

บันทึก

เรื่อง ความหมายของอุล้อยตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย
พระพุทธศักราช ๒๔๕๖

กรมเจ้าท่ามีหนังสือที่ คค ๐๕๐๑/๐๐๖๓๒๕ ลงวันที่ ๕ กันยายน ๒๕๓๕ ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ความว่า กรมเจ้าท่ามีปัญหาในทางปฏิบัติเกี่ยวกับอุล้อย ซึ่งตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยฯ มิได้มีคำจำกัดความไว้โดยเฉพาะ คงจะมีก็แต่คำว่า “แพ” ซึ่งกำหนดคำนิยามไว้ในมาตรา ๓ ว่า “หมายความรวมถึงเรือที่ลอยน้ำและมีลักษณะคล้ายคลึงกัน” ซึ่งการไม่มีคำจำกัดความสำหรับคำว่าอุล้อย โดยเฉพาะนี้ทำให้เกิดการสับสนในการตีความเนื่องจากคำว่า “เรือ” ตามคำนิยามในมาตรา ๓ ซึ่งหมายความว่า “ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิดฯ รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้ใต้น้ำได้ทำนองเดียวกัน” ซึ่งความหมายคำว่าเรือนั้นมีความอย่างกว้างขวาง ซึ่งบุคคลภายนอกไม่เข้าใจข้อเท็จจริง อาจจะดูไปว่าเป็นเรือก็ได้เป็นแพก็ได้หรือบางกรณีอาจตีความเป็นสิ่งล่องลำนน้ำตามมาตรา ๑๑๗ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยอีกก็ได้ ฉะนั้นเพื่อให้เป็นบรรทัดฐานในการตีความอุล้อยนี้จะเข้าอยู่ในลักษณะใด เพื่อมิให้เกิดความผิดพลาดในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ซึ่งลักษณะของอุล้อยและการปฏิบัติงานของอุล้อยนั้น กรมเจ้าท่าขอเรียนชี้แจงรายละเอียดและข้อเท็จจริงดังนี้

๑. อุล้อยเป็นเพียงเครื่องอำนวยความสะดวกในการซ่อมทำเรือโดยใช้ประโยชน์ได้เช่นเดียวกับอุเรื่อถาวร ในขณะที่อุเรื่อถาวรต้องใช้เวลาในการก่อสร้าง แต่อุล้อยเป็นสิ่งที่สามารถซื้อได้แบบสำเร็จรูปและนำมาติดตั้ง ณ ที่ที่ต้องการ เพียงแต่ว่าการติดตั้งนั้นจะต้องติดตั้งในน้ำเพื่อให้ตัวอุล้อยน้ำได้และตัวอุล้อยเองก็ต้องมีหลักยึดเพื่อให้ตัวอุล้อยอยู่กับที่และอุล้อยจะใช้ประโยชน์ได้เพื่อการซ่อมทำเรือเท่านั้น ใช้เพื่อการขนส่งไม่ได้ในขณะที่ใช้งานอยู่ก็เคลื่อนที่ไม่ได้ด้วย เพราะต้องยึดติดอยู่กับหลักที่ปักอยู่ในน้ำ

๒. อุล้อยเป็นอุที่ใช้อซ่อม หรือต่อเรือที่ประกอบด้วยพื้นอุเป็นลักษณะแบนราบลอยน้ำได้และมีผนังสองข้างที่ช่วยในการทรงตัวของอุสามารถสูบน้ำเข้าเพื่อให้อุจมลงและรับเรือเข้าไว้ในอุเมื่อต้องการให้ลอยน้ำก็สูบน้ำออก เรือก็จะลอยขึ้นพร้อมอุ มีป้อมและเครื่องจักรติดตั้งอยู่ด้านข้างด้านใดด้านหนึ่ง

๓. อุล้อยไม่อาจเคลื่อนที่ด้วยตนเอง ไม่มีเครื่องมือที่ใช้ประโยชน์เพื่อการขนส่งอย่างใด ๆ ทั้งสิ้น นอกจากการอำนวยความสะดวกซ่อมทำเรือ จะใช้ประโยชน์ในการลำเลียงสินค้า หรือคนโดยสารอย่างใด ๆ ก็ไม่ได้

๔. อุล้อยแตกต่างไปจากเรือทั่วไปที่ไม่ต้องมีคนประจำเรือที่มีประกาศนียบัตรในฐานผู้ควบคุมเรือ หรือนายท้าย หรือนายเรือ ตามนัยแห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยฯ

ด้วยเหตุผลและข้อเท็จจริงดังกล่าวข้างต้น กรมเจ้าท่าจึงมีความเห็นว่า อุลอยเป็นเครื่องอำนวยความสะดวกในการช่อมท่าเรือ และจะต้องจอดอยู่ในน้ำ หรือด้านใดด้านหนึ่งของแม่น้ำ ทะเลแล้วแต่กรณี และน่าจะถือว่าเป็นการกระทำสิ่งใดที่ล่วงเข้าไปในน้ำอันเป็นทางสัญจรของประชาชน หรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันได้ กรมเจ้าท่าจึงขอให้คณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาให้ความเห็นว่า ความเห็นของกรมเจ้าท่าที่ว่าอุลอยน่าจะเป็นสิ่งล่วงล้ำลำน้ำชนิดหนึ่งตามความหมายในมาตรา ๑๑๗ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ฯ ดังกล่าวข้างต้นเป็นการถูกต้องหรือไม่

คณะกรรมการกฤษฎีกา (กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ ๖) ได้พิจารณาปัญหาดังกล่าว โดยมีผู้แทนกระทรวงคมนาคม(สำนักงานปลัดกระทรวง กรมเจ้าท่าและสำนักงานส่งเสริมการพาณิชย์นาวี) เป็นผู้ชี้แจงข้อเท็จจริงแล้ว มีความเห็นว่าพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ มิได้ให้ความหมายคำว่า “อุลอย” ไว้ว่ามีลักษณะเฉพาะเป็นอย่างไร แต่ได้นำไปบัญญัติไว้เป็นความหมายหนึ่งของบทนิยามคำว่า “แพ”^๑ ซึ่งบัญญัติไว้ว่า “แพ” หมายความว่ารวมตลอดถึงโป๊ะ อุลอย และสิ่งลอยน้ำที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน และการควบคุมอุลอยที่เป็นแพตามพระราชบัญญัติดังกล่าว นั้น มิได้มีบทบัญญัติใดควบคุมการเคลื่อนที่ไปมาของอุลอย กำหนดไว้เป็นพิเศษดังเช่นการควบคุมเรือ แพไม้ หรือแพคนอยู่ โดยเพียงแต่ควบคุมในเรื่องสถานที่จอดว่ามีให้ขวางลำน้ำตามมาตรา ๔๕^๒ และควบคุมสภาพความปลอดภัยในการใช้หรือการเป็นอันตรายแก่ประชาชนหรือแก่การเดินเรือตามมาตรา ๔๖ ทวิ^๓ โดยให้มีฐานะ

^๑ “แพ” หมายความว่ารวมตลอดถึงโป๊ะ อุลอย และสิ่งลอยน้ำที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน

^๒ มาตรา ๔๕ เรือกำปั่น เรือเล็กและแพต่าง ๆ ที่จอดเทียบฝั่งแม่น้ำ หรือเทียบท่าสินค้า หรือท่าเรือนั้น ห้ามมิให้จอดขวางลำน้ำ ต้องจอดให้หัวเรือท้ายเรือ หัวแพ ท้ายแพหันตามยาวของทางน้ำ

^๓ มาตรา ๔๖ ทวิ ให้เจ้าท่ามีอำนาจสั่งห้ามใช้ และให้แก้ไขท่ารับส่งคนโดยสาร ท่ารับส่งสินค้า ท่าเทียบเรือ และแพในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชน หรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย ซึ่งมีสภาพไม่ปลอดภัยในการใช้หรืออาจเกิดอันตรายแก่ประชาชนหรือแก่การเดินเรือ โดยแจ้งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองทราบเป็นหนังสือ ในกรณีที่ไม่ปรากฏตัวเจ้าของหรือผู้ครอบครองให้ปิดคำสั่งไว้ ณ ท่ารับส่งคนโดยสาร ท่ารับส่งสินค้า ท่าเทียบเรือ หรือแพนั้น และให้ถือว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองได้รับคำสั่งนั้นแล้ว

เจ้าของหรือผู้ครอบครองซึ่งได้รับคำสั่งจากเจ้าท่าตามความในวรรคหนึ่ง มีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่ง คำชี้ขาดของรัฐมนตรีเป็นที่สุด แต่ในระหว่างที่รัฐมนตรียังมิได้ชี้ขาด คำสั่งห้ามใช้นั้นมีผลบังคับได้ ในกรณีไม่มีอุทธรณ์คำสั่ง หรือมีอุทธรณ์แต่รัฐมนตรีสั่งให้ยกอุทธรณ์ และเจ้าของหรือผู้ครอบครองไม่ปฏิบัติตามคำสั่งภายในเวลาที่เจ้าท่ากำหนด หรือภายในสิบห้าวันนับแต่วันได้รับทราบคำวินิจฉัยอุทธรณ์ ให้เจ้าท่ามีอำนาจจัดการแก้ไขให้เป็นไปตามคำสั่งโดยคิดค่าใช้จ่ายจากเจ้าของหรือผู้ครอบครอง

เมื่อเจ้าของหรือผู้ครอบครองได้แก้ไขเสร็จเรียบร้อยตามคำสั่งแล้วให้เจ้าท่าเพิกถอนคำสั่งห้ามใช้ ในกรณีที่เจ้าท่าจัดการแก้ไขเอง จะรอการเพิกถอนคำสั่งห้ามใช้ไว้นานกว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองจะชำระค่าใช้จ่ายให้เจ้าท่าก็ได้

ที่ถือว่าเป็นแพอย่างหนึ่ง ซึ่งการที่พระราชบัญญัตินี้ได้ควบคุมอุลลอยแต่เฉพาะในเรื่องดังกล่าว จึงเข้าใจได้ว่าสภาพของอุลลอยตามความหมายของพระราชบัญญัตินี้มีความหมายจำกัด โดยมุ่งหมายถึงสถานที่ซ่อมเรืออย่างหนึ่งในการทำนองเดียวกับซ่อมเรือถาวร เพียงแต่อุลลอยเป็นซ่อมเรือที่จอดลอยน้ำอยู่ที่ใดที่หนึ่งแบบเดียวกับแพเท่านั้น และเมื่อพิจารณาเทียบเคียงกับบทนิยามคำว่า “เรือ”^๔ ตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ซึ่งได้ให้ความหมายไว้ว่าหมายถึงยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ไม่ว่าจะเป็นเพื่อบรรทุก ลำเลียง โดยสาร ลาก จูง ดัน ยก ชุดหรือลอก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้น้ำได้ทำนองเดียวกัน กรณีก็เห็นได้ว่าความหมายของอุลลอยที่เป็นแพตามพระราชบัญญัตินี้โดยปกติมุ่งหมายถึงสิ่งลอยน้ำที่ใช้เป็นซ่อมเรือจอดอยู่ประจำที่ใดที่หนึ่งโดยมีลักษณะทำนองเดียวกับแพทั่วไป มิได้มีการเคลื่อนที่ไปมาในลักษณะเป็นยานพาหนะทางน้ำที่มีวัตถุประสงค์จะใช้งานอย่างเรือตามลักษณะที่กำหนดไว้ในความหมายของบทนิยามคำว่า “เรือ” ฉะนั้น กรณีใดจะถือเป็นอุลลอยตามความหมายของคำว่าแพหรือเป็นเรื่อนั้นย่อมขึ้นอยู่กับสภาพข้อเท็จจริงในการใช้งานของสิ่งนั้นที่จะต้องพิจารณาเป็นแต่ละกรณี อย่างไรก็ตาม ถ้าหากอุลลอยใดมีลักษณะตามที่กรมเจ้าท่าได้ชี้แจงตามหนังสือหารือในเรื่องนี้แล้วย่อมต้องถือว่าอุลลอยนั้นอยู่ในความหมายของคำว่า “แพ” และเมื่อพระราชบัญญัตินี้ได้บัญญัติให้อุลลอยอยู่ในความหมายของคำว่า “แพ” เพื่อให้มีการควบคุมในลักษณะเดียวกับแพซึ่งมีบทบัญญัติต่าง ๆ ในพระราชบัญญัตินี้กำหนดไว้โดยเฉพาะอยู่แล้ว ประกอบกับสภาพอุลลอยนั้นเป็นสิ่งลอยน้ำที่นำมาจอดอยู่ที่ใดที่หนึ่งโดยมีหลักยึดให้อุลลอยอยู่กับที่เพื่อใช้ซ่อมเรือ มิใช่เป็นสิ่งปลูกสร้าง อุลลอยจึงมิใช่เป็นสิ่งล่องล้าลำนน้ำตามความหมายของมาตรา ๑๑๗^๕ แห่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวแต่อย่างใด

(ลงชื่อ) อัคราทร จุฬารัตน

(นายอัคราทร จุฬารัตน)

รองเลขาธิการ ฯ

ปฏิบัติราชการแทน เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สิงหาคม ๒๕๓๕

เจ้าของหรือผู้ครอบครองคนใดใช้เองหรือยินยอมให้ผู้อื่นใช้ทำรับส่งคนโดยสาร ทำรับส่งสินค้า ทำเทียบเรือหรือแพซึ่งเจ้าท่ามีคำสั่งห้ามใช้และยังไม่ได้เพิกถอนคำสั่งนั้น ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท

“เรือ” หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ไม่ว่าจะเป็นเพื่อบรรทุก ลำเลียง โดยสาร ลาก จูง ดัน ยก ชุดหรือลอก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้น้ำได้ ทำนองเดียวกัน

“มาตรา ๑๑๗ ห้ามมิให้ผู้ใดปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งใดล่องล้าเข้าไปเหนือน้ำ ในน้ำและใต้น้ำของแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชน หรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า