



ที่ นร ๐๕๐๓/๑๘๑๐๒

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๘

เรื่อง ข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการจ้างเรือและบูรณาสีทิวาททะเล
(ฉบับที่ ..) พ.ศ.

เรียน เลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่เลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

อ้างถึง หนังสือสำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
ที่ สว(สนช) ๐๐๐๗/๒๖๗๗ ลงวันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๕๘

ตามที่ได้เสนอข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการจ้างเรือ
และบูรณาสีทิวาททะเล (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ไปเพื่อดำเนินการ นั้น

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๕๘

๑. รับทราบข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการจ้างเรือ
และบูรณาสีทิวาททะเล (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

๒. ให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีนำเหตุผลของร่างพระราชบัญญัติที่คณะกรรมการ
วิสามัญฯ แก้ไขเป็นเหตุผลของร่างพระราชบัญญัติในเรื่องนี้ในการประกาศราชกิจจานุเบกษาต่อไป

๓. มอบให้กระทรวงคมนาคมรับข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญฯ ตามข้อ ๒
ไปพิจารณาว่าสมควรจะดำเนินการตามข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญฯ ได้หรือไม่ประการใดก่อน
แล้วแจ้งผลการดำเนินการดังกล่าวให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีทราบภายใน ๓๐ วันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่ง
เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ ทั้งนี้ ได้แจ้งให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี
ในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปแล้ว

ขอแสดงความนับถือ

กัญจล ช่างทอง

(นางสาวสาวิตรี ชำนาญกิจ)

ผู้อำนวยการสำนักนิติธรรม ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กลุ่มงานนิติคดี

วันที่ ๑๗ (พ) ๒๕๕๘

วันที่ ๒๕ / ๗ / ๕๘

เวลา ๑๒ ๑๓ น

สำนักการประชช

สำนักนิติธรรม

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๕๖๒ (เศรษฐชยา)

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘

(0.2334/ส./D)www.cabinet.thaigov.go.th.

กลุ่มงานนิติคดี

วันที่ ๑๕ ๒๕ ๕๘

เวลา ๑๕ ๕๘

สำนักการประชช



ที่ นร ๐๕๐๓/ ๓๓๐๓/๑

11186
14-38
สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม.๑๐๓๐๐

๓) พุทธศักราช ๒๕๕๘

เรื่อง รายงานผลการดำเนินการตามข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการจ้างงานเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

เรียน เลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่เลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๓/๑๘๑๐๒ ลงวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๘

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๕/๔๑๔ ลงวันที่ ๖ ตุลาคม ๒๕๕๘

ตามที่ได้แจ้งมติคณะรัฐมนตรี (๒๖ พฤษภาคม ๒๕๕๘) ให้กระทรวงคมนาคมรับข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการจ้างงานเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ไปพิจารณาว่าสมควรจะดำเนินการตามข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญฯ ได้หรือไม่ประการใดก่อนแล้วแจ้งผลการดำเนินการดังกล่าวให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีทราบภายใน ๓๐ วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่งเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป นั้น

กระทรวงคมนาคมได้เสนอรายงานผลการดำเนินการตามข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการจ้างงานเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มาเพื่อดำเนินการความละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๓ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ รับทราบรายงานผลการดำเนินการตามข้อสังเกตที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และแจ้งให้สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติทราบต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ ทั้งนี้ ได้แจ้งให้กระทรวงคมนาคมส่งรายงานในเรื่องนี้ จำนวน ๓๕๐ ชุดให้สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติโดยตรงต่อไปแล้ว

ขอแสดงความนับถือ

(นายอำพน กิตติอำพน)
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กลุ่มงานบริหารทั่วไป
รับที่ ๒๐๐๘ ๒๕๕๘ ส.พ.๓.๒๕
เวลา ๒๒:๐๕ น. วันที่ ๒๕
สำนักเลขาธิการ

สำนักนิติธรรม

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๐๙ (ธันดา)

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘ www.cabinet.thai.go.th

กลุ่มงานนิติ
รับที่ ๓๕๓ (๒) ๒๕๕๘

รับที่ ๓ พ.๒.๕๕

เวลา ๑๕:๐๖

สำนักเลขาธิการ



ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๕/๕๑๕

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๓ ตุลาคม ๒๕๕๘

เรื่อง รายงานผลการดำเนินการตามข้อสั่งเกิดของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ
การจ้างเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๓/๑๘๑๐๓ ลงวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๘
๒. หนังสือกระทรวงคมนาคม ส่วนที่ ๒๓๖ ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๕/๒๓๖ ลงวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๘
๓. หนังสือกระทรวงคมนาคม ส่วนที่ ๒๓๕ ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๕/๒๓๕ ลงวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๕๘
๔. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ส่วนที่ ๒๑๖/๒๕๐๗๕ ลงวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๕๘

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบให้นำเสนอคณะรัฐมนตรี
๒. สำเนาหนังสือกรมเจ้าท่า ที่ คค ๐๓๐๙.๔/๙๓๐ ลงวันที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๕๘
๓. ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
๔. สรุปการรับฟังความคิดเห็นร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เพื่อให้เรือไทย
ที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปอยู่ระหว่างการต่อสามารถจ้างได้

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง รายงานผลการดำเนินการตามข้อสั่งเกิดของ
คณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการจ้างเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วย
การเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ ตามมาตรา ๔ (๑๓) ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี
(นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคม ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าว
เสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๖ กรกฎาคม ๒๕๕๘ รับทราบข้อสั่งเกิด
ของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการจ้างเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
และให้กระทรวงคมนาคมรับข้อสั่งเกิดของคณะกรรมการวิสามัญฯ ตามข้อ ๒ ไปพิจารณาว่าสมควรจะดำเนินการ
ตามข้อสั่งเกิดของคณะกรรมการวิสามัญฯ ได้หรือไม่ประการใด รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๑

๑.๒ กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือเสนอเรื่องข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการจ้างเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบผลการดำเนินการและพิจารณาดำเนินการต่อไป รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๒-๓

๑.๓ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือแจ้งว่า เนื่องจากได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้รัฐมนตรีพ้นจากความเป็นรัฐมนตรี และแต่งตั้งรัฐมนตรี ประกาศ ณ วันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๕๘ จึงขอส่งเรื่องที่อยู่ระหว่างการดำเนินการคืนมา หากประสงค์จะนำเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีให้นำเรื่องเสนอขอความเห็นชอบจากรองนายกรัฐมนตรีที่กำกับการบริหารราชการก่อนส่งเรื่องไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อที่จะได้ดำเนินการต่อไป รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๔

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

การรายงานผลการดำเนินการตามข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการจ้างเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ดังกล่าวเป็นเรื่องที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ ตามมาตรา ๔ (๑๓)

๓. สารสำคัญ ข้อเท็จจริงและข้อกฎหมาย

กรมเจ้าท่าได้มีหนังสือรายงานมายังกระทรวงคมนาคมว่า ได้พิจารณาข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการจ้างเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ..) พ.ศ. แล้วจึงได้ยกร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เพื่อแก้ไขให้เรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อสามารถนำมาจ้างได้ และได้รับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ สถาบันการเงิน และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องแล้ว สรุปได้ว่าไม่มีข้อขัดข้องในการดำเนินการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้เรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อสามารถนำมาจ้าง แต่ด้วยลักษณะทางกายภาพระหว่างแม่น้ำ ซึ่งตื้นและแคบกว่าทะเล และเพื่อให้กฎหมายมีสภาพที่ใช้บังคับได้เหมาะสมกับความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จึงเห็นควรลดขนาดจาก ๖๐ ตันกรอสส์ เหลือ ๒๐ ตันกรอสส์ ซึ่งจะสอดคล้องกับความเห็นของธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นสถาบันการเงินที่ปล่อยสินเชื่อ และสมาคมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ซึ่งเป็นตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ สำหรับความเห็นในการแก้ไขในรายละเอียดอื่นๆ ได้รวบรวมไว้ในเอกสารสรุปการรับฟังความคิดเห็นร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. แล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒-๔

๔. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นสมควรรายงานผลการดำเนินการตามข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการจ้างเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ตามข้อ ๓ ดังกล่าวข้างต้น เพื่อนำเสนอให้คณะรัฐมนตรีทราบต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีทราบต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

สำนักกฎหมาย

โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๐๖๓

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๖๑๑๖



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ.....รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) โทร.๐ ๒๒๘๘ ๔๐๔๙

ที่.....นร.๐๔๐๕ (ลร.๕)/๒๓๗.....วันที่.....๒.....ตุลาคม ๒๕๕๘

เรื่อง.....รายงานผลการดำเนินการตามข้อสั่งเกิดของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ

การจ้างเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ด้วยกระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง รายงานผลการดำเนินการตามข้อสั่งเกิดของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการจ้างเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มาเพื่อคณะรัฐมนตรีทราบ ซึ่งได้พิจารณาแล้วเห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีทราบต่อไป

(นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์)

รองนายกรัฐมนตรี



บันทึกข้อความ

19๗๑
14 ก.ย ๕๑
12.50

ส่วนราชการ กรมเจ้าท่า สำนักงานกฎหมาย โทร. /โทรสาร ๐ ๒๒๓๕ ๗๖๓๐

ที่ คค. ๐๓๐๙.๔/ 930 วันที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๕๘

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

สำนักงานกฎหมาย
จังหวัดสงขลา
เลขที่รับ ๒๕๐1 ส.ค.๗/๒๕๖ ค.๖๓
วันที่ 14 ก.ย ๕๑
เวลา 1๒.๕๐ น.

เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

ตามสั่งการรองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง) ท้ายหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๗/๑๘๑๐๓ ลงวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๘ มอบให้กรมเจ้าท่าพิจารณาข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการจ้างเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ที่ผ่านความเห็นชอบจากสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (สนช.) ว่าสมควรจะดำเนินการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้เรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อสามารถมาจ้างองได้หรือไม่ แล้วแจ้งให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีทราบภายในกำหนด ๓๐ วันนับแต่ได้รับแจ้งคำสั่ง โดยกรมเจ้าท่าได้เคยรายงานให้กระทรวงคมนาคมทราบ และกระทรวงคมนาคมได้รายงานให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีทราบแล้วว่า อยู่ระหว่างการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียกับร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เพื่อแก้ไขให้เรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อสามารถมาจ้างองได้ตามหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๕/๒๓๖ ลงวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๘ และที่ คค (ปคร) ๐๒๐๕/๒๔๕ ลงวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๕๘ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กรมเจ้าท่าได้รับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานทั้งภาครัฐ สถาบันการเงิน และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องแล้ว สรุปได้ว่าไม่มีข้อขัดข้องในการดำเนินการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้เรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อสามารถมาจ้างอง แต่ด้วยลักษณะทางกายภาพระหว่างแม่น้ำ ซึ่งตื้นและแคบกว่าทะเล และเพื่อให้กฎหมายมีสภาพที่ใช้บังคับได้เหมาะสมกับความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จึงเห็นควรลดขนาดจาก ๖๐ ตันกรอสส์ เหลือ ๒๐ ตันกรอสส์ ซึ่งจะสอดคล้องกับความเห็นของธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นสถาบันการเงินที่ปล่อยสินเชื่อ และสมาคมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ซึ่งเป็นตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ สำหรับความเห็นในการแก้ไขรายละเอียดอื่นๆ เห็นควรรวบรวมไว้ในสรุปการรับฟังความเห็นฯ และใช้เป็นข้อมูลในการพิจารณาปรับปรุงในรายละเอียดก่อนนำเสนอต่อไป รายละเอียดปรากฏตามเอกสารแนบ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ ก่อนแจ้งสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบต่อไป

(นายสุเทพ สุพัฒน์)
อธิบดีกรมเจ้าท่า

บันทึกหลักการและเหตุผล

ประกอบร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

หลักการ

ให้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๕๔๑

เหตุผล

พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๕๔๑ เป็นกฎหมายที่ใช้บังคับกับการจดทะเบียนเรือไทย การถือกรรมสิทธิ์เรือไทย รวมถึงการจำนองเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว โดยการจำนองจะบังคับใช้เฉพาะเรือที่ต่อเสร็จแล้วเท่านั้นที่จะนำมาเป็นหลักประกันในการชำระหนี้ได้ ซึ่งไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน เนื่องจากไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายกำหนดให้เจ้าของเรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อสามารถใช้เป็นหลักประกันแก่ผู้ให้สินเชื่อในการจดทะเบียนได้ตามกฎหมาย ดังนั้นเพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้เจ้าของเรือสามารถจัดหาเรือและพัฒนากิจการเดินเรือของตนเองได้ อันเป็นการส่งเสริมกิจการต่อเรือและธุรกิจพาณิชย์นาวีของประเทศ สมควรกำหนดให้เจ้าของเรือสามารถนำเรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อมาทำสัญญาและจดทะเบียนจำนองเพื่อเป็นหลักประกันการชำระหนี้แก่ผู้ให้สินเชื่อได้ด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

หมายเหตุ กรุณาส่งความเห็นร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ไปยังสำนักกฎหมายกรมเจ้าท่า เลขที่ ๑๒๗๘ ถนนโยธา แขวงตลาดน้อย เขตสัมพันธวงศ์ กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐ หรือโทรสารหมายเลข ๐ ๒๒๓๕ ๗๖๓๐ ภายในวันพุธที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๕๘ หากพ้นกำหนดดังกล่าวแล้วกรมเจ้าท่าจะได้ดำเนินการนำเสนอร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. ตามขั้นตอนการตรากฎหมายต่อไป

มาตรา ๓๗/๒ สัญญาจ้างเรือที่อยู่ระหว่างการต่อต้องทำเป็นหนังสือและจดทะเบียน
ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

สัญญาจ้างตามวรรคหนึ่ง ให้มีผลต่อไปเมื่อเรือได้ต่อเสร็จแล้วด้วย

มาตรา ๓๗/๓ การจ้างเรือที่อยู่ระหว่างการต่อให้ครอบคลุมไปถึงสัมภาระ เครื่องยนต์
และอุปกรณ์ประจำเรือที่ได้นำมาประกอบหรือติดตั้งในเรือที่อยู่ระหว่างการต่อด้วย

มาตรา ๓๗/๕ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยการจ้างเรือและบุริมสิทธิอันเกี่ยวกับเรือไทยที่ได้
จดทะเบียนแล้วในหมวด ๔ และอัตราค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนจ้างเรือมาใช้ในการจ้างเรือที่อยู่
ระหว่างการต่อโดยอนุโลม”

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

.....

นายกรัฐมนตรี

สรุปการรับฟังความเห็นร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
เพื่อให้เรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไป อยู่ระหว่างการต่อสามารถมาจำหน่ายได้

๑. ความเป็นมาและวัตถุประสงค์

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๕๘ ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญของร่างพระราชบัญญัติการจำหน่ายเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ที่ผ่านความเห็นชอบจากสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (สนช.) ว่าสมควรจะดำเนินการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้เรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อ สามารถมาจำหน่ายได้หรือไม่ ตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๓/๑๘๑๐๓ ลงวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๘

กรมเจ้าท่าจึงได้ดำเนินการยกร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. ให้เรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อ สามารถมาจำหน่ายได้ ดังนั้น เพื่อเป็นการปฏิบัติตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. ๒๕๕๘ โดยอนุโลม กรมเจ้าท่าจึงได้มีหนังสือ ที่ คค ๐๓๐๕.๔/๒๕๓๔ ลงวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๕๘ ขอความร่วมมือจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการให้ความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. พร้อมทั้งลงในเว็บไซต์กรมเจ้าท่า www.md.go.th ในหัวข้อ “ร่วมแสดงความคิดเห็น”

๒. กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียประกอบด้วย

๒.๑ หน่วยงานภาครัฐ ได้แก่

กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กรมศุลกากร กรมสรรพากร กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม การท่าเรือแห่งประเทศไทย การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย กรมบังคับคดี สำนักงานตำรวจแห่งชาติ คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาลัยพาณิชยนาวินานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา สำนักกฎหมายและวิชาการศาลยุติธรรม ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง ชมรมผู้พิพากษาสมทบ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย รวมทั้งสำนักมาตรฐานทะเบียนเรือ และสำนักมาตรฐานเรือ กรมเจ้าท่า

๒.๒ สถาบันการเงิน ได้แก่

ธนาคารแห่งประเทศไทย และธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย

๒.๓ หน่วยงานภาคเอกชน ได้แก่

สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สภาหอการค้าไทย สมาคมเจ้าของเรือไทย สมาคมเจ้าของเรือและตัวแทนเรือกรุงเทพ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ สมาคมผู้ประกอบการท่าเทียบเรือสินค้าและคอนเทนเนอร์ สมาคมประกันวินาศภัยไทย สมาคมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ชมรมผู้ประกอบการท่าเรือเอกชน สมาคมธนาคารไทย สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย และสมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทย

๓. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เพื่อให้เรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไป อยู่ระหว่างการต่อสามารถมาจำหน่ายได้

ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มีหลักการสำคัญคือ เป็นกฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือไทย การถือกรรมสิทธิ์เรือไทย รวมถึงการจำหน่ายเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว โดยการจำหน่ายจะบังคับใช้เฉพาะเรือที่ต่อสร้างเสร็จแล้วเท่านั้นที่จะนำมาเป็นหลักประกันในการชำระหนี้ได้ ซึ่งไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน เนื่องจากไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายกำหนดให้เจ้าของไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อ สร้างสามารถใช้เป็นหลักประกันแก่ผู้ให้สินเชื่อในการจดทะเบียนได้ตามกฎหมายอันเป็นอุปสรรคต่อเจ้าของเรือในการจัดหาเรือใหม่และการส่งเสริมกิจการต่อเรือและธุรกิจพาณิชย์นาวีของประเทศ จึงได้แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๕๘๑ ดังต่อไปนี้

๓.๑ เพิ่มเติมบทนิยาม ๑๕ “เรือที่อยู่ระหว่างการต่อ” หมายความว่า เรือที่อยู่ในระหว่างการต่อ ซึ่งเมื่อต่อเสร็จแล้วจะมีสภาพเป็นเรือตามพระราชบัญญัตินี้ (เพิ่มคำนิยามในมาตรา ๕)

๓.๒ กำหนดเพิ่มเติมในพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๕๘๑ เป็นหมวด ๔/๑ การจำหน่ายเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ

๓.๓ กำหนดให้เรือที่อยู่ระหว่างการต่อที่จะจำหน่ายได้ต้องเป็นเรือไทยขนาดหนักตันกรอสส์ขึ้นไป ที่เดินด้วยเครื่องจักรกลไม่ว่าจะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม และเป็นเรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในแม่น้ำ ตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย ที่เมื่อต่อเสร็จแล้วสามารถทำสัญญาและจดทะเบียนจำหน่ายเรือได้ตามพระราชบัญญัตินี้ (เพิ่มมาตรา ๓๗/๑)

๓.๔ กำหนดให้สัญญาจำหน่ายเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ ต้องทำเป็นหนังสือและจดทะเบียน ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง และให้สัญญาจำหน่ายมีผลต่อไปเมื่อเรือได้ต่อเสร็จแล้วด้วย (เพิ่มมาตรา ๓๗/๒)

๓.๕ กำหนดให้การจำหน่ายเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ ให้ครอบคลุมไปถึงสัมภาระ เครื่องยนต์ และอุปกรณ์ประจำเรือที่ได้นำมาประกอบหรือติดตั้งในเรือที่อยู่ระหว่างการต่อด้วย (เพิ่มมาตรา ๓๗/๓)

๓.๖ กำหนดให้นำบทบัญญัติว่าด้วยการจำหน่ายเรือและบุริมสิทธิอันเกี่ยวกับเรือไทย ที่ได้จดทะเบียนแล้วในหมวด ๔ และอัตราค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนจำหน่ายเรือมาใช้ในการจำหน่ายเรือที่อยู่ระหว่างการต่อโดยอนุโลม (เพิ่มมาตรา ๓๗/๔)

๔. ข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

๔.๑ หน่วยงานภาครัฐ ได้แก่

๑) กระทรวงพาณิชย์ เห็นชอบในหลักการร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. เนื่องจากเป็นการแก้ไขในลักษณะเดียวกับเรือเดินทะเลที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการจ้างเรือและบริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๘ ที่สภานิติบัญญัติแห่งชาติให้ความเห็นชอบแล้ว ประกอบกับเป็นการเปิดโอกาสให้เจ้าของเรือสามารถจัดหาเรือและพัฒนาการเดินทางเรือของตนเองได้ อันเป็นการส่งเสริมกิจการต่อเรือและธุรกิจพาณิชย์นาวีของประเทศต่อไป

๒) สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง ไม่ขัดข้องในหลักการของร่างพระราชบัญญัติฯ เนื่องจากกฎหมายดังกล่าวมีสาระสำคัญคือการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๕๕๑ เพื่อให้เจ้าของเรือไทยสามารถนำเรือที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อมาทำสัญญาและจดทะเบียนจ้างเองได้เช่นเดียวกับเรือทะเลที่อยู่ระหว่างการต่อตามพระราชบัญญัติการจ้างเรือและบริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๘ ซึ่งเป็นการเพิ่มช่องทางในการเข้าถึงแหล่งเงินทุนสำหรับเจ้าของเรือไทยที่อยู่ระหว่างการต่อ ให้สามารถนำเรือที่อยู่ระหว่างการต่อมาวางเป็นหลักประกันให้สินเชื่อหรือผู้รับจ้างอื่นจะเป็นประโยชน์ต่อเจ้าของเรือไทยในการจัดหาเรือ อีกทั้งเป็นการส่งเสริมกิจการการต่อเรือและธุรกิจพาณิชย์นาวีของประเทศต่อไป

๓) กรมศุลกากร กรณีที่กรมเจ้าท่าได้ดำเนินการร่างกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์ให้เจ้าของเรือสามารถนำเรือที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อ มาทำสัญญาและจดทะเบียนจ้างเองเพื่อเป็นหลักประกันการชำระหนี้ได้โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้เจ้าของเรือสามารถจัดหาเรือและพัฒนากิจการเดินเรือของตนอันเป็นการส่งเสริมการต่อเรือและธุรกิจพาณิชย์นาวีของประเทศ นั้น กรมศุลกากรไม่ขัดข้องต่อร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. ที่กรมเจ้าท่าได้นำเสนอแต่อย่างใด

๔) กรมสรรพากร เห็นด้วยในหลักการร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. ตามที่กรมเจ้าท่าเสนอ เพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้เจ้าของเรือสามารถจัดหาเรือและพัฒนากิจการเดินเรือของตนเองได้ อันเป็นการส่งเสริมกิจการต่อเรือและธุรกิจพาณิชย์นาวีของประเทศ

๕) กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ -ไม่มีข้อขัดข้องในหลักการต่อร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. หากกรมเจ้าท่าเห็นว่าสามารถปฏิบัติได้ ทั้งนี้ การเปิดโอกาสให้เจ้าของเรือสามารถนำเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ ไปใช้เป็นหลักประกันแก่ผู้ให้สินเชื่อได้นั้น จะช่วยส่งเสริมสภาพคล่องแก่ผู้ประกอบการซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาธุรกิจพาณิชย์นาวีของไทยต่อไปในระยะยาว

๖) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีความเห็นว่า ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. จะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อเจ้าของเรือที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ สามารถนำเรือที่อยู่ระหว่างการต่อไปจดทะเบียนจําเองเป็นหลักประกันการชำระหนี้ได้ เช่นเดียวกับเรือเดินทะเล ซึ่งจะส่งผลให้มีการพัฒนาการเดินเรือในน้ำ ตลอดจนส่งเสริมกิจการต่อเรือและธุรกิจพาณิชย์นาวิของประเทศต่อไป

๗) การทำเรือแห่งประเทศไทย เห็นด้วยกับการแก้ไขกฎหมายดังกล่าวเพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้เจ้าของเรือสามารถจัดหาเรือและพัฒนากิจการเดินเรือของตนเองได้ อันเป็นการส่งเสริมกิจการต่อเรือและธุรกิจพาณิชย์นาวิของประเทศ

๘) สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ข้อเสนอกรมเจ้าท่าในการเพิ่มเติมหมวด ๔/๑ การจําเองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ (ร่างมาตรา ๓๗/๑ ถึงมาตรา ๓๗/๔) แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๕๔๑ โดยมีสาระสำคัญเป็นการกำหนดให้สามารถนำเรือขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสส์ขึ้นไป ซึ่งใช้ในแม่น้ำ และอยู่ระหว่างการต่อมาจําเองได้ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายกำหนดให้กระทำได้ ดังนั้น การเสนอร่างพระราชบัญญัติเพื่อเพิ่มเติมหลักการในเรื่องนี้จึงสมควรที่กรมเจ้าท่าจะต้องศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องรวมทั้งหลักเกณฑ์และแนวทางของต่างประเทศที่เกี่ยวกับการจําเองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อเพื่อใช้ในการเดินเรือในแม่น้ำเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาความจําเป็นและเหมาะสมในการตรากฎหมายด้วย

๙) สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เห็นด้วยกับการให้นำเรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อสามารถมาจําเองได้

๑๐) กรมบังคับคดี มีข้อสังเกตในร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. มาตรา ๓๗/๓ บัญญัติว่า "การจําเองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อให้ครอบคลุมไปถึงสัมภาระ เครื่องยนต์ อุปกรณ์ประจำเรือที่ได้นำมาประกอบหรือติดตั้งในเรือที่อยู่ระหว่างการต่อด้วย" เห็นว่ามาตรา ๓๗/๓ มิได้กล่าวถึงสัมภาระ เครื่องยนต์ และอุปกรณ์ประจำเรือที่ยังมิได้นำมาประกอบหรือติดตั้งกับเรือในขณะที่ทำการจําเองจึงมีปัญหาว่า การจําเองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อจะครอบคลุมไปถึงสัมภาระ เครื่องยนต์ และอุปกรณ์ประจำเรือที่จะนำมาประกอบหรือติดตั้งในเรือต่อไปเช่นเดียวกับมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการจําเองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๗ หรือไม่อย่างไร ส่วนร่างมาตรา ๓๗/๑ ๓๗/๒ และ ๓๗/๔ กรมบังคับคดีไม่มีข้อสังเกตแต่ประการใด

๑๑) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ พิจารณาร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มีข้อสังเกต ดังนี้

๑. บันทึกหลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) เหตุผลบรรทัดที่ ๕...ที่อยู่ระหว่างการต่อ สามารถใช้เป็นหลักประกันแก่ผู้ให้สินเชื่อในการจดทะเบียน ให้เดิมคำวจําเองได้ตามกฎหมาย เพื่อให้สอดคล้องชัดเจนตรงตามเจตนารมณ์ กรณีให้เรือที่อยู่ระหว่างการต่อสามารถใช้เป็นหลักทรัพย์ประกันแก่ผู้ให้สินเชื่อในการจดทะเบียนต่อนายทะเบียนได้

๒. ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

มาตรา ๓ ให้เพิ่มความต่อไปเป็น ๑๕ ของมาตรา ๔ แห่ง...

“๑๕ เติม “เรือที่อยู่ระหว่างการต่อ” หมายความว่าเรือที่อยู่ในระหว่างการต่อเติมข้อความว่า ไม่ว่าจะอยู่ในหรือนอกราชอาณาจักร ซึ่งเมื่อต่อเสร็จแล้วจะมีสภาพเป็นเรือตามพระราชบัญญัตินี้”
เนื่องจากการต่อเรือ เจ้าของ/ผู้ว่าจ้าง สามารถกระทำได้ในและนอกราชอาณาจักร เท่านั้น

มาตรา ๔ ให้เพิ่มข้อความต่อไปนี้เป็นหมวด ๔/๑ การจํานองเรือ...

หมวด ๔/๑

การจํานองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อเรือ

มาตรา ๓๗/๒ สัญญาจํานองเรือ...

สัญญาจํานองเรือ เติมคำว่า และการจดทะเบียนตามวรรคหนึ่ง...เนื่องจาก ตามวรรคหนึ่ง ได้กล่าวถึงการจํานองเรือระหว่างการต่อต้องทำเป็นหนังสือและจดทะเบียนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง ดังนั้น ในวรรคสองจึงควรบัญญัติคำว่า และการจดทะเบียนไว้ในวรรคสองด้วย เพื่อให้สอดคล้องตรงกัน

มาตรา ๓๗/๓ การจํานองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อให้ครบ เติมคำว่า คลุม ไปถึง สัมภาระเครื่องยนต์และอุปกรณ์ประจำเรือที่ได้นำมาประกอบหรือติดตั้งในเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ เติมคำว่า กระทั่งการต่อเรือแล้วเสร็จ ด้วยเนื่องจากตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. ๒๕๔๒ คำว่า “ครอบ” หมายถึง การเอาของที่มีลักษณะคลุมๆ คล้ายขันคว่ำเป็นต้น ปิดงาไว้...หรือหมายถึงการประสิทธิ์ประสาทวิชาให้, การถ่ายทอดความรู้ให้...ส่วนคำว่า “ครอบคลุม” ตามพจนานุกรมฯ หมายถึง รวมถึงสิ่งนั้นๆ เข้าไว้ด้วย ส่วนการเติมคำว่า กระทั่งการต่อเรือแล้วเสร็จ เพื่อแสดงให้เห็นชัดเจนว่า เจตนาของกฎหมายการจํานองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อให้ครอบคลุมถึงสัมภาระ, เครื่องยนต์, อุปกรณ์ส่วนควบประจำเรือ ที่ติดตั้งระหว่างการต่อเรือ เป็นทรัพย์สินที่ใช้เป็นหลักประกันการจํานองแก่ผู้รับจํานองและเมื่อเรือต่อแล้วเสร็จ เรือพร้อมเครื่องยนต์, สัมภาระ, อุปกรณ์ส่วนควบที่อยู่กับเรือ ย่อมถือเป็นทรัพย์สินที่ใช้เป็นหลักประกันแก่ผู้รับจํานอง เจ้าของเรือจะถอดเอาออกไปขณะที่เรือต่อแล้วเสร็จไม่ได้

มาตรา ๓๗/๔ ให้นำ... และอัตราค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนการจํานองเรือมาใช้ เติมคำว่า บังคับกับการจํานองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อโดยอนุโลม เนื่องจากให้ความหมายชัดเจนในการบังคับใช้ต่อไป

๑๒) สำนักกฎหมายและวิชาการศาลยุติธรรม เห็นชอบด้วยกับหลักการของร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ตามที่กรมเจ้าท่าเสนอ

๑๓) ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง มีความเห็น ดังนี้

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ลักษณะ ๑๒ มาตรา ๗๑๔ บัญญัติให้สัญญาจํานองต้องเป็นหนังสือและ “จดทะเบียน” ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ อีกทั้งมาตรา ๗๐๓ วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า อันอสังหาริมทรัพย์นั้นอาจจํานองได้ไม่ว่าประเภทใดๆ ส่วนมาตรา ๗๐๓ วรรคสอง บัญญัติว่า อสังหาริมทรัพย์อันจะกล่าวต่อไปนี้ก็อาจจํานองได้เช่นกัน “หากว่าได้จดทะเบียนไว้แล้วตามกฎหมาย” คือ (๑) เรือมีระวาง

ตั้งแต่ ๕ ขึ้นตันไป (๒) แพ (๓) สัตว์พาหนะ (๔) สंहาริมทรัพย์อื่นซึ่งกฎหมายบัญญัติไว้ให้ "จดทะเบียน" เฉพาะการ
ดังนี้ทรัพย์สินโดยเฉพาะอย่างยิ่งสังหาริมทรัพย์ที่อาจจำนองได้จะต้องเป็นทรัพย์สินที่มี "ทะเบียน" แล้วเท่านั้น

โดยเรือไทยที่ใช้แม่น้ำขนาด ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไป เป็นหนึ่งในอสังหาริมทรัพย์อื่น ๆ
ที่มีกฎหมายบัญญัติไว้ให้จดทะเบียนและสามารถนำไปจำนองได้ตามพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. ๒๔๘๑ อยู่แล้ว
อย่างไรก็ดี เรือดังกล่าวจะต้องเป็นเรือที่ต่อเสร็จแล้วเท่านั้น ดังนี้หากผู้ประกอบการประสงค์จะต่อเรือใหม่จะต้อง
มีเงินลงทุนมาริเริ่มการต่อเรือเองให้แล้วเสร็จเสียก่อนจึงจะนำเรือดังกล่าวไปเป็นหลักประกันในการขอสินเชื่อ
จากสถาบันการเงินได้ แต่เมื่อเงินลงทุนในการริเริ่มต่อเรือมีมูลค่าสูงอาจทำให้ผู้ประกอบการติดขัดไม่สามารถ
หาหลักประกันอื่นใดมาขอสินเชื่อกับสถาบันการเงินได้ ดังนี้ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
ที่ขอให้แจ้งความเห็นนี้จึงเป็นร่างกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์เพื่อเปิดช่องให้ผู้ประกอบการที่ประสงค์จะต่อเรือ
แต่ไม่มีเงินทุนสามารถขอสินเชื่อจากสถาบันการเงินได้โดย การนำเรือที่มีอยู่ในระหว่างการต่อนั้นมาเป็น
หลักประกันจำนอง เนื่องจากทุนและอุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้ในการต่อเรื่อนั้นมีมูลค่าค่อนข้างสูง อย่างไรก็ตาม
เมื่อพิจารณาว่าพระราชบัญญัติที่ขอให้แสดงความเห็นแล้วมีข้อสังเกตหลายประการ ดังนี้

๑ กรณี "เรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำที่มีขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ในระหว่างการต่อ"

โดยร่างพระราชบัญญัติของกรมเจ้าท่ากำหนดให้ "เรือที่อยู่ระหว่างการต่อ" หมายความว่า "เรือที่อยู่ในระหว่างการต่อ
ซึ่งเมื่อต่อเสร็จแล้วจะมีสภาพเป็นเรือตามพระราชบัญญัตินี้" ย่อมแสดงว่า "เรือที่อยู่ระหว่างการต่อ" เป็นทรัพย์สิน
ที่ยังไม่ทราบขนาด "ขนาด" ทั้งยังไม่มี "ทะเบียน" อีกด้วย เพราะยังไม่มีสภาพเป็นเรือ ไม่อาจจดทะเบียนได้ รวมถึง
ยังไม่แน่นอนว่าจะ "ต่อเสร็จแล้วมีสภาพเป็นเรือ"จริงหรือไม่ และเมื่อต่อเสร็จแล้วจะได้ "ขนาดตั้งแต่ ๖๐
ตันกรอสส์ขึ้นไป"จริงหรือไม่ กล่าวคือเรือที่อยู่ระหว่างการต่อยังไม่ใช่อสังหาริมทรัพย์ที่ต้องจดทะเบียน
ซึ่งข้อนี้ อาจจะขัดหรือแย้งกับหลักกฎหมายทั่วไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๗๐๓ ที่วางหลักไว้ว่า
ทรัพย์สินโดยเฉพาะสังหาริมทรัพย์ที่อาจจำนองได้ต้องมีทะเบียนแล้วเท่านั้น

ทั้งนี้ การแก้ประการหนึ่งคือต้องมีข้อยกเว้นเพิ่มเติมว่า "เรือที่อยู่ระหว่างการต่อ"

ให้จดทะเบียนได้หรือจดทะเบียนได้ตามหลักกฎหมายในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๗๐๓ วรรคสอง (๔)
เสียก่อน ทั้งการกำหนดให้เรือที่อยู่ในระหว่างการต่อต้องจดทะเบียนนั้นจะทำให้เจ้าหน้าที่จำนองสามารถทราบถึง
ลำดับบุริมสิทธิในหนี้จำนองนั้นได้ชัดเจนขึ้นอีกด้วย

ตัวอย่างเช่น เพิ่มเดิมมาตรา ๘/๑ "เรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไป

ที่อยู่ในระหว่างการต่อนั้นเป็นทรัพย์สินที่จดทะเบียนได้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง"

๒ เมื่อผู้ประกอบการได้รับสินเชื่อและจดทะเบียนจำนองไว้กับสถาบันการเงิน

ซึ่งเป็นเจ้าหนี้แล้ว หากต่อมาเกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ เช่น ต้นทุนราคาอะไหล่มีมูลค่าสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ
หรือผู้ประกอบการซึ่งลูกหนี้จำนองเกิดล้มละลาย หรือเกิดภัยธรรมชาติ ทำให้การต่อเรือไม่แล้วเสร็จ ย่อมเป็นการพันวิสัย
จนสถาบันการเงินซึ่งเป็นเจ้าหนี้จำนองไม่อาจบังคับจำนองจากตัวเรือได้ ทำให้กลายเป็นหลักประกันที่ไม่อาจ
บังคับชำระหนี้ได้จริง เจ้าหนี้จึงอาจความมั่นใจในการรับจำนองเรือที่อยู่ในการต่อได้

ทางแก่ประการหนึ่งคือ การมีข้อกำหนดให้จัดทำสัญญาประกันภัยการต่อเรือ กับบริษัทประกันภัย เพื่อกระจายความเสี่ยงโดยให้บริษัทประกันภัยเข้ามาร่วมรับผิดชอบชำระหนี้แทน ผู้ประกอบการซึ่งเป็นผู้ต่อเรือ และเป็นลูกหนี้ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์อย่างใดอย่างหนึ่งจนการต่อเรือ ไม่สามารถเสร็จสมบูรณ์ได้ หรือกลายเป็นอันพันวิสัย

ตัวอย่างเช่น เพิ่มเติมข้อความในมาตรา ๓๗/๒ สัญญาจ้างต่อเรือที่อยู่ในระหว่างการ ต่อต้องทำเป็นหนังสือและจดทะเบียนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง "พร้อมทั้งสัญญา ประกันภัยให้แล้วเสร็จด้วย"

๓. แม้ร่างพระราชบัญญัติฯ ที่ขอให้แสดงความเห็นกับระบุในมาตรา ๓๗/๓ ว่า สัมภาระ เครื่องยนต์และอุปกรณ์ประจำเรือให้ตกอยู่ภายใต้การจำนองด้วย เพื่อเป็นหลักประกันแก่เจ้าหนี้ ผู้รับจำนองเรือที่อยู่ในระหว่างการต่อ แต่ก็อาจยังไม่เพียงพอ เนื่องจากสัมภาระเครื่องยนต์และอุปกรณ์ต่างๆ นั้น สามารถขนย้ายหรือถูกแยกชิ้นส่วนได้โดยง่าย เพื่อหลีกเลี่ยงการบังคับจำนอง ทางแก่ประการหนึ่งคือ การเพิ่มเติมถ้อยคำให้ชัดเจนและสมบูรณ์ขึ้นในร่างกฎหมาย โดยให้รวมถึงส่วนควบอื่นๆ ด้วย

ตัวอย่างเช่น ปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติฯ มาตรา ๓๗/๓ เป็น "การจำนองเรือ ที่อยู่ระหว่างการต่อให้ครอบคลุมไปถึงสัมภาระ เครื่องยนต์ ส่วนควบ และอุปกรณ์ประจำเรือที่ได้มาประกอบ หรือติดตั้งในเรือที่อยู่ในระหว่างการต่อด้วย ไม่ว่าสิ่งดังกล่าวจะมีอยู่ในเวลาที่จดทะเบียน จำนองหรือมีขึ้น ในภายหลังก็ตาม ทั้งนี้ เว้นแต่ผู้จำนองกับผู้รับจำนองจะเป็นอย่างอื่น โดยระบุข้อตกลงนั้นไว้ในสัญญาจ้างต่อเรือ" ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความชัดเจน และใช้ข้อความเช่นเดียวพระราชบัญญัติการจำนองเรือฯ มาตรา ๘ อีกด้วย

๑๔) สำนักมาตรฐานทะเบียนเรือ หากเจ้าทำمينนโยบายที่จะส่งเสริมเรือที่กำลังต่อ ควรจะขยายให้ครอบคลุมถึงเรือที่ใช้ลำเลียงสินค้าที่มีใช้เครื่องจักรกล หรือเรือลำเลียงด้วย

๑๕) สำนักมาตรฐานเรือ ไม่ขัดข้องในทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับ สมร. ดังนั้น จึงไม่ขัดข้อง ที่จะให้ครอบคลุมการบังคับใช้ดังเรือลำน้ำด้วย

๔.๒ สถาบันการเงิน ได้แก่

๑) ธนาคารแห่งประเทศไทย ไม่ขัดข้องในหลักการของร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว เนื่องจากเป็นการส่งเสริมการให้สินเชื่อเพิ่มเติมแก่ภาคธุรกิจและการเติบโตของธุรกิจพาณิชย์นาวีของประเทศ อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติการสิทธิในเรือที่อยู่ระหว่างการต่อจะขึ้นอยู่กับเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาจ้างต่อเรือ ซึ่งผู้จ้างต่อเรือหรือผู้ต่อเรือ อาจเป็นเจ้าของเรือที่อยู่ระหว่างการต่อก็ได้ ดังนั้น การจดทะเบียนจำนองเรือ ที่อยู่ระหว่างการต่ออาจต้องพิจารณาถึงข้อเท็จจริงและเอกสารหลักฐานประกอบด้วย

๒) ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย เห็นว่าการแก้ไขพระราชบัญญัติเรือไทยฉบับดังกล่าว ควรกำหนดขนาดของเรือระหว่างต่อที่สามารถจำนองได้ให้ครอบคลุมเรือไทย ตามมาตรา ๘ แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๔๘๑ หรืออย่างน้อยควรหมายถึงเรือทะเลที่มีใช้เรือกล ขนาดตั้งแต่ ๒๐ ตันกรอสส์ขึ้นไป และควรพิจารณาถึงความเหมาะสมทางธุรกิจ เช่น สิทธิของเจ้าหนี้ผู้รับจำนอง เมื่อเปรียบเทียบกับสิทธิของผู้รับจ้างต่อ สำหรับเงินค่าจ้างที่ค้างชำระเป็นต้น

๔.๓ หน่วยงานภาคเอกชน ได้แก่

๑) สภาหอการค้าไทย หากพิจารณาแล้วว่าการนำเรือที่อยู่ระหว่างการต่อมาจำหน่าย จะไม่เกิดความยุ่งยากซับซ้อน ผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศโดยรวมแล้วก็ไม่มีข้อโต้แย้งในเรื่องนี้

๒) สมาคมเจ้าของเรือไทย ไม่มีสมาชิกที่ประกอบธุรกิจเรือใช้ในแม่น้ำ จึงขอสงวนสิทธิ์ที่จะออกความเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว

๓) สมาคมประกันวินาศภัยไทย โดยคณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ ได้พิจารณาแล้วเห็นด้วยในประเด็นที่จะให้สามารถนำเรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๒๐ ตันกรอสส์ขึ้นไป ที่อยู่ระหว่างการต่อเรือสามารถนำมาจดจำหน่ายได้

๔) สมาคมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ได้ประชุมคณะกรรมการแล้ว มีความเห็นสนับสนุนกรมเจ้าท่าที่จะเสนอแก้ไขกฎหมายร่างพระราชบัญญัติเรือไทยฯ ให้เรือไทยที่มีลักษณะสำหรับใช้ในแม่น้ำ ที่อยู่ระหว่างต่อสามารถจำหน่ายได้ แต่มีความเห็นว่าถ้อยคำในร่างพระราชบัญญัติเรือไทยฯ ที่ให้ "เรือที่อยู่ระหว่างการต่อที่จะจำหน่ายได้ต้องเป็นเรือไทยขนาดหนักสลิปตันกรอสส์ขึ้นไป ที่เดินด้วยเครื่องจักรกล ไม่ว่าจะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม" นั้น จะทำให้ตีความได้ว่า เรือที่จะจำหน่ายได้นั้นต้องเดินด้วยเครื่องจักรกลของเรือเป็นหลัก และอาจจะมีกำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ได้ แต่เรือที่ใช้ในแม่น้ำประเภทเรือโป๊ะนั้นไม่ได้เดินด้วยเครื่องจักรกลของเรือเอง แต่เดินด้วยเรือยนต์ลากจูง เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาในการตีความกฎหมาย คณะกรรมการสมาคมฯ จึงมีความเห็นว่า น่าจะแก้เป็น "ที่เดินด้วยเครื่องจักรกลหรือกำลังอื่น" และเนื่องจากสมาชิกสมาคมฯ มีผู้ประกอบการเรือยนต์ลากจูงอยู่ด้วย ในปัจจุบันนี้สมาชิกสมาคมฯ ที่มีเรือยนต์ลากจูงขนาด ๕๗ ตันกรอสส์ ก็ไม่สามารถนำมาใช้ลากจูงในแม่น้ำเจ้าพระยาได้แล้ว เนื่องจากจะติดสะพานต่างๆ ในแม่น้ำเจ้าพระยา ดังนั้น หากร่างพระราชบัญญัติเรือไทยฯ จะกำหนดให้เรือขนาดหนักสลิปตันกรอสส์เท่านั้นที่จะจำหน่ายได้ตามพระราชบัญญัตินี้ จะทำให้เรือยนต์ลากจูงในแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งมีจำนวนมากกว่าในแม่น้ำอื่น จะไม่ได้รับประโยชน์จากร่างพระราชบัญญัตินี้เลย ในปัจจุบันนี้เรือยนต์ลากจูงที่มีขนาด ๒๐ ตันกรอสส์ จะมีราคาอยู่ที่ประมาณ ๔,๕๐๐,๐๐๐ บาทขึ้นไป ผู้ประกอบการเรือยนต์ลากจูงเพียงอย่างเดียวส่วนมากจะมีทุนในการดำเนินการน้อย คณะกรรมการสมาคมฯ จึงมีความเห็นว่า ควรจะให้เรือที่มีขนาดยี่สิบตันกรอสส์ขึ้นไปจำหน่ายในระหว่างการต่อได้ เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเรือยนต์ลากจูงได้มีโอกาสในการเพิ่มจำนวนเรือลากจูง ดังนั้น สมาคมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำมีความเห็นแก้ไขร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ดังนี้

"มาตรา ๓๗/๑ เรือที่อยู่ระหว่างการต่อที่จะจำหน่ายได้ต้องเป็นเรือไทยขนาดหนักยี่สิบตันกรอสส์ขึ้นไป ที่เดินด้วยเครื่องจักรกล ไม่ว่าจะใช้หรือกำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม และเป็นเรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในแม่น้ำ ตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือที่ออกโดยอาศัยอำนาจกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย ที่เมื่อต่อเสร็จแล้วสามารถทำสัญญาและจดทะเบียนจำหน่ายเรือไทยตามมาตรา ๔ ได้"

๕. สรุปการรับฟังความเห็นร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เพื่อให้เรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปอยู่ระหว่างการต่อสามารถมาจำหน่ายได้

โดยสรุป กรมเจ้าท่า ได้รับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานทั้งภาครัฐ สถาบันการเงิน และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องแล้ว สรุปได้ว่าไม่มีข้อขัดข้องในการดำเนินการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้เรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อสามารถมาจำหน่าย แต่ด้วยลักษณะทางกายภาพระหว่างแม่น้ำ ซึ่งตื้นและแคบกว่าทะเล เพื่อให้กฎหมายมีสภาพที่ใช้บังคับได้เหมาะสมกับความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จึงเห็นควรลดขนาดจาก ๖๐ ตันกรอสส์ เหลือ ๒๐ ตันกรอสส์ ซึ่งจะสอดคล้องกับความเห็นของธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นสถาบันการเงินที่ปล่อยสินเชื่อและสมาคมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ซึ่งเป็นตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ สำหรับความเห็นในการแก้ไขรายละเอียดอื่นๆ เห็นควรรวบรวมไว้ในสรุปการรับฟังความเห็นฯ และใช้เป็นข้อมูลในการพิจารณาปรับปรุงในรายละเอียดก่อนนำเสนอต่อไป รายละเอียดปรากฏตามเอกสารแนบ

อย่างไรก็ดี กรมเจ้าท่าได้ทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำการศึกษาปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือไทยและกฎหมายว่าด้วยเรือไทย สัญญาเลขที่ ๖๖/๒๕๕๗/สภ. ลงวันที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๕๗ ระหว่างกรมเจ้าท่ากับมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ อยู่ระหว่างการตรวจรับงานงวดที่ ๔ งวดสุดท้าย ซึ่งที่ปรึกษาได้บรรจุข้อมูลการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้เรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อสามารถมาจำหน่ายได้แล้ว

ตารางความเห็นร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

เพื่อให้เรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปอยู่ระหว่างการต่อสามารถมาจำหน่ายได้

ที่	หน่วยงาน	ความเห็น
๑	กระทรวงการคลัง	ตอบรวมกับสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง
๒	กระทรวงพาณิชย์	เห็นชอบในหลักการร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เนื่องจากเป็นการแก้ไขในลักษณะเดียวกับเรือเดินทะเลที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการจำหน่ายเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๘ ที่สภานิติบัญญัติแห่งชาติให้ความเห็นชอบแล้ว ประกอบกับเป็นการเปิดโอกาสให้เจ้าของเรือสามารถจัดหาเรือและพัฒนาการเดินเรือของตนเองได้ อันเป็นการส่งเสริมกิจการต่อเรือและธุรกิจพาณิชย์นาวีของประเทศต่อไป
๓	กระทรวงอุตสาหกรรม	-
๔	สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง	ไม่ขัดข้องในหลักการของร่างพระราชบัญญัติฯ เนื่องจากกฎหมายดังกล่าวมีสาระสำคัญคือการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๕๘๑ เพื่อให้เจ้าของเรือไทยสามารถนำเรือที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อมาทำสัญญาและจดทะเบียนจำหน่ายได้เช่นเดียวกับเรือทะเลที่อยู่ระหว่างการต่อตามพระราชบัญญัติการจำหน่ายเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๘ ซึ่งเป็นการเพิ่มช่องทางในการเข้าถึงแหล่งเงินทุนสำหรับเจ้าของเรือไทยที่อยู่ระหว่างการต่อให้สามารถนำเรือที่อยู่ระหว่างการต่อมาวางเป็นหลักประกันให้สินเชื่อหรือผู้รับจำหน่ายอันจะเป็นประโยชน์ต่อเจ้าของเรือไทยในการจัดหาเรือ อีกทั้งเป็นการส่งเสริมกิจการการต่อเรือและธุรกิจพาณิชย์นาวีของประเทศต่อไป
๕	กรมศุลกากร	กรณีที่กรมเจ้าท่าได้ดำเนินการร่างกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์ให้เจ้าของเรือสามารถนำเรือที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อมาทำสัญญาและจดทะเบียนจำหน่ายเพื่อเป็นหลักประกันการชำระหนี้ได้โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้เจ้าของเรือสามารถจัดหาเรือและพัฒนากิจการเดินเรือของตนเองอันเป็นการส่งเสริมการต่อเรือและธุรกิจพาณิชย์นาวีของประเทศ นั้น กรมศุลกากรไม่ขัดข้องต่อร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. ที่กรมเจ้าท่าได้นำเสนอแต่อย่างใด
๖	กรมสรรพากร	เห็นด้วยในหลักการร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. ตามที่กรมเจ้าท่าเสนอ เพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้เจ้าของเรือสามารถจัดหาเรือและพัฒนากิจการเดินเรือของตนเองได้ อันเป็นการส่งเสริมกิจการต่อเรือและธุรกิจพาณิชย์นาวีของประเทศ
๗	กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ	ไม่มีข้อขัดข้องในหลักการต่อร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. หากกรมเจ้าท่าเห็นว่าสามารถปฏิบัติได้ ทั้งนี้ การเปิดโอกาสให้เจ้าของเรือสามารถนำเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ ไปใช้เป็นหลักประกันแก่ผู้ให้สินเชื่อได้นั้น จะช่วยส่งเสริมสภาพคล่องแก่ผู้ประกอบการ ซึ่งจะเป็ประโยชน์ต่อการพัฒนาธุรกิจพาณิชย์นาวีของไทยต่อไปในระยะยาว
๘	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	มีความเห็นว่าร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่...) พ.ศ. ... จะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อเจ้าของเรือที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ สามารถนำเรือที่อยู่ระหว่างการต่อไปจดทะเบียนจำหน่ายเป็นหลักประกันการชำระหนี้ได้เช่นเดียวกับเรือเดินทะเล ซึ่งจะส่งผลให้มีการพัฒนาการเดินเรือในน้ำ ตลอดจนส่งเสริมกิจการต่อเรือและธุรกิจพาณิชย์นาวีของประเทศต่อไป
๙	สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	-
๑๐	สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม	-
๑๑	การทำเรือแห่งประเทศไทย	เห็นด้วยกับการแก้ไขกฎหมายดังกล่าวเพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้เจ้าของเรือสามารถจัดหาเรือและพัฒนากิจการเดินเรือของตนเองได้ อันเป็นการส่งเสริมกิจการต่อเรือและธุรกิจพาณิชย์นาวีของประเทศ

ที่	หน่วยงาน	ความเห็น
๑๒	การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	-
๑๓	สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา	<p>ข้อเสนอกรมเจ้าท่าในการเพิ่มเติมหมวด ๔/๑ การจ้างเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ (ร่างมาตรา ๓๗/๑ ถึงมาตรา ๓๗/๔)-แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๕๕๑ โดยมีสาระสำคัญเป็นการกำหนดให้สามารถนำเรือขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสส์ขึ้นไปซึ่งใช้ในแม่น้ำ และอยู่ระหว่างการต่อมาจ้างงเรือได้ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายกำหนดให้กระทำได้ ดังนั้น การเสนอร่างพระราชบัญญัติเพื่อเพิ่มเติมหลักการในเรื่องนี้ จึงสมควรที่กรมเจ้าท่าจะต้องศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งหลักเกณฑ์และแนวทางของต่างประเทศ ที่เกี่ยวกับการจ้างเรือที่อยู่ระหว่างการต่อเพื่อใช้ในการเดินเรือในแม่น้ำเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาความจำเป็นและเหมาะสมในการตรากฎหมายด้วย</p>
๑๔	สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	เห็นด้วยกับการให้นำเรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อสามารถมาจ้างงเรือได้
๑๕	สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย	-
๑๖	กรมบังคับคดี	<p>มีข้อสังเกตในร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่...) พ.ศ. มาตรา ๓๗/๓ บัญญัติว่า "การจ้างเรือที่อยู่ระหว่างการต่อให้ครอบไปถึงสัมภาระ เครื่องยนต์ อุปกรณ์ประจำเรือที่ได้นำมาประกอบหรือติดตั้งในเรือที่อยู่ระหว่างการต่อด้วย" เห็นว่ามาตรา ๓๗/๓ มิได้กล่าวถึงสัมภาระ เครื่องยนต์ และอุปกรณ์ประจำเรือที่ยังมิได้นำมาประกอบหรือติดตั้งกับเรือในขณะที่ทำการจ้างงเรือจึงมีปัญหว่าการจ้างงเรือที่อยู่ระหว่างการต่อจะครอบไปถึงสัมภาระ เครื่องยนต์ และอุปกรณ์ประจำเรือที่จะนำมาประกอบหรือติดตั้งในเรือต่อไป เช่นเดียวกับมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการจ้างงเรือและบริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๗ หรือไม่อย่างไร ส่วนร่างมาตรา ๓๗/๑ ๓๗/๒ และ ๓๗/๔ กรมบังคับคดีไม่มีข้อสังเกตแต่ประการใด</p>
๑๗	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	<p>ข้อสังเกตของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พิจารณาร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่...) พ.ศ.</p> <p>๑. บันทึกหลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติเรือไทยฯ เหตุผลบรรทัดที่ ๕...ที่อยู่ระหว่างการต่อสามารถใช้เป็นหลักประกันแก่ผู้ให้สินเชื่อในการจดทะเบียน ให้เดิมคำว่า จ้างงเรือได้ตามกฎหมาย เพื่อให้สอดคล้องชัดเจนตรงตามเจตนารมณ์ กรณีให้เรือที่อยู่ระหว่างการต่อสามารถใช้เป็นหลักทรัพย์ประกันแก่ผู้ให้สินเชื่อในการจดจำนองต่อนายทะเบียนได้</p> <p>๒. ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..)พ.ศ.</p> <p>มาตรา ๓ ให้เพิ่มความต่อไปเป็น ๑๕ ของมาตรา ๔ แห่ง...</p> <p>"๑๕ เดิม "เรือที่อยู่ระหว่างการต่อ"หมายความว่าเรือที่อยู่ในระหว่างการต่อ เดิมข้อความว่า <u>ไม่ว่าจะอยู่ในหรือนอกราชอาณาจักร</u> ซึ่งเมื่อต่อเสร็จแล้วจะมีสภาพเป็นเรือตามพระราชบัญญัตินี้" เนื่องจากการต่อเรือเจ้าของ/ผู้ว่าจ้าง สามารถกระทำได้ทั้งในและนอกราชอาณาจักร เท่านั้น</p> <p>มาตรา ๔ ให้เพิ่มข้อความต่อไปนี้เป็นหมวด ๔/๑ การจ้างงเรือ...</p> <p style="text-align: center;">หมวด ๔/๑</p> <p style="text-align: center;">การจ้างงเรือที่อยู่ระหว่างการต่อเรือ</p> <p>มาตรา ๓๗/๒ สัญญาจ้างงเรือ...</p> <p>สัญญาจ้างงเรือ เดิมคำว่า <u>และการจดทะเบียนตามวรรคหนึ่ง</u>...เนื่องจากการตามวรรคหนึ่ง ได้กล่าวถึง</p>

ที่	หน่วยงาน	ความเห็น
		<p>การจ้างเรือระหว่างการต่อต้องทำเป็นหนังสือและจดทะเบียนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง ดังนั้น ในวรรคสองจึงควรบัญญัติคำว่า <u>และการจดทะเบียนไว้</u>ในวรรคสองด้วย เพื่อให้สอดคล้องตรงกัน</p> <p>มาตรา ๓๗/๓ การจ้างเรือที่อยู่ระหว่างการต่อให้ครบ เดิมคำว่า <u>คลุม</u> ไปถึงสัมภาระเครื่องยนต์และอุปกรณ์ประจำเรือที่ได้นำมาประกอบหรือติดตั้งในเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ เดิมคำว่า <u>กระทั่งการต่อเรือแล้วเสร็จ</u> ด้วยเนื่องจากตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. ๒๕๔๒ คำว่า “ครอบ” หมายถึงการเอาของที่มีลักษณะคลุมๆ คล้ายขันคว่ำเป็นต้น ปิดง่าไว้...หรือหมายถึงการประสิทธิ์ประสาทวิชาให้, การถ่ายทอดความรู้ให้...ส่วนคำว่า “ครอบคลุม” ตามพจนานุกรมมา หมายถึง รวมถึงสิ่งนั้นๆ เข้าไว้ด้วย ส่วนการเดิมคำว่า <u>กระทั่งการต่อเรือแล้วเสร็จ</u> เพื่อแสดงให้เห็นชัดเจนว่า เจตนาของกฎหมายการจ้างเรือที่อยู่ระหว่างการต่อให้ครบคลุมถึงสัมภาระ, เครื่องยนต์, อุปกรณ์ส่วนควบประจำเรือ ที่ติดตั้งระหว่างการต่อเรือ เป็นทรัพย์สินที่ใช้เป็นหลักประกันการจ้างแก่ผู้รับจ้าง และเมื่อเรือต่อแล้วเสร็จ เรือพร้อมเครื่องยนต์, สัมภาระ, อุปกรณ์ส่วนควบที่อยู่กับเรือ ย่อมถือเป็นทรัพย์สินที่ใช้เป็นหลักประกันแก่ผู้รับจ้าง เจ้าของเรือจะถอดเอาออกไปขณะที่เรือต่อแล้วเสร็จไม่ได้</p> <p>มาตรา ๓๗/๔ ให้นำ... และอัตราค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนการจ้างเรือมาใช้ เดิมคำว่า <u>บังคับ</u>กับการจ้างเรือที่อยู่ระหว่างการต่อโดยอนุโลม เนื่องจากให้ความหมายชัดเจนในการบังคับใช้ต่อไป</p>
๑๘	คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา	-
๑๙	วิทยาลัยพณิชยการโกนาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา	-
๒๐	สำนักกฎหมาย และวิชาการศาลยุติธรรม	เห็นชอบด้วยกับหลักการของร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ตามที่กรมเจ้าท่าเสนอ
๒๑	ศาลทรัพย์สินทางปัญญา และการค้าระหว่าง ประเทศกลาง	<p>ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ลักษณะ ๑๒ มาตรา ๗๑๔ บัญญัติให้สัญญาจ้างต้องเป็นหนังสือและ “จดทะเบียน” ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ อีกทั้งมาตรา ๗๐๓ วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า อันอสังหาริมทรัพย์นั้นอาจจำนองได้ไม่ว่าประเภทใดๆ ส่วนมาตรา ๗๐๓ วรรคสอง บัญญัติว่า สสังหาริมทรัพย์อันจะกล่าวต่อไปนี้ก็อาจจำนองได้ตุดังกัน “หากว่าได้จดทะเบียนไว้แล้วตามกฎหมาย” คือ (๑) เรือมีระวางตั้งแต่ ๕ ขึ้นตันไป (๒) แพ (๓) สัตว์พาหนะ (๔) สสังหาริมทรัพย์อื่นซึ่งกฎหมายบัญญัติไว้ให้ “จดทะเบียน” เฉพาะการ ดังนี้ทรัพย์สินโดยเฉพาะอย่างยิ่งสังหาริมทรัพย์ที่อาจจำนองได้จะต้องเป็นทรัพย์สินที่มี “ทะเบียน” แล้วเท่านั้น โดยเรือไทยที่ใช้แม่น้ำขนาด ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปเป็นหนึ่งในอสังหาริมทรัพย์อื่น ๆ ที่มีกฎหมายบัญญัติไว้ให้จดทะเบียนและสามารถนำไปจำนองได้ตามพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ ๒๕๘๑ อยู่แล้ว อย่างไรก็ตาม เรือดังกล่าวจะต้องเป็นเรือที่ต่อเสร็จแล้วเท่านั้น ดังนั้นหากผู้ประกอบการประสงค์จะต่อเรือใหม่จะต้องมีเงินลงทุนมารีเริ่มการต่อเรือเองให้แล้วเสร็จเสียก่อนจึงจะนำเรือดังกล่าวไปเป็นหลักประกันในการขอสินเชื่อจากสถาบันการเงินได้ แต่เมื่อเงินลงทุนในการริเริ่มต่อเรือมีมูลค่าสูงอาจทำให้ผู้ประกอบการติดขัดไม่สามารถหาหลักประกันอื่นใดมาขอสินเชื่อกับสถาบันการเงินได้ ดังนั้นร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่...) พ.ศ. ที่ขอให้แจ้งความเห็นนี้จึงเป็นร่างกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์เพื่อเปิดช่องให้ผู้ประกอบการที่ประสงค์จะต่อเรือแต่ไม่มีเงินทุนสามารถขอสินเชื่อจากสถาบันการเงินได้โดย การนำเรือที่มีอยู่ในระหว่าง</p>

ที่	หน่วยงาน	ความเห็น
		<p>การต่อนั้นมาเป็นหลักประกันจำนอง เนื่องจากทุนและอุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้ในการต่อเรือนั้นมีมูลค่าค่อนข้างสูง อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาว่าพระราชบัญญัติที่ขอให้แสดงความคิดเห็นแล้วมีข้อสังเกตหลายประการ ดังนี้</p> <p>๑ กรณี "เรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำที่มีขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ในระหว่างการต่อ"</p> <p>โดยร่างพระราชบัญญัติของกรมเจ้าท่ากำหนดให้ "เรือที่อยู่ระหว่างการต่อ" หมายความว่า "เรือที่อยู่ในระหว่างการต่อ" ซึ่งเมื่อต่อเสร็จแล้วจะมีสภาพเป็นเรือตามพระราชบัญญัตินี้ ย่อมแสดงว่า "เรือที่อยู่ระหว่างการต่อ" เป็นทรัพย์สินที่ยังไม่ทราบขนาด "ขนาด" ทั้งยังไม่มี "ทะเบียน" อีกด้วยเพราะยังไม่มีสภาพเป็นเรือ ไม่อาจจดทะเบียนได้ รวมถึงยังไม่แน่นอนว่าจะ "ต่อเสร็จแล้วมีสภาพเป็นเรือ" จริงหรือไม่ และเมื่อต่อเสร็จแล้วจะได้ "ขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไป" จริงหรือไม่ กล่าวคือเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ ยังไม่ใช่อสังหาริมทรัพย์ที่ต้องจดทะเบียน ซึ่งข้อนี้อาจจะขัดหรือแย้งกับหลักกฎหมายทั่วไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๗๐๓ ที่วางหลักไว้ว่าทรัพย์สินโดยเฉพาะสังหาริมทรัพย์ที่อาจจำนองได้ต้องมีทะเบียนแล้วเท่านั้น</p> <p>ทั้งนี้ การแก้ประการหนึ่งคือต้องมีบทบัญญัติเพิ่มเติมว่า "เรือที่อยู่ระหว่างการต่อ" ให้จดทะเบียนได้ หรือจดทะเบียนได้ตามหลักกฎหมายในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๗๐๓ วรรคสอง (๔) เสียก่อน ทั้งการกำหนดให้เรือที่อยู่ในระหว่างการต่อต้องจดทะเบียนนั้นจะทำให้เจ้าหน้าที่จำนองสามารถทราบถึงลำดับบุริมสิทธิในหนี้จำนองนั้นได้ชัดเจนขึ้นอีกด้วย</p> <p>ตัวอย่างเช่น เพิ่มเติมมาตรา ๘/๑ "เรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ในระหว่างการต่อนั้นเป็นทรัพย์สินที่จดทะเบียนได้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง"</p> <p>๒ เมื่อผู้ประกอบการได้รับสินเชื่อและจดทะเบียนจำนองไว้กับสถาบันการเงินซึ่งเป็นเจ้าหนี้แล้ว หากต่อมามีการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ เช่น ต้นทุนราคาอะไหล่มีมูลค่าสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ หรือผู้ประกอบการซึ่งลูกหนี้จำนองเกิดล้มละลาย หรือเกิดภัยธรรมชาติ ทำให้การต่อเรือไม่แล้วเสร็จ ย่อมเป็นการพันวิสัยจนสถาบันการเงินซึ่งเป็นเจ้าหนี้จำนองไม่อาจบังคับจำนองจากตัวเรือได้ ทำให้กลายเป็นหลักประกันที่ไม่อาจบังคับชำระหนี้ได้จริง เจ้าหนี้จึงอาจความมั่นใจในการรับจำนองเรือที่อยู่ในการต่อได้</p> <p>ทางแก้ประการหนึ่งคือ การมีข้อกำหนดให้จัดทำสัญญาประกันภัยการต่อเรือกับบริษัทประกันภัย เพื่อกระจายความเสี่ยงโดยให้บริษัทประกันภัยเข้าร่วมรับผิดชอบชำระหนี้แทนผู้ประกอบการซึ่งเป็นผู้ต่อเรือ และเป็นลูกหนี้ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์อย่างใดอย่างหนึ่งจนการต่อเรือไม่สามารถเสร็จสมบูรณ์ได้ หรือกลายเป็นอันพันวิสัย</p> <p>ตัวอย่างเช่น เพิ่มเติมข้อความในมาตรา ๓๗/๒ สัญญาจำนองเรือที่อยู่ในระหว่างการต่อต้องทำเป็นหนังสือ และจดทะเบียนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง <u>"พร้อมทั้งสัญญาประกันภัยให้แล้วเสร็จด้วย"</u></p> <p>๓ แม้ร่างพระราชบัญญัติที่ขอให้แสดงความคิดเห็นกับระบุในมาตรา ๓๗/๓ ว่าสัมภาระ เครื่องยนต์ และอุปกรณ์ประจำเรือให้ตกอยู่ภายใต้การจำนองด้วย เพื่อเป็นหลักประกันแก่เจ้าหนี้ผู้รับจำนองเรือที่อยู่ในระหว่างการต่อ แต่ก็อาจจะยังไม่เพียงพอ เนื่องจากสัมภาระเครื่องยนต์และอุปกรณ์ต่างๆ นั้นสามารถขนย้ายหรือถูกแยกชิ้นส่วนได้โดยง่าย เพื่อหลีกเลี่ยงการบังคับจำนอง ทางแก้ประการหนึ่งคือ การเพิ่มเติมถ้อยคำให้ชัดเจนและสมบูรณ์ขึ้นในร่างกฎหมาย โดยให้รวมถึงส่วนควบอื่นๆ ด้วย</p> <p>ตัวอย่างเช่น ปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติฯ มาตรา ๓๗/๓ เป็น "การจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ ให้ครอบคลุมไปถึงสัมภาระ เครื่องยนต์ ส่วนควบ และอุปกรณ์ประจำเรือที่ได้มาประกอบหรือติดตั้งในเรือที่อยู่ในระหว่างในการต่อด้วย <u>ไม่ว่าสิ่งดังกล่าวจะได้มีอยู่ในเวลาที่จดทะเบียน จำนองหรือมีขึ้นในภายหลังก็ตาม</u></p>

