

บทความทางวิชาการ เรื่อง

“บทบาทของ “อาสาสมัคร (Lifeguard)” ตามมาตรการความปลอดภัยในการสัญจรทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาพื้นที่กรุงเทพมหานครที่ผ่านมาและก้าวต่อไป ในอนาคต”

The lifeguard's roles following safety employed in the Chaopraya river around Bangkok by water transportation during the past decade and for the future.

นายอัคเดช กมลรัตนานันท์

นักวิชาการขนส่งชำนาญการ

ส่วนตรวจการเดินเรือ สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ กรมเจ้าท่า

บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์ให้ผู้เกี่ยวข้องทราบความเป็นมาของ “อาสาวาริ (Lifeguard)” สะท้อนบทบาทตามมาตรการความปลอดภัยในการสัญจรทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาพื้นที่กรุงเทพมหานครในทศวรรษที่ผ่านมาและแนวคิดต่อไปในอนาคต ใช้วิธีการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) และสัมภาษณ์บุคคล นำเสนอโดยการวิเคราะห์เชิงพรรณนา(Descriptive Analysis)

เริ่มจากค่านิยมองค์กรเชื่อมโยงลงมาถึงผู้ปฏิบัติ ด้วยนโยบายตามแนวคิดใหม่จากหน่วยงานเจ้าของกรมเจ้าท่ามาเป็น “อาสาวาริ (Lifeguard)” ลำดับเหตุการณ์สะท้อนบทบาทเชิงประจักษ์ของพนักงานขนส่งในฐานะ “อาสาวาริ (Lifeguard)” กับมาตรการความปลอดภัยในการสัญจรทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาพื้นที่กรุงเทพมหานครทศวรรษที่ผ่านมาและบทสรุปสุดท้ายคือนโยบายในอนาคต

คำสำคัญ: พนักงานขนส่ง คือ อาสาวาริ

Abstract

The objective of this article was to inform the stakeholder the background of lifeguard and to reflex the lifeguard's roles following safety measurement in the Chaopraya river around Bangkok by water transportation for the last decade and for the future. The study employed documentary research and in person interview, presented in descriptive analysis.

Beginning from organization's value referred to operate by new policy from Ministry of Transport to lifeguard. Events sequenced, reflexing evidence roles of the transportation employee as the lifeguard regarding safety employed in the Chaopraya river for the last decade and for the future.

KEYWORDS: Transportation employee is called as “Lifeguard”.

คำนำ

กรมทางหลวงชนบท มีหนังสือ ที่ คค 0724.3/7208 ลงวันที่ 3 สิงหาคม 2553 เชิญกรมเจ้าท่าเข้าร่วมประชุม เนื่องจากกรมทางหลวงชนบท ร่วมกับคณะวิศวกรรมศาสตร์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ใน พระบรมราชูปถัมภ์ (วสท.) เป็นเจ้าภาพในการจัดประชุมวิชาการขนส่งแห่งชาติ ครั้งที่ 7 ในวันที่ 15 ตุลาคม 2553 ณ ศูนย์ ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ ภายใต้หัวข้อ มุ่งสู่ความปลอดภัยด้านการจราจรและขนส่ง (Towards Traffic and Transport Safety) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเวทีที่เปิดโอกาส ให้บัณฑิตศึกษา นักวิชาการ และผู้ปฏิบัติงาน ทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับสาขาการจราจรและขนส่ง ได้พบปะแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ เกี่ยวกับการพัฒนาระบบการขนส่ง และหัวหน้าส่วนตรวจการเดินเรือได้เสนอข้อผู้เขียนให้เป็นผู้แทนเข้าร่วมประชุม และเตรียมข้อเพื่อมุลเพื่อเข้าร่วมประชุมดังกล่าว

จากประสบการณ์ในการทำงานจึงได้เกิดแนวคิดในการเขียนบทความเชิงวิชาการเกี่ยวกับ“อาสาอารี (Lifeguard)” ในฐานะผู้ปฏิบัติงาน ซึ่งสะท้อนบทบาทของเจ้าหน้าที่และองค์กรอันมาจากนโยบายภาครัฐ ที่จะเชื่อมโยง ไปสู่ความปลอดภัยสาธารณะทางน้ำ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการจราจรและการขนส่งอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

บทความนี้สำเร็จลงได้ก็ด้วยความอนุเคราะห์ด้านข้อมูลเอกสารจากส่วนตรวจการเดินเรือ และฝ่าย ประชาสัมพันธ์ อีกทั้งการสัมภาษณ์บุคคล หากขาดแหล่งข้อมูลด้านใดด้านหนึ่ง เนื้อหาอาจจะ ไม่ครบถ้วนสมบูรณ์ จึงขอขอบคุณทุกท่าน โดยเฉพาะ ผู้อำนวยการสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ (คุณวีระศักดิ์ ดินโนเวช) ที่กรุณาให้ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ รวมถึงพนักงานขนส่ง และอดีตพนักงานขนส่งทุกท่านที่เสียสละเวลา ในการ สัมภาษณ์ มา ณ ที่นี้ ด้วยจุดหมายร่วมกันในการมุ่งสู่ความปลอดภัยด้านการจราจรและขนส่งต่อไป

อัคเดช กมลรัตนานันท์

ผู้เรียบเรียง

สิงหาคม 2553

สารบัญ

บทคัดย่อ

1. บทนำ	1
2. ก่อนจะมาเป็น “อาสาฬาริ (Lifeguard)”	1
3. บทบาทของพนักงานขนส่ง “อาสาฬาริ (Lifeguard)” ตามมาตรการความปลอดภัยในการสัญจร ทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาพื้นที่กรุงเทพมหานคร	4
4. พนักงานขนส่ง คือ “อาสาฬาริ (Lifeguard)”	5
5. นโยบายอาสาฬาริในก้าวต่อไป	5
6. บทสรุป	5

เอกสารอ้างอิง

เกี่ยวกับผู้เขียน

.....

