดยาว” หมายความว่า เสียงหวูดที่มีระยะเสียงนานตั้งแต่ ๔ ถึง ๖ วินาที

ข้อ ๓๔

สัญญาณแสดงการบังคับการเดินเรือและสัญญาณเตือน

(ก) เมื่อเรือต่าง ๆ หนึ่งมองเห็นซึ่งกันและกัน เรือกลกำลังเดิน เมื่อทำการบังคับการเดินเรือตามที่ให้อำนาจ หรือตามที่บังคับไว้ในกฎกระทรวงนี้ ต้องแสดงสัญญาณการบังคับการเดินเรือด้วยหวูดดังนี้

หวูดสั้นหนึ่งครั้ง หมายความว่า “ข้าพเจ้ากำลังเปลี่ยนเข็มเดินเรือไปทางขวา”

หวูดสั้นสองครั้ง หมายความว่า “ข้าพเจ้ากำลังเปลี่ยนเข็มเดินเรือไปทางซ้าย”

หวูดสั้นสามครั้ง หมายความว่า “ข้าพเจ้ากำลังใช้เครื่องจักรกลถอยหลัง”

(ข) ขณะทำการบังคับการเดินเรืออาจใช้สัญญาณแสงเพิ่มเติมสัญญาณหวูดที่กำหนดไว้ใน (ก) ตามที่เห็นสมควรอีกก็ได้ ดังนี้

(๑) สัญญาณแสง มีความหมายดังนี้

แสงหนึ่งวับ หมายความว่า “ข้าพเจ้ากำลังเปลี่ยนเข็มเดินเรือไปทางขวา”

แสงสองวับ หมายความว่า “ข้าพเจ้ากำลังเปลี่ยนเข็มเดินเรือไปทางซ้าย”

แสงสามวับ หมายความว่า “ข้าพเจ้ากำลังใช้เครื่องจักรกลถอยหลัง”

(๒) ระยะเวลาของแสงไฟแต่ละวับ ต้องประมาณหนึ่งวินาที ช่วงระยะเวลาระหว่างวันต้องประมาณหนึ่งวินาที และช่วงระยะเวลาระหว่างการส่งสัญญาณแต่ละชุดต้องไม่น้อยกว่าสิบวินาที

(๓) ถ้าได้ติดตั้งโคมไฟสำหรับใช้แสดงสัญญาณ ต้องเป็นโคมไฟสีขาวที่มองเห็นได้รอบทิศ เห็นได้ในระยะอย่างน้อยที่สุด ๕ ไมล์ และต้องเป็นไปตามภาคผนวก ๑

ความใน (๓) ของ(ข) ของข้อ ๓๔ ถูกยกเลิกและใช้ความใหม่แทนแล้วโดยข้อ ๑๕ แห่งกฎกระทรวงฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๓๓) ดังต่อไปนี้

“(๓) ถ้าได้ติดตั้งโคมไฟสำหรับใช้แสดงสัญญาณต้องเป็นโคมไฟสีขาวมองเห็นได้รอบทิศในระยะอย่างน้อยที่สุด ๕ ไมล์ และต้องเป็นไปตามภาคผนวก ๑ แห่งกฎกระทรวงนี้”

(ค) เมื่อเรือเข้ามาอยู่ในขณะมองเห็นซึ่งกันและกันในร่องน้ำแคบ หรือในร่องน้ำทางเรือเดิน

(๑) เรือที่มีความประสงค์จะแซงขึ้นหน้าเรืออีกลำหนึ่งต้องปฏิบัติตามข้อ ๙ (จ) (๑) โดยใช้สัญญาณหวูดประจำเรือดังนี้ หวดยาวสองครั้ง ติดตามด้วยหวูดสั้นหนึ่งครั้ง หมายความว่า “ข้าพเจ้ามีความประสงค์จะแซงขึ้นหน้าทางกราบขวาของท่าน”

หวูดยาวสองครั้ง ติดตามด้วยหวูดสั้นสองครั้ง หมายความว่า “ข้าพเจ้ามีความประสงค์จะแซงขึ้นหน้าทางกราบซ้ายของท่าน”

