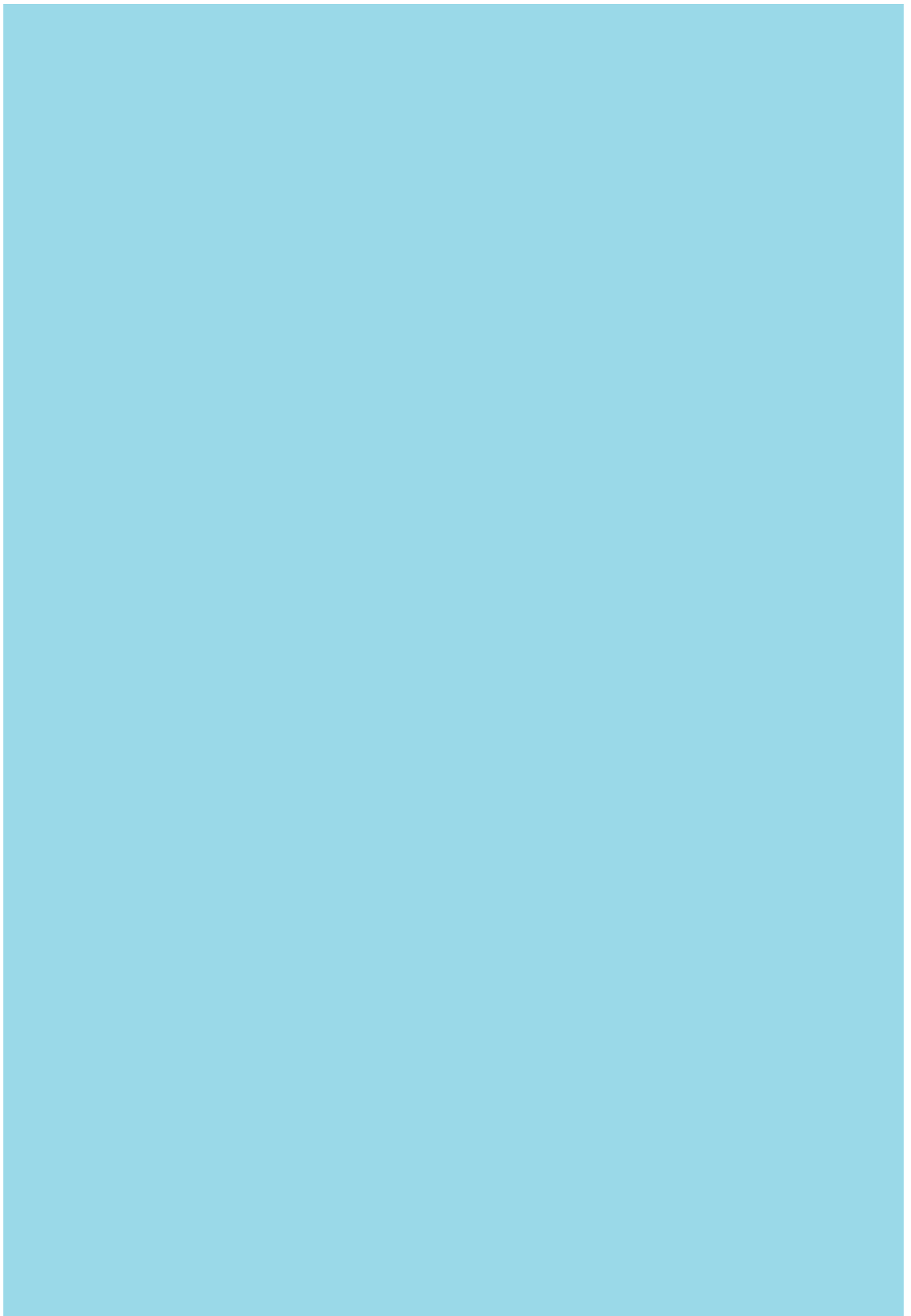


Standard for Water Transportation Terminal



มาตรฐานสถานียขนส่งทางน้ำ

กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น
กระทรวงมหาดไทย



คำนำ

การจัดบริการสาธารณะเป็นภารกิจสำคัญที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ต้องดำเนินการทั้งตามอำนาจหน้าที่และตามที่ได้รับถ่ายโอนจากส่วนราชการต่างๆ โดยมีหลักการทำงานที่จะต้องยึดถือไว้ว่า “การจัดบริการสาธารณะให้แก่ประชาชนนั้น จะต้องดีขึ้นหรือไม่ต่ำกว่าเดิม มีคุณภาพ ได้มาตรฐาน มีการบริหารจัดการที่มีความโปร่งใส มีประสิทธิภาพและมีความรับผิดชอบต่อผู้ใช้บริการที่มากขึ้น”

กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น ในฐานะหน่วยงานหลักในการส่งเสริม สนับสนุนและพัฒนาให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีศักยภาพในการบริหารจัดการ และสามารถให้บริการสาธารณะแก่ประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล ได้เล็งเห็นความสำคัญของการกำหนดมาตรฐาน การบริหารงานและการบริการสาธารณะขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติหรือเป็นคู่มือปฏิบัติงานให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตลอดจน เพื่อเป็นหลักประกันในระดับหนึ่งว่า หากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ได้ถือปฏิบัติตามแนวทางที่มาตรฐานกำหนดแล้ว ประชาชนไม่ว่าจะอาศัยอยู่ที่ใดในประเทศจะต้องได้รับบริการสาธารณะที่มีคุณภาพ โดยเท่าเทียมกัน

ในการนี้ กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น ได้ร่วมกับสถาบันการศึกษา และองค์กรวิชาชีพต่างๆ ดำเนินการจัดทำมาตรฐานการบริหารงานและการบริการสาธารณะขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยได้ผ่านการประชุมเชิงปฏิบัติการ เพื่อร่วมกันพิจารณาจากผู้ที่เกี่ยวข้องฝ่ายต่างๆ อาทิเช่น ผู้แทนจากองค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาล องค์การบริหารส่วนตำบล สมาคมองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตลอดจนส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง จึงเป็นที่เชื่อมั่นได้ว่าองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะสามารถนำมาตรฐานที่ได้จัดทำขึ้น ไปใช้เป็นแนวทางปฏิบัติในการจัดบริการสาธารณะได้อย่างแท้จริง

สำหรับ มาตรฐานสถานียชนสงฆ์ กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น ได้ร่วมกับ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ จัดทำขึ้น โดยหวังเป็นอย่างยิ่งว่า องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะได้ศึกษาทำความเข้าใจ และนำมาตรฐาน รวมทั้งแนวทางขั้นตอนการปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ ไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงาน รวมทั้งพัฒนาคุณภาพ ประสิทธิภาพ การบริหารและการบริการสาธารณะให้ดียิ่งขึ้น เพื่อประโยชน์สุขของประชาชน อันเป็นเป้าหมายที่สำคัญสูงสุดในการทำงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สืบต่อไป

กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น
กระทรวงมหาดไทย

สารบัญ

	หน้า
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมา	1
1.2 วัตถุประสงค์ในการจัดทำมาตรฐาน	4
1.3 ขอบเขตของมาตรฐาน	4
1) การจัดทำสถานีขนส่งทางน้ำ (ท่าเทียบเรือ/ท่าข้าม) ในเขตพื้นที่	4
2) การบริหารจัดการ การซ่อมบำรุง การรักษาความปลอดภัย การรักษาความสะอาด และสิ่งแวดล้อม	4
1.4 ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ เมื่อปฏิบัติตามมาตรฐาน	5
1.5 นิยามศัพท์	5
1.6 มาตรฐานอ้างอิงและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	6
บทที่ 2 การบริหารจัดการสถานีขนส่งทางน้ำ	7
1. แนวทางการรับ โอนกิจการท่าเทียบเรือ	7
2. การสำรวจความจำเป็นและความเหมาะสมตามอำนาจหน้าที่ ในการจัดให้มีท่าเทียบเรือ	8
3. การขอใช้พื้นที่ก่อสร้างท่าเทียบเรือ โป๊ะเทียบเรือ ในเขต องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	10
4. การขออนุญาตก่อสร้างท่าเทียบเรือ โป๊ะเทียบเรือ	12
5. การเตรียมบุคลากร	16
ขั้นตอนการบริหารจัดการสถานี	16
1. เกณฑ์มาตรฐานและแนวทางการพัฒนา	16
2. ด้านการบริหารการให้บริการท่าเทียบเรือ	26
3. ด้านความปลอดภัย	28
4. ด้านแสงสว่าง	32
5. ด้านการรักษาความสะอาด	33
6. ด้านสิ่งแวดล้อม	34

สารบัญ

	หน้า
ขั้นตอนการบำรุงรักษาและพัฒนา	37
1. การบำรุงรักษาและซ่อมแซม	37
2. การพัฒนาสถานียขนส่งทางน้ำ	38
บทที่ 3 สิ่งล่วงล้ำลำน้ำ	41
1. โรงสูบน้ำ	41
2. การวางท่อ สายเคเบิล การปักเสาไฟฟ้า	42
3. กระชังเลี้ยงสัตว์น้ำ	43
4. เขื่อนกั้นน้ำทะเล	44
5. สะพานข้ามแม่น้ำหรือสะพานข้ามคลอง	45
6. คานเรือ	46
7. การขออนุญาต	49
8. ขั้นตอนในการพิจารณาอนุญาตของเจ้าหน้าที่	50
บทที่ 4 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนามาตรฐานในอนาคต	53
เอกสารอ้างอิง	61
ภาคผนวก ก - รูปแบบลักษณะและประเภทของท่าเรือ	63
ภาคผนวก ข - ตัวอย่างคำร้องขอทำสิ่งล่วงล้ำลำแม่น้ำ	67
ภาคผนวก ค - กฎกระทรวงฉบับที่ 63 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทศักราช 2456	72
ภาคผนวก ง - กฎกระทรวงฉบับที่ 64 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทศักราช 2456	78
ภาคผนวก จ - ตัวอย่างแบบแปลนมาตรฐาน	81

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมา

การขนส่งทางน้ำถือว่าเป็นรูปแบบของการขนส่งที่เก่าแก่ที่สุด จะเห็นได้ว่าอารยธรรม ความเจริญต่างๆ ในอดีตจะอยู่ริมน้ำ เช่น วัฒนธรรม เมืองท่าต่างๆ จะอยู่ริมน้ำลำคลอง และทะเล การติดต่อสื่อสารในอดีตก็อาศัยการคมนาคมทางน้ำเป็นหลัก ประโยชน์หลักของการขนส่งทางน้ำ คือ ความสามารถในการขนส่งสินค้าได้เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะผู้ผลิตสินค้า ผู้นำเข้าสินค้าหรือผู้ส่งออก สินค้าสามารถใช้ประโยชน์จากการขนส่งทางน้ำในการขนส่งสินค้า ส่วนประชาชนทั่วไปก็ใช้ทำเรือเป็น สถานที่ในการคมนาคมเดินทางในชีวิตประจำวัน ซึ่งบุคคลแต่ละกลุ่มมีการใช้งานของท่าเรือที่มีขนาด และรูปแบบที่ต่างกันออกไปตามลักษณะการใช้งาน ซึ่งในประเทศไทยในสมัยโบราณก็ได้ใช้การจราจร ทางน้ำเป็นเส้นทางหลักในการเดินทางไปยังจุดต่างๆ เพื่อติดต่อค้าขาย ไปมาหาสู่กัน เนื่องจากในขณะนั้น เส้นทางคมนาคมทางบกยังไม่มีความสะดวก

การคมนาคมทางน้ำในอดีตเป็นเส้นทางหลักในการเดินทางของประชาชนเมื่อมีความเจริญ มากขึ้นการเดินทางโดยทางน้ำจึงลดความสำคัญลง โดยประชาชนจะเดินทางโดยรถยนต์ เป็นการ คมนาคมหลัก แต่การคมนาคมโดยทางน้ำยังคงมีความจำเป็นในการเดินทางในลักษณะเส้นทางลัด ซึ่งประชาชนจะเดินทางโดยรถยนต์ถึงท่าเรือและต่อเรือข้ามฟากไปยังฝั่งตรงข้ามก่อนต่อรถยนต์ถึง จุดหมายปลายทาง

อำนาจหน้าที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับท่าเทียบเรือและท่าข้าม ได้บัญญัติไว้ในกฎหมาย ดังนี้

- พระราชบัญญัติสภาพัฒนาการและองค์การบริหารส่วนตำบล พ.ศ. 2537

มาตรา 68 ภายใต้บังคับแห่งกฎหมาย องค์การบริหารส่วนตำบล อาจจัดทำกิจการในเขต องค์การบริหารส่วนตำบลดังต่อไปนี้

(10) ให้มีตลาด ท่าเทียบเรือและท่าข้าม

- พระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ. 2496

มาตรา 51 ภายใต้บังคับแห่งกฎหมาย เทศบาลตำบลอาจจัดทำกิจการใดๆ ในเขตเทศบาล ดังต่อไปนี้

(3) ให้มีตลาด ท่าเทียบเรือและท่าข้าม

มาตรา 54 ภายใต้บังคับแห่งกฎหมาย เทศบาลเมืองอาจจัดทำกิจการใดๆ ในเขตเทศบาล ดังต่อไปนี้

(1) ให้มีตลาด ท่าเทียบเรือและท่าข้าม

มาตรา 56 ภายใต้บังคับแห่งกฎหมาย เทศบาลนครมีหน้าที่ต้องทำในเขตเทศบาล ดังต่อไปนี้

(6) จัดให้มีและควบคุมตลาด ท่าเทียบเรือ ท่าข้ามและที่จอดรถ

- พระราชบัญญัติองค์การบริหารส่วนจังหวัด พ.ศ. 2540

มาตรา 45 องค์การบริหารส่วนจังหวัด มีอำนาจหน้าที่ดำเนินกิจการภายในเขตองค์การบริหารส่วนจังหวัด ดังต่อไปนี้

(4) ประสานและให้ความร่วมมือ ในการปฏิบัติหน้าที่ของสภาตำบลและราชการส่วนท้องถิ่นอื่น

- พระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542

มาตรา 16 (3) ได้กำหนดให้การจัดให้มีและควบคุมตลาด ท่าเทียบเรือ ท่าข้าม และที่จอดรถ เป็นอำนาจหน้าที่ของเทศบาล เมืองพัทยา และองค์การบริหารส่วนตำบล”

มาตรา 17 (13) ได้กำหนดให้การจัดการและดูแลสถานียขนส่งทั้งทางบกและทางน้ำ เป็นอำนาจหน้าที่ขององค์การบริหารส่วนจังหวัด

นอกจากนั้น ท่าเทียบเรือเป็นกิจการหนึ่งที่ต้องมีการถ่ายโอนภารกิจให้แก่เทศบาลและองค์การบริหารส่วนตำบล ตามพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 โดยให้ส่วนราชการที่ถ่ายโอนภารกิจเป็นที่เล็งสนับสนุนแนะนำด้านการบริหารและวิชาการ ซึ่งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ได้ถ่ายโอนอำนาจหน้าที่ ในภารกิจ การดูแลรักษาทางน้ำ การก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างลุ่มน้ำแม่ น้ำ และการดูแลการใช้ท่าเรือ โดยได้มอบอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตามคำสั่งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ที่ 442/2547 ลงวันที่

29 กรกฎาคม 2547 และ ที่ 185/2548 ลงวันที่ 25 เมษายน 2548 เรื่องมอบอำนาจ “เจ้าท่า” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ดังนี้

1. การอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำแม่น้ำ ตามมาตรา 117 ประกอบกับกฎกระทรวงฉบับที่ 63 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 มีดังต่อไปนี้

- 1.1 ทำเทียบเรือขนาดไม่เกิน 20 คันกรอสส์
- 1.2 โป๊ะเทียบเรือและสะพานปรับระดับ
- 1.3 สะพานข้ามคลอง
- 1.4 คานเรือ
- 1.5 โรงสูบน้ำ
- 1.6 การวางท่อ สายเคเบิล การปักเสาไฟฟ้า
- 1.7 กระชังเลี้ยงสัตว์น้ำ
- 1.8 เขื่อนกั้นน้ำเซาะ

2. การจัดเก็บค่าธรรมเนียมการตรวจสอบสิ่งล่วงล้ำลำแม่น้ำ ตามข้อ 2 (14) แห่งกฎกระทรวงฉบับที่ 19 (พ.ศ. 2510) ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำแม่น้ำ ตามข้อ 2 (6) แห่งกฎกระทรวงฉบับที่ 55 (พ.ศ. 2534) เพื่อเป็นเงินได้แผ่นดินต่อไป

ดังนั้น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งจะต้องมีบทบาทในการดูแลรักษา และดำเนินกิจการทำเทียบเรือ จึงต้องมีข้อกำหนดที่เป็นมาตรฐานและเป็นแนวทางเดียวกันในการดำเนินการสถานีขนส่งทางน้ำ ซึ่งเป็นบริการสาธารณะเพื่อประโยชน์ของประชาชนในเขตท้องถิ่นของตนเอง ในส่วนของทำเทียบเรือโดยสาร เช่น โป๊ะเทียบเรือ สะพานปรับระดับ ฯ ซึ่งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จะได้ใช้ประโยชน์ในการดำเนินงาน รวมทั้งการพิจารณาออกข้อบัญญัติท้องถิ่นที่จำเป็นในกิจการทำเทียบเรือให้มีมาตรฐานในด้านความปลอดภัย การบริหารจัดการ การดูแลและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้เพื่อประโยชน์สูงสุดของประชาชนในท้องถิ่น และส่งเสริมให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีความเข้มแข็งสามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีคุณภาพต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ในการจัดทำมาตรฐาน

1.2.1 เพื่อสร้างความเข้าใจ ให้คำแนะนำ ด้านเทคนิคและวิชาการ ให้ความรู้ด้านกฎหมาย กฎกระทรวง พระราชบัญญัติ อำนาจหน้าที่ การอนุญาต การอนุมัติ และการกิจต่างๆ แก่ผู้บริหารท้องถิ่น และเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตามภารกิจที่ได้ถ่ายโอนให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

1.2.2 เพื่อให้ผู้บริหารท้องถิ่น และเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ได้ใช้เป็นคู่มือและแนวทางในการดำเนินงานด้านการอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำแม่น้ำ โดยเฉพาะในส่วนของ การดูแลรักษาทำเทียบเรือ

1.2.3 เพื่อเป็นแนวทางให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในการพิจารณาออกข้อบัญญัติท้องถิ่น เพิ่มเติมที่จำเป็นในการดำเนินการทำเทียบเรือ ให้มีมาตรฐานในด้านความปลอดภัย มาตรฐานด้านการบริหารจัดการ มาตรฐานด้านการดูแล ให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีคุณภาพ

1.2.4 เพื่อประโยชน์ต่อประชาชน ที่ต้องการทุน และบริหารจัดการในด้านการดูแลรักษาทางน้ำ การลงทุนก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างล่วงล้ำลำแม่น้ำ เช่น ทำเทียบเรือ โป๊ะเทียบเรือ

1.3 ขอบเขตของมาตรฐาน

1) การจัดทำสถานียขนส่งทางน้ำ (ทำเทียบเรือ/ทำข้าม) ในเขตพื้นที่

จัดทำแนวทางในการดำเนินการสถานียขนส่งทางน้ำ ในเขตพื้นที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยมีแนวทางดังนี้

(1) ขั้นตอนการรับโอนภารกิจ การดูแลรักษาทางน้ำ การก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างล่วงล้ำลำแม่น้ำ และการดูแลการใช้ทำเรือ

(2) การขอใช้พื้นที่จัดตั้งทำเทียบเรือ/ทำข้าม โดยพิจารณาจากกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

(3) ขั้นตอนการสำรวจความจำเป็นและความเหมาะสม การจัดสร้างสถานียขนส่งทางน้ำ

(4) ขั้นตอนการเตรียมบุคลากร

2) การบริหารจัดการ การซ่อมบำรุง การรักษาความปลอดภัย การรักษาความสะอาด และสิ่งแวดล้อม

การกำหนดมาตรฐานในส่วนการบริหารจัดการสถานียขนส่งทางน้ำ สามารถแบ่งได้ตามเกณฑ์แต่ละด้าน ดังนี้

- (1) เกณฑ์มาตรฐานและแนวทางการพัฒนา
- (2) ด้านการบริหาร การให้บริการท่าเทียบเรือ
- (3) ด้านความปลอดภัย
- (4) ด้านแสงสว่าง
- (5) ด้านการรักษาความสะอาด
- (6) ด้านสิ่งแวดล้อม โดยอาศัยแนวทางในการตรวจสอบสภาพท่าเทียบเรือและ โป๊ะเทียบเรือ ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

3) การดำเนินการด้านการขออนุญาตสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ

1.4 ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับเมื่อปฏิบัติตามมาตรฐาน

การมีท่าเทียบเรือข้ามฟากที่ถูกต้องทั้งทางด้านความปลอดภัยและลักษณะการใช้งาน มีมาตรฐานด้านการบริหารจัดการ มาตรฐานด้านการดูแลและรักษา เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและความสะดวกแก่ประชาชนผู้ใช้บริการ ลดอันตรายที่จะเกิดขึ้นกับการโดยสารเรือข้ามฟาก และ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ

1.5 นิยามศัพท์

“สถานีส่งทางน้ำ” หมายถึง ท่าเรือที่ประกอบด้วยสิ่งล่วงล้ำทางน้ำ หรือสิ่งก่อสร้างที่อยู่บนฝั่ง เช่น โป๊ะเทียบเรือ สะพานเชื่อมต่อ สะพานปรับระดับที่เชื่อมต่อระหว่างโป๊ะเทียบเรือกับฝั่ง

“โป๊ะ” หมายถึง ทำน้ำที่มีลักษณะเป็นแพใช้เป็นที่จอดเทียบเรือริมฝั่งแม่น้ำที่มีการสัญจรทางน้ำ สามารถนำเรือเข้าจอดเทียบทำให้ผู้โดยสารขึ้น-ลง ได้อย่างสะดวกปลอดภัย โดยยื่นเข้าไปในแม่น้ำถึงบริเวณที่เหมาะสมในการนำเรือเข้าจอดเทียบท่า

“ท่าเรือสาธารณะ” หมายถึง ท่าเรือที่ให้บริการโดยไม่เรียกเก็บค่าใช้บริการผ่านท่า

“ท่าเรือเชิงพาณิชย์” หมายถึง ท่าเทียบเรือที่ให้บริการ โดยมีการเรียกเก็บอัตราค่าภาระและค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ท่าเรือ

“สิ่งล่วงล้ำลำแม่น้ำ” หมายถึง สิ่งที่ล่วงล้ำเข้าไปเหนือน้ำ ในน้ำ และได้ น้ำของแม่น้ำ ลำคลอง บึง ทะเลสาบ ที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย หรือบนชายหาดของทะเล

“เรือ” หมายถึง ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุกทุกลำเลียง โดยสารลาก กุ้ง คัน ยก ชุดหรือลอก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้ในน้ำได้ ทำนองเดียวกัน

“**ตันกรอสส์**” หมายความว่า ขนาดของเรือที่คำนวณได้ตามกฎข้อบังคับฯ สำหรับการตรวจเรือ ตามมาตรา 163 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

“**20 ตันกรอสส์**” หมายความว่า ขนาดของเรือที่คำนวณได้ตามกฎข้อบังคับฯ สำหรับการตรวจเรือ โดยขึ้นอยู่กับความกว้าง ความยาว และความลึก ของท้องเรือ โดยทั่วไปส่วนใหญ่ ความกว้างประมาณ 3-4 เมตร ยาว 13-14 เมตร ลึกไม่เกิน 1.60 เมตร และสามารถบรรทุกทุกลำเลียงสินค้าได้น้ำหนักไม่เกิน 60 ตันสุทธิ ถ้าเป็นผู้โดยสารจะบรรทุกได้ตามมาตรฐานที่กำหนดไว้เท่ากับ 60 คน

“**นายเรือ**” หมายความว่า ผู้ควบคุมเรือกำปั่น หรือเรืออื่นๆ แต่ไม่รวมถึงผู้นำร่อง

“**คนประจำเรือ**” หมายความว่า คนที่มีหน้าที่ทำการประจำอยู่ในเรือ

“**คนโดยสาร**” หมายความว่า คนที่อยู่ในเรือ เว้นแต่ คนประจำเรือ หรือผู้อื่นที่รับจ้างทำงานใน เรือนั้น และเด็กที่มีอายุต่ำกว่าหนึ่งปี

1.6 มาตรฐานอ้างอิงและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

มาตรฐานเล่มนี้ได้จัดทำขึ้นภายใต้กรอบระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้องดังนี้

1.6.1 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

1.6.2 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535

1.6.3 กฎกระทรวง ฉบับที่ 63 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือใน น่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

1.6.4 กฎกระทรวง ฉบับที่ 64 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือใน น่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

1.6.5 กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กระทรวงคมนาคม : คู่มือการอนุญาตให้ปลูกสร้าง สิ่งล่วงลำลำน้ำและการขุดลอกร่องน้ำขนาดเล็ก, กรกฎาคม 2548

บทที่ 2

การบริหารจัดการสถานีขนส่งทางน้ำ

1. แนวทางการรับโอนกิจการท่าเทียบเรือ

เทศบาล และ องค์การบริหารส่วนตำบล ที่จะได้รับการถ่ายโอนกิจการท่าเทียบเรือจากกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ควรมีการศึกษากฎหมาย ระเบียบปฏิบัติตามภารกิจ และเตรียมความพร้อมในการดำเนินงาน โดยอาจขอคำปรึกษาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้

1.1 ขั้นเตรียมความพร้อมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นด้านการรับโอนกิจการท่าเทียบเรือ

การเตรียมความพร้อมในด้าน โครงสร้างการบริหารจัดการ การเตรียมความพร้อมด้านบุคลากร เช่น การรับสมัครบุคลากรที่มีความชำนาญเฉพาะด้านหรือการรับโอนบุคลากรจากหน่วยงานอื่นๆในขั้นตอนของการเตรียมความพร้อมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ส่วนราชการจะต้องให้ความช่วยเหลือ สนับสนุน แนะนำ และให้คำปรึกษาทางเทคนิควิชาการจนกว่าองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะมีความพร้อม ซึ่งเทคนิควิชาการเกี่ยวกับการจัดตั้งท่าเทียบเรือ ควรมีการศึกษา ขอคำปรึกษาในด้านต่างๆ ดังนี้

(1) ศึกษาความเป็นไปได้ในการดำเนินการจัดตั้งท่าเทียบเรือ โป๊ะเทียบเรือ

(2) ขอคำปรึกษาทางเทคนิค คุณสมบัติของดิน ขนาดเรือ ระดับการขึ้นลงของน้ำ ขนาดของคลื่น โดยเฉพาะในส่วนของการออกแบบจะต้องมีการสำรวจสภาพดินก่อน และต้องมีการคำนึงถึงการเคลื่อนที่ การเอียง และความต้านทานคลื่นของท่าจอดเรือ

(3) ขอคำปรึกษาทางวิชาการด้านการตรวจสอบการก่อสร้าง ความปลอดภัย และสภาพการใช้งานของท่าเทียบเรือ โป๊ะเทียบเรือ

(4) ขอคำปรึกษาทางเทคนิคด้านการตรวจสอบสภาพความมั่นคงแข็งแรงของท่าเทียบเรือและโป๊ะเทียบเรือ เพื่อระงับการใช้ท่าเทียบเรือหรือโป๊ะเทียบเรือ

1.2 ขั้นการปฏิบัติงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นก่อนได้รับการถ่ายโอนกิจการท่าเทียบเรือ

(1) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นออกข้อบัญญัติท้องถิ่นเกี่ยวกับการบริหารจัดการท่าเทียบเรือ ทั้งนี้ เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน รวมทั้งการดูแลและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

- (2) ตรวจสอบสภาพความมั่นคงแข็งแรงของท่าเทียบเรือและโป๊ะเทียบเรือ เพื่อเป็นแนวทางการบำรุง/ซ่อมแซมการใช้ท่าเทียบเรือหรือโป๊ะเทียบเรือ
- (3) สำรวจสภาพพื้นที่และสภาพแวดล้อมของ โป๊ะเทียบเรือที่มีอยู่เพื่อเตรียมวางแผนดำเนินงาน
- (4) กำหนดแนวทางให้ผู้ทำการในเรือ เจ้าของเรือโดยสารเอาใจใส่ดูแลสวัสดิภาพความปลอดภัยของผู้โดยสาร
- (5) การกวดขันเรื่องการทิ้งของเสียหรือน้ำมัน และการรักษาสภาพแวดล้อมของแหล่งน้ำสาธารณะ
- (6) การฝึกช่วยเหลือผู้ประสบภัย

2. การสำรวจความจำเป็นและความเหมาะสมตามอำนาจหน้าที่ในการจัดให้มีท่าเทียบเรือ

ก่อนที่จะเริ่มทำการสำรวจข้อมูล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรจัดประชุมและซักซ้อมความเข้าใจกันถึงวิธีการสำรวจให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน อาจกำหนดแบบฟอร์มสำรวจขึ้นมาเพื่อให้ใช้เหมือนกัน เพื่อให้ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจของแต่ละ Site ครบถ้วนเหมือนกันทำให้ง่ายต่อการนำไปใช้เปรียบเทียบในกระบวนการเลือกที่ตั้งที่เหมาะสม

ตัวอย่างเช่น ในการสำรวจข้อมูลภาคสนามด้านภูมิอากาศพบว่า Site 1 ตั้งอยู่ในบริเวณที่มีความเร็วลมรุนแรงมาก เมื่อสร้างท่าเรืออาจได้รับผลกระทบ ส่วน Site 2 มีความเร็วลมปานกลาง ท่าเรือที่สร้างในบริเวณนี้จะได้รับผลกระทบจากลมในระดับต่ำ สำหรับ Site 3 มีความเร็วลมต่ำ ผลกระทบที่จะเกิดต่อกิจกรรมท่าเรือ จึงไม่มี เป็นต้น

แสดงว่า Site นั้นหากไม่มีผลกระทบจะมีความเหมาะสมมากที่สุด อนึ่งการเสนอวิธีการเลือกที่กล่าวมานี้ ยังไม่รวมถึงการพิจารณาด้านงบประมาณในการลงทุนและค่าใช้จ่ายในการแก้ไขปัญหาของแต่ละ Site ซึ่งผู้ดำเนินโครงการจะต้องนำข้อจำกัดด้านงบประมาณมาประกอบการพิจารณาตัดสินใจในขั้นสุดท้ายด้วย

ก่อนที่จะออกแบบในขั้นสุดท้ายจึงจำเป็นต้องมีการหาข้อมูลเพิ่มเติม นอกจากจะเป็นการประหยัดแล้วยังสามารถประมาณราคางานก่อสร้างได้ถูกต้อง

การสำรวจประกอบด้วย

- (1) การสำรวจทางสมุทรศาสตร์ เป็นการหาคุณสมบัติของใต้ท้องน้ำ และควรให้ครอบคลุมพื้นที่โดยรอบด้วย กำหนดจุดน้ำขึ้นสูงสุดและต่ำสุด สิ่งกีดขวางต่างๆ ตามแนวฝั่ง บางครั้งต้องมีการประดาน้ำเพื่อสำรวจสภาพใต้น้ำ เพื่อสำรวจหาสิ่งกีดขวางใต้น้ำ ซึ่งต้องขนย้ายออกให้หมด

(2) การสำรวจหรือสังเกตการณ์กระแสน้ำ เมื่อทราบสถานที่ต้องสร้างท่าเทียบเรือแล้ว จะต้องทราบรายละเอียดของคลื่นในบริเวณนั้นด้วย

สำหรับขั้นตอนของการวิเคราะห์และออกแบบโป๊ะเทียบเรือ แบ่งออกเป็นขั้นตอนใหญ่ๆ ดังนี้