1. บทนำ

ค่านิยมองค์กร “เสริมสร้างความปลอดภัย พัฒนาทางน้ำก้าวไกล นำพาณิชยนาวีไทยสู่สากล” สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ พันธกิจ และประเด็นยุทธศาสตร์ของกรมเจ้าท่า (กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี, 2552 : 6) แยกย่อยลงมาที่อำนาจหน้าที่ของหน่วยปฏิบัติ คือ ส่วนตรวจการเดินเรือ สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ นำไปสู่การจัดการความปลอดภัยในการสัญจรทางน้ำแก่ผู้ใช้เรือและท่าเทียบเรือสาธารณะต่าง ๆ เชื่อมโยงกับปมหลังหลายทศวรรษของเจ้าหน้าที่ส่วนตรวจการเดินเรือ ผู้ปฏิบัติงานประจำท่าเทียบเรือสาธารณะต่างๆ ในแม่น้ำเจ้าพระยา จากลูกจ้างประจำ เชื่อมโยงสู่การจ้างลูกจ้างชั่วคราวและต่อมาพัฒนาเป็นพนักงานของรัฐ ประเภทพนักงานราชการ ตำแหน่ง พนักงานขนส่ง ในปัจจุบัน

หน้าที่ความรับผิดชอบและกรอบนโยบายของทางราชการ ระเบียบ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ก่อมาตรการความปลอดภัยในการสัญจรทางน้ำ เป็นกลไกให้เกิดความสะดวกและปลอดภัย ด้วยศักยภาพขององค์การและความสามารถของบุคลากรอันมาจากการฝึกฝนอบรม ปลูกฝังคุณธรรม จริยธรรม และจิตสำนึก กอปรด้วยนโยบายจากกระทรวงคมนาคม ตามแนวคิดใหม่ กับการก่อรูป “อาสาอารี (Lifeguard)” ขึ้นเป็นรูปธรรมเมื่อ กันยายน 2552 (อัครเดช กมลรัตนันท์, 2552 : 14)

ในที่นี้ขอให้คำจำกัดความ “อาสาอารี (Lifeguard)” หมายถึง พนักงานขนส่งสังกัดส่วนตรวจการเดินเรือ มีหน้าที่ควบคุม กำกับ ดูแล เกี่ยวกับการใช้ท่าเทียบเรือ เพื่อให้เกิดความสะดวก และความปลอดภัยแก่ประชาชนผู้ใช้เรือและท่าเทียบเรือ และมีศักยภาพในการช่วยผู้ประสบภัยทางน้ำ ปฐมพยาบาลเบื้องต้น ให้ความช่วยเหลือฟื้นคืนชีพแก่ผู้ประสบภัยทางน้ำได้

จึงมีความสำคัญเป็นด้านแรก ที่จะต้องเผชิญเหตุการณ์เฉพาะหน้า เมื่อเกิดอุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้เรือและท่าเทียบเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาพื้นที่กรุงเทพมหานคร

ภาพสะท้อนบทบาทของ “อาสาอารี (Lifeguard)” ในบทความนี้ใช้การวิจัยเอกสาร (Documentary Research) และสัมภาษณ์บุคคล โดยค้นคว้า คำสั่ง ระเบียบ ประกาศ

บันทึก ของกรมเจ้าท่าและส่วนราชการอื่น รวมทั้งหนังสือหรือเอกสารต่าง ๆ นำมารวบรวมวิเคราะห์ข้อมูลและนำเสนอรูปแบบวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Analysis)

ความมุ่งหมาย เพื่อให้ทราบความเป็นมาของ “อาสาอารี (Lifeguard)” และสะท้อนบทบาทตามมาตรการความปลอดภัยในการสัญจรทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาพื้นที่กรุงเทพมหานคร อีกทั้งแนวคิดในการจัดการด้านความปลอดภัยต่อไปในอนาคต

แม้จะมีข้อจำกัดของระบบจัดเก็บเอกสารเก่า ที่ยากต่อการค้นหา แต่ผู้เขียนได้พยายามปิดช่องว่างด้วยการสัมภาษณ์บุคคลผู้อยู่ในเหตุการณ์ ให้บทความนี้สมบูรณ์ที่สุดเท่าที่จะทำได้ เพื่อประโยชน์ต่อหน่วยงานและบุคคลที่เกี่ยวข้องจะได้ทราบบทบาทและความสำคัญของ “อาสาอารี (Lifeguard)” กรมเจ้าท่า ตามมาตรการดังกล่าว อันเป็นพื้นฐานให้เกิดความเข้าใจ และนำไปสู่การปฏิบัติร่วมกันได้จริง และเกิดความปลอดภัยในการสัญจรทางน้ำอย่างสูงสุดต่อไป

2. ก่อนจะมาเป็น “อาสาอารี (Lifeguard)”

แนวปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการสัญจรทางน้ำปรากฏในเอกสารเผยแพร่ของกรมเจ้าท่าในอดีต คือ หนังสือ “ข้อเสนอแนะสวัสดิภาพในการเดินทางทางน้ำ การใช้เรือเส้นทางการเดินทางในแม่น้ำเจ้าพระยา และคลองแสนแสบ” เนื้อหาแนะนำให้ผู้ประกอบการ ผู้ใช้เรือ ผู้ครอบครองโป๊ะเทียบเรือ รวมถึงประชาชนโดยทั่วไปที่ใช้เรือและท่าเทียบเรือปฏิบัติตนในการเดินทางทางน้ำให้ถูกต้อง จัดพิมพ์ขึ้นเพื่อแจกจ่ายแก่ประชาชนโดยทั่วไป และผู้ที่เกี่ยวข้องทราบและใช้เป็นแนวทางปฏิบัติตน ในการเดินทางทางน้ำให้ปลอดภัย ไม่ระบุสถานที่พิมพ์ และ พ.ศ. ที่พิมพ์ เนื้อหาภายในเล่มมีข้ออ้างอิงของประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 71/2530 เรื่อง การเขียนชื่อและเลขทะเบียนเรือ ลงวันที่ 13 มีนาคม 2530 ทราบแต่เพียงว่าฝ่ายตรวจการเดินเรือ (ปัจจุบันคือส่วนตรวจการเดินเรือ) เป็นผู้เรียบเรียงโดยคุณถาวร พุกพิบูล หัวหน้าฝ่าย (ขณะนั้น) ใช้งบประมาณของกรมเจ้าท่า วาดภาพประกอบโดย คุณณรงค์ พุทธิพงษ์ นายช่างศิลป์ชำนาญงาน ฝ่ายประชาสัมพันธ์ กรมเจ้าท่า คาดว่าน่าจะราว

