



บทที่ 2

มาตรการ เพื่อความปลอดภัยตามกฎหมายการเดินเรือ

การเดินทางโดยทางเรือเป็นการคมนาคมอย่างหนึ่ง ซึ่งในปัจจุบัน ได้มีการพัฒนาขึ้นมาก มีทั้งเรือโดยสารประจำทาง เรือหางยาว หรือเรือเพล่าใบจักรยาว ฯลฯ ทั้งในแม่น้ำลำคลอง และทะเล จำเป็นต้องมีกฎระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งมาตรการต่าง ๆ ในการให้ความคุ้มครองต่อสวัสดิภาพของผู้ขึ้นเรือ ผู้โดยสาร ตลอดจน บุคคลต่าง ๆ ในปัจจุบันมีกฎหมายหลัก 3 ฉบับ ที่บังคับใช้กับ เรือหรือยานพาหนะทางน้ำ คือ พระราชบัญญัติเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 และพระราชบัญญัติป้องกันเรือโค่นกัน พ.ศ. 2522 จึงจำเป็นที่จะต้องศึกษาถึงพระราชบัญญัติทั้ง 3 ฉบับ เจตนารมณ์ของกฎหมาย ขอบเขต และการดูแลตามพระราชบัญญัตินี้ และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ในส่วนของมาตรการเพื่อความปลอดภัย สหประชาชาติโดย องค์การทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้กำหนดข้อตกลง (Convention) ให้ ประเทศภาคีได้ใช้เป็นมาตรฐาน ประเทศไทยได้ออกกฎระเบียบต่าง ๆ ให้สอดคล้อง กับนานาชาติ รวมทั้งจัดทำแผนป้องกันอุบัติเหตุทางน้ำ โดยกรมเจ้าท่าและสำนักงาน คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติด้วย

อย่างไรก็ดี แม้ว่าจะมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องแล้วก็ตาม แต่ปัญหาของการที่ ผู้ประสบภัยจะต้องได้รับการช่วยเหลือและเพียงพอ นั้น ยังมีปัญหาและอุปสรรคนานัปการ สมควรที่จะได้ศึกษาในบทนี้ เพื่อเป็นประเด็นในการหามาตรการแก้ไขต่อไป

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

1. เจตนารมณ์

เนื่องจากพระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำสยาม ที่ได้ตราขึ้นไว้เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน รัตนโกสินทร์ศก 124 มีข้อบกพร่องหลายประการจึงสมควร

จะเปลี่ยนแปลงให้สมกับกาลสมัย จึงได้ตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้นแทน

2. ขอบเขตและการดูแลเพื่อความปลอดภัย

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 เป็นบทบัญญัติแม่บทในการกำหนดหลักเกณฑ์ และมาตรการกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับ การใช้เรือ หรือแพโดยแบ่งออกเป็น

ภาค 1 ข้อบังคับทั่วไป แบ่งเป็น

- หมวดที่ 1 ทางเดินเรือ เขตท่าเรือ และเขตจอดเรือ
- หมวดที่ 2 หน้าที่พายเรือเมื่อเวลาเรือเข้ามา หรือ ออกจากน่านน้ำไทย
- หมวดที่ 3 ว่าด้วยท่าเลทอดจอดเรือ
- หมวดที่ 4 ว่าด้วยทางเดินเรือในลำแม่น้ำ
- หมวดที่ 5 ว่าด้วยแพไม้ แพคนอยู่
- หมวดที่ 6 ข้อบังคับเบ็ดเตล็ด

ภาค 2 ข้อบังคับสำหรับออกใบอนุญาต การใช้และการควบคุม เรือกำปั่น และเรือเล็กต่าง ๆ แบ่งเป็น

- หมวดที่ 1 ว่าด้วยข้อบังคับทั่วไป
- หมวดที่ 2 การตรวจเซอร์เวย์เรือ
- หมวดที่ 3 ว่าด้วยเรือกลไฟทุกอย่าง
- หมวดที่ 4 ว่าด้วยเรือใบ เรือโป๊ะจ้าย เรือลำเลียง เรือเบ็ดทะเล และอื่น ๆ และเรือสำเภา
- หมวดที่ 5 ว่าด้วยเรือบรรทุกสินค้า และเรือเล็กต่าง ๆ

ภาค 3 ข้อบังคับพิเศษ แบ่งเป็น

- หมวดที่ 1 ข้อบังคับสำหรับเรือกำปั่น และเรือต่าง ๆ ที่บรรทุกสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้
- หมวดที่ 2 ข้อบังคับว่าด้วยน้ำมันปิโตรเลียมอย่างบรรทุก ในถังระวาง
- หมวดที่ 3 ข้อบังคับว่าด้วยการทอดสมอใกล้เคียง หรือ

- เอกสารแนบท้ายข้อ ๓ หรือสิ่งก่อสร้างที่ทอดคาต้้น้ำ
- หมวดที่ 4 ว่าด้วยค่าธรรมเนียมประกาศ
- หมวดที่ 5 ข้อบังคับสำหรับการป้องกันโรคภัยอันตราย
- หมวดที่ 6 ข้อบังคับสำหรับผู้รื้อ
- หมวดที่ 7 ว่าด้วยการจ้าง และการเลิกจ้างคนสำหรับ
เรือต่าง ๆ และการสอบไล่ความรู้เพื่อรับ
ประกาศนียบัตรสำหรับการทำกรตามหน้าที่ได้
- หมวดที่ 8 ว่าด้วยการใช้อำนาจทำโทษสำหรับความผิด
- หมวดที่ 9 ลักษณะโทษและลักษณะรับผิดชอบทางแพ่ง
- หมวดที่ 10 ข้อบังคับทั่วไปสำหรับเมื่อมีเหตุเรือโดนกัน

ในส่วนที่เกี่ยวข้อง กับมาตรการดูแลเพื่อความปลอดภัย นั้น

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ต่าง ๆ
ที่เกี่ยวข้อง สรุปได้ดังนี้

(1) คำนิยาม (มาตรา 3)

"เรือ" หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุก
ลำเลียง โดยสาร ลาก จูง ดัน ยก ชุดหรือลอก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่
สามารถใช้ในน้ำได้ทำนองเดียวกัน

"เรือโดยสาร" หมายความว่า เรือที่บรรทุกคนโดยสารเกินสิบสองคน

"คนโดยสาร" หมายความว่า คนที่อยู่ในเรือ เว้นแต่

(1) คนประจำเรือ หรือผู้อื่นที่รับจ้างทำงานในเรือนั้น

(2) เด็กที่มีอายุต่ำกว่า 1 ปี

"เมืองท่า" หมายความว่า ท่าเลหรือส่วนที่จอดเรือเพื่อขนถ่าย
คนโดยสาร หรือขนของ

"นายเรือ" หมายความว่า ผู้ควบคุมเรือกำปั่น หรือเรืออื่น ๆ แต่
ไม่รวมถึงผู้รื้อ

"คนประจำเรือ" หมายความว่า คนที่มีหน้าที่ทำการประจำอยู่ในเรือ

(2) การขอใบอนุญาตเดินเรือโดยสาร

พระราชบัญญัติดังกล่าวได้กำหนดข้อบังคับสำหรับออกใบอนุญาตการใช้ และการควบคุมเรือกลไฟ หรือ เรือยนต์ ที่ประสงค์จะเดินรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร โดยต้องขอรับใบอนุญาตและขอต่อใบอนุญาตตามหลักเกณฑ์ และแบบที่กำหนด และ ถ้าจะเดินรับจ้างเป็นการประจำทาง จะต้องระบุด้วยว่าจะนำเรื่อนั้นไปเดินจาก ตำบลใดถึงตำบลใดด้วย (มาตรา 137)

(3) การขอใบอนุญาตใช้เรือ

กฎหมายกำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจกำหนด แบบใบอนุญาตใช้เรือ ตลอดจนหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอรับใบอนุญาตใช้เรือ และการออกใบอนุญาตใช้เรือ (มาตรา 142) ทั้งนี้ นอกจากจะมีความตกลงกับต่างประเทศเป็นอย่างอื่น เรือที่ใช้ในน่านน้ำต้องรับใบอนุญาตใช้เรือ เว้นแต่

- เรือของราชนาวีไทย
- เรือของรัฐบาลต่างประเทศ ซึ่งเข้ามาในน่านน้ำไทยชั่วคราว
- เรือต่างประเทศ ซึ่งเข้ามาในน่านน้ำไทยชั่วคราว และใบอนุญาตยังไม่สิ้นอายุ
- เรือที่ไม่ใช่เรือกลขนาดต่ำกว่ายี่สิบห้าหาบ
- เรือซึ่งต้องมีประจำเรือใหญ่ตามกฎหมายข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ

(4) การตรวจเรือ

พระราชบัญญัติดังกล่าวกำหนดให้เจ้าพนักงานออกใบอนุญาตจะออกใบอนุญาตใช้เรือหรือเปลี่ยนใบอนุญาตใช้เรือแทนฉบับเดิมให้แก่เรือลำใด ให้กระทำได้ต่อเมื่อมีใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือซึ่งเจ้าพนักงานตรวจเรือได้ออกให้ไว้ แสดงว่าเรือลำนั้นได้รับการตรวจตามข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ

และปรากฏว่า เป็นเรือที่อยู่ในสภาพปลอดภัยและเหมาะสมสำหรับการใช้นั้น ในช่วงเวลาสิบสองเดือนหรือน้อยกว่านั้น (มาตรา 162)

(5) มาตรการเพื่อความปลอดภัยสำหรับเรือ

กฎหมายกำหนดให้เรือที่ใช้สำหรับรับคนโดยสารต้องกระทำการต่าง ๆ ดังนี้

5.1 ต้องเขียนชื่อและเลขไว้ท้ายเรือ จะรับคนโดยสารที่อนุญาตให้บรรทุกทุกคนนั้น ต้องเขียน หรือติดไว้ในที่เด่นและเห็นได้ง่ายจากภายนอก ทั้งสองข้างลำเรือ และห้ามมิให้เอาสิ่งใดปิดบังชื่อ หรือเลขเช่นว่ามานี้เป็นอันขาด (มาตรา 168)