ขั้นตอนการวิเคราะห์การจมและการลอยของโป๊ะเทียบเรือ

(1) วิเคราะห์หาน้ำหนักบรรทุกทั้งหมดบนโป๊ะเทียบเรือ ตัวอย่างเช่นน้ำหนักผู้โดยสาร จำนวนมากที่สุดที่สามารถยืนได้ น้ำหนักของโป๊ะ น้ำหนักโครงสร้างของหลังคา สะพานเทียบโป๊ะ เป็นต้น

(2) วิเคราะห์หาแรงพยุง โดยอาศัยทฤษฎีเกี่ยวกับแรงพยุง (Buoyancy Force)

(3) ขั้นตอนการออกแบบ สรุปลงเป็นตารางได้ดังนี้

ลำดับ	ขั้นตอน
1	สำรวจข้อมูลทั่วไป - ปริมาณผู้คนที่คาดว่าจะใช้บริการ - ปริมาณเรือที่เข้าเทียบท่า - ระดับน้ำสูงสุด และต่ำสุด - ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
2	ศึกษาหลักเกณฑ์ของกฎหมาย - พระราชบัญญัติ - กฎกระทรวง - ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างท่าเทียบเรือ
3	วิเคราะห์และสรุปผลข้อมูล - เพื่อนำค่าที่เหมาะสมมาใช้ในการออกแบบ และข้อกำหนดต่างๆ - เพื่อทำการออกแบบโป๊ะเทียบเรือ และท่าเทียบเรือที่เหมาะสม
4	ออกแบบโป๊ะเทียบเรือ - หาชนิดที่เหมาะสมของโป๊ะเทียบเรือ - หาขนาดของโครงสร้างที่เหมาะสมของโป๊ะเทียบเรือ
5	ทำการเขียนแบบโครงสร้าง - แบบที่ทำการก่อสร้าง - ประมาณราคาของแบบที่ทำการก่อสร้าง

3. การขอใช้พื้นที่ก่อสร้างท่าเทียบเรือ โปะเทียบเรือในเขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ในส่วนของการขอใช้พื้นที่ก่อสร้างท่าเทียบเรือ ประชาชนสามารถยื่นขออนุญาตจัดตั้งสถานียขนส่งทางน้ำเพื่อรองรับการเทียบท่าของเรือที่มีระวางไม่เกิน 20 ตันกรอสส์ สามารถเทียบท่าได้ ซึ่งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีอำนาจอนุญาตให้ดำเนินการได้ โดยผู้ประสงค์จะขออนุญาตปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำ ให้ยื่นคำขอตามแบบที่กำหนด โดยระบุวัตถุประสงค์ในการใช้อาคารหรือสิ่งอื่นใดที่ขออนุญาต พร้อมด้วยหลักฐานและเอกสาร ดังต่อไปนี้

(1) สำเนาทะเบียนบ้านและสำเนาบัตรประจำตัวประชาชน หรือสำเนาบัตรแสดงฐานะอย่างอื่นที่ออกโดยส่วนราชการ

(2) หลักฐานแสดงความเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ หรือเป็นผู้มีสิทธิครอบครอง หรือเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ดูแลรักษาที่ดินที่ติดต่อกับแม่น้ำ ลำคลอง อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย

(3) แบบแปลนและรายละเอียดของอาคารหรือสิ่งอื่นใดที่ขออนุญาตปลูกสร้างล่วงล้ำลำแม่น้ำ ต้องมีผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมสาขาวิศวกรรมโยธาตามกฎหมายว่าด้วยวิชาชีพวิศวกรรมเป็นผู้รับรอง เว้นแต่อาคารหรือสิ่งอื่นใดที่ขออนุญาตปลูกสร้างล่วงล้ำลำแม่น้ำนั้นจะมีขนาดเล็ก และโครงสร้างทำด้วยไม้หรือวัสดุอื่นที่ไม่คงทนถาวร ไม่จำเป็นต้องมีผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมสาขาวิศวกรรมโยธารับรอง

(4) แผนผังแสดงบริเวณที่ขออนุญาตและบริเวณใกล้เคียง

(5) รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในกรณีที่ผู้ยื่นคำขอเป็นนิติบุคคล ให้ยื่นคำขอพร้อมสำเนานหนังสือรับรองการจดทะเบียนนิติบุคคลที่ระบุชื่อผู้มีอำนาจลงนามผูกพันนิติบุคคล และหลักฐานเอกสารตามวรรคหนึ่ง (2) (3) (4) (5)

ในกรณีที่ผู้ยื่นคำขอเป็นส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ให้ยื่นคำขอพร้อมหลักฐานและเอกสารตาม (3) (4) (5)

ลักษณะของท่าเทียบเรือ โป๊ะเทียบเรือที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นพึงอนุญาตได้ มีดังต่อไปนี้

สิ่งล่วงล้ำลำแม่น้ำ	เกณฑ์การอนุญาต
(1) ท่าเทียบเรือ	<p>1) ต้องมีโครงสร้างที่ไม่ทำให้ทิศทางการไหลของน้ำเปลี่ยนแปลง มีช่องโปร่งระหว่างเสาไม่น้อยกว่า 3 เมตรเป็นพื้นท่าเทียบเรือในแม่น้ำ ลำคลอง อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน</p> <p>2) ต้องไม่มีลักษณะเป็นแผ่นคอนกรีตปิดทึบตลอด ให้มีช่องว่าง เพื่อให้แสงแดดส่องผ่านถึงพื้นน้ำได้ทำได้ และไม่มีสิ่งก่อสร้างอื่นใดบนพื้นท่าเทียบเรือ นอกจากสิ่งก่อสร้างที่จำเป็นอันเป็นส่วนประกอบของท่าเทียบเรื่อนั้น</p> <p>3) ปลายสุดของท่าเทียบเรือต้องไม่เกินแนวน้ำลึกหน้าท่า เมื่อน้ำลงต่ำสุดลึกกว่าอัตราकिनน้ำลึกเต็มที่ของเรือที่เข้าเทียบท่าตามความจำเป็น โดยคำนึงถึงขนาดเรือและลักษณะภูมิประเทศ แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกิน 1 ใน 5 ของความกว้างของแม่น้ำ</p> <p>4) ต้องสร้างตามแนวเขตที่ดินที่ผู้ขออนุญาตมีกรรมสิทธิ์ หรือสิทธิครอบครองเป็นแนวตรงยื่นจากฝั่ง</p> <p>5) ท่าเทียบเรือที่ผ่านชายหาดต้องไม่ปิดกั้นการที่ประชาชนจะใช้สอยหรือเดินผ่านชายหาด</p>
(2) สะพานปรับระดับและโป๊ะเทียบเรือ	<p>1) สะพานปรับระดับต้องมีขนาดที่เหมาะสมกับโป๊ะเทียบเรือ มีราวลูกกรงที่แข็งแรงทั้งสองด้าน และความลาดชันของสะพานต้องไม่มากกว่า 1:2 เมื่อน้ำลงต่ำสุด</p> <p>2) โป๊ะเทียบเรือต้องมีโครงสร้างที่แข็งแรง ทนทาน และมีความปลอดภัย มีอัตราการลอยตัวสูง โดยเมื่อรับน้ำหนักสูงสุดแล้ว</p> <p>3) พื้นของโป๊ะเทียบเรือต้องอยู่สูงจากระดับน้ำไม่น้อยกว่า 40 เซนติเมตร และมีราวลูกกรงที่แข็งแรงทุกด้าน ยกเว้นด้านที่เรือเทียบและส่วนที่ต่อกับสะพานปรับระดับ</p>

4. การขออนุญาตก่อสร้างท่าเทียบเรือ โป๊ะเทียบเรือ

ผู้ขออนุญาตเขียนคำร้องขออนุญาตการก่อสร้างท่าเรือและโป๊ะเทียบเรือ ตามแบบขออนุญาตขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พร้อมยื่นเอกสารและหลักฐานดังต่อไปนี้

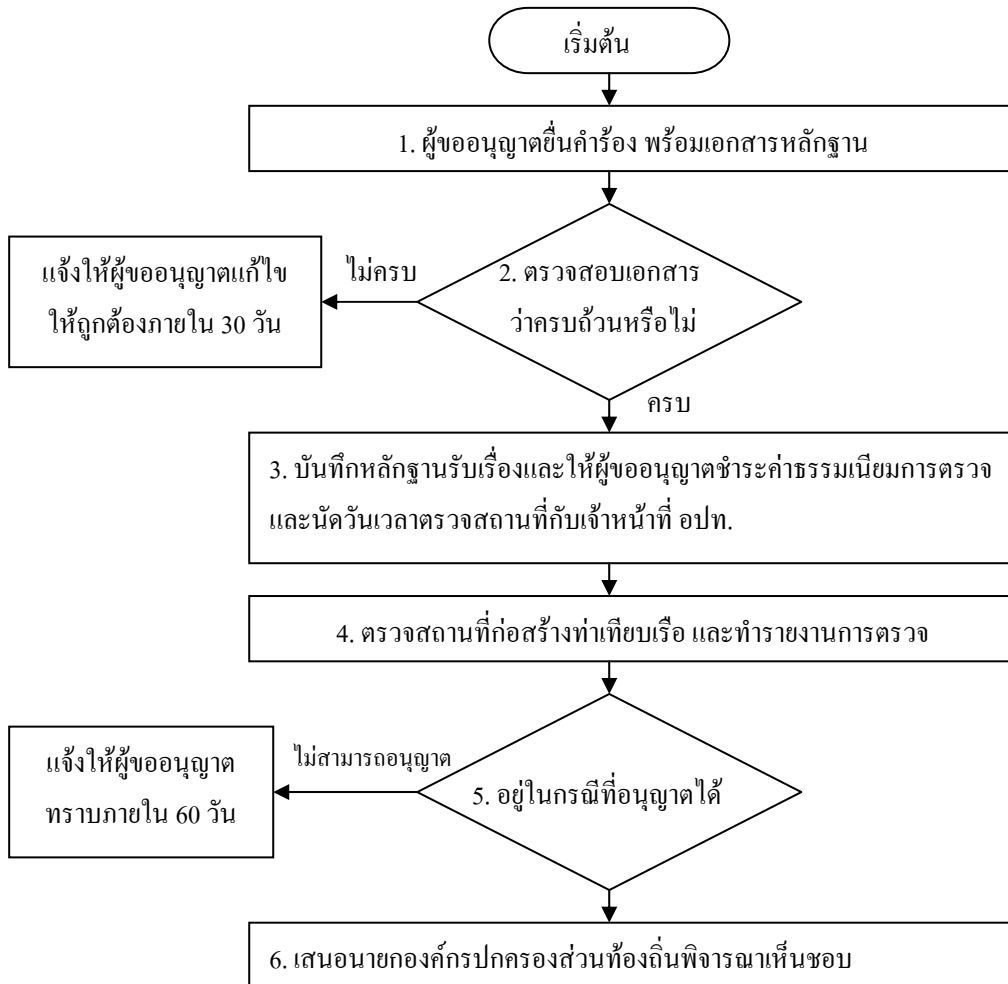
เอกสาร	หมายเหตุ
(1) สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน และสำเนาทะเบียนบ้าน ในกรณีผู้ขออนุญาตเป็นบุคคลธรรมดาหรือสำเนาหนังสือสำคัญแสดงการจดทะเบียนนิติบุคคล และหนังสือบริคณห์สนธิ (ถ้ามี) ในกรณีที่ผู้ขออนุญาตเป็นนิติบุคคล หากประสงค์ให้ผู้อื่นขออนุญาตแทน ต้องมีหนังสือมอบอำนาจที่ถูกต้องตามกฎหมาย	
(2) หลักฐานแสดงความเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ เช่น สำเนาโฉนดที่ดิน สำเนาหนังสือ น.ส. 3 ส.ค. เป็นผู้มีสิทธิครอบครองหรือหนังสือยินยอม หรือเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ดูแลรักษาที่ดินที่ติดต่อกับแม่น้ำ ลำคลอง อันเป็นทางสัญจรของประชาชน ที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลในน่านน้ำไทย หรือบนชายหาดของทะเล	
(3) แผนผังสังเขปแสดงสิ่งขออนุญาตที่มีรายละเอียด เช่น ความกว้างของหน้าที่ดินด้านติดกับแม่น้ำ ขนาดของสิ่งขออนุญาตโดยประมาณ ระยะห่างจากขอบฝั่ง สถานที่สำคัญที่อยู่ใกล้เคียงและระยะห่างโดยประมาณพร้อมสำเนา	
(4) แบบรูปและรายละเอียดของท่าเทียบเรือ โป๊ะเทียบเรือที่ขอลูกสร้าง ซึ่งมีวิศวกรโยธาที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยวิชาชีพวิศวกรรมเป็นผู้รับรองจำนวน 3 ชุด เว้นแต่การปลูกสร้างชั่วคราว และที่ไม่คงทนถาวร ไม่จำเป็นต้องมีวิศวกรรับรอง	
(5) สำเนาเอกสารและหลักฐานต่างๆ ที่นำมายื่นผู้ขออนุญาตหรือผู้รับมอบอำนาจ ต้องเซ็นชื่อรับรองสำเนาถูกต้องทุกฉบับ	

ขั้นตอนในการพิจารณาอนุญาตของเจ้าหน้าที่

ขั้นตอนในการพิจารณา	ระยะเวลา
(1) เมื่อเจ้าหน้าที่ได้รับคำร้อง เอกสารและหลักฐานต่างๆ แล้ว ต้องทำการตรวจสอบความถูกต้องของเอกสาร และบันทึกหลักฐานรับเรื่องไว้ดำเนินการภายใน 30 วัน นับแต่วันที่รับคำขออนุญาต ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงแนวทางการลดขั้นตอนในการปฏิบัติงาน	30 วัน
(2) ผู้ขออนุญาตชำระค่าธรรมเนียมการตรวจสอบสถานที่ตามอัตราที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ขึ้นอยู่กับประเภท ลักษณะ และขนาดของท่าเทียบเรือ โป๊ะเทียบเรื่อนั้นๆ โดยมีอัตราตั้งแต่ 50 บาท – 2,000 บาท โดยผู้ขออนุญาตจะต้องนัดหมายและนำเจ้าพนักงานไปตรวจยังสถานที่ที่ขออนุญาตด้วย	
(3) พนักงานเจ้าหน้าที่ไปตรวจสอบสถานที่ที่จะขออนุญาตปลูกสร้างท่าเทียบเรือ โป๊ะเทียบเรือ เพื่อทำข้อมูลต่างๆ แผนที่สังเขปที่มีรายละเอียดพอเพียงต่อการพิจารณาอนุญาต จัดทำรายงานเสนอเจ้าท่าภูมิภาคหรือเจ้าท่าภูมิภาคสาขา	
(4) นายกองค้กรปกครองส่วนท้องถิ่นพิจารณาเห็นว่าการขออนุญาตถูกต้อง ครบถ้วนตามขั้นตอนและไม่ขัดต่อหลักเกณฑ์ในการอนุญาตจึงพิจารณาให้ความเห็นชอบ	
(5) เมื่อนายกองค้กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้ความเห็นชอบแล้ว ให้ดำเนินการแจ้งผู้ขออนุญาตทราบภายใน 3 วัน นับตั้งแต่ลงนาม - กรณีไม่อาจอนุญาตได้ให้แจ้งผู้ขออนุญาตภายใน 60 วัน นับตั้งแต่วันยื่นเรื่องขออนุญาต หลักเกณฑ์ในการพิจารณาอนุญาตให้ปลูกสร้างท่าเทียบเรือ โป๊ะเทียบเรือที่สำคัญในส่วนที่นายกองค้กรปกครองส่วนท้องถิ่นต้องพิจารณา คือ - ต้องมีลักษณะหรือสภาพไม่เป็นอันตรายต่อการเดินเรือหรือการสัญจรทางน้ำ - เมื่อปลูกสร้างแล้วจะไม่ทำให้ทางน้ำเปลี่ยนแปลง - การใช้ประโยชน์จะไม่เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม - ต้องไม่รบกวนสิทธิต่างๆ ของผู้ที่อยู่ข้างเคียงตลอดจนผลประโยชน์ของมหาชนโดยส่วนรวม	3 วัน, 60 วัน
(6) เจ้าหน้าที่จะแจ้งหรือติดต่อให้ผู้ขออนุญาตมารับใบอนุญาต โดยต้องชำระค่าใบอนุญาตตามกฎหมายในอัตราฉบับละ 100 บาท	

ขั้นตอนในการพิจารณา	ระยะเวลา
(7) ในกรณีที่เห็นว่าการยื่นหลักฐานและเอกสารไม่ครบถ้วนหรือไม่ถูกต้อง และเป็นกรณีที่อาจอนุญาตให้ปลูกสร้างได้ เจ้าหน้าที่จะทำการแจ้งให้ส่งหลักฐานและเอกสารให้ครบถ้วนหรือให้ถูกต้องภายในเวลาที่กำหนด	30 วัน
(8) เมื่อได้รับอนุญาตเรียบร้อยแล้วจะต้องเริ่มดำเนินการปลูกสร้างภายในสิบสองเดือนนับแต่วันที่ได้รับอนุญาต ถ้าไม่เริ่มดำเนินการปลูกสร้างภายในเวลาดังกล่าวใบอนุญาตก็จะสิ้นผล	
(9) ในกรณีไม่อาจเริ่มดำเนินการปลูกสร้างภายในกำหนดเวลา อาจยื่นขอขยายระยะเวลาเริ่มดำเนินการได้ พร้อมเหตุผลในการขอขยายระยะเวลาได้ครั้งละ 6 เดือนแต่ไม่เกินสองครั้ง	6 เดือน
(10) ถ้าประสงค์จะโอนสิทธิในการปลูกสร้างท่าเทียบเรือ โป๊ะเทียบเรือ ให้แก่ผู้ใด ให้ผู้โอนหรือผู้รับโอนแจ้งให้ทราบโดยยื่นหลักฐานการโอนสิทธิ และหลักฐานเอกสารประกอบการขออนุญาตตามข้อ 4 (1) และ (2) ประกอบด้วยเมื่อเจ้าหน้าที่ได้รับแจ้งและทำการตรวจสอบหลักฐานต่างๆ โดยถูกต้องแล้ว เจ้าหน้าที่จะทำการออกหนังสือรับทราบการโอนสิทธิดังกล่าวเพื่อประโยชน์ในการเรียกเก็บค่าตอบแทนการปลูกสร้างท่าเทียบเรือ โป๊ะเทียบเรือ โดยถือว่าผู้รับโอนสิทธิเป็นผู้ได้รับอนุญาต	

ขั้นตอนการขออนุญาตการก่อสร้างท่าเทียบเรือและโป๊ะเทียบเรือ



ระยะเวลาในการขออนุญาตในส่วนภูมิภาค

การขออนุญาตสร้างสิ่งล่วงล้ำลำแม่น้ำมีระยะเวลา 64 วัน

อัตราค่าธรรมเนียมสิ่งล่วงล้ำลำแม่น้ำ

- (1) การตรวจพิจารณาท่าเทียบเรือ สำหรับเรือขนาดต่ำกว่า 20 ตันกรอสส์
 - 1.1 การตรวจครั้งแรก ครั้งละ 200 บาท
 - 1.2 ตรวจประจำปี (เฉพาะท่าเทียบเรือสำหรับการขนส่งสาธารณะ) ครั้งละ 100 บาท
 - 1.3 ตรวจการซ่อมแซม ต่อเติม หรือรื้อถอน ครั้งละ 40 บาท
- (2) การตรวจพิจารณา ท่อ เครื่องผูกเรือ หรือที่ทอดสมอ
 - 4.1 ตรวจครั้งแรก ครั้งละ 100 บาท

4.2 ตรวจสอบประจำปี ครั้งละ 50 บาท

- (3) ตรวจสอบสิ่งล่องล้าล้าแม่น้ำ ครั้งละ 50 บาท
- (4) ใบอนุญาตให้วางทุ่นหรือเครื่องสำหรับผูกเรือ ฉบับละ 100 บาท
- (5) ใบอนุญาตให้ทอดสมอเป็นการประจำในน่านน้ำ ล้าแม่น้ำหรือท่าเลทอดสมอจอดเรือ ตำบลใดๆ ฉบับละ 100 บาท
- (6) ใบอนุญาตให้สร้างท่าเทียบเรือ ฉบับละ 100 บาท
- (7) ใบอนุญาตให้ปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งใดล่องล้าเข้าไปเหนือน้ำ ในน้ำ และใต้น้ำ ของแม่น้ำ ลำคลอง หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย ฉบับละ 100 บาท
- (8) ใบอนุญาตให้ทิ้งหิน กรวด อับเฉา โคลนดิน หรือของใดๆ ในร่องน้ำ ไกล่เคียงร่องน้ำ ที่สันดอนปากแม่น้ำ แม่น้ำ เขตท่าเรือ หรือท่าเลทอดสมอจอดเรือ ฉบับละ 100 บาท

5. การเตรียมบุคลากร

ในการเตรียมบุคลากร เพื่อรับผิดชอบในส่วนของการข้ามฟาก หรือการพิจารณาผู้บริหารจัดการท่าเทียบเรือ จะต้องสอดคล้องกับพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 ดังนี้

“มาตรา 16 (3) กำหนดให้การจัดให้มีและควบคุมตลาด ท่าเทียบเรือ ท่าข้าม และที่จอดรถ เป็นอำนาจของหน้าที่ของเทศบาล เมืองพัทยา และองค์การบริหารส่วนตำบล”

“มาตรา 17 (13) กำหนดให้การจัดการและดูแลสถานียขนส่งทั้งทางบกและทางน้ำ เป็นอำนาจหน้าที่ขององค์การบริหารส่วนจังหวัด”

ในการพิจารณาหมายให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นใดเป็นผู้บริหารจัดการ จะเป็นการพิจารณาร่วมกันระหว่างกรมธนารักษ์ จังหวัด และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

นอกจากนี้ ในการเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรโดยทั่วไป อาจกระทำโดยการรับสมัครบุคลากรที่มีความชำนาญเฉพาะด้าน รวมทั้งการรับโอนบุคลากรจากหน่วยงานอื่นๆ เข้าสู่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สำหรับตำแหน่งที่มีความจำเป็นแก่ภารกิจจัดการและดูแลสถานียขนส่งทางน้ำ คือ นายช่างโยธา และเจ้าพนักงานตรวจท่า

ขั้นตอนการบริหารจัดการสถานี

1. เกณฑ์มาตรฐานและแนวทางการพัฒนา

ในการบริหารจัดการท่าเทียบเรือ ในส่วนของเกณฑ์มาตรฐานของท่าเทียบเรือข้ามฟาก อาศัยแนวทางในการตรวจสอบสภาพท่าเทียบเรือและ โป๊ะเทียบเรือได้ ดังนี้

- (1) ตรวจสอบสภาพโดยทั่วไปของท่าเทียบเรือว่าความมั่นคงแข็งแรง และปลอดภัยต่อการเข้าเทียบท่าของเรือตามประเภท ที่กำหนดหรือไม่

- (2) ต้องจัดให้มีเครื่องช่วยชีวิต เช่น ห่วงชูชีพ แพชูชีพ ให้มีจำนวนพอสมควรและแขวนหรือวางไว้ในบริเวณที่สามารถนำมาใช้ได้ทุกขณะโอกาส
- (3) ต้องจัดให้มีอุปกรณ์ดับเพลิงประจำท่า ให้ครบตามจำนวน ที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกำหนด
- (4) ต้องมีทุก หรือหลักผูกเรือที่แข็งแรง และครบตามจำนวน หรือเพียงพอสำหรับให้เรือผูกเชือก
- (5) ด้านหน้าของท่าเทียบเรือต้องมีอุปกรณ์กันเรือกระทบท่าเทียบเรือ ครบตามจำนวนที่กำหนดและอยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งาน
- (6) ต้องจัดให้มีแสงสว่างเพียงพอในบริเวณท่าเรือ
- (7) ต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่หรือผู้ควบคุมรับผิดชอบ ที่มีความรู้ความสามารถในเรื่องของ การนำเรือเข้าเทียบท่า หรือสามารถประสานงาน กับผู้นำเรือเข้าเทียบท่า ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- (8) จัดให้มีการอบรมเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานประจำท่าเทียบเรือ แต่ละประเภท

มาตรฐานของท่าเทียบเรือ

ในส่วนของท่าเทียบเรือข้ามฟาก องค์ประกอบที่จำเป็นต้องมีในการจัดทำท่าเรือ ได้แก่

- 1) ส่วนท่าเทียบเรือ เป็นพื้นที่ในการจอดเรือและเทียบเรือโดยสาร มีองค์ประกอบดังนี้
 - (1) โป๊ะเรือ เป็นจุดพักผู้โดยสารในที่สุดท้ายก่อนที่จะขึ้นเรือโดยสาร
 - (2) สะพานปรับระดับ เป็นตัวเชื่อมระหว่างโป๊ะเรือกับโถงพักผู้โดยสาร ขาเข้า และขาออก มีขนาดความกว้างโดยทั่วไปอยู่ที่ 1 เมตร และสูงสุด 3 เมตร ส่วนความยาวเป็นไปตามสภาพพื้นที่และความเหมาะสม



สะพานปรับระดับ

(3) สะพานท่าเรือ จัดอยู่ในส่วนของที่เรือส่วนตัวหรือเรือเล็ก เป็นทางเดินหลักของท่าเรือ ประกอบไปด้วย 2 ส่วน คือ

- Main Pier มีความกว้างตั้งแต่ 2 เมตรขึ้นไป มีความยาวตามจำนวนของเรือ และข้อจำกัดด้านพื้นที่เป็นทางเดินหลักของท่าเรือ

- Finger Pier เป็นส่วนที่ยื่นออกมาจากตัว Main หลักอีกที มีความยาวตามจำนวนเรือที่จอด มีความกว้างตั้งแต่ 1 เมตรขึ้นไป

- Pier เป็นสะพานเทียบเรือที่ต่อเชื่อมกับ Finger อีกที มีความยาวตามขนาดของเรือ และจำนวนเรือที่จอด

(4) พื้นที่สำหรับเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย เป็นส่วนสังเกตการณ์ของพนักงานรักษาความปลอดภัย

2) ส่วนผู้โดยสาร เป็นจุดรองรับผู้โดยสารที่มากับเรือและที่จะโดยสารเรือ ซึ่งประกอบไปด้วย

(1) ชานชาลาเทียบรถ(Herb Platform) เป็นส่วนที่รองรับผู้โดยสารทั้งขาเข้าและขาออก

(2) โถงพักคอยผู้โดยสารขาออก เป็นส่วนที่ใช้สำหรับมาส่งผู้โดยสารขาออก ควรเป็นพื้นที่เปิดโล่ง เนื่องจากเป็นส่วนที่คนจะเข้ามามากที่สุด

(3) โถงพักคอยผู้โดยสารขาเข้า เป็นส่วนที่ใช้สำหรับมารับผู้โดยสารขาเข้า และใช้สำหรับเป็นพื้นที่ของผู้มารับ ควรเป็นพื้นที่เปิดโล่ง นอกจากนั้นควรเป็นส่วนที่ต้องติดกับชานชาลาเทียบรถ หรือที่จอดรถและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เพื่อที่ผู้มารับจะสามารถใช้บริการต่างๆ ได้

ข้อพิจารณาของลักษณะมาตรฐานท่าเทียบเรือ และโ๊ะเทียบเรือที่อนุญาตได้ มีดังต่อไปนี้

(1) ท่าเทียบเรือ

ก. ต้องมีโครงสร้างแข็งแรง ความแข็งแรงของพื้นท่าเทียบเรือสามารถรับน้ำหนักได้เท่าใด ท่าเทียบจะต้องแข็งแรงพอในการรับแรงกระแทกของเรือที่เข้าเทียบ โดยปกติท่าเทียบเรือต้องมีผูกเรือ และอุปกรณ์กันเรือกระทบท่าที่เหมาะสม

ข. ต้องมีโครงสร้างที่ไม่ทำให้ทิศทางการไหลของน้ำเปลี่ยนแปลง มีช่องโปร่งระหว่างเสาไม่น้อยกว่า 3 เมตรเป็นพื้นท่าเทียบเรือในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน

ค. บริเวณที่จะก่อสร้างท่าเทียบเรือเมื่อเรือเทียบท่าแล้วต้องไม่บดบังทัศนวิสัยในการเดินเรือ ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่เรือที่แล่นผ่านไปมา

ง. พื้นท่าเทียบเรือในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันต้องไม่มีลักษณะเป็นแผ่นคอนกรีตปิดทึบตลอดให้มีช่องว่างเพื่อให้แสงแดดส่องผ่านถึงพื้นน้ำได้ทำได้ และไม่มีสิ่งก่อสร้างอื่นใดบนพื้นท่าเทียบเรือ นอกจากสิ่งก่อสร้างที่จำเป็นอันเป็นส่วนประกอบของท่าเรือเท่านั้น

จ. มีมาตรการและอุปกรณ์ประจำทำด้านการรักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกในการนำเรือเข้า-ออกท่าเทียบเรือ

ฉ. ท่าเทียบเรือต้องไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เช่นการพิจารณาจาก

- ชนิดของสินค้าที่ขนถ่าย
- วิธีการขนถ่าย
- การป้องกันมิให้สินค้า รั่วไหล หกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ
- มาตรการควบคุมป้องกันแก้ไข เมื่อเกิดการรั่วไหล หกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ
- การเกิดฝุ่นฟุ้งกระจาย หรือเสียงรบกวนขณะขนถ่ายสินค้า
- การทำความสะอาดหน้าท่าเทียบเรือ

ช. ให้กำหนดเงื่อนไขด้านการป้องกันมลพิษทั้งติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามความเหมาะสมกับสภาพท้องถิ่นนั้นๆ

(2) สะพานปรับระดับและโป๊ะเทียบเรือ

ข้อพิจารณาด้านการใช้พื้นที่ล่งลำน้ำแม่

ก. การออกแบบโป๊ะเทียบเรือให้มีความยาวยื่นออกจากฝั่งน้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น โดยจะต้องพิจารณาขุดลอกที่ตื้นออกตามสมควรและความเป็นไปได้ เพื่อมิให้โป๊ะเทียบเรือยื่นออกมา

ข. ปลายสุดของโป๊ะเทียบเรือต้องไม่เกินแนวน้ำลึก เมื่อน้ำลดต่ำสุดลึกกว่าอัตราค้ำน้ำลึกเต็มที่ของเรือที่เข้าเทียบท่าตามความจำเป็น โดยคำนึงถึงขนาดเรือและลักษณะภูมิประเทศแต่ทั้งนี้ต้องไม่เกิน 1 ใน 5 ของความกว้างลำน้ำ โดยคำนึงถึงร่องน้ำทางเดินเรือและพื้นที่จอดเรือและพื้นที่กลับลำเรือ

ค. ต้องสร้างตามแนวเขตที่ดินที่ผู้ขออนุญาตมีกรรมสิทธิ์ หรือสิทธิครอบครองเป็นแนวตรง ยื่นจากฝั่ง ขอบโป๊ะเทียบเรือต้องมีระยะห่างจากแนวเขตที่ดินข้างเคียงไม่น้อยกว่า 1 เมตร และต้องไม่ยื่นล้ำกว่าแนวสิ่งล่วงลำน้ำแม่ข้างเคียงที่ได้รับอนุญาตอยู่ก่อนแล้วจนเป็นเหตุให้เกิดความไม่สะดวกแก่การนำเรือเข้า-ออก ในบริเวณข้างเคียงกันนั้น ต้องไม่ยื่นเอนเอียงออกกรุกล้ำหน้าแนวเขตที่ดินหรือหน้าอาคารผู้อื่น เรือที่เทียบท่าต้องไม่ล้ำไปกว่าหน้าแนวเขตที่ดินหรือหน้าอาคารหรือหน้าท่าของผู้อื่น

ง. ให้พิจารณาขนาดของโป๊ะเทียบเรือให้เหมาะสม สำหรับใช้ประโยชน์ในการเทียบเรือขนส่งคนโดยสาร โดยไม่ใช่พื้นที่โป๊ะเทียบเรือสำหรับกองสินค้า หรือทำกิจกรรมอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์ของโป๊ะเทียบเรือ เพื่อป้องกันมิให้ใช้ที่สาธารณะเกินความจำเป็น