พ.ศ. 2534 หรือ 2535 (ถาวร พุกพิบูล และณรงค์ พุทธิพงษ์, สัมภาษณ์ 26 สิงหาคม 2553)

อย่างไรก็ตามมีข้อสังเกตว่า เนื้อหาในหนังสือมีเอกสารอ้างอิง คือ ประกาศกรมเจ้าท่า ลงวันที่ 13 มีนาคม 2530 ดังนั้นหนังสือเล่มนี้จึงพิมพ์ขึ้นหลัง พ.ศ.2530 อย่างแน่นอน

การกำกับ ควบคุม ดูแล เกี่ยวกับการใช้ท่าเทียบเรือ เพื่อให้เกิดความสะดวก และปลอดภัยแก่ประชาชนผู้ใช้เรือ และท่าเทียบเรือ ปรากฏในบันทึกฝ่ายตรวจการเดินเรือ (ที่ ผด. 291/2536 ลงวันที่ 15 มีนาคม 2536) และคำสั่งกรมเจ้าท่า (ที่ 1264 /2538 ลงวันที่ 6 พฤศจิกายน พ.ศ.2538) ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายตรวจการเดินเรือซึ่งมีทั้งข้าราชการ และ ลูกจ้างประจำ โดยมีข้าราชการส่วนตรวจการเดินเรือ ตำแหน่งเจ้าหน้าที่บริหารงานขนส่ง นักวิชาการขนส่ง เจ้าพนักงานขนส่ง เจ้าหน้าที่ขนส่ง และลูกจ้างประจำ ตำแหน่งพนักงานปราบปราม โดยมีหัวหน้าฝ่ายตรวจการเดินเรือเป็นผู้บังคับบัญชา และเรียงลำดับการบังคับบัญชา ตามอาวุโสของระบบราชการ เพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยในการสัญจรทางน้ำ กำกับ ควบคุม ดูแล ให้ เป็นไปตามระเบียบและกฎหมาย ส่วนมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการสัญจรทางน้ำ ปรากฏตามประกาศกรมเจ้าท่าหลายฉบับ (ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 472/2538 ลงวันที่ 26 ตุลาคม 2538 , ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 143/2540 ลงวันที่ 25 มีนาคม 2540) เนื้อหาดำเนินการหนังสือ “ข้อเสนอแนะสวัสดิภาพในการเดินทางทางน้ำการใช้เรือ เส้นทางการเดินทางในแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองแสนแสบ” กำหนดมาตรการเป็นครั้งคราวไป ไม่ได้ครอบคลุมตลอดเวลา การรักษาการณ์ทางน้ำในการกำกับควบคุมดูแล ให้เป็นไปตามระเบียบกฎหมาย ข้าราชการฝ่ายตรวจการเดินเรือ เป็นผู้ควบคุมดูแล และสั่งการ ส่วนการดูแลความปลอดภัยประจำท่าเรือ โดยสาร เพื่อความปลอดภัยแก่ผู้ใช้เรือและท่าเทียบเรือ เป็นหน้าที่ของพนักงานปราบปราม โดยได้รับการสนับสนุนเรือยนต์จากหมวดเรือ กรมเจ้าท่าเป็นพาหนะในการปฏิบัติงานตามคำสั่ง

ชี้ให้เห็นว่ากรมเจ้าท่าได้กำกับ ควบคุม ดูแล เกี่ยวกับการใช้เรือและท่าเทียบเรือ เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยแก่ประชาชนผู้สัญจรทางน้ำ โดย

อาศัยกลไกของฝ่ายตรวจการเดินเรือ ในการขับเคลื่อนให้เกิดความสะดวก และความปลอดภัยมาเกินกว่า ทศวรรษ

ส่วนมาตรการนั้น จะมีเฉพาะคราวตามโอกาสของแต่ละเทศกาลสำคัญ ที่คาดว่าประชาชนจะมาใช้เส้นทางสัญจร ทางน้ำกันมาก โดยมาตรการนี้น่าจะใช้ข้อมูลในหนังสือข้างต้น เป็นแม่บท