5.2 ห้ามมิให้เรือกลไฟหรือเรือยนต์ลำใดบรรทุกผู้โดยสารมากกว่าจำนวนที่แจ้งในใบอนุญาตสำหรับเรือลำนั้น (มาตรา 155)

5.3 เนื้อที่ในเรือสำหรับให้คนโดยสารคนหนึ่งๆจะต้องมีขนาดเท่าไรนั้น จะได้กำหนดไว้โดยชัดในกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือและเรือลำใดยอมให้บรรทุกทุกคนโดยสารได้ก็คนนั้นจะได้อำนาจไว้ในใบอนุญาตสำหรับเรือ (มาตรา 169)

5.4 เมื่อเจ้าท่าตรวจพบว่า เรือที่ได้รับอนุญาตให้บรรทุกคนโดยสารลำใดอยู่ในสภาพไม่ปลอดภัยต่อคนโดยสาร มีสภาพไม่เหมาะสมกับการใช้ให้เจ้าท่ามีอำนาจสั่งห้ามใช้เรือลำนั้นจนกว่าเจ้าของเรือ ผู้ครอบครองจะได้แก้ไขให้เรียบร้อย (มาตรา 170)

5.5 ในเรือลำใดถ้าใช้เนื้อที่ที่กำหนดสำหรับการโดยสารเป็นที่วางสิ่งของกิน เนื้อที่มากน้อยเท่าคนโดยสารกี่คน ต้องลดจำนวนคนโดยสารที่อนุญาตให้บรรทุกทุกคนนั้นลงไปให้สมกัน (มาตรา 171)

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

5.7 ในใบอนุญาตสำหรับเรือเล็กต่าง ๆ ที่รับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารต้องชี้แจงจำนวนคนโดยสารที่อนุญาตให้เรื่อนั้นบรรทุกได้ ถ้าเป็นเรือที่ใช้



ทั้งสำหรับบรรทุกสินค้าและรับจ้างคนโดยสาร ฉะนั้นในใบอนุญาตต้องชี้แจงขนาดกว้าง ยาวและลึกของลำเรือ และกำลังของเรือที่บรรทุกของหนักได้เพียงใด และจำนวน คนโดยสารที่อนุญาตให้บรรทุกได้นั้นด้วย (มาตรา 185)

5.8 เรือเล็กต่าง ๆ ถ้าเป็นเรือ สำหรับรับจ้างบรรทุกคน โดยสารต้องเขียนจำนวนคนโดยสารที่อนุญาตให้บรรทุกได้นั้น ด้วยสีลงไว้ในที่ และ เห็นได้ง่ายในลำเรื่อนั้นเป็นอักษรเลขไทยและฝรั่ง และที่เขียนไว้เช่นนั้นห้ามมิให้ เอาสิ่งใดปิดบังไว้เป็นอันขาด (มาตรา 186)

(6) ข้อบังคับสำหรับเมื่อมีเหตุเรือโตนกัน

กฎหมายดังกล่าวได้กำหนดข้อบังคับต่าง ๆ ในกรณีที่มีเหตุเรือโตนกัน รวมไปถึงอันตรายที่เกิดแก่ชีวิต และร่างกายของบุคคล ซึ่งพอสรุปได้ดังนี้

6.1 ถ้ามีเหตุเรือโตนกันครั้งใด เป็นโดยความไม่ได้แกลิ่ง หรือเป็นโดยเหตุใด ๆ ซึ่งเหลือความสามารถของมนุษย์จะป้องกันได้ก็ดี ท่านว่า อันตราย และความเสียหายที่ได้มีขึ้นแก่เรือลำใดมากน้อยเท่าใดต้องเป็นพทับกับ เรือลำนั้นเองทั้งสิ้น (มาตรา 302)

6.2 ถ้ามีเหตุเรือโตนกันครั้งใดเป็นด้วยความผิดหรือความ ละเอียด ท่านว่าอันตรายและความเสียหายที่ได้มีขึ้นมากน้อยเท่าใด ให้ปรับเอา แก่เรือลำที่มีความผิดหรือมีความละเลยนั้น (มาตรา 303)

6.3 ถ้าเรือที่โตนกันนั้น ต่างมีความผิดหรือความละเลยทั้ง 2 ลำ ท่านว่าไม่ต้องปรับให้ฝ่ายใดใช้ค่าเสียหายอันตราย ซึ่งได้มีแก่ลำใดหรือทั้ง 2 ลำ เว้นไว้แต่ถ้าพิจารณาได้ความปรากฏว่ามูลเหตุที่โตนกันได้เกิดจากฝ่ายใด โดยมาก ฉะนั้นจึงให้ศาลซึ่งมีหน้าที่ตัดสินกำหนดจำนวนเงินที่ฝ่ายนั้น จะต้องใช้ค่าเสียหายให้แก่อีกฝ่ายหนึ่ง (มาตรา 304)

6.4 เมื่อมีความผิดหรือความละเลยเกิดขึ้นอย่างใด อันเรือที่ เกี่ยวข้องมีความผิดด้วยกันทั้ง 2 ฝ่าย ท่านว่าเจ้าของเรือนายเรือทั้ง 2 ลำนั้น หรือลำใดแต่ลำเดียวต้องรับผิดชอบใช้ค่าอันตรายหรือความเสียหายที่ได้มีขึ้น แก่สิ่งของที่บรรทุกในเรือหรือแก่บุคคล เพราะความผิดหรือความละเลยที่ได้ กระทำนั้น

ถ้าและการต้องใช้ค่าอันตรายหรือความเสียหายนั้นตกหนักแก่เรือที่
ต้องคดีนั้นแต่ลำเดียว ท่านว่า เรือลำนั้นย่อมมีอำนาจที่จะฟ้องร้องให้เรืออีกลำหนึ่ง
ที่ต้องคดีด้วยกัน ช่วยใช้เงินที่ได้เสียไปแล้วนั้นกึ่งหนึ่ง

ถ้าและการพิจารณาตามกฎหมายได้พิพากษาว่า ความรับผิดชอบนั้น
ควรแบ่งกันเป็นอย่างอื่นนอกจากที่วามาแล้ว ฉะนั้น ท่านว่าการที่จะต้องใช้เงิน
ค่าอันตราย หรือความเสียหายต้องเป็นไปตามคำพิพากษานั้น (มาตรา 305)

6.5 การร้องเอาค่าเสียหายนั้น ท่านว่ากัปตันหรือนายเรือ
ลำใดที่เกี่ยวข้องในคดีย่อมมีอำนาจเป็นโจทก์ แทนบรรดาบุคคลที่เกี่ยวข้องนั้นได้
(มาตรา 306)

6.6 ถ้าการที่เรือโดนกันเป็นเหตุให้เสียชีวิตหรือเกิดบาดเจ็บ
แก่บุคคล ท่านว่าเงินค่าเสียหายที่ตัดสินให้เสียในส่วนี้ต้องใช้ก่อนค่าเสียหาย
อย่างอื่น ๆ (มาตรา 307)

6.7 คำร้องเอาค่าเสียหายอย่างใด ๆ ที่เนื่องจากเหตุ
เรือโดนกันนั้น ท่านว่าต้องยื่นภายในหกเดือนนับจากวันที่ผู้เกี่ยวข้องเป็นโจทก์
ได้ทราบเหตุอันนั้น (มาตรา 308)

6.8 เมื่อได้มีคำฟ้องเรียกค่าเสียหายอันเกิดจากเหตุเรือ
โดนกันยื่นต่อศาลถ้าผู้ใดที่เกี่ยวข้องร้องขอขึ้น ท่านว่าผู้พิพากษาที่มีหน้าที่ มีอำนาจ
ที่จะออกคำสั่งให้มีการอายัดแก่เรือลำเดียวหรือหลายลำ อันต้องหาว่าเป็นต้นเหตุ
ในการที่เรือโดนกันนั้นได้ (มาตรา 309)

6.9 (1) ถ้ามีความผิดอย่างใดต่อกฎข้อบังคับสำหรับป้องกันเหตุ
เรือโดนกันเกิดขึ้นเพราะความละเมิดของนายเรือ ผู้ที่ควบคุมเรือ หรือเจ้าของ
เรือผู้ใด อันเป็นละเมิดที่กระทำด้วยความจงใจ นายเรือผู้ควบคุมเรือ หรือ
เจ้าของเรือผู้นั้นต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือนหรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาท
ถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

(2) ถ้ามีความเสียหายเกิดขึ้นแก่บุคคลหรือทรัพย์สินสมบัติ
เพราะเหตุเรือลำใดไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับอย่างหนึ่งอย่างใดในกฎข้อบังคับสำหรับ
ป้องกันเหตุเรือโดนกัน ท่านว่าให้ถือว่าความเสียหายอันนั้น เท่ากับได้มีขึ้นจาก

ความละเมิดอันจงใจ ของผู้ควบคุมการอยู่บนคาค้ำเรือลำนั้นในขณะที่เกิดเหตุ เว้นไว้แต่ถ้าพิสูจน์ให้ศาลเห็นเป็นที่พอใจว่ามีเหตุอันจำเป็นในขณะนั้นที่จะต้อง ประพฤติให้ผิดไปจากกฎข้อบังคับที่ว่ามาแล้ว