ที่	หน่วยงาน	ความเห็น
		ทั้งนี้ เว้นแต่ผู้จ้างงานกับผู้รับจ้างงานจะเป็นอย่างอื่น โดยระบุข้อตกลงนั้นไว้ในสัญญาจ้างงาน" ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความชัดเจน และใช้ข้อความเช่นเดียวพระราชบัญญัติการจ้างงานเรือมาตรา ๙ อีกด้วย
๒๒	ชมรมผู้พิพากษาสมทบ ศาลทรัพย์สินทางปัญญา และการค้าระหว่าง ประเทศกลาง	-
๒๓	คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	-
๒๔	ศ. ไผทชิต เอกจริยกร	-
๒๕	กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย	-
๒๖	ธนาคารแห่งประเทศไทย	ไม่ขัดข้องในหลักการของร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว เนื่องจากเป็นการส่งเสริมการให้สินเชื่อเพิ่มเติมแก่ภาคธุรกิจและการเติบโตของธุรกิจพาณิชย์ของประเทศ อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติกรรมสิทธิ์ในเรือที่อยู่ระหว่างการต่อจะขึ้นอยู่กับเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาจ้างต่อเรือ ซึ่งผู้จ้างต่อเรือหรือผู้ต่อเรือ อาจเป็นเจ้าของเรือที่อยู่ระหว่างการต่อก็ได้ ดังนั้น การจดทะเบียนจ้างงานเรือที่อยู่ระหว่างการต่ออาจต้องพิจารณาถึงข้อเท็จจริงและเอกสารหลักฐานประกอบด้วย
๒๗	สภาอุตสาหกรรม แห่งประเทศไทย	-
๒๘	สภาหอการค้าไทย	หากพิจารณาแล้วว่าการนำเรือที่อยู่ระหว่างการต่อมาจ้างงาน จะไม่เกิดความยุ่งยากซับซ้อน ผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศโดยรวมแล้วก็ไม่มีความขัดแย้งในเรื่องนี้
๒๙	สมาคมเจ้าของเรือไทย	ไม่มีสมาชิกที่ประกอบธุรกิจเรือใช้ในแม่น้ำ จึงขอสงวนสิทธิ์ที่จะออกความเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว
๓๐	สมาคมเจ้าของเรือ และตัวแทนเรือกรุงเทพ	-
๓๑	สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือ แห่งประเทศไทย	-
๓๒	สมาคมผู้รับจัดการขนส่ง สินค้าระหว่างประเทศ	-
๓๓	สมาคมผู้ประกอบการ ทำเทียบเรือสินค้า และคอนเทนเนอร์	-
๓๔	สมาคมผู้ประกอบการ ขนส่งสินค้าทางน้ำ	สมาคมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำได้ประชุมคณะกรรมการแล้ว มีความเห็นสนับสนุนกรมเจ้าท่าที่จะเสนอแก้ไขกฎหมายร่างพระราชบัญญัติเรือไทยฯ ให้เรือไทยที่มีลักษณะสำหรับใช้ในแม่น้ำที่อยู่ในระหว่างต่อสามารถจ้างงานได้ แต่มีความเห็นว่าถ้อยคำในร่างพระราชบัญญัติเรือไทยฯ ที่ให้ "เรือที่อยู่ระหว่างการต่อที่จะจ้างงานได้ต้องเป็นเรือไทยขนาดหนักสับตันกรอสส์ขึ้นไป ที่เดินด้วยเครื่องจักรกล ไม่ว่าจะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม" นั้น จะทำให้ตีความได้ว่า เรือที่จะจ้างงานได้นั้นต้องเดินด้วยเครื่องจักรกลของเรือเป็นหลัก และอาจจะมิกำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ได้ แต่เรือที่ใช้ในแม่น้ำประเภทเรือโป๊ะนั้นไม่ได้เดินด้วย

ที่	หน่วยงาน	ความเห็น
		<p>เครื่องจักรกลของเรือเอง แต่เดินด้วยเรือยนต์ลากจูง เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาในการตีความกฎหมาย คณะกรรมการสมาคมฯ จึงมีความเห็นว่าน่าจะแก้เป็น "ที่เดินด้วยเครื่องจักรกลหรือกำลังอื่น" และเนื่องจากสมาชิกสมาคมฯ มีผู้ประกอบการเรือยนต์ลากจูงอยู่ด้วย ในปัจจุบันนี้สมาชิกสมาคมฯ ที่มีเรือยนต์ลากจูงขนาด ๕๗ ตันกรอสส์ ก็ไม่สามารถนำมาใช้ลากจูงในแม่น้ำเจ้าพระยาได้แล้ว เนื่องจากจะติดสะพานต่างๆ ในแม่น้ำเจ้าพระยา ดังนั้น หากร่างพระราชบัญญัติเรือไทยฯ จะกำหนดให้เรือขนาดหกสิบตันกรอสส์เท่านั้นที่จะจำนวนได้ตามพระราชบัญญัตินี้ จะทำให้เรือยนต์ลากจูงในแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งมีจำนวนมากกว่าในแม่น้ำอื่น จะไม่ได้รับประโยชน์จากร่างพระราชบัญญัตินี้เลย ในปัจจุบันนี้เรือยนต์ลากจูงที่มีขนาด ๒๐ ตันกรอสส์จะมีราคาอยู่ที่ประมาณ ๔,๕๐๐,๐๐๐ บาทขึ้นไป ผู้ประกอบการเรือยนต์ลากจูงเพียงอย่างเดียวส่วนมากจะมีทุนในการดำเนินการน้อย คณะกรรมการสมาคมฯ จึงมีความเห็นว่า ควรจะให้เรือที่มีขนาดยี่สิบตันกรอสส์ขึ้นไปจำนวนในระหว่างการต่อได้ เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเรือยนต์ลากจูงได้มีโอกาสในการเพิ่มจำนวนเรือลากจูง ดังนั้น สมาคมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำมีความเห็นแก่ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่...) พ.ศ. ดังนี้ "มาตรา ๓๗/๑ เรือที่อยู่ระหว่างการต่อที่จะจำนวนได้ ต้องเป็นเรือไทยขนาดหกยี่สิบตันกรอสส์ขึ้นไปที่เดินด้วยเครื่องจักรกลไม่หรือกำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม และเป็นเรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในแม่น้ำ ตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือที่ออกโดยอาศัยอำนาจกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย ที่เมื่อต่อเสร็จแล้วสามารถทำสัญญาและจดทะเบียนจำนวนเรือไทยตามมาตรา ๔ ได้"</p>
๓๕	สมาคมประกันวินาศภัยไทย	<p>สมาคมประกันวินาศภัยไทย โดยคณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ ได้พิจารณาแล้ว เห็นด้วยในประเด็นที่จะให้สามารถนำเรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อเรือสามารถนำมาจดจำนวนได้</p>
๓๖	ชมรมผู้ประกอบการท่าเรือเอกชน	-
๓๗	สมาคมธนาคารไทย	-
๓๘	สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย	-
๓๙	สมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทย	-
๔๐	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	<p>การแก้ไขพระราชบัญญัติเรือไทยฉบับดังกล่าว ควรกำหนดขนาดของเรือระหว่างต่อที่สามารถจำนวนได้ให้ครอบคลุมเรือไทย ตามมาตรา ๘ แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๔๘๑ หรืออย่างน้อยควรหมายถึงเรือทะเลที่มีไซเรือกกล ขนาดตั้งแต่ ๒๐ ตันกรอสส์ขึ้นไป และควรพิจารณาถึงความเหมาะสมทางธุรกิจ เช่น สิทธิของเจ้าหนี้ผู้รับจำนองเมื่อเปรียบเทียบกับสิทธิของผู้รับจำนอง สำหรับเงินค้ำจำที่ค้ำชำระเป็นต้น</p>
๔๑	สทบ.	<p>หากเจ้าท่ามีนโยบายที่จะส่งเสริมเรือที่กำลังต่อควรจะให้ครอบคลุมถึงเรือที่ใช้ลำเลียงสินค้าที่มีไซเครื่องจักรกล หรือเรือลำเลียงด้วย</p>
๔๒	สมร.	<p>ไม่ขัดข้องในทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับ สมร. ดังนั้น จึงไม่ขัดข้องที่จะให้ครอบคลุมการบังคับใช้ถึงเรือสำน้ำด้วย</p>