จ. กรณีโป๊ะเทียบเรืออยู่ในเขตโครงการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ ที่กำหนดแนวร่องน้ำหรือมีแผนการขุดลอกไว้ชัดเจน กำหนดให้ปลายสุดของโป๊ะเทียบเรือต้องมีระยะห่างจากขอบร่องน้ำลึกไม่น้อยกว่า 2 เท่า ของความกว้างเฉลี่ยของเรือที่เข้าเทียบท่า

ฉ. กรณียังไม่ได้กำหนดแนวร่องน้ำ ให้ยึดขอบร่องน้ำธรรมชาติเป็นหลัก

ข้อพิจารณาด้านลักษณะหรือสภาพของสิ่งล่องลำน้ำแม่

ก. สะพานปรับระดับต้องมีความแข็งแรง ทนทานและปลอดภัย มีขนาดที่เหมาะสมกับ โป๊ะเทียบเรือ มีราวกันตกที่แข็งแรงทั้งสองด้าน และความลาดชันของสะพานต้องไม่มากกว่า 1 : 2 เมื่อน้ำลงต่ำสุด

ข. โป๊ะเทียบเรือต้องมีโครงสร้างที่แข็งแรง ทนทานเพียงพอในการรับแรงกระแทกของเรือที่เข้าเทียบ โดยปกติรวมถึงคลื่นที่เกิดจากเรือ และมีความปลอดภัย มีความสมดุลตั้งตรงและการทรงตัวที่ดี มีกำลังลอยตัวเพียงพอเมื่อรับน้ำหนักสูงสุดแล้ว พื้นที่ของโป๊ะเทียบเรือต้องอยู่สูงจากระดับน้ำไม่น้อยกว่า 40 เซนติเมตร (เส้นแนวน้ำบรรทุก) และมีราวกันตกที่แข็งแรงทุกด้าน ยกเว้นด้านที่เรือเทียบและส่วนที่ต่อกับสะพานปรับระดับ พื้น โป๊ะเทียบเรือต้องจัดทำให้มีลักษณะป้องกันการลื่นและต้องไม่มีสิ่งกีดขวางทางเดิน

ค. โป๊ะเทียบเรือต้องมีเสาปักประมาณ 3-4 ต้นและอุปกรณ์ยึดโป๊ะกับเสาที่แข็งแรงเพื่อมิให้ตัวโป๊ะเลื่อนไปมา โดยคำนึงถึงกระแส น้ำและน้ำหนักของเรือที่ผูกจอด

ง. ภายใน โป๊ะเทียบเรือต้องแบ่งกั้นผนังผนังกันน้ำเป็นห้องๆ อย่างน้อย 3 ห้องเฉลี่ยต่อความยาว และมีช่องเปิด (Man Hole) สำหรับตรวจสอบการรั่วซึม ทุกห้อง พร้อมทั้งตัวโป๊ะต้องแสดงแนวการบรรทุก (Load Line) รอบตัวโป๊ะ

จ. ตัวโป๊ะเทียบเรือต้องมีขนาดที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการใช้งาน โดยคำนวณจากจำนวนผู้โดยสาร 1.20 คนต่อพื้นที่ โป๊ะเทียบเรือ ไม่น้อยกว่า 1 ตารางเมตร และต้องมีป้ายแสดงความสามารถรับน้ำหนักบรรทุก มีข้อความว่า “รับน้ำหนักสูงสุด ... คน”

ฉ. ตัวโป๊ะด้านที่ใช้เทียบเรือต้องติดตั้งอุปกรณ์กันเรือกระทบกับ โป๊ะเทียบเรือ มีพุกผูกเรือที่แข็งแรงสำหรับผูกเรือหัว – ท้าย

ช. บนโป๊ะเทียบเรือต้องมีห่วงชูชีพพร้อมใช้งานได้ทันทีติดตั้งไว้ในแต่ละมุมของ โป๊ะเทียบเรือ

ซ. กรณีเป็น โป๊ะเทียบเรือสาธารณะ ควรจัดให้มีทางขึ้นหรือลง โป๊ะเทียบเรือแยกออกจากกัน และมีเครื่องกั้นสำหรับคนโดยสารเมื่อเห็นว่าจะมีจำนวนมากเกินไป

ณ. การพิจารณาโป๊ะเทียบเรือ ต้องคำนึงถึงสภาพการจราจรทางน้ำ สภาพแวดล้อมทั้งปัจจุบัน และที่จะมีการพัฒนาในอนาคตด้วย



รูปภาพแสดงโป๊ะอยู่ในสภาพมั่นคงแข็งแรง และปลอดภัยต่อการเข้าเทียบท่าของเรือ

แนวทางในการตรวจสอบสภาพท่าเทียบเรือและ โป๊ะเทียบเรือให้สอดคล้องกับเกณฑ์ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มีข้อกำหนดมาตรฐานของท่าเทียบเรือ และ โป๊ะเทียบเรือ ไว้ดังนี้

1. โป๊ะต้องอยู่ในสภาพมั่นคงแข็งแรง และปลอดภัยต่อการเข้าเทียบท่าของเรือ
2. โป๊ะที่เป็นท่อนเหล็กปิดต้องไม่มีน้ำขัง เนื่องจากน้ำที่ขังอยู่ภายในท่อนเหล็กปิดทำให้ขีดความสามารถในการรับน้ำหนักบรรทุกทุกของ โป๊ะนั้นๆ ลดลง หากมีน้ำขังควรมีท่อสำหรับดูดน้ำออกจากท่อน
3. เหล็กที่ใช้ทำโป๊ะต้องเป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมเหล็ก โครงสร้างรูปพรรณ (มอก.16) โดยก่อนการนำเหล็กมาต่อ โป๊ะเหล็กและหลักผูกโป๊ะ ต้องทาสีกันสนิมรองพื้นอย่างน้อย 1 ชั้น ส่วนตัวโป๊ะเหล็ก และหลักผูกโป๊ะเหล็กภายนอก และราวกันตก ทาสีกันสนิมรองพื้น 2 ชั้น และทาสีเทาหมอก 2 ชั้น ได้แต่นำทาสีกันเปรียง 2 ชั้น ส่วน โป๊ะเหล็กภายในทาสีกันสนิมรองพื้น 2 ชั้น และสีขาว 2 ชั้น
4. วัสดุที่ใช้ในการทำพื้นของท่าเทียบเรือและ โป๊ะเทียบเรือ ควรเป็นอลูมิเนียมปัดลายนูน เพื่อป้องกันการลื่น
5. การเลือกใช้รั้วบริเวณท่าเทียบเรือและ โป๊ะเทียบเรือ ควรเลือกใช้สแตนเลส เพื่อความสวยงาม สะอาด และทนทานต่อสภาวะแวดล้อม
6. ควรใช้ท่าเทียบเรือ (โป๊ะ) แบบลอยตัว เพื่อให้มีการเปลี่ยนระดับตามระดับน้ำ



รูปภาพแสดงท่าเทียบเรือแบบลอยตัว (โป๊ะ) ที่นำมาใช้เพื่อให้มีการเปลี่ยนระดับตามระดับน้ำ

7. ท่าเทียบเรือควรจัดให้มีหลังคา เพื่อป้องกันแดด ที่ทำด้วยพลาสติกลูกฟูก เป็น โครงสร้าง เหล็ก มีเสา โดยเลือกใช้เสาทำด้วย สแตนเลส ขนาด 3 นิ้ว
8. หากโป๊ะที่ใช้เป็น โป๊ะพลาสติก ควรใช้ HDPE Process VACCUMM เป็นตัวท่อน โดยมี โครงสร้างท่อนเป็น โครงสร้างเหล็ก มีการทาสีป้องกันสนิมในส่วน โครงสร้าง
9. โป๊ะควรมีขีดบอกรับความปลอดภัย และมีการติดตั้งอุปกรณ์เตือนภัยให้ผู้โดยสารทราบ ว่า โป๊ะรับน้ำหนักเกินขีดความสามารถที่จะรับน้ำหนักได้แล้ว โดยมีสัญญาณเตือนภัยตั้งอยู่ในจุดที่ ผู้โดยสารจะสามารถรับทราบได้อย่างชัดเจน
10. ความสามารถรับน้ำหนักบรรทุกของท่าเทียบเรือไม่น้อยกว่า 500 กก./ตารางเมตร
11. พื้นของโป๊ะเทียบเรือต้องอยู่สูงจากระดับน้ำไม่น้อยกว่า 40 เซนติเมตร และมีราวลูกกรง ที่แข็งแรงทุกด้าน ยกเว้นด้านที่เรือเทียบและส่วนที่ต่อกับสะพานปรับระดับ
12. วัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างโป๊ะเทียบเรือ ต้องเป็นวัสดุที่ได้มาตรฐานและถูกต้องเหมาะสม ตามกำหนดรายการมาตรฐานงานก่อสร้าง โป๊ะขึ้น-ลงเรือ ตามแบบ วศ. 14/2537
13. บริเวณที่ผู้โดยสารขึ้น – ลงเรือทุกแห่ง ต้องเขียนป้ายหรือแสดงจำนวนคนโดยสารที่โป๊ะ สามารถรับน้ำหนักได้ไว้ที่ให้เห็นได้ชัดเจน



รูปภาพแสดงบริเวณที่ผู้โดยสารขึ้น – ลงเรือ

ทุกแห่ง ต้องมีป้ายแสดงจำนวนคนโดยสารที่โปะสามารถรับน้ำหนักได้ไว้ที่ที่เห็นได้ชัดเจน

14. ต้องจัดให้มีเครื่องช่วยชีวิต เช่น ห่วงชูชีพ แพชูชีพ ให้มีจำนวนพอสมควรและแขวนหรือวางไว้ในบริเวณที่สามารถนำมาใช้ได้ทุกขณะ โอกาสโดยห่วงชูชีพที่ได้มาตรฐานต้องมีลักษณะไม่บวมสลายหรือเกิดรอยแตกได้ง่าย



รูปภาพแสดงห่วงชูชีพ แพชูชีพ

ให้มีจำนวนพอสมควรและแขวนหรือวางไว้ในบริเวณที่สามารถนำมาใช้ได้ทุกขณะโอกาส

15. ต้องมีพุกผูกเรือที่แข็งแรงสำหรับผูกเรือหัวท้าย
16. โป๊ะเทียบเรือต้องมีเสาและอุปกรณ์ยึดโป๊ะกับเสาเพื่อมิให้ตัวโป๊ะเทียบเรือเลื่อนไปมา
17. หน้าโป๊ะเทียบเรือต้องมีอุปกรณ์กันเรือกระทบ โป๊ะเทียบเรือ



รูปภาพแสดงด้านหน้าโป๊ะเทียบเรือต้องมีอุปกรณ์กันเรือกระทบโป๊ะเทียบเรือ

18. บนโป๊ะต้องมีราวจับสำหรับให้ผู้โดยสารจับยึดทรงตัวในระหว่างอยู่บน โป๊ะหรือขึ้น-ลงเรือ



รูปภาพแสดงราวจับสำหรับให้ผู้โดยสารจับยึดทรงตัวในระหว่างอยู่บนโป๊ะหรือขึ้น-ลงเรือ



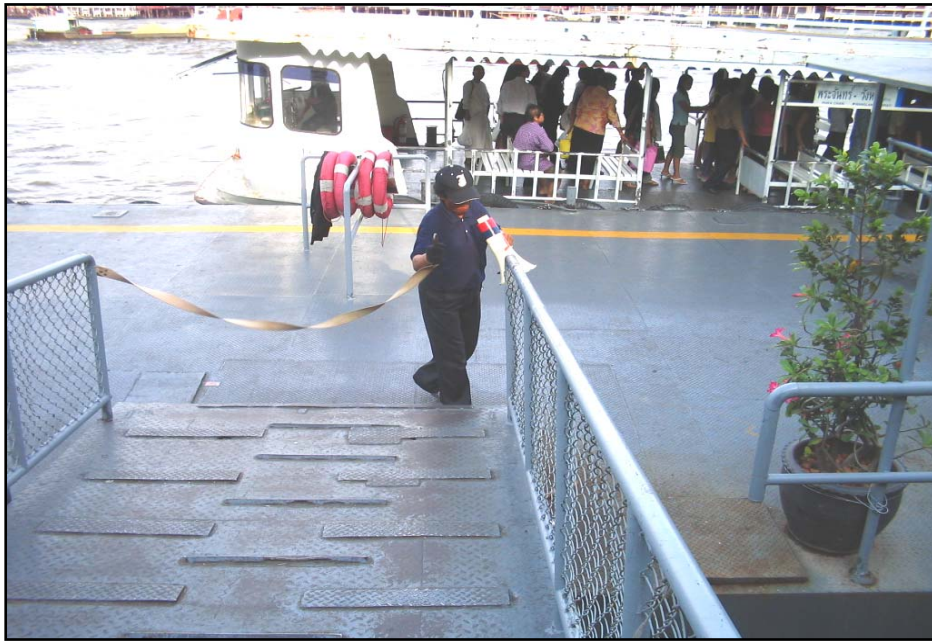
รูปภาพแสดงพื้นโปะต้องเป็นพื้นที่เรียบ ไม่ลื่น และต้องไม่มีสิ่งกีดขวางใดๆ

19. พื้นโปะต้องเป็นพื้นที่เรียบ ไม่ลื่น และต้องไม่มีสิ่งกีดขวางใดๆ



รูปภาพแสดงทางขึ้นหรือลงโปะแยกออกจากกัน และให้มีเครื่องกันสำหรับคนโดยสาร
เมื่อเห็นว่าจะมีจำนวนมากเกินไป

20. ต้องจัดให้มีทางขึ้นหรือลงโ๊ะแยกออกจากกัน และให้มีเครื่องกั้นสำหรับคนโดยสาร เมื่อเห็นว่าจะมีจำนวนมากเกินไป
21. ต้องจัดให้มีแสงสว่างเพียงพอในบริเวณทางขึ้นลง และบน โ๊ะ
22. ต้องจัดทำเครื่องหมายแสดง แนวการบรรทุก (Load Line) ของโ๊ะ



**รูปภาพแสดงเจ้าหน้าที่หรือผู้ควบคุมรับผิดชอบ
เกี่ยวกับจำนวนคนโดยสารที่จะลงโ๊ะโดยปลอดภัย เมื่อเห็นว่าจะมีจำนวนมากเกินไป**

23. ต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่หรือผู้ควบคุมรับผิดชอบ เกี่ยวกับจำนวนคนโดยสารที่จะลง โ๊ะ โดยปลอดภัย เมื่อเห็นว่าจะมีจำนวนมากเกินไป
24. จัดให้มีการอบรมเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้จำหน่ายตั๋ว ผู้ควบคุมท่า ผู้ควบคุมเรือหรือเครื่องจักร ให้รู้ถึงหน้าที่ความรับผิดชอบที่มีต่อผู้โดยสาร
25. ออกประกาศขอความร่วมมือจากผู้โดยสารหรือประชาชนทั่วไป แจ้งหรือส่งข่าวเกี่ยวกับ สภาพโ๊ะที่ไม่ปลอดภัย โดยแจ้งให้เจ้าหน้าที่ทราบ

2. ด้านการบริหารการให้บริการท่าเทียบเรือ

ท่าเรือที่ให้บริการเป็นท่าเรือสาธารณะ หมายถึง ท่าเทียบเรือที่ให้บริการโดยไม่เรียกเก็บค่าใช้จ่าย บริการผ่านท่า แต่ไม่รวมการจัดเก็บตามพระราชบัญญัติของท้องถิ่น อันได้แก่ ค่าสาธารณูปโภคต่างๆ ค่าน้ำ ค่าไฟ ค่ารักษาความสะอาด ค่ารักษาความปลอดภัยที่ท้องถิ่นสามารถจัดเก็บได้ตามอำนาจที่มีอยู่

ท่าเรือที่จัดเป็นท่าเรือสาธารณะ เช่น ท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล หรือท่าเรือสาธารณะที่ได้ก่อสร้างในต่างจังหวัด เช่น ท่าเรือเกาะลอย และเกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี ท่าเรือเจ้าไหมจังหวัดตรัง ท่าเรือเกาะปู จังหวัดกระบี่ ท่าเรือศรีบ่อยา จังหวัดกระบี่ เป็นต้น

ส่วนท่าเรือที่ให้บริการเป็นท่าเรือเชิงพาณิชย์ หมายถึงท่าเทียบเรือที่ให้บริการโดยมีการเรียกเก็บอัตราภาระ และค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ท่าเรือได้ เช่น ท่าเรือเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ท่าเรือโดยสารแหลมงอบ จังหวัดตราด ท่าเรือนครพนม จังหวัดนครพนม ท่าเรือโดยสารปากคลองจฬิลาศ จังหวัดกระบี่ ท่าเรือค้ำมะลิ จังหวัดสตูล เป็นต้น

เงื่อนไขในการบริหารจัดการ

การบริหารจัดการต้องดำเนินการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการก่อสร้างโดยที่ท่าเรือนอกจากเป็น โครงสร้างสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานที่รัฐพึงจัดให้กับประชาชนแล้ว การใช้ท่าเรือต้องไม่เป็นการผูกขาดสำหรับผู้หนึ่งผู้ใด โดยมีเงื่อนไขสรุปได้ว่า

ท่าเรือสาธารณะ

- ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้ดูแลการใช้ประโยชน์
- ต้องไม่มีการเรียกเก็บค่าบริการการใช้ท่าเรือ
- ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้บริหารจัดการ เพื่อประโยชน์ในการดูแลรักษา

ความสะอาดและความเรียบร้อยตามอำนาจหน้าที่

- การใช้ท่าเทียบเรือต้องไม่เป็นการอนุญาตให้เอกชนรายใดรายหนึ่งเข้าใช้ เป็นการผูกขาด
- พื้นที่บริเวณนอกจากท่าเรือที่ใช้เป็นประโยชน์ต่อเนื่องกับท่าเรือ เช่น ลานจอดรถอาคาร

ประกอบ การจัดให้เข้าต้องปฏิบัติตามระเบียบกระทรวงมหาดไทย

- เรือของทางราชการสามารถเข้าจอดเทียบท่าได้โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่าย

เงื่อนไขการอนุญาตให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดูแลการใช้ประโยชน์ท่าเรือสาธารณะ

1. ต้องไม่เรียกเก็บค่าจอดเรือและหรือค่าผู้โดยสารผ่านท่าเรือจากผู้ใช้บริการท่าเรือและต้องไม่ดำเนินการจัดหาประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ในพื้นที่ท่าเรือ

2. ต้องรับภาระค่าใช้จ่าย ค่าสาธารณูปโภคที่เกิดขึ้นจากการดูแลบริหารท่าเรือทั้งหมด

3. ต้องดูแลบำรุงรักษาและซ่อมแซมท่าเรือ รวมทั้งส่วนประกอบของท่าเรือให้อยู่ในสภาพ

เรียบร้อยสมบูรณ์มั่นคงแข็งแรง โดยสม่ำเสมอเพื่อให้ท่าเรือสามารถใช้งานได้เป็นปกติและมีความปลอดภัยต่อผู้ให้บริการ และต้องรักษาความสะอาดความเป็นระเบียบเรียบร้อยปราศจากสิ่งสกปรก รกรุงรังในบริเวณท่าเรือ

4. ในกรณีที่ท่าเรือและส่วนควบของท่าเรือชำรุดเสียหายเนื่องจากการเสื่อมสภาพตามอายุการใช้งานให้ผู้ดูแลท่าเรือแจ้งนายกองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อทำการบูรณะซ่อมแซม

3. ด้านความปลอดภัย

ข้อกำหนดในการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ

ในการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือต้องปฏิบัติตามข้อกำหนด ดังนี้

1. เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ อาจมีหน้าที่รับผิดชอบท่าเรือแห่งเดียวหรือหลายแห่งก็ได้ตามความเหมาะสม และมอบหมายให้ผู้ช่วยปฏิบัติหน้าที่แทนภายใต้การรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ

2. จัดทำรายงานประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของท่าเรือ (Port Facility Security Assessment) โดยคำนึงถึงภัยคุกคามและจุดเปราะบางต่างๆ เพื่อให้นายกองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเห็นชอบ

3. จัดทำแผนรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ (Port Facility Security Plan) โดยคำนึงถึงผลการประเมินตามข้อ 2 และมาตรการที่มีอยู่

4. จัดการฝึกปฏิบัติ (Drill) และฝึกซ้อม (Exercise) และต้องบันทึกผลการฝึกทุกครั้งด้วยการรักษาความปลอดภัย อาจแบ่งออกเป็นระดับการรักษาความปลอดภัยในระดับต่างๆ

ดังนี้

(1) การดำเนินการเพื่อให้มีการปฏิบัติหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัยภายในท่าเรือทั้งหมด

(2) การควบคุมทางเข้าออกท่าเรือ

(3) การเฝ้าระวังดูแลท่าเรือ รวมทั้งที่ทอดสมอและบริเวณท่าเทียบเรือ

(4) การอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้า

มาตรการการรักษาความปลอดภัยของท่าเทียบเรือและโ๊ะเทียบเรือ

1. ป้ายบอกจำนวนผู้โดยสาร โ๊ะเทียบเรือควรมีป้ายบอกจำนวนรับผู้โดยสารสูงสุดในบริเวณที่เห็นได้ชัดเจน และป้ายบอกชื่อโ๊ะควรติดตั้งไว้เพื่อเพิ่มความเข้าใจและความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ

2. การเพิ่มพื้นที่ในการรอโดยสารเรือ ควรมีการสร้างหรือขยายท่าเรือหรือที่พักผู้โดยสารก่อนลงไปยังโ๊ะเทียบเรือเพื่อให้ผู้โดยสารที่รอลงเรือสามารถพักรออยู่ด้านบนได้ โดยไม่จำเป็นต้องไปยืนอยู่บนโ๊ะเทียบเรือ ซึ่งอาจจะทำให้โ๊ะเทียบเรือรับน้ำหนักมากจนเกินไป

3. การจัดระเบียบการขึ้น – ลงเรือ ทางเดินเข้าท่าเทียบเรือควรมีอุปกรณ์นับจำนวนคนและปิดกั้นทางเข้าได้เมื่อต้องการ สำหรับทางออกควรเปิดโล่ง เมื่อเรือเทียบโ๊ะให้ผู้โดยสารขึ้นจากเรือให้หมดเสียก่อน แล้วค่อยปล่อยผู้โดยสารลงเรือ เพื่อไม่ให้เกิดความแออัดในบริเวณโ๊ะมากเกินไป และยังสามารถสร้างความเป็นระเบียบก่อนการขึ้นลงเรืออีกด้วย

4. โป๊ะเทียบเรือทุกโป๊ะควรติดตั้งระบบไฟฟ้า เพื่อให้ให้ความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการในตอนกลางคืน สำหรับระบบไฟฟ้าที่ใช้บน โป๊ะเทียบเรือ ควรเป็นไฟฟ้า Low voltage เช่น ไฟฟ้า 12 โวลต์ จะมีความปลอดภัยมาก

5. การเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสอบ ควรกำหนดระยะเวลาในการตรวจสอบ เช่น ทุกๆ 6 เดือน เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำและการก่อสร้างท่าเรือ ควรจะต้องมีการตรวจสอบ โป๊ะเทียบเรือให้ได้มาตรฐานอยู่เสมอ และต้องเข้มงวดกับท่าเรือที่มีโป๊ะไม่ได้มาตรฐานซึ่งต้องมีบทลงโทษกับผู้ประกอบการหรือเจ้าของท่าเรื่อนั้นๆ

6. โป๊ะเทียบเรือควรมีห่วงชูชีพจำนวนพอเหมาะติดอยู่ในลักษณะที่เห็นชัดเจน และสามารถหยิบฉวยมาใช้งานได้ทันที

7. โป๊ะเทียบเรือควรมีสื่ออย่างกันกระแทกที่มีสภาพใช้งานที่ดี มีจำนวนพอเหมาะเพื่อรับแรงกระแทกขณะเรือเข้าจอดเทียบตัวโป๊ะเทียบเรือ

8. มีเจ้าหน้าที่ประจำอยู่บน โป๊ะเทียบเรือ การมีเจ้าหน้าที่ประจำอยู่บน โป๊ะเทียบเรือเพื่อคอยดูแลในการจัดการและคอยดูแลให้มีความเป็นระเบียบใน โป๊ะเทียบเรือ ไม่ให้เป็นที่วางสิ่งของเป็นการกีดขวางทางขึ้นลงของผู้ใช้โป๊ะเทียบเรือ

การปฏิบัติของนายเรือผู้ควบคุมเรือเมื่อผู้โดยสารตกน้ำหรือเรือเกิดอุบัติเหตุ

1. นายเรือผู้ควบคุมเรือเมื่อรู้หรือได้รับแจ้งว่ามีคนตกน้ำให้หยุดเครื่องทันที
2. เมื่อรู้แน่ชัดว่าคนตกน้ำกราบไหน ให้หันเรือไปทางกราบนั้น เพื่อให้ท้ายเรือห่างจากคนตกน้ำ เพื่อป้องกันใบจักรทำอันตรายคนตกน้ำ
3. เมื่อเห็นคนตกน้ำผ่านพ้นท้ายเรือไปแล้ว จึงเดินเครื่องนำเรือกลับมาในเส้นทางเรือเดินเดิม
4. ห้ามใช้เครื่องจักรถอยหลังในขณะที่มองไม่เห็นตัวหรือไม่แน่ใจในตำแหน่งที่ของคนตกน้ำเป็นอันขาด
5. เมื่อนำเรือเข้าใกล้คนตกน้ำแล้ว ให้โยนเชือกให้คนตกน้ำยึดเหนี่ยวแล้วดึงขึ้นมาบนเรือหรือโยนห่วงชูชีพให้
6. หากคนตกน้ำอ่อนแรงลง ให้ผู้ที่ว่ายน้ำเป็นและแข็งแรง โคนน้ำลงไปช่วยเมื่อเรือเข้าใกล้คนตกน้ำ
7. การช่วยเหลือคนตกน้ำต้องให้คนตกน้ำอยู่ในลักษณะหงายหน้าขึ้นแล้วดึงคอเสื้อพวงคนตกน้ำเข้าหาเรือ หากไม่มีที่ดึงให้กอดหน้าอกคนตกน้ำแล้วพวงคนตกน้ำให้เข้าหาเรือ ห้ามช่วยเหลือคนตกน้ำโดยวิธีให้คนตกน้ำกอดคอเกาะหลังผู้ช่วยเหลือเพราะเมื่อคนตกน้ำกอดรัดจะทำให้ทั้ง 2 คนจมน้ำได้
8. เมื่อช่วยคนตกน้ำขึ้นมาได้แล้ว ให้ทำการปฐมพยาบาลคนตกน้ำเท่าที่สามารถจะกระทำได้และถ้าคนตกน้ำมีอาการหนัก รีบนำส่งแพทย์ที่ใกล้ที่สุดทันที

การปฏิบัติของนายเรือ ผู้ควบคุมเรือเมื่อเรือเกิดอุบัติเหตุ

1. แจ้งให้ผู้โดยสารทราบการเกิดอุบัติเหตุ
2. แจ้งวิธีการช่วยตนเองให้กับผู้โดยสาร
3. พยายามช่วยเหลือผู้โดยสารให้ปลอดภัยก่อน
4. พยายามค้นหาเครื่องช่วยชีวิตให้กับผู้โดยสารให้มากที่สุด
5. หากเรือเกิดจมหรือพลิกคว่ำให้ค้นหาช่วยผู้โดยสารที่ว่ายน้ำไม่เป็นก่อนคนอื่น
6. ส่งสัญญาณขอความช่วยเหลือ ไปยังสถานีบนบกและเรือที่อยู่ใกล้เคียง

แนวทางการปฏิบัติสำหรับผู้โดยสารในการเดินทางลงเรือ

1. ถ้าเป็นการเดินทางทางทะเล ควรรับฟังคำพยากรณ์อากาศของกรมอุตุนิยมวิทยา ซึ่งออกอากาศทางวิทยุกระจายเสียงทุกวันเป็นประจำ หากมีคำเตือนเรื่องพายุและคลื่นลมแรงควรงดการเดินทาง
2. ถ้าว่ายน้ำไม่เป็นควรหลีกเลี่ยงการเดินทางทางน้ำตามลำพัง ให้มีเพื่อนร่วมทางไปด้วย เพราะในขณะเกิดอุบัติเหตุทุกคนต่างก็ช่วยตัวเองให้ปลอดภัยก่อนจึงจะช่วยผู้อื่น ถ้าจำเป็นต้องเดินทางคนเดียว เมื่อลงเรือโดยสารในเรือแล้วควรบอกให้ผู้ควบคุมเรือและผู้โดยสารที่อยู่ข้างเคียงทราบ ไม่ควรถือเป็นเรื่องน่าอายแต่อย่างใด
3. ควรเลือกชุดเสื้อผ้าที่สามารถถอดออกได้ง่าย รองเท้าที่สวมก็เช่นกัน ควรถอดง่าย ถ้าเป็นรองเท้าหุ้มส้นไม่ควรใช้ชนิดผูกเชือก และถ้าจำเป็นเมื่อลงเรือควรแก้เชือกรองเท้าให้หลวมหรือถอดรองเท้าออกก่อน รองเท้าหุ้มข้อ ไม่เหมาะสมต่อการสวมใส่ในการเดินทางเป็นอย่างยิ่ง
4. การรอลงเรือให้ยื่นคอยบนฝั่งหรือท่า อย่ายื่นคอยบน โป๊ะ เพราะ โป๊ะก็มีการทรงตัว เช่นเดียวกับเรือและรับน้ำหนักได้จำนวนจำกัด หากลงไปยื่นคอยบน โป๊ะมากๆ โข่หรือเชือกที่ยึดเหนี่ยว โป๊ะไว้กับหลักอาจจะขาด ทำให้โป๊ะพลิกคว่ำทางด้านที่รับน้ำหนักมากกว่าได้
5. ถ้าเห็นว่าเรือบรรทุกตามที่กำหนดแล้ว (จำนวนการบรรทุก เช่น น้ำหนักบรรทุก หรือจำนวนคนบรรทุก) ให้รอลงเรือลำต่อไป
6. การขึ้นหรือลงเรือต้องคอยให้เรือจอดเทียบท่าเรียบร้อยก่อน อย่าแย่งกันลงเรือ หากเห็นว่าผู้โดยสารในเรือเต็มแล้ว หรือสังเกตว่าเรือบรรทุกเพียบมากให้คอยไปเรือลำหลัง
7. ในขณะที่เดินทางทางเรือจะต้องไม่กลัวเปียก ไม่กลัวแดด เพราะในการขยับตัวเพื่อหลบฝนหรือเปลี่ยนที่นั่งเพื่อหลบแดด จะทำให้เรือเสียการทรงตัว
8. เมื่อลงเรือแล้วให้เดินเข้าไปในตัวเรือ อย่ายืนท้ายเรือ อย่านั่งบนกราบเรือหรือบนหลังคาเรือ การเลือกที่นั่งภายในตัวเรือให้คำนึงถึงการทรงตัวของเรือเป็นสิ่งสำคัญ อย่าเห็นแก่ความสะดวกสบายเป็นใหญ่ ถ้าไปด้วยกันหลายคนให้กระจายกันนั่งเพื่อให้เรืออยู่ในลักษณะสมดุล

9. อย่าตื่นตกใจเมื่อเรือเอียงหรือโคลงเพราะคลื่นหรือพริ้วน้ำจากเรืออื่น พยายามยึดจับพนักที่นั่งให้มั่น อย่าให้ลื่นล้มไปรวมทางกราบเรือที่เอียงไปได้ ส่วนผู้ที่อยู่ทางกราบเรือที่เอียงให้นั่งนิ่งๆ อย่ากลัวเปียกน้ำและอย่าพยายามขึ้นอาคารเอียงของเรือ