ต่อมาเมื่อมีมติคณะรัฐมนตรี(ลงวันที่ 4 พฤษภาคม 2536) ให้ส่งเสริมและจัดหาท่าเทียบเรือสาธารณะที่หมดอายุสัญญาเช่าในเขตกรุงเทพและปริมณฑล นำมาใช้เพื่อแก้ไข ปัญหาการจราจร กรมเจ้าท่าจึงได้จ้างลูกจ้างชั่วคราวชื่อ ตำแหน่ง “พนักงานขนส่ง” รุ่นแรกประจำท่าเรือสาธารณะ 29 ท่าเรือเพื่อปฏิบัติหน้าที่ในการ ควบคุม กำกับ ดูแล เกี่ยวกับการใช้ท่าเทียบเรือ เพื่อให้เกิดความสะดวก และ ความปลอดภัยแก่ประชาชนผู้ใช้เรือและท่าเทียบเรือ จำนวน 45 อัตรา ผ่านการอบรมและเริ่มปฏิบัติงานประจำท่าเรือต่าง ในพื้นที่กรุงเทพมหานครเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ.2538 (บันทึก วก. ที่ 1288 / 2537 ลงวันที่ 21 กันยายน 2537, บันทึก ผด. ที่ 1533 ลงวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2537, ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 217/2538 ลงวันที่ 2 พฤษภาคม 2538, บันทึก กจ. ลงวันที่ 18 และ 28 พฤษภาคม 2538, บันทึก ผด. ที่ 2040 ลงวันที่ 26 พฤษภาคม 2538, คำสั่งกรมเจ้าท่าที่ 625 / 2538 ลงวันที่ 30 พฤษภาคม 2538, บันทึก คค 0501 / ว.6 ลงวันที่ 31 พฤษภาคม 2538) กำหนดให้มีเครื่องแบบในการปฏิบัติงานทางกงสีดำ(ภายหลังใช้สีกรมท่า) เสื้อสีขาว ตามแบบของทางราชการ อินทนู “กรมเจ้าท่า” เข็มขัดเจ้าท่า รองเท้าหนังสีดำ หมวกเก็บ “กรมเจ้าท่า คมนาคม” (บันทึกกรมเจ้าท่า ที่ คค 0501 / ว.6 ลงวันที่ 31 พฤษภาคม 2538)



ภาพที่ 1 เครื่องแบบพนักงานขนส่ง

แสดงให้เห็นว่ารัฐบาลเห็นความสำคัญของงานด้านอำนาจความสะดวกและดูแลความปลอดภัยให้แก่ประชาชนผู้สัญจรทางน้ำ เมื่อส่งเสริมและจัดหาท่าเทียบเรือมาแล้วจึงให้งบประมาณในการจัดจ้างเจ้าหน้าที่เข้าปฏิบัติงานเพิ่มขึ้นให้ครอบคลุมท่าเทียบเรือสาธารณะต่างๆ ที่อยู่ในความรับผิดชอบให้เกิดความสะดวกและปลอดภัย และกรมเจ้าท่าก็ได้สนองนโยบายเป็นอย่างดี และให้ความสำคัญอันเห็นได้จากการคัดสรร ฝึกอบรมก่อนปฏิบัติงาน และกำหนดให้มีระเบียบในการปฏิบัติราชการถือเป็นระเบียบของทางราชการอันเป็นเกียรติและศักดิ์ศรีของผู้ปฏิบัติและหน่วยงานด้วย

พนักงานขนส่งรุ่นแรกปฏิบัติหน้าที่ได้ประมาณ 2 สัปดาห์ เหตุการณ์ร้ายแรงได้เกิดขึ้นในเช้าวันพุธที่ 14 มิถุนายน พ.ศ. 2538 เวลาประมาณ 07.15 น. โป๊ะเทียบเรือท่าเรือพรานนก เขตบางกอกน้อย กรุงเทพมหานคร แม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตกล่มเนื่องจาก ผู้โดยสารลงไปรอที่โป๊ะเพื่อที่จะลงเรือข้ามฟากจากท่าเรือพรานนก ซึ่งอยู่ฝั่งธนบุรี ไปฝั่งพระนคร เกินจำนวนที่กำหนดไว้ ซึ่งโป๊ะเทียบเรือนี้กรมเจ้าท่าได้กำหนดให้รับน้ำหนักผู้โดยสารได้เพียง 60 คน แต่มีผู้โดยสารลงไปประมาณ 100 คน จึงรับน้ำหนักไม่ไหวและจมลงในที่สุด ขณะนั้นเจ้าหน้าที่กรม เจ้าท่าก็ได้อยู่ปฏิบัติหน้าที่บนโป๊ะพรานนก 2 คน คือนายณรงค์ อินทรเทศ ตำแหน่งพนักงานปราบปราม และนางสาวพัชรา พันธุ์แสง ตำแหน่งพนักงานขนส่ง (พัชรา เวที (พันธุ์แสง), สัมภาษณ์ วันที่ 26 สิงหาคม 2553)

จากหลักฐานปรากฏว่าท่าเรือนี้เดิมเป็นท่าเรือที่อยู่ในความดูแลของกรุงเทพมหานครมีสัญญาให้บริษัทผู้ประกอบการเดินเรือเช่าประกอบกิจการ ต่อมา มติคณะรัฐมนตรีให้ท่าเรือสาธารณะไปอยู่ในความดูแลของกรมเจ้าท่า ซึ่งท่าเรือนี้เดิมมีอุปกรณ์สำหรับกันไม่ให้ผู้โดยสารลงไปเกินจำนวนที่กำหนดโดยกรุงเทพมหานครเป็นผู้ติดตั้งไว้ให้แก่ผู้เช่า เมื่อมีมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว กรุงเทพมหานครจึงถอดอุปกรณ์สำหรับกันไม่ให้ผู้โดยสารลงไปที่ โป๊ะเทียบเรือออก ขณะนั้นกรุงเทพมหานครก็ยังไม่ได้ส่งมอบพื้นที่ให้แก่ กรมเจ้าท่าแต่อย่างใด เมื่อไม่มีเครื่องกันจึงไม่สามารถควบคุมผู้โดยสารไม่ให้ลงไปรอที่

