



# สถาบัน THE BEST CENTER

2145/7 ซ.รามคำแหง 43/1 ถ.รามคำแหง แขวงหัวหมาก เขตบางกะปิ กรุงเทพฯ 10240  
โทร. 0-2318-6868, 0-2314-1492 โทรสาร 0-2718-6274

คุณภาพทางวิชาการต้องมาที่ 1

www.thebestcenter.com; www.facebook.com/bestcentergroup

## คู่มือเตรียมสอบ

### เจ้าพนักงาน

# ขนส่ง

## ปฏิบัติงาน กรมเจ้าท่า

# กรมเจ้าท่า

### ประกอบด้วย

- ความรู้พื้นฐานเกี่ยวข้องกับตำแหน่งเจ้าพนักงานขนส่ง
  - ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456และที่แก้ไขเพิ่มเติม
  - พระราชบัญญัติเรือไทย (พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติม
  - พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 พ.ศ.2561 และระเบียบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่า
- ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับพระราชบัญญัติระเบียบข้าราชการพลเรือน พ.ศ.2551
- ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ.2546
- ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยงานสารบรรณ พ.ศ.2526 และที่แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.2548
- ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.2560 และ ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.2560
- ความรู้เกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
  - ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการใช้คอมพิวเตอร์โปรแกรม Microsoft office
  - ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับประมวลจริยธรรมข้าราชการพลเรือน , ข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยจรรยาข้าราชการ พ.ศ.2553

เปิดติวครบวงจร ทุกหน่วยงานสอบ และติวทางไปรษณีย์  
ติดต่อ 02-3186868, 02-3141492

ศูนย์รวมคู่มือเตรียมสอบและแนวข้อสอบ มีวางจำหน่ายตามศูนย์หนังสือทั่วประเทศ  
หรือ [www.thebestcenter.com](http://www.thebestcenter.com)

E-book download ติดต่อไลน์ Line ID : @thebestcenter **280.-**



**คู่มือสอบ  
เจ้าพนักงานขนส่งปฏิบัติงาน  
กรมเจ้าท่า**

**THE BEST CENTER**  
**เดอะเบสท์ เซ็นเตอร์**

ราคา 280.

## คำนำ

คู่มือเตรียมสอบ สำหรับตำแหน่ง เจ้าพนักงานขนส่งปฏิบัติงาน กรมเจ้าท่า เล่มนี้ โดยทางสถาบัน THE BEST CENTER และคณะได้เรียบเรียงขึ้น เพื่อให้ผู้สมัครสอบใช้สำหรับเตรียมตัวสอบในการสอบแข่งขันฯ ในครั้งนี้

ดังนั้นทางสถาบัน THE BEST CENTER ได้เล็งเห็นความสำคัญจึงได้จัดทำหนังสือเล่มนี้ขึ้นมา ประกอบด้วยความรู้เกี่ยวกับการเนื้อหา พ.ร.บ. ระเบียบและเจาะแนวข้อสอบเพื่อให้ผู้ที่สอบได้เตรียมตัวอ่านล่วงหน้า มีความพร้อมในการทำข้อสอบ

ท้ายนี้ คณะผู้จัดทำขอขอบคุณทางสถาบัน THE BEST CENTER ที่ได้ให้การสนับสนุนและมีส่วนร่วมในการจัดทำต้นฉบับนี้ ทำให้หนังสือเล่มนี้สามารถสำเร็จขึ้นมาเป็นเล่มได้ พร้อมกันนี้ คณะผู้จัดทำขออ้อมรับข้อบกพร่องใด ๆ อันเกิดขึ้นและยินดีรับฟังความคิดเห็นจากทุก ๆ ท่าน เพื่อที่จะนำมาปรับปรุงแก้ไขให้ดียิ่งขึ้น

THE BEST CENTER  
เดอะเบสท์ เซ็นเตอร์

ขอให้โชคดีในการสอบทุกท่าน  
ฝ่ายวิชาการ  
สถาบัน The Best Center  
[www.thebestcenter.com](http://www.thebestcenter.com)

# สารบัญ

➤ ความรู้เกี่ยวกับกรมเจ้าท่า	1
➤ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456	9
➤ พระราชบัญญัติเรือไทย พระพุทธศักราช 2481	74
➤ พระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติเรือไทย พระพุทธศักราช 2481 พ.ศ. 2561	105
➤ พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522	114
★ เจาะข้อสอบ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 17 พ.ศ. 2560	116
★ เจาะข้อสอบ พ.ร.บ. การเดินเรือไทย พ.ศ. 2481 และที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 7 พ.ศ. 2550	149
★ เจาะข้อสอบ พระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 พ.ศ. 2561	158
★ เจาะข้อสอบ พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522	162
★ เจาะข้อสอบ พ.ร.บ. ระเบียบข้าราชการพลเรือน พ.ศ. 2551	165
★ เจาะข้อสอบ พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. 2546	182
★ เจาะข้อสอบ ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยงานสารบรรณ พ.ศ. 2526 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ถึงฉบับที่ 3 พ.ศ. 2560	191
★ เจาะข้อสอบ พ.ร.บ.การจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560	223
★ เจาะข้อสอบ ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560	234
★ เจาะข้อสอบความรู้เกี่ยวกับคอมพิวเตอร์โปรแกรม Microsoft Office	245
➤ ประมวลจริยธรรมข้าราชการพลเรือน	273
★ เจาะข้อสอบ ประมวลจริยธรรมข้าราชการพลเรือน	284
➤ ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยจรรยาข้าราชการ พ.ศ. 2553	287
★ เจาะข้อสอบ ข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยจรรยาข้าราชการ พ.ศ. 2553	290



## ▶ ประวัติ

ประเทศไทย ติดต่อกำขายกับต่างชาติมาแต่ครั้งกรุงสุโขทัยเป็นราชธานี สมัยนั้นมิได้เรียก "กรมเจ้าท่า" อย่างเช่นปัจจุบัน เรียก เจ้าธานีบั้ง นายค่านบั้งและนายขนอมตลาดบั้ง ซึ่งทั้งหมดทำหน้าที่บังคับการจอด สมอเรือค้าขาย เก็บค่าธรรมเนียมเรือค้าขายที่เข้าและออกราชอาณาจักร โดยอยู่ในความปกครอง บังคับบัญชาของ กรมพระคลังส่วนคำว่า "กรมท่า" แต่เดิมคงหมายถึง เจ้าท่าตามระบบเก่า หากแต่มีความหมายกว้างขวางออกไปอีก กรมท่าเป็นส่วนราชการที่มีแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา

เจ้าท่าในสมัยกรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานี ประเทศไทยมีการติดต่อกำขายทางเรือกับต่างชาติ สเปน ฮอลันดา ญี่ปุ่น อังกฤษ เดนมาร์ก และฝรั่งเศสเข้ามาติดต่อกำขายตามลำดับการค้าขายกับต่างชาติอยู่ในความควบคุมดูแลของ กรมพระคลังสินค้า ซึ่งสันนิษฐานว่าตั้งขึ้นในสมัยพระเจ้าปราสาททอง เป็นหน่วยงานหลวง เพื่อผูกขาดสินค้า บางอย่างเป็นสินค้าต้องห้าม ไม่ให้พ่อค้าประชาชนซื้อขายโดยตรง นอกจากผูกขาดซื้อขายสินค้าแล้ว พระคลังสินค้ายังมีหน้าที่เรียกเก็บค่าธรรมเนียมเรือสินค้าต่างชาติ ค่าภาษีสินค้าและค่าธรรมเนียมเข้าออก

คำว่า "เจ้าท่า" ในสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช ตามประวัติศาสตร์ คำว่า "เจ้าท่า" มีมาตั้งแต่รัชสมัย สมเด็จพระนารายณ์มหาราช ในรัชกาลพระองค์ การค้าขายทางเรือกับต่างชาติปรากฏว่า รุ่งเรืองยิ่งกว่าสมัยใด ๆ ในยุคนั้น คำว่า "เจ้าท่า" สันนิษฐานว่ามาจากภาษาเปอร์เซีย ซึ่งเรียกว่าเจ้าท่าว่า "Shah Bardar"

เจ้าท่าสมัยกรุงธนบุรีเป็นราชธานี พระเจ้าตากสินมหาราช ทรงตั้งเจ้าท่าเพื่อดูแลตรวจตราบรรดาเรือแพ และเก็บค่าธรรมเนียมเรือค้าขายหรือเรือที่เข้าออกประเทศไทย