(3) ในคดีเรือเรือโค่นกัน ถ้าปรากฏขึ้นต่อศาลซึ่ง พิจารณาคดีนั้นว่า ได้มีความละเมิดเกิดขึ้นต่อข้อบังคับข้อหนึ่งข้อใดแห่งกฎข้อ บังคับสำหรับป้องกันเหตุเรือโค่นกัน ท่านให้ถือว่าความผิดที่เป็นมูลแห่งคดีนั้น ตกอยู่กับเรือลำที่ได้มีความละเมิดอันนั้น เว้นไว้แต่พิสูจน์ให้ศาลเห็นเป็นที่พอใจ ว่าได้มีเหตุจำเป็นที่จะต้องประพฤติกผิดไปจากข้อบังคับที่ว่ามาแล้ว(มาตรา 310)

6.10 เมื่อเกิดเหตุเรือ 2 ลำ โค่นกันขึ้นเวลาใด นายเรือ หรือผู้ที่ควบคุมเรือทั้ง 2 ฝ่าย เมื่อเห็นว่าจะกระทำได้เพียงใด โดยไม่เป็น ที่น่ากลัวอันตรายจะมีขึ้นแก่เรือ หรือลูกเรือ หรือคนโดยสาร (ที่หากจะมี) ในเรือของตน ท่านว่าเป็นหน้าที่ของนายเรือหรือผู้ควบคุมเรือควรจะทำ ดังต่อไปนี้ คือ

(ก) ต้องช่วยเหลือตามความสามารถที่จะกระทำได้ เพียงใดแก่เรืออีกลำหนึ่ง ที่โค่นกันและแก่นายเรือ ลูกเรือ และคนโดยสาร (ถ้าหากมี) ของเรือลำนั้น เพื่อป้องกันให้พ้นจากอันตรายที่จะพึงเกิดจากเหตุ ที่เรือโค่นกันนั้น และต้องรอเรืออยู่ใกล้กับเรือลำนั้นจนกว่าจะเป็นที่แน่ใจว่า ไม่ต้องการให้ช่วยเหลืออีกต่อไป

(ข) ต้องแจ้งชื่อเรือชื่อเมืองท่าที่เป็นสำนักของเรือของตน และมาจากเมืองท่าเมืองใด จะไปเมืองท่าเมืองใด แก่นายเรือหรือผู้ควบคุมเรือ อีกลำหนึ่งที่โค่นกันนั้นให้ทราบ

ถ้านายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือลำใดละเลยไม่กระทำตามข้อปฏิบัติที่ว่าไว้ใน มาตรานี้ และไม่มีเหตุอันสมควรที่จะแก้ตัวได้ว่าเป็นด้วยเหตุใด ท่านว่าถ้าไม่มี ลักจิปยานแน่นอนว่า เป็นอย่างอื่น ต้องถือว่าเหตุเรือโค่นกันนั้นได้เกิดขึ้นเพราะ ความประพฤติกผิด หรือความละเลยหรือความประพฤติกละเมิดนั้น (มาตรา 312)

3. กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

กฎระเบียบที่ออกตามความในพระราชบัญญัติเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ที่เกี่ยวข้องมีดังนี้

ก. พระราชกฤษฎีกาบังคับการจดทะเบียนและออกใบอนุญาตสำหรับเรือในเขตจังหวัดต่าง ๆ ที่วราชอาณาจักร พ.ศ.2478 โดยกำหนดให้บังคับใช้กับเรือในเขตจังหวัดต่าง ๆ ยกเว้นเรือที่ใช้เดินในแม่น้ำโขง

ข. กฎกระทรวง ฉบับที่ 48 (พ.ศ.2530) กำหนดหลักเกณฑ์การขอและรับใบอนุญาตการใช้เรือ โดยจะต้องดำเนินการตามขั้นตอนพร้อมทั้งจะต้องมีเอกสารหลักฐานประกอบ ทั้งนี้ใบอนุญาตใช้เรือมีอายุไม่เกินสิบสองเดือน

ค. กฎข้อบังคับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 15) พ.ศ.2528 เป็นข้อกำหนดต่าง ๆ ในการตรวจเรือโดยแบ่งออกเป็นหมวด ๆ ดังนี้

หมวด ก. ข้อบังคับทั่วไป โดยให้นิยาม "เรือ" หมายถึงยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุก ลำเลียง โดยสาร ลากจูง ดัน ยก ชูค หรือลอก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้น้ำได้ทำนองเดียวกันทั้งนี้ให้มีการตรวจเรือประจำปีโดยกระทำทุกรอบ 12 เดือน และเรือโดยสารต้องตรวจเรือในอู่หรือบนดาดลานลาด

หมวด ข. การแบ่งประเภทของเรือ ให้แบ่งประเภทเรือและลักษณะของเรือออกเป็นดังนี้

1. เรือกลเดินต่างประเทศ (Foreign Trade Vessel)
2. เรือกลเดินในเขตเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (South East Asia Regional Trade Vessel)
3. เรือกลเดินประเทศใกล้เคียง (Home Trade Vessel)
4. เรือกลเดินประเทศใกล้เคียงจำกัดเขต (Home Trade Vessel Limited Area)
5. เรือกลเดินทะเลเฉพาะเขต (Local Trade Vessel)
6. เรือกลเดินทะเลชายแดน (Neighbouring Area Vessel)
7. เรือกลประมง (Fishing Vessel)
8. เรือเดินทะเลที่ไม่มีไช้เรือกล (Non-Self Propelled Vessel)
9. เรือใบชายทะเลชายแดน (Neighbouring Area Sailing Vessel)

10. เรือกลลำน้ำ (Self Propelled River Vessel)

11. เรือลำน้ำที่ไม่มีใช้เรือกล (Non-Self Propelled River Vessel)

12. เรือที่ใช้ในกิจการพิเศษ (Special Purpose Vessel)

หมวด ค. ข้อกำหนดในการตรวจเรือเดินทะเล เป็นการกำหนดตามแบบแปลน และจะต้องมีอุปกรณ์ต่าง ๆ

หมวด ง. เครื่องใช้และอุปกรณ์ประจำเรือ จะต้องทำตามที่กำหนด เช่น เรือโดยสาร และเรือสินค้าที่เดินระหว่างประเทศต้องมีเรือชูชีพ และเครื่องชูชีพตามที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล เป็นต้น

หมวด จ. ว่าด้วยอุบัติเหตุต่าง ๆ และความเสียหาย เป็นการกำหนดวิธีการในการตรวจสอบ กล่าวคือเมื่อเรือลำใดได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุ ทำให้เรือไม่มีความมั่นคง ให้เจ้าของเรือแจ้งให้กรมเจ้าท่าเพื่อให้เจ้าพนักงานทำการตรวจเรือกรณีมีเหตุเรือโดนกัน ให้เจ้าพนักงานตรวจโคมไฟ และที่บังแสงเรือด้วย ในกรณีที่มีความเสียหายมาก ให้ยกเลิกใบอนุญาตการใช้เรือเสีย หากมีความจำเป็น

หมวด ฉ. การจัดลำเรือและคำนวณระวางบรรทุก

หมวด ช. ว่าด้วยคนประจำเรือ

โดยสรุปแล้ว พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และที่แก้ไขเพิ่มเติมได้กำหนดหลักเกณฑ์ในส่วนของใบอนุญาตใช้เรือ ตลอดจนกระบวนการเมื่อมีเหตุเรือโดนกัน โดยเฉพาะในส่วนที่ให้ความคุ้มครองต่อชีวิต และร่างกายของผู้ประสบภัยนั้น หากการที่เรือโดนกันเป็นเหตุให้ผู้ประสบภัยเสียชีวิตหรือบาดเจ็บ เงินค่าเสียหายที่ตัดสินให้เสียในส่วนนี้ต้องใช้ง่อนค่าเสียหายส่วนอื่น ๆ ย่อมแสดงให้เห็นเจตนารมณ์ในการคุ้มครองต่อชีวิต และร่างกายของผู้ประสบภัยว่าควรจะต้องได้รับการเยียวยาก่อนค่าเสียหายส่วนอื่น ๆ แต่พระราชบัญญัติดังกล่าวก็ไม่ได้กำหนดส่วนที่เป็นมาตรการหรือการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากเรือแต่อย่างใด แต่ก็อาจอนุมานตามพระราชบัญญัตินี้ได้ว่าความจำเป็นที่จะต้องเยียวยาชดเชยให้แก่ผู้ประสบภัยที่ได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย ย่อมเป็นสิ่งจำเป็นและต้องมาก่อนการชดเชยในส่วนอื่น ๆ

พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481

1. เจตนารมณ์

แต่เดิมมีพระราชบัญญัติว่าด้วยการจดทะเบียนและการออกใบอนุญาตสำหรับเรือจับสัตว์น้ำสยาม พ.ศ. 2477 และพระราชบัญญัติว่าด้วยการจดทะเบียนและออกใบอนุญาตสำหรับเรือจับสัตว์น้ำสยาม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2479 อยู่แล้ว แต่สภาผู้แทนราษฎรเห็นว่า ควรจะมีกฎหมายว่าด้วยเรือสยาม จึงได้ตรากฎหมายดังกล่าวขึ้น

2. ขอบเขตและการดูแลเพื่อความปลอดภัย

พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 กำหนดหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ดังนี้

หมวด 1 การจดทะเบียนเรือสยาม โดยต้องจดต่อนายทะเบียนเรือตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนด รวมทั้งเรือที่ขอจดทะเบียนเป็นเรือสยามต้องมีใบสำคัญแสดงการตรวจเรือไปแสดงต่อนายทะเบียนเรือว่าเรือนั้นได้รับการตรวจจากพนักงานตรวจเรือ กรมเจ้าท่า ถูกต้องตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำสยาม

หมวด 2 ใบทะเบียนเรือไทย ใบทะเบียนเรือเป็นหลักฐานของนายทะเบียนเรือออกใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนตามแบบพิมพ์ของกรมเจ้าท่าให้แก่ผู้ขอจดทะเบียนเมื่อได้จดทะเบียนเรือแล้ว

