

ปัญหากฎหมายไทยเกี่ยวกับอู่ลอย LEGAL PROBLEM IN RELATION TO FLOATING DOCK

ทิตาพันธ์ สวรรคเชติวิไล*
Thitaphun Sawancherdvilai

บทคัดย่อ

กฎหมายไทยในปัจจุบันที่เกี่ยวกับการควบคุมอู่ลอยนั้นปรากฏว่ายังไม่มี ความชัดเจนและเพียงพอ อย่างไรก็ตามก็ได้มีการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ พ.ศ. และร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. ขึ้นมาใช้แทนพระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทยพุทธศักราช 2456 และพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 และในร่างพระราชบัญญัติทั้ง 2 ฉบับนี้ ได้มีการเพิ่มเติมบทบัญญัติ เกี่ยวกับอู่ลอย และจากการศึกษาพบว่าบทบัญญัติในร่างพระราชบัญญัติบางข้อนั้นยังมี ข้อบกพร่องหรือไม่ครบถ้วนสมบูรณ์ในบางประการ ได้แก่ ไม่มีการกำหนดระยะเวลา การอนุญาตให้จอดอู่ลอยล่วงหน้าลำน้ำขาดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจดทะเบียนอู่ลอยที่ อยู่ระหว่างการต่อสร้าง การโอนกรรมสิทธิ์อู่ลอยที่ได้จดทะเบียนแล้วการตรวจสอบสภาพ อู่ลอยเพื่อกำหนดใบสำคัญรับรองการวัดขนาดตันของอู่ลอย และใบอนุญาตใช้อู่ลอยใน น่านน้ำไทย การจดทะเบียนสิทธิเกี่ยวกับอู่ลอย การจำนองและบุริมสิทธิทางทะเลเหนือ อู่ลอยการจำนองอู่ลอยที่อยู่ระหว่างการต่อสร้าง รวมทั้งไม่มีมาตรการการกักอู่ลอย ถ้ามีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าการปล่อยมลพิษทางน้ำได้เกิดขึ้นจากอู่ลอย

คำสำคัญ

อู่ลอย, อู่เรือ, อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ, ระบบอู่จอดแห้ง

ABSTRACT

At present, Thai law regarding control of such floating dock is still unclearly and inadequately evidenced. However, arrangement is made to prepare draft on Navigation Act B.E. and draft on Thai Vessel Act B.E. for replacement of Navigation in the Thai Waters Act B.E. 2456 (1913) and Thai Vessel Act B.E. 2481 (1938). The both drafts shall add on

* นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายการค้าระหว่าง ประเทศ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ : tatar.sawan@gmail.com

provisions regarding floating dock and it is found from study as in some provisions of the both drafts still have default or incompleteness in some issues such as there is no stipulation for grant on period of quayside of floating dock in trespass of river, lack of criterion regarding registration of floating dock under construction, transfer the ownership of a registered floating dock, survey of floating dock for issuance of certificate for measurement on tonnage of floating dock and license for use of floating dock in Thai Waters, registration rights regarding floating dock, mortgage and maritime liens over floating dock, mortgage over floating dock under construction as well as there is no measurement on detention of floating dock if it is reasonably believed to have discharged marine pollutants.

Keywords

Floating Dry Dock, Shipyard, Shipyard and Ship Repair Industry,
Dry Dock System

บทนำ

การขนส่งสินค้าทางทะเลถือว่าเป็นโครงสร้างพื้นฐานของระบบการขนส่งที่มีความสำคัญยิ่งต่อระบบเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศ เนื่องจากสามารถบรรทุกสินค้าได้ในปริมาณมาก และมีต้นทุนการขนส่งที่ราคาถูกลงกว่าการขนส่งด้านอื่น ๆ ดังนั้นอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือจึงเป็นอุตสาหกรรมที่ช่วยสนับสนุนกิจการเดินเรือขนส่งและกิจการค้าระหว่างประเทศให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพซึ่งโดยปกติแล้ว เรือที่เดินในทะเลจำเป็นต้องได้รับการซ่อมบำรุงเนื่องจากการกัดกร่อนจากน้ำทะเล การเกาะของสิ่งมีชีวิตต่าง ๆ เช่น เพรียง สาหร่าย หรือการเกิดรอยรั่วที่ตัวเรือ จึงต้องนำเรือเข้าซ่อมแซมในอู่เรือทั้งประเภทอู่แห้ง (dry dock) และอู่น้ำ (wet dock)