เจ้าท่าสมัยกรุงรัตนโกสินทร์เป็นราชธานี พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อครั้งยังดำรง พระยศเป็นพระเจ้าลูกยาเธอกรมหมื่น เจษฎาบดินทร์ ได้ว่าการกรมท่า และได้ทรงจัดการคลังของประเทศให้มี รายได้มากยิ่งขึ้นกว่าแต่กาลก่อน

รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัฐบาลอังกฤษขอเปลี่ยนแปลงสัญญาทางการค้า โดยให้ฝ่าย ไทยเลิกจังกอบระวางปากเรือ เปลี่ยนมาเก็บภาษีขาเข้าร้อยละ 3 และอังกฤษสามารถซื้อขายสินค้ากับราษฎรได้ โดยตรง ไม่ต้องผ่านพระคลังสินค้าไทยต้องยินยอมทำสัญญา ต่อมาชาติตะวันตกอื่นๆ เช่น ฝรั่งเศส เดนมาร์ก โปรตุเกส เนเธอร์แลนด์ เยอรมัน สวีเดน นอร์เวย์ เบลเยียม อิตาลี ออสเตรีย อังกฤษ สเปน รวมทั้งสหรัฐอเมริกาที่มา ขอแก้สัญญาทางการค้า เช่นกัน นับแต่ทำสัญญาดังกล่าวกิจการของกรมท่าก็เพิ่มพูนมากขึ้นเป็นเงาตามตัว กรมท่า ได้จัดงานใหม่ เป็น 3 ฝ่ายเรียกว่า กรมท่ากลาง กรมท่าซ้าย และกรมท่าขวา กรมท่ากลางดูแลกิจการทั่วไปกับติดต่อ คนแขก เมื่อจำเป็นต้องปรับปรุงการฝ่ายเจ้าท่า ให้เหมาะสมกับความเจริญของประเทศทางการจึงได้ว่าจ้างกัปตัน จอห์น บูช (John bush) ชาวอังกฤษมารีเริ่มงานคนสมัยก่อนเรียกท่านว่า "ทับประมาสะเตน" มาจากคำ HARBOUR



MASTOR ซึ่งหมายถึง เจ้าท่า ท่านได้ปฏิบัติราชการมีความชอบจนได้รับพระราชทานบรรดาศักดิ์เป็นพระยาวิสูตรสาครดิษ

ได้มีการตราพระราชบัญญัติว่าด้วยเรือใหม่ 10 มาตรา เรือเล็ก 7 มาตรา แพ โพงพาง และของลอยน้ำ 3 มาตรา ทางบก 4 มาตรา รวม 24 มาตรา กฎหมายดังกล่าวนี้เรียกว่า "กฎหมายท้องน้ำ" สมัยกัปตัน บุช เป็นเจ้าท่า ตำแหน่งเจ้าท่าขึ้นอยู่ในกรมพระคลัง ต่อมาย้ายสังกัดอยู่ในกระทรวงการต่างประเทศ ซึ่งเดิมมีชื่อว่า "กรมท่า" (Kromata) พ.ศ. 2432 ย้ายไปอยู่กระทรวงโยธาธิการ ครั้นพระยาวิสูตรสาครดิษรักรภาพ ได้กราบถวายบังคับลาออกจากราชการ กัปตัน เอ. อาร์. วิล เป็นเจ้าท่าสืบแทน ต่อมา เมื่อกัปตันวิล ถึงแก่กรรม ใน พ.ศ. 2438 ได้ยุบตำแหน่งเจ้าท่าลงเป็นตำแหน่งเวรท่ามีนาย โยเกนซัง ชาวเดนมาร์ก เป็นเวรท่า ทำหน้าที่ตรวจตราลำแม่น้ำ

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

รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรงตราพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ซึ่งกำเนิดมาแต่ต้นฉบับภาษาอังกฤษแล้วมาแปลเป็นภาษาไทย ในปีนี้เอง ทางราชการได้ยกกระทรวงนครบาล ซึ่งกรมเจ้าท่าสังกัดอยู่ไปรวมกับกระทรวงมหาดไทย พ.ศ. 2472 ลดฐานะกรมเจ้าท่า จากกรมชั้นอธิบดีเป็นกรมชั้นเจ้ากรม พ.ศ. 2474 ย้ายไปสังกัด สมุหพระนครบาล

ในปี 2475 รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 มีการเปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชย์ เป็นการปกครองระบอบประชาธิปไตยได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้ย้ายสังกัดกรมเจ้าท่ามาขึ้นสังกัดในกระทรวงเศรษฐกิจ และยกฐานะกรมเจ้าท่าจากชั้นเจ้ากรมเป็นกรมชั้นอธิบดี และไม่มีตำแหน่งปลัดกรมอีกต่อไป มีตำแหน่งเลขานุการกรมแทน โดยมีขุนสกลสารารักษ์ (แช จูพาสรี) ตำแหน่งเลขานุการกรม จนกระทั่งวันที่ 26 กันยายน พ.ศ. 2477 จึงได้มีพระบรมราชโองการแต่งตั้งให้นาวาเอก พระชำนาญานาวาถ หัวหน้านายช่างตรวจเรือ กรมเจ้าท่า รักษาการในตำแหน่งอธิบดีกรมเจ้าท่าอีกตำแหน่งหนึ่ง และหลังจากนั้น ได้มีการแต่งตั้งผู้ดำรงตำแหน่งอธิบดีปรับเปลี่ยนกันเรื่อยมา

ในวันที่ 23 สิงหาคม พ.ศ. 2484 ทางราชการได้ย้ายสังกัดกรมเจ้าท่าซึ่งเดิมสังกัดอยู่ในกระทรวงเศรษฐกิจ ไปสังกัดในกระทรวงคมนาคม กรมเจ้าท่าจึงได้ย้ายสังกัดเป็นครั้งสุดท้าย มาขึ้นกับกระทรวงคมนาคมอย่างเช่นปัจจุบัน ต่อมาได้มีพระราชกฤษฎีกา จัดวางระเบียบราชการกรมเจ้าท่า ในกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2495 แบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่าออกเป็นสำนักงานเลขานุการกรม ประกอบด้วย แผนกสารบรรณ แผนกคลัง แผนกสถิติและแผนกยานพาหนะ กองตรวจท่า กองนำร่อง กองตรวจเรือ กองทะเบียนเรือ หน่วยงานภูมิภาค แบ่งเป็น เจ้าท่าภาคเจ้าท่าจังหวัด

และในปี 2508 ได้มีพระราชบัญญัติโอนกิจการบริหารราชการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคมเฉพาะที่เกี่ยวกับราชการขนส่งทางน้ำ ไปเป็นของกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม จึงต้องแก้ไขพระราชกฤษฎีกาจัดวาง

ระเบียบราชการในกรมเจ้าท่าเสียใหม่ให้มีกองควบคุมและส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ กองทะเบียนเรือขนส่งทางน้ำ และกองชุดและรักษาเรือที่รับโอนไปรวมอยู่ด้วย ในขณะนั้นการดำเนินการของกรมเจ้าท่าเป็นไปตามนโยบาย และเป้าหมาย ภายใต้ขอบเขตของพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า พ.ศ. 2508 รวมทั้งนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาล และปฏิบัติให้เป็นไปตามที่พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 และพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2497 โดยมีนโยบายหลัก 3 ประการคือ 1. ความปลอดภัยในการขนส่ง 2. พัฒนาการขนส่งทางน้ำ 3. คุ้มครองกรรมสิทธิ์เครื่องอุปกรณ์ในการขนส่งทางน้ำ หลังจากนั้น ได้มีการเปลี่ยนแปลงการแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่าอีกหลายครั้ง เพื่อให้เหมาะสม สอดคล้องกับสถานการณ์และสภาพงาน

ในปี พ.ศ. 2545 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 และได้ประกาศในพระราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2545 กำหนดให้มีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีอยู่ในสังกัดกระทรวงคมนาคม โดยมีพระราชกฤษฎีกาโอนกิจการบริหาร และอำนาจหน้าที่ ทรัพย์สินงบประมาณ หนี้ สิทธิ ภาระผูกพัน ข้าราชการ ลูกจ้าง และอัตรากำลังของกระทรวงคมนาคม เฉพาะที่เกี่ยวกับส่วนราชการ ทั้งหมดของกรมเจ้าท่า และบางส่วนของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวีมาเป็นของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี สังกัดกระทรวงคมนาคม มีภารกิจเกี่ยวกับการส่งเสริมการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี ให้มีการเชื่อมต่อบริการขนส่งอื่นๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ท่าเรือ อุโมงค์ กองเรือ ไทย และกิจการเกี่ยวเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกรวดเร็ว ทัวถึง และปลอดภัย ตลอดจนการสนับสนุนภาคการส่งออกให้มีความเข้มแข็ง