10. ไม่ควรดื่มสุรามึนเมาขณะเดินทางทางเรือ

11. การขึ้นจากเรือเมื่อเรือเข้าเทียบท่าแล้วให้ทยอยกันขึ้นอย่าลุกขึ้นพร้อมๆ กัน เรืออาจพลิกคว่ำได้ และเมื่อเรือเดินทางต่อไป ผู้โดยสารที่เหลืออยู่ต้องช่วยขยายที่นั่งใหม่ เพื่อให้เรือทรงตัวอยู่ในลักษณะที่สมดุลที่สุดเท่าที่จะทำได้

แนวทางการปฏิบัติสำหรับกรณีคนตกน้ำ

ในขณะที่กำลังเดินทางอยู่นั้นอาจมีอุบัติเหตุผู้โดยสารตกน้ำได้ จะเป็นเพราะความประมาท ความพลาดพลังหรือจากการที่เรือเสียการทรงตัวกะทันหันได้ เมื่อมีเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้น ควรปฏิบัติดังนี้

1. ผู้โดยสารที่เห็นเหตุการณ์รีบตะโกนให้นายท้ายเรือทราบทันที ให้ออกให้ชัดเจนว่าคนตกน้ำกราบซ้ายหรือกราบขวาเพื่อที่นายท้ายเรือจะได้หันเหเรือหลบไม่ให้ใบจักรเรือทำอันตรายต่อคนตกน้ำ

2. โยนเครื่องช่วยชีวิต เช่น ห่วงชูชีพ หรือเสื้อชูชีพ ไปให้คนตกน้ำ หากหาเครื่องช่วยชีวิตไม่ได้ให้ตรวจสอบดูสิ่งทีลอยน้ำได้พอที่คนตกน้ำจะใช้เกาะพยุงตัว เช่น ไม้กระดานท้องเรือ เบาะ หรือพนักรองนั่ง ถังน้ำมัน เท่าที่จะหยิบฉวยได้ในบริเวณนั้น โยนตามไปหลายๆ อัน เพื่อว่าคนตกน้ำพลาดจากอันหนึ่งจะได้คว้าอีกอันหนึ่ง

3. สำหรับผู้ที่ตกน้ำ ต้องควบคุมสติให้มั่นคง เมื่อตกน้ำให้ว่ายน้ำและผละออกจากเรือโดยเร็ว อย่าพยายามว่ายน้ำกลับเพื่อคว้าจับกราบเรือขณะที่เรือกำลังแล่นเป็นอันตราย เพราะจะถูกน้ำดูดเข้าไปใต้ท้องเรือ จะได้รับอันตรายจากใบจักรเรือ

4. เมื่อเห็นว่าพ้นระยะอันตรายจากใบจักรเรือแล้วให้หยุดว่ายน้ำ พยายามลอยตามน้ำไว้อย่าพยายามว่ายน้ำตามหรือว่ายน้ำเข้าฝั่งเพราะอาจหมดแรงจนน้ำเสียก่อน

5. ถอดรองเท้า เข็มขัด หรือสิ่งของติดตัวที่จะเป็นเครื่องถ่วงทิ้งให้หมด

6. คอยคว้าจับสิ่งลอยน้ำที่มีผู้โยนให้จากเรือ เพื่อใช้เป็นเครื่องพยุงตัวหากคว้าจับไม่ได้ หรือไม่มีผู้โยนสิ่งใดมาให้ ให้ถอดเสื้อหรือกางเกงออกทำโปงลอยน้ำพยุงตัวไว้ชั่วคราว

7. ปล่อยตัวลอยตามน้ำรอจนกว่าเรือจะวกกลับมาช่วยเหลือหรือจนกว่ากระแสน้ำพัดเข้าใกล้ฝั่งที่ตื้นหรือที่มั่นคงซึ่งพออาศัยยึดเหนี่ยวได้ จึงค่อยว่ายน้ำไปยังที่หมายนั้นรอการช่วยเหลือต่อไป

4. ด้านแสงสว่าง

ท่าเทียบเรือ และ โป๊ะเทียบเรือ ต้องมีการติดตั้งระบบไฟฟ้า เพื่อให้ความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ ในตอนกลางคืน สำหรับระบบไฟฟ้าที่ใช้บนโป๊ะเทียบเรือ ควรเป็นไฟฟ้า Low voltage เช่น ไฟฟ้า 12 โวลต์ เพื่อให้เกิดความปลอดภัย ส่วนท่าเทียบเรือ นั้น การกำหนดแสงสว่างในท่าเทียบเรือมีความสำคัญมาก ในด้านประโยชน์ใช้สอยและทางด้านจิตวิทยา รวมทั้งความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้บริการ สำหรับ แสงสว่างที่ใช้กับอาคารในส่วนของท่าเทียบเรือ นั้นมี 2 ระบบ คือ

1. แสงธรรมชาติ (Nature Light) เป็นแสงที่ถือเป็นทรัพยากรที่สามารถนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์ได้มากมายและไม่มีความสิ้นเปลือง แต่เป็นแสงที่มีผลกระทบต่อความร้อนให้กับอาคาร

1.1 เทคนิคการประยุกต์ใช้แสงธรรมชาติ ปัจจัยที่มีผลต่อการนำแสงธรรมชาติมาใช้ ภายในอาคารนั้น คือความแปรปรวนของสภาพอากาศซึ่งควบคุมได้ยากมาก ในการประยุกต์ใช้นั้นจึงมีการนำแสงสะท้อนจากท้องฟ้า (Diffuse Light) มาใช้ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ซึ่งมีเทคนิคการใช้ให้เกิดความเหมาะสมกับกิจกรรมเป็นหลัก

1.2 การเลือกชนิดของกิจกรรมให้เหมาะสมกับพื้นที่ใช้สอย ในการพิจารณานำแสงสว่างเข้ามาใช้กับอาคารควรคำนึงถึงกิจกรรมในพื้นที่นั้นๆ เป็นหลักในการเลือกใช้

1.3 เทคนิคการเลือกใช้ช่องแสงตามความเหมาะสม การใช้แสงสว่างจากธรรมชาติเป็นวิธีที่ต้องใช้กับอาคารมากที่สุดเพราะเป็นการประหยัดพลังงานและเป็นการปฏิสัมพันธ์กับธรรมชาติอีกทางหนึ่งแต่การนำแสงสว่างมาใช้ต้องถูกต้องเหมาะสมเพื่อประโยชน์สูงสุด ช่องเปิดที่ติดของอาคารควรมีลักษณะแสงควรเข้าไปได้ลึกในส่วนที่ต้องการเพื่อกระจายแสงให้มีความสว่างเพียงพอในการทำกิจกรรม

1.4 การคำนึงถึงแสงสะท้อนที่เกิดจากสภาพแวดล้อม การเปิดช่องแสงต้องมีการคำนึงถึงสภาพแวดล้อมที่อยู่ใกล้ช่องเปิด เพราะอาจจะทำให้ช่องเปิด มีผลข้างเคียงคืออาจมีแสงมากเกินไป ความจำเป็นเกิดมลภาวะทางการสะท้อนแสงจากระนาบอื่นข้างเคียงดังนั้นต้องมีการคำนึงถึงตลอดเช่น แสงสะท้อนที่เกิดจากอาคารใกล้เคียง แสงสะท้อนจากวัตถุผิวมัน หรืออื่นๆ ที่มีผล

2. แสงประดิษฐ์ (Artificial Light) แสงประดิษฐ์มีประโยชน์กับงานพิพิธภัณฑน์มากเพราะจะใช้ในการจัดวัตถุที่แสดงเพราะจะไม่เกิดแสงเงาที่วัตถุมากนัก การใช้แสงประดิษฐ์นั้นสามารถแบ่งได้หลายชนิด แต่ละชนิดมีความเหมาะสมต่างกัน

2.1 Fluorescent เป็นหลอดไฟที่ใช้โดยทั่วไปตามบ้านพักอาศัยแต่แสงที่ได้มีความสว่างและสีมีสีขาวนวลผิดเพี้ยนจากธรรมชาติ เหมาะในส่วนทั่วไป เช่น ทางเดิน ห้องโถง สำนักงาน ห้องน้ำ

2.2 Incandescent เป็นหลอดไฟที่เรียกว่าหลอดไส้ ให้ Tone สีออกมานุ่มนวลและชัดเจน เงาที่เกิดจะแข็งมากใช้ได้ในส่วนแสดงงานที่ต้องการเน้นเช่นตัวหนังสือ เรื่องราว แต่ไม่ควรใช้ส่องตัวงานเพราะมีสีเหลืองนวลทำให้เกิดสีที่ผิดเพี้ยนได้

5. ด้านการรักษาความสะอาด

ผู้ใช้บริการทำเรือโดยสาร จะต้องมีส่วนที่ต้องทิ้ง โดยปกติคนละ 1 ชิ้นเสมอ ส่วนนั้นคือตัวโดยสาร และขยะที่ทิ้งบนท่า ถ้าไม่มีส่วนรองรับ ขยะส่วนนี้จะกระจัดกระจายสร้างความสกปรกให้สภาพพื้นที่ และสิ่งแวดล้อมโดยรอบ การเก็บรักษาควรกระทำในช่วงเวลาเช้าทุกวัน ตำแหน่งที่ติดตั้งถังขยะควรอยู่ในตำแหน่งที่ใช้งานได้สะดวก ให้ผู้ใช้บริการที่ขึ้นและลงเรือ โดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะต้องดำเนินการมิให้ผู้โดยสารทำการเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใดๆ ให้หินกรวด ทราย ดิน โคลน อับเฉา สิ่งของ หรือสิ่งปฏิกูลใดๆ ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบ ตามมาตรา 119 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 15) พระพุทธศักราช 2540 ดังนี้

มาตรา 119 ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใดๆ ให้หินกรวด ทราย ดิน โคลน อับเฉา สิ่งของ หรือสิ่งปฏิกูลใดๆ ยกเว้นน้ำมันและเคมีภัณฑ์ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันหรือทะเลภายในน่านน้ำไทย อันจะเป็นเหตุให้เกิดการตื่นเงิน ตกตะกอนหรือสกปรก เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียในการขจัดสิ่งเหล่านั้นด้วย

มาตรา 119 ทวิ ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใดๆ ให้น้ำมันและเคมีภัณฑ์หรือสิ่งใดๆ ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบอันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทยอันอาจจะเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อมหรือเป็นอันตรายต่อการเดินเรือในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบดังกล่าว ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปในการแก้ไขสิ่งเป็นพิษหรือชดใช้ค่าเสียหายเหล่านั้นด้วย

ตามคู่มือสุขภาพเรือ ขององค์การอนามัยโลก มีข้อกำหนดในการเก็บและกำจัดขยะที่ถูกหลักสุขภาพ ดังนี้

1. ถังเก็บขยะจะต้องสร้างจากวัสดุไม่ซึมน้ำ ทำความสะอาดง่ายและมีฝาปิดมิด กันหนู และแมลงสาบ ถังใส่ขยะที่มีขยะอยู่จะต้องปิดฝาให้สนิทตลอดเวลา ยกเว้นขณะกำลังใช้อยู่ในบริเวณเตรียมอาหาร
2. ถ้าใช้ถังใส่ขยะ จะต้องหาสถานที่แยกจากบริเวณอาหาร เพื่อจะได้เอาไว้เป็นที่ทำความสะอาดถัง บริเวณนี้จะมี แปรงขัด ผงซักล้างต่างๆ ใต้น้ำหรือน้ำร้อน แรงดัน และสายยางมีหัวพันปรับได้

แหล่งที่มีปัญหาด้านขยะทุกบริเวณในพื้นที่ท่าเรือ ส่วนใหญ่เกิดจากกิจกรรมของกงงานและพนักงาน ดังนั้น ควรมีการแก้ไขปัญหา โดย

1. จัดเตรียมภาชนะรองรับขยะ หรือถังขยะอย่างเพียงพอ โดยตั้งตามบริเวณที่มีกิจกรรมของพนักงานและพนักงาน อาคารสำนักงาน ท่าเรือ พื้นที่ ที่มีกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง โดยขนาดและจำนวนของถังขยะที่ตั้งตามจุดต่างๆ นั้นจะต้องกำหนดไว้ให้มีเพียงพอกับปริมาณขยะที่เกิดจากพนักงานและพนักงาน
2. กำหนดให้พนักงานดูแลรักษาความสะอาด และเก็บกวาดขยะมูลฝอยตามพื้นที่ส่วนต่างๆ ของท่าเรือและพื้นที่หลังท่าเรือทุกวัน
3. กำหนดพื้นที่สำหรับการวางกองขยะ เพื่อให้รถขนขยะสามารถเข้าจอดถ่ายขยะได้สะดวก โดยพื้นที่ดังกล่าวไม่ควรใกล้กับบริเวณที่มีกิจกรรมของมนุษย์ หรือในที่ตั้งเหนือทิศทางลมของแหล่งชุมชน หรือติดกับแหล่งน้ำใช้ของชุมชน
4. หากต้องการกำจัดขยะแบบฝังกลบ ภายในพื้นที่ท่าเรือควรเลือกพื้นที่ที่ตั้งสำหรับฝังกลบขยะ รวมทั้งขนาดของบ่อฝังขยะ ไม่ให้มีผลกระทบต่อด้านคุณภาพอากาศ ด้านการใช้ น้ำผิวดินและน้ำใต้ดิน การสาธารณสุขของชุมชนหรือบริเวณใกล้เคียง
5. หากต้องการกำจัดขยะด้วยวิธีการเผา ภายในพื้นที่ท่าเรือควรเลือกพื้นที่ตั้งเตาเผาไม่ให้มีผลกระทบต่อด้านคุณภาพอากาศ การสาธารณสุขของชุมชนหรือบริเวณใกล้เคียง และขนาดของเตาเผาขยะควรยึดถือตามข้อกำหนดของกระทรวงสาธารณสุข
6. กรณีที่เป็นขยะพิษ เช่น หลอดไฟ กระป๋องสี เป็นต้น ควรแยกขยะเพื่อนำไปทำลายต่อไป

6. ด้านสิ่งแวดล้อม

ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม มีความสำคัญและควรนำมาประกอบการพิจารณาด้วย โดยข้อมูลเหล่านี้จะเป็นประโยชน์ต่อการพิจารณาความเหมาะสมของที่ตั้งท่าเรือที่เน้นถึงความสำคัญด้านการจัดกิจกรรมต่างๆ ของท่าเรือในอันที่จะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม บริเวณใกล้เคียง ได้มากน้อยเพียงไร จำเป็นต้องใช้งบประมาณและค่าใช้จ่ายสำหรับจัดเตรียมมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในช่วงก่อสร้างและช่วงดำเนินการเท่าไร สิ่งเหล่านี้จะสะท้อนถึงความเป็นไปได้ในการสร้างและดำเนินกิจกรรมของท่าเรือ

ดังนั้นการทราบถึงสถานภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของแต่ละบริเวณ จะมีส่วนช่วยให้การตัดสินใจเลือกที่ตั้งที่เหมาะสมของโครงการเป็นไปอย่างถูกต้องมากยิ่งขึ้น ส่วนขอบเขตพื้นที่ศึกษาขึ้นอยู่กับความต้องการของผู้ทำการศึกษาที่จะพิจารณาว่าประเภทและขนาดของท่าเรือที่จะสร้าง มีอิทธิพลหรือผลกระทบต่อพื้นที่ใกล้เคียงมากน้อยเพียงใด ซึ่งอาจครอบคลุมรัศมี 1 หรือ 5 หรือ 10 กิโลเมตร โดยรอบท่าเรือก็ได้

การจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมของท่าเรือ

ปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือ หากได้รับการแก้ไขอย่างไม่ถูกต้องหรือดำเนินการไปอย่างไม่เป็นระบบที่สอดคล้องและผสมผสานกันย่อมอาจส่งผลในทางที่เลวร้ายยิ่งขึ้นกว่าเดิม การแก้ไขปัญหาต่างๆ รวมทั้งการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมของท่าเรือให้อยู่ในสภาพที่ดีจำเป็นต้องอาศัยความพร้อมหลายด้านด้วยกัน ในการนำมาพิจารณาประกอบการวางแผนและแก้ไขปัญหาให้สำเร็จลุล่วงด้วยดี หากขาดปัจจัยด้านใดด้านหนึ่งแล้ว การแก้ปัญหาก็ไม่ประสบความสำเร็จได้ตามที่วางเป้าหมายเอาไว้ สำหรับความพร้อมดังกล่าวประกอบด้วย

1. ด้านงบประมาณ ที่จะต้องมีเพียงพอสำหรับการจัดเตรียมอุปกรณ์เครื่องมือต่างๆ เพื่อใช้ในการควบคุมมลพิษ ที่เกิดจากกิจกรรมของท่าเรือรวมทั้งการจ้างบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถมาปฏิบัติงานในด้านการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมของท่าเรือ โดยเฉพาะเป็นที่ทราบกันดีว่า ค่าใช้จ่ายในการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม เป็นการลงทุนที่ไม่สามารถให้ผลตอบแทนในรูปของตัวเลขได้ในด้านเศรษฐกิจ แต่อย่างไรก็ตาม ผลตอบแทนที่สามารถชี้ให้เห็นได้คือผลตอบแทนด้านจิตใจ สุขภาพและความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่และคนงานของท่าเรือ

2. ด้านการปฏิบัติ ที่พิจารณาตั้งแต่ผู้บริหาร โครงการท่าเรือ ผู้ปฏิบัติงานและพนักงานส่วนต่างๆ ว่าจะต้องมีความเข้าใจถึงปัญหาและผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในบริเวณท่าเรือเป็นอย่างดี รวมทั้งมีความตั้งใจที่จะแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างจริงจัง โดยคำนึงถึงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีต่อสังคมโดยรวมเป็นหลัก การแก้ไขปัญหาจะต้องอาศัย ความร่วมมือและการประสานงานของเจ้าหน้าที่ทุกระดับ ซึ่งหมายถึงตั้งแต่ผู้บริหาร พนักงานและคนงาน

3. ด้านเทคนิค ได้แก่ การดำเนินวิธีการป้องกันและแก้ไขปัญหาในแต่ละด้านอย่างถูกวิธีและผสมผสานกัน การให้ความรู้ความเข้าใจถึงผลกระทบต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น และให้ความสำคัญของการแก้ไขปัญหาแก่เจ้าหน้าที่ พนักงานและคนงานในท่าเรือ สำหรับการเลือกเทคนิคการแก้ไขปัญหาแต่ละด้าน ควรคำนึงถึงเทคนิควิธีการเสียค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด ง่ายและสะดวกต่อการนำไปปฏิบัติ ไม่ยุ่งยากซับซ้อนและใช้วัสดุที่ผลิตได้ในท้องถิ่น

การจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน

ในแผนป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันแห่งชาติ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน พ.ศ. 2538 , พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 14 พ.ศ. 2535, พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน พ.ศ. 2522, พระราชบัญญัติปิโตรเลียม พ.ศ. 2514 และพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 ได้เสนอแนวทางในการจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน ดังนี้

1. ทางเลือกในการจัดการคราบน้ำมัน อาจเลือกใช้วิธีหนึ่งวิธีใด หรืออาจใช้ร่วมกันหลายวิธีก็ได้ ซึ่งได้แก่

1.1 หยุดและระงับการรั่วไหลโดยเร็วที่สุด เพื่อลดความรุนแรงของปัญหา

1.2 กักด้วยทุ่นกักคราบน้ำมันและดูดเก็บคราบน้ำมันจากผิวน้ำ โดยเร็วที่สุดเท่าที่จะสามารถกระทำได้ ณ จุดเกิดเหตุ เพื่อลดการแพร่กระจายของคราบน้ำมันออกเป็นบริเวณกว้าง ซึ่งทำให้ยากต่อการกักและเก็บขึ้นจากผิวน้ำ

1.3 ใช้สารเคมีจัดการคราบน้ำมัน เพื่อให้คราบน้ำมันแตกเป็นหยดเล็กๆ ซึ่งจะช่วยให้คราบน้ำมันถูกย่อยสลายไปโดยเร็วด้วยกระบวนการทางธรรมชาติ การใช้สารเคมีนี้ ควรกระทำในกรณีที่ปฏิบัติการใช้ทุ่นกักคราบน้ำมันไม่ได้ผล หรือไม่ทันการ หรือจะเป็นผลดีต่อสิ่งแวดล้อมโดยรวม

1.4 ทำความสะอาดชายฝั่ง โดยใช้กำลังคนหรือเครื่องกลหรือวิธีการอื่นที่เหมาะสมเมื่อคราบน้ำมันเข้าไปทำความเปื้อนตามบริเวณชายฝั่ง

1.5 ติดตามการเคลื่อนตัวของคราบน้ำมัน หากทิศทางการเคลื่อนที่ของคราบน้ำมันมีแนวโน้มว่าจะไม่เคลื่อนตัวเข้าสู่ฝั่งหรือบริเวณที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจหรือสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ เพื่อให้แน่ใจว่าคราบน้ำมันจะถูกขบวนการทางธรรมชาติย่อยสลายไปในกลางทะเล

ในการตัดสินใจว่าจะใช้วิธีการใดในการจัดการคราบน้ำมัน จะต้องมีการรวบรวมและพิจารณาข้อมูลที่เกี่ยวข้องทั้งหมด เช่น ชนิดของน้ำมัน ปริมาณการรั่วไหล ทิศทาง และความเร็วของกระแสน้ำ กระแสลม สภาพอากาศ พื้นที่ที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ เพื่อที่จะได้เลือกวิธีการที่มีประสิทธิภาพที่สุดในการที่จะลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากคราบน้ำมัน สำหรับผู้ที่จะเป็นผู้พิจารณาข้อมูลดังกล่าวและตัดสินใจเลือกวิธีการจัดการคราบน้ำมันได้นั้น ต้องเป็นผู้ที่มีพื้นฐานความรู้ด้านมลพิษจากน้ำมันและได้รับการฝึกอบรมทางด้านนี้มาโดยเฉพาะ

การจัดการของเสียอันตรายจากเรือ

ของเสียอันตรายจากเรือ หมายถึง ของเสียที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติงานตามปกติของเรือ ได้แก่ กากน้ำมันจากเครื่องจักร น้ำมันเครื่องและน้ำมันไฮดรอลิกใช้แล้ว น้ำล้างถังระวางบรรทุกของเรือบรรทุกน้ำมันหรือเรือบรรทุกสารเคมีเหลว

การดำเนินการจัดเตรียมการบริการเพื่อรองรับของเสียจากเรือ และนำของเสียไปบำบัดอย่างถูกต้องโดยใช้ผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมให้เป็นผู้บำบัดของเสียอันตรายหรือตัวแทนที่ได้รับการแต่งตั้งโดยความเห็นชอบของกรมโรงงานอุตสาหกรรม

ขั้นตอนการบำรุงรักษาและพัฒนา

1. การบำรุงรักษาและซ่อมแซม

ท่าเรือหรือโป๊ะโดยสารเรือมีความปลอดภัยไม่เพียงพอ โดยอุบัติเหตุส่วนใหญ่มักเกิดจากการกระแทกของเรือขณะเข้าเทียบท่า ดังนั้นควรทำการปรับปรุงในส่วนต่างๆ เพื่อให้ผู้ใช้บริการมั่นใจถึงความปลอดภัย และเพิ่มความสะดวกในการใช้บริการการจราจรทางน้ำ ทั้งยังสามารถเป็นทางเลือกในการจราจรอีกทางหนึ่งนอกจากทางบก ซึ่งจะเป็นการช่วยลดการแออัดในการจราจรทางบกได้ โดยส่วนที่ควรปรับปรุงมีดังต่อไปนี้

(1) โป๊ะโดยสารเรือควรมีหลังคา เพื่อใช้ป้องกันแสงแดดขณะรอเรือและช่วยป้องกันฝนที่อาจทำให้พื้นเปียกชื้นได้ โดยสร้างเป็นหลังคาเพิงหมาแหงนเพื่อป้องกันในอุบัติเหตุลุ่มที่ทำให้กักผู้โดยสารให้ไม่สามารถออกมาได้ และใช้วัสดุที่สามารถทำลายได้โดยง่าย

(2) ควรจัดให้มีสถานที่พักรอก่อนที่จะลงใช้บริการเรือ เพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดโศกนาฏกรรมเกี่ยวกับโป๊ะโดยสารเรือล่ม เนื่องจากน้ำหนักที่มากเกินไปกว่าที่จะรับได้

(3) ราวกันตกควรสร้างให้มีระยะห่างไม่มากเกินไปโดยปัจจุบันใช้ระยะห่าง 1.20 เมตร ซึ่งอาจทำให้เด็กเล็กพลัดตกง่าย หรือใช้ตาข่ายหรือเหล็กทแยงคั่นระหว่างช่องลดระยะห่างให้น้อยลง

(4) ควรจัดให้มีอุปกรณ์ช่วยชีวิตประมาณ 10 หัวต่อ 1 โป๊ะ และต้องอยู่ในจุดที่มองเห็นสามารถที่จะหยิบใช้ได้สะดวก

(5) ทางเดินขึ้น – ลงโป๊ะโดยสารเรือ ควรมีการเปิดโล่งให้มากที่สุด หรือแยกทางเดินขึ้น – ลงออกจากกัน

(6) การสร้างโป๊ะโดยสารเรือควรมีมาตรฐานต้นแบบ เพื่อให้มีลักษณะของแต่ละโป๊ะเหมือนกัน ง่ายต่อการบำรุงรักษา

(7) ควรมีการจัดเรียงอุปกรณ์กันกระแทกของโป๊ะโดยสารเรือให้เพียงพอต่อระยะที่เรือจะเทียบท่า และควรเปลี่ยนอุปกรณ์ใหม่หากชำรุด หรือไม่มีคุณภาพดีพอ

(8) ควรมีการซ่อมแซมพื้น โป๊ะ เนื่องจากใช้งานเป็น เวลานาน อาจเกิดการผุกร่อน โดยอาจใช้แอสฟัลต์ลาดทับผิวหน้าซึ่งเป็นผิวที่มีความฝืด และยึดเกาะ ได้ดี

(9) ควรมีการตรวจสอบและปรับปรุงแก้ไขในส่วนที่ชำรุดเสียหายทุกๆ 3 เดือน

(10) ควรจัดให้มีป้ายบอกทางที่จะมาใช้บริการ โป๊ะโดยสารเรือ เพื่อเป็นทางเลือกแก่ประชาชนในการเดินทาง และช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวอีกทางหนึ่ง

(11) จัดให้มีพนักงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นประจำที่โป๊ะโดยสารเรือที่มีการใช้บริการมากเพื่ออำนวยความสะดวกในการใช้บริการ และป้องกันมิฉ้อฉล

2. การพัฒนาสถานียขนส่งทางน้ำ

ในส่วนของการพัฒนาสถานียขนส่งทางน้ำ ที่เกี่ยวกับท่าเทียบเรือ ตามข้อกำหนดขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่มีการดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ การขุดลอกตะกอนที่ตกสะสมอยู่ในทางน้ำ การขุดลอกจึงมีความจำเป็นเพื่อการดำรงสภาพของทางน้ำ ซึ่งเป็นแหล่งน้ำต้นทุนของหมู่บ้านหรือ ตำบล ในการใช้เป็นทางระบบน้ำและเก็บกักน้ำไว้ใช้อุปโภค บริโภคและการเกษตรในหน้าแล้ง นอกจากนี้ การขุดลอกทางน้ำยังเป็นการกระทำเพื่อการเดินเรือ เพื่อการบำรุงรักษา การขุดลอกมีหลักเกณฑ์ด้านวิศวกรรม และหลักเกณฑ์ด้านระเบียบกระทรวงมหาดไทย ว่าด้วยการอนุญาตให้คูทราย พ.ศ. 2523 หมวด 4 ข้อ 10 ซึ่งต้องคำนึงถึงสิ่งต่างๆ ดังนี้

- (1) พยายามให้ขุดลอกร่องน้ำตรงบริเวณกลางทางน้ำให้มากที่สุด เพื่อให้มีผลกระทบต่อคลื่นน้อยที่สุด
- (2) ถ้าบริเวณที่ขุดลอกมีอาคารกีดขวาง เช่น สะพาน, ฝาย ฯลฯ จะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย หรือระเบียบของหน่วยงานเจ้าของอาคารนั้นๆ ด้วย รวมทั้งกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
- (3) ความลึกของร่องน้ำที่จะขุดลอกขึ้นอยู่กับชนิดของดินข้างตลิ่งบนฝั่ง โดยคิดอัตราส่วนความลึกของทางน้ำ ต่อระยะห่างจากขอบร่องน้ำถึงตลิ่งบนฝั่ง ดังนี้
 - กรวด ทราย ต้องไม่มากกว่า 1:10
 - ดินทราย ต้องไม่มากกว่า 1:8
 - ดินปนทราย ต้องไม่มากกว่า 1:4
 - ดินเหนียว ต้องไม่มากกว่า 1:2
- (4) ในพื้นที่ใกล้เคียงในรัศมี 100 เมตร ถ้ามีการพังทลายของตลิ่งอยู่แล้ว ต้องตรวจสอบว่าการขุดลอกร่องน้ำจะก่อให้เกิดการพังทลายของตลิ่งเพิ่มขึ้นหรือไม่
- (5) บริเวณที่ทิ้งวัสดุที่ได้จากการขุดลอกจะต้องอยู่ห่างจากทางน้ำเป็นระยะทางที่ไกลพอจนกระทั่งวัสดุเหล่านั้นไม่ไหลกลับมาร่องน้ำได้อีก
- (6) ถ้าทางน้ำที่จะทำการขุดลอก มีความเกี่ยวข้องกับทางน้ำอื่น เช่น เป็นทางระบายน้ำ, เป็นทางเชื่อมการเดินเรือ, เป็นที่เก็บกักน้ำสำรอง ฯลฯ จะต้องพิจารณาถึงผลกระทบในส่วนนี้ด้วย
- (7) ควบคุมการพังกระจายของตะกอนที่เกิดขึ้นในขณะที่ขุดลอก โดยการเลือกใช้เครื่องมือให้เหมาะสม และเริ่มต้นขุดลอกด้านเหนือน้ำก่อน
- (8) คำนึงด้านวิชาการ เช่น ความเสียหายแก่สภาพตลิ่ง สภาพธรรมชาติของทางน้ำ เป็นต้น
- (9) คำนึงถึงด้านการปกครอง เช่น ความเดือดร้อนของราษฎร ความเสียหายของเศรษฐกิจต่อส่วนรวม เป็นต้น

ในการปฏิบัติงานขุดลอก เครื่องมือที่เหมาะสมที่สุดคือ รถขุด Back Hoe แขนยาวเพราะทางน้ำขนาดเล็กจะมีระดับน้ำไม่สูงหรืออาจไม่มีน้ำในหน้าแล้ง โดยมีขั้นตอนของการปฏิบัติงานดังต่อไปนี้

(1) ตรวจสอบแบบร่องน้ำ จากผลของการสำรวจในข้อ 2 (3) เพื่อทราบข้อมูลปริมาณดินที่ จะต้องทำการขุดลอกทั้งหมด สำหรับวางแผนงานและกำหนดเครื่องมือขุดลอก

(2) ตรวจสอบสภาพของทางน้ำที่จะทำการขุดลอก เพื่อหาข้อมูลเกี่ยวกับชนิดของดินร่องน้ำ และดินริมตลิ่ง รวมทั้งตรวจสอบสภาพพื้นที่ว่าสามารถรับน้ำหนักรถขุดพ้อหรือไม่ ตลอดจนเพื่อกำหนดจุด ที่วัสดุที่ได้จากการขุดลอก

(3) ตรวจสอบรถขุดที่ใช้ขุดลอก ให้มีสภาพสมบูรณ์ พร้อมทั้งจะใช้งาน รวมทั้งเจ้าหน้าที่ที่จะ ปฏิบัติงานขุดลอก และเจ้าหน้าที่ซ่อมบำรุงเครื่องจักรกล