หมวด 3 การโอนกรรมสิทธิ์เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วกล่าวถึงการโอนโดยนิติกรรมซึ่งกรรมสิทธิ์เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนด

หมวด 4 การจำนองและบุริมสิทธิ์อื่นเกี่ยวกับเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว

หมวด 5 ชื่อเรือ การเปลี่ยนแปลงเรือ การเปลี่ยนเมืองท่าขึ้นทะเบียนการจดทะเบียน การเปลี่ยนแปลง และการจดทะเบียนใหม่

หมวด 6 สิทธิและหน้าที่พิเศษของเรือไทย

หมวด 7 เบ็ดเตล็ด

หมวด 8 บทกำหนดโทษ

หมวด 9 บทเฉพาะกาล

ส่วนพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2517 ก็เป็นเพียงการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าธรรมเนียมเท่านั้น ต่อมาพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2521 ก็เปลี่ยนแปลงอัตราค่าธรรมเนียม และคุณสมบัติของผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยจนกระทั่งพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2528 ประกาศใช้ ได้แก้ไขสัดส่วนของทุนที่บุคคลธรรมดาผู้มีสัญชาติไทยต้องมีทุนในบริษัทเรือไทย เพื่อส่งเสริมให้ชาวต่างประเทศสนใจที่จะมาลงทุนด้านธุรกิจพาณิชย์นาวีมากขึ้น

3. กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

ได้มีการออกกฎกระทรวงเศรษฐกิจการ ออกตามความในพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481 กำหนดให้เรือที่ขอจดทะเบียนเป็นเรือไทยต้องมีเครื่องหมายที่เห็นชัดเจนไว้ที่ตัวเรือทั้งนี้ได้กำหนดไว้ตามประเภทของเรือแตกต่างกันไป โดยแยกออกเป็น 4 ประเภทคือ

- (1) เรือทะเลที่มีลักษณะสำหรับใช้เดินในทะเลลึก
- (2) เรือกลลำน้ำ และเรือกลทะเล ที่มีลักษณะสำหรับใช้เดินตามชายฝั่งทะเล
- (3) เรืออื่นนอกจากที่กล่าวมาแล้ว
- (4) เรือประมง

โดยสรุปแล้ว พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481 และที่แก้ไขเพิ่มเติม บัญญัติขึ้นเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการและการควบคุมเกี่ยวกับการอนุญาต และการออกใบทะเบียนเรือ แต่มิได้กำหนดมาตรการหรือวิธีปฏิบัติใด ๆ เมื่อมีเหตุประสพภัยเกิดขึ้น หรือให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสพภัย คงมีแต่กำหนดให้การขนส่งคนโดยสาร เพื่อหากำไรจากเมืองท่าหรือถิ่นที่แห่งหนึ่งภายในน่านน้ำไทยไปยังเมืองท่าหรือถิ่นที่อีกแห่งหนึ่ง หรือหลายแห่งในน่านน้ำไทยเป็น "การค้ำในน่านน้ำไทย" เท่านั้น (ซึ่งหมายความว่า การขนส่งคนโดยสาร หรือของ หรือลากจูงเพื่อหากำไร จากเมืองท่าหรือถิ่นที่แห่งหนึ่ง ภายในน่านน้ำไทย ไปยังเมืองท่าหรือถิ่นที่อีกแห่งหนึ่ง หรือหลายแห่งภายในน่านน้ำไทย)

พระราชบัญญัติป้องกันเรือโค่นกัน พ.ศ. 2522

1. เจตนารมณ์

แต่เดิมได้มีพระราชบัญญัติป้องกันเรือโค่นกัน พ.ศ. 2497 ต่อมาได้ยกเลิกและประกาศใช้พระราชบัญญัติป้องกันเรือโค่นกัน พ.ศ. 2522 "เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากประเทศไทยได้เคยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศสำหรับการป้องกันเรือโค่นกัน ในทะเล ค.ศ. 1948 และได้ตราพระราชบัญญัติป้องกันเรือโค่นกัน พ.ศ. 2497 ขึ้น บังคับใช้ เพื่อบังคับให้ เป็นไปตามอนุสัญญานั้น ต่อมาอนุสัญญาดังกล่าวได้ถูกยกเลิกโดยอนุสัญญาว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศสำหรับป้องกันเรือโค่นกัน ในทะเล ค.ศ. 1972 ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2520 เป็นต้นไป ในการนี้ สมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโค่นกันให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฉบับใหม่ ซึ่งประเทศไทยกำลังดำเนินการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น"

พระราชบัญญัติป้องกันเรือโค่นกัน พ.ศ. 2522 มาตรา 5 และ มาตรา 10 ให้อำนาจรัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวงในเรื่องต่าง ๆ 8 ประการ ซึ่งได้มีการออกกฎกระทรวง (พ.ศ. 2522) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโค่นกัน พ.ศ. 2522 ลงวันที่ 20 กรกฎาคม พ.ศ. 2522 โดยมีหมายเหตุท้ายกฎกระทรวง ดังนี้

"เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้คือ เนื่องจากพระราชบัญญัติป้องกันเรือโค่นกัน พ.ศ. 2522 มีบทบัญญัติให้ออกกฎกระทรวงเกี่ยวกับการป้องกันเรือโค่นกัน เพื่อบังคับให้ เป็นไปตามอนุสัญญาว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศสำหรับการป้องกันเรือโค่นกัน ในทะเล ค.ศ. 1972 ซึ่งประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีแล้ว จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้"

ต่อมาได้มีการออกกฎกระทรวงฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโค่นกัน พ.ศ. 2522 ลงวันที่ 7 กันยายน พ.ศ. 2524 โดยมีหมายเหตุท้ายกฎกระทรวง ดังนี้

"เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ เนื่องจากได้มีข้อแก้ไขอนุสัญญา ว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศสำหรับการป้องกันเรือโค่นกันในทะเล ค.ศ.1972 เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน พ.ศ.2524 ซึ่งมีผลใช้บังคับกับประเทศภาคีอนุสัญญา ค.ศ.1972 ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ.2526 เป็นต้นมา สมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวง(พ.ศ.2522) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโค่นกัน พ.ศ.2522 ให้สอดคล้องกับข้อแก้ไขอนุสัญญาดังกล่าว จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้"

2. ขอบเขตและการดูแลเพื่อความปลอดภัย

พระราชบัญญัติที่บังคับเรือโค่นกัน พ.ศ.2522 มิได้กำหนดหลักเกณฑ์และมาตรการใด ๆ ไว้ในตัวบทบัญญัติ แต่ให้อำนาจในการออกกฎหมายลูกบทมาเพื่อรองรับในเรื่องต่าง ๆ ตามมาตรา 5 กล่าวคือ

- (1) การถือท้าย และการเดินเรือ
- (2) โคมไฟ และทวนเครื่องหมาย
- (3) สัญญาณเลี้ยว และสัญญาณแสง
- (4) ข้อยกเว้นในการป้องกันเรือโค่นกัน
- (5) ที่ติดตั้ง และรายละเอียดทางเทคนิคของโคมไฟ และทวนเครื่องหมาย
- (6) สัญญาณที่ต้องมีเพิ่มขึ้นสำหรับเรือประมงขณะทำการประมงใกล้กัน
- (7) รายละเอียดทางเทคนิคของเครื่องทำสัญญาณเสียง
- (8) สัญญาณอับจน

3. กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

กฎกระทรวงที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้มีทั้งสิ้น 3 ฉบับ คือ กฎกระทรวง พ.ศ.2522 กฎกระทรวง พ.ศ.2524 และกฎกระทรวง พ.ศ.2533 ซึ่งข้อกำหนดต่าง ๆ ในกฎกระทรวงกำหนดไว้เป็นหลักเกณฑ์ในการปฏิบัติเพื่อให้เกิดความปลอดภัยและเป็นแนวทางในการป้องกันมิให้เรือโค่นกัน ซึ่งมีรายละเอียดมาก แต่จะวิเคราะห์เฉพาะที่เกี่ยวข้องกับมาตรการเพื่อความปลอดภัย ดังนี้

1. ความรับผิดชอบ กำหนดให้ เรือหรือเจ้าของเรือ นายเรือ หรือ ลูกเรือ จะต้องรับผิดชอบจากผลที่เกิดขึ้นจากการละเลยในการปฏิบัติตามกฎกระทรวง หรือการละเลยในการระมัดระวังอันจะพึงมีตามปกติวิสัยของชาวเรือ หรือตาม เหตุการณ์พิเศษเฉพาะกรณีในการตีความและการปฏิบัติตามกฎกระทรวง ให้คำนึง ถึงอันตรายทั้งหลายในการเดินเรือ และเรือโดนกัน กับเหตุการณ์พิเศษใด ๆ ตลอดจนข้อจำกัดต่าง ๆ ของเรือที่เกี่ยวข้องซึ่งอาจปฏิบัติผิดแผกไปจาก กฎกระทรวงนี้ได้ตามความจำเป็นเพื่อหลีกเลี่ยงอันตรายที่จะเกิดขึ้นโดยกระทันหัน

2. กำหนดวิธีปฏิบัติของเรือในการถือท้ายเรือและการเดินเรือ เช่น

2.1 เรือทุกลำต้องจัดยามระวังเหตุ โดยใช้สายตา และหูฟัง ตลอดเวลา รวมทั้งจัดวิธีการที่มีอยู่ให้พร้อมที่จะใช้ได้ทันต่อเหตุการณ์ และ สภาพการณ์เพื่อให้สามารถคาดคะเนได้โดยสมบูรณ์ต่อสถานการณ์ และการ เสี่ยงภัยจากการโดนกัน

2.2 เรือทุกลำต้องเดินด้วยอัตราความเร็วปลอดภัยตลอดเวลา เพื่อที่เรือจะได้ปฏิบัติโดยเหมาะสมและมีประสิทธิภาพในการหลีกเลี่ยงการโดนกัน และให้เรือหยุดได้ภายในระยะเวลาที่เหมาะสมกับเหตุการณ์และสถานการณ์