(๒) เรือลำที่กำลังจะถูกแซงขึ้นหน้า เมื่อได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติของข้อ ๙ (จ) (๑) แล้ว ต้องแสดงการยินยอมโดยใช้สัญญาณหวูดประจำเรือเป็นชุด ดังนี้ หวดยาวหนึ่งครั้ง หวดสั้นหนึ่งครั้ง หวดยาวหนึ่งครั้งและหวูดสั้นหนึ่งครั้ง

(ง) เมื่อเรือเข้ามาอยู่ในขณะมองเห็นซึ่งกันและกัน กำลังเข้ามาใกล้กันและจะเนื่องด้วยเหตุใดก็ตาม เรือลำที่ไม่แน่ใจในความประสงค์หรือการกระทำของเรือลำอื่น หรือเรือลำหนึ่งสงสัยการกระทำของเรือลำอื่นว่าได้กระทำการเพียงพอหรือไม่ที่จะหลีกเลี่ยงการโดนกัน ให้เรือลำที่สงสัยนั้นแสดงความสงสัยของตนทันทีด้วยการใช้สัญญาณหวูดสั้นถี่ๆ อย่างน้อยห้าครั้ง สัญญาณดังกล่าวอาจใช้สัญญาณแสงวับถี่ๆ อย่างน้อยห้าครั้งเพิ่มขึ้นก็ได้

(จ) เรือที่เดินเข้าไปใกล้ทางโค้งหรือบริเวณร่องน้ำแคบ หรือร่องน้ำทางเรือเดินซึ่งมองไม่เห็นเรือลำอื่นเพราะมีสิ่งกีดขวางบังอยู่ ต้องแสดงสัญญาณหวุดยาวหนึ่งครั้ง หรือเรือลำอื่นที่เดินเรืออยู่ในบริเวณใกล้ทางโค้งหรือเบื้องหลังสิ่งกีดขวางนั้นเมื่อได้ยินสัญญาณหวุดดังกล่าวต้องตอบด้วยสัญญาณหวุดยาวหนึ่งครั้งเช่นกัน

(ฉ) ถ้าเรือที่ติดตั้งหวุดไว้หลายเครื่อง โดยมีระยะห่างกันเกิน ๑๐๐ เมตร ให้ใช้หวุดเครื่องเดียวเท่านั้น สำหรับเป็นสัญญาณแสดงการบังคับการเดินเรือและสัญญาณเตือน

หมวดที่ ๔ ว่าด้วยทางเดินเรือในลำแม่น้ำ

มาตรา ๕๒ ในเขตท่ากรุงเทพฯ ให้มีทางเดินเรือสองสาย ดังมาตรา ๕๒ ทวิ – ๕๔ “ฐาน๓๒-๓๔”

สายตะวันออกเรียกว่าสายใหญ่ สายนี้มีเขตโดยกว้างตั้งแต่เรือกำปั่นที่จอดอยู่กลางแม่น้ำ จนถึงฝั่งตะวันออก หรือถึงแคมเรือกำปั่นหรือแพคน อยู่ที่ยอดเทียบฝั่งตะวันออก ดังมาตรา ๕๕-๕๖ “ฐาน๓๕”

สายตะวันตก สายนี้มีเขตโดยกว้าง ตั้งแต่เรือกำปั่นที่ทอดอยู่กลางแม่น้ำจนถึงฝั่งตะวันตก หรือถึงแคมเรือกำปั่น หรือแพคนอยู่ที่ยอดเทียบฝั่งตะวันตก ดังมาตรา ๕๗-๖๐ “ฐาน ๓๙-๔๓”

ทางเดินเรือที่หวงไว้ให้เรือเล็กเดิน ดังมาตรา ๖๑-๖๗ “ฐาน๓๙-๔๓”

ทางคลองต่าง ๆ ดังมาตรา ๖๘-๖๙ “ฐาน๔๔-๔๕”

มาตรา ๕๒ ทวิ เมื่อมีเหตุจำเป็นเพื่อความปลอดภัยแก่การเดินเรือให้เจ้าท่ามีอำนาจประกาศกำหนดทางเดินเรือและควบคุมการเดินเรือในเขตท่ากรุงเทพฯ และในแม่น้ำลำคลองเป็นการเฉพาะคราวได้

“นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามประกาศกำหนดทางเดินเรือหรือประกาศควบคุมการเดินเรือตามวรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาทและให้เจ้าท่ามีอำนาจสั่งยึดประกาศนียบัตรควบคุมเรือ มีกำหนดไม่เกินหกเดือน

นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือที่ถูกยึดประกาศนียบัตรควบคุมเรือตามวรรคสองมีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมภายในหนึ่งเดือนนับแต่วันที่ได้ทราบคำสั่ง คำชี้ขาดของรัฐมนตรีเป็นที่สุด แต่ในระหว่างที่รัฐมนตรียังมิได้ชี้ขาดคำสั่งนั้นมีผลบังคับได้”

“มาตรา ๕๒ ตริ นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือซึ่งถูกยึดประกาศนียบัตรควบคุมเรือผู้ใดปฏิบัติหน้าที่ในระหว่างที่ประกาศนียบัตรควบคุมเรือถูกยึดตามมาตรา ๕๒ ทวิ วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท”

มาตรา ๕๓ แนวลำแม่น้ำทั้งสองฟากภายในระยะสามสิบเมตร ห่างจากฝั่งหรือจากแคมเรือ กำป็นที่จอดผูกเทียบฝั่ง หรือจากแพคนอยู่ที่จอดผูกเทียบฝั่งนั้น ให้หวงห้ามไว้สำหรับเป็นทางเดินเรือเล็ก

ห้ามมิให้เรือกำป็นใช้แวนั้นเป็นอันตราย นอกจากเป็นเวลาจำเป็น เพื่อป้องกันมิให้เรือโดนกัน หรือเพื่อกลับหรือเคลื่อนเรือจากที่จอด

“มาตรา ๕๔ นายเรือหรือผู้ที่มีความคุมเรือผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๕๓ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อย บาทถึงห้าพันบาท”

(ก) ว่าด้วยทางเรือเดินสายตะวันออกหรือสายใหญ่

มาตรา ๕๕ เรือกำป็นไฟทุกขนาด (นอกจากที่ไว้ไว้ในมาตรา ๕๔) และเรือกำป็นในทุ ก ๆ อย่างที่มีขนาดเกินกว่าห้าสิบตัน เมื่อขึ้นล่องในลำแม่น้ำต้องเดินในทางเรือเดินสายตะวันออกเว้นไว้แต่เมื่อ มีเหตุจำเป็น หรือเพื่อจะเข้าจอดหรือออกจากท่าหรือฝั่ง จึงเดินนอกสายนั้นได้

และบรรดาเรือที่ว่ามานี้ ต้องเดินโดยช้าที่สุดที่พอสมควรแก่การเดินเรืออย่างระวัง และเพื่อ ป้องกันอันตรายแก่เรือ และอันตรายที่อาจเกิดจากกลลอคคลื่นของเรือนั้น

“มาตรา ๕๖ นายเรือหรือผู้ที่มีความคุมเรือผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๕๕ ต้องระวางโทษปรับตั้ง แต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาท”

(ข) ว่าด้วยทางเรือเดินสายตะวันตก

มาตรา ๕๗ บรรดาเรือในขนาดต่ำกว่าห้าสิบตันและเรือทุ กอย่างนอกจากได้กล่าวไว้ในมาตรา ๕๕ นั้น ต้องเดินในทางเรือเดินสายตะวันตก

“มาตรา ๕๘ บรรดาเรือกำป็นไฟที่จูงเรืออื่นที่มีขนาดต่ำกว่าสามสิบห้าตันเกินกว่าลำหนึ่งขึ้นไป ต้องเดินในทางเรือเดินสายตะวันตก

ห้ามมิให้เรือกำป็นไฟลำใด จูงเรือกำป็นหรือเรืออย่างอื่นในเขตท่ากรุงเทพฯ มากล้าจน เกินกว่ากำลังของเรือกำป็นไฟลำนั้น จะจูงไปได้ระยะทางชั่วโมงละสองไมล์เป็นอย่างน้อยและห้ามมิให้ เรือกำป็นไฟลำใดที่จูงเรืออยู่นั้น เดินไปโดยระยะทางเกินกว่าชั่วโมงละหกไมล์ในเวลาทวนน้ำ หรือเดิน เร็วกว่าชั่วโมงละสี่ไมล์ในเวลาตามน้ำ