โป๊ะได้ ส่วนเจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่าเมื่อมีคำสั่งให้ปฏิบัติหน้าที่ประจำท่าเทียบเรือ ก็ได้เข้ามาปฏิบัติงานประจำท่าเรือนี้โดยนายณรงค์ได้ใช้โทรโข่งประกาศและห้ามปราบจนสุดความสามารถ ส่วนนางสาวพัชรา ก็ได้ทำการห้ามปรามเช่นกัน และปฏิบัติหน้าที่ใกล้ชิดกับเหตุการณ์ โดยอยู่บนโป๊ะจนโป๊ะได้จมลง จึงว่ายน้ำไปกอดเสาเหล็กที่ยึดโป๊ะไว้และรอดชีวิตมาอย่างหวุดหวิด มีภาพปรากฏในหนังสือพิมพ์ด้วยแต่ไม่ได้ตัดเก็บไว้ (พัชรา เวที, (พันธุ์แสง) สัมภาษณ์ วันที่ 26 สิงหาคม 2553) ต่อมาศาลได้มีคำพิพากษาให้กรุงเทพมหานคร มีความผิดและชดเชยค่าเสียหายให้กับญาติผู้เสียชีวิตและผู้เสียหายหลายราย เป็นเงินถึง 14,313,888. บาท ส่วนเจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่าทั้ง 2 นั้นศาลได้พิเคราะห์ว่า “ได้ใช้โทรโข่งให้ผู้โดยสารบนโป๊ะเทียบเรือกลับขึ้นไปบนฝั่ง อันเป็นการใช้ความระมัดระวังพอสมควรตามวิสัยและพฤติการณ์แล้ว แต่ไม่มีผู้โดยสารคนใดเชื่อฟัง จำเลยที่ 4 จึงไม่ต้องรับผิดชอบต่อโจทก์” (คำพิพากษาศาลแพ่ง คดีหมายเลขดำที่ 4131/2539 คดีหมายเลขแดง 5238/2539)

จะเห็นได้ว่าเจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่าทั้ง 2 ต่างมีจิตสำนึกและความรับผิดชอบต่อหน้าที่ โดยคนแรกใช้โทรโข่งประกาศแจ้งเตือนจนสุดความสามารถไม่ยอมละทิ้งหน้าที่ ส่วนอีกคนลงไปปฏิบัติหน้าที่อยู่บนโป๊ะห้ามปราม จนสุดความสามารถเช่นกันและอยู่ใกล้ชิดกับเหตุการณ์จนเกิดเหตุ โป๊ะล่มตนเองก็ได้จมลงไปใต้น้ำพร้อมกับผู้โดยสารคนอื่นๆ แต่ว่ายน้ำออกมาได้ ซึ่งแทบจะเอาชีวิตไม่รอด อันแสดงถึงความรับผิดชอบต่อหน้าที่นั่นเอง

พนักงานขนส่งรุ่นแรกก็ได้ทำงานเคียงบ่าเคียงไหล่กับพนักงานปราบปราม ซึ่งเป็นลูกจ้างประจำ ปฏิบัติหน้าที่ประจำท่าเทียบเรือ และทำงานด้วยกันได้อย่างกลมกลืนโดยข้าราชการส่วนตรวจการเดินเรือเป็นผู้กำกับดูแลอีกชั้นหนึ่ง จนกระทั่งรัฐบาลกำหนดให้ส่วนราชการที่จ้างลูกจ้างชั่วคราวต่อเนื่อง 5 ปี ต้องบรรจุลูกจ้างชั่วคราวนั้นเข้าเป็นพนักงานราชการ (นร 1008.3.2 / 1658 ลงวันที่ 23 ธันวาคม 2547) พนักงานขนส่งที่มีคุณสมบัติครบถ้วนก็ได้รับการบรรจุไปโดยปริยาย จึงทำให้พนักงานขนส่งในรุ่นต่อมามีฐานะเป็นพนักงานของรัฐ ประเภทพนักงาน

ราชการ ภายหลังเมื่อมีอัตราว่างลงก็ได้เปิดรับสมัครสอบคัดเลือกเข้ารับราชการเป็นพนักงานราชการตั้งแต่บัดนั้นเป็นต้นมา

กล่าวได้ว่า แนวทางในการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ส่วนตรวจการเดินเรือ(ซึ่งครอบคลุมถึงพนักงานขนส่ง) ตามมาตรการความปลอดภัยในการสัญจรทางน้ำ ก็ได้อาศัยแนวปฏิบัติในหนังสือ “ข้อเสนอแนะสวัสดิภาพในการเดินทางทางน้ำการใช้เรือ เส้นทางเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองแสนแสบ” ซึ่งจัดทำโดยหัวหน้าฝ่ายตรวจการเดินเรือในอดีตมาตลอด พนักงานขนส่งเดิมพัฒนาขึ้นมาจากลูกจ้างชั่วคราว เป็น พนักงานงานราชการ จึงมีความมั่นคง มีสวัสดิการที่ดีขึ้น มีเครื่องแบบของทางราชการอันแสดงถึงเกียรติภูมิและศักดิ์ศรี ทำงานร่วมกับเจ้าหน้าที่ส่วนตรวจการเดินเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ แม้กระทั่งเหตุการณ์สำคัญ เช่น โป๊ะล่มที่ทำเรือพรานนกก็อยู่ร่วมปฏิบัติงานตลอดเวลา และปฏิบัติหน้าที่อย่างราบรื่นดังจะได้กล่าวในหัวข้อต่อไป

3. บทบาทของพนักงานขนส่ง “อาสาวิ (Lifeguard)” ตามมาตรการความปลอดภัยในการสัญจรทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาพื้นที่กรุงเทพมหานคร

การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ส่วนตรวจการเดินเรืออาศัยอำนาจตามกรอบของ ระเบียบและกฎหมาย อีกทั้งแนวนโยบายมาปฏิบัติเพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการสัญจรทางน้ำ จากแนวปฏิบัติที่ได้อ้างไว้แล้วนั้น นำไปสู่คณะกรรมการด้านความปลอดภัยในการสัญจรทางน้ำ (คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 224 /2552 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยทางน้ำ ลงวันที่ 18 มิถุนายน 2552) กำหนดวิธีการไว้เป็นแนวทางปฏิบัติ แบ่งเป็น 5 มาตรการ (สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ, 24 มิถุนายน 2552) คือ

