

มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมและกำกับดูแลระบบการรับขนส่งสินค้า
ทางแม่น้ำระหว่างประเทศของไทย

ณกรณ์ สายอุราช

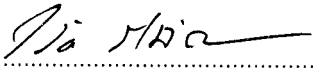
วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
นิติศาสตรมหาบัณฑิต
คณะนิติศาสตร์
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

2556

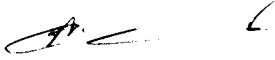
มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมและกำกับดูแลระบบการรับขนส่งสินค้า
ทางแม่น้ำระหว่างประเทศของไทย

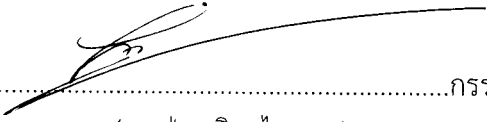
ณกรณ์ สายอุราช

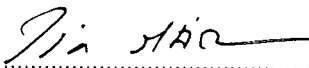
คณะนิติศาสตร์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์..........อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(ดร.วริยา ล้าเลิศ)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ได้พิจารณาแล้วเห็นสมควรอนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต

อาจารย์..........ประธานกรรมการ
(ดร.สุธี อยู่สถาพร)

อาจารย์..........กรรมการ
(ดร.ปูน วิชชุไตรภพ)

ผู้ช่วยศาสตราจารย์..........กรรมการ
(ดร.วริยา ล้าเลิศ)

ศาสตราจารย์..........คณบดี
(ดร.บรรเจิด สิงคะเนติ)
กุมภาพันธ์ 2557

บทคัดย่อ

ชื่อวิทยานิพนธ์	มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมและกำกับดูแลระบบ
	การรับขนส่งสินค้า ทางแม่น้ำระหว่างประเทศของไทย
ชื่อผู้เขียน	นายณกรณ์ สายอุราช
ชื่อปริญญา	นิติศาสตรมหาบัณฑิต
ปีการศึกษา	2556

การขนส่งสินค้าผ่านทางแม่น้ำระหว่างประเทศเป็นการขนส่งสินค้าที่เป็นวิธีการที่ได้รับความนิยมเป็นเวลามาช้านานตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบัน โดยที่การขนส่งทางแม่น้ำนั้นก็ขนส่งทางแม่น้ำทั้งภายในและระหว่างประเทศ ทางทะเล ทางลำคลองและเป็นการขนส่งที่สามารถลดต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่งสินค้าได้เป็นอันมากซึ่งเป็นวิธีการขนส่งสินค้าที่ได้รับความนิยมเมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งในรูปแบบอื่น ซึ่งการในอดีตการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำ ก็จะเป็นการขนส่งสินค้าหรือ การขนส่งคนโดยสารโดยการใช้เรือที่มีขนาดเล็กๆ เพียงเท่านั้น แต่จวบจนมาถึงปัจจุบันได้มีวิวัฒนาการการเดินเรือเพื่อการขนส่งสินค้ามากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นจำนวนเรือ ขนาด หรือลักษณะ ของเรือที่เดินเรือขนส่งสินค้าในแม่น้ำระหว่างประเทศก็มีการเพิ่มปริมาณขึ้นเรื่อยๆอย่างต่อเนื่อง ทำให้แต่ละประเทศร่วมมือกันในการร่างหรือกำหนดกฎเกณฑ์ขึ้นมาเพื่อใช้บังคับกับการเดินเรือเพื่อการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำระหว่างประเทศ

เมื่อการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำก้าวเข้ามามีบทบาทสำคัญมากยิ่งขึ้นในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เรือที่ใช้ในการขนส่งสินค้าก็มีปริมาณเพิ่มมากขึ้น และมีประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าได้หลากหลายประเภทมากยิ่งขึ้น โดยอาจใช้ในการขนส่งสินค้าธรรมดาทั่วไป เช่น หิน ทราย ปูนซีเมนต์ ข้าว น้ำตาล แป้งมันสำปะหลัง แร่ธาตุต่างๆ เป็นต้น หรือจะเป็นสินค้าที่เป็นอันตราย เช่น น้ำมัน อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ สารเคมีที่มีลักษณะอันตราย เป็นต้น ซึ่งองค์กรระหว่างประเทศ หรือองค์กรภายในประเทศต่างๆได้มีการตระหนักถึงความสำคัญในการควบคุมและกำกับดูแลการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำในเบื้องต้นไม่ว่าจะเป็นการกำหนดสิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้ที่เกี่ยวข้องในการเดินเรือเพื่อการขนส่งสินค้า

แต่ทั้งนี้ในการเดินเรือเพื่อการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำระหว่างประเทศนั้นมีหลักการที่มีความแตกต่างจากการเดินเรือเพื่อการขนส่งสินค้าทางทะเลเนื่องจากแม่น้ำที่ไหลผ่านหรืออยู่ในเขตดินแดนของรัฐใด รัฐนั้นก็มิสิทธิเหนือแม่น้ำนั้นอย่างสมบูรณ์ รัฐนั้นก็สามารถในแม่น้ำดังกล่าวในการเดินเรือเพื่อการขนส่งสินค้าที่อยู่ในเขตดินแดนของตนเองอย่างเต็มที่ได้ แต่ทั้งนี้ก็ไม่สามารถเดินเรือเพื่อการขนส่งสินค้าผ่านแม่น้ำที่อยู่ในเขตแดนของรัฐอื่นได้ ถึงแม้ว่าจะเป็นแม่น้ำสายเดียวกันก็ตาม หากรัฐชายฝั่งที่แม่น้ำสายนั้นไหลผ่านต้องการเดินเรือเพื่อการขนส่งสินค้าผ่านในเขตน่านน้ำของรัฐอื่น ก็จะต้องการทำข้อตกลงกันให้รัฐที่เข้าร่วมมีการลงนามให้สามารถเดินเรือเพื่อการขนส่งสินค้าผ่านแม่น้ำนั้นได้ในเขตแดนของรัฐภาคีอื่นๆ ได้

ตามที่ประเทศไทยได้มีการตราพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาใช้บังคับการเดินเรือในน่านน้ำไทย หรือจะเข้าร่วมเป็นภาคีสมาชิกในอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศแล้วก็ตาม แต่ทั้งนี้กฎหมายภายในของประเทศไทยบางประการก็ไม่ได้มีการแก้ไขบทบัญญัติให้มีความสอดคล้องกับพันธกรณีระหว่างประเทศแต่อย่างใด เช่นในเรื่องบทบัญญัติที่ไม่ชัดเจนและครอบคลุม สิทธิในการเดินเรือเพื่อการขนส่งสินค้าในน่านน้ำไทย หรือการจำแนก ประเภท ลักษณะ ขนาด ของเรือที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำระหว่างประเทศ ที่อาจส่งผลกระทบต่อพื้นที่โดยรอบในการเดินเรือแล่นผ่านหรือสินค้าที่ขนส่งอาจเกิดความเสียหายตามมา

จากผลการศึกษาและวิเคราะห์พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ดังกล่าวข้างต้นว่าด้วยการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศทั้งในต่างประเทศทั้งที่ไม่เกี่ยวข้องกับประเทศไทยและที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือทางทะเลทั้งภายในและระหว่างประเทศ เมื่อมาวิเคราะห์แล้ว พบว่ามีความแตกต่างกันอยู่ในหลักการหลายประการด้วยกัน ซึ่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ยังมีความไม่ชัดเจนและครอบคลุมในส่วนประเภทและชนิดของเรือที่ใช้สำหรับการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำ การดำเนินคดีเมื่อเกิดข้อพิพาททางกฎหมายใช้ตามหลักสากล และการดูแลรักษาน่านน้ำเพื่อการขนส่งที่ควรมีองค์การร่วมบริหารเพื่อพัฒนาหรือแนวทางปฏิบัติร่วมกัน หลักการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศที่เป็นหลักสากลอยู่หลายประการจึงเห็นควรนำเอาหลักการสากลที่มีใช้ในต่างประเทศเท่าที่มีความเหมาะสมมาพัฒนาปรับปรุงพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 โดยอาจออกระเบียบข้อบังคับเพิ่มเติม หรือปรับปรุงแก้ไขในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางแม่น้ำให้มีความชัดเจนและครอบคลุมมากยิ่งขึ้นไม่ว่าจะเป็นน่านน้ำหรือพาหนะเพื่อการขนส่ง ให้มีหลักการที่เป็นไปตามกับความตกลงว่าด้วยการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศตามหลักสากลหรือประเทศอื่นๆ

ABSTRACT

Title of Thesis	Legal Measures for Control and Supervision Shipment on International River of Thailand.
Author	Mr. Nakhon Saiurat
Degree	Master of Laws
Year	2013

The cargo shipment on International river is the popular transportation for long time since past to present. The river transportation means both local to international rivers, sea and canals. It is the cost effective and time saving transportation compared to other transportation. From the past, the river transportation (both cargo or passenger) used small ship. Till now, the river transportation has been evolved both in term of size, type and number of ships. Due to the increased amount of vessel at the international level, there are some cooperation between countries to set up rules and regulations to supervise the international river transportation.

As the river transportation has an important role at the international level, vessels has greater amount coupled with the greater capacity among the variety of cargo than ever. The vessel may use for transport general cargo such as stone, sand, cement, rice, sugar, starch , minerals and etc., or some of harmful products such as electronic equipment, oil, dangerous chemicals and etc.

The international or domestic organizations in many countries have realized the importance of controlling and monitoring the river transportation in many terms such as duties and responsibilities of company who involved in the transportation. Nevertheless, the international river transportation has different principle than sea transportation. Any country has river run through its land may have all rights over the river which other country could not transport goods or passengers through that area. There needed to sign on mutual agreement between the river owner countries for the permission to transport any goods or passengers over such river or water territory.

As Thailand has established the Navigation Act of Thailand BE 2546 to enact the river navigation in Thailand or has joined as an associated member of the

convention or international agreement already. However, the Thai law had not modified its provisions to be consistent with international obligations such as an unclear provision and comprehensive rights in the navigation for good transportation on Thailand water territory as well as the determining about size, type, amount of ships for good transportation on the international river. These may affect the area of navigation or the cargo may be damaged.

From the study and analysis of the Navigation Act of Thailand BE 2546 about the river transportation in international level both related and not related to Thailand, found the difference in principles. Navigation Act of Thailand BE 2546 has unclear and did not cover all kinds of vessels for river transportation in term of size, type and amount. The dispute settlement has been made under the international law. Water territory protection has been made under the co-management between organizations to develop or practice together. The maritime navigation principles of international rivers is universal in many dimensions, therefore there should bring out the universal principles to apply with Navigation Act of Thailand BE 2546 as appropriated by adding more regulations for the clearer details and covers more dimension whether the determining of water territory, details of vessel to be standard principle as the Agreement on navigation in international rivers.

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สามารถสำเร็จลุล่วงได้ ด้วยความอนุเคราะห์และความกรุณาเป็นอย่างยิ่งจากผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วริยา ล้ำเลิศ ที่กรุณารับเป็นที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์และเป็นหนึ่งในกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ซึ่งท่านได้เสียสละเวลาในการให้คำปรึกษาแนะนำ ชี้แนะแนวทางในการศึกษา ตักเตือน และให้ข้อคิดอันเป็นประโยชน์ด้วยความเมตตาในการจัดทำวิทยานิพนธ์ของผู้เขียนรวมถึงท่านอาจารย์ ดร.สุธี อยู่สถาพร ที่กรุณาสละเวลารับเป็นประธานกรรมการวิทยานิพนธ์ และท่านอาจารย์ ดร.ปุ่น วิชชุไตรภพ ที่กรุณาสละเวลารับเป็นกรรมการวิทยานิพนธ์ที่ได้ช่วยให้คำชี้แนะแนวทางในการศึกษาหาข้อมูลและพิจารณาในส่วนที่สำคัญ ทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ผู้เขียนจึงขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ทุกท่านไว้ ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (กรมเจ้าท่า) กระทรวงคมนาคม ตลอดจนบุคคลอื่นๆผู้ให้ข้อมูลที่มิได้เอื้ออำนวยที่ได้เอื้อเพื่อและอำนวยความสะดวกในการหาข้อมูลเพื่อจัดทำวิทยานิพนธ์เล่มนี้ขึ้น

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดา ลุง ป้า น้า อา พี่ๆ เพื่อนๆ ที่ให้ความสนับสนุนทางการศึกษาและห่วงใยเสมอมา ที่คอยช่วยเหลือและเป็นกำลังใจให้จนทำให้ผู้เขียนสามารถทำวิทยานิพนธ์จบได้

ผู้เขียนหวังว่าวิทยานิพนธ์เล่มนี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้อ่านที่ต้องการความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำระหว่างประเทศอยู่บ้างไม่มากก็น้อย ขออุทิศความดีดังกล่าวให้แก่บิดา มารดา ครูอาจารย์ผู้ประสิทธิ์ประสาทความรู้ให้แก่ข้าพเจ้าและผู้มีพระคุณทุกท่าน หากเกิดข้อบกพร่องประการใด ผู้เขียนขออภัยมา ณ ที่นี้ด้วย

ณกรณ์ สายอุราช

กุมภาพันธ์ 2557

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	(3)
ABSTRACT	(5)
กิตติกรรมประกาศ	(7)
สารบัญ	(8)
สารบัญตาราง	(10)
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 สมมติฐานของการศึกษา	4
1.3 วัตถุประสงค์การศึกษา	4
1.4 วิธีดำเนินการศึกษา	5
1.5 ขอบเขตของการศึกษา	5
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	5
บทที่ 2 บทบัญญัติทั่วไปเกี่ยวกับควบคุมกำกับดูแลการรับขนส่งสินค้าทางน้ำ ของประเทศไทย	6
2.1 บททั่วไปเกี่ยวกับการรับขนส่งสินค้าทางน้ำ	6
2.2 แนวทางการควบคุมกำกับดูแลการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำระหว่างประเทศ	10
2.3 แนวคิดทั่วไปของไทยเกี่ยวกับควบคุมกำกับดูแลการรับขนส่งสินค้าทางแม่น้ำ	35
บทที่ 3 กฎเกณฑ์และความตกลงระหว่างประเทศด้านกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมกำกับ ดูแลการรับขนส่งสินค้าทางแม่น้ำของระหว่างประเทศ	51
3.1 หลักการและความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำ	51
3.2 หลักการเดินเรือแม่น้ำไรน์	60
3.3 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (United National Convention On the Law of the Sea: UNCLOS, 1982)	71
3.4 ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง	75
3.5 กฎเกณฑ์ว่าด้วยการควบคุมกำกับดูแลที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำ ของประเทศไทย	79
บทที่ 4 วิเคราะห์เปรียบเทียบหลักเกณฑ์และเงื่อนไขทางกฎหมายในการควบคุมกำกับดูแล การจากการบังคับใช้ด้านกฎหมายเกี่ยวกับการรับขนส่งสินค้าทางแม่น้ำ ผลกระทบ ที่เกิดขึ้นและแนวทางในการมีกฎหมายเฉพาะว่าด้วยการการกำกับดูแลการรับส่ง สินค้าทางแม่น้ำ	96

4.1	วิเคราะห์เปรียบเทียบหลักสากลการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศใน ต่างประเทศความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง กับหลักการเดินเรือในประเทศไทยตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456	96
4.2	พิจารณาข้อบังคับตามข้อกฎหมายและผลกระทบตลอดจนกฎหมายเกณฑ์จากการ ที่ไม่กฎหมายเฉพาะในการควบคุมกำกับดูแลการรับขนส่งสินค้าทางแม่น้ำ ระหว่างประเทศของไทย	111
บทที่ 5	สรุปผลการศึกษา และข้อเสนอแนะ	117
5.1	สรุปผลการศึกษา	117
5.2	ข้อเสนอแนะ	119
บรรณานุกรม		121
ภาคผนวก		124
ภาคผนวก ก	พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยพระพุทธศักราช 2456	125
ภาคผนวก ข	พระราชบัญญัติ เรือสยาม พุทธศักราช 2481	175
ภาคผนวก ค	The Helsinki Rules on the Uses of the Waters of International Rivers Adopted by the International Law Association at the fifty-second conference, held at Helsinki in August 1966. Report of the Committee on the Uses of the Waters of International Rivers (London, International Law Association, 1967)	195
ประวัติผู้เขียน		205

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 สมาคมที่เป็นสมาชิกของ IACS	17

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การขนส่งทางน้ำ หมายถึง การลำเลียง คน สัตว์ และสิ่งของจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง โดยใช้พาหนะที่เคลื่อนที่บนน้ำ ซึ่งเป็นการขนส่งทั้งทางแม่น้ำลำคลอง และทะเลทั้งภายในและภายนอกประเทศ การขนส่งทางน้ำได้เปรียบกว่าการขนส่งทางอื่นคือ สามารถบรรทุกสินค้าหนักและปริมาณมากๆ ได้ เช่น น้ำมัน ไม้ซุง หิน กรวดทราย สัตว์มีชีวิต นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างซ่อมแซมหรือบำรุงเส้นทางขนส่งทางน้ำมีน้อยกว่าทางอื่น¹ การรับขนของทางน้ำเป็นธุรกิจที่มีความสำคัญในทางการค้าระหว่างประเทศเพราะถือว่าเป็นกิจการขนส่งที่มีความประหยัดค่าใช้จ่ายมากที่สุด มีความสามารถในการขนถ่ายสินค้าได้เป็นจำนวนมาก ซึ่งมีผลทำให้เป็นการลดต้นทุนในทางการค้า โดยทำให้สามารถขายสินค้าได้ในราคาถูกเมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งประเภทอื่นๆ การขนส่งสินค้าทางลำน้ำ โดยการขนส่งภายในทวีป หมายถึง การขนส่งทางแม่น้ำลำคลองภายในประเทศ เช่น ย่านทะเลสาบทั้งห้าและแม่น้ำเซนต์ลอว์เรนซ์ แม่น้ำมิสซิสซิปปี แม่น้ำโอไฮโอ ทางภาคกลางและตะวันออกของทวีปอเมริกาเหนือ ทางภาคตะวันออกของสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้แก่ แม่น้ำฮวงโหแยงซีเกียง ฯลฯ การขนส่งทางทะเลและมหาสมุทร เป็นการขนส่งระหว่างประเทศจะเป็นต้องอาศัยเมืองท่า เป็นที่รับส่งสินค้าผู้โดยสาร เติมน้ำมันเชื้อเพลิง และเติมเสบียงอาหารหรือซ่อมเรือ

การขนส่งทางลำน้ำเป็นระบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่อหน่วยบรรทุกต่ำสามารถขนส่งได้คราวละมาก ๆ แต่ใช้เวลาขนส่งมากกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น และไม่สามารถขนส่งแบบ Door-to-Door มักใช้เรือทอ้งแบน (Barge) ในการขนส่ง เนื่องจากมีข้อจำกัดเรื่องความลึกของน้ำและความกว้างของแม่น้ำ การขนส่งทางลำน้ำจำเป็นต้องมีคลังสินค้าหรือลานพักสินค้าเพื่อรวบรวมและแยกสินค้าก่อนขึ้นและหลังจากสินค้าลงจากเรือ ซึ่งผลิตภัณฑ์ที่ขนส่งทางลำน้ำส่วนใหญ่เป็นสินค้ามูลค่าต่ำ ไม่ต้องการความรวดเร็วในการขนส่ง และสามารถส่งได้คราวละมาก ๆ เช่น ดิน หิน ทราย ปูนซีเมนต์ ข้าว น้ำตาล แป้งมันสำปะหลัง เป็นต้น² ซึ่งการขนส่งทางลำน้ำจะประกอบด้วย การขนส่งระหว่างประเทศและการขนส่งภายในประเทศ เส้นทางที่ขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศ คือ แม่น้ำโขง เป็นเส้นทางขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศในกลุ่มประเทศสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ อันได้แก่ จีน พม่า ไทย และลาว ซึ่งแม่น้ำโขง (ส่วนที่อยู่ในจีนเรียกว่า แม่น้ำล้านช้าง) นี้ไหลผ่านเมืองสำคัญ เช่น ชิงไฮ่ (จีน) หลวง

¹ กระทรวงคมนาคม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, การพัฒนาโครงข่ายทางลำน้ำและชายฝั่งของไทย (Thailand's Connectivity), หน้า 72-97. ค้นวันที่ 15 ธันวาคม 2556 จาก www.symposium7.navy.mi.th/pdf/connect4.pdf

² เรื่องเดียวกัน, หน้า 72-97.

พระบาง (ลาว) เวียงจันทน์ (ลาว) นครพนม (ไทย) สุวรรณเขต (ลาว) ปากเซ (ลาว) และพนมเปญ (กัมพูชา) สำหรับเส้นทางที่ขนส่งสินค้าภายในประเทศ ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำบางปะกง แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำท่าจีน

อย่างไรก็ตาม ประเภทสินค้าที่มีภาชนะบรรจุสินค้าทางน้ำนั้นได้มีปริมาณที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เช่น ดิน หิน ทราย ปูนซีเมนต์ ข้าว น้ำตาล แป้งมันสำปะหลัง แร่ธาตุต่างๆ เป็นต้น ซึ่งสินค้านี้ดังกล่าว นั้นจัดได้ว่าเป็นสินค้าประเภทที่สามารถก่อให้เกิดอันตรายและมลพิษทางน้ำได้เมื่อเกิดความเสียหายเกิดขึ้น อีกทั้งยังรวมไปถึงสิ่งปฏิกูลหรือขยะต่างๆ ที่อาจเกิดจากการชะล้างของสินค้านี้ดังกล่าวด้วย โดยสินค้านี้ดังกล่าวอาจเป็นสาเหตุการทำลายแหล่งที่อยู่อาศัยของบรรดาพืชหรือสัตว์น้ำต่างๆ ที่อยู่ในบริเวณแม่น้ำที่ใช้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้านี้ดังกล่าวได้ ตลอดจนทั้งบริเวณใกล้เคียงแม่น้ำก็อาจได้รับผลกระทบ นอกจากนี้ ความเสียหายดังกล่าวนี้ยังอาจมีสาเหตุมาจากเหตุการณ์อย่างอื่นได้ด้วย เช่น เกิดอุบัติเหตุในระหว่างดำเนินการขนส่งสินค้า อาจเกิดเหตุการณ์เรือขนส่งสินค้าชนกันเอง ขณะที่เรือกำลังเดินทางเข้าท่าเทียบหรือระหว่างทางที่มีการขนส่งสินค้านั้นๆ ภัยธรรมชาติ เป็นต้น โดยเหตุการณ์ต่างๆ เหล่านี้อาจมีสาเหตุมาจากความประมาทเลินเล่อในการขนส่งสินค้า หรือจากทางเรือที่อยู่ในสภาพที่ไม่สามารถขนส่งสินค้าได้อย่างมีความปลอดภัย หรือจากเหตุการณ์อื่น เช่น เหตุสุดวิสัยจากภัยธรรมชาติจนไม่สามารถป้องกันได้ เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตาม ความเสียหายที่เกิดขึ้นดังกล่าวนี้ อาจไปทำลายระบบนิเวศของน้ำในบริเวณนั้นๆ และใกล้เคียงที่มีการพัดพาสิ่งเหล่านั้นไป ในบริเวณดังกล่าว ล้วนแล้วสามารถส่งผลกระทบต่อมนุษย์และสัตว์ที่อาศัยอยู่ตามบริเวณดังกล่าว หรือใกล้เคียง ตลอดจนอุตสาหกรรมต่างๆ ที่มีการดำเนินกิจการในบริเวณนั้นด้วย เช่น การเลี้ยงสัตว์น้ำจืด ไม่ว่าจะเป็น กุ้ง ปลา ก็อาจได้รับผลกระทบและได้รับความเสียหายไม่ว่าจะทางตรงหรือทางอ้อม อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ร้านอาหารริมน้ำ เป็นต้น และก็จะต้องมีการดำเนินการเกี่ยวกับการทำความสะอาด การกำจัดสิ่งปฏิกูลต่างๆ ที่เกิดขึ้นมาภายหลังจากซากสินค้า ซากเรือ ที่เกิดความเสียหายเกิดขึ้นมา ซึ่งความเสียหายที่เกิดขึ้นในแต่ครั้งนั้นถ้าหากคำนวณเป็นมูลค่าเงินแล้วถือว่าเป็นจำนวนเงินที่ค่อนข้างสูงเป็นอย่างมาก

ปัจจุบันการทำธุรกรรมของหน่วยธุรกิจต่างๆต้องมีความเกี่ยวข้องกับกฎหมายและกฎระเบียบของภาครัฐเป็นอันมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการค้าระหว่างประเทศซึ่งรวมถึงส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ด้วย แม้ว่าการขนส่งทางน้ำจะมีค่าใช้จ่ายต่ำกว่าการขนส่งสินค้าวิธีอื่น ๆ โดยเฉพาะในเส้นทางการขนส่งช่วงยาวแต่การขนส่งสินค้านี้ระหว่างโรงงานกับท่าเรือหลักโดยเรือลำเลียงต้องมีค่าใช้จ่ายอื่นๆ ประกอบด้วย ค่าขนส่งระหว่างโรงงานกับท่าเรือลำเลียง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการขนส่งโดยรถบรรทุก ค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเพิ่มเติม ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากช่วงเวลาของการขนส่งสินค้าทางเรือที่นานกว่าการขนส่งแบบอื่น ๆ ได้แก่ ค่าเช่าตู้สินค้า ค่าเช่าโรงพักสินค้า ค่าเสียโอกาสของการรอสินค้า เป็นต้นโดยค่าใช้จ่ายในสองประเภทแรกนั้นมักจะรวมกับค่าบริการ ซึ่งพบว่า สำหรับสินค้าที่มีมูลค่าต่อหน่วยค่อนข้างสูง และ/หรือในระยะทางช่วงสั้น ค่าใช้จ่ายรวมของการขนส่งทางเรือลำเลียงจะมากกว่าการขนส่งทางถนน การขนส่งทางน้ำจะมีค่าใช้จ่ายที่ต่ำกว่าเฉพาะระยะทางค่อนข้างไกล ดังนั้น การที่กฎหมายกฎระเบียบ ด้านการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำที่ไม่มีความชัดเจนและความล่าช้า กฎหมายและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการขนส่งทางแม่น้ำที่ยังไม่เอื้อต่อการ

ประกอบธุรกิจของผู้ประกอบการไม่เกื้อหนุนต่อการพัฒนาระบบการค้าและโลจิสติกส์ของประเทศ³ เช่น กฎระเบียบการจดทะเบียนเรือบางประการค่อนข้างล้าสมัยเนื่องจากขนาดระวางบรรทุกสินค้ามีเฉพาะเรือขนาดเล็กเท่านั้น เจ้าของเรือขนาดใหญ่ที่มาจดทะเบียนเรือจะไม่สามารถระบุขนาดระวางบรรทุกสินค้าที่แท้จริงได้ เมื่อเกิดอุบัติเหตุกับเรือสินค้าแล้วจะมีปัญหาเรื่องการขอรับเงินทดแทนความเสียหายจากการประกันภัยเนื่องจากเจ้าของเรือจะได้รับเงินทดแทนตามขนาดระวางบรรทุกสินค้าที่จดทะเบียนไว้ หรือ ลักษณะและอัตราค่าธรรมเนียมของการบริการที่ทำเรือ ยังไม่เอื้ออำนวยและส่งเสริมให้มีการใช้เรือลำเลียงขนถ่ายสินค้าผ่านท่าเรือหลัก อัตราค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ที่เรือลำเลียงต้องรับภาระสำหรับการบริการของท่าเรือหลัก โดยรวมแล้วยังสูงกว่าบรรทุก นอกจากนั้น การยกขนตู้สินค้าจากเรือลำเลียงลงสู่เรือใหญ่โดยตรง เพื่อลดค่าใช้จ่ายหน้าท่านั้น ยังไม่สามารถทำได้ เพราะการใช้ปั้นจั่นของเรือใหญ่ยังไม่สามารถใช้ได้อย่างสะดวก ดังนั้น จึงต้องใช้ปั้นจั่นของท่าเรือ ซึ่งทำให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ผู้ผลิตที่ต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าทางเรือลำเลียง จะต้องปรับแผนการผลิตให้เป็นไปในลักษณะที่แตกต่างจากกรณีการขนส่งทางถนน ทั้งนี้เพราะการขนส่งทางเรือต้องอาศัยปริมาณที่มากกว่า และใช้เวลามากกว่า ทั้งในการเดินทางและการรอสินค้า ซึ่งอาจจะทำให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้นระดับหนึ่ง ดังนั้นย่อมส่งผลกระทบต่อการพัฒนาและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศเป็นอย่างมาก ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีความชัดเจนในการเร่งรัดปรับปรุงระบบกฎหมาย กฎระเบียบต่างๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าว ให้เอื้อต่อสภาวะการแข่งขันในปัจจุบัน ถึงอย่างไรก็ตาม กฎหมายภายในประเทศไทยนั้นจะเห็นได้ว่ายังมีได้มีบทบัญญัติของกฎหมายใดได้มีการบัญญัติหลักเกณฑ์หรือว่าเงื่อนไขที่ว่าด้วยความควบคุมและกำกับดูแล หน่วยงานหรือองค์กรที่มีหน้าที่ในการรับผิดชอบด้านควบคุมและกำกับดูแลโลจิสติกส์ทางแม่น้ำไว้เป็นการเฉพาะ

ดังนั้น วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จึงได้จัดทำขึ้นเพื่อศึกษาความเสียหายที่เกิดขึ้นดังกล่าวนั้นได้นำไปสู่ประเด็นปัญหาที่มีความน่าสนใจในการพิจารณา ก็คือ การที่จะอาศัยหลักกฎหมายใดในการควบคุมและกำกับดูแลการรับขนส่งสินค้าทางน้ำ หน่วยงานหรือองค์กรที่มีหน้าที่ในการรับผิดชอบด้านควบคุมและกำกับดูแลโลจิสติกส์ทางน้ำ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีการเกิดขึ้นระหว่างการขนส่ง หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการ และผู้ใช้บริการในเรื่องสิทธิหน้าที่ ความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นระหว่างกันตามสัญญาขนส่ง อาทิ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พุทธศักราช 2535 พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พุทธศักราช 2494 หรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยนำมาศึกษาเปรียบเทียบกับกฎหมายระหว่างประเทศตลอดจนกฎหมายต่างประเทศที่เป็นกฎหมายภายในประเทศของแต่ละประเทศต่างๆ เพื่อเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปรับปรุง เพื่อเป็นแนวทางสำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปพิจารณาปรับปรุงแก้ไขข้อกฎหมายให้มีความชัดเจนในเรื่องการกำกับดูแลการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำทั้งที่เป็นในส่วนเนื้อหาและรูปแบบในการบัญญัติกฎหมาย เพื่อให้มีความสะดวกต่อการศึกษาในการทำควาเข้าใจกฎหมาย และให้มีความชัดเจนในส่วนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการ และผู้ใช้บริการ

³ คำนาย อภิปรัชญาสกุล, โลจิสติกส์ และโซ่อุปทาน : ปัญหาในระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย, (กรุงเทพมหานคร: โฟกัสมีเดีย แอนด์ พับลิชชิ่ง, 2548), หน้า 108.

เพื่อให้ได้มาซึ่งระบบการขนส่งที่ดีหรือสมบูรณ์โดยมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับสถานะของสังคมในปัจจุบันและอนาคตต่อไป

1.2 สมมุติฐานของการศึกษา

ตามที่ การรับขนส่งสินค้าทางน้ำถือว่าเป็นวิธีการขนส่งสินค้าที่สามารถขนย้ายสินค้าได้เป็นจำนวนมากเมื่อเปรียบเทียบกับวิธีการขนส่งสินค้าในประเภทอื่นอีกทั้งยังเป็นการขนส่งที่มีความประหยัดค่าใช้มากที่สุดนี้จึงเป็นเหตุผลหลักที่ส่วนใหญ่แล้วการขนส่งสินค้าทางน้ำจึงได้รับความนิยมค่อนข้างมากโดยคิดเป็น 80% ของการขนส่งสินค้าแต่ถึงอย่างไรก็ตาม จนถึงปัจจุบัน พบว่ายังมีปัญหาข้อบกพร่องกฎหมายกฎระเบียบ ด้านการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำที่ไม่มีความชัดเจนและความล้าสมัย กฎหมายและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการขนส่งทางแม่น้ำที่ยังไม่เอื้อต่อการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบการไม่เกื้อหนุนต่อการพัฒนาระบบการค้าและโลจิสติกส์ของประเทศในทางปฏิบัติและผลกระทบที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางน้ำอยู่หลายกรณี ที่ยังไม่เอื้อต่อการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบการ ตามกฎหมายที่มีความเกี่ยวข้องกับการรับขนส่งสินค้าทางแม่น้ำตลอดจนปัญหาอื่นๆ ที่มีความเกี่ยวข้องเพราะแม้ว่าเราจะมีระบบการขนส่งที่ดีหรือสมบูรณ์มากแค่ไหนก็ตามแต่หากกฎหมายการค้าที่เกี่ยวข้องดังกล่าวยังไม่มีความมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับสถานะของสังคมในปัจจุบันย่อมก่อให้เกิดความไม่ชัดเจนต่อทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องผู้ประกอบการ และผู้ใช้บริการในการดำเนินกิจการหรือใช้บริการต่อไป

1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ มุ่งศึกษาวิเคราะห์ถึงกฎหมายไทยที่ยังคงมีปัญหาเกี่ยวกับความไม่ชัดเจนของกฎหมายในการควบคุมกำกับดูแลการรับขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยการศึกษาจะเป็นการเน้นนำเอากฎหมายภายในประเทศและระหว่างประเทศที่ใช้บังคับมาศึกษาเปรียบเทียบ ดังนั้น วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จัดทำเพื่อ

1.3.1 เพื่อศึกษาถึงมาตรการด้านกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมและกำกับดูแล การรับขนส่งสินค้าทางแม่น้ำของประเทศไทยและมาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศ

1.3.2 เพื่อศึกษาถึงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขทางกฎหมายในการควบคุมกำกับดูแลการจากการบังคับใช้มาตรการด้านกฎหมายเกี่ยวกับการรับขนส่งสินค้าทางแม่น้ำ ตลอดจนปัญหา และผลกระทบที่เกิดขึ้นโดยวิเคราะห์เปรียบเทียบกับหลักกฎหมายของต่างประเทศ

1.3.3 เพื่อศึกษาค้นคว้าถึงแนวทางในการที่จะปรับปรุงแก้ไขมาตรการทางกฎหมายการควบคุมและกำกับดูแลด้านการรับขนส่งสินค้าทางแม่น้ำให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสถานะทางสังคมในปัจจุบันและอนาคตเพื่อระบบการขนส่งที่สมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ

1.4 วิธีดำเนินการศึกษา

วิธีการศึกษาของวิทยานิพนธ์เล่มนี้เป็นการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) โดยวิธีการศึกษาค้นคว้าและรวบรวมข้อมูลจาก อาทิ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 พระราชบัญญัติการรับขนส่งทางทะเล พ.ศ. 2534 กฎหมายศุลกากร พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พุทธศักราช 2535 พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พุทธศักราช 2494 กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับขน อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งทางน้ำ คำพิพากษาฎีกากฎหมายภายในประเทศและระหว่างประเทศอื่นๆ อินเทอร์เน็ต ตลอดจนบทความจากวารสารและวิทยานิพนธ์ที่เกี่ยวข้อง

1.5 ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษาค้นคว้าวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีขอบเขตในการศึกษาถึงมาตรการด้านกฎหมายการควบคุมและกำกับดูแลระบบโลจิสติกส์ทางแม่น้ำของไทยและมาตรการทางกฎหมายต่างประเทศ ข้อดี ข้อเสีย ของการบังคับใช้ด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรับขนส่งสินค้าทางแม่น้ำของประเทศไทย โดยมีการเปรียบเทียบกับอนุสัญญาหรือกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการรับขนส่งสินค้าทางแม่น้ำโดยการพิจารณาถึงหน่วยงานหรือว่าองค์กรที่มีหน้าที่ในการดูแลรับผิดชอบการควบคุมและกำกับดูแลด้านโลจิสติกส์ทางแม่น้ำ กฎหมายและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับพิธีการศุลกากรที่ยังมีความไม่ชัดเจนหรือไม่เอื้ออำนวยต่อการประกอบธุรกิจการขนส่งของผู้ประกอบการ ปัญหาในด้านอื่นๆที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับการขนส่ง ตามกฎหมาย พระราชบัญญัติ หรือกฎหมายอื่นที่มีความเกี่ยวข้องกับการรับขนส่งสินค้าทางแม่น้ำทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศ

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.6.1 ทำให้ทราบถึงวิวัฒนาการความเป็นมาทางกฎหมาย การควบคุมและกำกับดูแล การรับขนส่งสินค้าทางแม่น้ำ

1.6.2 ทำให้ทราบถึงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขของอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยการรับขนส่งสินค้าทางแม่น้ำ และกฎหมายอื่นๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับการรับขนส่งสินค้าทางแม่น้ำ

1.6.3 ทำให้ทราบถึงแนวทางในการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายการควบคุมกำกับดูแลในทางปฏิบัติและผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรับขนส่งสินค้าทางแม่น้ำ โดยการเปรียบเทียบกับอนุสัญญาระหว่างประเทศ

1.6.4 ทำให้สามารถนำข้อสรุปจากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ไปใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขการควบคุมกำกับดูแลการรับขนส่งสินค้าทางแม่น้ำให้มีความสมบูรณ์และมีความสอดคล้องกับสถานะทางสังคมในปัจจุบันมากยิ่งขึ้นเพื่อให้ได้มาซึ่งระบบกฎหมายการขนส่งที่มีความสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพในการบังคับใช้ให้มีความสอดคล้องกับอนุสัญญาระหว่างประเทศได้และสามารถที่จะแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่พบที่เกิดขึ้นจริง ในเชิงปฏิบัติต่อไป

บทที่ 2

บทบัญญัติทั่วไปเกี่ยวกับควบคุมกำกับดูแลการรับขนส่งสินค้า ทางแม่น้ำของประเทศไทย

2.1 บททั่วไปเกี่ยวกับการรับขนส่งสินค้าทางน้ำ

2.1.1 ความเป็นมาการรับขนส่งสินค้าทางแม่น้ำของประเทศไทย⁴

ประเทศไทย ติดต่อกับค้าขายกับต่างชาติมาแต่ครั้งกรุงสุโขทัยเป็นราชธานี สมัยนั้นมิได้เรียก "กรมเจ้าท่า" อย่างเช่นปัจจุบัน เรียก เจ้าภาษีบ้าง นายด่านบ้างและนายขนอมตลาดบ้าง ซึ่งทั้งหมดทำหน้าที่บังคับการจอดสมอเรือค้าขาย เก็บค่าธรรมเนียมเรือค้าขายที่เข้าและออกราชอาณาจักร โดยอยู่ในความปกครอง บังคับบัญชาของกรมพระคลังส่วนคำว่า "กรมท่า" แต่เดิมคงหมายถึง เจ้าท่าตามระบบเก่า หากแต่มีความหมายกว้างขวางออกไปอีก กรมท่าเป็นส่วนราชการที่มีแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา เจ้าท่าในสมัยกรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานี ประเทศไทยมีการติดต่อกับค้าขายทางเรือกับต่างชาติ สเปน ฮอลันดา ญี่ปุ่น อังกฤษ เดนมาร์ก และฝรั่งเศสเข้ามาติดต่อกับค้าขายตามลำดับการค้าขายกับต่างชาติอยู่ในความควบคุมดูแลของกรมพระคลังสินค้า ซึ่งสันนิษฐานว่าตั้งขึ้นในสมัยพระเจ้าปราสาททอง เป็นหน่วยงานหลวงเพื่อผูกขาดสินค้าบางอย่างเป็นสินค้าต้องห้าม ไม่ให้พ่อค้าประชาชนซื้อขายโดยตรง นอกจากผูกขาดซื้อขายสินค้าแล้ว พระคลังสินดียังมีหน้าที่เรียกเก็บค่าธรรมเนียมเรือสินค้าต่างชาติ ค่าภาษีสินค้าและค่าธรรมเนียมเข้าออกคำว่า "เจ้าท่า" ในสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช ตามประวัติศาสตร์ คำว่า "เจ้าท่า" มีมาตั้งแต่รัชสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช ในรัชกาลพระองค์การค้าขายทางเรือกับต่างชาติปรากฏว่า รุ่งเรืองยิ่งกว่าสมัยใด ๆ ในยุคนั้น คำว่า "เจ้าท่า" สันนิษฐานว่ามาจากภาษาเปอร์เซีย ซึ่งเรียกว่าเจ้าท่าว่า "Shah Bardar"

เจ้าท่าสมัยกรุงธนบุรีเป็นราชธานี พระเจ้าตากสินมหาราช ทรงตั้งเจ้าท่าเพื่อดูแลตรวจตราบรรดาเรือแพ และเก็บค่าธรรมเนียมเรือค้าขายหรือเรือที่เข้าออกประเทศไทย

เจ้าท่าสมัยกรุงรัตนโกสินทร์เป็นราชธานี พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวเมื่อครั้งยังดำรงพระยศเป็นพระเจ้าลูกยาเธอกรมหมื่น เจษฎาบดินทร์ ได้ว่าการกรมท่า และได้ทรงจัดการคลังของประเทศให้มีรายได้มากยิ่งขึ้นกว่าแต่กาลก่อน

รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัฐบาลอังกฤษขอเปลี่ยนแปลงสัญญาทางการค้า โดยให้ฝ่ายไทยเลิกจังกอบระวางปากเรือ เปลี่ยนมาเก็บภาษีขาเข้าร้อยละ 3 และอังกฤษสามารถซื้อขายสินค้ากับราษฎรได้โดยตรง ไม่ต้องผ่านพระคลังสินค้าไทยต้องยินยอมทำสัญญา ต่อมาชาติตะวันตกอื่นๆ เช่น ฝรั่งเศส เดนมาร์ก โปรตุเกส เนเธอร์แลนด์ เยอรมัน สวีเดน นอร์เวย์ เบลเยียม

⁴ กรมเจ้าท่า, ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำ, ค้นวันที่ 15 ธันวาคม 2556 จาก http://www.md.go.th/intro_department/history.php

อิตาลี ออสเตรีย อังกฤษ สเปน รวมทั้งสหรัฐอเมริกาที่มาขอแก้สัญญาทางการค้า เช่นกัน นับแต่ทำสัญญาดังกล่าวกิจการของกรมท่าก็เพิ่มพูนมากขึ้นเป็นเงาตามตัว กรมท่าได้จัดงานใหม่ เป็น 3 ฝ่าย เรียกว่า กรมท่ากลาง กรมท่าซ้าย และกรมท่าขวา กรมท่ากลางดูแลกิจการทั่วไปกับติดต่อคนแขก เมื่อจำเป็นต้องปรับปรุงการฝ่ายเจ้าท่า ให้เหมาะสมกับความเจริญของประเทศทางการจึงได้ว่าจ้าง กัปตัน จอห์น บุษ (John Bush) ชาวอังกฤษมาริเริ่มงานคนสมัยก่อนเรียกท่านว่า "ทับประมาสะแตน" มาจากคำ HARBOUR MASTER ซึ่งหมายถึง เจ้าท่า ท่านได้ปฏิบัติราชการมีความชอบจนได้รับพระราชทานบรรดาศักดิ์เป็นพระยาวิสูตรสาครดิษฐ์

ได้มีการตราพระราชบัญญัติว่าด้วยเรือใหม่ 10 มาตรา เรือเล็ก 7 มาตรา แพ โพงพาง และของลอยน้ำ 3 มาตรา ทางบก 4 มาตรา รวม 24 มาตรา กฎหมายดังกล่าวนิยมเรียก "กฎหมายท่อน้ำ" สมัยกัปตัน บุษ เป็นเจ้าท่า ตำแหน่งเจ้าท่าขึ้นอยู่ในกรมพระคลัง ต่อมาย้ายสังกัดอยู่ในกระทรวงการต่างประเทศ ซึ่งเดิมมีชื่อว่า "กรมท่า" (Kromata) พ.ศ. 2432 ย้ายไปอยู่กระทรวงโยธาธิการ ครั้นพระยาวิสูตรสาครดิษฐ์ชราภาพ ได้กราบถวายบังคมลาออกจากราชการ กัปตัน เอ. อาร์. วิล เป็นเจ้าท่าสืบแทน ต่อมา เมื่อกัปตันวิล ถึงแก่กรรม ใน พ.ศ. 2438 ได้ยุบตำแหน่งเจ้าท่าลงเป็นตำแหน่งเวรทำมีนาย โยเกนซัง ชาวเดนมาร์ก เป็นเวรท่า ทำหน้าที่ตรวจตราลำแม่น้ำ

ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระองค์โปรดเกล้าฯ ให้ตั้งที่ทำการของกรมที่ตึกเจ้าสัวเส็งริมแม่น้ำเจ้าพระยา ข้างตลาดน้อย ตรงข้ามปากคลองสาน (คือที่ตั้งของกรมเจ้าท่าในปัจจุบัน) ใน พ.ศ. 2439 ทรงยกฐานะเวรท่าเป็น กรมเจ้าท่าและทรงแต่งตั้ง ม.ร.ว. พิน สนธิวงศ์ เป็นเจ้ากรมเจ้าท่า พ.ศ. 2444 ย้ายสังกัดกรมเจ้าท่าไปขึ้นอยู่ในกระทรวงนครบาล พ.ศ. 2448 กรมเจ้าท่าได้ยกฐานะเป็นกรมชั้นอธิบดี และ ทรงให้ตราพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ร.ศ. 124 (พ.ศ. 2448) และในปีนั้นเอง ทรงเริ่มปรับปรุงกิจกรรมกรมเจ้าท่าขึ้นใหม่ โดยยกเอางานบางส่วนจากกรมคลองเดิมมารวมกับกรมเจ้าท่า

รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรงตราพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ซึ่งกำเนิดมาแต่ต้นฉบับภาษาอังกฤษแล้วมาแปลเป็นภาษาไทย ในปีนี้เอง ทางราชการได้ยกกระทรวงนครบาลซึ่งกรมเจ้าท่าสังกัดอยู่ไปรวมกับกระทรวงมหาดไทย พ.ศ. 2472 ลดฐานะกรมเจ้าท่า จากกรมชั้นอธิบดีเป็นกรมชั้น เจ้ากรม พ.ศ. 2474 ย้ายไปสังกัด สมุหพระนครบาล

ในปี 2475 รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 มีการเปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชย์ เป็นการปกครองระบอบประชาธิปไตยได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้ย้ายสังกัดกรมเจ้าท่ามาขึ้นสังกัดในกระทรวงเศรษฐกิจ และยกฐานะกรมเจ้าท่าจากชั้นเจ้ากรมเป็นกรมชั้นอธิบดี และไม่มีตำแหน่งปลัดกรมอีกต่อไป มีตำแหน่งเลขานุการกรมแทน โดยมีขุนสกลสารารักษ์ (แช จูพาศรี) ตำแหน่งเลขานุการกรม จนกระทั่งวันที่ 26 กันยายน พ.ศ. 2477 จึงได้มีพระบรมราชโองการแต่งตั้งให้นาวาเอก พระชำนานนาวากล หัวหน้านายช่างตรวจเรือ กรมเจ้าท่า รักษาการในตำแหน่งอธิบดีกรมเจ้าท่าอีกตำแหน่งหนึ่ง และหลังจากนั้นได้มีการแต่งตั้งผู้ดำรงตำแหน่งอธิบดีปรับเปลี่ยนกันเรื่อยมา

ในวันที่ 23 สิงหาคม พ.ศ. 2484 ทางราชการได้ย้ายสังกัดกรมเจ้าท่าซึ่งเดิมสังกัดอยู่ในกระทรวงเศรษฐกิจไปสังกัดในกระทรวงคมนาคม กรมเจ้าท่าจึงได้ย้ายสังกัดเป็นครั้งสุดท้าย มาขึ้นกับกระทรวงคมนาคมอย่างเช่นปัจจุบัน ต่อมาได้มีพระราชกฤษฎีกา จัดวางระเบียบราชการกรม

เจ้าท่า ในกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2495 แบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่าออกเป็นสำนักงานเลขาธิการ กรม ประกอบด้วย แผนกสารบรรณ แผนกคลัง แผนกสถิติและแผนกยานพาหนะ กองตรวจท่า กอง นำร่อง กองตรวจเรือ กองทะเบียนเรือ หน่วยงานภูมิภาค แบ่งเป็น เจ้าท่าภาค เจ้าท่าจังหวัด และในปี 2508 ได้มีพระราชบัญญัติโอนกิจการบริหารราชการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคมเฉพาะที่เกี่ยวกับ ราชการขนส่งทางน้ำ ไปเป็นของกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม จึงต้องแก้ไขพระราชกฤษฎีกาจัดวาง ระเบียบราชการในกรมเจ้าท่าเสียใหม่ให้มีกองควบคุมและส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ กองทะเบียนเรือ ขนส่งทางน้ำ และกองชุดและรักษาร่องน้ำที่รับโอนไปรวมอยู่ด้วย ในขณะนั้นการดำเนินการของกรม เจ้าท่าเป็นไปตามนโยบายและเป้าหมาย ภายใต้ขอบเขตของพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรม เจ้าท่า พ.ศ. 2508 รวมทั้งนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาล และปฏิบัติให้เป็นไปตามที่ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 และ พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2497 โดยมีนโยบายหลัก 3 ประการคือ (1) ความปลอดภัย ในการขนส่ง (2) พัฒนาการขนส่งทางน้ำ (3) คุ้มครองกรรมสิทธิ์เครื่องอุปกรณ์ในการขนส่งทางน้ำ หลังจากนั้น ได้มีการเปลี่ยนแปลงการแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่าอีกหลายครั้ง เพื่อให้เหมาะสม สอดคล้องกับสถานการณ์และสภาพงาน

ในปี พ.ศ. 2545 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 และได้ประกาศในพระราช กิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2545 กำหนดให้มีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีในสังกัด กระทรวงคมนาคม โดยมีพระราชกฤษฎีกาโอนกิจการบริหาร และอำนาจหน้าที่ ทรัพย์สินงบประมาณ หนี้ สิทธิ ภาระผูกพัน ข้าราชการ ลูกจ้าง และอัตรากำลังของกระทรวงคมนาคม เฉพาะที่เกี่ยวข้องกับส่วน ราชการทั้งหมดของกรมเจ้าท่า และบางส่วนของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวีมา เป็นของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี สังกัดกระทรวงคมนาคม มีภาระกิจเกี่ยวกับการ ส่งเสริมการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี ให้มีการเชื่อมต่อบริการขนส่งอื่นๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ท่าเรือ อุโมงค์เรือ กองเรือไทย และกิจการเกี่ยวเนื่อง เพื่อให้ประชาชน ได้รับความสะดวกรวดเร็ว ท้าถึง และปลอดภัย ตลอดจนการสนับสนุนภาคการส่งออกให้มีความ เข้มแข็ง

จนกระทั่งปี พ.ศ. 2552 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช ทรงมีพระกรุณา โปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชกฤษฎีกา เปลี่ยนชื่อ "กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี" เป็น "กรมเจ้า ท่า" อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 187 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย และมาตรา 8 ตรีแห่ง พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2534 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติ ระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2543 เพื่อให้สอดคล้องกับการปฏิบัติภารกิจของส่วน ราชการ และเป็นการระลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ที่ทรง พระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานนามหน่วยงาน

2.1.2 คำนิยามความหมายการรับขนส่งสินค้าทางน้ำ

การขนส่งนั้นถือว่าเป็นวิธี การขนและการส่ง หรือการนำไปและนำมาได้แก่ การขนส่งสิ่งของหรือสัตว์ที่ไม่สามารถจะ เคลื่อนตัวเองได้ จากจุดหนึ่งเพื่อส่งไปยังจุดหมายปลายทางที่ต้องการและก็สามารถทำได้หลายรูปแบบไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางบก การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางท่อ หรือการขนส่งทางน้ำ ซึ่งการขนส่งก็จะมีองค์ประกอบที่สำคัญของการขนส่ง ได้แก่ เส้นทาง สถานี พาหนะ เครื่องขับเคลื่อน เป็นต้นและเมื่อเปรียบเทียบการขนส่งที่กล่าวมาแล้วข้างต้นถือได้ว่าการขนส่งทางน้ำเป็นการขนส่งที่สามารถบรรทุกทุกสินค้าได้คราวๆละจำนวนมากและถือว่าเป็นวิธีการที่ได้รับความนิยมพอสมควรอาจจะด้วยการขนส่งประเภทนี้มีค่าใช้จ่ายที่ถูกกว่าประเภทอื่น

การขนส่งทางน้ำ (Water Transportation) คือ การขนส่งทางน้ำโดยเป็นวิธีการการขนส่งที่เก่าแก่ที่มีมาตั้งแต่สมัยโบราณ โดยการใช้แม่น้ำ ลำคลอง เป็นเส้นทางลำเลียงสินค้า รวมถึง การขนส่งทางทะเล ซึ่งส่วนใหญ่ใช้สำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ การขนส่งสินค้าทางน้ำเหมาะสมกับสินค้าที่มีขนาดใหญ่ขนส่งได้ในปริมาณมากเป็นสินค้าที่ยากแก่การเสียหาย⁵ และการขนส่งทางลำน้ำเป็นระบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่อหน่วยบรรทุกต่ำสามารถขนส่งได้คราวละมาก ๆ แต่ใช้เวลาขนส่งมากกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น และไม่สามารถขนส่งแบบ Door-to-Door มักใช้เรือท้องแบน (Barge) ในการขนส่ง เนื่องจากมีข้อจำกัดเรื่องความลึกของน้ำและความกว้างของแม่น้ำ การขนส่งทางลำน้ำจำเป็นต้องมีคลังสินค้าหรือลานพักสินค้าเพื่อรวบรวมและแยกสินค้าก่อนขึ้นและหลังจากสินค้าลงจากเรือซึ่งผลิตภัณฑ์ที่ขนส่งทางลำน้ำส่วนใหญ่เป็นสินค้ามูลค่าต่ำ ไม่ต้องการความรวดเร็วในการขนส่ง และสามารถส่งได้คราวละมาก ๆ เช่น ดิน หิน หินทราย ปูนซีเมนต์ ข้าว น้ำตาล แป้งมันสำปะหลัง เป็นต้น

การขนส่งทางน้ำ (Water Transportation)⁶ เป็นการขนส่งที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำที่สุดในบรรดาทางเลือกการขนส่งทั้งหมด ไม่จำเป็นต้องสร้างเส้นทางขึ้นมา อาศัยเพียงเส้นทางที่มีอยู่แล้วตามธรรมชาติเป็นสำคัญเช่น คลอง แม่น้ำ ทะเล และมหาสมุทร อย่างไรก็ตามการขนส่งทางน้ำเป็นการขนส่งที่ช้าที่สุด ดังนั้นจึงเหมาะกับสินค้าที่ไม่มีข้อจำกัดเรื่องระยะเวลาส่งมอบสินค้า มักจะเป็นสินค้าที่มีมูลค่าต่อหน่วยต่ำและขนส่งในปริมาณมากๆ เช่น วัสดุก่อสร้างจำพวกอิฐ หิน ปูน ทราย เป็นต้น การขนส่งทางน้ำอาจแบ่งย่อยออกเป็น 2 รูปแบบตามลักษณะของเส้นทางขนส่งได้แก่

1) การขนส่งทางลำน้ำ (Inland Water Transportation) หมายถึง การขนส่งทางน้ำที่ใช้สายน้ำในแผ่นดินเป็นเส้นทางขนส่งสินค้า ได้แก่ การขนส่งผ่านคลองและแม่น้ำ เส้นทางขนส่งทางลำน้ำที่สำคัญของประเทศไทยคือ แม่น้ำโขง เจ้าพระยา ท่าจีน ป่าสัก แม่กลองและบางปะกง

2) การขนส่งทางทะเล (Sea and Ocean Transportation) หมายถึง การขนส่งทางน้ำที่ผ่านทะเลและมหาสมุทร การขนส่งรูปแบบนี้ต้องใช้เงินลงทุนมหาศาลในการก่อสร้างโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐาน เช่น ท่าเรือ และจุดเชื่อมต่อการขนส่งทางถนนและทางราง

⁵ กระทรวงคมนาคม, *เรื่องเดิม*, หน้า 72-97.

⁶ กระทรวงคมนาคม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, รายงานฉบับสมบูรณ์พัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการจัดการต่อเนื่องระบบโลจิสติกส์เพื่อการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ, (กรุงเทพมหานคร: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม, 2549), หน้า 5-7.

สำหรับประเทศไทยการขนส่งทางทะเลเป็นการขนส่งระหว่างประเทศที่มีมูลค่ามากที่สุด อาจกล่าวได้ว่าสินค้านำเข้าและส่งออกเกือบทั้งหมดของประเทศไทยใช้การขนส่งทางทะเลทั้งสิ้น ณ ปัจจุบันการขนส่งทางทะเลของประเทศไทยเกือบทั้งหมดจะผ่านท่าเรือสองแห่ง ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) และท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง

การเดินเรือระหว่างประเทศ หมายถึง การเดินเรือทะเลจากประเทศซึ่งอนุญาตฉบับนี้ใช้บังคับยังท่าเรือนอกประเทศนั้นหรือกลับกันเพื่อการนี้ ดินแดนใดๆซึ่งกิจการระหว่างประเทศอยู่ในความรับผิดชอบของรัฐบาลภาคี หรือดินแดนใดซึ่งสหประชาชาติใช้อำนาจปกครองอยู่ให้ถือเสมือนว่าเป็นอีกประเทศหนึ่งต่างหาก⁷

2.2 แนวทางการควบคุมกำกับดูแลการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำระหว่างประเทศ

2.2.1 ปัจจัยองค์ประกอบของพาหนะที่ใช้การรับขนส่งทางแม่น้ำ

การรับขนส่งสินค้าทางแม่น้ำนั้นถือว่าเป็นวิธีการขนส่งสินค้าที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก เพราะเป็นระบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่อหน่วยบรรทุกต่ำสามารถขนส่งได้คราวละมากๆ โดยการขนส่งทางแม่น้ำนั้นส่วนใหญ่ก็จะใช้เรือเป็นพาหนะในการบรรทุกสินค้าซึ่งปัจจัยและองค์ประกอบในการดำเนินงานด้านการขนส่งสินค้าทางน้ำโดยใช้เรือเป็นพาหนะอาจสามารถจำแนกที่เกี่ยวกับตัวเรือและสินค้าอาจแบ่งออกเป็นปัจจัยที่สำคัญๆ ด้วยกันคือ การจดทะเบียนเรือ (Ship Registry) การแบ่งชั้นเรือ (Ship Classification) การวัดขนาดเรือ (Tonnage Measurement) การกำหนดเส้นระวางบรรทุก (Load Line) การทรงตัวของเรือ (Ship Stability) เป็นต้น

2.2.1.1 การจดทะเบียนเรือ (Ship Registry)⁸

การจดทะเบียนเรือ (Ship Registry) เป็นกฎหมายที่ใช้บังคับในทุกประเทศและมีกระบวนการปฏิบัติที่แตกต่างกันไป เรือทุกลำต้องมีการจดทะเบียนต่อหน่วยงานของภาครัฐของแต่ละประเทศ เรือเป็นสังหาริมทรัพย์ประเภทหนึ่งที่ต้องจดทะเบียน เนื่องจากเป็นสิ่งที่ย้ายไปมาระหว่างประเทศ และทะเบียนเรือจะมีหลัก ปฏิบัติที่เป็นสากล คือเรือถือสัญชาติได้เพียงสัญชาติเดียว และการที่เรือมีสัญชาติ ทำให้เรือมีสิทธิและหน้าที่ตามกฎหมายของ สัญชาตินั้น และต้องปฏิบัติตามกฎหมายของชาตินั้น ในขณะที่เดียวกันก็ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายจากชาติที่เรือลำนั้นจดทะเบียน เมื่อเรือมีสัญชาติแล้วก็แสดงสัญชาติของเรือโดยการชักธงของชาตินั้นที่ท้ายเรือลำที่จดทะเบียน สัญชาติเรือจึงเรียก อีกอย่างว่า ธงเรือ (Flag)

ความหมายของคำว่า “เรือ”

เรือ เป็นยานพาหนะทางน้ำประเภทหนึ่ง มีกฎหมายหลายฉบับให้คำจำกัดความของเรือไว้แตกต่างกันออกไปบ้าง ซึ่งขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของการออกกฎหมายฉบับนั้นๆ การให้คำนิยามของ “เรือ” มีดังนี้พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านไทย พ.ศ. 2456

⁷ กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 22), ข้อ 2 บทนิยาม (3) พ.ศ. 2539

⁸ ข้อ 4 ประกาศกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีที่ 84/2547 เรื่องการขอรับหนังสือรับรองขีดความสามารถของอู่เรือ ประกาศ ณ วันที่ 29 มีนาคม พ.ศ. 2547

“เรือ” หมายถึง ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุกลำเลียงโดยสาร ลาก จูง ดัน ยก ขุดหรือลอก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้น้ำได้ทำนองเดียวกัน “เรือเดินทะเล” หรือ “เรือทะเล” หมายถึง เรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเล ตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ และยังให้ความหมายของเรืออีกหลายประเภท ได้แก่ เรือกำปั่น เรือกำปั่นไฟ หรือเรือกลไฟ เรือกำปั่นรถยนต์หรือรถยนต์ เรือกำปั่นใบหรือเรือใบ เรือกล เรือกลไฟเล็ก เรือเดินทะเลหรือเรือทะเล เรือเล็ก เรือโป๊ะ หรือเรือโป๊ะจ้าย เรือเบ็ดทะเลและอื่นๆ เรือลำเอียง เรือลำเลียงทหาร เรือโดยสาร เรือสินค้า เรือประมง เรือสำราญและกีฬา เรือไม้ที่ต่อแบบโบราณ⁹

พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481

“เรือ” หมายถึง ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด จำแนกประเภทของเรือ ออกเป็น เรือกล เรือทะเล เรือลำนํ้า และกำหนดรายละเอียดของการจดทะเบียนเพื่อให้เป็นเรือไทย¹⁰

พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521

“เรือ” หมายความว่า เรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งทางทะเล และ “เรือไทย” หมายความว่า เรือไทยตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทยที่ใช้ในการขนส่งทางทะเล¹¹

พระราชบัญญัติ ป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522

“เรือ” หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิดรวมทั้งยานพาหนะ ทางน้ำชนิดที่ไม่มีระวางขับน้ำ และเครื่องปั้นทะเลซึ่งใช้หรือสามารถใช้ในการขนส่งทางน้ำได้¹²

พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534

“เรือ” หมายความว่า เรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งของหรือคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศ¹³

พระราชบัญญัติการจํานองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537

“เรือ” หมายความว่า เรือขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสขึ้นไปที่เดินด้วยเครื่องจักรกล ไม่ว่าจะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม และเป็นเรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเลตามกฎหมายข้อบังคับการตรวจเรือที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย¹⁴

พระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ. 2547

“เรือ” หมายความว่า เรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเล¹⁵

พระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. 2548

⁹ มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

¹⁰ มาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481

¹¹ มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521

¹² มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติ ป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522

¹³ มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534

¹⁴ มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการจํานองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537

¹⁵ มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการจํานองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537

"เรือ" หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด "เรือเดินทะเล" หมายความว่า เรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเลตามกฎหมายข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย¹⁶

พระราชบัญญัติการช่วยเหลือภัยทางทะเล พ.ศ. 2550

"เรือ" หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด และ "เรือเดินทะเล" หมายความว่า เรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเล ตามกฎหมายข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย¹⁷

เรือ หมายความว่า ถึง ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด

ทั้งนี้ ให้ความหมายรวมถึง ยานพาหนะทางน้ำที่ทรงตัวในบรรยากาศโดยปฏิกิริยาแห่งอากาศที่เป็นผลกระทบกับพื้นผิวโลก (Wing in Ground Effect Craft Type A) รวมทั้ง ยานพาหนะทางน้ำที่ทรงตัวในบรรยากาศโดยปฏิกิริยาแห่งอากาศที่เป็นผลกระทบกับพื้นผิวโลกและสามารถทรงตัวในบรรยากาศโดยปฏิกิริยาแห่งอากาศได้เป็นการชั่วคราวเพื่อหลบหลีกสิ่งกีดขวาง โดยการทรงตัวดังกล่าวต้องอยู่ระดับสูงสุดไม่เกิน 150 เมตรจากพื้นผิวน้ำ (Wing in Ground Effect Craft Type B) ตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศด้วย¹⁸

เรือกล หมายความว่า ถึง เรือที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล จะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม

เรือทะเล หมายความว่า ถึง เรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเล

เรือลำน้ำ หมายความว่า ถึง เรืออื่นที่มีใช้เรือทะเล

ดังนั้น เรือจัดเป็นยานพาหนะทางน้ำ ที่สามารถแบ่งออกได้หลายประเภท หากได้มีการได้เพิ่มข้อกำหนดโดยเฉพาะให้แก่เรือเดินทะเล ที่ต้องอยู่ภายใต้กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ เรือเดินทะเลจะต้องมีมาตรฐานทั้งในด้านการต่อเรือให้มีความแข็งแรง และการติดตั้งเครื่องมือเครื่องใช้ ต่างๆ ในเรือ ทั้งนี้เพราะเรือเดินทะเลอาจประสบเหตุให้เกิดภัยอยู่มากมาย เช่น ภัยจากธรรมชาติ ภัยจากการเดินเรือ ภัยจากตัวเรือ หรือภัยจากสินค้า เป็นต้น เพื่อความปลอดภัยของเรือและความคงทนต่อทะเล เพื่อให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลหรือว่าเดินในน่านน้ำได้อย่างมีความปลอดภัย

น่านน้ำไทย หมายความว่า บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อธิปไตยของประเทศไทย

การค้าในน่านน้ำไทย หมายความว่า การขนส่งคนโดยสาร หรือของหรือลากจูง เพื่อหากำไร จากเมืองท่าหรือถิ่นที่แห่งหนึ่งภายในน่านน้ำไทยไปยังเมืองท่าหรือถิ่นที่อีกแห่งหนึ่งหรือหลายแห่งภายในน่านน้ำไทย

การประมง หมายความว่า ถึง การจับสัตว์น้ำทุกชนิดรวมทั้งที่ใช้เรือไปทำการจับสัตว์น้ำหรือเป็นพาหนะไปทำการจับสัตว์น้ำด้วย

¹⁶ มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. 2548

¹⁷ มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการช่วยเหลือภัยทางทะเล พ.ศ. 2550

¹⁸ ข้อ 2 กฎกระทรวงกำหนดวัตถุซึ่งไม่เป็นอากาศยาน พ.ศ. 2548 ประกาศ ณ วันที่ 25

ผู้ควบคุมเรือ หมายความว่า นายเรือ สรั่ง ไต้ก๋ง นายท้าย คนถือท้ายหรือบุคคลใดอื่น ผู้มีหน้าที่บังคับเรือและรับผิดชอบในเรือ แต่ไม่หมายความถึงผู้นำร่อง

เมืองท่า หมายความว่า ท่าเล หรือถิ่นที่ทอดจอดเรือเพื่อขนถ่ายคนโดยสาร หรือของ¹⁹ การจดทะเบียนเรือจะต้องระบุรายละเอียดต่างๆ ของเรือทั้งหมดได้แก่

- 1) ชนิดหรือชั้นของการต่อเรือ
- 2) ขนาด
- 3) หมายเลขทะเบียนเรือ
- 4) สถานที่และปีที่สร้าง
- 5) รายละเอียดของเครื่องยนต์และหม้อน้ำ
- 6) Gross และ Nett Tonnage
- 7) ชื่อนายเรือ (Master) และหมายเลขใบอนุญาต
- 8) ชื่อเจ้าของเรือ²⁰

วัตถุประสงค์ในการจดทะเบียนเรือ

ในการจดทะเบียนเรือนั้นถือว่าเป็นกฎหมายของทุกประเทศจะต้องมีการจดทะเบียนเรือเพื่อจะได้ต่อการจัดเก็บข้อมูลทางด้านสถิติของเรือที่มีอยู่และถือสัญชาติของแต่ละประเทศ จะได้ง่ายต่อการตรวจสอบเมื่อมีการทำผิดกฎหมายขึ้นมาซึ่งจะเป็นการง่ายต่อการดำเนินคดีหรือว่าการปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศนั้นๆไม่ว่าจะเป็นการจะเกี่ยวกับการจ้างแรงงาน ด้านภาษีการค้า ด้านแรงงาน สิทธิและหน้าที่ของตนเองต่อการเข้าเทียบท่าในแต่ละเมืองโดยในบางประเทศอาจให้สิทธิเรือสัญชาติของตนเองได้รับการเทียบท่าก่อนเรือที่ไม่ใช่สัญชาติของประเทศนั้นๆโดยจะสังเกตจากการชักธงเป็นสัญลักษณ์เพื่อแสดงถึงสัญชาติ และอื่นๆ เพื่อให้ทราบถึงการเป็นเจ้าของเรือที่แท้จริงโดยสามารถนำเรือดังกล่าวไปเป็นหลักประกันทางธุรกิจได้เมื่อต้องการเรือไปทำการจ้าง

ประเภทของเรือไทยที่จดทะเบียน

เรือทำการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะและไม่ทำการค้าในน่านน้ำไทย

คุณสมบัติผู้ที่ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทย ซึ่งใช้ประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะ และไม่ทำการค้าในน่านน้ำไทย

ผู้ที่ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยซึ่งใช้ประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะ และไม่ทำการค้าในน่านน้ำไทยตามมาตรา 47 ต้องเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยซึ่งกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทยและมีคุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้²¹

¹⁹ มาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481

²⁰ กมลชนก สุทธิวาหนฤพุฒิ, การขนส่งสินค้าทางทะเล, (กรุงเทพมหานคร: ท้อป, 2553), หน้า 68.

²¹ มาตรา 7 ทวิ แก้ไขโดยพระราชบัญญัติเรือไทย ไทย (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2540 และ 7 จัดว่าแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2534

1) เป็นบริษัทจำกัดที่หุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 เป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว และไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ

2) เป็นบริษัทมหาชนจำกัดที่หุ้นอันเป็นทุนชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 เป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว

คนต่างด้าว หมายความว่า คนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ห้ามมิให้บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามข้อนี้ กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

1) ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยซึ่งใช้ประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะ และไม่ทำการค้าในน่านน้ำไทย แทนคนต่างด้าว

2) ถือหุ้นแทนคนต่างด้าวในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยซึ่งใช้ประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะ และไม่ทำการค้าในน่านน้ำไทย

การตั้งชื่อเรือไทย

ชื่อเรือมีความสำคัญและมีเอกลักษณ์เฉพาะตัวเช่นเดียวกับชื่อบุคคล การตั้งชื่อเรือแบ่งเป็นในกรณีการตั้งชื่อเรือของเอกชนทั่วไป เรือไม่ว่าจะมีสัญชาติใด จะมีการตั้งชื่อเรือเฉพาะเรือลำนั้นๆ²² เช่น เรือในกลุ่มบริษัท จุฑานาวี²³ ได้แก่ จุฑาวาสนา จุฑาพุทธชาติ จุฑาปัทมา จุฑาธรรมรักษา เรือในกลุ่มบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด(มหาชน)²⁴ ได้แก่ อภิสรานารี ชลลดานารี พลอยไพลินนารี เรือในกลุ่ม M.S.SERVICE CO.,LTD ได้แก่ เอ็ม เอส จันทบุรี เอ็ม เอส ชุมพร เอ็ม เอส ระยอง เป็นต้น ได้มีบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับชื่อเรือไทยด้วยกัน 2 ฉบับ คือ

พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ได้กำหนดให้สมุดทะเบียนเรือไทยต้องมีรายละเอียด ชื่อเรือ ชื่อเมืองท่าที่เรือนั้นจดทะเบียน และชื่อผู้ควบคุมเรือ ประเภทของเรือ ชื่ออยู่และชื่อเจ้าอยู่ที่ต่อเรือนั้น รายการตรวจเรือ รายการแสดงการได้กรรมสิทธิ์ตามที่ปรากฏในคำรับรอง ชื่อ ที่อยู่ และอาชีพการงานของผู้ที่ลงทะเบียนเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์²⁵ เป็นต้น

นอกจากนี้ เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วจะใช้ชื่ออย่างอื่นให้ผิดไปจากที่ได้จดทะเบียนไว้ไม่ได้ หากต้องการจะเปลี่ยนชื่อเรือไทย จะทำได้ก็ต่อเมื่อได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากอธิบดีกรมเจ้าท่าเท่านั้น²⁶

²²The M.S.Service Co, Ltd. ค้นวันที่ 20 มกราคม 2554 จาก

<http://www.msservicethai.com/index.php?lay=show&article&id=297276>

²³สุนันทา เจริญปัญญายัง, เรือและกฎข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับเรือไทย, ค้นวันที่ 20 มกราคม 2554 จาก <http://www.jutha.co.th/th/vessel01.asp>

²⁴ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน), กองเรือ, ค้นวันที่ 20 มกราคม 2554 จาก <http://www.preciousshipping.com/OurShips/FleetList/tabid/238/Default.aspx>

²⁵มาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481

²⁶มาตรา 38 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านไทย พ.ศ.2456²⁷ ได้มีการกำหนดข้อห้ามไว้ว่า ห้ามมิให้เรือกำปั่นลำใดเอาชื่อของเรือลำอื่นที่ได้จดทะเบียนไว้แล้วมาใช้ ถ้าและเรือกำปั่นลำใดที่ขอรับใบอนุญาตมีชื่อป้องกันกับเรือลำอื่น เจ้าท่าต้องขอให้ผู้ที่ยื่นเรื่องขอรับใบอนุญาตนั้นเปลี่ยนชื่อเรือเป็นอย่างอื่น และให้ยับยั้งการออกใบอนุญาตไว้จนกว่าจะได้เปลี่ยนชื่อเรือ

นอกจากนี้ เรือทุกลำต้องมีชื่อเรือเป็นอักษรไทยและอักษรฝรั่งเขียนติดไว้ในที่เด่น และเห็นได้ง่ายที่หัวเรือทั้งสองแคม ถ้าเป็นเรือเดินทะเลต้องเขียนผิดชื่อเรือและชื่อเมืองที่ได้ทำการจดทะเบียนเรือไว้ที่ท้ายเรือด้วย ถ้าเป็นเรือไม่มีชื่อต้องเขียนหรือขีดเลขลำดับของใบอนุญาตสำหรับเรือเป็นเลขไทยและเลขฝรั่งไว้ที่หัวเรือทั้งสองแคม และห้ามมิให้เอาสิ่งใดมาปิดบังชื่อหรือเลขที่ว่าเป็นอันขาด

การตั้งชื่อเรือรบไทย ให้ถือหลักเกณฑ์ดังนี้²⁸

- 1) เรือพิฆาต ตั้งตามชื่อตัว ชื่อบรรดาศักดิ์ หรือชื่อสกุล ของบุคคลที่เป็นวีรบุรุษของชาติ
- 2) เรือฟรีเกต ตั้งตามชื่อแม่น้ำสายสำคัญ
- 3) เรือคอร์เวต ตั้งตามชื่อเมืองหลวง หรือเมืองสำคัญในประวัติศาสตร์
- 4) เรือเร็วโจมตี
 - (1) เรือเร็วโจมตี (อาวุธนำวิถี) ตั้งตามชื่อเรือรบในทะเล สมัยโบราณที่มีความหมายเหมาะสมแก่หน้าที่ของเรือ นั้น ๆ
 - (2) เรือเร็วโจมตี (ปืน) เรือเร็วโจมตี (ตอร์ปิโด) ตั้งตามชื่อจังหวัดชายทะเล
- 5) เรือดำน้ำ ตั้งตามชื่อผู้มีอิทธิฤทธิ์ในนิยาย หรือวรรณคดีเกี่ยวกับดำน้ำ
- 6) เรือทุ่นระเบิด ตั้งตามชื่อสมรภูมิที่สำคัญ
- 7) เรือยกพลขึ้นบก เรือส่งกำลังบำรุง เรือน้ำมัน เรือน้ำ เรือลากจูง และเรือลำเลียง ตั้งตามชื่อเกาะ
- 8) เรือตรวจการณ์
 - (1) เรือตรวจการณ์ (ปืน) ตั้งตามชื่ออำเภอชายทะเล
 - (2) เรือตรวจการณ์ (ปราบเรือดำน้ำ) ตั้งตามชื่อเรือรบในลำน้ำสมัยโบราณ ที่มีความหมายเหมาะสมแก่หน้าที่ของเรือ นั้น ๆ
- 9) เรือสำรวจ ตั้งตามชื่อดาวที่สำคัญ
- 10) เรือหน้าที่พิเศษ ตั้งชื่อด้วยถ้อยคำที่มีความหมายเหมาะสม แก่หน้าที่ของเรือ นั้น ๆ
- 11) เรือที่ไม่ได้กล่าวไว้ในระเบียบนี้ ให้พิจารณาตั้งชื่อตามความเหมาะสมเป็นคราว ๆ ไป

²⁷ มาตรา 158 และมาตรา 166 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

²⁸ ระเบียบกองทัพบกเรือว่าด้วย การแบ่งชั้นเรือ หมู่เรือ และการตั้งชื่อเรือหลวง พ.ศ. 2527

เรือทำการค้าในน่านน้ำไทย

การค้าในน่านน้ำไทย หมายความว่าถึง การขนส่งคนโดยสาร หรือของหรือลากจูง เพื่อหากำไร จากเมืองท่าหรือถิ่นที่แห่งหนึ่งภายในน่านน้ำไทยไปยังเมืองท่าหรือถิ่นที่อีกแห่งหนึ่งหรือหลายแห่งภายในน่านน้ำไทย²⁹

คุณสมบัติผู้ที่จะต้องถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยซึ่งทำการค้าในน่านน้ำไทยได้

ผู้ที่จะต้องถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยซึ่งทำการค้าในน่านน้ำไทยได้ตามมาตรา 47 ต้องมีคุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

1) เป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
2) เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญไม่จดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย

3) เป็นรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ
4) เป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยดังต่อไปนี้
(1) ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย

(2) ห้างหุ้นส่วนจำกัดที่ผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย และทุนไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 เป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว

(3) บริษัทจำกัดที่กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทย ทุนอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 เป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าวและไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ

(4) บริษัทมหาชนจำกัดที่กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทย และทุนอันเป็นทุนชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 เป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว

2.2.1.2 การแบ่งชั้นเรือ (Ship Classification)

การแบ่งชั้นเรือ (The Classification of Ships) เป็นวิธีการกำหนดระดับมาตรฐานของเรือที่ใช้ในการเป็นพาหนะบรรทุกสินค้าเพื่อให้มีความเหมาะสมต่อการใช้งานให้ถูกกับประเภทและสินค้าที่ทำการขนส่งโดยแยกตามการก่อสร้างและความปลอดภัยของเรือซึ่งเป็นที่ยอมรับกันตามหลักสากล แต่ทั้งนี้การแบ่งชั้นเรือดังกล่าวก็ไม่มีบทกฎหมายหรือทางภาครัฐกำหนดการแบ่งชั้นเรือเป็นกฎระเบียบข้อบังคับไว้ชัดเจนในส่วนนี้เป็นเพียงการกำหนดชั้นเรือของทางเอกชนกันเองโดยความร่วมมือของสมาคมชั้นของเรือเป็นผู้กำหนดการแบ่งชั้นเรือเพื่อให้่ายต่อการใช้งาน มาตรฐานในการก่อสร้างเรือ (ต่อเรือ) วัสดุอุปกรณ์ให้มีความแข็งแรงทนทานต่อการใช้งาน และมีมาตรฐานตลอดอายุการใช้งานของเรือ ในทั้งนี้ได้มีสมาคมที่มีการแบ่งชั้นระหว่างประเทศ (IACS : International Association of Classification Society) เป็นหน่วยงานหลัก ตามตัวอย่างของสมาคมที่เป็นสมาชิกของ IACS เช่น

²⁹ มาตรา 5 (7) พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481

ตารางที่ 2.1 สมาคมที่เป็นสมาชิกของ IACS

ชื่อย่อ	ชื่อสมาคม	ประเทศ
LR	Lloyd's Register of Shipping	อังกฤษ
ABS	American Bureau of Shipping	สหรัฐอเมริกา
BV	Bureau Veritas	ฝรั่งเศส
GL	Germanischer Lloyd	เยอรมนี
DNV	Det Norske Veritas	นอร์เวย์
NK	Nippon Kaisha Kogakai	ญี่ปุ่น
RINA	Registro Italiano Navale	อิตาลี
RS	Register of Shipping of the USSR	รัสเซีย
CCS	China Classification Society	จีน
KR	Korean Register of Shipping ³⁰	เกาหลี

2.2.1.3 การวัดขนาดเรือ (Tonnage Measurement)

การวัดขนาดเรือ (Tonnage Measurement) เป็นวิธีการทำให้เราทราบถึงขนาดของเรือที่แน่นอนเพื่อประโยชน์ต่อการใช้งานให้มีความถูกต้องและเหมาะสมต่อการบรรทุกสินค้าในแต่ละครั้ง อีกทั้งยังเป็นการลดความเสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นเมื่อเราทราบขนาดของเรือและประเภทสินค้าที่ทำการขนส่ง โดยทั้งนี้การวัดขนาดเรือ หรือ Tonnage Measurement สามารถทำได้หลายวิธีดังต่อไปนี้

Light Displacement คือน้ำหนัก (หน่วยเป็นตัน) ของเรือเปล่าคือไม่มีระวางบรรทุก (Empty) เป็นหน่วยที่นิยมใช้โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อต้องการคำนวณน้ำหนักของเรือสำหรับการกำหนดราคาซาก (Scrapping Price)

Load Displacement คือน้ำหนัก (หน่วยเป็นตัน) ของเรือเมื่อมีน้ำมัน เสีียง และสินค้าบรรทุกในระดับสูงสุด ณ เส้น Summer Loadline หรืออีกชื่อหนึ่งคือ ระวางขนน้ำ มักนิยมใช้ในกรณีของเรือรบเป็นหลัก

Deadweight คือน้ำหนัก (หน่วยเป็นตัน) ของ Load Displacement ลบด้วย Light Displacement หรือ เท่ากับน้ำหนักของสินค้า น้ำมัน น้ำและเสียงเมื่อเรือลอยอยู่ในระดับของเส้น Summer Loadline เป็นหน่วยที่นิยมใช้มากที่สุดในกรณีของเรือสินค้า

Grain Space เป็นปริมาตร (หน่วยเป็นลูกบาศก์ฟุตหรือลูกบาศก์เมตร) ของระวาง (Holds) และพื้นที่บรรทุกสินค้า (Cargo Spaces) ของเรือวัดถึงผิวเรือ

³⁰ กมลชนก สุทธิวาทนฤพุมิ, *เรื่องเดิม*, หน้า 120.

Bale Space เป็นปริมาตร (หน่วยเป็นลูกบาศก์ฟุตหรือลูกบาศก์เมตร) ของระวาง (Holds) และพื้นที่บรรทุกสินค้า (Cargo Spaces) ของเรือวัดเป็นปริมาตรภายในคือวัดถึงกรอบ (Frames) เพดาน (Ceiling)

Gross Tonnage เป็นปริมาตร (หน่วยเป็นลูกบาศก์ฟุตหรือลูกบาศก์เมตร) ภายในของเรือคูณด้วยค่าคงที่เฉลี่ยของเรือ เป็นหน่วยที่นิยมใช้ในการพิจารณาระดับกำลังคนประจำเรือ

Net Tonnage เป็นปริมาตร (หน่วยเป็นลูกบาศก์ฟุตหรือลูกบาศก์เมตร) ที่ก่อให้เกิดรายได้ของเรือคูณด้วยค่าคงที่ เป็นหน่วยที่นิยมใช้ในการคำนวณค่าภาระท่าเรือ ค่าภาระเรือผ่านร่องน้ำและอื่น ๆ³¹

2.2.1.4 การกำหนดเส้นระวางบรรทุก (Load Line)

การกำหนดเส้นระวางบรรทุก (Load Line) เป็นเส้นที่กำกับอยู่ข้างลำเรือ ซึ่งในการกำหนดขนาดในการบรรทุกสินค้าสูงสุดต่อครั้งนั้นอาจขึ้นอยู่กับปัจจัยที่สำคัญๆ ด้วยกัน 2 ปัจจัยคือ ปัจจัยทางสภาพภูมิศาสตร์ และ ปัจจัยทางฤดูกาล ที่มีผลต่อการกำหนดเส้นระวางในการบรรทุกสินค้าในแต่ละครั้งโดยทั้งนี้การกำหนดระดับของ เส้นระวางบรรทุก (Load Line) อาจจะเป็นการกำหนดโดยหน่วยงานของรัฐที่มีความเกี่ยวข้อง หรือหน่วยงานที่เป็นสากลอื่นๆที่มีความเกี่ยวข้องต่อการกำหนดเส้นระวางบรรทุก (Load Line) ให้เป็นไปตามความเหมาะสมและถูกต้อง อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่ารัฐจะได้กระจายอำนาจให้กับเอกชนหรือสมาคมจัดระดับเรือเป็นผู้ที่สามารถกำหนดเส้นระวางบรรทุก (Load Line) แล้วก็ตาม อำนาจเด็ดขาดในการตัดสินใจกำหนดเส้นระวางบรรทุก (Load Line) ดังกล่าวสุดท้ายก็ยังคงอยู่ที่หน่วยงานของรัฐที่มีความเกี่ยวข้องอยู่ดี ซึ่งการขอขึ้นในการกำหนดเส้นระวางบรรทุก (Load Line) หรือ Freeboard นั้นสามารถกระทำได้โดยเจ้าของเรือหรือผู้ที่สร้างเรือคือผู้ต่อเรือ ด้วยการยื่นแบบแผนและข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและจำเป็นที่สามารถตรวจสอบถึงเรือที่ทำการขอกำหนดเส้นระวางบรรทุก (Load Line) ให้กับหน่วยงานที่รับผิดชอบ ทำการสำรวจและตรวจสอบความสมบูรณ์ของเรือต่อไป ไม่ว่าจะเป็นการก่อสร้าง (ต่อเรือ) ความคงทนแข็งแรงของเรือ ความมีเสถียรภาพของเรือ ไม่ว่าเรือนั้นจะอยู่ในขณะที่มีการบรรทุกสินค้าหรือไม่มี การบรรทุกสินค้า เพื่อให้ได้มาซึ่งความปลอดภัยของเรือเพื่อนำไปสู่การกำหนดเส้นระวางบรรทุก (Load Line) ให้แก่เรือที่ขอกำหนดเส้นระวางบรรทุก (Load Line)

2.2.1.5 การทรงตัวของเรือ (Ship Stability)

การทรงตัวของเรือ (Ship Stability) เป็นส่วนสำคัญในการพิจารณาเมื่อมีการบรรทุกสินค้า โดยที่เรือที่ใช้ในการบรรทุกสินค้าจะต้องมีการทรงตัวเรือที่ดีจะต้องไม่เอียงไปข้างใดข้างหนึ่งมากเกินไปหรือจะต้องมีการคืนตัวกลับมาอยู่ในสภาพตรงโดยเร็วและอัตโนมัติทันทีเมื่อมีการเอียงไปข้างใดข้างหนึ่งซึ่งต้องมีความสมดุลเมื่อมีการบรรทุกสินค้า

2.2.2 ประเภทและลักษณะสินค้าการรับขนส่งทางแม่น้ำ

สินค้าที่ทำการบรรทุกขนส่งและขนถ่ายทางน้ำโดยทางเรื่อนั้นอาจจำแนกประเภทและลักษณะสินค้าต่างๆ ดังต่อไปนี้

³¹ เรือเดียวกัน, หน้า 123.

2.2.2.1 สินค้าเทกอง

สินค้าเทกองโดยทั่วไปแล้วหมายถึง สินค้าแห้งซึ่งทำการบรรจุขนถ่ายโดยเรือแบบดั้งเดิม (Conventional Type) ซึ่งไม่ใช่ สายการเดินเรือประจำ สินค้าเทกองนับเป็นสินค้าที่มีปริมาณการขนส่งทั่วโลกมากที่สุด สินค้าเทกอง โดยทั่วไป จะถูกแบ่งออกเป็น 5 ประเภทคือ

- 1) แร่เหล็ก (Iron Ore) และสินแร่ (Ore Concentrates)
- 2) เมล็ดพืช (Grain)
- 3) ถ่านหิน (Coal)
- 4) ฟอสเฟต (Phosphate)
- 5) บ็อกไซต์และอลูมินา (Bauxite & Alumina)

- 1) แร่เหล็ก (Iron Ore) และสินแร่ (Ore Concentrates)

แร่เหล็กนับเป็นสินค้าเทกองที่มีความสำคัญที่สุดในปัจจุบัน ทั้งนี้เนื่องจากความต้องการในการผลิตเหล็กกล้าทั่วโลกที่เพิ่มขึ้นทุกวันและในการบรรจุขนถ่ายแร่เหล็ก และสินแร่ถือว่าเป็นสินค้าที่ไม่ค่อยมีปัญหาหนักหนากได้รับการบรรจุและจัดวางที่ดีเมื่อเปรียบเทียบกับสินค้าประเภทอื่นแร่เหล็กเป็นสินค้าประเภทที่ไม่ต้องการระบายอากาศเป็นพิเศษและไม่มีความเสียหายที่เกิดจากความสกปรกจากสินค้าอื่น

ความยากลำบากหรือปัญหาในการบรรจุขนถ่ายแร่เหล็กจะเกิดขึ้นได้หากไม่มีการเตรียมการป้องกันที่ดีพอ ณ เวลาที่ทำการบรรจุ เช่น

- 1) การจัดวางสินค้าที่ไม่มีการกระจายน้ำหนักอย่างเหมาะสม ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทั้งสินค้าและเรือ

- 2) ก่อให้เกิดความไม่มีเสถียรภาพของเรือ

แร่เหล็กเป็นสินค้าที่มีความหนาแน่นสูง ซึ่งตามกฎหมายของ IMO (International Maritime Organization) เกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยในการขนถ่ายแร่เหล็กไว้ดังนี้

- (1) น้ำหนักบรรจุสูงสุดในระหว่างชั้นล่าง (Lower Hold) ไม่ควรเกิน

- (2) ควรมีการกระจายของน้ำหนักในระหว่างช่องระวางตลอดลำเรือ ทั้งนี้เพื่อไม่ให้เรือเสียการทรงตัวไม่ว่าจะเป็นลักษณะย้วย (Shearing) ตกท้องช้าง (Sagging) หรือโค้งงอขึ้น

- (3) หากบรรจุชั้นเรือในลักษณะของการเทเป็นกองความสูงไม่เกิน $1.89 \times S.F$ เมตร

- (4) หากมีการเกลี่ยให้เรียบในระดับเดียวกันหมดคือไม่เป็นกองความสูงของการบรรจุอาจเพ่งสูงขึ้นได้อีกร้อยละ 20

- 2) เมล็ดพืช (Grain)

เมล็ดพืชในที่นี้หมายถึง ข้าวสาลี ข้าวโพด ข้าวบาร์เลย์ ข้าวไรย์ (Rye) และเมล็ดพืชอื่นๆ เมล็ดพืชเป็นสินค้าเทกองที่มีขนาดการบรรจุขนถ่ายใหญ่ที่สุดก็ได้ แต่อย่างไรก็ดี ในตลาดการค้าสินค้าประเภทนี้เป็นสิ่งที่ยากแก่การพยากรณ์ ทั้งนี้เนื่องจากมีหลายปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าประเภทนี้ เช่น สภาพของดินฟ้าอากาศ การเมือง และอื่นๆ

การบรรทุกขนถ่ายสินค้าประเภทนี้มักมีปัญหาหลายอย่างด้วยกันเนื่องจากลักษณะของสินค้านั้นเอง เช่น ความเปียกชื้น ความสดของสินค้า ซึ่งต้องระวังเป็นพิเศษในการเก็บไว้ในระหว่างเพราะความชื้นเนื่องจากความสดของเมล็ดพืชเมื่อโดนความเย็นจะกลั่นตัวเป็นหยดน้ำ (Sweat) และตกลงมาเป็นน้ำ ทำให้พื้นระหว่างเปียกและเกิดความเสียหายแก่สินค้าได้ในที่สุด

ดังนั้นเมื่อจะมีการขนส่งสินค้าประเภทดังกล่าวนี้จึงควรมีการสำรวจ (Survey) เมล็ดพืชก่อนการมีการบรรทุกขนถ่ายสินค้าเพื่อเป็นการป้องกันปัญหาความเสียหายที่จะเกิดขึ้น เนื่องจากสายการเดินเรือบางสายได้มีการระบุไว้ในใบตราส่งสินค้าถึงการไม่รับผิดชอบต่อความเสียหายหรือสูญหายของสินค้าของการบรรทุกขนถ่ายสินค้าที่มีคุณภาพไม่สมบูรณ์ หรือได้รับสารพิษจนแล้วว่าสภาพที่ไม่เหมาะสมสำหรับการบรรทุกขนถ่าย ซึ่งมีความอันตรายที่สำคัญที่สุดสำหรับเรือในระหว่างการขนส่งสินค้าประเภทนี้คือ การเคลื่อนย้าย (Shift) ของสินค้าในขณะที่เรือแล่นอยู่ในทะเล ซึ่งการการเคลื่อนย้ายนี้สามารถแยกได้ด้วย 2 ลักษณะคือ 1) เคลื่อนที่ไปข้างหน้าซึ่งทำให้ศูนย์ถ่วงของเรือเปลี่ยนไปและทำให้เรือเสียเสถียรภาพ 2) การเปลี่ยนแปลงในน้ำหนักจากด้านหนึ่งของช่องระวางไปสู่อีกด้านหนึ่ง

นอกจากนี้ปัญหาที่สำคัญอีกประการหนึ่งของการบรรทุกขนถ่ายสินค้าประเภทนี้คือความร้อนและความชื้น กล่าวคือ ความร้อนที่เกิดขึ้นในไซโลเก็บสินค้าก่อนการบรรทุกขนถ่าย เมื่อเรือได้ทำการบรรทุกสินค้าดังกล่าวขึ้นเรือแล้วจะไม่สามารถลดความร้อนที่เกิดขึ้นและมีอยู่แล้วนี้ได้ นอกจากนี้ระบบการระบายอากาศจะทำงานได้เฉพาะบริเวณผิวหน้าส่วนบนเท่านั้น การคลุมผิวหน้าสินค้าด้วยถุงผ้าใบชุบน้ำมันหรือท่อนไม้จึงไม่มีผลกระทบในเรื่องนี้แต่อย่างใด

3) ถ่านหิน (Stowage Factor)

ถ่านหินเป็น แหล่งพลังงานที่สำคัญในอดีตจนถึงปัจจุบัน อุตสาหกรรมถ่านหินซึ่งรวมทั้งการสำรวจ การผลิตและการใช้นั้นได้มีการพัฒนากันมาอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในประเทศที่เป็นผู้นำทางด้านเศรษฐกิจอุตสาหกรรม เช่น สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่นและกลุ่มประเทศในยุโรป

สำหรับภายในประเทศไทยนั้นถึงแม้จะมีปริมาณสำรองถ่านหินอยู่มากกว่า 2,000 ล้านตัน แต่ ส่วนใหญ่เป็นถ่านหินที่มีชั้นคุณภาพต่ำ ตั้งแต่ลิกไนต์ (Lignite) จนถึง ซับบิทูมินัส (Sub-bituminous) อีกทั้งภาพลักษณ์ที่ไม่ดีด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในอดีตทำให้การใช้ถ่านหินเป็นเชื้อเพลิงมีปริมาณไม่มากหากเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ

อย่างไรก็ตามในอนาคตคาดว่าจะมีการใช้ถ่านหินเพิ่มขึ้น เนื่องจากเป็นเชื้อเพลิงที่มีราคาถูกและมีปริมาณสำรองมากเมื่อเปรียบเทียบกับเชื้อเพลิงชนิดอื่น แต่ทั้งนี้การนำถ่านหินมาใช้ผลิตพลังงานจะต้องใช้ควบคู่กับเทคโนโลยีถ่านหิน สะอาดเพื่อกำจัดสารพิษที่ปลดปล่อยออกมาในกระบวนการผลิตและการใช้ถ่านหิน*

ถ่านหิน คือ หินตะกอนชนิดหนึ่งและเป็นแร่เชื้อเพลิงสามารถติดไฟได้ มีสีน้ำตาลอ่อนจนถึงสีดำ มีทั้งชนิดผิวมันและผิวด้าน น้ำหนักเบา ถ่านหินประกอบด้วยธาตุที่สำคัญ 4 อย่าง ได้แก่ คาร์บอน ไฮโดรเจน และออกซิเจน นอกจากนั้นมีธาตุหรือสารอื่น เช่น กำมะถัน เจือปนเล็กน้อย ถ่านหินที่มีจำนวนคาร์บอนสูงและมีธาตุอื่น ๆ ต่ำ เมื่อนำมาเผาจะให้ความร้อนมา ถือว่าเป็นถ่านหินคุณภาพดี

ถ่านหินสามารถแยกประเภทตามลำดับชั้นได้เป็น 5 ประเภท คือ

(1) พีต (Peat) เป็นชั้นแรกในกระบวนการเกิดถ่านหิน ประกอบด้วยซากพืชซึ่งบางส่วนได้สลายตัวไปแล้วสามารถใช้เป็นเชื้อเพลิงได้

(2) ลิกไนต์ (Lignite) มีซากพืชหลงเหลืออยู่เล็กน้อย มีความชื้นมาก เป็นถ่านหินที่ใช้เป็นเชื้อเพลิง

(3) ซับบิทูมินัส (Subbituminous) มีสีดำ เป็นเชื้อเพลิงที่มีคุณภาพเหมาะสมในการผลิตกระแสไฟฟ้า

(4) บิทูมินัส (Bituminous) เป็นถ่านหินเนื้อแน่น แข็ง ประกอบด้วยชั้นถ่านหินสีดำมันวาว ใช้เป็นเชื้อเพลิงเพื่อการถลุงโลหะ

(5) แอนทราไซต์ (Anthracite) เป็นถ่านหินที่มีลักษณะดำเป็นเงา มันวาวมาก มีรอยแตกเว้าแบบก้นหอย ติดไฟยาก

ถ่านหินเคยเป็นสินค้าเทกองที่มีปริมาณการขนส่งมากที่สุดในโลกพอๆ กับแร่เหล็ก ถ่านหินถือว่าเป็นสินค้าอีกประเภทหนึ่งที่มีปัญหาในการบรรทุกขนถ่ายพอสมควร เนื่องจากเป็นสินค้าที่มีโอกาสเผาไหม้ได้ในตัวเองจึงจำเป็นต้องมีการควบคุมระดับอุณหภูมิตลอดเวลาของการเดินทาง อย่างไรก็ตาม หากพบว่าระดับความร้อนขึ้นสูง อาจใช้น้ำพรมทำให้สินค้าเปียกและเย็นลงได้

นอกจากนี้ ถ่านหินยังก่อให้เกิดแก๊สเผาไหม้ (Marsh Gas) ได้หากได้รับการผสมกับอากาศในสัดส่วนที่พอเหมาะและเกิดระเบิดขึ้นได้อย่างรวดเร็ว การป้องกันการก่อตัวขึ้นของแก๊สดังกล่าวจำเป็นต้องให้ถ่านหินมีการจัดเก็บอย่างหนาแน่น (Solid) เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดเป็นหลุมอากาศ (Pocket) และอากาศเข้าไปรวมตัวก่อให้เกิดเป็นแก๊สได้

ปัญหาอีกอย่างหนึ่งสำหรับการบรรทุกขนถ่ายสินค้าประเภทนี้คือ ความเสียหายเนื่องจากฝุ่นละออง และต้องมีการป้องกันฝุ่นนี้ไม่ให้ไปทำความเสียหายแก่สินค้าประเภทอื่นด้วย

4) ฟอสเฟต (Stowage Factor 0.9) ปุ๋ยเคมีและปุ๋ยธรรมชาติ (Stowage Factor อยู่ระหว่าง 1.2 ถึง 1.5)

ฟอสเฟต คือ หินชนิดหนึ่ง แร่ที่สำคัญของฟอสเฟต คือ อะพาไทต์ เกิดจากการสะสมตัวจากฟอสเฟต ส่วนใหญ่มักจะใช้ในอุตสาหกรรมปุ๋ยเคมี

ปุ๋ยเคมี คือ ปุ๋ยที่ได้จากสิ่งไม่มีชีวิต เช่น จากหิน เหมือนแร่ต่างๆ หรือ จากการสังเคราะห์ขึ้นทางวิทยาศาสตร์ เช่น ปุ๋ยยูเรีย แอมโมเนียมซัลเฟต หินฟอสเฟตบด ปุ๋ยเคมีสูตรต่างๆ ปุ๋ยเคมีจะมีส่วนผสมของธาตุอาหารหลักของพืช (ได้แก่ ไนโตรเจน ฟอสฟอรัส หรือ โพแทสเซียม) ในปริมาณที่เข้มข้นมากกว่าปุ๋ยอินทรีย์จึงทำให้ปุ๋ยเคมีได้รับความนิยมเนื่องจากสามารถใช้ในปริมาณที่น้อยกว่าปุ๋ยอินทรีย์ถึงแม้ว่าปุ๋ยเคมีจะมีธาตุอาหารพืชเข้มข้นกว่าปุ๋ยอินทรีย์ แต่ปุ๋ยเคมีไม่มีคุณสมบัติในการปรับปรุงโครงสร้างของดินให้โปร่งและร่วนซุยได้นอกจากนั้นปุ๋ยเคมีส่วนใหญ่จะไม่มีธาตุอาหารรอง และธาตุอาหารเสริม ที่มีในปุ๋ยอินทรีย์ แต่อย่างไรก็ตามในตลาดปุ๋ยเคมีปัจจุบัน มีปุ๋ยเคมีหลายประเภทที่มีการผสมธาตุอาหารรองเข้าไป เพื่อลดปัญหานี้ลง

ปุ๋ยธรรมชาติ หรือปุ๋ยอินทรีย์ หรือ ปุ๋ยหมักคือ ปุ๋ยที่ได้จากการย่อยสลายอินทรีย์วัตถุทางชีวเคมีโดยจุลินทรีย์กลุ่มใช้ออกซิเจน (Aerobic Microorganisms) จนเป็นประโยชน์

ต่อพืชปุ๋ยธรรมชาติ หรือปุ๋ยอินทรีย์ หรือ ปุ๋ยเป็นปุ๋ยทำจากวัสดุอินทรีย์ มีธาตุอาหารที่เป็นประโยชน์ สำหรับการเจริญเติบโตของพืช ผลจากการบ่มหมักสารอินทรีย์ ของเสีย ที่ได้จากมูลวัว มูลไก่ ซาก ต้นไม้ ใบไม้ มูลค้างคาว กรดอะมิโน โคลโลไมท์ และแร่ธาตุต่าง ๆ

ฟอสเฟตและปุ๋ยเป็นสินค้าเทกองที่มีบทบาทมากขึ้นทุกวัน ทั้งนี้เนื่องจาก สภาพความแห้งแล้งของผิวดินและการขาดชลประทานที่พอเพียง ฟอสเฟตจะอยู่ในรูปก้อนหิน (Rock) โดยตัวเองไม่มีปัญหายุ่งยากในการบรรทุกขนถ่าย เว้นแต่ในกรณีของฝุ่นละอองซึ่งเป็นเรื่อง ปกติ นอกจากนี้ก็คือเรื่องการซึมซับความชื้น ซึ่งฟอสเฟตสามารถซึมซับความชื้นได้ง่ายมากและหาก ฟอสเฟตเปียกเพราะซึมซับความชื้นเข้าไปมากก็จะมีปัญหาในการยกขน

ส่วนปุ๋ยนั้นมีปัญหาในลักษณะที่แตกต่างกันออกไปและมีความยุ่งยาก มากกว่าฟอสเฟต ปุ๋ยธรรมชาติหรือปุ๋ยคอก เช่น มูลวัว มูลไก่ ซากต้นไม้ ใบไม้ มูลค้างคาว กรดอะมิโน โคลโลไมท์ และแร่ธาตุต่าง ๆ เหล่านี้มีแนวโน้มที่จะเกิดความร้อนและเน่าเปื่อยหรือบูดเน่าได้ในระหว่าง การขนส่ง ดังนั้น จึงควรมีการตั้งทิ้งไว้อย่างน้อย 14 วันก่อนการบรรทุกขนถ่าย และ หลังจากการที่ได้ ถูกบดให้เป็นผงเพื่อให้มีความสมดุลของเอนไซม์ กระบวนการทำงานนี้จะทำให้สินค้าเหล่านี้รับเอา ออกซิเจนเข้าไปมากขึ้นและเกิดการเน่าเปื่อยหรือบูดเน่าซ้ำลง

ทั้งนี้ปุ๋ยบางชนิดอาจทำปฏิกิริยาซึ่งกันและกันได้ ดังนั้นจึงควรมีการแบ่ง ช่องว่างระหว่างการบรรทุกหากต้องการบรรทุกในเรือลำเดียวกัน นอกจากนี้ ปัญหาความเปียกชื้น (Sweat) ก็เป็นปัญหาสำคัญสำหรับสินค้าเทกองประเภทนี้และต้องมีการป้องกันและควบคุมความชื้น ให้อยู่ในระดับไม่เกินร้อยละ 25 เพราะความชื้นดังกล่าวจะก่อให้เกิดสนิมขึ้นได้ในช่องระวาง หรือฝา ระวาง หรือผนังระวางเรือ และเมื่อความชื้นกลั่นตัวเป็นหยดน้ำตกลงมากก็จะก่อให้เกิดความเสียหาย แก่สินค้าได้ในที่สุด

5) บอกลีและอลูมินา

การบรรทุกขนถ่ายสินค้าเทกองประเภทนี้โดยทั่วไปแล้วไม่มีปัญหาพิเศษอื่น ใด นอกไปจากปัญหาของสินค้าเทกองคือ การกระจายน้ำหนักของสินค้า ปัญหาอื่น ๆ ที่อาจขึ้น นอกจากนี้อยู่ที่การบรรทุกขนถ่ายเนื่องจากสินค้าประเภทนี้มีฝุ่นมากและเป็นมลภาวะแก่บรรยากาศ อย่างรุนแรงและยาวนาน การขนถ่ายจึงต้องใช้เรือพิเศษที่ออกแบบมาโดยเฉพาะเพื่อป้องกันปัญหา ดังกล่าว และมีอุปกรณ์การขนถ่ายที่สลับซับซ้อนกว่าการขนถ่ายสินค้าเทกองโดยทั่วไป

สินค้าเทกองทั้ง 5 ประเภทดังกล่าวมาข้างต้นเป็นเพียงตัวอย่างสินค้าเทกอง หลักของโลกที่มีการขนถ่ายในลักษณะเทกอง(Bulk) ซึ่งมีปัญหาในการบรรทุกขนถ่ายแตกต่างกัน ออกไปในแต่ละประเภท แต่อยู่บนพื้นฐานเดียวกัน

ดังนั้นสิ่งสำคัญที่สุดในการบรรทุกขนถ่ายสินค้าเหล่านี้จึงอยู่ที่ข้อมูลและ รายละเอียดของสินค้านั้น ซึ่งสามารถหาได้จากผู้ส่งสินค้า (Shippers) หรือสายการบินเรือที่มีความ เชี่ยวชาญในการบรรทุกขนถ่ายสินค้านั้นๆโดยเฉพาะ

2.2.2.2 สินค้าเหลว

สินค้าเหลวหลักในการขนส่งทางทะเลได้แก่น้ำมัน ทั้งน้ำมันดิบและน้ำมันที่กลั่น แล้ว รองลงมา คือ สารเคมีต่างๆ สินค้าที่เป็นน้ำมันจะทำการขนส่งโดยเรือที่ออกแบบมาโดยเฉพาะ เรียกว่า เรือบรรทุกน้ำมัน หรือ Tanker สินค้าเหลวประเภทนี้จัดเป็นสินค้าอันตราย และเนื่องจาก

สินค้าดังกล่าวมีสถานภาพที่เป็นของเหลว ดังนั้นจึงมีการเคลื่อนย้ายหรือเคลื่อนไหวไปมาตลอดเวลาตามลักษณะของการเคลื่อนที่ของเรือ และมีปริมาณพื้นผิวหน้าที่กว้างขวางมากโดยแผ่นขยายเต็มความกว้างของแต่ละห้องหรือช่องระวางสำหรับบรรทุกในเรือ จำนวนของถังจะขึ้นอยู่กับขนาดของถังและขนาดของเรือ

การบรรทุกขนถ่ายสินค้าเหลวนี้จะไม่ทำการบรรทุกสินค้าเต็มกำลังความจุของถังทั้งนี้พื้นที่ที่เหลืออยู่จะทำการใส่แก๊สเฉื่อยเข้าไปเพื่อป้องกันการลุกไหม้ของน้ำมัน โดยปกติแล้วการบรรทุกน้ำมันจะทำการบรรทุกน้ำมันประเภทเดียวกันไปในหลายๆเที่ยว ทั้งนี้เพราะค่าใช้จ่ายในการล้างทำความสะอาดถึงในแต่ละครั้งมีค่าใช้จ่ายสูงมาก สินค้าเหลวประเภทน้ำมันนี้อาจแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ สะอาด (Clean) และสกปรก (Dirty) น้ำมันสะอาดได้แก่ น้ำมันที่กลั่นแล้ว น้ำมันหล่อลื่น น้ำมันดีเซล ในขณะที่น้ำมันสกปรก ได้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดิบ³²

2.2.2.3 สินค้าทั่วไป

สินค้าทั่วไปหรือ General Cargo คือเทอมที่ระบุและครอบคลุมถึงสินค้ามากมายหลายชนิด ได้แก่ สินค้าที่บรรจุอยู่ในถุง กล่อง ลัง หรือถัง หรือแม้แต่สินค้าที่อยู่รวมกันเป็นมัดหรือเป็นก้อนหรือแยกกันเป็นชิ้นๆ เช่น เครื่องยนต์ ท่อ เครื่องสุขภัณฑ์ หรือ แม้แต่บรรจุรวมกันในภาชนะขนาดใหญ่เช่นตู้สินค้า (Container)

วัตถุประสงค์ของการแบ่งแยกหรือจำแนกสินค้าออกเป็นประเภทหรือหมวดหมู่ต่างๆ กันมีดังนี้คือ

- 1) เพื่อการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลว่าสินค้านั้นได้ปฏิบัติและดูแลให้อยู่ในสภาพดี (In Good Condition) มีการป้องกันความเสียหาย สูญหาย หรือการเสื่อมสภาพที่พอเพียง
- 2) มีการใช้ประโยชน์สูงสุดของเรือในเรื่องของพื้นที่ (Space) และความสามารถในการบรรทุกซึ่งโดยหลักการแล้วสินค้าจะต้องถูกบรรจุและบรรทุกในเรือโดยใช้ประโยชน์สูงสุดในทั้ง 2 กรณี
- 3) การป้องกันลูกเรือและเรือจากอันตราย หรือการบาดเจ็บซึ่งอาจเกิดขึ้นได้จากการปฏิบัติที่ไม่ถูกต้อง
- 4) เกิดผลการปฏิบัติงานสูงสุดในเชิงของความเร็วในการขนส่งและต้นทุนในการบรรทุกขนถ่ายสินค้าในการจัดหาสินค้าเพื่อให้เต็มลำเรือและเกิดประโยชน์สูงสุดนี้ ฝ่ายจัดหาสินค้าจะต้องมีความรู้ความเข้าใจในลักษณะสินค้า ทั้งเรื่องของขนาด รูปร่าง น้ำหนัก และลักษณะของการบรรทุก เพื่อทำความเข้าใจปริมาณและปริมาตรของสินค้าให้พอดีกับระวางบรรทุก โดยพิจารณาแผนที่ระวางในเรือและให้เกิดการสูญเสียพื้นที่น้อยที่สุด ซึ่งการจัดหาสินค้านั้น ฝ่ายที่จัดหาสินค้าได้จากแหล่งต่างๆ ดังต่อไปนี้

³² กมลชนก สุทธิวาทีนฤพุฒิ, กลยุทธ์บริหารธุรกิจการขนส่งทางเรือ, (กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540), หน้า 82.