ห้ามเป็นอันตรายมิให้จูงเรือเล็กเกินกว่าคราวละสามสิบสองลำเป็นอย่างมากและห้ามมิ ให้เรือที่ถูกจูงนั้นผูกเทียบซ้อนล้ากันเกินกว่าตบละสี่ล้า”

(๕) ว่าด้วยทางคลองต่าง ๆ

“มาตรา ๖๘ ในแม่น้ำลำคลองต่าง ๆ นอกเขตท่า บรรดาเรือที่เดินตามน้ำให้เดินกลางแม่น้ำหรือลำคลอง เรือที่เดินทวนน้ำให้เดินแอบฝั่ง ถ้าไม่สามารถจะทำอย่างหนึ่งอย่างใดตั้งว่ามานี้ ให้เดินกลางร่องน้ำ และให้ปฏิบัติตามข้อบังคับการเดินเรือแห่งท้องถิ่น ซึ่งตั้งขึ้นเพื่อควบคุมการเดินเรือในลำแม่น้ำ หรือคลองนั้น ๆ ด้วย

ให้เจ้าท่าหรือข้าหลวงประจำจังหวัดในท้องถิ่นที่ไม่มีเจ้าท่า มีอำนาจออกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือในแม่น้ำและลำคลองใด ๆ ซึ่งอยู่ในเขตท้องถิ่นของตนได้ข้อบังคับนั้นเมื่อได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีเจ้าหน้าที และได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้”

“มาตรา ๖๙ นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือผู้ใดฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๖๘ หรือข้อบังคับที่ออกตามมาตรา ๖๘ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาท”

หมวดที่ ๙ ลักษณะโทษและลักษณะรับผิดชอบทางแพ่ง

“มาตรา ๒๙๗ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าท่า หรือเจ้าพนักงานในการปฏิบัติการตามอำนาจหน้าที่ตามอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ใดต่อสู้หรือขัดขวางเจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานในการปฏิบัติการตามอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการต่อสู้หรือขัดขวางนั้นกระทำโดยใช้กำลังประทุษร้าย หรือขู่เข็ญว่าจะใช้กำลังประทุษร้าย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับตั้งแต่สี่พันบาทถึงสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

มาตรา ๒๙๘ เจ้าของเรือหรือผู้ที่รับใบอนุญาตสำหรับเรือกำปั่นและเรือเล็กต่าง ๆ ทุกลำต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการใช้ค่าปรับต่าง ๆ ซึ่งนายเรือ, ต้นกล ต้นหน หรือลูกเรือลำนั้นถูกปรับโดยกระทำผิดอย่างหนึ่งอย่างใดต่อพระราชบัญญัตินี้

หมวดที่ ๑๐ ข้อบังคับทั่วไปสำหรับเมื่อมีเหตุเรือโดนกัน

มาตรา ๓๐๒ ถ้ามีเหตุเรือโดนกันครั้งใด เป็นโดยความไม่ได้แก่งหรือเป็นโดยเหตุใด ๆ ซึ่งเหลือความสามารถของมนุษย์จะป้องกันได้ก็ดี ท่านว่าอันตรายและความเสียหายที่ได้มีขึ้นแก่เรือลำใดมากน้อยเท่าใดต้องเป็นพบกับเรือลำนั้นเองทั้งสิ้น

มาตรา ๓๐๓ ถ้ามีเหตุเรือโดนกันครั้งใดเป็นด้วยความผิดหรือความละเลย ท่านว่าอันตรายและความเสียหายที่ได้มีขึ้นมากน้อยเท่าใด ให้ปรับเอาแก่เรือลำที่มีความผิดหรือมีความละเลยนั้น