อู่ลอย (floating dry dock) จัดเป็นประเภทหนึ่งของอู่แห้ง (dry dock) หรือระบบอู่จอดแห้งมีลักษณะเป็นโครงสร้างขนาดใหญ่ที่ลอยน้ำได้ ลักษณะคล้ายแพ (pontoon) ซึ่งสามารถเคลื่อนที่ได้ในน้ำเหมือนเรือขนาดใหญ่ลำหนึ่ง โดยอู่ลอยจะนิยมใช้สำหรับการซ่อมเรือเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากเสถียรภาพในการทรงตัวขณะปฏิบัติงานนั้นไม่ตึงเครียด เพราะต้องลอยตัวอยู่ในน้ำตลอดเวลา ทำให้การประกอบหรืองานที่ต้องการความละเอียดบางอย่างอาจไม่สามารถทำได้ดีมากนัก ลักษณะการทำงานของอู่ลอยที่สำคัญคือจะสามารถปรับระดับของตัวอู่ให้จมหรือลอย จนอยู่ในระดับความลึกที่ต้องการ โดยเมื่อต้องการนำเรือเข้าจอดในอู่ ตัวอู่ลอยจะจมตัวลง เพื่อให้ระดับพื้นของอู่อยู่ต่ำกว่าระดับท้องเรือที่จะเข้ารับการซ่อมแซม จากนั้นอู่ลอยจะถูกทำให้ลอยตัวสูงขึ้นเพื่อยกเรือให้พ้นน้ำเพื่อทำการซ่อมแซมตัวเรือ รวมทั้งส่วนต่าง ๆ ของตัวเรือต่อไป อู่ลอยมีส่วนประกอบและลักษณะที่สำคัญ ได้แก่ ถังลอยส่วนที่เป็นพื้นอู่ (pontoon) ถังลอยส่วนปีกด้านข้างอู่ (side walls, wings wall) และระบบสูบน้ำเข้าออกเพื่อจมและลอย (ballast pumping system) แต่อย่างไรก็ตาม อู่ลอยแตกต่างไปจากเรือทั่วไปเนื่องจากไม่ได้มีการเคลื่อนที่ไปมาในลักษณะเป็นยานพาหนะทางน้ำที่มีวัตถุประสงค์จะใช้งานอย่างรวดเร็ว และอู่ลอยไม่อาจเคลื่อนที่ด้วยตนเอง อีกทั้งไม่มีเครื่องมือที่ใช้ประโยชน์ในการลำเลียงสินค้า หรือคอนโดยสาร์ หรือเพื่อการขนส่งอย่างใด ๆ ทั้งสิ้น นอกจากการอำนวยความสะดวกซ่อมเรือ

เมื่อพิจารณากฎหมายไทยในปัจจุบันที่เกี่ยวกับการควบคุมอู่ลอยนั้น ปรากฏว่ายังไม่มีมาตรการชัดเจนและเพียงพอ เช่น พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยพุทธศักราช 2456 มิได้มีคำจำกัดความอู่ลอยไว้เป็นการเฉพาะ แต่ได้นำไปบัญญัติไว้เป็นความหมายหนึ่งของบทนิยามคำว่าแพโดยเพียงแต่ควบคุมในเรื่องสถานที่จอด และความปลอดภัยในการใช้หรือการเป็นอันตรายแก่ประชาชนหรือแก่การเดินเรือ

เท่านั้น นอกจากนี้ยังมีได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการจดทะเบียน¹ การตรวจสภาพ และ ออกใบสำคัญรับรอง² และการป้องกันมลพิษ³ เหมือนกับการควบคุมเรือเดินทะเล

¹ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มาตรา 6 บัญญัติว่า
การจดทะเบียนเรือไทยตามพระราชบัญญัตินี้ต้องจดทะเบียนเรือ

² พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 แก้ไขเพิ่มเติม
โดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 17) พ.ศ.2560 มาตรา 163 บัญญัติว่า
ให้เจ้าท่าและเจ้าพนักงานตรวจเรือมีอำนาจตรวจและออกใบสำคัญในเรื่อง
ดังต่อไปนี้

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

ตามความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคีหรือมีพันธกรณีที่ต้องปฏิบัติตาม

(6) ใบสำคัญรับรองการตรวจในเรื่องอื่นใดนอกจาก (5) ที่เจ้าท่าโดยความเห็นชอบ
ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศกำหนดเพื่อให้สอดคล้องกับความตกลงระหว่าง
ประเทศ

³ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 แก้ไขเพิ่มเติม
โดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ.2535 มาตรา 119 บัญญัติว่า

ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใด ๆ ให้หิน กรวด ทราย ดิน โคลน อับเฉา
สิ่งของหรือสิ่งปฏิภูมใด ๆ ยกเว้นน้ำมันและเคมีภัณฑ์ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือ
ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันหรือทะเล
ภายในน่านน้ำไทย อันจะเป็นเหตุให้เกิดการตื้นเขิน ตกตะกอนหรือสกปรก เว้นแต่จะได้รับ
อนุญาตจากเจ้าท่า ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่น
บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียในการขจัดสิ่งเหล่านั้นด้วย

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 แก้ไขเพิ่มเติม
โดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ.2535 มาตรา 119 ทวิ บัญญัติ
ว่า

ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใด ๆ ให้น้ำมันและเคมีภัณฑ์หรือสิ่งใด ๆ
ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบอันเป็นทางสัญจรของประชาชน หรือที่
ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทยอันอาจจะเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อ
สิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อมหรือเป็นอันตรายต่อการเดินเรือในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ
หรือทะเลสาบดังกล่าว ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่น
บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปในการแก้ไขสิ่งเป็นพิษ หรือ
ชดใช้ค่าเสียหายเหล่านั้นด้วย

จากการศึกษาพบว่าบทบัญญัติกฎหมายภายในของต่างประเทศ ได้แก่ Merchant ships (registration) act 2010 ของประเทศเบลีส กำหนดให้อู่ลอยมีฐานะที่ถือว่าเป็นเรืออย่างหนึ่ง และมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการจดทะเบียนอู่ลอย โดยแยกพิจารณาได้ดังนี้

1. การยื่นคำร้องขอจดทะเบียน

บุคคลใด ๆ ผู้มีอายุและความสามารถตามกฎหมาย หรือตัวแทนผู้รับมอบอำนาจอย่างถูกต้องของบุคคลนั้น หรือนิติบุคคลไม่ว่าจัดตั้งขึ้นในประเทศเบลีส หรือที่อื่นใดอาจยื่นคำร้องขอจดทะเบียนอู่ลอยโดยตรงหรือผ่านตัวแทนเรือต่อสำนักทะเบียนพาณิชย์นาวินานาชาติแห่งเบลีส หรือเรียกโดยย่อว่า IMMARBE ซึ่งบุคคลผู้มีอายุตามกฎหมายที่สามารถยื่นคำร้องขอจดทะเบียนอู่ลอย ได้แก่ บุคคลที่มีอายุ 18 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป

2. การจดทะเบียนอู่ลอยที่อยู่ระหว่างการต่อสร้าง

อู่ลอยที่อยู่ระหว่างการต่อสร้างอาจได้รับการจดทะเบียนใน IMMARBE โดยการออกใบทะเบียนชั่วคราว รหัสเรียก และข้อมูลรายละเอียดที่จำเป็นสำหรับการแสดงเอกลักษณ์และดำเนินการด้านเอกสาร เมื่อจดทะเบียนอู่ลอยดังกล่าวแบบถาวรจะต้องยื่นใบสำคัญรับรองขนาดตันของอู่ลอยตลอดจนเอกสารที่เกี่ยวข้องสำหรับการออกใบทะเบียนถาวร

3. การตรวจสอบสภาพอู่ลอยและการออกใบสำคัญรับรอง

อู่ลอยหลังจากได้รับการจดทะเบียนแบบชั่วคราวแล้วต้องได้รับการตรวจสอบและวัดขนาดตันของอู่ลอยโดยเจ้าพนักงานตรวจเรือที่ได้รับการแต่งตั้งตามกฎหมาย และเจ้าพนักงานตรวจเรือจะออกใบสำคัญระบุขนาดตันของอู่ลอย และรายละเอียดอื่น ๆ ซึ่งบ่งบอกลักษณะและเครื่องหมายของอู่ลอยตามที่นายทะเบียน หรือผู้ช่วยนายทะเบียนกำหนดในเวลานั้น และใบสำคัญดังกล่าวจะถูกส่งไปยังสำนักงานใหญ่ของสำนักทะเบียนพาณิชย์นาวินานาชาติแห่งเบลีส (IMMARBE)

4. เหตุที่ทำให้การจดทะเบียนอู่ลอยสิ้นไป

ในกรณีอู่ลอยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้สูญหายไปไม่ว่าโดยข้อเท็จจริงหรือโดยผลของกฎหมาย (either actually or constructively lost) ถูกขโมย ทุบทำลาย ถูกเพลิงเผา หรือถูกทำลาย หรือสิ้นสภาพการเป็นอู่ลอยสัญชาติเบลีส ให้เจ้าของอู่ลอยแจ้งแก่นายทะเบียนทันทีที่ตนทราบเหตุการณ์ และให้นายทะเบียนบันทึกข้อความที่ได้รับแจ้ง และให้ถือว่าการจดทะเบียนอู่ลอยได้สิ้นไป เว้นแต่มีการจำนองเหนืออู่ลอยนั้น

5. การโอนกรรมสิทธิ์อู่ลอยที่ได้จดทะเบียนแล้ว

กรรมสิทธิ์อู่ลอยที่ได้จดทะเบียนแล้วจะต้องโอนโดยมอบหลักฐานการซื้อขาย (bill of sale) ตามด้วยการส่งมอบอู่ลอยให้กับผู้ซื้อ สำหรับหลักฐานการซื้อขาย