(4) กำหนดระยะเวลาของการขุดลอกให้เหมาะสมกับสภาพภูมิอากาศในพื้นที่ เช่น ควร ดำเนินการขุดลอกในหน้าแล้ง และให้แล้วเสร็จก่อนหน้าฝน

(5) ตลอดระยะเวลาของการขุดลอกต้องตรวจสอบขนาดของร่องน้ำที่ขุดลอกแล้วตลอดเวลา ว่าได้ขนาดตามที่ออกแบบไว้หรือไม่ โดยปกติการขุดลอกร่องน้ำ เวลาปฏิบัติงานจริงจะขุดให้มีขนาด ใหญ่กว่าร่องน้ำตามแบบ 10 – 20% (แล้วแต่ชนิดของดินร่องน้ำ เช่น ดินเหนียว ประมาณ 10%, ดินทราย ประมาณ 20%) เพื่อเพื่อการตกตะกอนในระหว่างขุดลอก

(6) การปฏิบัติงานขุดลอก ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นลำดับแรก ดังนั้นจะต้องหาวิธี ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุขณะปฏิบัติ เช่น กันไม่ให้คนเข้าไปในเขตรศมีของแขน (Boom) รถขุด, ความลึก ของร่องน้ำที่ขุดต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ (ขุดลึกมากดินอาจพังทลายได้)

(7) ก่อนการปฏิบัติงานทุกครั้ง ต้องกำหนดแผนงานให้ชัดเจนและถูกต้องตามสภาพภูมิ ประเทศและสภาพแวดล้อมต่างๆ

(8) จัดเตรียมทีมงานและเครื่องจักรที่มีประสิทธิภาพสูง ซึ่งสามารถดำเนินการตามแผนงาน ได้ตามระยะเวลาที่กำหนด

(9) การขุดลอกร่องน้ำทางน้ำ ซึ่งเป็นที่สาธารณะจะต้องได้รับความเห็นชอบจากประชาคมที่ ใช้ประโยชน์ร่วมกันเสียก่อน เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาขัดแย้งในชุมชนภายหลัง

การปรับปรุงเกี่ยวกับทำเทียบเรือ ยังเกี่ยวข้องกับการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในทางน้ำ ขนาดเล็ก เนื่องจากทางน้ำขนาดเล็กโดยทั่วไป ประสบกับปัญหาของตลิ่งพังด้วยสาเหตุหลักก็คือ สภาพ ของดินริมตลิ่งเป็นดินทราย หรือดินร่วนปนทราย ในฤดูฝนซึ่งเป็นหน้าน้ำหลากจึงถูกกัดเซาะเสียหาย จากกระแสน้ำในทางน้ำนั้นๆ เอง และจากน้ำฝนทำให้สาธารณะสมบัติของทางราชการ เช่น ถนน, โรงเรียน, วัด ฯลฯ ตลอดจนอาคารบ้านเรือนและพื้นที่ทำกินของราษฎรพังทลาย การก่อสร้างเขื่อน ป้องกันตลิ่งพัง จึงมีความจำเป็น นอกจากนี้เขื่อนป้องกันตลิ่งพังยังสามารถช่วยปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์ ของทางน้ำ เมื่อสร้างเสร็จแล้ว ใช้เป็นที่พักผ่อนหย่อนใจได้อีกด้วย

หลักเกณฑ์การก่อสร้างเขื่อนป้องกันคลื่นพังในทางน้ำขนาดเล็ก

(1) ชนิดของเขื่อนป้องกันคลื่นพังที่จะทำการก่อสร้าง ขึ้นอยู่กับสภาพภูมิประเทศของทางน้ำนั้นๆ เช่น ถ้าตลิ่งมีความลาดชันมาก (1:2 ขึ้นไป) ใช้แบบเรียงหินหรือเรียงหินยาแนวหรือหินเรียงในก่อดองลวดตาข่าย แต่ถ้ตลิ่งที่พังมีความชันมาก (ความลาดชันน้อยกว่า 1:2) ใช้แบบกำแพงกันดินคอนกรีตเสริมเหล็กหรือแบบดินเสริมแรงคิง (Reinforced Soil)

(2) เขื่อนป้องกันคลื่นพัง จะต้องไม่ล้ำเข้าไปในร่องน้ำของทางน้ำจนทำให้กีดขวางทางเดินเรือหรือขวางทางการไหลของน้ำ

(3) ดินเดิมที่เป็นดินอ่อน ไม่สามารถรับน้ำหนักได้ ต้องรื้อออกแล้วบดอัดใหม่ด้วยดินที่มีคุณสมบัติบดอัดแน่นได้ เช่น ทราย เป็นต้น หรือโดยการทิ้งหินใหญ่ การตรวจสอบดินเดิมต้องทำการเจาะสำรวจชั้นดินบริเวณที่จะทำการก่อสร้าง

(4) การออกแบบเขื่อนป้องกันคลื่นพัง ต้องคำนึงถึงปัญหาที่เกิดจากน้ำใต้ดินที่จะก่อสร้างด้วย เพราะอาจเกิดแรงดันทำให้เขื่อนยุบพังได้ วิธีการแก้ไขต้องฝังท่อระบายน้ำใต้ดินเหล่านี้ออกมาทางด้านหน้าของเขื่อนฯ

(5) วัสดุที่นำมาใช้ในการก่อสร้าง ต้องมีคุณสมบัติตรงตามที่ระบุไว้ในแบบ โดยวิศวกรผู้ออกแบบ ทั้งนี้แบบเขื่อนป้องกันคลื่นพังต้องมีวิศวกรโยธาที่มีใบอนุญาตเป็นผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมประเภทภาคีวิศวกรเป็นอย่างน้อยเป็นผู้รับรอง

(6) การสำรวจออกแบบเขื่อนป้องกันคลื่นพัง จะต้องเก็บรายละเอียดในพื้นที่บริเวณที่จะก่อสร้างให้มากที่สุด รวมข้อมูลดินและข้อมูลระดับน้ำ และจะต้องดำเนินการโดยวิศวกรโยธาที่มีประสบการณ์การควบคุมงานก่อสร้าง

(7) ผู้ควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันคลื่นพัง จะต้องมิวุฒิไม่ว่ากว่า ปวช. และมีประสบการณ์ในการควบคุมงานก่อสร้างมาแล้ว

(8) ผู้ควบคุมงานจะต้องอยู่ควบคุมงานเป็นประจำ และอยู่หน้างานตลอดเวลาที่มีการปฏิบัติงาน

(9) ผู้ควบคุมงานจะต้องเก็บตัวอย่างวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง เพื่อทดสอบตามข้อกำหนดในรายการประกอบแบบอย่างเคร่งครัด และถ้าผลการทดสอบไม่เป็นไปตามข้อกำหนดให้ยกเลิกการใช้วัสดุนั้นๆ ทั้งนี้หากจำเป็นต้องใช้วัสดุอื่นที่มีคุณภาพเทียบเท่า จะต้องได้รับการยินยอมจากวิศวกรผู้ออกแบบเสียก่อน

(10) ผู้ควบคุมงานจะต้องตรวจสอบผลการสำรวจของผู้รับจ้างก่อนทำการก่อสร้างเขื่อนและแนวของเขื่อนฯ ที่จะก่อสร้างถูกต้องตามแบบหรือไม่ ถ้าไม่ถูกต้องให้รีบแก้ไขโดยทันที

(11) ผู้ควบคุมงานจะต้องจัดทำรายงานผลการก่อสร้างประจำวัน (Daily Report) เสนอคณะกรรมการตรวจการจ้าง เพื่อเป็นข้อมูลและตรวจสอบติดตามความก้าวหน้าของงาน (รวบรวมเสนอทุก 7 วัน)

บทที่ 3

สิ่งล่วงล้ำลำน้ำ

(โรงสูบน้ำ, การวางท่อ, สายเคเบิล, การปักเสาไฟฟ้า, กระจกเลี้ยงสัตว์น้ำ, เขื่อนกันน้ำ ฯลฯ)

“สิ่งล่วงล้ำลำน้ำ” หมายความว่า สิ่งล่วงล้ำเข้าไปเหนือน้ำ ในน้ำ และใต้น้ำของแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย หรือบนชายหาดของทะเลดังกล่าว

ลักษณะของการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำที่องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นพึงอนุญาตได้ มีดังต่อไปนี้

1. โรงสูบน้ำ

- ก. โรงที่ติดตั้งเครื่องสูบน้ำ ต้องอยู่บนฝั่งหรืออยู่ใกล้ฝั่งมากที่สุด
- ข. การต่อท่อสูบน้ำ เมื่อต่อเชื่อมกับเครื่องสูบน้ำแล้วต้องวางขนานกับแนวเสาของโรงสูบน้ำจนถึงพื้นดิน แล้วจึงวางนอนไปตามแนวพื้นดินใต้น้ำ และปลายท่อต้องอยู่ต่ำกว่าระดับน้ำลงต่ำสุดไม่น้อยกว่า 1 เมตร



รูปภาพแสดงการติดตั้งโรงสูบน้ำ

2. การวางท่อ สายเคเบิล การปักเสาไฟฟ้า

ก. การวางท่อหรือสายเคเบิลผ่านชายหาดของทะเลหรือชายตลิ่ง ต้องฝังท่อหรือสายเคเบิลใต้พื้นดินไม่น้อยกว่า 50 เซนติเมตร โดยมีให้ส่วนใดส่วนหนึ่งของท่อ หรือสายเคเบิลพื่นขึ้นมาเหนือพื้นดิน

ข. การวางท่อไปกับสะพานต้องชิดกับตัวสะพานมากที่สุด ระดับใต้ท้องสุดของท่อต้องอยู่ไม่ต่ำกว่าระดับท้องสะพาน และระหว่างช่องลอดสะพานต้องไม่มีสิ่งก่อสร้างยื่นออกจากแนวต่อม่อสะพาน

ค. การปักเสาไฟฟ้าพาดสายเพื่อจ่ายกระแสไฟฟ้า หรือเพื่อการอื่นที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันและการปักเสาวางท่อน้ำประปาหรือเพื่อการอื่นที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน ให้ปักเสาให้ชิดแนวขอบฝั่งมากที่สุด เพื่อมิให้กีดขวางทางเดินเรือ



รูปภาพแสดงการวางท่อนานไปกับทางเดิน



รูปภาพแสดงการวางท่อนานไปกับสะพาน

3. กระจกเลี้ยงสัตว์น้ำ

- ก. ตัวกระจกต้องทำด้วยอวนหรือวัสดุอื่นใด ที่มีลักษณะและมีคุณสมบัติ เช่นเดียวกับอวนและเมื่อน้ำลงต่ำสุดกันกระจกต้องลอยอยู่สูงกว่าพื้นท้องน้ำ
- ข. วัสดุที่ใช้พุงกระจกต้องลอยพื้นน้ำและสามารถมองเห็นได้ชัดเจนตลอดเวลา
- ค. การปักเสายึดตัวกระจกต้องปักห่างกันไม่น้อยกว่า 3.00 เมตร ห้ามผูกยึดกระจกกับขอบฝั่งและห้ามสร้างที่พักอาศัยหรือพื้นแผ่นที่บนบนกระจก
- ง. ต้องติดตั้งธงสีแดงและไฟสัญญาณเป็นระยะ โดยรอบขอบเขตที่วางกระจกตามความเหมาะสมในแต่ละที่



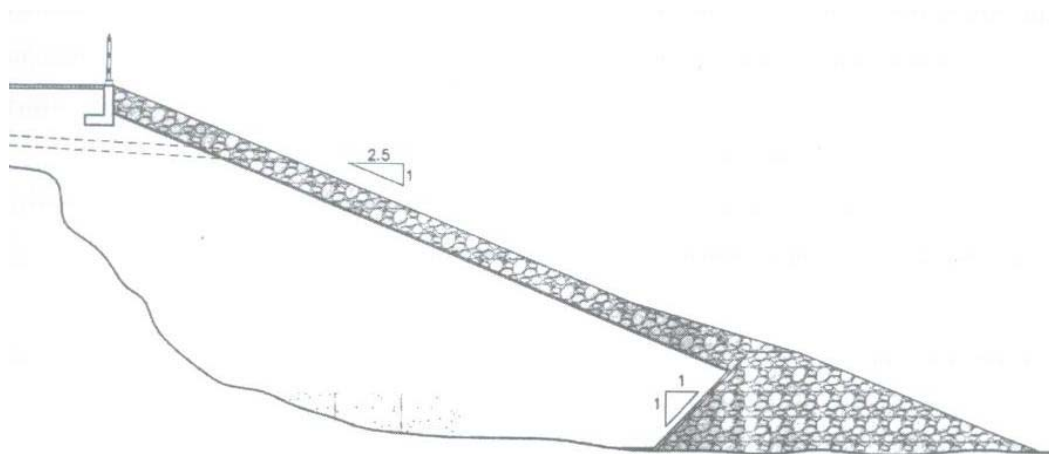
รูปภาพการปลูกสร้างกระจกเลี้ยงสัตว์น้ำ

4. **เขื่อนกันน้ำเซาะ**

ก. ต้องมีรูปแบบที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อร่องน้ำ ชายตลิ่ง และบริเวณข้างเคียง

ข. ต้องมีโครงสร้างที่แข็งแรงและอยู่ในแนวฝั่งเดิมมากที่สุด หากมีส่วนที่ยื่นเข้าไปในน้ำให้มีเฉพาะส่วนที่จำเป็น

ค. ความลาดชันของเขื่อนกันน้ำเซาะไม่เกิน 1 : 2.5 โดยแนวสันเขื่อนด้านบนต้องอยู่ที่แนวกรรมสิทธิ์ครอบครองที่ดินบนฝั่ง เขื่อนต้องมีลักษณะตั้งตรง และไม่มี ความลาดชันสำหรับบริเวณลำน้ำที่แคบ หรืออาจเป็นอันตรายต่อการเดินเรือ



รูปภาพแสดงภาพตัดขวางเขื่อนกันน้ำเซาะ (ความลาดชันไม่เกิน 1 : 2.5)



รูปภาพแสดงเขื่อนกันน้ำเซาะ

5. สะพานข้ามแม่น้ำหรือสะพานข้ามคลอง

ก. ต้องมีโครงสร้างที่ไม่ทำให้ทิศทางการไหลของน้ำเปลี่ยนแปลง และไม่ ก่อให้เกิดความเสียหายแก่พื้นที่บริเวณใกล้เคียง

ข. ความสูงของสะพานจากระดับน้ำขึ้นสูงสุดถึงระดับได้คาน หรือท้องสะพานแล้วแต่ว่าส่วนใดจะต่ำสุด ต้องเพียงพอให้เรือที่มีขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถใช้ร่องน้ำที่เป็นอยู่ในสภาพปัจจุบัน ตลอดจนแนวโน้มของการขยายและปรับปรุงร่องน้ำทางเดินเรือในอนาคตแล่นผ่านได้ กรณีที่ไม่มีการเดินเรือให้ความสูงของช่องลอดสะพานจากระดับสูงสุดไม่น้อยกว่า 1.0 เมตร

ค. ความกว้างของช่องลอดสะพานต้องเพียงพอให้เรือที่มีขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถใช้ร่องน้ำที่เป็นอยู่ในสภาพปัจจุบัน ตลอดจนแนวโน้มของการขยายและปรับปรุงร่องน้ำทางเดินเรือในอนาคตสามารถแล่นผ่านกันได้โดยปลอดภัย กรณีคลองที่ไม่มีการเดินเรือเสาตอม่อต้องอยู่ในแนวฝั่งหรือซิดฝั่ง ให้มากที่สุด

ง. ต้องไม่เป็นเหตุให้เกิดการกีดขวางการมองเห็นในการเดินเรือ หรือเป็นที่น่ากลัวอันตรายแก่เรือที่ผ่านไปมา



รูปภาพแสดงสะพานข้ามคลอง

6. คานเรือ

วัตถุประสงค์การใช้งาน สำหรับเป็นทางชักลากเรือเพื่อนำขึ้นมาเก็บบำรุงรักษา ช่อมแซมเรือ

ข้อพิจารณาด้านการใช้พื้นที่ล่งลำน้ำแม่

ก. การออกแบบคานเรือ ให้ส่วนที่ยื่นออกจากขอบตลิ่ง/ฝั่ง ให้น้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น โดยจะต้องพิจารณาขุดลอกพื้นที่ดินให้ได้ความลึกตามสมควร เพื่อมิให้คานเรือยื่นออกมามากเกินไปจนกีดขวางน้ำ และมีความลึกของน้ำน้ำท่าขณะน้ำลงต่ำสุดเพียงพอให้เรือขึ้นคานโดยปลอดภัย

ข. แนววางรองรับเรือ ต้องยาวขึ้นจากฝั่งเพียงพอที่จะชักลากเรือขนาดใหญ่ที่สุดที่คานเรือ นั้นสามารถรับช่อมทำได้ในเวลา น้ำลงต่ำสุด

ค. ต้องสร้างตามแนวเขตที่ดินที่ผู้ขออนุญาตมีกรรมสิทธิ์ หรือสิทธิครอบครองเป็นแนวตรง ยื่นจากฝั่ง โดย

- คานเรือต้องมีระยะห่างจากแนวเขตที่ดินข้างเคียงไม่น้อยกว่า 1 เมตร
- ต้องไม่ยื่นล้ำกว่าแนวสิ่งล่งลำน้ำแม่ข้างเคียงที่สร้างอยู่ก่อนแล้ว จนเป็นเหตุให้

เกิดความไม่สะดวกแก่การนำเข้า-ออก ในบริเวณข้างเคียง

- ต้องไม่ยื่นเอนเอียงออกแนวรูกล้ำน้ำแนวเขตที่ดิน หรือหน้าอาคารผู้อื่น หรือหน้า ท่าของผู้อื่น

ข้อพิจารณาด้านลักษณะหรือสภาพของสิ่งล่งลำน้ำแม่

ก. ท่าเลที่จะสร้างคานเรือสำหรับนำเรือขึ้น-ลงนั้น ต้องเป็นตำบลที่เรือผ่านไปมา สามารถมองเห็นการนำเรือขึ้นหรือลงจากคานเรือได้ในระยะที่พอเพียงแก่การหลบหลีก เพื่อมิให้มีเหตุอันตราย เกิดขึ้น

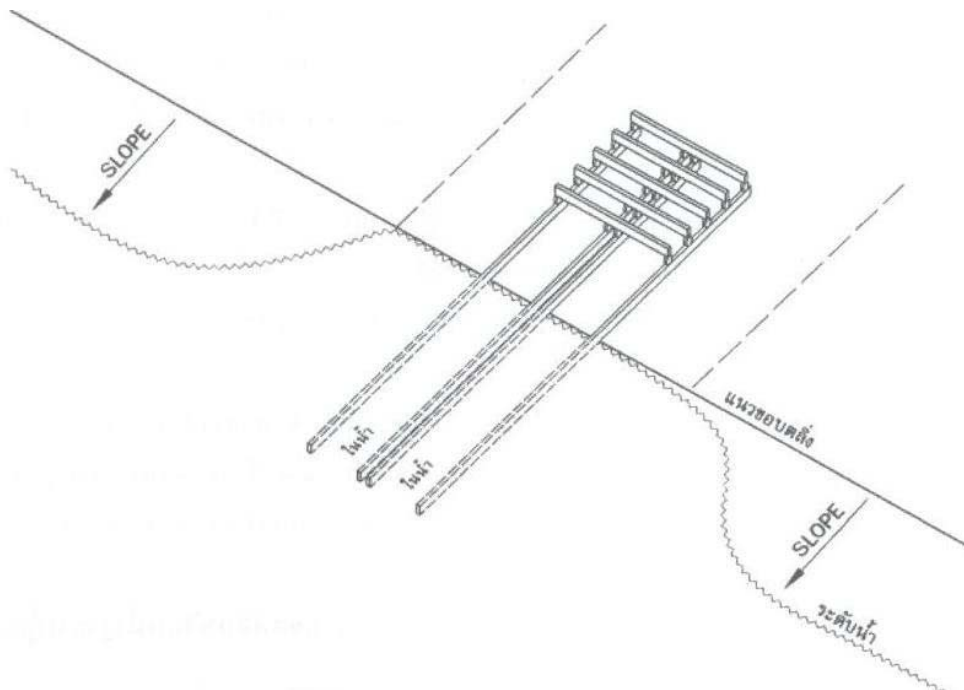
ข. มีมาตรการและอุปกรณ์ในด้านการรักษาความปลอดภัย และอำนวยความสะดวกในการ นำเรือขึ้น-ลง จากคานเรือ รวมถึงความปลอดภัยในการเดินเรือ

ค. คานเรือต้องไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การพิจารณาจาก

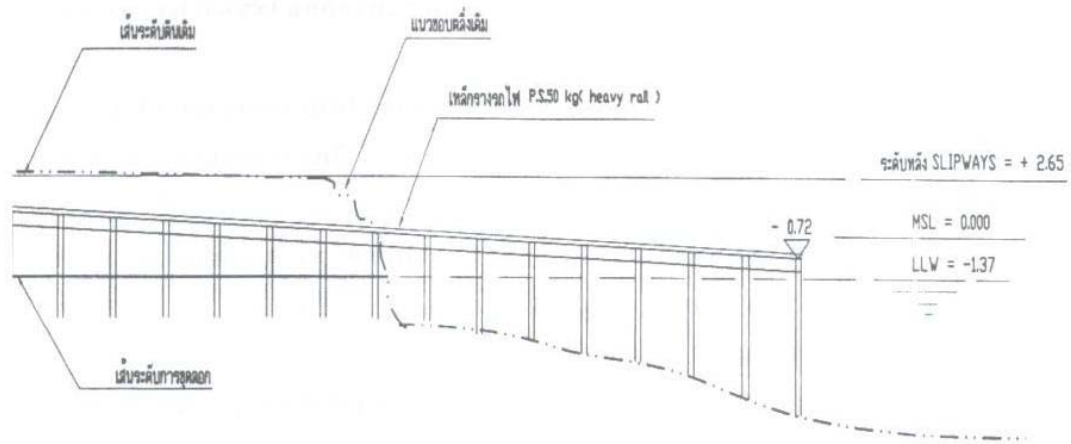
- ประเภท กิจกรรมการใช้คานเรือ
- การป้องกันมิให้วัสดุ สิ่งปฏิกูล หรือสิ่งอื่นใดหกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ
- มาตรการควบคุมป้องกันแก้ไข เมื่อเกิดการรั่วไหล หกหล่นของวัสดุ สิ่งปฏิกูล หรือสิ่งอื่นใดลงสู่แหล่งน้ำ

- การเกิดฝุ่นฟุ้งกระจาย หรือเสียงรบกวนขณะประกอบกิจกรรมคานเรือ
- ผู้รับผิดชอบควบคุมในการดำเนินกิจกรรมคานเรือ
- การรักษาความสะอาดบริเวณคานเรือ

ง. ให้กำหนดเงื่อนไขด้านการป้องกันมลพิษ ทั้งติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามความเหมาะสมกับสภาพท้องถิ่นนั้นๆ



รูปภาพแสดงองค์ประกอบของคานเรือ และการวางราง



รูปภาพแสดงรายละเอียดโครงสร้างโดยทั่วไปของคานเรือ

7. การขออนุญาต

ในส่วนการขออนุญาตและขั้นตอนในการพิจารณาอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ ซึ่งเป็นอำนาจขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มีขั้นตอนดังนี้

ผู้ขออนุญาตเขียนคำร้องขออนุญาตการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำตามแบบขออนุญาตขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พร้อมยื่นเอกสารและหลักฐานสรุปได้ดังตารางต่อไปนี้

ลำดับ	เอกสาร	หมายเหตุ
(1)	สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน และสำเนาทะเบียนบ้าน ในกรณีผู้ขออนุญาตเป็นบุคคลธรรมดาหรือสำเนาหนังสือสำคัญแสดงการจดทะเบียนนิติบุคคล และหนังสือบริคณห์สนธิ (ถ้ามี) ในกรณีที่ผู้ขออนุญาตเป็นนิติบุคคล หากประสงค์ให้ผู้อื่นขออนุญาตแทน ต้องมีหนังสือมอบอำนาจที่ถูกต้องตามกฎหมาย	
(2)	หลักฐานแสดงความเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ เช่น สำเนาโฉนดที่ดิน สำเนาหนังสือ น.ส. 3 ส.ค. เป็นผู้มีสิทธิครอบครองหรือหนังสือยินยอมหรือเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ดูแลรักษาที่ดินที่ติดต่อกับแม่น้ำ ลำคลอง อันเป็นทางสัญจรของประชาชน หรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันหรือทะเลในน่านน้ำไทย หรือบนชายหาดของทะเล	
(3)	แผนผังสังเขปแสดงสิ่งที่ยื่นขออนุญาตที่มีรายละเอียด เช่น ความกว้างของหน้าที่ดินด้านติดกับแม่น้ำ ขนาดของสิ่งที่ยื่นขออนุญาตโดยประมาณ ระยะห่างจากขอบฝั่ง สถานที่สำคัญที่อยู่ใกล้เคียงและระยะห่างโดยประมาณพร้อมสำเนา	
(4)	แบบรูปและรายละเอียดของสิ่งล่วงล้ำลำน้ำที่ขอปลูกสร้าง ซึ่งมีวิศวกรโยธาที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยวิชาชีพวิศวกรรมเป็นผู้รับรองจำนวน 3 ชุด เว้นแต่การปลูกสร้างชั่วคราว และที่ไม่คงทนถาวรไม่จำเป็นต้องมีวิศวกรรับรอง	
(5)	สำเนาเอกสารและหลักฐานต่างๆ ที่นำมายื่นผู้ขออนุญาตหรือผู้รับมอบอำนาจต้องเซ็นชื่อรับรองสำเนาถูกต้องทุกฉบับ	

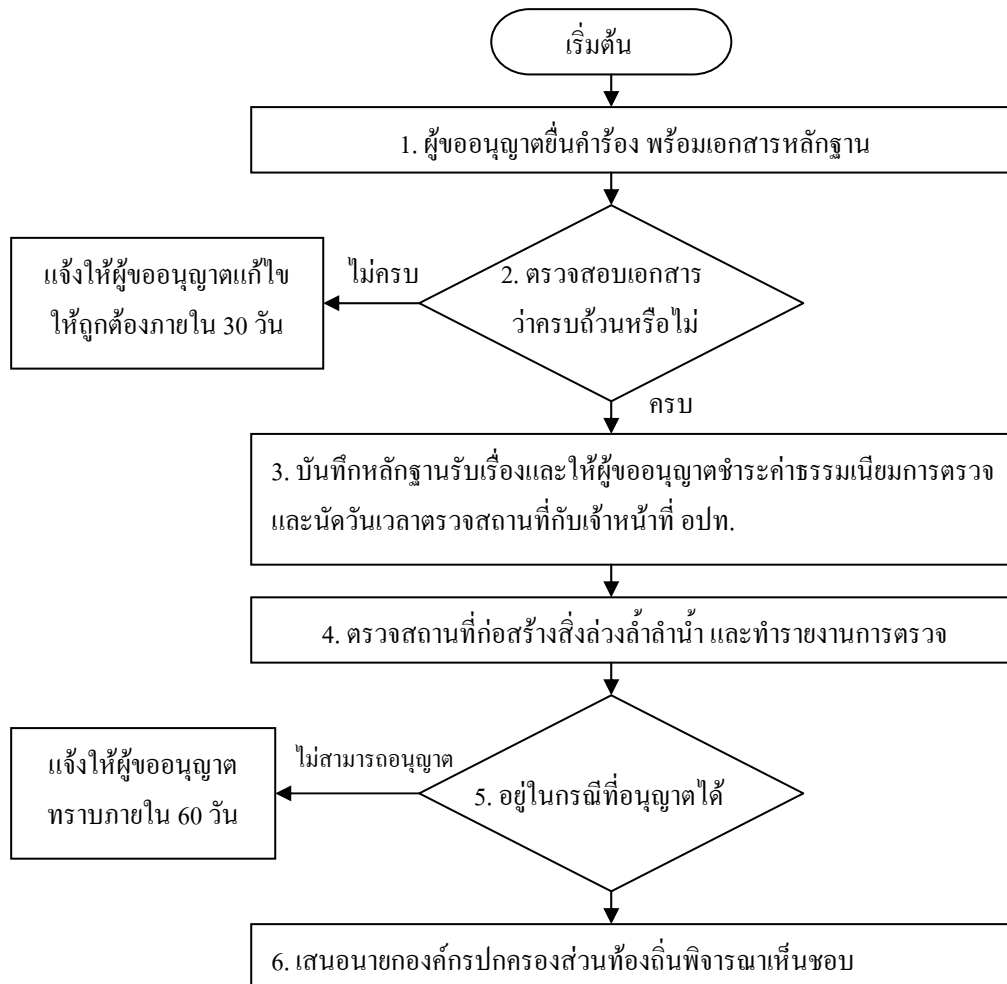
8. ขั้นตอนในการพิจารณาอนุญาตของเจ้าหน้าที่

การพิจารณาอนุญาตของพนักงานเจ้าหน้าที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ สรุปได้ดังตารางต่อไปนี้

ลำดับ	ขั้นตอนในการพิจารณา	ระยะเวลา
(1)	เมื่อเจ้าหน้าที่ได้รับคำร้อง เอกสารและหลักฐานต่างๆ แล้ว ต้องทำการตรวจสอบความถูกต้องของเอกสาร และบันทึกหลักฐานรับเรื่องไว้ ดำเนินการภายใน 30 วัน นับแต่วันที่รับคำขออนุญาต ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงแนวทางการลดขั้นตอนการปฏิบัติงานราชการ	30 วัน
(2)	ผู้ขออนุญาตชำระค่าธรรมเนียมการตรวจสอบสถานที่ตามอัตราที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ขึ้นอยู่กับประเภท ลักษณะ และขนาดของสิ่งล่วงล้ำลำน้ำนั้นๆ โดยมีอัตราตั้งแต่ 50 บาท – 2,000 บาท โดยผู้ขออนุญาตจะต้องนัดหมายและนำเจ้าพนักงานไปตรวจยังสถานที่ที่ขออนุญาตด้วย	
(3)	พนักงานเจ้าหน้าที่ไปตรวจสอบสถานที่ที่จะขออนุญาตปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำเพื่อทำข้อมูลต่างๆ แผนที่สังเขปที่มีรายละเอียดพอเพียงต่อการพิจารณาอนุญาต จัดทำรายงานเสนอเจ้าท่าภูมิภาคหรือเจ้าท่าภูมิภาคสาขา	
(4)	นายกองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นพิจารณาเห็นว่าการขออนุญาตถูกต้อง ครบถ้วนตามขั้นตอนและไม่ขัดต่อหลักเกณฑ์ในการอนุญาต จึงพิจารณาให้ความเห็นชอบ	
(5)	เมื่อนายกองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้ความเห็นชอบแล้ว ให้ดำเนินการแจ้งผู้ขอรับอนุญาตทราบภายใน 3 วัน นับตั้งแต่ลงนามกรณีไม่อาจอนุญาตได้ให้แจ้งผู้ขอรับอนุญาตภายใน 60 วัน นับตั้งแต่วันที่ยื่นเรื่องขออนุญาต หลักเกณฑ์ในการพิจารณาอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำที่สำคัญ ในส่วนที่นายกองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต้องพิจารณา คือ - ต้องมีลักษณะหรือสภาพไม่เป็นอันตรายต่อการเดินเรือหรือการสัญจรทางน้ำ	3 วัน, 60 วัน

