



รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการย่อยที่ 3

โครงการปรับปรุงและพัฒนากฎหมายด้านการบริหารจัดการ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล
กรณีศึกษา พื้นที่เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี

Project on Improving and Developing Laws and Regulations in Management Aspect
to Enhance Marine Tourism:

A Case Study in Pattaya City, Chonburi Province

โดย นายชนะชัย เลิศสุชาตวนิช และคณะ

มกราคม พ.ศ. 2559

เลขที่สัญญา RDG5750009

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการย่อยที่ 3

โครงการปรับปรุงและพัฒนากฎหมายด้านการบริหารจัดการ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล
กรณีศึกษา พื้นที่เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี

Project on Improving and Developing Laws and Regulations in Management Aspect
to Enhance Marine Tourism
A Case Study in Pattaya City, Chonburi Province

คณะผู้วิจัย	สังกัด	
นายชนะชัย เลิศสุชาตวนิช	สำนักกฎหมาย	กรมเจ้าท่า
นายพงษ์ธร ชำนิกุล	สำนักกฎหมาย	กรมเจ้าท่า
นายสรารัฐ หนองบัว	สำนักมาตรฐานเรือ	กรมเจ้าท่า
นายหิรัญวัฒน์ สืบกระพันธ์	สำนักกฎหมาย	กรมเจ้าท่า

ชุดโครงการ การบริหารจัดการความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางทะเล
ของเมืองพัทยา

สนับสนุนโดยสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.)
และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย วช.-สกว. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยดีเนื่องจากได้รับความกรุณาอย่างสูงจากนายศรศักดิ์ แสนสมบัติ อดีตอธิบดีกรมเจ้าท่า นายจุฬา สุขมานพ อดีตอธิบดีกรมเจ้าท่า นายณัฐ จัปใจ รองอธิบดีกรมเจ้าท่า ด้านความปลอดภัยและนางจิราภรณ์ จันทศิริ รองอธิบดีกรมเจ้าท่าด้านบริหาร ที่ให้โอกาสในการดำเนินงานวิจัย และได้กรุณาให้คำแนะนำปรึกษาตลอดจนปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆด้วยความเอาใจใส่เป็นอย่างดี ผู้วิจัยตระหนักถึงความตั้งใจจริงและความทุ่มเทและขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

ขอขอบพระคุณนายรณกิจ เอกะสิงห์ รองนายกเมืองพัทยา นายภิมุข ประยูรพรหม ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 6 นายเรวัต วิธะเรียง อดีต ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 6 (สาขาพัทยา) นายเอกราช คันธโร ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 6 (สาขาพัทยา) คนปัจจุบัน นายปรีชา เพชรเลิศ เจ้าพนักงานตรวจเรือ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 6 (สาขาพัทยา) และสำนักงานการท่องเที่ยว กรมการท่องเที่ยว สาขาพัทยา เจ้าหน้าที่ของสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 6 (สาขาพัทยา) และเจ้าหน้าที่ของเทศบาลเมืองพัทยาที่ได้ให้ความอนุเคราะห์เวลาและสถานที่ตลอดจนให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่องานวิจัยรวมถึงขอขอบพระคุณเจ้าหน้าที่ประจำท่าเรือของกรมเจ้าท่า ทุกท่านที่ให้ข้อมูลต่างๆที่เป็นประโยชน์ต่อการทำงานวิจัยตลอดจนนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างชาติ ผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยวทางน้ำ และผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ ทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามและเว็บไซต์ของหน่วยงานสำนักงานกฤษฎีกาในการสืบค้นข้อมูลด้านกฎหมาย จนทำให้งานวิจัยนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี และการสนับสนุนเงินวิจัยจาก สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย(สกว)

ขอขอบคุณผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้เชี่ยวชาญ ที่สละเวลาในการตรวจทานแก้ไขข้อบกพร่องของการวิจัย ตรวจทานความถูกต้องของภาษาพิจารณาความตรงเชิงเนื้อหาของเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยตลอดจนให้ข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์สูงสุดต่องานวิจัย และขอขอบคุณการสนับสนุนเงินวิจัยจาก สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

อนึ่งผู้วิจัยหวังว่างานวิจัยฉบับนี้จะมีประโยชน์ต่อการนำไปใช้เพื่อการศึกษา การสืบค้น การค้นคว้าวิจัยที่ก้าวหน้าต่อไป รวมถึงนำไปใช้เป็นประโยชน์สำหรับการศึกษาของพื้นที่ท่องเที่ยวทางทะเลในพื้นที่อื่นๆของประเทศไทยได้อีก อันจะส่งผลต่อการท่องเที่ยวทางทะเลของประเทศไทยมีความปลอดภัยและความยั่งยืน จึงขอมอบส่วนดีทั้งหมดนี้ให้แก่เหล่าบุคลากรอาจารย์ที่ได้ประสิทธิประสาทวิชาจนทำให้ผลงานวิจัยเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่เกี่ยวข้องและขอมอบความกตัญญูกตเวทิตาคุณแต่บิดามารดาและผู้มีพระคุณทุกท่าน สำหรับข้อบกพร่องต่างๆที่อาจจะเกิดขึ้นนั้นผู้วิจัยขอน้อมรับและยินดีที่จะรับฟังคำแนะนำจากทุกท่านที่ได้เข้ามาศึกษาเพื่อเป็นประโยชน์ในการพัฒนางานวิจัยต่อไป

คณะผู้วิจัย

มกราคม 2559

สารบัญ

สารบัญ	ii
สารบัญภาพ	vi
สารบัญตาราง	vii
บทสรุปผู้บริหาร	viii
บทคัดย่อ	xiii
Abstract	xiv
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	4
1.3 ขอบเขตของการวิจัย	4
1.4 นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย	4
1.5 ขั้นตอนการวิจัย	5
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	6
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และเอกสาร งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	
2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับละเมิด	7
2.1.1 ความรับผิดในทางละเมิด	7
2.1.2 ความหมายของละเมิด	8
2.1.3 ทฤษฎีและหลักเกณฑ์ในการกำหนดความรับผิดทางละเมิด	15
2.1.4 ความรับผิดตามกฎหมายฐานละเมิดทั่วไป (Tort)	19
2.2 แนวคิดด้านการเยียวยาและชดเชยความเสียหาย	23
2.3 ทฤษฎีและหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ	24
2.3.1 หลักความชอบด้วยกฎหมายของการกระทำทางปกครอง	24
2.3.2 หลักความพอสมควรแก่เหตุ	25
2.3.3 หลักความชัดเจนแน่นอนและคาดหมายได้ในการกระทำทางปกครอง	25
2.3.4 หลักการห้ามเลือกปฏิบัติโดยอำเภอใจ	26

2.3.5	หลักสุจริตและหลักการห้ามใช้สิทธิโดยมิชอบ	27
2.3.6	หลักการคุ้มครองความเชื่อถือและไว้วางใจ	27
2.3.7	หลักการคุ้มครองประโยชน์สาธารณะ	28
2.4	แนวคิดเรื่องการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน	28
2.4.1	ความหมายของการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน	28
2.4.2	หลักการจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน	30
2.4.3	ประเภทของแหล่งท่องเที่ยว	31
2.4.4	รูปแบบของกิจกรรมการท่องเที่ยว	32
2.4.5	ผลิตภัณฑ์ทางการท่องเที่ยว	32
2.4.6	การพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน	32
บทที่ 3 การดำเนินการวิจัย		
3.1	การเก็บรวบรวมข้อมูล	35
3.2	ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	35
3.2.1	กฎหมายที่นำมาใช้	35
3.2.2	กลุ่มตัวอย่าง	35
3.3	เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย	36
3.3.1	การวิจัยเอกสาร	36
3.3.2	การสัมภาษณ์	36
3.4	การวิเคราะห์ข้อมูล	37
3.4.1	ศึกษาและวิเคราะห์สภาพปัญหาเกี่ยวกับกฎหมาย กฎ ระเบียบ	38
3.4.2	เปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายภายในประเทศ และต่างประเทศ	39
3.4.3	ศึกษาวิเคราะห์ถึงข้อดี ข้อด้อยของกฎหมาย กฎ ระเบียบ และวิธีปฏิบัติ	39
3.4.4	จัดทำข้อเสนอแนะในการดำเนินการปรับปรุงแก้ไขพัฒนากฎหมาย กฎ ระเบียบ และวิธีปฏิบัติของประเทศไทย	39
3.5	การอภิปรายผลที่ได้จากการศึกษา	40
บทที่ 4 ผลการวิจัย		
4.1	การศึกษาและวิเคราะห์สภาพปัญหาเกี่ยวกับกฎหมาย กฎ ระเบียบ ด้านความปลอดภัย การท่องเที่ยวทางทะเลและผลกระทบที่เกิดขึ้น กับอุบัติเหตุทางทะเลกฎหมายและระเบียบปฏิบัติภายในประเทศ	41

4.1.1 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456	46
4.1.2 พระราชบัญญัติเรือไทย พระพุทธศักราช 2481	51
4.1.3 พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดยกัน พ.ศ. 2522	51
4.1.4 พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550	54
4.1.5 พระราชบัญญัติศุลกากร พระพุทธศักราช 2469	54
4.1.6 พระราชบัญญัติระเบียบบริหารเมืองพัทยา พ.ศ. 2542	55
4.1.7 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535	59
4.1.8 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522	59
4.1.9 พระราชบัญญัติป้องกันนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ. 2551	61
4.1.10 พระราชบัญญัติส่งเสริมการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเล และชายฝั่ง พ.ศ. 2558	62
4.1.11 กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ	62
4.1.12 ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2553	66
4.1.13 ระเบียบกรมเจ้าท่าว่าด้วยการรายงานอุบัติเหตุทางน้ำ ของหน่วยงานต่าง ๆ ในกรมเจ้าท่า พ.ศ. 2544	69
4.1.14 กฎหมายและระเบียบของต่างประเทศ	70
4.2 การศึกษาเปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายภายในประเทศและต่างประเทศ	83
4.3 ผลการศึกษาวิเคราะห์ สภาพปัญหา ความเสี่ยงและมาตรการบริหารจัดการ ความปลอดภัยเพื่อนำไปสู่การออกกฎหมายมารองรับสำหรับการบังคับใช้ที่เหมาะสม	108
4.4 ข้อเสนอแนะในการดำเนินการปรับปรุงแก้ไขพัฒนากฎหมาย กฎ ระเบียบ และวิธีปฏิบัติของประเทศไทยให้ครอบคลุมและมีความเหมาะสม	114
4.4.1 กฎกระทรวงในการกำหนดเขตเดินเรือสำหรับเรือท่องเที่ยว	115
4.4.2 ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยแผนจัดการการท่องเที่ยวทางทะเล แห่งชาติ	117
4.4.3 กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือสำหรับเรือเร็ว	117
4.4.4 ระเบียบเมืองพัทยาเกี่ยวกับการท่องเที่ยวทางทะเล	117
4.4.5 มาตรการการสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำ	117
4.4.6 การใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหาย หรือการดำเนินคดีในศาล	118

บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป	123
5.2 ข้อเสนอแนะ	125
5.2.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	125
5.2.2 ข้อเสนอแนะเชิงนำไปปฏิบัติ	126
5.2.3 ข้อเสนอแนะเชิงศึกษาวิจัยต่อไป	128
5.3 การอภิปรายผล	129
 เอกสารอ้างอิง	 131
 ภาคผนวก	 133

สารบัญภาพ

ภาพที่ 1-1 ภาพมุมสูงชายหาดของพัทยา	2
ภาพที่ 1-2 ขอบเขตโครงการ พื้นที่อ่าวพัทยาและเกาะล้าน โดยวางท่อนเครื่องหมายให้เรือลดความเร็ว	2
ภาพที่ 1-3 กรอบแนวคิดในการวิจัย	6
ภาพที่ 4-1 Maritime Jurisdiction – UNCLOS 1982	72
ภาพที่ 4-2 พื้นที่อ่าวไทยตอนในที่เป็นอ่าวประวัติศาสตร์	73

สารบัญตาราง

ตารางที่ 1-1	อันดับของเทศบาลนครพัทยาในประเทศไทยตามจำนวนประชากร	2
ตารางที่ 1-2	สถิติการท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวพัทยา	3
ตาราง 4-1	การศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบกฎหมายต่างประเทศและกฎหมายภายในประเทศ	99
ตารางที่ 4-2	ตัวอย่างตารางแผนงานการจัดทำงบประมาณโครงการ	111
ตารางที่ 5-1	ตารางข้อเสนอแนะปรับปรุงและพัฒนากฎหมายที่เกี่ยวกับความปลอดภัย ในการท่องเที่ยวทางทะเล	126

บทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary)

1. บทนำ

1.1 ความสำคัญ / ความเป็นมา

ประเทศไทยถือได้ว่าเป็นประเทศหนึ่งของโลกที่พึ่งพารายได้เข้ารัฐจากการท่องเที่ยวทางทะเลโดยในปี 2557 นั้นรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติประมาณ 1.147 ล้านล้านบาท (ที่มา: สรุปลสถานการณ์การนักท่องเที่ยว ธันวาคม 2557 กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กรมการท่องเที่ยว) อันเนื่องมาจากประเทศไทยนั้นมีจุดขาย จุดแหล่งรวมทรัพยากรด้านต่าง ๆ แบบครบถ้วนสมบูรณ์ ไม่ว่าจะเป็นทะเลด้านอ่าวไทย บริเวณอ่าวพัทยา ภาคใต้ตอนล่างในบริเวณเกาะสมุย หรือแม้กระทั่งฝั่งทะเลอันดามัน เกาะภูเก็ต เกาะพีพี เป็นต้น นำมาสู่ความเจริญรุ่งเรืองของประเทศไทย และการยอมรับในต่างประเทศที่ส่งเสริมและเห็นชอบให้มีการเดินทางมาพักผ่อน ท่องเที่ยวในทวีปเอเชีย โดยให้ประเทศไทยได้รับการกล่าวขานเป็นอันดับต้น ๆ เสมอ

โดยนอกจากปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจโลกและปัญหาความไม่สงบทางการเมืองของประเทศไทยแล้ว ปัญหาสำคัญอีกประการหนึ่ง ที่อาจทำให้ส่งผลให้ปริมาณการท่องเที่ยวพัตยาลดลง ก็คือ ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางทะเล ที่บริเวณเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี กรณีเรือโดนกัน และอุบัติเหตุทางน้ำอื่นๆ ได้สร้างความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ ส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ด้านการท่องเที่ยวทางทะเลของประเทศไทย และทำให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องต้องตระหนัก และเล็งเห็นถึงความสำคัญของปัญหา ซึ่งก่อให้เกิดการสูญเสีย หรือการสร้างความมั่นใจด้านการท่องเที่ยวของชาวต่างประเทศที่มีต่อทั่วโลก เมื่อเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย

การยกระดับกฎหมายทั้งเรื่องมาตรฐานของเรือ อุปกรณ์สำหรับความปลอดภัยประจำเรือ ความรู้ความสามารถผู้ทำการในเรือโดยสารสาธารณะ การเพิ่มวงเงินคุ้มครองการประกันภัยสำหรับเรือโดยสาร รวมทั้งการพัฒนากฎหมายเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยทางน้ำ เป็นมาตรการหนึ่งในการยกระดับความปลอดภัยทางน้ำ ในการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลอันเนื่องมาจากเรือดังกล่าว จึงมีเหตุจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการศึกษาเพื่อปรับปรุง พัฒนาระบบ และกลไกของกฎหมายต่างๆ เพื่อให้ตระหนักถึงการสร้างความปลอดภัยจากการท่องเที่ยวทางทะเล อันเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้การท่องเที่ยวทางทะเลแบบยั่งยืนอย่างแท้จริง ซึ่งเป็นรายได้หลักของประเทศไทยต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 3 ประการ คือ

- (1) ศึกษาและวิเคราะห์สภาพปัญหาเกี่ยวกับกฎหมาย กฎ ระเบียบด้านความปลอดภัย การท่องเที่ยวทางทะเล และผลกระทบที่เกิดขึ้นกับอุบัติเหตุทางทะเล รวมทั้งการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) ของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในเรื่องเรือโดนกัน จุดเสี่ยงภัยต่อการท่องเที่ยวทางทะเล

(2) ศึกษาเปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายภายในประเทศ และต่างประเทศ กลไกทางกฎหมายต่าง ๆ ในส่วนที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางทะเล การช่วยเหลือเยียวยาในการเกิดอุบัติเหตุทางทะเล การส่งเสริมการท่องเที่ยว พร้อมทั้งศึกษาถึงข้อดี ข้อด้อยของกฎหมาย กฎ ระเบียบ และวิธีปฏิบัติดังกล่าว เพื่อวิเคราะห์ถึงความซ้ำซ้อนในอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการนำกฎหมายมาบังคับใช้

(3) จัดทำข้อเสนอแนะในการดำเนินการปรับปรุงแก้ไขพัฒนากฎหมาย กฎ ระเบียบ และวิธีปฏิบัติของประเทศไทยให้ครอบคลุมและมีความเหมาะสมสำหรับการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวทางทะเล

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

1. ขอบเขตพื้นที่: พื้นที่ทะเลอ่าวพัทยา จังหวัดชลบุรี
2. ขอบเขตเวลา: ช่วงเวลาที่ดำเนินการวิจัย เป็นระยะเวลา 12 เดือน
3. ขอบเขตประชากร/กลุ่มตัวอย่าง: มาตรการทางกฎหมาย กลไกทางกฎหมาย และวิธีปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวทางทะเล ความปลอดภัยทางทะเล การส่งเสริม การเตรียมความพร้อมต่อการท่องเที่ยวทางทะเลอย่างปลอดภัย
4. ขอบเขตตัวแปรและเนื้อหา: มุ่งศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมายและวิธีปฏิบัติของประเทศไทยด้านการบริหารจัดการที่ดี ความปลอดภัย และการท่องเที่ยวทางทะเล รวมถึงบทบาทขององค์กรและกลไกทางกฎหมายที่องค์กรเหล่านั้นใช้ในการบริหารจัดการ โดยศึกษาเปรียบเทียบกับมาตรการทางกฎหมาย วิธีปฏิบัติขององค์กรหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องในรายได้ของรัฐที่เกิดจากการท่องเที่ยวทางทะเล

1.4 วิธีการดำเนินการวิจัย

- 1 การเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสารที่เกี่ยวข้องต่างๆ ตามแหล่งข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมข้อมูลซึ่งเป็นบทบัญญัติข้อกฎหมายภายในประเทศของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของการท่องเที่ยวทางทะเลและ
2. การสัมภาษณ์เชิงลึก (Deep Interview) ผู้วิจัยคัดเลือกโดยพิจารณาจากคุณสมบัติ ตำแหน่ง ประสบการณ์และภารกิจความรับผิดชอบที่มีส่วนเกี่ยวข้องในด้านของการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางทะเล
3. การวิเคราะห์วิเคราะห์สภาพปัญหาเกี่ยวกับกฎหมาย กฎ ระเบียบด้านความปลอดภัย การท่องเที่ยวทางทะเล และผลกระทบที่เกิดขึ้นกับอุบัติเหตุทางทะเล รวมทั้งการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) ของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในเรื่องเรือโดนกันจุดเสี่ยงภัยต่อการท่องเที่ยวทางทะเล
4. ศึกษาเปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายภายในประเทศ และต่างประเทศ กลไกทางกฎหมายต่าง ๆ ในส่วนที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางทะเล การช่วยเหลือเยียวยาในการเกิดอุบัติเหตุทางทะเล การส่งเสริมการท่องเที่ยว

5. วิเคราะห์ถึงข้อดี ข้อด้อยของกฎหมาย กฎ ระเบียบ และวิธีปฏิบัติดังกล่าว เพื่อวิเคราะห์ถึงความซ้ำซ้อนในอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการนำกฎหมายมาบังคับใช้

6. จัดทำข้อเสนอแนะในการดำเนินการปรับปรุงแก้ไขพัฒนากฎหมาย กฎ ระเบียบ และวิธีปฏิบัติของประเทศไทยให้ครอบคลุมและมีความเหมาะสมสำหรับการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวทางทะเล ในรูปแบบของการวิจัยเชิงคุณภาพ

7. การสรุปผล และจัดทำรายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

2. สรุปผลการดำเนินงาน

การวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการศึกษาวิจัยกฎหมายและระเบียบปฏิบัติภายในประเทศ ในเรื่องกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและการท่องเที่ยวทางน้ำ และการเยียวยาและการช่วยเหลือหลังจากอุบัติเหตุทางน้ำ ทั้งในระดับกฎหมายแม่ที่เป็นพระราชบัญญัติประกอบด้วย พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 พระราชบัญญัติเรือไทย พระพุทธศักราช 2481 พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550 พระราชบัญญัติศุลกากร พระพุทธศักราช 2469 พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการเมืองพัทยา พ.ศ. 2542 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัตินโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ.2551 พระราชบัญญัติส่งเสริมการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พ.ศ. 2558 เทศบัญญัติเมืองพัทยา พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงกฎหมายในลำดับรองหรืออนุบัญญัติที่ออกตามกฎหมายแม่ประกอบด้วย กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2553 ระเบียบกรมเจ้าท่าว่าด้วยการรายงานอุบัติเหตุทางน้ำของหน่วยงานต่าง ๆ ในกรมเจ้าท่า พ.ศ. 2544 และคำสั่งกรมเจ้าท่า ที่ 594/2556 ลงวันที่ 16 กรกฎาคม 2556 เรื่อง มอบหมายอำนาจ “เจ้าท่า” ตามกฎหมายการเดินเรือในน่านน้ำไทย ซึ่งคณะผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางทะเลของหน่วยงานต่างๆวิเคราะห์สาระสำคัญและอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันที่สุด พบว่ามีบทบัญญัติในกฎหมายลำดับหลักได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยที่ไม่ครอบคลุมเพียงพอ ในเรื่องของการกำกับ ควบคุม กิจกรรมทางน้ำทุกประเภท รวมถึงการออกกฎหมายในลำดับรองที่นำไปใช้เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางทะเล ได้แก่กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ รวมถึงความซ้ำซ้อนของหน่วยงานในการในการบังคับใช้ตามกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อมซึ่งกรมเจ้าท่ามีกฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมและกฎหมายของกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งซึ่งมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการควบคุมอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลซึ่งต้องมีการป้องกันมลพิษทางทะเลด้วยทำให้กฎหมายที่นำมาบังคับใช้ไม่สอดคล้องกัน

ผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมกฎหมายภายในประเทศและกฎหมายต่างประเทศในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางทะเล การช่วยเหลือเยียวยาในการเกิดอุบัติเหตุทางทะเล การส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยมีประเด็นในการพิจารณาวิเคราะห์ซึ่งในกรณีนี้ ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ใน 4 ประเด็น คือ กฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยของตัวเรือ กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยในการเดินเรือ กฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการอุบัติเหตุทางน้ำที่เกิดจากเรือโดยสารท่องเที่ยวทางทะเล และกฎหมายว่าด้วยการชดเชย หรือเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุที่ทางทะเล พบว่ากฎหมายของประเทศไทยที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันว่าไม่

เพียงพอครอบคลุมกับสภาพปัญหาที่เกิดขึ้น รวมถึงไม่มีกฎหมายที่เหมาะสมและสอดคล้องกับข้อกำหนดในระดับสากลเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว โดยคณะผู้วิจัยได้ทำการศึกษาเปรียบเทียบกับอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล อนุสัญญาระหว่างประเทศการป้องกันมลพิษจากเรือ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการกำหนดแนวน้ำบรรทุกของเรือ พบว่ากฎหมายของประเทศไทยที่นำมาใช้ด้านความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางทะเลโดยเฉพาะอย่างยิ่งกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยของเรือที่ยังไม่มีข้อกำหนดเกี่ยวกับโครงสร้างและข้อกำหนดต่างๆของเรือโดยสารแต่ละประเภท การกำหนดเขตควบคุมการเดินเรือ เขตควบคุมการทำกิจกรรมทางน้ำแต่ละประเภท และกฎหมายเรื่องของการช่วยเหลือ เยียวยาผู้ประสบเหตุทางทะเล ซึ่งในต่างประเทศนั้นมีกฎหมายหรือข้อกำหนดในเรื่องดังกล่าวทำให้การบริหารจัดการความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางทะเลเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นการสร้างความมั่นใจให้กับนักท่องเที่ยวในการเดินทางมาท่องเที่ยวทางทะเลในประเทศไทย

3. ผลสำเร็จและความคุ้มค่าของการวิจัย

จากการศึกษาวิจัยสภาพปัญหาของกฎหมาย การบังคับใช้นั้นผู้วิจัยได้ผลการศึกษาที่ทำให้พบว่ากฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันนั้นต้องได้รับการแก้ไขปรับปรุงให้มีความเหมาะสมและครอบคลุมในพื้นที่ท่องเที่ยวทางทะเลให้เกิดความปลอดภัย โดยได้ทำการเปรียบเทียบกับมาตรการและกฎหมายของต่างประเทศ ทำให้ได้รับทราบถึงข้อดี ในการนำหลักกฎหมายของต่างประเทศมาใช้ให้เกิดประโยชน์และเหมาะสมกับการความปลอดภัยทางทะเลของประเทศไทย ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์และนำเสนอร่างกฎหมายที่จำเป็นต่อการนำไปใช้ได้แก่ ร่างกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือสำหรับเรือเร็ว เป็นกฎหมายในลำดับรองเพื่อนำมาใช้บังคับสำหรับเรือเร็ว ทำให้เรือเร็วที่ใช้ในอ่าวพัทยา มีโครงสร้างตามหลักมาตรฐานรวมทั้งคนประจำเรือ อุปกรณ์ประจำเรือที่เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญาระหว่างประเทศ ร่างกฎกระทรวงเกี่ยวกับการกำหนดเขตจอดเรือ เขตควบคุมการจอดเรือ ทำให้การบริหารจัดการความปลอดภัยของการเดินเรือในทะเลเกิดความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น และการจัดทำร่างระเบียบควบคุมกิจกรรมทางน้ำ (Zoning) เป็นการกำหนดพื้นที่ในการใช้งานของกิจกรรมทางน้ำทุกประเภทลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลและการบริหารจัดการความปลอดภัยการท่องเที่ยวทางทะเลได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4. การนำผลงานวิจัยไปใช้ประโยชน์

1.การดำเนินการปรับปรุงและพัฒนากฎหมายด้านบริหารจัดการ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล นำไปบังคับใช้กฎหมายปฏิบัติได้จริง (Law Enforcement)

2. นำข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไขและพัฒนากฎหมายในกฎหมายลำดับหลักรวมถึงมีร่างกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยทางทะเลได้แก่

- กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือสำหรับเรือเร็ว
- ร่างกฎกระทรวง เขตจอดเรือและเขตควบคุมกิจกรรมทางน้ำ (Zoning)

- ระบุว่าด้วยการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลเมืองพัทยา พ.ศ.
- การแก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 119 ตี แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย เกี่ยวกับ การใช้สิทธิเรียกร้องการเยียวยา ค่าเสียหายทางศาล

บทคัดย่อ

ปัจจุบันการบริหารจัดการความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางทะเลของเมืองพัทยา ในบทบาทขององค์กรของรัฐที่เกี่ยวข้อง ยังมีอาจตอบสนอง หรือแก้ไขปัญหา ในการป้องกัน ควบคุม กำกับ ดูแล การเฝ้าระวังความปลอดภัยทางทะเลได้อย่างมีประสิทธิภาพ การแก้ไขปัญหามาตรการในเชิงนโยบายด้วยการวาง กฎเกณฑ์และกระบวนการปฏิบัติ เพื่อให้เกิดประสิทธิผลในการปฏิบัติงาน ตลอดจนการบังคับใช้กฎหมายของ หน่วยงานของรัฐ ยังขาดประสิทธิภาพ ไม่ว่าจะเป็นกรมเจ้าท่า เมืองพัทยา ตำรวจน้ำ ตำรวจท่องเที่ยว ที่ จำเป็นต้องใช้ปฏิบัติงานอย่างเป็นระบบ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยทางทะเลอย่างแท้จริง

การวางกฎเกณฑ์และกระบวนการปฏิบัติ เพื่อให้เกิดความปลอดภัย การตรวจตรา กำกับ ควบคุม รับผิดชอบ ตลอดจนการบังคับใช้กฎหมายนั้น นักวิจัยได้ดำเนินการปรับปรุง พัฒนากฎหมาย ต่อยอดจากการวิเคราะห์ความเสี่ยงเพื่อกำหนดมาตรการความปลอดภัยการท่องเที่ยวทางน้ำเมืองพัทยา จาก การวิเคราะห์โครงสร้างเรือเร็วเพื่อลดความเสียหายจากอุบัติเหตุเรือโดนกัน จากการศึกษา วิเคราะห์กฎหมาย ที่เกี่ยวข้อง ทั้งกฎหมายภายในประเทศ และกฎหมายต่างประเทศไทย ถึงข้อดี ข้อด้อยด้านความปลอดภัยทาง ทะเล ตลอดจนการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้บริหารของหน่วยงาน ได้แก่ รองอธิบดีกรมเจ้าท่า ด้านความปลอดภัย ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาพัทยา รองนายกเมืองพัทยา และผู้อำนวยการการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สาขาพัทยา นำมาจัดทำกฎเกณฑ์ กติกา ด้านกฎหมาย กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือเร็ว (Speed Boat) กฎกระทรวงกำหนดเขตท่าเรือ เขตจอดเรือ เขตควบคุมการเดินเรือ ระเบียบการป้องกันและ ช่วยเหลือทางทะเลเมืองพัทยา สิทธิการเรียกร้องค่าเสียหายทางศาล ตลอดจนข้อเสนอแนะ ทางกฎหมาย อันจะเป็นประโยชน์ และสร้างความเป็นเอกภาพต่อการใช้กฎหมายอย่างครอบคลุม ถูกต้อง และ เป็นธรรม

นอกจากนี้การบูรณาการด้านความปลอดภัยต่อการท่องเที่ยวทางทะเล มีความจำเป็นยิ่ง ที่จะต้องจัดตั้งหน่วยงานหลักเป็นศูนย์ประสานงานด้านการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลเมืองพัทยารขึ้นมา และการประเมิน วิเคราะห์ วิจัยในการจัดให้มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรือโดยสาร คู่มือ แนวทางปฏิบัติงานด้าน กฎหมายท่องเที่ยวทางทะเล เพื่อเป็นเครื่องมือทางกฎหมายในการเสริมสร้างประสิทธิภาพ การพัฒนาองค์กรของรัฐ และการพัฒนาการท่องเที่ยวทางทะเลอย่างสมบูรณ์ อันจะเป็นประโยชน์ ต่อการสร้างเชื่อมั่นต่อการท่องเที่ยวในประเทศไทย การเตรียมความพร้อมต่อการป้องกัน และสร้างความปลอดภัยทางทะเลอย่างยั่งยืนสืบไป

Abstract

The current safety management of maritime tourism in the city of Pattaya in the roles of the involved Governmental organizations could not handle or solve with workarounds to effectively safeguard, prevent and monitor maritime safety, as well as law enforcement exercised by Governmental agencies have been inefficiency, whether Marine Department, Marine Police Department, Tourism Police Department required a good operating system to underline maritime safety.

The regulatory and practice procedures to achieve safety, surveillance, monitor and oversight responsibilities, also the enforcement of the law were emphasized that the researchers have developed tasks to determine the safety measurement of marine tourism in the city of Pattaya, from the analysis of speed boats structure to minimize damage from ship collision accident, and the study of relevant legislation both Domestic law and Foreign law, towards the pros and cons of marine safety, as well as in-depth interviews with executives of the Government agencies including the Deputy Director General of the Marine Department. Security, Director of the regional office of the Pattaya. Deputy Mayor of Pattaya City and Director of TAT, Pattaya Office to prepare for legal instruments as “Ship Survey Regulation for the speedboat”, “Ministerial Regulations on harbor, mooring and cruising control zoning area”, “City of Pattaya Regulations on Marine Protection and Rescue”, “The right to claim Compensation through the courts” also the legal recommendation that would be helpful and forming unity toward the comprehensive, accurate and fair practices of law.

Furthermore, the integration of safety for maritime tourism necessitates to settle up a main unit as a coordination center, responsible for marine protection and rescue in the city of Pattaya, and evaluate, analysis and research to prepare for the provision of law relating to passenger vessels, Operation guidelines for the exercise of marine tourism rules as legal instruments as to enhance the efficiency of the Governmental organizations and the improvement of marine tourism aspects which would be helpful to build confidence in tourism market in Thailand and establish a mean for sustainable protection and safety of the sea.

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา

อุตสาหกรรมด้านการท่องเที่ยวทั่วโลก ถือเป็นการลงทุนด้วยทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ต่ำที่สุด แต่ผลตอบแทน หรือในการรับรู้รายได้ของประเทศนั้น ๆ ย่อมถือเป็นกำไรที่สูงที่สุดที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับการลงทุนของประเทศในอุตสาหกรรมด้านอื่น ๆ

การขยายตัวทางเศรษฐกิจ เพื่อรองรับการบริโภคใช้สอยทรัพยากร ย่อมตามมาอย่างหลีกเลี่ยงมิได้ นอกจากทำประโยชน์ให้เกิดกับสังคมและเศรษฐกิจของประเทศแล้ว โอกาสในด้านความปลอดภัย หรือความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินควบคู่ตามมาด้วยเช่นกัน

ประเทศไทยถือได้ว่าเป็นประเทศหนึ่งของโลกที่พึ่งพารายได้เข้ารัฐจากการท่องเที่ยวทางทะเลโดยในปี 2557 นั้นรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติประมาณ 1.147 ล้านล้านบาท (ที่มา: สรุปสถานการณ์การนักท่องเที่ยว ธันวาคม 2557 กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กรมการท่องเที่ยว) อันเนื่องมาจากประเทศไทยนั้นมีจุดขาย จุดแหล่งรวมทรัพยากรด้านต่าง ๆ แบบครบถ้วนสมบูรณ์ ไม่ว่าจะเป็นทะเลด้านอ่าวไทย บริเวณอ่าวพัทยา ภาคใต้ตอนล่างในบริเวณเกาะสมุย หรือแม้กระทั่งฝั่งทะเลอันดามัน เกาะภูเก็ต เกาะพีพี เป็นต้น นำมาสู่ความเจริญรุ่งเรืองของประเทศไทย และการยอมรับในต่างประเทศที่ส่งเสริมและเห็นชอบให้มีการเดินทางมาพักผ่อน ท่องเที่ยวในทวีปเอเชีย โดยให้ประเทศไทยได้รับการกล่าวขานเป็นอันดับต้น ๆ เสมอ

เมื่อการอยู่อาศัย การสัญจร การใช้สอยทรัพยากรต่าง ๆ มิได้เกิดขึ้นแต่เฉพาะคนในชาติเท่านั้น ชาวต่างชาติยังเดินทางมาร่วมใช้สอยทรัพยากรในประเทศไทยด้วย จึงถือเป็นปัญหาที่สำคัญ และการเตรียมการป้องกัน การเตรียมความพร้อมรับมือ จึงย่อมมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งต่อการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นในประเทศไทยอย่างเป็นระบบ รูปธรรมทันทั่วทั้งที่ และเหมาะสมกับสถานการณ์ต่าง ๆ

เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี ถือเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญในระดับโลกของประเทศไทย เนื่องจากมีจำนวนนักท่องเที่ยวล้นหลามเดินทางเข้ามาพักผ่อนปีละหลายล้านคน โดยสำคัญจะเป็นเรื่องของทะเล และชายหาด ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องหามาตรการรองรับด้านความปลอดภัยให้กับนักท่องเที่ยวในทุกด้าน

เมืองพัทยา เป็นเขตปกครองพิเศษแห่งหนึ่งในเขตจังหวัดชลบุรี ซึ่งมีระดับเทียบเท่าเทศบาลนคร จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการเมืองพัทยา พ.ศ. 2521 ในประเทศไทย เทศบาลนครเป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสำหรับเมืองขนาดใหญ่ที่มีประชากรตั้งแต่ 50,000 คนขึ้นไปและมีรายได้พอเพียงพอการให้บริการสาธารณะตามหน้าที่ที่กฎหมายบัญญัติไว้ การจัดตั้งเทศบาลนครกระทำโดยประกาศกระทรวงมหาดไทยยกฐานะเป็นเทศบาลนครตามพระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ. 2496 (ฉบับล่าสุด) ปัจจุบันมีเทศบาลนครอยู่ 30 แห่งทั่วประเทศ (ไม่นับรวมกรุงเทพมหานครและเมืองพัทยา)

เมืองพัทยาเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีหาดทรายและชายหาด ซึ่งมีชื่อเสียงระดับนานาชาติ พัทยาเป็นชายหาดที่มีชื่อเสียงที่สุดแห่งหนึ่งของประเทศ อยู่ทางด้านตะวันออกของอ่าวไทยลักษณะของชายหาดพัทยาเป็นรูปโค้ง อยู่ในตัวเมืองพัทยา มีความยาวประมาณ 3 กิโลเมตรเศษ เป็นหาดที่มีถนนเลียบชายหาดที่ร่มรื่นด้วยพันธุ์ไม้มีอายุนานาชนิด ชายหาดทางด้านเหนือเป็นบริเวณที่ค่อนข้างเงียบสงบ นักท่องเที่ยวนิยมไปเล่นน้ำนั่งพักผ่อน หรือเล่นกีฬาทางน้ำต่างๆ ส่วนชายหาดช่วงกลางไปจนถึงสุดหาดทางด้านใต้เป็นบริเวณที่มีธุรกิจบริการหนาแน่นทั้งแหล่งอาหาร เครื่องดื่ม ห้างสรรพสินค้าร้านขายของที่ระลึก ตลอดจนแหล่งบันเทิงเริงรมย์ต่างๆ มากมาย แหล่งท่องเที่ยวที่เป็นชายหาดสำคัญ เช่น หาดนาจอมเทียน หาดวงพระจันทร์

เป็นต้น โดยที่ตั้งอยู่ห่างจากกรุงเทพมหานคร ไปทางตะวันออกเฉียงใต้ ประมาณ 140 กิโลเมตร ตั้งอยู่บนฝั่งทะเล ทางทิศตะวันออกของอ่าวไทย โดยแบ่งส่วนภายในของเมืองเป็น 4 ส่วนได้แก่ พัทยาเหนือ พัทยากลาง พัทยาใต้ และหาดจอมเทียน มีรหัสมาตรฐานไอเอสโอ 3166-2 คือ TH-S

ตารางที่ 1-1 อันดับของเทศบาลนครพัทยาในประเทศไทยตามจำนวนประชากร

ลำดับที่	ชื่อเมือง	ชื่อเทศบาล/องค์ปกครองส่วนท้องถิ่น	ตรา/สัญลักษณ์	จังหวัด	เนื้อที่เฉพาะพื้นดิน (ตร.กม.)	จำนวนประชากรเมื่อสิ้นปี 2557 (คน)	ความหนาแน่น (คน/ตร.กม.)	วันที่ได้รับการจัดตั้ง
11	พัทยา	เมืองพัทยา		ชลบุรี	53.44	113,667	2,127.00	29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2521

ที่มา : <https://th.wikipedia.org/> (ข้อมูลเมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2558)



ภาพที่ 1-1 ภาพมุมสูงชายหาดของพัทยา



ภาพที่ 1-2 ขอบเขตโครงการ พื้นที่อ่าวพัทยาและเกาะล้าน โดยวางทุ่นเครื่องหมายให้เรือลดความเร็ว

โดยนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี มีทั้งนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ผู้มาเยี่ยมชมเมืองพัทยา ในปี 2550 จำนวน 6,680,658 คน มีรายได้จากการท่องเที่ยว 59,347.61

ล้านบาท ต่อมาในปี 2551 มีนักท่องเที่ยวผู้มาเยี่ยมเยือนพื้ชาลดลงเหลือ 5,634,088 คน ซึ่งอาจเนื่องจากผลกระทบวิกฤตเศรษฐกิจโลกและปัญหาความไม่สงบทางการเมืองของประเทศไทย เช่น การชุมนุมทางการเมือง เหตุการณ์ปิดสนามบินสุวรรณภูมิ (พฤศจิกายน 2551) ขณะที่รายได้จากการท่องเที่ยวสูงขึ้น N/A (62,967.81) ล้านบาท และในปี 2552 จำนวนนักท่องเที่ยวผู้มาเยี่ยมเยือนพื้ชาลดลงอย่างต่อเนื่องเหลือ 4,305,998 คน เนื่องจากเหตุการณ์กลุ่มผู้ชุมนุมบุกการประชุมผู้นำอาเซียน Asian Summit 2009 (เมษายน 2552) มีผลทำให้รายได้จากการท่องเที่ยวพื้ชาลดลงเป็น 44,657.97 ล้านบาท ต่อมาในปี 2553 (ม.ค. – ก.ย.) จำนวนนักท่องเที่ยวผู้มาเยี่ยมเยือนพื้ชาที่ยังลดลงเหลือ 3,405,622 คน รายได้จากการท่องเที่ยวพื้ชาลดลงเป็น 15,123.17 ล้านบาท (ตารางที่ 2)

ตารางที่ 1-2 สถิติการท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวพื้ชา

ปี พ.ศ.	ผู้เยี่ยมเยือนพื้ชา/รายได้ (นักท่องเที่ยว + นักทัศนจาร)	
	ผู้เยี่ยมเยือนพื้ชา (คน)	รายได้ (ล้านบาท)
2550	6,680,658	59,347.61
2551	5,634,088	N/A (62,967.81)
2552	4,305,998	44,657.97
2553 (ม.ค. – ก.ย.)	3,405,622	15,123.17

ที่มา : ศูนย์ข้อมูลข่าวสารเมืองพื้ชา (2558)

สถานการณ์ท่องเที่ยวเดือนมีนาคม 2558 มีนักท่องเที่ยวจำนวน 2,532,600 คน ขยายตัวร้อยละ 25.50 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีที่ผ่านมา โดยนักท่องเที่ยวฮ่องกง และจีนขยายตัวถึงร้อยละ 151.36 และ 112.47 สำหรับจำนวนและรายได้ในช่วงเดือนมกราคม – มีนาคม 2558 มีนักท่องเที่ยว จำนวน 7,876,726 คน ขยายตัวร้อยละ 23.54 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีที่ผ่านมา ขณะที่รายได้จากการท่องเที่ยวมีมูลค่าเท่ากับ 394,257.61 ล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 26.01 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีที่ผ่านมา (ที่มา: สรุปสถานการณ์นักท่องเที่ยวเดือนมีนาคม 2558 กรมการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา พฤษภาคม 2558) โดยนอกจากปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจโลกและปัญหาความไม่สงบทางการเมืองของประเทศไทยแล้ว ปัญหาสำคัญอีกประการหนึ่ง ที่อาจทำให้ส่งผลให้ปริมาณการท่องเที่ยวพื้ชาลดลง ก็คือ ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางทะเล ที่บริเวณเมืองพื้ชา จังหวัดชลบุรี กรณีเรือโดนกัน และอุบัติเหตุทางน้ำอื่นๆ ได้สร้างความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ ส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ด้านการท่องเที่ยวทางทะเลของประเทศไทย และทำให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องต้องตระหนัก และเล็งเห็นถึงความสำคัญของปัญหา ซึ่งก่อให้เกิดการสูญเสีย หรือการสร้างความมั่นใจด้านการท่องเที่ยวของชาวต่างประเทศที่มีต่อทั่วโลก เมื่อเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย

การยกระดับกฎหมายทั้งเรื่องมาตรฐานของเรือ อุปกรณ์สำหรับความปลอดภัยประจำเรือ ความรู้ความสามารถผู้ทำการในเรือโดยสารสาธารณะ การเพิ่มวงเงินคุ้มครองการประกันภัยสำหรับเรือโดยสาร รวมทั้งการพัฒนากฎหมายเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยทางน้ำ เป็นมาตรการหนึ่งในการยกระดับความปลอดภัยทางน้ำ ในการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลอันเนื่องมาจากเรือ

ดังนั้น จึงมีเหตุจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการศึกษาเพื่อปรับปรุง พัฒนาระบบ และกลไกของกฎหมายต่างๆ เพื่อให้ตระหนักถึงการสร้างความปลอดภัยจากการท่องเที่ยวทางทะเล อันเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้การท่องเที่ยวทางทะเลแบบยั่งยืนอย่างแท้จริง ซึ่งเป็นรายได้หลักของประเทศไทยต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษาและวิเคราะห์สภาพปัญหาเกี่ยวกับกฎหมาย กฎ ระเบียบด้านความปลอดภัย การท่องเที่ยวทางทะเล และผลกระทบที่เกิดขึ้นกับอุบัติเหตุทางทะเล รวมทั้งการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) ของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในเรื่องเรือโดนกัน จุดเสี่ยงภัยต่อการท่องเที่ยวทางทะเล

1.2.2 เพื่อศึกษาเปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายภายในประเทศ และต่างประเทศ กลไกทางกฎหมายต่าง ๆ ในส่วนที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางทะเล การช่วยเหลือเยียวยาในการเกิดอุบัติเหตุทางทะเล การส่งเสริมการท่องเที่ยว พร้อมทั้งศึกษาถึงข้อดี ข้อด้อยของกฎหมาย กฎ ระเบียบ และวิธีปฏิบัติดังกล่าว เพื่อวิเคราะห์ถึงความซ้ำซ้อนในอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการนำกฎหมายมาบังคับใช้

1.2.3 เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะในการดำเนินการปรับปรุงแก้ไขพัฒนากฎหมาย กฎ ระเบียบ และวิธีปฏิบัติของประเทศไทยให้ครอบคลุมและมีความเหมาะสมสำหรับการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวทางทะเล

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “โครงการปรับปรุงและพัฒนากฎหมายด้านการบริหารจัดการ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล : กรณีศึกษา พื้นที่เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี” มีขอบเขตของการวิจัยดังนี้

1.3.1 ขอบเขตพื้นที่: พื้นที่ทะเลอ่าวพัทยา จังหวัดชลบุรี

1.3.2 ขอบเขตเวลา: ช่วงเวลาที่ดำเนินการวิจัย เป็นระยะเวลา 12 เดือน

1.3.3 ขอบเขตประชากร/กลุ่มตัวอย่าง: มาตรการทางกฎหมาย กลไกทางกฎหมาย และวิธีปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวทางทะเล ความปลอดภัยทางทะเล การส่งเสริม การเตรียมความพร้อมต่อการท่องเที่ยวทางทะเลอย่างปลอดภัย

1.3.4 ขอบเขตตัวแปรและเนื้อหา: มุ่งศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมายและวิธีปฏิบัติของประเทศไทยด้านการบริหารจัดการที่ดี ความปลอดภัย และการท่องเที่ยวทางทะเล รวมถึงบทบาทขององค์กรและกลไกทางกฎหมายที่องค์กรเหล่านั้นใช้ในการบริหารจัดการ โดยศึกษาเปรียบเทียบกับมาตรการทางกฎหมาย วิธีปฏิบัติขององค์กรหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องในรายได้ของรัฐที่เกิดจากการท่องเที่ยวทางทะเล

1.4 นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย

1.4.1 “น่านน้ำไทย” หมายความว่า บรรดาน่านน้ำที่อยู่ในอาณาจอบิไตยของราชอาณาจักรไทย และในกรณีตามมาตรา 17 มาตรา 119 มาตรา 119 ทวิ มาตรา 120 มาตรา 121 มาตรา 133 มาตรา 204 และมาตรา 220 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ให้หมายความรวมถึงน่านน้ำที่อยู่ในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทยด้วย ตามมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 แก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2540

และ “น่านน้ำไทย” หมายความว่า บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อาณาจอบิไตยของประเทศไทย ตามมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

1.4.2 “เรือ” หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุกลำเลียง โดยสาร ลาก จูง ดันยก ชุดหรือลอก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้ได้ในการทำงานเดียวกัน ตามมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

“เรือ” หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ตามมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พระพุทธศักราช 2481 และ

“เรือ” หมายความว่า รวมถึง อากาศยานอื่นใดที่สร้างให้บังคับการเดินเรือบนพื้นน้ำได้ ตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522

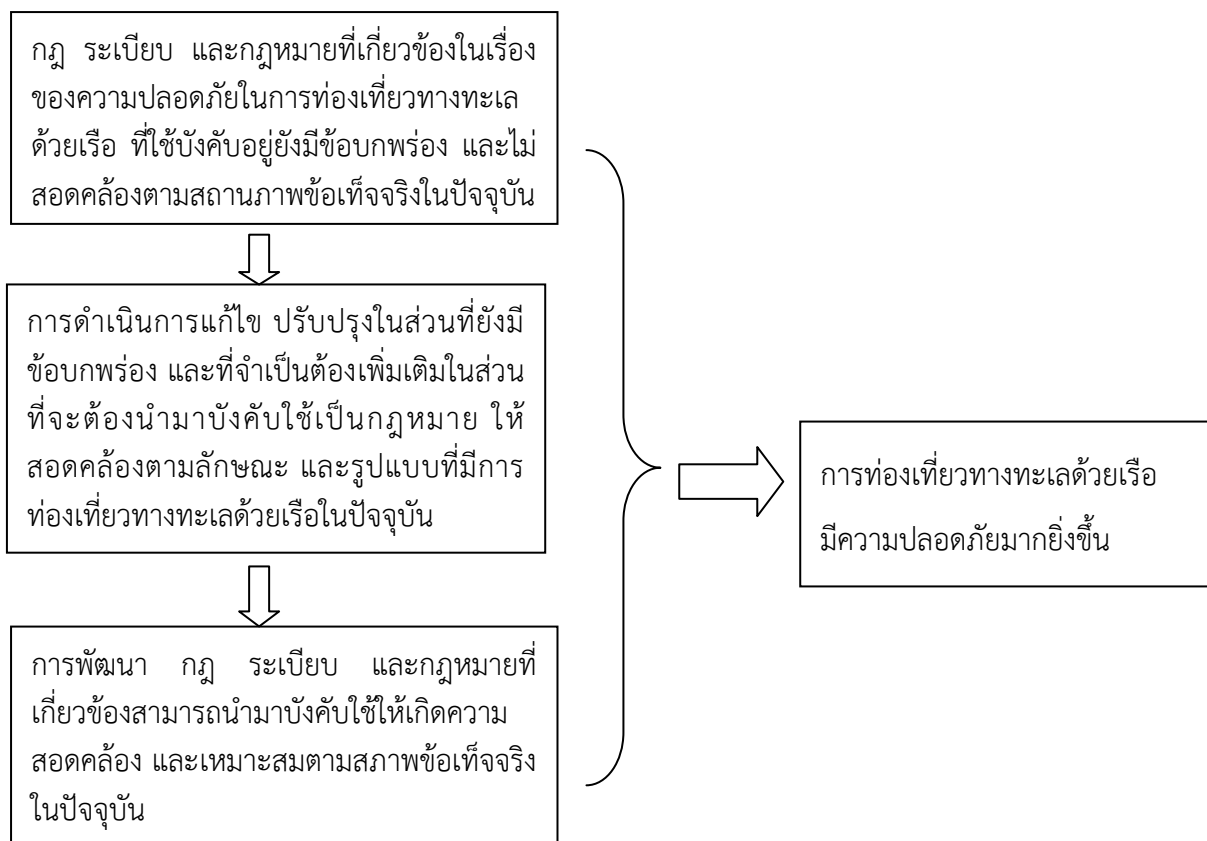
1.4.3 “เรือโดนกัน” หมายความว่า เรือที่มีเหตุโดนกันตามมาตรา 302 ถึงมาตรา 312 ของหมวด 10 ข้อบังคับทั่วไปสำหรับเมื่อมีเหตุเรือโดนกัน ภาคที่ 3 ข้อบังคับพิเศษ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2535 และตามพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 (คำว่าโดนกันมีความหมายที่กว้างเรือโดนกันไม่จำเป็นที่เรือจะต้องมีการชนหรือกระทบกันโดยตรง เช่น เรือใหญ่เดินเรือผ่านทำให้เกิดคลื่นเป็นเหตุให้เรือเล็กเกิดความเสียหาย หรือเรือคู่กรณีได้เดินเรือเป็นสาเหตุเหตุให้เรืออีกลำได้รับความเสียหาย เป็นต้น)

1.4.4 “เขตควบคุมการเดินเรือ” “เขตควบคุมการเดินเรือ” หมายความว่า แนวทะเลภายในน่านน้ำไทยที่ได้กำหนดตามกฎหมายกระทรวงฉบับนี้ ซึ่งมีมาตรการควบคุมการเดินเรือเพื่อความปลอดภัยและความเป็นระเบียบเรียบร้อย

1.4.5 “การช่วยเหลือเยียวยา” หมายถึง การได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผลของกฎหมาย ที่จ่ายจากหน่วยงานของรัฐ กองทุนคุ้มครองผู้ประสบภัยทางทะเลหรือนักท่องเที่ยว นอกเหนือจากที่มีการประกันชีวิต หรือประกันอุบัติเหตุไว้แล้ว

1.5 ขั้นตอนการวิจัย (Research Framework)

จากการวิจัยเรื่อง “โครงการปรับปรุงและพัฒนากฎหมายด้านการบริหารจัดการ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล : กรณีศึกษา พื้นที่เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี” สามารถกำหนดกรอบของการวิจัยได้ดังนี้



ภาพที่ 1-3: กรอบแนวคิดในการวิจัย

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.6.1 มีร่างกฎหมาย กฎ ระเบียบด้านความปลอดภัย การท่องเที่ยวทางทะเล และผลกระทบที่เกิดขึ้นกับอุบัติเหตุทางทะเล รวมทั้งการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) ของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในเรื่องเรือโดนกัน จุดเสี่ยงภัยต่อการท่องเที่ยวทางทะเล

1.6.2 มีมาตรการทางกฎหมายภายในประเทศ และต่างประเทศ กลไกทางกฎหมายต่าง ๆ ในส่วนที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางทะเล การช่วยเหลือเยียวยาในการเกิดอุบัติเหตุทางทะเล การส่งเสริมการท่องเที่ยว พร้อมทั้งศึกษาถึงข้อดี ข้อด้อยของกฎหมาย กฎ ระเบียบ และวิธีปฏิบัติดังกล่าว เพื่อวิเคราะห์ถึงความซ้ำซ้อนในอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการนำกฎหมายมาบังคับใช้

1.6.3 มีข้อเสนอแนะในการดำเนินการปรับปรุงแก้ไขพัฒนากฎหมาย กฎ ระเบียบ และวิธีปฏิบัติของประเทศไทยให้ครอบคลุมและมีความเหมาะสมสำหรับการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวทางทะเล

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และเอกสาร งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง “โครงการปรับปรุงและพัฒนากฎหมายด้านการบริหารจัดการ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล : กรณีศึกษา พื้นที่เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี” มีแนวคิด ทฤษฎี และเอกสาร งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับละเมิด
- แนวคิดด้านการเยียวยาและชดเชยความเสียหาย
- ทฤษฎีและหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ
- แนวคิดเรื่องการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับละเมิด

การวิจัยครั้งนี้ได้ทบทวนเอกสารและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง เกี่ยวกับแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับละเมิด ในเรื่องความรับผิดทางละเมิด ความหมายของละเมิด ทฤษฎีและหลักเกณฑ์ในการกำหนดความรับผิดทางละเมิด และความรับผิดตามกฎหมายฐานละเมิดทั่วไป จากกรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวทางทะเล ดังนี้

2.1.1 ความรับผิดในทางละเมิด

แนวความคิดเกี่ยวกับการละเมิดนั้นได้ก่อกำเนิดขึ้นมาเป็นเวลานาน ในยุคเริ่มแรกนั้นความหมายของละเมิดอาจจะมีแตกต่างจากปัจจุบัน โดยเฉพาะความมุ่งหมายที่ในปัจจุบันนั้นมุ่งเยียวยาผู้เสียหายให้เสมือนความเสียหายไม่ได้เกิดขึ้นเลย ในยุคโรมันนั้นการละเมิด คือหนี้ที่เกิดการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย โดยไม่ได้มีการแยกความรับผิดออกเป็นความรับผิดทางแพ่งและความรับผิดทางอาญาออกจากกันอย่างชัดเจน แต่ในปัจจุบันได้มีการแบ่งความรับผิดทางแพ่งและความรับผิดทางอาญาออกจากกันอย่างชัดเจน เพราะวัตถุประสงค์ของกฎหมายแพ่งและอาญานั้นต่างกัน โดยความรับผิดทางแพ่งที่เกิดจากการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย คือ การทำละเมิด ผู้ที่ทำละเมิดต่อผู้อื่นต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ถูกละเมิด ส่วนความรับผิดทางอาญานั้น ผู้ที่กระทำผิดทางอาญาต้องถูกลงโทษตามกฎหมาย เช่น จำคุก หรือปรับ

โดยหลักแล้วบุคคลย่อมมีความรับผิดในการกระทำของตนเอง เช่น การทำร้ายผู้อื่นในทางอาญา ผู้ที่ได้กระทำโดยเจตนาให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายต้องระวางโทษจำคุกหรือปรับ ในทางแพ่งก็ต้องรับผิดชอบชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพราะเป็นการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายโดยจงใจให้ผู้อื่นเสียหายแก่กาย แต่มีบางกรณีที่กฎหมายกำหนดให้ต้องรับผิดในการกระทำของบุคคลอื่น โดยที่บุคคลที่ต้องรับผิดนั้นไม่ได้มีการกระทำที่เป็นความผิด (Fault) จึงเกิดปัญหาว่าในทางแพ่งความรับผิดในการกระทำของบุคคลอื่นมีได้หรือไม่ และจะผู้ที่ต้องรับผิดในการกระทำของบุคคลอื่นนั้นจะปฏิเสธความรับผิดได้หรือไม่ ส่วนในทางอาญานั้นความรับผิดในการกระทำของบุคคลอื่นมีได้หรือไม่ และจะมีข้อปฏิเสธความรับผิดหรือไม่

2.1.2 ความหมายของละเมิด

ซึ่งแบ่งได้เป็นความรับผิดทางแพ่ง และความรับผิดทางอาญา

1) ความรับผิดทางแพ่ง

ความรับผิดทางแพ่ง คือ ความรับผิดในการทำละเมิดนั้น โดยหลักแล้ว เป็นความรับผิดที่ตั้งอยู่บนการกระทำผิดของตนเอง เมื่อบุคคลนั้นได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับความเสียหาย ก็จำต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น แต่อย่างไรก็ตามความรับผิดในการทำละเมิดยังได้ขยายความรับผิดชอบออกไป ในบางกรณียังต้องรับผิดในการละเมิดของบุคคลอื่นอีกด้วย ซึ่งความรับผิดในการทำละเมิดสามารถแยกพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

(1) ความรับผิดในทางละเมิดของตนเอง (Fault Liability)

บุคคลใดเมื่อก่อความเสียหายต่อผู้อื่นขึ้นมาแล้วย่อมต้องรับผิดในการกระทำของตน โดยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการละเมิดของตนเอง ซึ่งเป็นหลักความยุติธรรมในการเยียวยาความเสียหายอันเกิดแต่การกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นให้กับผู้เสียหาย ซึ่งความรับผิดในการละเมิดของตนเองนี้เป็นตามหลักปรกติที่ว่าใครกระทำความผิด ผู้นั้นเท่านั้นที่ต้องรับผิด คนอื่นไม่เกี่ยว ซึ่งได้แก่กรณีดังต่อไปนี้

(1.1) กรณีบุคคลทำละเมิดตาม มาตรา 420 ซึ่งเป็นความรับผิดในการกระทำของตนเอง เมื่อได้กระทำอันเป็นการละเมิดต่อผู้อื่นย่อมต้องรับผิดในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

(1.2) กรณีนิติบุคคลรับผิดในการทำละเมิดของผู้แทนนิติบุคคลตาม มาตรา 76 ซึ่งกฎหมายกำหนดให้นิติบุคคลนั้นต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการกระทำตามหน้าที่ของผู้แทนนิติบุคคลหรือผู้มีอำนาจทำการแทนนิติบุคคลนั้น

(2) ความรับผิดในการทำละเมิดของบุคคลอื่น (Vicarious Liability)

ตามปกติแล้วความรับผิดในการละเมิดนั้นจะมีขึ้นได้ก็แต่โดยการกระทำของตนเองไม่ว่าความเสียหายนั้นจะกระทำด้วยความจงใจหรือประมาทเลินเล่อ เมื่อก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้อื่นแล้ว ย่อมต้องรับผิด แต่มีบางกรณีที่กฎหมายได้กำหนดให้บุคคลหนึ่งบุคคลใดที่มีความเกี่ยวข้องต้องรับผิดในการกระทำละเมิดของผู้อื่น แม้บุคคลนั้นไม่ได้มีส่วนรู้เห็นในการกระทำละเมิดของบุคคลอื่นเลยแต่อย่างไรก็ตามก็ต้องรับผิด ซึ่งเป็นข้อยกเว้นของหลักการทั่วไปของละเมิดที่เป็นการรับผิดในการกระทำของตนเอง

ความรับผิดในการละเมิดของผู้อื่น (Vicarious Liability) จึงเป็นข้อยกเว้นของกฎหมายละเมิดในสมัยดั้งเดิมที่เน้นความรับผิดชอบในการกระทำของตนเอง ที่ถือหลักว่า “ใครทำ คนนั้นรับ” ดังนั้นเมื่อความรับผิดในการละเมิดของผู้อื่นเป็นข้อยกเว้น ต้องมีกฎหมายบัญญัติไว้ให้ต้องรับผิดในการละเมิดของผู้อื่น และต้องตีความบทบัญญัติดังกล่าวอย่างจำกัด โดยพิจารณาเหตุผลประกอบในการตีความบทบัญญัติดังกล่าวเพื่อคุ้มครองผู้เสียหายที่ต้องได้รับการเยียวยาและเป็นธรรมต่อผู้ที่ต้องรับผิดในการละเมิดของผู้อื่น ซึ่งความรับผิดเพื่อการละเมิดของผู้อื่นนั้นได้แก่กรณีดังต่อไปนี้

(2.1) กรณีของนายจ้างร่วมรับผิดในการทำละเมิดของลูกจ้าง ตามมาตรา 425 นั้น หากปรากฏว่าลูกจ้างได้กระทำละเมิดในทางการที่จ้างแล้ว นายจ้างต้องร่วมรับผิดเสมอ โดยที่กฎหมายไม่ได้เปิดช่องให้นายจ้างปฏิเสธความรับผิดแต่อย่างใด แม้ตัวนายจ้างเองจะได้ใช้ความระมัดระวังในการจ้างและควบคุมการทำงานของลูกจ้างดีแล้วก็ตาม นายจ้างก็ไม่อาจปฏิเสธความรับผิดร่วมกับลูกจ้างได้

(2.2) กรณีตัวการร่วมรับผิดชอบในการทำละเมิดของตัวแทน ตามมาตรา 427 โดยกฎหมายกำหนดให้นำบทบัญญัติในเรื่องนายจ้างลูกจ้างมาใช้ หมายถึง ตัวการต้องร่วมรับผิดชอบกับตัวแทนในผลแห่งละเมิดในกรณีที่การทำละเมิดนั้นอยู่ในขอบวัตถุประสงค์แห่งการเป็นตัวแทนเท่านั้น และหากอยู่ในขอบวัตถุประสงค์แล้ว ตัวการไม่มีข้อปฏิเสธความรับผิดชอบได้ เช่นเดียวกับนายจ้าง

(2.3) กรณีความรับผิดชอบของบิดามารดา ผู้อนุบาลร่วมรับผิดชอบในการทำละเมิดของผู้เยาว์หรือคนไร้ความสามารถ ตามมาตรา 429 เมื่อผู้เยาว์หรือคนไร้ความสามารถไปทำละเมิดต่อผู้อื่น ผู้ที่มีอำนาจปกครองหรือเป็นผู้ที่คอยอนุบาลคนไร้ความสามารถตามกฎหมายก็ต้องรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดนั้นด้วย แต่ก็มีข้อยกเว้นไม่ต้องรับผิดชอบ หากสามารถพิสูจน์ว่าตนได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแก่หน้าที่ซึ่งทำอยู่นั้นแล้ว ซึ่งหากพิจารณาจะเห็นว่า หากบิดามารดา ผู้อนุบาลใช้ความระมัดระวังในการทำหน้าที่ของตนเองก็ไม่ต้องรับผิดชอบในผลแห่งละเมิด แต่ถ้าไม่ได้ใช้ความระมัดระวังในการทำหน้าที่ก็ต้องร่วมรับผิดชอบ

(2.4) กรณีความรับผิดชอบของครูบาอาจารย์ นายจ้าง บุคคลอื่นผู้ดูแลบุคคลผู้ไร้ความสามารถ ตามมาตรา 430 เมื่อผู้ที่อยู่ในความดูแลได้ไปทำละเมิดกฎหมายให้บุคคลที่มีหน้าที่ดูแลผู้ไร้ความสามารถต้องร่วมรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดที่ผู้ไร้ความสามารถได้กระทำ แต่ทั้งนี้จะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าบุคคลนั้น ๆ มิได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควร

จะเห็นได้ว่าความรับผิดชอบในการกระทำของบุคคลอื่นนั้นมีหลายกรณี ซึ่งหากพิจารณาแล้วจะเห็นว่าผู้ที่ต้องรับผิดชอบในการทำละเมิดของบุคคลอื่นนั้นล้วนแต่มีความเกี่ยวข้องกับผู้ที่ทำละเมิด เช่น เป็นนายจ้าง ลูกจ้าง เป็นตัวการตัวแทนกัน เป็นบิดามารดาหรือผู้ปกครอง หรือเป็นผู้ที่ดูแลบุคคลผู้ไร้ความสามารถอยู่ แต่ความรับผิดชอบอันเกิดจากการกระทำของบุคคลอื่นที่กล่าวมานี้ มีบางกรณีที่ผู้เหล่านั้นสามารถอ้างหรือปฏิเสธความรับผิดชอบได้ เช่น อ้างว่าตนได้ใช้ความระมัดระวังในการทำหน้าที่ดูแลแล้วก็ไม่ต้องรับผิดชอบ ดังนั้น เมื่อปฏิเสธความรับผิดชอบได้จะถือว่าเป็นความรับผิดชอบในการกระทำของผู้อื่นได้หรือไม่

2) ความรับผิดชอบในทางอาญา

โดยหลักแล้วความรับผิดชอบในทางอาญานั้นเป็นความรับผิดชอบในการกระทำของตนเอง การกระทำอันเป็นความผิดอันนั้นเองนำมาซึ่งความรับผิดชอบและโทษทางอาญา ซึ่งเราแยกพิจารณาผู้กระทำความผิดในทางอาญาออกเป็น 3 กรณีด้วยกัน

กรณีแรก ผู้กระทำความผิดด้วยตนเองหรือผู้กระทำความผิดโดยตรง ความรับผิดชอบเกิดจากการกระทำทุกๆ อย่างต้องตามบทบัญญัติของความผิดฐานใดฐานหนึ่งที่กฎหมายบัญญัติด้วยตนเอง เช่น เป็นคนเอาขวดตีหัวคนอื่น ขับรถชนคนอื่นด้วยตัวเอง

กรณีสอง ผู้กระทำความผิดโดยอ้อม ความรับผิดชอบเกิดจากการใช้บุคคลที่ไม่มีเจตนากระทำความผิด (Innocent Agent) เป็นเครื่องมือในการกระทำความผิด โดยที่ไม่ถือว่ากระทำความผิดโดยอ้อมไม่ใช่ผู้ใช้ เพราะผู้ถูกใช้ไม่มีเจตนากระทำความผิด

กรณีสาม ผู้มีส่วนร่วมในการกระทำความผิด (Parties to Crime) ความรับผิดชอบกรณีนี้เกิดจากการเข้าไปมีส่วนร่วมในฐานะเป็นตัวการ ผู้ใช้ ผู้สนับสนุนในการกระทำความผิด เมื่อมีส่วนร่วมก็ต้องสมควรได้รับโทษ

จะเห็นได้ว่าผู้ที่ต้องรับผิดชอบในทางอาญาทั้ง 3 ประเภทดังกล่าวข้างต้นนั้นล้วนแต่มีพื้นฐานมาจากการกระทำของตนเองทั้งสิ้น กล่าวคือเป็นการกระทำความผิดของตนเอง เพราะได้กระทำความผิดโดยตรง ได้กระทำความผิดโดยอ้อม หรือเพราะมีส่วนร่วมในการกระทำความผิด

จะเห็นว่าเหตุที่ทำให้ผู้นั้นต้องมีความรับผิดชอบทางอาญาจากการที่เป็นผู้กระทำความผิดด้วยตัวเอง หรือเป็นเพราะเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องกับการกระทำความผิด ซึ่งล้วนแต่เป็นความรับผิดชอบอันเกิดจากการกระทำของตนเองทั้งสิ้น ดังนั้นในทางอาญาจะมีความรับผิดชอบอันเกิดจากการกระทำของบุคคลอื่นได้หรือไม่

กล่าวโดยสรุป สาระสำคัญของการทำละเมิดในกฎหมายไทย สามารถแยกเป็นข้อๆ ได้ ดังนี้

(1) ผู้กระทำ

ผู้กระทำละเมิดได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 นั้น ไม่จำกัดว่าจะเป็นผู้ใด บุคคลที่มีสภาพบุคคลในวันที่ทำให้เกิดละเมิดย่อมต้องรับผิดชอบในการละเมิดของตน บุคคลธรรมดาแม้จะไม่มีความสามารถในการทำนิติกรรม เช่น ผู้เยาว์ คนไร้ความสามารถ คนเสมือนไร้ความสามารถ ก็ทำละเมิดได้ นิติบุคคลแม้ไม่มีชีวิตจิตใจก็มีการกระทำอันเป็นการละเมิดได้ โดยผ่านผู้กระทำการแทนทั้งหลาย

(2) กระทำต่อบุคคลอื่นโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

การกระทำ หมายถึงการเคลื่อนไหวอิริยาบถ โดยรู้สำนึกในการเคลื่อนไหวนั้น กล่าวคือ การเคลื่อนไหวอิริยาบถนั้นมีผลมาจากความคิด ตกลงใจ และการกระทำตามที่ตกลงใจนั้น หากบุคคลเคลื่อนไหวโดยไม่รู้สำนึก เช่น สะดุ้ง ละเมอ หรือถูกจับมือให้กระทำ ดังนี้ไม่ถือว่ามี การกระทำ เพราะการเคลื่อนไหวต่าง ๆ นั้น ไม่ใช่มีผลมาจากความคิด ตกลงใจ และกระทำตามที่ตกลงใจ

การกระทำต่อบุคคลอื่นต้องเป็นการกระทำที่มีชอบด้วยกฎหมาย หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ เป็นการกระทำที่ผู้กระทำไม่มีอำนาจที่จะกระทำตามกฎหมาย เช่น ทำร้ายร่างกายผู้อื่น ขับรถโดยประมาท หรือทำให้ทรัพย์สินของผู้อื่นเสียหาย เป็นต้น

(3) เป็นการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ

กระทำโดยจงใจ หมายถึง กระทำโดยรู้สำนึกถึงผลหรือความเสียหายที่จะเกิดจากการกระทำของตน ส่วนผลหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำนั้นจะมากหรือน้อยเพียงใดไม่สำคัญ

กระทำโดยประมาทเลินเล่อ หมายถึงกระทำโดยไม่จงใจ แต่ไม่ได้ความระมัดระวังตามสมควร การกระทำอย่างใดเป็นประมาทเลินเล่อต้องพิจารณาเป็นกรณีๆ ไป

(4) การกระทำนั้นเป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับความเสียหาย

การกระทำละเมิดนั้น นอกจากจะต้องเข้าตามข้อ 1 ข้อ 2 และข้อ 3 แล้ว ยังต้องเป็นเหตุให้ผู้อื่นเกิดความเสียหายด้วย หากการกระทำนั้นไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นแล้ว ไม่ถือว่าเป็นการกระทำละเมิด

ส่วนแค่ไหนเพียงใดจึงจะถือว่าเป็นความเสียหายนั้น คงต้องอาศัยการวินิจฉัยของบุคคลธรรมดาหรือปกติชนที่คิดเห็นในสังคมโดยชอบเป็นมาตรฐาน เช่น ก. ยื่นฟ้องรถยนต์ของ ข. ว่ากั้นตามกฎหมายไทยคงไม่ถือว่าเป็นความเสียหาย

การกระทำที่เข้าหลักเกณฑ์ดังกล่าวทั้ง 3 ประการจะเป็นความรับผิดชอบฐานละเมิด ซึ่งผู้ทำละเมิดมีหน้าที่หรือความรับผิดชอบตามกฎหมายในอันที่จะต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ที่ถูกทำละเมิดนั้น

(5) ความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำกับผลของการกระทำ

เรื่องความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำกับผลของการกระทำนี้ ถือเป็นหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบฐานละเมิดที่สำคัญประการหนึ่ง ถึงแม้ถ้อยคำในตัวอย่างจะไม่ได้ระบุให้ชัดเจนเหมือนหลักเกณฑ์ข้ออื่นๆ

ก็ตาม ในการวินิจฉัยว่ามีความสัมพันธ์ระหว่างเหตุกับผลตามหลักเกณฑ์ข้อนี้หรือไม่นั้นควรจะต้องแยกพิจารณาเป็น 2 ขั้นตอน กล่าวคือ

(5.1) เป็นความสัมพันธ์ที่เป็นและผลระหว่างการกระทำโดยไม่ชอบของจำเลย กับความเสียหายที่โจทก์ได้รับอยู่จริงหรือไม่ และ

(5.2) ความเสียหายที่เป็นผลมาจากการกระทำของจำเลยนั้นใกล้เคียงกว่าเหตุที่จะให้จำเลยรับผิดชอบหรือไม่

ความเห็นของนักนิติศาสตร์ในเรื่องนี้มีอยู่หลายประการ เช่น

ประการที่ 1 ความเสียหายนั้นจะต้องเป็นความเสียหายที่เกิดจากการกระทำความผิดของจำเลยโดยตรง

ประการที่ 2 ความเสียหายนั้นจะต้องเป็นผลที่ใกล้ชิดกับการกระทำความผิด หรือ

ประการที่ 3 ความเสียหายนั้นต้องเป็นความเสียหายที่ตามธรรมดาย่อมเกิดจากการกระทำนั้นๆ ไม่ใช่ความเสียหาย

สำหรับความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะนั้น ตามมาตรา 437 บัญญัติว่า

บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง

ความข้อนี้ให้ใช้บังคับได้ตลอดถึงผู้มีไว้ในครอบครองของตน ซึ่งทรัพย์สินอันเป็นของเกิดอันตรายได้โดยสภาพ หรือโดยความมุ่งหมายที่จะใช้ หรือโดยอาการกลไกของทรัพย์สินนั้นด้วย

ซึ่งมาตรานี้เกิดจากความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินไม่ต้องคำนึงว่าผู้กระทำจะจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ก็ตาม สิ่งที่ต้องพิจารณาคือ

- ยานพาหนะ
- เดินด้วยเครื่องจักรกล
- การเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้นเดินด้วยเครื่องจักร
- ความเสียหายต้องเกิดยานพาหนะนั้น
- ความเสียหายต้องเกิดแต่เครื่องจักรนั้น
- ผู้ต้องรับผิดชอบมีสองคน คือ ผู้ควบคุมดูแลยานพาหนะนั้น หรือ ผู้ที่ครอบครอง
- เหตุยกเว้นความผิด คือ เหตุสุดวิสัย ความผิดผู้ต้องเสียหาย

ยานพาหนะ คือ เครื่องหรือสิ่งที่นำไปพาไป จากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ก็รถจักรยานของเด็กเล่นไม่ได้นำคนสัตว์หรือสิ่งของไป ดังนั้น จึงไม่ใช่ยานพาหนะ แต่สามล้อถีบที่เด็กนำไปได้ ก็เป็นยานพาหนะ แต่จะเดินด้วยเครื่องจักรหรือไม่ก็อีกเรื่อง

แต่ยานพาหนะตามมาตรานี้ต้องเดินด้วยเครื่องจักรกล หมายถึงว่า ยานพาหนะนั้นมีเครื่องจักรกลทำให้แล่นไป อาจใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ไฟฟ้า แม่เหล็ก อะไรก็ได้แต่ทำให้เครื่องเดิน เรือใบแล่นเพราะกระแสลม ไม่มีเครื่องจักรกล รถจักรยานถีบไปด้วยแรงถีบ ไม่มีจักรกล แม้มันจะมีเกียร์ให้สะดวกขึ้นก็ไม่ใช่เครื่องจักร

โดยทั่วไป เรือนั้นถือว่าเป็นยานพาหนะทางน้ำอย่างหนึ่ง ส่วนใหญ่แล้วเดินด้วยเครื่องจักรกล ยกเว้นเป็นเรือขนาดเล็ก เช่น เรือที่ใช้กรรเชียง แฉวหรือพาย แต่เรือแจวที่โยงโดยเรือกลไฟ ในการวินิจฉัยตามกฎหมายนั้น ก็ถือว่าเป็นเดินด้วยเครื่องจักรกล โดยตัวเรือแจวเองไม่ใช่แต่การเคลื่อนนั้นโดยเรือกลไฟ ที่ใช้เครื่องจักรทำนองเดียวกับรถพ่วง รถที่เสียมีรถอีกคันลากไป

และความเสียหายเกิดขณะยานพาหนะนั้นเดินด้วยเครื่องจักรกล รถยนต์จอดอยู่กับที่อย่างนี้ไม่ถือ เพราะว่า ไม่มีการเคลื่อนไหว เช่น รถเทปูนนิ่งแล้วทำความเสียหายเช่นนี้ไม่ใช่ อาจไปเข้าเรื่อง ทรัพย์อันตราย มาตรา 437 วรรค 2

รถเคลื่อนที่เพราะคนเข็น หรือมีสิ่งอื่นมากระแทก หรือว่า ปลอยเกียร์ว่างแล้วมันไหลจากที่สูงลงต่ำอันนี้ก็ไม่ได้เดินด้วยจักรกล รถที่ดับสวิทช์ แล้วไหลไปอันนี้ถือว่าเป็นความเสียหายจากยานพาหนะที่เดินด้วยเครื่องจักรกลเหมือนกัน

ส่วนความเสียหายเกิดแต่ยานพาหนะนั้นเองโดยตรง คือไปสัมผัส ฉีกฉีก ขูด หรือของที่วางอยู่บนชั้นที่เก็บแล้วตกมาโดนคน อันนี้ก็ถือว่าเป็นเข้า ยางรถ หม้อน้ำหรือ แก๊ส ระเบิด ก็ถือว่าเป็นความเสียหายเกิดแต่ยานพาหนะ ขับรถแล้วน้ำกระเด็นคนข้างถนน ก็ถือว่าเป็น รถสองคันแข่งกันคันหนึ่งเสียหลักไปชนคนเดินถนน อีกคันไม่โดน ก็ถือว่าเป็นเกิดจากทั้งสองคันเหมือนกัน

กรณีที่เกิดจากแรงลมประทะ เช่น รถใหญ่ทำให้รถเล็กถูบได้อันนี้ก็ถือเหมือนกันหรือเรือขับเร็วมีคลื่นอันนี้ก็ถือเหมือนกันตามคำพิพากษาของศาลฎีกา รถยนต์ที่วิ่งผ่านบ้านคนอื่นทำให้บ้านเขาข้าวก็ถือว่าเป็นเหมือนกัน กรณีที่เราขับรถแล้ว ทำให้จักรยานล้ม ก็ถือว่าเป็น แต่ต้องไม่ใช่กลัวรถใหญ่แล้วล้มไปเอง หรือกรณีที่ทำให้ผู้เสียหายต้องเสี่ยงภัยเพราะหลบภัยที่ต้องเกิดขึ้น เช่น หักหลบแล้วทำให้รถเราพลิกคว่ำหรือไปชนคนอื่น

หรือตัวอย่างคำพิพากษาของศาลฎีกาที่ ขับรถสองแถวข้ามทางรถไฟ ผู้เสียหายกลัว ก็เลยกระโดดลงมา กรณีนี้แม้ว่าผู้เสียหายทำเอง แต่เป็นการจำต้องเสี่ยงภัยเพราะการกระทำของคนขับ รถไฟที่สมัยก่อนเดินด้วยเครื่องจักรไอน้ำ มีเปลวไฟ มีลูกไฟปลิวกระจายไป โดยเฉพาะสมัยก่อนมีบ้านมุงด้วยใบจากก็ทำให้ไฟไหม้บ้านหายไปก็ดี หรือกรณีที่รถลั่นสะเทือน เพราะรถบรรทุกหนักมาก บ้านโจทก์ร้าว ล้วนเป็นการละเมิด

ต่อไปปัญหาเรื่องความเสียหายเกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกล เหตุที่ให้ผู้ที่ครอบครองหรือควบคุมมันต้องรับผิดชอบโดยไม่ต้องพิสูจน์ในเรื่องจงใจหรือประมาทเลินเล่อ เลยก็ตาม เป็นบทบัญญัติที่ไม่เด็ดขาดคือ นำสืบให้เข้าข้อยกเว้นให้ได้ ก็ไม่ต้องรับผิดชอบ เหตุเพราะผู้ที่ต้องประสบเหตุอาจพิสูจน์ยาก

แต่หากเป็นกรณีที่ทั้งผู้กระทำหรือผู้เสียหายต่างครอบครอง หรือเดิน โดยเครื่องจักรทั้งสองฝ่าย จึงไม่ใช้มาตรา 437 มาบังคับ กรณีนี้ให้ใช้มาตรา 420 โดยฝ่ายโจทก์ต้องฟ้องพิสูจน์ว่าอีกฝ่ายจงใจหรือประมาทเลินเล่อ เช่นตัวอย่างคำพิพากษาของศาลฎีกาว่า เรือกำปั่นกับเรือพ่วงนั้น ก็ต่างเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลด้วยกันนั้น จึงไม่นำมาตรา 437 มาปรับใช้เพราะตามกฎหมายถือว่ามิสภาพอย่างเดียวกัน

กรณีที่ศาลฎีกาแปลมาตลอดว่าความเสียหายเกิดจากยานพาหนะเดินด้วยกำลังเครื่องจักร ไม่นำมาตรา 437 มาปรับใช้ บางทีอาจเกิดความไม่เป็นธรรม ยกตัวอย่างเช่น รถยนต์แล่นไปโดนก้อนกรวดไปใส่ รถอีกคันหนึ่ง หรือยิงพลุที่เป็นทรัพย์อันตรายไปโดนปืน ก็ยากที่จะพิสูจน์เหมือนกัน

โดยเฉพาะเรื่องที่มีคนภายนอกได้รับความเสียหาย ก็จะยากขึ้น เพราะ บุคคลภายนอกจะไม่ได้เข้า มาตรา 437 ซึ่งไม่น่าถูกต้อง หรือคนโดยสารรถทัวร์ ไปชนรถสิบล้อ แล้ว ได้รับความเสียหาย อย่างนี้ ก็ไม่ได้ ประโยชน์ จากข้อสันนิษฐานนั้นซึ่งไม่น่าจะถูกต้อง

ตัวอย่างคำพิพากษาของศาลฎีกาที่ ฎ.975/2510

ฎีกานี้ไม่ให้นำบทสันนิษฐานความรับผิดมาใช้ได้ เจ้าของกระบือ ต้องรับผิดตามมาตรา 433 กลับกัน ฝ่ายกระบือฟ้องเรือหางยาว ฝ่ายกระบือได้ประโยชน์จากข้อสันนิษฐานตามมาตรา 437 วรรคหนึ่ง กรณีต่าง ประเภทกัน ศาลเคยแปลแล้วว่าได้ประโยชน์ต่างกัน อยู่ที่ว่าใครฟ้อง ซึ่งความเป็นจริงจะแปลให้เข้ามาตรา 437 ก็ได้ แต่แนวคำพิพากษาของศาลฎีกาล่าสุดยังไม่แปลเช่นนั้น

ตัวอย่างคำพิพากษาของศาลฎีกา ในปี 2522 ที่เคยนำมาใช้ เช่น ฎีกาที่จำเลยที่หนึ่งขับรถ ให้จำเลยที่สาม แล้วไปชนโจทก์ จำเลยที่หนึ่งควบคุม จำเลยที่สามครอบครอง ต้องรับผิดตามมาตรา 437 แต่ประเด็นหลักคือ เป็นเรื่องของตัวแทนหรือไม่ ก็ไม่ใช่เรื่องตัวแทนเพราะไม่ใช่เรื่องมอบหมายไปทำต่อ บุคคลที่สาม

อีกคำพิพากษาของศาลฎีกา จำเลยเป็นเจ้าของรถ ไม่ใช่ นายจ้าง ไม่ได้ความว่าได้ครอบครอง ไม่ต้องรับ ผิดตามมาตรา 437 แต่เนื่องจาก โจทก์ฟ้องจำเลย ว่าเป็นเจ้าของ จึงไม่ต้องรับผิด

คำพิพากษาของศาลฎีกาสส่วนมากก็แปลว่า รถยนต์สองคันชนกันไม่เอามาตรา 437 มาใช้ ใช้มาตรา 420 ก็ต้องนำสืบให้เห็นว่าอีกฝ่ายจงใจหรือประมาทเลินเล่อจึงจะได้รับการเยียวยา โดยผู้โดยสารที่จะเสีย ประโยชน์ เพราะไม่อาจอ้างในเรื่องมาตรา 437 ได้

ต่อไปจะกล่าวถึง ผู้รับผิดชอบตามมาตรา 437 คือ ผู้ควบคุมดูแล หรือผู้ครอบครอง ผู้ครอบครองหมายถึง ครอบครองในขณะเกิดเหตุเท่านั้น หมายถึงผู้ที่ใชยานพาหนะในฐานะผู้ยัดถือ คือครอบครองในขณะเกิดเหตุ แคบกว่าการเป็นเจ้าของ เพราะบางกรณีเจ้าของอาจไม่ได้อยู่หรือไปกัปรลขณะเกิดเหตุ ก็ได้ ขโมยรถไปขับ เจ้าของรถก็ไม่ต้องรับผิด เพราะไม่ได้ครอบครองหรือควบคุม ตามคำพิพากษาของ ศาลฎีกาที่ ฎ.3076/2522 เจ้าของรถที่เฝ้านอนหลับอยู่เป็นผู้ที่ครอบครองหรือไม่ เขาก็ไม่มีสติพอที่จะบังคับ บัญชา หรือ มีอำนาจในการ

โดยนักวิชาการนิติศาสตร์บางท่านอาจไม่เห็นด้วย เพราะถ้าเอารถไปขาย ก็ผิดฐานลักทรัพย์ไม่ได้ ยักยอกทรัพย์ เพราะเขาไม่สามารถที่จะดูแลยานพาหนะในขณะเกิดเหตุได้ ในมาตรา 437 วรรคหนึ่ง บุคคล ไตรครอบครองหรือควบคุมดูแล คำว่าดูแลนี้ขยายถึงไหน ก็น่าจะแปลได้ถึงขนาดบุคคลที่ครอบครองต้องดูแล ด้วย ครอบครองดูแลด้วยได้ สาเหตุก็เกิดจาก เหตุที่เกิดขึ้นนั้น มันเป็นหน้าที่ต้องระวังของคนที่ครอบครอง เพราะบุคคลนั้นมีหน้าที่ต้องดูแลไม่ให้เกิดความเสียหาย ต้องคอยระวัง ทำนองเดียวกับทรัพย์อันตรายตาม มาตรา 437 วรรคสอง ผู้ที่ครอบครองก็ต้องระวัง ดังนั้น ตามวรรคหนึ่งก็ต้องตีความทำนองเดียวกันเพราะ ความเสียหาย ที่เกิดจากยานพาหนะนั้น เกิดได้มากเป็นอันดับหนึ่ง ดังนั้น ผู้ครอบครองในที่นี้คือผู้ครอบครอง ที่น่าจะดูแลได้ กรณีที่ ขับรถแล้วถูกนายจ้างตำทำร้ายจนนายจ้างสลับ แล้วขับรถหนีตำรวจ ไป อย่างนี้ ก็คง ถือไม่ได้ว่านายจ้างเป็นผู้ครอบครอง

เหตุยกเว้นความรับผิด ดังที่บอกว่ามาตรา 437 ไม่ใช่บทสันนิษฐานเด็ดขาด คือยกเว้นได้แค่สองกรณี เท่านั้น คือเหตุสุดวิสัย หรือเพราะความผิดของผู้เสียหายเอง ในวรรคนี้ฝ่ายยานพาหนะต้องสืบให้เข้า ข้อยกเว้น บทข้อยกเว้น ฝ่ายที่สืบข้อยกเว้นมาตรา 437 สองกรณีนี้นั้นไม่ใช่ฝ่ายที่ต้องดูแลเท่านั้นที่ต้องนำสืบ คำน บุคคลอื่นที่จะไม่ต้องรับผิดก็ต้องสืบเช่นกัน เช่น นายจ้างที่ต้องร่วมรับผิดกับลูกจ้าง

ข้อยกเว้นกรณีแรก เหตุสุดวิสัย ตามมาตรา 8 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

โดยในมาตรา 8 คำว่า "เหตุสุดวิสัย" หมายความว่า เหตุใด ๆ อันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลพิบัติก็ดี เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้จะต้องประสบเหตุนั้น จะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น

การตีความนี้จะแคบกับเหตุสุดวิสัย อย่างเช่นว่า ไปต่างจังหวัดรถไฟตกราง ก็อ้างเหตุสุดวิสัยได้ แต่ถามว่าเป็นเหตุสุดวิสัยตามความแพ่งนี้หรือไม่ ก็คงไม่ใช่ตามมาตรา 8 เป็นเรื่องที่ต้องรับผิดชอบถึงใช้ความระมัดระวังแล้ว ก็ยังต้องเกิดนั้น

ความระมัดระวังในที่นี้ต้องเป็นสิ่งที่ไม่คาดคิด เช่น รถตกหลุม ทำให้รถเฉไปชนหลักกิโล ทำให้ผู้ที่อาศัยมาด้วยถึงแก่ความตายเป็นเหตุสุดวิสัย มีคนขับรถตัดหน้าโดยกะทันหัน จึงไม่ต้องรับผิดชอบ เป็นเหตุสุดวิสัย คนขับรถมีหน้าที่ต้องตรวจดู ในเรื่องเบรกแตก แล้วอย่างไรเป็นเรื่องเหตุสุดวิสัย ก็เป็นเรื่องที่ถึงใช้ความระมัดระวังแล้วก็ต้องเกิดเช่นเดิม ต้องเกิดเฉพาะผู้เสียหายเป็นฝ่ายผิดฝ่ายเดียว ถ้าต่างฝ่ายต่างผิดนั้น เป็นเรื่องเข้ามาตรา 442 คือ เป็นเรื่องลดค่าสินไหม

ต่อไปเรื่องความเสียหายของทรัพย์สินอันตรายซึ่งอยู่ในวรรคสอง ความจริงยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกลก็เป็นทรัพย์สินอันตรายอย่างหนึ่ง ในวรรคสองได้บัญญัติถึงทรัพย์สินอันตรายที่ผู้ครอบครองต้องรับผิดชอบ คือ เกิดได้โดยสภาพ และโดยความมุ่งหมายในอันที่ใช้ และวรรคสาม โดยกลไกของทรัพย์สินนั้นเอง มีได้เฉพาะสามกรณีเท่านั้น

ประเภทที่สองคือ โดยความมุ่งหมายที่จะใช้ ซึ่งข้าสวรรค์ คำพิพากษาของศาลฎีกาที่ ฎ. ปี 2513 เดินไปสะดุดสายไฟฟ้าถึงแก่ความตาย กระแสไฟฟ้านี้คือของที่เกิดอันตรายได้โดยสภาพ มาตรา 427 วรรคสอง ผู้รับผิดชอบคือผู้ที่ครอบครอง กระแสไฟฟ้า เริ่มจาก การไฟฟ้าที่ผลิต คือผู้ที่ครอบครอง เป็นหน้าที่ของโรงไฟฟ้าที่ครอบครองต้องเป็นผู้ดูแล จะสายไฟสาธารณะ จะต่อจากหม้อแปลงไฟตอโยงไปถึงหมู่บ้าน ถือว่าผู้ขอใช้ไฟเป็นผู้ครอบครอง เพราะฉะนั้นเวลาเกิดความเสียหายก็ไปดูว่า เกิดช่วงไหน ใครเป็นผู้ครอบครอง

เหตุยกเว้นความรับผิดก็แบบเดียวกับวรรคแรก คือฝ่ายผู้ครอบครองทรัพย์สินอันตรายมีหน้าที่พิสูจน์ให้พ้นความรับผิด การไฟฟ้าต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายที่กระแสไฟฟ้าที่จำหน่ายให้มีขึ้นตามวรรคสอง จำเลยพิสูจน์ว่า ผู้ตายป็นไปบนผนังกันตกแล้วมือไปโดน เท่านั้นไม่เพียงพอว่า เป็นเหตุสุดวิสัย หรือ ความผิดของผู้ต้องเสียหาย อันนี้ เป็นการสืบเพียงการคาดเดา จึงยังไม่เพียงพอ ไฟลุกไหม้จากการระเบิดของถังแก๊ส การไม่ระมัดระวังเกิดจากเหตุสุดวิสัย ข้อยกเว้นข้อแรกเกิดจากเหตุสุดวิสัย ตัวอย่าง เสายไฟฟ้า ไหม้หญ้า

สิทธิไล่เบี้ยในมาตรา 437 ทั้งสองวรรค ไม่ได้บัญญัติถึงเรื่องสิทธิไล่เบี้ยไว้เหมือนมาตรา 434 ยกตัวอย่างลูกจ้างขับรถไปแล้วตกห้วยตกเหวเกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น นายจ้างต้องร่วมรับผิดชอบ นายจ้างใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว ไม่รู้ พอลงทางลาดชัน รั้งไม่อยู่ถ้ำ นายจ้างหรือจำเลยที่ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแล้วมีหลักฐาน อย่างนี้ก็ต้องไล่เบี้ยตามมาตรา 229

ผู้ครอบครองทรัพย์สินอันตรายหรือควบคุมยานพาหนะ ก็ต้องรับผิดชอบ มีส่วนได้เสียคือต้องใช้หนี้ นั้น เพราะฉะนั้นเมื่อจ่ายไปแล้วก็ได้รับช่วงสิทธิ อันนี้แม้ว่ามาตรา 437 ไม่ได้เขียนไว้ ก็สามารถไล่เบี้ยได้

เรื่องค่าสินไหมทดแทนตามมาตรา 420 – 437 เป็นเรื่องที่มีการกระทำละเมิด เมื่อทำละเมิด ครบตามหลักเกณฑ์แล้ว มาตรา 438 เป็นเรื่องค่าสินไหมทดแทนกรณีทั่วไป มาตรา 439 – 447 เป็นกรณีค่าสินไหมทดแทนโดยเฉพาะ

กรณีที่กฎหมายกำหนดค่าสินไหมทดแทนโดยเฉพาะ ก็ต้องเป็นไปตามกฎหมายนั้น ถ้าไม่เข้าการทดแทน ตามหลักทั่วไปความที่บัญญัติในมาตรา 438 ก็แบ่งอธิบายเป็น 9 ข้อได้

กรณีทั่วไป มาตรา 438 ภายใต้งบบังคับมาตรา 447 ทวิ ค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้โดยสถานใดเพียงใดนั้น ให้ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์ และความร้ายแรงแห่งละเมิด

2.1.3 ทฤษฎีและหลักเกณฑ์ในการกำหนดความรับผิดทางละเมิด

ในการกำหนดความรับผิดทางละเมิดตามกฎหมายไทย เพื่อนำมาวิเคราะห์ถึง ปัญหาการให้ความคุ้มครองสิทธิในความเสียหายทางจิตใจที่เกิดกับผู้ที่ได้รับความเสียหายลำดับสอง และความเป็นไปได้ที่จะให้มีการคุ้มครองสิทธิในความเสียหายทางจิตใจในกรณีดังกล่าว โดยมีทฤษฎีในการกำหนดความรับผิดในทางละเมิด และดังปรากฏตามรายละเอียดดังนี้

1) ทฤษฎีในการกำหนดความรับผิดในทางละเมิด

ทฤษฎีที่ใช้ในการกำหนดความรับผิดทางละเมิดที่ปรากฏในกฎหมายของประเทศต่าง ๆ ที่สำคัญมี 2 ทฤษฎี ได้แก่ ทฤษฎีความผิด (Fault theory) และทฤษฎีความรับผิดเด็ดขาดหรือความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict liability) เมื่อเปรียบเทียบกับกฎหมายอาญากับกฎหมายแพ่ง ผู้ต้องหาจะต้องรับผิดทางอาญาหรือไม่นั้น อยู่ในกฎเกณฑ์ที่ว่า “เมื่อไม่มีกฎหมาย ย่อมไม่มีการลงโทษ” (Null poena sine lege) โดยในเรื่องความรับผิดทางละเมิดจะนำหลัก “เมื่อไม่มีกฎหมาย ย่อมไม่มีการลงโทษ” ที่ว่านี้ มาใช้บังคับไม่ได้ เพราะไม่ใช่ปัญหาที่จะหาคนมาลงโทษ หากแต่เป็นปัญหาเพียงหาคนมาชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายเท่านั้น

ในการกำหนดความรับผิดทางละเมิดตามกฎหมายไทยปรากฏว่า กฎหมายไทยได้กำหนดความรับผิดไว้ตามทฤษฎีทั้งสองด้วย แต่โดยทั่วไป ความรับผิดทางละเมิดตามกฎหมายไทย โดยเฉพาะตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 ซึ่งถือว่า เป็นแม่บทหลักของความรับผิดทางละเมิด ซึ่งเป็นการกำหนดความรับผิดทางละเมิดตามทฤษฎีความผิด โดยทฤษฎีทั้งสองที่เกี่ยวกับความรับผิดทางละเมิดที่ว่านี้ มีรายละเอียดดังนี้

(1) ทฤษฎีความผิด (Fault Theory)

ความรับผิดทางละเมิดตามทฤษฎีความผิด จะประกอบไปด้วย องค์ประกอบส่วนที่เป็น การกระทำ และองค์ประกอบทางจิตใจ ซึ่งหมายถึง จงใจหรือความประมาทเลินเล่อ โดยผู้เป็นโจทก์ในคดีละเมิดต้องพิสูจน์เหตุในการฟ้องคดีตามองค์ประกอบของความรับผิดว่า มีการกระทำหรือไม่ โดยฝ่าฝืนหน้าที่หรือไม่ โดยผิดกฎหมายหรือไม่ การกระทำนั้นจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ และความเสียหายเป็นผลมาจากความผิดของผู้กระทำนั้นหรือไม่ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง ทฤษฎีความผิดคือ ทฤษฎีที่ต้องมีองค์ประกอบเรื่องจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ที่เป็นส่วนหนึ่งของความผิด และมีความสัมพันธ์ระหว่างความผิดและความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ได้รับความเสียหาย จึงจะเป็นละเมิดได้

โดยสรุปหลักความรับผิดทางละเมิดตามทฤษฎี ความผิดที่ว่านี้ ต้องมีองค์ประกอบเรื่องความผิดในการกระทำให้เกิดความเสียหาย และมีความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผล โดยมีละเอียดที่สำคัญ ดังนี้

(1.1) ความผิด (Fault) คำว่า“ความผิด” ในที่นี้ ไม่ใช่การกระทำ แต่เป็นสภาพทางจิตใจ (State of mind) หรือทัศนคติของผู้กระทำละเมิด หรือเป็นสภาพของการละเลยหรือเบี่ยงเบน มาตรฐานภายในจิตใจที่เกิดจากการกระทำ หรือเจตนากระทำตามหน้าที่ที่จะต้องป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นหรือที่นาถูกตำหนิ ซึ่งการกระทำหรือเจตนากระทำผิดดังกล่าว เป็นการกระทำอันมิชอบด้วย

กฎหมาย หรือไม่มีสิทธิ หรือฝ่าฝืนปทัสฐานแห่งกฎหมาย โดยจงใจหรือความประมาทเลินเล่อ และก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น ซึ่งจงใจหรือประมาทเลินเล่อ เป็นส่วนหนึ่งของความผิดด้วย หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง ความผิดเป็นสภาพทางจิตใจของผู้กระทำที่เป็นเรื่องของความรู้สึกผิดชอบชั่วดี หรือความสามารถในการใช้วิจารณญาณว่า การกระทำของตนจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นได้หรือไม่ ถ้ากระทำทั้ง ๆ ที่รู้ว่าการกระทำของตนจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น หรือละเลยไม่ใช้วิจารณญาณหรือความสามารถของตน เพื่อพิจารณาเสียก่อนว่า บุคคลอื่นจะได้รับความเสียหายจากการกระทำของตนแล้ว สังคมก็จะถือว่า การกระทำอันนั้น นาดำเนินหรือเป็นความผิด ซึ่งผู้กระทำความผิดจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลอื่น อันเป็นผลเนื่องมาจากการกระทำเช่นนั้น

(1.2) ความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผล (Causation) คือ ความสัมพันธ์ระหว่างความผิดที่เกิดจากการกระทำของผู้กระทำละเมิดกับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้ได้รับความเสียหาย ที่ผู้กระทำนั้นจะต้องรับผิดชอบหรือชดเชยหรือชดใช้เยียวยาความเสียหายให้แก่ผู้ได้รับความเสียหาย ในกฎหมายอังกฤษและสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นประเทศที่ใช้ระบบคอมมอนลอว์ ได้กำหนดความรับผิดชอบทางละเมิดที่ความรับผิดชอบอยู่บนพื้นฐานของความผิดตามทฤษฎีความผิดไวเช่นเดียวกัน ภาระหน้าที่การพิสูจน์ในประเด็นนี้ จะตกอยู่แก่โจทก์ ซึ่งเป็นผู้ได้รับความเสียหายที่ต้องพิสูจน์เหตุในการฟ้องคดีว่า การกระทำของจำเลยเป็นผลโดยตรง ที่ก่อให้เกิดความเสียหายหรือที่ เรียกกันโดยทั่วไปว่า “เหตุใกล้ชิดกับความรับผิดชอบทางละเมิด” (Proximate Cause) หรือ “เหตุที่ตามมาอย่างกระชั้นชิดและต่อเนื่อง ซึ่งก่อให้เกิดผลเสียหาย”

สำหรับศาลเยอรมันที่ ปรากฏตามประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมัน มาตรา 823 วรรคแรก ซึ่งมีบทบัญญัติลักษณะเช่นเดียวกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 420 ตามกฎหมายไทยได้กำหนดหลักเกณฑ์ความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผลที่วางไว้ เหมือนกับกฎหมายอังกฤษและสหรัฐอเมริกา

(1.3) ความเสียหาย (Injury) เป็นความเสียหายทั่วไปที่เกิดต่อสิทธิที่มีตามกฎหมาย ซึ่งสิทธิที่วางไว้จะต้องมีกฎหมายรับรองและคุ้มครอง ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายละเมิดของประเทศอังกฤษและสหรัฐอเมริกา ได้แก่ ความเสียหายที่เกิดจากการทำร้ายร่างกาย (Battery) การขู่เข็ญประทุษร้าย (Assault) ความเสียหายทางจิตใจ (Nervous shock หรือ Emotional distress) เป็นต้น ส่วนความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครองตามประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมัน และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย ได้แก่ ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ หรือสิทธิใด ๆ ในลักษณะเดียวกัน ทั้งนี้ ความเสียหายเหล่านี้ จะต้องเป็นความเสียหายที่มีจริงแน่นอน และใกล้ชิดต่อการกระทำของผู้กระทำละเมิด หรือเป็นความเสียหายที่ไม่ไกลเกินเหตุ (Remoteness) อาจเป็นความเสียหายที่คำนวณเป็นตัวเงินได้ หรือความเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงิน ไมว่าจะเป็นความเสียหายที่มีอยู่แล้วในปัจจุบัน หรือจะเกิดขึ้นในอนาคตก็ได้

(2) ความรับผิดเด็ดขาดหรือหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict liability หรือ Absolute liability หรือ No fault liability)

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำต่อบุคคลอื่น โดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิประโยชน์ อย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิด จำต้องชดเชยสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น”

การกำหนดความรับผิดชอบทางละเมิดตามกฎหมายของประเทศต่าง ๆ ได้เริ่มจากการกำหนดให้ผู้กระทำละเมิดต้องรับผิดชอบเมื่อมีความเสียหาย ซึ่งเป็นแนวความคิดเดิมที่เรียกว่า ทฤษฎีรับภัย (Responsibility for risk) ต่อมา ทฤษฎีในการกำหนดความรับผิดชอบทางละเมิดนี้ ได้เปลี่ยนเป็นความรับผิด

ที่อยู่บนพื้นฐานของความผิดตามทฤษฎีความผิด และเมื่อสภาพความเป็นอยู่ของมนุษย์ได้เปลี่ยนแปลงไป หลักความรับผิดชอบทางละเมิดที่ความผิดนั้นได้ขาดความเหมาะสม ทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดชอบทางละเมิดก็กลับไปสู่หลักเดิมที่ถือว่า เมื่อมีความเสียหายย่อมต้องมีความรับผิดชอบโดยไม่ต้องอาศัยความผิด แต่เรียกชื่อใหม่ว่า “ความรับผิดชอบเด็ดขาด” ความรับผิดชอบเด็ดขาด หรือชื่อเดิมเรียกว่าทฤษฎีรับภัยที่ว่ามีต้นกำเนิดมาจากกฎหมายฝรั่งเศส

โดยนักนิติศาสตร์คือ ทาน Saleilles เป็นผู้ให้กำเนิดทฤษฎีรับภัยนี้ โดยทานได้อธิบายไว้ว่า หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบทางละเมิดคงมีองค์ประกอบอยู่ สองอย่างเท่านั้นคือ ความเสียหาย และความสัมพันธ์แห่งเหตุและผลระหว่างการกระทำของผู้กระทำละเมิดกับความเสียหาย กล่าวอีกนัยหนึ่งว่า การจะหาผู้กระทำละเมิดได้นั้น ก็คือการหาผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหาย เพราะผู้ก่อคือผู้กระทำละเมิด กล่าวคือ ผู้ใดกระทำผิดนั้นก็ต้องรับภัยแห่งการกระทำนั้นไปด้วย

ความรับผิดชอบเด็ดขาดหรือทฤษฎีรับภัยนี้ถือหลัก โดยให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า บุคคลอาจต้องรับผิดชอบทางละเมิด แม้ไม่ได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ที่ว่าเด็ดขาดนั้น ก็คือไม่ต้องคำนึงถึงองค์ประกอบภายในจิตใจหรือสภาพทางจิตใจ ความรับผิดชอบเด็ดขาดหรือทฤษฎีรับภัยเป็นทฤษฎีที่กำหนดว่า หลักเกณฑ์แห่งความรับผิดชอบทางละเมิดนั้นไม่จำเป็นที่ผู้กระทำละเมิดจะต้องมีความผิดด้วย เมื่อความเสียหายเกิดขึ้นและรู้ว่าผู้ใดเป็นผู้ทำหรือผู้ก่อแล้ว ก็ควรถือว่าผู้นั้นเป็นผู้ละเมิด ไม่ว่าการกระทำที่ก่อความเสียหายนั้นจะถูกหรือผิดกฎหมาย เพราะถือว่ามนุษย์เราเมื่อใดกระทำการใด ๆ ขึ้นแล้วย่อมเป็นการเสี่ยงภัยอย่างหนึ่งคือ อาจมีผลดีก็ได้หรือผลร้ายก็ได้ผู้กระทำก็จะต้องรับผลแห่งการเสี่ยงภัยนั้น ถ้ามีภัยคือความเสียหายเกิดขึ้น เขาก็จะต้องรับเคราะห์และต้องรับความเสียหายนั้น โดยความเสียหายต้องเป็นภัยไปกับเขา

แต่อย่างไรก็ตาม ความรับผิดชอบทางละเมิดที่ว่ามี จะถือว่าเป็นความรับผิดชอบเด็ดขาดโดยสิ้นเชิงเสียเลยที่เดียวก็ไม่ได้ เพราะจำเลยผู้กระทำละเมิดอาจนำสืบแก้ตัวเพื่อหักล้างข้อสันนิษฐานในกฎหมายได้อีก หมายความว่า จำเลยมีสิทธินำพยานมาสืบหรือแสดงให้ศาลเชื่อว่า คดีของจำเลยมีพยานหลักฐานที่มีน้ำหนักน่าเชื่อถือมากกว่าพยานหลักฐานของโจทก์ได้ การพัฒนากฎหมายที่เกี่ยวกับประกันภัยในประเทศอังกฤษและสหรัฐอเมริกา มีบทบาทสำคัญในการช่วยแบ่งเบา และกระจายความรับผิดชอบอย่างมากที่เกิดขึ้นได้ ส่งผลต่อมาถึงการพัฒนาภาษาลักษณะละเมิดที่ ไม่คำนึงถึงความผิด