2.3 เรือทุกลำต้องใช้วิธีการที่เหมาะสมทั้งปวงที่มีอยู่ให้ทันต่อ เหตุการณ์ และสภาพการณ์ ในกรณีที่มีการเสี่ยงภัยจากการโดนกันได้เกิดขึ้น หาก มีกรณีใด ๆ เป็นที่สงสัยให้ถือว่าการเสี่ยงภัยนั้นได้เกิดขึ้นแล้ว

2.4 กำหนดวิธีปฏิบัติเพื่อหลีกเลี่ยงการโดนกัน เช่น ถ้าสถานการณ์ อ่านวยการปฏิบัติใด ๆ เพื่อหลีกเลี่ยงการโดนกัน ต้องกระทำด้วยความ แน่นนอนทันต่อเวลา และด้วยความสามารถในการเดินเรือที่ดี เป็นต้น

2.5 กำหนดวิธีปฏิบัติขณะมองเห็นซึ่งกันและกัน โดยหากเรือ สองลำเข้าใกล้กันในลักษณะที่เสี่ยงภัยจากการโดนกัน ให้เรือลำหนึ่งหลีกเลี่ยง ให้แก่เรืออีกลำหนึ่ง โดยปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ต่าง ๆ รวมทั้งกำหนดให้เรือ ประเภทใดบ้างต้องหลีกเลี่ยงให้แก่เรือประเภทใด

2.6 กำหนดวิธีปฏิบัติของเรือในทัศนวิสัยจำกัด อีกทั้งต้องจัด ให้มีอุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อความปลอดภัย และเพื่อวิธีปฏิบัติของการเดินเรือ



เช่น ติดตั้งโคมไฟ และท่อเครื่องหมาย อุปกรณ์สำหรับสัญญาณเสียง และ สัญญาณแสง เป็นต้น

โดยสรุปแล้วพระราชบัญญัติป้องกันเรือโค่นกัน พ.ศ. 2522 บัญญัติขึ้นเพื่อกำหนดมาตรการและวิธีการปฏิบัติเพื่อป้องกันมิให้เรือโค่นกันเท่านั้น แต่มิได้กำหนดวิธีปฏิบัติหรือมาตรการใด ๆ ภายหลังจากเรือโค่นกันแล้ว คงมีแต่บทบัญญัติในกฎกระทรวงซึ่งกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบไว้ กล่าวคือให้เรือหรือเจ้าของเรือ นายเรือ หรือลูกเรือ จะต้องรับผิดชอบจากผลที่เกิดขึ้นจากการละเลยในการปฏิบัติตามกฎกระทรวงหรือการละเลยในการระมัดระวังอันจะพึงมีตามปกติวิสัยของชาวเรือ หรือตามเหตุการณ์พิเศษเฉพาะกรณี โดยถือว่าผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกมานั้น มีความรับผิด และต้องระวางโทษ เช่นเดียวกับที่บัญญัติไว้สำหรับเรือในกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย อีกทั้งมิได้มีบทบัญญัติที่เกี่ยวกับความคุ้มครองหากมีผู้ประสบภัยจากเรือโค่นกันแต่อย่างใด

มาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัย

ถึงแม้ว่าจะมีพระราชบัญญัติทั้ง 3 ฉบับบังคับใช้กับยานพาหนะทางน้ำหรือเรือแล้วก็ตาม แต่ส่วนใหญ่จะมุ่งเน้นที่สภาพของตัวเรือเป็นสิ่งสำคัญ อย่างไรก็ตามยังมีมาตรการอื่น ๆ ที่เป็นส่วนเสริมเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อชีวิตและร่างกายของบุคคลมากขึ้น โดยส่วนหนึ่งเป็นมาตรการร่วมระหว่างกรมเจ้าท่ากับสำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ (กปอ.) ในการกำหนดมาตรการเพื่อป้องกันอุบัติภัยทางน้ำ และอีกส่วนหนึ่งเป็นข้อตกลงระหว่างประเทศ (Convention) ซึ่งใช้บังคับต่อประเทศที่เป็นภาคี ซึ่งประเทศไทยได้นำมาปรับปรุงกฎข้อบังคับภายในเพื่อให้สอดคล้องกับข้อตกลงดังกล่าว

1. มาตรการร่วมระหว่างกรมเจ้าท่ากับคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ (กปอ.)

เมื่อการคมนาคมทางน้ำได้ขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว เนื่องจาก

การพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ทำให้การขนส่งและการสัญจรไปมาของประชาชนเพิ่มขึ้นอุบัติเหตุจากการจราจรก็มีมากขึ้น บางครั้งทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินของประชาชน และในบางครั้งมีการบาดเจ็บทุพพลภาพในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุอย่างรุนแรงทำให้สูญเสียชีวิตอีกด้วย อุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุทางน้ำที่เกิดในแต่ละครั้งมีสาเหตุต่าง ๆ กันโดยมากมักเกิดจากความประมาทเลินเล่อของผู้ควบคุมเรือ หรือผู้ควบคุมเครื่องจักรเป็นส่วนใหญ่ การละเลยไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎข้อบังคับต่าง ๆ สภาพของเรือเป็นต้น

กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม และสำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (กปอ.) จึงได้ร่วมกันกำหนดมาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางน้ำขึ้น และได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี ให้ถือปฏิบัติเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2535 โดยกำหนดเป็น 2 แนวทาง คือ

(1) มาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางน้ำ

เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุทางน้ำ และช่วยละอุบัติเหตุ จึงได้กำหนดมาตรการขึ้น โดยกำหนดวิธีการเพื่อความปลอดภัยเป็นส่วน ๆ คือ

(1.1) การปฏิบัติของผู้โดยสาร เช่น หากว่ายน้ำไม่เป็นควรหลีกเลี่ยงการเดินทางทางน้ำ สวมชุดที่สามารถถอดออกได้ง่าย ต้องไม่ก้มดูเบี่ยงน้ำ ไม่ก้มดูแดด การขึ้นลงเรืออย่าแย่งกันลงเรือ อย่าตื่นตกใจเมื่อเรือเอียง หรือโคลง เป็นต้น

(1.2) ท่าเทียบเรือ จะต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง ต้องเขียนป้ายแสดงจำนวนคนโดยสารที่โป๊ะสามารถรับน้ำหนักไว้ได้ ต้องมีเครื่องช่วยชีวิต เช่น พวงชูชีพ แพชูชีพ และสามารถนำมาใช้ได้ทุกโอกาส โป๊ะเทียบเรือต้องมีอุปกรณ์กันเรือกระทบ เป็นต้น

(1.3) ตัวเรือและอุปกรณ์ประจำเรือ จะต้องมีการตรวจสภาพตัวเรือโดยเคร่งครัด การใช้เรือว่ามีสภาพมั่นคงแข็งแรง เหมาะสมกับสภาพการใช้ และจะต้องจัดหาและมีอุปกรณ์ประจำเรือ เช่น พวงชูชีพ เบาะที่นั่งที่มีคุณสมบัติเป็นเครื่องชูชีพ เรือโดยสารทุกลำต้องมีป้ายแสดงจำนวนคนโดยสารติด หรือแขวนไว้ที่สามารถมองเห็นชัดเจน และมีขนาดเหมาะสมกับตัวเรือ รวมทั้งต้อง

ติดตั้งโคมไฟตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด เป็นต้น

(1.4) การบรรทุก จะต้องไม่บรรทุกคนโดยสารหรือสิ่งของเกินกำหนดที่ได้รับอนุญาตไว้ ต้องไม่ใช่เรือบรรทุกผิดประเภท เช่น นำเรือบรรทุกสิ่งของไปบรรทุกคนโดยสาร เป็นต้น รวมทั้งต้องคอยตรวจตราการบรรทุกคนโดยสาร หรือสิ่งของอย่าให้เกินแวน้ำหนักบรรทุก หรือจำนวนคนโดยสาร

(1.5) ผู้ควบคุมเรือ การนำเรือเข้า-ออกท่าเทียบเรือต้องคอยจนกว่าการเดินเรือว่างและระมัดระวังมิให้เกิดขวางทางเรือเดินที่เดินขึ้น-ลง หากแล่นเรือใกล้บริเวณทางโค้ง ทางแยก ต้องลดความเร็ว แสดงสัญญาณเสียง แล่นเรือชิดทางขวาของร่องน้ำทางเรือเดิน การแล่นเรือสวนกันให้เรือที่แล่นตามน้ำผ่านไปก่อน เรือที่แล่นทวนน้ำจึงผ่านไปภายหลัง ห้ามแล่นเรือแข่งกัน ในขณะที่มีผู้โดยสารอยู่ในเรือ ผู้ควบคุมเรือต้องทราบที่อันตรายใต้น้ำที่ตนใช้อยู่ และต้องระมัดระวังในการเดินเรือผ่านที่อันตราย ต้องควบคุมเรือโดยระมัดระวังอย่างเต็มความสามารถเพื่อมิให้เรือโดนกันขึ้น เป็นต้น

(1.6) การปฏิบัติเมื่อมีคนตกน้ำ เมื่อมีคนตกน้ำให้ผู้โดยสารที่เห็นเหตุการณ์รีบบอกนายท้ายเรือเพื่อจะได้หันเหเรือหลบมิให้ใบจักรเรือทำอันตรายให้รับโยนเครื่องช่วยชีวิต ส่วนผู้ที่ตกน้ำให้ควบคุมสติให้มั่นคง ถอดสิ่งถ่วงน้ำหนักตัวทิ้ง และคอยจับสิ่งของที่มีผู้โยนให้ รวมทั้งให้ปล่อยตัวลอยตามน้ำให้กระแสน้ำพัดเข้าฝั่ง เป็นต้น