เรื่องเดียวกัน, หน้า 160-163.

- (1) พ่อค้า/ผู้หาระวาง
- (2) เจ้าพนักงานจองระวาง
- (3) นายหน้า
- (4) ผู้เช่าเรือ
- (5) สัญญาการขนส่งหลายเที่ยว³³

2.2.2.4 สินค้าตู้

สินค้าตู้ คือ สินค้าทั่วไปหรือสินค้าเทกองที่บรรจุในตู้สินค้าหรือ Container ซึ่งเป็นรูปแบบใหม่ของการบรรจุหีบห่อสินค้า เพื่อให้เกิดความสะดวก ประหยัด รวดเร็วและปลอดภัย ตู้สินค้าหรือ Container คือ ตู้เหล็กที่มีขนาดมาตรฐานคือ กว้าง 8 ฟุต สูง 8 ฟุต และยาว 20 ฟุต เรียกว่า ขนาด 1TEU (Twenty Equivalent Unit)

ประโยชน์ของการขนส่งด้วยระบบตู้สินค้ามีหลายประการ ดังนี้

- 1) สะดวกในการบรรทุกและขนถ่าย เพราะตู้มีขนาดมาตรฐานเดียวกัน มีหลายขนาดและประเภทให้เลือกใช้ตามความเหมาะสมของสินค้า
- 2) สินค้าที่บรรจุอยู่ภายในมีโอกาสเสียหายน้อยมาก เพราะอยู่ในตู้เหล็กที่แข็งแรงและมีการเคลื่อนย้ายน้อยครั้ง สินค้าไม่บอบช้ำ
- 3) สินค้าปลอดภัยจากการถูกขโมย
- 4) ประหยัดค่าใช้จ่ายในการทำหีบห่อ
- 5) ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่ง
- 6) ตู้สินค้ายังสามารถเคลื่อนย้ายไปมาระหว่างรูปแบบการขนส่งแบบต่างๆได้อย่างสอดคล้องกันทั้งทางเรือ ทางบก ทางรถไฟ และแม้แต่ทางอากาศ

ปัญหาของการบรรทุกขนถ่ายสินค้าประเภทนี้ไม่มีเหมือนเช่นในกรณีของสินค้าเทกองหรือสินค้าทั่วไปแต่ปัญหาหลักจะอยู่ที่การเงินเป็นหลัก ซึ่งต้องใช้เงินลงทุนสูง ทั้งในการต่อตู้หรือเช่าตู้สินค้า นอกจากนี้ ปัญหาที่เกิดขึ้นก็ได้แก่ปัญหาด้านแรงงานซึ่งต้องได้รับการฝึกอบรมและมีประสบการณ์สูง

แบบของตู้คอนเทนเนอร์ (Types of Containers)

ตู้คอนเทนเนอร์จะเป็นตู้ขนาดมาตรฐานอาจทำด้วยเหล็กหรืออลูมิเนียม โดยมีโครงสร้างภายนอกที่แข็งแรงสามารถวางเรียงซ้อนกันได้ โดยจะมียึด หรือ Slot เพื่อให้แต่ละตู้จะมีการยึดติดกัน โดยส่วนใหญ่แล้วจะมีประตู 2 บาน ซึ่งจะมีรายละเอียด ระบุหมายเลขตู้ (Container Number) น้ำหนักของสินค้าบรรจุสูงสุด ฯลฯ เมื่อปิดตู้แล้วจะมีที่ ล็อกตู้ ซึ่งใช้ในการคล้องซีล (Seal) ซึ่งเดิมนั้นเป็นตะกั่ว แต่ปัจจุบันจะเป็น Plastic มีหมายเลขกำกับ สำหรับใช้ในการบ่งชี้สถานะภาพ ซึ่งได้มีการพัฒนาไปถึง Electronic Seal ซึ่งสามารถเข้าไปตรวจสอบทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Tracking) หากตำแหน่งของการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า ภายในตู้จะมีพื้นที่สำหรับใช้ในการวางและบรรจุสินค้าซึ่งสามารถแยกตามประเภทหรือความเหมาะสมของสินค้าที่จะรับบรรจุทุกตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางทะเล หมายถึง ตู้สี่เหลี่ยมผืนผ้ากว้าง 8 ฟุต สูง 8.5 ฟุต ยาว 20, 35, 40 หรือ 45 ฟุต

³³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 149-155.

ทำจากเหล็กหรืออลูมิเนียมได้รับการผนึกอย่างถาวรไม่ให้น้ำเข้าไปในตัวตู้ได้ ใช้บรรจุสินค้าที่เป็นหีบห่อ ชื้น ลัง พลาสติก กล่อง หรือไม่มีหีบห่อ เพื่อป้องกันการสูญหาย และเสียหายระหว่างขนส่ง สะดวกและรวดเร็วต่อการเปลี่ยนวิธีการขนส่ง ซึ่งจะแตกต่างเฉพาะตัวตู้ปราศจากการแตงต้องสินค้าที่บรรจุอยู่ภายในตู้คอนเทนเนอร์สามารถแบ่งออกอย่างกว้างๆ ได้ 3 แบบ ตามประเภทหรือความเหมาะสมของสินค้าที่จะรับบรรจุ ได้แก่

- 1) ตู้แห้งหรือสินค้าทั่วไป (Dry and General Cargo Container)
- 2) ตู้ควบคุมอุณหภูมิ (Thermal Container) ซึ่งแยกได้อีก 3 แบบ เช่น
 - (1) ตู้ห้องเย็น (Reefer Container)
 - (2) ตู้ฉนวน (Insulated Container)
 - (3) ตู้ระบายอากาศ (Ventilated Container)
- 3) ตู้พิเศษ (Special Container) แยกออกเป็น
 - (1) ตู้แท้งก์เกอร์ (Tank Container)
 - (2) ตู้เปิดหลังคา (Open Top Container)
 - (3) ตู้แพลตฟอร์ม (Platform Based Container)
 - (4) ตู้เปิดข้าง (Side Open Container)
 - (5) ตู้บรรทุกรถยนต์ (Car Container)
 - (6) ตู้บรรทุกหนังเค็ม (Hide Container)
 - (7) ตู้สูงหรือจัมโบ้ (High Cube Container)
 - (8) ตู้อื่น ๆ

1) ตู้แห้งหรือสินค้าทั่วไป (Dry or General Cargo Container) เป็นตู้แบบทั่วไปและใช้มากที่สุดไม่มีแผ่นฉนวนอยู่ภายใน ไม่มีเครื่องทำความเย็น ติดตั้งหน้าตู้ ใช้บรรจุสินค้าแห้งหรือสินค้าทั่วไปที่ไม่มีปัญหาต่อการเปลี่ยนแปลงอุณหภูมิภายในตู้

2) ตู้ควบคุมอุณหภูมิ (Thermal Container) แบ่งออกเป็น

(1) ตู้ห้องเย็น (Reefer Container) มีเครื่องทำความเย็นติดตั้งอยู่หน้าตู้ ภายในบุด้วยฉนวนที่เป็นโฟมทุกด้าน เพื่อป้องกันความร้อนจากภายนอกแผ่เข้าไปในตู้ ใช้สำหรับบรรจุสินค้าประเภทอาหาร ผักและผลไม้สด รวมทั้งเคมีภัณฑ์บางชนิดที่จำเป็นต้องเก็บอยู่ในอุณหภูมิคงที่หรือต่ำกว่าอุณหภูมิทั่วไป ระบบให้ความเย็นจะมีทั้งแบบเป่าจากบนลงล่างหรือเป่าจากพื้นตู้ขึ้นข้างบน สามารถให้ความเย็นต่ำสุด -10 องศาฟาเรนไฮต์หรือ -23 องศาเซลเซียส

(2) ตู้ฉนวน (Insulated Container) คล้ายกับแบบตู้ทั่วไป แต่ภายในจะบุด้วยแผ่นโฟมทุกด้าน เพื่อป้องกันไม่ให้ความร้อนจากภายนอกแผ่เข้าไปในตู้หรือป้องกันไม่ให้อุณหภูมิภายในตู้เปลี่ยนแปลงตามอุณหภูมิภายนอกได้อย่างรวดเร็ว ใช้บรรจุผักและผลไม้สดบางชนิด และส่วนมากจะใส่น้ำแข็งไว้ในตู้ทำให้เกิด

(3) ตู้ระบายอากาศ (Ventilated Container) เหมือนกับตู้ห้องเย็น แต่มีพัดลมแทนเครื่องทำความเย็นสามารถตั้งปริมาณการดูดลมออกจากตู้ได้ตามที่ต้องการ ใช้สำหรับบรรจุสินค้าผักและผลไม้สดบางชนิดที่ไม่จำเป็นต้องใช้บรรจุในตู้แบบห้องเย็นซึ่งมีอัตราค่าขนส่งสูงกว่าพัดลมจะดูดเอาก๊าซเอทิลีนที่ระเหยออกจากตัวสินค้าออกนอกตู้ เพื่อชะลอการสุกหรือหมดอายุของสินค้าให้นานออกไป

3) ตู้พิเศษ (Special Container) แบ่งออกเป็น

(1) ตู้แทงค์เกอร์หรือบรรจุน้ำมันเหลว (Tank Container) มีถังเหล็กกลมยาวติดตั้งอยู่กับพื้นตู้ เป็นตู้โปร่งมีโครงเหล็กเล็กเล็กน้อยแทนผนังทุกด้านเพื่อยึดเสาและพื้นที่ตู้เข้าด้วยกัน สะดวกต่อการขน และยกขึ้นหรือลงจากเรือเหมือนกับตู้คอนเทนเนอร์แบบอื่นๆ ใช้สำหรับบรรจุน้ำมันเหลว เครื่องดื่ม เคมีภัณฑ์ และสินค้าอื่นๆ ที่เป็นน้ำและของเหลว

(2) ตู้เปิดหลังคา (Open Top Container) มีลักษณะเหมือนกับตู้แห้งหรือตู้สินค้าทั่วไป ยกเว้น หลังคาใช้ผ้าใบแทนแผ่นเหล็กหรืออลูมิเนียม โครงหลังคาสามารถจะถอดออกและติดตั้งกลับอย่างสะดวกและรวดเร็ว ใช้สำหรับบรรทุกเครื่องจักร หรือสินค้าที่มีความสูงเกินกว่าหลังคาตู้แบบทั่วไป เวลาบรรจุสินค้าเข้าตู้จะต้องถอดโครงหลังคาและผ้าใบออกก่อน ส่วนมากใช้ป็นจันยกสินค้าผ่านทางหลังคาแล้ววางลงกับพื้นตู้ ตู้ประเภทนี้จะบรรทุกไว้อยู่บนสุดของฟาระวางเรือ

(3) ตู้แพลตฟอร์ม (Platform Based Container or Flat Rack Container) ตู้ประเภทนี้จะมีแต่พื้นและผนังด้านหน้าและด้านหลังของตู้ไม่มีผนังข้างและหลังคาใช้สำหรับบรรทุกสินค้าที่มีน้ำหนักมากกว่าปกติ หรือมีความกว้างเกินกว่าด้านกว้างของตู้ทั่วไป เช่น ซุง เหล็กแท่ง เครื่องกลสินค้าที่บรรทุกสามารถยกเข้าออกได้ทั้งทางด้านบนและด้านข้าง

(4) ตู้เปิดข้าง (Side Open Container) มีลักษณะเหมือนตู้แห้งหรือตู้สินค้าทั่วไป ยกเว้นผนังด้านข้างของตู้สามารถถอดออกได้หรือใช้ผ้าใบแทนผนังด้านข้าง ออกแบบมาใช้สำหรับบรรทุกสินค้าที่มีขนาดกว้างและยาวมากและจำเป็นที่จะต้องยกเข้าออกจากตู้ทางด้านข้างแทนประตูหลัง

(5) ตู้บรรทุกรถยนต์ (Car Container) คล้ายตู้แทงค์เกอร์ มีแต่พื้นตู้และโครงเหล็กโปร่งยึดเสาตู้เท่านั้นภายในอาจจะมีโครงเหล็กเพิ่มเติมใช้สำหรับบรรทุกรถยนต์ที่วางซ้อนกันได้

(6) ตู้บรรทุกหนังเค็ม (Hide Container) คล้ายกับตู้สินค้าแห้งหรือสินค้าทั่วไป แต่ผนังและพื้น ภายในจะเคลือบด้วยสารพิเศษที่จะไม่ดูดซึ่มกลิ่น และทนต่อการกัดกร่อนของน้ำเกลือ ใช้สำหรับบรรทุกหนังสัตว์เค็มเกลือ ซึ่งมีกลิ่นแรงมากอีกทั้งมีการคายน้ำเกลือออกมาตลอดเวลาการบรรทุก สารที่เคลือบผนังและพื้นจะช่วยให้ง่ายขึ้นหลังจากสินค้าถูกนำออกไปจากตู้

(7) ตู้สูงหรือจัมโบ้ (High Cube Container) เหมือน 1 ฟุต จากความสูง 8 ฟุต 6 นิ้วเป็น 9 ฟุต 6 นิ้ว ใช้กับตู้แห้งหรือตู้สินค้าทั่วไป เว้นแต่ความสูงของตู้จะสูงกว่า สำหรับบรรทุกสินค้าทั่วไปที่ต้องการให้ได้ปริมาตรมากขึ้น

การขนส่งด้วยระบบคอนเทนเนอร์แบบต่างๆ

ใน B/E แต่ละฉบับของการขนส่งระบบคอนเทนเนอร์จะมีการระบุลักษณะของการขนส่งต่างๆกันซึ่งแสดงให้เห็นถึงลักษณะการรับสินค้าของบริษัทเรือ อีกทั้งลักษณะต่างๆ กันนี้เป็นสิ่งที่ชี้ให้เห็นถึงขอบเขตการรับผิดชอบเรือด้วย ลักษณะของการขนส่งนี้เป็นสิ่งที่จำเป็นมากที่ผู้นำเข้าหรือส่งออกจะต้องศึกษารายละเอียดอย่างถี่ถ้วน ซึ่งการเรียกลักษณะการขนส่งทางคอนเทนเนอร์ (Container Transport Status) อย่างไรก็ดีลักษณะการขนส่งต่างๆ ตามที่ถือปฏิบัติอยู่มีดังต่อไปนี้

1) LCL = LESS than Container Load หมายถึง สินค้าที่ถูกนำมาบรรจุ ณ.สถานี่บรรจุสินค้า และมีเจ้าของสินค้าหลายรายมาบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์เดียวกัน

2) FCL = FULL Container Load หมายถึงสินค้าที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ มีเจ้าของสินค้าเพียงรายเดียว จะบรรจุ ณ.สถานี่บรรจุสินค้า หรือ นำไปบรรจุสินค้าที่โรงงานของเจ้าของสินค้า

3) CY = Container Yard หมายถึง ลานสำหรับพักตู้สินค้า ก่อนขึ้นเรือ หรือ หลังลงจากเรือ

4) CFS = Container Freight Station หมายถึง สถานที่บรรจุสินค้าเข้าตู้หรือแยกสินค้าที่มีเจ้าของหลายรายออกจากตู้คอนเทนเนอร์

5) ICD = Inland Container Depot หมายถึง โรงพักสินค้าเพื่อตรวจสอบปล่อยสินค้าขาเข้า และบรรจุสินค้าขาออกนอกเขตท่า

ค่าระวางเรือและการคำนวณ

ค่าระวางเรือ คือ ค่าจ้างซึ่งจ่ายให้เจ้าของเรือในการขนส่งสินค้าจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง การคำนวณค่าระวางเรื่อนั้นสามารถคำนวณได้หลายทางด้วยกัน คือ

1) Weight Ton คำนวณจากน้ำหนักสินค้าที่บรรจุทุก และจะมีอัตราการคิดที่แตกต่างกันตามแต่ละประเภทของสินค้า

2) Measurement คำนวณจากปริมาตรของสินค้า คือ เป็นการวัดขนาดของสินค้า กว้าง x ยาว x สูง คำนวณออกมาเป็น ลูกบาศก์เมตร (M3 หรือ CBM) มักจะใช้กับสินค้าที่มีลักษณะ Bulk คือ มีลักษณะเป็น Size Insentive เช่น เสื้อผ้า , ฝ้าย แต่ทั้งนี้จะต้องมีการชั่งน้ำหนัก โดยเปรียบเทียบว่า หากน้ำหนัก (Weight Ton) สูงกว่า ก็จะคิดค่าระวางจากน้ำหนัก

3) V (Ad Valorem Goods) คำนวณจาก Degree สินค้ามีราคาสูงถึงแม้ว่าจะมีปริมาตรน้อย น้ำหนักไม่มาก แต่ต้องได้รับการดูแลเป็นพิเศษ การคิดค่าระวางก็จะคิดเพิ่มอีก 3-5 เท่า ตามมูลค่าสินค้า

4) ค่าระวางพิเศษ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายทั้งหลายที่บริษัทเรือ คิดเพิ่มเติมจากค่าระวางพื้นฐาน ซึ่งประกอบด้วย

(1) ค่าระวาง Surcharge เป็นค่าใช้จ่ายพิเศษที่มีการเรียกเก็บ เนื่องจากในกรณีต่างๆ เช่น ภัยสงคราม หรือในช่วงที่มีการ Peak Season

(2) Terminal Handling Charge : THC เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการขนถ่ายสินค้าทั้งต้นทางและปลายทาง ได้แก่ การใช้เครนที่เรียกว่า Top คือ ค่าภาระ , ค่าลากตู้สินค้า

(3) Bunker Adjustment Factor : BAF เป็นค่าระวางพิเศษ ชดเชยภาระค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีการปรับตัวสูงขึ้น เนื่องจากเกิดวิกฤติการณ์ด้านน้ำมัน ซึ่งทำให้บริษัทเรือมีต้นทุนที่สูงขึ้นกว่าต้นทุนปกติ ก็จะมีการเรียกเก็บค่า BAF หรือที่เรียกง่าย ๆ ว่า Bunker Charge ซึ่งอาจจะขึ้นและลงได้ เป็นไปตามดุลยภาพของ Demand & Supply

(4) Currency Adjustment Factor : CAF เป็นค่าปรับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา โดยค่าระวางเรือส่วนมาก จะเรียกเก็บเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ หากกรณีอัตราแลกเปลี่ยนมีการผันผวน ทางบริษัทเรือก็จะมีการเรียกเก็บ

5) Congestion Surcharge เป็นค่าใช้จ่ายพิเศษเนื่องจากความแออัดในท่าเรือ เป็นค่าใช้จ่ายที่เรียกเก็บเนื่องจากบางท่าเรืออาจมีการบริหารจัดการไม่ดี ทำให้มีการขนย้ายตู้ขึ้นและลงล่าช้ากว่าเกณฑ์ที่ทางบริษัทเรือกำหนดไว้ ซึ่งอาจจะเกิดจากเหตุอื่น เช่น การจราจรที่ติดขัด การนัดหยุดงานของคนงาน ซึ่งมีผลทำให้งานล่าช้า

6) Bill of Lading Charge : B/L Charge ค่าออกใบตราส่ง เป็นค่าธรรมเนียมในการที่บริษัทเรือต้องจัดพิมพ์ใบ Bill of Lading ซึ่งเป็นเอกสารสำคัญที่ใช้ในการแสดงสถานะภาพ (Status) ว่าสินค้าได้มีการขนส่งไปกับบริษัทเรือ ซึ่ง B/L หรือที่เรียกว่าใบตราส่งจะมีออกเป็นหลายฉบับ เช่น ฉบับที่เรียกว่า Original, Duplicate Original, Triple Original และ Copy Non-Negotiate ทั้งหมดนี้ทางบริษัทเรือจะเรียกเก็บเป็นค่าใช้จ่ายในการทำเอกสาร

7) AMSC : Advance Manifest Security Charge เป็นค่าใช้จ่ายในการที่บริษัทเรือต้อง Input Data 24 ชั่วโมงก่อนการขนถ่ายสินค้า ที่เรียกว่า 24 Hour Rules ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของมาตรการความร่วมมือ การป้องกันผู้ก่อการร้ายที่เรียกว่า C-TPAT (Customs Trade Partnerships Against Terrorism) ซึ่งประเทศไทยถูกจัดอยู่ในลำดับสุดท้ายของ Top Twenty Mega Port ในการขนส่งสินค้า จึงต้องเสียค่า AMSC Charge รวมถึงการแก้ไขเอกสาร

2.2.3 สภาพการณ์การรับขนส่งสินค้าทางแม่น้ำในประเทศไทย

2.2.3.1 สภาพการณ์ทางสังคมและเศรษฐกิจ³⁴

โดยทั่วไปแล้วการเปลี่ยนแปลงในสภาพของสังคมและเศรษฐกิจซึ่งยากที่จะคาดเดาได้นั้น ได้มีการส่งผลกระทบโดยตรงต่อสภาวะแรงงานในธุรกิจทางเรือรวมถึงการดำเนินงานและต้นทุนในการดำเนินงานธุรกิจนี้เป็นอันมาก ซึ่งอาจกล่าวในรายละเอียดได้ดังต่อไปนี้

1) ขนาดของลูกเรือ

ลูกเรือ หมายถึง คนประจำเรือนอกเหนือจากนายเรือหรือนายประจำเรือ ขนาดลูกเรือในอดีตจะมีขนาดค่อนข้างใหญ่ คือ โดยประมาณ 30-50 คนต่อเรือต่อลำ ส่วนในปัจจุบันเนื่องจากสภาพทางสังคมเปลี่ยนแปลงไป ความคิดและค่านิยมของคนในการเลือกประกอบอาชีพนี้ก็ ได้มีการเปลี่ยนแปลงไปด้วยประกอบกับค่าใช้จ่ายด้านค่าจ้างแรงงานที่เพิ่มสูงขึ้น ทำให้ขนาดของลูกเรือมีแนวโน้มลดจำนวนลงเหลือประมาณ 2 คนต่อเรือต่อลำ นอกจากนี้ ระบบการจัดการด้านกำลังคนแบบผสม ที่ให้ลูกเรือหนึ่งคนมีความรู้ความสามารถหลายด้านไม่ว่าจะเป็นทางการเดินเรือและเครื่องยนต์ ซึ่งเป็นแนวคิดในการลดกำลังคนบนเรือ ยิ่งทำให้ขนาดเรือของลูกเรือในอนาคตลดขนาดลง

³⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 313-337.

คำนาย อภิปรัชญาสกุล, คู่มือแก้ไขปัญหาลอจิสติกส์เพื่อการนำเข้าและส่งออก, (กรุงเทพมหานคร: โฟกัสมีเดีย แอนด์พับลิชซิง, 2548), หน้า 2-81.

2) ตลาดแรงงาน

ตลาดแรงงาน หมายถึง การตกลงซื้อขายแรงงานระหว่างผู้ต้องการแรงงาน (นายจ้าง) กับผู้ขายแรงงาน (ลูกจ้าง) เนื่องจากค่านิยมของสังคมซึ่งเปลี่ยนไปจากเดิมเป็นอย่างมาก คือ การให้ความสนใจในการเดินเรือออกทะเล ซึ่งในปัจจุบันตลาดแรงงานลูกเรือกำลังประสบกับปัญหาและภาวะการขาดแคลนแรงงาน ดังนั้นเรือต่อใหม่ ๆ จึงมักจะใช้ระบบอัตโนมัติ (Shipboard Automation) หรือใช้คนน้อยที่สุดและใช้ลูกเรือในระบบผสมมากขึ้นเรื่อยๆ

3) คุณภาพของแรงงาน

คุณภาพแรงงาน หมายถึง ผลผลิตภาพของแรงงาน หรือปริมาณของผลผลิตต่อแรงงานหนึ่ง ซึ่งมองคุณภาพแรงงานจากผลผลิตเป็นสำคัญ คุณภาพของแรงงานเป็นปัจจัยสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน ซึ่งถือว่าวิวัฒนาการของเทคโนโลยีสมัยใหม่ส่งผลต่อเรือให้มีลักษณะสลับซับซ้อนมากยิ่งขึ้น และส่งผลให้เกิดความต้องการแรงงานที่มีคุณภาพซึ่งนั่นก็หมายถึงการได้รับการผ่านอบรมและได้รับประกาศนียบัตรรับรองความสามารถซึ่งในอดีตที่ผ่านมาไม่มี ประกอบกับกฎระเบียบ ข้อบังคับของ IMO ที่ดูแลเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยในการเดินเรือที่บังคับให้ลูกเรือต้องมีมาตรฐาน ลูกเรือในปัจจุบันจึงต้องได้รับการศึกษาและฝึกอบรมตามข้อบังคับของแต่ละประเทศและของ IMO

4) สหภาพแรงงาน

สหภาพแรงงาน (Trade Union) คือการรวมตัวกันของกลุ่มลูกจ้างโดยมีวัตถุประสงค์ที่จะให้มีการดำเนินการตาม หรือเปลี่ยนแปลงข้อตกลงเกี่ยวกับสภาพการจ้าง สหภาพแรงงานมีบทบาทและอิทธิพลมากโดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศอุตสาหกรรม ในการปกป้องผลประโยชน์ของสมาชิกในเรื่องของการจ้างงาน ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อต้นทุนดำเนินงานของเรือ จะเห็นได้ว่าเจ้าของเรือหลายรายนำเรือไปจดทะเบียนชักธงเสรี (F.O.C. หรือ Flag of Convenience) เพื่อหลีกเลี่ยงภาระด้านค่าจ้างแรงงานที่สูงเนื่องจากสหภาพแรงงานเหล่านี้

5) ท่าเรือ

ท่าเรือ หรือ Port หมายถึง อาณาบริเวณพื้นที่สำหรับให้เรือเข้าจอดเทียบท่า มีการทอดสมอเรือ มีอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในการดำเนินกิจกรรมระหว่างเรือกับชายฝั่ง เช่น การขนถ่ายสินค้าจากเรือขึ้นสู่ฝั่ง หรือจากเรือลงเรือ หรืออาจกล่าวอย่างสั้น ๆ ว่า ท่าเรือ คือ อาณาบริเวณพื้นที่ที่มีการติดต่อกันระหว่างเรือกับชายฝั่งท่าเรือต่างๆ อาจมีวิวัฒนาการทำให้เกิดการพัฒนาเจริญขึ้นโดยธรรมชาติตลอดเวลาที่ผ่านมา ท่าเรือที่เก่าแก่สามารถถูกพัฒนาให้เป็นท่าเรือที่มีเทคโนโลยีทันสมัย มีศักยภาพทั้งด้านสิ่งแวดล้อมและด้านการขนส่งสินค้า ท่าเรือจะประกอบด้วยพื้นที่ที่มีลักษณะเป็นที่กำบังเรือ (Harbour) ทั้งลักษณะที่เป็นธรรมชาติหรือที่มนุษย์สร้างขึ้นและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ สำหรับเรือกับชายฝั่ง สิ่งก่อสร้างที่มีความสำคัญหรือเกี่ยวข้องกัท่าเรือได้แก่ อุ้งเรือ (Dock) เขื่อนกันคลื่น (Breakwater) หมุดหรือหลักผูกเรือ (Dolphin) และบริเวณที่ให้เรือเข้าจอดเทียบท่า (Berth) ซึ่งท่าเรือแต่ละแห่งควรมีจำนวนท่าสำหรับเทียบเรือตามความเหมาะสม ขึ้นกับขีดความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้าของแต่ละท่าเรือ (Port Capacity) และการควบคุมค่าใช้จ่ายต่างๆ (Costs) เพื่อให้กิจการท่าเรือได้รับผลประโยชน์สูงสุด

สภาพสังคมและค่านิยมที่เปลี่ยนแปลงไปยังส่งผลกระทบต่อแรงงานในท่าเรือ ในขณะปัจจุบันเรือมีความทันสมัยและสลับซับซ้อนกันมากยิ่งขึ้น อุปกรณ์ในการยกขนส่งสินค้าก็มีความสลับซับซ้อนมากยิ่งขึ้น แรงงานในท่าเรือจึงมีความจำเป็นที่จะต้องได้รับการฝึกฝนให้ได้มาตรฐานมากขึ้น³⁵

2.2.3.2 สภาการณ์ทางกฎหมาย

ตามประเทศไทยได้มีการบัญญัติไม่ว่าจะด้านกฎหมายหรือกฎระเบียบข้อบังคับในการขนส่งสินค้าทางน้ำนั้นก็ได้มีการบัญญัติเป็นบทเฉพาะการที่เกี่ยวกับการขนส่งทางแม่น้ำไม่ว่าจะด้านการควบคุมกำกับดูแลในส่วนของผู้ประกอบการหรือผู้ใช้บริการเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางน้ำแล้ว ก็จะเป็นการนำเอากฎหมายหรือกฎระเบียบข้อบังคับในส่วนภาคการขนส่งทั่วไปมาพิจารณา ไม่ว่าจะเป็นภาคการขนส่งทางทะเล หรือ ทางบก เป็นต้น ซึ่งในการนี้ การขนส่งสินค้าทางแม่น้ำนั้นทั้งรับขนส่งทั้งภายในและระหว่างประเทศ จะต้องมีการเกี่ยวข้องกันหลายหน่วยงาน อาจแยกพิจารณาได้ดังนี้

ในภาคส่วนการขนส่ง พาหนะที่ใช้สำหรับการขนส่งสินค้าทางน้ำนั้น ก็คือ เรือ ก็จะต้องมีกฎหมายหรือกฎระเบียบข้อบังคับในการขนส่งสินค้าทางน้ำที่เกี่ยวข้องมากมาย เช่น³⁶ พระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 พระราชบัญญัติ เรือไทย พ.ศ. 2481 พระราชบัญญัติ ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 พระราชบัญญัติ ป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติ การกักเรือ พ.ศ. 2534 พระราชบัญญัติ การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 พระราชบัญญัติ การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ. 2547 พระราชบัญญัติ ความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. 2548 พระราชบัญญัติ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 พระราชบัญญัติ การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. 2550 เป็นต้น ซึ่งก็จะมีการวางหลักเกณฑ์พื้นฐานทั่วไปเกี่ยวกับการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นการ การเดินเรือ เขตท่าเรือ เขตจอดเรือ หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ให้บริการหรือผู้ใช้บริการ และอื่นๆ ก่อนมีการขนส่งสินค้า โดยที่ไม่มีกฎหมายหรือกฎระเบียบข้อบังคับในด้าน การควบคุมตรวจสอบว่า เรือที่ใช้เป็นพาหนะในการขนส่งนั้นเมื่อบรรทุกสินค้าไปแล้วมีน้ำหนักหรือความจุมากจนเกินไปหรือเปล่า สินค้าที่ลงเรือ่นั้นมีความเหมาะสมกันหรือเปล่า ตลอดจนความสมบูรณ์ของเรือที่ใช้ในการบรรทุกสินค้าในแต่ละครั้งโดยส่วนมากแล้วเมื่อเกิดความเสียหายเกิดขึ้นกับเรือบรรทุกสินค้าแล้วค่อยมีการตรวจสอบความสมบูรณ์ของเรือ เป็นต้น ส่วนกฎหมายหรือกฎระเบียบข้อบังคับในตัวสินค้าที่เกี่ยวข้องเนื่องด้วยการขนส่งสินค้าทางน้ำนั้นในประเทศไทยได้มีการกำหนดกฎระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับตัวสินค้าไว้หลายประเภทเช่นเดียวกัน เช่น พระราชบัญญัติ วัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติ มาตรฐานสินค้าขาออก พ.ศ. 2503 เป็นต้น ในการขนส่งสินค้าซึ่งจะต้องมีหน่วยงานภาครัฐมาควบคุม ตรวจสอบ อย่างเข้มงวด เพราะสินค้าบางประเภท เป็นสินค้าที่วัตถุ

³⁵ กมลชนก สุทธิวาหนฤพุฒิ, *เรื่องเดิม*, หน้า 337-338.

³⁶ มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติ การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

มาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481

มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535

ไวไฟ หรือสินค้าประเภทสารเคมี ก็จะต้องมีความระมัดระวังเป็นพิเศษในการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นการทำให้สัญลักษณ์ต่างๆ ที่ทำให้ทราบถึงอันตรายในตัวสินค้าที่ทำการขนส่งอยู่

เมื่อพิจารณาจากมาตรการทางกฎหมายแล้วเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าแล้วไม่ว่าจะเกิดขึ้นจากตัวพาหนะที่ใช้สำหรับการขนส่งสินค้า หรือเกิดขึ้นจากตัวสินค้าที่มีการขนส่งนั้นก็ต้องเป็นหน้าที่ของผู้ว่าจ้างขนส่งกับผู้รับจ้างในการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายกันเองจากความเสียหายที่เกิดขึ้น³⁷ ไม่ว่าจะเกิดขึ้นจากเหตุการณ์อะไรซึ่งในความเป็นจริงทั้งผู้ให้บริการและให้บริการต่างก็ต้องมีการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานราชการในระหว่างที่มีการขนส่งสินค้า ดังกล่าวจนกว่าจะมีการขนส่งสินค้าจนสำเร็จไม่ว่าจะเป็นกรมเจ้าท่า กรมศุลกากร เป็นต้น และในแต่ละครั้งก็จะมีภาระความเสียหายในด้านการต่างๆ มากมายแต่ถึงการนั้นในการขนส่งสินค้าต่างๆ ในแต่ละครั้งก็ไม่ได้มีหน่วยงานภาครัฐเข้ามาควบคุม ตรวจสอบ ถึงความเหมาะสมหรือความสมบูรณ์ของเรือที่ใช้ในการขนส่งสินค้า การใช้พาหนะที่ตรงกับตัวสินค้าที่ทำการขนส่งซึ่งควรมีความเหมาะสมกันระหว่างตัวสินค้าและพาหนะที่ใช้ขนส่งสินค้า เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางน้ำนั้นก็มีสินค้าหลายประเภทที่ทำการขนส่งอีกทั้งยังมีการขนส่งทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศหน่วยงานภาครัฐควรเข้ามาควบคุม กำกับดูแล ตรวจสอบ เพื่อกำหนดบทลงโทษความรับผิดชอบของผู้ให้บริการ ต่อการจัดหาพาหนะและอุปกรณ์ในการขนส่งสินค้าให้มีความเหมาะสมกับสินค้าที่ทำการขนส่งเพื่อช่วยลดความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับตัวสินค้านั้นๆ เพื่อควบคุมการบรรทุกสินค้าหนักจนเกินกำหนด เป็นต้น

2.2.4 สภาพปัญหาว่าด้วยการควบคุมกำกับดูแลการรับขนส่งสินค้าทางน้ำที่เกิดขึ้นในประเทศไทย

ตามที่มีการขนส่งสินค้าทางน้ำนั้น เป็นกิจกรรมซึ่งเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายผู้คนและสิ่งของ โดยใช้พาหนะ อาทิ เรือโอเป๊ะ หรือเรือในรูปแบบและขนาดแตกต่างกันผ่านบนพื้นผิวของ ทะเล มหาสมุทร ทะเลสาบ และแม่น้ำลำคลอง ซึ่งจุดประสงค์หลักนั้นก็เพื่อตอบสนองความต้องการเพื่อการเดินทางในเชิงของการพาณิชย์ เป็นส่วนใหญ่ โดยย้อนไปเมื่อยุคอดีตนั้นก็ได้มีการใช้ลำต้นของต้นไม้มาตัดทำเป็นเรือ หรือใช้ต้นไม้ต่อกันเป็นแพเพื่อข้ามลำน้ำ และต่อมาก็ได้รับการพัฒนาจนเป็นเรือ ตามในแต่ละในยุคสมัยต่างๆ กันที่สามารถขนถ่ายสินค้าไปมาระหว่างลำน้ำ จนถึงในช่วงยุคของการสำรวจบุกเบิกเรือต่างๆ ก็ได้รับการพัฒนาให้ใหญ่ขึ้นจนสามารถเดินทางข้ามทะเล แม่น้ำ และมหาสมุทรได้ในที่สุด โดยในยุคแรกๆ ยานพาหนะดังกล่าวเหล่านี้ สามารถเคลื่อนที่ไปได้ก็โดยการใช้อำนาจของมนุษย์เพื่อทำ

³⁷ มาตรา 608 อันว่าผู้ขนส่งภายในความหมายแห่งกฎหมาย ลักษณะนี้ คือบุคคลผู้รับขนส่งของหรือคนโดยสาร เพื่อบำเหน็จ เป็นทางค้าปกติของตน

มาตรา 616 ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่ของอันเขาได้มอบหมาย แก่ตนนั้นสูญหายหรือบุบสลายหรือส่งมอบชักช้า เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือบุบสลายหรือชักช้า นั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือ เกิดแต่สภาพแห่งของนั้นเองหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งของ หรือผู้รับตราส่ง

มาตรา 619 ถ้าของเป็นสภาพอันจะก่อให้เกิดอันตรายได้ หรือ เป็นสภาพเกลือกจะก่อให้เกิดเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินไซ้ ผู้ส่งต้องแสดงสภาพแห่งของนั้นไว้ก่อนทำสัญญา ถ้ามิได้ทำเช่นนั้น ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบในการเสียหายไม่ว่าอย่างใด ๆ อันเกิดแต่ของนั้น

การพาย และต่อมาได้ประยุกต์ใช้กำลังลมเป็นการทุนแรงและผลักดันให้เรือแล่นไป จนมาถึงในยุคปัจจุบัน ยานพาหนะทางน้ำเหล่านี้ก็ได้พัฒนามาใช้เครื่องจักรกลแทน ซึ่งเครื่องยนต์ของเรือได้รับการพัฒนาเปลี่ยนแปลงให้สามารถเดินทางได้ไกลขึ้น และมีประสิทธิภาพมากขึ้น เครื่องจักรกลต่างๆ ก็ได้รับการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงมาใช้น้ำมัน และแม้กระทั่งใช้พลังงานนิวเคลียร์ในการขับเคลื่อนต่อไป แต่ทั้งนี้ก็ยังอยู่บนพื้นฐานของการใช้การขนส่งทางทะเลในเชิงพาณิชย์เป็นส่วนใหญ่ จากพัฒนาการของเรือที่ใหญ่ขึ้นและเคลื่อนที่เร็วขึ้นเพื่อการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพซึ่งอาจทำให้มีผลกระทบในด้านต่างๆตามมาเมื่อเกิดความเสียหายเกิดขึ้นหากไม่นับการที่เรือสินค้าถูกโจรสลัดทำการปล้น เราก็จะพบปัญหาเรื่องของการเกิดอุบัติเหตุทางเรือ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการชนกันของเรือบรรทุกสินค้า การพลิกคว่ำของเรือบรรทุกน้ำมัน การจมของเรืออันเนื่องมาจากคลื่นที่สูงในทะเลและหากมีการเกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้วก็จะทำให้การเก็บกู้ซากเรือนั้นทำได้ยากและใช้ระยะเวลาที่นานซึ่งทำให้ส่งผลในด้านต่างๆดังนี้

2.2.4.1 สภาพปัญหาด้านกฎหมาย

ตามที่มีการขนส่งสินค้าทางน้ำซึ่งส่วนใหญ่แล้วพาหนะที่ใช้สำหรับการขนส่งประเภทนี้ก็คือ เรือ และเรือก็จะมีหลายประเภทโดยสามารถแยกได้ดังนี้³⁸

เรือ หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุกทุกลำเลียงโดยสาร ลาก จูง ดัน ยก ขุดหรือลอก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้น้ำได้ ทำนองเดียวกัน

"เรือกำปั่น" หมายความว่า เรือที่เดินด้วยเครื่องจักรกลหรือด้วยใบและไม่ได้ใช้กรรเชียง แจวหรือพาย

"เรือกำปั่นไฟ" หรือ "เรือกลไฟ" หมายความว่า เรือที่เดินด้วย เครื่องจักรจะใช้ใบด้วยหรือไม่ก็ตาม และให้หมายความรวมถึงเรือกำปั่นยนต์ด้วย

"เรือกำปั่นยนต์" หรือ "เรือยนต์" หมายความว่า เรือที่เดินด้วยเครื่องยนต์จะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม

เรือกำปั่นใบ หรือ "เรือใบ" หมายความว่า เรือที่เดินด้วยใบ และไม่ใช้เครื่องจักรกล

"เรือกล" หมายความว่า เรือที่เดินด้วยเครื่องจักรกล และใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม

"เรือกลไฟเล็ก" หมายความว่า เรือที่มีขนาดต่ำกว่าสามสิบตันกรอสส์ที่เดินด้วยเครื่องจักร

"เรือเดินทะเล" หรือ "เรือทะเล" หมายความว่า เรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเล ตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ

"เรือเล็ก" หมายความว่า เรือที่เดินด้วยกรรเชียง แจวหรือพาย

"เรือโป๊ะ" หรือ "เรือโป๊ะจ้าย" หมายความว่า เรือทะเลที่มีรูปร่าง แบบยุโรปและเครื่องเสาเพลลาใบอย่างแบบจีน หรือแบบประเทศใด ๆ ในเอเชีย

³⁸ มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 บทนิยาม

"เรือเปิดทะเลและอื่น ๆ" หรือ "เรือเปิดทะเลและเรืออื่น ๆ" หมายความว่า เรือที่ใช้ใบในเวลาเดินทะเล และใช้ใบหรือกรรเชียงหรือแจวในเวลาเดินในลำแม่น้ำ และให้หมายความรวมถึงตลอดถึงเรือฉลอมทะเล เรือแทงฉลอมท้ายญวน หรือเรือสามก้าวด้วย

"เรือสำเภา" หมายความว่า เรือเดินทะเลต่ออย่างแบบจีน หรือแบบประเทศใด ๆ ในเอเชีย

"เรือบรรทุกสินค้า" หมายความว่า เรือที่ไม่มีดาดฟ้าหรือมีไม่ตลอดลำเดิน ด้วยกรรเชียง แจว หรือพาย หรือบางที่ใช้ใบ และใช้สำหรับบรรทุกสินค้า

"เรือลำเลียง" หมายความว่า เรือที่มีใช้เรือกล และใช้สำหรับลำเลียง หรือขนถ่ายสินค้าจากเรือกำปั่น หรือบรรทุกสินค้าส่งเรือกำปั่น

"เรือลำเลียงทหาร" หมายความว่า เรือที่ใช้ในการลำเลียงทหารทั้งนี้ไม่ว่าจะเป็นเรือของทางราชการทหารหรือไม่ก็ตาม

"เรือโดยสาร" หมายความว่า เรือที่บรรทุกคนโดยสารเกินสิบสองคน

"เรือสินค้า" หมายความว่า เรือที่มีใช้เรือโดยสาร

"เรือประมง" หมายความว่า เรือที่ใช้สำหรับการจับสัตว์น้ำ หรือทรัพยากรที่มีชีวิตอื่น ๆ ที่อยู่ในทะเล

"เรือสำราญและกีฬา" หมายความว่า เรือที่ใช้สำหรับหาความสำราญหรือเรือ ที่ใช้เพื่อการเล่นกีฬาโดยเฉพาะ และไม่ได้ใช้เพื่อการค้า การทหาร หรือการค้นคว้าทางวิทยาศาสตร์

"เรือไม้ที่ต่อแบบโบราณ" หมายความว่า เรือใบเสาเดียว เรือสำเภาหรือเรือไม้ ที่ต่อตามแบบเรือที่ใช้อยู่ในสมัยโบราณ

ถึงแม้ว่าจะมีการแยกประเภทตามขนาดและการใช้งานของเรือแล้วนั้นแต่ก็ยังไม่สอดคล้องกับการใช้จริงเนื่องจากกฎระเบียบการจดทะเบียนเรือบางประการค่อนข้างล้าสมัยเนื่องจากขนาดระวางบรรทุกสินค้ามีเฉพาะเรือขนาดเล็กเท่านั้น เจ้าของเรือขนาดใหญ่ที่มาจดทะเบียนเรือจะไม่สามารถระบุขนาดระวางบรรทุกสินค้าที่แท้จริงได้ เมื่อเกิดอุบัติเหตุกับเรือสินค้าแล้วจะมีปัญหาเรื่องการขอรับเงินทดแทนความเสียหายจากการประกันภัยเนื่องจากเจ้าของเรือจะได้รับเงินทดแทนตามขนาดระวางบรรทุกสินค้าที่จดทะเบียนไว้ถือว่าความล้าสมัยและไม่สอดคล้องกับสภาพความเป็นไปปัจจุบัน

2.2.4.2 สภาพปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม

จากความเสียหายต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากเรือบรรทุกสินค้าเมื่อเกิดอุบัติเหตุระหว่างการเดินทางขนส่งสินค้านั้น จากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นของการล่มของเรือบรรทุกน้ำตาลทรายแดงในแม่น้ำเจ้าพระยา เมื่อวันที่ 31 พ.ค. 2554 ที่ผ่านมา ซึ่งเรือดังกล่าวได้ขนน้ำตาลทรายแดงน้ำหนักประมาณ 24,000 ตัน ได้ประสบอุบัติเหตุชนกับตอม่อในแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณตำบลภูเขทอง อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งจากอุบัติเหตุทำให้เรือที่บรรทุกน้ำตาลทรายแดงมานั้นจมลงไปและน้ำตาลทรายแดงก็ละลายปะปนไปกับแม่น้ำเจ้าพระยา และส่งผลให้ระดับออกซิเจนในน้ำลดต่ำลง จากบริเวณที่เรือล่มยาวไปถึงบริเวณตำบลลำแล อำเภอเมือง จังหวัดปทุมธานี ผลกระทบโดยตรงที่เกิดขึ้นนั้นคงหนีไม่พ้นชาวบ้านที่อยู่บริเวณใกล้ๆ กับบริเวณที่เรือล่ม ซึ่งทำให้ดินนั้นทรุดลงมาจนชาวบ้านต้องย้ายข้าวของหนีกันเพื่อความปลอดภัยและชาวบ้านบางรายที่อยู่ใกล้บริเวณดังกล่าวต้องรื้อบ้านออก

จากบริเวณที่ดินทรุดเพื่อมิให้บ้านนั้นพังลงมา อีกทั้งก็คงหนีไม่พ้นในเรื่องของระบบนิเวศน์ของแม่น้ำที่มีปัญหาขึ้นมาทันที โดยจะเห็นได้จากการที่ระดับของออกซิเจนในน้ำนั้นลดต่ำลง ทำให้สัตว์ที่อยู่ในบริเวณนั้นเริ่มมีการทยอยตายกันไปและที่น่าจะเป็นเรื่องที่น่ากังวลมากก็คือสัตว์น้ำที่หากยากหรือใกล้จะสูญพันธุ์อย่างปลากระเบนน้ำจืดขนาดใหญ่ที่ต้องมาตายเพราะเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น และยังรวมไปถึงปลา กุ้ง ที่เลี้ยงในกระชังของชาวบ้านที่เลี้ยงไว้เพื่อขายและบริโภคที่จะต้องเสียหายจากอุบัติเหตุดังกล่าวหรือว่า

จากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นของการล่มของเรือบรรทุกทรายได้เกิดการรั่วของเรือและจมลงกลางแม่น้ำเจ้าพระยา เมื่อวันพฤหัสบดี ที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2554 ในตำบลบ้านใหม่ อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยาซึ่งจุดที่เกิดเหตุดังกล่าวได้ห่างจากจุดที่เรือน้ำตาลทรายจมลงประมาณ 7 กิโลเมตรโดยทั้งนี้เจ้าของเรือต้องดำเนินการกู้เรืออย่างเร่งด่วนแล้ว เพราะทรายจำนวนมากที่ไหลลงแม่น้ำเจ้าพระยา ทำให้เกิดการกีดขวางการสัญจรไปมาของเรือต่าง ๆ

ในการที่จะกู้เรือที่ล่มขึ้นมาจากแม่น้ำก็ต้องใช้เวลาานพอสมควรอันเนื่องมาจากสภาพของแม่น้ำที่เขี้ยวกรากทำให้การกู้เรือเป็นไปด้วยความทุลักทุเลพอสมควร ซึ่งมันไม่ได้ง่ายเหมือนที่ใครๆ ประเมินกันเอาไว้ อีกทั้งปัญหาก็ได้เกิดขึ้นกับชาวนาที่ปลูกข้าวอยู่บริเวณเหนือเขื่อนอีกเนื่องจากการที่น้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาท่วมนาข้าวที่อยู่ใกล้กับแม่น้ำ ซึ่งสาเหตุมาจากการที่จะต้องปิดกั้นเขื่อนเพื่อทำให้ระดับน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยามีระดับที่ลดลง เพื่อที่จะช่วยให้ผู้ที่ล่เรือทำงานกันง่ายขึ้น ซึ่งก็เป็นผลกระทบที่เป็นลูกโซ่ต่อๆ กันมา หากนับมูลค่าทรัพย์สินที่เสียหายไปนั้นก็คงจะประเมินได้ไม่ยากเท่าไร ซึ่งจะต่างกับการประเมินความเสียหายของทรัพยากรและระบบนิเวศสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาดังกล่าว เพราะเราไม่สามารถที่ฟื้นฟูสภาพแวดล้อมดังกล่าวได้ในเวลาอันสั้น ซึ่งจะต้องใช้ระยะเวลาที่นานมากกว่าสภาพแวดล้อมจะกลับมาเป็นปกติเหมือนเดิมหรือใกล้เคียงกับสภาพเดิมก่อนที่จะเกิดปัญหานั้นขึ้นหากเมื่อเรามองความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งระบบแล้วแล้ว ผลกระทบนั้นมิใช่เกิดขึ้นเพียงแค่บริเวณที่เรือบรรทุกดังกล่าวล่ม แต่เราจะต้องมองทั้งวงจรของการเกิดอุบัติเหตุว่ามีอะไรเสียหายอย่างไรบ้าง นอกจากความเสียหายที่ผู้ประกอบการและใช้บริการได้รับแล้วนั้น เราก็จะต้องพิจารณาวจรอื่นๆ เพิ่มขึ้นด้วย โดยอาจจะต้องเริ่มจากวงจรของสัตว์น้ำไม่ว่าจะขนาดเล็กหรือขนาดใหญ่ หากว่าอาหารของสัตว์น้ำเหล่านี้ตายไปก็จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศน์ในช่วงระยะเวลานั้นๆ ได้ ซึ่งจะทำให้สัตว์น้ำต่างๆ หาอาหารได้ยากขึ้น ซึ่งจะมีผลต่อการขยายพันธุ์ของสัตว์น้ำ อีกทั้งยังต้องมองไปถึงผลกระทบของชาวนาที่ได้รับผลกระทบด้วย และที่สำคัญก็คือชาวบ้านที่ได้รับความเสียหายจากเหตุการณ์ครั้งนี้ทั้งผู้ต้องอาศัยแม่น้ำในการดำเนินชีวิตและผู้ที่ต้องขนข้าวของรื้อบ้านเพื่อป้องกันความเสียหาย อีกทั้งยังคงมีเรือขนส่งสินค้าที่ไม่สามารถที่สัญจรไปส่งสินค้าตามท่าเรือที่กรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังได้ในเวลาดังกล่าว

ซึ่งหากจะเปรียบกันอย่างตรงไปตรงมาแล้ว การขนส่งทางน้ำนั้นความเข้มงวดกวดขันในเรื่องของความปลอดภัยในการขนส่งนั้น ยังหย่อนยานกว่าทางบกมากนัก โดยจะเห็นได้จากการที่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องนั้นมีกันหลายส่วนมาก ไม่ว่าจะเป็นตำรวจทางหลวงที่คอยจับเรื่องของความเร็วที่เกินกว่ากฎหมายกำหนดบนทางหลวง จุดตรวจตามทางผ่านหลักของแต่ละจังหวัดที่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจคอยตรวจตราความเรียบร้อย หรือแม้กระทั่งด่านซั้งน้ำหนักรถบรรทุกตามจุดต่างๆ ซึ่งก็สามารถเป็นการป้องกันอุบัติเหตุได้อีกทางหนึ่ง แต่การขนส่งทางน้ำนั้นความเข้มงวดกวดขันใน

เรื่องดังกล่าวกับน้อยมาก ซึ่งเท่าที่เคยพบเห็นก็จะเห็นแต่เจ้าหน้าที่ของกรมเจ้าท่าจะมาคอยดูเรือโดยสารขนส่งคนตามท่าต่างๆ เพื่อป้องกันการบรรทุกผู้โดยสารที่เกินของเรือรับจ้างขนส่งผู้โดยสาร และอาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งนั่นก็เป็นส่วนหนึ่งที่เป็นรูปธรรมที่พบเห็นกันอยู่ประจำ ครั้งนี้คงต้องใช้เหตุการณ์ที่ผ่านมาเป็นบทเรียนสำคัญของการล่มและจมของเรือบรรทุกสินค้าให้เป็นโอกาสในการวางมาตรการต่างๆ เพื่อให้มีวิธีการหรือแนวทางที่เป็นรูปธรรม โดยทั้งนี้จะต้องอาศัยความร่วมมือกันในหลายภาคส่วนทั้งจากองค์กรจากทางภาครัฐเอง จากองค์กรของภาคเอกชน

ทั้งนี้ในเบื้องต้นสิ่งที่ผู้ประกอบการขนส่งทางเรือจะต้องระมัดระวังหรือต้องใส่ใจให้มากขึ้นนอกจากน้ำหนักที่จะต้องคอยควบคุมแล้ว กำลังของเครื่องยนต์ก็มีความสำคัญอย่างมากในการควบคุมเรือ หากว่าสภาพแม่น้ำนั้นมีการไหลที่แรงหรือเชี่ยวกรากก็ต้องใช้เรือที่มีกำลังมากกว่าปกติในการขับเคลื่อน หรือไม่ต้องใช้เรือที่มีเครื่องยนต์ควบคุมทั้งหัวและท้ายด้วย ซึ่งผู้ประกอบการสามารถที่จะกระทำได้ทันทีโดยไม่ต้องรอให้ใครมาคอยบอกกล่าวและในท้ายที่สุดก็หวังว่าเหตุการณ์ในครั้งนี้นឹងจะเป็นบทเรียนที่เอาไว้มากๆ ฝ่ายได้หามาตรการป้องกันเพื่อให้ได้ผลอย่างจริงจัง เพราะถึงแม้จะมีช่องทางที่จะเอาผิดกับผู้ที่เกี่ยวข้องให้เกิดความเสียหายก็มีใช่จะเป็นเรื่องที่ทำได้รวดเร็วมากนัก เพราะ เรื่องการฟ้องดำเนินคดีนั้นใช้ระยะเวลาที่ยาวนานพอสมควรหรือต่อให้ได้มาซึ่งค่าเสียหายมันก็ไม่อาจจะเทียบได้กับทรัพยากรที่มันต้องถูกทำลายลงไป ทั้งหมดนี้ก็มีใช่ว่าเราทำเพื่อใครคนหนึ่งคนใด แต่เราต้องทำเพื่อลูกหลานและบุคคลในอนาคตของเราที่จะยังคงสามารถใช้แม่น้ำในการดื่มกินกันต่อไปอีกนั่นเอง

2.3 แนวคิดทั่วไปของไทยเกี่ยวกับควบคุมกำกับดูแลการรับขนส่งสินค้าทางแม่น้ำ

2.3.1 แนวคิดของการบัญญัติเกี่ยวกับควบคุมกำกับดูแลการรับขนส่งสินค้าทางแม่น้ำ

ประเทศไทย มีอาณาเขตทางทะเล (Maritime Zone) ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 กว่า 350,000 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นกว่าครึ่งหนึ่งของอาณาเขตทางบกที่มีอยู่ประมาณ 513,000 ตารางกิโลเมตร ความยาวของชายฝั่งทะเลรวมฝั่งอ่าวไทยและอันดามันกว่า 2,815 กิโลเมตร ครอบคลุม 23 จังหวัดซึ่งประเทศสามารถใช้ประโยชน์จากทะเลไม่เฉพาะแต่ในเขตทางทะเลของประเทศเราเองเท่านั้น หากยังสามารถใช้ทะเลไปถึงนอกเขตทางทะเลของประเทศด้วย เพื่อให้การใช้ประโยชน์จากทะเลเป็นมาตรฐานเดียวกันอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล จึงได้กำหนดเขตน่านน้ำทางทะเลออกเป็น 6 เขต ได้แก่

- 1) น่านน้ำภายใน
- 2) ทะเลอาณาเขต
- 3) เขตต่อเนื่อง
- 4) เขตเศรษฐกิจจำเพาะ
- 5) ไหล่ทวีป
- 6) ทะเลหลวง

2.3.1.1 ในส่วนน่านน้ำเพื่อการขนส่ง

น่านน้ำภายใน (Internal Waters)³⁹

น่านน้ำภายในคือ น่านน้ำที่เฝ้าเข้าไปในแผ่นดินจากแนบขอบฝั่งทะเล ซึ่งได้แก่น่านน้ำของปากแม่น้ำหรืออ่าว น่านน้ำภายในเกิดจากการลากเส้นฐานตรงปิดปากแม่น้ำ หรืออ่าว น่านน้ำที่อยู่ระหว่าง

น่านน้ำภายในอยู่ภายใต้ อธิปไตยของรัฐชายฝั่ง หรือรัฐหมู่เกาะ น่านน้ำภายในถือเป็นเสมือนดินแดนของรัฐชายฝั่งหรือรัฐหมู่เกาะ กฎหมายของรัฐชายฝั่งบังคับใช้อำนาจอธิปไตยน่านน้ำภายในได้เช่นเดียวกับอาณาเขตทางบก

นอกจากนี้อธิปไตยของรัฐชายฝั่งยังคลุมถึงห้วงอากาศเหนือน่านน้ำภายในและน่านน้ำหมู่เกาะ รวมทั้งพื้นดินท้องทะเล และดินใต้ผิวดินของน่านน้ำภายในและน่านน้ำหมู่เกาะด้วย

เส้นฐานแบ่งออกได้เป็น เส้นฐานปกติซึ่งเป็นแนวน้ำลดต่ำสุดตลอดชายฝั่งทะเล และเส้นฐานตรง ซึ่งเป็นแนวที่ใช้สำหรับกรณีชายฝั่งทะเลของรัฐมีลักษณะเว้าแหว่งตัดลึกเข้าไปในแผ่นดิน หรือเป็นแหลมยื่นล้ำออกไปในฝั่งทะเล การกำหนดเส้นฐานตรงเป็นผลจากการลากเส้นตรงเชื่อมขอบนอกของแผ่นดินตามแนวชายฝั่ง และหากมีเกาะตามชายฝั่งในบริเวณใกล้เคียงและต่อเนื่องกันอาจลากเส้นเชื่อมขอบนอกเกาะตลอดแนวแล้วจึงโยงเข้าหาฝั่งทะเล เส้นฐานทั้งสองประเภทใช้เป็นเกณฑ์พื้นฐานสำหรับวัดความกว้างของอาณาเขตทางทะเลต่างๆ ของรัฐ

ในส่วนที่เกี่ยวกับทางปฏิบัติของประเทศไทยทะเลอาณาเขตหรือน่านน้ำอาณาเขต (Territorial Seas or Water)

ทะเลอาณาเขตหมายถึงอาณาเขตทางทะเลหรือน่านน้ำของรัฐชายฝั่ง ซึ่งอยู่ถัดออกไปจากฝั่งทะเลหรือถัดออกไปจากน่านน้ำภายในหากรัฐชายฝั่งนั้นมีน่านน้ำภายใน ทะเลอาณาเขตมีความกว้างวัดจากเส้นฐานออกไปในทะเลได้ไม่เกิน 12 ไมล์ทะเล โดยที่จะเกี่ยวในส่วนหนึ่งของเขตอำนาจรัฐในทะเลอาณาเขต รัฐชายฝั่งมีอธิปไตยสมบูรณ์เหนือทะเลอาณาเขตเช่นเดียวกับที่มีเหนือ น่านน้ำภายใน หมายความว่า นอกจากจะมีอธิปไตยเหนือท้องน้ำแล้วยังมีครอบคลุมถึงห้วงอากาศหรือน่านฟ้าเหนือเขตดังกล่าวตลอดจนพื้นดินใต้ท้องทะเลและใต้พื้นดินใต้ท้องทะเลด้วย ทั้งนี้โดยมีข้อแตกต่างกับน่านน้ำภายในเรื่องสิทธิการเดินเรือผ่านโดยสุจริต สิทธิการเดินเรือผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตถือว่าเป็นจารีตประเพณีในกฎหมายระหว่างประเทศและได้รับการรับรองโดยสนธิสัญญาหลายฉบับ อนุสัญญาเจนีวา ว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่องได้บัญญัติไว้ในข้อ 14-23 และข้อ 17-32 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ระบุให้สิทธิการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตของเรือของรัฐอื่นหรือรัฐไร้ฝั่งไม่ว่าจะเป็นเรือเอกชนหรือเรือรบซึ่งมีความประสงค์จะผ่านทะเลอาณาเขตนั้นหรือจะเดินทางไปยังน่านน้ำภายในหรือที่จะออกไปสู่ทะเลหลวงจากน่านน้ำภายในและมีสิทธิจะหยุดทอดสมอในทะเลอาณาเขตด้วย ในกรณีที่มีการหยุดและการทอดสมออาจเกิดขึ้นในการเดินเรือปกติหรือจำเป็นต้องกระทำโดยเหตุสุดวิสัย เช่น การซ่อมเครื่องยนต์ หรือประสบทุกข์ภัย การผ่านของเรือทะเลในอาณาเขตจะถือว่าสุจริตก็ต่อเมื่อการผ่านไม่เป็นการเสื่อมเสีย

³⁹ จตุรนต์ ธีระวัฒน์, กฎหมายระหว่างประเทศ, พิมพ์ครั้งที่ 3 แก้ไขเพิ่มเติม, (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2555), หน้า 652-743.

กระทบกระเทือนต่อสวัสดิภาพความสงบเรียบร้อยหรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง แต่รัฐชายฝั่งมีสิทธิที่จะออกกฎหมายหรือข้อบังคับเพื่อรักษาสีทิวบางอย่างได้ เช่น เพื่อความมั่นคง การจับปลา การเดินเรือ การสาธารณสุขและการศุลกากรในทะเลอาณาเขตของตนได้สำหรับเรือประมงต่างชาติดำเนินการผ่านในทะเลอาณาเขตจะถือว่าไม่สุจริต ถ้าไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับของรัฐชายฝั่งในการที่จะป้องกันมิให้เรือเหล่านั้นทำการประมงในทะเลอาณาเขตของตน สำหรับเรือได้นำที่ผ่านทะเลอาณาเขตของรัฐอื่นจะต้องเดินบนผิวน้ำและแสดงธงของตน รัฐชายฝั่งอาจดำเนินการที่จำเป็นในทะเลอาณาเขตของตนเพื่อป้องกันการผ่านที่ไม่สุจริต แต่ในบางครั้งรัฐชายฝั่งมีสิทธิจะห้ามเรือทุกชนิดผ่านทะเลอาณาเขตของตนบางส่วนเป็นการชั่วคราวเพื่อความมั่นคงของตนและต้องประกาศให้รัฐอื่นทราบล่วงหน้า แต่ถ้าเป็นการผ่านช่องแคบนานาชาติ ซึ่งเชื่อมส่วนหนึ่งของทะเลสองแห่ง หรือเชื่อมกับทะเลอาณาเขตรัฐ การห้ามชั่วคราวจะกระทำไม่ได้เว้นแต่เพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของตนและต้องปฏิบัติต่อรัฐอื่นโดยเสมอภาคสิทธิสำคัญอีกประการหนึ่งของรัฐชายฝั่ง คือสิทธิที่จะสงวนการจับปลาในทะเลอาณาเขตแก่สัญชาติของตน แต่ถ้าอนุญาตคนสัญชาติอื่นมาจับปลาในทะเลอาณาเขตของตนได้ก็จะกำหนดข้อบังคับเกี่ยวกับการจับปลาไว้ อนุสัญญาเจนีวา ว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ข้อ 15 ค.ศ. 1958 และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 4 ระบุว่ารัฐชายฝั่งต้องไม่ขัดขวางการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตและมีหน้าที่จะต้องโฆษณาให้ทราบตามสมควรถึงอันตรายใดๆ ต่อการเดินเรือที่ตนทราบภายในทะเลอาณาเขตของตน และชายฝั่งไม่มีสิทธิจะเรียกเก็บค่าผ่านทะเลอาณาเขต เว้นเสียแต่ว่าจะเป็นค่าธรรมเนียมค่าบริการเฉพาะอย่างที่ทำให้แก่เรือเท่านั้น

ในด้านอำนาจศาลของรัฐชายฝั่งเกี่ยวกับคดีอาญา เรือต่างชาติที่แล่นอยู่ในทะเลอาณาเขตข้อ 19 อนุสัญญาเจนีวา ว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ค.ศ. 1958 และข้อ 27 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ระบุว่ารัฐชายฝั่งไม่มีอำนาจจับกุมสอบสวนบุคคลใดๆ เกี่ยวกับอาชญากรรมได้กระทำบนเรือในระหว่างเรือนั้นกำลังผ่านน่านน้ำอาณาเขต เว้นแต่กรณีคือ

- 1) ถ้าผลอาชญากรรมนั้นขยายไปถึงรัฐชายฝั่ง หรือ
- 2) ถ้าอาชญากรรมนั้นเป็นประเภทที่จะรบกวนต่อสันติภาพของประเทศ หรือต่อความสงบเรียบร้อยของทะเลอาณาเขต หรือ
- 3) ถ้านายเรือหรือกงสุลของประเทศซึ่งเรือนั้นชักธงร้องขอความช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่ท้องถิ่น หรือ
- 4) ถ้าเป็นการจำเป็นเพื่อการปราบปรามการค้ายาเสพติดให้โทษโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย

แต่ถ้าเป็นกรณีที่อาชญากรรมนั้นได้ประกอบบนเรือก่อนที่เรือจะได้เข้าสู่ทะเลอาณาเขตและเรือนั้นเพียงแต่เดินผ่านทะเลอาณาเขตโดยไม่ได้นำเข้าในน่านน้ำภายใน รัฐชายฝั่งจะดำเนินการจับกุมหรือสอบสวนใดๆ ไม่ได้แต่ถ้าการกระทำผิดที่เกิดขึ้นบนเรือต่างชาติ ซึ่งเรือนั้นกำลังแล่นผ่านน่านน้ำอาณาเขตโดยออกมาจากน่านน้ำภายใน รัฐชายฝั่งมีอำนาจจับกุมหรือสอบสวนตามกฎหมายของตนในการพิจารณาว่าการจับกุมควรจะกระทำหรือไม่หรือโดยวิธีใด เจ้าหน้าที่ท้องถิ่นต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ของการเดินเรือประกอบด้วย หลักการดังกล่าวข้างต้นใช้บังคับเฉพาะเรือเอกชนและเรือ

พาณิชย์ของรัฐบาลด้วย สำหรับเรือรบโดยปกติเมื่อเข้ามาทะเลอาณาเขตของรัฐจะต้องบอกกล่าวล่วงหน้าและต้องปฏิบัติตามข้อบังคับของรัฐชายฝั่งเกี่ยวกับการผ่านทะเลอาณาเขตถ้าไม่ปฏิบัติรัฐชายฝั่งอาจบังคับให้เรือนั้นออกจากทะเลอาณาเขตของตนได้ (อนุสัญญาเจนีวา ว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ค.ศ. 1958 ข้อ 23 และข้อ 30 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982) จารัตประพณีระหว่างประเทศไม่ให้สิทธิแก่รัฐชายฝั่งที่จะใช้อำนาจศาลทั้งทางแพ่งและทางอาญาแก่เรือโดยปราศจากความยินยอมของกัปตันเรืออนุสัญญาทั้งสองฉบับ ไม่ได้กล่าวถึงเรื่องนี้ไว้

ในกรณีเกี่ยวกับเสรีภาพในการบินเหนือทะเลอาณาเขต ยังไม่ได้รับการรับรองโดยสมบูรณ์ โดยหลักการแล้วรัฐมีอำนาจออกกฎข้อบังคับเกี่ยวกับการบินเหนือทะเลอาณาเขตเหมือนบินผ่านดินแดนของตนเกี่ยวกับอำนาจศาลในคดีแพ่ง ข้อ 20 อนุสัญญาเจนีวา ว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ค.ศ. 1958 และ ข้อ 28 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ระบุว่ารัฐไม่มีอำนาจหยุดหรือเปลี่ยนทางเดินเรือของต่างชาติ ซึ่งกำลังผ่านทะเลอาณาเขตเพียงแต่ต้องการดำเนินคดีทางแพ่งกับบุคคลบนเรือนั้น สำหรับการจับกุมเรือหรือบังคับคดีต่อเรือซึ่งกำลังผ่านทะเลอาณาเขตเพื่อดำเนินกระบวนการพิจารณาความแพ่งก็กระทำไม่ได้เช่นเดียวกันเว้นแต่

1) เกี่ยวกับข้อผูกพันหรือหนี้สิน ซึ่งเรือนั้นได้เข้ารับหรือได้ก่อขึ้นเองในระหว่างหรือเพื่อความมุ่งประสงค์ของการเดินทางผ่านน่านน้ำของรัฐชายฝั่งหรือ

2) เรือต่างประเทศที่อยู่ทะเลอาณาเขต หรือกำลังผ่านทะเลอาณาเขตเป็นเรือที่ได้ออกมาจากน่านน้ำภายใน เช่น เรือไปก่อนหนี้สินหรือข้อผูกพันทางแพ่งระหว่างอยู่ที่ท่าเรือของรัฐชายฝั่งในกรณีนี้อาจถูกจับกุมดำเนินคดีทางแพ่งได้

เขตต่อเนื่อง (Contiguous Zone) หมายถึง อาณาเขตทางทะเลของรัฐชายฝั่งที่อยู่ประชิดและถัดออกไปจากน่านน้ำอาณาเขตหรือทะเลอาณาเขต เพื่อให้เกิดความเสมอภาคและเป็นธรรม ในกรณีที่รัฐชายฝั่งบางรัฐประกาศทะเลอาณาเขตของตนไว้ไม่ถึง 12 ไมล์ทะเล โดยอาศัยหลักการตามอนุสัญญาว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ค.ศ. 1958 ได้กล่าวถึงคำจำกัดความของเขตต่อเนื่องไว้สรุปได้ดังนี้

1) ในเขตทะเลหลวงซึ่งต่อเนื่องกับทะเลอาณาเขตของตน รัฐชายฝั่งอาจดำเนินการควบคุมที่จำเป็นเพื่อป้องกันการละเมิดข้อบังคับเกี่ยวกับศุลกากร รัชฎาการ การเข้าเมือง หรือการอนามัย ภายในท้องทะเลอาณาเขตของตน

2) เขตต่อเนื่องมีอาจขยายเกินกว่า 12 ไมล์ทะเล นับจากเส้นฐานซึ่งไว้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต

3) ในกรณีชายฝั่งทะเลของรัฐสองรัฐอยู่ตรงข้ามหรือประชิดกัน ถ้าไม่มีการตกลงกันเป็นอย่างอื่น รัฐแต่ละรัฐไม่มีสิทธิที่จะขยายเขตต่อเนื่องของตนเลยเส้นมัธยະ แนวโน้มของกฎหมายทะเลฉบับใหม่ เขตต่อเนื่องของรัฐชายฝั่งจะไม่ยืดขยายกว้างกว่า 24 กิโลเมตร

ไหล่ทวีป (Continental Shelf) หมายถึง พื้นดินท้องทะเล (Sea-bed) และดินใต้ผิวดิน (Subsoil) ของบริเวณใต้ทะเล ซึ่งขยายเลยทะเลอาณาเขตของรัฐตลอดส่วนต่อออกไปตามธรรมชาติ (Natural Prolongation) ของดินแดนทางบกของตนจนถึงริมนอกของขอบทวีป (Continental Margin) หรือจนถึงระยะ 200 ไมล์ทะเลจากเส้นฐานซึ่งไว้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขตในกรณีที่ริมนอกของ ขอบทวีปขยายไปไม่ถึงระยะนั้น (อนุสัญญาฯ ข้อ 76 วรรคหนึ่ง) ในกรณีที่ริมนอกของขอบทวีป

สั้นกว่า 200 ไมล์ทะเล ซึ่งเป็นความกว้างของเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ก็ให้ถือว่าไหล่ทวีปมีความกว้างถึง 200 ไมล์ทะเลตามความกว้างของเขตเศรษฐกิจ รัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตย (Sovereign Rights) เหนือทรัพยากรธรรมชาติบนและใต้ไหล่ทวีป ไม่ว่าจะเป็นทรัพยากรธรรมชาติที่มีชีวิตหรือไม่มีชีวิต โดยมีลักษณะพิเศษ 2 ประการคือ เป็นสิทธิแต่เพียงผู้เดียว (Exclusive Rights) กล่าวคือ หากรัฐชายฝั่งไม่สำรวจหรือแสวงประโยชน์จากทรัพยากรบนหรือใต้ไหล่ทวีปแล้ว รัฐอื่นจะสำรวจหรือแสวงประโยชน์จากทรัพยากรบนหรือใต้ไหล่ทวีปโดยมิได้รับ ความยินยอมอย่างชัดแจ้งจากรัฐชายฝั่งมิได้ สิทธิของรัฐชายฝั่งเหนือไหล่ทวีปนี้ ไม่ได้ขึ้นอยู่กับการครอบครอง (Occupation) ไม่ว่าอย่างแท้จริงหรือเพียงในนาม หรือกับการประกาศอย่างชัดแจ้งใดๆ กล่าวคือ สิทธิของรัฐชายฝั่งเหนือเขตไหล่ทวีปนั้นเป็นสิทธิที่รัฐชายฝั่งมีอยู่แต่ ดั้งเดิม (Inherent Right) โดยไม่ต้องทำการประกาศเข้ายึดถือเอาแต่อย่างใด รัฐชายฝั่งได้สิทธิอธิปไตยดังกล่าวมาโดยอัตโนมัติ

ทางปฏิบัติของไทยด้านทะเลอันดามันไทย ได้แบ่งเขตไหล่ทวีปกับเพื่อนบ้านต่างๆ เป็นที่เรียบร้อย โดยในทะเลอันดามันซีกเหนือ ไทยติดกับอินเดียนั้นได้ทำการแบ่งส่วนโดยข้อตกลง วันที่ 22 มิถุนายน 1978 และทำข้อตกลงแบ่งเขตไหล่ทวีปกับอินเดียนและอินโดนีเซียเพื่อกำหนดจุดร่วม 3 ฝ่ายและแบ่งเขตที่เกี่ยวข้องในวันเดียวกัน

เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zone) คือ บริเวณที่อยู่เลยไปจากและประชิดกับทะเลอาณาเขต โดยเขตเศรษฐกิจจำเพาะจะต้องไม่ขยายออกไปเลย 200 ไมล์ทะเลจากเส้นฐานซึ่งใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต (อนุสัญญา ข้อ 55 และข้อ 57) ได้แก่ พื้นที่ที่แสดงด้วยสีฟ้าและสีม่วง รัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตยเพื่อความมุ่งประสงค์ในการสำรวจ (Exploration) และการแสวงประโยชน์ (Exploitation) การอนุรักษ์ (Conservation) และการจัดการ (Management) ทรัพยากรธรรมชาติ ทั้งที่มีชีวิตหรือไม่มีชีวิตในน้ำเหนือพื้นดินท้องทะเล (Water Superjacent to the Sea-bed) และในพื้นดินท้องทะเล (Sea-bed) กับดินใต้ผิวดิน (Subsoil) ของพื้นดินท้องทะเลนั้น และมีสิทธิอธิปไตยในส่วนที่เกี่ยวกับกิจกรรมอื่น ๆ เพื่อการแสวงประโยชน์และการสำรวจทางเศรษฐกิจในเขต อาทิเช่น การผลิตพลังงานจากน้ำ (Water) กระแสน้ำ (Currents) และลม (Winds) (อนุสัญญา ข้อ 56 วรรคหนึ่ง (เอ) รัฐชายฝั่งมีสิทธิแต่เพียงผู้เดียว (Exclusive Rights) ในการสร้างหรืออนุญาตให้สร้าง และควบคุมการสร้างเกาะเทียม (Artificial Islands) สิ่งติดตั้ง (Installations) และสิ่งก่อสร้าง (Structures) เพื่อทำการสำรวจ และแสวงประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติที่ไม่มีชีวิตในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ หรือควบคุมการใช้สิ่งติดตั้งหรือสิ่งก่อสร้างอันอาจเป็นอุปสรรคต่อการใช้ สิทธิของรัฐชายฝั่งในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ รัฐอื่นๆ ย่อมมีเสรีภาพในการเดินเรือ (Freedom of Navigation) การบินผ่าน (Freedom of Over Flight) การวางสายเคเบิลและท่อใต้ทะเล (Freedom of the Laying of Submarine Cables and Pipelines)

ระบบกฎหมายของเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

เขตเศรษฐกิจจำเพาะมีคุณสมบัติที่สำคัญอยู่ 2 ประการ

ประการแรก เป็นเขตที่ติดต่อกับทะเลอาณาเขตแต่มีใช้ทะเลอาณาเขต เนื่องจากระบบกฎหมายแตกต่างกันตรงที่อำนาจของรัฐชายฝั่งในเขตเศรษฐกิจจำเพาะมีน้อยกว่าในทะเลอาณาเขต เช่น ในเรื่องเสรีภาพในการเดินเรือและการบินผ่านในเขตนี้ รวมทั้งเสรีภาพในการวางท่อและ

เคเบิลใต้น้ำ ในขณะที่ในทะเลอาณาเขตรัฐชายฝั่งมีข้อจำกัดอยู่เพียงเรื่องการเดินเรือผ่านโดยสุจริต และการขออนุญาตเพื่อการบินเท่านั้น

ประการที่สอง แม้ว่าอาณาบริเวณของเขตเศรษฐกิจจำเพาะจะอยู่ในเขตทะเลหลวงก็ตาม แต่ตามทฤษฎีอนุสัญญาแห่งสหประชาชาติ ค.ศ. 1982 เขตเศรษฐกิจจำเพาะเป็นเขตทางทะเลที่มีลักษณะผสมระหว่างเขตที่อยู่ภายใต้อธิปไตยสมบูรณ์ของรัฐชายฝั่งกับน่านน้ำสากล ดังนั้นจึงไม่ใช่ทะเลหลวง ดังเช่นที่ข้อ 86 ระบุไว้ในส่วนที่เกี่ยวกับทะเลหลวงว่าเป็นส่วนต่างๆ ของทะเลที่มีใช้เขตเศรษฐกิจจำเพาะ

ทะเลหลวงเปิดให้แก่อำนาจรัฐทั้งปวง ไม่ว่ารัฐชายฝั่งหรือรัฐไร้ชายฝั่ง เสรีภาพแห่งทะเลหลวงย่อมใช้ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดไว้โดยอนุสัญญานี้ และกฎเกณฑ์อื่นๆ ของกฎหมายระหว่างประเทศ เสรีภาพแห่งทะเลหลวงของรัฐชายฝั่งและรัฐไร้ชายฝั่ง ประกอบด้วย อาทิเช่น

เสรีภาพในการเดินเรือ

เสรีภาพในการบินผ่าน

จากบทบัญญัติที่กล่าวแล้ว จะเห็นค่อนข้างชัดเจนว่า การเดินเรือของรัฐในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เป็นการเดินเรือโดยสิทธิตามอนุสัญญาฯ นี้ว่าเป็น "เสรีภาพแห่งการเดินเรือ (Freedom of Navigation)" เรือราชการของรัฐเจ้าของธงเท่านั้นที่จะเข้าไปหยุดเรือเพื่อตรวจค้นได้นอกจากว่าเรืออื่นๆ มีเหตุอันควรสงสัยได้ว่า

มีการขนส่งทาง

มีการกระทำความผิดเป็นโจรสลัด

มีการออกอากาศโดยไม่ได้รับอนุญาต

มีการขนส่งยาเสพติดหรือสารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท

ทางปฏิบัติของไทย

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทยนั้น ไทยตระหนักถึงดีว่าการเกิดขึ้นของเขตเศรษฐกิจจำเพาะมีผลกระทบอย่างใหญ่หลวงต่อผลประโยชน์ทางทะเลของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการประมง ดังนั้นจึงพยายามหาทางต่อต้านแนวคิดดังกล่าว แต่ก็ไม่อาจต้านกระแสและแรงกดดันของประเทศกำลังพัฒนาอื่นๆ ได้ อย่างไรก็ตาม ตามสภาพความเป็นจริงทางภูมิศาสตร์ของอ่าวไทยและทะเลอันดามันฝั่งทะเลของไทยอยู่ห่างจากฝั่งของรัฐตรงกันข้ามไม่ถึง 400 ไมล์ทะเล จึงไม่มีทางเป็นไปได้ที่ไหล่ทวีปของไทยจะมีความกว้างเกินกว่าความกว้างของเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ดังนั้นการประกาศจุดพิภพทางภูมิศาสตร์ของเขตเศรษฐกิจจำเพาะของไทยจึงเป็นเพียงการประกาศในหลักการ และจำต้องรอให้ไทยสามารถทำความเข้าใจแบ่งเขตเศรษฐกิจจำเพาะซึ่งอ้างสิทธิซ้อนทับกับเพื่อนบ้านได้เสียก่อนเพื่อกำหนดของเขตเศรษฐกิจจำเพาะที่แน่นอน ซึ่งตามความเป็นจริงย่อมมีความกว้างน้อยกว่า 200 ไมล์ทะเล

จากบทบัญญัติที่กล่าวแล้ว พอที่จะสรุปได้ว่าการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะทั้งหลายของเรือทั้งปวง เป็นการเดินเรือโดยสิทธิที่เรียกว่า เสรีภาพแห่งการเดินเรือ เหมือนกับการเดินเรือในทะเลหลวงทุกประการ ไม่น่าจะมีปัญหาอะไร เท่าที่ผ่านมาเรือรบและเรือสินค้าไทย ไม่พบว่ามีปัญหา แต่ปรากฏว่าเรือที่มีปัญหาคือเรือประมง เรือประมงไทยหลายพันลำ ที่ทำมาหากินอยู่นอกเขตทะเลไทย ไกลบ้างใกล้บ้าง เรือเหล่านี้ต้องเดินทางไปมาระหว่างประเทศไทยกับพื้นที่ที่เข้าไป

ทำการประมงเป็นประจำ เขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศต่างๆ ที่เรือประมงนอกประเทศต้องผ่านอยู่เสมอคือ เวียดนาม มาเลเซีย และอินโดนีเซีย ทางด้านที่จะเข้ามาอ่าวไทย และอินโดนีเซีย มาเลเซีย อินเดีย บังคลาเทศ และพม่าทางทะเลอันดามัน ซึ่งเรือประมงเหล่านี้ถูกจับกุมเป็นประจำก็ คือ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะพม่า อินเดีย อินโดนีเซีย และมาเลเซีย ส่วนข้อหาของการกระทำผิดก็คือ ทำการประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะหรือทะเลอาณาเขตโดยไม่ได้รับอนุญาต เรือเป็นอันมากที่ถูกจับ มักต่อสู้ว่ากำลังเดินทางเพื่อกลับประเทศไทย เรื่องนี้มีปัญหามาก เพราะโดยแท้จริงแล้วคงจะมี 2 อย่างคือ กำลังเดินเรือโดยไม่ได้ทำการประมง และก็คงมีเหมือนกันที่เดินเรือไปด้วยลากอวนไปด้วย แต่เมื่อขึ้นศาลแล้ว ส่วนมากมักไม่รอดที่จะถูกลงโทษ ตามข้อกล่าวหาของเจ้าหน้าที่ของประเทศนั้นๆ

ทะเลหลวง (High Seas) หมายถึง ทุกส่วนของทะเลซึ่งไม่ได้รวมอยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zone) ในทะเลอาณาเขต (Territorial Sea) หรือในน่านน้ำภายใน (Internal Waters) ของรัฐ หรือในน่านน้ำหมู่เกาะ (Archipelagic Waters) ของรัฐหมู่เกาะ (อนุสัญญา ข้อ 86) เป็นที่น่าสังเกตว่า ห้วงน้ำ (Water Column) และผิวน้ำเหนือไหล่ทวีปที่อยู่นอกเขตเศรษฐกิจจำเพาะยังคงเป็นเขตทะเลหลวง ถึงแม้ไหล่ทวีปและทรัพยากรบนไหล่ทวีปจะตกอยู่ภายใต้ สิทธิอธิปไตย (Sovereign Rights) ของรัฐชายฝั่งก็ตาม ทะเลหลวงเปิดให้แก่รัฐทั้งปวง ไม่ว่ารัฐชายฝั่ง (Coastal States) หรือ รัฐไร้ฝั่งทะเล (Landlocked States) เสรีภาพแห่งทะเลหลวงใช้ได้ภายใต้ เงื่อนไขที่กำหนดไว้โดยอนุสัญญา และหลักเกณฑ์อื่นๆ ของกฎหมายระหว่างประเทศ อาทิเช่น เสรีภาพในการเดินเรือ (Freedom of Navigation) เสรีภาพในการบิน (Freedom of Overflight) เสรีภาพในการทำประมง (Freedom of Fishing) โดยหน้าที่ประการสำคัญของรัฐต่างๆ ที่ทำการประมงในทะเลหลวง คือ ต้องร่วมมือกันเพื่อกำหนดมาตรการในการอนุรักษ์ และจัดการทรัพยากรที่มีชีวิตในท้องทะเล

การเปลี่ยนแปลงของแม่น้ำ

แม่น้ำสามารถจำแนกออกได้ตามสภาพธรณีวิทยาได้เป็นแม่น้ำในระยะเริ่มแรก (Young Rivers) แม่น้ำที่พัฒนาแล้ว (Mature Rivers) และแม่น้ำที่มีอายุมาก (Old Rivers) แม่น้ำทั้ง สามประเภทมีการเคลื่อนไหวและเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวมีทั้งอย่าง ค่อยเป็นค่อยไป และการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วที่สามารถสังเกตเห็นได้ชัดเจน แม่น้ำในระยะ เริ่มแรกเป็นแม่น้ำที่เกิดขึ้นในบริเวณหุบเขาที่มีรูปร่างลักษณะคล้ายตัววี (V-Shaped Valleys) และมีความลาดชันสูง โดยทั่วไปแม่น้ำดังกล่าวมีรูปร่างที่ไม่สม่ำเสมอ และอยู่ในขบวนการที่กำลังมีการ เปลี่ยนแปลง สามารถพบเห็นแก่ง (Rapids) และน้ำตก (Falls) ในแม่น้ำประเภทนี้ ส่วนแม่น้ำที่พัฒนา แล้วเกิดขึ้นในบริเวณหุบเขาที่กว้างและความลาดชันไม่สูงนัก แม่น้ำประเภทนี้ค่อนข้างจะมี เสถียรภาพ และมีหน้าตัดที่เพียงพอที่จะนำพาตะกอนในลำน้ำได้ ส่วนแม่น้ำที่มีอายุนั้นพบได้ใน บริเวณหุบเขาที่มีพื้นที่กว้างมากและความลาดชันแบนราบมีสันฝั่งแม่น้ำ (Levees) เกิดขึ้นตามแนว ตลิ่ง และบ่อยครั้งจะพบที่ราบน้ำท่วมถึงเป็นบริเวณกว้าง (Wide Floodplain Areas) และลุ่มน้ำขัง (Swamps) ที่อยู่บริเวณด้านหลังสันฝั่งแม่น้ำด้วยการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพที่สำคัญของแม่น้ำทั้ง สามประเภทดังกล่าวข้างต้น ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงรูปร่างและขนาดของหน้าตัดลำน้ำ ความลาด เียงของท้องน้ำ ชนิดและขนาดของวัสดุท้องน้ำและตลิ่ง และรูปร่างของลำน้ำโดยองค์ประกอบที่ สำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ได้แก่ ปริมาณการไหล และปริมาณตะกอน

ปริมาณการไหลของน้ำในแม่น้ำมีผลโดยตรงต่อการเปลี่ยนแปลงรูปร่างและขนาดของหน้าตัดลำน้ำ กล่าวคือ ถ้าปริมาณการไหลสูง ความเร็วกระแสน้ำก็จะสูงขึ้นตาม อัตราการกัดเซาะตลิ่งหรือท้องน้ำเป็นไปอย่างรุนแรง ลำน้ำจะขยายหน้าตัดให้มีขนาดใหญ่ขึ้น ซึ่งการขยายหน้าตัดเป็นได้ทั้งการขยายความกว้างและความลึก แต่ในทางกลับกัน หากปริมาณการไหลของน้ำลดลง จะเกิดแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางตรงกันข้าม ความกว้างของลำน้ำจะแคบลง การสะสมของตะกอนท้องน้ำจะเพิ่มมากขึ้น แต่การเปลี่ยนแปลงในลักษณะนี้จะค่อยเป็นค่อยไป ไม่เกิดขึ้นรวดเร็วเหมือนกับในลักษณะแรก

ปริมาณตะกอนในลำน้ำมีผลโดยตรงต่อเสถียรภาพและการเปลี่ยนแปลงรูปร่างและความคดเคี้ยวของลำน้ำ กล่าวคือ ถ้าปริมาณตะกอนในลำน้ำสูง แนวโน้มที่จะเกิดการตกตะกอนในลำน้ำเป็นไปได้มาก ทำให้ลำน้ำตื้นเขิน ซึ่งกลไกธรรมชาติจะพยายามหาทางปรับหรือเปลี่ยนแปลงเพื่อให้เกิดความสมดุล

ในส่วนมรว่าด้วยทางคลองต่าง ๆ ในแม่น้ำลำคลองต่าง ๆ นอกเขตท่า บรรดาเรือที่เดินตามน้ำให้เดินกลางลำแม่น้ำหรือลำคลอง เรือที่เดินทวนน้ำให้เดินแอบฝั่ง ถ้าไม่สามารถจะทำอย่างหนึ่งอย่างใดดังว่ามานี้ให้เดินกลางร่องน้ำและให้ปฏิบัติตามข้อบังคับการเดินเรือแห่งท้องถิ่น ซึ่งตั้งขึ้นเพื่อควบคุมการเดินเรือในลำแม่น้ำหรือคลองนั้น ๆ ด้วยให้เจ้าท่าหรือข้าหลวงประจำจังหวัดในท้องถิ่นที่ไม่มีเจ้าท่า มีอำนาจออกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือในแม่น้ำและลำคลองใด ๆ ซึ่งอยู่ในเขตท้องถิ่นของตนได้ ข้อบังคับนั้นเมื่อได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีเจ้าหน้าที และได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้ต่อไป⁴⁰

แนวคิดในเรื่องแม่น้ำระหว่างประเทศ⁴¹

แนวคิดในเรื่องนี้ยังมีเนื้อหาที่ไม่แน่นอน แต่แนวคิดหลักที่ได้รับการยอมรับกันอาจแบ่งออกได้เป็น 3 แนว กล่าวคือ

1) แม่น้ำระหว่างประเทศคือทางน้ำที่ไหลผ่านรัฐหลายรัฐ หรือทางน้ำที่เป็นแนวแบ่งดินแดนของรัฐต่างๆ ที่มีฝั่งอยู่ตรงข้ามกัน แนวคิดนี้เป็นแนวคิดดั้งเดิมที่สอดคล้องกับเกณฑ์ทางภูมิศาสตร์และการเมือง และเป็นแนวคิดที่แคบที่สุดเพราะมุ่งเน้นเฉพาะแม่น้ำเท่านั้น

2) ให้ความหมายกว้างโดยมิได้จำกัดเพียงลำน้ำส่วนที่อยู่ผิวน้ำเท่านั้น แต่รวมถึงน้ำใต้ดินและส่วนที่เป็นพื้นดินด้วย แต่แนวคิดนี้ซึ่งคณะกรรมการสิทธิการกฎหมายระหว่างประเทศ

⁴⁰ ว่าด้วยทางคลองต่าง ๆ

มาตรา ๖๘* ในแม่น้ำลำคลองต่าง ๆ นอกเขตท่า บรรดาเรือที่เดินตามน้ำให้เดินกลางลำแม่น้ำหรือลำคลอง เรือที่เดินทวนน้ำให้เดินแอบฝั่ง ถ้าไม่สามารถจะทำอย่างหนึ่งอย่างใดดังว่ามานี้ให้เดินกลางร่องน้ำและให้ปฏิบัติตามข้อบังคับการเดินเรือแห่งท้องถิ่น ซึ่งตั้งขึ้นเพื่อควบคุมการเดินเรือในลำแม่น้ำหรือคลองนั้น ๆ ด้วย

ให้เจ้าท่าหรือข้าหลวงประจำจังหวัดในท้องถิ่นที่ไม่มีเจ้าท่า มีอำนาจออกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือในแม่น้ำและลำคลองใด ๆ ซึ่งอยู่ในเขตท้องถิ่นของตนได้ ข้อบังคับนั้นเมื่อได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีเจ้าหน้าที และได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

⁴¹ จตุรนต์ ธีระวัฒน์, เรื่องเดิม, หน้า 725-727.