กฎหมายของประเทศต่าง ๆ ได้รับอิทธิพลจากทฤษฎีความรับผิดชอบเด็ดขาดหรือ ทฤษฎีรับภัยโดยนำไปใช้เพื่อกำหนดเหตุในการฟ้องคดีเป็นกฎหมายในรูปของความรับผิดชอบทางละเมิดในสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งศาลสูงอังกฤษเคยพิพากษาไว้ในคดี Donoghue v. Stevenson ว่า จำเลยที่ ผลิตเครื่องดื่ม Ginger ale ต้องรับผิดชอบต่อบริโภคที่พบซากหอยทากตายอยู่ในขวด เพราะถือว่าจำเลยมีหน้าที่ใช้ความระมัดระวัง ที่จะไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ใด ที่บริโภคสินค้าที่จำเลยเป็นผู้ผลิตและจำหน่ายในตลาดนั้น คำพิพากษาในคดีนี้ถือเป็นบรรทัดฐานในเรื่องการคุ้มครองผู้บริโภคในตลาด

สวนสหรัฐอเมริกาได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดชอบในสินค้าที่ไม่ปลอดภัยหรือเรียกว่า “Product Liability” ไว่เช่นกัน โดยได้เสนอไว้ในคำแถลงการณ์ของนักนิติศาสตร์ที่ เรียกว่า Restatement 2nd of Tort (1965) แนวคำพิพากษาที่เป็นบรรทัดฐานของศาลที่เกี่ยวกับ “Product Liability” ที่ว่านี้ทำให้โจทก์ซึ่งเป็นผู้ได้รับความเสียหายได้รับประโยชน์ในหลักการนำสืบและแสดงพยานหลักฐานต่อศาล ตามภาษิตในกฎหมายของประเทศที่ใช้ระบบคอมมอนลอว์ที่เรียกว่า “The doctrine of res ipsa loquitur”

หรือ “The thing speaks for itself” (ปล่อยให้ความจริงแสดงตัวออกมา) หมายความว่า ข้อเท็จจริงที่ปรากฏอยู่ย่อมแสดงอยู่ในตัวว่า

หลัก “The doctrine of res ipsa loquitur” เป็นหลักกฎหมายที่ใช้ในระบบคอมมอนลอว์ เป็นการลดภาระการพิสูจน์ของผู้บริโภคเพื่ออนุมานว่า จำเลยประมาทเลินเล่อ โดยที่โจทก์ไม่ต้องนำเสนอพยานหลักฐาน เพื่อพิสูจน์โดยตรงถึงความประมาทเลินเล่อของจำเลย ภาระการพิสูจน์ตกไปอยู่กับจำเลยที่จะต้องแสดงให้เห็นว่าความเสียหายของโจทก์นั้นไม่ได้เป็นผลมาจากความประมาทเลินเล่อของจำเลย โดยศาลอังกฤษและสหรัฐอเมริกาจะนำหลักนี้มาใช้ในกรณีต่อไปนี้

(2.1) เหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่โจทก์นั้นเป็นชนิดที่โดยปกติแล้วจะไม่เกิดขึ้น หากไม่มีการกระทำโดยประมาทเลินเล่อของผู้ใดคนหนึ่ง ผู้เสียหายไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ถึงความประมาทเลินเล่อของจำเลยโดยตรง โดยผู้ได้รับความเสียหายที่เป็นโจทก์นั้น เพียงแต่พิสูจน์ว่า ความเสียหายที่โจทก์ได้รับนั้นเกิดขึ้นจากเหตุที่ โดยปกติแล้วจะไม่เกิดขึ้นหากจำเลยไม่ประมาทเลินเล่อ

(2.2) เหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่โจทก์นั้น เป็นเหตุการณ์ที่อยู่ภายใต้การควบคุมของจำเลยหรือตัวแทนโดยสิ้นเชิง หรือ

(2.3) ความเสียหายที่โจทก์ได้รับนั้น ไม่ได้เกิดจากความสมัครใจของโจทก์หรือโจทก์มีส่วนผิดอยู่ด้วย

ฝ่ายใดควรจะเป็นฝ่ายรับผิดชอบทางละเมิด กล่าวคือ พฤติการณ์ต่าง ๆ ที่อยู่ในขณะเกิดความเสียหายนั้น ไม่มี ใครนอกจากผู้กระทำละเมิดให้เกิดความเสียหายเท่านั้น ที่จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ และการที่เกิดเหตุเช่นนั้นขึ้น ก็ไม่มีทางสันนิษฐานเป็นอย่างอื่นได้ นอกจากต้องสันนิษฐานว่าเป็นเพราะ ความประมาทของผู้กระทำนั้น

โดยโจทก์ต้องพิสูจน์ความเสียหาย 2 ประการ คือ ความเสียหายตามปกติจะไม่เกิดขึ้นโดยปราศจากความประมาทเลินเล่อของจำเลย และจำเลยเป็นผู้ควบคุมสิ่งที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น สำหรับกฎหมายของประเทศเยอรมันยังคงรับหลักเกณฑ์ว่า ในเรื่องความรับผิดชอบทางละเมิดต้องมีความผิดอยู่ด้วย สนวนกฎหมายไทย ความรับผิดเด็ดขาดหรือทฤษฎีรับภัยไม่มีอิทธิพลโดยตรง แต่มีแนวทางแห่งทฤษฎีรับภัยอยู่บาง เช่น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 437 ซึ่งเป็นความรับผิดของผู้ครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะที่เดินด้วยเครื่องจักรกล เป็นต้น นอกจากนี้ ฝ่ายนิติบัญญัติไทยได้ออกกฎหมายที่เกี่ยวกับความรับผิดในสินค้าที่ไม่ปลอดภัย โดยใช้ทฤษฎีความรับผิดเด็ดขาดหรือความรับผิดโดยเคร่งครัดหรือทฤษฎีรับภัยนี้ เพื่อกำหนดให้ผู้กระทำละเมิดรับผิดในทางละเมิดเกี่ยวกับสินค้าที่ไม่ปลอดภัย โดยผู้ได้รับความเสียหายไม่ต้องพิสูจน์ความผิดด้วยเหตุผลที่ว่า ในปัจจุบันไม่ว่าจะผลิตสินค้าภายในหรือนำเข้ามีกระบวนการผลิตที่ใช้ความรู้ทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีขั้นสูงขึ้นเป็นลำดับ การที่ผู้บริโภคจะตรวจพบว่า สินค้าไม่ปลอดภัย กระทำได้ยาก เมื่อผู้บริโภคนำสินค้าที่ไม่ปลอดภัยไปใช้อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย สุขภาพ อนามัยหรือทรัพย์สินของผู้บริโภคหรือบุคคลอื่นได้ แต่ในปัจจุบันการฟ้องคดีเพื่อเรียกค่าเสียหายมีความยุ่งยาก เนื่องจากภาระหน้าที่ ในการพิสูจน์ถึงการจงใจหรือความประมาทเลินเล่อในการกระทำผิดของผู้ผลิตหรือผู้นำเข้า ตกเป็นหน้าที่ของผู้ได้รับความเสียหาย ตามหลักกฎหมายทั่วไป เพราะยังไม่มีกฎหมายให้ความคุ้มครองผู้บริโภคที่ได้รับความเสียหายที่เกิดจากสินค้ามาก่อน โดยมีการกำหนดหน้าที่ ความรับผิดชอบในความเสียหายของผู้ผลิตหรือเกี่ยวของไว้โดยตรง โดยนำหลักความรับผิดโดยเคร่งครัดหรือความรับผิดเด็ดขาดมาใช้ อันจะมีผลให้ผู้เสียหายไม่ต้องพิสูจน์ถึงความไม่ปลอดภัยของสินค้า ตลอดจนได้รับการชดเชา

เสียหายที่เป็นธรรมและพอสมควร ปรากฏตามพระราชบัญญัติ ความรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้ายที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551

2.1.4 ความรับผิดตามกฎหมายฐานละเมิดทั่วไป (Tort)

ความรับผิดตามกฎหมายฐานละเมิดทั่วไปอาจเกิดขึ้นได้จากโดยผู้กระทำเจตนา (Willful) หรือกระทำโดยประมาทเลินเล่อ (Negligence) ก็ได้ อย่างไรก็ตามหลักกฎหมายว่าด้วยละเมิดถือได้ว่าเป็นกฎหมายพื้นฐานสำคัญอย่างหนึ่งของกฎหมายในปัจจุบัน กรณีดังกล่าวจะเป็นการละเมิดหรือไม่นั้นจะต้องพิจารณาในประเด็นแรกเสียก่อนว่าการกระทำของผู้ก่อให้เสียหายนั้นเป็นการกระทำโดยเข้าลักษณะของกฎหมายว่าด้วยละเมิดหรือไม่และความเสียหายมีเพียงใดกฎหมายว่าด้วยละเมิดนั้นครอบคลุมเนื้อหาความรับผิดของบุคคลไว้หลายกรณีด้วยกันไม่ได้เฉพาะแต่เรื่องอุบัติเหตุทางน้ำเท่านั้น สำหรับในประเทศไทย โดยปกติแล้วเมื่อมีการก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมและเกิดความเสียหายต่อบุคคลใดบุคคลหนึ่ง กฎหมายที่จะเข้ามาเกี่ยวข้องในการวินิจฉัยความรับผิดทางแพ่งของบุคคลที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ได้รับความเสียหายได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบทบัญญัติว่าด้วยละเมิด ในมาตรา 420 โดยในมาตรา 420 จะกำหนดหลักเกณฑ์ในการรับผิดไว้ดังนี้ คือ

1) ผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลอื่นจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนที่อาจเป็นตัวเงินหรือทรัพย์สินอื่นต่อผู้เสียหายหากการก่อให้เกิดความเสียหายนั้นเกิดขึ้นโดยความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้กระทำละเมิด

2) ผู้ที่ได้รับความเสียหายจะต้องเป็นผู้พิสูจน์ให้ศาลเชื่อว่าความเสียหายที่ตนได้รับนั้นเกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของจำเลยทั้งนี้เป็นไปตามหลัก “ผู้ใดกล่าวอ้างผู้นั้นนำสืบ” ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งมาตรา 84

3) ค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับจะอยู่บนพื้นฐานของความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงและสามารถพิสูจน์ได้ อย่างไรก็ตามเนื่องจากปัญหาในการพิสูจน์ว่าจำเลยจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำให้โจทก์เสียหายในบางกรณีนั้นยากแก่การพิสูจน์โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีของผู้ก่อความเสียหายเป็นโรงงานขนาดใหญ่และการดำเนินงานที่ซับซ้อนเกินกว่าคนทั่วไปจะเข้าใจได้ย่อมเป็นการลำบากแก่โจทก์ในการพิสูจน์ซึ่งท้ายที่สุดแล้วอาจส่งผลทำให้โจทก์ไม่ต้องการฟ้องร้องคดีต่อศาลและขาดความเชื่อมั่นในกระบวนการยุติธรรมอีกต่อไป

การพัฒนากฎระเบียบย่อมส่งผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียในการประกอบการเรือเจ็ตสกีต่างๆ หรือบริเวณพื้นที่บริเวณที่มีการจัดสรรให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ ซึ่งเป็นอีกเหตุผลหนึ่งที่ได้นำแนวคิดของหลักการนิติรัฐ และหลักนิติธรรมมาประยุกต์ใช้ ซึ่งความหมายของหลักนิติรัฐ (Legal State) คือ ทุกคนไม่ว่าจะเป็นรัฐหรือองค์กรรัฐหรือราษฎรต้องอยู่ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายเดียวกันทั้งสิ้น รัฐหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐจะกระทำการที่มีผลกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพของประชาชนได้ต่อเมื่อ ประการแรก ต้องมีกฎหมายให้อำนาจไว้ ประการที่สอง ต้องทำภายในขอบเขตที่กฎหมายกำหนด และประการสุดท้าย ต้องกระทำการที่กฎหมายกำหนดซึ่งความสำคัญของหลักนิติรัฐก็คือ เป็นหลักประกันสิทธิและเสรีภาพของประชาชนซึ่งให้อำนาจแก่ประชาชนที่จะฟ้องร้องต่อศาลได้ อันเป็นหลักการพื้นฐานที่สำคัญของกฎหมายปกครอง และแนวความคิดเรื่องนิติรัฐนี้เองก่อให้เกิด หลักนิติธรรม (The Rule of law) ขึ้นในระบบกฎหมายต่างๆ และหลักนิติธรรมก็คือ การปกครองประเทศโดยกฎหมาย กล่าวคือ บุคคลเสมอกันในกฎหมาย บุคคลจะต้องรับโทษเพื่อการกระทำผิดอันใด ต่อเมื่อมีกฎหมายบัญญัติไว้ว่า การกระทำนั้นเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ และจะต้องได้รับการพิจารณาคดีจากศาลยุติธรรมที่มีความเป็นอิสระในการชี้ขาดตัดสินคดีไม่ว่าจะเป็นข้อพิพาทที่เกิดขึ้นระหว่างเอกชนด้วยกันเองก็ดี หรือระหว่างเอกชนกับรัฐก็ดี ซึ่งอาจถือได้ว่าหลักนิติ

ธรรมนั้น เป็นหลักสำคัญของนิติรัฐ ตลอดจนเป็นรากแก้วของระบบการปกครองแบบประชาธิปไตย และเมื่อนำแนวคิดหลักการดังกล่าวมาพิจารณาจะเห็นได้ว่า การพัฒนากฎหมาย หรือกฎระเบียบให้มีการบังคับใช้ได้เหมาะสม จะต้องคำนึงถึงปัจจัยหลายด้าน มิให้มีผลกระทบต่อสิทธิขั้นพื้นฐานต่อผู้ถูกบังคับใช้ทางกฎหมาย และข้อกำหนดทางกฎหมายก็ต้องเป็นประโยชน์แก่สาธารณชนโดยรวมอย่างแท้จริง

รองศาสตราจารย์สมชาย เตชะพรหมพันธุ์ และนางสาวภัทราพร สร้อยทอง ได้ทำการศึกษาวิจัย “การบริหารและการจัดการการท่องเที่ยวเชิงนิเวศของอุทยานแห่งชาติ ในภาคตะวันออก” โดยผลการศึกษาวิจัยพบว่า เมื่อทำการเปรียบเทียบ จัดระดับการบริหารและการจัดการการท่องเที่ยวเชิงนิเวศของอุทยานแห่งชาติ ในภาคตะวันออก และทดสอบแบบจำลองการบริหารและการจัดการ เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดมาตรฐานการบริหารและการจัดการการท่องเที่ยวเชิงนิเวศของอุทยานแห่งชาติ แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ อื่น ๆ ความสามารถในการบริหารและการจัดการด้านการท่องเที่ยวแตกต่างกัน และการท่องเที่ยวอุทยานแห่งชาติโดยทางบกมีระดับความสามารถบริหารจัดการที่สูงกว่าการท่องเที่ยวอุทยานแห่งชาติโดยทางทะเล

เกียรติสกุล ชลคงคา และคณะ ได้ทำการศึกษาวิจัย “มาตรการทางกฎหมายเพื่อการสนับสนุนกิจกรรมการท่องเที่ยวทางธรรมชาติอย่างยั่งยืน บนพื้นที่เกาะช้าง กิ่งอำเภอเกาะช้าง จังหวัดตราด” จากศึกษาวิจัยพบว่า อำนาจหน้าที่ของส่วนราชการและองค์การมหาชน มีหลายหน่วยงานภายใต้กฎหมายหลายฉบับที่ต่างลำดับศักดิ์กันทำให้การสร้างงานในเชิงบูรณาการยังไม่สัมฤทธิ์ผลเท่าที่ควร ภาคประชาชนและภาคธุรกิจให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎหมายเป็นอย่างดี แต่ก็มีบางกรณีที่ฝ่าฝืนกฎหมายอยู่บ้าง เพราะไม่มีการเผยแพร่ความรู้ด้านกฎหมายให้ประชาชนทราบ ปัญหาที่เกิดขึ้นจึงมีทั้งส่วนที่ตัวกฎหมายเองเป็นอุปสรรค การบังคับใช้กฎหมายภายใต้นโยบายสนับสนุนการท่องเที่ยวที่ยังไม่ชัดเจน และต้นทุนในการปฏิบัติงานมีสูง มาตรการทางกฎหมายที่จะนำมาใช้คือ การใช้มาตรการทางกฎหมายอาญา มาตรการทางกฎหมายแพ่ง มาตรการทางกฎหมายปกครองและมาตรการการส่งเสริมในกฎหมาย เพื่อเอื้อต่อการใช้กฎหมายในการสนับสนุนกิจกรรมการท่องเที่ยวทางธรรมชาติบนพื้นที่เกาะช้างอย่างยั่งยืน

รศ.มนัส ชัยสวัสดิ์ และคณะ ได้ทำการศึกษาวิจัย “การศึกษาระบบการท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต เพื่อทราบศักยภาพของการพัฒนาไปสู่แหล่งท่องเที่ยวระดับโลกที่มีความยั่งยืน” จากศึกษาวิจัยพบว่า ภูเก็ตมีศักยภาพโดยเฉลี่ยของการพัฒนาที่ยั่งยืน แต่ต้องมีการปรับปรุง ผลการศึกษาผู้ประกอบการโรงแรมยืนยันผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคม จากการท่องเที่ยวในรูปแบบของการสร้างงานทั้งทางตรงและทางอ้อมให้กับคนในท้องถิ่น มีทิศทางที่ดีในการจัดการสิ่งแวดล้อม การส่งเสริมกิจกรรมทางวัฒนธรรม และการเข้าถึงเทคโนโลยีสารสนเทศมากขึ้น แต่ไม่มีโอกาสในการให้โอกาสแก่ผู้ด้อยโอกาสอย่างเท่าเทียมกันการจัดสรรทรัพยากรขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นชี้ให้เห็นว่า งบประมาณจำนวนมากถูกจัดสรรไปในงบที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง และครุภัณฑ์ กิจกรรมที่สัมพันธ์กับการพัฒนา ทักษะ และกิจกรรมที่สร้างความเข้มแข็งให้ชุมชนได้รับการจัดสรรทรัพยากรที่ต่ำ

ในส่วนการเปรียบเทียบกฎหมายต่างประเทศ ว่าด้วยการท่องเที่ยวทางทะเลของบัลแกเรีย ได้นำปัจจัยมาพิจารณาประกอบในการจัดทำเขตพื้นที่ท่องเที่ยวทางทะเล (Zoning area) ซึ่งมีปัจจัยด้านต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ ตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ ลักษณะเฉพาะทางธรรมชาติ, วัฒนธรรม, สังคมและเศรษฐกิจ สมรรถภาพด้านทรัพยากร ลักษณะเฉพาะของพื้นที่ การเข้าถึงและการเชื่อมต่อด้านการขนส่งระหว่างสถานที่ต่าง ๆ ในพื้นที่ ที่พัก การบริการต่าง ๆ ที่จำเป็น (โรงแรม, ร้านอาหาร, ร้านขายยา, การสื่อสาร, ข้อมูลข่าวสาร) สิ่งอำนวยความสะดวกทางเทคนิค, สังคม และการท่องเที่ยวการหมุนเวียนของนักท่องเที่ยว การผสมผสานที่ลงตัวของสิ่งดึงดูดใจ, ศูนย์กลางการขนส่ง และการบริการที่มีอยู่

นายชัยวัฒน์ วงศ์วัฒนศานต์ ได้เขียนบทความในบทความการพัฒนากฎหมาย และแนวทางการตรวจสอบความจำเป็นในการตรากฎหมาย ฝ่ายพัฒนากฎหมาย สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา วารสารกฎหมายปกครองมาพิจารณา เพื่อวิเคราะห์ในหลักการและศึกษา โดยมีบทความบางตอนว่า เหตุใดต้องมีกฎหมาย เพราะกฎหมายนั้นมีอยู่คู่กับสังคมตั้งแต่ไหนแต่ไร จนกล่าวกันว่า “ที่ใดมีสังคมที่นั่นมีกฎหมาย” (Ubi societas ibi jus) เมื่อคนมาอยู่รวมเป็นสังคมประโยชน์และความต้องการของแต่ละคนอาจขัดแย้งกันได้ ซึ่งกฎหมายจะเป็นมาตรการอย่างหนึ่งในการควบคุมสังคม (social controls) โดยเป็นกติกาเพื่อชี้ขาดความถูกต้องที่สังคมยอมรับในการฝ่าฝืนความเป็นธรรมอันเป็นจุดสมดุล (equilibrium) ระหว่างประโยชน์ของเอกชนแต่ละคนในแต่ละเรื่องหรือระหว่างเอกชนกับส่วนรวม และโดยที่กฎหมายเป็นข้อกำหนดหรือข้อบังคับที่ตราขึ้นเพื่อใช้บังคับให้บุคคลต้องปฏิบัติ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามจะมีผลทำให้ได้รับผลร้ายหรือถูกลงโทษได้ โดยผลดังกล่าวเมื่อมีกฎหมายมากขึ้นเท่าใด บุคคลย่อมถูกบังคับให้ต้องปฏิบัติหรืองดเว้นการปฏิบัติอันมีผลเป็นการลดรอนเสรีภาพหรือจำกัดสิทธิมากขึ้นเท่านั้นในขณะเดียวกัน การที่สังคมหนึ่งจะอยู่ร่วมกันได้อย่างมีความสุขสงบ มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย ไม่เกิดการเอารัดเอาเปรียบ ย่อมจำเป็นต้องมีกฎหมายที่ชัดเจนแน่นอนและเป็นธรรม หากผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายนั้น สมควรที่จะได้รับโทษตามความหนักเบาแห่งการกระทำ และเมื่อมีความจำเป็นต้องออกกฎหมายและมีผลเป็นการลดรอนสิทธิและเสรีภาพของบุคคล การพิจารณาออกกฎหมายหรือตรากฎหมายจึงสมควรกระทำเฉพาะในกรณีที่มีความจำเป็นอันจะหลีกเลี่ยงมิได้ เพื่อมิให้สิทธิและเสรีภาพของบุคคลต้องถูกระทบกระเทือนโดยไม่สมควรและเมื่อนำแนวคิดนี้มาพิจารณาในการออกกฎหมาย ระเบียบ สำหรับการท่องเที่ยวทางทะเลแล้ว จึงต้องคำนึงถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นในหลายด้าน เพื่อให้การออกกฎหมายเป็นไปด้วยความรอบคอบ รัดกุม ซึ่งได้นำแนวทางการตรวจสอบกฎหมายอันเป็นบทตรวจสอบ (Checklist) 10 ประการ มาใช้เป็นแนวทางในการตรวจสอบกฎหมาย โดยพิจารณาจากวัตถุประสงค์และเป้าหมายของภารกิจ ใครควรเป็นผู้ทำภารกิจ ความจำเป็นในการตรากฎหมาย ความซับซ้อนของกฎหมาย ภาระต่อบุคคลและความคุ้มค่า ความพร้อมของรัฐบาลหน่วยงานที่รับผิดชอบ วิธีการทำงานและการตรวจสอบ และอำนาจในการตราอนุบัญญัติ ตลอดจนการรับฟังความคิดเห็น เป็นต้น

การพิจารณา วิเคราะห์เปรียบเทียบจากพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ตามบทบัญญัติที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะมาตรา 12 (3) เห็นว่าเป็นข้อกำหนดที่เปิดช่องให้อำนาจอธิปไตยว่ากระทรวงคมนาคมในการออกกฎกระทรวง เพื่อกำหนดแนวทะเลแห่งใดภายในน่านน้ำไทยให้เป็นเขตควบคุมการเดินเรือ ซึ่งเมื่อนำมาวิเคราะห์ด้วยบทกฎหมายถือว่าเป็นกฎหมายที่เป็นข้อกำหนดอย่างกว้างโดยทั่วไปเกี่ยวกับการเดินเรือในทะเล ที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาออกเป็นกฎระเบียบ หรือข้อบังคับที่เกี่ยวข้องในการเดินเรือของเรือท่องเที่ยวได้อย่างชัดเจน โดยอาศัยอำนาจจากตัวบทกฎหมายนี้ แต่กฎหมายดังกล่าวตั้งเป็นข้อสังเกตได้ว่า เนื่องจากบทบัญญัติของกฎหมายเป็นกฎหมายที่มีการออกมาบังคับใช้นานมาแล้ว เนื้อหาสาระได้บัญญัติออกมาตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้นตลอดจนการใช้ข้อความของกฎหมายก็เป็นไปตามสมัยนั้น ยังไม่มีการพัฒนาให้มีการใช้ถ้อยคำที่ทันต่อสถานการณ์ปัจจุบัน เพราะระบบกฎหมายในประเทศไทยเป็นระบบกฎหมายแบบลายลักษณ์อักษร (Civil law) ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงไปตามปัจจุบันได้เหมือนกับระบบกฎหมายแบบจารีตประเพณี (Common law) เมื่อวิเคราะห์หรือตีความตามเจตนารมณ์อย่างถ่องแท้แล้วก็สามารถนำมาใช้ได้ แต่บทบัญญัติตามมาตรา 12 (3) นี้อยู่ในภาค 1 ข้อบังคับทั่วไป หมวดที่ 1 ทางเดินเรือเขตท่าเรือ เขตจอดเรือและเขตควบคุมการเดินเรือ ซึ่งยังไม่เหมาะสมในการกำหนดให้พื้นที่อ่าวพัทยา จังหวัดชลบุรี เป็นเขตควบคุมการเดินเรือท่องเที่ยว จำเป็นต้องมี

การแก้ไข ปรับปรุง พัฒนาให้เกิดความเหมาะสม และสามารถทำความเข้าใจได้โดยง่ายต่อการนำมาบังคับใช้ให้เกิดประโยชน์ ต่อไป

การทบทวนข้อมูลดังกล่าวได้นำกฎกระทรวงเกี่ยวกับการกำหนดเขตการเดินเรือที่มีอยู่มาไว้เปรียบเทียบ และวิเคราะห์ถึงความเหมาะสม เพราะการออกเป็นกฎกระทรวงเพิ่มเติมเกี่ยวกับเขตการเดินเรือของเรือท่องเที่ยวมีสาเหตุจำเป็นเร่งด่วน เนื่องจากอุบัติเหตุของเรือท่องเที่ยวและกิจกรรมการท่องเที่ยวทางทะเลต่างๆ ได้ก่อให้เกิดผลกระทบ สร้างความเสียหาย และความเดือดร้อนแก่นักท่องเที่ยวและประชาชนทั่วไปที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวจำนวนมาก ซึ่งก่อนหน้านี้จะเกิดเหตุการณ์ดังกล่าว เรือท่องเที่ยวเจ็ทสกีมีการชนกันบริเวณพื้นที่อ่าวพัทยา จังหวัดชลบุรี จึงเป็นสาเหตุที่ต้องเร่งกำหนดข้อบังคับ ให้มีมาตรการในการควบคุมเรือท่องเที่ยวต่างๆ ให้มีความปลอดภัย ประกอบกับกฎหมายที่ใช้บังคับเดิมยังไม่มี ความชัดเจน ล้าสมัยไม่มีการพัฒนาให้สอดคล้องตามสภาพการณ์ปัจจุบัน กรมเจ้าท่าจึงต้องเร่งดำเนินการหา มาตรการมารองรับให้ทันต่อสถานการณ์เป็นการชั่วคราวเสียก่อนอันเป็นฐานของการพัฒนากฎหมายให้มี มาตรฐาน และมีประสิทธิภาพต่อไปซึ่งก็นำมาพิจารณาเป็นข้อมูลส่วนหนึ่งในการศึกษาปัญหาว่ามีความ เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพตามข้อเท็จจริงในปัจจุบันหรือไม่ เพียงใด โดยประกาศของกรมเจ้าท่าที่ ออกมาบังคับใช้

การพิจารณา วิเคราะห์เปรียบเทียบจากพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ตามบทบัญญัติที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะมาตรา 12 (3) เห็นว่าเป็นข้อกฎหมายที่กำหนดแนวทะเลแห่งใด ภายในน่านน้ำไทยเป็นเขตควบคุมการเดินเรือ ประกอบกับได้เพิ่มเติมความในมาตรา 25 ให้มีความสอดคล้อง ในการบังคับใช้กฎหมายโดยมีบทลงโทษต่อผู้ที่ฝ่าฝืน ซึ่งจะเห็นได้ว่า ตามมาตรา 12 ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการ กระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกกฎกระทรวงได้ อันเป็นกฎหมายที่มีลักษณะที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการ พัฒนาออกเป็นกฎระเบียบ หรือข้อบังคับที่เกี่ยวข้องในการควบคุมการเดินเรือ ตลอดจนการกำหนดเขต พื้นที่ต่อเรือที่จะต้องมีการควบคุม ดูแล ให้เกิดความปลอดภัยได้

การทบทวนข้อมูลดังกล่าว จำเป็นต้องมีการปรับปรุงกฎหมาย เกี่ยวกับระบบความปลอดภัยให้ เชื่อมโยงทุกด้าน คือ กฎหมายว่าด้วยมาตรฐานเรือ อุปกรณ์ประจำเรือ สำหรับเรือเร็ว (Speed Boat) เรือ โดยสารสาธารณะ กฎหมายว่าด้วยมาตรฐานความรู้ความสามารถผู้ทำการในเรือโดยสารสาธารณะและเรือที่ มีรูปแบบพิเศษ กฎหมายว่าด้วยบัตรประจำตัวผู้ควบคุมเรือสาธารณะ กฎหมายว่าด้วยการประกันภัยสำหรับ เรือโดยสารสาธารณะ โดยการเพิ่มความคุ้มครองกรณีผู้โดยสารหรือผู้ควบคุมเรือได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต และกฎหมายเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยทางน้ำ รวมถึงเมื่อมีการปรับปรุงกฎหมายแล้ว กฎหมายที่บังคับใช้ จะต้องมีความสอดคล้องในสภาพพื้นที่ และผู้จะมาบังคับใช้ในฐานะหน่วยงานรัฐที่จะเข้ามาควบคุมกำกับดูแล ก็ต้องเป็นหน่วยงานในพื้นที่ที่สามารถเข้าใจสภาพการณ์ และรับทราบถึงปัญหาที่เกิดขึ้นได้เป็นอย่างดี โดย กรมเจ้าท่าถึงแม้จะเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงก็ตาม ก็ได้มีการมอบอำนาจให้กับท้องถิ่นในการบริหาร จัดการ เพื่อใกล้ชิดและง่ายต่อการควบคุมในพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งสาเหตุที่ต้องมีการจัดทำ แผนโครงการ เห็นว่า พื้นที่อ่าวพัทยามีประชาชนที่เป็นนักท่องเที่ยวได้มาใช้บริการเป็นจำนวนมาก รวมถึง สิ่งสันทนาการทางน้ำก็เพิ่มมากขึ้น เพื่อรองรับกับจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาใช้บริการ จากข้อเท็จจริง ดังกล่าวที่ผ่านมา อ่าวพัทยามีอุบัติเหตุทางน้ำเกิดขึ้นบ่อยครั้ง นำมาซึ่งความสูญเสีย ทั้งฝ่ายนักท่องเที่ยวและ ผู้ประกอบการ นำไปสู่ความเสียหายต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในระดับชาติ กรมเจ้าท่าในฐานะเป็น หน่วยงานในการกำกับดูแล จึงมีการตั้งคณะกรรมการแก้ไขปัญหการท่องเที่ยวทางน้ำเพื่อให้เกิดความ ปลอดภัย ความเป็นระเบียบเรียบร้อยในทุกพื้นที่ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำของประเทศ เพื่อกำหนด มาตรการในเรื่องความปลอดภัยที่จะประกาศใช้ในการควบคุมพื้นที่ต่างๆ เพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น

โดยง่ายเหมือนที่ผ่านมา สาเหตุที่เกิดอุบัติเหตุ มีสาเหตุหลัก 2 ประการ คือ ประการแรก เกิดจากคนควบคุมเรือ ขับเรือด้วยความประมาท ใช้ความเร็วเกินกำหนด ไม่ลดความเร็วในเขตที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุฝ่าฝืนข้อบังคับในการเดินเรือ และบางครั้งยังบรรทุกผู้โดยสารเกินกว่ากำหนด และประการที่สอง เกิดจากสภาพของเรือ ใช้เรือที่ไม่ได้รับอนุญาตไม่ได้มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด และที่ผ่านมารวมเจ้าหน้าที่อย่างเพียงพอนอกจากนั้นยังมีเรือที่จะเข้าเทียบท่าหรือจอดยังท่านายเรือหรือผู้บังคับเรือ ได้ใช้ความเร็วต่ำและขับด้วยความระมัดระวังหรือไม่การเดินเรือในแม่น้ำลำคลองต้องมีการใช้ความเร็วไม่เกินกว่าอัตราที่กำหนดและห้ามมิให้เล่นตัดหน้าเรือกลในระยะ 200 เมตร พร้อมทั้งมีอำนาจเปรียบเทียบปรับตามที่กฎหมายกำหนด ส่วนอำนาจในการสั่งยึดใบอนุญาตใช้เรือหรือประกาศนียบัตรควบคุมเรือ ยังคงเป็นอำนาจของกรมเจ้าท่า ดังนั้น เมื่อมีการประเมินผลว่ามาตรการต่างๆ ที่ได้ดำเนินการในอ่าวพัทยาและเกาะล้านสามารถใช้ได้ดีมีประสิทธิภาพ ก็จะจัดทำเป็น “พัทยาโมเดล” เพื่อนำไปใช้ในพื้นที่ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำในจังหวัดอื่นๆ ต่อไป อาทิ ระยอง ภูเก็ต หัวหิน ชะอำ ซึ่งจะสร้างความเชื่อมั่นให้แก่นักท่องเที่ยวตลอดจนผลักดันให้อุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทยเติบโตยิ่งขึ้น

จากข้อมูลอันเป็นการศึกษาปัญหาตามที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ การพัฒนากฎระเบียบดังกล่าว จึงถือได้ว่าเป็นมาตรการทางสังคมอันเป็นพื้นฐานแห่งรัฐที่นำมาใช้เป็นแนวนโยบายที่จะต้องคำนึงถึงความสัมพันธ์ระหว่างกฎหมายกับนโยบายด้านความปลอดภัย และระบบการจัดการท่องเที่ยวทางทะเลด้วย ซึ่งจำเป็นต้องทำการศึกษาและวิเคราะห์ควบคู่ให้สอดคล้องกันไป

2.2 แนวคิดด้านการเยียวยาและชดเชยความเสียหาย

การวิจัยครั้งนี้ได้ทบทวนเอกสารและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง เกี่ยวกับแนวคิดในเรื่องความเสียหาย ค่าสินไหมทดแทน ค่าเสียหาย ค่าชดเชย เพื่อฟื้นฟูเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวทางทะเล ดังนี้

ในเรื่องคำจำกัดความ ราชบัณฑิตยสถาน (2542) ได้ให้ความหมายของคำว่า ค่าเสียหาย ว่าหมายถึงเงินที่ชดใช้ให้แก่ผู้เสียหายเพื่อความเสียหายอันได้เกิดขึ้น จากการตรวจเอกสาร กฎหมายในระดับพระราชบัญญัติ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้วิจัยพบว่ามียุติตามกฎหมายอันมุ่งหมายเป็นการเฉพาะเจาะจงในความหมาย บริบทของถ้อยคำ โดยสรุปว่า

ความหมายของคำว่า “ความเสียหาย”

ความหมายของ “ความเสียหาย” ได้ปรากฏความไว้ในตัวบทกฎหมายให้ความหมายไว้ดังนี้

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 บัญญัติว่า ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดีทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่า ผู้นั้นทำละเมิดจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น

และมาตรา 438 บัญญัติว่า ค่าสินไหมทดแทนนั้น ได้แก่การคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหาย ต้องเสียไปเพราะละเมิดหรือใช้ราคาทรัพย์สินนั้น รวมทั้งค่าเสียหาย อันจะพึงบังคับให้ใช้เพื่อความเสียหายอย่างใดๆ อันได้เกิดขึ้นนั้นด้วย

อีกทั้งในพระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550 มาตรา 4 บัญญัติไว้ว่า ในพระราชบัญญัตินี้ “สาธารณภัย” หมายความว่า อัคคีภัย วัตภัย อุทกภัย ภัยแล้ง โรคระบาดในมนุษย์ โรคระบาดสัตว์โรคระบาดสัตว์น้ำ การระบาดของศัตรูพืช ตลอดจนภัยอื่นๆ อันมีผลกระทบต่อสาธารณสุขไม่ว่า

เกิดจากธรรมชาติ มีผู้ทำให้เกิดขึ้น อุบัติเหตุ หรือเหตุอื่นใดซึ่งก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิต ร่างกายของประชาชนหรือความเสียหายแก่ทรัพย์สินของประชาชน หรือของรัฐ และให้หมายความรวมถึงภัยทางอากาศและการก่อวินาศกรรมด้วย

นอกจากนี้ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 4 ยังได้บัญญัติว่า ในพระราชบัญญัตินี้ “ผู้ประสบภัย” หมายความว่าผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิตร่างกายหรืออนามัยเนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่ยกหรือติดตั้งในรถนั้นและหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย

“ความเสียหาย” หมายความว่า ความเสียหายต่อชีวิตร่างกายหรืออนามัยอันเกิดจากรถ

“ค่าเสียหายเบื้องต้น” หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาลค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาล ค่าปลงศพค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพรวมทั้งค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายที่จำเป็นอย่างอื่นเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยในเบื้องต้นทั้งนี้ตามรายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 20 วรรคสอง

จากความหมายดังกล่าวทั้งหมดข้างต้น สามารถสรุปได้ว่า ความเสียหาย หมายถึง บรรดาความรับผิดชอบในการกระทำให้เกิดค่าเสียหายต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นในด้านชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพทรัพย์สิน หรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใด อันสามารถพึงคำนวณประเมินราคาออกมาเป็นมูลค่าทางการเรียกร้องด้านค่าสินไหมทดแทนในรูปของตัวเงิน ค่าเงินตรา ในการทดแทนการชดใช้เป็นทรัพย์สิน หากเกิดการสูญเสีย สูญหาย หรือบุบสลาย ไม่สามารถใช้ตามความประสงค์ดั้งเดิมได้อีกต่อไป หรือแม้ในกรณีการชดใช้ค่าชดเชย ค่าฟื้นฟู ค่าจัดความเสียหาย หรือการก่อกมลพิษ การก่อความเสียหายให้หมดสิ้นไป

2.3 ทฤษฎีและหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ

การวิจัยครั้งนี้ เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการท่องเที่ยว จึงได้มีการทบทวนเอกสารและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับทฤษฎีและหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ จะเป็นการใช้อำนาจของข้าราชการในฐานะองค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองหรือฝ่ายปกครอง ที่ใช้อำนาจตามกฎหมายกับประชาชน ทั้งที่เป็นผู้ประกอบการหรือนักท่องเที่ยว ต่างก็อยู่ภายใต้การใช้อำนาจตามกฎหมายของฝ่ายปกครองทั้งสิ้น ในขณะเดียวกัน ผู้ประกอบการหรือนักท่องเที่ยวที่เป็นภาคเอกชน ต่างก็มีหน้าที่ตามกฎหมายปกครอง ในเรื่องทฤษฎีและหลักกฎหมายปกครอง ดังต่อไปนี้ (อ้างถึงใน เกียรติสกุล และคณะ, 2550 หน้า 7-13)

2.3.1 หลักความชอบด้วยกฎหมายของการกระทำทางปกครอง

ภายใต้แนวคิดเรื่อง “นิติรัฐ” หลักความชอบด้วยกฎหมายของการกระทำทางปกครองเป็นหลักการที่ว่า ด้วยการกระทำทางปกครองต้องชอบด้วยกฎหมาย ส่งผลให้องค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองต้องผูกพันตนต่อกฎเกณฑ์ที่ฝ่ายนิติบัญญัติหรือกฎเกณฑ์ที่ตนตราขึ้น ไม่ว่าจะเป็นรัฐธรรมนูญ พระราชบัญญัติหรือกฎหมายที่มีลำดับศักดิ์เท่าพระราชบัญญัติ พระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง ประกาศกระทรวง กฎเกณฑ์ที่ฝ่ายตราขึ้น โดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและองค์กรมหาชน โดยสิ่งที่เรียกว่าการกระทำทางปกครองนั้น ต้องมีกฎหมายบัญญัติให้อำนาจไว้จึงจะใช้อำนาจได้ และการกระทำทางปกครองทั้งปวงต้องไม่ขัดต่อกฎหมาย (วรเจตน์ ภาคิรัตน์, 2549, หน้า 17-24)

2.3.2 หลักความพอสมควรแก่เหตุ

เมื่อกฎหมายให้อำนาจฝ่ายปกครองหรือภาคีการมีอำนาจกระทำการล่วงสิทธิหรือสร้างภาระให้แก่ประชาชนแต่ละคน การใช้อำนาจดังกล่าวต้องมีความพอสมควรแก่เหตุพอสมควรประมาณกับสภาพของข้อเท็จจริง โดยมีขั้นตอนในการพิจารณา 4 ขั้นตอน (วรเจตน์ ภาคีรัตน์, 2549, หน้า 31-35) คือ

1) การค้นหาวัตถุประสงค์ของการกระทำทางปกครอง โดยการพิจารณาบริบทแวดล้อมมาตรการที่ใช้บังคับ จะพบทราบได้จากมาตรการที่มีอยู่นั้นเอง

อนึ่ง องค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองอาศัยอำนาจตามกฎหมายฉบับใดฉบับหนึ่ง กำหนดมาตรการเพื่อบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย องค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองต้องกำหนดมาตรการเพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกฎหมายฉบับนั้น มิเช่นนั้นแล้ว การกระทำทางปกครองดังกล่าวย่อมไม่ชอบด้วยกฎหมาย (วรเจตน์ ภาคีรัตน์, 2549, หน้า 31-32)

2) การพิจารณาว่ามาตรการที่องค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองเลือก เป็นมาตรการที่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่ต้องการได้หรือไม่ สามารถพิจารณาได้จาก “หลักความเหมาะสม” ของมาตรการที่ฝ่ายปกครองเลือกใช้นั้นสามารถนำไปสู่ผลที่องค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองต้องการได้ ถ้าเห็นได้ชัดว่ามาตรการที่ใช้บังคับไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ได้อย่างแน่แท้ มาตรการนั้นก็ย่อมไม่ชอบด้วยกฎหมายเช่นกัน

อนึ่ง หากมีมาตรการที่บรรลุวัตถุประสงค์ได้หลายประการ ย่อมถือว่าเป็นมาตรการที่สอดคล้องกับ “หลักความเหมาะสม” ทั้งสิ้น โดยถือว่าเป็นดุลยพินิจโดยแท้ที่ต้องเคารพ แม้จะมีความเหมาะสมน้อยกว่าอีกมาตรการหนึ่งก็ตาม (วรเจตน์ ภาคีรัตน์, 2549, หน้า 33)

3) การพิจารณาถึงความจำเป็นของมาตรการที่นำมาใช้ โดยหลักความจำเป็นนี้ เป็นส่วนหนึ่งของหลักความพอสมควรแก่เหตุ โดยเทียบเคียงว่ามีมาตรการหลากหลายมาตรการ มีมาตรการใดกระทบสิทธิของปัจเจกชนหรือประชาชนเป็นรายบุคคลน้อยที่สุด แต่ให้ผลตามความมุ่งหมายหรือวัตถุประสงค์ของฝ่ายปกครองได้ ก็ควรใช้มาตรการนั้น (วรเจตน์ ภาคีรัตน์, 2549, หน้า 33)

4) การพิจารณาถึงระดับความพอสมควรแก่เหตุในมาตรการที่ฝ่ายปกครองใช้บังคับ ถือเป็นขั้นตอนสุดท้ายของการพิจารณาว่าพอสมควรแก่เหตุหรือไม่ โดยฝ่ายปกครองต้องนำหน้าระหว่างประโยชน์สาธารณะที่ได้รับกับประโยชน์ของประชาชนเป็นรายบุคคล ว่าจะสูญเสียหรือแบกภาระเพิ่มขึ้น ต้องอยู่ในระดับที่พอสมควรแก่เหตุ (วรเจตน์ ภาคีรัตน์, 2549, หน้า 34-35)

2.3.3 หลักความชัดเจนแน่นอนและคาดหมายได้ในการกระทำทางปกครอง

การกระทำทางปกครอง เป็นการใช้อำนาจฝ่ายเดียวที่เหนือกว่าฝ่ายปกครองกำหนดกฎเกณฑ์ให้ประชาชนเป็นรายบุคคลต้องปฏิบัติตาม ต้องมีความชัดเจนแน่นอนและเป็นที่คาดหมายได้จากประชาชนรายบุคคลผู้ตกอยู่ภายใต้อำนาจปกครอง โดยถือเป็นสาระสำคัญของหลักนิติรัฐ

ระดับความชัดเจนแน่นอน และคาดหมายได้ในการกระทำทางปกครองนั้น อาจแตกต่างกันไปตามสภาพของการกระทำทางปกครอง แม้กระนั้นเราอาจกล่าวได้ว่าเป็นหลักการทั่วไปได้ว่า ยิ่งการกระทำขององค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองมีลักษณะเป็นการล่วงล้ำสิทธิหรือสร้างภาระให้แก่ฝ่ายบุคคลมากเท่าใด องค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองต้องกำหนดเนื้อหาของกฎเกณฑ์ให้ชัดเจนแน่นอนมากขึ้นเท่านั้น

ในหลักการข้อนี้ยังให้อำนาจฝ่ายปกครองใช้ “ถ้อยคำทางกฎหมายที่ไม่เฉพาะเจาะจง” ในการกฎเกณฑ์ที่ผลบังคับทั่วไป (เช่น กฎกระทรวง ประกาศกระทรวง เทศบัญญัติ ฯลฯ) การบัญญัติกฎหมาย

แม่บทโดยองค์กรนิติบัญญัติที่ดี หรือการกำหนดกฎเกณฑ์ในกฎหมายลำดับรองโดยองค์กรฝ่ายปกครองที่ดี มีความจำเป็นที่องค์กรเหล่านั้นจะต้องใช้ถ้อยคำที่มีความหมายไม่เฉพาะเจาะจงบ้าง เช่น คำว่า “เพื่อประโยชน์สาธารณะ” “เพื่อความปลอดภัยสาธารณะ” “ความเสียหายต่อความมั่นคงของประเทศหรือความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศ” ทั้งนี้ เพื่อให้กฎเกณฑ์ที่กำหนดขึ้นนั้นสามารถใช้บังคับได้ครอบคลุมกับข้อเท็จจริงที่หลากหลายได้

การกระทำขององค์กรฝ่ายปกครองเป็นการออกคำสั่งทางปกครองซึ่งใช้บังคับเฉพาะกรณี เนื้อหาในคำสั่งทางปกครองนั้นต้องมีความชัดเจนแน่นอน องค์กรฝ่ายปกครองจะออกคำสั่งทางปกครองในลักษณะที่คลุมเครือและผู้รับคำสั่งทางปกครองไปตีความกันเองไม่ได้ มิฉะนั้นแล้วต้องถือว่า “คำสั่งทางปกครองมีความบกพร่องอย่างรุนแรง” จนถึงขนาดที่ไม่ก่อให้เกิดผลตั้งที่ผู้ออกคำสั่งทางปกครองต้องการ กล่าวคือ คำสั่งทางปกครองนั้นเสียเปล่าไม่มีผลใช้บังคับได้ (วรเจตน์ ภาคีรัตน์, 2549, หน้า 35-36)

2.3.4 หลักการห้ามเลือกปฏิบัติโดยอำเภอใจ

สิทธิในความเสมอภาคของบุคคลมีผลต่อการดำเนินการทางปกครอง องค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองย่อมไม่อาจหลุดพ้นความผูกพันตามหลักความเสมอภาคได้ โดยเหตุที่สิทธิในความเสมอภาคเป็นสิทธิพื้นฐานที่ถูกบัญญัติรับรอง โดยรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557 มาตรา 4 บัญญัติว่า “ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญนี้ ศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ สิทธิ เสรีภาพ และความเสมอภาค บรรดาที่ชนชาวไทยเคยได้รับการคุ้มครองตามประเพณีการปกครองประเทศไทย ในระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นพระประมุขและตามพันธกรณีระหว่างประเทศที่ประเทศไทยมีอยู่แล้ว ย่อมได้รับการคุ้มครองตามรัฐธรรมนูญนี้” จึงส่งผลให้สิทธิดังกล่าวผูกพันองค์กรของรัฐในการตรากฎหมาย การบังคับใช้กฎหมาย และการตีความกฎหมายทั้งหลายทั้งปวง

โดยเหตุที่สิทธิในความเสมอภาคมีลักษณะเป็นนามธรรมสูง กรณีจึงอาจมีปัญหาให้ต้องพิเคราะห์ห่อหุ้มเสมอว่า การกระทำขององค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองเป็นการกระทำที่กระทบสิทธิในความเสมอภาคหรือไม่ หลักการเบื้องต้นในเรื่องดังกล่าวก็คือ องค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองจะปฏิบัติต่อสิ่งที่มีสาระสำคัญเหมือนกันแตกต่างกันโดยอำเภอใจไม่ได้ หรือจะปฏิบัติต่อสิ่งที่มีสาระสำคัญแตกต่างกันให้เหมือนกันโดยอำเภอใจก็ไม่ได้เช่นกัน การปฏิบัติโดยอำเภอใจหรือการเลือกปฏิบัติ หมายถึง การปฏิบัติที่ไม่อาจหา “เกณฑ์ความแตกต่าง” อันมีน้ำหนักสำคัญระหว่างสิ่งสองสิ่งหรือหลายสิ่งมาอธิบายอย่างสมเหตุสมผลได้ (วรเจตน์ ภาคีรัตน์, 2549, หน้า 37)

สำหรับบางกรณี ที่องค์กรของรัฐสร้างนิติบุคคลเอกชนขึ้นเพื่อให้ปฏิบัติการกิจบางอย่าง นิติบุคคลเอกชนที่รัฐสร้างขึ้น เช่น ธนาคารพาณิชย์บางแห่ง หรือบริษัทที่กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ นั้นจะต้องผูกพันตามหลักความเสมอภาคหรือไม่ ในประเด็นนี้ ร่องศาสตราจารย์ ดร. วรเจตน์ ภาคีรัตน์ ให้ความเห็นว่า “ธนาคารพาณิชย์ หรือบริษัทดังกล่าว แม้จะเกิดขึ้นในแดนของกฎหมายเอกชน แต่ก็เพราะองค์กรของรัฐต้องการให้เกิดมีขึ้น ในการดำเนินธุรกิจธนาคารหรือบริษัทเหล่านั้น ย่อมต้องผูกพันกับหลักเสมอภาคด้วย หากมีการละเมิดหลักการดังกล่าว องค์กรของรัฐที่เป็นผู้กำกับดูแล หรือเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ จะต้องเข้ามาดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้อง จะอ้างว่าธนาคารหรือบริษัทเหล่านั้นมีสภาพเป็นนิติบุคคลเอกชนแยกออกมาต่างหากแล้ว จึงพ้นจากความรับผิดชอบของตนไม่ได้ เพราะมิฉะนั้นแล้ว รัฐจะหลีกเลี่ยงความผูกพันต่อสิทธิในความเสมอภาคตามรัฐธรรมนูญ โดยการจัดตั้งนิติบุคคลเอกชนเพื่อปฏิบัติการกิจแทนตนโดยตนไม่ต้องรับผิดชอบใดๆ ซึ่งในนิติรัฐจะยอมให้เป็นเช่นนั้นไม่ได้ (วรเจตน์ ภาคีรัตน์, 2549, หน้า 37)

2.3.5 หลักสุจริตและหลักการห้ามใช้สิทธิโดยมิชอบ

จากหลักนิติรัฐซึ่งเป็นหลักการในระดับรัฐธรรมนูญแล้ว สามารถพิจารณาทั้งหลักสุจริต และหลักการห้ามใช้สิทธิโดยมิชอบออกมาจากหลักนิติรัฐได้ ซึ่งหลักการทั้งสองประการข้างต้นเป็น หลักกฎหมายทั่วไปที่ระบบกฎหมายไทยนำมาบัญญัติรับรองเป็นลายลักษณ์อักษรปรากฏอยู่ใน ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 5 ว่าด้วย ความสุจริต และมาตรา 421 ว่าด้วย การห้ามใช้สิทธิโดยมิชอบ และยังมีผลต่อการนำมาใช้ในระบบกฎหมายทั้งปวงของไทย ซึ่งรวมถึงกฎหมายปกครองด้วย ด้วยเหตุนี้การใช้อำนาจทางปกครอง หรือ อำนาจมหาชนในลักษณะอื่นใด องค์กรเจ้าหน้าที่ของรัฐย่อมต้องใช้อำนาจโดยสุจริต การบิดเบือนการใช้ อำนาจ หรือการใช้อำนาจในลักษณะที่เป็นการกลั่นแกล้งบุคคลอื่นให้ได้รับความเสียหาย จึงเป็นการใช้อำนาจโดยมิชอบ

รองศาสตราจารย์ ดร. วรเจตน์ ภาคีรัตน์ ให้ความเห็นว่า “หลักสุจริต และหลักการห้ามใช้สิทธิโดยมิชอบ นอกจากจะผูกพันองค์กรฝ่ายปกครองแล้ว ยังผูกพันราษฎรที่เข้ามาปฏิสัมพันธ์กับรัฐด้วย ราษฎรคนใดกระทำการโดยไม่สุจริต รัฐย่อมไม่คุ้มครองประโยชน์ที่ราษฎรคนนั้นได้จากการกระทำที่ไม่สุจริตนั้น” (วรเจตน์ ภาคีรัตน์, 2549, หน้า 38)

2.3.6 หลักการคุ้มครองความเชื่อถือและไว้วางใจ

หลักกฎหมายเรื่องนี้ กล่าวถึงประชาชนเป็นรายบุคคลผู้ตกอยู่ภายใต้อำนาจรัฐ ย่อมสามารถที่จะเชื่อมั่นในความคงอยู่สำหรับการตัดสินใจใดๆ ของฝ่ายปกครอง และความเชื่อมั่นดังกล่าวนี้จะต้องได้รับการคุ้มครองตามกฎหมายปกครอง