ลำดับ	ขั้นตอนในการพิจารณา	ระยะเวลา
	<ul style="list-style-type: none"> - เมื่อปลูกสร้างแล้วจะไม่ทำให้ทางน้ำเปลี่ยนแปลง - การใช้ประโยชน์จะไม่เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม - ต้องไม่รบกวนสิทธิต่างๆ ของผู้ที่อยู่ข้างเคียงตลอดจนผลประโยชน์ของมหาชนโดยส่วนรวม 	
(6)	เจ้าหน้าที่จะแจ้งหรือติดต่อให้ผู้ขออนุญาตมารับใบอนุญาต โดยต้องชำระค่าใบอนุญาตตามกฎหมายกระทรวงฯ ในอัตราฉบับละ 100 บาท	
(7)	ในกรณีที่เห็นว่าการยื่นหลักฐานและเอกสารไม่ครบถ้วนหรือไม่ถูกต้อง และเป็นกรณีที่อาจอนุญาตให้ปลูกสร้างได้ เจ้าหน้าที่จะทำการแจ้งให้ส่งหลักฐานและเอกสารให้ครบถ้วนหรือให้ถูกต้องภายในเวลาที่กำหนด	
(8)	เมื่อได้รับอนุญาตเรียบร้อยแล้วจะต้องเริ่มดำเนินการปลูกสร้างภายในสิบสองเดือน นับแต่วันที่ได้รับอนุญาต ถ้าไม่เริ่มดำเนินการปลูกสร้างภายในเวลาดังกล่าว ใบอนุญาตก็จะสิ้นผล	
(9)	ในกรณีไม่อาจเริ่มดำเนินการปลูกสร้างภายในกำหนดเวลา อาจยื่นขอขยายระยะเวลาเริ่มดำเนินการได้ พร้อมเหตุผลในการขอขยายระยะเวลาได้ครั้งละ 6 เดือน แต่ไม่เกินสองครั้ง	6 เดือน
(10)	ถ้าประสงค์จะโอนสิทธิในการปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำแก่ผู้ใด ให้ผู้โอนหรือผู้รับโอนแจ้งให้ทราบโดยยื่นหลักฐานการโอนสิทธิและหลักฐานเอกสารประกอบการขออนุญาตประกอบด้วย เมื่อเจ้าหน้าที่ได้รับแจ้งและทำการตรวจสอบหลักฐานต่างๆ โดยถูกต้องแล้ว เจ้าหน้าที่จะทำการออกหนังสือรับทราบการโอนสิทธิดังกล่าวเพื่อประโยชน์ในการเรียกเก็บค่าตอบแทนการปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ โดยถือว่าผู้รับโอนสิทธิเป็นผู้ได้รับอนุญาต	

ขั้นตอนการขออนุญาตสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ



บทที่ 4

ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนามาตรฐานในอนาคต

ข้อเสนอแนะ

1. ปัญหาสำคัญในการพัฒนาท่าเรือข้ามฟาก/ท่าเทียบเรือของเอกชนเท่าที่ผ่านมา คือ ขาดหน่วยงานที่ทำหน้าที่ดูแลและส่งเสริมกิจการท่าเรือเอกชน หน่วยงานที่มีอยู่ทำหน้าที่ในการกำกับควบคุมเท่านั้น โดยมีได้ทำหน้าที่ในการวางแผนในการพัฒนาท่าเรือเอกชน ดังนั้น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เข้ามาดูแลและรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจฯ ควรมีการดำเนินการ โดยเร่งด่วน เพื่อวางแผนในการพัฒนาท่าเรือให้เป็นไปตามมาตรฐาน โดยเคร่งครัด ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน รวมทั้งการดูแลและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยอาศัยข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

2. ในการพัฒนามาตรฐานท่าเรือข้ามฟาก/ท่าเทียบเรือในอนาคต ควรมีการออกแบบท่าเรือข้ามฟากที่มีโครงสร้างแข็งแรงและประหยัด โดยต้องมีการเก็บรวบรวมข้อมูลต่างๆ ที่จำเป็นให้ครบถ้วนเพื่อใช้ในการออกแบบ เช่น คุณสมบัติของดิน ขนาดเรือ ระดับการขึ้นลงของน้ำ ขนาดของคลื่น เป็นต้น โดยเฉพาะในส่วนของการออกแบบจะต้องมีการสำรวจสภาพดินแม่น้ำก่อน และต้องมีการคำนึงถึงการเคลื่อนที่ การเอียง และความต้านทานคลื่นของท่าจอดเรือ

3. ในการออกแบบท่าเรือข้ามฟาก/ท่าเทียบเรือในอนาคต ควรมีการออกแบบท่าเรือข้ามฟากโดยมีสถานที่ตั้งใกล้กับถนน หรือใกล้กับเส้นทางระบบขนส่งมวลชน เพื่อความสะดวกของผู้ใช้งาน

4. ตามพระราชบัญญัติวิชาชีพวิศวกรรม พ.ศ. 2505 และกฎกระทรวงฯ ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2508 กำหนดว่า ท่าสำหรับเทียบเรือที่มีระวางน้ำหนักตั้งแต่หนึ่งร้อยตันขึ้นไป เป็นงานซึ่งต้องมีวิศวกรที่ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ออกแบบและควบคุมการก่อสร้าง แต่ท่าเทียบเรือขนาดเล็กกว่าไม่จำเป็นต้องมีวิศวกรออกแบบและควบคุมการก่อสร้าง ดังนั้น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรออกข้อบัญญัติท้องถิ่นให้ทำสำหรับเทียบเรือ ที่มีขนาดเล็กกว่า แต่มีการใช้ประโยชน์ในการโดยสารของประชาชนให้มีวิศวกรที่ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ออกแบบและควบคุมการก่อสร้าง โดยพิจารณากำหนดขนาดของท่าเทียบเรือใหม่ ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยของประชาชน

5. ตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2535 กำหนดว่า ท่าเทียบเรือเป็นอาคารชนิดหนึ่ง แต่เท่าที่ผ่านมามีปัญหาพบว่า โป๊ะหลายแห่งไม่มีการขออนุญาตก่อสร้าง ดังนั้น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรดำเนินการตรวจสอบใหม่ทั้งหมด เพื่อหวังผลในการดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัย รวมทั้งสภาพการใช้งานของท่าเทียบเรือ

6. จากการศึกษาข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง พบว่า กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการเกี่ยวกับเรือข้ามฟาก/ท่าเทียบเรือหลายฉบับมีความล้าสมัย และไม่สามารถนำไปใช้ปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ และยังมีความจำเป็นที่จะต้องออกกฎหมายมาบังคับใช้เพิ่มเติม รวมทั้งปรับปรุงกฎหมาย และกฎระเบียบต่างๆ ให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ทางเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบัน โดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ควรดำเนินการออกข้อบัญญัติท้องถิ่นเกี่ยวกับการบริหารจัดการเรือข้ามฟาก/ท่าเทียบเรือเป็นการเฉพาะเท่าที่กฎหมายได้ให้อำนาจไว้ ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน รวมทั้งการดูแลและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ดังนี้

(1) ในด้านตัวเรือ ควรมีการออกข้อบัญญัติท้องถิ่นในการจัดทำคุณลักษณะเฉพาะ (Technical Specification) และแบบมาตรฐานของเรือโดยสารขนาดต่างๆ ประกอบด้วยเรือโดยสารข้ามฟาก เรือโดยสารในแม่น้ำ เรือโดยสารในทะเล และเรือเฟอร์รี่ เพื่อใช้เป็นพิมพ์เขียว หรือต้นแบบในการดำเนินการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

(2) ควรมีการออกข้อบัญญัติท้องถิ่นในการกำหนดรูปแบบ ลักษณะของเรือที่นำมาใช้ขนส่งผู้โดยสาร เช่น เรือประมงดัดแปลงเป็นเรือโดยสาร โดยให้มีช่องหน้าต่างขนาดใหญ่ มีอุปกรณ์กรณีทุบกระจก ที่เก็บสัมภาระ มีช่องทางเดินที่ปลอดภัยตามมาตรฐานที่กำหนด

(3) ควรมีการออกข้อบัญญัติท้องถิ่นในการกวดขันการตรวจสภาพเรือทุกประเภทให้อยู่ในสภาพที่สามารถใช้การได้ดีและปลอดภัย มีอุปกรณ์ช่วยชีวิตประจำเรือทุกประเภทให้มีสภาพดีมีจำนวนครบถ้วนถูกต้องตามมาตรฐานที่กำหนด

(4) พัฒนาปรับปรุงตรวจสอบสภาพความมั่นคงแข็งแรงของท่าเทียบเรือและโป๊ะเทียบเรือให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกประจำท่าให้ครบถ้วน รวมทั้งมีเครื่องหมายแสดงความปลอดภัยของโป๊ะเทียบเรือ เช่น เส้นแนวการบรรทุกที่ปลอดภัย หรือเครื่องหมายอื่นๆ ที่ผู้โดยสารเข้าใจได้ง่าย

(5) ปรับปรุงและให้มีนายประจำท่าพร้อมทั้งกำหนดวิธีปฏิบัติสำหรับนายประจำท่าที่มีหน้าที่ดูแลความปลอดภัย และความพร้อมของเรือที่เข้า-ออก พร้อมทั้งจัดทำบัญชีสินค้าและรายชื่อผู้โดยสาร

(6) ให้ความสำคัญจำนวนคนโดยสารที่ลงเรือตั้งแต่ท่าเรือต้นทางและจัดเจ้าหน้าที่ไปกำกับดูแลและตรวจสอบความปลอดภัยของเรือโดยสารทุกลำก่อนออกจากท่า โดยกำหนดให้นายท่าจัดทำบัญชีจำนวนผู้โดยสารและน้ำหนักบรรทุกโดยละเอียด

(7) ให้ปรับปรุงการประชาสัมพันธ์ที่ท่าเทียบเรือโดยสาร เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถรับรู้ข่าวอากาศ และสภาพคลื่นลมในเส้นทางที่จะเดินทางไป โดยให้ท่าเรือโดยสารติดตั้งเครื่องมือสื่อสาร เครื่องแฟกซ์ข่าวอากาศ เพื่อรับฟังข่าวอากาศและรับแจ้งเหตุฉุกเฉินได้ตลอด 24 ชั่วโมง

(8) ส่งเสริมและสนับสนุนให้เอกชนเข้ามาลงทุนและประกอบกิจการท่าเรือโดยสาร สาธารณะ โดยให้เป็นไปตามข้อกำหนดของกรมเจ้าท่า

(9) จัดทำโครงการจัดหาเรือช่วยชีวิต ประจำท่าเรือโดยสาร

(10) กำหนดคุณสมบัติของผู้ทำการในเรือ ของเรือโดยสารแต่ละประเภท กวดขันการออกประกาศนียบัตรของผู้ทำการในเรือโดยสาร รวมทั้งจัดทำทะเบียนประวัติผู้ทำการในเรือ ของเรือโดยสารอย่างเป็นระบบ เพื่อสะดวกในการติดตามหรือควบคุม

(11) กำหนดให้ผู้ทำการในเรือของเรือโดยสารเข้ารับการฝึกอบรมเพื่อฟื้นฟูความรู้ ความสามารถและหลักสูตรเพิ่มเติมเป็นประจำทุกปี ในส่วนภูมิภาค โดยร่วมกับผู้ประกอบการ

(12) กวดขันการปฏิบัติหน้าที่และความประพฤติผู้ทำการในเรือ ของเรือโดยสารให้ เป็นไปตาม พ.ร.บ.การเดินเรือในน่านน้ำไทยฯ รวมทั้งปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ อย่างเคร่งครัด

(13) กวดขันเรื่องการทิ้งของเสียหรือน้ำมัน และการรักษาสภาพแวดล้อมของแหล่งน้ำ สาธารณะให้มีความรู้เกี่ยวกับผลกระทบของการทิ้งของเสีย หรือน้ำมัน โดยจัดทำเอกสารเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์และแนะนำให้ความรู้เกี่ยวกับการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการสัญจรทางน้ำ รวมทั้งการช่วยเหลือตัวเองในยามฉุกเฉินและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางน้ำ

(14) จัดให้มีเจ้าพนักงานตรวจท่า หรือเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นที่ได้รับมอบอำนาจไปกำกับ ดูแลท่าเรือโดยสารให้ปฏิบัติตามระเบียบโดยเคร่งครัด

(15) กำหนดให้ผู้ทำการในเรือโดยสารเอาใจใส่ดูแลสวัสดิภาพความปลอดภัยของผู้โดยสาร รวมทั้งจัดหน่วยเฉพาะกิจจากส่วนกลางออกไปตรวจสอบเรือโดยสาร ท่าเทียบเรือโดยสาร และอุปกรณ์สำหรับความปลอดภัยในการจราจรทางน้ำ ในจังหวัดที่มีการเดินทางโดยเรือมากๆ

(16) กวดขันการตรวจสอบการทำประกันภัยผู้โดยสารเรือรับจ้างสาธารณะทุกครั้งที่จะออกหรือต่อไปอนุญาตใช้เรือ

(17) กำหนดเกณฑ์และมาตรฐานการดำเนินการของผู้ประกอบการเรือโดยสาร และ ตรวจสอบการดำเนินการเดินเรือโดยสารของผู้ประกอบการให้เป็นไปตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่ได้รับ

(18) สนับสนุนในการฝึกช่วยเหลือผู้ประสบภัยโดยหน่วยงานต่างๆ จัดการสัมมนา บรรยาย ให้ความรู้เกี่ยวกับการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการสัญจรทางน้ำ และผลกระทบต่อภารกิจของเสียหรือน้ำมันและการรักษาสภาพแวดล้อมของแหล่งน้ำสาธารณะ แก่ประชาชนผู้ใช้บริการอย่างต่อเนื่อง

(19) จัดเจ้าหน้าที่คอยให้คำแนะนำการปฏิบัติตัวในการเดินทางทางเรือ และเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์รับแจ้งเหตุทางน้ำ

(20) จัดตั้งกลุ่มอาสาสมัครเข้าร่วมในโครงการรณรงค์เพื่อความปลอดภัยทางน้ำ

(21) รณรงค์ให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการสอดส่องดูแลพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมของเจ้าของกิจการเดินเรือ คนประจำเรือ และเจ้าหน้าที่ของรัฐ หรือมูลนิธิเอกชนในกิจการเดินเรือโดยสาร หรือท่าเทียบเรือ

(22) จัดสัมมนาและ สัมมนาเชิงปฏิบัติการเรื่องความปลอดภัยทางน้ำในจังหวัดที่มีการท่องเที่ยวทางน้ำเป็นประจำ โดยให้หน่วยงานของรัฐและภาคเอกชนมีส่วนร่วม และติดตามผลที่ได้จากการจัดสัมมนาอย่างต่อเนื่อง

(23) รณรงค์แนะนำให้ความรู้แก่เยาวชน นักเรียน นิสิต นักศึกษา และประชาชน ในเรื่องความปลอดภัย และการปฏิบัติตัวในขณะที่อยู่บนเรือ การขึ้น-ลงเรือ การปฏิบัติเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางน้ำสนับสนุนในการจัดฝึกซ้อมร่วมช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางน้ำ รวมทั้งการรักษาสภาพแวดล้อมทางน้ำอย่างต่อเนื่อง

(24) รณรงค์ให้ผู้ประกอบการหาผู้สนับสนุนจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์หรือป้ายเตือนต่างๆ เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร

7. องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ควรกำหนดข้อบัญญัติท้องถิ่นในส่วนที่เกี่ยวกับโป๊ะเรือโดยสาร โดยการปรับปรุงในส่วนต่างๆ เพื่อให้ผู้ใช้บริการมั่นใจถึงความปลอดภัย และเพิ่มความสะดวกในการใช้บริการการจราจรทางน้ำ ทั้งยังสามารถเป็นทางเลือกในการจราจรอีกทางหนึ่งนอกจากทางบก ซึ่งจะเป็นการช่วยลดการแออัดในการจราจรทางบกได้ ส่วนที่ควรปรับปรุงโดยการออกข้อบัญญัติท้องถิ่น มีดังต่อไปนี้

(1) โปะโดยสารเรือควรมีหลังคา เพื่อใช้ป้องกันแสงแดดขณะรอเรือและช่วยป้องกันฝนที่อาจทำให้พื้นเปียกชื้นได้ แต่ควรใช้วัสดุที่เป็นโพลีคาร์บอเนต ซึ่งเป็นพลาสติกบางสามารถทะลุวงฝ่าได้ง่าย ถ้ามีอุบัติเหตุโป๊ะจมลง แล้วผู้โดยสารถูกรอบไว้โดยหลังคา (กรณีท่าพรานนกถล่ม พ.ศ.2538)

(2) ควรจัดให้มีสถานที่พักรอก่อนที่จะลงใช้บริการ เพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดโศกนาฏกรรมเกี่ยวกับโป๊ะโดยสารเรือล่ม เนื่องจากน้ำหนักที่มากเกินไปกว่าที่จะรับได้

(3) สะพานหรือราวกันตกควรสร้างให้มีระยะห่างไม่มากเกินไป ซึ่งอาจทำให้เด็กเล็กพลัดตกง่าย หรือใช้ตาข่ายหรือเหล็กทแยงคั่นระหว่างช่องลดระยะห่างให้น้อยลง

(4) ควรจัดให้มีอุปกรณ์ช่วยชีวิตประมาณ 10 หัวงต่อ 1 โปะ และต้องอยู่ในจุดที่มองเห็นสามารถที่จะหยิบใช้ได้สะดวก

- (5) ทางเดินขึ้น – ลงโป๊ะโดยสารเร็ว ควรเปิดโล่งให้มากที่สุด หรือแยกทางเดินขึ้น – ลงออกจากกัน ควรมีมาตรฐานต้นแบบ เพื่อให้มีลักษณะของแต่ละโป๊ะเหมือนกัน ง่ายต่อการบำรุงรักษา
- (6) ยางกันกระแทกของโป๊ะควรมีการจัดเรียงอุปกรณ์กันกระแทกให้มีเพียงพอต่อระยะที่เรือจะเทียบท่า และสามารถบำรุงรักษาได้
- (7) ควรเปลี่ยนหรือเสริมพื้นเนื่องจากใช้งานเป็นเวลานานเกิดการผุกร่อน โดยอาจใช้แอสฟัลต์ลาดทับผิวหน้าซึ่งเป็นผิวที่มีความฝืด และยึดเกาะได้ดี ควรมีการตรวจสอบและปรับปรุงแก้ไขในส่วนที่ชำรุดเสียหายทุกๆ 3 เดือน
- (8) ควรจัดให้มีป้ายบอกทางที่จะมาใช้บริการ โป๊ะโดยสารเร็ว เพื่อเป็นทางเลือกแก่ประชาชนในการเดินทาง และช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวอีกทางหนึ่ง
- (9) จัดให้มีพนักงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ไปประจำที่โป๊ะโดยสารที่มีการใช้บริการมากเพื่ออำนวยความสะดวกในการใช้บริการ และดูแลความปลอดภัย

เอกสารอ้างอิง

- กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี. (2548). คู่มือการอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ และการขุดลอกร่องน้ำขนาดเล็ก. กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กระทรวงคมนาคม.
- 2545. คู่มือการถ่ายโอนภารกิจขุดลอกร่องน้ำชายฝั่งทะเลให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น. กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กระทรวงคมนาคม.
- ก้องเกียรติ เสี่ยงใส และเกียรติศักดิ์ พาสพิชญ. (2543). ความปลอดภัยในการใช้โป๊ะโดยสารเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา. ภาคนิพนธ์ปริญญาครุศาสตรอุตสาหกรรมบัณฑิต. คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.
- เจ็ดศักดิ์ เจริญรุ่งโรจน์ และวัชรระ บัวเพชร. (2538). มาตรฐานและการออกแบบโป๊ะขึ้น-ลงเรือบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตปริมณฑล. ภาคนิพนธ์ปริญญาครุศาสตรอุตสาหกรรมบัณฑิต ภาควิชาครุศาสตร์โยธา สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.
- ฐิตียา เนตรวงศ์ วิชรพันธ์ วิเศษศรี และศิริรัตน์ สุขกฤต. (2538). การศึกษาข้อบกพร่องและป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับโป๊ะเทียบเรือในเขตกรุงเทพฯ. โครงการพิเศษปริญญาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมการก่อสร้าง สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- นิติต แดงทิพย์. (2544). โครงการทำเทียบเรือผู้โดยสารพระรามสาม. ปริญญานิพนธ์ครุศาสตรอุตสาหกรรมบัณฑิต ภาควิชาครุศาสตร์สถาปัตยกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- ประพันธ์ วัฒนเดชาชาญ สมคะเน อัดชู และเอกพจน์ ตระการวานิช. (2539). หลักการออกแบบท่าเรือเบื้องต้นและชนิดของโครงสร้างท่าเรือ. โครงการพิเศษปริญญาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมการก่อสร้าง สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- พงศ์เทพ ปฐมนุพงศ์. (2538). การวางแผนการให้บริการท่าเทียบเรือ. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมการจัดการอุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.

ศรัณย์ นาคภักดี. (2535). โครงการออกแบบปรับปรุงท่าเทียบเรือโดยสารในคลองแสนแสบของ กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาศิลปอุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.

สกล รัตนกิจ และสิทธิศักดิ์ งามสรรพ. (2538). การออกแบบโครงสร้างส่วนบนท่าเทียบเรือบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา. วิทยานิพนธ์ครุศาสตรอุตสาหกรรมบัณฑิต ภาควิชาครุศาสตร์โยธา สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.

ภาคผนวก ก

รูปแบบ ลักษณะและประเภทของท่าเรือ

รูปแบบ ลักษณะและประเภทของท่าเรือ

ใน The Marine Encyclopedia Dictionary ได้ให้ความหมายของท่าเรือไว้ดังนี้ “ท่าเรือ คือ ท้องน้ำที่ปราศจากคลื่นลม ซึ่งเรือสามารถทอดสมอได้อย่างปลอดภัย เพื่อทำการบรรทุกขนถ่ายสินค้า เติมน้ำมัน เชื้อเพลิง ซ่อมแซมเรือ หรือเพื่อทำกิจกรรมพาณิชย์อื่น ๆ”

ท่าเรือจะประกอบด้วยพื้นที่ที่มีลักษณะเป็นที่กำบังเรือ (Harbour) ทั้งลักษณะที่เป็นธรรมชาติหรือที่มนุษย์สร้างขึ้นและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ สำหรับเรือกับชายฝั่ง สิ่งก่อสร้างที่มีความสำคัญหรือเกี่ยวข้องกับท่าเรือได้แก่ อุ้งเรือ (Dock) เขื่อนกันคลื่น (Breakwater) หมุดหรือหลักผูกเรือ (Dolphin) และบริเวณที่ให้เรือเข้าจอดเทียบท่า (Berth) ซึ่งท่าเรือแต่ละแห่งควรมีจำนวนท่าสำหรับเทียบเรือตามความเหมาะสม ขึ้นกับขีดความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้าของแต่ละท่าเรือ (Port Capacity) และการควบคุมค่าใช้จ่ายต่างๆ (Costs) เพื่อให้กิจการท่าเรือได้รับผลประโยชน์สูงสุด

หน้าที่ของท่าเรือ

ท่าเรือเป็นอุตสาหกรรมบริการประเภทหนึ่ง มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศที่กำลังพัฒนา เปรียบเสมือนเป็นจุดรวมเส้นทางของการขนส่งสินค้า และเป็นหน่วยที่มีความซับซ้อนมีองค์ประกอบที่ทำหน้าที่แตกต่างกันหลายส่วน ในแต่ละส่วนจะมีบทบาทเฉพาะของตัวเองเพื่อทำหน้าที่อย่างมีประสิทธิภาพในการเก็บรักษาและขนถ่ายสินค้า ตลอดจนทำหน้าที่เกี่ยวกับการเดินเรืออย่างสัมพันธ์กับเรือเพื่อให้เกิดความปลอดภัย เส้นทางของการขนส่งสินค้า (Transport Chain) เริ่มจากการยกขนสินค้าลงเรือจากท่าหนึ่ง ไปสู่อีกท่าหนึ่ง ส่วนหน้าที่ของท่าเรือตามที่กำหนดไว้ในเอกสาร Guidelines for Port- Related Legislation ของ ESCAP (1991) แบ่งออกเป็น 3 ลักษณะคือ

1. หน้าที่พื้นฐานที่สอดคล้องกับข้อกำหนดทางกฎหมาย (Basic Function) ได้แก่
 - 1) อำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้าผ่านท่าเพื่อการค้า และอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารที่ผ่านท่าด้วย
 - 2) อำนวยความสะดวกพร้อมกับเรือต่าง ๆ ที่เข้าผ่านท่าเพื่อทำให้มีประสิทธิภาพสูงสุด
 - 3) อำนวยความสะดวกในการขนส่งทางบกโดยรถยนต์ รถไฟ การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางท่อ และการขนส่งในรูปแบบอื่นๆ
 - 4) ทำหน้าที่เป็นเสมือนที่พักสำหรับเรือต่างๆ เพื่อจุดประสงค์อื่นที่นอกเหนือไปจากการขนถ่ายสินค้าหรือผู้โดยสาร ได้แก่ การซ่อมแซมเรือ ใช้ทำเป็นอู่ต่อเรือหรือที่กำบังเรือ และจุดประสงค์กรณีฉุกเฉินอื่นๆ

2. หน้าทีโดยธรรมชาติ (Natural Function) ได้แก่

1) ต้องให้ความปลอดภัยกับเรือต่างๆ เมื่อเข้ามาใกล้ เข้าเทียบท่า หรือออกจากท่า ทำให้เกิดความปลอดภัยในการเคลื่อนย้ายเรือและยานพาหนะทางน้ำอื่นๆ ขณะที่อยู่ภายในท่า โดยรวมถึงความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สินภายในอาณาบริเวณท่าเรือ

2) มีการป้องกันรักษาสิ่งแวดล้อมอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

3. หน้าทีตามสภาพแวดล้อมของท้องถิ่น

ลักษณะของท่าเรือ

รูปแบบท่าเรือโดยทั่วไปจะมี 2 ลักษณะคือ เป็นท่าเรือที่พัฒนาจากรูปแบบท่าที่เป็นธรรมชาติ (Natural Harbor Configuration) หรือท่าเรือที่ออกแบบก่อสร้างให้มีรูปแบบแตกต่างไปจากสภาพท่าที่มีอยู่ในธรรมชาติ (Artificial Harbor Configuration) โครงสร้างท่าเรือที่จะก่อสร้างขึ้นอยู่กับการออกแบบเพื่อความเหมาะสมในการใช้งาน และชนิดหรือขนาดเรือที่จะเข้าเทียบท่า โดยทั่วไปจะมี 2 ลักษณะ คือ

- **Wharf หรือ Quay** เป็นโครงสร้างท่าเรือที่สร้างขนานกับแนวฝั่งสำหรับให้เรือจอดเทียบกับฝั่งได้ มีโครงสร้างแข็งแรงสามารถรองรับยานพาหนะหรืออุปกรณ์ขนาดใหญ่ที่มีน้ำหนักมาก อาทิ รถบรรทุกสินค้า เครื่องยกสินค้า เป็นต้น

- **Pier หรือ Jetty** เป็นโครงสร้างท่าเรือที่สร้างออกไปจากฝั่งทะเลหรือดิ่งของแม่น้ำสำหรับให้เรือเข้าเทียบท่า ทำด้วยไม้หรือเหล็กกล้า และที่สำคัญคือโครงสร้างต้องมีลักษณะโปร่ง ไม่กีดขวางทางเดินของกระแสน้ำ มีระดับความลึกของน้ำหน้าท่าเพียงพอให้เรือเข้าจอดได้อย่างเหมาะสม ท่าเรือลักษณะนี้มักจะเป็นรูปตัวที (T) หรือรูปตัวแอล (L) โดยจะทำหน้าที่ผสมผสานระหว่างเขื่อนกันคลื่นและเป็นท่าเทียบเรือในตัวเอง ท่าเรือลักษณะนี้สามารถออกแบบให้เรือที่มีขนาดแตกต่างกันใช้เทียบท่าพร้อมกันหลายลำได้

ประเภทของท่าเรือ

ท่าเรือมีวัตถุประสงค์ในการใช้งานและตำแหน่งที่ตั้งแตกต่างกันไป ดังนั้นการจำแนกประเภทของท่าเรือมีหลายวิธีการ ดังนี้

1. แบ่งแยกตามหน้าที่หรือลักษณะการใช้งาน ตัวอย่างเช่น ท่าเรือเก็บสินค้าหรือท่าเรือขนส่งสินค้า ท่าเรือปลอดภาษี ท่าเรือภายในประเทศ ท่าเรือเพื่อการทหาร ท่าขนส่งทางทะเลในเขตอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ท่าเรื่อน้ำมัน ท่าเรือขนส่งผู้โดยสาร เป็นต้น

2. แบ่งแยกตามลักษณะพื้นที่หรือสภาพภูมิศาสตร์ที่ทำเรื่อนั้นตั้งอยู่ ตัวอย่างเช่น ท่าเรือชายฝั่งทะเล ท่าเรื่อน้ำลึก ท่าเรือปากแม่น้ำ ท่าเรือแม่น้ำ เป็นต้น

3. แบ่งแยกตามขนาดของท่าเรือ เป็นการแยกขนาดท่าเรือ (Port size) เพื่อเปรียบเทียบวัตถุประสงค์หรือกำลังการผลิตของท่าเรือแต่ละแห่ง ท่าที่มีอยู่ในปัจจุบันนิยมเปรียบเทียบขนาดท่าเรือจากตัวเลขที่สำคัญ คือ

- น้ำหนักสินค้าทั้งหมดที่ท่าเรือควบคุมในแต่ละปี กล่าวคือ ท่าเรือที่มีน้ำหนักสินค้าทั้งหมดที่ควบคุมในแต่ละปีมากที่สุด จะพิจารณาว่าท่าเรื่อนั้นมีขนาดใหญ่ที่สุด

- มูลค่าสินค้าที่ท่าเรือควบคุมทั้งหมด กล่าวคือ ถ้ามีมูลค่าสินค้าที่ควบคุมในปริมาณสูง ถือว่าเป็นท่าเรือขนาดใหญ่

- จำนวนเรือทั้งหมดที่เข้าออกผ่านท่าในแต่ละปี กล่าวคือ ถ้ามีเรือเข้าออกผ่านท่าแต่ละปีเป็นจำนวนมากอย่างสม่ำเสมอ ถือว่าเป็นท่าเรือขนาดใหญ่

- จำนวนท่าเทียบเรือ (Berth) ที่ใช้ประโยชน์ กล่าวคือ ถ้ามีท่าเทียบเรือสำหรับให้เรือเข้าจอดขนส่งสินค้าหลายจุด อันจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้าหรือทำให้การขนส่งสินค้ามีความสะดวกและรวดเร็วขึ้น จะพิจารณาว่าท่าเรื่อนั้นมีขนาดใหญ่

- ขนาดของเรือที่ใหญ่ที่สุดซึ่งสามารถใช้สิ่งอำนวยความสะดวกบนท่าเรื่อนั้นได้ หมายถึงการพิจารณาว่าเป็นท่าเรือขนาดใหญ่ จะพิจารณาจากการที่มีเรือขนาดใหญ่สามารถเข้าเทียบท่าดำเนินกิจการบนท่าได้อย่างเหมาะสม

ภาคผนวก ข

ตัวอย่างคำร้องขอทำสิ่งล่วงล้ำแม่ข่าย

ตัวอย่าง
คำร้องขอทำสิ่งล่วงล้ำลำแม่น้ำ

เขียนที่.....

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.

ข้าพเจ้า.....นามสกุล.....

อายุ.....ปี สัญชาติ.....อยู่บ้านเลขที่.....หมู่ที่.....ซอย.....

ถนน.....ตำบล.....อำเภอ.....จังหวัด.....

ขอขึ้นคำร้องขออนุญาต.....

.....

.....

โดยจะกระทำที่บริเวณริมฝั่ง.....

หน้าที่ดินของ.....โฉนดเลขที่.....

ตำบล.....อำเภอ.....จังหวัด.....

ตามแผนผังสังเขปท้ายคำร้องนี้

ฉะนั้น ขอได้โปรดดำเนินการตามคำขอของข้าพเจ้า และข้าพเจ้ายินยอมที่จะปฏิบัติตามระเบียบของทางราชการทุกประการ เมื่อไม่ขัดข้องประการใดแล้ว โปรดออกใบอนุญาตให้ข้าพเจ้าด้วย

ลงชื่อ.....

