

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:

หน่วยงานหลัก: กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

หน่วยงานสนับสนุน:

- อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสุรินทร์
- องค์การบริหารส่วนจังหวัดพังงา

ระยะเวลาดำเนินงาน: ปี 2553-2555

งบประมาณ: 150 ล้านบาท

3) โครงการก่อสร้างท่าเรือหมู่เกาะสุรินทร์ จังหวัดพังงา

หลักการและเหตุผล:

หมู่เกาะสุรินทร์เป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่เป็นที่นิยมทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ เป็นแหล่งปะการังน้ำตื้นที่สมบูรณ์สวยงาม มีปลาสีสดต่าง ๆ มากมาย รวมถึงเป็นแหล่งการศึกษาวิถีชีวิตของชาวเลชาวพื้นเมืองที่อาศัยอยู่บนเกาะ ปัจจุบันบนเกาะสุรินทร์ยังไม่มีท่าเรือให้บริการนักท่องเที่ยว ทางอุทยานฯ ได้สร้างสะพานเรือเพื่อให้เรือขนาดเล็กไว้เทียบท่า เช่น เรือหางโง เรือเร็ว ส่วนเรือท่องเที่ยวขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้จะต้องขนถ่ายนักท่องเที่ยวและสัมภาระลงเรือขนาดเล็กอีกทอดหนึ่ง ซึ่งลักษณะการเทียบเรือกับเรือเช่นนี้มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ เช่น ผู้โดยสารพลัดตกเรือขณะเปลี่ยนเรือ เป็นต้น



รูปที่ 6.3-3: ลักษณะสะพานเรืออ่าวช่องขาด หมู่เกาะสุรินทร์

ความจำเป็นของการดำเนินโครงการนี้ เพื่อสร้างความมั่นใจด้านความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวและการอำนวยความสะดวกในการเดินทาง โดยการยกระดับความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวหมู่เกาะสุรินทร์ แก้ไขปัญหาความปลอดภัยด้านต่าง ๆ เช่น ปัญหาการเปลี่ยนเรือจากเรือใหญ่เป็นเรือเล็ก นอกจากนี้ ยังเป็นการเพิ่มศักยภาพเพื่อเตรียมความพร้อมในการขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวหมู่เกาะสุรินทร์ในอนาคต

แนวทางการดำเนินงาน:

- จังหวัดพังงาจัดประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสุรินทร์ และองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น เพื่อแจ้งความจำเป็นในการก่อสร้างท่าเรือและมอบหมายหน่วยงานไปดำเนินการศึกษา เช่น กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี และองค์การบริหารส่วนจังหวัดพังงา เป็นต้น
- หน่วยงานรับผิดชอบดำเนินการขออนุญาตการก่อสร้างท่าเรือกับอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสุรินทร์ ในฐานะเจ้าของพื้นที่
- หน่วยงานรับผิดชอบดำเนินการศึกษาออกแบบท่าเรือรูปแบบที่เหมาะสม เช่น ท่าเรือท่องเที่ยวหรือโป๊ะเทียบเรือกลางทะเล และตำแหน่งของท่าเรือที่เหมาะสม รวมถึงการศึกษาความเหมาะสมทั้งด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งท่าเรือที่ออกแบบควรได้รับการตรวจสอบและผ่านการอนุญาตจากกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
- ดำเนินการก่อสร้าง

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:

หน่วยงานหลัก: จังหวัดพังงา

หน่วยงานสนับสนุน

- กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
- สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 5 สาขาพังงา
- องค์การบริหารส่วนจังหวัดพังงา
- อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสุรินทร์

ระยะเวลาดำเนินงาน: ปี 2553-2555

งบประมาณ: 50 ล้านบาท

4) โครงการก่อสร้างท่าเรือทับละมุ จังหวัดพังงา

หลักการและเหตุผล:

ท่าเรือทับละมุปัจจุบันมีการจราจรหนาแน่นโดยเฉพาะฤดูท่องเที่ยวมีเรือมาใช้บริการจำนวนมาก ทั้งเรือท่องเที่ยวและเรืออื่น ๆ เนื่องจากเป็นท่าอเนกประสงค์ทำให้เรือประเภทอื่นสามารถใช้ท่าเรือได้ เช่น เรือประมง สภาพปัญหาความคับคั่งของการจราจรทางน้ำบริเวณท่าเรือเกิดจากในช่วงฤดูท่องเที่ยวมีความต้องการเดินทางไปท่องเที่ยวอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสิมิลันจำนวนมาก ซึ่งปัจจุบันพื้นที่ท่าเรือมีความคับแคบและไม่เพียงพอในการให้บริการแก่นักท่องเที่ยวทำให้เกิดปัญหาความไม่สะดวก ประกอบกับไม่มีการจัดคิวการเข้าจอดเรือท่องเที่ยวที่เป็นระบบรวมถึงพื้นที่จอดเรือไม่เพียงพอ ทำให้เกิดปัญหาความปลอดภัยในการขึ้น-ลงเรือ โดยนักท่องเที่ยวต้องเดินข้ามเรือต่อกันเป็นทอด ๆ เสี่ยงต่อการพลัดตกน้ำ



รูปที่ 6.3-4: ท่าเรือทับละมุในปัจจุบัน

การก่อสร้างท่าเรือทับละมุที่เสนอในโครงการ เป็นการก่อสร้างท่าเรือสำหรับกิจกรรมการท่องเที่ยวเพิ่มเติมต่อจากท่าเรือเนกประสงค์ที่มีอยู่เดิม ซึ่งนอกจากจะเป็นการจัดการท่าเรือและการยกระดับความปลอดภัยที่ท่าเรือให้นักท่องเที่ยวแล้ว ยังเป็นการพัฒนาเพื่อเพิ่มศักยภาพของการท่องเที่ยวอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสิมิลันไปในคราวเดียวกันด้วย

แนวทางการดำเนินงาน:

ท่าเรือทับละมุในปัจจุบันมีโครงสร้างของส่วนที่เป็นท่าเรือขนส่งและท่าเรือประมงอยู่แล้ว ดังนั้น แนวคิดการดำเนินการจะเป็นการศึกษาเพื่อก่อสร้างท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยวต่อจากโครงสร้างของท่าเรือที่มีอยู่เดิม โดยโครงสร้างของท่าเรือควรเป็นคอนกรีตที่มีท่าเทียบสำหรับเทียบเรือโดยสารขนาดใหญ่และเรือเร็ว โดยมีขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้

1. กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีดำเนินการศึกษาออกแบบท่าเรือท่องเที่ยว ส่วนต่อขยายที่มีโครงสร้างรองรับความต้องการเทียบเรือขนาดต่าง ๆ ที่มีใช้อยู่ในปัจจุบัน
2. ดำเนินการก่อสร้าง

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:

หน่วยงานหลัก: กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

หน่วยงานสนับสนุน:

- สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 5 สาขาพังงา
- องค์การบริหารส่วนจังหวัดพังงา
- สำนักงานธนารักษ์ จังหวัดพังงา

ระยะเวลาดำเนินงาน: ปี 2554

งบประมาณ: 20 ล้านบาท

5) โครงการก่อสร้างท่าเรือเกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

หลักการและเหตุผล:

เกาะตะรุเตามีท่าเรือหลักบนเกาะ 1 ท่า ปัจจุบันประสบปัญหาโครงสร้างของท่าเรือชำรุดทรุดโทรมเนื่องจากใช้งานมาเป็นเวลานาน โดยเฉพาะโครงหลังคาที่ทำจากเหล็กรูปพรรณ มีสภาพการถูกกัดกร่อนจากไอน้ำทะเลทำให้เกิดสนิม และหากปล่อยไว้นานวันอาจพังลงมาเกิดอันตรายแก่นักท่องเที่ยว นอกจากนี้ปัญหาด้านโครงสร้างแล้วสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในท่าเรือ เช่น แก้วอี๊พักสำหรับผู้โดยสาร ห้องน้ำ ป้ายประชาสัมพันธ์ด้านการท่องเที่ยวก็ควรได้รับการปรับปรุงไปในคราวเดียวกัน



รูปที่ 6.3-5: ท่าเรือเกาะตะรุเตาในปัจจุบันที่โครงสร้างหลังคาที่เป็นเหล็กมีสนิมขุมเกาะ

แนวทางการดำเนินงาน:

การก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือเกาะตะรุเตาจะดำเนินการบนโครงสร้างเดิม ซึ่งจะทำให้การปรับปรุง

- การก่อสร้างปรับปรุงโครงสร้างของท่าเรือใหม่ เช่น การก่อสร้างช่องจอดเรือโดยสารเพิ่มเติม และการก่อสร้างปรับปรุงช่องขึ้น-ลงเรือโดยสารให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น โดยปัจจุบันท่าเรืออยู่ในความดูแลขององค์การบริหารส่วนจังหวัดสตูล ซึ่งในการดำเนินการก่อสร้างปรับปรุงควรได้รับการแนะนำจากวิศวกรของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
- การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น ห้องพักรอผู้โดยสาร แก้วอี๊ ห้องน้ำ เป็นต้น
- ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว ตารางเดินเรือ และสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญในเขตพื้นที่อุทยานฯ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:**หน่วยงานหลัก:** องค์การบริหารส่วนจังหวัดสตูล**หน่วยงานสนับสนุน**

- กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
- สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 5 สาขาสตูล
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
- อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะตะรุเตา

ระยะเวลาดำเนินงาน: ปี 2553**งบประมาณ:** 10 ล้านบาท**6) โครงการปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางเดินเรือ****หลักการและเหตุผล:**

การปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางเดินเรือมีความสำคัญเพราะเป็นกิจกรรมป้องกันการก่อตัวของสถานการณ์อันตรายอันเนื่องมาจากทางเดินเรือ เพราะเมื่อสภาพแวดล้อมทางเดินเรือเหมาะสม เช่น ร่องน้ำมีความลึกได้มาตรฐาน ความลึกหน้าท่าได้มาตรฐาน และมีแอ่งกลับลำที่ได้มาตรฐานก็จะทำให้สถานการณ์อันตรายที่เกิดจากเรื่องดังกล่าวหมดไป

แนวทางการดำเนินงาน:

ดำเนินการปรับปรุงสภาพแวดล้อมของท่าเรือในพื้นที่ศึกษาในเรื่องของ

- การปรับปรุงความลึกหน้าท่าให้ได้มาตรฐาน
- การปรับปรุงแอ่งกลับลำให้ได้มาตรฐาน
- การขุดลอกร่องน้ำให้ได้มาตรฐาน

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:

พื้นที่ดำเนินการ	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน
เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดตราด	กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	องค์การบริหารส่วนจังหวัดตราด
เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดระยอง	กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	องค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง
เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดสุราษฎร์ธานี	กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	องค์การบริหารส่วนจังหวัดสุราษฎร์ธานี
เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดกระบี่	กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	องค์การบริหารส่วนจังหวัดกระบี่
เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดพังงา	กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	องค์การบริหารส่วนจังหวัดพังงา
เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดภูเก็ต	กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต
เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดสตูล	กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	องค์การบริหารส่วนจังหวัดสตูล



ระยะเวลาดำเนินงาน: ปี 2553-2557

งบประมาณ:

พื้นที่ดำเนินการ	งบประมาณ (ล้านบาท)					
	2553	2554	2555	2556	2557	รวม
เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดตราด	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	10.0
เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดระยอง	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	10.0
เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดสุราษฎร์ธานี	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	10.0
เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดกระบี่	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	10.0
เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดพังงา	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	10.0
เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดภูเก็ต	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	10.0
เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดสตูล	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	10.0
รวม	14.0	14.0	14.0	14.0	14.0	70.0