(bill of sale) จะต้องมีความหมายเลข IMO ของอุบลอยนั้น และคำพรรณนาลักษณะของอุบลอยให้เหมือนกับที่ระบุในใบสำคัญที่ออกโดยเจ้าพนักงานตรวจเรือที่ได้รับการแต่งตั้งหรือมีรายละเอียดอื่น ๆ ซึ่งเพียงพอที่จะระบุถึงเอกลักษณ์ของอุบลอยให้เป็นที่พอใจแก่นายทะเบียน ทั้งนี้ การปฏิบัติพิธีการตามข้อตกลงว่าด้วยการส่งมอบและรับมอบซึ่งทำขึ้นโดยผู้ขายและผู้ซื้อถือเป็นหลักฐานเพียงพอว่าอุบลอยได้ถูกส่งมอบให้กับผู้ซื้อ

6. การจดทะเบียนสิทธิเกี่ยวกับอุบลอย

การจดทะเบียนเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ การจำนอง การโอนสิทธิ และเอกสารสิทธิอื่นที่เกี่ยวข้องกับอุบลอยซึ่งถูกกำหนดโดยกฎหมาย อาจแบ่งได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่ (ก) การจดทะเบียนเบื้องต้น (preliminary registration) และ (ข) การจดทะเบียนแบบถาวร (permanent registration) การจดทะเบียนสิทธิเกี่ยวกับอุบลอยแบบเบื้องต้นนั้นมีผลใช้บังคับได้เป็นเวลาหกเดือน และมีผลบังคับทางกฎหมายเช่นเดียวกับการจดทะเบียนสิทธิเกี่ยวกับอุบลอยแบบถาวรหากว่าได้จดทะเบียนถาวรภายในระยะเวลาหกเดือนของการจดทะเบียนเบื้องต้นที่มีผลสมบูรณ์ตามกฎหมาย ซึ่งหากไม่ดำเนินการภายในระยะเวลาดังกล่าวการจดทะเบียนสิทธิแบบเบื้องต้นดังกล่าวก็จะระงับสิ้นไป ทั้งนี้กฎหมายได้กำหนดให้การจดทะเบียนกรรมสิทธิ์ในอุบลอย ณ สำนักงานใหญ่ จำเป็นต่อการจดทะเบียนอุบลอยแบบถาวรและการจดทะเบียนจำนองเหนืออุบลอยนั้น

7. การจำนองอุบลอยที่ได้จดทะเบียนแล้ว

เจ้าของอุบลอยที่ได้จดทะเบียนแล้วทั้งการจดทะเบียนเบื้องต้น หรือการจดทะเบียนถาวรก็ตามอาจจำนองอุบลอยเพื่อเป็นประกันการกู้ยืม หรือสิ่งตอบแทนที่มีมูลค่าอื่นไม่ว่าจะเกี่ยวข้องกับอุบลอยหรือไม่หรือภาระผูกพันทางกฎหมายทั้งในปัจจุบันหรือในอนาคต การจดทะเบียนจำนองจะตกติดไปกับอุบลอยที่จำนองจนกว่าจะปลดจำนองโดยมีเงื่อนไขว่า

(ก) ในกรณีที่อุบลอยถูกขายตามคำสั่งศาลที่มีเขตอำนาจเหนือที่ที่อุบลอยอยู่ในช่วงเวลาที่ขายนั้น ส่วนได้เสียของผู้รับจำนองที่ได้จดทะเบียนไว้ย่อมตกติดไปกับเงินที่ได้จากการขายอุบลอยนั้น ทั้งนี้ส่วนได้เสียดังกล่าวจะมากหรือน้อยเพียงใด โดยมีลำดับบุริมสิทธิอย่างไร เมื่อเปรียบกับเจ้าหนี้อื่น ๆ ให้เป็นไปตามที่ศาลที่มีเขตอำนาจดังกล่าวพิจารณาชี้ขาดตามกฎหมายของประเทศเบลีส และ

(ข) ในกรณีที่อุบลอยถูกขายโดยผู้รับจำนอง และในหลักฐานการซื้อขาย (bill of sale) ระบุว่าขายอุบลอยโดยปลอดจากภาระติดพันใด ๆ เมื่อนั้นสิทธิอันเกิดจากการจำนองที่ได้จดทะเบียนไว้เหนืออุบลอยนั้นก็ไม่อาจใช้ได้อีกต่อไป

8. การจำนองอุบลอยที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

คำว่า “อุบลอย” ให้หมายความรวมถึงอุบลอยที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง และให้นำบทบัญญัติว่าด้วยการจำนองอุบลอยที่ได้จดทะเบียนแล้วมาใช้บังคับแก่อุบลอยที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างด้วย

9. บุริมสิทธิทางทะเลเหนืออู่ลอย

สิทธิเรียกร้องดังต่อไปนี้ที่มีต่อเจ้าของ ผู้จัดการ หรือผู้ปฏิบัติการของอู่ลอย ให้มีบุริมสิทธิทางทะเลเหนืออู่ลอย และได้ผลก่อนหลังตามที่เรียงลำดับดังต่อไปนี้