มาตรา ๓๐๔ ถ้าเรือที่โดนกันนั้น ต่างมีความผิดหรือความละเลยทั้งสองลำ ท่านว่าไม่ต้องปรับให้ฝ่ายใดใช้ค่าเสียหายอันตราย ซึ่งได้มีแก่ลำใดหรือทั้งสองลำเว้นไว้แต่ถ้าพิจารณาได้ความปรากฏว่ามูลเหตุที่โดนกันได้เกิดจาฝ่ายใดโดยมาก ฉะนั้น จึงให้ศาลซึ่งมีหน้าที่ตัดสินกำหนดจำนวนเงินฝ่ายนั้นจะต้องใช้ค่าเสียหายให้แก่อีกฝ่ายหนึ่ง

มาตรา ๓๐๕ เมื่อมีความผิด หรือความละเลยเกิดขึ้นอย่างใด อันเรือที่เกี่ยวข้องมีความผิดด้วยกันทั้งสองฝ่าย ท่านว่าเจ้าของหรือนายเรือทั้งสองลำนั้น หรือลำใดแต่ลำเดียวต้องรับผิดชอบใช้ค่าอันตรายหรือความเสียหายที่ได้มีขึ้นแก่สิ่งของที่บรรทุกในเรือหรือแก่บุคคล เพราะความผิดหรือความละเลยที่ได้กระทำนั้น

ถ้าและการต้องใช้ค่าอันตรายหรือความเสียหายนั้นตกหนักแก่เรือที่ต้องคดี นั้นแต่ลำเดียว ท่านว่าเรือลำนั้นย่อมมีอำนาจที่จะฟ้องร้องให้เรืออีกลำหนึ่งที่ต้องคดีด้วยกันช่วยใช้เงินที่ได้เสียไปแล้วนั้นกึ่งหนึ่ง

ถ้าและทางพิจารณาตามกฎหมายได้พิจารณาว่าความรับผิดชอบนั้นควรแบ่งกันเป็นอย่างอื่น นอกจากที่ว่ามาแล้ว ฉะนั้น ท่านว่าการที่จะต้องใช้เงินค่าอันตราย หรือความเสียหายต้องเป็นไปตามคำพิพากษานั้น

มาตรา ๓๐๖ การร้องเอาค่าเสียหายนั้น ท่านว่ากัปตันหรือนายเรือลำใด ที่เกี่ยวในคดีย่อมมีอำนาจเป็นโจทก์แทนบรรดาบุคคลที่เกี่ยวข้องนั้นได้

มาตรา ๓๐๗ ถ้าการที่เรือโดนกันเป็นเหตุให้เสียชีวิตหรือเกิดบาดเจ็บแก่บุคคลท่านว่าเงินค่าเสียหายที่ตัดสินให้เสียในส่วนนี้ต้องใช้ก่อนค่าเสียหายอย่างอื่น ๆ

มาตรา ๓๑๑ เมื่อเจ้าของเรือหรือนายเรือลำใดต้องการกฎหมายข้อบังคับสำหรับป้องกันเหตุเรือโดนกัน ก็ให้เจ้าท่าจ่ายให้ตามความประสงค์

มาตรา ๓๑๒ เมื่อเกิดเหตุเรือสองลำโดนกันขึ้นเวลาใด นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือทั้งสองฝ่าย เมื่อเห็นว่าจะกระทำได้เพียงใด โดยไม่เป็นที่น่ากลัวอันตรายจะมีขึ้นแก่เรือ หรือลูกเรือ หรือคนโดยสาร (ถ้าหากจะมี) ในเรือของตน ท่านว่าเป็นหน้าที่ของนายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือควรจะทำดังต่อไปนี้ คือ

(ก) ต้องช่วยเหลือตามความสามารถที่จะกระทำได้เพียงใดแก่เรืออีกลำหนึ่ง ที่โดนกัน และแก่นายเรือ, ลูกเรือ และคนโดยสาร (ถ้าหากมี) ของเรือลำนั้นเพื่อป้องกันให้พ้นอันตรายที่จะพึงเกิดจากเหตุที่เรือโดนกันนั้นและต้องรอเรืออยู่ใกล้กันเรือลำนั้นจนกว่าจะเป็นที่แน่ใจว่าไม่ต้องการให้ช่วยเหลืออีกต่อไป