7) โครงการจัดตั้งระบบควบคุมการจราจรทางน้ำ อ่าวฉลอง จังหวัดภูเก็ต

หลักการและเหตุผล:

ระบบควบคุมการจราจรทางน้ำมีประโยชน์ต่อการเสริมสร้างความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ เพราะเป็นระบบงานที่รวมถึงการติดตั้งอุปกรณ์เรดาร์ตรวจจับตำแหน่งเรือและวิทยุสื่อสารเพื่อติดต่อกับเรือที่ร่วมใช้เส้นทาง ทำให้สามารถตรวจจับการก่อตัวของสถานการณ์อันตราย ให้คำแนะนำผู้ร่วมอยู่ในการจราจรเพื่อควบคุมเหตุการณ์ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ และหากการป้องกันไม่ได้ผลก็เป็นระบบงานที่ทำให้ทราบการเกิดอุบัติเหตุเพื่อควบคุมไม่ให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อน และเป็นจุดเริ่มต้นของการปฏิบัติงานแผนปฏิบัติการศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัย



รูปที่ 6.3-6: สภาพการจราจรทางน้ำบริเวณอ่าวฉลองในปัจจุบัน

แนวทางการดำเนินงาน:

เนื่องจากการจัดหาติดตั้งระบบควบคุมการจราจรทางน้ำต้องใช้ทรัพยากรด้านต่าง ๆ เป็นจำนวนมาก จึงควรติดตั้งเฉพาะบริเวณที่มีความจำเป็นสูง ซึ่งพื้นที่ศึกษาในโครงการพบว่า อ่าวฉลอง จังหวัดภูเก็ต เป็นพื้นที่ที่มีการจราจรทางน้ำสูง ทั้งเรือที่ใช้ในกิจกรรมประมง เรือกิจกรรมการท่องเที่ยว และเรืออื่น ๆ โดยการดำเนินการเบื้องต้น คือ ทำการตั้งศูนย์ควบคุมการจราจรทางน้ำอ่าวฉลอง ทำการติดตั้งระบบการควบคุมการจราจร จัดสรรบุคลากร และจัดฝึกอบรมถ่ายทอดความรู้



รูปที่ 6.3-7: ตัวอย่างศูนย์ควบคุมการจราจรทางน้ำ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:

หน่วยงานหลัก: กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

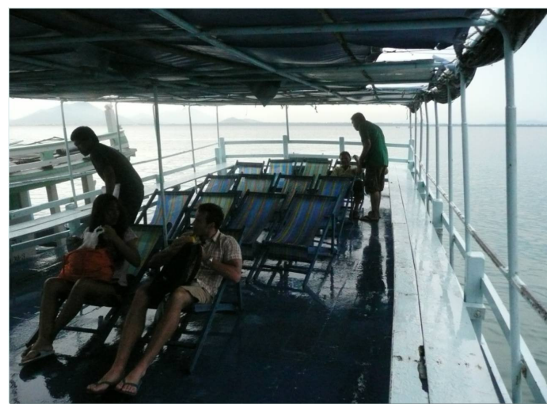
ระยะเวลาดำเนินงาน: ปี 2554-2555

งบประมาณ: 30.4 ล้านบาท

8) โครงการยกระดับเรือโดยสารท่องเที่ยวขนาดเล็กให้มีความปลอดภัย

หลักการและเหตุผล:

จากการสำรวจเรือที่ใช้ในกิจกรรมการท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา พบว่า เรือโดยสารที่ใช้ในกิจกรรมท่องเที่ยวนั้นมีหลากหลายรูปแบบ ทั้งเรือโดยสารขนาดใหญ่ เรือเฟอร์รี่ รวมถึงเรือที่มีขนาดเล็กลงมาที่เข้ามาใช้บริเวณชายฝั่ง เช่น เรือกอและ เรือหัวโทง และเรือเร็ว เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีการนำเรือประมงมาดัดแปลงเป็นเรือโดยสาร ปัญหาที่เกิดขึ้นตามมา คือ เมื่อนำเรือเหล่านี้มาใช้ผู้ประกอบการหรือเจ้าของเรือยังไม่สามารถปรับปรุงเรือของตนให้มีความปลอดภัยในการใช้งานในกิจกรรมการท่องเที่ยว เช่น โครงสร้างของเรือประมงนั้น ไม่ได้ยึดเกาะกับตัวเรืออย่างมั่นคง เมื่อมีกระแสลมแรงและคลื่นสูงผู้โดยสารมีโอกาสพลัดตกเรือได้ ปัญหาอุปกรณ์อำนวยความสะดวกบนเรือไม่เพียงพอกับจำนวนผู้โดยสาร หรือบางแห่งไม่มีการจัดเตรียมให้แก่นักท่องเที่ยว เป็นต้น ซึ่งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้เล็งเห็นและให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว จึงได้พยายามดำเนินการควบคุมจำนวน อย่างไรก็ตาม ปัญหาดังกล่าวเป็นปัญหายืดเยื้อมานานและส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการซึ่งส่วนใหญ่เป็นชาวบ้านที่อยู่ในท้องถิ่น



รูปที่ 6.3-8: เรือประมงที่ดัดแปลงมาเป็นเรือโดยสาร



รูปที่ 6.3-9: เรือหางยาวที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวชายฝั่ง

โครงการนี้ดำเนินการเพื่อยกระดับเรือขนาดเล็กและเรือที่ดัดแปลงที่ใช้ในกิจกรรมการท่องเที่ยวให้มีความปลอดภัยในการเดินทางยิ่งขึ้น เช่น การปรับปรุงโครงสร้างของเรือประมงให้มีความเหมาะสม การยึดเก้าอี้โดยสารกับตัวเรืออย่างมั่นคง การจัดเตรียมอุปกรณ์ช่วยชีวิตให้เพียงพอกับจำนวนผู้โดยสาร การกำหนดจำนวนผู้โดยสาร เป็นต้น โดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ทำหน้าที่เป็นพี่เลี้ยงคอยให้การสนับสนุนทั้งด้านการให้ความรู้และด้านงบประมาณบางส่วน เพื่อให้ผู้ประกอบการที่เป็นชาวบ้านในท้องถิ่นสามารถนำไปปฏิบัติ อันเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในชุมชน และเป็นการยกระดับความปลอดภัยในการเดินทางด้วยเรือเล็กตามแนวชายฝั่งในระยะยาว