(.....)

ผู้ขออนุญาต

ราคา 2 บาท

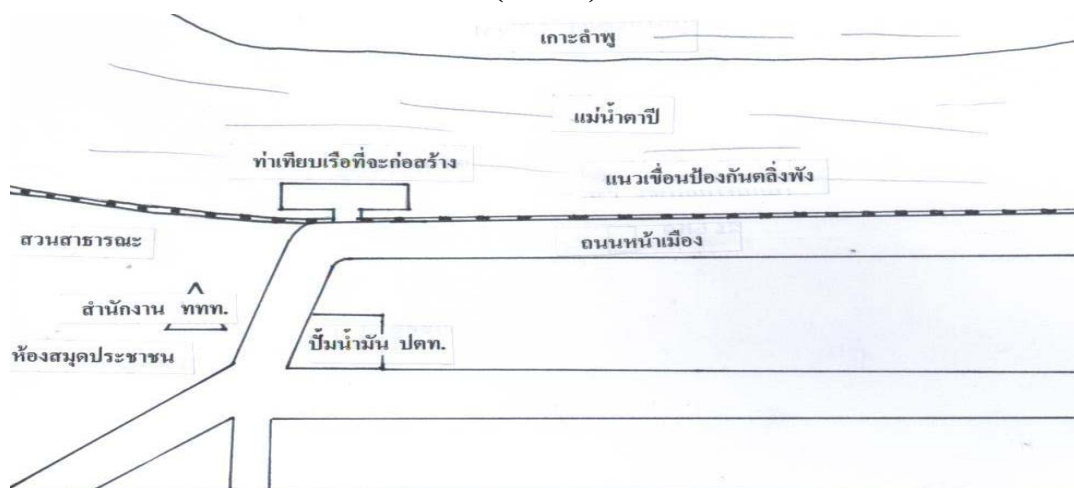
สำหรับเจ้าพนักงานบันทึก

๑. เสนอ.....
ได้ตรวจคำร้องและเอกสารต่างๆ แล้ว เห็นควรดำเนินการตามระเบียบได้ต่อไป
(ลงชื่อ).....
เจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย
...../...../.....
๒. - ส่ง.....
ดำเนินการเรื่องค่าธรรมเนียมการตรวจ
- ส่ง.....
ตรวจและพิจารณาตามระเบียบแล้วรายงาน
(ลงชื่อ).....
(ตำแหน่ง).....
๓. รายละเอียด
- ๓.๑ - ใบเสร็จรับเงินค่าธรรมเนียมการตรวจ เล่มที่.....เลขที่.....วันที่.....
(ลงชื่อ).....ผู้บันทึก
...../...../.....
- ๓.๒ - ใบเสร็จรับเงินค่าใบอนุญาต เล่มที่.....เลขที่.....วันที่.....
(ลงชื่อ).....ผู้บันทึก
...../...../.....
- ๓.๓ - ใบอนุญาต เลขที่.....วันที่.....
(ลงชื่อ).....ผู้บันทึก
...../...../.....
- ๓.๔ - ความเห็นผู้ตรวจ.....
(ลงชื่อ).....ผู้บันทึก
...../...../.....
- ๓.๕ - เอกสารที่ส่งมาด้วย
- สำเนาบัตรประจำตัว และทะเบียนบ้านของผู้ขออนุญาต
- สำเนาโฉนดที่ดิน

- หนังสือมอบอำนาจ
- สำเนาบัตรประจำตัว และทะเบียนบ้านของผู้รับมอบมอบอำนาจ
- หนังสือยินยอมของเจ้าของที่ดิน
- สำเนาบัตรประจำตัว และทะเบียนบ้านของผู้ให้ความยินยอม
- หนังสือรับรองการจดทะเบียนนิติบุคคล
- แบบพิมพ์เขียว
- อื่น ๆ

- ๑.
- ๒.
- ๓.
- ๔.
- ๕.

แผนผังสังเขปแสดงสิ่งที่ยขออนุญาต
(ตัวอย่าง)



รายละเอียดจำเป็นที่ต้องแสดงไว้

- ๑. ความกว้างของหน้าดินด้านที่ติดกับฝั่ง.....
- ๒. ขนาดของสิ่งที่ยขออนุญาตโดยประมาณ.....
- ๓. ระยะห่างจากขอบฝั่งของสิ่งที่ยขออนุญาต.....
- ๔. สถานที่สำคัญที่อยู่ใกล้เคียง และระยะห่างโดยประมาณ.....

ตัวอย่าง

หนังสือให้ความยินยอม

ข้าพเจ้า.....นามสกุล.....
สัญชาติ.....ที่อยู่บ้านเลขที่.....ซอย.....ถนน.....
ตำบล.....อำเภอ.....จังหวัด.....
ขอรับรองว่าสิ่งล่วงล้ำลำน้ำที่ขออนุญาตปลูกสร้าง ซ่อมแซม หรือตัดแปลง ตามคำร้องข้างบนนี้ ตั้งอยู่ใน
เขตลำน้ำหรือชายทะเล.....ตำบล.....อำเภอ.....
จังหวัด.....

หน้าที่ดินบนฝั่งของข้าพเจ้าซึ่งข้าพเจ้ามีกรรมสิทธิ์ตาม โฉนดเลขที่.....และผู้
ขออนุญาต คือ.....ได้รับอนุญาตจากข้าพเจ้าให้ทำการในหน้าที่ดิน
ของข้าพเจ้าเพื่อกระทำการดังกล่าวข้างต้นตามเงื่อนไขที่องค์การบริหารส่วนตำบล เทศบาล หรือองค์การ
บริหารส่วนจังหวัดอนุญาตได้โดยข้าพเจ้าในฐานะเจ้าของที่ดินดังกล่าวกรรมสิทธิ์หน้าที่ดินยอมรับภาระตาม
กฎหมายและระเบียบของทางราชการ ในการที่ผู้ขออนุญาตได้ยื่นคำร้องขอทำสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ และ
ภายหลังได้รับอนุญาตแล้วไม่ว่ากรณีใดๆ

ถ้ามีข้อโต้แย้งเกิดขึ้นเกี่ยวกับสิทธิหรือหน้าที่ของบุคคลใดในหน้าที่ดินบนฝั่งของข้าพเจ้า
เกี่ยวกับการดำเนินการในครั้งนี้ ข้าพเจ้าจะเป็นผู้รับผิดชอบตามกฎหมายและตามเงื่อนไขที่ทางราชการ
กำหนดทุกกรณี

อนึ่งหากมีการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ในที่ดินของข้าพเจ้าไปไม่ว่าด้วยประการใดๆ ข้าพเจ้าจะ
ได้แจ้งให้องค์การบริหารส่วนตำบล เทศบาล หรือองค์การบริหารส่วนจังหวัดทราบโดยพลัน หากข้าพเจ้า
ไม่แจ้งให้ทราบ ให้ถือว่าข้าพเจ้ายังคงยินยอมรับผิดชอบตามกฎหมาย และเงื่อนไขที่ทางราชการกำหนด
ทุกกรณี

.....
เจ้าของกรรมสิทธิ์

ภาคผนวก ก

กฎกระทรวงฉบับที่ 63 (พ.ศ. 2537)

ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย

พระพุทธศักราช 2456

กฎกระทรวง

ฉบับที่ 63 (พ.ศ. 2537)

ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย

พระพุทธศักราช 2456

.....

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 117 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2535 และมาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยแก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ในกฎกระทรวงนี้

“ล่องลำลำนแม่ น้ำ” หมายความว่า ล่องลำลำนแม่ น้ำเข้าไปเหนือ น้ำ ในน้ำ และได้ น้ำ ของแม่ น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันหรือทะเลภายในน่านน้ำไทย หรือบนชายหาดของทะเลดังกล่าว

ข้อ 2 ผู้ใดประสงค์จะขออนุญาตปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งล่องลำลำนแม่ น้ำให้ยื่นคำขอตามแบบที่อธิบดีกรมเจ้าท่ากำหนด โดยระบุวัตถุประสงค์ประสงค์ในการใช้อาคารหรือสิ่งอื่นใดที่ขออนุญาตพร้อมด้วยหลักฐานและเอกสาร ดังต่อไปนี้

(1) ภาพถ่ายสำเนาทะเบียนบ้าน และภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชน หรือภาพถ่ายบัตรประจำตัวข้าราชการ หรือภาพถ่ายบัตรแสดงฐานะอย่างอื่นที่ออกโดยส่วนราชการ

(2) หลักฐานแสดงความเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ หรือเป็นผู้มีสิทธิครอบครอง หรือเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ดูแลรักษาที่ดินที่ติดต่อกับแม่ น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทยหรือบนชายหาดของทะเลดังกล่าว

(3) แบบแปลนและรายละเอียดของอาคารหรือสิ่งอื่นใดที่ขออนุญาตปลูกสร้างล่องลำลำนแม่ น้ำต้องมีผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมสาขาวิศวกรรมโยธาตามกฎหมายว่าด้วยวิชาชีพวิศวกรรมเป็นผู้รองรับ เว้นแต่อาคารหรือสิ่งอื่นใดที่ขออนุญาตปลูกสร้างล่องลำลำนแม่ น้ำนั้นจะมีขนาดเล็ก และโครงสร้างทำด้วยไม้หรือวัสดุอื่นที่ไม่คงทนถาวรไม่จำเป็นต้องมีผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมสาขาวิศวกรรมโยธารับรอง

(4) แผนผังแสดงบริเวณที่ขออนุญาตและบริเวณใกล้เคียง

(5) หนังสือของจังหวัดที่อาคารหรือสิ่งอื่นใดที่ขออนุญาตปลูกสร้างล่วงล้ำลำแม่น้ำ ตั้งอยู่ รับรองว่าไม่เป็นอุปสรรคต่อแผนพัฒนาจังหวัด ผังเมือง และการรักษาสภาพแวดล้อมของจังหวัด

(6) รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

(7) หลักฐานหรือเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องที่อธิบดีกรมเจ้าท่ากำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ในกรณีที่ผู้ยื่นคำขอเป็นนิติบุคคล ให้ยื่นคำขอพร้อมสำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียนนิติบุคคลที่ระบุชื่อผู้มีอำนาจลงนามผูกพันนิติบุคคล และหลักฐานเอกสารตามวรรคหนึ่ง (2) (3) (4) (5) (6) และ (7)

ในกรณีที่ผู้ยื่นคำขอเป็นส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ให้ยื่นคำขอพร้อมหลักฐานและเอกสารตาม (3) (4) (5) และ (6)

ข้อ 3 ผู้ขออนุญาตปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำต้องเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ หรือเป็นผู้มีสิทธิครอบครอง หรือเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ดูแลรักษาที่ดินที่ติดต่อกับแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทยหรือบนชายหาดของทะเลดังกล่าว

ข้อ 4 ลักษณะของอาคารและการล่วงล้ำที่พึงอนุญาตได้ มีดังต่อไปนี้

(1) ท่าเทียบเรือ

ก. ต้องมีโครงสร้างที่ไม่ทำให้ทิศทางการไหลของน้ำเปลี่ยนแปลงมีช่องโปร่งระหว่างเสาไม่น้อยกว่า 3 เมตร

ข. พื้นท่าเทียบเรือในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันต้องไม่มีลักษณะเป็นแผ่นคอนกรีตปิดทึบตลอดให้มีช่องว่างเพื่อให้แสงแดดส่องผ่านถึงพื้นน้ำได้ทำได้ และไม่มีสิ่งก่อสร้างอื่นใดบนพื้นท่าเทียบเรื่อนอกจากสิ่งก่อสร้างที่จำเป็นอันเป็นส่วนประกอบของท่าเทียบเรื่อนั้น

ค. ปลายสุดของท่าเทียบเรือต้องไม่เกินแนวน้ำลึกหน้าท่าเมื่อน้ำลงต่ำสุดลึกกว่าอัตราकिनน้ำลึกเต็มทีของเรือที่เข้าเทียบท่าตามความจำเป็น โดยคำนึงถึงขนาดเรือและลักษณะภูมิประเทศ แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกิน 1 ใน 3 ของความกว้างของแม่น้ำ

ง. ต้องสร้างตามแนวเขตที่ดินที่ผู้ขออนุญาตมีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองเป็นแนวตรงยื่นจากฝั่ง

จ. ท่าเทียบเรือที่ผ่านชายหาดต้องไม่ปิดกั้นการที่ประชาชนจะใช้สอย หรือเดินผ่านชายหาด

(2) สะพานปรับระดับและโป๊ะเทียบเรือ

ก. สะพานปรับระดับต้องมีขนาดที่เหมาะสมกับโป๊ะเทียบเรือ มีราวลูกกรงที่แข็งแรงทั้งสองด้าน และความลาดชันของสะพานต้องไม่มากกว่า 1:2 เมื่อน้ำลดต่ำสุด

ข. โป๊ะเทียบเรือต้องมีโครงสร้างที่แข็งแรง ทนทาน และมีความปลอดภัยมีอัตราการลอยตัวสูง โดยเมื่อรับน้ำหนักสูงสุดแล้วพื้นของโป๊ะเทียบเรือต้องอยู่สูงจากระดับน้ำไม่น้อยกว่า 40 เซนติเมตร และมีราวลูกกรงที่แข็งแรงทุกด้าน ยกเว้นด้านที่เรือเทียบและส่วนที่ต่อกับสะพานปรับระดับ

(3) สะพานข้ามแม่น้ำหรือสะพานข้ามคลอง

ก. ต้องมีโครงสร้างที่ไม่ทำให้ทิศทางการไหลของน้ำเปลี่ยนแปลง

ข. ต้องมีความสูงและความกว้างของช่องลอดใต้สะพานตามที่อธิบดีกรมเจ้าท่ากำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

(4) ท่อหรือสายเคเบิล

ก. การวางท่อหรือสายเคเบิลผ่านชายหาดของทะเลหรือชายตลิ่ง ต้องฝังท่อหรือสายเคเบิลใต้พื้นดินไม่น้อยกว่า 50 เซนติเมตร โดยมีให้ส่วนใดส่วนหนึ่งของท่อหรือสายเคเบิลพ่นขึ้นมาเหนือพื้นดิน

ข. การปักเสาไฟฟ้าพาดสายเพื่อจ่ายกระแสไฟฟ้าหรือเพื่อการอื่นที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน และการปักเสาวางท่อน้ำประปาหรือเพื่อการอื่นที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน ให้ปักเสาให้ชิดแนวขอบฝั่งมากที่สุด เพื่อมิให้เกิดขวางทางเดินเรือ

(5) เขื่อนกันน้ำเซาะ

ก. ต้องมีรูปแบบที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อร่องน้ำ ตลิ่ง และบริเวณข้างเคียง

ข. ต้องมีโครงสร้างที่แข็งแรงและอยู่ในแนวฝั่งเดิมมากที่สุด หากมีส่วนที่ยื่นเข้าไปในน้ำให้มีเฉพาะส่วนที่จำเป็น

ก. ความลาดชันของเขื่อนกันน้ำเซาะไม่เกิน 1:3 โดยแนวสันเขื่อนด้านบนต้องอยู่ที่แนวกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองที่ดิน สำหรับบริเวณลำน้ำที่แคบหรืออาจเป็นอันตรายต่อการเดินเรือ เขื่อนต้องมีลักษณะตั้งตรงและไม่มีความลาดชันยื่นออกมา

(6) กานเรือ

แนวรางรองรับเรือต้องยาวขึ้นจากฝั่งเพียงพอที่จะชักลากหรือขนาคาใหญ่ที่สุดที่กานเรื่อนั้นจะสามารถรับซ่อมทำให้ในเวลาน้ำลดต่ำสุด

(7) โรงสูบน้ำ

ก. โรงที่ติดตั้งเครื่องสูบน้ำ ต้องอยู่บนฝั่งหรืออยู่ใกล้ฝั่งมากที่สุด

ข. การต่อท่อสูบน้ำ เมื่อต่อเชื่อมกับเครื่องสูบน้ำแล้วต้องวางขนานกับแนวเสาของโรงสูบน้ำจนถึงพื้นดิน แล้วจึงวางนอนไปตามแนวพื้นดินใต้น้ำ และปลายท่อต้องอยู่ต่ำกว่าระดับน้ำลงต่ำสุดไม่น้อยกว่า 1 เมตร

ข้อ 5 เจ้าท่าอาจอนุญาตให้ปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำที่ไม่มีลักษณะตามข้อกำหนดในข้อ 4 เป็นการเฉพาะรายได้ และเมื่อเจ้าท่าได้อนุญาตแล้วให้ประกาศลักษณะของอาคารหรือลักษณะของการล่วงล้ำลำแม่น้ำนั้นในราชกิจจานุเบกษา และให้ถือเป็นหลักเกณฑ์ในการอนุญาตต่อไปได้

ข้อ 6 อาคารและการล่วงล้ำลำแม่น้ำนอกจากที่กำหนดไว้ในข้อ 4 และข้อ 5 จะอนุญาตไม่ได้เว้นแต่เป็นของทางราชการหรือรัฐวิสาหกิจและปลูกสร้างขึ้นเพื่อประโยชน์ของทางราชการ

ข้อ 7 หลักเกณฑ์ในการพิจารณาอนุญาตให้ปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำมีดังต่อไปนี้

(1) ลักษณะหรือสภาพของอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำต้องไม่เป็นอันตรายต่อการเดินเรือ หรือทำให้ทางน้ำเปลี่ยนแปลงไป หรือก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

(2) อาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำที่จะอนุญาตให้ปลูกสร้างได้ต้องมีลักษณะของอาคารและการล่วงล้ำที่พึงอนุญาตได้ตามข้อ 4 หรือข้อ 5

(3) อาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำที่จะอนุญาตให้ปลูกสร้างได้ต้องไม่อยู่ในเขตพื้นที่ที่มีประกาศของกรมเจ้าท่าห้ามปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำ ประกาศดังกล่าวต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีและประกาศในราชกิจจานุเบกษา

(4) การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ล่วงล้ำลำแม่น้ำ ให้กระทำได้เพียงเท่าที่จำเป็น และสมควรเฉพาะตามวัตถุประสงค์ในการใช้อาคารหรือสิ่งอื่นใดที่ล่วงล้ำลำแม่น้ำนั้น

(5) การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ล่วงล้ำลำแม่น้ำ ต้องไม่เป็นการขัดต่อกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารหรือกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง

ข้อ 8 เมื่อเจ้าท่าได้รับคำขออนุญาตปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำแล้ว ให้เจ้าท่าตรวจสอบว่าผู้ขออนุญาตยื่นหลักฐานและเอกสารครบถ้วนและถูกต้องหรือมีภายในสามสิบวันนับแต่วันที่รับคำขออนุญาต

ในกรณีที่เจ้าท่าเห็นว่าผู้ขออนุญาตยื่นหลักฐานและเอกสารไม่ครบถ้วนหรือไม่ถูกต้องและเป็นกรณีที่อาจอนุญาตให้ปลูกสร้างได้ ให้เจ้าท่ามีอำนาจสั่งให้ผู้ขออนุญาตส่งหลักฐานและเอกสารให้ครบถ้วนหรือให้ถูกต้องภายในเวลาที่เจ้าท่ากำหนด

ให้เจ้าท่าตรวจพิจารณาและออกใบอนุญาตภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่รับหลักฐานและเอกสารครบถ้วนและถูกต้องจากผู้ขออนุญาต

ข้อ 9 ให้เจ้าท่ากำหนดเงื่อนไขใบอนุญาตได้ตามที่เห็นว่าเหมาะสมและจำเป็นเพื่อป้องกันผลกระทบต่องสิ่งแวดล้อมหรือผลประโยชน์ของประชาชน

ข้อ 10 ผู้รับอนุญาตต้องเริ่มดำเนินการปลูกสร้างภายในสิบสองเดือนนับแต่วันที่ได้รับอนุญาต ถ้าผู้รับอนุญาตไม่เริ่มดำเนินการปลูกสร้างภายในเวลาดังกล่าว ให้ใบอนุญาตเป็นอันสิ้นผล

ในกรณีที่ผู้รับอนุญาตไม่อาจเริ่มดำเนินการปลูกสร้างภายในกำหนดเวลาตามวรรคหนึ่ง ผู้รับอนุญาตอาจยื่นคำขอขยายระยะเวลาเริ่มดำเนินการปลูกสร้างต่อเจ้าท่าตามแบบที่อธิบดีกรมเจ้าท่ากำหนดได้

เมื่อเจ้าท่าได้รับคำขอตามวรรคสองแล้ว ให้พิจารณาคำขอพร้อมเหตุผลในการขอขยายระยะเวลาเมื่อเห็นเป็นการสมควร ให้เจ้าท่าอนุญาตให้ขยายระยะเวลาได้ครั้งละหกเดือนแต่ไม่เกินสองครั้ง

ข้อ 11 ผู้รับอนุญาตให้ปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำผู้ใดประสงค์จะโอนสิทธิในการปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำ ให้ผู้นั้นหรือผู้รับโอนแจ้งให้เจ้าท่าทราบ โดยให้ยื่นหลักฐานการโอนสิทธิและหลักฐานและเอกสารตามข้อ 2 (1) และ (2) ต่อเจ้าท่าด้วย

เมื่อเจ้าท่าได้รับแจ้งและตรวจสอบหลักฐานเห็นว่าถูกต้องแล้ว ให้ออกหนังสือรับทราบการโอนสิทธิดังกล่าว และเพื่อประโยชน์ในการเรียกเก็บค่าตอบแทนให้ถือว่าผู้รับโอนสิทธิเป็นผู้รับอนุญาต

ให้นำความในวรรคหนึ่งและวรรคสองมาใช้บังคับกับกรณี que ผู้รับอนุญาตตายด้วยโดยอนุโลม

ข้อ 12 การยื่นคำขออนุญาตปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำและการแจ้งการโอนสิทธิในการปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำ ให้ยื่น ณ กรมเจ้าท่าหรือยื่นที่สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคหรือสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขา ซึ่งอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำที่ขออนุญาตปลูกสร้างตั้งอยู่ในเขตความรับผิดชอบของสำนักงานเจ้าท่าที่นั้นๆ ก็ได้

ข้อ 13 ผู้ใดปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2535 ใช้บังคับ โดยไม่ได้รับอนุญาตหรือไม่เป็นไปตามที่ได้รับอนุญาต ถ้าได้เสียค่าปรับอย่างสูงตามกฎหมายและได้ยื่นคำขออนุญาตภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ ให้เจ้าท่าพิจารณาอนุญาตได้โดยมิให้นำข้อ 6 และข้อ 7 (2) มาใช้บังคับ แต่ในกรณีที่อาคารหรือสิ่งอื่นใดดังกล่าวมีลักษณะหรือสภาพเป็นอันตรายต่อการเดินเรือ หรืออาจทำให้ทางน้ำเปลี่ยนแปลงไป หรือเกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เจ้าท่าจะสั่งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองรื้อถอน ปรับปรุง หรือแก้ไขอาคารหรือสิ่งอื่นใดนั้นก่อนก็ได้

ให้ไว้ ณ วันที่ 10 สิงหาคม พ.ศ. 2537

พันเอก วินัย สมพงษ์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ภาคผนวก ง

กฎกระทรวงฉบับที่ 64 (พ.ศ. 2537)

ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย

พระพุทธศักราช 2456

กฎกระทรวง
ฉบับที่ 64 (พ.ศ. 2537)
ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย
พระพุทธศักราช 2456

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 117 ทวิ วรรคหนึ่งและวรรคสี่ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2535 และมาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ในกฎกระทรวงนี้

“ผู้รับอนุญาต” หมายความว่า ผู้รับอนุญาตปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำเข้าไปเหนือน้ำ ในน้ำ และใต้น้ำของแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันหรือทะเลภายในน่านน้ำไทยหรือบนชายหาดของทะเลดังกล่าว

ข้อ 2 ให้ผู้รับอนุญาตเสียค่าตอบแทนเป็นรายปีทุกปีตามวิธีการ ดังต่อไปนี้

(1) ผู้รับอนุญาตซึ่งปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำแม่น้ำก่อนวันที่กฎกระทรวงนี้มีผลใช้บังคับ ให้เสียค่าตอบแทนสำหรับปีแรกภายในหกสิบวันนับแต่วันที่กฎกระทรวงนี้มีผลใช้บังคับ สำหรับปีต่อไปให้เสียค่าตอบแทนไม่เกินวันที่ครบกำหนดรอบปีนับแต่วันที่เสียค่าตอบแทนในปีแรก

(2) ผู้รับอนุญาตซึ่งปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำแม่น้ำภายหลังวันที่กฎกระทรวงนี้มีผลใช้บังคับ ให้เสียค่าตอบแทนในวันที่ได้รับอนุญาต สำหรับปีต่อไปให้เสียค่าตอบแทนไม่เกินวันที่ครบกำหนดรอบปีนับแต่วันดังกล่าว

การยื่นคำขอเสียค่าตอบแทนเป็นรายปี ให้ใช้แบบที่อธิบดีกรมเจ้าท่ากำหนด

ข้อ 3 ให้ผู้รับอนุญาตยื่นคำขอเสียค่าตอบแทนเป็นรายปีต่อกรุงเทพมหานคร หรือสำนักงานเขต เมืองพัทยา เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอื่นซึ่งมีกฎหมายจัดตั้งขึ้น แล้วแต่กรณีที่อาคารหรือสิ่งอื่นใดนั้นอยู่ในเขต

ข้อ 4 ให้ผู้รับอนุญาตเสียค่าตอบแทนเป็นรายปีตามสภาพและประโยชน์ที่ผู้ปลูกสร้างหรือผู้ครอบครองพึงได้รับตามอัตรา ดังต่อไปนี้

(1) ท่อนหรือหลักผูกเรือสำราญและกีฬา	ตารางเมตรละ	1,000 บาท
(2) อาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำแม่น้ำซึ่งมิได้ใช้ประโยชน์ในการขนส่งทางน้ำโดยตรง	ตารางเมตรละ	300 บาท
(3) ท่าเทียบเรือสำราญและกีฬา	ตารางเมตรละ	250 บาท
(4) ท่อนหรือหลักผูกเรือขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสส์ขึ้นไป	ตารางเมตรละ	200 บาท
(5) ท่อนหรือหลักผูกเรือขนาดต่ำกว่า 500 ตันกรอสส์	ตารางเมตรละ	100 บาท

- (6) สถานที่สำหรับจอดและเทียบเรือ
สำราญและกีฬา ตารางเมตรละ 50 บาท
- (7) อาคารหรือสิ่งอื่นใดที่ล่่วงล้้าล้้าแม่น้ำ
นอกเหนือจาก (1) (2) (3) (4) (5) และ (6) ตารางเมตรละ 50 บาท

ในกรณีที้อาคารหรือสิ่งอื่นใดตามวรรคหนึ่งที่มีลักษณะหรือวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจ ให้ผู้รับอนุญาตเสียค่าตอบแทนเป็นสองเท่าของอัตราในวรรคหนึ่ง

ในกรณีที้อาคารหรือสิ่งอื่นใดตามวรรคหนึ่งถูกปลูกสร้างขึ้น โดยไม่ได้รับอนุญาตหรือไม่เป็นไปตามทีได้รับอนุญาต ให้ผู้ปลูกสร้างหรือผู้ครอบครองเสียค่าตอบแทนเป็นสามเท่าของอัตราในวรรคหนึ่ง

ข้อ 5 ให้ผู้รับอนุญาตได้รับยกเว้นไม่ต้องเสียค่าตอบแทนเป็นรายปีสำหรับอาคารหรือสิ่งอื่นใดดังต่อไปนี้

(1) อาคารหรือสิ่งอื่นใดล่่วงล้้าล้้าแม่น้ำที้กระทรวง ทบวง กรม กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่งมีกฎหมายจัดตั้งขึ้น แล้วแต่กรณีปลูกสร้างขึ้นเพื่อประโยชน์ของทางราชการ

(2) อาคารหรือสิ่งอื่นใดล่่วงล้้าล้้าแม่น้ำที้รัฐวิสาหกิจหรือองค์การอื่นของรัฐปลูกสร้างขึ้น โดยมีได้มีวัตถุประสงค์ในการหารายได้

(3) หลั้กผูกเรือหรือท่าเทียบเรือที้ปลูกสร้างขึ้นเพื่อประกอบกิจการประมงโดยเฉพาะ ตลอดจนเครื่องมือทำประมงทุกชนิด

(4) ท่อสูบน้ำเข้า-ออกที้ปลูกสร้างขึ้นเพื่อการเกษตรหรือใช้ในที่อยู่อาศัย

(5) อาคารหรือสิ่งอื่นใดล่่วงล้้าล้้าแม่น้ำที้ปลูกสร้างขึ้นเพื่อใช้ประกอบศาสนกิจโดยเฉพาะ

(6) อาคารหรือสิ่งอื่นใดล่่วงล้้าล้้าแม่น้ำที้ปลูกสร้างขึ้นเพื่อการสาธารณสุข

ข้อ 6 ให้ผู้รับอนุญาตได้รับลดหย่อนค่าตอบแทนโดยเสียค่าตอบแทนเป็นรายปี ตารางเมตรละ 5 บาท สำหรับการปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่่วงล้้าล้้าแม่น้ำ ดังต่อไปนี้

(1) ที้พักอาศัย สะพานทางเดิน หรือศาลาท่าน้ำ

(2) อาคารหรือสิ่งอื่นใดล่่วงล้้าล้้าแม่น้ำที้ปลูกสร้างขึ้นเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าหรือคนโดยสารทางน้ำ

(3) อาคารหรือสิ่งอื่นใดล่่วงล้้าล้้าแม่น้ำที้รัฐวิสาหกิจปลูกสร้างขึ้นเพื่อหารายได้

ข้อ 7 การคำนวณพื้นที่ของอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่่วงล้้าล้้าแม่น้ำ ให้คำนวณตามพื้นที่ที้ล่่วงล้้าเข้าไปตามความเป็นจริง เศษของพื้นที่ไม่ถึง 1 ตารางเมตร ให้คิดเป็น 1 ตารางเมตร

ในกรณีที้การปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่่วงล้้าล้้าแม่น้ำได้กระทำขึ้นครอบคลุมพื้นที่สาธารณะซึ่งบุคคลอื่นไม่สามารถเข้าไปใช้ประโยชน์ที่สาธารณะนั้นได้ ให้คำนวณพื้นที่ตามขอบเขตที้อาคารหรือสิ่งอื่นใดล่่วงล้้าล้้าแม่น้ำนั้นครอบคลุมทั้งหมด