1. ด้านความปลอดภัยของตัวเรือ
2. ด้านความปลอดภัยในการใช้ท่าเทียบเรือ
โดยสาร
3. ด้านคุณสมบัติของผู้ทำการในเรือและ
ผู้ประกอบการ

4. ด้านความปลอดภัยของผู้โดยสาร

5. ด้านการประชาสัมพันธ์

มาตรการนี้ได้กำหนดกรอบวิธีการทำงานที่เป็นไปในทิศทางเดียวกันในอันที่จะเข้าใจตรงกันในการปฏิบัติและประสานกับผู้เกี่ยวข้องได้

จากหลักฐานที่ปรากฏกล่าวได้ว่ามาตรการนี้มีโครงสร้างของเนื้อหาจาก หนังสือ “ข้อเสนอแนะสวัสดิภาพในการเดินทางทางน้ำการใช้เรือ เส้นทางเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองแสนแสบ” ทั้งสิ้น

ส่วนภาพสะท้อนจากการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานขนส่ง ตามมาตรการดังกล่าว ดังนี้

เหตุการณ์ช่วยเหลือผู้โดยสารหญิงชราเป็นลมตกจากเรือด่วนเจ้าพระยาบริเวณ โป๊ะเทียบเรือ ท่าเรือท่าเตียน พนักงานขนส่งผู้ปฏิบัติงานประจำท่าเรือ 2 คน อยู่ในเหตุการณ์ ได้กระโดดลงไปช่วยเหลือในทันที โดยมีการแบ่งหน้าที่การทำงาน คือคนหนึ่งกระโดดน้ำลงไปช่วยอีกคนรอรับอยู่บน โป๊ะเพื่อทำการช่วยปฐมพยาบาลในเบื้องต้น จนปลอดภัย (สิทธิพร ซอหิรัญ และ ชนะ เสือศิษฏ, สัมภาษณ์, 26 สิงหาคม 2553) จากบทสัมภาษณ์ ดังนี้

“เหตุการณ์เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 6 มกราคม พ.ศ. 2552 เวลาประมาณ 17.25 น. ชนะเป็นผู้กระโดดน้ำลงไปช่วย ส่งต่อให้ผมซึ่งรอบนโป๊ะ ตอนดึงขึ้นมาจากน้ำป่าหวิดสติ จึงตรวจดูพบว่ายังหายใจ แผลว ๆ รวยริน ไม่มีสิ่งตกค้างอยู่ในช่องปาก จึงได้ปลดกระดุมเสื้อให้หายใจคล่องขึ้น หลังจากนั้นจึงทำให้อาเจียน มีทั้งลม ทั้งน้ำที่กินเข้าไป ทั้งเข่าทั้งเรียกจนรู้สึกตัว ” (สิทธิพร ซอหิรัญ และชนะ เสือศิษฏ, สัมภาษณ์, 26 สิงหาคม 2553)

ในวันเดียวกันนี้นายอานนท์ คัมภีรานนท์ พนักงานขนส่งปฏิบัติหน้าที่ที่ทำเรือสะพานพุทธได้ช่วยเหลือสุภาพสตรีกระโดดน้ำตายที่สะพานพุทธหยุดฟ้าจนรอดชีวิต(บันทึก ชบ 035 ลงวันที่ 15 มกราคม 2552)

กรณีอุบัติเหตุในแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณท่าเรือสะพานพระปิ่นเกล้า เขตบางพลัด กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 เมื่อเวลาประมาณ 16.25 น เชือกผูกเรือของเรือด่วนเจ้าพระยาขาดฟาดโดนผู้โดยสารบาดเจ็บสาหัส จำนวน 3 ราย เหตุการณ์เกิดขึ้นขณะที่พนักงานขนส่งปฏิบัติหน้าที่บน โป๊ะนี้ ได้เข้าทำการช่วยเหลือในทันทีและดำเนินการนำส่งโรงพยาบาลจนปลอดภัย (บันทึก ที่ คค 0309.สค / 339 ลงวันที่ 14 สิงหาคม 2552)

จะเห็นได้ว่าพนักงานขนส่ง กรมเจ้าท่า ผู้ปฏิบัติหน้าที่ประจำท่าเทียบเรือเป็นผู้มีความรู้ความสามารถอันมาจากวิสัยทัศน์องค์กรและศักยภาพที่มีอยู่ในตัวอันมาจากการฝึกฝนอบรม ส่งผลให้การช่วยเหลือผู้ประสบภัยและช่วยชีวิตเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ผู้รับการช่วยเหลือได้รับการช่วยเหลืออย่างถูกวิธี ทันเวลา จนปลอดภัยก่อนส่งต่อโรงพยาบาล

จนกระทั่งเดือนกันยายน 2552 ได้เกิดแนวคิดใหม่ตามนโยบายกระทรวงคมนาคม (นายกฤษฎา จีนะวิจารณ รัฐมนตรีช่วยฯ ผู้รับผิดชอบ) ได้ก่อรูป “อาสาอารี (Lifeguard)” (อัคเดช กมลรัตนานันท์, 2552 : 14) ขึ้นมาดังจะได้กล่าวต่อไป

4. พนักงานขนส่ง คือ “อาสาอารี (Lifeguard)”