จนกระทั่งปี พ.ศ. 2552 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช ทรงมีพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชกฤษฎีกา เปลี่ยนชื่อ "กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี" เป็น "กรมเจ้าท่า" อาศัยอำนาจตามความใน มาตรา 187 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย และมาตรา 8 ตรีแห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2534 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2543 เพื่อให้สอดคล้องกับการปฏิบัติภารกิจของส่วนราชการ และเป็นการระลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวที่ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานนามหน่วยงาน

วันคล้ายวันสถาปนากรมเจ้าท่า ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทางราชการได้ทำสัตถุญาจ้างกัปตัน จอห์น บุษ (John bush) ชาวอังกฤษ มาเป็นผู้ริเริ่มงานฝ่ายเจ้าท่า มีการลงนามในสัตถุญาระหว่างไทยกับอังกฤษ เมื่อวันที่ 8๙ 9 ค่ำ จุลศักราช 1221 ปีมะแม เอกศก ตรงกับวันศุกร์ที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2402 กรมเจ้าท่าจึงถือเอาวันที่ 5 สิงหาคมของทุกปี เป็นวันคล้ายวันสถาปนากรมเจ้าท่า

### ➤ นโยบายกรม

กรมเจ้าท่าได้มอบนโยบายการปฏิบัติงานในปีงบประมาณ 2561 เมื่อวันที่ ๗ พฤศจิกายน 2560 โดยมุ่งเน้นในการส่งเสริมการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวีให้มีการเชื่อมต่อบริการขนส่งอื่นๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้า ท่าเรือ อุโมงค์ กองเรือ ไทยและกิจการเกี่ยวเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกรวดเร็ว ทัวถึงและปลอดภัย ตลอดจนการสนับสนุนภาคการส่งออกให้มีความเข้มแข็ง รวมถึงการช่วยรักษาสภาพทางชลศาสตร์ที่ช่วยบรรเทาปัญหาอุทกภัยและภัยแล้ง ได้อีกทางหนึ่งและนโยบายที่สำคัญที่ต้องดำเนินการ



ผลักดัน และขับเคลื่อนให้สามารถสำเร็จได้ตามวัตถุประสงค์ โดยคำนึงถึงประชาชนหรือผู้รับบริการ รวมทั้งผู้มีส่วนได้-ส่วนเสียเป็นหลักทั้งมิติด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผลขององค์กร คือ

- 1.การบริหารงานบุคคล เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนบุคลากรให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีแนวทางการดำเนินงาน เช่น - การเลื่อนระดับให้ดำเนินการตามหลักธรรมาภิบาล กระบวนการในการพิจารณาที่มีความชัดเจน โปร่งใส สร้างกลไกการคัดเลือกให้สามารถวัดผลได้ โดยให้คำนึงถึงประสิทธิภาพ/ประสิทธิผลเป็นสำคัญ
  - เร่งตรวจสอบอัตราว่าง และดำเนินการบรรจุให้เต็ม จัดทำเส้นทางความก้าวหน้าในสายงาน (Career Path) เพื่อสร้างขวัญและกำลังใจให้บุคลากร
  - งานวินัย เร่งดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว กรณีหากไม่มีมูล/ข้อมูลไม่ชัดเจน ให้ยุติ กรณีที่มีมูลความผิดที่ชัดเจน ให้ดำเนินการลงโทษ
  - ให้ อ.ก.พ. กรมเจ้าท่าเป็นกลไกในการบริหารงานบุคคล โดยให้จัดการประชุม 2 เดือนครั้ง
  - การพัฒนาบุคลากร เร่งรัดดำเนินการอบรมให้ความรู้ผู้ทำการในส่วนภูมิภาค ในเรื่องของการออกคำสั่งทางปกครอง เพื่อป้องกันการดำเนินการผิดขั้นตอน หรือใช้ฐานอำนาจไม่ถูกต้อง
- 2.การบริหารงบประมาณให้มีประสิทธิภาพ มีแนวทางการดำเนินการ เช่น
  - การมอบอำนาจในการจัดซื้อ-จัดจ้าง เพื่อให้ความคล่องตัวเพิ่มประสิทธิภาพในการเบิกจ่ายให้ทุกหน่วย ดำเนินการให้ถูกต้องมีความ โปร่งใสให้หารือร่วมกับกองคลัง และฝ่ายพัสดุ
  - ให้เร่งรัดการเบิกจ่ายงบประมาณที่ค้างอยู่ (งบประมาณ 2559-2560) และทุกหน่วยงานที่มีงบลงทุน งบประมาณ 2561 ให้เร่งรัดดำเนินการและผูกพันสัญญาให้ได้ภายใน 31 ธันวาคม 2560
  - เงินกองทุน, เงินนอกงบประมาณ ให้พิจารณากำหนดเกณฑ์และกลไกในการเบิกจ่าย อาจดำเนินการในรูปแบบของคณะกรรมการ โดยมีอธิบดีกรมเจ้าท่าหรือรองอธิบดีกรมเจ้าท่าเป็นประธาน หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และกองคลัง เป็นกรรมการ เพื่อร่วมพิจารณาการเบิกจ่าย สำหรับการใช้จ่ายเงินนอกงบประมาณ เขต/สาขาที่มีความจำเป็นต้องใช้ ให้เขียนโครงการนำเสนอ และให้มีการประชุมพิจารณากันเป็นระยะ โดยอาจกำหนดให้มีการประชุมทุก 2 เดือน
  - การจ้างพนักงานให้เขต/สาขา มอบกองคลังพิจารณาโอนงบประมาณค่าใช้สอยให้กับสำนักงาน เจ้าท่าภูมิภาคที่มีการจ้างเหมาบริการเอกชน
- 3.การกำกับดูแลด้านความปลอดภัยทางน้ำในส่วนกลางและภูมิภาค นอกจากดำเนินการตามภารกิจแล้วต้องมีการติดตามข่าวสารที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการเดินเรือหรือสัญจรทางน้ำ รวมถึงการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบ โดยมีแนวทางการให้ประชาชนเข้าถึงข้อมูลในด้านต่างๆ ได้อย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะด้านความปลอดภัย การควบคุมเรือ การแจ้งเตือนน้ำขึ้น-ลง และต้องมีระบบแจ้งเตือนให้ประชาชนทราบ ตลอดจนการรายงานให้ผู้บริหารทราบด้วย
- 4.การบริหารจัดการสิ่งล่องล้าลำนํ้าในส่วนกลางและภูมิภาคต้องกำกับดูแลและพิจารณาอย่างรอบคอบให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 17) พ.ศ.2560 และที่เกี่ยวข้อง โดยจัดให้มีคู่มือหรือหลักเกณฑ์ในการดำเนินการแก้ไขปัญหาสิ่งล่องล้าลำนํ้าที่ชัดเจน เช่น การอนุญาตก่อสร้างท่าเรือต้องพิจารณาทั้งใน



ส่วนของขนาดเรือที่จะเทียบท่าและตัวท่าเรือให้สอดคล้องกันด้วย ในส่วนของฐานข้อมูลให้นำข้อมูลของกองสำรวจและสร้างแผนที่มาใช้ประโยชน์

• 5.การดำเนินงานตาม IUU (Illegal, Unreported and Unregulated) โดยการกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำเพื่อสนับสนุนการจัดการปัญหาแรงงานต่างด้าว รวมทั้งการดำเนินงานเกี่ยวกับการประมงผิดกฎหมาย ให้มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง โดยทำให้วิกฤตเป็นโอกาสในการพัฒนาการปฏิบัติงานของกรม เพื่อให้มีการใช้กฎหมายอย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพ โดยต้องจัดเตรียมความพร้อมทั้งด้านบุคลากรและการจัดหา ตรวจสอบเครื่องมืออุปกรณ์ในการใช้เพื่อกำกับดูแลเฝ้าระวังเรือเข้ามาในน่านน้ำไทย

• 6.การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ ยังคงดำเนินการตามแผนต่างๆ ของกระทรวงคมนาคมอย่างต่อเนื่อง เช่น การพัฒนาท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 และท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล รวมถึงการผลักดันให้มีการเปิดเส้นทางเดินเรือ Ferry ใหม่ ทั้งนี้การพัฒนาใด ๆ ให้ดำเนินการด้วยความระมัดระวังและรอบคอบ หากไม่สามารถดำเนินการได้ให้มีการประสานงานกับจังหวัดซึ่งเป็นเจ้าของพื้นที่ เพื่อรับทราบถึงปัญหาอุปสรรคที่ไม่สามารถดำเนินการได้ เช่น กรณีหลักไฟที่ไม่สามารถติดตั้งได้ เป็นต้น