แนวทางการดำเนินงาน:

- กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี จัดทำข้อกำหนดด้านความปลอดภัยสำหรับเรือที่ใช้ในกิจกรรมท่องเที่ยวขนาดเล็ก เช่น เรือหางยาว เรือหัวโทง เรือกอบและ รวมถึงเรือประมงดัดแปลงเป็นเรือโดยสารท่องเที่ยว และแจ้งเหตุผล ความจำเป็นในการดำเนินโครงการแก่ผู้ประกอบการเดินเรือขนาดเล็กผ่านตัวแทนผู้ประกอบการ ผู้นำชุมชน ผู้นำท้องถิ่น หรือผ่านสมาคมผู้ประกอบการเดินเรือในท้องถิ่นนั้น ๆ

- การดำเนินโครงการโดยใช้มาตรการด้านกฎหมาย เช่น การตรวจสอบสภาพก่อนการต่อทะเบียนเรือ การตรวจเรือท้องเที่ยว ควบคู่ไปกับการให้ผู้ประกอบการเดินเรือขนาดเล็กและท้องถิ่นได้มีส่วนร่วมในการดำเนินงาน เช่น การจัดแคมเปญเรือโดยสารท้องเที่ยวปลอดภัย
- กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี จัดแคมเปญเรือโดยสารท้องเที่ยวปลอดภัย และประกาศเชิญชวนผู้ประกอบการเดินเรือขนาดเล็กเข้าโครงการปรับปรุงเรือให้มีความปลอดภัย โดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีออกป้ายรับรองมาตรฐานความปลอดภัยให้แก่ผู้ประกอบการที่ผ่านตรวจสอบและปรับปรุงจากกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีแล้ว โดยการดำเนินการส่วนนี้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีอาจร่วมดำเนินการกับองค์กรท้องถิ่น การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานท่องเที่ยวจังหวัด สมาคมผู้ประกอบการเดินเรือ รวมทั้งภาคเอกชนที่ให้ความสนใจในโครงการฯ ในการประชาสัมพันธ์โครงการและการสนับสนุนด้านงบประมาณ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:

หน่วยงานหลัก: กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

หน่วยงานสนับสนุน:

- องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- สำนักงานท่องเที่ยวจังหวัด กระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

ระยะเวลาดำเนินงาน: ปี 2553

งบประมาณ:

พื้นที่ดำเนินการ	งบประมาณ (ล้านบาท)
เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดตราด	2.0
เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดระยอง	2.0
เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	2.0
เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดสุราษฎร์ธานี	2.0
เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดพังงา	2.0
เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดภูเก็ต	2.0
เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดสตูล	2.0
รวม	14.0

6.3.2 ยุทธศาสตร์ที่ 2: ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) ประกอบด้วย

1) โครงการออกกฎระเบียบวิธีปฏิบัติด้านความปลอดภัย

หลักการและเหตุผล:

ประโยชน์ของการออกกฎระเบียบวิธีปฏิบัติด้านความปลอดภัยคล้ายกับประโยชน์ที่ได้รับจากการจัดทำมาตรฐานความปลอดภัย เพราะมีลักษณะแนวทางที่ผู้เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติ รายละเอียดที่ต่างกัน คือ มาตรฐานความปลอดภัยมีลักษณะเป็นคำแนะนำให้การปฏิบัติเป็นไปตามความสมัครใจ ในขณะที่การปฏิบัติตามกฎระเบียบเป็นการดำเนินงานโดยมีบทลงโทษเป็นมาตรการบังคับ

การออกกฎระเบียบวิธีปฏิบัติมุ่งหวังในการแก้ปัญหาการขาดจิตสำนึกของผู้ประกอบการเรือและผู้ทำกรบนเรือ เช่น การใช้เรือไม่ถูกต้อง อุปกรณ์ช่วยชีวิตไม่ครบถ้วนหรือไม่พร้อมใช้งานและการตรวจตราไม่ทั่วถึง และการละเลยการตรวจสภาพเรือขณะตรวจตราการจราจรของเจ้าหน้าที่ รวมถึงการกำหนดระเบียบวิธีปฏิบัติสำหรับศูนย์ประสานงานการค้นหาผู้ประสบภัยทางทะเล และศูนย์ควบคุมการจราจรทางน้ำ

แนวทางการดำเนินงาน:

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ดำเนินการออกกฎระเบียบวิธีปฏิบัติ ดังนี้

- กฎระเบียบว่าด้วยการปฏิบัติงานตรวจตราและกำกับการจราจรตามแผนปฏิบัติการตรวจตราและกำกับการจราจร
- กฎระเบียบว่าด้วยการปฏิบัติงานศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางทะเล
- กฎระเบียบกำหนดให้การฝึกอบรมเสริมสร้างทัศนคติความปลอดภัยเป็นเงื่อนไขบังคับสำหรับการสอบรับประกาศนียบัตร และการต่ออายุประกาศนียบัตรตามแผนปฏิบัติการฝึกอบรมเสริมสร้างทัศนคติความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ
- กฎระเบียบเกี่ยวกับการรายงานเรือตามความต้องการของระบบควบคุมการจราจรทางน้ำ ตามแผนปฏิบัติการจัดตั้งระบบควบคุมการจราจรทางน้ำ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:

หน่วยงานหลัก: กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

ระยะเวลาดำเนินงาน: ปี 2553

งบประมาณ: งบประมาณรวมอยู่ในงบปกติ

2) โครงการตรวจตราและกำกับการจราจร

หลักการและเหตุผล:

การตรวจตราและกำกับการจราจรมีความสำคัญ เพราะเป็นมาตรการตรวจจับผู้ละเมิดกฎการเดินเรือที่ทำให้เกิดการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง หรือประสพการณ์ลบกับพฤติกรรมไม่เหมาะสม พร้อมกันนั้นก็เป็นมาตรการที่สามารถนำไปดำเนินการได้ในวงกว้างทุกพื้นที่ ทุกเวลาที่มีความจำเป็น และเป็นมาตรการที่ทำให้สามารถตรวจพบการก่อตัวของสถานการณ์อันตราย เพื่อดำเนินการกำกับควบคุมไม่ให้ขยายตัวจนเกิดอุบัติเหตุ หรือหากการกำกับควบคุมไม่ได้ผลก็สามารถแปลงเป็นการประสานงานในพื้นที่เพื่อกำกับควบคุมไม่ให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อน ช่วยผู้ประสพภัย ลดความเสียหายจากอุบัติเหตุ

การปฏิบัติงานตรวจตราและกำกับการจราจรควรดำเนินการร่วมกับการปฏิบัติงานระบบรับแจ้งการก่อตัวของสถานการณ์อันตรายและดำเนินการแก้ไข ซึ่งเป็นระบบให้ผู้พบเห็นการก่อตัวของสถานการณ์อันตรายหรืออุบัติเหตุแจ้งศูนย์ปลอดภัยทางน้ำออกไปตรวจตราและกำกับการจราจรในบริเวณที่ดำเนินการไม่ทั่วถึง และเป็นการดำเนินงานให้สังคมการขนส่งทางน้ำมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาความไม่ปลอดภัยของการคมนาคม

แนวทางการดำเนินงาน:

แนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

- มีการตรวจจับผู้ละเมิดกฎการเดินเรือทั้งการตรวจการณ์ทางน้ำและที่ทำเรือ การตรวจจับทางน้ำเน้นที่ความผิดพบเห็นเฉพาะขณะเดินเรือ เช่น การเปิดไฟสัญญาณในเวลากลางคืนการใช้ความเร็วเกินค่าที่กำหนด ความยาวขบวนเรือฟางสูง ส่วนการตรวจจับที่ทำเรือเน้นที่การตรวจสภาพเรือ ประกาศนียบัตรคนประจำเรือ เอกสารประจำเรือ
- ระดมกำลังจากส่วนตรวจการเดินเรือ สำนักงานการขนส่งทางน้ำมาร่วมกันทำงานตรวจจับผู้ละเมิดกฎการเดินเรืออย่างเข้มงวดและถี่ถ้วนที่ละพื้นที่เป็นเวลา 2 สัปดาห์แล้วหมุนเวียนไปปฏิบัติงานพื้นที่อื่นจนครบทุกสาขา เช่น จัดทีมทำงานตรวจจับผู้ละเมิดกฎการเดินเรือ 5 ชุด ๆ ละ 4 คน รวม 20 คน พร้อมเรือเร็วและรถยนต์ ซึ่งสามารถบรรทุกเรือเร็วหรือลากเรือเร็วไปด้วยกัน ออกปฏิบัติงานตรวจจับผู้ละเมิดกฎการเดินเรือ
- จัดระบบสื่อสารระหว่างพนักงานตรวจจับผู้ละเมิดกฎการเดินเรือกับเจ้าหน้าที่ศูนย์ข้อมูลเพื่อตรวจสอบเรือขาดต่อทะเบียน เรือมีข้อมูลไม่ตรงเอกสารทะเบียน ฯลฯ

พื้นที่ดำเนินการ

- เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดตราด
- เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดระยอง
- เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดสุราษฎร์ธานี
- เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดกระบี่
- เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดพังงา
- เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดภูเก็ต
- เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดสตูล

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:

หน่วยงานหลัก: กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

ระยะเวลาดำเนินงาน: ปี 2553-2557

งบประมาณ: 125 ล้านบาท (งบประมาณ 25 ล้านบาทต่อปี)

3) โครงการตรวจเรือท่องเที่ยว**หลักการและเหตุผล:**

การตรวจเรือมีความสำคัญเพราะเป็นกิจกรรมป้องกันการก่อตัวของสถานการณ์อันตราย คล้ายการเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัย เพราะเมื่อเรือและอุปกรณ์ประจำเรือมีความสมบูรณ์ก็ทำให้สถานการณ์อันตรายที่เกิดจากความไม่สมบูรณ์ของเรือหมดไป

การดำเนินงานมุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาการใช้เรือที่มีสภาพไม่สมบูรณ์ อุปกรณ์ความปลอดภัยบนเรือขาดอายุ มีไม่ครบถ้วนตามกำหนดหรือไม่สามารถใช้งานได้ โดยการตรวจเรือท่องเที่ยวเพื่อต่อทะเบียน ทั้งนี้ เพื่อแสดงความสมบูรณ์ของเรือจนถึงรอบการตรวจสภาพเพื่อต่อทะเบียนครั้งต่อไป



รูปที่ 6.3-10: แพขนานยนต์และอุปกรณ์ความปลอดภัย



รูปที่ 6.3-11: เรือประมงดัดแปลงและอุปกรณ์ความปลอดภัย

แนวทางการดำเนินงาน:

- จัดทำคู่มือ แบบฟอร์ม รายการตรวจสอบเพื่อใช้เป็นแนวทางการปฏิบัติ
- จัดทำและปรับปรุงหลักสูตร รวมถึงจัดอบรมเจ้าพนักงานตรวจเรือให้มีความรู้เกี่ยวกับเทคโนโลยีการตรวจเรือ ข้อควรระวัง และการบำรุงรักษาเรือแต่ละประเภท ฯลฯ อย่างต่อเนื่อง เพื่อเสริมสร้างทักษะการปฏิบัติงานและทำให้การปฏิบัติงานครบถ้วนตามข้อกำหนด
- ทำงานตรวจสอบสภาพเรือเป็นคณะให้รับผิดชอบงานแต่ละด้าน เช่น โครงสร้างเรือ เครื่องมือเดินเรือ เครื่องยนต์เรือ และจัดให้มีการหมุนเวียนตามความเหมาะสม
- ทำการตรวจอุปกรณ์ความปลอดภัยบนเรือ และอุปกรณ์ดับเพลิง