นโยบายของกระทรวงคมนาคม โดยกรมเจ้าท่า เป็นผู้ปฏิบัตินำไปสู่การจ้างเอกชนเข้ามาดำเนินการในการสร้างภาพลักษณ์ใหม่ให้กับกรมเจ้าท่า โดยกำหนดให้เจ้าหน้าที่ส่วนตรวจการเดินเรือและพนักงานขนส่ง เป็น “อาสาอารี (Lifeguard)” ระยะเวลาประชาสัมพันธ์ ระหว่างกันยายน - ธันวาคม พ.ศ. 2552 โดยนายกฤษฎา จีนะวิจารณ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม แถลงข่าว โครงการ 150 ปีแห่งความปลอดภัย (Happy River Highway) เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม พ.ศ. 2552 ณ ท่าเรือสาทร เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร ในภาพลักษณ์ใหม่ ให้เจ้าหน้าที่ส่วนตรวจการเดินเรือเป็นผู้ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะ “อาสาอารี (Lifeguard)” และสาริตการช่วยชีวิตแก่ผู้ประสบภัยทางน้ำ โดยมีชุดปฏิบัติงานดังภาพ (บันทึก คลค 0301.ชป/ 403 ลงวันที่ 6 ตุลาคม 2552)



ภาพที่ 2 ชุดอาสาอารี

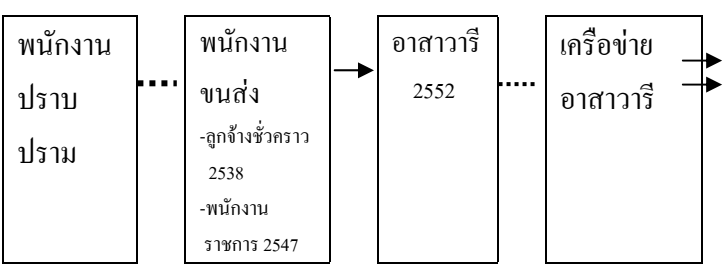
นับได้ว่าเป็นก้าวแรกของ “อาสาอารี” ที่ได้แสดงศักยภาพในการช่วยเหลือ ผู้ประสบภัยรองรับกับมาตรการความปลอดภัยในการสัญจรทางน้ำ อันเป็นส่วนหนึ่งของงานด้านความปลอดภัยของกรมเจ้าท่า เพื่อประโยชน์ต่อสาธารณชนให้มีความเชื่อมั่นในมาตรการความปลอดภัยในการสัญจรทางน้ำของกรมเจ้าท่า นำไปสู่ก้าวต่อไปในทิศทางที่กำหนดไว้ตามนโยบาย

5. นโยบายอาสาอารี ในก้าวต่อไป

ด้วยปี 2553 เป็นปีแห่งความปลอดภัย“อาสาอารี (Lifeguard)” ของกรมเจ้าท่า ได้สนองนโยบายของหน่วยเหนือด้วยดีเสมอมา และได้สานต่อทางด้านความปลอดภัยในทิศทางที่ชัดเจนของกระทรวงคมนาคม ด้วยการผลักดัน “อาสาอารี (Lifeguard)” ให้ขยายเครือข่ายออกไปสู่ภาคประชาชน (วีระศักดิ์ ดิน โนเวช, สัมภาษณ์ วันที่ 21 สิงหาคม 2553)

กล่าวได้ว่าแนวคิดนี้มีทิศทางขยายเครือข่ายออกไปสู่ภาคประชาชนตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม นำไปสู่ความเป็นรูปธรรมในอนาคตได้อย่างแน่นอน

แผนภูมิแสดงความเป็นมาของอาสาอารี (Lifeguard) ประจำท่าเรือสาทร



บทสรุป

พนักงานขนส่ง เป็น “อาสาอารี (Lifeguard)” ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม ส่วนมาตรการกรมเจ้าท่าด้านความปลอดภัยในการสัญจรทางน้ำเดิมจะมีเฉพาะในเทศกาลสำคัญเท่านั้น นอกเหนือจากนั้นจะไม่มีมาตรการใดๆ แต่มีเอกสารเป็นหนังสือแนะนำวิธีปฏิบัติตนในการสัญจรทางน้ำ ช่วงเวลานั้นพนักงานขนส่งก็ได้ปฏิบัติหน้าที่

อย่างมีประสิทธิภาพส่งเสริมงานด้านความปลอดภัยด้วย
ผลงานเชิงประจักษ์ตลอดมา

ต่อมากรมเจ้าท่าได้จัดทำกรอบมาตรการความปลอดภัยในการสัญจรทางน้ำ กรมเจ้าท่า ตามตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 224/2552 ลงวันที่ 18 มิถุนายน 2552 โดยคณะกรรมการความปลอดภัยทางน้ำ เพื่อรองรับนโยบายด้านความปลอดภัย ของกระทรวงคมนาคม และในปีเดียวกันกระทรวงคมนาคมก็ได้มีนโยบาย กำหนดให้เจ้าหน้าที่ส่วนตรวจการเดินเรือ และพนักงานขนส่ง เป็น “อาสาอารี (Lifeguard)”

ก้าวต่อไปของ “อาสาอารี (Lifeguard)” คือการสร้างเครือข่ายภาคประชาชนที่จะเป็นพื้นฐานในการเสริมสร้างความมั่นคงของงานด้านความปลอดภัยทางน้ำในอนาคตต่อไป

เอกสารอ้างอิง

บันทึก

- บันทึกข้อความฝ่ายตรวจการเดินเรือ ที่ ผด. 291/2536 เรื่อง ขออนุมัติให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติราชการประจำท่าเรือ ลงวันที่ 15 มีนาคม 2536
- บันทึกข้อความฝ่ายตรวจการเดินเรือ เรื่อง ข้างลูกจ้างชั่วคราว ลงวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2537
- บันทึกข้อความฝ่ายการเจ้าหน้าที่ เรื่อง โครงการฝึกอบรมหลักสูตรความรู้ในการปฏิบัติหน้าที่พนักงานขนส่งประจำท่าเรือโดยสาธารณธารณะ ลงวันที่ 18 พฤษภาคม 2538
- บันทึกข้อความฝ่ายตรวจการเดินเรือ ที่ 2040 เรื่อง การฝึกอบรมพนักงานขนส่ง ลงวันที่ 26 พฤษภาคม 2538
- บันทึกข้อความฝ่ายการเจ้าหน้าที่ เรื่อง ขอส่งตัวผู้เข้ารับการอบรมกลับต้นสังกัด ลงวันที่ 28 พฤษภาคม 2538
- บันทึกข้อความ กรมเจ้าท่า ที่ คค 0501 / ว.6 เรื่อง ให้ลูกจ้างชั่วคราวตำแหน่งพนักงานขนส่งแต่งเครื่องแบบปฏิบัติราชการ ลงวันที่ 31 พฤษภาคม 2538
- บันทึกข้อความ กองวิชาการและแผน ที่ 1288 / 2537 เรื่อง การจัดทำเทียบเรือโดยสาธารณธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ลงวันที่ 21 กันยายน 2537