(ก) ค่าฤชาธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางศาลที่เกิดขึ้นจากการกักอู่ลอย และการขายอู่ลอยหลังจากนั้น รวมถึงค่าใช้จ่ายเพื่อการสงวนรักษาอู่ลอยและค่าจ้างลูกเรือของอู่ลอยที่เกิดขึ้นในเวลาากักอู่ลอยตลอดจนค่าใช้จ่ายที่จะต้องจ่ายแก่สำนักทะเบียนพาณิชย์นาวีนานาชาติแห่งเบลีซ (IMMARBE) เช่น ภาษีอากรและค่าธรรมเนียมที่ค้างชำระ

(ข) สิทธิเรียกร้องเพื่อเงินรางวัล (reward) ในการช่วยเหลือกู้ภัยอู่ลอย (salvage of a vessel)

(ค) สิทธิเรียกร้องเพื่อค่าจ้าง และเงินจำนวนอื่นใดที่ต้องจ่ายแก่ผู้ควบคุมอู่ลอย เจ้าหน้าที่ประจำอู่ลอย และบุคคลที่ทำงานบนอู่ลอย รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการส่งกลับถิ่นฐาน และเงินที่ต้องจ่ายเป็นค่าประกันสังคมแทนบุคคลเหล่านี้

(ง) การจำนองอู่ลอยที่ได้จดทะเบียนแล้ว

(จ) สิทธิเรียกร้องเพื่อการสูญเสียชีวิต หรือการได้รับบาดเจ็บ ที่เกิดขึ้นไม่ว่าบนบกหรือในน้ำที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการปฏิบัติการของอู่ลอย

(ฉ) สิทธิเรียกร้องเพื่อค่าภาระท่าเรือ ค่าใช้คลอง หรือทางน้ำอื่นใด

(ช) สิทธิเรียกร้องจากการละเมิดเพื่อความสูญหาย หรือเสียหายทางกายภาพที่เกิดจากการปฏิบัติการของอู่ลอย

(ซ) เงินจำนวนอื่นใดที่ต้องจ่ายในการทำหน้าที่จัดหา การบำรุงรักษา การซ่อมแซม และการปฏิบัติการของอู่ลอย

(ณ) จำนวนเงินที่ค้างชำระจากการซื้ออู่ลอยครั้งล่าสุด (last purchase) และดอกเบี้ยติดค้างในระยะเวลา 24 เดือนสุดท้าย

นอกจากนี้ The Norwegian Maritime Code 1994 ของราชอาณาจักรนอร์เวย์ก็มีบทบัญญัติที่คล้ายคลึงกันเกี่ยวกับการจดทะเบียนอู่ลอย กำหนดให้อู่ลอยเป็นความหมายหนึ่งของคำว่า “สิ่งก่อสร้าง” ซึ่งไม่ถือว่าเป็นเรือ โดยเจ้าของอู่ลอยสามารถร้องขอให้จดทะเบียนอู่ลอย โดยแยกพิจารณาได้ดังนี้

1. คุณสมบัติของผู้ที่จะนำอู่ลอยมาจดทะเบียน

เจ้าของอู่ลอยที่จะนำอู่ลอยมาจดทะเบียนได้จะต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้

1. บุคคลธรรมดาสัญชาตินอร์เวย์

2. ห้างหุ้นส่วน หรือคณะบุคคลอื่นใดซึ่งมีหุ้นส่วนประเภทไม่จำกัดความรับผิดชอบเป็นบุคคลสัญชาตินอร์เวย์อย่างน้อยร้อยละ 60

3. บริษัทซึ่งจดทะเบียนในราชอาณาจักรนอร์เวย์

2. การจดทะเบียนสิทธิเกี่ยวกับอู่ลอยที่ได้จดทะเบียนแล้ว

เอกสารหนังสือสำคัญอาจได้รับการจดทะเบียนเพื่อที่จะก่อเปลี่ยนแปลง โอนวางเป็นประกัน ครอบครอง หรือระงับซึ่งสิทธิในอู่ลอยที่ได้จดทะเบียนแล้ว ยกเว้น เอกสารเกี่ยวกับบุริมสิทธิทางทะเลเหนืออู่ลอย หรือการเช่าอู่ลอย

สิทธิเกี่ยวกับอู่ลอยซึ่งได้จดทะเบียนการได้มาซึ่งสิทธิอยู่ในลำดับก่อนสิทธิ ซึ่งยังไม่ได้จดทะเบียน ในกรณีที่เกิดการขัดกันระหว่างสิทธิซึ่งได้จดทะเบียนก็ให้สิทธิ ที่จดทะเบียนเป็นอันดับแรกอยู่ในลำดับก่อน และสิทธิซึ่งได้จดทะเบียนในเวลาเดียวกัน ให้อยู่ในลำดับเดียวกัน แต่อย่างไรก็ตามสิทธิที่มีมาแต่เดิมย่อมอยู่ในลำดับก่อนสิทธิ ที่เกิดขึ้นใหม่ ถ้าสิทธิที่เกิดขึ้นใหม่นั้นเป็นสิทธิที่เกิดขึ้นโดยความสมัครใจ และบุคคลฝ่าย ที่ได้มาซึ่งสิทธิรู้ หรือควรจะรู้ถึงสิทธิที่มีอยู่ก่อนในเวลาจดทะเบียนสิทธิของบุคคลนั้น