พื้นที่ดำเนินการ

- เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดตราด
- เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดระยอง
- เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดสุราษฎร์ธานี
- เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดกระบี่
- เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดพังงา
- เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดภูเก็ต
- เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดสตูล

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:

หน่วยงานหลัก: กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

ระยะเวลาดำเนินงาน: ปี 2553-2557

งบประมาณ: 32.5 ล้านบาท (6.5 ล้านบาทต่อปี)

4) โครงการกำกับดูแลการให้บริการท่าเรือท่องเที่ยว

หลักการและเหตุผล:

การให้บริหารจัดการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางทางน้ำ เป็นแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุที่ควรดำเนินการอย่างขาดมิได้ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการป้องกันและเตรียมพร้อมหากเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน

จากการสำรวจ พบว่า การบริหารจัดการบางส่วนควรได้รับการปรับปรุง เช่น การลำเลียงคนและรถยนต์ขึ้นเรือโดยสาร การจัดเตรียมอุปกรณ์ความปลอดภัยบนเรือโดยสารให้ครบถ้วน และจัดเก็บบริเวณที่สามารถนำมาใช้งานได้สะดวก



รูปที่ 6.3-12: สภาพปัญหาจากการสำรวจท่าเรือในพื้นที่ศึกษา

แนวทางการดำเนินงาน:

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้ผู้ประกอบการดำเนินการ เพื่อความปลอดภัยที่ท่าเรือและตรวจตราก่อนเรือออกจากท่าเรือ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ติดตั้งป้ายประกาศ ประชาสัมพันธ์วิธีปฏิบัติให้แก่นักท่องเที่ยว
2. เข้มงวดการลำเลียงผู้โดยสารและรถยนต์ลงเรืออย่างปลอดภัย
3. เข้มงวดตรวจตราจำนวนผู้โดยสารไม่ให้บรรทุกเกินอัตรา
4. เข้มงวดให้ดับเครื่องรถยนต์ และไม่ให้ผู้โดยสารนั่งโดยสารบนรถก่อนเรือออกจากท่าเรือ
5. เข้มงวดให้ดำเนินการปิดท้ายเรือ (เฟอร์รี่, แพขนานยนต์) ก่อนเรือออกจากท่าเรือ

พื้นที่ดำเนินการ

- ท่าเรือที่ดำเนินกิจการเรือท่องเที่ยวในเขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดตราด
- ท่าเรือที่ดำเนินกิจการเรือท่องเที่ยวในเขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดระยอง
- ท่าเรือที่ดำเนินกิจการเรือท่องเที่ยวในเขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- ท่าเรือที่ดำเนินกิจการเรือท่องเที่ยวในเขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดสุราษฎร์ธานี
- ท่าเรือที่ดำเนินกิจการเรือท่องเที่ยวในเขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดกระบี่
- ท่าเรือที่ดำเนินกิจการเรือท่องเที่ยวในเขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดพังงา
- ท่าเรือที่ดำเนินกิจการเรือท่องเที่ยวในเขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดภูเก็ต
- ท่าเรือที่ดำเนินกิจการเรือท่องเที่ยวในเขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดสตูล

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:

หน่วยงานหลัก: กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

ระยะเวลาดำเนินงาน: ปี 2553-2557

งบประมาณ: งบประมาณรวมอยู่ในงบปกติ

5) โครงการยกระดับเรือโดยสารท่องเที่ยวขนาดเล็กให้มีความปลอดภัย

หลักการและเหตุผล:

จากการสำรวจเรือที่ใช้ในกิจกรรมการท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา พบว่า เรือโดยสารที่ใช้ในกิจกรรมท่องเที่ยวนั้นมีหลากหลายรูปแบบ ทั้งเรือโดยสารขนาดใหญ่ เรือเฟอร์รี่ รวมถึงเรือขนาดเล็กลงมาที่ใช้บริเวณชายฝั่ง เช่น เรือกอและ เรือหัวโทง เรือเร็ว เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีการนำเรือประมงมาดัดแปลงเป็นเรือโดยสาร ปัญหาที่เกิดขึ้นตามมา คือ เมื่อนำเรือเหล่านี้มาใช้ผู้ประกอบการหรือเจ้าของเรือยังไม่สามารถปรับปรุงเรือของตนให้มีความพร้อมในการใช้งานในกิจกรรมการท่องเที่ยว เช่น โครงสร้างของเรือประมงนั้นไม่ได้ยึดเกาะกับตัวเรืออย่างมั่นคง เมื่อมีกระแสลมแรงและคลื่นสูงผู้โดยสารมีโอกาสพลัดตกเรือได้ ปัญหาอุปกรณ์อำนวยความสะดวกบนเรือไม่เพียงพอกับจำนวนผู้โดยสารหรือบางแห่งไม่มีการจัดเตรียมอุปกรณ์เหล่านี้ให้นักท่องเที่ยว เป็นต้น ซึ่งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้เล็งเห็นและให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว จึงได้พยายามดำเนินการควบคุมจำนวน อย่างไรก็ตาม ปัญหาดังกล่าวเป็นปัญหายืดเยื้อมานาน และส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการซึ่งส่วนใหญ่เป็นชาวบ้านในท้องถิ่น



รูปที่ 6.3-13: เรือประมงที่ดัดแปลงมาเป็นเรือโดยสาร



รูปที่ 6.3-14: เรือหางยาวที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวชายฝั่ง

