

กฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือ

บุปผชาติ กาวชู*

บทคัดย่อ

กรมเจ้าท่าเป็นองค์กรที่มุ่งพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีให้ปลอดภัย สะดวก มีประสิทธิภาพ ตามมาตรฐานสากล โดยมีพันธกิจในการกำกับดูแล การส่งเสริมการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวีให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่น ๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้า ท่าเรือ อุเรือ กองเรือไทย และกิจการเกี่ยวเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็วทั่วถึง และปลอดภัย ตลอดจนการสนับสนุนภาคการส่งออกให้มีความเข้มแข็ง โดยมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชยนาวี กฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
๒. ศึกษาและวิเคราะห์เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ
๓. ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี
๔. ดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชยนาวี
๕. ร่วมมือและประสานงานกับองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในด้านการขนส่งทางน้ำ การพาณิชยนาวี และในส่วนที่เกี่ยวกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ
๖. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่รัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

ทั้งนี้ในการดำเนินการให้เป็นไปตามพันธกิจ และภาระหน้าที่นั้น กฎหมายก็เป็นสาระสำคัญประการหนึ่งที่นำไปสู่ความสำเร็จ และเนื่องจากกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือมีหลายฉบับ แต่ละฉบับล้วนมีการใช้บังคับที่สอดคล้องเกี่ยวข้องกัน แต่กฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือก็มิได้มีการเรียนการสอนเป็นวิชาหลักในทุกระดับวิทยาลัย แต่อาจมีการเรียนการสอนในมหาวิทยาลัยที่มีสาขาวิชาเกี่ยวกับการเดินเรือ หรือในหน่วยงานราชการด้านการทหาร หรือหน่วยงานที่ทำงานเกี่ยวข้องกันเท่านั้น แต่การดำเนินการเดินเรือหรือกิจการเกี่ยวกับการเดินเรือก็ยังปรากฏให้เห็นในปัจจุบัน อาทิ แม่น้ำเจ้าพระยา เป็นต้นโดยเฉพาะปรากฏ

* นิติกรชำนาญการ สำนักกฎหมาย กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม

ให้เห็นในเขตกรุงเทพมหานคร อันเป็นเมืองหลวงของไทย ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งสินค้า หรือเรือโดยสารสาธารณะ หรือในทะเลในเขตน่านน้ำไทย ก็ปรากฏทั้งการขนส่งสินค้า และขนส่งคน โดยเฉพาะการเดินทางท่องเที่ยวทางทะเลของนักท่องเที่ยวในประเทศไทย และในปัจจุบันก็มีการส่งเสริมการขนส่งทางน้ำมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งคน หรือสินค้า เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายและต้นทุนที่ต่ำกว่าการขนส่งทางบกและทางอากาศ ดังนั้นการทำความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายการเดินเรือจึงเป็นเรื่องสำคัญทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนโดยทั่วไป

Abstract

Marine department is an entity aiming for developing system of maritime transport and trade to be safe, convenient and effective and to comply with international standard. The responsibility of Marine Department is to monitor, control and promote the maritime transport system and to link with other mode for transport of passenger and cargo, port, shipyard, and other related activities to enable fast, safe, convenient and accessible transport for people and to support and strengthen capabilities of export sector. The main functions and duties of Marine Department are to

1. Perform and enforce the law on navigation in Thai waters, law on Thai vessels, law on vessel collision prevention and law on promotion of maritime transport, law on multimodal transport and other relevant laws.
2. Study and analyze for development and improvement of infrastructure to support maritime transport.
3. Promote and develop network concerning system of maritime transport and trade
4. Regulate the maritime transport and trade.
5. Cooperate with relevant organizations and , both national and international, within the scope of maritime transport, maritime trade and matters relating to international conventions and agreements.
6. Perform any other activities falling under the authority of Marine Department as stated by law or as minister or cabinet assigned.

In order to perform those functions and duties, law is mean to success of Marine department. Even the numerous amount of law relating to vessel navigation and their

complexity of application, still law relating to vessel navigation is not main subject in university; this subject is only taught within university in maritime eld and Government institutes or Navy. However, maritime transport and other relevant issues at the present is still important e.g. in Chao Phraya River, the capital city, for transport of cargo and passenger transit, as similar to activities in the territorial waters, especially for tourism at sea. Nowadays, there is promotion of maritime transport, both for passenger or cargo, due to its lowest cost and investment comparing to land and air transport, so that the understanding on law relating to vessel navigation is crucial for public and private sector and to ordinary peoples.

กฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือที่สำคัญ

๑. พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๔๕๖

๒. พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๔๒๒

๓. พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. ๒๔๘๑

เหล่านี้มักจะถูกนำมาใช้กับมาตราหลักเสมอ คือ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๒๓๓, ๒๔๑, ๓๐๐ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๔๒๐

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๔๕๖

หน้าที่นายเรือเมื่อเวลาเรือเข้ามาหรือออกจากน่านน้ำไทย เช่น การแจ้งเข้าแจ้งออก เรือกำนันตามประเภทที่เจ้าท่าประกาศกำหนดลำใด เมื่อเข้ามาในน่านน้ำไทย นายเรือต้องปฏิบัติดังนี้

(๑) แจ้งต่อเจ้าท่า

(๒) ชักธงสำหรับเรือขึ้นขึ้นไว้ให้ปรากฏ

(๓) ติดตั้งและเปิดใช้โคมไฟตั้งแต่เวลาพระอาทิตย์ตกถึงเวลาพระอาทิตย์ขึ้น (มาตรา ๑๗)

เรือกลที่เป็นเรือเดินทะเล และเป็นเรือไทยขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสส์ขึ้นไป และเรือกำนันต่างประเทศ เมื่อเข้ามาในเขตท่าเรือใด ๆ ในน่านน้ำไทย นายเรือต้องรายงานการเข้ามาถึงต่อเจ้าท่าตามแบบพิมพ์ของกรมเจ้าท่าภายในเวลาสี่สิบสี่ชั่วโมง นับแต่เวลาที่จอดเรือเรียบร้อยแล้ว (มาตรา ๑๘)

เรือกลที่เป็นเรือเดินทะเลและเป็นเรือไทยขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสส์ขึ้นไป เมื่อจะออกจากเขตท่าเรือใด ๆ ในน่านน้ำไทย นายเรือต้องแจ้งกำหนดออกเรือต่อเจ้าท่าก่อนออกเรือเป็นเวลาไม่น้อยกว่าหกชั่วโมง เพื่อให้เจ้าท่าตรวจสอบว่าปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมายหรือไม่เสียก่อน เมื่อเห็นว่าถูกต้องแล้วจึงอนุญาตให้ออกเรือได้ (มาตรา ๒๑)

เขตควบคุมการเดินเรือ ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกกฎกระทรวง ดังต่อไปนี้

กำหนดแนวทะเลแห่งใดภายในน่านน้ำไทยเป็นเขตควบคุมการเดินเรือ (มาตรา ๑๒ (๓)) เป็นหลักเกณฑ์ที่พึงเพิ่มเติมเข้ามาในปี ๒๕๕๐

และมีการห้ามมิให้นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือเดินเรือเข้าไปในเขตควบคุมการเดินเรือ เว้นแต่ในกรณีมีเหตุจำเป็นและได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า

นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท และให้เจ้าท่ามีอำนาจสั่งยึดใบประกาศนียบัตรควบคุมเรือ มีกำหนดไม่เกินหกเดือน

นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือผู้ใดปฏิบัติหน้าที่ในระหว่างที่ถูกยึดใบประกาศนียบัตรควบคุมเรือตามวรรคสอง ต้องระวางโทษปรับหนึ่งหมื่นบาท (มาตรา ๒๕)

ปัจจุบันยังไม่มีกฎกระทรวงกำหนดเขตควบคุมการเดินเรือ

เขตห้ามจอด

เจ้าท่าโดยคำแนะนำของผู้ว่าราชการจังหวัดหรือองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นมีอำนาจประกาศกำหนดแนวแม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบ หรือทะเลอาณาเขต เป็นเขตห้ามจอดเรือหรือแพ

นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามประกาศในวรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท และปรับเป็นรายวันละห้าร้อยบาท จนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง และให้เจ้าท่ามีอำนาจสั่งยึดใบประกาศนียบัตรควบคุมเรือมีกำหนดไม่เกินหกเดือน

นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือผู้ใดปฏิบัติหน้าที่ในระหว่างที่ถูกยึดใบประกาศนียบัตรควบคุมเรือตามวรรคสอง ต้องระวางโทษปรับหนึ่งหมื่นบาท