รับไว้ในกรรณการในช่วงแรกเกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการใช้ลำนํ้าระหว่างประเทศเพื่อการอื่นที่มีใช้
 สัญจร แต่หลังจากการทวิภาคีพิจารณาโดยคณะกรรมการที่ 6 ของสมัชชาสหประชาชาติ ทำให้
 คณะกรรมาธิการกฎหมายระหว่างประเทศหันมารับแนวคิดที่สามซึ่งปรากฏในร่างอนุสัญญา ค.ศ.
 1994 กล่าวคือ เป็นลำนํ้าที่มีส่วนที่อยู่ในรัฐที่แตกต่างกันและเป็นระบบของน้ำช่วงผิวนํ้าและใต้ดินที่
 เป็นเอกภาพตามความเป็นจริงที่ตามธรรมชาติแล้วมีจุดบรรจบร่วมกัน แนวคิดนี้แคบกว่าแนวคิดที่สอง
 ในแง่ที่ไม่รวมน้ำใต้ดินที่ปราศจากความสัมพันธ์ทางกายภาพกับระบบของลำนํ้าที่เกี่ยวข้องและไม่นับ
 ดินแดนส่วนที่เป็นพื้นดินที่อยู่ในขอบเขตเส้นแบ่งเขตทางนํ้า

ในขณะที่แนวคิดในเรื่องนี้ยังมีวิวัฒนาการอย่างต่อเนื่อง การศึกษาจึงต้องจำกัดอยู่
 เพียงในแนวคิดที่ยอมรับกันอยู่ในขณะนี้ก่อนซึ่งระบบกฎหมายในเรื่องนี้อยู่บนพื้นฐานของทฤษฎีที่
 แตกต่างกัน 2 ทฤษฎีคือ

1) ทฤษฎีซึ่งให้อำนาจอธิปไตยสมบูรณ์ ทฤษฎีแรกนี้ตั้งบนมูลฐานของ
 แนวคิดเรื่องอำนาจอธิปไตยเหนือดินแดน รัฐสามารถใช้อำนาจอธิปไตยสมบูรณ์เหนือส่วนของลำนํ้า
 ระหว่างประเทศที่อยู่ในดินแดนของตน ไม่ว่าจะก่อให้เกิดผลเช่นไรก็ตามต่อรัฐอื่น ดังนั้นจึงเป็นทฤษฎี
 ที่เป็นคุณต่อรัฐต้นน้ำ แนวคิดนี้รู้จักกันในนามของลัทธิอาร์มอนซึ่งเรียบเรียงขึ้นครั้งแรกโดยอัยการ
 ของสหรัฐอเมริกาเมื่อ ค.ศ. 1895 เมื่อมีข้อพิพาทกับเม็กซิโกเรื่องแม่น้ำริโอ แกรนด์ และมีการปรับไป
 ใช้ในอนุสัญญาอีกหลายฉบับ แต่ในคำพิพากษาของศาลระหว่างประเทศในปัจจุบัน แนวคิดนี้ถูก
 ปฏิเสธ เช่น คำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ วันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ. 1957 ในคดีทะเลสาบลาบูซ
 ทฤษฎีเขตอำนาจอธิปไตยสมบูรณ์ที่สองคือบูรณาภาพแห่งดินแดนที่สมบูรณ์หรือสิทธิของรัฐชายฝั่งซึ่ง
 ให้อภิสิทธิ์กับรัฐปลายน้ำ โดยเฉพาะอย่างยิ่งรัฐที่อยู่ปากแม่น้ำจะมีสิทธิในการยับยั้งโครงการของรัฐ
 ต้นน้ำซึ่งมีผลเป็นการเปลี่ยนแปลงลำนํ้าหรือคุณภาพของน้ำทฤษฎีซึ่งตรงกันข้ามกับทฤษฎีแรกนี้ก็ถูก
 ปฏิเสธในคำชี้ขาดเดียวกันและมิได้รับการยอมรับในทางปัจจุบัน

2) ทฤษฎีที่ให้อำนาจพิเศษกับรัฐที่ลำนํ้าผ่านมากที่สุดซึ่งเคยได้รับการ
 สนับสนุนจากประเทศอินเดียและแอฟริกาใต้และแอฟริกาใต้ผ่านประเทศของตนเป็นส่วนใหญ่กล่าวคือแม่น้ำคอง
 กาและคองโก-แซร์ ก็มีได้รับการยืนยันโดยประเทศเหล่านี้อีกต่อไปในปัจจุบัน

ในส่วนที่เกี่ยวกับทฤษฎีที่จำกัดอำนาจอธิปไตยชายฝั่ง ถือว่าอำนาจอธิปไตยมิได้ให้เพียง
 แคสิทธิกับรัฐเท่านั้น แต่ยังกำหนดหน้าที่ให้รัฐต้องถือปฏิบัติอีกด้วย ดังนั้นตามทฤษฎีประชาคมแล้ว
 ลำนํ้าในแม่น้ำระหว่างประเทศเป็นทรัพยากรธรรมชาติร่วมกันหรือสมบัติร่วมของภูมิภาคที่อนุญาตให้
 ประชาคมเข้าแสวงประโยชน์ได้ แนวคิดนี้ได้ถูกรับไว้ในสนธิสัญญาต่างๆ เช่น สำหรับแม่น้ำเซเนกัล ใน
 สนธิสัญญา วันที่ 11 มีนาคม ค.ศ. 1972 แม่น้ำไนเจอร์ สนธิสัญญา วันที่ 21 พฤศจิกายน ค.ศ. 1920
 ธนาคารโลกก็ได้ยึดแนวคิดนี้เป็นกฎเกณฑ์ในการให้การสนับสนุนทางการเงินแก่โครงการจัดการแม่น้ำ
 ต่างๆในทำนองเดียวกันโครงการเพื่อการพัฒนาแห่งสหประชาชาติก็ได้ให้ความเห็นชอบโครงการกว่า
 100 โครงการในช่วงระยะเวลา 30 ปีที่ผ่านมาโดยอาศัยเกณฑ์ตามแนวคิดนี้ ดังนั้นแนวคิดนี้สร้างความ
 สมดุลให้กับความสัมพันธ์ที่ระหว่างรัฐเพื่อนบ้านที่เป็นรัฐชายฝั่งของแม่น้ำระหว่างประเทศซึ่ง
 ประกอบขึ้นเป็นประชาคมแห่งผลประโยชน์ ดังนั้นจึงได้รับการรับรองจากทางปฏิบัติของรัฐและคำ
 พิพากษาระหว่างประเทศในส่วที่เกี่ยวกับเดินเรือตั้งแต่ ค.ศ. 1815 และในปัจจุบันได้ขยายไปครอบคลุม
 เรื่องการใช้ประโยชน์ในลักษณะอื่นๆ ด้วย

2.3.1.2 ในส่วนพาหนะประเภทเรือเพื่อการขนส่ง

ระบบกฎหมายระหว่างประเทศสำหรับเรือ

ความหมายเรือได้รับการนิยามอย่างชัดเจนโดยกฎเกณฑ์ใดในกฎหมายระหว่างประเทศ อนุสัญญาพิเศษต่างๆ เพียงแต่ให้คำนิยามบางส่วนตามการแบ่งประเภทของหน้าที่ของเรือ ตัวอย่างเช่น มาตรา 1.3 ของอนุสัญญากรุงลอนดอน วันที่ 20 ตุลาคม ค.ศ. 1972 ว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกันในทะเลได้นิยามไว้ว่าเรือเป็นเครื่องจักร เครื่องมือที่มีลักษณะใดก็ตามที่ใช้เป็นปัจจัยในการขนส่งทางน้ำ ส่วนนิยามตามกฎหมายภายในไม่อาจนำมาปรับใช้ได้เสมอไป ดังนั้นจึงต้องแบ่งแยกระหว่างเรือ ชากเรือ โดยองค์ประกอบของความสามารถในการลอยน้ำและเดินเรือยังไม่เพียงพอที่จะนิยามเรือได้ แต่ต้องรวมความสามารถในการเล่นและการกำหนดทิศทางได้อย่างเอกรเทศ โดยนิยามแล้วเรือเป็นสิ่งสหาริมทรัพย์ และเช่นเดียวกับบุคคล เรือต้องมีเอกลักษณ์ประจำตัวเพื่อใช้ในการระบุตัวตนและมีสัญชาติ เสรีภาพในการเดินเรือที่ได้รับการรับรองตามกฎหมายทำให้เรือมีสายสัมพันธ์กับบุคคลในกฎหมายระหว่างประเทศซึ่งได้แก่ รัฐ และในกรณียกเว้น องค์การระหว่างประเทศ ระบบกฎหมายมีลักษณะบางประการร่วมกันสำหรับเรือทุกประเภท และกฎเกณฑ์พิเศษสำหรับเรือบางประเภท

สัญชาติของเรือ

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในเรื่องสัญชาติของเรือ สัญชาติเรือถูกกำหนดขึ้นตามความผูกพันซึ่งเป็นไปตามเงื่อนไขที่กฎหมายระหว่างประเทศได้นิยามไว้

การให้สัญชาติแก่เรือ เป็นการให้สัญชาติของรัฐแก่เรือ แต่สำหรับองค์การระหว่างประเทศเป็นการให้เขตอำนาจขององค์การระหว่างประเทศสำหรับเรือซึ่งขึ้นอยู่กับธรรมนูญก่อตั้งขององค์การระหว่างประเทศ นั้นๆ รัฐทั้งปวงมีสิทธิให้สัญชาติแก่เรือตามกฎหมายภายในของตน สิทธิดังกล่าวเป็นสิทธิจำเพาะของรัฐนั้นแต่ผู้เดียว โดยเรือจะมีสัญชาติได้เพียงสัญชาติเดียวเท่านั้นมิฉะนั้นจะถือว่าปราศจากสัญชาติ ส่วนการเปลี่ยนแปลงในระหว่างการเดินทางจะกระทำได้อีกเฉพาะในกรณีที่มีการโอนกรรมสิทธิ์หรือการเปลี่ยนแปลงการจดทะเบียนเท่านั้น

เกณฑ์ระหว่างประเทศในการให้สัญชาติเรือ

การให้สัญชาติเรือก่อให้เกิดปัญหา เรือที่ได้รับสัญชาติตามสะดวก (Flag of Convenience) ซึ่งเป็นทางปฏิบัติที่แพร่กระจายไปในปัจจุบันอันเกี่ยวกับกองเรือพาณิชย์ที่ได้รับสัญชาติโดยปราศจากการควบคุมความเกี่ยวพันกับรัฐเจ้าของสัญชาติอย่างเคร่งครัด อันเป็นผลจากนโยบายเศรษฐกิจของรัฐเจ้าของสัญชาติเองที่มุ่งกอบโกยผลประโยชน์ต่างๆ ที่ได้รับจากการให้สัญชาติเรือโดยไม่คำนึงถึงกฎเกณฑ์ในเรื่องการคุ้มครองผู้ใช้แรงงานในเรือหรือในด้านความปลอดภัยในการเดินเรือ และนับว่าไม่เพียงพอเป็นการบิดเบือนการแข่งขันทางการค้าแต่ยังเป็นภัยคุกคามอย่างยิ่งต่อการเดินเรือรวมถึงการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลอีกด้วย ดังเช่นตัวอย่างอุบัติเหตุร้ายแรงต่างๆ ในทะเลที่เกิดขึ้นล้วนแต่เป็นผลของความมั่งง่ายและละเลยของผู้ที่เกี่ยวข้องในการใช้เรือประเภทนี้ขาดคุณสมบัติที่เพียงพอในการเดินเรือ (Seaworthiness) อันเป็นต้นเหตุหลักในการก่ออุบัติเหตุต่อสิ่งแวดล้อมและรัฐชายฝั่งทั้งหลาย

ความสามารถในการบรรทุกของเรือ⁴²

การกำหนดถึงความสามารถในการบรรทุกของเรือเท่าที่พบเห็นได้นั้น สามารถพิจารณาจากทางด้านน้ำหนักของสิ่งของที่เรือจะบรรทุกได้เต็มที่ และพิจารณาจากปริมาตรของพื้นที่ของเรือที่จะสามารถบรรทุกของได้

1) พิจารณาจากความสามารถในการบรรทุกของเรือในดำนน้ำหนัก

การวัดความสามารถในการบรรทุกของเรือโดยพิจารณาจากน้ำหนักนั้นอาจจะมีการใช้คำอยู่หลายคำซึ่งแต่ละคำก็จะมีมีความหมายที่แตกต่างกันออกไปดังนี้

(1) Displacement ซึ่งหมายถึงน้ำหนักของเรือทั้งหมด ซึ่งมักจะใช้หน่วยวัดเป็น Long Tons หรือ Metric Tons โดยในการคำนวณนี้จะใช้ปริมาตรของตัวเรือที่อยู่ใต้น้ำ เช่น ปริมาตรของน้ำที่ถูกขับออกไปหรือถูกแทนที่ ซึ่ง Long Ton มีน้ำหนักเท่ากับ 2,240 ปอนด์ ส่วน 1 Metric Ton เท่ากับ 1,000 กิโลกรัม

(2) Lightship or Lightweight เป็นน้ำหนักแท้จริงของเรือที่ไม่มีเชื้อเพลิงผู้โดยสาร สินค้า น้ำ เป็นต้น บนเรือ

(3) Deadweight Tonnage (DWT) เป็นน้ำหนักของสิ่งต่างๆ ที่เรือบรรทุกซึ่งรวมไปถึงลูกเรือ ผู้โดยสาร สินค้า เชื้อเพลิง น้ำและสัณณัระของเรือ เป็นต้น การหาค่าของ Deadweight Tonnage ทำได้โดยนำน้ำหนักของ Displacement หักด้วยน้ำหนักของ Lightship

2) พิจารณาจากความสามารถในการบรรทุกของเรือในด้านปริมาณและขนาดของเรือหน่วยที่ใช้ในการวัดขนาดของเรือหรือความสามารถในการบรรทุกสินค้าของเรือจะเรียกว่า Tonnage ซึ่งมีที่มาจากกรเก็บภาษีจากถึงที่บรรจุเหล้าองุ่นซึ่งต่อมาได้ถูกนำไปอ้างอิงถึงน้ำหนักของสินค้าของเรือ แต่ในทางปฏิบัติที่ใช้อยู่ในปัจจุบันนี้คำว่า Tonnage จะหมายถึงเฉพาะการคำนวณถึงปริมาณของเรือหรือปริมาตรของสินค้า อย่างไรก็ตาม คำนี้ในบางครั้งถูกนำไปใช้อย่างไม่ถูกต้องโดยไปใช้อ้างถึงน้ำหนักบรรทุกของเรือ

(1) Gross Register Tonnage (GRT) หมายถึงปริมาตรภายในทั้งหมดของเรือโดย 1 ตันเท่ากับ 100 ลูกบาศก์ฟุตหรือ 2.83 ลูกบาศก์เมตร ซึ่งปริมาตรดังกล่าวหากเติมด้วยน้ำจืดจะมีน้ำหนักประมาณ 2,800 กิโลกรัม การคำนวณ Gross Register Tonnage นั้น มีวิธีการที่ยุงยาก ในปี ค.ศ. 1994 Gross Register Tonnage ได้ถูกแทนที่ Gross Tonnage ตามอนุสัญญาว่าด้วยการวัดตันเรือ ค.ศ. 1969 อย่างไรก็ตาม คำว่า Gross Register Tonnage ยังคงถูกใช้แพร่หลายอยู่บนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ

(2) Net Register Tonnage (NRT) เป็นปริมาตรของสินค้าที่เรือสามารถบรรทุกได้การคำนวณหา Net Register Tonnage นั้นตามปกติจะใช้ Gross Register Tonnage หักออกด้วยปริมาตรของพื้นที่ที่ไม่สามารถบรรทุกสินค้าได้ เช่น ห้องเครื่องจักร ที่พักลูกเรือ ทางเสื่อของเรือ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง Net Register Tonnage เป็นปริมาตรของเรือที่สามารถ

⁴²ไพฑูริย์ เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 1, พิมพ์ครั้งที่ 6 แก้ไขเพิ่มเติม, (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2553), หน้า 116-118.

นำไปใช้ประโยชน์ในการขนส่งสินค้าหรือผู้โดยสารได้จริง ต่อมาในปี ค.ศ. 1994 Net Register Tonnage ได้ถูกแทนที่โดย Net Tonnage ตามอนุสัญญาว่าด้วยการวัดตันเรือ ค.ศ. 1969

(3) Gross Tonnage (GT) เป็นปริมาตรของเรือทั้งหมดที่ปิดผนึกอยู่ ซึ่งนับจากกระดูกงูถึงปล่องไฟของเรือ การวัด Gross Tonnage ของเรือในปัจจุบันเป็นไปตามอนุสัญญาว่าด้วยการวัดตันเรือ ค.ศ. 1969 ซึ่งใช้บังคับแก่เรือทั้งหมดที่ต่อสร้างหลังจากเดือนกรกฎาคม ค.ศ. 1982 โดยมีสูตรการคำนวณ $GT = KV$

(4) Net Tonnage (NT) เป็นปริมาตรของพื้นที่ที่บรรทุกสินค้าได้ทั้งหมดของเรือซึ่งหมายถึงพื้นที่ที่เรือสามารถนำไปหารายได้จากการรับขนส่งสินค้าตามปริมาตรดังกล่าว การกำหนดความสามารถในการบรรทุกสินค้าของเรือต่างๆดังกล่าวนี้ใช้เป็นเกณฑ์สำหรับกำหนดอัตราค่าจดทะเบียนเรือ ค่าจดทะเบียนจำนองเรือ ค่าระวางเรือ ค่าธรรมเนียมต่างๆ และอื่นๆ

2.3.2 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมกำกับดูแลขนส่งสินค้าทางแม่น้ำในประเทศไทย⁴³

ด้วยในปัจจุบันประเทศไทยได้มีการเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศอันเกี่ยวเนื่องด้วยการขนส่งทางน้ำหรือทางทะเลระหว่างประเทศโดยมีการเข้าร่วมหลายอนุสัญญาด้วยกัน เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 แก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ. 2002 (International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, as amended 2002) ซึ่งได้มีการกำหนดให้เรือและท่าเรือระหว่างประเทศที่อยู่ในบังคับของประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Facility Security Code : ISPS Code) ต้องมีการปฏิบัติการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ เพื่อป้องกันภัยคุกคามด้านการก่อการร้ายหรือการกระทำอันเป็นโจรสลัดหรือการกระทำอื่นใดอันอาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการขนส่งทางน้ำ และเพื่อให้มั่นใจว่าเรือและท่าเรือมีการรักษาความปลอดภัยอย่างเพียงพอและเหมาะสม โดยการกำหนดบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานและผู้ที่เกี่ยวข้อง หรือว่าอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินเรือระหว่างประเทศ ค.ศ. 1965 (Convention on the Facilitation of International Maritime Traffic: FAL 1965)

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ. 1966 (International Convention on Loads Lines 1966 : LL 1966) เป็นต้นโดยทั้งนี้ประเทศไทยได้มีการกำหนดให้หลายหน่วยงานเข้ามาควบคุมกำกับดูแลไม่ว่าจะทางทฤษฎีหรือทางปฏิบัติให้มีความสอดคล้องกับอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีสมาชิกซึ่งมีการกำหนดบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบในการกำกับดูแลของหน่วยงานและผู้ที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

⁴³ กมลชนก สุทธิวาทีพันธุ์, *เรื่องเดิม*, หน้า 462.

ไพฑูริย์ เอกจริยกร, *เรื่องเดิม*, หน้า 79-104.

2.3.2.1 หน่วยงานภาครัฐ

กรมเจ้าท่าเป็นองค์กรหลักในการกำกับดูแล ส่งเสริม พัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำ และพาณิชย์นาวีให้มีความปลอดภัย มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล ส่งเสริมการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ท่าเรือ อุโมงค์เรือ กองเรือไทย และกิจการเกี่ยวเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็วทั่วถึงและปลอดภัยตลอดจน การสนับสนุนภาค การส่งออกให้มี ความเข้มแข็ง โดยมีอำนาจหน้าที่ดังนี้

1) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย กฎหมายว่าด้วยเรือโดนกัน กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

2) ศึกษาและวิเคราะห์เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ

3) ดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวี

4) ร่วมมือและประสานงานกับองค์กร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศ และต่างประเทศในด้านการขนส่งทางน้ำ การพาณิชย์นาวีและในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ

5) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่กระทรวง หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

ถือว่าท่าเรือเปรียบเสมือนประเทศการค้าของประเทศ เป็นองค์กรสำคัญอย่างหนึ่งในการได้มาซึ่งเงินตราจากการค้าระหว่างประเทศ ท่าเรือไม่ว่าจะมีการดำเนินงานโดยเอกชนหรือรัฐบาลก็ย่อมอยู่ภายใต้การควบคุมกำกับดูแลจากรัฐบาล ทั้งนี้ก็มีหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือโดยตรงมีด้วยกัน 2 หน่วยงาน

1) กระทรวงคมนาคม ถือว่าเป็นหน่วยงานต้นสังกัดโดยตรงของท่าเรือ ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบและกำหนดนโยบาย และ

2) กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง มีหน้าที่ในการกำหนดอัตราภาษีและจัดเก็บภาษีทั้งสินค้าขาเข้าและขาออก

ชื่อยกเว้น/กรณีที่ไม่อยู่ในความดูแลของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี (กรมเจ้าท่า)

1) กรณีที่ดินถูกน้ำกัดเซาะและมีการทวงกันสิทธิ์

กรณีแนวเขตที่ดินถูกน้ำกัดเซาะและมีการทวงกันสิทธิ์อยู่กล่าวคือเจ้าของได้แสดงการครอบครองทวงแหวนไว้ในส่วนซึ่งลำแนวเขตฝั่ง โดยมีได้ปล่อยให้เป็นสาธารณะที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือมีเอกสารหลักฐานแสดงว่าได้มีการครอบครองทวงแหวนในส่วนซึ่งลำแนวเขตแม่น้ำ ถือว่ากรรมสิทธิ์ในที่ดินยังคงอยู่

2) กรณีที่ออก

กรณีที่จะต้องพิจารณาแนวเขตที่ทางน้ำโดยอาศัยความในมาตรา 1308 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งที่ดินแปลงใดเกิดอกริมตลิ่ง ที่ออกย่อมเป็นทรัพย์สินของเจ้าของที่ดินแปลงนั้น เฉพาะหน้าแนวเขตที่ดินตามโฉนดโดยถือเอาเส้นฉากกับแนวฝั่งผ่านจุดปลาย

เขตที่ดินที่แนวฝั่งลงมาในน้ำ และต้องเป็นที่ดินที่ออกไปจากตลิ่งซึ่งตามปกติน้ำขึ้นสูงสุดขึ้นท่วมไม่ถึง ทั้งต้องเป็นท้องที่ซึ่งเกิดขึ้นตามธรรมชาติ มิใช่เกิดจากการถม

ดังนั้นพื้นที่บริเวณดังกล่าวแม้จะเป็นที่ทางน้ำสาธารณะเดิมหากปรากฏ ต่อมาว่าเป็นท้องที่ และในภาวะปกติน้ำท่วมไม่ถึงตลอดไปท้องที่นั้นก็พ้นสภาพจากการดูแลของ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

3) กรณีที่ดินขึ้นซึ่งในภาวะปกติน้ำท่วมไม่ถึงตลอดไป

กรณีที่ดินขึ้นริมแม่น้ำซึ่งในภาวะปกติน้ำท่วมไม่ถึงตลอดไป ที่ดินขึ้นนั้น ย่อมพ้นสภาพจากการดูแลของกรมการขนส่งทางน้ำ โดยอาจอยู่ในความดูแลของท้องที่ตาม พ.ร.บ. ลักษณะปกครองท้องที่ พ.ศ. 2457 หรือ อยู่ในความดูแลขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หรืออยู่ใน ความดูแลของส่วนราชการอื่น แล้วแต่กรณี

กรณีที่ไม่สามารถกำหนดแนวเขตแม่น้ำได้แน่ชัด

ระดับน้ำล้นตลิ่งไม่เป็นประจำทุกปี หรือระดับน้ำที่ไม่มีการล้นตลิ่งโดยถาวร ตลอดไป ในกรณีที่ขอบตลิ่งสูงหรือมีลาดเอียงมาก เขตน้ำท่วมถึงในภาวะปกติสำหรับพื้นที่เหล่านี้ ไม่สามารถบอกได้แน่ชัด เพราะระดับการขึ้นท่วมของน้ำในลำน้ำในแต่ละปีไม่แน่นอน ระดับที่น้ำท่วม ถึงชั่วคราวได้ยาก เพราะในภาวะปกติระดับน้ำจะไม่ล้นตลิ่ง ทำให้พื้นที่น้ำท่วมถึงซึ่งเป็นพื้นที่ชายตลิ่งอยู่ ต่ำกว่าระดับขอบตลิ่งของลำน้ำ และในภาวะอุทกภัยที่ไม่ร้ายแรง ระดับน้ำก็จะขึ้น-ลง ในทางระดับที่ ไม่เกินไปกว่าขอบตลิ่ง เขตน้ำท่วมถึงที่อยู่ในความดูแลของกรมเจ้าท่าจึงอยู่ในช่วงระยะการขึ้น-ลง ของน้ำ แต่ไม่สามารถหาเส้นแบ่งระหว่าง เขตน้ำท่วมถึงในภาวะปกติ กับ เขตน้ำท่วมถึงในภาวะ อุทกภัยได้แน่ชัด

2.3.2.2 หน่วยงานภาครัฐกิจและอุตสาหกรรมผู้ผลิตสินค้า

โดยที่หน่วยงานภาครัฐกิจและอุตสาหกรรมผู้ผลิตสินค้าในที่นี้หมายความว่าหน่วย เศรษฐกิจที่ผลิตสินค้าเพื่อการส่งออกของประเทศไม่ว่าจะเป็นสินค้าเกษตรกรรม สินค้าสำเร็จรูป เช่น เสื้อผ้า รองเท้า และสินค้าอุตสาหกรรมรวมทั้งธุรกิจและอุตสาหกรรมที่นำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ ด้วย ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือโดยตรงในฐานะเป็นผู้ให้บริการโดยตรง จึงต้องเป็นผู้ที่ได้รับ ประโยชน์หากการทำงานของท่าเรือมีประสิทธิภาพ และต้องเป็นผู้เสียประโยชน์หากการทำงานของ ท่าเรือไม่มีประสิทธิภาพ

เนื่องจากในปัจจุบันขั้นตอนในการส่งสินค้าเข้าและสินค้าออกมีพิธีการที่ยุ่งยากและ ซับซ้อนต้องมีการจัดการเอกสารประกอบการนำเข้าและส่งออกค่อนข้างมาก เจ้าของสินค้าซึ่งเป็นผู้ผลิตสินค้าจึงมักจะไม่ดำเนินการในเรื่องนี้เองแต่จะติดต่อกับตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้าและ ตัวกลางจัดการอื่นๆ ให้เป็นผู้ดำเนินการเกี่ยวกับการส่งสินค้าผ่านท่าเรือแทนตน ซึ่งตัวแทนและ ตัวกลางต่างๆ เหล่านี้เป็นผู้ที่มีบทบาทอย่างมากต่อการดำเนินงานของท่าเรือ⁴⁴

⁴⁴ กมลชนก สุทธิวาทนฤพุมิ, *เรื่องเดิม*, หน้า 11.

1) เจ้าของเรือหรือผู้ขนส่ง (Shipowner or Carrier)⁴⁵

เจ้าของเรือหรือผู้ขนส่งมักจะเป็นบริษัทต่างๆ ที่ดำเนินการให้บริการการรับขนส่งทางทะเล โดยอาจจะเป็นบริษัทที่แยกกันเป็นอิสระ หรืออาจมารวมตัวกันไม่ว่าในรูปแบบของชมรม สายการเดินเรือ (Shipping Conference) หรืออาจรวมตัวกันถึงขั้นเป็น Consortium หรืออาจจะเป็นการรวมตัวกันเป็นแบบสมาคม หรือมีข้อตกลง (Agreement) ร่วมกัน

(1) สมาคมเจ้าของเรือและตัวแทนเดินเรือกรุงเทพ (Bangkok Shipowner and Agents Association) เป็นองค์กรที่ถูกจัดตั้งขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2490 โดยมีวัตถุประสงค์หลัก ในการเป็นตัวแทนเจ้าของเรือในการเสนอความคิดเห็นต่อรัฐบาล ให้คำปรึกษาแก่สมาชิกชมรม และส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางทะเล

(2) สมาคมเจ้าของเรือไทย (Thai Shipowner Association) เป็นสมาคมที่เกิดจากการรวมตัวกันของเจ้าของเรือไทย เป็นองค์กรที่ถูกจัดตั้งขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2518 โดยมีวัตถุประสงค์หลัก ในการเป็นตัวแทนเจ้าของเรือในการเสนอความคิดเห็นต่อรัฐบาล และสนับสนุนกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศด้านหนึ่ง

(3) ชมรมสายการเดินเรือต่างๆ

จุดมุ่งหมายของการตั้งชมรมเรือคือ การลดการแข่งขันระหว่างบริษัทเรือและเพื่อจัดสรรให้บริการเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า แต่ปัจจุบันนี้ชมรมเรือไม่เข้มแข็งมากเท่าในอดีต ชมรมเรือแบ่งได้เป็น 2 ประเภทคือ ชมรมปิด (Closed Conference) การเข้าเป็นสมาชิกในชมรมเรือหรือไม่นั้นจะมีการลงคะแนนเสียงโดยเอาเสียงส่วนใหญ่เป็นเกณฑ์ในการตัดสิน ส่วนชมรมเปิด (Open Conference) นั้น การเข้าเป็นสมาชิกจะทำได้ง่ายกว่า

2) ตัวแทนเรือ (Shipping agent)⁴⁶

การเป็นตัวแทนเรือ (Shipping Agent) เป็นธุรกิจแขนงหนึ่งที่ให้บริการแก่เจ้าของเรือจากต่างประเทศที่มาดำเนินธุรกิจในประเทศไทย โดยจะทำหน้าที่เป็นตัวแทนติดต่อกับเจ้าของสินค้าทั้งที่เป็นผู้นำเข้าและผู้ส่งออก และเป็นผู้ดำเนินการกับหน่วยงานราชการ เช่น การทำเรือแห่งประเทศไทยและกรมเจ้าท่า เพื่อเป็นการนำเรือเข้าออก จอดเทียบท่าและขนถ่ายสินค้า การจัดส่งเบียงอาหารแก่เรือ การซ่อมเครื่องและการทำสีเรือ การจัดยามทั้งบนเรือและสถานที่เก็บตู้สินค้าการเข้าเครื่องมืออุปกรณ์สำหรับยกตู้สินค้าหรือการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า เป็นต้น

บริษัทเดินเรือมักจะเห็นความจำเป็นในการแต่งตั้งตัวแทนในเมืองท่าต่างประเทศที่เรือของตนแวะผ่าน ทั้งนี้อาจเป็นเพราะต้องอาศัยความชำนาญในด้านการตลาดของตัวแทนเรือซึ่งมักจะเป็นคนท้องถิ่นหรือผู้ประกอบการอาชีพนี้มาเป็นเวลานาน ณ เมืองท่าต่างๆ เหตุผลอื่นอันอาจจะได้แก่ ความยุ่งยากในด้านพิธีการของทางราชการ เช่น กรมศุลกากร ซึ่งต้องอาศัยผู้เชี่ยวชาญ

⁴⁵ไพฑูริย์ เอกจริยกร, *เรื่องเดิม*, หน้า 90-91.

⁴⁶โกสีย์ อิศรวะกุล, บทบาทของการเป็นตัวแทนเรือ, *วารสารการพาณิชย์นาวี* 3, 1 (มกราคม - เมษายน, 2527): 40-41.

ไพฑูริย์ เอกจริยกร, *เรื่องเดิม*, หน้า 91.

หรืออาจจะเป็นเพราะว่า ณ ท่าเรือดังกล่าว บริษัทเรือไม่มีสาขาของตนเนื่องจากมีสินค้าที่รับขนส่งหรือเรือของตนจอดแวะไม่มากนัก ไม่คุ้มกับการจัดตั้งสาขา

3) ผู้ส่งออกและผู้นำเข้า (Importer and Exporter)

ผู้ส่งออกและผู้นำเข้า อาจจะเป็นผู้ซื้อหรือผู้ขายสินค้า ที่ต้องการให้มีการขนส่งสินค้าและใช้บริการจากผู้ขนส่งทางเรือ ในปัจจุบันนี้ผู้ส่งออกได้มีการรวมตัวกันขึ้นภายใต้การช่วยเหลือจากทางราชการ เป็นสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (Shippers' Council) เพื่อให้มีอำนาจเจรจาต่อรองกับบรรดาผู้ขนส่ง

4) ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder)

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ คือบุคคลหนึ่งบุคคลใดที่ให้บริการรับจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยมีกิจกรรมการจัดหา หรือให้บริการขนส่งสินค้าเป็นหลัก และอาจให้บริการกิจกรรมอื่นๆ ในขั้นตอนที่เกี่ยวกับการส่งสินค้าระหว่างประเทศ เช่น การจัดหีบห่อ การเตรียมเอกสาร เป็นต้น

5) ชิปปิง (Shipping)

ชิปปิง (Shipping) หมายถึง ผู้ทำหน้าที่ด้านพิธีการเอกสารผ่านธนาคาร พิธีการศุลกากร และบริษัทเรือเดินทะเล หรือบริษัทขนส่งทางเครื่องบิน เพื่อนำสินค้านำเข้าหรือส่งออกไปยังต่างประเทศ รวมถึงการจัดหาไปรับสินค้าจากโกดังลูกค้านำไปเข้าตู้ และรถหัวลากตู้ๆ ไปถึงท่าเรือ shipping คือ บริษัท ที่มีเรือเดินทะเลเป็นของตนเอง รวมถึงตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งมีหน้าที่ติดต่อกับผู้ส่งออกว่ามีปริมาณสินค้าปริมาณเท่าไร จะเข้าเป็นตู้ หรือจะรวมกับสินค้าผู้ส่งออกรายอื่นในตู้ได้ตู้หนึ่ง⁴⁷

⁴⁷ เรื่องเดียวกัน, หน้า 91-95.

บทที่ 3

กฎเกณฑ์และความตกลงระหว่างประเทศด้านกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุม กำกับดูแลการรับขนส่งสินค้าทางแม่น้ำของระหว่างประเทศ

3.1 หลักการและความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำ

3.1.1 หลักสากลในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ

การขนส่งทางแม่น้ำนับว่าเป็นกิจกรรมระหว่างประเทศที่มีสำคัญที่สุดประเภทหนึ่ง เนื่องจากการขนส่งสินค้าที่มีการค้าขายระหว่างประเทศต้องใช้การขนส่งทางเรือ ซึ่งต้องผ่านน่านน้ำที่อยู่ในอำนาจอธิปไตยของประเทศต่างๆ เพื่อให้การขนส่งทางแม่น้ำมีความปลอดภัยและเป็นมาตรฐานเดียวกัน ประเทศต่างๆ จึงตระหนักถึงความจำเป็นในการที่จะต้องมียุทธศาสตร์ระหว่างประเทศมากำกับ การเดินเรือทางแม่น้ำระหว่างประเทศร่วมกันซึ่งเส้นทางคมนาคมทางแม่น้ำมีบทบาทสำคัญในการขนส่งสินค้าและการเดินทางของประชาชนมากโดยที่การเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศนั้นเมื่อพิจารณาตามความตกลงในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศแล้ว ก็พบว่าโดยรวมแล้วความตกลงส่วนใหญ่ดังกล่าวล้วนแต่มีหลักการที่มีความคล้ายคลึงกัน และเป็นไปเพื่อให้สามารถเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศระหว่างรัฐภาคีได้ซึ่งสามารถพิจารณาออกได้ดังต่อไปนี้คือ

3.1.1.1 สิทธิในการเดินเรือผ่านแม่น้ำระหว่างประเทศ

สิทธิในการเดินเรือผ่านแม่น้ำระหว่างประเทศนั้น โดยหลักแล้วรัฐอื่นไม่สามารถเดินเรือผ่านแม่น้ำระหว่างประเทศที่ยอยู่นอกเขตอธิปไตยของตนเองได้ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากรัฐเจ้าของอธิปไตยเหนือแม่น้ำนั้นก่อน ซึ่งส่วนใหญ่แล้วมักจะทำความตกลงกันระหว่างรัฐชายฝั่งที่แม่น้ำระหว่างประเทศนั้นไหลผ่านว่าจะให้สิทธิแก่รัฐใดบ้าง แค่นั้น เพียงใดในการเดินเรือผ่านน้ำ และมีหลักเกณฑ์ในการผ่านอย่างไร ซึ่งก็เป็นไปตามที่ได้กล่าวมาแล้วในตอนต้นว่า แม่น้ำระหว่างประเทศไหลผ่านในดินแดนของรัฐใด รัฐนั้นก็มีสิทธิมีอำนาจอธิปไตยเหนือแม่น้ำนั้นโดยสมบูรณ์ รัฐอื่นๆที่ไม่ใช่รัฐเจ้าของอธิปไตยจึงไม่สามารถเดินเรือผ่านได้หากไม่ได้รับความยินยอมจากรัฐชายฝั่งเจ้าของแม่น้ำนั้นก่อน เว้นแต่แม่น้ำระหว่างประเทศนั้นใช้หลักการลากเส้นฐานตรงทำให้บริเวณทะเลอาณาเขตเดิมเปลี่ยนสถานะทางกฎหมายมาเป็นน่านน้ำภายใน หากเป็นกรณีนี้ รัฐชายฝั่งอื่นสามารถเดินเรือผ่านได้โดยอ้างในฐานะที่เคยเป็นอาณาเขต แต่ถ้าไม่ใช่กรณีดังกล่าวก็ต้องมีการตกลงกัน ซึ่งในความตกลงเรื่องการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศของต่างประเทศก็จะกำหนดให้สิทธิในการเดินเรือผ่านแม่น้ำระหว่างประเทศแก่รัฐภาคี ยกตัวอย่างดังต่อไปนี้

ตามความตกลงบาเซิลนาร์ ค.ศ. 1921 ได้กำหนดให้มีการเดินเรือผ่านได้ ไม่ว่าเรื่อนั้นจะเป็นเรือของชาติไหนก็ตามที่เป็นรัฐภาคี ก็จะได้รับปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกันโดยที่ไม่มีการ

เลือกปฏิบัติต่อรัฐภาคีใดภาคีหนึ่ง⁴⁸ หรือว่าในอนุสัญญาดานูบ ค.ศ. 1948 ได้มีการกำหนดไว้ว่า การเดินเรือในแม่น้ำดานูบเปิดเสรีสำหรับทุกชาติ และในเรื่องค่าธรรมเนียมต่างๆ นั้นสำหรับการเดินเรือ ก็จะต้องเก็บในอัตราที่เท่าเทียมกันทุกชาติเช่นกัน ไม่มีการเลือกปฏิบัติ⁴⁹ หรือในความตกลงเฮลซิงกิ รุลล์ ค.ศ. 1966 ได้มีการกล่าวไว้ว่า รัฐชายฝั่งแต่ละรัฐมีสิทธิที่จะทำการเดินเรือในแม่น้ำได้ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งสินค้าหรือคนโดยสารก็ตาม⁵⁰ และในอนุสัญญาแม่น้ำแอมสแตร์ดัม ค.ศ. 1978 ก็ได้ระบุว่าในการเดินเรือในแม่น้ำแอมสแตร์ดัม เปิดให้รัฐภาคีคู่สัญญาทุกรัฐผ่านได้และค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวกับการเดินเรือจะต้องอยู่ภายใต้หลักความเสมอภาคที่เท่าเทียมกันทุกรัฐภาคีเช่นกัน⁵¹

⁴⁸Article 3 Subject to the provisions contained in Articles 5 and 17, each of the Contracting States accord exercise of navigation to the vessels flying the flag of any one of the other Contracting States on those parts of navigable waterways specified above which may be situated under its sovereignty or authority

Article 4 In the exercise of navigation referred to above, the nations, property and flags of all Contracting States shall be treated on a footing of perfect equality

⁴⁹Article 1 Navigation on the Danube shall be free and open for the nationals, vessels of commerce and good of all States, on a footing of equality in regard to port and navigation charges and conditions for merchant shipping. The foregoing shall not apply to traffic between port of the same State.

⁵⁰Article 12 1. This Chapter refers to those rivers and lakes and portions of which are both navigable and separate or traverse the territories of two or more States. 2. Rivers and lakes are navigation if in their natural or canalized States they are currently used for commercial navigation or are capable by reason of their natural condition of being so used. 3. In this Chapter, the term "riparian States" refer to a State through or along which the navigable portion of a river flows or lake lies.

Article 13 Subject to any limitations or qualification referred to in these Chapters, each riparian State is entitled to enjoy rights of free navigation on the entire course of a river or lake.

Article 14 "Free navigation," as the term is used in this Chapter, includes, the following freedoms of vessels of a riparian State on a basis of equality:

- (a) freedom of movement on the entire navigable course of the river or lake;
- (b) freedom of enter port and to make use of plants and docks ; and
- (c) freedom of transport goods and passengers, either directly or through transshipment, between the terri-tory of one riparian State and the territory of another riparian State and between the territory of a riparian State and the open sea

⁵¹Article 6 On the national territory of the contracting States, navigation on the River Gambia and its tributaries, which will be indicated later on, shall be open

จากเหตุการณ์ที่ได้มีการกล่าวมาแล้วในข้างต้นจะเห็นได้ว่า การเดินเรือผ่านน่านน้ำของรัฐชายฝั่งอื่นได้นั้น จะต้องมีการทำความตกลงกันก่อนจึงจะสามารถทำการเดินเรือได้

3.1.1.2 ข้อจำกัดว่าด้วยเรื่องสิทธิในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ

เมื่อมีสิทธิเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศจากการทำความตกลงต่างๆ ของรัฐชายฝั่ง แต่รัฐชายฝั่งเจ้าของแม่น้ำระหว่างประเทศที่มีอธิปไตยเหนือน่านน้ำนั้นก็ยังคงมีอธิปไตยเหนือน่านน้ำนั้นอยู่ จะให้สิทธิก็แต่เพียงเท่าที่ระบุหรือกำหนดไว้ในความตกลงเท่านั้น แต่ก็เพื่อแลกกับการเดินเรือผ่านในน่านน้ำของรัฐชายฝั่งอื่น ดังนั้นเพื่อให้ยังคงสามารถควบคุมดูแลความสงบเรียบร้อยความปลอดภัยของรัฐชายฝั่ง จึงต้องมีการจำกัดสิทธิของรัฐภาคีไว้เท่าที่จำเป็นเท่านั้น

การเดินเรือประกอบด้วยข้อจำกัดอยู่ด้วยกันหลายประการที่มีการกำหนดขึ้นในความตกลงการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ ทั้งนี้โดยเพื่อวัตถุประสงค์หลักที่สำคัญคือ การคุ้มครองความสงบเรียบร้อยของประชาคมระหว่างประเทศในบริเวณดังกล่าว และ ประการต่อมาคือการปกป้องผลประโยชน์เฉพาะของรัฐ ข้อจำกัดเหล่านี้ทำให้รัฐมีเขตอำนาจในการใช้มาตรการเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยได้ เมื่อมีสิทธิเสรีภาพ ก็ต้องมีการจำกัดสิทธิเสรีภาพนั้นด้วย เพื่อเป็นการป้องกันการใช้สิทธิที่มีอยู่ไม่ให้ไปละเมิด หรือก่อให้เกิดความเสียหายต่อการเดินเรืออื่นหรือต่อสิ่งแวดล้อม ในแม่น้ำระหว่างประเทศ ซึ่งเรื่องข้อจำกัดนี้ก็ได้อำนาจไว้ในความตกลงต่างๆ มากมาย อาทิเช่น ในอนุสัญญาบาเซิลนาร์ ค.ศ. 1921 รัฐสามารถสงวนสิทธิในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารที่อยู่ภายในรัฐตนได้ คือสงวนสิทธิที่จะไม่นำเอาข้อกำหนดตามความตกลงนี้ มาใช้บังคับกับการขนส่งภายในประเทศของตนเอง⁵² และในความตกลงเฮลซิงกิ รูลส์ ค.ศ. 1966 รัฐชายฝั่งแต่ละรัฐอาจจะจำกัดการให้สิทธิในการเดินเรือ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งสินค้าหรือคนโดยสารก็ตามแก่รัฐอื่นๆ ได้ในมาตรานี้สังเกตว่าใช้คำว่า "อาจจะ" หมายถึง จะให้รัฐอื่นเดินเรือผ่านเพื่อขนส่งสินค้า หรือคนโดยสารหรือไม่ก็ได้ เป็นอำนาจของรัฐนั้นๆ ที่จะยอมให้เรือของประเทศอื่นผ่านหรือไม่ก็ได้⁵³ เป็นต้น

3.1.1.3 กฎเกณฑ์ต่างๆ ในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ

ในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศหรือในทะเล ย่อมต้องมีกฎเกณฑ์ไว้เพื่อให้การเดินเรือนั้นเป็นไปด้วยความสงบเรียบร้อย มีระเบียบ และไม่ก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ เนื่องจาก หากรัฐภาคีต่างๆ มีสิทธิในการเดินเรือแล้ว และเดินเรือกันอย่าง

to nationals, of merchant ships and goods of the contracting States, to vessels chartered by one or more contracting States, and this on equal basis as for as port charges and commercial navigation dues are concerned.

⁵² Article 5 As an exception to the two preceding Articles, and in the absence of and Convention or obligation to the contrary:

1. A riparian State has the right of reserving for its own flag the transport of passengers and goods loaded at one port situated under its sovereignty or authority.....

⁵³ Article 16 Each riparian State may restrict or prohibit the loading by vessels of a foreign State of goods and passengers in its territory for discharge in such territory.

ตามอำเภอใจโดยไม่ทำตามกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในแม่น้ำระหว่างประเทศนั้น ก็อาจจะทำให้เรือมีโอกาสที่จะเกิดเรือชนกัน หรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่เรือลำอื่นก็เป็นได้ และหากเรือทั้งหมดจมลงในแม่น้ำระหว่างประเทศ ก็จะเป็นการกีดกันขวางเส้นทางการเดินเรือ ดังนั้น กฎเกณฑ์ต่างๆ ที่ออกมาเพื่อการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ จึงมีความสำคัญเป็นอย่างมาก จะเห็นได้ว่าในความตกลงว่าด้วยการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศต่างๆ ก็ได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ต่างๆ การเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ ดังตัวอย่างที่จะกล่าวดังต่อไปนี้

ตามทฤษฎีญาบาเซโลนาร์ ค.ศ. 1921 ได้กำหนดไว้ว่า หลักเกณฑ์ต่างๆ ในการเดินเรือต้องมีการปฏิบัติกับทุกรัฐภาคีด้วยความเท่าเทียมกันไม่ว่าเรือดังกล่าวนั้นจะมีการชักธงของรัฐภาคีใดๆ ก็ตาม ก็ต้องได้รับการปฏิบัติที่เหมือนกันทุกรัฐ ไม่มียกเว้นให้กับรัฐหนึ่งรัฐใดเป็นพิเศษ⁵⁴ หรือในความตกลงเฮลซิงกิ รูลส์ ค.ศ. 1966 ได้มีการกำหนดในเรื่องดังกล่าวไว้ว่า⁵⁵ แม้จะมีหลักเรื่องสิทธิในการความสามารถในการเดินเรือ รัฐชายฝั่งก็มีหน้าที่คอยดูแลความสงบเรียบร้อยภายในรัฐของตน รวมถึงการดูแลความสงบเรียบร้อยแม่น้ำที่อยู่ในเขตอำนาจอธิปไตยของตนด้วย ซึ่งการใช้สิทธิดังกล่าวนี้ก็ต้องเป็นไปโดยสุจริต ไม่ไปก่อให้เกิดความเดือดร้อนเสียหายให้แก่เรือของรัฐอื่นที่เดินเรือผ่านน่านน้ำของตน คือต้องไม่กระทบกับหลักสิทธิในการเดินเรือ โดยไม่มีเหตุอันควร และในอนุสัญญาแม่น้ำแอมสแตร์ดัม ค.ศ. 1978 ก็ได้มีการกำหนดเรื่องการคิดอัตราค่าธรรมเนียมต่างๆ ที่เกี่ยวกับการเดินเรือพาณิชย์ของรัฐภาคี จะต้องอยู่ภายใต้พื้นฐานของหลักความเสมอภาคที่เท่าเทียมกันทุกรัฐภาคี⁵⁶ ซึ่งจะเห็นได้จากการมีการกำหนดไว้ในลักษณะเดียวกันกับอนุสัญญาหรือความตกลงอื่นๆ ที่ได้มีการกล่าวมาแล้วในข้างต้น

3.1.1.4 หลักในการดูแลรักษาเส้นทางเพื่อการเดินเรือ

เรื่องการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศนั้น ก็จะต้องมีการดูแลรักษาเส้นทางในการเดินเรือในแม่น้ำซึ่งเป็นสิ่งที่มีความจำเป็นและสำคัญอีกเรื่องหนึ่ง เพราะหากว่าเรามีการใช้แม่น้ำระหว่างประเทศในการเดินเรือเพียงอย่างเดียวโดยที่ไม่มีการดูแลรักษา อาจก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ ที่

⁵⁴ Article 4 In the exercise of navigation referred to above, the nation, property and flags of all Contracting States shall be treated in all respects on a footing of perfect equality....

⁵⁵ Article 15 A riparian State may exercise right of police, including but not limited to the protection of public safety and health, over that portion of the river or lake subject to its jurisdiction, provided the exercise of such right does not unreasonably interfere with the enjoyment of the right of free navigation defined in Articles 13 and 14

⁵⁶ Article 5 On the national territories of the Contracting States, navigation on the River Gambia and its tributaries, which will be indicated later on, shall be open to national, merchant ships and goods of the contracting States, to vessels chartered by one or more contracting States, and this on equal basis as far as port charges and commercial navigation dues are concerned.

อาจขัดขวางการเดินเรือหรือต่อความสงบเรียบร้อยที่เกิดขึ้นได้ จะเห็นได้ว่าเรื่องนี้เป็นเรื่องที่มีความสำคัญเช่นกัน จึงได้มีการกำหนดเอาไว้ในความตกลงต่างๆ อาทิเช่น อนุสัญญาบาเซิลนาร์ ค.ศ. 1921 กำหนดไว้ว่า หากการกระทำใดๆ ก็ตามที่จะก่อให้เกิดความเสียหายในการเดินเรือ หรือทำให้การเดินเรือเกิดความไม่สะดวก ก็ต้องระงับการกระทำดังกล่าวเหล่านั้น เพื่อไม่ให้เกิดความเสียหายขึ้น และหากต้องมาการเผชิญกับเหตุการณ์ที่อาจจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่การเดินเรือ ก็ถือว่ามีความจำเป็นอย่างเร่งด่วนที่จะต้องทำทุกอย่างเพื่อจะให้พ้นจากอุปสรรคและอันตรายต่างๆ อันอาจเกิดขึ้นนั้นได้ และมาตรการต่างๆ ที่ออกมาเพื่อรักษาทางเดินเรื่อนั้น ทุกรัฐจะต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์หรือมาตรการต่างๆ เหล่านั้น เพื่อให้การเดินเรือเป็นไปโดยราบรื่น และปลอดภัย หรือในอนุสัญญาแม่น้ำแกมเบีย ค.ศ. 1978 ก็ได้มีการกำหนดไว้ว่า คู่สัญญาแต่ละรัฐมีหน้าที่ที่จะต้องดูแลรักษาเส้นทางเดินเรือในรัฐของตนเอง เพื่อให้การเดินเรือเป็นไปด้วยความสงบเรียบร้อยและปลอดภัย⁵⁷ เป็นต้น ตามที่ได้กล่าวมานั้นจะเห็นได้ว่า เป็นหน้าที่ของรัฐภาคีที่จะต้องปฏิบัติตามโดยเคร่งครัด

3.1.1.5 ข้อยกเว้นของเรือสาธารณะ

หลักการข้อนี้ได้กำหนดว่า ข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวกับการเดินเรือ จะไม่ใช้บังคับกับการเดินเรือรบต่างๆ หรือเรือของรัฐบาลที่ไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อการค้าพาณิชย์ หรือเรือที่คอยตรวจตรา ดูแลความสงบเรียบร้อยให้แก่รัฐ เว้นแต่จะมีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น เนื่องจากว่าข้อกำหนดในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศนั้น เน้นใช้บังคับกับการเดินเรือพาณิชย์ โดยเฉพาะ ยกตัวอย่างเช่น ในอนุสัญญาบาเซิลนาร์ ค.ศ. 1921 กำหนดไว้ว่าความตกลงนี้จะไม่นำไปใช้บังคับกับเรือรบ หรือเรือที่ทำหน้าที่ดูแลรักษาความเรียบร้อยปลอดภัย หรือเรือของรัฐ⁵⁸ ซึ่งก็เป็นไปตามหลักการในข้อนี้ หรือในอนุสัญญาดานูบ ค.ศ. 1948 แม้จะไม่ได้กำหนดไว้ชัดเจนเหมือนอนุสัญญาบาเซิลนาร์ ค.ศ. 1921 ว่าไม่ใช้กับเรือรบแต่ก็ได้ระบุเอาไว้ ในอนุสัญญานี้ใช้บังคับกับเรือพาณิชย์ และจะไม่นำมาใช้บังคับกับการขนส่งภายในรัฐเดียวกัน หรือเรือที่ทำหน้าที่ดูแลรักษาความเรียบร้อยปลอดภัย หรือเรือของรัฐ แต่อนุมาณได้ว่าอนุสัญญานี้ไม่นำมาใช้บังคับกับเรือที่ไม่มี

⁵⁷ Article 10

1. Each riparian State is bound, or , the one hand, to refrain from all measures likely to prejudice the navigability of the waterway, or to reduce the facilities for navigation, and, on the other hand, to take as rapidly as possible all necessary steps for removing any obstacles and dangers which may occur to navigation.

2. If such navigation necessitates regular upkeep of the waterway, each of the riparian States is bound as towards the others to take such steps and to execute such works on its territory as are necessary for the purpose as quickly as possible, taking account at all times of the conditions of navigation, as will as of the economic state of the regions served by the navigable waterway.

⁵⁸ Article 17 In the absence of any agreement to the contrary to which the State territorially interested is or may be a Party, this Statute has no reference to the navigation of vessels of war or of vessels performing police or administrative functions, or, in general, exercising any kind of public authority

วัตถุประสงค์ในทางการค้าด้วย⁵⁹ เพราะคำว่า “เรือพาณิชย์” ก็ย่อมหมายถึงเรือที่มีวัตถุประสงค์ในทางการค้านั่นเอง หรือแม้กระทั่งในความตกลงเฮลซิงกิ รุสส์ ค.ศ. 1966 ก็ได้กำหนดไว้ชัดเจนว่าจะไม่นำมาใช้แก่เรือรบ หรือเรือที่ทำหน้าที่ดูแลรักษาความเรียบร้อยปลอดภัย หรือเรือที่ปฏิบัติหน้าที่ตามคำสั่งของรัฐ⁶⁰ ส่วนในอนุสัญญาแม่น้ำแอมสแตร์ 1978 นี้ก็กำหนดเอาไว้คล้ายกับอนุสัญญาดานูบ ค.ศ.1948 คือไม่ได้กำหนดเอาไว้ชัดเจนว่าจะไม่นำมาใช้กับเรือรบ หรือเรือรัฐบาล แต่พอจะอนุมานได้ว่า อนุสัญญานี้ใช้บังคับกับเรือพาณิชย์และเรือเพื่อการค้าเท่านั้น ไม่ได้รวมถึงเรือรบ หรือเรือที่มีวัตถุประสงค์เพื่อความสงบเรียบร้อยภายในรัฐด้วย⁶¹ เป็นต้น

3.1.1.6 หลักเกณฑ์การระงับข้อพิพาท

การระงับข้อพิพาท หมายถึง การที่คู่พิพาทเลือกที่จะระงับข้อพิพาทโดยไม่นำคดีขึ้นสู่ศาล ในทางสากลเรียกกระบวนการนี้ว่า การระงับข้อพิพาททางเลือกการระงับข้อพิพาทเป็นวิธีการระงับหรือยุติปัญหาที่เกิดขึ้นเพื่อหาข้อยุติในประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นระหว่างสองฝ่าย ซึ่งองค์ประกอบของการระงับข้อพิพาทที่มีประสิทธิภาพ⁶² ควรประกอบด้วยหลักๆดังต่อไปนี้

- 1) เป็นธรรม (Fair) เป็นกลาง (Neutral)
- 2) เชี่ยวชาญ (Expertise) รวดเร็ว (Speedy)
- 3) ประหยัด (Cheap)
- 4) มีกลไกการบังคับที่มีประสิทธิภาพ (Effective Enforcement

Mechanism)

5) การรักษาความลับหรือมาตรการป้องกันความอื้อฉาวที่เกิดจากข้อพิพาท (Measure Against Bad Publicity)

⁵⁹Article 1 Navigation on the Danube shall be free and open for the nationals, vessels of commerce and good of all States, on a footing of equality in regard to port and navigation charges and conditions for merchant shipping. The foregoing shall not apply to traffic between port of the same States.

⁶⁰Article 19 The rules States in this Chapter are not applicable to the navigation of vessels of war or of vessels performing police or administrative function, or, in general, exercising any form of public authority.

⁶¹Article 6 On the national territories of the contracting States, navigation on the River Gambia and its tributaries, which will be indicated later on, shall be open to nationals, merchant ships and goods of the contracting States, to vessels chartered by one or more contracting States, and this on equal basis as far as port charges and commercial navigation dues are concerned

⁶²วิชย อริยะนันทกะ, วิธีระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ : แนวปฏิบัติในการดำเนินคดีอนุญาโต ใน เอกสารประกอบการบรรยายโครงการอบรมหลักสูตรประกาศนียบัตรกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ รุ่นที่ 5 วันที่ 24 กันยายน ถึง 8 พฤศจิกายน 2551, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, หน้า 3-15.

6) การรักษาความสัมพันธ์ระหว่างคู่ความ (Preservation of Relationship)

วิธีการระงับข้อพิพาท

1) การเจรจาต่อรอง (Negotiation)

(1) คู่ความเจรจากันเองก็ได้ รวดเร็ว ประหยัด

(2) คู่ความกำหนดผลแห่งการเจรจาในรูปแบบของสัญญา

ประนีประนอมยอมความ (Settlement Agreement)

(3) Win/Win Solution ไม่มีใครแพ้

(4) รักษาความสัมพันธ์ รักษาความลับ รักษาชื่อเสียง

(5) หากมีผู้ช่วยในการเจรจา (Facilitator) ก็กลายเป็นการไกล่เกลี่ย

2) การประนีประนอมข้อพิพาท (Conciliation Mediation)

(1) คู่ความสมัครใจ

(2) มีบุคคลที่สามเข้ามาช่วยในการไกล่เกลี่ย (Facilitate, Facilitator)

(3) ผู้ไกล่เกลี่ยไม่มีอำนาจให้คู่ความตกลงกัน

(4) Settlement Agreement ต้องลงนามทั้งสองฝ่าย

(5) One Text Procedure ใช้ร่างสัญญาดำเนินการ

3) อนุญาโตตุลาการ (Arbitration)

(1) การอนุญาโตตุลาการ เป็นการระงับข้อพิพาททางแพ่งและพาณิชย์

(2) มีข้อสัญญาอนุญาโตตุลาการ (Arbitration Clause)

(3) มีบุคคลที่สาม อาจเป็นคนเดียวหรือหลายคน (จำนวนเลขคี่) เป็นผู้

วินิจฉัยข้อพิพาท

(4) อาจดำเนินการโดยใช้สถาบัน (Institutional Arbitration) หรือ คู่พิพาทดำเนินการเอง (Ad hoc Arbitration)

4) การพิจารณาพิพากษาโดยศาล (Litigation, Adjudication)

คู่สัญญาย่อมมีเสรีภาพในการกำหนดวิธีระงับข้อพิพาทระหว่างกัน ซึ่งอาจจะเริ่มจากการเจรจาระงับข้อพิพาทระหว่างกันฉันมิตร และหากไม่สามารถยุติข้อพิพาทได้ ก็อาจใช้วิธีการระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ (Arbitration) หรือโดยศาลก็ได้⁶³

โดยทั่วไปแล้ว ข้อสัญญาเกี่ยวกับการระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ นอกจากจะกล่าวถึงการระงับข้อพิพาทในลักษณะฉันมิตรแล้ว ข้อสัญญาที่เกี่ยวกับการระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการโดยตรงนั้นจะกล่าวถึงจำนวนอนุญาโตตุลาการว่าจะมีกี่คน เช่นหนึ่งคนหรือสามคน เป็นต้น นอกจากนี้สัญญายังต้องระบุถึงกฎการอนุญาโตตุลาการว่าจะใช้กฎของสถาบันใด อนุญาโตตุลาการจะนั่งพิจารณาข้อพิพาทที่ประเทศใด ทั้งนี้ทั้งนั้นผู้ร่างสัญญาจะต้องคำนึงถึงความ

⁶³ จุมพล สายสุนทร, ภาษาอังกฤษสำหรับนักกฎหมาย : การร่างสัญญา, (กรุงเทพมหานคร: วิทยุชน, 2549), หน้า 65.

สะดวกและค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นจากการนำข้อพิพาทขึ้นสู่การพิจารณาของอนุญาโตตุลาการด้วย และอาจลงท้ายด้วยข้อความที่ว่า คำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการย่อมเป็นที่สุดและผูกพันคู่พิพาท

ข้อสัญญาในการระงับข้อพิพาทโดยศาลนั้นไม่ซับซ้อนมากนัก เพียงแต่ระบุศาลของประเทศที่คู่สัญญายินยอมเสนอข้อพิพาทให้พิจารณาก็เพียงพอแล้ว

อนุญาโตตุลาการมีต้นกำเนิดก่อนศาลระหว่างประเทศ เนื่องจากเคารพอำนาจอธิปไตยของรัฐอย่างเคร่งครัดกว่า โดยถูกนำมาใช้ตั้งแต่สมัยโบราณ เพื่อระงับข้อพิพาททางศาสนา ระหว่างเมืองต่างๆของกรีก ในสมัยกลางก็มีการใช้เพื่อแก้ไขปัญหาระหว่างเจ้าศักดินาต่างๆ แต่เมื่อรัฐชาติเกิดขึ้นก็มีการนำมาใช้น้อยลงเนื่องจากหวงอธิปไตยของตัวเอง แต่จากทางปฏิบัติของประเทศที่ใช้ภาษาอังกฤษที่คุ้นเคยกับการหาข้อยุติที่เกิดจากการหารือกันทำให้กระบวนการอนุญาโตตุลาการทางการทูตถูกนำมาใช้ใหม่อย่างแพร่หลาย จากทางปฏิบัติของสหรัฐอเมริกาและอังกฤษในเรื่องสืบเนื่องจากการแยกตั้งเป็นเอกราชของสหรัฐอเมริกา ตามสนธิสัญญาเจย์ ค.ศ. 1794 โดยมีลักษณะเป็นการอนุญาโตตุลาการโดยนักการเมืองในระดับประมุขของรัฐ หรือองค์กรผสมทางการทูต ทำให้คำชี้ขาดมีลักษณะเป็นการประนีประนอมมากกว่าคำตัดสินทางกฎหมาย

ข้อตกลงที่จะให้มีการอนุญาโตตุลาการที่ปรากฏในสนธิสัญญาจะเรียกว่า ข้อตกลงแห่งอนุญาโตตุลาการ (Compromis) ซึ่งอยู่ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายสนธิสัญญา ส่วนการมีผลใช้บังคับก็เป็นไปตามกระบวนการกฎหมายภายในเรื่องการทำสนธิสัญญา ฝ่ายที่พิพาทกันอาจกำหนดเนื้อหาของข้อตกลงได้อย่างเสรีซึ่งอาจแตกต่างออกไปจากกฎเกณฑ์ทั่วไปของอนุสัญญาว่าด้วยการระงับข้อพิพาทด้วยการอนุญาโตตุลาการ เพราะฉะนั้นข้อตกลงจึงถือเป็นกฎหมายของการอนุญาโตตุลาการ ซึ่งมักประกอบด้วย การนิยามวัตถุประสงค์ของข้อพิพาท กฎเกณฑ์ที่เกี่ยวกับกระบวนการพิจารณา กฎหมายที่ใช้บังคับ หากมีช่องโหว่ทางเทคนิคในกรณีที่ฝ่ายที่พิพาทกันเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยอนุญาโตตุลาการก็ย่อมไม่ประสบปัญหายุ่งยากนัก เพราะประเด็นที่เป็นช่องโหว่ยังคงอยู่ภายใต้บังคับของกฎเกณฑ์ทั่วไปของอนุสัญญา แต่วิธีที่รอบคอบที่สุดเพื่อป้องกันปัญหาดังกล่าวก็คือการตั้งกรรมาธิการซึ่งประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญขึ้นเพื่อทำการร่างข้อตกลงอนุญาโตตุลาการ

เมื่อมาพิจารณาคความตกลงว่าด้วยการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ ในต่างประเทศแล้วก็พบว่าในความตกลงว่าด้วยการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศนั้น ให้มีการระงับข้อพิพาทด้วยวิธีอนุญาโตตุลาการ โดยจะทำในรูปแบบของการตั้งคณะกรรมการขึ้นมาเพื่อทำหน้าที่ในการตัดสินข้อพิพาทที่เกิดขึ้นระหว่างรัฐภาคี โดยคณะกรรมการก็จะประกอบไปด้วยตัวแทนของแต่ละรัฐภาคี หรือบุคคลที่แต่ละรัฐภาคียอมรับให้มีอำนาจในการตัดสิน ซึ่งผู้เขียนเองก็มีความเห็นด้วย ที่จะให้ใช้วิธีการระงับข้อพิพาทโดยวิธีนี้ เนื่องจากเป็นวิธีการที่เป็นสากล ได้รับการยอมรับโดยทั่วไป อาทิเช่น ในอนุสัญญาดานูบ ค.ศ. 1948 ก็มีการระงับข้อพิพาทโดยวิธีนี้ โดยปรากฏอยู่ในข้อ 45 ระบุว่า

Any disputes between the parties to this convention regarding the application or interpretation of the Convention which cannot be resolved by direct negotiation shall, at the request of either party to the dispute, be referred for settlement to a conciliation commission

composed of one representative of each party to the dispute and one representative appointed by the Chairman of the Danube Commission from among the national of a State not a party to the dispute, or, if the Chairman of the commission is a national of a State party to the dispute, then by the Danube Commission

The decision of the conciliation commission shall be accepted by the parties to the dispute as final and binding

ในอนุสัญญาแม่น้ำแอมสแตร์ ค.ศ. 1978 ก็มีระบุไว้เช่นเดียวกัน ปรากฏอยู่ในข้อ 16

Any dispute that may arise between the contracting State regarding the interpretation or implementation of the present agreement shall be settled through conciliation or mediation. If no agreement is reached, the contracting State shall place the matter before the Conciliation and Arbitration Committee of the OAU. As a last resort, they shall have recourse to the International Court of Justice at The Hague.

ในอนุสัญญาบาเซิล ค.ศ. 1921 ข้อ 22 กำหนดว่า

Any dispute between States as to the interpretation of application of this State which is not settled directly between them shall be brought before the Permanent Court of International Justice, unless under a special agreement or a general arbitration provision steps are taken for the settlement of the dispute by arbitration or some other means. เป็นต้น

จากข้อความดังกล่าวมาข้างต้นนั้น โดยส่วนใหญ่แล้วจะเห็นได้ว่าวิธีการระงับข้อพิพาทเพื่อยุติปัญหาที่เกิดขึ้นเพื่อหาข้อยุติในประเด็นปัญหาที่เกิดระหว่างสองฝ่ายนั้น ซึ่งที่นำมาใช้บังคับกับความตกลงในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศในต่างประเทศนั้น จะใช้วิธีการระงับข้อพิพาทโดยวิธีอนุญาโตตุลาการแทบทั้งสิ้นตามที่ได้กล่าวมาแล้ว

3.2 หลักการเดินเรือแม่น้ำไรน์

3.2.1 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับแม่น้ำไรน์

แม่น้ำไรน์เป็นแม่น้ำสายที่ยาวที่สุดในยุโรป โดยมีความยาวรวมทั้งสิ้น 1,320 กิโลเมตร มีต้นกำเนิดจากเทือกเขาแอลป์ในสวิตเซอร์แลนด์ และไหลผ่านหรือเป็นพรมแดนประเทศต่างๆ ได้แก่ สวิตเซอร์แลนด์ ลิกเซินสไตน์ ออสเตรีย เยอรมัน ฝรั่งเศส ลักเซมเบิร์ก และเนเธอร์แลนด์ ก่อนไหลลงสู่ทะเลเหนือ แม้ว่าแม่น้ำไรน์อาจถูกจัดว่าเป็นแม่น้ำสายสั้นๆ เมื่อเทียบกับแม่น้ำสายอื่นๆ ของโลก แต่แม่น้ำสายนี้ก็เป็นที่ยึดใจและมีความสำคัญมากที่สุดในยุโรป โดยในปัจจุบัน มีประชากรอาศัยอยู่บริเวณแม่น้ำไรน์ประมาณ 50 ล้านคน และเป็นที่ตั้งของเมืองสำคัญๆ ของยุโรปหลายเมือง อีกทั้งยังเป็นที่ตั้งของสิ่งก่อสร้างทางอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ รวมทั้งโรงงานผลิตสารเคมีที่สำคัญของยุโรปอีกด้วย

ในแง่ของระบบนิเวศวิทยา แม่น้ำไรน์อาจแยกออกได้เป็น 4 ระบบนิเวศแม่น้ำ ได้แก่ The High Rhine, The Upper Rhine, The Middle Rhine, และ The Lower Rhine

The High Rhine ตั้งอยู่ในสวิตเซอร์แลนด์ ในเขตเมืองบาเซลเป็นส่วนใหญ่ โดยมีความสำคัญเป็นแหล่งของพันธุ์ปลาและนกที่เคลื่อนย้ายถิ่น ในปัจจุบัน แม่น้ำไรน์ส่วนนี้มีความขัดแย้งอย่างรุนแรงระหว่างระบบนิเวศวิทยาและการใช้น้ำที่เพิ่มขึ้นในส่วนของพลังงานน้ำ

The Upper Rhine ตั้งอยู่ระหว่างเมืองบาเซลและเมืองบิเจน มาตราการควบคุมน้ำท่วมและการเดินเรือได้ถูกนำมาปรับใช้ในส่วนนี้ของแม่น้ำในช่วงปี ค.ศ. 1860 และตั้งแต่ปี ค.ศ. 1930 เป็นต้นมาเป็นที่ตั้งของโครงการเขื่อนพลังงานน้ำจำนวน 8 เขื่อน และเขื่อนเก็บกักน้ำจำนวน 2 เขื่อน

The Middle Rhine ตั้งอยู่ระหว่างเมืองบิเจนและโคโลญ และเป็นที่ตั้งของเกาะจำนวน 15 เกาะที่ตั้งอยู่ในแม่น้ำไรน์ซึ่งมีความสำคัญเป็นอย่างมากเพราะเป็นที่ตั้งของป่าชายเลนซึ่งในปัจจุบันได้รับความคุ้มครองแล้ว

The Lower Rhine ประกอบไปด้วยส่วนของแม่น้ำตั้งแต่เมืองโคโลญถึงพรมแดนเยอรมัน-เนเธอร์แลนด์ และลำน้ำสาขาสองสายบนสันดอนในเนเธอร์แลนด์ กล่าวคือแม่น้ำเลค (The Leck) และแม่น้ำวอล (The Waal) พื้นที่ส่วนใหญ่บริเวณ The Lower Rhine อยู่ระดับเดียวกันกับหรือต่ำกว่าระดับน้ำทะเล แต่ได้มีการสร้างเขื่อนและทำนบกั้นน้ำเพื่อควบคุมน้ำท่วมไว้รองรับในช่วงประมาณปี ค.ศ. 1900 ซึ่งต่อมาได้ทำให้ The Lower Rhine มีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่นที่สุดในยุโรป และเป็นที่ตั้งของเมืองสำคัญๆ อาทิ เมืองโคโลญ เมืองดุสเซลดอร์ฟ เมืองดอยส์บอร์ก และเมืองรอตเตอร์ดาม รวมทั้งเป็นที่ตั้งของกิจการอุตสาหกรรมขนาดใหญ่

แม่น้ำไรน์เป็นแม่น้ำสายที่มีการเดินเรือหนาแน่นที่สุดในยุโรป โดยส่วนของแม่น้ำที่สามารถเดินเรือได้มีความยาวประมาณ 880 กิโลเมตร กล่าวคือ ตั้งแต่ปากแม่น้ำ ณ เมืองรอตเตอร์ดาม ไปจนถึงเมืองบาเซล ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ แต่หากเป็นเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่จะสามารถเดินเรือไปจนถึงแค่เมืองโคโลญ ประเทศเยอรมัน ทั้งนี้ แม่น้ำไรน์เป็นที่ตั้งของเมืองรอตเตอร์ดาม ซึ่งเป็นเมืองท่าทางทะเลที่ใหญ่ที่สุดในโลก และเมืองดอยส์บอร์ก ซึ่งเป็นเมืองท่าแม่น้ำที่ใหญ่ที่สุดในโลกเช่นกัน นอกจากนี้ ยังมีคลองที่เชื่อมต่อแม่น้ำไรน์กับแม่น้ำสายอื่นๆ ในยุโรป อาทิ คลองไรน์-ดานูบซึ่งก่อให้เกิดทางลัดเชื่อมต่อระหว่างทะเลเหนือและทะเลดำ และคลองไรน์-โรน ซึ่งก่อให้เกิดทางลัดเชื่อมต่อระหว่างทะเลเหนือและทะเลเมดิเตอร์เรเนียนนอกจากการเดินเรือแล้ว แม่น้ำไรน์ได้ถูกใช้เพื่อ

กิจการด้านอุตสาหกรรมและการเกษตร การผลิตพลังงาน การกำจัดน้ำเสียของชุมชน การท่องเที่ยว และการพักผ่อนหย่อนใจ และการผลิตน้ำดื่มสำหรับประชากรกว่า 20 ล้านคน นอกจากนี้ ยังเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยธรรมชาติของพันธุ์พืช นก ปลา และสิ่งมีชีวิตอื่นๆ อีกมากมายหลายชนิด ทั้งนี้ การอ้างสิทธิในการใช้แม่น้ำไรน์โดยประเทศต่างๆ ได้ก่อให้เกิดความขัดแย้งและปัญหาต่างๆ ได้แก่ ปัญหาคุณภาพน้ำ ปัญหาเกี่ยวกับระบบนิเวศวิทยา

3.2.2 องค์การและหน่วยงานบริหารต่างๆของแม่น้ำไรน์

องค์การบริหารร่วมของแม่น้ำไรน์ที่สำคัญ ได้แก่ คณะกรรมการกลางว่าด้วยการเดินเรือในแม่น้ำไรน์ (Central Commission for Navigation on the Rhine–CCNR) คณะกรรมการระหว่างประเทศว่าด้วยอุทกวิทยาของกลุ่มน้ำไรน์ (International Commission for the Hydrology of the Rhine Basin–CHR) และคณะกรรมการระหว่างประเทศว่าด้วยการคุ้มครองแม่น้ำไรน์ (International Commission for the Protection of the Rhine - ICPR)

3.2.2.1 คณะกรรมการกลางว่าด้วยการเดินเรือในแม่น้ำไรน์ (CCNR)

CCNR จัดตั้งขึ้นเป็นครั้งแรกตั้งแต่ปี ค.ศ. 1815 โดยกรรมสารสุดท้ายของที่ประชุมระหว่างประเทศ ณ กรุงเวียนนา (The Final Act of the Congress of Vienna) ปัจจุบัน CCNR จัดตั้งขึ้นโดยอนุสัญญากรุงแมนไฮม์ปี ค.ศ. 1868 ซึ่งได้รับการแก้ไขล่าสุดเมื่อปี ค.ศ. 1963 CCNR ถือเป็นองค์การระหว่างประเทศของภูมิภาคยุโรปที่เก่าแก่ที่สุดที่ยังดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน โดยหน้าที่หลักของ CCNR คือการทำให้แม่น้ำไรน์และลำน้ำสายรองของแม่น้ำไรน์เปิดให้มีการเดินเรือโดยเสรี และการทำให้แม่น้ำไรน์ตลอดทั้งสายมีกฎหมายควบคุมการเดินเรือที่เป็นไปในทิศทางเดียวกันสมาชิกของ CCNR ประกอบไปด้วย เนเธอร์แลนด์ เบลเยียม เยอรมัน ฝรั่งเศส และสวิตเซอร์แลนด์ โดยคณะผู้แทนของแต่ละประเทศจะประกอบไปด้วยผู้แทน 4 ท่านและผู้แทนสำรอง 2 ท่าน ข้อมติของ CCNR จะถูกรับรองโดยฉันทามติ ดังนั้น รัฐสมาชิกแต่ละรัฐมีสิทธิในการวิโต้ และแต่ละประเทศสมาชิกจะผลัดเปลี่ยนหมุนเวียนกันเป็นประธาน CCNR โดยมีวาระคราวละ 2 ปี อำนาจหน้าที่ของ CCNR คือ

1) เสนอแนะเกี่ยวกับมาตรการที่ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกการเดินเรือในแม่น้ำไรน์

2) ออกระเบียบทางด้านเทคนิคและด้านบริหารเกี่ยวกับความปลอดภัยของเรือ

3) ดำเนินการเกี่ยวกับการร้องทุกข์ที่เกิดจากการดำเนินการตามอนุสัญญากรุงแมนไฮม์ สำนักงานใหญ่ของ CCNR ตั้งอยู่ที่เมืองสตราสเบิร์ก โดยจะมีการประชุมสมัชชา CCNR ปีละสองครั้ง นอกจากนี้ ยังมีการประชุมของคณะอนุกรรมการซึ่งมีอยู่รวม 10 คณะ และการประชุมของคณะทำงานต่างๆ เพื่อจัดการกับประเด็นทางด้านกฎหมาย เศรษฐกิจ และเทคนิค CCNR มีสำนักงานเลขาธิการประจำซึ่งมีเจ้าหน้าที่ประมาณ 15 คนและมีงบประมาณประจำปีประมาณ 1.6 ล้านยูโร โดยแต่ละประเทศบริจาคเงินเท่ากัน

3.2.2.2 คณะกรรมาธิการระหว่างประเทศว่าด้วยอุทกวิทยาของกลุ่มน้ำไรน์ (CHR)

CHR จัดตั้งเมื่อปี ค.ศ. 1970 ตามคำแนะนำของ UNESCO โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้สถาบันทางวิทยาศาสตร์ของประเทศริมฝั่งแม่น้ำไรน์ร่วมมือกันพัฒนามาตรการทางอุทกศาสตร์สำหรับการพัฒนาที่ยั่งยืนของกลุ่มน้ำไรน์ ประเทศสมาชิกของ CHR ประกอบด้วย สวิตเซอร์แลนด์ ออสเตรีย เยอรมัน ฝรั่งเศส ลักเซมเบิร์ก และเนเธอร์แลนด์ ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1975 เป็นต้นมา CHR ดำเนินการภายใต้กรอบ International Hydrological Programme (IHP) ของ UNESCO และ Operational Hydrological Programme (OHP) ของ WMO การดำเนินการของ CHR จะเน้นทางด้านการกระจายความรู้เกี่ยวกับอุทกวิทยาในแม่น้ำไรน์โดยผ่านทาง การค้นคว้าวิจัยร่วมกัน การแลกเปลี่ยนข้อมูล ข่าวสาร และวิธีการ และการพัฒนาขั้นตอนการปฏิบัติที่ได้มาตรฐาน การมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาข้ามพรมแดน โดยการบริหารจัดการและการจัดให้มี

1) ระบบสารสนเทศ อาทิ ระบบภูมิสารสนเทศ (GIS) สำหรับการปฏิบัติงานทางอุทกศาสตร์

2) ต้นแบบ (models) อาทิ ต้นแบบสำหรับการบริหารจัดการแม่น้ำและ Rhine Alarm Model

โดยความร่วมมือระหว่างประเทศริมฝั่งแม่น้ำไรน์ CHR สามารถทำให้ข้อมูลของแต่ละประเทศซึ่งมีความสลับซับซ้อนรวมเป็นฐานข้อมูลเดียวกัน ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้โครงการต่างๆ เกี่ยวกับระบบลุ่มน้ำของแม่น้ำไรน์ทั้งสายสามารถดำเนินไปได้ อันได้แก่

- (1) การบริหารจัดการตะกอนของแม่น้ำ
- (2) การพยากรณ์ทางอุทกศาสตร์
- (3) การเปรียบเทียบวิธีการดำเนินงานและเครื่องมือวัด
- (4) การวิจัยเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงของบรรยากาศ รวมทั้งผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว

(5) การจัดบันทึกความสัมพันธ์ของปัจจัยต่างๆ ที่มีอิทธิพลต่ออุทกวิทยาของกลุ่มน้ำไรน์

คณะทำงาน และผู้รายงานของ CHR ร่วมกันดำเนินการโครงการต่างๆ เหล่านี้ โดยมีผู้เชี่ยวชาญจากมหาวิทยาลัยต่างๆ ของประเทศสมาชิกเข้าร่วม CHR จัดเป็นองค์กรประจำที่มีความเป็นอิสระในการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ตลอดลุ่มน้ำไรน์ โดยจดทะเบียนเป็นมูลนิธิในประเทศเนเธอร์แลนด์ และมีสำนักเลขาธิการตั้งอยู่ที่สถาบันเพื่อการบริหารจัดการน่านน้ำภายในและการกำจัดน้ำเสีย (Institute for Inland Water Management and Waste Water Treatment) ในประเทศเนเธอร์แลนด์

CHR ประกอบไปด้วยผู้แทนประจำของแต่ละประเทศสมาชิก ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบในการสนับสนุนการมีส่วนร่วมขององค์กรวิจัยค้นคว้าทั้งภาครัฐและเอกชนซึ่งมีบทบาทสำคัญในการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ CHR จะจัดการประชุมปีละสองครั้งเพื่อ กำหนดยุทธศาสตร์และแผนงานของกิจกรรมต่างๆ ของ CHR สร้างและรักษาความสัมพันธ์อันดีกับองค์กรอุทกศาสตร์และวิทยาศาสตร์ในประเทศลุ่มน้ำไรน์และสหภาพยุโรป รวมทั้งกับองค์การระหว่างประเทศ ตัดสินใจเกี่ยวกับโครงการต่างๆ ในอนาคต รวมทั้งเผยแพร่เกี่ยวกับโครงการที่ได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว

CHR จะประสานกิจกรรมของตนกับองค์การระหว่างประเทศอื่นๆ โดยเฉพาะองค์การของแม่น้ำไรน์ โดยเลขานุการของคณะกรรมการระหว่างประเทศว่าด้วยการคุ้มครองแม่น้ำไรน์ จะเข้าร่วมการประชุมของ CHR และคณะกรรมการของ CHR จะมีส่วนร่วมในคณะทำงานของคณะกรรมการระหว่างประเทศว่าด้วยการคุ้มครองแม่น้ำไรน์

3.2.2.3 คณะกรรมการระหว่างประเทศว่าด้วยการคุ้มครองแม่น้ำไรน์ (ICPR)

ICPR จัดตั้งขึ้นในปี ค.ศ. 1950 โดยเยอรมัน ฝรั่งเศส ลักแซมเบิร์ก เนเธอร์แลนด์ และสวิตเซอร์แลนด์ และมีการปรับโครงสร้างเมื่อปี ค.ศ. 1963 โดยอนุสัญญากรุงเบิร์น โดยมีชื่อเดิมว่าคณะกรรมการระหว่างประเทศว่าด้วยการคุ้มครองแม่น้ำไรน์จากมลพิษ (International Commission for the Protection of the Rhine Against Pollution)

ข้อ 2 ของอนุสัญญากรุงเบิร์นกำหนดอำนาจหน้าที่ของ ICPR ซึ่งได้แก่ การสำรวจถึงชนิดแหล่งที่มา และปริมาณของมลพิษของแม่น้ำไรน์ และแนะนำมาตรการที่เหมาะสมในการลดมลพิษดังกล่าว รวมทั้งการเตรียมความตกลงระหว่างประเทศให้ประเทศสมาชิกลงนาม นอกเหนือจากภาระหน้าที่อื่นๆ ที่ประเทศสมาชิกจะร่วมกันมอบหมายให้ ICPR ดำเนินการ ซึ่งประเทศสมาชิกได้เคยมอบหมายให้ ICPR ดำเนินการฟื้นฟูระบบนิเวศวิทยาของแม่น้ำไรน์ในปี ค.ศ. 1987 และจัดการกับปัญหาน้ำท่วมในปี ค.ศ. 1995 การดำเนินการเพื่ออนุรักษ์มาตรการต่างๆ รวมถึงการออกค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการดังกล่าวเป็นความรับผิดชอบของประเทศสมาชิก ซึ่งหมายความว่า ICPR ทำหน้าที่เป็นเพียงแค่เวทีสำหรับการเจรจาของประเทศสมาชิกและเป็นที่ปรึกษาให้แก่รัฐบาลของประเทศสมาชิก และตั้งแต่ปี ค.ศ. 1976 แก่สหภาพยุโรปเนื่องจากปริมาณงานของ ICPR ได้เพิ่มขึ้นทุกปี ในการประชุมระหว่างประเทศระดับรัฐมนตรีของประเทศลุ่มแม่น้ำไรน์ ครั้งที่ 11 เมื่อเดือนธันวาคม 1994 ที่ประชุมฯ ได้มอบหมายให้ ICPR พิจารณาบททวนอนุสัญญากรุงเบิร์น ซึ่งต่อมาในเดือนเมษายน ค.ศ. 1999 ประเทศสมาชิกได้ลงนามอนุสัญญาฉบับใหม่ โดยรวมสหภาพยุโรปเข้าเป็นสมาชิกด้วย และได้มีการตัดคำว่า “จากมลพิษ” ออกจากชื่อของคณะกรรมการระหว่างประเทศว่าด้วยการคุ้มครองแม่น้ำไรน์ ซึ่งเป็นชื่อในปัจจุบันการประชุมระหว่างประเทศระดับรัฐมนตรีของประเทศสมาชิก ICPR จัดขึ้นเป็นประจำทุกๆ 2 ถึง 3 ปี เพื่อกำหนดเป้าหมายของ ICPR และเพื่อประเมินกิจกรรมต่างๆ ที่ได้ดำเนินการไปแล้ว ส่วน ICPR เองจัดการประชุมสมัชชาเต็มคณะ (Plenary Assembly) เป็นประจำทุกปีเพื่อตัดสินใจเกี่ยวกับแผนการดำเนินงาน การเงินการคลัง และระเบียบปฏิบัติต่างๆ โดยประเทศสมาชิกจะผลัดเปลี่ยนหมุนเวียนกันเป็นประธานทุกๆ 3 ปี และมีสำนักงานเลขาธิการตั้งอยู่ที่ประเทศเยอรมันนอกจากนี้ โครงสร้างของ ICPR (ดูหน้าถัดไป) ยังประกอบไปด้วยกลุ่มผู้ประสานงาน (Coordination Group) ซึ่งจะประชุมปีละ 4 ครั้ง และรับผิดชอบเกี่ยวกับการวางแผนและการประสานงานของ ICPR คณะทำงานประจำ (Permanent Working Groups) 3 คณะ เพื่อดำเนินการด้านคุณภาพน้ำ ระบบนิเวศวิทยา และการปล่อยของเสีย กลุ่มผู้ดำเนินโครงการ (Project Groups) 2 กลุ่มจัดการเกี่ยวกับแผนปฏิบัติการป้องกันน้ำท่วม (Action Program on Flood Defence) และการเตรียมการสำหรับแผนปฏิบัติการฉบับใหม่เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนของแม่น้ำไรน์ และกลุ่มผู้เชี่ยวชาญต่างๆ เพื่อจัดการกับปัญหาเฉพาะด้านที่เกี่ยวข้องกับงานของคณะทำงานประจำและกลุ่มผู้ดำเนินโครงการ ทั้งนี้ คณะทำงานและกลุ่มต่างๆ ประกอบไปด้วยผู้แทนซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญของประเทศสมาชิก

หากว่ามีรัฐใดกระทำละเมิดเกิดขึ้นนั้นการดำเนินคดีตามการเดินเรือในแม่น้ำไรน์นั้น ซึ่งถือว่าความผิดที่เกิดขึ้นเป็นไปในทางระหว่างประเทศการตัดสินหรือดำเนินคดีนั้นใช้วิธีการเมื่อเกิด ประเด็นปัญหาหรือข้อพิพาทเกิดขึ้นก็จะใช้วิธีการโดยอนุญาโตตุลาการเป็นวิธีตัดสินเพื่อระงับข้อ พิพาทที่เกิดขึ้น ซึ่งเป็นวิธีการที่เป็นสากลและเป็นที่ยอมรับกันเมื่อเกิดข้อพิพาทระหว่างประเทศกัน เกิดขึ้นโดยเป็นที่รู้กันเนื่องจากมีความสัมพันธ์กันระหว่างประเทศจะได้มีความยุติธรรมและเป็นกลาง ที่สุดไม่เข้าข้างฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง เพื่อให้เกิดความพอใจทั้งสองฝ่าย

3.2.3 การเดินเรือในแม่น้ำไรน์

เสรีภาพในการเดินเรือในแม่น้ำไรน์สำหรับเรือของทุกสัญชาติเริ่มต้นภายหลังสมัยนโปเลียน ในสนธิสัญญาสันติภาพปารีสปี ค.ศ. 1814 ประเทศผู้ชนะสงครามได้กำหนดให้การคมนาคมขนส่งใน แม่น้ำไรน์สู่และจากทะเลเป็นเสรีภาพของเรือของทุกสัญชาติ และให้มีการจัดการประชุมระหว่าง ประเทศเพื่อวางแนวทางในการขยายเสรีภาพในการเดินเรือนี้แก่น้ำนานาชาติสายอื่น ทั้งนี้ หลักเกณฑ์ดังกล่าวได้รับการผลักดันโดยเฉพาะอย่างยิ่งจากอังกฤษซึ่งมีใช้ประเทศชายฝั่งแม่น้ำไรน์แต่ ต้องการให้มีการเปิดการค้าเสรีในภูมิภาคต่างๆ⁶⁴ ในที่ประชุมระหว่างประเทศ ณ กรุงเวียนนา (The Congress of Vienna) ในปี ค.ศ. 1815 ที่ประชุมฯ ได้ถกปัญหาการคมนาคมในแม่น้ำไรน์ โดย ความเห็นแตกเป็นสองฝ่าย ฝ่ายแรกนำโดยปรัสเซียและออสเตรียซึ่งสนับสนุนการกำกับดูแลการ คมนาคมในแม่น้ำโดยรัฐชายฝั่งแม่น้ำ และฝ่ายที่สองนำโดยอังกฤษและฝรั่งเศสซึ่งสนับสนุนเสรีภาพใน การเดินเรือสำหรับเรือของทุกสัญชาติ โดยผู้แทนของอังกฤษได้เสนอต่อที่ประชุมฯ ข้อบทที่ระบุว่า “แม่น้ำไรน์ โดยเริ่มจากจุดที่สามารถคมนาคมถึงและจากทะเลได้ จะต้องเปิดเสรีทั้งหมดเพื่อการค้า และการคมนาคมของทุกชาติ”⁶⁵ ในขณะที่ผู้แทนของปรัสเซียเสนอข้อบทที่ยาวและกำกวมกว่าว่า “การคมนาคมในแม่น้ำไรน์ตลอดลำน้ำทั้งสายจากจุดที่แม่น้ำเริ่มสามารถคมนาคมสู่ทะเล ไม่ว่าทางขึ้น หรือทางลง จะต้องเปิดเสรีทั้งหมด และจะต้องไม่ปิดสำหรับการค้าไม่ว่ากับผู้ใด อย่างไรก็ตาม จะต้อง มีความเคารพอันควรแก่การกำกับดูแลโดยตำรวจ โดยการกำกับดูแลเช่นว่าจะต้องใช้บังคับเหมือนกัน แก่ทุกคน และจะต้องสนับสนุนการค้าของทุกชาติมากที่สุดเท่าที่เป็นไปได้”⁶⁶ ข้อบทที่เสนอโดย ปรัสเซียได้รับการยอมรับมากกว่าและถูกระบุไว้เป็นข้อ 109 (โดยปรับแก้เพียงเล็กน้อย) ของกรรม

⁶⁴ Ludwik A. Teclaff, *Fiat or Custom: The Checked Development of International Water Law*. *Natural Resources Journal* 31, 1 (1991): 45-74.

⁶⁵ The Rhine from the point where it becomes navigable to the sea, and vice-versa, shall be entirely free to the commerce and navigation of all nations.

⁶⁶ The navigation of the Rhine along its whole course, from the point where it becomes navigable to the sea, either in descending or ascending, shall be entirely free, and shall not in respect of commerce, be prohibited to anyone; due regard, however, being had to the regulation established with respect to its police, which regulation shall be alike for all and as favorable as possible to the commerce of all nations.

สารสุดท้ายของที่ประชุมระหว่างประเทศ ณ กรุงเวียนนา (The Final Act of the Congress of Vienna)⁶⁷

ข้อ 108 ถึง 117 ของกรรมสารสุดท้ายฯ เป็นเพื่ยงต้นแบบที่รัฐต่างๆ จะนำไปปรับใช้กับแม่น้ำสายต่างๆ ที่แบ่งแยกหรือไหลผ่านดินแดนของสองรัฐขึ้นไป (แม่น้ำนานาชาติ) อย่างไรก็ตาม ข้อ 109 ได้ก่อให้เกิดปัญหาในการตีความ ซึ่งเป็นความตั้งใจของผู้ร่าง โดยสามารถตีความได้สองความหมาย ความหมายแรก ซึ่งเป็นการตีความแบบกว้าง คือ การคมนาคมในแม่น้ำสายที่สามารถคมนาคมได้ควรเปิดเสรีแก่เรือของทุกสัญชาติ และ ความหมายที่สอง ซึ่งเป็นการตีความแบบแคบกว่า คือ ถึงแม้จะมีการเปิดเสรีต่อการขนส่งสินค้าของทุกชาติ แต่การคมนาคมในแม่น้ำจะต้องขึ้นอยู่กับความตกลงและการมอบอำนาจจากรัฐชายฝั่งแม่น้ำ ทั้งนี้ การตีความแบบแคบได้รับการสนับสนุนจากเอกสารเตรียมการร่างกรรมสารสุดท้ายฯ และจากความเห็นของนักเขียนที่มีชื่อเสียงหลายท่าน รวมทั้ง จากแนวปฏิบัติของรัฐชายฝั่งแม่น้ำด้วยในตอนต้นของการมีผลใช้บังคับของกรรมฉบับสุดท้ายฯ ได้เกิดกรณีของความขัดแย้งในแง่ของการตีความวลี “การคมนาคมในแม่น้ำไรน์ตลอดลำน้ำทั้งสาย จากจุดที่แม่น้ำเริ่มสามารถคมนาคมสู่ทะเล” โดยฮอลแลนด์ซึ่งเป็นประเทศปากแม่น้ำ กล่าวคือจุดที่เชื่อมต่อระหว่างทะเลและแม่น้ำไรน์ ตีความว่า วลีดังกล่าวซึ่งใช้คำว่า “สู่ทะเล” (to the sea) และมีใช้ “ลงสู่ทะเล” (into the sea) ทำให้ฮอลแลนด์สามารถอ้างสิทธิในการควบคุมการเข้าออกบริเวณปากแม่น้ำไรน์ได้ อย่างไรก็ตาม ปัญหาความขัดแย้งดังกล่าวได้รับการแก้ไขโดยอนุสัญญากรุงแมงซ์ปี ค.ศ. 1831 (Convention of Mainz of 1831) ซึ่งฮอลแลนด์ได้ตกลงยอมรับว่าแม่น้ำ Leck ซึ่งเป็นลำน้ำสายหลักของแม่น้ำไรน์ และลำน้ำสาขาซึ่งมีชื่อว่าแม่น้ำ Waal ในฮอลแลนด์เป็นส่วนหนึ่งของแม่น้ำไรน์ อนุสัญญาดังกล่าวได้กล่าวอ้างถึงเสรีภาพในการเดินเรือตามที่ได้ระบุไว้ในกรรมสารฉบับสุดท้ายฯ แต่จำกัดการคมนาคมในแม่น้ำไรน์เฉพาะเรือของรัฐชายฝั่งแม่น้ำไรน์เท่านั้น โดยระบุว่า “เรือของคนชาติของรัฐชายฝั่งแม่น้ำและซึ่งคมนาคมในแม่น้ำไรน์จะต้องไม่ถูกบังคับให้เปลี่ยนเรือเมื่อคมนาคมจากหรือสู่แม่น้ำไรน์ สู่หรือจากทะเลหลวง โดยผ่านราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์”⁶⁸ และ “ใบอนุญาตในการคมนาคมจะไม่ออกให้ ยกเว้นแก่คนชาติของรัฐชายฝั่งแม่น้ำไรน์

⁶⁷The navigation of the rivers referred to in the preceding article, along their whole course, from the point where each of them becomes navigable, to its mouth, shall be entirely free, and shall not, as far as commerce is concerned, be prohibited to any one; due regard, however, being had to the regulation to be established with respect to its police; which regulation shall be alike for all and as favorable as possible to the commerce of all nations.

⁶⁸Vessels belonging to subjects of the riparian States and belonging to the navigation of the Rhine shall not be obliged to transship or break bulk when passing from the Rhine to the highseas and vice-versa through the kingdom of the Netherlands.

และเรือเหล่านี้จะต้องถูกระบุไว้ในใบอนุญาต”⁶⁹ อนุสัญญากรุงแมนไฮม์ปี ค.ศ. 1868 (Convention of Mannheim) ซึ่งมาแทนที่อนุสัญญากรุงแมงซ์ ได้กำจัดการกีดขวางในกรรมสารฉบับสุดท้าย โดยระบุว่าเรือของทุกชาติสามารถขนส่งสินค้าและผู้โดยสารในแม่น้ำไรน์ได้ อย่างไรก็ตามอนุสัญญากรุงแมนไฮม์จำกัดสิทธิในการเดินเรือเฉพาะแก่บุคคลที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าได้เคยเดินเรืออยู่ในแม่น้ำไรน์จริงๆ เป็นระยะเวลาหนึ่งก่อนหน้านี้แล้ว และจะต้องมีใบอนุญาตที่ออกให้โดยรัฐชายฝั่งแม่น้ำไรน์ที่ตนอาศัยอยู่ นอกจากนี้อนุสัญญากรุงแมนไฮม์ยังได้ให้สิทธิแก่รัฐชายฝั่งแม่น้ำในการตรวจสอบความสมบูรณ์ของเรือที่ขออนุญาตคมนาคมในแม่น้ำไรน์ และคงไว้ซึ่งคณะกรรมการกลางว่าด้วยการเดินเรือในแม่น้ำไรน์(The Central Commission for Navigation on the Rhine) ซึ่งจัดตั้งไว้โดยที่ประชุมระหว่างประเทศ ณ กรุงเวียนนา และซึ่งประกอบไปด้วยผู้แทนจากรัฐชายฝั่งแม่น้ำสนธิสัญญากรุงแวร์ซายส์ (Treaty of Versailles) คงไว้ซึ่งกฎเกณฑ์ต่างๆ ของอนุสัญญากรุงแมนไฮม์ แต่องค์ประกอบของผู้แทนของคณะกรรมการกลางได้ถูกขยายให้รวมผู้แทนจากรัฐที่มีใช้รัฐชายฝั่งลำน้ำ ได้แก่ สหราชอาณาจักร อิตาลี และเบลเยียม โดยมีอำนาจหน้าที่ในการทบทวนกฎเกณฑ์ต่างๆ ในอนุสัญญากรุงแมนไฮม์ ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้ใช้เวลารวมทั้งสิ้นรวม 16 ปีในการดำเนินการให้แล้วเสร็จ แต่ก็ไม่สามารถบังคับใช้ได้ในขณะนั้น เนื่องจากเยอรมันได้ประกาศไม่ยอมรับอนุสัญญากรุงแวร์ซายส์ คณะกรรมการกลางได้ประชุมกันอีกครั้งหลังจากชัยชนะของฝ่ายพันธมิตรต่อเยอรมันในปี ค.ศ. 1945 และ ยกเว้นเพียงประเทศอิตาลี องค์ประกอบของผู้แทนในคณะกรรมการกลางยังคงเหมือนเดิมตามที่ระบุไว้ในสนธิสัญญากรุงแวร์ซายส์ นอกจากเสรีภาพในการเดินเรือแล้ว ประเด็นการบริหารจัดการแม่น้ำไรน์ที่สำคัญอีกประการหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือคือการพัฒนาปรับปรุงช่องทางการเดินเรือในแม่น้ำไรน์ ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวในช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 19 ได้ทำให้เส้นทางเดินของแม่น้ำไรน์เปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก

นอกจากนี้ การดำเนินการในช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 20 เพื่อปรับปรุงกันแม่น้ำ (Riverbed) ได้ทำให้ความยาวของแม่น้ำไรน์ตั้งแต่เมืองบาเซลไปจนถึงเมืองบินเจนได้ลดลงกว่า 80 กิโลเมตร ซึ่งสิ่งนี้ได้ก่อให้เกิดผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยาของแม่น้ำ รวมทั้งปัญหาการเพิ่มขึ้นของความเร็วของการไหลของแม่น้ำ การกัดเซาะกันแม่น้ำ และการลดลงของระดับน้ำใต้ดิน ซึ่งปัญหาเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศน์วิทยา รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของแม่น้ำดังกล่าว ได้ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการประมงในแม่น้ำไรน์ โดยเฉพาะปริมาณของปลาแซลมอนในแม่น้ำรวมทั้งปัญหาอื่นๆ ดังจะได้อธิบายต่อไป

1) การประมง

ก่อน ค.ศ. 1900 การประมงเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญกิจกรรมหนึ่งในแม่น้ำไรน์โดยเฉพาะการตกปลาแซลมอน ซึ่งในปี ค.ศ. 1850 ได้เริ่มมีความพยายามที่จะคุ้มครองจำนวนปลาแซลมอนไม่ให้มีการจับที่มากเกินไป รวมทั้งการแบ่งปันปริมาณการจับที่เท่าเทียมกันระหว่างรัฐชายฝั่งแม่น้ำไรน์ โดยได้มีการตกลงทำสนธิสัญญาแซลมอนฉบับแรกในปี ค.ศ. 1869

⁶⁹The licenses of navigation in question shall not be granted except to recognized subjects of the riparian States of the Rhine, and the vessels shall be mentioned in the licenses.