เอกสารที่เป็นหลักฐานแห่งการก่อตั้งสิทธิเกี่ยวกับอู่ลอยที่เกิดขึ้น โดยความสมัครใจไม่อาจจดทะเบียนได้ เว้นแต่ผู้ออกเอกสารได้จดทะเบียนกรรมสิทธิ์ หรือได้รับความยินยอมจากเจ้าของซึ่งจดทะเบียนกรรมสิทธิ์

3. การจดทะเบียนอู่ลอยที่อยู่ระหว่างการต่อสร้าง

เจ้าของอู่ลอยที่อยู่ระหว่างการต่อสร้าง และผู้ซื้อซึ่งทำสัญญาการต่อสร้าง อู่ลอยในราชอาณาจักรนอร์เวย์ อาจยื่นคำร้องขอจดทะเบียนอู่ลอยที่อยู่ระหว่าง การต่อสร้างได้ และการจดทะเบียนดังกล่าวนั้นครอบคลุมไปถึงตัวอู่ลอย ส่วนสำคัญของตัว อู่ลอยที่สร้างขึ้นภายนอกราชอาณาจักรในกรณีที่อู่เรือต่างประเทศได้ดำเนินการจัดส่ง แล้ว เมื่อสัญญาการต่อสร้างอู่ลอยได้จดทะเบียนแล้ว สิทธิของผู้ซื้อเกี่ยวกับอู่ลอย จะได้รับความคุ้มครองทางกฎหมายนับแต่การเริ่มต้นของการต่อสร้าง นอกจากนี้ คำประกาศแสดงการตัดสินใจที่จะต่อสร้างอู่ลอยสำหรับอู่เรือเองถือได้ว่าเป็นสัญญา การต่อสร้างอย่างหนึ่ง

4. การจำนองเหนืออู่ลอย

การก่อตั้งสิทธิจำนองโดยความสมัครใจเหนืออู่ลอยจะได้รับการคุ้มครองทาง กฎหมายก็แต่โดยการจดทะเบียนจำนอง การจดทะเบียนจำนองเหนืออู่ลอยต้องระบุ สารสำคัญแห่งการจำนอง และจำนวนหนี้จำนอง หรือจำนวนเงินสูงสุดที่จำนอง เป็นประกันซึ่งกำหนดไว้เป็นสกุลเงินนอร์เวย์ หรือสกุลเงินต่างชาติ

5. การจำนองอู่ลอยที่อยู่ระหว่างการต่อสร้าง

การจำนองอู่ลอยที่อยู่ระหว่างการต่อสร้าง หรือจะต่อสร้างในราชอาณาจักร นอร์เวย์ย่อมครอบคลุมไปถึงส่วนของตัวอู่ลอยขึ้นที่มีขนาดใหญ่ หากว่าส่วนดังกล่าวกำลัง ถูกสร้างขึ้น หรือ ถูกนำมาไว้ภายในบริเวณอู่เรือของผู้ต่อสร้างหลัก และถ้าส่วนดังกล่าว กำลังถูกสร้างขึ้นในอู่เรือของผู้ต่อสร้างรายอื่นในราชอาณาจักรนอร์เวย์ ก็สามารถตกลง ให้การจำนองครอบคลุมไปถึงส่วนดังกล่าวนั้นได้ บทบัญญัตินี้ใช้กับกรณีตัวอู่ลอย หรือ

ส่วนสำคัญของตัวอุลลอย ที่ถูกสร้างขึ้นในอุ้เรือต่างประเทศด้วย หากว่าได้ดำเนินการจัดส่งมาจากอุ้เรือต่างประเทศแล้ว เว้นแต่จะได้ตกลงกันเป็นอย่างอื่น

ในส่วนของกฎหมายต่างประเทศเกี่ยวกับการควบคุมการจอดอุลลอย และการป้องกันมลพิษอันเกิดจากอุลลอยนั้น ตาม Act of 22 September 2000 on Inland Navigation ของสาธารณรัฐสโลวัก กำหนดให้อุลลอยต้องได้รับอนุญาตให้จอดมีกำหนดเวลาสูงสุดไม่เกิน 5 ปี และตาม Marine Pollution Act 2012 ของรัฐนิวเซาท์เวลส์ ประเทศออสเตรเลีย กำหนดความรับผิดชอบจากการปล่อยมลพิษจากอุลลอย ช้อยกเว้นความรับผิดชอบจากการปล่อยมลพิษจากอุลลอย การรายงานเหตุมลพิษจากอุลลอย แผนฉุกเฉินเกี่ยวกับมลพิษจากน้ำมันและแผนการจัดการขยะ อำนาจของรัฐมนตรีในการป้องกันและขจัดมลพิษ การชดใช้ค่าเสียหายแก่บุคคลภายนอก และการกักอุลลอย และเรียกหลักประกัน