ความในวรรคสองให้ใช้กับผู้กระทำความผิดซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ควบคุมแพและแพคนอยู่ด้วย (มาตรา ๔๕/๑ เพิ่งเพิ่มเติมเข้ามาปี ๒๕๕๐)

การจอดเรือ

- ตามลำแม่น้ำเล็ก และในคลองต่าง ๆ นั้นอนุญาตให้จอดเรือต่าง ๆ ได้ทั้งสองฟาก แต่อย่าให้เป็นที่เกิดแก่ทางเรือขึ้นล่องที่กล้งลำน้ำ และห้ามไม่ให้จอดซ้อนลำหรือจอดขวาง หรือตรงกลางลำน้ำ ลำคลองเป็นอันขาด (มาตรา ๔๔) ปัจจุบันมีประกาศกรมเจ้าท่าที่ ๑๙๓/๒๕๕๔ เรื่อง แจ้งเตือนการจอดเรือหรือแพในแม่น้ำป่าสัก ลงวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๕๔

เช่น จอดเรือซ้อนลำนอกแนวเรืออื่นกีดขวางไม่สะดวกแก่การจราจร เป็นความผิดตามมาตรานี้ (ฎีกาที่ ๗๖๙/๒๕๔๑)

- เรือกำปั่นเรือเล็กและแพต่าง ๆ ที่จอดเทียบฝั่งแม่น้ำหรือเทียบท่าสินค้า หรือท่าเรือนั้น ห้ามมิให้จอดขวางลำน้ำ ต้องจอดให้หัวเรือท้ายเรือ หัวแพท้ายแพหันตามยาวของทางน้ำ (มาตรา ๔๕)

- ห้ามมิให้เรือโป๊ะจ้าย เรือลำเลียง เรือสำเภา เรือบรรทุกสินค้า เรือกลไฟเล็ก และเรือ และแพไม้ต่าง ๆ จอดผูกกับฝั่งแม่น้ำมากล้าหรือโดยวิธีที่ให้ล้าออกมาในทางเรือเดิน หรือจนเป็นที่กีดขวางแก่การเดินเรือ (มาตรา ๔๘)

- นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือหรือแพผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา ๔๔ มาตรา ๔๕ มาตรา ๔๘ ถ้าเป็นเรือกำปั่นต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท และปรับเป็นรายวันวันละห้าร้อยบาทจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง ถ้าเป็นเรือเล็กหรือแพ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท และปรับเป็นรายวันวันละห้าสิบบาท จนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง

การเดินเรือในแม่น้ำลำคลองต่าง ๆ

ในแม่น้ำลำคลองต่าง ๆ นอกเขตท่าบรรดาเรือที่เดินตามน้ำให้เดินกลางลำแม่น้ำหรือลำคลอง เรือที่เดินทวนน้ำให้เดินแอบฝั่ง ถ้าไม่สามารถจะทำการหนึ่งอย่างใดดังว่ามานี้ ให้เดินกลางร่องน้ำ และให้ปฏิบัติตามข้อบังคับการเดินเรือแห่งท้องถิ่นซึ่งตั้งขึ้นเพื่อควบคุมการเดินเรือในลำแม่น้ำหรือคลองนั้น ๆ ด้วย

ให้เจ้าท่าหรือข้าหลวงประจำจังหวัดในท้องถิ่นที่ไม่มีเจ้าท่า มีอำนาจออกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือในแม่น้ำและลำคลองใด ๆ ซึ่งอยู่ในเขตท้องถิ่นของตนได้ ข้อบังคับนั้นเมื่อได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีเจ้าหน้าที และได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้ (มาตรา ๖๘)

- ศาลฎีกาเคยมีคำพิพากษาว่า เรือที่เดินทวนน้ำต้องเดินแอบฝั่งตะวันออกตาม พระราชบัญญัติเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๔๕๖ เรือที่เดินตามน้ำเดินกลางแม่น้ำ เวลาหลีกเลี่ยงกันให้หลีกเลี่ยงขวา เรือที่เดินผิดทางเป็นเหตุให้ชนเรือที่เดินถูกต้องทาง ต้องรับผิดชอบละเมิด (ฎีกาที่ ๑๐๙๘/๒๔๕๖)

- ศาลฎีกาเคยตัดสินว่าตาม มาตรา ๖๘ บัญญัติว่าเรือที่เดินตามน้ำให้เดินกลางแม่น้ำเรือที่เดินทวนน้ำให้เดินแอบฝั่ง จำเลยเดินเรือทวนน้ำแอบฝั่งมาถูกทางแล้ว แต่โจทก์เดินตามน้ำหาเดินกลางลำน้ำไม่ จึงต้องถือว่าโจทก์เดินผิดทางอันเป็นการประมาทเลินเล่อของฝ่ายโจทก์โดยตรง โจทก์ไม่มีสิทธิจะฟ้องเรียกค่าเสียหายจากจำเลยได้ (ฎีกาที่ ๒๓๓/๒๔๘๒)

- มีคำพิพากษาศาลฎีกาตัดสินว่า เดินเรือถูกต้องตามมาตรา ๖๘ แม้ผู้ควบคุมเรือไม่มีใบประกาศนียบัตรและเรือไม่มีไฟ จำเลยไม่ต้องรับผิดชอบละเมิด เช่น ในคืนเกิดเหตุเรือของโจทก์แล่นตามน้ำมาและแล่นแอบฝั่ง เรือของจำเลยแล่นทวนน้ำแอบฝั่งมาฝั่งเดียวกัน แล้วเกิดโดนกันขึ้น แม้เรือของจำเลยจะไม่จุดไฟเขียวแดง และนายท้ายไม่มีประกาศนียบัตรและไม่ได้รับอนุญาตนับว่าทำผิดกฎหมายก็ตาม แต่มูลเหตุของการชนนี้เกิดขึ้นเนื่องจากเรือโจทก์เดินผิดทาง จำเลยจึงไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบค่าเสียหายให้โจทก์ (ฎีกาที่ ๑๑๕๗/๒๔๘๐)

ตัวอย่างข้อบังคับควบคุมการเดินเรือ เช่น

- ข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งกรุงเทพมหานคร กำหนดให้เรือกลทุกลำเดินผ่านกำลังให้เบาที่สุด เพื่อป้องกันเหตุอันตรายแก่เรือนั้น ๆ หรือเกิดละลอกคลื่นของเรือทำให้ทรัพย์สินของผู้อื่นได้รับความเสียหายสำหรับในเขตปทุมวันเฉพาะคลองแสนแสบ

- ข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งจังหวัดปทุมธานี (ฉบับที่ ๒) กำหนดให้แม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่ด้านเหนือของสะพานนนทบุรีถึงสุดเขตวัดหงษ์ทองด้านใต้ ตำบลบางพูด อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี เป็นเส้นทางตรงไปยังฝั่งแม่น้ำตรงข้าม บังคับให้เรือทุกลำที่เดินขึ้น - ล่อง เดินเรือในทางเดินเรือฝั่งตะวันออก ลดความเร็วลงและเดินผ่านกำลังให้เบาที่สุด ควบคุมระดับเสียงของเครื่องยนต์ และห้ามใช้สัญญาณเสียงแวนแต่มีเหตุจำเป็นอันไม่อาจหลีกเลี่ยงได้

- ข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยการควบคุมการเดินเรือในแม่น้ำโขง เขตอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย พ.ศ. ๒๕๔๙ ผู้ควบคุมเรือจะต้องปฏิบัติตามการเดินเรือ หรือหลีกเลี่ยงเรือโดนกัน ตามกฎการเดินเรือในความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ ด้วยความระมัดระวังดังเช่นวิญญูชนผู้ประกอบวิชาชีพนั้นจะพึงปฏิบัติโดยวิสัย และพฤติการณ์เช่นนั้น โดยคำนึงถึงเรือโดยสารและเรือเล็กที่แล่นตัดข้ามฝั่ง และลดความเร็วเรือลงให้เหมาะสม เพื่อป้องกันละลอกคลื่นทำความเสียหายแก่ตลิ่ง และเป็นอันตรายแก่เรือที่จอดริมฝั่ง

- นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๖๘ หรือข้อบังคับที่ออกตามมาตรา ๖๘ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาท (มาตรา ๖๙)

ความเร็วของเรือ

- เรือที่จะเข้าเทียบหรือจอดยังท่า นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือต้องใช้ความเร็วต่ำและด้วยความระมัดระวัง เรือที่เดินอยู่ในแม่น้ำหรือลำคลอง ต้องใช้ความเร็วไม่เกินอัตราที่เจ้าท่ากำหนด และห้ามมิให้แล่นตัดหน้าเรือกลที่กำลังเดินขึ้นล่องอยู่ในระยะสองร้อยเมตร ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาท และให้เจ้าท่ามีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตใช้เรือหรือประกาศนี้บัตรควบคุมเรือมีกำหนดไม่เกินหกเดือน

