



กฎกระทรวง

กำหนดหลักเกณฑ์การนำร่องและอัตราค่าจ้างนำร่องในเขตท่าเรือศรีราชา

เขตท่าเรือจังหวัดสงขลา และเขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

พ.ศ. ๒๕๕๓

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๔ (๓) (๕) (๖) (๗) และ (๘) แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๔๗๗ (ฉบับที่ ๒) อันเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๕ ประกอบกับมาตรา ๓๒ มาตรา ๓๓ มาตรา ๓๔ มาตรา ๔๑ และมาตรา ๔๓ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิก

(๑) กฎกระทรวง ฉบับที่ ๒๕ (พ.ศ. ๒๕๑๗) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๔๗๗ (ฉบับที่ ๒)

(๒) กฎกระทรวง ฉบับที่ ๕๒ (พ.ศ. ๒๕๓๑) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๔๗๗ (ฉบับที่ ๒)

(๓) กฎกระทรวง ฉบับที่ ๕๕ (พ.ศ. ๒๕๓๕) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๔๗๗ (ฉบับที่ ๒)

(๔) กฎกระทรวง ฉบับที่ ๗๒ (พ.ศ. ๒๕๔๕) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๔๗๗ (ฉบับที่ ๒)

ข้อ ๒ ให้เขตท่าเรือดังต่อไปนี้เป็นเขตท่าเรือที่ต้องเดินเรือโดยมีผู้นำร่อง

(๑) เขตท่าเรือศรีราชา ตามที่กำหนดในกฎกระทรวงกำหนดเขตท่าเรือศรีราชา พ.ศ. ๒๕๔๕

(๒) เขตท่าเรือจังหวัดสงขลา

- ด้านเหนือ - เส้นโค้งตรงจากฝั่งไปทางทิศตะวันออกตามแนวเส้นขนานละติจูดผ่านยอดเขาบนเกาะเมว ณ จุดซึ่งอยู่สูง ๓๓ เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง
- ด้านตะวันออก - แนวลองจิจูด ๑๐๐ องศา ๓๗ ลิปดาตะวันออก
- ด้านใต้ - เส้นโค้งตรงจากเสาหินบนแหลมสมิหลาไปทางทิศตะวันออกตามแนวเส้นขนานละติจูด
- ด้านใต้ในทะเลสาบ - เส้นโค้งตรงจากจุดพิกัดละติจูด ๐๗ องศา ๑๑ ลิปดา ๓๓ พิลิปดาเหนือ ลองจิจูด ๑๐๐ องศา ๓๔ ลิปดา ๕๘.๕ พิลิปดาตะวันออก ปลายแหลมสน ไปยังปากคลองสำโรงด้านใต้ริมฝั่งตะวันออกของทะเลสาบสงขลา

(๓) เขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕๘ (พ.ศ. ๒๕๓๕) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖

ข้อ ๓ เรือที่เคลื่อนเดินหรือเข้าออกในเขตท่าเรือตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๒ ต้องใช้ผู้นำร่องของรัฐบาล เว้นแต่เรือดังต่อไปนี้

(๑) เรือของรัฐบาลไทย

(๒) เรือของรัฐบาลต่างประเทศ

(๓) เรือที่มีขนาดความยาวตลอดลำต่ำกว่า ๑๖๕ ฟุต (๕๐.๒๕ เมตร)

(๔) เรือที่ชักธงไทยประเภทบรรทุกสินค้าล้อย่นที่มีนายเรือสัญชาติไทยเป็นผู้ควบคุมเรือเดินเป็นการประจําระหว่างท่าเรือภายในราชอาณาจักร

(๕) เรือที่ชักธงไทยที่มีนายเรือสัญชาติไทยและมีขนาดความยาวตลอดลำไม่เกิน ๔๕๐ ฟุต (๑๓๗.๒๐ เมตร) ในกรณีดังต่อไปนี้

(ก) เรือที่ใช้สำหรับทำการขนส่งของหรือคนโดยสารทางทะเลชายฝั่งในราชอาณาจักร

(ข) เรือเดินทะเลระหว่างประเทศที่เข้าออกในเขตท่าเรือศรียาตามข้อ ๒ (๑) เพื่อเข้ามาจอดทอดสมอหรือเทียบท่านอกอาณาบริเวณท่าเรือแหลมฉบังของการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยนายเรือลำดังกล่าวได้เคยนำเรือลำนั้นเข้าออกในเขตท่าเรือศรียาโดยใช้ผู้นำร่องมาแล้วไม่น้อยกว่าสองเที่ยว และในกรณีที่นายเรือลำดังกล่าวเปลี่ยนเรือต้องนำเรือลำใหม่เข้าออกในเขตท่าเรือศรียาโดยใช้ผู้นำร่องมาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งเที่ยว

(ก) เรือเดินทะเลระหว่างประเทศที่เข้าออกในเขตท่าเรือจังหวัดสงขลาหรือเขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดตามข้อ ๒ (๒) หรือ (๓) แล้วแต่กรณี โดยนายเรือลำดังกล่าวได้เคยนำเรือลำนั้นเข้าออกในเขตท่าเรือจังหวัดสงขลาหรือเขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดโดยใช้ผู้นำร่องมาแล้วไม่น้อยกว่าสี่เที่ยว และในกรณีที่นายเรือลำดังกล่าวเปลี่ยนเรือต้องนำเรือลำใหม่เข้าออกในเขตท่าเรือจังหวัดสงขลาหรือเขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดโดยใช้ผู้นำร่องมาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งเที่ยว

เรือที่ได้รับการยกเว้นตามวรรคหนึ่งจะใช้ผู้นำร่องของรัฐบาลก็ได้ แต่ต้องเสียค่าจ้างนำร่องตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวงนี้ และรัฐมนตรีสามารถลดหย่อนค่าจ้างนำร่องให้เป็นการเฉพาะรายก็ได้

ข้อ ๔ ภายในเขตท่าเรือตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๒ ให้มีผู้นำร่องที่จะอนุญาตให้ทำการนำร่องและผู้ฝึกการนำร่องของรัฐบาลได้ในแต่ละเขตท่าเรือ ตามจำนวนดังต่อไปนี้

(๑) เขตท่าเรือศรีราชา ให้มีผู้นำร่องที่จะอนุญาตให้ทำการนำร่องได้ไม่เกินสามสิบคน และมีผู้ฝึกการนำร่องของรัฐบาลได้ไม่เกินสิบคน

(๒) เขตท่าเรือจังหวัดสงขลา ให้มีผู้นำร่องที่จะอนุญาตให้ทำการนำร่องได้ไม่เกินสิบคน และมีผู้ฝึกการนำร่องของรัฐบาลได้ไม่เกินสามคน

(๓) เขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ให้มีผู้นำร่องที่จะอนุญาตให้ทำการนำร่องได้ไม่เกินสิบสองคน และมีผู้ฝึกการนำร่องของรัฐบาลได้ไม่เกินหกคน

ข้อ ๕ เมื่อใช้ผู้นำร่องในเขตท่าเรือจังหวัดสงขลาหรือเขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดตามข้อ ๒ (๒) หรือ (๓) แล้วแต่กรณี ต้องเสียค่าจ้างนำร่องทั้งขาเข้าและขาออกแม้ว่าจะใช้ผู้นำร่องเพียงขาเดียว ตามขนาดของเรือและอัตราที่กำหนดดังต่อไปนี้

(๑) เรือที่มีขนาดความยาวตลอดลำไม่เกิน ๑๖๕ ฟุต (๕๐.๒๕ เมตร) คิดค่าจ้างนำร่อง ๑,๖๐๐ บาท ถ้าเกิน ๑๖๕ ฟุต (๕๐.๒๕ เมตร) ส่วนที่เกินฟุตละ ๑๐ บาท เศษของ ๑ ฟุต ให้คิดเป็น ๑ ฟุต

(๒) เรือที่กินน้ำลึกเกิน ๑๐ ฟุต (๓.๐๕ เมตร) ให้คิดค่าจ้างนำร่องเพิ่มจาก (๑) สำหรับส่วนที่เกินในอัตราร้อยละสิบของอัตราค่าจ้างนำร่องที่คิดได้จาก (๑) ต่อ ๑ ฟุต เศษของ ๑ ฟุต ให้คิดเป็น ๑ ฟุต โดยส่วนที่กินน้ำลึกของเรือให้ถือเอาส่วนของเรือที่กินน้ำลึกมากที่สุดในขาเข้าขณะที่เรือเข้าจอด ณ ที่จอดเรือเรียบร้อยแล้ว หรือในขาออกขณะที่เรือจอดอยู่ ณ ที่จอดเรือก่อนออกเดินทาง

(๓) ในกรณีนำเรือเข้ามาจากนอกเขตท่าเรือหรือนำเรือออกไปนอกเขตท่าเรือตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๒ (๒) หรือ (๓) แล้วแต่กรณี ให้คิดค่าจ้างนำร่องเพิ่มอีกไมล์ทะเลละ ๕๐๐ บาท เศษของ ๑ ไมล์ทะเล ให้คิดเป็น ๑ ไมล์ทะเล

สำหรับเขตท่าเรือศรีราชาตามข้อ ๒ (๑) ต้องเสียค่าจ้างนำร่องทั้งขาเข้าและขาออกแม้ว่าจะใช้ผู้นำร่องเพียงขาเดียว ตามขนาดของเรือและในอัตราครึ่งหนึ่งของอัตราค่าจ้างนำร่องตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๓๓ ทวิ (๑) และ (๒) แห่งกฎกระทรวงเศรษฐกิจ ว่าด้วยการนำร่อง ออกตามความในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๔๗๗ (ฉบับที่ ๒) ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๖๑ (พ.ศ. ๒๕๓๖) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๔๗๗ (ฉบับที่ ๒) และให้นำเรือเข้ามาจากนอกเขตท่าเรือหรือนำเรือออกไปนอกเขตท่าเรือ ให้คิดค่าจ้างนำร่องเพิ่มอีกไมล์ทะเลละ ๓๐๐ บาท เศษของ ๑ ไมล์ทะเล ให้คิดเป็น ๑ ไมล์ทะเล

ข้อ ๖ เรือที่เข้ามาจอดเทียบท่าเรือหรือเข้ามาผูกท่อนในเขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดตามข้อ ๒ (๓) ต้องเสียค่าจ้างนำร่องเข้าจอดเทียบท่าเรือหรือเข้าผูกท่อนเพิ่มขึ้นจากข้อ ๕ อีกร้อยละสิบของอัตราค่าจ้างนำร่องที่กำหนดไว้ในข้อ ๕

ข้อ ๗ การเลื่อนที่จอดเรือภายในเขตท่าเรือตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๒ ต้องเสียค่าจ้างนำร่องตามอัตราที่กำหนดดังต่อไปนี้

(๑) การเลื่อนที่จอดเรือภายในเขตท่าเรือศรีราชาตามข้อ ๒ (๑) ต้องเสียค่าจ้างนำร่องตามขนาดของเรือและในอัตราที่กำหนดไว้ในข้อ ๓๔ (๑) แห่งกฎกระทรวงเศรษฐกิจ ว่าด้วยการนำร่อง ออกตามความในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๔๗๗ (ฉบับที่ ๒) ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๖๑ (พ.ศ. ๒๕๓๖) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๔๗๗ (ฉบับที่ ๒)

(๒) การเลื่อนที่จอดเรือภายในเขตท่าเรือจังหวัดสงขลาและเขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดตามข้อ ๒ (๒) หรือ (๓) แล้วแต่กรณี ต้องเสียค่าจ้างนำร่องในอัตราร้อยละสามสิบของอัตราค่าจ้างนำร่องที่กำหนดไว้ในข้อ ๕ และเฉพาะเขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ให้การเลื่อนเรือเข้าจอดเทียบท่าเรือหรือเข้าผูกท่อน ต้องเสียค่าจ้างนำร่องในอัตราร้อยละสี่สิบของอัตราค่าจ้างนำร่องที่กำหนดไว้ในข้อ ๕

ข้อ ๘ เรือใดใช้ผู้นำร่องทำการนำร่องเรือเข้าหรือออกหรือเลื่อนที่จอดเรือนอกเวลาราชการหรือในวันหยุดราชการ ต้องเสียค่าจ้างนำร่องล่วงเวลาดังต่อไปนี้

(๑) ในเขตท่าเรือศรีราชาตามข้อ ๒ (๑) ต้องเสียค่าจ้างนำร่องล่วงเวลาเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งเท่าของอัตราค่าจ้างนำร่องที่กำหนดไว้ในข้อ ๕ วรรคสอง และข้อ ๗ (๑)

(๒) ในเขตท่าเรือจังหวัดสงขลาตามข้อ ๒ (๒) ต้องเสียค่าจ้างนำร่องล่วงเวลาเพิ่มขึ้นอีกกึ่งหนึ่งของอัตราค่าจ้างนำร่องที่กำหนดไว้ในข้อ ๕ วรรคหนึ่ง และข้อ ๗ (๒)

(๓) ในเขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดตามข้อ ๒ (๓) ต้องเสียค่าจ้างนำร่องล่วงเวลาเพิ่มขึ้นอีกกึ่งหนึ่งของอัตราค่าจ้างนำร่องที่กำหนดไว้ในข้อ ๕ วรรคหนึ่ง ข้อ ๖ และข้อ ๗ (๒) แล้วแต่กรณี

ในการพิจารณาว่าเรือใดมีการนำร่องเรือเข้าหรือออกหรือเลื่อนที่จอดเรือตามวรรคหนึ่งนั้น ให้ถือขณะเมื่อสมอพื้นน้ำ หรือเชือกทุกเส้นหลุดจากฝั่ง หรือทุ่น หรือที่ผูกเรือเป็นเกณฑ์ แล้วแต่กรณี

ข้อ ๕ เงินค่าจ้างนำร่องที่เก็บได้ทั้งหมดตามกฎหมายนี้ ให้แบ่งจ่ายให้แก่ผู้นำร่อง โดยให้ผู้นำร่องได้รับเงินค่าจ้างนำร่องล่วงเวลาที่เก็บตามข้อ ๘ ทั้งหมด รวมทั้งอีกร้อยละสิบสองของค่าจ้างนำร่องตามพิกัดค่าจ้างนำร่องทั้งหมด ทั้งนี้ ต้องไม่เกินปีละสี่ล้านแปดแสนบาทในแต่ละเขตท่าเรือ ส่วนที่เหลือให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ

ส่วนแบ่งจากเงินค่าจ้างนำร่องที่ผู้นำร่องแต่ละคนจะได้รับตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่อธิบดีกรมเจ้าท่ากำหนด

ให้ไว้ ณ วันที่ ๔ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๓

เกื้อกูล ด้านชัยจิตร

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ปฏิบัติราชการแทน

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ เนื่องจากหลักเกณฑ์การนำร่อง อัตราค่าจ้างนำร่อง และการแบ่งจ่ายเงินค่าจ้างนำร่องที่ใช้บังคับอยู่ในเขตท่าเรือศรีราชา เขตท่าเรือ จังหวัดสงขลา และเขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดยังไม่เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน ประกอบกับ มีการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางเรือเพิ่มมากขึ้น สมควรปรับปรุงหลักเกณฑ์การนำร่อง อัตราค่าจ้างนำร่อง และการแบ่งจ่ายเงินค่าจ้างนำร่องในเขตท่าเรือทั้งสามแห่งดังกล่าวเสียใหม่ เพื่อส่งเสริมการนำร่อง ของกองเรือไทยและคนประจำเรือสัญชาติไทย และช่วยลดภาระให้แก่ผู้นำร่องของรัฐบาล รวมทั้งยัง เป็นการสนับสนุนระบบการขนส่งชายฝั่งด้วยเรือบรรทุกสินค้าล้อเลื่อน และระบบการขนส่งของหรือ คนโดยสารทางทะเลชายฝั่งในราชอาณาจักร ซึ่งส่งผลต่อการพัฒนากิจการพาณิชยกรรมของประเทศไทย โดยรวม จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้