อย่างไรก็ดี รัฐสภาของประเทศเนเธอร์แลนด์ได้ปฏิเสธการให้สัตยาบันสนธิสัญญานี้เนื่องจากสนธิสัญญาฯ จะก่อให้เกิดผลกระทบทางลบต่อการประมงของเนเธอร์แลนด์ ในปี ค.ศ. 1885 รัฐชายฝั่งแม่น้ำไรน์ได้ตกลงสนธิสัญญาแซลมอนฉบับใหม่แต่มีเนื้อหาไม่แตกต่างจากสนธิสัญญาฉบับเก่ามากนัก สนธิสัญญาแซลมอน ค.ศ. 1885 ยังมีผลใช้บังคับในปัจจุบันเพราะยังไม่มีประเทศภาคีประเทศใดบอกเลิกสนธิสัญญาฯ อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่สนธิสัญญาเริ่มมีผลใช้บังคับ การเดินเรือและการผลิตพลังงานน้ำได้เริ่มได้รับความสนใจในลำดับต้นมากกว่าการประมงและประเด็นการบริหารจัดการอื่นๆ ซึ่งได้ก่อให้เกิดปัญหาเนื่องจากการสร้างทำนบกั้นน้ำและเขื่อนได้ทำให้ปลาไม่สามารถเคลื่อนย้ายไปยังที่วางไข่ได้นอกจากนี้ ทำนบกั้นน้ำและเขื่อนได้ทำให้ระดับน้ำสูงขึ้น ซึ่งมีผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงความเร็วของการไหลของน้ำและการตกตะกอนในบริเวณที่วางไข่ปลา โดยสรุปการสร้างทำนบกั้นน้ำและเขื่อนได้ก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการผสมพันธุ์และการเจริญพันธุ์ของปลาที่เคลื่อนย้ายถิ่น (Migratory Fish) กรณีของปลาแซลมอนบ่งชี้อย่างชัดเจนว่า ถึงแม้จะมีสนธิสัญญาเพื่ออนุรักษ์ปลาแซลมอนในแม่น้ำไรน์ก็ตาม แต่การส่งเสริมการเดินเรือและการผลิตพลังงานน้ำเพียงด้านเดียวโดยมิได้ใส่ใจประเด็นการบริหารจัดการแม่น้ำอื่นๆ ได้ส่งผลกระทบในทางลบต่อระบบนิเวศวิทยาและการประมงในแม่น้ำไรน์ ทั้งนี้ แนวทางหนึ่งที่ประเทศที่เกี่ยวข้องกับแม่น้ำไรน์ใช้ในการแก้ไขปัญหาการลดลงของจำนวนปลาแซลมอนก็คือ การตั้งเป้าหมายไว้ในแผนปฏิบัติการแม่น้ำไรน์ (Rhine Action Program) ค.ศ. 1987 เพื่อพัฒนาระบบนิเวศวิทยาของแม่น้ำไรน์จนกว่าพันธุ์ปลาที่เคลื่อนย้ายถิ่น (Migratory Species) สามารถคืนกลับสู่พื้นที่วางไข่และกลับมาเป็นสัตว์พื้นเมืองของแม่น้ำไรน์อีกครั้ง (Indigenous Species) ภายในปี ค.ศ. 2000 เพื่อบรรลุเป้าหมายของแผนปฏิบัติการแม่น้ำไรน์ดังกล่าว ICPR ได้ออกมาตรการหลายประการโดยมาตรการเพื่อปรับปรุงคุณภาพน้ำของแม่น้ำได้รับความสำคัญเป็นลำดับแรก และเพื่อให้ปลาแซลมอนสามารถกลับคืนสู่ที่วางไข่ได้ ทางวายน้ำของปลา (Fish Passages) ได้ถูกสร้างขึ้นเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาสิ่งกีดขวางทางวายน้ำของปลาในแม่น้ำไรน์ นอกจากนี้ยังได้มีการดำเนินมาตรการเพื่อปรับปรุงสภาพของที่อยู่อาศัยและที่วางไข่ของปลา รวมทั้งการเพาะพันธุ์ปลาแซลมอนจำนวนมากเพื่อปล่อยลงสู่แม่น้ำไรน์และลำน้ำสาขาของแม่น้ำไรน์ ซึ่งจากการดำเนินมาตรการดังกล่าวข้างต้น ปลาแซลมอนและปลาเทราท์ทะเล (Sea Trout) ได้คืนสู่แม่น้ำไรน์อีกครั้งและในปัจจุบันได้มีการพัฒนาระบบเพื่อเฝ้าติดตามพฤติกรรมของปลาเหล่านี้ด้วย

2) ปัญหามลพิษ

การเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วของอุตสาหกรรมและประชากรภายหลัง ค.ศ. 1850 ได้ก่อให้เกิดปัญหาการปล่อยของเสียลงสู่แม่น้ำไรน์ซึ่งทวีความรุนแรงขึ้นเรื่อยๆ ภายหลังสงครามโลกครั้งที่สองคุณภาพน้ำของแม่น้ำไรน์ได้เสื่อมสภาพลงอย่างรวดเร็ว โดยมีสาเหตุจากการปล่อยน้ำเสียโดยภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรม การคมนาคมขนส่ง และครัวเรือน นอกจากนี้ยังมีของเสียจำพวกโลหะ ยาฆ่าแมลง ไฮโดรคาร์บอน และสารอินทรีย์จำพวกสารประกอบคลอรีน จำนวนมากได้ถูกปล่อยลงสู่แม่น้ำไรน์ก่อให้เกิดปัญหาสารพิษต่อระบบนิเวศวิทยาในปี ค.ศ. 1950 สวิสเซอร์แลนด์ เยอรมัน ฝรั่งเศส ลักเซมเบิร์ก และเนเธอร์แลนด์ได้จัดตั้งคณะกรรมการการระหว่างประเทศว่าด้วยการคุ้มครองแม่น้ำไรน์จากมลพิษ (International Commission for the Protection of the Rhine Against Pollution) ซึ่งในการดำเนินการในช่วงปีแรกๆ นั้น คณะกรรมการฯ ได้มุ่งเน้นที่การสร้างความร่วมมือร่วมกันต่อปัญหาของแม่น้ำไรน์ และการสร้างพื้นฐานทางกฎหมายและสถาบันเพื่อความ

ร่วมมือระหว่างกันของรัฐบาลฯ ทั้งนี้ มาตรการร่วมมาตรการแรกเพื่อการคุ้มครองแม่น้ำไรน์จากมลพิษ ได้มีขึ้นในปี ค.ศ. 1970 ICPR ยังได้รับมอบหมายให้ให้ยกร่างอนุสัญญาขึ้นมาหนึ่งฉบับเพื่อลดมลพิษ จากสารเคมีในแม่น้ำไรน์ ซึ่งต่อมาในปี ค.ศ. 1976 ประเทศสมาชิก ICPR ได้ลงนามอนุสัญญาว่าด้วย มลภาวะจากสารเคมี (Convention on Chemical Pollution) ซึ่งได้กำหนดปริมาณสูงสุดของ สารพิษแต่ละชนิดที่สามารถปลดปล่อยสู่สิ่งแวดล้อมได้ ซึ่งโดยรวมสอดคล้องกับ EC Directive 76/464/EEC (4 May 1976) โดยปริมาณดังกล่าวปรับใช้กับสารพิษในน้ำเสียจากอุตสาหกรรมที่ ปล่อยลงสู่แม่น้ำไรน์ด้วยมลพิษของแม่น้ำไรน์ถึงจุดสูงสุดในปี ค.ศ. 1971 ซึ่งในช่วงฤดูแล้งในปี ดังกล่าวแม่น้ำไรน์ตอนล่างถึงกับขาดออกซิเจน ซึ่งก่อให้เกิดความกังวลและตื่นตัวของประชาชนและ รัฐบาลฝั่งแม่น้ำไรน์เป็นอย่างมาก ซึ่งในเวลาต่อมารัฐดังกล่าวได้ร่วมดำเนินมาตรการเฉพาะด้านเพื่อ ลดมลภาวะของแม่น้ำไรน์ โดยระหว่าง ค.ศ. 1970-1985 รัฐบาลฝั่งแม่น้ำได้ใช้เงินจำนวนทั้งสิ้นสี่หมื่น ล้านเหรียญสหรัฐเพื่อสร้างโรงบำบัดน้ำเสียในแม่น้ำไรน์ ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวได้ทำให้ระดับ ปริมาณออกซิเจนเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ รวมทั้งทำให้ความหลากหลายทางชีวภาพของแม่น้ำกลับคืนมา ด้วย อย่างไรก็ตาม การสร้างโรงงานดังกล่าวเป็นการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุ กล่าวคือโรงบำบัดน้ำเสีย เหล่านี้เริ่มปฏิบัติงานภายหลังจากที่มลภาวะในแม่น้ำได้เกิดขึ้นแล้ว นอกจากนี้ โรงบำบัดน้ำเสีย ดังกล่าวสามารถกำจัดของเสียจำพวกโลหะหนักในแม่น้ำได้เพียงเล็กน้อยเท่านั้นความสำเร็จของการ ปรับปรุงคุณภาพน้ำในแม่น้ำไรน์ในช่วงทศวรรษที่ 70 ได้ทำให้ ICPR หันมาให้ความสนใจ ภาควิชาการ โดยตั้งแต่รัฐมนตรัฐสมาชิก ICPR ได้รับรองแผนปฏิบัติการแม่น้ำไรน์ (Rhine Action Plan) ในปี ค.ศ. 1987 การดำเนินการนี้ได้มุ่งเน้นอยู่ที่การจำกัดปริมาณการปล่อยสารพิษแต่ละ ชนิดตามที่ระบุไว้ในอนุสัญญาปี ค.ศ. 1976 หากแต่กำหนด “เทคโนโลยีที่ดีที่สุดที่มีอยู่” (Best Available Technology - BAT) สำหรับแต่ละภาคอุตสาหกรรมซึ่งปล่อยน้ำเสียที่มีผลกระทบอย่าง มากต่อคุณภาพน้ำในแม่น้ำไรน์ โดยการกำหนด BAT เช่นว่านั้นมิได้กำหนดไว้ในสนธิสัญญาซึ่งมีผลผูกพันภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ แต่กำหนดเป็นข้อแนะนำ (Recommendation) ของ ICPR ซึ่งอยู่บนพื้นฐานของความไว้วางใจซึ่งกันและกันในการปฏิบัติตาม ซึ่งแนวทางดังกล่าวมีความยืดหยุ่น และสามารถปรับเปลี่ยนให้เข้ากับสภาพการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการ การพัฒนาทางเทคนิค และโครงสร้างของฝ่ายบริหารของแต่ละประเทศสมาชิกซึ่งแตกต่างกัน โดยจุดประสงค์หลักของ BAT ก็เพื่อหลีกเลี่ยงมลภาวะทางสิ่งแวดล้อมนอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยมลพิษทางเคมี ซึ่งมีขอบเขตจำกัดเฉพาะมลภาวะแบบ Point Sources Pollution เท่านั้น ดังนี้

(1) หลีกเลี่ยงการก่อให้เกิดมลภาวะต่อสื่อทางสิ่งแวดล้อมอื่นๆ อาทิ ดินและอากาศ

(2) หลีกเลี่ยงเทคโนโลยีการแปรรูป (Processing Technologies) ซึ่งก่อให้เกิดน้ำเสียในปริมาณมาก รวมทั้งหลีกเลี่ยงขบวนการทางเคมีซึ่งทำให้เกิดมลภาวะทางสิ่งแวดล้อม

(3) เปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับปริมาณและส่วนประกอบของน้ำเสียทั้งหมด แผนปฏิบัติการแม่น้ำไรน์ปี ค.ศ. 1987 เป็นผลสืบเนื่องมาจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในแม่น้ำไรน์เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน ค.ศ. 1986 เมื่อโกดังเก็บของของโรงงานเคมี Sandoz ซึ่งตั้งอยู่ใกล้กับเมืองบาเซลได้ เกิดเพลิงไหม้ โดยก่อนหน้านี้ อาจกล่าวได้ว่าการดำเนินการปรับปรุงคุณภาพน้ำในแม่น้ำไรน์เป็นไปอย่างเชื่องช้าในเหตุการณ์ดังกล่าว เพลิงได้เผาทำลายสารเคมีเพื่อการเกษตรเป็นจำนวนกว่า 1,000 ตัน

โดยได้ใช้น้ำปริมาณมากในการดับเพลิง ซึ่งน้ำที่ใช้ในการดับเพลิงประกอบไปด้วยสารเคมีและได้ไหลลงสู่แม่น้ำไรน์ ซึ่งมีผลทำให้สัตว์น้ำเกือบทั้งหมดในแม่น้ำไรน์ตอนล่างจากจุดที่เกิดเหตุจนถึงเมือง Koblenz ตาย และสถานีผันน้ำจากแม่น้ำไรน์จำนวนกว่า 40 สถานีต้องหยุดนำน้ำจากแม่น้ำไรน์เพื่อการบริโภคและอุปโภค ซึ่งจากเหตุการณ์ดังกล่าวได้นำไปสู่การประชุมระดับรัฐมนตรีเพื่อแก้ไขปัญหามลพิษในแม่น้ำไรน์จำนวนไม่ต่ำกว่า 3 ครั้งในช่วงเวลาอันสั้น อันเป็นที่มาของแผนปฏิบัติการแม่น้ำไรน์ ค.ศ. 1987

แผนปฏิบัติการดังกล่าวได้ตั้งเป้าหมายภายในปี ค.ศ. 2000 ดังต่อไปนี้ 1) ระบบนิเวศวิทยาของแม่น้ำไรน์จะได้รับการปรับปรุงจนกระทั่งสัตว์น้ำ โดยเฉพาะปลาแซลมอน กลับมาเป็นสัตว์พื้นเมืองของแม่น้ำไรน์ 2) การผลิตน้ำดื่มจากแม่น้ำไรน์จะต้องมีขึ้นในอนาคต 3) มลภาวะจากการตกตะกอนของแม่น้ำจะต้องลดลงจนกระทั่งสามารถทิ้งตะกอนลงสู่ทะเลหรือบนพื้นดิน โดยมิก่อให้เกิดผลกระทบทางลบต่อสิ่งแวดล้อมทางน้ำ 4) ความจำเป็นในการปรับปรุงการคุ้มครองทะเลเหนือ (North Sea) การอนุรักษ์ตามแผนปฏิบัติการฯ ประสบความสำเร็จเป็นอย่างมาก โดยได้มีการดำเนินการมาตรการต่างๆ เพื่อป้องกันมลภาวะในแม่น้ำไรน์ และในปี ค.ศ. 1994 ICPR สามารถรายงานได้ว่าเป้าหมายการลดมลภาวะส่วนใหญ่ได้บรรลุผลแล้ว ในปัจจุบันแม่น้ำไรน์ได้กลายสภาพมาเป็นแม่น้ำนานาชาติที่สะอาด หลังจากที่เคยเป็นแม่น้ำที่มีความสกปรกเป็นอย่างมากในทศวรรษที่ 1980 อย่างไรก็ดี ความร่วมมือและความตั้งใจจริงของรัฐบาลฯ ซึ่งนำไปสู่การฟื้นฟูสภาพของแม่น้ำไรน์มีขึ้นภายหลังจากอุบัติเหตุกรณี Sandoz ซึ่งได้ก่อให้เกิดความเสียหายต่อแม่น้ำไรน์ถึงขั้นวิกฤต

3) ปัญหาน้ำท่วม

ปัญหาน้ำท่วมเป็นปรากฏการณ์ทางธรรมชาติ การเพิ่มขึ้นหรือลดลงของระดับน้ำเป็นส่วนหนึ่งของลักษณะทางธรรมชาติของแม่น้ำ อย่างไรก็ตาม กิจกรรมของมนุษย์อาจเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพของแม่น้ำซึ่งส่งผลกระทบต่อการไหลของน้ำได้ ในช่วงสองศตวรรษที่ผ่านมาแม่น้ำไรน์ได้สูญเสียประมาณ 85 เปอร์เซ็นต์ของพื้นที่บริเวณดินตะกอนตามชายฝั่งแม่น้ำที่เกิดจากการถูกน้ำพัดพามาทับถมกัน เนื่องจากมนุษย์ได้ใช้พื้นที่ดังกล่าวในการตั้งรกรากหรือใช้เป็นพื้นที่เกษตรกรรมนอกจากนี้ การสร้างคลองต่างๆ เพื่อเชื่อมต่อแม่น้ำไรน์และแม่น้ำสายอื่นๆ รวมทั้งการจัดเส้นทางคมนาคมในช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 18 และ 19 ได้ทำให้ความยาวของแม่น้ำไรน์ตอนเหนือลดลง 82 กิโลเมตร และความยาวของแม่น้ำไรน์ตอนล่างลดลง 23 กิโลเมตร ดังนั้น ปัญหาน้ำท่วมของแม่น้ำไรน์จึงมีสาเหตุทั้งจากธรรมชาติและกิจกรรมมนุษย์ ซึ่งล้วนแต่ทำให้ระดับน้ำในแม่น้ำไรน์สูงขึ้น ในขณะเดียวกัน การลงทุนตามชายฝั่งแม่น้ำไรน์ก็ทวีเพิ่มขึ้นตามกาลเวลา ซึ่งทำให้เกิดความเสี่ยงต่อ

ความเสียหายมีมากขึ้นด้วยเคยเกิดน้ำท่วมครั้งใหญ่ในแม่น้ำไรน์ในปี ค.ศ. 1993 และ 1995 โดยหลายเมืองริมฝั่งแม่น้ำได้รับความเสียหาย โดยเฉพาะในประเทศเนเธอร์แลนด์นั้น เชื้อนหลายแห่งมีความเสี่ยงที่จะแตกเนื่องจากทนแรงดันน้ำไม่ไหว ทำให้มีความจำเป็นที่ต้องอพยพประชาชนหลายแสนคนออกจากพื้นที่ ซึ่งจากเหตุการณ์ดังกล่าวได้ประมาณการว่าได้ก่อให้เกิดความเสียหายนับพันล้านยูโรนอกจากนี้ เหตุการณ์ดังกล่าวยังทำให้ทราบว่า

(1) น้ำท่วมเป็นปรากฏการณ์ธรรมชาติ ซึ่งอาจเกิดขึ้นเป็นระยะๆ

(2) มนุษย์สามารถทำให้ระดับน้ำในแม่น้ำสูงขึ้น โดยเฉพาะการพัฒนาที่ดินในบริเวณกักเก็บน้ำและการพัฒนาเส้นทางคมนาคมในแม่น้ำ และโดยการลดลงของบริเวณที่น้ำท่วมตามธรรมชาติ

(3) การสร้างริมตลิ่งและสิ่งก่อสร้างเพื่อป้องกันน้ำท่วมริมฝั่งแม่น้ำไรน์ไม่สามารถแก้ไขปัญหาที่ท่วมได้อย่างสมบูรณ์แบบ

(4) การตั้งรกรากและการใช้ประโยชน์ของที่ดินบริเวณที่น้ำท่วมถึงทำให้เกิดความเสี่ยงต่อความเสียหายเหตุการณ์น้ำท่วมใหญ่ดังกล่าวได้สร้างโอกาสในการขยายความร่วมมือระหว่างประเทศในการบริหารจัดการแม่น้ำไรน์ โดยรัฐมนตรีของประเทศที่เกี่ยวข้องได้มอบหมายให้ ICPR พัฒนาแผนปฏิบัติการในการควบคุมน้ำท่วม รวมทั้งเมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1995 ที่เมือง Arles รัฐมนตรีสิ่งแวดล้อมของฝรั่งเศส เยอรมัน เบลเยียม ลักเซมเบิร์กและเนเธอร์แลนด์ ได้ประกาศถึงความจำเป็นในการลดความเสี่ยงของความเสียหายจากน้ำท่วมอย่างรวดเร็วที่สุดเท่าที่เป็นไปได้โดยได้เน้นถึงมาตรการต่างๆ ที่ไม่จำกัดอยู่เฉพาะการบริหารจัดการน้ำ แต่รวมถึงการวางแผนและการใช้ที่ดินสำหรับการเกษตรกรรมและป่าไม้ การปกป้องธรรมชาติ รวมทั้งการพักผ่อนหย่อนใจด้วย และในเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 1995 ICPR ได้มอบหมายให้กลุ่มโครงการแผนปฏิบัติการว่าด้วยการป้องกันน้ำท่วม (Project Group “Action Plan on Flood Defense”) ดำเนินการยกร่างแผนปฏิบัติการสำหรับแม่น้ำไรน์และบริเวณกักเก็บน้ำของแม่น้ำไรน์แผนปฏิบัติการว่าด้วยการป้องกันน้ำท่วมสำหรับแม่น้ำไรน์ (Action Plan on Flood Defense for the Rhine) ได้รับการรับรองในปี ค.ศ. 1998 โดยจัดให้มีการดำเนินการเป็นระยะ เพื่อให้สามารถมีการติดตามประเมินผลได้ และมุ่งเน้นที่การคุ้มครองป้องกันประชาชนและสิ่งของจากน้ำท่วมรวมทั้ง การดำเนินมาตรการการพัฒนากระบวนนิเวศวิทยาของแม่น้ำควบคู่ไปกับการพัฒนาบริเวณที่ราบที่น้ำท่วมถึง

แผนปฏิบัติการดังกล่าวได้กำหนดเป้าหมายไว้ดังนี้

1) ลดความเสี่ยงของความเสียหาย โดยไม่ให้มีการเพิ่มความเสียหายดังกล่าวจนกระทั่งปี ค.ศ. 2000 และลดความเสี่ยงลง 10 เปอร์เซ็นต์ภายในปี ค.ศ. 2005 และ 25 เปอร์เซ็นต์ภายในปี ค.ศ. 2020

2) สร้างความตื่นตัวเกี่ยวกับน้ำท่วม โดยการร่างแผนที่ให้ครอบคลุม 50 เปอร์เซ็นต์ของบริเวณพื้นที่ที่น้ำท่วมถึงและบริเวณพื้นที่ที่เสี่ยงต่อน้ำท่วมภายในปี ค.ศ. 2000 และ 100 เปอร์เซ็นต์ของบริเวณพื้นที่ดังกล่าวภายในปี ค.ศ. 2005

3) พัฒนาระบบการพยากรณ์น้ำท่วม โดยจัดให้มีการปรับปรุงระบบการพยากรณ์โดยความร่วมมือระหว่างประเทศ ทั้งนี้ กำหนดให้มีการขยายระยะเวลาการพยากรณ์เพิ่มขึ้น 50 เปอร์เซ็นต์ ภายในปี ค.ศ. 2000 และ 100 เปอร์เซ็นต์ภายในปี ค.ศ. 2005

ถึงอย่างไรก็ตามการบริหารจัดการแม่น้ำไรน์ที่เคยมุ่งเน้นแต่การส่งเสริมการเดินทาง การปรับเส้นทางคมนาคม การผลิตพลังงานน้ำ รวมทั้งการปรับพื้นที่ลุ่มน้ำเพื่อใช้ในการเกษตรกรรม โดยมิได้ใส่ใจประเด็นการบริหารจัดการแม่น้ำประเด็นอื่นๆ ได้ส่งผลกระทบในทางลบต่อระบบนิเวศวิทยาและการประมงในแม่น้ำไรน์ โดยเฉพาะปริมาณของปลาแซลมอนในแม่น้ำ รวมทั้งปัญหาน้ำท่วม ทั้งนี้แนวทางที่ประเทศที่เกี่ยวข้องใช้ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่เกิดขึ้นก็คือการจัดตั้งองค์การบริหารร่วมของแม่น้ำไรน์ โดยเฉพาะคณะกรรมการระหว่างประเทศว่าด้วยการคุ้มครองแม่น้ำไรน์ ซึ่งจากการศึกษาข้างต้น จะเห็นได้ว่าคณะกรรมการฯ มีความสำคัญเป็นอย่างมากสำหรับการแก้ปัญหาและความร่วมมือในการบริหารจัดการแม่น้ำดังกล่าว โดยเฉพาะภายหลังเหตุการณ์สำคัญที่ส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่อแม่น้ำไรน์ อาทิ อุบัติเหตุที่โรงงานเคมี Sandoz ในปี ค.ศ. 1986 และปัญหาน้ำท่วม

ใหญ่ในปี ค.ศ. 1995 โดยการดำเนินการของคณะกรรมการฯ จะอยู่บนพื้นฐานของฉันทามติ ซึ่งได้ส่งผลดีในแง่ของการปฏิบัติตามข้อแนะนำต่างๆ และมีการสนับสนุนด้านการเงินในจำนวนที่แน่นอนจากประเทศหรือองค์กรสมาชิก ทั้งนี้ พันธะหน้าที่หลักของคณะกรรมการฯ ก็คือ การจัดทำรายงานเกี่ยวกับสถานะของแม่น้ำและความคืบหน้าของการดำเนินมาตรการต่างๆ ซึ่งการดำเนินการในลักษณะดังกล่าวทำให้เกิดความมั่นใจและไว้วางใจซึ่งกันและกันระหว่างสมาชิก รวมทั้งก่อให้เกิดการสนับสนุนจากทั้งภาคประชาชนและการสนับสนุนทางการเมืองนอกจากนี้ มีข้อสังเกตว่า การประมวลและประเมินข้อมูลที่ถูกต้องแม่นยำมีส่วนสำคัญเป็นอย่างยิ่งสำหรับความร่วมมือระหว่างประเทศ โดยในแม่น้ำไรน์ นั้น มีการประสานข้อมูลกันระหว่างคณะกรรมการฯ ชุดต่างๆ ซึ่งช่วยทำให้เกิดความร่วมมือในการบริหารจัดการแม่น้ำนานาชาติที่

3.3 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (United National Convention on the Law of the Sea: UNCLOS, 1982)

3.3.1 วัตถุประสงค์และความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับอนุสัญญา

วัตถุประสงค์เพื่อกำหนดระเบียบกฎหมายทางทะเลและมหาสมุทรนี้ โดยคำนึงถึงอำนาจอธิปไตยของบริบททั้งปวงตามควร ซึ่งการดำเนินงานภายใต้อนุสัญญานี้จะอำนวยความสะดวกต่อการสื่อสารระหว่างประเทศและจะส่งเสริมการใช้ประโยชน์ทางทะเลและมหาสมุทรโดยสันติ โดยที่การใช้ประโยชน์ทรัพยากรแห่งทะเลและมหาสมุทรจะต้องเป็นไปอย่างเที่ยงธรรมและมีประสิทธิภาพตลอดจนจะต้องมีการอนุรักษ์ทรัพยากรที่มีชีวิตของทะเลและมหาสมุทร และการศึกษา การคุ้มครองและรักษาสีงแวดล้อมทางทะเลด้วย

เมื่อคราวการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ครั้งที่ 1 (The First United Nations Conference on the Law of the Sea-UNCLOS I) ระหว่างวันที่ 24 กุมภาพันธ์-27 เมษายน 2501 (ค.ศ. 1958) ณ กรุงเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ ที่ประชุมสมาชิกใหญ่สหประชาชาติได้ยอมรับอนุสัญญา 4 ฉบับ ได้แก่

- 1) อนุสัญญาว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง (Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone)
- 2) อนุสัญญาว่าด้วยทะเลหลวง (Convention on the High Seas)
- 3) อนุสัญญาว่าด้วยการทำประมงและการอนุรักษ์ทรัพยากรที่มีชีวิตในทะเลหลวง (Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas)
- 4) อนุสัญญาว่าด้วยไหล่ทวีป (Convention on the Continental Shelf)

อนุสัญญา เหล่านี้มักเรียกรวม ๆ ว่า “อนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยกฎหมายทะเล” อนุสัญญา ทั้งสี่ฉบับนี้ ประเทศไทยได้ลงนามเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2501 (ค.ศ.1958) และให้สัตยาบันเมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2511 (ค.ศ. 1968) และได้มอบสัตยาบันสารต่อเลขาธิการองค์การสหประชาชาติ เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2511 อนุสัญญาฯ จึงมีผลบังคับใช้สำหรับประเทศไทย ตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2511 เป็นต้นมา (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 86 ตอนที่ 44 วันที่ 20 พฤษภาคม 2512)

3.3.2 เนื้อหาและสาระสำคัญของอนุสัญญาฯ ในส่วนสิทธิและหน้าที่ของเรือในแต่ละอาณาเขตทางทะเลของรัฐชายฝั่ง

สิทธิและหน้าที่ของเรือในแต่ละอาณาเขตทางทะเลของรัฐชายฝั่งน่านน้ำภายใน (Internal Waters) รัฐชายฝั่งมีอำนาจอธิปไตย Sovereignty เต็มที่ในน่านน้ำภายในของตนเอง เรือต่างชาติจะต้องอยู่ภายใต้ กฎหมายในเขต น่านน้ำภายในของรัฐชายฝั่ง การที่เรือต่างๆ จะเข้าไปยังเขตน่านน้ำภายในของ ต่างชาติจะต้องได้รับ การอนุญาตจากรัฐชายฝั่งก่อน 6 แต่ถึงการนั้นเรือรบถือว่าเป็นเรือที่ยังคงได้รับสิทธิคุ้มกันจาก การถูกจับกุม หากว่าเรือรบ กระทำผิดกฎหมายภายในของรัฐชายฝั่งในเขต น่านน้ำภายในรัฐ ชายฝั่งจะขอให้เรือรบนั้นออก นอกพื้นที่โดยทันที แต่ไม่มีสิทธิจับกุมหรือเหนี่ยวรั้งเรือรบนั้นไว้

ทะเลอาณาเขต (Territorial Sea) รัฐชายฝั่งมีอำนาจอธิปไตย Sovereignty เต็มที่ในทะเลอาณาเขตเช่นกันแต่ตามอนุสัญญา ฯ ได้กำหนดให้เรือต่างชาติ มีสิทธิแล่นผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่ง 7 ซึ่งการแล่นผ่านโดยสุจริต ครอบคลุมถึงการหยุดหรือจอดทอดสมอด้วย ดังนั้นเรือต่างๆ จึงใช้สิทธิแล่นผ่านโดยสุจริต ในทะเลอาณา เขตของรัฐชายฝั่งได้ แต่ต้องไม่ดำเนินกิจกรรมหรือการปฏิบัติการต่างๆ ที่ถือว่าไม่ใช่การผ่าน โดยสุจริต เช่น การรับ-ส่ง เฮลิคอปเตอร์ หรือการฝึกอาวุธ เป็นต้น สำหรับ เรือดำน้ำสามารถใช้ สิทธิแล่นผ่านโดยสุจริตได้โดยจะต้องโผล่เหนือผิวน้ำ (Surface) และโชว์ธงสัญชาติในขณะที่แล่น 8 ในทะเลอาณาเขตนี้

ทั้งนี้รัฐชายฝั่งอาจออก กฎ ระเบียบ ให้เรือต่างชาติปฏิบัติในพื้นที่ทะเลอาณาเขต เพื่อวัตถุประสงค์ของความปลอดภัยในการเดินเรือการควบคุมมลพิษ และการวิจัยต่าง ๆ เรือ ที่ใช้สิทธิแล่นผ่านโดยสุจริตจะต้องเคารพและปฏิบัติตามกฎระเบียบเหล่านี้ด้วย มิเช่นนั้นรัฐชาย ฝั่งอาจให้ออกนอกทะเลอาณาเขตโดยทันที

เขตต่อเนื่อง (Contiguous Zone) ในพื้นที่เขตต่อเนื่อง รัฐชายฝั่งมีสิทธิ อธิปไตย (Sovereign Right) บางอย่างในการป้องกันและบังคับใช้กฎหมาย 4 ประเภท ได้แก่ กฎระเบียบที่เกี่ยวกับการคลัง (Fiscal) การศุลกากร (Custom) การเข้าเมือง (Immigration) และการสุขาภิบาล (Sanity) 9 สถานภาพตามกฎหมายในเขตต่อเนื่อง มี ลักษณะค่อนข้างไป ทาง การเป็นน่านน้ำสากล (International Waters) มากกว่าเป็นน่านน้ำของ ประเทศใด ประเทศ หนึ่ง (National Waters) 10 ดังนั้นเรือรบมีสิทธิเสรีภาพในการเดินเรือ ยกเว้นการกระทำ การใด ๆ ที่จะผิดกฎ ระเบียบ 4 อย่างข้างต้นของรัฐชายฝั่ง

น่านน้ำหมู่เกาะ (Archipelagic Waters) รัฐหมู่เกาะอาจกำหนด ช่อง ทางทะเล (Sea lane) ที่เหมาะสม สำหรับเรือต่างชาติในน่านน้ำหมู่เกาะของตนเองและใน ทะเลอาณา เขตที่ประชิดติดต่อกัน ซึ่งการผ่านของเรือต่างชาตินี้จะต้องเป็นไปอย่างต่อเนื่อง รวดเร็วและอยู่ในสภาวะการเดินเรือโดยปกติ (Normal Mode) 11 และจากการที่อนุสัญญาฯ ได้ให้สิทธิ การผ่านโดยสุจริตของเรือต่างชาติในน่านน้ำหมู่เกาะที่ไม่ได้เป็นส่วนหนึ่งของช่อง ทางทะเล แต่รัฐหมู่เกาะอาจจะรับการผ่านโดยสุจริตของเรือต่างชาติในน่านน้ำหมู่เกาะไว้ชั่วคราวได้ 12 ดังนั้นการผ่านน่านน้ำหมู่เกาะของรัฐหมู่เกาะของเรือรบต่างชาติต้องผ่านช่องทางนี้ และเป็นไปโดยไม่ชักช้าพร้อมกับอยู่ในสถานะ Normal Mode

ช่องแคบสำหรับการเดินเรือระหว่างประเทศ (Straits Used for International Navigation) ช่องแคบในที่นี้หมายถึงช่องแคบที่ใช้สำหรับ การเดินเรือระหว่างประเทศที่เป็น ช่องทางระหว่างส่วนหนึ่งของทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะกับอีกส่วนหนึ่งของทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เรือทุกชนิดที่เดินทางผ่านช่องแคบนี้ต้องผ่านโดยไม่ชักช้า ละเว้น จากการคุกคาม อธิปไตยและบูรณภาพแห่งดินแดนของรัฐที่ติดกับช่องแคบ (States Bordering the Straits) 13 ทั้งนี้อนุสัญญา ฯ ให้สิทธิรัฐที่อยู่ติดช่องแคบสามารถออกกฎ หมาย หรือข้อบังคับเกี่ยวกับการเดินทางผ่านช่องแคบ เพื่อวัตถุประสงค์ในด้านความปลอดภัยของการเดินเรือ การป้องกันมลพิษ การประมง การคลัง การศุลกากร การเข้าเมือง และการสุขภาพได้ 14 ดังนั้นการผ่านช่องแคบของเรือจะต้องเป็นไปโดยต่อเนื่อง ไม่ชักช้าและ ปฏิบัติตามกฎหมาย หรือข้อบังคับของรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบเหล่านี้

เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zone: EEZ) ตามอนุสัญญา ฯ เรือทุกชนิด รวมทั้งเรือรบมีเสรีภาพอย่างเต็มที่ในการเดินเรือ (Freedoms of Navigation) ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่ง ทุกรัฐเช่นเดียวกันกับใน ทะเลหลวง แต่อย่างไรก็ตามยังมีความไม่ชัดเจนเกี่ยวกับเสรีภาพบางอย่างของเรือรบ เช่น การฝึกทางทหาร (Military Exercise) การแปรขบวน (Maneuver) และการฝึกทดสอบ อาวุธ (Weapon Testing) ว่ารวมอยู่ในเสรีภาพนี้หรือไม่ขึ้นอยู่กับ การตี ความเจตนาของ อนุสัญญา ฯ ของแต่ละประเทศ ประเทศมหาอำนาจส่วนใหญ่ตีความว่า เสรีภาพของเรือรบ ใน เขต EEZ ของ รัฐทุกรัฐจะรวมถึงการปฏิบัติการทางทหารด้วย แต่บางประเทศ เช่น บราซิล อินเดีย และมาเล เซีย ได้จำกัดเสรีภาพในการปฏิบัติการทางทหาร รวมทั้งการเข้าไปใน เขต EEZ ของตนโดยไม่ได้รับอนุญาต 15 ซึ่งประเด็นเสรีภาพของเรือรบต่างชาติในเขต EEZ ของ รัฐชายฝั่งยังเป็น ประเด็นข้อถกเถียงของนักกฎหมายระหว่างประเทศอยู่ ขณะเดียวกันมาตรา (58) (1) แห่งอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเล ปี 1982 ได้บัญญัติรับรองว่า รัฐทุกรัฐไม่ว่าจะเป็นรัฐชายฝั่ง (Coastal States) หรือรัฐไร้ฝั่ง (land – locked states) ย่อมมีเสรีภาพในการเดินเรือตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 87⁷⁰ แห่งอนุสัญญา โดยมีเงื่อนไขว่า การใช้เสรีภาพดังกล่าวตกอยู่ภายใต้บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องแห่งอนุสัญญานี้⁷¹ เสรีภาพแห่งทะเลหลวง

⁷⁰ ข้อ 87

เสรีภาพแห่งทะเลหลวง

1) ทะเลหลวงเปิดให้แก่รัฐทั้งปวง ไม่ว่ารัฐชายฝั่งหรือรัฐไร้ฝั่งทะเล เสรีภาพแห่งทะเลหลวง ใช้ได้ภายใต้เงื่อนไข ที่กำหนดไว้โดยอนุสัญญานี้ และหลักเกณฑ์อื่น ๆ ของกฎหมายระหว่างประเทศ เสรีภาพแห่งทะเลหลวงทั้งของรัฐชายฝั่ง และรัฐไร้ฝั่งทะเลประกอบด้วย อาทิเช่น

- (ก) เสรีภาพในการเดินเรือ
- (ข) เสรีภาพในการบินผ่าน
- (ค) เสรีภาพที่จะวางสายเคเบิลและท่อใต้ทะเล ภายใต้บังคับแห่งภาค 6
- (ง) เสรีภาพที่จะสร้างเกาะเทียม และสิ่งติดตั้งอื่น ๆ ที่กระทำได้ภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ภายใต้บังคับแห่งภาค 6
- (จ) เสรีภาพในการประมง ภายใต้บังคับแห่งเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในตอนที่ 2
- (ฉ) เสรีภาพในการวิจัยทางวิทยาศาสตร์ ภายใต้บังคับแห่งภาค 6 และ 13

1) ทะเลหลวงเปิดให้แก่รัฐทั้งปวง ไม่ว่ารัฐชายฝั่งหรือรัฐไร้ฝั่งทะเล เสรีภาพแห่งทะเลหลวงใช้ได้ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้ และหลักเกณฑ์อื่น ๆ ของกฎหมายระหว่างประเทศ เสรีภาพแห่งทะเลหลวงทั้งของรัฐชายฝั่ง และรัฐไร้ฝั่งทะเลประกอบด้วย อาทิเช่น

(ก) เสรีภาพในการเดินเรือ

(ข) เสรีภาพในการบินผ่าน

(ค) เสรีภาพที่จะวางสายเคเบิลและท่อใต้ทะเล ภายใต้บังคับแห่งภาค 6

(ง) เสรีภาพที่จะสร้างเกาะเทียม และสิ่งติดตั้งอื่น ๆ ที่กระทำได้ภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ภายใต้บังคับแห่งภาค 6

(จ) เสรีภาพในการประมง ภายใต้บังคับแห่งเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในตอนที่ 2

(ฉ) เสรีภาพในการวิจัยทางวิทยาศาสตร์ ภายใต้บังคับแห่งภาค 6 และ 13

2) ให้รัฐทั้งปวงใช้เสรีภาพเหล่านี้โดยคำนึงตามควรถึงผลประโยชน์ของรัฐอื่น ๆ ในการใช้เสรีภาพแห่งทะเลหลวง ของรัฐเหล่านั้น และโดยคำนึงตามควรถึงสิทธิภายใต้อนุสัญญานี้ในส่วนที่เกี่ยวกับกิจกรรมในบริเวณพื้นที่ด้วย อีกทั้งสิทธิในการขึ้นไปตรวจสอบเรือนั้นก็ได้มีการกำหนดข้อยกเว้นไว้ดังต่อไปนี้ ในกรณีที่มีการกระทำอันเป็นการสอดแทรกเกิดจากอำนาจซึ่งได้ให้ไว้โดยสนธิสัญญา เรือรบซึ่งพบเรือต่างชาติ ในทะเลหลวงอันมิใช่เรือที่ได้รับความคุ้มครองโดยสมบูรณ์ตามข้อ 95 และ 96 ไม่มีความชอบธรรมที่จะขึ้นไปบนเรือนั้น เว้นแต่จะมีเหตุอันควรสงสัยว่า เรือนั้นกระทำการอันเป็นโจรสลัด เรือนั้นกระทำการค้าทาส เรือนั้นกระทำการออกอากาศ โดยไม่ได้รับอนุญาต และรัฐเจ้าของธงของเรือรบมีเขตอำนาจตามข้อ 109 (ง) เรือนั้นปราศจากสัญชาติ หรือ แม้ว่าจะชักธงต่างชาติหรือไม่ยอมแสดงธงของตน เรือนั้นตามความเป็นจริงมีสัญชาติเดียวกับเรือรบเป็นต้น⁷²

2) ให้รัฐทั้งปวงใช้เสรีภาพเหล่านี้โดยคำนึงตามควรถึงผลประโยชน์ของรัฐอื่น ๆ ในการใช้เสรีภาพแห่งทะเลหลวง ของรัฐเหล่านั้น และโดยคำนึงตามควรถึงสิทธิภายใต้อนุสัญญานี้ในส่วนที่เกี่ยวกับกิจกรรมในบริเวณพื้นที่ด้วย

⁷¹Article 58

1) In the exclusive economic zone, all States, whether coastal or land-locked, enjoy, subject to the relevant provisions of this Convention, the freedoms referred to in article 87 of navigation and over flight and of the laying of submarine cables and pipelines, and other internationally lawful uses of the sea related to these freedoms, such as those associated with the operation of ships, aircraft and submarine cables and pipelines, and compatible with the other provisions of this Convention.

⁷² ข้อ 110

สิทธิการขึ้นตรวจ

1) เว้นแต่ในกรณีที่มีการกระทำอันเป็นการสอดแทรกเกิดจากอำนาจซึ่งได้ให้ไว้โดยสนธิสัญญา เรือรบซึ่งพบเรือต่างชาติ ในทะเลหลวงอันมิใช่เรือที่ได้รับความคุ้มครองโดยสมบูรณ์ตามข้อ 95 และ 96 ไม่มีความชอบธรรมที่จะขึ้นไปบนเรือนั้น เว้นแต่จะมีเหตุอันควรสงสัยว่า

3.4 ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง⁷³

3.4.1 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับความตกลง

กรอบความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงนั้นเป็นกรอบความตกลงที่มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนให้มีระบบการขนส่งผ่านแดนที่มีประสิทธิภาพ ประหยัด มีความแน่นอน และเป็นการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการขยายภาคการขนส่งในอนาคต อีกทั้งยังเป็นเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนซึ่งหนึ่งในเป้าหมายหลักของการจัดทำกรอบความตกลงดังกล่าวก็เพื่อความต้องการลดต้นทุนและมาตรการกีดกันทางการค้าที่มีใช้ภาษีลง เพื่อส่งเสริมการค้าเสรีและการเป็นฐานการผลิตร่วมกันภายในภูมิภาค ดังนั้น การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อลดต้นทุนธุรกรรมทางการค้าจึงมีบทบาทอย่างมากในการเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างกัน โดยที่ประชุมได้มีการตกลงจัดทำกรอบความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง เพื่อเพิ่มความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและการขนส่งสินค้าข้ามแดนตลอดจนการดูแลรักษาเส้นทางในการขนส่งเพื่อเพิ่มระดับการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศภายในกลุ่ม

3.4.2 เนื้อหาและสาระสำคัญของกรอบความตกลง

โดยที่กรอบความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงในการขนส่งสินค้าผ่านแดนนั้น รัฐบาลจีน ลาว พม่า และไทยได้เห็นพ้องต้องกันให้มีการพัฒนาการขนส่งทาง

-
- (ก) เรือนั้นกระทำการอันเป็นโจรสลัด
 - (ข) เรือนั้นกระทำการค้าทาส
 - (ค) เรือนั้นกระทำการออกอากาศ โดยไม่ได้รับอนุญาต และรัฐเจ้าของธงของเรือรบมีเขตอำนาจตามข้อ 109
 - (ง) เรือนั้นปราศจากสัญชาติ หรือ
 - (จ) แม้ว่าจะชักธงต่างชาติหรือไม่ยอมแสดงธงของตน เรือนั้นตามความเป็นจริงมีสัญชาติเดียวกับเรือรบ

2) ในกรณีที่บัญญัติไว้ในวรรค 1 เรือรบอาจดำเนินการพิสูจน์ยืนยันสิทธิในการชักธงของเรือนั้น เพื่อวัตถุประสงค์นี้ เรือรบอาจส่งเรือเล็กในบังคับบัญชาของนายทหารไปยังเรือที่ต้องสงสัยนั้น หากยังมีความสงสัยอยู่หลังจากได้ตรวจสอบ เอกสารแล้ว ก็อาจดำเนินการตรวจสอบบนเรือลำนั้นต่อไปได้ซึ่งต้องกระทำด้วยความระมัดระวังอย่างเต็มที่เท่าที่จะกระทำได้

3) หากปรากฏว่าข้อสงสัยนั้นไม่มีมูล และหากเรือซึ่งถูกขึ้นตรวจนั้นมิได้มีพฤติกรรมอันเป็นสาเหตุแห่งข้อสงสัยนั้น เรือนั้นจะได้รับการชดเชยสำหรับความสูญเสียหรือความเสียหายที่อาจได้รับ

4) บทบัญญัติเหล่านี้ใช้บังคับโดยอนุโลมกับอากาศยาน ทหาร

5) บทบัญญัติเหล่านี้ใช้บังคับกับเรือหรืออากาศยานอื่นใดที่ได้รับอนุญาต ซึ่งมีเครื่องหมายชัดเจนและบ่งชี้ชัดว่า เป็นเรือที่ใช้ในงานของรัฐบาลด้วย

⁷³ ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง

แม่น้ำโขงเพื่อสนับสนุนการค้าและการท่องเที่ยวระหว่างกัน จึงได้ริเริ่มความร่วมมือในการพัฒนาการเดินทางเรือในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงในปี 2535 และจัดให้มีการสำรวจการขนส่งทางแม่น้ำโขงตอนบนร่วมกันในปี 2536 โดยได้ข้อสรุปว่าหากมีการปรับปรุงร่องน้ำ ทางเดินเรือในแม่น้ำโขงอย่างเป็นขั้นตอน (Stage) ก็จะสามารถรองรับการเดินเรือขนาด 300-500 เดคเวทตันได้เกือบตลอดปี รัฐมนตรีคมนาคมของประเทศทั้งสี่ได้ลงนามในความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง (Agreement on the Commercial Navigation on Lancang-Mekong River) ร่วมกันเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2543 ณ ท่าซีเหล็ก สหภาพพม่า

โดยที่กรอบความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง มีสถานะเป็นสนธิสัญญาที่มีผลใช้บังคับกับรัฐภาคีที่เข้าร่วมลงนามในกรอบความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ความตกลงฉบับนี้จะมีผลบังคับใช้เป็นระยะเวลา 5 ปี นับตั้งแต่วันลงนาม หลังจากนั้นจะมีผลบังคับต่อไปโดยอัตโนมัติเป็นคราวๆคราวละ 3 ปีเว้นแต่ภาคีคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดแจ้งยกเลิกความตกลงฉบับนี้เป็นลายลักษณ์อักษรเป็นเวลา 3 เดือนล่วงหน้าก่อนวันหมดอายุของความตกลง

ในส่วนของประเทศไทยนั้นที่เกี่ยวกับการลงนามในกรอบความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ทำให้การเดินเรือในแม่น้ำโขงในประเทศไทย ก็จะต้องปฏิบัติตามพันธกรณีที่มีการบัญญัติไว้ในกรอบความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ฉบับนี้ ได้มีการออกระเบียบเกี่ยวกับการเดินเรือหลายฉบับที่ไทยเราจะต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดเพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกรอบความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ด้วยกัน 6 ฉบับ ดังนี้⁷⁴

- 1) ระเบียบว่าด้วยการเดินเรืออย่างปลอดภัยในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง
- 2) ระเบียบเกี่ยวกับการบริหารการขนส่งทางน้ำในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง
- 3) ระเบียบเกี่ยวกับการบำรุงรักษาและปรับปรุงร่องน้ำเพื่อการเดินเรือในแม่น้ำโขง
- 4) ระเบียบเกี่ยวกับการสืบสวนและดำเนินการเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับยานพาหนะทางน้ำในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง
- 5) ระเบียบว่าด้วยการจัดการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัย การกู้เรือ และการเคลื่อนย้ายซากเรือในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง
- 6) ระเบียบทางเทคนิคว่าด้วยการตรวจเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง

โดยที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบร่างระเบียบดังกล่าวทั้ง 6 ฉบับทั้งนี้ การจัดทำระเบียบการเดินเรือร่วมกันทั้ง 6 ฉบับร่วมกันของทั้ง 4 ประเทศ ระหว่างรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพพม่า และประเทศไทย ตามความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ ในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง เป็นการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการเดินเรือ

⁷⁴ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ, ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับโครงการปรับปรุงร่องน้ำเพื่อการเดินเรือ ภายใต้ความตกลงที่ฝ่ายว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ทางน้ำในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ระหว่าง ไทย พม่า ลาว จีน (ยูนาน), ค้นวันที่ 1 สิงหาคม 2556 จาก <http://www.mfa.go.th/main/th/world/7>

พาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง เพื่อให้การปฏิบัติตามความตกลงหลังจากมีผลบังคับใช้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดความปลอดภัยต่อการสัญจรในแม่น้ำโขงตอนบน

โดยที่สาระสำคัญของร่างระเบียบเกี่ยวกับการควบคุมการจราจรทางน้ำ จัดทำระเบียบข้อบังคับและแนวทางปฏิบัติทางเทคนิคเพื่อให้มีการดำเนินการตามความตกลงซึ่งมีสาระสำคัญเกี่ยวกับการเดินเรือที่ปลอดภัย การบริหารการขนส่งทางน้ำ การบำรุงรักษาและปรับปรุงร่องน้ำทางเดินเรือ สอบสวนและการจัดการอุบัติเหตุที่เกิดจากการจราจรทางน้ำ การค้นหาและช่วยเหลือ การกู้ภัยทางน้ำ และการกักขังเรือ การสำรวจเรือพาณิชย์

โดยที่หลักการเดินเรือตามกรอบความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง นั้นก็จะประกอบด้วยบทบัญญัติ ทั้งหมด 25 ข้อ ซึ่งจัดทำขึ้นเพื่อมุ่งหมายที่จะพัฒนาการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างประเทศในแม่น้ำโขง แม่น้ำล้านช้าง ระหว่างรัฐภาคี โดยที่ต้องการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกทางการค้าตลอดจนด้านการท่องเที่ยวอีกทั้งยังเป็นการเพิ่มความร่วมมือในการเดินเรือพาณิชย์ บนพื้นฐานของการเคารพในอธิปไตย ความเสมอภาค และผลประโยชน์ร่วมกันซึ่งกันและกัน⁷⁵

ตามที่กรอบความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงฉบับนี้มีหลักการที่สำคัญดังต่อไปนี้

- 1) สิทธิในการเดินเรือผ่านแม่น้ำระหว่างประเทศ
- 2) ข้อจำกัดว่าด้วยเรื่องสิทธิในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ
- 3) กฎเกณฑ์ต่างๆ ในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ
- 4) หลักในการดูแลรักษาเส้นทางเพื่อการเดินเรือ

หากเมื่อพิจารณาระเบียบเกี่ยวกับกรอบความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ทั้ง 6 ฉบับนั้น พบว่ามีรายละเอียดดังนี้

1) ในระเบียบว่าด้วยการเดินเรืออย่างปลอดภัยในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง มีการกล่าวไว้ในเรื่อง การกำหนดวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับเดินเรือ อาทิว่า เรือที่ผ่านนั้นจะต้องมีการชักธงสัญชาติของตนด้วยและมีการกำหนดความกว้างความยาวของธงด้วยอีกทั้งยังต้องเดินเรือด้วยความระมัดระวัง ถ้าหากว่าช่วงใดของแม่น้ำที่ต้องการลดความเร็วลงในการเดินเรือก็ต้องลดความเร็วในการเดินเรือ ในส่วนการทอดสมอเรือ ก็มีการกำหนดว่าห้ามทำการทอดสมอในบริเวณช่องแคบ หรือว่าการเดินเรือในเวลากลางคืนนั้นก็ต้องเปิดไฟและส่งเสียงสัญญาณเพื่อให้ทราบ เป็นต้น

2) ระเบียบเกี่ยวกับการบริหารการขนส่งทางน้ำในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง ได้มีหลักการเกี่ยวกับเรื่องการขนส่งสินค้าอันตราย เช่น วัตถุระเบิด สิ่งมีพิษ สารกัมมันตภาพรังสี ก็จะต้องทำการบรรจุใส่หีบห่อสินค้าดังกล่าวนี้ต้องทำอย่างไร โดยที่เรือที่จะทำการขนส่งสินค้าที่มี

⁷⁵ Agreement on commercial Navigation on Lancang-Mekong River "Aiming at developing on the Lancang-Mekong river the international passenger and cargo transportation among the contracting Parties, and Desiring to promote and facilitate trade and tourism, and to strengthen cooperation in commercial navigation on the basis of respect for sovereignty, equality. And mutual benefit,"

ความอันตรายดังกล่าวต้องเป็นเรือหลักเท่านั้น และห้ามทำการขนส่งสินค้าที่บรรจุไม่เรียบร้อย มีรอยร้าว หรือไม่สมบูรณ์ไม่พร้อมในการขนส่ง เป็นต้น และการกำหนดเองการขนส่งทางน้ำ เรือต้องปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับและแนวทางปฏิบัติทางเทคนิค ใบอนุญาตทางเทคนิค ข้อกำหนดของใบอนุญาตขนส่งทางน้ำ อาทิว่า ใบตราส่ง การห้ามการผูกขาดหรือคิดค่าระวางเกินอัตรา และหลักการเกี่ยวกับเสรีภาพในการเดินเรือ ท่าเรือจะต้องให้บริการอย่างเท่าเทียมกันกับรัฐภาคีคู่สัญญาที่ห้ามกีดกัน

3) ระเบียบเกี่ยวกับการบำรุงรักษาและปรับปรุงร่องน้ำเพื่อการเดินเรือในแม่น้ำโขง ได้มีการกล่าวไว้ในเรื่อง หน้าที่ของรัฐภาคีต้องจัดการบริหารการขนส่งทางน้ำ การบำรุงรักษาและปรับปรุงร่องน้ำทางเดินเรือให้มีความเหมาะสมต่อการเดินเรือให้มีความปลอดภัยอยู่เสมอและการปรับปรุงสภาพการเดินเรือดังกล่าวนั้นจะต้องไม่เป็นการกระทบต่อทางเดินเรือและอาณาเขตระหว่างประเทศ สิ่งแวดล้อม และยังมีการห้ามทิ้งหิน หวาย หรือสิ่งปฏิกูลลงในแม่น้ำด้วย ห้ามไม่ให้มีการขุดปักไม้ไผ่หรือไม้ หรือตาข่ายจับปลาในทางน้ำ ที่จะทำให้เกิดผลกระทบต่อการเดินเรือไม่ว่าจะทางตรงหรือทางอ้อม การกำหนดน้ำหนักรถและขนาดของเรือที่จะทำการแล่นในแม่น้ำ ข้อกำหนดในการฝังเคเบิลหรือท่อใต้น้ำ การควบคุมการเดินเรือ สิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ เช่น หลักกิโลเมตร ชื่อสถานที่ เป็นต้น และต้องระบุเป็นภาษาอังกฤษ และตอนท้ายก็ได้กำหนดถึงการบำรุงรักษา การบริหารจัดการช่องทางการเดินเรือ โดยที่แต่ละรัฐมีหน้าที่ในการดูแลเขตของตน และบริเวณเขตพรมแดนต้องดูแลร่วมกัน ตลอดจนต้องมีการแจ้งทุกครั้งหากมีการเปลี่ยนทางการเดินน้ำ การกำหนดเส้นทางเดินเรือ เป็นต้น

4) ระเบียบเกี่ยวกับการสืบสวนและดำเนินการเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดกับยานพาหนะทางน้ำในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง ได้มีการกล่าวไว้ในเรื่อง การกำหนดขั้นตอนในการสอบสวนและการจัดการอุบัติเหตุที่เกิดจากการจราจรทางน้ำขึ้น ส่วนการระงับข้อพิพาทในทางแพ่ง ก็จะดำเนินการโดยใช้วิธีการไกล่เกลี่ย หรืออนุญาโตตุลาการ หรือนำมาฟ้องศาล แต่ข้อกำหนดในส่วนนี้ไม่ให้นำมาใช้กับเรือหาปลา เรือทหาร หรือเรือรัฐบาลที่ไม่ใช่เรือพาณิชย์เพื่อทางการค้า และข้อกำหนดในระเบียบฉบับนี้มีผลกระทบต่อการใช้กฎหมายภายในของรัฐคู่สัญญาที่เกิดอุบัติเหตุจากการเดินเรือ

5) ระเบียบว่าด้วยการจัดการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัย การกู้เรือ และการเคลื่อนย้ายซากเรือในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง กล่าวถึง การจัดการเพื่อความปลอดภัย การค้นหาและช่วยเหลือ การกู้ภัยทางน้ำ และการกู้ซากเรือ การสำรวจเรือพาณิชย์ เรือที่จมนครได้รับการขนย้ายถ้าหากขวางทางการเดินเรือ ซึ่งกำหนดให้เป็นหน้าที่เจ้าของเรือที่จมที่จะต้องขนย้ายเรือที่จมนอกภายในเวลาที่กำหนด เพื่อให้เกิดความเสียหายน้อยที่สุด และเพื่อป้องกันสิ่งแวดล้อมจากมลภาวะด้วย ซึ่งรัฐภาคีต้องร่วมกันดำเนินการ และกำหนดหน้าที่ของเรือที่อยู่ใกล้กับอุบัติเหตุให้ทำการเยียวยาในเบื้องต้นก่อน เป็นต้น

6) ระเบียบทางเทคนิคว่าด้วยการตรวจเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง ได้มีการกล่าวไว้ในเรื่องเกี่ยวกับทางเทคนิค อาทิ การต่อเรือก็ต้องมีการปฏิบัติตามระเบียบ หรือว่าข้อกำหนดทางเทคนิคตามแปลนที่ได้รับการอนุมัติการต่อเรือ เพื่อความแข็งแรงและถูกต้องของเรือ เพื่อเรือที่ทำการต่อเรือนั้นสามารถเดินเรือได้อย่างมีความปลอดภัยและสมบูรณ์

ทั้งนี้ การจัดทำระเบียบการเดินทางเรือร่วมกันทั้ง 6 ฉบับร่วมกันของทั้ง 4 ประเทศ ระหว่างรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพพม่า และราชอาณาจักรไทย ตามความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ ในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง เป็นการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง เพื่อให้การปฏิบัติตามความตกลงหลังจากมีผลบังคับใช้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดความปลอดภัยต่อการสัญจรในแม่น้ำโขง

3.5 กฎเกณฑ์ว่าด้วยการควบคุมกำกับดูแลที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำของประเทศไทย

การขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี เป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ต้องคอยประสานพร้อมทั้งวางแผนการพัฒนาประเทศ และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการส่งเสริมการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำ และการพาณิชย์นาวีให้เชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า มีการส่งเสริมและพัฒนาท่าเรือ อยู่ต่อเรือ กองเรือไทย และกิจการที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ทัวถึง และปลอดภัยและรวมไปถึงการสนับสนุนภาคการส่งออกของประเทศไทยให้มีความเข้มแข็งเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันกับนานาประเทศและภารกิจด้านการรักษาสภาพแวดล้อมทางน้ำ มีการควบคุมดูแลการทิ้งของเสียลงสู่แม่น้ำและทะเล การควบคุมดูแลไม่ให้มีการบุกรุกหรือการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ รวมไปถึงภารกิจในการจัดควบน้ำมัน

3.5.1 กฎเกณฑ์ทางกฎหมาย

บทบัญญัติทั่วไปตามกฎหมายไทยที่ใช้บังคับแก่การขนส่งสินค้าทางแม่น้ำ

ตามที่ได้มีการกล่าวมาแล้วนั้นประเทศไทยมีหน่วยงานมากมายที่เกี่ยวข้องในการรับขนส่งสินค้าทางน้ำไม่ว่าจะทางอ้อมหรือทางตรง ซึ่งเมื่อพิจารณาจากกฎหมายหรือพระราชบัญญัติต่างๆ ตลอดจนระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง โดยกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมกำกับดูแลการขนส่งสินค้าทางน้ำที่จะนำมาพิจารณาได้ดังนี้

3.5.1.1 ตามลักษณะประมวลแพ่งและพาณิชย์⁷⁶

ประมวลแพ่งและพาณิชย์ลักษณะรับขน เป็นบทบัญญัติที่ได้ถูกนำมาบังคับใช้แก่การรับขนของ หรือคนโดยสารภายในประเทศ และระหว่างประเทศ โดยขอบเขตของการบังคับใช้นั้นจะปรากฏอยู่ในมาตรา 608 609 ที่บัญญัติว่าอันว่าผู้ขนส่งภายในความหมายแห่งกฎหมายลักษณะนี้คือบุคคลผู้รับขนส่งของหรือคนโดยสารเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติของตนและการรับขนของหรือคน

⁷⁶ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ 8 รับขน มาตรา 609 การรับขนของหรือคนโดยสารในหน้าที่ของกรมรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม และการขนไปรษณียภัณฑ์ในหน้าที่กรม ไปรษณีย์โทรเลขนั้น ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับสำหรับทบวงการนั้น ๆ รับขนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น

โดยสารในหน้าที่ของกรมรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม และการขนไปรษณีย์ภัณฑ์ในหน้าที่กรมไปรษณีย์-โทรเลขนั้น ท่านให้บังคับตามกฎหมาย และกฎข้อบังคับสำหรับทบวงการนั้นๆ รับขนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น

จากบทบัญญัติข้างต้นอาจกล่าวได้ว่า บุคคลผู้ทำการขนของ หรือคนโดยสารจะเป็น บุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้ นอกจากนี้ บุคคลผู้ขนส่งอาจเป็นเอกชน รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานของรัฐก็ได้ด้วย เนื่องจากการขนส่งบางอย่างเป็นเรื่องสำคัญต่อความเป็นอยู่ของประชาชน เป็นการบริการสาธารณะที่สำคัญและเป็นพิเศษ ดังนั้นจึงไม่ให้การขนส่งดังกล่าวอยู่ภายใต้บังคับของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่ให้อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายพิเศษแทน เช่น การรับขนของหรือคนโดยสารให้เป็นหน้าที่ของกรมรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) ตามพระราชบัญญัติจัดตั้งการรถไฟ และทางหลวง พ.ศ. 2484 ส่วนการรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ก็เป็นหน้าที่ของกรมไปรษณีย์โทรเลข (การสื่อสารแห่งประเทศไทย) โดยมีพระราชบัญญัติการสื่อสารแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2519 และพระราชบัญญัติไปรษณีย์ พ.ศ. 2477 ใช้บังคับอยู่ เป็นต้น

สำหรับการขนส่งของทางน้ำนั้น บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 609 ก็ให้มีการตรากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการนี้เป็นการเฉพาะ โดยมีให้นำบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะรับขนมาใช้บังคับ เพราะการขนส่งทางน้ำมีลักษณะเป็นการเฉพาะอันเนื่องมาจากลักษณะและธรรมชาติของการขนส่งทางน้ำ ที่อาศัยเรือเป็นพาหนะและอาศัยท้องทะเลหรือแม่น้ำเป็นเส้นทางเดินเรือทำให้เรือต้องเผชิญกับภัยธรรมชาติและภัยในท้องทะเลหรือแม่น้ำที่ไม่สามารถคาดเดาได้เมื่อ⁷⁷ เกิดความเสียหายขึ้นเจ้าของเรือจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นดังกล่าวเว้นแต่เจ้าของเรือจะทำให้เห็นว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ได้มีสาเหตุจากตน ซึ่งแตกต่างจากการขนส่งทางบก ที่ไม่ค่อยประสบปัญหาดังกล่าว

ประมวลแพ่งและพาณิชย์ลักษณะ 1 ชื่อขาย บรรพ 3 เอกเทศสัญญา กล่าวไว้ว่า การซื้อขาย อสังหาริมทรัพย์ ถ้า มิได้ทำ เป็นหนังสือ และ จดทะเบียน ต่อ พนักงานเจ้าหน้าที่ เป็น โฉมะ วิธีนี้ ให้ใช้ถึง ชื่อขาย เรือ มีระวาง ตั้งแต่ ห้าตัน ขึ้นไป ทั้งชื่อขาย แพ และ สัตว์พาหนะด้วย สัญญาจะขาย หรือ จะซื้อ หรือ ค้ำมั่น ในการซื้อขาย ทรัพย์สิน ตามที่ระบุไว้ในวรรคหนึ่ง ถ้า มิได้มี หลักฐาน เป็นหนังสือ อย่างหนึ่งอย่างใด ลงลายมือชื่อ ฝ่ายผู้ต้องรับผิดชอบ เป็นสำคัญ หรือ ได้วางประจำ ไว้ หรือ ได้ชำระหนี้บางส่วนแล้ว จะฟ้องร้อง ให้บังคับคดีนั้นก็ไม่ว่าจะดำเนินการได้โดยบทบัญญัติ ที่กล่าวมา ในวรรคก่อนนี้ ให้ใช้บังคับถึง สัญญาซื้อขาย สงหาริมทรัพย์ ซึ่ง ตกลงกัน เป็นราคา สอง หมื่นบาท หรือ กว่านั้นขึ้นไปด้วย⁷⁸

⁷⁷ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 616 ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่ของอันเขาได้มอบหมายแก่ตนนั้น สูญหายหรือบุบสลายหรือส่งมอบชักช้า เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือบุบสลายหรือชักช้า นั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั้นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง

⁷⁸ มาตรา 456 การซื้อขายอสังหาริมทรัพย์ ถ้ามิได้ทำเป็นหนังสือ และจดทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ไว้ ท่านว่าเป็นโมฆะวิธีนี้ให้ ใช้ถึงชื่อขายเรือกำปั่นหรือเรือมีระวางตั้งแต่หกตันขึ้นไป เรือกลไฟ หรือเรือยนต์มีระวางตั้งแต่ห้าตันขึ้นไป ทั้งชื่อขายแพและสัตว์พาหนะด้วย

3.5.1.2 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 เป็นกฎหมายที่ถูกบัญญัติเพื่อควบคุมดูแลเรือไทยเนื่องจากกิจกรรมของการเดินเรือเพื่อการพาณิชย์เป็นส่วนใหญ่ซึ่งมีความแตกต่างจากการขนส่งสินค้าทางบกโดยมีกฎหมายที่มาดูแลที่ค่อนข้างรัดกุมและเยอะกว่าการขนส่งสินค้าทางน้ำไม่ว่าจะเรื่องการตรวจสอบระหว่างการขนส่ง ก็จะมีด่านขังน้ำบ้าง หรือ ตำรวจทางหลวง บ้าง เป็นต้น และ สำหรับการขนส่งของทางน้ำนั้นพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ได้กล่าวไว้ว่า⁷⁹ เมื่อเจ้าท่าตรวจพบว่าเรือกำปั่นลำใดที่ใช้ในทะเลหรือเรือที่ใช้ในแม่น้ำไม่อยู่ในสภาพที่ปลอดภัย หรือไม่เหมาะสมสำหรับการใช้แล้วเรือดังกล่าวที่การขำรุดนั้นโดยให้นายเรือห้ามใช้เรือนั้นและต้องจัดการเปลี่ยนแปลงแก้ไขหรือซ่อมแซมเรือให้เรียบร้อยจนเป็นที่ปลอดภัยหรือมีสภาพเหมาะสมสำหรับการใช้เรือ หรือ⁸⁰ หากตรวจพบว่าเรือที่ได้รับอนุญาตให้บรรทุกคนโดยสาร บรรทุกสินค้า หรือบรรทุกคนโดยสารและสินค้าลำใด อยู่ในสภาพที่ไม่ปลอดภัยต่อคนโดยสาร มีสภาพไม่เหมาะสมกับการใช้ เจ้าของเรือจะต้องรีบดำเนินการให้เรืออยู่ในสภาพที่เหมาะสมใน

อนึ่งสัญญาจะขายหรือจะซื้อทรัพย์สินอย่างใด ๆ ดังว่ามานี้ก็ดี คำมั่นในการซื้อขายทรัพย์สิน เช่นว่านั้นก็ ถ้ามิได้มีหลักฐานเป็น หนังสืออย่างหนึ่งอย่างใดลงลายมือชื่อฝ่ายผู้ต้องรับผิดชอบสำคัญ หรือได้วางประจำไว้หรือได้ชำระหนี้บางส่วนแล้ว ท่านว่าจะฟ้องร้องให้บังคับคดีหาได้ไม่

บทบัญญัติที่กล่าวมาในวรรคก่อนนี้ ท่านให้ใช้บังคับถึงสัญญาซื้อขายสังหาริมทรัพย์ซึ่งตกลงกันเป็นราคาห้ำร้อยบาท หรือกว่า นั้นขึ้นไปด้วย *แก้ไขเพิ่มเติมโดย มาตรา ๓ แห่ง พระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2548*

⁷⁹พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 มาตรา 139* เมื่อเจ้าท่าตรวจพบว่าเรือกำปั่นลำใดที่ใช้ในทะเลหรือเรือที่ใช้ในแม่น้ำไม่อยู่ในสภาพที่ปลอดภัย หรือไม่เหมาะสมสำหรับการใช้ให้เจ้าท่ามีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือถึงนายเรือห้ามใช้เรือนั้น และสั่งให้เปลี่ยนแปลงแก้ไขหรือซ่อมแซมให้เรียบร้อยจนเป็นที่ปลอดภัยหรือมีสภาพเหมาะสมสำหรับการใช้ให้นายเรือนำเรือตามวรรคหนึ่งมาใช้โดยมิได้ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าท่าที่สั่งตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าท่ามีอำนาจกักเรือนั้นไว้จนกว่าจะได้ปฏิบัติให้ถูกต้องตามคำสั่ง*[มาตรา 139 แก้ไขโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2525]

⁸⁰พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 มาตรา 170* เมื่อเจ้าท่าตรวจพบว่าเรือที่ได้รับอนุญาตให้บรรทุกคนโดยสาร บรรทุกสินค้า หรือบรรทุกคนโดยสารและสินค้าลำใด อยู่ในสภาพที่ไม่ปลอดภัยต่อคนโดยสาร มีสภาพไม่เหมาะสมกับการใช้ ให้เจ้าท่ามีอำนาจสั่งห้ามใช้เรือลำนั้นจนกว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองจะได้แก้ไขให้เรียบร้อยผู้ใดใช้เรือที่เจ้าท่าสั่งห้ามใช้ตามวรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท *[มาตรา 170 แก้ไขโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2525] พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 มาตรา 171 ในเรือลำใดถ้าใช้เนื้อที่ที่กำหนดสำหรับคนโดยสารเป็นที่วางสิ่งของกินเนื้อที่มากน้อยเท่าคนโดยสารก็คนต้องลดจำนวนคนโดยสารที่อนุญาตให้บรรทุกได้นั้นลงเพื่อให้สมกัน

การใช้งาน แม้แต่เมื่อมีการบรรทุกสินค้าที่เกินกว่าที่สามารถบรรทุกได้เจ้าของเรือก็ต้องดำเนินนำออกจากเรือในทันทีแล้วค่อยออกเดินเรือตามปกติได้

เมื่อทำการตรวจเรียบร้อยแล้วและเรืออยู่ในสภาพที่สามารถทำการค้าได้ตามปกติ เจ้าของเรือก็ต้องทำการควบคุมดูแลเรืออย่างในระหว่างการบรรทุกขนส่งสินค้าขายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือจะต้องไม่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามประกาศกำหนดทางเดินเรือหรือประกาศควบคุมการเดินเรือตามข้อบังคับการเดินเรือเพื่อความปลอดภัยแก่การเดินเรือก็ต้องกำหนดทางเดินเรือและควบคุมการเดินเรืออีกทั้งจะต้องไม่เท ทิ้ง ให้หิน กรวด หวาย ดิน โคลน อับเฉา สิ่งของหรือสิ่งปฏิกูล⁸¹ หรือทำด้วยประการใด ๆ อันจะเป็นเหตุให้เกิดการตื้นเขิน ตกตะกอนหรือสกปรกและเป็นอันตรายต่อการเดินเรือในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบดังกล่าวหากว่าผู้ใดฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับดังกล่าวไม่ว่าจะโดยจงใจหรือประมาทถือว่ามีความผิดต้องได้รับโทษทางกฎหมายต่อไป

⁸¹ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 มาตรา 119 ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใด ๆ ให้หิน กรวด หวาย ดิน โคลน อับเฉา สิ่งของหรือสิ่งปฏิกูลใด ๆ ยกเว้นน้ำมันและเคมีภัณฑ์ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันหรือทะเลภายในน่านน้ำไทย อันจะเป็นเหตุให้เกิดการตื้นเขิน ตกตะกอนหรือสกปรก เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียในการขจัดสิ่งเหล่านั้นด้วยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 มาตรา 119 ทวิ ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใด ๆ ให้น้ำมันและเคมีภัณฑ์หรือสิ่งใด ๆ ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบอันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทยอันอาจจะเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือ ต่อสิ่งแวดล้อมหรือเป็นอันตรายต่อการเดินเรือในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบดังกล่าว ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปในการแก้ไขสิ่งเป็นพิษหรือชดใช้ค่าเสียหายเหล่านั้นด้วยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 มาตรา 120 ให้เจ้าท่ามีหน้าที่ดูแลรักษาและขุดลอกร่องน้ำ ทางเรือเดิน แม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบและทะเลภายในน่านน้ำไทย

ห้ามมิให้ผู้ใดขุดลอก แกะไข หรือทำด้วยประการใด ๆ อันเป็นการเปลี่ยนแปลงร่องน้ำทางเรือเดิน แม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบหรือทะเลภายในน่านน้ำไทย เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงห้าหมื่นบาทและให้เจ้าท่าสั่งให้หยุดกระทำการดังกล่าวพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 มาตรา 120/1 ให้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีมีอำนาจปักหลักเขตควบคุมทางน้ำตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

ผู้ใดยกย้าย ทำให้เสียหาย หรือทำลายหลักเขตควบคุมทางน้ำ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปีหรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

จะเห็นได้ว่าจากบทบัญญัติข้างต้นอาจกล่าวได้ว่าเมื่อเจ้าท่าตรวจพบถึงความไม่สมบูรณ์อยู่ในสภาพที่ไม่ปลอดภัยหรือมีสภาพไม่เหมาะสมกับการใช้งานเรือบรรทุกสินค้าซึ่งจะเป็นการตรวจสอบก่อนที่จะเรือจะทำการนำสินค้าลงเรือและยังไม่ได้มีการขนส่งสินค้าเมื่อทำการนำสินค้าลงเรือเพื่อจะทำการขนส่งแล้วจะไม่พบการตรวจสอบตัวเรืออีกครั้งไม่ว่าจะเป็นความสมบูรณ์ของเรือหรือปริมาณน้ำหนักของเรือที่บรรทุกสินค้าเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นมาจากเรือบรรทุกสินค้าค่อยมาตรวจสอบ

ส่วนการเดินทางในลำแม่น้ำนั้น จะเห็นได้ว่าในเขตท่ากรุงเทพมหานครได้มีการกำหนดเส้นทางในการเดินเรือ สายตะวันออก เรียกว่าสายใหญ่ สายนี้มีเขตโดยกว้างตั้งแต่เรือกำปั่นที่ทอดอยู่กลางแม่น้ำ จนถึงฝั่งตะวันออกหรือถึงแคมเรือกำปั่น หรือแพคนอยู่ที่จอดเทียบฝั่งตะวันออก และ สายตะวันตก สายนี้มีเขต โดยกว้างตั้งแต่เรือกำปั่นที่ทอดอยู่กลางแม่น้ำ จนถึงฝั่งตะวันตก หรือถึงแคมเรือกำปั่น หรือแพคนอยู่ที่จอดเทียบฝั่งตะวันตก⁸² ซึ่งการเดินทางในลำแม่น้ำนั้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่การเดินทางเรือ เจ้าท่าจะเป็นผู้ที่กำหนดทางการเดินเรือและคอยควบคุมการเดินทางเรือในเขตท่ากรุงเทพมหานครและในแม่น้ำลำคลองแล้วแต่ความจำเป็นคราวๆไป⁸³ โดยที่ทั้งสองเส้นทางนั้นก็ได้มีการกำหนดเรือที่สามารถเดินเรือตามเส้นทางว่าด้วยการเดินเรือสายตะวันออกหรือสายใหญ่ที่กำหนดให้เรือกำปั่นไฟทุกขนาด (นอกจากที่ไว้ในมาตรา ๕๘) และเรือกำปั่นใบทุก ๆ อย่างที่มีขนาดเกินกว่าห้าสิบตัน เมื่อขึ้นลงในลำแม่น้ำ ต้องเดินในทางเดินเรือสายตะวันออกเว้นไว้แต่เมื่อมีเหตุจำเป็น หรือเพื่อจะเข้าจอด หรือออกจากท่าหรือฝั่ง จึงเดินนอกสายนั้นได้และบรรดาเรือที่ว่มาขึ้น

⁸² หมวดที่ 4 ว่าด้วยทางเดินเรือในลำแม่น้ำ

มาตรา 52 ในเขตท่ากรุงเทพ ฯ นั้น ให้มีทางเดินเรือสองสาย ดังนี้คือ

- (1) สายตะวันออก เรียกว่าสายใหญ่ สายนี้มีเขตโดยกว้างตั้งแต่เรือกำปั่นที่ทอดอยู่กลางแม่น้ำ จนถึงฝั่งตะวันออกหรือถึงแคมเรือกำปั่น หรือแพคนอยู่ที่จอดเทียบฝั่งตะวันออก
- (2) สายตะวันตก สายนี้มีเขต โดยกว้างตั้งแต่เรือกำปั่นที่ทอดอยู่กลางแม่น้ำ จนถึงฝั่งตะวันตก หรือถึงแคมเรือกำปั่น หรือแพคนอยู่ที่จอดเทียบฝั่งตะวันตก

⁸³ มาตรา 52 ทวิ* เมื่อมีเหตุจำเป็นเพื่อความปลอดภัยแก่การเดินทางเรือ ให้เจ้าท่ามีอำนาจประกาศกำหนดทางเดินเรือและควบคุมการเดินทางเรือในเขตท่ากรุงเทพ ฯ และในแม่น้ำลำคลองเป็นการเฉพาะคราวได้

*นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามประกาศกำหนดทางเดินเรือหรือประกาศควบคุมการเดินทางเรือตามวรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาทและให้เจ้าท่ามีอำนาจสั่งยึดประกาศนียบัตรควบคุมเรือมีกำหนดไม่เกินหกเดือน

*นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือที่ถูกยึดประกาศนียบัตรควบคุมเรือตามวรรคสอง มีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมภายในหนึ่งเดือนนับแต่วันที่ได้ทราบคำสั่ง คำชี้ขาดของรัฐมนตรีเป็นที่สุด แต่ในระหว่างที่รัฐมนตรียังไม่ได้ชี้ขาด คำสั่งนั้นมีผลบังคับได้

*[มาตรา 52 ทวิ เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในลำน้ำไทย (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2520 และวรรคสองและวรรคสาม แก้ไขโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในลำน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2535]

ต้องเดินโดยช้าที่สุดที่พอสมควรแก่การเดินเรืออย่างระวัง และเพื่อป้องกันอันตรายแก่เรือ⁸⁴ และอันตรายที่อาจเกิดจากผลกระทบของเรืออื่น กับว่าด้วยการเดินเรือสายตะวันตกที่ได้กำหนดให้บรรดาเรือบรรดาเรือใบขนาดเล็กกว่าห้าสิบตัน และเรือทุกอย่างนอกจากได้กล่าวไว้ในมาตรา 55 นั้น⁸⁵ อีกทั้งบรรดาเรือกำปั่นไฟบรรดาเรือกำปั่นไฟที่จูงเรืออื่นที่มีขนาดต่ำกว่าสามสิบห้าตันนั้นโดยที่ห้ามมิให้เรือกำปั่นไฟลำใดจูงเรือกำปั่นหรือเรืออย่างอื่นในเขตท่ากรุงเทพมหานครมากลางจนเกินกว่ากำลังของเรือกำปั่นไฟลำนั้นจะจูงไปได้ระยะทางชั่วโมงละสองไมล์เป็นอย่างน้อย และห้ามมิให้เรือกำปั่นไฟลำใดที่จูงอยู่เช่นนั้นเดินได้ระยะทางเกินกว่าชั่วโมงละหกไมล์ในเวลาทวนน้ำ หรือเดินเร็วกว่าชั่วโมงละสี่ไมล์ในเวลาตามน้ำ อีกทั้งยังห้ามเป็นอันตรายมิให้จูงเรือเล็กเกินกว่าคราวละสามสิบสองลำเป็นอย่างมาก และห้ามมิให้เรือที่ถูกจูงนั้นผูกเทียบซ้อนลำกันเกินกว่าดับละสี่ลำ⁸⁶ ซึ่งนอกจากการเดินเรือตามเส้นทางการเดินเรือในแม่น้ำนั้นนอกจากจะได้มีการกำหนดเรือที่ขนาดใหญ่แล้วก็ได้มีการกำหนดเรือขนาดเล็กที่สามารถเดินผ่านได้ว่าด้วยว่าด้วยส่วนของทางเรือเดินทั้งสองสายที่หวงไว้สำหรับให้เรือเล็กเดินแต่ก็ไม่เปิดช่องให้เรือเล็กสามารถที่จะเดินเรือได้ตลอดเวลาที่มีข้อจำกัดต่าง ๆ มากมายเช่น เรือเล็กต้องเดินอยู่ในแนวน้ำ ในระหว่างระยะสามสิบเมตร จากฝั่งหรือจากเรือกำปั่นที่จอดเทียบฝั่งหรือจากแพคนอยู่ที่ผูกจอดกับฝั่งแม่น้ำ เรือบรรทุกเข้าต้องเดินได้แต่ในแนวน้ำที่กำหนดไว้สำหรับเป็นทางเดินของเรือเล็กเท่านั้น เป็นต้น⁸⁷ โดยที่เรือประเภทที่ทำการเดินทะเลระหว่างประเทศจะต้องการได้รับใน

⁸⁴ มาตรา 55 เรือกำปั่นไฟทุกขนาด (นอกจากที่ไว้ในมาตรา 58) และเรือกำปั่นใบทุก ๆ อย่างที่มีขนาดเกินกว่าห้าสิบตัน เมื่อขึ้นล่องในลำแม่น้ำ ต้องเดินในทางเดินเรือสายตะวันตกออกวันไว้ แต่เมื่อมีเหตุจำเป็น หรือเพื่อจะเข้าจอด หรือออกจากท่าหรือฝั่ง จึงเดินนอกสายนั้นได้และบรรดาเรือที่ว่ามีน้ำ ต้องเดินโดยช้าที่สุดที่พอสมควรแก่การเดินเรืออย่างระวัง และเพื่อป้องกันอันตรายแก่เรือและอันตรายที่อาจเกิดจากผลกระทบของเรืออื่น

⁸⁵ มาตรา 57 บรรดาเรือใบขนาดเล็กกว่าห้าสิบตัน และเรือทุกอย่างนอกจากได้กล่าวไว้ในมาตรา ๕๕ นั้น ต้องเดินในทางเดินเรือสายตะวันตก

⁸⁶ มาตรา 58 บรรดาเรือกำปั่นไฟที่จูงเรืออื่นที่มีขนาดต่ำกว่าสามสิบห้าตันนั้น ต้องเดินในทางเดินเรือสายตะวันตก

ห้ามมิให้เรือกำปั่นไฟลำใดจูงเรือกำปั่นหรือเรืออย่างอื่นในเขตท่ากรุงเทพ ฯ มากลางจนเกินกว่ากำลังของเรือกำปั่นไฟลำนั้นจะจูงไปได้ระยะทางชั่วโมงละสองไมล์เป็นอย่างน้อย และห้ามมิให้เรือกำปั่นไฟลำใดที่จูงอยู่เช่นนั้นเดินได้ระยะทางเกินกว่าชั่วโมงละหกไมล์ในเวลาทวนน้ำ หรือเดินเร็วกว่าชั่วโมงละสี่ไมล์ในเวลาตามน้ำ

ห้ามเป็นอันตรายมิให้จูงเรือเล็กเกินกว่าคราวละสามสิบสองลำเป็นอย่างมาก และห้ามมิให้เรือที่ถูกจูงนั้นผูกเทียบซ้อนลำกันเกินกว่าดับละสี่ลำ

⁸⁷ (ค) ว่าด้วยส่วนของทางเรือเดินทั้งสองสายที่หวงไว้สำหรับให้เรือเล็กเดิน

มาตรา 61 เรือเล็กทั้งหลายเดินในทางเรือเดินได้ทั้งสองสาย

มาตรา 62 นอกจากมีเหตุจำเป็น หรือเพื่อจะข้ามฟากไปจอดที่ท่าหรือที่ฝั่ง บรรดา

เรือเล็กต้องเดินอยู่ในแนวน้ำ ในระหว่างระยะสามสิบเมตร จากฝั่งหรือจากเรือกำปั่นที่จอดเทียบฝั่งหรือจากแพคนอยู่ที่ผูกจอดกับฝั่งแม่น้ำ

รับรองที่เกี่ยวกับความปลอดภัยในชีวิตแห่งท้องทะเลตามมาตรา 163⁸⁸ เว้นแต่เรือตามมาตรา 162 ทวิ และ มาตรา 162 ตริ ที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องมีใบรับรองดังกล่าวก็ได้⁸⁹ ถ้าหากว่าผู้ที่ทำหน้าที่ ผู้นำ

มาตรา 63 เรือบรรทุกเข้าต้องเดินได้แต่ในแนวน้ำที่กำหนดไว้สำหรับเป็นทางเดินของเรือเล็ก ในทางเรือเดินสายตะวันตก และห้ามมิให้ไปเดินในทางเรือเดินสายตะวันออก ในตอนหนึ่งตอนใดเป็น อันขาด

มาตรา 64 เมื่อมีเหตุจำเป็น หรือเพื่อจะข้ามปากไปจอดที่ท่าหรือที่ฝั่ง และเรือบรรทุกเข้า หรือเรือเล็กจะต้องทำนอกเหนือที่บังคับไว้ในมาตรา 62 และ 63 ฉะนั้น ก็ให้ทำโดยความระวังทุก อย่างที่จะมิให้เป็นการกีดขวางแก่การเดินเรือได้

มาตรา 65 ห้ามมิให้เรือบรรทุกเข้าหรือเรือเล็กผ่านหน้าเรือกำปั่นไฟที่กำลังแล่นขึ้นหรือลงในลำแม่น้ำนั้นใกล้กว่าระยะร้อยเมตร และถ้าจะข้ามปากไปยังท่าหรือโรงสีห้ามมิให้ตัดข้ามเหนือแห่ง ที่จะไปนั้นเกินกว่าที่ควร

มาตรา 66 บรรดาเรือยนต์ที่ยาวไม่เกินกว่าหกเมตรนั้น ยอมให้เดินได้ในแนวลำแม่น้ำทั้งสอง สายที่กำหนดไว้สำหรับให้เรือเล็กเดิน แต่ถ้าจะเดินห่างจากฝั่งภายในระยะสามสิบเมตร ต้องเดินโดย ข้างที่สุุดพอสมควรแก่การควรระวังเหตุในการเดินเรือ และการควรระวังมิให้เป็นเหตุอันตรายแก่เรือ เล็กที่ใช้กรรเชียงหรือแจวพาย

⁸⁸ มาตรา 163 ให้เจ้าท่าโดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกกฎ ข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการออกใบสำคัญ ดังต่อไปนี้

- (1) ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือ
- (2) ใบสำคัญแสดงการตรวจเรือเพื่อจดทะเบียนเรือไทย
- (3) ใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล
- (4) ใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก
- (5) ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่อการอื่น ๆ

กฎข้อบังคับนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

⁸⁹ มาตรา 162 ทวิ เรือที่เป็นเรือเดินทะเลระหว่างประเทศ ต้องมีใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับ ความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ตามมาตรา 163 (3) เว้นแต่

(1) เรือของทางราชการทหารไม่ว่าจะเป็นของประเทศไทยหรือต่างประเทศ หรือเรือลำเลียง ทหารไม่ว่าจะเป็นเรือไทยหรือเรือต่างประเทศ

- (2) เรือสินค้าขนาดต่ำกว่าห้าร้อยตันกรอสส์
- (3) เรือที่มีใช้เรือกล
- (4) เรือไม้ที่ต่อแบบโบราณ
- (5) เรือสำราญและกีฬา
- (6) เรือประมง

มาตรา 162 ตริ เรือทุกลำต้องมีใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุกตามมาตรา 163 (4) เว้นแต่

- (1) เรือของทางราชการทหาร ไม่ว่าจะเป็นของประเทศไทยหรือของต่างประเทศ

ร้องเรือ นายเรือ เป็นต้น หย่อนความสามารถ หรือ ว่าประพฤตินั้นที่ไม่สมควรแก่หน้าที่ ละเลยไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือว่าข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือก็ต้องถูกลงโทษตามพระราชบัญญัติ⁹⁰ หรือหากมีข้อพิพาทกันเกิดขึ้นก็ต้องดำเนินการตามกฎหมายภายในประเทศไม่ว่าจะทางแพ่งหรือว่าอาญาตามพระราชบัญญัตินี้⁹¹

(2) เรือที่วางกระดูกงูในวันหรือหลังวันที่ 21 กรกฎาคม พ.ศ. 2511 ที่มีความยาวฉากน้อยกว่ายี่สิบสี่เมตร

(3) เรือที่วางกระดูกงูก่อนวันที่ 21 กรกฎาคม พ.ศ. 2511 ที่มีขนาดต่ำกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบตันกรอสส์

(4) เรือสำราญและกีฬา

(5) เรือประมง

⁹⁰ มาตรา 291 ผู้นำร่อง นายเรือ ตันหน สร้าง ไต้ก๋ง นายท้าย คนถือท้าย ตันกล หรือคนใช้เครื่อง ที่ได้รับประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาตผู้ใดหย่อนความสามารถ หรือประพฤตินั้นที่ไม่สมควรแก่หน้าที่ ละเลยไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือข้อบังคับเกี่ยวแก่การเดินเรือหรือหน้าที่ของตน ให้เจ้าท่ามีอำนาจที่จะสั่งดมิให้ใช้ประกาศนียบัตร หรือใบอนุญาตมีกำหนดไม่เกินสองปี แต่ไม่เป็นการลบล้างโทษอย่างอื่นซึ่งผู้นั้นจะพึงได้รับ

ถ้าผู้นั้นไม่พอใจคำสั่งให้ดใช้ประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาต ให้ผู้นั้นมีสิทธิที่จะอุทธรณ์ไปยังรัฐมนตรีเจ้าหน้าที่ภายในหนึ่งเดือนนับแต่วันที่ไดทราบคำสั่ง คำชี้ขาดของรัฐมนตรีนั้น เป็นที่สุด แต่ในระหว่างที่รัฐมนตรียังมิได้ชี้ขาด คำสั่งให้ดใช้ประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาตมีผลบังคับได้

มาตรา 292 เจ้าท่าทุกตำบลมีอำนาจหน้าที่ที่จะดหรือเรียกคืนประกาศนียบัตร หรือใบอนุญาตใด ๆ ได้ ตามลักษณะมาตรา 291 และเพื่อประกอบกับการเช่นนั้นให้เจ้าท่ามีอำนาจทำการไต่สวน และหมายเรียกพยานและสืบพยานได้ทุกอย่าง ถ้าพยานคนใดไม่มาเบิกพยานหรือขัดขืนไม่ยอมเบิกพยานก็ดี ท่านว่ามีความผิดต้องระวางโทษต่อหน้าศาลธรรมดา ตามโทษานุโทษที่กฎหมายบัญญัติไว้สำหรับความผิดเช่นนั้น

ในการไต่สวนอย่างใดตามที่ว่ามาแล้วเจ้าท่าจะมีผู้ช่วยวินิจฉัยสองนาย ซึ่งเสนาบติกระทรวงนครบาลจะเลือกจากจำพวกคนที่มีความรอบรู้ชำนาญในการเดินเรือทะเลมานั่งพร้อมด้วยก็ได้

ถ้าผู้ต้องคดีคนใดไม่มีความพอใจและจะขอให้ตรวจคำตัดสินของคณะที่ไต่สวนเห็นว่ามานี้เสียใหม่ ท่านว่าจะฟ้องอุทธรณ์เจ้าท่าต่อศาลอันมีหน้าที่ก็ฟ้องได้

มาตรา 293 การใช้อำนาจปรับโทษที่ให้ไว้แก่เจ้าท่าตามพระราชบัญญัตินั้นไม่เกี่ยวข้องอย่างใดกับคดีทางอาญาหรือทางแพ่งซึ่งอาจฟ้องร้องจำเลยในความผิดอันเดียวกันนั้น ต่อศาลซึ่งมีหน้าที่เพื่อให้ลงโทษหรือให้ปรับจำเลยใช้ค่าเสียหาย ตามลักษณะที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นสำหรับความผิดนั้น

⁹¹ มาตรา 11 การลงโทษจำคุกหรือปรับนั้น ถ้าจำเลยเป็นคนในบังคับต่างประเทศซึ่งมีกงสุลผู้แทน ที่มีอำนาจฝ่ายตุลาการสำหรับประเทศนั้นตั้งอยู่ในพระราชอาณาจักรไทย ท่านว่าต้องเป็นหน้าที่ของศาลกงสุลนั้นบังคับให้เป็นไปตามโทษานุโทษ

3.5.1.3 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เป็นกฎหมายที่ถูกบัญญัติเพื่อควบคุมดูแลการดำเนินการรับขนส่งทางน้ำของประเทศไทยเนื่องจากกิจกรรมของการเดินเรือเพื่อการพาณิชย์แล้วก็จะเกี่ยวข้องกับทะเลเป็นส่วนใหญ่ซึ่งก็จะมีระเบียบข้อบังคับต่างเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางน้ำโดยการบรรทุกสินค้าทางเรือโดยที่การควบคุมกำกับดูแลการขนส่งสินค้าทางน้ำที่จะนำมาพิจารณาตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 โดยที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 609 วรรค 2 ได้มีการบัญญัติไว้ว่า รับขนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น ก่อนที่จะมีพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ก็ได้มีแนวความคิดเห็นที่มีความแตกต่างกันไปต่างๆว่าจะมีการใช้กฎหมายอะไรมาบังคับใช้เมื่อเกิดประเด็นข้อพิพาทกันเกิดขึ้นกับการการรับขนของทางทะเล ก็อาจจะทำให้เกิดความไม่แน่นอนในภาคเอกชนที่จะดำเนินงานในธุรกิจ ไม่ว่าจะเป็นข้อพิพาทในส่วนพาหนะที่ใช้สำหรับการบรรทุกสินค้าที่ทำการขนส่ง น่านน้ำเพื่อทำการขนส่ง เป็นต้น เพื่อให้การดำเนินงานในภาคเอกชนหรือภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการค้าให้มีความราบรื่น ทั้งเป็นการส่งเสริมการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยไปในตัวด้วย

ซึ่งการขนส่งสินค้าทางทะเลมีการจำแนกประเภทชนิดของเรือที่ใช้เป็นพาหนะตามความเหมาะสมตามชนิดสินค้าที่จะทำการขนส่ง ประเภทที่ใช้ในการขนส่งทางทะเล มีดังต่อไปนี้

1) Conventional Ship เป็นลักษณะเรือที่มีการแบ่งพื้นที่ภายในเรือเป็นช่องๆ ที่เรียกว่าระวางเรือหรือ Hatch ในแต่ละช่องหรือ Hatch ก็แบ่งเป็นชั้นๆที่เรียกว่า Decks โดยชั้นล่างที่สุดก็จะเรียกว่า Lower Deck ชั้นสูงขึ้นมาก็จะเรียกว่า Upper Deck ในแต่ละช่องของระวางเรือ (Hatch)จะปล่อยสำหรับใช้ในการระบายอากาศ ที่เรียกว่า Wine Flow ซึ่งจะมี Valve ปิด-เปิดขณะที่ขนถ่ายสินค้าจากจุกเรือและสินค้า ซึ่งมีอุณหภูมิของอากาศแตกต่างกันมาก เรือสินค้าประเภทดังกล่าวนี้ ช่องขนถ่ายสินค้า ก็จะมีการใช้ Crane ซึ่งเดิมเป็นแบบไอน้ำ แต่ปัจจุบันเป็นแบบไฟฟ้า ที่เรียกว่า เครนแบบตุ๊กตาสำหรับยกสินค้าขึ้นและลงจากระวางของเรือ (Hatch) ซึ่งเรือบางลำจะดัดแปลงในการติดตั้งเครื่องทำความเย็นที่เรียกว่า Refrigerator ไว้ใน Hatch กลายเป็นเรือห้องเย็นเหมาะสำหรับสินค้าที่ต้องการรักษาอุณหภูมิ นอกจากนี้ยังสามารถดัดแปลงเรือประเภทนี้ไปใช้ในการขนถ่ายสินค้าเกษตรหรือสินค้าประเภทกอง ก็จะกลายเป็น Bulk Cargoe Ship ลักษณะเรือ Conventional Ship ปัจจุบันนิยมใช้น้อยลง จึงเหมาะสำหรับสินค้าที่มีขนาดใหญ่หรือสินค้าที่มีลักษณะพิเศษ

2) เรือ Tank Ship เป็นเรือสินค้าที่ออกแบบสำหรับเก็บสินค้าที่เป็นสินค้าประเภทของเหลว (Liquid Cargoes), ก๊าซ ,น้ำมันและเคมี โดยระวางเรือจะเป็นลักษณะ Tank ซึ่งจะมี Safety Valve ป้องกันในกรณีที่เป็นอุบัติเหตุ การขนถ่ายสินค้าขึ้นและลงผ่านทาง Pipe หรือท่อซึ่งมีมาตรวัด (Masters) คือมาตรบอกปริมาณสินค้า ซึ่งจะต้องเทียบเคียงกับความถ่วงเฉพาะและอุณหภูมิของอากาศ (Gravity Weight Control) โดยสินค้าที่บรรทุกกับเรือประเภทนี้ได้แก่ น้ำมัน เคมี ทั้งที่เป็นของเหลว ก๊าซ เป็นต้น ปัจจุบันได้มีการกฎหมายทางทะเลระดับสากลกำหนดให้ประมาณปี 2013 เรือประเภทนี้จะต้องมีเรือเป็นแบบ 2 ชั้น เพื่อป้องกันกรณีเรือมีอุบัติเหตุ จะได้ไม่เป็นปัญหากับสิ่งแวดล้อม

3) เรือ Container Ship เป็นเรือที่มีการออกแบบระวางเรือ (Hatch) สำหรับเก็บตู้คอนเทนเนอร์(Container Box) โดยจะมีการเรียงคอนเทนเนอร์ไว้บนเรือตั้งแต่ภายในระวางจนถึงชั้นดาดฟ้า โดยการยกขึ้น-ลงบนเรือ ซึ่งมีเครนของเรือ เพื่อยกตู้ขึ้น - ลง ซึ่งเรียกว่า Lift On / Lift Off โดยเรือประเภทที่ใช้ในการขนส่งคอนเทนเนอร์ในปัจจุบันมีขนาดบรรทุกเฉลี่ย 2,700 TEU (TEU : twenty Equivalent Unit) โดยคาดว่าในปี 2006 จะมีเรือคอนเทนเนอร์ปัจจุบันเป็นที่นิยมมาก เกือบ 270 ล้านTEU / ปี โดยการขนส่งเรือประเภทนี้จะแบ่งเป็น เรือ Feeder Ship ที่ขนถ่ายจาก Port ของผู้ขนส่งสินค้า ไปสู่ Port Transship ที่มีการรวบรวมตู้คอนเทนเนอร์ และมีเรือที่เรียกว่า Ocean Container Ship หรือ Master Vessel ซึ่งเป็นเรือที่มีขนาดใหญ่กว่า จะทำหน้าที่ในการที่จะรับตู้คอนเทนเนอร์ส่งต่อไปจนถึงปลายทาง อย่างไรก็ตาม เรือที่ทำหน้าที่เป็น Feeder Ship อาจทำหน้าที่เป็น Direct Ship คือ ทำหน้าที่ขนส่งสินค้าจาก Point To Point และจะทำหน้าที่เป็น Ocean Container Ship ได้เช่นกัน การขนส่งด้วยเรือ Container Ship เป็นรูปแบบการขนส่งที่มีการใช้มากที่สุด โดยตะมื่ออัตราการขยายตัวเฉลี่ยปีละ 10 %สำหรับประเทศไทยจะเป็นการขนส่งด้วย Container ประมาณปีละ 3.5 ล้าน TEU

4) Roll On / Roll Off Ship (RO/RO) เป็นเรือซึ่งใช้ในการขนส่งยานยนต์ ซึ่งสามารถขนส่งได้ครั้งละ 6,000-7,000 ภายในจะแบ่งเป็นชั้นหรือ DECK โดยมี RAMP ให้รถวิ่งภายในลำเรือ

5) Tramp Ship เป็นการขนส่งทางทะเลแบบเหมาลำที่เรียกว่า Chartering โดยมีนายหน้าหรือ Broker ทำหน้าที่ในการจัดหาเรือ สำหรับในประเทศไทยปริมาณการขนส่งที่ใช้เรือ Tramp Ship ในปี2003 มีประมาณ 29.3 ล้านตัน ซึ่งถ้าเทียบปริมาณแล้วจะมีปริมาณลดลงทุกปี อย่างไรก็ตาม เรือประเภท Bulk Ship นี้ก็จะมีบทบาทอยู่ในสินค้าบางประเภท เช่น เกษตรกรรม ซึ่งก็ถือว่าเป็นรูปแบบหนึ่งของ Logistics ซึ่งจะเห็นได้ว่าการขนส่งสินค้าทางทะเลนั้นมีการจำแนกชนิดและประเภทของเรือ ไม่ว่าจะเป็นขนาด ลักษณะ ของเรือเพื่อการขนส่งสินค้าให้มีความเหมาะสมในการบรรทุกสินค้าในแต่ละครั้งโดยเมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งสินค้าทางแม่น้ำแล้วไม่ได้มีการจำแนกประเภท ขนาด และ ลักษณะของเรือที่ใช้ในการขนส่งทั้งที่การขนส่งทางแม่น้ำมีข้อจำกัดเรื่องเส้นทาง หรือ น้ำน้อย เพื่อการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นความกว้าง ตื้นลึก ซึ่งอาจเกิดจากการกีดขวางริมตลิ่งของน้ำเองหรือเกิดจากมนุษย์เป็นผู้กระทำ หรือในส่วนปริมาณน้ำของตัวแม่น้ำเองอาจจะมีปริมาณน้ำที่น้อยหรือปริมาณมากซึ่งก็จะแล้วแต่ตามฤดูกาล

ทั้งนี้ประเทศไทยก็ได้มีท่าเรือหลักเพื่อการนำเข้าและส่งออกที่สำคัญอยู่ 5 ท่าเรือ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือสงขลา ท่าเรือภูเก็ต ท่าเรือมาบตาพุด ซึ่งทั้งหมดตั้งอยู่ในบริเวณอ่าวไทย ซึ่งไม่ใช่เส้นทางขนส่งหลักของประเทศไทย อีกทั้งประเทศไทยไม่มีท่าเรือขนาดใหญ่ริมชายฝั่งทะเลตะวันตก มีเพียงท่าเรือระนอง ซึ่งเป็นท่าเรือขนาดเล็ก⁹²

⁹² ธนิต โสรัตน์, เมื่อประเทศไทยอยากเป็น Transport Logistics Hub ศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีนและจีนตอนใต้, (กรุงเทพมหานคร: พราวเพรส, 2549), หน้า 134-143.