• 7.การผลิตบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี และกิจการพาณิชย์นาวีให้รักษามาตรฐานการเรียน/การสอนให้ดี และให้กำกับหลักสูตรต่างๆ ให้เป็นไปตามมาตรฐานกำหนด รวมถึงการกำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี

• 8.การเตรียมความพร้อมสำหรับการตรวจประเมินของ IMO ในปี 2564 เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าประเทศสมาชิกของ IMO มีการปฏิบัติตามตราสารและข้อกำหนดของตราสารของ IMO ระหว่างประเทศอย่างต่อเนื่องและบรรลุผลสำเร็จทั่วโลกอันเป็นมาตรการหนึ่งในการเสริมสร้างความปลอดภัยทางทะเลและการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล โดยมีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้มอบสำนักมาตรฐานเรือเป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินงาน

• 9.ให้ความสำคัญกับการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จที่จุดเดียว (One stop service) และการให้บริการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-services) โดยเฉพาะในปี 2561 กำหนดให้กระบวนการของสำนักมาตรฐานทะเบียนเรือเป็นโครงการนำร่อง และจะนำเสนอสำนักงาน ก.พ.ร. เพื่อขอรับรางวัลด้วย

• 10.การพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายต่างๆ ให้เร่งรัดกฎหมายที่ยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จ โดยดำเนินการในรูปของคณะกรรมการกลั่นกรองกฎหมายเพื่อร่วมกันพิจารณาผลกระทบในด้านต่าง ๆ ให้ครอบคลุม

• 11.เรื่องอื่นๆ ได้แก่ การประชุมต่างๆ ควรจัดทำข้อมูลให้พร้อม สรุปประเด็นให้ชัดเจน หากมีหน่วยงานภายนอกร่วมประชุม ควรมีป้ายชื่อและขอให้ดูแล ต้อนรับ และอำนวยความสะดวก เช่น ที่จอดรถเพื่อเป็นภาพลักษณ์ที่ดีของกรม

### ➤ วิสัยทัศน์

“พัฒนาระบบขนส่งทางน้ำอย่างบูรณาการให้เกิดความมั่นคง ปลอดภัย และเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของประเทศ”

### ➤ พันธกิจ

• กำกับดูแล การส่งเสริมการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้า ท่าเรือ อุ้งเรือ กองเรือไทย และกิจการเกี่ยวเนื่อง เพื่อให้ประชาชน

ได้รับความสะดวก รวดเร็ว ทัวถึง และปลอดภัย ตลอดจนการสนับสนุนภาคการส่งออกให้มีความเข้มแข็ง โดยมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

1. ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือ โคนกัน กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
2. ศึกษาและวิเคราะห์เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ
3. ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี
4. ดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวี
5. ร่วมมือและประสานงานกับองค์การและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศในด้านการขนส่งทางน้ำ การพาณิชย์นาวี และในส่วนที่เกี่ยวกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ
6. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่รัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

#### ➤ ค่านิยมองค์กร

ค่านิยมของกรมเจ้าท่า คือ STEPSS ได้แก่

- 1) มีใจให้บริการ ( Service Mind)
- 2) ทำงานเป็นทีม ( Teamwork)
- 3) มุ่งผลสัมฤทธิ์ ( Efficiency)
- 4) ทำงานแบบมืออาชีพ ( Professional)
- 5) ตระหนักความปลอดภัย ( Safety)
- 6) มีใจใฝ่รู้ ( Seek Learning)

#### ➤ วัฒนธรรมองค์กร

แลกเปลี่ยน เรียนรู้ ร่วมมือ ร่วมแรง แข็งขันทำงาน

#### ➤ เป้าประสงค์ของกรมเจ้าท่า

1. มีโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านการคมนาคมขนส่งทางน้ำที่มีคุณภาพและเป็นไปตามมาตรฐาน
2. ระบบการขนส่งทางน้ำมีมาตรฐานและมีการกำกับดูแลให้มีความปลอดภัย และมั่นคง
3. ระบบขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีมีประสิทธิภาพ
4. มีระบบที่สนับสนุนให้มีการบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติ

#### ➤ เป้าหมายการให้บริการกรมเจ้าท่า

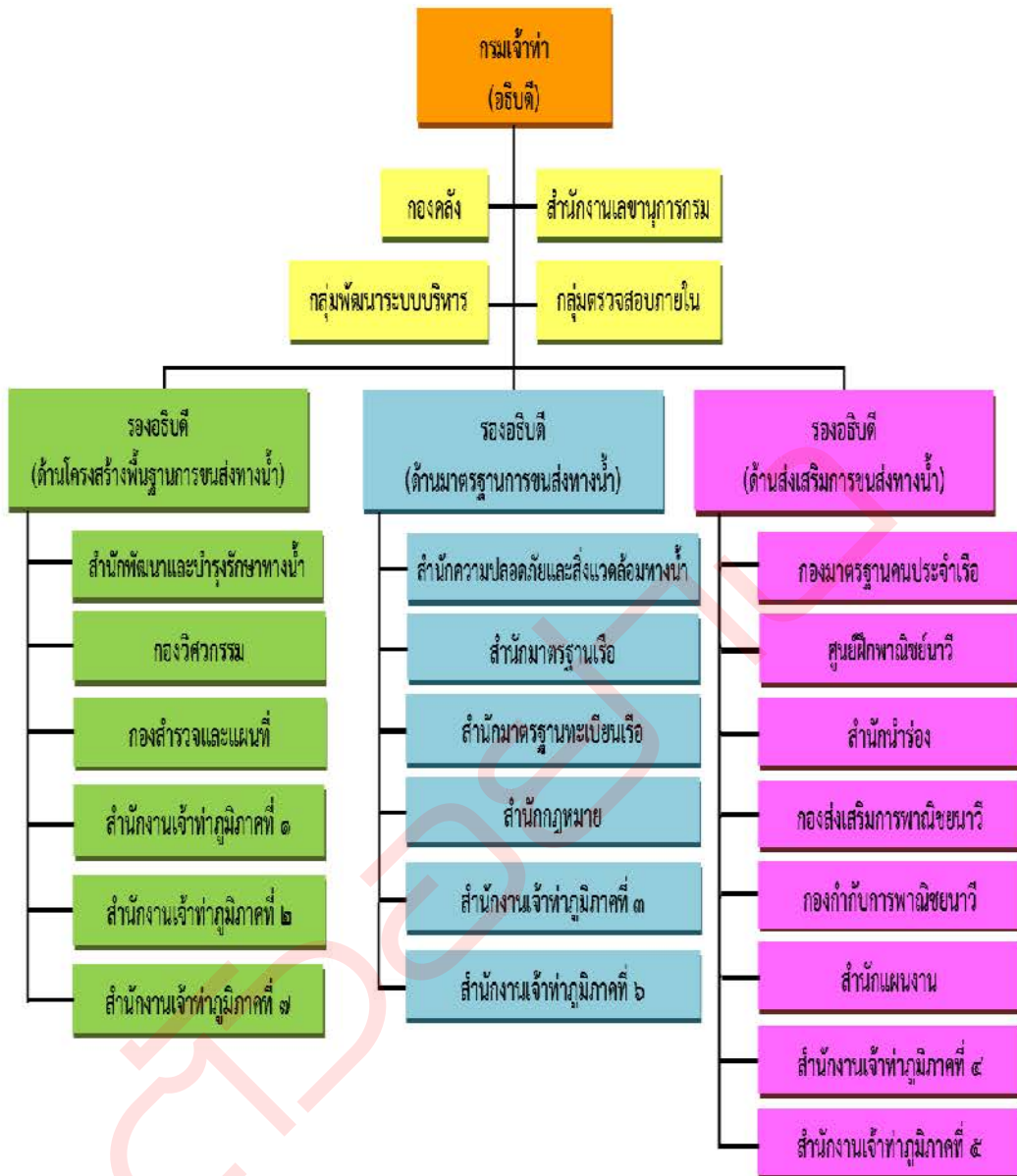
1. พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและบริการ มีความสะดวกและปลอดภัย
2. กำกับ ดูแล และให้บริการเพื่อให้เกิดความสะดวก และปลอดภัย
3. ผลิตและพัฒนาบุคลากร เพื่อรองรับกิจการพาณิชย์นาวี
4. กำกับดูแลการขนส่งทางน้ำเพื่อสนับสนุนการจัดการปัญหาแรงงานต่างด้าวและข้ามนุษย์
5. มีกลไกที่ส่งเสริมและสนับสนุนให้ยุทธศาสตร์ขับเคลื่อนได้