(1.7) การประชาสัมพันธ์ โดยให้มีการเผยแพร่บทความเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางน้ำตลอดจนมีข้อความแนะนำหรือตักเตือนผู้เดินทางให้ระมัดระวัง รวมทั้งจัดทำคู่มือหรือหนังสือแนะนำเกี่ยวกับการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางน้ำ เป็นต้น

(1.8) หน้าที่ความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า ให้มีการตรวจตราควบคุมการเดินเรือการตรวจสภาพเรือ และลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายหรือระเบียบข้อบังคับ เป็นต้น

(2) แผนการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางน้ำ

เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรทางน้ำ จึงได้กำหนดแนวทาง

เพื่อปฏิบัติ คือ

(2.1) ประชาสัมพันธ์ และฝึกอบรมเพื่อให้เจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่รับผิดชอบ ผู้เกี่ยวข้อง และประชาชนให้ทราบ และตระหนักถึงสาเหตุและความสูญเสียของอุบัติเหตุทางน้ำ วิธีป้องกันและระมัดระวังอุบัติเหตุ รวมทั้งให้มีความรู้ความเข้าใจในระเบียบข้อบังคับและกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางน้ำเพื่อให้ระมัดระวังและปฏิบัติตัวให้ถูกต้อง

(2.2) ควบคุมให้มีการปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับ และกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางน้ำอย่างเคร่งครัด รวมทั้งปรับปรุงระเบียบข้อบังคับ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางน้ำให้เหมาะสม สอดคล้องกับสภาพการณ์ เทคโนโลยี และสภาพปัญหาในปัจจุบัน

(2.3) จัดให้มีเครื่องหมายการจราจรทางน้ำ ทู่น สัญญาณไฟ ร่องน้ำ ท่าเทียบเรือให้เพียงพอและเหมาะสมเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ ควบคุมและกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะ รวมทั้งอุปกรณ์ที่ช่วยทำให้เกิดความปลอดภัยประจำยานพาหนะ

(2.4) ทำการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับสาเหตุและวิธีการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางน้ำ เพื่อวางแผนการป้องกันอุบัติเหตุให้หน่วยงานที่รับผิดชอบนำไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ

(2.5) ประสานงานระหว่างหน่วยงานของรัฐ และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อร่วมกันรับผิดชอบแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรทางน้ำ

2. ข้อตกลงระหว่างประเทศ (Convention)

หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการกำหนดมาตรการความปลอดภัยต่าง ๆ สำหรับเรือ และการขนส่งทางทะเล คือ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization หรือ IMO *) ซึ่งเป็นองค์กร

* ปัจจุบันหลังจากวันที่ 22 พฤษภาคม 1982 เป็นต้นมาองค์กรดังกล่าวได้ใช้ชื่อว่า The Inter-Government at Maritime Consultative Organization (IMCO)

ชำนานาญพิเศษขององค์การสหประชาชาติโดยจัดตั้งขึ้นเมื่อ ค.ศ. 1948 มีหน้าที่กำกับดูแล กิจกรรมทางน้ำของประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก ซึ่งประเทศไทยได้เป็นสมาชิกอยู่ด้วย ได้ใช้ความพยายามอย่างยิ่งที่จะเสริมสร้างให้เกิดความปลอดภัยแก่ชีวิตทุกชีวิตที่อยู่ในทะเล โดยการกำหนดอนุสัญญานานาชาติ ลักษณะต่าง ๆ เพื่อให้ประเทศสมาชิกที่เข้าเป็นภาคีใช้ปฏิบัติ พร้อมทั้งให้ความช่วยเหลือสนับสนุน และติดตามผล เพื่อให้แน่ใจได้ว่าทุกประเทศมีมาตรการและแนวทางปฏิบัติในอันที่จะป้องกันอุบัติเหตุทางทะเลที่ดี และมีประสิทธิภาพ IMO ได้กำหนดมาตรการที่เกี่ยวกับความปลอดภัย เช่น ข้อตกลงระหว่างประเทศ (Convention) เรียกชื่อว่า the International Convention on Safety of Life at Sea (SOLAS) ในปี 1960 โดยกำหนดแนวทางอย่างกว้างสำหรับใช้เป็นมาตรการเพื่อพัฒนาความปลอดภัยของเรือ อีกทั้งยังกำหนดมาตรฐานของเครื่องจักรตัวเรือ การต่อเรือ การบรรทุกของ เป็นต้น

อย่างไรก็ดี เป็นการยากลำบากที่จะบังคับให้เป็นไปตามแนวทางดังกล่าวอีกทั้งข้อบังคับหรือระเบียบของแต่ละประเทศยังไม่เป็นระบบสากล IMO จึงได้แก้ไขปรับปรุงเป็น the new International Convention for the Safety of Life at Sea (1974) ได้พัฒนา และปรับปรุงข้อตกลงที่มีความจำเป็นรวมทั้งเพิ่มกระบวนการพิจารณาด้วย

ในส่วนของมาตรการคุ้มครองผู้โดยสารทางเรือโดยเฉพาะ IMO ได้ออกข้อตกลงขึ้นมีชื่อว่า A Special Trade Passenger Ships Agreement (1971) โดยการกำหนดความปลอดภัยของเรือและผู้โดยสาร

เมื่อปลายปี 1990 IMO ได้เพิ่มเติมบทบัญญัติขึ้นใหม่ของอนุสัญญา The International Convention for the Safety of Life At Sea (SOLAS) 1974 เรียกว่า International Safety Management (ISM) CODE โดยได้ผ่านการรับรองของที่ประชุมสมัชชา IMO และจะใช้บังคับกับเรือโดยสารทุกประเภทตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 1998 ISM CODE หมายถึง The International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ

ให้บริษัทเรือมีระบบการจัดการความปลอดภัย (Safely Management System หรือ SMS) เพื่อสร้างความมั่นใจเกี่ยวกับความปลอดภัยในทะเล การป้องกันชีวิต และทรัพย์สินและการทำความเสียหายแก่สภาวะแวดล้อม โดย SMS จะต้องสอดคล้องกับกฎหมายและระเบียบข้อบังคับภายในประเทศ และระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง ในการนี้บริษัทเรือจะต้องกำหนดนโยบายเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินเรือ และจะต้องสร้างความมั่นใจได้ว่า นโยบายดังกล่าวจะได้รับการปฏิบัติตาม และสามารถดำเนินการตามระบบการจัดการความปลอดภัยได้ตามเป้าหมาย ในการนี้บริษัทเรือจะต้องทำรายงานบันทึกเกี่ยวกับหน้าที่ความรับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ของนายเรือดังกล่าวให้ชัดเจน ทั้งยังต้องจัดหาลูกเรือที่มีคุณสมบัติที่เหมาะสม และผ่านการรับรองตามข้อกำหนดบังคับของกฎหมายภายในประเทศ และกฎหมายระหว่างประเทศ

ประเทศที่เป็นภาคีจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนด ISM CODE และประเทศนั้นจะต้องออกเอกสาร Document of Compliance และ Management Certificate เพื่อเป็นหลักฐานแสดงว่าบริษัทเรือนั้นสามารถปฏิบัติตามข้อตกลงใน ISM CODE¹

อย่างไรก็ตาม IMO เป็นเพียงองค์กรชำนาญพิเศษของสหประชาชาติ ซึ่งออกข้อตกลงมาบังคับให้ประเทศที่เป็นภาคีได้ปฏิบัติตาม การออกข้อตกลง (Convention) ดังกล่าวในส่วนที่เกี่ยวกับความปลอดภัย และคุ้มครองต่อชีวิตหรือร่างกายนั้น IMO มิได้กำหนดไว้เป็นมาตรการเฉพาะ คงมีแต่กำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยของตัวเรือ ขนาดและอุปกรณ์ประจำเรือการบรรทุกเป็นต้น ส่วนการกำหนดว่าจะต้องทำอะไรในเรื่องความปลอดภัยนั้น

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹ กองวิจัยและวางแผน, แนวปฏิบัติระหว่างประเทศในการจัดระบบความปลอดภัยของเรือ, วารสารการพาณิชย์นาวี, ปีที่ 13 ฉบับที่ 3 กันยายน 2537, หน้า 17-21

ประเทศที่เป็นภาคีจะต้องนำมาออกเป็นระเบียบภายในประเทศต่อไป แต่ในส่วนที่จะเป็นมาตรการเยียวยาในกรณีและผู้ประสบภัยจากเรือนั้น IMO มิได้กำหนดไว้แต่อย่างใด

ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 และมีผลบังคับแล้วตั้งแต่วันที่ 18 มีนาคม 2528 ซึ่งการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าวได้มีกฎข้อบังคับทำให้รัฐบาลของประเทศที่เข้าเป็นภาคีจะต้องประกาศใช้กฎ ข้อบังคับของอนุสัญญา และดำเนินการให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับของอนุสัญญาอย่างเต็มที่ ประเทศไทยได้ดำเนินการไปบางส่วน เช่น การออกกฎข้อบังคับการตรวจเรือ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2528 เป็นต้น แต่ในส่วนดังกล่าวมิได้มีมาตรการในการเยียวยาผู้ประสบภัยแต่อย่างใด

ปัญหาอุบัติเหตุทางน้ำและมาตรการป้องกัน

1. ปัญหาอุบัติเหตุทางน้ำ

อุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุน้ำที่เกิดขึ้นแต่ละครั้งมีสาเหตุต่าง ๆ กัน โดยมากมักเกิดจากความประมาทเลินเล่อของผู้ควบคุมเรือ หรือผู้ควบคุมเครื่องจักรเป็นส่วนใหญ่ ละเลยไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎข้อบังคับ ไม่หมั่นตรวจดูความพร้อมเรียบร้อยของเรือและเครื่องจักร เห็นแก่ประโยชน์ส่วนตน ในการรับบรรทุกผู้โดยสารและสิ่งของเกินอัตราที่กำหนด ทำให้เกิดอุบัติเหตุต่าง ๆ ซึ่งพอสรุปได้ว่าปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางน้ำ คือ