หลักการคุ้มครองความเชื่อถือและไว้วางใจ มีผลสนับสนุนความมั่นคงแน่นอนแห่งนิติฐานะ หรือสิทธิหน้าที่ของบุคคล (วรเจตน์ ภาคีรัตน์, 2549, หน้า 39) ทั้งนี้ อาจขัดแย้งกับหลักความชอบทางกฎหมายของการกระทำทางปกครองได้ โดยรองศาสตราจารย์ ดร. วรเจตน์ ภาคีรัตน์ ให้มุมมองว่า “ในกรณีที่องค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองออกคำสั่งทางปกครองที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายแต่ให้ประโยชน์กับผู้รับคำสั่งทางปกครอง ผู้รับคำสั่งทางปกครองสุจริต กรณีย่อมมีปัญหาให้ต้องพิจารณาว่า องค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองจะสามารถเพิกถอนคำสั่งทางปกครองที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายดังกล่าวได้หรือไม่ หากถือหลักความชอบด้วยกฎหมายของการกระทำทางปกครองโดยเคร่งครัดแล้วย่อมจะต้องตอบว่า องค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองจะต้องแก้ไขสิ่งที่ผิดพลาดให้เป็นสิ่งที่ถูกต้อง ซึ่งหมายความว่า องค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองจะต้องเพิกถอนคำสั่งทางปกครองที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายนั้น แต่หากพิจารณาในแง่ของของผู้รับคำสั่งทางปกครองที่ได้รับประโยชน์จากคำสั่งฯ ดังกล่าว ผู้รับคำสั่งทางปกครองจะต้องคัดค้านการเพิกถอนคำสั่งทางปกครองที่ให้ประโยชน์แก่ตน โดยอ้างหลักการคุ้มครองความเชื่อถือและไว้วางใจหรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง ความเชื่อมั่นของความคงอยู่คำสั่งทางปกครองที่ตนได้รับ โดยเหตุที่หลักการทั้งสองประการดังกล่าวเป็นหลักการที่มีน้ำหนักใกล้เคียงกัน ในการดำเนินการทางปกครององค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองจะต้องคำนึงถึงหลักการดังกล่าวไว้เสมอ” (วรเจตน์ ภาคีรัตน์, 2549, หน้า 39-40)

โดยปกติแล้วหากเป็นเรื่องคำสั่งทางปกครอง องค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองย่อมอาศัยกฎเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในกฎหมายวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง แม้แต่การกระทำทางปกครองที่ก่อให้เกิดปัญหาไม่ใช่คำสั่งทางปกครอง หรือเป็นคำสั่งทางปกครอง แต่องค์กรเจ้าหน้าที่ผู้ทรงอำนาจในการออกคำสั่งไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับกฎหมายวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง ในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น องค์กรเจ้าหน้าที่ผู้ทรงอำนาจตัดสินใจย่อมนำเอาหลักการคุ้มครองความเชื่อถือไว้วางใจ ซึ่งอยู่ในฐานะเป็นหลักกฎหมายทั่วไปมาพิจารณา

ประกอบการวินิจฉัยสั่งการ ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงหลักการคุ้มครองประโยชน์สาธารณะด้วย (วรเจตน์ ภาคีรัตน์, 2549, หน้า 40)

2.3.7 หลักการคุ้มครองประโยชน์สาธารณะ

ในอดีตรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย เคยวางแนวทางในระบอบประชาธิปไตยว่า การกระทำทั้งหลายขององค์กรของรัฐย่อมจะต้องเป็นไปเพื่อประชาชนทั้งปวง เพื่อความสันติสุขและความดีงามร่วมกัน หลักการคุ้มครองประโยชน์สาธารณะ ย่อมเป็นหลักการสำคัญในการใช้กฎหมายและการตีความกฎหมาย

คำว่า “ประโยชน์สาธารณะ” เป็นองค์ประกอบประการสำคัญที่องค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองต้องคำนึงเสมอในการดำเนินกิจกรรมทางปกครอง หลักการในทางกฎหมายปกครองที่เรียกร้องให้การกระทำทั้งหลายทั้งปวงขององค์กรฝ่ายปกครองต้องเป็นไปเพื่อประโยชน์สาธารณะนั้น เป็นหลักการที่อธิบายได้จากการยอมรับการปกครองในระบบประชาธิปไตย ซึ่งเคยปรากฏเป็นอุดมการณ์พื้นฐานของประเทศไทย ตามประเพณีการปกครองในระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์เป็นประมุข ตามประเพณีการปกครองของประเทศไทยที่มีอยู่ (วรเจตน์ ภาคีรัตน์, 2549, หน้า 40-41)

ในระบอบประชาธิปไตย การกระทำทั้งหลายขององค์กรของรัฐย่อมจะต้องเป็นไปเพื่อประชาชนทั้งปวง เพื่อความสันติสุขและความดีงามร่วมกัน หลักการคุ้มครองประโยชน์สาธารณะ ย่อมเป็นหลักการที่สำคัญในการใช้กฎหมายและการตีความกฎหมาย หากปรากฏว่าการกระทำทางปกครองใด มีวัตถุประสงค์เพียงเพื่อให้เอกชนคนใดได้ประโยชน์ ไม่ปรากฏว่าสาธารณะจะได้ประโยชน์ใดๆ ทั้งสิ้น คำสั่งหรือการกระทำทางปกครองนั้นย่อมเป็นคำสั่งที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายเช่นกัน

รองศาสตราจารย์ ดร. วรเจตน์ ภาคีรัตน์ ได้ให้ข้อสังเกตถึง การกระทำทางปกครองบางอย่างที่มุ่งประโยชน์สาธารณะ อาจเป็นการกระทำที่ให้ประโยชน์แก่ประชาชนเป็นรายบุคคลคนใดคนหนึ่งพร้อมกันไปด้วยได้ เช่น การที่รัฐให้ทุนการศึกษา หรือให้เงินอุดหนุนเกษตรกร กรณีดังกล่าวย่อมถือว่า องค์กรฝ่ายปกครองกระทำไปเพื่อประโยชน์สาธารณะ หากนาย ก ได้รับเงินอุดหนุนเกษตรกรกลายเป็นการกระทำเพื่อประโยชน์ส่วนบุคคลแต่อย่างใด (วรเจตน์ ภาคีรัตน์, 2549, หน้า 41)

2.4 แนวคิดเรื่องการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษากฎหมาย และระเบียบต่างๆ เกี่ยวกับการท่องเที่ยวทางทะเลด้วยเรือให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น เพื่อมุ่งไปสู่การท่องเที่ยวแบบยั่งยืน คณะผู้ทำการวิจัยจึงได้ทบทวนเอกสารและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง เกี่ยวกับแนวคิดเรื่องการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ในเรื่องความหมายการจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน หลักการจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ประเภทของแหล่งท่องเที่ยว รูปแบบของกิจกรรมการท่องเที่ยว ผลิตภัณฑ์ทางการท่องเที่ยว เป็นประเด็นตามลำดับ และการพัฒนาการท่องเที่ยวดังต่อไปนี้

2.4.1 ความหมายการจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

การจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน หมายถึง การพัฒนาที่สามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวและผู้เป็นเจ้าของถิ่นในปัจจุบัน โดยมีการปกป้องและสงวนรักษาโอกาสต่างๆ ของอนุชนรุ่นหลังด้วย รวมถึงการจัดการทรัพยากรเพื่อตอบสนองความจำเป็นทางเศรษฐกิจสังคมและความงามทางสุนทรียภาพ ในขณะที่รักษาเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรมและระบบนิเวศด้วย เป็นการบริหารจัดการทรัพยากร เพื่อตอบสนองความจำเป็นทางเศรษฐกิจสังคม โดยการใช้ทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมอันมีคุณค่า

อย่างรอบคอบและชาญฉลาด ก่อประโยชน์สูงสุดในระยะเวลายาวนานที่สุด เกิดผลกระทบน้อยที่สุด ขณะเดียวกันคุณภาพของทรัพยากรจะต้องดีขึ้น แม้ว่านักท่องเที่ยวจะเพิ่มขึ้นก็ตาม (ร่ำไพพรรณ แก้วสุริยะ ม.ป.ป.) เป็นการกำหนดแนวทางการใช้ประโยชน์ และการพัฒนาทรัพยากรการท่องเที่ยวที่ตอบสนองความจำเป็นทางเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และสุนทรียภาพแก่สมาชิกของสังคมในปัจจุบันและอนาคต ใช้ทรัพยากรอันทรงคุณค่าอย่างชาญฉลาด สามารถรักษาเอกลักษณ์ของธรรมชาติและวัฒนธรรมไว้นานที่สุด มีการปรับปรุงคุณภาพให้ได้ผลกำไรอย่างเป็นธรรม ในขณะเดียวกันชุมชนท้องถิ่นมีส่วนร่วมได้รับผลประโยชน์ตอบแทนอย่างเหมาะสม นักท่องเที่ยวมาเยี่ยมเยือนอย่างสม่ำเสมออย่างเพียงพอ แต่มีผลกระทบทางลบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุดอย่างยั่งยืน การท่องเที่ยวที่มีลักษณะสำคัญ 6 ประการ (บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา 2542) เน้นการปรับสภาพการจัดการเพื่อเข้าสู่ยุคใหม่ของกระแสโลกที่เปลี่ยนแปลงไป ขอบเขตการพัฒนาจึงครอบคลุมทุกส่วนของการท่องเที่ยว คือ กิจกรรมการท่องเที่ยวจะต้องดำรงอยู่ได้ นักท่องเที่ยวต้องมาเยี่ยมเยือนอย่างสม่ำเสมอ ทรัพยากรการท่องเที่ยวยังคงรักษาความดึงดูดใจไว้ได้ไม่เสื่อมคลาย กิจกรรมบริการมีกำไร แม้ต้องมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงการให้บริการอยู่เสมอ และผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งทางธรรมชาติ สังคม และวัฒนธรรม ต้องไม่มีหรือมีน้อยที่สุด

การจัดการการท่องเที่ยวแบบยั่งยืนจะเน้นความสำคัญของการควบคุมคุณภาพของแหล่งท่องเที่ยว การให้ความรู้เกี่ยวกับความสำคัญของแหล่งท่องเที่ยว การเอาใจใส่ดูแลจำนวนและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว และการให้บริการแก่นักท่องเที่ยว ลักษณะสำคัญ 6 ประการที่ประกอบขึ้นเป็นแนวความคิดของการจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

1) การจัดการท่องเที่ยวในระดับท้องถิ่นและระดับภูมิภาค

ควรส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวภายในประเทศอย่างจริงจังก่อนพัฒนาสู่การท่องเที่ยวระหว่างประเทศอย่างค่อยเป็นค่อยไป ทั้งนี้ เพื่อเป็นหลักประกันถึงความสัมพันธ์ที่เหมาะสมระหว่างจำนวนนักท่องเที่ยวกับระบบสาธารณูปโภคที่มีอยู่

2) การมีส่วนร่วมของคนในท้องถิ่น (Local Participation)

ควรส่งเสริมให้ประชาชนในท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการตัดสินใจในโครงการต่างๆ ที่จะมีผลกระทบต่อวิถีชีวิตของคนส่วนใหญ่ในพื้นที่

3) ขอบเขตของการพัฒนาการท่องเที่ยว (Scale of Tourism Development)

ควรพิจารณาอย่างรอบคอบถึงขอบเขตที่เหมาะสมของการพัฒนา โดยให้ความสำคัญกับขีดความสามารถในการรองรับการพัฒนาการท่องเที่ยว (Carrying Capacity) ทั้งนี้ ควรพยายามผลักดันให้การท่องเที่ยวได้รวบรวมเข้าเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาเศรษฐกิจของพื้นที่นั้นๆ

4) การใช้วัสดุและผลผลิตจากท้องถิ่น (Local Product)

ควรสนับสนุนการใช้วัสดุที่หาได้ในท้องถิ่นในการก่อสร้าง ตลอดจนการใช้ประโยชน์จากผลผลิตต่างๆ ของคนในท้องถิ่น ซึ่งจะช่วยลดดุลการค้ากับต่างประเทศได้ทางหนึ่ง และเป็นการเพิ่มรายได้ให้กับคนในท้องถิ่นนั้นๆ ด้วย

5) การกระจายรายได้ (Income Distribution)

การพัฒนาการท่องเที่ยวควรเป็นรูปแบบที่จะนำรายได้เข้าท้องถิ่นนั้นให้มากที่สุด เพื่อประโยชน์ระยะยาวของชุมชน

6) การจ้างเหมา (Employment)

คุณภาพของงานสำหรับคนในท้องถิ่นควรเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งในการจัดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน กล่าวคือ มุ่งส่งเสริมรูปแบบของงานที่มีความน่าสนใจและได้รับผลตอบแทนสูง

อนรุักษ์ ปัญญานูวัฒน์ (2539: 3) กล่าวว่า การจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนเป็นคำศัพท์ของการพัฒนาที่เกิดขึ้นมาด้วยสาเหตุของความกดดันที่เกิดจากความไม่สมดุลระหว่างการเร่งรัดพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการเร่งรัดการลงทุนและใช้วัสดุจากทรัพยากรธรรมชาติอย่างไร้ขอบเขต จึงเป็นผลให้ทรัพยากรธรรมชาติถูกทำลายอย่างรวดเร็ว สภาพสังคมเสื่อมโทรม ช่องว่างระหว่างรายได้ของคนจนกับคนรวยกว้างขึ้น ความอยากจนเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ กับความเปลี่ยนแปลงของสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติ

ภราเดช พยัฆวิเชียร (2539: 4-7) ได้กล่าวถึงการจัดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนว่า จำเป็นต้องมีการพัฒนาทั้งในมิติด้านเศรษฐศาสตร์ สังคม และสิ่งแวดล้อม ควบคู่กันไปโดยตลอด การพัฒนาที่ยั่งยืน โดยทั่วไปนั้นหมายถึง การพัฒนาที่จะใช้ประโยชน์ในปัจจุบัน โดยไม่กระทบกระเทือนผลประโยชน์ที่พึงมีในอนาคต หรือในอีกความหมายหนึ่งคือ การใช้ประโยชน์ในเชิงเศรษฐกิจ จากวัฒนธรรมหรือธรรมชาติ ในระดับที่ทำให้วัฒนธรรมหรือธรรมชาติยังคงสภาพอยู่ได้อย่างถาวร

กล่าวโดยสรุป การจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนจึงเป็นการพัฒนาการพัฒนาการท่องเที่ยวและพัฒนาสิ่งแวดล้อมควบคู่กันไป โดยใช้ประโยชน์จากสิ่งแวดล้อมอย่างถูกต้อง เหมาะสม ด้วยการศึกษา และวางแผนเพื่อส่งเสริมและสร้างสรรค์ให้เกิดประโยชน์แก่ส่วนรวมอย่างคุ้มค่าและยาวนานที่สุด ในขณะเดียวกันต้องอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมให้คงอยู่ หรือเสื่อมสภาพน้อยที่สุด

การจัดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนเพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวและชุมชนในแหล่งท่องเที่ยว โดยปกป้องและรักษาโอกาสให้กับคนรุ่นต่อไปในอนาคต ซึ่งจะนำไปสู่การจัดการทรัพยากรทั้งหมด ที่จะสนองความต้องการด้านเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ในขณะที่จะสามารถธำรงรักษาเนื้อหาทางวัฒนธรรม กระบวนการนิเวศวิทยาที่จำเป็น ความหลากหลายทางชีวภาพ และระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการเกี่ยวพัน และระบบต่างๆ ที่เกี่ยวพันชีวิต พืช สัตว์ และมนุษย์ทั้งหลาย ซึ่งจากกรอบแนวคิดดังกล่าวสามารถเป็นหลักการได้ 5 ข้อ คือ (World Tourism Organization 1998: 21-22)

(1) ทรัพยากรทางธรรมชาติ ทรัพยากรทางประวัติศาสตร์ ทรัพยากรทางวัฒนธรรม และทรัพยากรอื่นๆ ในการท่องเที่ยว จะต้องได้รับการอนุรักษ์ไว้ เพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างต่อเนื่องในอนาคต โดยจะยังสามารถอำนวยประโยชน์ให้แก่สังคมปัจจุบันได้

(2) จะต้องมีการวางแผนและจัดการในการพัฒนาการท่องเที่ยว เพื่อป้องกันมิให้เกิดปัญหาทางสิ่งแวดล้อมและสังคม วัฒนธรรมในพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว

(3) คุณภาพของสิ่งแวดล้อมในแหล่งท่องเที่ยว โดยภาพรวมจะยังคงได้รับการรักษาไว้ได้และปรับปรุงให้ดีขึ้นได้ เมื่อจำเป็นที่จะต้องจัดทำ

(4) จะต้องรักษาระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวเอาไว้ เพื่อให้แหล่งท่องเที่ยวนั้นจะยังคงสามารถรักษาความเป็นที่นิยมอยู่ได้ และสามารถทำการตลาดต่อไปได้

(5) ผลประโยชน์ของการท่องเที่ยวจะต้องแผ่แพร่หรือกระจายไปในทุกภาคส่วนของสังคม

2.4.2 หลักการจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

หลักการพื้นฐานของการจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน มีดังนี้

1) มีการดำเนินการจัดการภายใต้ขีดความสามารถของระบบธรรมชาติ (Carrying Capacity) ในการทดแทน พื้นฟูให้สามารถผลิตและให้บริการต่างที่เกี่ยวข้อง โดยไม่ถดถอย หรือ เสื่อมโทรม ตระหนักถึงการมีส่วนร่วมของคนในชุมชน (Local Participation)

2) ให้มีการกระจายประโยชน์อย่างเป็นธรรมสู่ท้องถิ่น (Equity)

3) ให้ประสบการณ์การนันทนาการที่มีคุณค่าแก่นักท่องเที่ยว (Quality of Experience)

4) ให้ผู้มาเยือนหรือนักท่องเที่ยวได้เรียนรู้และเข้าใจ กับพื้นที่ ทรัพยากร และวิถีชีวิต (Education and Understanding)

5) เน้นการออกแบบกลมกลืนกับสถาปัตยกรรมท้องถิ่น และใช้วัสดุในท้องถิ่น (Local Architecture and Local Material)

6) การผสมผสานการท่องเที่ยวแบบยั่งยืนสู่แผนพัฒนาระดับท้องถิ่น ภูมิภาค และระดับประเทศ (Integration of Sustainable Tourism to Local and National Plans)

7) เน้นข้อมูลพื้นฐานเพื่อเป็นฐานในการตัดสินใจและติดตามตรวจสอบ (Information and Monitoring)

การจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนมีแนวความคิดที่มุ่งเน้นให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวโดยรวม ปรับสภาพการจัดการเพื่อเข้าสู่ยุคใหม่ของกระแสโลกที่เปลี่ยนไป (paradigm shift) ที่เปลี่ยนจากสังคมบริโภคนิยมสู่ยุคสมัยสังคมเป็นใหญ่ (สมัย อาภาภิรมย์ 2538) ขอบเขตของการพัฒนาจึงครอบคลุมทุกองค์ประกอบทุกส่วนของการท่องเที่ยวหรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง คือ การพัฒนาการท่องเที่ยวทั้งหมดต้องมุ่งสู่ความยั่งยืน (สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย 2542) ดังนั้น การพัฒนาที่ยั่งยืนมีลักษณะที่เป็นบูรณาการ (integrated) คือ ทำให้เกิดเป็นองค์รวม (holistic) นั่นคือ องค์ประกอบทั้งหลายที่เกี่ยวข้องจะต้องมาประสานกันครบองค์ และมีลักษณะอีกอย่างหนึ่ง คือ มีดุลยภาพ (balance) หรือพูดอีกนัยหนึ่ง คือ การทำให้กิจกรรมของมนุษย์สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ของธรรมชาติ โดยการปลูกจิตสำนึกด้านสิ่งแวดล้อมให้เกิดขึ้นกับประชาชนทุกคนในประเทศมีสามัญสำนึก เป็นจุดเริ่มต้นของการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีประโยชน์ต่อการท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก

อย่างไรก็ตาม การจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนยังครอบคลุมถึงวัฒนธรรม ประเพณี ความเป็นอยู่ สิ่งแวดล้อมและธรรมชาติในชุมชน การจัดการท่องเที่ยวจึงมีการใช้คำเพื่อบ่งบอกให้เห็นว่า เป็นรูปแบบของการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับธรรมชาติหรือวัฒนธรรมท้องถิ่น เช่น การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยวเพื่อรักษาระบบนิเวศ นิเวศสัญจร เป็นต้น

2.4.3 ประเภทของแหล่งท่องเที่ยว

แหล่งท่องเที่ยวสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้ (มนัส สุวรรณ 2544)

1) การแบ่งแหล่งท่องเที่ยวตามการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย แบ่งเป็น 3 ประเภท คือ

(1) ประเภทธรรมชาติ เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีความสวยงามและเกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ

(2) ประเภทประวัติศาสตร์ โบราณวัตถุ โบราณสถาน และศาสนา เป็นแหล่งท่องเที่ยวหรือสถานที่ท่องเที่ยวที่มีความเกี่ยวข้องในฐานะที่เป็นหลักฐานสำคัญทางประวัติศาสตร์ โบราณคดี และศาสนา

(3) ประเพณีศิลปวัฒนธรรม ประเพณี และกิจกรรม เป็นแหล่งท่องเที่ยว หรือทรัพยากรที่มีคุณค่าทางศิลปะ และขนบธรรมเนียมประเพณีที่บรรพบุรุษได้สร้างสร้างสมและถ่ายทอดเป็นมรดกสืบทอดกันมา

2) การแบ่งแหล่งท่องเที่ยวตามช่วงชั้นโอกาสเชิงนันทนาการ (Recreation Opportunity Spectrum – ROS) เป็นการแบ่งแหล่งท่องเที่ยวบนพื้นฐานและแนวคิดของการวางแผน การจัดการ และการทำวิจัยที่เกี่ยวข้องกับแหล่งท่องเที่ยว หลักการแบ่งลักษณะนี้ใช้ลักษณะทางกายภาพพื้นที่ (physical setting) ลักษณะทางสังคม (social setting) และลักษณะการจัดการพื้นที่ (managerial setting)

2.4.4 รูปแบบของกิจกรรมการท่องเที่ยว

กิจกรรมการท่องเที่ยว ควรเป็นกิจกรรมที่มีผลกระทบน้อยที่สุด หรือเป็นผลกระทบที่สามารถป้องกันหรือแก้ไขได้ กิจกรรมการท่องเที่ยวอาจจำแนกเป็นกิจกรรมที่เน้นการพักผ่อนหย่อนใจ กิจกรรมที่เน้นการแสดงออก และกิจกรรมที่เน้นการศึกษาหาความรู้ กิจกรรมต่างๆ อาจมีความเหลื่อมซ้อนหรือสามารถปฏิบัติรวมกันได้ (McGregor 1996)

2.4.5 ผลกระทบต่อการท่องเที่ยว

การกำหนดตำแหน่งผลิตภัณฑ์ทางการท่องเที่ยว (positioning) หรือจุดเด่นของการท่องเที่ยวในพื้นที่ต่างๆ นับเป็นการสร้างภาพลักษณ์ของผลิตภัณฑ์ทางการท่องเที่ยวในสายตาของนักท่องเที่ยวได้ทางหนึ่ง บางครั้งนิยมใช้การกำหนดตราผลิตภัณฑ์ (branding) เพื่อสร้างการรับรู้และการยอมรับของนักท่องเที่ยวต่อพื้นที่ท่องเที่ยว เช่น กำหนดตามคุณลักษณะเด่นของผลิตภัณฑ์หรือกำหนดให้แตกต่างจากคู่แข่ง โดยเน้นการให้บริการที่แตกต่าง ท่าเลที่ตั้ง การตกแต่งสถานที่ รวมทั้งชื่อเสียงและภาพลักษณ์ของผลิตภัณฑ์ เป็นต้น

2.4.6 การพัฒนาการท่องเที่ยว

การพัฒนาการท่องเที่ยวมีจุดมุ่งหมายการดำเนินงานที่จะให้การท่องเที่ยวเป็นไปในทิศทางที่จะก่อให้เกิดความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว พร้อมทั้งรักษาทรัพยากรให้คงความดึงดูดใจ และพัฒนาให้เกิดการขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ซึ่งอาจแบ่งได้เป็นการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว การพัฒนาบริการการท่องเที่ยวและการส่งเสริมการตลาดการท่องเที่ยว สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย ได้กำหนดวัตถุประสงค์การพัฒนาการท่องเที่ยว เพื่อมุ่งเน้นให้การท่องเที่ยวเป็นฐานทางเศรษฐกิจในส่วนภูมิภาค ที่จะกระตุ้นให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมและพาณิชยกรรมที่ต่อเนื่องเป็นแหล่งสร้างงาน กระจายรายได้ และความเจริญไปสู่ภูมิภาค ในขณะเดียวกัน ก็ได้ให้ความสำคัญกับการอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติ เน้นการพัฒนาทรัพยากรการท่องเที่ยวควบคู่ไปกับการชกแจง แนะนำ และควบคุมพฤติกรรมนักท่องเที่ยวให้ประสานกลมกลืนกัน ทั้งนี้ การพัฒนาการท่องเที่ยวอาจดำเนินการโดยอิสระแบบแก้ปัญหาเฉพาะหน้า แบบมีแผนเฉพาะตัวและแบบมีแผนผสมผสานเชื่อมโยงกันในระดับที่กว้างขึ้นได้ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับขนาดและความสำคัญของแหล่งท่องเที่ยว ปริมาณและรูปแบบการท่องเที่ยว ลักษณะขององค์กรที่รับผิดชอบ และผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อระบบสังคม สิ่งสำคัญที่จะประกันความสำเร็จของการพัฒนาการท่องเที่ยว คือ การประสานสอดคล้องกันในองค์ประกอบของการท่องเที่ยว ความเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ และการกระจายตัวของผลประโยชน์จากการพัฒนาที่เกิดขึ้น สรุปได้ว่า การท่องเที่ยวแบบยั่งยืน หมายถึง กระบวนการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างมีส่วนร่วมของผู้ที่เกี่ยวข้อง การใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างชาญฉลาด รักษาเอกลักษณ์ของธรรมชาติ และวัฒนธรรม ให้เกิดประโยชน์สูงสุดในระยะเวลายาวนานที่สุด โดยคำนึงถึง

ความสามารถของธรรมชาติ ความตระหนักถึงการมีส่วนร่วมของประชาชนและชุมชน ขนบธรรมเนียม ประเพณี และวิถีชีวิต ประชาชนได้รับผลประโยชน์อย่างเสมอภาคเท่าเทียมกัน การท่องเที่ยวแบบยั่งยืนเป็น ระบบที่มีการบริหารจัดการอย่างมีคุณภาพ การบริการการท่องเที่ยว ชุมชนท้องถิ่นมีรายได้เกิดขึ้น ช่วย ยกระดับคุณภาพชีวิตและสังคม และสามารถพึ่งตนเองได้

โดย South Australian Tourism Commission (2007) ได้เสนอแนวคิดเกี่ยวกับหลักการ ท่องเที่ยวแบบยั่งยืน ที่สัมพันธ์กับเศรษฐกิจ สังคม และสภาพแวดล้อม ไว้ 12 ประการ ดังนี้

- 1) การท่องเที่ยวมีส่วนร่วมในการดำรงรักษาสภาพแวดล้อมไว้ให้สมบูรณ์ที่สุด
- 2) การท่องเที่ยวสนับสนุนการอนุรักษ์ธรรมชาติ ในขณะเดียวกันก็ได้รับผลประโยชน์สูงสุดจาก สภาพแวดล้อมเช่นกัน
- 3) สร้างความแตกต่างจากสถานที่ท่องเที่ยวอื่นๆ
- 4) สะท้อนถึงคุณค่าของชุมชน แสดงถึงคุณค่าทางประวัติศาสตร์ของชุมชน
- 5) นักท่องเที่ยวได้รับประสบการณ์ที่แท้จริงจากพื้นที่
- 6) ทำความเข้าใจและกำหนดเป้าหมายทางการตลาด
- 7) เพิ่มพูนประสบการณ์แก่ผู้มาเยือน
- 8) เพิ่มคุณค่าและสร้างรายได้ให้แก่ท้องถิ่น
- 9) สามารถบอกเรื่องราวที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่
- 10) ส่งเสริมความรู้สึกของสถานที่ (sense of place) ผ่านการออกแบบชุมชน
- 12) ให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ และมีส่วนได้ส่วนเสียกับการท่องเที่ยว

หลักการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน มีหลักเกณฑ์ ดังนี้ (เทิดชาย ช่วยบำรุง 2552)

- 1) การมีส่วนร่วมของชุมชน
- 2) ความร่วมมือของกลุ่มต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
- 3) การสร้างโอกาสการจ้างงานที่มีคุณภาพ
- 4) การกระจายผลประโยชน์จากการท่องเที่ยว
- 5) การใช้ทรัพยากรอย่างมีคุณค่าเกิดประโยชน์สูงสุด
- 6) การวางแผนระยะยาว
- 7) ความสมดุลระหว่างวัตถุประสงค์ ด้านเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม สิ่งแวดล้อม
- 8) ความสอดคล้องกันระหว่างแผนการท่องเที่ยวและแผนการพัฒนาด้านต่างๆ
- 9) ความร่วมมือระหว่างผู้กำหนดนโยบายกับผู้ปฏิบัติ
- 10) การประสานความร่วมมือระหว่างแหล่งท่องเที่ยวและผู้ประกอบการ
- 11) การประเมินผลกระทบจากการท่องเที่ยว

- 12) การสร้างหลักเกณฑ์การประเมินผลกระทบ
- 13) การเน้นผลประโยชน์ชุมชน คุณค่าสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติและวัฒนธรรม
- 14) การพัฒนาคน การศึกษาและหลักสูตรต่างๆ
- 15) การเสริมสร้างลักษณะเด่น อัตลักษณ์ของชุมชนและพื้นที่
- 16) การคำนึงถึงขีดความสามารถในการรองรับของทรัพยากร
- 17) การดำรงรักษาทรัพยากรมรดกทางธรรมชาติและวัฒนธรรม และการทำการตลาดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

บทที่ 3

การดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง “โครงการปรับปรุงและพัฒนากฎหมายด้านการบริหารจัดการ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล : กรณีศึกษา พื้นที่เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี” มีวิธีดำเนินการวิจัยเกี่ยวกับ

- การเก็บรวบรวมข้อมูล
- ประชากร และกลุ่มตัวอย่าง
- เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- การวิเคราะห์ข้อมูล
- การอภิปรายผล

3.1 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการดำเนินงานวิจัยนี้จะทำการเก็บรวบรวมข้อมูล จากแหล่งข้อมูลดังต่อไปนี้

3.3.1 จากเอกสารที่เกี่ยวข้องต่างๆ ตามแหล่งข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมข้อมูลซึ่งเป็นบทบัญญัติข้อกฎหมายภายในประเทศของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของการท่องเที่ยวทางทะเล และข้อกฎหมายหรือข้อกำหนดของต่างประเทศรวมถึงมาตรการแนวทางปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยของการท่องเที่ยวทางทะเลเพื่อนำมาวิเคราะห์สภาพกฎหมาย การบังคับใช้ ก่อนนำไปประเมินวิเคราะห์เปรียบเทียบและกำหนดมาตรการหรือข้อกำหนดสำหรับการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวทางทะเลให้เกิดความปลอดภัยและความยั่งยืน

3.3.2 จากการสัมภาษณ์ (Interview) ผู้ให้ข้อมูลหลักต่างๆ โดยเจ้าหน้าที่ที่ผู้ทำวิจัยแต่งตั้งโดยพิจารณาจากคุณวุฒิ ตำแหน่ง ประสบการณ์และภารกิจความรับผิดชอบที่มีส่วนเกี่ยวข้องในด้านการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางทะเล

3.2 ประชากร และกลุ่มตัวอย่าง

3.2.1 ประชากรในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ กฎหมายที่อยู่ในลำดับหลักได้แก่ พระราชบัญญัติหรือกฎหมายแม่และกฎหมายในลำดับรองเช่น กฎกระทรวง ข้อบังคับ ระเบียบ ประกาศ ที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา และบุคคลสำคัญผู้ให้ข้อมูลหลัก ที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยครั้งนี้ เป็นหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการออกกฎหมายและบังคับใช้กฎหมาย

3.2.2 กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางทะเล โดยเลือกจากกฎหมายของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยการท่องเที่ยวทางทะเลและการสอบถามจากบุคคลสำคัญผู้ให้ข้อมูลหลัก ที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยครั้งนี้ เป็นหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการออกกฎหมายและบังคับใช้กฎหมายจำนวน 36 ท่าน โดยแบ่งออกเป็น 10 กลุ่มหลัก ได้แก่

กลุ่มแรก ได้แก่ กลุ่มกรมเจ้าท่า ในฐานะหน่วยงานราชการหลักที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมของเรือ และการเดินเรือ จำนวน 3 ท่าน ประกอบด้วย รองอธิบดี

กรมเจ้าท่า ผู้อำนวยการสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ ผู้อำนวยการเจ้าท่าภูมิภาคที่ 6 สาขา พัทยา

กลุ่มสอง ได้แก่ กลุ่มเมืองพัทยา ในฐานะหน่วยราชการท้องถิ่นเจ้าของพื้นที่ จำนวน 1 ท่าน คือ นายกเมืองพัทยา

กลุ่มสาม ได้แก่ กลุ่มท่องเที่ยว ในฐานะหน่วยราชการสนับสนุนที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบ เกี่ยวกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ จำนวน 1 ท่าน คือ ผู้อำนวยการสำนักงานท่องเที่ยวภูมิภาคเมืองพัทยา

กลุ่มสี่ ได้แก่ กลุ่มสิ่งแวดล้อม ในฐานะหน่วยราชการสนับสนุนที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบ เกี่ยวกับการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ จำนวน 1 ท่าน คือ ผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดชลบุรี

กลุ่มที่ห้า ได้แก่ กลุ่มหน่วยงานด้านการท่องเที่ยวพัทยา จำนวน 1 ท่าน คือ รองผู้อำนวยการ การท่องเที่ยวเมืองพัทยา

กลุ่มที่หก ได้แก่ กลุ่มผู้ประกอบการเรือลากرمและสปีดโบ๊ท จำนวน 10 ท่าน

กลุ่มที่เจ็ด ได้แก่ กลุ่มผู้ประกอบการเรือ 2 ชั้น และเรือร้านอาหาร จำนวน 5 ท่าน

กลุ่มที่แปด ได้แก่ กลุ่มชมรมเรือท่องเที่ยวเมืองพัทยา จำนวน 10 ท่าน

กลุ่มที่เก้า ได้แก่ กลุ่มหน่วยงานด้านป้องกันจังหวัดเมืองพัทยา จำนวน 1 ท่าน คือ ป้องกัน จังหวัดเมืองพัทยา

กลุ่มที่สิบ ได้แก่ กลุ่มสมาคมธุรกิจและการท่องเที่ยวเมืองพัทยา จำนวน 3 ท่าน

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลวิจัยเพื่อให้ได้ข้อมูลที่หลากหลาย คณะวิจัยได้ดำเนินการ วิจัยด้วยวิธีการดังนี้

3.3.1 การวิจัยเอกสาร (Documentary Research) โดยใช้เอกสารชั้นต้น (Primary Document) เป็นข้อมูลดิบที่ยังไม่ผ่านการวิเคราะห์และสังเคราะห์ เช่น เอกสารตำราทางกฎหมายและ กฎหมายระเบียบต่างๆ อินเทอร์เน็ต เป็นต้น เพื่อศึกษาเกี่ยวกับแนวคิดและทฤษฎีด้านกฎหมาย และ การศึกษาจากเอกสารชั้นรอง (Secondary Document) ที่ผ่านการวิเคราะห์แล้วระดับหนึ่ง เพื่อช่วยให้ให้ การวิเคราะห์งานวิจัยสมบูรณ์ยิ่งขึ้น เช่น บทความทางวิชาการ วิทยานิพนธ์ เอกสาร งานวิจัยต่าง ๆ ที่ เกี่ยวข้อง เช่น ยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางน้ำ แนวคิดเรื่องการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน แนวคิดและ ทฤษฎีเกี่ยวกับละเมิด แนวทางด้านการเยียวยาและชดเชยความเสียหาย เป็นต้น ในการนำมาใช้เป็นพื้นฐาน เบื้องต้น ในการออกแบบกฎหมาย

3.3.2 การสัมภาษณ์ มีลักษณะการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structure Interview) โดยอาศัยแนวสัมภาษณ์ (Interview Guide) เป็นเครื่องมือในการสัมภาษณ์ ในรูปแบบของการสัมภาษณ์ รายบุคคล จะใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Dept Interviews) โดยอาศัยบุคคลสำคัญผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key-Informants) ที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยครั้งนี้ เป็นหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการออกกฎหมายและ บังคับใช้กฎหมายจำนวน 36 ท่าน เป็นการสัมภาษณ์แบบไม่เป็นทางการหรือไม่เป็นโครงสร้าง (Informal or Unstructured Interviews) คำถามวิจัยประกอบการจัดบันทึกการสัมภาษณ์ มีการจัดพิมพ์ ข้อมูล แล้วส่งให้ตรวจทาน ยืนยันความถูกต้องของข้อมูล แล้วจึงนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์และสังเคราะห์ เนื้อหา (content analysis and synthesis) ดังต่อไปนี้ เป็นแนวการสัมภาษณ์

ส่วนที่ 1 กฎหมายด้านการบริหารจัดการ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล

ส่วนที่ 2 สาเหตุของปัญหาของกฎหมายด้านการบริหารจัดการ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล

ส่วนที่ 3 แนวทางในการแก้ไขปัญหากฎหมายด้านการบริหารจัดการเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ เพื่อให้การปรับปรุง และพัฒนากฎหมายด้านการบริหารจัดการ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล

คณะวิจัยจะดำเนินการศึกษาวิจัยโดยใช้วิธีการวิจัยเอกสาร (Documentary research) เป็นหลัก โดยผู้วิจัยใช้วิธีรวบรวมและทบทวนข้อมูลเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์สภาพปัญหาเกี่ยวกับกฎหมาย กฎ ระเบียบด้านความปลอดภัย การท่องเที่ยวทางทะเล และผลกระทบที่เกิดขึ้นกับอุบัติเหตุทางทะเล รวมทั้งการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) ของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในเรื่องเรือโดนกัน จุดเสี่ยงภัยต่อการท่องเที่ยวทางทะเล

2) เพื่อศึกษาเปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายภายในประเทศ และต่างประเทศ กลไกทางกฎหมายต่าง ๆ ในส่วนที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางทะเล การช่วยเหลือเยียวยาในการเกิดอุบัติเหตุทางทะเล การส่งเสริมการท่องเที่ยว พร้อมทั้งศึกษาถึงข้อดี ข้อด้อยของกฎหมาย กฎ ระเบียบ และวิธีปฏิบัติดังกล่าว เพื่อวิเคราะห์ถึงความซ้ำซ้อนในอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการนำกฎหมายมาบังคับใช้

3) เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะในการดำเนินการปรับปรุงแก้ไขพัฒนากฎหมาย กฎ ระเบียบ และวิธีปฏิบัติของประเทศไทยให้ครอบคลุมและมีความเหมาะสมสำหรับการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวทางทะเล

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการดำเนินงานวิจัยในเรื่องที่เกี่ยวกับการพัฒนาและปรับปรุงรวมถึงข้อเสนอแนะมาตรการในการศึกษาวิจัยเพื่อให้ผลการวิจัยที่เกิดประโยชน์อันนำไปสู่การนำไปใช้งานได้อย่างเป็นรูปธรรม นักวิจัยได้กำหนดแนวทางในการดำเนินการวิจัย ดังนี้

- การศึกษาและวิเคราะห์สภาพปัญหาเกี่ยวกับกฎหมาย กฎ ระเบียบด้านความปลอดภัย การท่องเที่ยวทางทะเล และผลกระทบที่เกิดขึ้นกับอุบัติเหตุทางทะเล รวมทั้งการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) ของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในเรื่องเรือโดนกันจุดเสี่ยงภัยต่อการท่องเที่ยวทางทะเล

- ศึกษาเปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายภายในประเทศ และต่างประเทศ กลไกทางกฎหมายต่าง ๆ ในส่วนที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางทะเล การช่วยเหลือเยียวยาในการเกิดอุบัติเหตุทางทะเล การส่งเสริมการท่องเที่ยว

- ศึกษาวิเคราะห์ถึงข้อดี ข้อด้อยของกฎหมาย กฎ ระเบียบ และวิธีปฏิบัติดังกล่าว เพื่อวิเคราะห์ถึงความซ้ำซ้อนในอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการนำกฎหมายมาบังคับใช้

- จัดทำข้อเสนอแนะในการดำเนินการปรับปรุงแก้ไขพัฒนากฎหมาย กฎ ระเบียบ และวิธีปฏิบัติของประเทศไทยให้ครอบคลุมและมีความเหมาะสมสำหรับการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวทางทะเล ในรูปแบบของการวิจัยเชิงคุณภาพ

3.4.1 ศึกษาและวิเคราะห์สภาพปัญหาเกี่ยวกับกฎหมาย กฎ ระเบียบด้านความปลอดภัย การท่องเที่ยวทางทะเล และผลกระทบที่เกิดขึ้นกับอุบัติเหตุทางทะเล

ขั้นตอนการดำเนินงานในส่วนของการศึกษากฎหมาย กฎ ระเบียบ โดยศึกษาวิจัยกฎหมายต่างๆ ของประเทศไทย ในระดับบทบัญญัติของกฎหมายหลักหรือกฎหมายแม่ นักวิจัยจะดำเนินการเก็บรวบรวมกฎหมาย กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยและนำมาวิเคราะห์ในเรื่องของสภาพของกฎหมายที่มีอยู่ การบังคับใช้ โดยนักวิจัยจะได้ดำเนินการพิจารณาเก็บรวบรวมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องซึ่งเป็นกฎหมายในลำดับหลักหรือกฎหมายแม่ และกฎหมายในลำดับรองหรืออนุบัญญัติที่ออกตามกฎหมายหลักหรือกฎหมายแม่ เช่น

- กฎหมายของกรมเจ้าท่า ได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 พระราชบัญญัติเรือไทย พระพุทธศักราช 2481 พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ระเบียบกรมเจ้าท่าว่าด้วยการรายงานอุบัติเหตุทางน้ำของหน่วยงานต่าง ๆ ในกรมเจ้าท่า พ.ศ. 2544

- กฎหมายของกระทรวงมหาดไทย ได้แก่ พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550

- กฎหมายของเทศบาลเมืองพัทยา พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการเมืองพัทยา พ.ศ. 2542 เทศบัญญัติเมืองพัทยา

- กฎหมายของกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2553

- รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเลด้วย และการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) ของหน่วยงานต่างๆ ได้แก่ พระราชบัญญัติศุลกากร พระพุทธศักราช 2469 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้นักวิจัยจะดำเนินการรวบรวมและศึกษากฎหมาย ระเบียบปฏิบัติของต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยในทะเล ได้แก่ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, UNCLOS) อนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization, IMO) รวมถึงอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ออกภายใต้องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ เช่น อนุสัญญาความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (Safety of Life at Sea, SOLAS 1976 and amended) เป็นต้น และหลักสากลเกี่ยวกับความปลอดภัยของหน่วยงานที่เป็นที่ยอมรับของสากล เช่น Classification Societies ในเรื่องของหลักเกณฑ์และมาตรฐานความปลอดภัยทางทะเล

โดยการศึกษาวิจัยโครงการย่อยที่ 3 โครงการปรับปรุงและพัฒนากฎหมายด้านการบริหารจัดการเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล: กรณีศึกษา พื้นที่เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี จะนำเอาข้อมูลที่ได้จากโครงการย่อยที่ 1 การวิเคราะห์ความเสี่ยงเพื่อกำหนดมาตรการความปลอดภัยการท่องเที่ยวทางน้ำเมืองพัทยา ในรายละเอียดผลของแบบสอบถาม และข้อมูลที่ได้จากโครงการย่อยที่ 2 การวิเคราะห์โครงสร้างเรือ

เร็วเพื่อลดความเสียหายจากอุบัติเหตุเรือโดนกัน มาวิเคราะห์เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการนำเสนอปรับปรุงพัฒนา กฎหมาย

3.4.2 เปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายภายในประเทศ และต่างประเทศ กลไกทางกฎหมายต่าง ๆ ในส่วนที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางทะเล การช่วยเหลือเยียวยา ในการเกิดอุบัติเหตุทางทะเล การส่งเสริมการท่องเที่ยว

นักวิจัยนำข้อมูลที่ได้ทำการรวบรวมซึ่งเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย และทำการศึกษา รายละเอียดข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวกับด้านความปลอดภัยทางทะเลจากนั้นนำข้อมูลที่ได้มาทำการ วิเคราะห์โดยการเปรียบเทียบข้อกำหนดทางกฎหมาย กลไกทางกฎหมายต่าง ๆ ในส่วนที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางทะเล การช่วยเหลือเยียวยาในการเกิดอุบัติเหตุทางทะเล การส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยวิเคราะห์เปรียบเทียบจากกฎหมายภายในประเทศ และกฎหมายของต่างประเทศ ในรูปแบบของตารางเปรียบเทียบวิเคราะห์ เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลสำหรับการสรุปข้อดี ข้อด้อยของกฎหมาย กฎ ระเบียบ และวิธีปฏิบัติดังกล่าว สำหรับนำมาใช้ในการตัดสินใจดำเนินการจัดทำข้อเสนอแนะของงานวิจัย

3.4.3 ศึกษาวิเคราะห์ สภาพปัญหา ความเสี่ยงและมาตรการบริหารจัดการความปลอดภัย เพื่อนำไปสู่การออกกฎหมายมารองรับสำหรับการบังคับใช้

ดำเนินการศึกษาวิเคราะห์ถึงข้อดี ข้อด้อยของกฎหมาย กฎ ระเบียบ และวิธีปฏิบัติดังกล่าว นำมาวิเคราะห์ถึงความซ้ำซ้อนในอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการนำกฎหมายมา บังคับใช้ เพื่อให้ได้มาถึงรูปแบบของการปรับปรุงแก้ไขในการพัฒนากฎหมาย กฎ ระเบียบ และวิธีปฏิบัติของ ประเทศไทย

รวมถึงจัดทำแบบสัมภาษณ์เชิงลึก สำหรับภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ รองอธิบดีกรมเจ้าท่า ผู้อำนวยการสำนักงานความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 6 สาขาพัทยา นายก เมืองพัทยา ผู้อำนวยการสำนักงานท่องเที่ยวเมืองพัทยา ผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมจังหวัดชลบุรี เพื่อนำไปใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัย สภาพปัญหาของ กฎหมายที่มีอยู่รวมถึงการบังคับใช้ของกฎหมาย รวมถึงข้อเสนอแนะเพื่อใช้ประกอบในการปรับปรุงแก้ไข กฎหมาย กฎ และระเบียบต่างๆให้มีประสิทธิภาพอย่างยิ่ง

3.4.4 จัดทำข้อเสนอแนะในการดำเนินการปรับปรุงแก้ไขพัฒนากฎหมาย กฎ ระเบียบ และ วิธีปฏิบัติของประเทศไทยให้ครอบคลุมและมีความเหมาะสมสำหรับการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยว ทางทะเล ในรูปแบบของการวิจัยเชิงคุณภาพ

นักวิจัยจะนำผลที่ได้จากการรวบรวม ศึกษา วิเคราะห์ เปรียบเทียบ ข้อดี ข้อเสีย ของกฎหมายที่ได้ทำ การรวบรวมของงานวิจัยทั้งหมด และนำมาจัดทำข้อเสนอแนะสำหรับการดำเนินการแก้ไขปรับปรุงพัฒนา กฎหมาย กฎ ระเบียบ และวิธีปฏิบัติของประเทศไทยให้ครอบคลุมและมีความเหมาะสมสำหรับการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวทางทะเล ในรูปแบบของการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยการนำเสนอรูปแบบของร่าง กฎหมาย กฎ และระเบียบต่างๆ ที่จะดำเนินการปรับปรุงแก้ไข รวมถึงข้อเสนอแนะในเชิงนโยบาย เชิงนำไป ปฏิบัติ และเชิงศึกษาวิจัยต่อไป

3.5 การอภิปรายผลที่ได้จากการศึกษา

ในการอภิปรายผลที่ได้จากการศึกษาผู้วิจัยใช้การสัมภาษณ์มีลักษณะการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structure Interview) โดยอาศัยแนวสัมภาษณ์ (Interview Guide) เป็นเครื่องมือในการสัมภาษณ์ ในรูปแบบของการสัมภาษณ์รายบุคคล จะใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interviews) โดยอาศัยบุคคลสำคัญผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key-Informants) ที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยครั้งนี้เป็นหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการออกกฎหมายและบังคับใช้กฎหมายจำนวน 36 ท่าน แบ่งเป็น 10 กลุ่มหลัก โดยในขั้นตอนนี้ผู้วิจัยจะนำเอาผลจากการสัมภาษณ์จากผู้ที่เกี่ยวข้องมาทำการวิเคราะห์และสังเคราะห์ประกอบกับความเห็นต่อมาตรการอันเป็นผลจากการสำรวจกลุ่มเป้าหมาย เพื่อนำมาเป็นผลอภิปรายเรื่องของมาตรการวิเคราะห์ปัญหา สภาพความเสี่ยงและมาตรการบริหารจัดการความปลอดภัยของการท่องเที่ยวทางทะเลเพื่อนำมาจัดทำเป็นบทสรุปของข้อเสนอมาตรการควบคุมความเสี่ยงรวมทั้งแนวทางการบริหารจัดการท่องเที่ยวทางทะเลในพื้นที่พหุวิทยาและการออกกฎหมายมารองรับกับมาตรการต่างๆ

บทที่ 4

ผลการศึกษาวิจัย

จากการศึกษาวิจัยเรื่อง “โครงการปรับปรุงและพัฒนากฎหมายด้านการบริหารจัดการ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล : กรณีศึกษา พื้นที่เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี” สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเด็นหลัก เกี่ยวกับกฎหมายและระเบียบปฏิบัติของต่างประเทศ และกฎหมายและระเบียบปฏิบัติภายในประเทศ เพื่อศึกษาและวิเคราะห์มาตรการทางกฎหมาย กลไกทางกฎหมาย เปรียบเทียบกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และตลอดจนวิธีปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยของการท่องเที่ยวทางทะเล ดังนี้

4.1 ผลการศึกษาและวิเคราะห์สภาพปัญหาเกี่ยวกับกฎหมาย กฎ ระเบียบด้านความปลอดภัย การท่องเที่ยวทางทะเลและผลกระทบที่เกิดขึ้นกับอุบัติเหตุทางทะเลกฎหมายและระเบียบปฏิบัติภายในประเทศ

การวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการศึกษาวิจัยกฎหมายและระเบียบปฏิบัติภายในประเทศ ในเรื่องกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและการท่องเที่ยวทางน้ำ และการเยียวยาและการช่วยเหลือหลังจากอุบัติเหตุทางน้ำ ทั้งในระดับกฎหมายแม่ที่เป็นพระราชบัญญัติประกอบด้วย พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550 พระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469 พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการเมืองพัทยา พ.ศ. 2542 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัตินโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ.2551 พระราชบัญญัติส่งเสริมการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พ.ศ. 2558 เทศบัญญัติเมืองพัทยา พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงกฎหมายในลำดับรองหรืออนุบัญญัติที่ออกตามกฎหมายแม่ประกอบด้วย กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2553 ระเบียบกรมเจ้าท่าว่าด้วยการรายงานอุบัติเหตุทางน้ำของหน่วยงานต่าง ๆ ในกรมเจ้าท่า พ.ศ. 2544 และคำสั่งกรมเจ้าท่า ที่ 594/2556 ลงวันที่ 16 กรกฎาคม 2556 เรื่อง มอบหมายอำนาจ “เจ้าท่า” ตามกฎหมายการเดินเรือในน่านน้ำไทย ซึ่งคณะผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางทะเลของหน่วยงานต่างๆโดยนำมาวิเคราะห์สาระสำคัญและอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบัน

ชื่อกฎหมาย	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	สาระสำคัญ
พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456	กรมเจ้าท่า	ความปลอดภัยในการเดินเรือเช่น ใบอนุญาตใช้เรือ เขตจอดเรือ ผู้ควบคุมเรือฝ่ายเดินเรือ และฝ่ายช่างกล

ชื่อกฎหมาย	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	สาระสำคัญ
พระราชนิบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481	กรมเจ้าท่า	คนประจำเรือสำหรับเรือที่ทำการค้าในน่านน้ำไทย
พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522	กรมเจ้าท่า	ความปลอดภัยในการเดินเรือโคมไฟสัญญาณ
พระราชบัญญัติและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ.2550	กรมการปกครอง	ดูแลอันตรายแก่ชีวิต ร่างกายของประชาชนหรือความเสียหายแก่ทรัพย์สินของประชาชน หรือของรัฐในเรื่องของสาธารณภัย
พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2456	กรมศุลกากร	การนำอุปกรณ์ เครื่องเล่นกิจกรรมทางน้ำเข้ามาโดยไม่ถูกกฎหมาย
พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการเมืองพัทยา พ.ศ. 2542 และเทศบัญญัติเมืองพัทยา	เมืองพัทยา	การกำหนดขอบเขตการปกครองเมืองพัทยา และการบริหารจัดการในพื้นที่
พระราชนิบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535	คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย	มีกองทุนผู้ประสบภัยจากรถ เป็นค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ
พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกและอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	กรมการขนส่งทางบก,กรมการขนส่งทางอากาศ	การกำหนดประเภทรถยนต์มาตรฐาน และการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ และหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการควบคุมอากาศยานในการขึ้น-ลง ในเขตท่าอากาศยาน
พระราชบัญญัตินโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ.2551	กรมการท่องเที่ยว	การเยียวยาให้กับนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติเมื่อประสบอุบัติเหตุทางน้ำ
พระราชบัญญัติส่งเสริมการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พ.ศ. 2558	กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง	การกำหนดให้มีคณะกรรมการนโยบายและแผนการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลแห่งชาติ การให้ความช่วยเหลือชุมชนชายฝั่ง มาตรา คุ้มครองพื้นที่ทรัพยากรธรรมชาติ ป่าชายเลน คุ้มครองพื้นที่ผลกระทบต่อความ