## ยุทธศาสตร์กรมเจ้าท่า

ประเพณีคุณศาสตร์/ยุทธศาสตร์ของกรมเจ้าท่า	กลยุทธ์ของกรมเจ้าท่า
1. พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำตามธรรมชาติเพื่อสนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ	- พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานให้เพียงพอต่อเนื่องอย่างมีประสิทธิภาพ
2. การยกระดับความปลอดภัย และความมั่นคงด้านการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์	- กำหนดมาตรการในการกำกับ ควบคุม ดูแล จัดทำระบบรองรับการปฏิบัติการและการให้บริการด้านความปลอดภัยทางน้ำ สร้างข้อกำหนดมาตรฐานสำหรับบังคับใช้กับเรือ คนประจำเรือ และโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ - ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำรวมทั้งระบบมาตรฐานและกำกับดูแลความปลอดภัยและความมั่นคงของการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์
3. การพัฒนาศักยภาพในการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวก ตลอดจนการส่งเสริมและสนับสนุนกิจการพาณิชย์และที่เกี่ยวข้อง - พัฒนามาตรฐานหลักสูตร บุคลากรและจัดหาเครื่องมืออุปกรณ์ สถานที่ เพื่อการผลิตบุคลากรด้านพาณิชย์
4. การส่งเสริม สนับสนุนความสามารถในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์	- ปรับปรุงและพัฒนาระบบกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับให้สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนไป - ปรับปรุงและพัฒนาการบริหารองค์กรอย่างต่อเนื่อง - พัฒนาทรัพยากรบุคคล - ส่งเสริมและพัฒนาระบบธรรมาภิบาลและความโปร่งใส

➤ โครงสร้างกรม



ทะเลปลอดภัย เช่นเดียวกับ



พระราชบัญญัติ  
การเดินเรือในน่านน้ำไทย  
พระพุทธศักราช ๒๔๕๖

มีพระบรมราชโองการในพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาอานันทมหิดล พระอัฐมรามาธิบดินทร พระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ให้ประกาศทรงทราบทั่วกันว่า ได้ทรงพระราชดำริเห็นว่าพระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทยที่ได้ตราขึ้นไว้เมื่อวันที่ ๒๕ มิถุนายน รัตนโกสินทร์ศก ๑๒๔ นั้น ยังมีบกพร่องอยู่หลายประการ สมควรจะเปลี่ยนแปลงแก้ไขให้สมกับกาลสมัย เพราะฉะนั้นจึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้แทน ดังต่อไปนี้

ความเบื้องต้น

และอธิบายบางคำที่ใช้ในพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้ให้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖”

มาตรา ๒<sup>๑</sup> ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้เป็นกฎหมายตั้งแต่วันที่ ๑ กันยายน พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ เป็นต้นไป

มาตรา ๓<sup>๒</sup> ในพระราชบัญญัตินี้

“เรือ” หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุกลำเลียง โดยสาร ลาก จูง ดัน ยก ชุดหรือลอก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้น้ำได้ทำนองเดียวกัน

“เรือกำปั่น” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยเครื่องจักรกลหรือด้วยใบ และไม่ได้ใช้กรรเชียง แจวหรือพาย

“เรือกำปั่นไฟ” หรือ “เรือกลไฟ” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยเครื่องจักรจะใช้ใบด้วยหรือไม่ก็ตาม และให้หมายความรวมถึงเรือกำปั่นยนต์ด้วย

“เรือกำปั่นยนต์” หรือ “เรือยนต์” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยเครื่องยนต์จะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม

“เรือกำปั่นใบ” หรือ “เรือใบ” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยใบและไม่ใช้เครื่องจักรกล

“เรือกล” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยเครื่องจักรกล และใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม

“เรือกลไฟเล็ก” หมายความว่า เรือที่มีขนาดต่ำกว่าสามสิบตันกรอสส์ที่เดินด้วยเครื่องจักร

“เรือเดินทะเล” หรือ “เรือทะเล” หมายความว่า เรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเล ตามกฎข้อบังคับ

สำหรับการตรวจเรือ

“เรือเล็ก” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยกรรเชียง แจวหรือพาย

<sup>๑</sup> ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๓๐/-/หน้า ๑๔/๕ สิงหาคม ๒๔๕๖

<sup>๒</sup> มาตรา ๓ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๒๕

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

“เรือเปิดทะเลและอื่น ๆ” หรือ “เรือเปิดทะเลและเรืออื่น ๆ” หมายความว่า เรือที่ใช้ใบในเวลาเดินทะเล และใช้ใบหรือกรรเชียงหรือแจวในเวลาเดินในลำแม่น้ำ และให้หมายความรวมถึงเรือลอมทะเล เรือแห่งลอมท้ายฉนวน หรือเรือสามก้าวด้วย

“เรือสำเภา” หมายความว่า เรือเดินทะเลต่ออย่างแบบจีน หรือแบบประเทศใด ๆ ในเอเชีย

“เรือบรรทุกสินค้า” หมายความว่า เรือที่ไม่มีคาค้ำหรือมีไม่ตลอดลำ เดินด้วยกรรเชียง แจว หรือพาย หรือบางที่ใช้ใบ และใช้สำหรับบรรทุกสินค้า

“เรือลำเลียง” หมายความว่า เรือที่มีใช้เรือกล และใช้สำหรับลำเลียง หรือขนถ่ายสินค้าจากเรือกำปั่น หรือบรรทุกสินค้าส่งเรือกำปั่น

“เรือลำเลียงทหาร” หมายความว่า เรือที่ใช้ในการลำเลียงทหาร ทั้งนี้ ไม่ว่าจะ เป็นเรือของทางราชการทหารหรือไม่ก็ตาม

“เรือโดยสาร” หมายความว่า เรือที่บรรทุกทุกคนโดยสารเกินสิบสองคน

“เรือสินค้า” หมายความว่า เรือที่มีใช้เรือโดยสาร

“เรือประมง” หมายความว่า เรือที่ใช้สำหรับการจับสัตว์น้ำ หรือทรัพยากรที่มีชีวิตอื่น ๆ ที่อยู่ในทะเล

“เรือสำราญและกีฬา” หมายความว่า เรือที่ใช้สำหรับหาความสำราญ หรือเรือที่ใช้เพื่อการเล่นกีฬาโดยเฉพาะ และไม่ได้ใช้เพื่อการค้า การทหาร หรือการค้นคว้าทางวิทยาศาสตร์

“เรือไม้ที่ต่อแบบโบราณ” หมายความว่า เรือใบเสาเดียว เรือสำเภาหรือเรือไม้ ที่ต่อตามแบบเรือที่ใช้อยู่ในสมัยโบราณ

“แพ” หมายความว่า รวมตลอดถึง โป๊ะ อู่ลอย และสิ่งลอยน้ำอื่นที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน

“แพคนอยู่” หมายความว่า เรือที่ปลูกอยู่บนแพ และลอยอยู่ในลำแม่น้ำหรือลำคลอง

“ตันกรอสส์” หมายความว่า ขนาดของเรือที่คำนวณได้ตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือตาม  
มาตรา ๑๖๓

“น่านน้ำไทย”<sup>๒</sup> หมายความว่า บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของราชอาณาจักรไทย และในกรณีตามมาตรา ๑๗ มาตรา ๑๘ มาตรา ๑๙ ทวิ มาตรา ๑๒๐ มาตรา ๑๒๑ มาตรา ๑๓๓ มาตรา ๒๐๔ และมาตรา ๒๒๐ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ ให้หมายความรวมถึงน่านน้ำที่อยู่ในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทยด้วย

“เมืองท่า” หมายความว่า ท่าเรือหรือถิ่นที่จอดเรือเพื่อขนถ่ายคนโดยสารหรือของ

“นายเรือ” หมายความว่า ผู้ควบคุมเรือกำปั่น หรือเรืออื่น ๆ แต่ไม่รวมถึงผู้นำร่อง

“คนประจำเรือ” หมายความว่า คนที่มีหน้าที่ทำการประจำอยู่ในเรือ

<sup>๒</sup> มาตรา ๓ นิยามคำว่า “น่านน้ำไทย” แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๕) พ.ศ. ๒๕๔๐



“ลูกเรือ” หมายความว่า คนประจำเรือนอกจากนายเรือ

“คนโดยสาร” หมายความว่า คนที่อยู่ในเรือ เว้นแต่

(๑) คนประจำเรือ หรือผู้อื่นที่รับจ้างทำงานในเรือนั้น

(๒) เด็กที่มีอายุต่ำกว่าหนึ่งปี

“เจ้าท่า” หมายความว่า อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี\* หรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี\*มอบหมาย