โครงการนี้ดำเนินการเพื่อยกระดับเรือขนาดเล็ก และเรือดัดแปลงที่ใช้ในกิจกรรมการท่องเที่ยวให้มีความปลอดภัยในการเดินทางยิ่งขึ้น เช่น การปรับปรุงโครงสร้างของเรือประมงให้มีความเหมาะสม การยึดเก้าอี้โดยสารกับตัวเรืออย่างมั่นคง การจัดเตรียมอุปกรณ์ช่วยชีวิตให้เพียงพอกับจำนวนผู้โดยสาร การกำหนดจำนวนผู้โดยสาร เป็นต้น โดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ทำหน้าที่เป็นพี่เลี้ยงคอยให้การสนับสนุนทั้งด้านการให้ความรู้และงบประมาณบางส่วน เพื่อให้ผู้ประกอบการที่เป็นชาวบ้านในท้องถิ่นสามารถนำไปปฏิบัติ อันเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในชุมชน และเป็นการยกระดับความปลอดภัยในการเดินทางด้วยเรือเล็กตามแนวชายฝั่งในระยะยาว

แนวทางการดำเนินงาน:

- กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี จัดทำข้อกำหนดด้านความปลอดภัยสำหรับเรือขนาดเล็กที่ใช้ในกิจกรรมท่องเที่ยว เช่น เรือหางยาว เรือหัวโทง เรือกอบและ รวมถึงเรือประมงดัดแปลงเป็นเรือโดยสารท่องเที่ยว และแจ้งเหตุผลความจำเป็นในการดำเนินโครงการแก่ผู้ประกอบการเดินเรือขนาดเล็ก ผ่านตัวแทนผู้ประกอบการ ผู้นำชุมชน ผู้นำท้องถิ่นหรือผ่านสมาคมผู้ประกอบการเดินเรือในท้องถิ่นนั้น ๆ
- การดำเนินโครงการโดยใช้มาตรการด้านกฎหมาย เช่น การตรวจสภาพก่อนการต่อทะเบียนเรือ การตรวจเรือท่องเที่ยว ควบคู่ไปกับการให้ผู้ประกอบการเดินเรือขนาดเล็กและท้องถิ่นได้มีส่วนร่วมในการดำเนินงาน
- กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี จัดการรณรงค์เรือโดยสารท่องเที่ยวปลอดภัย และประกาศเชิญชวนผู้ประกอบการเดินเรือขนาดเล็กเข้าโครงการปรับปรุงเรือให้มีความปลอดภัย โดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีรับรองมาตรฐานความปลอดภัยให้แก่ผู้ประกอบการที่ผ่านการตรวจสอบและปรับปรุงจากกรมฯ โดยดำเนินการส่วนนี้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีอาจร่วมดำเนินการกับองค์กรท้องถิ่น การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานท่องเที่ยวจังหวัด สมาคมผู้ประกอบการเดินเรือ รวมทั้งภาคเอกชนที่ให้ความสนใจในโครงการฯ ในการประชาสัมพันธ์โครงการ และการสนับสนุนด้านงบประมาณ

พื้นที่ดำเนินการ

- เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดตราด
- เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดระยอง
- เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดสุราษฎร์ธานี
- เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดกระบี่
- เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดพังงา
- เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดภูเก็ต
- เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดสตูล

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:

หน่วยงานหลัก กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

หน่วยงานสนับสนุน

- องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น
- สำนักงานท่องเที่ยวจังหวัด กระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

ระยะเวลาดำเนินงาน: ปี 2553

งบประมาณ:

พื้นที่ดำเนินการ	งบประมาณ (ล้านบาท)
เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดตราด	2.0
เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดระยอง	2.0
เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	2.0
เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดสุราษฎร์ธานี	2.0
เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดกระบี่	2.0
เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดพังงา	2.0
เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดภูเก็ต	2.0
เขตพื้นที่น่านน้ำ จังหวัดสตูล	2.0
รวม	16.0

6.3.3 ยุทธศาสตร์ที่ 3: ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม (Public Relation, Education and Public Participation) ประกอบด้วย

1) โครงการเผยแพร่มาตรฐาน กฎระเบียบ และผลการสืบสวนอุบัติเหตุ

หลักการและเหตุผล:

ทุกครั้งที่มีการจัดทำมาตรฐาน ออกกฎระเบียบ คู่มือ คำแนะนำ ฯลฯ แล้วเสร็จ เพื่อสร้างความเข้าใจให้ผู้เกี่ยวข้อง รวมถึงเพื่อให้การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่สำนักงานการขนส่งทางน้ำทุกพื้นที่มีทิศทางเดียวกัน จึงควรจัดให้มีการฝึกอบรมซักซ้อมความเข้าใจแก่ผู้ปฏิบัติ พร้อมกันนั้นควรเผยแพร่มาตรฐาน กฎระเบียบ และคำแนะนำ ออกไปในวงกว้าง เพื่อให้มีผู้ปฏิบัติมากขึ้น

ตามนัยข้างต้น แผนปฏิบัติการเผยแพร่มาตรฐานและกฎระเบียบจึงมีผลเป็นการขยายความสำเร็จของแผนปฏิบัติการจัดทำมาตรฐานความปลอดภัย และแผนปฏิบัติการออกกฎระเบียบวิธีปฏิบัติด้านความปลอดภัย และเป็นส่วนหนึ่งของมาตรการป้องกันการก่อตัวของสถานการณ์อันตราย

แนวทางการดำเนินงาน:

การดำเนินงานเผยแพร่มาตรฐาน กฎระเบียบ จะเน้นการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีให้มีความชำนาญเฉพาะเรื่อง เช่น การตรวจสอบสภาพเรือ การสืบสวนอุบัติเหตุ และแนวทางการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัย นอกจากนี้เจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีแล้ว จะต้องดำเนินการเผยแพร่องค์ความรู้ไปยังผู้ประกอบการด้วยในลักษณะของการอบรมเพื่อสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัย สำหรับนักท่องเที่ยวทั่วไปนั้นข่าวสารด้านความปลอดภัยเป็นข้อมูลที่มีความสำคัญและจะต้องกระจายให้รู้ในวงกว้าง เช่น ข้อปฏิบัติในการโดยสารเรืออย่างปลอดภัย เป็นต้น

1) หลักสูตรอบรมสำหรับเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

- หลักสูตรการปฏิบัติงานแผนความปลอดภัย
- หลักสูตรการตรวจสอบสภาพเรือ
- หลักสูตรการปฏิบัติงานสืบสวนอุบัติเหตุ

2) หลักสูตรอบรมสำหรับผู้ประกอบการและผู้ที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ

- หลักสูตรเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัย
- หลักสูตรการปฏิบัติงานเรือโดยสาร

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:

หน่วยงานหลัก: กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

ระยะเวลาดำเนินงาน: ปี 2553-2557

งบประมาณ: 27.5 ล้านบาท (5.50 ล้านบาทต่อปี)

2) โครงการฝึกอบรมเสริมสร้างทัศนคติด้านความปลอดภัย

หลักการและเหตุผล:

การเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยมีความสำคัญ เพราะเป็นกลไกที่ทำให้ผู้ปฏิบัติงานไม่นำเรือและตัวเองเข้าไปสู่สถานการณ์ที่มีความเสี่ยงใกล้กับการเกิดอุบัติเหตุ จึงเป็นมาตรการป้องกันการก่อตัวของสถานการณ์อันตราย ซึ่งหากทำสำเร็จจะมีประสิทธิผลในการเสริมสร้างความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำมากที่สุด

จากคุณลักษณะดังกล่าว มาตรการฝึกอบรมเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยจึงเป็นมาตรการที่ต้องดำเนินงานในวงกว้างให้ครอบคลุมสังคมการขนส่งทางน้ำทั่วประเทศ

แนวทางการดำเนินงาน:

1. กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีจัดทำหลักสูตรการฝึกอบรมเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ โดยเนื้อหาของหลักสูตรเน้นการให้ความรู้ลักษณะอุบัติเหตุบ่อยๆ พฤติกรรมที่มักทำให้เกิดอุบัติเหตุ และมาตรฐานความปลอดภัย รวมถึงการวิเคราะห์สาเหตุเพื่อให้สามารถนำไปประยุกต์ในเหตุการณ์อื่นๆ ด้วย
2. กำหนดเป็นเงื่อนไขก่อนรับและต่อไปอนุญาตประกอบการเรือ และผู้ทำการบนเรือ
3. ฝึกอบรมข้าราชการกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ที่ปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับ การตรวจเรือและตรวจท่า ทั้งนี้ เมื่อบุคลากรของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีที่ได้รับการฝึกอบรมแล้วควรมีการทบทวนบทเรียนดังกล่าวเป็นระยะ ๆ เช่น ทุก 5 ปี

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:

หน่วยงานหลัก : กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

ระยะเวลาดำเนินงาน: ปี 2553-2557

งบประมาณ: 5 ล้านบาท (ค่าจัดฝึกอบรมปีละ 4 รุ่น รุ่นละ 250,000 บาท)

3) โครงการจัดทำสื่อแนะนำการปฏิบัติตนขณะโดยสารเรือ

หลักการและเหตุผล:

การดำเนินงานในโครงการเผยแพร่มาตรฐาน กฎระเบียบ และผลการสืบสวนอุบัติเหตุ และโครงการการเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัย เป็นการมุ่งเน้นกลุ่มเป้าหมายที่เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีและผู้ประกอบการเรือเป็นหลัก โครงการจัดทำสื่อแนะนำการปฏิบัติตนขณะโดยสารเรือจะมุ่งเน้นการให้ความรู้ กฎระเบียบ วิธีปฏิบัติสำหรับให้นักท่องเที่ยวนำไปปฏิบัติด้วยตนเอง เพื่อป้องกันไม่ให้อตัวเองเข้าไปสู่สถานการณ์ที่มีความเสี่ยงใกล้กับการเกิดอุบัติเหตุ หรือเมื่อเกิดอุบัติเหตุนักท่องเที่ยวสามารถช่วยเหลือตัวเองในเบื้องต้นได้อย่างทันท่วงที และเป็นการสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวไปในตัวด้วย

แนวทางการดำเนินงาน:

1. กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ระเบียบ วิธีปฏิบัติในการโดยสารเรือประเภทต่าง ๆ เช่น เรือโดยสารขนาดใหญ่ และเรือเฟอร์รี่
2. เนื้อหาของสื่อมุ่งเน้น
 - ข้อแนะนำกฎ ระเบียบ ข้อปฏิบัติในการโดยสารเรือ เช่น การสวมชูชีพขณะโดยสารเรือ การดับเครื่องยนต์ของรถขณะโดยสารเรือเฟอร์รี่ เป็นต้น
 - ข้อแนะนำการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยส่วนบุคคลขณะโดยสารเรือ อุปกรณ์ดับเพลิง ฯลฯ
 - ข้อแนะนำป้าย สัญลักษณ์บนเรือ
 - ขั้นตอนการปฏิบัติเมื่ออยู่ในสถานการณ์ฉุกเฉิน

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:

หน่วยงานหลัก: กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

หน่วยงานสนับสนุน:

- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
- องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

ระยะเวลาดำเนินงาน: ปี 2553-2557

งบประมาณ: 20 ล้านบาท

6.3.4 ยุทธศาสตร์ที่ 5: ยุทธศาสตร์ด้านการติดตามและประเมินผล (Evaluation and Monitoring) ประกอบด้วย

บูรณาการร่วมกับแผนงาน / โครงการ / มาตรการ ด้านความปลอดภัยทางถนน และทางรถไฟ
ดูรายละเอียดได้ที่หัวข้อ 6.1.5 โครงการที่ 1