ผู้ขนส่ง ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบกรการรับขนของทางทะเลเพื่อำเน็จเป็นทางค้าปกติ โดยทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ⁹³

⁹³ มาตรา 3 ในพระราชบัญญัตินี้

“ผู้ขนส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบกรการรับขนของทางทะเลเพื่อำเน็จเป็นทางค้าปกติ โดยทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ

“ผู้ขนส่งอื่น” หมายความว่า บุคคลซึ่งมิได้เป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของในสัญญารับขนของทางทะเล แต่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งของตามสัญญานั้นแม้เพียงช่วงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่ง และให้หมายความรวมถึงบุคคลอื่นใดซึ่งผู้ขนส่งอื่นได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการขนส่งของนั้นด้วย ไม่ว่าจะมีการมอบหมายช่วงกันไปก็ทอดกัตาม แต่ทั้งนี้ ไม่รวมถึงบุคคลซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายตามประเพณีในธุรกิจการรับขนของทางทะเล ให้เป็นตัวแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นในการดำเนินงานอันเกี่ยวกับธุรกิจเนื่องจากการรับขนของทางทะเล เช่น พิธีการเข้าเมืองพิธีการศุลกากร การนำร่อง การเข้าท่า การออกจากท่า การบรรทุกของลงเรือ การขนถ่ายของขึ้นจากเรือ หรือการส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่งเป็นต้น

“ผู้ส่งของ” หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่งในสัญญารับขนของทางทะเล

“ผู้รับตราส่ง” หมายความว่า

(ก) บุคคลซึ่งมีชื่อระบุไว้ในใบตราส่งว่าเป็นผู้รับตราส่ง หรือผู้รับของสำหรับใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลโดยนาม

(ข) ผู้รับสลักหลังคนสุดท้าย สำหรับใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลเพื่อเขาสั่งหรือใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลโดยนาม และไม่มีข้อห้ามการสลักหลังไว้ หรือ

(ค) บุคคลซึ่งมีชื่อเป็นผู้รับของ ในกรณีที่ไม่มีกรออกใบตราส่งหรือมีการออกเอกสารที่มีชื่อเรียกอย่างอื่น

“ของ” หมายความว่า สัหาริมทรัพย์ สัตว์มีชีวิต รวมทั้งภาชนะขนส่งที่ผู้ส่งของเป็นผู้จัดหามาเพื่อใช้ในการขนส่งด้วย

“ภาชนะขนส่ง” หมายความว่า ตู้สินค้า ไม้รองสินค้า หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะทำนองเดียวกันซึ่งใช้บรรจุหรือรองรับของ หรือใช้รวมหน่วยการขนส่งของหลายหน่วยเข้าด้วยกัน เพื่อประโยชน์ในการขนส่งทางทะเล

“หน่วยการขนส่ง” หมายความว่า หน่วยแห่งของที่ขนส่งทางทะเลซึ่งนับเป็นหนึ่ง และแต่ละหน่วยอาจทำการขนส่งไปตามลำพังได้ เช่น กระสอบ ชัน ถัง ตู้ ม้วน ลัง ลูก ห่อ หีบ อัน หรือหน่วยที่เรียกชื่ออย่างอื่น

“สัญญารับขนของทางทะเล” หมายความว่า สัญญาที่ผู้ขนส่งรับขนของทางทะเลจากท่าหรือที่ในประเทศหนึ่งไปยังท่าหรือที่ในอีกประเทศหนึ่ง โดยคิดค่าธรรมเนียม

“อุปกรณ์แห่งค่าธรรมเนียม” หมายความว่า ค่าใช้จ่ายอย่างใดที่ผู้ขนส่งได้เสียไปโดยควรในระหว่างขนส่ง ซึ่งตามประเพณีในการขนส่งทางทะเลถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าธรรมเนียม และให้หมายความรวมถึงเงินที่ผู้ขนส่งจำเป็นต้องเรียกเก็บเพิ่มขึ้นจากอัตราค่าธรรมเนียมปกติ เพื่อชดเชยค่าใช้จ่ายในการ

ผู้ขนส่งอื่น หมายความว่า บุคคลซึ่งมิได้เป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของในสัญญารับขนของทางทะเล แต่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งของตามสัญญานั้นแม้เพียงช่วงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่ง และให้หมายความรวมถึงบุคคลอื่นใดซึ่งผู้ขนส่งอื่นได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการขนส่งของนั้นด้วย ไม่ว่าจะมีการมอบหมายช่วงกันไปก็ทอดก็ตาม แต่ทั้งนี้ ไม่รวมถึงบุคคลซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายตามประเพณีในธุรกิจการรับขนของทางทะเล ให้เป็นตัวแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นในการดำเนินงานอันเกี่ยวกับธุรกิจเนื่องจากการรับขนของทางทะเล เช่น พิธีการเข้าเมืองพิธีการศุลกากร การนำร่อง การเข้าท่า การออกจากท่า การบรรทุกของลงเรือ การขนถ่ายของขึ้นจากเรือ หรือการส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่ง เป็นต้น

ผู้ส่งของ หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่งในสัญญารับขนของทางทะเล

ผู้รับตราส่ง หมายความว่า

- 1) บุคคลซึ่งมีชื่อระบุไว้ในใบตราส่งว่าเป็นผู้รับตราส่ง หรือผู้รับของสำหรับใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลโดยนาม
- 2) ผู้รับสลักหลังคนสุดท้าย สำหรับใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลเพื่อเขาส่งหรือใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลโดยนาม และไม่มีข้อห้ามการสลักหลังไว้ หรือ
- 3) บุคคลซึ่งมีชื่อเป็นผู้รับของ ในกรณีที่ไม่มีการออกใบตราส่งหรือมีการออกเอกสารที่มีชื่อเรียกอย่างอื่น

ของ หมายความว่า สัมภาระทรัพย์ สัตว์มีชีวิต รวมทั้งภาชนะขนส่งที่ผู้ส่งของเป็นผู้จัดหาเพื่อใช้ในการขนส่งด้วย

ภาชนะขนส่ง หมายความว่า ตู้สินค้า ไม้รองสินค้า หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะทำนองเดียวกันซึ่งใช้บรรจุหรือรองรับของ หรือใช้รวมหน่วยการขนส่งของหลายหน่วยเข้าด้วยกัน เพื่อประโยชน์ในการขนส่งทางทะเล

หน่วยการขนส่ง หมายความว่า หน่วยแห่งของที่ขนส่งทางทะเลซึ่งนับเป็นหนึ่ง และแต่ละหน่วยอาจทำการขนส่งไปตามลำพังได้ เช่น กระสอบ ชัน ถัง ตู้ ม้วน ลัง ลูก ห่อ หีบ อัน หรือหน่วยที่เรียกชื่ออย่างอื่น

สัญญารับขนของทางทะเล หมายความว่า สัญญาที่ผู้ขนส่งรับขนของทางทะเลจากท่าหรือที่ในประเทศหนึ่งไปยังท่าหรือที่ในอีกประเทศหนึ่ง โดยคิดค่าระวาง

อุปกรณ์แห่งค่าระวาง หมายความว่า ค่าใช้จ่ายอย่างใดที่ผู้ขนส่งได้เสียไปโดยควรในระหว่างขนส่ง ซึ่งตามประเพณีในการขนส่งทางทะเลถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าระวาง และให้หมายความ

ให้บริการของผู้ขนส่งเนื่องจากเหตุที่ผู้ขนส่งไม่อาจป้องกันได้ อันมีประเพณีในการขนส่งทางทะเลที่ผู้ขนส่งจะเรียกได้ เช่น การขึ้นราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากภาวะคับคั่งของท่าเรือหรือที่ที่บรรทุกหรือขนถ่ายของ หรือการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเป็นต้น

“ใบตราส่ง” หมายความว่า เอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งของเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลแสดงว่าผู้ขนส่งได้รับของตามที่ระบุในใบตราส่งไว้ในความดูแลหรือได้บรรทุกของลงเรือแล้ว และผู้ขนส่งรับที่จะส่งมอบของดังกล่าวให้แก่ผู้มีสิทธิรับของนั้นเมื่อได้รับเวนคืนใบตราส่ง

รวมถึงเงินที่ผู้ขนส่งจำเป็นต้องเรียกเก็บเพิ่มขึ้นจากอัตราค่าระวางปกติ เพื่อชดเชยค่าใช้จ่ายในการให้บริการของผู้ขนส่งเนื่องจากเหตุที่ผู้ขนส่งไม่อาจป้องกันได้ อันมีประเพณีในการขนส่งทางทะเลที่ผู้ขนส่งจะเรียกได้ เช่น การขึ้นราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากภาวะคับคั่งของท่าเรือ หรือที่บรรทุกทุกหรือขนถ่ายของ หรือการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ เป็นต้น

ใบตราส่ง หมายความว่า เอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งของเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลแสดงว่าผู้ขนส่งได้รับของตามที่ระบุในใบตราส่งไว้ในความดูแลหรือได้บรรทุกของลงเรือแล้ว และผู้ขนส่งรับที่จะส่งมอบของดังกล่าวให้แก่ผู้มีสิทธิรับของนั้นเมื่อได้รับเวนคืนใบตราส่งแต่ทั้งนี้ก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนที่เรือนั้นจะออกเดินทางผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือ⁹⁴ จัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์และสิ่งจำเป็นให้เหมาะสมแก่ความต้องการสำหรับเรือนั้น และจัดระวางบรรทุกและส่วนอื่น ๆ ที่ใช้บรรทุกของให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่จะรับขนส่งและรักษาถ้าหากว่าเรืออยู่ในสภาพที่ไม่สามารถเดินเรือได้ตามการคำปกติผู้ให้บริการขนส่งจะต้องดำเนินการแก้ไขให้อยู่ในสภาพที่พร้อมและสมบูรณ์ก่อนถึงให้ออกเดินเรือได้⁹⁵ เช่น เครื่องปรับอากาศ ห้องเย็น เป็นต้นในการปฏิบัติหน้าที่ตามข้างต้นนี้ ผู้ขนส่งต้องกระทำการทั้งปวงเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเล หากพบว่าถ้ามีความบกพร่องอย่างใดอย่างหนึ่งตามความที่กล่าวมาข้างต้นแล้วไม่ว่าจะ เกิดขึ้นหลังจากบรรทุกของลงเรือหรือเมื่อเรือนั้นออกเดินทางแล้ว ผู้ขนส่งจะต้องจัดการแก้ไขความบกพร่องนั้นโดยเร็วที่สุดเท่าที่อยู่ในวิสัยที่ผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลจะทำได้ในภาวะเช่นนั้นโดยที่ผู้ขนส่งต้องใช้ความระมัดระวังและปฏิบัติการให้เหมาะสมในการบรรทุกลงเรือ การยกขน การเคลื่อนย้าย การเก็บรักษา การดูแลและการขนถ่ายซึ่งของที่ตนทำการขนส่ง⁹⁶ หากว่าถ้าเกิดความเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างการรับ

⁹⁴ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 8 ก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนที่เรือนั้นจะออกเดินทางผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้อง

- (1) ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือนั้น
- (2) จัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์และสิ่งจำเป็นให้เหมาะสมแก่ความต้องการสำหรับเรือนั้น และ
- (3) จัดระวางบรรทุกและส่วนอื่น ๆ ที่ใช้บรรทุกของให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่จะรับ ขนส่ง และรักษา เช่นเครื่องปรับอากาศ ห้องเย็น เป็นต้นในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรานี้ ผู้ขนส่งต้องกระทำการทั้งปวงเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเล

⁹⁵ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 9 ถ้ามีความบกพร่องอย่างใดอย่างหนึ่งตามมาตรา 8 เกิดขึ้นหลังจากบรรทุกของลงเรือหรือเมื่อเรือนั้นออกเดินทางแล้ว ผู้ขนส่งจะต้องจัดการแก้ไขความบกพร่องนั้น โดยเร็วที่สุดเท่าที่อยู่ในวิสัยที่ผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลจะทำได้ในภาวะเช่นนั้น

⁹⁶ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 10 ผู้ขนส่งต้องใช้ความระมัดระวังและปฏิบัติการให้เหมาะสมในการ

ขนส่งสินค้าทางทะเลจนเกิดประเด็นข้อพิพาทขึ้นมาแล้วคู่พิพาทสามารถนำปัญหาดังกล่าวนำเสนอฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการชี้ขาดต่อไป

ตัวอย่างคำพิพากษาศาลตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

คำพิพากษากฎีกาที่ 127/2543 ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 52⁹⁷ จำเลยในฐานะผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายของสินค้าที่ตนขนส่งต่อเมื่อพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดจากเหตุตามมาตรา 52 (1)-(11) จริง จำเลยจึงมีภาระการพิสูจน์เพื่อให้ได้ความเช่นนั้น ซึ่งกรณีเป็นเหตุสุดวิสัยต้องปรากฏว่าเป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้ แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้จะต้องประสบเหตุนั้นจะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น สินค้าเกลือพิพาทได้รับความเสียหายเนื่องจากน้ำทะเลรั่วผ่านรอยแตกผุ

บรรทุกลงเรือ การยกขน การเคลื่อนย้าย การเก็บรักษา การดูแลและการขนถ่ายซึ่งของที่ตนทำการ

⁹⁷ มาตรา 52 ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าขึ้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจาก

- (1) เหตุสุดวิสัย
- (2) ภัยอันตรายหรืออุบัติเหตุแห่งท้องทะเลหรือน่านน้ำที่ใช้เดินเรือได้
- (3) การสงครามหรือการสู้รบของกองกำลังติดอาวุธ
- (4) สงครามกลางเมือง การจลาจล การก่อการร้ายหรือการก่อการวุ่นวายในบ้านเมือง
- (5) การยึด การจับ การหน่วงเหนี่ยวหรือการแทรกแซงด้วยประการใดๆ ซึ่งกระทำต่อเรือโดยผู้มีอำนาจปกครองรัฐหรือดินแดนหรือตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย แต่ทั้งนี้ต้องไม่เป็นเหตุมาจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง
- (6) การใช้มาตรการป้องกันและปราบปรามโรคติดต่อ
- (7) การนัดหยุดงาน การปิดงานงดจ้าง การผลงาน หรือการจงใจทำงานล่าช้าที่ทำเรือ ซึ่งการกระทำดังกล่าวเป็นอุปสรรคแก่การบรรทุกหรือขนถ่ายของหรือเป็นอุปสรรคแก่การที่เรือจะเข้าหรือออกจากท่าเรือ
- (8) การกระทำของโจรสลัด
- (9) ความผิดของผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง เช่น การบรรจุหีบห่อ หรือรวมมัดไม่มั่นคงแข็งแรงหรือไม่เหมาะสมกับสภาพแห่งของ การทำเครื่องหมายที่ของหรือหีบห่อไม่ชัดเจนหรือไม่เพียงพอ
- (10) สภาพแห่งของนั่นเอง
- (11) ความชำรุดบกพร่องของเรือที่แฝงอยู่ภายในซึ่งไม่อาจพบเห็นหรือทราบได้ด้วยการตรวจสอบอย่างระมัดระวังและโดยใช้ฝีมือเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องใช้สำหรับผู้ประกอบอาชีพตรวจเรือ
- (12) ความผิดพลาดในการเดินเรืออันเกิดจากความบกพร่องในการปฏิบัติหน้าที่หรือตามคำสั่งของผู้นำเรือ
- (13) เหตุอื่นใดที่มีใช้ความผิดหรือประมาทเลินเล่อหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง และมีใช้ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของตัวแทนหรือลูก

กร่อนที่คาดฟ้าและท่าระบายอากาศถึงน้ำอับเฉาเข้าไปถึงสินค้าที่เก็บในระวางที่ 2 ซึ่งในระหว่างเดินทางเรือประสบคลื่นลมแรง แต่ก็ไม่ปรากฏว่าคลื่นลงนั้นมีความรุนแรงเกินความคาดหมายในสภาพท้องทะเลช่วงนั้นถึงขนาดที่ไม่อาจป้องกันมิให้น้ำทะเลเร็วซึมเข้าไปในเรือได้แต่อย่างใด จะเลยในฐานะผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือ นั้น จัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือเครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์ และสิ่งจำเป็นให้เหมาะสมแก่ความต้องการสำหรับเรือนั้น และจัดระวางบรรทุกและส่วนอื่นๆ ที่ใช้บรรทุกของให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่จะรับขนส่งและรักษาตามที่บัญญัติไว้ใน พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 8⁹⁸ แม้ก่อนหน้าที่จำเลยจะนำเรือดังกล่าวมาใช้ขนส่งสินค้าพิพาทเพิ่งจะได้รับการตรวจสอบสภาพโครงสร้างของตัวเรือมาก่อนก็ตาม แต่หลังจากการตรวจสอบสภาพโครงสร้างเรือแล้วก็อาจมีข้อบกพร่องที่เกี่ยวกับโครงสร้างหรือส่วนอื่นที่ไม่ใช่โครงสร้างของเรือเกิดขึ้นได้ ซึ่งหากมีข้อบกพร่องดังกล่าว จำเลยก็มีหน้าที่ต้องแก้ไขเสียก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนนำเรือออกเดินทางเพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 8 ปรากฏว่าหลังเกิดเหตุเพียงเล็กน้อย เจ้าหน้าที่สำรวจความเสียหายของสินค้าก็สามารถตรวจพบรอบๆ กร่อนที่คาดฟ้าและท่าระบายอากาศถึงน้ำอับเฉาได้ จำเลยจึงต้องรับผิดชอบความเสียหายของสินค้าที่เกิดขึ้นขณะอยู่ในความดูแลของจำเลยจำป็นต้องใช้ความระมัดระวังในการควบคุมดูแลผู้ขนส่งต้องใช้ความระมัดระวังและปฏิบัติการให้เหมาะสมในการบรรทุกลงเรือ การยกขน การเคลื่อนย้าย การเก็บรักษาการดูแลและการขนถ่ายซึ่งของที่ตนทำการขนส่งตามมาตรา 10⁹⁹

โดยทั่วไปผู้ส่งของมีหน้าที่ที่จะต้องนำของมาจัดวางไว้ข้างเรือ (Alongside the vessel) ต่อจากนั้นก็เป็นที่ของผู้ขนส่งที่จะจัดการบรรทุก (Load) ลงเรือ เว้นแต่จะมีข้อตกลงเป็นอย่างอื่น ส่วนการขนของขึ้นเรือนั้น (Discharge) เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งเช่นกัน แต่ในทางปฏิบัติตัวแทนเรือ (Shipping Agent) ซึ่งทำการแทนผู้ขนส่งจะเป็นผู้ดำเนินการจัดหาผู้ขนถ่ายของ (Stevedore) มาแบกหามของลงและขึ้นจากเรือ ดังนั้นตั้งแต่ขนของลงเรือจนกระทั่งถ่ายของขึ้นจากเรือ ตลอดระยะเวลาขนส่งนี้ ผู้ขนส่งจะต้องใช้ความระมัดระวังอยู่เสมอ ถ้าในช่วงระยะเวลานี้ของเกิดสูญหายหรือเสียหายผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดชอบตามมาตรา 39¹⁰⁰

⁹⁸ มาตรา 8 ก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนที่เรือนั้นจะออกเดินทางผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้อง

(1) ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือนั้น

(2) จัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์และสิ่งจำเป็นให้เหมาะสมแก่ความต้องการสำหรับเรือนั้น และ

(3) จัดระวางบรรทุกและส่วนอื่นๆ ที่ใช้บรรทุกของให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่จะรับ ขนส่ง และรักษา เช่น เครื่องปรับอากาศ ห้องเย็น เป็นต้นในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา นี้ ผู้ขนส่งต้องกระทำการทั้งปวงเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเล

⁹⁹ มาตรา 10 ผู้ขนส่งต้องใช้ความระมัดระวังและปฏิบัติการให้เหมาะสมในการบรรทุกลงเรือ การยกขน การเคลื่อนย้าย การเก็บรักษา การดูแลและการขนถ่ายซึ่งของที่ตนทำการขนส่ง

¹⁰⁰ มาตรา 39 ภายใต้บังคับมาตรา 51 มาตรา 52 มาตรา 53 มาตรา 54 มาตรา 55 มาตรา 56 และมาตรา 58 ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของซึ่งได้รับมอบจากผู้ส่ง

3.5.2 กฎเกณฑ์ทางด้านสังคมและภูมิศาสตร์

เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางน้ำนับตั้งแต่ในยุคอดีตจนถึงปัจจุบันถือว่าเป็นวิธีที่ได้รับความนิยมและต่อเนื่องยิ่งขึ้นเรื่อยๆ แต่ก็มีข้อจำกัดบางประการที่ทำให้การขนส่งสินค้าทางน้ำไม่สามารถที่จะดำเนินงานได้เต็มประสิทธิภาพไม่ว่าจะด้วยเหตุผลวิกฤตเศรษฐกิจ ด้านสังคมและภูมิศาสตร์ ที่ผ่านมามีได้ส่งผลให้เกิดการปรับเปลี่ยนกฎระเบียบในการบริหารจัดการเศรษฐกิจโลกทั้งด้านการค้า การลงทุน การเงิน สิ่งแวดล้อม และสังคมเพื่อการจัดระเบียบใหม่ของโลก ครอบคลุมถึงกฎ ระเบียบด้านการค้า การลงทุน การเงิน พันธกรณีและข้อตกลงเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ มาตรการทางการค้าที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาโลกร้อน และกฎ ระเบียบด้านสังคมมีบทบาทสำคัญมากขึ้น โดยเฉพาะด้านสิทธิมนุษยชน ที่ให้ความสำคัญกับการส่งเสริมให้เกิดความเคารพและรักษาคำศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ของทุกคนอย่างเท่าเทียมกัน เช่น

1) กฎเกณฑ์ด้านสังคม

จะเห็นได้ว่าประเทศไทยก้าวสู่สังคมผู้สูงอายุขึ้นเรื่อยๆ จากการมีโครงสร้างประชากรที่วัยสูงอายุเพิ่มขึ้น วัยเด็กและวัยแรงงานลดลง คนไทยได้รับการพัฒนาศักยภาพทุกช่วงวัย แต่ยังมีปัญหาด้านคุณภาพการศึกษาและสติปัญญาของเด็ก มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อสุขภาพ และผลิตภาพแรงงานต่ำ ประชาชนได้รับการคุ้มครองทางสังคมเพิ่มขึ้นและมีการจัดสวัสดิการทางสังคมในหลายรูปแบบ แต่กลุ่มผู้ด้อยโอกาสยังไม่สามารถเข้าถึงบริการทางสังคมได้อย่างทั่วถึง ความเหลื่อมล้ำทางรายได้ของประชากรและโอกาสการเข้าถึงทรัพยากรเป็นปัญหาการพัฒนาประเทศ สังคมไทยเผชิญวิกฤตความเสื่อมถอยด้านคุณธรรมและจริยธรรม และมีการเปลี่ยนแปลงทางวัฒนธรรมที่หลากหลายรวมถึงเผชิญปัญหาการแพร่ระบาดของ ยาเสพติดและการเพิ่มขึ้นของการพนันโดยเฉพาะในกลุ่มเด็กและเยาวชน แต่คนไทยตื่นตัวทางการเมืองและ ให้ความสำคัญกับความรับผิดชอบต่อสังคมและระบบธรรมาภิบาลมากขึ้นเป็นต้น

ถึงอย่างไรก็ตามเมื่อประเทศไทยมีจำนวนประชากรวัยเด็กและวัยแรงงานลดลงย่อมส่งผลในสภาพปัจจุบันและอนาคตอย่างแน่นอนเนื่องจากในปัจจุบันสำหรับประเทศไทยผู้ที่มีความรู้และเชี่ยวชาญด้านการเดินเรือหรือการขนส่งสินค้าทางน้ำนี้ถือว่ามีจำนวนที่น้อยมากและไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ประกอบการเป็นอย่างมาก

2) กฎเกณฑ์ด้านภูมิศาสตร์

อัตราการขยายตัวและเสถียรภาพทางเศรษฐกิจของประเทศไทยอยู่ในเกณฑ์ดีขึ้น โดยภาคอุตสาหกรรมเป็นภาคการผลิตที่มีบทบาทสูง ภาคเกษตรเป็นแหล่งสร้างรายได้หลักของ

ของ สูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชักช้า ถ้าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหายหรือการส่งมอบชักช้า นั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างที่ของดังกล่าวอยู่ในความดูแลของตน

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ ให้ถือว่าของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งนับตั้งแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับของนั้นไว้จากผู้ส่งของ หรือตัวแทนผู้ส่งของหรือจากเจ้าหน้าที่หรือบุคคลใดๆ ซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ ท่าต้นทางที่บรรทุกของลงเรือกำหนดให้ผู้ส่งของต้องมอบของที่จะขนส่งไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลดังกล่าวจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งส่งมอบของนั้น ณ ท่าปลายทางหรือที่หมายปลายทางตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 40

ประชาชนส่วนใหญ่ในประเทศและเป็นฐานในการสร้างมูลค่าเพิ่มของภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการมีบทบาทสำคัญในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่เศรษฐกิจ ขณะที่การเชื่อมโยงเศรษฐกิจของประเทศกับเศรษฐกิจต่างประเทศทำให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ โดยเฉพาะกิจกรรมทางการค้าและการลงทุน โดยการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศยังคงมีบทบาทสำคัญต่อการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจไทย แต่จากภาวะเศรษฐกิจโลกที่ตกต่ำและขีดความสามารถในการแข่งขันลดลง ทำให้บทบาทของการลงทุนในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจมีแนวโน้มลดลง อย่างไรก็ตาม ระบบเศรษฐกิจของไทยยังมีความอ่อนแอด้านปัจจัยสนับสนุนในส่วนของวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี คุณภาพการบริการของโครงสร้างพื้นฐาน กฎหมาย กฎ และระเบียบทางเศรษฐกิจที่ไม่เอื้อต่อการจัดระบบการแข่งขันที่เป็นธรรมและเหมาะสมกับสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ

แม้ว่าการขนส่งทางน้ำจะมีค่าใช้จ่ายต่ำกว่าการขนส่งสินค้าวิธีอื่นๆ โดยเฉพาะในเส้นทางขนส่งช่วงยาว แต่การขนส่งสินค้าระหว่างโรงงานกับท่าเรือหลักโดยเรือลำเลียงต้องมีค่าใช้จ่ายอื่นๆ มากมายที่เพิ่มขึ้น อาทิ

ค่าขนส่งระหว่างโรงงานกับท่าเรือลำเลียง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการขนส่งโดยรถบรรทุก

ค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเพิ่มเติม (Double Handling)

ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากช่วงเวลาของการขนส่งสินค้าทางเรือที่นานกว่าการขนส่งแบบอื่นๆ ได้แก่ ค่าเช่าตู้สินค้า ค่าเช่าโรงพักสินค้า ค่าเสียโอกาสของการรอสินค้า เป็นต้น

ค่าใช้จ่ายในสองประเภทแรกมักจะรวมกับค่าบริการ ซึ่งพบว่า สำหรับสินค้าที่มีมูลค่าต่อหน่วยค่อนข้างสูง และ/หรือในระยะทางช่วงสั้น ค่าใช้จ่ายรวมของการขนส่งทางเรือลำเลียงจะมากกว่าการขนส่งทางถนน การขนส่งทางน้ำจะมีค่าใช้จ่ายที่ต่ำกว่าเฉพาะระยะทางค่อนข้างไกล

เส้นทางขนส่งในแม่น้ำทั้ง 5 สาย สามารถใช้ในการขนส่งได้เฉพาะบางช่วง เนื่องจากปัญหาร่องน้ำตื้นเขินโดยเฉพาะในฤดูน้ำน้อย (ฤดูน้ำแล้ง) เช่น ปัญหาร่องน้ำตื้นเขินในแม่น้ำเจ้าพระยา และปัญหาความคดเคี้ยวตามสภาพของแม่น้ำ เช่น ปัญหาความคดเคี้ยวในแม่น้ำท่าจีน

เส้นทางขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาที่สามารถเดินเรือได้ตลอดปีเริ่มต้นจากปากแม่น้ำ ไปถึงอำเภอมือง จังหวัดอ่างทอง หลังจากนั้นจะมีปัญหาร่องน้ำตื้นเขินในฤดูน้ำน้อยหรือช่วงเวลาที่มีการกักเก็บน้ำในเขื่อนเจ้าพระยา เขื่อนภูมิพล และเขื่อนสิริกิติ์

เส้นทางขนส่งทางน้ำของแม่น้ำท่าจีนที่สามารถเดินเรือได้เริ่มตั้งแต่ปากแม่น้ำ (จังหวัดสมุทรสาคร) ไปจนถึงอำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม ซึ่งในช่วงนี้มีคู้่งน้ำที่มีรัศมีความโค้ง (Bend Radius) น้อยกว่า 200 เมตร อยู่หลายแห่ง คู้่งน้ำเหล่านี้เป็นอันตรายต่อการเดินเรือ เนื่องจากรัศมีความโค้งของคู้่งน้ำที่เหมาะสมสำหรับการขนส่งทางน้ำเท่ากับ 300 เมตร

ความกว้างของลำน้ำที่ใช้ในการขนส่งสินค้าที่เป็นปัญหามาก คือ ในแม่น้ำเจ้าพระยาช่วงสะพานวัดกษัตราธิราช ซึ่งมีความกว้างเพียง 26.5 เมตร และสภาพทางกายภาพของร่องน้ำจะมีทิศทางที่ค่อนข้างจะขวางกับลำน้ำ

ความลึกของร่องน้ำจะมีผลกับการขนส่งสินค้าทางลำน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา ช่วงสะพานนวลฉวี สะพานพระรามหก และสะพานกรุงธนบุรี พบว่าในฤดูน้ำมากเรือลำเลียงขนาด 1,700 ตันขึ้นไปจะประสบปัญหาหลังคาเรือติดท้องสะพาน นอกจากนี้ ในช่วงฤดูน้ำหลากจะเกิดกระแสน้ำไหลสวนทางกันระหว่างน้ำที่ไหลมาจากตอนเหนือของแม่น้ำ ปะทะน้ำขึ้นที่หนุนมาจากทะเล

บทที่ 4

วิเคราะห์เปรียบเทียบหลักเกณฑ์และเงื่อนไขทางกฎหมายในการควบคุมกำกับ ดูแลการจากการบังคับใช้ด้านกฎหมายเกี่ยวกับการรับขนส่งสินค้า ทางแม่น้ำ ผลกระทบที่เกิดขึ้นและแนวทางในการมีกฎหมาย เฉพาะว่าด้วยการการกำกับดูแลการรับขนส่งสินค้าทางแม่น้ำ

4.1 วิเคราะห์เปรียบเทียบหลักสากลการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศใน ต่างประเทศ ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง กับหลักการเดินเรือในประเทศไทยตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

แม่น้ำระหว่างประเทศ คือแม่น้ำที่ไหลผ่านดินแดนของหลายประเทศ ซึ่งเป็นน่านน้ำภายใน
ของแต่ละประเทศ หลักสากลในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศนั้น ได้มีหลักการที่ต่างไปจาก
การเดินเรือในทะเล การเดินเรือในทะเลมีหลักจารีตประเพณี พัฒนาการกลายมาเป็นกฎหมาย
ระหว่างประเทศ หลักการดังกล่าวคือ เรือทุกลำมีสิทธิเสรีภาพในการเดินผ่านได้ แม้ว่าจะเป็นอาณา
เขตของรัฐชายฝั่งอื่นก็ตาม หากว่าเป็นการผ่านโดยสุจริต แต่สำหรับการเดินเรือในแม่น้ำนั้นรัฐชายฝั่ง
เท่าที่มีสิทธิเดินเรือในน่านน้ำนั้นได้ รัฐอื่นๆ ไม่มีสิทธิเดินเรือผ่าน การที่จะเดินเรือผ่านได้จะต้องได้รับ
ความยินยอมจากประเทศที่มีแม่น้ำนั้นไหลผ่านก่อน ซึ่งจะเห็นได้จากความตกลงหลายฉบับในโลกที่
ทำขึ้นเพื่อให้เดินเรือผ่านแม่น้ำระหว่างประเทศเหล่านั้นได้

การเดินเรือในแม่น้ำใหญ่ๆหรือแม่น้ำสายเดียวที่ไหลผ่านดินแดนของประเทศสองประเทศ
หรือมากกว่า ประเทศซึ่งเป็นเจ้าของแม่น้ำ บางทีถือเอาว่าตนมีอำนาจใช้น้ำนั้นตลอดถึงทะเล
เช่นเดียวกับผู้เป็นเจ้าของแม่น้ำตอนปลาย ที่ถือเช่นนี้ไม่ถูกต้องตามกฎหมายนานาประเทศ เพราะ
เจ้าของต้นน้ำไม่ยอมรับว่าผู้อยู่ปลายน้ำมีอำนาจใช้แม่น้ำซึ่งอยู่ในอาณาเขตของตนแล้ว ซ้ำยังจะ
ถือเอาว่ามีอำนาจใช้แม่น้ำที่ผ่านประเทศของเขาอีก เพราะฉะนั้นธรรมเนียมที่ใช้กันอยู่ปัจจุบันนี้คือ
ต้องตกลงกันโดยทำเป็นสัญญาระหว่างผู้เป็นเจ้าของแม่น้ำนั้นว่า ผู้ใดจะมีอำนาจใช้แม่น้ำนั้นได้
อย่างไร เพียงไร เพื่อมิให้มีเหตุขัดเคืองกันขึ้นในภายหลังได้¹⁰¹

¹⁰¹ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว, หัวข้อกฎหมายนานาประเทศ แพนกคดีเมือง,
(กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548), หน้า 42-43.

4.1.1 เปรียบเทียบหลักการเดินเรือในแม่น้ำและในทะเล

ตามที่ได้ศึกษามาแล้วว่าหลักการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศในต่างประเทศนั้นเป็นอย่างไรบ้าง มีหลักการอะไรบ้าง ซึ่งเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับความตกลงระหว่างประเทศ อนุสัญญาระหว่างประเทศพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 อาจจะมีเหมือนหรือว่ามีแตกต่างกันเล็กน้อยเพียงใด ผู้เขียนจะขอนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบแต่ละหลักการ ซึ่งได้กล่าวมาแล้วข้างต้นโดยมีลักษณะพื้นฐานของการเดินเรือในแม่น้ำและในทะเลนั้นตั้งอยู่บนหลักการที่แตกต่างกัน เนื่องจากว่าแม่น้ำไหลผ่านอาณาเขตของรัฐใด รัฐนั้นย่อมมีอำนาจอธิปไตยเหนือแม่น้ำนั้นในฐานะที่เป็นน่านน้ำภายใน แต่การเดินเรือในทะเลอาณาเขตนั้นรัฐอื่นสามารถเดินเรือผ่านอาณาเขตนั้นได้ ถ้าหากเป็นการเดินเรือผ่านโดยสุจริต ดังจะได้อธิบายในรายละเอียดดังต่อไปนี้

4.1.1.1 น่านน้ำภายใน

ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล 1982 น่านน้ำภายใน หมายถึง น่านน้ำทางด้านแผ่นดินที่อยู่ภายในเส้นฐาน (Base Line)¹⁰² เพราะฉะนั้นแม่น้ำ ปากแม่น้ำ ทะเลสาบ ท่าเรือ ที่ทอดสมอเรือ อ่าว อ่าวประวัติศาสตร์ จึงถือรวมอยู่ในน่านน้ำภายในด้วย และมีสถานะเทียบเท่ากับดินแดนรัฐ¹⁰³ น่านน้ำภายในถือเสมือนหนึ่งว่าเป็นดินแดนส่วนหนึ่งของรัฐและอยู่ภายใต้อธิปไตยของรัฐชายฝั่ง หรือรัฐหมู่เกาะ นอกจากนี้อธิปไตยของรัฐชายฝั่งยังคลุมถึงห้วงอากาศเหนือน่านน้ำภายในและน่านน้ำหมู่เกาะ รวมทั้งพื้นดินท้องทะเล และได้ผิวดินของน่านน้ำภายในและน่านน้ำหมู่เกาะด้วย

กฎหมายระหว่างประเทศถือว่าน่านน้ำภายในเป็นส่วนหนึ่งของดินแดนของรัฐ ซึ่งรัฐชายฝั่งอธิปไตย (Sovereignty) โดยสมบูรณ์ในอันที่จะใช้อำนาจอธิปไตยของรัฐทั้งทางด้านนิติบัญญัติ บริหาร และตุลาการ โดยมีข้อจำกัดอยู่เพียงประการเดียวคือ ถ้าเคยมีเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศในน่านน้ำใดซึ่งปัจจุบันได้กลายเป็นน่านน้ำภายใน น่านน้ำภายในนั้นย่อมมีภาระจำยอมที่จะต้องให้เรือต่างชาติใช้สิทธิเดินเรือผ่านโดยสุจริต (Innocent Passage) ได้¹⁰⁴ แต่สำหรับกรณีประเทศไทยไม่มีปรากฏว่ามีข้อจำกัดดังกล่าวนี้แต่อย่างใด¹⁰⁵

น่านน้ำภายใน รัฐมีอธิปไตยอย่างสมบูรณ์ในลักษณะทำนองเดียวกับที่มีเหนือพื้นดินของรัฐ การมีน่านน้ำอธิปไตยก็ถือการยึดถือจารีตประเพณีแต่เดิมว่า ทะเลเป็นเส้นทางคมนาคมที่

¹⁰² Antonio Cassese, *International Law*, (New York: Oxford University, 2005), p. 86.

¹⁰³ จตุรนต์ ธีระวัฒน์, อาณาเขตทางทะเลของประเทศไทย: ปัญหากฎหมายในทางปฏิบัติ ในส่วนที่เกี่ยวกับประเทศเพื่อนบ้านและประชาคมระหว่างประเทศ, พิมพ์ครั้งที่ 2, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2547), หน้า 15.

¹⁰⁴ อนุสัญญากรุงเจนีวา ค.ศ. 1958 ว่าด้วยทะเลอาณาเขต ข้อ 5 ย่อหน้าที่ 2 และ อนุสัญญากฎหมายทะเลแห่งสหประชาชาติ ค.ศ. 1982 ข้อ 8 ย่อหน้าที่ 2

¹⁰⁵ จตุรนต์ ธีระวัฒน์, กฎหมายระหว่างประเทศ, พิมพ์ครั้งที่ 3 แก้ไขเพิ่มเติม, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555), หน้า 585.

สำคัญและใช้ประโยชน์ร่วมกัน การที่เรือจะขนส่งสินค้าหรือว่าขนส่งผู้โดยสารก็ต้องยอมให้ผ่านเป็นลักษณะต่างตอบแทนต่างจากบนบก การเข้ามาต้องได้รับอนุญาตจะเข้ามาโดยพลการไม่ได้ แต่มีข้อยกเว้นคือเกิดเหตุสุดวิสัย ภัยพิบัติเข้ามาได้เป็นถ้อยทีถ้อยอาศัยกันอยู่แล้ว

สิทธิของรัฐชายฝั่ง มีอำนาจอธิปไตย Sovereignty เหนือน่านน้ำภายใน¹⁰⁶ ในลักษณะเดียวกับอำนาจอธิปไตยในดินแดนที่เป็นแผ่นดิน น่านน้ำภายใน สามารถจัดการทุกอย่างได้ เพราะอยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่ง

สิทธิของรัฐอื่น เรือ หรืออากาศยาน ไม่มีสิทธิตามกฎหมายระหว่างประเทศที่จะผ่านน่านน้ำภายใน¹⁰⁷ ยกเว้น

- 1) ได้รับอนุญาตจากรัฐชายฝั่ง หรือได้ทำข้อตกลงกัน
- 2) หากเรือต่างชาติต้องการใช้ท่าเรือของรัฐโดยผ่านน่านน้ำภายในเข้าไปตามหลักจารีตประเพณีระหว่างประเทศ รัฐต้องยอม โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือสินค้า โดยปฏิบัติตามกฎหมายที่รัฐชายฝั่งกำหนดตามหลักการแห่งการตอบแทน
- 3) กรณีเกิดเหตุสุดวิสัย หรือประสบเหตุทุกขภัยทางทะเล ก็อาจแล่นผ่านน่านน้ำภายในได้โดยไม่ต้องได้รับอนุญาตจากรัฐชายฝั่ง

4.1.1.2 ทะเลอาณาเขต

ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล 1982 ทะเลอาณาเขต หมายถึงอาณาเขตทางทะเลหรือน่านน้ำของรัฐชายฝั่ง ซึ่งอยู่ถัดออกไปจากฝั่งทะเล หรือถัดออกไปจากน่านน้ำภายใน หากรัฐชายฝั่งนั้นมีน่านน้ำภายใน ทะเลอาณาเขตมีความกว้างวัดจากเส้นฐานออกไปในทะเลได้ไม่เกิน 12 ไมล์ทะเล โดยวัดจากเส้นแนวน้ำลตตามฝั่งทะเล หรือวัดจากเส้นฐานตรงที่ลากปิดปากน้ำ หรืออ่าว หรือเกาะที่อยู่ที่อยู่ใกล้ฝั่ง

ในอดีตตั้งแต่สมัยศตวรรษที่ 18 ความกว้างของทะเลอาณาเขตได้ถูกกำหนดไว้ที่ 3 ไมล์ ทะเล ด้วยเหตุผลหลัก ด้านความมั่นคง กล่าวคือ ถือเป็นระยะที่ปลอดภัยจากกระสุนปืนใหญ่ในสมัยนั้น อีกทั้งยังสอดคล้องกับผลประโยชน์ของมหาอำนาจทางทะเลซึ่งต้องการหลักประกันในเรื่องเสรีภาพ โดยเฉพาะสำหรับการเดินเรือ อย่างไรก็ตามความกว้างหน้าทางด้านเทคโนโลยีด้านการทำประมง ทำให้รัฐพยายามขยายความกว้างออกไป อันทำให้เกิดทางปฏิบัติที่แตกต่างกันออกไป ซึ่งในที่สุดที่ประชุมของสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ครั้งที่ 3 ได้กำหนดไว้ใน อนุสัญญา ค.ศ. 1982 ให้รัฐชายฝั่งมีสิทธิกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตได้ไม่เกิน 12 ไมล์ ทะเลอย่างไรก็ดีในปัจจุบันความกว้างของทะเลอาณาเขตของรัฐทั้งหลายก็ยังขาดความเป็นเอกภาพ เนื่องจากยังมีรัฐอีกจำนวนมากที่ยังมิได้เป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 และรัฐยังอาจมีข้อจำกัดทางภูมิศาสตร์ทำให้ไม่อาจมีทะเลอาณาเขตได้กล่าวถึง 12 ไมล์ทะเล¹⁰⁸

¹⁰⁶ Anthony Aust, *Handbook of International Law*, (New York: Cambridge University, 2005), p. 299.

¹⁰⁷ *Ibid.*, 299.

¹⁰⁸ จตุรนต์ ธีระวัฒน์, *เรื่องเดิม*, หน้า 586.

รัฐชายฝั่งมีอธิปไตย (Sovereignty) โดยสมบูรณ์เหนือทะเลอาณาเขตเช่นเดียวกับที่มีเหนือ่านน้ำภายใน กล่าวคือ นอกจากจะมีอธิปไตยเหนือท้องน้ำและผิวน้ำแล้ว อธิปไตยของรัฐยังขยายรวมขึ้นไปถึงห้วงอากาศหรือน่านฟ้าเหนือห้วงน้ำและขยายรวมลงไปถึงพื้นดินใต้ท้องทะเลตลอดจนใต้พื้นดินใต้ท้องทะเลอีกด้วย โดยมีข้อแตกต่างจากอธิปไตยของรัฐชายฝั่งเหนือ่านน้ำภายในอยู่แต่เพียงว่า รัฐชายฝั่งมีการะจำยอมในอันที่จะต้องให้เรือต่างชาติเดินผ่านโดยสุจริต¹⁰⁹ ไม่ว่าจะมีเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศผ่าน่านน้ำอาณาเขตส่วนนั้นมาก่อนหรือไม่ก็ตามแต่รัฐชายฝั่งมีสิทธิที่จะกำหนดเส้นทางเดินเรือผ่าน่านน้ำอาณาเขตได้ หากมีความจำเป็นด้านความปลอดภัยในการเดินเรือ หรือสำหรับการเดินเรือผ่านอาณาเขตบริเวณที่มีความจำเป็นจะต้องควบคุมการเดินของต่างชาติด้วยเหตุผลด้านความมั่นคงและความปลอดภัยของรัฐชายฝั่ง เช่น บริเวณที่ใกล้กับฐานทัพเรือ เป็นต้น ประเทศฝรั่งเศสก็ใช้สิทธิทำนองเดียวกันนี้ในการกำหนดเส้นทางเดินเรือที่จะผ่านทะเลอาณาเขตของฝรั่งเศส ตรงบริเวณนอกฝั่งทะเลของเมือง Brest เพราะเหตุที่มีฐานทัพเรือและอยู่ต่อเรือซึ่งมีเรือดำน้ำปรมาณูของฝรั่งเศสจอดอยู่ด้วย¹¹⁰

สรุป รัฐชายฝั่ง มีอำนาจอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขต รวมทั้งห้วงอากาศเหนือทะเลอาณาเขต และพื้นดินท้องทะเล และดินใต้ผิวน้ำของทะเลอาณาเขตด้วย อธิปไตยของรัฐชายฝั่งมีข้อยกเว้นเกี่ยวกับการผ่านโดยสุจริต สิทธิการผ่านโดยสุจริต เรือต่างชาติมีสิทธิการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขต การผ่านที่ถือว่าสุจริต จะต้องไม่เป็นการกระทบกระเทือนต่อสันติภาพ ความสงบเรียบร้อย หรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง

เรือดำน้ำต่างชาติขณะที่อยู่ในทะเลอาณาเขตจะต้องแล่นบนผิวน้ำ และแสดงธงของตนเรือพลิงนิวเคลียร์ต่างชาติ และเรือบรรทุกสารนิวเคลียร์หรือสารพิษอันตราย จะต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันพิเศษที่กำหนดโดยความตกลงระหว่างประเทศ

การเรียกเก็บค่าผ่านทะเลอาณาเขตจากเรือต่างชาติจะกระทำไม่ได้ แต่จะเก็บค่าบริการเฉพาะที่ให้แก่เรือได้ และต้องเรียกเก็บโดยไม่มีการเลือกปฏิบัติ

สิทธิการเดินเรือผ่านโดยสุจริต (Right of Innocent Passage)

สิทธิการเดินเรือผ่านโดยสุจริต คือการเดินเรือผ่านทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่งอย่างต่อเนื่องและมีชักช้า ต้องไม่เป็นการปฏิบัติต่อสันติภาพ ความสงบและความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง

¹⁰⁹ การเดินเรือผ่านโดยสุจริต (Innocent Passage) หมายถึงการผ่านโดยไม่กระทบกระเทือนต่อสันติภาพ ความสงบเรียบร้อยหรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง และต้องสอดคล้องกับเงื่อนไขต่างๆ ที่กำหนดไว้ใน Section 3 ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ด้วย นอกจากนั้นในกรณีที่เรือดำน้ำจะต้องลอยลำขึ้นมาบนผิวน้ำและชักธงสัญชาติของเรือด้วยเสมอ การใช้สิทธิเดินเรือผ่านโดยสุจริตไม่จำเป็นต้องขออนุญาตหรือแจ้งให้รัฐชายฝั่งทราบล่วงหน้าแต่อย่างใด ถึงแม้เรือนั้นจะเป็นเรือรบก็ตาม เว้นแต่กรณีที่จะขอเข้าเทียบท่าหรือเดินเรือเข้าไปใน่านน้ำภายในของรัฐในกรณีที่ไม่มีเส้นทางเดินเรืออยู่เดิม ที่จะทำให้สามารถอ้างสิทธิใช้ Innocent Passage ได้เท่านั้น

¹¹⁰ จตุรนต์ ภิระวัฒน์, *เรื่องเดิม*, หน้า 20.

(มาตรา 19 (1) ขณะผ่านต้องไม่ทำการซ่อมหรือฝีกอาวุธชนิดใด ๆ ไม่ทำการประมงใดๆ ไม่นำอากาศยานขึ้นสู่อากาศหรือปล่อยลงพื้น หรือนำขึ้นมาบนเรือ ไม่ส่งขึ้นสู่อากาศ ลงสู่พื้น หรือการนำขึ้นมาบนเรือซึ่งอากาศยานใด ๆ ต้องไม่ปล่อยขึ้นสู่อากาศ ลงสู่พื้นหรือนำขึ้นมาบนเรือซึ่งกลอุปกรณ์ทางทหารใด ๆ ต้องไม่กระทำการใดๆ โดยเจตนาที่ก่อให้เกิดภาวะมลพิษอย่างร้ายแรง ต้องไม่ดำเนินกิจกรรมวิจัยหรือสำรวจ ต้องไม่กระทำการใด ๆ ที่มุ่งประสงค์เพื่อแทรกแซงระบบการสื่อสารใดๆ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกหรือสิ่งติดตั้งอื่นใดของรัฐชายฝั่ง ต้องไม่กระทำการใดๆ ที่มุ่งประสงค์ในการรวบรวมข้อสนเทศที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกัน หรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง ต้องไม่กระทำการขนลง หรือขนขึ้นจากเรือ ซึ่งโภคภัณฑ์ เงินตรา หรือบุคคลใดๆ ที่ขัดต่อกฎหมายและข้อบังคับทางศุลกากร รัชฎาการ การเข้าเมือง หรือการสุขาภิบาลของรัฐชายฝั่ง ต้องไม่กระทำการโฆษณาชวนเชื่อใดๆ ที่มุ่งประสงค์ให้กระทบต่อการป้องกัน หรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง

สิทธิการเดินเรือผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตถือว่าเป็นจารีตประเพณีในกฎหมายระหว่างประเทศและได้รับการรับรองโดยสนธิสัญญาหลายฉบับ อนุสัญญาเจนีวา ว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่องได้บัญญัติไว้ในข้อ 14-23 และข้อ 17-32 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ระบุให้สิทธิการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตของเรือของรัฐอื่นหรือรัฐไร้ฝั่งไม่ว่าจะเป็นเรือเอกชนหรือเรือรบซึ่งมีความประสงค์จะผ่านทะเลอาณาเขตนั้นหรือจะเดินทางไปยังน่านน้ำภายในหรือที่จะออกไปสู่ทะเลหลวงจากน่านน้ำภายในและมีสิทธิจะหยุดทอดสมอในทะเลอาณาเขตด้วย ในกรณีที่มีการหยุดและการทอดสมออาจเกิดขึ้นในการเดินเรือปกติหรือจำเป็นต้องกระทำโดยเหตุสุดวิสัย เช่น การซ่อมเครื่องยนต์ หรือประสบทุกขภัย การผ่านของเรือทะเลในอาณาเขตจะถือว่าสุจริตก็ต่อเมื่อการผ่านไม่เป็นการเสื่อมเสียกระทบกระเทือนต่อสวัสดิภาพความสงบเรียบร้อยหรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง แต่รัฐชายฝั่งมีสิทธิที่จะออกกฎหมายหรือข้อบังคับเพื่อรักษาสีทธิบางอย่างได้ เช่น เพื่อความมั่นคง การจับปลา การเดินเรือ การสาธารณสุขและการศุลกากรในทะเลอาณาเขตของตนได้สำหรับเรือประมงต่างชาติการผ่านในทะเลอาณาเขตจะถือว่าไม่สุจริต ถ้าไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับของรัฐชายฝั่งในการที่จะป้องกันมิให้เรือเหล่านั้นทำการประมงในทะเลอาณาเขตของตน สำหรับเรือได้นำที่ผ่านทะเลอาณาเขตของรัฐอื่นจะต้องเดินบนผิวน้ำและแสดงธงของตน รัฐชายฝั่งอาจดำเนินการที่จำเป็นในทะเลอาณาเขตของตนเพื่อป้องกันการผ่านที่ไม่สุจริตแต่ในบางครั้งรัฐชายฝั่งมีสิทธิจะห้ามเรือทุกชนิดผ่านทะเลอาณาเขตของตนบางส่วนเป็นการชั่วคราวเพื่อความมั่นคงของตนและต้องประกาศให้รัฐอื่นทราบล่วงหน้า แต่ถ้าเป็นการผ่านช่องแคบนานาชาติซึ่งเชื่อมส่วนหนึ่งของทะเลสองแห่ง หรือเชื่อมกับทะเลอาณาเขตรัฐ การห้ามชั่วคราวจะกระทำไม่ได้เว้นแต่เพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของตนและต้องปฏิบัติต่อรัฐอื่นโดยเสมอภาคสิทธิสำคัญอีกประการหนึ่งของรัฐชายฝั่ง คือสิทธิที่จะสงวนการจับปลาในทะเลอาณาเขตแก่สัญชาติของตน แต่ถ้าอนุญาตคนสัญชาติอื่นมาจับปลาในทะเลอาณาเขตของตนได้ก็จะกำหนดข้อบังคับเกี่ยวกับการจับปลาได้ อนุสัญญาเจนีวา ว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ข้อ 15 ค.ศ. 1958 และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 4 ระบุว่ารัฐชายฝั่งต้องไม่ขัดขวางการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตและมีหน้าที่จะต้องโฆษณาให้ทราบตามสมควรถึงอันตรายใดๆ ต่อการเดินเรือที่ตนทราบภายในทะเลอาณาเขตของตน และชายฝั่งไม่มีสิทธิจะเรียกเก็บค่าผ่านทะเลอาณาเขต เว้นเสียแต่ว่าจะเป็นการชำระค่าบริการเฉพาะอย่างให้แก่เรือเท่านั้น

ในด้านอำนาจศาลของรัฐชายฝั่งเกี่ยวกับคดีอาญา เรือต่างชาติที่แล่นอยู่ในทะเลอาณาเขตข้อ 19 อนุสัญญาเจนีวา ว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ค.ศ. 1958 และข้อ 27 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ระบุว่ารัฐชายฝั่งไม่มีอำนาจจับกุมสอบสวนบุคคลใดๆ เกี่ยวกับอาชญากรรมได้กระทำบนเรือในระหว่างเรือนั้นกำลังผ่านน่านน้ำอาณาเขต เว้นแต่กรณีคือ

- 1) ถ้าผลอาชญากรรมนั้นขยายไปถึงรัฐชายฝั่ง หรือ
- 2) ถ้าอาชญากรรมนั้นเป็นประเภทที่จะรบกวนต่อสันติภาพของประเทศ หรือต่อความสงบเรียบร้อยของทะเลอาณาเขต หรือ
- 3) ถ้านายเรือหรือกงสุลของประเทศซึ่งเรือนั้นชักธงร้องขอความช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่ท้องถิ่น หรือ
- 4) ถ้าเป็นการจำเป็นเพื่อการปราบปรามการค้ายาเสพติดให้โทษโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย

แต่ถ้าเป็นกรณีที่อาชญากรรมนั้นได้ประกอบบนเรือก่อนที่เรือจะได้เข้าสู่ทะเลอาณาเขตและเรือนั้นเพียงแต่เดินผ่านทะเลอาณาเขตโดยไม่ได้เข้าไปในน้ำภายใน รัฐชายฝั่งจะดำเนินการจับกุมหรือสอบสวนใดๆ ไม่ได้

แต่ถ้าการกระทำผิดที่เกิดขึ้นบนเรือต่างชาติ ซึ่งเรือนั้นกำลังแล่นผ่านน่านน้ำอาณาเขตโดยออกมาจากน่านน้ำภายใน รัฐชายฝั่งมีอำนาจจับกุมหรือสอบสวนตามกฎหมายของตนในการพิจารณาว่าการจับกุมควรจะทำหรือไม่หรือโดยวิธีใด เจ้าหน้าที่ท้องถิ่นต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ของการเดินเรือประกอบด้วย

หลักการดังกล่าวข้างต้นใช้บังคับเฉพาะเรือเอกชนและเรือพาณิชย์ของรัฐบาลด้วย สำหรับเรือรบโดยปกติเมื่อเข้ามาทะเลอาณาเขตของรัฐจะต้องบอกกล่าวล่วงหน้าและต้องปฏิบัติตามข้อบังคับของรัฐชายฝั่งเกี่ยวกับการผ่านทะเลอาณาเขตถ้าไม่ปฏิบัติรัฐชายฝั่งอาจบังคับให้เรือนั้นออกจากทะเลอาณาเขตของตนได้(อนุสัญญาเจนีวา ว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ค.ศ. 1958 ข้อ 23 และข้อ 30 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982) จารัตประเพณีระหว่างประเทศไม่ให้สิทธิแก่รัฐชายฝั่งที่จะใช้อำนาจศาลทั้งทางแพ่งและทางอาญาแก่เรือโดยปราศจากความยินยอมของกัปตันเรืออนุสัญญาทั้งสองฉบับ ไม่ได้กล่าวถึงเรื่องนี้ไว้

ในกรณีเกี่ยวกับเสรีภาพในการบินเหนือทะเลอาณาเขต ยังไม่ได้การรับรองโดยสมบูรณ์ โดยหลักการแล้วรัฐมีอำนาจออกกฎข้อบังคับเกี่ยวกับการบินเหนือทะเลอาณาเขตเหนือบินผ่านดินแดนของตนเกี่ยวกับอำนาจศาลในคดีแพ่ง ข้อ 20 อนุสัญญาเจนีวา ว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ค.ศ. 1958 และ ข้อ 28 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ระบุว่ารัฐไม่มีอำนาจหยุดหรือเปลี่ยนทางเดินเรือของต่างชาติ ซึ่งกำลังผ่านทะเลอาณาเขตเพียงแต่ต้องการดำเนินคดีทางแพ่งกับบุคคลบนเรือนั้น สำหรับการจับกุมเรือหรือบังคับคดีต่อเรือซึ่งกำลังผ่านทะเลอาณาเขตเพื่อดำเนินกระบวนการวิธีพิจารณาคความแพ่งก็กระทำไม่ได้เช่นเดียวกันเว้นแต่

- 1) เกี่ยวกับข้อผูกพันหรือหนี้สิน ซึ่งเรือนั้นได้เข้ารับหรือได้ก่อขึ้นเองในระหว่างหรือเพื่อความมุ่งประสงค์ของการเดินผ่านน่านน้ำของรัฐชายฝั่งหรือ

2) เรือต่างประเทศที่อยู่ทะเลอาณาเขต หรือกำลังผ่านทะเลอาณาเขตเป็นเรือที่ได้ออกมาจากน่านน้ำภายใน เช่น เรือไปก่อนั้นสินหรือข้อผูกพันทางแพ่งระหว่างอยู่ที่ท่าเรือของรัฐชายฝั่งในกรณีนี้อาจถูกจับกุมดำเนินคดีทางแพ่งได้

4.1.2 สิทธิในการเดินเรือผ่านแม่น้ำระหว่างประเทศ

ในต่างประเทศสิทธิในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ มีมาเป็นเวลาช้านานแล้ว เพราะว่าการเดินทางโดยทางเรื่อนั้นเป็นวิธีการเดินทางที่มีความประหยัดมากที่สุดอีกทั้งยังสามารถขนส่งสินค้าหรือว่าคนโดยสารได้คราวละเป็นจำนวนมากๆ ไม่ใช่แต่เฉพาะการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศเท่านั้น แต่ยังหมายความรวมถึงการเดินเรือในทะเลก็ใช้หลักการนี้เช่นเดียวกันเพียงแต่ว่าการเดินเรือในทะเลนั้น หากว่าเป็นการผ่านโดยสุจริต ก็สามารถเดินเรือได้ ไม่ต้องจำมีการทำข้อตกลงใดๆ แต่อย่างใด แต่ถ้าหากว่าจะเดินเรือผ่านแม่น้ำระหว่างประเทศได้ จะต้องมีการทำข้อตกลงระหว่างรัฐชายฝั่งที่แม่น้ำระหว่างประเทศนั้นไหลผ่านและรัฐชายฝั่งอื่นๆ ก่อนรัฐชายฝั่งอื่นๆ จึงจะมีสิทธิเดินเรือผ่านได้ เหตุที่ต้องมีการทำความตกลงกัน เนื่องจากถือว่าแม่น้ำระหว่างประเทศนั้นอยู่ในอาณาเขตของรัฐชายฝั่งจึงมีอำนาจอธิปไตยเหนือแม่น้ำระหว่างประเทศนั้นโดยสมบูรณ์

ในความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขง ก็มีหลักสิทธิในการเดินเรือเหมือนกันกับต่างประเทศ ด้วยเหตุที่การเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศได้นั้นจะต้องมีการทำความตกลงระหว่างรัฐชายฝั่ง ดังนั้นจึงได้มีการทำความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขงฉบับนี้ขึ้นมา ซึ่งมีปรากฏในข้อ 2 วรรคแรก กำหนดว่าตามความตกลงฉบับนี้ เรือของภาคีคู่สัญญาใดๆ จะได้รับสิทธิเดินเรือโดยเสรีระหว่างชื่อเหมาในสาธารณรัฐประชาชนจีนจนถึงหลวงพระบางในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และยังปรากฏในระเบียบเกี่ยวกับการบริหารการขนส่งทางน้ำในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขง

กรณีศึกษาการเดินเรือในแม่น้ำไรน์นั้นจะเห็นได้ว่าการคมนาคมหรือการการขนส่งสินค้าในแม่น้ำสายนี้ได้เปิดเสรีแก่เรือของทุกสัญชาติสามารถเดินเรือผ่านน่านน้ำได้โดยที่เรือของทุกชาติสามารถขนส่งสินค้าและผู้โดยสารในแม่น้ำไรน์ได้ ถึงการนั้นก็ได้อำกัสิทธิในการเดินเรือให้กับผู้ที่เดินเรือในแม่น้ำไรน์โดยจะต้องเป็นเรือที่เดินผ่านในแม่น้ำไรน์ตลอดเป็นประจำและเป็นระยะเวลานานพอสมควร อีกทั้งการเดินเรื่อนั้นยังจะต้องมีใบอนุญาตที่ออกให้โดยรัฐชายฝั่งแม่น้ำไรน์ที่ตนอาศัยอยู่ ซึ่งการเดินเรือในแม่น้ำนั้นก็ได้ให้สิทธิแก่รัฐชายฝั่งแม่น้ำในการตรวจสอบความสมบูรณ์ของเรือที่ขออนุญาตคมนาคมในแม่น้ำไรน์ซึ่งตรวจสอบด้วยผู้แทนจากรัฐชายฝั่งแม่น้ำ

ในส่วนของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 จะปรากฏว่าไม่ได้มีการระบุให้สิทธิเรือใดในการเดินเรือผ่านน่านน้ำไทยในกรณีที่เป็นส่วนของแม่น้ำไว้เป็นการเฉพาะแต่อย่างใดเพียงแต่มีการระบุให้เรือทุกลำที่จะการขนส่งสินค้าหรือโดยสารคนผ่านน่านน้ำไทยนั้นต้องมีใบสำคัญรับรองที่เกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือ ใบสำคัญแสดงการตรวจเรือเพื่อจดทะเบียนเรือไทย ใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่อการอื่นๆ เป็นต้น ซึ่งหากว่ามีเอกสารดังกล่าวข้างต้นแล้วเรือทุกลำก็สามารถเดินเรือผ่านน่านน้ำไทยได้ แต่ทั้งนี้ก็มีข้อยกเว้นให้สำหรับเรือที่ไม่มีใบสำคัญรับรองหรือเอกสาร

ดังกล่าวข้างต้นที่สามารถเดินเรือผ่านน่านไทยด้วยเช่นกัน เรือของทางราชการทหาร ไม่ว่าจะเป็นของประเทศไทยหรือของต่างประเทศ เรือที่วางกระดูกงูในวันหรือหลังวันที่ 21 กรกฎาคม พ.ศ. 2511 ที่มีความยาวฉากน้อยกว่า 40 เมตร เรือที่วางกระดูกงูก่อนวันที่ 21 กรกฎาคม พ.ศ. 2511 ที่มีขนาดต่ำกว่า 150 ตันกรอสส์ เรือสำราญและกีฬา เรือประมง เรือสินค้าขนาดต่ำกว่าห้าร้อยตันกรอสส์ เรือที่มีใช้เรือกล เรือไม้ที่ต่อแบบโบราณ

4.1.3 ข้อจำกัดของหลักสิทธิในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศเกี่ยวกับการใช้บังคับกับเรือและน่านน้ำการเดินเรือ

ในต่างประเทศตามความตกลงต่างๆ ในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศในต่างประเทศนั้น นอกจากจะมีหลักสิทธิในการเดินเรือ ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ในขณะเดียวกันก็มีการจำกัดสิทธิในการเดินเรือ เพราะหากมีการเดินเรือผ่านแม่น้ำระหว่างประเทศได้ตลอดเวลา ก็จะเป็นการยากแก่การควบคุมความปลอดภัยให้แก่เรือและแก่รัฐชายฝั่ง การเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ ถ้าการเดินทางเรือในอาณาเขตประเทศของตนเองก็ไม่มีปัญหาแต่อย่างใด แต่หากเป็นการเดินเรือผ่านในเขตน่านน้ำของประเทศอื่นแล้ว แม้รัฐภาคีได้สิทธิที่จะเดินเรือผ่านน่านน้ำนั้นได้ แต่ก็ต้องคำนึงถึงด้วยว่าการใช้สิทธินั้นต้องไม่ไปก่อเกิดความเสียหายแก่รัฐชายฝั่งที่ตนเดินเรือผ่าน ต้องเคารพกฎหมายของประเทศนั้นๆ ด้วย เช่น รัฐชายฝั่งแต่ละรัฐอาจจะห้ามเรือต่างชาติไม่ให้ขนส่งสินค้าหรือโดยสารภายในน่านน้ำของตนก็ได้ เป็นต้น

ในความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขง ก็มีหลักการนี้เช่นกัน ปรากฏในข้อ 6 "เรือของภาคีคู่สัญญาใดที่จอดอยู่ที่ท่าเรือของภาคีคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งจะได้รับเพียงสิทธิที่จะรับจ้างขนส่งสินค้าและผู้โดยสารเข้าและขาออกระหว่างสองประเทศ ภาคีคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งอาจจะดำเนินการรับขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างท่าเทียบเรือของภาคีคู่สัญญาฝ่ายที่สองและท่าเรือของภาคีคู่สัญญาฝ่ายที่สามได้ โดยต้องได้รับอนุญาตจากภาคีคู่สัญญาฝ่ายที่สอง เช่น เรือของพม่าที่จอดอยู่ที่ท่าเรือของประเทศไทยจะได้รับเพียงสิทธิที่จะรับจ้างขนส่งสินค้าและผู้โดยสารเข้าและขาออก ระหว่างพม่ากับไทยเท่านั้น ถ้าพม่าจะดำเนินการรับขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างท่าเรือของไทยและท่าเรือของลาว ต้องได้รับอนุญาตจากไทยก่อน หรือเรือของพม่าจะไม่สามารถรับจ้างขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างท่าเรือภายในประเทศไทยได้ เป็นต้น

การเดินเรือในแม่น้ำไรน์ให้ให้อิสระและสิทธิของเรือที่จะทำการขนส่งสินค้าซึ่งเรือของทุกชาติสามารถขนส่งสินค้าและผู้โดยสารผ่านในแม่น้ำไรน์ได้ โดยการการเดินเรือในแม่น้ำไรน์นั้นจะต้องมีใบอนุญาตที่ออกให้โดยรัฐชายฝั่งแม่น้ำไรน์ที่ตนอาศัยอยู่ อีกทั้งรัฐชายฝั่งแม่น้ำในการตรวจสอบความสมบูรณ์ของเรือที่ขออนุญาตคมนาคมในแม่น้ำไรน์ ซึ่งจะประกอบไปด้วยผู้แทนจากรัฐชายฝั่งแม่น้ำเป็นผู้ตรวจสอบถึงความสมบูรณ์ของเรือ

ในส่วนพระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ไม่ได้มีการบัญญัติไว้เป็นเฉพาะในส่วนเรื่องข้อจำกัดของหลักสิทธิในการเดินเรือในแม่น้ำของไทยที่เกี่ยวกับการใช้บังคับกับเรือและน่านน้ำการเดินเรือซึ่งเพียงห้ามมิให้นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือเดินเรือเข้าไปในเขตควบคุมการเดินเรือเว้นแต่ในกรณีเหตุจำเป็นและต้องได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า เช่น เรือกำปั่นทุกลำที่บรรทุกคนโดยสารหรือของจากเมืองท่าหรือตำบลใดๆ ในต่างประเทศเข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยา หรือเรือใด ๆ

ที่เข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยาโดยขนถ่ายคนโดยสารหรือของจากเรือกำปั่นที่มาจากต่างประเทศ เมื่อผ่านด่านสมุทรปราการแล้ว ถ้าจะส่งคนโดยสารหรือของที่บรรทุกมานั้นขึ้นบก ต้องจอด ณ ที่จอดเรือหรือท่าเทียบเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทยตามที่ได้กำหนดไว้ เว้นไว้แต่ว่าเมื่อที่จอดเรือหรือท่าเทียบเรือไม่ว่างพอที่จะจอดหรือเทียบได้ หรือเพราะเหตุจำเป็นอย่างอื่นใด ซึ่งถ้าตรงตามหลักเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้และ และอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีมีการลงนามอนุญาตแล้ว จึงจะสามารถเข้ามาจอดหรือเทียบอื่นตามที่ได้รับอนุญาตได้และหากว่าไม่ได้รับอนุญาตก็จะไม่สามารถเดินเรือจอดเรือหรือท่าเทียบเรืออื่นได้ ซึ่งประเทศไทยมีท่าเรือหลักเพื่อการนำเข้าและส่งออกที่สำคัญอยู่ 5 ท่าเรือ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือสงขลา ท่าเรือภูเก็ต ท่าเรือมาบตาพุด ซึ่งทั้งหมดตั้งอยู่ในบริเวณอ่าวไทย ซึ่งไม่ใช่เส้นทางขนส่งหลักของประเทศไทย อีกทั้งประเทศไทยไม่มีท่าเรือขนาดใหญ่ริมชายฝั่งทะเลตะวันตก มีเพียงท่าเรือระนอง ซึ่งเป็นท่าเรือขนาดเล็ก¹¹¹ และการเดินเรือในลำแม่น้ำในเขตท่ากรุงเทพมหานครนั้นก็สามารถให้เดินเรือได้เพียงสองสายคือสายตะวันออกและสายตะวันตกโดยต้องเป็นเรือตั้งแต่ประเภทเรือกำปั่นขึ้นไป

ส่วนสิทธิที่จะออกไปสู่หรือเข้ามาจากทะเลและเสรีภาพในการผ่านตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (United National Convention on the Law of the Sea: UNCLOS, 1982) ได้มีการระบุไว้ในส่วนที่ รัฐไว้ฝั่งทะเลมีสิทธิที่จะออกไปสู่และเข้ามาจากทะเลเพื่อความมุ่งประสงค์ในการใช้สิทธิที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้ รวมทั้งสิทธิเกี่ยวกับเสรีภาพในทะเลหลวงและมรดกร่วมของมนุษยชาติ เพื่อการนี้ รัฐไว้ฝั่งทะเลจะอุปโภคเสรีภาพ ในการผ่านในอาณาเขตของรัฐทางผ่านโดยปัจจัยการขนส่งทุกประเภทข้อกำหนดและแบบวิธีสำหรับการใช้เสรีภาพในการผ่านให้ตกลงกันระหว่างรัฐไว้ฝั่งทะเลและรัฐทางผ่าน ที่เกี่ยวข้องในรูปความตกลงทวิภาคี อนุภูมิภาคหรือภูมิภาค หรือในการใช้อธิปไตยอย่างสมบูรณ์เหนืออาณาเขตของตน รัฐทางผ่านย่อมมีสิทธิที่จะดำเนินการทั้งปวงที่จำเป็น เพื่อประกันว่าสิทธิและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ได้กำหนดไว้ในภาคนี้สำหรับรัฐไว้ฝั่งทะเลจะไม่เป็นการละเมิดผลประโยชน์ โดยชอบธรรมของรัฐทางผ่านแต่อย่างใด

4.1.4 กฎเกณฑ์ต่างๆ ส่วนค่าธรรมเนียมในการเดินเรือเพื่อการขนส่งในแม่น้ำระหว่างประเทศ

ในต่างประเทศตามความตกลงต่างๆในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศและอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลที่ได้กล่าวมาในบทก่อนหน้านี้นี้ได้มีการกำหนดกฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ ก็เพื่อให้การเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศมีความเป็นระเบียบเรียบร้อย เป็นแนวทางในการปฏิบัติร่วมกัน คือทุกรัฐภาคีจะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขพื้นฐานหลักความเสมอภาค ไม่ว่าจะเป็นการคิดค่าท่าเรือ ค่าธรรมเนียมต่างๆในการเดินเรือทางการค้า คืออัตราที่คิดจะต้องเหมาะสมและใช้บังคับแก่เรือของทุกรัฐภาคีอย่างเท่าเทียมกัน ไม่มีการเลือกปฏิบัติ

ในความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขงจะเห็นว่าหลักการนี้ก็ปรากฏอยู่ในความตกลงด้วยเช่นกัน คือจะไม่ให้มีการเก็บค่าธรรมเนียมกับเรือของภาคีคู่สัญญาเว้นแต่

¹¹¹ ธนิต โสรัตน์, เมื่อประเทศไทยอยากเป็น Transport Logistics Hub ศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีนและจีนตอนใต้, (กรุงเทพมหานคร: พราวเพรส, 2549), หน้า 134-143.

เป็นการชำระค่าบริการที่ให้เฉพาะให้แก่เรื่อนั้น และระเบียบที่ออกมารองรับความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขง ฉบับนี้ก็ได้อำหนดไว้ในระเบียบว่าด้วยการการเดินเรืออย่างปลอดภัยในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขง ก็เพื่อให้เป็นมาตรฐานในการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขง เช่น การกำหนดวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการเดินเรือเอาไว้ เพื่อเป็นหลักเกณฑ์ให้เรือที่ผ่านน่านน้ำต้องปฏิบัติตาม หรือหากจะเดินเรือในเวลากลางคืนก็ต้องเปิดไฟและส่งเสียงสัญญาณด้วย เป็นต้น

การเดินเรือในแม่น้ำไร่นั้นไม่ได้มีการระบุถึงลักษณะ ขนาด และคุณสมบัติ ของเรือแต่อย่างใด เรือทุกลำสามารถขนส่งสินค้าผ่านแม่น้ำไร่น้ำได้ซึ่งสามารถออกจากหรือสู่มแม่น้ำไร่น้ำ สูหรือจากทะเลหลวงได้ ซึ่งอาจสันนิษฐานได้ว่าใช้เรือประเภทเดียวกันกับการขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งค่าใช้จ่ายหรือค่าธรรมเนียมต่างๆในการเดินเรือทางการค้า คือ อัตราที่คิดจะต้องเหมาะสมและใช้บังคับแก่เรือของทุกชาติที่เดินเรือผ่านแม่น้ำไร่น้ำอย่างเท่าเทียมกัน และต้องไม่มีการเลือกปฏิบัติ

ในส่วนพระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 นั้นการเดินเรือผ่านน่านน้ำไทยซึ่งเรือที่เดินจากท่าหนึ่งถึงอีกท่าหนึ่งต้องดำเนินการชำระค่าธรรมเนียมประภาคาร พุนหมายร่อนน้ำและโคมไฟ แก่เจ้าพนักงานโดยอัตราค่าธรรมเนียมและวิธีการตามที่ได้มีการกำหนดไว้เป็นครั้งคราวตามพระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 แต่ก็มีข้อยกเว้นให้กับเรือที่ไม่ต้องชำระค่าธรรมเนียมดังกล่าว โดยเรือที่ได้รับการยกเว้นเช่น เรือของรัฐบาลไทย เรือยอชต์ของเอกชน เรือของรัฐบาลต่างประเทศ เรือที่ใช้เฉพาะขนถ่ายสินค้าหรือคนโดยสารไปมาภายในเขตท่าเดียวกัน หรือระหว่างท่ากับที่ทอดจอดเรือภายนอกแห่งเท่านั้น เรือค้าขายฝั่งขนาดบรรทุกต่ำกว่า 800 ตัน เรือเดินทางซึ่งมีแต่อับเฉา ไม่ได้ค้าระวางบรรทุกและไม่มีคนโดยสาร เรือที่เข้ามาเฉพาะจัดหาเชื้อเพลิง เครื่องพัสดุหรือเสบียงสำหรับเรือลำนั้นเท่านั้น หรือเรือที่เข้ามาเพราะถูกพายุหรือเพื่อทำการซ่อมแซม หรือเพราะเกิดเสียหาย แต่เรือที่ว่านี้จะต้องไม่ขนถ่ายสินค้าลงหรือขึ้นนอกจากสินค้าที่จำต้องขนลง เพื่อการซ่อมแซมที่ว่านี้ และภายหลังได้ขนสินค้านั้นขึ้นเรือ

4.1.5 หลักในการดูแลรักษาเส้นทางเพื่อการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ

ความตกลงต่างๆ ในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศในต่างประเทศนั้นตามหลักสากลในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ ได้กำหนดมาตรการในการดูแลรักษาช่องทางการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศเอาไว้ชัดเจน เพื่อให้การเดินเรือเป็นไปโดยไม่มีอุปสรรคขัดขวาง แต่อาจจะมี การลดการอำนวยความสะดวกในการเดินเรือลงบ้าง เพื่อให้หลุดพ้นจากอุปสรรคและอันตรายต่างๆ ได้ ซึ่งอาจจะเกิดขึ้นได้กับการเดินเรือ ส่วนหน้าที่ในเรื่องการดูแลรักษาการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศนั้น กำหนดให้เป็นหน้าที่ของรัฐที่เป็นเจ้าของน่านน้ำที่ต้องดูแลรักษาเส้นทางเดินเรือให้อยู่ในสภาพที่ดี เหมาะสมแก่การเดินเรืออยู่เสมอ

ในความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขงจะเห็นว่าหลักการนี้ก็ปรากฏอยู่ในความตกลงด้วยเช่นกัน คือในเรื่องการดูแลรักษาการเดินเรือนี้ได้มีการบัญญัติเอาไว้ในข้อ 16 "ในกรณีที่เรือของภาคีสัญญาฝ่ายหนึ่งไม่สามารถเดินเรือได้ตามปกติในน่านน้ำอาณาเขตของภาคีสัญญาอีกฝ่าย เนื่องจากเหตุต่างๆ อาทิ การเกยตื้น การชนหิน การเจอกับกระแสน้ำไหลเชี่ยว ภาคีสัญญาที่เกี่ยวข้องจะอนุญาตให้คนประจำเรือและผู้โดยสารบนเรือขึ้นฝั่งและเดินทางไปยังจุดระยะที่การเดินเรือปกติไม่สามารถกระทำได้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของภาคีสัญญาที่เป็นเจ้าของน่านน้ำอาณา

เขตที่คนประจำเรือและผู้โดยสารผ่านเข้ามา จะต้องได้รับแจ้งโดยเร็วเท่าที่จะเป็นไปได้ เช่น ในกรณีที่เรือของลาวผ่านเข้ามาในเขตไทย และอาจจะเกิดการชนหิน เกยตื้น หรือเจอกับกระแสน้ำเชี่ยวทำให้ไม่สามารถเดินเรือตามปกติในน่านน้ำอาณาเขตของไทย ไทยจะต้องอำนวยความสะดวกให้ความช่วยเหลือให้เรือลาวสามารถเดินเรือต่อไปได้ และยังปรากฏในระเบียบเกี่ยวกับการบำรุงรักษาและปรับปรุงร่องน้ำเพื่อการเดินเรือในแม่น้ำโขง ที่ออกมารองรับโดยเฉพาะเจาะจงอีกด้วย เช่น ให้รัฐที่เป็นเจ้าของน่านน้ำต้องเป็นผู้รับผิดชอบดูแลรักษาและปรับปรุงร่องน้ำให้เหมาะสมแก่การเดินเรือ ให้เดินเรือได้อย่างปลอดภัย รวมทั้งจัดทำเครื่องหมายเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินเรือ เช่น จัดให้มีหลักกิโลเมตร ติดป้ายชื่อสถานที่ต่างๆตามแม่น้ำ เป็นต้น

ส่วนการเดินเรือในแม่น้ำไรน์นั้นได้มีการระบุไว้อย่างชัดเจนในการกำหนดหน้าที่การรับผิดชอบ โดยที่แม่น้ำไรน์ได้มีองค์บริหารร่วมต่างๆ ได้มีส่วนร่วมในการจัดการซึ่งไม่ได้รับูเจาะจงให้หน่วยงานของรัฐเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียว ซึ่งประกอบด้วย

1) คณะกรรมาธิการกลางว่าด้วยการเดินเรือในแม่น้ำไรน์โดยหน้าที่หลัก คือการทำให้แม่น้ำไรน์และลำน้ำสายรองของแม่น้ำไรน์เปิดให้มีการเดินเรือโดยเสรี และการทำให้แม่น้ำไรน์ตลอดทั้งสายมีกฎหมายควบคุมการเดินเรือที่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

2) คณะกรรมาธิการระหว่างประเทศว่าด้วยอุทกวิทยาของกลุ่มน้ำไรน์ โดยมีหน้าที่หลักคือการกระจายความรู้เกี่ยวกับอุทกวิทยาในแม่น้ำไรน์โดยผ่านทาง การค้นคว้าวิจัยร่วมกัน การแลกเปลี่ยนข้อมูล ข่าวสาร และวิธีการ และการพัฒนาขั้นตอนการปฏิบัติที่ได้มาตรฐาน ซึ่งสามารถทำให้ทราบถึงโครงการต่างๆเกี่ยวกับระบบลุ่มน้ำของแม่น้ำไรน์ทั้งสายสามารถดำเนินไปได้ เป็นต้น

ในส่วนพระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ได้มีการกล่าวไว้เช่นกัน โดยที่ผู้ที่มีหน้าที่ในการดูแลรักษา ทางเดินเรือแม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบ ตลอดจนการขุดลอกร่องน้ำ และทะเลภายในน่านน้ำไทย ถือว่าเป็นหน้าที่โดยตรงของเจ้าท่า และถ้าหากว่าบุคคลอื่นจะกระทำการดังเช่นเจ้าท่านั้นต้องได้รับความยินยอมเห็นอนุญาตให้ดำเนินการดูแลรักษา ทางเดินเรือแม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบ ตลอดจนการขุดลอกร่องน้ำ และทะเลภายในน่านน้ำไทย จึงจะสามารถดำเนินการได้ ถ้าหากบุคคลใดกระทำการไปโดยไม่ได้รับการอนุญาตจากเจ้าท่าถือว่ามีความผิดต้องระวางโทษตามพระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ต่อไป ตลอดจนการทอดสมจอดเรือ วางทุ่นหรือเครื่องสำหรับผูกจอดเรือในน่านน้ำแม่น้ำนั้นก็ห้ามกระทำการนั้นๆ ในน่านน้ำแม่น้ำแคว้นแต่จะได้รับความอนุญาตแล้วแต่กรณีไปผู้ใดฝ่าฝืนกระทำการนั้นต้องระวางโทษตามความร้ายแรงแล้วแต่กรณี เป็นต้น

4.1.6 ข้อบังคับตามกฎหมายส่วนหลักเกณฑ์การดำเนินคดี

โดยที่กรอบความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงมีสถานะเป็นสนธิสัญญาที่มีผลใช้บังคับกับรัฐภาคีที่เข้าร่วมลงนามในกรอบความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ความตกลงฉบับนี้จะมีผลบังคับใช้เป็นระยะเวลา 5 ปี นับตั้งแต่วันลงนาม หลังจากนั้นจะมีผลบังคับต่อไปโดยอัตโนมัติเป็นคราวๆคราวละ 3 ปี เว้นแต่ภาคีคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดแจ้งยกเลิกความตกลงฉบับนี้เป็นลายลักษณ์อักษรเป็นเวลา 3 เดือนล่วงหน้าก่อนวันหมดอายุของความตกลง

ในส่วนของประเทศไทยนั้นที่เกี่ยวกับการลงนามในกรอบความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ทำให้การเดินเรือในแม่น้ำโขงในประเทศไทย ก็จะต้องปฏิบัติตามพันธกรณีที่มีการบัญญัติไว้ในกรอบความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ฉบับนี้ ได้มีการออกระเบียบเกี่ยวกับการเดินเรือหลายฉบับที่ไทยเราจะต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดเพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกรอบความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ด้วยกัน 6 ฉบับ ดังนี้

- 1) ระเบียบว่าด้วยการเดินเรืออย่างปลอดภัยในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง
- 2) ระเบียบเกี่ยวกับการบริหารการขนส่งทางน้ำในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง
- 3) ระเบียบเกี่ยวกับการบำรุงรักษาและปรับปรุงร่องน้ำเพื่อการเดินเรือในแม่น้ำโขง
- 4) ระเบียบเกี่ยวกับการสืบสวนและดำเนินการเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น

ยานพาหนะทางน้ำในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง

5) ระเบียบว่าด้วยการจัดการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัย การกู้เรือ และการเคลื่อนย้ายซากเรือในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง

- 6) ระเบียบทางเทคนิคว่าด้วยการตรวจเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง

โดยที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบร่างระเบียบดังกล่าวทั้ง 6 ฉบับทั้งนี้ การจัดทำระเบียบการเดินเรือร่วมกันทั้ง 6 ฉบับร่วมกันของทั้ง 4 ประเทศ ระหว่างรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพพม่า และประเทศไทย ตามความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ ในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง เป็นการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง เพื่อให้การปฏิบัติตามความตกลงหลังจากมีผลบังคับใช้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดความปลอดภัยต่อการสัญจรในแม่น้ำโขงตอนบน โดยที่เมื่อเกิดข้อพิพาทหรือประเด็นปัญหาเกิดขึ้นแล้วก็จะใช้วิธีการเจรจาไกล่เกลี่ยกันเพื่อหาข้อยุติกันเท่านั้น โดยไม่ได้ใช้กระบวนการยุติธรรมทางศาลมาเป็นวิธีการเพื่อหาข้อยุติในประเด็นปัญหาหรือว่าข้อพิพาทที่เกิดขึ้นซึ่งถือว่าเป็นหลักการสากลและเป็นที่ยอมรับกันทั่วโลก

ในการดำเนินคดีที่เกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์นาวีในทางแพ่งก็ตกอยู่ภายใต้อำนาจของศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีแพ่งไม่ว่าจะเป็นศาลแพ่ง ศาลแพ่งธนบุรี ศาลแพ่งกรุงเทพใต้และศาลจังหวัด แต่นับจากวันที่ 1 ธันวาคม 2540 เป็นต้นมาได้มีการเปิดทำการศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางขึ้นก็ทำให้การดำเนินคดีที่เกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์นาวีบางประเภทตกอยู่ภายใต้ศาลนี้ โดยบทบัญญัติมาตรา 7 ของพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 ได้กล่าวไว้ว่า มาตรา 7 ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดี ดังต่อไปนี้

- 1) คดีอาญาเกี่ยวกับเครื่องหมายการค้า ลิขสิทธิ์ และสิทธิบัตร
- 2) คดีอาญาเกี่ยวกับความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 271 ถึง มาตรา 275
- 3) คดีแพ่งเกี่ยวกับเครื่องหมายการค้า ลิขสิทธิ์ สิทธิบัตร และคดีพิพาท ตามสัญญา

ถ่ายทอดเทคโนโลยี หรือสัญญาอนุญาตให้ใช้สิทธิ

4) คดีแพ่งอันเนื่องมาจากการกระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 271 ถึง มาตรา 275

5) คดีแพ่งเกี่ยวกับการซื้อขาย แลกเปลี่ยนสินค้า หรือตราสารการเงินระหว่างประเทศ หรือการให้บริการระหว่างประเทศ การขนส่ง ระหว่างประเทศการประกันภัยและนิติกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง

6) คดีแพ่งเกี่ยวกับเลตเตอร์ออฟเครดิตที่ออกเกี่ยวเนื่องกับกิจกรรม ตามข้อ 5 การส่งเงินเข้ามาในราชอาณาจักรหรือส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ทรัสต์รีซีพ รวมทั้งการประกันเกี่ยวกับกิจการดังกล่าว

7) คดีแพ่งเกี่ยวกับการกักเรือ

8) คดีแพ่งเกี่ยวกับการทุบตลาด และการอุดหนุนสินค้าหรือการ ให้บริการจากต่างประเทศ

9) คดีแพ่งหรือคดีอาญาที่เกี่ยวกับข้อพิพาทในการออกแบบวงจรรวม การค้นพบทางวิทยาศาสตร์ ชื่อทางการค้า ชื่อทางภูมิศาสตร์ที่แสดงถึง แหล่งกำเนิดของสินค้า ความลับทางการค้าและการคุ้มครองพันธุ์พืช

10) คดีแพ่งหรือคดีอาญาที่มีกฎหมายบัญญัติให้อยู่ในอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

11) คดีแพ่งเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการเพื่อระงับข้อพิพาทตาม 3 ถึง 10 คดีที่มีอยู่ในเขตอำนาจของศาลเยาวชนและครอบครัวไม่อยู่ในอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

จะเห็นได้ว่า มาตรา 7 เป็นมาตราที่สำคัญเนื่องจากว่าในเบื้องต้นการดำเนินคดีชั้นศาลนี้จะต้องปรากฏว่าคดีดังกล่าวตกอยู่ภายใต้เขตอำนาจของศาลนี้เสียก่อนและถ้าหากคดีดังกล่าวตกอยู่ภายใต้เขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศแล้ว ศาลชั้นต้นอื่นก็ไม่สามารถรับคดีที่อยู่ในอำนาจศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศไว้พิจารณาพิพากษา เว้นเสียแต่คดีที่อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สิน ทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศที่ค้างพิจารณาอยู่ในศาลชั้นต้น ในวันเปิดทำการของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่าง ประเทศที่ได้จัดตั้งขึ้นมาตาม มาตรา 5 ให้ศาลชั้นต้นนั้นคงพิจารณา พิพากษาต่อไปจนเสร็จ โดยถือว่าคดีนั้นมิใช่คดีทรัพย์สินทางปัญญา และการค้าระหว่างประเทศตามพระราชบัญญัตินี้ แต่ถ้าคู่ความ ทุกฝ่ายตกลงกันร้องขอให้โอนคดีนั้นไปพิจารณาพิพากษาในศาล ทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศที่มีอำนาจพิจารณา พิพากษาภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ศาลทรัพย์สินทาง ปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางเปิดทำการ ก็ให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศนั้นรับคดีไว้พิจารณาพิพากษา ต่อไป ส่วนในกรณีมีปัญหาว่าคดีใดจะอยู่ในอำนาจของศาลทรัพย์สิน ทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศหรือไม่ ไม่ว่าปัญหานั้นจะเกิด ขึ้นในศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศหรือศาล ยุติธรรมอื่น ให้ศาลนั้นรอการพิจารณาพิพากษาคดีไว้ชั่วคราวแล้ว เสนอปัญหานั้นให้ประธานศาลฎีกาเป็นผู้วินิจฉัย คำวินิจฉัยของ ประธานศาลฎีกาให้เป็นที่สุด

ดังนั้น ในเบื้องต้นก็อาจกล่าวได้ว่าคดีที่เกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์บางประเภทที่ตกอยู่ภายใต้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีดังต่อไปนี้คือ

คดีที่เกี่ยวกับการขนส่งทะเลระหว่างประเทศนั้น ซึ่งก็น่าจะหมายถึงคดีเกี่ยวกับการเช่าเรือ (Charter-party) ด้วย เพราะเป็นการใช้เรือเพื่อทำการขนส่งทางทะเล และ คดีรับขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศ (International Carriage of Goods by Sea) ด้วย โดยที่ มาตรา 7(5) กำหนดไว้เฉพาะคำว่า การให้บริการระหว่างประเทศ การขนส่ง ระหว่างประเทศการประกันภัยและนิติกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง ก็ไม่ได้มีการกำหนดว่าต้องขนส่งอะไรกล่าวคือ คน หรือ สินค้า ทางทะเล หรือ แม่น้ำ เพียงแต่เป็นการบริการขนส่ง ระหว่างประเทศก็ต้องตกอยู่ภายใต้บังคับของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ¹¹² เมื่อเกิดประเด็นปัญหาหรือข้อพิพาทเกิดขึ้นก็จะใช้วิธีการโดยอนุญาโตตุลาการเป็นวิธีตัดสินเพื่อระงับข้อพิพาทที่เกิดขึ้น ซึ่งเป็นวิธีการที่เป็นสากลและเป็นที่ยอมรับกันเมื่อเกิดข้อพิพาทระหว่างประเทศกันเกิดขึ้นโดยเป็นที่รู้กันเนื่องจากมีความสัมพันธ์กันระหว่างประเทศจะมีความยุติธรรมและเป็นกลางที่สุดไม่เข้าข้างฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง เพื่อให้เกิดความพอใจทั้งสองฝ่าย

การดำเนินคดีตามการเดินเรือในแม่น้ำไรน์นั้นซึ่งถือว่าความผิดที่เกิดขึ้นเป็นไปในทางระหว่างประเทศการตัดสินหรือดำเนินคดีนั้นใช้วิธีการเมื่อเกิดประเด็นปัญหาหรือข้อพิพาทเกิดขึ้นก็จะใช้วิธีการโดยอนุญาโตตุลาการเป็นวิธีตัดสินเพื่อระงับข้อพิพาทที่เกิดขึ้น ซึ่งเป็นวิธีการที่เป็นสากลและเป็นที่ยอมรับกันเมื่อเกิดข้อพิพาทระหว่างประเทศกันเกิดขึ้นโดยเป็นที่รู้กันเนื่องจากมีความสัมพันธ์กันระหว่างประเทศจะมีความยุติธรรมและเป็นกลางที่สุดไม่เข้าข้างฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง เพื่อให้เกิดความพอใจทั้งสองฝ่าย

ส่วนการเดินเรือในแม่น้ำไทย นั้น ไม่มีบทเฉพาะการเกี่ยวกับความรับผิดชอบเมื่อเกิดข้อพิพาทกันเกิดขึ้นในส่วนที่เป็นการเดินเรือทางแม่น้ำระหว่างประเทศ ซึ่งการเดินเรือในแม่น้ำไทยนั้น เป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อใช้ทั้งการเดินทั้งทางแม่น้ำ ทางทะเล ลำคลอง เป็นต้น ซึ่งถ้าหากว่ามีการกระทำ ความผิดที่เกิดขึ้นในเรือไทยนั้นให้ถือว่าเจ้าพนักงานฝ่ายปกครอง หรือว่าตำรวจชั้นผู้ใหญ่ตามความในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาด้วย เมื่อได้มีการปฏิบัติตามมาตรา 78 และมาตรา 92 แห่งประมวลกฎหมายนั้น ตามมาตรา 55¹¹³

ดังนั้นหากประเทศไทยเป็นรัฐภาคีที่เข้าร่วมลงนามในกรอบความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง แล้ว เมื่อเกิดประเด็นข้อปัญหาเกิดขึ้นการดำเนินคดีก็จะยึดตาม

¹¹² ไพฑูริย์ เอกจริยกร, *เรื่องเดิม*, หน้า 295-297.

¹¹³ มาตรา 55 ในกรณีความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ หรือในกรณีความผิดที่เกิดขึ้นในเรือไทย ให้ถือว่าเจ้าพนักงานต่อไปนี้ เป็นพนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ตามความในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาด้วย เมื่อปฏิบัติตามมาตรา 78 และมาตรา 92 แห่งประมวลกฎหมายนั้น

1) เจ้าท่า หรือผู้รักษาการแทนเจ้าท่า

2) นายทหารชั้นสัญญาบัตรผู้ทำหน้าที่ดังต่อไปนี้ คือ ผู้บังคับบัญชาป้อม ผู้บังคับการเรือ หรือผู้บังคับการกองทหารแห่งราชนาวิ

3) เจ้าพนักงานประมงหรือเจ้าพนักงานศุลกากรตั้งแต่ตำแหน่งประจำแผนกขึ้นไป

4) เจ้าพนักงานอื่น ๆ ซึ่งรัฐมนตรีได้แต่งตั้งเพื่อการนี้

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ เจ้าพนักงานประมงและเจ้าพนักงานศุลกากรต่ำกว่าตำแหน่งประจำแผนกลงมา ให้ถือว่าเป็นพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ

หลักการของกรอบความตกลงดังกล่าว โดยที่ข้อขัดแย้งหรือข้อพิพาทใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นจาก หรือ เกี่ยวเนื่องกับการปฏิบัติตามหรือการตีความตามความตกลงฉบับนี้ จะได้รับการระงับอย่างฉันทมิตรโดยการปรึกษาหารือของภาคีที่เกี่ยวข้องเท่านั้น¹¹⁴ ซึ่งการระงับข้อพิพาทระหว่างประเทศได้กำหนดให้รัฐ คู่พิพาทจะต้องระงับข้อพิพาทระหว่างกันโดยการเจรจา (Negotiation) การไต่สวน (Inquiry) การไกล่เกลี่ย (Mediation) การประนีประนอม (Conciliation) อนุญาโตตุลาการ (Arbitration) การระงับข้อพิพาททางศาล (Judicial Settlement) หรือวิธีการระงับข้อพิพาทอื่นๆ โดยสันติวิธีตาม คู่พิพาทจะเลือก ในระบบกฎหมายระหว่างประเทศนั้น เมื่อกล่าวถึงการระงับข้อพิพาทระหว่าง ประเทศจะมีความหมายและขอบเขตที่กว้างขวางกว่าการระงับข้อพิพาทตามกฎหมายภายในประเทศ กล่าวคือ การระงับข้อพิพาทระหว่างประเทศนั้นไม่ได้จำกัดว่าคู่พิพาทซึ่งอาจจะป็นรัฐหรือองค์กรการ ระหว่างประเทศนั้นจะพิพาทกันในประเด็นข้อกฎหมายเท่านั้น แต่คู่พิพาทอาจพิพาทกันในประเด็น ทางการเมือง การค้า เศรษฐกิจหรือกรณีอื่นใดในทางระหว่างประเทศด้วยก็เป็นได้¹¹⁵

4.1.7 กฎเกณฑ์การกำหนดประเภทเรือในการเดินเรือเพื่อการขนส่งในแม่น้ำระหว่าง ประเทศ

ตามหลักสากลในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศในต่างประเทศได้เพียงมีข้อกำหนด ต่างๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการเดินเรือซึ่งไม่ใช่บังคับกับเรือรบต่างๆ หรือเรือของรัฐบาลที่ไม่ได้มีวัตถุประสงค์ ที่เกี่ยวเนื่องกับการเดินเรือเพื่อการค้าพาณิชย์เนื่องจากว่าข้อกำหนดในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่าง ประเทศนั้นมุ่งเน้นใช้บังคับกับการเดินเรือเพื่อการพาณิชย์โดยเฉพาะและไม่ได้มีการจำแนก คุณสมบัติ ขนาด ประเภท ไว้เป็นการเฉพาะกับเรือที่จะทำการขนส่งในแม่น้ำซึ่งใช้บังคับกับเรือที่ ดำเนินการเพื่อการพาณิชย์เท่านั้น หรือตามความตกลงในการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขง ไม่ได้มีการกำหนดประเภทเรือที่สามารถเดินเรือพาณิชย์ตามความตกลงนี้ไว้

ส่วนการเดินเรือในแม่น้ำไรน์ก็ได้ระบุคุณสมบัติ ขนาด ประเภท ไว้เป็นการเฉพาะกับเรือ ที่จะทำการเดินเรือในแม่น้ำไรน์เพียงระบุให้เรือของคนชาติของรัฐชายฝั่งแม่น้ำและซึ่งคมนาคมใน แม่น้ำไรน์จะต้องไม่ถูกบังคับให้เปลี่ยนเรือเมื่อคมนาคมจากหรือสู่แม่น้ำไรน์ สู่หรือจากทะเลหลวง แสดงให้เห็นว่าการเดินเรือในแม่น้ำไรน์นั้นเรือทุกประเภทไม่ว่าจะเป็นเรือเดินทะเลหรือในแม่น้ำก็ สามารถเดินในแม่น้ำไรน์ได้ซึ่งไม่ได้แบ่งแยกประเภทของเรือ

ส่วนพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยพุทธศักราช 2456 ซึ่งประเภทของเรือที่ใช้ เพื่อการเดินเรือในแม่น้ำนั้นไม่ได้มีการจำแนกประเภทหรือคุณสมบัติของเรือไว้เป็นการเฉพาะ แต่ เป็นการจำแนกประเภทหรือคุณสมบัติของเรือโดยที่จะเน้นไปทางเรือที่ใช้ในการเดินทะเลเป็นส่วน ใหญ่ซึ่งการขนส่งสินค้าทางทะเลมีการจำแนกประเภทชนิดของเรือที่ใช้เป็นภาชนะตามความ เหมาะสมตามชนิดสินค้าที่ทำการขนส่ง เช่น เรือ Conventional Ship เป็นลักษณะเรือที่มีการแบ่ง พื้นที่ภายในเรือเป็นช่องๆ ระบายอากาศได้ดีจึงเหมาะสำหรับสินค้าที่มีขนาดใหญ่หรือสินค้าที่มี

¹¹⁴ Article 25 Any differences or disputes that may arise out of or settled amicably through consultation by the parties concerned.

¹¹⁵ จุมพล สายสุนทร, *เรื่องเดิม*, หน้า 425-427.

ลักษณะพิเศษหรือสินค้าประเภทการขนถ่ายสินค้าเกษตรหรือสินค้าประเภททอง เรือ Tank Ship เป็นเรือสินค้าที่ออกแบบสำหรับเก็บสินค้าที่เป็นสินค้าประเภทของเหลว โดยสินค้าที่บรรทุกกับเรือประเภทนี้ได้แก่ น้ำมัน เคมี ทั้งที่เป็นของเหลว ก๊าซ เป็นต้น เรือ Container Ship เป็นเรือที่มีการออกแบบระวางเรือสำหรับเก็บตู้คอนเทนเนอร์ หรือ Roll On เป็นเรือซึ่งใช้ในการขนส่งยานยนต์ จะเห็นได้เรือขนส่งทางทะเลมีการแยกคุณลักษณะและประเภทของเรือออกอย่างชัดเจน ไม่ว่าจะเป็น ขนาดของเรือ การบรรทุกหรือขนส่งสินค้าตามความเหมาะสมของการใช้งาน

4.2 พิจารณาข้อบังคับตามกฎหมายและผลกระทบตลอดจนกฎเกณฑ์จากการที่ไม่กฎหมายเฉพาะในการควบคุมกำกับดูแลการรับขนส่งสินค้าทางแม่น้ำระหว่างประเทศของไทย

4.2.1 พิจารณาข้อบังคับตามกฎหมายจากการไม่มีบทบังคับการควบคุมกำกับดูแลในส่วนน่านน้ำและส่วนพาหนะเพื่อการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำในการเดินเรือผ่านน่านน้ำ

เนื่องด้วยความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง นั้นมีผลใช้บังคับแล้ว ก็จะมีเรือของรัฐภาคีเข้ามาทำการเดินเรือผ่านไปผ่านมาได้ในแม่น้ำโขงและก็สามารถเดินเรือผ่านได้อย่างอิสระตามหลักเกณฑ์และข้อกำหนดต่างๆ ที่ได้มีการทำร่วมกันขึ้นมาเป็นจำนวนมากมายหลายข้อกำหนด ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง แต่ทั้งนี้ ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงนั้น ไม่มีการกำหนดถึงการตรวจสอบเรือที่ทำการเดินเรือผ่านในแต่น่านน้ำของแต่ละภาคีนั่น ซึ่งเมื่อรัฐภาคีที่เข้าร่วมตามความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ก็สามารถเดินเรือได้ตามข้อตกลงเมื่อมีการบรรทุกขนส่งสินค้าก็จะทำให้ไม่ทราบถึงสินค้าที่ทำการขนส่งดังกล่าวนั้นว่าถูกต้องตามกฎหมาย ยาเสพติด หรือ การขนส่งบุคคลที่ลักลอบเข้าประเทศโดยผิดกฎหมาย เป็นต้น ซึ่งถือว่า ณ ปัจจุบันการตรวจสอบการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำโขงที่ไทยเข้าร่วมข้อตกลงดังกล่าวยังไม่ได้มีระบบการตรวจนั้น ไม่มีการบันทึกข้อมูลเวลาการเข้าออก วัน เวลา ของเรือ ภาพถ่ายเรือหรือเหตุการณ์ต่างๆ ที่เข้าออกในบริเวณน่านน้ำเลยซึ่งการเดินเรือในแม่น้ำโขงนั้นถึงแม้ว่าเรือขนส่งสินค้านั้นจะสามารถเดินเรือผ่านได้ทุกลำก็ตามแต่ก็ยังได้ให้สิทธิแก่รัฐชายฝั่งแม่น้ำในการตรวจสอบความสมบูรณ์ของเรือที่ขออนุญาตคมนาคมในแม่น้ำโขง และคงไว้ซึ่งคณะกรรมการกลางว่าด้วยการเดินเรือในแม่น้ำโขงซึ่งประกอบไปด้วยผู้แทนจากรัฐชายฝั่งแม่น้ำ

ในส่วนพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยพุทธศักราช 2456 นั้นได้มีการระบุเพียงเมื่อเข้ามาในน่านน้ำไทยแล้วนายเรือก็ต้องมีหน้าที่จะต้องรายงานให้กับเจ้าท่าทราบโดยเร็วตามมาตรา 17(1)-(3)¹¹⁶ แต่ทว่าด้วยทางการเดินเรือในลำแม่น้ำในเขตท่ากรุงเทพมหานครนั้นระบุให้เดินเรือได้

¹¹⁶ มาตรา 17 เรือกำปั่นตามประเภทที่เจ้าท่าประกาศกำหนดลำใด เมื่อเข้ามาในน่านน้ำไทย นายเรือต้องปฏิบัติดังนี้

(1) แจ้งต่อเจ้าท่า

เพียงสองสายคือสายตะวันออกและสายตะวันตกโดยเป็นเรือตั้งแต่ประเภทเรือกำปั่นแสดงถึงการจำกัดประเภทของเรือในเดินเรือดังกล่าว ส่วนการรับขนส่งสินค้าทางทะเลนั้นไม่ว่าจะเป็นพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยพุทธศักราช 2456 กิติ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 หรือว่าอนุสัญญาระหว่างประเทศ ก็จะมีการระบุไว้ในส่วนการตรวจเชอร์เวย์เรือ ใบตราส่ง โดยที่เรือดังกล่าวที่เป็นเรือเดินทะเลระหว่างประเทศก็จะต้องมีใบสำคัญรับรองที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเลเช่น ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือ ใบสำคัญแสดงการตรวจเรือเพื่อจดทะเบียนเรือไทย ใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่อการอื่นๆ แต่ทั้งนี้ใบรับรองดังกล่าวก็มีการยกเว้นแก่เรือในประเภทที่ไม่ต้องมีใบรับรองดังกล่าวข้างต้น ไม่ว่าจะเป็นเรือของทางราชการทหารไม่ว่าจะเป็นของประเทศไทยหรือต่างประเทศ หรือเรือลำเลียงทหารไม่ว่าจะเป็นเรือไทยหรือเรือต่างประเทศ เรือสินค้าขนาดต่ำกว่าห้าร้อยตันกรอสส์ เรือที่มีใช้เรือกล เรือไม้ที่ต่อแบบโบราณ เรือสำราญและกีฬา เรือประมง เรือที่วางกระดูกงูในวันหรือหลังวันที่ 21 กรกฎาคม พ.ศ. 2511 ที่มีความยาวน้อยกว่าสี่สิบเมตร หรือเรือที่วางกระดูกงูก่อนวันที่ 21 กรกฎาคม พ.ศ. 2511 ที่มีขนาดต่ำกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบตันกรอสส์ ซึ่งการเดินเรือในน่านน้ำนั้นเสรีภาพแห่งทะเลหลวงไม่ว่าจะเป็นการที่ทะเลหลวงเปิดให้แก่รัฐทั้งปวง ไม่ว่ารัฐชายฝั่งหรือรัฐไร้ฝั่งทะเล เสรีภาพแห่งทะเลหลวงใช้ได้ภายใต้เงื่อนไข ที่กำหนดไว้โดยอนุสัญญานี้ และหลักเกณฑ์อื่น ๆ ของกฎหมายระหว่างประเทศ เสรีภาพแห่งทะเลหลวงทั้งของรัฐชายฝั่ง และรัฐไร้ฝั่งทะเลประกอบด้วย อาทิเช่น เสรีภาพในการเดินเรือ เสรีภาพในการบินผ่าน เสรีภาพที่จะวางสายเคเบิลและท่อใต้ทะเล เสรีภาพที่จะสร้างเกาะเทียม และสิ่งติดตั้งอื่น ๆ ที่กระทำได้ภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ เสรีภาพในการประมง เสรีภาพในการวิจัยทางวิทยาศาสตร์ เป็นต้น ถือว่ามีความเป็นอิสระเสรีในการเดินเรือผ่านน่านน้ำทางทะเลตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล

4.2.2 พิจารณาข้อบังคับตามกฎหมายในหลักเกณฑ์การดำเนินคดี

จากหลักการที่เกี่ยวกับการดำเนินคดีหรือว่าระงับข้อพิพาทที่เกิดขึ้นนั้นตามความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงก็ได้มีการกำหนดไว้เช่นกันซึ่งปรากฏอยู่ในข้อ 25 ของความตกลงดังกล่าว ซึ่งเป็นเพียงแต่มีการระบุไว้ว่าถ้าหากเกิดความขัดแย้งหรือมีปัญหาอันใด ๆ เกิดขึ้นแล้ว วิธีปฏิบัติความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงก็คือการให้คู่กรณีทั้งสองฝ่ายดำเนินการระงับข้อพิพาทที่เกิดขึ้นอย่างฉันทมิตร ทำการปรึกษาหารือกันแต่เฉพาะภาคีที่เกี่ยวข้องเท่านั้น โดยที่หากว่าข้อพิพาทดังกล่าวนี้ไม่สามารถที่จะหายุติได้แล้ว จะมีมาตรการหรือวิธีการใดที่จะนำมาระงับข้อพิพาทแต่ประการใดซึ่งการดำเนินคดีตามการเดินเรือในแม่น้ำไร่นั้น

(2) ชักธงสำหรับเรือนั้นขึ้นไว้ให้ปรากฏ

(3) ติดตั้งและเปิดใช้โคมไฟตั้งแต่เวลาพระอาทิตย์ตกถึงเวลาพระอาทิตย์ขึ้น

การปฏิบัติตาม (1) (2) และ (3) ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่เจ้าท่าประกาศ

กำหนด

ซึ่งถือว่าความผิดที่เกิดขึ้นเป็นไปในทางระหว่างประเทศการตัดสินหรือดำเนินคดีนั้นใช้วิธีการเมื่อเกิดประเด็นปัญหาหรือข้อพิพาทเกิดขึ้นก็จะใช้วิธีการโดยอนุญาโตตุลาการเป็นวิธีตัดสินเพื่อระงับข้อพิพาทที่เกิดขึ้น ซึ่งเป็นวิธีการที่เป็นสากลและเป็นที่ยอมรับกันเมื่อเกิดข้อพิพาทระหว่างประเทศกันเกิดขึ้นโดยเป็นที่รู้กันเนื่องจากมีความสัมพันธ์กันระหว่างประเทศจะได้มีความยุติธรรมและเป็นกลางที่สุดไม่เข้าข้างฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง เพื่อให้เกิดความพอใจทั้งสองฝ่าย

ส่วนหลักการที่เกี่ยวกับการดำเนินคดีหรือว่าระงับข้อพิพาทที่เกิดขึ้นนั้นตามกฎหมายภายในประเทศและอนุสัญญาระหว่างประเทศนั้น เมื่อเกิดประเด็นข้อพิพาทเกิดขึ้นแล้วไม่ว่าจะตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ 8 รับชน ที่ให้มีการดำเนินข้อพิพาทตามกฎหมายในลักษณะดังกล่าวด้วย ตาม มาตรา 609¹¹⁷ แต่ถ้าหากว่ามีการประเด็นข้อพิพาทตามพระราชบัญญัติในน่านน้ำไทยจะต้องดำเนินคดีตามกฎหมายภายใน ส่วนข้อพิพาทที่เกิดขึ้นตามพระราชบัญญัติการรับชนของทางทะเล พ.ศ. 2534 หรืออนุสัญญาระหว่างประเทศกล่าวมาในบทที่ 3 นั้น คู่กรณีสามารถนำข้อพิพาทที่เกิดขึ้นไปขึ้นฟ้องต่อศาลหรืออนุญาโตตุลาการเป็นผู้วินิจฉัยชี้ขาดให้

4.2.3 ข้อกำหนดถึงความไม่ชัดเจนเกี่ยวกับลักษณะของเรือในการขนส่งสินค้าที่ใช้บังคับกับเรือ

ตามที่ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ได้มีการบังคับใช้กับภาคีนั้นแล้ว แต่ถึงการนั้นความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ก็ไม่ได้มีการกำหนดเอาไว้เลยว่าข้อกำหนดในความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง จะไม่นำไปใช้กับเรือในประเภทใดบ้างหรือจะใช้กับเรือประเภทใดบ้าง ขนาด ลักษณะ ประเภทของเรือที่ใช้ในการเดินเรือเพื่อการพาณิชย์ในแม่น้ำดังกล่าว ซึ่งในส่วนหลักการเดินเรือเรือสากลจะต้องมีการระบุไว้ชัดเจนไว้ในทุกความตกลงว่า จะไม่นำข้อกำหนดในความตกลง มาใช้บังคับกับเรือ ซึ่งเรือเป็นเรือที่มีไว้วัตถุประสงค์เพื่อทางการค้า และเรือรบ หรือเรือที่คอยดูแลรักษาความสงบเรียบร้อยภายในรัฐ หรือเรือที่จะดำเนินการภายใต้คำสั่งหรืออำนาจรัฐ ดังที่ได้มีการกล่าวไว้แล้วในบทที่ 3 และส่วนการเดินเรือในแม่น้ำไร่นั้นก็ไม่ได้ระบุเจาะจงไว้เช่นเดียวกันซึ่งเรือทุกลำสามารถเดินเรือผ่านแม่น้ำไร่นได้โดยที่เรือของคนชาติของรัฐชายฝั่งแม่น้ำและซึ่งคมนาคมในแม่น้ำไร่นจะต้องไม่ถูกบังคับให้เปลี่ยนเรือเมื่อคมนาคมจากหรือสู่แม่น้ำไร่น สู่หรือจากทะเลหลวง แต่จะเห็นได้ว่าการขนส่งสินค้าทางทะเลมีการจำแนก ประเภท ขนาด ชนิด ของเรือออกอย่างชัดเจนเพื่อให้ง่ายต่อการใช้งานและถูกต้องตามแต่ละประเภทสินค้าที่จะทำการขนส่ง

ส่วนตามกฎหมายภายในของประเทศไทยนั้นตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ก็ได้มีการบัญญัติไว้ในส่วนที่ เรือ คือ พาหนะประเภทใด ลักษณะต่างๆ ของเรือ แยกตาม

¹¹⁷ มาตรา 609 การรับชนของหรือคนโดยสารในหน้าที่ของกรรมรถไฟหลวงแห่ง กรุงเทพมหานคร และการชนไปรษณียภัณฑ์ในหน้าที่กรมไปรษณีย์โทรเลขนั้น ท่านให้บังคับตามกฎหมาย และกฎข้อบังคับสำหรับทบวงการนั้น ๆ รับชนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น

ลักษณะการใช้งานและขนาดของเรือโดยส่วนใหญ่ก็จะเป็นเรือเพื่อการพาณิชย์¹¹⁸ แต่ทั้งนี้ก็มีกำกวมในส่วนที่เรือที่สามารถเดินเรือในลำแม่น้ำได้สายตะวันออกที่เรียกว่าสายใหญ่โดยสายนี้มีเขตโดย

¹¹⁸ มาตรา 3* ในพระราชบัญญัตินี้

“เรือ” หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุกผู้โดยสาร โดยสารลากจูง ดัน ยก ขุดหรือลอก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้น้ำได้ ทำนองเดียวกัน

“เรือกำปั่น” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยเครื่องจักรกลหรือด้วยใบ และไม่ได้ใช้กรรเชียงแจวหรือพาย

“เรือกำปั่นไฟ” หรือ “เรือกลไฟ” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยเครื่องจักรจะใช้ใบด้วยหรือไม่ก็ตาม และให้หมายความรวมถึงเรือกำปั่นยนต์ด้วย

“เรือกำปั่นยนต์” หรือ “เรือยนต์” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยเครื่องยนต์จะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม

“เรือกำปั่นใบ” หรือ “เรือใบ” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยใบและไม่ใช่เครื่องจักรกล

“เรือกล” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยเครื่องจักรกล และใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม

“เรือกลไฟเล็ก” หมายความว่า เรือที่มีขนาดต่ำกว่าสามสิบตันกรอสส์ที่เดินด้วย

“เรือเดินทะเล” หรือ “เรือทะเล” หมายความว่า เรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเล ตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ

“เรือเล็ก” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยกรรเชียง แจวหรือพาย

“เรือโป๊ะ” หรือ “เรือโป๊ะจ้าย” หมายความว่า เรือทะเลที่มีรูปร่างแบบยุโรปและเครื่องเสาเพลลาโบอย่างแบบจีน หรือแบบประเทศใด ๆ ในเอเชีย

“เรือเปิดทะเลและอื่น ๆ” หรือ “เรือเปิดทะเลและเรืออื่น ๆ” หมายความว่า เรือที่ใช้ใบในเวลาเดินทะเล และใช้ใบหรือกรรเชียงหรือแจวในเวลาเดินในลำแม่น้ำ และให้หมายความรวมถึงเรือฉลอมทะเล เรือเห่ฉลอมท้ายญวน หรือเรือสามก่าวด้วย

“เรือสำเภา” หมายความว่า เรือเดินทะเลต่ออย่างแบบจีน หรือแบบประเทศใด ๆ ในเอเชีย

“เรือบรรทุกสินค้า” หมายความว่า เรือที่ไม่มีดาดฟ้าหรือมีไม่ตลอดลำ เดินด้วยกรรเชียงแจวหรือพาย หรือบางที่ใช้ใบ และใช้สำหรับบรรทุกสินค้า

“เรือลำเลียง” หมายความว่า เรือที่มีใช้เรือกล และใช้สำหรับลำเลียง หรือขนถ่ายสินค้าจากเรือกำปั่น หรือบรรทุกสินค้าส่งเรือกำปั่น

“เรือลำเลียงทหาร” หมายความว่า เรือที่ใช้ในการลำเลียงทหาร ทั้งนี้ไม่ว่าจะเป็นเรือของทางราชการทหารหรือไม่ก็ตาม

