



| |
|---------------------|
| ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี |
| เลขรับ 1130 |
| วันที่ ๑๓ ก.พ. ๒๕๖๔ |
| รชค.อธิรัฐ ๖๖ |
| วันที่ 15 ม.ก. - ๒3 |
| เวลา 14. 16 น. |

| |
|---------------------|
| รชค. ๓๘๙๗ |
| วันที่ ๑๕ ม.ค. ๒๕๖๔ |
| เวลา ๑๓.๑๕ |

| |
|---------------------|
| รชค.ขส 145 |
| วันที่ 13 ม.ค. ๒๕๖๔ |
| เวลา 16.47/10.17 |

| |
|---------------------|
| สำนักงานรัฐมนตรี |
| กระทรวงคมนาคม |
| เลขรับ 379 |
| วันที่ 14 ม.ค. ๒๕๖๔ |
| เวลา 14.16 |

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ กองกฎหมาย ฝ่ายกฎหมายที่ ๓ โทร. ๐ ๒๒๕๓ ๓๒๕๑ โทรสาร. ๐ ๒๒๕๐ ๖๑๑๖
 ที่ คค ๐๒๐๒/กม ๓๒ วันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๖๔ ๑๑ ก.พ. ๒๕๖๔
 เรื่อง ร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และมาตรฐานข้อบังคับสำหรับการป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๖๔

| |
|---------------------|
| เรียน รปค. (ขส.) |
| เลขรับที่ ๐๑๐๒ |
| วันที่ ๑๒ ก.พ. ๒๕๖๔ |
| เวลา ๑๐.๓๗ น. |
| สำนักกฎหมาย |
| รชค. ๑๑๐๒ |
| วันที่ ๑๒ ก.พ. ๒๕๖๔ |
| เวลา ๑๔.๐๖ น. |

ตามที่สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (สลค.) มีหนังสือ ที่ นร ๐๕๐๓/๓๐๗๓๖ ลว. ๑ ต.ค. ๒๕๖๓


(แนบ ๑) แจ้งว่า สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (สคก.) ได้ตรวจพิจารณาร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และมาตรฐานข้อบังคับสำหรับการป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. เสร็จแล้ว โดยใช้ชื่อร่างกฎกระทรวงเป็น "ร่างกฎกระทรวง ฉบับที่ .. (พ.ศ.) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๖๒" โดย จท. ได้มีหนังสือยืนยันให้ความเห็นชอบกับการแก้ไขเพิ่มเติมร่างกฎกระทรวงนี้แล้ว และขอให้ รวค. พิจารณาลงนาม ตลอดจนวัน เดือน ปี และฉบับที่ของร่างกฎกระทรวง ฉบับที่ .. (พ.ศ.) ออกตามความใน พ.ร.บ. ป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๖๒ เพื่อส่งไปยัง สลค. พร้อมด้วยข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ของร่างกฎกระทรวงดังกล่าวเพื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษาต่อไป

จท. มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๓๐๙.๒/๕ ลว. ๕ ม.ค. ๒๕๖๔ (แนบ ๒) รายงานว่า ได้จัดทำร่างกฎกระทรวง ฉบับที่ .. (พ.ศ.) ออกตามความใน พ.ร.บ. ป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๖๒ และได้ร่างหนังสือถึง สลค. เพื่อนำร่างกฎกระทรวงดังกล่าวลงประกาศในราชกิจจานุเบกษา พร้อมแนบบันทึกข้อมูลจำนวน ๑ แผ่น เสนอมาด้วยแล้ว จึงขอเสนอ รวค. ลงนามในกฎกระทรวง ฉบับที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๖๔) ออกตามความใน พ.ร.บ. ป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๖๒ และส่งกฎกระทรวงดังกล่าวลงประกาศในราชกิจจานุเบกษาต่อไป


กม. ขอเรียนว่า ร่างกฎกระทรวงดังกล่าวมีสาระสำคัญเพื่อปรับปรุงหลักเกณฑ์และมาตรฐานข้อบังคับสำหรับการป้องกันเรือโดนกัน เพื่อประโยชน์ในการขนส่งทางน้ำให้มีความปลอดภัย และเป็นไปตามมาตรฐานสากล เนื่องจากกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๖๒) ออกตามความใน พ.ร.บ. ป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๖๒ ซึ่งได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานาน ประกอบกับอนุสัญญาว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศสำหรับป้องกันเรือโดนกัน ในทะเล ค.ศ. ๑๙๗๒ ได้มีการปรับปรุงในปี ๒๕๓๐ ปี ๒๕๓๒ ปี ๒๕๓๖ ปี ๒๕๔๔ และปี ๒๕๕๐ ตามลำดับ ในการนี้ กม. ได้ปรับปรุงร่างหนังสือเรียนเลขาธิการ ครม. เพื่อให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้นแล้ว

จึงเรียนมา ...

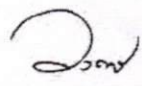
๙) สวท, พสก. และ พสร.
เพื่อทราบและดำเนินการตามมติ
ต่อไป


(นายกริชเพชร ชัยชัย)
รจท. (ปก.)
๖ ก.พ. ๖๕

๑๐) เรียน พสก.
- เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป
- คัดสรรคน


(นางสาวจิราภรณ์ เล็กมงคลนาม)
พสก.
๒ ก.พ. ๖๕

๑๑) เรียน คุณอรรถกฤษ (หนอช.), คุณสุภาภรณ์
- เพื่อดำเนินการต่อไป
- คัดสรรคน


(นายวงศกร นราธาวา)
ทท.
๒ ก.พ. ๖๕

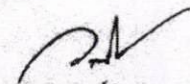
๑๒) เรียน ทท.


ตามที่โปรดสั่งการให้ดำเนินการและติดตามตามที่ คค.
แจ้งให้ทราบว่า รวค. ได้ลงนามในร่างกฎกระทรวง ฉบับที่ ๔
(พ.ศ. ๒๕๖๔) ออกตามความใน พ.ร.บ. ป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ.
๒๕๒๒ และ รบค. (ขส.) ได้ลงนามในหนังสือถึง สลค. เพื่อนำ
กฎกระทรวงดังกล่าวลงประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว นั้น

ขณะนี้ สลค. ได้นำกฎกระทรวงดังกล่าวลงประกาศ
ในราชกิจจานุเบกษาแล้ว (เอกสารแนบ) เห็นควรนำเสนอ อจท.
เพื่อโปรดทราบ ก่อนส่ง

- (๑) สผง. (ทส.) เพื่อเผยแพร่ในเว็บไซต์ของ จท.
- (๒) สปร. สมร. และ จก. ๑-๗ เพื่อทราบและถือปฏิบัติ
- (๓) สกม. (กต.) ^{กทท.} โสภ. สผง. (กร.) เพื่อทราบและนำไป
ประกอบการพิจารณาดำเนินการเกี่ยวกับ IMO audit

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเรียน พสก. และ รจท. (ปก.) เพื่อ
โปรดนำเสนอท่าน อจท. เพื่อโปรดทราบ ก่อนส่งหน่วยที่เกี่ยวข้อง
เพื่อดำเนินการตาม (๑) - (๓) ต่อไป

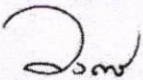

(นายวีรศักดิ์ ไทรงาม)
นิติกรชำนาญการพิเศษ
๖ ก.พ. ๖๕


(นางสาวจุฑามาศ กลัดสำเนียง)
นิติกรปฏิบัติการ
๕ ก.พ. ๖๕

* กพ. ขงค. ๖๕

๑๓) เรียน พสก.

กฎกระทรวงฉบับนี้ลงประกาศในราชกิจจานุเบกษา
ในวันที่ ๒๓ ก.พ. ๖๕ ของกรมเจ้าท่าซึ่งมีขึ้นก่อนที่ สลค. จะ
ดำเนินการเพื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษา ทท. จึงขอ
แจ้งข้อนี้ในเอกสารเรียน อจท. และ รจท. ที่ สท. ทำหน้าที่
และเพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานในส่วนที่เกี่ยวข้อง
ซึ่งมีขึ้นก่อนที่ สลค. จะดำเนินการต่อไป สลค. (ทท.)
จึงเผยแพร่ในเว็บไซต์กรม สลค. (ทท.) และเรียนให้
สปร. สมร. อจ. ๑-๗ และ สท. สาขา เพื่อทราบและถือปฏิบัติ
โดยให้ สปร. จัดประชุมชี้แจงกรมปฏิบัติตามกฎกระทรวงนี้
ต่อไป


(นายวงศกร นราธาวา)
ทท.
๕ ก.พ. ๖๕



กฎกระทรวง

ฉบับที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๖๔)

ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕ และมาตรา ๑๐ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

ข้อ ๒ ให้ยกเลิกความใน (ค) ของข้อ ๑ แห่งกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(ค) เรือที่ได้สร้างขึ้นหรือมีวัตถุประสงค์เป็นพิเศษจนไม่สามารถปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งกฎกระทรวงนี้ได้ครบถ้วนในข้อหนึ่งข้อใดที่เกี่ยวข้องกับจำนวน ที่ติดตั้ง ระยะเวลา หรือวงขอบทศนวิสัยของแสงไฟหรือทวนเครื่องหมาย รวมทั้งการเปลี่ยนที่ติดตั้งและคุณสมบัติของเครื่องทำสัญญาณเสียง เรือนั้นจะต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติอื่นซึ่งรัฐมนตรีได้พิจารณาแล้วเห็นว่า มีผลบังคับต่อเรือนั้น ได้ใกล้เคียงกับกฎกระทรวงนี้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับจำนวน ที่ติดตั้ง ระยะเวลา หรือวงขอบทศนวิสัยของแสงไฟหรือทวนเครื่องหมาย รวมทั้งการเปลี่ยนที่ติดตั้งและคุณสมบัติของเครื่องทำสัญญาณเสียง”

ข้อ ๓ ให้ยกเลิกความใน (ข) ของข้อ ๓ แห่งกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(ข) “เรือที่บังคับยากเพราะอัตรากินน้ำลึกของเรือ” หมายความว่า เรือกลที่ความสัมพันธ์ระหว่างอัตรากินน้ำลึกของเรือกับความลึกของน้ำและความกว้างของร่องน้ำที่เรือนั้นกำลังเดินอยู่ ทำให้มีขีดความสามารถจำกัดเป็นอย่างยิ่งในการเปลี่ยนเข็มเดินเรือ”

ข้อ ๔ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น (ฐ) ของข้อ ๓ แห่งกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒

“(ฐ) “ยานบินเบาอากาศ” หมายความว่า เรือที่เป็นยานพาหนะต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งในรูปแบบปฏิบัติการหลักจะบินเข้าใกล้กับพื้นผิวโดยอาศัยการกระทำจากอิทธิพลของพื้นผิว (Wing-In-Ground craft)”

ข้อ ๕ ให้ยกเลิกความใน (ก) ของข้อ ๘ แห่งกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(ก) ถ้าสถานการณ์อำนวย การปฏิบัติใด ๆ เพื่อหลีกเลี่ยงการโดนกันต้องปฏิบัติตามความในหมวดนี้ โดยต้องกระทำด้วยความแน่นอนทันต่อเวลาและด้วยความสามารถในการเดินเรือที่ดี”

ข้อ ๖ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น (ฉ) ของข้อ ๘ แห่งกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒

“(ฉ) (๑) เรือที่จะต้องไม่กีดขวางทางเดินหรือทางเดินอันปลอดภัยของเรือลำอื่น โดยกฎกระทรวงนี้ จะต้องกระทำล่วงหน้าเพื่อให้ทะเลกว้างพอสำหรับทางเดินอันปลอดภัยของเรือลำอื่น

(๒) เรือที่จะต้องไม่กีดขวางทางเดินหรือทางเดินอันปลอดภัยของเรือลำอื่น จะไม่พ้นจากหน้าที่ความรับผิดชอบนี้ ถ้าหากเข้าไปใกล้เรือลำอื่นในลักษณะที่เสี่ยงภัยจากการโดนกัน และจะต้องคำนึงอยู่ตลอดเวลาถึงการปฏิบัติซึ่งอาจถูกกำหนดตามความในหมวดนี้

(๓) เรือที่จะไม่ถูกกีดขวางทางเดินยังคงต้องปฏิบัติตามความในหมวดนี้ เมื่อเรือทั้งสองลำเข้าใกล้กันในลักษณะที่เสี่ยงภัยจากการโดนกัน”

ข้อ ๗ ให้ยกเลิกความใน (ก) ของข้อ ๑๐ แห่งกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๓๓) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(ก) ความในข้อนี้ให้ใช้บังคับแก่แผนแบ่งแนวจราจรที่รัฐมนตรีหรือองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) กำหนด แต่ไม่ทำให้เรือนั้นพ้นจากหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในข้ออื่น”

ข้อ ๘ ให้ยกเลิกความใน (ค) ของข้อ ๑๐ แห่งกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(ค) เรือต้องหลีกเลี่ยงการเดินตัดข้ามช่องทางจราจร แต่ถ้าจำเป็นก็ให้เดินตัดข้ามในทางที่ทิศหัวเรือใกล้จะเป็นมุมฉากกับทิศทางของเส้นทางจราจรที่กำหนดให้ใช้เท่าที่จะทำได้”

ข้อ ๙ ให้ยกเลิกความใน (ง) ของข้อ ๑๐ แห่งกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๓๓) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(ง) (๑) เรือต้องไม่ใช่เขตจรรยาชายฝั่งทะเล เมื่อสามารถใช้ช่องทางจราจรที่เหมาะสมภายในแผนแบ่งแนวจราจรที่อยู่ใกล้กันได้อย่างปลอดภัย เว้นแต่เรือที่มีความยาวไม่ถึง ๒๐ เมตร เรือใบ หรือเรือขณะทำการประมง อาจเดินในเขตจรรยาชายฝั่งทะเลได้

(๒) ความใน (๑) ไม่ให้ใช้บังคับ กรณีที่เรือเดินอยู่ระหว่างเส้นทางไปหรือมาจากท่าเรือ สิ่งติดตั้งหรือโครงสร้างนอกฝั่ง สถานีนำร่อง หรือสถานที่อื่นใดที่อยู่ภายในเขตจรรยาชายฝั่งทะเล หรือเพื่อหลีกเลี่ยงอันตรายที่จะเกิดขึ้นโดยกะทันหัน”

ข้อ ๑๐ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น (ฉ) ของข้อ ๑๘ แห่งกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒

“(ฉ) (๑) ยานบินเบาอากาศ ขณะบินขึ้น ลงจอด และบินใกล้ผิวน้ำ ต้องหลีกเลี่ยงให้พ้นเรืออื่น และต้องหลีกเลี่ยงการกีดขวางการเดินเรือ

(๒) ยานบินเบาอากาศที่ปฏิบัติงานบนผิวน้ำต้องปฏิบัติตามความในหมวดนี้ เช่นเดียวกับเรือกล”

ข้อ ๑๑ ให้ยกเลิกความใน (ค) ของข้อ ๒๓ แห่งกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๓๓) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้เป็นแทน

“(ค) ยานบินเบาอากาศเฉพาะเวลาขณะบินขึ้น ลงจอด และบินใกล้ผิวน้ำ ต้องเปิดโคมไฟ ว่างมองเห็นได้รอบทิศทางที่มีความเข้มสูง ที่นอกเหนือจากโคมไฟตาม (ก)”

ข้อ ๑๒ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น (ง) ของข้อ ๒๓ แห่งกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒

“(ง) (๑) เรือกลที่มีความยาวไม่ถึง ๑๒ เมตร อาจเปิดใช้โคมไฟสีขาวมองเห็นได้รอบทิศทางหนึ่งดวง และโคมไฟข้างเรือแทนการเปิดใช้โคมไฟตาม (ก)

(๒) เรือกลที่มีความยาวไม่ถึง ๗ เมตร ซึ่งอัตราความเร็วสูงสุดไม่เกิน ๗ นอต ให้เปิดใช้โคมไฟสีขาวมองเห็นได้รอบทิศทางหนึ่งดวงแทนการเปิดใช้โคมไฟตาม (ก) และถ้าสามารถทำได้ ให้เปิดใช้โคมไฟข้างเรือด้วย

(๓) โคมไฟเสากระโดงหรือโคมไฟสีขาวมองเห็นได้รอบทิศทางในเรือกลที่มีความยาวไม่ถึง ๑๒ เมตร อาจติดตั้งอยู่นอกเส้นกึ่งกลางตามแนวหัวเรือ ถ้าการติดตั้งที่เหนือเส้นกึ่งกลางไม่อาจกระทำได้ แต่ทั้งนี้ โคมไฟข้างเรือต้องรวมกันอยู่ในดวงเดียวกันและติดตั้งอยู่เหนือเส้นกึ่งกลางตามแนวหัวเรือ หรือให้อยู่ใกล้กับแนวเส้นกึ่งกลางหัวเรือท้ายเรือ ในแนวเดียวกันกับโคมไฟเสากระโดงหรือโคมไฟสีขาวมองเห็นได้รอบทิศทางมากที่สุดเท่าที่จะทำได้”

ข้อ ๑๓ ให้ยกเลิกความใน (๑) ของ (ข) ของข้อ ๒๖ แห่งกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้เป็นแทน

“(๑) เปิดใช้โคมไฟมองเห็นได้รอบทิศสองดวงซ้อนกันในทางตั้ง โคมไฟดวงบนเป็นสีเขียวและโคมไฟดวงล่างเป็นสีขาว หรือแสดงท่อนเครื่องหมายรูปกรวยสองท่อนซ้อนกันในทางตั้ง ให้ปลายแหลมชี้เข้าหากัน”

ข้อ ๑๔ ให้ยกเลิกความใน (๑) ของ (ค) ของข้อ ๒๖ แห่งกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(๑) เปิดใช้โคมไฟมองเห็นได้รอบทิศสองดวงซ้อนกันในทางตั้ง โคมไฟดวงบนเป็นสีแดงและโคมไฟดวงล่างเป็นสีขาว หรือแสดงท่อนเครื่องหมายรูปกรวยสองท่อนซ้อนกันในทางตั้ง ให้ปลายแหลมชี้เข้าหากัน”

ข้อ ๑๕ ให้ยกเลิกความใน (ง) ของข้อ ๒๖ แห่งกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(ง) เรือประมงขณะทำการประมงใกล้กัน ต้องเปิดใช้สัญญาณที่ต้องมีเพิ่มขึ้นตามภาคผนวก ๒ ด้วย”

ข้อ ๑๖ ให้ยกเลิกความในข้อ ๓๑ แห่งกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ ๓๑

เครื่องบินทะเลและยานบินเบาอากาศ

เครื่องบินทะเลหรือยานบินเบาอากาศที่ไม่อาจเปิดใช้โคมไฟหรือแสดงท่อนเครื่องหมายตามรูปลักษณะที่กำหนดไว้ในหมวดนี้ ให้เปิดใช้โคมไฟหรือแสดงท่อนเครื่องหมายที่มีลักษณะและที่ติดตั้งใกล้เคียงกับที่กำหนดไว้ในหมวดนี้เท่าที่จะทำได้”

ข้อ ๑๗ ให้ยกเลิกความใน (ก) ของข้อ ๓๓ แห่งกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(ก) เรือที่มีความยาวตั้งแต่ ๑๒ เมตรขึ้นไป ต้องมีหูดหนึ่งเครื่อง เรือที่มีความยาวตั้งแต่ ๒๐ เมตรขึ้นไป ต้องมีระฆังเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งใบ และเรือที่มีความยาวตั้งแต่ ๑๐๐ เมตรขึ้นไป ต้องมีฆ้องเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งใบ ระดับเสียงและความดังของฆ้องต้องไม่ทำให้เข้าใจผิดว่าเป็นเสียงระฆัง ในการนี้ หูด ระฆัง และฆ้องต้องเป็นไปตามภาคผนวก ๓ ระฆังหรือฆ้องหรือทั้งสองอย่างอาจใช้อุปกรณ์อย่างอื่นที่มีลักษณะของเสียงอย่างเดียวกันแทนก็ได้ ทั้งนี้ อุปกรณ์ดังกล่าวต้องสามารถทำสัญญาณเสียงด้วยมือได้”

ข้อ ๑๘ ให้ยกเลิกความใน (ฉ) และ (ญ) ของข้อ ๓๕ แห่งกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวงฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๓๓) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(ณ) เรือที่มีความยาวตั้งแต่ ๑๒ เมตร แต่ไม่ถึง ๒๐ เมตร ไม่อยู่ในบังคับให้ต้องแสดงสัญญาณเสียงระฆังตาม (ข) และ (ค) แต่ต้องแสดงสัญญาณเสียงอย่างอื่นที่ใช้ได้ดี เว้นระยะเวลาห่างกันไม่เกิน ๒ นาที

(ญ) เรือที่มีความยาวไม่ถึง ๑๒ เมตร ไม่อยู่ในบังคับให้ต้องแสดงสัญญาณเสียงดังกล่าว แต่ต้องแสดงสัญญาณเสียงอย่างอื่นที่ใช้ได้ดี เว้นระยะเวลาห่างกันไม่เกิน ๒ นาที”

ข้อ ๑๙ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น (ฎ) ของข้อ ๓๕ แห่งกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒

“(ฎ) เรือนำร่องขณะทำการนำร่องอาจแสดงสัญญาณเสียงหวูดสั้นที่เหมือนกันอีกสี่ครั้งเพิ่มจาก (ก) (ข) หรือ (ค)”

ข้อ ๒๐ ให้ยกเลิกความใน (ง) ของ ๒. ของภาคผนวก ๑ แห่งกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(ง) เรือกลที่มีความยาวไม่ถึง ๑๒ เมตร อาจติดตั้งโคมไฟดวงสูงสุดให้สูงเหนือกราบเรือน้อยกว่า ๒.๕ เมตรได้ หากติดตั้งโคมไฟเสากระโดงเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งดวงที่นอกเหนือจากโคมไฟข้างเรือและท้ายเรือแล้ว หรือติดตั้งโคมไฟมองเห็นได้รอบทิศตามข้อ ๒๓ (ง) (๑) ที่นอกเหนือจากโคมไฟข้างเรือ โคมไฟเสากระโดงหรือโคมไฟมองเห็นได้รอบทิศนั้น ต้องให้อยู่สูงเหนือโคมไฟข้างเรือไม่น้อยกว่า ๑ เมตร”

ข้อ ๒๑ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น (ง) ของ ๓. ของภาคผนวก ๑ แห่งกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒

“(ง) เรือกลที่กำหนดให้ต้องติดตั้งโคมไฟเสากระโดงเพียงดวงเดียว โคมไฟนี้ต้องแสดงอยู่ด้านหน้าของกลางลำเรือ เว้นแต่เรือที่มีความยาวไม่ถึง ๒๐ เมตร ให้แสดงโคมไฟบริเวณด้านหน้าของเรือเท่าที่จะทำได้”

ข้อ ๒๒ ให้ยกเลิกความใน (ข) ของ ๙. ของภาคผนวก ๑ แห่งกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๓๓) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(ข) (๑) โคมไฟมองเห็นได้รอบทิศต้องไม่ติดตั้ง ณ ที่ซึ่งเสากระโดง ยอดเสากระโดงหรือโครงสร้างใด ๆ บังแสงไฟเป็นมุมเซกเตอร์เกิน ๖ องศา เว้นแต่โคมไฟเรือทอดสมอตามข้อ ๓๐ ไม่จำเป็นต้องติดตั้งให้สูงเหนือตัวเรือเกินสมควร

(๒) ถ้าไม่สามารถปฏิบัติตาม (๑) โดยการแสดงโคมไฟมองเห็นได้รอบทิศเพียงดวงเดียว ต้องใช้โคมไฟมองเห็นได้รอบทิศสองดวงติดตั้งในตำแหน่งหรือถูกบังอย่างเหมาะสม เพื่อให้ปรากฏเป็นโคมไฟหนึ่งดวงในระยะหนึ่งไมล์ทะเลเท่าที่จะทำได้”

ข้อ ๒๓ ให้ยกเลิกความใน (ก) และ (ข) ของ ๑๐. ของภาคผนวก ๑ แห่งกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม

โดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๓๓) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(ก) เซกเตอร์ของแสงไฟทางดิ่งของดวงโคมไฟฟ้าที่ติดตั้ง เว้นแต่โคมไฟของเรือใบกำลังเดิน ต้องเป็นดังนี้

(๑) อย่างน้อยที่สุดในมุมทุกมุมระหว่างมุม ๕ องศา ทางด้านบนและด้านล่างของแนวระดับโคมไฟให้คงกำลังส่องสว่างต่ำสุดตามที่กำหนดไว้

(๒) อย่างน้อยที่สุดระหว่างมุม ๗.๕ องศา ทางด้านบนและด้านล่างของแนวระดับโคมไฟให้คงกำลังส่องสว่างไว้ร้อยละ ๖๐ ของกำลังส่องสว่างต่ำสุดตามที่กำหนดไว้

(ข) ในกรณีที่เป็นเรือใบกำลังเดิน เซกเตอร์ของแสงไฟทางดิ่งของดวงโคมไฟฟ้าเมื่อติดตั้ง ต้องเป็นดังนี้

(๑) อย่างน้อยที่สุดในมุมทุกมุมระหว่าง ๕ องศาทางด้านบนและด้านล่างของแนวระดับโคมไฟให้คงกำลังส่องสว่างต่ำสุดตามที่กำหนดไว้

(๒) อย่างน้อยที่สุดระหว่างมุม ๒๕ องศา ทางด้านบนและด้านล่างของแนวระดับโคมไฟให้คงกำลังส่องสว่างไว้ร้อยละ ๕๐ ของกำลังส่องสว่างต่ำสุดตามที่กำหนดไว้”

ข้อ ๒๔ ให้ยกเลิกความใน ๑๓. ของภาคผนวก ๑ แห่งกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“๑๓. การติดตั้งโคมไฟยานพาหนะทางน้ำความเร็วสูง

(ก) โคมไฟเสากระโดงของยานพาหนะทางน้ำความเร็วสูงอาจติดตั้งที่ความสูงที่สัมพันธ์กับความกว้างของยานพาหนะ ซึ่งต่ำกว่าความใน ๒. (ก) (๑) แต่ทั้งนี้ มุมฐานของสามเหลี่ยมหน้าจั่วที่เกิดขึ้นจากโคมไฟข้างเรือและโคมไฟเสากระโดงต้องไม่น้อยกว่า ๒๗ องศา

(ข) บนยานพาหนะทางน้ำความเร็วสูงที่มีความยาวตั้งแต่ ๕๐ เมตรขึ้นไป ระยะต่อทางดิ่ง ๔.๕ เมตร ระหว่างโคมไฟเสากระโดงตอนหัวเรือและเสากระโดงใหญ่ในเรือ ตามความใน ๒.

(ก) (๒) อาจมีการแก้ไขได้ แต่ทั้งนี้ ระยะดังกล่าวต้องไม่น้อยกว่าค่าที่กำหนดโดยสูตร ดังต่อไปนี้

$$y = [(a + ๑๗ \Psi) C / ๑,๐๐๐] + ๒$$

ให้ y เป็นความสูงของโคมไฟเสากระโดงใหญ่ในเรือที่เหนือจากโคมไฟเสากระโดงตอนหัวเรือมีหน่วยเป็นเมตร

a เป็นความสูงของโคมไฟเสากระโดงตอนหัวเรือเหนือผิวน้ำในสภาพการใช้งานมีหน่วยเป็นเมตร

Ψ ค่าความแตกต่างระหว่างอัตรากินน้ำลึกหัวเรือและท้ายเรือในสภาพการใช้งานมีหน่วยเป็นองศา

C เป็นระยะต่อทางระดับของโคมไฟเสากระโดงมีหน่วยเป็นเมตร”

ข้อ ๒๕ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น ๑๔. ของภาคผนวก ๑ ของกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒

“๑๔. การอนุมัติ

การจัดทำโคมไฟ ทวนเครื่องหมาย และการติดตั้งโคมไฟในเรือต้องได้รับอนุมัติจากกรมเจ้าท่า”

ข้อ ๒๖ ให้ยกเลิกความใน ๒. ของภาคผนวก ๒ แห่งกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“๒. สัญญาณสำหรับเรือลากอวน

(ก) เรือที่มีความยาวตั้งแต่ ๒๐ เมตรขึ้นไป ขณะลากอวนไม่ว่าจะใช้เครื่องมืออวนลากหน้าดินหรือผิวน้ำก็ตาม ต้องเปิดใช้โคมไฟดังนี้

(๑) โคมไฟสีขาวสองดวงซ้อนกันทางดิ่ง เมื่อลงอวน

(๒) โคมไฟสีขาวหนึ่งดวงซ้อนอยู่บนโคมไฟสีแดงหนึ่งดวงทางดิ่ง เมื่อกู้อวน

(๓) โคมไฟสีแดงสองดวงซ้อนกันทางดิ่ง เมื่ออวนติดแน่นอยู่กับสิ่งกีดขวาง

(ข) เรือแต่ละลำที่มีความยาวตั้งแต่ ๒๐ เมตรขึ้นไป ขณะลากอวนเป็นคู่ ต้องเปิดใช้โคมไฟดังนี้

(๑) ไฟฉายหนึ่งดวงส่องไปในทิศทางข้างหน้า และในทิศทางของเรือที่ลากอวน อยู่คู่กับเรือของตน ในเวลากลางคืน

(๒) เมื่อลงอวน หรือกู้อวน หรืออวนติดแน่นอยู่กับสิ่งกีดขวาง อาจเปิดใช้โคมไฟตาม ๒. (ก) ก็ได้

(ค) เรือที่มีความยาวไม่ถึง ๒๐ เมตร ขณะลากอวนไม่ว่าจะใช้เครื่องมืออวนลากหน้าดินหรือผิวน้ำก็ตาม หรือขณะลากอวนเป็นคู่ อาจเปิดใช้โคมไฟตาม (ก) หรือ (ข) ตามที่เห็นสมควร”

ข้อ ๒๗ ให้ยกเลิกความใน (ก) ของ ๑. ของภาคผนวก ๓ แห่งกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(ก) ความถี่และระยะได้ยินของเสียง

ความถี่ขั้นมูลฐานของสัญญาณเสียงต้องอยู่ระหว่างช่วง ๗๐ - ๗๐๐ เฮิรตซ์ ระยะได้ยินสัญญาณเสียงจากหวูดให้เป็นไปตามความถี่ที่กำหนดซึ่งอาจรวมถึงความถี่ขั้นมูลฐาน และ/หรือความถี่หนึ่งความถี่ใด หรือความถี่ที่สูงกว่าซึ่งอยู่ในระหว่างช่วง ๑๘๐ - ๗๐๐ เฮิรตซ์ ($\pm ๑\%$) สำหรับเรือที่มีความยาวตั้งแต่ ๒๐ เมตรขึ้นไป และ ๑๘๐ - ๒,๑๐๐ เฮิรตซ์ ($\pm ๑\%$) สำหรับเรือที่มีความยาวไม่ถึง ๒๐ เมตร และสามารถทำระดับกำลังต้นเสียงได้ตาม (ค) วรรคหนึ่ง”

ข้อ ๒๘ ให้ยกเลิกความในวรรคหนึ่งของ (ค) ของ ๑. ของภาคผนวก ๓ แห่งกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(ค) ความดังและระยะได้ยินของเสียง

หวูดที่ติดตั้งในเรือต้องให้ความดังของเสียงหวูดสูงสุดในทางตรงห่างจากหวูดนั้น ๑ เมตร และต้องมีระดับกำลังดันของเสียงอย่างน้อยที่สุด $1/3$ ของแถบเสียงคู่แปดคู่เดียว ในระหว่างช่วงความถี่ ๑๘๐ - ๗๐๐ เฮิรตซ์ ($\pm 1\%$) สำหรับเรือที่มีความยาวตั้งแต่ ๒๐ เมตรขึ้นไป และ ๑๘๐ - ๒,๑๐๐ เฮิรตซ์ ($\pm 1\%$) สำหรับเรือที่มีความยาวไม่ถึง ๒๐ เมตร และต้องไม่น้อยกว่าตัวเลขที่กำหนดไว้ในตาราง ดังต่อไปนี้

| ความยาวเรือ (เมตร) | ระดับกำลังดันของเสียง $1/3$ ของแถบเสียงคู่แปดคู่เดียว ที่ระยะ ๑ เมตร เป็น โดยให้ $2 \times 10^{-4} N/m^2$ | ระยะได้ยิน (ไมล์ทะเล) |
|--------------------|---|-----------------------|
| ๒๐๐ ขึ้นไป | ๑๔๓ | ๒ |
| ๗๕ แต่ไม่ถึง ๒๐๐ | ๑๓๘ | ๑.๕ |
| ๒๐ แต่ไม่ถึง ๗๕ | ๑๓๐ | ๑ |
| ไม่ถึง ๒๐ | ๑๒๐ (เมื่อความถี่ที่วัดอยู่ระหว่าง ช่วง ๑๘๐ - ๔๕๐ เฮิรตซ์) | ๐.๕” |
| | ๑๑๕ (เมื่อความถี่ที่วัดอยู่ระหว่าง ช่วง ๔๕๐ - ๘๐๐ เฮิรตซ์) | |
| | ๑๑๑ (เมื่อความถี่ที่วัดอยู่ระหว่าง ช่วง ๘๐๐ - ๒,๑๐๐ เฮิรตซ์) | |

ข้อ ๒๙ ให้ยกเลิกความใน (ข) ของ ๒. ของภาคผนวก ๓ แห่งกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(ข) การจัดทำ

ระฆังและฆ้องต้องทำด้วยวัสดุไม่เป็นสนิม และต้องออกแบบให้มีเสียงดังชัดเจน ระฆังสำหรับเรือที่มีความยาวตั้งแต่ ๒๐ เมตรขึ้นไป เส้นผ่านศูนย์กลางของปากระฆังต้องไม่น้อยกว่า ๓๐๐ มิลลิเมตร ถ้าทำได้ควรตีระฆังด้วยเครื่องกลเพื่อให้มีกำลังแรงตีสม่ำเสมอ แต่จะตีด้วยมือก็ได้ มวลสารที่ใช้ในการทำเครื่องตีระฆังต้องมีไม่น้อยกว่าร้อยละ ๓ ของมวลสารที่ใช้ในการทำระฆัง”

ข้อ ๓๐ ให้ยกเลิกความใน (ง) ของ ๑. ของภาคผนวก ๔ แห่งกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(ง) ส่งสัญญาณด้วยวิธีการส่งสัญญาณใด ๆ ประกอบด้วยหม้อหุ้สสัญญาณมอร์ส ...—... (SOS)”

ข้อ ๓๑ ให้ยกเลิกความใน (ฎ) และ (ฐ) ของ ๑. ของภาคผนวก ๔ แห่งกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(ฎ) ส่งสัญญาณอัปเดตโดยผ่านทางกรเรียกอย่างจำเพาะเจาะจงโดยใช้วิธีดิจิทัล (Digital Selective Calling: DSC)

(ฐ) ส่งสัญญาณอัปเดตจากเรือถึงฝั่งโดย Inmarsat ของเรือ หรือโดยผู้ให้บริการดาวเทียมของสถานีเรืออื่น ๆ”

ข้อ ๓๒ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น (ฅ) ของ ๑. ของภาคผนวก ๔ แห่งกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒

“(ฅ) สัญญาณที่ได้รับการอนุมัติที่ส่งมาจากระบบวิทยุสื่อสาร รวมถึงจากเครื่องส่งสัญญาณขอความช่วยเหลือตรวจรับสัญญาณด้วยเรดาร์ (Radar Transponders) ของเรือช่วยชีวิต”

ข้อ ๓๓ ให้ยกเลิกความใน ๓. ของภาคผนวก ๔ ของกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“๓. ให้คำนึงถึงข้อปฏิบัติตามรหัสสัญญาณสากล คู่มือว่าด้วยการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางอากาศและทางทะเลระหว่างประเทศ และให้ใช้สัญญาณดังต่อไปนี้

(ก) ฝ่าใบสีส้มมีเครื่องหมายรูปสี่เหลี่ยมและวงกลมสีดำหรือเครื่องหมายอื่นที่เหมาะสมบนผืนผ้าใบนั้น (เพื่อให้เห็นได้ชัดจากทางอากาศ)

(ข) สีแสดงตำแหน่งที่อยู่”

ให้ไว้ ณ วันที่ ๒๕ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๔

ศักดิ์สยาม ชิดชอบ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ โดยที่กฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๖๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๖๒ ใช้บังคับมาเป็นเวลานาน จึงไม่สอดคล้องกับอนุสัญญาว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศสำหรับป้องกันเรือโดนกันในทะเล ค.ศ. ๑๙๗๒ ที่ประเทศไทยเป็นภาคี ซึ่งได้มีการปรับปรุงแก้ไขมาหลายครั้งแล้ว สมควรแก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ มาตรฐาน และข้อปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันเรือโดนกันให้สอดคล้องกับการแก้ไขปรับปรุงอนุสัญญาดังกล่าว จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้