

กฎหมายพาณิชย์นาวี

Maritime Law



ตามหลักสูตรสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ
หลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง พุทธศักราช 2546 (เพิ่มเติม พ.ศ. 2548)
ประเภทวิชาบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์

รหัสวิชา 3214-2010

กฎหมายพาณิชย์นาวี

(Maritime Law)

ตามหลักสูตรสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ

หลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง พุทธศักราช 2546 (เพิ่มเติม พ.ศ. 2548)

ประเภทวิชาบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์

จำนวน 3 หน่วยกิต

ผู้เขียน : ดร. คำนาย อภิปรัชญาสกุล FCILT, ESlog, SCORMaster, CPIM

จัดพิมพ์โดย



บริษัท ไฟกัสมีเดีย แอนด์ พับลิชซิ่ง จำกัด

75 ถนนปัญญาอินทรา แขวงบางชัน เขตคลองสามวา กรุงเทพมหานคร 10510

มือถือ 085-261-1551 โทร. 02-1752986-7 โทรสาร. 02-1753499

<http://www.logisticsfocus.net>

ข้อมูลทางบรรณานุกรมของหอสมุดแห่งชาติ

กฎหมายพาณิชย์นาวี (Maritime Law)

ผู้แต่ง ดร.ค่านาย อภิปรัชญาสกุล FCILT.ESLog, SCORMaster, CPIM

จำนวนหน้า 220 หน้า

ISBN : 978-974-280-054-3

ราคา 150 บาท

พิมพ์ครั้งที่ 1 พ.ศ. 2557 จำนวนที่พิมพ์ 1,500 เล่ม

สงวนลิขสิทธิ์ตามพระราชบัญญัติการพิมพ์ พ.ศ. 2537

พิมพ์ที่ : บริษัท ไฟกส์มีเดีย แอนด์ พับลิชชิง จำกัด

75 ถนนปัญญาอินทรา แขวงบางชัน เขตคลองสามวา กรุงเทพฯ 10510

Tel : 02-1752986-7 Fax : 02-1753499

<http://www.logisticsfocus.net>

จำหน่ายโดย : บริษัท ดวงกลมสมัย จำกัด

15/234 ซอยเสือใหญ่อุทิศ ถนนรัชดาภิเษก แขวงจันทระเกษม

เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

Tel : 0-2930-6215-8, 0-2541-7375-6, Fax : 0-2541-7377, 0-2930-7733

E-mail: dktoday@dktoday.net

<http://www.dktoday.net>

ข้อความ ทฤษฎี และรูปภาพประกอบที่ปรากฏหนังสือเล่มนี้ เป็นข้อมูลที่ผู้เขียนได้รวบรวมจากหลายแหล่งตามที่ระบุในบรรณานุกรม ร่วมกับแนวคิดในการประยุกต์ใช้งาน และความคิดเห็นส่วนตัวของผู้เขียนเพื่อให้เกิดความสมบูรณ์ทางวิชาการมากที่สุด ทางผู้จัดทำหนังสือมีหน้าที่รับชม และจัดจำหน่ายเท่านั้น มิได้มีส่วนรับผิดชอบเกี่ยวกับความผิดด้านกฎหมายลิขสิทธิ์แต่ประการใด ซึ่งบทความ ข้อมูล หรือรายละเอียดต่างๆ ที่ปรากฏในหนังสือเล่มนี้ ได้ผ่านการเตรียมและการตรวจทาน อย่างถี่ถ้วนแล้ว เพื่อให้ได้ความถูกต้องสมบูรณ์มากที่สุดเท่าที่ความสามารถกระทำได้ก่อนการตีพิมพ์เผยแพร่ อย่างไรก็ตาม ความเสียหายอันอาจเกิดขึ้นจากการนำบทความ ข้อมูลหรือรายละเอียดที่ปรากฏในหนังสือ ฉบับนี้ไปใช้ ไม่ว่าจะโดยสาเหตุหรือลักษณะใดๆ ก็ตามทางผู้เขียนและผู้จัดทำหนังสือมิได้มีภาระหน้าที่ในการรับผิดชอบแต่ประการใดทั้งสิ้น

ลักษณะรายวิชา

- | | |
|----------------------|--|
| 1. รหัสและชื่อวิชา | 3214-2010 กฎหมายพาณิชย์นาวี
(Maritime Law) |
| 2. สภาพรายวิชา | วิชาชีพบังคับ หลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)
พุทธศักราช 2546 (เพิ่มเติม พ.ศ. 2548) ประเภทวิชาบริหารธุรกิจ
สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ สำนักงานคณะกรรมการ
การอาชีวศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ |
| 3. ระดับรายวิชา | ภาคเรียนที่ 4 |
| 4. พื้นฐาน | โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน |
| 5. เวลาที่ศึกษา | เรียนทฤษฎี 3 คาบต่อสัปดาห์ เรียนปฏิบัติ - คาบต่อสัปดาห์
รวมทั้งสิ้น 54 คาบ ตลอดภาคเรียน และควรมีเวลาศึกษานอกเวลา
อีก 3 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ |
| 6. หน่วยกิต | 3 หน่วยกิต (3-0-3) |
| 7. จุดประสงค์รายวิชา | 1. มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมาย สนธิสัญญาและข้อตกลง
ระหว่างประเทศว่าด้วยการประกอบธุรกิจพาณิชย์นาวี
2. สามารถบันทึกและรายงานตามคำแนะนำขององค์กรทางทะเล
ระหว่างประเทศ
3. เห็นคุณค่าและความสำคัญเกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์นาวี |
| 8. มาตรฐานรายวิชา | 1. ดำเนินการตามขอบเขตของการใช้กฎหมาย สนธิสัญญาและ
ข้อตกลงระหว่างประเทศว่าด้วยการประกอบธุรกิจพาณิชย์นาวี
2. บันทึกและรายงานตามคำแนะนำขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ |
| 9. คำอธิบายรายวิชา | ศึกษาเกี่ยวกับกฎหมาย สนธิสัญญาและข้อตกลงระหว่างประเทศ
ว่าด้วยการประกอบธุรกิจพาณิชย์นาวี โดยศึกษาทั้งบริบทและวิวิจการศึกษา
ความ ขอบเขตและอำนาจเอกสารในการพิจารณาดี สิทธิในการยึด
อายัดเรือและสินค้า กฎหมายและข้อตกลงว่าด้วยการช่วยเหลือ หรือ
สินค้า เรือโดนกัน ตลอดจนการ เสียค่าชดเชย ค่าเสียหาย และความ
รับผิดชอบในการชดใช้ การบันทึกและรายงานตามคำแนะนำของ
องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ |

กิตติกรรมประกาศ

ตำรา กฎหมายพาณิชย์ เล่มนี้ จัดทำขึ้นเพื่อประกอบการเรียนโดยเป็นตำราชุด ประเภทวิชา บริหารธุรกิจ สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ หลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง และระดับปริญญาตรี การผลิตตำราโลจิสติกส์ต้องอาศัยรูปภาพจำนวนมากเพื่อให้เกิดความสมบูรณ์ในเชิงเนื้อหา ร่วมกับทฤษฎี และประสบการณ์ที่แท้จริงของผู้เขียนด้านโลจิสติกส์ ให้สามารถประยุกต์ใช้เพื่อสร้างขีดความสามารถ ในการแข่งขันของประเทศ ตำราเล่มนี้จะไม่สามารถเกิดขึ้นได้ถ้า ไม่มีแผ่นดินไทย ที่ให้ผู้เขียนได้เกิดขึ้นมา ศาสนาที่สอนให้ผู้เขียนเป็นผู้ให้และปฏิบัติตนอยู่ในศีลธรรมอันดี พระมหากษัตริย์ไทยทุกพระองค์ที่ท่านทรง ห่วงใยแผ่นดิน กอบกู้เอกราช ให้พสกนิกรทุกคนในประเทศมีความสุข พ่อขุนรามคำแหงมหาราช ที่ทรงประดิษฐ์ อักษรไทยซึ่งเป็นรากฐานของหนังสือไทยที่ใช้อยู่จนถึงปัจจุบัน ทำให้มีหนังสือไทยในการเขียนตำราครั้งนี้ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดชมหาราช ที่ผู้เขียนได้เกิดภายใต้ร่มโพธิสมภารของท่าน ได้ยึด แนวทางการปฏิบัติในรูปของระบบเศรษฐกิจพอเพียงในการดำเนินชีวิต และใช้แนวพระราชดำริของท่าน ในการดำเนินชีวิต บรรพบุรุษทุกท่านที่ให้ชีวิต และจิตวิญญาณของการเป็นผู้ให้ ถึงแม้จะเกิดในครอบครัว ที่ฐานะไม่ดีนัก ประชาชนชาวไทยทุกท่านที่เสียภาษีบำรุงประเทศชาติ ให้มีโครงสร้างพื้นฐานของประเทศที่ดี มีสถาบันการศึกษาให้ศึกษา ทั้งในระดับโรงเรียน และมหาวิทยาลัย คณาจารย์ที่ประสาทความรู้อย่างต่อเนื่อง ทั้งในประเทศไทย และต่างประเทศ ครอบครัว เพื่อนร่วมงาน หุ่นส่วน พนักงานทุกคนที่ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มบริษัท ที่ให้กำลังใจในการฝ่าฟันอุปสรรคต่างๆ จนสามารถผ่านพ้นวิกฤตได้ เจ้าของตำราทุกเล่มที่ผู้เขียนอ้างอิง เจ้าของบทความ ตราผลิตภัณฑ์ที่มีในตำรา ซึ่งผู้เขียนให้ใช้ข้อความที่เกี่ยวข้องกับบทความ เนื้อหาตำรา ตราผลิตภัณฑ์ ที่มีในตำราในการเผยแพร่ อ้างอิง โดยไม่ถือว่าเป็นการละเมิดลิขสิทธิ์

คำนำ

กฎหมายพาณิชย์นาวี เป็นวิชาหนึ่งในหลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง ประเภทวิชาบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ และหลักสูตรในระดับปริญญาตรี โดยวิชานี้แต่งขึ้นขึ้นเพื่อให้ผู้เรียนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมาย สนธิสัญญาและข้อตกลงระหว่างประเทศ ว่าด้วยการประกอบธุรกิจพาณิชย์นาวี สามารถบันทึกและรายงานตามคำแนะนำขององค์กรทางทะเล ระหว่างประเทศ และเห็นคุณค่าและความสำคัญเกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์นาวี ซึ่งครอบคลุมบทเรียน 14 บทเรียน โดยมุ่งให้ผู้ศึกษาได้มีความรู้สามารถนำความรู้ไปใช้ประโยชน์ในงานโลจิสติกส์ระหว่างประเทศได้

ที่ผ่านมามีคณาจารย์หลายท่านได้ติดต่อมาที่ผู้เขียนในฐานะผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ และคุ้นเคยกับหลักสูตรในวิชาต่างๆ ด้านโลจิสติกส์ ในระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง และหลักสูตรในระดับปริญญาตรี ซึ่งใช้ในการกำหนดลักษณะงานแห่งชาติระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ (National Vocational Qualification :NVQ) ของประเทศอังกฤษ และประเทศออสเตรเลีย และในฐานะผู้ทรงคุณวุฒิภาคเอกชนที่เข้าร่วมในการพัฒนาหลักสูตรสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ ของสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา และผู้เขียนเป็นนักการศึกษา ซึ่งสมควรอย่างยิ่งที่จะมีส่วนร่วมในการพัฒนาระบบการศึกษาไทย จึงได้พัฒนาตำราด้านโลจิสติกส์ และการจัดการซัพพลายเชนโดยสอดคล้องกับจุดหมายของหลักสูตร จุดประสงค์สาขาวิชาครบถ้วนทุกรายวิชา

เนื่องจากการพัฒนาตำราชุดนี้ครั้งแรก ซึ่งผู้เขียนกำลังจัดทำคู่มือผู้สอน และเอกสารการนำเสนอ (Power Point Presentation File) และระบบอบรมอาจารย์ผู้สอน (Logistics Certified Teacher) ถ้าส่วนใดส่วนหนึ่งของตำรามีข้อบกพร่อง และต้องการแนะนำเพิ่มเติม เพื่อให้ปรับปรุงให้เป็นตำราที่ทรงคุณค่า กรุณาติดต่อมาที่ kumnai@logisticsfocus.net ผู้เขียนขอขอบคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

ดร. คำนาย อภิปรัชญาสกุล

Ph.D.,FCILT,ESLog,SCORMaster,CPIM

สารบัญ

บทที่ 1 ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์

● บทนำของกฎหมายพาณิชย์.....	2
● ขอบเขตของกฎหมายพาณิชย์.....	4
● ประโยชน์ของกฎหมายพาณิชย์.....	5
● วิวัฒนาการของกฎหมายทะเล.....	6
● วิวัฒนาการของกฎหมายทะเลไทย.....	14

บทที่ 2 ลักษณะทั่วไปเกี่ยวกับเรือ และเอกลักษณ์ของเรือ

● ลักษณะทั่วไปของเรือ.....	18
● เอกลักษณ์ของเรือ.....	20

บทที่ 3 กรรมสิทธิ์แห่งเรือ และอำนาจของรัฐเหนือเรือ

● กรรมสิทธิ์แห่งเรือ.....	30
● อำนาจของรัฐเหนือเรือ.....	33

บทที่ 4 เรือในฐานะทรัพย์สิน

● มาตรการกำหนดเกี่ยวกับความสามารถของผู้ควบคุมเรือ.....	40
● อำนาจของเจ้าของเรือเหนือเรือของตน.....	42
● ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ.....	46
● ความรับผิดชอบพิเศษสำหรับเรือบางชนิด.....	50
● สิทธิของเจ้าหนี้เหนือเรือ (การยึดเรือ).....	53

บทที่ 5 สัญญาเช่าเรือ

● การใช้ประโยชน์จากเรือ.....	58
● สัญญาที่เกิดจากการใช้ประโยชน์จากเรือ.....	59
● ลักษณะสัญญาเช่าเรือ.....	60
● ปัญหาทางกฎหมายจากสัญญาเช่าเรือ.....	62

บทที่ 6 สัญญารับขนทางทะเล

● สัญญารับขนทางทะเล.....	78
● ใบตราส่งสินค้า.....	81
● หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง.....	84

● การชดใช้ค่าเสียหาย.....	87
● พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534.....	88

บทที่ 7 การโดนกันของเรือ

● เหตุอุบัติเหตุทางทะเล.....	102
● การโดนกันของเรือ.....	102
● พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522.....	104
● พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. 2548.....	106

บทที่ 8 การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

● หลักการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล	114
● การเฉลี่ยความเสียหายทางทะเล.....	117
● พระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. 2550.....	121

บทที่ 9 ปัญหาเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวีของไทย

● ปัญหาเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวีไทย.....	103
● ปัญหาเรื่องการกักเรือ.....	133
● พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534.....	137

บทที่ 10 การจำนองเรือ และบุริมสิทธิทางทะเล

● หมวด 1 การจำนองเรือ.....	147
● หมวด 2 บุริมสิทธิทางทะเล.....	147
● บทเฉพาะกาล.....	151
● อัตราค่าธรรมเนียม.....	151

บทที่ 11 การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ

● การใช้สิทธิเรียกร้องในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป.....	157
● หลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป.....	157
● คดีเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป.....	160

บทที่ 12 พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521

● พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521	162
● พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2548.....	171