“เจ้าพนักงานออกใบอนุญาต” หมายความว่า อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี\* หรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี\*มอบหมายให้ทำการออกใบอนุญาต

“เจ้าพนักงานตรวจเรือ” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งให้มีหน้าที่ตรวจเรือตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔<sup>๔๑</sup> (ยกเลิก)

มาตรา ๕<sup>๔๒</sup> (ยกเลิก)

มาตรา ๖<sup>๔๓</sup> (ยกเลิก)

มาตรา ๗<sup>๔๔</sup> (ยกเลิก)

มาตรา ๘<sup>๔๕</sup> ในพระราชบัญญัตินี้แห่งใดมีบัญญัติว่าด้วยการออกใบอนุญาตอย่างใด ๆ ตามซึ่งเจ้าท่าเห็นจำเป็นจะต้องออกเป็นหนังสือ ให้เจ้าท่ามีอำนาจเรียกค่าธรรมเนียมสำหรับใบอนุญาตเช่นนั้นตามอัตราที่กำหนดโดยกฎกระทรวงแต่ไม่เกินหนึ่งร้อยบาท

มาตรา ๙<sup>๔๖</sup> พระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย ร.ด.น.โกสินทรศก ๑๒๔ ประกาศลงวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ร.ด.น.โกสินทรศก ๑๒๕ ว่าด้วยการตั้งศาลทะเล ประกาศลงวันที่ ๑๕ มีนาคม ร.ด.น.โกสินทรศก ๑๒๕ ว่าด้วยการออกใบอนุญาตสำหรับเรือบรรทุกสินค้าและเรือเล็ก และประกาศลงวันที่ ๒๒ เมษายน ร.ด.น.โกสินทรศก ๑๒๕ ว่าด้วยเรือกลไฟที่ใช้สำหรับรับจ้างนั้น ท่านให้ยกเลิกเสีย แต่การที่ยกเลิกนี้ท่านว่ามีได้เกี่ยวแก่การอย่างใดที่ได้มีผู้กระทำไว้แต่ก่อน หรือแก่ความผิดอย่างใดซึ่งได้กระทำไว้แต่ก่อนเวลาประกาศให้ใช้พระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๑๐ กฎสำหรับป้องกันมิให้เรือโดนกัน พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ นั้น ท่านว่ามีใช้สำหรับแต่เรือกำปั่นไทยฝ่ายเดียว ให้ใช้ได้ตลอดถึงเรือกำปั่นทั้งหลายที่เดินในบรรดาเขตท่า และเขตที่ทอดจอดเรือของราชอาณาจักรไทย แต่อย่าให้ขัดกับพระราชบัญญัตินี้ เมื่อจะต้องเป็นการขัดเช่นนั้นไปชรั ต้องให้ถือเอาข้อบังคับใน

<sup>๔๑</sup> มาตรา ๔ ยกเลิกโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๒๕

<sup>๔๒</sup> มาตรา ๕ ยกเลิกโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๒๕

<sup>๔๓</sup> มาตรา ๖ ยกเลิกโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๒๕

<sup>๔๔</sup> มาตรา ๗ ยกเลิกโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๒๕

<sup>๔๕</sup> มาตรา ๘ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๑๐

<sup>๔๖</sup> มาตรา ๙ แก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศแก้ไขพระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖

พระราชบัญญัตินี้เป็นใหญ่ ดังได้ว่าไว้ในข้อ ๓๐ แห่งกฎนั้น และท่านว่าผู้เป็นเจ้าของและเป็นนายเรือทุกลำต้องถือและกระทำตามกฎนั้นจงทุกประการ

**มาตรา ๑๑** การลงโทษจำคุกหรือปรับนั้น ถ้าจำเลยเป็นคนในบังคับต่างประเทศซึ่งมีกงสุลผู้แทนที่มีอำนาจฝ่ายตุลาการสำหรับประเทศนั้นตั้งอยู่ในราชอาณาจักรไทย ท่านว่าต้องเป็นหน้าที่ของศาลกงสุลนั้นบังคับให้เป็นไปตามโทษานุโทษ

### ภาค ๑

### ข้อบังคับทั่วไป

#### หมวดที่ ๑

ทางเดินเรือ เขตท่าเรือ เขตจอดเรือ และเขตควบคุมการเดินเรือ<sup>๑๐๑</sup>

**มาตรา ๑๒**<sup>๑๐๑</sup> รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกกฎกระทรวง ดังต่อไปนี้  
(๑) กำหนดแนวแม่น้ำลำคลองหรือทะเลอาณาเขตแห่งใดเป็นเขตท่าเรือและเขตจอดเรือ  
(๒) กำหนดทางเดินเรือทั่วไปและทางเดินเรือในเขตท่าเรือนอกจากทางเดินเรือในเขตท่าเรือ

กรุงเทพฯ

(๓)<sup>๑๐๒</sup> กำหนดแนวทะเลแห่งใดภายในน่านน้ำไทยเป็นเขตควบคุมการเดินเรือ

**มาตรา ๑๓**<sup>๑๐๓</sup> (ยกเลิก)

**มาตรา ๑๔**<sup>๑๐๔</sup> (ยกเลิก)

**มาตรา ๑๕**<sup>๑๐๕</sup> (ยกเลิก)

**มาตรา ๑๖**<sup>๑๐๖</sup> (ยกเลิก)

#### หมวดที่ ๒

หน้าที่นายเรือเมื่อเวลาเรือเข้ามาหรือออกจากรน่านน้ำไทย<sup>๑๐๗</sup>

เดอะเบสท์ เซ็นเตอร์

<sup>๑๐๑</sup> ชื่อหมวดที่ ๑ ทางเดินเรือ เขตท่าเรือ เขตจอดเรือ และเขตควบคุมการเดินเรือ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๖) พ.ศ. ๒๕๕๐

<sup>๑๐๒</sup> มาตรา ๑๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๑๐

<sup>๑๐๓</sup> มาตรา ๑๒ (๓) เพิ่ม โดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๖) พ.ศ. ๒๕๕๐

<sup>๑๐๔</sup> มาตรา ๑๓ ยกเลิกโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๑๐

<sup>๑๐๕</sup> มาตรา ๑๔ ยกเลิกโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๑๐

<sup>๑๐๖</sup> มาตรา ๑๕ ยกเลิกโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๑๐

<sup>๑๐๗</sup> มาตรา ๑๖ ยกเลิกโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๑๐

<sup>๑๐๘</sup> หมวดที่ ๒ หน้าที่นายเรือเมื่อเวลาเรือเข้ามาหรือออกจากรน่านน้ำไทย มาตรา ๑๗ ถึงมาตรา ๒๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๒๕



มาตรา ๑๗<sup>1๑๕1</sup> เรือกำปั่นตามประเภทที่เจ้าท่าประกาศกำหนดลำใด เมื่อเข้ามาในน่านน้ำไทย นายเรือต้องปฏิบัติดังนี้

(๑) แจ้งต่อเจ้าท่า

(๒) ชักธงสำหรับเรือขึ้นขึ้นไว้ให้ปรากฏ

(๓) ติดตั้งและเปิดใช้คอมไฟตั้งแต่เวลาพระอาทิตย์ตกถึงเวลาพระอาทิตย์ขึ้น

การปฏิบัติตาม (๑) (๒) และ (๓) ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่เจ้าท่าประกาศกำหนด

มาตรา ๑๘<sup>1๑๕1</sup> เรือกลที่เป็นเรือเดินทะเล และเป็นเรือไทยขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสส์ขึ้นไป และเรือกำปั่นต่างประเทศ เมื่อเข้ามาในเขตท่าเรือใด ๆ ในน่านน้ำไทย นายเรือต้องรายงานการเข้ามาถึงต่อเจ้าท่าตามแบบพิมพ์ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยกรรม ภายในเวลาสี่สิบสี่ชั่วโมง นับแต่เวลาที่จอดเรือเรียบร้อย

มาตรา ๑๙<sup>1๒๐1</sup> เรือกลที่เป็นเรือเดินทะเลและเป็นเรือไทยขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสส์ขึ้นไป และเรือกำปั่นต่างประเทศที่เตรียมจะออกไปจากเขตท่าเรือใด ๆ ในน่านน้ำไทย นายเรือต้องชักธงลา (คือธงที่เรียกว่าบลูปีเตอร์) ถ้าเรือกำหนดออกในเวลาบ่ายให้ชักธงขึ้นในเวลาเช้า ถ้าเรือกำหนดออกในเวลาเช้าให้ชักธงขึ้นในเวลาบ่ายของวันก่อน