ชื่อกฎหมาย	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	สาระสำคัญ
		เสียหายอย่างร้ายแรง การป้องกัน และดำเนินการกับผู้ บุกรุก
กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ	กรมเจ้าท่า	การกำหนดมาตรฐานเรือ ประเภท เรือ ให้มีมาตรฐานและความ ปลอดภัย
ประกาศกระทรวง ทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2553	กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม	การบริหารจัดการ เพื่อส่งเสริม การท่องเที่ยวทางทะเล ของพื้นที่ เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี
ระเบียบกรมเจ้าท่า ว่าด้วยการ รายงานอุบัติเหตุทางน้ำของ หน่วยงานต่าง ๆ ในกรมเจ้าท่า พ.ศ. 2544	กรมเจ้าท่า	วิธีการรายงานของเจ้าหน้าที่ ในเรื่องของอุบัติเหตุทางน้ำ
คำสั่งกรมเจ้าท่า ที่ 594/2556	กรมเจ้าท่า	การมอบหมายอำนาจ “เจ้าท่า” ตามกฎหมายการเดินเรือใน น่านน้ำไทย

จากผลการศึกษาของโครงการย่อยที่ 1 ในบทที่ 4 หัวข้อ 4.2 เรื่องความเสี่ยงด้านความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางทะเล โดยประเมินอันตรายที่เกี่ยวข้องกับ ด้านท่าเรือ ด้านการจัดการ และด้านมนุษย์ ที่อาจก่อให้เกิดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ความเสียหายต่อทรัพย์สิน โดยคำนึงถึงความรุนแรงและโอกาสที่จะเกิดของอันตรายและนำข้อมูลการประเมินระดับความเสี่ยงของอันตรายจากสภาพปัญหาต่างๆ ที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางทะเล ทั้งด้านท่าเรือ ด้านเรือ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน และด้านมนุษย์ แต่ละประเด็นในระดับต่างๆ กัน โดยมีประเด็นที่มีระดับความเสี่ยงสูงสุด 10 ลำดับแรกที่สามารถเกิดขึ้นได้ในการท่องเที่ยวทางทะเล และความเห็นเกี่ยวกับมาตรการในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางทะเลในระดับการตอบสนองต่างๆ กัน โดยมีมาตรการที่มีลำดับการตอบสนองรวดเร็ว 10 ลำดับแรก พบว่า

กรณีนักท่องเที่ยวชาวไทยมีความเห็นเกี่ยวกับระดับความเสี่ยงจากสภาพปัญหาต่างๆ ที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางทะเล ทั้งด้านท่าเรือ ด้านการจัดการ และด้านมนุษย์ แต่ละประเด็นในระดับต่างๆ กัน โดยมีประเด็นที่มีระดับความเสี่ยงสูงสุด 10 ลำดับแรก คือ (1) เรือบรรทุกจำนวนคนโดยสารเกินกว่าที่ได้รับอนุญาต (2) เรือโดยสารเดินตัดหน้าเรืออื่นในระยะกระชั้นชิด (3) เจ้าของเรือไม่บำรุงรักษาเรือ (4) อุปกรณ์ชูชีพบนเรือ เช่น เสื้อชูชีพชำรุด ใช้งานไม่ได้ (5) เรือโดยสารชนเข้ากับเรืออื่นๆ (6) คนประจำเรือ

ไม่เพียงพอในการปฏิบัติงาน (7) โกดไม่ปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัย เช่น ยอมให้เรือบรรทุกนักท่องเที่ยวเกินกำหนด (8) อุปกรณ์ดับเพลิงบนเรือขัดข้องและใช้การไม่ได้ (9) ผู้ควบคุมเรือไม่ตรวจสอบข้อมูลสภาพอากาศก่อนออกเดินทาง และ (10) คนประจำเรือไม่เข้าใจวิธีการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัย โดยพบว่า เป็นความเสี่ยงด้านการจัดการจำนวน 7 รายการ และเป็นความเสี่ยงด้านมนุษย์จำนวน 3 รายการ

กรณีนักท่องเที่ยวชาวไทยมีความเห็นเกี่ยวกับมาตรการในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางทะเลใน ระดับการตอบสนองต่างๆ กัน โดยมีมาตรการที่มีลำดับการตอบสนองรวดเร็ว 10 ลำดับแรก คือ (1) ให้ผู้โดยสารสวมใส่เสื้อชูชีพตลอดเวลาที่เดินทางโดยสารเรือ (2) ให้รางวัลยกย่องชมเชยแก่เรือที่ไม่เกิดอุบัติเหตุ และคนประจำเรือดีเด่น (3) ให้ติดตั้งอุปกรณ์ติดตามเรือซึ่งสามารถตรวจสอบตำแหน่งและความเร็วเรือได้ (4) ตรวจตรา ปราบปรามและการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด (5) กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับท่าเรือโดยสาร (6) กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับเรือโดยสารท่องเที่ยว (7) ให้มีการตรวจสอบเสฟติดสำหรับคนประจำเรืออย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง (8) ตั้งศูนย์ควบคุมการจราจร (Vessel Traffic Control Center) (9) ให้ข้อมูลแนะนำวิธีปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยแก่คนโดยสาร เช่น วิดีโอ แผ่นพับ และ (10) รณรงค์ (campaign) และการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางน้ำ

กรณีของนักท่องเที่ยวต่างชาติมีความเห็นเกี่ยวกับระดับความเสี่ยงจากสภาพปัญหาต่างๆ ที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางทะเล ทั้งด้านท่าเรือ ด้านการจัดการ และด้านมนุษย์ แต่ละประเด็นในระดับต่างๆ กัน โดยมีประเด็นที่มีระดับความเสี่ยงสูงสุด 10 ลำดับแรก คือ (1) ผู้ควบคุมเรือเมาสุรา ยาเสพติด (2) ผู้ควบคุมเรือไม่เทียบเรือให้แนบติดกับท่าเรือ (3) เรือโดยสารใช้ความเร็วสูงจนไม่ปลอดภัย (4) ผู้ควบคุมเรือไม่มีความรู้ความสามารถในการเดินเรือ (5) ท่าเรือโดยสารถูกวางระเบิด (6) ผู้ควบคุมเรือไม่ตรวจสอบข้อมูลสภาพอากาศก่อนออกเดินทาง (7) เรือโดยสารชนเข้ากับหินใต้น้ำหรือวัตถุลอยน้ำ (8) อุปกรณ์ชูชีพบนเรือ เช่น เสื้อชูชีพชำรุด ใช้งานไม่ได้ (9) เรือจอดในพื้นที่ห้ามจอด และ (10) เรือบรรทุกจำนวนคนโดยสารเกินกว่าที่ได้รับอนุญาตโดยพบว่า เป็นความเสี่ยงด้านมนุษย์จำนวน 7 รายการ และเป็นความเสี่ยงด้านการจัดการจำนวน 3 รายการ

กรณีของนักท่องเที่ยวต่างชาติมีความเห็นเกี่ยวกับมาตรการในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางทะเลใน ระดับการตอบสนองต่างๆ กัน โดยมีมาตรการที่มีลำดับการตอบสนองรวดเร็ว 10 ลำดับแรก คือ (1) ให้รางวัลยกย่องชมเชยแก่เรือที่ไม่เกิดอุบัติเหตุ และคนประจำเรือดีเด่น (2) ให้ผู้โดยสารสวมใส่เสื้อชูชีพตลอดเวลาที่เดินทางโดยสารเรือ (3) ให้มีการตรวจสอบเสฟติดสำหรับคนประจำเรืออย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง (4) รณรงค์ (Campaign) และการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางน้ำ (5) ให้ข้อมูลแนะนำวิธีปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยแก่คนโดยสาร เช่น วิดีโอ แผ่นพับ (6) กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับท่าเรือโดยสาร (7) กำหนดอายุและประสบการณ์ขั้นต่ำสำหรับคนประจำเรือที่ทำงานในเรือโดยสารสาธารณะเช่น ผู้ควบคุมเรืออายุไม่น้อยกว่า 25 ปี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า 3 ปี คนประจำเรืออายุไม่น้อยกว่า 18 ปี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า 1 ปี (8) กำหนดพื้นที่กิจกรรมทางน้ำ (Zoning) ให้ชัดเจน เช่น พื้นที่สำหรับว่ายน้ำเขตควบคุมการเดินเรือเจ็ตสกี พื้นที่สำหรับกิจกรรมเล่นร่มและ banana boat พื้นที่สำหรับดำน้ำ พื้นที่สำหรับภัตตาคารและบริการอาหารพื้นที่สำหรับเรือบรรทุกทุกคนโดยสาร พื้นที่จอดเรือ (9) กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับเรือโดยสารท่องเที่ยว และ (10) ตั้งศูนย์ควบคุมการจราจร (Vessel Traffic Control Center)

กรณีของผู้ประกอบการมีความเห็นเกี่ยวกับระดับความเสี่ยงจากสภาพปัญหาต่างๆ ที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางทะเล ทั้งด้านท่าเรือ ด้านการจัดการ และด้านมนุษย์ แต่ละประเด็นในระดับต่างๆ กัน โดยมีประเด็นที่มีระดับความเสี่ยงสูงสุด 10 ลำดับแรก คือ (1) ใบจักรเรือฟิรนักท่องเที่ยวนักท่องเที่ยว (2) ไม่มีทุนแบ่งเขตว่ายน้ำ

น้ำ (3) เรือจอดในพื้นที่ห้ามจอด (4) เรือโดยสารใช้ความเร็วสูงจนไม่ปลอดภัย (5) เรือเดินทางเข้าไปในพื้นที่วายน้ำ (6) ผู้ควบคุมเรือไม่มีความรู้ความสามารถในการเดินเรือ (7) คนประจำเรือไม่เข้าใจขั้นตอนความปลอดภัยในกรณีฉุกเฉินเช่น อพยพคนโดยสาร (8) เรือโดยสารเสียความทรงตัวเกี่ยวเนื่องจากไปเกี่ยวเข้ากับทุ่นผูกสมอเรือลำอื่น (9) ผู้ควบคุมเรือเมาสุรา ยาเสพติด และ (10) เรือโดยสารชนเข้ากับเรืออื่นๆ โดยพบว่า เป็นความเสี่ยงด้านการจัดการจำนวน 1 รายการ และ เป็นความเสี่ยงด้านมนุษย์จำนวน 9 รายการ

กรณีของผู้ประกอบการมีความเห็นเกี่ยวกับมาตรการในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางทะเลในระดับการตอบสนองต่างๆ กัน โดยมีมาตรการที่มีลำดับการตอบสนองรวดเร็ว 10 ลำดับแรก คือ (1) กำหนดพื้นที่กิจกรรมทางน้ำ (zoning) ให้ชัดเจน เช่น พื้นที่สำหรับวายน้ำเขตควบคุมการเดินเรือเจ็ดสีกี พื้นที่สำหรับกิจกรรมเล่นร่มและbanana boat พื้นที่สำหรับดำน้ำ พื้นที่สำหรับภัตตาคารและบริการอาหารพื้นที่สำหรับเรือบรรทุกคนโดยสาร พื้นที่จอดเรือ (2) ให้มีป้ายหรือสัญลักษณ์เพื่อห้ามเรือออกจากท่าเรือในสภาพอากาศเลวร้าย (3) ให้ติดตั้งอุปกรณ์ติดตามเรือซึ่งสามารถตรวจสอบตำแหน่งและความเร็วเรือได้ (4) ให้มีการตรวจสอบสารเสพติดสำหรับคนประจำเรืออย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง (5) ให้ข้อมูลแนะนำวิธีปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยแก่คนโดยสาร เช่น วีดีโอ แผ่นพับ (6) กำหนดเขตควบคุมความเร็วของเรือและวางทุ่นเครื่องหมายจำกัดความเร็วเรือ (speed limit) (7) กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับเรือโดยสารท่องเที่ยว (8) ให้ผู้โดยสารสวมใส่เสื้อชูชีพตลอดเวลาที่เดินทางโดยสารเรือ (9) กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับท่าเรือโดยสาร และ (10) ตรวจตรา ปรามปรามและการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด

กรณีของเจ้าหน้าที่ที่มีความเห็นเกี่ยวกับระดับความเสี่ยงจากสภาพปัญหาต่างๆ ที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางทะเล ทั้งด้านท่าเรือ ด้านการจัดการ และด้านมนุษย์ แต่ละประเด็นในระดับต่างๆ กัน โดยมีประเด็นที่มีระดับความเสี่ยงสูงสุด 10 ลำดับแรก คือ (1) คนประจำเรือไม่เข้าใจขั้นตอนความปลอดภัยในกรณีฉุกเฉินเช่น อพยพคนโดยสาร (2) เรือจอดในพื้นที่ห้ามจอด (3) คนประจำเรือไม่เพียงพอในการปฏิบัติงาน (4) เรือโดยสารชนเข้ากับเรืออื่นๆ (5) คนประจำเรือไม่เข้าใจวิธีการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัย (6) เรือโดยสารใช้ความเร็วสูงจนไม่ปลอดภัย (7) เรือบรรทุกจำนวนคนโดยสารเกินกว่าที่ได้รับอนุญาต (8) อุปกรณ์ชูชีพบนเรือ เช่น เสื้อชูชีพขาด ใช้งานไม่ได้ (9) ผู้ควบคุมเรือเมาสุรา ยาเสพติด และ (10) เรือเดินทางเข้าไปในพื้นที่วายน้ำโดยพบว่า เป็นความเสี่ยงด้านมนุษย์จำนวน 7 รายการ และ เป็นความเสี่ยงด้านการจัดการจำนวน 3 รายการ

กรณีของเจ้าหน้าที่ที่มีความเห็นเกี่ยวกับมาตรการในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางทะเลในระดับการตอบสนองต่างๆ กัน โดยมีมาตรการที่มีลำดับการตอบสนองรวดเร็ว 10 ลำดับแรก คือ (1) ให้มีการตรวจสอบสารเสพติดสำหรับคนประจำเรืออย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง (2) กำหนดเขตควบคุมความเร็วของเรือและวางทุ่นเครื่องหมายจำกัดความเร็วเรือ (speed limit) (3) ให้ข้อมูลแนะนำวิธีปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยแก่คนโดยสาร เช่น วีดีโอ แผ่นพับ (4) ให้ผู้โดยสารสวมใส่เสื้อชูชีพตลอดเวลาที่เดินทางโดยสารเรือ (5) กำหนดเส้นแบ่งการจราจรและเส้นทางเดินเรือ (sea lane) (6) กำหนดพื้นที่กิจกรรมทางน้ำ (zoning) ให้ชัดเจน เช่น พื้นที่สำหรับวายน้ำเขตควบคุมการเดินเรือเจ็ดสีกี พื้นที่สำหรับกิจกรรมเล่นร่มและbanana boat พื้นที่สำหรับดำน้ำ พื้นที่สำหรับภัตตาคารและบริการอาหารพื้นที่สำหรับเรือบรรทุกคนโดยสาร พื้นที่จอดเรือ (7) ให้มีการฝึกช่วยเหลือกู้ภัยร่วมระหว่างรัฐและเอกชน อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง (8) รณรงค์ (campaign) และการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางน้ำ (9) ให้รางวัลยกย่องชมเชยแก่เรือที่ไม่เกิดอุบัติเหตุ และคนประจำเรือดีเด่น และ (10) กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับท่าเรือโดยสาร

จากผลสรุปการศึกษาสภาพปัญหาต่างๆ ที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางทะเลของโครงการย่อยที่ 1 และผลสรุปจากความเห็นเกี่ยวกับมาตรการในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางทะเลในระดับการตอบสนองต่างๆ กัน โดยมีมาตรการที่มีลำดับการตอบสนองรวดเร็ว 10 ลำดับแรกนั้น ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาในเรื่องของสภาพกฎหมายที่มีอยู่กับการบังคับใช้ โดยได้ทำการพิจารณาเก็บรวบรวมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยที่มีอยู่ของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงในการท่องเที่ยวทางทะเลซึ่งเป็นกฎหมายที่นำมาใช้สำหรับการบังคับใช้ดังนี้

4.1.1 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 16) พ.ศ. 2550 มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องตามมาตรา 12 บัญญัติว่า รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม มีอำนาจออกกฎกระทรวงดังต่อไปนี้

- 1) กำหนดแนวแม่น้ำลำคลองหรือทะเลอาณาเขตแห่งใดเป็นเขตท่าเรือ และเขตจอดเรือ
- 2) กำหนดทางเดินเรือทั่วไปและทางเดินเรือในเขตท่าเรือนอกจากทางเดินเรือในเขตท่าเรือกรุงเทพฯ

- 3) กำหนดแนวทะเลแห่งใดภายในน่านน้ำไทยเป็นเขตควบคุมการเดินเรือ

และมาตรา 25 เพื่อการรักษาความปลอดภัยทางน้ำ ห้ามมิให้นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือเข้าไปในเขตควบคุมการเดินเรือ เว้นแต่ในกรณีจำเป็นและได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า

นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษ...

แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 16) พ.ศ. 2550

มาตรา 101 บัญญัติว่า เรือที่จะเข้าเทียบหรือจอดยังท่า นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือต้องใช้ความเร็วต่ำ และด้วยความระมัดระวัง เรือที่เดินอยู่ในแม่น้ำลำคลอง ต้องใช้ความเร็วไม่เกินอัตราที่เจ้าท่ากำหนด และห้ามมิให้แล่นตัดหน้าเรือกลที่กำลังเดินขึ้นล่องอยู่ในระยะสองร้อยเมตร ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาท และให้เจ้าท่ามีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตใช้เรือและประกาศนียบัตรควบคุมเรือมีกำหนดไม่เกินหกเดือน

เจ้าของเรือหรือผู้ถือประกาศนียบัตรควบคุมเรือที่ถูกยึดใบอนุญาต มีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมภายในหนึ่งเดือนนับแต่วันที่ได้ทราบคำสั่ง คำชี้ขาดของรัฐมนตรีเป็นที่สุดท้ายระหว่างที่รัฐมนตรียังมิได้ชี้ขาดคำสั่งนั้นมีผลบังคับได้

ซึ่งบทบัญญัติตามกฎหมายดังกล่าวมีการแก้ไขเพิ่มเติม เพื่อให้เกิดความสอดคล้องต่อการบังคับใช้กฎหมายตามสภาวะการณ์ในปัจจุบันในการควบคุม ดูแล เรือเจ็ตสกี หรือเรืออื่นๆ ที่จำเป็นต้องกำหนดเขตในการควบคุมการเดินเรือ รวมถึงบริเวณหวงห้ามต่างๆ ที่จำเป็นต้องกำหนดเขตในการควบคุมการเดินเรือ เช่น เขตพระราชฐาน เขตเล่นน้ำของประชาชนที่มาใช้บริการการท่องเที่ยว เป็นต้น ซึ่งตามบทบัญญัติมาตรา 12 จะเห็นว่าสามารถออกกฎหมายในลำดับรองได้เป็นกฎกระทรวง แต่การบริหารจัดการพื้นที่ในการกำหนดเขตควบคุมการเดินเรือ บางพื้นที่มีการเปลี่ยนแปลง ปรับเปลี่ยนขึ้นอยู่กับสถานการณ์การท่องเที่ยวในช่วงเวลานั้น ถึงแม้จะให้อำนาจออกเป็นกฎกระทรวงได้ แต่กระบวนการออกกฎหมายดังกล่าวก็มีขั้นตอนที่ต้องใช้เวลา ประกอบกับตามมาตรา 101 เกี่ยวกับการควบคุมเรือที่ต้องใช้ความเร็วต่ำ ก็ยังไม่มีกำหนดให้อำนาจในการออกกฎหมายลำดับรอง จึงทำให้การกำหนดพื้นที่ที่ต้องใช้ความจำเป็นอย่างเร่งด่วนบาง

กรณี เช่น การจัดโซนของเรือบางประเภท ร่องน้ำลึกที่กำหนดให้มีการเดินเรือบางประเภท เป็นต้น ไม่เกิดความคล่องตัวต่อการบังคับใช้ แต่หากการออกกฎหมายมีลักษณะรูปแบบของการออกประกาศได้ ก็จะทำให้มีความคล่องตัว และง่ายต่อการบริหารจัดการในพื้นที่ ของหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการกำกับดูแล ซึ่งปัจจุบัน กรมเจ้าท่าได้มีคำสั่ง มอบอำนาจตามกฎหมายการเดินเรือในน่านน้ำไทยในส่วนของ การควบคุมการเดินเรือให้มีความปลอดภัยให้แก่ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นเมืองพัทยา และจังหวัดชลบุรี ตามคำสั่งกรมเจ้าท่า ที่ 594/2556 เรื่อง มอบหมายอำนาจ “เจ้าท่า” ตามกฎหมายการเดินเรือในน่านน้ำไทย ซึ่งคณะผู้วิจัยพบว่า คำสั่งดังกล่าว ไม่ครอบคลุมถึงการควบคุมกำกับ ทางทะเล ในอัตราความเร็วของเรือ การที่จะทราบว่ามี การเก็บรักษาใบอนุญาตต่าง ๆ ไว้บนเรือ ย่อมต้องมีการใช้อำนาจขึ้นไปบนเรือ แล้วทำการแสดงตน พร้อมตรวจสอบไปตามขั้นตอนของกฎหมาย แต่ในคำสั่งไม่ปรากฏการมอบอำนาจควบคุมกันที่จะทำการตรวจสอบ เอกสารใบอนุญาตแต่อย่างใด การนำเอากฎหมายไปบังคับใช้ ย่อมเกิดความสับสนแก่ผู้อ่าน ผู้เกี่ยวข้อง หรือ ผู้ปฏิบัติงาน การให้อำนาจในกรณีไม่มีประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ ในการแจ้งความร้องทุกข์ ดำเนินระวางโทษจำคุกด้วย แต่ในคำสั่งให้อำนาจเปรียบเทียบปรับสถานเดียวเท่านั้น และการที่จะทราบได้ว่าบุคคลนั้นมี ประกาศนียบัตร(ใบขับขี) เรือลำนั้น ๆ ย่อมต้องขอตรวจสอบก่อน ซึ่งไม่ปรากฏว่าคำสั่งดังกล่าวให้อำนาจ ตรวจสอบว่ามีการเก็บรักษาใบขับขีเช่นนั้นไว้หรือไม่ ก่อนจะทราบว่ามิใบขับขีหรือไม่มีประการใด และจึง ดำเนินคดีอาญาแจ้งความร้องทุกข์ต่อไป ในประการสุดท้าย ไม่มีการเขียนบทลงโทษไว้ในคำสั่งนี้ ในฐาน ความผิด ไม่มีใบขับขีเรือ หรือไม่พกพา แสดงให้เจ้าพนักงานผู้มีอำนาจหน้าที่ตรวจสอบ เมื่อร้องขอ ตรวจค้น แต่อย่างใด

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 มีการแบ่งหมวดของกฎหมายตาม ประเภทแต่ละลักษณะของการบังคับใช้ เช่น กฎหมายกำหนดให้เรือจะต้องมีใบอนุญาตใช้เรือ ซึ่งในทาง ปฏิบัติเจ้าหน้าที่ของกรมเจ้าท่าจะทำการตรวจ เมื่อพบว่ามีการใช้เรือ หรือมีการออกหน่วยปฏิบัติงาน ปราปราม โดยหากเรือลำใดไม่มีใบอนุญาต หรือมีใบอนุญาตแต่สิ้นอายุแล้ว หรือมีการใช้เรือผิดไปจากเขต หรือตำบลการเดินเรือที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตใช้เรือ เจ้าท่าสามารถเปรียบเทียบปรับได้แต่ไม่เกินหนึ่งหมื่น บาท และจะสั่งยึดใบอนุญาตใช้เรือมีกำหนดไม่เกินหกเดือนด้วยก็ได้ และหากเรือใดถูกยึดใบอนุญาตใช้เรือ แล้วยังขึ้นเดินเรือ หรือกระทำการ นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือ เจ้าของเรือหรือเจ้าของกิจการเดินเรือ ต้อง ระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาทตามบทกฎหมายนี้เป็นมาตรการในการควบคุมเรืออย่างหนึ่งมิให้มีการฝ่า ผืน และเพื่อเป็นการกำหนดเรือให้ต้องมีการตรวจสภาพทุกปีให้เกิดความปลอดภัยด้วย นอกจากนี้ กรมเจ้า ท่า ยังได้มอบอำนาจเจ้าท่าให้กับกรมประมงในการตรวจสอบ ตรวจตรา ปราปรามในส่วนของ การใช้เรือที่มี การฝ่าฝืนกฎหมายตามบทบัญญัตินี้ด้วยและในส่วนของ การเปรียบเทียบปรับ กรมเจ้าท่ายังได้มอบอำนาจ ให้แก่หน่วยงานอื่น เช่น กรมประมง นายทหารเรือประจำหน่วยปฏิบัติการตามลำน้ำโขง นายทหารเรือชั้น สัญญาบัตร เป็นต้น

หมวดว่าด้วยท่าเลทอดจอดเรือ ในหมวด จะเป็นการกำหนดเกี่ยวกับท่าเลสำหรับ จอดเรือโดยในความหมายจะรวมถึงเรือลำเลียงด้วย ไม่ให้เป็นการกีดขวางทางเรือเดิน หรือตามที่เจ้าท่า กำหนดให้มีการจอดเรือ ซึ่งอาจเป็นการจอดแนวมฝั่ง หรือจอดทอดสมอกลางแม่น้ำ แต่มีการเว้นช่องทางเรือ เดิน ส่วนในแม่น้ำเล็กและในคลองต่างๆ จอดได้ทั้งสองฟากแต่มิให้กีดขวางทางเรือเดินกลางลำน้ำ และมีการ เพิ่มเติมกฎหมายให้เจ้าท่ามีอำนาจประกาศกำหนดแนวแม่น้ำลำคลอง ทะเลสาบ หรือทะเลอาณาเขต เป็น เขตห้ามจอดเรือหรือแพได้ เป็นบทบัญญัติที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม เมื่อ พ.ศ. 2550 ของพระราชบัญญัติการ เดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งก่อนการแก้ไขอำนาจหน้าที่ของเจ้าท่าในการกำหนดเขต

จอดเรือหรือแพยังไม่ได้มีการกำหนดชัดเจนตามพระราชบัญญัติ อาศัยแต่อำนาจของประกาศคณะปฏิบัติฉบับที่ 68 เท่านั้น

นอกจากท่าเลทอดจอดเรือแล้ว เจ้าท่ายังมีในส่วนของอำนาจสั่งห้ามใช้และให้แก้ไขท่ารับส่ง คนโดยสาร ท่ารับส่งสินค้าท่าเทียบเรือ และแพในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจร ของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านไทย ซึ่งมีสภาพไม่ปลอดภัยในการใช้ หรืออาจเกิดอันตรายแก่ประชาชนหรือแก่การเดินเรือ ซึ่งเป็นบทควบคุมในเรื่องของท่าเทียบเรือในการขนส่ง สินค้าให้มีความปลอดภัยด้วยการกำหนดในหมวดนี้ถือว่า เป็นกฎหมายที่มีมาตรการในเรื่องของความ ปลอดภัยในการที่จะควบคุม กำกับดูแล บรรดาเรือต่างๆที่ต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ซึ่งถือว่าเป็นบท กฎหมายอย่างหนึ่งที่มีส่วนช่วยให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยต่อการสัญจรทางน้ำ

หมวดว่าด้วยความเร็วของเรือและการปฏิบัติในการเดินเรือ โดยปกติจะมีบทบัญญัติ ห้ามมิให้กลับเรือในลำแม่น้ำ ร่องน้ำ ช่องน้ำ หรือในสายทางเรือเดิน เว้นไว้แต่ในเวลาที่ยาน้ำนั้นๆว่าง ไม่มีเรืออื่นแล่นเข้าออก และห้ามมิให้เรือลำใดที่จอดเทียบท่าขนสินค้าหรือท่าขึ้นเคลื่อนเรือออกจากท่า เว้น ไว้แต่ในเวลาที่ยาน้ำ ร่องน้ำ ช่องน้ำ หรือสายทางเรือเดินอันเป็นท้องที่นั้นว่างไม่มีเรืออื่นแล่น เข้าออก (มาตรา 99) และเรือที่จะเข้าหรือออกที่เขตท่าหรือช่องแคบ ต้องลดฝีเท้าเรือให้เดินช้าลงพอสมควร แก่การเดินเรืออย่างระวัง และอย่างป้องกันเหตุอันตรายแก่เรือนั้นเองเรือที่จะเข้าเทียบหรือจอดยังท่า นาย เรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือต้องใช้ความเร็วต่ำและด้วยความระมัดระวัง เรือที่เดินอยู่ในแม่น้ำหรือ ลำคลอง ต้องใช้ความเร็วไม่เกินอัตราที่เจ้าท่ากำหนด และห้ามมิให้แล่นตัดหน้าเรือกลที่กำลังเดินขึ้นล่องอยู่ ในระยะสองร้อยเมตร ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาท และ เจ้าท่ามีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตใช้เรือหรือประกาศนียบัตรควบคุมเรือมีกำหนดไม่เกินหกเดือนได้ หน้าที่ของ นายเรือที่ได้รับประกาศนียบัตรแสดงความรู้ทุกคน ต้องใช้ความระมัดระวังในการควบคุมเรือโดยเต็ม ความสามารถ เพื่อมิให้เกิดอุบัติเหตุหรืออันตรายอย่างใด ๆ และถ้ามีเหตุอย่างใด ๆ เกิดขึ้นในหน้าที่ขณะที่ ตนกระทำการควบคุมเรือนั้นอยู่นายเรือลำนั้นต้องรายงานเหตุที่เกิดขึ้นนั้นต่อเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ (มาตรา 102) ซึ่งหากฝ่าฝืน ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สองร้อยบาทถึงสองพันบาท (มาตรา 103)

เรือกลไฟเล็กและเรือยนต์ทุกลำ เมื่อเวลาเดินต้องมีโคมไฟสีเขียวไว้ข้างแคมขวาดวงหนึ่ง โคมไฟสีแดง ข้างแคมซ้ายดวงหนึ่ง และโคมไฟสีขาวอย่างแจ่ม แว่นไวโนที่เด่นสูงจากคาน้ำ ให้ถูกต้องตามที่กำหนด ไว้ในกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (มาตรา 104)

เรือทุกลำและแพไม้ทุกแพที่ทอดสมอหรือผูกอยู่กับหลัก หรือกำลังเดินหรือล่องอยู่นั้น ต้องแขวนโคม ไฟสีขาวดวงหนึ่งไว้โนที่เด่นให้เห็นได้จากทุกทิศ แต่ถ้าจอดผูกเทียบอยู่กับฝั่งแม่น้ำ ไม่จำเป็นต้องมีโคมไฟไว้เช่นนี้ก็ได (มาตรา 105)

หากมีการฝ่าฝืน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (มาตรา 110)

หมวดว่าด้วยข้อบังคับสำหรับการออกใบอนุญาตใช้และการควบคุมเรือ เป็นข้อกำหนด เกี่ยวกับการออกใบอนุญาตใช้เรือ ให้มีการควบคุมเป็นมาตรฐาน และมีการตรวจสอบ รวมถึงหลักเกณฑ์ของ การชำระค่าธรรมเนียมสำหรับเรือที่มีการขออนุญาตใหม่ และการต่ออายุใบอนุญาต ซึ่งก็จะมีการกำหนด ประเภทของเรือ เขตการเดินเรือ รวมถึงรายละเอียดต่างๆเกี่ยวกับตัวเรือ ในการนี้ จะมีเจ้าพนักงานตรวจเรือ ของกรมเจ้าท่าจะดำเนินการตรวจสอบมาตรฐานเกี่ยวกับการใช้เรือให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัย และการขึ้นไป

ตรวจบนเรือของเจ้าพนักงานของกรมเจ้าท่า ตลอดจนเรือบรรทุกทุกคนโดยสารที่มีการควบคุมมิให้มีการบรรทุกเกินขนาด และบางกรณีต้องเป็นไปตามเงื่อนไขเกี่ยวกับเรือเดินประจำทางด้วย

เรือที่ไม่ต้องมีใบอนุญาตใช้เรือ

(1) เรือของราชนาวีไทย

(2) เรือของรัฐบาลต่างประเทศซึ่งเข้ามาในน่านน้ำไทยชั่วคราว

(3) เรือต่างประเทศซึ่งเข้ามาในน่านน้ำไทยชั่วคราวและใบอนุญาตยังไม่สิ้นอายุ

(4) เรือที่มีใช้เรือกลขนาดต่ำกว่ายี่สิบห้าหาบ

(5) เรือซึ่งต้องมีประจำเรือใหญ่ตามกฎหมายข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 6) พุทธศักราช 2481 มาตรา 5)

การขออนุญาตใบอนุญาตใช้เรื่อนั้น เจ้าพนักงานจะไม่ออกใบอนุญาตให้หากไม่มีการตรวจเรือก่อน และใบอนุญาตใช้เรือก็จะมีอายุไม่เกินกว่ากำหนดเวลาที่ระบุไว้ในใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ ซึ่งเจ้าพนักงานตรวจเรือได้ออกให้ไว้ แสดงว่าเรื่อนั้นได้รับการตรวจตามกฎหมายข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ และปรากฏว่า เป็นเรือที่อยู่ในสภาพปลอดภัยและเหมาะสมสำหรับการใช้นั้นในช่วงระหว่างเวลาสิบสองเดือนหรือน้อยกว่านั้น

ผู้ควบคุมเรือต้องมีประกาศนียบัตร กล่าวคือ ผู้ใดทำการในเรือในตำแหน่งที่กฎหมายข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือกำหนดให้ต้องมีประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถ โดยมีได้รับประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถอันถูกต้องตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือนหรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ถ้าทำการในเรือในขณะที่ประกาศนียบัตรสิ้นอายุแล้ว ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท (มาตรา 282)

หมวดว่าด้วยการสอบความรู้เพื่อรับประกาศนียบัตรสำหรับการทำตามหน้าที่ เป็นกฎหมายที่บังคับให้กับผู้ที่ทำการเดินเรือต่างๆต้องผ่านการทดสอบตามระดับชั้นความรู้ ความสามารถ ในแต่ละขนาดของเรือ และกำหนดเขตพื้นที่ในการเดินเรือ ซึ่งรวมไปถึงผู้ควบคุมเรือลากจูง และเรือลำเลียงด้วย พร้อมทั้งหน้าที่ของผู้ทำการในเรือเมื่อมีใบประกาศนียบัตรต้องมีแสดงไว้ในตัวเรือ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ทำการตรวจสอบทุกครั้ง

ข้อบังคับทั่วไปสำหรับเมื่อมีเหตุเรือโดนกัน ถ้ามีเหตุเรือโดนกันครั้งใด เป็นโดยความไม่ได้แก้ง หรือเป็นโดยเหตุใด ๆ ซึ่งเหลือความสามารถของมนุษย์จะป้องกันได้ก็ดี ท่านว่าอันตรายและความเสียหายที่ได้มีขึ้นแก่เรือลำใดมาน้อยเท่าใดต้องเป็นพัวกับเรื่อนั้นเองทั้งสิ้น และถ้ามีเหตุเรือโดนกันครั้งใด เป็นด้วยความผิดหรือความละเลย ท่านว่าอันตรายและความเสียหายที่ได้มีขึ้นมาน้อยเท่าใด ให้ปรับเอาแก่เรือลำที่มีความผิดหรือมีความละเลยนั้น

ถ้าเรือที่โดนกันนั้น ต่างมีความผิดหรือความละเลยทั้งสองลำ ไม่ต้องปรับให้ฝ่ายใดใช้ค่าเสียหายอันตรายซึ่งได้มีแก่ลำใดหรือทั้งสองลำเว้นไว้แต่ถ้าพิจารณาได้ความปรากฏว่า มูลเหตุที่โดนกันได้เกิดจากฝ่ายใดโดยมากฉะนั้น จึงให้ศาลซึ่งมีหน้าที่ตัดสินกำหนดจำนวนเงินที่ฝ่ายนั้นจะต้องใช้ค่าเสียหายให้แก่อีกฝ่ายหนึ่ง และหากมีความผิดหรือความละเลยเกิดขึ้นอย่างใดอันเรือที่เกี่ยวข้องมีความผิดด้วยกันทั้งสองฝ่าย เจ้าของหรือนายเรือทั้งสองลำนั้นหรือลำใดแต่ลำเดียวต้องรับผิดชอบใช้ค่าอันตรายหรือความเสียหายที่ได้มีขึ้นแก่สิ่งของที่บรรทุกในเรือหรือแก่บุคคล เพราะความผิดหรือความละเลยที่ได้กระทำนั้น

ถ้าและการต้องใช้ค่าอันตรายหรือความเสียหายนั้นตกหนักแก่เรือที่ต้องคดีนั้นแต่ลำเดียว เรือลำนั้นย่อมมีอำนาจที่จะฟ้องร้องให้เรืออีกลำหนึ่งที่ต้องคดีด้วยกันช่วยใช้เงินที่ได้เสียไปแล้วนั้นทั้งหนึ่งและทางพิจารณาตามกฎหมายได้พิพากษาว่าความรับผิดชอบนั้นควรแบ่งกันเป็นอย่างอื่นนอกจากที่เข้ามาแล้ว ฉะนั้นการที่จะต้องใช้เงินค่าอันตรายหรือความเสียหายต้องเป็นไปตามคำพิพากษานั้น ซึ่งการร้องเอาค่าเสียหายนั้นนายเรือลำใดที่เกี่ยวข้องในคดีย่อมมีอำนาจเป็นโจทก์แทนบรรดาบุคคลที่เกี่ยวข้องนั้นได้ และหากเรือโดนกันเป็นเหตุให้เสียชีวิตหรือเกิดบาดเจ็บแก่บุคคล เงินค่าเสียหายที่ตัดสินให้เสียในส่วนนี้ต้องใช้ก่อนค่าเสียหายอย่างอื่น ๆ คำร้องเอาค่าเสียหายอย่างใด ๆ ที่เนื่องจากเหตุเรือโดนกันนั้น ต้องยื่นภายในหกเดือนนับจากวันที่ผู้เกี่ยวข้องเป็นโจทก์ได้ทราบเหตุอันนั้น มีข้อสังเกตว่า การกำหนดในลักษณะนี้ยกเลิกไปโดยปริยายโดยผลของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 3 ซึ่งบัญญัติให้ยกเลิกบรรดากฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่น ๆ ในส่วนที่มีบัญญัติไว้แล้วในประมวลกฎหมายนี้หรือซึ่งแย้งกับบทแห่งประมวลกฎหมายนี้ เมื่ออายุความฟ้องร้องเกี่ยวกับละเมิดซึ่งมีบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 448 แล้วในส่วนของการกำหนดค่าเสียหายจากเรือโดนกัน ก็ขัดแย้งกับบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา 310 บัญญัติว่า

(1) ถ้ามีความผิดอย่างใดต่อกฎข้อบังคับสำหรับป้องกันเหตุเรือโดนกันเกิดขึ้นเพราะความละเมิดของนายเรือ ผู้ที่ควบคุมเรือหรือเจ้าของเรือผู้ใด อันเป็นละเมิดที่กระทำด้วยความจงใจ นายเรือผู้ที่ควบคุมเรือ หรือเจ้าของเรือผู้นั้น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

(2) ถ้ามีความเสียหายเกิดขึ้นแก่บุคคล หรือทรัพย์สินสมบัติเพราะเหตุเรือลำใดไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับอย่างหนึ่งอย่างใด ในกฎข้อบังคับสำหรับป้องกันเหตุเรือโดนกัน ท่านว่าให้ถือว่าความเสียหายอันนั้นเท่ากับได้มีขึ้นจากความละเมิดอันจงใจของผู้ควบคุมการอยู่บนดาดฟ้าเรือลำนั้นในขณะที่เกิดเหตุ เว้นไว้แต่ถ้าพิสูจน์ให้ศาลเห็นเป็นที่พอใจว่ามีเหตุอันจำเป็นในขณะนั้น ที่จะต้องประพฤติดำเนินไปจากกฎข้อบังคับที่เข้ามาแล้ว

(3) ในคดีเรื่องเรือโดนกัน ถ้าปรากฏขึ้นต่อศาลซึ่งพิจารณาคดีนั้นว่าได้มีความละเมิดเกิดขึ้นต่อข้อบังคับข้อหนึ่งข้อใดแห่งกฎข้อบังคับสำหรับป้องกันเหตุเรือโดนกัน ท่านให้ถือว่าความผิดที่เป็นมูลแห่งคดีนั้นตกอยู่กับเรือลำที่ได้มีความละเมิดอันนั้น เว้นไว้แต่ถ้าพิสูจน์ให้ศาลเห็นเป็นที่พอใจว่าได้มีเหตุอันจำเป็นที่จะต้องประพฤติดำเนินไปจากกฎข้อบังคับที่เข้ามาแล้ว

เมื่อเกิดเหตุเรือสองลำโดนกันขึ้นเวลาใด นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือทั้งสองฝ่าย เมื่อเห็นว่าจะกระทำได้เพียงใดโดยไม่เป็นที่น่ากลัวอันตรายจะมีขึ้นแก่เรือ หรือลูกเรือ หรือคนโดยสาร (ที่หากจะมี) ในเรือของตน ท่านว่าเป็นหน้าที่ของนายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือควรจะทำดังต่อไปนี้ คือ

ต้องช่วยเหลือตามความสามารถที่จะกระทำได้เพียงใดแก่เรืออีกลำหนึ่งที่โดนกัน และแก่นายเรือ, ลูกเรือ และคนโดยสาร (ถ้าหากมี) ของเรือลำนั้น เพื่อป้องกันให้พ้นจากอันตรายที่จะพึงเกิดจากเหตุที่เรือโดนกันนั้น และต้องรอเรืออยู่ใกล้กับเรือลำนั้นจนกว่าจะเป็นที่แน่ใจว่าไม่ต้องการให้ช่วยเหลืออีกต่อไป

ต้องแจ้งชื่อเรือ ชื่อเมืองท่าที่เป็นสำนักนี้ของเรือของตน และมาจากเมืองท่าใด จะไปเมืองท่าใด แก่นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรืออีกลำหนึ่งที่โดนกันนั้นให้ทราบ

ถ้านายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือลำใดละเลยไม่กระทำตามข้อปฏิบัติที่ว่าไว้ และไม่มีเหตุอันสมควรที่จะแก้ตัวได้ว่าเป็นด้วยเหตุใด ถ้าไม่มีสักขีพยานแน่นอนว่าเป็นอย่างอื่น ต้องถือว่าเหตุเรือโดนกันนั้นได้เกิดขึ้นเพราะความประพฤติดิฉิน หรือความละเลย หรือความประพฤติดิฉินนั้น

4.1.2. พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 เป็นกฎหมายที่กำหนดถึงเรือที่จะต้องจดทะเบียนเรือไทย เริ่มด้วยเรือราชนาวีไทยเป็นเรือไทย แต่ไม่อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ (มาตรา 4) และ ข้อที่เป็นสาระสำคัญของพระราชบัญญัตินี้ เรือที่จดทะเบียนต้องเป็นเรือไทย และต้องทำการค้าในน่านน้ำไทย

มาตรา 5 ได้ให้คำนิยามหมายถึง การขนส่งคนโดยสาร หรือของหรือลากจูง เพื่อหากำไรจากเมืองท่าหรือถิ่นที่แห่งหนึ่งภายในน่านน้ำไทยไปยังเมืองท่าหรือถิ่นที่อีกแห่งหนึ่งหรือหลายแห่งภายในน่านน้ำไทยซึ่งตามกฎหมายก็มีความหมายของคำว่าเรือคือ ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด และบังคับใช้บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อธิปไตยของประเทศไทย มีการแบ่งแยกความหมายของเรือกล และเรือลำนํ้า ซึ่งเรือกลหมายความถึงเรือที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลจะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตามเรือลำนํ้าหมายความถึง เรืออื่นที่มีใช้เรือทะเล นอกจากนี้ยังมีในส่วนของความหมายของผู้ควบคุมเรือหมายความถึง นายเรือ สร้าง ได้กั นายท้ายคนถือท้ายหรือบุคคลใดอื่น ผู้มีหน้าที่บังคับเรือและรับผิดชอบในเรือแต่ไม่หมายความถึงผู้นำร่องและคนประจำเรือหมายความถึง บรรดาคนที่ทำหน้าที่ทำการประจำอยู่ในเรือรวมถึงนายทะเบียนเรือ หมายถึง ผู้ที่รัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นนายทะเบียนเรือ หรือให้รักษาการแทนนายทะเบียนเรือ

4.1.3 พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ.2522

พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่ออกเพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศสำหรับป้องกันเรือโดนกันในทะเล ค.ศ. 1972 ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม พ.ศ. 2520 ทั้งนี้ ไม่มีรายละเอียดของกฎเกณฑ์การเดินเรือ เพียงแต่กำหนดหลักการกว้าง ๆ ไว้ว่าให้รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวงในเรื่อง ดังต่อไปนี้

- (1) การถือท้ายและการเดินเรือ
- (2) โคมไฟและหุ่นเครื่องหมาย
- (3) สัญญาณเสียง และสัญญาณแสง
- (4) ข้อยกเว้นในการป้องกันเรือโดนกัน
- (5) ที่ติดตั้ง และรายละเอียดทางเทคนิคของโคมไฟและหุ่นเครื่องหมาย
- (6) สัญญาณที่ต้องมีเพิ่มขึ้นสำหรับเรือประมงขณะทำการประมงใกล้กัน
- (7) รายละเอียดทางเทคนิคของเครื่องทำสัญญาณเสียง
- (8) สัญญาณอับจน (มาตรา 5)

ซึ่งกฎกระทรวงเหล่านี้ใช้บังคับแก่เรือไทยและเรือต่างประเทศที่อยู่ในน่านน้ำไทย และเรือไทยที่อยู่ในทะเลหลวง (มาตรา 6) ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงฯ เหล่านี้มีความรับผิดชอบและต้องระวางโทษเช่นเดียวกับที่บัญญัติไว้สำหรับเรือในกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย (มาตรา 8)

ปัจจุบันมีกฎกระทรวงใช้บังคับ 3 ฉบับ คือ

(1) กฎกระทรวง ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2522) ฯ

(2) กฎกระทรวง ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2524) ฯ

(3) กฎกระทรวง ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2533) ฯ

โดยมีสาระสำคัญ เช่น

เรือทุกลำต้องจัดยามระวังเหตุ โดยใช้สายตาและหูฟังตลอดเวลา รวมทั้งจัดวิธีการทุกอย่างที่มีอยู่ให้พร้อมที่จะใช้ได้ทันต่อเหตุการณ์และสภาพการณ์เพื่อให้สามารถคาดคะเนได้โดยสมบูรณ์ต่อสถานการณ์และการเสี่ยงภัยจากการโดนกัน

เรือทุกลำต้องเดินด้วยอัตราความเร็วปลอดภัยตลอดเวลา เพื่อที่เรือจะได้ปฏิบัติโดยเหมาะสมและมีประสิทธิภาพในการหลีกเลี่ยงการโดนกัน และให้เรือหยุดได้ภายในระยะที่เหมาะสมกับเหตุการณ์และสภาพการณ์

ในการพิจารณาว่า อัตราความเร็วเท่าใดเป็นอัตราความเร็วปลอดภัยให้ใช้ปัจจัยดังต่อไปนี้มาพิจารณา

(1) สำหรับเรือทุกลำ

(ก) สภาพแห่งทัศนวิสัย

(ข) ความหนาแน่นของการจราจร รวมทั้งแหล่งชุมนุม เรือประมงและเรืออื่น

(ค) ความสามารถในการบังคับการเดินเรือในลักษณะเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับระยะหยุดเรือ และความสามารถในการหันเรือได้ทันต่อสถานการณ์

(ง) ในเวลากลางคืน เมื่อปรากฏว่ามีแสงไฟมารบกวนทัศนวิสัย เช่น แสงไฟจากฝั่งหรือแสงไฟสาดส่องจากท้ายเรือตนเอง

(จ) สภาพลม ทะเลและกระแสน้ำ และอันตรายต่าง ๆ ในการเดินเรือที่บริเวณนั้น

(ฉ) อัตรากินน้ำลึกของเรือสัมพันธ์กับความลึกของน้ำ

(2) สำหรับเรือที่ใช้เครื่องเรดาร์ต้องพิจารณาปัจจัยดังต่อไปนี้เพิ่มขึ้นด้วย

(ก) คุณสมบัติ ประสิทธิภาพ และข้อจำกัดของเครื่องอุปกรณ์เรดาร์

(ข) ขอบเขตจำกัดใด ๆ ที่เกิดจากการใช้มาตราส่วนวัดระยะของเครื่องเรดาร์

(ค) สิ่งรบกวนในการตรวจค้นของเครื่องเรดาร์ เนื่องจากสภาพท้องทะเล อากาศและเหตุอื่นที่แทรกซ้อน

(ง) เรือเล็ก ก้อนน้ำแข็ง และวัตถุลอยน้ำอื่นใดที่เครื่องเรดาร์อาจไม่สามารถตรวจพบได้ภายในระยะที่สมควร

(จ) จำนวน ตำแหน่ง และการเคลื่อนไหวของเรือที่เครื่องเรดาร์ตรวจพบ

(ฉ) การประเมินค่าทัศนวิสัยที่แน่นอนยิ่งขึ้น ซึ่งอาจเป็นไปได้เมื่อใช้เครื่องเรดาร์วัดระยะของเรือหรือวัตถุต่าง ๆ ที่อยู่ในบริเวณนั้น

การปฏิบัติเพื่อหลีกเลี่ยงการโดนกัน

(1) ถ้าสถานการณ์อำนวย การปฏิบัติใด ๆ เพื่อหลีกเลี่ยงการโดนกัน ต้องกระทำด้วยความแน่นอนทันต่อเวลา และด้วยความสามารถในการเดินเรือที่ดี

(2) ถ้าสถานการณ์อำนวย การเปลี่ยนเข็มเดินเรือและ/หรืออัตราความเร็วของเรือ เพื่อหลีกเลี่ยงการโดนกัน ต้องเปลี่ยนให้มากพอจนทำให้เรืออื่นเห็นได้ทันทีด้วยสายตาหรือเครื่องเรดาร์ ควรหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนเข็มเดินเรือ และ/หรืออัตราความเร็วของเรือแต่เพียงเล็กน้อยติดต่อกัน

(3) ถ้าทะเลกว้างพอสำหรับหันเหเรือ การเปลี่ยนเข็มเดินเรือเพียงอย่างเดียวอาจจะเป็นการปฏิบัติที่ได้ผลดีที่สุดเพื่อหลีกเลี่ยงการที่เรือจะเข้าใกล้ในลักษณะที่น่าจะโดนกันแต่ทั้งนี้ต้องกระทำให้ทันเวลา และมากพอ และไม่เป็นผลให้เกิดการเข้าใกล้กันในลักษณะที่น่าจะโดนกันอีก

(4) การปฏิบัติเพื่อหลีกเลี่ยงการโดนกัน ต้องเป็นการปฏิบัติที่เป็นผลให้ผ่านพ้นกันในระยะที่ปลอดภัย การปฏิบัติที่ได้ผลนั้นจะต้องได้รับการควบคุมอย่างระมัดระวัง จนกว่าเรืออื่นได้ผ่านพ้นไปแล้ว

(5) ถ้าจำเป็นเพื่อหลีกเลี่ยงการโดนกัน หรือเพื่อให้มีเวลามากพอที่จะประเมินสถานการณ์ต้องลดอัตราความเร็วของเรือลง หรือหยุดเรือ โดยการหยุดเครื่องหรือใช้เครื่องจักรถอยหลัง

เรือขณะเดินไปตามแนวร่องน้ำแคบ หรือร่องน้ำทางเรือเดินต้องเดินให้ไกลขอบนอกของร่องน้ำแคบ หรือร่องน้ำทางเรือเดินซึ่งอยู่ทางกราบขวา เท่าที่จะปลอดภัยและสามารถปฏิบัติได้

เรือขณะทำการประมงต้องไม่กีดขวางทางเดินของเรืออื่น ซึ่งกำลังเดินอยู่ภายในร่องน้ำแคบ หรือร่องน้ำทางเรือเดิน

เมื่อเรือกลสองลำเดินเข้าหากันในลักษณะหัวเรือตรงกัน หรือเกือบจะตรงกันซึ่งจะเสี่ยงภัยจากการโดนกันขึ้น ให้เรือแต่ละลำเปลี่ยนเข็มเดินเรือไปทางขวาเพื่อให้เรือสวนกันทางกราบซ้ายของกันและกัน

เมื่อเรือกลสองลำเดินตัดทางกันในลักษณะที่เสี่ยงภัยจากการโดนกัน เรือลำที่มีเรือลำอื่นอยู่ทางกราบขวาของตนต้องหลีกเลี่ยงทางให้ และถ้าสถานการณ์อำนวยต้องหลีกเลี่ยงการเดินตัดหน้าเรืออีกลำหนึ่งนั้น (แต่ถ้าเรือเร็วเข้ามากระชั้นชิด พันวิสัยที่จะหลีกเลี่ยง ก็ไม่เป็นการฝ่าฝืนกฎกระทรวง ฯ ข้อนี้

เรือที่บังคับยากเพราะอัตรากินน้ำลึกของเรืออาจเปิดใช้โคมไฟสีแดงมองเห็นได้รอบทิศทางในทางดิ่งสามดวง หรือแสดงหุ่นเครื่องหมายรูปทรงกระบอกหนึ่งท่อน ณ ที่มองเห็นได้ชัดที่สุดเพิ่มขึ้นจากที่กำหนดไว้

เรือขณะทำหน้าที่นำร่อง ต้อง

(1) เปิดใช้โคมไฟสองดวงซ้อนกันในทางดิ่งมองเห็นได้รอบทิศ ณ ที่หรือใกล้เสากระโดง โคมไฟดวงบนสีขาวและดวงล่างสีแดง

(2) เมื่อกำลังเดินให้เปิดใช้โคมไฟข้างเรือ และโคมไฟท้ายเรือเพิ่มขึ้น

(3) เมื่อทอดสมอให้เปิดใช้โคมไฟหรือแสดงหุ่นเครื่องหมาย

เรือที่ทอดสมอ ต้องเปิดใช้โคมไฟหรือแสดงหุ่นเครื่องหมาย ณ ที่มองเห็นได้ชัดที่สุด

สัญญาณแสดงการบังคับการเดินเรือและสัญญาณเตือน

หวูดสั้นหนึ่งครั้ง หมายความว่า "ข้าพเจ้ากำลังเปลี่ยนเข็มเดินเรือไปทางขวา"

หวูดสั้นสองครั้ง หมายความว่า "ข้าพเจ้ากำลังเปลี่ยนเข็มเดินเรือไปทางซ้าย"

หยุดสั้นสามครั้ง หมายความว่า "ข้าพเจ้ากำลังใช้เครื่องจักรกลถอยหลัง"

สัญญาณแสงมีความหมายดังนี้

แสงหนึ่งวับ หมายความว่า 'ข้าพเจ้ากำลังเปลี่ยนเข็มเดินเรือไปทางขวา'

แสงสองวับ หมายความว่า 'ข้าพเจ้ากำลังเปลี่ยนเข็มเดินเรือไปทางซ้าย'