(ข) ต้องแจ้งชื่อเรือชื่อเมืองท่าที่เป็นสำนักของเรือของตน และมาจากเมืองท่าใด จะไปเมืองท่าใด แก่นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรืออีกลำหนึ่งที่โดนกันนั้นให้ทราบ

ถ้านายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือลำใดละเลยไม่กระทำตามข้อปฏิบัติที่ว่าไว้ในมาตรานี้และไม่มีเหตุอันสมควรที่จะแก้ตัวได้ว่าเป็นด้วยเหตุใด ท่านว่าถ้าไม่มีสัก্ষิพยานแน่นอนว่าเป็นเรืออย่างอื่น ต้องถือว่า มีเหตุเรือโดนกันนั้นได้เกิดขึ้นเพราะความประพฤติผิด หรือละเลยหรือความประพฤติละเมิดะนั้น

“นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือผู้ใดละเลยหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติในมาตรานี้ โดยไม่มีเหตุอันสมควร ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้เจ้าท่ามีอำนาจสั่งดใช้ประกาศนียบัตร สำหรับทำการในหน้าที่เช่นนั้น มีกำหนดไม่เกินสองปี หรือสั่งห้ามใช้ประกาศนียบัตรนั้นตลอดไปก็ได้”

๕.๖ คู่มือการบำรุงรักษาจากบริษัทเรือ

๕.๗ จากการวิเคราะห์ (Swot Analysis)

จุดแข็ง	จุดอ่อน
๑. กรุงเทพมหานครมีงบประมาณเป็นของตนเอง ที่จะนำไปใช้ในการพัฒนาด้านต่างๆ เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัย ๒. กรุงเทพมหานครมีหน่วยงานด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย โดยมีสถานียดับเพลิงครอบคลุมพื้นที่ ๕๐ เขต และมีชุดปฏิบัติการดับเพลิงที่สามารถเดินทางเข้าถึงจุดเกิดเหตุเพื่อระงับเหตุป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยได้ภายในระยะเวลาเฉลี่ย ๑๐ นาที ๓. กรุงเทพมหานครมีบุคลากร วัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือและยานพาหนะ พร้อมที่จะเข้าระงับเหตุได้อย่างรวดเร็วและทันต่อเหตุการณ์ ๔. กรุงเทพมหานครมีหน่วยงานด้านสงเคราะห์เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนแก่ประชาชนที่ประสบภัย โดยช่วยเหลือแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าในด้านเครื่องอุปโภค และบริโภค ตามระเบียบกรุงเทพมหานครว่าด้วยการสงเคราะห์ผู้ประสบภัย พ.ศ.๒๕๓๗ และฉบับที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๔๗	๑. กรุงเทพมหานครไม่มีศูนย์ฝึกดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับพัฒนาศักยภาพเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยซึ่งจำเป็นเพื่อเพิ่มพูนความรู้ ทักษะประสบการณ์ต้องมีสถานีสําหรับฝึกซ้อม จำลองสถานการณ์จริง ๒. หน่วยงานของกรุงเทพมหานคร ยังขาดบุคลากร ผู้เชี่ยวชาญด้านอุบัติภัยทางน้ำ และเรือใหม่ที่จะได้รับตามโครงการ ระบบบริหารและเพิ่มประสิทธิภาพของนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