มาตรา ๒๐<sup>1๒๐1</sup> เรือกำปั่นต่างประเทศ เมื่อเข้ามาในเมืองท่าของประเทศไทย ซึ่งมีได้กำหนดเป็นเขตท่าเรือ นายเรือต้องรายงานการเข้ามาหรือออกไปต่อเจ้าท่าภายในเวลาสี่สิบสี่ชั่วโมงนับแต่เรือเข้ามาหรือก่อนเรือออกไป และต้องปฏิบัติตามคำสั่งเจ้าท่า

มาตรา ๒๑<sup>1๒๒1</sup> เรือกลที่เป็นเรือเดินทะเลและเป็นเรือไทยขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสส์ขึ้นไป เมื่อจะออกจากเขตท่าเรือใด ๆ ในน่านน้ำไทย นายเรือต้องแจ้งกำหนดออกเรือต่อเจ้าท่าก่อนออกเรือเป็นเวลาไม่น้อยกว่าหกชั่วโมง เพื่อให้เจ้าท่าตรวจสอบว่าปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมายหรือไม่เสียก่อน เมื่อเห็นว่าถูกต้องแล้ว จึงอนุญาตให้ออกเรือได้

มาตรา ๒๒<sup>1๒๑1</sup> เรือกำปั่นที่ใช้เดินทะเลระหว่างประเทศลำใดที่ต้องมีใบสำคัญตามที่กำหนดในกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือตามมาตรา ๑๖๓ เมื่อจะออกจากเขตท่าเรือใด ๆ ในน่านน้ำไทย นายเรือต้องแจ้งกำหนดออกเรือต่อเจ้าท่าก่อนออกเรือเป็นเวลาไม่น้อยกว่าหกชั่วโมง เพื่อให้เจ้าท่าตรวจใบอนุญาตใช้เรือและใบสำคัญดังกล่าว ตลอดจนอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้ให้ถูกต้องและใช้งานได้

มาตรา ๒๓<sup>1๒๑1</sup> เรือกลที่เป็นเรือเดินทะเลและเป็นเรือไทย และเรือกำปั่นต่างประเทศที่ต้องมีใบสำคัญตามที่กำหนดในกฎข้อบังคับ สำหรับการตรวจเรือตามมาตรา ๑๖๓ เมื่อจะออกจากเขตท่าเรือใด ๆ ใน

<sup>1๑๕1</sup> มาตรา ๑๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๕) พ.ศ. ๒๕๔๐

<sup>1๑๕1</sup> มาตรา ๑๘ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๒๕

<sup>1๒๐1</sup> มาตรา ๑๙ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๒๕

<sup>1๒๐1</sup> มาตรา ๒๐ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๒๕

<sup>1๒๑1</sup> มาตรา ๒๑ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๒๕

<sup>1๒๑1</sup> มาตรา ๒๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๒๕

<sup>1๒๑1</sup> มาตรา ๒๓ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๒๕

น่านน้ำไทยยังเมืองท่าต่างประเทศ นายเรือจะต้อง ได้รับใบอนุญาตเรือออกจากท่าจากเจ้าท่าเสียก่อน

มาตรา ๒๔<sup>1๒๕1</sup> ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๑๙ มาตรา ๑๙ มาตรา ๑๙ มาตรา ๒๐ มาตรา ๒๑ มาตรา ๒๒ หรือมาตรา ๒๓ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาท

มาตรา ๒๕<sup>1๒๖1</sup> เพื่อการรักษาความปลอดภัยทางน้ำ ห้ามมิให้นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือเดินเรือเข้าไปในเขตควบคุมการเดินเรือ เว้นแต่ในกรณีมีเหตุจำเป็นและได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า

นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท และให้เจ้าท่ามีอำนาจสั่งยึดใบประกาศนียบัตรควบคุมเรือ มีกำหนดไม่เกินหกเดือน

นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือผู้ใดปฏิบัติหน้าที่ในระหว่างที่ถูกยึดใบประกาศนียบัตรควบคุมเรือตามวรรคสอง ต้องระวางโทษปรับหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา ๒๖<sup>1๒๗1</sup> (ยกเลิก)

มาตรา ๒๗<sup>1๒๘1</sup> (ยกเลิก)

มาตรา ๒๘<sup>1๒๙1</sup> (ยกเลิก)

### หมวดที่ ๓

#### ว่าด้วยท่าทอดจอดเรือ

มาตรา ๒๙ ภายในเขตท่ากรุงเทพฯ ถ้าเรือกำปั่นลำใดที่มีได้ผูกจอดเทียบท่าเรือหรือท่าโรงพักสินค้า เรือกำปั่นลำนั้นต้องทอดสมอจอดอยู่กลางลำน้ำด้วยสมอสองตัว มีสายโซ่ให้พอสองตัวเพื่อกันมิให้เรือเกาสมอเคลื่อนจากที่นั้นได้

มาตรา ๓๐ เรือเก็บสินค้า เรือท้องแบน และเรือใด ๆ ที่ทอดจอดประจำอยู่นั้น ต้องผูกจอดอยู่กับสมอรุ่นอย่างมั่นคงสมกับกำลังของสายโซ่ที่ทอดอยู่นั้น

มาตรา ๓๑ ห้ามมิให้เรือกำปั่น เรือเก็บสินค้า เรือท้องแบนอย่างใด ๆ ทอดสมอ หรือผูกจอดอยู่ในทางเรือเดินในลำแม่น้ำเป็นอันขาด

มาตรา ๓๒ ห้ามมิให้เรือกำปั่นลำใดที่ผูกจอดเทียบท่าเรือ ท่าพักสินค้า หรือเทียบฝั่งนั้น ทอดสมอกลงไปในแม่น้ำห่างจากหัวเรือเกินกว่าสามสิบเมตร

มาตรา ๓๓ เรือลำใดที่เจ้าท่าไม่ยอมออกใบอนุญาตให้ หรือเรียกคืน หรือยึดใบอนุญาตไว้ โดยเรื่อนั้นมีความไม่สมประกอบสำหรับเดินทะเลนั้น ต้องให้ผูกจอดทอดไว้ในที่ใดที่หนึ่งซึ่งเจ้าท่าจะกำหนดให้

มาตรา ๓๔ เรือ โป๊ะ หรือเรือ โป๊ะจ้าย เรือลำเลียง เรือลำเถา เรือบรรทุกสินค้า เรือเปิดทะเล และเรืออื่น ๆ ต้องจอดทอดสมอกลางแม่น้ำ และถ้าไม่เป็นการขัดขวางก็ให้ทอดจอดซ้อนข้างฝั่งตะวันตก แต่ต้องไว้

<sup>1๒๕1</sup> มาตรา ๒๔ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

<sup>1๒๖1</sup> มาตรา ๒๕ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๖) พ.ศ. ๒๕๕๐

<sup>1๒๗1</sup> มาตรา ๒๖ ยกเลิกโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๕๕

<sup>1๒๘1</sup> มาตรา ๒๗ ยกเลิกโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๕๕

<sup>1๒๙1</sup> มาตรา ๒๘ ยกเลิกโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๕๕



ช่องทางเรือเดินไม่น้อยกว่าร้อยเมตรในระหว่างเรือกับฝั่งตะวันตก หรือกับบรรดาเรือที่จอดเทียบฝั่งตะวันตก หรือกับแพคนอยู่ที่ผูกเทียบอยู่กับฝั่งตะวันตก

**มาตรา ๓๕** บรรดาเรือ โป๊ะหรือเรือ โป๊ะจ้าย เรือลำเลียง เรือสำเภา เรือบรรทุกสินค้า เรือเปิดทะเล และเรืออื่น ๆ ที่ไม่ได้ใช้การนั้น ต้องให้ถอยไปอยู่ที่ท่าเลสำหรับทอดจอดเรือ แห่งใดแห่งหนึ่งในเขตท่าตามที่เจ้าท่าเห็นสมควรจะกำหนดตามครั้งคราว และประกาศให้ทราบทั่วกันในหนังสือราชกิจจานุเบกษา และในหนังสือพิมพ์จดหมายเหตุในท้องที่ตั้งแต่สองรายขึ้นไป