เจ้าของเรือหรือผู้ถือประกาศนียบัตรควบคุมเรือที่ถูกยึดใบอนุญาต มีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมภายในหนึ่งเดือนนับแต่วันที่ได้ทราบคำสั่ง คำชี้ขาดของรัฐมนตรีเป็นที่สุด แต่ในระหว่างที่รัฐมนตรียังมิได้ชี้ขาด คำสั่งนั้นมีผลบังคับได้ (มาตรา ๑๐๑)

- หน้าที่ของนายเรือ นายเรือที่ได้รับประกาศนียบัตรแสดงความรู้ทุกคน ต้องใช้ความระมัดระวังในการควบคุมเรือโดยเต็มความสามารถ เพื่อมิให้เกิดอุบัติเหตุหรืออันตรายอย่างใด ๆ และถ้ามีเหตุอย่างใด ๆ เกิดขึ้นในหน้าที่ขณะที่ตนกระทำการควบคุมเรือนั้นอยู่ นายเรือลำนั้นต้องรายงานเหตุที่เกิดขึ้นนั้นต่อเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ (มาตรา ๑๐๒)

หากฝ่าฝืน ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สองร้อยบาทถึงสองพันบาท (มาตรา ๑๐๓)

การใช้คอมไฟ

- เรือกลไฟเล็กและเรือยนต์ทุกลำ เมื่อเวลาเดินต้องมีคอมไฟสีเขียวไว้ข้างแคมขวาดวงหนึ่ง คอมไฟสีแดงข้างแคมซ้ายดวงหนึ่ง และคอมไฟสีขาวอย่างแจ่มแฉวนไว้ในที่เด่นสูงจากตาดฟ้า ให้ถูกต้องตามที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (มาตรา ๑๐๔)

- เรือทุกลำและแพไม้ทุกแพที่ทอดสมอหรือผูกอยู่กับหลัก หรือกำลังเดินหรือล่องอยู่นั้น ต้องแขวนคอมไฟสีขาวดวงหนึ่งไว้ในที่เด่นให้เป็นที่แลเห็นได้จากทุกทิศ แต่ถ้าจอดผูกเทียบอยู่กับฝั่งแม่น้ำ ไม่จำเป็นต้องมีคอมไฟไว้เช่นนั้นก็ได้ (มาตรา ๑๐๕)

- เรือลำเลียงและเรือปีะจ่ายทุกลำ ถ้าเป็นเรือที่เดินด้วยเครื่องจักรอย่างเรือไฟ ต้องมีคอมไฟเหมือนอย่างที่มีบัญญัติไว้สำหรับเรือกลไฟ ถ้าเป็นเรือเดินด้วยใบจะนั้นต้องใช้คอมไฟตามอย่างที่มีบัญญัติไว้สำหรับเรือใบที่กำลังเดิน (มาตรา ๑๐๖)

- เรือทุกลำที่อยู่ในพ่วงที่กำลังเดินหรือทอดสมออยู่ก็ดี ต้องจุดคอมไฟสีขาวไว้ในที่เด่นแลเห็นง่าย ในระหว่างเวลาตั้งแต่พระอาทิตย์ตกจนพระอาทิตย์ขึ้น เพื่อให้เป็นที่ยกย่องได้ชัดว่าหมู่เรือที่พ่วงนั้นยาว และกว้างเท่าใด (มาตรา ๑๐๗)

- หากมีการฝ่าฝืน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (มาตรา ๑๑๐)

จำเลยทั้งสองเป็นผู้ควบคุมขับเรือยนต์หางยาวและเรือกลโดยไม่มีประกาศนียบัตรและละเลยไม่ติดคอมไฟในเวลาเดินเรือกลางคืน ขับเรือด้วยความเร็วสูงในขณะที่ฝนตกเดือนมืด จนเรือทั้งสองแล่นเข้าหากันในระยะกระชั้นชิดแล้ว จึงต่างเห็นเรืออีกฝ่ายหนึ่งซึ่งไม่ทันป้องกันมิให้เรือชนกันได้ เป็นเหตุให้เรือจำเลยที่ ๒ ชนเรือจำเลยที่ ๑ และผู้โดยสารจมน้ำถึงแก่ความตาย ๓ คน จำเลยทั้งสองมีความผิดฐานควบคุมเรือยนต์โดยมิได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๔๕๖ มาตรา ๒๘๒ กระทั่งหนึ่ง ผิดฐานไม่จุดคอมไฟสัญญาณเรือในเวลากลางคืนตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๔๕๖ มาตรา ๑๐๔ ๑๑๐ กระทั่งหนึ่ง (ฎีกาที่ ๔๔๗/๒๕๐๗)

อีกคดี คือเรือยนต์จำเลยแล่นทวนน้ำแอมฝั่งขวาของคลองโดยถูกต้องตามกฎหมาย เรือยนต์อีกลำหนึ่งแล่นตามน้ำสวนมาในเส้นทางเดินเรือของจำเลย บรรทุกคนโดยสารเกินอัตราแล้ว เกิดชนกันในเวลาค่ำมืดในเส้นทางของเรือจำเลย โดยเรือจำเลยไม่สามารถหลบหลีกได้ หัวเรือจำเลยชนถูกผู้โดยสารในเรือที่แล่นมาผิดทางถึงตาย ดังนี้ ถึงแม้เรือจำเลยไม่ได้จุดคอมไฟ จำเลยก็ไม่ผิดฐานทำให้คนตายโดยประมาท (ฎีกาที่ ๑๗๒๗/๒๕๐๓)

กรณีเรือล่ม เมื่อมีเรือไทย

เรือต่างประเทศหรือสิ่งอื่นใดจมลงหรืออยู่ในสภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่การเดินเรือในน่านน้ำไทย ให้เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นจัดทำเครื่องหมายแสดงอันตรายโดยพลัน ด้วย

เครื่องหมายตามที่เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่เห็นสมควร สำหรับเป็นที่สังเกตในการเดินเรือตลอดเวลา กลางวันและเวลากลางคืน จนกว่าเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นจะได้กู้ รื้อ ขน ทำลาย หรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่เรือหรือสิ่งอื่นใดซึ่งได้จมลงหรืออยู่ในสภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่ การเดินเรือออกจากที่นั้นเรียบร้อยแล้ว ซึ่งต้องกระทำให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนด

ถ้ามิได้จัดทำเครื่องหมายแสดงอันตรายหรือกู้ รื้อ ขน ทำลายหรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด ให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่มีอำนาจ จัดทำเครื่องหมายแสดงอันตรายหรือกู้ รื้อ ขน ทำลายหรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่เรือหรือสิ่งอื่น ใด และทรัพย์สินที่อยู่ในเรือหรือสิ่งอื่นใดให้พ้นจากสภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่การเดินเรือ โดยเรียกค่า ใช้จ่ายจากเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้น

ถ้าเรือไทย เรือต่างประเทศหรือสิ่งอื่นใดตามวรรคหนึ่ง มีสิ่งซึ่งก่อหรืออาจก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่ง แวดล้อม ให้เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นจัดหรือป้องกันมลพิษให้แล้วเสร็จภายใน ระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนด หากไม่แล้วเสร็จภายในระยะเวลาดังกล่าว ให้เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ มีอำนาจกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อจัดหรือป้องกันมลพิษนั้นได้โดยเรียกค่าใช้จ่ายจากเจ้าของหรือ ตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้น

ในกรณีที่เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นไม่ยอมชดใช้ค่าใช้จ่ายตามวรรคสองหรือ วรรคสามภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามควรแก่กรณี หรือไม่ปรากฏตัวเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของ เรือหรือสิ่งอื่นใดนั้น ให้เจ้าท่าด้วยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมนำเรือหรือสิ่งอื่น ใดและทรัพย์สินที่อยู่ในเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นออกขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่น

ถ้าเงินที่ได้จากการขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่นยังไม่เพียงพอชดใช้ค่าใช้จ่าย เจ้าของหรือ ตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นต้องชดใช้ส่วนที่ยังขาด แต่ถ้าเงินที่ได้จากการขายทอดตลาดหรือขาย โดยวิธีอื่นนั้น เมื่อหักค่าใช้จ่ายแล้วเหลือเท่าใดให้คืนเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นหรือ เจ้าของทรัพย์สิน เว้นแต่ไม่ปรากฏตัวเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นหรือเจ้าของทรัพย์สิน ให้เงินที่เหลือนั้นตกเป็นของแผ่นดิน (มาตรา ๑๒๑)