อย่างไรก็ดีได้มีการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ พ.ศ. และร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. ขึ้นมาใช้แทนพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยพุทธศักราช 2456 และพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับแก่การเดินเรือในน่านน้ำไทยและเรือไทยมาช้านาน มีหลักเกณฑ์จำนวนมากที่ล้าสมัย หรือไม่มีการใช้แล้ว ขาดหลักเกณฑ์ที่ต้องมีจำนวนมาก ตลอดจนไม่มีหรือขาดหลักเกณฑ์ที่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์สากลอีกจำนวนมาก และในร่างพระราชบัญญัติทั้ง 2 ฉบับนี้ ได้มีการเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับอุลลอย อาทิคำนิยามของอุลลอยโดยให้มีฐานะที่ถือว่าเป็นเรืออย่างหนึ่ง เพื่อให้มีการควบคุมในลักษณะเดียวกับเรือ การกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอุลลอย โดยให้นำบทบัญญัติเกี่ยวกับเรือไทยมาใช้บังคับโดยอนุโลม เป็นต้น แต่จากการศึกษาพบว่าบทบัญญัติเกี่ยวกับอุลลอยของร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ พ.ศ. และร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. นี้ยังไม่สมบูรณ์ และขาดหลักเกณฑ์ที่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์สากลหรือกฎหมายภายในของต่างประเทศอีกเป็นจำนวนมาก จึงเห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติในเรื่องอุลลอยดังต่อไปนี้

1. ควรให้มีการเพิ่มเติมบทบัญญัติเรื่องระยะเวลาการอนุญาตให้จอดอุลลอย และค่าธรรมเนียมหรือค่าตอบแทนการจอดอุลลอยล่วงล้ำลำแม่น้ำเพื่อให้สอดคล้องกับการเสียค่าตอบแทนในกรณีของอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างล่วงล้ำลำแม่น้ำในร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ พ.ศ.
2. ควรที่จะเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับแผนฉุกเฉินเกี่ยวกับมลพิษจากน้ำมันและแผนการจัดการขยะเก็บรักษาไว้ในอุลลอยในร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ พ.ศ.
3. ควรให้เพิ่มเติมบทบัญญัติให้รัฐมนตรีมีอำนาจกระทำการป้องกัน หรือจำกัดการปล่อยมลพิษ หรือทำให้แพร่กระจาย หรือจำกัดวงมลพิษทางน้ำ ซึ่งถูกปล่อยออกมา

หรือขจัดมลพิษออกจากราน้ำ หรือทำให้ความเสียหายอันเป็นผล หรือน่าจะเป็นผลมาจากการปล่อยมลพิษลดลงในร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ พ.ศ.

4. ควรที่จะเพิ่มเติมบทบัญญัติให้อำนาจนายตรวจ เจ้าหน้าที่ ลูกจ้าง หรือตัวแทนของรัฐมนตรีมีอำนาจเท่าที่จำเป็นเข้าไป ยึดถือและครอบครองอู่ลอย และยึดถือและครอบครองวัตถุหรือสิ่งของใด และใช้และดำเนินงานเกี่ยวกับอุปกรณ์ หรือเครื่องจักรใด ๆ ได้ นอกจากรัฐมนตรี ในร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ พ.ศ.

5. ควรที่จะเพิ่มเติมบทบัญญัติกำหนดให้บุคคลผู้ซึ่งได้รับความเสียหายต่อทรัพย์สิน หรือต้องเสียค่าใช้จ่ายในการป้องกันบรรเทา หรือในการพยายามที่จะป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายต่อทรัพย์สินรวมทั้งทรัพย์สินของผู้อื่น อันเป็นผลมาจากการปล่อย หรืออาจจะปล่อยมลพิษทางน้ำจากอู่ลอย ได้รับการชดเชยความเสียหาย และค่าใช้จ่ายที่ตนได้ก่อให้เกิดขึ้นจากเจ้าของหรือผู้ควบคุมอู่ลอย หรือบุคคลอื่นใด ซึ่งการกระทำของบุคคลนั้นก่อให้เกิดการปล่อย หรืออาจจะปล่อยมลพิษทางน้ำจากอู่ลอยในร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ พ.ศ.

6. ควรที่จะเพิ่มเติมบทบัญญัติกำหนดให้อู่ลอยอาจถูกกักได้ ถ้ามีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าการปล่อยมลพิษทางน้ำได้เกิดขึ้นจากอู่ลอย และอู่ลอยจะได้รับการปล่อยโดยทันที ถ้ามีการวางหลักประกันในร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ พ.ศ.

7. ควรที่จะเพิ่มเติมบทบัญญัติกำหนดให้อู่ลอยที่อยู่ระหว่างการต่อสร้างอาจได้รับการจดทะเบียนในร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.