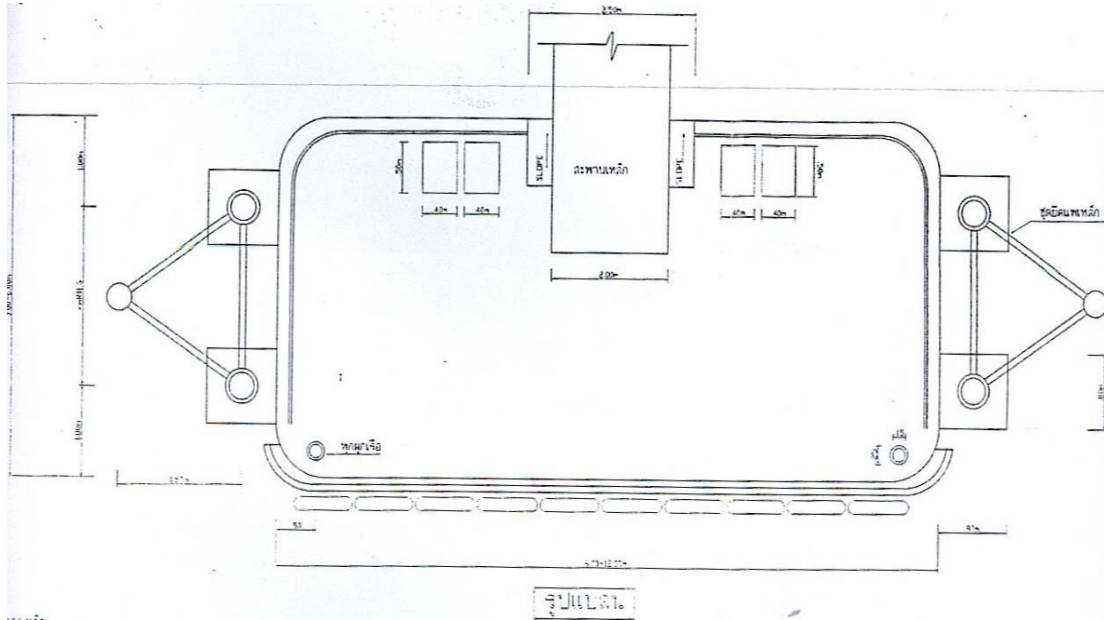
ให้ไว้ ณ วันที่ 10 สิงหาคม พ.ศ. 2537

(ลงชื่อ) พันเอก วินัย สมพงษ์

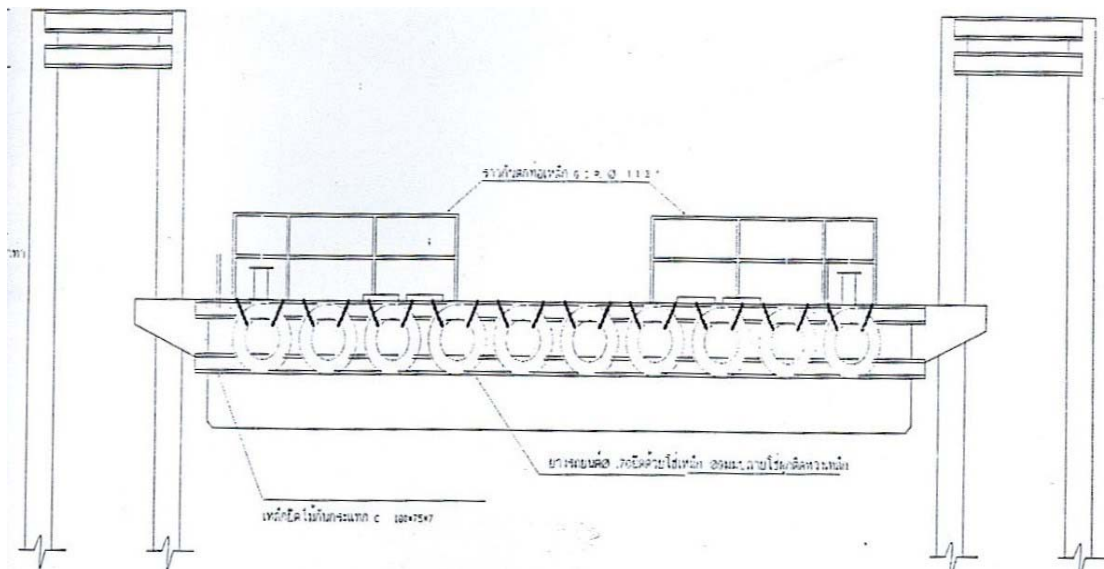
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ภาคผนวก จ

ตัวอย่างแบบแปลนมาตรฐาน

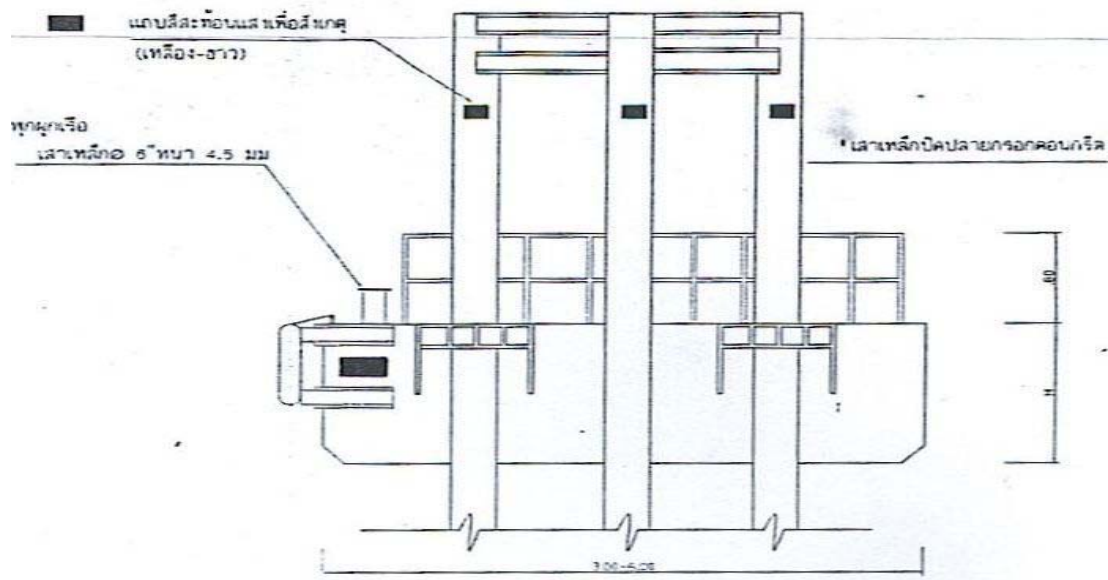


รูปภาพแสดงแบบแปลนโดยรวมโป๊ะเทียบเรือ

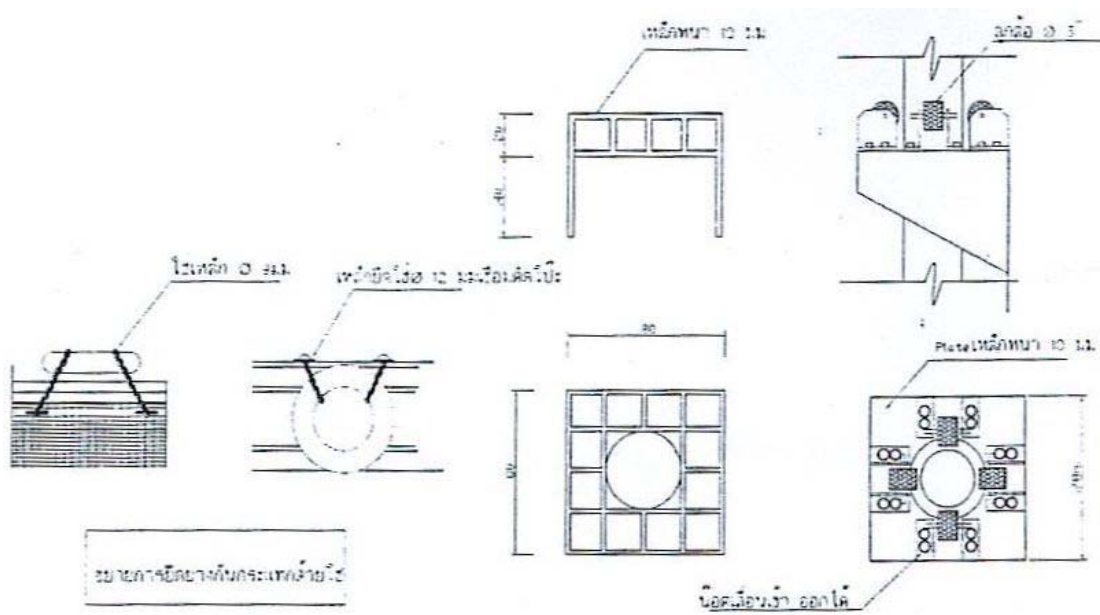


รูปภาพแสดงโครงสร้างโดยรวมของโป๊ะเทียบเรือ(ด้านหน้า)

ที่มา กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี คู่มือการอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ

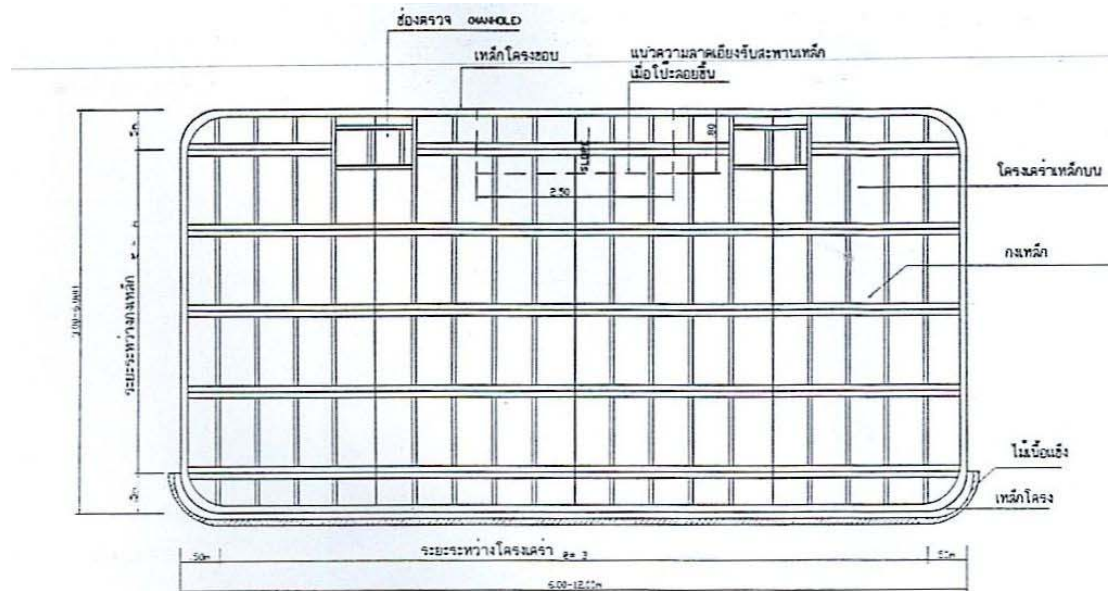


รูปภาพแสดงแบบแปลนโม่เทียบเรือ(ด้านข้าง)

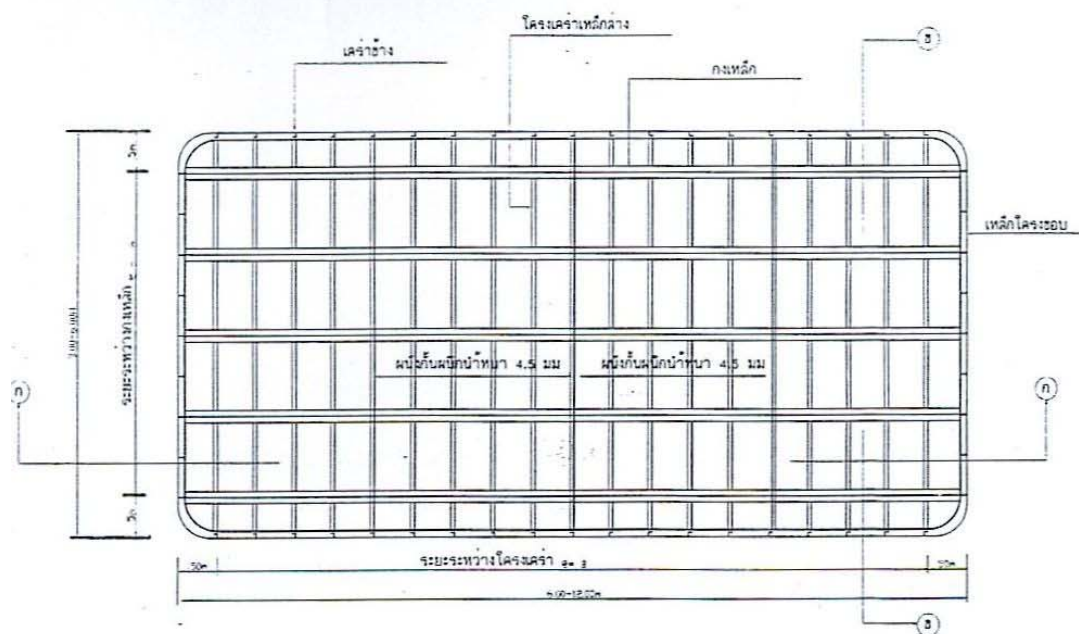


รูปขยายชุดยึดแพเหล็ก

มาตรฐานสถานีขนส่งทางน้ำ

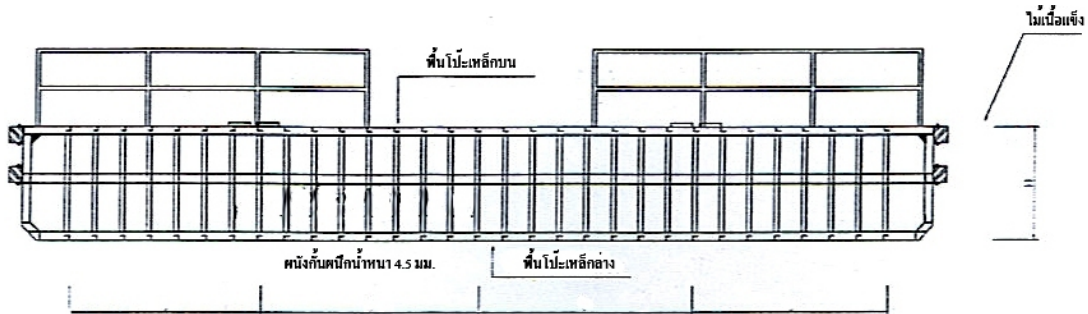


แปลนโครงเหล็กรับพื้นโป๊ะ

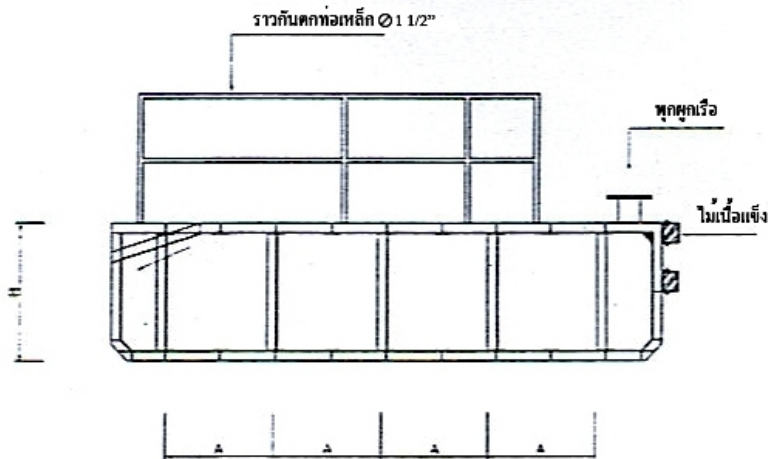


แปลนโครงเหล็กรับท้องโป๊ะ

(บน) รูปแปลนโครงเหล็กรับพื้นโป๊ะ (ล่าง) แปลนโครงเหล็กรับท้องโป๊ะ



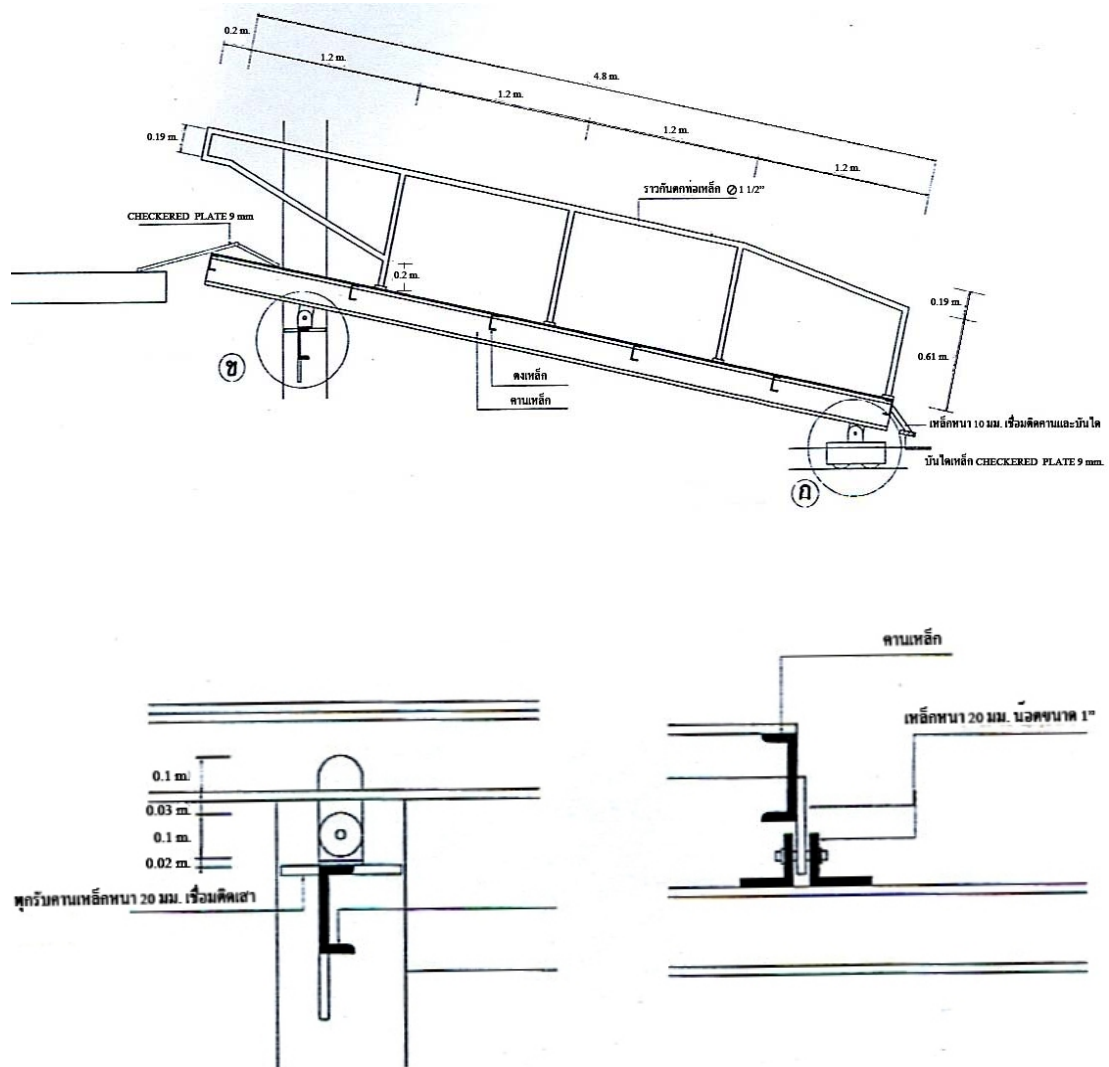
รูปตัดแปลนโครงเหล็กรับพื้นโป๊ะ



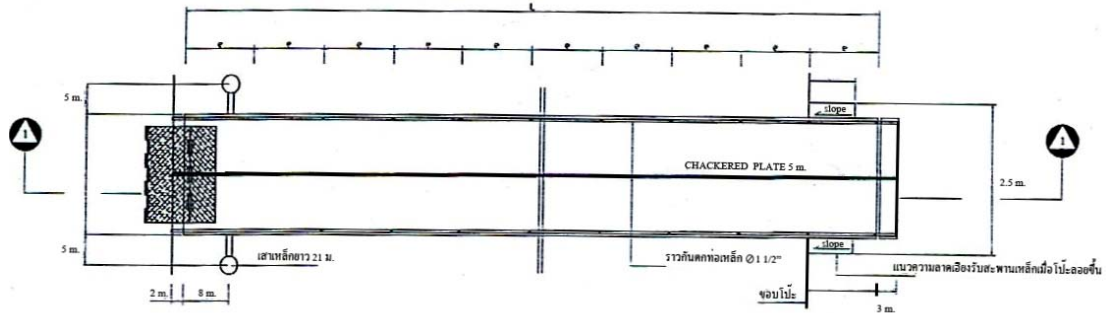
รูปตัดแปลนโครงเหล็กรับท้องโป๊ะ

ขนาด โป๊ะ	A	B	C	D	MANHOL	
					E 0.50 * 0.50	H
3*6	4 - @ 0.50	10 - @ 0.50	2 - @ 1.50	1 - @ 2.00	3	1.00 – 1.70
4*8	4 - @ 0.75	14 - @ 0.50	2 - @ 2.00	1 - @ 3.00	3	1.20 – 1.70
4*10	4 - @ 0.75	18 - @ 0.50	2 - @ 2.00	2 - @ 2.50	4	1.20 – 1.70
4*12	4 - @ 0.75	22 - @ 0.50	2 - @ 2.50	2 - @ 3.00	4	1.20 – 1.70
6*12	8 - @ 0.625	22 - @ 0.50	2 - @ 2.50	2 - @ 3.00	4	1.20 – 1.70

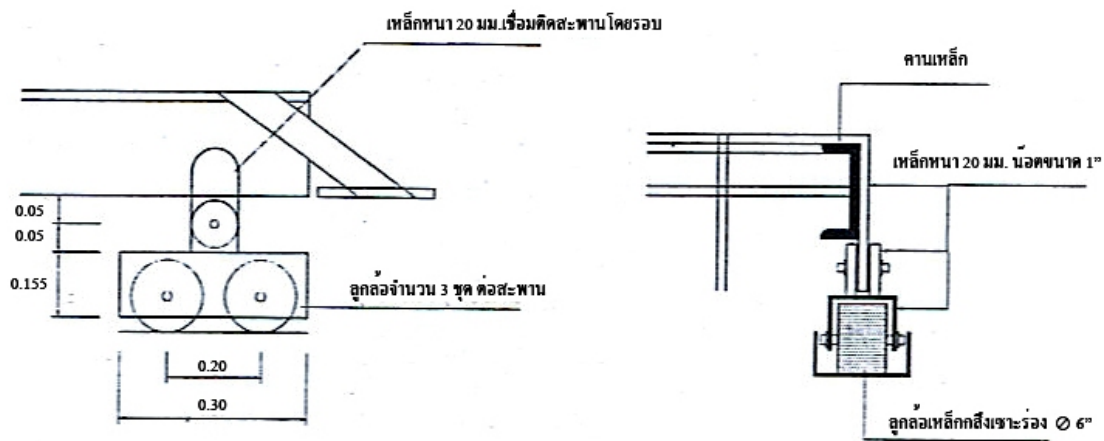
มาตรฐานสถานีขนส่งทางน้ำ



รูปภาพแสดงสะพานปรับระดับของโป๊ะเทียบเรือ



รูปภาพแสดงแปลนสะพานทำเรือ



รูปภาพแสดงแปลนสะพานทำเรือ



คำสั่งกระทรวงมหาดไทย

ที่ 119/2549

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาร่างมาตรฐานการบริหาร/การบริการสาธารณะ
ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ด้วยในปีงบประมาณ 2549 กระทรวงมหาดไทย โดยกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น ได้ดำเนินการจัดทำพร้อมทั้งว่าจ้างสถาบันการศึกษา/หน่วยงานที่มีความรู้ ความสามารถจัดทำมาตรฐานการบริหาร/การบริการสาธารณะขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รวม 23 มาตรฐาน โดยแบ่งคณะกรรมการรับผิดชอบออกเป็น 4 คณะ ดังนี้

- คณะทำงานที่ 1 รับผิดชอบ มาตรฐานสะพาน มาตรฐานการบริหารระบบไฟฟ้าด้วยพลังงานแสงอาทิตย์ มาตรฐาน โรงฆ่าสัตว์ มาตรฐานสถานีขนส่งทางน้ำ มาตรฐานสถานีขนส่งทางบก และมาตรฐานห้องน้ำสาธารณะ
- คณะทำงานที่ 2 รับผิดชอบ มาตรฐานการส่งเสริมการพัฒนาศรี มาตรฐานการส่งเสริมอาชีพ มาตรฐานการพัฒนาคำเนินงานด้านเอคส์ มาตรฐานการจัดการที่อยู่อาศัยผู้มีรายได้น้อย มาตรฐานหอพัก และ มาตรฐานการคุ้มครองผู้บริโภค
- คณะทำงานที่ 3 รับผิดชอบ มาตรฐานด้านการทะเบียนและการอนุญาต มาตรฐานด้านการเปรียบเทียบปรับ มาตรฐานสุสานและฌาปนสถาน มาตรฐาน หอกระจายข่าว และมาตรฐานการดูแลรักษาที่สาธารณประโยชน์
- คณะทำงานที่ 4 รับผิดชอบ มาตรฐานการจัดการสิ่งแวดล้อม มาตรฐานการพัฒนาป่าชุมชน มาตรฐานการดูแลโบราณสถาน มาตรฐานการส่งเสริมศาสนา ศิลปะ วัฒนธรรม และจารีตประเพณีท้องถิ่น มาตรฐานการส่งเสริมการท่องเที่ยว และ มาตรฐานการส่งเสริมกีฬา

เพื่อให้มาตรฐานการบริหาร/การบริการสาธารณะขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดังกล่าว เป็นไปตามระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และมีความถูกต้อง เหมาะสมสำหรับองค์กรปกครองส่วน ท้องถิ่นนำไปใช้เป็นคู่มือ/แนวทางในการบริหารจัดการและการจัดบริการสาธารณะตามอำนาจหน้าที่ให้ เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ท้องถิ่น สนองตอบความต้องการและความพึงพอใจของประชาชน จึงแต่งตั้ง คณะทำงานพิจารณาร่างมาตรฐานการบริหาร/การบริการสาธารณะขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อ ทำหน้าที่พิจารณาเสนอความเห็นและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปรับปรุงร่างมาตรฐาน 23 มาตรฐาน ดังกล่าว ตามบัญชีรายชื่อแนบท้ายคำสั่งนี้

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 12 เมษายน พ.ศ. 2549

ชัยฤกษ์ คิชู้อำนาจ
(นายชัยฤกษ์ คิชู้อำนาจ)
รองปลัดกระทรวง รักษาราชการแทน
ปลัดกระทรวงมหาดไทย

บัญชีรายชื่อคณะทำงานที่ 1
พิจารณาร่างมาตรฐานสถานียชนส่งทางน้ำ
แนบท้ายคำสั่งกระทรวงมหาดไทย ที่ 119/2549 ลงวันที่ 12 เมษายน 2549

- | | |
|---|----------------|
| 1. รองอธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น (ผู้รับผิดชอบกลุ่มภารกิจด้านการศึกษาวิจัยและการพัฒนาระบบบริหารงานบุคคลท้องถิ่น และมาตรฐานการบริหารงานท้องถิ่น) | ประธานคณะทำงาน |
| 2. นายกองค้การบริหารส่วนจังหวัดขอนแก่น | คณะทำงาน |
| 3. นายกองค้การบริหารส่วนจังหวัดสุโขทัย | คณะทำงาน |
| 4. นายกองค้การบริหารส่วนจังหวัดสมุทรปราการ | คณะทำงาน |
| 5. นายกองค้การบริหารส่วนจังหวัดกระบี่ | คณะทำงาน |
| 6. นายกเทศมนตรีนครนครสวรรค์ | คณะทำงาน |
| 7. นายกเทศมนตรีนครศรีธรรมราช | คณะทำงาน |
| 8. นายกเทศมนตรีนครนนทบุรี | คณะทำงาน |
| 9. นายกเทศมนตรีนครปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี | คณะทำงาน |
| 10. นายกเทศมนตรีเมืองหนองบัวลำภู | คณะทำงาน |
| 11. นายกเทศมนตรีเมืองศรีสะเกษ | คณะทำงาน |
| 12. นายกเทศมนตรีเมืองแพร่ | คณะทำงาน |
| 13. นายกเทศมนตรีเมืองบุรีรัมย์ | คณะทำงาน |
| 14. นายกเทศมนตรีเมืองหนองคาย | คณะทำงาน |
| 15. นายกเทศมนตรีเมืองสระแก้ว | คณะทำงาน |
| 16. นายกเทศมนตรีเมืองฉะเชิงเทรา | คณะทำงาน |
| 17. นายกเทศมนตรีเมืองพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ | คณะทำงาน |
| 18. นายกเทศมนตรีตำบลเกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี | คณะทำงาน |
| 19. นายกเทศมนตรีตำบลเจ้ะบิลัง จังหวัดสตูล | คณะทำงาน |
| 20. นายกองค้การบริหารส่วนตำบลบางกระเจ้า จังหวัดสมุทรปราการ | คณะทำงาน |
| 21. นายกองค้การบริหารส่วนตำบลเกาะลอย จังหวัดชลบุรี | คณะทำงาน |
| 22. นายกองค้การบริหารส่วนตำบลเกาะอั้ง จังหวัดกระบี่ | คณะทำงาน |

- | | |
|--|----------|
| 23. ท้องถิ่นจังหวัดสมุทรปราการ | คณะทำงาน |
| 24. ท้องถิ่นจังหวัดแพร่ | คณะทำงาน |
| 25. ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น | คณะทำงาน |
| 26. ผู้แทนสมาคมองค์การบริหารส่วนจังหวัดแห่งประเทศไทย | คณะทำงาน |
| 27. ผู้แทนสมาคมสันนิบาตเทศบาลแห่งประเทศไทย | คณะทำงาน |
| 28. ผู้แทนสมาคมองค์การบริหารส่วนตำบลแห่งประเทศไทย | คณะทำงาน |
| 29. ผู้แทนสำนักส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และการมีส่วนร่วม | คณะทำงาน |
| 30. ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานการบริหารงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น | คณะทำงาน |
| 31. ผู้อำนวยการส่วนมาตรฐานการบริการท้องถิ่น สำนักมาตรฐานการบริหารงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น | คณะทำงาน |
| 32. ผู้แทนกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กระทรวงคมนาคม | คณะทำงาน |
| 33. ผู้แทนกรมชลประทาน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ | คณะทำงาน |
| 34. ผู้แทนบริษัท สุภัทรา จำกัด | คณะทำงาน |
| 35. ผู้แทนสมาคมเรือไทย | คณะทำงาน |

ที่ปรึกษา

1. นายสมพร	ใช้บางยาง	อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น
2. นายรัชชัย	ฟักอังกูร	รองอธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น
3. นายวัลลภ	พริ้งพงษ์	รองอธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น
4. นายวสันต์	วรรณวโรทร	รองอธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น

คณะผู้จัดทำในส่วนของกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น

1. นายวสันต์	วรรณวโรทร	รองอธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น
2. นายอำนาจ	ตั้งเจริญชัย	ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานการบริหารงาน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
3. ว่าที่ ร.ต. ชานินทร์	ริ้วธงชัย	ผู้อำนวยการส่วนส่งเสริมการบริหารกิจการ บ้านเมืองที่ดี
4. นายวีระศักดิ์	ศรีโสภาก	ผู้อำนวยการส่วนมาตรฐานการบริการท้องถิ่น
5. นางราตรี	รัตนไชย	ผู้อำนวยการส่วนมาตรฐานการบริหารงานท้องถิ่น
6. นายอวยชัย	พัศคุรรักษา	เจ้าพนักงานปกครอง 7 ว
7. นายอดิเรก	อุ้นโอสถ	เจ้าพนักงานปกครอง 7 ว
8. นายวัชรินทร์	จันทเขต	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 6 ว
9. นายพีรวิทย์	พงศสุรชีวิน	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 5
10. นางพีรญา	อาจเอื้อน	เจ้าพนักงานปกครอง 5
11. นายกิตติชัย	เกิดขวัญ	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 4
12. นางรัชณี	เหรา	พนักงานบันทึกข้อมูล

คณะผู้จัดทำในส่วนของศูนย์บริการวิชาการ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ มาตรฐานสถานีขนส่งทางน้ำ

1. ดร.ปลาพรรณ	คำพรรณ	หัวหน้าคณะผู้จัดทำ
2. นายมนตรี	เกิดมีมูล	ผู้จัดทำ
3. นายสิทธิเดช	นิลสัมฤทธิ์	ผู้จัดทำ
4. นางสาวบุญญสม	หรรษาศิริพจน์	ผู้จัดทำ
5. นายรัชชัย	ไชยเดชกุล	ผู้จัดทำ