“เรือโดยสาร” หมายความว่า เรือที่บรรทุกคนโดยสารเกินสิบสองคน

“เรือสินค้า” หมายความว่า เรือที่มีใช้เรือโดยสาร

“เรือประมง” หมายความว่า เรือที่ใช้สำหรับการจับสัตว์น้ำ หรือทรัพยากรที่มีชีวิตอื่น ๆ ที่อยู่ในทะเล

“เรือสำราญและกีฬา” หมายความว่า เรือที่ใช้สำหรับหาความสำราญ หรือเรือที่ใช้เพื่อการเล่นกีฬาโดยเฉพาะ และไม่ได้ใช้เพื่อการค้า การทหาร หรือการค้นคว้าทางวิทยาศาสตร์

กว้างตั้งแต่เรือกำปั่นที่ทอดอยู่กลางแม่น้ำจนถึงฝั่งตะวันออกหรือถึงแคมเรือกำปั่นหรือแพคนอยู่ที่จอดเทียบฝั่งตะวันออกเท่านั้นและสายตะวันตกสายนี้มีเขตโดยกว้างตั้งแต่เรือกำปั่นที่ทอดอยู่กลางแม่น้ำจนถึงฝั่งตะวันตกหรือถึงแคมเรือกำปั่น หรือแพคนอยู่ที่จอดเทียบฝั่งตะวันตกแต่ทว่าเรือเล็กนั้นสามารถเดินได้ทั้งสองเส้นทางซึ่งก็มีข้อจำกัดในการเดินเรืออยู่ดีเช่นเรือที่ใช้สำหรับทำการบรรทุกขนส่งข้าวก็ต้องเดินเรือตามที่มีการกำหนดเส้นทางในการเดินเรือเท่านั้นจะออกนอกเส้นทางที่กำหนดนั้นก็ไม้อาจจะกระทำได้อ¹¹⁹ ซึ่งไม่ได้มีการจำแนกประเภทเรือ ขนาด น้ำหนัก ความกว้าง ความลึกของเรือที่ใช้เพื่อการขนส่งในแม่น้ำเป็นการเฉพาะ ส่วนในการกำหนดประเภทของเรือตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 หรือว่าอนุสัญญาระหว่างประเทศที่มีการกล่าวมาแล้วในบทที่ 3 นั้น ได้มีการการจำแนกประเภทการใช้งานของเรือ หรือ ขนาด น้ำหนัก อย่าง

“เรือไม้ที่ต่อแบบโบราณ” หมายความว่า เรือใบเสาเดียว เรือสำเภาหรือเรือไม้ ที่ต่อตามแบบเรือที่ใช้อยู่ในสมัยโบราณ

“แพ” หมายความว่า รวมตลอดถึงโป๊ะ อุบลอย และสิ่งลอยน้ำอื่นที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน

“แพคนอยู่” หมายความว่า เรือที่ปลูกอยู่บนแพ และลอยอยู่ในลำแม่น้ำหรือลำคลอง

“ตันกรอสส์” หมายความว่า ขนาดของเรือที่คำนวณได้ตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือตามมาตรา 163

*“น่านน้ำไทย” หมายความว่า บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของราชอาณาจักรไทยและในกรณีตามมาตรา 17 มาตรา 119 มาตรา 119 ทวิ มาตรา 120 มาตรา 121 มาตรา 133 มาตรา 204 และมาตรา 220 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยพุทธศักราช 2456 ให้หมายความรวมถึงน่านน้ำที่อยู่ในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทยด้วย

“เมืองท่า” หมายความว่า ท่าเล หรือถิ่นที่จอดเรือเพื่อขนถ่ายคนโดยสารหรือของ

“นายเรือ” หมายความว่า ผู้ควบคุมเรือกำปั่น หรือเรืออื่น ๆ แต่ไม่รวมถึงผู้นำร่อง

“คนประจำเรือ” หมายความว่า คนที่มีหน้าที่ทำการประจำอยู่ในเรือ

“ลูกเรือ” หมายความว่า คนประจำเรือนอกจากนายเรือ

“คนโดยสาร” หมายความว่า คนที่อยู่ในเรือ เว้นแต่

(1) คนประจำเรือ หรือผู้อื่นที่รับจ้างทำงานในเรือนั้น

(2) เด็กที่มีอายุต่ำกว่าหนึ่งปี

“เจ้าท่า” หมายความว่า อธิบดีกรมเจ้าท่า หรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมเจ้าท่ามอบหมาย

“เจ้าพนักงานออกใบอนุญาต” หมายความว่า อธิบดีกรมเจ้าท่าหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมเจ้าท่ามอบหมายให้ทำการออกใบอนุญาต

“เจ้าพนักงานตรวจเรือ” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งให้มีหน้าที่ตรวจเรือตามพระราชบัญญัตินี้

¹¹⁹ มาตรา 61 เรือเล็กทั้งหลาย เดินในทางเรือเดินได้ทั้งสองสาย

มาตรา 63 เรือบรรทุกเข้าต้องเดินได้แต่ในแนวน้ำที่กำหนดไว้สำหรับเป็นทางเดินของเรือเล็กในทางเรือเดินสายตะวันตก และห้ามมิให้ไปเดินในทางเรือเดินสายตะวันออกในตอนหนึ่งตอนใดเป็นอันขาด

ชัดเจน เพื่อสามารถใช้เรือได้มีความถูกต้องเหมาะสม และปลอดภัยในการเดินเรือโดยที่เรือทุกประเภทสามารถเดินเรือได้ตามที่มีการกำหนดเส้นทางเดินไว้แล้วโดยการกำหนดขององค์กรของเอกชนและการอนุมัติเส้นทางดังกล่าวจากหน่วยงานภาครัฐอีกที

4.2.4 หลักในการดูแลรักษาเส้นทางเพื่อการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ

จะเห็นได้ว่าในส่วนพระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ได้มีการกล่าวไว้ โดยที่ผู้ที่มีหน้าที่ในการดูแลรักษา ทางเดินเรือแม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบ ตลอดจนการขุดลอกร่องน้ำ และทะเลภายในน่านน้ำไทย ถือว่าเป็นหน้าที่โดยตรงของเจ้าท่า และถ้าหากว่าบุคคลอื่นจะกระทำการดังเช่นเจ้าท่านั้นต้องได้รับความยินยอมเห็นอนุญาตให้ดำเนินการดูแลรักษา ทางเดินเรือแม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบ ตลอดจนการขุดลอกร่องน้ำ และทะเลภายในน่านน้ำไทย จึงจะสามารถดำเนินการได้ ถ้าหากบุคคลใดกระทำการไปโดยไม่ได้รับการอนุญาตจากเจ้าท่าถือว่ามีความผิดต้องระวางโทษตามพระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ต่อไป ตลอดจนการทอดสมจอดเรือ วางทุ่นหรือเครื่องสำหรับผูกจอดเรือในน่านน้ำแม่น้ำนั้นก็ห้ามกระทำการนั้นๆในน่านน้ำแม่น้ำเว้นแต่จะได้รับอนุญาตแล้วแต่กรณีไปจะเห็นได้ว่าโดยส่วนใหญ่แล้วจะเป็นหน่วยงานของรัฐเป็นผู้รับผิดชอบเป็นส่วนใหญ่ซึ่งหน่วยงานเอกชน หรือ ผู้ให้บริการ หรือองค์กรต่างๆไม่มีส่วนร่วมกับการดูแลรักษาเส้นทางเพื่อการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศซึ่งต่างกับการเดินเรือในแม่น้ำในน่านน้ำที่องค์กรร่วมต่างๆมีส่วนร่วมในการดูแลรักษาเส้นทางเพื่อการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษา และข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการศึกษา

ในการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำโดยการใช้แม่น้ำระหว่างประเทศเป็นเส้นทางขนส่งนั้นถือได้ว่าเป็นวิธีการขนส่งสินค้าที่มีการใช้มาเป็นเวลาอันยาวนาน โดยที่ในอดีตกาลนั้นการเดินทางเรือในวิธีนี้ยังมีไม่มากนักหากเมื่อเทียบกับปัจจุบัน โดยเป็นการซื้อขายสินค้าและขนส่งสินค้ากันระหว่างรัฐหรือภายในรัฐเดียวกัน เนื่องจากความสามารถในการเดินทางเรือในอดีตนั้นยังมีไม่มากนักเมื่อเทียบกับปัจจุบัน แต่ทั้งนี้ก็ได้มีการพัฒนาการขนส่งทางแม่น้ำมาตลอดจนทำให้มีศักยภาพในการเดินทางเรือมากขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งในปัจจุบันธุรกิจต่างๆ มีการแข่งขันกันสูงขึ้น เนื่องจากความต้องการที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของลูกค้า ทรัพยากรที่มีลดน้อยลง ทำให้แต่ละองค์กรต้องพยายามในการหาวิธีการจัดการ และเทคโนโลยีต่างๆ เพื่อช่วยในกระบวนการผลิตและการให้บริการ เพื่อให้อยู่รอดในตลาดการแข่งขัน หนึ่งในเรื่องที่หลากหลายองค์กรให้ความสนใจคือเรื่องของการขนส่ง การขนส่งในบางธุรกิจเป็นต้นทุนหลักที่หลายองค์กรต้องพยายามลดลง ทั้งการใช้ Outsource เข้ามาดำเนินงานแทน เป็นต้น ทั้งนี้ การเปลี่ยนหมวดการขนส่งเป็นการขนส่งทางน้ำเป็นอีกวิธีหนึ่งที่มีความสนใจอย่างมาก เพราะสามารถขนส่งได้จำนวนมากและต้นทุนต่ำ แต่การขนส่งทางน้ำใช้จะมีแต่ข้อดีเท่านั้น ยังมีข้อเสียหรือปัจจัยทางลบที่องค์กรต้องพิจารณา เพื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบก่อนเลือกดำเนินการจะเห็นได้ว่าในปัจจุบันการขนส่งทางน้ำนับว่าเป็นรูปแบบการขนส่งที่กำลังได้รับความนิยม เนื่องจากมีต้นทุนที่ต่ำกว่าการขนส่งประเภทอื่น ซึ่งการที่ต้นทุนต่ำกว่านั้น ก็เพราะการขนส่งแต่ละครั้งจะสามารถขนได้จำนวนมาก หากเปรียบเทียบกับ การขนส่งด้วยวิธีอื่นในปริมาณที่เท่ากันแต่ก็ใช้ระยะเวลาที่นานกว่าการขนส่งในประเภทอื่นๆ จากการใช้แม่น้ำในการขนส่งสินค้านั้นก็อาจจะมีการเกี่ยวข้องกับน้ำแม่น้ำทั้งภายในและต่างประเทศ ซึ่งแต่ละประเทศก็จะมีกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับที่มีความแตกต่างกันออกไป จึงได้เกิดมีการจัดทำความตกลงหรืออนุสัญญาต่างๆ เพื่อใช้ในเดินทางเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศร่วมจะได้เป็นแนวทางปฏิบัติที่เหมือนกันโดยที่หลักการในความตกลงหรืออนุสัญญาที่มีได้จัดทำขึ้นเมื่อนำมาวิเคราะห์แล้วก็จะมีความคล้ายคลึงกับมีกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับของแต่ละประเทศจนถือปฏิบัติและกลายเป็นจารีตประเพณีระหว่างประเทศในเรื่องการใช้แม่น้ำระหว่างประเทศมาหรับการขนส่งสินค้า

เมื่อพิจารณาในประเทศไทย แม่น้ำที่เป็นแม่น้ำระหว่างประเทศของไทย ก็คือแม่น้ำโขง ซึ่งแม่น้ำโขงเป็นแม่น้ำที่ไหลผ่านหลายประเทศ แม่น้ำโขง เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในกลุ่มประเทศสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ อันได้แก่ จีน พม่า ไทย และลาว ซึ่งแม่น้ำโขง (ส่วนที่อยู่ในจีน เรียกว่า แม่น้ำล้านช้าง) นี้ไหลผ่านเมืองสำคัญ เช่น ชิงไฮ่ (จีน) หลวงพระบาง (ลาว) เวียงจันทน์ (ลาว) นครพนม (ไทย) สุวรรณเขต (ลาว) ปากเซ (ลาว) และพนมเปญ (กัมพูชา) ถือว่ามีความสำคัญกับกลุ่มประเทศสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจอย่างยิ่งที่ใช้เพื่อการขนส่ง แต่เนื่องจาก แม่น้ำโขงนั้นมิมีภูมิศาสตร์ที่ไม่ค่อย

เอื้ออำนวยต่อการขนส่งสินค้าทางเรือที่ขนาดใหญ่ทางแม่น้ำโขงเท่าไร เพราะว่าแม่น้ำมีเส้นทางที่เป็นคดเคี้ยว มีโขดหินมากมาย แก่งแก่งที่มีมากพอสมควร ตลอดจนปริมาณน้ำที่มีความไม่แน่นอนอาจจะมือน้ำมากหรือน้ำน้อยก็แล้วแต่ฤดูกาลเมื่อเทียบกับการขนส่งทางทะเลที่มีปริมาณน้ำที่มีความแน่นอนมากกว่า แต่ทั้งการนั้นด้วยความที่แม่น้ำโขง ก็ได้มีการจัดทำความตกลงหรืออนุสัญญาต่างๆตลอดจนพระราชบัญญัติไทยที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำระหว่างประเทศกันเกิดขึ้น เช่น ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 เป็นต้น เพื่อให้มีความสอดคล้องเกี่ยวกับสภาพปัจจุบันกับการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำระหว่างประเทศเพื่อเป็นหลักสากลในการปฏิบัติไปในทางเดียวกัน

เมื่อมีการวิเคราะห์พิจารณาแล้วว่าความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 และอนุสัญญาต่างๆ แล้วเห็นว่าความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง เป็นการทำความตกลงแบบรอบการทำให้แบบกว้างๆ เพียงเท่านั้น เพื่อให้ประเทศที่เข้าร่วมเป็นภาคีมาทำความตกลงกันในการดังกล่าวแล้วมาทำการเจรจาตกลงในทางปฏิบัติในภายหลัง โดยที่ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ไม่ได้มีการบัญญัติระเบียบการปฏิบัติงานไว้หลายด้านพอสมควร เช่น การจัดประชุมระหว่างภาคีที่เข้ามาเป็นภาคีแล้วหรือเพื่อการปรึกษาหารือตลอดจนวิธีปฏิบัติในการเดินเรือในแม่น้ำโขงที่เป็นแม่น้ำระหว่างประเทศ เช่น การแบ่งประเภทของเรือที่ใช้เดินเรือในน่านน้ำดังกล่าว มาตราการในความปลอดภัยในการเดินในแม่น้ำระหว่างประเทศ เป็นต้น ซึ่งการขนส่งทางเรื่อนั้นวิธีการขนส่งที่ได้รับความนิยมเป็นอันมากในปัจจุบัน โดยมีข้อดี และข้อเสีย ที่แตกต่างกันออกไป

ข้อดี ในการขนส่งสินค้าทางเรือ

- 1) เส้นทางที่ใช้ในการขนส่งนั้นเป็นทางน้ำและเป็นการใช้เส้นทางน้ำที่ฟรี
- 2) อัตราค่าขนส่งถูกกว่าเมื่อเทียบกับการขนส่งทางอื่น
- 3) สามารถขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมากและปริมาณมากได้ดี
- 4) มีความปลอดภัยมากเพราะใช้ความเร็วต่ำ
- 5) สามารถส่งได้ระยะทางที่ไกลๆ

ข้อเสีย

- 1) มีความล่าช้าในการขนส่งเป็นอันมากเนื่องจากการจำกัดความเร็วในการเดินเรือ
- 2) ในฤดูน้ำลดหรือฤดูร้อน น้ำอาจมีน้อย ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการขนส่ง เพราะเรือเกยตื้นได้
- 3) ไม่สามารถกำหนดเวลาที่แน่นอนในการขนส่งได้ขึ้นอยู่กับภูมิอากาศ และ ภูมิประเทศ

ในส่วนของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ถือได้ เป็นพระราชบัญญัติที่บัญญัติเพื่อควบคุมกำกับดูแลในการขนส่งทางน้ำโดยเฉพาะเพราะบังคับใช้ทั้งทางแม่น้ำ คลอง และทะเล เป็นต้น แต่เมื่อวิเคราะห์พิจารณาแล้วส่วนใหญ่แล้วจะเน้นไปการควบคุมดูแล

ที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลเป็นส่วนใหญ่ เมื่อหากพิจารณาในส่วนเฉพาะการขนส่งทางแม่น้ำแล้วยังถือว่ายังไม่ครอบคลุมและมีความล้าสมัยไม่สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน อาทิเช่น ข้อกำหนดถึงความไม่ชัดเจนเกี่ยวกับการใช้บังคับกับเรือ หรือการจำแนกประเภทของเรือที่ใช้สำหรับการขนส่งทางแม่น้ำ ตลอดจนการผ่านน่านน้ำในการเดินเรือในแม่น้ำ เป็นต้น

จากการศึกษาพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ถือว่ายังมีความล้าสมัยไม่สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบันและขาดหลักความเป็นสากลในการเดินขนส่งทางแม่น้ำระหว่างประเทศอีกหลายประการอยู่พอสมควร ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดปัญหาตามมาในภายหลังก็เป็นได้

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการที่ได้ทำการศึกษาพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ประกอบกับความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล และอนุสัญญาต่างๆแล้ว สำหรับประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นที่ได้กล่าวมาแล้วในหัวข้อข้างต้นผู้เขียนมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

ประการแรก ในส่วนของข้อบังคับตามกฎหมายที่ไม่มีบทบังคับการควบคุมกำกับดูแลในส่วนน่านน้ำและส่วนพาหนะเพื่อการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำในการเดินเรือผ่านน่านน้ำไว้เป็นการที่เรือสามารถเดินเรือได้เพียงสองเส้นทางเท่านั้นสายตะวันออกและสายตะวันตกโดยเป็นเรือที่เป็นเรือกำปั่นที่กว้างขึ้นไป หรือในส่วนการจำแนกประเภท ลักษณะ ขนาดของเรือจะเห็นได้ว่าการขนส่งทางทะเลมีการจำแนกประเภทของเรืออย่างชัดเจนเพื่อให้ได้ใช้เรือได้อย่างมีความถูกต้องและเหมาะสมกับการขนส่งในแต่ละครั้งซึ่งอาจจะทำให้ลดความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายเกิดขึ้นเมื่อมีการขนส่งสินค้าในแต่ละครั้ง แต่ในทางกลับกันการขนส่งทางแม่น้ำนั้นไม่ได้มีการจำแนกประเภทของเรือไว้เป็นบทเฉพาะการ

ดังนั้นผู้เขียนมีความเห็นว่าควรมีบัญญัติกำหนดประเภทของเรือที่ใช้ในการขนส่งทางแม่น้ำทั้งภายในประเทศ ระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นขนาด ลักษณะของเรือที่ใช้สำหรับการขนส่งทางแม่น้ำ โดยเฉพาะเพื่อความสอดคล้องกับสภาพการเดินเรือในแม่น้ำที่มีข้อกีดขวางภูมิศาสตร์มากกว่าทางทะเล หรือว่าเรือที่ใช้ในการขนส่งทางแม่น้ำแล้วมีการแล่นออกสู่มหาสมุทรหรือท้องทะเลเพื่อการใช้เรือให้มีความเหมาะสมในการขนส่ง สินค้าเพื่อการขนส่ง หรืออื่นๆ เป็นต้นเช่นเดียวกับการขนส่งทางทะเลที่การแยกประเภทของเรืออย่างชัดเจน เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงในการใช้หรือลดความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับเรือหรือสินค้าที่ทำการขนส่ง

ประการที่สอง การพิจารณาข้อบังคับตามกฎหมายในหลักเกณฑ์การดำเนินคดีที่ยังคงดำเนินคดีตามกฎหมายภายในหรือว่าความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ที่ไทยเข้าร่วมเป็นภาคีก็ยังเป็นเพียงกันระงับข้อพิพาทโดยการพูดจาหาข้อสรุปอันที่พี่น้องกันธรรมดาเมื่อไม่มีข้อยุติก็ไม่ได้บัญญัติวิธีการหรือแนวทางใดๆมาระงับข้อพิพาทดังกล่าว หรือหากมีการกระทำผิดเกิดขึ้นกับเรือไทยนั้นให้ถือว่าเจ้าพนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ตามความในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาด้วยเป็นผู้ตัดสินตามที่ได้อำนาจไว้ ในพระราชบัญญัติเรือไทย มาตรา 55

แต่ทั้งนี้เนื่องจากการขนส่งทางแม่น้ำนั้นไม่ว่าจะยึดตามหลักของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยหรือว่าความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ล้วนแต่เป็นการขนส่งทางแม่น้ำระหว่างประเทศอยู่แล้วดังนั้นหากมีประเด็นข้อพิพาทกันเกิดขึ้นก็ควรที่จะใช้หลักการสากลเช่นให้อนุญาตตุลาการเป็นผู้มีอำนาจรับข้อพิพาทดังกล่าวเพื่อให้เกิดความยุติธรรมของคู่กรณีตามหลักการระงับข้อพิพาทของการค้าระหว่างประเทศ

ประการที่สาม ความไม่ชัดเจนส่วนการตรวจสอบเกี่ยวกับการใช้บังคับกับเรือที่ทำการขนส่งสินค้า ที่ไม่ได้มีการบัญญัติส่วนการตรวจการณ์เรือที่ใช้สำหรับการเดินเรือในแม่น้ำซึ่งจะเห็นได้ว่าเมื่อเรือที่ได้รับใบรับรองต่างๆ เช่นใบรับรองแนวน้ำเพื่อการบรรทุกเรือหรือเรือที่ได้รับการยกเว้นที่ไม่ต้องมีใบรับรองดังกล่าวแล้วนั้นก็สามารรถเดินเรือผ่านน่านน้ำไทยได้

ดังนั้นผู้เขียนมีความเห็นว่าควรมีบัญญัติเพิ่มเติมในส่วนการตรวจสอบเรือที่ทำการขนส่งสินค้าผ่านน่านน้ำไทยถึงแม้ว่าจะมีใบรับรองต่างๆ แล้วก็ตามเพื่อเป็นการป้องกันการขนส่งสินค้าผิดกฎหมาย หรือการลักลอบนำยาเสพติดเข้ามา การลักลอบเข้ามาโดยผิดกฎหมาย หรือการลักลอบการขนส่งค้าหนีภาษีต่างๆ เข้ามา เป็นต้น ซึ่งตามพระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ยังขาดระบบการตรวจสอบเรือดังกล่าว จึงเป็นอีกหนึ่งประเด็นที่ผู้เขียนเห็นว่าควรมีการพัฒนาควบคู่ไปกับการเปิดให้สิทธิในการเดินเรือในน่านน้ำไทยด้วย

ประการที่สี่ หลักในการดูแลรักษาเส้นทางเพื่อการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศควรจัดตั้งองค์กรร่วมในการดูแลรักษาและพัฒนาแม่น้ำร่วมกันเหมือนเช่นการเดินเรือในแม่น้ำไรน์นั้นได้มีการระบุไว้อย่างชัดเจนในการกำหนดหน้าที่การรับผิดชอบ โดยที่แม่น้ำไรน์ได้มีองค์กรบริหารร่วมต่างๆ ได้มีส่วนร่วมในการจัดการซึ่งไม่ได้ระบุเจาะจงให้หน่วยงานของรัฐเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียว

บรรณานุกรม

- กมลชนก สุทธิวาที. การขนส่งสินค้าทางทะเล. กรุงเทพมหานคร: ท้อป, 2553.
- กมลชนก สุทธิวาที. กลยุทธ์บริหารธุรกิจการขนส่งทางเรือ. กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.
- กมลชนก สุทธิวาที. ความรู้เรื่องท่าเรือ. กรุงเทพมหานคร: ท้อป, 2552.
- กรมเจ้าท่า. ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำ, ค้นวันที่ 15 ธันวาคม 2556 จาก http://www.md.go.th/intro_department/history.php
- กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง. ฐานข้อมูลความรู้ทางทะเล (Marine Knowledge Hub) ค้นวันที่ 15 ธันวาคม 2556 จาก <http://www.mkh.in.th/>
- กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ. ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับโครงการปรับปรุงร่องน้ำเพื่อการเดินเรือ ภายใต้ความตกลงสี่ฝ่ายว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ทางน้ำในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ระหว่าง ไทย พม่า ลาว จีน (ยูนาน). ค้นวันที่ 1 สิงหาคม 2556 จาก <http://www.mfa.go.th/main/th/world/7>
- กระทรวงคมนาคม. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. การพัฒนาโครงข่ายทางลำน้ำและชายฝั่งของไทย (Thailand's Connectivity) หน้า 72-97 ค้นวันที่ 15 ธันวาคม 2556 จาก <http://www.symposium7.navy.mi.th/pdf/connect4.pdf>
- กระทรวงคมนาคม. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. รายงานฉบับสมบูรณ์ พัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการจัดการต่อเนื่องระบบโลจิสติกส์เพื่อการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม, 2549.
- กระทรวงการต่างประเทศ. ความสัมพันธ์กับประเทศและภูมิภาคต่างๆ. ค้นวันที่ 20 มกราคม 2557 จาก <http://www.mfa.go.th/>
- กวีพล สว่างแผ้ว. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเล. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2555.
- กำชัย จงจักรพันธ์. รวมบทความทางวิชาการความรู้เกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเล. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2544.
- โกศล ฉันทิกุล. กฎหมายและการปฏิบัติเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2553.
- โกสีย์ อิศราวะกุล. บทบาทของการเป็นตัวแทนเรือ. วารสารการพาณิชย์นาวี. 3, 1 (มกราคม-เมษายน) 2527: 40-41.
- ค่านาย อภิปรีชาสกุล. คู่มือแก้ไขปัญหาลอจิสติกส์เพื่อการนำเข้าและส่งออก. กรุงเทพมหานคร: โปกส์มีเดีย แอนด์ พับลิชชิ่ง, 2555.

คำนาย อภิปรัชญาสกุล. โลจิสติกส์ และโซ่อุปทาน. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: โพกส์มีเดีย แอนด์ พับลิชซิง, 2554.

จตุรนต์ ธีระวัฒน์. กฎหมายระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 3 แก้ไขเพิ่มเติม. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555.

จตุรนต์ ธีระวัฒน์. อาณาเขตทางทะเลของประเทศไทย ปัญหากฎหมายในทางปฏิบัติในส่วนที่เกี่ยวกับประเทศเพื่อนบ้านและประชาคมระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2547.

จุมพต สายสุนทร. กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 1. พิมพ์ครั้งที่ 10. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2555.

จุมพต สายสุนทร. กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 2. พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2554.

จุมพต สายสุนทร. กฎหมายสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2550.

จุมพล สายสุนทร. ภาษาอังกฤษสำหรับนักกฎหมาย : การร่างสัญญา. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2549.

ชัยพงษ์ สำเนียง. เชื้อนแม่น้ำโขง: โศกนาฏกรรมของผู้คนและสายน้ำ. เชียงใหม่: โครงการความสัมพันธ์ไร้พรมแดนการจัดการทรัพยากรสองริมฝั่งโขง ของชาวเชียงแสน-เชียงของ และต้นฝั่ง-ห้วยทราย เชื้อนแม่น้ำโขง: โศกนาฏกรรมของผู้คนและสายน้ำ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) สถาบันศึกษานโยบายสาธารณะ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2550.

ธนิต โสรัตน์. เมื่อประเทศไทยอยากเป็น Transport Logistics Hub ศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีนและจีนตอนใต้. กรุงเทพมหานคร: พราวเพลส, 2549.

ประสิทธิ์ ปิวาวัฒนพานิช. คำอธิบายกฎหมายระหว่างประเทศ. กรุงเทพมหานคร: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555.

ไพฑูริย์ เอกจริยกร. กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 1. พิมพ์ครั้งที่ 6 แก้ไขเพิ่มเติม. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2553.

ไพฑูริย์ เอกจริยกร. กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 3. พิมพ์ครั้งที่ 4 ปรับปรุงใหม่. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2551.

ฟรีเชียน ชิปปิง จำกัด (มหาชน). กองเรือ. ค้นวันที่ 20 มกราคม 2554 จาก <http://www.preciousshipping.com/OurShips/FleetList/tabid/238/Default.aspx>

พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว. หัวข้อกฎหมายนานาชาติประเทศ แพนกคดีเมือง. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548.

- พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534. ราชกิจจานุเบกษา. 108, 196 ฉบับพิเศษ (11 พฤศจิกายน 2534), หน้า 12.
- พระราชบัญญัติการจํานองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537. ราชกิจจานุเบกษา. 119, 102 ก (8 ตุลาคม 2545), หน้า 66.
- พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านไทย พ.ศ. 2456. ราชกิจจานุเบกษา. 124, 61 ก (27 กันยายน 2550). หน้า 1.
- พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481. ราชกิจจานุเบกษา. 124, 26 ก (6 มิถุนายน 2550), หน้า 1.
- พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522. ราชกิจจานุเบกษา. 96, 56 ฉบับพิเศษ (21 เมษายน 2522), หน้า 6.
- พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521. ราชกิจจานุเบกษา. 122, 109 ก (17 พฤศจิกายน 2548), หน้า 1.
- วิชัย อริยะนันทกะ. วิธีระบับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ : แนวปฏิบัติในการดำเนินคดีอนุญาโต ใน เอกสารประกอบการบรรยายโครงการอบรมหลักสูตรประกาศนียบัตรกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ รุ่นที่ 5. วันที่ 24 กันยายน ถึง 8 พฤศจิกายน 2551 ณ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, หน้า 3-15.
- สุนันทา เจริญปัญญาอิง, เรือและกฎข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับเรือไทย, คำนวณที่ 20 มกราคม 2554 จาก <http://www.jutha.co.th/th/vessel01.asp>
- สุรเกียรติ์ เสถียรไทย. บทบาทของกฎหมายเศรษฐกิจระหว่างประเทศ. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2553.
- สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. พระราชบัญญัติ-พระราชกำหนด. คำนวณที่ 20 มกราคม 2554 จาก <http://www.krisdika.go.th/>
- องค์การความร่วมมือทางเศรษฐกิจที่สำคัญของโลก. สามเหลี่ยมเศรษฐกิจ. คำนวณที่ 20 มกราคม 2557 จาก <http://eco-cooperation.exteen.com/>
- อภิญา เลื่อนฉวี. กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 2 แก้ไขเพิ่มเติม. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2555.
- Aust, Anthony. *Handbook of International Law*. New York: Cambridge University, 2005.
- Cassese, Antonio. *International Law*. New York: Oxford University, 2005.
- Teclaff, Ludwik A. Fiat or Custom: The Checked Development of International Water Law. *Natural Resources Journal* 31, 1 (1991): 45-74.
- The M.S.Service Co. คำนวณที่ 20 มกราคม 2554 จาก <http://www.msservicethai.com/index.php?lay=show&article&id=297276>

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

มีพระบรมราชโองการในพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาอานันทมหิดลเจ้าอยู่หัว ให้ประกาศจงทราบทั่วกันว่า ได้ทรงพระราชดำริเห็นว่า พระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทยที่ได้ตราขึ้นไว้ เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน รัตนโกสินทร์ ศก 124 นั้น ยังมีบกพร่องอยู่หลายประการสมควรจะเปลี่ยนแปลงให้สมกับกาลสมัย เพราะฉะนั้นจึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้แทน ดังต่อไปนี้

ความเบื้องต้นและอธิบายบางคำที่ใช้ ในพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้ ให้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456”

มาตรา 2 ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้เป็นกฎหมายตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน พระพุทธศักราช 2456 เป็นต้นไป

มาตรา 3 ในพระราชบัญญัตินี้

“เรือ” หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุกทุกลำเลียง โดยสารลาก จูง ดัน ยก ชุดหรือลอก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้น้ำได้ ทำนองเดียวกัน

“เรือกำปั่น” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยเครื่องจักรกลหรือด้วยใบ และไม่ได้ใช้กรรเชียงแจวหรือพาย

“เรือกำปั่นไฟ” หรือ “เรือกลไฟ” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยเครื่องจักรจะใช้ใบด้วยหรือไม่ก็ตาม และให้หมายความรวมถึงเรือกำปั่นยนต์ด้วย

“เรือกำปั่นยนต์” หรือ “เรือยนต์” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยเครื่องยนต์จะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม

“เรือกำปั่นใบ” หรือ “เรือใบ” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยใบและไม่ใช่เครื่องจักรกล

“เรือกล” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยเครื่องจักรกล และใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม

“เรือกลไฟเล็ก” หมายความว่า เรือที่มีขนาดต่ำกว่าสามสิบตันกรอสส์ที่เดินด้วยเครื่องจักร

“เรือเดินทะเล” หรือ “เรือทะเล” หมายความว่า เรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเล ตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ

“เรือเล็ก” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยกรรเชียง แจวหรือพาย

“เรือโป๊ะ” หรือ “เรือโป๊ะจ้าย” หมายความว่า เรือทะเลที่มีรูปร่างแบบยุโรปและเครื่องเสาเพลลาใบอย่างแบบจีน หรือแบบประเทศใด ๆ ในเอเชีย

“เรือเปิดทะเลและอื่น ๆ” หรือ “เรือเปิดทะเลและเรืออื่น ๆ” หมายความว่า เรือที่ใช้ใบในเวลาเดินทะเล และใช้ใบหรือกรรเชียงหรือแจวในเวลาเดินในลำแม่น้ำ และให้หมายความรวมถึงเรือฉลอมทะเล เรือแทงฉลอมท้ายญวน หรือเรือสามก่าวด้วย

“เรือสำเภา” หมายความว่า เรือเดินทะเลต่ออย่างแบบจีน หรือแบบประเทศใด ๆ ในเอเชีย

“เรือบรรทุกสินค้า” หมายความว่า เรือที่ไม่มีติดฟ้าหรือมีไม่ตลอดลำ เดินด้วยกรรเชียง แฉว หรือพาย หรือบางที่ใช้ใบ และใช้สำหรับบรรทุกสินค้า

“เรือลำเลียง” หมายความว่า เรือที่มีใช้เรือกล และใช้สำหรับลำเลียง หรือขนถ่ายสินค้าจาก เรือกำปั่น หรือบรรทุกสินค้าส่งเรือกำปั่น

“เรือลำเลียงทหาร” หมายความว่า เรือที่ใช้ในการลำเลียงทหารทั้งนี้ไม่ว่าจะเป็นเรือของทาง ราชการทหารหรือไม่ก็ตาม

“เรือโดยสาร” หมายความว่า เรือที่บรรทุกคนโดยสารเกินสิบสองคน

“เรือสินค้า” หมายความว่า เรือที่มีใช้เรือโดยสาร

“เรือประมง” หมายความว่า เรือที่ใช้สำหรับการจับสัตว์น้ำ หรือทรัพยากรที่มีชีวิตอื่น ๆ ที่ อยู่ในทะเล

“เรือสำราญและกีฬา” หมายความว่า เรือที่ใช้สำหรับหาความสำราญ หรือเรือที่ใช้เพื่อการ เล่นกีฬาโดยเฉพาะ และไม่ได้ใช้เพื่อการค้าการทหาร หรือการค้าทางวิทยาศาสตร์

“เรือไม้ที่ต่อแบบโบราณ” หมายความว่า เรือใบเสาเดียว เรือสำเภหรือเรือไม้ ที่ต่อตามแบบ เรือที่ใช้อยู่ในสมัยโบราณ

“แพ” หมายความว่า รวมตลอดถึงโป๊ะ อู่ลอย และสิ่งลอยน้ำอื่นที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน

“แพคนอยู่” หมายความว่า เรือนที่ปลูกอยู่บนแพ และลอยอยู่ในลำแม่น้ำหรือลำคลอง

“ตันกรอสส์” หมายความว่า ขนาดของเรือที่คำนวณได้ตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ตามมาตรา 163

“น่านน้ำไทย” หมายความว่า บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของราชอาณาจักร ไทยและในกรณีตามมาตรา 17 มาตรา 119 มาตรา 119 ทวิ มาตรา 120 มาตรา 121 มาตรา 133 มาตรา 204 และมาตรา 220 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ให้หมายความรวมถึงน่านน้ำที่อยู่ในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทยด้วย

“เมืองท่า” หมายความว่า ท่าเล หรือถิ่นที่จอดเรือเพื่อขนถ่ายคนโดยสารหรือของ

“นายเรือ” หมายความว่า ผู้ควบคุมเรือกำปั่น หรือเรืออื่น ๆ แต่ไม่รวมถึงผู้นำร่อง

“คนประจำเรือ” หมายความว่า คนที่มีหน้าที่ทำการประจำอยู่ในเรือ

“ลูกเรือ” หมายความว่า คนประจำเรือนอกจากนายเรือ

“คนโดยสาร” หมายความว่า คนที่อยู่ในเรือ เว้นแต่

(1) คนประจำเรือ หรือผู้อื่นที่รับจ้างทำงานในเรือนั้น

(2) เด็กที่มีอายุต่ำกว่าหนึ่งปี

“เจ้าท่า” หมายความว่า อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี* หรือผู้ซึ่งอธิบดี กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี*มอบหมาย

“เจ้าพนักงานออกใบอนุญาต” หมายความว่า อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี* หรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี*มอบหมายให้ทำการออกใบอนุญาต

“เจ้าพนักงานตรวจเรือ” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งให้มี หน้าที่ตรวจเรือตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 4 (ยกเลิก)

มาตรา 5 (ยกเลิก)

มาตรา 6 (ยกเลิก)

มาตรา 7 (ยกเลิก)

มาตรา 8 ในพระราชบัญญัตินี้แห่งใดมีบัญญัติว่าด้วยการออกอนุญาตอย่างใด ๆ ตามซึ่งเจ้าท่าเห็นจำเป็นจะต้องออกเป็นหนังสือ ให้เจ้าท่ามีอำนาจเรียกค่าธรรมเนียมสำหรับใบอนุญาตเช่นนั้น ตามอัตราที่กำหนดโดยกฎกระทรวงแต่ไม่เกิน หนึ่งร้อยบาท

มาตรา 9 พระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทยรัตนโกสินทร ศก 124 ประกาศลงวันที่ 17 กรกฎาคม รัตนโกสินทร ศก 125 ว่าด้วยการตั้งศาลทะเล ประกาศลงวันที่ 19 มีนาคม รัตนโกสินทร ศก 125 ว่าด้วยการออกใบอนุญาตสำหรับเรือบรรทุกสินค้าและเรือเล็ก และประกาศลงวันที่ 22 เมษายน รัตนโกสินทร ศก 129 ว่าด้วยเรือกลไฟที่ใช้สำหรับรับจ้างนั้น ท่านให้ยกเลิกเสีย แต่การที่ยกเลิกนี้ท่านว่าได้เกี่ยวแก่การอย่างใดที่ได้มีผู้กระทำไว้แต่ก่อน หรือแก่ความผิดอย่างใดซึ่งได้กระทำไว้แต่ก่อนเวลาประกาศให้ใช้พระราชบัญญัตินี้

มาตรา 10 กฎสำหรับป้องกันมิให้เรือโดนกัน พระพุทธศักราช 2456 นั้น ท่านว่ามีใช้สำหรับแต่เรือกำปั่นไทยฝ่ายเดียว ให้ใช้ได้ตลอดถึงเรือกำปั่นทั้งหลายที่เดินในบรรดาเขตท่า และเขตที่ทอดจอดเรือของพระราชอาณาจักรไทย แต่อย่าให้ขัดกับพระราชบัญญัตินี้ เมื่อจะต้องเป็นการขัดเช่นนั้นไซ้ร ต้องให้ถือเอาข้อบังคับในพระราชบัญญัตินี้เป็นใหญ่ ดังได้ว่าไว้ในข้อ 30 แห่งกฎนั้น และท่านว่าผู้เป็นเจ้าของและเป็นนายเรือทุกลำ ต้องถือและกระทำตามกฎหมายนั้นจงทุกประการ

มาตรา 11 การลงโทษจำคุกหรือปรับนั้น ถ้าจำเลยเป็นคนในบังคับต่างประเทศซึ่งมีกงสุลผู้แทน ที่มีอำนาจฝ่ายตุลาการสำหรับประเทศนั้นตั้งอยู่ในพระราชอาณาจักรไทย ท่านว่าต้องเป็นหน้าที่ของศาลกงสุลนั้นบังคับให้เป็นไปตามโทษานุโทษ

ภาค 1 ข้อบังคับทั่วไป

หมวดที่ 1

ทางเดินเรือ เขตท่าเรือ เขตจอดเรือ และเขตควบคุมการเดินเรือ

มาตรา 12 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกกฎกระทรวง ดังต่อไปนี้

- (1) กำหนดแนวแม่น้ำลำคลองหรือทะเลอาณาเขตแห่งใดเป็นเขตท่าเรือและเขตจอดเรือ
- (2) กำหนดทางเดินเรือทั่วไปและทางเดินเรือในเขตท่าเรือนอกจากทางเดินเรือในเขตท่าเรือ

กรุงเทพ

- (3) กำหนดแนวทะเลแห่งใดภายในน่านน้ำไทยเป็นเขตควบคุมการเดินเรือ

มาตรา 13 (ยกเลิก)

มาตรา 14 (ยกเลิก)

มาตรา 15 (ยกเลิก)

มาตรา 16 (ยกเลิก)

หมวดที่ 2

หน้าที่นายเรือเมื่อเวลาเรือเข้ามาหรือออกจากร้านน้ำไทย

มาตรา 17 เรือกำปั่นตามประเภทที่เจ้าท่าประกาศกำหนดลำใด เมื่อเข้ามาในร้านน้ำไทย นายเรือต้องปฏิบัติดังนี้

- (1) แจ้งต่อเจ้าท่า
- (2) ชักธงสำหรับเรือนั้นขึ้นไว้ให้ปรากฏ
- (3) ติดตั้งและเปิดใช้โคมไฟตั้งแต่เวลาพระอาทิตย์ตกถึงเวลาพระอาทิตย์ขึ้น

การปฏิบัติตาม (1) (2) และ (3) ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่เจ้าท่าประกาศกำหนด

มาตรา 18 เรือกลที่เป็นเรือเดินทะเล และเป็นเรือไทยขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสส์ขึ้นไป และเรือกำปั่นต่างประเทศ เมื่อเข้ามาในเขตท่าเรือใด ๆ ในร้านน้ำไทย นายเรือต้องรายงานการเข้ามาถึงต่อเจ้าท่าตามแบบพิมพ์ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี* ภายในเวลาสี่สิบสี่ชั่วโมง นับแต่เวลาที่จอดเรือเรียบร้อยแล้ว

มาตรา 19 เรือกลที่เป็นเรือเดินทะเลและเป็นเรือไทยขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสส์ขึ้นไป และเรือกำปั่นต่างประเทศที่เตรียมจะออกไปจากเขตท่าเรือใด ๆ ในร้านน้ำไทย นายเรือต้องชักธงลา (คือธงที่เรียกว่าบลูปีเตอร์) ถ้าเรือกำหนดออกในเวลาบ่ายให้ชักธงขึ้นในเวลาเช้า ถ้าเรือกำหนดออกในเวลาเช้าให้ชักธงขึ้นในเวลาบ่ายของวันก่อน

มาตรา 20 เรือกำปั่นต่างประเทศ เมื่อเข้ามาในเมืองท่าของประเทศไทย ซึ่งมีได้กำหนดเป็นเขตท่าเรือ นายเรือต้องรายงานการเข้ามาหรือออกไปต่อเจ้าท่าภายในเวลาสี่สิบสี่ชั่วโมงนับแต่เรือเข้ามาหรือก่อนเรือออกไป และต้องปฏิบัติตามคำสั่งเจ้าท่า

มาตรา 21 เรือกลที่เป็นเรือเดินทะเลและเป็นเรือไทยขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสส์ขึ้นไป เมื่อจะออกจากเขตท่าเรือใด ๆ ในร้านน้ำไทย นายเรือต้องแจ้งกำหนดออกเรือต่อเจ้าท่าก่อนออกเรือเป็นเวลาไม่น้อยกว่าหกชั่วโมง เพื่อให้เจ้าท่าตรวจสอบว่าปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมายหรือไม่เสียก่อน เมื่อเห็นว่าถูกต้องแล้ว จึงอนุญาตให้ออกเรือได้

มาตรา 22 เรือกำปั่นที่ใช้เดินทะเลระหว่างประเทศลำใดที่ต้องมีใบสำคัญตามที่กำหนดในกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือตามมาตรา 163 เมื่อจะออกจากเขตท่าเรือใด ๆ ในร้านน้ำไทย นายเรือต้องแจ้งกำหนดออกเรือต่อเจ้าท่าก่อนออกเรือเป็นเวลาไม่น้อยกว่าหกชั่วโมง เพื่อให้เจ้าท่าตรวจใบอนุญาตใช้เรือและใบสำคัญดังกล่าว ตลอดจนอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้ให้ถูกต้องและใช้งานได้

มาตรา 23 เรือกลที่เป็นเรือเดินทะเลและเป็นเรือไทย และเรือกำปั่นต่างประเทศที่ต้องมีใบสำคัญตามที่กำหนดในกฎข้อบังคับ สำหรับการตรวจเรือตามมาตรา 163 เมื่อจะออกจากเขตท่าเรือใด ๆ ในร้านน้ำไทยยังเมืองท่าต่างประเทศ นายเรือจะต้องได้รับใบอนุญาตเรือออกจากท่าจากเจ้าท่าเสียก่อน

มาตรา 24 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 17 มาตรา 18 มาตรา 19 มาตรา 20 มาตรา 21 มาตรา 22 หรือมาตรา 23 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาท

มาตรา 25 เพื่อการรักษาความปลอดภัยทางน้ำ ห้ามมิให้นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือเดินเรือเข้าไปในเขตควบคุมการเดินเรือ เว้นแต่ในกรณีมีเหตุจำเป็นและได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า

นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท และให้เจ้าท่ามีอำนาจสั่งยึดใบประกาศนียบัตรควบคุมเรือ มีกำหนดไม่เกินหกเดือน

นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือผู้ใดปฏิบัติหน้าที่ในระหว่างที่ถูกยึดใบประกาศนียบัตรควบคุมเรือตามวรรคสอง ต้องระวางโทษปรับหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา 26 (ยกเลิก)

มาตรา 27 (ยกเลิก)

มาตรา 28 (ยกเลิก)

หมวดที่ 3 ว่าด้วยท่าเลทอดจอดเรือ

มาตรา 29 ภายในเขตท่ากรุงเทพฯ ถ้าเรือกำปั่นลำใดที่มีได้ผูกจอดเทียบท่าเรือหรือท่าโรงพักสินค้า เรือกำปั่นลำนั้นต้องทอดสมอจอดอยู่กลางลำน้ำด้วยสมอสองตัว มีสายโซ่ให้พ้อทั้งสองตัวเพื่อกันมิให้เรือเกสอเคลื่อนจากที่นั้นได้

มาตรา 30 เรือเก็บสินค้า เรือท้องแบน และเรือใด ๆ ที่ทอดจอดประจำอยู่นั้น ต้องผูกจอดอยู่กับสมอทุ่นอย่างมั่นคงสมกับกำลังของสายโซ่ที่ทอดอยู่นั้น

มาตรา 31 ห้ามมิให้เรือกำปั่น เรือเก็บสินค้า เรือท้องแบนอย่างใด ๆ ทอดสมอ หรือผูกจอดอยู่ในทางเรือเดินในลำแม่น้ำเป็นอันตราย

มาตรา 32 ห้ามมิให้เรือกำปั่นลำใดที่ผูกจอดเทียบท่าเรือ ท่าพักสินค้า หรือเทียบฝั่งนั้นทอดสมอลงไปในแม่น้ำห่างจากหัวเรือเกินกว่าสามสิบเมตร

มาตรา 33 เรือลำใดที่เจ้าท่าไม่ยอมออกใบอนุญาตให้หรือเรียกคืนหรือยึดใบอนุญาตไว้ โดยเรือนั้นมีความไม่สมประกอบสำหรับเดินทะเลนั้น ต้องให้ผูกจอดทอดไว้ ในที่ใดที่หนึ่งซึ่งเจ้าท่าจะกำหนดให้

มาตรา 34 เรือโป๊ะ หรือเรือโป๊ะจ้าย เรือลำเลียง เรือสำเภา เรือบรรทุกสินค้า เรือเปิดทะเล และเรืออื่น ๆ ต้องจอดทอดสมอกลางแม่น้ำ และถ้าไม่เป็นการขัดขวาง ก็ให้ทอดจอดค่อนข้างฝั่งตะวันตก แต่ต้องไว้ช่องทางเรือเดินไม่น้อยกว่าร้อยเมตร ในระหว่างเรือกับฝั่งตะวันตก หรือกับบรรดาเรือที่จอดเทียบฝั่งตะวันตก หรือกับแพคนอยู่ที่ผูกเทียบอยู่กับฝั่งตะวันตก

มาตรา 35 บรรดาเรือโป๊ะหรือเรือโป๊ะจ้าย เรือลำเลียง เรือสำเภาเรือบรรทุกสินค้า เรือเปิดทะเล และเรืออื่น ๆ ที่ไม่ได้ใช้การนั้น ต้องให้ถอยไปอยู่ที่ท่าเลสำหรับทอดจอดเรือ แห่งใดแห่งหนึ่งในเขตท่าตามที่เจ้าท่าเห็นสมควรจะกำหนดตามครั้งคราว และประกาศให้ทราบทั่วกันในหนังสือราชกิจจานุเบกษาและในหนังสือพิมพ์จดหมายเหตุในท้องที่ตั้งแต่สองรายขึ้นไป

มาตรา 36 ห้ามมิให้เรือกำปั่นเดินทะเลลำใดจอดทอดสมอตามลำแม่น้ำ ในระหว่างคลองสะพานหันกับคลองบางลำภูบน เว้นไว้แต่มีเหตุจำเป็น เพราะในระหว่างสองตำบลนั้นเป็นที่ทอดจอดเรือรบไทย และบรรดาเรือกำปั่นเดินทะเลหรือเรือรบต่างประเทศจะแล่น หรือมีเรืออื่นจุผ่านคลองสะพานหันขึ้นไปตามลำแม่น้ำนั้น ให้ถือว่าเป็นการมิชอบด้วยกฎหมาย เว้นไว้แต่จะได้รับอนุญาตพิเศษจากเจ้าท่า และโดยอาศัยข้อบังคับกำกับอนุญาตนั้นอยู่ด้วยตามซึ่งเจ้าท่าจะเห็นสมควร

มาตรา 37 ถ้าไม่มีเหตุฉุกเฉินอันจำเป็นที่จะต้องทำเช่นนั้น ห้ามมิให้เรือกำปั่นลำใดจอดทอดสมอในลำแม่น้ำระหว่างวัดบุคคะโลภะในระหว่างทางสองร้อยเมตรใต้ปากคลองบางปะแก้ว และระหว่างปากคลองผดุงกับคลองลำเพ็ง เพราะในระหว่างตำบลเหล่านี้เป็นทำเลยกเว้นไว้สำหรับทางให้เรือเดินขึ้นล่อง

มาตรา 38 เรือกำปั่นทุกลำที่บรรทุกคนโดยสารหรือของจากเมืองท่าหรือตำบลใด ๆ ในต่างประเทศเข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยา หรือเรือใด ๆ ที่เข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยาโดยขนถ่ายคนโดยสารหรือของจากเรือกำปั่นที่มาจากต่างประเทศ เมื่อผ่านด่านสมุทรปราการแล้ว ถ้าจะส่งคนโดยสารหรือของที่บรรทุกมานั้นขึ้นบก ต้องจอด ณ ที่จอดเรือ หรือเทียบท่าเทียบเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เว้นไว้แต่เมื่อที่จอดเรือหรือท่าเทียบเรือไม่ว่างพอจะจอดหรือเทียบได้ หรือเพราะเหตุจำเป็นอย่างอื่น ซึ่งถ้าตรงตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการกำหนดไว้ และอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี*ลงนามอนุญาตแล้ว จึงจะเข้าจอดหรือเทียบในที่ที่ได้รับอนุญาตได้

คณะกรรมการดังกล่าวในวรรคหนึ่งให้มีจำนวนห้าคน ประกอบด้วยอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี*เป็นประธานกรรมการ อธิบดีกรมศุลกากรและผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นกรรมการโดยตำแหน่ง และบุคคลอื่นอีกสองคน ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้ง

มาตรา 38 ทวิ การประชุมของคณะกรรมการเพื่อปฏิบัติการตามความในมาตรา 38 ต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งจำนวนกรรมการทั้งหมดจึงจะเป็นองค์ประชุม

ในกรณีที่ประธานกรรมการไม่สามารถมาประชุม ให้ที่ประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธาน

การลงมติวินิจฉัยของคณะกรรมการให้ถือเสียงข้างมากเป็นประมาณ ถ้ามีคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ผู้นั่งเป็นประธานออกเสียงอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

มาตรา 38 ทริ ภายใต้บังคับมาตรา 38 ให้เจ้าท่ามีอำนาจที่จะกำหนดที่ทอดจอดเรือสำหรับเรือกำปั่นและเรือเล็กทุกลำ และนายเรือต้องเอาเรือไปทอดจอดตามที่เจ้าท่าจะชี้ให้ และห้ามมิให้เอาเรือไปจากที่นั้น หรือย้ายไปทอดจอดที่อื่นโดยมิได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า เว้นแต่เมื่อมีเหตุจำเป็นซึ่งเจ้าท่าจะพิจารณาเห็นสมควร

เมื่อเรือกำปั่นลำใดกำลังเข้ามา นายเรือจะต้องยอมให้เจ้าท่าขึ้นไปบนเรือ และถ้าจำเป็นจะหยุดเรือรอรับก็ต้องหยุด

มาตรา 38 จัตวา นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือลำใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 38 วรรคหนึ่ง หรือมาตรา 38 ทริ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สามพันบาทถึงสามหมื่นบาท และปรับเป็นรายวันวันละหนึ่งพันบาทจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง

มาตรา 39 เรือกำปั่นลำใดเมื่อเข้ามาถึงในเขตท่าแล้ว มิได้กระทำการถ่ายสินค้าหรือขนสินค้าขึ้นเรืออย่างหนึ่งอย่างใด นับตั้งแต่ 10 วันขึ้นไปก็ถือว่าถ้าจะต้องการเอาที่ซึ่งเรือลำนั้นจอดอยู่ให้เรืออื่นที่ใช้ในการค้าขายทอดจอด ก็ให้ถอยเรือที่ไม่ได้ทำการเช่นนั้น ไปทอดจอดในที่อื่นภายในเขตท่าตามที่เจ้าท่าจะกำหนดให้

มาตรา 40 เรือกำปั่นลำใดต้องการจะเปลี่ยนที่ทอดจอด หรือเรือกำปั่นลำใดที่เทียบท่าเรือหรือท่าสินค้าต้องการจะหาที่ทอดจอดในลำแม่น้ำก็ให้ชักธงสัญญาณอักษร “B.A.Z.” (บี เอ แซด)

ตามแบบข้อบังคับระหว่างนานาประเทศสำหรับการใช้ธงสัญญาณ แล้วเจ้าท่าจะได้ขึ้นไปบนเรือลำนั้น และชี้ให้ทอดจอด

มาตรา 41 เรือกำปั่นลำใดต้องการให้กองตระเวนมาช่วยก็ให้ชักธงสัญญาณหมายอักษร “S.T.” (เอส ที) ตามแบบข้อบังคับระหว่างนานาประเทศสำหรับการใช้ธงสัญญาณ ถ้ามีเหตุสำคัญขัดขึ้นต่อการบังคับบัญชาเกิดขึ้นในเรือฉะนั้นแล้ว ให้ชักธงสัญญาณหมายอักษร “R.X.” (อาร์ เอกซ์)

มาตรา 42 ก่อนที่เรือกำปั่นไฟหรือเรือกำปั่นใบเดินทะเลลำใดจอดทอดหรือผูกจอดเป็นปรกติ นั้น ห้ามมิให้เรืออื่นเข้าไปเทียบข้าง ให้เข้าเทียบได้แต่เฉพาะเรือไฟเล็กและเรือเล็กของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวิ* หรือของเจ้าพนักงานแพทย์ศุข หรือของกรมศุลกากร หรือของผู้นำร่อง หรือเรือของกระทรวงทหารเรือซึ่งจะมีหน้าที่พิเศษ

ในเวลาเรือกำปั่นลำใดที่กำลัง แล่นขึ้น หรือลงในลำแม่น้ำนั้น ห้ามเป็นอันขาดมิให้เรือจ้าง เรือบรรทุกสินค้าหรือเรือเล็กหรือเรืออย่างใด ๆ เข้าไปเกี่ยวพวงข้าง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตพิเศษของ นายเรือลำนั้น

มาตรา 43 เมื่อจะทอดจอดเรือกำปั่นลำใด นายเรือหรือผู้นำร่องต้องทอดจอดเรือนั้น โดยให้กินเนื้อที่อย่างน้อยที่สุดที่จะเป็นได้และความบังคับข้อนี้ เจ้าท่าต้องระวางเป็นธุระอยู่เสมอให้มีผู้ปฏิบัติ ตามโดยถูกต้อง

มาตรา 44 ตามลำแม่น้ำเล็ก และในคลองต่าง ๆ นั้นอนุญาตให้จอดเรือต่าง ๆ ได้ทั้งสองฟาก แต่อย่าให้เป็นที่ยึดเกาะทางเรือขึ้นล่องที่กลางลำน้ำ และห้ามมิให้จอดซ้อนลำหรือจอดขวาง หรือตรงกลางลำน้ำลำคลองเป็นอันขาด

มาตรา 45 เรือกำปั่นเรือเล็กและแพต่าง ๆ ที่จอดเทียบฝั่งแม่น้ำหรือเทียบท่าสินค้า หรือท่าเรือนั้น ห้ามมิให้จอดขวางลำน้ำ ต้องจอดให้หัวเรือท้ายเรือ หัวแพท้ายแพหันตามยาวของทางน้ำ

มาตรา 45/1 ให้เจ้าท่าโดยคำแนะนำของผู้ว่าราชการจังหวัดหรือองค์รปกครองส่วนท้องถิ่น มีอำนาจประกาศกำหนดแนวแม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบ หรือทะเล อาณาเขต เป็นเขตห้ามจอดเรือ หรือแพ

นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามประกาศในวรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท และปรับเป็นรายวันวันละห้าร้อยบาท จนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้องและให้เจ้าท่ามีอำนาจสั่งยึดใบประกาศนียบัตรควบคุมเรือมีกำหนดไม่เกินหกเดือน

นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือผู้ใดปฏิบัติหน้าที่ในระหว่างที่ถูกยึดใบประกาศนียบัตรควบคุมเรือ ตามวรรคสอง ต้องระวางโทษปรับหนึ่งหมื่นบาท

ความในวรรคสองให้ใช้กับผู้กระทำความผิดซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ควบคุมแพและแพคนอยู่ด้วย

มาตรา 46 ตามท่าขนสินค้าและท่าขึ้นทั้งสองฟากแม่น้ำเจ้าพระยาหรือตามสองข้างเรือกำปั่น กิติ ห้ามมิให้เรือบรรทุกสินค้า เรือไฟเล็ก เรือเปิดทะเลและเรืออื่น ๆ จอดหรือผูกเทียบซ้อนกันเกินกว่าสองลำ ถ้าเป็นแพคนอยู่ห้ามมิให้จอดเทียบหน้าแพเกินกว่าลำหนึ่ง

มาตรา 46 ทวิ ให้เจ้าท่ามีอำนาจสั่งห้ามใช้และให้แก้ไขท่ารับส่งคนโดยสาร ท่ารับส่งสินค้า ท่าเทียบเรือ และแพในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านไทย ซึ่งมีสภาพไม่ปลอดภัยในการใช้ หรืออาจเกิดอันตรายแก่ประชาชนหรือแก่การเดินเรือ โดยแจ้งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองทราบเป็นหนังสือ

ในกรณีที่ปรากฏตัวเจ้าของหรือผู้ครอบครองให้ปิดคำสั่งไว้ ณ ทำรับส่งคนโดยสาร ทำรับส่งสินค้า ทำเทียบเรือ หรือแพนั้น และให้ถือว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองได้รับคำสั่งนั้นแล้ว

เจ้าของหรือผู้ครอบครองซึ่งได้รับคำสั่งจากเจ้าท่าตามความในวรรคหนึ่งมีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่ง คำชี้ขาดของรัฐมนตรีเป็นที่สุด แต่ในระหว่างที่รัฐมนตรียังมิได้ชี้ขาด คำสั่งห้ามใช้นั้นมีผลบังคับได้ ในกรณีไม่มีอุทธรณ์คำสั่งหรือมีอุทธรณ์แต่รัฐมนตรีสั่งให้ยกอุทธรณ์ และเจ้าของหรือผู้ครอบครองไม่ปฏิบัติตามคำสั่งภายในเวลาที่เจ้าท่ากำหนดหรือภายในสิบห้าวันนับแต่วันได้รับทราบคำวินิจฉัยอุทธรณ์ ให้เจ้าท่ามีอำนาจจัดการแก้ไขให้เป็นไปตามคำสั่ง โดยคิดค่าใช้จ่ายจากเจ้าของหรือผู้ครอบครอง

เมื่อเจ้าของหรือผู้ครอบครองได้แก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้วตามคำสั่งแล้ว ให้เจ้าท่าเพิกถอนคำสั่งห้ามใช้ ในกรณีที่เจ้าท่าจัดการแก้ไขเอง จะรอกการเพิกถอนคำสั่งห้ามใช้ไว้จนกว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองจะชำระค่าใช้จ่ายให้เจ้าท่าก็ได้

เจ้าของหรือผู้ครอบครองคนใดใช้เอง หรือยินยอมให้ผู้อื่นใช้ทำรับส่งคนโดยสาร ทำรับส่งสินค้า ทำเทียบเรือ หรือแพ ซึ่งเจ้าท่า มีคำสั่งห้ามใช้ และยังไม่ได้เพิกถอนคำสั่งนั้น ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สามพันบาทถึงสามหมื่นบาท และปรับเป็นรายวันวันละหนึ่งพันบาทจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง

มาตรา 47 ห้ามมิให้แพไม้ซุงที่กว้างกว่าสี่สิบต้นซุง จอดผูกเทียบข้างเรือกำปั่น หรือเทียบท่าขนสินค้าหรือท่าขึ้น และห้ามมิให้เรือโป๊ะจาย เรือลำเลียง หรือเรือลำเภายุกจอดผูกเทียบข้างเรือกำปั่นมากกว่าข้างละหนึ่งลำ และห้ามมิให้เรือเช่นว่ามานี้จอดผูกเทียบท่าของสินค้าหรือท่าขึ้นมากกว่าสองลำ

มาตรา 48 ห้ามมิให้เรือโป๊ะจาย เรือลำเลียง เรือลำเภา เรือบรรทุกสินค้า เรือกลไฟเล็ก และเรือ และแพไม้ต่าง ๆ จอดผูกกับฝั่งแม่น้ำมากลำหรือโดยวิธีที่ทำให้ลำออกมาในทางเรือเดิน หรือจนเป็นที่กีดขวางแก่การเดินเรือ

มาตรา 49 เรือกำปั่น หรือเรือเล็กที่จอดมากกว่าสองลำในแม่น้ำนอกแนวเรืออื่น ๆ หรือนอกแนวแพคนอยู่ ซึ่งจอดอยู่ในท้องที่เดียวกันนั้น ท่านให้ถือว่าเรือกำปั่นหรือเรือเล็กนั้น เท่ากับจอดลำออกมาในทางเรือเดิน

มาตรา 50 ข้อห้ามต่าง ๆ ที่ว่ามาแล้วในมาตรา 46 และ 47 นั้น เจ้าท่าจะเห็นสมควรลดหย่อนโดยให้อนุญาตพิเศษก็ได้

มาตรา 51 นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือหรือแพผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 29 มาตรา 30 มาตรา 31 มาตรา 32 มาตรา 33 มาตรา 34 มาตรา 35 มาตรา 36 มาตรา 37 มาตรา 39 มาตรา 42 มาตรา 44 มาตรา 45 มาตรา 46 มาตรา 47 มาตรา 48 หรือมาตรา 49 ถ้าเป็นเรือกำปั่นต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท และปรับเป็นรายวันวันละห้าร้อยบาทจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้องถ้าเป็นเรือเล็กหรือแพ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท และปรับเป็นรายวันวันละห้าสิบบาท จนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง

หมวดที่ 4 ว่าด้วยทางเดินเรือในลำแม่น้ำ

มาตรา 52 ในเขตท่ากรุงเทพฯ นั้น ให้มีทางเดินเรือสองสาย ดังนี้คือ

(1) สายตะวันออกเรียกว่าสายใหญ่ สายนี้มีเขตโดยกว้างตั้งแต่เรือกำปั่นที่ทอดอู่กลางแม่น้ำ จนถึงฝั่งตะวันออกหรือถึงแคมเรือกำปั่น หรือแพคนอยู่ที่จอดเทียบฝั่งตะวันออก

(2) สายตะวันตก สายนี้มีเขต โดยกว้าง ตั้งแต่เรือกำปั่นที่ทอดอู่กลางแม่น้ำ จนถึงฝั่งตะวันตก หรือถึงแคมเรือกำปั่น หรือแพคนอยู่ที่จอดเทียบฝั่งตะวันตก

มาตรา 52 ทวิ เมื่อมีเหตุจำเป็นเพื่อความปลอดภัยแก่การเดินเรือ ให้เจ้าท่ามีอำนาจประกาศ กำหนดทางเดินเรือและควบคุมการเดินเรือในเขตท่ากรุงเทพฯ และในแม่น้ำลำคลองเป็นการเฉพาะ คราวได้

นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามประกาศกำหนดทางเดินเรือหรือ ประกาศควบคุมการเดินเรือตามวรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาท และให้ เจ้าท่ามีอำนาจสั่งยึดประกาศนียบัตรควบคุมเรือมีกำหนดไม่เกินหกเดือน

นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือที่ถูกยึดประกาศนียบัตรควบคุมเรือตามวรรคสองมีสิทธิอุทธรณ์ต่อ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมภายในหนึ่งเดือนนับแต่วันที่ได้ทราบคำสั่งคำชี้ขาดของรัฐมนตรีเป็น ที่สุด แต่ในระหว่างที่รัฐมนตรียังไม่ได้ชี้ขาด คำสั่งนั้นมีผลบังคับได้

มาตรา 52 ตรี นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือซึ่งถูกยึดประกาศนียบัตรควบคุมเรือผู้ใด ปฏิบัติ หน้าที่ในระหว่างที่ประกาศนียบัตรควบคุมเรือถูกยึดตามมาตรา 52 ทวิ วรรคสอง ต้องระวางโทษ ปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท

มาตรา 53 แนวลำแม่น้ำทั้งสองฟากภายในระยะสามสิบเมตรห่างจากฝั่งหรือจากแคมเรือ กำปั่นที่จอดผูกเทียบฝั่ง หรือจากแพคนอยู่ที่จอดผูกเทียบฝั่งนั้น ให้หวงห้ามไว้สำหรับเป็นทางเดินเรือ เล็ก

ห้ามมิให้เรือกำปั่นใช้แวนั้นเป็นอันขาดนอกจากเป็นเวลาจำเป็นเพื่อป้องกันมิให้เรือโดนกัน หรือเพื่อกลับหรือเคลื่อนเรือจากที่จอด

มาตรา 54 นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 53 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อย บาทถึงห้าพันบาท

(ก) ว่าด้วยทางเรือเดินสายตะวันออกหรือสายใหญ่

มาตรา 55 เรือกำปั่นไฟทุกขนาด (นอกจากที่ไว้ไว้ในมาตรา 58) และเรือกำปั่นใบทุก ๆ อย่างที่มีขนาดเกินกว่าห้าสิบตัน เมื่อขึ้นล่องในลำแม่น้ำ ต้องเดินในทางเดินเรือสายตะวันออก เว้นไว้ แต่เมื่อมีเหตุจำเป็น หรือเพื่อจะเข้าจอด หรือออกจากท่า หรือฝั่ง จึงเดินนอกสายนั้นได้และบรรดาเรือ ที่ว่ามานี้ ต้องเดินโดยช้าที่สุดที่พอสมควรแก่การเดินเรืออย่างระวัง และเพื่อป้องกันอันตรายแก่เรือ และอันตรายที่อาจเกิดจากละลอกคลื่นของเรือนั้น

มาตรา 56 นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 55 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาท

(ข) ว่าด้วยทางเรือเดินสายตะวันตก

มาตรา 57 บรรดาเรือใบขนาดต่ำกว่าห้าสิบตันและเรือทุกอย่างนอกจากได้กล่าวไว้ ในมาตรา 55 นั้น ต้องเดินในทางเดินเรือสายตะวันตก

มาตรา 58 บรรดาเรือกำปั่นไฟที่จูงเรืออื่นที่มีขนาดต่ำกว่าสามสิบห้าตันเกินกว่าลำหนึ่งขึ้นไป ต้องเดินในทางเดินเรือสายตะวันตก

ห้ามมิให้เรือกำปั่นไฟลำใดจูงเรือกำปั่น หรือเรืออย่างอื่นในเขตท่ากรุงเทพฯ มากล้าจนเกินกว่ากำลังของเรือกำปั่นไฟลำนั้น จะจูงไปได้ระยะทางชั่วโมงละสองไมล์เป็นอย่างน้อย และห้ามมิให้เรือกำปั่นไฟลำใดที่จูงเรืออยู่นั้น เดินไปโดยระยะทางเกินกว่าชั่วโมงละหกไมล์ในเวลาทวนน้ำ หรือเดินเร็วกว่าชั่วโมงละสี่ไมล์ในเวลาตามน้ำ

ห้ามเป็นอันตราย มิให้จูงเรือเล็กเกินกว่าคราวละสามสิบสองลำเป็นอย่างมาก และห้ามมิให้เรือที่ถูกจูงนั้นผูกเทียบซ้อนลำกันเกินกว่าดับละสี่ลำ

มาตรา 59 ในเวลาที่กำลังจะโยงหรือผูกเรือบรรทุกเข้ากับสายโยงนั้น ห้ามมิให้เรือกลไฟลากหรือเรือไฟเล็กที่เป็นเรือจูงนั้นแล่นรืออยู่ในสายทางเรือเดินเป็นอันตราย ถ้าจะใช้สายทางเรือเดินในการจูง เรือจูงเหล่านั้นต้องแล่นอยู่เสมอให้ไต่ระยะทางไม่น้อยกว่าชั่วโมงละสองไมล์

มาตรา 60 นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 57 มาตรา 58 หรือมาตรา 59 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาท

(ค) ว่าด้วยส่วนของทางเรือเดินทั้งสองสายที่หวงไว้สำหรับให้เรือเล็กเดิน

มาตรา 61 เรือเล็กทั้งหลาย เดินในทางเรือเดินได้ทั้งสองสาย

มาตรา 62 นอกจากมีเหตุจำเป็น หรือเพื่อจะข้ามปากไปจอดที่ท่าหรือที่ฝั่ง บรรดาเรือเล็กต้องเดินอยู่ในแนวน้ำ ในระหว่างระยะสามสิบเมตร จากฝั่งหรือจากเรือกำปั่นที่จอดเทียบฝั่งหรือจากแพคนอยู่ที่ผูกจอดกับฝั่งแม่น้ำ

มาตรา 63 เรือบรรทุกเข้าต้องเดินได้แต่ในแนวน้ำที่กำหนดไว้สำหรับเป็นทางเดินของเรือเล็กในทางเรือเดินสายตะวันตก และห้ามมิให้ไปเดินในทางเรือเดินสายตะวันออกในตอนหนึ่งตอนใดเป็นอันตราย

มาตรา 64 เมื่อมีเหตุจำเป็นหรือเพื่อจะข้ามปากไปจอดที่ท่าหรือที่ฝั่ง และเรือบรรทุกเข้าหรือเรือเล็กจะต้องทำนอกเหนือที่บังคับไว้ในมาตรา 62 และ 63 ฉะนั้น ก็ให้ทำโดยความระวังทุกอย่างที่จะมิให้เป็นการกีดขวางแก่การเดินเรือได้

มาตรา 65 ห้ามมิให้เรือบรรทุกเข้าหรือเรือเล็กผ่านหน้าเรือกำปั่นไฟที่กำลังแล่นขึ้นหรือลงในลำแม่น้ำนั้นใกล้กว่าระยะร้อยเมตร และถ้าจะข้ามปากไปยังท่าหรือโรงสีห้ามมิให้ตัดข้ามเหนือแห่งที่จะไปนั้นเกินกว่าที่ควร

มาตรา 66 บรรดาเรือยนต์ที่ยาวไม่เกินกว่าหกเมตรนั้น ยอมให้เดินได้ในแนวลำแม่น้ำทั้งสองสายที่กำหนดไว้สำหรับให้เรือเล็กเดิน แต่ถ้าจะเดินห่างจากฝั่งภายในระยะสามสิบเมตร ต้องเดินโดยช้าที่สุดพอสมควรแก่การควรระวังเหตุในการเดินเรือ และการควรระวังมิให้เป็นเหตุอันตรายแก่เรือเล็กที่ใช้กรเชียงหรือแจวพาย

มาตรา 67 นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 62 มาตรา 63 มาตรา 64 มาตรา 65 หรือมาตรา 66 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาท

(ข) ว่าด้วยทางคลองต่าง ๆ

มาตรา 68 ในแม่น้ำลำคลองต่าง ๆ นอกเขตท่าบรรดาเรือที่เดินตามน้ำให้เดินกลางลำแม่น้ำหรือลำคลอง เรือที่เดินทวนน้ำให้เดินแอบฝั่ง ถ้าไม่สามารถจะทำอย่างหนึ่งอย่างใดตั้งว่ามานี้ ให้เดินกลางร่องน้ำ และให้ปฏิบัติตามข้อบังคับการเดินเรือแห่งท้องถิ่นซึ่งตั้งขึ้นเพื่อควบคุมการเดินเรือในลำแม่น้ำหรือคลองนั้น ๆ ด้วย

ให้เจ้าท่าหรือข้าหลวงประจำจังหวัดในท้องถิ่นที่ไม่มีเจ้าท่า มีอำนาจออกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือในแม่น้ำและลำคลองใด ๆ ซึ่งอยู่ในเขตท้องถิ่นของตนได้ ข้อบังคับนั้นเมื่อได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีเจ้าหน้าที และได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

มาตรา 69 นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 68 หรือข้อบังคับที่ออกตามมาตรา ๖๘ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาท

หมวดที่ 5

ว่าด้วยแพไม้ แพคนอยู่ ฯลฯ

มาตรา 70 แพไม้ต่าง ๆ ต้องมีคนประจำให้พอแก่การที่จะควบคุมรักษาแพโดยเรียบร้อย และคนประจำแพต้องระวังอย่างที่สุดที่จะเป็นได้เพื่อไม่ให้แพกีดขวางแก่การเดินเรือ หรือโดนกับแพคนอยู่ หรือเรือที่ทอดจอดอยู่ในลำแม่น้ำ แพไม้ทุก ๆ แพต้องชักธงเครื่องหมายของเจ้าของแพ และธงสำหรับเช่นนี้ต้องจดทะเบียนที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์* แพใดมีซุงกีดันและกำหนดจะมาถึงเขตท่ากรุงเทพฯ ได้เมื่อใดนั้น เจ้าของแพต้องทำหนังสือแจ้งความล่วงหน้าให้เจ้าท่าทราบ

มาตรา 71 ห้ามมิให้แพไม้จอดผูกติดกับเรือกำปั่นหรือหลักหรือแพคนอยู่ โดยไม่ได้รับอนุญาตจากนายเรือหรือเจ้าของหลักเจ้าของแพนั้น ๆ

มาตรา 72 ภายในเขตท่ากรุงเทพฯ แพไม้ต่าง ๆ ที่จะล่องหรือจุลงมานั้น ต้องเดินในทางเดินเรือสายตะวันตก ถ้าจะเดินในสายตะวันออก ต้องเดินได้แต่แพไม้ที่มีเรือจุง แพไม้แพหนึ่งต้องมีซุงไม่เกินกว่าสองร้อยต้น หรือกว้างเกินกว่าสี่สิบเมตร

มาตรา 73 ห้ามมิให้ล่องแพไม้ขึ้นลงในลำแม่น้ำในระหว่างเวลาตั้งแต่พระอาทิตย์ตกจนถึงพระอาทิตย์ขึ้น

มาตรา 74 ในคลอง ห้ามมิให้ล่องแพไม้ที่มีซุงผูกเทียบกันเกินกว่าสี่ต้นและที่ผูกติดต่อกันยาวเกินกว่าสองชั่วซุง และส่วนแพไม้ไผ่นั้นไม่ให้ยาวเกินกว่าสิบหกเมตร และกว้างเกินกว่าที่พอจะให้แพนั้นเดินในคลองได้โดยไม่กีดการเดินเรือ

แต่ถ้าข้าหลวงประจำจังหวัดได้พิจารณาเห็นว่าในคลองใดหรือในคลองตอนใดซึ่งใช้เรือกลไฟหรือเรือยนต์ลากจูงแพเกินกว่าที่ได้กำหนดไว้ในวรรคก่อนโดยไม่เป็นภัยแก่การจราจรทางน้ำ ก็อาจผ่อนผันให้ผูกติดต่อกันได้ไม่เกิน 30 เมตร

เมื่อข้าหลวงประจำจังหวัดได้ผ่อนผันให้ตามวรรคก่อนแล้ว ภายหลังปรากฏว่า เป็นภัยแก่การจราจรทางน้ำจะถอนเสียก็ได้

มาตรา 75 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 70 มาตรา 71 มาตรา 72 มาตรา 73 หรือมาตรา 74 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท

(ข) แพคนอยู่

มาตรา 76 ห้ามมิให้จอดแพคนอยู่ในลำแม่น้ำห่างจากฝั่งเกินกว่าพอดีสําหรับมิให้แพนั้นค้าง
แห้งในเวลาน้ำลงงวด

มาตรา 77 เสากหลักสำหรับผูกแพคนอยู่นั้นห้ามมิให้ปักพื้นแนวหน้าแพออกไปมากกว่าหนึ่ง
เมตรครึ่ง

มาตรา 78 ห้ามมิให้ปลูกเรือนที่ปักเสาลงเลนตามฝั่งแม่น้ำห่างออกมาจากฝั่งจนเกินกว่าพอดี
สําหรับไม่ให้มีน้ำค้างอยู่ใต้เรือนเมื่อเวลาน้ำลงงวด

มาตรา 79 ภายใต้เขตท่ากรุงเทพฯ ห้ามมิให้แพคนอยู่แพใดมีขนาดกว้างหรือยาวเกินกว่าสิบ
หกเมตร นับรวบทั้งขานและแพเล็กที่เป็นส่วนติดต่อกับแพนั้นด้วย

มาตรา 80 ตามลำคลอง ห้ามมิให้แพคนอยู่แพใดมีขนาดกว้างเกินกว่าสิบสองเมตร และห้าม
มิให้แพใดที่ผูกจอดกับฝั่งยื่นล้ำออกมาจนอาจเป็นที่กีดขวางแก่การเดินเรือ

มาตรา 81 ห้ามมิให้จูงแพคนอยู่ขึ้นล่องในตอนใต้หลักเขตเหนือของท่ากรุงเทพฯ ในระหว่าง
ตั้งแต่พระอาทิตย์ตกจนถึงพระอาทิตย์ขึ้น

มาตรา 82 แพคนอยู่ที่จะจูงขึ้นล่องในลำแม่น้ำนั้นต้องเดินในทางเดินเรือสายตะวันตก
ต่อเมื่อมีเหตุอันจำเป็นจึงให้เดินในทางเดินเรือสายตะวันออกได้

มาตรา 83 ห้ามมิให้จอดผูกแพคนอยู่แพใดกับฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาภายในเขตท่ากรุงเทพฯ
โดยมิได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า

มาตรา 84 ภายในเขตท่ากรุงเทพฯ ถ้าแพคนอยู่แพใดยื่นออกมาในลำแม่น้ำ จนอาจเป็นเหตุ
นำกลัวอันตรายแก่การเดินเรือในเวลากลางคืนได้ ให้เจ้าท่ามีอำนาจบังคับให้แพนั้นจุดโคมไฟสีขาวไว้
ในที่เด่นแลเห็นได้ง่ายในระหว่างเวลาตั้งแต่พระอาทิตย์ตกจนถึงพระอาทิตย์ขึ้น เพื่อป้องกันมิให้เรือ
ใหญ่เล็กแล่นมาโดนแพนั้น

มาตรา 85 ตั้งแต่วันที่ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้เป็นกฎหมาย ถ้าจะจอดแพคนอยู่หรือปลูกเรือน
มีเสาปักเลนตามฝั่งแม่น้ำภายในเขตท่ากรุงเทพฯ ก็ดี หรือตามลำคลองในแขวงกรุงเทพฯ ก็ดี ต้อง
ได้รับอนุญาตจากเจ้าท่าก่อนจึงทำได้

มาตรา 86 คำขออนุญาตนั้นต้องเป็นหนังสือและมีแผนที่ฝั่งน้ำ แพคนอยู่หรือเรือนปักเสา
ลงเลนที่ข้างเคียงและทำเลที่จะจอดแพและปักหลักผูกแพนั้นด้วย

มาตรา 87 เมื่อรับคำขออนุญาตแล้ว เจ้าท่าต้องตรวจภายในเวลาเดือนหนึ่ง และถ้าเห็นว่
เป็นการปฏิบัติถูกต้องตามข้อบังคับในมาตรา 85 และ 86 ทุกอย่างแล้ว ก็ให้ออกอนุญาตให้ตามที่ขอ

มาตรา 88 ห้ามมิให้ลงมือทำการปลูกสร้างก่อนที่ได้รับอนุญาตตามที่ร้องขอนั้นเป็นอันขาด

มาตรา 89 ภายในเขตท่ากรุงเทพฯ ให้เจ้าท่ามีอำนาจและภายนอกเขตนั้นให้เจ้าพนักงาน
ท้องถิ่นมีอำนาจที่จะบังคับให้เรือถอนแพคนอยู่หรือหลักผูกแพ หรือเรือนที่ปักเสาลงชายฝั่งน้ำ ที่จอด
หรือปักหรือสร้างผิดต่อข้อบังคับในมาตราตั้งแต่ 76 ถึง 79 จะเป็นแพหรือหลักหรือเรือนที่ตั้งอยู่นั้น
เมื่อก่อนหรือในภายหลังเวลาใช้พระราชบัญญัตินี้ก็ตาม และให้มีอำนาจบังคับให้เรือถอนบรรดาแพ
คนอยู่หรือหลักผูกแพ หรือเรือนที่ปักเสาลงในชายฝั่งน้ำ ซึ่งได้ปลูกขึ้นโดยมิได้รับอนุญาตโดยถูกต้อง
หรือที่ปลูกโดยไม่ถูกต้องตามข้อความในอนุญาตที่ได้ออกให้ นั้นด้วย

มาตรา 90 ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ตามมาตรา 89 ต้องระวางโทษปรับเป็นรายวันวันละหนึ่งร้อยบาทจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้องและให้เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ตามมาตรา 89 บังคับให้เรือถอนแพคนอยู่ หรือเรือนปักเสาลงในชายฝั่งน้ำโดยให้ผู้เป็นเจ้าของเสียค่าเรือถอนนั่นเอง

ในกรณีที่เจ้าของไม่เรือถอนภายในกำหนดเวลาที่เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ตามมาตรา 89 กำหนด ให้เจ้าท่าร้องขอต่อศาลเพื่อมีคำสั่งให้เจ้าท่าเป็นผู้จัดการให้มีการเรือถอน

ในกรณีที่เจ้าท่าเป็นผู้จัดการให้มีการเรือถอนตามคำสั่งศาลตามวรรคสอง ให้เจ้าท่าใช้ความระมัดระวังตามควรแก่พฤติการณ์ โดยเจ้าของจะเรียกร้องค่าเสียหายใด ๆ จากเจ้าท่าไม่ได้ และเจ้าของต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายในการเรือถอน

ในกรณีที่เจ้าของไม่ยอมชดใช้ค่าใช้จ่ายตามวรรคสามภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามควรแก่กรณี ให้เจ้าท่าโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมนำวัสดุที่ถูกเรือถอนรวมทั้งสิ่งของที่ขนออกจากแพคนอยู่หรือเรือนที่ปักเสาลงในชายฝั่งส่วนที่มีการเรือถอนออกขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่น เงินที่ได้จากการขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่นนั้นให้นำไปชดใช้ค่าใช้จ่ายที่เจ้าท่าได้จ่ายไปในการจัดการเรือถอน และถ้ามีเงินเหลือจากการชดใช้ค่าใช้จ่ายดังกล่าว ให้เจ้าท่าเก็บรักษาเงินนั้นไว้ ถ้าเจ้าของมิได้เรียกร้องเอาภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่เจ้าท่าได้เก็บรักษาไว้ ให้ตกเป็นของแผ่นดิน

มาตรา 91 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 81 มาตรา 82 มาตรา 83 หรือมาตรา 84 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาท

(ค) ว่าด้วยเรือจับสัตว์น้ำและโพงพางที่ขวางแม่น้ำ

มาตรา 92 การจับสัตว์น้ำด้วยอวนแหโดยทอดสมอจอดเรือเรียงรายลำติดกันขวางลำน้ำหรือทอดทุ่น หรือปักหลักโพงพางเป็นแถวจากฝั่งถึงกลางลำน้ำนั้น การจับสัตว์น้ำด้วยวิธีเหล่านี้ห้ามมิให้กระทำในเขตท่ากรุงเทพฯ ถ้าพ้นเขตท่ากรุงเทพฯ ออกไปจะทำโดยได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานก็ได้

มาตรา 93 ในระหว่างเวลาตั้งแต่พระอาทิตย์ตกจนถึงเวลาพระอาทิตย์ขึ้น เจ้าของเรือจับสัตว์น้ำหรือทุ่นหรือหลักโพงพางเช่นว่ามาแล้ว ต้องจุดไฟเป็นแสงโหลงไว้บนฝั่งตรงกับแถวเรือหรือทุ่นหรือหลักเหล่านั้น และต้องจุดโคมไฟไว้บนเรือหรือทุ่นหรือหลักโพงพาง ที่ห่างที่สุดออกมาจากฝั่งนั้นด้วย และต้องเป่าเขากระป๋องหรือแตรเสียงก้อง สำหรับให้เรือที่เดินขึ้นล่องรู้ว่ามิของกีดกันเช่นนั้นอยู่ในลำน้ำด้วยรั้วหรือหลักที่ปักเรียงรายตามแนวชายฝั่งทะเลที่ปากน้ำหรือที่ใกล้ทางจะเข้าปากน้ำนั้น ในระหว่างเวลาตั้งแต่พระอาทิตย์ตกจนถึงพระอาทิตย์ขึ้น ต้องจุดโคมให้เห็นแสงไฟสีขาวที่ปลายรั้วหรือหลักสุดแถวทั้งสองข้าง

มาตรา 94 ทุ่นหรือหลักสำหรับจับสัตว์น้ำนั้น ห้ามมิให้ผูกโยงถึงกันด้วยลวดไหม้ ให้ใช้ผูกด้วยเชือกอย่างเดียวตามธรรมเนียมที่เคยทำกันอยู่ และห้ามมิให้ผูกโยงจากฝั่งด้วยเชือกหรือด้วยไม้ยาวให้เป็นที่ยึดขวางกีดทางเดินของเรืออื่น

มาตรา 95 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 92 มาตรา 93 หรือมาตรา 94 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท

หมวดที่ 6 ข้อบังคับเบ็ดเตล็ด

(ก) ว่าด้วยผูกเรือกับฝั่งด้วยเชือกลวดและเชือกต่าง ๆ

มาตรา 96 ในแม่น้ำหรือเขตท่าใด ๆ ถ้านอกจากเรือที่จอดผูกเทียบท่าขนสินค้าท่าขึ้นหรือเทียบฝั่ง ห้ามมิให้เรือกำปั่นลำใดผูกโยงกับฝั่งด้วยเชือกลวดหรือเชือกอย่างอื่นจนไม่เหลือช่องน้ำในระหว่างเรือลำนั้นกับฝั่งสำหรับให้เรืออื่นเดินได้

มาตรา 97 ห้ามมิให้เอาเชือกอย่างใด ๆ หอดจากเรือกำปั่นลำใดที่จอดเทียบท่า ไปผูกกับทุ่นโยงในลำน้ำหรือเขตท่าจนกว่าจะถึงเวลาที่เรือเตรียมออกจากท่าที่จอดเทียบอยู่นั้น จึงให้ทำเช่นนั้นได้

มาตรา 98 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 96 หรือมาตรา 97 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท

(ข) ว่าด้วยฝืนเท้าเรือ-เกิดเหตุอันตราย-โคมไฟ

มาตรา 99 ห้ามมิให้นายเรือกลับเรือกำปั่นในลำแม่น้ำ ร่องน้ำ ช่องน้ำ หรือในสายทางเรือเดินเว้นไว้แต่ในเวลาที่ทางน้ำนั้น ๆ ว่างไม่มีเรืออื่นแล่นเข้าออก และห้ามมิให้นายเรือกำปั่นลำใดที่จอดเทียบท่าขนสินค้าหรือท่าขึ้นเคลื่อนเรือออกจากท่า เว้นไว้แต่ในเวลาที่ลำแม่น้ำ ร่องน้ำ ช่องน้ำ หรือสายทางเรือเดินอันเป็นท้องที่นั้นว่างไม่มีเรืออื่นแล่นเข้าออก

มาตรา 100 นายเรือกำปั่นลำใดที่กำลังเข้าหรือออกที่เขตท่าหรือช่องแคบ ต้องลดฝีเท้าเรือให้เดินช้าลงพอสมควรแก่การเดินเรืออย่างระวัง และอย่างป้องกันเหตุอันตรายแก่เรือตนเอง

มาตรา 101 เรือที่จะเข้าเทียบหรือจอดยังท่า นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือต้องใช้ความเร็วต่ำ และด้วยความระมัดระวัง เรือที่เดินอยู่ในแม่น้ำหรือลำคลอง ต้องใช้ความเร็วไม่เกินอัตราที่เจ้าท่ากำหนด และห้ามมิให้แล่นตัดหน้าเรือกลที่กำลังเดินขึ้นล่องอยู่ในระยะสองร้อยเมตร ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาท และให้เจ้าท่ามีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตใช้เรือหรือประกาศนียบัตรควบคุมเรือมีกำหนดไม่เกินหกเดือน

เจ้าของเรือหรือผู้ถือประกาศนียบัตรควบคุมเรือที่ถูกยึดใบอนุญาต มีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมภายในหนึ่งเดือนนับแต่วันที่ได้ทราบคำสั่ง คำชี้ขาดของรัฐมนตรีเป็นที่สุด แต่ในระหว่างที่รัฐมนตรียังมีได้ชี้ขาด คำสั่งนั้นมีผลบังคับได้

มาตรา 102 นายเรือที่ได้รับประกาศนียบัตรแสดงความรู้ทุกคน ต้องใช้ความระมัดระวังในการควบคุมเรือโดยเต็มความสามารถ เพื่อมิให้เกิดอุบัติเหตุหรืออันตรายอย่างใด ๆ และถ้ามีเหตุอย่างใด ๆ เกิดขึ้นในหน้าที่ขณะที่ตนกระทำการควบคุมเรือนั้นอยู่ นายเรือลำนั้นต้องรายงานเหตุที่เกิดขึ้นนั้นต่อเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. สำหรับเรือที่ยังไม่ออกจากเขตท่าไปทะเลในทันทีทันใด ถัดเวลาที่เกิดเหตุให้ยื่นรายงานต่อเจ้าท่าภายในเวลาสี่สิบสี่ชั่วโมง แต่ถ้าเรือลำนั้นกำลังจะออกจากท่าไปสู่ทะเลก็ให้ส่งรายงานโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนในโอกาสแรกที่จะส่งได้ หรือแวะแจ้งความต่อกรมการอำเภอ หรือตำรวจท้องที่ใกล้เคียง หรือฝากรายงานนั้นไว้ แก่เจ้าพนักงานสุลการ ณ ตำบลใกล้เคียงเพื่อส่งให้เจ้าท่าต่อไป

รายงานนั้นต้องแจ้งให้ชัดเจนถึงข้อเหล่านี้

- (1) ตำบลที่เกิดเหตุพร้อมทั้งแผนที่สังเขปถ้าสามารถจะทำได้
- (2) วัน เดือน ปี ที่เกิดเหตุ
- (3) ชื่อเจ้าของเรือ หรือตัวแทน และเลขทะเบียนเรือ
- (4) สาเหตุที่เกิดและกรณีแวดล้อม
- (5) ความเสียหายที่ได้รับ
- (6) ถ้าเป็นเรือที่มีสมุดบุ่ม ก็ให้คัดข้อความประจำวันที่จดไว้ในสมุดบุ่ม ทั้งปากเรือและท้องเรือแนบมาด้วย

2. สำหรับเรืออื่น ๆ นอกจากในอนุมาตรา ๑ ให้รายงานเหตุที่เกิดขึ้นนั้นต่อเจ้าท่า หรือแจ้งความต่อกรมการอำเภอ หรือตำรวจท้องที่ใกล้เคียงภายในเวลาสี่สิบแปดชั่วโมง

3. กรมการอำเภอ หรือตำรวจท้องที่ เมื่อได้รับแจ้งความแล้วให้ ใต้สวนและจัดการไปตามหน้าที่ และให้รีบส่งสำเนาการใต้สวนนั้นไปให้เจ้าท่าท้องถิ่น หรือกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีทราบ

มาตรา 103 นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 99 มาตรา 100 หรือมาตรา 102 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สองร้อยบาทถึงสองพันบาท

มาตรา 104 เรือกลไฟเล็กและเรือยนต์ทุกลำ เมื่อเวลาเดินต้องมีโคมไฟสีเขียวไว้ข้างแคมขวาดวงหนึ่ง โคมไฟสีแดงข้างแคมซ้ายดวงหนึ่ง และโคมไฟสีขาวอย่างแจ่มแฉวนไว้ในที่เด่นสูงจากคาค่าฟ้าให้ถูกต้องตามที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ

มาตรา 105 เรือทุกลำและแพไม้ทุกแพที่ทอดสมอหรือผูกอยู่กับหลัก หรือกำลังเดินหรือล่องอยู่นั้น ต้องแขวนโคมไฟสีขาวดวงหนึ่งไว้ ในที่เด่นให้เป็นทีแลเห็นได้จากทุกทิศ แต่ถ้าจอดผูกเทียบอยู่กับฝั่งแม่น้ำไม่จำเป็นต้องมีโคมไฟไว้เช่นนี้ก็ได้

มาตรา 106 เรือลำเลียงและเรือโป๊ะจ่ายทุกลำ ถ้าเป็นเรือที่เดินด้วยเครื่องจักรอย่างเรือไฟต้องมีโคมไฟเหมือนอย่างที่บัญญัติไว้สำหรับเรือกลไฟ ถ้าเป็นเรือเดินด้วยใบฉะนั้นต้องใช้โคมไฟตามอย่างที่บัญญัติไว้สำหรับเรือใบที่กำลังเดิน

มาตรา 107 เรือทุกลำที่อยู่ในพ่วงที่กำลังเดินหรือทอดสมออยู่ก็ดี ต้องจุดโคมไฟสีขาวไว้ในที่เด่นแลเห็นง่าย ในระหว่างเวลาตั้งแต่พระอาทิตย์ตกจนพระอาทิตย์ขึ้น เพื่อให้เป็นที่สังเกตได้ชัดว่าหมู่เรือที่พ่วงนั้นยาวและกว้างเท่าใด

มาตรา 108 ที่ตำบลสำเภจมน้ำเจ้าพระยานั้น เมื่อมีเรือกำปั่นสองลำแล่นมาจะสวนกัน ถ้าเห็นว่าจะสวนกันที่ตรงหรือเกือบตรงข้างเรือท่นไฟหมายตำบลสำเภจมน้ำ ก็ให้เรือลำที่ทวนน้ำนั้นหยุดหรือรอแล่นช้า ๆ จนกว่าเรืออีกลำหนึ่งจะได้แล่นพ้นเรือท่นไฟนั้นโดยเรียบร้อยแล้ว

มาตรา 109 เรือโป๊ะจ่ายและเรือใบทุกอย่าง เมื่อแล่นก้าวขึ้นล่องตามลำแม่น้ำหรือตามช่องแคบ ถ้ามีเรือกลไฟลำใดเดินอยู่ในปากน้ำหรือร่องที่ไม่ผุดหรือเดินแอบฝั่งอย่างใกล้พอสมควรแก่ที่จะไม่ให้เป็นการอันตรายแก่เรือลำนั้น ห้ามมิให้เรือที่แล่นก้าวขึ้นแล่นผ่านตัดหน้าเรือหรือแล่นก้าวใกล้ตัดหน้าเรือกลไฟนั้นเป็นอันขาด

ในแม่น้ำหรือในช่องน้ำที่แคบห้ามมิให้เรือกลไฟเล็กหรือเรือยนต์พยายามแล่นผ่านหน้าเรือกำปั่นไฟโดยอย่างที่จะก่อให้เกิดโดนกันขึ้นได้

มาตรา 110 นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 104 มาตรา 105 มาตรา 106 มาตรา 107 มาตรา 108 หรือมาตรา 109 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

(ค) ว่าด้วยเรือถอยออกจากอู่

มาตรา 111 ในตอนลำนํ้าเจ้าพระยาซึ่งเรือเดินทะเลเดินได้นั้น เมื่อมีเรือลำใดกำลังถอยออกจากอู่หรือถอยลงจากท่าลาดในเวลากลางวันต้องมีทวนรูปกลมสีดำลูกหนึ่งชักขึ้นไว้ที่เสา หรือที่เด่นแห่งหนึ่งที่ปากอู่หรือท่าลาดนั้น ให้เรือต่าง ๆ ที่เดินขึ้นล่องในแม่นํ้าแลเห็นได้ชัด เมื่อก่อนหน้าจะถอยออกจากอู่หรือท่าลาดให้ชักลูกทวนขึ้นไว้เพียงครึ่งเสา เมื่อกำลังถอยออก ให้ชักขึ้นถึงปลายเสา ถ้าเป็นเวลาค่ำคืนให้ใช้โคมไฟสีแดงแทนและทำอย่างวิธีเดียวกันกับลูกทวนสีดำ

มาตรา 112 ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 111 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาท

(ข) ว่าด้วยทวนและเครื่องสำหรับผูกจอดเรือ

มาตรา 113 ห้ามมิให้ผู้ใดมีหรือวางทวนหรือเครื่องสำหรับผูกจอดเรือในนํ้านํ้าแม่น้ำหรือท่าเลทอดสมจอดเรือใด ๆ เว้นไว้แต่ได้รับอนุญาตจากเจ้าท่าหรือจากเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่และโดยต้องถือและกระทำตามข้อบังคับกำกับอนุญาตและต้องเสียค่าธรรมเนียมตามที่เจ้าท่า หรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่นั้นจะกำหนด แต่บัญญัติที่ว่านี้ไม่ใช้ตลอดถึงทวนและเครื่องหมายหรือเครื่องผูกจอดเรือของกระทรวงทหารเรือ ซึ่งจอดไว้ชั่วคราวในลำนํ้าสำหรับการตรวจเซอร์เวย์ทำแผนที่

มาตรา 114 ห้ามมิให้ผู้ใดเอาเรือเก็บสินค้าหรือเรือชนิดใด ๆ ที่คล้ายเรือเก็บสินค้าซึ่งใช้เป็นเรือทวนหรือสำหรับบรรทุกสิ่งของต่าง ๆ ทอดสมอยู่เป็นการประจำในนํ้านํ้า ลำแม่น้ำ หรือท่าเลทอดสมจอดเรือตำบลใด ๆ เว้นไว้แต่ได้รับอนุญาตจากเจ้าท่าหรือจากเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ และโดยต้องถือและกระทำตามข้อบังคับกำกับอนุญาตและต้องเสียค่าธรรมเนียมตามที่เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่นั้นจะกำหนด

มาตรา 115 ทวนหรือเครื่องสำหรับผูกจอดเรือ ซึ่งจะได้อนุญาตตามความในมาตรา 113 นั้น ให้ใช้สำหรับเรือของผู้ที่ได้รับอนุญาตฝ่ายเดียว ถ้าเรืออื่นจะอาศัยใช้ผูกจอด ต้องได้รับอนุญาตของผู้นั้นก่อนจึงทำได้

มาตรา 116 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 113 มาตรา 114 หรือมาตรา 115 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท และปรับเป็นรายวันวันละห้าร้อยบาทจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง และเจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่จะสั่งให้เรือถอนหรือเคลื่อนย้ายทวนหรือเครื่องสำหรับผูกจอดเรื่อนั้นด้วยก็ได้

(ค) ว่าด้วยการล่งลำนํ้าแม่น้ำ

มาตรา 117 ห้ามมิให้ผู้ใดปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่งลำนํ้าเข้าไปเหนือนํ้า ในนํ้า และได้นํ้า ของแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บนํ้า ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในนํ้านํ้าไทยหรือบนชายหาดของทะเลดังกล่าว เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า

หลักเกณฑ์และวิธีการในการอนุญาตให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวงโดยกฎกระทรวงดังกล่าวจะต้องระบุลักษณะของอาคารและการล่วงล้ำที่พึงอนุญาตได้ไว้ให้ชัดเจนพร้อมทั้งระยะเวลาที่จะต้องพิจารณาอนุญาตให้แล้วเสร็จด้วย

เมื่อผู้ขออนุญาตยื่นคำขอถูกต้องตามหลักเกณฑ์ วิธีการและลักษณะที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงตามวรรคสองแล้ว เจ้าท่าต้องอนุญาตภายในระยะเวลาที่กำหนดในกฎกระทรวงดังกล่าว

มาตรา 117 ทวิ ผู้รับอนุญาตปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดตามมาตรา 117 ต้องเสียค่าตอบแทนเป็นรายปี ตามวิธีการและอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งต้องไม่น้อยกว่าตารางเมตรละห้าสิบบาท และถ้าเป็นอาคารหรือสิ่งอื่นใดซึ่งมีลักษณะหรือวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจให้เสียเป็นสองเท่าของอัตราดังกล่าว ในกรณีที่อาคารหรือสิ่งอื่นใดดังกล่าวถูกปลูกสร้างขึ้นโดยมิได้รับอนุญาตหรือไม่เป็นไปตามที่ได้รับอนุญาตให้เสียค่าตอบแทนเป็นสามเท่าของอัตราดังกล่าว

การกำหนดค่าตอบแทนตามวรรคหนึ่ง ให้คำนึงถึงสภาพของแต่ละท้องที่และประโยชน์ที่ผู้ปลูกสร้างหรือผู้ครอบครองพึงได้รับ

ค่าตอบแทนที่เก็บได้ตามวรรคหนึ่ง ให้ตกเป็นของกรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอื่นซึ่งมีกฎหมายจัดตั้งขึ้นแล้วแต่กรณี ที่อาคารหรือสิ่งอื่นใดนั้นอยู่ในเขต

ในกรณีที่มิเหตุอันสมควร จะออกกฎกระทรวงยกเว้นหรือลดหย่อนค่าตอบแทนให้หน่วยงานหรือบุคคลใดก็ได้

มาตรา 118 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 117 หรือผู้ใดได้รับอนุญาตตามมาตรา 117 แล้วปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดไม่เป็นไปตามที่ได้รับอนุญาต ต้องระวางโทษปรับโดยคำนวณตามพื้นที่ของอาคารหรือสิ่งอื่นใดในอัตราไม่น้อยกว่าตารางเมตรละห้าร้อยบาทแต่ไม่เกินตารางเมตรละหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา 118 ทวิ ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนมาตรา 117 หรือผู้รับอนุญาตตามมาตรา 117 ปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดไม่เป็นไปตามที่ได้รับอนุญาต ให้เจ้าท่ามีคำสั่งเป็นหนังสือแจ้งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือสิ่งอื่นใดดังกล่าวรื้อถอนหรือแก้ไขอาคารหรือสิ่งอื่นใดนั้นให้เสร็จสิ้นโดยถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด แต่ต้องไม่น้อยกว่าสามสิบวัน ในกรณีที่ไม่ปรากฏตัวเจ้าของหรือผู้ครอบครองให้เจ้าท่าปิดคำสั่งไว้ ณ อาคารหรือสิ่งอื่นใดนั้นและจะห้ามมิให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองนั้นใช้หรือยินยอมให้ผู้ใดใช้อาคารหรือสิ่งอื่นใดนั้นทั้งหมดหรือแต่บางส่วนจนกว่าจะได้รื้อถอนหรือแก้ไขเสร็จด้วยก็ได้

ถ้าไม่มีการปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าท่าตามวรรคหนึ่ง หรือในกรณีที่ปรากฏตัวเจ้าของหรือผู้ครอบครอง และเจ้าท่าได้ปิดคำสั่งไว้ ณ อาคารหรือสิ่งอื่นใดนั้นครบสิบห้าวันแล้วให้เจ้าท่าร้องขอต่อศาลเพื่อมีคำสั่งให้มีการรื้อถอนอาคารหรือสิ่งอื่นใดนั้น ถ้าข้อเท็จจริงในทางพิจารณาฟังได้ว่ามีการฝ่าฝืนมาตรา 117 จริง ในกรณีที่ปรากฏตัวเจ้าของ หรือผู้ครอบครองอาคารหรือสิ่งอื่นใด ให้ศาลมีคำสั่งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองเป็นผู้รื้อถอน ในกรณีที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองไม่รื้อถอนตามกำหนดเวลาในคำสั่งศาล หรือในกรณีที่ปรากฏตัวเจ้าของหรือผู้ครอบครอง ให้ศาลมีคำสั่งให้เจ้าท่าเป็นผู้จัดการให้มีการรื้อถอน

ในกรณีที่เจ้าท่าเป็นผู้จัดการให้มีการรื้อถอนตามคำสั่งศาลตามวรรคสามให้เจ้าท่าใช้ความระมัดระวังตามควรแก่พฤติการณ์ โดยเจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือสิ่งอื่นใดจะเรียกร้อง

ค่าเสียหายใด ๆ จากเจ้าทำไม่ได้ และเจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือสิ่งอื่นใดต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายในการนั้น