การใช้สัญญาณแตร

- ห้ามมิให้เรือกำปั่นไฟหรือเรือกลไฟเล็กที่ทอดสมอยู่ก็ดี หรือกำลังเดินอยู่ก็ดี เป่าแตรหวีดนอกจาก เฉพาะสำหรับความสะดวกในการเดินเรือ หรือเพื่อป้องกันมิให้โดนกันกับเรืออื่นและเสียงแตรที่เป่าขึ้นนั้นห้าม มิให้เป่านานเกินกว่าสมควร ข้อบังคับที่ว่านี้ให้ใช้ได้สำหรับแตรเรือยนต์เหมือนกัน (มาตรา ๑๒๒)

- โดยปกติเรือที่ใช้กันอยู่ทั่วไปจะมีทะเบียนเรือไทยตามพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. ๒๔๘๑ เพื่อประโยชน์ในการโอนเรือแล้วก็มีใบอนุญาตใช้เรือตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย

พ.ศ. ๒๔๕๖ จึงจะสามารถนำเรือออกใช้ในแม่น้ำลำคลองหรือทะเลต่าง ๆ ได้ ซึ่งพระราชบัญญัติการเดินเรือฯ มาตรา ๑๕๐ กำหนดให้เก็บใบอนุญาตไว้ในเรือเสมอ

เมื่อเจ้าพนักงานประสังค์จะขอตรวจดูใบอนุญาตสำหรับเรือลำนั้นแล้ว ผู้ควบคุมเรือต้องนำมาแสดงให้เห็นปรากฏ (มาตรา ๑๕๑)

ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๕๐ มาตรา ๑๕๑ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท

เรือที่ไม่ต้องมีใบอนุญาตใช้เรือ

๑. เรือของราชนาวีไทย
๒. เรือของรัฐบาลต่างประเทศซึ่งเข้ามาในน่านน้ำไทยชั่วคราว
๓. เรือต่างประเทศซึ่งเข้ามาในน่านน้ำไทยชั่วคราวและใบอนุญาตยังไม่สิ้นอายุ
๔. เรือที่มีใช้เรือขนาดเล็กต่ำกว่ายี่สิบห้าหาบ
๕. เรือซึ่งต้องมีประจำเรือใหญ่ตามกฎหมายข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๔๘๑ มาตรา ๕)

- ผู้ใดเป็นผู้ควบคุมเรือกำปั่นหรือเรือเล็กลำใดที่มีใบอนุญาตหรือยังไม่มีใบอนุญาตก็ดี ถ้าและผู้นั้นรู้อยู่แล้วนำเอาใบอนุญาตสำหรับเรือลำอื่นออกแสดงและใช้เป็นใบอนุญาตสำหรับเรือลำที่ตนเป็นผู้ควบคุม หรือผู้ใดจัดหาใบอนุญาตมาเพื่อใช้ในการกระทำความผิดดังกล่าว ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (มาตรา ๑๕๒)

- นอกจากนี้ ใบอนุญาตใช้เรือจะมีช่องจำนวนคนโดยสารระบุไว้ ก็ห้ามเรือกลไฟหรือเรือยนต์ลำใดบรรทุกผู้โดยสารมากกว่าจำนวนที่แจ้งในใบอนุญาตสำหรับเรือลำนั้น (มาตรา ๑๕๕)

- นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือกลไฟหรือเรือยนต์ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๑๕๕ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (มาตรา ๑๖๑ ทวิ)

- การใช้เรือโดยไม่มีใบอนุญาตใช้เรือ หรือใช้เรือที่ใบอนุญาตใช้เรือสิ้นอายุแล้ว หรือใช้เรือผิดไปจากเขตหรือตำบลการเดินเรือที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตใช้เรือ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท และเจ้าท่าจะสั่งยึดใบอนุญาตใช้เรือมีกำหนดไม่เกินหกเดือนด้วยก็ได้

เจ้าของเรือหรือเจ้าของกิจการเดินเรือที่ถูกยึดใบอนุญาตใช้เรือตามวรรคหนึ่งมีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมภายในหนึ่งเดือนนับแต่วันที่ได้ทราบคำสั่ง คำชี้ขาดของรัฐมนตรีเป็นที่สุด แต่ในระหว่างที่รัฐมนตรียังมีได้ชี้ขาด คำสั่งนั้นมีผลบังคับได้

เรือใดถูกยึดใบอนุญาตใช้เรือแล้วยังขึ้นเดินหรือกระทำการ นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือ เจ้าของเรือหรือเจ้าของกิจการเดินเรือ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท (พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๔๘๑ มาตรา ๙)

- มีข้อเท็จจริงว่าจำเลยที่ ๒ ถึงที่ ๔ ได้ร่วมกันซื้อเรือลำเกิดเหตุมาใช้ประกอบกิจการท่องเที่ยว โดยจำเลยที่ ๔ ซึ่งเป็นวิศวกรออกแบบต่อเติมเป็นเรือสองชั้น และติดเครื่องยนต์เพื่อรับจ้างขนส่งโดยสารเล่นชมทิวทัศน์ในบริเวณอ่างเก็บน้ำเขื่อนอุบลรัตน์โดยไม่ได้จดทะเบียนรับใบอนุญาตใช้เรือ จำเลยที่ ๑ ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ควบคุมเรือบรรทุกทุกคนโดยสารซึ่งเป็นคณะนักศึกษาและอาจารย์จากวิทยาลัยการสาธารณสุขภาคต่าง ๆ กับวิทยาลัยเภสัชกรรมโรงพยาบาลราชวิถีกรุงเทพมหานคร เล่นไปตามลำน้ำในอ่างเก็บน้ำเขื่อนอุบลรัตน์ เมื่อเรือแล่นออกจากท่าไปประมาณ ๑๐๐ เมตร เรือพลิกคว่ำเป็นเหตุให้คนโดยสารถึงแก่ความตาย ๓๙ คน เรือลำเกิดเหตุเป็นเรือเอี่ยมจุนใช้สำหรับบรรทุกข้าวหรือทราย ตัวเรือทำด้วยไม้ มีขนาดยาว ๑๓.๔๐ เมตร กว้าง ๓.๔๐ เมตร มีการดัดแปลงต่อเติมเป็นเรือสองชั้น เรือลำเกิดเหตุถ้ามีการยื่นขอจดทะเบียนรับใบอนุญาตใช้เรือจะไม่ได้รับอนุญาต เรือดังกล่าวมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงเสาธงรับดาดฟ้าสูงเกินไป หากบรรทุกคนโดยสารบนดาดฟ้ามากจะทำให้จุดศูนย์ถ่วงเลื่อนสูงไปข้างบน เรือโคลงและพลิกคว่ำได้ง่าย เมื่อจำเลยที่ ๒ ถึงที่ ๔ ร่วมทุนกันซื้อเรือลำเกิดเหตุซึ่งเป็นเรือเอี่ยมจุนมาต่อเติมดัดแปลงเป็นเรือสองชั้นเพื่อรับจ้างขนส่งคนโดยสารไปชมทิวทัศน์ในอ่างเก็บน้ำเขื่อนอุบลรัตน์ โดยจำเลยที่ ๒ มีหน้าที่ยื่นขอใบอนุญาตใช้เรือต่อการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นผู้ดูแลเขื่อนอุบลรัตน์ จำเลยที่ ๓ มีหน้าที่จัดหาผู้โดยสารเรือ จำเลยที่ ๔ มีหน้าที่ออกแบบต่อเติมเรือ และได้ว่าจ้างจำเลยที่ ๑ ควบคุมเรือลำเกิดเหตุ ซึ่งมีลักษณะน่าจะเป็นอันตรายแก่บุคคลในเรือนั้น ไปใช้รับจ้างขนส่งคนโดยสารด้วยการบรรทุกจนน่าจะเป็นอันตรายแก่บุคคลในเรือนั้น จำเลยที่ ๑ ถึงที่ ๔ จึงเป็นตัวการร่วมกันกระทำความผิด (ฎีกาที่ ๗๔๔๗/๒๕๔๒)

ข้อสังเกต คือ คำพิพากษาศาลชั้นต้น ศาลอุทธรณ์และศาลฎีกาในเรื่องนี้ลงโทษจำเลยที่ ๑ ถึงที่ ๔ ข้อหาใช้เรือโดยไม่ได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๔๑ มาตรา ๙ วรรคแรก ประกอบประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๘๓ ให้ปรับจำเลยที่ ๑ ถึงที่ ๔ คนละ ๒,๐๐๐ บาท ด้วย

- การขออนุญาตใช้เรือนั้น เจ้าพนักงานจะไม่ออกใบอนุญาตให้หากไม่มีการตรวจเรือก่อน และใบอนุญาตใช้เรือก็จะมีอายุไม่เกินกว่ากำหนดเวลาที่ระบุไว้ในใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ

มาตรา ๑๖๒ เจ้าพนักงานออกใบอนุญาตจะออกใบอนุญาตใช้เรือหรือเปลี่ยนใบอนุญาตใช้เรือแทนฉบับเดิมให้แก่เรือลำใด ให้กระทำได้ต่อเมื่อมีใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือซึ่งเจ้าพนักงานตรวจเรือได้ออกให้ไว้ แสดงว่าเรือลำนั้นได้รับการตรวจตามกฎหมายข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ และปรากฏว่า เป็นเรือที่อยู่ในสภาพปลอดภัยและเหมาะสมสำหรับการใช้นั้นในช่วงระหว่างเวลาสิบสองเดือน หรือน้อยกว่านั้น

ผู้ควบคุมเรือต้องมีประกาศนียบัตร กล่าวคือ

ผู้ใดทำการในเรือในตำแหน่งที่กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือกำหนดให้ต้องมีประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถ โดยมิได้รับประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถอันถูกต้องตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ถ้าทำการในเรือในขณะที่ประกาศนียบัตรสิ้นอายุแล้ว ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท (มาตรา ๒๘๒)

เช่น คดีผู้ควบคุมเรือเอี่ยมจันทัดแปลงในเขื่อนอุบลรัตน์ ทำให้มีผู้เสียชีวิตอีกลำหนึ่งคนละกำกับ คดีฎีกา ๗๕๔๗/๒๕๔๒ ข้างต้นนั้น ในคดีนี้จำเลยที่ ๑ ผู้ควบคุมเรือไม่มีประกาศนียบัตร ศาลจึงลงโทษจำเลยที่ ๑ มาตรา ๒๘๒ อีกข้อหาหนึ่ง (ฎีกาที่ ๑๒๘๑-๒/๒๕๔๗)

หรือจำเลยทั้งสองเป็นผู้ควบคุมขับเรือยนต์หางยาวและเรือกลโดยไม่มีประกาศนียบัตรและละเลยไม่ติดโคมไฟในเวลาเดินเรือกลางคืน ขับเรือด้วยความเร็วสูงในขณะที่ฝนตกเดือนมืด จนเรือทั้งสองแล่นเข้าหากันในระยะกระชั้นชิดแล้ว จึงต่างเห็นเรืออีกฝ่ายหนึ่งซึ่งไม่ทันป้องกันมิให้เรือชนกันได้ เป็นเหตุให้เรือจำเลยที่ ๒ ชนเรือจำเลยที่ ๑ และผู้โดยสารจมน้ำถึงแก่ความตาย ๓ คน จำเลยทั้งสองมีความผิดฐานควบคุมเรือยนต์โดยมิได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๔๕๖ มาตรา ๒๘๒ กระทั่งหนึ่ง ผิดฐานไม่จุดโคมไฟสัญญาณเรือในเวลากลางคืนตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๔๕๖ มาตรา ๑๐๔, ๑๑๐ กระทั่งหนึ่ง (ฎีกาที่ ๕๔๗/๒๕๐๗)

มีอีกคดีศาลฎีกาเห็นว่าตาม พ.ร.บ.เดินเรือฯ ม.๒๘๒ จำเลยได้เข้าทำการควบคุมเครื่องจักรแล้ว เพราะจำเลยเป็นผู้ทำการใช้เครื่องจักรโดยลำพังตนเอง ความประสงค์ของพระราชบัญญัติที่ให้ผู้มีความรู้พิเศษเป็นผู้ควบคุมก็เพื่อรักษาความปลอดภัยของประชาชน ถ้าปล่อยให้ผู้ที่ไม่มีประกาศนียบัตรทำการโดยลำพังตนเอง พระราชบัญญัตินี้ก็ย่อมจะไร้ผล แม้จำเลยใช้เครื่องจักรเพียงชั่วคราว ก็ผิดตามมาตรานี้ (ฎีกาที่ ๔๕๕/๒๔๗๘)

กรณีมีเหตุเรือโดนกัน

- ถ้ามีเหตุเรือโดนกันครั้งใด เป็นโดยความไม่ได้แก่ล้ง หรือเป็นโดยเหตุใด ๆ ซึ่งเหลือความสามารถของมนุษย์จะป้องกันได้ก็ดี ท่านว่าอันตรายและความเสียหายที่ได้มีขึ้นแก่เรือลำใดมากน้อยเท่าใด ต้องเป็นพัวพันกับเรือลำนั้นเองทั้งสิ้น (มาตรา ๓๐๒)

- ถ้ามีเหตุเรือโดนกันครั้งใด เป็นด้วยความผิดหรือความละเลย ท่านว่าอันตรายและความเสียหายที่ได้มีขึ้นมากน้อยเท่าใด ให้รับเอาแก่เรือลำที่มีความผิดหรือมีความละเลยนั้น (มาตรา ๓๐๓)

- ถ้าเรือที่โดนกันนั้น ต่างมีความผิดหรือความละเลยทั้งสองลำ ท่านว่าไม่ต้องปรับให้ฝ่ายใดใช้ค่าเสียหายอันตรายซึ่งได้มีแก่ลำใดหรือทั้งสองลำเว้นไว้แต่ถ้าพิจารณาได้ความปรากฏว่า มูลเหตุที่โดน

กันได้เกิดจากฝ่ายใดโดยมากจะนั้น จึงให้ศาลซึ่งมีหน้าที่ตัดสินกำหนดจำนวนเงินที่ฝ่ายนั้นจะต้องใช้ค่าเสียหายให้แก่อีกฝ่ายหนึ่ง (มาตรา ๓๐๔)

- เมื่อมีความผิดหรือความละเลยเกิดขึ้นอย่างใดอันเรื่องที่เกี่ยวข้อมีความผิดด้วยกันทั้งสองฝ่าย ท่านว่าเจ้าของหรือนายเรือทั้งสองลำนั้นหรือลำใดแต่ลำเดียวต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายอันตรายหรือความเสียหายที่ได้มีขึ้นแก่สิ่งของที่บรรทุกในเรือหรือแก่นบุคคล เพราะความผิดหรือความละเลยที่ได้กระทำนั้น

ถ้าและการต้องใช้ค่าอันตรายหรือความเสียหายนั้นตกหนักแก่เรือที่ต้องคดีนั้นแต่ลำเดียว ท่านว่าเรือลำนั้นย่อมมีอำนาจที่จะฟ้องให้เรืออีกลำหนึ่งที่ต้องคดีด้วยกันช่วยใช้เงินที่ได้เสียไปแล้วนั้นครึ่งหนึ่ง

ถ้าและทางพิจารณาตามกฎหมายได้พิพากษาว่าความรับผิดชอบนั้นควรแบ่งกันเป็นอย่างอื่น นอกจากที่ว่ามีแล้วจะนั้น ท่านว่าการที่จะต้องใช้เงินค่าอันตรายหรือความเสียหายต้องเป็นไปตามคำพิพากษานั้น (มาตรา ๓๐๕)

- การร้องเอาค่าเสียหายนั้นนายเรือลำใดที่เกี่ยวข้องในคดีย่อมมีอำนาจเป็นโจทก์แทนบรรดาบุคคลที่เกี่ยวข้องนั้นได้ (มาตรา ๓๐๖)

- ถ้าการที่เรือโดนกันเป็นเหตุให้เสียชีวิตหรือเกิดบาดเจ็บแก่นบุคคล ท่านว่าเงินค่าเสียหายที่ตัดสินให้เสียในส่วนนี้ต้องใช้ก่อนค่าเสียหายอย่างอื่น ๆ (มาตรา ๓๐๗)

- คำร้องเอาค่าเสียหายอย่างใด ๆ ที่เนื่องจากเหตุเรือโดนกันนั้น ท่านว่าต้องยื่นภายในหกเดือนนับจากวันที่ผู้เกี่ยวข้องเป็นโจทก์ได้ทราบเหตุอันนั้น (มาตรา ๓๐๘) มาตรานี้ถูกยกเลิกไปโดยปริยายโดยผลของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๓ ซึ่งบัญญัติให้ยกเลิกบรรดากฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่น ๆ ในส่วนที่มีบัญญัติไว้แล้วในประมวลกฎหมายนี้หรือซึ่งแย้งกับบทแห่งประมวลกฎหมายนี้ เมื่ออายุความฟ้องร้องเกี่ยวกับละเมิดซึ่งมีบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๔๔๘ แล้ว มาตรา ๓๐๘ ก็ขัดแย้งกับบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ดังนั้นจึงถูกยกเลิกโดยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๔๔๘ (ฎีกาที่ ๓๐๘๘/๒๕๒๔)

มาตรา ๓๑๐

(๑) ถ้ามีความผิดอย่างใดต่อกฎข้อบังคับสำหรับป้องกันเหตุเรือโดนกันเกิดขึ้นเพราะความละเมิดของนายเรือ ผู้ที่ควบคุมเรือหรือเจ้าของเรือผู้ใด อันเป็นละเมิดที่กระทำด้วยความจงใจ นายเรือ ผู้ที่ควบคุมเรือ หรือเจ้าของเรือผู้นั้น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

(๒) ถ้ามีความเสียหายเกิดขึ้นแก่นบุคคล หรือทรัพย์สินสมบัติเพราะเหตุเรือลำใดไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับอย่างหนึ่งอย่างใด ในกฎข้อบังคับสำหรับป้องกันเหตุเรือโดนกัน ท่านว่าให้ถือว่าความเสียหายอันนั้นเท่ากับได้มีขึ้นจากความละเมิดอันจงใจของผู้ควบคุมการอยู่บนดาดฟ้าเรือลำนั้นในขณะที่เกิดเหตุ เว้น

ไว้แต่ถ้าพิสูจน์ให้ศาลเห็นเป็นที่พอใจว่ามีเหตุอันจำเป็นในขณะนั้นที่จะต้องประพจน์ให้ผิดไปจากกฎข้อบังคับที่ว่ามาแล้ว

(๓) ในคดีเรื่องเรือโดนกัน ถ้าปรากฏขึ้นต่อศาลซึ่งพิจารณาคดีนั้นว่าได้รับความละเมิดเกิดขึ้นต่อข้อบังคับข้อหนึ่งข้อใดแห่งกฎข้อบังคับสำหรับป้องกันเหตุเรือโดนกัน ท่านให้ถือว่าความผิดที่เป็นมูลแห่งคดีนั้นตกอยู่กับเรือลำที่ได้มีความละเมิดอันนั้น เว้นไว้แต่ถ้าพิสูจน์ให้ศาลเห็นเป็นที่พอใจว่ามีเหตุอันจำเป็นที่จะต้องประพจน์ให้ผิดไปจากกฎข้อบังคับที่ว่ามาแล้ว

มาตรา ๓๑๒

เมื่อเกิดเหตุเรือสองลำโดนกันขึ้นเวลาใด นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือทั้งสองฝ่าย เมื่อเห็นว่าจะกระทำได้เพียงใดโดยไม่เป็นที่น่ากลัวอันตรายจะมีขึ้นแก่เรือ หรือลูกเรือ หรือคนโดยสาร (ถ้าหากจะมี) ในเรือของตน ท่านว่าเป็นหน้าที่ของนายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือควรจะทำดังต่อไปนี้ คือ

(ก) ต้องช่วยเหลือตามความสามารถที่จะกระทำได้เพียงใดแก่เรืออีกลำหนึ่งที่โดนกัน และแก่นายเรือ ลูกเรือ และคนโดยสาร (ถ้าหากมี) ของเรือลำนั้น เพื่อป้องกันให้พ้นจากอันตรายที่จะพึงเกิดจากเหตุที่เรือโดนกันนั้น และต้องรอเรืออยู่ใกล้กับเรือลำนั้นจนกว่าจะเป็นที่แน่ใจว่าไม่ต้องการให้ช่วยเหลืออีกต่อไป

(ข) ต้องแจ้งชื่อเรือ ชื่อเมืองท่าที่เป็นสำนักนี้ของเรือของตน และมาจากเมืองท่าใด จะไปเมืองท่าใด แก่นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรืออีกลำหนึ่งที่โดนกันนั้นให้ทราบ

ถ้านายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือลำใดละเลยไม่กระทำตามข้อปฏิบัติที่ว่าไว้ในมาตรานี้ และไม่มีเหตุอันสมควรที่จะแก้ตัวได้ว่าเป็นด้วยเหตุใด ท่านว่าถ้าไม่มีสักขีพยานแน่นอนว่าเป็นอย่างอื่น ต้องถือว่าเหตุเรือโดนกันนั้นได้เกิดขึ้นเพราะความประพจน์ผิด หรือความละเลย หรือความประพจน์ละเมิดฉะนั้น

นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือผู้ใดละเลยหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติในมาตรานี้โดยไม่มีเหตุอันสมควร ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้เจ้าท่ามีอำนาจสั่งดใช้ประกาศณียบัตรสำหรับการในหน้าที่เช่นนั้น มีกำหนดไม่เกินสองปี หรือสั่งห้ามใช้ประกาศณียบัตรนั้นตลอดไปก็ได้

- ศาลฎีกาตัดสินว่ามาตรา ๓๑๒ นั้นต้องเป็นเรื่องที่เรือโดนกันแล้วน่าจะเกิดมีอันตรายอย่างใดขึ้นซึ่งควรจะได้รับความช่วยเหลือ นายเรือหรือผู้ควบคุมเรือ จึงมีหน้าที่รอเรือช่วยเหลือและแจ้งชื่อตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ เมื่อคดีนี้ปรากฏว่าไม่มีอันตรายอย่างหนึ่งอย่างใดเกิดขึ้น จำเลยก็ไม่มีหน้าที่ตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ (ฎีกาที่ ๔๗๕/๒๔๘๒)

พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๓

- เป็นกฎหมายที่ออกเพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศสำหรับป้องกันเรือโดนกันในทะเล ค.ศ. ๑๙๗๒ ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๒๐

- ไม่มีรายละเอียดของกฎเกณฑ์การเดินเรือ เพียงแต่กำหนดหลักการกว้าง ๆ ไว้ว่า ให้รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวงในเรื่อง ดังต่อไปนี้

- (๑) การถือท้ายและการเดินเรือ
- (๒) โคมไฟและหุ่นเครื่องหมาย
- (๓) สัญญาณเสียง และสัญญาณแสง
- (๔) ข้อยกเว้นในการป้องกันเรือโดนกัน
- (๕) ที่ติดตั้ง และรายละเอียดทางเทคนิคของโคมไฟและหุ่นเครื่องหมาย
- (๖) สัญญาณที่ต้องมีเพิ่มขึ้นสำหรับเรือประมงขณะทำการประมงใกล้กัน
- (๗) รายละเอียดทางเทคนิคของเครื่องทำสัญญาณเสียง
- (๘) สัญญาณอับจน (มาตรา ๕)

ซึ่งกฎกระทรวงเหล่านี้ใช้บังคับแก่เรือไทยและเรือต่างประเทศที่อยู่ในน่านน้ำไทย และเรือไทยที่อยู่ในทะเลหลวง (มาตรา ๖) ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงฯ เหล่านี้มีความรับผิดชอบและต้องระวางโทษเช่นเดียวกับที่บัญญัติไว้สำหรับเรือในกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย (มาตรา ๘)

- จนถึงปัจจุบันมีกฎกระทรวง ๓ ฉบับ คือ

๑. กฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๒๒) ฯ
๒. กฎกระทรวง ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ฯ
๓. กฎกระทรวง ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๓๓) ฯ

แม้จะปฏิบัติตาม พ.ร.บ.ป้องกันเรือโดนกันฯ ก็ไม่ได้หมายความว่า จะพ้นความผิดภัยจับเรือและประมาท เช่น

จำเลยที่ ๑ และที่ ๒ ขับเรือแล่นมาด้วยความเร็วสูงและต่างแล่นมาตรงกลางลำน้ำ เมื่อใกล้จะสวนกันเรือทั้งสองแล่นเกือบเป็นเส้นตรงเข้าหากันในลักษณะน่ากลัวจะเกิดโดนกัน แม้จำเลยที่ ๒ จะเบนหลักไปทางขวามือ อันเป็นการปฏิบัติตามกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๔๘) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๔๗ ข้อ ๑๔ (ก) ก็ตาม แต่จำเลยที่ ๒ ก็ได้ลดความเร็ว กลับขับเรือเบนเข้าเส้นทางเรือของตนทางด้านขวาในระยะกระชั้นชิด ส่วนจำเลยที่ ๑ ก็ได้ลดความเร็วทั้งมิได้เบนเข้าเส้นทางเรือของตนทางด้านขวา เพื่อหลีกเลี่ยงการโดนกันแต่กลับคงแล่นตรงไป เรือจำเลยที่ ๒ จึงชนตรงกราบเรือด้านขวาของเรือจำเลยที่ ๑ เป็นเหตุให้ผู้โดยสารในเรือ จำเลยที่ ๑ ถึงแก่ความตายและบาดเจ็บเช่นนี้ แสดงว่าจำเลยทั้งสองกระทำด้วยความประมาทปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นจำเลยทั้งสองซึ่งขับขี่เรือยนต์

ส่วนทางกันจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ จำเลยทั้งสองจึงต้องมีความผิดฐานกระทำโดยประมาทเป็นเหตุ
ให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตายและบาดเจ็บ (ฎีกาที่ ๑๒๘๒/๒๕๑๔)

กฎกระทรวงทั้ง ๓ ฉบับ มีสาระสำคัญ เช่น

- เรือทุกลำต้องจัดยามระวังเหตุ โดยใช้สายตาและหูฟังตลอดเวลา รวมทั้งจัดวิธีการทุกอย่างที่มี
อยู่ให้พร้อมที่จะใช้ได้ทันต่อเหตุการณ์และสภาพการณ์เพื่อให้สามารถคาดคะเนได้โดยสมบูรณ์ต่อสถานการณ์และ
การเสี่ยงภัยจากการโดนกัน
- เรือทุกลำต้องเดินด้วยอัตราความเร็วปลอดภัยตลอดเวลา เพื่อที่เรือจะได้ปฏิบัติโดยเหมาะสม
และมีประสิทธิภาพในการหลีกเลี่ยงการโดนกัน และให้เรือหยุดได้ภายในระยะที่เหมาะสมกับเหตุการณ์
และสภาพการณ์

ในการพิจารณาว่า อัตราความเร็วเท่าใดเป็นอัตราความเร็วปลอดภัยให้ใช้ปัจจัย
ดังต่อไปนี้มาพิจารณา

(ก) สำหรับเรือทุกลำ

- (๑) สภาพแห่งทัศนวิสัย
- (๒) ความหนาแน่นของการจราจร รวมทั้งแหล่งชุมนุม เรือประมงและเรืออื่น
- (๓) ความสามารถในการบังคับการเดินเรือในลักษณะเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับระยะหยุดเรือ และความ
สามารถในการหันเรือได้ทันต่อสถานการณ์
- (๔) ในเวลากลางคืน เมื่อปรากฏว่ามีแสงไฟมารบกวนทัศนวิสัย เช่น แสงไฟจากฝั่งหรือแสงไฟ
สาดส่องจากท้ายเรือตนเอง
- (๕) สภาพลม ทะเลและกระแสน้ำ และอันตรายต่าง ๆ ในการเดินเรือที่บริเวณนั้น
- (๖) อัตรากินน้ำลึกของเรือสัมพันธ์กับความลึกของน้ำ

(ข) สำหรับเรือที่ใช้เครื่องเรดาร์ต้องพิจารณาปัจจัยดังต่อไปนี้เพิ่มขึ้นด้วย

- (๑) คุณสมบัติ ประสิทธิภาพ และข้อจำกัดของเครื่องอุปกรณ์เรดาร์
- (๒) ขอบเขตจำกัดใด ๆ ที่เกิดจากการใช้มาตราส่วนวัดระยะของเครื่องเรดาร์
- (๓) สิ่งรบกวนในการตรวจค้นของเครื่องเรดาร์ เนื่องจากสภาพท้องทะเล อากาศและเหตุอื่นที่แทรกซ้อน
- (๔) เรือเล็ก ก้อนน้ำแข็ง และวัตถุลอยน้ำอื่นใดที่เครื่องเรดาร์อาจไม่สามารถตรวจพบได้ภายในระยะที่สมควร
- (๕) จำนวน ตำแหน่ง และการเคลื่อนไหวของเรือที่เครื่องเรดาร์ตรวจพบ
- (๖) การประเมินค่าทัศนวิสัยที่แน่นอนยิ่งขึ้น ซึ่งอาจเป็นไปได้เมื่อใช้เครื่องเรดาร์วัดระยะของเรือ
หรือวัตถุต่าง ๆ ที่อยู่ในบริเวณนั้น

การปฏิบัติเพื่อหลีกเลี่ยงการโดนกัน

(ก) ถ้าสถานการณ์อำนวย การปฏิบัติใด ๆ เพื่อหลีกเลี่ยงการโดนกัน ต้องกระทำด้วยความแน่นอนทันต่อเวลา และด้วยความสามารถในการเดินเรือที่ดี

(ข) ถ้าสถานการณ์อำนวย การเปลี่ยนเข็มเดินเรือและ/หรืออัตราความเร็วของเรือเพื่อหลีกเลี่ยงการโดนกัน ต้องเปลี่ยนให้มากพอจนทำให้เรืออื่นเห็นได้ทันทีด้วยสายตาหรือเครื่องเรดาร์ ควรหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนเข็มเดินเรือ และ/หรืออัตราความเร็วของเรือแต่เพียงเล็กน้อยติดต่อกัน

(ค) ถ้าทะเลกว้างพอสำหรับหันเหเรือ การเปลี่ยนเข็มเดินเรือเพียงอย่างเดียวอาจจะเป็นการปฏิบัติที่ได้ผลดีที่สุดเพื่อหลีกเลี่ยงการที่เรือจะเข้าใกล้ในลักษณะที่น่าจะโดนกันแต่ทั้งนี้ต้องกระทำให้ทันเวลาและมากพอ และไม่เป็นผลให้เกิดการเข้าใกล้กันในลักษณะที่น่าจะโดนกันอีก

(ง) การปฏิบัติเพื่อหลีกเลี่ยงการโดนกัน ต้องเป็นการปฏิบัติที่เป็นผลให้ผ่านพ้นกันในระยะที่ปลอดภัย การปฏิบัติที่ได้ผลนั้นจะต้องได้รับการควบคุมอย่างระมัดระวัง จนกว่าเรืออื่นได้ผ่านพ้นไปแล้ว

(จ) ถ้าจำเป็นเพื่อหลีกเลี่ยงการโดนกัน หรือเพื่อให้มีเวลามากพอที่จะประเมินสถานการณ์ต้องลดอัตราความเร็วของเรือลง หรือหยุดเรือ โดยการหยุดเครื่องหรือใช้เครื่องจักรถอยหลัง

- เรือขณะเดินไปตามแนวร่องน้ำแคบ หรือร่องน้ำทางเรือเดินต้องเดินให้ใกล้ขอบนอกของร่องน้ำแคบ หรือร่องน้ำทางเรือเดินซึ่งอยู่ทางกราบขวา เท่าที่จะปลอดภัยและสามารถปฏิบัติได้

- เรือขณะทำการประมงต้องไม่กีดขวางทางเดินของเรืออื่น ซึ่งกำลังเดินอยู่ภายในร่องน้ำแคบ หรือร่องน้ำทางเรือเดิน

- เมื่อเรือกลสองลำเดินเข้าหากันในลักษณะหัวเรือตรงกัน หรือเกือบจะตรงกันซึ่งจะเสี่ยงภัยจากการโดนกันขึ้น ให้เรือแต่ละลำเปลี่ยนเข็มเดินเรือไปทางขวาเพื่อให้เรือสวนกันทางกราบซ้ายของกันและกัน

- เมื่อเรือกลสองลำเดินตัดทางกันในลักษณะที่เสี่ยงภัยจากการโดนกัน เรือลำที่มีเรือลำอื่นอยู่ทางกราบขวาของตนต้องหลีกทางให้ และถ้าสถานการณ์อำนวยต้องหลีกเลี่ยงการเดินตัดหน้าเรืออีกลำหนึ่งนั้น (แต่ถ้าเรือเร็วเข้ามากระชั้นชิด พันวิสัยที่จะหลีก ก็ไม่เป็นการฝ่าฝืนกฎกระทรวง ฯ ข้อนี้ เช่น การที่นายสำรวจขับเรือหางยาวที่มีกำลังเครื่องยนต์สูงด้วยความเร็วและประมาทเข้ามาในระยะกระชั้นชิดทางขวาของเรือที่จำเลยขับและชนกัน เรือหางยาวล่มลงมีคนตายนั้น เป็นการพันวิสัยที่เรือจำเลยที่มีขนาดใหญ่จะหลีกทางให้ได้ การละเว้นของจำเลยเช่นนี้จึงไม่เป็นการฝ่าฝืนกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๔๘) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๔๗ หมวด ๓ ข้อ ๒๐ ที่ว่า'เมื่อเรือกลสองลำแล่นตัดทางซึ่งกันและกัน ในลักษณะที่น่ากลัวจะเกิดการโดนกัน เรือที่มีเรือลำอื่นอยู่ทางขวาของตนต้องหลีกทางให้เรืออื่นนั้น' จำเลยไม่มีความผิดตามฟ้อง (ฎีกาที่ ๓๔๒๖/๒๕๑๖)

- เรือที่บังคับยากเพราะอัตรากันน้ำลึกของเรืออาจเปิดใช้โคมไฟสีแดงมองเห็นได้รอบทิศซ้อนกัน ในทางดิ่งสามดวง หรือแสดงหุ่นเครื่องหมายรูปทรงกระบอกหนึ่งท่อน ณ ที่มองเห็นได้ชัดที่สุดเพิ่มขึ้นจากที่กำหนดไว้

เงื่อนไขกำหนดที่นำร่อง ต้อง

(๑) เปิดใช้โคมไฟสองดวงซ้อนกันในทางดิ่งมองเห็นได้รอบทิศ ณ ที่หรือใกล้เสากระโดงโคมไฟ
ดวงบนสีขาวและดวงล่างสีแดง

(๒) เมื่อกำลังเดินให้เปิดใช้โคมไฟข้างเรือ และโคมไฟท้ายเรือเพิ่มขึ้น

(๓) เมื่อทอดสมอให้เปิดใช้โคมไฟหรือแสดงทวนเครื่องหมาย

เรือที่ทอดสมอ

ต้องเปิดใช้โคมไฟหรือแสดงทวนเครื่องหมาย ณ ที่มองเห็นได้ชัดที่สุด

สัญญาณแสดงการบังคับการเดินเรือและสัญญาณเตือน

หวูดสั้นหนึ่งครั้ง หมายความว่า “ข้าพเจ้ากำลังเปลี่ยนเข็มเดินเรือไปทางขวา”

หวูดสั้นสองครั้ง หมายความว่า “ข้าพเจ้ากำลังเปลี่ยนเข็มเดินเรือไปทางซ้าย”

หวูดสั้นสามครั้ง หมายความว่า “ข้าพเจ้ากำลังใช้เครื่องจักรกลถอยหลัง”

สัญญาณแสงมีความหมายดังนี้

แสงหนึ่งวับ หมายความว่า “ข้าพเจ้ากำลังเปลี่ยนเข็มเดินเรือไปทางขวา”

แสงสองวับ หมายความว่า “ข้าพเจ้ากำลังเปลี่ยนเข็มเดินเรือไปทางซ้าย”

แสงสามวับ หมายความว่า “ข้าพเจ้ากำลังใช้เครื่องจักรกลถอยหลัง”

เรือที่มีความประสงค์จะแซงขึ้นหน้าเรืออีกลำหนึ่งต้องใช้หวูดยาวสองครั้ง

ติดตามด้วยหวูดสั้นหนึ่งครั้งหมายความว่า “ข้าพเจ้ามีความประสงค์จะแซงขึ้นหน้าทางกราบขวา
ของท่าน”

หวูดยาวสองครั้ง ติดตามด้วยหวูดสั้นสองครั้งหมายความว่า “ข้าพเจ้ามีความประสงค์จะแซงขึ้น
หน้าทางกราบซ้ายของท่าน”

ส่วนเรือลำที่กำลังจะถูกแซงขึ้นหน้า ต้องแสดงการยินยอมโดยใช้สัญญาณหวูดประจำเรือเป็นชุด
ดังนี้ หวูดยาวหนึ่งครั้ง หวูดสั้นหนึ่งครั้ง หวูดยาวหนึ่งครั้งและหวูดสั้นหนึ่งครั้ง

สาเหตุและปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุในการเดินเรือ

๑. บรรทุกเกิน เช่น กรณีเรือเอี่ยมจุนดัดแปลงที่เชื่อนอุปสรรตน์

๒. ดัดแปลงต่อเติมเรือ เช่น กรณีเรือเอี่ยมจุนดัดแปลงที่เชื่อนอุปสรรตน์

๓. ไม่ปฏิบัติตามกฎการเดินเรือ เช่น การเดินเรือ การจอดเรือ สัญญาณไฟ

- เดินเรือตัดหน้าคนอื่นโดยไม่มีสัญญาณไฟ จะมาเรียกค่าเสียหายไม่ได้ เช่น ขณะเกิดเหตุเรือ
ฝ่ายโจทก์ทั้งสองแล่นตัดแม่น้ำจากทางฝั่งขวาไปทางฝั่งซ้ายโดยไม่มีสัญญาณไฟ เป็นการกระทำโดย

ประมาท แม้ว่าเหตุที่เรือชนกันจะเกิดจากการกระทำโดยประมาทของฝ่ายจำเลยเป็นเหตุให้โจทก์ทั้งสองได้รับความเสียหาย แต่ฝ่ายโจทก์ทั้งสองก็มีส่วนกระทำโดยประมาทก่อให้เกิดความเสียหายด้วยโดยไม่ยิ่งหย่อนกว่ากัน จำเลยทั้งสองไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายแก่โจทก์ทั้งสอง (ฎีกาที่ ๘๒๙/๒๕๓๓)

๔. ผู้ควบคุมเรือไม่มีประกาศนียบัตร หรือให้ช่างขับแทน เช่น มีคดีหนึ่งโจทก์ฟ้องว่าจำเลยที่ ๓ ซึ่งเป็นนายท้ายได้ให้จำเลยที่ ๒ ซึ่งเป็นช่างเครื่องถือพวงมาลัยแทนเรือจึงได้ชนท้ายเรือโจทก์เสียหาย (ฎีกาที่ ๑๔๒๙/๒๕๔๘)

๕. นายเรือควบคุมเรือโดยประมาท เช่น ใช้ความเร็วสูง มีคดีหนึ่ง จำเลยเป็นนายท้ายเรือยนต์เวลาเกิดเหตุท้องฟ้ามืดและฝนตก เรือแล่นตามน้ำซึ่งไหลเชี่ยวมาก ในพฤติการณ์อย่างนี้จำเลยจะต้องเดินเรือโดยระมัดระวัง แต่จำเลยเดินเรือมาเร็วมากจนเต็มฝีจักรและเดินผิดทาง คือเดินเลียบฝั่ง แทนที่จะเดินตามลำน้ำ แล้วชนเรือฉลอม เรือยนต์จึงจม การกระทำของจำเลยเป็นความผิด (ฎีกาที่ ๓๖๒/๒๕๔๘) หรือเหตุที่เรือโจทก์จำเลยโดนกันนี้เกิดขึ้นโดยตรงจากความประมาทเลินเล่อของผู้ควบคุมเรือโจทก์จำเลยทั้งสองฝ่าย แต่ฝ่ายโจทก์มีโอกาสรั้งสุดท้ายที่จะหลีกเลี่ยงอันตรายเสียได้ แต่ก็ทำได้หลีกเลี่ยงไม่ โจทก์จึงไม่อาจเรียกค่าเสียหายจากจำเลยได้ (ฎีกาที่ ๑๒๑๕/๒๕๘๒)

บรรณานุกรม

ประมวลกฎหมายอาญา

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖

พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒

พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. ๒๔๘๑

กฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒

กฎกระทรวงฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ.

๒๕๒๒

กฎกระทรวงฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๓๓) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ.

๒๕๒๒

ประกาศกรมเจ้าท่าที่ ๑๙๓/๒๕๕๔ เรื่อง แจ้งเตือนการจอดเรือหรือแพในแม่น้ำป่าสัก ลงวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๕๔

ข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งกรุงเทพมหานคร

ข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งจังหวัดปทุมธานี (ฉบับที่ ๒)

ข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยการควบคุมการเดินเรือในแม่น้ำโขง เขตอำเภอเชียง จังหวัดเชียงราย พ.ศ. ๒๕๕๔

คำพิพากษา

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๗๖๙/๒๔๘๑

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๑๐๙๘/๒๔๙๖

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๒๓๓๓/๒๔๘๒

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๑๑๕๗/๒๔๘๐

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๙๔๗/๒๕๐๗

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๗๕๔๗/๒๕๕๒

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๗๕๔๗/๒๕๕๒

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๑๒๘๑-๒/๒๕๓๘

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๙๔๗/๒๕๐๗

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๔๕๕/๒๔๗๘

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๓๐๘๘/๒๕๒๔

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๔๗๕/๒๔๘๒

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๑๒๘๒/๒๕๑๔

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๓๔๒๖/๒๕๑๖

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๘๒๙/๒๕๓๓

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๑๔๒๙/๒๔๙๘

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๓๖๒/๒๔๘๘

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๑๒๑๕/๒๔๘๒