กิจกรรมหลัก	รายละเอียดของกิจกรรม	ผลความคาดหวัง	ผู้รับผิดชอบ
๑. ประชุมคณะกรรมการ	ประชุมคณะกรรมการดำเนินงานเพื่อสร้างความเข้าใจในบทบาทของเจ้าหน้าที่	คณะกรรมการยินดีร่วมปฏิบัติงานและเสนอแนวคิดเพื่อพัฒนาแผน	หัวหน้าสถานี
๒. - จัดทำแผนการฝึกอบรม - ฝึกซ้อมแผน - อนุรักษ์และภัยทางน้ำ	- ความรู้ทั่วไปกฎหมายเบื้องต้น - ระเบียบการเดินเรือ - เรือและอุปกรณ์ประจำเรือ - ทักษะการขับเรือ - ทักษะการนำเรือเข้าเทียบท่า - ฝึกการใช้เครื่องสูบน้ำประจำเรือและอุปกรณ์กับสถานการณ์จริง - ทดสอบการขับเรือและเข้าเทียบท่าเป็นรายบุคคล - การวางแผนเผชิญเหตุและเผชิญเหตุการณ์	- ผู้เข้ารับการฝึกอบรมจะได้ทราบถึง แผนเผชิญเหตุป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย อนุรักษ์ทางน้ำ การใช้การบำรุงรักษาเครื่องมือและอุปกรณ์ - ทักษะการบังคับเรือ ข้อบังคับในการเดินเรือ - ทราบถึงแผนการเผชิญเหตุและการฝึกการเผชิญเหตุ	- หัวหน้าสถานี - ผู้เขียนโครงการ

ลำดับที่	ตารางการปฏิบัติ	เวลา/นาที	วัตถุประสงค์
๑	ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายเบื้องต้น	๑๘๐	ระเบียบในการปฏิบัติตามกฎหมาย
๒	ระเบียบการเดินเรือและสัญญาณในการเดินเรือ	๑๘๐	ผู้เข้ารับการอบรมทราบถึงทิศทางและสัญญาณในการเดินเรือ
๓	เรือและอุปกรณ์ประจำเรือ	๑๘๐	ผู้เข้ารับการฝึกอบรมใช้เรือและอุปกรณ์ได้อย่างถูกต้อง
๔	ทักษะการเดินเรือและการนำเรือเข้าเทียบท่า	๑๘๐	เกิดความชำนาญในการนำเรือเข้าที่เกิดเหตุ
๕	ฝึกการใช้เครื่องสูบน้ำประจำเรือ พร้อมอุปกรณ์ประจำเรือกับสถานที่จริง	๓๖๐	เกิดความชำนาญในการนำเรือเข้าที่เกิดเหตุ
๖	ทดสอบการขับเรือและการนำเรือเข้าเทียบท่าเป็นรายบุคคล	๑๘๐	เกิดความชำนาญในการนำเรือเข้าที่เกิดเหตุ
๗	การวางแผนการเผชิญเหตุและการเผชิญเหตุ	๑๘๐	ทราบถึงแผนการเผชิญเหตุและการช่วยเหลือผู้ประสบเหตุได้อย่างถูกต้อง

๗. ระยะเลาการดำเนินงาน

ดำเนินงานในปีงบประมาณ ๒๕๕๙

๘. แนวทางการประเมินผลงาน

๘.๑ ตัวชี้วัดความสำเร็จ

๘.๑.๑ จำนวนชุดปฏิบัติการเผชิญเหตุทางน้ำและนายท้ายเรือเพิ่มขึ้น เกิดความรวดเร็ว ความคล่องตัวในการเข้าเผชิญเหตุ

๘.๑.๒ ลดความสูญเสีย หรือระดับความรุนแรงของเหตุ เนื่องจากมีเครือข่ายของนักเผชิญเหตุมากขึ้น

๘.๑.๓ ได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานที่เข้าร่วมรบการฝึกอบรมมากขึ้นเมื่อเกิดเหตุ

๘.๑.๔ ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีความรู้เพิ่มขึ้น เกิดความเข้าใจกันกับผู้เข้าระงับเหตุ

๘.๑.๕ เกิดความพึงพอใจแก่ผู้เข้ารับการฝึกอบรม

๘.๒ สำนวความพึงพอใจแก่ผู้เข้ารับการฝึกอบรม

๘.๓ ออกแบบสำนวนความพึงพอใจ และข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทั้งก่อนและหลังการฝึกอบรม

๙. ข้อเสนอแนะ

- ๙.๑ จัดสรรงบประมาณในการฝึกอบรมตามโครงการระบบบริหาร และเพิ่มประสิทธิภาพของ
นักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
- ๙.๒ จัดสรรงบประมาณในการดูแล และบำรุงรักษาเรือ เพื่อให้ใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง
- ๙.๓ จัดให้มีการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง