

พระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช ๒๔๙๖

กอร์ปด้วย

- พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ฉบับที่ 1 ถึงฉบับที่ 13
- พระราชกฤษฎีกาบังคับการจดทะเบียน
- กฎกระทรวง ฉบับที่ 1 ถึงปัจจุบัน
- ข้อบังคับควบคุมการเดินเรือ
- กฎข้อบังคับการตรวจเรือ
- ประกาศ คำสั่งกรมเจ้าท่า
- คำพิพากษาศาลฎีกา

L 028

ตรวจสอบโดย
ฝ่ายนิติการ กรมเจ้าท่า
รวบรวมและเรียบเรียงโดย



THAI NATIONAL ASSEMBLY LIBRARY
3961134813



พระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช ๒๔๙๖

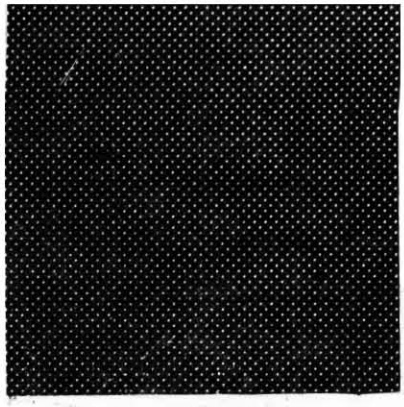
กอร์ปด้วย

- พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ฉบับที่ 1 ถึงฉบับที่ 13
- พระราชกฤษฎีกาบังคับการจดทะเบียน
- กฎกระทรวง ฉบับที่ 1 ถึงปัจจุบัน
- ข้อบังคับควบคุมการเดินเรือ
- กฎข้อบังคับการตรวจเรือ
- ประกาศ คำสั่งกรมเจ้าท่า
- คำพิพากษาศาลฎีกา

L 028

ตรวจสอบโดย
ฝ่ายนิติการ กรมเจ้าท่า
รวบรวมและเรียบเรียงโดย





สูตรไพศาลการพิมพ์





รวบรวม เรียบเรียง

โดย ฝ่ายวิชาการสูตรไพศาล

จัดจำหน่าย

จิตติเดชารักษ์	เชียงใหม่
ดวงกมลสยาม	สยามสแควร์
ดวงกมล	เชียงใหม่
ดวงกมล	โอ.เอ
ดวงกมล	มาบุญครอง
ดวงกมล	สวนจตุจักร
ศึกษิตสยาม	สามย่าน
ศูนย์หนังสือจุฬา ฯ	
ศูนย์หนังสือธรรมศาสตร์	
สโมสร นรด.	สามพราน
ร้านชมอักษร	เซ็นทรัลลาดพร้าว

รถบริการ หน้ากรมอัยการและพนักงานบริการด่วน

พิสูจน์อักษร

เลื่อนลอ ยานะ
ดาริกา บุญช่วย
กัลยา อินทรชัย
วลัยรัตน์ ทับพร

เทคนิคการพิมพ์

บุญศรี ก้านคำ

บัวลัย ยอดสง่า

เทคนิคจัดเล่ม

นุชจรี เพ็ชรศรี
จารุนารถ ณ แก้ว

16/4 เพชรเกษม 63 ซอยวัดม่วง 10160 โทร. 4134349 4541065

นายวิสูตร ธนชัยวิวัฒน์ พิมพ์/โฆษณา สงวนลิขสิทธิ์ ในการบันทึกและรวบรวม

กรกฎาคม 2533

คำปรารภ

การเดินเรือในน่านน้ำสยาม พระราชบัญญัติรหัส 028 หนึ่งในสี่ร้อยแปดสิบเอ็ดกฎหมายปัจจุบัน ดังรวมกฎหมาย "ประมวลตั้งข้อกล่าวหาตามกฎหมายปัจจุบัน ซึ่งสูตรไพศาลจัดพิมพ์ทุกปี และหนังสือชุด "สารบาญพิสูจน์กฎหมายฯ"

ความประหยัด ครบถ้วนสมบูรณ์ สะดวกค้นเป็นระบบรวบรัดไม่ยืดเยื้อ ชัดเจนไม่สับสนโดยตัดส่วนที่ยกเลิกแก้ไขดังอุเทศของแต่ละศักดิ์กฎหมาย โดยเฉพาะคดีตัวอย่างที่เคยขึ้นสู่ศาลสูงดังคำพิพากษาฎีกาท้ายเล่ม เป็นความดีเด่นตำรากฎหมายที่สูตรไพศาลบริการเป็นปกติเช่นพระราชบัญญัติฉบับอื่น ๆ และจะผลิตจนครบทุกพระราชบัญญัติในโอกาสต่อไป

พระราชบัญญัติอื่นที่สัมพันธ์กับรหัส 028 มีดังนี้.-

ยามศึก 003	พรบ.กฎอัยการศึก การเกณฑ์เรือ
แข่งเรือ 013	พรบ.การกีฬาแห่งประเทศไทย
จ้าง คนเรือ 19.1	ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 103 แรงงาน
จอดเรือ 020	ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 68 เรื่อง การออกเรือในแม่น้ำลำคลอง
ชลราษฎร์ 024	พรบ.การชลประทานราษฎร์ ม.11,14
ชลหลวง 025	พรบ.การชลประทานหลวง ม.13 ตรี. 14 ม.29 ประตูน้ำ ฝาย ม.32 เปิดปิดประตูน้ำ
จราจรทางน้ำ 028	พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย
เรือบิน 029	พรบ.การเดินอากาศ
เที่ยวเรือ 030	พรบ.การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย - องค์กรส่งเสริมการท่องเที่ยว
ทางด่วน 033	ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 เรื่อง การทางพิเศษ : ทางเหนือ-ใต้น้ำ

ท่าเรือ 034	พรบ.การท่าเรือแห่งประเทศไทย - ม.49 กำหนดโทษฝ่าฝืนเดินเรือในบริเวณ
ท่าอากาศ 035	พรบ.อากาศยานแห่งประเทศไทย - ม.47-48 ความปลอดภัยท่าอากาศ อากาศยาน
คนต่างด้าว 037	พรบ.การทำงานของคนต่างด้าว พรฎ. ลำดับ 5 ห้ามขับขี่.เดินเรือ
เนรเทศ 040	พรบ.การเนรเทศ เนรเทศคนต่างด้าว - ผู้ฝ่าฝืนกฎหมายโดยจงใจหรือร้ายแรง
ทัวร์เรือ 044	ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 281 บัญชี ก. หมวด 4(1)ห้ามคนต่างด้าวทำทัวร์
เรือประมง 048	พรบ.การประมง เรือจับสัตว์น้ำ
เรือลำแดน 050	พรบ.การปฏิบัติเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศใน การดำเนินการตามคำพิพากษาคดีอาญา
แข่งเรือ 055	พรบ.การพนัน ดูคู่มือการพนันประกอบภาพ - บัญชี ข. ที่ 4 แข่งเรือพุ่ง แข่งเรือล้อ
ซื้อเรือหลวง 055.1	ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัสดุ จัดซื้อ จัดหา จ้างต่อเรือ จ้างพิเศษ
หนีภาษีทางน้ำ 057	พรบ.ศุลกากร (ฉบับที่ 8-12) - การผ่านด่านศุลกากรทางน้ำ
ความสะอาด 063	ข้อบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบ เรียบร้อยในเขต กทม. เช่น แหล่งน้ำ.ทิ้งซากสัตว์ ขยะมูลฝอยลงน้ำ.ทำป้ายคลองชำรุด
คันน้ำ 093	พรบ.คันและคูน้ำ ม.14 ประตูกักน้ำ
คนเข้าเมือง 092	พรบ.คนเข้าเมือง. เดินเรือระหว่างประเทศ ม.23,25,27 ในหมวด 3
ควันดำเสียงดัง 118	ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 16 ควบคุม เรือที่มีควันดำและเสียงดัง (มีสินบนรางวัลนำจับฯ)
สินค้าชายแดน 137	พรบ.ควบคุมสินค้าตามชายแดน
แพปลา 187	พรบ.จัดระเบียบกิจการแพปลา

ตลาดน้ำ 204	ข้อบัญญัติตลาดสาธารณะ.ตลาดเอกชน
น้ำบ่อ 027	พรบ.น้ำบาดาล
เพิ่มอำนาจตำรวจน้ำ 279	พรบ.เพิ่มอำนาจตำรวจในการป้องกันและปราบปราม การกระทำผิดทางน้ำ (กรณีทหาร ดู 447)
คุ้มครองสัตว์น้ำ 236	พรบ.บำรุงพันธ์สัตว์
เรือโดนกัน 262	พรบ.ป้องกันเรือโดนกัน
อาญา 246	ประมวลกฎหมายอาญา วางโทษ - ม.122 ยิงเป้าผู้ทำลายอู่เรือ เรือรบ - ม.218 วางเพลิงเรือกลไฟ เรือยนต์ 5 ตันขึ้นไป - ม.228 ให้เกิดอุทกภัย.ขัดข้องใช้น้ำ - ม.229 ประตูน้ำ ทำนบ เขื่อนเกิดอันตราย - ม.231 ให้ประภาคาร ทุ่น สัญญาณเดินเรือ ม.232(1)(2)เหตุให้เรือเดินทะเล.เรือกลไฟหรือเรือยนต์ระวาง 5 ตันขึ้นไปเกิดอันตราย - ม.233 ใช้ยานพาหนะหรือขนส่งคนโดยสารมีลักษณะน่าจะเป็นอันตราย - ม.258 ปลอมตั๋วโดยสารขนส่ง - ม.374 ไม่ช่วยคนตกน้ำ - ม.385 กีดขวางทางสาธารณะ - ม.386 ปลูก ปัก หรือวางสิ่งเกะกะทางสาธารณะ - ม.388 เปลือยกายเล่นน้ำ
จดจำนองเรือ 178	พรบ.จดทะเบียนเครื่องจักร
จำนองเรือ 243	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 - ลักษณะ 12 จำนอง ม.302-746
ทะเบียนเรือ 325	พรบ.เรือไทย
คลอง 331	พรบ.รักษาคลอง
อู่เรือ 336	พรบ.โรงงาน
จำนำ 338	พรบ.โรงรับจำนำ (จำนำต่างกับจำนอง คือ จำนำ ยึดทรัพย์ไว้. จำนองไม่ครอบครองฯ)
สิทธิประมง 368	พรบ.ว่าด้วยสิทธิการประมงในเขตประมงไทย

วิศว 371	พรบ.วิชาชีพวิศวกรรม (กรณีต่อเรือฯ)
วิทยุเดินเรือ 376	พรบ.วิทยุคมนาคม
เรือแร่ 322	พรบ.แร่
เดินเรือทะเล 416	พรบ.ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี
เรือฮัจย์ 419	พรบ.ส่งเสริมกิจการฮัจย์
ผักชจร 432	พรบ.สำหรับกำจัดผักตบชวา
สินบนรางวัล 445	พรบ.ให้บำเหน็จในการปราบปรามผู้กระทำผิด
ทหารเรือ 447	พรบ.ให้อำนาจทหารเรือปราบปรามการกระทำความผิดบางอย่างในทะเล (กรณีตำรวจ ดู 279)
ผู้ตัดสิน 491	พรบ.อนุญาโตตุลาการ - วิธีการตัดสินข้อพิพาท
ตำรวจน้ำ มก.4	พรฎ.แบ่งส่วนราชการกรมตำรวจ - ม.4 อนุ 15 ช. ส่วนราชการตำรวจน้ำ - ระเบียบการตำรวจไม่เกี่ยวกับคดี เล่ม 4 กำหนดของเขตหน้าที่การงานตำรวจน้ำ
การจับกุมในเรือฯ ก.1	ระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดี ลักษณะ 3 บทที่ 10 การจับกุมผู้กระทำผิดในเรือต่างประเทศ
คันเรือต่างชาติ ก.1	ระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดี ลักษณะ 4 - บทที่ 7 การคันของผิดกฎหมายในเรือค้าขายต่างประเทศและเรือค้าขายชายฝั่ง
สอบสวนเขตท่าเรือ ก.1	ข้อบังคับที่ 2/2500 เรื่อง กำหนดอำนาจหน้าที่ในการสอบสวนความผิดอาญาที่เกิดในบริเวณท่าเรือกรุงเทพฯ)

.....ฯลฯ.....

จึงบันทึกไว้เพื่อประโยชน์ในการอ้างอิง โดยมิต้องค้นคว้าในเบื้องต้น

ขอได้รับความปรารถนาดี



(นายวิสูตร ธนชัยวิวัฒน์)
ฝ่ายวิชาการสูตรไพศาล

สารบาญ

	มาตรา	หน้า
พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม พ.ศ.2456		
- บทนิยาม	3	6
ภาค 1 ข้อบังคับทั่วไป		9
หมวดที่ 1 ทางเดินเรือ เขตท่าเรือ และเขตจอดเรือ	12	9
หมวดที่ 2 หน้าที่ของนายเรือ		10
(ก) เมื่อเวลาเรือกำปั่นเข้ามาในน่านน้ำสยาม	17	10
(ข) เมื่อเวลาเรือกำปั่นเข้ามาหรือออกจากแม่น้ำ	18	10
(ค) เมื่อเวลาเรือกำปั่นต่างเข้ามาหรือออกจากเขตท่ากรุงเทพฯ	22	11
หมวดที่ 3 ว่าด้วยทำเลทอดจอดเรือ	29	12
หมวดที่ 4 ว่าด้วยทางเดินเรือในลำแม่น้ำ	52	17
(ก) ว่าด้วยทางเรือเดินสายตะวันออกหรือสายใหญ่	55	18
(ข) ว่าด้วยทางเรือเดินสายตะวันตก	57	19
(ค) ว่าด้วยส่วนของทางเรือเดินทั้งสองสายที่หวงไว้สำหรับให้เรือเล็กเดิน	61	19
(ฆ) ว่าด้วยทางคลองต่าง ๆ	68	20
หมวดที่ 5 ว่าด้วยแพไม้ แพคนอยู่ ฯลฯ		21
(ก) แพไม้	70	21
(ข) แพคนอยู่	76	22
(ค) ว่าด้วยเรือจับสัตว์น้ำและโพงพางที่ขวางแม่น้ำ	92	24
หมวดที่ 6 ข้อบังคับเบ็ดเตล็ด		25
(ก) ว่าด้วยการผูกเรือกับฝั่งด้วยเชือกลวดและเชือกต่าง ๆ	96	25
(ข) ว่าด้วยฝีเท้าเรือ-เกิดเหตุอันตราย-โคมไฟ	99	25
(ค) ว่าด้วยเรือถอยออกจากอู่	111	28
(ฆ) ว่าด้วยทุนและเครื่องสำหรับผูกจอดเรือ	113	28
(ง) ว่าด้วยการล่วงล้ำลำแม่น้ำ	117	29

	มาตรา	หน้า
(จ) ว่าด้วยการทิ้งอับเฉาลงในลำแม่น้ำ เขตท่า หรือทำเลทอดสมอจอดเรือ	119	30
(ฉ) ว่าด้วยเรือที่เป็นอันตรายลง ฯลฯ	121	30
(ช) ว่าด้วยแตรหวีดเป่าด้วยแรงสติม		
ว่าด้วยการยิงปืน		32
ว่าด้วยการตีกลองตีฆ้องและจุดดอกไม้เพลิง	122	32
(ซ) ว่าด้วยทรัพย์สิ่งของที่ลืมไว้ในเรือ และทรัพย์สิ่งของที่ลอยพลัดอยู่ในแม่น้ำ	127	33
(ฌ) ว่าด้วยคำเตือนสำหรับนายเรือกำปั่น	131	33
ภาคที่ 2 ข้อบังคับสำหรับออกใบอนุญาตการใช้และการควบคุมเรือกำปั่นและเรือเล็กต่าง ๆ		34
หมวดที่ 1 ว่าด้วยข้อบังคับทั่วไป	134	34
หมวดที่ 2 การตรวจเซอร์เวย์เรือ	162	39
หมวดที่ 3 ว่าด้วยเรือกลไฟทุกอย่าง	166	41
หมวดที่ 4 ว่าด้วยเรือใบ, เรือโป๊ะจ้าย, เรือลำเลียง, เรือเป็ดทะเล และอื่น ๆ และเรือสำเภา	177	43
หมวดที่ 5 ว่าด้วยเรือบรรทุกสินค้าและเรือเล็กต่าง ๆ	181	44
ภาคที่ 3 ข้อบังคับพิเศษ		
หมวดที่ 1 ข้อบังคับสำหรับเรือกำปั่น และเรือต่าง ๆ ที่บรรทุกสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้	189	46
หมวดที่ 2 ข้อบังคับว่าด้วยน้ำมันปิโตรเลียมอย่างบรรทุกในถังระวาง	197	48
หมวดที่ 3 ข้อบังคับว่าด้วยการทอดสมอใกล้เคียง หรือเกาสมอ ข้ามสายไฟฟ้าที่ทอดใต้น้ำ	209	51
หมวดที่ 4 ว่าด้วยค่าธรรมเนียมประภาคาร	212	52
หมวดที่ 5 ข้อบังคับสำหรับป้องกันโรคภยันตราย	217	54
หมวดที่ 6 ข้อบังคับสำหรับผู้นำร่อง	249	59

ข้อสังเกต ภาค ๑ หมวด ๖ มี (ค) (ฆ) ซ้ำกัน ตามราชกิจจา ฯ

	มาตรา	หน้า
หมวดที่ 7 ว่าด้วยการจ้าง และการเลิกจ้างคนสำหรับเรือต่าง ๆ และการสอบไล่ความรู้ เพื่อรับประกาศนียบัตรสำหรับทำการตามหน้าที่ได้	277	60
หมวดที่ 8 ว่าด้วยการใช้อำนาจทำโทษสำหรับความผิด	291	64
หมวดที่ 9 ลักษณะโทษและลักษณะรับผิดชอบทางแพ่ง	297	65
หมวดที่ 10 ข้อบังคับทั่วไปสำหรับเมื่อมีเหตุเรือโดนกัน	302	66
- แบบที่ 1 แบบคำถาม		69
- แบบที่ 2 พิกัดค่าจ้างนำร่อง		70
- แบบที่ 3 พิกัดค่าธรรมเนียมประภาคารและโคมไฟ		70
ประกาศแก้ไขพระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำสยาม พระพุทธศักราช 2456		71
พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2476		
พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.2477		71
พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.2477 (ฉบับที่ 2) (ว่าด้วยการนำร่อง)		75
พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.2477 (ฉบับที่ 3)		2
พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2479		2
พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2481		80
พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2483		83
พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 8-13) พ.ศ.2490-2525		2

พระราชกฤษฎีกา

- บังคับการจดทะเบียนและออกใบอนุญาต 103
- แบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า 105

กฎกระทรวง

ฉบับที่	เรื่อง กำหนด.-	หน้า
2-14	(ยกเลิก และแก้ไข ฯ)	113
15	เขตท่าเรือกรุงเทพ	154
16-17	(ยกเลิกโดย ฉ.37, ฉ.21)	113
18	เรียกเก็บค่าธรรมเนียม	156
19	อัตราค่าธรรมเนียม	158
20	(แก้ ฉ.2 บางข้อ ฯ)	126
21	เขตท่าเรือจังหวัดสงขลา	161
22	ค่าธรรมเนียมใบอนุญาต	162
23	(ยกเลิกโดย ฉ.35)	170
24	เขตท่าเรือทุ่งโปร่ง	163
25	เขตท่าเรือศรีราชา	164
26	(แก้ ฉ.2 ข้อ 53 54 ----ฯ)	134
27	ยกเว้นค่าธรรมเนียมใบอนุญาต	165
28	(แก้ ฉ.2 ข้อ 1-12)	121
29	กฎ ฉ.25 เป็นเขตที่ต้องเดินเรือโดยมีผู้นำร่อง	166
30	(ยกเลิกโดย ฉ.43)	182
31	(แก้ ฉ.2 ข้อ 84-86)	145
32	เขตท่า/จอดเรือพัทยา และเกาะล้าน	168
33		
34	(แก้/เพิ่ม ฉ.19-------ฯ)	159
35	ค่าธรรมเนียมขุดลอก	170
36	ค่าธรรมเนียมเรือกลไฟและเรือยนต์	171
37	เขตท่าเรือเกาะสีชัง อ่างศิลา และนอกสันดอน	174
38	ค่าธรรมเนียมตรวจสายตา ทำ-แก้-ออกเอกสาร	176
39	ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตต่าง ๆ	177
40	เขตท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ	178
41	(แก้ ฉ.2 ข้อ 71)	141
42	เขตจอดเรือของกรมทางหลวงในทะเลสายสงขลา	180

ฉบับที่	เรื่อง กำหนด.-	หน้า
43	เขตจอดเรือของกองทัพเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา	182
44	กฎ ฉ.40 ต้องใช้ผู้นำร่องของรัฐบาล	183
45	เขตท่าเรือกันตัง	185
46	เขตท่าเรืออ่าวป่าตอง	186
47	(แก้ข้อ 2 เพิ่มข้อ 2 ทวิใน ฉ.2)	122
48	หลักเกณฑ์ออกใบอนุญาตใช้เรือ	188
49	เขตจอดเรือ กทท. ในแม่น้ำเจ้าพระยา	191
50	เขตท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต	192
51	กฎ ฉ.50 เป็นเขตบังคับมีผู้นำร่อง	193
52	น่านน้ำในเขตท่าเรือจังหวัดสงขลาบังคับมีผู้นำร่อง	196

เครื่องแบบข้าราชการกรมเจ้าท่า

	ข้อ	หน้า
กฎ ฉ.74 (พ.ศ.2527)		
ภาค 1 เครื่องแบบข้าราชการกรมเจ้าท่า	2	200
หมวด 1 ชนิดของเครื่องแบบ	3	200
หมวด 2 ส่วนของเครื่องแบบ	4	202
ภาค 2 เครื่องแบบข้าราชการกรมเจ้าท่าหญิง		
หมวด 1 ชนิดของเครื่องแบบ	11	206
หมวด 2 ส่วนของเครื่องแบบ	12	207
ภาค 3 อินทรธนูและเครื่องหมาย	18	209
ภาค 4 เบ็ดเตล็ด	22	213

ประกาศกระทรวงคมนาคมและกรมเจ้าท่า

เรื่อง .-	หน้า
- งดเว้นไม่เก็บค่าธรรมเนียมการตรวจเรือ 1	223
- ควบคุมการเดินเรือในเขตท่าเรือกรุงเทพฯ	
- เขตที่ 1 ฉบับที่ 1	224

เรื่อง.-		หน้า
- เขตที่ 1	ฉบับที่ 2	227
- เขตจังหวัดธนบุรี		228
- เขตที่ 2	ฉบับที่ 1 (ยกเลิก)	236
	ฉบับที่ 2 (ยกเลิก)	235
	ฉบับที่ 3	235
	ฉบับที่ 4	236

ข้อบังคับกรมเจ้าท่า

ว่าด้วยการ.-

- เดินเรือในแม่น้ำป่าสัก จว.อยุธยา 238
- สอดความรู้ผู้ทำการในเรือ 241
  - หมวด 1 ฝ่ายเดินเรือ 242
  - หมวด 2 ฝ่ายช่างกลเรือ 261
- แก้ ฉ. พ.ศ.2533 "ข้อ 98 เพิ่มข้อ 99" 284

ระเบียบคำสั่งที่สำคัญ ว่าด้วยการ.-

- ตรวจและอนุมัติแบบแปลนเรือ 289
- แต่งตั้งพนักงานตรวจเรือ 292
- ที่ 353/2529 ชั้นของสิ่งของ ฯ 293
- แต่งตั้งเจ้าท่า 299
- แต่งตั้งเจ้าพนักงานออกใบอนุญาตและนายทะเบียนเรือ 301
- ที่ 938/2528 อำนาจเจ้าท่า ----ฯ 302

กฎข้อบังคับการตรวจเรือ

ฉบับที่	ว่าด้วยการ.-	หน้า
1-12	ยกเลิก -----ฯ	322
13	เรือยนต์ เพลาใบจักรยาว	323
14	ยกเลิกโดย ฉ.15	322
15	มาตรการตรวจเรือ	
	ภาคที่ 1	
	หมวด ก. ข้อบังคับทั่วไป	326
	หมวด ข. การแบ่งประเภทเรือ	330
	หมวด ค. ข้อกำหนดในการตรวจเรือเดินทะเล	337
	หมวด ง. เครื่องใช้และอุปกรณ์ประจำเรือ	362
	หมวด จ. ว่าด้วยอุบัติเหตุต่าง ๆ และความเสียหาย	409
	หมวด ฉ. การวัดลำเรือ และคำนวณระวางบรรทุก	411
	หมวด ช. ว่าด้วยคนประจำเรือ	418
	แบบ ตร.20-1 ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ	436
	แบบ ตร.20-2 ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ	438
	แบบ ตร.20-3 ใบรับรองการตรวจวัสดุที่ใช้ประจำเรือ	440
	แบบ ตร.20-4 ใบรับรองการตรวจเรือกล ฯ	442
	แผนที่แสดงเขตเดินเรือในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	443
	แผนที่แสดงเขตเดินเรือตามข้อ 8	444
16	อัตราค่าธรรมเนียม	445

ปัญหาชาติบ้านเมือง

กระทู้ที่	เรื่อง	
20 ร.	การปฏิบัติตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ	461
121 ร.	การขุดคอคอดกระ	463
416	การสร้างท่าเรือเดินสมุทรขนถ่ายสินค้า	466

หน้า

คำพิพากษาศาลฎีกา

- คดีตัวอย่าง พ.ศ.2456-2500 503
- คดีตัวอย่าง พ.ศ.2501-2510 503
- คดีตัวอย่าง พ.ศ.2511-2520 504
- คดีตัวอย่าง พ.ศ.2521-2530 504
- คดีตัวอย่าง พ.ศ.2531-2540 505



พระราชบัญญัติ

อุเทศ พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำสยาม

ฉบับที่	ความว่า.-	ลงวันที่	รจ./ตอน
1	เป็นฉบับหลัก แบ่ง 3 ภาค มี 312 ม.	24 มิ.ย.56	30/74
(2)	ยกเลิกภาค 3 หมวด 6 "ม.249-276 และพิกัดค่าจ้างแบบที่ 2" พ.ศ.2477	20 เม.ย.78	52/4
(3)	เพิ่ม ม.74 "วรรคท้าย"	20 เม.ย.78	52/4
4			
(5)	ให้ยกเลิก ม.11 "วรรคสอง"	18 พ.ย.79	53/46
6	ยกเลิก "ม.134 135 136 144 181 182	7 เม.ย.81	56/4
7	การผ่อนผันค่าธรรมเนียมตรวจเรือ	24 ก.ย.83	57/35
(8)	ยกเลิก ม.5-6 แก้ ม.10 แห่ง พรบ. ฉ.6	13 ม.ค.90	64/3
(9)	แก้ ม.12,38 เพิ่ม ม.38 ทวิ-ตรี-จัตวา	18 ต.ค.93	67/58
(10)	แก้ "ม.5 7 8 ภาค 1 หมวด 1 ม.12 13 38 38 จัตวา 143 145 149 175" พรบ.ฯ ฉ.6 "ม.6 9 10" พรบ.ฯ ฉ.7 แก้ "ม.3" และให้ยกเลิก "ม.13-16 174 180 188"	27 มี.ค.10	84/30
(11)	เพิ่ม "ม.52 ทวิ-ตรี" แก้ "ม.54 56 60 67 69"	10 ก.ย.20	94/ 86
(12)	แก้ "ม.121"	24 ก.พ.22	96/28
(13)	แก้ ม.3, ภาค 1 หมวด 2,ม.139 142 160 162-164 170 175-176 189 277 279 282 284 290 ให้ยกเลิก ม.4 6 7 140 141 และเพิ่มเป็น ม.162 ทวิ-ตรี 164 ทวิ	12 มิ.ย.25	99/88

ฉบับที่	ความว่า.-	ลงวันที่	รจ./ตอน
	อุเทศประกาศของคณะปฏิวัติ		
ปว.50	- แก้ ม.3 4 101 117-120 162 170 และเพิ่ม ม.46 ทวิ ใน พรบ.ฯ 1		
	- แก้ พรบ.ฯ ฉ.6 ม.9	18 ม.ค.15	89/11
(1)	ประกาศแก้ พรบ.ฯ ม.9 27 37 58 135 142 และ 223	5 ก.ย.56	30/300
แก้	พรบ.การเดินเรือฯ แก้ไข 2477 แก้ ม.214 ค่าธรรมเนียมแบบ 3 และ 16 ม.ดังที่ ม.2 ว.2 ที่พิมพ์ไว้	17 ต.ค.77	51/807

ฉบับที่	ความว่า.-	ลงวันที่	รจ./ตอน
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			



พระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช ๒๔๕๖

มีพระบรมราชโองการในพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาวชิราวุธพระมงกุฎ - เกล้าเจ้าอยู่หัว ให้ประกาศจงทราบทั่วกันว่า ได้ทรงพระราชดำริห์เห็นว่า "พระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำสยาม ที่ได้ตราขึ้นไว้เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน รัตนโกสินทร ศก 124 นั้น ยังมีบกพร่องอยู่หลายประการสมควรจะเปลี่ยนแก้ให้สมกับกาลสมัย เพราะฉะนั้นจึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้แทน ดังต่อไปนี้

ความเบื้องต้น
และคำอธิบายบางคำที่ใช้ในพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้ให้เรียกว่า "พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม พระพุทธศักราช 2456"

มาตรา 2 ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้เป็นกฎหมาย ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน พระพุทธศักราช 2456 เป็นต้นไป

"มาตรา 3 ในพระราชบัญญัตินี้

"เรือ" หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุก ลำเลียง โดยสาร ลาก จูง ดัน ยก ขุดหรือลอก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้ในน้ำได้ทำนองเดียวกัน

"เรือกำปั่น" หมายความว่า เรือที่เดินด้วยเครื่องจักรกลหรือด้วยใบ และไม่ได้ใช้กรรเชียง แจวหรือพาย

"เรือกำปั่นไฟ" หรือเรือกลไฟ" หมายความว่า เรือที่เดินด้วยเครื่องจักร จะใช้ใบด้วยหรือไม่ก็ตาม และให้หมายความรวมตลอดถึงเรือกำปั่นยนต์ด้วย

"เรือกำปั่นยนต์" หรือ "เรือยนต์" หมายความว่า เรือที่เดินด้วยเครื่องยนต์ จะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม

"เรือกำปั่นใบ" หรือ "เรือใบ" หมายความว่า เรือที่เดินด้วยใบละไม่ใช้เครื่องจักรกล

"เรือกล" หมายความว่า เรือที่เดินด้วยเครื่องจักรกล และใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม

"เรือกลไฟเล็ก" หมายความว่า เรือที่มีขนาดต่ำกว่าสามสิบตันกรอสส์ที่เดินด้วยเครื่องจักร

"เรือเดินทะเล" หรือ "เรือทะเล" หมายความว่า เรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเล ตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ

"เรือเล็ก" หมายความว่า เรือที่เดินด้วยกรรเชียง แจวหรือพาย

"เรือโป๊ะ" หรือ "เรือโป๊ะจ้าย" หมายความว่า เรือทะเลที่มีรูปร่างแบบยุโรปและเครื่องเสาเพลาใบอย่างแบบจีน หรือแบบประเทศใด ๆ ในเอเชีย

"เรือเป็ดทะเลและอื่น ๆ" หรือ "เรือเป็ดทะเลและเรืออื่น ๆ" หมายความว่าเรือที่ใช้ใบในเวลาเดินทะเลและใช้ใบหรือกรรเชียงหรือแจวในเวลาเดินในลำแม่น้ำและให้หมายความรวมตลอดถึงเรือฉลอมทะเล เรือเท้งฉลอมท้ายญวน หรือเรือสามก้าวด้วย

"เรือสำเภา" หมายความว่า เรือเดินทะเลต่ออย่างแบบจีน หรือแบบประเทศใด ๆ ในเอเชีย

มาตรา ๓ แก้ไขโดย พรบ.ฯ (ฉ.๑๓) พ.ศ.๒๕๒๕ ม.๓

ข้อสังเกต "ม.๓ ถึง ม.๗" เดิม เป็นบทนิยามแรก เมื่อแก้ไขใน ฉ.๑๓ โดยนำบทนิยาม ๕ ม. รวมไว้ใน ม.๓ ม.เดียว จึงมีผลให้บทนิยาม ม.๔-๗ วางลงดังหน้าถัดไป

"เรือบรรทุกสินค้า" หมายความว่า เรือที่ไม่มีดาดฟ้าหรือมีไม่ตลอดลำเดินด้วยกรรเชียง แจว หรือพาย หรือบางทีใช้ใบ และใช้สำหรับบรรทุกสินค้า

"เรือลำเลียง" หมายความว่า เรือที่มิใช่เรือกล และใช้สำหรับลำเลียง หรือขนถ่ายสินค้าจากเรือกำปั่น หรือบรรทุกสินค้าส่งเรือกำปั่น

"เรือลำเลียงทหาร" หมายความว่า เรือที่ใช้ในการลำเลียงทหาร ทั้งนี้ไม่ว่าจะเป็นเรือของทางราชการทหารหรือไม่ก็ตาม

"เรือโดยสาร" หมายความว่า เรือที่บรรทุกคนโดยสารเกินสิบสองคน

"เรือสินค้า" หมายความว่า เรือที่มิใช่เรือโดยสาร

"เรือประมง" หมายความว่า เรือที่ใช้สำหรับการจับสัตว์น้ำ หรือทรัพยากรที่มีชีวิตอื่น ๆ ที่อยู่ในทะเล

"เรือสำราญและกีฬา" หมายความว่า เรือที่ใช้สำหรับหาความสำราญ หรือเรือที่ใช้เพื่อการเล่นกีฬาโดยเฉพาะ และไม่ได้ใช้เพื่อการค้า การทหาร หรือการค้นคว้าทางวิทยาศาสตร์

"เรือไม้ที่ต่อแบบโบราณ" หมายความว่า เรือใบเสาเดียว เรือสำเภาหรือเรือไม้ ที่ต่อตามแบบเรือที่ใช้อยู่ในสมัยโบราณ

"แพ" หมายความรวมตลอดถึงโป๊ะ อู่ลอย และสิ่งลอยน้ำที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน

"แพคนอยู่" หมายความว่า เรือนที่ปลูกอยู่บนแพ และลอยอยู่ในลำแม่น้ำหรือลำคลอง

"ตันกรอสส์" หมายความว่า ขนาดของเรือที่คำนวณได้ตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือตามมาตรา 163

"น่านน้ำไทย" หมายความว่า บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตย ของประเทศไทย

"เมืองท่า" หมายความว่า ท่าเล หรือถิ่นที่จอดเรือเพื่อขนถ่ายคนโดยสารหรือของ

"นายเรือ" หมายความว่า ผู้ควบคุมเรือกำปั่น หรือเรืออื่น ๆ แต่ไม่รวมถึงผู้นำร่อง

"คนประจำเรือ" หมายความว่า คนที่มีหน้าที่ทำการประจำอยู่ในเรือ

"ลูกเรือ" หมาความว่า คนประจำเรือนอกจากนายเรือ

"คนโดยสาร" หมายความว่า คนที่อยู่ในเรือ เว้นแต่

(1) คนประจำเรือ หรือผู้อื่นที่รับจ้างทำงานในเรือนั้น

(2) เด็กที่มีอายุต่ำกว่าหนึ่งปี

"เจ้าท่า" หมายความว่า อธิบดีกรมเจ้าท่า หรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมเจ้าท่ามอบหมาย

"เจ้าพนักงานออกใบอนุญาต" หมายความว่า อธิบดีกรมเจ้าท่าหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมเจ้าท่ามอบหมายให้ทำการออกใบอนุญาต

"เจ้าพนักงานตรวจเรือ" หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งให้มีหน้าที่ตรวจเรือตามพระราชบัญญัตินี้"

"มาตรา 4 .....(ยกเลิก)....."

"มาตรา 5 .....(ยกเลิก)....."

"มาตรา 6 .....(ยกเลิก)....."

"มาตรา 7 .....(ยกเลิก)....."

"มาตรา 8 ในพระราชบัญญัตินี้แห่งใดมีบัญญัติ ว่าด้วยการออกอนุญาตอย่างใด ๆ ตามซึ่งเจ้าท่าเห็นจำเป็นจะต้องออกเป็นหนังสือ ให้เจ้าท่ามีอำนาจเรียกค่าธรรมเนียมสำหรับใบอนุญาตเช่นนั้นตามอัตราที่กำหนดโดยกฎกระทรวงแต่ไม่เกินหนึ่งร้อยบาท" *

มาตรา ๔ ยกเลิกโดย พรบ.ฯ (ฉ.๑๓) พ.ศ.๒๕๒๕ ม.๔
มาตรา ๕ ยกเลิกโดย พรบ.ฯ (ฉ.๑๓) พ.ศ.๒๕๒๕ ม.๔
มาตรา ๖ ยกเลิกโดย พรบ.ฯ (ฉ.๑๓) พ.ศ.๒๕๒๕ ม.๔
มาตรา ๗ ยกเลิกโดย พรบ.ฯ (ฉ.๑๓) พ.ศ.๒๕๒๕ ม.๔
มาตรา ๘ แก้ไขโดย พรบ.ฯ (ฉ.๑๐) พ.ศ.๒๕๑๐ ม.๓

* กฎกระทรวงตาม ม.๘ ค่าธรรมเนียม ดูได้ใน กฎกระทรวง (ฉ.๑๘)
กฎกระทรวงตาม ม.๘ กรณีชุดลอก ดูได้ใน กฎกระทรวง (ฉ.๒๒)
ใบอนุญาต ม.๘ ในการปลูกอาคาร จอด เคลื่อน ถาย ออกฯ ดูได้ใน กฎกระทรวง ฉ.๓๙ พ.ศ. ๒๕๒๓

"มาตรา 9 พระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำสยาม รัตนโกสินทรศก 125 ประกาศลงวันที่ 17 กรกฎาคม รัตนโกสินทรศก 124 ว่าด้วยการตั้งศาลทะเล ประกาศลงวันที่ 19 มีนาคม รัตนโกสินทรศก 125 ว่าด้วยการออกใบอนุญาตสำหรับเรือบรรทุกสินค้า และเรือเล็ก และประกาศลงวันที่ 22 เมษายน รัตนโกสินทรศก 129 ว่าด้วยเรือกลไฟที่ใช้สำหรับรับจ้างนั้น ท่านให้ยกเลิกเสีย แต่การที่ยกนี้ท่านว่ามิได้เกี่ยวแก่การอย่างใดที่ได้มีผู้กระทำไว้แต่ก่อน หรือแก่ความผิดอย่างใดซึ่งได้กระทำไว้แต่ก่อนเวลาประกาศให้ใช้พระราชบัญญัตินี้"

มาตรา 10 กฎสำหรับป้องกันมิให้เรือโดนกัน พระพุทธศักราช 2456 นั้น ท่านว่ามิใช่สำหรับแต่เรือกำปั่นสยามฝ่ายเดียว ให้ใช้ได้ตลอดถึงเรือกำปั่นทั้งหลายที่เดิน ในบรรดาเขตท่า และเขตที่ทอดจอดเรือของพระราชอาณาจักรสยามแต่อย่าให้ขัดกับพระราชบัญญัตินี้ เมื่อจะต้องเป็นการขัดเช่นนั้นไซร้ ต้องให้ถือเอาข้อบังคับในพระราชบัญญัตินี้เป็นใหญ่ ดังได้ว่าไว้ในข้อ 30 แห่งกฎนั้น และท่านว่า ผู้เป็นเจ้าของและนายเรือทุกลำต้องถือและกระทำตามกฎนั้น จงทุกประการ *

มาตรา 11 การลงโทษจำคุกหรือปรับนั้น ถ้าจำเลยเป็นคนในบังคับต่างประเทศซึ่งมีกงสุลผู้แทน ที่มีอำนาจฝ่ายตุลาการสำหรับประเทศนั้นตั้งอยู่ในพระราชอาณาจักรสยาม ท่านว่าต้องเป็นหน้าที่ของศาลกงสุลนั้นบังคับให้เป็นไปตามโทษานุโทษ

(ขณะนี้ไม่มีศาลกงสุลแล้ว คงขึ้นศาลยุติธรรม เช่นเดียวกับคนไทยทั้งสิ้น)

ภาค 1
ข้อบังคับทั่วไป
"หมวดที่ 1
ทางเดินเรือ เขตท่าเรือ และเขตจอดเรือ"

"มาตรา 12 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกกฎกระทรวงดังต่อไปนี้

มาตรา ๙ แก้ไขโดย ประกาศแก้ไข พรบ. การเดินเรือฯ พุทธศักราช ๒๔๕๖

*กฎกระทรวง ตาม ม.๑๐ ดูได้ใน กฎกระทรวง ฉ.๑๙

มาตรา ๑๒ แก้ไขโดย พรบ.ฯ (ฉ.๑๐) พ.ศ.๒๕๑๐ ม.๕

ชื่อ ภาค ๑ หมวดที่ ๑ แก้ไขโดย พรบ.ฯ(ฉ.๑๓) พ.ศ.๒๕๒๕ ข้อ ๕

(1) กำหนดแนวแม่น้ำลำคลองหรือทะเลอาณาเขตแห่งใดเป็นเขตท่าเรือ และเขตจอดเรือ

(2) กำหนดทางเดินเรือทั่วไปและทางเดินเรือในเขตท่าเรือนอกจากทางเดินเรือในเขตท่าเรือกรุงเทพฯ"

"มาตรา 13 .....(ยกเลิก).....

"มาตรา 14 .....(ยกเลิก).....

"มาตรา 15.....(ยกเลิก).....

"มาตรา 16 .....(ยกเลิก).....

"หมวดที่ 2
หน้าที่นายเรือเมื่อเวลาเรือเข้ามาหรือออกจากน่านน้ำไทย

มาตรา 17 เรือกำปั่นลำใด เมื่อเข้ามาในน่านน้ำไทย นายเรือต้องชักธงสำหรับเรือนั้นขึ้นไว้ให้ปรากฏในเวลากลางวัน จนกว่าเจ้าท่ามาขึ้นบนเรือ

มาตรา 18 เรือกลที่เป็นเรือเดินทะเล และเป็นเรือไทยขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสส์ขึ้นไป และเรือกำปั่นต่างประเทศ เมื่อเข้ามาในเขตท่าเรือใด ๆ ในน่านน้ำไทย นายเรือต้องรายงานการเข้ามาถึงต่อเจ้าท่าตามแบบพิมพ์ของกรมเจ้าท่าภายในเวลาสี่สิบสี่ชั่วโมง นับแต่เวลาที่จอดเรือเรียบร้อย

มาตรา ๑๓ - มาตรา ๑๖ ยกเลิกโดย พรบ.ฯ (ฉ.๑๐) พ.ศ.๒๕๑๐ ม.๖

ภาค ๑ หมวด ๒ ได้แก่ ม.๑๗-๒๔ แก้ไขโดย พรบ.ฯ (ฉ.๑๓) พ.ศ. ๒๕๒๕ ม.๕

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

มาตรา 20 เรือกำปั่นต่างประเทศ เมื่อเข้ามาในเมืองท่าของประเทศไทยซึ่งมิได้กำหนดเป็นเขตท่าเรือ นายเรือต้องรายงานการเข้ามาหรือออกไปต่อเจ้าท่าภายใน - เวลายี่สิบสี่ชั่วโมงนับแต่เรือเข้ามาหรือก่อนเรือออกไป และต้องปฏิบัติตามคำสั่งเจ้าท่า

มาตรา 21 เรือกลที่เป็นเรือเดินทะเลและเป็นเรือไทยขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสส์ขึ้นไป เมื่อจะออกจากเขตท่าเรือใด ๆ ในน่านน้ำไทย นายเรือต้องแจ้งกำหนดออกเรือต่อเจ้าท่าก่อนออกเรือเป็นเลาไม่น้อยกว่าหกชั่วโมง เพื่อให้เจ้าท่าตรวจสอบว่าปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมายหรือไม่เสียก่อน เมื่อเห็นว่าถูกต้องแล้ว จึงอนุญาตให้ออกเรือได้

มาตรา 22 เรือกำปั่นที่ใช้เดินทะเลระหว่างประเทศลำใดที่ต้องมีใบสำคัญตามที่กำหนดในกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือตามมาตรา 163 เมื่อจะออกจากเขตท่าเรือใด ๆ ในน่านน้ำไทย นายเรือต้องแจ้งกำหนดออกเรือต่อเจ้าท่าก่อนออกเรือเป็นเวลาไม่น้อยกว่าหกชั่วโมง เพื่อให้เจ้าท่าตรวจใบอนุญาตใช้เรือและใบสำคัญดังกล่าวตลอดจน - อุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้ให้ถูกต้องและใช้การได้

มาตรา 23 เรือกลที่เป็นเรือเดินทะเลและเป็นเรือไทย และเรือกำปั่นต่างประเทศที่ต้องมีใบสำคัญตามที่กำหนดในกฎข้อบังคับ สำหรับการตรวจเรือตามมาตรา 163 เมื่อจะออกจากเขตท่าเรือใด ๆ ในน่านน้ำไทยยังเมืองท่าต่างประเทศนายเรือจะต้องได้รับ - ใบอนุญาตเรือออกจากท่าจากเจ้าท่าเสียก่อน

มาตรา 24 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 17 มาตรา 18 มาตรา 19 มาตรา 20 มาตรา 21 มาตรา 22 หรือมาตรา 23 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท"

"**มาตรา 25** .....(ยกเลิก)....."

"**มาตรา 26** .....(ยกเลิก)....."

"มาตรา 27 .....(ยกเลิก)....."

"มาตรา 28 .....(ยกเลิก)....."

หมวดที่ 3
ว่าด้วยทำเลทอดจอดเรือ

มาตรา 29 ภายในเขตท่ากรุงเทพฯ ถ้าเรือกำปั่นลำใดที่มิได้ผูกจอดเทียบท่าเรือหรือท่าโรงพักสินค้า เรือกำปั่นลำนั้นต้องทอดสมอจอดอยู่กลางลำน้ำด้วยสมอสองตัว มีสายโซ่ให้พอทั้งสองตัว เพื่อกันมิให้เรือเกาสมอเคลื่อนจากที่นั้นได้

มาตรา 30 เรือเก็บสินค้า เรือท้องแบน และเรือใด ๆ ที่ทอดจอดประจำอยู่นั้น ต้องผูกจอดอยู่กับสมอทุ่นอย่างมั่นคง สมกับกำลังของสายโซ่ที่ทอดอยู่นั้น

มาตรา 31 ห้ามมิให้เรือกำปั่น เรือเก็บสินค้า เรือท้องแบนอย่างใด ๆ ทอดสมอ หรือผูกจอดอยู่ในทางเรือเดินในลำแม่น้ำเป็นอันขาด

มาตรา 32 ห้ามมิให้เรือกำปั่นลำใดที่ผูกจอดเทียบท่าเรือ ท่าพักสินค้า หรือเทียบฝั่งนั้น ทอดสมอลงไปในแม่น้ำห่างจากหัวเรือเกินกว่าสามสิบเมเตอร์

มาตรา 33 เรือลำใดที่เจ้าท่าไม่ยอมออกใบอนุญาตให้ หรือเรียกคืนหรือยึดใบอนุญาตไว้ โดยเรือนั้นมีความไม่สมประกอบสำหรับเดินทะเลนั้น ต้องให้ผูกจอดทอดไว้ในที่ดินที่หนึ่งซึ่งเจ้าท่าจะกำหนดให้

มาตรา 34 เรือโป๊ะ หรือเรือโป๊ะจ้าย เรือลำเลียง เรือสำเภา เรือบรรทุกสินค้า เรือเป็ดทะเล และเรืออื่น ๆ ต้องจอดทอดสมอกลางแม่น้ำและถ้าไม่เป็นการขัดขวาง ก็ให้ทอดจอดค่อนข้างฝั่งตะวันตก แต่ต้องไว้ช่องทางเรือเดินไม่น้อยกว่าร้อยเมเตอร์ใน

มาตรา ๒๗ - ๒๘ ยกเลิกโดย พรบ.(ฉ.๑๓) พ.ศ.๒๕๒๕ ม.๕

ระหว่างเรือกับฝั่งตะวันตก หรือกับบรรดาเรือที่จอดเทียบฝั่งตะวันตกหรือกับแพคนอยู่ที่ผูกเทียบอยู่กับฝั่งตะวันตก

มาตรา 35 บรรดาเรือโป๊ะ หรือเรือโป๊ะจ้าย เรือลำเลียง เรือสำเภา เรือบรรทุกสินค้า เรือเป็ดทะเล และเรืออื่น ๆ ที่ไม่ได้ใช้การนั้น ต้องให้ถอยไปอยู่ที่ทำเล - สำหรับทอดจอดเรือแห่งใดแห่งหนึ่งในเขตท่าตามที่เจ้าท่าเห็นสมควรจะกำหนด ตามครั้งคราว และประกาศให้ทราบทั่วกันในหนังสือราชกิจจานุเบกษา และในหนังสือพิมพ์ - จดหมายเหตุในท้องที่ตั้งแต่สองรายขึ้นไป

มาตรา 36 ห้ามมิให้ เรือกำปั่นเดินทะเลลำใดจอดทอดสมอตามลำแม่น้ำในระหว่างคลองสะพานหันกับคลองบางลำภูบน เว้นไว้แต่มีเหตุจำเป็นเพราะในระหว่างสองตำบลนั้นเป็นที่จอดเรือรบสยามและบรรดาเรือกำปั่นเดินทะเล หรือเรือรบต่างประเทศจะแล่นหรือมีเรืออื่นจูงผ่านคลองสะพานหันขึ้นไปตามลำแม่น้ำนั้นให้ถือว่าเป็นการมิชอบด้วยกฎหมาย เว้นไว้แต่จะได้รับอนุญาตพิเศษจากเจ้าท่า และโดยอาศัยข้อบังคับกำกับอนุญาตนั้นด้วยตามซึ่งเจ้าท่าจะเห็นสมควร

"มาตรา 37 ถ้าไม่มีเหตุฉุกเฉินอันจำเป็นที่จะต้องทำเช่นนั้น ห้ามมิให้เรือกำปั่นลำใดจอดทอดสมอในลำแม่น้ำระหว่างวัดบุคคโลกับ ในระยะทางสองร้อยเมเตอร์ใต้ปากคลองบางปะแก้ว และระหว่างปากคลองผดุง กับคลองสำเพ็งเพราะในระหว่างตำบล - เหล่านี้เป็นทำเลยกเว้นไว้สำหรับทางให้เรือเดินขึ้นล่อง"

"มาตรา 38 เรือกำปั่นทุกลำที่บรรทุกคนโดยสารหรือของจากเมืองท่าหรือตำบลใด ๆ ในต่างประเทศเข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยา หรือเรือใด ๆ ที่เข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยาโดยขนถ่ายคนโดยสารหรือของจากเรือกำปั่นที่มาจากต่างประเทศ เมื่อผ่านด่านสมุทรปราการแล้ว - ถ้าจะส่งคนโดยสารหรือของที่บรรทุกมานั้นขึ้นบก ต้องจอด ณ ที่จอดเรือ หรือเทียบท่าเทียบเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เว้นไว้แต่เมื่อที่จอดเรือหรือท่าเทียบเรือไม่ว่างพอจะจอดหรือเทียบได้ หรือเพราะเหตุจำเป็นอย่างอื่น ซึ่งถ้าตรงตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการกำหนดไว้ และอธิบดีกรมเจ้าท่าลงนามอนุญาตแล้ว จึงจะเข้าจอดหรือเทียบในที่ที่ได้รับอนุญาตได้

มาตรา ๓๗ แก้ไขใหม่โดย ประกาศแก้ไข พรบ.ฯ พ.ศ.๒๔๕๖
มาตรา ๓๘ แก้ไขใหม่โดย พรบ.(ฉ.๑๐)พ.ศ.๒๕๑๐ ม.๗

คณะกรรมการดังกล่าวในวรรคหนึ่งให้มีจำนวนห้าคน ประกอบด้วยอธิบดีกรมเจ้าท่าเป็นประธานกรรมการ อธิบดีกรมศุลกากรและผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นกรรมการโดยตำแหน่ง และบุคคลอื่นอีกสองคน ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้ง"

มาตรา 38 ทวิ "การประชุมของคณะกรรมการเพื่อปฏิบัติการตามความในมาตรา 38 ต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งจำนวนกรรมการทั้งหมดจึงจะเป็นองค์ประชุม

ในกรณีที่ประธานกรรมการไม่สามารถมาประชุม ให้ที่ประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธาน

การลงมติวินิจฉัยของคณะกรรมการให้ถือเสียงข้างมากเป็นประมาณ ถ้ามีคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ผู้นั่งเป็นประธานออกเสียงอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

"**มาตรา** 38 ตรี ภายใต้บังคับมาตรา 38 ให้เจ้าท่ามีอำนาจที่จะกำหนดที่ทอดจอดเรือสำหรับเรือกำปั่น และเรือเล็กทุกลำและนายเรือต้องเอาเรือไปทอดจอดตามที่เจ้าท่าจะชี้ให้ และห้ามมิให้เอาเรือไปจากที่นั้น หรือย้ายไปทอดจอดที่อื่นโดยมิได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า เว้นแต่เมื่อมีเหตุจำเป็นซึ่งเจ้าท่าจะพิเคราะห์เห็นสมควร

เมื่อเรือกำปั่นลำใดกำลังเข้ามา นายเรือจะต้องยอมให้เจ้าท่าขึ้นไปบนเรือและถ้าจำเป็นจะหยุดเรือรอรับก็ต้องหยุด"

"**มาตรา** 38 จัตวา นายเรือลำใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 38 หรือมาตรา 38 ตรี มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท"

มาตรา 39 เรือกำปั่นลำใดเมื่อเข้ามาถึงในเขตท่าแล้ว มิได้กระทำการถ่ายสินค้าหรือขนสินค้าขึ้นเรืออย่างหนึ่งอย่างใด นับตั้งแต่ 10 วันขึ้นไปก็ดี ท่านว่าถ้าจะต้องการเอาที่ซึ่งเรือลำนั้นจอดอยู่ ให้เรืออื่นที่ใช้ในการค้าขายทอดจอด ก็ให้ถอยเรือที่ไม่ได้ทำการเช่นว่านั้น ไปทอดจอดในที่อื่นภายในเขตท่า ตามที่เจ้าท่าจะกำหนดให้

"**มาตรา** 40 เรือกำปั่นลำใดต้องการจะเปลี่ยนที่ทอดจอด หรือเรือกำปั่นลำใดที่เทียบท่าเรือ หรือท่าสินค้า ต้องการจะหาที่ทอดจอดในลำแม่น้ำก็ให้ชักธงสัญญาอักษร

มาตรา ๓๘ ทวิ-ตรี เพิ่มใหม่โดย พรบ.ฯ (ฉ.๔) พ.ศ.๒๔๙๓ ม.๕
มาตรา ๓๘ จัตวา แก้ไขใหม่โดย พรบ.(ฉ.๑๐) พ.ศ.๒๕๑๐ ม.๘
มาตรา ๔๐ แก้ไขใหม่โดย พรบ.ฯแก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.๒๔๗๗ ม.๙

" B.A.Z. " (บี เอ แซด) ตามแบบข้อบังคับระหว่างนานาประเทศสำหรับการใช้ธงสัญญา แล้วเจ้าท่าจะได้ขึ้นไปบนเรือลำนั้นและชี้ให้ทอดจอด "

" มาตรา 41 เรือกำปั่น ลำใดต้องการให้กองตระเวนมาช่วยก็ให้ชักธงสัญญาหมายอักษร " ST. " ตามแบบข้อบังคับระหว่างนานาประเทศ สำหรับการใช้ธงสัญญา ถ้ามีเหตุสำคัญขัดขืนต่อการบังคับบัญชาเกิดขึ้นในเรือ ฉะนั้นแล้วให้ชักธงสัญญาหมายอักษร "RX." "

มาตรา 42 ก่อนที่เรือกำปั่นไฟ หรือเรือกำปั่นใบเดินทะเลลำใดจอดทอดหรือผูกจอดเป็นปกตินั้น ห้ามมิให้เรืออื่นเข้าไปเทียบข้าง ให้เข้าเทียบได้แต่เฉพาะเรือไฟเล็กและเรือเล็กของกรมเจ้าท่า หรือของเจ้าพนักงานแพทย์สุขา หรือของกรมศุลกากรหรือของผู้นำร่อง หรือเรือของกระทรวงทหารเรือซึ่งจะมีหน้าที่พิเศษ

ในเวลา ที่เรือกำปั่นลำใดที่กำลังแล่นขึ้น หรือล่องในลำแม่น้ำนั้น ห้ามเป็นอันขาดมิให้เรือจ้าง เรือบรรทุกสินค้าหรือเรือเล็ก หรือเรืออย่างใด ๆ เข้าไปเกี่ยวพ่วงข้าง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตพิเศษของนายเรือลำนั้น

มาตรา 43 เมื่อจะทอดจอดเรือกำปั่นลำใด นายเรือหรือผู้นำร่องต้องทอดจอดเรือนั้น โดยให้กินเนื้อที่อย่างน้อยที่สุดที่จะเป็นได้ และความบังคับข้อนี้เจ้าท่าต้องระวังเป็นธุระอยู่เสมอ ให้มีผู้ปฏิบัติตามโดยถูกต้อง

มาตรา 44 ตามลำแม่น้ำเล็ก แลในคลองต่าง ๆ นั้นอนุญาตให้จอดเรือต่าง ๆ ได้ทั้งสองฟาก แต่อย่างให้เป็นที่กีดแก่ทางเรือขึ้นล่องที่กลางลำน้ำ และห้ามไม่ให้จอดซ้อนลำ หรือจอดขวางหรือตรงกลางลำแม่น้ำลำคลองเป็นอันขาด

มาตรา 45 เรือกำปั่นเรือเล็กและแพต่าง ๆ ที่จอดเทียบฝั่งแม่น้ำหรือเทียบท่าสินค้า หรือท่าเรือนั้น ห้ามมิให้จอดขวางลำน้ำ ต้องจอดให้หัวเรือท้ายเรือ หัวแพ ท้ายแพหันตามยาวของทางน้ำ

มาตรา 46 ตามท่าขนสินค้าและท่าขึ้นทั้งสองฟากแม่น้ำเจ้าพระยาหรือตามสองข้างเรือกำปั่นก็ดี ห้ามมิให้เรือบรรทุกสินค้า เรือไฟเล็ก เรือเป็ดทะเลและเรืออื่น ๆ

จอดหรือผูกเทียบซ้อนกันเกินกว่าสองลำ ถ้าเป็นแพคนอยู่ห้ามมิให้จอดเทียบหน้าแพเกินกว่าลำหนึ่ง

"มาตรา 46 ทวิ ให้เจ้าท่ามีอำนาจสั่งห้ามใช้ และให้แก้ไขท่ารับส่งคนโดยสาร ท่ารับส่งสินค้า ท่าเทียบเรือ และแพในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชน หรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันหรือทะเลภายในน่านน้ำไทย ซึ่งมีสภาพไม่ปลอดภัยในการใช้ หรืออาจเกิดอันตรายแก่ประชาชนหรือแก่การเดินเรือ โดยแจ้งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองทราบเป็นหนังสือ ในกรณีที่ไม่ปรากฏตัวเจ้าของหรือผู้ครอบครอง ให้ปิดคำสั่งไว้ ณ ท่ารับส่งคนโดยสาร ท่ารับส่งสินค้า ท่าเทียบเรือ หรือแพนั้น และให้ถือว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองได้รับคำสั่งนั้นแล้ว

เจ้าของหรือผู้ครอบครองซึ่งได้รับคำสั่งจากเจ้าท่าตามความในวรรคหนึ่ง มีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่ง คำชี้ขาดของรัฐมนตรีเป็นที่สุด แต่ในระหว่างที่รัฐมนตรียังมิได้ชี้ขาด คำสั่งห้ามใช้นั้นมีผลบังคับได้ ในกรณีไม่มีอุทธรณ์คำสั่ง หรือมีอุทธรณ์แต่รัฐมนตรีสั่งให้ยกอุทธรณ์ และเจ้าของหรือผู้ครอบครองไม่ปฏิบัติตามคำสั่งภายในเวลาที่เจ้าท่ากำหนด หรือภายในสิบห้าวันนับแต่วันได้รับทราบคำวินิจฉัยอุทธรณ์ ให้เจ้าท่ามีอำนาจจัดการแก้ไขให้เป็นไปตามคำสั่งโดยคิดค่าใช้จ่ายจากเจ้าของหรือผู้ครอบครอง

เมื่อเจ้าของหรือผู้ครอบครองได้แก้ไขเสร็จเรียบร้อยตามคำสั่งแล้ว ให้เจ้าท่าเพิกถอนคำสั่งห้ามใช้ ในกรณีที่เจ้าท่าจัดการแก้ไขเอง จะรอการเพิกถอนคำสั่งห้ามใช้ไว้จนกว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองจะชำระค่าใช้จ่ายให้เจ้าท่าก็ได้

เจ้าของหรือผู้ครอบครองคนใดใช้เองหรือยินยอมให้ผู้อื่นใช้ท่ารับส่งคนโดยสาร ท่ารับส่งสินค้า ท่าเทียบเรือหรือแพซึ่งเจ้าท่ามีคำสั่งห้ามใช้และยังไม่ได้เพิกถอนคำสั่งนั้น ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท"

มาตรา 47 ห้ามมิให้แพไม้ซุงที่กว้างกว่ายี่สิบต้นซุง จอดผูกเทียบข้างเรือกำปั่น หรือเทียบท่าขนสินค้า หรือท่าขึ้น และห้ามมิให้เรือโป๊ะจ้าย เรือลำเลียง หรือเรือสำเภาผูกจอดผูกเทียบข้างเรือกำปั่นมากกว่าข้างละหนึ่งลำ และห้ามมิให้เรือเช่นว่ามานี้จอดผูกเทียบ ท่าขนสินค้า หรือท่าขึ้นมากกว่าสองลำ

มาตรา ๔๖ ทวิ เพิ่มใหม่โดย ประกาศคณะปฏิวัติ (ฉ.๕๐) พ.ศ.๒๕๑๕ ข้อ ๓

มาตรา 48 ห้ามมิให้เรือโป๊ะจ้าย เรือลำเลียง เรือสำเภา เรือบรรทุกสินค้า เรือกลไฟเล็กและเรือ และแพไม้ต่าง ๆ จอดผูกกับฝั่งแม่น้ำมากลำหรือโดยอย่างที่ให้ล้ำออกมาในทางเรือเดิน หรือจนเป็นที่กีดขวางแก่การเดินเรือ

มาตรา 49 เรือกำปั่น หรือเรือเล็กที่จอดมากกว่าสองลำในแม่น้ำนอกแนวเรืออื่น ๆ หรือนอกแนวแพคนอยู่ ซึ่งจอดอยู่ในท้องที่เดียวกันนั้น ท่านให้ถือว่าเรือกำปั่นหรือเรือเล็กนั้น เท่ากับจอดล้ำออกมาในทางเรือเดิน

มาตรา 50 ข้อห้ามต่าง ๆ ที่ว่ามาแล้วในมาตรา 46 และ 47 นั้น เจ้าท่าจะเห็นสมควรลดหย่อนโดยให้อนุญาตพิเศษก็ได้

มาตรา 51 นายเรือ หรือผู้ควบคุมกำปั่น หรือเรือเล็ก หรือแพไม้มีความละเมิดต่อบัญญัติอย่างใด ๆ ในหมวดที่ 3 นี้ ท่านว่ามีความผิดต้องระวางโทษปรับ - เป็นเงินไม่เกินกว่าร้อยห้าสิบบาท

หมวดที่ 4
ว่าด้วยทางเดินเรือในลำแม่น้ำ

มาตรา 52 ในเขตท่ากรุงเทพฯ นั้น ให้มีทางเดินเรือสองสาย ดังนี้คือ

(1) สายตะวันออกเรียกว่าสายใหญ่ สายนี้มีเขตโดยกว้างตั้งแต่เรือกำปั่นที่จอดอยู่กลางแม่น้ำ จนถึงฝั่งตะวันออก หรือถึงแคมเรือกำปั่นหรือแพคนอยู่ที่จอดเทียบฝั่งตะวันออก

(2) สายตะวันตก สายนี้มีเขตโดยกว้าง ตั้งแต่เรือกำปั่นที่ทอดอยู่กลางแม่น้ำ จนถึงฝั่งตะวันตก หรือถึงแคมเรือกำปั่น หรือแพคนอยู่ที่จอดเทียบฝั่งตะวันตก

"**มาตรา 52 ทวิ** เมื่อมีเหตุจำเป็นเพื่อความปลอดภัยแก่การเดินเรือให้เจ้าท่ามีอำนาจประกาศกำหนดทางเดินเรือและควบคุมการเดินเรือในเขตท่ากรุงเทพฯ และในแม่น้ำลำคลองเป็นการเฉพาะคราวได้

นายเรือผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามประกาศกำหนดทางเดินเรือหรือประกาศควบคุมการเดินเรือตามวรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท และเจ้าท่าจะสั่งยึดประกาศนียบัตรควบคุมเรือมีกำหนดไม่เกินหกเดือนก็ได้

นายเรือที่ถูกยึดประกาศนียบัตรควบคุมเรือตามวรรคสอง มีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมภายในหนึ่งเดือนนับแต่วันที่ได้ทราบคำสั่ง คำชี้ขาดของรัฐมนตรีเป็นที่สุด แต่ในระหว่างที่รัฐมนตรียังมิได้ชี้ขาด คำสั่งนั้นมีผลบังคับได้

มาตรา 52 ตรี นายเรือที่ถูกยึดประกาศนียบัตรควบคุมเรือผู้ใดปฏิบัติหน้าที่ในระหว่างที่ประกาศนียบัตรควบคุมเรือถูกยึดตามมาตรา 52 ทวิ วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท"

มาตรา 53 แนวลำแม่น้ำทั้งสองฟากภายในระยะสามสิบเมตร ห่างจากฝั่งหรือจากแคมเรือกำปั่นที่จอดผูกเทียบฝั่ง หรือจากแพคนอยู่ที่จอดผูกเทียบฝั่งนั้นให้หวงห้ามไว้สำหรับเป็นทางเดินเรือเล็ก

ห้ามมิให้เรือกำปั่นใช้แนวนั้นเป็นอันขาด นอกจากเป็นเวลาจำเป็น เพื่อป้องกันมิให้เรือโดนกัน หรือเพื่อกลับหรือเคลื่อนเรือจากที่จอด

"**มาตรา 54** นายเรือผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 53 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท"

(ก) <u>ว่าด้วยทางเรือเดินสายตะวันออกหรือสายใหญ่</u>

มาตรา 55 เรือกำปั่นไฟทุกขนาด (นอกจากที่ว่าไว้ในมาตรา 58)และเรือกำปั่นใบทุก ๆ อย่างที่มีขนาดเกินกว่าห้าสิบตัน เมื่อขึ้นล่องในลำแม่น้ำต้องเดินในทางเรือเดินสายตะวันออก เว้นไว้แต่เมื่อมีเหตุจำเป็น หรือเพื่อจะเข้าจอดหรือออกจากท่าหรือฝั่งจึงเดินนอกสายนั้นได้

มาตรา ๕๒ ทวิ-ตรี เพิ่มใหม่โดย พรบ.ฯ (ฉ.๑๑) พ.ศ.๒๕๒๐ ม.๓
มาตรา ๕๔ แก้ไขใหม่โดย พรบ.ฯ (ฉ.๑๑) พ.ศ.๒๕๒๐ ม.๕

และบรรดาเรือที่ว่ามานี้ ต้องเดินโดยช้าที่สุดที่พอสมควรแก่การเดินเรืออย่าง - ระวัง และเพื่อป้องกันอันตรายแก่เรือ และอันตรายที่อาจเกิดจากละลอกคลื่นของเรือนั้น

"มาตรา 56 นายเรือผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 55 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท"

(ข) ว่าด้วยทางเรือเดินสายตะวันตก

มาตรา 57 บรรดาเรือใบขนาดต่ำกว่าห้าสิบตันและเรือทุกอย่างนอกจากได้กล่าวไว้ในมาตรา 55 นั้น ต้องเดินในทางเรือเดินสายตะวันตก

"มาตรา 58 บรรดาเรือกำปั่นไฟที่จูงเรืออื่นที่มีขนาดต่ำกว่าสามสิบห้าตันเกินกว่าลำหนึ่งขึ้นไป ต้องเดินในทางเรือเดินสายตะวันตก

ห้ามมิให้เรือกำปั่นไฟลำใด จูงเรือกำปั่นหรือเรืออย่างอื่นในเขตท่ากรุงเทพฯ มากลำจนเกินกว่ากำลังของเรือกำปั่นไฟลำนั้น จะจูงไปได้ระยะทางชั่วโมงละสองไมล์เป็นอย่างน้อย และห้ามมิให้เรือกำปั่นไฟลำใดที่จูงเรืออยู่นั้น เดินไปโดยระยะทางเกินกว่าชั่วโมงละหกไมล์ในเวลาทวนน้ำ หรือเดินเร็วกว่าชั่วโมงละสี่ไมล์ในเวลาตามน้ำ

ห้ามเป็นอันขาดมิให้จูงเรือเล็กเกินกว่าคราวละสามสิบสองลำเป็นอย่างมากและห้ามมิให้เรือที่ถูกจูงนั้นผูกเทียบซ้อนลำกันเกินกว่าคับละสี่ลำ"

มาตรา 59 ในเวลาที่กำลังจะโยงหรือผูกเรือบรรทุกเข้ากับสายโยงนั้น - ห้ามมิให้เรือกลไฟลาก หรือเรือไฟเล็กที่เป็นเรือจูงนั้นแล่นรออยู่ในสายทางเรือเดินเป็นอันขาด ถ้าจะใช้สายทางเรือเดินในการจูง เรือจูงเหล่านั้นต้องแล่นอยู่เสมอให้ได้ระยะทางไม่น้อยกว่าชั่วโมงละสองไมล์

"มาตรา 60 นายเรือผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 57 มาตรา 58 หรือมาตรา 59 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท"

(ค) ว่าด้วยส่วนของทางเรือเดินทั้งสองสายที่หวงไว้สำหรับให้เรือเล็กเดิน

มาตรา ๕๖ แก้ไขใหม่โดย พรบ.ฯ (ฉ.๑๑) พ.ศ.๒๕๒๐ ม.๕
มาตรา ๕๘ แก้ไขใหม่โดย ประกาศแก้ไข พรบ.ฯ พ.ศ.๒๔๕๖ ม.๒ ว.๒
มาตรา ๖๐ แก้ไขใหม่โดย พรบ.ฯ(ฉ.๑๑) พ.ศ.๒๕๒๐ ม.๖

มาตรา 61 เรือเล็กทั้งหลาย เดินในทางเรือเดินได้ทั้งสองสาย

มาตรา 62 นอกจากมีเหตุจำเป็น หรือเพื่อจะข้ามฟากไปจอดที่ท่าหรือที่ฝั่งบรรดาเรือเล็กต้องเดินอยู่ในแนวน้ำ ในระหว่างระยะสามสิบเมเตอร์ จากฝั่งหรือจากเรือกำปั่นที่จอดเทียบฝั่ง หรือจากแพคนอยู่ที่ผูกจอดกับฝั่งแม่น้ำ

มาตรา 63 เรือบรรทุกข้าวต้องเดินได้แต่ในแนวน้ำที่กำหนดไว้สำหรับเป็นทางเดินของเรือเล็กในทางเรือเดินสายตะวันตก และห้ามมิให้ไปเดินในทางเรือเดินสายตะวันออกในตอนหนึ่งตอนใดเป็นอันขาด

มาตรา 64 เมื่อมีเหตุจำเป็นหรือเพื่อจะข้ามฟากไปจอดที่ท่าหรือที่ฝั่ง และเรือบรรทุกข้าวหรือเรือเล็กจะต้องทำนอกเหนือที่บังคับไว้ในมาตรา 62 และมาตรา 63 ฉนั้น ก็ให้ทำด้วยความระวังทุกอย่างที่จะมิให้เป็นการกีดขวางแก่การเดินเรือได้

มาตรา 65 ห้ามมิให้เรือบรรทุกข้าวหรือเรือเล็กผ่านหน้าเรือกำปั่นไฟที่กำลังแล่นขึ้นหรือล่องในลำแม่น้ำนั้นใกล้กว่าระยะร้อยเมเตอร์ และถ้าจะข้ามฟากไปยังท่าหรือโรงสีห้ามมิให้ตัดข้ามเหนือแห่งที่จะไปนั้นเกินกว่าที่ควร

มาตรา 66 บรรดาเรือยนต์ที่ยาวไม่เกินกว่าหกเมเตอร์นั้น ยอมให้เดินได้ในแนวลำแม่น้ำทั้งสองสายที่กำหนดไว้สำหรับให้เรือเล็กเดิน แต่ถ้าจะเดินห่างจากฝั่งภายในระยะสามสิบเมเตอร์ ต้องเดินโดยช้าที่สุดพอสมควรแก่การควรระวังเหตุในการเดินเรือ แลการควรระวังมิให้เป็นเหตุอันตรายแก่เรือเล็กที่ใช้กรรเชียงหรือแจวพาย

"มาตรา 67 นายเรือผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 62 มาตรา 63 มาตรา 64 มาตรา 65 หรือมาตรา 66 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท"

(ฆ) ว่าด้วยทางคลองต่าง ๆ

"มาตรา 68 ในแม่น้ำลำคลองต่าง ๆ นอกเขตท่า บรรดาเรือที่เดินตามน้ำให้เดินกลางแม่น้ำหรือลำคลอง เรือที่เดินทวนน้ำให้เดินแอบฝั่ง ถ้าไม่สามารถจะทำ

มาตรา ๖๗ แก้ไขใหม่โดย พรบ.ฯ (ฉ.๑๑) พ.ศ.๒๕๒๐ ม.๗
มาตรา ๖๘ แก้ไขใหม่โดย พรบ.ฯ แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.๒๔๗๗

อย่างหนึ่งอย่างใดดั่งว่ามานี้ ให้เดินกลางร่องน้ำ และให้ปฏิบัติตามข้อบังคับการเดินเรือแห่งท้องถิ่น ซึ่งตั้งขึ้นเพื่อควบคุมการเดินเรือในลำแม่น้ำ หรือคลองนั้น ๆ ด้วย*

ให้เจ้าท่าหรือข้าหลวงประจำจังหวัดในท้องถิ่นที่ไม่มีเจ้าท่า มีอำนาจออกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือในแม่น้ำและลำคลองใด ๆ ซึ่งอยู่ในเขตท้องถิ่นของตนได้ข้อบังคับนั้นเมื่อได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีเจ้าหน้าที่ และได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้"

"**มาตรา 69** นายเรือผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 68 หรือฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับที่ออกตามมาตรา 68 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท"

THAI NATIONAL ASSEMBLY LIBRARY
3961134813

หมวดที่ 5
ว่าด้วยแพไม้ แพคนอยู่ ฯลฯ

(ก) แพไม้

มาตรา 70 แพไม้ต่าง ๆ ต้องมีคนประจำให้พอแก่การที่จะควบคุมรักษาแพโดยเรียบร้อย และคนประจำแพต้องระวังอย่างที่สุดจะเป็นได้เพื่อไม่ให้แพกีดขวางแก่การเดินเรือ หรือโดนกับแพคนอยู่ หรือเรือที่ทอดจอดอยู่ในลำแม่น้ำ แพไม้ ทุก ๆ แพต้องชักธงเครื่องหมายของเจ้าของแพ และธงสำหรับเช่นนี้ต้องจดทะเบียนที่กรมเจ้าท่า แพใดมีซุงกี่ต้นและกำหนดจะมาถึงเขตท่ากรุงเทพฯ ได้เมื่อใดนั้น เจ้าของแพต้องทำหนังสือแจ้งความล่วงหน้าให้เจ้าท่าทราบ

มาตรา 71 ห้ามมิให้แพไม้จอดผูกติดกับเรือกำปั่น หรือหลักหรือแพคนอยู่โดยไม่ได้รับอนุญาตจากนายเรือหรือเจ้าของหลักเจ้าของแพนั้น ๆ

---

*ข้อบังคับตาม ม.๖๘ ดู ข้อบังคับกรมเจ้าท่าท้ายเล่ม
มาตรา ๖๙ แก้ไขใหม่โดย พรบ.ฯ (ฉ.๑๑) พ.ศ.๒๕๒๐ ม.๘

มาตรา 72 ภายในเขตท่ากรุงเทพฯ แพไม้ต่าง ๆ ที่จะล่องหรือจูงลงมานั้นต้องเดินในทางเดินเรือสายตะวันตก ถ้าจะเดินในสายตะวันออกต้องเดินได้แต่แพไม้ที่มีเรือจูง แพไม้แพหนึ่งต้องมีซุงไม่เกินกว่าสองร้อยต้น หรือกว้างเกินกว่ายี่สิบเมเตอร์

มาตรา 73 ห้ามมิให้ล่องแพไม้ขึ้นลงในลำแม่น้ำ ในระหว่างเวลาตั้งแต่พระอาทิตย์ตกจนถึงพระอาทิตย์ขึ้น

มาตรา 74 ในคลอง ห้ามไม่ให้ล่องแพไม้ที่มีซุงผูกเทียบกันเกินกว่าสี่ต้นและที่ผูกติดต่อกันยาวเกินกว่าสองชั่วซุง และส่วนแพไม้ไผ่นั้นไม่ให้ยาวเกินกว่าสิบหกเมเตอร์ และกว้างเกินกว่าที่พอจะให้แพนั้นเดินในคลองได้โดยไม่กีดแก่การเดินเรือ

"แต่ถ้าข้าหลวงประจำจังหวัดได้พิจารณาเห็นว่าในคลองใด หรือในคลองตอนใด ซึ่งใช้เรือกลไฟหรือเรือยนต์ลากจูงแพเกินกว่าที่ได้กำหนดไว้ในวรรคก่อน โดยไม่เป็นภัยแก่การจราจรทางน้ำ ก็อาจผ่อนผันให้ผูกติดต่อกันได้ไม่เกิน 30 เมตร

เมื่อข้าหลวงประจำจังหวัดได้ ผ่อนผันให้ตามวรรคก่อนแล้ว ภายหลังปรากฏว่าเป็นภัยแก่การจราจรทางน้ำ จะถอนเสียก็ได้"

มาตรา 75 ผู้ใดละเมิดต่อข้อบังคับอย่างหนึ่งอย่างใดในมาตรา 70, 71, 72, 73 และ 74 ท่านว่ามีความผิดต้องระวางโทษปรับเป็นเงินไม่เกินกว่าร้อยบาท แต่ส่วนการฟ้องร้องเอาโทษในความผิดต่อข้อบังคับในมาตรา 71 นั้น ให้ฟ้องได้ต่อเมื่อมีคำร้องมาแต่ผู้ที่เป็นเจ้าของเรือกำปั่น หรือหลัก หรือแพคนอยู่ที่เกี่ยวข้อง

(ข) แพคนอยู่

มาตรา 76 ห้ามมิให้จอดแพคนอยู่ในลำแม่น้ำห่างจากฝั่งเกินกว่าพอดี สำหรับมิให้แพนั้นค้างแห้งในเวลาน้ำลงงวด

มาตรา 77 เสาหลักสำหรับผูกแพคนอยู่นั้น ห้ามมิให้ปักพ้นแนวหน้าแพออกไปมากกว่าหนึ่งเมเตอร์ครึ่ง

มาตรา 78 ห้ามมิให้ปลูกเรือนที่ปักเสาลงเลนตามฝั่งแม่น้ำห่างออกมาจากฝั่งจนเกินกว่าพอดีสำหรับไม่ให้มีน้ำค้างอยู่ใต้เรือนเมื่อเวลาน้ำลงงวด

มาตรา ๗๔ ว.๒-ว.๓ เพิ่มโดย พรบ.ฯ (ฉ.๓) พ.ศ.๒๔๗๗ ม.๓

มาตรา 79 ภายใต้เขตท่ากรุงเทพฯ ห้ามมิให้แพคนอยู่แพใดมีขนาดกว้างหรือยาวเกินกว่าสิบหกเมเตอร์ นับรวมทั้งชานและแพเล็กที่เป็นส่วนติดต่อกับแพนั้นด้วย

มาตรา 80 ตามลำคลองห้ามมิให้แพคนอยู่แพใดมีขนาดกว้างเกินกว่าสิบสองเมเตอร์ และห้ามมิให้แพใดที่ผูกจอดกับฝั่งยื่นล้ำออกมาจนอาจเป็นที่กีดขวางแก่การเดินเรือ

มาตรา 81 ห้ามมิให้จูงแพคนอยู่ขึ้นล่องในตอนใต้หลักเขตเหนือของท่ากรุงเทพฯ ในระหว่างตั้งแต่พระอาทิตย์ตกจนถึงพระอาทิตย์ขึ้น

มาตรา 82 แพคนอยู่จะจูงขึ้นล่องในลำแม่น้ำนั้นต้องเดินในทางเดินเรือสายตะวันตกต่อเมื่อมีเหตุอันจำเป็นจึงให้เดินในทางเรือเดินสายตะวันออกได้

มาตรา 83 ห้ามมิให้จอดผูกแพคนอยู่แพใดกับฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาภายในเขตท่ากรุงเทพฯ โดยมิได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า

มาตรา 84 ภายในเขตท่ากรุงเทพฯ ถ้าแพคนอยู่แพใดยื่นออกมาในลำแม่น้ำ จนอาจเป็นเหตุน่ากลัวอันตรายแก่การเดินเรือในเวลากลางคืนได้ ให้เจ้าท่ามีอำนาจบังคับให้แพนั้นจุดโคมไฟสีขาวไว้ในที่เด่นแลเห็นได้ง่าย ในระหว่างเวลาตั้งแต่พระอาทิตย์ตกจนถึงพระอาทิตย์ขึ้น เพื่อป้องกันมิให้เรือใหญ่เล็กแล่นมาโดนแพนั้น

มาตรา 85 ตั้งแต่วันที่ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้เป็นกฎหมาย ถ้าจะจอดแพคนอยู่ หรือปลูกเรือมีเสาปักเลน ตามฝั่งแม่น้ำภายในเขตท่ากรุงเทพฯ ก็ดี หรือตามลำคลองในแขวงกรุงเทพฯ ก็ดี ต้องได้รับอนุญาตจากเจ้าท่าก่อนจึงทำได้

มาตรา 86 คำขออนุญาตนั้นต้องเป็นหนังสือ และมีแผนที่ฝั่งน้ำแพคนอยู่หรือเรือนปักเสาลงเลนที่ข้างเคียง และทำเลที่จะจอดแพและปักหลักผูกแพนั้นด้วย

มาตรา 87 เมื่อรับคำขออนุญาตแล้วเจ้าท่าต้องตรวจภายในเวลาเดือนหนึ่งและถ้าเห็นว่าเป็นการปฏิบัติถูกต้องตามข้อบังคับในมาตรา 85 และ 86 ทุกอย่างแล้วก็ให้ออกอนุญาตให้ตามที่ขอ

มาตรา 88 ห้ามมิให้ลงมือทำการปลูกสร้างก่อนที่จะได้รับอนุญาตตามที่ร้องขอนั้นเป็นอันขาด

มาตรา 89 ภายในเขตท่ากรุงเทพฯ ให้เจ้าท่ามีอำนาจและภายนอก

เขตนั้นให้เจ้าพนักงานท้องที่มีอำนาจที่จะบังคับให้รื้อถอนแพคนอยู่ หรือหลักผูกแพ หรือเรือที่ปักเสาลงชายฝั่งน้ำ ที่จอดหรือปักหรือสร้างผิดต่อข้อบังคับในมาตราตั้งแต่ 76 ถึง 79 จะเป็นแพหรือหลักหรือเรือนที่ตั้งอยู่นั้นเมื่อก่อนหรือในภายหลังเวลาใช้พระราช - บัญญัตินี้ก็ตาม และให้มีอำนาจบังคับให้รื้อถอนบรรดาแพคนอยู่ หรือหลักผูกแพ หรือเรือนที่ปักเสาลงในชายฝั่งน้ำซึ่งได้ปลูกขึ้นโดยมิได้รับอนุญาตโดยถูกต้องหรือที่ปลูกโดยไม่ถูกต้อง - ตามข้อความในอนุญาตที่ได้ออกให้นั้นด้วย

มาตรา 90 ถ้าผู้ใดไม่กระทำตามคำสั่งที่กล่าวในมาตรา 89 ผู้นั้นต้องระวางโทษปรับเป็นเงินไม่เกินกว่าวันละสิบบาท สำหรับทุกวันที่จะได้ตัดสินว่าผู้นั้นได้มี - ความขัดขืน และให้เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่มีอำนาจบังคับให้รื้อถอนแพคนอยู่หรือเรือนที่ปักเสาลงในชายฝั่งน้ำโดยให้ผู้ที่เป็นเจ้าของเสียค่ารื้อถอนนั้นเอง

มาตรา 91 ผู้ใดละเมิดต่อข้อบังคับอย่างหนึ่งอย่างใดในมาตรา 81, 82, 83 และ 84 ท่านว่ามีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินกว่าร้อยบาท

(ค) ว่าด้วยเรือจับสัตว์น้ำและโพงพางที่ขวางแม่น้ำ

มาตรา 92 การจับสัตว์น้ำ ด้วยอวนแหโดยทอดสมอจอดเรือเรียงรายลำติดกันขวางลำน้ำ หรือทอดทุ่น หรือปักหลักโพงพางเป็นแถวจากฝั่งถึงกลางลำน้ำนั้น การจับสัตว์น้ำด้วยวิธีเหล่านี้ห้ามมิให้กระทำในเขตท่ากรุงเทพฯ ถ้าพ้นเขตท่ากรุงเทพฯ ออกไปจะทำโดยได้รับอนุญาตจากพนักงานก็ได้

มาตรา 93 ในระหว่างเวลาตั้งแต่พระอาทิตย์ตก จนถึงเวลาพระอาทิตย์ขึ้นเจ้าของเรือจับสัตว์น้ำหรือทุ่นหรือหลักโพงพางเช่นว่ามาแล้ว ต้องจุดไฟเป็นแสงโพลงไว้บนฝั่งตรงกับแถวเรือหรือทุ่นหรือหลักเหล่านั้น และต้องจุดโคมไฟไว้บนเรือหรือทุ่นหรือหลักโพงพาง ที่ห่างที่สุดออกมาจากฝั่งนั้นด้วย และต้องเป่าเขากระบือหรือแตรเสียงก้อง สำหรับให้เรือที่เดินขึ้นล่องรู้ว่ามีของกีดกั้นเช่นนั้นอยู่ในลำน้ำด้วย

รั้วหรือหลักที่ปักเรียงรายตามแนวชายฝั่งทะเลที่ปากน้ำหรือที่ใกล้ทางจะเข้าปากน้ำนั้นในระหว่างเวลาตั้งแต่พระอาทิตย์ตกจนถึงพระอาทิตย์ขึ้น ต้องจุดโคมให้เห็นแสงไฟสีขาวที่ปลายรั้วหรือสลักสุดแถวทั้งสองข้าง

มาตรา 94 ทุ่นหรือหลักสำหรับจับสัตว์น้ำนั้น ห้ามมิให้ผูกโยงถึงกันด้วยลำไม้ไผ่ ให้ใช้ผูกด้วยเชือกอย่างเดียวตามธรรมเนียมที่เคยทำกันอยู่และห้ามมิให้ -

ผูกโยงจากฝั่งด้วยเชือกหรือด้วยไม้ยาวให้เป็นที่กีดขวางแก่ทางเดินของเรืออื่น

มาตรา 95 ผู้ใดละเมิดต่อข้อบังคับอย่างหนึ่งอย่างใดในมาตรา 92, 93 และ 94 ท่านว่ามันมีความผิดต้องระวางโทษปรับเป็นเงินไม่เกินกว่าสองร้อยบาท

หมวดที่ 6
ข้อบังคับเบ็ดเตล็ด

(ก) ว่าด้วยการผูกเรือกับฝั่งด้วยเชือกลวดและเชือกต่าง ๆ

มาตรา 96 ในแม่น้ำหรือเขตท่าใด ๆ ถ้านอกจากเรือที่จอดผูกเทียบท่าขนสินค้าท่าขึ้นเรือเทียบฝั่ง ห้ามมิให้เรือกำปั่นลำใดผูกโยงกับฝั่งด้วยเชือกลวด หรือเชือกอย่างอื่นจนไม่เหลือช่องน้ำในระหว่างเรือลำนั้นกับฝั่งสำหรับให้เรืออื่นเดินได้

มาตรา 97 ห้ามมิให้เอาเชือกอย่างใด ๆ ทอดจากเรือกำปั่นลำใดที่จอดเทียบท่า ไปผูกกับทุ่นโยงในลำน้ำหรือเขตท่าจนกว่าจะถึงเวลาที่เรือเตรียมออกจากท่าที่จอดเทียบอยู่นั้นจึงให้ทำเช่นนั้นได้

มาตรา 98 ผู้ใดละเมิดต่อข้อบังคับอย่างหนึ่งอย่างใดในมาตรา 96 และ 97 ท่านว่ามีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินกว่าสองร้อยบาท

(ข) ว่าด้วยฝีเท้าเรือ - เกิดเหตุอันตราย - โคมไฟ

มาตรา 99 ห้ามมิให้นายเรือกลับเรือกำปั่นในลำแม่น้ำ ร่องน้ำ ช่องน้ำ หรือในสายทางเรือเดิน เว้นไว้แต่ในเวลาที่ทางน้ำนั้น ๆ ว่างไม่มีเรืออื่นแล่นเข้าออกและห้ามมิให้นายเรือกำปั่นลำใดที่จอดเทียบท่าขนสินค้า หรือท่าขึ้นเคลื่อนเรือออกจากท่า เว้นไว้แต่ในเวลาที่ลำแม่น้ำ ร่องน้ำ ช่องน้ำหรือสายทางเรือเดินอันเป็นท้องที่นั้นว่างไม่มีเรืออื่นแล่นเข้าออก

มาตรา 100 นายเรือกำปั่นลำใดที่กำลังเข้าหรือออกที่เขตท่า หรือช่องแคบต้องลดฝีเท้าเรือให้เดินช้าลงพอสมควรแก่การเดินเรืออย่างระวัง และอย่างป้องกันเหตุอันตรายแก่เรือนั้นเอง

"มาตรา 101 เรือที่จะเข้าเทียบหรือจอดยังท่า นายเรือจะต้องใช้ความเร็วต่ำและด้วยความระมัดระวัง • เรือที่เดินอยู่ในแม่น้ำหรือลำคลอง ต้องใช้ความเร็วไม่เกินอัตราที่เจ้าท่ากำหนด และห้ามมิให้แล่นตัดหน้าเรือกลที่กำลังเดินขึ้นล่องอยู่ในระยะหนึ่งร้อยเมตร ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท และให้เจ้าท่ามีอำนาจยึดใบอนุญาตใช้เรือ หรือประกาศนียบัตรควบคุมเรือ ทั้งนี้มีกำหนดไม่เกินหกเดือนก็ได้

เจ้าของเรือหรือผู้ถือประกาศนียบัตรควบคุมเรือที่ถูกยึดใบอนุญาต มีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมภายในหนึ่งเดือนนับแต่วันที่ได้ทราบคำสั่ง คำชี้ขาดของรัฐมนตรีเป็นที่สุด แต่ในระหว่างที่รัฐมนตรียังมิได้ชี้ขาด คำสั่งนั้นมีผลบังคับได้"

"มาตรา 102 นายเรือที่ได้รับประกาศนียบัตรแสดงความรู้ทุกคนต้องใช้ความระมัดระวังในการควบคุมเรือโดยเต็มความสามารถเพื่อมิให้เกิดอุบัติเหตุ หรืออันตรายอย่างใด ๆ และถ้ามีเหตุอย่างใด ๆ เกิดขึ้นในหน้าที่ขณะที่ตนกระทำการควบคุมเรือนั้นอยู่ นายเรือลำนั้นต้องรายงานเหตุที่เกิดขึ้นนั้นต่อเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. สำหรับเรือที่ยังไม่ออกจากเขตท่าไปทะเลในทันทีทันใด ถัดเวลาที่เกิดเหตุ ให้ยื่นรายงานต่อเจ้าท่าภายในเวลายี่สิบสี่ชั่วโมง แต่ถ้าเรือลำนั้นกำลังจะออกจากท่าไปสู่ทะเล ก็ให้ส่งรายงานโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนในโอกาสแรกที่จะส่งได้ หรือแวะแจ้งความต่อกรมการอำเภอ หรือตำรวจท้องที่ใกล้เคียง หรือฝากรายงานนั้นไว้แก่เจ้าพนักงานศุลกากร ณ ตำบลใกล้เคียง เพื่อส่งให้เจ้าท่าต่อไป

รายงานนั้นต้องแจ้งให้ชัดเจนถึงข้อเหล่านี้

(1) ตำบลที่เกิดเหตุพร้อมทั้งแผนที่สังเขปถ้าสามารถจะทำได้

(2) วัน เดือน ปี ที่เกิดเหตุ

(3) ชื่อเจ้าของเรือหรือตัวแทน และเลขทะเบียนเรือ

(4) สาเหตุที่เกิด และกรณีแวดล้อม

(5) ความเสียหายที่ได้รับ

มาตรา ๑๐๑ แก้ไขใหม่โดย ประกาศของคณะปฏิวัติ (ฉ.๕๐) พ.ศ.๒๕๑๕ ข้อ ๔

มาตรา ๑๐๒ แก้ไขโดย พรบ.ฯ แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.๒๔๗๗ ม.๓

(6) ถ้าเป็นเรือที่มีสมุดปูม ก็ให้คัดข้อความประจำวันที่จดไว้ในสมุดปูมทั้ง – ปากเรือและ ท้องเรือแนบมาด้วย

2. สำหรับเรืออื่น ๆ นอกจากในอนุมาตรา 1 ให้รายงานเหตุที่เกิดขึ้นนั้นต่อเจ้าท่า หรือแจ้งความต่อกรมการอำเภอ หรือตำรวจท้องที่ใกล้เคียงภายในเวลาสี่สิบแปด - ชั่วโมง

3. กรมการอำเภอหรือตำรวจท้องที่ เมื่อได้รับแจ้งความแล้วให้ไต่สวนและจัดการไปตามหน้าที่ และให้รีบส่งสำเนาการไต่สวนนั้นไปให้เจ้าท่าท้องถิ่นหรือกรมเจ้าท่าทราบ

มาตรา 103 นายเรือคนใดละเมิดต่อข้อบังคับอย่างหนึ่งอย่างใด ในในมาตรา 99, 100, 101 หรือ 102 ท่านว่ามีความผิดต้องระวางโทษปรับเป็นเงินไม่เกินกว่าร้อยบาท

มาตรา 104 เรือกลไฟเล็กและเรือยนต์ทุกลำ เมื่อเวลาเดินต้องมีโคมไฟสีเขียวไว้ข้างแคมขวาดวงหนึ่ง โคมไฟสีแดงข้างแคมซ้ายดวงหนึ่ง และโคมไฟสีขาวอย่างแจ่มแขวนไว้ในที่เด่น สูงจากดาดฟ้า ให้ถูกต้องตามที่จะกำหนดไว้ในกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ

มาตรา 105 เรือทุกลำและแพไม้ทุกแพที่ทอดสมอหรือผูกอยู่กับหลัก - หรือกำลังเดินหรือล่องอยู่นั้น ต้องแขวนโคมสีขาวดวงหนึ่งไว้ในที่เด่นให้เป็นที่แลเห็นได้จากทุกทิศ แต่ถ้าจอดผูกเทียบอยู่กับฝั่งแม่น้ำไม่จำเป็นต้องมีโคมไฟไว้เช่นนี้ก็ได้

มาตรา 106 เรือลำเลียงและเรือโป๊ะจ้ายทุกลำถ้าเป็นเรือที่เดินด้วยเครื่องจักรอย่างเรือไฟ ต้องมีโคมไฟเหมือนอย่างที่บัญญัติไว้สำหรับเรือกลไฟ ถ้าเป็นเรือเดินด้วยใบ ฉะนั้นต้องใช้โคมไฟตามอย่างที่บัญญัติไว้สำหรับเรือใบที่กำลังเดิน

มาตรา 107 เรือทุกลำที่อยู่ในพ่วงที่กำลังเดินหรือทอดสมออยู่ก็ดี ต้องจุดโคมไฟสีขาวไว้ในที่เดินแลเห็นง่าย ในระหว่างเวลาตั้งแต่พระอาทิตย์ตกจนพระอาทิตย์ขึ้น เพื่อให้เป็นที่สังเกตได้ชัดว่าหมู่เรือที่พ่วงนั้นยาวและกว้างเท่าใด

มาตรา 108 ที่ตำบลสำเภาจมปากน้ำเจ้าพระยานั้น เมื่อมีเรือกำปั่นสองลำแล่นมาจะสวนกัน ถึงเห็นว่าจะสวนกันที่ตรงหรือเกือบตรงข้างเรือทุ่นไฟหมายตำบลสำเภาจม ก็ให้เรือลำที่ทวนน้ำนั้นหยุดหรือแล่นช้า ๆ จนกว่าเรืออีกลำหนึ่งจะได้แล่นพ้นเรือทุ่นไฟนั้นโดยเรียบร้อยแล้ว

มาตรา 109 เรือโป๊ะจ้ายและเรือใบทุกอย่าง เมื่อแล่นก้าวขึ้นล่องตามลำแม่น้ำหรือตามช่องแคบ ถ้ามีเรือกลไฟลำใดเดินอยู่ในฝากน้ำ หรือร่องที่ไม่ผิดหรือเดินแอบฝั่งอย่างใกล้พอสมควรแก่ที่จะไม่ให้เป็นอันตรายแก่เรือลำนั้น ห้ามมิให้เรือที่แล่นก้าวนั้นแล่นผ่านตัดหน้าเรือ หรือแล่นก้าวใกล้ตัดหน้าเรือกลไฟนั้นเป็นอันขาด

ในแม่น้ำหรือในช่องน้ำที่แคบห้ามมิให้เรือกลไฟเล็ก หรือเรือยนต์พยายามแล่นผ่านหน้าเรือกำปั่นไฟ โดยอย่างที่อาจให้เกิดโดนกันขึ้นได้

มาตรา 110 นายเรือคนใดละเมิดต่อข้อบังคับอย่างหนึ่งอย่างใด ในมาตรา 104, 105, 106, 107, 108 และ 109 ท่านว่ามีความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินกว่าหกเดือนหรือปรับไม่เกินพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับด้วยกันทั้งสองสถาน

(ค) ว่าด้วยเรือถอยออกจากอู่

มาตรา 111 ในตอนลำน้ำเจ้าพระยาซึ่งเรือเดินทะเลเดินได้นั้นเมื่อมีเรือลำใดกำลังถอยออกจากอู่ หรือถอยลงจากท่าลาดในเวลากลางวัน ต้องมีทุ่นรูปกลมสีดำลูกหนึ่งชักขึ้นไว้ที่เสา หรือที่เด่นแห่งหนึ่งที่ปากอู่หรือท่าลาดนั้น ให้เรือต่าง ๆ ที่เดินขึ้นล่องในแม่น้ำแลเห็นได้ชัด เมื่อก่อนหน้าจะถอยออกอู่ หรือท่าลาดให้ชักลูกทุ่นขึ้นไว้เพียงครึ่งเสา เมื่อกำลังถอยออกให้ชักขึ้นถึงปลายเสา ถ้าเป็นเวลาค่ำคืนให้ใช้โคมไฟสีแดงแทน และทำอย่างวิธีเดียวกันกับลูกทุ่นสีดำ

มาตรา 112 ผู้ใดละเมิดต่อข้อบังคับอย่างหนึ่งอย่างใดในมาตราที่ว่ามานี้ ท่านว่ามีความผิดต้องระวางโทษปรับเป็นเงินไม่เกินกว่าห้าร้อยบาท

(ฆ) ว่าด้วยทุ่นและเครื่องสำหรับผูกจอดเรือ

มาตรา 113 ห้ามมิให้ผู้ใดมีหรือวางทุ่นหรือเครื่องสำหรับผูกจอดเรือในน่านน้ำแม่น้ำหรือทำเลทอดสมอจอดเรือใด ๆ เว้นไว้แต่ได้รับอนุญาตจากเจ้าท่าหรือจากเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ และโดยต้องถือและกระทำตามข้อบังคับกำกับอนุญาตและต้องเสียค่าธรรมเนียมตามซึ่งเจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่นั้นจะกำหนด แต่บัญญัติที่ว่านี้ไม่ใช้ตลอดถึงทุ่นและเครื่องหมาย หรือเครื่องผูกจอดเรือของกระทรวงทหารเรือ ซึ่งจอดไว้ชั่วคราวในลำน้ำสำหรับการตรวจเซอร์เวย์ทำแผนที่

มาตรา 114 ห้ามมิให้ผู้ใดเอาเรือเก็บสินค้าหรือเรือชนิดใด ๆ ที่คล้ายเรือเก็บสินค้าซึ่งใช้เป็นเรือทุ่น หรือสำหรับบรรจุสิ่งของต่าง ๆ ทอดสมออยู่เป็นการประจำในน่านน้ำ ลำแม่น้ำ หรือทำเลทอดสมอจอดเรือตำบลใด ๆ เว้นไว้แต่ได้รับอนุญาตจากเจ้าท่าหรือจากเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ และโดยต้องถือและกระทำตามข้อบังคับกำกับอนุญาตและต้องเสียค่าธรรมเนียมตามซึ่งเจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่นั้นจะกำหนด

มาตรา 115 ทุ่นหรือเครื่องสำหรับผูกจอดเรือ ซึ่งจะได้อนุญาตตามความในมาตรา 113 นั้น ให้ใช้สำหรับเรือของผู้ที่ได้รับอนุญาตฝ่ายเดียว ถ้าเรืออื่นจะอาศัยใช้ผูกจอดต้องได้รับอนุญาตของผู้นั้นก่อนจึงทำได้

มาตรา 116 ผู้ใดละเมิดต่อข้อบังคับอย่างหนึ่งอย่างใดในมาตรา 113, 114 และ 115 ท่านว่ามีความผิดต้องระวางโทษปรับเป็นเงินไม่เกินกว่าสองร้อยบาท และอาจจะต้องถูกบังคับให้รื้อถอนทุ่น หรือเครื่องสำหรับผูกจอดเรือที่เกี่ยวข้องนั้นโดยเสียเงินของตนเองด้วย

(ง) ว่าด้วยการล่วงล้ำลำแม่น้ำ

" **มาตรา 117** ห้ามมิให้ผู้ใดปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งใดล่วงล้ำเข้าไป - เหนือน้ำ ในน้ำและใต้น้ำ ของแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชน หรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย - เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า"

" **มาตรา 118** ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 117 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท และให้เจ้าท่ามีคำสั่งเป็นหนังสือแจ้งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือสิ่งล่วงล้ำนั้นให้รื้อถอนไปให้พ้นแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชน หรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย ในกรณีที่ไม่ปรากฏตัวเจ้าของหรือผู้ครอบครอง ให้ปิดคำสั่งนั้นไว้ ณ อาคารหรือสิ่งล่วงล้ำนั้น และเมื่อครบกำหนดสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้ออกคำสั่งนั้นแล้วยังไม่มีการรื้อถอนอาคารหรือสิ่งล่วงล้ำนั้นออกไป ให้เจ้าท่าจัดการรื้อถอนอาคารหรือสิ่งล่วงล้ำนั้นได้ ในการนี้ให้เจ้าท่า

มาตรา ๑๑๗ แก้ไขใหม่โดย ปว. (ฉ.๕๐) พ.ศ.๒๕๑๕ ข้อ ๕
มาตรา ๑๑๘ แก้ไขใหม่โดย ปว. (ฉ.๕๐) พ.ศ.๒๕๑๕ ข้อ ๕

จัดการขายทอดตลาดทรัพย์สินที่รื้อถอนหรืออยู่ในอาคารนั้น และให้นำความในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1327 มาใช้บังคับแก่เงินที่ขายทรัพย์สินนั้นได้โดยอนุโลม"

(จ) ว่าด้วยการทิ้งอับเฉาลงในลำแม่น้ำ เขตท่า หรือในท่าเลทอดสมอจอดเรือ

"**มาตรา 119** ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หิน กรวด ทราย ดิน โคลน อับเฉา สิ่งของหรือสิ่งปฏิกูลใด ๆ รวมทั้งน้ำมันและเคมีภัณฑ์ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชน หรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย อันจะเป็นเหตุให้เกิดการตื้นเขินหรือตะกอน หรือทำให้แม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชน หรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทยสกปรกเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิต หรือเป็นอันตรายแก่การเดินเรือ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า ผู้ใดฝ่าฝืน ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาทและต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่เจ้าท่าต้องเสียในการขจัดสิ่งเหล่านั้นด้วย"

"**มาตรา 120** ให้เจ้าท่ามีหน้าที่ดูแลรักษาและขุดลอกร่องน้ำ ทางเรือเดินแม่น้ำ ลำคลองและทะเลภายในน่านน้ำไทย

ห้ามมิให้ผู้ใดขุดลอก แก้ไข เปลี่ยนแปลงร่องน้ำ ทางเรือเดิน แม่น้ำ ลำคลอง หรือทะเลภายใน น่านน้ำไทย เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท และเจ้าท่ามีอำนาจสั่งให้หยุดกระทำการดังกล่าว"

(ฉ) ว่าด้วยเรือที่เป็นอันตรายลง ฯลฯ

"**มาตรา 121** เมื่อมีเรือไทย เรือต่างประเทศหรือสิ่งอื่นใดจมลงหรืออยู่ในสภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่การเดินเรือในน่านน้ำไทย ให้เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของ

มาตรา ๑๑๙-๑๒๐ แก้ไขเพิ่มเติมโดย ปว. (ฉ.๕๐) พ.ศ.๒๕๑๕ ข้อ ๕

มาตรา ๑๒๑ แก้ไขใหม่โดย พรบ.ฯ(ฉ.๑๒) พ.ศ.๒๕๒๒ ม.๓

เรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นจัดทำเครื่องหมายแสดงอันตรายโดยพลัน ด้วยเครื่องหมายตามที่เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่เห็นสมควร สำหรับเป็นที่สังเกตในการเดินเรือทั้งเวลากลางวันและเวลากลางคืน จนกว่าเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นจะได้ กู้ รื้อ ขน ทำลาย หรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่เรือหรือสิ่งอื่นใดซึ่งได้จมลงอยู่ในสภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่การเดินเรือออกจากที่นั้นเรียบร้อยแล้ว ซึ่งต้องกระทำให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนด

ถ้ามิได้จัดทำเครื่องหมายแสดงอันตราย หรือกู้ รื้อ ขน ทำลาย หรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่มีอำนาจจัดทำเครื่องหมายแสดงอันตราย หรือกู้ รื้อ ขน ทำลายหรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่เรือหรือสิ่งอื่นใด และทรัพย์สินที่อยู่ในเรือหรือสิ่งอื่นใดให้พ้นจากสภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่การเดินเรือ โดยเรียกค่าใช้จ่ายจากเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้น

ถ้าเรือไทย เรือต่างประเทศหรือสิ่งอื่นใดตามวรรคหนึ่ง มีสิ่งซึ่งก่อหรืออาจก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม ให้เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นขจัดหรือป้องกันมลพิษให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนด หากไม่แล้วเสร็จภายในระยะเวลาดังกล่าว ให้เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่มีอำนาจกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อขจัดหรือป้องกันมลพิษนั้นได้ โดยเรียกค่าใช้จ่ายจากเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้น

ในกรณีที่เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดไม่ยอมชดใช้ค่าใช้จ่ายตามวรรคสองหรือวรรคสาม ภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามควรแก่กรณี หรือไม่ปรากฏตัวเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้น ให้เจ้าท่าด้วยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมนำเรือหรือสิ่งอื่นใดและทรัพย์สินที่อยู่ในเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นออกขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่น

ถ้าเงินที่ได้จากการขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่นยังไม่เพียงพอชดใช้ค่าใช้จ่าย เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นต้องชดใช้ส่วนที่ยังขาด แต่ถ้าเงินที่ได้จากการขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่นนั้นเมื่อหักค่าใช้จ่ายแล้วเหลือเท่าใด ให้คืนเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นหรือเจ้าของทรัพย์สินเว้นแต่ไม่ปรากฏตัวเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นหรือเจ้าของทรัพย์สินให้เงินที่เหลือนั้นตกเป็นของแผ่นดิน

(ช) ว่าด้วยแตรหวีดเป่าด้วยแรงสติม

มาตรา 122 ห้ามมิให้เรือกำปั่นไฟ หรือเรือกลไฟเล็กที่ทอดสมออยู่ก็ดีหรือกำลังเดินอยู่ก็ดี เป่าแตรหวีดนอกจากเฉพาะสำหรับความสะดวกในการเดินเรือ หรือเพื่อป้องกันมิให้โดนกันกับเรืออื่น และเสียงแตรที่เป่าขึ้นนั้นห้ามมิให้เป่านานเกินกว่าสมควร ข้อบังคับที่ว่านี้ให้ใช้ได้สำหรับแตรเรือยนต์เหมือนกัน

มาตรา 123 ภายในเขตท่ากรุงเทพฯ ห้ามมิให้เรือลำใดใช้แตร ที่มีเสียงห้าวหรือเสียงคราง ครวญ เว้นไว้แต่เรือมาจากต่างประเทศที่ไม่มีแตรอย่างอื่นนอกจากอย่างนั้น

ว่าด้วยการยิงปืน

มาตรา 124 ภายในเขตท่ากรุงเทพฯ นอกจากได้รับอนุญาตจากเจ้าท่าหรือจากเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ ห้ามมิให้ผู้ใดยิงปืนจากเรือกำปั่น หรือเรือเล็กลำใดเป็นอันขาด เว้นไว้แต่สำหรับเป็นเครื่องสัญญาณว่ามีเหตุร้ายเกิดขึ้นแก่เรือ

ว่าด้วยการตีกลองตีฆ้องและจุดดอกไม้เพลิง

มาตรา 125 ภายในเขตท่ากรุงเทพฯ และนอกจากได้รับอนุญาตจากเจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ ห้ามมิให้ผู้ใดตีกลอง ตีฆ้อง ปล่อยหรือจุดดอกไม้เพลิง ในระหว่างเวลาตั้งแต่ 4 ทุ่ม ถึงเวลาย่ำรุ่งเป็นอันขาด

มาตรา 126 ผู้ใดละเมิดต่อข้อบังคับอย่างหนึ่งอย่างใดในมาตรา 122, 123 124 และ 125 ท่านว่ามีความผิดต้องระวางโทษปรับเป็นเงินไม่เกินกว่าร้อยบาท

(ช) ว่าด้วยทรัพย์สิ่งของที่ลืมไว้ในเรือ
และทรัพย์สิ่งของที่ลอยพลัดอยู่ในแม่น้ำ

มาตรา 127 เมื่อมีทรัพย์สิ่งของอย่างใดของคนโดยสารหรือของคนอื่นลืมไว้ในเรือกำปั่นหรือเรือเล็กลำใด และนายเรือลำนั้นไม่สามารถที่จะคืนให้แก่เจ้าของได้ - ท่านว่าให้เอาไปส่งไว้ยังโรงพักกองตระเวนที่ตั้งอยู่ใกล้ และทำคำชี้แจงเหตุที่เกี่ยวข้องยื่นไว้ด้วย

มาตรา 128 ผู้ใดพบและเก็บทรัพย์สิ่งของในแม่น้ำ อันเป็นของ ๆ - คนอื่นที่หายไป เช่นไม้ซุงหรือไม้กระดานที่เป็นของพลัดจากแพ หรือเรือหรือสิ่งของอย่างอื่น ๆ ท่านว่าต้องนำส่งไว้ยังโรงพักกองตระเวนที่ตั้งอยู่ใกล้

มาตรา 129 เมื่อมีทรัพย์สิ่งของมาส่งไว้ดังนั้น กองตระเวนต้องคืนให้แก่เจ้าของถ้าหากรู้จักตัว ถ้าหาเจ้าของไม่ได้ ก็ให้ประกาศโฆษณาไว้ เมื่อพ้นกำหนดเวลา 3 เดือนไปแล้ว ท่านว่าให้ขายทรัพย์สิ่งของนั้นโดยวิธีขายทอดตลาด ขายได้เงินเท่าใด ให้ชักไว้ร้อยละสิบ สำหรับผู้ที่พบและเก็บทรัพย์สิ่งของนั้น ๆ เหลือจากนั้นให้ใส่ไว้เป็นของรัฐบาล แต่ในการที่จะคืนเจ้าของก็ดีหรือจะขายทอดตลาดก็ดี ท่านให้กองตระเวนสืบให้ทราบเสียก่อนว่าทรัพย์สิ่งของนั้น ๆ จะต้องเสียภาษีศุลกากรหรือไม่

มาตรา 130 ผู้ใดละเมิดต่อข้อบังคับอย่างหนึ่งอย่างใดในมาตรา 127 128 และ 129 ท่านว่ามีความผิดต้องระวางโทษปรับเป็นเงินไม่เกินกว่าร้อยบาท

(ฌ) ว่าด้วยคำเตือนสำหรับนายเรือกำปั่น

มาตรา 131 เมื่อเวลาอนุญาตให้ลูกเรือลาพัก นายเรือควรชี้แจงแก่ลูกเรือให้ทราบว่าเวลาขึ้นบก อย่าให้มีมีดที่มีฝักหรืออาวุธที่อาจทำอันตรายได้อย่างอื่น ๆ เช่น ลูกดิ่ง ฯลฯ ติดตัวไปด้วยเป็นอันขาด

ตามความในมาตรา 335 ข้อ 2 แห่งประมวลกฎหมายลักษณะอาญา ท่านว่าถ้าผู้ใดมีอาวุธอย่างใดเช่นว่ามานั้นเข้าไปในถนนหรือสาธารณสถาน กองตระเวนมี

อำนาจที่จะจับกุมผู้นั้นได้ และถ้าพิจารณาเป็นสัตย์ต่อหน้าศาล ให้ต้องระวางโทษปรับเป็นเงินไม่เกินกว่าสิบสองบาท และให้ริบอาวุธนั้นเสียด้วย

มาตรา 132 นายเรือกำปั่นทุกคนต้องกระทำตามบังคับ และคำสั่งที่สมควรทุกอย่างของเจ้าท่า ในการที่จะให้เคลื่อนหรือย้ายเรือที่ตนควบคุมอยู่นั้นไปยังที่ใดๆ

มาตรา 133 ห้ามมิให้พาเอาศพเข้ามาในน่านน้ำสยามจากเมืองท่า - ต่างประเทศ นอกจากศพที่มีหีบ หรือเครื่องหุ้มห่ออย่างมิดชิดแน่นหนารั่วไม่ได้ และมีหนังสือใบพยานกำกับศพมาด้วยฉบับหนึ่งชี้แจงว่าตายด้วยเหตุอะไร เป็นหนังสือใบพยานที่แพทย์ซึ่งมีวุฒิสมควรตามกฎหมายได้ทำให้ และกงสุลสยามในเมืองท่าที่มาจากนั้นได้ลงชื่อเป็นพยาน หรือถ้าไม่มีกงสุลสยามเจ้าพนักงานฝ่ายตุลาการได้ลงชื่อเป็นพยาน เมื่อศพมาถึงน่านน้ำสยาม นายเรือต้องรีบแจ้งความให้ผู้นำร่องเจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานแพทย์สุขาทราบโดยพลัน

ภาคที่ 2
ข้อบังคับสำหรับออกใบอนุญาต การใช้และการควบคุมเรือกำปั่นและเรือเล็กต่าง ๆ

หมวดที่ 1
ว่าด้วยข้อบังคับทั่วไป

" มาตรา 134 .....(ยกเลิก)......"

" มาตรา 135 .....(ยกเลิก)....."

" มาตรา 136 .....(ยกเลิก)....."

มาตรา ๑๓๔-๑๓๕-๑๓๖ ยกเลิกโดย พรบ.ฯ (ฉ.๖) พ.ศ.๒๔๘๑ ม.๓

" มาตรา 137 เรื่องราวขอรับใบอนุญาต หรือขอต่ออายุใบอนุญาตนั้น ให้ยื่นต่อเจ้าท่าหรือเจ้าพนักงาน ซึ่งได้แต่งตั้งขึ้นเพื่อการจดทะเบียน และต้องเขียนด้วยกระดาษแบบพิมพ์ของราชการ เวลาที่ยื่นเรื่องราวผู้ขอใบอนุญาตต้องนำเงินไม่ต่ำกว่า กึ่งจำนวนเงินค่าธรรมเนียม สำหรับออกใบอนุญาตนั้นมาวางไว้ด้วย

ถ้าเป็นเรือกลไฟ หรือเรือยนต์ที่ประสงค์จะเดินรับจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือ - สินค้าหรือจูงเรือ ผู้ยื่นเรื่องราวต้องมาแจ้งให้ชัดเจน ถ้าจะเดินรับจ้างเป็นการประจำทางจะต้องระบุด้วยว่าตนจะนำเรือนั้นไปเดินจากตำบลใดถึงตำบลใด

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ เรือกลไฟหรือเรือยนต์ลำใด เดินรับจ้างเป็นการประจำระหว่างตำบลใด ๆ มีกำหนดตั้งแต่ 3 เดือนขึ้นไป ให้ถือว่าเป็นเรือเดินประจำทาง

เรือกลไฟหรือเรือยนต์ที่ได้รับอนุญาตให้เดินรับจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือสินค้าหรือจูงเรือตามความประสงค์ในวรรคก่อนนี้แล้ว ต่อมาถ้าจะขอแก้ทะเบียนเปลี่ยน ความประสงค์ที่ได้รับอนุญาตไว้แต่เดิมนั้นก็ได้"

มาตรา 138 เมื่อเจ้าพนักงานออกใบอนุญาตวินิจฉัยโดยเหตุอันสมควรเห็นว่าเรือกำปั่นและเรือเล็กลำใดมีความพิทักษ์รักษา และความสะอาดเรียบร้อยไม่พอเพียงสำหรับการที่ใช้กันอยู่หรือที่คิดจะใช้นั้นก็ดี หรือว่าที่ผู้ได้รับอนุญาตหรือคนประจำเรือลำใดได้ประพฤติไม่เรียบร้อยอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าถ้าเป็นเรือที่ยังไม่มีใบอนุญาตเจ้าพนักงานผู้นั้นมีอำนาจที่จะไม่ยอมออกใบอนุญาตให้ ถ้าเป็นเรือที่มีใบอนุญาตแล้ว เจ้าพนักงานมีอำนาจที่จะเรียกคืน และริบใบอนุญาตนั้นได้

" **มาตรา 139** เมื่อเจ้าท่าตรวจพบว่าเรือกำปั่นลำใดที่ใช้ในทะเลหรือเรือที่ใช้ในแม่น้ำไม่อยู่ในสภาพที่ปลอดภัย หรือไม่เหมาะสมสำหรับการใช้ ให้เจ้าท่ามีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือถึงนายเรือห้ามใช้เรือนั้นและสั่งให้เปลี่ยนแปลงแก้ไขหรือซ่อมแซมให้เรียบร้อยจนเป็นที่ปลอดภัยหรือมีสภาพเหมาะสมสำหรับการใช้

ถ้านายเรือนำเรือตามวรรคหนึ่งมาใช้โดยมิได้ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าท่าที่สั่งตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าท่ามีอำนาจกักเรือนั้นไว้จนกว่าจะได้ปฏิบัติให้ถูกต้องตามคำสั่ง"

" **มาตรา 140** .....(ยกเลิก)....."

มาตรา ๑๓๗ แก้ไขโดย พรบ.ฯ พ.ศ.๒๔๗๗ ม.๓
มาตรา ๑๓๙ แก้ไขใหม่โดย พรบ.ฯ (ฉ.๑๓)พ.ศ.๒๕๒๕ ม.๖
มาตรา ๑๔๐ ยกเลิกโดย พรบ.(ฉ.๑๓) พ.ศ.๒๕๒๕ ม.๗

" มาตรา 141 .....(ยกเลิก)..... "

" มาตรา 142 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดแบบใบอนุญาตใช้เรือ ตลอดจนหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอรับใบอนุญาตใช้เรือและการออกใบอนุญาตใช้เรือ

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้"

" มาตรา 143 การออกใบอนุญาต หรือการออกใบอนุญาตใหม่แทนฉบับเดิมที่หมดอายุสำหรับเรือที่บัญญัติไว้ในหมวดที่ 3 หมวดที่ 4 และหมวดที่ 5 ในภาคที่ 2 ให้เรียกค่าธรรมเนียมตามที่กำหนดในกฎกระทรวง แต่ไม่เกินฉบับละสองพันบาท

ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจกำหนดเรือที่ได้รับการยกเว้นค่าธรรมเนียมในวรรคหนึ่งไว้ในกฎกระทรวง"

" มาตรา 144 .....(ยกเลิก)..... "

" มาตรา 145 ใบอนุญาตนั้นจะสับเปลี่ยนกันใช้ไม่ได้ แต่ถ้าในระหว่างที่ใบอนุญาตยังไม่หมดอายุเรือนั้นได้เปลี่ยนเจ้าของกันไปแล้ว ก็ให้จัดการโอนกรรมสิทธิ์กันได้ แต่ต้องแจ้งความให้เจ้าท่าทราบด้วย เพื่อเจ้าท่าจะได้แก้ไขใบอนุญาตเปลี่ยนชื่อในบัญชีทะเบียนไว้เป็นสำคัญ โดยเรียกค่าธรรมเนียม ถ้าเป็นเรือเล็ก เรือบรรทุกสินค้าหรือเรือเป็ดทะเล ฯลฯ เป็นเงินสองบาท ถ้าเป็นเรือนอกจากที่ว่ามานี้เป็นเงินยี่สิบบาท"

มาตรา 146 เมื่อยังไม่ได้จัดการโอนในทะเบียนและในใบอนุญาตตามที่บังคับไว้ในมาตรา 145 ท่านว่าผู้ที่จะโอนนั้นต้องคงเป็นผู้รับผิดชอบอยู่ก่อนตามบัญญัติมาตรา 298 และ 299 และให้ถือว่าการโอนนั้นยังชอบด้วยกฎหมายไม่ได้สำหรับคนผู้อื่นที่ยังไม่รู้ในเรื่องการโอนนั้น

มาตรา 147 ถ้าในระหว่างอายุใบอนุญาตฉบับใด กระดาษใบอนุญาตนั้น ลบเลือนจนอ่านไม่ชัดก็ดี หรือสูญหายไปก็ดี ท่านห้ามมิให้ใช้เรือลำนั้นจนกว่าเจ้าท่า

มาตรา ๑๔๑ ยกเลิกโดย พรบ.ฯ (ฉ.๑๓) พ.ศ.๒๕๒๕ ม.๗
มาตรา ๑๔๒ แก้ไขใหม่โดย พรบ.ฯ (ฉ.๑๓) พ.ศ.๒๕๒๕ ม.๘
มาตรา ๑๔๓ แก้ไขใหม่โดย พรบ.ฯ(ฉ.๑๐) พ.ศ.๒๕๑๐ ม.๙
มาตรา ๑๔๔ ยกเลิกโดย พรบ.ฯ(ฉ.๖) พ.ศ.๒๔๘๑ ม.๓
มาตรา ๑๔๕ แก้ไขใหม่โดย พรบ.ฯ(ฉ.๘) พ.ศ.๒๔๙๐ ม.๔

จะได้ออกสำเนาใบอนุญาตฉบับใหม่ให้ ถ้าเป็นการสูญหายจะขอใหม่ให้ยื่นเรื่องราว เป็นลายลักษณ์อักษร

มาตรา 148 ใบอนุญาตฉบับใหม่ที่ออกให้แทนเช่นว่านั้น ให้มีอักษรว่า "สำเนาใบอนุญาต" เขียนลงไว้เป็นสำคัญ และให้ใช้ได้ชอบด้วยกฎหมายเพียงกำหนดเวลาที่ฉบับเดิมยังไม่หมดอายุ

" มาตรา 149 การออกสำเนาใบอนุญาต ให้เรียกค่าธรรมเนียมกึ่งอัตราค่าธรรมเนียมออกใบอนุญาต แต่ไม่เกินหนึ่งร้อยบาท"

มาตรา 150 ผู้ที่ควบคุมเรือกำปั่นและเรือเล็กลำใดที่ได้จดทะเบียนแล้ว ต้องรักษาใบอนุญาตไว้ในเรือนั้นเสมอ

มาตรา 151 ผู้ที่ควบคุมเรือกำปั่นและเรือเล็กลำใดที่เป็นเรือต้องจดทะเบียนนั้น เมื่อเจ้าพนักงานออกใบอนุญาต หรือเจ้าพนักงานกองตระเวนหรือเจ้าพนักงาน กรมเจ้าท่า หรือผู้ที่เช่าเรือลำนั้น มีความประสงค์จะขอตรวจดูใบอนุญาตสำหรับเรือลำนั้นแล้ว ผู้ควบคุมต้องนำมาแสดงให้เห็นปรากฏ

มาตรา 152 ผู้ใดเป็นผู้ควบคุมเรือกำปั่นและเรือเล็กลำใดที่มีใบอนุญาตหรือยังไม่มีใบอนุญาตก็ดี ถ้าและผู้นั้นรู้อยู่แล้วเอาใบอนุญาตสำหรับเรือลำอื่นออกแสดงหรือใช้ประหนึ่งว่าเป็นใบอนุญาตสำหรับเรือลำของตนไซร้ ท่านว่ามีความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินกว่าหกเดือน หรือปรับ เป็นเงินไม่เกินกว่าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับเช่นว่ามาแล้วทั้งสองสถาน และผู้ใดแสวงหาใบอนุญาตมาสำหรับการเช่นว่ามาแล้ว ในมาตรานี้ ท่านว่ามีความผิดต้องระวางโทษดุจกัน

มาตรา 153 ห้ามมิให้เรือกำปั่นลำใดเอาชื่อของเรือลำอื่นที่ได้จดทะเบียนไว้แล้วมาใช้ ถ้าและเรือกำปั่นลำใดที่ขอรับใบอนุญาตมีชื่อพ้องกันกับเรือลำอื่นเจ้าท่าต้องขอให้ผู้ที่ยื่นเรื่องราวขอรับใบอนุญาตนั้นเปลี่ยน ชื่อเรือเป็นอย่างอื่น และให้ยับยั้งการออกใบอนุญาตไว้จนกว่าจะได้เปลี่ยนชื่อเรือนั้น

" มาตรา 154 เจ้าของเรือกำปั่นลำใดจะเปลี่ยนชื่อเรือที่จดทะเบียนไว้แล้วต้องนำชื่อใหม่ไปจดทะเบียนทันที และเสียค่าธรรมเนียมจดทะเบียนครั้งละห้าสิบบาท"

มาตรา 155 ห้ามมิให้เรือกลไฟลำใดบรรทุกคนโดยสารมากกว่าจำนวนที่แจ้งในใบอนุญาตสำหรับเรือลำนั้น

มาตรา 156 เรือกำปั่นลำใดจะใช้ธงพิเศษสำหรับเป็นเครื่องหมายของเจ้าของ หรือใช้เครื่องหมายอย่างใดที่ปล่องเรือก็ดี ต้องให้จดทะเบียนธงหรือเครื่องหมายนั้นไว้ ณ ที่ว่าการกรมเจ้าท่า และอธิบายลงไว้ในใบอนุญาตสำหรับเรือเสียก่อน - จึงให้ใช้ได้

มาตรา 157 ตัวเลขและตัวอักษรที่เป็นส่วนของชื่อและเลขลำดับ ที่พระราชบัญญัตินี้บังคับให้เขียนด้วยสี หรือให้ติดหรือสลักลงไว้ที่เรือกำปั่นและเรือเล็กต่าง ๆ นั้น จะต้องเป็นเลขหรืออักษรขนาดเท่าใด ต้องแล้วแต่เจ้าท่าจะเห็นสมควร

มาตรา 158 เจ้าท่า, เจ้าพนักงานกองตระเวน, เจ้าพนักงานกรมเจ้าท่าคนใดก็ดี ย่อมมีอำนาจโดยพระราชบัญญัตินี้ ที่จะขึ้นไปและตรวจบนเรือกำปั่น หรือเรือเล็กลำใด ๆ ได้ทุกลำ เพื่อให้ทราบว่าเรือนั้นได้รับอนุญาตสำหรับเรือแล้วหรือไม่ และเพื่อให้ทราบว่าได้มีความละเมิดต่อข้อบังคับในพระราชบัญญัตินี้หรือในกฎข้อบังคับอย่างใด ๆ ซึ่งเจ้าท่าได้ออกโดยชอบด้วยกฎหมายอย่างหนึ่งอย่างใดหรือไม่

มาตรา 159 สิ่งของอย่างใด ๆ ที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ แม้จะเป็นจำนวนอย่างน้อยสักเพียงใดก็ดี ท่านห้ามมิให้บรรทุกไปในเรือกำปั่นหรือเรือเล็กลำใดพร้อมกันกับคนโดยสาร เว้นไว้แต่เรือลำนั้น ๆ ได้จัดที่ไว้เป็นพิเศษในดอนใต้ดาดฟ้าสำหรับบรรทุกน้ำมันปิโตรเลียมและน้ำมันเบ็นซิน และถ้าเจ้าท่าเห็นเป็นการสมควรแล้ว จึงให้บรรทุกของสองอย่างนั้นไปด้วยได้ แต่ข้อบังคับในมาตรานี้ ท่านว่าไม่ต้องถือเป็นการห้ามคนโดยสารคนใดที่จะพาอาวุธปืนของตนกับเครื่องกระสุนปืนมีจำนวนอันสมควรสำหรับใช้เองไปด้วยในเรือได้

" มาตรา 160 เมื่อปรากฏว่าเรือไทยที่ได้รับใบอนุญาตใช้เรือมีอุปกรณ์ - และเครื่องใช้ประจำเรือไม่ถูกต้องหรือไม่อยู่ในสภาพที่ใช้การได้ตามใบสำคัญที่ออกตามกฎข้อ

มาตรา ๑๕๔ แก้ไขใหม่โดย พรบ.ฯ (ฉ.๑๐) พ.ศ.๒๕๑๐ ม.๑๑
มาตรา ๑๖๐ แก้ไขใหม่โดย พรบ.ฯ (ฉ๑๓) พ.ศ.๒๕๒๕ ม.๙

บังคับสำหรับการตรวจเรือตามมาตรา 163 ให้เจ้าท่ามีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้นาย-เรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด

ถ้านายเรือนำเรือตามวรรคหนึ่งมาใช้โดยมิได้ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าท่าที่สั่งตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าท่ามีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตใช้เรือจนกว่าจะได้ปฏิบัติถูกต้องตามคำสั่ง

เมื่อได้ปฏิบัติถูกต้องตามคำสั่งตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้เจ้าท่าออกคำสั่งเพิกถอนคำสั่งพักใช้ใบอนุญาตใช้ เรือโดยพลัน

เมื่อเจ้าท่าตรวจพบว่าเรือต่างประเทศที่เข้ามาในเขตท่าเรือของประเทศไทยมี-อุปกรณ์และเครื่องใช้ประจำเรือไม่ถูกต้องหรือไม่อยู่ในสภาพที่ใช้การได้ตามใบสำคัญตามที่กำหนดในกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือตามมาตรา 163 ให้เจ้าท่ามีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือ ให้นายเรือแก้ไขให้ถูกต้องเสียก่อน เมื่อเห็นว่าถูกต้องแล้วจึงจะอนุญาตให้ออกเรือได้"

มาตรา 161 นอกจากที่บัญญัติไว้โดยเฉพาะ ท่านว่าบรรดาความผิดต่อข้อบังคับอย่างใด ๆ ที่กำหนดไว้ในภาคที่ 2 แห่งพระราชบัญญัตินี้นั้น ให้ผู้กระทำผิด ต้องระวางโทษปรับเป็นเงินไม่เกินกว่าร้อยบาท

หมวดที่ 2
การตรวจเชอร์เวย์เรือ*

" **มาตรา 162** เจ้าพนักงานออกใบอนุญาตจะออกใบอนุญาตใช้เรือหรือเปลี่ยนใบอนุญาตใช้เรือแทนฉบับเดิมให้แก่เรือลำใด ให้กระทำได้ต่อเมื่อมีใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือซึ่งเจ้าพนักงานตรวจเรือได้ออกให้ไว้ แสดงว่าเรือลำนั้นได้รับการตรวจตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ และปรากฏว่า เป็นเรือที่อยู่ในสภาพปลอดภัยและเหมาะสมสำหรับการใช้นั้นในช่วงระหว่างเวลาสิบสองเดือนหรือน้อยกว่านั้น"

มาตรา ๑๖๒ แก้ไข เพิ่มเติมโดย พรบ.ฯ (ฉ.๑๓) พ.ศ.๒๕๒๕

ม.๑๐

*กฎข้อบังคับการตรวจเชอร์เวย์ปัจจุบัน มี ๑๖ ฉ. มีผลใช้เพียง ๓ ฉ. คือ ฉ.๑๓ ฉ.๑๕ และ ฉ.๑๖ ดังที่พิมพ์ท้ายเล่ม

"**มาตรา 162** ทวิ เรือที่เป็นเรือเดินทะเลระหว่างประเทศ ต้องมีใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ตามมาตรา 163(3) เว้นแต่

(1) เรือของทางราชการทหารไม่ว่าจะเป็นของประเทศไทยหรือของต่างประเทศ หรือเรือลำเลียงทหารไม่ ว่าจะเป็นเรือไทยหรือเรือต่างประเทศ

(2) เรือสินค้าขนาดต่ำกว่าห้าร้อยตันกรอสส์

(3) เรือที่มิใช่เรือกล

(4) เรือไม้ที่ต่อแบบโบราณ

(5) เรือสำราญและกีฬา

(6) เรือประมง

มาตรา 162 ตรี เรือทุกลำต้องมีใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุกตามมาตรา 163(4) เว้นแต่

(1) เรือของทางราชการทหาร ไม่ว่าจะเป็นของประเทศไทยหรือของต่างประเทศ

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

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

(4) เรือสำราญและกีฬา

(5) เรือประมง"

"**มาตรา 163** ให้เจ้าท่าโดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไข ในการออกใบสำคัญดังต่อไปนี้

(1) ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือ

(2) ใบสำคัญแสดงการตรวจเรือเพื่อจดทะเบียนเรือไทย

มาตรา ๑๖๒ ทวิ-ตรี เพิ่มโดย พรบ.ฯ(ฉ.๑๓) พ.ศ.๒๕๒๕ ม.๑๐
มาตรา ๑๖๓ แก้ไขใหม่โดย พรบ.ฯ (ฉ.๑๓) พ.ศ.๒๕๒๕ ม.๑๒

(3) ใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล

(4) ใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก

(5) ใบสำคัญรับการตรวจเรือเพื่อการอื่น ๆ

กฎข้อบังคับนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้"

"**มาตรา** 164 ผู้ยื่นเรื่องราวขอรับใบสำคัญตามมาตรา 163 ต้องเตรียมเรือไว้ให้เจ้าพนักงานตรวจเรือตรวจตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ"

"**มาตรา 164** ทวิ ผู้ยื่นเรื่องราวตามมาตรา 164 ประสงค์จะให้เจ้าพนักงานตรวจเรือตรวจเรือนอกสถานที่ราชการไม่ว่าในหรือนอกเวลาราชการ นอกจากต้องเสียค่าธรรมเนียมการตรวจเรือตามมาตรา 165 แล้ว ให้เสียค่าเดินทางและค่าธรรมเนียมสำหรับการเดินทางไปตรวจเรือนอกสถานที่ราชการ ไม่ว่าในหรือนอกเวลาราชการตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าเดินทางและค่าธรรมเนียมสำหรับการเดินทางไปตรวจเรือนอกสถานที่ราชการไม่ว่าในหรือนอก - เวลาราชการ

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้"

มาตรา 165 ค่าธรรมเนียมการตรวจนั้น ต้องเสียตามพิกัดที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ

หมวดที่ 3
ว่าด้วยเรือกลไฟทุกอย่าง

มาตรา 166 เรือกลไฟทุกลำต้องมีชื่อเรือเป็นอักษรไทยและอักษรฝรั่ง

มาตรา ๑๖๔ แก้ไขใหม่โดย พรบ.ฯ (ฉ.๑๓) พ.ศ.๒๕๒๕ ม.๑๓
มาตรา ๑๖๔ ทวิ เพิ่มโดย พรบ.ฯ (ฉ.๑๓) พ.ศ.๒๕๒๕ ม.๑๔

เขียนหรือติดไว้ในที่เด่นแลเห็นได้ง่ายที่หัวเรือทั้งสองแคม ถ้าเป็นเรือกลไฟเดินทะเลต้องเขียนหรือติดชื่อเรือและชื่อเมืองที่ได้จดทะเบียนเรือนั้นไว้ ที่ท้ายเรือด้วย ถ้าเป็นเรือไม่มีชื่อฉะนั้น ต้องเขียนหรือติดเลขลำดับของใบอนุญาตสำหรับเรือเป็นเลขไทยและเลขฝรั่งไว้ที่หัวเรือทั้งสองแคม และห้ามมิให้เอาสิ่งใดปิดบังชื่อหรือเลขที่ว่านี้เป็นอันขาด

มาตรา 167 บรรดาเรือกลไฟสำหรับให้เช่าต้องเอา ใบอนุญาตสำหรับเรือและสำเนาข้อบังคับที่บัญญัติไว้ในหมวดนี้และในหมวดที่ 1 ใส่กรอบแขวนไว้ในที่เด่นในเรือที่คนทั้งหลานอ่านได้ง่าย

มาตรา 168 บรรดาเรือกลไฟสำหรับให้เช่า ซึ่งมิใช่เรือกลไฟเดินทะเลต้องเขียนเลขลำดับของใบอนุญาตสำหรับเรือเป็นเลขไทย และเลขฝรั่งที่หัวเรือขนาบข้างชื่อเรือ และต้องเขียนชื่อและเลขเช่นนั้นไว้ที่ท้ายเรือด้วย จำนวนคนโดยสารที่อนุญาตให้บรรทุกได้นั้น ต้องเขียน หรือติดไว้ในที่เด่นแลเห็นได้ง่ายจากภายนอกทั้งสองข้างลำเรือและห้ามมิให้เอาสิ่งใดปิดบังชื่อหรือเลขเช่นว่ามานี้เป็นอันขาด

มาตรา 169 เนื้อที่ในเรือสำหรับให้คนโดยสารคนหนึ่ง ๆ จะต้องมีขนาดเท่าไรนั้น จะได้กำหนดไว้โดยชัดในกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือและเรือลำใดจะยอมให้บรรทุกคนโดยสารได้กี่คนนั้น จะได้กำหนดไว้ในใบอนุญาตสำหรับเรือ

"**มาตรา 170** เมื่อเจ้าท่าตรวจพบว่าเรือที่ได้รับอนุญาตให้บรรทุกคนโดยสารบรรทุกสินค้าหรือบรรทุกคนโดยสารและสินค้าลำใดอยู่ในสภาพไม่ปลอดภัยต่อคนโดยสาร มีสภาพไม่เหมาะสมกับการใช้ ให้เจ้าท่ามีอำนาจสั่งห้ามใช้เรือลำนั้นจนกว่าเจ้าของหรือ ผู้ครอบครองจะได้แก้ไขให้เรียบร้อย

ผู้ใดฝ่าฝืนใช้เรือที่เจ้าท่าสั่งห้ามตามวรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท"

มาตรา 171 ในเรือลำใดถ้าใช้เนื้อที่ที่กำหนดสำหรับคนโดยสารเป็น ที่วางสิ่งของ กินเนื้อที่มากน้อยเท่าคนโดยสารกี่คน ต้องลดจำนวนคนโดยสารที่อนุญาต ให้บรรทุกได้นั้นลงไปให้สมกัน

มาตรา 172 ในใบอนุญาตต้องกล่าวว่า แรงสตีมที่หม้อน้ำของเรือนั้นควรมีหรืออนุญาตให้มีได้เพียงใดเป็นอย่างมากที่สุด ถ้าเจ้าของหรือผู้ใช้จักรหรือนายเรือเรือกลไฟลำใดใช้แรงสตีมเกินกว่าที่อนุญาตให้ใช้ก็ดี หรือเอาของหนักหรือสิ่งใดถ่วงหรือกดที่ (เซฟติแวล์ฟ) คือเครื่องสำหรับให้พ่นสติมไอน้ำเพื่อป้องกันอันตรายไว้โดยมิควรก็ดี ท่านว่ามีความผิดต้องระวางโทษปรับเป็นเงินไม่เกินกว่าห้าร้อยบาท

มาตรา 173 ถ้ามีอุบัติเหตุอันตรายเกิดขึ้นในเรือกลไฟลำใดแก่ลำเรือหรือหม้อน้ำ หรือเครื่องจักร หรือแก่คนโดยสาร หรือบุคคลใด ๆ ก็ดี หรือมีอุบัติเหตุอันตราย ซึ่งเรือลำนั้นเป็นต้นเหตุก็ดี ท่านว่าต้องแจ้งความไปยังเจ้าท่าโดยพลัน

" **มาตรา 174** .....(ยกเลิก)....."

" **มาตรา 175** ผู้ใดใช้เรือผิดจากเงื่อนไขและข้อกำหนดในใบอนุญาตใช้เรือ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท"

" **มาตรา 176** เรือลำใดบรรทุกเกินกว่าที่กำหนดในใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก เจ้าท่ามีอำนาจที่จะกักเรือลำนั้นไว้ และสั่งให้นายเรือจัดการให้เรือลำนั้นบรรทุกให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด

ถ้านายเรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าท่าตามวรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท"

หมวดที่ 4
ว่าด้วยเรือใบ, เรือโป๊ะจ้าย, เรือลำเลียง, เรือเป็ดทะเล และอื่น ๆ และเรือสำเภา

มาตรา 177 ในใบอนุญาตทุกฉบับสำหรับเรือใบ, เรือโป๊ะจ้าย, เรือ

มาตรา ๑๗๔ ยกเลิกโดย พรบ.ฯ (ฉ.๑๐) พ.ศ.๒๕๑๐ ม.๑๒
มาตรา ๑๗๕ แก้ไขใหม่โดย พรบ.ฯ(ฉ.๑๓) พ.ศ.๒๕๒๕ ม.๑๖
มาตรา ๑๗๖ แก้ไขใหม่โดย พรบ.ฯ (ฉ.๑๓) พ.ศ.๒๕๒๕ ม.๑๗

ลำเลียง, เรือเป็ดทะเล และอื่น ๆ และเรือสำเภานั้น ต้องชี้แจงขนาดกว้างยาว, ลึก ของเรือ และเรืออาจบรรทุกของหนักได้เพียงใด

มาตรา 178 เรือที่ว่ามาแล้วเช่นนั้นทุก ๆ ลำต้องมีเลขลำดับของใบอนุญาตสำหรับเรือเป็นเลขไทยและเลขฝรั่งเขียนด้วยสี ให้อ่านได้ชัดไว้ที่หัวเรือทั้งสองแคมและที่ท้ายเรือ ห้ามมิให้เขียนเลขอื่นที่มิใช่เลขลำดับของใบอนุญาตและห้ามมิให้เอาสิ่งใดปิดบังเลขที่เขียนไว้นั้นเป็นอันขาด

มาตรา 179 ห้ามมิให้เรือโป๊ะจ้าย, เรือลำเลียง, เรือเป็ดทะเลและอื่น ๆ และเรือสำเภา มีท้องเรือปลอม หรือมีระวาง หรือที่ลับสำหรับซ่อนสินค้าหรือซ่อนบุคคล

"**มาตรา 180** .....(ยกเลิก)....."

หมวดที่ 5
ว่าด้วยเรือบรรทุกสินค้าและเรือเล็กต่าง ๆ

มาตรา 181 .....(ยกเลิก).....

มาตรา 182 .....(ยกเลิก).....

มาตรา 183 เมื่อมีผู้ยื่นเรื่องราวขอรับใบอนุญาต หรือขอเปลี่ยนใบอนุญาตใหม่แทนฉบับเดิมที่หมดอายุ สำหรับเรือบรรทุกสินค้าหรือเรือเล็กลำใด ๆ ถ้าเจ้าท่ามีเหตุอันสมควรที่จะสงสัยว่าได้มีการละเมิดที่เกี่ยวด้วยเรือนั้นเอง หรือเกี่ยวด้วยใบ

มาตรา ๑๘๐ ยกเลิกโดย พรบ.ฯ(ฉ.๑๐) พ.ศ.๒๕๑๐ ม.๑๒
มาตรา ๑๘๑-๑๘๒ ยกเลิกโดย พรบ.ฯ(ฉ.๖) พ.ศ.๒๔๘๑ ม.๓

อนุญาตใด ๆ สำหรับเรือนั้นไซร้ ท่านว่าเจ้าท่ามีอำนาจที่จะรอการออกใบอนุญาตตาม ที่ขอนั้นและกักเรือลำนั้น ๆ ไว้เพื่อได่สวนต่อไป ถ้าและได่สวนตกลงในชั้นที่สุดว่าไม่ควรออกใบอนุญาตให้ ฉนั้น ให้ถือว่าเรือลำนั้นดุจทรัพย์สมบัติที่เก็บได้ตามความมุ่งหมายของบัญญัติในมาตรา 129 แห่งพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 184 ในใบอนุญาตสำหรับเรือบรรทุกสินค้า ต้องชี้แจงขนาดกว้างยาวและลึก ของลำเรือ และจำนวนน้ำหนักที่เรือนั้นมีกำลังบรรทุกได้เพียงใด

มาตรา 185 ในใบอนุญาตสำหรับเรือเล็กต่าง ๆ ที่รับจ้างบรรทุกคนโดยสารต้องชี้แจงจำนวนคนโดยสารที่อนุญาตให้เรือนั้นบรรทุกได้ ถ้าเป็นเรือที่ใช้ทั้งสำหรับบรรทุกสินค้าและรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ฉนั้น ในใบอนุญาตต้องชี้แจงขนาดกว้างยาวและลึกของลำเรือและกำลัง ของเรือ ที่บรรทุกของหนักได้เพียงใดและจำนวนคนโดยสารที่อนุญาตให้บรรทุกได้นั้นด้วย

มาตรา 186 เรือบรรทุกสินค้าและเรือเล็กต่าง ๆ ทุกลำที่ใช้สำหรับให้เช่าหรือรับจ้างและได้รับใบอนุญาตสำหรับเรือแล้วนั้น ต้องมีเลขกำกับของใบอนุญาต - เป็นเลขไทยที่เขียนด้วยสีอ่านได้ชัดไว้ที่หัวเรือทั้งสองแคม ห้ามไม่ให้มีเลขอย่างอื่นเขียนไว้ในที่นั้นเป็นอันขาด และต้องสลักเลขลำดับนั้นลงไว้ในที่แลเห็นได้ง่ายในลำเรือนั้น ๆ ด้วย ถ้าเป็นเรือสำหรับรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ต้องเขียนจำนวนคนโดยสารที่อนุญาตให้บรรทุกได้นั้น ด้วยสีลงไว้ในที่แลเห็นได้ง่ายในลำเรือนั้นเป็นอักษรเลขไทยและฝรั่ง และที่เขียนไว้เช่นนี้ ห้ามมิให้เอาสิ่งใดปิดบังไว้เป็นอันขาด

มาตรา 187 ห้ามมิให้เรือบรรทุกสินค้าและเรือเล็ก ๆ ลำใด ๆ มีห้องเรือปลอมหรือมีที่ลับอย่างใด ๆ สำหรับซ่อนสิ่งของหรือบุคคล

"**มาตรา 188** .....(ยกเลิก)....."

มาตรา ๑๘๘ ยกเลิกโดย พรบ.ฯ(ฉ.๑๐) พ.ศ.๒๕๑๐ ม.๑๒

ภาคที่ 3
ข้อบังคับพิเศษ

หมวดที่ 1
ข้อบังคับสำหรับเรือกำปั่นและเรือต่าง ๆ ที่บรรทุกสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้

"**มาตรา 189** ให้เจ้าท่าโดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม มีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนดชั้นของสิ่งของและสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้" *

มาตรา 190 เรือกำปั่นลำใดล่วงเข้าในเขตท่าหรือแม่น้ำใดในกรุงสยาม และมีสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้อยู่ในลำเรือก็ดี และเรือกำปั่นลำใดที่เตรียมจะบรรทุกสิ่งของเช่นนั้นก็ดี ท่านว่าต้องทอดสมอในที่ใดที่หนึ่งในเขตท่าหรือลำแม่น้ำตามที่เจ้าท่าจะชี้ให้และห้ามมิให้เคลื่อนเรือนั้นจากที่นั้นโดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า

มาตรา 191 ท่านห้ามมิให้ถ่ายสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ออกจากเรือ ในระหว่างเวลาพระอาทิตย์ตกจนถึงพระอาทิตย์ขึ้น นอกจากได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าท่า

มาตรา 192 สิ่งของที่อาจจะทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ ซึ่งมีเรือกำปั่นลำใดพาเข้ามานั้น ท่านห้ามมิให้ขนขึ้นบกในที่อื่นนอกจากที่ซึ่งเจ้าท่าจะกำหนดให้ - หรือ ณ ที่พักสินค้าซึ่งได้รับใบอนุญาตให้รับสิ่งของเช่นนั้นไว้ได้

---

*มาตรา ๑๘๙ แก้ไขใหม่โดย พรบ.ฯ (ฉ.๑๓) พ.ศ.๒๕๒๕ ม.๑๘
ชั้นของสิ่งของฯ ม.๑๘๙ ดู ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ ๓๕๓/๒๕๒๙ ประกอบเครื่องหมาย

มาตรา 193 สิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้นั้น เมื่อจะถ่ายลำเรือขนลงเรือ ขนขึ้นบก หรือขนจากตำบลหนึ่งไปยังตำบลอื่นโดยทางน้ำภายในเขตท่าหรือทำเลที่ทอดสมอก็ดี ท่านว่าต้องบรรทุกในเรือที่มีประทุนหรือดาดฟ้าหรือเรือโป๊ะจ้ายหรืออย่างอื่นและให้มีผ้าใบคลุมด้วย ถ้าเป็นน้ำมันแน็บทาหรือ น้ำมันเบนซิน สิ่งที่คลุมนั้นต้องทำด้วยไม้ เรืออย่างใด ๆ ที่บรรทุกไปเช่นนี้ต้องชักธงสี่เหลี่ยมสีแดงยาวไม่ต่ำกว่า 80 เซนติเมเตอร์ กว้าง 45 เซนติเมเตอร์ ขึ้นไว้เป็นสำคัญ และห้ามมิให้มีโคมไฟหรือไฟหรือสูบยาในเรือนั้นเป็นอันขาด และเรือนั้นต้องรีบไปโดยไม่ยับยั้ง หรือทอดสมอ หรือหยุดพักในที่ใด ๆ นอกจากเฉพาะ ณ ตำบลสำหรับที่จะขนสิ่งของเหล่านั้นขึ้นบกโดยพลัน

มาตรา 194 สิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ ซึ่งบรรทุกอยู่ในเรือกำปั่นหรือเรือโป๊ะจ้ายหรือเรือต่าง ๆ ลำหนึ่งลำใดเมื่อเรือถึงตำบลที่จะไปและได้ปฏิบัติตามข้อบังคับของกรมศุลกากรโดยถูกต้องแล้ว ท่านว่าให้เจ้าของหรือผู้ที่ควรรับสิ่งของเหล่านั้นขนของเหล่านั้นขึ้น จากเรือและนำส่งโดยพลัน ถ้าและเจ้าของหรือผู้ที่ควรรับสิ่งของเหล่านั้นละเลยเสีย ท่านว่าเจ้าท่ามีอำนาจชอบด้วยกฎหมายที่จะจัดการขนของเหล่านั้นขึ้นโดยเรียกเอาค่าใช้จ่ายในการนั้นจากผู้ที่เป็นเจ้าของหรือผู้ที่ควรรับสิ่งของเหล่านั้น

มาตรา 195 เมื่อเวลาจะขนสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้อย่างใด ๆ เข้าไปหรือออกจากโรงพักสินค้าที่ได้รับอนุญาตแล้วแห่งใด ๆ ท่านผู้ที่เป็นเจ้าของหรือเป็นผู้ควรรับสิ่งของเหล่านั้น ต้องมาพร้อม ณ ที่โรงพักสินค้า หรือมิฉนั้นต้องแต่งผู้ใดที่รับผิดชอบได้มาแทนตัว ถ้ามีปัญหาอันใดเกี่ยวกับกรมเจ้าท่าเกิดขึ้นด้วยเรื่องจำนวนหรือน้ำหนักหีบที่ขนเข้าไว้หรือจ่ายออกจากโรงพักสินค้านั้น จะตัดสินกันในเวลานั้นในระหว่างเจ้าของ หรือผู้แทนเจ้าของกับเจ้าพนักงานผู้ควบคุมโรงพักสินค้าและถ้าเห็นเป็นการจำเป็นก็ให้เจ้าพนักงานนั้นนำเรื่องเสนอต่อเจ้าท่า

มาตรา 196 ผู้ใดล่วงละเมิดหรือขัดขืนหรือละเลยไม่กระทำตามบัญญัติใด ๆ ในหมวดนี้ ท่านว่ามีความผิดต้องระวางโทษปรับเป็นเงินไม่เกินกว่าห้าร้อยบาท หรือจำคุกไม่เกินกว่าหกเดือน

หมวดที่ 2
ข้อบังคับว่าด้วยน้ำมันปิโตรเลียมอย่างบรรทุกในถังระวาง

มาตรา 197 ในหมวดนี้คำว่า "น้ำมันปิโตรเลียมอย่างบรรทุกในถังระวาง" นั้น หมายความว่าน้ำมันปิโตรเลี่ยมและน้ำมันและสิ่งต่าง ๆ นอกจากน้ำมันสำหรับหยอดเครื่องจักร ฯลฯ ซึ่งทำจากน้ำมันปิโตรเลียม และบรรทุกอยู่ในเรือกำปั่นหรือถังใหญ่หรือในห้องระวางท้องเรือที่เก็บอย่างใด ๆ ที่จุน้ำได้ตั้งแต่ 800 กาลันขึ้นไป และคำว่า "เรือกำปั่นถัง" นั้น หมายความว่าเรือกำปั่นหรือเรือเล็กอย่างใด ๆ ที่บรรทุกหรือใช้สำหรับบรรทุกน้ำมันปิโตรเลียมอย่างบรรทุกในถังระวาง

มาตรา 198 เรือกำปั่นถังทุกลำที่บรรทุกน้ำมันปิโตรเลียมอย่างบรรทุกในถังระวางเมื่อเข้ามาในน่าน้ำสยามก็ดี และเรือกำปั่นทุกลำที่เตรียมจะบรรทุกน้ำมันปิโตรเลียมเช่นนั้น จากสถานที่ได้รับอนุญาตสำหรับเป็นที่เก็บน้ำมันปิโตรเลียมอย่างบรรทุกในถังระวางก็ดี ต้องชักธงสีแดงขึ้นไว้ที่ปลายเสาหน้า และที่ปลายเสากลางให้ชักธงหมายอักษร "R.K.O " อันเป็นเครื่องหมายตามระเบียบสัญญาในระหว่างนา ๆ ประเทศว่าด้วยการใช้ธง ว่ามีน้ำมันปิโตรเลียมอยู่ในเรือ และต้องชักธงเหล่านี้ไว้ตลอดเวลาตั้งแต่พระ - อาทิตย์ขึ้นจนพระอาทิตย์ตกเสมอไป ในระหว่างเวลาที่ยังมีน้ำมันปิโตรเลียมมากน้อยเท่าใดอยู่ในเรือ และต่อนั้นไปจนตลอดเวลาที่เรือลำนั้นยังอยู่ในน่านน้ำสยามเวลากลางคืนตลอดเวลาที่ว่ามาแล้วนั้น เรือที่กล่าวมานี้ต้องชักโคมไฟสีแดงสองโคมเรียงคู่ขึ้นไว้ในที่เด่นให้แลเห็นได้ง่ายที่สุด และสูงพ้นจากดาดฟ้าไม่ต่ำกว่า 6 เมเตอร์ แต่ท่านว่าถ้าเรือกำปั่นลำใดเจ้าท่าเห็นเป็นที่พอใจว่า เมื่อขนน้ำมันปิโลเลียมจากเรือหมดแล้วได้ชำระระวางเรือจนหมดจด และได้ล้างเรือโดยสะอาดเรียบร้อย เปิดให้อากาศเข้าออกได้ตลอดด้วยไชร์ เจ้าท่าจะยกเว้นมิให้เรือลำนั้นต้องปฏิบัติตามบังคับในมาตรานี้ก็ได้

"อนึ่ง ถ้าเรือกลไฟลำใดบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดที่ประมวลสัญญาณสากล - บังคับว่าต้องชักธงแสดงชนิดของน้ำมันนั้นโดยเฉพาะ ให้เรือกลไฟทุกลำปฏิบัติตาม

มาตรา ๑๙๘ ว.๒ และแก้อักษร R.K.O.จากเดิม T.H.E. โดย พรบ.ฯ แก้ไขเพิ่มเติม ๒๔๗๗ ม.๑๑

นั้น "

มาตรา 199 เรือกำปั่นถังทุกลำที่เข้ามาถึงในเขตท่าหรือลำแม่น้ำ - ใด ๆ ในกรุงสยาม และมีน้ำมันปิโตรเลียมอย่างบรรทุกในถังระวางมาในเรือ ท่านว่าเรือนั้นต้องรีบไปยังที่ท่าขนสินค้าซึ่งได้รับอนุญาตสำหรับขนน้ำมันปิโตรเลียมอย่างนั้นโดยพลัน และห้ามมิให้เรือลำนั้นถอยออกไปจากที่นั้น โดยมิได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า

มาตรา 200 ในระหว่างเวลาที่เรือกำปั่นถังลำใด ซึ่งมีน้ำมันปิโตรเลียมอย่างบรรทุกในถังระวางอยู่ในเรือยังพักอยู่ในเขตท่า หรือลำแม่น้ำตำบลใด ๆ ในกรุงสยาม ท่านห้ามมิให้ใช้ไฟหรือโคมนอกจากโคมไฟฟ้าบนเรือ หรือในที่ใกล้ชิดกับเรือลำนั้นในขณะที่ถังระวางหรือห้องบรรทุกน้ำมันปิโตรเลียมยังเปิดอยู่หรือกำลังถ่าย หรือรับน้ำมันปิโตรเลียม หรือในขณะที่ฝาครอบปากระวางยังเปิดอยู่ และห้ามบรรดาคนในเรือนั้นทุกคน มิให้สูบยาหรือมีไม้ขีดไฟอยู่กับตัว แต่ที่บังคับไว้เหล่านั้น ต้องถือไม่เป็นการห้ามไฟครัวหรือไฟในห้องเครื่องจักรสำหรับให้เกิดสตีมพอให้เรือถอยเข้าหรือถอยออก ที่ท่าขนสินค้าเช่นว่ามาแล้ว หรือออกไปยังทะเล หรือเพื่อให้มีแรงสตีมสำหรับทำการถ่ายน้ำมันปิโตรเลียมที่ยังมีอยู่นั้นออกจากเรือ

มาตรา 201 เรือกำปั่นถังลำใดที่บรรทุกน้ำมันปิโตรเลียมมาในถังระวาง เรือเข้ามาถึงเมืองท่าใด ๆ ในกรุงสยาม ท่านว่าผู้เป็นนายเรือ เมื่อได้รายงานว่าเรือได้เข้ามาถึงและก่อนที่จะลงมือขนสินค้าอย่างใด ๆ จากเรือนั้น ต้องยื่นหนังสือชี้แจงให้เจ้าท่าทราบว่า.-

(ก) มีน้ำมันปิโตรเลียมบรรทุกมาในเรือมากเท่าไร

(ข) น้ำมันนั้นได้บรรทุกในกี่ห้องระวางหรือกี่ถัง

(ค) ประเภทและชนิดของน้ำมันนั้น และมีหนังสือสำคัญกำกับมาด้วยหรือไม่ จากเมืองท่าที่บรรทุกน้ำมันมา หรือเมืองท่าที่แวะมาตามทาง ซึ่งกล่าวด้วยอาการร้อนจัดถึงเพียงใดที่จะกระทำให้น้ำมันนั้นระเหยเป็นลมที่อาจลุกเป็นเปลวไฟได้

มาตรา 202 เมื่อได้ทำคำชี้แจงเช่นนั้นแล้ว และเห็นว่านายเรือกำปั่นลำนั้นได้ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับของกรมศุลกากร ท่านว่าเจ้าท่ามีอำนาจที่จะอนุญาต

ให้เรือกำปั่นนั้นลงมือขนน้ำมันปิโตรเลียมออกจากเรือโดยพลันตามข้อบังคับดังจะกล่าวต่อไปนี้

มาตรา 203 การขนน้ำมันปิโตรเลียมที่บรรทุกในลังระวางขึ้นจากเรือกำปั่น ถังและการขนน้ำมันปิโตรเลียมลงบรรทุกเรือจากสถานที่รับอนุญาตสำหรับเก็บน้ำมันปิโตรเลียมอย่างวิธีบรรทุกในถังในระวางเรือนั้น ให้ทำโดยใช้ท่ออ่อนและท่อเหล็กหล่อในระหว่างเวลาพระอาทิตย์ขึ้นและพระอาทิตย์ตก น้ำมันปิโตรเลียมที่นำเข้ามาอย่างที่ว่ามาแล้วนั้น ให้สูบจากเรือขึ้นบรรจุไว้ในถังใหญ่สำหรับเก็บน้ำมัน และเมื่อเรือกำปั่นที่บรรทุกมานั้นเสร็จการถ่ายน้ำมันปิโตรเลียมจากเรือหรือรับน้ำมันปิโตรเลียมลงบรรทุกในเรือเสร็จแล้ว ต้องเทน้ำมันให้ออกหมดจากท่อโดยทันที

ถ้าและเรือกำปั่นนั้น ทำการถ่าย หรือบรรทุกดังว่ามาแล้วยังไม่เสร็จก่อนเวลาพระอาทิตย์ตก ต้องคิดอ่านจัดการโดยอาศัยใช้เครื่องปิดท่ออย่างใดอย่างหนึ่ง พอป้องกันมิให้น้ำมันที่ยังค้างอยู่ในท่อนั้นไหลรั่วออกมาได้เป็นอันขาด

มาตรา 204 ห้ามมิให้เอาน้ำมันปิโตรเลียม จะเป็นน้ำมันที่ปนน้ำหรือไม่ได้ปนก็ตาม เทลงในเขตท่าหรือลำแม่น้ำจากเรือกำปั่นถัง หรือจากสถานที่ได้รับอนุญาตสำหรับเป็นที่เก็บน้ำมันเป็นอันขาด

มาตรา 205 ในไม่ว่าเวลาใด ห้ามมิให้เรือกำปั่นถังเข้าไปยังท่า หรือเข้าจอดเทียบท่ามากกว่าลำหนึ่ง และในขณะที่เรือกำปั่นถังลำใดกำลังถ่ายน้ำมันปิโตรเลียมจากเรือ หรือรับน้ำมันปิโตรเลียมลงบรรทุกในเรือ ห้ามมิให้เรือกำปั่นหรือเรือลำอื่น หรือเรือสำเภาลำหนึ่งลำใดอยู่เทียบท่าเดียวกัน หรือเทียบกับกำปั่นถังลำนั้นเป็นอันขาด

มาตรา 206 เรือกำปั่นถังลำใดที่บรรทุกน้ำมันปิโตรเลียมอยู่ในถังระวางเรือหรือที่พึ่งจะเสร็จการถ่ายน้ำมันปิโตรเลียมที่บรรทุกเช่นนั้นจากเรือก็ดี ท่านห้ามมิให้เคลื่อนจากที่ ๆ จอดอยู่นั้นโดยมิได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า ถ้าและเจ้าท่าเห็นเป็นที่พอใจว่าเรือกำปั่นถังลำใดไม่มีน้ำมันปิโตรเลียมอยู่ในเรือ และได้ล้างชำระเปิดให้อากาศเข้าออกในถังระวางเรือโดยสะอาดสนิทแล้ว เจ้าท่าอนุญาตให้เรือลำนั้นเลื่อนไปจอดยังที่ใดตามที่จะกำหนดให้ไว้นั้นก็ได้

มาตรา 207 นอกจากบางแห่งที่เป็นการขัดกันหรือไม่ประกอบกันกับข้อบังคับต่าง ๆ ที่ว่ามาแล้วในนี้ และนอกจากที่จะได้เจาะจงบัญญัติไว้ให้เป็นอย่างอื่นบรรดาข้อบังคับที่ยังคงใช้อยู่และได้ตั้งขึ้นโดยกฎข้อบังคับว่าด้วยสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตราย ขึ้นได้ในส่วนการเก็บรักษา การขนสิ่งของเช่นนั้นตามทางบกและทางน้ำ และส่วนการทอดสมอจอดเรือกำปั่นเรือโป๊ะจ้ายและเรือใหญ่น้อยต่าง ๆ ที่ได้บรรทุกหรือเตรียมบรรทุกสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ ภายในน่านน้ำสยามนั้น ข้อบังคับเหล่านี้ท่านว่าให้ใช้ได้สำหรับการเก็บและการขนน้ำมันปิโตรเลียมที่บรรจุถังรูปกลองหรือเครื่องบรรจุอย่างอื่น ๆ จากสถานที่ได้รับอนุญาตให้เก็บน้ำมันปิโตรเลียมอย่างบรรทุกในถังระวางเรือได้ และสำหรับการทอดสมอ จอดเรือกำปั่นเรือโป๊ะจ้ายและเรือใหญ่น้อยต่าง ๆ ซึ่งได้บรรทุกหรือเตรียมจะบรรทุกน้ำมันปิโตรเลียมอย่างนั้นด้วยเหมือนกัน

มาตรา 208 ผู้ใดละเมิด หรือขัดขืน หรือละเลยไม่กระทำตามข้อบังคับอย่างหนึ่งอย่างใดในหมวดนี้ ท่านว่ามีความผิดต้องระวางโทษปรับเป็นเงินไม่เกินกว่าห้าร้อยบาท หรือจำคุกไม่เกินกว่าหกเดือน

หมวดที่ 3
ข้อบังคับว่าด้วยการทอดสมอใกล้เคียงหรือเกาสมอข้ามสายไฟฟ้าที่ทอดใต้น้ำ

มาตรา 209 สายโทรเลข สายโทรศัพท์ สายไฟฟ้าทอดใต้น้ำข้ามฟากแม่น้ำเจ้าพระยาหรือแม่น้ำใด ๆ ที่ได้ทอดไว้แล้ว และจะได้ทอดต่อไปนั้นต้องมีที่สังเกตที่ตรงสายจะลงน้ำทั้งสองฝั่ง เครื่องสังเกตนั้นให้ทำเป็นเสาสูง มีป้ายใหญ่สีขาวรูปกลมติดที่ปลายเสา ในกลางป้ายมีอักษรภาษาไทยและภาษาอังกฤษว่า "สายใต้น้ำ" ห้ามทอดและเกาสมอ

สายใต้น้ำเช่นว่ามานี้ทอดอยู่ ณ ตำบลใด ท่านห้ามมิให้เรือลำใดทอดสมอเหนือหรือใต้สายนั้นภายในระยะร้อยเมเตอร์ หรือเกาสมอข้ามสายเป็นอันขาด

มาตรา 210 นายเรือลำใดทอดสมอเรือภายในเขตที่ต้องห้ามตามความในหมวดนี้ หรือเกาสมอ หรือลากแหอวนหรือเครื่องจับสัตว์น้ำอย่างใด ๆ ข้ามเขตเหล่านั้นก็ดี ท่านว่ามีความผิดต้องระวางโทษปรับเป็นเงินไม่เกินกว่าร้อยบาท และอาจต้องถูกใช้จ่ายซ่อมแซมสายใต้น้ำที่เป็นอันตรายเพราะตนได้ทอดสมอ หรือลากของข้ามสายเช่นนั้นด้วย

ในระหว่างพิจารณาความกระทำผิดเช่นว่ามานี้ ท่านว่าศาลมีอำนาจที่จะบังคับให้กักเรือที่เกี่ยวข้องนั้นไว้ได้ จนกว่าจะมีประกันมาวางสำหรับเงินค่าปรับหรือค่าเสียหายที่จะตัดสินให้ใช้นั้น

มาตรา 211 ตามความในหมวดนี้ เมื่อเรือลำใดแล่นข้ามเขต — อันต้องห้ามดังที่ว่ามาแล้วแห่งใด ถ้ามิได้ชักสมอขึ้นพ้นจากน้ำจนแลเห็นได้ ท่านให้ถือว่าเรือลำนั้นเท่ากับได้เกาสมอข้ามเขตที่ต้องห้าม

หมวดที่ 4
ว่าด้วยค่าธรรมเนียมประภาคาร

"**มาตรา 212** ภายใต้บังคับ แห่งมาตรา 213 เรือเดินในทะเลที่เข้ามาในน่านน้ำสยาม เรือที่เดินจากท่าหนึ่งถึงอีกท่าหนึ่งต้องเสียค่าธรรมเนียมประภาคาร ทุ่นหมายร่องน้ำและโคมไฟแก่เจ้าพนักงานที่ได้แต่งตั้งไว้เพื่อการนั้นตามอัตรา และวิธีการที่จะได้กฎกระทรวงกำหนดไว้เป็นครั้งคราว"*

"**มาตรา 213** เรือต่อไปนี้ ให้ยกเว้นไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมประภาคาร ทุ่นหมายร่องน้ำ และโคมไฟตามมาตรา 212 คือ

มาตรา ๒๑๒ แก้ไขใหม่โดย พรบ.ฯ แก้ไขเพิ่มเติมฯ พ.ศ.๒๔๗๗ ม.๓
มาตรา ๒๑๓ แก้ไขใหม่โดย พรบ.ฯ แก้ไขเพิ่มเติมฯ พ.ศ.๒๔๗๗ ม.๓
*ค่าธรรมเนียม ม.๒๑๒ ดู กฎกระทรวง ฉ.๖

(1) เรือของรัฐบาลสยาม

(2) เรือยอชต์ของเอกชน

(3) เรือของรัฐบาลต่างประเทศ

(4) เรือที่ใช้เฉพาะขนถ่ายสินค้าหรือคนโดยสารภายในเขตท่าเดียวกันหรือระหว่างท่ากับที่ทอดจอดเรือภายนอกแห่งท่านั้น

(5) เรือค้าชายฝั่งขนาดบรรทุกต่ำกว่า 800 หาบ

(6) เรือเดินทางซึ่งมีแต่อับเฉา ไม่ได้ค่าระวางบรรทุก และไม่มีคนโดยสาร

(7) เรือที่เข้ามาเฉพาะจัดหาเชื้อเพลิง เครื่องพัสดุ หรือเสบียงสำหรับเรือลำนั้นเท่านั้น

(8) เรือที่เข้ามาเพราะถูกพายุ หรือเพื่อทำการซ่อมแซม หรือเพราะเกิดเสียหาย แต่เรือที่ว่านี้จะต้องไม่ขนถ่ายสินค้าลงหรือขึ้นนอกจากสินค้าที่จำต้องขนลงเพื่อการซ่อมแซมที่ว่านี้ และภายหลังที่ได้ขนสินค้านั้นคืนขึ้นเรือ"

"**มาตรา 214** .....(ยกเลิก)....."

"**มาตรา 215** เรือลำใดซึ่งจะต้องเสียค่าธรรมเนียมประภาคาร ทุ่นหมายร่องน้ำ และโคมไฟ มาขอใบปล่อยเรือ ให้เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานศุลกากร หรือเจ้าพนักงานอื่นผู้มีหน้าที่ออกใบปล่อยเรือ ขอตรวจใบเสร็จค่าธรรมเนียมนั้น ถ้าปรากฏว่าได้เสียค่าธรรมเนียมแล้ว จึงให้ออกใบปล่อยเรือให้"

มาตรา 216 นายเรือกำปั่นลำใดพยายามจะไปจากน่านน้ำสยามโดยไม่ได้เสียค่าธรรมเนียมประภาคารตามบัญญัติในหมวดนี้ก็ดี หรือขัดขืนไม่ยอมให้รางวัดเรือกำปั่นของตนเพื่อให้ทราบขนาดของเรือลำนั้นก็ดี ท่านว่ามีความผิดต้องระวางโทษปรับเป็นเงินไม่เกินกว่าสามร้อยบาท

มาตรา ๒๑๔ ยกเลิก โดย พรบ.ฯ แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.๒๔๗๗ ม.๓
มาตรา ๒๑๕ แก้ไขใหม่โดย พรบ.ฯ แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.๒๔๗๗ ม.๓

หมวดที่ 5
ข้อบังคับสำหรับการป้องกันโรคภยันตราย

มาตรา 217 เมื่อได้รับข่าวว่ามีไข้ห่าวาตกโรค ไข้ทรพิษ ไข้กาฬโรค ไข้จับสั่น ถ้าโรคร้ายต่าง ๆ ที่มีอาการติดกันได้ เกิดขึ้นหรือมีอยู่ในเมืองท่า หรือตำบลใด ๆ ภายนอกพระราชอาณาเขตสยาม ให้เสนาบดีกระทรวงนครบาลมีอำนาจชอบด้วยกฎหมาย - ออกประกาศในหนังสือราชกิจจานุเบกษา และแจ้งประกาศไปยังกงสุลต่างประเทศทั่วกันว่า - เมืองท่าหรือตำบลนั้น ๆ มีโรคร้ายที่ติดต่อกันได้แล้วให้บังคับบรรดาเรือที่จะมาจากเมืองท่าหรือตำบลนั้นให้ไปอยู่ที่สถานีหรือทำเลทอดสมอเพื่อป้องกันโรคภยันตราย และให้กักอยู่ที่นั้นจนกว่าเจ้าพนักงานแพทย์กระทรวงนครบาล หรือเจ้าพนักงานรองซึ่งต่อไปจะเรียกว่าเจ้าพนักงานแพทย์นั้นจะอนุญาตปล่อยให้ไปได้

มาตรา 218 ทำเลสำหรับทอดสมอเรือที่ต้องกักด่านป้องกันโรคภยันตรายในน่านน้ำสยามนั้น คือ.-

(1) ที่เกาะพระ.....หน้าสถานีป้องกันโรคภัยตราย
(2) ที่เกาะสีชัง.....หน้าด่านศุลกากร
(3) ที่อ่างศิลา.....หน้าด่านศุลกากร
(4) ที่เมืองสมุทรปราการในแม่น้ำเจ้าพระยาหน้าด่านศุลกากร
(5) ที่กรุงเทพฯ ในแม่น้ำเจ้าพระยาหน้าโรงพักกองตระเวนตำบลบางคอแหลม

มาตรา 219 สถานีป้องกันโรคภยันตรายนั้นตั้งอยู่ที่เกาะพระ หรือ ณ ตำบลใด ๆ อีกสุดแล้วแต่จะกำหนดต่อภายหลัง

มาตรา 220 ถ้าเรือกำปั่นลำใดที่เข้ามาถึงน่านน้ำสยามมีคนเป็นไข้กาฬโรค ไข้ห่าวาตกโรค ไข้ทรพิษ ไข้จับ หรือโรคร้ายอย่างหนึ่งอย่างใดที่ติดกันได้มาในเรือก็ดี หรือเป็นมาแล้วภายใน 14 วัน ก่อนวันที่เรือมาถึงก็ดี นายเรือหรือผู้ที่บังคับการในเรือลำนั้น - ต้องชักธงสำหรับบอกว่ามีโรคร้ายขึ้นไว้ และต้องทอดสมอจอดเรืออยู่ที่สถานีป้องกันโรค - ภยันตราย จนกว่าเจ้าพนักงานแพทย์จะอนุญาตปล่อยให้ไปจึงไปได้ ถ้าเป็นเรือที่จอดอยู่แล้วในน่านน้ำสยาม นายเรือหรือผู้บังคับการในเรือนั้น ต้องชักธงสำหรับบอกว่ามี

โรคร้ายขึ้นทันที และต้องถอยเรือไปจอดอยู่ยังตำบลที่เจ้าพนักงานแพทย์เห็นสมควร

มาตรา 221 เจ้าพนักงานแพทย์ต้องรีบไปไต่สวนเหตุการณ์ที่เรือนั้น - และถ้าเห็นเป็นการจำเป็นสำหรับความป้องกันโรคภยันตรายแก่บ้านเมืองที่จะต้องกักเรือและบรรดาคนในเรือลำนั้นไว้ที่ด่านป้องกันโรคภยันตราย ก็ให้มีคำสั่งแก่นายเรือหรือผู้ที่บังคับการในเรือนั้น ให้พาเรือและคนในเรือไปอยู่ในความกักด่านป้องกันภยันตราย

มาตรา 222 เมื่อมีคำสั่งดังนั้นเป็นหน้าที่ของนายเรือหรือผู้ควบคุมเรือนั้นจะต้องเอาเรือนั้นไปยังตำบลที่เจ้าพนักงานจะชี้ให้จอด และต้องจอดกักด่านอยู่ที่นั้นจนกว่าจะมีอนุญาตปล่อยให้ไป ได้ตามข้อบังคับในกฎหมายนี้

"**มาตรา 223** บรรดาเรือที่ต้องกักด่านสำหรับป้องกันโรคภยันตรายตามคำสั่งนั้น ในเวลากลางวันให้ชักธงสำหรับบอกว่ามีโรคร้าย คือ ธงสีเหลือง มีธงประมวลอาณัติสัญญาสากล อยู่ข้างล่าง และในเวลากลางคืนให้ชักโคมไฟสีแดงไว้ที่ปลายเสาหน้า"

มาตรา 224 บรรดากองเรือรักษาที่เฝ้าอยู่นั้น ในเวลากลางวันให้ชักธงสีเหลืองอย่างเดียวนั้นไว้ที่ท้ายเรือ และในเวลาตั้งแต่พระอาทิตย์ตกจนพระอาทิตย์ขึ้นให้มีโคมไฟไว้ทั้งที่หัวเรือและท้ายเรือ

มาตรา 225 ห้ามมิให้เรือที่ต้องกักด่านป้องกันโรคภยันตรายถอยไปจากที่โดยมิได้รับหนังสืออนุญาตของเจ้าพนักงานแพทย์

มาตรา 226 ห้ามไม่ให้เรือทั้งหลาย นอกจากเรือของเจ้าพนักงานแพทย์เข้าเทียบข้างเรือที่ต้องกักด่านป้องกันโรคภยันตราย และห้ามไม่ให้คนผู้ใดไปมาติดต่อกับเรือที่ต้องกักนั้น และห้ามไม่ให้คนผู้ใดในเรือที่ต้องกักนั้นไปมาติดต่อกับบนฝั่ง เว้นแต่การที่อาศัยฝากธุระ โดยทางเจ้าพนักงานแพทย์นั้นยอมให้กระทำได้

มาตรา 227 เมื่อเรือลำใดที่มาถึงเมืองท่าใด ๆ ในกรุงสยามกำลัง มีโรคร้ายที่ติดต่อกันได้ในเรือหรือได้มีมาแล้วภายใน 14 วัน ก่อนเวลาที่เรือมาถึงนั้นก็ดี ให้ส่งห่อและถุงหนังสือไปรษณีย์แก่เจ้าพนักงานแพทย์ และเมื่อเจ้าพนักงานแพทย์ได้เอารมยาหรือทำตามวิธีป้องกันโรคร้ายอย่างใด ๆ ตามที่เห็นสมควรแก่การแล้วก็ให้ส่ง

มาตรา ๒๒๓ แก้ไขใหม่โดย พรบ.ฯ แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.๒๔๕๖

ห่อและถุงหนังสือไปรษณีย์ไปยังที่ว่าการกรมไปรษณีย์ในเมืองนั้นได้

มาตรา 228 เมื่อมีวิธีสำหรับป้องกันความติดต่อของโรคร้ายได้โดย - เสนาบดีกระทรวงนครบาลยอมเห็นชอบด้วยตามคราวที่สมควรแก่การแล้ว ก็ให้เจ้าพนักงานแพทย์มีอำนาจชอบด้วยกฎหมายอนุญาตให้เรือกลไฟลำใด ๆ ผ่านทางเขตท่ารับถ่านน้ำและเสบียง และขนสินค้าขึ้นบกได้

มาตรา 229 เมื่อเห็นเป็นการสมควร ก็ให้เจ้าพักงานแพทย์มีอำนาจบังคับให้เอาคนในเรือลำใดที่ต้องกักด่านป้องกันโรคภยันตรายทั้งหมด หรือแต่บางคนขึ้นไปไว้ที่โรงพยาบาลหรือโรงพักที่สถานีป้องกันโรคของเมืองท่านั้นให้พักอาศัยและรักษาอยู่ที่นั้นจนกว่าเจ้าพนักงานแพทย์จะเห็นสมควรให้กลับไปที่เรือหรือย้ายไปลงเรืออื่นทำการติดต่อกับฝั่งได้

มาตรา 230 เมื่อเวลามีคนที่ต้องกักอยู่ที่สถานีป้องกันโรคภยันตรายในเวลากลางวันให้ชักธงสีเหลือง และเวลากลางคืนให้ชักโคมไฟสีแดงขึ้นไว้เป็นสำคัญในที่ ๆ แลเห็นได้ง่าย

มาตรา 231 เมื่อมีธงหรือโคมไฟเป็นเครื่องหมายความกักด่านป้องกันโรคภยันตรายชักขึ้นไว้เช่นนั้น ห้ามไม่ให้คนผู้ใดนอกจากเจ้าพนักงานแพทย์หรือคนที่เจ้าพนักงานแพทย์ให้อนุญาตนั้น ไปขึ้นบกที่โรงพักด่านป้องกันโรคภยันตรายเป็นอันขาด

มาตรา 232 เมื่อเจ้าพนักงานแพทย์จะต้องการกองรักษาสำหรับการป้องกันรักษาด่านที่ป้องกันโรคภยันตราย ให้การเป็นไปตามข้อบังคับการป้องกันโรคภยันตราย ก็ให้ผู้บังคับการกองตระเวนจัดให้ตามที่ต้องการ

มาตรา 233 ห้ามไม่ให้คนผู้ใดที่ต้องกักอยู่ที่สถานีป้องกันโรคภยันตรายไปจากที่นั้นโดยอ้างเหตุอย่างหนึ่งอย่างใดก่อนที่ได้รับอนุญาตปล่อยจากเจ้าพนักงานแพทย์นั้นเป็นอันขาด

มาตรา 234 ถ้าคนผู้ใดขึ้นไปบนเรือที่ต้องกักด่านป้องกันโรคภยันตรายหรือเข้าไป หรือจอดเรือขึ้นที่สถานีป้องกันโรคภยันตราย โดยมิได้รับอนุญาตจาก

เจ้าพนักงานแพทย์ คนผู้นั้นจะต้องถูกกักด่านป้องกันโรคภยันตราย มีกำหนดเวลาตามที่เจ้าพนักงานแพทย์จะเห็นสมควร

มาตรา 235 ถ้าเจ้าพนักงานแพทย์มีความต้องการให้นายเรือที่ต้องกักด่านป้องกันโรคภยันตรายจัดหาเรือและเครื่องใช้ต่าง ๆ เพื่อส่งคนโดยสารและลูกเรือของเรือนั้นขึ้นไปไว้ยังโรงพักสถานีป้องกันโรคภยันตราย นายเรือต้องปฏิบัติตามทุกประการ

มาตรา 236 ถ้ามีคนตายในเรือลำใดที่ต้องกักด่านป้องกันโรคภยันตรายหรือตายในเรือที่บังคับให้ไปอยู่ในความกักด่านป้องกันโรคภยันตรายก็ดี ต้องจัดการปลงศพผู้ตายตามวิธีที่เจ้าพนักงานแพทย์จะสั่งให้ทำ และผู้เป็นนายเรือลำนั้นจะต้องเป็นธุระจัดการนั้นให้เป็นไปตามคำสั่งของเจ้าพนักงานแพทย์ทุกประการ

มาตรา 237 บรรดาเรือต้องกักด่านป้องกันโรคภยันตรายนั้น เมื่อได้ส่งคนโดยสารขึ้นไว้ที่สถานีป้องกันโรคภยันตรายแล้ว ต้องล้าง และชำระเรือด้วยน้ำยากันโรคร้ายให้เป็นที่พอใจเจ้าพนักงานแพทย์ และเมื่อทำดังนั้นแล้วก็อนุญาตปล่อยเรือลำนั้นไปจากความกักด่านได้

มาตรา 238 ผู้แทนเจ้าของเรือจะต้องรับใช้ค่าเลี้ยงดูคนที่ต้องส่งขึ้นจากเรือนั้นไปไว้ที่ด่านป้องกันโรคภยันตรายที่รัฐบาลได้ใช้จ่ายออกไปแล้วตามใบพยานของเจ้าพนักงานแพทย์ และต้องรับใช้ค่าชำระล้างเรือ และค่าพยาบาลคนโดยสารและของอื่นด้วยยากันโรคร้ายนั้นด้วย

มาตรา 239 เป็นหน้าที่ของเจ้าพนักงานแพทย์จะต้องรีบแจ้งรายงานต่อเสนาบดีกระทรวงนครบาลในทุกครั้งที่มีเหตุสมควร ต้องเอาคนโดยสารในเรือใด ๆ ที่พึ่งเข้ามาถึงนั้นกักด่านป้องกันโรคภยันตราย และเมื่อต้องกักเรือใด ๆ เพื่อตรวจโรคร้าย และเวลาที่อนุญาตปล่อยเรือนั้นก็ต้องรายงานด้วยเหมือนกัน

มาตรา 240 เมื่อมีเรือเข้ามาจากเมืองท่าหรือตำบลใดที่มีโรคภยันตรายที่ติดกันได้ หรือที่ชักธงบอกว่ามีโรคร้ายอยู่ในเรือก็ดี ถ้าเป็นการจำเป็นเพื่อการเดินเรือไม่ให้เป็นอันตราย ผู้นำร่องจะขึ้นบนเรือนั้นเพื่อพามายังที่ทอดสมอด่านตรวจโรคภยันตราย - ก่อนได้รับอนุญาตแพทย์ก็ได้ แต่ถ้าภายหลังเจ้าพนักงานแพทย์ตรวจเห็นเป็นที่สมควรว่าต้อง

กันเรือลำนั้นที่ด่านป้องกันโรคภยันตราย ผู้นำร่องผู้นั้นก็จะต้องถูกกักด้วย ตามลักษณะในมาตรา 272 ในพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 241 นายเรือหรือแพทย์ในเรือลำใด ที่เข้ามาถึงจากตำบลใดที่มีไข้ห่าหรือไข้ทรพิษ หรือโรคร้ายที่ติดต่อกันได้ กำลังแพร่หลายอยู่ก็ดี หรือในลำเรือนั้นได้มีคนป่วยเป็นโรคอย่างหนึ่งอย่างใดในระหว่าง 14 วัน ก่อนวันที่เข้ามาถึงนั้นก็ดี นายเรือหรือแพทย์ผู้นั้นมีหน้าที่จำเป็นต้องแจ้งเหตุเหล่านั้นโดยถ่องแท้แก่ผู้นำร่อง และแก่เจ้าพนักงานแพทย์ที่จะมาจอดเทียบข้างหรือขึ้นบนเรือนั้นให้ทราบ

มาตรา 242 เจ้าพนักงานแพทย์มีอำนาจที่จะขึ้นบนเรือใด ๆ ที่เข้ามาในน่านน้ำสยาม และตรวจคนในเรือนั้นได้ทุกคน และถ้าเห็นสมควรแก่การจะเรียกดูสมุด และหนังสือสำคัญสำหรับเรือด้วยก็ได้ และเจ้าพนักงานแพทย์จะต้องพยายามทุกอย่างในทางที่ชอบด้วยกฎหมายตามที่เห็นสมควรแก่การสำหรับที่จะให้ทราบได้ว่าเรือดลอดทั้งคนในเรือนั้นมีความสะอาดเรียบร้อยปราศจากไข้เจ็บเพียงไร

มาตรา 243 บรรดาคนที่ส่งขึ้นไว้ที่สถานีป้องกันโรคภยันตรายนั้นต้องอยู่ในความกักด่านป้องกันโรคภยันตราย* ตามกำหนดเวลาดังต่อไปนี้คือ.-

ไข้กาฬโรค ไม่เกิน 10 วัน ตั้งแต่วันที่คนป่วยสุดท้ายตายลงหรือหายสนิทหรือย้ายไปไว้ในที่ซึ่งไม่ปะปนกับคนอื่น

ไข้ทรพิษ ไม่เกิน 14 วัน ตั้งแต่วันที่คนป่วยสุดท้ายตายลงหรือหายสนิทหรือย้ายไปไว้ในที่ซึ่งไม่ปะปนกับคนอื่น

ไข้ห่าหรือตกโรค ไม่เกินสิบวัน ตั้งแต่วันที่คนป่วยสุดท้ายตายลง หรือหายสนิท หรือ ย้ายไปไว้ในที่ซึ่งไม่ปะปนกับคนอื่น

มาตรา 244 ห้ามมิให้เอาสิ่งของอย่างหนึ่งอย่างใดนอกจากหนังสือ - และเงินตราออกจากที่ใด หรือเรือลำใด ที่ต้องกักด่านป้องกันโรคภยันตรายโดยมิได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานแพทย์เป็นอันขาด และบรรดาสิ่งของทุกอย่างที่เอาออกมาแล้วนั้นต้องชำระด้วยเครื่องยาป้องกันโรคร้ายตามวิธีที่เจ้าพนักงานแพทย์จะสั่งให้ทำนั้นเสียก่อน จึงส่งต่อไปได้

---

*ปัจจุบันได้แก่ พรบ.โรคติดต่อ พ.ศ.๒๕๒๓-๒๕๓๒ รหัส กม.๓๓๕

มาตรา 245 บรรดาหนังสือและห่อสิ่งของทางไปรษณีย์ (ไปรษณีย์วัตถุ)* สำหรับส่งถึงคนที่ต้องกักด่านป้องกันโรคภยันตรายนั้น ให้ส่งไว้ยังที่ว่าการกรมไปรษณีย์เพื่อให้รีบส่งต่อไปในโอกาสแรกที่จะส่งได้

มาตรา 246 เจ้าพนักงานแพทย์ได้ตรวจบนเรือที่ต้องกักด่านป้องกันโรคภยันตราย หรือไปตรวจที่สถานีป้องกันโรคภยันตรายในเวลาที่มีคนต้องกักด่านอยู่นั้นก็ดี เมื่อเวลากลับต้องชำระตนเองด้วยเครื่องยาป้องกันโรคร้ายให้เรียบร้อยเสียก่อนจึงจะขึ้นบกได้

มาตรา 247 ในคราวที่เจ้าพนักงานแพทย์ของรัฐบาลสยามแจ้งความแก่นายเรือในบังคับต่างประเทศลำใดว่าจะต้องจัดการตามลักษณะในมาตรา 220 มาตรา 221 มาตรา 229 มาตรา 236 และมาตรา 242 นั้น เมื่อก่อนจะได้ลงมือจัดการนายเรือลำนั้นย่อมมีอำนาจชอบธรรมที่จะไปแจ้งเหตุต่อกงสุลของประเทศนั้นได้ และกงสุล** (ถ้าเห็นสมควรแก่การ) ก็มีอำนาจที่จะมาดูในเวลาที่ตรวจเรือต่างประเทศนั้นและจะยอม - หรือไม่ยอมให้เจ้าพนักงานจัดการตามข้อบังคับในมาตราต่าง ๆ ที่กล่าวมาแล้วนั้นก็ได้

มาตรา 248 ถ้ามีความละเมิดข้อบังคับต่าง ๆ ที่กล่าวมาแล้วข้างบนนี้เกิดขึ้นอย่างหนึ่งอย่างใด บรรดาคนที่ช่วยในการกระทำความละเมิด และนายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือที่มีความละเมิดเกิดขึ้นหรือที่ได้เกี่ยวข้องในการกระทำความละเมิดนั้น จะต้องต่างคนรับผิดชอบในการละเมิดนั้น และต้องระวางโทษปรับเป็นเงินไม่เกินกว่าสองพันบาท

หมวดที่ 6
ข้อบังคับสำหรับผู้นำร่อง

"**มาตรา 249** .....(ยกเลิก)....."

มาตรา ๒๔๙ ยกเลิกโดย พรบ.ฯ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉ.๒) พ.ศ.๒๔๗๗ ม.๓

*ดู ไปรษณีนิเทศ ท้าย พรบ.ไปรษณีย์ พ.ศ.๒๔๗๗-๒๕๓๒ รหัส กม.๒๕๖

**"กงสุล" ดู พรบ.ว่าด้วยเอกสิทธิและความคุ้มกันทางทูต พ.ศ.๒๕๒๗, และอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยความสัมพันธ์ทางทูต

"มาตรา 250 ถึง มาตรา 276.....(ยกเลิก)....."

หมวดที่ 7
ว่าด้วยการจ้างและการเลิกจ้างคนสำหรับเรือต่าง ๆ และการสอบไล่ความรู้เพื่อรับประกาศนียบัตรสำหรับทำการตามหน้าที่ได้

" **มาตรา 277** ห้ามมิให้ผู้ใดทำการในเรือกลไฟ เรือยนต์ เรือเดินทะเล เรือบรรทุกสินค้าขนาดตั้งแต่ 100 หาบขึ้นไปซึ่งทำการติดต่อกับเรือเดินทะเลหรือเรือซึ่งใช้เป็นเรือชูชีพ ประจำเรือเดินทะเล ในตำแหน่งที่กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ - กำหนดให้ต้องมีประกาศนียบัตร เว้นแต่เป็นผู้ที่ได้รับประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถให้ทำการเช่นนั้นได้"

" **มาตรา 278** เมื่อจะออกประกาศนียบัตรเช่นว่ามาแล้วให้แก่ผู้ใดสำหรับทำการเป็นนายเรือ ต้นหน สรั่ง ได้ก๋ง นายท้าย คนถือท้าย หรือต้นกล คนใช้เครื่อง ท่านว่าผู้นั้นต้องสอบความรู้ได้แล้ว และเมื่อยื่นใบสมัครสอบนั้นต้องมีพยานหลักฐานมาแสดง ให้เป็นที่พอใจถึงเรื่องไม่เป็นคนประพฤติเสเพล ติดสุรายาเมา หรือติดยาเสพติดให้โทษ ความชำนาญการงานที่ได้ทำมา และความประพฤติทั่วไปนั้นด้วย แต่ถ้าผู้นั้นเป็นนายเรือต้นหน สรั่ง ได้ก๋ง และนายท้ายจะต้องแสดงว่ามีสายตาดีด้วย

ในมาตรานี้คำว่า

"สรั่ง" หมายความถึงผู้ทำการควบคุมเรือลำเลียง

"ได้ก๋ง" หมายความถึงผู้ควบคุมเรือใบเดินทะเลที่มีน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ 800 หาบขึ้นไป

มาตรา ๒๕๐-๒๗๖ ยกเลิกโดย พรบ.ฯ แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.๒๔๗๗(ฉ.๒) ม.๓

มาตรา ๒๗๗ แก้ไขใหม่โดย พรบ.ฯ (ฉ.๑๓)พ.ศ.๒๕๒๕ ม.๑๙

มาตรา ๒๗๘ แก้ไขใหม่โดย พรบ.ฯ แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.๒๔๗๗ ม.๓

"คนถือท้าย" หมายความถึงผู้ควบคุม หรือผู้ถือท้าย หรือคนแจวท้ายของเรือบรรทุกสินค้าที่ทำการติดต่อกับเรือเดินทะเล"

มาตรา 279 ให้เจ้าท่าโดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกข้อบังคับเกี่ยวกับการสอบความรู้ของผู้ทำการในเรือในเรื่องดังต่อไปนี้ :-

(1) การแบ่งชั้นความรู้

(2) วิธีการสอบความรู้

(3) หลักสูตร

(4) คุณสมบัติของผู้สมัครสอบ

(5) ค่าธรรมเนียมในการสอบ

(6) การออกประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถ

(7) รายละเอียดอื่น ๆ เกี่ยวกับการสอบความรู้

ข้อบังคับนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้"

"มาตรา 280 ประกาศนียบัตรแสดงความรู้นั้น ต้องระบุชื่อ อายุและตำหนิรูปพรรณของผู้ถือประกาศนียบัตร และข้อความอื่น ๆ ตามที่จำเป็น และต้องมีรูปถ่ายของผู้ถือประกาศนียบัตรปิดไว้ด้วย

ประกาศนียบัตรสำหรับคนถือท้ายให้มีอายุสามปี นอกนั้นให้มีอายุห้าปี เมื่อครบกำหนดแล้ว ผู้ถือต้องนำมาเปลี่ยนใหม่ ให้เรียกค่าธรรมเนียมการเปลี่ยนประกาศนียบัตรกึ่งหนึ่ง แห่งอัตราค่าธรรมเนียมเดิม และถ้าเจ้าท่าจะต้องการให้แสดงพยานหลักฐานดั่ง ที่บัญญัติไว้ในมาตรา 278 ก็ทำได้"

มาตรา 281 บรรดาประกาศนียบัตรสำหรับความรู้ที่ได้ออกให้ไปแล้วก่อนเวลาประกาศใช้พระราชบัญญัตินี้นั้น ให้เป็นอันใช้ได้มีกำหนดห้าปีนับแต่วันที่ออกประกาศนียบัตรให้ไปแล้ว

มาตรา ๒๗๙ แก้ไขโดย พรบ.ฯ (ฉ.๑๓) พ.ศ.๒๕๒๕ ม.๒๐

มาตรา ๒๘๐ แก้ไขใหม่โดย พรบ.ฯ แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.๒๔๗๗ ม.๓

ชื่อ "การสอบความรู้ผู้ทำการในเรือ" ตาม ม.๒๗๙

" **มาตรา 282** ผู้ใดทำการในเรือในตำแหน่งที่กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือกำหนดให้ต้องมีประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถ โดยมิได้รับประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถอันถูกต้องตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือทำการในเรือในขณะที่ประกาศนียบัตรสิ้นอายุแล้ว ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ"

มาตรา 283 ผู้ใดเอาประกาศนียบัตรของคนอื่นออกอ้าง หรือใช้สำหรับตนด้วยประการใด ๆ ท่านว่าผู้นั้นมีความผิดต้องระวางโทษานุโทษเป็นสามสถานสถานหนึ่งให้จำคุกไม่เกินกว่าหกเดือน สถานหนึ่งให้ปรับไม่เกินกว่าพันบาท สถานหนึ่งทั้งจำทั้งปรับเช่นว่ามาแล้วด้วยกัน และผู้ใดแสวงหาประกาศนียบัตรมาให้ใช้สำหรับการเช่นว่ามาในมาตรานี้ ท่านว่าผู้นั้นมีความผิดต้องระวางโทษเช่นว่ามาแล้วดุจกัน

" **มาตรา 284** ผู้ทำการในเรือในตำแหน่งที่กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือกำหนดให้ต้องมีประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถต้องเก็บประกาศนียบัตรของตนไว้ในเรือเพื่อให้เจ้าท่าตรวจได้ในขณะที่ทำการ

ถ้าเจ้าท่าหรือตัวแทนเจ้าของเรือประสงค์จะเปลี่ยนตัวผู้ทำการในเรือลำใด ให้เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือนำใบอนุญาตใช้เรือลำนั้น พร้อมทั้งประกาศนียบัตรของผู้ที่จะทำการในเรือลำนั้นไปให้เจ้าพนักงานออกใบอนุญาตบันทึกการเปลี่ยนตัวผู้ทำการในเรือไว้ในใบอนุญาตใช้เรือ ณ ที่ทำการเจ้าท่าท้องถิ่นที่เรือนั้นขึ้นทะเบียน ภายในกำหนดสิบห้าวัน"

มาตรา 285 คนรับจ้างสำหรับทำการในเรือเดินทะเลคนใด จะเข้าทำการงานหรือมีผู้จ้างทำการงานในเรือกำปั่นชาติสยาม หรือเรือกำปั่นต่างประเทศชาติใดที่ไม่มีกงสุลประจำอยู่ในกรุงสยาม ต้องได้รับอนุญาตเจ้าท่าก่อนจึงทำได้และเจ้าท่าต้องเรียกใบพยานเลิกจ้างที่ผู้นั้นได้รับจากเรือที่ตนได้ทำการงานมาแล้วในหนหลังมาเก็บรักษาไว้ด้วย ถ้าและผู้นั้นนำใบพยานเช่นนั้นมาส่งไม่ได้ ท่านว่าผู้นั้นจำเป็นต้องชี้แจงว่าเป็นด้วยเหตุใด ให้เป็นที่พอใจเจ้าท่า

มาตรา ๒๘๒ แก้ไขใหม่โดย พรบ.ฯ (ฉ.๑๓) พ.ศ.๒๕๒๕ ม.๒๑
มาตรา ๒๘๔ แก้ไขใหม่โดย พรบ.ฯ (ฉ.๑๓) พ.ศ.๒๕๒๕ ม.๒๑

มาตรา 286 ค่าธรรมเนียมซึ่งรัฐบาลสยามจะได้กำหนดตามครั้งคราวนั้นให้เรียกเก็บสำหรับการว่าจ้างและการเลิกจ้างทุกครั้ง ให้เจ้าท่าจัดระเบียบพิกัดค่าธรรมเนียมเช่นนี้ปิดประกาศไว้ในที่แลเห็นง่าย ณ ที่ว่าการกรมเจ้าท่า และให้มีอำนาจไม่ยอมเป็นธุระจัดการว่าจ้างหรือการเลิกจ้างรายใด ๆ ก่อนได้รับค่าธรรมเนียมในส่วนนั้น

มาตรา 287 เจ้าของเรือหรือนายเรือกำปั่นจะว่าจ้างหรือเลิกจ้างคนการสำหรับเรือเดินทะเล ณ ที่ว่าการกรมเจ้าท่า ต้องเสียเงินค่าธรรมเนียมตามพิกัดที่ตั้งไว้สำหรับการว่าจ้างหรือเลิกจ้างนั้นทุกครั้ง

มาตรา 288 เมื่อคนทำการในเรือเดินทะเลคนใดเลิกรับจ้างจากเรือกำปั่นสยามลำหนึ่งลำใดภายในพระราชอาณาเขต นายเรือกำปั่นลำนั้นต้องทำใบพยานการเลิกจ้างให้ผู้นั้นไปฉบับหนึ่งเป็นคู่มือให้ทำให้ในเวลาที่เลิกจ้าง และให้เขียนความลงไว้ในนั้นว่าผู้นั้นได้รับจ้างช้านานเท่าใด ประเภทการที่ได้ใช้ให้ทำและเลิกจ้างเมื่อวันใดและลงลายมือนายเรือเป็นสำคัญ ถ้าและผู้เลิกรับจ้างจะขอร้องให้ทำหนังสือชี้แจงเพิ่มเติมคำว่าได้ให้ค่าจ้างและได้หักเงินค่าจ้างอย่างไรนายเรือต้องทำให้ตามประสงค์ภายในยี่สิบสี่ชั่วโมงนับแต่เวลาที่ร้องขอ

มาตรา 289 การเลิกจ้างคนทำการในเรือเดินทะเลจากเรือกำปั่นชาติสยามหรือจากเรือกำปั่นต่างประเทศที่ไม่มีกงสุลประจำอยู่ในกรุงสยามนั้นห้ามมิให้ทำในที่อื่นนอกจากที่ว่าการกรมเจ้าท่า

"**มาตรา 290** ผู้ใดกระทำความผิดดังที่บัญญัติไว้ในหมวดนี้ และความผิดนั้นมิได้มีบทกำหนดโทษไว้ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท"

หมวดที่ 8
ว่าด้วยการใช้อำนาจทำโทษสำหรับความผิด

" มาตรา 291 ผู้นำร่อง นายเรือ ต้นหน สรั่ง ได้ก่ง นายท้าย คนถือท้าย ต้นกล หรือคนใช้เครื่องที่ได้รับประกาศนียบัตร หรือใบอนุญาตผู้ใดหย่อนความสามารถหรือประพฤติไม่สมควรแก่หน้าที่ ละเลยไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือข้อบังคับเกี่ยวแก่การเดินเรือ หรือหน้าที่ของตน ให้เจ้าท่ามีอำนาจที่จะสั่งงด ไม่ให้ใช้ประกาศนียบัตร หรือใบอนุญาตมีกำหนดไม่เกินสองปี แต่ไม่เป็นการลบล้างโทษอย่างอื่น ซึ่งผู้นั้นจะพึงได้รับ

ถ้าผู้นั้นไม่พอใจคำสั่งให้งดใช้ประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาต ให้ผู้นั้นมีสิทธิที่จะอุทธรณ์ไปยังรัฐมนตรีเจ้าหน้าที่ ภายในหนึ่งเดือนนับแต่วันที่ได้ทราบคำสั่งคำชี้ขาดของรัฐมนตรีนั้นเป็นที่สุด แต่ในระหว่างที่รัฐมนตรียังมิได้ชี้ขาด คำสั่งให้งดใช้ประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาตมีผลบังคับได้"

มาตรา 292 เจ้าท่าทุกตำบลมีอำนาจหน้าที่ที่จะงดหรือเรียกคืนประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาตใดๆ ได้ ตามลักษณะมาตรา 291 และเพื่อประกอบกับการเช่นนั้นให้เจ้าท่ามีอำนาจทำการไต่สวนและหมายเรียกพยาน และสืบพยานได้ทุกอย่าง ถ้าพยานคนใดไม่มาเพิกพยานหรือขัดขืนไม่ยอมเพิกพยานก็ดี ท่านว่ามีความผิดต้องระวางโทษต่อหน้าศาลธรรมดาตามโทษานุโทษที่กฎหมายบัญญัติไว้สำหรับความผิดเช่นนั้น

ในการไต่สวนอย่างใดตามที่ว่ามาแล้วเจ้าท่าจะมีผู้ช่วยวินิจฉัยสองนาย ซึ่งเสนาบดีกระทรวงนครบาล จะเลือกจากจำพวกคนที่มีความรอบรู้ชำนาญในการเดินเรือทะเลมานั่งพร้อมด้วยก็ได้

ถ้าผู้ต้องคดีคนใดไม่มีความพอใจและจะขอให้ตรวจคำตัดสินของคณะที่ไต่สวน เช่นว่ามานี้เสียใหม่ ท่านว่าจะฟ้องอุทธรณ์เจ้าท่าต่อศาลอันมีหน้าที่ก็ฟ้องได้

มาตรา ๒๙๑ แก้ไขโดย พรบ.ฯ (ฉ.๑๐) พ.ศ.๒๔๗๗ ม. ๓

มาตรา 293 การใช้อำนาจปรับโทษที่ให้ไว้แก่เจ้าท่าตามพระราชบัญญัตินี้ไม่เกี่ยวข้องอย่างใดกับคดีทางอาญาหรือทางแพ่ง ซึ่งอาจฟ้องร้องจำเลยในความผิดอันเดียวกัน ต่อศาลซึ่งมีหน้าที่เพื่อให้ลงโทษหรือให้ปรับจำเลยใช้ค่าเสียหาย ตามลักษณะที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นสำหรับความผิดนั้น

มาตรา 294 ผู้ใดซึ่งเจ้าท่ายึดหรือเรียกคืนประกาศนียบัตร หรือใบอนุญาตอย่างใด ตามลักษณะพระราชบัญญัตินี้ เมื่อมีบังคับให้ส่งต้องนำประกาศนียบัตร หรือใบอนุญาตสำหรับตัวนั้นไปส่งยังเจ้าท่า ถ้าไม่ส่ง ท่านว่าผู้นั้นมีความผิด ต้องระวางโทษปรับเป็นเงินไม่เกินกว่าสองร้อยบาท

มาตรา 295 ประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาตใด ๆ ที่ถูกเรียกคืนนั้น ท่านให้ยกเลิกเป็นอันใช้ไม่ได้ต่อไปทุกฉบับ

มาตรา 296 บรรดาใบอนุญาตหรือประกาศนียบัตรที่ถูกยึดไว้ชั่วคราวนั้น ให้รักษาไว้ ณ ที่ว่าการกรมเจ้าท่า เมื่อครบกำหนดเวลาที่ให้ยึดแล้ว ให้ส่งคืนแก่ผู้ถือรับไปตามเดิม แต่ต้องจดความที่ให้ยึดนั้นลงไว้ในฉบับประกาศนียบัตร หรือใบอนุญาตนั้นด้วยเป็นสำคัญ

หมวดที่ 9
ลักษณะโทษและลักษณะรับผิดชอบทางแพ่ง

มาตรา 297 ผู้ใดไม่กระทำตามคำสั่งหรือต่อสู้ หรือขัดขวางเจ้าพนักงานคนใดซึ่งทำการในหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ท่านว่าผู้นั้นมีความผิดต้องระวางโทษานุโทษเป็นสามสถาน สถานหนึ่งให้จำคุกไม่เกินกว่าหกเดือน สถานหนึ่งให้ปรับเป็นเงินไม่เกินกว่าห้าร้อยบาท สถานที่หนึ่งให้ลงโทษทั้งจำทั้งปรับเช่นว่ามาแล้วด้วยกัน

มาตรา 298 ในความผิดอย่างใด ๆ ต่อพระราชบัญญัตินี้ ถ้าผู้ที่ควบคุมเรือหรือควบคุมเครื่องจักรของเรือกำปั่นและเรือเล็กต่าง ๆ ลำใดซึ่งเป็นจำเลยนั้นหลบหนีตามตัวไม่ได้ท่านว่าศาลมีอำนาจลงโทษปรับแก่เจ้าของเรือหรือแก่ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตสำหรับเรือลำนั้นได้ตามที่กฎหมายนี้บัญญัติไว้สำหรับความผิดนั้น ๆ

มาตรา 299 เจ้าของเรือหรือผู้ที่รับใบอนุญาตสำหรับเรือกำปั่น และเรือเล็กต่าง ๆ ทุกลำ ต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการใช้ค่าปรับต่าง ๆ ซึ่งนายเรือ, ต้นกล ต้นหน หรือลูกเรือลำนั้นถูกปรับโดยกระทำความผิดอย่างหนึ่งอย่างใดต่อพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 300 เจ้าของแพไม้ทุกแพต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการใช้ค่าปรับต่าง ๆ ซึ่งผู้ที่ควบคุมแพหรือคนประจำการในแพนั้นถูกปรับ โดยกระทำความผิดอย่างหนึ่งอย่างใดต่อพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 301 ลักษณะโทษต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ท่านว่าไม่เกี่ยวข้องอย่างใดกับความรับผิดชอบ ซึ่งจำเลยจะพึงถูกปรับในคดีส่วนแพ่งเพราะความผิดอย่างหนึ่งอย่างใดต่อพระราชบัญญัตินี้

หมวดที่ 10
ข้อบังคับทั่วไปสำหรับเมื่อมีเหตุเรือโดนกัน

มาตรา 302 ถ้ามีเหตุเรือโดนกันครั้งใด เป็นโดยความไม่ได้แกล้งหรือเป็นโดยเหตุใด ๆ ซึ่งเหลือความสามารถของมนุษย์จะป้องกันได้ก็ดี ท่านว่าอันตรายและความเสียหายที่ได้มีขึ้นแก่เรือลำใดมากน้อยเท่าใดต้องเป็นพับกับเรือลำนั้นเองทั้งสิ้น

มาตรา 303 ถ้ามีเหตุเรือโดนกันครั้งใดเป็นด้วยความผิดหรือความละเลย ท่านว่าอันตรายและความเสียหายที่ได้มีขึ้นมากน้อยเท่าใด ให้ปรับเอาแก่เรือลำที่มีความผิดหรือมีความละเลยนั้น

มาตรา 304 ถ้าเรือที่โดนกันนั้น ต่างมีความผิดหรือความละเลยทั้งสองลำ ท่านว่าไม่ต้องปรับให้ฝ่ายใดใช้ค่าเสียหายอันตราย ซึ่งได้มีแก่ลำใดหรือทั้งสองลำ เว้นไว้แต่ถ้าพิจารณาได้ความปรากฏว่า มูลเหตุที่โดนกันได้เกิดจากฝ่ายใดโดยมาก ฉะนั้น จึงให้ศาลซึ่งมีหน้าที่ตัดสินกำหนดจำนวนเงินที่ฝ่ายนั้นจะต้องใช้ค่าเสียหายให้แก่อีกฝ่ายหนึ่ง

มาตรา 305 เมื่อมีความผิด หรือความละเลยเกิดขึ้นอย่างใด อันเรือที่เกี่ยวข้องมีความผิดด้วยกันทั้งสองฝ่าย ท่านว่าเจ้าของหรือนายเรือทั้งสองลำนั้น หรือลำใดแต่ลำเดียวต้องรับผิดชอบใช้ค่าอันตรายหรือความเสียหายที่ได้มีขึ้นแก่สิ่งของที่บรรทุกในเรือหรือแก่บุคคล เพราะความผิดหรือความละเลยที่ได้กระทำนั้น

ถ้าและการต้องใช้ค่าอันตรายหรือความเสียหายนั้นตกหนักแก่เรือที่ต้องคดีนั้นแต่ลำเดียว ท่านว่าเรือลำนั้นย่อมมีอำนาจที่จะฟ้องร้องให้เรืออีกลำหนึ่งที่ต้องคดีด้วยกันช่วย ใช้เงินที่ได้เสียไปแล้วนั้นกึ่งหนึ่ง

ถ้าและทางพิจารณาตามกฎหมายได้พิพากษาว่าความรับผิดชอบนั้นควรแบ่งกัน - เป็นอย่างอื่นนอกจากที่ว่ามาแล้วฉะนั้น ท่านว่าการที่จะต้องใช้เงินค่าอันตราย หรือความเสียหายต้องเป็นไปตามคำพิพากษานั้น

มาตรา 306 การร้องเอาค่าเสียหายนั้นท่านว่ากัปตันหรือนายเรือลำใดที่เกี่ยวในคดีย่อมมีอำนาจเป็นโจทก์แทนบรรดาบุคคลที่เกี่ยวข้องนั้นได้

มาตรา 307 ถ้าการที่เรือโดนกันเป็นเหตุให้เสียชีวิตหรือเกิดบาดเจ็บแก่บุคคลท่านว่าเงินค่าเสียหายที่ตัดสินให้เสียในส่วนนี้ต้องใช้ก่อนค่าเสียหายอย่างอื่น ๆ

มาตรา 308 คำร้องเอาค่าเสียหายอย่างใด ๆ ที่เนื่องจากเหตุเรือโดนกันนั้น ท่านว่าต้องยื่นภายในหกเดือนนับจากวันที่ผู้เกี่ยวข้องเป็นโจทก์ได้ทราบเหตุอันนั้น

มาตรา 309 เมื่อได้มีคำฟ้องเรียกค่าเสียหายอันเกิดจากเหตุเรือโดนกันยื่นต่อศาล ถ้าผู้ใดที่เกี่ยวในคดีร้องขอขึ้น ท่านว่าผู้พิพากษาที่มีหน้าที่มีอำนาจที่จะออกคำสั่งให้มีการอายัดแก่เรือลำเดียวหรือหลายลำ อันต้องหาว่าเป็นต้นเหตุในการที่เรือโดนกันนั้นได้

มาตรา 310 (1) ถ้ามีความผิดอย่างใดต่อกฎข้อบังคับสำหรับป้องกันเหตุเรือโดนกัน เกิดขึ้นเพราะความละเมิดของนายเรือ หรือเจ้าของเรือลำใดอันเป็นละเมิด

ที่กระทำด้วยความจงใจ ท่านว่านายเรือหรือเจ้าของเรือผู้นั้นมีความผิดต้องระวางโทษานุโทษสำหรับทุกครั้งที่ละเมิดเช่นนั้นเป็นสามสถาน สถานหนึ่งให้จำคุกไม่เกินกว่าหกเดือน สถานหนึ่งให้ปรับเป็นเงินไม่เกินกว่าพันบาท สถานหนึ่งทั้งจำทั้งปรับเช่นว่ามาแล้วด้วยกัน

(2) ถ้ามีความเสียหายเกิดขึ้นแก่บุคคลหรือทรัพย์สมบัติเพราะเหตุเรือลำใดไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับอย่างหนึ่งอย่างใดในกฎข้อบังคับสำหรับป้องกันเหตุเรือโดนกัน ท่านว่าให้ถือว่าความเสียหายอันนั้นเท่ากับได้มีขึ้นจากความละเมิดอันจงใจของผู้ควบคุมการอยู่บนดาดฟ้าเรือลำนั้นในขณะที่เกิดเหตุ เว้นไว้แต่ถ้าพิสูจน์ให้ศาลเห็นเป็นที่พอใจว่ามีเหตุอันจำเป็นในขณะนั้นที่จะต้องประพฤติให้ผิดไปจากกฎข้อบังคับที่ว่ามาแล้ว

(3) ในคดีเรื่องเรือโดนกัน ถ้าปรากฏขึ้นต่อศาลซึ่งพิจารณาคดีนั้นว่าได้มีความละเมิดเกิดขึ้นต่อข้อบังคับข้อหนึ่งข้อใดแห่งกฎข้อบังคับสำหรับป้องกันเหตุเรือโดนกัน ท่านให้ถือว่าความผิดที่เป็นมูลแห่งคดีนั้นตกอยู่กับเรือลำที่ได้มีความละเมิดอันนั้น เว้นไว้แต่ถ้าพิสูจน์ให้ศาลเห็นเป็นที่พอใจว่าได้มีเหตุจำเป็นที่จะต้องประพฤติให้ผิดไปจากข้อบังคับที่ว่ามาแล้ว

มาตรา 311 เมื่อเจ้าของเรือหรือนายเรือลำใดต้องการกฎข้อบังคับสำหรับป้องกันเหตุเรือโดนกัน ก็ให้เจ้าท่าจ่ายให้ตามความประสงค์

มาตรา 312 เมื่อเกิดเหตุเรือสองลำโดนกันขึ้นเวลาใด นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือทั้งสองฝ่าย เมื่อเห็นว่าจะกระทำได้เพียงใด โดยไม่เป็นที่น่ากลัวอันตรายจะมีขึ้นแก่เรือ หรือลูกเรือ หรือคนโดยสาร(ที่หากจะมี) ในเรือของตน ท่านว่าเป็นหน้าที่ของนายเรือหรือผู้ควบคุมเรือควรจะกระทำดังต่อไปนี้ คือ

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

(ข) ต้องแจ้งชื่อเรือชื่อเมืองท่าที่เป็นสำนักของเรือของตน และมาจากเมืองท่าใด จะไปเมืองท่าใด แก่นายเรือหรือผู้ควบคุมเรืออีกลำหนึ่งที่โดนกันนั้นให้ทราบ

ถ้านายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือลำใดละเลยไม่กระทำตามข้อปฏิบัติที่ว่าไว้ในมาตรา

นี้ และไม่มีเหตุอันสมควรที่จะแก้ตัวได้ว่าเป็นด้วยเหตุใด ท่านว่าถ้าไม่มีสักขีพยานแน่นอนว่าเป็นอย่างอื่น ต้องถือว่าเหตุเรือโดนกันนั้นได้เกิดขึ้นเพราะความประพฤติผิด หรือความละเลย หรือความประพฤติละเมิดฉะนั้น

ถ้านายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือลำใดไม่มีเหตุอันสมควรที่จะแก้ตัวได้และผู้นั้น ไม่กระทำตามที่บัญญัติไว้ในมาตรานี้ ท่านว่ามีความผิดต้องระวางโทษานุโทษเป็นสามสถาน - สถานหนึ่งให้จำคุกไม่เกินกว่าหกเดือน สถานหนึ่งให้ปรับเป็นเงินไม่เกินกว่าพันบาท สถานหนึ่งทั้งจำทั้งปรับเช่นว่ามาแล้วด้วยกัน ถ้าและเป็นผู้ที่มีประกาศนียบัตรสำหรับทำการใน - หน้าที่เช่นนั้น ท่านว่าต้องมีการพิจารณาความที่ประพฤติผิด และให้งดประกาศนียบัตรนั้นเสียหรือห้ามไม่ให้ใช้อีกต่อไปก็ได้สุดแต่สมควรแก่การ

แบบที่ 1
แบบคำถามซึ่งนายเรือต้องชี้แจงในเวลาที่เรือเข้าถึง

(1) วันที่เรือมาถึง.....
(2) ชื่อเรือ.....
(3) ธงชาติของเรือ.....
(4) ประเภทของเรือ.....
(5) เรือขนาดกี่ตัน.....
(6) ชื่อนายเรือ.....
(7) เรือมาขึ้นแก่ผู้ใด.....
(8) เรือมาจากไหน.....
(9) ได้ออกเรือจากนั่นเมื่อวันใด .....
(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
พิกัดอัตราค่าธรรมเนียมประภาคารและโคมไฟ

"(ยกเลิก)"

"พิกัดค่าจ้างนำร่อง" ยกเลิกโดย พรบ.ฯแก้ไขเพิ่มเติม(ฉ.๒)พ.ศ.๒๔๗๓
"พิกัดอัตราค่าธรรมเนียมประภาคารและโคมไฟ" ยกเลิกโดย พรบ.ฯแก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.๒๔๗๗

พระราชบัญญัติ
การเดินเรือในน่านน้ำสยามแก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477

นริศรานุวัดติวงศ์
ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์
(ตามพระราชกฤษฎีกาลงวันที่ 11 มกราคม พ.ศ.2476)

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาประชาธิปก พระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว มีพระบรมราชโองการดำรัสเหนือเกล้าฯ สั่งว่า

โดยที่สภาผู้แทนราษฎรถวายคำปรึกษาว่า สมควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม พ.ศ.2456

จึ่งทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้ โดยคำแนะนำและยินยอมของสภาผู้แทนราษฎร ดังต่อไปนี้

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้ให้เรียกว่า "พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยามแก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477"

มาตรา 2 ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน พุทธศักราช 2477 เป็นต้นไป

มาตรา 3 ให้ยกเลิกความในมาตรา 214 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม พ.ศ.2456 และอัตราค่าธรรมเนียมตามแบบ 3 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม พ.ศ.2456 ซึ่งได้แก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศ-เปลี่ยนแปลงพิกัดอัตราค่าธรรมเนียมประภาคารและโคมไฟลงวันที่ 3 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2474

ให้ยกเลิกความในมาตรา 68, 102, 135, 136, 137, 212, 213, 215, 277, 278, 279, 280, 282, 284, 290 และ 291 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม พ.ศ.2456 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

..... ฯลฯ .....

ข้อความที่แก้ไขได้นำไปแทนในพระราชบัญญัติเดิมแล้ว จึงไม่พิมพ์อีก

มาตรา 4 เรือเดินสมุทรบรรทุกนักท่องเที่ยวรอบโลกชั่วครั้งคราว ให้เก็บค่าธรรมเนียมประภาคาร ทุ่นหมายร่องน้ำ และโคมไฟกึ่งอัตราปกติ

"มาตรา 5 ในการพิจารณาออกใบอนุญาตสำหรับเรือกลไฟและเรือยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือสินค้า หรือจูงเรือนั้น ถ้าเป็นเรือเดินประจำทาง เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานซึ่งได้แต่งตั้งขึ้นเพื่อทำการจดทะเบียนมีอำนาจที่จะ

(1) กำหนดข้อห้ามและเงื่อนไขเกี่ยวกับเขตหรือทางที่จะใช้เรือนั้นเดิน

(2) กำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับจำนวน ขนาด ชนิดและกำลังเครื่องจักรของเรือที่จะใช้เดินจากตำบลหนึ่งถึงตำบลหนึ่ง ตลอดจนถึงการสับเปลี่ยนเรือใช้แทนกันชั่วคราวด้วย

(3) กำหนดท่าเรือต้นทางและปลายทาง

(4) สั่งงดอนุญาตเรือลำใด ๆ หรือของเจ้าของใด ๆ มิให้เดินประจำทาง ที่เห็นว่ามีเรืออื่นเดินอยู่เพียงพอแล้ว หรือเมื่อเห็นว่าถ้าให้อนุญาตจะมีการแข่งขันกัน จนจะเป็นเหตุให้เกิดความเสื่อมเสียความปลอดภัยของประชาชน

(5) ตั้งคณะกรรมการขึ้นโดยความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นครั้งคราว เพื่อกำหนดเงื่อนไขในเรื่องค่าโดยสาร ค่าระวาง ค่าจูงเรือ ค่าบริการอื่น จำนวนเรือที่จะใช้เดิน เวลาออกเรือ และเวลาเรือถึงท่าเรือปลายทาง คณะกรรมการนั้นให้รวมทั้งเจ้าของเรือ หรือผู้แทนด้วย

ถ้าไม่ใช่เรือเดินประจำทางเจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานซึ่งได้แต่งตั้งขึ้น มีอำนาจที่จะห้ามหรือจำกัดมิให้เดินเรือรับจ้างในเขตใด ๆ ในเมื่อเห็นว่าการเดินเรือรับจ้างในเขตนั้นจะเป็นเหตุให้เกิดความไม่สงบเรียบร้อยหรือเสียหายแก่ทรัพย์สินของประชาชน"

"มาตรา 6 การรับใบอนุญาตตามมาตรา 5 ต้องเสียค่าธรรมเนียมตามมาตรา 174 มาตรา 180 และมาตรา 188 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งได้แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 8)พ.ศ.2490 แต่เรือกลขนาดต่ำกว่า 3 ตันกรอสส์ และเรือที่ใช้ทำการประมงโดยเฉพาะให้เสียค่าธรรมเนียมออกใบอนุญาตเพียงกึ่งอัตราปกติ

เรือกลของกสิกรที่ใช้ประโยชน์เฉพาะในการกสิกรรมของตนเองซึ่งมีขนาดต่ำกว่า 3 ตันกรอสส์ ใช้เครื่องยนต์กำลังไม่เกิน 7 แรงม้า ให้ยกเว้นไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียม

มาตรา ๕ แก้ไขโดย พรบ.ฯ (ฉ.๑๐) พ.ศ.๒๕๑๐ ม.๑๔
มาตรา ๖ แก้ไขโดย พรบ.ฯ(ฉ.๘) พ.ศ.๒๔๙๐ ม.๑๐
"ม.๑๗๔ ๑๘๐ และ ๑๘๘" ใน ม.๖ บัจจุบันยกเลิกแล้วฯ

ใบอนุญาต แต่ต้องรับใบอนุญาต"

"มาตรา 7 เรือกลไฟและเรือยนต์ที่รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร หรือสินค้าหรือจูงเรือลำใด ฝ่าฝืนเงื่อนไขที่ได้กำหนดขึ้นตามมาตรา 5 เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานมีอำนาจที่จะสั่งงดการเดินเรือของเรือนั้น ๆ เสียชั่วคราวหรือจะสั่งยึดใบอนุญาตสำหรับเรือนั้นไว้มีกำหนดไม่เกินหกเดือนก็ได้

เจ้าของเรือหรือเจ้าของกิจการเดินเรือที่ถูกสั่งงดการเดินเรือ หรือถูกยึดใบอนุญาตตามวรรคหนึ่ง มีสิทธิอุทธรณ์ ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ภายในหนึ่ง - เดือนนับแต่วันที่ได้ทราบคำสั่ง คำชี้ขาดของรัฐมนตรีเป็นที่สุด และในระหว่างที่รัฐมนตรียังมิได้ชี้ขาด คำสั่งงดหรือยึดนั้นมีผลบังคับได้

เรือใดที่ถูกสั่งงดการเดินเรือหรือถูกยึดใบอนุญาตแล้วยังขืนเดิน หรือเรือใดกระทำการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือสินค้าหรือจูงเรือเป็นการประจำทางโดยมิได้รับใบอนุญาต ผู้ควบคุมเรือ เจ้าของเรือหรือเจ้าของกิจการเดินเรือมีความผิดต้องระวางโทษปรับ ไม่เกินสองพันบาท"

มาตรา 8 ให้แก้อักษรโรมันในมาตรา 27 ซึ่งเดิมใช้อักษร G. เป็นอักษร L.U

มาตรา 9 ให้แก้อักษรโรมันในมาตรา 40 ซึ่งเดิมใช้อักษร T. เป็นอักษร B.A.Z.

มาตรา 10 ให้แก้อักษรโรมันในมาตรา 81 ซึ่งเดิมใช้อักษร Y.N. เป็นอักษร S.T. แกและแก้อักษร Y.F. เป็น R.X.

มาตรา 11 ให้แก้อักษรโรมัน ในมาตรา 198 ซึ่งเดิมใช้อักษร T.H.E. เป็นอักษร R.K.O. กับเพิ่มความต่อไปนี้ เป็นวรรคที่ 2 ของมาตรา 198 คือ

".....นำไปแทนใน พรบ.เดิมแล้ว จึงไม่พิมพ์อีก....."

มาตรา 12 บรรดาธงสัญญาณที่พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยามยังมิได้บังคับไว้นั้น ให้บรรดาเรือกลไฟที่เข้ามาในเขตท่าแห่งน่านน้ำสยามปฏิบัติตาม

มาตรา ๗ แก้ไขใหม่โดย พรบ.ฯ (ฉ.๑๐) พ.ศ.๒๕๑๐ ม.๑๕

ประมวลสัญญาณสากลที่ใช้อยู่จงทุกประการ

" มาตรา 13 ความผิดตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ซึ่งมีโทษปรับสถานเดียวไม่เกินสองพันบาท และที่เกิดขึ้นในท้องที่ซึ่งอยู่ในเขตอำนาจของเจ้าท่า ให้เจ้าท่ามีอำนาจเปรียบเทียบได้เมื่อเจ้าทุกข์และผู้เสียหายยินยอมและผู้ต้องหาชำระค่าปรับตามคำเปรียบเทียบนั้นแล้ว ให้คดีเสร็จเด็ดขาดเพียงนั้น"

มาตรา 14 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐการมีอำนาจหน้าที่รักษาการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม พ.ศ.2456 และพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติม และให้มีอำนาจตั้งเจ้าพนักงาน ออกกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมหรือกิจการอื่น เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้

เจ้าพนักงานที่ได้รับแต่งตั้งตามมาตรานี้ ให้ถือว่าเป็นเจ้าหน้าที่ของกรมเจ้าท่า - และการตั้งเจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาด้วยและให้ระบุให้ชัดเจนว่าผู้ได้รับแต่งตั้งนั้น มีอำนาจปฏิบัติหน้าที่เพียงใด

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

ประกาศมา ณ วันที่ 17 ตุลาคม พุทธศักราช 2477 เป็นปีที่ 10 ในรัชกาลปัจจุบัน

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

นายพันเอก พระยาพหลพลพยุหเสนา

นายกรัฐมนตรี

พระราชบัญญัติ
การเดินเรือในน่านน้ำสยามแก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477(ฉบับที่ 2)

ในพระปรมาภิไธยสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวอานันทมหิดล
คณะผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์
(ตามประกาศประธานสภาผู้แทนราษฎร
ลงวันที่ 7 มีนาคม พุทธศักราช 2477)
อนุวัตน์จาตุรนต์
อาทิตย์ทิพอาภา
เจ้าพระยายมราช
ตราไว้ ณ วันที่ 20 เมษายน พุทธศักราช 2478
เป็นปีที่ 2 ในรัชกาลปัจจุบัน

โดยที่สภาผู้แทนราษฎรลงมติว่า สมควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม พ.ศ.2456 ในส่วนที่เกี่ยวกับการนำร่องและผู้นำร่องให้เรียบร้อยยิ่งขึ้น

จึงมีพระบรมราชโองการให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้ โดยคำแนะนำและยินยอมของสภาผู้แทนราษฎร ดังต่อไปนี้

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้ให้เรียกว่า "พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 (ฉบับที่ 2)"

มาตรา 2 ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้เมื่อพ้นกำหนด 6 เดือน นับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา 3 ให้ยกเลิกความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม พ.ศ.2456 ภาคที่ 3 หมวดที่ 6 ตั้งแต่มาตรา 249 ถึงมาตรา 276 และพิกัดค่าจ้างนำร่องตามแบบที่ 2 ท้ายพระราชบัญญัตินั้นเสีย

มาตรา 4 * การนำร่องนั้น ให้อยู่ในอำนาจ และความควบคุมของรัฐบาลให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงที่กรมเจ้าท่าสังกัดเป็นเจ้าหน้าที่รักษาการให้เป็นไปตาม —

"การนำร่อง" ตาม ม.๔ ดูกฎกระทรวง พ.ศ. ๒๔๗๘" นำร่องในเขตท่าเรือศรีราชา ได้แก่กฎ ฉ.๒๙ พ.ศ.๒๕๑๗

พระราชบัญญัตินี้ และเพื่อการนั้น ให้มีอำนาจออกกฎกระทรวง ในเรื่องต่อไปนี้ คือ

(1) กำหนดคุณสมบัติผู้นำร่องและผู้ฝึกการนำร่อง กำหนดชั้นความรู้ผู้นำร่อง วิธีการที่จะสอบความรู้และออกใบอนุญาตแก่ผู้ที่จะขอรับใบอนุญาตเป็นผู้นำร่อง

(2) กำหนดหน้าที่และมรรยาทของผู้นำร่อง

(3) กำหนดจำนวนผู้นำร่องที่จะอนุญาตให้ทำการนำร่อง และจำนวนผู้ฝึกการนำร่องประจำท่า หรือน่านน้ำแห่งใดแห่งหนึ่ง

(4) กำหนดค่าธรรมเนียมสอบไล่ผู้นำร่อง

(5) กำหนดวิธีการเก็บและแบ่งเงินผลประโยชน์ที่ได้มาเนื่องในการนำร่องเป็นต้นว่าจะแบ่งให้แก่ผู้นำร่องและผู้ฝึกการนำร่องเท่าใด แบ่งเป็นเงินสำรองหรือเงินทุนตั้งไว้เพื่อการใด และเก็บไว้ ณ ที่ใดเท่าใด

(6) กำหนดเขตท่าหรือน่านน้ำใด ๆ ให้มีการนำร่องโดยใช้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาล หรือของเทศบาล หรือหุ้นส่วนบริษัท หรือเอกชนทำการนำร่องตลอดถึงวางข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวด้วยการนั้น

(7) กำหนดเขตท่าเรือหรือน่านน้ำใด ๆ ซึ่งบังคับให้เป็นเขตที่ต้องเดินเรือโดยมีผู้นำร่อง ตลอดถึงวางข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวด้วยขนาดและชนิดของเรือที่ยกเว้นไม่ต้องบังคับใช้ผู้นำร่อง การเพิ่มหรือลดหย่อนค่าจ้างนำร่องแก่เรือบางประเภท

(8) กำหนดขนาดเรือที่จะต้องเสียค่าจ้างนำร่อง และพิกัดค่าจ้างนำร่อง

(9) กำหนดการลงทัณฑ์ และการจัดตั้งคณะกรรมการ พิจารณาการลงทัณฑ์แก่ผู้นำร่อง เมื่อผู้นำร่องกระทำผิดกฎข้อบังคับซึ่งว่าด้วยหน้าที่และมรรยาทของผู้นำร่อง

ทัณฑ์ที่จะลงได้นั้นมี 2 สถาน คือ

ก. ตำหนิโทษเป็นลายลักษณ์อักษร

ข. ปรับเป็นเงินไม่เกินร้อยบาท หรือลดชั้นเงินเดือน หรือตัดเงินเดือน แล้วแต่กรณี

(10) กำหนดแบบบัญชีและรายงานสำหรับให้ผู้นำร่องหรือห้างหุ้นส่วน หรือบริษัท หรือเทศบาลที่ทำการนำร่องทำยื่นต่อกรมเจ้าท่าเป็นครั้งคราวตามที่เห็นสมควร

กฎกระทรวงนั้น เมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

มาตรา 5 เมื่อได้ประกาศกฎกระทรวงกำหนดเขตท่าเรือน่านน้ำใด ๆ บังคับให้เป็นเขตที่ต้องเดินเรือโดยมีผู้นำร่องเรือกลไฟ และเรือเดินทะเลที่เคลื่อนเดินหรือ

เข้าออกในเขตท่าหรือน่านน้ำนั้น ๆ ให้มีการนำร่อง เว้นแต่จะมีกฎกระทรวงกำหนดไว้เป็นอย่างอื่นตามมาตรา 4

มาตรา 6 บุคคลใดจะรวมแรงรวมทุนกันตั้งห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทอันมีวัตถุประสงค์เพื่อจะหาประโยชน์ในทางรับจ้างนำร่อง จะต้องได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงที่กรมเจ้าท่าสังกัดเสียก่อน จึงจะตั้งได้

มาตรา 7 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงที่กรมเจ้าท่าสังกัดตั้งเจ้าหน้าที่ขึ้นคนหนึ่ง หรือหลายคน เป็นผู้สอดส่องกิจการและมรรยาทของผู้นำร่องหรือของห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทที่ตั้งขึ้นเพื่อทำการนำร่อง หรือของเทศบาลเฉพาะเกี่ยวแก่การนำร่อง

มาตรา 8 เจ้าหน้าที่ซึ่งตั้งขึ้นตามความในมาตรา 7 นั้น ให้อยู่ในบังคับบัญชาของกรมเจ้าท่าและมีอำนาจ

(1) เข้าไปในสถานที่และตรวจดูสมุดบัญชีสรรพเอกสาร และวัตถุเครื่องใช้ที่เกี่ยวหรือใช้ในการนำร่องได้ ในเวลาทำงานทุกเมื่อ

(2) เรียกผู้นำร่อง หรือลูกจ้างของผู้นำร่องหรือเจ้าหน้าที่ของห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทหรือเทศบาลที่ทำการนำร่องมาสอบถามถึงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับกิจการนำร่อง หรือถึงความประพฤติ ความเป็นไปของผู้นำร่อง หรือของบุคคลนั้น ๆ เพียงเท่าที่เกี่ยวกับกิจการนำร่อง

(3) สั่งให้ผู้นำร่องคนใดไปให้แพทย์ทหารเรือ หรือแพทย์สาธารณสุข ตรวจร่างกาย หรือตรวจสายตาเป็นครั้งคราวตามที่เห็นสมควร

มาตรา 9 ถ้าเจ้าพนักงานผู้สอดส่องกิจการและมรรยาท ของผู้นำร่องตรวจเห็นเรือหรือวัตถุเครื่องใช้ใด ๆ ที่ใช้ในการนำร่องชำรุดบุบสลายไม่เป็นที่ปลอดภัยที่จะใช้ในการนำร่อง ให้มีอำนาจสั่งเจ้าของจัดการซ่อมแซม ในระหว่างที่ยังซ่อมแซมไม่เสร็จ ห้ามมิให้นำเรือหรือวัตถุเครื่องใช้นั้นมาใช้ในการนำร่อง

มาตรา 10 เมื่อปรากฏขึ้นว่า ผู้นำร่องคนใดมีโรคภัยร่างกายไม่สมประกอบไม่สมควรให้ทำการเป็นผู้นำร่องต่อไปก็ดี หรือทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ หรือทำผิดกฎข้อบังคับ ซึ่งออกตามพระราชบัญญัตินี้ ถึงแม้ว่าผู้นำร่องนั้นจะได้รับโทษอย่างอื่นแล้วก็ดี กรมเจ้าท่ามีอำนาจที่จะสั่งเพิกถอนใบอนุญาตของผู้นำร่องนั้น หรือลดชั้นใบอนุญาตเสีย

หรือจะสั่งให้ยึดใบอนุญาตไว้เป็นเวลาไม่เกินสองปี แล้วแต่จะเห็นสมควร

ถ้าผู้นั้นไม่พอใจคำสั่งของกรมเจ้าท่า ให้มีสิทธิที่จะอุทธรณ์ไปยังรัฐมนตรีเจ้าหน้าที่ภายใน 1 เดือนนับแต่วันที่ได้ทราบคำสั่ง คำชี้ขาดของรัฐมนตรีนั้นเป็นที่สุด แต่ในระหว่างที่รัฐมนตรียังมิได้ชี้ขาด คำสั่งของกรมเจ้าท่ามีผลบังคับได้

มาตรา 11 ความผิดหรือละเมิดที่ผู้นำร่องได้กระทำนั้นไม่เป็นข้อแก้ตัวของเจ้าของเรือหรือนายเรือในอันที่จะทำให้ตนพ้นความผิดตามกฎหมายในความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นเนื่องในการเดินเรือ

"แต่เจ้าของเรือหรือนายเรือย่อมมีมีสิทธิที่จะเรียกร้องขอให้ผู้นำร่องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ตนอีกต่อหนึ่ง"

มาตรา 12 บุคคลผู้รับผิดในการชำระเงินค่าจ้างนำร่องตามพึกัดได้แก่

1. เจ้าของหรือนายเรือ หรือ
2. ตัวแทนเจ้าของเรือในขณะที่มีการนำร่อง

ในกรณีค้างชำระเงินค่าจ้างนำร่อง เจ้าท่าจะกักเรือ หรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ออกใบปล่อยเรือจะยึดใบปล่อยเรือไว้ก่อน จนกว่าจะได้ชำระเงินค่าจ้างนำร่องกันเสร็จแล้ว หรือมีค้ำประกันมาให้จนเป็นที่พอใจก็ได้ ถ้ามีคดีฟ้องเรียกค่าจ้างนำร่อง ศาลมีอำนาจที่จะสั่งให้ยึดเรือหรือเครื่องใช้ต่าง ๆ สำหรับเรือตามบทแห่งพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาความแพ่งไว้จนกว่าจะได้ชำระเงินค่าจ้าง

มาตรา 13 ผู้นำร่องคนใดทำการนำร่องนอกเหนือใบอนุญาต หรือโดยไม่ได้รับใบอนุญาตก็ดี ทำการนำร่องในระหว่างที่ใบอนุญาตถูกเรียกคืน ถูกงดใช้ หรือถูกยึดก็ดี ไม่ยอมไปทำการนำร่องเรือลำใดลำหนึ่งที่ได้ให้สัญญาณขอให้ตนไปทำการนำร่องโดยไม่มีข้อแก้ตัวอันสมควรก็ดี ละทิ้งการนำร่องไปกลางคันจากเรือลำใดโดยไม่มีเหตุอันสมควร หรือโดยนายเรือไม่ได้ยินยอมก็ดี นำเรือหรือวัตถุเครื่องใช้ในการนำร่องที่เจ้าพนักงานสั่งให้ทำการซ่อมแซมตามมาตรา 9 มาใช้ก่อนซ่อมแซมเสร็จก็ดี ผู้นั้นมีความผิดต้องระวางโทษปรับเป็นเงินไม่เกินห้าร้อยบาท

ม.๑๑ ว.๒ ยกเลิกโดย พรบ.ฯ (ฉ.๕) พ.ศ.๒๔๗๙ ม.๓

มาตรา 14 นายเรือคนใดใช้ผู้ที่ไม่ได้รับอนุญาตหรือผู้ที่ทำการนำร่องนอกเหนือใบอนุญาตเป็นผู้นำร่อง หรือใช้ผู้ที่ถูกเรียกใบอนุญาตคืน หรือผู้ที่ใบอนุญาตถูกงดใช้ หรือถูกยึดให้เป็นผู้นำร่องเรือของตน หรือนายเรือคนใดเดินเรือในเขตท่าที่บังคับให้มีการนำร่องโดยไม่ใช้ผู้นำร่อง นายเรือผู้นั้นมีความผิด ต้องระวางโทษปรับเป็นเงินสองเท่าจำนวนค่าจ้างนำร่องตามพิกัดที่ตั้งไว้สำหรับเรือลำนั้น

แต่ถ้าในขณะที่กระทำการนั้นมีการจำเป็นโดยในขณะนั้นไม่มีผู้นำร่องที่ได้รับอนุญาตถูกต้องมาขอร้องหรือให้สัญญาขอเป็นผู้นำร่องก็ดี หรือเรืออยู่ในความอันตรายหรือความลำบากที่นายเรือต้องแสวงหาความช่วยเหลืออย่างดีตามที่จะหาได้ ในระหว่างนั้นก็ดี นายเรือและผู้ที่ทำการนำร่องไม่มีความผิด

มาตรา 15 ผู้นำร่องคนใดเรียกเงินค่านำร่องเกินกว่าพิกัดที่ตั้งไว้ มีความผิดต้องระวางโทษปรับเป็นเงินไม่เกินกว่าห้าสิบบาท ถ้าได้รับเงินมาด้วยแล้วให้คืนเงินจำนวนที่เรียกเกินมานั้นให้แก่นายเรือหรือเจ้าของเรือนั้นด้วย

มาตรา 16 ผู้ใดไม่ได้รับอนุญาตให้เป็นผู้นำร่อง แสดงตนว่าเป็นผู้ได้รับอนุญาตให้นำร่องได้ โดยเอาใบอนุญาตของคนอื่นมาแสดง หรือโดยใช้เครื่องหมายสัญญาณใด ๆ สำหรับใช้ในการนำร่องเพื่อขอทำการนำร่อง ผู้นั้นมีความผิด ต้องระวางโทษปรับไม่เกินพันบาท หรือจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ใดแสวงหาใบอนุญาตหรือเครื่องหมายสัญญาณให้ผู้อื่นกระทำการใด ๆ ดังกล่าวมาในวรรคก่อน ผู้นั้นมีความผิดเป็นตัวการดุจกัน

มาตรา 17 ขณะที่ผู้นำร่องอยู่ในเรือลำใด ถ้าไม่มีเจ้าพนักงานศุลกากรอยู่ในเรือลำนั้นด้วย ให้ผู้นำร่องผู้นั้นทำการเป็นเจ้าพนักงานศุลกากรในเหตุที่จะมีการกระทำผิดพระราชบัญญัติศุลกากรเกิดขึ้น

ถ้าปรากฏว่าได้มีการที่จะขนถ่ายสินค้าใด ๆ ออกจากเรือหรือบรรทุกขึ้นเรือโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ให้ผู้นำร่องบอกกล่าวแก่นายเรือถึงการกระทำผิดเช่นนั้น เมื่อได้บอกกล่าวแล้ว นายเรือผู้นั้นยังพยายามกระทำฝ่าฝืน ผู้นำร่องมีอำนาจกักเรือนั้นไว้รอคำสั่งของเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจต่อไป

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ
(ตามมติคณะรัฐมนตรี)
พระยานิติศาสตร์ไพศาลย์
รัฐมนตรี

พระราชบัญญัติ
การเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 6) พุทธศักราช 2481

ในพระปรมาภิไธยสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวอานันทมหิดล
คณะผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์
(ตามประกาศประธานสภาผู้แทนราษฎร
ลงวันที่ 4 สิงหาคม พุทธศักราช 2480)
อาทิตย์ทิพอาภา
พล.อ.เจ้าพระยาพิชเยนทรโยธิน
ตราไว้ ณ วันที่ 7 เมษายน พุทธศักราช 2482
เป็นปีที่ 6 ในรัชกาลปัจจุบัน

โดยที่สภาผู้แทนราษฎรลงมติว่า สมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำสยามบางมาตราที่เกี่ยวกับการออกใบอนุญาต ให้เหมาะสมยิ่งขึ้น

จึงมีพระบรมราชโองการให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำ และยินยอมของสภาผู้แทนราษฎร ดังต่อไปนี้

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้ให้เรียกว่า "พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม (ฉบับที่ 6) พุทธศักราช 2481"

มาตรา 2 ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้เมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวัน นับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา 3 ให้ยกเลิกมาตรา 134 มาตรา 144 มาตรา 181 และมาตรา 182 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม พระพุทธศักราช 2456 และมาตรา 135 มาตรา 136 ซึ่งแก้ไขตามมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 10 เมษายน 2482

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

""เรือ" หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิดไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุก ลำเลียง ลาก จูง ดัน ยก ขุด หรือลอก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้ในน้ำได้ทำนองเดียวกัน"

"เรือกล" หมายความถึงเรือที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล จะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม

มาตรา 5 นอกจากจะมีความตกลงกับต่างประเทศเป็นอย่างอื่น - เรือที่ใช้ในน่านน้ำสยามต้องรับใบอนุญาตใช้เรือ เว้นแต่

1. เรือของราชนาวีไทย
2. เรือของรัฐบาลต่างประเทศ ซึ่งเข้ามาในน่านน้ำสยามชั่วครั้งคราว
3. เรือต่างประเทศ ซึ่งเข้ามาในน่านน้ำสยามชั่วครั้งคราว และใบอนุญาตยังไม่สิ้นอายุ
4. เรือที่ไม่ใช่เรือกลขนาดต่ำกว่ายี่สิบห้าหาบ
5. เรือซึ่งต้องมีประจำเรือใหญ่ตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ

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

มาตรา 7 ใบอนุญาตใช้เรือทุกชนิด ให้มีอายุใช้ได้ฉบับหนึ่งไม่เกินสิบสองเดือน นับแต่วันออกใบอนุญาต ส่วนวันสิ้นอายุของใบอนุญาตให้กำหนดไว้ในใบอนุญาต

มาตรา 8 ถ้านายทะเบียนเรือประจำท้องที่ หรือนายทะเบียนเรือซึ่งกรมเจ้าท่าส่งออกไปทำการออกใบอนุญาตใช้เรือตามท้องที่ประจำปี พิจารณาเห็นว่าเรือบรรทุกสินค้า และเรือเล็กลำใดใช้ได้ไม่เกินหกเดือน ก็อาจผ่อนผันให้เจ้าของเรือรับใบอนุญาตใช้เรือแต่เพียงชั่วระยะเวลาไม่เกินหกเดือนได้ ในเมื่อเจ้าของเรือร้องขอ ใบอนุญาตชนิดนี้ให้มีอายุใช้ได้ไม่เกินหกเดือน โดยเรียกค่าธรรมเนียมออกใบอนุญาตเพียงกึ่งอัตราปกติ

ม.4 เพิ่มคำว่า "เรือ" โดย ปว.50 พ.ศ.2515 ข้อ 1
ม.6 แก้ไขโดย พรบ. (ฉ.10) พ.ศ.2510 ม.17

"มาตรา 9 ผู้ใดใช้เรือที่มิได้รับใบอนุญาตใช้เรือ หรือใช้เรือที่ใบอนุญาตใช้เรือสิ้นอายุแล้ว หรือใช้เรือผิดไปจากเขตหรือตำบลการเดินเรือที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตใช้เรือ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท และเจ้าท่าจะสั่งยึดใบอนุญาตใช้เรือ ทั้งนี้มีกำหนดไม่เกินหกเดือนด้วยก็ได้

เจ้าของเรือหรือเจ้าของกิจการเดินเรือที่ถูกยึดใบอนุญาตใช้เรือตามวรรคหนึ่ง มีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมภายในหนึ่งเดือนนับแต่วันที่ได้ทราบคำสั่ง คำชี้ขาดของรัฐมนตรีเป็นที่สุด แต่ในระหว่างที่รัฐมนตรียังมิได้ชี้ขาดคำสั่งนั้นมีผลบังคับได้

เรือใดถูกยึดใบอนุญาตใช้เรือแล้วยังขืนเดิน หรือกระทำการ นายเรือ เจ้าของเรือ หรือเจ้าของกิจการเดินเรือต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท"

"มาตรา 10 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมอันเกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย*

กฎกระทรวงนั้นเมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้"

บทบัญญัติเฉพาะกาล

มาตรา 11 เรือซึ่งจะต้องรับใบอนุญาตก่อนใช้พระราชบัญญัตินี้ที่ได้ใช้อยู่ โดยมิได้รับใบอนุญาตก็ดี หรือที่ใบอนุญาตได้สิ้นอายุเสียแล้วก็ดี ถ้าเจ้าของมาขอรับใบอนุญาต หรือขอต่ออายุใบอนุญาตเสียก่อนสิ้นเดือนสิงหาคม พ.ศ.2482 แล้ว จะไม่ต้องรับโทษสำหรับการที่ได้ใช้เรือโดยมิได้รับใบอนุญาตหรือโดยมิได้ต่ออายุใบอนุญาต มาแล้วนั้น

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ
พิบูลสงคราม
นายกรัฐมนตรี

รจ.56/4

มาตรา 9 แก้ไขใหม่โดย ปว.50 พ.ศ.2515 ข้อ 2
มาตรา 10 แก้ไขใหม่โดย พรบ.ฯ(ฉ.10) พ.ศ.2510 ม.19
*ค่าธรรมเนียมขุดลอก ม.10 ดู กฎ ฉ.35 พ.ศ.2521

พระราชบัญญัติ
การเดินเรือในน่านน้ำสยาม (ฉบับที่ 7) พุทธศักราช 2483

ในพระปรมาภิไธยสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวอานันทมหิดล
คณะผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์
(ตามประกาศประธานสภาผู้แทนราษฎร
ลงวันที่ 4 สิงหาคม พุทธศักราช 2480)
อาทิตย์ทิพอาภา
พล.อ.พิชเยนทรโยธิน
ตราไว้ ณ วันที่ 24 กันยายน พุทธศักราช 2483
เป็นปีที่ 7 ในรัชกาลปัจจุบัน

โดยที่สภาผู้แทนราษฎรลงมติว่า สมควรแก้ไขกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย ที่เกี่ยวกับค่าธรรมเนียมให้เหมาะสมยิ่งขึ้น

จึงมีพระบรมราชโองการให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของสภาผู้แทนราษฎร ดังต่อไปนี้

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้ให้เรียกว่า "พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 7) พุทธศักราช 2483"

มาตรา 2 ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้ตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

"**มาตรา 3** ค่าธรรมเนียมตรวจเรือซึ่งจะต้องเสียตามมาตรา 165 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 นั้น เมื่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเห็นสมควรผ่อนผันลดอัตราก็ดีหรือจะงดเว้นไม่เก็บก็ดีสำหรับเรือชนิดใด เพื่อใช้ในท้องที่ใด เป็นกำหนดเวลาเท่าใด ก็ให้ทำได้โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา"

ตาม ม.3 พรบฯ นี้ ประกาศใน รจ. ลงวันที่ 1 ต.ค.2483
มาตรา 3 แก้ไขโดย พรบ.ฯ (ฉ.10) พ.ศ.2510 ม.20

มาตรา 4 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐการมีหน้าที่รักษาการ

เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

พิบูลสงคราม

นายกรัฐมนตรี

2



พระราชกฤษฎีกา

อุเทศ พระราชกฤษฎีกา

ฉบับที่	ความว่า.-	ลงวันที่	รจ./ตอน
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			

พระราชกฤษฎีกา
บังคับการจดทะเบียนและออกใบอนุญาต สำหรับเรือในเขตต์จังหวัดต่าง ๆ ทั่วราชอาณาจักร พุทธศักราช 2478

ในพระปรมาภิไธยพระมหากษัตริย์
คณะผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์
อนุวัตน์จาตุรนต์
อาทิตย์ทิพอาภา
เจ้าพระยายมราช

ตราไว้ ณ วันที่ 15 มิถุนายน พุทธศักราช 2478
เป็นปีที่ 2 ในรัชกาลปัจจุบัน

โดยที่เห็นว่า ตามความในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 บัญญัติว่าเมื่อจะใช้พระราชบัญญัตินี้ บังคับให้มีการจดทะเบียนและออกใบอนุญาตสำหรับเรือในท้องที่ใด เมื่อใด ให้ประกาศพระราช - กฤษฎีกาให้ทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสามเดือน และโดยที่เห็นสมควรให้ใช้พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.2477 บังคับให้มีการจดทะเบียนและออกใบอนุญาตสำหรับเรือ ตามนัยแห่งบทบัญญัติที่กล่าวแล้วในท้องที่จังหวัดต่างๆ ทั่วราชอาณาจักร เว้นแต่เรือที่ใช้เดินในแม่น้ำโขง

คณะผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ในพระปรมาภิไธยพระมหากษัตริย์ จึงให้ตราพระราชกฤษฎีกาขึ้นไว้ ดั่งต่อไปนี้

มาตรา 1 พระราชกฤษฎีกานี้ให้เรียกว่า "พระราชกฤษฎีกาบังคับการจดทะเบียนและออกใบอนุญาตสำหรับเรือในเขตต์จังหวัดต่าง ๆ ทั่วราชอาณาจักร พุทธศักราช 2478"

มาตรา 2 ให้ใช้พระราชกฤษฎีกานี้เมื่อพ้นกำหนดสามเดือน นับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา 3 ให้นำพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 (ฉบับที่ 1) ในส่วนที่เกี่ยวด้วยการจดทะเบียนและออกใบอนุญาตสำหรับเรือมาใช้บังคับในท้องที่จังหวัดต่าง ๆ ทั่วราชอาณาจักร เว้นแต่เรือที่ใช้เดินในแม่น้ำโขง

มาตรา 4 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐการมีอำนาจหน้าที่รักษาการให้เป็นไปตามพระราชกฤษฎีกานี้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

นายพันเอก พระพหลพลพยุหเสนา
นายกรัฐมนตรี

พระราชกฤษฎีกา
แบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม
พ.ศ.2527

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.
ให้ไว้ ณ วันที่ 21 มกราคม พ.ศ.2527
เป็นปีที่ 39 ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคมเสียใหม่เพื่อให้เหมาะสมยิ่งขึ้น

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 159 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย และข้อ 6 แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 218 ลงวันที่ 29 กันยายน พ.ศ.2515 จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชกฤษฎีกาขึ้นไว้ ดังต่อไปนี้

มาตรา 1 พระราชกฤษฎีกานี้เรียกว่า "พระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2527"

มาตรา 2 พระราชกฤษฎีกานี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา 3 ให้ยกเลิกพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า — กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2517

มาตรา 4 ให้แบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ดังนี้

(1) สำนักงานเลขานุการกรม
(2) กองขุดและรักษาแม่น้ำ
(3) กองขุดและรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล
(4) กองคลัง

(5) กองตรวจการขนส่งทางน้ำ
(6) กองตรวจเรือ
(7) กองทะเบียนเรือ
(8) กองนำร่อง
(9) กองวิชาการ
(10) กองสำรวจและสร้างแผนที่
(11) ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี
(12) สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 1
(13) สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 2
(14) สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 3
(15) สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 4
(16) สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 5
(17) สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 6
(18) สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 7.

มาตรา 5 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชกฤษฎีกานี้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ
พลเอก ป.ติณสูลานนท์
นายกรัฐมนตรี

รจ.101/16

3



กฎการะหารวง

อุเทศกฎกระทรวงเศรษฐการ ว่าด้วยการนำร่อง

ฉบับที่	ตามมาตรา	ว่าด้วย.-	ลงวันที่	รจ./ตอน
1		แบ่ง 10 หมวด 86 ข้อ	26 ต.ค.78	52/47
(2)		แก้ "ข้อ 13 53 54 79"	1 ต.ค.79	53/35
(3)		ยกเลิกโดย กฎ ฉ.9 นัย "ข้อ 1"	12 ส.ค.81	55/29

อุเทศกฎกระทรวง

ฉบับที่	ตามมาตรา	ความว่าด้วย.-	ลงวันที่	รจ./ตอน
1	14	การนำร่อง	1 พ.ย.77	51/890
(2)		แก้ "ข้อ 1" การนำร่อง	22 ต.ค.81	55/43
(3)		ยกเลิกโดยกฎ ฉ.7	28 ธ.ค.82	56/66
(4)		ให้แก้ "ข้อ 81-86"	31 ธ.ค.84	59/1
(5)		ยกเลิกโดย กฎ ฉ.6	23 ม.ค.88	62/7
(6)	4	เพียงให้ยกเลิก กฎ ฉ.5	6 พ.ย.88	62/67
(7)	10	ยกเลิกโดย กฎ ฉ.19 "ข้อ 1"	24 มี.ค.90	64/15
(8)		แก้ "ข้อ 3.14"	24 มี.ค.90	64/15
(9)		แก้ "ข้อ 16 73 74 77 80"	24 มี.ค.90	64/15
(10)		แก้นำร่อง "ข้อ 85"	15 ก.ค.90	64/32
(11)		แก้ "ข้อ 73 74 77 80"	23 พ.ย.92	66/66
(12)		แก้นำร่อง "ข้อ 85"	5 ก.ค.98	71/49
(13)	4	แก้ ฉ.1 ข้อ 53,71,73 74 77-80 และยกเลิก ข้อ 54	9 ก.ย.06	80/92
(14)	10 143	ยกเลิกโดย ฉ.36 ข้อ 1	26 ก.ย.10	84/93
15	12	เขตท่าเรือกรุงเทพฯ	26 ก.ย.10	84/93
(16)	12(1)	ยกเลิกโดย ฉ.37 "ข้อ 1"	26 ก.ย.10	84/93
(17)	12	" ฉ.21 "ข้อ 1"	26 ก.ย.10	84/93
18	8	ให้เจ้าท่าเรียกเก็บค่าธรรมเนียม	26 ก.ย.10	84/93
19	10	ให้เจ้าท่าเรียกค่าธรรมเนียม	26 ก.ย.10	84/93
(20)		แก้ กฎ ฉ.2 ข้อ 13 14 75 76 และแบบใบอนุญาต		

ฉบับที่	ตามมาตรา	ความว่าด้วย.-	วันที่ๆ	รจ./ตอน
		นำร่อง"	17 ม.ค.11	[illegible]
21	12	เขตท่าเรือจังหวัดสงขลา	19 ธ.ค.11	85/121
22	8	ค่าธรรมเนียมขุดลอกร่องน้ำ	11 ส.ค.15	89/132
(23)	10	ยกเลิกโดย กฎ ฉ.35		
		ข้อ 1	11 ส.ค.15	89/133
24	12	เขตท่าเรือพุงโปร่ง	11 ส.ค.15	89/132
25	12	เขตท่าเรือศรีราชา	8 ธ.ค.15	89/190
(26)	4	แก้ "ข้อ 53 54 71 73 74 75 77 79" เพิ่มข้อ 54 ทวิ"	8 ธ.ค.15	89/190
(27)	143 ว.2	ยกเว้นค่าธรรมเนียมใบอนุญาต	30 ส.ค.16	90/115
(28)	4	แก้ "ข้อ 1-12"	16 ม.ค.17	91/14
29	4	ท่าเทียบกฎ ฉ.25 เป็นท่าบังคับฯ	5 ก.พ.17	91/30
(30)	12(1)	ยกเลิกโดย ฉ.43 ข้อ 1	1 เม.ย.17	91/66
(31)		แก้ "ข้อ 84-86"	10 ก.ย.18	92/191
32	12(1)	เขตท่าเรือพัทยา	29 พ.ค.21	95/64
33				
(34)	10	แก้ ฉ.19"(10)(11)(12) และเพิ่ม ฉ.19 "(16)-(18)"	29 พ.ค.21	95/64
35	10	กำหนดค่าธรรมเนียมขุดลอก	29 พ.ค.21	95/64
36	10 143	ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตเรือกลไฟ	29 พ.ค.21	95/64
37	12(1)	เขตท่าเรือเกาะสีชัง	29 พ.ค.21	95/64
38	10	กำหนดค่าธรรมเนียม	9 ก.ค.23	97/110
39	8	เก็บค่าธรรมเนียม	9 ก.ค.23	97/110

ฉบับที่	ตามมาตรา	ความว่าด้วย.-	ลงวันที่	จ./ตอน
40	12(1)	เขตท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ	9 ก.ค.23	97/110
(41)		แก้ "ข้อ 71"	8 ส.ค.23	97/121
42		เขตจอดเรือของกรมทางหลวงในทะเลสาบสงขลา	17 ก.ย.24	98/159
43	12(1) 14	เขตจอดเรือของกองทัพเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา	30 พ.ย.25	99/183
44	4(6)(7)(8)	เขตท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ	3 ส.ค.25	
45	12(1) 14	เขตท่าเรือกันตัง	19 ก.ย.26	100/172
46	12(1)	เขตท่าเรืออ่าวป่าตอง	4 ก.ย.29	103/161
(47)	4	แก้ "ข้อ 2" เพิ่ม "ข้อ 2 ทวิ"	30 มิ.ย.30	104/128
48	142	การขอรับใบอนุญาตใช้เรือ	14 ก.ย.30	104/193
49		เขตจอดเรือแม่น้ำเจ้าพระยาของ กทท.	15 มิ.ย.31	105/104
50	12(1)	เขตท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต	23 ธ.ค.31	105/238
51	4(3)(8)	กฎ ฉ.50 เป็นเขตท่าเรือบังคับ	23 ธ.ค.31	105/238
52	4(3)(8)	น่านน้ำเขตท่าเรือสงขลาให้บังคับนำร่อง	23 ธ.ค.31	105/238
(53)		แก้ "ข้อ 5"	24 ต.ค.32	106/196

ต้นฉบับเป็นหน้าว่าง

กฎกระทรวงเศรษฐการ

ออกตามความในมาตรา 3 และมาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477

อาศัยอำนาจตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยามแก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 มาตรา 3 (เฉพาะแก้ไขมาตรา 212 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม พุทธศักราช 2456) และมาตรา 14 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐการ ออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

"ข้อ 1 เรือลำใดที่เข้ามาหรือออกไป ณ ท่าใด ๆ ในราชอาณาจักร ซึ่งท่านั้นได้กำหนดหรือจะได้กำหนดขึ้นตามกฎหมายต้องเสียค่าธรรมเนียมประภาคารทุ่นหมายร่องน้ำ และโคมไฟ"

ข้อ 2 ให้เจ้าพนักงานศุลกากรประจำท่า เป็นผู้เก็บค่าธรรมเนียมประภาคารทุ่นหมายร่องน้ำ และโคมไฟ

ข้อ 3 การเก็บค่าธรรมเนียม ให้เก็บ ถ้าสามารถทำได้ในขณะที่ออกใบอนุญาตปล่อยเรือ ตามความในมาตรา 49, 50 และ 68 และหรือ 69 แห่งพระราชบัญญัติศุลากร พุทธศักราช 2469 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 3) พุทธศักราช 2474

ข้อ 4 เพื่อการเก็บค่าธรรมเนียมประภาคาร ทุ่นหมายร่องน้ำและโคมไฟตามนัยแห่งกฎกระทรวงนี้ ให้แบ่งเรือต่าง ๆ ออกเป็น 4 ประเภท คือ

ประเภทที่ 1 เรือค้าชายฝั่ง ได้แก่เรือที่ชักธงไทยทำการค้าอยู่แต่ในน่านน้ำ - สยามเท่านั้น

ประเภทที่ 2 เรือค้าประเทศใกล้เคียง ได้แก่เรือที่ชักธงไทยทำการค้าอยู่ภายในเขตประเทศใกล้เคียง คือภายในเส้นที่ลากจากไซ่ง่อนไปทางใต้ถึงมูนด็อกในเกาะบังกา จากมูนด็อกถึงพาเล็มบังในเกาะสุมาตราฝั่งเหนือ จากพาเล็มบังเลียบตามฝั่งด้านเหนือของเกาะสุมาตราจนถึงซาบังและจากซาบังตรงไปถึงวิกตอเรียพอยต์

ประเภทที่ 3 เรือค้าต่างประเทศ ได้แก่เรือที่ชักธงไทยทำการค้าเลยเขตประเทศใกล้เคียง ดั่งได้กล่าวไว้ในประเภทที่ 2 ของข้อนี้

ข้อ ๑ แก้ไขแล้วโดยกฎกระทรวง (ฉ.๒) ลว.๒๑ ต.ค.๒๔๘๑

ประเภทที่ 4 เรือต่างประเทศ ได้แก่เรือที่ชักธงต่างประเทศที่ทำการค้าระหว่างท่าต่างประเทศกับท่าในพระราชอาณาเขต

"ข้อ 5 การเก็บค่าธรรมเนียมประภาคาร ทุ่นหมายร่องน้ำ และโคมไฟ ให้เก็บตามระวางบรรทุกของเรือนั้นตามอัตราที่กล่าวไว้ข้างล่างนี้ ตามจำนวนริยิสเตอร์ตันถ้วน-ถ้าระวางบรรทุกเป็นจำนวนหาบ ให้คำนวณกลับเป็นจำนวนริยิสเตอร์ตันเสียก่อน โดยหารจำนวนหาบด้วย 22.34

(1) เรือค้าชายฝั่ง มีขนาดเกินกว่า 35 ตัน ที่เข้ามาในเขตท่ากรุงเทพฯ ตันละ 16 สตางค์

(2) เรือค้าประเทศใกล้เคียง เรือค้าต่างประเทศหรือเรือต่างประเทศมีขนาดตั้งแต่ 60 ตันขึ้นไป ที่เข้ามาในเขตท่ากรุงเทพ ตันละ 20 สตางค์

(3) เรือค้าชายฝั่ง เรือค้าประเทศใกล้เคียง หรือเรือค้าต่างประเทศที่มีขนาด - เกินกว่า 35 ตัน หรือเรือต่างประเทศที่มีขนาดเกินกว่า 5 ตัน ซึ่งเข้ามาทอดสมอในเขตท่าเกาะสีชัง ในเขตที่ทอดจอดเรือนอกสันดอน หรือเข้ามาในเขตท่าอื่น ๆ ตันละ 12 สตางค์

เรือเดินสมุทรบรรทุกนักท่องเที่ยวชั่วครั้งคราวที่เข้ามาในเขตท่าใด ๆ ในพระราชอาณาเขต ให้เก็บค่าธรรมเนียมประภาคาร ทุ่นหมายร่องน้ำ และโคมไฟกึ่งอัตราปกติ"

ข้อ 6 วิธีเก็บค่าธรรมเนียมประภาคาร ทุ่นหมายร่องน้ำและโคมไฟเก็บดังต่อไปนี้

(1) ค่าธรรมเนียมสำหรับเรือค้าชายฝั่ง เรือค้าประเทศใกล้เคียงและเรือค้าต่างประเทศนั้น ให้เรียกเก็บแต่เพียงครั้งเดียวในชั่วเที่ยวที่เรือเดินติดต่อกัน

คำว่า "เที่ยว" ในกฎกระทรวงนี้ หมายความว่าเรือนั้นเดินทางไปจนกลับมาสู่ท่าเดิม ในระหว่างทางแวะสักกี่แห่งก็ได้

(2) ค่าธรรมเนียมสำหรับเรือต่างประเทศนั้น ให้เก็บทุกครั้งที่เรือนั้นแวะท่าต่าง ๆ เว้นไว้แต่เรือต่างประเทศลำใดที่เข้ามาหรือออกไปจากท่ากรุงเทพฯ และแวะที่เกาะสีชัง เพื่อการลำเลียงเท่านั้น จึงไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมที่เกาะสีชังคงเสียแต่เพียงท่ากรุงเทพฯ แห่งเดียว

ข้อ ๕ แก้ไขใหม่โดย กฎกระทรวง (ฉ.๘) ลว ๒๔ มี.ค.๒๔๙๐

ข้อ 7 ให้ยกเว้นค่าธรรมเนียมประภาคาร ทุ่นหมายร่องน้ำและโคมไฟแก่เรือบางชนิด ดังต่อไปนี้

(1) เรือของรัฐบาลสยาม

(2) เรือของรัฐบาลต่างประเทศ

(3) เรือยอชต์ของเอกชน

(4) เรือที่ใช้เฉพาะขนถ่ายสินค้า หรือคนโดยสารไปมาภายในเขตท่าเดียวกัน หรือระหว่างท่ากับที่ทอดจอดเรือภายนอกแห่ง ท่านั้น

(5) เรือที่ใช้ลำเลียง หรือใช้ในกิจการลำเลียง หรือรับส่งคนโดยสารเป็นครั้งคราว ระหว่างเขตท่ากรุงเทพฯ กับท่าเกาะสีชัง

(6) เรือเดินทางซึ่งมีแต่อับเฉา และไม่มีคนโดยสาร

(7) เรือที่เข้ามาเฉพาะจัดหาเชื้อเพลิง เครื่องพัสดุ หรือสะเบียงสำหรับเรือลำนั้นเท่านั้น

(8) เรือที่เข้ามาเพราะถูกพายุ หรือเพื่อทำการซ่อมแซม หรือเพราะเกิดเสียหาย แต่เรือที่ว่านี้จะต้องไม่ขนถ่ายสินค้าลงหรือขึ้น นอกจากสินค้าที่จำต้องขนลงเพื่อการซ่อมแซมที่ว่านี้ และภายหลังได้ขนสินค้านั้นคืนขึ้นเรือ

ข้อ 8 เรือลำใดได้เสียค่าธรรมเนียมประภาคาร ทุ่นหมายร่องน้ำและโคมไฟในปีพุทธศักราชใด ครบเกณฑ์ดั่งได้กำหนดไว้ข้างล่างนี้ เรือลำนั้นไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมสำหรับปีนั้นอีก คือ

(1) เรือค้าชายฝั่ง ได้เสียค่าธรรมเนียมครบ 30 เที่ยว

(2) เรือค้าประเทศใกล้เคียง หรือเรือค้าต่างประเทศได้เสียค่าธรรมเนียมครบ 15 เที่ยว

(3) เรือต่างประเทศ ได้เสียค่าธรรมเนียมสำหรับท่าใดครบ 15 ครั้ง ไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมสำหรับท่านั้นอีก

ข้อ 9 เรือลำใดมีความประสงค์จะเสียค่าธรรมเนียมล่วงหน้าเป็นรายปีตามเกณฑ์ในข้อ 8 หรือจะเสียล่วงหน้าเป็นรายเที่ยวหรือรายครั้ง ก็ให้เจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่เก็บค่าธรรมเนียมตามกฎกระทรวงนี้ จัดการให้ตามความประสงค์

ข้อ 10 ถ้าเรือลำใดเสียค่าธรรมเนียมล่วงหน้า หรือได้เสียค่าธรรมเนียม

ตามปกติครบถ้วนตามเกณฑ์การยกเว้นค่าธรรมเนียมประจำปีตามข้อ 8 ของกฎกระทรวง นี้แล้วไซร้ ก็ให้เจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ออกใบแสดงการยกเว้นให้ไว้แก่เรือนั้นเป็นสำคัญ

กฎให้ไว้ ณ วันที่ 1 พฤศจิกายน พุทธศักราช 2477

พระยาศรยุทธเสนี
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐการ

กฎกระทรวงเศรษฐการ
ว่าด้วยการนำร่อง ออกตามความในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยามแก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 (ฉบับที่ 2)

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 (ฉบับที่ 2) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐการออกกฎกระทรวงว่าด้วยการนำร่องไว้ ดังต่อไปนี้

หมวดที่ 1
การออกใบอนุญาตเป็นผู้นำร่อง

"ข้อ 1 ผู้นำร่องทั่วไปภายในน่านน้ำไทยแบ่งออกเป็น 4 ชั้น และมีหน้าที่ทำการนำร่องเรือต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

(1) ผู้นำร่องชั้นอาวุโส ทำการนำร่องเรือได้ทุกขนาด

(2) ผู้นำร่องชั้น 1 ทำการนำร่องเรือที่มีขนาดความยาวตลอดลำไม่เกิน 565 ฟุต (172.26 เมตร)

(3) ผู้นำร่องชั้น 2 แบ่งออกเป็น

ชั้น 2 ก. ทำการนำร่องเรือที่มีขนาดความยาวตลอดลำไม่เกิน 500 ฟุต (152.44 เมตร)

ชั้น 2 ข. ทำการนำร่องเรือที่มีขนาดความยาวตลอดลำไม่เกิน 450 ฟุต (137.20 เมตร)

ชั้น 2 ค. ทำการนำร่องเรือที่มีขนาดความยาวตลอดลำไม่เกิน 400 ฟุต (121.92 เมตร)

ข้อ ๑ แก้ไขใหม่โดย กฎกระทรวง (ฉ.๒๘) ลว ๑๖ ม.ค.๒๕๑๗

ในกรณีจำเป็นที่ไม่มีผู้นำร่องที่เหมาะสมกับหน้าที่ตาม (1)(2) หรือ (3) ที่จะทำการนำร่องเรือลำหนึ่งลำใดเป็นพิเศษ เจ้าท่าอาจสั่งให้ผู้นำร่องที่อยู่ในชั้นต่ำกว่าเกณฑ์ข้างต้นทำการนำร่องเรือลำนั้นได้

(4) ผู้นำร่องพิเศษ ทำการนำร่องเรือเฉพาะลำที่ระบุชื่อไว้ในใบอนุญาต"

"ข้อ 2 ผู้สมัครเป็นผู้นำร่องชั้น 2 ค. ต้องมีคุณสมบัติดังนี้

(1) เป็นผู้สำเร็จการศึกษาชั้นสูงสุดจากโรงเรียนนายเรือกองทัพเรือไทยหรือกองทัพเรือต่างประเทศ และ

(ก) ถ้าเป็นนายทหารสัญญาบัตร ต้องมียศไม่ต่ำกว่าเรือเอก เรืออากาศเอก หรือร้อยเอก หรือ

(ข) ถ้าเป็นนายตำรวจสัญญาบัตร ต้องมียศไม่ต่ำกว่าร้อยตำรวจเอก หรือ

(ค) ถ้าเป็นหรือเคยเป็นข้าราชการพลเรือนสามัญ ต้องดำรงหรือเคยดำรงตำแหน่งไม่ต่ำกว่าระดับ 6 และ

(2) ดำรงหรือเคยดำรงตำแหน่งผู้บังคับการเรือ หรือตำแหน่งอื่นที่เทียบเท่ามาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งปี และได้รับประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินต่างประเทศจากกรมเจ้าท่าหรือที่กรมเจ้าท่ารับรองหรือ

(3) ปฏิบัติหน้าที่นายเรือ (MASTER) มาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งปี และได้รับประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินต่างประเทศจากกรมเจ้าท่าหรือที่กรมเจ้าท่ารับรองและ

(4) มีอายุไม่ต่ำกว่าสามสิบปีบริบูรณ์แต่ไม่เกินสี่สิบห้าปีบริบูรณ์ในวันรับสมัคร และ

(5) มีคุณสมบัติทั่วไปตามกฎหมายว่าด้วยระเบียบข้าราชการพลเรือน"

"ข้อ 2 ทวิ เมื่อกรมเจ้าท่าได้ประกาศรับสมัครบุคคลเพื่อทำการฝึกการนำร่อง ถ้าไม่มีผู้มีคุณสมบัติตามข้อ 2(1)(ก)(ข) และ (ค) มายื่นใบสมัครหรือมีแต่จำนวน ไม่ครบตามที่ต้องการ และกรมเจ้าท่าได้ประกาศขยายเวลาการรับสมัครออกไปอีกไม่น้อยกว่าสองครั้ง ครั้งละไม่น้อยกว่าสิบห้าวัน แต่ก็ยังไม่มีผู้มีคุณสมบัติดังกล่าวมายื่นใบสมัคร หรือมีแต่จำนวนยังไม่ครบตามที่ต้องการ ให้กรมเจ้าท่ามีอำนาจที่จะประกาศรับสมัครบุคคลเพื่อ ทำการฝึกการนำร่องจากผู้สำเร็จการศึกษาชั้นสูงสุดตามหลักสูตรฝ่ายเดินเรือจากสถาบันการเดินเรือของรัฐบาลไทยหรือรัฐบาลต่างประเทศ และเป็นหรือเคยเป็นนายเรือ (MASTER) ของ

ข้อ ๒ - ๒ ทวิ แก้ไขและเพิ่มใหม่โดย กฎกระทรวง (ฉ.๔๗)พ.ศ.๒๕๓๐ ข้อ ๑ - ๒ ตามลำดับ

เรือกลเดินในเขตเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรือของเรือกลเดินต่างประเทศเพิ่มเติมจากผู้มีคุณสมบัติตามข้อ 2 เพื่อให้ได้ผู้สมัครครบตามจำนวนที่ต้องการได้ แต่บุคคลดังกล่าวต้องมีคุณสมบัติตามข้อ 2(2)(3)(4) และ (5) ด้วย

ในกรณีที่มีผู้ยื่นใบสมัครเกินกว่าจำนวนที่ต้องการ ให้กรมเจ้าท่าดำเนินการสอบคัดเลือกตามวิธีการที่กรมเจ้าท่าเห็นสมควร เพื่อให้ได้จำนวนผู้สมัครเพียงเท่าที่กรมเจ้าท่าต้องการก่อนที่กรมเจ้าท่าจะจัดให้ผู้สมัครเข้ารับการฝึกการนำร่อง"

"ข้อ 3 การยื่นใบสมัครขอรับใบอนุญาตเป็นผู้นำร่องชั้น 2 ค. และผู้นำร่องพิเศษ ให้ผู้สมัครยื่นใบสมัครตามแบบที่กรมเจ้าท่ากำหนด พร้อมด้วยเอกสารดังต่อไปนี้ต่ออธิบดีกรมเจ้าท่า คือ

(1) ใบรับรองแพทย์ที่ออกให้โดยผู้ประกอบโรคศิลปะแผนปัจจุบันชั้น 1 สาขาเวชกรรม ซึ่งแสดงว่าผู้สมัครเป็นผู้มีร่างกายสมบูรณ์และมีสายตาดี

(2) ประกาศนียบัตรหรือใบรับรองแสดงความรู้หรือประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินต่างประเทศ และ

(3) ใบรับรองความประพฤติซึ่งแสดงว่าผู้สมัครเป็นผู้มีความประพฤติเรียบร้อยและไม่เป็นผู้ติดยาเสพติดให้โทษ"

"ข้อ 4 เมื่อได้รับใบสมัครตามข้อ 3 ไว้แล้ว เฉพาะกรณีผู้สมัครขอรับใบอนุญาตเป็นผู้นำร่องชั้น 2 ค. ให้กรมเจ้าท่าจัดให้เข้ารับการฝึกการนำร่องต่อไป"

ข้อ 5 ให้หัวหน้าผู้นำร่องซึ่งอธิบดีกรมเจ้าท่ามอบหมายเป็นเจ้าหน้าที่ฝึกและควบคุมดูแลการฝึกการนำร่อง

การฝึกการนำร่องให้มีระยะเวลาไม่น้อยกว่าหกเดือนแต่ไม่เกินหนึ่งปี เว้นแต่ในกรณีที่อธิบดีกรมเจ้าท่าเห็นสมควรตามคำแนะนำของหัวหน้าผู้นำร่อง จะกำหนดระยะเวลาการฝึกให้น้อยหรือมากกว่าระยะเวลาดังกล่าวก็ได้

เมื่อผู้ฝึกการนำร่องได้ทำการฝึกการนำร่องครบกำหนดระยะเวลาตามวรรคสองแล้ว ให้หัวหน้าผู้นำร่องรายงานผลการฝึก ความประพฤติ พร้อมทั้งเสนอความเห็นเกี่ยวกับผู้ฝึกการนำร่องเป็นรายบุคคล เสนอตามลำดับชั้นถึงอธิบดีกรมเจ้าท่า เพื่อพิจารณารับเข้าสอบใส่เป็นผู้นำร่องต่อไป"

ข้อ ๓ แก้ไขใหม่โดย กฎกระทรวง (ฉ.๒๘) พ.ศ.๒๕๑๗ ข้อ ๑
ข้อ ๔-๕ แก้ไขใหม่โดย กฎกระทรวง (ฉ.๒๘)พ.ศ.๒๕๑๗ ข้อ ๑

"ข้อ 6 ในการสอบไล่เป็นผู้นำร่องชั้น 2 ค. ให้อธิบดีกรมเจ้าท่าตั้งคณะกรรมการสอบไล่ขึ้นคณะหนึ่ง มีจำนวนสามคนประกอบด้วย

(1) หัวหน้าผู้นำร่อง

(2) ผู้อำนวยการกองตรวจท่า

(3) นายเรือของเรือต่างประเทศ

"ข้อ 7 หลักสูตรการสอบไล่เป็นผู้นำร่องชั้น 2 ค. ให้เป็นไปดังนี้

(1) ความรู้เกี่ยวกับวิชาการเรือทั่วไป ซึ่งได้แก่การบังคับเรือที่มีขนาดความยาวตลอดลำไม่เกิน 400 ฟุต (121.92 เมตร) ได้ทุกสภาพและเหตุการณ์ ความสามารถในการนำร่องเรือที่มีขนาดความยาวดังกล่าวข้างต้นเข้าและออกระหว่างเขตที่กำหนดไว้ รวมทั้งการจอดเรือและการนำเรือออกจากที่จอด

(2) ความรู้เกี่ยวกับเส้นทางในการเดินเรือและร่องน้ำ ซึ่งได้แก่ระยะทาง ตำบลที่ของทุ่นไฟ ที่ตื้น หัวโค้ง เขตท่าและที่จอดเรือ รวมทั้งเขื่อนเทียบเรือและสะพานเทียบเรือ

(3) ความรู้เกี่ยวกับกระแสน้ำขึ้น และกระแสน้ำลงตลอดฤดูต่าง ๆ และระดับความลึกตามช่วงตอนของแม่น้ำและร่องน้ำ

(4) ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย และระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับหน้าที่ของผู้นำร่อง

(5) วิธีใช้และการใช้ประมวลสัญญาณสากล"

"ข้อ 8 วิธีการสอบไล่เป็นผู้นำร่องชั้น 2 ค. ให้เป็นไปดังนี้

(1) ภาคปฏิบัติการ ให้ทำการสอบเกี่ยวกับการบังคับเรือในเขตที่คณะกรรมการสอบไล่กำหนด โดยมอบให้ผู้นำร่องประจำเรือลำหนึ่งลำใดเป็นผู้ทำการสอบและเป็นผู้ให้คะแนนภาคปฏิบัติการ

(2) ภาควิชาการ ให้ทำการสอบปากเปล่าต่อหน้าคณะกรรมการสอบไล่

(3) ผู้สมัครสอบที่จะถือว่าเป็นผู้สอบไล่ได้ ต้องสอบไล่ภาคปฏิบัติการได้คะแนนรวมไม่ต่ำกว่าร้อยละ 70 และภาควิชาการได้คะแนนรวมไม่ต่ำกว่าร้อยละ 60"

ข้อ ๖ - ๘ แก้ไขใหม่โดย กฎกระทรวง (ฉ.๒๘) พ.ศ.๒๕๑๗ ข้อ ๑

"ข้อ 9 เมื่อทำการสอบไล่เสร็จแล้ว ให้คณะกรรมการสอบไล่รายงานผลการสอบไล่เสนอต่ออธิบดีกรมเจ้าท่าเพื่อพิจารณาประกาศผลผู้สมัครสอบที่สอบไล่ได้ และออกใบอนุญาตเป็นผู้นำร่องให้ต่อไป

สำหรับผู้สมัครสอบที่สอบไล่ตก คณะกรรมการสอบไล่จะได้ให้ทำการฝึกการนำร่องต่อไปอีกสองเดือน แล้วจึงให้สอบไล่เพื่อแก้ตัวเป็นครั้งที่สอง ถ้าผู้สมัครสอบสอบไล่ตก - จะไม่มีสิทธิทำการฝึกการนำร่อง และสอบไล่เป็นผู้นำร่องอีก แต่ถ้าผู้สมัครสอบไล่ได้ให้ดำเนินการตามวรรคหนึ่งต่อไป"

"ข้อ 10 ผู้นำร่องชั้น 2 ค. ซึ่งได้ทำการนำร่องมาแล้วเป็นเวลาติดต่อกันไม่น้อยกว่าหนึ่งปี ถ้าหัวหน้าผู้นำร่องพิจารณาเห็นว่าเป็นผู้มีความประพฤติ ความรู้ และความสามารถสมควรที่จะเป็นผู้นำร่องชั้น 2 ข. ได้ ให้เสนอความเห็นต่ออธิบดีกรมเจ้าท่าเพื่อพิจารณาออกใบอนุญาตเป็นผู้นำร่องชั้น 2 ข. ต่อไป

ผู้นำร่องชั้น 2 ข. ซึ่งได้ทำการนำร่องมาแล้วเป็นเวลาติดต่อกันไม่น้อยกว่าสามปี นับแต่วันที่ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้นำร่องครั้งแรก ถ้าหัวหน้าผู้นำร่องพิจารณาเห็นว่าเป็นผู้มีความประพฤติ ความรู้ และความสามารถ สมควรที่จะเป็นผู้นำร่องชั้น 2 ก. ได้ ก็ให้เสนอความเห็นต่ออธิบดีกรมเจ้าท่าเพื่อพิจารณาออกใบอนุญาตเป็นผู้นำร่องชั้น 2 ก. ต่อไป

ผู้นำร่องชั้น 2 ก. ซึ่งได้ทำการนำร่องมาแล้วเป็นเวลาติดต่อกันไม่น้อยกว่าห้าปี นับแต่วันที่ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้นำร่องครั้งแรก และได้เคยทำการนำร่องเรือที่มีขนาดความยาวตลอดลำตั้งแต่ 500 ฟุต (152.44 เมตร) ขึ้นไป ภายในเขตท่าที่กำหนดให้ทำการนำร่องไม่น้อยกว่า 60 เที่ยว (ขาเข้าไม่น้อยกว่า 30 เที่ยว ขาออกไม่น้อยกว่า 30 เที่ยว) ทั้งนี้ภายใต้การควบคุมดูแลของผู้นำร่องชั้น 1 หรือผู้นำร่องชั้นอาวุโส ถ้าผู้นำร่องชั้น 2ก. ดังกล่าวมีความประสงค์ที่จะขอเป็นผู้นำร่องชั้น 1 ให้รายงานเสนอตามลำดับชั้นถึงหัวหน้าผู้นำร่อง เมื่อได้รับรายงานแล้วให้หัวหน้าผู้นำร่องขอความเห็นจากผู้นำร่องชั้น 1 และผู้นำร่องอาวุโสทั้งหมดในเขตท่าหรือน่านน้ำเดียวกัน ถ้าความเห็นส่วนมากเห็นว่าผู้นั้นมีคุณสมบัติเหมาะสมให้หัวหน้าผู้นำร่องเสนอความเห็นต่ออธิบดีกรมเจ้าท่าเพื่อพิจารณาชี้ขาดและออกใบอนุญาตเป็นผู้นำร่องชั้น 1 ให้"

"ข้อ 11 ผู้นำร่องชั้น 1 ซึ่งได้ทำการนำร่องมาแล้วเป็นเวลาติดต่อกันไม่น้อยกว่าสิบปี โดยได้รับใบอนุญาตเป็นผู้นำร่องชั้น 1 มาแล้วห้าปี ถ้าประสงค์จะขอเป็น

ข้อ ๙ - ๑๐ - ๑๑ แก้ไขใหม่โดย กฎกระทรวง (ฉ.๒๘) พ.ศ.๒๕๑๗

ข้อ ๑

ผู้นำร่องชั้นอาวุโส ให้รายงานเสนอตามลำดับชั้นถึงหัวหน้าผู้นำร่อง เมื่อได้รับรายงานแล้วให้หัวหน้าผู้นำร่องเสนอความเห็นเกี่ยวกับประวัติการทำงานของผู้นำร่องชั้น 1 ดังกล่าวต่ออธิบดีกรมเจ้าท่าเพื่อพิจารณาชี้ขาด และออกใบอนุญาตเป็นผู้นำร่องชั้นอาวุโสให้"

"ข้อ 12 .....(ยกเลิก).....[๑๒]"

"ข้อ 13 ผู้สมัครสอบเป็นผู้นำร่องพิเศษนั้น จะต้องเคยเป็นนายเรือหรือผู้บังคับการเรือของเรือเดินทะเลที่ชักธงไทย และเดินติดต่อกับท่าเรือที่บังคับการนำร่องนั้นมาแล้วเป็นเวลาไม่น้อยกว่าสองปี และต้องเป็นนายเรือที่ชักธงไทยลำที่จะสมัครสอบไล่นั้น โดยเคยนำเรือเข้าออกหรือใช้ผู้นำร่องมาแล้วไม่น้อยกว่าสิบเที่ยว การสอบไล่ให้อนุโลมสอบตามชั้นและตามขนาดเรือที่กล่าวมาแล้วข้างต้น

ถ้าบุคคลใดสอบไล่ได้รับใบอนุญาตให้เป็นผู้นำร่องพิเศษเฉพาะเรือลำใดลำหนึ่งแล้ว ภายหลังจะขอย้ายไปเป็นผู้นำร่องพิเศษของเรือลำอื่นที่ชักธงไทยโดยได้รับตำแหน่งเป็นนายเรือลำที่ขอย้ายใหม่ ทั้งได้เคยนำเรือลำนั้นเข้าออกหรือใช้ผู้นำร่องในน่านน้ำนั้นมาแล้วไม่น้อยกว่าสี่เที่ยว ให้อธิบดีกรมเจ้าท่าพิจารณาเปลี่ยนใบอนุญาตให้ใหม่ตามขนาดเรือโดยไม่ต้องสอบไล่ แต่บุคคลนั้นต้องเสียค่าธรรมเนียมตามอัตราในข้อ 16 ในกรณีเช่นนี้อธิบดีกรมเจ้าท่าจะให้แพทย์ตรวจร่างกาย สายตาเสียก่อนก็ได้ หรือจะเปลี่ยนใบอนุญาตให้โดยไม่ต้องให้แพทย์ตรวจก็ได้

ถ้าบุคคลใดเคยมีใบอนุญาตนำร่องและเคยเป็นนายเรือลำใดลำหนึ่งมาแล้ว ขอใบอนุญาตนำร่องพิเศษเฉพาะเรือลำที่เป็นนายเรือนั้น จะให้ทำการสอบไล่ตามที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง หรืออธิบดีกรมเจ้าท่าจะพิจารณาเปลี่ยนใบอนุญาตนำร่องนั้นเป็นใบอนุญาตนำร่องพิเศษให้โดยไม่ต้องสอบไล่ก็ได้ แต่บุคคลนั้นต้องเสียค่าธรรมเนียมตามอัตราในข้อ 16 ในกรณีเช่นนี้อธิบดีกรมเจ้าท่าจะให้แพทย์ตรวจร่างกาย สายตา เสียก่อนก็ได้ หรือจะออกหรือเปลี่ยนใบอนุญาตให้โดยไม่ต้องให้แพทย์ตรวจก็ได้"

"ข้อ 14 ใบอนุญาตผู้นำร่อง ให้ทำตามแบบท้ายกฎกระทรวงนี้"

ข้อ ๑๒ ยกเลิกโดย กฎกระทรวง (ฉ.๒๘)พ.ศ.๒๕๑๗ ข้อ ๑
ข้อ ๑๓ แก้ไขใหม่โดย กฎกระทรวง (ฉ.๒๐) พ.ศ.๒๕๑๑
ข้อ ๑๔ แก้ไขใหม่โดย กฎกระทรวง (ฉ.๒๐) พ.ศ.๒๕๑๑

ข้อ 15 ผู้ใดมีประกาศนียบัตรและใบอนุญาตสำหรับทำการนำร่องภายในน่านน้ำเขตมาแล้ว ก่อนประกาศใช้กฎนี้ และสมัครจะทำการนำร่องต่อไป ให้รายงานเสนอต่ออธิบดีกรมเจ้าท่า ผ่านทางหัวหน้ากองตรวจท่า ถ้าอธิบดีกรมเจ้าท่าพิจารณาเห็นเป็นการสมควรจะให้แพทย์ ตรวจร่างกาย สายตา เสียก่อนก็ได้ หรือจะออกใบอนุญาตให้ใหม่ ตามคุณวุฒิของผู้นั้น โดยไม่ต้องให้แพทย์ตรวจก็ได้และไม่เสียค่าธรรมเนียมตามข้อ 16 แห่งกฎนี้

หมวดที่ 2
ค่าธรรมเนียมสอบไล่ผู้นำร่อง

"ข้อ 16 ผู้สมัครเข้าสอบไล่เป็นผู้นำร่อง ต้องเสียค่าธรรมเนียมพร้อมกับยื่นใบสมัครตามอัตรา ดังต่อไปนี้

สำหรับนำร่องชั้น 2 50 บาท

สำหรับนำร่องชั้น 1 หรือร่องนำพิเศษ 60 บาท

เมื่อได้เสียค่าธรรมเนียมแล้ว ถึงแม้ตนจะหมดสิทธิ หรือไม่ได้ทำการสอบไล่ได้ด้วยเหตุใด ๆ ก็ตาม จะไม่คืนค่าธรรมเนียมให้"

ข้อ 17 เมื่อผู้สมัครได้ทราบกำหนดวันสอบไล่แน่นอนแล้ว ต้องนำเงินละ 20 บาท มามอบให้หัวหน้ากองตรวจท่า ซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ในการนั้นไว้เสียก่อนวันอบไล่ เพื่อจ่ายเป็นรางวัลแก่กรรมการ ซึ่งอยู่นอกราชการ

ข้อ 18 ผู้สมัครสอบเป็นผู้นำร่องของรัฐบาล หรือเทศบาลไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมสอบไล่ และ เงินรางวัลสำหรับกรรมการตามข้อ 16 และ 17 แต่ให้เจ้าท่าเป็นผู้จ่าย

ข้อ ๑๖ แก้ไขใหม่โดย กฎกระทรวง (ฉ.๙) พ.ศ.๒๔๙๐

หมวดที่ 3
มรรยาทและหน้าที่ของผู้นำร่อง

ข้อ 19 ผู้นำร่องทุกคนจะต้องอยู่ในบังคับบัญชาและเชื่อฟังคำสั่งที่ชอบด้วยกฎหมายของหัวหน้าผู้นำร่องและผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้น ทั้งจะต้องประพฤติตนให้เป็นระเบียบเรียบร้อยเสมอ

ข้อ 20 อธิบดีกรมเจ้าท่ามีสิทธิที่จะอนุญาตให้ผู้นำร่องลาพักหรือลาป่วยได้ แต่ถ้าอธิบดีกรมเจ้าท่าไม่อยู่ ก็ให้หัวหน้ากองตรวจท่าอนุญาตให้ลาได้เฉพาะกรณีดังต่อไปนี้

(1) ป่วยในเมื่อมีใบรับรองแพทย์แผนปัจจุบันชั้น 1

(2) กิจธุระส่วนตัวอันจำเป็นในเมื่อหัวหน้าผู้นำร่องรับรองว่าจะไม่เสียการงานในรอบเวรของผู้นั้น

ข้อ 21 ผู้นำร่องคนใดได้รับอนุญาตให้ลาป่วยแล้วจะกลับมาทำงานอีกไม่ได้จนกว่าจะมีใบรับรองแพทย์แผนปัจจุบันชั้น 1 มาแสดงว่าร่างกายสมบูรณ์พอที่จะปฏิบัติการงานได้ต่อไป

ข้อ 22 ผู้นำร่องที่กลับจากการลาจะต้องรายงานแสดงตนต่อหัวหน้าผู้นำร่องและเจ้าท่า

ข้อ 23 ผู้นำร่องคนใดได้หยุดงานในหน้าที่ติดต่อกันมีกำหนดตั้งแต่ 6 เดือนขึ้นไป จะกลับเข้าทำงานนำร่องอีกทันทีได้หรือไม่นั้นแล้วแต่พฤติการณ์เกี่ยวกับการนำร่องซึ่งอธิบดีกรมเจ้าท่าจะเป็นผู้สั่ง โดยพิจารณาตามคำแนะนำของหัวหน้าผู้นำร่อง

ข้อ 24 ผู้นำร่องทุกคนจะออกไปพ้นจากเขตท่าที่บังคับการนำร่องในหน้าที่ของตนตามลำพังของตนไม่ได้ นอกจากจะได้รับอนุญาตจากหัวหน้าผู้นำร่อง และจะต้องรายงานวันที่ออกไปจากเขตท่านั้น ให้เจ้าท่าทราบไว้ด้วย

ข้อ 25 ห้ามมิให้ผู้นำร่องประพฤติตนดั่งต่อไปนี้

(1) นอนหลับในเวลานำร่อง

(2) เมาสุราในเวลานำร่อง

(3) ปฏิเสธที่จะนำเรือตามคำสั่งโดยไม่มีเหตุชี้แจงอันสมควร

(4) ขัดคำสั่งขาดคารวะต่อผู้บังคับบัญชา

(5) รับสินน้ำใจโดยตรงหรือโดยปริยาย

(6) จงใจรายงานเท็จในเรื่องพฤติการณ์เกี่ยวกับการนำร่อง เช่นเรือติดตื้น เรือโดนกัน ฯลฯ

(7) กระทำหรือสมรู้ในการฉ้อโกงใด ๆ หรือละเมิดกฎหมายอันเกี่ยวกับการท่า การศุลกากร หรือสรรพสามิต

(8) จงใจฝ่าฝืนข้อบังคับหรือคำสั่งที่เกี่ยวกับหน้าที่และมรรยาทของผู้นำร่อง

ข้อ 26 ในกรณีที่อธิบดีกรมเจ้าท่าสั่งเพิกถอน ยึด หรือลดชั้นใบอนุญาตนำร่องใดตามบทพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 (ฉบับที่ 2) ผู้นำร่องนั้นจะต้องรีบส่งใบอนุญาตคืนให้หัวหน้ากองตรวจท่า

ข้อ 27 ผู้นำร่องทุกคนจะต้องใฝ่ใจให้ทราบระเบียบและข้อบังคับที่เกี่ยวด้วยหน้าที่ของตนอยู่เสมอ

ข้อ 28 ผู้นำร่องทุกคนต้องร่วมมือกันเข้าประจำเวรให้สม่ำเสมอกันเสมอ ในกิจการนำร่อง

ผู้นำร่องจะต้องปฏิบัติหน้าที่ในการนำร่องตามบัญชีเวรซึ่งหัวหน้าผู้นำร่องได้กำหนดไว้ และจะสับเปลี่ยนเวรกันตามลำพังไม่ได้ เว้นไว้แต่จะได้รับอนุญาตจากหัวหน้าผู้นำร่องและบัญชีรายนามตามรอบเวรนั้นได้แก้แล้ว

ถ้ามีเหตุที่จะต้องใช้ผู้นำร่องไปทำการนำร่องเรือใดเป็นพิเศษ ให้หัวหน้าผู้นำร่องพิจารณาคัดเลือกผู้นำร่องไปทำการนอกเวรของผู้นั้นได้ โดยความเห็นชอบของกรมเจ้าท่าหรือเจ้าท่า

ข้อ 29 ผู้นำร่องทุกคนจะต้องรีบเดินทางไปคอยรับเรือตามระเบียบและรอบเวรของตน หรือตามคำสั่งซึ่งหัวหน้าผู้นำร่องจัดไว้ ถ้าป่วยไม่สามารถจะไปทำการตามหน้าที่ได้ ต้องรายงานด่วนเสนอให้หัวหน้าผู้นำร่องทราบทันที

ข้อ 30 เรือผู้นำร่องทุกลำเมื่อเวลาคอยทำการนำร่องต้องชักธงอักษร H (เอช) ตามประมวลสัญญาณสากลขึ้นไว้เป็นสำคัญ

ข้อ 31 ผู้นำร่องทุกคน เมื่อขึ้นบนเรือลำใดเพื่อทำการนำร่อง ต้องขอทราบจากนายเรือก่อนว่ามีวัตถุระเบิดหรือสิ่งน่ากลัวอันตรายอย่างใด ๆ ในเรือนั้นหรือ

ถ้าหากมีก็ให้แจ้งแก่นายเรือว่าควรจะปฏิบัติอย่างไร

ข้อ 32 เมื่อจะทำการนำร่องเรือกลไฟลำใด ผู้นำร่องต้องขอทราบจากนายเรือว่ามีเครื่องจักรของเรือลำนั้นใช้ได้เป็นปกติ และถอยหลังได้คล่องแคล่วรวดเร็วดี ตัวสมออยู่พ้นน้ำพร้อมเพรียงที่จะใช้ได้ทันที และเครื่องถือท้ายเรียบร้อยไม่มีสิ่งใดกีดขวางและใช้ได้คล่องเป็นปกติหรือไม่ ถ้าเรือลำนั้นมีกำลังไอน้ำไม่พอหรือเครื่องประกอบเรือดังกล่าวแล้วไม่เรียบร้อยพอที่จะป้องกันมิให้เกิดภยันตรายได้แล้ว จะงดการนำเรือลำนั้นไว้จนกว่านายเรือจะจัดการให้เรียบร้อยเสียก่อนก็ได้ และถ้านายเรือขืนจะให้นำเรือในขณะนั้นจงได้ ก็ให้รายงานต่อหัวหน้ากองตรวจท่าเรือหรือเจ้าท่า ซึ่งจะเป็นผู้วินิจฉัยและสั่งการโดยเด็ดขาด

ข้อ 33 ผู้นำร่องทุกคน เมื่อขึ้นบนเรือลำใดเพื่อทำการนำร่อง ต้องขอทราบจากนายเรือลำนั้นเสียก่อนว่า มีไข้ทรพิษ อหิวาตกโรค หรือโรคติดต่ออันตรายอย่างอื่นในเรือ หรือได้มีโรคที่น่าสงสัยว่าเป็นโรคติดต่ออันตรายเช่นนั้นในเรือเมื่อเวลามาตามทางนั้นหรือไม่ ถ้าหากมี หรือได้มีโรคติดต่ออันตราย หรือโรคที่น่าสงสัยเช่นนั้น ให้ผู้นำร่องแจ้งให้นายเรือแสดงสัญญาณสำหรับบอกว่ามีโรคติดต่ออันตรายขึ้นไว้ แล้วนำเรือไปทอดสมออยู่ที่สถานีป้องกันโรคติดต่ออันตราย และอยู่ที่นั่นจนกว่าเจ้าพนักงานแพทย์ จะอนุญาตปล่อยให้ไปได้

ถ้าเรือได้ผ่านสถานีป้องกันโรคติดต่ออันตรายเข้ามาแล้ว และเกิดโรคติดต่ออันตรายขึ้นภายหลัง ต้องแจ้งให้นายเรือแสดงสัญญาณสำหรับบอกว่ามีโรคติดต่ออันตราย ขึ้นไว้ แล้วนำเรือไปทอดสมอและคอยอยู่ ณ ด่านป้องกันโรคติดต่ออันตรายจนกว่าเจ้าพนักงานแพทย์จะอนุญาตปล่อยให้ไปได้

ในระหว่างเวลาที่เจ้าพนักงานแพทย์ยังไม่ได้ขึ้นไปตรวจบนเรือ ห้ามมิให้มีการไปมาติดต่อกันในระหว่างเรือที่ต้องกักด่านเช่นนั้นกับฝั่งเป็นอันขาด

ข้อ 34 เมื่อเรือลำใดต้องถูกกักด่านป้องกันโรคติดต่ออันตราย ถ้าเจ้าพนักงานแพทย์เห็นว่าจำเป็นต้องกักผู้นำร่องเรือลำนั้นไว้ในเรือ เพราะเหตุที่ได้ขึ้นอยู่บนเรือที่มีโรคติดต่ออันตรายเช่นนั้น ผู้นำร่องนั้นต้องปฏิบัติตามความเห็นของแพทย์จนกว่าจะได้รับอนุญาตให้ไปได้

ข้อ 35 เมื่อเวลาออกกระทำการนำร่อง ผู้นำร่องต้องมีใบอนุญาตไว้กับตัว พร้อมทั้งกฎข้อบังคับสำหรับการนำร่อง และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม ฯ จากนายเรือหรือผู้ควบคุมเรือลำใดที่ตนขึ้นไปบนเรือแล้วนั้น ขอดูต้องให้ดูตามประสงค์

ข้อ 36 ผู้นำร่องทุกคนเมื่อกำลังทำการนำร่อง ในเวลากลางวัน จะต้องชักธงประจำตัวขึ้นไว้ ณ ที่ซึ่งแลเห็นได้โดยชัดเจน ธงนี้ใช้ธงอักษร H (เอช) ตามประมวลสัญญาณสากล แต่มีเครื่องหมายประจำตัวเป็นเลขอารบิคสีดำขนาดสูงเพียง 3/4 ของธง ขนาดกว้างพองาม อยู่กลางธงนั้น

ข้อ 37 ผู้นำร่องที่กระทำการนำร่องมีหน้าที่ต้องปฏิบัติโดยเคร่งครัดตามบทแห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยามฯ พระราชบัญญัติป้องกันเหตุเรือโดนกันฯ และพระราชบัญญัติอื่น ๆ ตลอดจนกฎข้อบังคับที่เกี่ยวเนื่องกัน

ข้อ 38 เมื่อผู้นำร่องเห็นหรือทราบว่าเรือลำใดจะทำการละเมิดพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยามฯ ว่าด้วยการทิ้งอับเฉาลงในแม่น้ำเขตท่าหรือในท่าเลทอดสมอจอดเรือ ผู้นำร่องนั้นต้องตักเตือนนายเรืออย่าให้ทำเช่นนั้น ถ้านายเรือไม่เชื่อฟังให้รายงานด่วนต่อเจ้าท่าในโอกาสแรก

ข้อ 39 ผู้นำร่องจะต้องคอยระวังมิให้เรือใดทำการหยั่งน้ำภายในเขตท่าหรือน่านน้ำที่บังคับการนำร่อง เว้นไว้แต่จะได้รับอนุญาตจากผู้นำร่อง

ถ้าเป็นน่านน้ำนอกเขตที่บังคับการนำร่อง ให้ผู้นำร่องพยายามให้ได้มีการหยั่งน้ำ ณ ที่และเวลาตามต้องการ

ข้อ 40 ผู้นำร่องที่กำลังทำการนำร่องเรือใดอยู่ จะต้องไม่ยอมให้เรืออื่นที่ไม่มีผู้นำร่องอยู่บนเรือนั้นมาจูงเรือของตน เว้นไว้แต่เรือนั้นจะมาพ่วงข้างหรือเป็นเรือซึ่งฝ่ายการนำร่องจัดไว้สำหรับจูงโดยเฉพาะ หรือนายเรือลำนั้นได้รับใบอนุญาตนำร่องพิเศษจึงจะยอมให้ทำได้

ข้อ 41 ผู้นำร่องของเรือจูง เมื่อกำลังทำการนำร่องเรือจูงลำใดอยู่จะต้องฟังบังคับบัญชาผู้นำร่องของเรือที่ถูกจูงนั้น ในเรื่องทั้งหมดที่เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยามฯ และพระราชบัญญัติอื่น ๆ ตลอดจนกฎข้อบังคับที่เกี่ยวกับการนำเรือ

ข้อ 42 ถ้าผู้นำร่องคนใดพบ หรือมีเหตุสมควรจะสงสัยว่า ทุ่นที่ทอดเป็นเครื่องหมายทุ่นหนึ่งทุ่นใดเคลื่อนจากที่ ๆ เคยทอดอยู่ตามปกติ หรือหลุดจากที่นั้นลอยอยู่ หรือเป็นอันตรายลง หรือหายไปจากที่ก็ดี หรือสังเกตเห็นโคมไฟ เครื่องหมายสำหรับการเดินเรือแห่งใดผิดปกติ หรือบกพร่องอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี เมื่อกลับมายังที่ทำการ ในคราวนั้น ผู้นำร่องคนนั้นต้องมีหนังสือแจ้งความนั้น ๆ ให้เจ้าท่าทราบภายในสิบสองชั่วโมง นับแต่เวลาที่กลับมาถึงแล้ว

ข้อ 43 ถ้าผู้นำร่องคนใดสังเกตเห็นว่ามีสิ่งกีดขวางหรือมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นในร่องน้ำใด ๆ ก็ดี หรือสังเกตเห็นการเปลี่ยนแปลงที่ปรากฏหรือน่าสงสัยว่าได้มีขึ้นแก่ที่หมายบนบกแห่งใด ๆ ซึ่งเป็นที่เคยสังเกตสำหรับการเดินเรือก็ดี ผู้นำร่องนั้นต้องรายงานเป็นหนังสือให้เจ้าท่าทราบโดยมิชักช้า

ข้อ 44 ผู้นำร่องที่นำเรือเข้ามาในท่าเรือใด จะต้องนำเรือไปทอดสมอเทียบท่าตามคำสั่งของเจ้าพนักงานกองตรวจท่าหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ของท่า

ข้อ 45 ผู้นำร่องจะนำเรือ ซึ่งจะออกไปพ้นเขตน่านน้ำสยาม จากท่าหรือตำบลใดได้ต่อเมื่อเรือนั้นได้มีใบปล่อยเรือแล้ว และจะเคลื่อนเรือภายในเขตท่าที่บังคับการนำร่องได้ต่อเมื่อได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานตรวจท่าหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ของท่า หรือตามระเบียบการนำร่อง.

ข้อ 46 ผู้นำร่องที่นำเรือลำใดเข้าหรือออกไปส่ง ณ ที่ใด ๆ ก็ตาม ต้องอยู่ต่อไปในเรือจนกว่าเรือลำนั้นได้ทอดสมอหรือเทียบท่าเรียบร้อยแล้ว หรือนำเรือไปพ้นเขตบังคับการนำร่องแล้ว จึงจะไปจากเรือลำนั้นได้ เว้นไว้แต่มีเหตุอันสมควรหรือได้ทำความตกลงกับนายเรือไว้โดยหลักฐานเป็นหนังสือ

ข้อ 47 ผู้นำร่องทุกคนที่นำร่องเรือลำใด ต้องใช้ความระมัดระวังและพยายามให้มากที่สุดที่จะหลีกเลี่ยงหรือป้องกันมิให้เกิดอันตรายหรือเสียหายแก่เรือลำนั้นหรือเรือลำอื่น หรือแก่ทรัพย์สิ่งของอย่างใด ๆ และถ้ามีเหตุอันตรายเกิดในระหว่างที่ตนกำลังเป็นผู้นำร่องเรือลำใดอยู่ ผู้นำร่องนั้นต้องรายงานเป็นหนังสือแจ้งเหตุไปยังเจ้าท่าตามข้อ 48-49 แห่งกฎนี้โดยอนุโลม

ข้อ 48 เรือใดทำสมอขาด ถ้ามีผู้นำร่องไปกับเรือ ต้องรีบรายงานเหตุการณ์

นั้นต่อเจ้าท่า ในรายงานนั้นจะต้องให้นายเรือลำนั้นลงนามร่วมมาด้วยแสดงรายการดังต่อไปนี้เพื่อให้ความสะดวกแก่การค้นหาสมอที่หายนั้น

(1) ที่เกิดเหตุ

(2) ทิศเล็งของที่หมายประจำที่ต่าง ๆ ซึ่งแลเห็นได้

(3) ลักษณะของกระแสน้ำและความลึกของน้ำขณะเกิดเหตุ

(4) น้ำหนักของสมอและรายการอื่น ๆ ที่ควรบอก

ข้อ 49 เรือลำใดกำลังอยู่ในความควบคุมของผู้นำร่อง เกยที่ตื้น โดนเรือหรือทุ่นหรือประสบอันตรายอย่างใด ๆ ก็ดี ผู้นำร่องนั้นต้องรายงานด่วนเสนอต่อเจ้าท่าดั่งรายการต่อไปนี้

(1) ที่เกิดเหตุ

(2) ทิศเล็งของที่หมายประจำที่ต่าง ๆ ซึ่งแลเห็นได้

(3) อัตรากินน้ำลึกของเรือขณะนั้น

(4) ลักษณะของกระแสน้ำ และท้องทะเล

(5) ทิศและกำลังของลม

(6) กำลังเร็วที่แล่นขณะเกิดเหตุ

(7) เวลาที่เกิดเหตุ

(8) พฤติการณ์ซึ่งเกิดเหตุนั้น

(9) ความเสียหายเท่าที่ตรวจได้ในเวลานั้น

(10) เวลาที่เรือนั้นเกยที่ตื้นนานเท่าใด

(11) เรือหลุดออกจากที่ตื้นได้ด้วยวิธีใด

(12) ปริมาณของน้ำที่ได้ถูกผลักเท่าที่ทราบได้จากการหยั่งน้ำระหว่างเวลาที่เรือเกยตื้นนั้น

(13) รายการอื่น ๆ ที่ควรบอก

(14) แสดงแผนที่สังเขป ถ้าสามารถจะทำได้

ผู้นำร่องจะต้องขอให้นายเรือลำนั้นลงนามร่วมในรายงาน หรือแยกทำรายงานต่างหากเพื่อประกอบรายงานของตนก็ได้ กฎข้อนี้ให้ใช้บังคับตลอดถึงผู้นำร่องเรือจูงในกรณีที่เรือที่ถูกจูงไม่มีผู้นำร่องด้วย

ข้อ 50 ถ้าผู้นำร่องคนใดไม่พอใจในมรรยาทของนายเรือลำใด ก็ให้ทำรายงานเสนอจนถึงหัวหน้ากองตรวจท่าหรือเจ้าท่า

ข้อ 51 เมื่อเสร็จสิ้นการนำร่องเรือ หรือเคลื่อนเรือครั้งหนึ่งครั้งใดแล้ว ผู้นำร่องต้องให้นายเรือกรอกข้อความและลงนามในใบสำคัญตามแบบ น.1 ต่อท้ายกฎนี้ เพื่อรับรองว่าผู้นำร่องได้นำเรือไปโดยเรียบร้อย แล้วเสนอต่อหัวหน้าผู้นำร่องในโอกาสแรกที่ตนกลับถึงที่ทำการนำร่อง ถ้าปรากฏว่าใบรับรองนั้นไม่เป็นที่พอใจให้หัวหน้าผู้นำร่องเสนอตามลำดับชั้น เพื่อจัดการสอบสวนหรือสั่งการต่อไปตามที่เห็นสมควร

หมวดที่ 4
เขตท่าหรือน่านน้ำซึ่งบังคับให้เป็นเขตที่ต้องเดินเรือโดยมีผู้นำร่อง ขนาดและชนิดของเรือที่ยกเว้นไม่ต้องบังคับใช้ผู้นำร่อง การเพิ่มหรือลดหย่อนค่าจ้างนำร่อง

ข้อ 52 เขตท่าหรือน่านน้ำซึ่งบังคับให้เป็นเขตที่ต้องเดินเรือโดยมีผู้นำร่องนั้น ให้กำหนดเขตไว้ดังต่อไปนี้

(1) ตั้งแต่เขตน้ำลึกประมาณ 8 เมตร นอกสันดอน ซึ่งปรากฏในแผนที่สันดอนปากน้ำเจ้าพระยา ใกล้กับเรือที่พักผู้นำร่อง ผ่านเขตท่าเรือกรุงเทพฯ ตลอดจนสุดเขตด้านเหนือของท่าเรือกรุงเทพฯ

(2) เขตท่าหรือน่านน้ำอื่น นอกจากที่กล่าวไว้ใน (1) นั้น ตามแต่จะได้ออกกฎกระทรวงเพิ่มเติมต่อไป

"ข้อ 53 เรือดังต่อไปนี้ ไม่ต้องใช้ผู้นำร่องภายในเขตที่กำหนดในข้อ 52

ข้อ ๕๓ แก้ไขใหม่โดย กฎกระทรวง (ฉ.๒๖) พ.ศ.๒๕๑๕ ข้อ ๑

(1) เรือของรัฐบาลไทย

(2) เรือของรัฐบาลต่างประเทศ

(3) เรือที่มีขนาดความยาวตลอดลำต่ำกว่า 165 ฟุต (50.29 เมตร)

เรือตามวรรคหนึ่งนี้จะใช้ผู้นำร่องก็ได้ แต่ต้องเสียค่าจ้างนำร่องตามอัตราที่กำหนดไว้ในพิกัดค่าจ้างนำร่อง รัฐมนตรีจะลดหย่อนค่าจ้างนำร่องให้เฉพาะรายก็ได้"

"ข้อ 54 เรือที่ชักธงไทยซึ่งมีขนาดความยาวตลอดลำไม่เกิน 400 ฟุต (121.92 เมตร) นั้น นายเรือจะขอรับใบอนุญาตเป็นผู้นำร่องพิเศษเพื่อทำการนำร่องภายในเขตที่กำหนดในข้อ 52(1) ก็ได้"

"ข้อ 54 ทวิ เรือที่เป็นกรรมสิทธิ์ของรัฐวิสาหกิจหรือองค์การของรัฐ ซึ่งรัฐวิสาหกิจหรือองค์การของรัฐนั้นเป็นผู้ประกอบกิจการเดินเรือเอง ให้เสียค่าจ้างนำร่องสำหรับทุกกรณีเพียงกึ่งอัตราของพิกัดค่าจ้างนำร่องตามหมวด 9"

ข้อ 55 ในเขตท่าหรือน่านน้ำที่บังคับให้ใช้ผู้นำร่อง ถ้าเรือใดฝ่าฝืนไม่ใช้ผู้นำร่อง เรือลำนั้นต้องเสียค่าจ้างนำร่องเป็นเงินสองเท่าอัตราแห่งพิกัดที่กำหนดไว้ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการที่ไม่ใช้ผู้นำร่องนั้น เกิดขึ้นเพราะข้อหนึ่งข้อใดในกรณีต่อไปนี้ จึงให้เสียค่าจ้างนำร่องตามพิกัด คือ

(1) ได้รับคำสั่งจากผู้นำร่องให้แล่นตามเรือลำหนึ่งลำใด ซึ่งมีผู้นำร่องอยู่แล้ว

(2) ไม่มีผู้นำร่อง

ในกรณีแรกเป็นหน้าที่ของผู้นำร่องต้องรายงานตามลำดับชั้นจนถึงหัวหน้ากองตรวจท่าหรือเจ้าท่า ส่วนกรณีหลังเป็นหน้าที่ของนายเรือต้องชี้แจงเหตุผลให้เจ้าท่าทราบโดยด่วน ถ้าเจ้าท่าไม่พอใจในเหตุผลนั้น จะไม่ยอมผ่อนผันลดให้และคงเก็บสองเท่าก็ได้

ข้อ 56 เรือใดซึ่งอยู่ในเขตท่าหรือน่านน้ำที่บังคับให้ใช้ผู้นำร่อง ถ้าต้องเคลื่อนเรือให้เดินหรือนำเรือเข้าออกจาก ท่าเรือในเขตใดเวลาใด ซึ่งกำหนดไว้ในหมวดพิกัดค่าจ้างนำร่องของเขตท่าหรือน่านน้ำใด ว่าเป็นการนอกเวลาทำงานตามปกติแล้ว จะต้องยอมเสียค่าจ้างนำร่องนอกเวลาเพิ่มขึ้นอีกกึ่งอัตราของพิกัดค่าจ้างนำร่องตามปกติ

ข้อ ๕๔ แก้ไขใหม่โดย กฎกระทรวง (ฉ.๒๖) พ.ศ.๒๕๑๕ ข้อ ๒
ข้อ ๕๔ ทวิ เพิ่มใหม่โดย กฎกระทรวง (ฉ.๒๖) พ.ศ.๒๕๑๕ ข้อ ๓

ความในวรรคก่อน ให้ยกเว้นไม่ต้องใช้บังคับถึงเรือซึ่งใช้ผู้นำร่องพิเศษ

หมวดที่ 5
แบบบัญชีและรายงานซึ่งเกี่ยวกับกิจการนำร่อง

ข้อ 57 เพื่อให้กิจการนำร่องภายในน่านน้ำสยาม ซึ่งอยู่ในความควบคุมของรัฐบาลดำเนินไปโดยสมรรถภาพและแบบอย่างอันเดียวกัน ให้ใช้เอกสารในการนำร่องดั่งต่อไปนี้

(1) บันทึกการงาน

(2) บัญชีรายได้รายจ่าย

(3) รายงาน

ข้อ 58 บันทึกการงานซึ่งต้องมีไว้สำหรับที่ทำการนำร่องทุกแห่งนั้นให้แยกทำเล่มสมุดไว้อย่างละ 1 เล่ม ดั่งต่อไปนี้

(1) สมุดรายนามผู้นำร่องและผู้ฝึกการนำร่อง ให้แยกรายนามไว้ให้ชัดเจนในสมุดเดียวกัน โดยมีรายการเลขที่ นาม (ถ้ามีบรรดาศักดิ์ให้ลงนามเดิมกำกับไว้ด้วย) วันเกิด วันที่ประจำการนำร่องแห่งนั้น หมายเหตุ และถ้ามีเพิ่มจำนวนหรือลดจำนวนลงเพราะเหตุใด เมื่อใด ต้องลงหมายเหตุตามความจริงไว้ให้ชัดเจน

(2) สมุดนำร่องเรือประจำวัน ให้มีรายการแสดงวันเดือนปี ชื่อเรือ ธงชาติ จำนวนตันริยิสเตอร์ เจ้าของหรือผู้แทน นามผู้นำร่อง หมายเหตุ

(3) สมุดนำร่องเรือประจำเดือนและประจำปี ซึ่งรวบรวมรายการจากสมุดนำร่องเรือประจำวัน เพื่อทำเป็นสถิติเก็บรักษาไว้ บัญชีประจำเดือนนั้นให้แสดงรายการแยกตามสัญชาติดังต่อไปนี้

เลขที่ รายการ (ชื่อเรือ) จำนวนตันริยิสเตอร์ เจ้าของหรือผู้แทน หมายเหตุ แล้วรวมยอดประจำเดือนไว้ให้ชัดเจนตามแบบ น.2 ต่อท้ายกฎนี้

เมื่อสิ้นปีหนึ่ง ๆ ให้รวบรวมทำสถิติประจำปีแสดงรายการ สัญชาติ จำนวนเรือ จำนวนตันริยิสเตอร์ แล้วรวมยอดประจำปีต่อท้ายสถิติประจำเดือนที่สิ้นปีนั้นไว้ ในสมุดเล่มเดียวกัน

ข้อ 59 บัญชีรายได้รายจ่ายซึ่งต้องมีไว้สำหรับที่ทำการนำร่องทุกแห่งนั้น ให้แยกทำเป็นเล่มสมุดไว้อย่างละ 1 เล่ม ดังต่อไปนี้

(1) สมุดบัญชีรายได้ประจำวันการนำร่อง ให้แสดงรายการวัน เดือน ปี รายการ(ชื่อเรือ) จำนวนตันริยิสเตอร์ เจ้าของหรือผู้แทน ประเภทเงินรายได้ แบ่งออกเป็นรายได้ตามพิกัด รายได้เรือมีผู้นำร่องพิเศษ รายได้นอกเวลา แล้วรวมเงินและทำงบเดือนนั้นไว้ตามแบบ น.3 ต่อท้ายกฎนี้

(2) สมุดบัญชีรายจ่ายประจำวันการนำร่อง ให้แสดงรายการวัน เดือน ปี รายการ(จ่าย) ประเภทเงินรายจ่าย แบ่งออกเป็นเงินเดือนหรือเงินปันผล น้ำมันเชื้อเพลิง เบ็ดเตล็ด แล้วรวมเงินและทำงบเดือนไว้ตามแบบ น.4 ต่อท้ายกฎนี้

(3) สมุดงบรายได้รายจ่ายประจำปี ให้มีรายการแสดงยอดเงินรายได้ - จ่ายเป็นเดือน ๆ ไปจนครบปี แล้วรวมยอดเงินงบปีหักแล้วคงเหลือเท่าใด จัดแบ่งไว้เป็นเงินสำรองและเงินปันผลอีกเท่าใด ทั้งนี้ต้องแสดงรายการให้เห็นโดยชัดเจน

ข้อ 60 รายงานซึ่งต้องมีไว้สำหรับที่ทำการนำร่องทุกแห่งต้องเสนอถึงกรมเจ้าท่าเพื่อรวบรวมเป็นสถิตินั้น ให้ทำเป็นหนังสือนำส่งเอกสารดังต่อไปนี้

(1) รายนามผู้นำร่องและผู้ฝึกการนำร่อง ซึ่งคัดจากสมุดในข้อ 58 (1) บัญชีนี้ต้องส่งถึงกรมเจ้าท่าในวาระแรกตั้งที่ทำการนำร่อง และส่งเพิ่มเติมเป็นครั้งคราวในเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงรายนาม

(2) สถิตินำร่องเรือประจำเดือน ซึ่งคัดจากสมุดในข้อ 58(3) ตามแบบ น.2 สถิตินี้ต้องส่งถึงกรมเจ้าท่าภายในวันที่ 15 ของเดือนถัดไป ถ้าที่ทำการนำร่องแห่งใดไม่สามารถปฏิบัติได้ตามกำหนดนี้ ให้ชี้แจงขอทำความตกลงต่อกรมเจ้าท่าเป็นพิเศษ ถ้ากรมเจ้าท่ายินยอมตกลงเป็นอย่างอื่นก็อนุญาตให้ทำได้ และถ้าเป็นเดือนสิ้นปีให้ส่งสถิติประจำปีตามความในวรรคท้ายแห่งข้อ 58(3) มาพร้อมกับสถิตินำร่องเรือประจำเดือนนั้นด้วย

(3) งบรายได้รายจ่ายประจำเดือน ซึ่งคัดจากสมุดรายได้และรายจ่าย ในข้อ 59 มีรายการแสดงตามแบบ น.5 ต่อท้ายกฎนี้ กำหนดการส่งถึงกรมเจ้าท่าให้ปฏิบัติตาม

ความในข้อ 60(2) โดยอนุโลม

(4) ทำรายได้รายจ่ายประจำปี ซึ่งคัดจากสมุดในข้อ 49(3) กำหนดการส่งถึงกรมเจ้าท่า ให้ปฏิบัติตามความในข้อ 60(2) โดยอนุโลม

หมวดที่ 6
การจัดตั้งคณะกรรมการพิจารณาการลงทัณฑ์แก่ผู้นำร่อง

ข้อ 61 ให้มีคณะกรรมการพิจารณาการลงทัณฑ์แก่ผู้นำร่องขึ้นคณะหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(1) นายทหารเรือประจำการ 1

(2) หัวหน้ากองตรวจท่า 1

(3) หัวหน้าผู้นำร่องหรือผู้นำร่องอาวุโส 1

(4) นายเรือของเรือต่างประเทศ 1

องค์ประชุมสำหรับคณะกรรมการนี้กอร์ปด้วยกรรมการสามนาย

ข้าราชการประจำการในคณะกรรมการซึ่งกล่าวแล้วนั้น ถ้าผู้ใดเป็นผู้มีอาวุโสให้ได้รับตำแหน่งเป็นประธานกรรมการ

ในกรณีที่มีการกล่าวหาว่าผู้นำร่องใดบกพร่องในทางวิชาชีพ ให้คณะกรรมการนี้มีหน้าที่พิจารณา และเสนอความเห็นว่าผู้นำร่องนั้นควร ได้รับทัณฑ์ตามมาตรา 4(9) แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยามแก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477(ฉบับที่ 2)หรือไม่และในสถานใด พร้อมด้วยสำนวนการพิจารณาต่ออธิบดี ซึ่งจะเป็นผู้วินิจฉัยสั่งการโดยเด็ดขาด

ข้อ 62 บุคคลใดนอกจากเจ้าหน้าที่ของรัฐบาล หรือเทศบาลจะยื่นคำร้องขอให้ตั้งกรรมการดั่งกล่าวแล้ว จักต้องนำเงิน 100 บาท มามอบให้หัวหน้ากองตรวจท่ายึดไว้เป็นประกันพร้อมกับคำร้องนั้น

ในกรณีที่ผู้นำร่องซึ่งถูกกล่าวหาไม่ถูกลงทัณฑ์ ให้รับเงินประกันนั้น เสียแต่ถ้าผู้นำร่องถูกกล่าวหามีความผิดถูกลงทัณฑ์ ก็ให้คืนเงินประกันแก่ผู้กล่าวหา

หมวดที่ 7
เขตท่าหรือน่านน้ำที่บังคับการนำร่องโดยใช้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาล และข้อบังคับต่าง ๆ

ข้อ 63 ตั้งแต่วันที่ 28 ตุลาคม พุทธศักราช 2478 เป็นต้นไป บรรดาเรือกลไฟและเรือเดินทะเลที่เคลื่อนเดิน หรือเข้าออกในเขตท่าหรือน่านน้ำตามที่กำหนดไว้ในข้อ 52(1) นั้น ต้องใช้ผู้นำร่องของรัฐบาลโดยเฉพาะ เว้นไว้แต่จะได้รับสิทธิยกเว้นไม่ต้องบังคับใช้ผู้นำร่องหรืออนุญาตให้ใช้ผู้นำร่องพิเศษตามบทบังคับในหมวด 4 แห่งกฎนี้

ข้อ 64 บรรดาเรือที่อยู่ในบังคับให้ใช้ผู้นำร่อง จะต้องพยายามเข้าไปให้ใกล้เรือพักผู้นำร่องภายในระยะ 600 เมตร ในการนี้จะต้องรอเรือหรือหยุดเครื่องหรือถ้าจำเป็นก็ต้องทอดสมอ เพื่อให้ความสะดวกแก่เจ้าพนักงานนำร่องขึ้นเรือของตนเท่าที่จะสามารถทำได้

ข้อ 65 ภายในเขตท่าหรือน่านน้ำที่บังคับการนำร่องทุกแห่ง ห้ามมิให้เรือใด ๆ ใช้ดิ่งหยั่งน้ำหรือใช้เครื่องมือสำหรับหยั่งน้ำ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้นำร่อง ซึ่งกำลังควบคุมเรือนั้น หรือได้รับอนุญาตจากรัฐบาลสยามหรือเป็นเรือแห่งราชนาวี - สยาม

ข้อ 66 บรรดาสัญญาณทุกชนิดซึ่งมิได้บังคับไว้ในกฎนี้โดยเฉพาะแล้ว ถ้าจำเป็นจะต้องใช้ ก็ให้ผู้ควบคุมเรือใช้ตามประมวลสัญญาณสากล

ข้อ 67 เรือทุกลำที่จะเคลื่อนเดินหรือเข้าออกระหว่างเขตท่าเกาะสีชัง กับท่าเรือกรุงเทพฯ หรือเขตท่าเรือใด ๆ ซึ่งบังคับการนำร่อง จะต้องอนุญาตให้ผู้นำร่องโดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปถึงที่อีกแห่งหนึ่งโดยไม่คิดค่าโดยสาร และให้เรือนั้นต้องใช้ผู้นำร่องเท่าที่ทำและอาหารตลอดเวลาที่อยู่ในเรือนั้นตามควรแก่ฐานะของผู้นำร่องนั้นโดยไม่คิดค่า

ข้อ 68 เรือลำใดซึ่งอยู่ในเกณฑ์บังคับให้ใช้ผู้นำร่องก็ดี หรือนายเรือได้รับอนุญาตให้เป็นผู้นำร่องพิเศษก็ดี จะต้องมีสมุดปูมเรือแสดงรายการและเวลาเคลื่อนเรือโดยแท้จริงไว้ในสมุดปูมนั้น การนี้ผู้นำร่องพิเศษนั้นจะต้องปฏิบัติตามความในข้อ 53 แห่งกฎนี้ โดยจดรายการเคลื่อนเรือทุกครั้งภายในเขตที่บังคับการนำร่องลงในใบสำคัญตามแบบ น.1 ที่ฝ่ายการนำร่องมอบหมายให้ แล้วลงนามกำกับไว้และจัดการส่งใบสำคัญนั้นให้ที่ทำการนำร่องก่อนที่เรือนั้นจะออกไปพ้นเขตท่าเรือหรือน่านน้ำที่บังคับการนำร่องนั้น

ในกรณีที่จะผ่อนผันและให้ความสะดวกแก่บรรดาเรือซึ่งใช้ผู้นำร่องพิเศษในเรื่องส่งใบสำคัญตามความในวรรคก่อนนั้น ถ้าเจ้าของหรือนายเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือ จะขอทำความตกลงเป็นพิเศษ และถ้าฝ่ายการนำร่องตกลงยินยอมวางระเบียบเป็นหลักฐานไว้แล้วก็อนุญาตให้ทำได้

ข้อ 69 เรือทุกลำซึ่งอยู่ในบังคับให้ใช้ผู้นำร่อง และกำลังเดินอยู่ภายในเขตท่าหรือน่านน้ำที่บังคับการนำร่อง จะปฏิบัติตามคำสั่งอันชอบของผู้นำร่อง เพื่อให้การนำร่องดำเนินไปด้วยความเรียบร้อยและถูกต้องตามบทบังคับแห่งกฎนี้

ข้อ 70 บรรดาข้อความหรือบทบังคับแห่งกฎนี้ ถ้าเกิดเป็นปัญหาโต้แย้งหรือไม่ชัดเจนอย่างใด ให้เจ้าท่าแห่งน่านน้ำนั้นเป็นผู้พิจารณาตีความในปัญหานั้น ๆ ถ้าผู้ใดไม่พอใจต่อคำชี้แจงหรือข้อความที่เจ้าท่าสั่งในกรณีเช่นนี้ให้ผู้นั้นมีสิทธิที่จะอุทธรณ์ไปยังอธิบดีกรมเจ้าท่าภายในหนึ่งเดือน นับแต่วันที่ได้ทราบคำสั่ง คำชี้ขาดของอธิบดีกรมเจ้าท่านั้นเป็นที่สุด แต่ในระหว่างที่อธิบดียังมิได้ชี้ขาด คำสั่งของเจ้าท่ามีผลบังคับได้

หมวดที่ 8
จำนวนผู้นำร่องและผู้ฝึกการนำร่อง

"ข้อ 71 ภายในเขตที่กำหนดในข้อ 52 จะมีผู้นำร่องที่จะอนุญาตให้ทำการนำร่องได้ไม่เกิน 54 คน และมีผู้ฝึกการนำร่องของรัฐบาลได้ไม่เกิน 10 คน ทั้งนี้ไม่รวมผู้นำร่องพิเศษ"

ข้อ 72 ถ้าอธิบดีกรมเจ้าท่าเห็นว่าควรเพิ่ม หรือลดจำนวนผู้นำร่อง หรือผู้ฝึกการนำร่องแตกต่างไปจากจำนวนที่กำหนดไว้ในข้อ 71 เป็นครั้งคราวด้วยเหตุใด ๆ ก็ตาม ก็อนุญาตให้ทำได้ ในเมื่อได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีหรือสภาการท่าและการรักษาฝั่งซึ่งจะแต่งตั้งขึ้น

หมวดที่ 9
ขนาดเรือและพิกัดค่าจ้างนำร่อง

"ข้อ 73 จากสถานีนำร่องที่จอดเรือพักผู้นำร่องนอกสันดอนปากน้ำเจ้าพระยาถึงด้านใต้ของเขตท่าเรือกรุงเทพฯ เขตที่ 3 ต้องเสียค่าจ้างนำร่องรวมทั้งขาเข้า และขาออก แม้ว่าจะใช้ผู้นำร่องเพียงขาเดียว ตามขนาดของเรือและอัตราดังต่อไปนี้

(1) เรือที่มีขนาดความยาวตลอดลำไม่เกิน 165 ฟุต (50.29 เมตร) คิดค่าจ้างนำร่อง 1,600 บาท ถ้าเกิน 165 ฟุต (50.29 เมตร) ส่วนที่เกินฟุตละ 10 บาท เศษของ 1 ฟุต ให้คิดเป็น 1 ฟุต

ข้อ ๗๑ แก้ไขใหม่โดย กฎกระทรวง (ฉ.๔๑) พ.ศ.๒๕๒๓
ข้อ ๗๓ แก้ไขใหม่โดย กฎกระทรวง (ฉ.๒๖) พ.ศ.๒๕๑๕ ข้อ ๕

(2) เรือที่กินน้ำลึกเกิน 10 ฟุต (3.05 เมตร) คิดค่าจ้างนำร่องเพิ่มจาก(1) สำหรับส่วนที่เกินในอัตราร้อยละ 10 ของอัตราค่าจ้างนำร่องที่คิดได้จาก (1) ต่อ 1 ฟุต เศษของ 1 ฟุตให้คิดเป็น 1 ฟุต

ส่วนกินน้ำลึกของเรือให้ถือเอาส่วนของเรือที่กินน้ำลึกมากที่สุดในขาเข้าขณะที่เรือเข้าจอดที่ทอดจอดเรือเรียบร้อยแล้ว และในขาออกขณะที่เรือเข้าจอดที่ทอดจอดเรือก่อนออกเดินทาง

(3) เรือที่เข้าออกเพียงขาเดียว ให้เสียค่าจ้างนำร่องกึ่งอัตรา"

"ข้อ 74 การเลื่อนที่จอดเรือภายในเขตที่กำหนดในข้อ 52 (1) ต้องเสียค่าจ้างนำร่องตามขนาดของเรือและอัตรา ดังต่อไปนี้

(1) ภายในเขตหนึ่งเขตใดของเขตท่าเรือกรุงเทพฯ เรือที่มีขนาดความยาวตลอดลำไม่เกิน 165 ฟุต (50.29 เมตร) คิดค่าจ้างนำร่อง 500 บาท ถ้าเกิน 165 ฟุต (50.29 เมตร) ส่วนที่เกินฟุตละ 5 บาท เศษของ 1 ฟุต ให้คิดเป็น 1 ฟุต

(2) ถ้าเลื่อนข้ามเขตต้องเสียค่าจ้างนำร่องเพิ่มอีกเขตละ 300 บาท

(3) ถ้าเลื่อนออกนอกเขตท่าเรือกรุงเทพฯ แต่ยังไม่ออกไปพ้นร่องน้ำสันดอนปากน้ำเจ้าพระยา ต้องเสียค่าจ้างนำร่องเพิ่มอีกไมลล์ละ 300 บาท เศษของ 1 ไมล์ ให้คิดเป็น 1 ไมล์

(4) ถ้าเลื่อนเรือจากที่หนึ่งที่ใดในร่องน้ำสันดอนปากน้ำเจ้าพระยาต้องเสียค่าจ้างนำร่องภายในระยะทาง 1 ไมล์แรกตามอัตราที่กำหนดใน (1) และไมล์ต่อไปอีกไมล์ละ 300 บาท เศษของ 1 ไมล์ ให้คิดเป็น 1 ไมล์ ถ้าเข้าสู่เขตท่าเรือกรุงเทพฯ ต้องเสียค่าจ้างนำร่องเพิ่มอีก เขตละ 300 บาท ตามที่กำหนดใน (2)

(5) ถ้าผ่านสะพานข้ามแม่น้ำต้องเสียค่าจ้างนำร่องเพิ่มอีกครั้งละ 500 บาท"

"ข้อ 75 การนำเรือเข้าและออกเขตท่าหรือน่านน้ำอื่น ซึ่งมิใช่เขตที่กำหนดในข้อ 52(1) ถ้าเรือใดใช้ผู้นำร่องทำการนำร่องต้องเสียค่าจ้างนำร่องกึ่งหนึ่งของพิกัดค่าจ้างนำร่องตามที่กำหนดในข้อ 73 สำหรับระยะทางขาเข้าหรือขาออกที่ไม่เกิน 1 ไมล์ สำหรับระยะทางที่เกิน 1 ไมล์ ต้องเสียค่าจ้างนำร่องเพิ่มขึ้นอีกไมล์ละ 300 บาท เศษของ 1 ไมล์ ให้คิดเป็น 1 ไมล์"

ข้อ ๗๔ แก้ไขใหม่โดย กฎกระทรวง (ฉ.๒๖) พ.ศ.๒๕๑๕ ข้อ ๖
ข้อ ๗๕ แก้ไขใหม่โดย กฎกระทรวง (ฉ.๒๖) พ.ศ.๒๕๑๕ ข้อ ๗

"ข้อ 76 .....(ยกเลิก)....."

"ข้อ 77 การเลื่อนที่จอดเรือในเขตท่าหรือน่านน้ำอื่น ซึ่งมิใช่เขตที่กำหนดในข้อ 52(1) ถ้าเรือใดใช้ผู้นำร่องทำการเลื่อนเรือ ต้องเสียค่าจ้างนำร่องภายในระยะทาง 1 ไมล์ แรกตามอัตราที่กำหนดในข้อ 74(1) และไมล์ต่อไปไมล์ละ 300 บาท เศษของ 1 ไมล์ ให้คิดเป็น 1 ไมล์"

"ข้อ 78 เรือใดใช้ผู้นำร่องทำการนำร่องหรือเลื่อนที่จอดเรือตามวันและเวลาดังนี้

(1) วันหยุดราชการ ไม่ว่าเวลาใด

(2) วันปกติ เฉพาะนอกเวลาราชการ

ต้องเสียค่าจ้างนำร่องล่วงเวลาเพิ่มขึ้นอีกกึ่งหนึ่งของจำนวนค่าจ้างนำร่อง ที่กำหนดในกฎกระทรวงนี้

ทั้งนี้ให้ถือขณะเมื่อสมอพ้นน้ำ หรือเชือกทุกเส้นหลุดจากฝั่งหรือที่ผูกเรือเป็นเกณฑ์"

"ข้อ 79 พิกัดค่าจ้างนำร่องตามข้อ 73 ถึงข้อ 78 นั้น ใช้สำหรับเรือ ที่สามารถจะเคลื่อนเดินโดยใช้เครื่องจักรของเรือนั้นได้เอง แต่ถ้าเรือนั้นเป็นเรือที่จะต้องใช้เรืออื่นจูงหน้าหรือจูงข้าง หรือดันให้เรือนั้นเคลื่อนเดินอันเป็นความประสงค์ของนายเรือหรือผู้ควบคุมเรือแล้ว ต้องเสียค่าจ้างนำร่องตามขนาดความยาวตลอดลำของเรือนั้น และของเรืออื่นที่ใช้เป็นเรือจูงหรือเรือดัน โดยคิดรวมความยาวของเรือนั้นเข้ากับความยาวของเรือทุกลำที่ใช้ในการจูงหรือดัน ส่วนกินน้ำลึกของเรือที่ใช้ในการคิดค่าจ้างนำร่อง ให้ถือเอาส่วนของเรือที่กินน้ำลึกที่มากที่สุดของบรรดาเรือดังกล่าว

เรือที่จะใช้จูงหรือดันนั้น จะต้องมีกำลังขับเคลื่อนที่เพียงพอ และมีคุณสมบัติสมบูรณ์ตามที่กำหนดในข้อ 32 ในการนี้ให้นายเรือหรือผู้ควบคุมเรือตกลงกับผู้นำร่องและทำหนังสือไว้เป็นหลักฐานทุกรายไป"

"ข้อ 80 ถ้าผู้นำร่องต้องเสียเวลาในเรือ ต้องคิดค่าเสียเวลาให้แก่ผู้นำร่องเป็นเงิน 300 บาท ต่อหนึ่งวันหรือเศษของวัน เว้นแต่เป็นเพราะเหตุต้องคอยคราวน้ำ อากาศ

ข้อ ๗๖ ยกเลิกโดย กฎกระทรวง (ฉ.๒๐) พ.ศ.๒๕๑๑
ข้อ ๗๗ แก้ไขใหม่โดย กฎกระทรวง (ฉ.๒๖) พ.ศ.๒๕๑๕ ข้อ ๘
ข้อ ๗๘ แก้ไขใหม่โดย กฎกระทรวง (ฉ.๑๓) พ.ศ.๒๕๐๖ ข้อ ๗
ข้อ ๗๙ แก้ไขใหม่โดย กฎกระทรวง (ฉ.๒๖) พ.ศ.๒๕๑๕ ข้อ ๙
ข้อ ๘๐ แก้ไขใหม่โดย กฎกระทรวง (ฉ.๑๓) พ.ศ.๒๕๐๖ ข้อ ๙

วิปริต หรือคนประจำเรือหนีซึ่งพ้นความสามารถของนายเรือตามปกติ ทั้งนี้เป็นเวลาไม่เกิน 24 ชั่วโมง"

"หมวดที่ 10
วิธีการเก็บและแบ่งเงินผลประโยชน์ที่ได้มาเนื่องในการนำร่อง

ข้อ 81 ผู้มีหน้าที่เก็บเงินค่าจ้างนำร่องของรัฐบาลจะต้องเป็นเจ้าพนักงานตั้งแต่ตำแหน่งประจำแผนกขึ้นไป ซึ่งทางราชการมอบหมายเป็นหนังสือให้เป็นผู้เก็บเงินประจำหรือชั่วคราว

ข้อ 82 การเก็บเงินค่าจ้างนำร่องสำหรับเรือลำหนึ่งลำใดนั้น ให้แยกใบสำคัญออกเป็นประเภท คือ ค่าจ้างนำร่องตามพิกัดประเภทหนึ่ง และค่าจ้างนำร่องนอกเวลาตามข้อ 78 อีกประเภทหนึ่ง แล้วรวมยอดเงินตามประเภทลงในแบบ น.1 มอบให้ผู้เก็บเงินคอยรับเงินจากบุคคลผู้รับผิดในการชำระเงินค่าจ้างนำร่องตามมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 (ฉบับที่ 2)

ทั้งนี้ ต้องชำระเงินค่าจ้างนำร่องให้เสร็จก่อนที่เรือลำนั้นจะออกไปพ้นเขตท่าหรือน่านน้ำที่บังคับการนำร่อง

ข้อ 83 ผู้มีหน้าที่เก็บเงินจะต้องออกใบรับเงินของทางราชการให้ไว้แก่บุคคลที่ชำระเงินค่าจ้างนำร่องนั้นเป็นหลักฐาน ใบรับเงินนั้นตามปกติต้องมีลายมือชื่อหัวหน้าผู้นำร่องหรือผู้ซึ่งได้รับมอบให้เป็นผู้แทน พร้อมทั้งลายมือชื่อเจ้าพนักงานผู้เก็บเงินนั้นไว้ด้วย"

หมวดที่ ๑๐ ข้อ ๘๑-๘๓ แก้ไขใหม่โดย กฎกระทรวงคมนาคม (ฉ.๔) ลว ๓๑ ธ.ค.๒๔๘๔

"ข้อ 84 ภายใต้บังคับข้อ 85 เมื่อผู้มีหน้าที่เก็บเงินได้รับค่าจ้างนำร่อง ไม่ว่าประเภทใดให้รีบนำส่งเป็นรายได้ของรัฐ"

"ข้อ 85 เงินค่าจ้างนำร่องที่เก็บได้ทั้งหมดตามกฎกระทรวงนี้ให้แบ่งจ่ายให้แก่ผู้นำร่อง ดังนี้คือ ให้ผู้นำร่องได้รับเงินค่าจ้างนำร่องล่วงเวลาที่เก็บตามข้อ 78 ทั้งหมด และรวมกับอีกร้อยละสิบสองของค่าจ้างนำร่องตามพิกัดทั้งหมด แต่ไม่เกินปีละสี่ล้านแปดแสน บาท ส่วนที่เหลือให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ

เงินค่าจ้างนำร่องที่แบ่งจ่ายให้แก่ผู้นำร่องตามวรรคหนึ่ง ให้แบ่งเฉลี่ยจ่ายเดือนละครั้งตามหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

(1) ผู้นำร่องที่มาปฏิบัติหน้าที่ตลอดทั้งเดือน ให้ได้รับค่าจ้างนำร่องเท่ากับเงินค่าจ้างนำร่องล่วงเวลาที่เก็บตามข้อ 78 ทั้งหมดในเดือนนั้น และรวมกับอีกร้อยละสิบสองของค่าจ้างนำร่องตามพิกัดทั้งหมดที่เก็บได้ในเดือนนั้นหารด้วยจำนวนผู้นำร่องทั้งหมด ซึ่งเป็นอัตราแบ่งเฉลี่ยตามปกติกับบวกด้วยจำนวนเงินทั้งหมดที่ตัดออกจากเงินค่าจ้างนำร่องของผู้นำร่องที่ไม่ได้มาปฏิบัติหน้าที่ในเดือนนั้นรวมกันและหารด้วยจำนวนผู้นำร่องที่มาปฏิบัติหน้าที่ตลอดทั้งเดือน

(2) ผู้นำร่องที่ไม่ได้มาปฏิบัติหน้าที่ตลอดทั้งเดือนในเดือนใด ให้ตัดเงินค่าจ้างนำร่องจากอัตราแบ่งเฉลี่ยตามปกติ ดังนี้

ถ้าไม่ได้มาปฏิบัติหน้าที่ห้าวัน ให้ตัดร้อยละสิบของอัตราแบ่งเฉลี่ยตามปกติ

ถ้าไม่ได้มาปฏิบัติหน้าที่หกวัน ให้ตัดร้อยละห้าสิบของอัตราแบ่งเฉลี่ยตามปกติ

ถ้าไม่ได้มาปฏิบัติหน้าที่เจ็ดวัน ให้ตัดร้อยละหกสิบของอัตราแบ่งเฉลี่ยตามปกติ

ถ้าไม่ได้มาปฏิบัติหน้าที่แปดวัน ให้ตัดร้อยละเจ็ดสิบของอัตราแบ่งเฉลี่ย ตามปกติ

ถ้าไม่ได้มาปฏิบัติหน้าที่เก้าวัน ให้ตัดร้อยละแปดสิบของอัตราแบ่งเฉลี่ยตามปกติ

ถ้าไม่ได้มาปฏิบัติหน้าที่สิบวัน ให้ติดร้อยละเก้าสิบของอัตราแบ่งเฉลี่ย ตามปกติ

ถ้าไม่ได้มาปฏิบัติหน้าที่เกินสิบวัน ให้ตัดเงินค่าจ้างนำร่องทั้งหมด"

ข้อ ๘๔ แก้ไขใหม่โดย กฎกระทรวง (ฉ.๓๑) พ.ศ.๒๕๑๘ ข้อ ๑
ข้อ ๘๕ แก้ไขใหม่โดย กฎกระทรวง (ฉ.๓๑) พ.ศ.๒๕๑๘ ข้อ ๒

"ข้อ 86 เงินค่าจ้างนำร่องนอกเวลาที่ทางราชการได้นำฝากคลังไว้สองหมื่นบาท เพื่อเป็นทุนสำรองสำหรับจ่ายชดใช้ค่าเสียหายต่าง ๆ อันอาจเกิดขึ้นได้ทันท่วงที เนื่องจากการนำร่องนั้น ทุกคราวที่จะมีการจ่ายให้ขออนุมัติพร้อมด้วยชี้แจงเหตุที่ต้องจ่ายไปยังกระทรวงการคลังก่อน เมื่อได้ใช้เงินสำรองนี้ไปเป็นจำนวนเท่าใดก็ให้ตั้งงบประมาณรายจ่ายในปีต่อไปเท่าจำนวนที่ได้จ่ายไปนั้นแล้วนำฝากคลังไว้ให้ครบสองหมื่นบาทตามเดิม"

"ข้อ 87 .....(ยกเลิก)......"

"ข้อ 88 .....(ยกเลิก)....."

กฎให้ไว้ ณ วันที่ 26 ตุลาคม พุทธศักราช 2478

พระยาศรยุทธเสนี
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐการ

รจ.๕๒/๔๗

ข้อ ๘๖ แก้ไขใหม่โดย กฎกระทรวง (ฉ.๓๑) พ.ศ.๒๕๑๘ ข้อ ๓
ข้อ ๘๗-๘๘ ยกเลิกโดย กฎกระทรวง (ฉ.๔) ลว ๓๑ ธันวาคม ๒๔๘๔

แบบอนุญาตผู้นำร่อง

ด้านหน้า

เลขที่ใบอนุญาตผู้นำร่อง.....ชั้น.....

Number of License Grade

ตำแหน่งและชื่อผู้ออกใบอนุญาตผู้นำร่อง.....

Position and name of the licensing officer

.....

วันที่ออกใบอนุญาตผู้นำร่อง.....

Date of issue

ชื่อผู้รับใบอนุญาตนำร่อง.....

Name of Pilot

รูปถ่ายขนาด
2.5 × 3 ซม.
หน้าตรง
ไม่สวมหมวก

ลงชื่อผู้รับใบอนุญาตผู้นำร่อง.....

Signature of Pilot

10 ซม.

7 ซม.

ด้านหลัง

This is to certify that bearer Whose photogrph and signature appear on this document is a competent and licensed.....
.....

He is hereby declared competent to pilot.....
.....

Given under the hand and seal of the Harbour Department, Bangkok, Thailand.

On the.....
of.....19.....

.....

Harbour Master General.

แบบ.น.1

แบบใบสำคัญ (ด้านหน้า)
ซึ่งนายเรือจะต้องลงนามรับรองให้แก่ผู้นำร่อง
(ใช้สำหรับท่าเรือกรุงเทพฯ)

Bangkok.....19.....

Messr.....

Please Pay to : The Harbour Department for the Pilotage of.....

From the Bar to the Southern Harbour Limit, and from this Limit to a safe anchorage outside the Bar, according to Tariff

	Baht	Sts
To.....		
From Harbour Limit to.....		
Shiftings		
Total		

Yours faithfully,

.....

Commander.

P.T.O.

(ด้านหลัง)

Remark :

If any damages happen to occur to vessel or wharf at any time or place, during the work of a pilot, the master is to make a brief statement below.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Commander

แบบ น.2

สถิติการนำร่องเรือประจำเดือน.....พ.ศ.24.....

เลขที่	รายการ	จำนวนตัน ริยิสเตอร์	เจ้าของหรือผู้แทน	หมายเหตุ
	ชาติอังกฤษ			
1				
2				
3				
4				
5				
6				
	รวม 6 ลำ			
	ชาติเดนมาร์ค			
1				
2				
3				
	รวม 3 ลำ			
	ชาตินอรวิเยียน			
1				
2				
3				
4				
5				
	รวม 5 ลำ			

แบบ น.3

พ.ศ. 24...	รายการ	จำนวนดันริยิสเตอร์	เจ้าของหรือผู้แทน	ประเภทเงินรายได้			รวมเงิน
				ตามพิกัด	นำร่องพิเศษ	นอกเวลา	

แบบ น.4

พ.ศ. 24...	รายการ	ประเภทเงินรายจ่าย		เบ็ดเตล็ด	รวมเงิน
		เงินเดือนหรือเงินปันผล	น้ำมันเชื้อเพลิง		

แบบ น.5

งบรายได้รายจ่ายประจำเดือน.....พ.ศ.24.....

พ.ศ. 24...	รายการ	ประเภทเงินรายจ่าย			รวมเงิน	พ.ศ. 24...	รายการ	ประเภทเงินรายได้			รวมเงิน
		เงินเดือนหรือเงินปันผล	น้ำมันเชื้อเพลิง	เบ็ดเตล็ด				ตามพิกัด	นำร่องพิเศษ	นอกเวลา	
	รวมเงิน						รวมเงิน				
	รายได้สูงกว่ารายจ่าย						รายจ่ายสูงกว่ารายได้				

กฎกระทรวง
ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2510)
ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย
พระพุทธศักราช 2456

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2510 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

เขตท่าเรือกรุงเทพฯ นั้น คือ

เขตที่ 1

ด้านเหนือ - ตั้งแต่ปากคลองบางกระบือด้านเหนือ ตำบลถนนนครชัยศรี อำเภอดุสิต จังหวัดพระนคร เป็นเส้นฉากตรงไปฝั่งแม่น้ำตรงกันข้าม

ด้านใต้ - ตั้งแต่ปากคลองวัดคลองใหม่ด้านเหนือ ตำบลบางโพงพาง อำเภอยานนาวา จังหวัดพระนคร เป็นเส้นฉากตรงไปฝั่งแม่น้ำตรงกันข้าม

เขตที่ 2

ด้านเหนือ - ตั้งแต่ปากคลองวัดคลองใหม่ด้านเหนือ ตำบลบางโพงพาง อำเภอยานนาวา จังหวัดพระนคร เป็นเส้นฉากตรงไปฝั่งแม่น้ำตรงกันข้าม

ด้านใต้ - ตั้งแต่ปากคลองสำโรงด้านเหนือ ตำบลบางนา อำเภอพระโขนง จังหวัดพระนคร เป็นเส้นฉากตรงไปฝั่งแม่น้ำตรงกันข้าม

เขตที่ 3

ด้านเหนือ - ตั้งแต่ปากคลองสำโรงด้านเหนือ ตำบลบางนา อำเภอพระโขนง จังหวัดพระนคร เป็นเส้นฉากตรงไปฝั่งแม่น้ำตรงกันข้าม

ด้านใต้ - ตั้งแต่หลักกิโลเมตร 0 หน้าป้อมพระจุลจอมเกล้า ตำบลแหลมฟ้าผ่า อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ เป็นเส้นฉากตรงไปฝั่งแม่น้ำตรงกันข้าม

ให้ไว้ ณ วันที่ 26 กันยายน พ.ศ.2510

พลโท พ. ปุณณกันต์
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กฎกระทรวง
ฉบับที่ 18 (พ.ศ.2510)
ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2510 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ให้เจ้าท่าเรียกค่าธรรมเนียมสำหรับใบอนุญาตที่ต้องออกเป็นหนังสือตามอัตราดังต่อไปนี้

(1) ใบอนุญาตให้เรือเดินทะเลแล่นผ่านเขตจอดเรือราชนาวี	ฉบับละ 20 บาท
(2) ใบอนุญาตให้เรือที่มาจากต่างประเทศเข้าจอดหรือเทียบนอกที่จอดเรือหรือท่าเทียบเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย	ฉบับละ 100 บาท
(3) ใบอนุญาตให้สร้างท่าเทียบเรือสำหรับเรือขนาดต่ำกว่า 20 ตันกรอส	ฉบับละ 50 บาท
(4) ใบอนุญาตให้สร้างท่าเทียบเรือสำหรับเรือขนาดตั้งแต่ 20 ตันกรอสขึ้นไปแต่ไม่ถึง 500 ตันกรอส	ฉบับละ 80 บาท
(5) ใบอนุญาตให้สร้างท่าเทียบเรือสำหรับเรือขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป	ฉบับ 100 บาท
(6) ใบอนุญาตให้วางทุ่น หรือเครื่องสำหรับผูกเรือ	ฉบับละ 20 บาท
(7) ใบอนุญาตให้ทอดสมอเป็นการประจำในน่านน้ำ ลำแม่น้ำ หรือทำเลทอดสมอจอดเรือ ตำบลใด ๆ	ฉบับละ 100 บาท

(8) ใบอนุญาตให้ทิ้งหิน กรวด อับเฉา โคลนดิน หรือของใด ๆ ในร่องน้ำใกล้เคียงร่องน้ำที่สันดอนปากแม่น้ำ แม่น้ำ เขตท่าเรือหรือทำเลทอดสมอ จอดเรือ	ฉบับละ	50	บาท
(9) ใบอนุญาตให้ขุดดินในลำน้ำในเขตท่าเรือหรือทำเลทอดสมอ จอดเรือ	ฉบับละ	50	บาท
(10) ใบอนุญาตให้ทำสิ่งใดล่วงล้ำในลำแม่น้ำเจ้าพระยา	ฉบับละ	20	บาท
(11) ใบอนุญาตให้เรือเดินประจำทาง	ฉบับละ	50	บาท
(12) ใบอนุญาตให้ถ่ายสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ออกจากเรือระหว่างเวลาพระอาทิตย์ตกถึงพระอาทิตย์ขึ้น	ฉบับละ	100	บาท

ให้ไว้ ณ วันที่ 26 กันยายน พ.ศ.2510

พลโท พ. ปุณณกันต์
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กฎกระทรวง
ฉบับที่ 19(พ.ศ.2510)
ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย
(ฉบับที่ 6)พุทธศักราช 2481

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 6) พุทธศักราช 2481 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2510 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิกกฎกระทรวง ฉบับที่ 7 (พ.ศ.2490) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 6) พุทธศักราช 2481 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2490

ข้อ 2 ให้เจ้าท่าเรียกค่าธรรมเนียมตามอัตรา ดังต่อไปนี้

(1) การทำสัญญาว่าจ้างลูกเรือสำหรับเรือเดินทะเล			
(ก) ณ ที่ทำการ	คนละ	10	บาท
(ข) นอกที่ทำการ	คนละ	15	บาท
(2) การประทับตรารับรองเอกสาร	ฉบับละ	20	บาท
(3) การวัดตรวจสอบเรือเล็ก			
(ก) ณ ที่ทำการ	ลำละ	20	บาท
(ข) นอกที่ทำการ	ลำละ	50	บาท
(4) การแก้ไขใบอนุญาตสำหรับเรือเพื่อเปลี่ยนประเภท			
(ก) สำหรับเรือเดินทะเล	ครั้งละ	100	บาท
(ข) สำหรับเรืออื่น	ครั้งละ	50	บาท
(5) การแก้ไขใบอนุญาตสำหรับเรือเพื่อเปลี่ยนแปลงรายการอื่น			
(ก) สำหรับเรือเดินทะเล	ครั้งละ	50	บาท
(ข) สำหรับเรืออื่น	ครั้งละ	20	บาท

(6) การแก้ประกาศนียบัตร ใบอนุญาตอื่น ๆ หรือใบแทนเพื่อเปลี่ยนแปลงรายการ (นอกจากการแก้ตำบลที่อยู่)แต่ละฉบับ ครั้งละ 20 บาท

(7) การออกใบแทนประกาศนียบัตร ฉบับละ 20 บาท

(8) การออกใบแทนประกาศนียบัตรสำหรับคนถือท้าย ฉบับละ 10 บาท

(9) การเปลี่ยนผู้ควบคุมเรือ หรือผู้ควบคุมเครื่องจักรเรือที่มิได้จดทะเบียนเรือไทย

(ก) ต่ำกว่า 10 ตันกรอส ครั้งละ 5 บาท

(ข) ตั้งแต่ 10 ตันกรอสขึ้นไป แต่ไม่เกิน 100 ตันกรอส ครั้งละ 20 บาท

(ค) เกินกว่า 100 ตันกรอสขึ้นไป ครั้งละ 100 บาท

"(10) การตรวจพิจารณาท่าเทียบเรือสำหรับเรือขนาดต่ำกว่า 20 ตันกรอส

(ก) ตรวจครั้งแรก ครั้งละ 200 บาท

(ข) ตรวจประจำปี '(เฉพาะท่าเทียบเรือสำหรับการขนส่งสาธารณะ) ครั้งละ 100 บาท

(ค) ตรวจการซ่อมแซม ต่อเติม หรือรื้อถอน ครั้งละ 40 บาท

(11) การตรวจพิจารณาท่าเทียบเรือ สำหรับเรือขนาดตั้งแต่ 20 ตันกรอสขึ้นไป แต่ไม่เกิน 500 ตันกรอส

(ก) ตรวจครั้งแรก ครั้งละ 1,000 บาท

(ข) ตรวจประจำปี ครั้งละ 300 บาท

(ค) ตรวจการซ่อมแซม ต่อเติม หรือรื้อถอน ครั้งละ 60 บาท

(12) การตรวจพิจารณาท่าเทียบเรือ สำหรับเรือขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป

---

(๑๐) ถึง (๑๒) แก้ไขโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๓๔ (พ.ศ.๒๕๒๑) 'ข้อ ๑

(ก) ตรวจครั้งแรก	ครั้งละ	2,000 บาท
(ข) ตรวจประจำปี	ครั้งละ	500 บาท
(ค) ตรวจการซ่อมแซม ต่อเติม หรือรื้อถอน	ครั้งละ	100 บาท
(13) การตรวจพิจารณา ทุ่น เครื่องผูกเรือ หรือที่ทอดสมอ		
(ก) ตรวจครั้งแรก	ครั้งละ	100 บาท
(ข) ตรวจประจำปี	ครั้งละ	50 บาท
(14) การตรวจสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ	ครั้งละ	50 บาท
(15) การตรวจสอบสารบบทะเบียน	ครั้งละ	10 บาท
"(16) การวัดเรือและตรวจสภาพเรือเล็กนอกที่ทำการ	ลำละ	50 บาท
(17) การออกใบแทนใบอนุญาตให้เรือเดินประจำทาง	ฉบับละ	25 บาท
(18) การแก้ใบอนุญาตสำหรับเรือเพื่อเปลี่ยนเขตการเดินเรือ		
(ก) สำหรับเรือเดินทะเล	ครั้งละ	100 บาท
(ข) สำหรับเรืออื่น	ครั้งละ	50 บาท"

ให้ไว้ ณ วันที่ 26 กันยายน พ.ศ.2510

พลโท พ. ปุณเณกันต์
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(๑๖) ถึง (๑๘) เพิ่มโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๓๔ (พ.ศ.๒๕๒๑) ข้อ ๒

กฎกระทรวง
ฉบับที่ 21 (พ.ศ.2511)
ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย
พระพุทธศักราช 2456

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2510 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิกกฎกระทรวง ฉบับที่ 17 (พ.ศ.2510) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

ข้อ 2 เขตท่าเรือจังหวัดสงขลานั้น คือ

ด้านเหนือ - แนวละติจูด 07°-17'-00" เหนือ ด้านตะวันตกจดฝั่งและด้านตะวันออกจดลองจิจูด 100°-38'-00" ตะวันออก

ด้านตะวันออก - แนวลองจิจูด 100°-38'-00" ตะวันออก ด้านเหนือจดละติจูด 07°-17'-00" เหนือ และด้านใต้จดเส้นเล็งตรงผ่านเสาหิน บนแหลมสมิหลาไปทางทิศตะวันออก

ด้านใต้ - เส้นเล็งตรงจากเสาหินบนแหลมสมิหลาไปทางทิศตะวันออกจนจดลองจิจูด 100°-38'-00" ตะวันออก

ด้านใต้ในทะลสาบ - เส้นตรงเล็งจากปลายใต้สุดของแหลมสนไปยังปากคลองสำโรงด้านใต้ริมฝั่งตะวันออกของทะเลสาบสงขลา

ให้ไว้ ณ วันที่ 19 ธันวาคม พ.ศ.2511

พลโท พ. ปุณณกันต์
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กฎกระทรวง
ฉบับที่ 22 (พ.ศ.2515)
ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2510 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ให้เจ้าท่าเรียกค่าธรรมเนียมสำหรับใบอนุญาตที่ต้องออกเป็นหนังสือตามอัตราดังต่อไปนี้

(1) ใบอนุญาตให้ขุดลอก แก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงร่องน้ำ ทางเรือเดิน	ฉบับละ	100	บาท
(2) ใบอนุญาตให้ขุดลอกหน้าท่าเทียบเรือ	ฉบับละ	100	บาท

ให้ไว้ ณ วันที่ 11 สิงหาคม พ.ศ.2515

สิริลักขณ์ จันทรางศุ
ปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้ใช้อำนาจของ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กฎกระทรวง
ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2515)
ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2510 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

"(1) .....(ยกเลิก).....[1]"

(2) เขตท่าเรือทุ่งโปร่งนั้น คือ

ด้านเหนือ เส้นเส้งตรงจากยอดเขาสูง 58 เมตร ทางใต้ของอ่าวหาดยาว ไปทางทิศตะวันตก

ด้านตะวันตก ลองจิจูด 100°-50' ตะวันออก

ด้านใต้ เส้นเส้งตรงจากปลายแหลมสุดด้านใต้ของแหลมหาดสอไปทางทิศตะวันตก

ให้ไว้ ณ วันที่ 11 สิงหาคม พ.ศ.2515

สิริลักขณ์ จันทรางศุ
ปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้ใช้อำนาจของ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

รจ.89/133

"ข้อ ๑" ยกเลิกโดยกฎกระทรวง น.๔๐ (๒๕๒๓) ข้อ ๑

กฎกระทรวง
ฉบับที่ 25 (พ.ศ.2515)
ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย
พระพุทธศักราช 2456

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 10)พ.ศ.2510 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

เขตท่าเรือศรีราชา นั้น คือ

ด้านเหนือ - เส้นเส็งตรงจากเสาหินที่สร้างไว้ปลายแหลมวัง เกาะสีชัง ไปทางทิศตะวันออกจนจดเสาหินที่สร้างไว้ชายฝั่ง

ด้านตะวันตก - เส้นเส็งตรงเหนือ ตรงใต้ ผ่านปลายแหลมนอกสุดด้านทิศตะวันออกของเกาะร้านดอกไม้

ด้านใต้ - เส้นเส็งตรงจากเสาหินที่สร้างไว้ชายฝั่ง ไปทางทิศตะวันตก ตามแนวเส้นขนานละติจูด 13 องศา เหนือ

ให้ไว้ ณ วันที่ 8 ธันวาคม พ.ศ.2515

สิริลักขณ์ จันทรางศุ
ปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้ใช้อำนาจของ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กฎกระทรวง

ฉบับที่ 27 (พ.ศ.2516)
ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 6) พุทธศักราช 2481

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 143 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2510 และมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 6) พุทธศักราช 2481 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2510 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ให้ยกเว้นค่าธรรมเนียมใบอนุญาตสำหรับเรือดังต่อไปนี้

(1) เรือส่วนพระองค์ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว สมเด็จพระราชินี หรือพระรัชทายาท

(2) เรือของกระทรวงทบวงกรม หรือส่วนราชการที่มีฐานะเป็นกระทรวงหรือกรม

(3) เรือของราชการส่วนภูมิภาคหรือราชการส่วนท้องถิ่น หรือเรือของกรุงเทพมหานคร ซึ่งทั้งนี้มิได้ใช้ในกิจการค้า

(4) เรือของสภากาชาดไทย

(5) เรือของรัฐบาลต่างประเทศซึ่งใช้ในกิจการของสถานเอกอัครราชทูต

ให้ไว้ ณ วันที่ 30 สิงหาคม พ.ศ.2516

พลเอก พ. ปุณณกันต์
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กฎกระทรวง
ฉบับที่ 29 (พ.ศ.2517)
ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 (ฉบับที่ 2)

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 (ฉบับที่ 2) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้เขตท่าเรือศรีราชา ที่กำหนดไว้ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 25(พ.ศ. 2515) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 เป็นเขตท่าซึ่งบังคับให้เป็นเขตที่ต้องเดินเรือโดยมีผู้นำร่อง

ข้อ 2 เรือกลไฟและเรือเดินทะเลที่เคลื่อนเดินหรือเข้าออกในเขตท่าเรือศรีราชาต้องใช้ผู้นำร่องของรัฐบาล เว้นแต่เรือตามที่กำหนดไว้ในข้อ 53 แห่งกฎกระทรวงเศรษฐการว่าด้วยการนำร่อง ออกตามความในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 (ฉบับที่ 2) ลงวันที่ 26 ตุลาคม พ.ศ.2478 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม โดยกฎกระทรวง ฉบับที่ 26 (พ.ศ.2515) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 (ฉบับที่ 2)หรือเรือที่ชักธงไทยที่มีความยาวตลอดลำไม่เกิน 400 ฟุต (121.92 เมตร)หรือเรือที่ได้รับอนุญาตให้ใช้ผู้นำร่องพิเศษ

ข้อ 3 ภายในเขตท่าเรือศรีราชา ให้มีผู้นำร่องที่จะอนุญาตให้ทำการนำร่องได้ไม่เกินสี่คน และมีผู้ฝึกการนำร่องของรัฐบาลได้ไม่เกินสองคน ทั้งนี้ไม่รวมผู้นำร่องพิเศษ

ข้อ 4 เมื่อใช้ผู้นำร่องในเขตท่าเรือศรีราชา ต้องเสียค่าจ้างนำร่องรวมทั้งขาเข้าและขาออก แม้ว่าจะใช้ผู้นำร่องเพียงขาเดียว ตามขนาดของเรือและในอัตรากึ่งหนึ่งของอัตราค่าจ้างนำร่องตามที่กำหนดไว้ในข้อ 73 แห่งกฎกระทรวงเศรษฐการว่าด้วยการนำร่อง ออกตามความในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 (ฉบับที่ 2) ลงวันที่ 26 ตุลาคม พ.ศ.2478 ซึ่งแก้ไข

เพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ 26 (พ.ศ.2515) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยแก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 (ฉบับที่ 2) ถ้านำเรือเข้าจากนอกเขตท่าหรือนำเรือออกไปนอกเขตท่า ให้คิดค่าจ้างนำร่องเพิ่มอีกไมล์ละ 300 บาท เศษของ 1 ไมล์ ให้คิดเป็น 1 ไมล์

ข้อ 5 การเลื่อนที่จอดเรือภายในเขตท่าเรือศรีราชา ต้องเสียค่าจ้างนำร่องตามขนาดของเรือและในอัตราที่กำหนดไว้ในข้อ 74 (1) แห่งกฎกระทรวงเศรษฐการ ว่าด้วยการนำร่อง ออกตามความในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 (ฉบับที่ 2) ลงวันที่ 26 ตุลาคม พ.ศ.2478 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ 26 (พ.ศ.2515) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 (ฉบับที่ 2)

ให้ไว้ ณ วันที่ 5 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2517

พลเรือตรี ชลี สินธุโสภณ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กฎกระทรวง
ฉบับที่ 32 (พ.ศ.2521)
ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย
พระพุทธศักราช 2456

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 12(1) แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2510 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 เขตท่าเรือพัทยา คือ

ด้านเหนือ - เส้นเส้งตรงจากฝั่งไปทางทิศตะวันตกตามแนวเส้นขนาดละติจูด 13 องศาเหนือ

ด้านตะวันตก - แนวลองจิจูด 100 องศา 45 ลิปดาตะวันออก

ด้านใต้ - เส้นเส้งตรงจากฝั่งไปทางทิศตะวันตกตามแนวเส้นขนานละติจูด 12 องศา 50 ลิปดาเหนือ 23

ข้อ 2 เขตจอดเรือพัทยา คือ

เขตที่ 1 - บริเวณหาดพัทยาด้านเหนือ ตั้งแต่สุดหาดพัทยาเหนือ จนถึงแนวเส้นเส้งตรงระหว่างเสาหลักเครื่องหมายบนฝั่งตำบลที่ละติจูด 12 องศา 56 ลิปดา 48 พิลิปดาเหรือ ลองจิจูด 100 องศา 53 ลิปดา 16 พิลิปดาตะวันออก กับทุ่นตำบลที่ละติจูด 12 องศา 56 ลิปดา 48 พิลิปดาเหนือ ลองจิจูด 100 องศา 53 ลิปดา 10 พิลิปดา ตะวันออก

เขตที่ 2 - บริเวณหาดพัทยาด้านใต้ตั้งแต่สุดหาดพัทยาใต้จนถึงแนวเส้นเส้งตรงระหว่างเสาหลักเครื่องหมายบนฝั่งตำบลที่ละติจูด 12 องศา 55 ลิปดา 56 พิลิปดาเหนือ ลองจิจูด 100 องศา 53

ลิปดา 04 พิลิปดาตะวันออก กับทุ่นตำบล ที่ลองติจูด 12 องศา 55 ลิปดา 59 พิลิปดา เหนือ ลองจิจูด 100 องศา 52 ลิปดา 59 พิลิปดาตะวันออก

ข้อ 3 เขตจอดเรือเกาะล้าน คือ

เขตที่ 1 - บริเวณหาดตาแหวน ให้จอดเรือห่างจากแนวขอบฝั่ง ในระยะไม่น้อยกว่า 200 เมตร

เขตที่ 2 - บริเวณหากแสม ให้จอดเรือห่างจากแนวขอบฝั่ง ในระยะไม่น้อยกว่า 200 เมตร

ข้อ 4 กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ 27 เมษายน พ.ศ.2521

พลเอก ส. มัยลาภ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กฎกระทรวง
ฉบับที่ 35 (พ.ศ.2521)
ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 6) พุทธศักราช 2481

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ฉบับที่ 6) พุทธศักราช 2481 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2510 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิกกฎกระทรวง ฉบับที่ 23 (พ.ศ.2515) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 6) พุทธศักราช 2481 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2510

ข้อ 2 ให้กำหนดค่าธรรมเนียมตามอัตรา ดังต่อไปนี้

(1) การตรวจพิจารณาและสำรวจ การขุดลอก แก้ไขหรือ เปลี่ยนแปลงร่องน้ำทางเรือเดิน	ครั้งละ	800 บาท
(2) การตรวจพิจารณาสำหรับ การขุดลอกหน้าท่าเทียบเรือ	ครั้งละ	200 บาท

ให้ไว้ ณ วันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ.2521

พลเอก สุรกิจ มัยลาภ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กฎกระทรวง
ฉบับที่ 36 (พ.ศ.2521)
ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 6) พุทธศักราช 2481

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 143 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญยัติการเดินเรือในน่าน - น้ำไทย (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2510 และมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 6) พุทธศักราช 2481 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2510 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิกกฎกระทรวง ฉบับที่ 14 (พ.ศ.2510) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยพระพุทธศักราช 2456 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 6) พุทธศักราช 2481

ข้อ 2 ให้กำหนดค่าธรรมเนียมใบอนุญาตสำหรับเรือตามอัตรา ดังต่อไปนี้

(1) <u>เรือกลไฟและเรือยนต์</u>

ขนาดไม่เกิน	1	ตันกรอส		ฉบับละ 20	บาท
ขนาดเกิน	1	ตันกรอส	แต่ไม่เกิน 3 ตันกรอส	ฉบับละ 40	บาท
ขนาดเกิน	3	ตันกรอส	แต่ไม่เกิน 6 ตันกรอส	ฉบับละ 60	บาท
ขนาดเกิน	6	ตันกรอส	แต่ไม่เกิน 10 ตันกรอส	ฉบับละ 100	บาท
ขนาดเกิน	10	ตันกรอส	แต่ไม่เกิน 20 ตันกรอส	ฉบับละ 150	บาท
ขนาดเกิน	20	ตันกรอส	แต่ไม่เกิน 30 ตันกรอส	ฉบับละ 200	บาท
ขนาดเกิน	30	ตันกรอส	แต่ไม่เกิน 40 ตันกรอส	ฉบับละ 300	บาท
ขนาดเกิน	40	ตันกรอส	แต่ไม่เกิน 60 ตันกรอส	ฉบับละ 400	บาท
ขนาดเกิน	60	ตันกรอส	แต่ไม่เกิน 80 ตันกรอส	ฉบับละ 500	บาท
ขนาดเกิน	80	ตันกรอส	แต่ไม่เกิน 100 ตันกรอส	ฉบับละ 600	บาท

ขนาดเกิน 100 ตันกรอส	แต่ไม่เกิน 200 ตันกรอส	ฉบับละ 700 บาท
ขนาดเกิน 200 ตันกรอส	แต่ไม่เกิน 400 ตันกรอส	ฉบับละ 800 บาท
ขนาดเกิน 400 ตันกรอส	แต่ไม่เกิน 600 ตันกรอส	ฉบับละ 900 บาท
ขนาดเกิน 600 ตันกรอส	แต่ไม่เกิน 800 ตันกรอส	ฉบับละ 1,000 บาท
ขนาดเกิน 800 ตันกรอส	แต่ไม่เกิน 1,000 ตันกรอส	ฉบับละ 1,100 บาท
ขนาดเกิน 1,000 ตันกรอส	แต่ไม่เกิน 2,000 ตันกรอส	ฉบับละ 1,200 บาท
ขนาเกิน 2,000 ตันกรอส	แต่ไม่เกิน 3,000 ตันกรอส	ฉบับละ 1,300 บาท
ขนาดเกิน 3,000 ตันกรอส	แต่ไม่เกิน 4,000 ตันกรอส	ฉบับละ 1,400 บาท
ขนาดเกิน 4,000 ตันกรอส	แต่ไม่เกิน 5,000 ตันกรอส	ฉบับละ 1,500 บาท
ขนาดเกิน 5,000 ตันกรอส	แต่ไม่เกิน 6,000 ตันกรอส	ฉบับละ 1,600 บาท
ขนาดเกิน 6,000 ตันกรอส	แต่ไม่เกิน 7,000 ตันกรอส	ฉบับละ 1,700 บาท
ขนาดเกิน 7,000 ตันกรอส	แต่ไม่เกิน 8,000 ตันกรอส	ฉบับละ 1,800 บาท
ขนาดเกิน 8,000 ตันกรอส	แต่ไม่เกิน 9,000 ตันกรอส	ฉบับละ 1,900 บาท
ขนาดเกิน 9,000 ตันกรอส	ขึ้นไป	ฉบับละ 2,000 บาท

(2) เรือชนิดอื่น ๆ นอกจากเรือกลไฟและเรือยนต์

ขนาดตั้งแต่ 1.5 ตันกรอส	แต่ไม่เกิน 3 ตันกรอส	ฉบับละ 20 บาท
ขนาดเกิน 3 ตันกรอส	แต่ไม่เกิน 6 ตันกรอส	ฉบับละ 30 บาท
ขนาดเกิน 6 ตันกรอส	แต่ไม่เกิน 10 ตันกรอส	ฉบับละ 40 บาท
ขนาดเกิน 10 ตันกรอส	แต่ไม่เกิน 20 ตันกรอส	ฉบับละ 60 บาท
ขนาดเกิน 20 ตันกรอส	แต่ไม่เกิน 30 ตันกรอส	ฉบับละ 80 บาท
ขนาดเกิน 30 ตันกรอส	แต่ไม่เกิน 40 ตันกรอส	ฉบับละ 100 บาท
ขนาดเกิน 40 ตันกรอส	แต่ไม่เกิน 60 ตันกรอส	ฉบับละ 150 บาท
ขนาดเกิน 60 ตันกรอส	แต่ไม่เกิน 80 ตันกรอส	ฉบับละ 200 บาท
ขนาดเกิน 80 ตันกรอส	แต่ไม่เกิน 100 ตันกรอส	ฉบับละ 300 บาท
ขนาดเกิน 100 ตันกรอส	แต่ไม่เกิน 200 ตันกรอส	ฉบับละ 350 บาท
ขนาดเกิน 200 ตันกรอส	แต่ไม่เกิน 400 ตันกรอส	ฉบับละ 400 บาท
ขนาดเกิน 400 ตันกรอส	แต่ไม่เกิน 600 ตันกรอส	ฉบับละ 450 บาท
ขนาดเกิน 600 ตันกรอส	แต่ไม่เกิน 800 ตันกรอส	ฉบับละ 500 บาท

ขนาดเกิน	800	ตันกรอส	แต่ไม่เกิน	1,000	ตันกรอส	ฉบับละ 550 บาท
ขนาดเกิน	1,000	ตันกรอส	แต่ไม่เกิน	2,000	ตันกรอส	ฉบับละ 600 บาท
ขนาดเกิน	2,000	ตันกรอส	แต่ไม่เกิน	3,000	ตันกรอส	ฉบับละ 650 บาท
ขนาดเกิน	3,000	ตันกรอส	แต่ไม่เกิน	4,000	ตันกรอส	ฉบับละ 700 บาท
ขนาดเกิน	4,000	ตันกรอส	แต่ไม่เกิน	5,000	ตันกรอส	ฉบับละ 750 บาท
ขนาดเกิน	5,000	ตันกรอส	ขึ้นไป			ฉบับละ 800 บาท

ให้ไว้ ณ วันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ.2521

พลเอกสุรกิจ มัยลาภ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กฎกระทรวง
ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2521)
ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย
พระพุทธศักราช 2456

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 12(1) แห่งพระราชบัญญัติกรเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2510 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิกกฎกระทรวง ฉบับที่ 16 (พ.ศ.2510) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

ข้อ 2 เขตท่าเรือเกาะสีชัง คือ

ด้านเหนือ - ตั้งแต่สุดเหนือกองหินสัมปะยื้อ เป็นเส้นเล็ง ตรงไปทางทิศตะวันออก

ด้านตะวันออก - แนวลองจิจูด 100 องศา 51 ลิปดา 30 พิลิปดาตะวันออก

ด้านใต้ - ตั้งแต่เสาหินที่สร้างไว้ปลายแหลมวัง เกาะสีชังเป็นเส้นเล็ง ตรงไปทางทิศตะวันออก

ด้านตะวันตก - เส้นเล็งตรงผ่านกระโจมไฟหินสัมปะยื้อไปยังยอดเขาใหญ่ บนเกาะสีชัง ณ จุดซึ่งอยู่สูง 192 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง

ข้อ 3 เขตท่าเรืออ่างศิลา คือ

ด้านตะวันตก - แนวน้ำลึก 14 เมตร ในเวลาที่น้ำทะเลลงต่ำที่สุดหน้าน้ำเกิดธรรมดา

ด้านใต้ - เส้นเล็งไปทางทิศตะวันตก จากแหลมแท่นถึงแนวน้ำลึก 14 เมตร ในเวลาที่น้ำทะเลลงต่ำที่สุดหน้าน้ำเกิดธรรมดา

ข้อ 4 เขตจอดเรือตำบลนอกสันดอน คือ

ด้านตะวันตก - เส้นเล็งตรงไปทางทิศใต้ จากเสาหินที่สร้างไว้ ประมาณกึ่งกลางระยะทางระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำท่าจีนถือแนวน้ำลึก 14 เมตร ในเวลาน้ำทะเลลงต่ำที่สุดหน้าน้ำเกิดธรรมดา

ด้านใต้ - แนวน้ำลึก 14 เมตร ในเวลาที่น้ำทะเลลงต่ำที่สุดหน้าน้ำเกิดธรรมดา

ด้านตะวันออก - จดเขตท่าเรืออ่างศิลา

ข้อ 5 กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ.2521

พลเอก สุรกิจ มัยลาภ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

รจ.95/64

กฎกระทรวง
ฉบับที่ 38 (พ.ศ.2523)
ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 6) พุทธศักราช 2481

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 6) พุทธศักราช 2481 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2510 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ให้กำหนดค่าธรรมเนียมตามอัตรา ดังต่อไปนี้

(1) การตรวจสายตาสำหรับนายเรือ ต้นหน สรั่ง ได้ก๋ง นายท้าย หรือผู้นำร่องพิเศษ	คนละ	10	บาท
(2) การทำสัญญาว่าจ้างลูกเรือ สำหรับเรือเดินทะเล ณ ต่างประเทศ	คนละ	50	บาท
(3) การออกเอกสารพยานการเลิกจ้างสำหรับเรือเดินทะเล	คนละ	20	บาท
(4) การแก้เอกสารพยานการเลิกจ้าง สำหรับเรือเดินทะเลหรือใบแทนเพื่อเปลี่ยนแปลง หรือเพิ่มเติมรายการ	ครั้งละ	10	บาท
(5) การออกใบแทนเอกสารพยานการเลิกจ้าง	ฉบับละ	10	บาท

ให้ไว้ ณ วันที่ 9 ธรกฎาคม พ.ศ.2523
พลเรือเอก อมร ศิริกายะ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กฎกระทรวง

ฉบับที่ 39 (พ.ศ.2523)

ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2510 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ให้เจ้าท่าเรียกเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับใบอนุญาตที่ต้องออกเป็นหนังสือตามอัตราดังต่อไปนี้

(1) ใบอนุญาตให้ปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งใดล่วงล้ำเข้าไปเหนือน้ำ ในน้ำ และใต้น้ำของแม่น้ำอื่นที่มิใช่แม่น้ำเจ้าพระยา รวมตลอดถึงลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาป หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย	ฉบับละ	20	บาท
(2) ใบอนุญาตกำหนดที่จอดเรือบรรทุกสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้	ฉบับละ	20	บาท
(3) ใบอนุญาตให้เคลื่อนย้ายเรือบรรทุกสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้	ฉบับละ	20	บาท
(4) ใบอนุญาตให้ขนถ่ายน้ำมันปิโตรเลียมออกจากเรือระหว่างเวลาพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตก	ฉบับละ	20	บาท
(4) ใบอนุญาตให้เรือกลที่เป็นเรือเดินทะเลออกจากเขตท่าเรือใดในน่านน้ำไทยไปยังเมืองท่าต่างประเทศ	ฉบับละ	20	บาท

ให้ไว้ ณ วันที่ 9 กรกฎาคม พ.ศ.2523

พลเรือเอก อมร ศิริกายะ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

รจ.97/110

กฎกระทรวง
ฉบับที่ 40 (พ.ศ.2523)
ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 12(1) แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2510 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิก (1) แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ 24(พ.ศ.2515) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

ข้อ 2 เขตท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ* คือ.-

ด้านเหนือ - จากจุดพิกัดแลตติจูด 12°-38' เหนือ ลองกิจูด 100°-55'.8 ตะวันออก เป็นเส้นเส้งตรงไปทางทิศตะวันตกจนถึงจุดพิกัดแลตติจู 12°-36' เหนือ ลองกิจูด 100°-53'.8 ตะวันออก

ด้านตะวันตก-จากจุดพิกัดแลตติจูด 12°-38' เหนือ ลองกิจู 100°-53'.8 ตะวันออก เป็นเส้นเส้งตรงไปทางทิศใต้จนถึงจุดพิกัดแลตติจูด 12°-35' เหนือลองกิจูด 100°-53'.8 ตะวันออก

ด้านใต้ - จากจุดพิกัดแลตติจูด 12°-35' เหนือ ลองกิจูด 100°-53'.8 ตะวันออก เป็นเส้นเส้งตรงไปทางทิศตะวันออกจนถึงจุดพิกัดแลตติจูด 12°-35' เหนือ ลองกิจูด 100°-55'.4 ตะวันออก

ด้านตะวันออก-จากจุดพิกัดแลตติจูด 12°-35' เหนือ ลองกิจูด 100°-55'.4 ตะวันออกเป็นเส้นเส้งตรงไปทางทิศเหนือจนถึงจุดพิกัดแลตติจู 12°-37'.1 เหนือ ลองกิจูด 100°-55'.4 ตะวันออก เลียบชายฝั่งไปทางทิศเหนือผ่านท่าเทียบเรือของท่าเรือพาณิชย์สัตหีบไปจนถึงชายฝั่งทางทิศตะวันตกของเขาคลองคูป ที่จุดพิกัดแลตติจูด 12°-38' เหนือ ลองกิจูด 100°-55'.8 ตะวันออก

---

* เป็นเขตท่าซึ่งบังคับให้เป็นเขตที่ต้องเดินเรือโดยมีผู้นำร่อง ตามกฎ ฉ.๔๔

ข้อ 3 กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ 9 กรกฎาคม พ.ศ.2523

พลเรือเอก อมร ศิริกายะ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กฎกระทรวง
ฉบับที่ 42 (พ.ศ.2524)
ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย
พระพุทธศักราช 2456

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 12(1) แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2510 และมาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

เขตจอดเรือของกรมทางหลวงในทะเลสาบสงขลา คือ

เขตที่ 1 ฝั่งตะวันออก

ด้านเหนือ - จากจุดพิกัดละติจูด 7° 13' 05" เหนือ ลองจิจูด 100° 34' 56" ตะวันออก เป็นเส้นเส้งตรงไปทางทิศตะวันตกจนถึงจุดพิกัดละติจูด 7° 13' 04" เหนือ ลองจิจูด 100° 34' 54" ตะวันออก

ด้านตะวันตก - จากจุดพิกัดละติจูด 7° 13' 04" เหนือลองจิจูด 100° 34' 54" ตะวันออก เป็นเส้นเส้งตรงไปทางทิศใต้ จนถึงจุดพิกัดละติจูด 7° 12' 55" เหนือ ลองจิจูด 100° 34' 58" ตะวันออก

ด้านใต้ - จากจุดพิกัดละติจูด 7° 12' 55" เหนือ ลองจิจูด 100° 34' 58" ตะวันออก เป็นเส้นเส้งตรงไปทางทิศตะวันออกจนถึงจุดพิกัดละติจูด 7° 12' 55" เหนือ ลองจิจูด 100° 35' 00"

ด้านตะวันออก - จากจุดพิกัดละติจูด 7° 12' 55" เหนือ ลองจิจูด 100° 35' 00" ตะวันออก เป็นเส้นเส้งตรงไปทางทิศเหนือจนถึงจุดพิกัดละติจูด 7° 13' 05" เหนือ ลองจิจูด 100° 34' 56" ตะวันออก

เขตที่ 2 ฝั่งตะวันตก

ด้านเหนือ - จากจุดพิกัดละติจูด 7° 13' 14" เหนือ ลองจิจูด 100° 34' 39" ตะวันออก เป็นเส้นเส้งตรงไปทางทิศตะวันออกจนถึงจุดพิกัดละติจูด 7° 13' 14" เหนือ ลองจิจูด 100° 34' 41" ตะวันออก

ด้านตะวันออก - จากจุดพิกัดละติจูด 7° 13' 14" เหนือ ลองจิจูด 110° 34' 41" ตะวันออก เป็นเส้นเส้งตรงไปทางทิศใต้จนถึงจุดพิกัดละติจูด 7° 13' 07" เหนือ ลองจิจูด 110° 34' 41" ตะวันออก

ด้านใต้ - จากจุดพิกัดละติจูด 7° 13' 07" เหนือ ลองจิจูด 100° 34' 41" ตะวันออกเป็นเส้นเส้งตรงไปทางทิศตะวันตกจนถึงจุดพิกัดละติจูด 7° 13' 07" เหนือ ลองจิจูด 100° 34' 39" ตะวันออก

ด้านตะวันตก - จากจุดพิกัดละติจูด 7° 13' 07" เหนือ ลองจิจูด 100° 34' 39" ตะวันออก เป็นเส้นเส้งตรงไปทางทิศเหนือจนถึงจุดพิกัดละติจูด 7° 13' 14" เหนือ ลองจิจูด 100° 34' 39" ตะวันออก

ให้ไว้ ณ วันที่ 17 กันยายน พ.ศ.2524

พลเรือเอก อมร ศิริกายะ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กฎกระทรวง

ฉบับที่ 43 (พ.ศ.2525)

ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 12(1) แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2510 และมาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือ ในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิกกฎกระทรวง ฉบับที่ 30 (พ.ศ.2517) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

ข้อ 2 เขตจอดเรือของกองทัพเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา คือ

(1) เขตที่ 1

ฝั่งตะวันตก - ตั้งแต่จุดกิโลเมตรที่ 22.00 ถึงจุดกิโลเมตรที่ 24.50

ฝั่งตะวันออก - ตั้งแต่จุดกิโลเมตรที่ 22.10 ถึงจุดกิโลเมตรที่ 24.30

(2) เขตที่ 2 เฉพาะฝั่งตะวันตก ตั้งแต่จุดกิโลเมตรที่ 4.00 ถึงจุดกิโลเมตรที่ 7.00 ภายในแนวน้ำลึก 5 เมตร

(3) เขตที่ 3 เฉพาะฝั่งตะวันออก ตั้งแต่จุดกิโลเมตรที่ 1.50 ถึงจุดกิโลเมตรที่ 3.00 ภายในแนวน้ำลึก 5 เมตร

ให้ไว้ ณ วันที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ.2525

พลเรือเอก อมร ศิริกายะ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กฎกระทรวง

ฉบับที่ 44 (พ.ศ.2526)
ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย
แก้ไขเพิ่มเติมพุทธศักราช 2477 (ฉบับที่ 2)

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 4(6)(7) และ (8) แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 (ฉบับที่ 2) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้เขตท่าเรือพาณิชย์สัตหีบที่กำหนดไว้ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 40 (พ.ศ.2523) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 เป็นเขตท่าซึ่งบังคับให้เป็นเขตที่ต้องเดินเรือโดยมีผู้นำร่อง

ข้อ 2 เรือกลไฟและเรือเดินทะเลที่เคลื่อนเดินหรือเข้าออกในเขตท่าเรือพาณิชย์สัตหีบต้องใช้ผู้นำร่องของรัฐบาล เว้นแต่เรือดังต่อไปนี้

(1) เรือของรัฐบาลไทย

(2) เรือของรัฐบาลต่างประเทศ

(3) เรือที่มีขนาดความยาวตลอดลำต่ำกว่า 165 ฟุต (50.29 เมตร)

(4) เรือที่ได้รับอนุญาตให้ใช้ผู้นำร่องพิเศษ เพื่อทำการนำร่องในเขตที่กำหนดในข้อ 1

เรือตาม (1)(2) และ (3) จะใช้ผู้นำร่องของรัฐบาลก็ได้ แต่ต้องเสียค่าจ้างนำร่องตามอัตราที่กำหนดไว้ในข้อ 4 และเมื่อรัฐมนตรีเห็นสมควร จะลดหย่อนค่าจ้างนำร่องให้เป็นการเฉพาะรายก็ได้

ข้อ 3 ภายในเขตท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ ให้มีผู้นำร่องที่จะอนุญาตให้ทำการนำร่องได้ไม่เกินหกคน และมีผู้ฝึกการนำร่องของรัฐบาลได้ไม่เกินสองคน ทั้งนี้ ไม่รวมผู้นำร่องพิเศษ

ข้อ 4 เมื่อใช้ผู้นำร่องในเขตท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ ต้องเสียค่าจ้างนำร่องทั้งขาเข้าและขาออกแม้ว่าจะใช้ผู้นำร่องเพียงขาเดียว ตามขนาดของเรือและในอัตราดังต่อไปนี้

(1) เรือที่มีขนาดความยาวตลอดลำไม่เกิน 165 ฟุต คิดค่าจ้างนำร่อง 1,600 บาท ถ้าเกิน 165 ฟุต ส่วนที่เกิน ฟุตละ 10 บาท เศษของ 1 ฟุต ให้คิดเป็น 1 ฟุต

(2) เรือที่กินน้ำลึกเกิน 10 ฟุต (3.05 เมตร) คิดค่าจ้างนำร่องเพิ่มจาก(1) สำหรับส่วนที่เกินในอัตราร้อยละ 10 ของอัตราค่าจ้างนำร่องที่คิดได้จาก (1) ต่อ 1 ฟุต เศษของ 1 ฟุต ให้คิดเป็น 1 ฟุต

ส่วนที่กินน้ำลึกของเรือให้ถือเอาส่วนของเรือที่กินน้ำลึกมากที่สุดในขาเข้าขณะที่เรือเข้าจอดที่ท่าจอดเรียบร้อยแล้ว และในขาออกขณะที่เรือเข้าจอดที่ท่าจอดเรือก่อนออกเดินทาง

(3) เรือที่เข้าหรือออกเพียงขาเดียว ให้เสียค่าจ้างนำร่องกึ่งอัตรา

ในกรณีนำเรือเข้าจากนอกเขตท่า หรือนำเรือออกไปนอกเขตท่า ให้คิดค่าจ้างนำร่องเพิ่มอีกไมล์ละ 300 บาท เศษของ 1 ไมล์ ให้คิดเป็น 1 ไมล์

ข้อ 5 การเคลื่อนที่จอดเรือภายในเขตท่าเรือพาณิชย์สัตหีบต้องเสียค่าจ้างนำร่องตามขนาดของเรือ โดยเรือที่มีขนาดความยาวตลอดลำไม่เกิน 165 ฟุต คิดค่าจ้างนำร่อง 500 บาท ถ้าเกิน 165 ฟุต ส่วนที่เกิน ฟุตละ 5 บาท เศษของ 1 ฟุต ให้คิดเป็น 1 ฟุต

ให้ไว้ ณ วันที่ 31 มีนาคม พ.ศ.2526

พลเรือเอก อมร ศิริกายะ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กฎกระทรวง
ฉบับที่ 45 (พ.ศ.2526)
ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 12(1) แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2510 และมาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 รัฐมนตรีว่าการกระทรวง-คมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

เขตท่าเรือกันดัง มีขอบเขตเฉพาะบริเวณในทะเล แม่น้ำ และคลองภายในแนวเขต ดังนี้

ด้านเหนือ	ตามแนวละติจูด 7° - 26' - 00" เหนือ
ด้านตะวันออก	ตามแนวลองจิจูด 99° - 31' - 20" ตะวันออก
ด้านใต้	ตามแนวละติจูด 7° - 11' - 15" เหนือ
ด้านตะวันตก	ตามแนวลองจิจูด 99° - 27' - 00" ตะวันออก

ให้ไว้ ณ วันที่ 19 กันยายน พ.ศ.2526

บุญเทียม เขมาภิรัตน์
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม
ปฏิบัติราชการแทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กฎกระทรวง
ฉบับที่ 46 (พ.ศ.2529)
ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย
พระพุทธศักราช 2456

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 12(1) แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือ ในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2510 และมาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออก - กฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 เขตท่าเรืออ่าวป่าตอง คือ

ด้านเหนือ ตามแนวละติจูด 7° 55' 15" เหนือ ลองจิจูด 98 15 98° 15' 55" ตะวันออก

ด้านใต้ ตามแนวละติจูด 7° 53' 30" เหนือ ลองจิจูด 98° 15' 51" ตะวันออก

ด้านตะวันตก ตามแนวเส้นขนาด ลองจิจูด 98° 15' 55" ตะวันออก

ข้อ 2 เขตจอดเรืออ่าวป่าตอง คือ

เขตที่ 1 บริเวณหาดป่าตองด้านเหนือ ตั้งแต่สุดหาดป่าตองด้านเหนือจนถึงแนวเส้นเล็งตรง ระหว่างเสาหลักเครื่องหมายบนฝั่งตำบลที่ละติจูด 7° 54' 08" เหนือ ลองจิจูด 98° 18' 02" ตะวันออก กับทุ่นตำบลที่ละติจูด 7° 54' 08" เหนือ ลองจิจูด 98° 17' 56" ตะวันออก

เขตที่ 2 บริเวณหาดป่าตองด้านใต้ ตั้งแต่สุดหาดป่าตองด้านใต้จนถึงแนวเส้นเล็งตรง ระหว่างเสาหลักเครื่องหมายบนฝั่งตำบลที่ละติจูด 7° 53' 25" เหนือ ลองจิจูด 98° 17' 56" ตะวันออก กับทุ่นตำบลที่ละติจูด 7° 53' 25"

เหนือ ลองจิจูด 98 17 50" ตะวันออก

ให้ไว้ ณ วันที่ 4 กันยายน พ.ศ.2529

พันโท สนั่น ขจรประศาสน์
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม
ปฏิบัติราชการแทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กฎกระทรวง
ฉบับที่ 48 (พ.ศ.2530)
ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย
พระพุทธศักราช 2456

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 142 แห่ง พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2525 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 การขอรับใบอนุญาตใช้เรือ ให้เจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือยื่นคำขอรับใบอนุญาตใช้เรือตามแบบพิมพ์ของกรมเจ้าท่าต่อเจ้าพนักงานออกใบอนุญาตพร้อมด้วยเอกสารหลักฐาน ดังต่อไปนี้

(1) สำเนาหรือรูปถ่ายบัตรประจำตัวประชาชน หรือบัตรประจำตัวของบุคคลซึ่งได้รับยกเว้นไม่ต้องมีบัตรประจำตัวประชาชนตามกฎหมายว่าด้วยบัตรประจำตัวประชาชน ใบสำคัญรประจำตัวคนต่างด้าวหรือหนังสือเดินทางสำหรับชาวต่างประเทศ ของเจ้าของเรือในกรณีที่เจ้าของเรือเป็นบุคคลธรรมดา

(2) สำเนาหรือรูปถ่ายหนังสือรับรองการจดทะเบียน วัตถุประสงค์ และผู้มีอำนาจลงชื่อแทนนิติบุคคล ผู้เป็นเจ้าของเรือ ในกรณีที่เจ้าของเรือเป็นนิติบุคคล

(3) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์ตัวเรือ

(ก) ในกรณีที่เป็นเรือที่ต่อหรือซื้อภายในประเทศ

1. ใบเสร็จรับเงินของอู่ต่อเรือ หรือผู้รับจ้างต่อเรือ หรือผู้ขายเรือ แล้วแต่กรณี
2. ใบเสร็จรับเงินค่าวัสดุและอุปกรณ์อื่นที่เพียงพอแก่การต่อเรือ หรือบันทึกรับรองของเจ้าของเรือ ในกรณีที่เจ้าของเรือได้ต่อขึ้นเองและมีขนาดไม่เกินหนึ่งตันกรอส

(ข) ในกรณีที่เป็นเรือที่ต่อหรือซื้อจากต่างประเทศ

1. ใบเสร็จรับเงินของอู่ต่อเรือ หรือผู้รับจ้างต่อเรือ หรือหนังสือสัญญาซื้อขายเรือ

2. หลักฐานการนำเข้าในราชอาณาจักรจากกรมศุลกากร
3. ถ้าเป็นเรือที่ได้จดทะเบียนเรือไว้แล้วในต่างประเทศ ต้องมีหนังสือรับรองการอนุญาตให้ถอนทะเบียนเรือจากเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ของประเทศนั้น

(4) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์เครื่องจักร ให้แสดงใบเสร็จรับเงินของผู้ขายเครื่องจักรหรือคำรับรองจากเจ้าของเรือถึง การได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์ในเครื่องจักร

ในกรณีตัวแทนเจ้าของเรือเป็นผู้ยื่นคำขอตามวรรคหนึ่ง ให้แนบสำเนาหรือรูปถ่ายบัตรประจำตัวประชาชน บัตรประจำตัวของบุคคลซึ่งได้รับยกเว้นไม่ต้องมีบัตรประจำตัวประชาชนตามกฎหมายว่าด้วยบัตรประจำตัวประชาชน ใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หรือหนังสือเดินทางสำหรับชาวต่างประเทศ ของตัวแทนเจ้าของเรือและสำเนาหรือรูปถ่ายหนังสือแต่งตั้งผู้แทนพร้อมกับเอกสารหลักฐานตาม (1) หรือ (2) แล้วแต่กรณีด้วย

ในกรณีการยื่นคำขอรับใบอนุญาตใช้เรือสำหรับเรือที่เคยได้รับใบอนุญาตใช้เรือแล้วให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องยื่นเอกสารหลักฐานตาม (3) และ (4) เว้นแต่กรณีที่เรือนั้นเคยได้รับใบอนุญาตใช้เรือตามข้อ 3 ให้ยื่นหลักฐานตาม 3 ของ (ข) ด้วย

ข้อ 2 ในการยื่นหลักฐานประกอบคำขอรับใบอนุญาตใช้เรือตามข้อ 1(3)และ(4) หากหลักฐานนั้นเป็นภาษาต่างประเทศ ผู้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตใช้เรือจะต้องจัดการแปลเป็นภาษาไทยแนบมาพร้อมกับหลักฐานนั้นด้วย

ข้อ 3 ในการยื่นคำขอตามข้อ 1 ถ้าเจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือ ไม่สามารถนำหนังสือรับรองการอนุญาตให้ถอนทะเบียนเรือตาม 3 ของข้อ 1 (ข) มาแสดงได้ เนื่องจากเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ออกให้ไม่ทัน ให้ระบุเหตุผลความจำเป็นต้องใช้เรือไว้ในคำร้องท้ายคำขอให้ชัดเจน พร้อมกับแนบหนังสือรับรองว่าได้ดำเนินการขอถอนทะเบียนเรือแล้ว แต่เรื่องยังอยู่ในระหว่างดำเนินการมาด้วย ในกรณีเช่นนี้ เจ้าพนักงานออกใบอนุญาตจะออกใบอนุญาตใช้เรือให้ก่อนก็ได้

ใบอนุญาตใช้เรือตามวรรคหนึ่งให้มีอายุไม่เกินหกเดือน

การขอใบอนุญาตใช้เรือใหม่ในกรณีใบอนุญาตใช้เรือตามวรรคหนึ่ง หมดอายุให้กระทำได้จนกว่าจะได้รับหนังสือรับรองการอนุญาตให้ถอนทะเบียนเรือ แต่รวมอายุใบอนุญาตใช้เรือทุกคราวแล้วต้องไม่เกินสิบสองเดือน

ข้อ 4 เจ้าพนักงานออกใบอนุญาตจะออกใบอนุญาตใช้เรือสำหรับเรือลำใดได้ ก็ต่อเมื่อเรือลำนั้นได้รับใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือแล้ว

ใบอนุญาตใช้เรือให้ใช้แนบท้ายกฎกระทรวงนี้

"ข้อ 5 การยื่นคำขอรับใบอนุญาตใช้เรือครั้งแรก ให้ยื่น ณ กองทะเบียนเรือ กรมเจ้าท่า หรือ ณ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคหรือสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาที่เจ้าของเรือมีภูมิลำเนา

การยื่นคำขอรับใบอนุญาตใช้เรือสำหรับเรือที่เคยได้รับใบอนุญาตใช้เรือแล้ว จะยื่น ณ กองทะเบียนเรือ กรมเจ้าท่า หรือ ณ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคหรือสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาใดก็ได้"

ข้อ 6 กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ 14 กันยายน พ.ศ.2530

พันโท สนั่น ขจรประศาสน์
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ปฏิบัติราชการแทน
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

รจ.104/193

ข้อ ๕ แก้ไขโดย กฎกระทรวง ฉบับที่ ๕๓ (พ.ศ.๒๕๓๒) ลงวันที่ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๓๒ (ดู ฌศร.๒๗/๓๓) รจ.๑๐๖/๑๙๖

กฎกระทรวง

ฉบับที่ 49(พ.ศ.2531)
ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย
พระพุทธศักราช 2456

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 12(1) แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2510 และมาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

เขตจอดเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทยในแม่น้ำเจ้าพระยา คือ บริเวณประมาณกิโลเมตรทางน้ำที่ 7 ถึงบริเวณประมาณกิโลเมตรทางน้ำที่ 7.7 ภายในแนวเขตดังนี้

ด้านเหนือ - จากจุดพิกัดละติจูด 13° 36' 02" เหนือ ลองจิจูด 100° 35' 40" ตะวันออก เป็นเส้นเส้งตรงไปทางทิศตะวันออกจนถึงจุดพิกัดละติจูด 13° 36' 02" เหนือ ลองจิจูด 100° 35' 45" ตะวันออก

ด้านตะวันออก - จากจุดพิกัดละติจูด 13° 36' 02" เหนือ ลองจิจูด 100° 35' 45" ตะวันออกเป็นเส้นเส้งตรงไปทางทิศใต้จนถึงจุดพิกัดละติจูด 13° 35' 47" เหนือ ลองจิจูด 100° 35' 45" ตะวันออก

ด้านใต้ - จากจุดพิกัดละติจูด 13° 35' 47" เหนือ ลองจิจูด 100° 35' 45" ตะวันออก เป็นเส้นเส้งตรงไปทางทิศตะวันตกจนถึงจุดพิกัดละติจูด 13° 35' 47" หรือ ลองจิจูด 100° 35' 41" ตะวันออก

ด้านตะวันตก - จากจุดพิกัดละติจูด 13° 35' 47" เหนือ ลองจิจูด 100° 35' 41" ตะวันออก เป็นเส้นเส้งตรงไปทางทิศเหนือจนถึงจุดพิกัดละติจูด 13° 36' 02" เหนือ ลองจิจูด 100° 35' 40" ตะวันออก

ให้ไว้ ณ วันที่ 15 มิถุนายน พ.ศ.2531

บรรหาร ศิลปอาชา

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กฎกระทรวง
ฉบับที่ 50 (พ.ศ.2531)
ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย
พระพุทธศักราช 2456

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 12(1) แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2510 และมาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม - ออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

เขตท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต * คือ.-

ด้านเหนือ - เส้นเล็งตรงผ่านยอดเขาบนแหลมน้ำบ่อ ณ จุดซึ่งอยู่สูง 80 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลางไปยังกระโจมไฟบนเกาะตะเภาน้อย

ด้านตะวันออก - เส้นเล็งตรงผ่านกระโจมไฟบนเกาะตะเภาน้อยไปยังยอดเขาบนแหลมพันวา ณ จุดซึ่งอยู่สูง 65 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง

ให้ไว้ ณ วันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ.2531

มนตรี พงษ์พานิช
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

วจ.105/238

* เป็นเขตที่ต้องเดินเรือโดยมีผู้นำร่องตามกฎ ฉ.๕๑ (พ.ศ.๒๕๓๑)

กฎกระทรวง
ฉบับที่ 51 (พ.ศ.2531)
ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 (ฉบับที่ 2)

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 4(3)(5)(6)(7) และ (8) แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477(ฉบับที่ 2) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้เขตท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตที่กำหนดไว้ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 50 (พ.ศ. 2531) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 เป็นเขตท่าเรือซึ่งบังคับให้เป็นเขตที่ต้องเดินเรือโดยมีผู้นำร่อง

ข้อ 2 เรือกลไฟและเรือเดินทะเลที่เคลื่อนเดินหรือเข้าออกในเขตท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตต้องใช้ผู้นำร่องของรัฐบาล เว้นแต่เรือดังต่อไปนี้

(1) เรือของรัฐบาลไทย

(2) เรือของรัฐบาลต่างประเทศ

(3) เรือที่มีขนาดความยาวตลอดลำต่ำกว่า 165 ฟุต (50.29 เมตร)

(4) เรือที่ชักธงไทยและมีขนาดความยาวตลอดลำไม่เกิน 400 ฟุต (121.92 เมตร) ที่ได้รับอนุญาตให้ใช้ผู้นำร่องพิเศษ เพื่อทำการนำร่องในเขตที่กำหนดไว้ในข้อ 1

เรือตามวรรคหนึ่ง (1)(2)(3) และ (4) จะให้ผู้นำร่องของรัฐบาลก็ได้ แต่ต้องเสียค่าจ้างนำร่องตามอัตราที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงนี้ และเมื่อรัฐมนตรีเห็นสมควร จะลดหย่อนค่าจ้างนำร่องให้เป็นการเฉพาะรายก็ได้

ข้อ 3 ภายในเขตท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต ให้มีผู้นำร่องที่จะอนุญาตให้ทำการนำร่องได้ไม่เกินหกคน และมีผู้ฝึกการนำร่องของรัฐบาลได้ไม่เกินสามคน ทั้งนี้ ไม่รวมผู้นำร่องพิเศษ

ข้อ 4 เมื่อใช้ผู้นำร่องในเขตท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต ต้องเสียค่าจ้างนำร่องทั้งขาเข้าและขาออกแม้ว่าจะใช้ผู้นำร่องเพียงขาเดียว ตามขนาดของเรือและในอัตราดังต่อ

ต่อไปนี้

(1) เรือที่มีขนาดความยาวตลอดลำไม่เกิน 165 ฟุต (50.29 เมตร) คิดค่าจ้างนำร่อง 1,600 บาท ถ้าเกิน 165 ฟุต (50.29 เมตร) ส่วนที่เกิน ฟุต (0.30 เมตร) ละ 10 บาท เศษของ 1 ฟุต (0.30 เมตร) ให้คิดเป็น 1 ฟุต (0.30 เมตร)

(2) เรือที่กินน้ำลึกเกิน 10 ฟุต (3.05 เมตร) คิดค่าจ้างนำร่องเพิ่มจาก (1) สำหรับส่วนที่กินในอัตราร้อยละ 10 ของอัตราค่าจ้างนำร่องที่คิดได้จาก (1) ต่อ 1 ฟุต (0.30 เมตร) เศษของ 1 ฟุต (0.30 เมตร) ให้คิดเป็น 1 ฟุต (0.30 เมตร) ส่วนที่กินน้ำลึกของเรือให้ถือเอาส่วนของเรือที่กินน้ำลึกมากที่สุดในขาเข้า ขณะที่เรือเข้าจอด ณ ที่จอดเรือเรียบร้อยแล้ว และในขาออกขณะที่เรือจอดอยู่ ณ ที่จอดเรือก่อนออกเดินทาง

(3) ในกรณีนำเรือเข้าจากนอกเขตท่า หรือนำเรือออกไปนอกเขตท่า ให้คิดค่าจ้างนำร่องเพิ่มอีกไมล์ทะเลละ 500 บาท เศษของ 1 ไมล์ทะเล ให้คิดเป็น 1 ไมล์ทะเล

ข้อ 5 การเคลื่อนที่จอดเรือภายในเขตท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต ต้องเสียค่าจ้างนำร่องในอัตราร้อยละ 30 ของอัตราค่าจ้างนำร่องที่กำหนดไว้ในข้อ 4

ข้อ 6 เรือใดใช้ผู้นำร่องทำการนำร่องหรือเคลื่อนที่จอดเรือตามวันและเวลาดังนี้

(1) วันหยุดราชการ ไม่ว่าเวลาใด

(2) วันปกติ เฉพาะนอกเวลาราชการ

ต้องเสียค่าจ้างนำร่องล่วงเวลาเพิ่มขึ้นอีกกึ่งหนึ่งของค่าจ้างนำร่องที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงนี้

ทั้งนี้ ให้ถือขณะเมื่อสมอพ้นน้ำ หรือเชือกทุกเส้นหลุดจากฝั่งหรือที่ผูกเรือเป็นเกณฑ์

ข้อ 7 เงินค่าจ้างนำร่องที่เก็บได้ทั้งหมดตามกฎกระทรวงนี้ให้เป็นจ่ายให้แก่ผู้นำร่องและให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในข้อ 85 แห่งกฎกระทรวงเศรษฐการว่าด้วยกรนำร่อง ออกตามความในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการเดิน

เรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 (ฉบับที่ 2) ลงวันที่ 26 ตุลาคม พ.ศ.2478 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ 31 (พ.ศ.2518) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477(ฉบับที่ 2)

ให้ไว้ ณ วันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ.2531

มนตรี พงษ์พานิช
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กฎกระทรวง
ฉบับที่ 52 (พ.ศ.2531)
ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 (ฉบับที่ 2)

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 4 (3)(5)(6)(7) และ (8) แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 (ฉบับที่ 2) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 น่านน้ำภายในเขตท่าเรือจังหวัดสงขลา ซึ่งบังคับให้เป็นเขตที่ต้องเดินเรือโดยมีผู้นำร่อง คือ

ด้านเหนือ - เส้นเส้นตรงจากฝั่งไปทางทิศตะวันออกตามแนวเส้นขนาดละติจูด ผ่านยอดเขาบนเกาะแมว ณ จุดซึ่งอยู่สูง 33 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง

ด้านตะวันออก - แนวลองจิจูด 100 องศา 37 ลิปดาตะวันออก

ด้านใต้ - เส้นเส้นตรงจากเสาหินบนแหลมสมิหลาไปทางทิศตะวันออก ตามแนวเส้นขนาดละติจูด

ด้านใต้ในทะเลสาบ - เส้นเส้นตรงจากจุดพิกัดละติจูด 07 องศา 11 ลิปดา 33 ฟิลิบดาเหนือ ลองจิจูด 100 องศา 34 ลิปดา 58.5 ฟิลิบดา ตะวันออกปลายแหลมสน ไปยังปากคลองสำโรงด้านใต้ริมฝั่งตะวันออกของทะเลสาบสงขลา

ข้อ 2 เรือกลไฟและเรือเดินทะเลที่เคลื่อนเดินหรือเข้าออกในเขตที่กำหนดไว้ในข้อ 1 ต้องใช้ผู้นำร่องของรัฐบาล เว้นแต่เรือดังต่อไปนี้

(1) เรือของรัฐบาลไทย

(2) เรือของรัฐบาลต่างประเทศ

(3) เรือที่มีขนาดความยาวตลอดลำต่ำกว่า 165 ฟุต (50.29 เมตร)

(4) เรือที่ชักธงไทยและมีขนาดความยาวตลอดลำไม่เกิน 400 ฟุต(121.9

เมตร) ที่ได้รับอนุญาตให้ใช้ผู้นำร่องพิเศษ เพื่อทำการนำร่องในเขตที่กำหนดไว้ในข้อ 1

เรือตามวรรคหนึ่ง (1)(2)(3) และ(4) จะใช้ผู้นำร่องของรัฐบาลก็ได้ แต่ต้องเสียค่าจ้างนำร่องตามอัตราที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงนี้ และเมื่อรัฐมนตรีเห็นสมควรจะลดหย่อนค่าจ้างนำร่องให้เป็นการเฉพาะรายก็ได้

ข้อ 3 ภายในเขตที่กำหนดไว้ในข้อ 1 ให้มีผู้นำร่องที่จะอนุญาตให้ทำการนำร่องได้ไม่เกินหกคน และมีผู้ฝึกการนำร่องของรัฐบาลได้ไม่เกินสามคน ทั้งนี้ ไม่รวมผู้นำร่องพิเศษ

ข้อ 4 เมื่อใช้ผู้นำร่องในเขตที่กำหนดไว้ในข้อ 1 ต้องเสียค่าจ้างนำร่องทั้งขาเข้าและขาออกแม้ว่าจะใช้ผู้นำร่องเพียงขาเดียว ตามขนาดของเรือและในอัตราดังต่อไปนี้

(1) เรือที่มีขนาดความยาวตลอดลำไม่เกิน 165 ฟุต (50.29 เมตร)คิดค่าจ้างนำร่อง 1,600 บาท ถ้าเกิน 165 ฟุต (50.29 เมตร) ส่วนที่เกินฟุต (0.30 เมตร) ละ 10 บาท เศษของ 1 ฟุต (0.30 เมตร) ให้คิดเป็น 1 ฟุต)(0.30 เมตร)

(2) เรือที่กินน้ำลึกเกิน 10 ฟุต (3.05 เมตร) คิดค่าจ้างนำร่องเพิ่มจาก (1)สำหรับส่วนที่เกินในอัตราร้อยละ 10 ของอัตราค่าจ้างนำร่องที่คิดได้จาก (1) ต่อ 1 ฟุต (0.30 เมตร) เศษของ 1 ฟุต (0.30 เมตร) ให้คิดเป็น 1 ฟุต (0.30 เมตร) ส่วนที่กินน้ำลึกของเรือให้ถือเอาส่วนของเรือที่กินน้ำลึกมากที่สุดในขาเข้าขณะที่เรือเข้าจอด ณ ที่จอดเรือเรียบร้อยแล้ว และในขาออกขณะที่เรือจอดอยู่ ณ ที่จอดเรือก่อนออกเดินทาง

(3) ในกรณีนำเรือเข้าจากนอกเขตที่กำหนดไว้ในข้อ 1 หรือนำเรือออกไปนอกเขตที่กำหนดไว้ในข้อ 1 ให้คิดค่าจ้างนำร่องเพิ่มอีกไมล์ทะเลละ 500 บาท เศษของ 1 ไมล์ทะเล ให้คิดเป็น 1 ไมล์ทะเล

ข้อ 5 การเคลื่อนที่จอดเรือภายในเขตที่กำหนดไว้ในข้อ 1 ต้องเสียค่าจ้างนำร่องในอัตราร้อยละ 30 ของอัตราค่าจ้างนำร่องที่กำหนดไว้ในข้อ 4

ข้อ 6 เรือใดใช้ผู้นำร่องทำการนำร่องหรือเคลื่อนที่จอดเรือตามวันและเวลา - ดังนี้

(1) วันหยุดราชการ ไม่ว่าเวลาใด

(2) วันปกติ เฉพาะนอกเวลาราชการ

ต้องเสียค่าจ้างนำร่องล่วงเวลาเพิ่มขึ้นอีกกึ่งหนึ่งของค่าจ้างนำร่องที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงนี้

ทั้งนี้ ให้ถือขณะเมื่อสมอพ้นน้ำ หรือเชือกทุกเส้นหลุดจากฝั่งหรือที่ผูกเรือเป็นเกณฑ์

ข้อ 7 เงินค่าจ้างนำร่องที่เก็บได้ทั้งหมดตามกฎกระทรวงนี้ให้แบ่งจ่ายให้แก่ ผู้นำร่องและให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในข้อ 85 แห่งกฎกระทรวงเศรษฐการว่าด้วยการนำร่อง ออกตามความในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 (ฉบับที่ 2) ลงวันที่ 26 ตุลาคม พ.ศ.2478 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ 31 (พ.ศ.2518) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 (ฉบับที่ 2)

ให้ไว้ ณ วันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ.2531

มนตรี พงษ์พานิช

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม



กฎสำนักนายกรัฐมนตรี
ฉบับที่ 74 (พ.ศ.2527)
ออกตามความในพระราชบัญญัติเครื่องแบบข้าราชการฝ่ายพลเรือน พุทธศักราช 2478

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 6 และมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติเครื่องแบบข้าราชการฝ่ายพลเรือน พุทธศักราช 2478 นายกรัฐมนตรีออกกฎสำนักนายกรัฐมนตรีไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิกความในหมวดที่ 4 ข้อ 16 ถึงข้อ 23 แห่งกฎสำนักนายกรัฐมนตรี ออกตามความในมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติเครื่องแบบข้าราชการ ฝ่ายพลเรือน พุทธศักราช 2478 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎสำนักนายกรัฐมนตรี ฉบับที่ 64 (พ.ศ.2514) ออกตามความในพระราชบัญญัติเครื่องแบบข้าราชการฝ่ายพลเรือน พุทธศักราช 2478

ข้อ 2 ลักษณะ ชนิด และประเภทของเครื่องแบบพิเศษข้าราชการกรมเจ้าท่า กับการแต่งเครื่องแบบ ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎสำนักนายกรัฐมนตรีนี้

ภาค 1
เครื่องแบบข้าราชการกรมเจ้าท่าชาย

หมวด 1
ชนิดของเครื่องแบบ

ข้อ 3 เครื่องแบบข้าราชการกรมเจ้าท่าชายมี 7 ชนิด คือ

(1) เครื่องแบบปกติกากีคอพับ ประกอบด้วย
- (ก) หมวกทรงหม้อตาลสีกากี
- (ข) เสื้อคอพับสีกากี
- (ค) กางเกงขายาวสีกากี
- (ง) เข็มขัดหนังหรือด้ายถักสีดำ
- (จ) รองเท้าหุ้มส้นหรือหุ้มข้อหนังสีดำ

(2) เครื่องแบบปฏิบัติงานในเรือหรือในสนาม ประกอบด้วย
- (ก) หมวกแก๊ปทรงอ่อนสีกากี
- (ข) เสื้อคอพับสีกากี
- (ค) กางเกงขายาวสีกากี
- (ง) เข็มขัดหนังหรือด้ายถักสีดำ
- (จ) รองเท้าหุ้มส้นหรือหุ้มข้อหนังสีดำ

(3) เครื่องแบบปกติขาว ประกอบด้วย
- (ก) หมวกทรงหม้อตาลสีขาว
- (ข) เสื้อชั้นนอกคอปิดสีขาว
- (ค) กางเกงขายาวสีขาว
- (ง) รองเท้าหุ้มส้นหนังสีขาว

(4) เครื่องแบบปกติขาวคอพับ ประกอบด้วย

(ก) หมวกทรงหม้อตาลสีขาว

(ข) เสื้อคอพับสีขาว

(ค) กางเกงขาวยาวสีขาว

(ง) เข็มขัดหนังหรือด้ายถักสีดำ

(จ) รองเท้าส้นหนังสีขาว

(5) เครื่องแบบพิธีการในเรือ ประกอบด้วย

(ก) หมวกทรงหม้อตาลสีขาว

(ข) เสื้อสโมสรสีขาว

(ค) กางเกงขายาวสีน้ำเงินดำแถบไหมทอง

(ง) รองเท้าหุ้มส้นหนังสีดำ

(6) เครื่องแบบปกติขาวสำหรับผู้มีหน้าที่ประจำเรือยนต์เล็ก ประกอบด้วย

(ก) หมวกกะลาสีสีขาว

(ข) เสื้อกะลาสีสีขาว และให้ใช้เสื้อชับใน ผ้าผูกคอสีดำสายโยงมีดประกอบด้วย

(ค) กางเกงกะลาสีสีขาว

(ง) รองเท้าหุ้มส้นหรือหุ้มข้อหนังสีดำ

(7) เครื่องแบบปกติกากีสำหรับผู้มีหน้าที่ประจำเรือยนต์เล็ก ประกอบด้วย

(ก) หมวกกะลาสีสีกากี

(ข) เสื้อกะลาสีสีกากี และให้ใช้เสื้อชับใน ผ้าผูกคอสีดำสายโยงมีดประกอบด้วย

(ค) กางเกงกะลาสีสีกากี

(ง) รองเท้าหุ้มส้นหรือหุ้มข้อหนังสีดำ

หมวด 2
ส่วนของเครื่องแบบ

ข้อ 4 หมวกมี 5 แบบ คือ

(1) หมวกทรงหม้อตาลสีกากี ขอบหมวกทำด้วยสักหลาดสีน้ำเงินดำ มีเครื่องประกอบ ดังนี้

(ก) กะบัง ทำด้วยหนังหรือวัตถุเทียมหนังสีดำ สำหรับข้าราชการตั้งแต่ระดับ 6 ถึงระดับ 9 ทำด้วยหนังหรือสักหลาดสีดำ ที่ขอบโค้งปักด้วยดิ้นทองหรือทำด้วยวัตถุเทียมดิ้นทองเป็นรูปใบชัยพฤกษ์ 1 แถว สำหรับข้าราชการระดับ 10 ทำด้วยหนังหรือสักหลาดสีดำ ที่ขอบโค้งปักด้วยดิ้นทองหรือทำด้วยวัตถุเทียมดิ้นทองเป็นรูปใบชัยพฤกษ์ 2 แถว พื้นกะบังด้านล่างสีเขียวหรือสีดำ

(ข) ปลอกหมวกทำด้วยผ้าหรือวัตถุเทียมผ้าสีกากี

(ค) สายรัดคางกว้าง 1.2 เซนติเมตร ทำด้วยหนังหรือวัตถุเทียมหนังสีดำ สำหรับข้าราชการระดับ 2 ขึ้นไปทำด้วยแถบไหมทองหรือวัตถุเทียมไหมทอง

(ง) ดุมโลหะสีทอง ดุนเป็นรูปสมอภายใต้พระมหามงกุฎขนาดเล็กตรึงปลายสายรัดคาง ติดที่ข้างหมวกข้างละ 1 ดุม

(จ) ตราหน้าหมวก ทำด้วยโลหะสีทองเป็นรูปสมอภายใต้พระมหามงกุฎประดับด้วยใบชัยพฤกษ์อยู่ภายใต้สมอปลายโค้งโอบขึ้นบนทั้งสองข้าง ข้างละ 3 ใบ กว้าง 6.7 เซนติเมตร สูง 7.3 เซนติเมตร สำหรับข้าราชการตั้งแต่ระดับ 2 ขึ้นไปสมอปักด้วยดิ้นเงินหรือวัตถุเทียมดิ้นเงิน พระมหามงกุฎและใบชัยพฤกษ์ปักด้วยดิ้นทองหรือวัตถุเทียมดิ้นทอง บนพื้นเบาะสักหลาดสีน้ำเงินดำ

(ฉ) ผ้าพันหมวก เป็นแถบลายถักสีดำ กว้าง 4 เซนติเมตร

(2) หมวกทรงหม้อตาลสีขาว มีลักษณะเช่นเดียวกับหมวกทรงหม้อตาลสีกากี เว้นแต่ปลอกหมวกทำด้วยผ้าหรือวัตถุเทียมผ้าสีขาว

(3) หมวกแก๊ปทรงอ่อนสีกากี ทำด้วยผ้า ตอนหน้ามีกะบังสีเดียวกับหมวก สำหรับข้าราชการตั้งแต่ระดับ 6 ถึงระดับ 9 ที่ขอบโค้งกระบังปักด้วยไหมสีเหลืองเป็นรูปใบชัยพฤกษ์ 1 แถว สำหรับข้าราชการระดับ 10 ที่ขอบโค้งกะบังปักด้วยไหมสีเหลือง

เป็นรูปใบชัยพฤกษ์ 2 แถว ตราหน้าหมวกมีลักษณะเช่นเดียวกับตราหน้าหมวกตามข้อ 4 (1)(จ) แต่มีขนาดกว้าง 3.2 เซนติเมตร สูง 3.6 เซนติเมตร และปักด้วยไหมสีเหลือง

(4) หมวกกะลาสีสีขาว ทำด้วยผ้า ทรงตึง เชิงด้านหน้า กว้าง 4.8 เซนติเมตร เชิงด้านข้างและด้านหลังกว้าง 3.5 เซนติเมตร เพดานหมวกกว้างระหว่าง 22.3 เซนติเมตร ถึง 23 เซนติเมตร ยาวระหว่าง 22.7 เซนติเมตร ถึง 23.8 เซนติเมตร และมีเครื่องประกอบ คือ

(ก) สายรัดคาง ทำด้วยผ้าสีขาว กว้าง 1.5 เซนติเมตร

(ข) แถวหน้าหมวก ทำด้วยผ้าสีดำ กว้าง 3.5 เซนติเมตร มีอักษร "กรมเจ้าท่า" สีทอง ปลายแถบทั้งสองข้างติดชายเป็นรูปหางนกแซงแซว มีรูปสมอสีทองนอนตามยาว

(5) หมวกกะลาสีสีกากี มีลักษณะเช่นเดียวกับหมวกกะลาสีสีขาวตาม (4)

ข้อ 5 ผ้าผูกคอสีดำ รูปสามเหลี่ยมและพับมุมข้างหนึ่งเข้ากับด้านฐานอีกข้างหนึ่งให้ส่วนที่พับซ้อนกัน กว้าง 6 เซนติเมตร ผูกชายทั้งสองข้างต่อกัน คล้องไว้ใต้ปกหลังเสื้อ ให้ส่วนกึ่งกลางที่พับอยู่ข้างหน้าตรงแนวอกเสื้อ โดยให้ส่วนซ้ายทับส่วนขวา และผูกด้วยแถบผ้าสีขาวสำหรับผูกผ้าผูกคอเป็นเงื่อนโบเหนือชายสุดผ้าผูกคอ 6 เซนติเมตร

ข้อ 6 สายโยงมีด ทำด้วยเชือกถักสีขาว ขนาดเส้นรอบวง 1.7 เซนติเมตร คล้องไว้ใต้ปกหลังเสื้อ และอยู่บนผ้าผูกคอสีดำ โดยให้แผ่นถักรูปสี่เหลี่ยมลายขัดทับบนเงื่อนโบ ปลายสายสอดลงในกระเป๋าเสื้อ

ข้อ 7 เสื้อมี 7 แบบ คือ

(1) เสื้อคอพับสีกากี แขนยาวรัดข้อมูล มีดุมข้างละ 1 ดุม หรือแขนสั้นเหนือศอกเล็กน้อย ที่อกเสื้อมีกระเป๋าปะมีปก 2 ข้าง ข้างละ 1 กระเป๋า มุมกระเป๋าและปกตัดมุมมีดุมขัดปก 1 ดุม ตัวเสื้อผ่าอกตลอดมีสาบกว้าง 3.5 เซนติเมตร ติดดุมที่คอและแนวอกเสื้อ 6 ดุม ระยะห่างเท่า ๆ กันพอสมควร ดุมทั้งหมดเป็นรูปกลมแบนทำด้วยวัตถุสีเดียวกับเสื้อ เมื่อสวมเสื้อนี้ให้ขัดดุมทุกดุม ยกเว้นดุมบนสุดที่อกเสื้อติดกับคอและ - ให้สอดชายเสื้อไว้ภายในกางเกง

(2) เสื้อคอพับสีขาว มีลักษณะเช่นเดียวกับเสื้อคอพับสีกากี เมื่อใช้เสื้อแบบนี้ชนิดแขนยาว จะใช้ผ้าผูกคอสีดำเงื่อนกะลาสีด้วยก็ได้

(3) เสื้อชั้นนอกคอปิดสีขาว มีตะเข็บหลัง 4 ตะเข็บ ที่แนวอกเสื้อมีดุม โลหะสีทองดุนเป็นรูปสมอภายใต้พระมหามงกุฎ ขนาดใหญ่ 5 ดุม มีกระเป๋าบน 2 กระเป๋า กระเป๋าล่าง 2 กระเป๋า เป็นกระเป๋าเจาะ กระเป๋าบนมีปกรูปชายแหลมสามชายไม่ขัดดุม กระเป๋าล่างไม่มีปก ชายเสื้อที่ตะเข็บข้างเปิดไว้ข้างละ 10 เซนติเมตร

(4) เสื้อสโมสรสีขาว แบบเมสส์แจ็กเกตคอแบะเป็นรูปคอมนปาดเอว ระหว่างชายเสื้อกับชายคอเสื้อด้านหน้าตามทางดิ่ง มีดุมโลหะสีทองดุนเป็นรูปสมอภายใต้พระมหามงกุฎ ขนาดใหญ่ 2 ข้าง ข้างละ 2 ดุม และประมาณแนวดุมคู่บนที่ใต้ชายพับแหลม ด้านล่างสุด มีดุมโลหะสีทองดุนเป็นรูปสมอภายใต้พระมหามงกุฎขนาดใหญ่อีกข้างละ 1 ดุม ดุมทั้งสองนี้มีสายสร้อยโลหะสีทองติดกัน เมื่อใช้เสื้อสโมสรสีขาวนี้ ไม่ใช้เสื้อเชิ๊ตสีขาวแขนยาว ผ้าผูกคอสีดำเงื่อนหูกระต่ายและแพรแถบรัดเอวสีดำประกอบด้วย

(5) เสื้อกลาสีสีขาว เปิดคอเพียงอก มีผ้าปกหลัง สีน้ำเงินรูปสี่เหลี่ยมมุมฉาก มีแถบผ้าสีขาว กว้าง 0.4 เซนติเมตร จำนวน 3 แถบ ตรึงรอบผืนผ้า ห่างจากขอบ 0.5 เซนติเมตร และเว้นระยะระหว่างแถบ 0.5 เซนติเมตร แขนยาวรอบข้อมือ ชายเสื้อยาวปิดตะโพก ที่อกเสื้อเบื้องซ้ายมีกระเป๋าปะไม่มีปก 1 กระเป๋า ใต้คอเสื้อด้านหน้ามีแถบผ้าสีขาว 2 ชาย ยาวชายละ 25 เซนติเมตร สำหรับผูกผ้าผูกคอ

(6) เสื้อกะลาสีสีกากี มีลักษณะเช่นเดียวกับเสื้อกะลาสีสีขาว ตาม (5) เว้นแต่แขนเสื้อยาวเพียงใต้ฉอกประมาณ 6 เซนติเมตร และมีผ้าปกหลังสีกากีไม่มีแถบผ้าสีขาว

(7) เสื้อชับใน ทำด้วยผ้าสีขาวคอกลมเรียบ รอบวงคอขลิบด้วยแถบผ้าสีน้ำเงินดำ กว้าง 1 เซนติเมตร แขนยาวเพียงเหนือศอก

ข้อ 8 กางเกง มี 5 แบบ คือ

(1) กางเกงขายาวสีกากี ไม่พับปลายขา ปลายขายาว ปิดตาตุ่ม กว้างไม่น้อยกว่า 22 เซนติเมตร และไม่เกิน 26 เซนติเมตร ที่ขอบเอวมีห่วงสำหรับสอดเข็มขัดทำด้วยผ้าสีเดียวกับกางเกง กว้างไม่เกิน 1 เซนติเมตร จำนวน 7 ห่วง ที่แนวตะเข็บกางเกงด้านข้างมีกระเป๋าเจาะข้างละ 1 กระเป๋า ด้านหลังมีกระเป๋าเจาะ ไม่มีปก 2 ข้าง ข้างละ 1 กระเป๋า และจะมีดุมขัดปากกระเป๋าด้วยหรือไม่ก็ได้

(2) กางเกงขายาวสีขาว มีลักษณะเช่นเดียวกับกางเกงขายาวสีกากี

(3) กางเกงขายาวสีน้ำเงินดำแถบไหมทอง ทำด้วยสักหลาดหรือเสิร์จสีน้ำเงินดำ ลักษณะเช่นเดียวกับกางเกงขายาวสีกากี เว้นแต่ที่แนวตะเข็บกางเกงทางด้านนอกทั้งสองข้างมีแถบไหมทองหรือวัตถุเทียมไหมทองขนาดต่างกัน คือ

ข้าราชการระดับ 1 กว้าง 1.8 เซนติเมตร

ข้าราชการตั้งแต่ระดับ 2 ถึงระดับ 10 กว้าง 3.2 เซนติเมตร

(4) กางเกงกะลาสีสีขาว ผ่าเอวทั้งสองข้าง ขัดดุมข้างละ 3 ดุม หรือจะใช้ชิปแทนก็ได้ ที่ตะเข็บขวามีกระเป๋าเจาะ 1 กระเป๋า มีสายรั่นที่เอวและขัดดุมข้างละ 2 ดุม แปลายขากว้างไม่น้อยกว่า 23 เซนติเมตร และไม่เกิน 27 เซนติเมตร

(5) กางเกงกะลาสีสีกากี มีลักษณะเช่นเดียวกับกางเกงกะลาสีสีขาว

ข้อ 9 เข็มขัดมี 2 แบบ คือ

(1) เข็มขัดหนังสีดำ กว้าง 3.2 เซนติเมตร เป็นเข็มขัดรูดปลายสายมนแหลม หัวเข็มขัดทำด้วยโลหะสีทองรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้ามุมมน กว้าง 3.6 เซนติเมตร ยาว 5 เซนติเมตร ตรงกลางมีลายดุนรูปสมอภายใต้พระมหามงกุฎมีรัศมี โอบล้อมด้วยพวงใบชัยพฤกษ์

(2) เข็มขัดด้ายถักสีดำ กว้าง 3.2 เซนติเมตร เป็นเข็มขัดรูดปลายสายตัดตรง หุ้มด้วยวัสดุสีดำ กว้าง 1 เซนติเมตร หัวเข็มขัดมีลักษณะเช่นเดียวกับเข็มขัดทำด้วยหนังสีดำ

ข้อ 10 รองเท้ามี 3 แบบ คือ

(1) รองเท้าหุ้มส้นหนังสีดำ

(2) รองเท้าหุ้มข้อหนังสีดำ

(3) รองเท้าหุ้มส้นหนังสีขาว

รองเท้าทุกแบบต้องมีส้น ไม่มีริ้วและลวดลาย เวลาสวมรองเท้าต้องสวมถุงเท้าสีเดียวกับรองเท้า

ภาค 2
เครื่องแบบข้าราชการกรมเจ้าท่าหญิง

หมวด 1
ชนิดของเครื่องแบบ

ข้อ 11 เครื่องแบบข้าราชการกรมเจ้าท่าหญิง มี 4 ชนิด คือ

(1) เครื่องแบบปกติคอพับ ประกอบด้วย

(ก) หมวกพับปีกสีน้ำเงินดำ

(ข) เสื้อคอพับสีขาวหรือเสื้อคอเปิดสีขาว

(ค) กระโปรงสีน้ำเงินดำ

(ง) เข็มขัดหนังหรือด้ายถักสีดำ

(จ) รองเท้าหุ้นส้นหนังสีดำชนิดไม่ผูกเชือก

(2) เครื่องแบบปฏิบัติงานในเรือหรือในสนาม ประกอบด้วย

(ก) หมวกพับปีกสีน้ำเงินดำ

(ข) เสื้อคอพับสีขาวหรือเสื้อคอเปิดสีขาว

(ค) กระโปรงหรือกระโปรงกางเกงสีน้ำเงินดำ

(ง) เข็มขัดหนังหรือด้ายถักสีดำ

(จ) รองเท้าหุ้มส้นหนังสีดำชนิดผูกเชือก หรือรองเท้าผ้าใบสีดำชนิดผูกเชือก

(3) เครื่องแบบปกติขาวคอแบะ ประกอบด้วย

(ก) หมวกพันปีกสีน้ำเงินดำ

(ข) เสื้อชั้นนอกคอแบะสีขาว

(ค) กระโปรงสีขาว

(ง) รองเท้าหุ้มส้นหนังสีขาวชนิดไม่ผูกเชือก

(จ) ถุงเท้ายาวสีเนื้อ

(4) เครื่องแบบพิธีการในเรือ ประกอบด้วย

(ก) หมวกพับปีกสีน้ำเงินดำ

(ข) เสื้อชั้นนอกคอแบะปาดเอวสีขาว
(ค) กระโปรงสีดำ
(ง) รองเท้าสโมสรหนังสีดำ
(จ) ถุงเท้ายาวสีเนื้อ
(ฉ) กระเป๋าสโมสร

หมวด 2
ส่วนของเครื่องแบบ

ข้อ 12 หมวดพับปีก ตัวหมวกทำด้วยสักหลาดสีน้ำเงินดำ พับปีกด้านข้างทั้งสองด้าน ปลอกหมวกทำด้วยผ้าสีขาว มีตราหน้าหมวกทำด้วยโลหะสีทองเป็นรูปสมอ - ภายใต้พระมหามงกุฎและมีใบชัยพฤกษ์อยู่ภายใต้สมอ ปลายโค้งโอบขึ้นบนทั้งสองข้าง ข้างละ 3 ใบ กว้าง 4.2 เซนติเมตร สูง 6 เซนติเมตร สำหรับข้าราชการตั้งแต่ระดับ 2 ขึ้นไป สมอปักด้วยดิ้นเงินหรือวัตถุเทียบดิ้นเงิน พระมหามงกุฎและใบชัยพฤกษ์ปักด้วยดิ้นทองหรือวัตถุเทียมดิ้นทองบนพื้นเบาะสักหลาดสีน้ำเงินดำ สำหรับข้าราชการระดับ 6 ขึ้นไป ให้มีผ้าพันหมวกด้านหน้าปักด้วยดิ้นทองหรือวัตถุเทียมดิ้นทองเป็นรูปใบชัยพฤกษ์ 1 แถว

ข้อ 13 เสื้อ มี 4 แบบ คือ

(1) เสื้อคอพับสีขาว ปกแบบคอฮาวายปลายปกแหลมแขนยาวรัดข้อมือ ขัดดุมสีขาวข้างละ 1 ดุม หรือแขนสั้นเหนือศอก 6 เซนติเมตร พับปลายแขน 3 เซนติเมตร ที่อกเสื้อมีดุมโลหะสีทองดุนเป็นรูปสมอภายใต้พระมหามงกุฎ ขนาดเล็ก 3 ดุม เมื่อสวมเสื้อนี้ให้สอดชายเสื้อไว้ภายในกระโปรง

(2) เสื้อคอเปิดสีขาว ปกแบบคอฮาวายปลายปกแหลม มีตะเข็บหลัง 3 ตะเข็บ ที่แนวอกมีดุมโลหะสีทอง ดุนเป็นรูปสมอภายใต้พระมหามงกุฎ ขนาดใหญ่ 3 ดุม แขนสั้นเหนือศอก 6 เซนติเมตร พับปลายแขน 3 เซนติเมตร มีกระเป๋า

ล่างข้างละ 1 กระเป๋า เป็นกระเป๋าปะมีปกกระเป๋า มุมกระเป๋าและปกกระเป๋าเป็นรูปตัดพองาม

(3) เสื้อชั้นนอกคอแบะสีขาว คอแบะแบบปลายแหลมมีตะเข็บหลัง 3 ตะเข็บ ที่แนวอกเสื้อมีดุมโลหะสีทอง ดุนเป็นรูปสมอภายใต้พระมหามงกุฎ ขนาดใหญ่3 ดุม ที่อกเสื้อทั้งสองข้างมีกระเป๋าเจาะข้างละ 1 กระเป๋า มีปกกระเป๋าชายแหลม 3 ชาย ไม่ขัดดุม เมื่อสวมเสื้อแบบนี้ให้ใช้เสื้อคอพับแขนยาวสีขาวและผ้าผูกคอสีดำเงื่อนกะลาสีประกอบด้วย โดยสวมไว้ชั้นใน

(4) เสื้อชั้นนอกคอแบะปาดเอวสีขาว คอแบะแบบปลายแหลม ที่อกเสื้อมีดุมโลหะสีทอง ดุนเป็นรูปสมอภายใต้พระมหามงกุฎขนาดใหญ่ 2 แถว แถวละ 3 ดุม มีสายสร้อยโลหะสีทองร้อยดุมคู่กลางและให้ใช้เสื้อคอพับแขนยาวสีขาว ที่แนวอกเสื้อมีดุมโลหะสีทอง ดุนเป็นรูปสมอภายใต้พระมหามงกุฎ ขนาดเล็ก 3 ดุม และผ้าผูกคอสีดำเงื่อนหูกระต่ายประกอบด้วย โดยสวมไว้ชั้นใน

ข้อ 14 กระโปรงมี 4 แบบ คือ

(1) กระโปรงสีน้ำเงินดำ ยาวปิดเข่าพอสมควร ทางด้านหน้าขวาและซ้ายมีกระเป๋าเจาะไม่มีปกข้างละ 1 กระเป๋า ปากกระเป๋าเฉียงลงทางข้างเล็กน้อย - หรือจะไม่มีกระเป๋าเลยก็ได้ ชายกระโปรงไม่บาน

(2) กระโปรงสีขาว มีลักษณะเช่นเดียวกับกระโปรงสีน้ำเงินดำ

(3) กระโปรงกางเกงสีน้ำเงินดำ

(4) กระโปรงสีดำ ทำด้วยผ้าหรือเสิร์จสีดำ ชายกระโปรงยาวคลุมเท้า และให้ใช้ผ้าคาดเอวสีดำประกอบด้วย

ข้อ 15 เข็มขัดหนังหรือด้ายถักสีดำ มีลักษณะเช่นเดียวกับเข็มขัดของ - ข้าราชการชาย

ข้อ 16 รองเท้า มี 5 แบบ คือ

(1) รองเท้าหุ้มส้นหนังสีดำ ชนิดไม่ผูกเชือก ส้นสูงไม่เกิน 6 เซนติเมตร

(2) รองเท้าหุ้นส้นหนังสีดำ ชนิดผูกเชือก ส้นสูงไม่เกิน 3.5 เซนติเมตร

(3) รองเท้าผ้าใบสีดำ ชนิดผูกเชือก

(4) รองเท้าหุ้มส้นหนังสีขาว ชนิดไม่ผูกเชือก ส้นสูงไม่เกิน 6 - เซนติเมตร

(5) รองเท้าสโมสรหนังสีดำ พื้นบาง ส้นสูงไม่เกิน 9 เซนติเมตร รองเท้าทุกแบบต้องไม่มีริ้วและลวดลาย

ข้อ 17 กระเป๋าสโมสร ทำด้วยหนังหรือวัตถุเทียมหนังสีดำ ไม่มีลวดลาย กว้างประมาณ 15 เซนติเมตร ยาวประมาณ 20 เซนติเมตร ไม่มีสายสะพาย

ภาค 3
อินทรธนูและเครื่องหมาย

ข้อ 18 อินทรธนู มีลักษณะแข็งทำด้วยสักหลาดสีน้ำเงินดำ เป็นแผ่นสี่เหลี่ยมผืนผ้าปลายรวบ สำหรับชาย กว้าง 5 เซนติเมตร ยาว 13 เซนติเมตร สำหรับหญิง กว้าง 4.5 เซนติเมตร ยาว 11 เซนติเมตร ที่ตอนปลายติดดุมโลหะสีทอง ดุนเป็นรูปสมอภายใต้พระมหามงกุฎขนาดเล็ก 1 ดุม

ให้ประดับอินทรธนูที่เสื้อเครื่องแบบทุกชนิด ยกเว้นเครื่องแบบปฏิบัติงานในเรือหรือในสนามและเครื่องแบบสำหรับผู้มีหน้าที่ประจำเรือยนต์เล็ก

ข้อ 19 เครื่องหมายแสดงระดับและตำแหน่ง ซึ่งให้ติดที่อินทรธนู มีดังนี้

"แถบพิเศษ" หมายถึง แถบไหมทองหรือวัตถุเทียมไหมทอง กว้าง 5 เซนติเมตร

"แถบใหญ่" หมายถึง แถบไหมทองหรือวัตถุเทียมไหมทอง กว้าง 1.5 เซนติเมตร

"แถบปกติ" หมายถึง แถบไหมทองหรือวัตถุเทียมไหมทอง กว้าง 1.2 เซนติเมตร

"แถบเล็ก" หมายถึง แถบไหมทองหรือวัตถุเทียมไหมทอง กว้าง

0.6 เซนติเมตร

"แถบสี่เหลี่ยม" หมายถึง แถบไหมทองหรือวัตถุเทียมไหมทอง กว้าง 1.2 เซนติเมตร รูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส ชายแถบซ้อนทับกันอยู่ตรงมุม สำหรับชาย ขนาดกว้างขอบนอก 3.2 เซนติเมตร สำหรับหญิง ขนาดกว้างขอบนอก 2.9 เซนติเมตร

"แถบสี่เหลี่ยมเล็ก" หมายถึง แถบไหมทองหรือวัตถุเทียมไหมทอง กว้าง 0.6 เซนติเมตร รูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส ชายแถบซ้อนทับกันอยู่ตรงมุม สำหรับชาย ขนาดกว้างขอบนอก 3 เซนติเมตร สำหรับหญิง ขนาดกว้างขอบนอก 2.6 เซนติเมตร

(1) สำหรับข้าราชการระดับ 10 ที่ดำรงตำแหน่งอธิบดีกรมเจ้าท่า มีแถบพิเศษตรึงตามยาวด้านบนเต็มแผ่นอินทรธนูทั้งสองข้าง และประดับด้วยพระมหามงกุฎมีรัศมีอยู่เหนือสมอเดี่ยว โอบล้อมด้วยพวงใบชัยพฤกษ์ทำด้วยโลหะสีเงิน ตรงกึ่งกลางอินทรธนูทั้งสองข้าง

(2) สำหรับข้าราชการระดับ 9 มีแถบพิเศษ 1 แถบ และแถบปกติ 1 แถบ ตรึงตามขวางบนอินทรธนูทั้งสองข้าง โดยเริ่มต้นด้วยแถบพิเศษห่างจากต้นอินทรธนูด้านไหล่ 0.5 เซนติเมตร แถบปกติอยู่เหนือแถบพิเศษ ห่างกัน 0.5 เซนติเมตร เหนือแถบปกติ มีแถบสี่เหลี่ยมสอดมุมที่ชายแถบซ้อนทับกันไว้ด้านล่างของแถบปกติ โดยให้มุมตรงข้ามหันตรงคุมของอินทรธนู และให้มุมด้านในของแถบสี่เหลี่ยมห่างจากแถบปกติ 0.6 เซนติเมตร ให้ชายแถบที่ซ้อนทับอยู่บนชี้ไปทางด้านหลัง

สำหรับผู้ที่ดำรงตำแหน่งรองอธิบดีกรมเจ้าท่า ให้ประดับพระมหามงกุฎมีรัศมีอยู่เหนือสมอเดี่ยว โอบล้อมด้วยพวงใบชัยพฤกษ์ ทำด้วยโลหะสีเงิน ตรงกึ่งกลางอินทรธนูทั้งสองข้าง

(3) สำหรับข้าราชการระดับ 8 มีแถบพิเศษ 1 แถบ ตรึงตามขวางบนอินทรธนูทั้งสองข้างโดยให้ห่างจากต้นอินทรธนูด้านไหล่ 0.5 เซนติเมตร เหนือแถบพิเศษมีแถบสี่เหลี่ยมสอดมุมที่ชายแถบซ้อนทับกันไว้ด้านล่างของแถบพิเศษ ลักษณะเช่นเดียวกับที่กำหนดไว้ในวรรคสองของ (2)

สำหรับผู้ที่ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการกอง หรือหัวหน้าส่วนราชการที่มีฐานะเทียบเท่ากอง ให้ประดับพระมหามงกุฎมีรัศมีอยู่เหนือสมอเดี่ยวทำด้วยโลหะสีเงินตรงกึ่งกลางอินทรธนูทั้งสองข้าง

(4) สำหรับข้าราชการระดับ 7 มีแถบใหญ่ 1 แถบ และแถบปกติ 3 แถบตรึงตามขวางบนอินทรธนูทั้งสองข้าง เริ่มต้นด้วยแถบใหญ่ห่างจากต้นอินทรธนูด้าน -

ไหล่ 0.5 เซนติเมตร เว้นระยะห่างระหว่างแถบ 0.5 เซนติเมตร เหนือแถบปกติมีแถบสี่เหลี่ยมสอดมุมที่ชายแถบซ้อนทับกันไว้ด้านล่างของแถบปกติ ลักษณะเช่นเดียวกับที่กำหนดไว้ในวรรคสองของ (2)

สำหรับผู้ที่ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการกอง หรือหัวหน้าส่วนราชการที่มีฐานะเทียบเท่ากอง ให้ประดับพระมหามงกุฎมีรัศมีอยู่เหนือสมอเดี่ยวทำด้วยโลหะสีเงินตรงกึ่งกลางอินทรธนูทั้งสองข้าง

(5) สำหรับข้าราชการระดับ 6 มีแถบปกติ 4 แถบ ตรึงตามขวางบนอินทรธนูทั้งสองข้าง เริ่มต้นห่างจากต้นอินทรธนูด้านไหล่ 0.5 เซนติเมตร เว้นระยะระหว่างแถบ 0.5 เซนติเมตร เหนือแถบปกติมีแถบสี่เหลี่ยมสอดมุมที่ชายแถบซ้อนทับกันไว้ด้านล่างของแถบปกติลักษณะเช่นเดียวกับที่กำหนดไว้ในวรรคสองของ (2)

สำหรับผู้ที่ดำรงตำแหน่งหัวหน้ากอง หรือหัวหน้าส่วนราชการที่มีฐานะเทียบเท่ากอง ให้ประดับพระมหามงกุฎมีรัศมีอยู่เหนือสมอเดี่ยวทำด้วยโลหะสีเงินตรงกึ่งกลางอินทรธนูทั้งสองข้าง

(6) สำหรับข้าราชการระดับ 5 มีแถบปกติ 3 แถบ ตรึงตามขวางบนอินทรธนูทั้งสองข้าง ลักษณะเช่นเดียวกับที่กำหนดไว้ใน (5) ทุกประการ

(7) สำหรับข้าราชการระดับ 4 มีแถบปกติ 2 แถบกับแถบเล็ก 1 แถบแทรกอยู่ระหว่างกลาง ตรึงตามขวางบนอินทรธนูทั้งสองข้าง เริ่มต้นด้วยแถบปกติห่างจากต้นอินทรธนูด้านไหล่ 0.5 เซนติเมตร เว้นระยะระหว่างแถบ 0.5 เซนติเมตร เหนือแถบปกติ มีแถบสี่เหลี่ยมสอดมุมที่ชายแถบซ้อนทับกันไว้ด้านล่างของแถบปกติลักษณะเช่นเดียวกับที่กำหนดไว้ในวรรคสองของ (2)

(8) สำหรับข้าราชการระดับ 3 มีแถบปกติ 2 แถบ ตรึงตามขวางบนอินทรธนูทั้งสองข้าง ลักษณะเช่นเดียวกับที่กำหนดไว้ใน (5) ทุกประการ

(9) สำหรับข้าราชการระดับ 2 มีแถบปกติ 1 แถบ ตรึงตามขวางบนอินทรธนูทั้งสองข้าง เหนือแถบปกติมีแถบสี่เหลี่ยมสอดมุมที่ชายแถบซ้อนทับกันไว้ด้านล่างของแถบปกติ ลักษณะเช่นเดียวกับที่กำหนดไว้ในวรรคสองของ (2)

(10) สำหรับข้าราชการระดับ 1

ขั้น 15 ถึงขั้น 20 มีแถบเล็ก 3 แถบ ตรึงตามขวางบนอินทรธนูทั้งสองข้างเริ่มต้นห่างจากต้นอินทรธนูด้านไหล่ 0.5 เซนติเมตร เว้นระยะห่างแถบ

0.5 เซนติเมตร เหนือแถบเล็กมีแถบสี่เหลี่ยมสอดมุมที่ชายซ้อนทับกันไว้ด้านล่างของแถบเล็ก โดยให้มุมตรงตรงข้ามหันตรงดุมของอินทรธนู และให้มุมด้านในของแถบสี่เหลี่ยมเล็กห่างจากแถบเล็ก 0.3 เซนติเมตร ให้ชายแถบที่ซ้อนทับอยู่บนชี้ไปทางด้านหลัง

ขั้น 8 ถึงขั้น 14 มีแถบเล็ก 2 แถบ ตรึงตามขวางบนอินทรธนูทั้งสองข้างและมีแถบสี่เหลี่ยมเล็กอยู่เหนือแถบเล็ก

ขั้น 1 ถึงขั้น 7 มีแถบเล็ก 1 แถบ ตรึงตามขวางบนอินทรธนูทั้งสองข้างและมีแถบสี่เหลี่ยมเล็กอยู่เหนือแถบเล็ก

ข้อ 20 เครื่องหมายแสดงระดับและตำแหน่งสำหรับเครื่องแบบปฏิบัติงานในเรือหรือในสนาม ทำด้วยโลหะมีสีและลักษณะเช่นเดียวกับที่กำหนดไว้ในข้อ 19 ทุกประการ ขนาดกว้าง 1.4 เซนติเมตร ยาว 3.5 เซนติเมตร โดยให้ติดไว้ที่คอปกเสื้อทั้งสองข้าง ตามแนวทะแยงมุมโดยหันปลายแหลมของเครื่องหมายอยู่บน และให้ปลายอีกข้างหนึ่งชี้ตรงปลายแหลมของคอปกเสื้อ

ข้อ 21 เครื่องหมายสำหรับเครื่องแบบผู้มีหน้าที่ประจำเรือยนต์เล็ก

(1) สำหรับเสื้อกะลาสี เป็นบั้งรูปหางนกแซงแซว ทำด้วยแถบสักหลาดสีน้ำเงินดำ กว้าง 1 เซนติเมตร หักมุม 120 องศาปลายบั้งทั้งสองข้างห่างกัน 8-เซนติเมตร ตรึงบนแผ่นผ้าสีเดียวกับเสื้อแผ่นผ้านี้เย็บติดตรงกลางแขนเสื้อด้านนอกเหนือข้อศอกข้างซ้ายกึ่งกลางระหว่างไหล่กับศอก มุมบั้งอยู่ด้านล่าง มีจำนวนบั้งตามตำแหน่ง คือ

นายท้ายเรือกลชายทะเลชั้น 1 หรือช่างเครื่องเรือชั้น 1 มี 3 บั้ง

นายท้ายเรือกลชายทะเลชั้น 2 หรือนายท้ายเรือกลลำน้ำชั้น 1 หรือช่างเครื่องเรือชั้น 2 มี 2 บั้ง

นายท้ายเรือกลลำน้ำชั้น 2 หรือช่างเครื่องเรือชั้น 3 มี 1 บั้ง

ในกรณีที่มีบั้งมากกว่า 1 บั้ง ให้ติดซ้อนกันขึ้นไปตามส่วนยาวของแขนเสื้อท่อนบน เว้นระยะห่างระหว่างบั้ง 0.5 เซนติเมตร

(2) สำหรับเสื้อชับใน เป็นบั้งรูปหางนกแซงแซว ปักด้วยไหมสีน้ำเงินดำตรงกลาง แขนเสื้อด้านนอกเหนือข้อศอกซ้ายกึ่งกลางระหว่างไหล่กับศอก กว้าง 0.3 เซนติเมตร หักมุม 120 องศา ปลายบั้งทั้งสองข้างห่างกัน 4 เซนติเมตร มุมบั้งอยู่ด้านล่าง มีจำนวนบั้งตามที่กำหนดใน (1)

ในกรณีที่มีบั้งมากกว่า 1 บั้ง ให้ติดซ้อนกันขึ้นไปตามส่วนยาวของแขนเสื้อท่อนบน เว้นระยะห่างระหว่างบั้ง 0.3 เซนติเมตร

ภาค 4
เบ็ดเตล็ด

ข้อ 22 เครื่องแบบพิเศษของข้าราชการกรมเจ้าท่า แบบใดจะต้องแต่งในโอกาสใด ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกรมเจ้าท่ากำหนด

ข้อ 23 ข้าราชการกรมเจ้าท่าซึ่งได้รับพระราชทานเครื่องราชอิสริยาภรณ์ หรือได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้ประดับเครื่องราชอิสริยาภรณ์ต่างประเทศให้ประดับแพรแถบเครื่องราชอิสริยาภรณ์ที่อกเสื้อเหนือกระเป๋าบนซ้าย เว้นแต่เครื่องราชอิสริยาภรณ์ซึ่งมีกฎหมายกำหนดให้ประดับที่อกเสื้อข้างขวา ให้ติดแพรแถบที่อกเสื้อเหนือกระเป๋าบนขวา ในกรณีมีแถบแพรหลายแถบให้ติดเรียงกันเป็นแถวยาวแถวละไม่เกิน 5 แถบ

ข้อ 24 ข้าราชการกรมเจ้าท่าซึ่งได้รับเครื่องหมายแสดงความสามารถหรือเข็มแสดงวิทยฐานะของสถาบันการศึกษาของทางราชการให้ประดับเครื่องหมายนั้นได้ตามที่กระทรวงนั้นกำหนด

ข้อ 25 ให้กรมเจ้าท่าสร้างหรือเขียนรูปตัวอย่างเครื่องแบบพิเศษนี้ขึ้นไว้ เป็นมาตรฐาน และสอดส่องควบคุมการแต่งเครื่องแบบให้เป็นไปตามกฎนี้

ให้ไว้ ณ วันที่ 5 กรกฎาคม พ.ศ.2527

พลเอก ป. ติณสูลานนท์
นายกรัฐมนตรี

รจ.101/90

ต้นฉบับเป็นหน้าว่าง



คำสั่ง

ต้นฉบับเป็นหน้าว่าง

ประกาศกระทรวงคมนาคม

เรื่อง งดเว้นไม่เก็บค่าธรรมเนียมการตรวจเรือสำหรับเรือบางชนิด

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 7) พุทธศักราช 2483 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 20 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2510 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ประกาศงดเว้นไม่เก็บค่าธรรมเนียมการตรวจเรือสำหรับเรือดังต่อไปนี้

(1) เรือส่วนพระองค์ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวสมเด็จพระราชินี หรือพระรัชทายาท

(2) เรือของกระทรวงทบวงกรม หรือส่วนราชการที่มีฐานะเป็นกระทรวง หรือกรม

(3) เรือของราชการบริหารส่วนภูมิภาคหรือเรือราชการส่วนท้องถิ่น หรือเรือของกรุงเทพมหานคร ซึ่งทั้งนี้มิได้ใช้ในกิจการค้า

(4) เรือของสภากาชาดไทย

(5) เรือของรัฐบาลต่างประเทศซึ่งใช้ในกิจการสถานเอกอัคราชทูต

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ 30 สิงหาคม 2516

พลเอก พ. ปุณณกันต์
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ประกาศกรมเจ้าท่า

ข้อบังคับควบคุมการเดินเรือในเขตท่ากรุงเทพฯ เขตที่ 1 (ฉบับที่ 1)

โดยที่เห็นเป็นการสมควรให้มีข้อบังคับควบคุมการเดินเรือ เพื่อควบคุมการเดินเรือผ่านสะพานกรุงเทพให้เป็นไปโดยปลอดภัยและเรียบร้อย

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่าน - น้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 อธิบดีกรมเจ้าท่าโดยได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีเจ้าหน้าที่แล้วขอประกาศข้อบังคับควบคุมการเดินเรือในเขตท่ากรุงเทพฯ เขตที่ 1 ไว้ เพื่อปฏิบัติดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ข้อบังคับนี้เรียกว่า "ข้อบังคับควบคุมการเดินเรือในเขตท่ากรุงเทพฯ - เขตที่ 1 (ฉบับที่ 1)"

ข้อ 2 ให้ใช้ข้อบังคับนี้ตั้งแต่วันที่ 24 มิถุนายน พุทธศักราช 2502 เป็นต้นไป

ข้อ 3 ให้มีกำหนดเวลาเปิดสะพานกรุงเทพให้เรือผ่าน ซึ่งกรมเจ้าท่าจะได้ประกาศกำหนดเป็นครั้งคราว

ข้อ 4 เจ้าหน้าที่จะเปิดสะพานเมื่อเรือได้ผ่านเสร็จเรียบร้อยแล้ว

ข้อ 5 ให้มีเขตห้ามเรือจอดทอดสมอในตอนใกล้เคียงกับที่ตั้งของสะพานกรุงเทพ คือ

(1) ทางด้านเหนือของสะพานกรุงเทพตั้งแต่หัวสะพานไปจนถึงหน้าสถานีศุลการักษ์ เป็นเส้นฉากกับฝั่งตรงกันข้าม (ประมาณท่าเทียบเรือหมายเลข 8 C ของบริษัทอีสต์เอเชียติก วัดพระยาไกร)

(2) ทางด้านใต้ของสะพานกรุงเทพ ตั้งแต่ตัวสะพานไปจนถึงสุดเขตห้ามจอดทอดสมอ คือใต้ปากคลองบางปะแก้ว 200 เมตร เป็นเส้นฉากกับฝั่งตรงกันข้าม

ข้อ 6 •ให้มีเขตสำหรับเรือจอดทอดสมอรอผ่านสะพานกรุงเทพ คือ

(1) ทางด้านเหนือของสะพานกรุงเทพ ให้จอดได้ใกล้ฝั่งตะวันตก ตั้งแต่หน้าสถานีศุลการักษ์ขึ้นไปทางเหนือ ระยะห่างจากฝั่งตะวันตกไม่เกิน 100 เมตร

(2) ทางด้านใต้ของสะพานกรุงเทพให้จอดได้ใกล้ฝั่งตะวันออก ตั้งแต่หน้าวัดบางโคล่ลงไปทางใต้ ระยะห่างจากฝั่งตะวันออกไม่เกิน 100 เมตร

ข้อ 7 ให้มีสัญญาณเปิดปิดสะพานกรุงเทพ เพื่อให้เรือเดินผ่านช่องสะพานตามที่กรมเจ้าท่าจะได้ประกาศกำหนดให้ทราบเป็นครั้งคราว

ข้อ 8 เรือที่มีความประสงค์จะขอเดินทางผ่านสะพานกรุงเทพ ให้แจ้งความจำนงขอผ่านสะพานต่อเจ้าหน้าที่สะพานกรุงเทพ ตามระเบียบที่กรมเจ้าท่าจะประกาศให้ทราบ

ข้อ 9 ห้ามเรือและแพต่อไปนี้ผ่านช่องกลางซึ่งยกได้ของสะพานกรุงเทพ ทั้งในเวลาเปิดและปิดสะพาน

(1) เรือกลที่จูงเรือทุกประเภทที่สามารถผ่านลอดสะพานช่องอื่นได้
(2) เรือกลที่จูงแพซุง แพไม้ไผ่ แพคนอยู่ หรือสิ่งอื่นที่คล้ายกัน
(3) แพซุง แพไม้ไผ่ หรือสิ่งอื่นที่คล้ายกันที่ไม่มีเรือจูง
(4) เรือแจวพายทุกชนิด

ข้อ 10 ภายในระยะ 300 เมตรจากตัวสะพานกรุงเทพทั้งทางด้านเหนือและด้านใต้ ในขณะที่สะพานเปิดเพื่อให้เรือผ่าน ห้ามเรือ หรือแพ หรือสิ่งอื่นที่คล้ายกันเดินทางตัดข้ามลำแม่น้ำ

ข้อ 11 ผู้ควบคุมเรือ แพ หรือสิ่งอื่นที่คล้ายกันผู้ใดฝ่าฝืนข้อบังคับนี้ จะต้องได้รับโทษตามบทบัญญัติในมาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย - พุทธศักราช 2456 และอาจถูกสั่งงดไม่ให้ใช้ประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาตตามมาตรา 291 แก้ไขเพิ่มเติมตามมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยแก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 อีกสถานหนึ่ง

ประกาศ ณ วันที่ 8 มิถุนายน 2502
พลเรือตรี เอกไชย อิศรางกูร ณ อยุธยา
อธิบดีกรมเจ้าท่า

รจ.76/65

ข้อบังคับควบคุมการเดินเรือในเขตท่ากรุงเทพฯ เขตที่ 1 (ฉบับที่ 1)

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 อธิบดีกรมเจ้าท่าโดยได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีเจ้าหน้าที่แล้ว ขอประกาศข้อบังคับควบคุมการเดินเรือในเขตท่ากรุงเทพฯ เขตที่ 1 ไว้เพื่อปฏิบัติดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ข้อบังคับนี้ฝให้เรียกว่า "ข้อบังคับควบคุมการเดินเรือในเขตท่ากรุงเทพฯ เขตที่ 1 (ฉบับที่ 2)"

ข้อ 2 ให้ใช้ข้อบังคับนี้นับแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

ข้อ 3 ในลำแม่น้ำเจ้าพระยา ห้ามมิให้เรือ แพ ทุ่น หรือสิ่งอื่น ๆ ที่คล้ายกันจอดเทียบท่าหรือเทียบลำแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งพระนคร ภายในเขตตั้งแต่เครื่องหมายห้ามจอดเรือด้านเหนือ ถึงป้ายเครื่องหมายห้ามจอดเรือด้านใต้ของตำหนักท่าวาสุกรี

ข้อ 4 ผู้ควบคุมเรือ แพ ทุ่น หรือสิ่งอื่น ๆ ที่คล้ายกัน ผู้ใดฝ่าฝืนข้อบังคับนี้จะต้องได้รับโทษตามบทบัญญัติในมาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 และอาจถูกสั่งงดไม่ให้ใช้ประกาศนียบัตร หรือใบอนุญาตตามมาตรา 291 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 อีกสถานหนึ่ง

ประกาศ ณ วันที่ 29 มกราคม 2506

นาวาโท พร เดชดำรง
อธิบดีกรมเจ้าท่า

รจ.80/29

ข้อบังคับควบคุมการเดินเรือในเขตท่ากรุงเทพฯ เขตที่ 1 และเขตลำน้ำที่ต่อเนื่องในเขตจังหวัดธนบุรี

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 อธิบดีกรมเจ้าท่าและผู้ว่าราชการจังหวัดธนบุรี โดยได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีเจ้าหน้าที่แล้ว ขอประกาศข้อบังคับควบคุมการเดินเรือในเขตท่ากรุงเทพฯ เขตที่ 1 และเขตลำน้ำที่ต่อเนื่องในเขต - จังหวัดธนบุรี ไว้เพื่อปฏิบัติดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ข้อบังคับนี้ให้เรียกว่า "ข้อบังคับควบคุมการเดินเรือในเขตท่ากรุงเทพฯ เขตที่ 1 และเขตลำน้ำที่ต่อเนื่องในเขตจังหวัดธนบุรี"

ข้อ 2 ให้ใช้ข้อบังคับนี้เมื่อพ้นกำหนด 30 วัน นับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ 3 ให้กำหนดเขตทอดทุ่นผูกจอดเรือสำหรับเรือเดินทะเลค้าระหว่างประเทศไว้ดังต่อไปนี้

(ก) <u>เขตด้านเหนือ</u> ตั้งแต่ปากคลองบางโคล่น้อยฝั่งใต้ เป็นเส้นฉากไปยังฝั่งแม่น้ำตรงกันข้าม

(ข) <u>เขตด้านใต้</u> ตั้งแต่จุดตำบลที่บนฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเหนือหลักกิโลเมตรที่ 36 ระยะทางตามแนวฝั่ง 350 เมตร เป็นเส้นฉากไปยังฝั่งแม่น้ำตรงกันข้าม

(ค) ตำบลที่ทอดทุ่นผูกจอดเรือให้อยู่ในเขตร่องน้ำลึก ตามที่แสดงในแผนที่ประกอบต่อท้ายข้อบังคับนี้

(ง) ให้เรือเดินทะเลค้าระหว่างประเทศ ขนาดยาวไม่เกิน 138.00 เมตร ผูกจอดที่ทุ่นดังกล่าวได้เมื่อได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมเจ้าท่า

ข้อ 4 ให้กำหนดเขตจอดเรือลำเลียงเหนือสะพานกรุงเทพฯ ไว้ดังต่อไปนี้

(ก) เขตด้านเหนือ ตั้งแต่แนวเขตด้านเหนือของท่าเทียบเรือหมายเลข 26 (ท่าของบริษัทสามัคคีค้าสัตว์) เป็นเส้นฉากไปยังฝั่งแม่น้ำตรงกันข้าม

(ข) เขตด้านใต้ ตั้งแต่แนวเขตด้านใต้ของท่าเทียบเรือหมายเลข 8 เอ (ท่าของบริษัทอีสต์เอเชียติค) เป็นเส้นฉากไปยังฝั่งแม่น้ำตรงกันข้าม

(ค) ให้จอดทอดสมอใกล้ฝั่งตะวันตกของลำแม่น้ำระยะห่างจากฝั่งไม่เกิน 100 เมตร ตามที่แสดงในแผนที่ประกอบต่อท้ายข้อบังคับนี้

ข้อ 5 การทอดทุ่นผูกจอดเรือตามความในข้อ 3 ต้องได้รับอนุญาตจากกรมเจ้าท่าตามความในมาตรา 117 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 และให้กำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตได้เท่าที่จะเป็นความปลอดภัยแก่การเดินเรือ และการใช้ทุ่นดังกล่าว

ข้อ 6 ผู้ควบคุมเรือ, แพ, ทุ่น หรือสิ่งอื่นที่คล้ายกัน คนใดฝ่าฝืนข้อบังคับนี้จะต้องได้รับโทษตามบทบัญญัติในมาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 และอาจถูกสั่งงดใช้ประกาศนียบัตร หรือใบอนุญาตตามมาตรา 291 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยแก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 อีกสถานหนึ่งด้วย

ประกาศ ณ วันที่ 30 มกราคม 2507

เรือเอกประทีป พยอมยงค์
อธิบดีกรมเจ้าท่า

ประกาศ

เขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทยด้านอ่าวไทย ส่วนที่ประชิดกับเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศมาเลเซีย

มีพระบรมราชโองการให้ประกาศให้ทราบทั่วกันว่า

โดยที่ได้มีประกาศลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พุทธศักราช 2524 เรื่อง เขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย กำหนดว่า เขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทยได้แก่บริเวณที่อยู่ถัดออกไปจากทะเลอาณาเขตของราชอาณาจักรไทยมีความกว้าง 200 ไมล์ทะเล วัดจากเส้นฐานที่ใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต นั้น

บัดนี้ เป็นการสมควรที่จะประกาศเพิ่มเติม โดยถือตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศอันเป็นที่ยอมรับนับถือกันทั่วไปว่าขอบเขตรอบนอกของเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทยด้านอ่าวไทย ส่วนที่ประชิดกับเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศมาเลเซียได้แก่เส้นเชื่อมกันตามจุดพิกัดภูมิศาสตร์ของแต่ละจุด ดังต่อไปนี้

จุดหมายเลข	ละติจูดเหนือ	ลองจิจูดตะวันออก
1	6° 14.5′	102° 05.6′
2	6° 27.5′	102° 10.0′
3	6° 27.8′	102° 09.6′
4	6° 50.0′	102° 21.2′
5	6° 53.0′	102° 34.0′
6	7° 03.0′	103° 06.0′
7	7° 20.0′	103° 39.0′
8	7° 22.0′	103° 42.5′

ทั้งนี้ ตามแผนที่ท้ายประกาศนี้

ประกาศ ณ วันที่ 16 กุมภาพันธ์ พุทธศักราช 2531 เป็นปีที่ 43 ในรัชกาลปัจจุบัน

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

พลเอก ป. ติณสูลานนท์

นายกรัฐมนตรี

รจ.105/27

ต้นฉบับเป็นหน้าว่าง



ข้อบังคับ

5

อุเทศ

ข้อบังคับควบคุมการเดินเรือในเขตท่ากรุงเทพ ฯ

ฉบับที่	เขตที่ 2 ตาม ม.68	ลงวันที่	รจ./ตอน
(1)	ยกเลิกโดย ฉ.4(พ.ศ.2507) นัยข้อ 3	15 ม.ค.94	68/9
(2)	ยกเลิกโดย ฉ.3(พ.ศ.2503) นัยข้อ 3	30 ส.ค.98	72/69
3	ห้ามเรือทุกชนิดจอดในระยะ 30 ม. กทท.	1 ก.ค.03	77/60
4	ห้ามเรือ แพ ทุ่นทอดสมอในเขตที่ 2	30 ม.ค.07	81/19

ฉบับที่	เขตที่ 1 ตาม ม.68	ลงวันที่	รจ./ตอน
1	เปิด-ปิด สะพานกรุงเทพให้เรือผ่าน	8 มิ.ย.02	76/65
2	ห้ามเรือ แพ ทุ่น หรือสิ่งอื่นจอดเทียบท่า	29 ม.ค.06	80/29

อุเทศ
ข้อบังคับกรมเจ้าท่า
ว่าด้วยการสอบความรู้ทำการในเรือ

ฉบับที่	ว่าด้วย.-	ลงวันที่	รจ./ตอน
(1)	หลักสูตร พ.ศ.2507 ยกเลิกโดย ฉ. (พ.ศ.2532) ข้อ 3"(1)"	1 ม.ค.08	82/8
(2)	การสอบความรู้ ฯ พ.ศ.2526 ยกเลิกฯ	14 ก.พ.26	100/28
(3)	การสอบความรู้ฯ พ.ศ.2528 ยกเลิกฯ	5 ก.ค.27	102/106
1	การสอบความรู้ผู้ทำการในเรือ	20 เม.ย.32	106/80
2	การสอบความรู้ผู้ทำการในเรือ	15 ก.พ.33	107/32

ต้นฉบับเป็นหน้าว่าง

ข้อบังคับควบคุมการเดินเรือในเขตท่ากรุงเทพฯ เขตที่ 2 (ฉบับที่ 3)

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขใหม่ดโดยมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 อธิบดีกรมเจ้าท่า โดยได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีเจ้าหน้าที่แล้ว ขอประกาศควบคุมการเดินเรือในเขตท่ากรุงเทพฯ เขตที่ 2 ไว้เพื่อปฏิบัติดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ข้อบังคับนี้เรียกว่า "ข้อบังคับควบคุมการเดินเรือในเขตท่ากรุงเทพฯ เขตที่ 2 (ฉบับที่ 3)"

ข้อ 2 ข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป*

ข้อ 3 ให้ยกเลิกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือในเขตท่ากรุงเทพฯ เขตที่ 2 (ฉบับที่ 2)

ข้อ 4 ห้ามบรรดาเรือกลและเรือที่มิใช่เรือกลทุกชนิด ทุกขนาดนอกจากเรือราชการของเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ เข้าไปจอดเทียบหน้าเขื่อนหรือหน้าบริเวณท่าเรือกรุงเทพฯ และห้ามมิให้เรือเช่นว่านี้เข้าไปหยุดลอยลำภายในระยะ 30 เมตร จากแนวหน้าเขื่อนหรือหน้าบริเวณท่าเรือกรุงเทพฯ เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ข้อ 5 ผู้ควบคุมเรือคนใดฝ่าฝืนข้อบังคับนี้จะต้องได้รับโทษตามบทบัญญัติ ในมาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

ประกาศ ณ วันที่ 1 กรกฎาคม 2503
พลเรือตรี เอกไชย อิศรางกูร ณ อยุธยา
อธิบดีกรมเจ้าท่า

รจ.77/60

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา วันที่ ๑๙ กรกฎาคม ๒๕๐๓

ข้อบังคับควบคุมการเดินเรือในเขตท่ากรุงเทพฯ เขตที่ 2 (ฉบับที่ 4)

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 อธิบดีกรมเจ้าท่าโดยได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีเจ้าหน้าที่แล้ว ขอประกาศข้อบังคับควบคุมการเดินเรือในเขตท่ากรุงเทพฯ เขตที่ 2 ไว้เพื่อปฏิบัติดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ข้อบังคับนี้ให้เรียกว่า "ข้อบังคับควบคุมการเดินเรือในเขตท่ากรุงเทพฯ เขตที่ 2 (ฉบับที่ 4)"

ข้อ 2 ให้ใช้ข้อบังคับนี้เมื่อพ้นกำหนด 30 วัน นับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป *

ข้อ 3 ให้ยกเลิกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือในเขตท่ากรุงเทพฯ เขตที่ 2 (ฉบับที่ 1)

ข้อ 4 ห้ามมิให้เรือ, แพ, ทุ่น หรือสิ่งอื่นที่คล้ายกันทอดสมอในลำแม่น้ำในเขตดังต่อไปนี้ นอกจากมีเหตุฉุกเฉินอันจำเป็นที่จะต้องกระทำเช่นนั้น หรือได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าท่าเป็นการเฉพาะคราว เพราะตำบลที่เหล่านี้เป็นตอนที่ลำแม่น้ำคดซึ่งยกเว้นไว้สำหรับให้เป็นทางเรือเดินขึ้นล่องโดยสะดวก หรือสำหรับเป็นที่กลับลำเรือเดินทะเลขนาดใหญ่

(1) ตั้งแต่เสาหินเขตท่าด้านเหนือ เป็นเส้นฉากตรงไปฝั่งแม่น้ำตรงกันข้าม ถึงปากคลองเคยฝั่งใต้ เป็นเส้นฉากตรงไปฝั่งแม่น้ำตรงกันข้าม

(2) ตั้งแต่ป้ายห้ามจอดเรือที่จุดตำบลที่ใต้ปากคลองพระโขนงฝั่งใต้ระยะ 250 เมตร เป็นเส้นฉากตรงไปฝั่งแม่น้ำตรงกันข้าม ถึงเสาหินเขตท่าด้านใต้ เป็นเส้นฉากตรงไปฝั่งแม่น้ำตรงกันข้าม

ข้อ 5 ห้ามมิให้เรือซึ่งมีขนาดยาวต่ำกว่า 75 เมตร จอดทอดสมอใน

ลำแม่น้ำในเขตท่ากรุงเทพฯ เขตที่ 2 เว้นไว้แต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าท่าเป็นการเฉพาะคราว

ข้อ 6 เรือเดินทะเลซึ่งมีขนาดยาวตั้งแต่ 75 เมตรขึ้นไป ให้จอดทอดสมอกลางน้ำได้ ตั้งแต่ปากคลองเคยฝั่งใต้ เป็นเส้นฉากตรงไปฝั่งแม่น้ำตรงกันข้าม ถึงป้ายห้ามจอดเรือที่จุดตำบลที่ใต้ปากคลองพระโขนงฝั่งใต้ระยะ 250 เมตร เป็นเส้นฉากตรงไปฝั่งแม่น้ำตรงกันข้าม

ข้อ 7 บรรดาเรือกลและเรือที่มิใช่เรือกล ที่จะเดินเข้าคลองหรือเดินออกจากคลองพระโขนงนั้น ห้ามมิให้แล่นตัดข้ามลำแม่น้ำในแนวตั้งฉากกับลำแม่น้ำที่ปากคลอง หรือที่จุดตรงกันข้ามกับปากคลอง โดยเมื่อจะออกจากคลองให้แล่นเลียบริมฝั่งแม่น้ำจนพ้นจุดที่ปากคลอง เป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 100 เมตร เสียก่อนจึงแล่นตัดข้ามได้ ถ้าจะเดินข้ามฟากเพื่อเข้าคลองจากฝั่งตรงกันข้ามกับปากคลองให้แล่นตัดข้ามก่อนถึงจุดตรงกันข้ามปากคลองหรือพ้นจุดตรงกันข้ามกับปากคลองเป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 100 เมตร ในทำนองเดียวกัน ทั้งนี้เพื่อป้องกันมิให้มีเหตุภยันตรายเนื่องจากการโดนกันระหว่างเรือใหญ่ที่เดินขึ้นล่องตามลำแม่น้ำกับเรือที่กำลังเดินตัดข้ามเข้าคลองหรือแล่นตัดข้ามออกจากปากคลองดังกล่าวแล้ว

ข้อ 8 ผู้ควบคุมเรือ, แพ, ทุ่น หรือสิ่งอื่น ๆ ที่คล้ายกัน คนใดฝ่าฝืนข้อบังคับนี้จะต้องได้รับโทษตามบทบัญญัติในมาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 และอาจถูกสั่งงดไม่ให้ใช้ประกาศนียบัตร หรือใบอนุญาตตามมาตรา 291 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 อีกสถานหนึ่งด้วย

ประกาศ ณ วันที่ 30 มกราคม 2507

เรือเอก ประทีป พยอมยงค์
อธิบดีกรมเจ้าท่า

ข้อบังคับกรมเจ้าท่า
ว่าด้วยการควบคุมการเดินเรือในแม่น้ำป่าสัก ในเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยา พ.ศ.2529

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 อธิบดีกรมเจ้าท่า โดยได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม จึงออกข้อบังคับว่าด้วยการควบคุมการเดินเรือในแม่น้ำป่าสักในเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยาไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ข้อบังคับนี้เรียกว่า "ข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยการควบคุมการเดินเรือในแม่น้ำป่าสักในเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยา พ.ศ.2529"

ข้อ 2 ข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ 3 ให้ยกเลิกประกาศกรมเจ้าท่า 232/2529 เรื่องการควบคุมการเดินเรือในแม่น้ำป่าสัก ประกาศ ณ วันที่ 18 สิงหาคม พ.ศ.2529

ข้อ 4 ในข้อบังคับนี้

"อัตรากินน้ำลึก" หมายความว่า ความลึกของเรือที่วัดในแนวดิ่งจากแนวน้ำถึงส่วนที่ต่ำสุดของตัวเรือ เมื่อเรือลอยอย่างอิสระโดยมิได้ผูกจอดหรือทอดสมอ

"เรือลำเลียง" หมายความว่า เรือที่มิใช่เรือกล และใช้สำหรับลำเลียงหรือขนถ่ายสินค้าจากเรือกำปั่น หรือบรรทุกสินค้าส่งเรือกำปั่น

"เรือบรรทุกสินค้า" หมายความว่า เรือที่ไม่มีดาดฟ้าหรือมีไม่ตลอดลำ เดินด้วยกรรเชียง แจวหรือพาย หรือบางทีใช้ใบและใช้สำหรับบรรทุกสินค้า

"ผู้ควบคุมเรือ" หมายความว่า นายเรือหรือนายท้ายเรือที่มิใช่เรือกล

ข้อ 5 ให้เรือลำเลียงและเรือบรรทุกสินค้าทุกลำที่มีความลึกของเรือตั้งแต่ 1.50 เมตร ขึ้นไป และแล่นอยู่ในเขตด้านเหนือของแม่น้ำป่าสัก ตั้งแต่ใต้เขื่อนพระราม 6

ตำบลท่าหลวง อำเภอท่าเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ลงมาถึงสุดเขตด้านใต้ของแม่น้ำป่าสัก ที่ตำบลสำเภาล่ม อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ต้องเขียนเครื่องหมายอัตรากินน้ำลึกทุกลำ

ข้อ 6 เครื่องหมายอัตรากินน้ำลึก ให้เขียนไว้ที่ภายนอกเรือทั้งสองข้าง ที่แนวหัวเรือ กลางลำเรือ และท้ายเรือ ด้วยเลขอารบิค แสดงเครื่องหมายอัตรากินน้ำลึกเป็นเซนติเมตรทุก ๆ 20 เซนติเมตร โดยนับจากส่วนล่างสุดของแผ่นเหล็กท้องเรือหรือกระดูกงูขึ้นมาในแนวดิ่ง ขนาดเส้นเครื่องหมายอัตรากินน้ำลึกและตัวเลขอารบิค ให้เป็นไปตามแบบท้ายข้อบังคับนี้

ข้อ 7 กรมเจ้าท่าจะออกประกาศกำหนดอัตรากินน้ำลึกในการบรรทุกสินค้าของเรือลำเลียง และเรือบรรทุกสินค้าในแม่น้ำป่าสัก เพื่อให้เหมาะสมกับระดับความลึกของแม่น้ำในแต่ละช่วงฤดูกาลเป็นคราว ๆ ไป

ข้อ 8 การเขียนเครื่องหมายอัตรากินน้ำลึก ให้เป็นหน้าที่ของเจ้าของเรือ

ข้อ 9 ผู้ควบคุมเรือลำเลียงหรือเรือบรรทุกสินค้าผู้ใด ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับนี้ต้องระวางโทษตามบทบัญญัติในมาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 11) พ.ศ.2520

ข้อ 10 ให้อธิบดีกรมเจ้าท่าเป็นผู้รักษาการตามข้อบังคับนี้ และมีอำนาจออกระเบียบ คำสั่ง หรือประกาศ เพื่อปฏิบัติการตามข้อบังคับนี้

ประกาศ ณ วันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ.2529

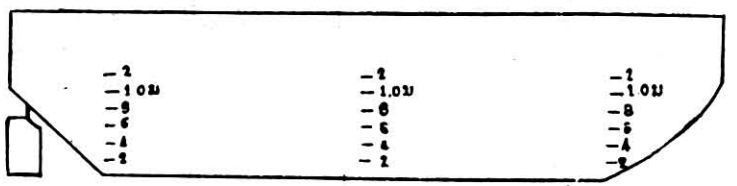
อำพล ตียาภรณ์
อธิบดีกรมเจ้าท่า

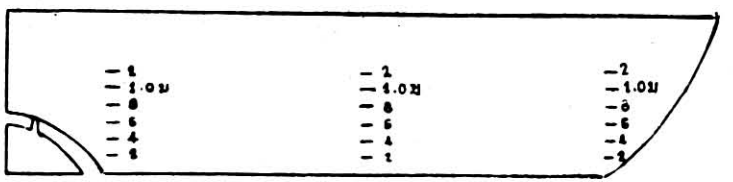
แบบท้ายข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยการควบคุมการเดินเรือในแม่น้ำป่าสัก

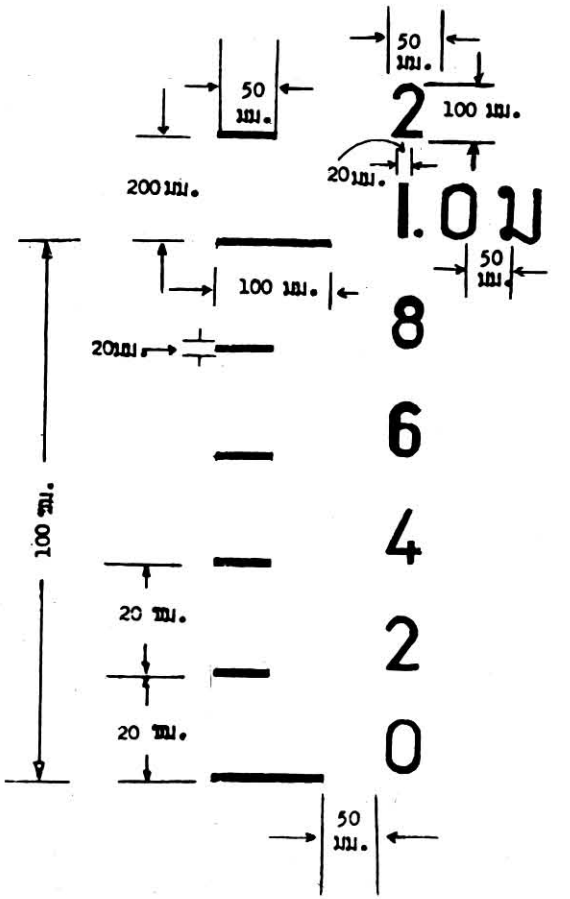
ในเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

พ.ศ. ๒๕๒๙

การเขียนเครื่องหมายอัตรากินน้ำลึก สำหรับเรือลำเลียง และเรือบรรทุกสินค้า







ข้อบังคับกรมเจ้าท่า
ว่าด้วยการสอบความรู้ผู้ทำการในเรือ
พ.ศ.2532

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 279 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 20 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2525 อธิบดีกรมเจ้าท่าโดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยการสอบความรู้ผู้ทำการในเรือไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ข้อบังคับนี้เรียกว่า "ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยการสอบความรู้ผู้ทำการในเรือ พ.ศ.2532"

ข้อ 2 ให้ใช้ข้อบังคับนี้ตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

ข้อ 3 เมื่อได้ใช้ข้อบังคับนี้แล้ว ให้ยกเลิก

(1) ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักสูตรความรู้และความชำนาญสำหรับผู้ควบคุมเรือและผู้ควบคุมเครื่องจักร พุทธศักราช 2507

(2) ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยการสอบความรู้ของผู้ทำการในเรือ พ.ศ.2526

(3) ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยการสอบความรู้ของผู้ทำการในเรือ พ.ศ.2528

(4) กฎข้อบังคับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2506 เฉพาะบัญชีหมายเลข 2 ค่าธรรมเนียมสำหรับสอบความรู้ผู้ควบคุมเรือและผู้ควบคุมเครื่องจักร

(5) กฎหรือข้อบังคับกรมเจ้าท่าอื่นใดที่ขัดหรือแย้งกับข้อบังคับนี้

ข้อ 4 ในข้อบังคับนี้ นอกจากจะมีข้อความบ่งไว้เป็นอย่างอื่น คำว่า "อธิบดี" หมายถึง อธิบดีกรมเจ้าท่า

"ประกาศนียบัตร" หมายถึง ประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถของผู้ทำการในเรือ ซึ่งออกให้โดยกรมเจ้าท่า ตามข้อบังคับนี้

"ควบคุมเรือ" หมายถึง การทำหน้าที่นายเรือหรือนายท้ายเรือ

"เรือราชการ" หมายถึง เรือของส่วนราชการซึ่งมิได้ใช้ในทางการค้า

"เรือหลวง" หมายถึง เรือต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ในอัตรากองทัพเรือ

"ต้นกลเรือ" หมายถึง นายช่างกลเรือตำแหน่งสูงสุดในเรือ ซึ่งรับผิดชอบเกี่ยวกับเครื่องกลขับเคลื่อนเรือ และเครื่องจักรกลทุกชนิดในเรือ

"รองต้นกล" หมายถึง นายช่างกลเรือที่มีตำแหน่งรองถัดไปจากต้นกลเรือ

"นายช่างกลเรือ" หมายถึง เจ้าหน้าที่ฝ่ายช่างกลเรือที่มีวุฒิ มีประกาศนียบัตร กรมเจ้าท่า ชั้นไม่ต่ำกว่าชั้นคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษ

"นายยามเรือเดิน" หมายถึง หัวหน้าเจ้าหน้าที่ฝ่ายเดินเรือหรือฝ่ายช่างกลเรือ ซึ่งปฏิบัติหน้าที่และรับผิดชอบในยามผลัดนั้น ๆ

"พรรคนาวิน" หมายถึง เหล่าทหารเรือที่มีหน้าที่ส่วนใหญ่ในการควบคุมและปฏิบัติการต่าง ๆ ในฝ่ายเดินเรือ

"พรรคกลิน" หมายถึง เหล่าทหารเรือที่มีหน้าที่ส่วนใหญ่ในการควบคุมและปฏิบัติการต่าง ๆ ในฝ่ายช่างกลเรือ

หมวดที่ 1 ฝ่ายเดินเรือ

ส่วนที่ 1

การแบ่งชั้นความรู้

ข้อ 5 ประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถของผู้ทำการในเรือฝ่ายเดินเรือให้มีลำดับชั้นของประกาศนียบัตร จากชั้นสูงสุดไปต่ำสุด ดังนี้

(1) ประกาศนียบัตรชั้น 1 (นายเรือ)
CLASS 1 (MASTER MARINER)

(2) ประกาศนียบัตรชั้น 2 (ต้นหนที่หนึ่ง)
CLASS 2 (FIRST MATE)

(3) ประกาศนียบัตรชั้น 3 (ต้นหนที่สอง)
CLASS 3 (SECOND MATE)

(4) ประกาศนียบัตรชั้น 4 (ต้นหนที่สาม)
CLASS 4 (THIRD MATE)

(5) ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือประมง
(SKIPPER OF FISHING VESSEL)

(6) ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศ
(SKIPPER OF LOCAL TRADE VESSEL)

(7) ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือกลลำน้ำ
(SKIPPER OF POWER DRIVEN RIVER VESSEL)

(8) ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชายแดน
(HELMSMAN OF POWER DRIVEN SEA-GOING NEIGHBOUR AREA VESSEL)

(9) ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นหนึ่ง
(FIRST CLASS HELMSMAN OF POWER DRIVEN SEA-GOING VESSEL)

(10) ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นสอง
(SECOND CLASS HELMSMAN OF POWER DRIVEN SEA-GOING VESSEL)

(11) ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลลำน้ำชั้นหนึ่ง
(FIRST CLASS HELMSMAN OF POWER DRIVEN RIVER VESSEL)

(12) ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลลำน้ำชั้นสอง
(SECOND CLASS HELMSMAN OF POWER DRIVEN RIVER VESSEI

(13) ประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือที่มิใช่เรือกล
(HELMSMAN OF NON-SELF-PROPELLED VESSEL)

ข้อ 6 ผู้มีประกาศนียบัตรในลำดับสูงกว่าสามารถทำการในตำแหน่ง ซึ่งกำหนดให้ใช้ประกาศนียบัตรลำดับต่ำกว่าได้ แต่

(1) ผู้มีประกาศนียบัตรสำหรับเรือลำน้ำจะทำการในตำแหน่ง ซึ่งกำหนดให้ใช้ประกาศนียบัตรสำหรับเรือเดินทะเลไม่ได้

(2) ผู้มีประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นสองจะทำการ ในตำแหน่ง ซึ่งกำหนดให้ใช้ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลลำน้ำชั้นหนึ่งไม่ได้

ข้อ 7 ประกาศนียบัตรอาจระบุข้อกำหนดให้สามารถทำหน้าที่ควบคุมเรือหรือจำกัดประเภทเรือหรือขนาดเรือที่ผู้มีประกาศนียบัตรสามารถควบคุมได้ดังนี้

(1) ประกาศนียบัตรต้นหน ระบุข้อกำหนดให้ทำหน้าที่นายเรือของเรือตามขนาดและเขตการเดินเรือที่กำหนดในกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ

(2) ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศหรือนายเรือของเรือกลลำน้ำระบุขนาดตันกรอสสูงสุดของเรือที่สามารถทำการควบคุมได้

(3) ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นหนึ่ง หรือประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นสอง ระบุเขตเดินทะเลชายแดน

(4) ประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือที่มิใช่เรือกล ระบุประเภทเรือใบหรือเรือใบ ชายทะเลชายแดน

ส่วนที่ 2
วิธีการสอบความรู้

ข้อ 8 การสอบความรู้สำหรับประกาศนียบัตรฝ่ายเดินเรือ ให้อธิบดีเป็นผู้แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นเพื่อดำเนินการสอบ

ข้อ 9 การยื่นคำร้องขอสอบความรู้เพื่อขอรับประกาศนียบัตรหรือขอเลื่อนชั้นประกาศนียบัตรหรือขอต่ออายุประกาศนียบัตร ให้ยื่นคำร้องขอสมัครสอบความรู้พร้อมทั้งสำเนาประกาศนียบัตรชั้นที่ได้รับอยู่ และสำเนาเอกสารอื่น ๆ ตามสำเนาของประกาศนียบัตรชั้นนั้น ๆ

ข้อ 10 การสอบความรู้ตามหลักสูตรนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ชั้นสูงสุด ฝ่ายเดินเรือของของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า หรือการสอบความรู้ตามหลักสูตรชั้นสูงสุดของโรงเรียนนายเรือ (เว้นพรรคกลิน) เป็นการสอบความรู้ตามหลักสูตรประกาศนียบัตรชั้น 3 (ต้นหนที่สอง) ของกรมเจ้าท่าด้วย

ผู้ที่สอบได้ตามหลักสูตรดังกล่าว จึงมีสิทธิได้รับประกาศนียบัตรชั้น 3 (ต้นหนที่สอง) ของกรมเจ้าท่า

ข้อ 11 การสอบความรู้ตามหลักสูตรนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ชั้นปีที่ 3 ฝ่ายเดินเรือของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า หรือการสอบความรู้ตามหลักสูตรชั้นปีที่ 3 ของโรงเรียนนายเรือ (เว้นพรรคกลิน)เป็นการสอบความรู้ตามหลักสูตรประกาศนียบัตรชั้น 4 (ต้นหนที่สาม) ของกรมเจ้าท่าด้วย

ผู้ที่สอบได้ตามหลักสูตรดังกล่าว จึงมีสิทธิได้รับประกาศนียบัตรชั้น 4 (ต้นหนที่สาม ของกรมเจ้าท่า

ข้อ 12 การสอบความรู้ตามหลักสูตรสำหรับประกาศนียบัตรชั้น 4 (ต้นหนที่สาม) ประเภทชำนาญงาน ประกาศนียบัตรชั้น 4 (ต้นหนที่สาม) ประเภทเรือประมง ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือประมงประเภทชำนาญงาน ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศประเภทชำนาญงาน และประกาศนียบัตรนายเรือของเรือกลลำน้ำประเภทชำนาญงาน ให้อธิบดีกรมเจ้าท่ามีอำนาจผ่อนผันวิธีการสอบความรู้ได้

ข้อ 13 เกณฑ์การสอบได้ ผู้เข้าสอบจะต้องได้คะแนนแต่ละวิชาไม่ต่ำกว่าร้อยละ 50 ยกเว้น วิชาการเดินเรือ วิชาเดินเรือดาราศาสตร์ วิชาเดินเรือใกล้ฝั่ง วิชาต่อเรือและการทรงตัวของเรือ ต้องได้คะแนนไม่ต่ำกว่าร้อยละ 60

ข้อ 14 ถ้าข้อบังคับใดกำหนดให้ผู้สมัครสอบต้องเป็นผู้มีประกาศนียบัตร ในชั้นที่ต่ำกว่ามาก่อน ประกาศนียบัตรนั้นต้องยังไม่หมดอายุในวันขอสมัครสอบ

ข้อ 15 บุคคลผู้ที่มิได้ถือสัญชาติไทย ถ้าประสงค์จะขอสอบความรู้ผู้ทำการในเรือ เพื่อรับประกาศนียบัตรฝ่ายเดินเรือ ต้องได้รับอนุมัติจากอธิบดี

ข้อ 16 การสอบตามหลักสูตรประกาศนียบัตรชั้น 1 (นายเรือ) สำหรับผู้ที่มีคุณสมบัติตามข้อ 21(4) หรือการสอบตามหลักสูตรประกาศนียบัตรชั้น 2 (ต้นหนที่หนึ่ง สำหรับผู้ที่มีคุณสมบัติตามข้อ 22(3) อธิบดีอาจยกเว้นการสอบเป็นบางวิชาได้ หาก

มีหลักฐานว่ามีความรู้ ความชำนาญหรือผ่านการสอบในวิชานั้น ในระดับเดียวกันมาเพียงพอแล้ว

ข้อ 17 วิชาใดที่ได้คะแนนไม่ถึงเกณฑ์การสอบได้ ให้มีโอกาสสอบแก้ตัวใหม่ ดังนี้

(1) การสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรนายเรือของเรือกลลำน้ำหรือประกาศนียบัตรที่สูงกว่า ให้สอบแก้ตัวได้ไม่เกิน 2 ครั้ง ภายในระยะเวลาไม่เกิน 2 ปี นับแต่วันสอบครั้งแรก และการสอบแก้ตัวภายในรายวิชาหนึ่ง ๆ ต้องมีระยะห่างจากการสอบครั้งก่อนไม่น้อย กว่า 1 เดือน

(2) การสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชายแดน หรือประกาศนียบัตรที่ต่ำกว่า ให้สอบแก้ตัวได้ไม่เกิน 2 ครั้ง ภายในระยะเวลาไม่เกิน 1 ปี นับแต่วันสอบครั้งแรก และการสอบแก้ตัวภายในรายวิชาหนึ่ง ๆ ต้องมีระยะห่างจากการสอบครั้งก่อนไม่น้อยกว่า 1 สัปดาห์

ข้อ 18 การเปรียบเทียบหลักสูตรการศึกษาและฝึกอบรมของสถาบันต่าง ๆ เพื่อให้เข้ากับคุณสมบัติการสมัครสอบประกาศนียบัตรชั้นต่าง ๆ ตามข้อบังคับนี้ให้เป็นอำนาจของอธิบดี

การขอเทียบชั้นประกาศนียบัตรของผู้ที่มีประกาศนียบัตรจากต่างประเทศในระดับเดียวกันให้เป็นอำนาจของอธิบดี เป็นผู้พิจารณาวินิจฉัยเป็นราย ๆ ไป

ส่วนที่ 3
หลักสูตร

ข้อ 19 หลักสูตรเกี่ยวกับการสอบความรู้ฝ่ายเดินเรือให้เป็นไปตามผนวกท้ายข้อบังคับนี้

ส่วนที่ 4
คุณสมบัติของผู้สมัครสอบ

ข้อ 20 ผู้สมัครสอบต้องมีคุณสมบัติ ดังนี้

(1) เป็นผู้มีสัญชาติไทย

(2) ไม่เป็นผู้มีความประพฤติเสียหายร้ายแรง หรือมีความประพฤติเสียหาย อันอาจนำมาซึ่งความไม่ปลอดภัย หรือความไม่สงบขึ้นในเรือ

(3) ไม่เป็นผู้วิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือนไม่สมประกอบ

(4) ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการ หรือมีร่างกายไม่สมประกอบ จนไม่สามารถทำการตามตำแหน่งหน้าที่ได้

(5) ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่อซึ่งเป็นที่น่ารังเกียจ

(6) เป็นผู้มีสายตาและหูฟังเสียงได้ดี

(7) คุณสมบัติตาม (3).(4).(5) และ (6) ผู้สมัครสอบต้องแสดงเอกสารใบรับรองแพทย์ประกอบการพิจารณาด้วย

ข้อ 21 ประกาศนียบัตรชั้น 1 (นายเรือ)

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรชั้น 1 (นายเรือ) ต้องมีคุณสมบัตินอกเหนือจากที่กำหนดในข้อ 20 ดังนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 24 ปีบริบูรณ์

(2) เป็นผู้มีประกาศนียบัตรชั้น 2 (ต้นหนที่หนึ่ง) และเคยทำการในเรือในตำแหน่งซึ่งกำหนดให้ใช้ประกาศนียบัตรนี้มาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือ

(3) เป็นผู้มีประกาศนียบัตรชั้น 2 (ต้นหนที่หนึ่ง) และเคยเป็นนายเรือ หรือผู้บังคับการเรือของเรือราชการ และเคยปฏิบัติหน้าที่ในเรือสินในตำแหน่ง ซึ่งกำหนดให้ใช้ประกาศนียบัตรชั้น 2 (ต้นหนที่หนึ่ง) มาแล้วรวมกันไม่น้อยกว่า 2 ปี ทั้งนี้ระยะเวลาปฏิบัติหน้าที่ในเรือสินค้าต้องไม่น้อยกว่า 6 เดือน ถ้าหากไม่มีโอกาสปฏิบัติหน้าที่

ในเรือสินค้า ต้องผ่านการอบรมหลักสูตรพิเศษสำหรับนายเรือของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า หรือ

(4) เป็นผู้ที่จบการศึกษาชั้นสูงสุดจากโรงเรียนนายเรือหรือสถาบันอื่นที่เทียบเท่าพรรคนาวิน และเคยเป็นผู้บังคับการเรือมาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือสอบความรู้ได้ตามหลักสูตรผู้บังคับการเรือในกองทัพเรือ และเคยปฏิบัติหน้าที่ในเรือหลวงมาแล้วไม่น้อยกว่า 4 ปี

ข้อ 22 ประกาศนียบัตรชั้น 2 (ต้นหนที่หนึ่ง)

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรชั้น 2 (ต้นหนที่หนึ่ง) ต้องมีคุณสมบัตินอกเหนือจากที่กำหนดใน ข้อ 20 ดังนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 122 ปีบริบูรณ์

(2) เป็นผู้มีประกาศนียบัตรชั้น 3 (ต้นหนที่สอง) และเคยทำการในเรือในตำแหน่งซึ่งกำหนดให้ใช้ประกาศนียบัตรนี้ หรือเคยปฏิบัติหน้าที่นายยามเรือเดินในทะเลของเรือราชการ ซึ่งมีขนาดไม่ต่ำกว่า 200 ต้นกรอส หรือความยาวฉากไม่ต่ำกว่า 25 เมตร อย่างใดอย่างหนึ่งหรือรวมกันไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือ

(3) เป็นผู้ที่จบการศึกษาชั้นสูงสุดจากโรงเรียนนายเรือหรือสถาบันอื่นที่เทียบเท่าพรรคนาวิน และเคยปฏิบัติหน้าที่ในเรือหลวงมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือสอบความรู้ได้ตามหลักสูตรผู้บังคับการเรือหรือหลักสูตรต้นหนในกองทัพเรือ

ข้อ 23 ประกาศนียบัตรชั้น 3 (ต้นหนที่สอง)

(ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรชั้น 3 (ต้นหนที่สอง) ต้องมีคุณสมบัตินอกเหนือจากที่กำหนดไว้ใน ข้อ 20 ดังนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์

(2) สำเร็จการศึกษาไม่ต่ำกว่าชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายหรือหลักสูตรอื่นใดที่เทียบเท่า

(3) เป็นผู้มีประกาศนียบัตรชั้น 4 (ต้นหนที่สาม) และเคยทำการในเรือในตำแหน่งซึ่งกำหนดให้ใช้ประกาศนียบัตรชั้นนี้มาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือ

(4) เป็นผู้สำเร็จการศึกษาหลักสูตรเดินเรือจากสถาบันการศึกษา ซึ่งอธิบดีรับรองให้มีสิทธิสมัครสอบ

ข้อ 24 ประกาศนียบัตรชั้น 4 (ต้นหนที่สาม)

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรชั้น 4 (ต้นหนที่สาม) ต้องมีคุณสมบัตินอกเหนือจากที่กำหนดในข้อ 20 ดังนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์

(2) สำเร็จการศึกษาไม่ต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนปลายหรือหลักสูตรอื่นใดที่เทียบเท่า

(3) มีระยะเวลาปฏิบัติงานในทะเลไม่น้อยกว่า 5 ปี และหลังจากปฏิบัติงานในเรือมาแล้วไม่น้อยกว่า 4 ปี ได้ฝึกปฏิบัติหน้าที่นายยามเรือเดินในเรือขนาดไม่ต่ำกว่า 200 ตันกรอส หรือความยาวฉากไม่ต่ำกว่า 25 เมตร มาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือ

(4) เป็นผู้มีประกาศนียบัตรนายเรือของเรือประมงหรือนายเรือของเรือเดินในประเทศและเคยทำการในตำแหน่งซึ่งกำหนดให้ใช้ประกาศนียบัตรชั้นนี้ มาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือ

(5) เป็นผู้สำเร็จการศึกษาหลักสูตรเดินเรือ จากสถาบันการศึกษาในชั้นการศึกษาซึ่งอธิบดีรับรองให้มีสิทธิสมัครสอบ

ในกรณีที่ผู้สมัครสอบมีคุณสมบัติไม่ครงตามที่กำหนดไว้ใน (2)(3)(4) และ (5) ของข้อนี้ ผู้สมัครสอบต้องมีคุณสมบัติเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในข้อ 20 ดังนี้

(6) ประกาศนียบัตรชั้น 4 (ต้นหนที่สาม) สำหรับทำการในเรือทุกประเภท

(ก) เป็นผู้มีประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศ และเคยทำการในตำแหน่งที่กำหนดให้ใช้ประกาศนียบัตรชั้นนี้มาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือ

(ข) เป็นผู้มีประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นหนึ่ง - และมีระยะเวลาปฏิบัติงานในทะเลไม่น้อยกว่า 6 ปี และหลังจากปฏิบัติงานในเรือมาแล้วไม่น้อยกว่า 4 ปี ได้เคยทำการฝึกหน้าที่นายยามเรือเดินในเรือขนาดไม่ต่ำกว่า 200 ตันกรอส มาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี

ประกาศนียบัตรที่ออกให้แก่ผู้ที่มีคุณสมบัติไม่ครงตามที่กำหนด แต่มีคุณสมบัติตาม (6) นี้ ให้เติมคำว่า "ชำนาญงาน" ต่อท้ายชั้นประกาศนียบัตรด้วย โดยประกาศนียบัตรนี้เป็นประกาศนียบัตรชั้น 4 (ต้นหนที่สาม)

(7) ประกาศนียบัตรชั้น 4 (ต้นหนที่สาม) สำหรับทำการเฉพาะในเรือประมง

(ก) เป็นผู้มีประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศหรือนายเรือของเรือประมง และเคยทำการในตำแหน่งที่กำหนดให้ใช้ประกาศนียบัตรชั้นนั้น ๆ มาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือ

(ข) เป็นผู้มีประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นหนึ่ง - และมีระยะเวลาปฏิบัติงานในทะเลไม่น้อยกว่า 6 ปี และหลังจากปฏิบัติงานในเรือไม่น้อยกว่า 4 ปี ได้ทำการฝึกหน้าที่นายเรือของเรือประมงทะเลลึกชั้นหนึ่ง มาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี

ประกาศนียบัตรที่ออกให้แก่ผู้ที่มีคุณสมบัติไม่ตรงตามที่กำหนด แต่มีคุณสมบัติตาม(7) นี้ ให้ติมคำว่า "เรือประมง" ต่อท้ายชั้นประกาศนียบัตรด้วย โดยประกาศนียบัตรนี้เป็นประกาศนียบัตรชั้น 4 (ต้นหนที่สาม) ที่ใช้เฉพาะกับเรือประมง

ข้อ 25 ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือประมง

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรนายเรือของเรือประมง ต้องมีคุณสมบัตินอกเหนือจากที่กำหนดในข้อ 20 ดังนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์

(2) สำเร็จการศึกษาไม่ต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนต้นหรือหลักสูตรอื่นใดที่เทียบเท่า

(3) มีระยะเวลาปฏิบัติงานในทะเลไม่น้อยกว่า 4 ปี และหลังจากปฏิบัติงานในทะเลมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี ได้เคยทำหน้าที่ต้นเรือในเรือกลประมงทะเลลึก มาแล้วไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือ

(4) เป็นผู้สำเร็จการศึกษาในหลักสูตรที่เกี่ยวกับการเดินเรือประมง - ซึ่งอธิบดีรับรองให้มีสิทธิสมัครสอบ

ในกรณีที่ผู้สมัครสอบมีคุณสมบัติไม่ตรงตามที่กำหนดไว้ใน (2) (3) และ (4) ของข้อนี้ ผู้สมัครสอบต้องมีคุณสมบัติเพิ่มขึ้นนอกเหนือจากที่กำหนดในข้อ 20 ดังนี้

(5) มีอายุไม่ต่ำกว่า 25 ปีบริบูรณ์

(6) เป็นผู้มีประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศ และเคยทำการในตำแหน่งที่กำหนดให้ใช้ประกาศนียบัตรชั้นนี้มาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือ

(7) เป็นผู้มีประกาศนียบัตรไม่ต่ำกว่านายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นหนึ่ง

และมีระยะเวลาปฏิบัติงานในทะเลไม่น้อยกว่า 5 ปี โดยหลังจากปฏิบัติงานในทะเลไม่น้อยกว่า 3 ปี ได้เคยทำหน้าที่ต้นเรือในเรือกลประมงทะเลลึกไม่น้อยกว่า 1 ปีหรือทำหน้าที่นายท้ายในเรือกลประมงทะเลลึกชั้นหนึ่ง มาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี

สำหรับประกาศนียบัตรที่ออกให้แก่ผู้ที่มีคุณสมบัติตามที่กำหนดใน (5)(6) และ (7) นี้ ให้เติมคำว่า "ชำนาญงาน" ต่อท้ายชั้นประกาศนียบัตรด้วย โดยประกาศนียบัตรนี้เป็นประกาศนียบัตรนายเรือของเรือประมง

ข้อ 26 ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศ

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศต้องมีคุณสมบัตินอกเหนือจากที่กำหนดในข้อ 20 ดังนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์

(2) สำเร็จการศึกษาไม่ต่ำกว่าชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น หรือหลักสูตรอื่นใดที่เทียบเท่า

(3) มีระยะเวลาปฏิบัติงานในทะเลไม่น้อยกว่า 4 ปี

(4) ผู้ขอสมัครสอบเพื่อควบคุมเรือขนาดไม่เกิน 250 ตันกรอส ต้องเคยควบคุมเรือขนาดเกินกว่า 30 ตันกรอส มาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือเคยปฏิบัติหน้าที่นายท้ายในเรือ ซึ่งมีขนาดเกินกว่า 60 ตันกรอส มาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือ

(5) ผู้ขอสมัครสอบเพื่อควบคุมเรือขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส ต้องเคยปฏิบัติหน้าที่นายเรือของเรือ ขนาดเกินกว่า 60 ตันกรอส หรือต้นเรือของเรือขนาดเกินกว่า 250 ตันกรอส มาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือ

(6) ผู้ขอสมัครสอบเพื่อควบคุมเรือขนาดไม่เกิน 1,600 ตันกรอส ต้องเคยปฏิบัติหน้าที่นายเรือของเรือกลขนาดเกินกว่า 250 ตันกรอส หรือต้นเรือของเรือกลขนาดเกินกว่า 500 ตันกรอส มาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือ

(7) เป็นผู้มีคุณสมบัติตาม (1) และสอบความรู้ได้ตามหลักสูตรนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ชั้นปีที่ 2 ฝ่ายเดินเรือของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า หรือหลักสูตรชั้นปีที่ 2 (เว้นพรรคกลิน) ของโรงเรียนนายเรือ หรือเป็นผู้จบการศึกษาจากโรงเรียน-ชุมพลทหารเรือ และสอบความรู้ได้ตามหลักสูตรผู้บังคับการเรือขนาดเล็กในกองทัพเรือ หรือผ่านการอบรมหลักสูตรพิเศษฝ่ายเดินเรือ ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า

ในกรณีที่ผู้สมัครมีคุณสมบัติไม่ตรงตามที่กำหนดไว้ใน (2) (3) (4) (5) (6) และ (7) ผู้สมัครสอบต้องมีคุณสมบัติเพิ่มขึ้นนอกเหนือจากที่กำหนดในข้อ 20 ดังนี้

(8) มีอายุไม่ต่ำกว่า 25 ปีบริบูรณ์

(9) เป็นผู้มีประกาศนียบัตรไม่ต่ำกว่านายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นหนึ่ง หรือประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศชั้นต่ำกว่า และมีระยะเวลาปฏิบัติงานในทะเล ไม่น้อยกว่า 6 ปี

(10) ผู้ขอสมัครสอบเพื่อควบคุมเรือขนาดไม่เกิน 250 ตันกรอส ต้องเคยควบคุมเรือขนาดเกินกว่า 30 ตันกรอส มาแล้วไม่น้อยกว่า 4 ปี หรือ เคยปฏิบัติหน้าที่นายท้ายในเรือที่มีขนาดเกินกว่า 60 ตันกรอส มาแล้วไม่น้อยกว่า 4 ปี

(11) ผู้ขอสมัครสอบเพื่อควบคุมเรือขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส ต้องเคยปฏิบัติหน้าที่นายเรือของเรือขนาดเกินกว่า 60 ตันกรอส หรือต้นเรือของเรือขนาดเกินกว่า 250 ตันกรอส มาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี

(12) ผู้ขอสมัครสอบเพื่อควบคุมเรือขนาดไม่เกิน 1,600 ตันกรอส ต้องเคยปฏิบัติหน้าที่นายเรือของเรือกลขนาดเกินกว่า 250 ตันกรอส หรือต้นเรือของเรือกลขนาดเกินกว่า 500 ตันกรอส มาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี

สำหรับประกาศนียบัตรที่ออกให้แก่ผู้ที่มีคุณสมบัติตามที่กำหนดใน (8) (9) (10) (11) และ (12) นี้ ให้เติมคำว่า "ชำนาญงาน" ต่อท้ายชั้นประกาศนียบัตรด้วย โดยประกาศนียบัตรนี้เป็นประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศ

ข้อ 27 ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือกลลำน้ำ

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรนายเรือของเรือกลลำน้ำ ต้องมีคุณสมบัตินอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในข้อ 20 ดังนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์

(2) สำเร็จการศึกษาไม่ต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนต้นหรือหลักสูตรอื่นใดที่เทียบเท่า

(3) ผู้ขอสมัครสอบเพื่อควบคุมเรือขนาดไม่เกิน 250 ตันกรอสต้องเคยปฏิบัติหน้าที่ควบคุมเรือกลที่มีขนาดเกินกว่า 30 ตันกรอส หรือต้นเรือ หรือผู้ช่วย

นายเรือของเรือกลที่มีขนาดเกินกว่า 60 ตันกรอส มาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี

(4) ผู้ขอสมัครสอบเพื่อควบคุมเรือทุกขนาด ต้องเคยปฏิบัติหน้าที่นายเรือของเรือกลที่มีขนาดเกินกว่า 60 ตันกรอส หรือเคยปฏิบัติหน้าที่ต้นเรือหรือผู้ช่วยนายเรือของเรือกลที่มีขนาดเกินกว่า 250 ตันกรอส มาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือ

(5) เป็นผู้มีคุณสมบัติตาม (1) และสอบความรู้ได้ตามหลักสูตรอาชีพพันจ่าเอก เหล่าสามัญในกองทัพเรือ หรือผ่านการอบรมหลักสูตรพิเศษฝ่ายเดินเรือ ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า

ในกรณีที่ผู้สมัครสอบมีคุณสมบัติไม่ตรงตามที่กำหนดไว้ (2) (3) (4) และ (5) ของข้อนี้ ผู้สมัครสอบต้องมีคุณสมบัติเพิ่มขึ้นนอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในข้อ 20 ดังนี้

(6) เป็นผู้มีประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลลำน้ำชั้นหนึ่ง

(7) มีอายุไม่ต่ำกว่า 25 ปีบริบูรณ์

(8) ผู้ขอสมัครสอบเพื่อควบคุมเรือขนาดไม่เกิน 250 ตันกรอส ต้องเคยปฏิบัติหน้าที่ควบคุมเรือกลที่มีขนาดเกินกว่า 30 ตันกรอส หรือต้นเรือ หรือ ผู้ช่วยนายเรือของเรือกลที่มีขนาดเกินกว่า 60 ตันกรอส มาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี

(9) ผู้ขอสมัครสอบเพื่อควบคุมเรือทุกขนาด ต้องเคยปฏิบัติหน้าที่นายเรือของเรือกลที่มีขนาดเกินกว่า 60 ตันกรอส หรือเคยปฏิบัติหน้าที่ต้นเรือ หรือ ผู้ช่วยนายเรือของเรือกลที่มีขนาดเกินกว่า 250 ตันกรอสมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี

สำหรับประกาศนียบัตรที่ออก ให้แก่ผู้ที่มีคุณสมบัติตามที่กำหนดใน (6)(7)(8) และ (9) นี้ ให้เติมคำว่า "ชำนาญงาน" ต่อท้ายชั้นประกาศนียบัตรด้วย โดยประกาศนียบัตรนี้เป็นประกาศนียบัตรนายเรือของเรือกลลำน้ำ

ข้อ 28 ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชายแดน

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชายแดน ต้องมีคุณสมบัตินอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในข้อ 20 นี้ดังนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์

(2) สำเร็จการศึกษาไม่ต่ำกว่าชั้นประถมศึกษา หรือหลักสูตรอื่นใดที่เทียบเท่า

(3) เป็นผู้มีประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นสอง หรือประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นหนึ่ง และได้ทำหน้าที่ในตำแหน่งที่ต้องใช้

ประกาศนียบัตรนั้น มาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือ

(4) ผ่านการอบรมหลักสูตรพิเศษฝ่ายเดินเรือของศูนย์ฝึกพาณิชย์-นาวีกรมเจ้าท่า

ข้อ 29 ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นหนึ่ง

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลทะเลชั้นหนึ่ง - ต้องมีคุณสมบัตินอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในข้อ 20 ดังนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 19 ปีบริบูรณ์

(2) มีความรู้อ่านออกเขียนได้

(3) เป็นผู้มีประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นสอง และเคยควบคุมเรือเดินทะเล มาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือ

(4) เคยทำงานในเรือเดินทะเลขนาดเกินกว่า 30 ตันกรอส มาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี หรือ

(5) มีคุณสมบัติตาม (1) และเป็นนักเรียนจ่าโรงเรียนชุมพลทหารเรือ ที่สอบความรู้ได้ตามหลักสูตรพรรคนาวิน หรือเป็นผู้ที่สอบความรู้ได้ตามหลักสูตรอาชีพพันจ่าเอก เหล่าสามัญในกองทัพเรือหรือผ่านการอบรมหลักสูตรพิเศษ ฝ่ายเดินเรือ ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า

ข้อ 30 ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นสอง

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นสอง ต้องมีคุณสมบัตินอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในข้อ 20 ดังนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์

(2) มีความรู้อ่านออกเขียนได้

(3) เคยทำงานในเรือเดินทะเลมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือ

(4) เป็นผู้ที่สอบความรู้ได้ตามหลักสูตรนักเรียนลูกเรือเดินทะเลจากศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า ฝ่ายเดินเรือ หรือ

(5) เป็นผู้ที่สอบความรู้ได้ตามหลักสูตรอาชีพจ่าเอกเหล่าสามัญ ในกองทัพเรือ

ข้อ 31 ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลลำน้ำชั้นหนึ่ง

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลลำน้ำชั้นหนึ่ง - ต้องมีคุณสมบัตินอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในข้อ 20 ดังนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 19 ปีบริบูรณ์

(2) มีความรู้อ่านออกเขียนได้

(3) เป็นผู้มีประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลลำน้ำชั้นสอง หรือประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นสอง และเคยควบคุมเรือมาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือ

(4) เคยทำงานในเรือขนาดเกินกว่า 30 ตันกรอส มาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี หรือ

(5) เป็นผู้ที่สอบความรู้ได้ตามหลักสูตรอาชีพปกตินายท้ายเรือกลในกองทัพเรือ

ข้อ 32 ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลลำน้ำชั้นสอง

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกล ลำน้ำชั้น 2 ต้องมีคุณสมบัตินอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในข้อ 20 ดังนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์

(2) มีความรู้อ่านออกเขียนได้

ข้อ 33 ประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือที่มิใช่เรือกล

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือที่มิใช่เรือกล ต้องมีคุณสมบัตินอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในข้อ 20 ดังนี้

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์

(2) เคยทำงานในเรือตามประเภทที่จะทำการควบคุมมาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี

ข้อ 34 ระยะเวลาปฏิบัติงานในทะเล ระยะเวลาทำการในตำแหน่ง และระยะเวลาในการฝึกปฏิบัติหน้าที่

(1) ระยะเวลาปฏิบัติงานในทะเล หมายถึง การปฏิบัติหน้าที่นายเรือหรือลูกเรือในเรือเดินทะเล ซึ่งเดินเลยเขตน่านน้ำภายในและ/หรือ เขตท่าเรือและระยะเวลานี้ จะต้องอยู่ภายใน 10 ปี ก่อนวันสมัครสอบครั้งแรก

(2) การนับระยะเวลาปฏิบัติงานในทะเล หรือการทำการในตำแหน่งซึ่งกำหนดให้ใช้ประกาศนียบัตร หรือการฝึกปฏิบัติหน้าที่ให้นับระยะเวลา ตาม

ที่ปรากฏในสัญญาลูกเรือ หรือในสมุดคนประจำเรือ

(3) ระยะเวลาปฏิบัติงานในทะเล หรือระยะเวลาทำการในตำแหน่งที่กำหนดให้ใช้ประกาศนียบัตรชั้นใด หรือการฝึกปฏิบัติหน้าที่อาจลดลงได้ไม่เกิน 6 เดือน ถ้าผ่านการอบรมในหลักสูตรพิเศษซึ่งอธิบดีรับรองแล้ว

(4) ผู้สมัครซึ่งปฏิบัติงานในเรือ ซึ่งชักธงของประเทศอื่น หรือเรือที่มิใช่เรือสินค้า อันไม่สามารถตรวจสอบระยะเวลาได้ โดยฝ่ายคนประจำเรือ กองตรวจการขนส่งทางน้ำ ต้องแสดงหลักฐานหรือคำรับรองจากเจ้าหน้าที่ของประเทศนั้น หรือนายเรือหรือเจ้าของเรือหลักฐานหรือคำรับรองนี้ จะเชื่อถือได้เพียงใดให้อยู่ในดุลพินิจของอธิบดี

ข้อ 35 ผู้ที่ได้รับประกาศนียบัตรชั้นใด ซึ่งออกให้โดยประเทศอื่น ถ้าประสงค์จะขอสอบความรู้ เพื่อรับประกาศนียบัตรตามข้อบังคับนี้ในชั้นนั้น ต้อง

(1) มีคุณสมบัติตามที่กำหนดในข้อบังคับนี้ ยกเว้นข้อที่กำหนดให้ผู้สมัครสอบต้องเป็นผู้มีประกาศนียบัตรในชั้นที่ต่ำกว่ามาก่อน

(2) ผู้ขอสมัครสอบประกาศนียบัตรชั้น 1 (นายเรือ) และประกาศนียบัตรชั้น 2 (ต้นหนที่หนึ่ง) ต้องแสดงหลักฐานว่าสำเร็จการศึกษาไม่ต่ำกว่าชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย หรือหลักสูตรอื่นใดที่เทียบเท่า

ข้อ 36 ผู้สมัครสอบความรู้เพื่อขอรับประกาศนียบัตรชั้น 1 (นายเรือ)หรือประกาศนียบัตรชั้น 2 (ต้นหนที่หนึ่ง) หรือคำรับรองทำหน้าที่นายเรือเดินในเขตเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรือประเทศใกล้เคียง จะต้องแสดงใบรับรองว่า มีความรู้จากสถาบันซึ่งอธิบดีรับรองแล้ว ดังนี้

(1) - RADAR SIMULATOR CERTIFICATE

(2) - SHIP CAPTAIN'S MEDICAL TRAINING CERTIFICATE

ข้อ 37 ผู้สมัครสอบความรู้เพื่อขอรับประกาศนียบัตรชั้น 3 (ต้นหนที่สอง) หรือประกาศนียบัตรชั้น 4 (ต้นหนที่สาม) จะต้องแสดงใบรับรองว่ามีความรู้จากสถาบันซึ่งอธิบดีได้รับรองแล้ว ดังนี้

(1) RADAR OBSERVER CERTIFICATE

(2) FIRST AID AT SEA CERTIFICATE

(3) FIRE FIGHTING COURSE CERTIFICATE

(4) ELECTRONIC NAVIGATIONAL AIDS (OPERATION) CERTIFICATE

(5) EFFICIENT LIFEBOATMAN CERTIFICATE

(6) RESTRICTED CERTIFICATE OF COMPETENCE IN RADIO TELEPHONY

ข้อ 38 ผู้สมัครสอบความรู้เพื่อขอรับประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศ จะต้องแสดงใบรับรองว่า มีความรู้จากสถาบันซึ่งอธิบดีได้รับรองแล้ว ดังนี้

(1) FIRE FIGHTING COURSE CERTIFICATE

(2) FIRST AID AT SEA CERTIFICATE

(3) EFFICIENT LIFEBOATMAN CERTIFICATE

ส่วนที่ 5
ค่าธรรมเนียม

ข้อ 39 ให้ผู้สมัครสอบชำระค่าธรรมเนียมในการสอบตามอัตรา ดังนี้

(1) ประกาศนียบัตรชั้น 1 (นายเรือ)	800	บาท
(2) ประกาศนียบัตรชั้น 2 (ต้นหนที่หนึ่ง)	600	บาท
(3) ประกาศนียบัตรชั้น 3 (ต้นหนที่สอง)	500	บาท
(4) ประกาศนียบัตรชั้น 4 (ต้นหนที่สาม)	400	บาท
(5) ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือประมง	400	บาท
(6) ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศ	300	บาท

(7) ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือกลลำน้ำ	200	บาท
(8) ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเล ชายแดน	150	บาท
(9) ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเล ชั้นหนึ่งและประกาศนียบัตรนายท้าย เรือกลลำน้ำชั้นหนึ่ง	150	บาท
(10) ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดิน ทะเลชั้นสองและประกาศนียบัตร นายท้ายเรือกลลำน้ำชั้นสอง	100	บาท
(11) ประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือที่มิใช่ เรือกล	100	บาท
(12) การสอบเพื่อระบุข้อกำหนดใน ประกาศนียบัตร (ENDORSEMENT OF CERTIFICATE)	300	บาท
(13) ค่าธรรมเนียมใบประกาศนียบัตร รับรอง	100	บาท

ข้อ 40 การต่ออายุประกาศนียบัตร หรือการขอใบแทนประกาศนียบัตรชั้นต่างๆ ต้องชำระค่าธรรมเนียมกึ่งหนึ่งของอัตราในข้อ 39

การสอบแก้ตัวต้องชำระค่าธรรมเนียมการสอบวิชาละ 10 บาท

ข้อ 41 ถ้าประกาศนียบัตรสูญหาย หรือเสียหายไปเนื่องจากเรือที่ผู้มีประกาศนียบัตรประจำอยู่อับปาง และสามารถแสดงหลักฐานที่เชื่อถือได้ ผู้มีประกาศนียบัตรจะได้รับการยกเว้นค่าธรรมเนียมการออกใบแทนตามข้อ 39

ส่วนที่ 6
การออกประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถ

ข้อ 42 รูปแบบของประกาศนียบัตร เป็นไปตามแบบที่กำหนดไว้ท้ายข้อบังคับนี้

ข้อ 43 ผู้ที่จะขอรับประกาศนียบัตรชั้นใด ต้องสอบได้ตามหลักสูตรที่กำหนดไว้สำหรับชั้นนั้น

ข้อ 44 ผู้ที่จะขอรับประกาศนียบัตรชั้นใด ต้องส่งคืนประกาศนียบัตรที่มีอยู่เดิม (ถ้ามี)

ข้อ 45 ใบแทนประกาศนียบัตรจะออกให้เมื่อ

(1) ประกาศนียบัตรได้สูญหายหรือถูกทำลาย และผู้มีประกาศนียบัตรนำหลักฐานการแจ้งความต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจมาแสดง

(2) ประกาศนียบัตรลบเลือน หรือชำรุดในสาระสำคัญ

ข้อ 46 ผู้ขอต่ออายุประกาศนียบัตร จะต้องมีคุณสมบัติ ดังนี้

(1) มีคุณสมบัติตามข้อ 20 ของข้อบังคับนี้

(2) ต้องเคยทำการในเรือเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 6 เดือน ภายในระยะเวลา 5 ปี ก่อนวันขอต่ออายุ

ข้อ 47 ประกาศนียบัตรที่ออกไปก่อนที่ข้อบังคับนี้มีผลบังคับใช้ ให้ใช้ได้ต่อไปจนกว่าประกาศนียบัตรนั้น ๆ จะสิ้นอายุ เมื่อสิ้นอายุแล้วให้ออกประกาศนียบัตร ใหม่ โดยเทียบลำดับชั้นประกาศนียบัตรระหว่างชั้นประกาศนียบัตร ซึ่งกำหนดโดยข้อบังคับนี้ กับประกาศนียบัตรตามข้อบังคับฉบับเดิม ดังนี้

ลำดับชั้นประกาศนียบัตรตามข้อบังคับฉบับเดิม	ลำดับชั้นประกาศนียบัตรตามข้อบังคับฉบับนี้
ลำดับที่ 1 นายเรือของเรือเดินต่างประเทศ	เทียบเท่ากับ ชั้น 1 (นายเรือ)
ลำดับที่ 2 ต้นหนที่หนึ่งเรือเดินต่างประเทศ	เทียบเท่ากับ ชั้น 2 (ต้นหนที่หนึ่ง) (ระบุข้อกำหนดให้ทำหน้าที่นายเรือ)
ลำดับที่ 3 ต้นหนที่สองเรือเดินต่างประเทศ	เทียบเท่ากับ ชั้น 3 (ต้นหนที่สอง) (ระบุข้อกำหนด

ให้ทำหน้าที่นายเรือ)

ลำดับที่ 4 ต้นหนที่สองเรือเดินต่างประเทศ (เฉพาะลำ)	เทียบเท่ากับ ชั้น 4 (ต้นหนที่สาม)
ลำดับที่ 5 นายเรือของเรือกลประมงชั้นหนึ่ง นายเรือของเรือกลประมงชั้นสอง	เทียบเท่ากับ นายเรือของเรือประมง
ลำดับที่ 6 นายเรือของเรือกลเดินทะเล เฉพาะเขต	เทียบเท่ากับ นายเรือของเรือเดินในประเทศ (ขนาดต้นกรอสตามที่กำหนดไว้เดิม)
ลำดับที่ 7 นายเรือของเรือกลลำน้ำชั้นหนึ่ง	เทียบเท่ากับ นายเรือของเรือกลลำน้ำ (ขนาดต้นกรอสตามที่กำหนดไว้เดิม)
ลำดับที่ 8 นายเรือของเรือกลเดินทะเลชายแดน	เทียบเท่ากับ นายท้ายเรือกลเดินทะเลชายแดน
ลำดับที่ 9 นายท้ายชายทะเลชั้นหนึ่งสำหรับเรือกลประมง นายท้ายชายทะเลชั้นหนึ่งสำหรับเรือกลชายทะเล	เทียบเท่ากับ นายท้ายเรือเดินทะเลชั้นหนึ่ง
ลำดับที่ 10 นายท้ายชายทะเลชั้นสองสำหรับเรือกลประมง นายท้ายชายทะเลชั้นสองสำหรับเรือกลชายทะเล	เทียบเท่ากับ นายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นสอง

ลำดับที่ 11	นายท้ายเรือกล ลำน้ำชั้นหนึ่ง	เทียบเท่า กับ นายท้ายเรือกล ลำน้ำชั้นหนึ่ง
ลำดับที่ 12	นายท้ายเรือกล ลำน้ำชั้นสอง	เทียบเท่ากับ นายท้ายเรือกล ลำน้ำชั้นสอง
ลำดับที่ 13	ได้ก๋งเรือใบเดินทะเลเฉพาะเขต สรั่งเรือลำเลียง เดินทะเลเฉพาะเขต คนถือท้าย	เทียบเท่ากับ ผู้ควบคุมเรือที่มิใช่เรือกล

หมวดที่ 2 ฝ่ายช่างกลเรือ
ส่วนที่ 1
การแบ่งชั้นความรู้

ข้อ 48 ประกาศนียบัตรฝ่ายช่างกลเรือ แบ่งเป็น 3 ประเภท ดังนี้

(1) ประเภทเครื่องยนต์ ผู้มีประกาศนียบัตรประเภทนี้ มีสิทธิทำการในเรือที่มีเครื่องจักรใหญ่ขับเคลื่อนเรือโดยใช้เครื่องยนต์ได้

(2) ประเภทเครื่องจักรไอน้ำ ผู้มีประกาศนียบัตรประเภทนี้ มีสิทธิทำการในเรือที่มีเครื่องจักรใหญ่ขับเคลื่อนเรือโดยใช้ไอน้ำได้

(3) ประเภทเครื่องยนต์และเครื่องจักรไอน้ำ ผู้มีประกาศนียบัตรประเภทนี้ มีสิทธิทำการในเรือทั้งชนิดที่มีเครื่องจักรใหญ่ขับเคลื่อนเรือโดยใช้เครื่องยนต์หรือใช้เครื่องจักรไอน้ำได้

ข้อ 49 ประกาศนียบัตรแสดงความรู้และความชำนาญของผู้ทำการในเรือ ฝ่าย

ช่างกลเรือให้มีลำดับชั้นของประกาศนียบัตร จากชั้นสูงสุดไปต่ำสุด ดังนี้

(1) นายช่างกลเรือชั้นหนึ่ง
"FIRST CLASS ENGINEER"

(2) นายช่างกลเรือชั้นสอง
"SECOND CLASS ENGINEER"

(3) นายช่างกลเรือชั้นสาม
"THIRD CLASS ENGINEER"

(4) นายช่างกลเรือชั้นสาม ชำนาญงาน
"THIRD CLASS ENGINEER" (BY PRACTICE)

(5) คนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษ หรือคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลเดินทะเลชั้นหนึ่ง
"SPECIAL FIRST CLASS ENGINE OPERATOR"
หรือ "FIRST CLASS BOILER MAN FOR SEA GOING SHIP"

(6) คนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษ ชำนาญงาน
"SPECIAL FIRST CLASS ENGINE OPERATOR"

(7) คนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่ง หรือคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลเดินทะเลชั้นสอง หรือคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลลำน้ำชั้นหนึ่ง
"FIRST CLASS ENGINE OPERATOR" หรือ
"SECOND CLASS BOILER MAN FOR SEA-GOING SHIP"
หรือ "FIRST CLASS BOILER MAN FOR SELF PROPELIED RIVER VESSEL"

(8) คนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นสอง หรือคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลลำน้ำชั้นสอง "SECOND CLASS ENGINE OPERATOR"
หรือ "SECOND CLASS BOILER MAN FOR SELF PROPELLED RIVER VESSEL"

ส่วนที่ 2
วิธีการสอบความรู้

ข้อ 50 การสอบความรู้สำหรับประกาศนียบัตรฝ่ายช่างกลเรือให้อธิบดีเป็นผู้แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นเพื่อดำเนินการสอบ

ข้อ 51 การยื่นคำร้องขอสอบความรู้เพื่อขอรับประกาศนียบัตรหรือขอเลื่อนชั้นประกาศนียบัตร หรือขอต่ออายุประกาศนียบัตร ให้ยื่นคำร้องขอสมัครสอบความรู้พร้อมสำเนาประกาศนียบัตรชั้นที่ได้รับอยู่ และสำเนาเอกสารอื่น ๆ ตามสำเนาของประกาศนียบัตรชั้นนั้น ๆ

ข้อ 52 การสอบความรู้ตามหลักสูตรนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ชั้นสูงสุด ฝ่ายช่างกลเรือของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า หรือการสอบความรู้ตามหลักสูตรชั้นสูงสุดของโรงเรียนนายเรือพรรคกลิน เป็นการสอบความรู้ตามหลักสูตรประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือ ชั้นสามของกรมเจ้าท่าด้วย

ผู้ที่สอบได้ตามหลักสูตรดังกล่าว จึงมีสิทธิได้รับประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือ ชั้นสาม ของกรมเจ้าท่า

ข้อ 53 การสอบความรู้ตามหลักสูตรนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ชั้นปีที่ 3 ฝ่ายช่างกลเรือ ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า หรือการสอบความรู้ตามหลักสูตรชั้นปีที่ 3 พรรคกลิน ของโรงเรียนนายเรือเป็นการสอบความรู้ความหลักสูตรประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่ง พิเศษ

ผู้ที่สอบได้ตามหลักสูตรดังกล่าวจึงมีสิทธิได้รับประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษ

ข้อ 54 การสอบตามหลักสูตรประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นหนึ่ง สำหรับผู้ที่มีคุณสมบัติตามข้อ 68 (3) หรือการสอบตามหลักสูตรประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือ -

ชั้นสอง สำหรับผู้ที่มีคุณสมบัติตามข้อ 69(3) อธิบดีอาจยกเว้นการสอบเป็นบางวิชาได้ หากมีหลักฐานว่ามีความรู้ ความชำนาญ หรือผ่านการสอบในวิชานั้น ในระดับเดียวกันมาเพียงพอแล้ว

ข้อ 55 การสอบความรู้ตามหลักสูตรสำหรับประกาศนียบัตร นายช่างกลเรือชั้นสามชำนาญงาน ประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษหรือคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลเดินทะเลชั้นหนึ่ง และคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษ ชำนาญงาน ให้อธิบดีกรมเจ้าท่ามีอำนาจผ่อนผันวิธีการสอบความรู้ได้

ข้อ 56 เกณฑ์การสอบได้ ผู้เข้าสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรชั้นต่างๆ - ต้องได้คะแนนแต่ละวิชาไม่ต่ำกว่าร้อยละ 50

ข้อ 57 ถ้าข้อบังคับใดกำหนดให้ผู้สมัครสอบต้องเป็นผู้มีประกาศนียบัตร ในชั้นต่ำกว่ามาก่อนประกาศนียบัตรนั้นต้องยังไม่หมดอายุในวันขอสมัครสอบ

ข้อ 58 บุคคลผู้มิได้ถือสัญชาติไทย ถ้าประสงค์จะขอสอบความรู้ของผู้ทำการในเรือ เพื่อรับประกาศนียบัตรฝ่ายช่างกลเรือ ต้องได้รับอนุมัติจากอธิบดี

ข้อ 59 การยื่นคำร้องขอสอบความรู้ เพื่อขอรับประกาศนียบัตรตั้งแต่ชั้น - ประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้น 3 ขึ้นไปอาจจะยื่นคำร้องขอสมัครสองความเป็นรายวิชาจนกว่าจะครบตามหลักสูตรภายในกำหนดระยะเวลา 3 ปี

ข้อ 60 สำหรับผู้ขอเลื่อนชั้นประกาศนียบัตรขึ้นชั้นสูงกว่าจะต้องมีประกาศ-นียบัตรมาแล้วครบ 1 ปี สามารถยื่นคำร้องขอสอบความรู้ทั้งหมดทุกวิชา หรือรายวิชา ตามข้อ 59 ก็ได้

ข้อ 61 วิชาใดที่สอบได้หรือสอบตก ให้ลงบันทึกไว้ในใบแสดงการสอบความรู้ ตามแบบ ป.1 ท้ายข้อบังคับนี้

ข้อ 62 สำหรับประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสาม การสอบแบ่งออกเป็น 2 ภาค คือ

ภาค ก. มีวิชา

(1) Mathematics (ข้อสอบ 1 ชุดวิชา ใช้เวลา 3 ชั่วโมง)

(2) General Engineering Science (ข้อสอบ 1 ชุดวิชา ใช้เวลา 3 ชั่วโมง)

(3) Heat Engines and Electrotechnology (ข้อสอบ 1 ชุดวิชา ใช้เวลา 3 ชั่วโมง)

ภาค ข. มีวิชา

(1) Engineering Knowledge (ข้อสอบ 3 ชุดวิชา แต่ละวิชาใช้เวลา 3 ชั่วโมง)

(2) Oral

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตร นายช่างกลเรือชั้นสาม ประเภทเครื่องยนต์และเครื่องจักรไอน้ำ ต้องสอบวิชา Engineering Know ledge ชุดที่ 4 เพิ่มอีก 1 ชุด

ข้อ 63 สำหรับประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสอง การสอบแบ่งออกเป็น 2 ภาค คือ

ภาค ก. มีวิชา

(1) Mathematics (ข้อสอบ 1 ชุดวิชา ใช้เวลา 3 ชั่วโมง)

(2) Applied Mechanics (ข้อสอบ 1 ชุดวิชา ใช้เวลา 3 ชั่วโมง)

(3) Heat and Heat Engines (ข้อสอบ 1 ชุดวิชา ใช้เวลา 3 ชั่วโมง)

(4) Drawing (ข้อสอบ 1 ชุดวิชา ใช้เวลา 6 ชั่วโมง)

ภาค ข. มีวิชา

(1) Electrotechnology (ข้อสอบ 1 ชุดวิชา ใช้เวลา 3 ชั่วโมง)

(2) Naval Architecture (ข้อสอบ 1 ชุดวิชา ใช้เวลา 3 ชั่วโมง)

(3) Engineering Knowledge (ข้อสอบ 2 ชุดวิชา แต่ละชุดวิชาใช้เวลา 3 ชั่วโมง)

(4) Oral

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสองประเภทเครื่องยนต์และเครื่องจักรไอน้ำ ต้องสอบวิชา Engineering Know ledge ชุดที่ 3 เพิ่มอีก 1 ชุด

ข้อ 64 สำหรับประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นหนึ่ง การสอบแบ่งออกเป็น 2 ภาค คือ

ภาค ก.มีวิชา

(1) Mathematics (ข้อสอบ 1 ชุดวิชา ใช้เวลา 3 ชั่วโมง)

(2) Applied Mechanics (ข้อสอบ 1 ชุดวิชา ใช้เวลา 3 ชั่วโมง)

(3) Heat Engines and Thermodynamics (ข้อสอบ 1 ชุดวิชาใช้เวลา 3 ชั่วโมง)

ภาค ข. มีวิชา

(1) Electrotechnology (ข้อสอบ 1 ชุดวิชา ใช้เวลา 3 ชั่วโมง)

(2) Naval Architecture (ข้อสอบ 1 ชุดวิชา ใช้เวลา 3 ชั่วโมง)

(3) Engineering Knowledge (ข้อสอบ 2 ชุดวิชา แต่ละชุดวิชาใช้เวลา 3 ชั่วโมง)

(4) Oral

ผู้สมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นหนึ่งประเภทเครื่องยนต์และเครื่องจักรไอน้ำต้องสอบวิชา Engineering Know ledge ชุดที่ 3 เพิ่มอีก 1 ชุด

ข้อ 65 การเปรียบเทียบหลักสูตรการศึกษาและฝึกอบรมของสถาบันต่าง ๆ

ข. สำหรับเรือโดยสารที่ใช้เดินระหว่างประเทศระยะใกล้โดยมีระยะเวลาการเดินทางซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่พิจารณาเห็นว่าอุปกรณ์ที่ต้องมีตามรายการทั้งหมดในวรรค ก. แห่งกฎข้อบังคับข้อนี้ ไม่มีความจำเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่อาจผ่อนผันอนุญาตให้แพชูชีพใด หรือหลายแพได้รับการยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติดังกล่าวก็ได้ แต่ทั้งนี้มีเงื่อนไขคือจะต้องมีแพชูชีพจำนวนไม่น้อยกว่า 1 ใน 6 ของแพชูชีพทั้งหมดที่บังคับไว้นั้น ยังคงต้องมีอุปกรณ์ประจำแพชูชีพตามรายการ (1) ถึง (7) รายการ (11) และรายการ (19) ของวรรค ก. แห่งกฎข้อบังคับข้อนี้ พร้อมทั้งมีอุปกรณ์ตามรายการ (13) และรายการ (14) อีกครึ่งหนึ่งของที่กำหนดไว้ในวรรคนั้นด้วย และแพชูชีพที่เหลือให้มีอุปกรณ์เพียงตามรายการ (1) ถึง (7) และรายการ (19) ในวรรค ก. แห่งกฎข้อบังคับข้อนี้เท่านั้นก็พอ

ค. อุปกรณ์ประจำแพชูชีพสำหรับเรือที่มิได้เดินระหว่างประเทศ

(1) พวงชูชีพ 1 พวง ผูกติดกับเชือกที่ลอยน้ำได้ ยาวไม่ต่ำกว่า 30 เมตร

(2) สำหรับแพชูชีพที่บรรจุกคนได้ไม่เกินกว่า 12 คน ต้องมีมีด 1 เล่ม และถังตักน้ำ 1 ใบ สำหรับแพชูชีพที่บรรทุกคนได้ตั้งแต่ 13 คนขึ้นไป ให้มีมีด 2 เล่ม และถังตักน้ำ 2 ใบ

(3) ฟองน้ำ 2 อัน

(4) สมอทะเล 2 ตัว โดยตัวหนึ่งผูกติดประจำไว้กับแพชูชีพ อีกตัวหนึ่งไว้สำรองใช้

(5) พาย 2 เล่ม

(6) เครื่องมือสำหรับซ่อมทำปะรอยรั่วห้องลอย 1 ชุด

(7) สูบลมชนิดทำงานด้วยมือ หรือสูบลมชนิดใช้เท้าเหยียบ จำนวน 1 สูบ เว้นแต่แพชูชีพนั้น เป็นแพชูชีพตามกฎข้อบังคับ ข้อ 56 แห่งหมวดนี้

(8) พลุสัญญาณแจ้งเหตุอับจนตามแบบที่ได้รับอนุมัติ สามารถส่องแสงสีแดงแจ่มกระจ่างในระยะสูงได้ จำนวน 1 ดอก

(9) ดอกไม้เพลิงตามแบบที่ได้รับอนุมัติ สามารถส่องแสงสีแดงแจ่มกระจ่างได้ จำนวน 3 ดอก

(10) สมุดคู่มือแนะนำการยังชีพในแพชูชีพ

(11) หนังสือภาพคู่มือแสดงวิธีการส่งสัญญาณติดต่อในการช่วยชีวิตตามความบังคับของอนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 บทที่ 5 ข้อ 16 จำนวน 1 เล่ม

ข้อกำหนดสำหรับเรือชูชีพ

ข้อ 14 เรือชูชีพทุกลำที่ใช้ในเรือเดินทะเล ต้องได้รับการอนุมัติจากกรมเจ้าท่าให้ใช้ในเรือได้

ข้อ 15 เรือชูชีพทุกลำ ต้องต่อให้มั่นคงแข็งแรง

ข้อ 16 เรือชูชีพที่หลังคาแข็ง ต้องทำให้สามารถเปิดประตูเข้าออกได้ทั้งจากภายใน และภายนอก กับทั้งไม่กีดขวางการขึ้น-ลงเรือชูชีพหรือ การชักเรือชูชีพขึ้นและปล่อยเรือชูชีพลงน้ำ

ข้อ 17 เรือชูชีพทุกลำที่ต่อด้วยวัสดุอย่างอื่นนอกจากไม้ ต้องมีสัมประสิทธิ์ความจุ ไม่ต่ำกว่า 0.64

ข้อ 18 เรือชูชีพทุกลำ ต้องมีอัตราส่วนของรูปเรือซึ่งจะให้อาการทรงตัวได้อย่างดีเมื่อเรืออยู่ในทะเล และมีระยะกราบพ้นน้ำมากพอเมื่อบรรทุกคนเต็มที่ พร้อมทั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ ครบครัน

ข้อ 19 เรือชูชีพทุกลำ ต้องสร้างให้สามารถมีค่าความทรงตัวเป็นบวกตลอดเวลาเมื่ออยู่ในทะเล และบรรทุกคนเต็มที่ พร้อมอุปกรณ์ต่าง ๆ ครบครัน

ข้อ 20 เรือชูชีพทุกลำ ต้องสร้างให้ตรงตามวัตถุประสงค์ที่จะใช้มีความแข็งแรงพอสำหรับการหย่อนเรือเมื่อบรรทุกเต็มที่พร้อมอุปกรณ์ครบครัน และจะต้องไม่เกิดการเสียหายใด ๆ เมื่อบรรทุกคนเกินอัตราอย่างน้อย 25 เปอร์เซ็นต์

ข้อ 21 เรือชูชีพทุกลำ ต้องมีความยาวไม่น้อยกว่า 16 ฟุต

ข้อ 22 เรือชูชีพทุกลำ เมื่อบรรทุกคนเต็มที่ (คิดว่าคนหนักคนละ 165 ปอนด์) พร้อมทั้งอุปกรณ์ครบครัน ต้องมีน้ำหนักไม่เกิน 20 ตัน

ข้อ 23 เรือชูชีพทุกลำ ต้องทำที่นั่งให้ต่ำสุดเท่าที่จะทำได้

ข้อ 24 เรือชูชีพทุกลำ ต้องมีค่าความงอนเฉลี่ยของกราบเรืออย่างน้อย 4 เปอร์เซ็นต์ ของความยาวและความงอนของกราบเรือต้องเป็นรูปพาราโบลิค

ข้อ 25 เรือชูชีพทุกลำ ต้องมีเครื่องลอยน้ำอยู่ภายใน จึงควรจะเป็นห้องลอย หรือวัสดุลอยน้ำอื่น ๆ ซึ่งทนต่อน้ำมัน หรือผลิตภัณฑ์จากน้ำมัน

ข้อ 26 เรือชูชีพทุกลำ ต้องมีห้องลอย หรือวัสดุลอยน้ำอื่น ๆ ให้มีปริมาตรอย่างน้อยเท่ากับผลบวกของ

ก. ทำให้เรือชูชีพสามารถลอยน้ำอยู่ได้โดยมีช่องกรรเชียงกลางลำไม่จมน้ำเมื่อเรือชูชีพลำนั้นบรรทุกเต็มที่ และมีน้ำทะเลเข้าเต็มลำกับ

ข. ไม่น้อยกว่า 10 เปอร์เซ็นต์ ของขนาดความจุของเรือชูชีพนั้น

ข้อ 27 ในกรณีเรือชูชีพที่บรรทุกได้ตั้งแต่ 100 คนขึ้นไป ปริมาณของเครื่องลอยน้ำตามข้อ 26 ข. ต้องเพิ่มขึ้นอีกดังนี้

สำหรับเรือที่บรรทุกได้ 100 คนถึง 130 คน ต้องเพิ่มอีกตามที่คำนวณได้จากวิธีบัญญัติไตรยางค์ จาก 0 เมื่อ 100 คนกับ 1.5 เปอร์เซ็นต์ เมื่อบรรทุก 130 คน

สำหรับเรือที่บรรทุกได้เกิน 130 คน ต้องเพิ่มอีก 1.5 เปอร์เซ็นต์ ของขนาดความจุของเรือชูชีพ

ข้อ 28 ขนาดความจุที่กล่าวมาแล้วในข้อก่อน ให้คำนวณได้จากกฎของสเตอริงดังต่อไปนี้ ขนาดความจุ $= \frac{ย}{12}$ (4 ก+2ข+4ค)

เมื่อ ย=ความยาวของเรือเป็นฟุต วัดจากหลังทวนหัวถึงแกนหางเสือ ถ้าเป็นเรือท้ายตัดให้วัดถึงท้ายสุด

ก = พื้นที่หน้าตัดของเรือ ณ จุด $\frac{1}{2}$ ของความยาวของเรือ วัดจากหัวเรือเป็นตารางฟุต

ข = พื้นที่หน้าตัดของเรือ ณ จุดกึ่งกลางลำเป็นตารางฟุต

ค = พื้นที่หน้าตัดของเรือ ณ จุด $\frac{3}{4}$ ของความยาวของเรือ วัดจากหัวเรือเป็น ตารางฟุต

ก ข ค หาได้โดยให้กฎซิมสัน โดยคิดความลึกจากช่องกรรเชียง ที่

ต่ำสุดถึงท้องเรือ ออกเป็น 5 ส่วน

สำหรับเรือท้ายตัด ให้คิดเช่นเดียวกับเรือท้ายแหลม

ข้อ 29 สำหรับเรือที่มีความงอนที่กราบเรือ ซึ่งวัดระหว่างจุดที่ห่างกัน $\frac{1}{4}$ ของความยาวเรือได้เกิน 1 เปอร์เซ็นต์ของความยาวเรือ ความลึกของพื้นที่หน้าตัดที่จุด ก และจุด ค ให้คิดจากความลึกกลางลำบวก 1 เปอร์เซ็นต์ของความยาวเรือ

ในกรณีที่ความลึกกึ่งกลางลำ เกินกว่า 45 เซอร์เซ็นต์ของความ - กว้างของเรือ ความลึกที่ใช้คำนวณหาพื้นที่ที่จุด ข ให้คิดเพียง 45 เปอร์เซ็นต์ของความ - กว้างของเรือ และความลึกที่ใช้คำนวณหาพื้นที่ที่จุด ก และจุด ค ให้เพิ่มความลึกที่ใช้คำนวณได้อีก 1 เปอร์เซ็นต์ของความยาวของเรือ

แต่อย่างไรก็ตามความลึกที่ใช้คำนวณจะต้องไม่ลึกเกินกว่าความลึกตรงที่วัดได้จุดนั้น ๆ

ข้อ 30 การคำนวณขนาดความจุของเรือชูชีพอาจใช้วิธีดังต่อไปนี้

ขนาดความจุ = กว้าง×ยาว×ลึก×0.6 ลูกบาศก์ฟุต

เมื่อกว้าง วัดจากกราบนอกถึงกราบนอกบริเวณกึ่งกลางลำตรงที่กว้างที่สุด

ยาว วัดจากหลังทวนถึงแกนหางเสือ ถ้าเป็นเรือท้ายตัดวัดถึงท้ายสุด

ลึก วัดตรงบริเวณกึ่งกลางลำจากพื้นเรือด้านในติดกับกระดูกงู ถึงระดับช่องกรวยเชียงที่ต่ำสุด แต่ต้องไม่เกิน 45 เปอร์เซ็นต์ของความกว้าง

ข้อ 31 ขนาดความจุของเรือยนต์ชูชีพ หรือเรือชูชีพที่มีใบจักรขับด้วยแรงอย่างใด ๆ ก็ตาม หาได้จากการคำนวณหาความจุเป็นตันกรอสส์ คือเอาความจุที่คำนวณได้ ลบด้วยปริมาตรที่ใช้สำหรับเครื่องยนต์ และอุปกรณ์ต่าง ๆ รวมทั้งกระปุกเกียร์ และอุปกรณ์อื่น ๆ ซึ่งต้องมีประจำเรือตามข้อบังคับ

เครื่องยนต์สำหรับเรือยนต์ชูชีพ

ข้อ 32 เครื่องยนต์สำหรับเรือยนต์ชูชีพต้องสามารถเดินได้ทุกสภาวะอากาศ

ข้อ 33 เครื่องยนต์ต้องเดินอยู่ได้เมื่อเรือเอียงกราบใด ๆ 10 องศา หรือหัว และท้ายเรือระดับต่างกัน 10 องศา ระบบน้ำหล่อดับความร้อนต้องเป็นแบบไพรมิ่งโดยอัตโนมัติ

ข้อ 34 ระบบตัวเครื่องยนต์ และอุปกรณ์ รวมทั้งถังน้ำมันเชื้อเพลิง ท่อทางและอุปกรณ์ ต้องมีการป้องกันให้สามารถทำงานได้ในทุกสภาวะที่อาจเกิดขึ้นในทะเลได้ ฝาครอบเครื่องต้องทนไฟและสำหรับเครื่องที่ดับความร้อนด้วยอากาศ ต้องออกแบบฝาครอบให้อากาศสำหรับดับความร้อนผ่านเข้าออกได้โดยสะดวก

ข้อ 35 ต้องมีเครื่องป้องกันน้ำมันไม่ให้กระจายออกไปตามส่วนต่าง ๆ ของเรือ เรือที่ต่อด้วยไม้ต้องมีถาดโลหะรองรับน้ำมันอยู่ใต้เครื่อง

ข้อ 36 ถังน้ำมันเชื้อเพลิง ต้องทำให้แข็งแรง และมีที่ยึดอยู่กับที่อย่างแน่นหนา มีถาดโลหะรองน้ำมันอยู่ใต้ถัง มีทางเติมน้ำมันที่เหมาะสม มีทางระบายอากาศ และลิ้นผ่อนกำลังดันถังน้ำมัน และท่อทางติดต่อต่าง ๆ ต้องไม่บัดกรีด้วยตะกั่ว และถังที่ทำด้วยเหล็กให้เคลือบภายนอกเพื่อกันการสึกกร่อนจากน้ำทะเล ถังและทางติดต่อต้องทนกำลังน้ำที่บรรจุได้สูงอย่างน้อย 15 ฟุต และมีลิ้นปิด -เปิดที่ปลายของท่อทางน้ำมันทุกปลาย

ข้อ 37 เพลาใบจักรและส่วนเคลื่อนไหว ต่างๆ ต้องมีที่ป้องกันเพื่อไม่ให้เกิดอันตรายแก่คนในเรือได้

เครื่องกลสำหรับขับเพลาใบจักรเรือชูชีพ

ข้อ 38 เครื่องกลสำหรับขับเพลาใบจักรเรือชูชีพ ต้องทำให้ใช้ได้ง่ายและรวดเร็ว กับทั้งไม่กีดขวางการลงเรือชูชีพอย่างรีบด่วน

ข้อ 39 เครื่องกลขับเพลาใบจักรทำงานด้วยแรงคน ต้องสามารถใช้ได้โดยคนที่ไม่ได้รับการฝึกมาก่อน และต้องสามารถใช้ได้เมื่อน้ำเข้าเต็มลำเรือด้วย

ข้อ 40 เครื่องกลขับเพลาใบจักรที่ใช้ ต้องเป็นแบบที่ไม่ต้องปรับแต่งเพื่อให้คนที่มีขนาดต่าง ๆ กันใช้ และสามารถใช้ได้ไม่ว่าจะมีคนบางส่วนหรือมีคนเต็มที่

ข้อ 41 เครื่องกลขับเพลาใบจักร ต้องทำให้มั่นคงแข็งแรง และติดตั้งไว้อย่างมีประสิทธิภาพ

ข้อ 42 เครื่องกลขับเพลาใบจักร ต้องมีกำลังขับเพียงพอที่จะขับเรือชูชีพเมื่อบรรทุกเต็มที่ ต้องมีความเร็วเดินหน้าอย่างน้อย 3.5 น็อต ในทะเลเรียบเป็นระยะทาง ไม่ต่ำกว่า $\frac{1}{4}$ ไมล์

ข้อ 43 เครื่องกลขับเพลาใบจักร ต้องมีเครื่องเปลี่ยนจากเดินหน้าเป็นถอยหลัง หรือในทางกลับกันได้ตามที่ต้องการ

ข้อกำหนดสำหรับเรือบด

ข้อ 44 บรรดาเรือบดทุกลำ ต้องเป็นเรือบดดาดฟ้าเปิดที่ต่ออย่างมั่นคงแข็งแรง

ข้อ 45 ตัวเรือต้องต่อตามสัดส่วนที่จะเกิดอาการทรงตัวอย่างดีเมื่ออยู่ในทะเล และเมื่อบรรทุกเต็มที่ตามข้อบังคับ จะต้องมีระยะกราบพ้นน้ำมากพอ

ข้อ 46 ความยาวของเรือบดที่ใช้ในการเดินเรือทะเลขนาดต่าง ๆ ให้ใช้ตามตารางกำหนดข้างล่างนี้ โดยกำหนดให้ขนาดความจุ 10 ลบ. ฟุต บรรทุกคนได้ 1 คน

ขนาดของเรือเป็นตันกรอสส์	ความยาวต่ำสุดเป็นฟุต
ตั้งแต่ 60 ไม่เกิน 200	12 ฟุต (3.6 เมตร)
ตั้งแต่ 200 ไม่เกิน 500	14 ฟุต (4.3 เมตร)

หมายเหตุ ขนาดเรือตั้งแต่ 500 ตันกรอสส์ขึ้นไป ความยาวของเรือบดให้เป็นไปตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล

ข้อ 47 ที่นั่งข้างกราบเรือ และที่กระทงต้องทำให้ต่ำที่สุดเท่าที่จะทำได้ และต้องมีไม้ปูท้องเรือด้วย

ข้อ 48 เรือบดต้องมีท้ายตัด และต้องมีความงอนของกราบเรืออย่างน้อยเท่ากับ 5 เปอร์เซ็นต์ ของความยาวเรือ

ข้อ 49 เรือบดต้องมีเครื่องลอยน้ำติดตั้งไว้อย่างมั่นคงแข็งแรงและมีอาการทรงตัวของเรือดีเมื่อบรรทุกเต็มที่ตามข้อบังคับไม่ว่าทะเลจะมีสภาพเป็นอย่างไร

ข้อ 50 ปริมาตรรวมของเครื่องลอยน้ำอย่างน้อยต้องเท่ากับผลบวกของ

(ก) ปริมาตรที่ต้องการเพื่อให้เรือลอยอยู่ได้โดยช่องกรรเชียงที่ต่ำสุดไม่จมน้ำเมื่อเรือบรรทุกเต็มที่ และมีน้ำเข้าเต็มลำเรือกับ

(ข) ปริมาตรอีก 7.5 เปอร์เซ็นต์ ของปริมาตรของเรือที่คำนวณได้ตามข้อบังคับ

ข้อกำหนดสำหรับแพชูชีพชนิดพองลม

ข้อ 51 แพชูชีพชนิดพองลมที่ใช้ในเรือเดินทะเลต้องได้รับอนุมัติจากกรมเจ้าท่าให้ใช้ในเรือได้

ข้อ 52 แพชูชีพชนิดพองลมที่ใช้ในเรือต้องได้รับการตรวจทดลองโดยผู้ผลิตหรือสถานีบริการที่ได้รับอนุมัติ ทุก ๆ รอบ 12 เดือน หากจำเป็นอนุญาตให้ขยายเวลาการตรวจทดลองออกไปได้อีกไม่เกิน 3 เดือน

ข้อ 53 บรรดาแพชูชีพชนิดพองลมที่ใช้กับเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศต้องเป็นไปตามข้อกำหนดต่อไปนี้

(ก) ต้องทำให้มีอาการทรงตัวอยู่ในทะเลได้ดีเมื่อพองเต็มที่พร้อมทั้งกางประทุนด้วย

(ข) แพชูชีพต้องทำให้สามารถทิ้งจากที่สูง 18 เมตร ลงไปในน้ำได้โดยตัวแทนและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่อยู่ในแพไม่ชำรุดเสียหาย

(ค) ตัวแพชูชีพและประทุนต้องมีสีที่เห็นได้ง่ายและต้องกางออกได้โดยอัตโนมัติ เมื่อแพชูชีพพองตัวประทุนต้องสามารถป้องกันอันตรายอันเกิดจากธรรมชาติได้ มีเครื่องรองน้ำฝน มีไฟแสงสว่างซึ่งเกิดจากเซลล์ทำปฏิกิริยากับน้ำทะเล และต้องมีไฟแสงสว่างเช่นว่านี้อยู่ภายในแพอีกดวงหนึ่งด้วย

(ง) แพชูชีพต้องมีเชือกพ่วงและมีเชือกชีวิตผูกอยู่รอบ ๆ แพทั้งภายนอกและภายใน

(จ) แพชูชีพต้องมีน้ำหนักเบาพอที่คน ๆ เดียวสามารถพลิกแพให้หงายขึ้นได้เมื่อแพกางเต็มที่

(ฉ) แพชูชีพต้องมีเครื่องสำหรับให้คนไต่ขึ้นแพได้ตามช่องที่เปิดไว้สำหรับให้คนเข้าไปอยู่ในแพ

(ช) แพชูชีพต้องบรรจุอยู่ในที่เก็บโดยเฉพาะ หรือภาชนะที่มีความแข็งแรงลอยน้ำได้ และทนต่อการสึกกร่อนจากทุกสภาพของทะเล

(ซ) ห้องลอยของแพชูชีพต้องแบ่งออกเป็นช่อง ๆ และมีจำนวนเป็นเลขคู่ ครึ่งหนึ่งของจำนวนช่องทั้งหมดต้องสามารถรับน้ำหนักของจำนวนคนทั้งหมดที่อนุญาตให้แพชูชีพนั้นบรรทุกได้ ลอยพันน้ำสงพอสมควร หรือโดยวิธีอื่น ๆ ที่มีประสิทธิภาพเท่าเทียมกันเมื่อแพหรือบางส่วนของห้องลอยชำรุดต้องไม่ทำให้แพนั้นจมมิดน้ำ

(ฌ) น้ำหนักทั้งหมดของแพชูชีพรวมทั้งวัสดุห่อหุ้มต้องไม่เกิน 180 กิโลกรัม

(ญ) จำนวนคนที่แพชูชีพบรรทุกได้หาได้ดังนี้

(1) จำนวนคนที่บรรทุกได้มากที่สุดเท่ากับปริมาตรรวมของห้องลอย (ไม่รวมกระทงและเสาประทุน) เมื่อแพกางเต็มที่เป็นลูกบาศก์เดซิเมตรหารด้วย 96 หรือ

(2) จำนวนคนที่บรรทุกได้มากที่สุดเท่ากับพื้นที่ของพื้นแพ - เมื่อแพกางเต็มที่ (รวมทั้งกระทงถ้ามี) เป็นตารางเซนติเมตรหารด้วย 3720 และให้ใช้จำนวนที่น้อยที่สุดที่หาได้จากวิธีทั้งสองข้างต้น

(ฎ) พื้นของแพต้องกั้นน้ำและสามารถกันอากาศหนาวได้อย่างมีประสิทธิภาพโดยวิธี

(1) โดยมีห้องลอยห้องหนึ่งหรือหลายห้องซึ่งสามารถสูบลมเข้าได้ โดยผู้อาศัยหรือ กางโดยอัตโนมัติแล้วสามารถปล่อยลมออก และสูบเข้าได้โดยผู้อาศัยหรือ

(2) โดยวิธีอื่นใดซึ่งมิใช่วิธีพองลม

(ฎ) แก๊สที่ใช้สำหรับอัดแพชูชีพให้พองต้องไม่เป็นอันตรายต่อ ผู้อาศัย และต้องอัดลมเข้าแพเองโดยอัตโนมัติโดยสายดึง หรือวิธีอื่นซึ่งให้ผลและประสิทธิภาพเท่าเทียมกัน และต้องสามารถใช้สูบมือสูบลมเพิ่มหรือรักษากำลังดันได้

(ฐ) แพชูชีพต้องทำด้วยวัสดุและฝีมือที่ดีสามารถทนลอยอยู่ในทะเลได้ทุกสภาพท้องทะเลได้นานถึง 30 วัน

(ฑ) แพชูชีพที่ออกแบบไว้สำหรับใช้กับเครื่องหย่อนลงน้ำต้องทำให้สามารถใช้ได้ตามวัตถุประสงค์และมีความมั่นคงแข็งแรงพอที่จะหย่อนแพลงน้ำได้ ในขณะที่แพบรรทุกคนและอุปกรณ์เต็มที่ตามข้อบังคับได้โดยปลอดภัย

(ฒ) แพชูชีพต้องบรรทุกคนตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับนี้ได้ไม่ต่ำกว่า 6 คน และไม่เกิน 25 คน

(ณ) แพชูชีพต้องใช้งานได้ดีในอุณหภูมิตั้งแต่ลบ 30 องศาเซลเซียส ถึง 66 องศาเซลเซียส

(ด) แพชูชีพต้องมีที่สำหรับพร้อมที่จะทำการพ่วงได้

(ต) แพชูชีพที่ต้องมีเครื่องรับ-ส่งวิทยุกระเป๋าหิ้วตามข้อบังคับ

ข้อ 54 แพชูชีพสำหรับใช้กับเรือกลเดินทะเลเฉพาะเขตที่มีความยาวไม่เกิน 21 เมตร ให้เปลี่ยนแปลงข้อกำหนดในข้อกำหนดสำหรับเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศดังนี้

(ก) ข้อกำหนดที่กำหนดให้แพชูชีพพร้อมทั้งอุปกรณ์ต้องไม่ชำรุดเสียหายเมื่อทิ้งจากความสูง 18 เมตรลงสู่น้ำทะเลให้ลดลงเหลือเท่ากับความสูงที่แพชูชีพจะติดตั้งแต่ต้องไม่น้อยกว่า 6 เมตร

(ข) ไม่ต้องมีที่รองน้ำฝนตามที่กำหนดไว้

(ค) ไม่ต้องมีวิธีป้องกันอากาศหนาวตามที่กำหนดไว้

(ง) ข้อกำหนดที่กำหนดให้แพชูชีพบรรทุกได้ไม่ต่ำกว่า 6 คน ให้ลดลงเหลือ 4 คน แต่จะใช้ความในข้อนี้ได้เมื่อบนเรือใหญ่มีคนไม่ถึง 6 คนเท่านั้น

(จ) ข้อกำหนดที่กำหนดให้แพชูชีพต้องทำงานได้เมื่ออยู่ในอุณหภูมิต่ำถึงลบ 30 องศาเซลเซียสนั้นให้ลดลงเหลือลบ 18 องศาเซลเซียส

(ฉ) ไม่ต้องมีที่พ่วงตามที่กำหนดไว้

ข้อ 55 แพชูชีพที่ใช้กับเรือประมงและเรือกลเดินทะเลเฉพาะเขตที่มีขนาดเกิน 500 ตันกรอสส์ ให้เปลี่ยนแปลงข้อกำหนดสำหรับเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศดังนี้

ข้อกำหนดที่กำหนดให้แพชูชีพบรรทุกคนได้ไม่ต่ำกว่า 6 คน ให้ลดลงเหลือ 4 คน แต่จะใช้ความในข้อนี้ได้ เมื่อบนเรือใหญ่มีคนไม่ถึง 6 คนเท่านั้น

ข้อกำหนดสำหรับแพชูชีพชนิดคงรูป

ข้อ 56 แพชูชีพชนิดคงรูปทุกแพที่ใช้ในเรือเดินทะเลต้องได้รับอนุมัติจากกรมเจ้าท่า ให้ใช้ในเรือได้

ข้อ 57 แพชูชีพชนิดคงรูปต้องเป็นไปตามข้อกำหนดดังนี้

(ก) แพชูชีพชนิดคงรูปต้องสร้างให้มีความมั่นคงแข็งแรงดี พอที่จะทิ้งจากที่เก็บลงไปสู่น้ำได้โดยตัวแพชูชีพและอุปกรณ์ไม่เกิดการชำรุดเสียหาย

(ข) แพชูชีพชนิดคงรูปที่ออกแบบไว้ใช้กับเครื่องหย่อนลงน้ำ ต้องสามารถหย่อนลงน้ำในขณะที่บรรทุกคนเต็มที่พร้อมทั้งอุปกรณ์ตามข้อบังคับโดยไม่เกิดการชำรุดเสียหาย

(ค) แพชูชีพชนิดคงรูปต้องมีห้องลอยหรือวัสดุที่จะทำให้แพลอยน้ำอยู่ใกล้กับขอบแพมากที่สุดเท่าที่จะทำได้

(ง) พื้นแพต้องอยู่ภายในส่วนที่มีเครื่องป้องกันผู้อาศัยให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ และจะต้องสามารถรับน้ำหนักของผู้อาศัยได้

(จ) แพชูชีพชนิดคงรูปต้องมีประทุนที่มีสีเห็นได้ง่ายและสามารถป้องกันอันตรายผู้อยู่อาศัยได้ไม่ว่าด้านใดของแพชูชีพจะลอยขึ้นข้างบน

(ฉ) อุปกรณ์ประจำแพชูชีพต้องสามารถหยิบใช้ได้ไม่ว่าด้านใดของแพจะลอยขึ้นข้างบน

(ช) น้ำหนักของแพชูชีพรวมทั้งอุปกรณ์สำหรับแพชูชีพที่ใช้กับเรือ

โดยสารต้องไม่เกิน 180 กิโลกรัม สำหรับเรือสินค้าอาจจะเกิน 180 กิโลกรัมก็ได้ถ้าสามารถปล่อยลงน้ำได้ไม่ว่ากราบใด ๆ หรือมีเครื่องปล่อยลงน้ำได้ไม่ว่ากราบใด ๆ โดยเครื่องกล

(ช) แพชูชีพต้องมีความมั่นคงแข็งแรงและมีประสิทธิภาพดีไม่ว่าจะลอยทางด้านใดขึ้นบ้างบน

(ฌ) จำนวนคนที่แพชูชีพบรรทุกได้คำนวณได้ดังนี้

(1) ปริมาตรของห้องลอยหรือวัสดุสำหรับทำให้แพลอยน้ำได้เป็นลูกบาศก์เดซิเมตร หารด้วย 96 หรือ

(2) พื้นที่อาศัยเป็นตารางเซนติเมตรหารด้วย 3720 ให้ใช้จำนวนที่น้อยที่สุดที่คำนวณได้จากวิธีทั้งสองข้างบนนี้

(ญ) แพชูชีพต้องมีเชือกพ่วงผูกติดไว้ 1 เส้น และเชือชีวิตผูกติดไว้ทั้งภายนอกและที่ตรงช่องเปิดประทุนแต่ละช่องของแพชูชีพ ต้องจัดให้มีที่สำหรับให้คนที่อยู่ในน้ำสามารถไต่ขึ้นแพชูชีพได้

(ฎ) แพชูชีพต้องทำด้วยวัสดุที่ไม่เปลี่ยนสภาพเมื่อถูกน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์ของน้ำมัน

(ฏ) แพชูชีพต้องมีที่สำหรับใช้พ่วงได้ทันที

(ฐ) แพชูชีพต้องเก็บไว้ในลักษณะที่สามารถจะหลุดลอยน้ำเป็นอิสระในกรณีที่เรือใหญ่จม

(ฑ) แพชูชีพ ต้องมีเครื่องรับ-ส่งวิทยุกระเป๋าหิ้วตามข้อบังคับ

ข้อกำหนดสำหรับเครื่องลอยน้ำ

ข้อ 58 เครื่องชูชีพชนิดลอยน้ำทุกชนิดที่ใช้ในเรือต้องได้รับอนุมัติจากกรมเจ้าท่า ให้ใช้ในเรือได้

ข้อ 59 เครื่องลอยน้ำต้องสามารถคงรูปและคุณสมบัติอยู่ได้เมื่อเก็บไว้บนดาดฟ้าเปิด และเมื่ออยู่ในน้ำทะเลเครื่องลอยน้ำนั้นต้องสามารถใช้ได้ทันทีโดยไม่ต้องมีการปรับแต่งก่อนใช้

ข้อ 60 เครื่องลอยน้ำต้องสามารถทนทานต่อการทดลองปล่อยลงน้ำจากที่สูงเท่ากับที่ที่จะติดตั้งบนเรือใหญ่ในขณะเรือเบา แต่ต้องสูงไม่น้อยกว่าเกณฑ์ดังนี้

เรือโดยสารระหว่างประเทศไม่น้อยกว่า 18 เมตร

เรืออื่น ๆ ต้องไม่น้อยกว่า 6 เมตร

ข้อ 61 เครื่องลอยน้ำต้องสามารถใช้ได้และมีความแข็งแรงมั่นคงไม่ว่าด้านใดจะลอยขึ้นข้างบน และในขณะที่แพลอยน้ำเมื่อเอาเหล็กที่มีน้ำหนัก 6.70 กิโลกรัม (15 ปอนด์) แขวนรอบ ๆ ห่างกัน 30 เซนติเมตร (1 ฟุต) (ต้องใช้เหล็กทั้งหมดไม่น้อยกว่า 28.6 กิโลกรัม หรือ 64 ปอนด์) จะต้องไม่ทำให้ส่วนบนของเครื่องลอยน้ำนั้น ณ จุดใด ๆ จมน้ำ

ข้อ 62 ห้องลอยผนึกอากาศหรือเครื่องลอยน้ำอื่น ๆ ต้องให้อยู่ใกล้กับขอบให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ และเครื่องลอยน้ำนั้นต้องไม่ใช่ชนิดที่ต้องทำให้พองลมก่อนใช้ วัสดุที่ใช้ทำเครื่องลอยน้ำนั้น ต้องไม่เปลี่ยนสภาพเมื่อถูกน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์จากน้ำมัน

ข้อ 63 ต้องมีห่วงเชือกสำหรับให้คนเกาะอยู่รอบ ๆ เครื่องลอยน้ำและต้องมีจำนวนห่วงเชือกเท่ากับจำนวนคนที่เครื่องลอยน้ำนั้นจะรับได้และที่ห่วงเชือกสำหรับเกาะทุก ๆ ห่วงต้องมีไม้ก๊อกหรือไม้เบา ๆ ลอยอยู่และระยะตกท้องช้างของห่วงนั้นเมื่อเปียกน้ำต้องไม่น้อยกว่า 15 เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 20 เซนติเมตร

สำหรับเครื่องลอยน้ำที่มีความสูงเกินกว่า 30 เซนติเมตรให้มีห่วงสำหรับคนเกาะได้ 2 แถว แถวหนึ่งให้อยู่ใกล้กับขอบบนของห้องลอยอีกแถวหนึ่งอยู่ใกล้กับขอบล่างของห้องลอย และให้อยู่ใกล้กับขอบของห้องลอยให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ สำหรับเครื่องลอยน้ำที่มีความสูงไม่เกิน 30 เซนติเมตร ให้ติดห่วงไว้ตรงแนวกึ่งกลางความสูง

เชือกที่ใช้ทำห่วงสำหรับเกาะต้องมีขนาดเส้นรอบวงไม่น้อยกว่า 4.5 เซนติเมตร เชือกดังกล่าวนี้ ให้ร้อยผ่านรูที่ขอบ และผูกไขว้ไว้สำหรับกันเลื่อน หรือใช้ลวดเหล็กเส้นเล็ก ๆ ผูกยึดติดกับเครื่องลอยน้ำแล้วแต่วิธีไหนจะแข็งแรงพอที่จะยกเครื่องลอยน้ำนั้นโดยยกที่ห่วงสำหรับเกาะนี้ได้

ข้อ 64 เครื่องลอยน้ำต้องมีเชือกสำหรับผ่วงผูกไว้

ข้อ 65 เครื่องลอยน้ำต้องมีน้ำหนักไม่เกิน 180 กิโลกรัม (400 ปอนด์) เว้นแต่จะมีเครื่องปล่อยลงน้ำที่ไม่ต้องใช้คนยก สำหรับเครื่องลอยน้ำที่มีน้ำหนักเกิน 135

กิโลกรัม (300 ปอนด์) ต้องมีขนาดกว้างไม่น้อยกว่า 1.06 เมตร (3 ฟุต 6 นิ้ว)

ข้อกำหนดสำหรับพวงชูชีพ

ข้อ 66 พวงชูชีพทุกพวงที่ใช้ในเรือต้องได้รับอนุมัติจากกรมเจ้าท่าให้ใช้ในเรือได้

ข้อ 67 พวงชูชีพต้องทำด้วยแท่งไม้ก๊อก และทำให้เรียบยึดติดกันด้วยสลักให้แน่น หรือวัสดุลอยน้ำอื่น ๆ ที่มีประสิทธิภาพเท่าเทียมกัน และต้องไม่เปลี่ยนสภาพเมื่อถูกน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์จากน้ำมันสามารถลอยอยู่ในน้ำจืดโดยมีเหล็กหนัก 14.5 กิโลกรัม - (32 ปอนด์) ถ่วงอยู่ได้ไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง)

ข้อ 68 พวกชูชีพที่ทำจากพลาสติกหรือวัสดุที่ประกอบขึ้นจากสารประกองทางเคมีต้องคงคุณสมบัติในการลอยน้ำอยู่ได้ และมีความทนทานดีเมื่อลอยอยู่ในน้ำทะเล เมื่อถูกน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์จากน้ำมัน เมื่ออยู่ในอุณหภูมิที่เปลี่ยนแปลงไป หรือลมฟ้าอากาศที่เปลี่ยนแปลงเมื่ออยู่ในทะเลเปิด

ข้อ 69 พวงชูชีพต้องไม่ทำจากพืชหรือเศษไม้ก๊อกที่เป็นชิ้นเล็ก ๆ หรือสิ่งของที่หลุดลุ่ยได้และต้องใช้ได้โดยไม่จำเป็นต้องอัดลมก่อนใช้

ข้อ 70 พวงชูชีพต้องมีขนาดดังนี้

เส้นผ่าศูนย์กลางภายใน 45 เซนติเมตร

เส้นผ่าศูนย์กลางภายนอก 75 เซนติเมตร

เส้นผ่าศูนย์กลางหน้าตัดของพวงชูชีพด้านใหญ่ 15 เซนติเมตร

เส้นผ่าศูนย์กลางหน้าตัดของพวงชูชีพด้านเล็ก 10 เซนติเมตร

ข้อ 71 พวงชูชีพต้องมีสีที่เห็นได้ง่าย

ข้อ 72 พวงชูชีพทุกพวงต้องเขียนชื่อเรือใหญ่ และเมืองท่าจดทะเบียนด้วยตัวอักษรอารบิคตัวพิมพ์ใหญ่ พวงชูชีพที่ทำจากวัสดุอย่างอื่นนอกจากไม้ก๊อกต้องมีชื่อผู้ทำพวงชูชีพนั้นติดไว้อย่างถาวร

ข้อ 73 พวงชูชีพทุกพวงต้องมีห่วงเชือกสำหรับเกาะ เชือกนั้นต้องไม่แตก

เป็นเส้ียน และต้องผูกยึดไว้เป็นระยะห่างเท่า ๆ กัน 4 จุด ซึ่งทำให้เกิดเป็นห่วง 4 ห่วง แต่ละห่วงต้องมีความยาวไม่น้อยกว่า 70 เซนติเมตร

ข้อ 74 น้ำหนักของพวงชูชีพ เมื่อทำเสร็จใหม่ ๆ ต้องไม่เกิน 6 กิโลกรัม

ข้อกำหนดสำหรับเสื้อชูชีพ

ข้อ 75 เสื้อชูชีพที่ใช้ในเรือต้องได้รับอนุมัติจากกรมเจ้าท่าให้ใช้ในเรือได้

ข้อ 76 เสื้อชูชีพสำหรับผู้ใหญ่ ซึ่งมีน้ำหนักตั้งแต่ 35 กิโลกรัม ขึ้นไปต้องสามารถพยุงเหล็กหนัก 7.5 กิโลกรัม ในน้ำจืดได้เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง

ข้อ 77 เสื้อชูชีพต้องเป็นไปตามกำหนดดังนี้

(ก) ต้องทำให้เกิดอันตรายน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ในเมื่อผู้ใช้สวมไม่ถูกวิธี และต้องสามารถสวมกลับเอาด้านในออกได้ด้วย

(ข) เมื่อผู้สวมอยู่ในน้ำนิ่งในลักษณะยืนตรงเสื้อชูชีพนั้น ต้องทำให้ผู้สวมพลิกกับไปอยู่ในลักษณะเอนหงายหลังและมีที่รองรับศีษะผู้ที่สวมใส่ได้ภายใน 5 วินาทีไม่ว่าผู้สวมจะมีสติอยู่หรือหมดสติก็ตาม และต้องให้ปากของผู้สวมอยู่สูงพ้นระดับน้ำ

(ค) เสื้อชูชีพต้องไม่เปลี่ยนสภาพและคุณสมบัติเมื่อถูกน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์จากน้ำมัน

(ง) เสื้อชูชีพต้องมีสีที่เห็นได้ง่าย

(จ) เสื้อชูชีพต้องมีห่วงหรืออุปกรณ์ที่คล้ายคลึงกันที่มีกำลังพอสำหรับช่วยชีวิตให้สะดวก

(ฉ) เสื้อชูชีพต้องทำด้วยวัสดุที่ไม่ไวไฟ และผ้าที่เย็บเป็นตัวเสื้อต้องไม่ผุเปื่อยง่าย

(ช) ต้องมีนกหวีดผูกติดไว้ด้วยเชือกอย่างแน่นหนาเป็นประจำ

(ซ) แถบผ้าสำหรับรัดเสื้อชูชีพต้องสามารถทนกำลังได้ถึง 90 กิโลกรัม ต้องมีวิธีรัดอย่างง่าย ๆ และพร้อมที่จะใช้ได้ทันที

ถ้าใช้โลหะเป็นแถบรัดต้องให้มีขนาดและรับกำลังได้ตามที่กำหนดสำหรับแถบผ้า และต้องเป็นโลหะที่ไม่เป็นสนิม

(ฌ) เมื่อคนสวมเสื้อชูชีพกระโดดจากที่สูง 6 เมตร ลงไปในน้ำ ต้องไม่มีอันตรายหรือหลุดไปจากเสื้อชูชีพ

ข้อ 78 เสื้อชูชีพต้องทำจากนุ่นหรือวัสดุอื่นใดที่ให้ผลทางลอยตัวเท่าเทียมกัน

ข้อ 79 เสื้อชูชีพที่ทำจากนุ่นนอกจากต้องเป็นไปตามข้อกำหนดข้างบนแล้ว ต้องเป็นไปตามข้อกำหนด ดังนี้

(ก) ต้องใช้นุ่นไม่น้อยกว่า 1 กิโลกรัม

(ข) นุ่นที่ใช้ต้องมีคุณภาพในการลอยตัวดีเป็นปุยดีอัดให้แน่นปราศจากเมล็ดหรือวัสดุอื่นเจือปน

(ค) นุ่นที่ใช้ในเสื้อชูชีพต้องมีเครื่องป้องกันน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์จากน้ำมันซึ่งจะทำให้คุณสมบัติในการลอยตัวของนุ่นเสียไปโดยให้ทำการทดลองดังนี้ คือ เอาน้ำผสมกับน้ำมันเบนซินให้มีน้ำมันลอยอยู่หนา 3 มิลลิเมตร ให้น้ำหนักถ่วงเสื้อชูชีพเท่ากับครึ่งหนึ่งของน้ำหนักที่กำหนดไว้สำหรับใช้กับเสื้อชูชีพนั้น แช่อยู่ในน้ำและน้ำมันนาน 48 ชั่วโมง กำลังลอยตัวของเสื้อชูชีพต้องไม่ลดลงเกินกว่า 2 เปอร์เซ็นต์ของกำลังลอยตัวก่อนทดลอง

(ง) ผ้าที่ใช้ทำเสื้อชูชีพต้องซักน้ำให้หดตัวเข้าที่ก่อนนำมาเย็บเป็นเสื้อชูชีพ เนื้อผ้าต้องปราศจากกาวหรือแป้งสำหรับลงผ้าหรือวัสดุอื่นใด

ด้ายที่เย็บเสื้อชูชีพต้องมีคุณภาพไม่ต่ำกว่าด้ายหลอดเบอร์ 25 เอ

ข้อ 80 เสื้อชูชีพที่ทำจากวัสดุอื่น ๆ ที่มิใช่นุ่นนอกจากจะต้องเป็นไปตาม ข้อกำหนดดังกล่าวข้างต้นแล้ว ต้องเป็นไปตามข้อกำหนดดังนี้

(ก) วัสดุนั้นต้องมีน้ำหนักไม่เกิน 198 กิโลกรัมต่อลูกบาศก์เมตรและต้องมีคุณสมบัติดีและสะอาด ถ้าวัสดุนั้นเป็นชิ้น ๆ ขนาดของแต่ละชิ้นต้องไม่เล็กกว่า 164 ลูกบาศก์เมตร เว้นแต่วัสดุนั้นเป็นชิ้น ๆ และอัดแน่นติดกันด้วยกาวชนิดพิเศษ

(ข) วัสดุนั้นต้องไม่เกิดปฏิกิริยาทางเคมี

ข้อ 81 บรรดาเสื้อชูชีพชนิดพองลมซึ่งอนุมัติให้ใช้ได้สำหรับลูกเรือของเรือที่มิใช่เรือโดยสารและเรือแท้งค์เกอร์ นอกจากต้องเป็นไปตาม ข้อ 77 แล้วต้องเป็นไปตามข้อกำหนดดังนี้

(ก) มีห้องลอย 2 ห้องแยกจากกันโดย

(1) ห้องหนึ่งมีกำลังลอยตัวสามารถพยุงเหล็กหนักอย่างน้อย 9 กิโลกรัม และอีกห้องหนึ่งอย่างน้อย 6 กิโลกรัม หรือ

(2) ห้องลอย 2 ห้อง เท่ากันมีกำลังลอยสามารถพยุงเหล็กหนัก
อย่างน้อยห้องละ 7.5 กิโลกรัม

(ข) ทำเครื่องหมายด้วยตัวอักษรไทยขนาดไม่ต่ำกว่า 2.54 เซนติเมตร
ทั้ง 2 ข้าง ด้วยข้อความว่า "สำหรับลูกเรือใช้เท่านั้น"

(ค) พองลมได้ทั้งโดยเครื่องกล และโดยใช้ปากเป่า

ข้อกำหนดสำหรับเข็มทิศเรือชูชีพ

ข้อ 82 บรรดาเข็มทิศที่ใช้ในเรือชูชีพต้องเป็นชนิดอยู่ในของเหลวซึ่งมีความถ่วง
จำเพาะ 0.93 ที่ 60° ฟ. ต้องใสไม่มีตะกอนไม่มีฝ้าและสิ่งสกปรกเจือปน เข็มทิศ
จะต้องทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพในอุณหภูมิระหว่าง - 10° ฟ ถึง 120° ฟ.

ข้อ 83 แม่เหล็กที่ใช้ในเข็มทิศต้องมีกำลังแรงพอที่จะหันเข็มที่ผิดไป 40
องศา ให้หันตรงได้ภายในเวลา 18 ถึง 22 วินาที ในอุณหภูมิ 60° ฟ.

ข้อ 84 ขนาดหน้าปัทม์ต้องมีเส้นผ่าศูนย์กลางโตพอที่จะอ่านได้ง่าย และหน้า
ปัทม์ต้องเรืองแสง หรือจัดให้มีเครื่องส่องแสงที่เหมาะสม

ข้อ 85 ตัวเรือนต้องทำให้มีที่สำหรับให้ของเหลวขยายตัวจาก -10° ฟ. ถึง
120° ฟ. ได้ และต้องผนึกกันรั่วได้ด้วย

ข้อ 86 วัสดุและฝีมือในการทำต้องดีและปราณีตสามารถใช้ในทะเลได้อย่าง มี
ประสิทธิภาพ

ข้อกำหนดสำหรับสมอทะเลประจำเรือชูชีพ

ข้อ 87 สมอทะเลประจำเรือชูชีพต้องมีลักษณะดังนี้

(ก) ต้องทำด้วยผ้าใบอย่างดี หรือวัสดุอื่นที่เหมาะสม

(ข) ต้องเย็บผ้าใบให้แข็งแรงดี และเจาะรูตาไก่สำหรับผูกเชือกขนาด

คนใช้เครื่องจักรไอน้ำ เรือกลเดินทะเลชั้นหนึ่ง	
ลำดับที่ 6 ประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษ ชำนาญงาน	เทียบเท่ากับ ประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักร ยนต์ชั้นหนึ่ง พิเศษ ชำนาญงาน
ลำดับที่ 7 ประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งหรือประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลเดินทะเลชั้นสอง หรือประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลลำน้ำชั้นหนึ่ง	เทียบเท่ากับ ประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่ง หรือประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลเดินทะเลชั้นสองหรือประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลลำน้ำชั้นหนึ่ง
ลำดับที่ 8 ประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นสอง หรือประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลลำน้ำชั้นสอง	เทียบเท่ากับ ประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นสอง หรือประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลลำน้ำชั้นสอง

ข้อ 95 ภายในระยะเวลาหนึ่งปี นับแต่ใช้ข้อบังคับนี้ การนับเวลาปฏิบัติหน้าที่นายยามเรือเดินในทะเลของเรือราชการ ตามข้อ 21 (3) และข้อ 22(2) ให้นับได้โดยมิต้องคำนึงว่า บุคคลนั้นมีประกาศนียบัตรชั้น 2 (ต้นหนที่หนึ่ง) หรือประกาศนียบัตรชั้น 3 (ต้นหนที่สอง) อยู่หรือไม่

ข้อ 96 บทบัญญัติในข้อ 36(1) ให้ใช้ MANOEUVRING BOARD CERTIFICAT แทนได้จนกว่าจะมีการเปิดหลักสูตร RADAR SIMULATOR ขึ้นในประเทศไทย

บทบัญญัติในข้อ 36 (2) ยังมิให้ใช้บังคับ จนกว่าจะมีการเปิดหลักสูตรที่ - กำหนดไว้ขึ้นในประเทศไทย

ข้อ 97 ภายในระยะเวลาหนึ่งปี นับตั้งแต่ใช้ข้อบังคับนี้ การนับเวลาทำงานในฝ่ายช่างกลในเรือ สำหรับเรือราชการของผู้สมัครสอบเพื่อขอรับ และเลื่อนชั้นประกาศนียบัตรให้นับโดยมิต้องคำนึงถึงว่า บุคคลนั้นได้มีประกาศนียบัตรมาก่อนหรือไม่

"ข้อ 98 ผู้ที่มีประกาศนียบัตรตามข้อ 5 และข้อ 49 ของข้อบังคับนี้ หากประสงค์จะทำการในเรือในตำแหน่งที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ในชั้นที่สูงกว่าประกาศนียบัตรที่ผู้นั้นถืออยู่ อาจได้รับการยกเว้นให้ทำการในตำแหน่งที่ให้ใช้ประกาศนียบัตรที่สูงกว่าไม่เกิน 1 ชั้น หากพิจารณาเห็นว่าผู้นั้นมีความรู้ความสามารถที่จะทำการในตำแหน่งนั้นได้ การอนุญาตนี้ให้เป็นอำนาจของอธิบดีเป็นผู้พิจารณาวินิจฉัยเป็นราย ๆ ไป

การยกเว้นนี้ให้ออกเป็นใบรับรองระบุข้อกำหนดในประกาศนียบัตรในระยะเวลาไม่เกิน 6 เดือน แต่ผู้ที่มีประกาศนียบัตรสำหรับเรือลำน้ำจะทำการในตำแหน่งที่สูงกว่าซึ่งกำหนดให้ใช้ประกาศนียบัตรเรือเดินทะเลไม่ได้"

"ข้อ 99 ให้อธิบดีกรมเจ้าท่าเป็นผู้รักษาการตามข้อบังคับนี้"

ประกาศ ณ วันที่ 20 เมษายน พ.ศ.2532

อำพล ตียาภรณ์
รองปลัดกระทรวงคมนาคม รักษาราชการแทน
อธิบดีกรมเจ้าท่า

รจ.106/80

แก้ข้อ ๙๘ และเพิ่มข้อ ๙๙ โดยข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยการสอบความรู้ผู้ทำการในเรือ ฉบับลงวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๓๓ รจ.๑๐๗/๓๒



ระเบียบ

6

ต้นฉบับเป็นหน้าว่าง

ระเบียบกรมเจ้าท่า
ว่าด้วยการตรวจและอนุมัติแบบแปลนเรือ
ฉบับที่ 1
พ.ศ.2529

เพื่อให้การปฏิบัติเป็นไปตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือในเรื่องที่เกี่ยวกับการตรวจ และอนุมัติแบบแปลน ก่อนการต่อเรือใหม่ การเปลี่ยนแปลง การดัดแปลง หรือซ่อมทำเรือทุกครั้ง หรือเรือที่ได้ต่อขึ้นเรียบร้อยแล้ว หรือเรือที่ได้ซื้อมาจากต่างประเทศ จึงจำเป็นต้องออกระเบียบนี้

ข้อ 1 ระเบียบนี้เรียกว่า "ระเบียบกรมเจ้าท่าว่าด้วยการตรวจและอนุมัติแบบแปลนเรือ ฉบับที่ 1 พ.ศ.2529"

ข้อ 2 ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 17 มีนาคม 2529 เป็นต้นไป

ข้อ 3 ให้ใช้ระเบียบนี้กับเรือทุกชนิดที่มีขนาดความยาวตลอดลำตั้งแต่ 24 เมตรขึ้นไป ตามหลักเกณฑ์ดังนี้

3.1 เรือที่วางกระดูกงูหรือต่อขึ้นใหม่ในวันหรือหลังวันที่ระเบียบนี้มีผลใช้บังคับ

3.2 เรือที่ได้ต่อขึ้นเรียบร้อยแล้ว และนำมาจดทะเบียนเรือไทย หรือขอรับใบอนุญาตใช้เรือครั้งแรก

3.3 เรือที่ได้ซื้อมาจากต่างประเทศ และได้รับอนุมัติแบบแปลน โดยสถาบันตรวจเรือของรัฐบาลหรือองค์การอื่น ๆ

3.4 เรือที่ใช้ก่อนระเบียบนี้ และมีการดัดแปลงหรือซ่อมทำ

ข้อ 4 ในระเบียบนี้ "เจ้าพนักงานผู้ตรวจแบบ" หมายความว่า วิศวกรฝ่ายตรวจแบบเรือและกฎข้อบังคับ กองตรวจเรือ กรมเจ้าท่า

ข้อ 5 การตรวจและอนุมัติแบบแปลนเรือตามระเบียบนี้มีความมุ่งหมายเพื่อ

5.1 ให้เรือที่สร้างใหม่ หรือเรือที่ใช้การอยู่แล้ว และมีการดัดแปลงหรือเปลี่ยนแปลงมีความแข็งแรงและปลอดภัยตามมาตรฐาน

5.2 กำหนดขนาดตันกรอสส์ ตันเนท และจำนวนผู้โดยสารที่ยอมให้บรรทุกได้

5.3 กำหนดแนวน้ำบรรทุก

ข้อ 6 การตรวจและอนุมัติแบบแปลนให้เจ้าพนักงานผู้ตรวจแบบเป็นผู้ตรวจให้เป็นไปตามมาตรฐานตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือและตามรายละเอียดของกฎการต่อและจัดชั้นเรือ ของสถาบันจัดชั้นเรือเฉพาะในส่วนที่ไม่ขัดกับรายละเอียดในกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ

ข้อ 7 การขอตรวจและอนุมัติแบบแปลน ให้เจ้าของเรือหรือผู้แทนยื่นคำร้องตามแบบในผนวก ก. และแบบแปลนตามรายการที่แสดงไว้ในผนวก ข. ท้ายระเบียบนี้ต่อกองตรวจเรือ กรมเจ้าท่า จำนวนแบบแปลนละ 3 ชุด ล่วงหน้าก่อนเริ่มทำการต่อเรือเป็นเวลาอย่างน้อย 15 วัน

ข้อ 8 เมื่อได้ตรวจแบบแปลนดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว ให้เจ้าพนักงานผู้ตรวจแบบทำรายการคำนวณประกอบการตรวจแบบ พร้อมกับประทับตราบนแบบที่ได้รับการตรวจแล้ว และลงนามการอนุมัติไว้เป็นสำคัญ แบบและรายการคำนวณที่อนุมัตินี้ ให้เจ้าพนักงานตรวจแบบเสนอตามลำดับชั้นถึงผู้อำนวยการกองตรวจเรือ

ข้อ 9 การส่งแบบแปลนคืนให้เจ้าของเรือหรือผู้แทน ให้ใช้แบบหนังสือนำส่งตามผนวก ค. ท้ายระเบียบนี้ จำนวนแบบแปลนละ 1 ชุด ส่วนอีก 2 ชุด ให้เก็บไว้เป็นหลักฐานที่ฝ่ายตรวจแบบเรือ และกฎข้อบังคับ 1 ชุด และฝ่ายตรวจสภาพเรือ 1 ชุด

ข้อ 10 ในการตรวจและอนุมัติแบบแปลนสำหรับเรือที่ใช้การอยู่แล้ว และมีการดัดแปลงหรือเปลี่ยนแปลงในอู่ซ่อมเรือต่างประเทศ ซึ่งไม่ใช่เป็นการดัดแปลงหรือเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญ ถ้าการตรวจและอนุมัติแบบแปลนเจ้าพนักงานผู้ตรวจแบบไม่สามารถกระทำได้ ให้เจ้าพนักงานตรวจเรือ ผู้ทำการตรวจเรือลำนั้นเป็นผู้ตรวจ

และอนุมัติแบบแปลนเป็นกรณีพิเศษ หลังจากดัดแปลงแล้วให้เจ้าพนักงานผู้ตรวจเรือส่งแบบแปลนที่ได้อนุมัติไปแล้ว รวมทั้งรายการเปลี่ยนแปลงให้ฝ่ายตรวจแบบเรือและกฎข้อบังคับ - เพื่อเก็บเป็นหลักฐาน

ข้อ 11 การตรวจและอนุมัติแบบแปลนสำหรับเรือที่ได้ต่อขึ้นเรียบร้อยแล้วหรือเรือที่ได้ซื้อมาจากต่างประเทศ ซึ่งได้รับการอนุมัติแบบแปลนโดยสถาบันตรวจเรือของรัฐบาลต่างประเทศ หรือสถาบันตรวจเรืออื่นที่รัฐบาลประเทศนั้นมอบหมายก่อนทำการจดทะเบียน - เรือไทย, ให้เจ้าพนักงานตรวจเรือผู้รับผิดชอบการตรวจเรือลำนั้น ๆ ขอแบบแปลน จากเจ้าของเรือหรือผู้แทนเจ้าของเรือ ตามที่ระบุไว้ในผนวก ข. ท้ายระเบียบนี้ จำนวนแบบละ 3 ชุด และส่งให้ฝ่ายตรวจแบบเรือและกฎข้อบังคับพิจารณา ว่าจะต้องมีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขหรือไม่อย่างใด

ข้อ 12 ถ้าเจ้าพนักงานตรวจเรือพบว่าเรือลำใดได้ต่อขึ้นมา หรือซ่อมทำโดยไม่ได้รับการตรวจและอนุมัติแบบแปลนก่อน ให้เจ้าพนักงานตรวจเรือระงับการออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ

ประกาศ ณ วันที่ 7 มีนาคม พ.ศ.2529

อำพล ดียาภรณ์
อธิบดีกรมเจ้าท่า

ประกาศกระทรวงคมนาคม
เรื่อง แต่งตั้งเจ้าพนักงานตรวจเรือ ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติมพุทธศักราช 2477 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งข้าราชการพลเรือนสามัญ สังกัดกรมเจ้าท่า ตำแหน่งเจ้าพนักงานตรวจเรือเป็นเจ้าพนักงานตรวจเรือตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ให้มีอำนาจปฏิบัติหน้าที่ตรวจเรือและออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 162 มาตรา 162 ทวิ มาตรา 162 ตรี มาตรา 163 มาตรา 164 และมาตรา 164 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2525 ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2526

พลเรือเอก ฮมร ศิริกายะ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ประกาศกรมเจ้าท่า
ที่ 353/2529
เรื่อง การกำหนดชั้นของสิ่งของและสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้

เนื่องจากประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัย แห่งชีวิตในทะเล ค.ศ.1974 (The International Convention for the Safety of Life at Sea 1974) และอนุสัญญาดังกล่าวมีผลบังคับใช้ต่อประเทศไทย ตั้งแต่วันที่ 18 มีนาคม 2528 เป็นต้นมานั้น เพื่อให้การกำหนดชั้นและประเภทของสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้ (Dangerous Goods) เป็นไปตามอนุสัญญาดังกล่าว และการแสดงเครื่องหมายและรายชื่อของสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้สอดคล้องกับ International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) อันเป็นที่ยอมรับของรัฐภาคี — อนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล 1974 โดยทั่วไป

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 189 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 18 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2525 อธิบดีกรมเจ้าท่าโดยอนุมัติของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม จึงให้กำหนดชั้นของสิ่งของและสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายไว้ ดังต่อไปนี้

1. สิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้ (Dangerous Goods) แบ่งออกเป็น 9 ชั้น ดังนี้

ชั้น 1 <u>วัตถุระเบิด</u> (Explosives) แบ่งออกเป็น 5 ประเภท ดังนี้

ประเภท 1.1 สารและสิ่งของที่อาจก่ออันตรายโดยการระเบิดรุนแรงฉับพลัน

ประเภท 1.2 สารหรือสิ่งของซึ่งอาจก่ออันตรายโดยการกระจายของสะเก็ดระเบิด แต่มิใช่โดยการระเบิดรุนแรงฉันพลัน

ประเภท 1.3 สารหรือสิ่งของซึ่งอาจก่ออันตรายโดยเปลวไฟพร้อมกับอันตรายจากการระเบิดบ้างเล็กน้อย หรืออันตรายจากการกระจายของสะเก็ดระเบิดบ้างเล็กน้อย แต่มิใช่จากการระเบิด

รุนแรงฉับพลัน

ประเภท 1.4 สารหรือสิ่งของซึ่งไม่ก่ออันตรายมากนัก

ประเภท 1.5 สารซึ่งไม่ไวต่อการเกิดอันตรายโดยการระเบิดจนโอกาส ที่จะจุดระเบิดมีน้อย หรือการเปลี่ยนขั้นจากการลุกไหม้เป็นการจุดระเบิดมีน้อยในสภาพการขนส่งโดยปกติ

ชั้น 2 ก๊าซ (Gases) แบ่งออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้

ประเภท 2.1 ก๊าซลุกติดไฟได้

ประเภท 2.2 ก๊าซชนิดไม่ลุกติดไฟ

ประเภท 2.3 ก๊าซมีพิษ

ชั้น 3 ของเหลวลุกติดไฟได้ (Inflammable liquids) แบ่งออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้

ประเภท 3.1 จำพวกที่มีจุดวาบไฟต่ำกว่า -18 เซลเซียส

ประเภท 3.2 จำพวกที่จุดวาบไฟสูงต่ำปานกลาง (-18° เซลเซียส แต่ไม่ถึง 23° เซลเซียส)

ประเภท 3.3 จำพวกมีจุดวาบไฟสูง 23° เซลเซียส หรือสูงกว่าจนถึง 61° เซลเซียส

ชั้น 4 ของแข็งลุกติดไฟได้ (Inflammable solids) แบ่งออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้

ประเภท 4.1 ของแข็งลุกติดไฟได้

ประเภท 4.2 สารซึ่งลุกไหม้ได้ทันที

ประเภท 4.3 สารซึ่งเมื่อถูกน้ำจะก่อให้เกิดก๊าซลุกติดไฟได้

ชั้น 5 สารซึ่งทำปฏิกริยากับออกซิเจน (Oxidizing substances) และสารออแกนนิคเปอร์ออกไซด์ (Organic Peroxides) แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้

ประเภท 5.1 สารซึ่งทำปฏิกริยากับออกซิเจน

ประเภท 5.2 ออแกนนิคเปอร์ออกไซด์

ชั้น 6 สารมีพิษและสารติดเชื้อ (Poisonous (toxic) and infectious substances) แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้

ประเภท 6.1 สารมีพิษ

ประเภท 6.2 สารติดเชื้อ

ชั้น 7 สารกัมมันตภาพรังสี (Radioactive substances)

ชั้น 8 สารกัดกร่อน (Corresives)

ชั้น 9 สารอันตรายอื่น ๆ (Miscellaneous dangerous substances) ซึ่งไม่สามารถจัดอยู่ในชั้นอื่นใดได้

2. เครื่องหมายบนแผ่นป้ายแสดงชั้นและประเภทของสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้ ให้เป็นไปตามใบแนบประกาศฉบับนี้

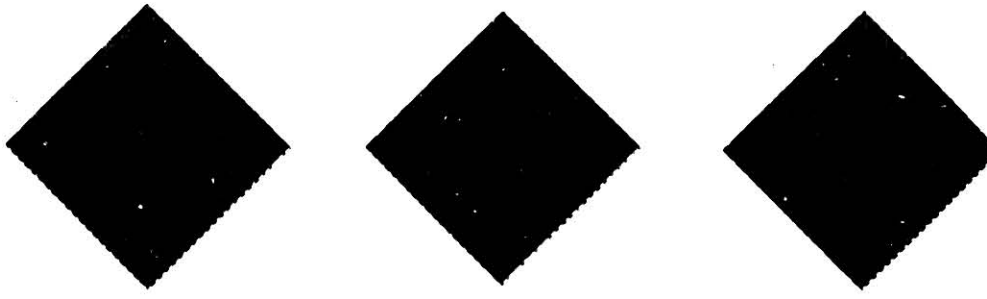
3. สารหรือสิ่งของใดจัดอยู่ในชั้นและประเภทใด ให้เป็นไปตาม International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization หรือ IMO)

ประกาศ ณ วันที่ 15 ธันวาคม 2529

อำพล ดียาภรณ์
อธิบดีกรมเจ้าท่า

ใบแนบประกาศกรมเจ้าท่า

แผ่นป้ายแสดงชั้นและประเภทของสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้

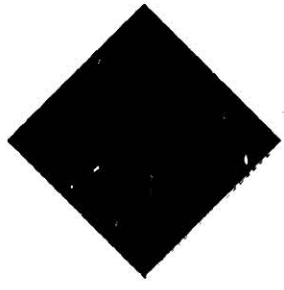


• ที่สำหรับแสดงตัวเลขชั้นและอักษรบอกกลุ่มที่บรรทุกรวมกันได้ เช่น 1–1D

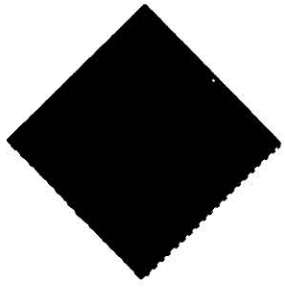
•• ที่สำหรับแสดงอักษรบอกกลุ่มที่บรรทุกร่วมกันได้ เช่น G

สำหรับสินค้าชั้น 1 ประเภท 1.4 กลุ่มที่บรรทุกร่วมกันได้ S

ไม่ต้องมีแผ่นป้าย แต่ต้องแสดง "1.4 S" ทุกหีบห่อ

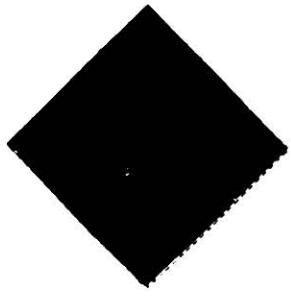


แผ่นป้ายแสดงวัตถุระเบิดชนิดเสี่ยงอันตราย
ชั้นรองสำหรับสารที่ทำปฏิกริยาในตัวเอง
ซึ่งจัดอยู่ในชั้น 4.1 และออแกนนิค
เปอร์ออกไซด์ ซึ่งมีคุณสมบัติระเบิดได้














DANGEROUS WHEN WET
4


OXIDIZING AGENT
5.1


ORGANIC PEROXIDE
5.2


POISON
6


HARMFUL
STOW AWAY FROM FOODSTUFFS
6


INFECTIOUS SUBSTANCE
In case of damage or leakage immediately notify public health authority
6


RADIOACTIVE I
7

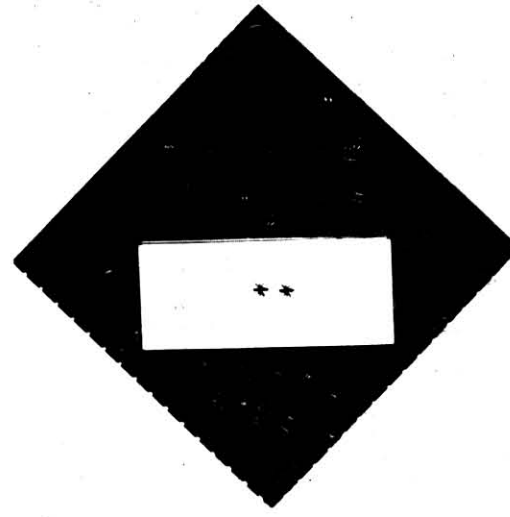

RADIOACTIVE II
7


RADIOACTIVE III
7


CORROSIVE
8

แผ่นป้ายใหญ่

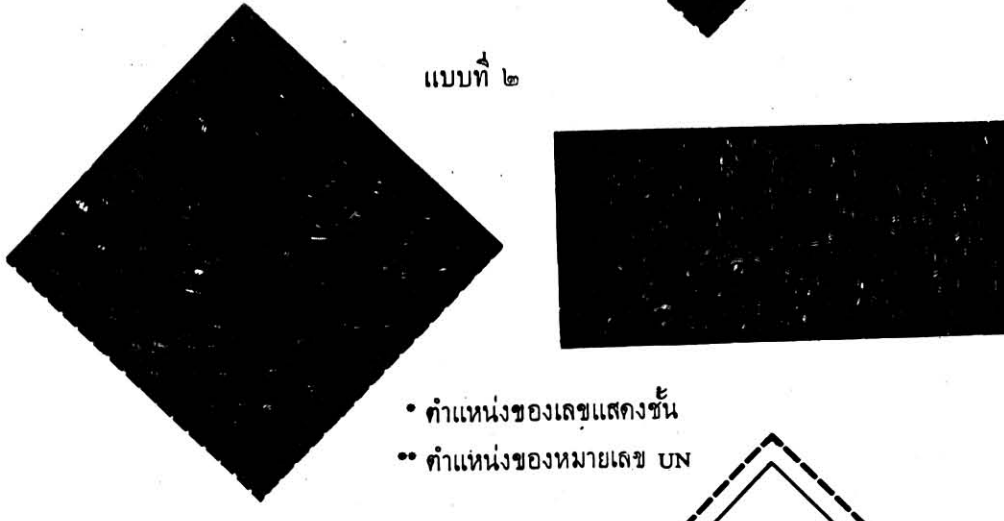
แบบที่ ๑



* ตำแหน่งของเลขแสดงชั้น

** ตำแหน่งแสดงหมายเลข UN

แบบที่ ๒



* ตำแหน่งของเลขแสดงชั้น

** ตำแหน่งของหมายเลข UN



ประกาศกระทรวงคมนาคม

เรื่อง แต่งตั้งอธิบดีกรมเจ้าท่า หัวหน้ากองตรวจท่า เจ้าพนักงานตรวจท่า เป็นเจ้าท่าตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 และมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติโอนอำนาจและหน้าที่เกี่ยวกับข้าราชการของกระทรวงหรือกรม ซึ่งได้มีการปรับปรุงใหม่ พุทธศักราช 2484 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม จึงแต่งตั้งอธิบดีกรมเจ้าท่า หัวหน้ากองตรวจท่า เจ้าพนักงานตรวจท่า เป็นเจ้าท่าตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย - พระพุทธศักราช 2456 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยแก้ไขเพิ่มเติม ให้มีอำนาจและหน้าที่ของเจ้าท่าตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทยทุกประการ

ประกาศ ณ วันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2506

พลโท พ. ปุณณกันต์
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ประกาศกระทรวงคมนาคม
เรื่อง แต่งตั้งเจ้าท่าตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 และมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติโอนอำนาจและหน้าที่เกี่ยวกับราชการของกระทรวงหรือกรม ซึ่งได้มีการปรับปรุงใหม่ พุทธศักราช 2484 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม จึงแต่งตั้งเจ้าพนักงานของกรมเจ้าท่า ตำแหน่งนายช่างตรวจเรือ เจ้าท่าจังหวัด เจ้าท่าจังหวัดผู้ช่วย นายทะเบียนเรือ และเจ้าพนักงานในกองทะเบียนของกรมเจ้าท่า ตำแหน่งตั้งแต่ประจำแผนกขึ้นไป - เป็นเจ้าท่าตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม ให้มีอำนาจและหน้าที่ทำการเปรียบเทียบคดีความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย

ประกาศ ณ วันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2506

พลโท พ. ปุณณกันต์
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ประกาศกระทรวงคมนาคม

เรื่อง แต่งตั้งเจ้าพนักงานออกใบอนุญาตและนายทะเบียนเรือ ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยแก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 และมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติโอนอำนาจและหน้าที่เกี่ยวกับราชการของกระทรวงหรือกรม ซึ่งได้มีการปรับปรุงใหม่ พุทธศักราช 2484 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม จึงแต่งตั้งเจ้าพนักงานของกรมเจ้าท่า ตำแหน่งเจ้าท่าจังหวัด เจ้าท่าจังหวัดผู้ช่วยและนายทะเบียนเรือ และเจ้าพนักงานในกองทะเบียน - กรมเจ้าท่า ตำแหน่งตั้งแต่ประจำแผนกขึ้นไป เป็นเจ้าพนักงานออกใบอนุญาตและ นายทะเบียนเรือ ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม ให้มีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) ที่จะรับจดทะเบียนและออกใบอนุญาตใช้เรือตามกฎหมาย ว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย

(2) ที่จะไม่ยอมออกใบอนุญาตใช้เรือหรือเรียกคืนใบอนุญาตใช้เรือหรือกักเรือตามมาตรา 138 และมาตรา 139 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ด้วยความเห็นชอบของอธิบดีกรมเจ้าท่า

(3) ที่จะตรวจเรือเพื่อทราบว่าเรือนั้นได้รับใบอนุญาตใช้เรือถูกต้องหรือไม่ และได้มีการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติหรือกฎข้อบังคับอย่างใดหรือไม่ ตามความในมาตรา 151 และมาตรา 158 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

ประกาศ ณ วันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2506

พลโท พ. ปุณณกันต์
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

คำสั่งกรมเจ้าท่า
ที่ 938/2528
เรื่อง มอบหมายอำนาจ "เจ้าท่า"
ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย

อธิบดีกรมเจ้าท่าในฐานะ "เจ้าท่า" ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ขอมอบหมายอำนาจ "เจ้าท่า" ให้แก่เทศบาลและเมืองพัทยา ดังต่อไปนี้

1. มอบหมายอำนาจ "เจ้าท่า" ตามมาตรา 118 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขพิ่มเติมโดยข้อ 5 แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 50 ลงวันที่ 18 มกราคม พุทธศักราช 2515 ให้แก่เทศบาล และเมืองพัทยาโดยให้มีอำนาจดำเนินการในฐานะ "เจ้าท่า" ตามที่กำหนดไว้ในมาตรานี้ทุกประการ

2. มอบหมายอำนาจ "เจ้าท่า" ตามมาตรา 119 และมาตรา 120 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยข้อ 5 แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 50 ลงวันที่ 18 มกราคม พุทธศักราช 2515 ให้แก่เทศบาล และเมืองพัทยา โดยให้มีอำนาจดำเนินการในฐานะ "เจ้าท่า" ตามที่กำหนดไว้ในมาตราดังกล่าวทุกประการ เว้นแต่ในส่วนที่บัญญัติไว้เกี่ยวกับการอนุญาต ตามมาตราดังกล่าว ซึ่งกรมเจ้าท่าสงวนไว้โดยจะเป็นผู้อนุญาตเอง

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 26 มิถุนายน 2528 เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 5 พฤศจิกายน 2528

อำพล ตียาภรณ์
อธิบดีกรมเจ้าท่า

รจ.102/183

คำสั่งกรมเจ้าท่า
ที่ 36/2529
เรื่อง มอบหมายอำนาจ "เจ้าท่า"
ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย

อธิบดีกรมเจ้าท่าในฐานะ "เจ้าท่า" ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ขอมอบหมายอำนาจ "เจ้าท่า" ให้แก่จังหวัดพิจิตรและจังหวัดนครสวรรค์ดังต่อไปนี้

1. มอบหมายอำนาจ "เจ้าท่า" ตามมาตรา 118 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยข้อ 5 แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 50 ลงวันที่ 18 มกราคม พุทธศักราช 2515 ให้แก่จังหวัดพิจิตรและจังหวัดนครสวรรค์ โดยให้มีอำนาจดำเนินการในฐานะ "เจ้าท่า" ตามที่กำหนดไว้ในมาตรานี้ทุกประการ

2. มอบหมายอำนาจ "เจ้าท่า" ตามมาตรา 119 และมาตรา 120 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยข้อ 5 แห่ง ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 50 ลงวันที่ 18 มกราคม พุทธศักราช 2515 ให้แก่จังหวัดพิจิตรและจังหวัดนครสวรรค์ โดยให้มีอำนาจดำเนินการในฐานะ "เจ้าท่า" ตามที่กำหนดไว้ในมาตราดังกล่าวทุกประการ เว้นแต่ในส่วนที่บัญญัติไว้เกี่ยวกับการอนุญาตตามมาตราดังกล่าว ซึ่งกรมเจ้าท่าสงวนไว้โดยจะเป็นผู้อนุญาตเอง

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 13 มกราคม 2529 เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 13 มกราคม พ.ศ.2529

อำพล ตียาภรณ์
อธิบดีกรมเจ้าท่า

คำสั่งกรมเจ้าท่า
ที่ 76/2529
เรื่อง มอบหมายอำนาจ "เจ้าท่า" ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย

อธิบดีกรมเจ้าท่าในฐานะ "เจ้าท่า" ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ขอมอบหมายอำนาจ "เจ้าท่า" ให้แก่จังหวัดทุกจังหวัดดังต่อไปนี้

1. มอบหมายอำนาจ "เจ้าท่า" ตามมาตรา 118 แห่งพระราชบัญญัติการ - เดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยข้อ 5 แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 50 ลงวันที่ 18 มกราคม พุทธศักราช 2515 ให้แก่จังหวัดทุกจังหวัด โดยให้มีอำนาจดำเนินการในฐานะ "เจ้าท่า" ตามที่กำหนดไว้ในมาตรานี้ทุกประการ

2. มอบหมายอำนาจ "เจ้าท่า" ตามมาตรา 119 และมาตรา 120 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยข้อ 5 แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 50 ลงวันที่ 18 มกราคม 2515 ให้แก่จังหวัดทุกจังหวัด โดยให้มีอำนาจดำเนินการในฐานะ "เจ้าท่า" ตามที่กำหนดไว้ในมาตราดังกล่าวทุกประการ เว้นแต่ในส่วนที่บัญญัติไว้เกี่ยวกับการอนุญาตตามมาตราดังกล่าว ซึ่งกรมเจ้าท่าสงวนไว้โดยจะเป็นผู้อนุญาตเอง

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 16 มกราคม 2529 เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 23 มกราคม พ.ศ.2529

เรือเอกพงศักดิ์ วงศ์สมุทร
รองอธิบดี รักษาราชการแทน
อธิบดีกรมเจ้าท่า

คำสั่งกรมเจ้าท่า
ที่ 1007/2529
เรื่อง มอบหมายอำนาจเจ้าท่าตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย

อธิบดีกรมเจ้าท่าในฐานะ "เจ้าท่า" ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ขอมอบหมายอำนาจ "เจ้าท่า" ตามมาตรา 119 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยข้อ 5 แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 50 ลงวันที่ 18 มกราคม พุทธศักราช 2515 ให้แก่สุขาภิบาลเกาะสีชัง โดยให้มีอำนาจดำเนินการในฐานะ "เจ้าท่า" ตามที่กำหนดไว้ในมาตราดังกล่าวทุกประการ เว้นแต่ในส่วนที่บัญญัติไว้เกี่ยวกับการอนุญาต ซึ่งกรมเจ้าท่าสงวนไว้โดยจะเป็น ผู้อนุญาตเอง โดยมอบหมายอำนาจในพื้นที่ตั้งแต่พิกัด ดังนี้

Latitude 1449000 m-1459000 m N
Longitude 690000 m-700000 m E

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2529 เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 3 ธันวาคม พ.ศ.2529

อำพล ตียาภรณ์
อธิบดีกรมเจ้าท่า

รจ.104/25

(คำสั่งนี้ถูกยกเลิกแล้วโปรดดูหน้า 306)

คำสั่งกรมเจ้าท่า
ที่ 15/2530
เรื่อง มอบอำนาจเจ้าท่าตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย

ตามคำสั่งกรมเจ้าท่า ที่ 1007/2529 ลงวันที่ 3 ธันวาคม 2529 มอบอำนาจเจ้าท่าให้สุขาภิบาลเกาะสีชัง มีอำนาจตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยไปแล้วนั้น

เนื่องจากมีข้อความผิดพลาดบางประการเกี่ยวกับพื้นที่ที่มอบหมาย ฉะนั้น จึงให้ยกเลิกคำสั่งที่ 1007/2529 ลงวันที่ 3 ธันวาคม 2529 เสีย และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน ดังต่อไปนี้

อธิบดีกรมเจ้าท่าในฐานะ "เจ้าท่า" ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยขอมอบหมายอำนาจ "เจ้าท่า" ตามมาตรา 119 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือ ในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยข้อ 5 แห่งประกาศของคณะ - ปฏิวัติ ฉบับที่ 50 ลงวันที่ 18 มกราคม พุทธศักราช 2515 ให้แก่สุขาภิบาลเกาะสีชัง โดยให้มีอำนาจดำเนินการในฐานะ "เจ้าท่า" ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ดังกล่าวทุกประการ เว้นแต่ในส่วนที่บัญญัติไว้เกี่ยวกับการอนุญาต ซึ่งกรมเจ้าท่าสงวนไว้ โดยจะเป็นผู้อนุญาตเอง โดยมอบหมายอำนาจในพื้นที่ตามพิกัด ดังนี้

Latitude 13° 06' 07" - 13° 11' 33" N.
Longitude 100° 45' 12" - 100° 50' 43" E.

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2529 เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 6 มกราคม พ.ศ.2530
โกเมท วงษ์ทองเหลือ
รองอธิบดี รักษาราชการแทน
อธิบดีกรมเจ้าท่า

คำสั่งกรมเจ้าท่า
ที่ 177/2530
เรื่อง มอบหมายอำนาจ "เจ้าท่า" ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย

อธิบดีกรมเจ้าท่าในฐานะ "เจ้าท่า" ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ขอมอบอำนาจ "เจ้าท่า" ให้แก่รองอธิบดีกรมเจ้าท่า ดังต่อไปนี้

มอบหมายอำนาจ "เจ้าท่า" ตามมาตรา 118 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 วึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยข้อ 5 แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 50 ลงวันที่ 18 มกราคม พุทธศักราช 2515 ให้แก่รองอธิบดีกรมเจ้าท่า (เรือเอกชิต อ่องสุวรรณ) ดำเนินการในฐานะ "เจ้าท่า" ในส่วนที่เกี่ยวกับผู้ได้กระทำความผิดเฉพาะการทำสิ่งล่วงล้ำลำน้ำที่เกิดขึ้นบริเวณตำบลเกาะยอ อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา ตามที่กำหนดไว้ในมาตรานี้ทุกประการ

สั่ง ณ วันที่ 27 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2530

อำพล ตียาภรณ์
อธิบดีกรมเจ้าท่า

ประกาศกระทรวงคมนาคม
เรื่อง แต่งตั้งเจ้าพนักงาน

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติมพุทธศักราช 2477 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม จึงแต่งตั้งให้วิศกร ระดับ 7 กองตรวจเรือ กรมเจ้าท่า เป็นเจ้าพนักงานมีอำนาจหน้าที่การตรวจเรือตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ 26 มิถุนายน 2530

พันโท สนั่น ขจรประศาสน์
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมปฏิบัติราชการแทน
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

คำสั่งกรมเจ้าท่า
ที่ 697/2530
เรื่อง มอบหมายอำนาจ "เจ้าท่า" ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย

อธิบดีกรมเจ้าท่าในฐานะ "เจ้าท่า" ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ขอมอบหมายอำนาจ "เจ้าท่า" ให้แก่อธิบดีกรมประมง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ดังต่อไปนี้

1. มอบหมายอำนาจ "เจ้าท่า" ตามมาตรา 158 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ให้เฉพาะในเรื่องการขึ้นไปตรวจ บนเรือประมง เพื่อให้ทราบว่าเรือนั้นได้รับอนุญาตสำหรับเรือแล้วหรือไม่

2. มอบหมายอำนาจ "เจ้าท่า" ตามมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 6) พุทธศักราช 2481 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 50 ลงวันที่ 18 มกราคม 2515 ให้เฉพาะในส่วนของการตรวจว่ามีการใช้เรือกลประมงทะเลโดยได้รับใบอนุญาตใช้เรือแล้วหรือไม่ หรือใช้เรือที่ใบอนุญาตใช้เรือสิ้นอายุแล้วหรือไม่

3. มอบหมายอำนาจ "เจ้าท่า" ตามมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2525 ให้เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการออกใบอนุญาตให้เรือประมงออกจากท่าเพื่อประกอบการประมงยังเมืองต่างประเทศ

4. มอบหมายอำนาจ "เจ้าท่า" ตามมาตรา 175 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2525 เฉพาะการตรวจเรือประมงทุกประการ

5. มอบหมายอำนาจ "เจ้าท่า" ในการพิจารณาเปรียบเทียบปรับตามความผิด

ที่ระบุไว้ในข้อ 1 ถึงข้อ 4 ได้ทุกประการ

ทั้งนี้ตั้งแต่วันที่ 31 กรกฎาคม 2530 เป็นต้นไป จนกว่าจะมีคำสั่งเปลี่ยนแปลงเป็นอย่างอื่น

สั่ง ณ วันที่ 31 กรกฎาคม 2530

อำพล ตียาภรณ์
อธิบดีกรมเจ้าท่า

คำสั่งกรมเจ้าท่า
ที่ 698/2530
เรื่อง มอบหมายอำนาจ "เจ้าท่า" ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย

ตามที่อธิบดีกรมเจ้าท่าในฐานะ "เจ้าท่า" ได้มอบหมายอำนาจ "เจ้าท่า" ให้แก่ผู้อำนวยการกอง กองตรวจท่า (ปัจจุบันเป็นกองตรวจการขนส่งทางน้ำ) ตามคำสั่งกรมเจ้าท่า ที่ 598/2520 ลงวันที่ 20 ตุลาคม 2520 ไปแล้วนั้น

โดยที่อธิบดีกรมเจ้าท่าเห็นว่า สมควรมอบหมายอำนาจ "เจ้าท่า" ให้กับผู้อำนวยการกอง กองตรวจการขนส่งทางน้ำเพิ่มขึ้นจากเดิม ฉะนั้น อธิบดีกรมเจ้าท่าในฐานะ "เจ้าท่า" จึงมอบหมายอำนาจ "เจ้าท่า" ตามข้อ 1.5 แห่งคำสั่งกรมเจ้าท่า ที่ 598/2520 ลงวันที่ 20 ตุลาคม 2520 ให้ผู้อำนวยการกอง กองตรวจการขนส่งทางน้ำ เป็นผู้ดำเนินการได้ภายในเขตที่รับผิดชอบสำหรับเรื่องงบประมาณในการดำเนินการหากมีข้อขัดข้องให้เสนอขออนุมัติเป็นราย ๆ ไป

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 31 กรกฎาคม 2530

อำพล ตียาภรณ์
อธิบดีกรมเจ้าท่า

คำสั่งกรมเจ้าท่า
ที่ 720/2530
เรื่อง มอบหมายอำนาจ "เจ้าท่า"
ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย

อธิบดีกรมเจ้าท่าในฐานะ "เจ้าท่า" ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ขอมอบหมายอำนาจ "เจ้าท่า" ให้กับผู้ว่าราชการจังหวัดทุกจังหวัด ดังต่อไปนี้

1. มอบหมายอำนาจ "เจ้าท่า" ตามมาตรา 155 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

2. มอบหมายอำนาจ "เจ้าท่า" ตามมาตรา 158 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ให้เฉพาะในเรื่องการขึ้นไปตรวจบนเรือโดยสารประเภทต่าง ๆ เพื่อให้ทราบว่าเรือนั้นได้รับอนุญาตสำหรับเรือแล้วหรือไม่

3. มอบหมายอำนาจ "เจ้าท่า" ตามมาตรา 160 วรรคแรกแห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 แก้ไขเพิ่มเติม โดยมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2525 ให้เฉพาะในเรื่องการตรวจสอบเรือโดยสารประเภทต่าง ๆ ที่ได้รับอนุญาตใช้เรือมีอุปกรณ์ และเครื่องใช้ประจำเรือว่าอยู่ในสภาพที่ใช้การได้ตามใบสำคัญที่ออกตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือตามมาตรา 163 และให้มีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้นายเรือโดยสารแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด

4. มอบหมายอำนาจ "เจ้าท่า" ตามมาตรา 175 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2525

5. มอบหมายอำนาจ "เจ้าท่า" ตามมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติมพุทธศักราช 2477

6. มอบหมายอำนาจ "เจ้าท่า" ตามมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 6) พุทธศักราช 2481

7. การมอบหมายอำนาจตาม 1 ถึง 6 ข้างต้นมอบหมายให้เฉพาะการ - ควบคุมดูแลการตรวจสอบเฉพาะเรือโดยสารประเภทต่าง ๆ ในเขตจังหวัดที่รับผิดชอบ และเมื่อได้ปฏิบัติตามอำนาจหน้าที่ได้รับมอบหมายแล้ว ให้มีอำนาจเป็น "เจ้าท่า" ในเรื่องการลงโทษเปรียบเทียบและข้อกำหนดในเรื่องการออกคำสั่งตามมาตรานั้น ๆ ด้วย

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไปจนกว่าจะมีคำสั่งเปลี่ยนแปลง

สั่ง ณ วันที่ 6 สิงหาคม 2530

อำพล ดียาภรณ์
อธิบดีกรมเจ้าท่า

ต้นฉบับเป็นหน้าว่าง



กฎข้อบังคับการตรวจเรือ

7

อุเทศ กฎข้อบังคับการตรวจเรือ

ม. 163

ฉบับที่	ความว่า.-	ลงวันที่	รจ./ตอน
(1)	ยกเลิกโดย ฉ.15 ข้อ 3(1)	21 ก.ย.65	
(2)	ยกเลิกโดย ฉ.15 (2)	18 ก.ค.82	56/
(3)	ยกเลิกโดย ฉ.15 (3)	12 ธ.ค.89	63/81
(4)	ยกเลิกโดย ฉ.15 (4)	15 มี.ค.06	80/33
(5)		2 ส.ค.06	80/83
(6)	ยกเลิกโดย ฉ.15 (5)	12	
(7)	ยกเลิกโดย ฉ.15 (6)	15	
(8)	ยกเลิกโดย ฉ.15 (7)	24 เม.ย.15	89/79
(9)	ยกเลิกโดย ฉ.15 (8)	21 พ.ย.15	89/185
(10)			
(11)	ยกเลิกโดย ฉ.15 (9)	22	
(12)	ยกเลิกโดย ฉ.15 (10)	23	
13	เรือยนต์เพลาใบจักรยาว	11 มี.ค.28	102/40
(14)	ยกเลิกโดย ฉ.15 (11)		
15	มี 193 ข้อ	28 พ.ย.28	102/179
16	กำหนดค่าธรรมเนียม	24 มิ.ย.29	103/154
(17)	ยกเลิก ฉ.15 ข้อ 4	15 ก.พ.33	107/32

กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ
(ฉบับที่ 13)
พ.ศ.2528

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 163(1) แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2525 เจ้าท่าโดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 กฎข้อบังคับนี้เรียกว่า "กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2528"

ข้อ 2 กฎข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ข้อ 3 เรือยนต์เพลาใบจักรยาวที่อนุญาตให้ใช้ในน่านน้ำไทย นอกจากจะต้องมีสภาพใช้งานได้ดีมีเสียงดังและควันดำไม่เกินระดับที่กำหนดไว้ในประกาศของกรมเจ้าท่าแล้วต้องมีลักษณะดังนี้

3.1 เรือที่มีความยาวไม่เกิน 10 เมตร ต้องมีเครื่องยนต์ชนิดไม่เกิน 4 สูบ และมีกำลังของเครื่องยนต์ไม่เกิน 60 แรงม้าเบรค (BHP.)

3.2 เรือที่มีความยาวเกิน 10 เมตร หรือเรือที่มีขนาดเกินกว่า 3 ตันกรอสส์ ต้องมีเครื่องยนต์ชนิดไม่เกิน 6 สูบ และมีกำลังของเครื่องยนต์ไม่เกิน 100 แรงม้าเบรค (BHP.)

3.3 ให้ผู้ควบคุมเรือละผู้ควบคุมเครื่องจักรของเครื่องยนต์เพลาใบจักรยาวเป็นบุคคลคนเดียวกันได้ ทั้งนี้ บุคคลนั้นต้องมีประกาศนียบัตรของกรมเจ้าท่า สำหรับผู้ควบคุมเรือและสำหรับผู้ควบคุมเครื่องจักรสำหรับเรือนั้นด้วย

3.4 ภายใต้บังคับข้อ 3.1 และข้อ 3.2 เรือยนต์เพลาใบจักรยาวที่ใช้สำหรับบรรทุกคนโดยสารต้องมีความยาวไม่เกิน 16 เมตรในทุกกรณี

ประกาศ ณ วันที่ 11 มีนาคม พ.ศ.2528

อำพล ตียาภรณ์
อธิบดีกรมเจ้าท่า

รจ.102/40

หมายเหตุ.- เหตุผลในการประกาศใช้กฎข้อบังคับฉบับนี้ คือ เพื่อควบคุมให้การเดินเรือโดยเรือยนต์เพลาใบจักรยาวเป็นไปด้วยความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางน้ำเพื่อการสัญจรและอยู่อาศัยทั่วไป จึงต้องออกกฎข้อบังคับนี้

กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ
(ฉบับที่ 15)
พ.ศ.2528

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 163 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2525 เจ้าท่าโดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแล้ว ออกกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือไว้ดังนี้ไปนี้

ข้อ 1 กฎข้อบังคับนี้เรียกว่า "กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 15) พ.ศ.2528"

ข้อ 2 กฎข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป เว้นแต่เรือลำใด ใบอนุญาตใช้เรือยังไม่สิ้นอายุ ให้ปฏิบัติไปตามเดิมจนกว่าใบอนุญาตสิ้นอายุ

ข้อ 3 ให้ยกเลิกความใน

(1) กฎข้อบังคับการตรวจเซอร์เวย์ภาคที่ 1 พุทธศักราช 2457 แก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศกรมเจ้าท่า ลงวันที่ 21 กันยายน พุทธศักราช 2465

(2) กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 2) พุทธศักราช 2482

(3) กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 3) พุทธศักราช 2489

(4) กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 4) พุทธศักราช 2506

(5) กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2512

(6) กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2515

(7) กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2515

(8) กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2515

(9) กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 11) พ.ศ.2522

(10) กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2523

(11) กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 14) พ.ศ.2528

ให้ใช้ความดังต่อไปนี้แทน และบรรดากฎข้อบังคับและระเบียบในส่วนที่บัญญัติไว้แล้วในกฎข้อบังคับนี้ หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับบทแห่งกฎข้อบังคับนี้ ให้ใช้กฎข้อบังคับนี้แทน

ภาคที่ 1
หมวด ก.
ข้อบังคับทั่วไป

ข้อ 1 ในกฎข้อบังคับนี้

"เรือ" หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุก ลำเลียง โดยสาร ลากจูง ดัน ยก ขุด หรือลอกรวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้ในน้ำได้ทำนองเดียวกัน

"เรือเดินทะเล" หรือ "เรือทะเล" หมายความว่า เรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเล ตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ

"เรือลำน้ำ" หมายความว่า เรือที่ใช้อยู่ในแม่น้ำ ลำคลอง ห้วย หนอง บึง ทะเลสาบ และไม่แล่นพ้นออกจากปากแม่น้ำนั้น ๆ

"เรือกล" หมายความว่า เรือที่ขับเคลื่อนโดยเครื่องจักรกลอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือหลายอย่าง จะใช้กำลังอื่นด้วย หรือไม่ก็ตาม

"เครื่องจักรใหญ่" หมายความว่า เครื่องจักรกลอย่างใด ๆ ที่ใช้สำหรับขับเคลื่อนเรือ

"จำนวนแรงม้าเบรค" หมายความว่า จำนวนแรงม้าเบรค ตามเอกสารหลักฐานของผู้สร้างที่เชื่อถือได้ หรือจำนวนแรงม้าเบรคที่คำนวณได้ โดยวิธีการที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับนี้

ข้อ 2 เจ้าของ หรือตัวแทนเจ้าของเรือ ที่มีความประสงค์จะให้เจ้าพนักงานตรวจเรือออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ เพื่ออนุญาตให้ใช้เรือ ต้องยื่นคำร้องตามแบบพิมพ์ของกรมเจ้าท่าล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 3 วัน สำหรับการตรวจเรือภายในประเทศ - และไม่น้อยกว่า 21 วัน สำหรับการตรวจเรือในต่างประเทศ

ข้อ 3 เจ้าของ หรือตัวแทนเจ้าของเรือ ต้องจัดเตรียมเรือไว้ให้เจ้าพนักงานตรวจเรือให้พร้อมในวันกำหนดการตรวจเรือ ตามวิธีการที่เจ้าพนักงานตรวจเรือบอกกล่าว และให้มีหนังสือยืนยันกำหนดนัดถึงเจ้าพนักงานตรวจเรือก่อนกำหนดนัด ไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง โดยให้แจ้งตำบลที่เรือจอด หรือเข้าอู่อยู่ไว้ด้วย

ข้อ 4 เจ้าพนักงานตรวจเรือ ต้องทำการตรวจเรือต่อหน้าเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือ และหากปรากฏข้อบกพร่องซึ่งจะต้องซ่อมแซมแก้ไขต่อเติม เปลี่ยนแปลง หรือจัดหา เพื่อให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับนี้ให้เจ้าพนักงานตรวจเรือแจ้งให้เจ้าของ หรือตัวแทนเจ้าของเรือทราบเป็นลายลักษณ์อักษร

ข้อ 5 เมื่อเจ้าของ หรือตัวแทนเจ้าของเรือ ได้ปฏิบัติตามที่เจ้าพนักงานตรวจเรือได้แจ้งให้ทราบตามข้อ 4 แล้ว ให้แจ้งให้เจ้าพนักงานตรวจเรือทราบ เพื่อตรวจดูผลการปฏิบัติ เจ้าพนักงานตรวจเรือจะกำกับขณะทำการซ่อมแซม แก้ไข ต่อเติม เปลี่ยนแปลง หรือจัดหาอยู่ด้วยก็ได้

ข้อ 6 เจ้าพนักงานตรวจเรือ จะออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือให้ เมื่อได้ตรวจตัวเรือ เครื่องจักร อุปกรณ์ และเครื่องมือเครื่องใช้ต่าง ๆ ตลอดจนจำนวน และคุณสมบัติของคนประจำเรือว่า ถูกต้องตามกฎข้อบังคับนี้แล้วทุกประการ

ข้อ 7 เมื่อเจ้าพนักงานตรวจเรือ ปฏิเสธการออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือให้แก่เรือลำใด ให้เจ้าพนักงานตรวจเรือผู้นั้น รายงานต่อผู้อำนวยการกอง กองตรวจเรือ ถึงอุปสรรค และข้อขัดข้องในโอกาสแรกซึ่งต้องอยู่ในระยะเวลา 3 วันทำการนับตั้งแต่กลับจากการตรวจเรือ

ข้อ 8 ในกรณีที่เจ้าของ หรือตัวแทนเจ้าของเรือ ไม่เห็นด้วยกับการวินิจฉัย - สั่งการใด ๆ ของเจ้าพนักงานตรวจเรือ ให้อุทธรณ์เป็นลายลักษณ์อักษรต่อผู้อำนวยการกองกองตรวจเรือภายใน 5 วัน นับตั้งแต่วันที่เจ้าพนักงานตรวจเรือวินิจฉัยสั่งการ เจ้าของหรือ

ตัวแทนเจ้าของเรือและเจ้าพนักงานตรวจเรือ มีสิทธิอุทธรณ์คำวินิจฉัยของผู้อำนวยการกองกองตรวจเรือ เป็นลายลักษณ์อักษรต่ออธิบดีกรมเจ้าท่า คำวินิจฉัยของอธิบดีถือเป็นที่สุด

ข้อ 9 การตรวจเรือตามกฎข้อบังคับนี้ ให้กระทำโดยเจ้าพนักงานตรวจเรือในกรณีที่เจ้าพนักงานตรวจเรือมอบหมายให้บุคคล หรือนิติบุคคลอื่นใด เป็นผู้ตรวจสอบแทน - เฉพาะแห่ง เจ้าพนักงานตรวจเรือผู้มอบหมาย ต้องรับผิดชอบในความถูกต้องสมบูรณ์ ของการตรวจสอบนั้น

ข้อ 10 ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ เพื่ออนุญาตให้ใช้เรือมีอายุไม่เกิน 12 เดือน นับตั้งแต่วันที่การตรวจเรือเสร็จสิ้นลง และให้ใช้ตามแบบท้ายกฎข้อบังคับนี้

ข้อ 11 เมื่อมีอุบัติเหตุอันอาจทำให้สมรรถภาพของเรือเปลี่ยนแปลงไป เจ้าของ หรือตัวแทนเจ้าของเรือต้องรายงานให้กรมเจ้าท่าทราบโดยพลัน

ข้อ 12 เมื่อเจ้าท่ามีเหตุผลสงสัยว่า เรือที่มีใบอนุญาตใช้เรือลำใด มีสภาพหรืออุปกรณ์ไม่ครบถ้วนถูกต้องตามใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ เพื่ออนุญาตให้ใช้เรือ ก็อาจร้องขอให้เจ้าพนักงานตรวจเรือขึ้นไปตรวจเรือนั้นอีกได้

ข้อ 13 การเปลี่ยนแปลงแบบเรือ ตัวเรือ เครื่องจักร และอุปกรณ์ในสิ่งซึ่งเป็นผล หรืออาจเป็นผลต่อสมรรถภาพของเรือ มีผลทำให้ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือเป็นอันยกเลิกตั้งแต่วันที่มีการเปลี่ยนแปลงเว้นแต่จะได้รับอนุมัติจากเจ้าพนักงานตรวจเรือก่อน

ข้อ 14 การตรวจประจำปีต้องกระทำทุกรอบ 12 เดือน

ข้อ 15 การตรวจเรือในอู่แห้ง หรือบนคานลาด

ก. สำหรับเรือโดยสาร ต้องกระทำทุกรอบ 12 เดือน

ข. เรืออื่น ๆ ที่มิใช่เรือโดยสาร ต้องกระทำในระยะห่างกันไม่เกิน 24 เดือน เว้นแต่เมื่อเจ้าพนักงานตรวจเรือได้ตรวจพบว่าเรือลำนั้นอยู่ในสภาพที่ไม่ - ปลอดภัย จะสั่งให้เข้าอู่ หรือขึ้นอยู่บนคานลาดเพื่อรับการตรวจก่อนกำหนดเข้าอู่ก็ได้ หรือเมื่อเรือลำนั้นใช้สีชนิดพิเศษหรือมีกรรมวิธีพิเศษป้องกันการสึกกร่อนของตัวเรือใต้แนวน้ำ ก็อาจผ่อนผันระยะเวลาการเข้าอู่ของเรือนั้นต่อไปได้อีก แต่เมื่อได้รับการผ่อนผันแล้ว ต้องไม่ทำให้ระยะเวลาการเข้าอู่ หรือขึ้นอยู่บนคานลาด เพื่อรับการตรวจห่างกันเกินกว่า 30 เดือน

ข้อ 16 สำหรับเรือที่มีขนาดไม่เกิน 60 ตันกรอสส์ หรือเรือประมง การตรวจเรือประจำปีให้ตรวจสภาพทั่ว ๆ ไป ในขณะที่เรือลอยน้ำ เว้นแต่เมื่อเจ้าพนักงานตรวจเรือได้พบว่าเรือลำนั้น อยู่ในสภาพที่ไม่ปลอดภัยสำหรับใช้งาน จะสั่งให้เข้าอู่ หรือขึ้นบนคานลาด เพื่อรับการตรวจก็ได้

ข้อ 17 การตรวจพิเศษ ให้กระทำทุกรอบ 4 ปี สำหรับการตรวจพิเศษครั้งแรกนั้น ให้กระทำเมื่อครบ 4 ปี หลังจากต่อเรือเสร็จหรือเมื่อนำเรือมาจดทะเบียนครั้งแรก ส่วนครั้งต่อไปให้กระทำเมื่อครบ 4 ปี นับจากครั้งก่อน

ข้อ 18 ในการตรวจพิเศษ ถ้าเจ้าของ หรือตัวแทนเจ้าของเรือไม่สามารถจะจัดให้กระทำการตรวจพิเศษให้เสร็จสมบูรณ์ได้ในวันที่ครบกำหนด เจ้าพนักงานตรวจเรือ อาจผ่อนผันให้เป็นบางส่วน หรือทั้งหมดก็ได้ แต่ระยะเวลาที่ผ่อนผันต้องไม่เกิน 12 เดือน นับจากวันที่ครบกำหนด

ข้อ 19 ในกรณีที่การตรวจพิเศษ ไม่สามารถกระทำให้เสร็จสมบูรณ์ ในโอกาสเดียวกันได้ ให้ถือเอาวันที่ทำการตรวจส่วนสำคัญเสร็จเป็นวันที่การตรวจพิเศษเสร็จสมบูรณ์

ข้อ 20 เมื่อเจ้าของ หรือตัวแทนเจ้าของเรือร้องขอ เจ้าพนักงานตรวจเรืออาจผ่อนผันให้กระทำการตรวจพิเศษ โดยระบบการตรวจต่อเนื่อง (Continuous Survey) ได้

ข้อ 21 ในระหว่างการตรวจพิเศษหากพบสิ่งบกพร่อง หรือมีข้อสงสัย เจ้าพนักงานตรวจเรือ อาจสั่งให้เปิดหรือรื้อ เพื่อการตรวจได้ตามความจำเป็น และเจ้าของ หรือตัวแทนเจ้าของเรือ ต้องทำการซ่อมหรือแก้ไข สิ่งบกพร่องต่าง ๆ เหล่านั้นให้อยู่ในสภาพที่ดี

ข้อ 22 เจ้าพนักงานตรวจเรือ อาจสั่งให้นำชิ้นส่วนของวัสดุที่ใช้ทำส่วน - ต่าง ๆ ของเรือไปทำการทดสอบเพื่อทราบคุณสมบัติก็ได้

ข้อ 23 ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการเดินทางไปตรวจเรือ เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือ ต้องมอบไว้ให้เจ้าพนักงานตรวจเรือก่อนถึงกำหนดการเดินทาง

หมวด ข.
การแบ่งประเภทเรือ

ข้อ 1 ให้แบ่งประเภทเรือตามเขตการใช้เรือ และลักษณะของเรือออกเป็นดังนี้

1.1 เรือกลเดินต่างประเทศ (FOREIGN TRADE VESSEL)

1.2 เรือกลเดินในเขตเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (SOUTH EAST ASIA REGIONAL TRADE VESSEL)

1.3 เรือกลเดินประเทศใกล้เคียง (HOME TRADE VESSEL)

1.4 เรือกลเดินประเทศใกล้เคียงจำกัดเขต (HOME TRADE VESSEL LIMITED AREA)

1.5 เรือกลเดินทะเลเฉพาะเขต (LOCAL TRADE VESSEL)

1.6 เรือกลเดินทะเลชายแดน (NEIGHBOURING AREA VESSEL)

1.7 เรือกลประมง (FISHING VESSEL)

1.8 เรือเดินทะเลที่มิใช่เรือกล (NON-SELF PROPELLED VESSEL)

1.9 เรือใบชายทะเลชายแดน(NEIGHBOURING AREA SAILING VESSEL)

1.10 เรือกลลำน้ำ (SELF PROPELLED RIVER VESSEL)

1.11 เรือลำน้ำที่มิใช่เรือกล (NON-SELF PROPELLED RIVER VESSEL)

1.12 เรือที่ใช้ในกิจการพิเศษ (SPECIAL PURPOSE VESSEL)

ข้อ 2 เรือกลเดินต่างประเทศ ต้องมีลักษณะดังนี้

2.1 มีขนาดเกิน 1,000 ตันกรอสส์

2.2 มีเครื่องมือสำหรับตรวจหาที่เรือโดยวิชาดาราศาสตร์ และเครื่องช่วยในการเดินเรือตามความเหมาะสม

2.3 มีเครื่องรับ-ส่งวิทยุตามความเหมาะสม

2.4 มีอุปกรณ์ประจำเรือ และเครื่องชูชีพตามกฎข้อบังคับนี้

2.5 มีคนประจำเรือ ตามกฎข้อบังคับนี้

ข้อ 3 เรือกลเดินในเขตเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ต้องมีลักษณะ ดังนี้

3.1 มีขนาดเกินกว่า 500 ตันกรอสส์

3.2 มีเครื่องมือสำหรับตรวจหาที่เรือโดยวิชาดาราศาสตร์ และเครื่องช่วยในการเดินเรือตามความเหมาะสม

3.3 มีเครื่องรับ-ส่งวิทยุตามความเหมาะสม

3.4 มีอุปกรณ์ประจำเรือ และเครื่องชูชีพตามกฎข้อบังคับนี้

3.5 มีคนประจำเรือตามกฎข้อบังคับนี้

3.6 มีเขตการเดินเรือภายในเขตตามแผนที่ต่อท้ายกฎข้อบังคับนี้

ข้อ 4 เรือกลเดินประเทศใกล้เคียง ต้องมีลักษณะดังนี้

4.1 มีขนาดเกินกว่า 150 ตันกรอสส์

4.2 มีเครื่องมือสำหรับตรวจหาที่เรือโดยวิชาดาราศาสตร์ และเครื่องช่วยในการเดินเรือตามความเหมาะสม

4.3 มีเครื่องรับ-ส่งวิทยุตามความเหมาะสม

4.4 มีอุปกรณ์ประจำเรือ และเครื่องชูชีพตามกฎข้อบังคับนี้

4.5 มีคนประจำเรือตามกฎข้อบังคับนี้

4.6 มีเขตการเดินเรือภายในเขตตามแผนที่ต่อท้ายกฎข้อบังคับนี้

ข้อ 5 เรือกลเดินประเทศใกล้เคียงจำกัดเขต ต้องมีลักษณะดังนี้

5.1 มีขนาดเกินกว่า 60 ตันกรอสส์

5.2 เรือที่มีขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอสส์ต้องมีเครื่องมือเดินเรือสำหรับตรวจหาที่เรือโดยวิชาเดินเรือนำร่องชายฝั่ง

5.3 เรือที่มีขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสส์ขึ้นไป ต้องมีเครื่องมือสำหรับตรวจหาที่เรือโดยวิชาดาราศาสตร์ และเครื่องช่วยในการเดินเรือตามความเหมาะสม

5.4 มีเครื่องรับวิทยุตามความเมหาะสม

5.5 มีอุปกรณ์ประจำเรือ และเครื่องชูชีพตามกฎข้อบังคับนี้

5.6 มีคนประจำเรือตามกฎข้อบังคับนี้

5.7 มีเขตการเดินเรือภายในเขต ตามแผนที่ต่อท้าย กฎข้อบังคับนี้

ข้อ 6 เรือกลเดินทะเลเฉพาะเขตต้องมีลักษณะดังนี้

6.1 มีเครื่องมือเดินเรือสำหรับตรวจหาที่เรือโดยวิชาเดินเรือนำร่องชายฝั่ง

6.2 มีเครื่องรับวิทยุตามความเหมาะสม

6.3 มีคนประจำเรือตามกฎข้อบังคับนี้

6.4 มีอุปกรณ์ประจำเรือและเครื่องชูชีพตามกฎข้อบังคับนี้

6.5 มีเขตการเดินเรือภายในเขตตามแนวชายฝั่งประเทศไทยตามความเหมาะสมแห่งลักษณะทนทะเลที่กรมเจ้าท่ากำหนด

ข้อ 7 เรือกลเดินทะเลชายแดนต้องมีลักษณะ ดังนี้

7.1 มีขนาดเกินกว่า 5 ตันกรอสส์ แต่ไม่เกิน 60 ตันกรอสส์

7.2 มีเครื่องรับวิทยุตามความเหมาะสม

7.3 มีเครื่องมือเดินเรือสำหรับตรวจหาที่เรือโดยวิชาเดินเรือนำร่องชายฝั่ง

7.4 สำหรับเรือขนาดเกินกว่า 30 ตันกรอสส์ ให้เดินห่างฝั่งได้ในระยะไม่เกิน 10 ไมล์ สำหรับเรือขนาดไม่เกิน 30 ตันกรอสส์ ให้เดินห่างฝั่งได้ไม่เกิน 5 ไมล์

7.5 มีคนประจำเรือตามกฎข้อบังคับนี้

7.6 มีอุปกรณ์ประจำเรือและเครื่องชูชีพตามกฎข้อบังคับนี้

7.7 มีเขตการเดินเรือภายในเขตดังต่อไปนี้

(ก) เขตชายแดนทางฝั่งตะวันออกของอ่าวไทย ซึ่งติดต่อกับประเทศกัมพูชาประชาธิปไตยสำหรับเรือกลชายทะเลขนาด

เกินกว่า 5 ตันกรอสส์ ให้มีเขตการเดินเรือตั้งแต่จังหวัดจันทบุรีไปจนถึงเกาะกง

(ข) เขตชายแดนทางฝั่งตะวันตกของอ่าวไทย ซึ่งติดต่อกับสหพันธรัฐมาเลเซีย สำหรับเรือกลชายทะเลขนาดเกินกว่า 5 ตันกรอสส์ ให้มีเขตการเดินเรือตั้งแต่จังหวัดสงสงขลาไปจนถึงท่าเรือกวนตัน

(ค) เขตชายแดนทางฝั่งตะวันตกของแหลมมลายู ซึ่งติดต่อกับสหพันธรัฐมาเลเซีย สำหรับเรือกลชายทะเลขนาดเกินกว่า 5 ตันกรอสส์ ให้มีเขตการเดินเรือตั้งแต่จังหวัดตรังไปจนถึงท่าเรือเคดาห์

(ง) เขตชายแดนทางฝั่งตะวันตก ของแหลมมลายู ซึ่งติดต่อกับสาธารณรัฐสังคมนิยมแห่งสหภาพพม่า สำหรับเรือกล - ชายทะเลขนาดเกินกว่า 5 ตันกรอสส์ ให้มีเขตการเดินเรือตั้งแต่จังหวัดตรังไปจนถึงท่าเรือมะริด

ข้อ 8 เรือกลประมงต้องมีลักษณะดังนี้

ก. เรือกลประมงทะเลลึก

ก.1 เรือกลประมงทะเลลึก ชั้น 1

ก. 1.1 มีขนาดเกินกว่า 150 ตันกรอสส์

ข. 1.2 มีเครื่องมือเดินเรือสำหรับตรวจหาที่เรือโดยวิชาดาราศาสตร์เดินเรือ และเครื่องช่วยในการเดินเรือตามความเหมาะสม

ก. 1.3 มีเครื่องรับ-ส่งวิทยุตามความเหมาะสม

ก. 1.4 มีอุปกรณ์ประจำเรือ และเครื่องชูชีพตามกฎข้อบังคับนี้

ก. 1.5 มีคนประจำเรือตามกฎข้อบังคับนี้

ก. 1.6 มีเขตการเดินเรือไม่จำกัดเขต

ก.2 เรือกลประมงทะเลลึก ชั้น 2

ก. 2.1 มีขนาดเกินกว่า 60 ตันกรอสส์

ก. 2.2 มีเครื่องมือเดินเรือสำหรับตรวจหาที่เรือโดยวิชา - ดาราศาสตร์เดินเรือ และเครื่องช่วยในการเดินเรือตามความเหมาะสม

ก.2.3 มีเครื่องวิทยุรับ-ส่งตามความเหมาะสม

ก. 2.4 มีอุปกรณ์ประจำเรือ และเครื่องชูชีพตามกฎข้อบังคับนี้

ก. 2.5 มีคนประจำเรือตามกฎข้อบังคับนี้

ก. 2.6 มีเขตการเดินเรือภายในเขตดังต่อไปนี้

ตั้งแต่ท่าเรือเมืองไซ่ง่อน (Saigon) มายังจุดเหนือสุดของเกาะบอร์เนียว (Borneo) ผ่านทางด้านตะวันตกของเกาะบอร์เนียว (Borneo) ลงไปทางด้านทิศใต้ผ่านจุดใต้สุดของเกาะซีลีบีส (Celebes) จนถึงเส้นลองกิจูด 123° 00' 00" ตะวันออกแล้วเลียบฝั่งด้านเหนือของหมู่เกาะซุนด้า (Sunda Islands) ขึ้นไปทางด้านตะวันออกของเกาะสุมาตรา (Sumatra) จากจุดเหนือสุดของเกาะสุมาตรา (Sumatra) ตัดตรงไปยังเมืองปูรี (Puri) ตามแผนที่ต่อท้ายกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือนี้

ข. เรือกลประมงทะเล

ข.1 เรือกลประมงทะเล ชั้น 1

ข.1.1 มีขนาดเกินกว่า 30 ตันกรอสส์

ข.1.2 มีเครื่องรับวิทยุตามขนาดที่เหมาะสม

ข.1.3 มีเขตการเดินเรือตามแนวชายฝั่งและเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทย

ข.1.4 มีอุปกรณ์ประจำเรือ และเครื่องชูชีพตามกฎข้อบังคับนี้

ข.1.5 มีคนประจำเรือตามกฎข้อบังคับนี้

ข.2 เรือกลประมงทะเล ชั้น 2

ข.2.1 มีขนาดไม่เกิน 30 ตันกรอสส์

ข.2.2 มีข้อกำหนดอื่น ๆ เช่นเดียวกันกับเรือกลประมงทะเล ชั้น 1

ข.3 เรือกลประมงทะเล ชั้น 3

ข. 3.1 มีขนาดไม่เกิน 10 ตันกรอสส์

ข. 3.2 ให้เดินห่างฝั่งหรือเกาะได้ในระยะไม่เกิน 3 ไมล์ สำหรับเรือขนาดไม่เกิน 5 ตันกรอสส์ ส่วนเรือขนาดตั้งแต่ 5 ตันกรอสส์ แต่ไม่เกิน 10 ตันกรอสส์ บังคับให้ต้องมีดาดฟ้าปิด และเดินห่างฝั่งหรือเกาะได้ในระยะไม่เกิน 15 ไมล์ ในขณะทำการประมงให้ออกห่างจากฝั่งได้ไม่เกินแนวเขตทำการตามชนิดของเครื่องมือจับสัตว์น้ำชนิดประจำที่ในท้องที่นั้นในเวลาคลื่นสมสงบ และอยู่ภายในเขตจังหวัดนั้น ๆ จังหวัดเดียว

ข. 3.3 กรณีที่ใช้เครื่องมือจับสัตว์น้ำแบบพิเศษ ชนิดอวนลอย ให้ออกห่างจากฝั่งหรือเกาะได้ไม่เกิน 15 ไมล์ ในเวลาที่คลื่นลมสงบ และอยู่ภายในเขตจังหวัดนั้น ๆ จังหวัดเดียว

ข. 3.4 หากออกไปทำการเกินกว่าเขตที่กล่าวใน ข.3.2 หรือ ข.3.3 แล้วแต่กรณี จะต้องมีเรือจูงขนาดเกินกว่า 5 ตันกรอสส์ ทำการลากจูงไป ณ ที่ทำการประมงซึ่งอยู่ภายในเขตการเดินเรือของเรือจูงนั้น แต่เมื่อแยกตัวออกไปทำการประมงโดยอิสระ ห้ามมิให้ออกห่างจากเรือจูงเกินกว่า 3 ไมล์

ข. 3.5 มีอุปกรณ์ประจำเรือ และเครื่องชูชีพตามกฎข้อบังคับนี้

ข. 3.6 มีคนประจำเรือตามกฎข้อบังคับนี้

ข้อ 9 เรือเดินทะเลที่มิใช่เรือกล ต้องมีลักษณะดังนี้

9.1 ถ้าเป็นเรือใบ ต้องมีเครื่องมือเดินเรือสำหรับตรวจหาที่เรือ โดยวิชาเดินเรือนำร่องชายฝั่ง

9.2 มีเครื่องรับวิทยุตามความเหมาะสม

9.3 มีอุปกรณ์ประจำเรือ และเครื่องชูชีพตามกฎข้อบังคับนี้

9.4 มีคนประจำเรือตามกฎข้อบังคับนี้

9.5 มีเขตการเดินเรือ ตามที่เจ้าพนักงานตรวจเรือจะได้กำหนดให้ตามความเหมาะสมแห่งลักษณะทนทะเลของเรือ

ข้อ 10 เรือใบชายทะเลชายแดน ต้องมีลักษณะดังนี้

10.1 เรือมีขนาดเกินกว่า 15 ตันกรอสส์

10.2 มีเขตการเดินเรือดังต่อไปนี้

(ก) เขตชายแดนทางฝั่งตะวันออกของอ่าวไทย ซึ่งติดต่อกับประเทศกัมพูชาประชาธิปไตย สำหรับเรือใบชายทะเลขนาดไม่เกิน 60 ตันกรอสส์ - ให้มีเขตการเดินเรือตั้งแต่จังหวัดจันทบุรีไปจนถึงเกาะกง

(ข) เขตชายแดนทางฝั่งตะวันตกของอ่าวไทย ซึ่งติดต่อกับสหพันธรัฐมาเลเซีย สำหรับเรือใบชายทะเลขนาดไม่เกิน 25 ตันกรอสส์ ให้มีเขตการเดินเรือตั้งแต่จังหวัดสงขลาไปจนถึงท่าเรือกลันตัน (Kelantan) ถ้าขนาดเกินกว่า 25 ตันกรอสส์ แต่ไม่เกิน 60 ตันกรอสส์ ให้มีเขตการเดินเรือตั้งแต่จังหวัดสงขลาไปจนถึงท่าเรือกวนตัน (Kuantan)

(ค) เขตชายแดนทางฝั่งตะวันตกของแหลมมลายู ซึ่งติดต่อกับสหพันธรัฐมาเลเซีย สำหรับเรือใบชายทะเลขนาดไม่เกิน 25 ตันกรอสส์ ให้มีเขตการเดินเรือตั้งแต่จังหวัดตรังไปจนถึงท่าเรือปะลิส (Perlis) ถ้าขนาดเกินกว่า 25 ตันกรอสส์ แต่ไม่เกิน 60 ตันกรอสส์ ให้มีเขตการเดินเรือตั้งแต่จังหวัดตรังไปจนถึงท่าเรือเคดาห์

(ง) เขตชายแดนทางฝั่งตะวันตกของแหลมมลายู ซึ่งติดต่อกับสาธารณรัฐสังคมนิยมแห่งสหภาพพม่า สำหรับเรือใบชายทะเลขนาดไม่เกิน 25 ตันกรอสส์ ให้มีเขตการเดินเรือตั้งแต่จังหวัดตรังไปจนถึงท่าเรือวิคตอเรียปอยนต์ (Victoria Point) ถ้าขนาดเกินกว่า 25 ตันกรอสส์ แต่ไม่ถึง 60 ตันกรอสส์ ให้มีเขตการเดินเรือตั้งแต่จังหวัดตรังไปจนถึงท่าเรือมะริด

10.3 มีอุปกรณ์ประจำเรือ และเครื่องชูชีพตามกฎข้อบังคับนี้

10.4 มีคนประจำเรือตามกฎข้อบังคับนี้

ข้อ 11 เรือกลลำน้ำต้องมีลักษณะดังนี้

11.1 มีอุปกรณ์ประจำเรือลและเครื่องชูชีพตามกฎข้อบังคับนี้

11.2 มีคนประจำเรือตามกฎข้อบังคับนี้

11.3 มีเขตการเดินเรือเฉพาะในแม่น้ำ ลำคลอง ห้วย หนอง บึง ทะเลสาบ แต่ไม่แล่นพ้นออกไปจากปากแม่น้ำนั้น ๆ

ข้อ 12 เรือกลลำน้ำที่ใช้บรรทุกคนโดยสาร อนุญาตให้บรรทุกคนโดยสารได้ไม่เกิน 7 คนต่อความจุของขนาดเรือ 1 ตันกรอสส์

ข้อ 13 เรือลำน้ำที่มิใช่เรือกล ต้องมีลักษณะเช่นเดียวกับเรือกลลำน้ำแต่มิได้ขับเคลื่อนด้วยกำลังเครื่องจักรกลอย่างใด ๆ ,

ข้อ 14 เรือที่ใช้ในกิจการพิเศษ คือเรือที่มีลักษณะไม่เหมือนกับเรือประเภทต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 2 ถึงข้อ 13 ของหมวด ข. แห่งกฎข้อบังคับนี้ การตรวจเรือประเภทนี้ให้เจ้าพนักงานตรวจเรือนำข้อกำหนดในหมวด ค. มาใช้บังคับโดยอนุโลม และให้เป็นไปตามข้อกำหนดในหมวด ค. ให้มากที่สุด ข้อใดปฏิบัติไม่ได้ให้ขออนุมัติอธิบดี กรมเจ้าท่า เพื่อยกเว้นการปฏิบัติตามข้อนั้น ๆ

หมวด ค.
ข้อกำหนดในการตรวจเรือเดินทะเล

ข้อ 1 การอนุมัติแบบแปลน

ก. ก่อนการต่อเรือใหม่ที่มีขนาดความยาวตั้งแต่ 24 เมตร ขึ้นไป เจ้าของเรือหรือผู้ต่อเรือจะต้องส่งแบบแปลนเรือตามที่กำหนดไว้ในข้อ 2 จำนวนแบบละ 3 ชุด ไปยังกองตรวจเรือกรมเจ้าท่าเพื่อตรวจอนุมัติแบบแปลนก่อนล่วงหน้าเป็น เวลาอย่างน้อย 15 วัน เมื่อกองตรวจเรือได้ตรวจสอบแบบแปลนดังกล่าวเป็นที่เรียบร้อยแล้ว จะ

ประทับตรา และลงนามเจ้าพนักงานผู้ตรวจแบบแปลนไว้เป็นสำคัญ หากมีความจำเป็นที่จะต้องแก้ไขแบบแปลน เจ้าพนักงานผู้ตรวจแบบแปลนจะแก้ไขลงในแบบแปลนนั้น ๆ ด้วยหมึกสีแดงทั้ง 3 ชุด โดยประทับตราและลงนามไว้เป็นสำคัญ

ข. เมื่อเจ้าพนักงานผู้ตรวจแบบแปลนได้อนุมัติ และหรือแก้ไขแบบแปลนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว เจ้าของเรือ หรือผู้ต่อเรือจะต้องมารับแบบแปลนดังกล่าวคืนไปแบบละ 1 ชุด สำหรับสำเนาแบบแปลนอีก จำนวนละ 2 ชุด กองตรวจเรือจะเก็บไว้เป็นหลักฐาน 1 ชุด และจะมอบให้เจ้าพนักงานตรวจเรือผู้ดำเนินการตรวจเรือดังกล่าวอีก 1 ชุด ไว้ใช้ในการตรวจเรือระหว่างการต่อเรือ

ค. ระหว่างการต่อเรือ ผู้ต่อเรือจะต้องจัดเตรียมแบบแปลนที่ได้รับการอนุมัติตามข้อ 1 ไว้ในบริเวณที่ต่อเรือ เพื่อให้เจ้าพนักงานตรวจเรือตรวจสอบได้เสมอตามความเหมาะสม หากมีความจำเป็นที่เจ้าพนักงานตรวจเรือผู้ทำการตรวจเรือดังกล่าวสามารถที่จะแก้ไขแบบแปลนที่ได้รับการอนุมัติแล้ว เมื่อมีการแก้ไขแบบแปลนดังกล่าว เจ้าพนักงานตรวจเรือผู้ตรวจเรือลำนี้จะลงหมายเหตุในแบบแปลนโดยประทับตรา และลงนามเป็นสำคัญ

ง. เมื่อทำการต่อเรือตามแบบแปลน หรือตามแบบแปลนที่ได้แก้ไขจนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว เจ้าของเรือ หรือผู้ต่อเรือจะต้องจัดส่งแบบแปลนตามที่ได้ต่อจริงไปยัง กองตรวจเรือ กรมเจ้าท่า แบบละ 1 ชุด เพื่อเก็บไว้เป็นหลักฐานภายในเวลา 3 เดือน นับแต่วันที่ได้ออกใบอนุญาตใช้เรือครั้งแรก

จ. ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงดัดแปลง และหรือซ่อมทำเรือทุกครั้งจะต้องจัดส่งแบบแปลนที่ใช้ในการเปลี่ยนแปลง ดัดแปลงและหรือซ่อมทำไปยัง กองตรวจเรือ กรมเจ้าท่า เพื่ออนุมัติแบบแปลนก่อน วิธีการอนุมัติแบบแปลนเป็นไปตามข้อ ก. ถึงข้อ ค. โดยอนุโลม

ฉ. การอนุมัติแบบแปลนสำหรับเรือที่ได้ต่อขึ้นเรียบร้อยแล้ว หรือเป็นเรือที่ได้ซื้อมาจากต่างประเทศ ซึ่งได้รับการอนุมัติแบบแปลนโดยสถาบันตรวจเรือของรัฐบาล หรือองค์การอื่น ๆ เจ้าของเรือจะต้องยื่นแบบแปลนตามที่ระบุไว้ในข้อ 2 จำนวนแบบละ 3 ชุด ต่อกองตรวจเรือ กรมเจ้าท่า ก่อนการจดทะเบียนเรือไทย และออก

ใบอนุญาตใช้เรือครั้งแรก แบบแปลนดังกล่าวจะใช้ประกอบการพิจารณาว่าจะต้องมีการ - เปลี่ยนแปลงแก้ไขเรือเพื่อให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับสำหรับการรวจเรือ หรือไม่อย่างไร

ข้อ 2 แบบแปลนที่จะต้องได้รับการอนุมัติ คือ

ก. แบบแปลนตัวเรือ

(1) แบบการจัดทั่วไป
(General Arrangement)

(2) แบบรูปตัดกึ่งกลางลำ
(Midship Section)

(3) แบบทวนหัว ทวนท้าย ชุ้มใบจักร และหางเสือ
(Stem,Sternframe,Propeller Post and Rudder)

(4) แบบรูปโครงสร้าง
(Construction Profile)

(5) แบบดาดฟ้า
(Deck Plans)

(6) แบบท้องเรือชั้นเดียว และสองชั้น
(Single Bottom and Double Bottom)

(7) แบบผนังกั้นน้ำ และกั้นน้ำมัน
(Watertight and Oiltight Bulkheads)

(8) แบบซุเปอร์สตรัคเจอร์ และฝากั้น
(Superstructure and Bulkheads)

(9) แบบเสาค้ำ และคานรับดาดฟ้า
(Pillars and Deck Girders)

(10) แบบแผ่นเหล็กตัวเรือ
(Shell expansion)

(11) แบบแท่นหม้อน้ำ แท่นเครื่อง แท่นกันรุน แท่นตุ๊กตารับเพลา และแท่นเครื่องจักรช่วยที่สำคัญอื่น ๆ
(Seating of boiler engines,thrust and

Plummer blocks, dynamos and other important auxiliary engines)

(12) อุโมงค์เพลา
(Shaft Tunnel)

(13) แบบดาดฟ้าห้องเครื่องจักร
(Machinery casings)

(14) แบบเดคเฮ้าส์
(Long deckhouses)

(15) แบบเสากระโดง แบบเครื่องยกสินค้า แบบแท่นเสากระโดง และแบบแผ่นเครื่องยกสินค้า
(Masts, Cargo handling machinery and gear, mast houses and winch platforms)

(16) แบบการติดตั้งระบบสูบน้ำ
(Pumping arrangements)

(17) แบบเครื่องถือท้าย
(Steering gears)

(18) แบบการบรรทุกซุง
(Plans showing the height of timber deck cargo and arrangements of lashing and fixing, if the timber Load line are to be assigned)

(19) แบบการจัดการป้องกันเพลิงไหม้
(Construction for fire protection)

ข. แบบแปลนเครื่องจักร

(1) แบบการติดตั้งเครื่องต่าง ๆ ในห้องเครื่องจักร
(General arrangement of Machinery space)

(2) แบบหม้อน้ำ และถังกำลังอัดสูง
(Boiler and Pressure vessels)

(3) แบบเครื่องจักใหญ่ และเครื่องจักรช่วย
(Main and Auxiliary engines)

(4) แบบเกียร์เพลา และใบจักร
(Power transmission gears, Shafting and Propeller)

(5) แบบเครื่องจักรช่วย และระบบท่อทาง
(Auxiliary machinery and piping)

(6) แบบการควบคุม และอัตโนมัติ
(Automatic and remote controls)

(7) แบบอุปกรณ์ไฟฟ้า
(Electric eqipment)

(8) รายการของอะไหล่
(list of spare parts)

ค. แบบแปลนต่าง ๆ ที่กำหนดให้ส่งนี้เมื่อเจ้าพนักงานตรวจเรือได้พิจารณาลักษณะของเรือแล้ว อาจกำหนดให้ส่งแบบแปลนอย่างอื่นที่พิจารณาเห็นว่าจำเป็นเพิ่มเติม หรืออาจยกเว้นให้ไม่ต้องส่งแบบแปลนบางอย่างที่ได้พิจารณาเห็นว่าไม่จำเป็นได้

ข้อ 3 ในระหว่างที่ทำการต่อเรือใหม่ จะต้องได้รับการตรวจโครงสร้าง ของเรือ วัสดุที่นำมาใช้ต่อเรือ ขนาดของโครงสร้าง และฝีมือของช่างที่ทำการต่อเรือ อุปกรณ์และเครื่องจักรกลต่าง ๆ เพื่อให้ถูกต้องตามกฎข้อบังคับอย่างเต็มที่

ข้อ 4 เรือกลเดินทะเลทุกลำ ที่มีขนาดตั้งแต่ 100 ตันกรอสส์ขึ้นไป ต้องกั้นห้องเครื่อง ห้องหม้อน้ำ และต้องมีฝากั้นกันชนตอนหัวเรือและท้ายเรือ ซึ่งกันไม่ให้น้ำเข้าได้เมื่อเวลาเรือโดนกัน สำหรับเรือเดินทะเลที่มิใช่เรือกลที่มีขนาดตั้งแต่ 100 ตันกรอสส์ขึ้นไป จะต้องมีฝากั้นกันชนตอนหัวเรือและตอนท้ายเรือ

ข้อ 5 การตรวจเรือประจำปี ต้องตรวจสภาพทั่วไปของตัวเรือและอุปกรณ์ให้ละเอียดที่สุดเท่าที่จะทำได้ เพื่อสั่งให้แก้ไขหรือซ่อมแซมให้เรืออยู่ในสภาพที่ดี โดยเฉพาะจะต้องเข้มงวดในสิ่งต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

(1) ขอบปากระวาง และฝาปิดปากระวางบนดาดฟ้าเปิดและภายในซูเปอร์สตรัคเจอร์ซึ่งไม่มีสิ่งปกปิด และอุปกรณ์สำหรับปิดผนึกอากาศ หรือผนึกน้ำของฝาระวางที่ทำด้วยเหล็ก

(2) ผนังกั้นหัวท้ายของซูเปอร์สตรัคเจอร์ ผนังด้านนอกของเดค-เฮ้าส์ ช่องทางเดิน บรรดาฝาปิดเหนือห้องเครื่อง รวมทั้งอุปกรณ์ที่ใช้ในการปิดต่าง ๆ ที่ติดอยู่กับส่วนดังกล่าวข้างต้น

(3) ประตูผนึกน้ำ และลิ้นปิด-เปิดที่ติดตั้งอยู่ที่ผนังกั้นผนึกน้ำ

(4) บรรดาช่องระวางสินค้า ช่องสะกายไลท์ ประตูห้องที่ใช้ผ่านเข้าออกห้องหม้อน้ำ แมนโฮล

ช่องกระจก และช่องเปิดที่มีฝาปิดแบบเรียบอื่น ๆ ซึ่งอยู่ต่ำกว่าดาดฟ้าฟรีบอร์ด รวมทั้งอุปกรณ์ที่ใช้ปิดช่องต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้นด้วย

(5) บรรดาท่อทางระบายอากาศสำหรับที่ต่าง ๆ ซึ่งอยู่ใต้ดาดฟ้าฟรีบอร์ด หรือซูเปอร์สตรัคเจอร์ที่มีผนังล้อมรอบ และท่อทางระบายอากาศซึ่งตั้งอยู่บนดาดฟ้าเปิดรวมทั้งอุปกรณ์ที่ใช้ปิด

(6) บรรดาทางน้ำตกดาดฟ้า และท่อทางระบายน้ำอื่น ๆ ตลอดจนลิ้นต่าง ๆ ที่อยู่ต่ำกว่าดาดฟ้าฟรีบอร์ด

(7) บรรดากราบอ่อน ราวข้างเรือ ฝาปิดช่องทางระบายน้ำที่กราบอ่อน ไลฟ์ลายน์ บันได และสิ่งอื่น ๆ ทำนองเดียวกัน

(8) บรรดาเครื่องยึดชุงต่าง ๆ ในเรือบรรทุกชุง

(9) เครื่องหมายแนวน้ำบรรทุก

(10) ระบบการสูบน้ำท้องเรือ และระบบเครื่องถือท้าย

ข้อ 6 การตรวจเรือประจำปีครั้งที่ 2 หลังจากการตรวจพิเศษ ครั้งที่ 3 - และการตรวจพิเศษครั้งต่อ ๆ ไป สำหรับเรือกำปั่นถังบรรทุกน้ำมัน หรือเรือที่ใช้บรรทุกชุงมาก่อน และหลังการตรวจพิเศษครั้งที่ 4 และการตรวจพิเศษครั้งต่อ ๆ ไป สำหรับเรืออื่น ๆ นอกจากจะต้องปฏิบัติตามข้อ 5 แล้วจะต้องทำการตรวจภายในระวาง หรือถังน้ำมันซึ่งเป็นสินค้า (Hold or Cargo Tank) หัวและท้ายอย่างละ 1 ถัง หรือ 1 ระวาง

ข้อ 7 การตรวจเรือในอู่แห้ง หรือบนคานลาดจะต้องตรวจดังต่อไปนี้

(1) เรือที่ให้ทำการตรวจจะต้องเข้าอู่แห้ง หรือขึ้นอยู่บนคานลาด โดยจัดให้อยู่บนหมอนหรือแท่นซึ่งมีความสูงเพียงพอที่จะสามารถตรวจ และซ่อมแผ่นเหล็กตัวเรือ ชุ้มใบจักร และหางเสือได้โดยสะดวก และต้องทำความสะอาดบริเวณที่จะต้องตรวจไว้ให้พร้อม

การตรวจจะต้องให้ความสนใจ ส่วนของโครงสร้าง ซึ่งมีการสึกกร่อนอย่างรุนแรงหรือการชำรุด เนื่องจากการครูด หรือการเกยตื้น หรือส่วนของตัวเรือที่ผิดรูปไป

(2) ต้องตรวจลิ้นน้ำเข้า-ออกของเรือ ที่อยู่ต่ำกว่าแนวน้ำรวมคลอดลิ้น และน็อกที่ติดอยู่กับตัวเรือ

(3) ต้องวัดสอบระยะห่างระหว่างเดือยหางเสือกับตุ๊กตา และปรับแต่งให้อยู่ในเกณฑ์

(4) สมอ และโซ่สมอต้องเอาออกมาวางเรียงทำความสะอาดเพื่อทำการตรวจ

(5) ใบจักร และตุ๊กตารับเพลาใบจักรตัวสุดท้าย และวัดสอบระยะห่างของตุ๊กตารับเพลา หรือตรวจสภาพของฝาอัดน้ำมันหล่อลื่นตามชนิดของเพลา

ในกรณีที่ใช้ใบจักรแบบปรับพิท (Controllable Pitch Propeller) ให้ตรวจกลไกสำหรับควบคุมการปรับพิทให้อยู่ในสภาพเรียบร้อย และหากพิจารณาแล้วมีความจำเป็นก็ให้ทำการถอดกลไกสำหรับควบคุมการปรับพิทออกตรวจต่อไป

ระยะห่างระหว่างเพลาใบจักร และกระบอกรับเพลาใบจักรจะต้องไม่มากกว่าที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับนี้

ข้อ 8 การตรวจพิเศษสำหรับตัวเรือ

8.1 การตรวจพิเศษครั้งที่ 1

ในการตรวจพิเศษครั้งที่ 1 นอกจากจะต้องตรวจตามที่ได้กำหนดไว้สำหรับการตรวจประจำปีแล้ว จะต้องทำการตรวจดังต่อไปนี้

(1) เรือที่จะให้ทำการตรวจจะต้องเข้าอู่แห้ง หรือขึ้นอยู่บนคานลาด และอยู่บนหมอนหรือแท่นรองรับที่มีความสูงเพียงพอที่จะสามารถทำการตรวจ และซ่อมได้โดยสะดวก

(2) ต้องทำความสะอาดแผ่นเหล็กตัวเรือภายนอก ชุ้มใบจักร และหางเสือไว้เพื่อทำการตรวจ

หางเสือจะต้องยก หรือถอดออก เพื่อทำการตรวจเดือยหางเสือ และดุ๊กตารับเดือยหางเสือ

การตรวจจะต้องสนใจเป็นพิเศษต่อโครงสร้างส่วนที่เว้าหรือนูน โครงสร้างส่วนที่มีการสึกกร่อนอย่างรุนแรง แผ่นเหล็กตัวเรือบริเวณช่องขี้เถ้า และช่องเปิดต่าง ๆ จะต้องเปิดฝาออกตรวจ

(3) บรรดาระวาง ทวีนเดค ถังอับเฉา ดีฟแท้งค์ ห้องเครื่องจักร และห้องหม้อน้ำ ยุ้งถ่านหิน และระวางอื่น ๆ จะต้องรื้อและทำความสะอาด ตามความจำเป็นที่จะต้องทำการตรวจ ไม้ปูท้องเรือและไม้ปิดช่องทางน้ำท้องเรือทั้งระวางหัวและท้าย จะต้องทำความสะอาดและตรวจสภาพของโครงสร้างเหล็กปูพื้นห้องหม้อ และห้องเครื่องต้องเปิดออกเท่าที่จำเป็น เพื่อตรวจโครงสร้างข้างล่าง

(4) บรรดาเรือที่มีท้องเรือชั้นเดียว จะต้องเปิดไม้ปูพื้นท้องเรือแต่ละกราบออกพอสมควร ทั้งตอนหัวเรือและท้ายเรือ เพื่อให้สามารถตรวจท้องเรือได้ จะต้องเพ่งเล็งเป็นพิเศษต่อซีเมนต์ หรือสารผสมอื่น ๆ ที่ใช้ฉาบท้องเรือภายในว่ายังอยู่ในสภาพเรียบร้อยดีหรือไม่

(5) บรรดาเรือที่มีท้องเรือสองชั้นจะต้องรื้อไม้ปูท้องเรือออกตามความจำเป็น เพื่อทำการตรวจสภาพของแผ่นเหล็กท้องเรือชั้นใน

(6) บรรดาถังน้ำที่อยู่บริเวณท้องเรือสองชั้น และคอฟเฟอร์แดมจะต้องทำความสะอาด และทำการตรวจภายใน

(7) ดีฟแท้งค์สำหรับใส่น้ำ หรือน้ำมัน จะต้องทำความสะอาดไล่แก๊ส (Gas Free) และตรวจภายใน

นอกจากถังอับเฉาหัวและท้ายแล้ว การตรวจภายในดีฟแท้งค์ที่ใช้บรรจุน้ำมันเชื้อเพลิงอาจจะยกเว้นได้ต่อเมื่อได้ทำการตรวจภายนอก และทดลองอัดน้ำตามที่กำหนดไว้ในข้อ (8) แล้ว และเจ้าพนักงานตรวจเรือเห็นสภาพของถังดีพอ

(8) บรรดาถังที่อยู่ระหว่างท้องเรือสองชั้นและถังอื่น ๆ ต้องทดลองอัดน้ำตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับนี้

การทดลองอัดน้ำ และการตรวจภายในถังอาจกระทำในขณะเรือน้ำก็ได้

(9) ในการตรวจภายในถัง จะต้องเพ่งเล็งถึงสภาพของแผ่นเหล็กกันกระแทกใต้ท่อวัดระดับเป็นพิเศษ

(10) บรรดาดาดฟ้าของฝาครอบ และสิ่งก่อสร้างเหนือดาดฟ้า จะต้องทำการตรวจและเพ่งเล็งตามมุมของช่องปิดเปิด ตลอดถึงส่วนที่หักมุมของดาดฟ้ารับกำลัง และแผ่นเหล็กตัวเรือบริเวณนั้น และต้องตรวจดูให้แน่ว่าวัสดุที่ใช้ฉาบดาดฟ้าอยู่ ในสภาพที่ดี

(11) บรรดาระวางสินค้าที่หุ้มฉนวน เพื่อบรรทุกสินค้าแช่เย็น ต้องรื้อแผ่นไม้ปิดข้างเรือ (Limbers)และฝา ปิดออก เพื่อตรวจสภาพของแผ่นเหล็กตัวเรือ และกงด่าง ๆ ตามความจำเป็น

(12) เจ้าพนักงานตรวจเรืออาจจะสั่งให้เจาะ หรือใช้วิธีอื่น ๆ เพื่อวัดความหนาที่แน่นอนของโครงสร้างส่วนใด ๆ ที่ปรากฏร่องรอย เมื่อพบว่าส่วนใดของโครงสร้าง สึกกร่อน ชำรุด ขาดคุณสมบัติและผิดขนาด จะสั่งให้ทำการซ่อมแซมจนเป็นที่พอใจ

(13) ต้องตรวจสมอ และโซ่สมอ ท่อโซ่สมอ และยุ้งโซ่ตลอดถึงที่ยึดปลายโซ่ติดกับตัวเรือ และต้องตรวจว่ามีเชือกผูกเรือ และเชือกพ่วงเรืออยู่ในสภาพดี และจำนวนเพียงพอตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ

(14) โครงสร้างและการจัดการเกี่ยวกับการป้องกันเพลิงไหม้ เช่น ผนังช่องทางเดินบริเวณที่อยู่อาศัย ทางหนีภัย อุปกรณ์ สำหรับปิดเปิดเครื่องระบายอากาศไปยังห้องเครื่องและระวางสินค้า วัสดุ ที่ใช้ปูพื้นบริเวณที่อยู่อาศัย ซึ่งอยู่เหนือห้องเครื่องและระวางสินค้า ฯลฯ จะต้องมีประสิทธิภาพดี

8.2 บรรดาเรือกำปั่นถังบรรทุกน้ำมัน นอกจากต้องตรวจตามที่กำหนดไว้ข้างต้นแล้ว จะต้องตรวจเพิ่มเติมอีกดังต่อไปนี้

(1) ถังน้ำมันทุกถังและคอฟเฟอร์แดม (COFFERDAM) ต้องทำความสะอาดไล่แก๊สและตรวจภายใน ให้ระมัดระวังเกี่ยวกับอันตรายในระหว่างการตรวจเป็นพิเศษ

(2) สภาพของแผ่นเหล็กท้องเรือด้านใน ต้องไม่สึกกร่อนเป็นหลุมเกินเกณฑ์

(3) ให้ถอดปลายท่อทางดูดในถังน้ำมันที่เป็นสินค้าออกตามความ

จำเป็น เพื่อให้สามารถตรวจสภาพของแผ่นเหล็กตัวเรือ และผนังกั้นบริเวณปลายท่อทาง - ดูดน้ำได้

(4) บรรดาผนังกั้นถังน้ำมันที่ใช้เป็นสินค้าแต่ละถัง ให้ทำการตรวจสอบด้วยวิธีบรรจุน้ำสลับถังจนกระทั่งถึงระดับขอบปากถัง

การทดสอบดังกล่าว และการตรวจท้องเรือภายใน อาจจะกระทำในขณะเรือลอยน้ำก็ได้

ข้อ 9 การตรวจพิเศษครั้งที่ 2 (สำหรับเรือซึ่งมีอายุระหว่าง 5 ถึง 10 ปี)

ในการตรวจพิเศษครั้งที่ 2 นอกจากจะต้องทำการตรวจตามที่กำหนดไว้ในการตรวจพิเศษ ครั้งที่ 1 แล้ว จะต้องทำการตรวจเพิ่มเติมดังต่อไปนี้

(1) บรรดาเรือท้องเรือชั้นเดียว ต้องเปิดไม้ปูพื้น ท้องเรือออก ให้สามารถตรวจโครงสร้างที่อยู่ใต้ไม้ปูพื้นทั้งหมดได้ บรรดาเรือท้องเรือสองชั้น ต้องเปิดไม้ปูท้องเรือออกตามความจำเป็น เพื่อให้สามารถตรวจสภาพของแผ่นเหล็กท้องเรือชั้นในส่วนล่างของผนังกั้นเสาอุโมงค์เพลา กงข้างเรือ และท่อทางต่าง ๆ ได้

(2) ต้องทำความสะอาดบรรดาถังที่อยู่ระหว่างท้องเรือสองชั้น ถังอื่น ๆ และคอฟเฟอร์แดม (Cofferdam) เพื่อการตรวจภายใน ถังใดที่ใช้บรรจุน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นหลัก (นอกจากถังอับเฉาหัวและท้าย) จะไม่ตรวจภายในหมดทุกถังก็ได้ ถ้าหากว่าได้ ทำการตรวจภายนอก และทดลองอัดน้ำแล้ว และได้ทำการตรวจภายในถังที่อยู่ระหว่างท้องเรือสองชั้นถังหัวถังใดถังหนึ่ง และเลือกตรวจดีพแท้งค์ (Deep tank) อื่นอีกหนึ่งถัง ต้องให้เจ้าพนักงานตรวจเรือเห็นว่าอยู่ในสภาพที่ดีพอ สำหรับถังน้ำมันหล่อลื่นไม่จำเป็นต้องตรวจภายใน

(3) ต้องตรวจสมอและโซ่สมอ หากปรากฏว่าค่าเฉลี่ยของเส้น ผ่าศูนย์กลางโซ่สมอท่อนใดสึกกร่อนไปจากขนาดที่กำหนดไว้สำหรับเรือนั้น ๆ ตั้งแต่ร้อยละ 10 เป็นต้นไป ให้เปลี่ยนโซ่ท่อนนั้นใหม่

ข้อ 10 การตรวจพิเศษครั้งที่ 3 (สำหรับเรือที่มีอายุระหว่าง 10-15 ปี)

การตรวจพิเศษครั้งที่ 3 นอกจากจะต้องทำการตรวจตามที่กำหนดไว้สำหรับการตรวจพิเศษครั้งที่ 2 แล้ว จะต้องทำการตรวจเพิ่มเติมดังต่อไปนี้

(1) ต้องรื้อไม้ปูพื้นระวาง ไม้กันข้าง ระวางสินค้าไม้กันยุ้งถ่านหิน

และพื้นห้องเครื่องออกตามความจำเป็น เพื่อทำการตรวจตัวเรือภายใน เรือที่จะรับการตรวจจะต้องทำความสะอาดให้ปราศจากสนิมทั้งภายนอก ภายใน เพื่อการตรวจแผ่นเหล็ก - กง ท่อ ทางออกนอกเรือ ทางน้ำตกจากดาดฟ้า ท่อระบายอากาศ ท่อวัดระดับและ ส่วนประกอบต่าง ๆ ที่เป็นเหล็ก

(2) ต้องทำความสะอาดบรรดาถังที่อยู่ระหว่างท้องเรือสองชั้น ถังอื่น ๆ และคอฟเฟอร์แดม (Cofferdam) เพื่อการตรวจภายใน ถังใดที่ใช้บรรจุน้ำมันเชื้อเพลิง หรือน้ำมันหล่อลื่นเป็นหลัก (นอกจากถังอับเฉาหัวและท้าย) จะไม่ตรวจภายในหมดทุกถังก็ได้ ถ้าหากว่าได้ทำการตรวจภายนอกและทดลองอัดน้ำแล้ว และได้ทำการตรวจภายในถังที่อยู่ระหว่างท้องเรือสองชั้น ถังหัวหนึ่งถัง ถังท้ายหนึ่งถัง และตรวจดีพแท้งค์ (Deep tank) อีกหนึ่งถัง ต้องให้เจ้าพนักงานตรวจเรือเห็นว่าอยู่ในสภาพที่ดีพอ

(3) ให้รื้อไม้หรือวัสดุอื่น ๆ ที่ปูพื้นดาดฟ้าเหล็ก ออกตามความจำเป็น เพื่อตรวจแผ่นเหล็กพื้นดาดฟ้าซีเมนต์ที่เทไว้ข้างเรือ ในท้องเรือและดาดฟ้าบางส่วน ต้องกระเทาะออกตามความจำเป็น เพื่อตรวจสภาพของแผ่นเหล็กตรงส่วนนั้น และส่วนที่อยู่ข้างเคียง

(4) ให้รื้อฝากรุบริเวณช่องกระจกข้างเรือออก เพื่อตรวจแผ่นเหล็กตัวเรือตามความจำเป็น

(5) ต้องตรวจสภาพของเสากระโดง เสาเดอริค (Derrick Post) หากเห็นสมควรก็ให้ทำการวัดความหนาของโครงสร้างด้วย

(6) บรรดาระวางสินค้าที่หุ้มฉนวน เพื่อบรรจุสินค้าแช่เย็นต้องรื้อแผ่นไม้ปิดท้องเรือ (Limbers) และฝาปิดออกตรวจสภาพของแผ่น - เหล็กและกงต่าง ๆ

ข้อ 11 การตรวจพิเศษครั้งที่ 4 (สำหรับเรือที่มีอายุระหว่าง 15-20 ปี). นอกจากจะต้องปฏิบัติตามที่ได้กำหนดไว้สำหรับการตรวจพิเศษครั้งที่ 2 แล้ว จะต้องการตรวจเพิ่มเติมดังต่อไปนี้

(1) ต้องทำความสะอาดบรรดาถังที่อยู่ระหว่างท้องเรือสองชั้น ถังอื่นและคอฟเฟอร์แดมเพื่อการตรวจภายใน ถังใดที่ใช้บรรจุน้ำมันเชื้อเพลิงหรือน้ำมันหล่อ

ลื่นเป็นหลัก (นอกจากถังอับเฉาหัวและท้าย) จะไม่ตรวจภายในหมดทุกถังก็ได้ ถ้าหากว่าได้ทำการตรวจภายนอก และทดลองอัดน้ำแล้ว และอย่างน้อยได้ทำการตรวจภายในถังที่อยู่ระหว่างท้องเรือสองชั้นที่อยู่กลางลำถังหนึ่ง หัวเรือถังหนึ่ง ท้ายเรือถังหนึ่ง และจำนวนครึ่งหนึ่งของดีพแท้งค์ที่มีอยู่ ต้องให้เจ้าพนักงานตรวจเรือเห็นว่าอยู่ในสภาพที่ดีพอ ถังต่าง ๆ ที่จะเลือกตรวจภายในเหล่านี้ควรจะเลือกถังที่ยังไม่เคยตรวจภายในมาก่อน

(2) ให้วัดความหนาส่วนต่าง ๆ ของโครงสร้างตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ

ข้อ 12 การตรวจพิเศษครั้งที่ 5 (สำหรับเรือที่มีอายุระหว่าง 20-25 ปี)

ในการตรวจพิเศษครั้งที่ 5 นอกจากจะต้องปฏิบัติตามที่ได้กำหนดไว้สำหรับการตรวจพิเศษครั้งที่ 2 แล้ว จะต้องทำการตรวจเพิ่มเติมดังต่อไปนี้

(1) ต้องทำความสะอาดบรรดาถังที่อยู่ระหว่างท้ายเรือสองชั้น ถังอื่น ๆ และคอฟเฟอร์แดมเพื่อตรวจภายในทุกถัง

(2) ให้วัดความหนาของส่วนระกอบของโครงสร้างตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ

ข้อ 13 การตรวจพิเศษครั้งที่ 6 (สำหรับเรือที่มีอายุเกิน 25 ปี)

ในการตรวจพิเศษครั้งที่ 6 นอกจากจะต้องปฏิบัติตามที่ได้กำหนดไว้สำหรับการตรวจพิเศษครั้งที่ 3 แล้ว จะต้องทำการตรวจเพิ่มเติมดังต่อไปนี้

(1) ต้องทำความสะอาดบรรดาถังที่อยู่ระหว่างท้องเรือสองชั้น ถังอื่น ๆ และคอฟเฟอร์แดมเพื่อตรวจภายในทุกถัง

(2) ให้วัดความหนาของส่วนประกอบของโครงสร้างตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ

ข้อ 14 การวัดความหนา

ในการตรวจพิเศษทุกครั้งหลังจากเรือทั่วไปที่มีอายุครบ 15 ปี และเรือน้ำมันที่มีอายุครบ 10 ปี นอกจากต้องทำการวัดความหนาตามที่ได้กำหนดไว้ในข้อ 8.1 (12) สำหรับการตรวจพิเศษครั้งที่ 1 แล้ว จะต้องทำการวัดเพิ่มเติมดังต่อไปนี้ คือ แผ่นเหล็กตัวเรือ แผ่นเหล็กดาดฟ้ารับกำลัง โครงสร้างส่วนที่รับกำลังในทางยาว โดยวิธีการเจาะหรือวิธีอื่นใดที่เชื่อถือได้เพื่อทราบความหนาดังต่อไปนี้

14.1 สำหรับเรือสินค้า

(ก) เรือที่มีอายุระหว่าง 15-20 ปี

ก.1 ให้ทำการวัดความหนาแผ่นเหล็กตัวเรือทุกสเตรค ที่อยู่ระหว่างแนวน้ำบรรทุกขณะเรือเบา และแนวน้ำบรรทุกเต็มที่ สเตรคละ 2 แห่ง ทั้ง 2 กราบ

ก.2 ให้ทำการวัดความหนาแผ่นเหล็กดาดฟ้ารับกำลังทุกสเตรค ที่อยู่ระหว่างแนวขอบข้างปากระวางกราบเรือ สเตรคละ 2 แห่ง ทั้งสองกราบการวัดความหนาในข้อ (ก) นี้ ให้วัดเฉพาะที่อยู่บริเวณ 0.5 ของความยาวเรือ ณ กึ่งกลางลำ

(ข) เรือที่มีอายุระหว่าง 20-25 ปี

ข.1 ให้ทำการวัดความหนาแผ่นเหล็กตัวเรือทุกสเตรคของแต่ละกราบ สเตรคละ 2 แห่ง

ข.2 ให้ทำการวัดความหนาแผ่นเหล็กตัวเรือ ที่อยู่ระหว่างแนวน้ำบรรทุกขณะเรือเบา และแนวน้ำบรรทุกเต็มที่ทุกแผ่นในแต่ละสเตรค ทั้ง 2 กราบ

ข.3 ให้ทำการวัดความหนาแผ่นเหล็กดาดฟ้ารับกำลังทุกแผ่น สำหรับแผ่นเหล็กดาดฟ้า ระหว่างปากระวางให้ทำการวัดเฉพาะแผ่นที่อยู่ติดกับปากระวางเท่านั้น

การวัดความหนาในข้อ (ข) นี้ ให้วัดเฉพาะที่อยู่บริเวณ 0.5 ของความยาวเรือ ณ กึ่งกลางลำ

(ค) เรือที่มีอายุเกิน 25 ปี

ค.1 ให้ทำการวัดความหนาแผ่นเหล็กตัวเรือแต่ละกราบทุกสเตรค ๆ ละ 2 แผ่น เฉพาะที่อยู่บริเวณ 0.5 ของความยาวเรือ ณ กึ่งกลางลำ

ค.2 ให้ทำการวัดความหนาแผ่นเหล็กตัวเรือที่อยู่ระหว่างแนวน้ำบรรทุก ขณะเรือเบา และแนวน้ำบรรทุกเต็มที่ทุกแผ่นในแต่ละสเตรค ทั้ง 2 กราบ ตั้งแต่หัวเรือจรดท้ายเรือ

ค.3 ให้ทำการวัดความหนาแผ่นเหล็กดาดฟ้ารับกำลังทุกแผ่น ตั้งแต่หัวเรือจรดท้ายเรือ สำหรับแผ่นเหล็กดาดฟ้าระหว่างปากระวางให้ทำการวัดเฉพาะแผ่นที่ติดอยู่กับปากระวางเท่านั้น

14.2 สำหรับเรือกำปั่นถัง

(ก) เรือที่มีอายุระหว่าง 10-15 ปี

ก.1 ให้ทำการวัดความหนาแผ่นเหล็กตัวเรือทุกสเตรค ละ 2 แห่ง ทั้ง 2 กราบ

ก.2 ให้ทำการวัดความหนาแผ่นเหล็กตัวเรือที่อยู่ระหว่างแนวน้ำบรรทุกขณะเรือเบา และแนวน้ำบรรทุกเต็มที่ทุกแผ่นในแต่ละสเตรคทั้ง 2 กราบ

ก.3 ให้ทำการวัดความหนาแผ่นเหล็กดาดฟ้ารับกำลังแผ่นละ 3 แห่ง

การวัดความหนาในข้อ (ก) นี้ ให้วัดเฉพาะบริเวณถังน้ำมันที่อยู่ในบริเวณ 0.5 ของความยาวเรือ ณ กึ่งกลางลำ

(ข) สำหรับเรือที่มีอายุ 15-20 ปี

ข.1 ให้ทำการวัดความหนาแผ่นเหล็กตัวเรือทุกสเตรค ๆ ละ 2 แห่ง ทั้ง 2 กราบ

ข.2 ให้ทำการวัดความหนาแผ่นเหล็กตัวเรือที่อยู่ระหว่างแนวน้ำบรรทุกขณะเรือเบา และแนวน้ำบรรทุกเต็มที่ทุกแผ่นในแต่ละสเตรค ทั้ง 2 กราบ

ข.3 ให้ทำการวัดความหนาแผ่นเหล็กดาดฟ้ากำลังทุกแผ่น

วัดความหนาในข้อ (ข) นี้ ให้วัดเฉพาะบริเวณถังน้ำมันที่อยู่ในบริเวณ 0.5 ของความยาวเรือ ณ กึ่งกลางลำ

(ค) สำหรับเรือที่มีอายุ 20-25 ปี

ค.1 ให้ทำการวัดความหนาแผ่นเหล็กตัวเรือทุก

สเตรค ๆ ละ 3 แห่ง ทั้ง 2 กราบ เฉพาะบริเวณถังน้ำมันที่อยู่ในบริเวณ 0.5 ของความยาวเรือ ณ กึ่งกลางลำ

ค.2 ให้ทำการวัดความหนาแผ่นเหล็กตัวเรือที่อยู่ระหว่างแนวน้ำบรรทุกขณะเรือเบา และแนวน้ำบรรทุกเต็มที่ทุกแผ่นในแต่ละสเตรคทั้ง 2 กราบ เฉพาะบริเวณถังน้ำมัน

ค.3 ให้ทำการวัดความหนาแผ่นเหล็กดาดฟ้ารับกำลัง - เฉพาะบริเวณถังน้ำมันทุกแผ่น

(ง) สำหรับเรือที่มีอายุเกิน 25 ปี

ง.1 ให้ทำการวัดความหนาแผ่นเหล็กตัวเรือทุกสเตรค ๆ 3 แห่ง ทั้ง 2 กราบ เฉพาะบริเวณถังน้ำมันที่อยู่ในบริเวณ 0.5 ของความยาวเรือ ณ กึ่งกลางลำ

ง.2 ให้ทำการวัดความหนาแผ่นเหล็กตัวเรือที่อยู่ระหว่างแนวน้ำบรรทุก ขณะเรือเบา และแนวน้ำบรรทุกเต็มที่ทุกแผ่นในแต่ละสเตรคทั้งสองกราบ ตั้งแต่หัวเรือจรดท้ายเรือ

ง.3 ให้ทำการวัดความหนาแผ่นเหล็กดาดฟ้ารับกำลัง - ตั้งแต่หัวเรือจรดท้ายเรือทุกแผ่น

14.3 บรรดาเรือสินค้าที่มีอายุเกิน 15 ปี หรือเรือกำปั่นถังที่มีอายุเกิน 10 ปี ต้องวัดความหนาส่วนที่เป็นตัวรับกำลังในทางยาว เช่น กง ฝาผนัง เกอร์เดอร์ เป็นต้น ตามที่เจ้าพนักงานตรวจเรือ - เห็นว่าจำเป็น

ข้อ 15 การตรวจเครื่องจักรกลประจำปี

(1) ในการตรวจประจำปีแต่ละครั้ง จะต้องทำการตรวจสภาพทั่วไปของเครื่องจักรกล ที่ใช้ขับเพลาใบจักร และเครื่องจักรช่วยที่สำคัญต่าง ๆ รวมตลอดถึงเครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้าด้วย เมื่อเจ้าพนักงานตรวจเรือเห็นว่าจำเป็นจะสั่งให้เปิดเครื่องต่าง ๆ ดังกล่าว เพื่อทำการตรวจและสั่งซ่อมให้อยู่ในสภาพที่ดี

(2) ส่วนใดของเครื่องจักรกลซึ่งได้เคยถอดเพื่อซ่อมทำโดยเจ้าของจัดการเองมาก่อน จะต้องทำการตรวจอีกตามความจำเป็น

(3) บรรดาเครื่องอัตโนมัติ และเครื่องบังคับจากระยะไกลที่มีไว้สำหรับเครื่องจักรกลที่สำคัญ จะต้องทำการตรวจและทดลองเพื่อให้แน่ว่าทำงานได้เรียบร้อย

ข้อ 16 ในการตรวจพิเศษสำหรับเครื่องจักรกลจะต้องทำการตรวจ ดังนี้

(1) ขณะเรืออยู่ในอู่แห้ง

ก. บรรดาช่องต่าง ๆ ออกนอกเรือรวมทั้งทางน้ำ สุขา และทางน้ำออกนอกเรือในห้องเครื่องจักร และห้องปั๊มตลอดจนลิ้นและก๊อก จะต้องตรวจทั้งภายในและภายนอก ส่วนประกอบของเครื่องยึดและก๊อกที่ติดกับตัวเรือ จะต้องทำการตรวจด้วย

ข. ต้องทำการตรวจตามที่กำหนดไว้ใน (5) ของข้อ 7 ด้วย

(2) ต้องทำการตรวจเพลาใบจักรทุกท่อนรวมทั้งกันรุนและตุ๊กตารับเพลาทุกตัว

(3) ต้องเปิดฝาครอบเกียร์ออกตรวจเฟืองเกียร์ทุกตัวเพลา และตุ๊กตารับเพลา ตามที่เจ้าพนักงานตรวจเรือเห็นว่าจำเป็น

(4) เครื่องอัดอากาศรวมทั้งระบบดับความร้อน หม้อกรอง เครื่องแยกน้ำมัน เครื่องป้องกันอันตราย และปั๊มต่าง ๆ รวมทั้งเครื่องประกอบ จะต้องเปิดออกตรวจตามที่เจ้าพนักงานตรวจเรือเห็นว่าจำเป็น

(5) เครื่องถือท้ายจะต้องทำการตรวจจนเป็นที่แน่ใจว่าทำงาน ได้เรียบร้อยดี หากเจ้าพนักงานตรวจเรือเห็นว่าจะสั่งให้เปิด หรือถอดส่วนต่าง ๆ ออกตรวจก็ได้

(6) กว้านสมอและบรรดาเครื่องกว้านต่าง ๆ ที่ใช้ในการผูกเรือ จะต้องทำการตรวจและทดลอง หากเจ้าพนักงานตรวจเรือเห็นว่าจำเป็นจะสั่งให้เปิดหรือถอดส่วนต่าง ๆ ออกตรวจก็ได้

(7) เครื่องกลั่นน้ำจะต้องเปิดออกตรวจภายใน และทำการทดลองลิ้นกันอันตรายให้ทำงานตามเกณฑ์ที่กำหนด

(8) จะต้องตรวจบรรดาสลักยึด และแผ่นรองรับแท่นของเครื่องจักรใหญ่ เครื่องจักรช่วย ห้องเกียร์ กันรุน และตุ๊กตารับเพลา

(9) จะต้องทำความสะอาด และตรวจบรรดาขวดกำลังดันสูงต่าง ๆ ทั้งภายใน ภายนอก รวมทั้งฐานรับ และเครื่องป้องกันอันตรายต่าง ๆ หากไม่อาจจะทำการตรวจภายในได้ ให้ทำการทดลองอัดน้ำ ด้วยกำลังดัน 1.5 เท่าของกำลังดันใช้การ

(10) ต้องตรวจปั๊มและระบบท่อทางดังต่อไปนี้

(ก) ระบบสูบน้ำท้องเรือ ลิ้นก๊อก และหม้อกรองในระบบสูบน้ำท้องเรือ รวมทั้งลิ้นดูดน้ำท้องเรือฉุกเฉิน ต้องเปิดออกตรวจตามที่เจ้าพนักงานตรวจเรือเห็นว่าจำเป็น และให้ทดลองระบบให้ทำงานตามเกณฑ์ที่กำหนด

(ข) ระบบน้ำมันเชื้อเพลิง ระบบน้ำเลี้ยง ระบบน้ำมันหล่อลื่น ทางติดต่อของน้ำถ่วงเรือ และการจัดระบบการปิดเปิดไปยังท้องเรือ ซึ่งใช้บรรทุกได้ทั้งสินค้าที่เป็นของเหลวและสินค้าแห้ง รวมตลอดถึงหม้อกรอง หม้ออุ่น และหม้อดับความร้อนที่สำคัญจะต้องเปิดออกตรวจ และทำการทดลองตามที่เจ้าพนักงานตรวจเรือเห็นว่าจำเป็น และจะต้องตรวจเครื่องป้องกันอันตรายในระบบดังกล่าวข้างต้นทั้งหมดด้วย

(ค) บรรดาถังน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งมิได้เป็นส่วนหนึ่งของโครงสร้างตัวเรือ จะต้องตรวจทั้งภายในภายนอกตามที่เจ้าพนักงานตรวจเรือเห็นว่าจำเป็น และทำการทดลองอัดน้ำเท่ากำลังดันที่กำหนดไว้สำหรับถังใหม่

ในการตรวจพิเศษครั้งที่ 1 จะยกเว้นไม่ตรวจภายในถังก็ได้ ถ้าเจ้าพนักงานตรวจเรือได้ตรวจภายนอกแล้วเห็นว่ามีสภาพดีพอ

บรรดาแท่นและเครื่องยึดอุปกรณ์และเครื่องบังคับจากระยะไกล จะต้องทำการตรวจให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้

(11) ต้องทำการตรวจสอบบรรดาของอะไหล่ที่กำหนดให้ต้องมีอยู่ในเรือด้วย

(12) บรรดาเครื่องอัตโนมัติ และเครื่องบังคับจากระยะไกล ซึ่งได้ติดตั้งไว้สำหรับเครื่องจักรกลที่สำคัญ จะต้องทดลองการทำงานว่าเรียบร้อยดีหรือไม่

(13) เครื่องจักรไอน้ำจะต้องทำการตรวจดังต่อไปนี้

(ก) สำหรับเครื่องจักรไอน้ำชนิดข้อเสือ ข้อต่อ (เครื่องจักรใหญ่ และเครื่องจักรช่วยที่จำเป็น) จะต้องทำการตรวจกระบอกสูบ ฝาสูบ ลูกสูบ ลิ้นเลื่อน และส่วนประกอบของลิ้น ก้านสูบ ก้านต่อ ข้อต่อและไกด์ เพลาข้อเสือ พร้อมทั้งตุ๊กตารับเพลา

(ข) เครื่องกังหันไอน้ำ (เครื่องจักรใหญ่และเครื่องจักรช่วยที่จำเป็น) จะต้องทำการตรวจ ปีกกังหัน โรเตอร์ พร้อมทั้งตุ๊กตารับเพลา เคสซิ่งหม้อดับไอ คัปปลิ้งระหว่างเครื่องกังหันกับเกียร์ ในการตรวจพิเศษครั้งที่ 1 สำหรับเรือที่มีเครื่องกังหันไอน้ำสำหรับขับเพลาใบจักรเดินหน้าเกินกว่า 1 เครื่อง จะไม่เปิดฝาครอบเพื่อตรวจภายในเครื่องกังหันก็ได้ ถ้าเจ้าพนักงานตรวจเรือเห็นว่ามีเครื่องแสดงความสั่นและเครื่องแสดงตำแหน่งของโรเตอร์ติดตั้งไว้และบันทึกการใช้งานของเครื่องดังกล่าวเป็นที่พอใจ

ลิ้นปิดเปิดไอน้ำที่ฝากั้น และลิ้นปิดเปิดไอเข้าเครื่อง จะต้องทำการเปิดออกตรวจด้วย

(ค) ท่อไอใหญ่ จะต้องทำการตรวจดังนี้

ค.1 เจ้าพนักงานตรวจเรือต้องเลือกสั่งให้ถอดท่อไอใหญ่จำนวนหนึ่ง เพื่อทำการตรวจภายใน ในกรณีที่ท่อต่อกันโดยวิธีประสานไม่สามารถจะถอดได้ อาจจะใช้วิธีอื่นแทน เช่นตรวจโดยเครื่องมือตรวจภายในท่อ หรือโดยใช้เครื่องอุลตราโซนิควัดความหนาของท่อแทนก็ได้ เมื่อใช้วิธีหลังนี้แทน จะต้องทำการตรวจแนวเชื่อมและรอยร้าวตามที่เจ้าพนักงานตรวจเรือเห็นว่าจำเป็น

ค.2 ในการตรวจพิเศษครั้งที่ 3 และครั้งต่อ ๆ ไป ท่อที่จะต้องทำการตรวจภายในจะต้องทำการทดลองอัดน้ำด้วยกำลังดัน 2 เท่า ของกำลังดันใช้การ

ค.3 สำหรับเครื่องที่ใช้กับไอซุปเปอร์ฮีทที่มีอุณหภูมิสูงไม่เกิน 450 องศาเซลเซียส ในการตรวจพิเศษครั้งที่ 1 ไม่ต้องตรวจท่อไอ

(14) เครื่องยนต์ชนิดเผาไหม้ภายใน (เครื่องจักรใหญ่และเครื่องจักรช่วยที่จำเป็น) จะต้องเปิดเพื่อทำการตรวจดังต่อไปนี้ กระบอกสูบ ฝาสูบ ลิ้นและเครื่องประกอบสูบน้ำมันเชื้อเพลิงและอุปกรณ์ สคาเว้นปั๊ม สคาเว้นโบลเออร์และเครื่องขับเทอร์โบชาร์จ ลูกสูบ ก้านสูบ ข้อต่อไกด์ ก้านต่อ เพลาข้อเสือและตุ๊กตารับเพลาสลักยึดห้องแคร้งค์และอุปกรณ์กันอันตราย เพลาลูกเบี้ยวและเฟืองขับปั๊มน้ำมันหล่อลื่น และหม้อดับความร้อนไวเบรชั่นแดมเปอร์ บล้านเชอร์และคัปปลิ้งเพลา จะต้องทำการตรวจและแก้ไขให้เพลาข้อเสือได้ศูนย์ด้วย

(15) ต้องตรวจอุปกรณ์ไฟฟ้าดังนี้

(ก) อุปกรณ์ที่แผงเมนสวิทช์ แผงสวิทช์ ประจำภาพและตู้แยก ตลอดจนเครื่องกันกระแสไฟเกินและฟิวส์แต่ละวงจรจะต้องตรวจให้ทำหน้าที่ป้องกัน

ได้ถูกต้อง

(ข) ตรวจสายไฟฟ้าให้มากที่สุดเท่าที่จะตรวจได้โดยไม่ต้องรื้อ

(ค) ทดลองเดินเครื่องกำเนิดไฟฟ้าและจ่ายกระแสไฟฟ้าในอัตราปกติ ทั้งเดินแยกและขนานกัน ตรวจประสิทธิภาพของกอฟเวอร์เนอร์ และทดลองเครื่องตัดวงจรของเครื่องเครื่องกำเนิดไฟฟ้า และรีเลย์ที่เกี่ยวข้องเท่าที่จะทำได้

(ง) วัดค่าฉนวนของเครื่องกำเนิดไฟฟ้า แผงสวิทช์ มอเตอร์เครื่องทำความร้อนด้วยไฟฟ้า อุปกรณ์แสงสว่าง และสายไฟ และจัดการแก้ไขให้ได้ตาม - เกณฑ์

(จ) ตรวจทดลองต้นกำลังไฟฟ้าฉุกเฉินพร้อมทั้งอุปกรณ์เพื่อให้แน่ว่าทำงานได้เรียบร้อยตลอดทั้งระบบ

(ฉ) ตรวจทดลองไฟนำเครื่องหมายเดินเรือระบบสื่อสารภายในเรือที่สำคัญเพื่อให้แน่ว่าทำงานได้ถูกต้องเรียบร้อยดี และถ้าเจ้าพนักงานตรวจเรือพิจารณาเห็นว่าจำเป็นจะให้ทำการทดลองอุปกรณ์หยุดฉุกเฉิน ของมอเตอร์ปั๊มน้ำมันเชื้อ - เพลิง พัดลมระบายอากาศอื่น ๆ และโหลดในลักษณะเดียวกัน เครื่องป้องกันอันตรายจากการทำงานเกินกำลังของอุปกรณ์ไฟฟ้ามอเตอร์ และเครื่องควบคุมที่สำคัญเพื่อให้แน่ว่าสามารถทำงานได้ถูกต้องเรียบร้อย

(ช) ค่าของฉนวนไฟฟ้าในเรือเมื่อวัดด้วยเมกเกอร์ ขนาด 500 โวลท์ ไฟตรงต้องไม่ต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในตาราง ต่อไปนี้

ส่วนที่ต้องวัด	วิธีวัด	ค่าฉนวนต่ำสุด
แผงเมนสวิทช์เมื่อปลดเซอร์กิตเบรคเกอร์ปลดสวิทช์จ่ายไฟทุกตัว และปลดสายต่อเข้าเครื่องวัดต่าง ๆ	วัดระหว่างบัสบาร์ต่าง ๆ และระหว่างบัสบาร์กับตัวเรือ	๑ เมกโอห์ม
เยนเนอเรเตอร์และมอเตอร์	วัดระหว่างตัวนำทุกตัวกับตัวเรือ	๑,๐๐๐ เท่าอัตรา โวลท์ที่ใช้สำหรับเครื่องนั้นเป็นโอหม์
สายไฟทุกเส้น วัดที่สวิทช์บอร์ดโดยสับสวิทช์ไฟจากตัวเครื่อง	วัดระหว่างตัวนำทุกตัวและระหว่างตัวนำทุกตัวกับตัวเรือ	๑ เมกกะโอห์ม

(16) การตรวจเครื่องทำความเย็น

(ก) เครื่องทำความเย็นที่ติดตั้งในเรือเจ้าพนักงานตรวจเรือจะทำการตรวจและทดลอง ขดของคอนเดนเซอร์แบบขด ขดทำความเย็น หม้อพัก ตัวทำความเย็น และคอนเดนเซอร์แบบหลอดด้วยกำลัง 90 % ของกำลังดันออกแบบ หรือถึงกำลังดันที่ตั้งลิ้นผ่อนไว้ แล้วแต่จำนวนไหนจะน้อยกว่ากัน แต่ถ้าใช้แก๊สแอมโมเนียหรือเมทธิลคลอไรด์ จะต้องทำการทดลองทุกครั้งที่ตรวจ การทดลองดังกล่าวนี้อาจยกเว้นได้เมื่อเจ้าพนักงานตรวจเรือเห็นว่าไม่จำเป็น

(ข) ต้องตรวจอุปกรณ์เกี่ยวกับความปลอดภัยเพื่อให้แน่ว่าทำงานได้เรียบร้อย

(ค) เครื่องทำความเย็นต้องทำงานได้เรียบร้อยดีและไม่มีแก๊สรั่ว

(17) การตรวจหม้อน้ำ

(1) ระยะเวลาการตรวจ

(ก) หม้อหลอดน้ำสำหรับใช้ขับเพลาใบจักร และเครื่องทำไอสำหรับความอบอุ่นภายในเรือต้องทำการตรวจภายในและภายนอกทุกๆ ระยะเวลา 2 ปี เว้นแต่เรือที่มีหม้อน้ำสำหรับขับเพลาใบจักรหม้อเดียว ให้ทำการตรวจทุกระยะ 2 ปี ไปจนครบ 8 ปี จากนั้นให้ทำการตรวจทุกปี

(ข) หม้อน้ำอื่น ๆ เครื่องทำไอ และอีโคโนไมเซอร์ซึ่งมีกำลังเกิน 3.5 กิโลกรัมต่อตารางเซนติเมตรและมีผิวสัมผัสความร้อนเกิน 4.5 ตารางเมตร ให้ทำการตรวจภายในและภายนอกทุกระยะ 2 ปี ไปจนครบ 8 ปี หลังจากนั้นให้ทำกาะตรวจทุกปี

(2) ส่วนที่ต้องตรวจ

การตรวจตามที่กำหนดไว้ใน (1) ให้ทำการตรวจหม้อน้ำ หม้อไอซูเปอร์ฮีท อีโคโนไมเซอร์ และห้องอุ่นลม ถ้าเจ้าพนักงานตรวจเรือพิจารณาเห็นว่าจำเป็นจะให้ทำการทดลองอัดน้ำส่วนที่ต้องรับกำลังดัน วัดความหนา ของแผ่นเหล็กหลอดและวัดขนาดของสะเดาะได้ ส่วนประกอบที่สำคัญที่ติดอยู่กับหม้อน้ำ หม้อไอซูเปอร์ฮีทและอีโคโนไมเซอร์จะต้องเปิดออกตรวจ ตลอดจนถึงสลักยึดหม้อน้ำและเฮดเดอร์ทั้งหมด ต้องทำการตั้งลิ้นกันอันตรายให้ทำงานสูงกว่ากำลังดันใช้การสูงสุดไม่เกิน 3 %

เมื่อมีเครื่องบังคับการเผาไหม้อัตโนมัติจะต้องตรวจ และทำการทดลองเพื่อให้แน่ว่าทำงานได้เรียบร้อย

(3) ให้ทำการทดลองอัดน้ำด้วยกำลังดันต่อไปนี้

ก. ให้ทดลองอัดน้ำในการตรวจประจำปีด้วยกำลังดัน

1.4 เท่าของกำลังดันใช้การ เมื่อกำลังดันใช้การไม่เกิน 7 กิโลกรัมต่อตารางเซนติเมตร

1.4 เท่าของกำลังดันใช้การบวกด้วย 2 เมื่อกำลังดันใช้การเกิน 7 กิโลกรัมต่อตารางเซนติเมตร

ข. ให้ทดลองอัดน้ำในการตรวจพิเศษด้วยกำลังดัน

2 เท่าของกำลังดันใช้การ เมื่อกำลังดันใช้การ ไม่เกิน 7 กิโลกรัมต่อตารางเซนติเมตร

1.4 เท่าของกำลังดันใช้การบวกด้วย 4 เมื่อกำลังดันใช้การเกิน 7 กิโลกรัมต่อตารางเซนติเมตร

(4) เรือที่มีอายุเกิน 12 ปี

ก. ให้ทดลองอัดน้ำในการตรวจประจำปีด้วยกำลังดัน

1.15 เท่าของกำลังดันใช้การ

ข. ให้ทดลองอัดน้ำในการตรวจพิเศษด้วยกำลังดัน

1.4 เท่าของกำลังดันใช้การ เมื่อกำลังดันใช้การไม่เกิน 7 กิโลกรัมต่อตารางเซนติเมตร

1.2 เท่าของกำลังดันใช้การบวกด้วย 2 เมื่อกำลังใช้การเกิน 7 กิโลกรัมต่อตารางเซนติเมตร

ข้อ 17 การตรวจเพลาใบจักรและกระบอกรับเพลาใบจักร

(1) ระยะเวลาการตรวจ

เพลาใบจักรและกระบอกรับเพลาใบจักรชนิดสวมปลอกตลอดหรือชนิดใช้น้ำมันเหรือชนิดใช้วัสดุที่สึกกร่อนยาก ให้ชักเพลาออกตรวจทุกรอบ 3 ปี สำหรับเรือเพลาใบจักรเดียว และทุกรอบ 4 ปีสำหรับเรือ 2 เพลาใบจักรขึ้นไป เพลาชนิดอื่นนอกจากที่กล่าวมาแล้วให้ชักเพลาออกตรวจทุกรอบ 2 ปี

สำหรับเรือเพลาใบจักรเดียว เจ้าพนักงานตรวจเรืออาจผ่อนผันให้ชักเพลาทุกรอบ 4 ปีก็ได้ ถ้าเพลาและร่องลิ่มนั้นได้ออกแบบเป็นพิเศษ ซึ่งพนักงานตรวจเรือเห็นชอบด้วย และการตรวจจะต้องกระทำอย่างละเอียดที่สุด

(2) ส่วนที่ต้องตรวจ

(ก) ในการตรวจตามระยะเวลาที่ได้กำหนดไว้ใน (1) ให้ทำการตรวจเพลาหารอยร้าวบริเวณส่วนหน้าของรูปกรวยให้ละเอียดในกรณีที่คัปปลิ้งเพลาเป็นแบบสวม ให้ถอดคัปปลิ้งออกตรวจเพลาด้วยปลอกเพลาต้องตรวจว่า จับกับเพลาแน่นดี ถ้าผิวของปลอกเพลาขรุขระให้กลึงแต่งให้เรียบ

ให้เพ่งเล็งเป็นพิเศษในการตรวจสภาพของเพลาว่าไม่มีรอยร้าว บริเวณตอนท้ายปลอกเพลา

(ข) ระยะห่างระหว่างเพลา และกระบอกรับเพลาใบจักร สำหรับเรือเครื่องกลางลำให้ทำการเปลี่ยนกระบอกรับเพลาใบจักรเมื่อมีระยะห่างเกิน

ขนาดเพลา	ระยะห่าง
ไม่เกิน 230 มม.	6 มม.
ไม่เกิน 305 มม.	8 มม.
เกิน 305 มม.	9.5 มม.

สำหรับเรือเครื่องท้ายให้ลดระยะห่างลง 1 ชั้น

(ค) ในการตรวจเพลาใบจักรทุกครั้ง ให้เปิดส่วนประกอบเครื่องบังคับพิทช์ใบจักรออกตรวจ และทำการทดลองให้ทำงานได้เรียบร้อยทุกครั้ง

(ง) ให้พิจารณาดัดแปลง แก้ไขให้ดีขึ้นได้ตามกรณี เจ้าพนักงานตรวจเรืออาจพิจารณายอมรับการดัดแปลง แก้ไขที่ไม่เป็นไปตามกำหนดไว้ในข้อบังคับนี้ ถ้าการดัดแปลงแก้ไขนั้นทำให้เกิดผลดีขึ้น

ข้อ 18 ข้อกำหนดเพิ่มเติมสำหรับเรือบรรทุกแก๊สเหลว

ในการตรวจเรือประจำปี และการตรวจพิเศษสำหรับเรือบรรทุกแก๊สเหลว นอกจากต้องทำการตรวจตามที่กำหนดไว้ในข้อ 1 ถึงข้อ 17 แล้ว จะต้องทำการตรวจเพิ่มเติมดังต่อไปนี้

18.1 การตรวจประจำปี

(1) ถ้าคาร์โก้ ต้องเลือกตรวจถังใดถังหนึ่ง หรือหลายถังจากการทำความสะอาดและไล่แก๊สแล้ว โดย

(ก) ต้องตรวจสภาพภายในและภายนอกให้มากเท่าที่จะทำได้ ถ้าถังมีฉนวนหุ้มไว้ เจ้าพนักงานตรวจเรืออาจสั่งให้รื้อฉนวนออกตรวจสภาพแผ่นเหล็กของถังได้ตามความจำเป็น

ข. ให้ทำการตรวจสภาพของฉนวนที่ห่อหุ้มถังด้วย

ค. ต้องตรวจบรรดาแท่นและเครื่องยึดถังทั้งหมด การซีลสิ่งที่ดาดฟ้า และถ้าจำเป็นเจ้าพนักงานตรวจเรืออาจสั่งให้ทำการรื้อฉนวนออกตรวจโครงสร้างก็ได้

ง. ต้องตรวจสายดินระหว่างถังและตัวเรือด้วย

(2) ลิ้นผ่อนกำลังดัน และระบบการถ่ายแก๊สฉุกเฉิน ต้องทำการตรวจดังต่อไปนี้

ก. ลิ้นผ่อนกำลังดัน และลิ้นผ่อนสูญญากาศที่ติดอยู่กับถัง ต้องทำงานได้ถูกต้องเรียบร้อย

ข. เครื่องระบายอากาศ ลิ้นผ่อน หรือระบบอื่น ๆ ที่จัดไว้สำหรับถ่ายแก๊สฉุกเฉินออกจากช่องว่างระหว่างถังคาร์โก้กับเชคกันดารี่บาริเออร์ หรือโครงสร้างต้องทำงานได้ถูกต้องเรียบร้อย

(3) เครื่องมือต่าง ๆ เช่น มาตรวัดระดับสัญญาณแสดงระดับสูงของแก๊ส มาตรวัดกำลังดัน มาตรวัดอุณหภูมิ เครื่องตรวจแก๊ส พร้อมทั้งระบบสัญญาณต้องทำงานได้ถูกต้องเรียบร้อย

(4) ต้องตรวจสภาพของท่อทางและส่วนประกอบต่าง ๆ เครื่องกล และอุปกรณ์รวมทั้งระบบควบคุมอัตโนมัติที่ใช้ในการบรรจุ ขนถ่าย ระบาย อัด ทำความเย็น อุ่น หรือเครื่องมือในการขนถ่ายทั้งหมดจะต้องแน่ใจว่าอยู่ในสภาพที่ดี

(5) เมื่อมีการเปิดชิ้นส่วนใด ๆ เพื่อบำรุงรักษาต้องให้เจ้าพนักงานตรวจเรือตรวจทุกครั้ง

18.2 การตรวจพิเศษ

(1) ถังคาร์โก้

ก. ถังที่จะบรรจุแก๊สต้องได้รับการตรวจตามที่กำหนดไว้ในข้อ (1) ของข้อ 18.1 ทั้งหมด

ข. การตรวจรั่วของแก๊สให้ตรวจบันทึกของเครื่องตรวจรั่ว ตั้งแต่การตรวจพิเศษครั้งก่อน ถ้ารากฏว่าไม่เคยมีการรั่วเลย จะยกเว้นไม่ต้องทำการทดลองรั่วก็ได้ แต่ถ้าปรากฏว่าเคยมีการรั่ว จะต้องทำการทดลองรั่วตามวิธีที่เจ้าพนักงานตรวจเรือเห็นชอบด้วย

(2) ถ้ามีเชคกันดารี่บาริเออร์ติดตั้งไว้ จะต้องทำการตรวจด้วย และเจ้าพนักงานตรวจเรืออาจจะพิจารณาให้รื้อฉนวนเพื่อตรวจโครงสร้างตามที่เห็นว่าจำเป็นก็ได้

(3) บรรดาลิ้นผ่อนกำลังดัน และลิ้นผ่อนสูญญากาศซึ่งติดไว้ประจำถังต้องถอดออกตรวจ และปรับแต่งให้ทำงานตามกำลังดันที่กำหนดไว้

(4) บรรดาเครื่องถ่ายแก๊สฉุกเฉิน เช่น เครื่องระบายอากาศ ลิ้นผ่อนกำลังเดิน และอื่น ๆ ซึ่งจัดไว้เพื่อถ่ายแก๊สฉุกเฉินออกจากที่ว่างระหว่างถังคาร์โก้กับเชคกั้นดารี่บาริเออร์ หรือโครงสร้างตัวเรือ ต้องเปิดออกตรวจตามที่เจ้าพนักงานตรวจเรือเห็นว่าจำเป็น

(5) บรรดาเครื่องวัดต่าง ๆ เช่น เครื่องวัดระดับแก๊สเหลว - สัญญาณเตือนเมื่อระดับแก๊สสูง มาตรวัดกำลังดันมาตรวัดอุณหภูมิ เครื่องตรวจแก๊ส พร้อมทั้งสัญญาณเตือนต้องทดลองจนแน่ใจได้ว่าทำงานถูกต้อง

(6) ก. อุปกรณ์ในการขนถ่ายแก๊สเหลว เช่น สูบขนถ่าย เครื่องอัดแก๊สพร้อมทั้งเครื่องขับต้องถอดออกตรวจ บรรดาเครื่องอัดโนมัติ และเครื่องควบคุมจากระยะไกลที่ใช้ในการนี้ ต้องทำการทดลองจนแน่ใจว่าได้ทำงานได้ถูกต้อง และมีประสิทธิภาพ

ข. บรรดาหม้อดับความร้อน และที่บรรจุแก๊สหรือของเหลว ต้องเปิดออกตรวจภายในและภายนอก ถ้าเปิดออกตรวจภายในไม่ได้ ต้องทำการทดลองด้วยกำลังดัน 1.5 เท่ากำลังดันใช้งาน ลิ้นผ่อนกันอันตรายประจำอุปกรณ์เหล่านี้ - ต้องตรวจและปรับแต่งด้วย

ค. ต้องทำการตรวจบรรดาท่อทางขนถ่ายหรือของเหลว พร้อมทั้งอุปกรณ์ หากจำเป็นจะให้รื้อฉนวนเพื่อทำการตรวจเพิ่มเติมอีกก็ได้

ง. บรรดาอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ได้ถอดออกเพียงบางส่วนหรือทั้งหมด เมื่อประกอบใหม่ เจ้าพนักงานตรวจเรือจะสั่งให้ทำการทดลองรั่วเท่ากับกำลังดันใช้การ

จ. บรรดาสายดิน จะต้องอยู่ในสภาพที่ดี

(7) บรรดาอุปกรณ์เกี่ยวกับเครื่องทำความเย็นซึ่งติดตั้งไว้สำหรับใช้ลดอุณหภูมิของแก๊สเหลว หรือใช้ทำให้กลับเป็นแก๊สเหลวต้องทำการตรวจดังนี้

ก. บรรดาเครื่องอัดแก๊ส โบลว์เออร์ สำหรับแก๊สเหลว หรือรีฟริจิแรนท์ พร้อมทั้งเครื่องยนต์ขับต้องเปิดออกตรวจ บรรดาเครื่องอัตโนมัติ และเครื่องควบคุมระยะไกล ต้องทำการทดลองจนเป็นที่แน่ใจว่าทำงานได้ถูกต้อง

ข. บรรดาหม้อบรรจุที่มีกำลังดัน และหม้อดับความร้อนสำหรับสินค้า หรือรีฟริจิแรนท์ ต้องเปิดออกตรวจภายในและภายนอก ถ้าตรวจภายในไม่ได้ให้ทดลองอัดด้วยกำลังดันสูง 1.5 เท่าของกำลังดันใช้งาน

บรรดาลิ้นผ่อนกันอันตราย และอุปกรณ์ผ่อนกำลังดันต่าง ๆ ต้องทำการทดลองจนเป็นที่แน่ใจว่าอยู่ในสภาพเรียบร้อย

ค. บรรดาท่อรับส่งแก๊ส หรือรีฟริจิแรนท์ พร้อมทั้งลิ้นผ่อนกันอันตรายต่าง ๆ ที่ใช้ในวงจรต้องตรวจสอบให้แน่ว่าอยู่ในสภาพที่ดี

ง. บรรดาอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ได้ถอดออกเพียงบางส่วนหรือทั้งหมด เมื่อประกอบใหม่ เจ้าพนักงานตรวจเรือจะสั่งให้ทำการทดลองรั่วเท่ากับกำลังดันใช้การ

(8) บรรดาอุปกรณ์เกี่ยวกับการไฟฟ้า ต้องทำการตรวจดังต่อไปนี้

ก. บรรดาอุปกรณ์กันการระเบิด ต้องตรวจตามที่เจ้าพนักงานตรวจเรือพิจารณาเห็นว่าจำเป็น

ข. บรรดาฉนวนต่าง ๆ จะทำการวัดเป็นบางส่วน หรือทั้งระบบตามที่เจ้าพนักงานตรวจเรือเห็นว่าจำเป็นก็ได้

ค. บรรดาเครื่องอินเตอร์ล็อคเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้งานของอุปกรณ์ต่าง ๆ ต้องทำการตรวจสอบให้อยู่ในสภาพที่มีประสิทธิภาพดี

(9) บรรดาส่วนต่าง ๆ ซึ่งได้ถอดออกเพื่อทำการซ่อมแซมต้องให้เจ้าพนักงานตรวจเรือตรวจทุกครั้ง

(10) การตรวจต่อเนื่อง

เจ้าของเรืออาจขออนุญาตให้ทำการตรวจต่อเนื่อง แทนการตรวจพิเศษต่อเจ้าพนักงานตรวจเรือก็ได้ การตรวจต่อเนื่องจะต้องกระทำให้เสร็จสมบูรณ์

ภายในกำหนด 5 ปี และส่วนสำคัญต่าง ๆ จะต้องทำการตรวจทุกรอบไม่เกินกว่า 5 ปี

ข้อ 19 การตรวจเรือเพื่อจดทะเบียนเป็นเรือไทยครั้งแรก สำหรับเรือที่มีขนาดตั้งแต่ 30 ตันกรอสส์ขึ้นไป ให้ทำการตรวจตามที่กำหนดไว้ในข้อ 5 และข้อ 7 ของหมวดนี้ การยกเว้นไม่ปฏิบัติตามข้อนี้ให้อธิบดีเป็นผู้พิจารณาอนุมัติ

ข้อ 20 เรือที่ใช้ในกิจการพิเศษ หรือเรืออื่น ๆ ซึ่งมีลักษณะและรายละเอียดไม่เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในหมวด ค. และไม่มีกฎข้อบังคับใดกำหนดไว้โดยเฉพาะสำหรับเรือนั้น ๆ ให้นำ ข้อกำหนดในกฎข้อบังคับหมวด ค. มาใช้โดยอนุโลม และให้เป็นไปตามข้อบังคับดังกล่าวให้มากที่สุด สำหรับกำหนดการเข้าอู่ให้กรมเจ้าท่าพิจารณากำหนดได้ตามความเหมาะสม

หมวด ง.
เครื่องใช้และอุปกรณ์ประจำเรือ

ข้อ 1 เครื่องใช้และอุปกรณ์ประจำเรือมีดังนี้

(1) เข็มทิศและเครื่องมือเดินเรือ
(2) เรือชูชีพ เรือบดและเครื่องชูชีพ
(3) เชือกและลวด
(4) สมอและสายโซ่
(5) ลูกดิ่งและสายดิ่ง
(6) โคมไฟสัญญาณการเดินเรือ
(7) พลุ ดอกไม้ไฟและเครื่องส่งสัญญาณ
(8) เครื่องสูบน้ำท้องเรือ
(9) เครื่องมือดับเพลิง

ข้อ 2 เรือเดินทะเลทุกลำอย่างน้อยต้องมีเข็มทิศและเครื่องมือเดินเรือตามตารางต่อไปนี้

รายการ	ขนาดตั้งแต่ ๕๐๐ ตันกรอสส์ขึ้นไป	ขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ แต่ไม่เกิน ๕๐๐ ตันกรอสส์	ขนาดตั้งแต่ ๑๐ ตันกรอสส์ แต่ไม่เกิน ๖๐ ตันกรอสส์	หมายเหตุ
เข็มทิศ.....อัน	๒	๑	๑	
โครโนมิเตอร์.....อัน	๑	๑	—	
นาฬิกา.....เรือน	๒	๑	๑	
บาโรมิเตอร์.....อัน	๒	๑	๑	
เทอร์โมมิเตอร์.....อัน	๒	๑	—	
เครื่องวัดแดด.....อัน	๑	—	—	
กล้องสองตา.....กล้อง	๒	๑	๑	
แมกกะโฟน.....ตัว	๒	๑	๑	
แผนที่มาตราน้ำบรรณสาร ประภาคาร.....ชุด	๑	๑	๑	ตามเขตการเดินเรือ
ข้อบังคับสำหรับป้องกันเรือโดนกันในทะเล.....เล่ม	๑	๑	๑	
ไม้บรรทัดขนาด .....อัน	๒	๑	๑	
วงเวียนวัดระยะ .....อัน	๒	๑	๑	

ข้อ 3 เรือโดยสารและเรือสินค้าที่เดินระหว่างประเทศต้องมีเรือชูชีพและเครื่องชูชีพตามที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล

ข้อ 4 เรือกลเดินทะเลทุกลำที่ไม่ได้เดินระหว่างประเทศยกเว้นเรือประมงอย่างน้อยมีเรือชูชีพ เรือบดและเครื่องชูชีพตามรายละเอียดต่อไปนี้

4.1 เรือกลเดินทะเลขนาดต่ำกว่า 30 ตันกรอสส์ พวงชูชีพ 2 พวง
เสื้อชูชีพเท่าจำนวนคน

4.2 เรือกลเดินทะเลขนาดตั้งแต่ 30 แต่ต่ำกว่า 60 ตันกรอสส์
พวงชูชีพ 4 พวง
เสื้อชูชีพเท่าจำนวนคน

4.3 เรือกลเดินทะเลขนาดตั้งแต่ 60 แต่ต่ำกว่า 250 ตันกรอสส์
พวงชูชีพ 4 พวง
เสื้อชูชีพเท่าจำนวนคน
เรือบด 1 ลำ หรือแพชูชีพ 1 แพ ที่สามารถบรรทุกได้ทั้งหมดที่มีอยู่บนเรือ

4.4 เรือกลเดินทะเลขนาดตั้งแต่ 250 แต่ต่ำกว่า 500 ตันกรอสส์
พวงชูชีพ 6 พวง
เสื้อชูชีพเท่าจำนวนคน
เรือบด 1 ลำ หรือแพชูชีพ 1 แพ ที่สามารถบรรทุกคนได้ทั้งหมดที่มีอยู่บนเรือ

4.5 เรือกลเดินทะเลขนาดตั้งแต่ 500 แต่ต่ำกว่า 1,600 ตันกรอสส์
พวงชูชีพ 8 พวง
เสื้อชูชีพเท่าจำนวนคน 5 %
เรือบดที่มีเครื่องยนต์ 1 ลำ ที่สามารถบรรทุกคนได้ทั้งหมดที่มีอยู่บนเรือ หรือแพชูชีพ 2 แพ แต่ละแพสามารถบรรทุกคนได้ทั้งหมดที่มีอยู่บนเรือ

4.6 เรือกลเดินทะเลขนาดตั้งแต่ 1,600 ตันกรอสส์ขึ้นไป
พวงชูชีพ 8 พวง

เสื้อชูชีพเท่าจำนวนคน 5 %
เรือชูชีพ 2 ลำ และแพชูชีพ 1 แพ หรือ
เรือชูชีพ 1 ลำ และแพชูชีพ 2 แพ

ข้อ 5 สำหรับเรือกลเดินทะเลขนาดตั้งแต่ 500 ไม่เกิน 1,600 ตันกรอสส์ ที่กำหนดไว้ในตารางให้มีเรือบด 2 ลำนั้น ถ้ามีเรือบดเพียง 1 ลำ ต้องเพิ่มแพชูชีพอีก 1 แพ ซึ่งมีขนาดสามารถบรรทุกคนที่อยู่บนเรือทั้งหมดได้แทนเรือบดลำที่ขาดไป

ข้อ 6 เรือกลเดินทะเลขนาดตั้งแต่ 60 ตันกรอสส์ ขึ้นไป ขนาดของแพที่กำหนดให้มี 1 แพ ตามตารางนั้น ต้องสามารถบรรทุกได้ไม่น้อยกว่าครึ่งหนึ่งของจำนวนคนที่มีอยู่บนเรือทั้งหมด

ข้อ 7 ขนาดเรือชูชีพ เรือบดและแพชูชีพบรรทุกได้รวมกันทั้งหมด สำหรับเรือกลเดินทะเลต้องไม่น้อยกว่า 2 เท่า จำนวนคนที่มีอยู่บนเรือทั้งหมด

ข้อ 8 เรือประมงทุกลำที่ใช้ในทะเลอย่างน้อยต้องมีเรือชูชีพเรือบดและเครื่องชูชีพตามตารางต่อไปนี้

ขนาดยาวเป็นเมตร / ชนิด	ตั้งแต่ 50 ขึ้นไป	ตั้งแต่ 28 ไม่เกิน 50	ตั้งแต่ 15 ไม่เกิน 28	ต่ำกว่า 15
เรือชูชีพ	2	-	-	-
เรือบด	-	1	-	-
แพชูชีพ	2	2	2	1
พวงชูชีพ	8	4	2	2
เสื้อชูชีพ	เท่าจำนวนคนที่มีอยู่บนเรือทั้งหมดกับอีก 5 เปอร์เซ็นต์ของจำนวนคนที่มีอยู่บนเรือทั้งหมด			

ข้อ 9 ขนาดของเรือชูชีพ เรือบดและแพชูชีพ สำหรับเรือกลประมง ต้องสามารถบรรทุกได้รวมกันไม่น้อยกว่าสองเท่าของจำนวนคนที่มีอยู่บนเรือ

ข้อ 10 เรือเดินทะเลที่มิใช่เรือกลขนาดตั้งแต่ 60 ตันกรอสส์ขึ้นไป อย่างน้อยต้องมีพวงชูชีพ 2 พวง และเสื้อชูชีพเท่าจำนวนคนที่อยู่บนเรือ

ข้อ 11 เรือกลลำน้ำทุกลำ ต้องมีพวงชูชีพอย่างน้อย 2 พวง และเครื่องลอยน้ำให้เพียงพอสำหรับทุกคนที่อยู่บนเรือ

อุปกรณ์ประจำเรือชูชีพ

ข้อ 12 อุปกรณ์ประจำเรือชูชีพ สำหรับเรือเดินทะเล

ก. อุปกรณ์ประจำเรือชูชีพ ตามปกติต้องประกอบด้วย

(1) กรรเชียงที่ลอยน้ำได้ชนิดใช้กับเรือชูชีพตามอัตราเต็มที่ของคนประจำเรือชูชีพ กรรเชียงสำรองที่ลอยน้ำได้ 2 เล่ม กรรเชียงสำหรับคัดท้ายที่ลอยน้ำได้ 1 เล่ม หลักกรรเชียง $1\frac{1}{2}$ ชุด ซึ่งผูกติดกับเรือชูชีพด้วยเชือกหรือโซ่ พร้อมด้วยขอตะเพรา 1 ด้าม

(2) จุกอุดรู 2 จุกต่อรูปลอยน้ำ 1 รู ผูกติดกับเรือชูชีพโดยเชือกหรือโซ่ (ไม่ต้องมีจุกหากติดลิ้นอัตโนมัติไว้) ถังวิดน้ำ 1 ใบ ที่วิดน้ำ 2 อัน ซึ่งทำด้วยวัสดุที่ได้รับอนุมัติแล้ว

(3) หางเสือซึ่งผูกติดกับเรือชูชีพ พร้อมทั้งพังงา 1 ชุด

(4) ขวาน 2 เล่ม เก็บไว้หัวเรือ 1 เล่ม ท้ายเรือ 1 เล่ม

(5) ตะเกียง 1 ดวงพร้อมทั้งน้ำมันพอที่จะใช้จุดได้นานต่อเนื่องกันถึง 12 ชั่วโมง ไม้ขีดไฟ 2 กล่องบรรจุไว้ในกล่องผนึกกันน้ำ

(6) เสาใบ 1 เสา หรือหลายเสาพร้อมด้วยลวดยึดเสา และใบเรือ (สีส้ม)

(7) เข็มทิศที่ใช้การได้ดีพร้อมกล่องบรรจุเข็มทิศ 1 ชุด มีพรายน้ำหรือติดเครื่องส่องสว่างให้เห็นได้ในเวลากลางคืน

(8) เชือกชีวิต 1 เส้น ต้องติดไว้รอบลำเรือด้านนอก

(9) สมอทะเลขนาดที่ได้รับอนุมัติ 1 ชุด

(10) เชือก 2 เส้น ยาวพอสมควรเส้นหนึ่ง ให้ผูกติดกับหัวเรือชูชีพโดยทำเป็นห่วง และมีสลักยึดเพื่อใช้ปลดโดยวิธีปลดสลักออกได้ง่าย ๆ อีกเส้นหนึ่ง ให้ผูกติดกับทวนหัวของเรือชูชีพอย่างมั่นคงพร้อมที่จะใช้การได้เสมอ

(11) ภาชนะขนาดจุ $4\frac{1}{2}$ ลิตร (1 แกลลอน) บรรจุน้ำมันพืช น้ำมันปลา หรือน้ำมันสัตว์เต็มภาชนะนั้น ต้องออกแบบให้น้ำมันที่บรรจุอยู่ภายในสามารถกระจายออกปกคลุมพื้นน้ำทะเลได้โดยง่าย และให้สามารถผูกติดกับสมอทะเลได้ด้วย

(12) เสบียงกรัง ตามที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดให้มีไว้สำหรับผู้โดยสารเรือชูชีพทุกคน ตามอัตราที่ได้รับอนุญาตให้บรรทุกได้ เสบียงกรังเหล่านี้ต้องบรรจุไว้ในภาชนะผนึกกันอากาศ และเก็บไว้ในที่เก็บซึ่งผนึกกันน้ำมิให้เข้าได้ด้วย

(13) ถังน้ำจืดหลาย ๆ ใบ ซึ่งผนึกกันน้ำเข้าได้ด้วย บรรจุน้ำจืดไว้สำหรับดื่มตามอัตราคนละ 3 ลิตร (หรือ 6 ไพนส์) บรรจุไว้ให้พอต่อจำนวนคนที่ได้รับอนุญาตให้บรรทุกได้ หรือมีถังชนิดดังกล่าว บรรจุน้ำจืดไว้สำหรับผู้โดยสารตามอัตราคนละ 2 ลิตร (หรือ 4 ไพนส์) พร้อมทั้งมีเครื่องเปลี่ยนน้ำเค็มเป็นน้ำจืดตามแบบที่ได้รับอนุมัติ ซึ่งสามารถทำน้ำจืดเพิ่มขึ้นให้พอดื่มได้อีกคนละ 1 ลิตร (หรือ 2 ไพนส์) และต้องจัดให้มีกระบวยตักน้ำซึ่งไม่เป็นสนิมผูกเชือกติดไว้กับถังด้วย 1 กระบวย พร้อมทั้งมีถ้วยสำหรับดื่มน้ำที่ไม่เป็นสนิม และมีขีดแบ่งความจุไว้บนถ้วย จำนวน 1 ใบ

(14) พลุสัญญาณชนิดมีร่มชูชีพตามแบบที่ได้รับอนุมัติจำนวน 4 ดอก พลุสัญญาณดังกล่าวต้องสามารถให้แสงสีแดงแจ่มกระจ่างในระยะสูงได้ กับต้องมีดอกไม้เพลิงตามแบบที่ได้รับอนุมัติอีกจำนวน 4 ดอก ดอกไม้เพลิงนี้ให้แสงสีแดงแจ่มกระจ่างเช่นกัน

(15) เครื่องส่งสัญญาณควันชนิดที่ลอยน้ำได้ตามแบบที่ได้รับอนุมัติจำนวน 2 เครื่อง (สำหรับใช้เวลากลางวัน) แต่ละเครื่องสามารถให้กลุ่มควันสัญญาณสีส้มได้หนึ่งกลุ่ม

(16) ที่สำหรับให้คนเกาะกับเรือชูชีพหากเรือคว่ำลงและต้องเป็นแบบที่ได้รับอนุมัติด้วย มีรูปลักษณะเป็นกระดูกงูปีกหรือราวจับใต้ท้องเรือ รวมทั้งมีเชือก

สำหรับเกาะโดยผูกติดกับกราบเรือกราบหนึ่งห้อยลอดใต้กระดูกงูไปผูกติดกับอีกกราบหนึ่ง - หรือจะทำอย่างอื่นตามที่พนักงานเจ้าหน้าที่อนุมัติก็ได้

(17) เครื่องปฐมพยาบาลที่บรรจุอยู่ในหีบผนึกกันน้ำจำนวน 1 ชุด

(18) ไฟฉายเดินทางชนิดผนึกกันน้ำ จำนวน 1 กระบอก ให้เหมาะสำหรับใช้ส่งสัญญาณระหัสม้อสได้ พร้อมทั้งมีถ่านไฟฉายสำรองและหลอดสำรอง-ด้วย 1 ชุด บรรจุไว้ในหีบที่ผนึกกันน้ำได้

(19) กระจกสำหรับส่งสัญญาณเวลากลางวันตามแบบที่ได้รับอนุมัติ จำนวน 1 บาน

(20) มีดพับซึ่งมีที่เปิดกระป๋อง จำนวน 1 เล่ม ผูกติดไว้กับเรือชูชีพด้วยเชือก

(21) เชือกเบา ๆ ที่ลอยน้ำได้สำหรับลากจูงจำนวน 2 เส้น

(22) เครื่องสูบน้ำชนิดใช้มือตามแบบที่ได้รับอนุมัติ จำนวน 1 เครื่อง

(23) หีบเก็บของที่เหมาะสำหรับเก็บเครื่องอุปกรณ์เล็ก ๆ น้อยๆ จำนวน 1 หีบ

(24) นกหวีดหรือเครื่องส่งสัญญาณเสียงที่ให้ผลทัดเทียมกัน จำนวน 1 อัน

(25) เบ็ดตกปลา จำนวน 1 ชุด

(26) ประทุนที่มีสีแลเห็นได้ง่ายตามแบบที่ได้รับ อนุมัติ จำนวน 1 ผืน สำหรับใช้ป้องกันผู้ที่อาศัยอยู่ภายในมิให้ได้รับอันตรายจากสภาพอากาศภายนอก

(27) หนังสือภาพคู่มือแสดงวิธีการส่งสัญญาณติดต่อในการช่วยชีวิตตามความบังคับของอนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ.1974 บทที่ 5 ข้อ 16 จำนวน 1 เล่ม

ข. สำหรับเรือที่เดินเรือโดยมีกำหนดระยะเวลาเดินทาง ซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่พิจารณาเห็นว่าบรรดาสิ่งของที่ต้องมีตามอนุวรรค (6)(7)(19)(20) - และ (25) ของวรรค ก. แห่งกฎข้อบังคับข้อนี้ไม่มีความจำเป็น พนักงานเจ้าหน้าที่อาจผ่อนผันให้ไม่ต้องมีก็ได้

ค. แม้จะมีบทบังคับของวรรค ก. แห่งกฎข้อบังคับข้อนี้ไว้แล้วก็ตาม

เรือยนต์ชูชีพหรือเรือชูชีพที่ขับเคลื่อนด้วยกลไกอย่างอื่น ซึ่งได้รับอนุมัติแล้ว จะไม่มีเสาใบ หรือใบเรือ หรือไม่มีกรรเชียงเกินกว่าครึ่งหนึ่งของจำนวนกรรเชียงก็ได้ แต่จะต้องมีขอตะเพราไว้จำนวน 2 อัน

ง. เรือชูชีพทุกลำต้องติดสิ่งที่เหมาะสมเพื่อให้คนที่อยู่ในน้ำสามารถไต่ขึ้นเรือชูชีพได้

จ. เรือยนต์ชูชีพทุกลำต้องมีเครื่องมือดับเพลิงชนิดเคลื่อนที่ได้ตามแบบที่ได้รับอนุมัติ ซึ่งใช้พ่นฟองหรือพ่นสารอื่น และเหมาะสำหรับใช้ดับไฟที่เกิดจากน้ำมันได้

อุปกรณ์ประจำแพชูชีพ

ข้อ 13 อุปกรณ์ประจำแพชูชีพชนิดพองลม และแพชูชีพชนิดทำด้วยวัสดุแข็ง

ก. อุปกรณ์ประจำแพชูชีพประจำเรือเดินระหว่างประเทศตามปกติ - ต้องประกอบด้วย

(1) พวงชูชีพ 1 พวง ผูกติดกับเชือกที่ลอยน้ำได้ ยาวไม่ต่ำกว่า 30 เมตร

(2) สำหรับแพชูชีพที่บรรทุกคนได้ไม่เกินกว่า 12 คน ต้องมีมีด 1 เล่ม และถังตักน้ำ 1 ใบ สำหรับแพชูชีพที่บรรทุกคนได้ตั้งแต่ 13 คนขึ้นไป ให้มีมีด 2 เล่ม และถังตักน้ำ 2 ใบ

(3) ฟองน้ำ 2 อัน

(4) สมอทะเล 2 ตัว โดยตัวหนึ่งผูกติดประจำไว้กับแพชูชีพอีกตัวหนึ่งไว้สำรองใช้

(5) พาย 2 เล่ม

(6) เครื่องมือสำหรับซ่อมทำปะรอยรั่วห้องลอย 1 ชุด

(7) สูบลมชนิดทำงานด้วยมือ หรือสูบลมชนิดใช้เท้าเหยียบจำนวน 1 สูบ เว้นแต่แพชูชีพนั้นเป็นแพชูชีพตามกฎข้อบังคับ ข้อ 56 แห่งหมวดนี้

(8) ที่เปิดกระป๋อง 3 อัน

(9) เครื่องปฐมพยาบาล 1 ชุด บรรจุไว้ในหีบผนึกกันน้ำเข้า

(10) ถ้วยสำหรับดื่มน้ำที่ไม่เป็นสนิม และมีขีดแบ่งความจุไว้บนถ้วย จำนวน 1 ใบ

(11) ไฟฉายเดินทางชนิดกันน้ำซึ่งเหมาะแก่การใช้ส่งสัญญาณระหัสมัอส จำนวน 1 กระบอก พร้อมทั้งมีถ่านไฟฉายสำรองและหลอดไฟสำรองด้วย จำนวน 1 ชุด เก็บไว้ในที่เก็บซึ่งกันน้ำได้

(12) กระจกสำหรับส่งสัญญาณในเวลากลางวัน 1 บาน และนกหวีดสัญญาณ 1 ตัว

(13) พลุสัญญาณแจ้งเหตุอับจนตามแบบที่ได้รับอนุมัติ สามารถส่องแสงสีแดงแจ่มกระจ่างในระยะสูงได้ จำนวน 2 ดอก

(14) ดอกไม้เพลิงตามแบบที่ได้รับอนุมัติ สามารถส่องแสงสีแดงแจ่มกระจ่างได้จำนวน 6 ดอก

(15) เบ็ดตกปลา จำนวน 1 ชุด

(16) เสบียงกรังตามอัตราที่กำหนดโดย พนักงานเจ้าหน้าที่ให้ครบทุกคน ตามจำนวนคนที่มีทั้งหมดในเรือ

(17) ถังน้ำจืดชนิดมีฝาผนึกแน่น บรรจุน้ำจืดไว้สำหรับดื่มตามอัตราคนละ $1\frac{1}{2}$ ลิตร (3 ไพนส์) โดยบรรจุไว้ให้พอต่อจำนวนคนที่ได้รับอนุญาตให้บรรทุกได้ หรือมีจำนวนถังน้ำจืดชนิดดังกล่าวให้พอที่จะบรรจุน้ำจืดสำหรับดื่มตามอัตราคนละ $\frac{1}{2}$ ลิตร (1 ไพนส์) แทนก็ได้ หากมีเครื่องเปลี่ยนน้ำเค็มให้เป็นน้ำจืดซึ่งสามารถทำน้ำจืดเพิ่มขึ้นให้พอดื่มได้เท่ากับจำนวนน้ำจืดสำหรับดื่มตามอัตราที่กำหนดในตอนต้นของอนุวรรคนี้

(18) ยากันเมาคลื่น จำนวน 6 เม็ดต่อคน ครบจำนวนผู้โดยสารที่บรรทุกได้

(19) สมุดคู่มือแนะนำการยังชีพในแพชูชีพ

(20) หนังสือภาพคู่มือแสดงวิธีการส่งสัญญาณติดต่อในการช่วยชีวิตตามความบังคับของอนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 บทที่ 5 ข้อ 16 จำนวน 1 เล่ม

ข. สำหรับเรือโดยสารที่ใช้เดินระหว่างประเทศระยะใกล้โดยมีระยะเวลาการเดินทางซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่พิจารณาเห็นว่าอุปกรณ์ที่ต้องมีตามรายการทั้งหมดในวรรค ก. แห่งกฎข้อบังคับข้อนี้ ไม่มีความจำเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่อาจผ่อนผันอนุญาตให้แพชูชีพใด หรือหลายแพได้รับการยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติดังกล่าวก็ได้ แต่ทั้งนี้มีเงื่อนไขคือจะต้องมีแพชูชีพจำนวนไม่น้อยกว่า 1 ใน 6 ของแพชูชีพทั้งหมดที่บังคับไว้นั้น ยังคงต้องมีอุปกรณ์ประจำแพชูชีพตามรายการ (1) ถึง (7) รายการ (11) และรายการ (19) ของวรรค ก. แห่งกฎข้อบังคับข้อนี้ พร้อมทั้งมีอุปกรณ์ตามรายการ (13) และรายการ (14) อีกครึ่งหนึ่งของที่กำหนดไว้ในวรรคนั้นด้วย และแพชูชีพที่เหลือให้มีอุปกรณ์เพียงตามรายการ (1) ถึง (7) และรายการ (19) ในวรรค ก. แห่งกฎข้อบังคับข้อนี้เท่านั้นก็พอ

ค. อุปกรณ์ประจำแพชูชีพสำหรับเรือที่มิได้เดินระหว่างประเทศ

(1) พวงชูชีพ 1 พวง ผูกติดกับเชือกที่ลอยน้ำได้ ยาวไม่ต่ำกว่า 30 เมตร

(2) สำหรับแพชูชีพที่บรรจุกคนได้ไม่เกินกว่า 12 คน ต้องมีมีด 1 เล่ม และถังตักน้ำ 1 ใบ สำหรับแพชูชีพที่บรรทุกคนได้ตั้งแต่ 13 คนขึ้นไป ให้มีมีด 2 เล่ม และถังตักน้ำ 2 ใบ

(3) ฟองน้ำ 2 อัน

(4) สมอทะเล 2 ตัว โดยตัวหนึ่งผูกติดประจำไว้กับแพชูชีพ อีกตัวหนึ่งไว้สำรองใช้

(5) พาย 2 เล่ม

(6) เครื่องมือสำหรับซ่อมทำปะรอยรั่วห้องลอย 1 ชุด

(7) สูบลมชนิดทำงานด้วยมือ หรือสูบลมชนิดใช้เท้าเหยียบ จำนวน 1 สูบ เว้นแต่แพชูชีพนั้น เป็นแพชูชีพตามกฎข้อบังคับ ข้อ 56 แห่งหมวดนี้

(8) พลุสัญญาณแจ้งเหตุอัตโนมัติตามแบบที่ได้รับอนุมัติ สามารถส่องแสงสีแดงแจ่มกระจ่างในระยะสูงได้ จำนวน 1 ดอก

(9) ดอกไม้เพลิงตามแบบที่ได้รับอนุมัติ สามารถส่องแสงสีแดงแจ่มกระจ่างได้ จำนวน 3 ดอก

(10) สมุดคู่มือแนะนำการยังชีพในแพชูชีพ

(11) หนังสือภาพคู่มือแสดงวิธีการส่งสัญญาณติดต่อในการช่วยชีวิตตามความบังคับของอนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 บทที่ 5 ข้อ 16 จำนวน 1 เล่ม

ข้อกำหนดสำหรับเรือชูชีพ

ข้อ 14 เรือชูชีพทุกลำที่ใช้ในเรือเดินทะเล ต้องได้รับการอนุมัติจากกรมเจ้าท่าให้ใช้ในเรือได้

ข้อ 15 เรือชูชีพทุกลำ ต้องต่อให้มั่นคงแข็งแรง

ข้อ 16 เรือชูชีพที่หลังคาแข็ง ต้องทำให้สามารถเปิดประตูเข้าออกได้ทั้งจากภายใน และภายนอก กับทั้งไม่กีดขวางการขึ้น-ลงเรือชูชีพหรือ การชักเรือชูชีพขึ้นและปล่อยเรือชูชีพลงน้ำ

ข้อ 17 เรือชูชีพทุกลำที่ต่อด้วยวัสดุอย่างอื่นนอกจากไม้ ต้องมีสัมประสิทธิ์ความจุ ไม่ต่ำกว่า 0.64

ข้อ 18 เรือชูชีพทุกลำ ต้องมีอัตราส่วนของรูปเรือซึ่งจะให้อาการทรงตัวได้อย่างดีเมื่อเรืออยู่ในทะเล และมีระยะกราบพ้นน้ำมากพอเมื่อบรรทุกคนเต็มที่ พร้อมทั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ ครบครัน

ข้อ 19 เรือชูชีพทุกลำ ต้องสร้างให้สามารถมีค่าความทรงตัวเป็นบวกตลอดเวลาเมื่ออยู่ในทะเล และบรรทุกคนเต็มที่ พร้อมอุปกรณ์ต่าง ๆ ครบครัน

ข้อ 20 เรือชูชีพทุกลำ ต้องสร้างให้ตรงตามวัตถุประสงค์ที่จะใช้มีความแข็งแรงพอสำหรับการหย่อนเรือเมื่อบรรทุกเต็มที่พร้อมอุปกรณ์ครบครัน และจะต้องไม่เกิดการเสียหายใด ๆ เมื่อบรรทุกคนเกินอัตราอย่างน้อย 25 เปอร์เซ็นต์

ข้อ 21 เรือชูชีพทุกลำ ต้องมีความยาวไม่น้อยกว่า 16 ฟุต

ข้อ 22 เรือชูชีพทุกลำ เมื่อบรรทุกคนเต็มที่ (คิดว่าคนหนักคนละ 165 ปอนด์) พร้อมทั้งอุปกรณ์ครบครัน ต้องมีน้ำหนักไม่เกิน 20 ตัน

ข้อ 23 เรือชูชีพทุกลำ ต้องทำที่นั่งให้ต่ำสุดเท่าที่จะทำได้

ข้อ 24 เรือชูชีพทุกลำ ต้องมีค่าความงอนเฉลี่ยของกราบเรืออย่างน้อย 4 เปอร์เซ็นต์ ของความยาวและความงอนของกราบเรือต้องเป็นรูปพาราโบลิค

ข้อ 25 เรือชูชีพทุกลำ ต้องมีเครื่องลอยน้ำอยู่ภายใน จึงควรจะเป็นห้องลอย หรือวัสดุลอยน้ำอื่น ๆ ซึ่งทนต่อน้ำมัน หรือผลิตภัณฑ์จากน้ำมัน

ข้อ 26 เรือชูชีพทุกลำ ต้องมีห้องลอย หรือวัสดุลอยน้ำอื่น ๆ ให้มีปริมาตรอย่างน้อยเท่ากับผลบวกของ

ก. ทำให้เรือชูชีพสามารถลอยน้ำอยู่ได้โดยมีช่องกรวยเชียงกลางลำไม่จมน้ำเมื่อเรือชูชีพลำนั้นบรรทุกเต็มที่ และมีน้ำทะเลเข้าเต็มลำกับ

ข. ไม่น้อยกว่า 10 เปอร์เซ็นต์ ของขนาดความจุของเรือชูชีพนั้น

ข้อ 27 ในกรณีเรือชูชีพที่บรรทุกได้ตั้งแต่ 100 คนขึ้นไป ปริมาณของเครื่องลอยน้ำตามข้อ 26 ข. ต้องเพิ่มขึ้นอีกดังนี้

สำหรับเรือที่บรรทุกได้ 100 คนถึง 130 คน ต้องเพิ่มอีกตามที่คำนวณได้จากวิธีบัญญัติไตรยางค์ จาก 0 เมื่อ 100 คนกับ 1.5 เปอร์เซ็นต์ เมื่อบรรทุก 130 คน

สำหรับเรือที่บรรทุกได้เกิน 130 คน ต้องเพิ่มอีก 1.5 เปอร์เซ็นต์ของขนาดความจุของเรือชูชีพ

ข้อ 28 ขนาดความจุที่กล่าวมาแล้วในข้อก่อน ให้คำนวณได้จากกฎของสเตอริงดังต่อไปนี้ ขนาดความจุ = $\frac{ย}{12}$ (4 ก+2ข+4ค)

เมื่อ ย=ความยาวของเรือเป็นฟุต วัดจากหลังทวนหัวถึงแกนหางเสือ ถ้าเป็นเรือท้ายตัดให้วัดถึงท้ายสุด

ก = พื้นที่หน้าตัดของเรือ ณ จุด $\frac{1}{2}$ ของความยาวของเรือ วัดจากหัวเรือเป็นตารางฟุต

ข = พื้นที่หน้าตัดของเรือ ณ จุดกึ่งกลางลำเป็นตารางฟุต

ค = พื้นที่หน้าตัดของเรือ ณ จุด $\frac{3}{4}$ ของความยาวของเรือ วัดจากหัวเรือเป็น ตารางฟุต

ก ข ค หาได้โดยให้กฎซิมสัน โดยคิดความลึกจากช่องกรวยเชียง ที่

ต่ำสุดถึงท้องเรือ ออกเป็น 5 ส่วน

สำหรับเรือท้ายตัด ให้คิดเช่นเดียวกับเรือท้ายแหลม

ข้อ 29 สำหรับเรือที่มีความงอนที่กราบเรือ ซึ่งวัดระหว่างจุดที่ห่างกัน $\frac{1}{4}$ ของความยาวเรือได้เกิน 1 เปอร์เซ็นต์ของความยาวเรือ ความลึกของพื้นที่หน้าตัดที่จุด ก และจุด ค ให้คิดจากความลึกกลางลำบวก 1 เปอร์เซ็นต์ของความยาวเรือ

ในกรณีที่ความลึกกึ่งกลางลำ เกินกว่า 45 เซอร์เซ็นต์ของความ - กว้างของเรือ ความลึกที่ใช้คำนวณหาพื้นที่ที่จุด ข ให้คิดเพียง 45 เปอร์เซ็นต์ของความ - กว้างของเรือ และความลึกที่ใช้คำนวณหาพื้นที่ที่จุด ก และจุด ค ให้เพิ่มความลึกที่ใช้คำนวณได้อีก 1 เปอร์เซ็นต์ของความยาวของเรือ

แต่อย่างไรก็ตามความลึกที่ใช้คำนวณจะต้องไม่ลึกเกินกว่าความลึกตรงที่วัดได้จุดนั้น ๆ

ข้อ 30 การคำนวณขนาดความจุของเรือชูชีพอาจใช้วิธีดังต่อไปนี้

ขนาดความจุ = กว้าง×ยาว×ลึก×0.6 ลูกบาศก์ฟุต

เมื่อกว้าง วัดจากกราบนอกถึงกราบนอกบริเวณกึ่งกลางลำตรงที่กว้างที่สุด

ยาว วัดจากหลังทวนถึงแกนหางเสือ ถ้าเป็นเรือท้ายตัดวัดถึงท้ายสุด

ลึก วัดตรงบริเวณกึ่งกลางลำจากพื้นเรือด้านในติดกับกระดูกงู ถึงระดับช่องกรรเชียงที่ต่ำสุด แต่ต้องไม่เกิน 45 เปอร์เซ็นต์ของความกว้าง

ข้อ 31 ขนาดความจุของเรือยนต์ชูชีพ หรือเรือชูชีพที่มีใบจักรขับด้วยแรงอย่างใด ๆ ก็ตาม หาได้จากการคำนวณหาความจุเป็นตันกรอสส์ คือเอาความจุที่คำนวณได้ ลบด้วยปริมาตรที่ใช้สำหรับเครื่องยนต์ และอุปกรณ์ต่าง ๆ รวมทั้งกระปุกเกียร์ และอุปกรณ์อื่น ๆ ซึ่งต้องมีประจำเรือตามข้อบังคับ

เครื่องยนต์สำหรับเรือยนต์ชูชีพ

ข้อ 32 เครื่องยนต์สำหรับเรือยนต์ชูชีพต้องสามารถเดินได้ทุกสภาวะอากาศ

ข้อ 33 เครื่องยนต์ต้องเดินอยู่ได้เมื่อเรือเอียงกราบใด ๆ 10 องศา หรือหัว และท้ายเรือระดับต่างกัน 10 องศา ระบบน้ำหล่อดับความร้อนต้องเป็นแบบไพรมิ่งโดยอัตโนมัติ

ข้อ 34 ระบบตัวเครื่องยนต์ และอุปกรณ์ รวมทั้งถังน้ำมันเชื้อเพลิง ท่อทางและอุปกรณ์ ต้องมีการป้องกันให้สามารถทำงานได้ในทุกสภาวะที่อาจเกิดขึ้นในทะเลได้ ฝาครอบเครื่องต้องทนไฟและสำหรับเครื่องที่ดับความร้อนด้วยอากาศ ต้องออกแบบฝาครอบให้อากาศสำหรับดับความร้อนผ่านเข้าออกได้โดยสะดวก

ข้อ 35 ต้องมีเครื่องป้องกันน้ำมันไม่ให้กระจายออกไปตามส่วนต่าง ๆ ของเรือ เรือที่ต่อด้วยไม้ต้องมีถาดโลหะรองรับน้ำมันอยู่ใต้เครื่อง

ข้อ 36 ถังน้ำมันเชื้อเพลิง ต้องทำให้แข็งแรง และมีที่ยึดอยู่กับที่อย่างแน่นหนา มีถาดโลหะรองน้ำมันอยู่ใต้ถัง มีทางเติมน้ำมันที่เหมาะสม มีทางระบายอากาศ และลิ้นผ่อนกำลังดันถังน้ำมัน และท่อทางติดต่อต่าง ๆ ต้องไม่บัดกรีด้วยตะกั่ว และถังที่ทำด้วยเหล็กให้เคลือบภายนอกเพื่อกันการสึกกร่อนจากน้ำทะเล ถังและทางติดต่อต้องทนกำลังน้ำที่บรรจุได้สูงอย่างน้อย 15 ฟุต และมีลิ้นปิด -เปิดที่ปลายของท่อทางน้ำมันทุกปลาย

ข้อ 37 เพลาใบจักรและส่วนเคลื่อนไหว ต่างๆ ต้องมีที่ป้องกันเพื่อไม่ให้เกิดอันตรายแก่คนในเรือได้

เครื่องกลสำหรับขับเพลาใบจักรเรือชูชีพ

ข้อ 38 เครื่องกลสำหรับขับเพลาใบจักรเรือชูชีพ ต้องทำให้ใช้ได้ง่ายและรวดเร็ว กับทั้งไม่กีดขวางการลงเรือชูชีพอย่างรีบด่วน

ข้อ 39 เครื่องกลขับเพลาใบจักรทำงานด้วยแรงคน ต้องสามารถใช้ได้โดยคนที่ไม่ได้รับการฝึกมาก่อน และต้องสามารถใช้ได้เมื่อน้ำเข้าเต็มลำเรือด้วย

ข้อ 40 เครื่องกลขับเพลาใบจักรที่ใช้ ต้องเป็นแบบที่ไม่ต้องปรับแต่งเพื่อให้คนที่มีขนาดต่าง ๆ กันใช้ และสามารถใช้ได้ไม่ว่าจะมีคนบางส่วนหรือมีคนเต็มที่

ข้อ 41 เครื่องกลขับเพลาใบจักร ต้องทำให้มันคงแข็งแรง และติดตั้งไว้อย่างมีประสิทธิภาพ

ข้อ 42 เครื่องกลขับเพลาใบจักร ต้องมีกำลังขับเพียงพอที่จะขับเรือชูชีพเมื่อบรรทุกเต็มที่ ต้องมีความเร็วเดินหน้าอย่างน้อย 3.5 น็อต ในทะเลเรียบเป็นระยะทาง ไม่ต่ำกว่า $\frac{1}{4}$ ไมล์

ข้อ 43 เครื่องกลขับเพลาใบจักร ต้องมีเครื่องเปลี่ยนจากเดินหน้าเป็นถอยหลัง หรือในทางกลับกันได้ตามที่ต้องการ

ข้อกำหนดสำหรับเรือบด

ข้อ 44 บรรดาเรือบดทุกลำ ต้องเป็นเรือบดดาดฟ้าเปิดที่ต่ออย่างมั่นคงแข็งแรง

ข้อ 45 ตัวเรือต้องต่อตามสัดส่วนที่จะเกิดอาการทรงตัวอย่างดีเมื่ออยู่ในทะเล และเมื่อบรรทุกเต็มที่ตามข้อบังคับ จะต้องมีระยะกราบพ้นน้ำมากพอ

ข้อ 46 ความยาวของเรือบดที่ใช้ในการเดินเรือทะเลขนาดต่าง ๆ ให้ใช้ตามตารางกำหนดข้างล่างนี้ โดยกำหนดให้ขนาดความจุ 10 ลบ.ฟุต บรรทุกคนได้ 1 คน

ขนาดของเรือเป็นตันกรอสส์	ความยาวต่ำสุดเป็นฟุต
ตั้งแต่ 60 ไม่เกิน 200	12 ฟุต (3.6 เมตร)
ตั้งแต่ 200 ไม่เกิน 500	14 ฟุต (4.3 เมตร)

หมายเหตุ ขนาดเรือตั้งแต่ 500 ตันกรอสส์ขึ้นไป ความยาวของเรือบดให้เป็นไปตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล

ข้อ 47 ที่นั่งข้างกราบเรือ และที่กระทงต้องทำให้ต่ำที่สุดเท่าที่จะทำได้ และต้องมีไม้ปูท้องเรือด้วย

ข้อ 48 เรือบดต้องมีท้ายตัด และต้องมีความงอนของกราบเรืออย่างน้อยเท่ากับ 5 เปอร์เซ็นต์ ของความยาวเรือ

ข้อ 49 เรือบดต้องมีเครื่องลอยน้ำติดตั้งไว้อย่างมั่นคงแข็งแรงและมีอาการทรงตัวของเรือดีเมื่อบรรทุกเต็มที่ตามข้อบังคับไม่ว่าทะเลจะมีสภาพเป็นอย่างไร

ข้อ 50 ปริมาตรรวมของเครื่องลอยน้ำอย่างน้อยต้องเท่ากับผลบวกของ

(ก) ปริมาตรที่ต้องการเพื่อให้เรือลอยอยู่ได้โดยช่องกรวเชียงที่ต่ำสุดไม่จมน้ำเมื่อเรือบรรทุกเต็มที่ และมีน้ำเข้าเต็มลำเรือกับ

(ข) ปริมาตรอีก 7.5 เปอร์เซ็นต์ ของปริมาตรของเรือที่คำนวณได้ตามข้อบังคับ

ข้อกำหนดสำหรับแพชูชีพชนิดพองลม

ข้อ 51 แพชูชีพชนิดพองลมที่ใช้ในเรือเดินทะเลต้องได้รับอนุมัติจากกรมเจ้าท่าให้ใช้ในเรือได้

ข้อ 52 แพชูชีพชนิดพองลมที่ใช้ในเรือต้องได้รับการตรวจทดลองโดยผู้ผลิตหรือสถานีบริการที่ได้รับอนุมัติ ทุก ๆ รอบ 12 เดือน หากจำเป็นอนุญาตให้ขยายเวลาการตรวจทดลองออกไปได้อีกไม่เกิน 3 เดือน

ข้อ 53 บรรดาแพชูชีพชนิดพองลมที่ใช้กับเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศต้องเป็นไปตามข้อกำหนดต่อไปนี้

(ก) ต้องทำให้มีอาการทรงตัวอยู่ในทะเลได้ดีเมื่อพองเต็มที่พร้อมทั้งกางประทุนด้วย

(ข) แพชูชีพต้องทำให้สามารถทิ้งจากที่สูง 18 เมตร ลงไปในน้ำได้โดยตัวแทนและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่อยู่ในแพไม่ชำรุดเสียหาย

(ค) ตัวแพชูชีพและประทุนต้องมีสีที่เห็นได้ง่ายและต้องกางออกได้โดยอัตโนมัติ เมื่อแพชูชีพพองตัวประทุนต้องสามารถป้องกันอันตรายอันเกิดจากธรรมชาติได้ มีเครื่องรองน้ำฝน มีไฟแสงสว่างซึ่งเกิดจากเซลล์ทำปฏิกิริยากับน้ำทะเล และต้องมีไฟแสงสว่างเช่นว่านี้อยู่ภายในแพอีกดวงหนึ่งด้วย

(ง) แพชูชีพต้องมีเชือกพ่วงและมีเชือกชีวิตผูกอยู่รอบ ๆ แพทั้งภายนอกและภายใน

(จ) แพชูชีพต้องมีน้ำหนักเบาพอที่คน ๆ เดียวสามารถพลิกแพให้หงายขึ้นได้เมื่อแพกางเต็มที่

(ฉ) แพชูชีพต้องมีเครื่องสำหรับให้คนได่ขึ้นแพได้ตามช่องที่เปิดไว้สำหรับให้คนเข้าไปอยู่ในแพ

(ช) แพชูชีพต้องบรรจุอยู่ในที่เก็บโดยเฉพาะ หรือภาชนะที่มีความแข็งแรงลอยน้ำได้ และทนต่อการสึกกร่อนจากทุกสภาพของทะเล

(ซ) ห้องลอยของแพชูชีพต้องแบ่งออกเป็นช่อง ๆ และมีจำนวนเป็นเลขคู่ ครึ่งหนึ่งของจำนวนช่องทั้งหมดต้องสามารถรับน้ำหนักของจำนวนคนทั้งหมด ที่อนุญาตให้แพชูชีพนั้นบรรทุกได้ ลอยพ้นน้ำสูงพอสมควร หรือโดยวิธีอื่น ๆ ที่มีประสิทธิภาพเท่าเทียมกันเมื่อแพหรือบางส่วนของห้องลอยชำรุดต้องไม่ทำให้แพนั้นจมมิดน้ำ

(ฌ) น้ำหนักทั้งหมดของแพชูชีพรวมทั้งวัสดุห่อหุ้มต้องไม่เกิน 180 กิโลกรัม

(ญ) จำนวนคนที่แพชูชีพบรรทุกได้หาได้ดังนี้

(1) จำนวนคนที่บรรทุกได้มากที่สุดเท่ากับปริมาตรรวมของห้องลอย (ไม่รวมกระทงและเสาประทุน) เมื่อแพกางเต็มที่เป็นลูกบาศก์เดซิเมตรหารด้วย 96 หรือ

(2) จำนวนคนที่บรรทุกได้มากที่สุดเท่ากับพื้นที่ของพื้นแพ - เมื่อแพกางเต็มที่ (รวมทั้งกระทงถ้ามี) เป็นตารางเซนติเมตรหารด้วย 3720 และให้ใช้จำนวนที่น้อยที่สุดที่หาได้จากวิธีทั้งสองข้างต้น

(ฎ) พื้นของแพต้องกั้นน้ำและสามารถกันอากาศหนาวได้อย่างมี - ประสิทธิภาพโดยวิธี

(1) โดยมีห้องลอยห้องหนึ่งหรือหลายห้องซึ่งสามารถสูบลมเข้าได้ โดยผู้อาศัยหรือ กางโดยอัตโนมัติแล้วสามารถปล่อยลมออก และสูบเข้าได้โดยผู้อาศัย หรือ

(2) โดยวิธีอื่นใดซึ่งมิใช่วิธีพองลม

(ฎ) แก๊สที่ใช้สำหรับอัดแพชูชีพให้พองต้องไม่เป็นอันตรายต่อ ผู้อาศัย และต้องอัดลมเข้าแพเองโดยอัตโนมัติโดยสายดึง หรือวิธีอื่นซึ่งให้ผลและประสิทธิภาพเท่าเทียมกัน และต้องสามารถใช้สูบมือสูบลมเพิ่มหรือรักษากำลังดันได้

(ฐ) แพชูชีพต้องทำด้วยวัสดุและฝีมือที่ดีสามารถทนลอยอยู่ในทะเลได้ทุกสภาพท้องทะเลได้นานถึง 30 วัน

(ฑ) แพชูชีพที่ออกแบบไว้สำหรับใช้กับเครื่องหย่อนลงน้ำต้องทำให้สามารถใช้ได้ตามวัตถุประสงค์และมีความมั่นคงแข็งแรงพอที่จะหย่อนแพลงน้ำได้ ในขณะที่แพบรรทุกคนและอุปกรณ์เต็มที่ตามข้อบังคับได้โดยปลอดภัย

(ฒ) แพชูชีพต้องบรรทุกคนตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับนี้ได้ไม่ต่ำกว่า 6 คน และไม่เกิน 25 คน

(ณ) แพชูชีพต้องใช้งานได้ดีในอุณหภูมิตั้งแต่ลบ 30 องศาเซลเซียส ถึง 66 องศาเซลเซียส

(ด) แพชูชีพต้องมีที่สำหรับพร้อมที่จะทำการพ่วงได้

(ต) แพชูชีพที่ต้องมีเครื่องรับ-ส่งวิทยุกระเป๋าหิ้วตามข้อบังคับ

ข้อ 54 แพชูชีพสำหรับใช้กับเรือกลเดินทะเลเฉพาะเขตที่มีความยาวไม่เกิน 21 เมตร ให้เปลี่ยนแปลงข้อกำหนดในข้อกำหนดสำหรับเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศดังนี้

(ก) ข้อกำหนดที่กำหนดให้แพชูชีพพร้อมทั้งอุปกรณ์ต้องไม่ชำรุดเสียหายเมื่อทิ้งจากความสูง 18 เมตรลงสู่น้ำทะเลให้ลดลงเหลือเท่ากับความสูงที่แพชูชีพจะติดตั้งแต่ต้องไม่น้อยกว่า 6 เมตร

(ข) ไม่ต้องมีที่รองน้ำฝนตามที่กำหนดไว้

(ค) ไม่ต้องมีวิธีป้องกันอากาศหนาวตามที่กำหนดไว้

(ง) ข้อกำหนดที่กำหนดให้แพชูชีพบรรทุกได้ไม่ต่ำกว่า 6 คน ให้ลดลงเหลือ 4 คน แต่จะใช้ความในข้อนี้ได้เมื่อบนเรือใหญ่มีคนไม่ถึง 6 คนเท่านั้น

(จ) ข้อกำหนดที่กำหนดให้แพชูชีพต้องทำงานได้เมื่ออยู่ในอุณหภูมิต่ำถึงลบ 30 องศาเซลเซียสนั้นให้ลดลงเหลือลบ 18 องศาเซลเซียส

(ฉ) ไม่ต้องมีที่พ่วงตามที่กำหนดไว้

ข้อ 55 แพชูชีพที่ใช้กับเรือประมงและเรือกลเดินทะเลเฉพาะเขตที่มีขนาดเกิน 500 ตันกรอสส์ ให้เปลี่ยนแปลงข้อกำหนดสำหรับเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศดังนี้

ข้อกำหนดที่กำหนดให้แพชูชีพบรรทุกคนได้ไม่ต่ำกว่า 6 คน ให้ลดลงเหลือ 4 คน แต่จะใช้ความในข้อนี้ได้ เมื่อบนเรือใหญ่มีคนไม่ถึง 6 คนเท่านั้น

ข้อกำหนดสำหรับแพชูชีพชนิดคงรูป

ข้อ 56 แพชูชีพชนิดคงรูปทุกแพที่ใช้ในเรือเดินทะเลต้องได้รับอนุมัติจากกรมเจ้าท่า ให้ใช้ในเรือได้

ข้อ 57 แพชูชีพชนิดคงรูปต้องเป็นไปตามข้อกำหนดดังนี้

(ก) แพชูชีพชนิดคงรูปต้องสร้างให้มีความมั่นคงแข็งแรงดี พอที่จะทิ้งจากที่เก็บลงไปสู่น้ำได้โดยตัวแพชูชีพและอุปกรณ์ไม่เกิดการชำรุดเสียหาย

(ข) แพชูชีพชนิดคงรูปที่ออกแบบไว้ใช้กับเครื่องหย่อนลงน้ำ ต้องสามารถหย่อนลงน้ำในขณะที่บรรทุกคนเต็มที่พร้อมทั้งอุปกรณ์ตามข้อบังคับโดยไม่เกิดการชำรุดเสียหาย

(ค) แพชูชีพชนิดคงรูปต้องมีห้องลอยหรือวัสดุที่จะทำให้แพลอยน้ำอยู่ใกล้กับขอบแพมากที่สุดเท่าที่จะทำได้

(ง) พื้นแพต้องอยู่ภายในส่วนที่มีเครื่องป้องกันผู้อาศัยให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ และจะต้องสามารถรับน้ำหนักของผู้อาศัยได้

(จ) แพชูชีพชนิดคงรูปต้องมีประทุนที่มีสีเห็นได้ง่ายและสามารถป้องกันอันตรายผู้อยู่อาศัยได้ไม่ว่าด้านใดของแพชูชีพจะลอยขึ้นข้างบน

(ฉ) อุปกรณ์ประจำแพชูชีพต้องสามารถหยิบใช้ได้ไม่ว่าด้านใดของแพจะลอยขึ้นข้างบน

(ช) น้ำหนักของแพชูชีพรวมทั้งอุปกรณ์สำหรับแพชูชีพที่ใช้กับเรือ

โดยสารต้องไม่เกิน 180 กิโลกรัม สำหรับเรือสินค้าอาจจะเกิน 180 กิโลกรัมก็ได้ถ้าสามารถปล่อยลงน้ำได้ไม่ว่ากราบใด ๆ หรือมีเครื่องปล่อยลงน้ำได้ไม่ว่ากราบใด ๆ โดยเครื่องกล

(ช) แพชูชีพต้องมีความมั่นคงแข็งแรงและมีประสิทธิภาพดีไม่ว่าจะลอยทางด้านใดขึ้นบ้างบน

(ฌ) จำนวนคนที่แพชูชีพบรรทุกได้คำนวณได้ดังนี้

(1) ปริมาตรของห้องลอยหรือวัสดุสำหรับทำให้แพลอยน้ำได้เป็นลูกบาศก์เดซิเมตร หารด้วย 96 หรือ

(2) พื้นที่อาศัยเป็นตารางเซนติเมตรหารด้วย 3720 ให้ใช้จำนวนที่น้อยที่สุดที่คำนวณได้จากวิธีทั้งสองข้างบนนี้

(ญ) แพชูชีพต้องมีเชือกพ่วงผูกติดไว้ 1 เส้น และเชือชีวิตผูกติดไว้ทั้งภายนอกและที่ตรงช่องเปิดประทุนแต่ละช่องของแพชูชีพ ต้องจัดให้มีที่สำหรับให้คนที่อยู่ในน้ำสามารถไต่ขึ้นแพชูชีพได้

(ฎ) แพชูชีพต้องทำด้วยวัสดุที่ไม่เปลี่ยนสภาพเมื่อถูกน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์ของน้ำมัน

(ฏ) แพชูชีพต้องมีที่สำหรับใช้พ่วงได้ทันที

(ฐ) แพชูชีพต้องเก็บไว้ในลักษณะที่สามารถจะหลุดลอยน้ำเป็นอิสระในกรณีที่เรือใหญ่จม

(ฑ) แพชูชีพ ต้องมีเครื่องรับ-ส่งวิทยุกระเป๋าหิ้วตามข้อบังคับ

ข้อกำหนดสำหรับเครื่องลอยน้ำ

ข้อ 58 เครื่องชูชีพชนิดลอยน้ำทุกชนิดที่ใช้ในเรือต้องได้รับอนุมัติจากกรมเจ้าท่า ให้ใช้ในเรือได้

ข้อ 59 เครื่องลอยน้ำต้องสามารถคงรูปและคุณสมบัติอยู่ได้เมื่อเก็บไว้บนดาดฟ้าเปิด และเมื่ออยู่ในน้ำทะเลเครื่องลอยน้ำนั้นต้องสามารถใช้ได้ทันทีโดยไม่ต้องมีการปรับแต่งก่อนใช้

ข้อ 60 เครื่องลอยน้ำต้องสามารถทนทานต่อการทดลองปล่อยลงน้ำจากที่สูงเท่ากับที่ที่จะติดตั้งบนเรือใหญ่ในขณะเรือเบา แต่ต้องสูงไม่น้อยกว่าเกณฑ์ดังนี้

เรือโดยสารระหว่างประเทศไม่น้อยกว่า 18 เมตร

เรืออื่น ๆ ต้องไม่น้อยกว่า 6 เมตร

ข้อ 61 เครื่องลอยน้ำต้องสามารถใช้ได้และมีความแข็งแรงมั่นคงไม่ว่าด้านใดจะลอยขึ้นข้างบน และในขณะที่แพลอยน้ำเมื่อเอาเหล็กที่มีน้ำหนัก 6.70 กิโลกรัม (15 ปอนด์) แขวนรอบ ๆ ห่างกัน 30 เซนติเมตร (1 ฟุต) (ต้องใช้เหล็กทั้งหมดไม่น้อยกว่า 28.6 กิโลกรัม หรือ 64 ปอนด์) จะต้องไม่ทำให้ส่วนบนของเครื่องลอยน้ำนั้น ณ จุดใด ๆ จมน้ำ

ข้อ 62 ห้องลอยผนึกอากาศหรือเครื่องลอยน้ำอื่น ๆ ต้องให้อยู่ใกล้กับขอบให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ และเครื่องลอยน้ำนั้นต้องไม่ใช่ชนิดที่ต้องทำให้พองลมก่อนใช้ วัสดุที่ใช้ทำเครื่องลอยน้ำนั้น ต้องไม่เปลี่ยนสภาพเมื่อถูกน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์จากน้ำมัน

ข้อ 63 ต้องมีห่วงเชือกสำหรับให้คนเกาะอยู่รอบ ๆ เครื่องลอยน้ำและต้องมีจำนวนห่วงเชือกเท่ากับจำนวนคนที่เครื่องลอยน้ำนั้นจะรับได้และที่ห่วงเชือกสำหรับเกาะทุก ๆ ห่วงต้องมีไม้ก๊อกหรือไม้เบา ๆ ลอยอยู่และระยะตกท้องช้างของห่วงนั้นเมื่อเปียกน้ำต้องไม่น้อยกว่า 15 เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 20 เซนติเมตร

สำหรับเครื่องลอยน้ำที่มีความสูงเกินกว่า 30 เซนติเมตรให้มีห่วงสำหรับคนเกาะได้ 2 แถว แถวหนึ่งให้อยู่ใกล้กับขอบบนของห้องลอยอีกแถวหนึ่งอยู่ใกล้กับขอบล่างของห้องลอย และให้อยู่ใกล้กับขอบของห้องลอยให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ สำหรับเครื่องลอยน้ำที่มีความสูงไม่เกิน 30 เซนติเมตร ให้ติดห่วงไว้ตรงแนวกึ่งกลางความสูง

เชือกที่ใช้ทำห่วงสำหรับเกาะต้องมีขนาดเส้นรอบวงไม่น้อยกว่า 4.5 เซ็นติเมตร เชือกดังกล่าวนี้ ให้ร้อยผ่านรูที่ขอบ และผูกไขว้ไว้สำหรับกันเลื่อน หรือใช้ลวดเหล็กเส้นเล็ก ๆ ผูกยึดติดกับเครื่องลอยน้ำแล้วแต่วิธีไหนจะแข็งแรงพอที่จะยกเครื่องลอยน้ำนั้นโดยยกที่ห่วงสำหรับเกาะนี้ได้

ข้อ 64 เครื่องลอยน้ำต้องมีเชือกสำหรับผ่วงผูกไว้

ข้อ 65 เครื่องลอยน้ำต้องมีน้ำหนักไม่เกิน 180 กิโลกรัม (400 ปอนด์) เว้นแต่จะมีเครื่องปล่อยลงน้ำที่ไม่ต้องใช้คนยก สำหรับเครื่องลอยน้ำที่มีน้ำหนักเกิน 135

กิโลกรัม (300 ปอนด์) ต้องมีขนาดกว้างไม่น้อยกว่า 1.06 เมตร (3 ฟุต 6 นิ้ว)

ข้อกำหนดสำหรับพวงชูชีพ

ข้อ 66 พวงชูชีพทุกพวงที่ใช้ในเรือต้องได้รับอนุมัติจากกรมเจ้าท่าให้ใช้ในเรือได้

ข้อ 67 พวงชูชีพต้องทำด้วยแท่งไม้ก๊อก และทำให้เรียบยึดติดกันด้วยสลักให้แน่น หรือวัสดุลอยน้ำอื่น ๆ ที่มีประสิทธิภาพเท่าเทียมกัน และต้องไม่เปลี่ยนสภาพเมื่อถูกน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์จากน้ำมันสามารถลอยอยู่ในน้ำจืดโดยมีเหล็กหนัก 14.5 กิโลกรัม - (32 ปอนด์) ถ่วงอยู่ได้ไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง)

ข้อ 68 พวกชูชีพที่ทำจากพลาสติกหรือวัสดุที่ประกอบขึ้นจากสารประกองทางเคมีต้องคงคุณสมบัติในการลอยน้ำอยู่ได้ และมีความทนทานดีเมื่อลอยอยู่ในน้ำทะเล เมื่อถูกน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์จากน้ำมัน เมื่ออยู่ในอุณหภูมิที่เปลี่ยนแปลงไป หรือลมฟ้าอากาศที่เปลี่ยนแปลงเมื่ออยู่ในทะเลเปิด

ข้อ 69 พวงชูชีพต้องไม่ทำจากพืชหรือเศษไม้ก๊อกที่เป็นชิ้นเล็ก ๆ หรือสิ่งของที่หลุดลุ่ยได้และต้องใช้ได้โดยไม่จำเป็นต้องอัดลมก่อนใช้

ข้อ 70 พวงชูชีพต้องมีขนาดดังนี้

เส้นผ่าศูนย์กลางภายใน 45 เซนติเมตร

เส้นผ่าศูนย์กลางภายนอก 75 เซนติเมตร

เส้นผ่าศูนย์กลางหน้าตัดของพวงชูชีพด้านใหญ่ 15 เซนติเมตร

เส้นผ่าศูนย์กลางหน้าตัดของพวงชูชีพด้านเล็ก 10 เซนติเมตร

ข้อ 71 พวงชูชีพต้องมีสีที่เห็นได้ง่าย

ข้อ 72 พวงชูชีพทุกพวงต้องเขียนชื่อเรือใหญ่ และเมืองท่าจดทะเบียนด้วยตัวอักษรอารบิคตัวพิมพ์ใหญ่ พวงชูชีพที่ทำจากวัสดุอย่างอื่นนอกจากไม้ก๊อกต้องมีชื่อผู้ทำพวงชูชีพนั้นติดไว้อย่างถาวร

ข้อ 73 พวงชูชีพทุกพวงต้องมีห่วงเชือกสำหรับเกาะ เชือกนั้นต้องไม่แตก

เป็นเสี้ยน และต้องผูกยึดไว้เป็นระยะห่างเท่า ๆ กัน 4 จุด ซึ่งทำให้เกิดเป็นห่วง 4 ห่วง แต่ละห่วงต้องมีความยาวไม่น้อยกว่า 70 เซนติเมตร

ข้อ 74 น้ำหนักของพวงชูชีพ เมื่อทำเสร็จใหม่ ๆ ต้องไม่เกิน 6 กิโลกรัม

ข้อกำหนดสำหรับเสื้อชูชีพ

ข้อ 75 เสื้อชูชีพที่ใช้ในเรือต้องได้รับอนุมัติจากกรมเจ้าท่าให้ใช้ในเรือได้

ข้อ 76 เสื้อชูชีพสำหรับผู้ใหญ่ ซึ่งมีน้ำหนักตั้งแต่ 35 กิโลกรัม ขึ้นไปต้องสามารถพยุงเหล็กหนัก 7.5 กิโลกรัม ในน้ำจืดได้เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง

ข้อ 77 เสื้อชูชีพต้องเป็นไปตามกำหนดดังนี้

(ก) ต้องทำให้เกิดอันตรายน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ในเมื่อผู้ใช้สวมไม่ถูกวิธี และต้องสามารถสวมกลับเอาด้านในออกได้ด้วย

(ข) เมื่อผู้สวมอยู่ในน้ำนิ่งในลักษณะยืนตรงเสื้อชูชีพนั้น ต้องทำให้ผู้สวมพลิกกับไปอยู่ในลักษณะเอนหงายหลังและมีที่รองรับศีษะผู้ที่สวมใส่ได้ภายใน 5 วินาทีไม่ว่าผู้สวมจะมีสติอยู่หรือหมดสติก็ตาม และต้องให้ปากของผู้สวมอยู่สูงพ้นระดับน้ำ

(ค) เสื้อชูชีพต้องไม่เปลี่ยนสภาพและคุณสมบัติเมื่อถูกน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์จากน้ำมัน

(ง) เสื้อชูชีพต้องมีสีที่เห็นได้ง่าย

(จ) เสื้อชูชีพต้องมีห่วงหรืออุปกรณ์ที่คล้ายคลึงกันที่มีกำลังพอสำหรับช่วยชีวิตให้สะดวก

(ฉ) เสื้อชูชีพต้องทำด้วยวัสดุที่ไม่ไวไฟ และผ้าที่เย็บเป็นตัวเสื้อต้องไม่ผุเปื่อยง่าย

(ช) ต้องมีนกหวีดผูกติดไว้ด้วยเชือกอย่างแน่นหนาเป็นประจำ

(ซ) แถบผ้าสำหรับรัดเสื้อชูชีพต้องสามารถทนกำลังได้ถึง 90 กิโลกรัม ต้องมีวิธีรัดอย่างง่าย ๆ และพร้อมที่จะใช้ได้ทันที

ถ้าใช้โลหะเป็นแถบรัดต้องให้มีขนาดและรับกำลังได้ตามที่กำหนดสำหรับแถบผ้า และต้องเป็นโลหะที่ไม่เป็นสนิม

(ฌ) เมื่อคนสวมเสื้อชูชีพกระโดดจากที่สูง 6 เมตร ลงไปในน้ำ ต้องไม่มีอันตรายหรือหลุดไปจากเสื้อชูชีพ

ข้อ 78 เสื้อชูชีพต้องทำจากนุ่นหรือวัสดุอื่นใดที่ให้ผลทางลอยตัวเท่าเทียมกัน

ข้อ 79 เสื้อชูชีพที่ทำจากนุ่นนอกจากต้องเป็นไปตามข้อกำหนดข้างบนแล้ว ต้องเป็นไปตามข้อกำหนด ดังนี้

(ก) ต้องใช้นุ่นไม่น้อยกว่า 1 กิโลกรัม

(ข) นุ่นที่ใช้ต้องมีคุณภาพในการลอยตัวดีเป็นปุยดีอัดให้แน่นปราศจากเมล็ดหรือวัสดุอื่นเจือปน

(ค) นุ่นที่ใช้ในเสื้อชูชีพต้อง มีเครื่องป้องกันน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์จากน้ำมันซึ่งจะทำให้คุณสมบัติในการลอยตัวของนุ่นเสียไปโดยให้ทำการทดลองดังนี้ คือ เอาน้ำผสมกับน้ำมันเบนซินให้มีน้ำมันลอยอยู่หนา 3 มิลลิเมตร ให้น้ำหนักถ่วงเสื้อชูชีพเท่ากับครึ่งหนึ่งของน้ำหนักที่กำหนดไว้สำหรับใช้กับเสื้อชูชีพนั้น แช่อยู่ในน้ำและน้ำมันนาน 48 ชั่วโมง กำลังลอยตัวของเสื้อชูชีพต้องไม่ลดลงเกินกว่า 2 เปอร์เซ็นต์ของกำลังลอยตัวก่อนทดลอง

(ง) ผ้าที่ใช้ทำเสื้อชูชีพต้องชักน้ำให้หดตัวเข้าที่ก่อนนำมาเย็บเป็นเสื้อชูชีพ เนื้อผ้าต้องปราศจากกาวหรือแป้งสำหรับลงผ้าหรือวัสดุอื่นใด

ด้ายที่เย็บเสื้อชูชีพต้องมีคุณภาพไม่ต่ำกว่าด้ายหลอดเบอร์ 25 เอ

ข้อ 80 เสื้อชูชีพที่ทำจากวัสดุอื่น ๆ ที่มิใช่นุ่นนอกจากจะต้องเป็นไปตาม ข้อกำหนดดังกล่าวข้างต้นแล้ว ต้องเป็นไปตามข้อกำหนดดังนี้

(ก) วัสดุนั้นต้องมีน้ำหนักไม่เกิน 198 กิโลกรัมต่อลูกบาศก์เมตรและต้องมีคุณสมบัติดีและสะอาด ถ้าวัสดุนั้นเป็นชิ้น ๆ ขนาดของแต่ละชิ้นต้องไม่เล็กกว่า 164 ลูกบาศก์เมตร เว้นแต่วัสดุนั้นเป็นชิ้น ๆ และอัดแน่นติดกันด้วยกาวชนิดพิเศษ

(ข) วัสดุนั้นต้องไม่เกิดปฏิกิริยาทางเคมี

ข้อ 81 บรรดาเสื้อชูชีพชนิดพองลมซึ่งอนุมัติให้ใช้ได้สำหรับลูกเรือของเรือที่มิใช่เรือโดยสารและเรือแท้งค์เกอร์ นอกจากต้องเป็นไปตาม ข้อ 77 แล้วต้องเป็นไปตามข้อกำหนดดังนี้

(ก) มีห้องลอย 2 ห้องแยกจากกันโดย

(1) ห้องหนึ่งมีกำลังลอยตัวสามารถพยุงเหล็กหนักอย่างน้อย 9 กิโลกรัม และอีกห้องหนึ่งอย่างน้อย 6 กิโลกรัม หรือ

(2) ห้องลอย 2 ห้อง เท่ากันมีกำลังลอยสามารถพยุงเหล็กหนักอย่างน้อยห้องละ 7.5 กิโลกรัม

(ข) ทำเครื่องหมายด้วยตัวอักษรไทยขนาดไม่ต่ำกว่า 2.54 เซนติเมตร ทั้ง 2 ข้าง ด้วยข้อความว่า "สำหรับลูกเรือใช้เท่านั้น"

(ค) พองลมได้ทั้งโดยเครื่องกล และโดยใช้ปากเป่า

ข้อกำหนดสำหรับเข็มทิศเรือชูชีพ

ข้อ 82 บรรดาเข็มทิศที่ใช้ในเรือชูชีพต้องเป็นชนิดอยู่ในของเหลวซึ่งมีความถ่วงจำเพาะ 0.93 ที่ 60° ฟ. ต้องใสไม่มีตะกอนไม่มีฝ้าและสิ่งสกปรกเจือปน เข็มทิศจะต้องทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพในอุณหภูมิระหว่าง - 10° ฟ ถึง 120° ฟ.

ข้อ 83 แม่เหล็กที่ใช้ในเข็มทิศต้องมีกำลังแรงพอที่จะหันเข็มที่ผิดไป 40 องศา ให้หันตรงได้ภายในเวลา 18 ถึง 22 วินาที ในอุณหภูมิ 60° ฟ.

ข้อ 84 ขนาดหน้าปัทม์ต้องมีเส้นผ่าศูนย์กลางโตพอที่จะอ่านได้ง่าย และหน้าปัทม์ต้องเรืองแสง หรือจัดให้มีเครื่องส่องแสงที่เหมาะสม

ข้อ 85 ตัวเรือนต้องทำให้มีที่สำหรับให้ของเหลวขยายตัวจาก -10° ฟ. ถึง 120° ฟ. ได้ และต้องผนึกกันรั่วได้ด้วย

ข้อ 86 วัสดุและฝีมือในการทำต้องดีและปราณีตสามารถใช้ในทะเลได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ข้อกำหนดสำหรับสมอทะเลประจำเรือชูชีพ

ข้อ 87 สมอทะเลประจำเรือชูชีพต้องมีลักษณะดังนี้

(ก) ต้องทำด้วยผ้าใบอย่างดี หรือวัสดุอื่นที่เหมาะสม

(ข) ต้องเย็บผ้าใบให้แข็งแรงดี และเจาะรูตาไก่สำหรับผูกเชือกขนาด

โต $\frac{3}{4}$ นิ้ว ปลายของเชือกนี้อีกด้านหนึ่งผูกรวมกันติดกับห่วงสำหรับเกี่ยวกับประแจกลของ - เชือกพ่วง

(ค) เชือกพ่วงต้องมีความยาว 3 เท่าของความยาวเรือบต

(ง) ต้องมีเชือกเก็บอีกเส้นหนึ่งยาวกว่าเชือกพ่วง 12 ฟุต

ข้อ 88 ขนาดของสมอทะเลสำหรับเรือชูชีพขนาดต่าง ๆ ต้องเป็นดังนี้

(ก) สำหรับเรือที่มีความยาวเกิน 30 ฟุต

สมอทะเลชนิดปากสี่เหลี่ยม ขอบบนยาว 30 นิ้ว

ขอบล่าง 27 นิ้ว

ขอบด้านข้าง 27 นิ้ว

ความยาวของถุงผ้าใบ 4 ฟุต 6 นิ้ว

เชือกพ่วงขนาด 3 นิ้ว

เชือกเก็บขนาด 2 นิ้ว

(ข) สำหรับเรือที่มีความยาวเกิน 22 ฟุต แต่ไม่เกิน 30 ฟุต สมอทะเลชนิดปากกลมมีเส้นผ่าศูนย์กลาง 27 นิ้ว สมอทะเลชนิดปากสี่เหลี่ยมขอบยาวด้านละ 24 นิ้ว ความยาวของถุงผ้าใบ 4 ฟุต

เรือพ่วงขนาด 3 นิ้ว

เชือกเก็บขนาด 2 นิ้ว

(ค) สำหรับเรือที่มีความยาวไม่เกิน 22 ฟุต

สมอทะเลชนิดปากกลมเส้นผ่าศูนย์กลาง 24 นิ้ว

สมอทะเลชนิดปากเหลี่ยมขอบยาวด้านละ $21\frac{1}{2}$ นิ้ว

ความยาวของถุงผ้าใบ 3 ฟุต 6 นิ้ว

เชือกพ่วงขนาด $2\frac{1}{2}$ นิ้ว

เชือกเก็บขนาด $1\frac{1}{2}$ นิ้ว

ข้อกำหนดสำหรับพลุ สัญญาณประจำเรือชูชีพและแพชูชีพ

ข้อ 89 พลุสัญญาณที่ใช้ในเรือชูชีพและแพชูชีพต้องได้รับอนุมัติจากกรมเจ้าท่า

ให้ใช้ในเรือได้

ข้อ 90 พลุสัญญาณต้องสามารถยิงออกเป็นดวงไฟสีแดงแจ่มกระจ่าง 1 พวง ให้ได้ความสูงเพียงพอ จะทำให้ดวงไฟสีแดงแจ่มกระจ่างซึ่งติดอยู่กับร่มชูชีพตกลงสู่พื้นดิน - ด้วยความเร็วเฉลี่ย 15 ฟุตต่อวินาที พลุสัญญาณต้องมีระบบจุดระเบิดอยู่ภายในตัวเองโดย ใช้มือถือยิงพลุขึ้นไปจากเรือหรือแพชูชีพได้โดยไม่เป็นอันตรายต่อผู้อยู่ในเรือหรือแพชูชีพนั้น

ข้อ 91 เมื่อยิงพลุสัญญาณขึ้นไปในแนวเกือบตั้งฉากกับแนวระดับดวงไฟ และร่มชูชีพจะต้องหลุดออกจากพลุ ณ จุดสูงสุดหรือก่อนเล็กน้อยและมีความสูงไม่น้อยกว่า 600 ฟุต พลุสัญญาณดังกล่าวเมื่อยิงในมุม 45 องศากับแนวระดับจะต้องทำงานได้ดีด้วย

ข้อ 92 ดวงไฟต้องให้แสงสว่างไม่น้อยกว่า 15,000 แรงเทียน เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 30 วินาที และต้องไหม้หมดก่อนตกถึงพื้นท้องทะเล ณ ระดับสูงไม่น้อยกว่า 150 ฟุต

ข้อ 93 ร่มที่ใช้กับดวงไฟต้องมีขนาดเหมาะสมที่จะสามารถควบคุมความเร็ว ในการตกของดวงไฟที่กำลังลุกไหม้ได้และต้องมีสายผูกดวงไฟกับร่มชูชีพชนิดกันไฟได้

ข้อ 94 พลุสัญญาณต้องเป็นชนิดกันน้ำ เมื่อนำไปจุ่มน้ำนาน 1 นาที แล้วนำมายิงต้องทำงานได้ถูกต้อง

ข้อ 95 อุปกรณ์และส่วนประกอบต่าง ๆ ต้องมีคุณภาพดีสามารถเก็บไว้ได้นานไม่น้อยกว่า 2 ปี โดยไม่เสื่อมคุณภาพ

ข้อ 96 พลุสัญญาณ ต้องเก็บไว้ในภาชนะที่ผนึกน้ำ ถ้าทำด้วยโลหะต้องชุบหรือเคลือบเพื่อกันการผุกร่อนได้อย่างดี

ข้อ 97 ต้องแสดงวันที่ผลิตพลุสัญญาณติดไว้ที่ตัวพลุ และภาชนะที่บรรจุ

ข้อ 98 ต้องมีคำแนะนำในการใช้พลุสัญญาณติดไว้ที่ภาชนะบรรจุด้วย

ข้อกำหนดสำหรับดอกไม้เพลิงประจำเรือชูชีพและแพชูชีพ

ข้อ 99 ดอกไม้เพลิงที่ใช้ในเรือชูชีพและแพชูชีพต้องได้รับอนุมัติจากกรมเจ้าท่าให้ใช้ในเรือได้

ข้อ 100 ดอกไม้เพลิงที่ใช้ในเรือชูชีพและแพชูชีพต้องมีระบบจุดไฟอยู่ในตัว-เองโดยไม่ต้องใช้ไฟจากภายนอกและเมื่อใช้มือถือในขณะจุดอยู่ในเรือชูชีพและแพชูชีพต้องไม่เป็นอันตราย ต่อคนที่อยู่ในเรือหรือแพชูชีพนั้น

ข้อ 101 ดอกไม้เพลิงที่ใช้ในแพชูชีพ เมื่อจุดไฟต้องไม่มีลูกไฟร่วงลงมาจาก-ดอกไม้เพลิงซึ่งอาจจะทำให้เกิดการชำรุดเสียหายแก่แพชูชีพได้

ข้อ 102 ดอกไม้เพลิงต้องให้แสงสว่างได้ไม่น้อยกว่า 15,000 แรงเทียนเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 54 วินาที

ข้อ 103 ดอกไม้เพลิงต้องกันน้ำได้ เมื่อนำไปจุ่มน้ำนาน 1 นาที แล้วนำมาใช้ต้องทำงานได้ถูกต้อง

ข้อ 104 อุปกรณ์และส่วนต่าง ๆ ต้องคุณภาพดีสามารถเก็บไว้ได้นานไม่น้อย-กว่า 2 ปี โดยไม่เสื่อมคุณภาพ

ข้อ 105 ต้องแสดงวันที่ผลิตดอกไม้เพลิงไว้ที่ตัวดอกไม้เพลิงและภาชนะที่บรรจุ

ข้อ 106 ต้องมีคำแนะนำการใช้ดอกไม้ติดไว้ที่ภาชนะบรรจุด้วย

ข้อกำหนดสำหรับทุ่นควันลอยน้ำประจำเรือชูชีพ

ข้อ 107 ทุ่นควันลอยน้ำประจำเรือชูชีพต้องได้รับอนุมัติจากกรมเจ้าท่าให้ใช้ในเรือได้

ข้อ 108 ทุ่นควันลอยน้ำประจำเรือชูชีพต้องมีระบบติดไฟอยู่ในตัวเอง

ข้อ 109 ต้องสามารถให้ควันสีส้ม ที่มีความหนาแน่นในขณะที่ลอยน้ำอยู่ได้นานไม่น้อยกว่า 2 นาที แต่ไม่เกิน 4 นาที

ข้อ 110 ทุ่นควันลอยน้ำต้องกันน้ำเมื่อนำไปจุ่มน้ำนาน 1 นาที แล้วนำมาใช้ต้องทำงานได้ถูกต้อง

ข้อ 111 อุปกรณ์และส่วนประกอบต่าง ๆ ต้องมีคุณภาพดี สามารถเก็บไว้ได้นานไม่น้อยกว่า 2 ปี โดยไม่เสื่อมคุณภาพ

ข้อ 112 ต้องแสดงวันที่ผลิตทุ่นควันลอยน้ำไว้ที่ตัวทุ่นควัน

ข้อ 113 ต้องมีคำแนะนำการใช้ทุ่นควันลอยน้ำติดไว้ที่ตัวทุ่นควันด้วย

ข้อกำหนดสำหรับสูบมือประจำเรือชูชีพ

ข้อ 114 สูบมือประจำเรือชูชีพต้องมีคุณสมบัติดังนี้

(1) เมื่อหมุนเครื่องด้วยความเร็ว 60 รอบ ต่อนาทีและเมื่อทางดูดสูง 4 ฟุต จะต้องสามารถสูบน้ำได้

(ก) 7 แกลลอนต่อนาที สำหรับเรือที่มีความยาวตั้งแต่ 24 ฟุตขึ้นไป

(ข) 5 แกลลอนต่อนาที สำหรับเรือที่มีความยาวไม่เกิน 24 ฟุต

(2) ต้องสูบน้ำที่มีทางดูดสูง 4 ฟุต ได้โดยไม่ต้องใช้น้ำล่อ

(3) ทุกส่วนของสูบต้องทำด้วยวัสดุที่ทนต่อการผุกร่อนที่เกิดจากน้ำทะเลได้

(4) ต้องสามารถทำความสะอาดชิ้นส่วนภายในของสูบได้ในกรณีฉุกเฉิน ฝาครอบเปิดออกได้โดยไม่ต้องใช้ประแจเลื่อนหรือเครื่องมือพิเศษใด ๆ

(5) ทางส่งต้องสามารถต่อกับสายยางที่มีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางภายในอย่างน้อย $1\frac{1}{4}$ นิ้ว

ข้อ ๑๑๕ เรือที่เดินในทะเลและลำน้ำอย่างน้อยต้องมีเชือกและลวดตามตารางต่อไปนี้

ขนาดเรือเป็นตันกรอสส์	เชือก			ลวด		
	ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง มิลลิเมตร	ยาว เมตร	จำนวน เส้น	ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง มิลลิเมตร	ยาว เมตร	จำนวน เส้น
ต่ำกว่า ๓	๑๐	๒๐	๑	–	–	–
ตั้งแต่ ๓–ไม่เกิน ๓๐	๑๓.๕	๕๐	๑	–	–	–
ตั้งแต่ ๓๐–ไม่เกิน ๖๐	๑๖	๑๐๐	๑	–	–	–
ตั้งแต่ ๖๐–ไม่เกิน ๕๐	๑๖	๑๒๐	๒	–	–	–
ตั้งแต่ ๕๐–ไม่เกิน ๑๒๐	๑๘	๑๒๐	๒	–	–	–
ตั้งแต่ ๑๒๐–ไม่เกิน ๑๕๐	๒๐	๑๒๐	๒	–	–	–
ตั้งแต่ ๑๕๐–ไม่เกิน ๒๐๐	๒๒	๑๔๐	๒	–	–	–
ตั้งแต่ ๒๐๐–ไม่เกิน ๒๕๐	๒๔	๑๖๐	๒	๑๐	๑๖๐	๒
ตั้งแต่ ๒๕๐–ไม่เกิน ๓๐๐	๒๖	๑๖๐	๒	๑๓	๑๖๐	๒

ขนาดเรือเป็นตันกรอสส์	เชือก			ลวด		
	ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง มิลลิเมตร	ยาว เมตร	จำนวน เส้น	ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง มิลลิเมตร	ยาว เมตร	จำนวน เส้น
ตั้งแต่ ๓๐๐–ไม่เกิน ๔๐๐	๒๘	๑๖๐	๒	๑๓	๑๖๐	๒
	๒๘	๑๐๐	๒	–	–	–
ตั้งแต่ ๔๐๐–ไม่เกิน ๕๐๐	๓๒	๑๘๐	๒	๑๓	๑๖๐	๒
	๓๒	๑๐๐	๒	–	–	–
ตั้งแต่ ๕๐๐–ไม่เกิน ๑,๐๐๐	๕๐	๑๘๐	๒	๑๕	๑๖๐	๒
	๕๐	๑๐๐	๒	–	–	–
ตั้งแต่ ๑,๐๐๐ ขึ้นไป	๕๕	๑๘๐	๒	๑๘	๑๖๐	๒
	๕๕	๑๐๐	๒	–	–	–

ข้อ ๑๑๖ เรือเดินทะเลทุกลำ อย่างน้อยต้องมีสมอและโซ่สมอดังต่อไปนี้

ขนาดเรือเป็นตันกรอสส์	สมอ			โซ่สมอ	
	ใช้การตัว	อะไหล่ตัว	ขนาดน้ำหนักตัน	ยาวเมตร	ขนาดโต ม.ม.
ต่ำกว่า ๓๐	๑	—	๐.๑	๖๐	๑๐
ตั้งแต่ ๓๐–ไม่เกิน ๖๐	๒	—	๐.๑๕	๑๖๐	๑๒
ตั้งแต่ ๖๐–ไม่เกิน ๘๐	๒	—	๐.๑๖	๒๐๐	๑๔
ตั้งแต่ ๘๐–ไม่เกิน ๑๕๐	๒	—	๐.๒๑	๒๔๐	๑๕
ตั้งแต่ ๑๕๐–ไม่เกิน ๓๐๐	๒	๑	๐.๓๒	๓๖๐	๒๐
ตั้งแต่ ๓๐๐–ไม่เกิน ๕๐๐	๒	๑	๐.๕๐	๓๖๐	๒๖
ตั้งแต่ ๕๐๐–ไม่เกิน ๑,๐๐๐	๒	๑	๐.๘๒	๔๒๐	๓๖
ตั้งแต่ ๑,๐๐๐–ไม่เกิน ๓,๐๐๐	๒	๑	๑.๘๕	๔๔๐	๓๖
ตั้งแต่ ๓,๐๐๐–ไม่เกิน ๕,๐๐๐	๒	๑	๒.๒๕	๔๔๐	๓๖
ตั้งแต่ ๕,๐๐๐ ขึ้นไป	๒	๑	๒.๕๐	๔๖๐	๓๘

ลูกดิ่งและสาย

ข้อ 117 บรรดาเรือกลเดินทะเลทุกลำ ต้องมีลูกดิ่งและสายพร้อมดังต่อไปนี้

ก. บรรดาเรือกลเดินทะเลทุกลำที่เดินระหว่างประเทศต้องมี

1. ดิ่งน้ำลึก อย่างน้อย 2 ลูก หนักลูกละไม่น้อยกว่า 12.5 กิโลกรัม สำหรับเรือที่มีเครื่องหยั่งน้ำอาจมีดิ่งน้ำลึกเพียงลูกเดียวก็ได้
2. สายดิ่งน้ำลึก ยาวไม่น้อยกว่าสายละ 240 เมตร
3. ดิ่งน้ำตื้นมีน้ำหนักไม่น้อยกว่า 3.12 กิโลกรัม อย่างน้อย 4 ลูก
4. สายดิ่งน้ำตื้น ยาวไม่น้อยกว่าสายละ 50 เมตร อย่างน้อย 4 สาย

ข. เรือกลเดินทะเลที่มิได้เดินระหว่างประเทศ ต้องมี

1. ดิ่งน้ำตื้นที่มีน้ำหนักไม่น้อยกว่า 3.12 กิโลกรัม อย่างน้อย 2 ลูก
2. สายดิ่งน้ำตื้น ยาวไม่น้อยกว่าสายละ 50 เมตรอย่างน้อย 2 สาย

โคมไฟสัญญาณการเดินเรือ

ข้อ 118 บรรดาเรือเดินทะเลทุกลำ ต้องมีโคมไฟสัญญาณและทุ่นเครื่องหมายการเดินเรือ ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน

ข้อ 119 บรรดาเรือกลเดินทะเลทุกลำ ต้องติดแตร หวูด และไซเรนไว้หน้าปล่องสูงกว่าดาดฟ้าไม่น้อยกว่า 1.80 เมตร

พลุดอกไม้ไฟ

ข้อ 120 บรรดาเรือกลเดินทะเลทุกลำ ที่มีขนาดตั้งแต่ 5 ตันกรอสส์ขึ้นไปต้องมีพลุสัญญาณอย่างน้อย 6 ดอก ดอกไม้ไฟ 12 ดอก และธงสัญญาณฉุกเฉินซึ่งใช้ในระหว่างนานาชาติ

ข้อกำหนดสำหรับพลุสัญญาณประจำเรือใหญ่

ข้อ 121 พลุสัญญาณประจำเรือใหญ่ ต้องได้รับอนุมัติจากกรมเจ้าท่า ให้ใช้ในเรือได้

ข้อ 122 พลุสัญญาณประจำเรือใหญ่ ต้องสามารถยิงออกเป็นดวงไฟสีแดงแจ่มกระจ่าง 1 ดวง ซึ่งยิ่งขึ้นไปอยู่ในระดับสูงที่ต้องการ โดยพลุและดวงไฟสีแดงแจ่มกระจ่างนั้น ต้องลุกไหม้ในขณะที่ตกลงมาสู่พื้น ความเร็วในการตกต้องควบคุมโดยร่มชูชีพเพื่อให้ดวงโคมตกลงสู่พื้นด้วยความเร็ว 15 ฟุต ต่อวินาที

ข้อ 123 เมื่อพลุยิงขึ้นในแนวใกล้เคียงกับแนวตั้งฉากกับพื้นระดับ ดวงโคมต้องหลุดออกจากพลุ ณ จุดสูงสุด หรือจุดใกล้เคียง ณ ความสูงไม่น้อยกว่า 750 ฟุต นอกจากนั้นพลุสัญญาณต้องทำหน้าที่ได้ดีเมื่อยิงด้วยมุม 45 องศาจากพื้นระดับ

ข้อ 124 ดวงโคมต้องมีความสว่างไม่น้อยกว่า 30,000 แรงเทียน เป็นเวลานานกว่า 40 วินาที และต้องไหม้หมดก่อนตกถึงพื้นท้องทะเลไม่น้อยกว่า 150 ฟุต

ข้อ 125 พลุต้องมีระบบจุดไฟที่เหมาะสม ต้องใช้ระบบจุดไฟจากภายนอก ต้องมีชนวนกันอันตราย

ข้อ 126 เมื่อนำพลุไปจุ่มน้ำนาน 1 นาที แล้วนำมาสลัดน้ำออกพลุต้องสามารถทำหน้าที่ได้ถูกต้อง

ข้อ 127 อุปกรณ์และส่วนประกอบต่าง ๆ ต้องมีคุณภาพดี สามารถเก็บไว้ได้ไม่น้อยกว่า 2 ปี โดยไม่เสื่อมคุณภาพ

ข้อ 128 พลุสัญญาณต้องเก็บไว้ในภาชนะที่มีความคงทน และมีประสิทธิภาพในการผนึกน้ำ ถ้าทำด้วยโลหะต้องมีกรรมวิธีป้องกันสนิมหรือการผุกร่อนที่อาจเกิดขึ้นจากน้ำทะเล

ข้อ 129 ต้องแสดงวันที่ผลิตพลุสัญญาณ ติดไว้ที่ตัวพลุและภาชนะบรรจุ

ข้อ 130 ต้องมีคำแนะนำการใช้พลุสัญญาณ ติดไว้ที่ภาชนะบรรจุด้วย

ข้อ 131 พลุสัญญาณและดอกไม้ไฟ ซึ่งต้องมีประจำเรือ ต้องได้รับการตรวจเป็นประจำทุกปี ถ้าปรากฏว่ามีการชำรุด เช่น ฉีกขาดหรือมีกลิ่นเหม็น หรือเปียกชื้น ต้องเปลี่ยนใหม่ อย่างไรก็ดีพลุสัญญาณและดอกไม้ไฟ จะต้องเปลี่ยนใหม่เมื่อมีอายุครบ 3 ปี นับจากวันผลิต หรือเมื่อครบอายุตามที่ผู้ผลิตบ่งไว้

ข้อ 132 ในการเก็บพลุสัญญาณและดอกไม้ไฟ จะต้องแยกกันเก็บไว้ในภาชนะและปิดผนึกอย่างดี ตามชนิดดังนี้

1. ดินปืน หรือลูกปืน
2. พลุและดอกไม้ไฟชนิดต่าง ๆ
3. เครื่องส่งแสงสัญญาณบนดาดฟ้าและทุ่นไฟสัญญาณ

เครื่องสูบน้ำท้องเรือ

ข้อ 133 เรือกบเดินทะเลทุกลำที่เดินระหว่างประเทศ ต้องมีเครื่องสูบน้ำท้องเรือ ตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล

ข้อ 134 เรือกลทุกลำที่มีขนาดตั้งแต่ 60 ตันกรอสส์ขึ้นไป ที่มิได้เดินระหว่างประเทศ ต้องมีเครื่องสูบน้ำท้องเรือด้วยแรงเครื่องจักรกลอย่างน้อย 1 เครื่อง ซึ่งสามารถสูบน้ำท้องเรือได้ทุกตอนในเรือ และให้มีสูบโยกหรือหมุนด้วยมือ ซึ่งสามารถสูบน้ำท้องเรือได้ทุกตอนอีก 1 เครื่อง หรือสูบน้ำชนิดอื่นที่ใช้แทนกันได้

ข้อ 135 เรือกลที่มีขนาดตั้งแต่ 3 ตันกรอสส์ขึ้นไป แต่ต่ำกว่า 60 ตันกรอสส์ ต้องมีสูบโยกหรือหมุนด้วยมือ ซึ่งสามารถสูบน้ำท้องเรือได้ทุกตอน 1 เครื่อง หรือสูบน้ำชนิดอื่นที่ใช้แทนก็ได้

ข้อ 136 เรือกลที่มีขนาดต่ำกว่า 3 ตันกรอสส์ ต้องมีภาชนะสำหรับตักน้ำท้องเรือ 2 อัน

เครื่องมือดับเพลิง

ข้อ 137 เครื่องมือดับเพลิงทุกชนิดที่ใช้ในเรือ ต้องได้รับอนุมัติจากกรมเจ้าท่าให้ใช้ในเรือได้

ข้อ 138 เรือโดยสารและเรือสินค้าที่เดินระหว่างประเทศทุกลำต้องมีการป้องกันเพลิงไหม้และเครื่องมือดับเพลิงตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล

ข้อ 139 เรือเดินทะเลทุกลำ ต้องมีหัวต่อน้ำสำหรับดับเพลิงอยู่ตามที่ต่าง ๆ เพียงพอ ซึ่งเมื่อต่อสายสูบแล้ว มีปริมาณและกำลังดันน้ำพอแก่การใช้ดับเพลิงได้ทั่วทุกแห่งในลำเรือ

ข้อ 140 ในห้องเครื่องที่ใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิง ต้องมีหัวต่อสายสูบและหัวฉีด พร้อมที่จะฉีดน้ำได้ทันทีอย่างน้อย 2 หัว

ข้อ 141 เรือเดินทะเลทุกลำ ต้องมีเครื่องสูบน้ำดับเพลิง หัวฉีก และสายสูบตามตารางต่อไปนี้

ขนาดเรือเป็นตันกรอสส์	จำนวนเครื่องสูบน้ำ	รวมความจุเครื่องสูบน้ำแกลลอน/นาที	จำนวนหัวฉีดขนาด ๑๒มม.	๑๖มม.	๑๙มม.	ขนาดสายสูบโตอย่างต่ำเป็นนิ้ว (มม.)
ตั้งแต่ ๐–ไม่เกิน ๑๐๐	๑	๓๐	๑	–	–	๑ (๒๕ มม.)
ตั้งแต่ ๑๐๐–ไม่เกิน ๗๕๐	๑	๒๐๐	–	๓	–	๑½ (๓๗.๕ มม.)
ตั้งแต่ ๗๕๐–ไม่เกิน ๑,๕๐๐	๒	๔๐๐	–	–	–	๑½ (๓๗.๕ มม.)
ตั้งแต่ ๑,๕๐๐–ไม่เกิน ๔,๐๐๐	๒	๖๐๐	–	–	๔	๑½ (๓๗.๕ มม.)
ตั้งแต่ ๔,๐๐๐ ขึ้นไป	๓	๘๐๐	–	–	๕	๒½ (๖๔ มม.)

ข้อ 142 ปลายสายสูบต้องมีหัวต่อตัวเมียข้างหนึ่งและตัวผู้อีกข้างหนึ่ง

ข้อ 143 สายสูบที่ใช้ในบริเวณที่อยู่อาศัย ต้องเป็นแบบผ้าใบไม่เคลือบยาง ยาวเส้นละ 50 ฟุตต่อหัวต่อ 1 หัว และต้องมีอะไหล่เก็บไว้ในกระชับอีก 25 เปอร์เซ็นต์ ของจำนวนสายสูบที่ต้องมีทั้งหมดในเรือแต่ต้องไม่น้อยกว่า 2 เส้น และไม่เกิน 6 เส้น

ข้อ 144 สายสูบที่ใช้บนดาดฟ้า หรือในบริเวณอื่นที่มิใช่บริเวณที่อยู่อาศัย - ต้องให้สายสูบผ้าใบเคลือบยางยาวเส้นละ 50 ฟุต พร้อมทั้งประแจและหัวฉีดติดตั้งไว้ในที่เข้าถึงได้ง่าย

ข้อ 145 สายสูบที่ใช้ในห้องเครื่องจักร และห้องหม้อน้ำ ต้องใช้สายสูบยางยาวเส้นละ 50 ฟุต

ข้อ 146 สายสูบในเรือไม่ว่าจะใช้เพื่อสูบน้ำดับเพลิง สูบน้ำล้างเรือ หรือสูบน้ำเพื่อการอื่น ๆ ต้องใช้เกลียวตามมาตรฐานสายสูบดับเพลิงนานาชาติ และหัวต่อทั้งหมดต้องใช้เกลียวแบบเดียวกัน และต่อกันได้ หากจำเป็นจะใช้ข้อต่อลดหรือเพิ่มก็ได้และจะต้องมีหัวต่อซึ่งใช้ต่อกับหัวต่อน้ำดับเพลิงบนฝั่งได้ด้วย

ข้อ 147 เครื่องสูบน้ำดับเพลิง ต้องติดลิ้นผ่อนกำลังดันใช้การ 25 ปอนด์ต่อตารางนิ้ว และต้องมีมาตรวัดกำลังดันไว้ที่ท่อทางส่งด้วย

ข้อ 148 เครื่องสูบน้ำดับเพลิงอาจใช้ในกิจการอื่น ๆ ด้วยได้ แต่ต้องมีเครื่องสูบน้ำอย่างน้อย 1 เครื่อง พร้อมที่จะใช้ดับเพลิงได้ทันทีทุกโอกาส

ข้อ 149 ในกรณีที่มีเครื่องสูบน้ำดับเพลิงเกิน 2 เครื่อง ให้ติดตั้งเครื่องสูบน้ำดับเพลิงแยกไว้คนละห้อง อย่างน้อย 1 เครื่อง

ข้อ 150 เครื่องสูบน้ำดับเพลิงทุกเครื่องที่ใช้ในเรือ ต้องเป็นแบบไพรมิ่งด้วยตัวเอง

ข้อ 151 เรือที่มีขนาดเกิน 500 ตันกรอสส์ขึ้นไป ต้องมีระบบสมอธเทอริ่งอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

1. ไอน้ำ
2. คาร์บอนไดออกไซด์

3. ฟองเคมี

4. ฝอยน้ำอัตโนมัติ

ข้อ 152 ระบบสมอธเทอริ่งที่ติดตั้งไว้ประจำที่ ให้ใช้ดังต่อไปนี้

สำหรับระวางบริการ

1. ห้องเก็บฟิล์ม ใช้ระบบคาร์บอนไดออกไซด์

2. ห้องเก็บวัสดุไวไฟ ใช้ระบบคาร์บอนไดออกไซด์ หรือระบบฝอยน้ำอัตโนมัติ

3. ห้องเก็บพัสดุไปรษณีย์ ใช้ระบบคาร์บอนไดออกไซด์หรือระบบฝอยน้ำอัตโนมัติ

4. ห้องกระซับและห้องเก็บกระเป๋าเดินทาง ใช้ระบบคาร์บอนไดออกไซด์หรือระบบฝอยน้ำอัตโนมัติ แต่ถ้าห้องนั้นสามารถเปิดข้าไปได้ในระหว่างที่เรือเดินจะไม่ติดระบบสมอธเทอริ่งก็ได้

5. ห้องเย็นใช้ระบบคาร์บอนไดออกไซด์ หรือระบบฝอยน้ำอัตโนมัติ

สำหรับระวางสินค้า

1. ระวางที่เปิดเข้าไปไม่ได้ในระหว่างที่เรือเดิน ใช้ระบบคาร์บอนไดออกไซด์ หรือระบบไอน้ำ

2. ห้องเย็นที่เปิดเข้าไปไม่ได้ในระหว่างที่เรือเดิน ให้ใช้ระบบคาร์บอนไดออกไซด์ หรือระบบฝอยน้ำอัตโนมัติ

3. ระวางที่เปิดเข้าไปได้ในระหว่างที่เรือเดิน ใช้ระบบฝอยน้ำอัตโนมัติ

4. ระวางบรรทุกยานยนต์ที่เปิดเข้าไปได้ในระหว่างเรือเดิน ใช้ระบบฝอยน้ำอัตโนมัติ

5. ท่อทางเดินเข้าไปสู่ระวางสินค้า ใช้ระบบคาร์บอนไดออกไซด์ หรือ ระบบไอน้ำ

สำหรับห้องเครื่องจักร

1. ระวางเก็บถ่านหิน ใช้ระบบไอน้ำ หรือระบบฝอยน้ำอัตโนมัติ
2. ห้องหม้อน้ำซึ่งใช้น้ำมันเตา ใช้ระบบคาร์บอนไดออกไซด์หรือระบบฟ้องเคมี
3. ห้องเครื่องยนต์ขับเพลาใบจักร ใช้ระบบคาร์บอนไดออกไซด์
4. ห้องเครื่องไฟฟ้าที่มีระบบระบายอากาศเป็นวงจรปิด ใช้ระบบคาร์บอนไดออกไซด์
5. ห้องเครื่องจักรช่วย ซึ่งใช้น้ำมันเบนซิน หรือน้ำมันดีเซล ใช้ระบบคาร์บอนไดออกไซด์

ระบบสมอธเทอริ่งที่ใช้ไอน้ำ

ข้อ 153 ระบบสมอธเทอริ่งซึ่งใช้ไอน้ำ ะใช้ได้ต่อเมื่อในเรือนั้น มีหม้อน้ำที่เหมาะสมและมีไอน้ำตลอดเวลาที่เรือใช้งานอยู่ และหม้อน้ำนั้นต้องมีพื้นผิวที่ได้รับความร้อนอย่างน้อย 1 ตารางฟุตต่อปริมาตร 72 ลูกบาศก์ฟุตของระวางสินค้า ที่ใหญ่ที่สุด

ข้อ 154 หม้อน้ำที่ใช้ต้องสามารถทำไอน้ำได้เพียงพอที่จะรักษากำลังดันของไอน้ำในระบบสมอธเทอริ่งให้คงอยู่ไม่ต่ำกว่า 100 เปอร์เซ็นต์ ต่อตารางนิ้วตลอดเวลา

ข้อ 155 ท่อไอน้ำที่ใช้ต้องหุ้มด้วยฉนวนกันความร้อนอย่างดี

ข้อ 156 ท่อไอน้ำที่ใช้ในระวางสินค้า ต้องมีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางไม่ต่ำกว่า 1 นิ้ว ระวางอื่น ๆ ต้องใช้ท่อขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางไม่ต่ำกว่า $\frac{3}{4}$ นิ้ว อย่างไรก็ตาม ท่อไอน้ำที่ใช้ในระวางต่าง ๆ ต้องมีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางไม่โตกว่า $1\frac{1}{2}$ นิ้ว ถ้าปริมาณไอน้ำไม่เพียงพอให้ใช้ท่อหลาย ๆ ท่อแทน

ระบบสมอธเทอริ่งที่ใช้คาร์บอนไดออกไซด์

ข้อ 157 (1) เมื่อใช้คาร์บอนไดออกไซด์เป็นตัวดับเพลิงในระวางสินค้า จะต้องมีปริมาณของแก๊สเมื่อขยายตัวเต็มที่ คิดเป็นปริมาตรไม่น้อยกว่า 30 เปอร์เซ็นต์ ของปริมาตรทั้งหมดของระวางสินค้าที่ใหญ่ที่สุด ซึ่งระวางนั้นสามารถปิดผนึกได้

(2) เมื่อใช้คาร์บอนไดออกไซด์เป็นตัวดับเพลิงในห้องหม้อน้ำ หรือห้องเครื่องยนต์ชนิดเผาไหม้ภายใน จะต้องมีปริมาณของแก๊สคิดเป็นปริมาตรไม่น้อยกว่า - จำนวนที่มากที่สุดที่หาได้จากหัวข้อต่อไปนี้

ก. 40 เปอร์เซ็นต์ของปริมาตรรวมของห้องที่ใหญ่ที่สุด ซึ่งปริมาตรนี้คิดรวมถึงปริมาตรที่ว่างส่วนที่อยู่เหนือห้องหม้อน้ำขึ้นไป ถึงระดับซึ่งมีพื้นที่ทางระดับเท่ากับ 40 เปอร์เซ็นต์หรือน้อยกว่าของพื้นที่ห้อง ๆ นั้น

ข. 35 เปอร์เซ็นต์ของปริมาตรทั้งหมด รวมถึงปริมาตรที่ว่างส่วนที่อยู่เหนือห้องหม้อน้ำ ข้อกำหนดดังกล่าวอาจจะลดลงเหลือ 35 เปอร์เซ็นต์ - และ 30 เปอร์เซ็นต์ ตามลำดับ สำหรับเรือสินค้าที่มีขนาดต่ำกว่า 2,000 ตันกรอสส์ และสำหรับเรือที่มีห้องหม้อน้ำหรือห้องเครื่องยนต์ชนิดเผาไหม้ภายในตั้งแต่ 2 ห้องขึ้นไป ซึ่งมิได้แยกจากกันโดยเด็ดขาด ให้คิดรวมเป็นห้องเดียวกัน

(3) เมื่อใช้คาร์บอนไดออกไซด์เป็นตัวดับเพลิงสำหรับห้องหม้อน้ำหรือห้องเครื่องยนต์ชนิดเผาไหม้ภายใน ปริมาณของแก๊สคาร์บอนไดออกไซด์ ไม่จำเป็นต้องมีเกินกว่าปริมาณสูงสุดของแก๊สคาร์บอนไดออกไซด์ที่กำหนดให้ต้องมี เมื่อดับ

เพลิงในระวางสินค้าที่ใหญ่ที่สุดหรือระวางเครื่องจักร

(4) ตามที่ได้กล่าวถึงในวรรคนี้ การคำนวณปริมาตรของแก๊สให้คิดปริมาตร 0.56 ลูกบาศก์เมตรเท่ากับ 1 กิโลกรัม (หรือ 9 ลูกบาศก์ฟุต เท่ากับ 1 ปอนด์)

(5) ถ้าใช้คาร์บอนไดออกไซด์เป็นตัวดับเพลิงในห้องหม้อน้ำและห้องเครื่องยนต์ชนิดเผาไหม้ภายใน การติดตั้งระบบท่อทางแก๊วดับเพลิง ต้องสามารถจ่ายแก๊สดับเพลิงในห้องนั้นได้ปริมาตร 85 เปอร์เซ็นต์ ภายในเวลา 2 นาที

ข้อ 158 ท่อทางที่ใช้ในระบบคาร์บอนไดออกไซด์สำหรับบริการและระวางสินค้าต้องมีเส้นผ่าศูนย์กลางไม่น้อยกว่า $\frac{3}{4}$ นิ้ว

ข้อ 159 ท่อทางที่ใช้ในระบบคาร์บอนไดออกไซด์สำหรับห้องเครื่องจักร ต้องมีพื้นที่หน้าตัดไม่น้อยกว่า 0.002 ตารางนิ้ว ต่อคาร์บอนไดออกไซด์ที่ต้องการ 1 ปอนด์ แต่ต้องมีเส้นผ่าศูนย์กลางไม่น้อยกว่า $\frac{3}{4}$ นิ้ว

ระบบฟองเคมี

ข้อ 160 ระบบสมอธเทอริ่งที่ใช้ฟองเคมี ต้องมีปริมาณและการออกแบบ ซึ่งสามารถใช้ได้รวดเร็วและสม่ำเสมอ โดยสามารถฉีดไปยังดาดฟ้า หรือหลังถังในระวางที่ใหญ่ที่สุด ให้ใช้พื้นที่ 100 ตารางฟุต มีโฟมหนา 6 นิ้ว ใน 1 นาที และฉีดฟองเคมีได้ไม่น้อยกว่านาทีละ 17 ลูกบาศก์ฟุต

ข้อ 161 เครื่องฉีดฟองเคมีต้องติดตั้งไว้ในท้องที่เข้าถึงได้ง่ายโดยปกติให้ติดไว้ใกล้ ๆ ห้องเครื่องจักรและไม่ให้ใช้ฟองเคมีในห้องนั้น

ข้อ 162 จำนวนน้ำยาฟองเคมีที่ต้องมีอยู่บนเรือ ต้องไม่น้อยกว่า 100 ปอนด์ต่อ 100 ตารางฟุตของพื้นที่ระวางที่ใหญ่ที่สุด

ข้อ 163 จำนวนผงเคมีที่ต้องมีอยู่บนเรือ ต้องไม่น้อยกว่า 100 ปอนด์ต่อ -

100 ตารางฟุตของพื้นที่ระวางที่ใหญ่ที่สุด

ข้อ 164 จำนวนน้ำที่ใช้ในการทำฟองเคมี ต้องไม่น้อยกว่านาทีละ 17 แกลลอนต่อ 100 ตารางฟุตของพื้นที่ระวางที่ใหญ่ที่สุด และกำลังดันน้ำที่เหมาะสมควรมีกำกำลังดัน 100 ปอนด์ต่อตารางนิ้ว แต่ต้องไม่ต่ำกว่า 50 ปอนด์ต่อ ตารางนิ้ว

ระบบฝอยน้ำอัตโนมัติ

ข้อ 165 ระบบฝอยน้ำอัตโนมัติ อนุญาต ให้ใช้ได้สำหรับระวาง ที่เก็บวัตถุไวไฟ เช่น ฟิล์ม พัสดุไปรษณีย์ กระเป๋าเดินทาง ระวางสินค้าและระวางถ่านหินเมื่อในระวางเหล่านั้นไม่มีระบบสมอธเทอริ่งอย่างอื่นติดตั้งอยู่

ข้อ 166 ระบบฝอยน้ำอัตโนมัติ และเครื่องป้องกันเพลิงไหม้อื่น ๆ ที่ใช้ระบบสมอธเทอริ่ง ต้องเป็นแบบที่เหมาะสำหรับใช้ในเรือและได้รับอนุญาตให้ใช้ในเรือได้ - และต้องมีแบบแปลนการติดตั้งซึ่งได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานตรวจเรือแล้ว

ข้อ 167 ระบบฝอยน้ำอัตโนมัติ ต้องเป็นแบบที่มีน้ำอยู่ในท่อเสมอ และต้องมีหัวฉีดอยู่เป็นระยะห่างกันพอที่จะฉีดน้ำให้ทั่วบริเวณได้โดยอัตโนมัติ

ข้อ 168 ระบบฝอยน้ำอัตโนมัติ ต้องมีน้ำพร้อมที่จะใช้ได้ทันทีอยู่ในถังกำลังดันสูง ซึ่งมีปริมาณมากพอ และสามารถรักษากำลังดันของน้ำอยู่ได้ตลอดเวลา และต้องมีเครื่องสูบน้ำอัตโนมัติที่จะสูบน้ำให้น้ำในถังมีกำลังดันตามต้องการอยู่เสมอ หรือใช้สูบที่ใช้กำลังคน โดยมีสัญญาณเสียงติดตั้งไว้ในห้องเครื่อง เพื่อให้ทราบว่ากำลังดันในถังน้ำ ในระบบลดต่ำกว่าเกณฑ์ สำหรับระบบที่ใช้เครื่องสูบน้ำที่ขับด้วยกำลังไฟฟ้าต้องมีระบบทางไฟฟ้าจากเครื่องไฟฟ้าฉุกเฉินมาใช้ขับเครื่องสูบน้ำได้น้ำที่อยู่ในถังกำลังดันสูงเพื่อใช้ดับเพลิงในตอนแรก ต้องเป็นน้ำจืดสำหรับกรณีที่ใช้ร่วมกับระบบน้ำทะเล ต้องมีลิ้นปิดกันน้ำทะเลเข้าถังไว้ด้วย

ข้อ 169 ระบบฝอยน้ำอัตโนมัติ ต้องแบ่งเป็นภาคและต้องมีสัญญาณเตือน - ซึ่งสามารถทราบได้ง่ายโดยนายเรือหรือลูกเรือที่อยู่ในสถานีควบคุมการดับเพลิง ในเมื่อ

มีน้ำไหลออกจากระบบ

ข้อ 170 เจ้าพนักงานตรวจเรืออาจจะอนุญาตให้ใช้ระบบฝอยน้ำอัตโนมัติ ที่ไม่มีน้ำอยู่ในท่อตลอดเวลาได้

ข้อ 171 ต้องมีแบบแปลนรายละเอียดเกี่ยวกับการใช้ การระวังรักษา และการตรวจสอบ ตลอดถึงตำแหน่งที่ติดตั้งเครื่องมือต่าง ๆ และของอะไหล่ของระบบดังต่อไปนี้ ใส่กรอบแขวนไว้ในที่เห็นได้ง่ายในห้องควบคุมการดับเพลิง คือ

1. ระบบน้ำดับเพลิง (สูบน้ำ ท่อทางน้ำ หัวต่อสายสูบ และหัวฉีด ฯลฯ)
2. ระบบสมอธเทอริ่ง
3. ระบบฝอยน้ำดับเพลิงอัตโนมัติ

ข้อ 172 ระบบน้ำดับเพลิง ต้องได้รับการตรวจจากเจ้าพนักงานตรวจเรือเป็นประจำทุกปี หากมีการชำรุดต้องซ่อมแซมให้เรียบร้อย

ข้อ 173 เครื่องดับเพลิงทุกชนิด ต้องทำการตรวจโดยเจ้าหน้าที่ของเรือทุก 3 เดือน และต้องจดผลการตรวจลงไว้ในปูมเรือด้วย

ข้อ 174 ระบบสมอธเทอริ่ง เมื่อติดตั้งเสร็จเรียบร้อยแล้วต้องทดลองอัดน้ำด้วยกำลังดัน $1\frac{1}{2}$ เท่า ของกำลังดันใช้งานสูงสุด

ข้อ 175 ระบบสมอธเทอริ่ง ต้องทำการทดลองด้วยกำลังดันที่ทำให้ลิ้นผ่อนกำลังเปิดเป็นประจำทุกปี

ข้อ 176 สายสูบน้ำดับเพลิง ต้องไม่นำไปใช้เพื่อกิจการอื่น ๆ นอกจากเพื่อการตรวจ การฝึกดับเพลิง และใช้ดับเพลิง หลังจากใช้ดังกล่าวแล้วต้องทำให้แห้ง และนำเข้าติดตั้งประจำตามที่

ข้อ 177 ท่อทางในระบบสมอธเทอริ่ง ต้องทำการตรวจเพื่อหารอยรั่ว อุดดันหรือสึกกร่อนเป็นประจำทุกปี

ข้อ 178 ท่อทางในระบบสมอธเทอริ่ง ต้องทำการทดลองอัดด้วยน้ำหรือลม ด้วยกำลังดันอย่างน้อย 50 ปอนด์ ต่อตารางนิ้ว จนถึงกำลังดันใช้การเป็นประจำทุกปี

ข้อ 179 ขวดคาร์บอนไดออกไซด์ ไม่ว่าจะเป็นชนิดประจำที่หรือชนิดหิ้วไป ใช้ได้ ต้องทำการชั่งเป็นประจำทุกเดือน ถ้าน้ำหนักลดลง 10 เปอร์เซ็นต์ต้องบรรจุใหม่

ข้อ 180 ขวดคาร์บอนไดออกไซด์ทุกขวด ถ้าปรากฏว่ามีการสึกกร่อนภายนอก ต้องนำขึ้นไปทำการทดลองอัดน้ำ

ข้อ 181 เครื่องดับเพลิงชนิดหิ้วเคลื่อนที่ได้ ต้องมีน้ำหนักไม่เกิน 55 ปอนด์

ข้อ 182 ขวดบรรจุน้ำยาดับเพลิงชนิดหิ้วเคลื่อนที่ได้ ต้องมีป้ายติดบอกรายการ ประเภทของไฟที่ใช้ดับได้ ขนาดและชนิดน้ำยาดับไฟ

ข้อ 183 ชนิดและวิธีใช้เครื่องดับเพลิงชนิดหิ้วเคลื่อนที่ได้ ในกฎข้อบังคับนี้แบ่งเป็นดังนี้

ประเภทเครื่องมือดับเพลิง	ชนิด	วิธีใช้	ต้นกำลัง
เอ–๑	โซดาแอซิด ๒½ แกลลอน โฟม ๒½ แกลลอน	คว่ำขวด	ปฏิกริยาทางเคมี
เอ–๒	โฟม ๑½–๑½ แกลลอน	คว่ำขวด	ปฏิกริยาทางเคมี
บี–๑	โฟม ๒½ แกลลอน	คว่ำขวด	ปฏิกริยาทางเคมี
บี–๒	โฟม ๑½–๑½ แกลลอน คาร์บอนไดออกไซด์ ๑, ๑½, ๑½, ๒ ควอต Co_2 ๗½, ๑๐, ๑๕ ปอนด์	คว่ำขวด ปลดล็อกและใช้มือกด ,, ,,	กำลังอัดภายในใช้มือกด
ซี–๑	Co_2 ๗½, ๑๐, ๑๕ ปอนด์	เปิดลิ้น	กำลังที่อัดอยู่ภายใน
ซี–๒	Co_2 ๑, ๑½, ๑½, ๒ ควอต	ปลดล็อกและใช้มือกด	กำลังอัดภายในใช้มือกด

หมายเหตุ ชั้นของไฟแบ่งออกเป็น

ชั้น เอ. หมายถึงไฟที่ไหม้วัสดุทั่วไป เช่น ไม้ กระดาษ ฯลฯ

ชั้น บี. หมายถึงไฟที่ไหม้น้ำมันต่าง ๆ

ชั้น ซี. หมายถึงไฟที่ไหม้อุปกรณ์ไฟฟ้าต่าง ๆ ซึ่งต้อง ใช้น้ำยาที่เป็นฉนวนไฟฟ้า

ข้อ 184 เรือทุกลำ อย่างน้อยต้องมีเครื่องดับเพลิงแบบหิ้วเคลื่อนที่ได้ ประเภท เอ.-1 ขนาด $2\frac{1}{2}$ แกลลอน ตามตารางต่อไปนี้

จำนวนขวด		ขนาดเรือเป็นตันกรอสส์
1		เกิน 15 แต่ไม่เกิน 50
2		เกิน 50 แต่ไม่เกิน 100
3		เกิน 100 แต่ไม่เกิน 500
4		เกิน 500 ตันกรอสส์ขึ้นไป

ข้อ 185 นอกจากต้องมีเครื่องดับเพลิงชนิดที่หิ้วเคลื่อนที่ได้ตาม ข้อ 184 แล้ว ต้องมีเครื่องดับเพลิงชนิดหิ้วเคลื่อนที่ได้เพิ่มเติมอีกตามตารางดังต่อไปนี้

สถานที่	ประเภท	จำนวนและตำแหน่งติดตั้ง
<u>ที่อยู่อาศัย</u>	เอ-1	1 ขวดต่อบันไดหรือช่องทางขึ้นลง
ช่องบันไดและช่องทางขึ้นลง		
ทางเข้าออกติดต่อกับดาดฟ้า		1 ขวดต่อประตู
สถานที่ใช้ร่วมกัน		1 ขวดต่อทุก ๆ พื้นที่ 2,500 ตารางฟุต

สถานที่	ประเภท	จำนวนและตำแหน่งติดตั้ง
ห้องใช้งาน		
ห้องควบคุม	เอ-1 และ ซี-1	อย่างละ 1 ขวดที่บริเวณทางเข้าออก
ห้องครัวและห้องเตรียมอาหาร	บี-1 หรือ ซี-1	1 ขวด ทุก ๆ พื้นที่ 500 ตารางฟุต ตามชนิดของไฟ
ห้องเก็บฟิล์ม	เอ-1	1 ขวดที่บริเวณทางเข้าออก
ห้องเก็บวัสดุไวไฟ	บี-1	1 ขวดที่บริเวณทางเข้าออก
ห้องกระชับและห้องเก็บกระเป๋าเดินทาง	เอ-1	1 ขวดที่บริเวณทางเข้าออก
ห้องเย็น	เอ-1	1 ขวดที่บริเวณทางเข้าออก
ระวางสินค้า		
ระวางที่เข้าออกได้ในขณะเรือเดิน	เอ-1	1 ขวดต่อทุก ๆ พื้นที่ 1,200 ตารางฟุต
ห้องเครื่องจักร		
ห้องเก็บถ่านหินใช้สำหรับหม้อน้ำ	เอ-1	2 ขวดที่บริเวณประตูห้อง
ห้องหม้อน้ำที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง	บี-1	2 ขวดและโฟมอีก 40 แกลลอน หรือคาร์บอนไดออกไซด์อีก 100 ปอนด์ สำหรับเรือที่มีขนาดเกิน 1,000 ตันกรอสส์ หรือโฟมอีก 20 แกลลอนหรือคาร์บอนไดออกไซด์อีก 50 ปอนด์สำหรับเรือที่มีขนาดไม่เกิน 1,000 ตันกรอสส์

สถานที่	ประเภท	จำนวนและตำแหน่งติดตั้ง
ห้องเครื่องยนต์ขับเพลาใบจักร	บี-1	2-6 ขวด(1 ขวดต่อ 1,000 แรงม้า เบรคของเครื่องจักรใหญ่)และโฟมหรือ คาร์บอนไดออกไซด์ ขนาด 12 แกลลอนอีก 1 ขวด
มอเตอร์ขับเพลาใบจักรหรือเครื่องกำเนิดไฟฟ้า	ซี-1	1 ขวดต่อ 1 เครื่อง
ห้องเครื่องจักรช่วยที่ใช้เครื่องยนต์	บี-1 หรือ	1 ขวดตามชนิดของไฟ
ห้องเครื่องจักรช่วยที่ขับด้วยมอเตอร์หรือเครื่องกำเนิดไฟฟ้า	ซี-1	1 ขวดบริเวณทางเข้าออก

ข้อ 186 เครื่องดับเพลิงที่หิ้วเคลื่อนที่ได้ ต้องมีขนาดใหญ่ไม่เกิน $2\frac{1}{2}$ แกลลอน

ข้อ 187 เรือกลเดินทะเลที่มีขนาดไม่เกิน 100 ตันกรอสส์ ต้องมีเครื่องดับไฟประเภท บี-2 จำนวน 1 ขวด ติดตั้งไว้ในที่หยิบใช้ได้ง่าย

ข้อ 188 ขวดน้ำยาดับเพลิงที่ติดตั้งไว้ตามที่ต่าง ๆ ต้องเอาออกจากที่ติดตั้งได้ง่าย

ข้อ 189 น้ำยาดับเพลิงต้องมีอยู่เต็มที่ตลอดเวลา

ทรายดับเพลิง

ข้อ 190 เรือกลเดินทะเลที่มีขนาดเกิน 1,000 ตันกรอสส์ ซึ่งห้องหม้อน้ำใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิง ต้องมีถังใส่ทรายหรือขี้เลื่อยแช่อิ่มโซดา หรือวัสดุอื่น ๆ ที่อนุญาตให้ใช้ได้ ไว้ในห้องหม้อน้ำอย่างน้อยห้องละ 10 ลูกบาศก์ฟุต

ข้อ 191 เรือกลเดินทะเลที่มีขนาดไม่เกิน 1,000 ตันกรอสส์ ซึ่งห้องหม้อน้ำใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิง ต้องมีถังใส่ทรายหรือขี้เลื่อยแช่อิ่ม โซดา หรือวัสดุอื่น ๆ ที่อนุญาตให้ใช้ได้ ไว้ในห้องหม้อน้ำอย่างน้อยห้องละ 5 ลูกบาศก์ฟุต

ขวานดับเพลิง

ข้อ 192 เรือกลเดินทะเลทุกลำ ต้องมีขวานดับเพลิงตามตารางดังต่อไปนี้

จำนวนขวานดับเพลิง	ขนาดตันกรอสส์	
	ตั้งแต่	ไม่เกิน
1	-	10
2	10	25
2	25	50
2	50	100
2	100	200
3	200	500
4	500	1,000
5	1,000	10,000

ข้อ 193 ขวานดับเพลิง ต้องติดไว้ในที่ซึ่งสามารถหยิบใช้ได้ง่ายและห้ามนำไปใช้เพื่อการอื่น ๆ

หมวด จ.