ประกาศ

- ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 143/2540 เรื่อง มาตรการเพื่อความปลอดภัยในวันสงกรานต์ ลงวันที่ 25 มีนาคม 2540 ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 217/2538 เรื่อง รายชื่อผู้ผ่านการคัดเลือก ลงวันที่ 2 พฤษภาคม 2538
- ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 472/2538 เรื่อง มาตรการเพื่อความปลอดภัยในคืนลอยกระทง ลงวันที่ 26 ตุลาคม 2538

คำสั่ง

- คำสั่งกรมเจ้าท่าที่ 625 / 2538 เรื่อง ข้างลูกจ้างชั่วคราว ลงวันที่ 30 พฤษภาคม 2538
- คำสั่งกรมเจ้าท่าที่ 1264 / 2538 เรื่อง ให้เจ้าหน้าที่ และเรือปฏิบัติงานรักษาการณ์ทางน้ำในคืนวันลอยกระทง ลงวันที่ 6 พฤศจิกายน พ.ศ. 2538
- คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 224 / 2552 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยทางน้ำ ลงวันที่ 18 มิถุนายน 2552)

เอกสารอื่นที่เกี่ยวข้อง

มติคณะรัฐมนตรี เรื่อง ให้ส่งเสริมและจัดหาท่าเทียบเรือ

สาธารณะที่หมดอายุสัญญาเช่าในเขตกรุงเทพมหานครและ
ปริมณฑล ลงวันที่ 4 พฤษภาคม 2536

คำพิพากษา ศาลแพ่ง คดีหมายเลขดำที่ 4131/2539 คดี

หมายเลขแดง 5238/2539

หนังสือสำนักงานคณะกรรมการบริหารพนักงานราชการ

นร 1008.3.2 / 1658 เรื่อง การช่วยเหลือลูกจ้าง

ชั่วคราวในระบบราชการลงวันที่ 23 ธันวาคม 2547

สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ กรมเจ้าท่า,

2552 . มาตรการด้านความปลอดภัยในการสัญจร
ทางน้ำ

หนังสือภาษาไทย

อัคเดช กมลรัตนานันท์ และวีระศักดิ์ ไทโรจาม , 2552 . คู่มือ

การปฏิบัติงานส่วนตรวจการเดินเรือ . กรุงเทพฯ .

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

อัคเดช กมลรัตนานันท์ , 2552 . หน้าที่ความรับผิดชอบ

ของพนักงานขนส่ง . กรุงเทพฯ . กรมการขนส่งทาง

น้ำและพาณิชยนาวี

เอกสารภาษาอังกฤษ

BOY SCOUTS OF AMERICA, 2009. ABSA Lifeguard

Instructor Manual 2009. <http://srbsa.org/public/>

service/program/camping/bsa-lifeguard-instr-guide-

f34519%20.pdf (วันที่ 21 สิงหาคม 2553)

APPALACHIAN STATE UNIVERSITY ,2009.

UNIVUREC AQUATICS EMPLOYEE MANUAL

FALL .SECTION V. [http://aqvatics.appstate.](http://aqvatics.appstate.edu/index.php?id=42&module=pagesmith&uop=view_page)

[htate.edu/index.php?id=42&module=pagesmith&uop=view](http://aqvatics.appstate.edu/index.php?id=42&module=pagesmith&uop=view_page)

[_page](http://aqvatics.appstate.edu/index.php?id=42&module=pagesmith&uop=view_page) (วันที่ 21 สิงหาคม 2553)

การสัมภาษณ์

วีระศักดิ์ ดิน โนเวช. ผู้อำนวยการสำนักความปลอดภัย

และสิ่งแวดล้อมทางน้ำ กรมเจ้าท่า . วันที่ 21 สิงหาคม 2553

สิทธิพร ซอหิรัฐ . พนักงานขนส่ง. 26 สิงหาคม 2553

ชนะ เสือคิชู . พนักงานขนส่ง. 26 สิงหาคม 2553

พัชรา เวที(พันธ์แสง). อดีตพนักงานขนส่ง.วันที่ 26 สิงหาคม 2553

เกี่ยวกับผู้เขียน



อัคเดช กมลรัตนานันท์

การศึกษา

- รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช

ตำแหน่ง

- นักวิชาการขนส่งชำนาญการ

สถานที่ทำงาน

- ส่วนตรวจการเดินเรือ
สำนักความปลอดภัยและ
สิ่งแวดล้อมทางน้ำ กรมเจ้าท่า

ผลงานวิชาการ

- คู่มือการปฏิบัติงานส่วน
ตรวจการเดินเรือ (ร่วมกับ
ผู้อื่น 2552)
- หน้าที่ความรับผิดชอบของ
พนักงานขนส่ง (2552)
- คู่มือการสอบสวนและ
ดำเนินคดี แก่ผู้ละเมิด
กฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือ
และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
(ร่วมกับผู้อื่น 2553)
- คู่มือการวางแผนด้านความ
ปลอดภัยของการขนส่งทาง
น้ำ ส่วนตรวจการเดินเรือ
(ร่วมกับผู้อื่น 2553)