ในกรณีที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือสิ่งอื่นใดไม่ยอมชดใช้ค่าใช้จ่ายตามวรรคสี่ ภายในระยะเวลาที่เจ้าทำกำหนดตามวรรคแรกกรณี หรือในกรณีที่ปรากฏตัวเจ้าของหรือผู้ครอบครอง ให้เจ้าทำโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมนำวัสดุที่ถูกรื้อถอนรวมทั้งสิ่งของที่ขนออกจากอาคารหรือสิ่งอื่นใดส่วนที่มีการรื้อถอนออกขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่น เงินที่ได้จากการขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่นให้นำไปชดใช้ค่าใช้จ่ายที่เจ้าทำได้จ่ายไปในการจัดการรื้อถอน และค่าตอบแทนตามมาตรา 118 และถ้ามีเงินเหลือจากการชดใช้ค่าใช้จ่ายดังกล่าวให้เจ้าทำเก็บรักษาไว้ เพื่อคืนให้กับเจ้าของหรือผู้ครอบครอง ในกรณีที่ปรากฏตัวเจ้าของหรือผู้ครอบครอง หรือเจ้าของหรือผู้ครอบครองไม่มารับคืนภายในหนึ่งปีให้ตกเป็นของแผ่นดิน

ในกรณีที่เจ้าทำจะดำเนินการตามวรรคหนึ่งและอาคารหรือสิ่งอื่นใดดังกล่าวมีลักษณะซึ่ง

อาจอนุญาตได้และเจ้าของหรือผู้ครอบครองยอมชำระค่าปรับตามที่เจ้าทำกำหนดตามอัตรา ในมาตรา 118 แล้ว เจ้าทำจะออกใบอนุญาตให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองก็ได้และเมื่อได้รับอนุญาตแล้วให้เสียค่าตอบแทนเป็นสองเท่าของมาตรา 117 ทวิ

มาตรา 118 ตร ในกรณีที่ไม่ชำระค่าตอบแทนตามที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 117 ทวิ ให้เสียเบี้ยปรับอีกหนึ่งเท่าของเงินค่าตอบแทนที่ค้างชำระ

(ข) ว่าด้วยการทิ้งอับเฉาลงในลำแม่น้ำ, เขตท่า หรือในท่าเลทอดสมจอดเรือ

มาตรา 119 ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใด ๆ ให้หิน กรวด ทราย ดิน โคลน อับเฉา สิ่งของหรือสิ่งปฏิกูลใด ๆ ยกเว้นน้ำมันและเคมีภัณฑ์ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันหรือทะเลภายในน่านน้ำไทย อันจะเป็นเหตุให้เกิดการตื้นเขิน ตกตะกอนหรือสกปรก เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าทำ ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียในการขจัดสิ่งเหล่านั้นด้วย

มาตรา 119 ทวิ ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใด ๆ ให้น้ำมันและเคมีภัณฑ์หรือสิ่งใด ๆ ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบอันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทยอันอาจจะเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือ

ต่อสิ่งแวดล้อมหรือเป็นอันตรายต่อการเดินเรือในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบดังกล่าว ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปในการแก้ไขสิ่งเป็นพิษหรือชดใช้ค่าเสียหายเหล่านั้นด้วย

มาตรา 120 ให้เจ้าทำมีหน้าที่ดูแล รักษาและขุดลอกร่องน้ำ ทางเรือเดิน แม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบและทะเลภายในน่านน้ำไทย

ห้ามมิให้ผู้ใดขุดลอก แก้ไข หรือทำด้วยประการใด ๆ อันเป็นการเปลี่ยนแปลงร่องน้ำทางเรือเดิน แม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบหรือทะเลภายในน่านน้ำไทย เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าทำ ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงห้าหมื่นบาทและให้เจ้าทำสั่งให้หยุดกระทำการดังกล่าว

มาตรา 120/1 ให้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีมีอำนาจปักหลักเขตควบคุมทางน้ำตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

ผู้ใดยกย้าย ทำให้เสียหาย หรือทำลายหลักเขตควบคุมทางน้ำ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปีหรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

(ง) ว่าด้วยเรือที่เป็นอันตรายลง ฯลฯ

มาตรา 121 เมื่อมีเรือไทย เรือต่างประเทศหรือสิ่งอื่นใดจมลงหรืออยู่ในสภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่การเดินเรือในน่านน้ำไทย ให้เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นจัดทำเครื่องหมายแสดงอันตรายโดยพลัน ด้วยเครื่องหมายตามที่เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่เห็นสมควร สำหรับเป็นที่สังเกตในการเดินเรือทั้งเวลากลางวันและเวลากลางคืน จนกว่าเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นจะได้กู้ รื้อ ขน ทำลายหรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่เรือหรือสิ่งอื่นใดซึ่งได้จมลงหรืออยู่ในสภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่การเดินเรือออกจากที่นั้นเรียบร้อยแล้ว ซึ่งต้องกระทำให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนด

ถ้ามิได้จัดทำเครื่องหมายแสดงอันตรายหรือกู้ รื้อ ขน ทำลายหรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่มีอำนาจจัดทำเครื่องหมายแสดงอันตรายหรือกู้ รื้อ ขน ทำลายหรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่เรือหรือสิ่งอื่นใด และทรัพย์สินที่อยู่ในเรือหรือสิ่งอื่นใดให้พ้นจากสภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่การเดินเรือ โดยเรียกค่าใช้จ่ายจากเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้น

ถ้าเรือไทย เรือต่างประเทศหรือสิ่งอื่นใดตามวรรคหนึ่ง มีสิ่งซึ่งก่อหรืออาจก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม ให้เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นขจัดหรือป้องกันมลพิษให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนด หากไม่แล้วเสร็จภายในระยะเวลาดังกล่าว ให้เจ้าท่า หรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่มีอำนาจกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อขจัดหรือป้องกันมลพิษนั้นได้โดยเรียกค่าใช้จ่ายจากเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้น

ในกรณีที่เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นไม่ยอมชดใช้ค่าใช้จ่ายตามวรรคสองหรือวรรคสามภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามควรแก่กรณี หรือไม่ปรากฏตัวเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นให้ เจ้าท่าด้วยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมนำเรือหรือสิ่งอื่นใดและทรัพย์สินที่อยู่ในเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นออกขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่น

ถ้าเงินที่ได้จากการขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่นยังไม่เพียงพอชดใช้ค่าใช้จ่ายเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นต้องชดใช้ส่วนที่ยังขาด แต่ถ้าเงินที่ได้จากการขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่นนั้น เมื่อหักค่าใช้จ่ายแล้วเหลือเท่าใดให้คืนเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้น หรือเจ้าของทรัพย์สิน เว้นแต่ไม่ปรากฏตัวเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นหรือเจ้าของทรัพย์สิน ให้เงินที่เหลือนั้นตกเป็นของแผ่นดิน

(จ) ว่าด้วยแตรหวีดเป่าด้วยแรงสุม

มาตรา 122 ห้ามมิให้เรือกำปั่นไฟหรือเรือกลไฟเล็กที่ทอดสมอยู่ก่ดี หรือกำลังเดินอยู่ก่ดี เป่าแตรหวีดนอกจากเฉพาะสำหรับความสะดวกในการเดินเรือ หรือเพื่อป้องกันมิให้โดนกันกับเรืออื่น และเสียงแตรที่เป่าขึ้นนั้นห้ามมิให้เป่านานเกินกว่าสมควร ข้อบังคับที่ว่านี้ให้ใช้ได้สำหรับแตรเรยอนต์เหมือนกัน

มาตรา 123 ภายในเขตท่ากรุงเทพฯ ห้ามมิให้เรือลำใดใช้แตรที่มีเสียงห้าว หรือเสียงครางครวญ เว้นไว้แต่เรือมาจากต่างประเทศที่ไม่มีแตรอย่างอื่นนอกจากอย่างนั้น

ว่าด้วยการยิงปืน

มาตรา 124 ภายในเขตท่ากรุงเทพฯ นอกจากได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า หรือจากเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ห้ามมิให้ผู้ใดยิงปืนจากเรือกำปั่นหรือเรือเล็กลำใดเป็นอันตราย เว้นไว้แต่สำหรับเป็นเครื่องสัญญาณว่ามีเหตุร้ายเกิดขึ้นแก่เรือ

ว่าด้วยการตีกองตี่ฆ้องและจุดดอกไม้เพลิง

มาตรา 125 ภายในเขตท่ากรุงเทพฯ และนอกจากได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า หรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ ห้ามมิให้ผู้ใดตีกอง ตี่ฆ้อง ปล่อยหรือจุดดอกไม้เพลิงในระหว่างเวลาตั้งแต่ 4 ทุ่มถึงเวลาย่ำรุ่งเป็นอันตราย

มาตรา 126 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 122 มาตรา 123 มาตรา 124 หรือมาตรา 125 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท

(ฉ) ว่าด้วยทรัพย์สินของที่ลี้มไว้ในเรือและทรัพย์สินของที่ลอยพลัดอยู่ในแม่น้ำ

มาตรา 127 เมื่อมีทรัพย์สินของอย่างใดของคนโดยสารหรือของคนอื่นลี้มไว้ในเรือกำปั่นหรือเรือเล็กลำใด และนายเรือลำนั้นไม่สามารถที่จะคืนให้แก่เจ้าของได้ ท่านว่าให้เอาไปส่งไว้ยังโรงพักกองตระเวนที่ตั้งอยู่ใกล้ และทำคำชี้แจงเหตุที่เกี่ยวข้องยื่นไว้ด้วย

มาตรา 128 ผู้ใดพบและเก็บทรัพย์สินของในแม่น้ำ อันเป็นของ ๆ คนอื่นที่หายไป เช่น ไม้ซุง หรือไม้กระดานที่เป็นของพลัดจากแพหรือเรือหรือสิ่งของอย่างอื่น ท่านว่าต้องนำส่งไว้ยังโรงพักกองตระเวนที่ตั้งอยู่ใกล้

มาตรา 129 เมื่อมีทรัพย์สินของมาส่งไว้ดังนั้น กองตระเวนต้องคืนให้แก่เจ้าของ ถ้าหากรู้จักตัว ถ้าหาเจ้าของไม่ได้ ก็ให้ประกาศโฆษณาไว้เมื่อพ้นกำหนดเวลา ๓ เดือนไปแล้ว ท่านว่าให้ขายทรัพย์สินของนั้นโดยวิธีขายทอดตลาด ขายได้เงินเท่าใด ให้ชักไว้ร้อยละสิบสำหรับผู้ที่พบและเก็บทรัพย์สินของนั้น ๆ เหลือจากนั้นให้ส่งไว้เป็นของรัฐบาล แต่ในการที่จะคืนให้แก่เจ้าของก็ดี หรือจะขายทอดตลาดก็ดี ท่านให้กองตระเวนสิบให้ทราบเสียก่อนว่าทรัพย์สินของนั้น ๆ จะต้องเสียภาษีศุลกากรหรือไม่

มาตรา 130 ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 127 มาตรา 128 หรือมาตรา 129 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท

(ช) ว่าด้วยคำเตือนสำหรับนายเรือกำปั่น

มาตรา 131 เมื่อเวลาอนุญาตให้ลูกเรือลาพัก นายเรือควรชี้แจงแก่ลูกเรือให้ทราบว่าจะเวลานั้นบอกอย่าให้มีมิดที่มีฝักหรืออาวุธที่อาจทำอันตรายได้อย่างอื่น ๆ เช่น ลูกดิ่ง ฯลฯ ติดตัวไปด้วยเป็นอันตราย

ตามความในมาตรา 335 ข้อ 2 แห่งประมวลกฎหมายลักษณะอาญา ท่านว่าถ้าผู้ใดมีอาวุธอย่างใดเช่นว่ามานั้น เข้าไปในถนนหรือสาธารณะสถาน กองตระเวนมีอำนาจที่จะจับกุมผู้นั้นได้ และถ้าพิจารณาเป็นสัตย์ต่อหน้าศาลให้ต้องระวางโทษปรับเป็นเงินไม่เกินกว่าสิบสองบาท และให้รับอาวรณ์เสียด้วย

มาตรา 132 นายเรือกำปั่นทุกคนต้องกระทำตามบังคับและคำสั่งที่สมควรทุกอย่างของเจ้าท่า ในการที่จะให้เคลื่อนหรือย้ายเรือที่ตนควบคุมอยู่นั้นไปยังที่ใด ๆ

มาตรา 133 ห้ามมิให้พาเอาศพเข้ามาในน่านน้ำไทยจากเมืองท่าต่างประเทศ

นอกจากศพที่มีหีบหรือเครื่องหุ้มห่ออย่างมิดชิดแน่นหนาไว้ไม่ได้ และมีหนังสือใบพยานกำกับศพมาด้วยฉบับหนึ่งชี้แจงว่าตายด้วยเหตุอะไรเป็นหนังสือใบพยานที่แพทย์ซึ่งมีวุฒิสมควรตาม

กฎหมายได้ทำให้และกงสุลไทยในเมืองท่าที่มาจากนั้น ได้ลงชื่อเป็นพยานหรือถ้าไม่มีกงสุลไทย เจ้าพนักงานฝ่ายตุลาการได้ลงชื่อเป็นพยาน เมื่อศพมาถึงน่านน้ำไทย นายเรือต้องรับแจ้งความให้ผู้นำร่องเจ้าท่า หรือเจ้าพนักงานแพทยศุขาทราบโดยพลัน

ภาคที่ 2

ข้อบังคับสำหรับออกใบอนุญาตการใช้และ การควบคุมเรือกำปั่นและเรือเล็กต่าง ๆ

หมวดที่ 1

ว่าด้วยข้อบังคับทั่วไป

มาตรา 134 (ยกเลิก)

มาตรา 135 (ยกเลิก)

มาตรา 136 (ยกเลิก)

มาตรา 137 เรือร่าวขอรับใบอนุญาตหรือขอต่ออายุใบอนุญาตนั้น ให้ยื่นต่อเจ้าท่าหรือเจ้าพนักงาน ซึ่งได้แต่งตั้งขึ้นเพื่อการจดทะเบียนและต้องเขียนด้วยกระดาษแบบพิมพ์ของราชการ เวลาที่ยื่นเรือร่าวผู้ขอใบอนุญาตต้องนำเงินไม่ต่ำกว่ากึ่งจำนวนเงินค่าธรรมเนียมสำหรับออกใบอนุญาตนั้น มาวางไว้ด้วย

ถ้าเป็นเรือกลไฟหรือเรือยนต์ที่ประสงค์จะเดินรับจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือสินค้า หรือจูงเรือ ผู้ยื่นเรือร่าวต้องแจ้งมาให้ชัดเจน ถ้าจะเดินรับจ้างเป็นการประจำทางจะต้องระบุด้วยว่า ตนจะนำเรือนั้นไปเดินจากตำบลใดถึงตำบลใด

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ เรือกลไฟหรือเรือยนต์ลำใดเดินรับจ้างเป็นการประจำระหว่างตำบลใด ๆ มีกำหนดตั้งแต่ 3 เดือนขึ้นไป ให้ถือว่าเป็นเรือเดินประจำทาง

เรือกลไฟหรือเรือยนต์ที่ได้รับอนุญาตให้เดินรับจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือสินค้า หรือจูงเรือตามความประสงค์ในวรรคก่อนนี้แล้ว ต่อมาถ้าจะขอแก้ไขทะเบียนเปลี่ยนความประสงค์ที่ได้รับอนุญาตไว้แต่เดิมนั้นก็ได้

มาตรา 138 เมื่อเจ้าพนักงานออกใบอนุญาตวินิจฉัยโดยเหตุอันสมควรเห็นว่าเรือกำปั่นและเรือเล็กลำใดมีความพิทักษ์รักษาและความสะอาดเรียบร้อยไม่พอเพียงสำหรับการที่ใช้กันอยู่หรือที่คิดจะใช้นั้นก็ดี หรือว่าผู้ที่ได้รับอนุญาตหรือคนประจำเรือลำใดได้ประพฤติไม่เรียบร้อยอย่างหนึ่งอย่างใดก็ตีท้าวว่าถ้าเป็นเรือที่ยังไม่มีใบอนุญาตเจ้าพนักงานผู้นั้นมีอำนาจที่จะไม่ยอมออกใบอนุญาตให้ ถ้าเป็นเรือที่มีใบอนุญาตแล้วเจ้าพนักงานมีอำนาจที่จะเรียกคืนและรับใบอนุญาตนั้นได้

มาตรา 139 เมื่อเจ้าท่าตรวจพบว่าเรือกำปั่นลำใดที่ใช้ในทะเลหรือเรือที่ใช้ในแม่น้ำไม่อยู่ในสภาพที่ปลอดภัย หรือไม่เหมาะสมสำหรับการใช้ ให้เจ้าท่ามีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือถึงนายเรือห้ามใช้เรือนั้นและสั่งให้เปลี่ยนแปลงแก้ไขหรือซ่อมแซมให้เรียบร้อยจนเป็นที่ปลอดภัยหรือมีสภาพเหมาะสมสำหรับการใช้

ถ้านายเรื่อนำเรือตามวรรคหนึ่งมาใช้โดยมิได้ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าท่าที่สั่งตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าท่ามีอำนาจกักเรื่อนั้นไว้จนกว่าจะได้ปฏิบัติให้ถูกต้องตามคำสั่ง

มาตรา 140 (ยกเลิก)

มาตรา 141 (ยกเลิก)

มาตรา 142 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดแบบใบอนุญาตใช้เรือ ตลอดจนหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอรับใบอนุญาตใช้เรือและการออกใบอนุญาตใช้เรือ

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

มาตรา 143 การออกใบอนุญาต หรือการออกใบอนุญาตใหม่แทนฉบับเดิมที่หมดอายุ สำหรับเรือที่บัญญัติไว้ในหมวดที่ 3 หมวดที่ 4 และหมวดที่ 5 ในภาคที่ 2 ให้เรียกค่าธรรมเนียมตามที่กำหนดในกฎกระทรวง แต่ไม่เกินฉบับละสองพันบาท

ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจกำหนดเรือที่ได้รับการยกเว้นค่าธรรมเนียมในวรรคหนึ่งไว้ในกฎกระทรวง

มาตรา 144 ใบอนุญาตนั้นให้ใช้ได้ชอบด้วยกฎหมายมีกำหนดไม่เกินกว่าสิบสองเดือน

มาตรา 145 ใบอนุญาตนั้นจะสับเปลี่ยนกันใช้ไม่ได้ แต่ถ้าในระหว่างที่ใบอนุญาตยังไม่หมดอายุ เรือนั้นได้เปลี่ยนเจ้าของกันไปแล้วก็ให้จัดการโอนกรรมสิทธิ์กันได้ แต่ต้องแจ้งความให้เจ้าท่าทราบด้วย เพื่อเจ้าท่าจะได้แก้ไขใบอนุญาตเปลี่ยนชื่อในบัญชีทะเบียนไว้เป็นสำคัญ โดยเรียกค่าธรรมเนียมถ้าเป็นเรือเล็ก เรือบรรทุกสินค้าหรือเรือเปิดทะเล ฯลฯ เป็นเงินสองบาท ถ้าเป็นเรือ นอกจากที่ว่ามานี้เป็นเงินยี่สิบบาท

มาตรา 146 เมื่อยังไม่ได้จัดการโอนในทะเบียนและในใบอนุญาตตามที่บังคับไว้ในมาตรา 145 ท่านว่าผู้ที่โอนนั้น ต้องคงเป็นผู้รับผิดชอบอยู่ก่อนตามบัญญัติในมาตรา 298 และ 299 และให้ถือว่าการโอนนั้น ยังใช้โดยชอบด้วยกฎหมายไม่ได้สำหรับคนอื่นที่ยังไม่รู้ในเรื่องการโอนนั้น

มาตรา 147 ถ้าในระหว่างอายุใบอนุญาตฉบับใด กระดาษใบอนุญาตนั้นลบเลือนจนอ่านไม่ชัดก็ดี หรือสูญหายไปก็ดี ท่านห้ามมิให้ใช้เรือลำนั้น จนกว่าเจ้าท่าจะได้ออกสำเนาใบอนุญาตฉบับใหม่ให้ ถ้าเป็นการที่สูญหายจะขอใหม่ ให้ยื่นเรื่องราวเป็นลายลักษณ์อักษร

มาตรา 148 ใบอนุญาตฉบับใหม่ที่ออกให้แทนเช่นว่ามานั้น ให้มีอักษรว่า “สำเนาใบอนุญาต” เขียนลงไว้เป็นสำคัญ และให้ใช้ได้ชอบด้วยกฎหมายเพียงกำหนดเวลาที่ฉบับเดิมยังไม่หมดอายุ

มาตรา 149 การออกสำเนาใบอนุญาต ให้เรียกค่าธรรมเนียมกึ่งอัตราค่าธรรมเนียมออกใบอนุญาต แต่ไม่เกินหนึ่งร้อยบาท

มาตรา 150 ผู้ที่ควบคุมเรือกำปั่นและเรือเล็กลำใด ที่ได้จดทะเบียนแล้ว ต้องรักษาใบอนุญาตไว้ในเรื่อนั้นเสมอ

มาตรา 151 ผู้ที่ควบคุมเรือกำปั่นและเรือเล็กลำใดที่เป็นเรือต้องจดทะเบียนนั้น เมื่อเจ้าพนักงานออกใบอนุญาต หรือเจ้าพนักงานกองตระเวนหรือเจ้าพนักงานกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์* หรือผู้ที่เข้าเรือลำนั้นมีความประสงค์จะขอตรวจดูใบอนุญาตสำหรับเรือลำนั้นแล้ว ผู้ควบคุมต้องนำมาแสดงให้เห็นปรากฏ

มาตรา 152 ผู้ใดเป็นผู้ควบคุมเรือกำปั่นหรือเรือเล็กลำใดที่มีใบอนุญาตหรือยังไม่มีใบอนุญาต ก็ดี ถ้าและผู้นั้นรู้อยู่แล้วนำเอาใบอนุญาตสำหรับเรือลำอื่นออกแสดงและใช้เป็นใบอนุญาตสำหรับเรือลำที่ตนเป็นผู้ควบคุม หรือผู้ใดจัดหาใบอนุญาตมาเพื่อใช้ในการกระทำความผิดดังกล่าว ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 153 ห้ามมิให้เรือกำปั่นลำใดเอาชื่อของเรือลำอื่นที่ได้จดทะเบียนไว้แล้วมาใช้ ถ้าและเรือกำปั่นลำใดที่ขอรับใบอนุญาตมีชื่อพ้องกันกับเรือลำอื่น เจ้าท่าต้องขอให้ผู้ที่ยื่นเรื่องราขอรับใบอนุญาตนั้นเปลี่ยนชื่อเรือเป็นอย่างอื่น และให้ยับยั้งการออกใบอนุญาตไว้จนกว่าจะได้เปลี่ยนชื่อนั้น

มาตรา 154 เจ้าของเรือกำปั่นลำใดจะเปลี่ยนชื่อเรือที่จดทะเบียนไว้แล้ว ต้องนำชื่อใหม่ไปจดทะเบียนทันที และเสียค่าธรรมเนียมจดทะเบียนครั้งละห้าสิบบาท

มาตรา 155 ห้ามมิให้เรือกลไฟหรือเรือยนต์ลำใดบรรทุกผู้โดยสารมากกว่าจำนวนที่แจ้งในใบอนุญาตสำหรับเรือลำนั้น

มาตรา 156 เรือกำปั่นลำใดจะใช้ธงพิเศษสำหรับเป็นเครื่องหมายของเจ้าของ หรือใช้เครื่องหมายอย่างใดที่ปลอมเรือก็ดี ต้องได้จดทะเบียนธงหรือเครื่องหมายนั้นไว้ ณ ที่ว่าการกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์* และอธิบายลงไว้ในใบอนุญาตสำหรับเรือเสียก่อนจึงให้ใช้ได้

มาตรา 157 ตัวเลขและตัวอักษรที่เป็นส่วนของชื่อและเลขลำดับที่พระราชบัญญัตินี้บังคับให้เขียนด้วยสี หรือให้ติดหรือสลักลงไว้ที่เรือกำปั่นและเรือเล็กต่าง ๆ นั้น จะต้องเป็นเลขหรืออักษรขนาดเท่าใด ต้องแล้วแต่เจ้าท่าจะเห็นสมควร

มาตรา 158 เจ้าท่า,เจ้าพนักงาน กองตระเวน,เจ้าพนักงานกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์* คนใดก็ดี ย่อมมีอำนาจโดยพระราชบัญญัตินี้ ที่จะขึ้นไปและตรวจบนเรือกำปั่นหรือเรือเล็กลำใด ๆ ได้ทุกลำ เพื่อให้ทราบว่าเป็นเรือที่ได้รับอนุญาตสำหรับเรือแล้วหรือไม่ และเพื่อให้ทราบว่าได้มีผลละเมิดต่อข้อบังคับในพระราชบัญญัตินี้ หรือในกฎข้อบังคับอย่างใด ๆ ซึ่งเจ้าท่าได้ออกโดยชอบด้วยกฎหมายอย่างหนึ่งอย่างใดหรือไม่

มาตรา 159 สิ่งของอย่างใด ๆ ที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้แม้จะเป็นจำนวนอย่างน้อยสักเพียงใดก็ดี ท่านห้ามมิให้บรรทุกไปในเรือกำปั่นหรือเรือเล็กลำใดพร้อมกันกับคนโดยสาร เว้นไว้แต่เรือลำนั้น ๆ ได้จัดที่ไว้เป็นพิเศษในตอนใต้คาดฟ้าสำหรับบรรทุกน้ำมันปิโตรเลียมและน้ำมันเบนซิน และถ้าเจ้าท่าเห็นเป็นการสมควรแล้ว จึงให้บรรทุกของสองอย่างนั้นไปด้วยได้ แต่ข้อบังคับในมาตรานี้ท่านว่าไม่ต้องถือเป็นการห้าม คนโดยสารคนใดที่จะพาอาวุธปืนของตนกับเครื่องกระสุนปืนมีจำนวนอันสมควรสำหรับใช้เองไปด้วยในเรือได้

มาตรา 160 เมื่อปรากฏว่าเรือไทยที่ได้รับใบอนุญาตใช้เรือมีอุปกรณ์ และเครื่องใช้ประจำเรือไม่ถูกต้องหรือไม่อยู่ในสภาพที่ใช้การได้ตามใบสำคัญที่ออกตามกฎหมายข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือตาม มาตรา 163 ให้เจ้าท่ามีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้นายเรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด

ถ้านายเรือนำเรือตามวรรคหนึ่งมาใช้โดยมิได้ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าท่าที่สั่งตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าท่ามีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตใช้เรือจนกว่าจะได้ปฏิบัติตามคำสั่ง

เมื่อได้ปฏิบัติถูกต้องตามคำสั่งตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้เจ้าท่าออกคำสั่งเพิกถอนคำสั่งพักใช้ใบอนุญาตใช้เรือโดยพลัน

เมื่อเจ้าท่าตรวจพบว่าเรือต่างประเทศที่เข้ามาในเขตท่าเรือของประเทศไทยมีอุปกรณ์และเครื่องใช้ประจำเรือไม่ถูกต้องหรือไม่อยู่ในสภาพที่ใช้การได้ตามใบสำคัญตามที่กำหนดในกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือตามมาตรา 163 ให้เจ้าท่ามีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้นายเรือแก้ไขให้ถูกต้องเสียก่อน เมื่อเห็นว่าถูกต้องแล้ว จึงจะอนุญาตให้ออกเรือได้

มาตรา 161 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 145 มาตรา 147 มาตรา 150 มาตรา 151 มาตรา 156 มาตรา 157 มาตรา 159 มาตรา 162 ทวิ มาตรา 162 ตรี มาตรา 166 มาตรา 167 มาตรา 168 มาตรา 171 หรือมาตรา 173 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท

มาตรา 161 ทวิ นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือกลไฟหรือเรือยนต์ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 155 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ

หมวดที่ 2 การตรวจเซอร์เวย์เรือ

มาตรา 162 เจ้าพนักงานออกใบอนุญาตจะออกใบอนุญาตใช้เรือหรือเปลี่ยนใบอนุญาตใช้เรือแทนฉบับเดิมให้แก่เรือลำใด ให้กระทำได้ต่อเมื่อมีใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือ ซึ่งเจ้าพนักงานตรวจเรือได้ออกให้ไว้ แสดงว่าเรือลำนั้นได้รับการตรวจตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ และปรากฏว่า เป็นเรือที่อยู่ในสภาพปลอดภัยและเหมาะสมสำหรับการใช้นั้นในช่วงระหว่างเวลาสิบสองเดือน หรือน้อยกว่านั้น

มาตรา 162 ทวิ เรือที่เป็นเรือเดินทะเลระหว่างประเทศ ต้องมีใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ตามมาตรา 163 (3) เว้นแต่

(1) เรือของทางราชการทหารไม่ว่าจะเป็นของประเทศไทยหรือต่างประเทศ หรือเรือลำเลียงทหารไม่ว่าจะเป็นเรือไทยหรือเรือต่างประเทศ

(2) เรือสินค้าขนาดต่ำกว่าห้าร้อยตันกรอสส์

(3) เรือที่มีใช้เรือกล

(4) เรือไม้ที่ต่อแบบโบราณ

(5) เรือสำราญและกีฬา

(6) เรือประมง

มาตรา 162ตรี เรือทุกลำต้องมีใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุกตามมาตรา 163 (4) เว้นแต่

(1) เรือของทางราชการทหารไม่ว่าจะเป็นของประเทศไทยหรือของต่างประเทศ

(2) เรือที่วางกระดูกงูในวันหรือหลังวันที่ 21 กรกฎาคม พ.ศ. 2511 ที่มีความยาวฉากน้อยกว่าสี่สิบสี่เมตร

(3) เรือที่วางกระดูกงูก่อนวันที่ 21 กรกฎาคม พ.ศ. 2511 ที่มีขนาดต่ำกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบตันกรอสส์

(4) เรือสำราญและกีฬา

(5) เรือประมง

มาตรา 163 ให้เจ้าท่าโดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการออกใบสำคัญดังต่อไปนี้

- (1) ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือ
- (2) ใบสำคัญแสดงการตรวจเรือเพื่อจดทะเบียนเรือไทย
- (3) ใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล
- (4) ใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก
- (5) ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่อการอื่น ๆ

กฎข้อบังคับนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

มาตรา 164 ผู้ยื่นเรื่องราวขอรับใบสำคัญตามมาตรา 163 ต้องเตรียมเรือไว้ให้เจ้าพนักงานตรวจเรือตรวจตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ

มาตรา 164 ทวิ ผู้ยื่นเรื่องราวตามมาตรา 164 ประสงค์จะให้เจ้าพนักงานตรวจเรือตรวจเรือนอกสถานที่ราชการไม่ว่าในหรือนอกเวลาราชการ นอกจากต้องเสียค่าธรรมเนียมการตรวจเรือตามมาตรา 165 แล้ว ให้เสียค่าเดินทางและค่าธรรมเนียมสำหรับการเดินทางไปตรวจเรือนอกสถานที่ราชการไม่ว่าในหรือนอกเวลาราชการ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าเดินทางและค่าธรรมเนียมสำหรับการเดินทางไปตรวจเรือนอกสถานที่ราชการไม่ว่าในหรือนอกเวลาราชการ

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

มาตรา 165 ค่าธรรมเนียมการตรวจนั้น ต้องเสียตามพิกัดที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ

หมวดที่ 3 ว่าด้วยเรือกลไฟทุกอย่าง

มาตรา 166 เรือกลไฟทุกลำต้องมีชื่อเรือเป็นอักษรไทยและอักษรฝรั่งเขียนหรือติดไว้ในที่เด่นและเห็นได้ง่ายที่หัวเรือทั้งสองแคม ถ้าเป็นเรือกลไฟเดินทะเลต้องเขียนหรือติดชื่อเรือและชื่อเมืองที่ได้จดทะเบียนเรือนั้นไว้ที่ท้ายเรือด้วย ถ้าเป็นเรือไม่มีชื่อนั้น ต้องเขียนหรือติดเลขลำดับของใบอนุญาตสำหรับเรือเป็นเลขไทยและเลขฝรั่งไว้ที่หัวเรือทั้งสองแคม และห้ามมิให้เอาสิ่งใดปิดบังชื่อหรือเลขที่ว่าเป็นอันขาด

มาตรา 167 บรรดาเรือกลไฟสำหรับให้เช่าต้องเอาใบอนุญาตสำหรับเรือและสำเนาข้อบังคับที่บัญญัติไว้ในหมวดนี้และในหมวดที่ 1 ใส่กรอบแขวนไว้ ในที่เด่นในเรือที่คนทั้งหลายอ่านได้ง่าย

มาตรา 168 บรรดาเรือกลไฟสำหรับให้เช่า ซึ่งมีใช้เรือกลไฟเดินทะเล ต้องเขียนเลขลำดับของใบอนุญาตสำหรับเรือเป็นเลขไทยและเลขฝรั่งที่หัวเรือชนาบข้างชื่อเรือ และต้องเขียนชื่อและเลขเช่นนั้นไว้ที่ท้ายเรือด้วย จำนวนคนโดยสารที่อนุญาตให้บรรทุกได้นั้น ต้องเขียนหรือติดไว้ในที่เด่นและเห็นได้ง่ายจากภายนอกทั้งสองข้างลำเรือ และห้ามมิให้เอาสิ่งใดปิดบังชื่อหรือเลขเช่นว่ามานี้เป็นอันขาด

มาตรา 169 เนื้อที่ในเรือสำหรับให้คนโดยสารคนหนึ่ง ๆ จะต้องมีขนาดเท่าไรนั้นจะได้กำหนดไว้โดยชัดในกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ และเรือลำใดจะยอมให้บรรทุกคนโดยสารได้กี่คนนั้น จะได้กำหนดไว้ในใบอนุญาตสำหรับเรือ

มาตรา 170 เมื่อเจ้าท่าตรวจพบว่าเรือที่ได้รับอนุญาตให้บรรทุกคนโดยสาร บรรทุกสินค้าหรือบรรทุกคนโดยสารและสินค้าลำใดอยู่ในสภาพไม่ปลอดภัยต่อคนโดยสารมีสภาพไม่เหมาะสมกับการใช้ ให้เจ้าท่ามีอำนาจสั่งห้ามใช้เรือลำนั้นจนกว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองจะได้แก้ไขให้เรียบร้อย

ผู้ใดใช้เรือที่เจ้าท่าสั่งห้ามใช้ตามวรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา 171 ในเรือลำใดถ้าใช้เนื้อที่ที่กำหนดสำหรับคนโดยสารเป็นที่วางสิ่งของกินเนื้อที่มากน้อยเท่าคนโดยสารกี่คน ต้องลดจำนวนคนโดยสารที่อนุญาตให้บรรทุกได้นั้นลงไปให้สมกัน

มาตรา 172 ในใบอนุญาตต้องกล่าวว่า แรงสติมที่หม้อน้ำของเรือนั้นควรมีหรืออนุญาตให้มีได้เพียงใดเป็นอย่างมากที่สุด ถ้าเจ้าของหรือผู้ใช้จักรหรือนายเรือกลไฟลำใดใช้แรงสติมเกินกว่าที่อนุญาตให้ใช้ก็ดี หรือเอาของหนักหรือสิ่งใดถ่วงหรือกดที่ (เชฟตีแวลฟ์) คือเครื่องสำหรับให้พ่นสติมไอน้ำเพื่อป้องกันอันตรายไว้ โดยมีควรรกติ ท่านว่ามีความผิดต้องระวางโทษปรับเงินไม่เกินกว่าห้าร้อยบาท

มาตรา 173 ถ้ามีอุบัติเหตุอันตรายเกิดขึ้นในเรือกลไฟลำใดแก่ลำเรือ หรือหม้อน้ำ หรือเครื่องจักร หรือแก่คนโดยสาร หรือบุคคลใด ๆ ก็ดี หรือมีอุบัติเหตุอันตราย ซึ่งเรือลำนั้นเป็นต้นเหตุก็ดี ท่านว่าต้องแจ้งความไปยังเจ้าท่าโดยพลัน

มาตรา 174 (ยกเลิก)

มาตรา 175 ผู้ใดใช้เรือผิดจากเงื่อนไขหรือข้อกำหนดในใบอนุญาตใช้เรือต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา 176 เรือลำใดบรรทุกเกินกว่าที่กำหนดในใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก เจ้าท่ามีอำนาจที่จะกักเรือลำนั้นไว้ และสั่งให้นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือจัดการให้เรือลำนั้นบรรทุกให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด

ถ้านายเรือหรือผู้ควบคุมเรือผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าท่าตามวรรคหนึ่งต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท

หมวดที่ 4

ว่าด้วยเรือใบ, เรือโป๊ะจ่าย, เรือลำเลียง,
เรือเปิดทะเล, และอื่น ๆ และเรือสำเภา

มาตรา 177 ในใบอนุญาตทุกฉบับสำหรับเรือใบ, เรือโป๊ะจ่าย, เรือลำเลียง, เรือเปิดทะเล และอื่น ๆ และเรือสำเภา นั้น ต้องชี้แจงขนาดกว้างยาว, ลึก ของเรือและเรืออาจบรรทุกของหนักได้เพียงใด

มาตรา 178 เรือที่เข้ามาแล้วเช่นนั้นทุก ๆ ลำต้องมีเลขลำดับของใบอนุญาตสำหรับเรือเป็นเลขไทยและเลขฝรั่งเขียนด้วยสีให้อ่านได้ชัดไว้ที่หัวเรือทั้งสองแคมและที่ท้ายเรือ ห้ามมิให้เขียนเลขอื่นที่มีใช้เลขลำดับของใบอนุญาต และห้ามมิให้เอาสิ่งใดปิดบังเลขที่เขียนไว้นั้นเป็นอันขาด

มาตรา 179 ห้ามมิให้เรือโปะจ่าย, เรือลำเลียง, เรือเปิดทะเลและอื่น ๆ และเรือสำเภา มีห้องเรือปลอม หรือมีระวาง หรือที่ลับสำหรับซ่อนสินค้าหรือซ่อนบุคคล

มาตรา 180 (ยกเลิก)

หมวดที่ 5

ว่าด้วยเรือบรรทุกสินค้าและเรือเล็กต่าง ๆ

มาตรา 181 (ยกเลิก)

มาตรา 182 (ยกเลิก)

มาตรา 183 เมื่อมีผู้ยื่นเรื่องราขอรับใบอนุญาต หรือขอเปลี่ยนใบอนุญาตใหม่แทนฉบับเดิมที่หมดอายุ สำหรับเรือบรรทุกสินค้าหรือเรือเล็กลำใด ๆ ถ้าเจ้าท่ามีเหตุอันสมควรที่จะสงสัยว่าได้มีการละเมิดที่เกี่ยวข้องด้วยเรือตนเอง หรือเกี่ยวข้องด้วยใบอนุญาตใด ๆ สำหรับเรือนั้นไซ้ ท่านว่าเจ้าท่ามีอำนาจที่จะรอกการออกใบอนุญาตตามที่ขอขึ้นและกักเรือลำนั้น ๆ ไว้เพื่อไต่สวนต่อไป ถ้าและไต่สวนตกลงในชั้นที่สุดว่าไม่ควรออกใบอนุญาตให้ฉะนั้น ให้ถือว่าเรือลำนั้นดูจทรัพย์สมบัติที่เก็บได้ ตามความมุ่งหมายของบัญญัติในมาตรา 129 แห่งพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 184 ในใบอนุญาตสำหรับเรือบรรทุกสินค้า ต้องชี้แจงขนาดกว้างยาวและลึกของลำเรือและจำนวนน้ำหนักที่เรือนั้น มีกำลังบรรทุกได้เพียงใด

มาตรา 185 ในใบอนุญาตสำหรับเรือเล็กต่าง ๆ ที่รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ต้องชี้แจงจำนวนคนโดยสารที่อนุญาตให้เรือนั้นบรรทุกได้ ถ้าเป็นเรือที่ใช้ทั้งสำหรับบรรทุกสินค้าและรับจ้างบรรทุกคนโดยสารฉะนั้น ในใบอนุญาตต้องชี้แจงขนาดกว้างยาวและลึกของลำเรือและกำลังของเรือที่บรรทุกของหนักได้เพียงใด และจำนวนคนโดยสารที่อนุญาตให้บรรทุกได้นั้นด้วย

มาตรา 186 เรือบรรทุกสินค้าและเรือเล็กต่าง ๆ ทุกลำ ที่ใช้สำหรับให้เช่าหรือรับจ้างและได้รับใบอนุญาตสำหรับเรือแล้วนั้น ต้องมีเลขลำดับของใบอนุญาตเป็นเลขไทยที่เขียนด้วยสีอ่านได้ชัดไว้ที่หัวเรือทั้งสองแคม ห้ามมิให้มีเลขอย่างอื่นเขียนไว้ในที่นั้นเป็นอันขาด และต้องสลักเลขลำดับนั้นลงไว้ในที่แลเห็นได้ง่ายในลำเรือนั้น ๆ ด้วย ถ้าเป็นเรือสำหรับรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ต้องเขียนจำนวนคนโดยสารที่อนุญาตให้บรรทุกได้นั้น ด้วยสีลงไว้ในที่แลเห็นได้ง่ายในลำเรือนั้นเป็นอักษรเลขไทยและเลขฝรั่ง และที่เขียนไว้เช่นนี้ห้ามมิให้เอาสิ่งใดปิดบังไว้เป็นอันขาด

มาตรา 187 ห้ามมิให้เรือบรรทุกสินค้าและเรือเล็ก ๆ ลำใด ๆ มีห้องเรือปลอมหรือมีที่ลับอย่างใด ๆ สำหรับซ่อนสิ่งของหรือบุคคล

มาตรา 188 (ยกเลิก)

ภาคที่ 3
ข้อบังคับพิเศษ

หมวดที่ 1
ข้อบังคับสำหรับเรือกำปั่นและเรือต่าง ๆ
ที่บรรทุกสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้

มาตรา 189 ให้เจ้าท่าโดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนดชั้นของสิ่งของและสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้

มาตรา 190 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการบรรจุหีบห่อ การจัดเก็บ การจัดแยก การจัดทำและแสดงเครื่องหมาย การจัดให้มีเอกสารที่จำเป็น และการขนถ่ายสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ในการขนส่งตามหมวดนี้

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

มาตรา 191 การขนถ่ายสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ จากเรือลำหนึ่งไปยังเรืออีกลำหนึ่ง การขนถ่ายจากเรือขึ้นบก หรือการขนถ่ายจากบกลงเรือ นายเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือต้องแจ้งให้เจ้าท่าทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่ายี่สิบสี่ชั่วโมงก่อนการขนถ่าย และห้ามมิให้ขนถ่ายจนกว่าจะได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า

ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี*โดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษายกเว้นเรือชนิดใดหรือการขนถ่ายประเภทใดที่จะไม่ต้องอยู่ในบังคับแห่งบทบัญญัติตามวรรคหนึ่งได้

มาตรา 192 ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี*โดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษาให้เรือชนิดหนึ่งชนิดใดที่บรรทุกสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ ต้องชักธงหรือแสดงเครื่องหมายหรือต้องให้สัญญาณใด ๆ ตามที่กำหนดได้

มาตรา 193 ในการส่งสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้โดยทางเรือผู้ส่งต้องจัดให้มีฉลากแสดงสภาพอันตรายของสิ่งของนั้นให้ชัดเจนที่หีบห่อ และต้องแจ้งเป็นหนังสือเกี่ยวกับสภาพอันตรายของสิ่งของนั้น ตลอดจนชื่อและที่อยู่ของผู้ส่งให้นายเรือทราบในขณะหรือก่อนการนำสิ่งของนั้นขึ้นเรือ

ห้ามมิให้ผู้ใดส่งหรือรับขนโดยทางเรือซึ่งสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ที่มีได้มีการปฏิบัติให้ถูกต้องตามวรรคหนึ่ง หรือมีการปฏิบัติตามแต่มีข้อความอันเป็นเท็จ

มาตรา 194 นายเรือต้องตรวจสอบอย่างระมัดระวังตามควรแก่กรณีมิให้มีการนำสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ขึ้นบนเรือโดยฝ่าฝืนกฎกระทรวงที่ออกตามความในมาตรา 190

ในกรณีที่มีเหตุอันควรสงสัยว่ามีการลักลอบนำสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ขึ้นบนเรือ นายเรืออาจปฏิเสธที่จะรับหีบห่อนั้นได้ เว้นแต่เจ้าของหรือผู้ครอบครองจะให้เปิดหีบห่อเพื่อตรวจดู

มาตรา 195 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 192 หรือมาตรา 194 วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 196 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 190 มาตรา 191 หรือมาตรา 193 วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

หมวดที่ 2

ข้อบังคับว่าด้วยน้ำมันปิโตรเลียมอย่างบรรทุกในถังระวาง

มาตรา 197 (ยกเลิก)

มาตรา 198 (ยกเลิก)

มาตรา 199 เรือกำปั่นถึงทุกลำที่เข้ามาถึงในเขตท่าหรือลำแม่น้ำใด ๆ ในประเทศไทย และมีน้ำมันปิโตรเลียมอย่างบรรทุกในถังระวางมาในเรือ ท่านว่าเรือนั้นต้องรีบไปยังที่ท่าขนสินค้าซึ่งได้รับอนุญาตสำหรับขนน้ำมันปิโตรเลียมอย่างนั้นโดยพลัน และห้ามมิให้เรือลำนั้นถอยไปจากที่นั้นโดยมิได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า

มาตรา 200 ในระหว่างเวลาที่เรือกำปั่นถึงลำใด ซึ่งมีน้ำมันปิโตรเลียมอย่างบรรทุกในถังระวางอยู่ในเรือยังพักอยู่ในเขตท่าหรือลำแม่น้ำตำบลใด ๆ ในประเทศไทย ท่านห้ามมิให้ใช้ไฟหรือคอม นอกจากคอมไฟฟ้าบนเรือหรือในที่ใกล้ชิดกับเรือลำนั้น ในขณะที่ถังระวางหรือห้องบรรทくな้ำมันปิโตรเลียมยังเปิดอยู่หรือกำลังถ่ายหรือรับน้ำมันปิโตรเลียมหรือในขณะที่ฝาครอบปากระวางยังเปิดอยู่ และห้ามบรรดาคนในเรือนั้นทุกคนมิให้สูบบุหรี่มิใช่ขีดไฟอยู่ใกล้ตัว แต่ที่บังคับไว้เหล่านี้ ต้องถือว่าไม่เป็นการห้ามไฟครัว หรือไฟในห้องเครื่องจักรสำหรับให้เกิดสติมพอให้เรือถอยเข้าหรือถอยออกที่ทำขนสินค้าเช่นว่ามาแล้วหรือออกไปยังทะเล หรือเพื่อให้มีแรงสติมสำหรับทำการถ่ายน้ำมันปิโตรเลียมที่ยังมีอยู่นั้นออกจากเรือ

มาตรา 201(ยกเลิก)

มาตรา 202 (ยกเลิก)

มาตรา 203 (ยกเลิก)

มาตรา 204 ผู้ใดเท ทิ้ง หรือปล่อยให้ น้ำมันปิโตรเลียมหรือน้ำมันที่ปนกับน้ำรั่วไหลด้วยประการใด ๆ ลงในเขตท่า แม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบ หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 205 ในไม่ว่าเวลาใด ห้ามมิให้เรือกำปั่นถึง เข้าไปยังท่าหรือเข้าจอดเทียบท่ามากกว่าลำหนึ่งและในขณะที่เรือกำปั่นถึงลำใดกำลังถ่ายน้ำมันปิโตรเลียมจากเรือ หรือรับน้ำมันปิโตรเลียมลงบรรทุกในเรือ ห้ามมิให้เรือกำปั่นหรือเรือลำอื่นหรือเรือสำเภาลำหนึ่งลำใดอยู่เทียบท่าเดียวกัน หรือเทียบท่ากับกำปั่นถึงลำนั้นเป็นอันขาด

มาตรา 206 เรือกำปั่นถึงลำใดที่บรรทくな้ำมันปิโตรเลียมอยู่ในถังระวางเรือ หรือที่เพิ่งจะเสร็จการถ่ายน้ำมันปิโตรเลียมที่บรรทุกมาเช่นนั้นจากเรือก็ดี ท่านห้ามมิให้เคลื่อนจากที่ ๆ จอดอยู่นั้นโดยมิได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า ถ้าและเจ้าท่าเห็นเป็นที่พอใจว่าเรือกำปั่นถึงลำใดไม่มีน้ำมันปิโตรเลียมอยู่ในเรือ และได้ล้างชำระเปิดให้อากาศเข้าออกในถังระวางเรือโดยสะอาดสนิทแล้ว เจ้าท่าอนุญาตให้เรือลำนั้นเลื่อนไปจอดยังที่ใดตามที่กำหนดให้ไว้นั้นก็ไ้

มาตรา 207 (ยกเลิก)

มาตรา 208 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 199 มาตรา 200 มาตรา 205 หรือมาตรา 206 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

หมวดที่ 3

ข้อบังคับว่าด้วยการทอดสมอใกล้เคียงหรือเกาะสมอข้ามสายท่อหรือสิ่งก่อสร้างที่ทอดใต้น้ำ

มาตรา 209 สายโทรเลข สายโทรศัพท์ สายไฟฟ้าหรือสายอื่นใด หรือท่อหรือสิ่งก่อสร้างที่ทอดใต้น้ำ ในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย ให้เจ้าท่าจัดให้มีเครื่องหมายแสดงไว้ ณ ที่ซึ่งสายท่อหรือสิ่งก่อสร้างนั้นทอดลงน้ำ เครื่องหมายนั้นให้ทำเป็นเสาสูงมีป้ายใหญ่สีขาวรูปกลมติดที่ปลายเสาในกลางป้ายมีข้อความภาษาไทยและภาษาอังกฤษว่า “สาย ท่อหรือสิ่งก่อสร้างใต้น้ำ ห้ามทอดสมอและเกาะสมอ” และในกรณีที่เห็นสมควร เจ้าท่าจะจัดให้มีการวางทุ่นหรือเครื่องหมายอื่นใดแสดงไว้ด้วยก็ได้

ห้ามมิให้เรือลำใดทอดสมอภายในระยะข้างละหนึ่งร้อยเมตรนับจากที่ซึ่งสายท่อหรือสิ่งก่อสร้างใต้น้ำทอดอยู่ หรือเกาะสมอข้ามสาย ท่อหรือสิ่งก่อสร้างที่ทอดใต้น้ำนั้น

มาตรา 210 นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือลำใดทอดสมอเรือภายในเขตที่ต้องห้ามตามความในหมวดนี้ หรือเกาะสมอ หรือลากแห อวน เครื่องจับสัตว์น้ำ หรือเครื่องมือใด ๆ ข้ามเขตเหล่านั้น ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สามร้อยบาทถึงสามพันบาท และถ้าการกระทำดังกล่าวเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่สาย ท่อ หรือสิ่งก่อสร้างใด ๆ ที่ทอดใต้น้ำด้วย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดเชยค่าเสียหายหรือค่าใช้จ่ายในการซ่อมสายท่อหรือสิ่งก่อสร้างใต้น้ำที่เสียหายเนื่องจากการที่ได้ทอดสมอหรือเกาะสมอ หรือลากของข้ามสาย ท่อหรือสิ่งก่อสร้างนั้นด้วย

ในระหว่างการดำเนินคดีเกี่ยวกับการกระทำผิดตามวรรคหนึ่ง เจ้าท่ามีอำนาจที่จะกักเรือที่เกี่ยวข้องไว้ได้ จนกว่าจะมีประกันมาวางสำหรับเงินค่าปรับหรือค่าเสียหายหรือค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมตามที่เจ้าท่ากำหนดตามควรแก่กรณี

มาตรา 211 ตามความในหมวดนี้ เมื่อเรือลำใดแล่นข้ามเขตอันต้องห้ามดังที่วามาแล้วแห่งใด ถ้ามิได้ชักสมอขึ้นพ้นจากน้ำจนแลเห็นได้ ท่านให้ถือว่าเรือลำนั้นเท่ากับได้เกาะสมอข้ามเขตที่ต้องห้าม

หมวดที่ 4

ว่าด้วยค่าธรรมเนียมประภาคาร

มาตรา 212 ภายใต้บังคับแห่งมาตรา 213 เรือเดินในทะเลที่เข้ามาในน่านน้ำไทย หรือที่เดินจากท่าหนึ่งถึงอีกท่าหนึ่งต้องเสียค่าธรรมเนียมประภาคาร ทุนหมายร่องน้ำและโคมไฟ แก่เจ้าพนักงานที่ได้แต่งตั้งไว้เพื่อการนั้นตามอัตราและวิธีการที่จะได้มีกฎกระทรวงกำหนดไว้เป็นครั้งคราว

มาตรา 213 เรือต่อไปนี้ให้ยกเว้นไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมประภาคาร พุนหมายร่องน้ำ และ โคมไฟ ตามมาตรา 212 คือ

- (1) เรือของรัฐบาลไทย
- (2) เรือยachtของเอกชน
- (3) เรือของรัฐบาลต่างประเทศ
- (4) เรือที่ใช้เฉพาะขนถ่ายสินค้าหรือคนโดยสารไปมาภายในเขตท่าเดียวกัน หรือระหว่างท่า กับที่ทอดจอดเรือภายนอกแห่งเท่านั้น
- (5) เรือค้าขายฝั่งขนาดบรรทุกต่ำกว่า 800 ตัน
- (6) เรือเดินทางซึ่งมีแต่อับเฉา ไม่ได้ค้าระวางบรรทุกและไม่มีคนโดยสาร
- (7) เรือที่เข้ามาเฉพาะจัดหาเชื้อเพลิง เครื่องพัสดุหรือเสบียงสำหรับเรือลำนั้นเท่านั้น
- (8) เรือที่เข้ามาเพราะถูกพายุ หรือเพื่อทำการซ่อมแซม หรือเพราะเกิดเสียหาย แต่เรือที่ว่านี้ จะต้องไม่ขนถ่ายสินค้าลงหรือขึ้นนอกจากสินค้าที่จำต้องขนลง เพื่อการซ่อมแซมที่ว่่านี้ และภายหลัง ได้ขนสินค้านั้นขึ้นเรือ

มาตรา 214 (ยกเลิก)

มาตรา 215 เรือลำใดซึ่งจะต้องเสียค่าธรรมเนียมประภาคาร พุนหมายร่องน้ำ และโคมไฟ มาขอใบปล่อยเรือ ให้เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานศุลกากรหรือเจ้าพนักงานอื่นผู้มีหน้าที่ออกใบปล่อยเรือขอตรวจดูใบเสร็จค่าธรรมเนียมนั้น ถ้าปรากฏว่าได้เสียค่าธรรมเนียมแล้ว จึงให้ออกใบปล่อยเรือให้

มาตรา 216 นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือผู้ใดพยายามจะนำเรือไปจากน่านน้ำไทย โดยไม่ได้เสียค่าธรรมเนียมตามมาตรา 212 หรือไม่ยอมให้วัดขนาดเรือที่ตนเป็นผู้ควบคุมเพื่อประโยชน์ในการเรียกเก็บค่าธรรมเนียม ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาท

หมวดที่ 5

ข้อบังคับสำหรับการป้องกันโรคภัยอันตราย

มาตรา 217 เมื่อได้รับข่าวว่ามีเชื้อหวัดตกโรค ไข้ทรพิษ ไข้กาฬโรค ไข้จับ หรือโรคร้ายต่าง ๆ ที่มีอาการติดกันได้ เกิดขึ้นหรือมีอยู่ในเมืองท่าหรือตำบลใด ๆ ภายนอกพระราชอาณาเขตไทย ให้เสนาบดีกระทรวงนครบาลมีอำนาจขอด้วยกฎหมาย ออกประกาศในหนังสือราชกิจจานุเบกษา และแจ้งประกาศไปยังกงสุลต่างประเทศทั่วกันว่า เมืองท่าหรือตำบลนั้น ๆ มีโรคภัยที่ติดกันได้ แล้วให้บังคับบรรดาเรือที่จะมาจากเมืองท่าหรือตำบลนั้น ให้ไปอยู่ที่สถานีหรือท่าเลทอดสมอเพื่อป้องกันโรคภัยอันตราย และให้กักอยู่ที่นั่น จนกว่าเจ้าพนักงานแพทย์กระทรวงนครบาลหรือเจ้าพนักงานรอง ซึ่งต่อไปจะเรียกว่าเจ้าพนักงานแพทย์นั้น จะอนุญาตปล่อยให้ไปได้

มาตรา 218 ท่าเลสำหรับทอดสมอเรือที่ต้องกักด่านป้องกันโรคภัยอันตรายในน่านน้ำไทยนั้น คือ :-

- | | |
|------------------|-------------------------------|
| (1) ที่เกาะพระ | หน้าสถานีป้องกันโรคภัยอันตราย |
| (2) ที่เกาะสีชัง | หน้าด่านศุลกากร |
| (3) ที่อ่างศิลา | หน้าด่านศุลกากร |

(4) ที่เมืองสมุทรปราการในแม่น้ำเจ้าพระยา หน้าด้านศุลกากร

(5) ที่กรุงเทพฯ ในแม่น้ำเจ้าพระยา หน้าโรงพักกองตระเวนตำบลบางคอแหลม

มาตรา 219 สถานีป้องกันโรคภัยอันตรายนั้นตั้งอยู่ที่เกาะพระ หรือ ณ ตำบลใด ๆ อิกสุดแล้วแต่จะกำหนดต่อภายหลัง

มาตรา 220 ถ้าเรือกำปั่นลำใดที่เข้ามาถึงน่านน้ำไทยมีคนเป็นไข้กาฬโรค ไข้หวัดตกโรค ไข้ทรพิษ ไข้จับ หรือโรคร้ายอย่างหนึ่งอย่างใด ที่ติดกันได้ในเรือก็ดี หรือเป็นมาแล้วภายใน 14 วัน ก่อนวันที่เรือมาถึงก็ดี นายเรือหรือผู้ที่บังคับการในเรือลำนั้น ต้องชักธงสำหรับบอกว่ามีโรคร้ายขึ้นไว้ และต้องทอดสมอจอดเรืออยู่ที่สถานีป้องกันโรคภัยอันตราย จนกว่าเจ้าพนักงานแพทย์จะอนุญาตปล่อยให้ไปจึงไปได้ ถ้าเป็นเรือที่จอดอยู่แล้วในน่านน้ำไทยนายเรือหรือผู้ที่บังคับการในเรือนั้น ต้องชักธงสำหรับบอกว่ามีโรคร้ายขึ้นทันที และต้องถอยเรือไปจอดอยู่ยังตำบลที่เจ้าพนักงานแพทย์เห็นสมควร

มาตรา 221 เจ้าพนักงานแพทย์ต้องรีบไปไต่สวนเหตุการณ์ที่เรือนั้นและถ้าเห็นเป็นการจำเป็นสำหรับความป้องกันโรคภัยอันตรายแก่บ้านเมืองที่จะต้องกักเรือและบรรดาคนในเรือลำนั้นไว้ที่ด่านป้องกันโรคภัยอันตราย ก็ให้มีคำสั่งแก่นายเรือหรือผู้ที่บังคับการในเรือนั้น ให้พาเรือและคนในเรือไปอยู่ในความกักด่านป้องกันโรคภัยอันตราย

มาตรา 222 เมื่อมีคำสั่งดังนั้นเป็นหน้าที่ของนายเรือหรือผู้ควบคุมเรือนั้น จะต้องเอาเรือนั้นไปยังตำบลที่เจ้าพนักงานจะชี้ให้จอด และต้องจอดกักด่านอยู่ที่นั้นจนกว่าจะมีอนุญาตปล่อยให้ไปได้ตามข้อบังคับในกฎหมายนี้

มาตรา 223 บรรดาเรือที่ต้องกักด่านสำหรับป้องกันโรคภัยอันตรายตามคำสั่งนั้น ในเวลากลางวันให้ชักธงสำหรับบอกว่ามีโรคร้าย คือ ธงสีเหลือง มี ธงประมวญอาณัติสัญญาณสากลอยู่ข้างล่าง และในเวลากลางคืนให้ชักโคมไฟสีแดงไว้ที่ปลายเสาหน้า

มาตรา 224 บรรดาเรือรักษาที่เฝ้าอยู่นั้น ในเวลากลางวันให้ชักธงสีเหลืองอย่างเดียวนั้นไว้ที่ท้ายเรือและในเวลาตั้งแต่พระอาทิตย์ตกจนพระอาทิตย์ขึ้นให้มีโคมไฟไว้ทั้งที่หัวเรือและท้ายเรือ

มาตรา 225 ห้ามไม่ให้เรือที่ต้องกักด่านป้องกันโรคภัยอันตรายถอยไปจากที่ โดยมีได้รับหนังสืออนุญาตของเจ้าพนักงานแพทย์

มาตรา 226 ห้ามไม่ให้เรือทั้งหลาย นอกจากเรือของเจ้าพนักงานแพทย์เข้าเทียบข้างเรือที่ต้องกักด่านป้องกันโรคภัยอันตราย และห้ามไม่ให้คนผู้ใดไปมาติดต่อกับเรือที่ต้องกักนั้น และห้ามไม่ให้คนผู้ใดในเรือที่ต้องกักนั้นไปมาติดต่อกับบนฝั่ง เว้นแต่การที่อาศัยฝากธุระโดยทางเจ้าพนักงานแพทย์นั้น ยอมให้กระทำได้

มาตรา 227 เมื่อเรือลำใด ที่มาถึงเมืองท่าใด ๆ ในประเทศไทย กำลังมีโรคภัยที่ติดกันได้ ในเรือหรือได้มีมาแล้วภายใน 14 วันก่อนเวลาที่เรือมาถึงนั้นก็ให้ส่งห่อและถุงหนังสือไปรษณีย์แก่เจ้าพนักงานแพทย์ และเมื่อเจ้าพนักงานแพทย์ได้เอารมยาหรือทำตามวิธีป้องกันโรคภัยอย่างใด ๆ ตามที่เห็นสมควรแก่การแล้ว ก็ให้ส่งห่อและถุงหนังสือไปรษณีย์ไปยังที่ว่าการกรมไปรษณีย์ในเมืองนั้นได้

มาตรา 228 เมื่อมีวิธีสำหรับป้องกันความติดต่อของโรคภัยได้ โดยเสนาบดีกระทรวงนครบาลยอมเห็นชอบด้วยตามคราวที่สมควรแก่การแล้ว ก็ให้เจ้าพนักงานแพทย์ มีอำนาจขอด้วยกฎหมายอนุญาตให้เรือกลไฟลำใด ๆ ผ่านทางเขตท่ารับถ่านน้ำและเสบียง และขนสินค้าขึ้นบกได้

มาตรา 229 เมื่อเห็นเป็นการสมควร ให้เจ้าพนักงานแพทย์มีอำนาจบังคับ ให้เอาคนในเรือลำใดที่ต้องกักด่านป้องกันโรคภัยอันตรายทั้งหมด หรือแต่บางคนขึ้นไปไว้ที่โรงพยาบาลหรือโรงพักที่สถานี่ป้องกันโรคของเมืองทำนั้นให้พักอาศัยและรักษาอยู่ทีนั้นจนกว่าเจ้าพนักงานแพทย์จะเห็นสมควรให้กลับไปทีเรือหรือย้ายไปลงเรืออื่นทำการติดต่อกับฝั่งได้

มาตรา 230 เมื่อเวลามีคนที่ต้องกักอยู่ทีสถานี่ป้องกันโรคภัยอันตราย ในเวลากลางวันให้ชักธงสีเหลือง และเวลากลางคืนให้ชักโคมไฟสีแดงขึ้นไว้เป็นสำคัญในที่ ๆ แลเห็นได้ง่าย

มาตรา 231 เมื่อมีธงหรือโคมไฟเป็นเครื่องหมายความกักด่านป้องกันโรคภัยอันตรายชักขึ้นไว้เช่นนั้น ห้ามมิให้คนผู้ใดนอกจากเจ้าพนักงานแพทย์ หรือคนที่เจ้าพนักงานแพทย์ให้อนุญาตนั้น ไปขึ้นบกทีโรงพักด่านป้องกันโรคภัยอันตรายเป็นอันขาด

มาตรา 232 เมื่อเจ้าพนักงานแพทย์จะต้องการกองรักษาสำหรับการป้องกันรักษาด่านทีป้องกันโรคภัยอันตราย ให้การเป็นไปตามข้อบังคับการป้องกันโรคภัยอันตรายก็ให้ผู้บังคับการกองตระเวนจัดให้ตามทีต้องการ

มาตรา 233 ห้ามมิให้คนผู้ใดทีต้องกักอยู่ทีสถานี่ป้องกันโรคภัยอันตรายไปจากทีนั้นโดยอ้างเหตุอย่างหนึ่งอย่างใดก่อนทีได้รับอนุญาตปล่อยจากเจ้าพนักงานแพทย์นั้นเป็นอันขาด

มาตรา 234 ถ้าคนผู้ใดขึ้นไปบนเรือทีต้องกักด่านป้องกันโรคภัยอันตรายหรือเข้าไป หรือจอดเรือขึ้นทีสถานี่ป้องกันโรคภัยอันตรายโดยมิได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานแพทย์ คนผู้นั้นจะต้องถูกกักด่านป้องกันโรคภัยอันตราย มีกำหนดเวลาตามทีเจ้าพนักงานแพทย์จะเห็นสมควร

มาตรา 235 ถ้าเจ้าพนักงานแพทย์ มีความต้องการให้นายเรือทีต้องกักด่านป้องกันโรคภัยอันตรายจัดหาเรือ และเครื่องใช้ต่าง ๆ เพื่อส่งคนโดยสารและลูกเรือของเรือนั้น ขึ้นไปไว้ยังโรงพักสถานี่ป้องกันโรคภัยอันตราย นายเรือต้องปฏิบัติตามทุกประการ

มาตรา 236 ถ้ามีคนตายในเรือลำใดทีต้องกักด่านป้องกันโรคภัยอันตราย หรือตายในเรือทีบังคับให้ไปอยู่ในความกักด่านป้องกันโรคภัยอันตรายก็ตี ต้องจัดการปลงศพผู้ตายตามวิธีทีเจ้าพนักงานแพทย์จะสั่งให้ทำและผู้นั้นเป็นนายเรื่อนั้น จะต้องเป็นธุระจัดการนั้นให้เป็นไปตามคำสั่งของเจ้าพนักงานแพทย์ทุกประการ

มาตรา 237 บรรดาเรือต้องกักด่านป้องกันโรคภัยอันตรายนั้น เมื่อได้ส่งคนโดยสารขึ้นไว้ ทีสถานี่ป้องกันโรคภัยอันตรายแล้วต้องล้างและชำระเรือด้วยน้ำยากันโรคร้ายให้เป็นที่พอใจเจ้าพนักงานแพทย์ และเมื่อทำดังนี้แล้วก็อนุญาตปล่อยเรื่อนั้นไปจากความกักด่านได้

มาตรา 238 ผู้แทนเจ้าของเรือจะต้องรับใช้ค่าเลี้ยงดูคนที่ต้องส่งขึ้นจากเรื่อนั้นไปไว้ทีด่านป้องกันโรคภัยอันตรายทีรัฐบาลได้ใช้จ่ายออกไปแล้วตามใบพยานของเจ้าพนักงานแพทย์และต้องรับใช้ค่าชำระล้างเรือ และค่าพยาบาลคนโดยสารและของอื่นด้วยยากันโรคร้ายนั้นด้วย

มาตรา 239 เป็นหน้าที่ของเจ้าพนักงานแพทย์จะต้องรับแจ้งรายงานต่อเสนาบดีกระทรวงนครบาลในทุกครั้งทีมีเหตุสมควร ต้องเอาคนโดยสารในเรือใด ๆ ทีเพิ่งเข้ามาถึงนั้นกักด่านป้องกันโรคภัยอันตราย และเมื่อต้องกักเรือใด ๆ เพื่อตรวจโรคร้ายและเวลาทีอนุญาตปล่อยเรื่อนั้นก็ต้องรายงานด้วยเหมือนกัน

มาตรา 240 เมื่อมีเรือเข้ามาจากเมืองท่าหรือตำบลใดทีมีโรคภัยอันตรายทีติดกันได้ หรือทีชักธงบอกว่ามีโรคร้ายอยู่ในเรือก็ตี ถ้าเป็นการจำเป็นเพื่อการเดินเรือไม่ให้เป็นอันตราย ผู้นำร่องจะขึ้นบน

เรือนั้น เพื่อพามาซึ่งที่ทอดสมอด้านตรวจโรคภัยอันตรายก่อนได้รับอนุญาตแพทย์ก็ได้ แต่ถ้าภายหลังเจ้าพนักงานแพทย์ตรวจเห็นเป็นที่สมควรว่าต้องกักเรือลำนั้นที่ด่านป้องกันโรคภัยอันตราย ผู้นำร่องผู้นั้นก็ต้องถูกกักด้วย ตามลักษณะในมาตรา 272 ในพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 241 นายเรือหรือแพทย์ในเรือลำใด ที่เข้ามาถึงจากตำบลใดที่มีไข้หวัดตกโรค ไข้ทรพิษ หรือโรคร้ายที่ติดต่อกันได้กำลังแพร่หลายอยู่ก็ดี หรือในลำเรือนั้นได้มีคนป่วยเป็นโรคอย่างหนึ่งอย่างใดในระหว่าง 14 วันก่อนวันที่เข้ามาถึงนั้นก็ดี นายเรือหรือแพทย์ผู้นั้นมีหน้าที่จำเป็นต้องแจ้งเหตุเหล่านั้นโดยถ่องแท้แก่ผู้นำร่อง และแก่เจ้าพนักงานแพทย์ที่จะมาจอดเทียบข้างหรือขึ้นบนเรือนั้นให้ทราบ

มาตรา 242 เจ้าพนักงานแพทย์ มีอำนาจที่จะขึ้นบนเรือใด ๆ ที่เข้ามาในน่านน้ำไทย และตรวจคนในเรือนั้นได้ทุกคน และถ้าเห็นสมควรแก่การจะเรียกดูสมุดและหนังสือสำคัญสำหรับเรือด้วยก็ได้ และเจ้าพนักงานแพทย์จะต้องพยายามทุกอย่างในทางที่ชอบด้วยกฎหมายตามที่เห็นสมควรแก่การสำหรับที่จะให้ทราบได้ว่าเรือตลอดทั้งคนในเรือนั้นมีความสะอาดเรียบร้อยปราศจากไข้เจ็บเพียงไร

มาตรา 243 บรรดาคนที่ส่งขึ้นไว้ที่สถานป้องกันโรคภัยอันตรายนั้น ต้องอยู่ในความกักด่านป้องกันโรคภัยอันตราย ตามกำหนดเวลาดังต่อไปนี้ คือ:-

ใช้กาฬโรค ไม่เกิน 10 วันตั้งแต่วันที่คนป่วยสุดท้ายตายลงหรือหายสนิทหรือย้ายไปไว้ในที่ซึ่งไม่ปะปนกับคนอื่น

ใช้ทรพิษ ไม่เกิน 14 วันตั้งแต่วันที่คนป่วยสุดท้ายตายลง หรือหายสนิทหรือย้ายไปไว้ในที่ซึ่งไม่ปะปนกับคนอื่น

ไข้หวัดตกโรค ไม่เกิน 10 วันตั้งแต่วันที่คนป่วยสุดท้ายตายลง หรือหายสนิทหรือย้ายไปไว้ในที่ซึ่งไม่ปะปนกับคนอื่น

มาตรา 244 ห้ามมิให้เอาสิ่งของอย่างหนึ่งอย่างใดนอกจากหนังสือและเงินตราออกจากที่ใดหรือเรือลำใดที่ต้องกักด่านป้องกันโรคภัยอันตราย โดยมีได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานแพทย์เป็นอันขาด และบรรดาสิ่งของทุกอย่างที่เอาออกมาแล้วนั้นต้องชำระด้วยเครื่องยาป้องกันโรคร้ายตามวิธีที่เจ้าพนักงานแพทย์จะสั่งให้ทำนั้นเสียก่อนจึงส่งต่อไปได้

มาตรา 245 บรรดาหนังสือและห่อสิ่งของทางไปรษณีย์ (ไปรษณีย์วัตถุ) สำหรับส่งถึงคนที่ต้องกักด่านป้องกันโรคภัยอันตรายนั้น ให้ส่งไว้ยังที่ว่าการกรมไปรษณีย์เพื่อให้รับส่งต่อไปในโอกาสแรกที่จะส่งได้

มาตรา 246 เจ้าพนักงานแพทย์ได้ตรวจบนเรือที่ต้องกักด่านป้องกันโรคภัยอันตราย หรือไปตรวจที่สถานป้องกันโรคภัยอันตรายในเวลาที่มีคนต้องกักด่านอยู่นั้นก็ดี เมื่อเวลากลับต้องชำระตนเองด้วยเครื่องยาป้องกันโรคร้ายให้เรียบร้อยเสียก่อนจึงขึ้นบกได้

มาตรา 247 ในคราวที่เจ้าพนักงานแพทย์ของรัฐบาลไทยแจ้งความแก่นายเรือในบังคับต่างประเทศลำใดว่า จะต้องจัดการตามลักษณะใน มาตรา 220 มาตรา 221 มาตรา 229 มาตรา 236 และมาตรา 242 นั้น เมื่อก่อนจะได้ลงมือจัดการนายเรือลำนั้น ย่อมมีอำนาจขอค่าธรรมเนียมที่จะไปแจ้งเหตุต่อกงสุลของประเทศนั้นได้ และกงสุล (ถ้าเห็นสมควรแก่การ) ก็มีอำนาจที่จะมาดูในเวลาที่จะตรวจเรือต่างประเทศนั้น และจะยอมหรือไม่ยอมให้เจ้าพนักงานจัดการตามข้อบังคับในมาตราต่าง ๆ ที่กล่าวมาแล้วนั้นก็ดี

มาตรา 248 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 217 มาตรา 220 มาตรา 222 มาตรา 223 มาตรา 225 มาตรา 226 มาตรา 227 มาตรา 229 มาตรา 231 มาตรา 233 มาตรา 234 มาตรา 235 มาตรา 236 มาตรา 237 มาตรา 238 มาตรา 240 มาตรา 241 มาตรา 243 หรือมาตรา 244 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท

หมวดที่ 6

ข้อบังคับสำหรับผู้นำร่อง

มาตรา 249 ถึง มาตรา 276 (ยกเลิก)

หมวดที่ 7

ว่าด้วยการจ้างและการเลิกจ้างคนสำหรับเรือต่าง ๆ

และการสอบไล่ความรู้เพื่อรับประกาศนียบัตรสำหรับการทำหน้าที่ได้

มาตรา 277 ห้ามมิให้ผู้ใดทำการในเรือกลไฟ เรือยนต์ เรือเดินทะเล เรือบรรทุกสินค้าขนาดตั้งแต่ 100 ตันขึ้นไปซึ่งทำการติดต่อกับเรือเดินทะเลหรือเรือซึ่งใช้เป็นเรือชูชีพประจำเรือเดินทะเลในตำแหน่งที่กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือกำหนดให้ต้องมีประกาศนียบัตร เว้นแต่เป็นผู้ที่ได้รับประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถให้ทำการเช่นนั้นได้

มาตรา 278 เมื่อจะออกประกาศนียบัตรเช่นว่ามาแล้วให้แก่ผู้ใดสำหรับทำการเป็นนายเรือต้นหน สร้าง ไต้ก๋ง นายท้าย คนถือท้าย หรือต้นกล คนใช้เครื่อง ท่านว่าผู้นั้นต้องสอบความรู้ได้แล้ว และเมื่อยื่นใบสมัครสอบนั้นต้องมีพยานหลักฐานมาแสดงให้เป็นที่พอใจถึงเรื่องไม่เป็นคนประพฤติดีเสเพลติดสุรายาเมา หรือติดยาเสพติดให้โทษความชำนาญการงานที่ได้ทำมา และความประพฤติทั่วไปนั้นด้วย แต่ถ้าผู้นั้นเป็นนายเรือ ต้นหน สร้าง ไต้ก๋ง และนายท้าย จะต้องแสดงว่ามีสายตาดีด้วย

ในมาตรานี้ คำว่า

“สร้าง” หมายความว่าผู้ทำการควบคุมเรือลำเลียง

“ไต้ก๋ง” หมายความว่าผู้ควบคุมเรือใบเดินทะเลที่มีน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ 800 ตันขึ้นไป

“คนถือท้าย” หมายความว่าผู้ควบคุมหรือผู้ถือท้ายหรือคนแจวท้ายของเรือบรรทุกสินค้าที่ทำการติดต่อกับเรือเดินทะเล

มาตรา 297 ให้เจ้าท่าโดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกข้อบังคับเกี่ยวกับการสอบความรู้ของผู้ทำการในเรือในเรื่องดังต่อไปนี้

- (1) การแบ่งชั้นความรู้
- (2) วิธีการสอบความรู้
- (3) หลักสูตร
- (4) คุณสมบัติของผู้สมัครสอบ
- (5) ค่าธรรมเนียมในการสอบ
- (6) การออกประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถ
- (7) รายละเอียดอื่น ๆ เกี่ยวกับการสอบความรู้

ข้อบังคับนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

มาตรา 280 ประกาศนียบัตรแสดงความรู้นั้นต้องระบุ ชื่อ อายุ และตำหนิรูปพรรณของผู้ถือประกาศนียบัตร และข้อความอื่น ๆ ตามที่จำเป็น และต้องมีรูปถ่ายของผู้ถือประกาศนียบัตร ปิดไว้ด้วย

ประกาศนียบัตรสำหรับคนถือท้ายให้มีอายุสามปี นอกนั้นให้มีอายุห้าปี เมื่อครบกำหนดแล้ว ผู้ถือต้องนำมาเปลี่ยนใหม่ ให้เรียกค่าธรรมเนียมการเปลี่ยนประกาศนียบัตรกึ่งหนึ่งแห่งอัตราค่าธรรมเนียมเดิม และถ้าเจ้าท่าจะต้องการให้ แสดงพยานหลักฐานดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 278 ก็ทำได้

มาตรา 281 บรรดาประกาศนียบัตรสำหรับความรู้ที่ได้ออกให้ไปแล้วก่อนเวลาประกาศใช้พระราชบัญญัตินี้ ให้เป็นอันใช้ได้มีกำหนดห้าปีนับแต่วันที่ออกประกาศนียบัตรให้ไปแล้ว

มาตรา 282 ผู้ใดทำการในเรือในตำแหน่งที่กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือกำหนดให้ต้องมีประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถ โดยมีได้รับประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถ อันถูกต้องตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ถ้าทำการในเรือในขณะที่ประกาศนียบัตรสิ้นอายุแล้ว ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท

มาตรา 283 ผู้ใดนำประกาศนียบัตรของผู้อื่นมาใช้หรือแสดงว่าเป็นประกาศนียบัตรของตน หรือผู้ใดจัดหาประกาศนียบัตรมาเพื่อให้ผู้อื่นกระทำการดังกล่าว ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 284 ผู้ทำการในเรือในตำแหน่งที่กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือกำหนดให้ต้องมีประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถต้องเก็บประกาศนียบัตรของตนไว้ในเรือเพื่อให้เจ้าท่าตรวจดูได้ในขณะที่ทำการ

ถ้าเจ้าท่าหรือตัวแทนเจ้าของเรือประสงค์จะเปลี่ยนตัวผู้ทำการในเรือลำใด ให้เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือนำใบอนุญาตใช้เรือลำนั้นพร้อมทั้งประกาศนียบัตรของผู้ที่จะทำการในเรือลำนั้นไปให้เจ้าพนักงานออกใบอนุญาตบันทึกการเปลี่ยนตัวผู้ทำการในเรือไว้ในใบอนุญาตใช้เรือ ณ ที่ทำการเจ้าท่าท้องถิ่นที่เรือนั้นขึ้นทะเบียน ภายในกำหนดสิบห้าวัน

มาตรา 285 คนรับจ้างสำหรับทำการในเรือเดินทะเลคนใด จะเข้าทำการงานหรือมีผู้จ้างทำการงานในเรือกำปั่นชาติไทย หรือเรือกำปั่นต่างประเทศชาติใดที่ไม่มีกงสุลประจำอยู่ในประเทศไทย ต้องได้รับอนุญาตเจ้าท่าก่อนจึงทำได้ และเจ้าท่าต้องเรียกใบพยานเลิกจ้างที่ผู้นั้นได้รับจากเรือที่ตนได้ทำการงานมาแล้วในหนหลังมาเก็บรักษาไว้ด้วย ถ้าและผู้นั้นนำใบพยานเช่นนั้นมาส่งไม่ได้ ท่านว่าผู้นั้นจำเป็นต้องชี้แจงว่าเป็นด้วยเหตุใดให้เป็นที่น่าพอใจเจ้าท่า

มาตรา 286 ค่าธรรมเนียมซึ่งรัฐบาลไทยจะได้กำหนดตามครั้งคราวนั้น ให้เรียกเก็บสำหรับการว่าจ้างและการเลิกจ้างทุกครั้ง ให้เจ้าท่าจัดระเบียบพิกัดค่าธรรมเนียมเช่นนี้ปิดประกาศไว้ ในที่แลเห็นง่าย ณ ที่ว่าการกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี* และให้มีอำนาจไม่ยอมเป็นธุระจัดการว่าจ้างหรือการเลิกจ้างรายใด ๆ ก่อนได้รับค่าธรรมเนียมในส่วนนั้น

มาตรา 287 เจ้าของเรือหรือนายเรือกำปั่นจะว่าจ้างหรือเลิกจ้างคนการสำหรับเรือเดินทะเล ณ ที่ว่าการกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี* ต้องเสียเงินค่าธรรมเนียมตามพิกัดที่ตั้งไว้สำหรับการว่าจ้างหรือเลิกจ้างนั้นทุกครั้ง

มาตรา 288 เมื่อคนทำการในเรือเดินทะเลคนใดเลิกรับจ้างจากเรือกำปั่นไทยลำหนึ่งลำใด ภายในพระราชอาณาเขต นายเรือกำปั่นลำนั้นต้องทำใบพยานการเลิกจ้างให้ผู้นั้นไปฉบับหนึ่งเป็นคู่มือ ให้ทำไว้ในเวลาที่เลิกจ้าง และให้เขียนความลงไว้ในนั้นว่าผู้นั้นได้รับจ้างชำนานเท่าใด ประเภทการที่ได้ใช้ให้ทำและเลิกจ้างเมื่อวันใด และลงลายมือนายเรือเป็นสำคัญ ถ้าและผู้เลิกรับจ้างจะขอร้องให้ทำหนังสือชี้แจงเพิ่มเติมว่าได้ให้ค่าจ้างและได้หักเงินค่าจ้างอย่างไร นายเรือต้องทำให้ตามประสงค์ ภายในยี่สิบสี่ชั่วโมงนับแต่เวลาที่ร้องขอ

มาตรา 289 การเลิกจ้างคนทำการในเรือเดินทะเลจากเรือกำปั่นชาติไทย หรือจากเรือกำปั่นต่างประเทศที่ไม่มีกงสุลประจำอยู่ในประเทศไทยนั้นห้ามมิให้ทำในที่อื่น นอกจากที่ว่าการกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี*

มาตรา 290 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 284 มาตรา 285 มาตรา 287 มาตรา 288 หรือมาตรา 289 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาท

หมวดที่ 8

ว่าด้วยการใช้อำนาจทำโทษสำหรับความผิด

มาตรา 291 ผู้นำร่อง นายเรือ ตันหน สร้าง ไต้ก๋ง นายท้าย คนถือท้าย ตันกล หรือคนใช้เครื่อง ที่ได้รับประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาตผู้ใดหย่อนความสามารถ หรือประพฤติไม่สมควรแก่หน้าที่ ละเลยไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือข้อบังคับเกี่ยวแก่การเดินเรือหรือหน้าที่ของตน ให้เจ้าท่ามีอำนาจที่จะสั่งงดมิให้ใช้ประกาศนียบัตร หรือใบอนุญาตที่มีกำหนดไม่เกินสองปี แต่ไม่เป็นการลบล้างโทษอย่างอื่นซึ่งผู้นั้นจะพึงได้รับ

ถ้าผู้นั้นไม่พอใจคำสั่งให้งดใช้ประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาต ให้ผู้นั้นมีสิทธิที่จะอุทธรณ์ไปยังรัฐมนตรีเจ้าหน้าที่ภายในหนึ่งเดือนนับแต่วันที่ได้ทราบคำสั่ง คำชี้ขาดของรัฐมนตรีนั้น เป็นที่สุด แต่ในระหว่างที่รัฐมนตรียังมีได้ชี้ขาด คำสั่งให้งดใช้ประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาตมีผลบังคับได้

มาตรา 292 เจ้าท่าทุกตำบลมีอำนาจหน้าที่ที่จะงดหรือเรียกคืนประกาศนียบัตร หรือใบอนุญาตใด ๆ ได้ ตามลักษณะมาตรา 291 และเพื่อประกอบกับการเช่นนั้นให้เจ้าท่ามีอำนาจทำการไต่สวน และหมายเรียกพยานและสืบพยานได้ทุกอย่าง ถ้าพยานคนใดไม่มาเบิกพยานหรือขัดขืนไม่ยอมเบิกพยานก็ดี ท่านว่ามีความผิดต้องระวางโทษต่อหน้าศาลธรรมดา ตามโทษานุโทษที่กฎหมายบัญญัติไว้สำหรับความผิดเช่นนั้น

ในการไต่สวนอย่างใดก็ตามที่ว่ามาแล้วเจ้าท่าจะมีผู้ช่วยวินิจฉัยสองนาย ซึ่งเสนาบติกระทรวงนครบาลจะเลือกจากจำพวกคนที่มีความรอบรู้ชำนาญในการเดินเรือทะเลมานั่งพร้อมด้วยก็ได้

ถ้าผู้ต้องคดีคนใดไม่มีความพอใจและจะขอให้ตรวจคำตัดสินของคณะที่ไต่สวนเช่นว่ามานี้เสียใหม่ ท่านว่าจะฟ้องอุทธรณ์เจ้าท่าต่อศาลอันมีหน้าที่ก็ฟ้องได้

มาตรา 293 การใช้อำนาจปรับโทษที่ไว้แก่เจ้าท่าตามพระราชบัญญัตินี้นั้นไม่เกี่ยวข้องอย่างใดกับคดีทางอาญาหรือทางแพ่งซึ่งอาจฟ้องร้องจำเลยในความผิดอันเดียวนั้น ต่อศาลซึ่งมีหน้าที่เพื่อให้ลงโทษหรือให้ปรับจำเลยใช้ค่าเสียหาย ตามลักษณะที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นสำหรับความผิดนั้น

มาตรา 294 ผู้ใดถูกเจ้าทำยัดหรือเรียกคืนประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาตอย่างใดตามพระราชบัญญัตินี้ และสั่งให้นำประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาตนั้นส่งเจ้าทำถ้าไม่ส่งภายในเวลาที่เจ้าทำกำหนด ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท

มาตรา 295 ประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาตใด ๆ ที่ถูกเรียกคืนนั้นท่านให้ยกเลิกเป็นอันใช้ไม่ได้ต่อไปทุกฉบับ

มาตรา 296 บรรดาใบอนุญาตหรือประกาศนียบัตรที่ถูกยึดไว้ชั่วคราวนั้น ให้รักษาไว้ ณ ที่ว่าการกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี*เมื่อครบกำหนดเวลาที่ให้ยึดแล้ว ให้ส่งคืนแก่ผู้ถือรับไปตามเดิม แต่ต้องจดความที่ได้ยึดนั้นลงไว้ในฉบับประกาศนียบัตร หรือใบอนุญาตนั้นด้วยเป็นสำคัญ

หมวดที่ 9

ลักษณะโทษและลักษณะรับผิดชอบทางแพ่ง

มาตรา 297 ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าทำหรือเจ้าพนักงานในการปฏิบัติการตามอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ใดต่อสู้หรือขัดขวางเจ้าทำหรือเจ้าพนักงานในการปฏิบัติการตามอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการต่อสู้หรือขัดขวางนั้นกระทำโดยใช้กำลังประทุษร้ายหรือขู่เข็ญว่าจะใช้กำลังประทุษร้าย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับตั้งแต่สี่พันบาทถึงสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 298 ในความผิดอย่างใด ๆ ต่อพระราชบัญญัตินี้ ถ้าผู้ที่ควบคุมเรือหรือควบคุมเครื่องจักรของเรือกำปั่นและเรือเล็กต่าง ๆ ลำใดซึ่งเป็นจำเลยนั้น หลบหนีตามตัวไม่ได้ ท่านว่าศาลมีอำนาจลงโทษปรับแก่เจ้าของเรือหรือแก่ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตสำหรับเรือลำนั้นได้ตามที่กฎหมายนี้บัญญัติไว้สำหรับความผิดนั้น ๆ

มาตรา 299 เจ้าของเรือหรือผู้ที่รับใบอนุญาตสำหรับเรือกำปั่นและเรือเล็กต่าง ๆ ทุกลำ ต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการใช้ค่าปรับต่าง ๆ ซึ่งนายเรือ, ตันกล, ตันหน หรือลูกเรือลำนั้นถูกปรับโดยกระทำ ความผิดอย่างหนึ่งอย่างใดต่อพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 300 เจ้าของแพไม้ทุกแพต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการใช้ค่าปรับต่าง ๆ ซึ่งผู้ที่ควบคุมแพหรือคนประจำการในแพนั้นถูกปรับโดยกระทำ ความผิดอย่างหนึ่งอย่างใดต่อพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 301 ลักษณะโทษต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ท่านว่าไม่เกี่ยวข้องอย่างใดกับความรับผิดชอบซึ่งจำเลยจะพึงถูกปรับในคดีส่วนแพ่ง เพราะความผิดอย่างหนึ่งอย่างใดต่อพระราชบัญญัตินี้

หมวดที่ 10

ข้อบังคับทั่วไปสำหรับเมื่อมีเหตุเรือโดนกัน

มาตรา 302 ถ้ามีเหตุเรือโดนกันครั้งใด เป็นโดยความไม่ได้แก่งหรือเป็นโดยเหตุใด ๆ ซึ่งเหลือความสามารถของมนุษย์จะป้องกันได้ก็ดี ท่านว่าอันตรายและความเสียหายที่ได้มีขึ้นแก่เรือลำใด มากน้อยเท่าใดต้องเป็นพัวกับเรือลำนั้นเองทั้งสิ้น

มาตรา 303 ถ้ามีเหตุเรือโดนกันครั้งใด เป็นด้วยความผิดหรือความละเลย ท่านว่าอันตรายและความเสียหายที่ได้มีขึ้นมากน้อยเท่าใด ให้ปรับเอาแก่เรือลำที่มีความผิดหรือมีความละเลยนั้น

มาตรา 304 ถ้าเรือที่โดนกันนั้น ต่างมีความผิดหรือความละเลยทั้งสองลำ ท่านว่าไม่ต้องปรับให้ฝ่ายใดใช้ค่าเสียหายอันตรายซึ่งได้มีแก่ลำใดหรือทั้งสองลำเว้นไว้แต่ถ้าพิจารณาได้ความปรากฏว่า มูลเหตุที่โดนกันได้เกิดจากฝ่ายใดโดยมากฉะนั้น จึงให้ศาลซึ่งมีหน้าที่ตัดสินกำหนดจำนวนเงินที่ฝ่ายนั้นจะต้องใช้ค่าเสียหายให้แก่อีกฝ่ายหนึ่ง

มาตรา 305 เมื่อมีความผิดหรือความละเลยเกิดขึ้นอย่างใดอันเรือที่เกี่ยวข้องมีความผิดด้วยกันทั้งสองฝ่าย ท่านว่าเจ้าของหรือนายเรือทั้งสองลำนั้นหรือลำใด แต่ลำเดียวต้องรับผิดชอบใช้ค่าอันตรายหรือความเสียหายที่ได้มีขึ้นแก่สิ่งของที่บรรทุกในเรือหรือแก่บุคคล เพราะความผิดหรือความละเลยที่ได้กระทำนั้น

ถ้าและการต้องใช้ค่าอันตรายหรือความเสียหายนั้นตกหนักแก่เรือที่ต้องคดีนั้นแต่ลำเดียว ท่านว่าเรือลำนั้นย่อมมีอำนาจที่จะฟ้องร้องให้เรืออีกลำหนึ่งที่ต้องคดีด้วยกันช่วยใช้เงินที่ได้เสียไปแล้วนั้นกึ่งหนึ่ง

ถ้าและทางพิจารณาตามกฎหมายได้ พิพากษาว่าความรับผิดชอบนั้นควรแบ่งกันเป็นอย่างอื่น นอกจากที่กล่าวมาแล้วฉะนั้น ท่านว่าการที่จะต้องใช้เงินค่าอันตรายหรือความเสียหายต้องเป็นไปตามคำพิพากษานั้น

มาตรา 306 การร้องเอาค่าเสียหายนั้นท่านว่ากัปตันหรือนายเรือลำใดที่เกี่ยวข้องในคดีย่อมมีอำนาจเป็นโจทก์แทนบรรดาบุคคลที่เกี่ยวข้องนั้นได้

มาตรา 307 ถ้าการที่เรือโดนกันเป็นเหตุให้เสียชีวิตหรือเกิดบาดเจ็บแก่บุคคล ท่านว่าเงินค่าเสียหายที่ตัดสินให้เสียในส่วนนี้ต้องใช้ก่อนค่าเสียหายอย่างอื่น ๆ

มาตรา 308 คำร้องเอาค่าเสียหายอย่างใด ๆ ที่เนื่องจากเหตุเรือโดนกันนั้น ท่านว่าต้องยื่นภายในหกเดือนนับจากวันที่ผู้เกี่ยวข้องเป็นโจทก์ได้ทราบเหตุอันนั้น

มาตรา 309 เมื่อได้มีคำฟ้องเรียกค่าเสียหายอันเกิดจากเหตุเรือโดนกันยื่นต่อศาล ถ้าผู้ใดที่เกี่ยวข้องในคดีร้องขอขึ้น ท่านว่าผู้พิพากษาที่มีหน้าที่มีอำนาจที่จะออกคำสั่งให้มีการอายัดแก่เรือลำเดียวหรือหลายลำ อันต้องหาว่าเป็นต้นเหตุในการที่เรือโดนกันนั้นได้

มาตรา 310 (1) ถ้ามีความผิดอย่างใดต่อกฎข้อบังคับสำหรับป้องกันเหตุเรือโดนกันเกิดขึ้น เพราะความละเมิดของนายเรือ ผู้ที่ควบคุมเรือหรือเจ้าของเรือผู้ใด อันเป็นละเมิดที่กระทำด้วยความจงใจ นายเรือ ผู้ที่ควบคุมเรือ หรือเจ้าของเรือผู้นั้น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

(2) ถ้ามีความเสียหายเกิดขึ้นแก่บุคคล หรือทรัพย์สินเพราะเหตุเรือลำใดไม่ปฏิบัติตาม ข้อบังคับอย่างหนึ่งอย่างใด ในกฎข้อบังคับสำหรับป้องกันเหตุเรือโดนกัน ท่านให้ถือว่าความเสียหาย อันนั้นเท่ากับได้มีขึ้นจากความละเมิดอันจงใจของผู้ควบคุมการอยู่บนดาดฟ้าเรือลำนั้นในขณะที่เกิด เหตุ เว้นไว้แต่ถ้าพิสูจน์ให้ศาลเห็นเป็นที่พอใจว่ามีเหตุอันจำเป็นในขณะนั้นที่จะต้องประพุดให้ผิดไป จากกฎข้อบังคับที่ว่ามาแล้ว

(3) ในคดีเรื่องเรือโดนกัน ถ้าปรากฏขึ้นต่อศาลซึ่งพิจารณาคดีนั้นว่าได้มีความละเมิดเกิดขึ้น ต่อข้อบังคับข้อหนึ่งข้อใดแห่งกฎข้อบังคับสำหรับป้องกันเหตุเรือโดนกัน ท่านให้ถือว่าความผิดที่เป็น มูลแห่งคดีนั้นตกอยู่กับเรือลำที่ได้มีความละเมิดอันนั้น เว้นไว้แต่ถ้าพิสูจน์ให้ศาลเห็นเป็นที่พอใจว่าได้ มีเหตุอันจำเป็นที่จะต้องประพุดให้ผิดไปจากกฎข้อบังคับที่ว่ามาแล้ว

มาตรา 311 เมื่อเจ้าของเรือหรือนายเรือลำใดต้องการกฎข้อบังคับสำหรับป้องกันเหตุเรือโดน กัน ก็ให้เจ้าท่าจ่ายให้ตามความประสงค์

มาตรา 312 เมื่อเกิดเหตุเรือสองลำโดนกันขึ้นเวลาใด นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือทั้งสองฝ่าย เมื่อเห็นว่าจะกระทำได้เพียงใดโดยไม่เป็นที่น่ากลัวอันตรายจะมีขึ้นแก่เรือ หรือลูกเรือ หรือคนโดยสาร (ที่หากจะมี) ในเรือของตน ท่านว่าเป็นหน้าที่ของนายเรือหรือผู้ควบคุมเรือควรจะทำดังต่อไปนี้ คือ

(ก) ต้องช่วยเหลือตามความสามารถที่จะกระทำได้เพียงใด แก่เรืออีกลำหนึ่งที่โดนกัน และแก่นายเรือ, ลูกเรือและคนโดยสาร (ถ้าหากมี) ของเรือลำนั้น เพื่อป้องกันให้พ้นจากอันตรายที่จะพึงเกิด จากเหตุที่เรือโดนกันนั้นและต้องรอเรืออยู่ใกล้กับเรือลำนั้น จนกว่าจะเป็นที่แน่ใจว่าไม่ต้องการให้ช่วยเหลืออีกต่อไป

(ข) ต้องแจ้งชื่อเรือ ชื่อเมืองท่าที่เป็นสำนักนี้ของเรือของตน และมาจากเมืองท่าใด จะไปเมืองท่าใด แก่นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรืออีกลำหนึ่งที่โดนกันนั้นให้ทราบ

ถ้านายเรือ หรือผู้ที่ควบคุมเรือลำใด ละเลยไม่กระทำตามข้อปฏิบัติที่ว่าไว้ในมาตรานี้ และไม่มีเหตุอันสมควรที่จะแก้ตัวได้ว่าเป็นด้วยเหตุใด ท่านว่าถ้าไม่มีสักขีพยานแน่นอนว่าเป็นอย่างอื่น ต้องถือว่าเหตุเรือโดนกันนั้นได้เกิดขึ้นเพราะความประพุดผิด หรือความละเลย หรือความประพุดผิด ละเมิดฉะนั้น

นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือผู้ใดละเลยหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติในมาตรานี้โดยไม่มีเหตุอันสมควร ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำ ทั้งปรับ และให้เจ้าท่ามีอำนาจสั่งตั้งใช้ประกาศนียบัตรสำหรับการในหน้าที่เช่นนั้น มีกำหนดไม่เกิน สองปี หรือสั่งห้ามใช้ประกาศนียบัตรนั้นตลอดไปได้

แบบที่ 1

แบบคำถามซึ่งนายเรือต้องชี้แจงในเวลาเรือเข้ามาถึง

- (1) วันที่เรือมาถึง.....
- (2) ชื่อเรือ.....
- (3) ธงชาติของเรือ.....
- (4) ประเภทของเรือ.....
- (5) เรือขนาดกี่ตัน.....

- (6) ชื่อนายเรือ.....
- (7) เรือมาขึ้นแก่ผู้ใด.....
- (8) เรือมาจากไหน.....
- (9) ได้ออกเรือจากนั้นเมื่อวันใด.....
- (10) ประเภทสินค้าที่บรรทุกมาในเรือ.....
- (11) มียาฝิ่นบรรทุกมาเท่าไร.....
- (12) มีหนังสือส่งทางไปรษณีย์มาเท่าไร.....
- (13) มีเครื่องอาวุธอย่างไรเท่าไร.....
- (14) มีเครื่องกระสุนปืนและเครื่องระเบิดอย่างไรเท่าไร.....
- (15) มีโรคร้ายที่ติดกันได้หรือไม่.....
- (16) ได้มีคนตายในเรือหรือไม่.....
- (17) จำนวนคนประจำเรือ.....
- (18) จำนวนคนโดยสารชั้นมีห้องให้พัก.....
- (19) จำนวนคนโดยสาร ที่อาศัยพักบนดาดฟ้า.....
- (20) จดหมายเหตุ.....