แสงสามวับ หมายความว่า 'ข้าพเจ้ากำลังใช้เครื่องจักรกลถอยหลัง'

เรือที่มีความประสงค์จะแซงขึ้นหน้าเรืออีกลำหนึ่งต้องใช้หยุดยาวสองครั้ง ติดต่อกับด้วยหยุดสั้นหนึ่งครั้ง หมายความว่า "ข้าพเจ้ามีความประสงค์จะแซงขึ้นหน้าทางกราบขวาของท่าน" หยุดยาวสองครั้ง ติดต่อกับด้วยหยุดสั้นสองครั้งหมายความว่า "ข้าพเจ้ามีความประสงค์จะแซงขึ้นหน้าทางกราบซ้ายของท่าน" ส่วนเรือลำที่กำลังจะถูกแซงขึ้นหน้า ต้องแสดงการยินยอมโดยใช้สัญญาณหยุดประจำเรือเป็นชุด ดังนี้ หยุดยาวหนึ่งครั้ง หยุดสั้นหนึ่งครั้ง หยุดยาวหนึ่งครั้งและหยุดสั้นหนึ่งครั้ง

สาเหตุและปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุในการเดินเรือ

- (1) บรรทุกเกิน เช่น กรณีเรือเอี่ยมจันต์ดัดแปลงที่เขื่อนอุบลรัตน์
- (2) ดัดแปลงต่อเติมเรือ เช่น กรณีเรือเอี่ยมจันต์ดัดแปลงที่เขื่อนอุบลรัตน์
- (3) ไม่ปฏิบัติตามกฎการเดินเรือ เช่น การเดินเรือ การจอดเรือ สัญญาณไฟ

4.1.4 พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550

พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550 มาตรา 4 ได้บัญญัติไว้ว่า ในพระราชบัญญัตินี้ “สาธารณภัย” หมายความว่า อัคคีภัย วาตภัย อุทกภัย ภัยแล้ง โรคระบาดในมนุษย์ โรคระบาดสัตว์ โรคระบาดสัตว์น้ำ การระบาดของศัตรูพืช ตลอดจนภัยอื่นๆ อันมีผลกระทบต่อสาธารณสุขไม่ว่าเกิดจากธรรมชาติ มีผู้ทำให้เกิดขึ้น อุบัติเหตุ หรือเหตุอื่นใดซึ่งก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิต ร่างกายของประชาชนหรือความเสียหายแก่ทรัพย์สินของประชาชน หรือของรัฐ และให้หมายความรวมถึงภัยทางอากาศและการก่อวินาศกรรมด้วย

จากพระราชบัญญัตินี้ มีจุดมุ่งหมายที่จะดูแลอันตรายแก่ชีวิต ร่างกายของประชาชนหรือความเสียหายแก่ทรัพย์สินของประชาชน หรือของรัฐ ในเรื่องของสาธารณภัย ซึ่งอุบัติภัยจากการท่องเที่ยวทางทะเล ถือว่าเป็นสาธารณภัยทางน้ำอย่างหนึ่ง ที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลตามอำนาจของพระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550

4.1.5 พระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469

พระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469 ได้บัญญัติใน มาตรา 27 ว่า ผู้ได้นำหรือพาของที่ยังมิได้เสียค่าภาษี หรือของต้องจำกัด หรือของต้องห้าม หรือที่ยังมิได้ผ่านศุลกากรโดยถูกต้องเข้ามาในพระราชอาณาจักรสยามก็ดี หรือส่ง หรือพาของเช่นว่านี้ออกไปนอกพระราชอาณาจักรก็ดี หรือช่วยเหลือด้วยประการใด ๆ ในการนำของเช่นว่านี้เข้ามา หรือส่งออกไปก็ดี หรือย้ายถอนไป หรือช่วยเหลือให้ย้ายถอนไปซึ่งของดังกล่าวนั้นจากเรือกำปั่น ท่าเทียบเรือ โรงเก็บสินค้า คลังสินค้าที่มั่นคง หรือโรงเก็บของ โดยไม่ได้รับอนุญาตก็ดี หรือให้ที่อาศัยเก็บ หรือเก็บ หรือซ่อนของเช่นว่านี้ หรือยอม หรือจัดให้ผู้อื่นทำการเช่นว่านี้ก็ดี หรือเกี่ยวข้องด้วยประการใด ๆ ในการขนหรือย้ายถอน หรือกระทำการใดแก่ของเช่นว่านี้ก็ดี หรือเกี่ยวข้องด้วยประการใด ๆ ในการหลีกเลี่ยง หรือพยายามหลีกเลี่ยงการเสียค่าภาษีศุลกากร หรือในการหลีกเลี่ยง หรือ

พยายามหลีกเลี่ยงบทกฎหมายและข้อจำกัดใด ๆ อันเกี่ยวแก่การนำเข้า ส่งออก ขนของขึ้น เก็บของ ในคลังสินค้า และการส่งมอบของโดยเจตนาจะฉ้อค่าภาษีของรัฐบาล ของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ที่ จะต้องเสียสำหรับของนั้น ๆ ก็ดีหรือหลีกเลี่ยงข้อห้าม หรือข้อจำกัดอันเกี่ยวแก่ของนั้นก็ดี *สำหรับความผิด ครั้งหนึ่ง ๆ ให้ปรับเป็นเงินสี่เท่าราคาของซึ่งได้รวมค่าอากรเข้าด้วยแล้ว หรือจำคุกไม่เกินสิบปี หรือทั้งปรับทั้ง จำ

มาตรา 27 ทวิ บัญญัติว่า ผู้ใดช่วยซ่อนเร้น ช่วยจำหน่าย ช่วยพาเอาไปเสีย ซื้อ รับจำนำ หรือรับไว้โดย ประการใดซึ่งของอันตนรู้ว่าเป็นของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรโดยหลีกเลี่ยงอากรข้อห้ามหรือข้อจำกัดมี ความผิดต้องระวางโทษปรับเป็นเงินสี่เท่าราคาของซึ่งได้รวมค่าอากรเข้าด้วยแล้ว หรือจำคุกไม่เกินห้าปี หรือ ทั้งปรับทั้งจำ

จากพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469 ในเรื่องของการท่องเที่ยวทางทะเลนี้ อาจเป็นช่องว่าง ของกฎหมายที่ทำให้มีการลักลอบนำเครื่องอุปกรณ์กีฬาต่าง ๆ อุปกรณ์ที่มาทางเรือสำราญกีฬา ในมุมมอง ด้านภาษีศุลกากรนั้น ความปลอดภัยของสินค้าที่ไม่ได้รับมาตรฐาน หรือการรับรองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการใช้ประโยชน์โดยไม่มีการชำระค่าภาษีอากรให้แก่รัฐ ทำให้เกิดความเสียหายต่อผู้บริโภคและต่อ รัฐ

ในกรณีที่มีการนำเครื่องเล่นกีฬาทางน้ำเข้ามาจากต่างประเทศและไม่ได้สำแดงเป็นเรือเช่น ซิวอร์คเกอร์ หรือร่ม(ที่ใช้เรือลาก) พาราชูต ฟลายอิงบอร์ด เป็นต้น โดยเมื่อมีการนำเข้ามาจากต่างประเทศโดยไม่ได้อำนาจว่าเป็นเรือและเมื่อมีต้องการนำไปใช้งานในทะเลจะต้องมีใบอนุญาตจากกรมเจ้าท่าจึงมีการนำมาจอด ทะเบียนเป็นเรือและขอใบอนุญาตใช้เรือ แต่เนื่องจากการพิจารณารูปทรงหรือลักษณะของอุปกรณ์หรือ เครื่องเล่นเหล่านั้นไม่สามารถดำเนินการจดทะเบียนเรือไทยหรือออกใบอนุญาตใช้เรือได้เนื่องจากไม่เป็นไป ตามคำนิยามคำว่า “เรือ” ตาม พ.ร.บ.เรือไทย และทำให้ไม่สามารถออกใบอนุญาตใช้เรือได้ด้วยเนื่องจากไม่มี ลักษณะเป็นเรือ ส่งผลทำให้อาจเกิดความเสี่ยงในความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางทะเลเนื่องจากอุปกรณ์ หรือเครื่องเล่นเหล่านั้นไม่ได้รับอนุญาตให้ใช้งานและไม่มีมาตรการในการควบคุม เนื่องจากไม่มีข้อกำหนด และกฎหมายไม่มีบทบัญญัติสามารถนำมาจดทะเบียนเป็นเรือ

4.1.6 พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการเมืองพัทยา พ.ศ. 2542 และเทศบัญญัติเมืองพัทยา

เนื่องจากพัทยาได้เจริญเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว กลายเป็นสถานที่ท่องเที่ยวได้รับความนิยมมากทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ หน่วยการปกครองที่เป็นสุขาภิบาลอยู่เดิมไม่อาจจะบริหารงาน และให้บริการได้ทัน กับความเจริญอย่างรวดเร็วได้ ในปี พ.ศ. 2521 มีการเสนอร่างพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการเมือง พัทยา ขึ้นมีจุดประสงค์นำรูปแบบ เทศบาลในสหรัฐอเมริกามาทดลองใช้ คือ รูปแบบการจัดการเทศบาล (City Manager) หรือที่เรียกว่า Council and manager Form โดยกำหนดให้ฝ่ายบริหารเป็นนักบริหารมืออาชีพ ที่มาจากการ ว่าจ้าง ตามสัญญาของสภาท้องถิ่น ก่อนเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2521 พัทยาในฐานะเป็น สุขาภิบาลนาเกลือ ซึ่งตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2499 มีพื้นที่พิเศษตำบลนาเกลือ ต่อมาสุขาภิบาลนาเกลือได้ขยายเขต ไปถึงพัทยาใต้ เมื่อปี พ.ศ. 2507 ต่อมาสุขาภิบาลอยู่เดิมไม่อาจจะบริหารงาน และให้บริการได้ทันกับความ เจริญอย่างรวดเร็วเนื่องจากพัทยาได้เจริญเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว กลายเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยม มากทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ รัฐบาลจึงได้ตราพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการเมืองพัทยา พ.ศ. 2521 ขึ้น ด้วยผลแห่งพระราชบัญญัตินี้ จึงได้ขึ้นสุขาภิบาลนาเกลือ และได้จัดตั้งเมืองพัทยาเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2521 เป็นการปกครองท้องถิ่น รูปแบบพิเศษ (City Manager) ผู้จัดการเมือง และให้เมือง พัทยาในฐานะเทียบเท่าเทศบาลนคร พัทยาเติบโตเป็นอย่างมากตั้งแต่กลางปี พ.ศ. 2530 โดยในช่วงนั้น

พืชมามีการก่อสร้างเป็นจำนวนมาก ซึ่งเป็นผลมาจากการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก เนื่องมาจากพืชม่าเป็นจุดศูนย์กลางระหว่างมาบตาพุดกับแหลมฉบัง จึงทำให้สภาพการลงทุนเป็นไปอย่างคึกคัก ทำให้พืชม่ากลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวและแหล่งธุรกิจไปพร้อม ๆ กัน โดยมีการก่อสร้างโรงแรมขนาดใหญ่ รวมทั้งสถานบริการต่าง ๆ หลายชนิด เรียงรายตลอดแนวชายหาด จากบทบาทการเป็นเมืองท่องเที่ยวส่งผลให้ชุมชนเมืองพืชม่าเติบโตขึ้นตามลำดับ โดยในช่วงแรกการขยายตัวของเมืองขยายตัวตามแนวชายหาดจากชุมชนนาเกลือลงไปทางทิศใต้สู่บริเวณอ่าวพืชม่า ต่อเนื่องไปจนถึงบริเวณชายหาดจอมเทียน ระยะที่สองได้ขยายตัวจากชายฝั่งทะเลออกไปสู่ถนนสุขุมวิท ตามถนนสายสำคัญเข้าสู่ชายหาด ในปัจจุบันได้เริ่มขยายจากถนนสุขุมวิทข้ามทางรถไฟสายภาคตะวันออกเข้าสู่พื้นที่ต่อเนื่องกับเขตเมืองพืชม่า กระทั่งรัฐธรรมนูญราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540 มีผลบังคับใช้ ได้กำหนดให้ผู้บริหารท้องถิ่นและสภาท้องถิ่น ต้องมาจากการเลือกตั้ง จึงยกเลิกพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการการเมืองพืชม่า พ.ศ. 2521 และตราพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการการเมืองพืชม่า พ.ศ. 2542 บังคับใช้ มีผลตั้งแต่วันที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ. 2542 ดังนั้นเมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2542 จึงเป็นครั้งแรกของราษฎรเมืองพืชม่าเลือกตั้งนายกเมืองพืชม่า ทำหน้าที่ฝ่ายบริหาร เมืองพืชม่ามีฐานะเป็นนิติบุคคล ตั้งอยู่ในท้องที่อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยมีพื้นที่คลุม 4 ตำบล คือ นาเกลือ หนองปรือ หนองปลาไหล ห้วยใหญ่ และเกาะต่างๆ ได้แก่ เกาะล้าน เกาะครก เกาะสาก

ตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการการเมืองพืชม่า พ.ศ. 2542 ได้กำหนดเพื่อจัดระเบียบการปกครองเมืองพืชม่าใหม่ให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ และเพื่อให้เมืองพืชม่ามีความเป็นอิสระในการกำหนดนโยบาย การปกครอง การบริหาร การบริหารงานบุคคล การเงิน และการคลังสอดคล้องกับหลักการที่กำหนดไว้ในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ซึ่งข้อบัญญัติตามกฎหมายได้ให้อำนาจหน้าที่เมืองพืชม่า ในการควบคุมกำกับดูแลพื้นที่เป็นพิเศษด้วย เนื่องจากเป็นแหล่งท่องเที่ยวนานาชาติทั้งชาวไทยและต่างประเทศที่อาจส่งผลโดยรวมไปถึงเรื่องการท่องเที่ยว และเศรษฐกิจ โดยอำนาจหน้าที่เมืองพืชม่ากำหนดไว้ใน มาตรา 62 บัญญัติว่า ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติของกฎหมาย เมืองพืชม่ามีอำนาจหน้าที่ ดำเนินการในเขตเมืองพืชม่าในเรื่องดังต่อไปนี้

- 1) การรักษาความสงบเรียบร้อย
- 2) การส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ
- 3) การคุ้มครองและดูแลรักษาทรัพยากรอันเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดิน
- 4) การวางผังเมืองและการควบคุมการก่อสร้าง
- 5) การจัดการเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยและการปรับปรุงแหล่งเสื่อมโทรม
- 6) การจัดการจราจร
- 7) การรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง
- 8) การกำจัดมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล และการบำบัดน้ำเสีย
- 9) การจัดให้มีน้ำสะอาดหรือการประปา
- 10) การจัดให้มีการควบคุมตลาด ท่าเทียบเรือ และที่จอดรถ

11) การควบคุมอนามัยและความปลอดภัยในร้านจำหน่ายอาหาร โรงมหรสพ และสถานบริการอื่น

12) การควบคุมและส่งเสริมกิจการท่องเที่ยว

13) การบำรุงรักษาศิลปะ จารีตประเพณี ภูมิปัญญาท้องถิ่น และวัฒนธรรมอันดี ของท้องถิ่น

14) อำนาจหน้าที่อื่นตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นของเทศบาลนครหรือของ เมืองพัทยา

มาตรา 63 บัญญัติว่า ในการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายที่บัญญัติให้เป็นอำนาจหน้าที่ของ เมืองพัทยา หรือข้อบัญญัติ ให้นายกเมืองพัทยา รองนายกเมืองพัทยา ปลัดเมืองพัทยา รองปลัด เมืองพัทยา หัวหน้าส่วนราชการของเมืองพัทยา หรือผู้ดำรงตำแหน่งเทียบเท่า และพนักงาน เมืองพัทยา ซึ่งนายกเมืองพัทยาแต่งตั้ง เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่สำหรับปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว และให้มีฐานะเป็นพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจตาม ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามวรรคหนึ่งให้มีอำนาจ ดังต่อไปนี้

(1) เข้าไปในอาคารหรือบริเวณที่ตั้งอาคารที่มีเหตุอันควรสงสัยว่ามีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม กฎหมายหรือข้อบัญญัติ ในเวลาระหว่างพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตกหรือในเวลา ทำการของสถานที่นั้น

(2) มีหนังสือสอบถามหรือเรียกบุคคลใดมาชี้แจงข้อเท็จจริงหรือสั่งให้แสดง เอกสารหรือหลักฐาน อื่นที่เกี่ยวข้องกับการกระทำที่มีเหตุอันควรสงสัยว่ามีการฝ่าฝืนหรือไม่ ปฏิบัติตามกฎหมายหรือข้อบัญญัติ

(3) ยึดหรืออายัดเอกสาร หลักฐาน ยานพาหนะหรือสิ่งใด ๆ เพื่อใช้เป็นหลักฐาน ในการ ดำเนินคดี

(4) จับกุมผู้กระทำความผิดตามกฎหมาย หรือข้อบัญญัติเพื่อดำเนินคดีหลักเกณฑ์และวิธีการ ปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามวรรคสอง ให้เป็น ไปตามระเบียบที่นายกเมืองพัทยากำหนด โดย ความเห็นชอบของกระทรวงมหาดไทย

ในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามกฎหมาย หรือข้อบัญญัติตามวรรคหนึ่ง นายกเมืองพัทยา ปลัดเมืองพัทยา หรือหัวหน้าส่วนราชการของเมืองพัทยา หรือผู้ดำรงตำแหน่งเทียบเท่า แล้วแต่กรณี เห็นว่า ผู้ต้องหาไม่ควรได้รับโทษจำคุก ให้มีอำนาจเปรียบเทียบ และเมื่อผู้กระทำ ความผิดชำระค่าปรับตามที่ เปรียบเทียบภายในสามสิบวันนับแต่วันที่มีการเปรียบเทียบ ให้ถือว่า คดีเลิกกันตามประมวลกฎหมายวิธี พิจารณาความอาญา

ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดไม่ยอมเปรียบเทียบ หรือเมื่อยอมแล้วแต่ไม่ชำระค่าปรับภายในกำหนดเวลา ให้พนักงานเมืองพัทยาซึ่งนายกเมืองพัทยาแต่งตั้งมีอำนาจในการ สอบสวนและมีฐานะเป็นพนักงานสอบสวน ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา เมื่อ ทำการสอบสวนเสร็จให้ส่งรายงานการสอบสวนไปยัง พนักงานอัยการ เพื่อดำเนินคดีในศาลต่อไป โดยให้ถือว่ารายงานการสอบสวนนั้นเป็นสำนวนการสอบสวน ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

จากบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าวจะเห็นว่า เมืองพัทยาสามารถดำเนินคดีกับผู้กระทำผิดโดย เปรียบเทียบปรับให้คดีอาญาเลิกกันตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาได้ ซึ่งในส่วนนี้อำนาจ ดังกล่าวเสมือนเป็นการเปิดกว้างต่อการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ ถ้าหากมองในแง่ของกฎหมายอาจ พิจารณาไปได้ว่าเป็นการสะดวกรวดเร็วต่อการแก้ปัญหาในพื้นที่ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว แต่หากพิจารณาในมุม ของสภาพสิ่งแวดล้อมที่เป็นพื้นที่ที่มีการท่องเที่ยวรวมถึงการแสวงหาผลประโยชน์ในแหล่งดังกล่าวแล้ว ก็อาจ

เป็นช่องทางที่สร้างมูลเหตุจูงใจกับเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติหน้าที่ได้ การกำหนดให้เมืองพัทยามีอำนาจหน้าที่ในการเปรียบเทียบปรับได้เอง หากมีในเรื่องของอิทธิพลในพื้นที่เข้ามาเกี่ยวข้องแล้ว การแก้ไขปัญหาก็จะไม่สัมฤทธิ์ผลและไม่เกิดประสิทธิภาพ เห็นชัดว่าการ “เปรียบเทียบ” ทุกฝ่ายต้องเห็นพ้องต้องกัน เริ่มต้นตั้งแต่เจ้าพนักงานเห็นว่าผู้ต้องหาไม่ควรติดคุก ตามต่อมาด้วยผู้ต้องหาและผู้เสียหายยอมให้ “เปรียบเทียบ” จึงอาจมีการต่อรองตามมาว่าควรกำหนดค่าปรับเท่าไร และถ้าเป็นคดีมีค่าทดแทนอาจมีการตกลงกันเรื่องค่าทดแทน หรือเจ้าพนักงานกะค่าทดแทนให้ เรียกว่าให้จบคดีกันจริงๆ ไม่ต้องไปฟ้องร้องถึงโรงถึงศาลเรื่องค่าทดแทนกันอีกต่างจากอำนาจศาลในการพิพากษาลงโทษ “ปรับ” ศาลลงโทษทั้งจำคุกและปรับได้พร้อมๆ กัน ศาลไม่ต้องฟังผู้ต้องหา (จำเลย) หรือผู้เสียหายว่าจะยอมให้ปรับหรือไม่ หรือปรับมากน้อยเท่าไร ศาลลงโทษปรับได้ทันทีตามดุลยพินิจของศาล ส่วนคดีมีค่าทดแทนไม่ว่าคู่ความจะตกลงกันได้หรือไม่ ก็ไม่ผูกพันศาลในการพิพากษาลงโทษปรับในคดีอาญา และไม่ต้องกำหนดค่าทดแทนให้ผู้เสียหายในคดีอาญา เว้นแต่กรณีที่กฎหมายให้อำนาจศาลกำหนดค่าเสียหาย เฉพาะตามที่ผู้เสียหายร้องขอเข้ามาในคดีอาญาบางประเภท

นอกจากนี้ยังบทบัญญัติใน มาตรา 68 บัญญัติว่า ในกรณีจำเป็นเพื่อประโยชน์ในการให้บริการแก่ประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพและลดภาระทางการเงินของเมืองพัทยา เมืองพัทยาอาจมอบให้บุคคลอื่นหรือเข้าร่วมกับบุคคลอื่นกระทำการกิจการที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของเมืองพัทยาได้ ในกรณีเช่นนั้น ผู้กระทำการมีสิทธิเรียกเก็บค่าธรรมเนียม ค่าบริการ หรือค่าตอบแทน ที่เกี่ยวข้องกับกิจการนั้นแทน เมืองพัทยาตามอัตราที่ได้ทำความตกลงกับเมืองพัทยาได้ โดยการกระทำการตามวรรคหนึ่ง ต้องได้รับความเห็นชอบจากสภาเมืองพัทยาและรัฐมนตรีก่อน

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการกระทำการตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไป ตามที่กำหนดไว้ในข้อบัญญัติ ทั้งนี้ ข้อบัญญัติดังกล่าวต้องไม่มีลักษณะที่อาจเป็นผลให้ประชาชน ผู้ใช้หรือรับบริการต้องเสียค่าบริการหรือค่าใช้จ่ายอื่นสูงขึ้น

ตามบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าวหากพิจารณาตามความในกฎหมายก็สามารถทำความเข้าใจและยอมรับได้ว่ามีขั้นตอน และกระบวนการในการสรรหาบุคคลให้มาทำการกิจการที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของเมืองพัทยาได้ แต่หากพิจารณาในข้อเท็จจริงของพื้นที่แล้วต้องยอมรับว่า พื้นที่เมืองพัทยาเป็นพื้นที่ที่มีเรื่องผลประโยชน์จากแหล่งท่องเที่ยวอย่างมหาศาลในการที่ผู้มีอิทธิพลในพื้นที่เข้ามาแทรกแซง บทบัญญัติของกฎหมาย หากนำมาใช้โดยมีนโยบายแฝงแล้วอาจนำมาซึ่งการผูกขาดทางการค้าของผู้มีอิทธิพลในพื้นที่ได้ แต่กฎหมายดังกล่าวยังมีส่วนช่วยในการถ่วงดุลอำนาจเมืองพัทยา มีบัญญัติในมาตรา ^{มาตรา} 94 บัญญัติว่า ให้ผู้ว่าราชการจังหวัดมีอำนาจหน้าที่กำกับดูแลการปฏิบัติราชการของเมืองพัทยาเพื่อการนี้ ผู้ว่าราชการจังหวัดมีอำนาจสั่งสอบสวนข้อเท็จจริงหรือสั่งให้นายกเมืองพัทยา ชี้แจงแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติราชการของเมืองพัทยาได้ ซึ่งจากบทบัญญัติดังกล่าวเป็นการออกกฎหมายให้เกิดการถ่วงดุลอำนาจซึ่งกันและกันระหว่างฝ่ายบริหาร กับฝ่ายนิติบัญญัติ ประกอบกับมีบทบัญญัติที่มีข้อกำหนดกับการตรวจสอบการใช้อำนาจ คือ มาตรา 96

มาตรา 96 บัญญัติว่า ในกรณีที่ผู้ว่าราชการจังหวัดเห็นว่านายกเมืองพัทยาปฏิบัติราชการในทาง ที่อาจนำมาซึ่งความเสียหายแก่เมืองพัทยา หรือกระทำการฝ่าฝืนกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ หรือข้อบัญญัติ และผู้ว่าราชการจังหวัดได้ชี้แจง แนะนำ หรือตักเตือนแล้ว แต่นายกเมืองพัทยา ไม่ปฏิบัติตาม ให้ผู้ว่าราชการจังหวัดรายงานให้รัฐมนตรีทราบเพื่อพิจารณาสั่งการตามที่เห็นสมควร ในกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็นรีบด่วนที่จะรอข้ามมิได้ให้ผู้ว่าราชการจังหวัดมีอำนาจออกคำสั่งระงับการ ปฏิบัติราชการของนายกเมืองพัทยาไว้ตามที่เห็นสมควรได้

การกระทำของนายกเมืองพัทยาที่ฝ่าฝืนคำสั่งของผู้ว่าราชการจังหวัดหรือรัฐมนตรี แล้วแต่กรณี ตามวรรคหนึ่ง ไม่มีผลผูกพันเมืองพัทยา และมาตรา 98 ที่บัญญัติว่า เพื่อคุ้มครองประโยชน์ของประชาชนในเขตเมืองพัทยาหรือประโยชน์ ของประเทศเป็นส่วนรวม ผู้ว่าราชการจังหวัดจะรายงานเสนอความเห็นต่อรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา สั่งยุบสภาเมืองพัทยาก็ได้เมื่อมีกรณีตามวรรคหนึ่งหรือกรณีอื่นตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ รัฐมนตรีมีอำนาจยุบสภาเมืองพัทยา และให้แสดงเหตุผลไว้ในคำสั่งด้วย

4.1.7 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

มีการจัดตั้งกองทุนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนเยียวยาค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย ในกรณีรถที่ก่อให้เกิดภัยไม่ได้จัดให้มีการประกันภัย และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้ผู้ประสบภัย ไม่มีผู้ใดแสดงตนเป็นเจ้าของรถ และมีได้จัดให้มีการประกันภัยไว้ ไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดทำให้เกิดความเสียหาย หรือบริษัทประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายให้ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไม่ครบจำนวน ในค่าเสียหายกรณีที่บาดเจ็บจ่ายจริงไม่เกิน 15,000 บาท และกรณีเสียชีวิตจ่าย 35,000 บาท

4.1.8 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

ในหัวข้อนี้จะศึกษาถึงพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 31 บัญญัติว่า ในการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ให้นายทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการกำหนดเงื่อนไขไว้ในใบอนุญาตเกี่ยวกับ

- (1) จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่งตามเส้นทางที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง
- (2) สิทธิในรถที่ใช้ประกอบการขนส่งของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง
- (3) ลักษณะ ชนิด ขนาดและสีของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน
- (4) จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุก
- (5) จำนวนผู้ประจำรถ
- (6) เส้นทางที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง
- (7) อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง
- (8) สถานที่หยุดและจอดเพื่อขนถ่ายคน สัตว์ หรือสิ่งของ
- (9) ที่ที่รถจะต้องหยุดในระหว่างเส้นทาง
- (10) มาตรฐานบริการในการประกอบการขนส่ง
- (11) เวลาและจำนวนเที่ยวของการเดินรถ
- (12) เวลาทำงานประจำวันในการประกอบการขนส่ง
- (13) สถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษารถ

(14) การประกอบกิจการอื่นนอกจากการประกอบการขนส่งประจำทาง

(15) เงื่อนไขอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางต้องจัดให้มีประกาศเงื่อนไขตาม (6) (7) (8) (9) และ (11) ณ ที่ซึ่งอธิบดีกำหนด

มาตรา 32 บัญญัติว่า ในการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางให้นายทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการกำหนดเงื่อนไขไว้ในใบอนุญาตเกี่ยวกับ

(1) จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่ง

(2) ลักษณะ ชนิดและขนาดของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน

(3) จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุก

(4) จำนวนผู้ประจำรถ

(5) ท้องที่ที่ทำการขนส่ง

(6) มาตรฐานบริการในการประกอบการขนส่ง

(7) อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง

(8) สถานที่หยุดและจอดเพื่อขนถ่ายคน สัตว์ หรือสิ่งของ

(9) สถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษารถ

(10) เงื่อนไขอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางต้องจัดให้มีการประกาศเงื่อนไขตาม (7) และ (8) ณ ที่ซึ่งอธิบดีกำหนด

มาตรา 33 บัญญัติว่า ในการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ให้นายทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการกำหนดเงื่อนไขไว้ในใบอนุญาตเกี่ยวกับ

(1) จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่งตามเส้นทางที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง

(2) ลักษณะ ชนิด ขนาดและสีของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน

(3) จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุก และวิธีการบรรทุก

(4) เวลาและจำนวนเที่ยวของการเดินรถ

(5) เส้นทางที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง

(6) อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง

(7) เงื่อนไขอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็กต้องจัดให้มีประกาศเงื่อนไขตาม (5) และ (6) ณ ที่ซึ่งอธิบดีกำหนด

และมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2535) บัญญัติว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องจัดให้มีอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้ และต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง ทั้งนี้ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

โดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 จะมีการดูแลในการประกอบการขนส่งทางรถตามเส้นทางที่ได้รับอนุญาต เกี่ยวกับความปลอดภัยของตัวรถและผู้โดยสาร ซึ่งเป็นการป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุทางบก

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 17 บัญญัติว่า ห้ามมิให้อากาศยานใช้ที่หนึ่งที่ได้เป็นที่ขึ้นลงนอกจากสนามบินอนุญาต หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาตหรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

มาตรา 18 บัญญัติว่า อากาศยานต้องบินตามเส้นทางบินที่กำหนดในกฎกระทรวง

และมาตรา 18/123 อากาศยานทุกลำที่ทำการบินในราชอาณาจักร ต้องทำแผนการบินและแจ้งต่อหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ แผนการบินให้เป็นไปตามแบบ หลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

สำหรับพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 จะเป็นการควบคุมดูแลอากาศยานตามเส้นทางบิน อันจะเป็นการป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุทางอากาศ

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 4 บัญญัติว่า

ในพระราชบัญญัตินี้ “ผู้ประสบภัย” หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิตร่างกายหรืออนามัยเนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งกีดขวางหรือติดขัดในถนนและหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย

“ความเสียหาย” หมายความว่า ความเสียหายต่อชีวิตร่างกายหรืออนามัยอันเกิดจากรถ

“ค่าเสียหายเบื้องต้น” หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาลค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลค่าปลงศพค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพรวมทั้งค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายที่จำเป็นอย่างอื่นเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยในเบื้องต้นทั้งนี้ตามรายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 20 วรรคสอง

โดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 นี้ ชี้ให้เห็นถึงการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่มีอยู่ ในเรื่องผู้ประสบภัย ความเสียหาย และค่าเสียหายเบื้องต้น สำหรับการชดเชยเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น

4.1.9 พระราชบัญญัตินโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ.2551

มีการกำหนดนิยามการบริหารและพัฒนาการท่องเที่ยว ในด้านการบริหารจัดการ พัฒนา ส่งเสริมการท่องเที่ยว ทั้งนี้ยังได้กำหนดนิยาม “กองทุน” เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวไทยด้วย แต่ยังไม่มีความชัดเจน และครอบคลุมในด้านความเสียหาย ค่าเสียหาย ในการเยียวยา ผู้ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุทางทะเล ซึ่งจะต้องมีนโยบาย แบบแผน กฎหมาย รองรับชัดเจนในการจ่ายเงินช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางทะเลอย่างเป็นรูปธรรม และสร้างความเสมอภาคทั้งคนไทย และคนต่างประเทศ ซึ่งในปัจจุบันการจ่ายเงินเยียวยาความเสียหายให้แก่นักท่องเที่ยวเป็นดังนี้

กรณีนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศเสียชีวิตจะได้รับการเยียวยาจากกองทุนจำนวนคนละ 300,000 บาท และจากประกันภัยนักท่องเที่ยวให้คนละ 200,000 บาท ซึ่งที่ผ่านมากรณีนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เสียชีวิตจะได้รับการเยียวยาจากประกันภัยนักท่องเที่ยวเท่านั้น จึงยอมไม่เป็นธรรม และขัดต่อหลักศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ และหลักความเสมอภาค โดยเป็นกองทุนจากศูนย์แก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศและนักท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ทั้งนี้มีข้อสังเกตว่าจำนวนคนละ 300,000 บาทที่จ่ายให้เฉพาะนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศเสียชีวิตนั้น มีการกล่าวอ้างถึงการส่งเสริมภาพลักษณ์ และสร้างความเชื่อมั่นต่อการท่องเที่ยวประเทศไทย จึงต้องมีการจ่ายเงินในวงเงินที่สูงกว่าชาวไทย อาจสร้างความไม่พอใจ และเป็น การสะท้อนการกำหนดนโยบายกองทุนเยี่ยวนักท่องเที่ยวที่ต้องแก้ไข เพิ่มเติม การกำหนดกฎเกณฑ์ที่เป็นธรรม และเสมอภาคต่อไป

4.1.10 พระราชบัญญัติส่งเสริมการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พ.ศ. 2558

โดยสาระสำคัญของพระราชบัญญัติฉบับนี้ มุ่งหมายการจัดให้มีคณะกรรมการนโยบายและแผนการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลแห่งชาติ การคุ้มครองพื้นที่ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ป่าชายเลน การป้องกัน และช่วยเหลือชุมชนชายฝั่ง ตลอดจนการแก้ไขฟื้นฟูพื้นที่ที่มีผลกระทบรุนแรงด้านทรัพยากรทางทะเลเข้าสู่วิฤต ตลอดจนการดำเนินการทางกฎหมายการผู้บุกรุก

4.1.11 กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ

กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือที่มีสภาพบังคับใช้ในปัจจุบันนั้นเป็นกฎหมายลำดับรองพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยอันเป็นกฎหมายแม่บท กำหนดว่า เมื่อออกกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือจะต้องได้อนุมัติโดยรัฐมนตรี โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 163 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2525 ที่บัญญัติไว้ดังนี้

“มาตรา 163 ให้เจ้าท่าโดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไข ในการออกใบสำคัญดังต่อไปนี้

- 1) ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือ
- 2) ใบสำคัญแสดงการตรวจเรือเพื่อจดทะเบียนเรือไทย
- 3) ใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล
- 4) ใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก
- 5) ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่อการอื่นๆ

กฎข้อบังคับนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้”

โดยกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2528 เป็นฉบับหลักในเรื่องของการตรวจเรือ การแบ่งประเภทของเรือตามเขตการใช้และลักษณะของเรือ ข้อกำหนดในการตรวจ เครื่องใช้และอุปกรณ์ประจำเรือ อุบัติเหตุต่างๆ และความเสียหาย การวัดลำเรือและคำนวณระวางบรรทุก ละเรื่องของคนประจำเรือ

ซึ่งรายละเอียดโดยย่อของกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 15) พ.ศ.2528 ประกอบด้วยสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการตรวจเรือ โดยกำหนดมาตรฐานการตรวจเรือนับตั้งแต่การต่อสร้างเรือใหม่ กำหนดมาตรฐานการตรวจเรือในแต่ละช่วงอายุ การยื่นคำร้องการตรวจเรือ การตรวจเรือกรณีเกิดอุบัติเหตุ การกำหนดประเภทเรือ การคำนวณขนาดตันกรอสของเรือการกำหนดคนประจำเรือ โดยมีสาระสำคัญดังนี้

หมวดข้อบังคับทั่วไป

ในกฎข้อบังคับนี้

“เรือ” หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุกทุกลำเลียง โดยสาร ลากจูง ดัน ยก ชูต หรือลอก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่น ที่สามารถใช้ในน้ำได้ทำนองเดียวกัน

“เรือเดินทะเล” หรือ “เรือทะเล” หมายความว่า เรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเล ตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ

“เรือลำน้ำ” หมายความว่า เรือที่ใช้อยู่ในแม่น้ำ ลำคลอง ห้วย หนองบึง ทะเลสาบ และไม่แล่นพ้นออกจากปากแม่น้ำนั้น ๆ

“เรือกล” หมายความว่า เรือที่ขับเคลื่อนโดยเครื่องจักรกลอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือหลายอย่าง จะใช้กำลังอื่นด้วย หรือไม่ก็ตาม

“เครื่องจักรใหญ่” หมายความว่า เครื่องจักรกลอย่างใด ๆ ที่ใช้สำหรับขับเคลื่อนเรือ

“จำนวนแรงม้าเบรค” หมายความว่า จำนวนแรงม้าเบรคตามเอกสารหลักฐานของผู้สร้างที่เชื่อถือได้ หรือจำนวนแรงม้าเบรคที่คำนวณได้ โดยวิธีการที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับนี้

เจ้าของ หรือตัวแทนเจ้าของเรือ ที่มีความประสงค์จะให้เจ้าพนักงานตรวจเรือออกไปสำคัญรับรองการตรวจเรือ เพื่ออนุญาตให้ใช้เรือ ต้องยื่นคำร้องตามแบบพิมพ์ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 3 วัน สำหรับการตรวจเรือภายในประเทศ และไม่น้อยกว่า 21 วัน สำหรับการตรวจเรือในต่างประเทศ

เจ้าของ หรือตัวแทนเจ้าของเรือ ต้องจัดเตรียมเรือไว้ให้เจ้าพนักงานตรวจเรือให้พร้อมในวันกำหนดการตรวจเรือ ตามวิธีการที่เจ้าพนักงานตรวจเรือบอกกล่าวและให้มีหนังสือยืนยันกำหนดนัดถึงเจ้าพนักงานตรวจเรือก่อนกำหนดนัดไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมงโดยให้แจ้งตำบลที่เรือจอด หรือเข้าอยู่ได้ด้วย

เจ้าพนักงานตรวจเรือ ต้องทำการตรวจเรือต่อหน้าเจ้าของ หรือตัวแทนเจ้าของเรือ และหากปรากฏข้อบกพร่องซึ่งจะต้องซ่อมแซม แก้ไขต่อเติม เปลี่ยนแปลง หรือจัดหา เพื่อให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับนี้ ให้เจ้าพนักงานตรวจเรือแจ้งให้เจ้าของ หรือตัวแทนเจ้าของเรือทราบเป็นลายลักษณ์อักษร

เมื่อเจ้าของ หรือตัวแทนเจ้าของเรือ ได้ปฏิบัติตามที่เจ้าพนักงานตรวจเรือได้แจ้งให้ทราบ แล้ว ให้แจ้งให้เจ้าพนักงานตรวจเรือทราบ เพื่อตรวจดูผลการปฏิบัติ เจ้าพนักงานตรวจเรือจะกำกับขณะทำการซ่อมแซม แก้ไข ต่อเติม เปลี่ยนแปลง หรือจัดหาอยู่ด้วยก็ได้

เมื่อเจ้าพนักงานตรวจเรือ ปฏิเสธการออกไปสำคัญรับรองการตรวจเรือให้แก่เรือลำใด ให้เจ้าพนักงานตรวจเรือผู้นั้น รายงานต่อผู้อำนวยการกอง กองตรวจเรือ ถึงอุปสรรค และข้อขัดข้องในโอกาสแรก ซึ่งต้องอยู่ในระยะเวลา 3 วันทำการ นับตั้งแต่มิได้กลับจากการตรวจเรือ

ในกรณีที่เจ้าของ หรือตัวแทนเจ้าของ ไม่เห็นด้วยกับการวินิจฉัยสั่งการใด ๆ ของเจ้าพนักงานตรวจเรือ ให้อุทธรณ์เป็นลายลักษณ์อักษรต่อผู้อำนวยการกอง กองตรวจเรือภายใน 5 วัน นับตั้งแต่วันที่เจ้าพนักงานตรวจเรือวินิจฉัยสั่งการ เจ้าของ หรือตัวแทนเจ้าของเรือและเจ้าพนักงานตรวจเรือ มีสิทธิอุทธรณ์คำวินิจฉัยของผู้ผู้อำนวยการกอง กองตรวจเรือเป็นลายลักษณ์อักษรต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี คำวินิจฉัยของอธิบดีถือเป็นที่สุด

การตรวจเรือตามกฎหมายฉบับนี้ ให้กระทำโดยเจ้าพนักงานตรวจเรือ ในกรณีที่เจ้าพนักงานตรวจเรือมอบหมายให้บุคคล หรือนิติบุคคลอื่นใด เป็นผู้ตรวจสอบแทนเฉพาะแห่งเจ้าพนักงานตรวจเรือผู้มอบหมาย ต้องรับผิดชอบในความถูกต้องสมบูรณ์ของการตรวจสอบนั้น

เมื่อมีอุบัติเหตุอันอาจทำให้สมรรถภาพของเรือเปลี่ยนแปลงไป เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือต้องรายงานให้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีทราบโดยพลัน

เมื่อเจ้าท่ามีเหตุผลสงสัยว่า เรือที่มีใบอนุญาตใช้เรือลำใด มีสภาพหรืออุปกรณ์ไม่ครบถ้วนถูกต้องตามใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ เพื่อบุคลากรให้ใช้เรือ ก็อาจร้องขอให้เจ้าพนักงานตรวจเรือขึ้นไปตรวจเรือนั้นอีกได้

การเปลี่ยนแปลงแบบเรือ ตัวเรือ เครื่องจักร และอุปกรณ์ในสิ่งซึ่งเป็นผลหรืออาจเป็นผลต่อสมรรถภาพของเรือ มีผลทำให้ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ เพื่อบุคลากรให้ใช้เรือเป็นอันยกเลิกตั้งแต่วันที่มีการเปลี่ยนแปลง เว้นแต่จะได้รับอนุมัติจากเจ้าพนักงานตรวจเรือก่อน

การตรวจประจำปีต้องกระทำทุกรอบ 12 เดือน

หมวด ว่าด้วยอุบัติเหตุต่าง ๆ และความเสียหาย

เมื่อเรือลำใดได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุใด ๆ หรือจากเหตุอื่น ๆ ก็ดี ซึ่งทำให้เรือนั้นไม่มีความมั่นคงสมประกอบ พอที่จะใช้การได้ต่อไปโดยปลอดภัย ให้เจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือ แจ้งความแก่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีโดยพลัน เพื่อให้เจ้าพนักงานตรวจเรือทำการตรวจความเสียหายนั้น ๆ ว่ามากน้อยเพียงใด ในการตรวจนี้ให้เจ้าพนักงานตรวจเรือระมัดระวังอย่าให้มีการเปลี่ยนแปลงแก้ไข หรือขยายยาสั่งใด ๆ ในเรือ นั้น ซึ่งจะได้ไว้เป็นหลักฐานสำหรับการไต่สวนต่อไปถ้าจำเป็น

การตรวจนี้เจ้าพนักงานผู้ตรวจ ต้องทำรายงานมีรูปวาดอย่างคร่าว ๆ ให้เห็นแห่งที่เสียหายในท้องต่าง ๆ นั้น เสนอต่อผู้อำนวยการกอง กองตรวจเรือเพื่อทราบด้วย และต้องรายงานชี้แจงด้วยว่าลำเรือหรือเครื่องจักรกลของเรือลำนั้นจะสมประกอบแก่การเดินเรือหรือไม่ และให้ออกความเห็นว่าการขีดฆ่าใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ และอนุญาตให้ใช้เรือ นั้นเสียทีเดียว หรือให้ยึดไว้แต่เพียงชั่วคราวและเป็นข้อสำคัญจะต้องตรวจเรือลำนั้น และทำรายงานเสนอต่อผู้อำนวยการกอง กองตรวจเรือโดยเร็วที่สุดที่จะทำได้

ถ้ามีเหตุเรือเรือโดนกัน ให้เจ้าพนักงานผู้ตรวจ ตรวจโคมไฟ และที่บังแสงในเรือ นั้นแล้วให้ทำรายงานต่างหากอีกฉบับหนึ่งเสนอต่อผู้อำนวยการกอง กองตรวจเรือ ชี้แจงตรวจเรือ ชี้แจงขนาดโคม ที่วางโคมไม่บังแสงไฟซึ่งในขณะนั้นเป็นอย่างไบบ้าง กับต้องชี้แจงว่าเรือลำนั้นมีเครื่องมือเครื่องใช้สำหรับเรือถูกต้องตามข้อบังคับหรือไม่ และสิ่งใดที่ยังขาดอยู่บ้าง เจ้าพนักงานผู้ตรวจต้องระวังให้มาก เมื่อจะเขียนรายงานเรื่องโคมไฟ และไม่บังแสงไฟ ซึ่งเป็นข้อสำคัญสำหรับการไต่สวนที่ศาล

ถ้ามีอุบัติเหตุอย่างใด ๆ เกิดขึ้นแก่เรือหรือถ้าเป็นเหตุอย่างอื่น ๆ เจ้าพนักงานผู้ตรวจเห็นว่าจำเป็นจะต้องให้เอาเรือเข้าอู่ เพื่อทำการตรวจลำเรือ ก็ให้ทำรายงานชี้แจงต่อผู้อำนวยการกองตรวจเรือทราบด้วย

เว้นแต่เมื่อผู้อำนวยการกอง ตรวจเรือ จะมีคำสั่งไม่ให้ทำเช่นนั้น ก็ให้เจ้าพนักงานผู้ตรวจเรียกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ และใบอนุญาตใช้เรื่อนั้นมายึดไว้ตลอดเวลาที่ซ่อมแซมอยู่นอกจากเจ้าพนักงานผู้ตรวจจะเห็นว่าความเสียหายนั้นสมควรจะต้องขีดฆ่าใบสำคัญรับรองการตรวจเรือและใบอนุญาตใช้เรือต่อผู้อำนวยการกอง ตรวจเรือ พร้อมกับรายงานด้วย ถ้าในเรื่องใด ๆ ได้มีความเสียหายมาก ก็ให้ส่งคืนใบสำคัญรับรองการตรวจเรือและใบอนุญาตใช้เรื่อนั้น ต่อกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีเพื่อยกเลิก ถ้านายเรือหรือเจ้าของเรือไม่ยอมคืนใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ และใบอนุญาตใช้เรือก็ให้เจ้าพนักงานผู้ตรวจแจ้งความต่อผู้อำนวยการกอง ตรวจเรือ ให้ทราบโดยพลัน เพื่อจะได้ยกเลิกใบสำคัญนั้นเสียถ้าเป็นการจำเป็น แต่ต้องให้เจ้าพนักงานผู้ตรวจทำตามคำสั่งโดยระมัดระวัง คือ ให้ทำรายงานทั้งหมดทั้งเรื่อง เสนอต่อผู้อำนวยการกอง ตรวจเรือโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้

ถ้าเรื่อนั้นสมประกอบพอแก่การที่จะใช้เดินเรือได้ โดยลำเรือและเครื่องจักรปกติทุกอย่างซึ่งเป็นที่พอใจแก่เจ้าพนักงานผู้ตรวจแล้ว ก็ให้เจ้าพนักงานผู้ตรวจเขียนหมายเหตุลงไว้ในใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ และใบอนุญาตใช้เรือซึ่งยังมิได้ขีดฆ่า โดยชี้แจงว่าได้จัดทำสิ่งที่เสียหายนั้นดีแล้ว พอใช้การได้ตลอดกำหนดอายุของใบสำคัญ และให้นำใบสำคัญนั้นเสนอต่อผู้อำนวยการกอง ตรวจเรือ โดยให้ชี้แจงการจัดทำว่ามากน้อยเพียงใด ซึ่งเป็นการจำเป็นกับให้ทำสำเนาหมายเหตุนั้นเสนอผู้อำนวยการกองตรวจเรือ ด้วย

เมื่อผู้อำนวยการกอง ตรวจเรือ ได้มีคำสั่งให้เรียกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือและใบอนุญาตใช้เรือจากเจ้าของเรือหรือนายเรือทุก ๆ รายที่พ้นกำหนดอายุตามข้อ 6 หรือขีดฆ่าหรือเรียกคืนก็ให้เจ้าของเรือหรือนายเรือทำตามคำสั่งโดยเร็ว ถ้าแม้เจ้าของเรือหรือนายเรือเพิกเฉยเสีย ก็ให้เจ้าพนักงานผู้ตรวจทำรายงานยื่นโดยทันที

ในปัจจุบันการท่องเที่ยวทางน้ำเป็นการสร้างรายได้ให้กับประเทศเป็นอย่างมาก ดังนั้น เรื่องความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางน้ำจึงเป็นสิ่งที่สำคัญและจำเป็นอย่างยิ่ง การกำกับดูแลและควบคุมเรือโดยสารที่ใช้ในการท่องเที่ยวทางน้ำต้องมีมาตรฐานของเรือทั้งในด้านโครงสร้างความแข็งแรง อุปกรณ์ความปลอดภัยคนประจำเรือ ต้องได้รับการตรวจจากเจ้าพนักงานตรวจเรือ เพื่อให้แน่ใจได้ว่าเรือโดยสารนั้นมีความปลอดภัยพร้อมใช้งานและสามารถอนุญาตให้ใช้งานได้ ตามที่กฎหมายกำหนด สำหรับกฎหมายและบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับเรือโดยสารของประเทศไทยนั้น มีบทบัญญัติในระดับพระราชบัญญัติ ได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ซึ่งทางคณะผู้วิจัยได้มีการนำเสนอรายละเอียดก่อนหน้านี้ได้ นอกจากพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยแล้วยังมีบทบัญญัติที่เป็นข้อบังคับเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในส่วนของเรือโดยสารได้แก่กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือซึ่งเป็นข้อบังคับที่ออกภายใต้อำนาจของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย มาตรา 163 ให้อำนาจในการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการตรวจเรือและออกใบสำคัญรับรองเพื่อให้เกิดความปลอดภัย โดยในปัจจุบันนี้มีกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ฉบับที่ 41 ซึ่งกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรื่อนั้น มิได้มีการแบ่งแยกเป็นหมวดหมู่หรือมีการแบ่งประเภทว่าเป็นเรื่องเกี่ยวกับอะไร คณะผู้วิจัยได้ศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือพบว่ามีกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือที่เกี่ยวข้องกับเรือโดยสารอยู่เพียงไม่ 2 ฉบับ เท่านั้นได้แก่ กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ฉบับที่ 15 กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ฉบับที่ 19 นอกจากนี้ยังมีกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือที่มีความเกี่ยวข้อง ได้แก่ กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ

ฉบับที่ 15 ฉบับที่ 18 ฉบับที่ 38 และฉบับที่ 40 เกี่ยวข้องกับเรื่องของการ มอบอำนาจให้ Class ดำเนินการ ตรวจเรือได้ นอกจากนี้ยังมีคำสั่งกรมเจ้าท่าที่ 95/2495 เรื่องเกี่ยวกับการกำหนดแนวน้ำบรรทุกของเรือเดิน ทะเล จากข้อมูลที่ได้ศึกษามานี้พบว่าในการตรวจเรือโดยสารนั้นยังไม่ครอบคลุมและเพียงพอสำหรับเรือ โดยสารที่วิ่งในทะเลซึ่งมีความสำคัญอย่างมากเนื่องการท่องเที่ยวทางน้ำส่วนมากเป็นการท่องเที่ยวทางทะเล อีกทั้งจำนวนคนโดยสารที่ใช้บริการมีจำนวนมาก โดยผู้โดยสารมีทั้งผู้โดยสารที่เป็นคนไทยและคน ต่างประเทศจำนวนมากด้วย

จากการศึกษาวิจัยพบว่า เรือโดยสารที่ใช้งานอยู่ในพื้นที่ทะเลของพัทยา ประกอบด้วย

- (1) เรือโดยสารประจำทางที่วิ่งระหว่างฝั่งเมืองพัทยาสู่เกาะล้าน เป็นเรือโดยสารสองชั้นที่สามารถ บรรทุกคนโดยสารได้ประมาณ 100 คน
- (2) เรือโดยสารที่เป็นเรือภัตตาคารและบริการอาหารซึ่งจอดทอดสมออยู่ในทะเลบริเวณอ่าวพัทยา
- (3) เรือสปีดโบ๊ทที่นำนักท่องเที่ยวจากชายหาดพัทยาสู่เกาะล้าน ซึ่งสามารถบรรทุกคนโดยสารได้ ประมาณ 10 – 25 คน
- (4) เรือสปีดโบ๊ทที่ใช้สำหรับลากرم
- (5) เรือโดยสารที่ใช้สำหรับพักผ่อนโดยสารขึ้นร่วม
- (6) เรือเจ็ตสกี

จากการศึกษายังพบอีกว่า กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือนั้นยังไม่มีเฉพาะเจาะจงสำหรับ เรือโดยสารแต่ละประเภท เช่น เรือโดยสารขนาดใหญ่ที่เดินทะเลระหว่างประเทศ เรือโดยสารที่เดินทะเล ภายในประเทศ เรือสปีดโบ๊ท เรือเจ็ตสกี เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีเรือเดินทะเลที่มีลักษณะเป็นเรือบรรทุกคน โดยสารที่มีลักษณะการใช้งานพิเศษ เช่น เรือสปีดโบ๊ทสำหรับลากرم หรือลากกล้วย ที่เป็นกิจกรรมทางน้ำที่มี ลักษณะการใช้งานพิเศษซึ่งพบว่า ไม่มีข้อกำหนดหรือกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือของ เรือโดยสารลักษณะพิเศษ หรือเรือโดยสารที่ใช้ในเชิงกิจกรรมด้านการกีฬา หรือการท่องเที่ยวทางน้ำ ที่ในปัจจุบันมีจำนวนเรือประเภทนั้นเพิ่มมากขึ้น อีกทั้งปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากเรือโดยสาร โดยเฉพาะเรือโดยสารที่วิ่งรับส่งคนโดยสารระหว่างฝั่งพัทยาและเกาะล้าน และเรือสปีดโบ๊ทที่มี ความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น ทำให้อาจจะส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นในการใช้เรือ เพื่อการท่องเที่ยว และความเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุแก่นักท่องเที่ยวที่ทำกิจกรรมบริเวณชายฝั่ง เช่น ว่ายน้ำ เป็นต้น และปัญหาเกี่ยวกับค่าเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุต่างๆ ดังนั้น จึงเห็นควรให้มีข้อกำหนดสำหรับเรือ โดยสารแต่ละประเภทและมาตรการด้านความปลอดภัยที่นำมาใช้กับเรือโดยสารของประเทศไทย ได้แก่กฎ ข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือโดยสาร กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือสำหรับเรือเจ็ตสกี

4.1.12 ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2553

ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2553 เป็นกฎหมายด้านการบริหารจัดการ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล ของพื้นที่เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี มีความเกี่ยวข้องกับเรื่อง การ กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในบริเวณพื้นที่อำเภอบางละมุง และอำเภอสัตหีบ จังหวัด ชลบุรี

โดยข้อ 2 บัญญัติว่า ในประกาศนี้ “แนวชายฝั่งทะเล” หมายความว่า แนวที่น้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติ ทางธรรมชาติ

ข้อ 3 บัญญัติว่า ให้พื้นที่ที่ได้มีการกำหนดให้ เป็นเขตควบคุมมลพิษ เขตผังเมืองรวม และเขตอนุรักษ์ของจังหวัดชลบุรี ดังต่อไปนี้ เป็นเขตพื้นที่ที่ให้ใช้มาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้

(1) พื้นที่ภายในแนวเขตตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดให้ท้องที่เมืองพัทยาเป็นเขตควบคุมมลพิษ ลงวันที่ 7 สิงหาคม พ.ศ. 2535

(2) พื้นที่ภายในแนวเขตตามกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2546

(3) พื้นที่บางส่วนภายในแนวเขตตามประกาศกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เรื่อง กำหนดเขตห้ามใช้อวนลากมีถูงและอวนรุนทำการประมงในท้องที่จังหวัดชลบุรี ประกาศ ณ วันที่ 26 มิถุนายน พ.ศ. 2518

ข้อ 4 บัญญัติว่า ให้จำแนกพื้นที่ตามข้อ 3 เป็น 2 บริเวณตามแผนที่ท้ายประกาศนี้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

บริเวณที่ 1 หมายถึง พื้นที่บนแผ่นดินใหญ่ภายในบริเวณที่อยู่ในแนวเขตตามข้อ 3 (1) และ(2) และพื้นที่เกาะล้าน เกาะครก และเกาะสาก

บริเวณที่ 2 หมายถึง พื้นที่น่านน้ำทะเลภายในบริเวณ ดังนี้

(1) พื้นที่น่านน้ำทะเลภายในบริเวณตามข้อ 3(1) นับตั้งแต่แนวชายฝั่งทะเลลงไป และ

(2) พื้นที่น่านน้ำทะเลภายในบริเวณที่มีจุดเริ่มต้นตรงแนวชายฝั่งทะเลบริเวณหลักเขตที่ 5 ของแนวเขตตามข้อ 3 (1) เลียบตามแนวชายฝั่งทะเลไปทางทิศใต้ จนถึงปากคลองนาจอมเทียนฝั่งเหนือ จากจุดดังกล่าวลากเป็นเส้นตรงไปทางทิศตะวันตกขนานกับแนวเส้นระหว่างหลักเขตที่ 5 และหลักเขตที่ 6 ของแนวเขตตามข้อ 3(1) จนถึงจุดที่ตรงกับหลักเขตที่ 6 แล้วลากเป็นเส้นตรงไปทางทิศเหนือจนถึงหลักเขตที่ 6

ข้อ 8 บัญญัติว่า ในพื้นที่ตามข้อ 4 ห้ามกระทำการหรือประกอบกิจกรรม ดังต่อไปนี้...