(1) ปัญหาจากผู้ใช้งาน ผู้ควบคุมยานพาหนะ และผู้โดยสารที่ใช้เส้นทางทางน้ำขาดความรู้ ความเข้าใจเรื่องระบบการจราจร กฎหมาย และระเบียบข้อบังคับของสังคม การรับผิดชอบต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้อื่น หรือสภาพร่างกาย อายุ และจิตใจของผู้ใช้งานไม่อยู่ในภาวะที่จะควบคุมยานพาหนะหรือควบคุมตนเองให้ปลอดภัยได้

(2) ปัญหาจากยานพาหนะและท่าเทียบเรือ เกิดจาก

- ยานพาหนะชำรุดบกพร่อง ยานพาหนะทางน้ำ เช่น เรือประจำทาง เรือบรรทุกคนโดยสาร เรือบรรทุกสินค้า เรือบรรทุกยานพาหนะ

เรือบรรทุกน้ำมันและก๊าซเหลว ทั้งที่เป็นเรือกลและมีโซ่เรือกล แพ้โดยสาร เรือสำราญและการกีฬา ขาดการบำรุงรักษา และตรวจสอบให้อยู่ในสภาพที่ดี มีมาตรฐานของความปลอดภัยจากเจ้าของเรือหรือผู้ใช้งานพาหนะ เอง

- ทำเทียบเรือขาดการบำรุงรักษา มีสภาพไม่เหมาะสม กับจำนวนผู้ใช้บริการ

(3) ปัญหาจากลักษณะทางกายภาพของทาง ลักษณะของกายภาพของทางที่ใช้ในการจราจรทางน้ำไม่เหมาะสมทั้งตามธรรมชาติ เช่น แม่น้ำลำคลองที่แคบแคียว กระแสน้ำที่ไหลแรง สิ่งกีดขวางใต้น้ำหรือบนน้ำ ความตื้นเขินเนื่องจากการตกตะกอน และโดยการกระทำของมนุษย์ เช่น การก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ นอกจากนั้น ความไม่พร้อมของเครื่องหมายการจราจรทางน้ำก็เป็นอีกสาเหตุหนึ่งด้วย

(4) ปัญหาการวางแผนและการประสานงานระหว่างหน่วยงานของรัฐด้วยกันเองและต่อหน่วยงานของเอกชน ขาดการวางแผนและประสานงานที่ดี ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ นอกจากนี้ในช่วงเทศกาลที่มีประชาชนใช้ยานพาหนะทางน้ำมาก ขาดการประสานงานและวางแผนการเพื่อป้องกันอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นเป็นพิเศษ

2. มาตรการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางน้ำ

(1) เกี่ยวกับผู้ใช้ทาง

- จัดให้มีการอบรมและเผยแพร่ ความรู้ เรื่องอุบัติเหตุจากการจราจรทางน้ำทั้งในหนังสือพิมพ์ วิทยุ และโทรทัศน์ ตลอดจนมีข้อเสนอแนะหรือตักเตือนผู้ใช้ทางไว้ในสถานที่ต่าง ๆ เป็นข้อเตือนใจให้ใช้ความระมัดระวังตามสมควร

- จัดให้มีคู่มือหรือหนังสือแนะนำ เกี่ยวกับการปฏิบัติ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางน้ำ

- กวดขันให้ผู้ใช้ทาง ปฏิบัติตามกฎหมายการเดินเรือ โดยเคร่งครัด และให้มีการเพิ่มโทษสำหรับผู้กระทำความผิดบ่อย ๆ โดยเจตนา

(2) เกี่ยวกับยานพาหนะและทำเทียบเรือ

- ตรวจสอบสภาพเรือทุกประเภท และแพขนานยนต์

ให้อยู่ในสภาพปลอดภัยโดยเคร่งครัด

- กวดขันเรือทุกลำให้มีอุปกรณ์เครื่องช่วยชีวิต เครื่องมือดับเพลิงตามกฎหมายข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ และสามารถหยิบใช้ได้โดยสะดวกเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน
- กวดขันไม่ให้เรือทุกประเภท ใช้ความเร็วจนน่าจะเกิดอันตราย
- กวดขันให้เรือโดยสารทุกลำ ต้องมีป้ายแสดงจำนวนคนโดยสาร ติดหรือแขวนไว้ในที่ที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน และมีขนาดเหมาะสมกับตัวเรือ
- กวดขันให้เรือทุกลำที่เดินในเวลากลางคืน ต้องติดและแสดงแสงไฟตามกฎหมายโดยเคร่งครัด
- กวดขันไม่ให้เรือบรรทุกทุกคนโดยสาร หรือสิ่งของเกินกำหนดที่ได้รับอนุญาตไว้
- กวดขันการใช้เรือผิดประเภท เช่น เรือบรรทุกสิ่งของไปบรรทุกทุกคนโดยสาร เป็นต้น
- จัดเจ้าหน้าที่ตรวจสอบสภาพท่าเทียบเรือ โป๊ะเทียบเรือ และทางขึ้นลงให้ปลอดภัยไม่เกินขีดความสามารถในการรับน้ำหนัก

(3) เกี่ยวกับกายภาพของทาง

- กำหนดให้มีเครื่องหมายการเดินเรือให้เพียงพอ ให้มีการบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพที่ดี
- ควบคุมการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ ไม่ให้เกิดขวางหรือเป็นอุปสรรคแก่การเดินเรือ
- สำรวจและทำการขุดลอกบำรุงรักษาแม่น้ำ ลำคลองไม่ให้ตื้นเขิน อันเป็นอุปสรรคในการเดินเรือและการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ
- ออกประกาศกรมเจ้าท่าแจ้งให้ทราบเกี่ยวกับตำบลที่ซึ่งมีอันตรายใต้น้ำ

(4) เกี่ยวกับสภาพแวดล้อม

- ให้มีการกระจายข่าวสารทางวิทยุกรมเจ้าท่า, วิทยุท่าเรือ เพื่อแจ้งแก่ชาวเรือให้ทราบอย่างต่อเนื่อง อาทิ การพยากรณ์อากาศของกรมอุตุนิยมวิทยา คำเตือนสภาวะวิกฤตทางอากาศอันอาจเกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สิน
- กำหนดให้มีเขตจอดเรือ หรือเขตห้ามจอดเรือในแม่น้ำ ลำคลอง เพื่อความปลอดภัยแก่การเดินเรือ
- กวดขันให้เรือทุกลำมีอุปกรณ์ให้สัญญาณเสียงให้ถูกต้อง ครบถ้วนตาม พ.ร.บ. ป้องกันเรือชนกัน เพื่อใช้ในกรณีทัศนวิสัยจำกัด เช่น ฝนตกหนัก หรือหมอกลงจัด
- กวดขันไม่ให้เรือทุกลำมีเสียงดังจากเครื่องยนต์เกิน 85 เดซิเบล เพื่อให้ผู้ควบคุมเรือสามารถฟังเสียงสัญญาณจากเรืออื่นได้

(5) เกี่ยวกับการประสานงาน

- ให้มีการวางแผนและดำเนินงานร่วมกันอย่างเป็นระบบ ระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบ เพื่อป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรทางน้ำ อย่างทันทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ
- ส่งเสริมให้ภาคเอกชน และภาครัฐบาลร่วมกันดำเนินการต่าง ๆ เพื่อความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุจากการจราจรทางน้ำ
- ให้มีการประสานงานกับศูนย์ประสานงานการค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัย (กรมการบินพาณิชย์) กองทัพเรือ กองบังคับการตำรวจน้ำในพื้นที่ สมาคมประมง สถานีประมง ตลอดจนหน่วยงานบริหารส่วนท้องถิ่นของเขตหรือจังหวัดที่เกี่ยวข้องในกรณีเกิดอุบัติเหตุทางน้ำ

ปัญหาและอุปสรรคของผู้ประสบภัยจาก เรือ

แม้ว่าจะมีการกำหนดมาตรการเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางน้ำ ดังที่กล่าวมาแล้วก็ตาม แต่สภาพข้อเท็จจริงที่เป็นอยู่ในปัจจุบันเกี่ยวกับการสัญจรทางน้ำนั้น ยังไม่ได้รับการส่งเสริมจากหน่วยงานของภาครัฐอย่างจริงจัง โดยเฉพาะความปลอดภัยในชีวิตและร่างกายของประชาชนผู้ประสบภัยจากเรือ เนื่องจากมีโอกาส

ที่จะเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ทุกขณะและมีแนวโน้มจะมากขึ้น ผู้ประสบภัยส่วนใหญ่ได้รับอันตรายต่อชีวิต และร่างกายจากเรือล่ม ซึ่งอาจเกิดจากการชน โดอน หรือโดยอุบัติเหตุทางธรรมชาติ

จากตารางแสดงสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางน้ำเท่าที่ได้รับรายงาน (ที่มา-กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม) พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแต่ละครั้งนำมาซึ่งความสูญเสียต่อชีวิตและร่างกายจำนวนมาก โดยเฉพาะหากเป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับเรือโดยสาร บ่อมาก่อนให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตของผู้ประสบภัยจำนวนมาก เช่น เรือโดยสารนาวาประทีปล่ม ทำให้ผู้เสียชีวิต 93 คน เป็นต้น (ตาราง 1)