บทที่ 13 ประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 58

 ประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 58.....	174
--	-----

บทที่ 14 พระราชบัญญัติเรือสยาม

 พระราชบัญญัติเรือสยามพุทธศักราช 2481.....	179
---	-----

บรรณานุกรม.....	205
-----------------	-----

ประวัติผู้เขียน.....	207
----------------------	-----

Professional Engineering Design and Project Management



DAP-ED	Engineering Design
DAP-CM	Construction Management
DAP-FM	Feasibility Manangement
DAP-RM	Real Estate Management
DAP-TM	Trunkey Project Management



Reference Customers



บริษัท ไดวาริส เอเชียแปซิฟิก จำกัด

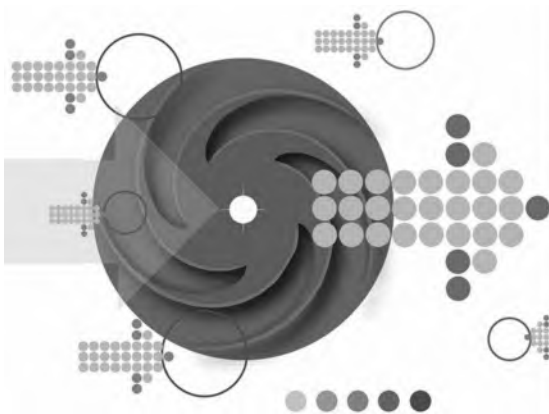
75 ถนนปทุมธานีอินทรา แขวงบางชัน เขตคลองสามวา กรุงเทพฯ 10510

โทร. 085-261-1551, 02-175-2986-7 โทรสาร. 02-175-3499

E-mail: support@dap.co.th

บทที่ 1

ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์นาวี Introduction to Maritime Law



- บทนำกฎหมายพาณิชย์นาวี
- ขอบเขตของกฎหมายพาณิชย์นาวี
- ประโยชน์ของกฎหมายพาณิชย์นาวี
- วิวัฒนาการของกฎหมายทะเล
- วิวัฒนาการของกฎหมายทะเลไทย

วัตถุประสงค์เชิงพฤติกรรม

1. เข้าใจที่มาของกฎหมายพาณิชย์นาวี
2. เข้าใจขอบเขตของกฎหมายพาณิชย์นาวี
3. เข้าใจประโยชน์ของกฎหมายพาณิชย์นาวี
4. ทราบวิวัฒนาการของกฎหมายทะเล
5. ทราบวิวัฒนาการของกฎหมายทะเลไทย

1. บทนำกฎหมายพาณิชย์นาวี

กฎหมายทะเล หรือกฎหมายพาณิชย์นาวี หมายถึง บทบัญญัติแห่งกฎหมายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือในทะเล (Navigation sur la mer) ส่วนการใช้กฎหมายนั้นขึ้นกับวัตถุประสงค์ (object) แห่งกฎหมายนั้นว่าใช้บังคับการเดินเรือในทะเลหรือไม่ ถ้าเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับก็ถือว่าเกี่ยวข้องกับกฎหมายทะเลและกฎหมายพาณิชย์นาวี

กฎหมายลักษณะนี้จึงเป็นกฎหมายที่มีลักษณะกว้างขวางมาก รวมกฎเกณฑ์ทุกอย่างที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือในทะเล ดังนั้น จึงเกี่ยวข้องกับกฎหมายหลายสาขาดังนี้

- ทั้งกฎหมายระหว่างประเทศคือเมือง (การใช้ทะเลในยามสันติและยามสงคราม)
- กฎหมายปกครอง (วางกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการเดินเรือ การใช้ท่าเรือ)
- กฎหมายอาญา (ใช้พิจารณาความผิดที่เกิดขึ้นบนเรือ)
- กฎหมายภาษีศุลกากร (ภาษีท่าเรือ)
- กฎหมายแรงงาน (ความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของเรือ หรือผู้เช่าเรือกับลูกเรือ)

ในที่นี้ไม่สามารถศึกษากฎหมายทุกอย่างที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายทะเลได้ จึงจะศึกษาเฉพาะกฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับในความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลที่ให้บริการด้วยเรือกับบุคคลที่รับบริการนั้นเท่านั้น

สำหรับกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง นอกจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน ฯลฯ) ประมวลกฎหมายอาญา (ความผิดเกิดบนเรือขณะอยู่ในหรือนอกราชอาณาจักร) ซึ่งเกี่ยวพันกับการเดินเรือทางทะเล โดยทั่วไปแล้วยังมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยตรงอีก ดังนี้

1.1 พระราชบัญญัติ/ประกาศคณะปฏิวัติ มีดังต่อไปนี้

- พระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456
 - ภาค 1. กำหนดเขตท่า หน้าทีของนายเรือ
 - ภาค 2. การออกใบอนุญาตและการตรวจเซอร์เวย์เรือ
 - ภาค 3. กรณีเฉพาะเรื่อง การขนส่งสินค้าอันตราย การป้องกันโรคติดต่อ
- พระราชบัญญัติ เรือไทย พ.ศ. 2481
- ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 พ.ศ. 2515
- พระราชบัญญัติ ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521
- พระราชบัญญัติ ป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522
- พระราชบัญญัติ การกักเรือ พ.ศ. 2534
- พระราชบัญญัติ การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534
- พระราชบัญญัติ การจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537
- พระราชบัญญัติ การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ. 2547
- พระราชบัญญัติ ความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. 2548
- พระราชบัญญัติ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548
- พระราชบัญญัติ การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. 2550

1.2 กฎ กฎกระทรวง ข้อบังคับ คำสั่ง ประกาศ ระเบียบ มีดังต่อไปนี้

- กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 35) พ.ศ. 2552
- กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 33) พ.ศ. 2550

- กฎกระทรวงฉบับที่ 63 (พ.ศ. 2537)...ขออนุญาตปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ
- กฎกระทรวงฉบับที่ 64 (พ.ศ. 2537)...ค่าตอบแทนสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ
- กฎกระทรวง กำหนดเขตจอดเรือเกาะสมุย อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี
- ข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยการสอบความรู้ผู้ทำการในเรือ พ.ศ. 2532
- ข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยการสอบความรู้ผู้ทำการในเรือ พ.ศ. 2541
- คำสั่งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี ที่ 87/2551 เรื่องมอบอำนาจ " เจ้าท่า "

ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 (มอบให้ข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตรที่ผู้บังคับการตำรวจภูธร จังหวัดกาญจนบุรี มอบหมาย)

● ประกาศกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี ที่ 299/2550 เรื่อง การชำระค่าธรรมเนียมในเขตท่าเรือศรีราชา

● ประกาศกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีที่ 175/2551 เรื่องกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยในการใช้แพในพื้นที่จังหวัดกาญจนบุรี

● ระเบียบกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และการจ่ายเงินสินบนรางวัล พ.ศ. 2548

● ระเบียบกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี ว่าด้วยหลักเกณฑ์การรับรองความปลอดภัยในการใช้แพ ในเขตพื้นที่ จังหวัดกาญจนบุรี

1.3 ความตกลงระหว่างประเทศ

- ความตกลงว่าด้วยการค้าเรือพาณิชย์ทางทะเล ระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับ
 - รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และพิธีสารแก้ไขความตกลง
 - รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรโมร็อกโค
- ความตกลงว่าด้วยการส่งเสริมทางทะเล ระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและ
 - รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน
 - รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐเปรู
 - รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐเกาหลี

1.4 กฎว่าด้วยเครื่องแบบพิเศษ ข้อหาหรือ บทความ และ การมีส่วนร่วม

● กฎสำนักนายกรัชมุนตรี ว่าด้วยเครื่องแบบพิเศษสำหรับข้าราชการกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2549

● หนังสือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ที่ นร 0601/266 ลงวันที่ 11 พฤษภาคม 2538 เรื่อง ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ในการดูแลรักษาที่ดินริมแหล่งน้ำสาธารณะ เทศบาลตำบลแหลมฉบังหรือการจัดเก็บค่าตอบแทนสิ่งล่วงล้ำลำน้ำจากบริษัท ยูนิไทย ชิปปาร์ต แอนด์ เอ็นจิเนียริง จำกัด (ข้อหาหรือ) 5 มกราคม พ.ศ. 2549

● เรื่องเสรีที่ 293/2549 เรื่องการจดทะเบียนเรือไทย การเรียกเก็บเงินค่าธรรมเนียม และโอนกรรมสิทธิ์เรือไทย ตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

● เรื่องเสรีที่ 504/2549 เรื่องการทบทวนความเห็นของคณะกรรมการกฤษฎีกาเกี่ยวกับอำนาจในการดูแลรักษาแม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบและทะเลภายในน่านน้ำไทย

● เรื่องเสรีที่ 180/2550 เรื่องการวาง "ซั้ง" เป็นการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำหรือไม่

1.5 กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องของงานส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

- กฎ ก.พ.ค.ว่าด้วยการอุทธรณ์ และการพิจารณาวินิจฉัยอุทธรณ์ พ.ศ.2551
- กฎ ก.พ.ค.ว่าด้วยการร้องทุกข์ และการพิจารณาวินิจฉัยเรื่องร้องทุกข์ พ.ศ.2551

ซึ่งคณะกรรมการพิทักษ์ระบบคุณธรรม (ก.พ.ค.) เกิดขึ้นตาม พ.ร.บ.ระเบียบข้าราชการพลเรือน กฎกระทรวง ข้อบังคับ คำสั่ง ประกาศ ระเบียบ ที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งในที่นี้จะเน้นการพาณิชย์นาวีระหว่างประเทศเท่านั้น สามารถศึกษาเพิ่มเติมได้จาก <http://www.krisdika.go.th/> และ <http://www.ratchakitcha.soc.go.th/>

2. ขอบเขตของกฎหมายพาณิชย์นาวี

หากดูคำว่า "พาณิชย์นาวี" แล้วจะเห็นได้ว่าประกอบด้วยคำสองคำ ได้แก่คำว่า "พาณิชย์" และคำว่า "นาวี" ซึ่งหากแปลความหมายตรงๆ แล้วก็คงหมายถึงการค้าทางทะเล ซึ่งหากนำมาประกอบกับคำว่า "กฎหมาย" แล้ว ความหมายของคำดังกล่าวก็น่าจะถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการค้าทางทะเล อย่างไรก็ตาม หากพิจารณากิจกรรมทางพาณิชย์นาวีในปัจจุบันแล้วจะเห็นได้ว่า กฎหมายพาณิชย์นาวีไม่ได้ครอบคลุมเฉพาะการค้าทางทะเลเท่านั้น

คำว่า "กฎหมายพาณิชย์นาวี" มีที่มาจากภาษาอังกฤษว่า Maritime law ซึ่ง Black's Law Dictionary ได้อธิบายไว้สรุปสาระสำคัญได้ว่าเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการค้าทางทะเล การเดินเรือและกิจการทางทะเล (Marine affairs) รวมถึงการทะเลาะเบาะแว้งและข้อพิพาททางแพ่งสืบเนื่องจากกิจการทางทะเล และการใช้อำนาจของรัฐในการกักเรือไว้ด้วย

ในสมัยโบราณกฎหมายพาณิชย์นาวีจะครอบคลุมเพียงกิจกรรมพาณิชย์ที่ดำเนินการในทะเลหรือเกี่ยวเนื่องกับทะเล เช่น การรับขนของทางทะเล การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป หรือการประกันภัยทางทะเล ซึ่งเป็นกิจกรรมระหว่างเอกชนกับเอกชน ทั้งนี้เนื่องจากกฎหมายพาณิชย์นาวีในสมัยก่อนถือว่าเป็นกฎหมายของพ่อค้า (Lex mercatoria หรือ Merchant law) ซึ่งมีที่มาจากข้อตกลงและแนวทางปฏิบัติของบรรดาพ่อค้าในยุคกลางของทวีปยุโรปที่กำหนดธรรมเนียมปฏิบัติในเมืองท่าการค้าไว้เป็นแนวทางเดียวกันจนกระทั่งมีการยอมรับเป็นที่แพร่หลาย และต่อมาได้คลี่คลายเป็นกฎหมายพาณิชย์นาวีที่เป็นลายลักษณ์อักษร แต่ในสมัยหลังก็ได้มีการยอมรับว่ากฎหมายหรือกฎเกณฑ์ต่างๆ เกี่ยวเนื่องกับการใช้อำนาจของรัฐที่อยู่ในสถานะที่เหนือกว่าต่อเอกชนซึ่งเป็นคนชาติของตนเองหรือคนชาติของรัฐอื่นที่เข้ามาในเขตอำนาจของรัฐนั้นๆ ก็อยู่ในขอบข่ายของกฎหมายพาณิชย์นาวีด้วยเช่นกัน ทั้งนี้อาจแบ่งประเภทของกฎหมายพาณิชย์นาวีออกตามลักษณะการใช้บังคับกฎหมายดังต่อไปนี้

2.1 กฎหมายพาณิชย์นาวีภาคมหาชน กฎหมายพาณิชย์นาวีประเภทนี้จะเป็นเรื่องเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างรัฐกับเอกชน (ไม่ว่าจะเป็นเอกชนของรัฐนั้นหรือของรัฐอื่น) โดยที่รัฐจะอยู่ในสถานะที่เหนือกว่าเอกชน และบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวแก่เอกชนเพื่อประโยชน์ของสาธารณะ ซึ่งหากเอกชนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายที่บัญญัติไว้ก็ต้องรับโทษ ตัวอย่างของกฎหมายประเภทนี้ได้แก่กฎหมายเกี่ยวกับสัญญาเดินเรือ การเดินเรือ การทิ้งของลงจากเรือซึ่งทำให้เกิดมลภาวะในทะเล หรือกฎหมายที่กำหนดให้มีการขึ้นทะเบียนกิจกรรมทางพาณิชย์นาวีต่างๆ

2.2 กฎหมายพาณิชย์นาวีภาคเอกชน เป็นเรื่องเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างรัฐกับเอกชน หรือระหว่างเอกชนด้วยกันเองโดยทั้งสองฝ่ายมีสถานะเท่าเทียมกัน ซึ่งสิทธิทางแพ่งและทางพาณิชย์ระหว่างกันอาจเกิดขึ้นได้จากนิติกรรม (เช่น สัญญาซื้อขายของทางทะเล) หรือเกิดขึ้นจากนิติเหตุ (เช่น ความรับผิดทางแพ่งจากเรือโดนกัน หรือการเสียชีวิตสูญหายทั่วไป) เมื่อเกิดนิติสัมพันธ์ระหว่างกันแล้วคู่กรณีก็จะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงหรือกฎหมาย และสามารถเรียกร้องให้คู่กรณีอีกฝ่ายปฏิบัติตามพันธกรณีหรือตามกฎหมายที่บัญญัติได้

เมื่อพิจารณาจากลักษณะของกฎหมายพาณิชย์นาวีดังที่กล่าวไว้ข้างต้นแล้วจะเห็นได้ว่า กฎหมายพาณิชย์นาวีนั้นไม่ได้หมายถึงกฎหมายที่ใช้บังคับเฉพาะกิจกรรมทางพาณิชย์เท่านั้น แต่ครอบคลุมถึงการใช้อำนาจของรัฐเพื่อประโยชน์สาธารณะเกี่ยวกับกิจกรรมพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับทะเลด้วย

3. ประโยชน์ของกฎหมายพาณิชย์นาวี

ในประเทศพัฒนาแล้วซึ่งมีบริษัทเดินเรือใหญ่ๆ เช่น ฮอลแลนด์ ญี่ปุ่น สหรัฐฯ ฝรั่งเศส วิชากฎหมายทะเลหรือหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายทะเลนี้ย่อมมีความสำคัญมาก เพราะเขามีความสัมพันธ์ในด้านนี้มาก มีการค้าขายระหว่างประเทศโดยเรือมากมาย มีท่าเรือที่สำคัญหลายแห่ง เมื่อเป็นข่ายงานที่สำคัญเกี่ยวข้องกับเงินทองจำนวนมากๆ ก็ต้องมีกฎเกณฑ์วางไว้ให้รัดกุม หลักเกณฑ์เหล่านั้นส่วนหนึ่งก็ต้องอาศัยกฎหมายทะเล ดังนั้นกฎหมายทะเลจึงมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องศึกษาทำความเข้าใจ

สำหรับประเทศไทย ที่เป็นประเทศกำลังพัฒนาที่มีขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ในปี 2553 ธนาคารโลกได้ทำการศึกษาคัดทำดัชนีโลจิสติกส์และตัวชี้วัด (LPI) ไทยอยู่อันดับที่ 35 การวัดโลจิสติกส์ระดับโลก วัดจากพิธีศุลกากร โครงสร้างพื้นฐาน การจัดส่งระหว่างประเทศ ความสามารถบริการด้านโลจิสติกส์ ความสามารถในการติดตามสินค้าและตรวจสอบย้อนกลับ และกรอบเวลาในการส่งมอบสินค้า ประเทศไทยจัดอยู่ในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา แต่ก็มิใช่จะด้อยในด้านความสัมพันธ์ทางทะเล มีบริษัทเดินเรือใหญ่หลายบริษัท มีท่าเรือที่เป็นเรือแหลมฉบังที่สามารถรองรับตู้คอนเทนเนอร์ 6 เมตร ได้มากกว่า 3.5 ล้านตู้ ซึ่งถือว่า เป็นท่าเรือชั้นนำแห่งหนึ่งในเอเชีย ด้วยเหตุนี้จึงหนีไม่พ้นที่จะต้องมีการวางหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นในบริเวณทะเลของไทย โดยมีกฎหมายที่ผู้รับผิดชอบ คือ กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ประโยชน์ที่ต้องให้ความสนต่อกฎหมายทะเลเนื่องจาก

- ความจำเป็นที่จะต้องทำการค้าขายส่งสินค้าออก - รับสินค้าเข้า
- สร้างพลังทางเศรษฐกิจโดยอาศัยการขนส่งทะเล ซึ่งในยามสงครามก็อาจดัดแปลงมาเป็นพลังทางทหารใช้ป้องกันประเทศไทย

● บรรดาท่าเรือต่างๆ รวมทั้งเขตน่านน้ำภายในและทะเลอาณาเขตย่อมตกอยู่ภายใต้อธิปไตยของรัฐนั้น เมื่อมีความสัมพันธ์กับต่างประเทศโดยเรือของต่างประเทศและชาวต่างประเทศเข้ามาเกี่ยวข้องในบริเวณดังกล่าว รัฐก็จำเป็นต้องยื่นมือเข้าไปเกี่ยวข้องวางหลักเกณฑ์เพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยและรักษาอำนาจอธิปไตยของตนเองไว้ และแม้จะนอกอธิปไตยของตน (ทะเลหลวง) รัฐก็จะต้องคุ้มครองเรือสัญชาติ (ที่ชักธง) ของตนด้วย

ด้วยเหตุนี้ รัฐจึงต้องเข้าแทรกแซงวางกฎเกณฑ์เอาไว้ ซึ่งโดยทั่วไปแล้วกฎเกณฑ์ที่วางไว้เพื่อจะคุ้มครองผลประโยชน์ของส่วนรวมมากกว่าเพื่อที่จะคุ้มครองผลประโยชน์ของชนกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งโดยเฉพาะ (sacrificer les interets prives a l' interet general) ดังนั้นกฎเกณฑ์ต่างๆ จึงมีลักษณะที่จำกัดเสรีภาพของเอกชน

สำหรับกฎหมายไทยในสมัยกรุงศรีอยุธยาและกรุงรัตนโกสินทร์ตอนต้น การซื้อขายสินค้ากับต่างประเทศเป็นการผูกขาดของพระคลังหลวง และพระมหากษัตริย์ทางเป็นเจ้าของเรือสำเภาที่ทำการค้าขายกับประเทศจีน ญี่ปุ่น และประเทศเพื่อนบ้านอื่นๆ ต่อมาเมื่อยุโรปได้แผ่อิทธิพลทางการเมืองและการค้าเข้ามาในบริเวณเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กิจการพาณิชย์นาวีของไทยก็ถูกจำกัดลง โดยต่างชาติได้ทำสนธิสัญญาจำกัดอิสระของไทยในการค้าทางเรือ เช่น ห้ามมิให้เรือไทยใช้คนจีนเป็นลูกเรือ ซึ่งมีผลทำให้เรือไทยไม่สามารถเดินทางไปมาค้าขายในดินแดนไกลๆ ได้เพราะคนไทยไม่ชำนาญในการเดินเรือเท่าคนจีน ซึ่งจะเห็นได้จากที่ทำเรือเชียงแสน และท่าเรือเชียงของของไทย ที่เป็นการเดินเรือทางแม่น้ำโขง เรือเดินทะเลล้วนเป็นของจีน เป็นต้น

ในปัจจุบัน การพาณิชย์นาวีของประเทศไทยก็ยังอาศัยเรือสินค้าของต่างประเทศอยู่ประเทศไทยเองมีกำลังกองเรือพาณิชย์เพียงประมาณแสนตัน สามารถทำการขนส่งสินค้าเข้าและออกของประเทศไทยได้ประมาณร้อยละ 5 ดังนั้น จึงต้องเสียเงินตราเป็นค่าบรรทุกสินค้าให้แก่บริษัทเดินเรือของต่างประเทศในปี 2553 ปีละประมาณ 4,000 ล้านบาท ด้วยเหตุนี้ รัฐบาลจึงเริ่มดำริที่จะปรับปรุงและพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยให้เจริญรุ่งเรืองต่อไปในอนาคต โดยได้พยายามจัดตั้งคณะกรรมการพาณิชย์นาวีขึ้น สังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อรับผิดชอบในการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี และในพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวีมาตรา 11 (4) ให้คณะกรรมการมีหน้าที่เสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีให้มีการออกกฎหมายเพื่อการพัฒนาการส่งเสริม การควบคุม การคุ้มครอง และการประสานงานการพาณิชย์นาวี และมาตรา 11 (5) เสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อให้มีการดำเนินการให้เป็นไปตามความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการพาณิชย์นาวี

ดังนั้นในอนาคต ประเทศไทยคงจะมีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายทะเลหรือการพาณิชย์นาวีโดยตรงเหมือนเช่นประเทศอื่นเขามีกัน บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่โดยบางเรื่องให้บังคับด้วยกฎหมายทะเลโดยตรงคงจะบรรลุผลได้ในไม่ช้า

4. วิวัฒนาการของกฎหมายทะเล

วิวัฒนาการของกฎหมายทะเลของโลกมี 3 ระยะดังต่อไปนี้

ระยะที่ 1 ชาวโรมันแม้จะเป็นชาติที่ทำการค้าขายทางทะเลอย่างขึ้นหน้าขึ้นตา แต่ชาวโรมันนั้นก็ได้วางหลักเกณฑ์เป็นกฎหมายใช้บังคับในการค้าขายทางทะเลนั้นแต่อย่างใด ต้นกำเนิดของกฎหมายทะเลมาจากประเพณีปฏิบัติของชาวฟินิเซียนโดยเฉพาะจากเกาะ Rhodes ซึ่งเป็นประเพณีปฏิบัติที่ยึดถือกันอยู่ในแถบเมดิเตอร์เรเนียนตะวันออก ต่อมาในสมัยกลาง (Moyen Age) ก็มีการรวบรวมประเพณีที่กระจัดกระจายอยู่นั้นขึ้น และจัดทำเป็นรูปเล่ม 2 ฉบับด้วยกัน ที่นับว่ามีอิทธิพลต่อการวิวัฒนาการของกฎหมายทะเลเป็นอย่างมาก คือ

1. Les Roles d' Oleron ซึ่งเป็นต้นกำเนิดของกฎหมายทะเลในยุคต่อๆ มา โดยเฉพาะ Les Jugements de Damme แห่ง Flandre, Les Lois de West Capelle แห่ง Zelande, Les Lois de Wisbry แห่งเกาะ Gotland เป็นต้น

2. Le Consulat di la Mer (Consulado del Mer) ซึ่งรวบรวมประเพณีปฏิบัติแถบเมดิเตอร์เรเนียนตะวันตก เขียนไว้ละเอียด แต่ไม่ได้จัดแบ่งหมวดหมู่ให้

นอกจากนี้ ก็ยังมี Le Guidon de la Mer ซึ่งจัดทำในสมัย ค.ศ. ที่ 16 รวบรวมกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลเอาไว้อย่างละเอียด

ระยะที่ 2 หลังจากนั้นก็ได้มีการนำเอาประเพณีปฏิบัติที่รวบรวมไว้นั้นไปบัญญัติไว้เป็นกฎหมายภายใน โดยเริ่มที่ประเทศฝรั่งเศสในสมัยหลุยส์ที่ 14 Colbert ได้จัดทำ Ordonnance de la Marine ขึ้นเมื่อเดือนสิงหาคม 1681 เป็นกฎหมายทะเลที่ดีมาก สมบูรณ์แบบ มีทั้งทางด้านกฎหมายมหาชนและกฎหมายเอกชน ต่อมาประเทศอื่นๆ เช่น ฮอลแลนด์ สเปน รัสเซีย สวีเดน ก็ได้เลียนแบบไปใช้เป็นกฎหมายภายในของแต่ละประเทศเหล่านั้น

ระยะที่ 3 เป็นความพยายามที่จะก่อให้เกิดเอกภาพ (ความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน) แห่งกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวกับกฎหมายทะเล (พูดง่าย ๆ ก็คือต้องการที่จะให้ทุกๆ ประเทศหันมาใช้ ดัดแปลงปรับปรุงกฎเกณฑ์ของแต่ละประเทศวางไว้ ให้เข้ากับกฎเกณฑ์สากลที่ต้องการสร้างขึ้น ทั้งนี้เพื่อให้ทุกๆ ประเทศมีกฎหมายทะเลที่มีสาระสำคัญคล้ายคลึงกัน)

ดังได้กล่าวแล้วว่าในระยะต้น กฎหมายทะเลมิใช่เกิดขึ้นจากการบัญญัติสร้างขึ้น (นิติบัญญัติ) โดยตรง หากแต่เกิดจากประเพณีปฏิบัติที่กระทำสืบต่อกันมา ประเพณีปฏิบัติที่เป็นต้นกำเนิดแห่งกฎหมายทะเลนี้แต่เดิมยอมรับใช้กันอยู่ในแถบทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ประเทศแถบนี้ต่างก็เคารพกฎเกณฑ์ในการเดินเรือที่คล้ายคลึงกัน จึงมีกฎหมายภายในที่มีสาระสำคัญใกล้เคียงกัน แต่ต่อมาระบบการเดินเรือขยายตัวกว้างออกไป กลายเป็นการเดินเรือระหว่างประเทศ ไม่จำกัดอยู่แต่เฉพาะในภูมิภาคใดภูมิภาคหนึ่งเท่านั้น ทุกประเทศที่มีส่วนเกี่ยวข้องก็คิดค้นวางกฎเกณฑ์ใช้บังคับแก่การเดินเรือในอาณาเขตอธิปไตยของตนไปตามทัศนคติของแต่ละประเทศ กฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับแก่การเดินเรือในโลกจึงแตกต่างกันออกไป แล้วแต่จะเกี่ยวข้องกับประเทศใด

กฎเกณฑ์สำคัญๆ ที่นานาประเทศวางไว้ใช้บังคับแก่การเดินเรือในทะเลนี้ต่างมีความแตกต่างกัน แต่ก็จะแบ่งแยกออกเป็นกลุ่มใหญ่ๆ ได้ 4 กลุ่มด้วยกัน

1. กลุ่มที่ได้รับอิทธิพลจากกฎเกณฑ์เกี่ยวกับกฎหมายทะเลของประเทศฝรั่งเศส ซึ่งเป็นประเทศที่มีอิทธิพลในด้านกฎหมายทะเลนี้มาก ฝรั่งเศสมีกฎหมายทะเลที่สำคัญ คือ Ordonnance de la Marine 1681 (สมัย Louis ที่ 14) และประมวลกฎหมายพาณิชย์ (Code de Commerce) ค.ศ. 1807 มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการพาณิชย์ทางทะเลอยู่ในบรรพ 2 มาตรา 190 ถึง 426 หลายประเทศได้รับอิทธิพลจาก Ordonnance และประมวลกฎหมายพาณิชย์นี้ โดยเฉพาะ ฮอลแลนด์ อิตาลี สเปน ค.ศ. 1885 โปรตุเกส ค.ศ. 1888 อียิปต์ ค.ศ. 1883 และบรรดาประเทศลาตินอเมริกาแอฟริกา

2. กลุ่มที่ได้รับอิทธิพลจากกฎเกณฑ์เกี่ยวกับกฎหมายทะเลของประเทศเยอรมัน ซึ่งเยอรมันได้วางกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการพาณิชย์ทางทะเลไว้ในประมวลกฎหมายพาณิชย์ 1881 ซึ่งประเทศญี่ปุ่นได้คัดลอกเอาไปใช้บางส่วน และรวมทั้งตุรกีด้วย

3. กลุ่มประเทศ Anglo - Saxons ไม่ได้จัดทำเป็นประมวล แต่เป็น Common Law สำหรับอังกฤษนั้นมี Merchant Shipping Act 1894 วางกฎเกณฑ์เกี่ยวกับกฎหมายทะเลเอาไว้ (ค่อนข้างไปทางกฎหมายปกครองกับกฎหมายแพ่ง) ต่อมาก็มี Carriage of Goods by Sea Act 1924

ส่วนสหรัฐฯ ซึ่งก็ยึดถือกฎหมายจารีตประเพณีเป็นส่วนใหญ่ แต่อย่างไรก็ดี ในส่วนที่เกี่ยวกับกฎหมายทะเลนี้ (โดยเฉพาะการขนส่งทางทะเล) สหรัฐฯ ก็มีกฎหมายลายลักษณ์อักษรวางกฎเกณฑ์เอาไว้จำนวนมาก เช่น Harter Act, 1893 เป็นต้น

นอกไปจากนี้ กฎหมายสแกนดิเนเวียและกฎหมายฟินแลนด์ก็ได้รับอิทธิพลจากกฎหมายอังกฤษด้วย

4. กลุ่มประเทศที่วางกฎเกณฑ์กฎหมายของตนให้สอดคล้องกับอนุสัญญาระหว่างประเทศ ประเทศในกลุ่มนี้ ได้แก่ เบลเยียม สวิตเซอร์แลนด์ กรีซ โปแลนด์ รัสเซีย บัลกาเรีย ลิเบีย โมร็อกโก อาร์เจนตินา

เนื่องจากมีกฎเกณฑ์ที่แตกต่างกันพอจำแนกออกได้ถึง 4 กลุ่มดังกล่าว จึงทำให้เกิดปัญหาการขัดกันแห่งกฎหมายขึ้น กล่าวคือ เมื่อเกิดปัญหาข้อพิพาทขึ้น ซึ่งข้อพิพาทนั้นพัวพันกับหลายประเทศก็ไม่ทราบว่าจะใช้กฎหมายของประเทศใดบังคับ ถ้าใช้กฎหมายของประเทศหนึ่งบังคับผลก็จะออกมาอย่างหนึ่ง ใช้กฎหมายของอีกประเทศหนึ่งบังคับผลก็อาจจะออกมาไม่เหมือนกันเพราะกฎเกณฑ์ที่วางไว้แตกต่างกัน จึงเป็นเรื่องยุ่งยากที่จะต้องค้นหาให้เป็นที่แน่นอนว่าจะใช้กฎหมายของประเทศใดกันแน่ ยกตัวอย่างเช่น มีเหตุการณ์อันเป็นข้อพิพาทเกิดขึ้นในทะเลหลวงในกรณีเช่นนี้ไม่มีกฎหมายของประเทศใดใช้บังคับได้โดยตรง เพราะทะเลหลวงถือเป็นเขตเสรีไม่ตกอยู่ในอำนาจอธิปไตยของใคร ดังนั้น ปัญหาเช่นนี้จะใช้กฎหมายของ ประเทศใด จะใช้กฎหมายของประเทศที่เป็นเจ้าของสัญชาติของคู่สัญญาทั้งสองได้ไหม จะใช้กฎหมายของประเทศที่ทำการพิจารณาคดีได้หรือไม่ นอกจากนี้ แม้ข้อพิพาทจะเกิดในน่านน้ำอาณาเขตที่อยู่ภายใต้อธิปไตยของรัฐชายฝั่งนั้น ในกรณีเช่นนี้ก็ยังมีปัญหาการขัดกันแห่งกฎหมายว่าจะนำกฎหมายของรัฐชายฝั่งนั้นมาใช้บังคับกับข้อพิพาท หรือจะต้องใช้กฎหมายแห่งรัฐที่เป็นเจ้าของธงของเรือ นั้น (ที่เรือนั้นมีสัญชาติอยู่)

เมื่อมีปัญหาการขัดกันแห่งกฎหมายเช่นนี้ ก็มีความจำเป็นที่จะต้องแก้ไข นักกฎหมายระหว่างประเทศจึงได้พยายามที่จะวางกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศเอาไว้เลยว่า กรณีเช่นนั้นต้องใช้กฎหมายของประเทศใด กล่าวคือ ต้องการสร้างกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมายขึ้น แต่ในที่สุดก็เห็นว่าทางแก้เช่นนี้ไม่ดี หนทางที่ดีที่สุดน่าจะเป็นการแก้กฎหมายภายในของแต่ละประเทศให้บัญญัติเป็นอย่างเดียวกันทั้งหมด หรืออีกนัยหนึ่งก็คือ สร้างกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายทะเลขึ้น ถ้าสามารถทำเช่นนี้ได้ ก็ไม่มีปัญหาจะต้องไปพิจารณาปัญหาการขัดกันแห่งกฎหมายอีกต่อไป ทั้งนี้เนื่องจากเมื่อสาระสำคัญของกฎเกณฑ์ทั้งหลายเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันเสียแล้ว จะใช้กฎหมายของประเทศใดผลก็จะออกมาเป็นอย่างเดียวกัน

โดยวิธีการที่จะทำให้ได้มาซึ่งกฎหมายทะเลที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันนั้นมีหลายวิธีด้วยกัน มีดังนี้

1. โดยให้บรรดารัฐทั้งหลายมีเสรีภาพที่จะยอมรับหลักเกณฑ์เดียวกัน (regles uniformes) วิธีนี้สมาคมกฎหมายระหว่างประเทศ International Law Association กับหอการค้าระหว่างประเทศ Chambre de Commerce Internationale ใช้อยู่ เช่น เรื่องการเฉลี่ยภัยทางทะเล (general average หรือ avaries communes) ILA ได้สร้าง Regles d' York et d' Arvar หรือ The York - Antwerp Rules ขึ้น และเป็นที่ยอมรับกันทั่วไป ข้อ 1 นี้มีข้อเสีย กฎเกณฑ์ที่เห็นแตกต่างกัน หรือที่ส่วนได้เสียตรงกันข้าม (opposition interestes) ก็จะไม่มีการยอมรับ

2. โดยการสร้างกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศขึ้นใช้บังคับแก่ทุกๆ ประเทศที่เกี่ยวข้องในการร่าง เป็นวิธีการซึ่งที่ประชุมกรุงบรัสเซลใช้อยู่ แต่วิธีการนี้มีข้อยุ่งยากตรงที่ว่า กฎเกณฑ์ระหว่างประเทศที่สร้างขึ้นให้ใช้ได้เฉพาะกรณีที่เกี่ยวข้องกับข้อพิพาทระหว่างประเทศ แต่การที่จะทราบให้แน่ชัดว่าข้อพิพาทระหว่างประเทศหมายถึงอะไร มีขอบเขตแค่ไหนนั้นไม่ง่ายที่จะวินิจฉัยนัก

3. โดยการให้ทุกประเทศรับเอกกฎหมายเดียวกันไปบัญญัติไว้เป็นกฎหมายภายใน วิธีนี้เป็นวิธีการที่ดีที่สุดและกำลังเป็นที่นิยมใช้อยู่ในปัจจุบัน

วิธีที่ 2 - 3 มักใช้ผสมกัน คือ ร่างเป็นกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศเสียก่อน และให้ทุกๆ ประเทศเอาไปบัญญัติไว้เป็นกฎหมายภายใน

ในปัจจุบันกฎหมายทะเลวิวัฒนาการไปในแนวทางที่จะเป็นกฎเกณฑ์เดียวกัน ใช้บังคับทั่วทุกประเทศ ผู้ที่พยายามในด้านนี้ ได้แก่ ประเทศเบลเยียม ได้จัดตั้ง Committee maritime international ขึ้น (คณะกรรมการกฎหมายทะเลระหว่างประเทศ) เพื่อรวบรวมหลักกฎหมายทะเลต่างๆ มาปรับใช้เป็นแนวเดียวกัน หลังจากนั้น กฎหมายทะเลก็พัฒนาตัวขึ้น มีกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องจำนวนมาก แต่ใช้บังคับได้เฉพาะภาคีเท่านั้น ซึ่งมีรายละเอียดต่อไปนี้

1. อนุสัญญา ฉบับวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1910 ว่าด้วยเรือเดินกันทางทะเล
 2. อนุสัญญา ฉบับวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1910 ว่าด้วยการช่วยเหลือและกู้ภัยทางทะเล
 3. อนุสัญญา ฉบับวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924 ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งกฎเกณฑ์บางอย่างในเรื่องการขนส่งทางทะเลที่มีใบตราส่ง (แก้ไขเพิ่มเติมเมื่อ ค.ศ. 1968)
 4. อนุสัญญา ฉบับวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924 ว่าด้วยความรับผิดชอบของเจ้าของเรือเดินทะเล
 5. อนุสัญญา ฉบับวันที่ 10 เมษายน ค.ศ. 1926 ว่าด้วยบุริมสิทธิและจำนอง
 6. อนุสัญญา ฉบับวันที่ 10 เมษายน ค.ศ. 1926 ว่าด้วยความคุ้มกันแห่งเรือของรัฐ
 7. อนุสัญญา ฉบับวันที่ 10 พฤษภาคม ค.ศ. 1952 ว่าด้วยอำนาจศาลทางอาญาและทางแพ่ง ในกรณีเพื่อโดนกัน และว่าด้วยการอายัดเรือ
 8. อนุสัญญา ฉบับวันที่ 10 ตุลาคม ค.ศ. 1957 ว่าด้วยการจำกัดความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ
 9. อนุสัญญา ฉบับวันที่ 10 ตุลาคม ค.ศ. 1957 ว่าด้วยผู้ลักลอบโดยสารในเรือ
 10. อนุสัญญา ฉบับวันที่ 20 เมษายน ค.ศ. 1961 ว่าด้วยการรับชนคนโดยสาร
 11. อนุสัญญา ฉบับวันที่ 25 พฤษภาคม ค.ศ. 1962 ว่าด้วยความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ
- พลังปริมาณ
12. อนุสัญญา ฉบับวันที่ 27 พฤษภาคม ค.ศ. 1967 ว่าด้วยการรับชนกระเปาะของผู้โดยสาร
 13. อนุสัญญา ฉบับวันที่ 27 พฤษภาคม ค.ศ. 1967 ว่าด้วยการจำนอง และบุริมสิทธิทางทะเล (เพื่อแทนที่อนุสัญญาฉบับที่ 5 ดังกล่าวข้างต้น)
 14. อนุสัญญา ฉบับวันที่ 27 พฤษภาคม ค.ศ. 1967 ว่าด้วยการจดทะเบียนสิทธิอันเกี่ยวข้องกับเรือที่อยู่ในระหว่างการก่อสร้าง
 15. อนุสัญญา ฉบับวันที่ 29 พฤศจิกายน ค.ศ. 1969 ว่าด้วยการเข้าแทรกแซงในทะเลหลวง เมื่อมีอุบัติเหตุอันนำมา หรืออาจจะนำมาซึ่งการเป็นพิษจากน้ำมัน
 16. อนุสัญญา ฉบับวันที่ 29 พฤศจิกายน ค.ศ. 1969 ว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายอันเนื่องมาจากการเป็นพิษจากน้ำมัน
 17. อนุสัญญา ฉบับวันที่ 18 ธันวาคม ค.ศ. 1971 ซึ่งจัดตั้งกองทุนเพื่อทดแทนความเสียหายอันเนื่องมาจากการที่น้ำทะเลเป็นพิษจากน้ำมัน
 18. อนุสัญญา ฉบับวันที่ 18 ธันวาคม ค.ศ. 1971 เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลซึ่งสารพลังปริมาณ
- นอกจากนั้นองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) จัดตั้งขึ้นตามอนุสัญญาว่าด้วยองค์การที่ปรึกษาทางทะเลระหว่างรัฐบาล (Convention on the Inter Governmental Maritime Consultative Organization : IMO ซึ่งลงนามที่กรุงเจนีวา เมื่อวันที่ 6 มีนาคม 2491 มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2501 และจัดตั้งสำเร็จ วันที่ 6 มกราคม 2502 เมื่อมีการประชุมสมัชชา (Assembly) สมัยแรก ต่อมาชื่อขององค์การได้เปลี่ยนเป็น องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ เมื่อมีการแก้ไขอนุสัญญา และมีผลบังคับ

ใช้เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2525 ประเทศไทยสมัครเป็นสมาชิกขององค์การ เมื่อวันที่ 20 กันยายน 2516 ปัจจุบันมีประเทศสมาชิกรวมทั้งสิ้น 169 ประเทศภาคีสมาชิก(Member States) และ 3 สมาชิกสมทบ (Associate Members) (ข้อมูลถึงวันที่ 31 กรกฎาคม 2553) สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ ณ กรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร

อนุสัญญาและพิธีสาร คือ ข้อปฏิบัติที่มีผลทางกฎหมาย ซึ่งหลังจากที่มีผลบังคับใช้แล้ว ทุกประเทศที่เป็นสมาชิกจะต้องปฏิบัติตาม เนื้อหาของอนุสัญญาและพิธีสารต่างๆ จะเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางทะเล การป้องกันมลพิษทางทะเล การประกันภัย การชดเชยค่าเสียหาย และอื่นๆ สถานภาพของประเทศไทยในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา เป็นดังนี้

1. อนุสัญญาที่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีแล้ว 13 อนุสัญญาฯ

อนุสัญญาที่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีแล้ว		วันที่ยื่น เป็นภาคี	วันที่มีผล ใช้บังคับต่อ ประเทศไทย
ลำดับที่	อนุสัญญา		
1.1	อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การทางทะเล ระหว่างประเทศ ค.ศ.1948 (International Maritime Organization Convention 1948 : IMO 1948)	20 กันยายน 2516	-
1.2	ข้อแก้ไข ค.ศ. 1991 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (Amendments 1991 to the International Maritime Organization Convention)	2537	-
1.3	ข้อแก้ไข ค.ศ.1993 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (Amendments 1993 to the International Maritime Organization Convention)	-	-
1.4	อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศ เพื่อป้องกันเรือชนกันทะเล ค.ศ. 1972 (Convention on the International Regulations for Preventing Collision at Sea 1972 :COLREG 1972)	6 สิงหาคม 2522	6 สิงหาคม 2522
1.5	อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ.1974 (International Convention for the Safety of Life at Sea 1974 : SOLAS 1974)	18 ธันวาคม 2527	18 ธันวาคม 2528
1.6	อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินเรือระหว่างประเทศ ค.ศ.1965 (Convention on the Facilitation of International Maritime Traffic :FAL 1965)	28 พฤศจิกายน 2534	27 มกราคม 2535
1.7	อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุกค.ศ.1966 (International Convention on Loads Lines 1966 : LL 1966)	30 ธันวาคม 2535	30 มีนาคม 2536
1.8	อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การดาวเทียมทางทะเลระหว่างประเทศ (Convention on the International Mobile Satellite Organization : INMARSAT 1976)	14 ธันวาคม 2537	14 ธันวาคม 2537

อนุสัญญาที่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีแล้ว		วันที่ยื่น เป็นภาคี	วันที่มีผล ใช้บังคับต่อ ประเทศไทย
ลำดับที่	อนุสัญญา		
1.9	ความตกลงด้านการปฏิบัติการเกี่ยวกับอนุสัญญา ระหว่างประเทศว่าด้วย องค์การดาวเทียมทางทะเล ระหว่างประเทศ (Convention on the International Operating Agreement 1976 : INMARSAT OA 1976)	-	-
1.10	อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาด ตันเรือ ค.ศ.1969 (International Convention on Tonnage Measurement of Ship 1969: TONNAGE 1969)	11 มิถุนายน 2539	11 มิถุนายน 2539
1.11	อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออก ประกาศนียบัตร และการเข้ายามของคนประจำเรือ ค.ศ.1978 ตามที่แก้ไข ค.ศ. 1995 (International Convention on Standard of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers 1978 as amended 1995 : STCW 78/95)	19 มิถุนายน 2540	19 มิถุนายน 2540
1.12	อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการการปฏิบัติการ และ ความร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness , Response and Co-operation 1990 :OPRC 1990)	20 เมษายน 2543	20 กรกฎาคม 2543
1.13	อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 for the Prevention of Pollution from Ships 1973 as modified by the Protocol of 1978 : MARPOL 73/78) - กรม. ให้ความเห็นชอบ 29 เมษายน 2540 - รัฐสภาให้ความเห็นชอบ 5 กุมภาพันธ์ 2542	2 พฤศจิกายน 2550	2 กุมภาพันธ์ 2551

2. อนุสัญญาที่อยู่ในระหว่างดำเนินการเข้าเป็นภาคี มี 1 อนุสัญญา ดังนี้

2.1 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายอันเกิด
จากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ.1969 (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage
1969 : CLC 1969)

3. อนุสัญญาและพิธีสารที่มีผลใช้บังคับแล้ว แต่ประเทศไทยยังไม่ได้เข้าเป็นภาคี มี 1
อนุสัญญา ดังนี้

3.1 พิธีสาร ค.ศ.1978 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิต
ในทะเล (Protocol of 1978 to the International Convention for the Safety of Life at Sea : SOLAS Protocol
78) จำนวนประเทศที่เข้าเป็นภาคี 98 ประเทศ

3.2 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเข้าไปดำเนินการในทะเลหลวงกรณีที่มี
อุบัติเหตุทำให้เกิดมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1969 (International Convention relating to Intervention on the High
Seas in case of Oil Pollution Casualties : INTERVENTION 69) จำนวนประเทศที่เข้าเป็นภาคี 75 ประเทศ