แบบที่ 2

พิกัดค่าจ้างนำร่อง

(ยกเลิก)

แบบที่ 3

พิกัดค่าธรรมเนียมประภาคารและโคมไฟ

(ยกเลิก)

พระราชบัญญัติตราไว้ ณ วันที่ 16 กรกฎาคม พระพุทธศักราช 2456 เป็นวันที่ 979 ในรัชกาลปัจจุบันนี้

ประกาศแก้ไขพระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

ประกาศเปลี่ยนแปลงพิกัดอัตราค่าธรรมเนียมประภาคารและโคมไฟ ลงวันที่ 3 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2474

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยแก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2476

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477

มาตรา 4 เรือเดินสมุทรบรรทุกทุกนักท่องเที่ยวรอบโลกชั่วคราว ให้เก็บค่าธรรมเนียมประภาคาร หุ่นหมายร่อนน้ำและโคมไฟ กิ่งอัตราปกติ

มาตรา 5 ในการพิจารณาออกใบอนุญาตสำหรับเรือกลไฟและเรือยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือสินค้า หรือจูงเรือนั้น ถ้าเป็นเรือเดินประจำทาง เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานซึ่งได้แต่งตั้งขึ้นเพื่อทำการจดทะเบียนมีอำนาจที่จะ

(1) กำหนดข้อห้ามและเงื่อนไขเกี่ยวกับเขตหรือทางที่จะใช้เรือนั้นเดิน

(2) กำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับจำนวน ขนาด ชนิดและกำลังเครื่องจักรของเรือที่จะใช้เดินจากตำบลหนึ่งถึงตำบลหนึ่งตลอดจนถึงการสับเปลี่ยนเรือใช้แทนกันชั่วคราวด้วย

(3) กำหนดท่าเรือต้นทางและปลายทาง

(4) สั่งสอนญาติเรือลำใด ๆ หรือของเจ้าของใด ๆ มิให้เดินประจำทางที่เห็นว่ามีเรืออื่นเดินอยู่เพียงพอแล้ว หรือเมื่อเห็นว่าถ้าให้อนุญาตจะมีการแข่งขันกันจนจะเป็นเหตุให้เกิดความเสื่อมเสียความปลอดภัยของประชาชน

(5) ตั้งคณะกรรมการขึ้นโดยความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นครั้งคราว เพื่อกำหนดเงื่อนไขในเรือค่าโดยสาร ค่าระวาง ค่าจ้างเรือ ค่าบริการอื่น จำนวนเรือที่จะใช้เดินเวลาออกเรือ และเวลาเรือถึงท่าเรือปลายทาง คณะกรรมการนั้นให้รวมทั้งเจ้าของเรือหรือผู้แทนด้วย

ถ้าไม่ใช้เรือเดินประจำทาง เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานซึ่งได้แต่งตั้งขึ้น มีอำนาจที่จะห้ามหรือจำกัดมิให้เดินเรือรับจ้างในเขตใด ๆ ในเมื่อเห็นว่าการเดินเรือรับจ้างในเขตนั้นจะเป็นเหตุให้เกิดความไม่สงบเรียบร้อยหรือเสียหายแก่ทรัพย์สินของประชาชน

มาตรา 6 เรือกลไฟ และเรือยนต์ที่ทำการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือสินค้า หรือจ้างเรือเป็นการประจำทางที่ยังมิได้แจ้งความจำนงว่าจะนำเรือไปเดินจากตำบลใด ถึงตำบลใดนั้น ให้นำใบอนุญาตสำหรับเรือมาขอแก้ไขเสียให้ถูกต้องตามพระราชบัญญัตินี้ภายในสี่เดือน นับตั้งแต่วันประกาศใช้พระราชบัญญัตินี้เป็นต้นไป การแก้ไขเช่นว่ามานี้ ไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียม

มาตรา 7 เรือกลไฟและเรือยนต์ที่รับจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือสินค้า หรือจ้างเรือลำใด ผ่าฝืนเงื่อนไขที่ได้กำหนดขึ้นตามมาตรา 5 เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานมีอำนาจที่จะสั่งการเดินเรือของเรือนั้น ๆ เสียชั่วคราว หรือจะสั่งยึดใบอนุญาตสำหรับเรือนั้นไว้มีกำหนดไม่เกินหกเดือนก็ได้

เจ้าของเรือหรือเจ้าของกิจการเดินเรือที่ถูกสั่งการเดินเรือหรือถูกยึดใบอนุญาต ตามวรรคหนึ่ง มีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ภายในหนึ่งเดือนนับแต่วันที่ได้ทราบคำสั่ง คำชี้ขาดของรัฐมนตรีเป็นที่สุด แต่ในระหว่างที่รัฐมนตรียังมิได้ชี้ขาด คำสั่งหรือยึดนั้นมีผลบังคับได้

เรือใดที่ถูกสั่งการเดินเรือ หรือถูกยึดใบอนุญาตแล้วยังขึ้นเดิน หรือเรือใดกระทำการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร หรือสินค้าหรือจ้างเรือเป็นการประจำทางโดยมิได้รับใบอนุญาต นายเรือหรือผู้ควบคุมเรือ หรือเจ้าของเรือหรือเจ้าของกิจการเดินเรือต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา 12 บรรดาธงสัญญาณที่พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยยังมิได้บังคับไว้ นั้น ให้บรรดาเรือกลไฟที่เข้ามาในเขตท่าแห่งน่านน้ำไทยปฏิบัติตามประมวลสัญญาณสากลที่ใช้อยู่จนทุกประการ

มาตรา 13 บรรดาความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทยที่มีโทษปรับสถานเดียวไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ให้เจ้าท่ามีอำนาจเปรียบเทียบผู้ต้องหาได้เมื่อผู้เสียหายยินยอมและผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามคำเปรียบเทียบของเจ้าท่าแล้วให้ถือว่าคดีเลิกกันตามกฎหมายว่าด้วยวิธีพิจารณาความอาญา

มาตรา 14 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจการมีอำนาจหน้าที่รักษาการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติม และให้มีอำนาจตั้งเจ้าพนักงาน ออกกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียม หรือกิจการอื่น เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้

เจ้าพนักงานที่ได้รับแต่งตั้งตามมาตรา ๓ ให้ถือว่าเป็นเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี* และการตั้งเจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาด้วย และให้ระบุให้ชัดเจนว่า ผู้ได้รับแต่งตั้งนั้นมิอำนาจปฏิบัติหน้าที่เพียงใด

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 (ฉบับที่ 2

มาตรา 4 การนำร่องนั้น ให้อยู่ในอำนาจและความควบคุมของรัฐบาลให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวง ที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี* สังกัดเป็นเจ้าหน้าที่รักษาการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ และเพื่อการนั้น ให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงในเรื่องต่อไปนี้ คือ

1) กำหนดคุณสมบัติผู้นำร่องและผู้ฝึกการนำร่องกำหนดชั้นความรู้ผู้นำร่อง วิธีการที่จะสอบความรู้และออกใบอนุญาตแก่ผู้ที่จะขอรับใบอนุญาตเป็นผู้นำร่อง

2) กำหนดหน้าที่และมรรยาทของผู้นำร่อง

3) กำหนดจำนวนผู้นำร่องที่จะอนุญาตให้ทำการนำร่องและจำนวนผู้ฝึกการนำร่องประจำท่า หรือน่านน้ำแห่งใดแห่งหนึ่ง

4) กำหนดค่าธรรมเนียมสอบไล่ผู้นำร่อง

5) กำหนดวิธีการเก็บ และแบ่งเงินผลประโยชน์ที่ได้มาเนื่องในการนำร่อง เป็นต้นว่าจะแบ่งให้แก่ผู้นำร่องและผู้ฝึกการนำร่องเท่าใด แบ่งเป็นเงินสำรองหรือเงินทุนตั้งไว้เพื่อการใด และเก็บไว้ ณ ที่ใดเท่าใด

6) กำหนดเขตท่าหรือน่านน้ำใด ๆ ให้มีการนำร่อง โดยใช้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาล หรือของเทศบาล หรือหุ้นส่วนบริษัท หรือเอกชน ทำการนำร่องตลอดถึงวางข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการนำร่องนั้น

7) กำหนดเขตท่าหรือน่านน้ำใด ๆ ซึ่งบังคับให้เป็นเขตที่ต้องเดินเรือโดยมีผู้นำร่อง ตลอดถึงวางข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับขนาดและชนิดของเรือที่ยกเว้นไม่ต้องบังคับใช้ผู้นำร่อง การเพิ่มหรือลดหย่อนค่าจ้างนำร่องแก่เรือบางประเภท

8) กำหนด ขนาดเรือ ที่จะต้องเสียค่าจ้างนำร่อง และพิกัดค่าจ้างนำร่อง

9) กำหนดการลงทัณฑ์และจัดตั้งคณะกรรมการพิจารณาการลงทัณฑ์แก่ผู้นำร่อง เมื่อผู้นำร่องกระทำความผิดกฎข้อบังคับ ซึ่งว่าด้วยหน้าที่และมรรยาทของผู้นำร่อง

ทัณฑ์ที่จะลงได้นั้นมี 2 สถาน คือ

ก. ตำหนิโทษเป็นลายลักษณ์อักษร

ข. ปรับเป็นเงินไม่เกินร้อยบาทหรือลดชั้นเงินเดือนหรือตัดเงินเดือน แล้วแต่กรณี

10) กำหนดแบบบัญชีและรายงานสำหรับให้ผู้นำร่องหรือห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทหรือเทศบาล ที่ทำการนำร่อง ทำยื่นต่อกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี* เป็นครั้งคราวตามที่เห็นสมควร

กฎกระทรวงนั้น เมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

มาตรา 5 เมื่อได้ประกาศกฎกระทรวงกำหนดเขตท่าหรือน่านน้ำใด ๆ บังคับให้เป็นเขตที่ต้องเดินเรือโดยมีผู้นำร่องเรือกลไฟและเรือเดินทะเลที่เคลื่อนเดิน หรือเข้าออกในเขตท่าหรือน่านน้ำนั้น ๆ ให้มีการนำร่องเว้นแต่จะมีกฎกระทรวงกำหนดไว้เป็นอย่างอื่นตามมาตรา 4

มาตรา 6 บุคคลใดจะรวมแรงรวมทุนกันตั้งห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทอันมีวัตถุประสงค์เพื่อจะหาประโยชน์ในทางรับจ้างนำร่องจะต้องได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี*สังกัดเสียก่อน จึงจะตั้งได้

มาตรา 7 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี*สังกัดตั้งเจ้าหน้าที่ขึ้นคนหนึ่ง หรือหลายคนเป็นผู้สอดส่องกิจการและมรรยาทของผู้นำร่อง หรือของห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทที่ตั้งขึ้นเพื่อทำการนำร่อง หรือของเทศบาลเฉพาะที่เกี่ยวกับการนำร่อง

มาตรา 8 เจ้าหน้าที่ซึ่งตั้งขึ้นตามความในมาตรา 7 นั้น ให้อยู่ในบังคับบัญชาของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี*และมีอำนาจ

1) เข้าไปในสถานที่และตรวจดูสมุดบัญชีสรรพเอกสารและวัตถุเครื่องใช้ที่เกี่ยวข้องหรือใช้ในการนำร่องได้ในเวลาทำงานทุกเมื่อ

2) เรียกผู้นำร่อง หรือลูกจ้างของผู้นำร่องหรือเจ้าหน้าที่ของห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทหรือเทศบาลที่ทำการนำร่องมาสอบถามถึงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับกิจการนำร่อง หรือถึงความประพฤติความเป็นไปของผู้นำร่อง หรือของบุคคลนั้น ๆ เพียงเท่าที่เกี่ยวกับกิจการนำร่อง

3) สั่งให้ผู้นำร่องคนใดไปให้แพทย์ทหารเรือ หรือแพทย์สาธารณสุขตรวจร่างกาย หรือตรวจสายตาเป็นครั้งคราวตามที่เห็นสมควร

มาตรา 9 ถ้าเจ้าพนักงานผู้สอดส่องกิจการและมรรยาทของผู้นำร่องตรวจเห็นเรือหรือวัตถุเครื่องใช้ใด ๆ ที่ใช้ในการนำร่องชำรุดบอบสลาย ไม่เป็นที่ปลอดภัยที่จะใช้ในการนำร่อง ให้มีอำนาจสั่งเจ้าของจัดการซ่อมแซม ในระหว่างที่ยังซ่อมแซมไม่เสร็จ ห้ามมิให้นำเรือ หรือวัตถุเครื่องใช้นั้น ๆ มาใช้ในการนำร่อง

มาตรา 10 เมื่อปรากฏขึ้นว่าผู้นำร่องคนใดมีโรคภัยร่างกายไม่สมประกอบไม่สมควรให้ทำการเป็นผู้นำร่องต่อไปก็ดี หรือทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ หรือทำผิดกฎข้อบังคับซึ่งออกตามพระราชบัญญัตินี้ ถึงแม้ว่าผู้นำร่องนั้นจะได้รับโทษอย่างอื่นแล้วก็ดี กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี*มีอำนาจที่จะสั่งเพิกถอนใบอนุญาตของผู้นำร่องนั้น หรือลดชั้นใบอนุญาตเสียหรือจะสั่งให้ยึดใบอนุญาตไว้เป็นเวลาไม่เกินสองปีแล้วแต่จะเห็นสมควร

ถ้าผู้นั้นไม่พอใจคำสั่งของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี* ให้มีสิทธิที่จะอุทธรณ์ไปยังรัฐมนตรีเจ้าหน้าที่ภายใน 1 เดือนนับแต่วันที่ได้ทราบคำสั่ง คำชี้ขาดของรัฐมนตรีนั้นเป็นที่สุด แต่ในระหว่างที่รัฐมนตรียังมีได้ชี้ขาด คำสั่งของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี*มีผลบังคับได้

มาตรา 11 ความผิดหรือละเมิดที่ผู้นำร่องได้กระทำนั้นไม่เป็นข้อแก้ตัวของเจ้าของเรือ หรือนายเรือในอันที่จะทำให้ตนพ้นความรับผิดชอบตามกฎหมาย ในความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นเนื่องในการเดินเรือ

วรรคสอง(ยกเลิก)

มาตรา 12 บุคคลผู้รับผิดชอบในการชำระเงินค่าจ้างนำร่องตามพิกัด ได้แก่

1. เจ้าของหรือนายเรือ หรือ
2. ตัวแทนเจ้าของเรือในขณะที่มีการนำร่อง

ในกรณีค้างชำระเงินค่าจ้างนำร่อง เจ้าท่าจะกักเรือ หรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ออกไปปล่อยเรือจะยึดไปปล่อยเรือไว้ก่อน จนกว่าจะได้ชำระเงินค่าจ้างนำร่องกันเสร็จแล้ว หรือมีคำประกันมาให้

จนเป็นที่พอใจก็ได้ ถ้ามีคดีฟ้องเรียกค่าจ้างนำร่อง ศาลมีอำนาจที่จะสั่งให้ยึดเรือหรือเครื่องใช้ต่าง ๆ สำหรับเรือตามบทแห่งพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาความแพ่งไว้จนกว่าจะได้ชำระเงินค่าจ้าง

มาตรา 13 ผู้นำร่องคนใดทำการนำร่องนอกเหนือใบอนุญาตหรือโดยไม่ได้รับใบอนุญาตทำการนำร่องในระหว่างที่ใบอนุญาตถูกเรียกคืน ถูกงดใช้หรือถูกยึด หรือไม่ยอมไปทำการนำร่องเรือลำใดลำหนึ่งที่ได้ให้สัญญาอนุญาตให้ตนไปทำการนำร่องโดยไม่มีข้อแก้ตัวอันสมควรหรือละทิ้งการนำร่องไปกลางคันจากเรือลำใดโดยไม่มีเหตุอันสมควร หรือโดยนายเรือไม่ยินยอมหรือนำเรือหรือวัตถุเครื่องใช้ในการนำร่องที่เจ้าพนักงานสั่งให้ซ่อมแซมตามมาตรา 9 มาใช้ก่อนซ่อมแซมเสร็จ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

มาตรา 14 นายเรือคนใดใช้ผู้ที่มิได้รับอนุญาตหรือผู้ที่ทำการนำร่องนอกเหนือ

ใบอนุญาตเป็นผู้นำร่อง หรือใช้ผู้ที่ถูกเรียกใบอนุญาตคืน หรือผู้ที่ใบอนุญาตถูกงดใช้หรือถูกยึดให้เป็นผู้นำร่องเรือของตน หรือนายเรือคนใดเดินเรือในเขตท่าที่บังคับให้มีการนำร่องโดยไม่ใช้ผู้นำร่อง นายเรือผู้นั้นมีความผิดต้องระวางโทษปรับเป็นเงินสองเท่าจำนวนค่าจ้างนำร่องตามปกติที่ตั้งไว้สำหรับเรือลำนั้น

แต่ถ้าในขณะที่กระทำการนั้น มีการจำเป็นโดยในขณะนั้นไม่มีผู้นำร่องที่ได้รับอนุญาตถูกต้องมาขอรับรอง หรือให้สัญญาอนุญาตเป็นผู้นำร่องก็ดี หรือเรืออยู่ในความอันตรายหรือความลำบากที่นายเรือต้องแสวงหาความช่วยเหลืออย่างดีตามที่จะหาได้ในระหว่างนั้นก็ดี นายเรือและผู้ที่ทำการนำร่องไม่มี ความผิด

มาตรา 15 ผู้นำร่องคนใดเรียกเงินค่าจ้างนำร่องเกินกว่าปกติที่ตั้งไว้ มีความผิดต้องระวางโทษปรับเป็นเงินไม่เกินกว่าห้าสิบบาท ถ้าได้รับเงินมาด้วยแล้ว ให้คืนเงินจำนวนที่เรียกเกินมานั้นให้แก่ นายเรือหรือเจ้าของเรือนั้นด้วย

มาตรา 16 ผู้ใดมิได้รับอนุญาตให้เป็นผู้นำร่อง แสดงตนว่าเป็นผู้ได้รับอนุญาตให้นำร่องได้ โดยเอาใบอนุญาตของผู้อื่นออกแสดง หรือโดยใช้เครื่องหมายสัญญาณใด ๆ สำหรับใช้ในการนำร่อง เพื่อขอทำการนำร่อง หรือผู้ใดจัดหาใบอนุญาตหรือเครื่องหมายสัญญาณให้ผู้อื่นใช้เพื่อกระทำการดังกล่าว ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำ ทั้งปรับ

มาตรา 17 ขณะที่ผู้นำร่องอยู่ในเรือลำใด ถ้าไม่มีเจ้าพนักงานศุลกากรอยู่ในเรือลำนั้นด้วยให้ ผู้นำร่องผู้นั้น ทำการเป็นเจ้าพนักงานศุลกากรในเหตุที่จะมีการกระทำผิดพระราชบัญญัติศุลกากรเกิดขึ้น

ถ้าปรากฏว่าได้มีการที่จะขนถ่ายสินค้าใด ๆ ออกจากเรือหรือบรรทุกขึ้นเรือโดยมิชอบด้วย กฎหมาย ให้ผู้นำร่องบอกกล่าวแก่นายเรือถึงการกระทำผิดเช่นนั้น เมื่อได้บอกกล่าวแล้ว นายเรือผู้นั้น ยังพยายามกระทำฝ่าฝืน ผู้นำร่องมีอำนาจกักเรือนั้นไว้รอคำสั่งของเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจต่อไป

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 (ฉบับที่ 3)

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 5) พุทธศักราช 2497

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 6) พุทธศักราช 2481

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

“เรือ” หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิดไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุก ลำเลียง ลาก จูง ดัน ยก ขุด หรือลอก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้น้ำได้ทำนองเดียวกัน

“เรือกล” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล จะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม

มาตรา 5 นอกจากจะมีความตกลงกับต่างประเทศเป็นอย่างอื่น เรือที่ใช้ในน่านน้ำไทยต้องรับใบอนุญาตใช้เรือ เว้นแต่

- 1) เรือของราชนาวิไทย
- 2) เรือของรัฐบาลต่างประเทศซึ่งเข้ามาในน่านน้ำไทยชั่วคราว
- 3) เรือต่างประเทศซึ่งเข้ามาในน่านน้ำไทยชั่วคราวและใบอนุญาตยังไม่สิ้นอายุ
- 4) เรือที่มีใช้เรือกลขนาดต่ำกว่ายี่สิบห้าหาบ
- 5) เรือซึ่งต้องมีประจำเรือใหญ่ตามกฎหมายข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ

มาตรา 6 การรับใบอนุญาตตามมาตรา 5 ต้องเสียค่าธรรมเนียมตามมาตรา 143 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2510

มาตรา 7 ใบอนุญาตใช้เรือทุกชนิดให้มีอายุใช้ได้ฉบับหนึ่งไม่เกินสิบสองเดือน นับแต่วันออกใบอนุญาตส่วนวันสิ้นอายุของใบอนุญาตให้กำหนดไว้ในใบอนุญาต

มาตรา 8 ถ้านายทะเบียนเรือประจำท้องที่หรือนายทะเบียนเรือ ซึ่งกรรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวิ*ส่งไปทำการออกใบอนุญาตใช้เรือตามท้องที่ประจำปี พิจารณาเห็นว่าเรือบรรทุกสินค้าและเรือเล็กลำใดใช้ได้ไม่เกินหกเดือน ก็อาจผ่อนผันให้เจ้าของเรือรับใบอนุญาตใช้เรือแต่เพียงชั่วคราวเวลาไม่เกินหกเดือนได้ในเมื่อเจ้าของเรือร้องขอ ใบอนุญาตชนิดนี้ให้มีอายุใช้ได้ไม่เกินหกเดือน โดยเรียกค่าธรรมเนียมออกใบอนุญาตเพียงกึ่งอัตราปกติ

มาตรา 9 ผู้ใดใช้เรือที่มีได้รับใบอนุญาตใช้เรือ หรือใช้เรือที่ใบอนุญาตใช้เรือสิ้นอายุแล้ว หรือใช้เรือผิดไปจากเขตหรือตำบลการเดินเรือที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตใช้เรือ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท และเจ้าท่าจะสั่งยึดใบอนุญาตใช้เรือมีกำหนดไม่เกินหกเดือนด้วยก็ได้

เจ้าของเรือหรือเจ้าของกิจการเดินเรือที่ถูกยึดใบอนุญาตใช้เรือตามวรรคหนึ่งมีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมภายในหนึ่งเดือนนับแต่วันที่ได้ทราบคำสั่งคำชี้ขาดของรัฐมนตรีเป็นที่สุด แต่ในระหว่างที่รัฐมนตรียังมีได้ชี้ขาด คำสั่งนั้นมีผลบังคับได้

เรือใดถูกยึดใบอนุญาตใช้เรือแล้วยังขึ้นเดินหรือกระทำการ นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือเจ้าของเรือหรือเจ้าของกิจการเดินเรือ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

มาตรา 10 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมอันเกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย

กฎกระทรวงนั้นเมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

บทบัญญัติเฉพาะกาล

มาตรา 11 เรือซึ่งจะต้องรับใบอนุญาตก่อนใช้พระราชบัญญัตินี้ที่ได้ใช้อยู่โดยมิได้รับใบอนุญาตก็ดี หรือที่ใบอนุญาตได้สิ้นอายุเสียแล้วก็ดี ถ้าเจ้าของมาขอรับใบอนุญาตหรือขอต่ออายุใบอนุญาตเสียก่อนสิ้นเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2482 แล้ว จะไม่ต้องรับโทษสำหรับการที่ได้ใช้เรือโดยมิได้รับใบอนุญาตหรือโดยมิได้ต่ออายุใบอนุญาตมาแล้วนั้น

รัฐธรรมนูญแก้ไขเพิ่มเติมว่าด้วยนามประเทศ พุทธศักราช 2482

มาตรา 3 นามประเทศนี้ให้เรียกว่า ประเทศไทย และบทแห่งรัฐธรรมนูญหรือกฎหมายอื่นใด ซึ่งใช้คำว่า สยาม ให้ใช้คำว่า ไทย แทน

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 7) พุทธศักราช 2483

มาตรา 3 ค่าธรรมเนียมตรวจเรือซึ่งจะต้องเสียตามมาตรา 165 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 นั้นเมื่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเห็นสมควร ผ่อนผันลดอัตราภาษี หรือจะงดเว้นไม่เก็บก็ตี สำหรับเรือชนิดใด เพื่อใช้ในท้องที่ใด เป็นกำหนดเวลาเท่าใด ก็ให้ทำได้โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

หมายเหตุ :- พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 7) พุทธศักราช 2483 นี้ มีหลักการแก้ไขกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทยที่เกี่ยวกับค่าธรรมเนียมให้เหมาะสมยิ่งขึ้น ทั้งนี้ เพื่อให้รัฐมนตรีผู้มีหน้าที่รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ พิจารณาผ่อนผันลดอัตราค่าธรรมเนียมลงหรืองดเว้นไม่เก็บสำหรับเรือชนิดใด เพื่อใช้ในท้องที่ใด เป็นกำหนดเวลาเท่าใดได้

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2490

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2493

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2510

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากบทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทยในส่วนที่เกี่ยวกับ ทางเดินเรือ เขตท่าเรือ เขตจอดเรือ ค่าปรับและค่าธรรมเนียมที่ใช้อยู่ไม่เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน จึงสมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติดังกล่าว

ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 50 ลงวันที่ 18 มกราคม พ.ศ. 2515

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2520

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่เป็นการสมควรให้เจ้าท่ามีอำนาจประกาศกำหนดเส้นทางเดินเรือและควบคุมการเดินเรือในเขตท่ากรุงเทพฯ และในแม่น้ำลำคลองเป็นการเฉพาะคราวได้ ทั้งนี้ เพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือในเขตท่ากรุงเทพฯ และในแม่น้ำลำคลอง อีกทั้งอัตราโทษที่จะลงแก่ผู้ฝ่าฝืนที่มีอยู่เดิมในหมวดที่ 4 ของภาคที่ 1 ยังไม่เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน สมควรแก้ไขปรับปรุงอัตราโทษดังกล่าวเสียใหม่ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2522

มาตรา 4 ให้นำมาตรา 121 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับแก่เรือไทย เรือต่างประเทศ หรือสิ่งอื่นใดที่จมลงหรืออยู่ในสภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่การเดินเรือในน่านน้ำไทยอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ปัจจุบันกฎหมายให้อำนาจเจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ทำการขจัดสิ่งกีดขวางได้เฉพาะการเดินเรือในเขตท่า หรือในแม่น้ำที่เรือเดินได้ตำบลใด ๆ เท่านั้น ดังนั้น เมื่อมีเรือหรือสิ่งอื่นใดจมลงหรืออาจเป็นอันตรายแก่การเดินเรือนอกเขตท่าและไม่ใช่ในแม่น้ำที่เรือเดินได้ เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่จึงไม่มีอำนาจโดยชอบด้วยกฎหมายที่จะทำการขจัดสิ่งกีดขวางนั้นได้ทันทั่วที่ อันจะเป็นการก่อให้เกิดความเสียหายต่อ

เศรษฐกิจและการค้าทางทะเลของประเทศ จำเป็นต้องให้อำนาจแก่เจ้าท่าและเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ทำการขจัดสิ่งกีดขวางดังกล่าวได้ตามควรแก่กรณี และให้มีอำนาจขอยึดตลาดเรือหรือสิ่งอื่นใดและทรัพย์สินที่อยู่ในเรือหรือสิ่งอื่นใดที่จมลงหรืออาจเป็นอันตรายได้ รวมทั้งให้มีการขจัดหรือป้องกันสิ่งซึ่งก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมที่มีอยู่ในเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นได้ด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัติขึ้น

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2525

มาตรา 24 ในระหว่างที่ยังไม่มีกฎกระทรวง กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ข้อบังคับหรือประกาศตามพระราชบัญญัตินี้ให้นำกฎกระทรวงกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ข้อบังคับหรือประกาศที่ใช้อยู่เดิมมาใช้บังคับโดยอนุโลม

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ประเทศไทยกำลังดำเนินการเพื่อเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1960 แต่กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทยยังมีบทบัญญัติบางประการที่ไม่สอดคล้องกับอนุสัญญาดังกล่าว ประกอบกับบทบัญญัติบางมาตราในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ปัจจุบัน สมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย เพื่ออนุวัติการให้เป็นไปตามอนุสัญญาดังกล่าวข้างต้นและเพื่อให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ปัจจุบัน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2535

มาตรา 61 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 117 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 หรือผู้ใดได้รับอนุญาตตามมาตรา 117 ดังกล่าวแล้วปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดไม่เป็นไปตามที่ได้รับอนุญาตอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ถ้าได้แจ้งให้เจ้าท่าทราบภายในหกสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับและชำระค่าตอบแทนตามกฎหมายซึ่งออกตามมาตรา 117 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ภายในหกสิบวันนับแต่วันที่กฎกระทรวงดังกล่าวใช้บังคับแล้วให้พ้นจากความผิด แต่ในกรณีที่อาคารหรือสิ่งอื่นใดดังกล่าวมีลักษณะหรือสภาพเป็นอันตรายต่อการเดินเรือหรืออาจทำให้ทางน้ำเปลี่ยนแปลงไป หรือเกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เจ้าท่ามีอำนาจสั่งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองรื้อถอนหรือแก้ไขอาคารหรือสิ่งอื่นใดนั้นภายในระยะเวลาที่กำหนดได้และให้นำมาตรา 118 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ค่าตอบแทนตามวรรคหนึ่ง ให้คิดตั้งแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับเป็นต้นไป

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากในปัจจุบันผู้ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งล่วงล้ำลำน้ำได้ใช้อาคารหรือสิ่งล่วงล้ำลำน้ำนั้นประกอบธุรกิจสมควรแก้ไขอัตราโทษให้เหมาะสมยิ่งขึ้นและกำหนดให้ผู้ได้รับอนุญาตดังกล่าวต้องชำระค่าตอบแทนเป็นรายปีตามวิธีการและอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง ประกอบกับขณะนี้ประเทศไทยได้พัฒนาไปเป็นประเทศอุตสาหกรรมมากขึ้นเป็นผลให้มีการนำเคมีภัณฑ์และสิ่งของต่าง ๆ ที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้เข้ามาในประเทศเป็นจำนวนมากกว่าที่เป็นมาในอดีต หากไม่มีการควบคุมการนำเข้ามาโดยทางเรือให้เหมาะสมแล้ว อาจก่อให้เกิดอันตรายอย่างกว้างขวางแก่บุคคล สัตว์ สิ่งของ และสิ่งแวดล้อม สมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับอำนาจของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย

นาวิ*ในการควบคุมการขนส่งสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้ และเนื่องจากอัตราโทษสำหรับผู้กระทำผิดตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทยยังไม่เหมาะสม จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 15) พ.ศ.2550

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากได้มีการประกาศพระบรมราชโองการกำหนดเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทย สมควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 เพื่อขยายอำนาจบังคับการตามกฎหมายดังกล่าว บางประการไปใช้ในบริเวณน่านน้ำดังกล่าวด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

*พระราชกฤษฎีกาแก้ไขบทบัญญัติให้สอดคล้องกับการโอนอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 พ.ศ. 2456

มาตรา 16 ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ให้แก้ไขคำว่า “กรมเจ้าท่า” เป็น “กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี” และคำว่า “อธิบดีกรมเจ้าท่า” เป็น “อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี”

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชกฤษฎีกาฉบับนี้ คือ โดยที่พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2555 ได้บัญญัติให้จัดตั้งส่วนราชการขึ้นใหม่โดยมีภารกิจใหม่ ซึ่งได้มีการตราพระราชกฤษฎีกาโอนกิจการบริหารและอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม นั้นแล้ว และเนื่องจากพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวได้บัญญัติให้โอนอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการ รัฐมนตรีผู้ดำรงตำแหน่งหรือผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ในส่วนราชการเดิมมาเป็นของส่วนราชการใหม่ โดยให้มีการแก้ไขบทบัญญัติต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ที่โอนไปด้วย ฉะนั้น เพื่ออนุวัติให้เป็นไปตามหลักการที่ปรากฏในพระราชบัญญัติและพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว จึงสมควรแก้ไขบทบัญญัติของกฎหมายให้สอดคล้องกับการโอนส่วนราชการ เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องมีความชัดเจนในการใช้กฎหมายโดยไม่ต้องไปค้นหาในกฎหมายโอนอำนาจหน้าที่ว่าตามกฎหมายใดได้มีการโอนภารกิจของส่วนราชการหรือผู้รับผิดชอบตามกฎหมายนั้นไปเป็นของหน่วยงานใดหรือผู้ใดแล้ว โดยแก้ไขบทบัญญัติของกฎหมายให้มีการเปลี่ยนชื่อส่วนราชการ รัฐมนตรีผู้ดำรงตำแหน่งหรือผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ของส่วนราชการให้ตรงกับภารกิจที่โอนอำนาจหน้าที่ และเพิ่มผู้แทนส่วนราชการในคณะกรรมการให้ตรงตามภารกิจที่มีการตัดโอนจากส่วนราชการเดิมมาเป็นของส่วนราชการใหม่รวมทั้งตัดส่วนราชการเดิมที่มีการยุบเลิกแล้ว ซึ่งเป็นการแก้ไขให้ตรงตามพระราชบัญญัติและพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราพระราชกฤษฎีกานี้

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 16) พ.ศ. 2550

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 มีบทบัญญัติบางประการไม่เหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบันอีกทั้งมีผู้ประกอบการและประชาชนบุกรุกแม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบ ทะเลภายใน และทะเลอาณาเขตเพิ่มมากยิ่งขึ้นอันเป็นเหตุให้เกิดอันตรายทางน้ำ หรือทำให้ทางน้ำได้รับความเสียหายจนไม่สามารถสัญจรไปมาได้ตามปกติ หรือเปลี่ยนแปลงไปจนส่งผลกระทบต่อการเดินเรือ ดังนั้น เพื่อให้มีการกำหนดเขตควบคุมการเดินเรือ และให้อำนาจเจ้าท่าในการกำหนดเขตห้ามจอดเรือหรือแพ รวมทั้งให้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีมีอำนาจปักหลักเขตควบคุมทางน้ำที่ชัดเจนและเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ภาคผนวก ข

พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

ในพระปรมาภิไธยสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวอานันทมหิดล

คณะผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์

(ตามประกาศประธานสภาผู้แทนราษฎรลงวันที่ 4 สิงหาคม พุทธศักราช 2480)

อาทิตยทิพอาภา

พล.อ.เจ้าพระยาพิชัยนาครโยธิน

ตราไว้ ณ วันที่ 7 เมษายน พุทธศักราช 2482

เป็นปีที่ 6 ในรัชกาลปัจจุบัน

โดยที่สภาผู้แทนราษฎรลงมติว่า สมควรมีกฎหมายว่าด้วยเรือไทย จึงมีพระบรมราชโองการให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของสภาผู้แทนราษฎร ดังต่อไปนี้

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้ให้เรียกว่า "พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481"

มาตรา 2* ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้เมื่อพ้นกำหนดร้อยแปดสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

*[ร.ก.2482/-/230/10 เมษายน 2482]

มาตรา 3 ตั้งแต่วันใช้พระราชบัญญัตินี้ ให้ยกเลิกพระราชบัญญัติว่าด้วยการจดทะเบียนและออกใบอนุญาตสำหรับเรือจับสัตว์น้ำไทย พุทธศักราช 2477 พระราชบัญญัติว่าด้วยการจดทะเบียนและออกใบอนุญาตสำหรับเรือจับสัตว์น้ำไทย (ฉบับที่ 2) พุทธศักราช 2479 และบรรดากฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่น ๆ ในส่วนที่มีบัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับบทแห่งพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 4 เรือราชนาวีไทยเป็นเรือไทย แต่ไม่อยู่ภายใต้บังคับบทแห่งพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 5 ในพระราชบัญญัตินี้ เว้นแต่จะมีข้อความแสดงให้เห็นเป็นอย่างอื่น

1. "น่านน้ำไทย" หมายความว่า บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อธิปไตยของประเทศไทย
2. "เมืองท่า" หมายความว่า ท่าเล หรือถิ่นที่ทอดจอดเรือเพื่อขนถ่ายคนโดยสารหรือของ
3. "เรือ" หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด
4. "เรือกล" หมายความว่า เรือที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล จะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม
5. "เรือทะเล" หมายความว่า เรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเล
6. "เรือลำน้ำ" หมายความว่า เรืออื่นที่มีใช้เรือทะเล
7. "การค้าในน่านน้ำไทย" หมายความว่า การขนส่งคนโดยสารหรือของ หรือลากจูง เพื่อหากำไร จากเมืองท่าหรือถิ่นที่แห่งหนึ่งภายในน่านน้ำไทยไปยังเมืองท่าหรือถิ่นที่อีกแห่งหนึ่งหรือหลายแห่งภายในน่านน้ำไทย
8. "การประมง" หมายความว่า การจับสัตว์น้ำทุกชนิดรวมทั้งที่ใช้เรือไปทำการจับสัตว์น้ำหรือเป็นพาหนะไปทำการจับสัตว์น้ำด้วย
9. "ผู้ควบคุมเรือ" หมายความว่า นายเรือ สร้าง ได้ก่ง นายท้าย คนถือท้ายหรือบุคคลใดอื่น ผู้มีหน้าที่บังคับเรือและรับผิดชอบในเรือ แต่ไม่หมายความถึงผู้นำร่อง

10. "คนประจำเรือ" หมายความว่าถึง บรรดาคนที่ทำหน้าที่ทำการประจำอยู่ในเรือ
11. "รัฐมนตรี" หมายความว่าถึง รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้
12. "เจ้าท่า" หมายความว่าถึง อธิบดีกรมเจ้าท่าหรือผู้ทำการแทนอธิบดีกรมเจ้าท่าและ หมายความว่าถึงผู้ที่รัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นเจ้าท่า หรือให้รักษาการแทนเจ้าท่า
13. "นายทะเบียนเรือ" หมายความว่าถึง ผู้ที่รัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นนายทะเบียนเรือ หรือให้ รักษาการแทนนายทะเบียนเรือ

หมวด 1 การจดทะเบียนเรือไทย

มาตรา 6 การจดทะเบียนเรือไทยตามพระราชบัญญัตินี้ต้องจดต่อนายทะเบียนเรือ

มาตรา 7* ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยซึ่งทำการค้าในน่านน้ำไทยได้ตาม มาตรา 47 ต้องมีคุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

- (1) เป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
- (2) เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญไม่จดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมี สัญชาติไทย
- (3) เป็นรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ
- (4) เป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยดังต่อไปนี้
 - (ก) ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติ ไทย

(ข) ห้างหุ้นส่วนจำกัดที่ผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดชอบทั้งหมดเป็นบุคคล ธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย และทุนไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว

(ค) บริษัทจำกัดที่กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทย ทุนอันเป็นทุนจดทะเบียน ไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าวและไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิด ออกให้แก่ผู้ถือ

(ง) บริษัทมหาชนจำกัดที่กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทยและทุนอันเป็นทุน ชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคล ซึ่งมิใช่คนต่างด้าว

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ "คนต่างด้าว" หมายความว่า คนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการ ประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

*[มาตรา 7 แก้ไขโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2540]

มาตรา 7 ทวิ* ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยซึ่งใช้ประกอบการขนส่งทาง ทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะ และไม่ทำการค้าในน่านน้ำไทยตามมาตรา 47 ต้องเป็นนิติบุคคลที่ จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยซึ่งกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทย และมี คุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(1) เป็นบริษัทจำกัดที่หุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว และไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ

(2) เป็นบริษัทมหาชนจำกัดที่หุ้นอันเป็นทุนชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ "คนต่างด้าว" หมายความว่า คนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

*[มาตรา 7 ทวิ แก้ไขโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2540]

มาตรา 7 ตรี* ห้ามมิให้บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทยและนิติบุคคลซึ่งสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

(1) ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 แทนคนต่างด้าว

(2) เป็นหุ้นส่วนแทนคนต่างด้าวในห้างหุ้นส่วนที่เป็นนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7

(3) ถือหุ้นแทนคนต่างด้าวในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 หรือมาตรา 7 ทวิ

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ คำว่า "คนต่างด้าว" หมายความว่า ความรวมถึงนิติบุคคลซึ่งไม่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 หรือมาตรา 7 ทวิ แล้วแต่กรณี

*[มาตรา 7 ตรี เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2534]

มาตรา 7 จัตวา* ห้ามมิให้บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิ กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

(1) ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิ แทนคนต่างด้าว

(2) ถือหุ้นแทนคนต่างด้าวในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิ

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ คำว่า "คนต่างด้าว" หมายความว่า ความรวมถึงนิติบุคคลซึ่งไม่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิ

*[มาตรา 7 จัตวา เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2534]

มาตรา 8 เรือดังกล่าวต่อไปนี้ เมื่อได้จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้แล้วให้ถือว่าเป็นเรือไทย

สำหรับการค้าในน่านน้ำไทย

1. เรือกล ขนาดตั้งแต่สิบตันกรอสขึ้นไป
2. เรือทะเลที่มีเรือกล ขนาดตั้งแต่ยี่สิบตันกรอสขึ้นไป
3. เรือลำนํ้าที่มีเรือกล ขนาดตั้งแต่ห้าสิบตันกรอสขึ้นไป

สำหรับการประมง

1. เรือกลทุกขนาด
2. เรือที่มีเรือกลขนาดตั้งแต่หกตันกรอสขึ้นไป

มาตรา 9 เรือของบุคคลตามมาตรา 7 ซึ่งมีได้ใช้ประโยชน์ตามมาตรา 47 แม้จะมีขนาดดังกล่าวไว้ในมาตรา ก่อน และเรือของบุคคลตามมาตรา 7 ขนาดต่ำกว่าที่กล่าวไว้ในมาตรา ก่อน

สำหรับการค้าในน่านน้ำไทยหรือการประมงแล้วแต่กรณีไม่ต้องจดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ เรือซึ่งกล่าวในมาตรานี้ ให้ถือว่าเป็นเรือไทยด้วย

มาตรา 10 ในการขอจดทะเบียนเป็นเรือไทย ผู้ขอต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

1. ยื่นคำแสดงกรรมสิทธิ์ตามแบบพิมพ์ของกรมเจ้าท่า
2. ทำคำรับรองว่าเงื่อนไขในการที่จะถือกรรมสิทธิ์ได้เป็นไปตามมาตรา 7 และนำพยานหลักฐานมาพิสูจน์คำรับรองนั้น ถ้าผู้ขอเป็นห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัด ต้องนำไปสำคัญแสดงการจดทะเบียนของห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทนั้นมาแสดง

3. ยื่นใบสำคัญแสดงการตรวจเรือ ซึ่งพนักงานตรวจเรือกรมเจ้าท่าได้ออกให้ตามมาตรา 12

4. ยื่นรายการแสดงวัน เดือน ปี และตำบลที่ต่อเรือนั้นเสร็จ เพื่าส่งไปแสดงได้

5. ถ้าเรือนั้นเดิมเป็นของคนต่างด้าว ให้แจ้งชื่อเรือซึ่งใช้อยู่เดิมนั้นด้วย

6. แสดงชื่อผู้ควบคุมเรือ

มาตรา 11 เรือที่ขอจดทะเบียนเป็นเรือไทยให้มีเครื่องหมายถาวรเห็นได้ชัดเจนไว้ที่ตัวเรือตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

เมื่อได้จดทะเบียนเป็นเรือไทยแล้ว และทราบใดที่การจดทะเบียนนั้นยังไม่สิ้นไปให้เป็นหน้าที่ของผู้ควบคุมเรือที่จะรักษาเครื่องหมายดังกล่าวแล้วนั้นให้ถาวรอยู่เสมอจะเปลี่ยนแปลงหรือปิดบังไม่ได้ นอกจากเพื่อปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่น

มาตรา 12 เรือที่จะขอจดทะเบียนเป็นเรือไทยต้องมีใบสำคัญแสดงการตรวจเรือไปแสดงต่อนายทะเบียนเรือว่าเรือนั้น ได้รับการตรวจจากพนักงานตรวจเรือกรมเจ้าท่าถูกต้องตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย

มาตรา 13 ในการรับจดทะเบียนเป็นเรือไทย ให้นายทะเบียนเรือเก็บใบสำคัญแสดงการตรวจเรือไว้ และถ้ามีใบสำคัญของผู้ต่อเรือหรือหนังสือสำคัญแสดงการโอนก็ให้เก็บไว้ด้วย

มาตรา 14 สมุดทะเบียนเรือไทยให้ทำตามแบบพิมพ์ของกรมเจ้าท่าและให้มีรายการดังต่อไปนี้ด้วย

1. ชื่อเรือ ชื่อเมืองท่าที่เรือนั้นจดทะเบียน และชื่อผู้ควบคุมเรือ
2. ประเภทของเรือ ชื่ออยู่และชื่อเจ้าของอยู่ที่ต่อเรือนั้น
3. รายการตรวจเรือ
4. รายการแสดงการได้กรรมสิทธิ์ตามที่ปรากฏในคำรับรอง
5. ชื่อ ที่อยู่ และอาชีพการงานของผู้ที่ลงทะเบียนเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ ถ้าเป็นห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัด ให้มีชื่อและที่อยู่ของผู้จัดการหรือกรรมการด้วย

มาตรา 15 เรือลำใดได้จดทะเบียนเป็นเรือไทย ณ เมืองท่าใดเมืองท่าหนึ่งเป็นเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้น

หมวด 2 ใบทะเบียนเรือไทย

มาตรา 16 เมื่อได้จดทะเบียนเรือแล้ว ให้นายทะเบียนเรือออกใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนตามแบบพิมพ์ของกรมเจ้าท่าให้แก่ผู้จดทะเบียนใบสำคัญนี้ให้เรียกว่า "ใบทะเบียน"

มาตรา 17 ในระหว่างเวลาที่คงใช้เรือนั้น ใบทะเบียนให้ใช้เป็นเอกสารประจำเรือ และผู้ควบคุมเรือต้องรักษาไว้ในเรือเสมอผู้ใดจะเอาไปเสียจากเรือไม่ได้ นอกจากเพื่อปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่น และเมื่อเจ้าพนักงานขอตรวจ ผู้ควบคุมเรือต้องนำออกแสดงทันที

มาตรา 18 ถ้าใบทะเบียนสูญหายหรือเป็นอันตรายไปด้วยประการอื่นหรือชำรุดในสาระสำคัญ ให้ผู้ควบคุมเรือขอใบทะเบียนใหม่แทนใบเก่าจากนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้น ถ้ากรณีดังกล่าวแล้วเกิดขึ้นนอกเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้นให้ผู้ควบคุมเรือขอใบทะเบียนชั่วคราวที่เมืองท่าแรกถึง ซึ่งมีนายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทย แล้วแต่กรณี เมื่อเรือมาถึงเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ ผู้ควบคุมเรือต้องนำใบทะเบียนชั่วคราวส่งนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้นภายในกำหนดสิบวันนับแต่วันเรือถึง เพื่อนายทะเบียนเรือจะได้ออกใบทะเบียนใหม่แทนใบเก่า

ในกรณีที่ใบทะเบียนไม่มีที่ว่างสำหรับกรอกรายการต่าง ๆ ได้ต่อไปให้นายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทย แล้วแต่กรณี ออกใบประจำต่อตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 19 เมื่อได้ออกใบทะเบียนใหม่แทนใบเก่าแล้ว ถ้าใบเก่ายังมีอยู่ในกรณีที่ชำรุดในสาระสำคัญ หรือได้พบในภายหลังในกรณีที่สูญหายให้ผู้ควบคุมเรือส่งแก่นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือโดยด่วน เพื่อจัดการตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 20 เมื่อมีการเปลี่ยนตัวผู้ควบคุมเรือให้ผู้ควบคุมเรือคนใหม่นำใบทะเบียนกับประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาตประจำตัวของตนไปแสดงต่อเจ้าท่าหรือนายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทย แล้วแต่กรณีก่อนเรือออก เมื่อเจ้าพนักงานดังกล่าวมานั้นได้พิจารณาเป็นที่พอใจแล้ว ให้หมายเหตุการเปลี่ยนตัวผู้ควบคุมเรือในใบทะเบียนและลงนามกำกับไว้ เมื่อมีการเปลี่ยนตัวผู้ควบคุมเรือนอกเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้น ให้เจ้าพนักงานผู้หมายเหตุรายงานไปยังนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้นโดยด่วน ให้รัฐมนตรีมีอำนาจยกเว้นเรือไทยที่จดทะเบียนแล้วบางขนาดมิต้องปฏิบัติตามบทแห่งมาตรานี้ โดยออกเป็นกฎกระทรวง

มาตรา 21 ในกรณีที่มีการเปลี่ยนกรรมสิทธิ์เรือ ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้นเป็นผู้หมายเหตุไว้ในใบทะเบียน

ในกรณีที่มีการเปลี่ยนกรรมสิทธิ์เรือนอกเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือให้นายทะเบียนเรือ หรือเจ้าพนักงานกงสุลไทยประจำเมืองท่าที่มีการเปลี่ยนกรรมสิทธิ์หรือที่เรือแรกถึงแล้วแต่กรณี เป็นผู้หมายเหตุในใบทะเบียนแต่จะต้องแจ้งให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้นทราบ และได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนเรือนั้นก่อน

มาตรา 22 ในกรณีที่เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้สูญหายไปถูกขโมยหรือถูกเพลิงเผาผลาญ อับปาง ทำลายหรือถูกละทิ้ง ให้เจ้าของเรือแจ้งแก่นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียน

ของเรือนั้น ภายในสามสิบวันนับตั้งแต่วันที่ตนทราบเหตุการณ์ และให้นายทะเบียนเรือนั้น บันทึกข้อความที่ได้รับแจ้งลงไว้ในสมุดทะเบียนเป็นหลักฐาน

ในกรณีดังกล่าวแล้วในวรรคก่อน ถ้าใบทะเบียนไม่สูญหายหรือไม่ถูกทำลายให้ผู้ควบคุมเรือนั้นใบทะเบียนแก่นายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทยประจำเมืองท่าที่เกิดเหตุหรือที่แรกถึงแล้วแต่กรณี

มาตรา 23 ให้นายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทย แล้วแต่กรณี ส่งใบทะเบียนที่ได้รับไว้ตามมาตราก่อนไปยังนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ

มาตรา 24* ถ้าเรือได้เปลี่ยนกรรมสิทธิ์ หรือต่อขึ้นใหม่นอกราชอาณาจักรไทยและเป็นเรือของบุคคลผู้มีลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 เจ้าพนักงานกงสุลไทยหรือพนักงานตรวจเรือกรมเจ้าท่า อาจออกใบทะเบียนชั่วคราวให้แก่ผู้ควบคุมเรือ และให้เจ้าพนักงานกงสุลไทยหรือพนักงานตรวจเรือกรมเจ้าท่า ผู้ออกใบทะเบียนชั่วคราวส่งสำเนาใบทะเบียนชั่วคราวนั้นไปยังนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าซึ่งมีความจำนังจะจดทะเบียนโดยด่วน

ข้อความในใบทะเบียนชั่วคราวต้องมีรายการดังต่อไปนี้

1. ชื่อเรือ และชื่อเก่า ถ้ามี
2. ชื่อผู้ควบคุมเรือ
3. ชื่อเจ้าของเรือ และชื่อเจ้าของเก่า ถ้ามี
4. เหตุที่ได้กรรมสิทธิ์เรือนั้น
5. วัน เดือน ปี และตำบลที่ได้กรรมสิทธิ์
6. รายการเกี่ยวกับขนาดเรือ การต่อเรือ และรายการอื่น ๆ เท่าที่แสดงได้
7. ชื่อเมืองท่าซึ่งมีความจำนังจะจดทะเบียนเป็นเรือไทย

*[มาตรา 24 แก้ไขโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2521]

มาตรา 25* ใบทะเบียนชั่วคราวซึ่งเจ้าพนักงานกงสุลไทยหรือพนักงานตรวจเรือกรมเจ้าท่าออกให้ตามมาตรา 24 ให้ใช้ได้เช่นเดียวกับใบทะเบียน และให้ใช้ได้จนกว่าเรือนั้นมาถึงเมืองท่าซึ่งมีความจำนังจะจดทะเบียน แต่ห้ามมิให้ใช้เกินกำหนดหกเดือนนับแต่วันออกใบทะเบียน

ชั่วคราวนั้นให้ผู้ควบคุมเรือส่งใบทะเบียนชั่วคราวแก่นายทะเบียนเรือภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่เรือนั้นมาถึงเมืองท่าซึ่งมีความจำนังจะจดทะเบียน

*[มาตรา 25 แก้ไขโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2521]

มาตรา 26 ภายในน่านน้ำไทย เมื่อเรือลำใดจะออกไปยังเมืองท่าหนึ่งเมืองท่าใดเพื่อจะจดทะเบียนเป็นเรือไทย และประสงค์จะรับประโยชน์ตามพระราชบัญญัตินี้ในระหว่างเดินทางนั้น ให้ผู้ควบคุมเรือขอใบผ่านเมืองท่าชั่วคราวจากเจ้าท่าผู้ควบคุมถิ่นที่เรือจะออกไป ใบผ่านเมืองท่าชั่วคราวนี้ให้ใช้ได้เสมือนใบทะเบียนภายในกำหนดเงื่อนไขอันระบุไว้ในใบผ่านเมืองท่าชั่วคราวนั้น ในการขอใบผ่านนี้ เมื่อเจ้าท่าได้พิจารณาไม่เห็นสมควรจะไม่อนุญาตก็ได้

หมวด 3

การโอนกรรมสิทธิ์เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว

มาตรา 27 การโอนโดยนิติกรรมซึ่งกรรมสิทธิ์เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว ให้ยื่นคำร้องต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้น เพื่อขอให้จัดการโอนไว้ในสมุดทะเบียน

สัญญาโอนกรรมสิทธิ์เรือตามมาตรา 27 ให้ทำเป็นหนังสือตามแบบพิมพ์ของกรมเจ้าท่า ต่อนานายทะเบียนเรือดังกล่าวมาแล้ว

ถ้ามีการโอนกรรมสิทธิ์เรือดังกล่าวมาแล้วนอกเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือให้นายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทยประจำเมืองท่าที่มีการโอนกรรมสิทธิ์เรือนั้น แล้วแต่กรณี ทำหน้าที่เป็นนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ โดยหมายเหตุการโอนไว้ในใบทะเบียนและส่งสำเนาสัญญา ถ้าจำเป็นก็รวมทั้งคำแปลสัญญาอันรับรองว่าถูกต้องไปยังนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้นโดยด่วน เมื่อได้รับเอกสารเช่นนั้นและเห็นว่าถูกต้องแล้วให้นายทะเบียนเรือจัดการโอนไว้ในสมุดทะเบียน

มาตรา 28 ในกรณีดังกล่าวมาแล้วในมาตรา 27 เมื่อปรากฏว่าผู้รับโอนไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7

1. ถ้าทำการโอน ณ เมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าที่กล่าวนั้นเรียกใบทะเบียนคืน และให้ถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย

2. ถ้าทำการโอนนอกเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือให้นายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทย แล้วแต่กรณี เรียกใบทะเบียนคืนและให้ส่งรายงานเกี่ยวกับเหตุการณ์และใบทะเบียนนั้น พร้อมทั้งเอกสารต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในวรรคสามแห่งมาตรา 27 ไปยังนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือเพื่อให้ถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย

มาตรา 29 เมื่อกรรมสิทธิ์ในเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้ตกไปเป็นของผู้ใดโดยทางอื่น นอกจากนิติกรรม ให้ผู้นั้นส่งใบทะเบียนพร้อมทั้งคำรับรองและพยานหลักฐานเกี่ยวกับสัญชาติของตนต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้นภายในเก้าสิบวัน นับแต่วันที่เรือได้ตกไปเป็นของผู้นั้น

เพื่อการนี้ให้นายทะเบียนเรือมีอำนาจออกหมายเรียกบุคคลและพยานหลักฐานอื่นที่เกี่ยวข้องมาสอบถามได้

มาตรา 30 เมื่อเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว ได้ตกไปโดยทางอื่น นอกจากนิติกรรมเป็นของบุคคลที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ให้ผู้ที่ได้กรรมสิทธิ์เรือนั้นยื่นคำร้องเป็นหนังสือต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ เพื่อขอจดทะเบียนเรือนั้นในนามของตน ภายในกำหนด เวลาที่ระบุไว้ในมาตรา 29 พร้อมทั้งนำพยานหลักฐานมาแสดงว่าตนได้กรรมสิทธิ์ และเป็นผู้ที่ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้

เมื่อได้รับคำร้องและพยานหลักฐานดังกล่าวข้างต้นแล้วถ้ามีมูลพอเชื่อฟังได้ภายในเจ็ดวัน ให้นายทะเบียนเรือจัดให้ปิดประกาศคำร้องนั้นไว้ ณ เมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือและโฆษณาในหนังสือพิมพ์โดยผู้ร้องต้องออกค่าใช้จ่ายตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ถ้าพ้นกำหนดสามสัปดาห์นับแต่วันที่ปิดประกาศไปแล้วไม่มีผู้ใดคัดค้านต่อนายทะเบียนเรือ ให้นายทะเบียนเรือเรียกใบทะเบียนจากผู้ร้องและเมื่อได้สอบพยานหลักฐานเป็นที่ถูกต้องแล้ว ให้นายทะเบียนเรือบันทึกการไว้ในสมุดทะเบียนและหมายเหตุใบทะเบียนตามคำร้องนั้น

ถ้ามีผู้คัดค้านภายในสามสัปดาห์นั้น ให้นายทะเบียนเรือแจ้งให้ผู้คัดค้านนำคดีไปฟ้องศาลภายในสิบห้าวัน และในระหว่างสิบห้าวันนี้นั้นให้นายทะเบียนเรือจัดการบันทึกการหรือหมายเหตุไว้ก่อน ถ้าผู้คัดค้านไม่นำคดีไปฟ้องศาลภายในกำหนดนั้น ให้นายทะเบียนเรือดำเนินการดังบัญญัติไว้ในวรรคก่อนถ้าผู้คัดค้านนำคดีไปฟ้องศาล ให้นายทะเบียนเรือเลื่อนการดำเนินการไปจนกว่าศาลจะได้พิพากษาคดีถึงที่สุดแล้ว จึงดำเนินการต่อไปตามคำพิพากษานั้น

มาตรา 31 ในกรณีที่เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว ได้ตกไปโดยทางอื่นนอกจากนิติกรรม เป็นของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 กิติ หรือในกรณีที่บุคคลผู้เป็นเจ้าของขาดลักษณะเช่นนั้นด้วยเหตุใด ๆ กิติ ถ้าเจ้าของเรือมีความประสงค์จะให้เรื่อนั้นยังคงเป็นเรือไทยต่อไปก็ให้จัดการโอนไปยังผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่เรือได้ตกไปเป็นของตน หรือนับแต่วันที่ขาดลักษณะเช่นนั้นแล้วแต่กรณี แต่ถ้าเจ้าของเรือไม่มีความประสงค์จะให้เรื่อนั้นยังคงเป็นเรือไทยต่อไป ก็ให้ยื่นคำร้องขอถอนทะเบียนต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรื่อนั้นเสียภายในเก้าสิบวันดังกล่าวแล้วด้วยกัน

ถ้าพ้นกำหนดเก้าสิบวันดังกล่าวไว้ในวรรคก่อนแล้วเจ้าของเรือมิได้จัดการอย่างใด ให้ถือว่าเจ้าของเรือมีความประสงค์จะให้เรื่อนั้นยังคงเป็นเรือไทยต่อไป และเมื่อกรมเจ้าท่าร้องขอให้พนักงานอัยการมีอำนาจยื่นคำร้องต่อศาลภายในสามสัปดาห์นับแต่วันที่พ้นกำหนดเก้าสิบวันดังกล่าวแล้ว เพื่อให้ศาลสั่งขายทอดตลาดเรื่อนั้นแก่ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 เมื่อขายได้และหักค่าธรรมเนียมกับค่าใช้จ่ายเหลือเงินเป็นจำนวนสุทธิเท่าใด ให้จ่ายแก่บุคคลผู้มีสิทธิจะได้รับ

ในระหว่างที่จัดการโอนดังกล่าวข้างต้น ให้ถือว่าเรื่อนั้นเป็นเรือไทย แต่ในกรณีที่มิได้จัดการโอนตามวรรคสองมิให้ถือว่าเรื่อนั้นเป็นเรือไทย เมื่อพ้นกำหนดร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่เรื่อนั้นเป็นของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้และเมื่อพ้นกำหนด

ร้อยแปดสิบวันนั้นไปแล้ว ให้นายทะเบียนเรือถอนทะเบียนเรื่อนั้นเสีย

มาตรา 32 เมื่อหุ้นในห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว ได้ตกไปเป็นของบุคคลอื่นใดโดยนิติกรรม หรือโดยทางอื่นนอกจากนิติกรรมให้หุ้นส่วนผู้จัดการหรือกรรมการผู้จัดการบริษัทแล้วแต่กรณี แจ้งความต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรื่อนั้น ภายในสามสัปดาห์นับแต่วันที่ตนทราบว่าได้ตกไปเป็นของบุคคลอื่นนั้น พร้อมทั้งยื่นรายงานเกี่ยวกับสัญชาติของบุคคลที่ได้มาเป็นเจ้าของหุ้นนั้นด้วย

เพื่อการนี้ ให้นายทะเบียนเรือมีอำนาจออกหมายเรียกบุคคลและพยานหลักฐานอื่นที่เกี่ยวข้องมาสอบถามได้

มาตรา 32 ทวิ* ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนมาตรา 7 ตริ (2) หรือ (3) หรือมาตรา 7 จัตวา (2) ให้นิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยที่มีการฝ่าฝืนดังกล่าว ปฏิบัติดังต่อไปนี้

(1) มีหนังสือแจ้งให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรื่อนั้นทราบถึงการฝ่าฝืนดังกล่าวภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่รู้ หรือควรรู้ถึงการฝ่าฝืนนั้น

(2) หยุดใช้เรือไทยที่ตนถือกรรมสิทธิ์ดังกล่าวตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขดังต่อไปนี้

(ก) กรณีที่เป็นเรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ถ้านิติบุคคลนั้นไม่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือดังกล่าวตามมาตรา 7 ได้ต่อไป แต่ยังสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิ ได้ ให้หยุดใช้เรื่อนั้นทำการค้าในน่านน้ำไทยโดยพลันแต่ถ้านิติบุคคลนั้นไม่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิ ได้ต่อไป ให้หยุดใช้เรื่อนั้นทำการขนส่งหรือลากจูงตามที่มีกฎหมาย มติคณะรัฐมนตรี หรือความตกลงระหว่างประเทศกำหนดให้ต้องขนส่งหรือลากจูงโดยเรือไทยโดยพลันด้วย ทั้งนี้ เว้นแต่กรณีที่ได้รู้ถึงการฝ่าฝืนในเวลาที่เรืออยู่ในระหว่างการเดินทางโดยมีการขนส่งหรือลากจูงอยู่ ก็ให้ใช้เรื่อนั้นทำการขนส่งหรือลากจูงต่อไปได้จนถึงเมืองท่าหรือถิ่นที่ตามที่ได้ตกลงไว้กับผู้ว่าจ้าง

(ข) กรณีที่เป็นเรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิ ถ้านิติบุคคลนั้นไม่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือดังกล่าวตามมาตรา 7 ทวิ ได้ต่อไป ให้หยุดใช้เรื่อนั้นทำการขนส่งหรือลากจูงตามที่มีกฎหมาย มติคณะรัฐมนตรี หรือความตกลงระหว่างประเทศกำหนดให้ต้องขนส่งหรือลากจูงโดยเรือไทยโดยพลัน เว้นแต่กรณีที่ได้รู้ถึงการฝ่าฝืนในเวลาที่เรืออยู่ในระหว่างการเดินทางโดยมีการขนส่งหรือลากจูงอยู่ ก็ให้ใช้เรื่อนั้นทำการขนส่งหรือลากจูงต่อไปได้จนถึงเมืองท่าหรือถิ่นที่ตามที่ได้ตกลงไว้กับผู้ว่าจ้าง

*[มาตรา 32 ทวิ เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2534]

มาตรา 33 ถ้าผู้เป็นหุ้นส่วนในห้างหุ้นส่วนซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว ขาดลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรื่อนั้นถอนทะเบียนเรื่อนั้นเสีย เว้นแต่หุ้นของผู้เป็นหุ้นส่วนนั้นจะได้โอนไปยังบุคคลผู้มีลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ขาดลักษณะเช่นนั้น

มาตรา 34 ถ้าจำนวนหุ้นในบริษัทจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วบกพร่องจนทำให้บริษัทขาดลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ให้ผู้มีส่วนได้เสียหรือพนักงานอัยการร้องขอให้ศาลสั่งขายทอดตลาดหุ้นซึ่งการโอนหรือตกทอดไปเป็นเหตุให้บริษัทขาดลักษณะเช่นนั้นแก่ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ผู้มีส่วนได้เสียหรือพนักงานอัยการ แล้วแต่กรณี ได้ทราบการขาดลักษณะเช่นนั้น

ในการที่จะถือว่าหุ้นใดเป็นเหตุให้บริษัทขาดลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้ เพื่อประโยชน์ในการที่จะร้องขอต่อศาลให้สั่งขายทอดตลาดนั้นให้ถือเอาหุ้นซึ่งได้โอนไปและเป็นเหตุให้บริษัทขาดลักษณะดังกล่าวแล้วเป็นหุ้นที่จะต้องขายทอดตลาดดังกล่าวนี้ ถ้ามีจำนวนมากกว่าที่จำเป็นจะต้องขายทอดตลาดก็ให้ขายทอดตลาดเฉพาะหุ้นที่มีเลขหมายน้อยที่สุดเป็นลำดับขึ้นไปจนครบจำนวนอันจะทำให้บริษัทมีลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทย ตามมาตรา 7 หุ้นนอกนั้นไม่ต้องขายทอดตลาด

การขายทอดตลาดต้องขายให้เสร็จภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ลงในประกาศครั้งแรก ถ้าภายในกำหนดนั้นไม่มีผู้ซื้อหุ้นจนครบจำนวนอันจะทำให้บริษัทมีลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรื่อนั้นถอนทะเบียนเรื่อนั้นเสีย

มาตรา 35 ถ้าจำนวนกรรมการส่วนมากในบริษัทจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 7 ให้กรรมการผู้จัดการของบริษัทแจ้งต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ตนทราบเหตุการณ์นั้น

และถ้าภายในสามสิบวันนับแต่วันที่แจ้งยังมิได้จัดให้จำนวนกรรมการถูกต้องตามมาตรา 7 ให้นายทะเบียนเรือจดทะเบียนเรือนั้นเสีย

เพื่อการนี้ ให้นายทะเบียนเรือมีอำนาจออกหมายเรียกบุคคลและพยานหลักฐานอื่นที่เกี่ยวข้องมาสอบถามได้

มาตรา 35 ทวิ* ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนมาตรา 7 ตริ (2) หรือ (3) หรือมาตรา 7 จัตวา (2) โดยนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยมิได้รู้เห็นหรือยินยอมด้วย ให้ดำเนินการดังต่อไปนี้

(1) ถ้านิติบุคคลนั้นเป็นนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 และขาดคุณสมบัติที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยนั้นได้ต่อไปหากยังมีคุณสมบัติที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิ ให้นำมาตรา 34 มาใช้บังคับโดยอนุโลม แต่ถ้าไม่มีคุณสมบัติที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิ ให้นำมาตรา 33 หรือมาตรา 34 มาใช้บังคับโดยอนุโลม แล้วแต่กรณี

(2) ถ้านิติบุคคลนั้นเป็นนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิ และขาดคุณสมบัติที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยนั้นต่อไป ให้นำมาตรา 34 มาใช้บังคับโดยอนุโลม

*[มาตรา 35 ทวิ เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2534]

หมวด 4

การจํานองและบุริมสิทธิอันเกี่ยวกับเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว

มาตรา 36 สัญญาจํานองเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วนั้น ให้ทำเป็นหนังสือตามแบบพิมพ์ของกรมเจ้าท่า และจดทะเบียนการจํานองต่อหน้านายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้น

ในเรื่องบุริมสิทธิดังระบุไว้ในมาตรา 273 ถึงมาตรา 276 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ให้ถือว่าเรือดังกล่าวมาแล้วเป็นอสังหาริมทรัพย์และให้นำมาตรา 285 ถึงมาตรา 289 แห่งประมวลกฎหมายนั้นมาใช้บังคับและในเรื่องการจดทะเบียนบุริมสิทธิดังกล่าวมาแล้วให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่

การจดทะเบียนดังบัญญัติไว้ในสองวรรคก่อนนั้น ให้จัดไว้ในสมุดทะเบียนและหมายเหตุไว้ในใบทะเบียน

มาตรา 37 ถ้าจะต้องปฏิบัติตามความในมาตราก่อนนอกเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ ให้นายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทยประจำเมืองท่าหนึ่งเมืองท่าใด แล้วแต่กรณี เป็นผู้ทำหน้าที่นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ โดยหมายเหตุไว้ในใบทะเบียน แล้วส่งสำเนาให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้นโดยด่วนเมื่อได้รับสำเนาเช่นนั้นแล้ว ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือจดข้อความนั้นไว้ในสมุดทะเบียน

หมวด 5

ชื่อเรือ การเปลี่ยนแปลงเรือ การเปลี่ยนเมืองท่าขึ้นทะเบียน
การจดทะเบียน การเปลี่ยนแปลง และการจดทะเบียนใหม่

มาตรา 38 เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วจะใช้ชื่ออย่างอื่นให้ผิดไปจากที่ได้จดทะเบียนไว้ไม่ได้ ชื่อของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว จะเปลี่ยนได้ต่อเมื่อได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากอธิบดีกรมเจ้าท่า

การขอเปลี่ยนชื่อเรือ ให้ทำตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 39 เมื่อได้รับอนุญาตให้เปลี่ยนชื่อเรือแล้วการแก้ไขชื่อที่ตัวเรือในสมุดทะเบียน ในใบทะเบียน ในเอกสารอื่นทุกฉบับซึ่งเห็นว่าสมควร และการโฆษณาเกี่ยวกับการเปลี่ยนชื่อเรื่อนั้น ให้ทำตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 40 เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว เมื่อได้มีการเปลี่ยนแปลงตัวเรือหรือส่วนอื่นของเรือให้ผิดไปจากรายการซึ่งปรากฏอยู่ในใบทะเบียนผู้ควบคุมเรือต้องแจ้งการเปลี่ยนแปลงนั้นต่อนายทะเบียนเรือ หรือเจ้าพนักงานกงสุลไทยประจำเมืองท่าที่มีการเปลี่ยนแปลงเช่นนั้นโดยด่วน ถ้าที่เมืองท่านั้นไม่มีเจ้าพนักงานดังกล่าวแล้ว ต้องแจ้งการเปลี่ยนแปลงที่เมือง

ท่าแรกถึงซึ่งมีเจ้าพนักงานดังกล่าวแล้ว

มาตรา 41 ในการแจ้งการเปลี่ยนแปลงต่อนายทะเบียนเรือตามมาตรา 40 ให้ผู้ควบคุมเรือส่งใบตรวจเรือของพนักงานตรวจเรือกรมเจ้าท่าไปแสดงด้วย

ถ้านายทะเบียนเรือที่ได้รับแจ้งการเปลี่ยนแปลงมิใช่ นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ ให้นายทะเบียนเรื่อนั้นหมายเหตุรายการเปลี่ยนแปลงไว้ในใบทะเบียนแล้วลงนามกำกับไว้ และให้รายงานรายการเปลี่ยนแปลงนั้นไปให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือทราบโดยด่วน

มาตรา 42 ในการแจ้งการเปลี่ยนแปลงต่อเจ้าพนักงานกงสุลไทยตามมาตรา 40 ให้ผู้ควบคุมเรือส่งใบตรวจเรือของพนักงานตรวจเรือกรมเจ้าท่า หรือถ้าไม่มีใบตรวจเรือเช่นนั้น ก็ให้ส่งใบตรวจเรือของบุคคลผู้ซึ่งกรมเจ้าท่าได้ระบุไว้หรือผู้ซึ่งมีความรู้และฐานะที่เทียบกันได้อย่างใกล้เคียงไปแสดงด้วย

ให้เจ้าพนักงานกงสุลไทยหมายเหตุรายการการเปลี่ยนแปลงนั้นไว้ในใบทะเบียนแล้วลงนามกำกับไว้ และให้รายงานการเปลี่ยนแปลงนั้นไปให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือทราบโดยด่วน กับให้ส่งสำเนาใบตรวจเรือของพนักงานตรวจเรือซึ่งรับรองว่าถูกต้องไปให้ด้วย

มาตรา 43 เมื่อได้รับรายงานการเปลี่ยนแปลงและเอกสารเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงแล้ว ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือสั่งให้จดทะเบียนการเปลี่ยนแปลงนั้นไว้ และออกใบทะเบียนให้ใหม่

ท่าเรื่อนั้นไม่อยู่ที่เมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือส่งใบทะเบียนใหม่ไปให้นายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทยที่ได้รับแจ้งการเปลี่ยนแปลงนั้น แล้วแต่กรณี

เมื่อได้รับใบทะเบียนใหม่แล้ว ให้ผู้ควบคุมเรือคืนใบทะเบียนเดิมซึ่งต้องส่งไปให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือเพื่อจัดการตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 44 เรือไทยที่ได้จดทะเบียนไว้แล้ว จะขอโอนไปขึ้นทะเบียนเรือ ณ เมืองท่าอื่นภายในราชอาณาจักรไทยก็ได้ คำขอให้ทำเป็นหนังสือยื่นต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้น โดยบุคคลทั้งหมดที่ปรากฏในสมุดทะเบียนว่าเป็นผู้มีส่วนได้เสียในเรือนั้น

เมื่อมีผู้มาขอโอนเมืองท่าขึ้นทะเบียนเรือ ตามความในวรรคก่อนให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือแจ้งการอนุญาตการโอนนั้นพร้อมทั้งส่งสำเนาเอกสารต่าง ๆ อันเกี่ยวกับเรือและรายนามบุคคลทั้งหมดที่ปรากฏในสมุดทะเบียนว่าเป็นผู้มีส่วนได้เสียในเรือนั้นไปให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าที่มีความจำนงจะขึ้นทะเบียน

เมื่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนใหม่ได้รับเอกสารต่าง ๆ ดังกล่าวแล้วข้างต้น ให้จัดรายการของเอกสารเหล่านั้น และรายนามบุคคลทั้งหมดเช่นนั้นลงในสมุดทะเบียน แล้วออกใบทะเบียนให้ใหม่ส่วนใบทะเบียนเดิมให้เรียกคืน เมืองท่านี้ย่อมเป็นเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้นต่อไป และให้เปลี่ยนชื่อเมืองท่าที่ตัวเรือเป็นชื่อเมืองท่าใหม่

มาตรา 45 การจดทะเบียนเป็นเรือไทยสิ้นไปด้วยเหตุต่าง ๆ ดังระบุไว้ในมาตรา 22

เมื่อการจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้สิ้นไปด้วยเหตุสูญหาย ถูกเพลิงเผาผลาญอัปปาง ทำลายหรือถูกละทิ้ง จะขอจดทะเบียนใหม่เป็นเรือไทยได้ก็แต่โดยปฏิบัติตามความในมาตรา 12 เท่านั้น และในกรณีเช่นว่านี้ให้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนใหม่

ค่าธรรมเนียมในการตรวจเรือตามมาตรานี้ ให้เรียกเก็บเต็มอัตราหรือเพียงบางส่วนแล้วแต่พฤติการณ์ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 46 เรือที่ไม่เคยจดทะเบียนเป็นเรือไทยมาขอจดทะเบียนเป็นเรือไทยต้องจดในชื่อเรือที่ใช้อยู่ในขณะที่ขอจดทะเบียน ส่วนเรือที่เคยจดทะเบียนเป็นเรือไทยแล้วมาขอจดทะเบียนใหม่ต้องจดในชื่อเรือที่ใช้อยู่ในขณะที่ขอจดทะเบียน แต่ในคำร้องของผู้จดทะเบียนต้องแจ้งชื่อเรือครั้งสุดท้ายที่ใช้อยู่ในขณะที่การจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้สิ้นไป

หมวด 6

สิทธิและหน้าที่พิเศษของเรือไทย

มาตรา 47 นอกจากจะมีความตกลงกับต่างประเทศเป็นอย่างอื่นเรือไทยซึ่งได้จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ และเรือมีขนาดต่ำกว่าที่บัญญัติไว้ในมาตรา 8 สำหรับการค้าในน่านน้ำไทย ซึ่งเป็นของบุคคลตามมาตรา 7 เท่านั้นจะทำการค้าในน่านน้ำไทยได้

บทบัญญัติในวรรคก่อนไม่ใช้บังคับแก่เรือของบุคคลธรรมดาที่เป็นคนต่างด้าวซึ่งมีขนาดต่ำกว่าที่บัญญัติไว้ในมาตรา 8 สำหรับการค้าในน่านน้ำไทย

มาตรา 47 ทวิ* ในกรณีที่รัฐมนตรีได้พิจารณาเห็นว่า น่านน้ำไทยส่วนใดยังมีเรือไทยทำการตามมาตรา 47 ไม่พอแก่ความต้องการของประเทศ รัฐมนตรีมีอำนาจอนุญาตให้เรือของบุคคลผู้ไม่

ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทำการตามมาตรา 47 ได้ มีกำหนดคราวละไม่เกินหนึ่งปี แต่ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่รัฐมนตรีกำหนด

*[มาตรา 47 ทวิ เพิ่มเติมโดยประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 162 ลงวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2515]

มาตรา 48 ห้ามมิให้บุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 เข้าหรือรับเอาไปโดยประการอื่น ซึ่งเรือไทยมีขนาดตามมาตรา 8 สำหรับการค้าในน่านน้ำไทยที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้และเอาไปทำการค้าในน่านน้ำไทย

มาตรา 49* เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว ในระหว่างเวลาที่คงใช้เรือต้องมีเอกสารดังต่อไปนี้ประจำเรือ

1. ใบทะเบียนหรือใบทะเบียนชั่วคราว แล้วแต่กรณี
2. ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือต่าง ๆ
3. สัญญาคนประจำเรือ
4. สัญญาเช่าเรือ ถ้ามี
5. ใบตราส่ง ถ้ามี
6. บัญชีสินค้าสำหรับเรือ ถ้ามี
7. สมุดปูมเรือ
8. ใบปล่อยเรือและใบอนุญาตออกจากท่า ถ้ามี

เอกสารตามวรรคหนึ่ง นอกจากใบทะเบียนหรือใบทะเบียนชั่วคราวแล้วแต่กรณี รัฐมนตรีมีอำนาจยกเว้นมิให้ต้องมีได้โดยออกเป็นกฎกระทรวง

เอกสารตามวรรคหนึ่ง อาจใช้พิสูจน์สัญชาติเรือได้ ส่วนภาษาและแบบพิมพ์ของเอกสารนั้น หากมิได้มีข้อความบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ก็ให้ทำตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

*[มาตรา 49 แก้ไขโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2521]

มาตรา 50* คนประจำเรือไทยที่ได้จดทะเบียนตามความในมาตรา 7 ซึ่งสามารถทำการค้าในน่านน้ำไทยได้ทุกคนต้องเป็นบุคคลที่มีสัญชาติไทย

สำหรับคนประจำเรือไทยที่ได้จดทะเบียนตามความในมาตรา 7 ทวิ เพื่อใช้ประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะต้องมีอัตราส่วนของบุคคลที่มีสัญชาติไทยตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

*[มาตรา 50 แก้ไขโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2528]

มาตรา 51 เรือไทยเท่านั้นที่มีสิทธิใช้ธงชาติไทยได้

ถ้าเรือลำใดซึ่งมิใช่เรือไทย ใช้ธงชาติไทยเพื่อแสดงให้เห็นว่าเป็นเรือไทย ต้องถือว่าเรือลำนั้นฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 52 ผู้ควบคุมเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว ต้องจัดให้มีการชักธงชาติไทยในเมื่อ

1. เรือราชนาวี หรือเรือราชการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ หรือผู้มีอำนาจโดยชอบด้วยกฎหมายส่งสัญญาณสั่งให้ชักธงชาติ
2. ผ่านเรือรบไทยหรือเรือรบต่างประเทศ
3. ขณะเรือเข้าหรือออกจากเมืองท่าไทย และเมืองท่าต่างประเทศ

4. ขณะเรืออยู่ในเมืองท่าไทยตั้งแต่เวลา 8 นาฬิกา จนถึงเวลาอาทิตย์ตก ให้รัฐมนตรีมีอำนาจ ยกเว้นเรือบางขนาดมิต้องปฏิบัติตามบทแห่งมาตรานี้ได้โดยออกเป็นกฎกระทรวง

มาตรา 53 ห้ามมิให้ผู้ควบคุมเรือหรือเจ้าของเรือไทยลำใดกระทำการใด ๆ โดยเจตนาจะให้ พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตรวจเรือเข้าใจผิดไปว่าเรือนั้นเป็นเรือต่างประเทศ

มาตรา 54 เรือของบุคคลตามมาตรา 7 อันพึงจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามพระราชบัญญัติ นี้ แต่ยังมีได้จดทะเบียนก็ดี หรือเรือซึ่งได้จดทะเบียนเป็นเรือไทยแล้วแต่การจดทะเบียนได้สิ้นไปด้วย เหตุต่าง ๆ ดังระบุไว้ในมาตรา 22 ก็ดี ไม่ชอบที่จะได้รับประโยชน์อันเรือไทยจะพึงได้รับตาม พระราชบัญญัตินี้ แต่ในเรื่องเสียค่าธรรมเนียมต้องใช้ค่าปรับ ถูกปรับ และต้องรับโทษเพื่อความผิดใด ๆ อันเกิดขึ้นในเรือ หรือโดยคนประจำเรือ ให้จัดการแก่เรือนั้นเช่นเดียวกับเป็นเรือไทยที่ได้จดทะเบียน แล้ว

หมวด 7 เบ็ดเตล็ด

มาตรา 55 ในกรณีความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ หรือในกรณีความผิดที่เกิดขึ้นในเรือไทย ให้ถือว่าเจ้าพนักงานต่อไปนี้ เป็นพนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ตามความในประมวล กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาด้วย เมื่อปฏิบัติตามมาตรา 78 และมาตรา 92 แห่งประมวลกฎหมาย นั้น

1. เจ้าท่า หรือผู้รักษาการแทนเจ้าท่า
2. นายทหารชั้นสัญญาบัตรผู้ทำหน้าที่ดังต่อไปนี้ คือ ผู้บังคับบัญชาป้อม ผู้บังคับการเรือ หรือผู้บังคับการกองทหารแห่งราชนาวี

3. เจ้าพนักงานประมงหรือเจ้าพนักงานศุลกากรตั้งแต่ตำแหน่งประจำแผนกขึ้นไป

4. เจ้าพนักงานอื่น ๆ ซึ่งรัฐมนตรีได้แต่งตั้งเพื่อการนี้

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ เจ้าพนักงานประมงและเจ้าพนักงานศุลกากรต่ำกว่า ตำแหน่ง ประจำแผนกลงมา ให้ถือว่าเป็นพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ

มาตรา 56* ภายใต้บังคับมาตรา 57 ให้เจ้าพนักงานมีอำนาจกักเรือและยึดเอกสารเกี่ยวกับ เรือ ในกรณีดังต่อไปนี้

(1) เมื่อมีการฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 7 ตรี มาตรา 7 จัตวา มาตรา 11 มาตรา 20 วรรคหนึ่ง มาตรา 29 มาตรา 30 มาตรา 38 วรรคหนึ่ง มาตรา 40 มาตรา 41 วรรคหนึ่ง มาตรา 47 มาตรา 47 ทวิ มาตรา 48 มาตรา 49 มาตรา 50 มาตรา 51 หรือมาตรา 53

(2) เมื่อมีการกระทำความผิดอื่นใดเกิดขึ้นในเรือและความผิดนั้นมีอัตราโทษจำคุกตั้งแต่สิบปี ขึ้นไปหรือโทษประหารชีวิต

*[มาตรา 56 แก้ไขโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2534]

มาตรา 57 ให้เจ้าพนักงานต่อไปนี้ มีอำนาจกักและยึดตามความในมาตราก่อน

1. พนักงานฝ่ายปกครองและตำรวจชั้นผู้ใหญ่ ตามความในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณา ความอาญา และอนุมาตรา 1 อนุมาตรา 2 และอนุมาตรา 4 แห่งมาตรา 55

2. เจ้าพนักงานศุลกากรตั้งแต่ตำแหน่งหัวหน้ากองขึ้นไป

การกักหรือการยึดเชื่อนั้น ห้ามมิให้กักหรือยึดเกินกว่าสองวันโดยมิได้รับอนุญาตจากศาล การนับระยะเวลาขึ้น ถ้าเรืออยู่ในเมืองท่าไทยให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่กักเรือหรือยึดเอกสาร ถ้าเรือมิได้อยู่ในเมืองท่าไทยให้นำเรือเข้ามาในเมืองท่าไทยโดยด่วน และระยะเวลาเชื่อนั้นให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่เรือถึงเมืองท่าไทย

ถ้าเจ้าพนักงานเห็นเป็นการสมควรที่จะขยายการกักหรือการยึดออกไปเกินกว่าสองวัน ก็ให้ยื่นคำร้องต่อศาลภายในระยะเวลาเชื่อนั้นในกรณีเช่นนี้ให้เจ้าพนักงานมีอำนาจกักหรือยึดต่อไปได้จนกว่าจะได้มีคำชี้ขาดของศาลชั้นต้น คำชี้ขาดนี้ให้ถือว่าเป็นอันถึงที่สุด

ให้เจ้าพนักงาน หรือศาลโดยคำขอของเจ้าพนักงาน แล้วแต่กรณี กักเรือหรือยึดเอกสารจนกว่าจะได้ปฏิบัติถูกต้องตามบทแห่งพระราชบัญญัติที่ได้ฝ่าฝืน หรือตามความต้องการของบทกฎหมายอื่น

มาตรา 57 ทวิ* ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนมาตรา 7 ตรี (1) หรือมาตรา 7 จัตวา (1) หรือในกรณีที่มีการฝ่าฝืนมาตรา 7 ตรี (2) หรือ (3) หรือมาตรา 7 จัตวา (2) โดยนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้รู้เห็นหรือยินยอมด้วย ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้นถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย

*[มาตรา 57 ทวิ เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2534]

มาตรา 58 การจดทะเบียน การจดยาการ การแก้หรือการถอนทะเบียนอันจะพึงกระทำตามพระราชบัญญัตินี้ เมื่อนายทะเบียนเรือเรียกร้องก็ให้บุคคลผู้เกี่ยวข้องนำพยานหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการนั้นมาแสดงจนเป็นที่พอใจของนายทะเบียนเรือว่าได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติและกฎกระทรวงซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัตินี้แล้ว

มาตรา 59 ในระหว่างเวลาทำงานตามปกติ ผู้มีส่วนได้เสียคนใดเมื่อได้เสียค่าธรรมเนียมตามอัตราในกฎกระทรวงแล้ว ชอบที่จะตรวจรายการในสมุดทะเบียนเรือไทยของเมืองท่าใด ๆ ซึ่งเป็นเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ หรือตรวจหลักฐานเกี่ยวกับการนั้น หรือหลักฐานอื่นซึ่งอธิบดีกรมเจ้าท่าเห็นสมควร หรือจะขอให้คัดสำเนาทั้งหมดหรือบางส่วนพร้อมด้วยคำรับรองว่าถูกต้องมอบให้ก็ได้

มาตรา 60 ให้กรมเจ้าท่าย่อรายการการจดทะเบียนหรือการถอนทะเบียนเรือไทยส่งไปประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นคราว ๆ โดยมีชกซ้ำ

มาตรา 61 ให้เจ้าท่ามีอำนาจกระทำการเปรียบเทียบความผิดที่เกิดขึ้นตามพระราชบัญญัตินี้ที่มีโทษปรับสถานเดียวได้

มาตรา 62* ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งเจ้าหน้าที่กักออกกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้ และกำหนดการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

*[มาตรา 62 แก้ไขโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2521]

หมวด 8 บทกำหนดโทษ

มาตรา 62 ทวิ* บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย นิติบุคคลซึ่งสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 หรือมาตรา 7 ทวิ หรือบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 7 ตริ หรือมาตรา 7 จัตวา ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปีและปรับไม่เกินห้าแสนบาท

คนต่างด้าวซึ่งให้หรือยอมให้กระทำการฝ่าฝืนตามวรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับผู้ฝ่าฝืนดังกล่าว

*[มาตรา 62 ทวิ เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2534]

มาตรา 62 ตริ* ในกรณีที่นิติบุคคลกระทำความผิดตามมาตรา 62 ทวิ หัวหน้าผู้จัดการ กรรมการผู้จัดการ ผู้จัดการ หรือผู้แทนของนิติบุคคลนั้น ต้องระวางโทษตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 62 ทวิ ด้วย เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตนมิได้รู้เห็นหรือยินยอมในการกระทำความผิดของนิติบุคคลนั้น

*[มาตรา 62 ตริ เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2534]

มาตรา 63 ผู้ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 11 มาตรา 17 มาตรา 18 วรรคหนึ่ง วรรคสอง วรรคสาม มาตรา 19 มาตรา 20 วรรคหนึ่ง มาตรา 22 มาตรา 25 วรรคสอง มาตรา 26 วรรคหนึ่ง มาตรา 29 วรรคหนึ่ง มาตรา 30 วรรคหนึ่ง มาตรา 32 วรรคหนึ่ง มาตรา 35 วรรคหนึ่ง มาตรา 38 วรรคหนึ่ง มาตรา 40 หรือมาตรา 52 มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองร้อยบาท

มาตรา 63 ทวิ* นิติบุคคลใดซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยไม่ปฏิบัติตามมาตรา 32 ทวิ (1) ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองแสนบาท

*[มาตรา 63 ทวิ เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2534]

มาตรา 63 ตริ* นิติบุคคลใดซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยฝ่าฝืนมาตรา 32 ทวิ (2) ต้องระวางโทษปรับเป็นรายวัน โดยให้คำนวณค่าปรับจากขนาดของเรือในอัตราตันกรอสละสามบาท ตลอดเวลาที่มีการฝ่าฝืน

*[มาตรา 63 ตริ เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2534]

มาตรา 64 ผู้ควบคุมเรือผู้ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 49 มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

ถ้าความผิดที่เกิดขึ้นนั้นเกี่ยวกับใบทะเบียนหรือใบทะเบียนชั่วคราวต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท หรือจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือทั้งปรับทั้งจำ

มาตรา 65* ในกรณีที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 47 เจื่อนไซที่รัฐมนตรีกำหนดตามมาตรา 47 ทวิ มาตรา 50 หรือมาตรา 51 ผู้ควบคุมเรือมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท หรือจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือทั้งปรับทั้งจำ

*[มาตรา 65 แก้ไขโดยประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 162 ลงวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2515]

มาตรา 66 ผู้ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 48 มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท หรือจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือทั้งปรับทั้งจำ

มาตรา 67 ผู้ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 53 มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท หรือจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือทั้งปรับทั้งจำ

มาตรา 68 ในกรณีที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 47 หรือมาตรา 51 ศาลจะสั่งริบเรือเครื่อง ประกอบเรือ ผลประโยชน์ที่ได้จากเรือนั้น และวัตถุที่ใช้ทำการฝ่าฝืนนั้นเสียก็ได้

หมวด 9 บทบัญญัติเฉพาะกาล

มาตรา 69 ภายในกำหนดเวลาสามปีนับแต่วันใช้พระราชบัญญัตินี้เรือทะเลมีขนาดตาม มาตรา 8 สำหรับการค้าในน่านน้ำไทยอันเป็นของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือ ไทยได้ตามมาตรา 7 ซึ่งได้ลงทะเบียนไว้ และรับใบอนุญาตจากกรมเจ้าท่าก่อนวันประกาศ พระราชบัญญัตินี้ ให้ทำการตามมาตรา 47 และมาตรา 51 วรรคหนึ่งได้ แต่ต้องอยู่ภายใต้บังคับบท แห่งพระราชบัญญัตินี้ เว้นแต่มาตรา 7 มาตรา 8 และบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องแก่มাত্রานั้น ๆ

ส่วนเรือลำน้ำมีขนาดตามมาตรา 8 สำหรับการค้าในน่านน้ำไทยอันเป็นของบุคคลผู้ไม่ต้อง ด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ซึ่งได้รับใบอนุญาตจากกรมเจ้าท่าก่อนวัน ประกาศพระราชบัญญัตินี้ภายในกำหนดเวลาสามปีนับแต่วันใช้พระราชบัญญัตินี้ ให้ทำการตาม มาตรา 47 ได้ แต่ต้องอยู่ภายใต้บังคับบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ เว้นแต่มาตรา 7 มาตรา 8 และ บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องแก่มাত্রานั้น ๆ

เมื่อพ้นกำหนดสามปีหรือสองปีแล้ว แล้วแต่กรณี ถ้าพิจารณาเห็นว่าน่านน้ำไทยส่วนใดยังมี จำนวนเรือไทยทำการตามมาตรา 47 ไม่พอแก่ความต้องการของประเทศ รัฐมนตรีมีอำนาจอนุญาตให้ เรือของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ดังกล่าวมาแล้ว ทำการ ตามมาตรา 47 ต่อไปได้ มีกำหนดคราวละไม่เกินสองปีแต่ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่รัฐมนตรีเห็นสมควร กำหนดขึ้น

ในระหว่างเวลาสามปีหรือสองปีดังกล่าวข้างต้น แล้วแต่กรณี เรือตามที่กล่าวในมาตรานี้ เปลี่ยนแปลงอัตราค่าระวางหรือค่าโดยสารโดยมิได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีก็ดี หรือเรือที่ได้รับอนุญาต จากรัฐมนตรีให้ทำการตามมาตรา 47 ต่อไปได้ภายหลังกำหนดเวลานั้น ๆ ฝ่าฝืนเงื่อนไขที่รัฐมนตรีได้ กำหนดขึ้นก็ดี ห้ามมิให้เรือนั้นได้รับประโยชน์ตามมาตรา

มาตรา 70 ภายในกำหนดเวลาห้าปีนับแต่วันใช้พระราชบัญญัตินี้ถ้าปรากฏว่าบุคคลที่จะใช้ เป็นคนประจำเรือได้ ยังมีจำนวนไม่พอแก่ความต้องการของประเทศ หรือมีเหตุอื่นอันสมควรอนุญาต ให้มีการผ่อนผันเป็นพิเศษชั่วคราว ก็ให้อธิบดีกรมเจ้าท่ามีอำนาจสั่งอนุญาตผ่อนผันจำนวน คุณสมบัติพื้นความรู้และอัตราคนประจำเรือตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 50 ได้เมื่อได้รับความเห็นชอบ ของรัฐมนตรี

การขออนุญาตเช่นนั้น ให้ผู้ควบคุมเรือ หรือเจ้าของเรือหรือผู้แทนทำเป็นหนังสือยื่นต่อ อธิบดีกรมเจ้าท่า และในระหว่างพิจารณาคำขออนุญาตนั้น มิให้นำบทบัญญัติมาตรา 50 มาใช้บังคับ แก่เรือนั้น

การอนุญาตนั้นให้ออกใบสำคัญกำหนดประเภทคนประจำเรือ ชั้นความรู้ จำนวนกำหนดเวลา ที่อนุญาต และอื่น ๆ ให้ออกใบสำคัญเพื่อนำออกแสดงเมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ขอตรวจ

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

พิบูลสงคราม

นายกรัฐมนตรี

*[บัญชีค่าธรรมเนียมอัตราชั้นสูง แก้ไขโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2517 และ
รายการในเลขลำดับ 4 แก้ไขโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2521]

ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 162 ลงวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2515

โดยที่คณะปฏิวัติพิจารณาเห็นว่า เรือไทยบางประเภทที่ทำการในน่านน้ำไทยยังไม่เพียงพอ
แก่ความต้องการในการพัฒนาการขนส่งทางน้ำเพื่อความเจริญทางเศรษฐกิจ สมควรแก้ไขเพิ่มเติม
บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 เพื่อให้เหมาะสมกับเหตุการณ์ในปัจจุบัน
หัวหน้าคณะปฏิวัติจึงมีคำสั่งดังต่อไปนี้

[รก.2515/89/25พ./6 มิถุนายน 2515]

พระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2517

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากอัตราค่าธรรมเนียมตาม
บัญชีท้ายพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ได้กำหนดไว้เป็นเวลา 34 ปีเศษแล้ว ปัจจุบันนี้
การขนส่งทางน้ำได้วิวัฒนาการไป และมีเรือขนาดใหญ่เพิ่มขึ้นมาก อัตราค่าธรรมเนียมที่กำหนดไว้เดิม
อยู่ในเกณฑ์ต่ำมาก ไม่เหมาะสมกับภาวะการณ์ในปัจจุบัน สมควรแก้ไขเพิ่มเติมอัตราค่าธรรมเนียมเสีย
ใหม่ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น

[รก.2517/77/1พ./1 พฤษภาคม 2517]

พระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2521

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากบทบัญญัติแห่ง
พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ในส่วนที่ว่าด้วยคุณสมบัติของผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจด
ทะเบียนเป็นเรือไทย การออกใบทะเบียนชั่วคราวในต่างประเทศและเอกสารประจำเรือไม่เหมาะสม
แก่สภาพการณ์ปัจจุบัน ทั้งยังมิได้มีการเก็บค่าธรรมเนียมในกรณีเปลี่ยนแปลงตัวเรือหรือส่วนอื่นของ
เรือในภายหลัง สมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติดังกล่าวและบัญชีค่าธรรมเนียมอัตราชั้นสูงให้
เหมาะสมยิ่งขึ้น นอกจากนั้นโดยที่มาตรา 62 บัญญัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจเป็นผู้
รักษาการตามพระราชบัญญัติ แต่ได้มีพระราชบัญญัติโอนอำนาจและหน้าที่เกี่ยวกับราชการของ
กระทรวงหรือกรมซึ่งได้มีการปรับปรุงใหม่ พุทธศักราช 2484 โอนอำนาจดังกล่าวให้รัฐมนตรีว่าการ
กระทรวงคมนาคม เพื่อความสะดวกที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจะใช้อำนาจตาม
พระราชบัญญัติโดยไม่ต้องอ้างพระราชบัญญัติโอนอำนาจและหน้าที่เกี่ยวกับราชการของกระทรวง

หรือกรมซึ่งได้มีการปรับปรุงใหม่ พุทธศักราช 2484 อีก สมควรแก้ไขบทบัญญัติมาตรา 62 เสียด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัติขึ้น

[ร.ก.2521/156/27พ./31 ธันวาคม 2521]

พระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2528

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 กำหนดให้บุคคลธรรมดา ซึ่งมีสัญชาติไทยต้องมีทุนในบริษัทเรือไทยไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบ จากกรณีดังกล่าวทำให้ชาวต่างประเทศไม่สนใจที่จะมาลงทุนด้านธุรกิจพาณิชย์นาวี นอกจากนั้นแล้ว การส่งเสริมกองเรือพาณิชย์ของไทยเท่าที่ดำเนินการอยู่ในขณะนี้ ไม่สามารถจัดหาเรือใหม่ ๆ มาใช้ในการบริหารด้านขนส่ง เพราะมีราคาแพงมาก ประกอบกับจะต้องแข่งขันกับต่างประเทศที่มีความก้าวหน้าในทางเทคโนโลยี โดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้เรือประเภทขนส่งสินค้าเฉพาะที่บรรจุใส่คอนเทนเนอร์ ซึ่งสะดวกในการขนถ่ายและเดินทาง สามารถรักษาคุณภาพของสินค้าให้คงสภาพเดิมอยู่ได้ และนอกจากนั้น เรือที่ทำการค้าในน่านน้ำไทยในปัจจุบันก็ใช้คนประจำเรือล้วนแต่มีสัญชาติไทยทั้งสิ้น สมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัตินี้เสีย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัติฉบับนี้ขึ้น

[ร.ก.2528/154/8พ./24 ตุลาคม 2528]

พระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2534

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ได้กำหนดอัตราส่วนการถือหุ้นระหว่างคนไทยและคนต่างด้าวในการถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยไว้ในมาตรา 7 และมาตรา 7 ทวิ แต่ไม่มีบทลงโทษในกรณีที่มีการฝ่าฝืนบทบัญญัติดังกล่าวโดยการถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยแทนคนต่างด้าว นอกจากนั้น การฝ่าฝืนบทบัญญัตินี้ดังกล่าวยังทำให้คนต่างด้าวได้รับสิทธิและประโยชน์บางอย่างตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์ด้วย สมควรวางมาตรการป้องกันมิให้มีการถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยแทนคนต่างด้าวกับป้องกันมิให้คนต่างด้าวได้รับสิทธิและประโยชน์จากการถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยโดยมิชอบ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

[ร.ก.2534/211/1พ./4 ธันวาคม 2534]

พระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2540

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากคุณสมบัติของผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 7 และมาตรา 7 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2528 ไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน ทำให้การลงทุนในกิจการกองเรือพาณิชย์ไม่คล่องตัว สมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัตินี้ดังกล่าวยกเลิกข้อห้ามเพื่อขยายโอกาสให้มีการลงทุนในกิจการกองเรือพาณิชย์มากยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

[ร.ก.2540/53ก/1/7 ตุลาคม 2540]

ภาคผนวก ค

The Helsinki Rules on the Uses of the Waters of International Rivers Adopted by the International Law Association at the fifty-second conference, held at Helsinki in August 1966.
Report of the Committee on the Uses of the Waters of International Rivers (London, International Law Association, 1967)

CHAPTER 1 GENERAL

Article 1

The general rules of international law as set forth in these chapters are applicable to the use of the waters of an international drainage basin except as may be provided otherwise by convention, agreement or binding custom among the basin States.

Article 2

An international drainage basin is a geographical area extending over two or more States determined by the watershed limits of the system of waters, including surface and underground waters, flowing into a common terminus.

Article 3

A "basin State" is a State the territory of which includes a portion of an international drainage basin.

CHAPTER 2 EQUITABLE UTILIZATION OF THE WATERS OF AN INTERNATIONAL DRAINAGE BASIN

Article 4

Each basin State is entitled, within its territory, to a reasonable and equitable share in the beneficial uses of the waters of an international drainage basin.

Article 5

1. What is a reasonable and equitable share within the meaning of article 4 to be determined in the light of all the relevant factors in each particular case. 2. Relevant factors which are to be considered include, but are not limited to: 1. The geography of the basin, including in particular the extent of the drainage area in the territory of each basin State;

2. The hydrology of the basin, including in particular the contribution of water by each basin State;
 3. The climate affecting the basin;
 4. The past utilization of the waters of the basin, including in particular existing utilization;
 5. The economic and social needs of each basin State;
 6. The population dependent on the waters of the basin in each basin State;
 7. The comparative costs of alternative means of satisfying the economic and social needs of each basin State;
 8. The availability of other resources;
 9. The avoidance of unnecessary waste in the utilization of waters of the basin;
 10. The practicability of compensation to one or more of the co-basin States as a means of adjusting conflicts among uses; and
 11. The degree to which the needs of a basin State may be satisfied, without causing substantial injury to a co-basin State.
- III. The weight to be given to each factor is to be determined by its importance in comparison with that of other relevant factors. In determining what is reasonable and equitable share, all relevant factors are to be considered together and a conclusion reached on the basis of the whole.

Article 6

A use or category of uses is not entitled to any inherent preference over any other use or category of uses.

Article 7

A basin State may not be denied the present reasonable use of the waters of an international drainage basin to reserve for a co-basin State a future use of such waters.

Article 8

1. An existing reasonable use may continue in operation unless the factors justifying its continuance are outweighed by other factors leading to the conclusion

that it be modified or terminated so as to accommodate a competing incompatible use.

2. (a) A use that is in fact operational is deemed to have been an existing use from the time of the initiation of construction directly related to the use or, where such construction is not required, the undertaking of comparable acts of actual implementation.

(b) Such a use continues to be an existing use until such time as it is discontinued with the intention that it be abandoned.

3. A use will not be deemed an existing use if at the time of becoming operational it is incompatible with an already existing reasonable use.

CHAPTER 3 POLLUTION

Article 9

As used in this chapter, the term "water pollution" refers to any detrimental change resulting from human conduct in the natural composition, content, or quality of the waters of an international drainage basin.

Article 10

1. Consistent with the principle of equitable utilization of the waters of an international drainage basin, a State: (a) Must prevent any new form of water pollution or any increase in the degree of existing water pollution in an international drainage basin which would cause substantial injury in the territory of a co-basin State; (b) Should take all reasonable measures to abate existing water pollution in an international drainage basin to such an extent that no substantial damage is caused in the territory of a co-basin State.

2. The rule stated in paragraph 1 of this article applies to water pollution originating: (a) Within a territory of the State, or (b) Outside the territory of the State, if it is caused by the State's conduct.

Article 11

1. In the case of a violation of the rule stated in paragraph 1 (a) of article X of this chapter, the State responsible shall be required to cease the wrongful conduct and compensate the injured co-basin State for the injury that has been caused to it.

2. In a case falling under the rule stated in paragraph 1 (b) of article X, if a State fails to take reasonable measures, it shall be required promptly to enter into negotiations with the injured State with a view towards reaching a settlement equitable under the circumstances.

CHAPTER 4 NAVIGATION

Article 12

This chapter relates to procedures for the prevention and settlement of international disputes as to the legal rights or other interests of basin States and of other States in the waters of an international drainage basin.

Article 13

Subject to any limitations or qualification referred to in these Chapters, each riparian State is entitled to enjoy rights of free navigation on the entire course of a river or lake.

Article 14

“Free navigation,” as the term is used in this Chapter, includes the following freedoms of vessels of a riparian State on a basis of equality:

- (a) freedom of movement on the entire navigable course of the river or lake;
- (b) freedom to enter ports and to make use of plants and docks; and
- (c) freedom to transport goods and passengers, either directly or through transshipment, between the territory of one riparian State and the territory of another riparian State and between the territory of a riparian State and the open sea

Article 15

A riparian State may exercise rights of police, including but not limited to the protection of public safety and health, over that portion of the river or lake subject to its jurisdiction, provided the exercise of such rights does not unreasonably interfere with the enjoyment of the rights of free navigation defined in Article 13 and 14

Article 16

Each riparian State may restrict or prohibit the loading by vessels of a foreign State of goods and passengers in its territory for discharge in such territory.

Article 17

A riparian State may grant rights of navigation to a Nonriparian State on rivers or lakes within its territory.

Article 18

The rules Stated in this Chapter are not applicable to the navigation of vessels of war or of vessls performing police or administrative function, or, general, exercising any form of puplic authority.

Article 19

In time of war, other armed conflict, or public emergency constituting a threat to the life on the State, a riparian State may take measures derogating from its obligations under this Chapter to the extent strictly required by the exigencies of the situation, provided that such measures are not inconsistent with its other obligations under international law. The riparian State shall in any case facilitate navigation for humanitarian purposes.

CHAPTER 5. TIMBER FLOATING (Articles 21-25)**CHAPTER 6. PROCEDURES FOR THE PREVENTION AND SETTLEMENT
OF DISPUTES****Article 26**

This chapter relates to procedures for prevention and settlement of international disputes as to the legal rights or other interests of basin States and of other States in the waters of an international drainage basin.

Article 27

Consistently with the Charter of the United Nations, States are under an obligation to settle international disputes as to their legal rights or other interests by peaceful means in such a manner that international peace and security and justice are not endangered. It is recommended that States resort progressively to the means of prevention and settlement of disputes stipulated in articles 29 to 34 of this chapter.

Article 28

States are under a primary obligation to resort to means of prevention and settlement of disputes stipulated in the applicable treaties binding upon them. 2. States are limited to the means of prevention and settlement of disputes stipulated in treaties binding upon them only to the extent provided by the applicable treaties.

Article 29

1. With a view to preventing disputes from arising between basin States as to their legal rights or other interest, it is recommended that each basin State furnish relevant and reasonably available information to the other basin States concerning the waters of a drainage basin within its territory and its use of, and activities with respect to, such waters.

2. A State, regardless of its location in a drainage basin, should in particular furnish to any other basin State, the interests of which may be substantially affected, notice of any proposed construction or installation which would alter the regime of

the basin in a way which might give rise to a dispute as defined in article 26. The notice should include such essential facts as will permit the recipient to make an assessment of the probable effect of the proposed alteration.

3. A State providing the notice referred to in paragraph 2 of this article should afford the recipient a reasonable period of time to make an assessment of the probable effect of the proposed construction or installation and to submit its views thereon to the State furnishing the notice.

4. If a State has failed to give the notice referred to in paragraph 2 of this article, the alteration by the State in the regime of the drainage basin shall not be given the weight normally accorded to temporal priority in use in the event of a determination of what is a reasonable and equitable share of the waters of the basin.

Article 30

In case of a dispute between States as to their legal rights or other interests, as defined in article 26, they should seek a solution by negotiation..

Article 31

1. If a question or dispute arises which relates to the present or future utilization of the waters of an international drainage basin, it is recommended that the basin States refer the question or dispute to a joint agency and that they request the agency to survey the international drainage basin and to formulate plans or recommendations for the fullest and most efficient use thereof in the interests of all such States.

2. It is recommended that the joint agency be instructed to submit reports on all matters within its competence to the appropriate authorities of the member States concerned.

3. It is recommended that the member States of the joint agency in appropriate cases invite non-basin States which by treaty enjoy a right in the use of the waters of an international drainage basin to associate themselves with the work of the joint agency or that they be permitted to appear before the agency.

Article 32

If a question or a dispute is one which is considered by the States concerned to be incapable of resolution in the manner set forth in article 31, it is recommended that

they seek the good offices, or jointly request the mediation of a third State, of a qualified international organization or of a qualified person.

Article 33

1. If the States concerned have not been able to resolve their dispute through negotiation or have been unable to agree on the measures described in articles 31 and 32, it is recommended that they form a commission of inquiry or an ad hoc conciliation commission, which shall endeavor to find a solution, likely to be accepted by the States concerned, of any dispute as to their legal rights.

2. It is recommended that the conciliation commission be constituted in the manner set forth in the annex.

Article 34

It is recommended that the States concerned agree to submit their legal disputes to an ad hoc arbitral tribunal, to a permanent arbitral tribunal or to the International Court of Justice if:

- (a) A commission has not been formed as provided in article 33, or
- (b) The commission has not been able to find a solution to be recommended, or
- (c) A solution recommended has not been accepted by the States concerned, and
- (d) An agreement has not been otherwise arrived at.

Article 35

It is recommended that in the event of arbitration the States concerned have recourse to the Model Rules on Arbitral Procedure prepared by the International Law Commission of the United Nations at its tenth session b/in 1958.

Article 36

Recourse to arbitration implies the undertaking by the States concerned to consider the award to be given as final and to submit in good faith to its execution.

Article 37

The means of settlement referred to in the preceding articles of this chapter are without prejudice to the utilization of means of settlement recommended to, or required of, members of regional arrangements or agencies and of other international organizations.

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ ชื่อสกุล	นายณกรณ์ สายอุราช
วันเดือนปีเกิด	22 ตุลาคม พ.ศ. 2527
ประวัติการศึกษา	นิติศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง ปีที่สำเร็จการศึกษา พ.ศ. 2550
ประสบการณ์ทำงาน	พ.ศ. 2554-2555 เจ้าหน้าที่สินเชื่อ ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) สาขาบางนาทาวเวอร์ พ.ศ. 2555-ปัจจุบัน ผู้จัดการแผนกนิติการและสินเชื่อโครงการ บริษัทไทยฟู้ดส์ กรุ๊ป จำกัด