(11) การประกอบกิจการเรือภัตตาการ เรือสถานบริการ การเดินท่องเที่ยวใต้ทะเล (Sea walker) หรือการทอดสมอเรือในแนวปะการัง

(12) การเล่นเรือสปีดเตอร์ การเล่นเจ็ตสกี การเล่นสกีน้ำ หรือการเล่นเรือลากทุกชนิด ยกเว้นในบริเวณที่เมืองพัทยาและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กำหนดให้เป็นเขตอนุญาตให้ประกอบกิจกรรมทางน้ำดังกล่าวได้

(16) การกระทำใดๆ ที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมไปจากเดิม หรือทำให้ทัศนียภาพบริเวณหาดเสียไป เว้นแต่การกระทำของทางราชการเพื่อการฟื้นฟูและรักษาสภาพตามธรรมชาติของหาด การป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง การรักษาความปลอดภัยทางทะเลและชายหาด การติดตั้งป้ายเตือนของทางราชการ หรือการทำทุ่น ทั้งนี้ โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ ตามข้อ 10

(17) การกระทำใดๆ ที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางธรณีสัณฐาน ด้านกายภาพ ชีวภาพ หรือชีวกายภาพ ในบริเวณพื้นที่หาด สันทราย สันดอน หน้าผา ปากน้ำ หรือป่าชายเลน เว้นแต่การกระทรวงของทางราชการเพื่อการป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง หรือเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ

ข้อ 9 บัญญัติว่า ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือเอกชนที่จะทำการก่อสร้างอาคาร หรือดำเนินการโครงการหรือประกอบกิจการในพื้นที่ตามข้อ 4 นอกจากต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในประกาศนี้

แล้ว ให้จัดทำและเสนอรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น หรือรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม แล้วแต่กรณีต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมตามหลักเกณฑ์วิธีการ และระเบียบปฏิบัติที่กำหนดไว้ ตามมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ให้จัดทำสำหรับการก่อสร้างอาคาร หรือการดำเนินการโครงการหรือประกอบกิจการ ดังต่อไปนี้

(5) ท่าเทียบเรือทุกประเภทที่สามารถรับเรือขนาดตั้งแต่ 100 ตันกรอสขึ้นไป แต่ไม่ถึง 500 ตันกรอส หรือมีความยาวหน้าท่าไม่ถึง 100 เมตร และพื้นที่รวมของท่าเทียบเรือมีขนาดไม่ถึง 1,000 ตารางเมตร ยกเว้นท่าเทียบเรือสำราญและกีฬาทุกขนาด

รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้จัดทำสำหรับการก่อสร้างอาคารหรือการดำเนินการโครงการหรือประกอบกิจการ ดังต่อไปนี้

(5) ท่าเทียบเรือทุกประเภทที่สามารถรับเรือขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอส หรือมีความยาวหน้าท่าตั้งแต่ 100 เมตร หรือพื้นที่รวมของท่าเทียบเรือมีขนาดตั้งแต่ 1,000 ตารางเมตร ขึ้นไป

(6) ท่าเทียบเรือสำราญและกีฬาทุกขนาด

ข้อ 10 บัญญัติว่า เพื่อประโยชน์ในการกำกับดูแลและติดตามผลการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ตามข้อ 4 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและติดตามผลการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมขึ้น เพื่อทำหน้าที่ดูแล ติดตาม ตรวจสอบการบังคับใช้มาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม และให้ความเห็นชอบการนำแผนงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมไปปฏิบัติการ ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามประกาศนี้

คณะกรรมการตามวรรคหนึ่ง ประกอบด้วยผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี เป็นประธานกรรมการ ผู้แทนเมืองพัทยา ผู้แทนส่วนราชการประจำจังหวัดชลบุรีที่เกี่ยวข้อง ผู้แทนรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง นายอำเภอบางละมุง นายอำเภอสัตหีบ ผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ตามข้อ 4 อยู่ในเขตรับผิดชอบ ผู้ทรงคุณวุฒิด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่อยู่ในจังหวัดชลบุรีไม่เกินสามคน ผู้แทนภาคเอกชนซึ่งมีกิจการเกี่ยวกับการท่องเที่ยว เกษตรกรรม พาณิชยกรรม หรืออุตสาหกรรมที่อยู่ในจังหวัดชลบุรีไม่เกินสี่คน และผู้แทนภาคเอกชนซึ่งมีกิจกรรมเกี่ยวกับการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในจังหวัดชลบุรีไม่เกินสามคน เป็นกรรมการ และให้ผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดชลบุรี เป็นกรรมการและเลขานุการ

ให้ผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรีเสนอรายชื่อกรรมการตามวรรคสองต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ประกาศนี้ใช้บังคับ

ข้อ 11 บัญญัติว่า เพื่อประโยชน์ในการสงวนรักษา การอนุรักษ์ การปกป้อง การฟื้นฟูบูรณะ และการจัดการด้านทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ตามข้อ 4 ให้จังหวัดชลบุรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการตามข้อ 10 มีหน้าที่ ดังนี้

(1) จัดทำแผนคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ชายหาดในพื้นที่ตามข้อ 4 ให้มีสภาพสิ่งแวดล้อมและภูมิทัศน์ทางธรรมชาติที่สวยงามเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวให้แก่ชุมชนในท้องถิ่น

(2) กำหนดเขตการใช้ประโยชน์ในพื้นที่บริเวณที่ 2 และประกาศให้ทราบเป็นการทั่วไป

(3) กำหนดนโยบายในการดูแลรักษา ฟื้นฟูแหล่งน้ำและคุณภาพของแหล่งน้ำ

(4) จัดทำแผนฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ข้อ 12 บัญญัติว่า ในกรณีที่มีกฎหมายใดกำหนดมาตรการที่มีผลเป็นการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมไว้ดีกว่าที่กำหนดไว้ในประกาศนี้ ก็ให้เป็นไปตามมาตรการที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้น

ข้อ 13 บัญญัติว่า ในเขตพื้นที่ตามข้อ 4 ผู้มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายอื่นต้องดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในประกาศนี้ด้วย

และข้อ 14 บัญญัติว่า การกระทำกิจกรรม หรือกิจการใดที่ต้องห้ามตามประกาศนี้ ถ้าได้รับอนุญาตตามกฎหมายใดไว้แล้วก่อนวันที่ประกาศนี้ใช้บังคับ ให้คงดำเนินการต่อไปได้ จนกว่าจะไม่ได้รับอนุญาตหรือไม่ได้รับการต่ออายุใบอนุญาตตามกฎหมายนั้น แต่จะดำเนินการอื่นเพิ่มเติมหรือ นอกเหนือจากที่ได้รับอนุญาตไว้แล้ว หรือนอกเหนือจากพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตไว้ เดิมก่อนวันที่ประกาศนี้ใช้บังคับไม่ได้

โดยจากประกาศของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมนี้ จะเห็นได้ว่า พื้นที่ศึกษาคือ พื้นที่อำเภอพญา จังหวัดชลบุรี อยู่ภายใต้อำนาจของประกาศนี้ ดังนั้น การใช้มาตรการอนุรักษ์ การปกป้อง และการจัดการด้านทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม มาผนวกรวมกับการประกอบกิจการเรือ การเล่นเรือชนิดต่างๆ ตลอดจนท่าเทียบเรือ จะทำให้กิจกรรมทางน้ำต่างๆ ไม่ก่อส่งผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางทะเล ซึ่งจะเป็นการช่วยสนับสนุนกิจกรรมการท่องเที่ยวทางทะเลอย่างยั่งยืนต่อไป

4.1.13 ระเบียบกรมเจ้าท่าว่าด้วยการรายงานอุบัติเหตุทางน้ำของหน่วยงานต่าง ๆ ในกรมเจ้าท่า พ.ศ. 2544

สำหรับการรายงานอุบัติเหตุทางน้ำ เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางน้ำขึ้นนั้น กรมเจ้าท่าได้วางแนวปฏิบัติโดยยึดถือระเบียบซึ่งเรียกว่า “ระเบียบกรมเจ้าท่า ว่าด้วยการรายงานอุบัติเหตุทางน้ำของหน่วยงานต่าง ๆ ในกรมเจ้าท่า พ.ศ. 2544” ลงวันที่ 11 เมษายน พ.ศ. 2544 โดยมีประเด็นสาระสำคัญสรุปความดังต่อไปนี้

(1) ประเด็นกรณีอำนาจหน้าที่ของบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบรายงานการเกิดอุบัติเหตุทางน้ำ

กรณีส่วนกลาง หัวหน้าเวรประจำวัน รายงานผ่าน ส่วนควบคุมการเดินเรือเพื่อรายงานตามลำดับขั้นถึงผู้อำนวยการสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ ก่อนรายงานถึงรองอธิบดีด้านความปลอดภัย และนำเสนอการรายงานต่อรองอธิบดีกรมเจ้าท่าโดยทันที ไม่ชักช้า

กรณีส่วนภูมิภาค ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขา รายงานต่อผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค และเร่งรายงานต่อรองอธิบดีที่ควบคุม กำกับ เขต สาขานั้น ๆ เพื่อสรุปรายงานนำเสนอ อธิบดีต่อไป

ทั้งนี้ ต้องรายงานการเกิดอุบัติเหตุทางน้ำต่อสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำด้วย

หากเป็นกรณีการเกิดอุบัติเหตุนอกเวลาราชการให้รายงานนำเสนอผ่านเลขานุการกรมด้วยและหากพื้นที่ในความปลอดภัยนั้น ๆ มีศูนย์ควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางน้ำให้รายงานอีกด้วย

(2) ประเด็นวิธีการรายงานอุบัติเหตุทางน้ำ

ให้สามารถกระทำได้โดยทางโทรศัพท์ โทรสาร หรือวิทยุ แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ให้ใช้กระดาดแบบฟอร์มการรายงานตามที่กำหนดไว้ในระเบียบ

(3) ประเด็นการจัดทำแบบฟอร์ม ลักษณะข้อมูลการรายงานอุบัติเหตุทางน้ำ

การรายงานต้องแจ้งข้อมูล ข้อเท็จจริงให้ชัดเจน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ตำบลที่เกิดเหตุพร้อมแผนที่สังเขปถ้าสามารถกระทำได้
- วันเดือนปีและเวลาที่เกิดเหตุ
- ชื่อเจ้าของเรือ หรือตัวแทน และเลขทะเบียนเรือ
- สาเหตุที่เกิด และกรณีแวดล้อม
- ความเสียหายที่ได้รับ
- ถ้าเป็นเรือที่มีสมุดปูม ก็ให้คัดข้อความประจำวันในสมุดปูมของปากเรือและข้างกลแนบมาด้วย
- การดำเนินการที่ได้กระทำไป
- ความต้องการที่จะให้ผู้บังคับบัญชาระดับสูงช่วยเหลือ
- ข้อเสนอแนะต่าง ๆ

จากผลการศึกษาเรื่องการวิเคราะห์ปัจจัยความเสี่ยงและมาตรการควบคุมความเสี่ยงของโครงการย่อยที่ 1 พบว่าผลการประเมินค่าความเสี่ยง ซึ่งได้จากการศึกษาวิเคราะห์จากตัวแทนกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้แก่ นักท่องเที่ยวต่างชาติ นักท่องเที่ยวชาวไทย กลุ่มผู้ประกอบการและ เจ้าหน้าที่ภาครัฐที่เกี่ยวข้อง มีดังต่อไปนี้

1. อันตรายเรือจอดในที่ห้ามจอด
2. อันตรายเรือโดยสารใช้ความเร็วสูงโดยไม่ปลอดภัย
3. อันตรายผู้ควบคุมเรือเมาสุรยาเสพติด
4. อันตรายเรือโดยสารชนเข้ากับเรืออื่นๆ
5. อันตรายเรือบรรทุกจำนวนคนโดยสารเกินกว่าที่ได้รับอนุญาต
6. อันตรายอุปกรณ์ชูชีพบนเรือ เช่น เสื้อชูชีพชำรุด ใช้งานไม่ได้

4.1.14 กฎหมายและระเบียบปฏิบัติของต่างประเทศ

กฎหมายและระเบียบปฏิบัติของต่างประเทศ การวิจัยนี้จะได้ดำเนินการศึกษาวิเคราะห์กฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, UNCLOS) อนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization, IMO) และหลักสากลที่เกี่ยวข้อง

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, UNCLOS)

เนื่องจากอนุสัญญา UNCLOS ถือว่าเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เป็นรัฐธรรมนูญทางทะเล (Maritime Constitution) ถือกำเนิดขึ้นมาจากการวิวัฒนาการของการใช้อำนาจของรัฐสองกลุ่ม คือ กลุ่มรัฐที่ต้องการขยายอำนาจตนเพื่อควบคุมอาณาเขตทางทะเล ซึ่งเป็นกลุ่มที่สนับสนุนแนวความคิดของการปิดทะเล (Close Sea หรือ Mare Clausum) และกลุ่มซึ่งสนับสนุนหลักเสรีภาพในการเดินเรือและเสรีภาพในการทำประมงซึ่งสนับสนุนแนวความคิดในการเปิดทะเล (Open Sea หรือ Mare Liberum) ในขณะที่แนวทางปฏิบัติของรัฐต่าง ๆ เกี่ยวกับการขยายอำนาจเหนือทะเลยังมีความลักลั่นกันอยู่โดยเฉพาะประเด็นที่ว่า รัฐ

ชายฝั่งจะขยายอำนาจของตนเหนือทะเลได้ระยะเท่าใด ทางด้านสหประชาชาตินอกจากจะพยายามรวบรวมจารีตประเพณีระหว่างประเทศว่าด้วยการใช้ทะเลให้อยู่ในรูปอนุสัญญาแล้ว วัตถุประสงค์ที่สำคัญอีกอย่าง คือ ต้องการหาข้อยุติว่าด้วยเขตทางทะเลที่รัฐชายฝั่งสามารถใช้เขตอำนาจได้ หรืออีกนัยหนึ่งคือพยายามยับยั้งการขยายแนวความคิดเรื่องปิดทะเล

อนุสัญญา UNCLOS 1982 มีหลักเกณฑ์ที่สำคัญเกี่ยวกับเขตทางทะเล (Maritime Zones) ซึ่งมีความสัมพันธ์กับเขตอำนาจศาลทางทะเลของรัฐ (Maritime Jurisdictions) และสิทธิทางทะเล (Maritime Rights) โดยแบ่งตามเขตทางทะเล ดังนี้

1) น่านน้ำภายใน (Internal Waters) หมายถึง น่านน้ำที่อยู่ภายในเส้นฐาน (baseline) ซึ่งเป็นเส้นที่ใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต เช่น ลำคลอง แม่น้ำ ปากแม่น้ำ ทะเลสาบ และอ่าว เป็นต้น โดยรัฐชายฝั่งมีอำนาจอธิปไตย (Sovereignty) เหนือน่านน้ำภายในนี้ เช่นเดียวกันกับที่รัฐมีอำนาจอธิปไตยเหนือดินแดน (Territory) และหากเรือต่างชาติจะเข้ามาในเขตน่านน้ำภายในจะต้องขออนุญาตจากรัฐชายฝั่งก่อน

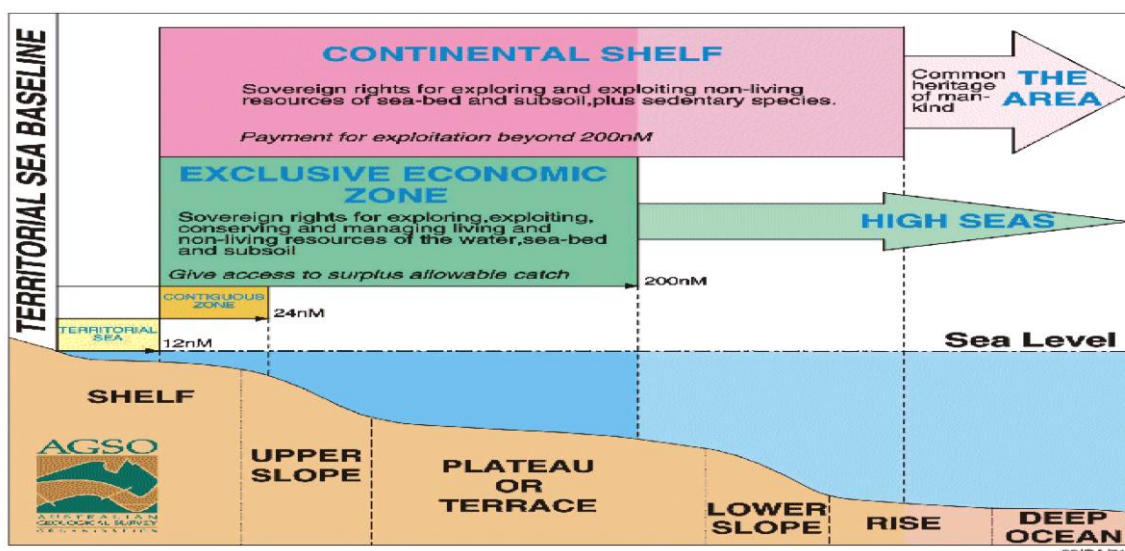
2) ทะเลอาณาเขต (Territorial Sea) มีความกว้างไม่เกิน 12 ไมล์ทะเล (Nautical miles) โดยวัดจากเส้นฐาน (Baseline) ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 โดยรัฐชายฝั่งมีอำนาจอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขตของตน รวมทั้งในห้วงอากาศเหนือทะเลอาณาเขต ในทะเลอาณาเขต และใต้ก้นทะเลอาณาเขตด้วย ซึ่งเรือต่างชาติมีสิทธิเดินทางผ่านได้หากเป็นการใช้สิทธิผ่านโดยสุจริต (Right of Innocent Passage)

3) เขตต่อเนื่อง (Contiguous Zone) เป็นอาณาเขตทางทะเลที่มีความกว้างไม่เกิน 24 ไมล์ทะเล โดยวัดจากเส้นฐานซึ่งใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต (อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982) โดยภายในเขตต่อเนื่องนี้รัฐชายฝั่งจะมีอำนาจ เช่น ป้องกันมิให้มีการฝ่าฝืนกฎหมายและข้อบังคับว่าด้วยศุลกากร รัชฎาการ การเข้าเมือง การสุขาภิบาล และอำนาจในการลงโทษต่อการกระทำที่ฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าว

4) เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zone, EEZ) มีความกว้างไม่เกิน 200 ไมล์ทะเล โดยวัดจากเส้นฐาน ซึ่งใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต (อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982) โดยรัฐชายฝั่งมีอำนาждังนี้ เช่น มีสิทธิอธิปไตย (Sovereign Right) ในการสำรวจและแสวงหาประโยชน์ การอนุรักษ์และจัดการทรัพยากรธรรมชาติ การสร้างและอนุญาตให้สร้างหรือควบคุมงาน การใช้เกาะเทียม สิ่งติดตั้งหรือสิ่งก่อสร้าง ตลอดจนมีอำนาจในการวิจัยทางวิทยาศาสตร์ การคุ้มครองและการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางทะเล

5) เขตไหล่ทวีป (Continental Shelf Zone) โดยทั่วไปมีความกว้างสูงสุดไม่เกิน 200 ไมล์ทะเล เว้นแต่สภาพทางภูมิศาสตร์ในบางประเทศซึ่งอาจขยายไปได้ถึง 350 ไมล์ทะเล ในเขตไหล่ทวีปนี้รัฐชายฝั่งจะมีอำนาจในการสำรวจต่างๆ รวมถึงการสำรวจทรัพยากรธรรมชาติใต้ท้องทะเลและใต้ผิวดินในทะเลด้วย

6) ทะเลหลวง (High Sea) หมายถึง ส่วนของทะเลที่ไม่ใช่ส่วนหนึ่งของเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ทะเลอาณาเขต หรือน่านน้ำภายในของรัฐชายฝั่ง หรือน่านน้ำหมู่เกาะของรัฐชายฝั่ง โดยรัฐทุกรัฐไม่ว่าจะมีชายฝั่งทะเลหรือไม่ ก็มีเสรีในการใช้ท้องทะเลหลวงในการเดินเรือ การบิน การวางสายเคเบิลใต้ทะเล การทำประมง การสร้าง เกาะเทียม และสิ่งติดตั้งอื่นๆ ตลอดจนการทำวิจัยทางวิทยาศาสตร์



ภาพที่ 4-1 Maritime Jurisdiction – UNCLOS 1982

นอกจากนี้ อนุสัญญา UNCLOS 1982 ยังได้กำหนดให้ประเทศ ต่างๆ อยู่ใน 3 สถานะ ได้แก่

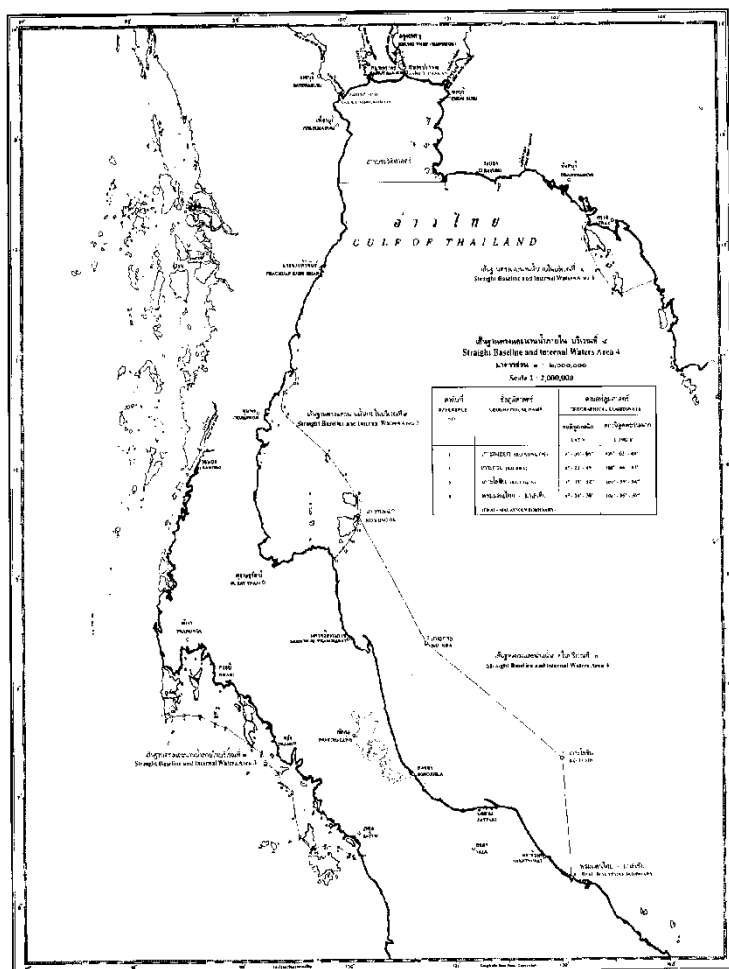
สถานะรัฐเจ้าของธง (Flag State) ซึ่งหมายถึง ในฐานะรัฐที่เรือนั้นไปจดทะเบียน (Registration) เมื่อ เรือขึ้นไปจดทะเบียนกับรัฐใด รัฐนั้นก็คือสัญชาติของเรือ (Nationality of Ships) โดยรัฐเจ้าของ ธงเรือมีหน้าที่ตามมาตรา 94 ของอนุสัญญา UNCLOS 1982 ที่กำหนดให้ รัฐทุกรัฐจะต้องใช้เขตอำนาจ (Jurisdiction) และดำเนินการควบคุมอย่างมีประสิทธิภาพในเรื่องการบริหาร เทคนิค และสังคม เหนือเรือที่ ชักธงของตน (over ships flying its flag)

สถานะรัฐเจ้าของท่าเรือ (Port State) หมายถึง รัฐที่ทำเรือขึ้นตั้งอยู่ มีอำนาจในการควบคุมเรือ ต่างประเทศให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลระหว่างประเทศ เช่น มาตรฐานขององค์การทางทะเลระหว่าง ประเทศ (International Maritime Organization, IMO) ในอนุสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย (Safety) หรือการป้องกันมลพิษ (Pollution Prevention) เป็นต้น เนื่องจากรัฐมีอำนาจอธิปไตย (Sovereignty) เหนือทะเลอาณาเขต (Territorial Sea) และน่านน้ำภายใน (Internal Waters) ของตน ซึ่ง เป็นพื้นที่ที่ทำเรือขึ้นตั้งอยู่

สถานะรัฐชายฝั่ง (Coastal State) หมายถึง รัฐเจ้าของชายฝั่งมีอำนาจควบคุมกิจกรรมต่างๆ ของเรือ ต่างชาติให้สอดคล้องตามแต่ละเขตทางทะเล (Maritime Zones) ต่างๆ ทั้งการออกกฎระเบียบ (Legislation) และการบังคับให้เป็นไปตามกฎต่างๆ (Enforcement of the Rules) โดยรัฐชายฝั่งอาจออก กฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับการผ่านโดยสุจริต (Innocent Passage) ในทะเลอาณาเขตของตน มีหน้าที่ ของรัฐชายฝั่ง (Duties of the Coastal State) และสิทธิในการคุ้มครองของรัฐชายฝั่ง (Duties of the Coastal State) ตามมาตรา 21 มาตรา 24 และมาตรา 25 ของอนุสัญญา UNCLOS 1982

โดยการวิจัยเรื่อง “โครงการปรับปรุงและพัฒนากฎหมายด้านการบริหารจัดการ เพื่อส่งเสริมการ ท่องเที่ยวทางทะเล : กรณีศึกษา พื้นที่เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี” นี้ เป็นการวิจัยที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตย (Sovereignty) ในการออกกฎหมายของประเทศไทยในฐานะรัฐชายฝั่ง (Coastal State) ซึ่งพื้นที่ศึกษาคือ พื้นที่เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี ได้มีการประกาศเป็นพื้นที่อ่าวประวัติศาสตร์ ได้แก่ พื้นที่บริเวณอ่าวไทย รูปตัว ก. เหนือเส้นฐานที่กำหนดขอบเขตอ่าวประวัติศาสตร์ ตามประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 76 ฉบับพิเศษ ตอนที่ 91 วันที่ 26 กันยายน พ.ศ. 2502 หน้า 1 ซึ่งถือว่าเป็นเขตทะเลน่านน้ำภายใน

(Internal Waters) ของประเทศไทย ตามประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง อ่าวไทยตอนใน ณ วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2502



ภาพที่ 4-2 พื้นที่อ่าวไทยตอนในที่เป็นอ่าวประวัติศาสตร์

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization, IMO)

สำหรับ IMO ซึ่งเป็นทบวงการชำนัญพิเศษ (Specialized Agency) ขององค์การสหประชาชาติ (United Nations, UN) ได้ถูกจัดตั้งขึ้นตามอนุสัญญาว่าด้วยองค์การที่ปรึกษาทางทะเลระหว่างรัฐบาล (Convention on the Inter Governmental Maritime Consultative Organization) โดยลงนามที่กรุงเจนีวา เมื่อวันที่ 6 มีนาคม พ.ศ. 2491 มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 17 มีนาคม พ.ศ. 2501 และจัดตั้งสำเร็จ วันที่ 6 มกราคม พ.ศ. 2502 เมื่อมีการประชุมสมัชชา (Assembly) สมัยแรก ต่อมาชื่อขององค์การได้เปลี่ยนเป็น องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ เมื่อมีการแก้ไขอนุสัญญา และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2525 ประเทศไทยสมัครเป็นสมาชิกขององค์การ เมื่อวันที่ 20 กันยายน พ.ศ. 2516 ปัจจุบันมีประเทศสมาชิกรวมทั้งสิ้น 170 ประเทศภาคีสมาชิก (Member States) และ 3 สมาชิกสมทบ (Associate Members) ได้แก่ หมู่เกาะฟาโร มาเก๊า และฮ่องกง (ข้อมูลถึงวันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ. 2557) มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ ณ กรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร

IMO เป็นองค์การที่จัดตั้งมาตรฐานของโลกในการปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในเรื่องความปลอดภัย ความมั่นคง และสิ่งแวดล้อมในการขนส่งสินค้าทางน้ำระหว่างประเทศ ซึ่งมีหน้าที่หลักในการสร้างกรอบเกี่ยวกับกฎระเบียบสำหรับการขนส่งสินค้าทางน้ำระหว่างประเทศ ให้เกิดความเสมอภาคและมีประสิทธิภาพ วางหลักสากล และสามารถนำไปปฏิบัติโดยทั่วไป ซึ่งการขนส่งสินค้าทางน้ำระหว่างประเทศเป็นอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ ที่มีการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศถึงร้อยละ 90 ของการค้าของโลก การขนส่งสินค้าทางน้ำเป็นการขนส่งสินค้าของโลกที่มีประสิทธิภาพได้ปริมาณมากที่สุด และมีต้นทุนต่ำที่สุด ซึ่งรองรับการค้าพาณิชย์ ตลอดจนช่วยสร้างความมั่งคั่งแก่ประเทศชาติและประชากร

มาตรการต่างๆ ของ IMO ครอบคลุมการขนส่งสินค้าทางน้ำระหว่างประเทศ รวมทั้งการออกแบบเรือ การต่อสร้าง (construction) การติดตั้งอุปกรณ์ การจัดบุคลากรประจำเรือ การดำเนินการของเรือ และการกำจัดเพื่อให้เกิดความปลอดภัยของสิ่งมีชีวิต รวมตลอดถึงสิ่งแวดล้อม การประหยัดพลังงานและความปลอดภัยมั่นคง โดย IMO มีพันธกิจในการดำเนินการจัดตั้งโครงการที่จำเป็น เพื่อให้ระบบการขนส่งสินค้าทางทะเลของโลกยั่งยืนและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

อนุสัญญาระหว่างประเทศที่ออกโดย IMO แบ่งออกเป็น 4 กลุ่มใหญ่ ได้แก่

กลุ่มที่ 1 อนุสัญญาด้านความปลอดภัยทางทะเล (conventions relating to maritime safety and security)

กลุ่มที่ 2 อนุสัญญาด้านการป้องกันมลพิษทางทะเล (conventions relating to prevention of marine pollution)

กลุ่มที่ 3 อนุสัญญาด้านความรับผิดชอบและชดเชยค่าเสียหาย (conventions covering liability and compensation)

กลุ่มที่ 4 อนุสัญญาในเรื่องอื่นๆ (other subjects)

โดยการศึกษาวิจัยนี้ จะศึกษาวิเคราะห์อนุสัญญาด้านความปลอดภัยทางทะเลของ IMO ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล ในการป้องกันอุบัติเหตุทางทะเลจากเรือท่องเที่ยว ซึ่งประกอบด้วย อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974) อนุสัญญาว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศเพื่อการป้องกันเรือโดนกันในทะเล (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972) และอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร 1978 (International Convention for the Prevention of Oil Pollution from Ships of 1973 as modified by the Protocol of 1978)

1) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974) (SOLAS)

เนื่องจากอนุสัญญา SOLAS เป็นอนุสัญญาที่สำคัญที่สุดของ IMO ในเรื่องความปลอดภัย ซึ่งเป็นผลจากเหตุการณ์เรือไททานิค ซึ่งมีผลบังคับใช้แล้วเมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม ค.ศ. 1980 ซึ่งประเทศไทยเข้าภาคีสมาชิกอนุสัญญา SOLAS เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม พ.ศ. 2527 และมีผลใช้บังคับกับประเทศไทยเมื่อวันที่ 18 มีนาคม พ.ศ. 2528 มีวัตถุประสงค์ในการวางเกณฑ์มาตรฐานขั้นต่ำที่ต้องปฏิบัติเกี่ยวกับการต่อสร้างการวางอุปกรณ์ และการปฏิบัติของเรือเพื่อความปลอดภัย จัดทำเป็นกฎข้อบังคับ คู่มือ และแนวทางปฏิบัติต่างๆ ให้เป็นสากล โดยสาระสำคัญของอนุสัญญา SOLAS นี้ประกอบด้วย 12 บท (chapters) ดังนี้

บทที่ I บทบัญญัติทั่วไป (General Provisions) เป็นข้อบังคับเกี่ยวกับการตรวจเรือและออกใบสำคัญรับรอง การควบคุมเพื่อให้เรือที่เข้าในน่านน้ำปฏิบัติให้เป็นไปตามอนุสัญญานี้

บทที่ II-1 การต่อสร้างเรือ-โครงสร้างเรือ การแบ่งระวางและการทรงตัว การติดตั้งเครื่องจักรและเครื่องไฟฟ้า (Construction - Subdivision and stability, machinery and electrical installations) เป็นข้อกำหนดเกี่ยวกับ โครงสร้างของเรือ การแบ่งระวางและการทรงตัว การติดตั้งเครื่องจักรการติดตั้งเครื่องไฟฟ้า ข้อกำหนดเพิ่มเติมสำหรับระวางเครื่องจักรที่ไม่ต้องเฝ้าดูแลเป็นระยะๆ

บทที่ II-2 การป้องกันไฟไหม้ การตรวจสอบไฟและการดับไฟ (Fire protection, fire detection and fire extinction) เป็นข้อกำหนดเกี่ยวกับการป้องกันไฟไหม้และการระเบิด การกำจัดไฟ การหลบหนี ข้อกำหนดสำหรับการปฏิบัติงาน การจัดการและการออกแบบรูปแบบอื่น ข้อกำหนดพิเศษ

บทที่ III อุปกรณ์ช่วยชีวิตและการจัดการ (Life-saving appliances and arrangements) ประกอบด้วย เป็นข้อกำหนดเกี่ยวกับอุปกรณ์ช่วยชีวิตสำหรับเรือบรรทุกสินค้าและเรือบรรทุกคนโดยสาร

บทที่ IV วิทยุสื่อสาร (Radiocommunications) เป็นข้อกำหนดเกี่ยวกับพันธกรณีของรัฐบาล ข้อกำหนดของเรือสำหรับการติดตั้งวิทยุสื่อสารตามเขตพื้นที่เอ1 เอ2 เอ3 และเอ4

บทที่ V ความปลอดภัยในการเดินเรือ (Safety of navigation) เป็นข้อกำหนดเกี่ยวกับการเตือนด้านการเดินเรือ การเตือนด้านอุตุนิยมวิทยา การบริการตรวจตราในพื้นที่น้ำขึ้นน้ำลง การบริการช่วยเหลือและกู้ภัย สัญญาณการช่วยชีวิต การบริการด้านอุทกศาสตร์ เครื่องกำหนดเส้นทางการเดินเรือ ระบบการรายงานของเรือ การบริการการจราจร การดำเนินการจัดหาเครื่องมือช่วยในการเดินเรือ คนประจำเรือขั้นต่ำ หลักการสำคัญของการออกแบบสะพานเดินเรือ การบำรุงรักษาอุปกรณ์ การปรับเปลี่ยนแม่เหล็กไฟฟ้าที่ทำงานร่วมกันได้ การรับรองการตรวจเครื่องบันทึกเส้นทางการเดินเรือ ข้อกำหนดการบรรทุกสำหรับระบบวิทยุหาที่เรือ การติดตามเส้นทางเรือระยะไกล เครื่องบันทึกการเดินทาง ประมวลสัญญาณระหว่างประเทศและ IAMSAR MANUAL ทัศนวิสัยของสะพานเดินเรือและอื่นๆ

บทที่ VI การบรรทุกสินค้า (Carriage of Cargoes) เป็นข้อกำหนดเกี่ยวกับบทบัญญัติทั่วไป บทบัญญัติพิเศษสำหรับการบรรทุกสินค้าในระวางเป็นปริมาตรรวมนอกเหนือจากสินค้าเมล็ด การบรรทุกสินค้าเมล็ด

บทที่ VII การบรรทุกสินค้าอันตราย (Carriage of dangerous goods) แบ่งออกเป็น

Part A การบรรทุกสินค้าอันตรายในรูปหีบห่อ (Carriage of dangerous goods in packaged form) ซึ่งมีข้อบังคับตาม The International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) ในเรื่องการจัดชั้น (classification) การบรรจุ (packing) การทำเครื่องหมาย (marking) การติดฉลาก และการปิดป้าย (labeling and placarding) การทำเอกสาร (documentation) และการเก็บบรรจุ (stowage) สินค้าอันตราย

Part A-1 การบรรทุกสินค้าอันตรายที่เป็นของแข็งในระวางเป็นปริมาตรรวม (Carriage of dangerous goods in solid form in bulk) ซึ่งมีข้อบังคับตาม the International Maritime Solid Bulk Cargoes Code (IMSBC Code)

Part B การต่อสร้างเรือและอุปกรณ์ของเรือบรรทุกสารเคมีเหลวอันตรายในระวางเป็นปริมาตรรวม (Construction and equipment of ships carrying dangerous liquid chemicals in bulk) ซึ่งมีข้อบังคับตาม the International Bulk Chemical Code (IBC Code)

Part C การต่อสร้างเรือและอุปกรณ์ของเรือบรรทุกแก๊สเหลวในระวางเป็นปริมาตรรวม (Construction and equipment of ships carrying liquefied gases in bulk and gas carriers) ซึ่งมีข้อบังคับตาม the International Gas Carrier Code (IGC Code)

Part D อุปกรณ์ของเรือบรรทุกแก๊สเหลวในระวางเป็นปริมาตรรวม ข้อกำหนดพิเศษสำหรับการบรรทุกเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ที่ไม่แผ่รังสีในรูปหีบห่อ พลูโตเนียมและของเสียที่แผ่รังสีระดับสูงบนเรือ (special requirements for the carriage of packaged irradiated nuclear fuel, plutonium and high-level radioactive wastes on board ships) ซึ่งมีข้อบังคับตาม the International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships (INF Code)

บทที่ VIII เรือนิวเคลียร์ (Nuclear ships) ซึ่งมีข้อบังคับตาม the Code of Safety for Nuclear Merchant Ships (SNS Code)

บทที่ IX การบริหารจัดการเพื่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของเรือ (Management for the Safe Operation of Ships) เป็นข้อกำหนดเกี่ยวกับการบริหารจัดการความปลอดภัย ใ้รับรองการบำรุงรักษาสภาพ การตรวจสอบการควบคุม ซึ่งมีข้อบังคับตาม the International Safety Management Code (ISM Code)

บทที่ X มาตรการความปลอดภัยสำหรับเรือความเร็วสูง (Safety measures for High-Speed Craft) ซึ่งมีข้อบังคับตาม the International Code of High-Speed Craft (HSC Code)

บทที่ XI-1 มาตรการพิเศษสำหรับความปลอดภัยทางทะเล (Special measures to enhance maritime safety) เป็นข้อกำหนดเกี่ยวกับการมอบอำนาจการตรวจรับรองการตรวจเรือ การระบุหมายเลขประจำเรือ หมายเลขประจำบริษัท รัฐเจ้าของเมืองท่าและข้อกำหนดสำหรับการปฏิบัติงานบนที่กประวัตีเรือต่อเนื่อง

บทที่ XI-2 มาตรการพิเศษสำหรับการรักษาความปลอดภัยทางทะเล (Special measures to enhance maritime security) เป็นข้อกำหนดเกี่ยวกับพันธกรณีของรัฐภาคีที่เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย ข้อกำหนดสำหรับบริษัทของเรือความรับผิดชอบพิเศษของบริษัท ระบบสัญญาณเตือนการรักษาความปลอดภัยของเรือและข้อกำหนดอื่น ซึ่งมีข้อบังคับตาม the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)

2) อนุสัญญาว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศเพื่อการป้องกันเรือโดนกันในทะเล (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972) (COLREG)

อนุสัญญา COLREG เป็นกฎสากลที่จำเป็นสำหรับนักเดินเรือ เปรียบเสมือนเป็นกฎหมายจราจรทางทะเล ซึ่งมีผลบังคับใช้แล้วเมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม ค.ศ. 1977 ซึ่งประเทศไทยเข้าภาคีสมาชิกอนุสัญญา COLREG เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2522 และมีผลใช้บังคับกับประเทศไทย

เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2522 โดยอนุสัญญา COLREG มีสาระสำคัญประกอบด้วย 38 กฎ (rules) และ 5 ส่วน (parts) ดังนี้

Part A – บททั่วไป (General (Rules 1-3))

Part B – การถือท้าย และการเดินเรือ (Steering and Sailing (Rules 4-19))

Part C – โคมไฟ และทวนเครื่องหมาย (Lights and Shapes (Rules 20-31))

Part D – สัญญาณเสียง และสัญญาณแสง (Sound and Light Signals (Rules 32-37))

Part E – ข้อยกเว้น (Exemptions (Rule 38))

และ 4 ภาคผนวก (Four Annexes) ซึ่งเป็นข้อกำหนดทางด้านเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับตำแหน่งของ โคมไฟ และทวนเครื่องหมาย เครื่องช่วยสัญญาณเสียง รวมถึงสัญญาณของเรือประมงที่กำลังทำการประมงที่ ใกล้ที่สุด และสัญญาณอุบัติเหตุระหว่างประเทศ

3) อนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร 1978 (International Convention for the Prevention of Oil Pollution from Ships of 1973 as modified by the Protocol of 1978) (MARPOL 73/78)

อนุสัญญา MARPOL 73/78 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศในการควบคุมและลดปัญหามลพิษ ทางทะเลที่เกิดจากการปฏิบัติงานตามปกติของเรือ ใช้กับเรือทุกประเภท รวมถึง hydrofoil boats, air cushion vehicles, submersibles, floating craft, fixed platforms and floating platforms โดยไม่ใช้ บังคับกับเรือรบ เรือช่วยรบ หรือเรือของทางราชการที่มีได้ใช้เพื่อการพาณิชย์ มีสาระสำคัญ แบ่งออกเป็น 6 ภาคผนวก (Annex) คือ

ภาคผนวกที่ 1 ว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (Regulations for the Prevention of Pollution by Oil)

ภาคผนวกที่ 2 ว่าด้วยการควบคุมมลพิษจากสารเคมีเหลวที่บรรจุในระวางเรือ (Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk)

ภาคผนวกที่ 3 ว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากสารอันตรายที่บรรจุหีบห่อ (Regulations for the Prevention of Pollution by Harmful Substances Carried by Sea in Packaged Form)

ภาคผนวกที่ 4 ว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำเสียของเรือ (Regulations for the Prevention of Pollution by Sewage from Ships)

ภาคผนวกที่ 5 ว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากขยะของเรือ (Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from Ships)

ภาคผนวกที่ 6 ว่าด้วยการป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือ (Regulations for the Prevention of Pollution by Air Pollution from Ships)

ซึ่งประเทศไทยเข้าภาคีสมาชิกอนุสัญญา MARPOL 73/78 เมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ. 2551 และมีผลใช้บังคับกับประเทศไทยเมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2552 โดยมีข้อกำหนดสำคัญเกี่ยวกับ หลักเกณฑ์ ระหว่างประเทศในการควบคุมและป้องกันการปล่อยทิ้งน้ำมันและสารอันตรายต่าง ๆ จากเรือลงสู่ทะเล

มาตรฐานในการออกแบบตัวเรือ การติดตั้งอุปกรณ์ในเรือ ตลอดจนการควบคุมและตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ รวมทั้งการเตรียมการของท่าเรือเพื่ออำนวยความสะดวกในการรองรับของเสียจากเรือ สร้างความร่วมมือระหว่างประเทศในการควบคุม ตรวจสอบและลงโทษเรือของทุกรัฐภาคีที่ละเมิดอนุสัญญา ฯ เพื่อให้มีการดำเนินการตามกฎหมายอย่างเท่าเทียมกัน และสร้างร่วมมือทางด้านวิชาการระหว่างรัฐภาคี ในด้านการพัฒนาบุคลากร การส่งเสริมการวิจัย การพัฒนาและปรับปรุงอุปกรณ์และมาตรการในการป้องกันและลดมลพิษจากเรือ

โดยมีมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่จะมาสนับสนุนการท่องเที่ยวทางทะเลที่สำคัญ คือ มาตรการพื้นที่ทางทะเลที่มีความอ่อนไหวโดยเฉพาะ (Particularly Sensitive Sea Areas, PSSA) ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีสภาพสิ่งแวดล้อมทางทะเลที่มีความจำเป็นต้องมีการป้องกันเป็นพิเศษ เนื่องจากมีความสำคัญเกี่ยวกับปัจจัยด้านนิเวศวิทยา ด้านระบบสังคมเศรษฐกิจ หรือเหตุผลทางวิทยาศาสตร์ ซึ่งอาจทำความเสียหายต่อการเดินเรือระหว่างประเทศอย่างรุนแรง

การที่จะดำเนินการประกาศพื้นที่ทะเลใดเป็นพื้นที่ PSSA ต้องมีหลักเกณฑ์ตามข้อแนะนำขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO Guidelines for the Identification and Designation for Particularly Sensitive Sea Areas which were adopted as IMO Assembly Resolution A.982 (24)) 3 องค์ประกอบ คือ

- (1) พื้นที่ทะเลนั้นต้องมีความจำเป็นเกี่ยวกับลักษณะทางนิเวศวิทยา สังคม วัฒนธรรม เศรษฐศาสตร์ วิทยาศาสตร์ และการศึกษา
- (2) พื้นที่ทะเลนั้นต้องมีความเสี่ยงจากกิจกรรมการเดินเรือระหว่างประเทศ และ
- (3) พื้นที่ทะเลนั้นต้องมีมาตรการที่ยอมรับได้จาก IMO ในการเตรียมการเพื่อการป้องกัน

โดยพื้นที่เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี ตั้งอยู่พื้นที่ทะเลอ่าวไทย (The Gulf of Thailand) ซึ่งถือว่าเป็นอ่าวประวัติศาสตร์ พื้นที่อ่าวประวัติศาสตร์ ได้แก่ พื้นที่บริเวณอ่าวไทยรูปตัว ก. เหนือเส้นฐานที่กำหนดขอบเขตอ่าวประวัติศาสตร์ ตามประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 76 ฉบับพิเศษ ตอนที่ 91 วันที่ 26 กันยายน พ.ศ. 2502 หน้า 1 มีลักษณะทางนิเวศวิทยา มีความอุดมสมบูรณ์และความหลากหลายทางชีวภาพ ทั้งชายฝั่งและทะเล มีการพบปลาวาฬรูปตัว โลมาอิรวดี โลมาหลังโหนก หรือโลมาเผือก เป็นต้นโดยพื้นที่ทะเลอ่าวไทยตอนใน มีชุมชนและประเพณีวัฒนธรรมท้องถิ่นดั้งเดิม เป็นที่ตั้งของท่าเรือน้ำลึกที่ใหญ่ที่สุดของประเทศไทย คือ ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นท่าเรือระหว่างประเทศหลักด้านการนำเข้าและส่งออก ซึ่งมีการขนส่งทางทะเลหลักด้านตู้สินค้า (Containers) ผ่านท่าติด 1 ใน 20 ของโลก ดังนั้น จึงควรใช้เหตุผลดังกล่าวข้างต้น ในการประกาศให้พื้นที่ทะเลบริเวณอ่าวไทยรูปตัว ก. เป็นพื้นที่ PSSA ของ IMO เพื่อให้มีมาตรการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลอย่างเป็นรูปธรรม อันจะส่งผลให้พื้นที่เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี เป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญด้านสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล และสนับสนุนต่อการท่องเที่ยวทางทะเลอย่างยั่งยืนตลอดไป

ข้อกำหนดมาตรฐานสากลที่เกี่ยวกับความปลอดภัย

หลักสากลที่เกี่ยวข้องในการวิจัยครั้งนี้ จะศึกษาวิเคราะห์ถึงแนวคิดและหลักเกณฑ์ของสมาคมจัดชั้นเรือ Classification Society เกี่ยวกับเรือโดยสาร ตัวอย่างกฎหมายและระเบียบของต่างประเทศ

1) สมาคมจัดชั้นเรือ

สมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Society) เป็นองค์กรที่ไม่แสวงหากำไรที่ทำหน้าที่ตรวจสอบเรือโดยต้องได้รับการมอบอำนาจจากรัฐของแต่ละประเทศให้ทำการแทน การมอบอำนาจให้สมาคมจัดชั้นเรือ ตรวจสอบและออกใบสำคัญรับรองตามข้อกำหนดของอนุสัญญาระหว่างประเทศและพิธีสารนั้น นอกจากสมาคมจัดชั้นเรือต้องดำเนินการตามหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในข้อกำหนดของอนุสัญญาระหว่างประเทศและพิธีสารแล้ว ยังต้องดำเนินการตามข้อกำหนดของแต่ละประเทศด้วย สมาคมจัดชั้นเรือยังต้องลงนามในบันทึกข้อตกลงที่รัฐของแต่ละประเทศกระทำกับสมาคมจัดชั้นเรือ เพื่อกำหนดเงื่อนไข ขอบเขต และความรับผิดชอบขององค์กรในการตรวจสอบเรือ และออกใบสำคัญรับรองด้วย

สมาคมจัดชั้นเรือ นั้นจดทะเบียนไว้ในรูปบริษัทกับกระทรวงพาณิชย์ของประเทศไทยโดยสมาคมจัดชั้นเรือที่เป็นที่รู้จักกันในชื่อ Classification Society ซึ่งได้รับการยอมรับโดยสากลและกรมเจ้าท่า มีดังนี้

(1) American Bureau of Shipping แห่งประเทศสหรัฐอเมริกา สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่ประเทศสหรัฐอเมริกา

(2) Bureau Veritas แห่งประเทศฝรั่งเศส สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่ประเทศฝรั่งเศส

(3) Det Norske Veritas แห่งประเทศนอร์เวย์ สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่ประเทศนอร์เวย์

(4) Germanischer Lloyd แห่งประเทศสาธารณรัฐเยอรมัน สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่สาธารณรัฐเยอรมัน

(5) Lloyd Register of Shipping แห่งประเทศอังกฤษสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่ประเทศอังกฤษ

(6) Nippon Kaiji Kyokai แห่งประเทศญี่ปุ่น สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่ประเทศญี่ปุ่น

โดยการดำเนินการของสมาคมจัดชั้นเรือในประเทศไทยและทุกสาขาของโลก ต้องดำเนินการภายใต้นโยบายและการกำกับดูแล จากสำนักงานใหญ่ โดยในองค์กรจะมีหน่วยที่ทำหน้าที่วิจัยและพัฒนาที่ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานสนับสนุนด้านวิชาการและเทคนิคแก่เจ้าหน้าที่ตรวจสอบเรือของแต่ละสมาคมจัดชั้นเรือ