เมื่อศึกษาปริมาณเรือโดยสาร โดยจำแนกตามขนาดของเรือประเภทเรือ ในเขตกรุงเทพมหานคร และนอกเขตกรุงเทพมหานคร ที่ได้จดทะเบียนไว้ (ณ วันที่ 22 มิถุนายน 2536) มีจำนวน 12,484 ลำ (ตาราง 2) และเมื่อแยกพิจารณาเรือโดยสารว่าเป็นเรือโดยสารที่เป็นเรือกลหรือมิใช่เรือกลพบว่า ส่วนใหญ่จะเป็นเรือกล กล่าวคือ เดินกำลังด้วยเครื่องจักรกลแทบทั้งสิ้น (ตาราง 3)

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ตาราง 1

สถิติเกิดอุบัติเหตุทางน้ำหน้าที่ได้รับรายงาน

| พ.ศ./พื้นที่ | ตำบลที่เกิดเหตุ | | | | จำนวนครั้ง | จำนวนราย | | | หมายเหตุ |
|---------------------|-----------------|--------|---------|------|------------|----------|-----------|-----|--|
| | ลำคลอง | แม่น้ำ | ทะเลสาบ | ทะเล | | บาดเจ็บ | เสียชีวิต | รวม | |
| พ.ศ.2532 | | | | | | | | | |
| กรุงเทพมหานคร | 2 | 6 | - | - | 8 | 5 | 8 | 13 | เรือพอรุดมประสาน อุบัติภัยที่ ประเทศไต้หวัน พร้อมลูกเรือ 26 คน พายุได้ฟันเกย์มีผู้เสียชีวิต 200 คน |
| นอกเขตกรุงเทพมหานคร | 1 | 11 | - | 10 | 22 | 10 | 240 | 250 | |
| พ.ศ.2533 | | | | | | | | | |
| กรุงเทพมหานคร | - | 17 | - | - | 17 | 2 | 3 | 5 | |
| นอกเขตกรุงเทพมหานคร | - | - | - | 9 | 9 | - | 4 | 4 | |
| พ.ศ.2534 | | | | | | | | | |
| กรุงเทพมหานคร | - | 22 | - | - | 22 | 8 | 19 | 27 | เรือเพ็ชรชมภูอู่ปางที่ประเทศ เวียดนาม ลูกเรือ 24 คน |
| นอกเขตกรุงเทพมหานคร | - | 2 | - | 14 | 16 | 5 | 34 | 39 | |
| พ.ศ.2535 | | | | | | | | | |
| กรุงเทพมหานคร | - | 26 | - | - | 26 | 12 | 17 | 29 | เรือบรรทุกน้ำมันชนกับเรือโดยสาร นาวาประทีป ผู้เสียชีวิต 93 คน |
| นอกเขตกรุงเทพมหานคร | - | - | - | 13 | 13 | 2 | 99 | 101 | |
| พ.ศ.2536 | | | | | | | | | |
| กรุงเทพมหานคร | 5 | 15 | - | 7 | 27 | 19 | 21 | 40 | รวบรวมตั้งแต่ ม.ค. 36 ถึง 14 มิถุนายน 2532 |
| นอกเขตกรุงเทพมหานคร | - | - | - | 2 | 2 | - | - | - | |

ศูนย์วิทยทรัพยากร

ที่มา - กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตาราง 2

ปริมาณเรือโดยสารจำแนกตามขนาดของเรือ ประเภทเรือ ในเขต กทม. และนอกเขต กทม.

| ประเภทเรือ | | หน่วย:ลำ | | | | | | | | | | | | | รวม |
|---------------------------------------|-------------|----------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|---------|---------|-----|--------|
| | | 3 | 3-6 | 6-10 | 10-20 | 20-30 | 30-40 | 40-50 | 50-60 | 60-80 | 80-100 | 100-200 | 200-400 | 400 | |
| โดยสาร (เรือกล) | ในเขต กทม. | 975 | 68 | 33 | 63 | 20 | 14 | 9 | 4 | 8 | 2 | 8 | 7 | 7 | 1,218 |
| | นอกเขต กทม. | 2,363 | 541 | 186 | 172 | 95 | 57 | 23 | 40 | 12 | 10 | 6 | 0 | 4 | 3,509 |
| โดยสาร-สินค้า (เรือกล) | ในเขต กทม. | 1,777 | 136 | 57 | 69 | 19 | 12 | 6 | 4 | 1 | 2 | 7 | 5 | 13 | 2,108 |
| | นอกเขต กทม. | 4,482 | 598 | 219 | 190 | 58 | 37 | 15 | 19 | 9 | 5 | 6 | 1 | 1 | 5,640 |
| รวม (เรือกล) | ในเขต กทม. | 2,752 | 204 | 90 | 132 | 39 | 26 | 15 | 8 | 9 | 4 | 15 | 12 | 20 | 3,326 |
| | นอกเขต กทม. | 6,845 | 1,139 | 405 | 362 | 153 | 94 | 38 | 59 | 21 | 15 | 12 | 1 | 5 | 9,149 |
| โดยสาร (เรือที่มีใช้เรือกล) | ในเขต กทม. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | นอกเขต กทม. | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 |
| โดยสาร-สินค้า (เรือที่มีใช้เรือกล) | ในเขต กทม. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | นอกเขต กทม. | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| รวม (เรือที่มีใช้เรือกล) | ในเขต กทม. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | นอกเขต กทม. | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 |
| รวมทั้งสิ้น | ในเขต กทม. | 2,752 | 204 | 90 | 132 | 39 | 26 | 15 | 8 | 9 | 4 | 15 | 12 | 20 | 3,326 |
| | นอกเขต กทม. | 6,854 | 1,139 | 405 | 362 | 153 | 94 | 38 | 59 | 21 | 15 | 12 | 1 | 5 | 9,158 |
| | รวม | 9,606 | 1,343 | 495 | 494 | 192 | 120 | 53 | 67 | 30 | 19 | 27 | 13 | 25 | 12,484 |

22 มิถุนายน 2536

ที่มา - กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตาราง 3

ปริมาณเรือโดยสารจำแนกตามขนาดตันและประเภทเรือ

| ประเภทเรือ | | ไม่เกิน 3 | 3-6 | 6-10 | 10-20 | 20-30 | 30-40 | 40-50 | 50-60 | 60-80 | 80-100 | 100-200 | 200-400 | เกิน 400 | รวมลำ |
|-------------|-----------------|-----------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|---------|---------|----------|--------|
| เรือกล | โดยสาร | 3,338 | 609 | 219 | 235 | 115 | 71 | 32 | 44 | 20 | 12 | 14 | 7 | 11 | 4,727 |
| | โดยสาร - สินค้า | 6,259 | 934 | 276 | 259 | 77 | 49 | 21 | 23 | 10 | 7 | 13 | 6 | 14 | 7,748 |
| มิใช่เรือกล | โดยสาร | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 |
| | โดยสาร - สินค้า | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | รวม | 9,606 | 1,343 | 495 | 494 | 192 | 120 | 53 | 67 | 30 | 19 | 27 | 13 | 25 | 12,484 |

ข้อมูล 12 พ.ศ. 36

ที่มา - กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับผู้ประสบภัย ปัญหาต่าง ๆ ย่อมตามมา หากจะเปรียบว่าการเกิดอุบัติเหตุเป็นเคราะห์กรรม แต่ก็ควรที่จะได้รับการชดเชยเยียวยา มิใช่เป็นเคราะห์ซ้ำอีก คือไม่สามารถหาผู้ที่รับผิดชอบได้ อุบัติภัยทางน้ำที่เกิดขึ้น ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาการเรียกร้องค่าเสียหายพอสรุปเป็นตัวอย่างได้ดังนี้

1. เมื่อเกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับผู้ประสบภัย ส่วนใหญ่แล้ว ผู้ประสบภัยจะไม่ทราบว่าจะไปเรียกร้องกับใคร
2. ผู้ประสบภัยไม่ทราบว่าใครเป็นฝ่ายผิด และต้องไปร้องขอที่ไหน
3. ขั้นตอนในการร้องขอให้ผู้ที่ต้องรับผิดชอบชดเชยค่าเสียหายซับซ้อน
4. ในการติดต่อทำให้ต้องเสียเวลามาก
5. หากไม่สามารถตกลงกันได้ จะทำให้เรื่องยืดเยื้อ และ อาจต้องพึ่งศาลยุติธรรม ซึ่งผู้ประสบภัยส่วนใหญ่ไม่มีความรู้เกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว และไม่อยากเป็นคดีความ
6. บางกรณีผู้ขับเรือหลบหนี ไม่สามารถจะเรียกร้องค่าเสียหายได้
7. บางกรณีเกิดจากเหตุสุดวิสัย ซึ่งไม่รู้จะเรียกร้องกับใคร
8. หากผู้ประสบภัยได้รับอันตรายถึงชีวิตจากอุบัติเหตุทางน้ำจะต้องมีการพิสูจน์ว่าผู้ใช้นั้นได้ประสบภัยจากเรือจริงหรือไม่ ทำให้ต้องรอพิสูจน์ซึ่งมีขั้นตอนมาก
9. กรณีเรียกร้องได้จากเจ้าของเรือ คนขับเรือ หรือผู้ประกอบการ แต่ก็ไม่สามารถได้รับเพียงพอต่อการที่ต้องเสียชีวิตหรือบาดเจ็บ
10. ผู้เสียหายไม่ได้รับความมั่นใจว่าจะได้รับการชดเชยค่าเสียหายที่แน่นอนและทันท่วงที

กรณีปัญหาตัวอย่างดังกล่าวจำเป็นต้องหามาตรการที่อื้อประโยชน์และอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ที่ต้องประสบภัยจากเรือให้ได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่แน่นอนและทันท่วงที ทั้งนี้ หากผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บทาง

ร่างกาย ก็ควรที่จะได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อเป็นค่ารักษาพยาบาล
และถ้าผู้ประสบภัยได้รับอันตรายจนเสียชีวิตก็ควรที่ทายาทของผู้ประสบภัยจะได้รับ
การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นค่าปลงศพ ค่าขาดไร้อุปการะ เป็นต้น



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย