

## เลขเสร็จ

๕๑๔/๒๕๕๒

## เรื่อง

### บันทึก

เรื่อง การจัดหายานพาหนะรับ-ส่ง ผู้นำร่อง ตามข้อ ๖๘  
แห่งกฎกระทรวงเศรษฐกิจ ว่าด้วยการนำร่องฯ

## เนื้อหา

กรมเจ้าท่าได้มีหนังสือ ส่วนมาก ที่ คค ๐๕๐๘/๐๐๒๑๖๖ ลงวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๒ ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ความว่า ด้วยการเดินทางของ เจ้าพนักงานนำร่องเพื่อไปทำการนำร่องเรือสินค้าเข้าหรือออกจากท่าเรือต่าง ๆ จะต้องใช้ ยานพาหนะรถยนต์และหรือเรือยนต์ในการรับ-ส่ง ซึ่งตามกฎกระทรวงฯ ข้อ ๖๘ กำหนดว่า "การเดินทางไปหรือกลับระหว่างที่พักหรือที่ทำการของผู้นำร่องกับเรือที่ใช้ผู้นำร่องในเขต ท่าใด ๆ ให้เป็นหน้าที่ของเจ้าของเรือหรือตัวแทนของเจ้าของเรือที่ใช้ผู้นำร่องนั้นเป็น ผู้จัดหายานพาหนะที่มีความปลอดภัยและเหมาะสมแก่ฐานะของผู้นำร่อง" ซึ่งตามเขต ท่าต่าง ๆ ในต่างจังหวัดที่มีการนำร่องโดยเจ้าพนักงานนำร่องของกรมเจ้าท่า ได้แก่ เขตท่าเรือศรีราชา เขตท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ เขตท่าเรื่อน้ำลึกภูเก็ต เขตท่าเรือจังหวัด สงขลาและเขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ได้มีการปฏิบัติตาม ข้อ ๖๘ แห่งกฎกระทรวงฯ นี้มาแต่ต้น ยกเว้นการใช้เรือยนต์รับ-ส่งเจ้าพนักงานนำร่อง ระหว่างสถานีนำร่อง(บริเวณ สันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยา) กับเรือสินค้าที่เข้าและออกเขตท่าเรือกรุงเทพฯ ซึ่งทาง เจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือปฏิเสธการปฏิบัติตามข้อ ๖๘ โดยอ้างว่า อยู่นอกเหนือ จากเขตรับผิดชอบ ทั้งนี้ สืบเนื่องจากกรมเจ้าท่าเคยให้บริการรับ-ส่ง โดยไม่คิดมูลค่าใด ๆ มาก่อน จนกระทั่งเรือยนต์ที่ใช้รับ-ส่งของกรมเจ้าท่าเสื่อมสภาพ และบางลำได้จมลง จนหมด ตามนัยแห่งกฎกระทรวง ข้อ ๖๘ จึงไม่สามารถของบประมาณมาต่อสร้างเรือยนต์ รับ-ส่งลำใหม่ได้ กรมเจ้าท่าจึงได้จัดให้มีการประชุมหารือร่วมกันหลายครั้ง และต่อมาได้มี ประกาศกรมเจ้าท่าที่ ๕๑๙/๒๕๕๑ ลงวันที่ ๑๔ ตุลาคม ๒๕๕๑ และประกาศกรมเจ้าท่า ที่ ๕๓๗/๒๕๕๑ ลงวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๕๑ ให้เจ้าของเรือและตัวแทนเจ้าของเรือจัดหา เรือยนต์มาใช้ในการรับ-ส่งเจ้าพนักงานนำร่อง ตั้งแต่วันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๑ ต่อมา กระทรวงคมนาคมได้จัดประชุมเพื่อแก้ไขปัญหา มีข้อสรุปให้กรมเจ้าท่าดำเนินการแก้ไข กฎกระทรวงฯ ข้อ ๖๘ ให้เป็นไปตามความต้องการของผู้ประกอบการ กล่าวคือให้รวม ค่าพาหนะต่าง ๆ ไว้ในค่าจ้างนำร่อง ซึ่งกรมเจ้าท่าได้จัดส่งร่างกฎกระทรวงให้กระทรวง คมนาคมพิจารณาดำเนินการต่อไปแล้ว พร้อมกับเสนอเรื่องให้กระทรวงการคลังให้ ความเห็นชอบในหลักการและขอใช้งบประมาณเหลือจ่ายของกรมเจ้าท่ามาดำเนินการ ตามคำแนะนำของกระทรวงคมนาคม แต่กระทรวงการคลังตอบมาว่าอนุมัติตามที่ขอตกลง เมื่อกรมเจ้าท่าได้แก้ไขกฎกระทรวงว่าด้วยการนำร่องฯ ข้อ ๖๘ ให้เป็นหน้าที่ของกรมเจ้าท่า

ในการจัดยานพาหนะเพื่อการดังกล่าวข้างต้น ในทางปฏิบัติเกี่ยวกับการนำเรือมารับ-ส่ง  
เจ้าพนักงานนำร่องดังกล่าว บริษัทผู้ประกอบการบริการเรือยนต์รับ-ส่ง เข้ามาให้บริการตั้งแต่นั้น  
วันที่

๑ ธันวาคม ๒๕๕๑ เป็นต้นไป แต่บริษัทผู้ประกอบการไม่สามารถเรียกเก็บเงินค่าบริการได้  
ทำให้เกิดการขาดสภาพคล่องทางการเงิน จึงได้ยื่นหนังสือแจ้งขอการบริการ ซึ่งหากไม่มี  
เรือยนต์รับ-ส่งนี้แล้ว เรือสินค้าจะไม่สามารถผ่านเข้า-ออกร่องน้ำเจ้าพระยาและท่าเรือ  
กรุงเทพฯได้ จะทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยเกิดการหยุดชะงักและเกิดความเสียหาย  
อย่างใหญ่หลวง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม จึงได้สั่งการให้มีการประชุมเมื่อวันที่  
๒๖ พฤษภาคม ๒๕๕๒ ที่ประชุมผู้เกี่ยวข้องได้มีการทำบันทึกข้อตกลงขอให้ทาง  
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตีความในข้อ ๖๘ แห่งกฎกระทรวงนี้ ว่า กรมเจ้าท่า  
หรือเจ้าของเรือหรือตัวแทนของเจ้าของเรือจะต้องเป็นผู้รับภาระในค่าบริการเรือยนต์  
รับ-ส่งนี้ โดยทุกฝ่ายจะปฏิบัติตามคำตอบข้อหารือของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

คณะกรรมการกฤษฎีกา(กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ ๔) ได้พิจารณา  
เรื่องนี้โดยรับฟังคำชี้แจงข้อเท็จจริงจากผู้แทนกระทรวงคมนาคม(สำนักงานปลัดกระทรวง  
และกรมเจ้าท่า) และผู้แทนสมาคมเจ้าของเรือไทยเพื่อประกอบการพิจารณาด้วยแล้ว  
สรุปคำชี้แจงที่เป็นประเด็นโต้แย้งเกี่ยวกับข้อ ๖๘\*(๑) แห่งกฎกระทรวงเศรษฐกิจการ  
ว่าด้วยการนำร่อง ออกตามความในมาตรา ๔\*(๒) แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือใน  
น่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๔๗๗ (ฉบับที่ ๒) ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย  
กฎกระทรวง ฉบับที่ ๕๖ (พ.ศ. ๒๕๓๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือ  
ในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๔๗๗ (ฉบับที่ ๒) ได้ดังนี้

ผู้แทนสมาคมเจ้าของเรือไทยได้ชี้แจงว่า กรณีตามปัญหาข้อหารือนี้  
อยู่นอกเขตรับผิดชอบของตน เนื่องจากตามข้อ ๖๘\*(๓) แห่งกฎกระทรวงเศรษฐกิจการ  
ว่าด้วยการนำร่องฯ กำหนดไว้ว่า เจ้าของเรือหรือตัวแทนของเจ้าของเรือมีหน้าที่จัดทา  
ยานพาหนะสำหรับการเดินทางไปหรือกลับระหว่างที่พักหรือที่ทำการของผู้นำร่องกับ  
เรือที่ใช้ผู้นำร่องในเขตท่าใด ๆ ซึ่งย่อมหมายถึงในเขตท่าเรือกรุงเทพฯ ซึ่งสุดเขตที่  
หลักกิโลเมตร ๐ หน้าป้อมพระจุลจอมเกล้าเท่านั้นไม่รวมถึงน่านน้ำซึ่งบังคับให้เป็น  
เขตที่ต้องเดินเรือโดยมีผู้นำร่อง เพราะมิได้ใช้คำว่า "เขตท่าหรือน่านน้ำ" ฉะนั้น  
กรณีการเดินทางระหว่างสถานีนำร่อง(บริเวณสันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยา) กับเรือ  
สินค้าที่เข้าและออกเขตท่าเรือกรุงเทพฯ หากเรือสินค้าจอดอยู่ในน่านน้ำ แต่อยู่นอกเขต  
ท่าเรือกรุงเทพฯ จึงไม่อยู่ในความรับผิดชอบของเจ้าของเรือหรือตัวแทนของเจ้าของ  
เรือที่ต้องจัดยานพาหนะในการเดินทางไปหรือกลับของผู้นำร่อง ทั้งสถานีนำร่อง  
ดังกล่าวเป็นเพียงสถานที่ที่ผู้นำร่องที่นำเรือมาจากเขตท่าเรือกรุงเทพฯ พักรอที่จะนำ  
เรือไปยังเขตท่าเรือกรุงเทพฯ แล้วเดินทางกลับที่พักหรือที่ทำการต่อไปเท่านั้น มิใช่  
เป็นที่พักหรือที่ทำการของผู้นำร่อง นอกจากนี้ ได้ชี้แจงข้อเท็จจริงในทางปฏิบัติว่า  
กรณีเรือสินค้าออกจากเขตท่าเรือกรุงเทพฯ เจ้าของเรือหรือตัวแทนของเจ้าของเรือ

รับผิดชอบจัดหายานพาหนะไปรับผู้โดยสารจากที่พักของผู้โดยสารมายังท่าเทียบเรือ ในเขตท่าเรือกรุงเทพฯจนถึงเรือสินค้าที่มาจอดเทียบท่าหรือทอดสมอในเขตท่าเรือ กรุงเทพฯ ต่อจากนั้นเมื่อเรือสินค้าออกจากท่าเทียบเรือ ผู้โดยสารจะขึ้นเรือสินค้าขึ้น เพื่อทำการนำร่องไปจนสุดเขตท่าหรือน่านน้ำซึ่งบังคับให้เป็นเขตที่ต้องเดินเรือ โดยมีผู้โดยสารตามข้อ ๕๒\*(๔) (๑) แห่งกฎกระทรวงเศรษฐกิจ ว่าด้วยการนำร่อง ออกตามความในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไข เพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๔๗๗ (ฉบับที่ ๒) ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕๖ (พ.ศ. ๒๕๓๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไข เพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๕๗๗ (ฉบับที่ ๒) เมื่อถึงสุดเขตที่ต้องเดินเรือโดยมีผู้โดยสารแล้ว กรมเจ้าท่าก็จะจัดเรือมารับผู้โดยสารดังกล่าว เนื่องจากเรือสินค้าอยู่นอกเขตท่าเรือ กรุงเทพฯแล้ว กรณีเรือสินค้าเข้าเขตท่าเรือกรุงเทพฯ ทางเจ้าของเรือหรือตัวแทน ของเจ้าของเรือจะแจ้งให้กรมเจ้าท่าทราบ กรมเจ้าท่าจะจัดผู้โดยสารและฝากโดยสาร ไปกับเรือสินค้าที่จะออกจากเขตท่าเรือกรุงเทพฯเพื่อไปรอที่สถานีนำร่องและรอทำการ นำร่องให้แก่เรือสินค้าที่แจ้งมาว่า จะเข้าเขตท่าเรือกรุงเทพฯ หากไม่มีเรือสินค้าจะออก จากเขตท่าเรือกรุงเทพฯ กรมเจ้าท่าก็เป็นผู้จัดหายานพาหนะรับ-ส่ง ผู้โดยสารมา โดยตลอด จึงเห็นได้ว่า กรณีที่เรืออยู่นอกเขตท่าเรือกรุงเทพฯ กรมเจ้าท่าได้จัดหา ยานพาหนะรับ-ส่ง ผู้โดยสารเองมาตลอดโดยไม่เรียกเก็บค่าใช้จ่ายมาก่อน จนกระทั่ง เรือยนต์ที่ใช้รับ-ส่งของกรมเจ้าท่าเสื่อมสภาพและไม่สามารถให้บริการต่อไปได้

ในส่วนของผู้แทนกรมเจ้าท่าได้ชี้แจงว่า ตามข้อ ๖๘\*(๕) แห่งกฎ กระทรวงเศรษฐกิจว่าด้วยการนำร่องฯ เจ้าของเรือหรือตัวแทนของเจ้าของเรือมีหน้าที่ จัดหายานพาหนะสำหรับการเดินทางไปหรือกลับของผู้โดยสารระหว่างที่พักหรือที่ทำการ ของผู้โดยสารกับเรือที่ใช้ผู้โดยสารในเขตท่าใด ๆ นี้ ย่อมครอบคลุมทั้งเขตท่าหรือน่านน้ำ ซึ่งบังคับให้เป็นเขตที่ต้องเดินเรือโดยมีผู้โดยสารตามข้อ ๕๒ (๑) แห่งกฎกระทรวง ดังกล่าว มิใช่เฉพาะเขตท่าเรือกรุงเทพฯ และสถานีนำร่องสมุทรปราการนี้เป็นอาคาร ที่ทำการและที่พักของผู้โดยสาร โดยมีลักษณะเป็นอาคาร ๔ ชั้น ส่วนหนึ่งของชั้น ๓ เป็น ห้องปฏิบัติการทางเรือและห้องทำงานของสถานี และชั้น ๔ เป็นห้องพักของผู้โดยสาร นอกจากนี้ ได้ชี้แจงข้อเท็จจริงว่า ตามเขตท่าต่าง ๆ ในต่างจังหวัดที่มีการนำร่อง โดยผู้โดยสารของกรมเจ้าท่า ได้แก่ เขตท่าเรือศรีราชา เขตท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ เขต ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต เขตท่าเรือจังหวัดสงขลา และเขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด เจ้าของเรือหรือตัวแทนของเจ้าของเรือเป็นผู้จัดหายานพาหนะรับ-ส่ง ผู้โดยสารตาม ข้อ ๖๘\*(๖) แห่งกฎกระทรวงดังกล่าวมาแต่ต้นทั้งสิ้น ยกเว้นการใช้เรือยนต์รับ-ส่ง ผู้โดยสารระหว่างสถานีนำร่อง(บริเวณสันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยา) กับเรือสินค้า ที่เข้าและออกเขตท่าเรือกรุงเทพฯ ซึ่งทางเจ้าของเรือหรือตัวแทนของเจ้าของเรือ ไม่ปฏิบัติตามข้อ ๖๘ แห่งกฎกระทรวงดังกล่าวโดยอ้างว่าอยู่นอกเหนือจากเขต รับผิดชอบ

คณะกรรมการกฤษฎีกา (กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ ๔) ได้พิจารณาปัญหา  
ที่หารือมา ประกอบกับคำชี้แจงของผู้แทนกรมเจ้าท่าและผู้แทนสมาคมเจ้าของเรือไทย และ  
ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องแล้ว เห็นว่า ตามปัญหาข้อหารือนี้มีประเด็นที่ต้องวินิจฉัย ๒ ประเด็น คือ  
ประเด็นที่ ๑ สถานีนาร์่อง (บริเวณสันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยา) เป็นที่พักหรือ  
ที่ทำการของผู้นาร์่องตามข้อ ๖๘ แห่งกฎกระทรวงเศรษฐกิจ ว่าด้วยการนาร์่องฯ หรือไม่  
ประเด็นที่ ๒ หน้าที่ของเจ้าของเรือหรือตัวแทนของเจ้าของเรือในการจัดหา  
ยานพาหนะสำหรับการเดินทางไปหรือกลับของผู้นาร์่องตามข้อ ๖๘ แห่งกฎกระทรวงเศรษฐกิจ  
ว่าด้วยการนาร์่องฯ จำกัดแต่เฉพาะกรณีที่เรือจอดอยู่ในเขตท่าเรือกรุงเทพฯ เท่านั้น หรือรวมถึง  
กรณีที่เรือจอดอยู่ในน่านน้ำซึ่งบังคับให้เป็นเขตที่ต้องเดินเรือโดยมีผู้นาร์่องด้วย

ประเด็นที่ ๑ สถานีนาร์่อง (บริเวณสันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยา) เป็นที่พักหรือ  
ที่ทำการของผู้นาร์่องตามข้อ ๖๘ แห่งกฎกระทรวงเศรษฐกิจ ว่าด้วยการนาร์่องฯ หรือไม่

ในประเด็นนี้ คณะกรรมการกฤษฎีกา (กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ ๔)  
ได้พิจารณาแล้วเห็นว่า เมื่อข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสภาพของสถานีนาร์่อง (บริเวณสันดอนปาก  
แม่น้ำเจ้าพระยา) นั้น ปรากฏจากคำชี้แจงของผู้แทนกรมเจ้าท่าและรายงานการประชุมเรื่อง  
เรียนต๋รับ-ส่งเจ้าพนักงานนาร์่อง ครั้งที่ ๔/๒๕๕๑ เมื่อวันที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ \*(๗)  
ว่า สถานีนาร์่องดังกล่าวมีห้องทำงานของสถานีนาร์่องและห้องปฏิบัติการทางเรือ รวมทั้งห้องพักของผู้นาร์่อง  
อยู่ด้วย หากข้อเท็จจริงปรากฏเช่นนั้นย่อมถือได้ว่า สถานีนาร์่อง (บริเวณสันดอนปากแม่น้ำ  
เจ้าพระยา) เป็นทั้งที่พักและที่ทำการของผู้นาร์่อง ซึ่งไม่ว่าจะปลูกสร้างอยู่บนบกหรือกลางทะเล  
ก็ตาม ก็อยู่ในความหมายของที่พักและที่ทำการของผู้นาร์่องตามข้อ ๖๘ \*(๘) แห่งกฎกระทรวง  
เศรษฐกิจ ว่าด้วยการนาร์่องฯ

ประเด็นที่ ๒ หน้าที่ของเจ้าของเรือหรือตัวแทนของเจ้าของเรือในการจัดหา  
ยานพาหนะสำหรับการเดินทางไปหรือกลับของผู้นาร์่องตามข้อ ๖๘ แห่งกฎกระทรวงเศรษฐกิจ  
ว่าด้วยการนาร์่องฯ จำกัดแต่เฉพาะบางกรณีที่เรือจอดอยู่ในเขตท่าเรือกรุงเทพฯ เท่านั้น หรือ  
รวมถึงกรณีที่เรือจอดอยู่ในน่านน้ำซึ่งบังคับใช้เป็นเขตที่ต้องเดินเรือ โดยมีผู้นาร์่องด้วย

ในประเด็นนี้ คณะกรรมการกฤษฎีกา (กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ ๔)  
ได้พิจารณาข้อเท็จจริงในทางปฏิบัติประกอบกับข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องแล้ว เห็นว่า ตามข้อ ๖๘  
แห่งกฎกระทรวงเศรษฐกิจ ว่าด้วยการนาร์่องฯ มีความมุ่งหมายที่จะใช้บังคับการเดินทางไปหรือ  
กลับของผู้นาร์่องเพื่อไปทำการนาร์่องให้แก่เรือที่ใช้ผู้นาร์่อง จึงยอมหมายถึงบริเวณที่ผู้นาร์่องต้อง  
ไปทำการนาร์่องทั้งหมดคือ ตามข้อ ๕๒ (๑)\*(๙) มิใช่เฉพาะเขตท่าเรือกรุงเทพฯ เท่านั้น ทั้งนี้  
เนื่อง

จากการเดินทางของผู้นาร์่องดังกล่าวก็เพื่อไปทำการนาร์่องให้แก่เรือสินค้า กฎหมาย จึงกำหนดให้  
เป็นหน้าที่ของเจ้าของเรือหรือตัวแทนของเจ้าของเรือซึ่งเป็นผู้ได้รับบริการต้องมีหน้าที่ในการ  
จัดหา

ยานพาหนะสำหรับการเดินทางดังกล่าว นอกจากนี้ หากหมายความว่าถึงเฉพาะกรณีที่เรือจอด  
อยู่ในเขตท่าเรือกรุงเทพฯ เท่านั้น จะก่อให้เกิดผลที่ไม่สามารถนำข้อ ๖๘ \*(๑๐) แห่ง

กฎกระทรวง

ดังกล่าวมาใช้บังคับได้ เช่น กรณีที่เรือสินค้าจะเข้าเขตท่าเรือกรุงเทพฯ ผู้นำร่องต้องไปทำการนำร่อง

ให้ตั้งแต่เริ่มเขตที่บังคับให้ต้องเดินเรือโดยมีผู้นำร่องตามข้อ ๕๒ (๑) แห่งกฎกระทรวงเศรษฐกิจการ

ว่าด้วยการนำร่องฯ ตั้งแต่เขตนํ้าลึกประมาณ ๘ เมตร นอกสันดอน ก่อนเข้าเขตท่าเรือกรุงเทพฯ ข้อ ๖๘ แห่งกฎกระทรวงเศรษฐกิจการ ว่าด้วยการนำร่องฯ จะไม่สามารถใช้บังคับกับกรณีเรือสินค้าเข้าท่าเรือกรุงเทพฯ ได้เลย เพราะเรือสินค้าจะอยู่นอกเขตท่าเรือกรุงเทพฯ ก่อนทำการนำร่องเสมอ และจะก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติได้ เช่น กรณีเรือสินค้าออกจากเขตท่าเรือกรุงเทพฯ หากเจ้าของเรือหรือตัวแทนของเจ้าของเรือไม่มีหน้าที่จัดหายานพาหนะรับ-ส่ง ผู้นำร่องนอกเขตท่าเรือกรุงเทพฯ ทั้ง ๆ ที่หน้าที่ทำการนำร่องของผู้นำร่องจะต้องไปสิ้นสุดเขตในบริเวณนํ้าซึ่งบังคับให้เป็นเขตที่ต้องเดินเรือโดยมีผู้นำร่องตามข้อ ๕๒ (๑) แห่งกฎกระทรวงดังกล่าวเสมอ จะเกิด

ปัญหาว่าเมื่อผู้นำร่องทำการนำร่องให้แก่เรือสินค้าดังกล่าวเสร็จผู้นำร่องจะเดินทางกลับได้อย่างไร หากกรมเจ้าท่าไม่มีเรือที่จะทำการรับ-ส่งได้อีกต่อไป เนื่องจากหน้าที่ดังกล่าวข้อ ๖๘ แห่งกฎกระทรวงเศรษฐกิจการ ว่าด้วยการนำร่องฯ กำหนดให้เป็นหน้าที่ของเจ้าของเรือหรือตัวแทนของเจ้าของเรือ จึงเห็นว่า หน้าที่ของเจ้าของเรือหรือตัวแทนของเจ้าของเรือในการจัดหายานพาหนะสำหรับการเดินทางไปหรือกลับของผู้นำร่องตามข้อ ๖๘ แห่งกฎกระทรวงเศรษฐกิจการ ว่าด้วยการนำร่องฯ นี้ ไม่ได้จำกัดเฉพาะกรณีที่เรือจอดอยู่ในเขตท่าเรือกรุงเทพฯ เท่านั้น แต่ครอบคลุมไปถึงกรณีที่เรือจอดอยู่ในนํ้าซึ่งบังคับให้เป็นเขตที่ต้องเดินเรือโดยมีผู้นำร่องด้วย

สำหรับเหตุผลที่เจ้าของเรือหรือตัวแทนของเจ้าของเรือปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามข้อ ๖๘ \*(๑๑) แห่งกฎกระทรวงเศรษฐกิจการ ว่าด้วยการนำร่องฯ เนื่องจากกรมเจ้าท่าเคยให้บริการยานพาหนะรับ-ส่ง ผู้นำร่องโดยไม่เรียกเก็บค่าใช้จ่ายมาก่อน จนกระทั่งเรือยนต์ที่ใช้รับ-ส่ง ของกรมเจ้าท่าเสื่อมสภาพและไม่สามารถให้บริการต่อไปได้ นั้น คณะกรรมการกฤษฎีกา (กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ ๔) เห็นว่า ข้อเท็จจริงดังกล่าวไม่เป็นเหตุที่เจ้าของเรือหรือตัวแทนของเจ้าของเรือจะนำมาอ้างเพื่อไม่ต้องปฏิบัติตามข้อ ๖๘ แห่งกฎกระทรวงดังกล่าวได้ เพราะข้อ ๖๘ แห่งกฎกระทรวงดังกล่าวมิได้กำหนดเหตุยกเว้นใด ๆ ไว้ และข้อเท็จจริงในการจัดหายานพาหนะรับ-ส่ง ผู้นำร่องของกรมเจ้าท่านี้ ตามเขตท่าต่าง ๆ ในต่างจังหวัดที่มีการนำร่องโดยผู้นำร่องของกรมเจ้าท่า เจ้าของเรือหรือตัวแทนของเจ้าของเรือเป็นผู้จัดหายานพาหนะรับ-ส่ง ผู้นำร่อง ตามข้อ ๖๘ แห่งกฎกระทรวงดังกล่าวมาแต่ต้นทั้งสิ้น นอกจากนี้ การเดินทางของผู้นำร่อง

ที่กำหนดให้เป็นหน้าที่ของเจ้าของเรือหรือตัวแทนของเจ้าของเรือก็เพราะเป็นการเดินทางเพื่อไปทำ

การนำร่องให้แก่เรือสินค้าของเจ้าของเรือหรือตัวแทนของเจ้าของเรือ นั้น ซึ่งประโยชน์ที่ทางเอกชนได้รับ เมื่อกฎหมายกำหนดให้เอกชนผู้ได้รับบริการมีหน้าที่อย่างไรเพื่อให้ได้มาซึ่งบริการจากรัฐ

นั้น

เอกชนผู้ให้บริการย่อมต้องปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนดนั้น

ในกรณีตามปัญหาข้อหานี้ เมื่อข้อเท็จจริงปรากฏว่า สถานีนำร่อง (บริเวณสันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยา) เป็นอาคารที่พักและที่ทำการของผู้นำร่อง และเป็นการเดินทางเพื่อไปทำการนำร่องให้แก่เรือสินค้าที่ใช้ผู้นำร่องในเขตซึ่งบังคับให้เป็นเขตที่ต้องเดินเรือโดยมีผู้นำร่อง

เมื่อข้อ ๖๘ แห่งกฎกระทรวงเศรษฐการ ว่าด้วยการนำร่องฯ กำหนดให้หน้าที่ในการจัดหายานพาหนะเพื่อใช้ในการเดินทางไปกลับระหว่างที่พักหรือที่ทำการของผู้นำร่องกับเรือที่ใช้ผู้นำร่องเป็นหน้าที่ของเจ้าของเรือหรือตัวแทนของเจ้าของเรือ หากหน้าที่ดังกล่าวก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายอย่างใดขึ้น เจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือย่อมต้องรับภาระในค่าใช้จ่ายนั้น คณะกรรมการกฤษฎีกา (กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ ๔) จึงเห็นว่า เจ้าของเรือหรือตัวแทนของเจ้าของเรือต้อง

เป็นผู้รับภาระในค่าบริการเรือยนต์รับ-ส่ง ผู้นำร่องระหว่างสถานีนำร่อง (บริเวณสันดอนปาก

แม่น้ำเจ้าพระยา) กับเรือสินค้าที่เข้าและออกเขตท่าเรือกรุงเทพฯ ที่ใช้ผู้นำร่องซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่สืบเนื่อง

จากหน้าที่ในการจัดหายานพาหนะมาเพื่อใช้ในการเดินทางไปหรือกลับระหว่างที่พักหรือที่ทำการของผู้นำร่องกับเรือที่ใช้ผู้นำร่องในเขตท่าใด ๆ ตามข้อ ๖๘ \*(๑๒) แห่งกฎกระทรวงเศรษฐการ ว่าด้วยการนำร่องฯ

(ลงชื่อ) อัคราทร จุฬารัตน

(นายอัคราทร จุฬารัตน)

เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

กรกฎาคม ๒๕๕๒

-----  
\*(๑) ข้อ ๖๘ การเดินทางไปหรือกลับระหว่างที่พักหรือที่ทำการของผู้นำร่องกับเรือที่ใช้ผู้นำร่องในเขตท่าใด ๆ ให้เป็นหน้าที่ของเจ้าของเรือ หรือตัวแทนของเจ้าของเรือที่ใช้ผู้นำร่องนั้นเป็นผู้จัดหายานพาหนะที่มีความปลอดภัยและเหมาะสมแก่ฐานะของผู้นำร่อง

\*(๒) มาตรา ๔ การนำร่องนั้น ให้อยู่ในอำนาจและความควบคุมของรัฐบาล ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงที่กรมเจ้าท่าสังกัดเป็นเจ้าหน้าที่รักษาการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้และเพื่อการนั้น ให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงในเรื่องต่อไปนี้ คือ

๑) กำหนดคุณสมบัติผู้นำร่อง และผู้ฝึกการนำร่อง กำหนดชั้นความรู้ผู้นำร่อง วิธีการที่จะสอบความรู้และออกใบอนุญาตแก่ผู้ที่ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้นำร่อง

๒) กำหนดหน้าที่และมรรยาทของผู้นำร่อง

๓) กำหนดจำนวนผู้นำร่องที่จะอนุญาตให้ทำการนำร่องและจำนวนผู้ฝึก  
การนำร่องประจำท่า หรือน่านน้ำแห่งใดแห่งหนึ่ง

๔) กำหนดค่าธรรมเนียมสอบไล่ผู้นำร่อง

๕) กำหนดวิธีการเก็บ และแบ่งเงินผลประโยชน์ที่ได้มาเนื่องในการนำร่อง  
เป็นต้นว่า จะแบ่งให้แก่ผู้นำร่องและผู้ฝึกการนำร่องเท่าใด แบ่งเป็นเงินสำรองหรือเงินทุน  
ตั้งไว้เพื่อการใดและเก็บไว้ ณ ที่ใดเท่าใด

๖) กำหนดเขตท่าหรือน่านน้ำใด ๆ ให้มีการนำร่อง โดยใช้เจ้าหน้าที่ของ  
รัฐบาล หรือของเทศบาล หรือหุ้นส่วนบริษัทหรือเอกชน ทำการนำร่องตลอดถึงวางข้อบังคับ  
ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องการนั้น

๗) กำหนดเขตท่าหรือน่านน้ำใด ๆ ซึ่งบังคับให้เป็นเขตที่ต้องเดินเรือโดย  
มีผู้นำร่อง ตลอดถึงวางข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับขนาดและชนิดของเรือที่ยกเว้นไม่ต้อง  
บังคับใช้ผู้นำร่อง การเพิ่มหรือลดหย่อนค่าจ้างนำร่องแก่เรือบางประเภท

๘) กำหนดขนาดเรือที่จะต้องเสียค่าจ้างนำร่อง และพิกัดค่าจ้างนำร่อง

๙) กำหนดการลงทัณฑ์และจัดตั้งคณะกรรมการพิจารณาการลงทัณฑ์แก่  
ผู้นำร่อง เมื่อผู้นำร่องกระทำผิดกฎข้อบังคับซึ่งว่าด้วยหน้าที่และมรรยาทของผู้นำร่อง  
ทัณฑ์ที่จะลงได้นั้นมี ๒ สถานคือ

ก. ตำหนิโทษเป็นลายลักษณ์อักษร

ข. ปรับเป็นเงินไม่เกินร้อยบาทหรือลดชั้นเงินเดือนหรือตัดเงินเดือน  
แล้วแต่กรณี

๑๐) กำหนดแบบบัญชีและรายงานสำหรับให้ผู้นำร่องหรือห้างหุ้นส่วน  
หรือบริษัทหรือเทศบาลที่ทำการนำร่อง ทำยื่นต่อกรมเจ้าท่าเป็นครั้งคราวตามที่เห็นสมควร  
กฎกระทรวงนั้น เมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

\* (๓) โปรดดูเชิงอรรถที่ ๑, ข้างต้น

\* (๔) ข้อ ๕๒ เขตท่าหรือน่านน้ำ ซึ่งบังคับให้เป็นเขตที่ต้องเดินเรือ โดยมี  
ผู้นำร่องนั้นให้กำหนดเขตไว้ ดังต่อไปนี้

(๑) ตั้งแต่เขตนํ้าลึกประมาณ ๘ เมตร นอกสันดอน ซึ่งปรากฏในแผนที่  
สันดอน ปากน้ำเจ้าพระยาใกล้กับสถานีนำร่อง ผ่านเขตท่าเรือกรุงเทพฯ ตลอดจนสุดเขต  
ด้านเหนือของท่าเรือกรุงเทพฯ

(๒) เขตท่าหรือน่านน้ำอื่น ๆ นอกจากที่กล่าวไว้ใน (๑) ตามแต่จะได้ออก  
กฎกระทรวงเพิ่มเติมต่อไป

\* (๕) โปรดดูเชิงอรรถที่ ๑, ข้างต้น

\* (๖) โปรดดูเชิงอรรถที่ ๑, ข้างต้น

\* (๗) รายงานการประชุมเรื่องเรือยนต์รับ-ส่ง เจ้าพนักงานนำร่อง ครั้งที่  
๔/๒๕๔๑ เมื่อวันที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๔๑

"๑. สถานีนำร่องสมุทรปราการเป็นอาคารที่ทำการและที่พักของเจ้าพนักงาน  
นำร่อง เป็นอาคาร ๔ ชั้น แต่ละชั้นมีรายละเอียด ดังนี้

๑.๑ ชั้น ๑ เป็นห้องเครื่องกำเนิดไฟฟ้า ถังน้ำจืด ถังน้ำมันเชื้อเพลิง และห้อง  
เก็บวัสดุต่าง ๆ

๑.๒ ชั้น ๒ เป็นห้องพักของเจ้าหน้าที่ต่าง ๆ

๑.๓ ชั้น ๓ เป็นห้องพักเจ้าหน้าที่สื่อสาร ห้องปฏิบัติการทางเรือ ห้องทำงานของ  
สถานี ห้องอาหารและห้องประกอบอาหาร

๑.๔ ชั้น ๔ เป็นห้องพักเจ้าพนักงานนำร่อง"

\*(๘) โปรตดูเชิงอรรถที่ ๑,ข้างต้น

\*(๙) โปรตดูเชิงอรรถที่ ๔,ข้างต้น

\*(๑๐) โปรตดูเชิงอรรถที่ ๑,ข้างต้น

\*(๑๑) โปรตดูเชิงอรรถที่ ๑,ข้างต้น

\*(๑๒) โปรตดูเชิงอรรถที่ ๑,ข้างต้น

ชไมพร/แก้ไข

๙ ตุลาคม ๒๕๔๕

A+B(C)