**มาตรา ๓๖** ห้ามมิให้เรือกำปั่นเดินทะเลลำใดจอดทอดสมอตามลำแม่น้ำในระหว่างคลองสะพาน หันกับคลองบางลำภูบน เว้นไว้แต่มีเหตุจำเป็น เพราะในระหว่างสองตำบลนั้นเป็นที่ทอดจอดเรือรบไทยและบรรดาเรือกำปั่นเดินทะเลหรือเรือรบต่างประเทศจะแล่น หรือมีเรืออื่นวิ่งผ่านคลองสะพานหันขึ้นไปตามลำแม่น้ำนั้น ให้ถือว่าเป็นการมิชอบด้วยกฎหมาย เว้นไว้แต่จะได้รับอนุญาตพิเศษจากเจ้าท่า และโดยอาศัยข้อบังคับกำกับอนุญาตนั้นอยู่ด้วยตามซึ่งเจ้าท่าจะเห็นสมควร

**มาตรา ๓๗**<sup>[๓๐]</sup> ถ้าไม่มีเหตุฉุกเฉินอันจำเป็นที่จะต้องทำเช่นนั้น ห้ามมิให้เรือกำปั่นลำใดจอดทอดสมอในลำแม่น้ำระหว่างวัดบุคคโลกับในระยะทางสองร้อยเมตรได้ปากคลองบางปะแก้ว และระหว่างปากคลองผดุงกับคลองสำเพ็ง เพราะในระหว่างตำบลเหล่านี้เป็นท่าแยกเวียนไว้สำหรับทางให้เรือเดินขึ้นล่อง

**มาตรา ๓๘**<sup>[๓๑]</sup> เรือกำปั่นทุกลำที่บรรทุกคนโดยสารหรือของจากเมืองท่าหรือตำบลใด ๆ ในต่างประเทศเข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยา หรือเรือใด ๆ ที่เข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยาโดยขนถ่ายคนโดยสารหรือของจากเรือกำปั่นที่มาจากต่างประเทศ เมื่อผ่านด่านสมุทรปราการแล้ว ถ้าจะส่งคนโดยสารหรือของที่บรรทุกมานั้นขึ้นบกต้องจอด ณ ที่จอดเรือ หรือเทียบท่าเทียบเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เว้นไว้แต่เมื่อที่จอดเรือหรือท่าเทียบเรือไม่ว่างพอจะจอดหรือเทียบได้ หรือเพราะเหตุจำเป็นอย่างอื่น ซึ่งถ้าตรงตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการกำหนดไว้และอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี\* ลงนามอนุญาตแล้ว จึงจะเข้าจอดหรือเทียบในที่ที่ได้รับอนุญาตได้

คณะกรรมการดังกล่าวในวรรคหนึ่งให้มีจำนวนห้าคน ประกอบด้วยอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี\*เป็นประธานกรรมการ อธิบดีกรมศุลกากรและผู้บัญชาการการท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นกรรมการโดยตำแหน่ง และบุคคลอื่นอีกสองคน ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้ง

**มาตรา ๓๙ ทวิ**<sup>[๓๒]</sup> การประชุมของคณะกรรมการเพื่อปฏิบัติการตามความในมาตรา ๓๘ ต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งจำนวนกรรมการทั้งหมดจึงจะเป็นองค์ประชุม

ในกรณีที่ประธานกรรมการไม่สามารถมาประชุม ให้ที่ประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานการลงมติวินิจฉัยของคณะกรรมการให้ถือเสียงข้างมากเป็นประมาณ ถ้ามีคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ผู้นั่งเป็นประธานออกเสียงอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

<sup>[๓๐]</sup> มาตรา ๓๗ แก้ไขเพิ่มเติม โดยประกาศแก้ไขพระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖

<sup>[๓๑]</sup> มาตรา ๓๘ แก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๑๐

<sup>[๓๒]</sup> มาตรา ๓๙ ทวิ เพิ่ม โดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๔๕๓

มาตรา ๓๘ ตี<sup>๑๓๖</sup> ภายใต้บังคับมาตรา ๓๘ ให้เจ้าท่ามีอำนาจที่จะกำหนดที่ทอดจอดเรือสำหรับเรือกำปั่นและเรือเล็กทุกลำ และนายเรือต้องเอาเรือไปทอดจอดตามที่เจ้าท่าจะชี้ให้ และห้ามมิให้เอาเรือไปจากที่นั้นหรือย้ายไปทอดจอดที่อื่นโดยมิได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า เว้นแต่เมื่อมีเหตุจำเป็นซึ่งเจ้าท่าจะพิจารณาเห็นสมควร เมื่อเรือกำปั่นลำใดกำลังเข้ามา นายเรือจะต้องยอมให้เจ้าท่าขึ้นไปบนเรือ และถ้าจำเป็นจะหยุดเรือหรือรับก็ต้องหยุด

มาตรา ๓๘ จัตวา<sup>๑๓๗</sup> นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือลำใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๓๘ วรรคหนึ่ง หรือมาตรา ๓๘ ตี ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สามพันบาทถึงสามหมื่นบาท และปรับเป็นรายวันวันละหนึ่งพันบาทจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง

มาตรา ๓๙ เรือกำปั่นลำใดเมื่อเข้ามาถึงในเขตท่าแล้ว มิได้กระทำการถ่ายสินค้าหรือขนสินค้าขึ้นเรืออย่างหนึ่งอย่างใด นับตั้งแต่วันที่ ๑๐ วันขึ้นไปก็ถือว่าถ้าจะต้องการเอาที่ซึ่งเรือลำนั้นจอดอยู่ให้เรืออื่นที่ใช้ในการค้าขายทอดจอด ก็ให้ถอยเรือที่ไม่ได้ทำการเช่นนั้น ไปทอดจอดในที่อื่นภายในเขตท่าตามที่เจ้าท่าจะกำหนดให้

มาตรา ๔๐ เรือกำปั่นลำใดต้องการจะเปลี่ยนที่ทอดจอด หรือเรือกำปั่นลำใดที่เทียบท่าเรือหรือท่าสินค้าต้องการจะหาที่ทอดจอดในลำแม่น้ำก็ให้ชักธงสัญญาณอักษร “B.A.Z.” (บี เอ แซด) ตามแบบข้อบังคับระหว่างนา ๆ ประเทศสำหรับการใช้ธงสัญญาณ แล้วเจ้าท่าจะได้ขึ้นไปบนเรือลำนั้นและชี้ให้ทอดจอด

[คำว่า “B.A.Z.” (บี เอ แซด) แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๙ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๔๗๗]

มาตรา ๔๑ เรือกำปั่นลำใดต้องการให้กองตระเวนมาช่วยก็ให้ชักธงสัญญาณหมายอักษร “S.P.” (เอส ที) ตามแบบข้อบังคับระหว่างนา ๆ ประเทศสำหรับการใช้ธงสัญญาณ ถ้ามีเหตุสำคัญขัดข้องต่อการบังคับบัญชาเกิดขึ้นในเรือจะนั้นแล้ว ให้ชักธงสัญญาณหมายอักษร “R.X.” (อาร์ เอกซ์)

[คำว่า “S.P.” (เอส ที) และคำว่า “R.X.” (อาร์ เอกซ์) แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๑๐ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๔๗๗]

มาตรา ๔๒ ก่อนที่เรือกำปั่นไฟหรือเรือกำปั่นใบเดินทะเลลำใดจอดทอดหรือผูกจอดเป็นปรกติ นั้น ห้ามมิให้เรืออื่นเข้าไปเทียบข้าง ให้เข้าเทียบได้แต่เฉพาะเรือไฟเล็กและเรือเล็กของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์วิ\* หรือของเจ้าพนักงานแพทย์สุขา หรือของกรมศุลกากร หรือของผู้นำร่อง หรือเรือของกระทรวงทหารเรือซึ่งจะมีหน้าที่พิเศษ

ในเวลาเรือกำปั่นลำใดที่กำลังแล่นขึ้น หรือลงในลำแม่น้ำนั้น ห้ามเป็นอันขาดมิให้เรือข้าง เรือบรรทุกสินค้าหรือเรือเล็ก หรือเรืออย่างใด ๆ เข้าไปเกี่ยวพวงข้าง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตพิเศษของนายเรือลำนั้น

มาตรา ๔๓ เมื่อจะทอดจอดเรือกำปั่นลำใด นายเรือหรือผู้นำร่องต้องทอดจอดเรือนั้น โดยให้กินเนื้อที่อย่างน้อยที่สุดที่จะเป็นได้ และความบังคับข้อนี้ เจ้าท่าต้องระวังเป็นธุระอยู่เสมอให้มีผู้ปฏิบัติตามโดยถูกต้อง

<sup>๑๓๖</sup> มาตรา ๓๘ ตี เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๔๕๓

<sup>๑๓๗</sup> มาตรา ๓๘ จัตวา แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๔๓๕