8. ควรที่จะเพิ่มการตรวจสภาพอู่ลอยเพื่อออกไปสำคัณรับรองการวัดขนาดตันของอู่ลอย เพื่อประโยชน์ในการจดทะเบียน และการตรวจสภาพอู่ลอยเพื่อออกไปอนุญาตให้อู่ลอยสำหรับการใช้อู่ลอยในน่านน้ำไทยในร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.

9. ควรที่จะเพิ่มเติมบทบัญญัติเรื่องการโอนกรรมสิทธิ์อู่ลอยที่ได้จดทะเบียนแล้วในร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.

10. ควรที่จะเพิ่มเติมบทบัญญัติเรื่องการจดทะเบียนสิทธิเกี่ยวกับอู่ลอยในร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.

11. ควรที่จะเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับการจำนองและบุริมสิทธิทางทะเลเหนืออู่ลอยในพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537

12. ควรที่จะเพิ่มเติมบทบัญญัติเรื่องการจำนองอู่ลอยที่อยู่ระหว่างการต่อสร้างในพระราชบัญญัติการจำนองเรือ และบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537

13. ควรที่จะแก้ไขมาตรา 35 (1) แห่งร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. โดยระบุว่าให้เจ้าของอู่ลอยแจ้งแก่นายทะเบียนทันทีที่ตนทราบเหตุการณ์ว่าอู่ลอยที่ได้จดทะเบียนแล้วสูญหาย เสียหายสิ้นเชิงถูกทำลาย ถูกยึดไป หรือถูกสละทั้ง

เนื่องจากการแจ้งภายในสามสิบวันนับตั้งแต่วันที่ตนทราบเหตุการณ์เป็นระยะเวลาที่เนิ่นช้าไป

ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ พ.ศ. และร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. ถือว่าเป็นกฎหมายที่ยกร่างขึ้นมาใช้แทนพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการเดินเรือและเรือไทยเดิม ซึ่งมีการตัดบทบัญญัติที่ล้าสมัยออกไป เพิ่มเติมบทบัญญัติที่เป็นสากล และได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ใหม่ๆที่ไม่เคยมีในพระราชบัญญัติเดิม ดังนั้น จึงควรมีการผลักดันให้ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ พ.ศ. และร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. เป็นกฎหมายใช้บังคับแทนพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 และพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

บรรณานุกรม

หนังสือ

กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ. กลยุทธ์บริหารธุรกิจการขนส่งทางเรือ. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.

ไพฑูริศ เอกจริยกร. กฎหมายพาณิชย์นาวี (Maritime Law) ตอน 1. พิมพ์ครั้งที่ 5 แก้ไขเพิ่มเติม. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2546.

อรรถพร ปาลวัฒน์วิไชย. และสำราญ โชติทัตต์. ระบบนำขึ้นและปล่อยเรือลงน้ำ. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2539.

วิทยานิพนธ์

นรนารถ ขอบผล. “การตรวจเรือและออกไปสำคัญรับรองตามพิธีสาร ค.ศ. 1988 แก้ไขอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555.

เว็บไซต์

กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ. “คู่มือปฏิบัติการสร้างแผนที่เดินเรือ.” www.hydro.navy.mi.th/kmhydro/Carto/mapping.pdf, 29 พฤศจิกายน 2559.

โครงการจัดการความรู้เพื่อผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล. “อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ.” <http://www.mkh.in.th/index.php/2010-03-22-18-05-14/2011-07-21-05-02-36>, 10 ธันวาคม 2559.

พิพิถนนท์ พูลสวัสดิ์, กิตติภูมิ รัตนจันทร์ และสิทธิพงศ์ มหาธนบดี. “การเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตของอู่ต่อเรือ.” <https://www.eg.mahidol.ac.th/dept/egie/images/IENetworkArchives/2011/PDF/10.OIE/OIE36.pdf>, 12 ธันวาคม 2559.

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. “ความหมายของอู่ลอยตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456.”

http://www.lawreform.go.th/lawreform/images/th/jud/th/deca/2535/c2_0503_2535.htm, 8 มิถุนายน 2558.

เอกสารอื่น

กรมเจ้าท่า. “เอกสารประกอบการสัมมนาโครงการสัมมนาร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยและร่างพระราชบัญญัติเรือไทย.” สำนักกฎหมาย. 3 กรกฎาคม 2559.

เพลินทิพย์ โกเมศโสภา. “รายงานผลการวิจัย เรื่องการศึกษาภาพลักษณ์ของกิจการขนส่งทางทะเลในประเทศไทย.” คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.

สุธารทิพย์ พิสิฐบัณฑิต. “รายงานการศึกษา เรื่องกิจการพาณิชย์นาวี – อู่ซ่อมเรือ.” หน่วยการเกษตรและอุตสาหกรรม ส่วนวิจัยเศรษฐกิจ ฝ่ายวิจัยและวางแผน ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด, 2526.