ว่าด้วยอุบัติเหตุต่าง ๆ และความเสียหาย

ข้อ 1 เมื่อเรือลำใดได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุใด ๆ หรือจากเหตุอื่น ๆ ก็ดี ซึ่งทำให้เรือนั้นไม่มีความมั่นคงสมประกอบ พอที่จะใช้การได้ต่อไปโดยปลอดภัย ให้เจ้าของเรือหรือผู้แทนเจ้าของเรือ แจ้งความแก่กรมเจ้าท่าโดยพลัน เพื่อให้เจ้าพนักงานตรวจเรือทำการตรวจความเสียหายนั้น ๆ ว่ามากน้อยเพียงใด ในการตรวจนี้ให้เจ้าพนักงานตรวจเรือระมัดระวังอย่าให้มีการเปลี่ยนแปลงแก้ไข หรือขยับขยายสิ่งใด ๆ ในเรือนั้น ซึ่งจะได้ไว้เป็นหลักฐานสำหรับการไต่สวนต่อไปถ้าจำเป็น

ข้อ 2 การตรวจนี้เจ้าพนักงานผู้ตรวจ ต้องทำรายงานมีรูปวาดอย่างคราว ๆ ให้เห็นแห่งที่เสียหายในห้องต่าง ๆ นั้น เสนอต่อผู้อำนวยการกอง กองตรวจเรือเพื่อทราบด้วย และต้องรายงานชี้แจงด้วยว่าลำเรือหรือเครื่องจักรกลของเรือลำนั้นจะสมประกอบแก่การเดินเรือหรือไม่ และให้ออกความเห็นว่า ควรขีดฆ่าใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ และอนุญาตให้ใช้เรือนั้นเสียทีเดียว หรือให้ยึดไว้แต่เพียงชั่วคราว และเป็นข้อสำคัญจะต้องตรวจเรือลำนั้น และทำรายงานเสนอต่อผู้อำนวยการกอง กองตรวจเรือโดยเร็วที่สุด ที่จะทำได้

ข้อ 3 ถ้ามีเหตุเรื่องเรือโดนกัน ให้เจ้าพนักงานผู้ตรวจ ตรวจโคมไฟ และที่บังแสงในเรือนั้น แล้วให้ทำรายงานต่างหากอีกฉบับหนึ่งเสนอต่อผู้อำนวยการกอง กองตรวจเรือ ชี้แจงขนาดโคม ที่วางโคม ไม้บังแสงไฟซึ่งในขณะนั้นเป็นอย่างไรบ้าง กับต้องชี้แจงว่าเรือลำนั้นมีเครื่องมือเครื่องใช้สำหรับเรือถูกต้องตามข้อบังคับหรือไม่ และสิ่งใดที่ยังขาดอยู่บ้าง เจ้าพนักงานผู้ตรวจต้องระวังให้มาก เมื่อจะเขียนรายงานเรื่องโคมไฟ และ

ไม้บังแสงไฟ ซึ่งเป็นข้อสำคัญสำหรับการได้สวนที่ศาล

ข้อ 4 ถ้ามีอุบัติเหตุอย่างใด ๆ เกิดขึ้นแก่เรือหรือถ้าเป็นเหตุอย่างอื่น ๆ - เจ้าพนักงานผู้ตรวจเห็นว่าจำเป็นจะต้องใช้เอาเรือเข้าอู่ เพื่อทำการตรวจลำเรือ ก็ให้ทำรายงานชี้แจงต่อผู้อำนวยการกอง กองตรวจเรือ ทราบด้วย

ข้อ 5 เว้นแต่เมื่อผู้อำนวยการกอง กองตรวจเรือ จะมีคำสั่งไม่ให้ทำเช่นนั้น ก็ให้เจ้าพนักงานผู้ตรวจเรียกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ และใบอนุญาตใช้เรือนั้นมายึดไว้ตลอดเวลาที่ซ่อมแซมอยู่ นอกจากเจ้าพนักงานผู้ตรวจจะเห็นว่าความเสียหายนั้น - สมควรจะต้องขีดฆ่าใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ และใบอนุญาตใช้เรือนั้น ก็ให้เสนอใบสำคัญรับรองการตรวจเรือและ ใบอนุญาตใช้เรือต่อผู้อำนวยการกอง กองตรวจเรือ พร้อมกับรายงานด้วย ถ้าในเรื่องใด ๆ ได้มีความเสียหายมาก ก็ให้ส่งคืนใบสำคัญรับรองการตรวจ-เรือและใบอนุญาตใช้เรือนั้น ต่อกรมเจ้าท่าเพื่อยกเลิกถ้านายเรือหรือเจ้าของเรือไม่ยอม คืนใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ และใบอนุญาตใช้เรือก็ให้เจ้าพนักงานผู้ตรวจแจ้งความต่อผู้อำนวยการกอง กองตรวจเรือ ให้ทราบโดยพลัน เพื่อจะได้ยกเลิกใบสำคัญนั้นเสียถ้าเป็นการจำเป็น แต่ต้องให้เจ้าพนักงานผู้ตรวจทำตามคำสั่งโดยระมัดระวัง คือ ให้ทำรายงานทั้งหมดทั้งเรื่องเสนอต่อผู้อำนวยการกอง กองตรวจเรือโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้

ข้อ 6 ถ้าเรือนั้นสมประกอบพอแก่การที่จะใช้เดินเรือได้ โดยลำเรือและเครื่องจักรปกติทุกอย่าง ซึ่งเป็นที่พอใจแก่เจ้าพนักงานผู้ตรวจแล้ว ก็ให้เจ้าพนักงานผู้ตรวจเขียนหมายเหตุลงไว้ในใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ และใบอนุญาตใช้เรือซึ่งยังมิได้ขีดฆ่า โดยชี้แจงว่าได้จัดทำสิ่งที่เสียหายนั้นดีแล้ว พอใช้การได้ตลอดกำหนดอายุของใบสำคัญ และให้นำใบสำคัญนั้นเสนอต่อผู้อำนวยการกอง กองตรวจเรือ โดยให้ชี้แจงการจัดทำว่ามากน้อยเพียงใด ซึ่งเป็นการจำเป็นกับให้ทำสำเนาหมายเหตุนั้นเสนอผู้อำนวยการกอง กองตรวจเรือด้วย

ข้อ 7 เมื่อผู้อำนวยการกอง กองตรวจเรือ ได้มีคำสั่งให้เรียกใบสำคัญรับรอง - การตรวจเรือ และใบอนุญาตใช้เรือจากเจ้าของเรือหรือนายเรือทุก ๆ รายที่พ้นกำหนดอายุตามข้อ 6 หรือขีดฆ่าหรือเรียกคืนก็ดี ให้เจ้าของเรือหรือนายเรือทำตามคำสั่งโดยเร็ว ถ้าแม้เจ้าของเรือหรือนายเรือเพิกเฉยเสีย ก็ให้เจ้าพนักงานผู้ตรวจทำรายงานยื่นโดยทันที

หมวด ฉ

การวัดลำเรือ และคำนวณระวางบรรทุก

ข้อ 1 ขนาดตันกรอสส์ของเรือทุก ๆ ลำที่จะต้องจดทะเบียนนั้น ให้คิดตามวิธีที่จะกล่าวต่อไปสำหรับเรือแต่ละชนิด ขนาดระวางบรรทุกของเรือ 1 ตันกรอสส์ เท่ากับ 2.83 ลูกบาศก์เมตร หรือเท่ากับ 100 ลูกบาศก์ฟุต

การวัดลำเรือและคำนวณระวางบรรทุกของเรือกลเดินทะเล

ข้อ 2 ส่วนยาว คือส่วนยาว 96 เปอร์เซ็นต์ของความยาวแนวน้ำ ณ ระดับ 85 เปอร์เซ็นต์ของความลึกที่วัดจากส่วนบนของกระดูกงูขึ้นมาหรือความยาววัดจากด้านนอกของทวนหัวถึงกึ่งกลางของแกนหางเสือแล้วแต่ความยาวใดจะมากกว่ากันให้ใช้ความยาวนั้น - สำหรับเรือที่มีแนวกระดูกงูลาดเอียงแนวน้ำที่ใช้วัดความยาวนี้ จะต้องเป็นแนวน้ำที่ขนานกับแนวน้ำออกแบบ

ข้อ 3 ส่วนกว้าง คือส่วนกว้างสุดของเรือวัดที่กึ่งกลางลำ โดยวัดจากขอบบนสุดเส้นขอบนอกของกง ถึงเส้นขอบนอกกงตรงข้ามสำหรับเรือที่ต่อด้วยโลหะ และสำหรับเรือที่ต่อด้วยวัสดุอย่างอื่นวัดจากขอบบนสุดของเส้นขอบนอกผิวเปลือกเรือ ถึงขอบบนสุดของเส้นขอบนอกผิวเปลือกเรือตรงข้าม

ข้อ 4 ส่วนลึก หาได้โดย

ก. ส่วนลึก คือระยะทางดิ่งวัดจากส่วนบนกระดูกงูขึ้นไปถึงดาดฟ้าสำหรับเรือที่ต่อด้วยไม้ หรือวัสดุผสมให้วัดจากส่วนล่างของกระดูกงู และสำหรับเรือที่มีรูปท้องเรือตรงกลางลำเป็นรูปเว้า หรือเรือที่แผ่นเปลือกเรือแนวที่ต่อจากแผ่นกระดูกงูหนามาก ให้วัดจากจุดที่เส้นระดับท้องเรือตัดกับด้านข้างของกระดูกงู

ข. สำหรับเรือที่มีขอบกราบเรือโค้ง การวัดความลึกโดยวัดจากจุดตัดของเส้นดาดฟ้ากับเส้นเปลือกเรือด้านข้าง เช่นเดียวกับเรือที่มีขอบกราบเป็นมุม

ค. สำหรับเรือที่มีดาดฟ้าเป็นชั้น และดาดฟ้าที่ยกเป็นชั้น ๆ นั้นคลุมจุดที่วัดความลึก ให้วัดความลึกจากเส้นขนานที่ต่อออกมาจากส่วนล่างของดาดฟ้า

ข้อ 5 ขนาดของเรือเป็นตันกรอสส์ หาได้จากสูตร

ตันกรอสส์ = $K_1 \times V$

(GT = K_1 V)

K_1 (K_1) = ตัวคูณมีค่าเท่ากับ 0.2 + 0.02 Log_{10} ป (หรือตามตารางแนบท้าย)

ป (V) = ปริมาตรส่วนที่ปิดกั้นทั้งหมดของเรือเป็นลูกบาศก์เมตร

ข้อ 6 ขนาดของเรือเป็นตันเนต (NT) หาได้จากสูตร

$$\text{ตันเนต} = K_2 \times V_1\left(\frac{4}{3}\frac{a1}{a}\right)^2 + K_3\left(W_1 + \frac{W_2}{10}\right)$$

$$NT = K_2\ V_c\left(\frac{4}{3}\frac{d}{D}\right)^2 + K_3\left(N_1 + \frac{N_2}{10}\right)$$

จากสูตรข้างต้น

1. ผลลัพธ์ ของ $\left(\frac{4}{3}\frac{a_1}{a}\right)^2$ จะต้องไม่มากกว่า 1
2. ค่าของ $K_2 \times V_1\left(\frac{4}{3}\frac{a_1}{a}\right)^2$ จะต้องไม่น้อยกว่า 0.25 ตันกรอสส์
3. ตันเนต (NT) จะต้องไม่น้อยกว่า 0.30 ตันกรอสส์

V_1 (V_c) = ปริมาตรของระวางบรรทุกสินค้าเป็นลูกบาศก์เมตร

K_2 (K_2) = ตัวคูณมีค่าเท่ากับ 0.2 + 0.02 $\text{Log}_{10} V_1$ (หรือตามตารางแนบท้าย)

K_3 (K_3) = $1.25 \times \frac{\text{ตันกรอสส์} + 10,000}{10,000}$

ล (D) = ส่วนลึกของเรือกลางลำเป็นเมตร

$ล_1$(d) = กินน้ำลึกตรงกลางลำเป็นเมตร

$ผ_1$(N_1) = จำนวนคนโดยสารในห้องไม่เกิน 8 คน

$ผ_2$(N_2) = จำนวนคนโดยสารอื่น ๆ

$ผ_1+ผ_2$ = จำนวนผู้โดยสารในเรือที่บรรทุกได้ตามใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ ถ้าจำนวน $ผ_1 + ผ_2$ น้อยกว่า 13 คนให้คิด $ผ_1$ และ $ผ_2$ เท่ากับศูนย์

การวัดลำเรือและการคำนวณระวางบรรทุกของเรือประมง และเรืออื่น ๆ

ข้อ 7 ส่วนยาว · ส่วนยาวของเรือให้วัดบนดาดฟ้าชั้นบนสุดจากด้านหลังของทวนหัว ถึงด้านหลังของทวนท้ายถ้าไม่มีทวนท้าย หรือทวนท้ายมิได้ยื่นพ้นขึ้นมาถึงดาดฟ้าชั้นบน ความยาวจะต้องวัดถึงตอนหน้าของแกนหางเสือ

ข้อ 8 ส่วนกว้าง หาได้โดยการวัดตอนที่กว้างที่สุดบนดาดฟ้าชั้นบนสุด ถึงข้างเรือภายนอก การสอบเข้าของกราบเรือ ถ้ามีให้ทำการวัดโดยใช้ลูกดิ่งหรือสิ่งอื่นใดก็ได้ ผลรวมของความกว้างและส่วนที่สอบเข้าทั้งสองข้าง จะเป็นส่วนภายนอกสุดที่ต้องการเหล็กกันครูดที่ข้างเรือมิให้นำมารวมในความกว้างนี้

ข้อ 9 ส่วนลึก ให้วัดระยะส่วนลึกตามทางดิ่งตรงที่วัดส่วนกว้างตั้งแต่ใต้พื้นดาดฟ้ากลางลำเรือลงไป ถึงด้านบนของแผ่นท้องเรือ

ข้อ 10 อ้อมท้องเรือ ทำการวัดโดยใช้โซ่คล้องลอดรอบนอกลำเรือ ตรงจุดที่ได้วัดความกว้างภายนอกสุด โซ่ต้องดึงให้ตึงตั้งฉากกับแนวกระดูกงู และให้ทำเครื่องหมายที่โซ่ตรงจุดตัวเรือตอนบนของดาดฟ้าชั้นบนสุดทั้งสองกราบ อ้อมท้องเรือก็จะหาได้เมื่อวัดระยะทางไปตามโซ่ระหว่างจุดที่ได้หมายไว้บนโซ่นั้น หรือถ้าไม่สามารถจะวัดได้ให้ใช้กฎต่อไปนี้เป็นวิธีหาความยาวของอ้อมท้องเรือ

อ = (ก+2ล) x 0.85

สำหรับเรือท้องกลมใช้ 0.85 เป็นตัวคูณและใช้ 0.9 เป็นตัวคูณ ถ้าเป็นเรือท้องแบน

อ = ความยาวของอ้อมท้องเรือ
ก = ส่วนกว้าง
ล = ส่วนลึก

ขนาดของเรือเป็นตันกรอสส์ เมื่อวัดส่วนต่าง ๆ เป็นเมตรให้คิดจากสูตรดังนี้

ตันกรอสส์ $= \left(\frac{อ+ก}{2}\right)^2 \times ย \times ค$
ตันเนต $= 0.68$ ตันกรอสส์
ย = ส่วนยาวของเรือ
ค = ตัวคูณประจำมีค่าดังนี้
ค = 0.06 ถ้าเรือแบบเรือกำปั่น
ค = 0.07 ถ้าเป็นเรือเหล็ก
ค = 0.058 ถ้าเป็นเรือแบบอื่น ๆ

การวัดและการคิดระวางบรรทุกของเรือโป๊ะจ้าย เรือสำเภา และเรือลำเลียง

ข้อ 11 ส่วนยาว ให้วัดส่วนยาวตลอดลำเรือโดนเส้นตรงเหนือพื้นดาดฟ้า - ระวาง คือวัดตั้งแต่ปลายไม้กำชับกงข้างในหลังทวนหัวถึงหลังทวนท้าย หรือปลายไม้ที่กำชับกงที่บรรจบกัน

ข้อ 12 ส่วนกว้าง ให้วัดตอนที่กว้างสุดภายใน ระหว่างกราบเรือตอนบนสุดตรงไม้ทับกงทั้ง 2 ข้าง

ข้อ 13 ส่วนลึก ให้วัดระยะส่วนลึกตามทางดิ่ง ตรงกลางลำเรือตั้งแต่พื้น - ดาดฟ้าถึงพื้นปิดกงท้องเรือขนาดและน้ำหนักระวางของเรือโป๊ะจ้าย เรือสำเภา และเรือลำเลียง ขนาดของเรือเป็นตันกรอสส์ เมื่อวัดส่วนต่าง ๆ เป็นเมตรให้คิดจากสูตรดังนี้

$$\text{ตันกรอสส์} = \frac{\text{ย x ก x ล x ค}}{2.83}$$

ย = ส่วนยาว

ก = ส่วนกว้าง

ล = ส่วนลึก

ค = 0.75 สำหรับเรือโป๊ะจ้ายที่ต่อด้วยไม้

ค = 0.85 สำหรับเรือสำเภา

ค = 0.90 สำหรับเรือลำเลียงต่อด้วยเหล็ก

ระวางบรรทุก (ตันกรอสส์) x 1.33 เท่ากับน้ำหนักบรรทุกคิดเป็นเมตริกตัน

ตารางค่าตัวคูณ ค. (K_1) และ ค$_2$ (K_2)
บ (v) หรือ บ. (v_1) = ปริมาตรเป็นลูกบาศก์เมตร

บ หรือ บ. V or V_1	ค. หรือ ค$_2$ K_1 or K_2	บ หรือ บ. V or V_1	ค. หรือ ค$_2$ K_1 or K_2	บ หรือ บ. V or V_1	ค. หรือ ค$_2$ K_1 or K_2	บ หรือ บ. V or V_1	ค. หรือ ค$_2$ K_1 or K_2
๑๐	๐.๒๒๐๐	๔๕ ๐๐๐	๐.๒๕๓๑	๓๓๐ ๐๐๐	๐.๓๑๐๔	๖๗๐ ๐๐๐	๐.๓๑๖๕
๒๐	๐.๒๒๖๐	๕๐ ๐๐๐	๐.๒๕๔๐	๓๔๐ ๐๐๐	๐.๓๑๐๖	๖๘๐ ๐๐๐	๐.๓๑๖๖
๓๐	๐.๒๒๕๕	๕๕ ๐๐๐	๐.๒๕๔๘	๓๕๐ ๐๐๐	๐.๓๑๐๕	๖๕๐ ๐๐๐	๐.๓๑๖๘
๔๐	๐.๒๓๒๐	๖๐ ๐๐๐	๐.๒๕๕๖	๓๖๐ ๐๐๐	๐.๓๑๑๑	๗๐๐ ๐๐๐	๐.๓๑๖๕
๕๐	๐.๒๓๔๐	๖๕ ๐๐๐	๐.๒๕๖๓	๓๗๐ ๐๐๐	๐.๓๑๑๔	๗๑๐ ๐๐๐	๐.๓๑๗๐
๖๐	๐.๒๓๕๖	๗๐ ๐๐๐	๐.๒๕๖๕	๓๘๐ ๐๐๐	๐.๓๑๑๖	๗๒๐ ๐๐๐	๐.๓๑๗๑
๗๐	๐.๒๓๖๕	๗๕ ๐๐๐	๐.๒๕๗๕	๓๕๐ ๐๐๐	๐.๓๑๑๘	๗๓๐ ๐๐๐	๐.๓๑๗๓
๘๐	๐.๒๓๘๑	๘๐ ๐๐๐	๐.๒๕๘๑	๔๐๐ ๐๐๐	๐.๓๑๒๐	๗๔๐ ๐๐๐	๐.๓๑๗๔
๕๐	๐.๒๓๕๑	๘๕ ๐๐๐	๐.๒๕๘๖	๔๑๐ ๐๐๐	๐.๓๑๒๓	๗๕๐ ๐๐๐	๐.๓๑๗๕
๑๐๐	๐.๒๔๐๐	๕๐ ๐๐๐	๐.๒๕๕๑	๔๒๐ ๐๐๐	๐.๓๑๒๕	๗๖๐ ๐๐๐	๐.๓๑๗๖
๒๐๐	๐.๒๔๖๐	๕๕ ๐๐๐	๐.๒๕๕๖	๔๓๐ ๐๐๐	๐.๓๑๒๗	๗๗๐ ๐๐๐	๐.๓๑๗๗

๓๐๐	๐.๒๔๕๕	๑๐๐ ๐๐๐	๐.๓๐๐๐	๔๔๐ ๐๐๐	๐.๓๑๒๕	๗๘๐ ๐๐๐	๐.๓๑๗๘
๔๐๐	๐.๒๔๕๒	๑๑๐ ๐๐๐	๐.๓๐๐๘	๔๕๐ ๐๐๐	๐.๓๑๓๑	๗๙๐ ๐๐๐	๐.๓๑๘๐
๕๐๐	๐.๒๔๕๔	๑๒๐ ๐๐๐	๐.๓๐๑๖	๔๖๐ ๐๐๐	๐.๓๑๓๓	๘๐๐ ๐๐๐	๐.๓๑๘๑
๖๐๐	๐.๒๔๕๖	๑๓๐ ๐๐๐	๐.๓๐๒๓	๔๗๐ ๐๐๐	๐.๓๑๓๔	๘๑๐ ๐๐๐	๐.๓๑๘๒
๗๐๐	๐.๒๔๖๙	๑๔๐ ๐๐๐	๐.๓๐๒๕	๔๘๐ ๐๐๐	๐.๓๑๓๖	๘๒๐ ๐๐๐	๐.๓๑๘๓
๘๐๐	๐.๒๔๘๑	๑๕๐ ๐๐๐	๐.๓๐๓๕	๔๙๐ ๐๐๐	๐.๓๑๓๘	๘๓๐ ๐๐๐	๐.๓๑๘๔
๙๐๐	๐.๒๔๕๑	๑๖๐ ๐๐๐	๐.๓๐๔๑	๕๐๐ ๐๐๐	๐.๓๑๔๐	๘๔๐ ๐๐๐	๐.๓๑๘๕
๑ ๐๐๐	๐.๒๖๐๐	๑๗๐ ๐๐๐	๐.๓๐๔๖	๕๑๐ ๐๐๐	๐.๓๑๔๒	๘๕๐ ๐๐๐	๐.๓๑๘๖
๒ ๐๐๐	๐.๒๖๖๐	๑๘๐ ๐๐๐	๐.๓๐๕๑	๕๒๐ ๐๐๐	๐.๓๑๔๓	๘๖๐ ๐๐๐	๐.๓๑๘๗
๓ ๐๐๐	๐.๒๖๙๕	๑๙๐ ๐๐๐	๐.๓๐๕๖	๕๓๐ ๐๐๐	๐.๓๑๔๕	๘๗๐ ๐๐๐	๐.๓๑๘๘
๔ ๐๐๐	๐.๒๗๒๐	๒๐๐ ๐๐๐	๐.๓๐๖๐	๕๔๐ ๐๐๐	๐.๓๑๔๖	๘๘๐ ๐๐๐	๐.๓๑๘๙
๕ ๐๐๐	๐.๒๗๔๐	๒๑๐ ๐๐๐	๐.๓๐๖๔	๕๕๐ ๐๐๐	๐.๓๑๔๘	๘๙๐ ๐๐๐	๐.๓๑๙๐
๖ ๐๐๐	๐.๒๗๕๖	๒๒๐ ๐๐๐	๐.๓๐๖๘	๕๖๐ ๐๐๐	๐.๓๑๕๐	๙๐๐ ๐๐๐	๐.๓๑๙๑
๗ ๐๐๐	๐.๒๗๖๙	๒๓๐ ๐๐๐	๐.๓๐๗๒	๕๗๐ ๐๐๐	๐.๓๑๕๑	๙๑๐ ๐๐๐	๐.๓๑๙๒
๘ ๐๐๐	๐.๒๗๘๑	๒๔๐ ๐๐๐	๐.๓๐๗๖	๕๘๐ ๐๐๐	๐.๓๑๕๓	๙๒๐ ๐๐๐	๐.๓๑๙๓
๙ ๐๐๐	๐.๒๗๙๑	๒๕๐ ๐๐๐	๐.๓๐๘๐	๕๙๐ ๐๐๐	๐.๓๑๕๔	๙๓๐ ๐๐๐	๐.๓๑๙๔
๑๐ ๐๐๐	๐.๒๘๐๐	๒๖๐ ๐๐๐	๐.๓๐๘๓	๖๐๐ ๐๐๐	๐.๓๑๕๖	๙๔๐ ๐๐๐	๐.๓๑๙๕

วิธีคำนวณแรงม้าตามขนาดเครื่อง

ข้อ 14 วิธีสำหรับคำนวณแรงม้าของเครื่องจักรไอน้ำ (INDI CATED HORSEPOWER, IHP) เป็นกำลังงานที่วัดได้จากกำลังบานตัวของไอน้ำในกระบอกสูบ

แรงม้า (IHP) = $\frac{PLAN}{550}$

P = กำลังบานตัวเฉลี่ย (MEAN EFFECTIVE PRESSURE) เป็นปอนด์ต่อตารางนิ้ว

L = ความยาวของช่วงชักของลูกสูบ (STROKE) เป็นฟุต

A = เนื้อที่ของลูกสูบเป็นตารางนิ้ว

N = จำนวนรอบที่ทำงาน (NUMBER OF WORKING STROKE) ใน 1 วินาที

แรงม้า คือ งานที่ผลิตออกมาในจำนวน 550 ฟุต-ปอนด์ใน 1 วินาที หรือ 33,000 ฟุตปอนด์ใน 1 นาที หรือ 75 กิโลกรัม-เมตร ใน 1 วินาที

ข้อ 15 วิธีสำหรับคำนวณแรงม้าเบรคของเครื่องจักรไอน้ำ (BRAKE HORSEPOWER, BHP) วัดได้ที่พูลเล่ (PULLEY OR FLYWHEEL) หรือวัดที่คัปปลิ้งของเพลาทางท้ายเครื่อง (SHAFT COUPLING) โดยวิธีเบรคด้วยเครื่องกล (MECHANICAL BRAKE) หรือเบรคด้วยไฮโดรลิค (HYDRAULIC BRAKE) หรือเบรคด้วยไฟฟ้า (ELECTRIC BRAKE)

แรงม้า (BHP) = $\frac{2\pi QN}{550}$

Q = ท็อค (TORQUE) ที่เกิดจากเบรคเป็นปอนด์-ฟุต

N = จำนวนรอบของเครื่องต่อวินาที

ข้อ 16 การคำนวณแรงม้าของเครื่องยนต์ให้คำนวณดังนี้

แรงม้าเบรค = 0.85 แรงม้าที่คำนวณได้

แรงม้าที่คำนวณได้ = $\frac{น \times ช \times ม \times ก}{33,000}$

เมื่อ น = เนื้อที่หน้าตัดลูกสูบเป็นตารางนิ้ว

ช = ระยะลูกสูบเลื่อนเป็นฟุต

ม = จำนวนครั้งที่เครื่องยนต์ทำงานต่อนาที

ก = กำลังดันเฉลี่ยที่วัดได้จากไดอะแกรม หรือจากหลักฐานของผู้สร้างที่เชื่อถือได้ หรือเป็นปอนด์ต่อตารางนิ้วหรือ

= 75 สำหรับเครื่องยนต์ 4 จังหวะหมุนไม่เกิน 2,000 รอบต่อนาที

= 95 สำหรับเครื่องยนต์ 4 จังหวะหมุนเกิน 2,000 รอบต่อนาที และไม่มีซูเปอร์ชาร์จหรือเทอร์โบชาร์จ หรือเครื่องเพิ่มปริมาณอากาศเข้าสูบอย่างใด ๆ

= 115 สำหรับเครื่องยนต์ 4 จังหวะหมุนเกิน 2,000 รอบต่อนาที และมีซูเปอร์ชาร์จ หรือเทอร์โบชาร์จ หรือเครื่องเพิ่มปริมาณอากาศเข้าสูบอย่างใดๆ

= 50 สำหรับเครื่องยนต์ 2 จังหวะ ไม่มีซูเปอร์ชาร์จหรือเทอร์โบชาร์จ หรือเครื่องเพิ่มปริมาณอากาศเข้าสูบอย่างใด ๆ

= 100 สำหรับเครื่องยนต์ 2 จังหวะมีซูเปอร์ชาร์จหรือเทอร์โบชาร์จ หรือเครื่องเพิ่มปริมาณเข้าสูบอย่างใด ๆ

สำหรับเครื่องที่มีหลายสูบให้เอาจำนวนสูบคูณจะได้แรงม้าเบรคของเครื่อง

ข้อ 17 การเทียบขนาดแรงม้าของเครื่องยนต์ ให้คิดว่า 1 แรงม้าเบรคเท่ากับ 746 วัตต์

หมวด ช.

ว่าด้วยคนประจำเรือ

ข้อ 1 ผู้กระทำหน้าที่ฝ่ายเดินเรือ ต้องเป็นผู้ที่สอบความรู้ได้ตามหลักสูตรของ

กรมเจ้าท่า หรือได้รับหนังสือสำคัญรับรองความรู้ความชำนาญจากกรมเจ้าท่าแล้ว โดยให้มีคนประจำเรือ ซึ่งต้องมีประกาศนียบัตรไม่ต่ำกว่าชั้นที่กำหนดให้ ดังต่อไปนี้

1. เรือกลเดินต่างประเทศ
   นายเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือกลเดินต่างประเทศ
   ต้นเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรต้นหนที่หนึ่ง
   ต้นหน ต้องมี ประกาศนียบัตรต้นหนที่สอง
   ผู้ช่วยต้นเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรต้นหนที่สาม
2. เรือกลเดินในเขตเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
   2.1 เรือที่มีขนาดไม่เกิน 1,600 ตันกรอสส์
      นายเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรต้นหนที่หนึ่ง
      ต้นเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรต้นหนที่สอง
      ต้นหน ต้องมี ประกาศนียบัตรต้นหนที่สาม
   2.2 เรือที่มีขนาดตั้งแต่ 1,600 ตันกรอสส์ขึ้นไป
      นายเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือกลเดินต่างประเทศ
      ต้นเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรต้นหนที่สอง
      ต้นหน ต้องมี ประกาศนียบัตรต้นหนที่สาม
      ผู้ช่วยต้นเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรต้นหนที่สาม
3. เรือกลเดินประเทศใกล้เคียง
   3.1 เรือที่มีขนาด ไม่เกิน 1,600 ตันกรอสส์
      นายเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรต้นหนที่สอง
      ต้นเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศ
   3.2 เรือที่มีขนาดตั้งแต่ 1,600 ตันกรอสส์ขึ้นไป
      นายเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรต้นหนที่สอง
      ต้นเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรต้นหนที่สาม
      ต้นหน ต้องมี ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศ

4. เรือกลเดินประเทศใกล้เคียงจำกัดเขต

4.1 เรือที่มีขนาดตั้งแต่ 60 ตันกรอสส์ขึ้นไป แต่ไม่เกิน 1,600 ตันกรอสส์

นายเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรต้นหนที่สามารถ

ต้นเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในต่างประเทศ

4.2 เรือที่มีขนาดตั้งแต่ 1,600 ตันกรอสส์ขึ้นไป แต่ไม่เกิน 5,000 ตันกรอสส์

นายเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรต้นหนที่สอง

ต้นเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดิน ในประเทศ

ต้นหน ต้องมี ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศ

4.3 เรือที่มีขนาดเกินกว่า 5,000 ตันกรอสส์

นายเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรต้นหนที่สอง

ต้นเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรต้นหนที่สาม

ต้นหน ต้องมี ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศ

5. เรือกลเดินทะเลเฉพาะเขต

5.1 เรือที่มีขนาดไม่เกิน 5 ตันกรอสส์

นายท้าย ต้องมี ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือทะเลชั้นสอง สำหรับเรือประเภทนี้ ให้ใช้นายท้ายและคนใช้เครื่องจักรคนเดียวกันได้

5.2 เรือที่มีขนาดเกินกว่า 5 ตันกรอสส์ แต่ไม่เกิน 30 ตันกรอสส์

นายท้าย ต้องมี ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือทะเลชั้นสอง

5.3 เรือที่มีขนาดเกินกว่า 30 ตันกรอสส์ แต่ไม่เกิน 60 ตันกรอสส์

นายท้าย ต้องมี ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือทะเลชั้นหนึ่ง

5.4 เรือที่มีขนาดเกินกว่า 60 ตันกรอสส์ แต่ไม่เกิน 250 ตันกรอสส์

นายเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศ

5.5 เรือที่มีขนาดเกินกว่า 250 ตันกรอสส์ แต่ไม่เกิน 500 ตันกรอสส์

นายเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศ

ต้นเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือทะเลชั้นหนึ่ง

5.6 เรือที่มีขนาดเกินกว่า 500 ตันกรอสส์ แต่ไม่เกิน 1,600 ตันกรอสส์

นายเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศ

ต้นเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศ

5.7 เรือที่มีขนาดเกินกว่า 1,600 ตันกรอสส์ แต่ไม่เกิน 2,000 ตันกรอสส์

นายเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรต้นหนที่สาม หรือ ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือประมง

ต้นเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศ

5.8 เรือที่มีขนาดเกินกว่า 2,000 ตันกรอสส์ แต่ไม่เกิน 5,000 ตันกรอสส์

นายเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรต้นหนที่สาม

ต้นเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศ

5.9 เรือที่มีขนาดเกินกว่า 5,000 ตันกรอสส์

นายเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรต้นหนที่สอง

ต้นเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศ

6. เรือกลประมง

6.1 เรือกลประมงทะเลชั้น 3

นายท้าย ต้องมี ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือทะเลชั้นสอง

6.2 เรือกลประมงทะเลชั้น 2

นายท้าย ต้องมี ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือทะเลชั้นสอง

6.3 เรือกลประมงทะเลชั้น 1

นายท้าย ต้องมี ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือทะเลชั้นหนึ่ง

6.4 เรือกลประมงทะเลลึกชั้น 2

นายเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือประมง

ต้นเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือทะเลชั้นหนึ่ง

6.5 เรือกลประมงทะเลลึกชั้น 1

นายเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรต้นหนที่สาม

ต้นเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือประมง

7. เรือกลเดินทะเลชายแดน

นายท้าย ต้องมี ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือทะเลชายแดนมีเขตที่ระบุไว้ให้ควบคุมเรือในเขตนั้นได้

8. เรือเดินทะเลที่มิใช่เรือกล

8.1 เรือลำเลียงหรือเรืออื่น ๆ ที่มิใช่เรือใบขนาดไม่เกิน 60 ตันกรอสส์

นายท้าย ต้องมี ประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือที่มิใช่เรือกล

8.2 เรือลำเลียงหรือเรืออื่น ๆ ที่มิใช่เรือใบขนาดเกินกว่า 60 ตันกรอสส์ แต่ไม่เกิน 250 ตันกรอสส์

นายเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรควบคุมเรือที่มิใช่เรือกล

8.3 เรือลำเลียงหรือเรืออื่น ๆ ที่มิใช่เรือใบขนาดเกิน 250 ตันกรอสส์

นายเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือที่มิใช่เรือกล

8.4 เรือใบ

นายเรือ ต้องมีประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือที่มิใช่เรือกล

9. เรือใบชายทะเลชายแดน

นายเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือที่มิใช่เรือกล มีเขตควบคุมเรือตามที่ระบุไว้ให้เดินเรือในเขตนั้นได้

10 เรือกลลำน้ำ

10.1 เรือที่มีขนาดไม่เกิน 30 ตันกรอสส์

นายท้าย ต้องมี ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือลำน้ำชั้นสอง

10.2 เรือที่มีขนาดเกินกว่า 30 ตันกรอสส์ แต่ไม่เกิน 60 ตันกรอสส์

นายท้าย ต้องมี ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือลำน้ำชั้นหนึ่ง

10.3 เรือที่มีขนาดเกินกว่า 60 ตันกรอสส์ แต่ไม่เกิน 250 ตันกรอสส์

นายเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือลำน้ำ

ผู้ช่วยนายเรือ ต้องมีประกาศนียบัตรนายท้ายเรือลำน้ำชั้นสอง

10.4 เรือที่มีขนาดเกินกว่า 250 ตันกรอสส์

นายเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือลำน้ำ

ผู้ช่วยนายเรือ ต้องมี ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือลำน้ำชั้นหนึ่ง

ข้อ 2 ผู้กระทำหน้าที่ฝ่ายช่างกลเรือ ต้องเป็นผู้ที่สอบความรู้ได้ตามหลักสูตรของกรมเจ้าท่า หรือได้รับหนังสือสำคัญรับรองความรู้ความสามารถจากกรมเจ้าท่าแล้ว โดยให้มีคนประจำเรือ ซึ่งต้องมีประกาศนียบัตรตามชั้นที่กำหนดไว้ตามตารางต่อไปนี้

ตำแหน่ง / กิโลวัตต์	เรือกลเดินต่างประเทศ			เรือกลเดินในเขตอาเซียตะวันออกเฉียงใต้				เรือกลเดินประเทศใกล้เคียงและประเทศใกล้เคียงจำกัดเขต			เรือกลประมงทะเลลึก			เรือกลประมง, เรือกลเดินทะเลเฉพาะเขตและเรือกลลำน้ำ				
											ชั้น ๑		ชั้น ๒					
	เกิน ๓,๐๐๐	เกิน ๗๕๐ – ๓,๐๐๐	ไม่เกิน ๗๕๐	เกิน ๓,๐๐๐	เกิน ๑,๕๐๐ – ๓,๐๐๐	เกิน ๗๕๐ – ๑,๕๐๐	ไม่เกิน ๗๕๐	เกิน ๗๕๐	เกิน ๓๗๕ – ๗๕๐	ไม่เกิน ๓๗๕	ไม่เกิน ๗๕๐	ไม่เกิน ๗๕๐	ทุกขนาด	เกิน ๗๕๐	เกิน ๓๗๕ – ๗๕๐	เกิน ๒๕๐ – ๓๗๕	เกิน ๑๒๕ – ๒๕๐	ไม่เกิน ๑๒๕
ตก.	ชก. ๑	ชก. ๒	ชก. ๓	ชก. ๒	ชก. ๒	ชก. ๓	ย. ๑. พ	ชก. ๓	ย. ๑. พ	ย. ๑. พ	ชก. ๓	ย. ๑. พ	ย. ๑. พ	ชก. ๓	ย. ๑. พ	ย. ๑. พ	ย. ๑	ย. ๒
รอง ตก.	ชก. ๓	ชก. ๓	ย. ๑. พ	ชก. ๓	ชก. ๓	ย. ๑. พ	ย. ๑. พ	ย. ๑. พ	ย. ๑. พ	–	ย. ๑. พ	ย. ๑. พ	ย. ๑. พ	ย. ๑. พ	ย. ๑. พ	–	–	–
ชก.	ย. ๑. พ	ย. ๑. พ	ย. ๑. พ	ย. ๑. พ	ย. ๑. พ	ย. ๑. พ	ย. ๑. พ	ย. ๑. พ	–	–	ย. ๑. พ	–	–	ย. ๑. พ	–	–	–	–
ชก.	ย. ๑. พ	ย. ๑. พ	–	ย. ๑. พ	ย. ๑. พ	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

หมายเหตุ ชก. ๑ หมายความว่า ผู้ถือประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นหนึ่ง
ชก. ๒ หมายความว่า ผู้ถือประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสอง
ชก. ๓ หมายความว่า ผู้ถือประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสาม หรือประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสามชำนาญงาน
ย. ๑. พ หมายความว่า ผู้ถือประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษ หรือประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษชำนาญงาน
ย. ๑ หมายความว่า ผู้ถือประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่ง
ย. ๒ หมายความว่า ผู้ถือประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นสอง
ตก. หมายความว่า ต้นกลเรือ
รอง ตก. หมายความว่า รองต้นกลเรือ
ชก. หมายความว่า นายช่างกลเรือ

ข้อ 3 สำหรับเรือที่มีเครื่องจักรใหญ่ขนาดไม่เกิน 60 กิโลวัตต์ และมีขนาดเรือไม่เกิน 10 ตันกรอสส์ หรือมีความยาวไม่เกิน 16 เมตร เว้นแต่เรือที่กำหนดให้ใช้ในประเภทลากจูง อนุโลมให้ใช้ผู้ควบคุมเรือและผู้ควบคุมเครื่องจักรคนเดียวกันได้ แต่ต้องเป็นผู้ที่ได้รับประกาศนียบัตรทั้งสองประเภท สำหรับเรือขนาดอื่นที่มีเครื่องจักรใหญ่เกินกว่า 1 เครื่องขึ้นไป ผู้ควบคุมเครื่องต้องมีประกาศนียบัตรชั้นที่สามารถควบคุมเครื่องที่มีแรงม้าสูงสุดได้

"ข้อ 4 ประกาศนียบัตรชั้นต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ในข้อ 1 และข้อ 2 นั้น ในระหว่างที่คนประจำเรือขาดแคลน หรือมีเหตุจำเป็น อธิบดีกรมเจ้าท่าอาจยกเว้นให้ผู้ที่มีประกาศนียบัตรชั้นต่ำกว่าปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งที่กำหนดให้ใช้ประกาศนียบัตรชั้นที่สูงกว่าได้ไม่เกิน 1 ชั้น ในระยะเวลาไม่เกิน 6 เดือน ทั้งนี้ ในเรือลำหนึ่งจะยกเว้นให้ไม่เกิน 1 ตำแหน่ง ในแต่ละฝ่าย

การยกเว้นตามวรรคแรกไม่รวมถึงนายเรือและต้นกลเรือ ในกรณีที่มีเหตุสุดวิสัย อธิบดีกรมเจ้าท่าอาจยกเว้นได้ในระยะเวลาที่สั้นที่สุดเท่าที่จะกระทำได้"

ข้อ 5 ประกาศนียบัตรนายช่างกลชั้นสามประเภทชำนาญงานให้กระทำในตำแหน่งที่กำหนดให้สำหรับตำแหน่งนายช่างกลชั้นสามทุกตำแหน่ง แต่ไม่มีสิทธิที่จะได้รับการผ่อนผันตามข้อ 4

ข้อ 6 ประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษประเภทชำนาญงานให้กระทำในตำแหน่งที่กำหนดให้สำหรับตำแหน่งคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษ ทุกตำแหน่ง แต่ไม่มีสิทธิที่จะได้รับการผ่อนผันตามข้อ 4

ข้อ 7 คนประจำเรือฝ่ายเดินเรือ และฝ่ายช่างกลเรือ ที่ไม่ต้องมีประกาศนียบัตร ให้เจ้าพนักงานตรวจเรือกำหนดให้สำหรับเรือแต่ละลำตามความจำเป็นในการเดินเรือ และการใช้เครื่องจักรกลต่าง ๆ

ข้อ 8 สำหรับเรือประเภทที่ได้คิดค้นต่อขึ้นใหม่ หรือไม่มีระบุไว้ในข้อบังคับนี้ ให้เจ้าพนักงานตรวจเรือกำหนดจำนวนคนประจำเรือและชั้นประกาศนียบัตรได้ตามความเหมาะสมและโดยได้รับอนุมัติจากผู้อำนวยการกอง กองตรวจเรือ

ข้อ 9 ผู้ถือประกาศนียบัตรฝ่ายเดินเรือชั้นต่าง ๆ มีสิทธิทำการในตำแหน่งต่าง ๆ ในเรือดังต่อไปนี้

1. ผู้ถือประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินต่างประเทศมีสิทธิทำการในตำแหน่ง

ข้อ 4 แก้ไขใหม่โดย ข้อบังคับการตรวจเรือ (ฉ.17) พ.ศ.2533 ลง.107/32

ก. นายเรือ เรือกลเดินต่างประเทศ

ข. ตำแหน่งอื่นในลำดับชั้นประกาศนียบัตรที่ต่ำกว่าทุกชั้น

2. ผู้ถือประกาศนียบัตรต้นหนที่หนึ่ง มีสิทธิทำการในตำแหน่ง

ก. นายเรือ เรือกลเดินในเขตเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ขนาดไม่เกิน 1,600 ตันกรอสส์ หรือเรือกลเดินประเทศใกล้เคียง

ข. ต้นเรือ เรือกลเดินต่างประเทศ

ค. ตำแหน่งอื่นในลำดับชั้นประกาศนียบัตรที่ต่ำกว่าทุกชั้น

3. ผู้ถือประกาศนียบัตรต้นหนที่สอง มีสิทธิทำการในตำแหน่ง

ก. นายเรือ เรือกลเดินประเทศใกล้เคียงจำกัดเขต ขนาดไม่เกิน 5,000 ตันกรอสส์ หรือเรือกลเดินทะเลเฉพาะเขต

ข. ต้นเรือ เรือกลเดินในเขตเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ขนาดไม่เกิน 1,600 ตันกรอสส์ หรือเรือกลเดินประเทศใกล้เคียง

ค. ต้นหน เรือกลเดินต่างประเทศ

ง. ตำแหน่งอื่นในลำดับชั้นประกาศนียบัตรที่ต่ำกว่าทุกชั้น

4. ผู้ถือประกาศนียบัตรต้นหนที่สาม มีสิทธิทำการในตำแหน่ง

ก. นายเรือ เรือกลเดินประเทศใกล้เคียงจำกัดเขตขนาดไม่เกิน 1,600 ตันกรอสส์ หรือเรือกลเดินทะเลเฉพาะเขต ขนาดไม่เกิน 5,000 ตันกรอสส์ หรือเรือกลประมงทะเลลึกชั้นหนึ่ง

ข. ต้นเรือ เรือกลเดินประเทศใกล้เคียง

ค. ต้นหน เรือกลเดินในเขตเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ง. ผู้ช่วยต้นเรือ เรือกลเดินต่างประเทศ

จ. ตำแหน่งอื่นในลำดับชั้นประกาศนียบัตรที่ต่ำกว่าทุกชั้น

5. ผู้ถือประกาศนียบัตรนายเรือของเรือประมง มีสิทธิทำการในตำแหน่ง

ก. นายเรือ เรือกลประมงทะเลลึกชั้นสอง หรือเรือกลเดินทะเลเฉพาะเขตขนาดไม่เกิน 2,000 ตันกรอสส์

ข. ต้นเรือ เรือกลประมงทะเลลึกชั้นหนึ่ง

ค. ตำแหน่งอื่นในลำดับชั้นประกาศนียบัตรที่ต่ำกว่าทุกชั้น

6. ผู้ถือประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศ

ก. ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศ ขนาดไม่เกิน 1,600 ตันกรอสส์ มีสิทธิทำการในตำแหน่ง

ก.1 นายเรือ เรือกลเดินทะเลเฉพาะเขตขนาดไม่เกิน 1,600 ตันกรอสส์

ก.2 ต้นเรือ เรือกลเดินประเทศใกล้เคียงขนาดไม่เกิน 1,600 ตันกรอสส์ หรือเรือกลเดินประเทศใกล้เคียงจำกัดเขต ขนาดไม่เกิน 5,000 ตันกรอสส์ หรือเรือกลเดินทะเลเฉพาะเขต

ก.3 ต้นหน เรือกลเดินประเทศใกล้เคียง

ก.4 ตำแหน่งอื่นในลำดับชั้นประกาศนียบัตรที่ต่ำกว่าทุกชั้น

ข. ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศ ขนาดไม่เกิน 200 ตันกรอสส์ มีสิทธิทำการในตำแหน่ง

ข.1 นายเรือ เรือกลเดินทะเลเฉพาะเขตขนาดไม่เกิน 200 ตันกรอสส์

ข.2 ต้นหน เรือกลเดินประเทศใกล้เคียงขนาดไม่เกิน 1,600 ตันกรอสส์

ข.3 ตำแหน่งอื่นในลำดับชั้นประกาศนียบัตรที่ต่ำกว่าทุกชั้น

7. ผู้ถือประกาศนียบัตรนายเรือของเรือกลลำน้ำ มีสิทธิทำการในตำแหน่ง

ก. นายเรือ เรือกลลำน้ำทุกขนาด

ข. ตำแหน่งอื่นในลำดับชั้นประกาศนียบัตรที่ต่ำกว่าทุกชั้น

8. ผู้ถือประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชายแดนมีสิทธิทำการในตำแหน่ง

ก. นายท้าย เรือกลเดินทะเลชายแดน

ข. ตำแหน่งอื่นในลำดับชั้นประกาศนียบัตรที่ต่ำกว่าทุกชั้น

9. ผู้ถือประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นหนึ่งมีสิทธิทำการในตำแหน่ง

ก. นายท้าย เรือกลเดินทะเลขนาดไม่เกิน 60 ตันกรอสส์ หรือ เรือกลลำน้ำ ขนาดไม่เกิน 60 ตันกรอสส์

ข. ต้นเรือ เรือกลประมงทะเลลึกชั้นสอง

ค. ตำแหน่งอื่นในลำดับชั้นประกาศนียบัตรที่ต่ำกว่าทุกชั้น

10. ผู้ถือประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นสองมีสิทธิทำการในตำแหน่ง

ก. นายท้าย เรือกลเดินทะเลขนาดไม่เกิน 30 ตันกรอสส์ หรือ เรือกลลำน้ำ ขนาดไม่เกิน 30 ตันกรอสส์

ข. ตำแหน่งอื่นในลำดับชั้นประกาศนียบัตรที่ต่ำกว่าทุกชั้น

11. ผู้ถือประกาศนียบัตร นายท้าย เรือกลลำน้ำชั้นหนึ่งมีสิทธิทำการในตำแหน่ง

ก. นายท้าย เรือกลลำน้ำขนาดไม่เกิน 60 ตันกรอสส์

ข. ต้นเรือ เรือกลลำน้ำ

ค. ตำแหน่งอื่นในลำดับชั้นประกาศนียบัตรที่ต่ำกว่าทุกชั้น

12. ผู้ถือประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลลำน้ำชั้นสองมีสิทธิทำการ ในตำแหน่ง

ก. นายท้าย เรือกลลำน้ำขนาดไม่เกิน 30 ตันกรอสส์

ข. ตำแหน่งอื่นใดลำดับชั้นประกาศนียบัตรที่ต่ำกว่าทุกชั้น

13. ผู้ถือประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือที่มิใช่เรือกล มีสิทธิทำการในตำแหน่งผู้ควบคุมเรือที่มิใช่เรือกล ตามที่กำหนดไว้ในประกาศนียบัตร

ข้อ 10 ผู้ถือประกาศนียบัตรฝ่ายช่างกลเรือชั้นต่าง ๆ มีสิทธิทำการในเรือควมตำแหน่งต่าง ๆ ดังนี้

1. ผู้ถือประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นหนึ่ง มีสิทธิทำการในตำแหน่งต้นกลเรือทุกชนิดทุกขนาด และตำแหน่งอื่นที่ต่ำกว่าทุกชั้น

2. ผู้ถือประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสอง มีสิทธิทำการในตำแหน่ง

ก. ต้นกลเรือทุกชนิดทุกขนาด เว้นแต่ตำแหน่งต้นกลเรือกลเดินต่างประเทศ ที่มีขนาดเครื่องจักรใหญ่เกินกว่า 3,000 กิโลวัตต์

ข. ตำแหน่งอื่น ๆ ที่ต่ำกว่าทุกชั้น

3. ผู้ถือประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสามมีสิทธิทำการในตำแหน่ง

ก. ตำแหน่งต้นกลเรือทุกชนิดทุกขนาด เว้นแต่ตำแหน่งต้นกลเรือเดินต่างประเทศที่มีขนาดเครื่องจักรใหญ่เกินกว่า 750 กิโลวัตต์

ข. ตำแหน่งอื่น ๆ ที่ต่ำกว่าทุกชั้น

4. ผู้ถือประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษ มีสิทธิทำการในตำแหน่ง

ก. ตำแหน่งต้นกลเรือเดินในเขตเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ที่มีขนาดเครื่องจักรใหญ่ไม่เกิน 750 กิโลวัตต์

ข. ตำแหน่งต้นกลเรือ ที่เรือมีเขตการเดินเรือต่ำกว่าเขตการเดินเรือในเขตเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ที่มีขนาดเครื่องจักรใหญ่ไม่เกิน 750 กิโลวัตต์

ค. ตำแหน่งนายช่างกลที่หนึ่งเรือกลเดินต่างประเทศ ที่มีขนาดเครื่องจักรใหญ่ไม่เกิน 750 กิโลวัตต์ และตำแหน่งนายช่างกลที่หนึ่งเรือกลเดินในเขตเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ที่มีขนาดเครื่องจักรใหญ่ไม่เกิน 1,500 กิโลวัตต์ และนายช่างกลที่หนึ่ง เรือกลเดินประเทศใกล้เคียง และเรือกลเดินประเทศใกล้เคียงจำกัดเขต ขนาดเกินกว่า 750 กิโลวัตต์

ง. ตำแหน่งผู้ควบคุมเครื่องจักรเรือกลเดินทะเลเฉพาะเขต และเรือกลลำน้ำที่มีขนาดเครื่องจักรไม่เกิน 750 กิโลวัตต์

จ. ตำแหน่งอื่น ๆ ที่ต่ำกว่าทุกชั้น

5. ผู้ถือประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งมีสิทธิทำการ ในตำแหน่งผู้ควบคุมเครื่องจักรเรือกลเดินทะเลเฉพาะเขตและเรือกลลำน้ำที่มีขนาดเครื่องจักรไม่เกิน 250 กิโลวัตต์

6. ผู้ถือประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นสองมีสิทธิทำการ ในตำแหน่งผู้ควบคุมเครื่องจักรเรือกลเดินทะเลเฉพาะเขตและเรือกลลำน้ำที่มีขนาดเครื่องจักรไม่เกิน 125 กิโลวัตต์

ข้อ 11 ผู้ถือประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความชำนาญของคนประจำเรือฝ่าย-

เดินเรือ ให้มีลำดับชั้นของประกาศนียบัตรตามลำดับจากสูงสุดไปต่ำสุดดังนี้

ลำดับที่ 1 ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินต่างประเทศ
"MASTER MATE"

ลำดับที่ 2 ประกาศนียบัตรต้นหนที่หนึ่ง
"FIRST MATE"

ลำดับที่ 3 ประกาศนียบัตรต้นหนที่สอง
"SECOND MATE"

ลำดับที่ 4 ประกาศนียบัตรต้นหนที่สาม
"THIRD MATE"

ลำดับที่ 5 ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือประมง
"SKIPPER OF FISHING VESSEL"

ลำดับที่ 6 ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศ
"SKIPPER OF LOCAL TRADE VESSEL"

ลำดับที่ 7 ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือกลลำน้ำ
"SKIPPER OF POWER DRIVEN RIVER VESSEL"

ลำดับที่ 8 ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชายแดน
"HELMSMAN OF POWER DRIVEN SEA-GOING NEIGHTBOUR AREA VESSEL"

ลำดับที่ 9 ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นหนึ่ง
"FIRST CLASS HELMSMAN OF POWER DRIVEN SEA-GOING VESSEL"

ลำดับที่ 10 ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นสอง
"SECOND CLASS HELMSMAN OF POWER DRIVEN SEA-GOING VESSEL"

ลำดับที่ 11 ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลลำน้ำชั้นหนึ่ง
"FIRST CLASS HELMSMAN OF POWER DRIVEN RIVER VESSEL"

ลำดับที่ 12 ประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลลำน้ำชั้นสอง

"SECONG CLASS HELMSMAN OF POWER DRIVEN RIVER VESSEL"

ลำดับที่ 13 ประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือที่มิใช่เรือกล

"HELMSMAN OF NON-SELF PRO-PELLED VESSEL"

ข้อ 12 ประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความชำนาญของคนประจำเรือฝ่ายช่างกล ให้มีลำดับชั้นของประกาศนียบัตรตามลำดับจากสูงสุดไปต่ำสุดดังนี้

ลำดับที่ 1 ประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นหนึ่ง

"FIRST CLASS ENGINEER"

ลำดับที่ 2 ประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสอง

"SECOND CLASS ENGINEER"

ลำดับที่ 3 ประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสาม

"THIRD CLASS ENGINEER"

ลำดับที่ 4 ประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสามชำนาญงาน

"THIRD CLASS ENGINEER" BY PRACTICE

ลำดับที่ 5 ประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษ หรือคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลเดินทะเลชั้นหนึ่ง

"SPECIAL FIRST CLASS ENGINE OPERATOR" หรือ "FIRST CLASS BOILER MAN FOR SEA GOING SHIP"

ลำดับที่ 6 ประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษชำนาญงาน

"SPECIAL FIRST CLASS ENGINE OPERATOR" BY PRACTICE

ลำดับที่ 7 ประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่ง หรือคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลเดินทะเลชั้นสอง หรือคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลลำน้ำชั้นหนึ่ง

"FIRST CLASS ENGINE OPERATOR" หรือ "SECOND CLASS BOILER MAN FOR SEA-GOING SHIP" หรือ "FIRST CLASS BOILER

MAN FOR SELF PROPELLED RIVER VESSEL"

ลำดับที่ 8 ประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นสอง หรือ คนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลลำน้ำชั้นสอง
"SECOND CLASS ENGINE OPERATOR"
หรือ "SECOND CLASS BOILER MAN FOR SELF PROPELLED RIVER VESSEL"

ข้อ 13 สำหรับประกาศนียบัตร แสดงความรู้และความชำนาญฝ่ายช่างกลทั้งประเภทเครื่องจักรไอน้ำ และประเภทเครื่องยนต์ อาจจะหมายเหตุเพิ่มเติมจากประเภทใดประเภทหนึ่งไปเป็นประเภทรวมได้ ถ้าผู้ถือประกาศนียบัตรในชั้นนั้นสอบความรู้ได้ตามหลักสูตรของอีกประเภทหนึ่งได้

บทเฉพาะกาล

ข้อ 13 ในระหว่างที่ข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยหลักสูตรความรู้และความชำนาญสำหรับผู้ควบคุมเรือและผู้ควบคุมเครื่องจักรฉบับต่าง ๆ ยังมิได้แก้ไขให้ยอมรับประกาศนียบัตรความรู้และความชำนาญ สำหรับผู้ควบคุมเรือ และผู้ควบคุมเครื่องจักรฉบับเดิมที่ไม่หมดอายุเทียบเท่ากับประกาศนียบัตรฉบับใหม่ตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือนี้ ดังต่อไปนี้

ก. ฝ่ายเดินเรือ

ประกาศนียบัตรใหม่	ประกาศนียบัตรเดิม
1. นายเรือของเรือเดินต่างประเทศ	นายเรือของเรือเดินต่างประเทศ
2. ต้นหนที่หนึ่ง	ต้นหนที่หนึ่งเรือเดินต่างประเทศ
3. ต้นหนที่สอง	ต้นหนที่สองเรือเดินต่างประเทศ

4. ต้นหนที่สาม	ต้นหนที่สองเรือเดินต่างประเทศ (เฉพาะลำ)
5. นายเรือของเรือประมง	นายเรือของเรือกลประมงชั้นหนึ่ง นายเรือของเรือกลประมงชั้นสอง
6. นายเรือของเรือเดินในประเทศ	นายเรือของเรือกลเดินทะเลเฉพาะเขต
7. นายเรือของเรือกลลำน้ำ	นายเรือของเรือกลลำน้ำชั้นหนึ่ง นายเรือของเรือกลลำน้ำชั้นสอง
8. นายท้ายเรือกลเดินทะเลชายแดน	นายเรือของเรือกลเดินทะเลชายแดน
9. นายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นหนึ่ง	นายท้ายชายทะเลชั้นหนึ่งสำหรับเรือกลประมง นายท้ายชายทะเลชั้นหนึ่งสำหรับเรือกลชายทะเล
10. นายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นสอง	นายท้ายชายทะเลชั้นสองสำหรับเรือกลประมง นายท้ายชายทะเลชั้นสองสำหรับเรือกลชายทะเล
11. นายท้ายเรือกลลำน้ำชั้นหนึ่ง	นายท้ายเรือกลลำน้ำชั้นหนึ่ง

12. นายท้ายเรือกลลำน้ำ ชั้นสอง	นายท้ายเรือกลลำน้ำ ชั้นสอง
13. ผู้ควบคุมเรือที่มิใช่เรือกล	ได้กึ่ง เรือใบเดินทะเลเฉพาะเขต
	สรั่ง เรือลำเลียงเดินทะเลเฉพาะเขต
	คนถือท้าย

ข. ฝ่ายช่างกลเรือ

1. ประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นหนึ่ง ใช้แทนประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นหนึ่ง

2. ประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสอง ใช้แทนประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสอง

3. ประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสาม ใช้แทนประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสาม

4. ประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือชั้นสามชำนาญงาน ใช้แทนประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือ ชั้นสามชำนาญงาน

5. ประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษ หรือคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลเดินทะเลชั้นหนึ่ง ใช้แทนประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษ หรือคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลเดินทะเลชั้นหนึ่ง

6. ประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษชำนาญงาน ใช้แทนประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษชำนาญงาน

7. ประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งหรือคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลเดินทะเลชั้นสอง หรือประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลลำน้ำชั้นหนึ่ง ใช้แทนประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งหรือคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลเดินทะเลชั้นสองหรือประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลลำน้ำชั้นหนึ่ง

8. ประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นสองหรือคนใช้เครื่องจักรไอน้ำเรือกลลำน้ำชั้นสอง ใช้แทนประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นสอง หรือคนใช้เครื่อง

จักรไอน้ำเรือกลลำน้ำชั้นสอง

กฎข้อบังคับนี้ให้ใช้ ณ วันที่ 17 กันยายน พ.ศ.2528

อำพล ตียาภรณ์
อธิบดีกรมเจ้าท่า

436

ใบสำคัญรับรองเลขที่.....

แบบ ตร. ๒๐–๑

ประเทศไทย

กรมเจ้าท่า

ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ

ใบสำคัญรับรองฉบับนี้ ออกภายใต้กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ฉบับที่.....๒๕.....
ชื่อเรือ..... ทะเบียนเลขที่..... สัญญาณเรียกขาน..... วัสดุตัวเรือ.....
ยาวตลอดลำ.....เมตร ยาวฉาก.....เมตร กว้าง.....เมตร ลึก.....เมตร
ตันกรอสส์.....ตันเนต.....น้ำหนักบรรทุก.....ตัน เครื่องจักรใหญ่ชนิด.....
จำนวนเครื่องและจำนวนสูบ.....แรงม้าเบรค.....ชื่อเจ้าของ.....
ที่อยู่.....
เจ้าพนักงานผู้ลงนามข้างท้ายนี้ ขอรับรองว่า

๑. ในวันที่.....เดือน.....พ.ศ. .....ตัวเรือ เครื่องจักร หม้อน้ำ ถังกำลังอัดสูง และอุปกรณ์ของเรือดังกล่าวนี้ ได้รับการตรวจแล้ว ปรากฏว่ามีความทนทะเลดี และมีความเหมาะสมที่จะใช้งานตามประเภทของเรือได้จนถึง วันที่.....เดือน.....พ.ศ. .....

๒. มีเครื่องมือเดินเรือ สัญญาณที่ใช้ในการเดินเรือ และหวูดสัญญาณติดตั้งไว้ถูกต้องตามกฎข้อบังคับ

๓. มีสมอและโซ่สมอถูกต้องตามกฎข้อบังคับ

๔. มีเครื่องชูชีพถูกต้องตามกฎข้อบังคับ ดังรายการต่อไปนี้

เรือชูชีพ.....ลำ สำหรับ.....คน แพชูชีพ.....แพ สำหรับ.....คน
พวงชูชีพ.....พวง เสื้อชูชีพ.....ตัว

๕. มีอุปกรณ์ดับเพลิงถูกต้องตามกฎข้อบังคับ

๖. บรรดาช่องเปิดต่าง ๆ บนดาดฟ้าหลัก มีขอบและฝาปิดสามารถผนึกน้ำได้

๗. นายเรือ ชื่อ.....ประกาศนียบัตรชั้น.....เลขที่.....
ต้นกล ชื่อ.....ประกาศนียบัตรชั้น.....เลขที่.....

๘. จำนวนคนประจำเรือ.....คน คนโดยสาร.....คน รวม.....คน

๙. ประเภทเรือ .....ประเภทการใช้. .....

๑๐. กำหนดให้เดินได้ในเขต.....
ออกให้ ณ ที่ทำการ .....เมื่อวันที่.....เดือน.....พ.ศ. .....
ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือฉบับนี้ให้ใช้ได้จนถึง วันที่. .....เดือน.....พ.ศ.....

.....

เจ้าพนักงานตรวจเรือ

Certificate No.....

Form TR. 20-1

THAILAND

HARBOUR DEPARTMENT

CERTIFICATE OF SURVEY

This certificate is issued under Thai Survey Regulation.....19.....

Name of vessel.....Licence No.....Call sign.....Hull material.....

L.O.A.....Metres, L.B.P.....Metres, Breadth.....Metres, Depth.....Metres

Gross Tonpage.....Net Tonnage.....Dead Weight.....Tonnes, Type of engine.....

Number of Engine & cylinder.....B.H.P.....Owner.....

Address.....

We/I the undersigned Surveyor (s) of ship hereby certify.—

1. That on the.....day of .....19.....The hull, machinery, boilers, pressure vessels and equipment of the above named vessel was thoroughly examined and was found to be seaworthy and fit for the service intended until the.....day of.....19.....
2. That the vessel is properly fitted with navigation equipment, with navigation lights. and with the means for making sound signals in accordance with the regulation.
3. That the vessel is properly fitted with anchors and cables in accordance with the regulation.
4. That the vessel is equipped with the following life saving appliances in accordance with the life saving appliances regulation.—

   Boats.....for .....persons, Liferafts.....for.....persons,

   Lifebuoys.....Lifejackets.....
5. That the vessel is provided with the following fire-extinguishing appliances in accordance with the fire appliances regulation.
6. That all openings in the main deck are efficiently protected by coamings or casing and capable of being closed water-tight.
7. Master's name .....Class of certificate.....No.....

   Chief Engineer's name... .....Class of certificate.....No.....
8. Number of crew.....passenger .....total .....
9. Type of Vessel .....Kind of Vessel .....
10. Permitted to sail between .....and .....

    Issued at.....on the .....day of.....19.....

    This certificate remains valid until the.....day of.....19.....

.....

AUTHORIZED GOVERNMENT SURVEYOR.

ใบสำคัญรับรองเลขที่.....

แบบ ตร. ๒๐–๒



ประเทศไทย

กรมเจ้าท่า

ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ

ใบสำคัญรับรองฉบับนี้ออกภายใต้กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ฉบับที่...../๒๕.....

ชื่อเรือ.....จดทะเบียนเลขที่..... สัญญาณเรียกขาน.....

ประเภท.....ตันกรอสส์.....ตันเนต .....ธง.....

ชื่อเจ้าของ .....

ที่อยู่.....

เจ้าพนักงานผู้ลงนามข้างท้ายนี้ ขอรับรองว่า.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ออกให้ ณ ที่ทำการ.....เมื่อวันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือฉบับนี้ให้ใช้ได้จนถึง วันที่.....เดือน.....พ.ศ. .....

.....

เจ้าพนักงานตรวจเรือ

Certificate No.....

Form TR. 20-2



THAILAND

HARBOUR DEPARTMENT

CERTIFICATE OF SURVEY

This certificate issued under Thai Survey Regulation .....19.....

Name of vessel.....Licence No.....

Call sign.....Kind of vessel.....

Gross tonnage.....Net tonnage.....Flag.....

Owner.....

Address.....

We/I the undersigned surveyor (s) of ship hereby certify:—

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Issued at.....on the.....day of.....19.....

This certificate remains valid until the.....day of.....19.....

.....

AUTHORIZED GOVERNMENT SURVEYOR

440

ใบสำคัญรับรองเลขที่.....



แบบ ตร. ๒๐–๓

ประเทศไทย

กรมเจ้าท่า

ใบรับรองการตรวจวัสดุที่ใช้ประจำเรือ

(ใบรับรองนี้ออกภายใต้กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือฉบับนี้.....พ.ศ. ๒๕๒๘)

วันที่.....

ใบรับรองฉบับนี้ ออกให้เพื่อรับรองว่าวัสดุตามรายการข้างล่างนี้ ได้ผ่านการตรวจสอบโดยกองตรวจเรือ กรมเจ้าท่า ตามกฎสำหรับการตรวจวัสดุที่ใช้ประจำเรือ ภายใต้กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือฉบับที่.....พ.ศ. ๒๕๒๘ วัสดุดังกล่าวมีสภาพและคุณสมบัติที่ได้รับอนุมัติให้ใช้การได้

ประเภทของการอนุมัติ.....

รายละเอียดของวัสดุ.....

จำนวนของวัสดุ.....

วันที่ผลิต.....

เลขกำกับวัสดุ.....

ชื่อและที่อยู่ของผู้ผลิต.....

เครื่องหมายกำกับการตรวจ.....

.....

เจ้าพนักงานตรวจเรือ

Certificate No.....

Form TR. 20-3



THAILAND

HARBOUR DEPARTMENT

INSPECTION CERTIFICATE

OF

ARTICLES FOR SHIP USE OF APPROVED TYPE

(ISSUED UNDER THE THAI SURVEY REGULATION.....B.E. 2528)

Date.....

This is to certify that the following articles were tested and inspected by the Ship Survey Division Harbour Department in accordance with the Rules for ships and Articles for Ship Use of Approved Type pertaining to Ship's Survey Regulation.....B.E.2528 and were found in compliance with the Approved Type.

Type Approval ;.....

Description of Type ;.....

Number of Articles ;.....

Date of Manufacture ;.....

Manufacturer's Serial Numbers ;.....

Manufacturer Name and Address ;.....

Inspection Mark ;.....

.....

AUTHORIZED GOVERNMENT SURVEYOR



ใบสำคัญรับรองเลขที่..... แบบ ตร. ๒๐–๔

กรมเจ้าท่า

ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือสำหรับเรือกลลำน้ำและเรือลำน้ำที่มิใช่เรือกล

ใช้เรือในเขตลำน้ำ

ใบสำคัญรับรองฉบับนี้ออกภายใต้กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ฉบับที่..... พ.ศ. ๒๕๒๘

ว่าด้วยการตรวจตัวเรือ เครื่องจักรและอุปกรณ์สำหรับเรือ

ชื่อเรือ.....ทะเบียนเลขที่.....

ตันกรอสส์.....ตันเนต.....วัสดุตัวเรือ.....

ประเภทเรือ.....ประเภทการใช้.....น้ำหนักบรรทุก.....ตัน

ยาวตลอดลำ.....เมตร ยาวฉาก.....เมตร กว้าง.....เมตร ลึก.....เมตร

จำนวนเครื่องจักร.....ชนิด.....ชื่อเครื่อง.....

จำนวนแรงม้า.....จำนวนสูบ.....หมายเลขเครื่อง.....

ชื่อเจ้าของ.....

ที่อยู่.....

พวงชูชีพ.....พวง เสื้อชูชีพ.....ตัว น้ำยาดับเพลิง.....ขวด

จำนวนคนประจำเรือ.....คน คนโดยสาร.....คน รวม.....คน

ชื่อผู้ควบคุมเรือ.....ประกาศนียบัตร.....หมายเลข.....

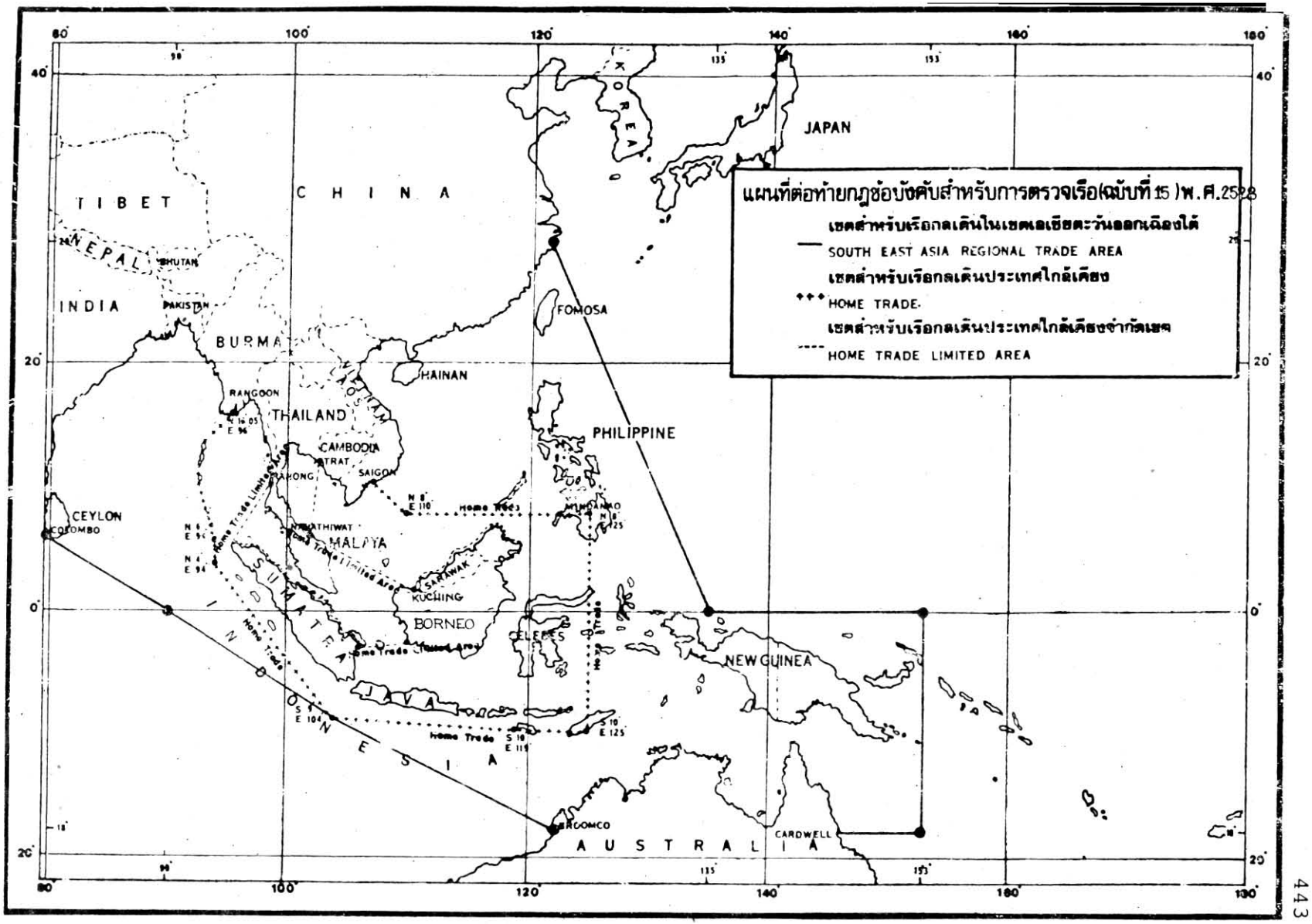
ชื่อผู้ควบคุมเครื่องจักร.....ประกาศนียบัตร.....หมายเลข.....

ออกให้ ณ ที่ทำการ.....เมื่อวันที่.....เดือน.....พ.ศ. .....

ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือฉบับนี้ให้ใช้ได้ถึง วันที่.....เดือน.....พ.ศ. .....

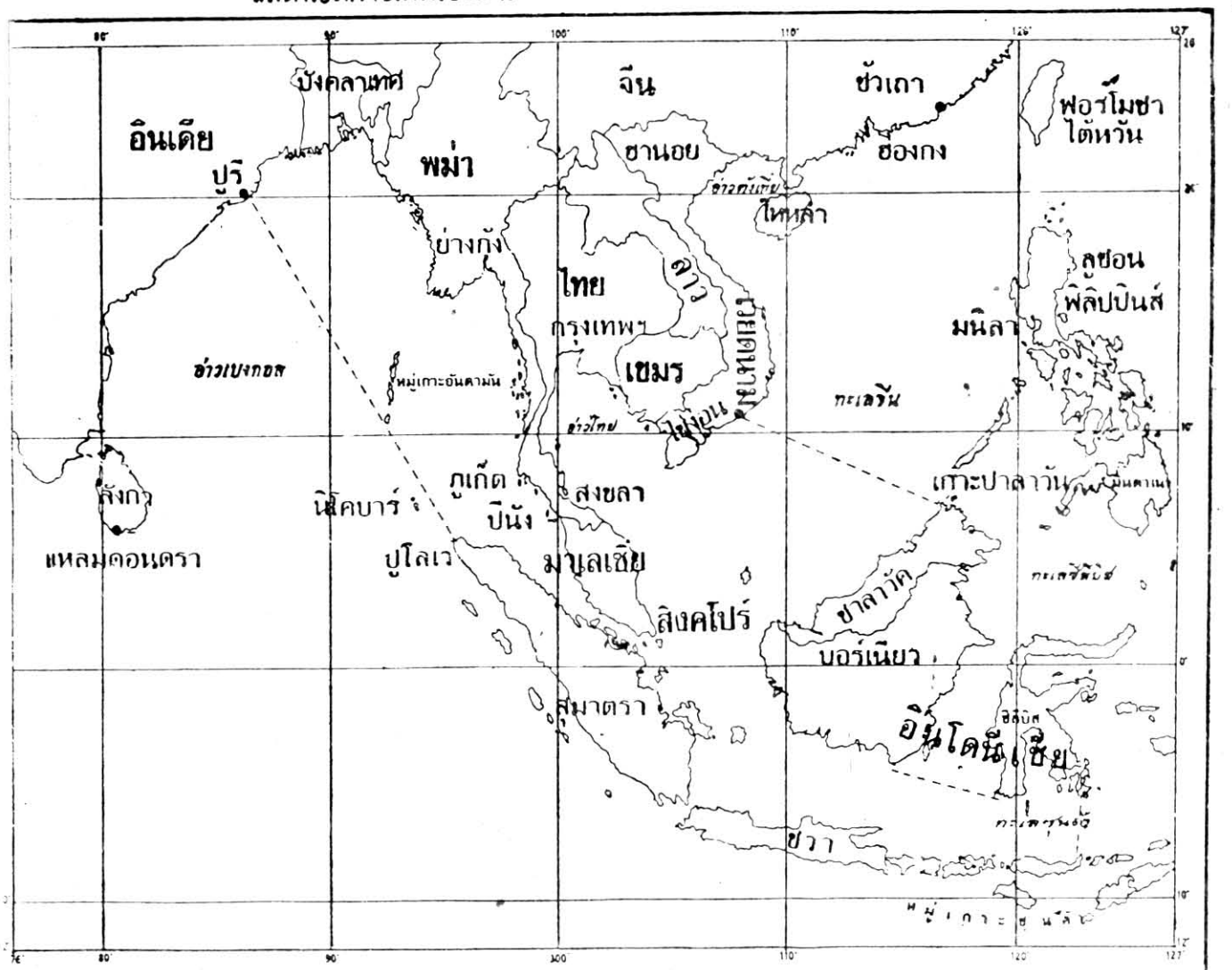
.....

เจ้าพนักงานตรวจเรือ


แผนที่ต่อท้ายกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ(ฉบับที่ 15)พ.ศ.2528
เขตสำหรับเรือกลเดินในเขตเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
SOUTH EAST ASIA REGIONAL TRADE AREA
เขตสำหรับเรือกลเดินประเทศใกล้เคียง
HOME TRADE
เขตสำหรับเรือกลเดินประเทศใกล้เคียงจำกัดเขต
HOME TRADE LIMITED AREA
TIBET
CHINA
KOREA
JAPAN
NEPAL
BHUTAN
INDIA
PAKISTAN
BURMA
FOMOSA
HAINAN
RANGOON
THAILAND
LAOTIAN
PHILIPPINE
CAMBODIA
SAIGON
CEYLON
COLOMBO
MALAYA
SARAWAK
KUCHING
BORNEO
SUMATRA
CELEBES
NEW GUINEA
JAVA
INDONESIA
AUSTRALIA
CARDWELL
80
100
120
140
160
180
40
20
0
20
40

แผนที่ต่อท้าย กฎข้อบังคับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2528

แสดงเขตการเดินเรือตามข้อ 8 มาตราส่วน 1:30.000.000



กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ

(ฉบับที่ 16)

พ.ศ.2529

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 163 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2525 อธิบดีกรมเจ้าท่าโดยได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 กฎข้อบังคับนี้ให้เรียกว่า "กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 16) พ.ศ.2529"

ข้อ 2 กฎข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ 3 ค่าธรรมเนียมสำหรับการตรวจเรือลำน้ำที่มิใช่เรือกล รวมทั้งเครื่องใช้ประกอบเรืออย่างอื่น ๆ นั้น ให้เรียกเก็บจากเจ้าของเรือหรือผู้แทนเฉพาะรายการที่ต้องตรวจ ดังกำหนดไว้ในบัญชีแนบท้ายกฎข้อบังคับนี้

กฎข้อบังคับนี้ให้ไว้ ณ วันที่ 24 มิถุนายน พ.ศ.2529

อำพล ตียาภรณ์
อธิบดีกรมเจ้าท่า

บัญชีแนบท้ายกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ ๑๖) พ.ศ. ๒๕๒๕
อัตราค่าธรรมเนียมสำหรับการตรวจเรือลำน้ำที่มิใช่เรือกล และเครื่องใช้ประกอบเรือ

ลำดับที่	ขนาดเรือเป็นตันกรอสส์		ตัวเรือ	เครื่องใช้	วัดขนาดเรือ	ตรวจพิเศษ
๑.	ขนาดเกินกว่า ๑,๐๐๐ ตันกรอสส์ ขึ้นไป	บาท	๒๐๐	๒๐๐	๒๐๐	๒๐๐
	ขนาดเกินกว่า ๕๐๐ ตันกรอสส์ แต่ไม่เกิน ๑,๐๐๐ ตันกรอสส์	บาท	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐
๓.	ขนาดเกินกว่า ๑๕๐ ตันกรอสส์ แต่ไม่เกิน ๕๐๐ ตันกรอสส์	บาท	๘๐	๘๐	๘๐	๘๐
	ขนาดเกินกว่า ๖๐ ตันกรอสส์ แต่ไม่เกิน ๑๕๐ ตันกรอสส์	บาท	๕๐	๕๐	๕๐	๕๐
	ขนาดเกินกว่า ๓๐ ตันกรอสส์ แต่ไม่เกิน ๖๐ ตันกรอสส์	บาท	๓๐	๓๐	๓๐	๓๐
	ขนาดเกินกว่า ๑๐ ตันกรอสส์ แต่ไม่เกิน ๓๐ ตันกรอสส์	บาท	๒๐	๒๐	๒๐	๒๐

ปัญหาชาติบ้านเมือง

8

ต้นฉบับเป็นหน้าว่าง

กระทู้ถามที่ 29 ร.

สภาผู้แทนราษฎร

8 กันยายน 2531

เรื่อง การปฏิบัติตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

ข้าพเจ้าขอตั้งกระทู้ถาม ถามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ดังต่อไปนี้

ด้วยปรากฏว่า ประเทศไทยได้ขอเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ.1974 โดยการภาคยานุวัติ ซึ่งมีผลบังคับแล้วตั้งแต่วันที่ 18 มีนาคม พ.ศ.2528 การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว ได้มีกฎข้อบังคับของอนุสัญญาว่า รัฐบาลของประเทศที่เข้าเป็นภาคีจะต้องประกาศใช้กฎ ข้อบังคับของอนุสัญญาและดำเนินการให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับของอนุสัญญาอย่างเต็มที่ แต่ปรากฏว่าจนถึงบัดนี้ซึ่งเป็นเวลาหลังจากที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาษีอย่างสมบูรณ์แล้วถึง 3 ปีเศษ ประเทศไทยยังไม่ได้ออกกฎ ข้อบังคับให้เป็นไปตามอนุสัญญาที่ประเทศไทยยอมรับ หากปล่อยไว้เนิ่นนานไปจะเป็นผลเสียหาย ประเทศไทยจะขาดความเชื่อถือจากนานาชาติ - และเจ้าของเรือไทยไม่ทราบว่าจะปฏิบัติอย่างไรจึงจะถูกต้อง อันอาจมีผลกระทบต่อเรือไทยที่เดินทางเข้าไปยังเมืองท่าต่างประเทศได้ จึงขอเรียนถามว่า

1. เหตุใดจึงยังไม่ออกกฎ ข้อบังคับตามอนุสัญญาที่เข้าเป็นภาคี
2. เมื่อใดจะออกกฎ ข้อบังคับดังกล่าวได้

ขอให้ตอบในราชกิจจานุเบกษา

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

พันเอก ณรงค์ กิตติขจร

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

พรรคเสรีนิยม

คำตอบกระทู้ถามที่ 29 ร.

ของพันเอก ณรงค์ กิตติขจร สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

เรื่อง การปฏิบัติตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ

ข้าพเจ้า นายมนตรี พงษ์พานิช รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ขอตอบกระทู้ถามของท่านสมาชิกผู้มีเกียรติ ดังนี้

1. กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการให้เป็นไปตามอนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ.1974 ไปแล้วบางส่วน โดยได้ออกกฎข้อบังคับการตรวจเรือ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2528 ตามความในมาตรา 163 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 13 พ.ศ.2525 และได้ออกประกาศกรมเจ้าท่าที่ 353/2529 ลงวันที่ 15 ธันวาคม 2529 เรื่องการกำหนดชั้นของสิ่งของและสิ่งของที่อาจเกิดอันตรายได้ซึ่งมีผลบังคับใช้แล้ว ขณะนี้กระทรวงคมนาคมกำลังยกร่างกฎหมายเพื่อปฏิบัติให้เป็นไปตามอนุสัญญาดังกล่าวอีก 2 ฉบับคือ

(1) กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ฉบับที่.....พ.ศ.... เพื่อการตรวจเรือโดยสารและเรือบรรทุกสินค้า ขณะนี้อยู่ระหว่างการแก้ไขร่าง

(2) ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบรรทุกสินค้าในเรือเดินทะเล พ.ศ... ขณะนี้อยู่ระหว่างการยกร่าง

2. เนื่องจากการออกข้อบังคับหรือกฎหมายเพื่อปฏิบัติให้เป็นไปตามอนุสัญญาดังกล่าว จำเป็นที่จะต้องศึกษาและทำงานอย่างละเอียดรอบคอบ ทั้งปรากฏว่าระหว่างการยกร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบรรทุกสินค้าในเรือเดินทะเล พ.ศ....ได้มีการแก้ไขอนุสัญญาดังกล่าว ทำให้ต้องแก้ไขร่างเดิมที่ได้ร่างไว้แล้วด้วย ดังนั้น ในการออกกฎหมายดังกล่าวจึงต้องใช้ระยะเวลาเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ดี การออกกฎหมายเพื่อให้เป็นไปตามอนุสัญญานี้จนครบถ้วนจะได้ดำเนินการให้เสร็จสิ้นโดยเร็ว ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จภายใน 180 วัน

กระทู้ถามที่ 121 ร.

สภาผู้แทนราษฎร

1 พฤศจิกายน 2529

เรื่อง การขุดคอคอดกระ

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

ข้าพเจ้าขอตั้งกระทู้ถาม ถาม ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี ดังต่อไปนี้

ด้วยตามที่สภาผู้แทนราษฎรได้มีมติรับหลักการตั้งกรรมาธิการวิสามัญศึกษาปัญหาขุดคอคอดกระและเพื่อขุดคลองให้เรือเดินสมุทรผ่านไปยังทะเลอันดามันเพื่อแก้ปัญหาเศรษฐกิจ เช่น

1. ให้คนมีงานทำลดปริมาณคนว่างงาน ซึ่งขณะนี้มีปริมาณหลายล้านคน
2. เพื่อให้มีการลงทุนอู่ต่อเรือ และอู่ซ่อมเรือมีรายได้เข้าประเทศ
3. ลดต้นทุนการขนส่งย่นระยะทางการเดินเรือในมหาสมุทร
4. เพื่อความมั่นคงของประเทศให้เรือเดินสมุทรมีทางออกสู่ทะเลไปต่างประเทศทางทิศใต้ได้อีกทางหนึ่ง
5. เพื่อให้มีท่าเรือเดินสมุทรเพิ่มมากขึ้น
6. เพื่อให้มีการประสานการขนส่งทางอากาศ และทางบก ทางเรือ เช่นนิวยอร์คสหรัฐอเมริกา
7. และอื่น ๆ อีกมาก เพื่อประโยชน์ส่วนใหญ่ของประชาชน และประเทศชาติ จึงขอเรียนถามว่า

1. รัฐบาลจะให้การสนับสนุนด้านการขุดคอคอดกระนี้อย่างไรบ้าง เพื่อแก้ปัญหาเศรษฐกิจของชาติขอทราบรายละเอียด
2. รัฐบาลจะช่วยให้การขุดคอคอดกระได้กระทำการให้สำเร็จภายในรัฐบาลนี้เพื่อเป็นประวัติศาสตร์ให้ได้จดแจ้งไว้ในรัฐบาลนี้จะได้หรือไม่ ถ้าไม่ได้ เพราะเหตุใด ถ้าได้จะช่วยดำเนินการอย่างไร ขอทราบรายละเอียด

3. หากเกรงว่างบประมาณการลงทุนของรัฐบาลยังขัดข้อง รัฐบาลจะกู้เงินมาลงทุนจะได้หรือไม่ประการใด

4. หากรัฐบาลไม่กล้าลงทุนจะให้เอกชนลงทุนในระยะหนึ่ง โดยให้สัมปทานให้ผู้ลงทุนสามารถถอนทุนได้จะได้หรือไม่ประการใด ขอทราบรายละเอียด

ขอให้ตอบในราชกิจจานุเบกษา

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

นิยม วรปัญญา

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จังหวัดลพบุรี

พรรคชาติไทย

คำตอบกระทู้ถามที่ 121 ร.

ของ นายนิยม วรปัญญา สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

เรื่อง การขุดคอคอดกระ

ข้าพเจ้า นายบรรหาร ศิลปอาชา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้รับมอบหมายจาก ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี ให้เป็นผู้ชี้แจงตอบกระทู้ถามเรื่อง การขุดคอดคอดกระ ข้าพเจ้าตอบกระทู้ถามของท่านสมาชิกผู้มีเกียรติ ดังนี้

1. ขณะนี้หลายฝ่ายกำลังศึกษาพิจารณาโครงการขุดคอคอดกระอยู่ การที่รัฐบาลจะให้การสนับสนุนอย่างไรนั้น ต้องรอดูผลการศึกษาพิจารณาเสียก่อน

2. การที่จะให้รัฐบาลช่วยให้การขุดคอคอดกระ กระทำสำเร็จภายในรัฐบาลนี้นั้น ขณะนี้ยังไม่อาจจะกำหนดได้ เพราะตามที่ได้ชี้แจงในข้อ 1 แล้วว่าโครงการนี้ยังอยู่ระหว่างการศึกษาพิจารณาโครงการ และการขุดคอคอดกระนี้มีผลกระทบหลายด้าน ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง ความมั่นคง สิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ยังมีปัญหาอื่น ๆ อีก เช่น ปัญหาเรื่องเงินทุน ปัญหาเรื่องรายได้จากเรือที่คาดว่าจะมาใช้คลองหรือจากโครงการเสริมต่าง ๆ ว่าจะคุ้มกับการลงทุนหรือไม่ ฯลฯ ดังนั้น การตัดสินใจว่าจะดำเนินการหรือไม่ จึงควรทำด้วยความรอบคอบ

3. ประเทศของเรายังมีปัญหาทางเศรษฐกิจและสังคมที่จะต้องแก้ไขโดยรีบด่วน เช่น ปัญหาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ ความเป็นธรรมในสังคม การอยู่ดีกินดีของประชาชน และอื่น ๆ เนื่องจากกำลังทางการเงินของรัฐบาลจำกัด การลงทุนของรัฐบาลจึงจำต้องเป็นไปตามลำดับความสำคัญก่อนหลัง แม้ว่ารัฐบาลจะได้เคร่งครัดกับการใช้จ่ายการลงทุนแล้ว แต่รัฐบาลก็ยังมีความจำเป็นต้องกู้ยืมเงินจากต่างประเทศ ซึ่งทำให้รัฐบาลปัจจุบันต้องจัดสรรงบประมาณจำนวนมาก ใช้หนี้เงินกู้ ดังนั้น การกู้ยืมเงินมาดำเนินการใด ๆ เพื่อพัฒนาประเทศจึงต้องไตร่ตรองโดยรอบคอบ มิฉะนั้นประเทศอาจล้มละลายได้

4. การขุดคลองเชื่อมสองฟากฝั่งทะเล (คอคอดกระ) เป็นเรื่องสำคัญของประเทศ และเกี่ยวพันกับหลายเรื่องที่เป็นหน้าที่ของรัฐบาลโดยตรง ดังนั้นการที่รัฐบาลจะมอบหมายให้เอกชนดำเนินการโครงการสำคัญของประเทศ ในรูปแบบและเงื่อนไขอะไรนั้น จะต้องมีรายละเอียดของโครงการโดยแน่ชัดแล้ว ทั้งนี้เพื่อป้องกันความเสียหายอันอาจเกิดขึ้นภายหลัง

กระทู้ถามที่ 416

ของ นายนิยม วรปัญญา สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

เรื่อง การสร้างท่าเรือเดินสมุทรขนถ่ายสินค้า

ข้าพเจ้าขอตั้งกระทู้ถาม ตามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ดังต่อไปนี้

ด้วยตามที่ความคับคั่งในกรุงเทพมหานคร เป็นเหตุให้รถติดและกระทบกระเทือนต่อเศรษฐกิจงานราชการต้องหยุดชะงักการติดตามงานต้องเสียค่าใช้จ่ายมาก วันหนึ่งต้องสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงจำนวนมากมาย ปีหนึ่งหลายพันล้านบาท ทำให้เสียดุลการค้าและดุลการชำระเงิน งานราชการคั่งค้าง ต้องเพิ่มเจ้าหน้าที่ผลักภาระให้ประชาชนต้องเสียภาษีเพิ่มขึ้น ถ้าสร้างท่าเรือแยกออกจากเมืองหลวงตามฝั่งทะเลตะวันออก และตะวันตก ก็จะช่วยลดความคับคั่งในเมืองหลวงได้มาก จึงขอเรียนถามว่า

1. ท่านทราบเรื่องราวดังกล่าวนี้หรือไม่ ทราบแล้วมีแผนและนโยบายจะแก้ไขอย่างไร หรือไม่ ประการใด

2. ขณะนี้ท่าเรือที่กำลังสร้างอยู่ใกล้จะเสร็จมีที่ใดบ้าง จะเปิดดำเนินการได้เมื่อใด ผลคาดว่าจะได้รับประโยชน์ทางเศรษฐกิจอย่างใด หรือไม่ ประการใด

3. ทางรถไฟที่สร้างไปขนถ่ายสินค้า ท่าเรือทางฝั่งตะวันออก มีแผนไว้อย่างใด มีโกดังเก็บสินค้ามากน้อยเพียงใด และอยู่ที่ใดบ้าง ทางรถไฟจะเปิดดำเนินการได้เมื่อใด เมื่อเปิดเดินแล้วคาดว่าจะขนถ่ายสินค้าได้มากน้อยเพียงใดหรือไม่ ประการใด

4. ท่านจะให้การรถไฟ พ่อค้าและกระทรวงเกษตรร่วมกันสร้างโกดังไว้ตามสถานีเพื่อเก็บสินค้าเตรียมลำเลียงไปสู่ทางท่าเรือน้ำลึก เช่น ลำนารายณ์ นครราชสีมา ตาคลี นครสวรรค์ บัวใหญ่ และที่อื่น ๆ ที่มีสินค้าเกษตรมาก เพื่อจะได้รู้ปริมาณสินค้า และมีที่พักสินค้าไม่ให้มาเก็บคับคั่งอยู่แต่ในเมือง เพื่อช่วยเกษตรกร จะได้หรือไม่ ประการใด ถ้าไม่ได้ เพราะเหตุใด

5. ท่านจะขุดลอกแม่น้ำเจ้าพระยา และร่วมกับกระทรวงเกษตรสร้างโกดังสินค้า เช่น นครสวรรค์ ชัยนาท สิงห์บุรี อุทัยธานี และแม่น้ำป่าสักที่สระบุรี แก่งคอย ชัยบาดาล เพื่อช่วยให้เกษตรกรได้มีโอกาสขายสินค้าเองได้ไม่อยู่ภายใต้อิทธิพลของนายทุนจะได้หรือไม่ ประการใด ถ้าไม่ได้เพราะเหตุใด

ขอให้ตอบในราชกิจจานุเบกษา

คำตอบกระทู้ถามที่ 416

ของ นายนิยม วรปัญญา สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

เรื่อง การสร้างท่าเรือเดินสมุทรขนถ่ายสินค้า

ข้าพเจ้า นายสมัคร สุนทรเวช รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ขอตอบกระทู้ถามของท่านสมาชิกผู้มีเกียรติ ดังนี้

ข้อ 1. กระทรวงคมนาคมทราบเรื่องราวดังกล่าวนี้ และได้มีแผนที่จะก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแห่งใหม่ทั้งที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกและภาคใต้ เพื่อกระจายความเจริญไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ และเพื่อลดความคับคั่งของท่าเรือกรุงเทพ

ข้อ 2 ขณะนี้ กระทรวงคมนาคมมีโครงการที่จะก่อสร้าง ท่าเรือ 3 แห่ง คือ ทางภาคใต้ 2 แห่ง ประกอบด้วยท่าเรือน้ำลึกสงขลา และภูเก็ต ทางชายฝั่งทะเลตะวันออก 1 แห่ง ที่ท่าเรือน้ำ ลึกแหลมฉบัง หากองค์ประกอบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเอื้ออำนวยในการดำเนินการคาดว่าจะเปิดดำเนินการ ได้ที่ท่าเรือน้ำลึกสงขลาและภูเก็ตในปี พ.ศ. 2531 และที่ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังในปี พ.ศ.2534

ท่าเรือน้ำลึกทั้ง 3 แห่ง สามารถรับเรือเดินทะเลที่มีขนาดใหญ่ได้ จึงช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่งได้มาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง จะช่วยแบ่งเบาภาระของท่าเรือกรุงเทพ และลดความคับคั่งในกรุงเทพมหานคร ส่วนท่าเรือสงขลาและภูเก็ตเป็นท่าเรือที่อยู่ทางภาคใต้ สารสามารถสนองความต้องการในการส่งออก - และนำเข้าของภูมิภาคส่วนนี้ได้ และจะทำให้ภาวะการทางเศรษฐกิจในภูมิภาคนี้ดีขึ้น รวมทั้งจะมีการจ้างงาน ทำให้ประชาชนมีรายได้และมีงานทำเพิ่มขึ้น

ข้อ 3 การรถไฟแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม มีแผนที่จะก่อสร้างทางรถไฟเพื่อขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือตามชายฝั่งทะเลตะวันออก ดังนี้

3.1 โครงการก่อสร้างทางรถไฟสาย ฉะเชิงเทรา-สัตหีบ ขณะนี้ได้ทำการวางรางเสร็จเรียบร้อยแล้ว ส่วนการติดตั้งอาณัติสัญญาและโทรคมนาคมคาดว่าจะติดตั้งแล้วเสร็จสมบูรณ์ประมาณปลายปี พ.ศ.2529 และ ขณะนี้ได้เปิดดำเนินการเดินรถแล้ว

3.2 โครงการก่อสร้างสถานีรับส่งตู้สินค้าคอนแทนเนอร์ที่บางซื่อ เนื่องจากรัฐมนตรีมีมติให้ปรับปรุงท่าเรือสัตหีบให้เป็นท่าเรือพาณิชย์ที่สมบูรณ์ รัฐบาลจึงได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาศึกษาและวางแผนปรับปรุงท่าเรือสัตหีบ ซึ่งบริษัทที่ปรึกษาได้รายงานเสนอว่าการขนสินค้าคอนเทนเนอร์ระหว่างท่าเรือสัตหีบกับกรุงเทพฯ โดยทางรถไฟจะเป็นวิธีการที่เหมาะสมที่สุด โดยต้องก่อสร้างสถานีรับส่งพร้อมโกดังสินค้าขนาดใหญ่รวม 3 หลัง ที่บางซื่อ เพื่อเป็นศูนย์รับส่งตู้คอนเทนเนอร์จากภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศด้วย - การรถไฟฯ จึงได้ดำเนินการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาทำการศึกษาออกแบบและควบคุมงานก่อสร้าง

3.3 โครงการก่อสร้างทางรถไฟไปยังท่าเรือน้ำลึกที่แหลมฉบังและมาบตาพุด เนื่องจากรัฐบาลมีแผนที่จะพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยกำหนดให้มีนิคมอุตสาหกรรม - และท่าเรือน้ำลึกที่แหลมฉบัง และที่มาบตาพุด ดังนั้น การรถไฟฯ จึงมีโครงการก่อสร้างทางรถไฟแยกออกจากทางรถไฟสายฉะเชิงเทราเข้าไปที่ท่าเรือแหลมฉบังและที่ท่าเรือมาบตาพุด

3.4 โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายคลองสิบเก้า-ชุมทางบ้านภาชี หรือชุมทางแก่งคอย วัตถุประสงค์ของการก่อสร้างทางสายนี้ก็เพื่อเป็นทางลัดลำเลียงสินค้า จากภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือมายังชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยไม่ต้องผ่านเข้าในกรุงเทพฯ ขณะนี้กระทรวงคมนาคมได้ติดต่อขอความช่วยเหลือจากรัฐบาลอิตาลีในการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษามาทำการศึกษาความเป็นไปได้และออกแบบรายละเอียดให้สามารถทำการก่อสร้างได้ต่อไป ซึ่งขณะนี้ได้เริ่มดำเนินการแล้ว

ข้อ 4 การรถไฟฯ กระทรวงคมนาคม มีนโยบาย และพร้อมที่จะให้การสนับสนุนอำนวยความสะดวกแก่หน่วยงานต่าง ๆ ของทางราชการ ตลอดจนบริษัท และมูลนิธิต่าง ๆ มีโอกาสใช้ที่ดินที่สถานีรถไฟในการสร้างโกดัง หรือไซโลสำหรับเก็บสินค้าพืชไร่เพื่อสนับสนุนการพัฒนาชนบทและเกษตรกรของรัฐบาล กับเพื่อช่วยเหลือด้านการขนส่งที่สะดวกและประหยัดโดยการรถไฟฯ ได้เผยแพร่นโยบายนี้ทางวิทยุกระจายเสียงและสื่อมวลชนต่าง ๆ ตั้งแต่ปี พ.ศ.2525 เป็นต้นมาแล้ว

ข้อ 5 กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินการปรับปรุงร่องน้ำทางเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา ช่วงอ่างทอง-นครสวรรค์ ให้เรือที่กินน้ำลึกขนาดไม่เกิน 1.5 เมตร สามารถแล่นได้ตลอดทั้งปีเสร็จเรียบร้อยแล้ว และขณะนี้ กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม มิได้ร่วมกับกระทรวงเกษตรสร้างโกดังสินค้า ตามสถานที่ที่ระบุในกระทู้ถาม เพราะ

กำลังทำการสำรวจความเหมาะสมทางเศรษฐกิจและวิศวกรรม ตลอดจนการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาการขนส่งทางน้ำทั้งทางด้านชายฝั่งทะเล และภายในประเทศเพิ่มเติม เพื่อขยายขอบเขตและโครงข่ายการพัฒนาการขนส่งทางน้ำให้มากขึ้น ในกรณีที่ผลการศึกษาพบว่ามีความเหมาะสมทั้งทางเศรษฐกิจและวิศวกรรมเพียงพอ ซึ่งการสำรวจดังกล่าวจะทำให้ทราบว่าควรมีสถานีขนส่งสินค้าทางน้ำหรือท่าเรือแม่น้ำที่บริเวณใดบ้าง

ต้นฉบับเป็นหน้าว่าง



คำพิพากษาศาลฎีกา

ทั้งนี้ บรรดา "คำพิพากษาฎีกาตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย" ในอนาคตภายหลังการพิมพ์นี้ ดูได้ใน นิตยสารโลกตำรวจ ซึ่งรวมกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง คดีตัวอย่าง และวิชาการที่น่าสนใจ สมาชิกปีละ 300.- บอกรับโดยตรงได้ที่ สูตรไพศาล

9

ต้นฉบับเป็นหน้าว่าง

ฎ.2007/2492 ไม่มีใบอนุญาตทะเบียนเรือไว้ในเมื่อชั่วเวลาที่เจ้าพนักงานนัดไปต่อใบอนุญาตนั้น ไม่มีความผิดตาม พรบ.เดินเรือในน่านน้ำไทย ม.150,151

ฎ.1098/2496 เรือที่เดินทวนน้ำต้องเดินแถบฝั่งตะวันออกตาม พรบ.เดินเรือในน่านน้ำไทย 2456 เรือที่เดินตามน้ำเดินกลางแม่น้ำ เวลาหลีกกันให้หลีกทางขวา ตาม พรบ.ป้องกันเหตุเรือโดนกัน 2456 เรือที่เดินผิดทางเป็นเหตุให้ชนเรือที่เดินถูกทาง ต้องรับผิดฐานละเมิด

ฎ.828/2498 อายุความตาม พรบ.เดินเรือในน่านน้ำไทย ไม่ใช่แก่การที่ผู้รับขนต้องรับผิดต่อผู้ส่งตาม ป.พ.พ. ม.616

ฎ.1188/2499 การฟ้องคดี ละเมิดเรื่องเรือโดนกัน มีอายุความตามที่บัญญัติไว้ใน ป.พ.พ. ม.448 ซึ่งมีกำหนดไว้ 1 ปี ไม่ใช่ 6 เดือน ตาม พรบ.เดินเรือในน่านน้ำไทย 2456 ม.308

ฎ.770/2507 เมื่อศาลได้พิพากษาลงโทษปรับจำเลยฐานปลูกสร้างอาคารล่วงล้ำในลำแม่น้ำเจ้าพระยาโดยมิได้รับอนุญาต ตาม ป.อ. ม.385 และ พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย 2456 ม.117,118 กับสั่งให้จำเลยรื้อถอนอาคารที่สร้างเพิ่มเติมล่วงล้ำลงไปในลำแม่น้ำเจ้าพระยาภายในกำหนด 1 เดือน แล้ว หากจำเลยขัดขืนไม่ยอมรื้อถอนภายในกำหนดเวลาดังกล่าว เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ชอบที่จะดำเนินการตามคำสั่งศาล จัดการรื้อถอนโดยคิดเอาค่าใช้จ่ายในการนั้นแก่จำเลยได้ ดังที่ พรบ.การเดินเรือ

ในน่านน้ำไทย 2456 ม.118 บัญญัติไว้ หาใช่มาขอให้ศาลบังคับจำเลยโดยวิธีการอย่างอื่นตาม ป.วิ.พ. ม.297.298 ไม่ เพราะมิใช่เป็นการบังคับคดีแพ่งดังที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายนั้น และมิใช่เป็นการบังคับให้คืนหรือใช้ราคาทรัพย์สิน ค่าทดแทนหรือค่าธรรมเนียมตาม ป.วิ.อ. 249 เป็นเรื่องที่เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่จะต้องเข้าดำเนินการตามคำสั่งศาลต่อไป

(1398)

ฎ.3426/2516 จำเลยขับเรือเป็ดขนาดใหญ่มีกำลัง 10 แรงม้าแล่นตัดกระแสน้ำเรือหางยาวมีกำลัง 25 แรงม้าแล่นตามกระแสน้ำมาทางขวาของเรือจำเลยด้วยความเร็วสูง คนขับเรือหางยาวประมาทเป็นเหตุให้เรือ 2 ลำชนกัน มีคนถึงแก่ความตาย แม้ตามกฎกระทรวง (2498) ออกตามความใน พรบ.ป้องกันเรือโดนกัน 2497 หมวด 3 ข้อ 20 จำเลยจะต้องหลีกทางให้เรือหาง - ยาวก็ตาม แต่เป็นการพ้นวิสัยที่จำเลยจะแล่นเรือหลีกทางให้เรือหางยาวได้ จึงไม่เป็นการฝ่าฝืนกฎกระทรวงดังกล่าว จำเลยไม่มีความผิดฐานทำให้คนตายโดยประมาท และไม่มีความผิดตาม พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย

(2137)

ฎ.3088/2524 อายุความฟ้องร้องเกี่ยวกับละเมิดตามที่บัญญัติไว้ใน พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ม.308 ซึ่งกำหนด 6 เดือน ถูกยกเลิกโดย ป.พ.พ. ม.448 ต้องใช้อายุความ 1 ปี ตาม ม.448 เป็นบทบังคับ (2193)

หมายเหตุและรายการแก้ไข

(NOTES AND CHANGES)

หมายเหตุและรายการแก้ไข

(NOTES AND CHANGES)

หมายเหตุและรายการแก้ไข

(NOTES AND CHANGES)

หมายเหตุและรายการแก้ไข

(NOTES AND CHANGES)

วิธีทันกฎหมาย

ตำราสด คือ หนังสือที่มีแจ้งวันพิมพ์ไม่นานเกินเดือน จริง ๆ แล้ว ระเบียบกฎหมายมีแก้ไขเพิ่มเติมทุกเดือน โอกาสผิดพลาดไม่ทันกฎหมายจึงมีประจำ

ทันกฎหมาย : มี 2 วิธี คือ ซื้อเล่มใหม่ทุก 3 เดือน. หรือ บอกรับใบแทรก ทุกเดือน ซึ่งทันกฎหมายแน่นอน

ใบแทรกระเบียบ รวมทั้งชนิดเกี่ยวกับคดีและไม่เกี่ยวกับคดี เดิม สูตรไพศาลบริการสมาชิกเป็นชีท ปีละ 100 บาท

ใบแทรกกฎหมาย เป็นชีทส่งสมาชิก มี "พระราชบัญญัติ-กฎกระทรวง-ประกาศฯ" ปีละ 300 บาท

ต่อมาชีทส่งสมาชิกกระจัดกระจาย ยากที่จะจัดเก็บ ปี พ.ศ.2531 - "ใบแทรก" จึงจัดพิมพ์อย่างดีแทนการโรเนียวที่ไม่เรียบร้อยนัก กำหนดรายเดือนคือ รวมทั้งระเบียบและกฎหมายในเล่มเดียวแถมด้วยวิชาการฯ หนาไม่น้อยกว่า 120 หน้า ราคาเล่มละ 25 บาท สมาชิกจะรับกี่เล่มไม่จำกัด 100 บาท 4 เล่ม 200 บาท 8 เล่ม ปีละ 300 บาท 12 เล่ม บอกรับรวดเดียว 2-3 ปี รับย้อนหลังครบทุกเล่ม หรือจะเลือกรับบางเล่มตามคูปอง 4-5 ดังใบบอกรับฉบับนี้

ใบแทรกฯ รายเดือนขอบข่ายหนังสือพิมพ์ จำต้องมี "ชื่อ" ตามกฎหมายการพิมพ์ โดยที่สมาชิกเดิมส่วนใหญ่เป็นข้าราชการตำรวจ บก.ก็นายตำรวจผู้ใหญ่ (พล.ต.ต.ธวัชชัย พิทักษ์ อดีต รอง ผบช.ภ.2) ใบแทรกฯ นี้คือ นิตยสารโลกตำรวจ

สูตรไพศาล 16/4 เพชรเกษม 63 ซอยวัดม่วง กรุงเทพฯ 10160
โทร.4134349,4134689, 4541065

แจ้งรับนิตยสารโลกตำรวจ

(ใบแทรกระเบียบ + ใบแทรกกฎหมาย ออกรายเดือน)

ยศ/ชื่อ ..... ผู้บอกรับ

ที่อยู่ .....

จังหวัด.....○○○○○ โทร.....

มีแนบธนาณัติ มูลค่า.....บาท (.....)

สั่งจ่ายสูตรไพศาล ระบุ ปลายทาง ป.ท.ภาษีเจริญ (เท่านั้น) เพื่อรับใบแทรกระเบียบ-ใบแทรกกฎหมายในนิตยสารโลกตำรวจ ดังนี้

☐ ปี พ.ศ.2531 (เล่ม 1-12) ☐ ปี พ.ศ.2532 (เล่ม 13-24)

☐ ปี พ.ศ.2533 (เล่ม 25-36) ☐ ปี พ.ศ.2534 (เล่ม 37-48)

และ/หรือเล่มที่.....

..... อีก รวม.....เล่ม

สมาชิกปีละ 300 บาท รวม.....ปี

กรณีบอกรับ 2 ปี พ.ศ..... จะได้รับสมนาคุณ 1 ปี พ.ศ.....

แจ้งรับวันที่ / 253

ลงชื่อ ผู้บอกรับ

ฟรี! รวบบอกรับ โลกตำรวจ 3 ปี สมนาคุณด้วย โลกตำรวจรายสัปดาห์ ขนาดยักษ์ รวมปี พ.ศ.2526-2528 มูลค่า 600 บาท ฟรี

ใบสั่งยอดตำรากฎหมาย

ผู้สั่ง.....

ที่อยู่.....

จังหวัด.....○○○○○ โทร.....

ได้แนบธนาณัติเป็นมูลค่า.....บาท (.....)

เป็นค่ายอดตำรากฎหมายต่าง ๆ ดังรหัส

รหัส	เล่มละ	จำนวนเล่ม	เป็นเงิน	หมายเหตุ

รหัส	เล่มละ	จำนวนเล่ม	เป็นเงิน	หมายเหตุ
	รวม			

ธนาณัติสั่งจ่าย สูตรไพศาล 16/4 เพชรเกษม 63 ซอยวัดม่วง กรุงเทพฯ 10160 (ระบุ ป.ท.ภาษีเจริญ) ให้จัดส่งโดยด่วน

สั่งเมื่อวันที่ / 253

ลงชื่อ (ผู้สั่ง)

คูปอง 1 : รายชื่อตำรากฎหมายทั้งหมด พร้อมราคา

ผู้สั่ง.....

ที่อยู่.....

จังหวัด.....○○○○○ โทร.....

คูปอง 2 : ชุดสัญญาซื้อผ่อนตำรา พร้อมซอง

ผู้สั่ง.....

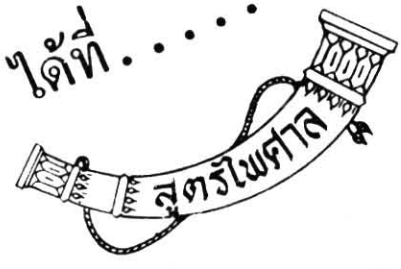
ที่อยู่.....

จังหวัด.....○○○○○ โทร.....

ฟรี!

แนบแสตมป์ 2 บาท

ต่อ 1 คูปอง ได้ที่.....



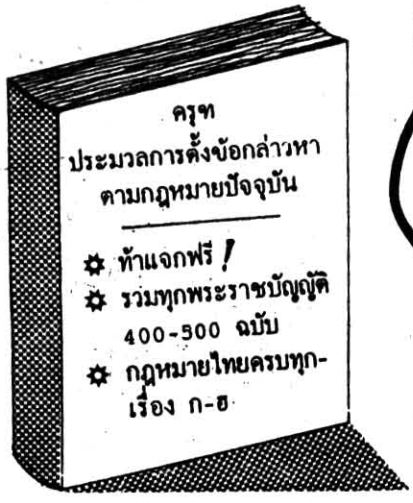
คูปอง 3 : ขอทดลองอ่าน นิตยสารโลกตำรวจ

ผู้สั่ง.....

ที่อยู่.....

จังหวัด.....○○○○○ โทร.....

โดยแนบแสตมป์อีก 15 บาท ช่วยค่ากระดาษเพื่อทดลองอ่าน 1 เล่ม



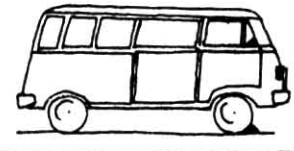
ทึ่ง! เหลือเชื่อ

เป็นหนังสือกฎหมาย เล่มแรก และ "เล่มเดียว"

ที่กล้าท้าแจกฟรี ! หากพิสูจน์ได้ว่า "ในเล่มมีกฎหมายหรือพระราชบัญญัติไม่ครบทุกฉบับ"

ยอดหนังสือกฎหมายเล่มนี้ จึงเป็น.-

- ปทานุกรมฐานความผิด
- ตารางอัตราโทษทุกพระราชบัญญัติ
- คู่มือพนักงานสอบสวน อัยการ ทนาย
- กฎหมายที่จำเป็นสำหรับข้าราชการทุกฝ่าย และประชาชน



จองราคาเล่มละ 500.-

สุตรไพศาล

☐ 16/4,-8 เพชรเกษม 63 ซอยวัดม่วง
กรุงเทพฯ 10160

4134349,4134689,4134843,4541065

คูปอง 4 : สารบาญใบแทรกระเบียบการตำรวจ 2531-3

ผู้สั่ง.....

ที่อยู่.....

จังหวัด.....○○○○○ โทร.....

คูปอง 9 : บัตรคืนกำไร

สะสมคูปองนี้ให้ครบ 10 ใบ ส่งคืนสูตรไพศาล พร้อมแจ้งชื่อ-ที่อยู่ให้ชัดเจน เพื่อทำบัตรสมาชิกสูตรไพศาล ดังสิทธิพิเศษต่าง ๆ รวมถึงส่วนลด 10% ถึง 50%

สูตรไพศาล

คูปอง 5 : สารบาญกฎหมาย พ.ศ.2531 ถึงปัจจุบัน

ผู้สั่ง.....

ที่อยู่.....

จังหวัด.....○○○○○ โทร.....

คูปอง 6 : รายละเอียดตำราแปลกใหม่ พร้อมใบสั่ง

ผู้สั่ง.....

ที่อยู่.....

จังหวัด.....○○○○○ โทร.....

POLICE WORLD

พล.ต.ต. ธวัชชัย พิทักษ์ □ 16/4-8 เพชรเกษม 63 10160
อดีต รอง ผบช.ภ.2 สูตรไพศาล แหล่งรวมตำรากฎหมายครบทุกฉบับ
บรรณาธิการ โลกตำรวจ นิตยสารรวมระเบียบกฎหมายใหม่ ทุกเล่มไม่ล้าสมัย
โทร. 4134349.4134689.4541065
(สูตรไพศาล ยุบสาขาสำเหร่แล้ว)เปิดบริการทางโทรศัพท์/โปรษณีย์



สูตรไพศาล

สมาชิกบัตรสูตรไพศาล
เลขที่.....

ผู้ส่ง
.....
.....
.....
□□□□□

ผู้รับ

สูตรไพศาล
เลขที่ 16/4 เพชรเกษม 63
ซอยวัดม่วง กรุงเทพฯ 10160
โทร. 4134349, 4134689, 4541065

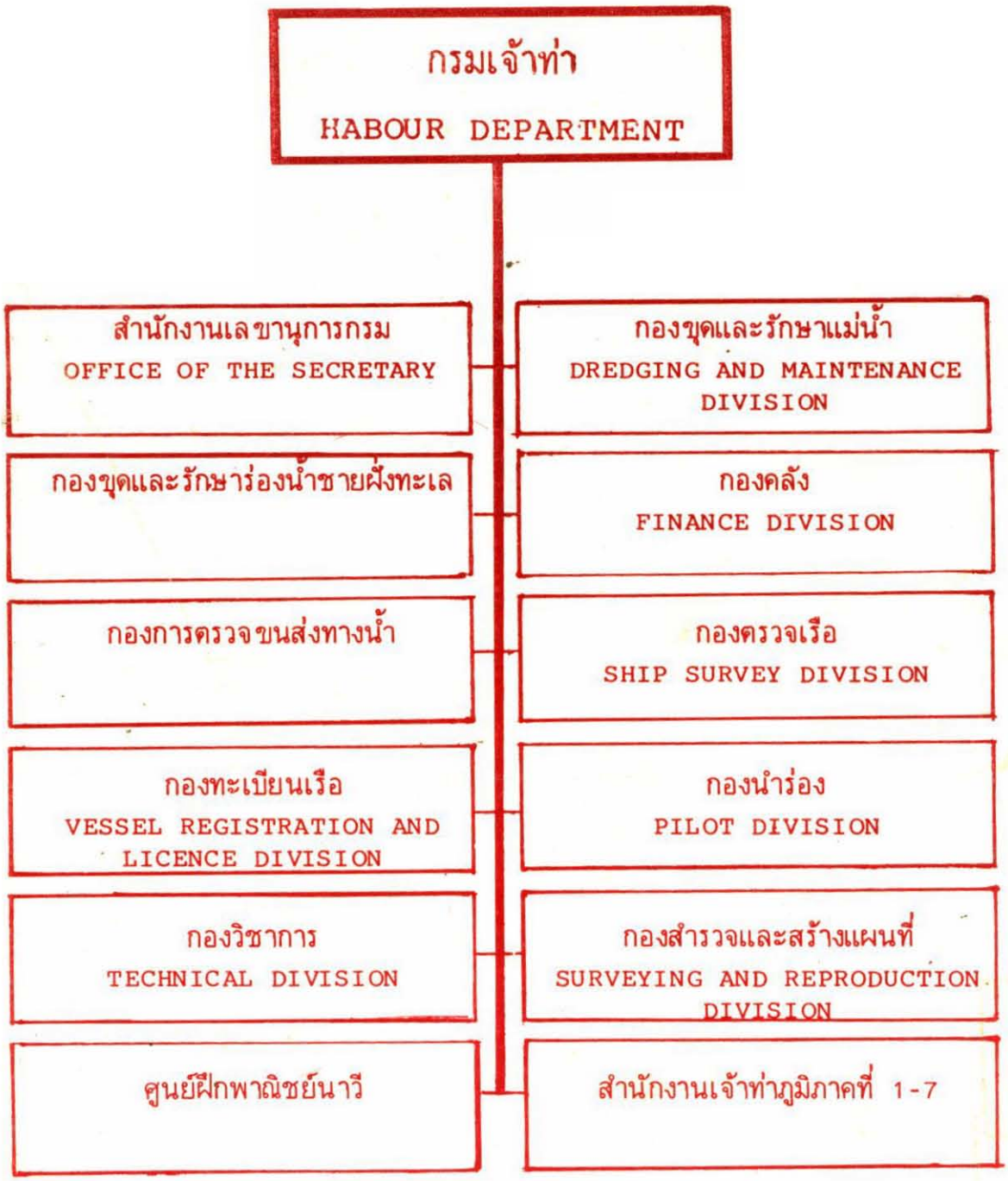
ขนาดตัวอักษรสูตรไพศาล ปท. ภาษีเจริญ เท่านั้น (สูตรไพศาลได้ยุบ สาขาสำเหร่ฯ แล้ว) ตำราทั้งปลีก-ส่ง

10574

KN
122
ส886พ
2533

สูตรไพศาล.

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่าน - น้ำไทย พุทธศักราช 2456.



C.U. BOOK
200.00