2) หลักเกณฑ์ของ Classification Societies ที่เกี่ยวข้องกับเรือโดยสาร

เรือโดยสารนั้นเป็นประเภทเรือที่มีการบรรทุกคนโดยสารจึงต้องให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยเป็นอย่างมากซึ่งในแต่ละประเทศนั้นจะต้องมีข้อกำหนดหรือหลักเกณฑ์ในการตรวจสอบการควบคุมการกำกับดูแลอย่างเป็นพิเศษ ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ที่แต่ละประเทศจัดทำขึ้นมาเองหรืออาจนำมาจากหลักสากลหรือหลักเกณฑ์มาตรฐานของประเทศที่มีความเจริญก้าวหน้ามาพัฒนาใช้บังคับกับเรือโดยสารเพื่อให้เกิดความปลอดภัย ดังนั้นเรือโดยสารจะมีความปลอดภัยได้อย่างไรมากน้อยแค่ไหนนั้นเรือโดยสารต้องได้รับการตรวจสอบเรือเพื่อให้เกิดความแน่ใจว่ามีสภาพความแข็งแรง ความพร้อมของอุปกรณ์ เพื่อให้มีความปลอดภัยในการใช้งานสำหรับในประเทศไทยนั้นมียกข้อกำหนดสำหรับการใช้เรือบรรทุกคนโดยสารเช่นกันได้แก่กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจสอบเรือ ซึ่งเป็นข้อกำหนดที่เรือต้องได้รับการตรวจสอบเรือเพื่อให้เกิดความปลอดภัยก่อนที่จะนำไปดำเนินการเพื่อทำการขอรับใบอนุญาตใช้เรือได้ซึ่งใบสำคัญรับมีกำหนดระยะเวลาการรับรองความปลอดภัยไม่เกิน 12 เดือน

การตรวจเรือโดยสารเพื่อให้เกิดความปลอดภัยของประเทศไทยนั้นจะตรวจโดยผู้ที่มีความรู้ความชำนาญ มีประสบการณ์และมีคุณสมบัติเป็นไปตามที่ IMO ได้กำหนดไว้ โดยเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบภายใต้การกำกับดูแลของกรมเจ้าท่า ซึ่งจะมีสำนักมาตรฐานเรือเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการตรวจเรือเพื่อให้เกิดความปลอดภัยโดยจะมีเจ้าพนักงานตรวจเรือ (Ship Surveyor) เป็นผู้ที่ทำหน้าที่ในการตรวจเรือให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดได้แก่กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ซึ่งมีลักษณะคล้ายกับระบบการตรวจเรือในต่างประเทศซึ่งจะมี Ship Surveyor ทำหน้าที่ตรวจเรือเช่นเดียวกัน ในการตรวจเรือเพื่อให้เกิดความปลอดภัยนั้นเป็นหน้าที่ของรัฐเจ้าของธง (Flag State) เพื่อให้เรือโดยสารนั้นเป็นไปตามข้อกำหนดของสากลและกฎหมายของประเทศนั้นๆ ในการตรวจเรือนี้รัฐเจ้าของธงจะเป็นคนดำเนินการตรวจเรือเองหรือมอบอำนาจหรือมอบหมายให้กับองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (Recognize Organization: RO) หรือสมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Society) ที่มีมาตรฐานดำเนินการตรวจเรือและออกใบรับรองได้หรือรัฐจะเป็นผู้ออกใบรับรองก็ได้ องค์กรที่ได้รับการยอมรับนั้นแต่ละประเทศจะเป็นผู้กำหนดหลักเกณฑ์ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลอันได้แก่องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO)

จากการศึกษาวิจัยยังพบว่า เรือโดยสารที่เดินภายในประเทศนั้นในปัจจุบันนั้นข้อกำหนดหรือกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือที่มีอยู่ยังไม่ครอบคลุมหรือเหมาะสมสำหรับเรือโดยสารแต่ละประเภท เช่น เรือโดยสารสปีดโบ๊ท เรือโดยสารประจำทางที่วิ่งในทะเล เรือโดยสารขนาดเล็ก เรือเจ็ตสกี เป็นต้น ซึ่งคณะผู้วิจัยพบว่า ควรมีการแก้ไขปรับปรุงหรือดำเนินการพัฒนางานกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือเพื่อบังคับใช้สำหรับเรือโดยสารแต่ละประเภท

สำหรับเรือโดยสารที่เดินระหว่างประเทศนั้นเมื่อเรือโดยสารเดินทางเข้าสู่่านน้ำหรือเมืองท่าของต่างประเทศจะต้องถูกตรวจเรือโดยเจ้าหน้าที่ของประเทศนั้นๆ ซึ่งเรียกว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมเรือในเมืองท่า (Port State Control Officer: PSCO) ซึ่งทำหน้าที่ในการตรวจเรือที่ซีกธงของประเทศอื่นที่มีใช้เรือที่ซีกธงประเทศตนเองทุกประเภทที่เดินเข้ามาใน่านน้ำทะเลอาณาเขตของตนเอง ซึ่งจะเป็นไปตามกฎหมายทางทะเลระหว่างประเทศและกฎหมายภายในของประเทศตนเองภายใต้อำนาจอธิปไตยเหนือ่านน้ำทะเลอาณาเขตของรัฐหรือประเทศของตนเองที่จะมีสิทธิในการตรวจเรือจะขึ้นทำการตรวจเรือเพื่อตรวจสอบว่าเรือที่เดินเข้ามายังเมืองท่าของตนนั้นมีความปลอดภัยหรือไม่ โดยในการตรวจเรือนี้เจ้าหน้าที่ควบคุมเรือในเมืองท่าจะใช้บทบัญญัติกฎหมายภายในประเทศ และกฎหมายระหว่างประเทศที่ประเทศนั้นๆ เป็นภาคีของอนุสัญญานำมาตรวจสอบกับเรือที่เดินเข้ามาประเทศตนเองว่าเรือลำนั้นๆ ได้มีการปฏิบัติเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมายภายในและข้อกำหนดของอนุสัญญาระหว่างประเทศหรือไม่ ซึ่งอนุสัญญาระหว่างประเทศที่นำมาใช้นั้นมีทั้งด้านความปลอดภัยและด้านสิ่งแวดล้อมเช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม ประกาศนียบัตรและการเข้าเวรยามของคนประจำเรือ (STCW) เป็นต้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีของเรือโดยสารนั้นบทบัญญัติของอนุสัญญา SOLAS ได้มีข้อกำหนดเพิ่มเติมนอกเหนือจากเรือบรรทุกสินค้าในเรื่องของอุปกรณ์ความปลอดภัยสำหรับคนโดยสารที่ต้องมีจำนวนมากกว่าเรือประเภทอื่นๆ เช่นเสื้อชูชีพต้องมีจำนวนเท่ากับคนโดยสารและมีจำนวนเพิ่มเติมอีกรวมถึงเสื้อชูชีพสำหรับเด็กด้วย แพชูชีพ เรือชูชีพ ที่ต้องมีจำนวนเพียงพอสำหรับบรรทุกคนโดยสารได้ทั้งหมด เป็นต้น เมื่อเรือโดยสารเดินทางเข้าไปยังเมืองท่าต่างประเทศที่ไม่ใช่ประเทศของตนจะต้องถูกตรวจเรือโดยเจ้าหน้าที่ควบคุมเรือในเมืองท่าเพื่อตรวจว่าเรือได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดหรือไม่ยกตัวอย่างเช่นเรือโดยสารที่ซีกธงประเทศไทยเดินทางไปยังเมืองท่าสิงคโปร์ เจ้าหน้าที่ PSCO ของประเทศสิงคโปร์จะขึ้นมานบนเรือโดยสารลำนี้เพื่อตรวจให้เป็นไปตามข้อกำหนด ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ PSCO สิงคโปร์ตรวจเรือแล้ว

พบข้อบกพร่องเกิดขึ้นเรือโดยสารนั้นต้องดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวก่อนที่เรือจะออกจากเมืองท่า
สิงคโปร์ในกรณีที่เป็นข้อบกพร่องที่ร้ายแรงหรือการแก้ไขข้อบกพร่องต้องดำเนินการภายในระยะเวลาที่
เจ้าหน้าที่ PSCO กำหนดไว้ในกรณีเป็นข้อบกพร่องที่ไม่ร้ายแรงมาก

สมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Society : Class) คือ องค์กรเอกชนที่มีการดำเนินการใน
ลักษณะที่ไม่ได้มีการแสวงหาผลประโยชน์และมีการดำเนินการในเรื่องต่างๆให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลและ
มาตรฐานของตนเองด้วย เช่น การตรวจเรือ การตรวจรับรองมาตรฐานวัสดุที่ใช้ในอุตสาหกรรมหรือตรวจ
รับรองมาตรฐานระบบความปลอดภัย เป็นต้น สำหรับการตรวจเรือในประเทศไทยสมาคมจัดชั้นเรือสามารถ
ดำเนินการได้โดยได้รับการมอบอำนาจจากกรมเจ้าท่าเพื่อให้ทำการตรวจเรือแทนได้และจากการศึกษาวิจัย
ข้อมูลเกี่ยวกับการมอบอำนาจให้สมาคมจัดชั้นเรือนั้นเป็นไปตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ฉบับที่ 15
และที่แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 18 ซึ่งสมาคมจัดชั้นเรือที่ประเทศไทยให้การยอมรับในปัจจุบันมีทั้งสิ้น 6 Class
ได้แก่ สมาคมจัดชั้นเรือแห่งประเทศอเมริกา (America Bureau Shipping: ABS) สมาคมจัดชั้นเรือแห่ง
ประเทศฝรั่งเศส (Bureau Veritas: BV) สมาคมจัดชั้นเรือแห่งประเทศนอร์เวย์ (Det Norske Veritas:
DNV) สมาคมจัดชั้นเรือแห่งประเทศเยอรมันนี (Germanischer Lloyd: GL) สมาคมจัดชั้นเรือแห่งประเทศ
อังกฤษ (Lloyd Register of Shipping: LR) สมาคมจัดชั้นเรือแห่งประเทศญี่ปุ่น (Nippon Kaiji Kyokai:
NK)

สำหรับการตรวจเรือโดยสารที่ชักธงประเทศไทยนั้นพบว่ามีการตรวจเรือโดยเจ้าพนักงาน
ตรวจเรือของกรมเจ้าท่าเองและได้มีการมอบอำนาจให้กับสมาคมจัดชั้นเรือเป็นคนดำเนินการตรวจเรือแทน
ได้ โดยมีหลักเกณฑ์และวิธีการและคุณสมบัติของสมาคมจัดชั้นเรือในกรณีของเรือโดยสารที่เดิน
ภายในประเทศรัฐ โดยเจ้าพนักงานตรวจเรือจะเป็นผู้ดำเนินการตรวจและออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ
เอง เพราะเรือวิ่งภายในประเทศ การดำเนินการตรวจเรือสามารถดำเนินการได้เพราะเจ้าพนักงานตรวจเรือที่
ดำเนินการตรวจเรือนั้น มีประจำแต่ละสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค และภูมิภาคสาขา การเดินทางไปตรวจเรือ
สามารถกระทำได้อย่างสะดวกรวมถึงขนาดของเรือ (ตันกรอสส์) ที่มีขนาดไม่ใหญ่มากเช่นเรือโดยสารที่วิ่ง
ระหว่างเกาะและฝั่งเรือโดยสารเพลอาใบจักรยาว(เรือหางยาว) เป็นต้นอีกทั้งข้อกำหนดของเรือโดยสาร
ภายในประเทศปัจจุบันยังไม่มีควมซับซ้อนมาก รวมถึงค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการไม่แพง
มาก แต่สำหรับเรือโดยสารที่วิ่งระหว่างประเทศนั้นจะมีขนาดของเรือโดยสารที่มีขนาดใหญ่และเป็นเรือ
โดยสารที่วิ่งระหว่างประเทศ ดังนั้นข้อกำหนดและอุปกรณ์ความปลอดภัยต่างๆ ต้องเป็นไปตาม
มาตรฐานสากล และในการตรวจเรือมีความจำเป็นต้องเดินทางไปตรวจเรือ ณ ตำแหน่ง หรือประเทศที่เรือ
นั้นจอดอยู่ในกรณีที่เรือไม่สามารถเดินทางเข้ามาที่ประเทศไทยเพื่อรับการตรวจเรือได้ เจ้าพนักงานตรวจเรือ
จำเป็นต้องเดินทางไปตรวจเรือ ณ ที่ ๆ เรือนั้นอยู่ การมอบอำนาจให้สมาคมจัดชั้นเรือนั้นทำการตรวจแทน
ในกรณีดังกล่าวนี้ สมาคมจัดชั้นเรือที่ได้รับมอบอำนาจให้ทำการตรวจเรือนั้น จะให้เจ้าหน้าที่ตรวจเรือของ
สมาคมจัดชั้นเรือของตนที่ประจำอยู่ ณ ประเทศที่เรือนั้นจอดอยู่ หรือหากประเทศนั้นไม่มีเจ้าหน้าที่ตรวจเรือ
ประจำอยู่ อาจให้เจ้าหน้าที่ตรวจเรือของตนที่อยู่ประเทศใกล้เคียงเดินทางไปตรวจเรือได้ โดยส่วนมากเรือ
โดยสารของประเทศไทยที่ขอให้มอบอำนาจให้สมาคมจัดชั้นเรือทำการตรวจเรือจะเป็นเรือโดยสารที่วิ่ง
ระหว่างประเทศและมีขนาดใหญ่ และอีกประการหนึ่งสำหรับเรือโดยสารที่วิ่งระหว่างประเทศที่ต้องการให้
สมาคมจัดชั้นเรือทำการตรวจเรือและออกใบสำคัญรับรองให้นั้น เนื่องมาจากมาตรฐานและความเชื่อมั่นของ
สมาคมจัดชั้นเรือที่มีมาตรฐาน ทำให้เรือโดยสารที่ได้รับการตรวจจากสมาคมจัดชั้นเรือเมื่อเข้าที่เมืองท่า
ต่างประเทศเจ้าหน้าที่ตรวจควบคุมเรือในเมืองท่าของประเทศนั้นๆ จะให้การยอมรับและความน่าเชื่อถือใน
ด้านความปลอดภัย

การตรวจเรือโดยสารของ Classification Societies (Class) เป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมายภายในของแต่ละประเทศที่มอบอำนาจให้แต่ละ Class ดำเนินการตรวจเรือโดยสารและในกรณีของเรือโดยสารที่วิ่งระหว่างประเทศข้อกำหนดด้านความปลอดภัยจะต้องเป็นไปตามมาตรฐานสากลได้แก่ข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ซึ่งมีข้อกำหนดระหว่างประเทศที่นำมาบังคับใช้สำหรับประเทศที่เป็นสมาชิกของ IMO เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (International Convention for the Safety of Life at Sea: SOLAS) ซึ่งเป็นข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับเรือทั้งด้านเกี่ยวกับการออกแบบเรือ ความแข็งแรงโครงสร้างตัวเรือ อุปกรณ์ประจำเรือ ระบบวิทยุสื่อสาร ระบบความปลอดภัยการเดินเรือ การบริหารจัดการความปลอดภัยของเรือเป็นต้น โดยมีบทบัญญัติที่เฉพาะสำหรับเรือโดยสารที่ต้องมีมาตรฐานเพิ่มเติมจากเรือประเภทอื่นๆ

สำหรับหลักเกณฑ์อื่นๆนอกเหนือจากข้อกำหนดของอนุสัญญาระหว่างประเทศแล้ว Class ยังมีข้อกำหนด (Rule) ในด้านต่างๆเช่นการออกแบบ การทดสอบความแข็งแรง การตรวจเรือ การตรวจสอบมาตรฐานอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับเรือโดยสาร ของแต่ละ Class อีกด้วย

กฎหมายและระเบียบของต่างประเทศ

1.กฎหมายและระเบียบของประเทศในยุโรป

ประเทศในยุโรปนั้นมีกฎหมายหรือข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับเรือโดยสารที่ใช้บังคับกับประเทศสมาชิกในสหภาพยุโรป (European Union: EU) ซึ่งเป็นกฎหมายที่เป็นมาตรฐานกลางสำหรับใช้บังคับกับเรือโดยสารของทุกประเทศที่อยู่ในสหภาพยุโรปโดยจัดตั้งเป็นคณะกรรมการและมีกฎหมายที่ออกมาใช้บังคับสำหรับเรือโดยสาร ได้แก่ European Parliament and of the Council of 6 May 2009 on safety rules and standards for passenger ship เป็นข้อกำหนดที่ใช้บังคับกับเรือของประเทศในสหภาพยุโรปที่เดินภายในอาณาเขตของตนเอง กฎหมายนี้ใช้บังคับสำหรับเรือโดยสารที่จดทะเบียนภายหลังจากที่ข้อกำหนดนี้บังคับใช้ และบังคับใช้กับเรือโดยสารที่มีความยาวตั้งแต่ 24 เมตรขึ้นไป รวมถึงเรือโดยสารที่มีความเร็วสูงด้วย แต่ไม่รวมถึงการบังคับใช้กับเรือโดยสารที่ใช้ในวัตถุประสงค์ทางการทหาร เรือยอร์ชที่บรรทุกทุกคนโดยสารน้อยกว่า 12 คนและไม่ได้ใช้ในเชิงพาณิชย์ เรือโดยสารหรือเรือที่ไม่มีเครื่องจักรขับเคลื่อนหรือเรือที่ต่อแบบโบราณหรือโดยวัสดุอื่นที่ไม่ใช่โลหะ เรือประวัติศาสตร์ หรือเรือที่แล่นในบริเวณท่าเรือที่กำหนดไว้เฉพาะเจาะจง

กฎหมายดังกล่าวข้างต้นแบ่งเรือโดยสารออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่ ประเภท เอ บี ซี และดี ขึ้นอยู่กับพื้นที่ที่อนุญาตให้เดินในทะเลและแต่ละประเทศต้องสร้างและคงรักษาเขตพื้นที่ทางทะเลที่กำหนดไว้ซึ่งต้องอยู่ภายใต้อำนาจของรัฐตนเองและต้องแสดงพื้นที่ทางทะเลที่ระบุให้เรือที่ได้รับอนุญาตเดินได้และรายละเอียดนั้นต้องเผยแพร่ลงในเว็บไซต์ของหน่วยงานที่รับผิดชอบของประเทศในสหภาพยุโรป และคณะกรรมการความปลอดภัยของสหภาพยุโรปการต้องแจ้งสู่สาธารณะในรายละเอียดดังกล่าวและการปรับปรุงแก้ไขที่เกิดขึ้น

สำหรับเรือที่เดินภายในสหภาพยุโรปนั้นแต่ละประเทศต้องให้เรือโดยสารหรือเรือโดยสารความเร็วสูงสามารถปฏิบัติงานได้เมื่อเรือโดยสารนั้นได้เป็นไปตามกฎความปลอดภัยและมาตรฐานกลางของกฎเกณฑ์ในยุโรปรวมถึงประเทศนั้นต้องให้การยอมรับใบสำคัญรับรองความปลอดภัยที่ออกโดยประเทศอื่นในสหภาพยุโรป ภายใต้กฎหมายของสหภาพยุโรปซึ่งแต่ละประเทศต้องดำเนินการตรวจเรือโดยสารหรือเรือโดยสารความเร็วสูงและตรวจสอบเอกสารด้วย

การตรวจเรือโดยสารของประเทศในสหภาพยุโรปนั้นเป็นหน้าที่ของแต่ละประเทศ (รัฐเจ้าของธง) ที่ต้องดำเนินการตรวจเรือทุกประเภท สำหรับเรือใหม่และเรือที่มีอยู่เดิมและการเมื่อเสร็จสิ้นการตรวจเรือแล้วมีการออกใบสำคัญรับรองความปลอดภัย โดยใบสำคัญรับรองมีอายุ 12 เดือน สำหรับกฎหมายของสหภาพยุโรปนั้นมีการกำหนดค่านิยามของเรือโดยสาร คือ เรือที่บรรทุกทุกคนโดยสารมากกว่า 12 คน รวมถึงการกำหนดเรือโดยสารความเร็วสูงเป็นไปตามที่อนุสัญญาระหว่างประเทศ SOLAS กำหนดไว้

4.2 การศึกษาเปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายระหว่างกฎหมายภายในประเทศและต่างประเทศ

ผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมกฎหมายภายในประเทศและกฎหมายต่างประเทศในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางทะเล การช่วยเหลือเยียวยาในการเกิดอุบัติเหตุทางทะเล การส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยมีประเด็นในการพิจารณาวิเคราะห์ซึ่งในกรณีนี้ ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ใน 4 ประเด็น คือ กฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยของตัวเรือ กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยในการเดินเรือ กฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการอุบัติเหตุทางน้ำที่เกิดจากเรือโดยสารท่องเที่ยวทางทะเล และกฎหมายว่าด้วยการชดเชยหรือเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุที่ทางทะเล ซึ่งจะศึกษากฎหมายของประเทศไทยที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันว่ามีอยู่หรือไม่ เพียงพอหรือไม่ และสอดคล้องกับข้อกำหนดในระดับสากลเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวหรือไม่โดยคณะผู้วิจัยได้ทำการศึกษาเปรียบเทียบกับอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล อนุสัญญาระหว่างประเทศการป้องกันมลพิษจากเรือ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการกำหนดแนวน้ำบรรทุกของเรือ

ประเด็นที่ 1 กฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยของตัวเรือ

จากการศึกษาเนื้อหาจากกฎหมายไทยที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ผู้วิจัยจึงเห็นว่า เนื้อหาของกฎหมายไทยที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของตัวเรื่อนั้น เหมาะสม เพียงพอ และสอดคล้องกับมาตรฐานในระดับสากลแล้ว เพียงแต่บางกรณียังไม่ทันต่อสถานการณ์ในปัจจุบันต่อการพัฒนาและวิวัฒนาการในโครงสร้างของตัวเรือ จำเป็นต้องบัญญัติเพิ่ม หรือแก้ไขเพิ่มเติม สำหรับข้อเสนอในการปรับปรุงเพิ่มเติมนั้น ต้องมีการปรับเนื้อหาของกฎหมายไทยให้สอดคล้องกับสภาพการใช้งานในปัจจุบันของประเทศไทย รวมถึงโครงสร้างของกรมเจ้าท่าที่ได้ปรับปรุงใหม่ด้วย เปรียบเทียบกับมาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศโดยผู้วิจัยได้ทำการเปรียบเทียบกับอนุสัญญาระหว่างประเทศซึ่งในกรณีนี้เปรียบเทียบกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยในชีวิตและทะเล (SOLAS 1974) ซึ่งมีข้อกำหนดเกี่ยวกับโครงสร้างของตัวเรือ การแบ่งระวางเรือ การทรงตัวของเรือ การติดตั้งระบบต่างๆบนเรือ การป้องกันเพลิงไหม้ ข้อบังคับมาตรฐานสำหรับเรือโดยสารขนาดเล็ก ข้อกำหนดระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานของเรือขนาดเล็ก นำมาเปรียบเทียบกับกฎหมายภายในของประเทศไทยที่มีใช้บังคับอยู่

ประเด็นการกำหนดรูปแบบเรือเร็วที่เหมาะสมกับประเทศไทย คณะผู้วิจัยค้นพบว่า ประเทศไทยยังไม่มีกฎระเบียบ มาตรฐานกำหนดรูปแบบเรือเร็วที่เหมาะสม และผู้วิจัยได้เสนอให้การออกแบบเรือ การต่อเรือเร็วที่ใช้บรรทุกทุกคนโดยสารให้เป็นไปตามมาตรฐานสำหรับเรือขนาดเล็กขององค์การระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานหรือ ISO หรือเป็นไปตามข้อบังคับสำหรับเรือเร็วของสมาคมจัดชั้นเรือ (classification society) หรือข้อบังคับอื่นใดที่เทียบเท่า สำหรับเรือเร็วที่ใช้เพื่อบรรทุกทุกคนโดยสารต้องมีความยาวตลอดลำไม่เกินกว่า 15 เมตร นอกจากผู้วิจัยได้เสนอแนะให้ความเร็วสูงสุดในการใช้งานของเรือเร็วไม่ควรเกินกว่า 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความรุนแรงในการปะทะกรณีเรือโดนกัน และลดการสูญเสียหรือการบาดเจ็บที่รุนแรง

ปัญหาที่ผู้วิจัยเห็นว่ามีความสำคัญและเกี่ยวเนื่องกับความปลอดภัยของตัวเรือใน 2 กรณี คือ

กรณีที่ 1 ผลการศึกษาผู้วิจัยพบว่าในต่างประเทศมีข้อกำหนดเกี่ยวกับเรื่องของโครงสร้างตัวเรือ โดยมีข้อกำหนดที่ชัดเจนและเฉพาะเจาะจงสำหรับเรือเดินทะเลขนาดเล็ก หรือข้อกำหนดรายละเอียดของโครงสร้างเรือขนาดเล็กที่วิ่งในทะเลหรือสำหรับเรือขนาดเล็กโดยใช้ความยาวตลอดลำ (เมตร) เป็นเกณฑ์ในการบังคับใช้ สำหรับประเทศไทยยังไม่มีข้อกำหนดเฉพาะเกี่ยวกับโครงสร้างตัวเรือสำหรับเรือสำหรับเรือขนาดเล็ก โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือที่ทำจากวัสดุไม้หรือไฟเบอร์กลาสเป็นต้น ทำให้ในปัจจุบันอยู่ต่อเรือหรือผู้ต่อสร้างเรือต่อสร้างเรือที่มีลักษณะตามประสบการณ์และตามความประสงค์ของเจ้าของเรือโดยคำนึงถึงค่าใช้จ่ายและระยะเวลาในการต่อสร้างที่รวดเร็ว

กรณีที่ 2 การใช้บังคับกฎหมายโดยเจ้าหน้าที่ (Enforcement) ยังไม่มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ ซึ่งกรมเจ้าท่าในฐานะผู้รับผิดชอบต้องเร่งรัดในการแก้ไขปัญหา ต้องกำชับเจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่ตรวจเรือหรือตรวจตรา ให้เคร่งครัดในการบังคับใช้กฎหมายให้เข้มงวดมากขึ้น เพื่อให้เกิดความปลอดภัยของเรือตามวัตถุประสงค์ของกฎหมาย

ประเด็นที่ 2 กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยในการเดินเรือ

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติ ยังไม่มีการนำเอากฎหมายไปบังคับใช้อย่างจริงจังและควบคุม กำกับอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น กรณีการประกอบกิจกรรมดำน้ำ เดินดูปะการังใต้ท้องทะเล (sea walker) ซึ่งมีความเสี่ยงต่อแนวปะการัง หากไม่มีมาตรการควบคุมอย่างจริงจัง รวมถึงการห้ามจอดทอดสมอเรือในแนวปะการังด้วยเพื่อกำหนดพื้นที่พิเศษ พื้นที่ต้องห้าม พื้นที่คุ้มครองไว้เป็นกรณีพิเศษ กรมเจ้าท่าและเมืองพัทยา ยังขาดการเตรียมความพร้อมและแผนป้องกันอุบัติเหตุทางทะเลอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ ไม่มีองค์กรหลักในการทำหน้าที่ช่วยเหลือ เยียวยา คุ้มครอง แก้นักท่องเที่ยว ในกรณีเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางทะเล หรือการขอความช่วยเหลือทางทะเล

ประเด็นจุดเสี่ยงภัยทางทะเล คณะผู้วิจัยค้นพบว่า ในบริเวณพื้นที่อ่าวพัทยา มีกิจกรรมทางน้ำหลากหลาย ที่มีจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางทะเล ซึ่งในบริเวณพื้นที่ในอ่าวพัทยา มีการสัญจรทางน้ำอยู่ตลอดเวลา มีทั้งเรือที่เคลื่อนไหวน้ำสัญจรไปมา และเรือที่จอดเป็นการประจำอยู่กับที่ ย่อมทำให้มีโอกาสเสี่ยงภัยทางทะเลได้ง่าย โดยในปัจจุบัน กรมเจ้าท่าและเมืองพัทยา ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักยังไม่มีการออกกฎหมายในควบคุม กำกับ ในการกำหนดพื้นที่ที่ปลอดภัยของการประกอบกิจกรรมทางน้ำต่าง ๆ เพื่อป้องกันและลดผลกระทบของจุดเสี่ยงที่มีต่อการท่องเที่ยวทางทะเลเมืองพัทยา

สำหรับประเด็นนี้ ผู้วิจัยพบว่ากฎหมายไทยที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบันมีอยู่ 2 ฉบับคือ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ซึ่งกำหนดกฎเกณฑ์ และวิธีการเดินเรือ รวมทั้งการให้สัญญาณการเดินเรือในลักษณะต่างๆ ไว้เป็นกรณีทั่วไป เพื่อเป็นมาตรฐานสำหรับเรือทุกลำที่เดินเรือในน่านน้ำไทยได้ถือปฏิบัติ และพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 ผู้วิจัยเห็นว่า โดยเนื้อหาของกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติทั้งสองฉบับ และกฎกระทรวงอีกฉบับนั้น ปัจจุบันมีการร่างกฎกระทรวงกำหนดเขตท่าเรือ เขตจอดเรือ และเขตควบคุมการเดินเรือ บริเวณอ่าวพัทยา เกาะล้าน จังหวัดชลบุรี พ.ศ. ซึ่งในเนื้อหาสาระความสำคัญของร่างดังกล่าว เป็นเพียงการกำหนดเขตท่าเรือพัทยา เขตจอดเรือในอ่าวพัทยา เกาะล้าน และเขตควบคุมการเดินเรือในอ่าวพัทยา และเกาะล้าน ในลักษณะกำหนดพิกัด

ละติจูด ลองจิจูดเท่านั้น ไม่มีเนื้อหาของการกำหนดมาตรการที่ใช้บังคับในด้านความปลอดภัย ซึ่งยากแก่การทำความเข้าใจและเกิดความสับสน ทั้งในส่วนของทางราชการ และประชาชน นักท่องเที่ยว คณะผู้วิจัยเห็นว่าการดำเนินการตามร่างกฎกระทรวงดังกล่าวอาจไม่บรรลุผลของการนำไปใช้ในพื้นที่ยจริง ซึ่งต้องได้รับการแก้ไขปรับปรุงเพื่อให้มีความทันสมัยรวมถึงต้องมีบทบัญญัติที่ครอบคลุมเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางทะเลในระดับกฎกระทรวง ทั้งนี้ คณะผู้วิจัยเห็นว่า การกำหนดสีต่างๆ ในบริเวณที่กำหนดเพื่อแบ่งแยก คัดแยกกิจกรรมทางน้ำ กำหนดสัญลักษณ์เห็นเด่นชัด เป็นไปตามหลักการสากล เทียบเคียงกฎหมายว่าด้วยผังเมือง พระราชบัญญัติผังเมือง กฎกระทรวงผังเมืองรวมในแต่ละจังหวัดในทั่วประเทศไทย ในการกำหนดบริเวณพื้นที่ต่าง ๆ ในแต่ละสี ระดับที่เข้าใจง่ายต่อความรู้สึก และเน้นคุณค่าในการนำไปใช้ ผู้วิจัยได้ศึกษารายละเอียดข้อกำหนดเพื่อทำการร่างข้อกำหนดของกฎกระทรวงเพื่อนำมาใช้บังคับสำหรับความปลอดภัยในการเดินเรือ ดังนี้

(ร่าง)

กฎกระทรวง

กำหนดเขตท่าเรือ เขตจอดเรือ และเขตควบคุมการเดินเรือ บริเวณอ่าวพัทยา เกาะล้าน จังหวัดชลบุรี
พ.ศ.

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๒ (๑) และ (๓) แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๑๐ และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๖) พ.ศ. ๒๕๕๐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๒ ในกฎกระทรวงนี้

“เขตควบคุมการเดินเรือ” หมายความว่า แนวทะเลภายในน่านน้ำไทยที่ได้กำหนดตามกฎกระทรวงฉบับนี้ ซึ่งมีมาตรการควบคุมการเดินเรือเพื่อความปลอดภัยและความเป็นระเบียบเรียบร้อย

ข้อ ๓ บริเวณเขตท่าเรือ เขตจอดเรือ และเขตควบคุมการเดินเรือ ให้เป็นไปตามเขตพื้นที่ที่กำหนดดังนี้

เขตท่าเรือพัทยา คือ

ด้านเหนือ - เส้นเล็งตรงจากฝั่งไปทางทิศตะวันตกตามแนวเส้นขนานละติจูด $๑๓^{\circ} ๐๐' ๗''$ เหนือ

ด้านตะวันตก - แนวลองจิจูด $๑๐๐^{\circ} ๔๕'$ ตะวันออก

ด้านใต้ - เส้นเล็งตรงจากฝั่งไปทางทิศตะวันตกตามแนวเส้นขนานละติจูด $๑๒^{\circ} ๕๐' ๗''$ เหนือ

หรือบริเวณที่กำหนดเป็นเขตพื้นที่วางทุ่นสีตามข้อ ๔

เขตจอดเรือบริเวณอ่าวพัทยา จังหวัดชลบุรี คือ

เขตจอดเรือที่ ๑ บริเวณที่ล้อมรอบด้วยเส้นตรงที่เชื่อมต่อระหว่างตำบลที่

ละติจูด ๑๒° ๕๕' ๔๒.๔๑" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๕๒' ๙.๐๖" ตะวันออก

ละติจูด ๑๒° ๕๕' ๓๕" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๕๒' ๙" ตะวันออก

ละติจูด ๑๒° ๕๕' ๔๕.๔๑" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๕๒' ๑๙.๐๖" ตะวันออก

ละติจูด ๑๒° ๕๕' ๓๘" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๕๒' ๑๙" ตะวันออก

เขตจอดเรือที่ ๒ บริเวณที่ล้อมรอบด้วยเส้นตรงที่เชื่อมต่อระหว่างตำบลที่

ละติจูด ๑๒° ๕๖' ๒.๙๙" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๕๑' ๕๗.๑๙" ตะวันออก

ละติจูด ๑๒° ๕๕' ๕๑.๒๓" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๕๒' ๑๗.๕๙" ตะวันออก

ละติจูด ๑๒° ๕๕' ๕๖.๘๕" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๕๒' ๒๐.๙๕" ตะวันออก

ละติจูด ๑๒° ๕๖' ๘.๕๙" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๕๒' ๐.๕๕" ตะวันออก

เขตจอดเรือที่ ๓ บริเวณที่ล้อมรอบด้วยเส้นตรงที่เชื่อมต่อระหว่างตำบลที่

ละติจูด ๑๒° ๕๖' ๑.๗๔" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๕๒' ๑๒.๔๖" ตะวันออก

ละติจูด ๑๒° ๕๕' ๕๖.๘๕" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๕๒' ๒๐.๙๕" ตะวันออก

ละติจูด ๑๒° ๕๖' ๑๑.๑๑" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๕๒' ๒๙.๔๙" ตะวันออก

ละติจูด ๑๒° ๕๖' ๑๖" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๕๒' ๒๑" ตะวันออก

เขตจอดเรือที่ ๔ บริเวณที่ล้อมรอบด้วยเส้นตรงที่เชื่อมต่อระหว่างตำบลที่

ละติจูด ๑๒° ๕๖' ๔๒.๑๙" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๕๒' ๓๖.๖๘" ตะวันออก

ละติจูด ๑๒° ๕๖' ๓๗.๓๐" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๕๒' ๔๕.๑๗" ตะวันออก

ละติจูด ๑๒° ๕๖' ๒๕.๓๘" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๕๒' ๓๘.๐๓" ตะวันออก

ละติจูด ๑๒° ๕๖' ๓๐.๒๗" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๕๒' ๒๙.๕๔" ตะวันออก

เขตจอดเรือที่ ๕ บริเวณที่ล้อมรอบด้วยเส้นตรงที่เชื่อมต่อระหว่างตำบลที่

ละติจูด ๑๒° ๕๖' ๔๙.๐๕" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๕๒' ๒๔.๗๗" ตะวันออก

ละติจูด ๑๒° ๕๖' ๔๒.๑๙" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๕๒' ๓๖.๖๘" ตะวันออก

ละติจูด ๑๒° ๕๖' ๑.๗๔" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๕๒' ๑๒.๔๖" ตะวันออก

ละติจูด ๑๒° ๕๖' ๘.๕๙" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๕๒' ๐.๕๕" ตะวันออก

เขตจอดเรือบริเวณเกาะล้าน จังหวัดชลบุรี คือ

เขตจอดเรือที่ ๑ บริเวณ (หาดตาแหวน) ที่ล้อมด้วยเส้นตรงเชื่อมระหว่างตำบลที่

ละติจูด ๑๒° ๕๕' ๔๖" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๔๖' ๔๘" ตะวันออก

ละติจูด ๑๒° ๕๕' ๔๕" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๔๖' ๕๓" ตะวันออก

ละติจูด ๑๒° ๕๕' ๓๘.๙๕" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๔๖' ๕๑.๒๗" ตะวันออก

ละติจูด ๑๒° ๕๕' ๔๑" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๔๖' ๔๖.๕๖" ตะวันออก

เขตจอดเรือที่ ๒ บริเวณ (หาดตาแหวน) ที่ล้อมด้วยเส้นตรงเชื่อมระหว่างตำบลที่

ละติจูด ๑๒° ๕๕' ๕๙" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๔๖' ๓๕.๗๐" ตะวันออก

ละติจูด ๑๒° ๕๕' ๕๕" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๔๖' ๕๓" ตะวันออก

ละติจูด ๑๒° ๕๕' ๔๔.๗๒" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๔๖' ๓๑.๑๖" ตะวันออก

ละติจูด ๑๒° ๕๕' ๔๘.๗๒" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๔๖' ๒๓.๘๖" ตะวันออก

เขตจอดเรือที่ ๓ บริเวณ (หาดทองหลาง – หาดตายาย) ที่ล้อมด้วยเส้นตรงเชื่อมระหว่างตำบลที่

ละติจูด ๑๒° ๕๖' ๕" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๔๗' ๓" ตะวันออก

ละติจูด ๑๒° ๕๖' ๑" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๔๗' ๙" ตะวันออก

ละติจูด ๑๒° ๕๕' ๔๖" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๔๖' ๕๗" ตะวันออก

ละติจูด ๑๒° ๕๕' ๕๐" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๔๖' ๕๐" ตะวันออก

เขตจอดเรือที่ ๔ บริเวณ (เกาะสาก) ที่ล้อมด้วยเส้นตรงเชื่อมระหว่างตำบลที่

ละติจูด ๑๒° ๕๖' ๓๒" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๔๗' ๒๗" ตะวันออก

ละติจูด ๑๒° ๕๖' ๓๑.๙๓" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๔๗' ๓๗.๐๒" ตะวันออก

ละติจูด ๑๒° ๕๖' ๒๘.๙๒" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๔๗' ๓๗" ตะวันออก

ละติจูด ๑๒° ๕๖' ๒๙" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๔๗' ๒๖.๙๘" ตะวันออก

เขตจอดเรือที่ ๕ บริเวณหาดแสมให้จอดเรือห่างจากแนวขอบฝั่งในระยะไม่น้อยกว่า ๒๐๐ เมตร

เขตจอดเรือที่ ๖ บริเวณหาดเทียน ให้จอดเรือห่างจากแนวขอบฝั่งในระยะไม่น้อยกว่า ๒๐๐ เมตร

เขตจอดเรือที่ ๗ บริเวณหาดนวล ให้จอดเรือห่างจากแนวขอบฝั่งในระยะไม่น้อยกว่า ๒๐๐ เมตร หรือ บริเวณที่กำหนดเป็นเขตพื้นที่วางทุ่นสี่ตามข้อ ๔

เขตควบคุมการเดินเรือบริเวณอ่าวพญา จังหวัดชลบุรี คือ บริเวณพื้นที่ปิดล้อมด้วย เส้นเล็งจากตำบลที่ ละติจูด ๑๒° ๕๖' ๕๙" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๕๒' ๒๖" ตะวันออก ไปทางทิศตะวันออกถึงฝั่งพญาเหนือ และเส้นเล็งทำมุม ๒๑๐° กับทิศเหนือจากตำบลที่ ละติจูด ๑๒° ๕๖' ๕๙" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๕๒' ๒๖" ตะวันออก ไปจนถึงแหลมบาลีฮาย

เขตควบคุมการเดินเรือบริเวณเกาะล้าน จังหวัดชลบุรี คือ บริเวณพื้นที่ปิดล้อมด้วย เส้นเล็งจากตำบลที่ ละติจูด ๑๒° ๕๕' ๔๑" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๔๖' ๑๓" ตะวันออก ไปจนถึงตำบลที่ ละติจูด ๑๒° ๕๖' ๐๘" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๔๗' ๑๑" ตะวันออก หรือบริเวณที่กำหนดเป็นเขตพื้นที่วางทุ่นสี่ตามข้อ ๔

ข้อ ๔ ให้บริเวณที่กำหนดเป็นเขตพื้นที่วางทุ่นสี่ ดังต่อไปนี้

บริเวณที่กำหนดเป็นสี่เหลี่ยม เป็นพื้นที่สำหรับว่ายน้ำ

บริเวณที่กำหนดเป็นสี่แดง เป็นพื้นที่สำหรับเขตควบคุมการเดินเรือเจ็ทสกี

บริเวณที่กำหนดเป็นสีม่วง เป็นพื้นที่สำหรับกิจกรรมเล่นร่ม และ banana boat

บริเวณที่กำหนดเป็นสีฟ้า เป็นพื้นที่สำหรับดำน้ำ

บริเวณที่กำหนดเป็นสีเหลือง เป็นพื้นที่สำหรับภัตตาคารและบริการอาหาร

บริเวณที่กำหนดเป็นสีชมพู เป็นพื้นที่สำหรับเรือบรรทุกคนโดยสาร

ทั้งนี้ บริเวณที่กำหนดเป็นเขตพื้นที่วางทุ่นสี่ เป็นไปตามแผนที่แนบท้ายกฎกระทรวงนี้

ข้อ ๕ มาตรการที่ต้องดำเนินการในเขตควบคุมการเดินเรือในพื้นที่ อ่าวพญา เกาะล้าน จังหวัดชลบุรี ให้กำหนด ดังนี้

๕.๑ สำหรับพื้นที่ว่ายน้ำให้วางทุ่นสีเขียว เพื่อกำหนดเป็นเขตว่ายน้ำหรือกิจกรรมนันทนาการทางน้ำ โดยไม่ต้องใช้เรือเป็นการเฉพาะ ห้ามมิให้มีการเดินเรือเข้าไปในพื้นที่ดังกล่าวของนักท่องเที่ยวโดยเด็ดขาด

๕.๒ สำหรับพื้นที่สำหรับเรือเจ็ตสกี ให้วางทุ่นสีแดง เพื่อกำหนดเขตการเดินเรือไว้โดยเฉพาะ และห้ามมิให้เดินเรือเข้าไปในพื้นที่ควบคุมการเดินเรืออื่นโดยเด็ดขาด

๕.๓ สำหรับพื้นที่สำหรับกิจกรรมเล่นร่ม และ banana boat ให้วางทุ่นสีม่วง โดยมีเครื่องหมายการจำกัดความเร็วเรือ (Speed limit) และให้เรือที่สัญจรในเขตควบคุมการเดินเรือต้องลดความเร็วลงจนถึงระดับที่ปลอดภัย

๕.๔ สำหรับพื้นที่สำหรับดำน้ำ ให้วางทุ่นสีฟ้าอย่างเห็นเด่นชัด ให้เรือที่สัญจรเข้าสู่บริเวณดังกล่าวมีความระมัดระวังเป็นพิเศษ โดยให้ลดอัตราความเร็วเรือลงเหลือน้อยที่สุด จนถึงระดับที่ปลอดภัย

๕.๕ สำหรับพื้นที่สำหรับภัตตาคารและบริการอาหาร ให้วางทุ่นสีเหลือง ให้แสดงป้าย สัญลักษณ์ และแนวเขตจอดเรือที่ชัดเจน

๕.๖ สำหรับพื้นที่สำหรับเรือบรรทุกทุกคนโดยสาร ให้วางทุ่นสีชมพูเห็นเด่นชัด พร้อมให้แสดงป้าย สัญลักษณ์ และแนวเขตจอดเรือที่ชัดเจน โดยก่อนนำเรือเข้าจอดหาฝั่ง เมื่อเข้าไปในพื้นที่วางทุ่น ให้ลดความเร็วของเรือในระดับที่ปลอดภัยก่อนนำเรือเข้าจอดฝั่ง และห้ามมิให้เรือประเภทอื่นเข้ามาจอดโดยเด็ดขาด

๕.๗ สำหรับพื้นที่สำหรับจอดเรือประเภทอื่น ให้วางทุ่นสีส้ม ให้แสดงป้าย สัญลักษณ์ และแนวเขตจอดเรือที่ชัดเจน และห้ามมิให้เรือบรรทุกทุกคนโดยสารเข้ามาจอดโดยเด็ดขาด

๕.๘ สำหรับเรือโดยสาร เรือเจ็ตสกี และเรืออื่นๆ ที่มีผู้มาใช้บริการ ต้องจัดให้มีเสื้อชูชีพเพียงพอกับจำนวนของผู้มาใช้บริการ และให้ผู้มาใช้บริการสวมใส่เสื้อชูชีพตลอดระยะเวลาที่เดินเรือ

๕.๙ ห้ามมิให้เรือลำใดบรรทุกผู้โดยสารเกินอัตราตามที่กฎหมายกำหนดโดยเด็ดขาด

๕.๑๐ ให้สามารถเดินเรือได้ในเขตควบคุมการเดินเรือ ได้เฉพาะช่วงเวลาระหว่าง ๐๖.๐๐ – ๑๘.๐๐ นาฬิกา เท่านั้น

ข้อ ๖ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าท่าหรือเจ้าพนักงาน ในการปฏิบัติการตามอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายกระทรวงนี้ ให้ดำเนินการตามมาตรา ๒๙๗ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ

ข้อ ๗ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามประกาศกรมเจ้าท่า ซึ่งออกตามความในมาตรา ๔๕/๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๔๕๖ ให้เป็นเขตห้ามจอดเรือหรือแพ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท และปรับเป็นรายวันวันละห้าร้อยบาท จนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง และให้เจ้าท่ามีอำนาจสั่งยึดใบประกาศนียบัตรควบคุมเรือมีกำหนดไม่เกินหกเดือน

ผู้ใดปฏิบัติหน้าที่ในระหว่างที่ถูกยึดใบประกาศนียบัตรควบคุมเรือ ต้องระวางโทษปรับหนึ่งหมื่นบาท

ให้ไว้ ณ วันที่

พ.ศ.

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ประเด็นที่ 3 กฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการอุบัติเหตุทางทะเล

จากการศึกษาวิจัยกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการอุบัติเหตุทางน้ำที่เกิดจากเรือโดยสารท่องเที่ยวทางทะเล พบว่ากรมเจ้าท่ามีเพียงการออกระเบียบกรมเจ้าท่า ว่าด้วยการรายงานอุบัติเหตุทางน้ำของหน่วยงานต่างๆ ในกรมเจ้าท่า พ.ศ. 2544 ลงวันที่ 11 เมษายน พ.ศ. 2544 เพื่อกำหนดวิธีปฏิบัติในการรายงานอุบัติเหตุทางน้ำของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเฉพาะในกรมเจ้าท่าเท่านั้น โดยในเนื้อหาของการรายงานจะต้องประกอบด้วยข้อมูลในประเด็นต่างๆ เหล่านี้คือ

- ตำบลที่เกิดเหตุพร้อมแผนที่สังเขปถ้าสามารถกระทำได้
- วันเดือนปีและเวลาที่เกิดเหตุ
- ชื่อเจ้าของเรือ หรือตัวแทน และเลขทะเบียนเรือ
- สาเหตุที่เกิด และกรณีแวดล้อม
- ความเสียหายที่ได้รับ
- ถ้าเป็นเรือที่มีสมุดปุม ก็ให้คัดข้อความประจำวันในสมุดปุมของปากเรือและช่างกลแนบมา

ด้วย

- การดำเนินการที่ได้กระทำไป
- ความต้องการที่จะให้ผู้บังคับบัญชาระดับสูงช่วยเหลือ
- ข้อเสนอแนะต่างๆ

ซึ่งผู้วิจัยเห็นว่า แม้ว่าจะสามารถใช้ระเบียบฉบับดังกล่าวกับการรายงานอุบัติเหตุทางน้ำซึ่งเกิดขึ้นตาม แต่ในเนื้อหาของระเบียบฯ นั้น ก็ได้กล่าวถึงวิธีการบริหารจัดการ และหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานต่างๆ ทั้งในกรมเจ้าท่า และหน่วยงานภายนอกที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจนแต่อย่างใด จึงก่อให้เกิดปัญหาเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางน้ำว่าหน่วยงานใด มีหน้าที่ และความรับผิดชอบอย่างไร และหน่วยงานใด หรือผู้ใดที่มีอำนาจสั่งการต่างๆ อย่างแท้จริง ซึ่งทำให้การประสานงานไม่เป็นระบบ และเกิดความสับสนในการแก้ไขปัญหา และยอมทำให้การแก้ไขปัญหานั้นล่าช้า ไม่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งผลกระทบจากอุบัติเหตุทางน้ำก็ย่อมมีขอบเขตกว้างขวางกว่าที่ควรจะเป็น

ด้วยเหตุผลดังกล่าว คณะผู้วิจัยเห็นว่าสำหรับการบริหารจัดการเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางน้ำที่เกิดขึ้นนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งรวมถึงกรมเจ้าท่ายังไม่มีมาตรฐานที่ชัดเจน ที่จะนำมาใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการ และดำเนินการเมื่อเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้น ดังนั้น ผู้วิจัยจึงได้ศึกษาเปรียบเทียบกับกรณีการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อใช้เป็นเครื่องมือหลักสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการบริหารจัดการกรณีเกิดอุบัติเหตุขึ้น คณะผู้วิจัยจึงเห็นควรจัดทำร่างกฎหมายในระดับระเบียบการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลเมืองพัทยา เพื่อเป็นเครื่องมือสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการดังกล่าว

ทั้งนี้ ในเนื้อหาของร่างระเบียบว่าด้วยการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลเมืองพัทยา พ.ศ. สามารถสรุปได้ว่าจะมีการแต่งตั้ง "คณะกรรมการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลเมืองพัทยา" โดยย่อว่า "คปท." ประกอบด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ นายกเมืองพัทยา เป็นประธานกรรมการ ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าภูมิภาคสาขาพัทยา เป็นรองประธานกรรมการ ผู้แทนตำรวจน้ำ ผู้แทนตำรวจท่องเที่ยว ผู้แทนตำรวจภูธรบางละมุง ผู้แทนอำเภอบางละมุง ผู้แทนการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานพัทยา เป็นกรรมการ ผู้แทนกองทัพเรือ ผู้แทนกองทัพบก และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิอีกไม่เกิน 4 คนในสาขาสิ่งแวดล้อม การเศรษฐกิจ กฎหมาย การสื่อสารมวลชนหรือประชาสัมพันธ์ โดยมี ปลัดเมืองพัทยา เป็นกรรมการและ

เลขานุการ เจ้าพนักงานตรวจท่าสาขาพทยา เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ โดยมีอำนาจหน้าที่ในการบริหารจัดการกรณีเกิดอุบัติเหตุทางทะเล เช่น กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเล เมืองพทยา จัดทำแผนป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลเมืองพทยา ควบคุม กำกับ ดูแล และรับผิดชอบในการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลเมืองพทยา ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผนป้องกันและช่วยเหลือทางทะเล รวมทั้งเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ และแถลงข่าวด้านการป้องกัน และช่วยเหลือทางทะเล และกำหนดหลักเกณฑ์ในการประเมินค่าใช้จ่ายค่าทดแทนความเสียหาย ค่าชดเชย และค่าเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุทางทะเลของเมืองพทยาอีกด้วย ซึ่งสำหรับรายละเอียดและเนื้อหาของร่างระเบียบว่าด้วยการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลเมืองพทยา พ.ศ. คณะวิจัยจะกล่าวโดยละเอียดในส่วนถัดไป ซึ่งควรมีกฎหมายกลางเพื่อแต่งตั้งคณะกรรมการฯ ขึ้นมาชุดหนึ่งเพื่อเป็นหน่วยงานหลักในการบริหารจัดการในเกิดอุบัติเหตุทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสาร หรือเรือท่องเที่ยวข้างต้นขึ้น โดยผู้วิจัยได้นำระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการขจัดพลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน พ.ศ. 2547 ที่มีลักษณะใกล้เคียงกับอุบัติเหตุทางทะเลที่เกิดกับเรือโดยสาร เรือท่องเที่ยวเป็นต้นแบบ และนำมาปรับปรุงเพื่อเป็นเครื่องมือสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการดังกล่าว

ทั้งนี้ คณะกรรมการฯ ที่จะตั้งขึ้น ประกอบด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการอุบัติเหตุ รวมทั้งการชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้นด้วย โดยมีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำแผนป้องกันอุบัติเหตุ รวมทั้งแผนรองรับเกิดอุบัติเหตุทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสาร หรือเรือท่องเที่ยวด้วย ซึ่งในการจัดทำแผนป้องกัน และแผนรองรับอุบัติเหตุข้างต้นที่คณะกรรมการฯ จะเป็นผู้จัดทำนั้น สามารถที่จะนำข้อมูลที่ได้รับจากการศึกษาในโครงการย่อยที่ 1 มาใช้ประกอบการพิจารณาจัดทำแผนข้างต้นได้ โดยสรุปได้ว่าจะมีการแต่งตั้ง "คณะกรรมการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลเมืองพทยา" โดยย่อว่า "คปพ." ประกอบด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ นายกเมืองพทยา เป็นประธานกรรมการ ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าภูมิภาคสาขาพทยา เป็นรองประธานกรรมการ ผู้แทนตำรวจน้ำ ผู้แทนตำรวจท่องเที่ยว ผู้แทนตำรวจภูธรบางละมุง ผู้แทนอำเภอบางละมุง ผู้แทนการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานพทยา ผู้แทนกองทัพเรือ ผู้แทนกองทัพบก เป็นกรรมการ และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิอีกไม่เกิน 4 คน ซึ่งนายกเมืองพทยาแต่งตั้งจากผู้เชี่ยวชาญ หรือมีประสบการณ์เป็นที่ยอมรับในด้านสาขาสังแวดล้อม การเศรษฐกิจ กฎหมาย การสื่อสารมวลชนหรือประชาสัมพันธ์ โดยมีปลัดเมืองพทยา เป็นกรรมการและเลขานุการ เจ้าพนักงานตรวจท่าสาขาพทยา เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ โดยมีอำนาจหน้าที่ในการบริหารจัดการกรณีเกิดอุบัติเหตุทางทะเล เช่น กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลเมืองพทยา จัดทำแผนป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลเมืองพทยา ควบคุม กำกับ ดูแล และรับผิดชอบ ตลอดจนการบรรเทา เยียวยา ความเสียหายทั้งปวง อันเกิดหรือเกี่ยวเนื่องจากอุบัติเหตุทางทะเล ซึ่งผู้ประสพภัย นักท่องเที่ยว คนโดยสาร ได้รับผลจากการเกิดอุบัติเหตุทางเรือโดยสาร หรือเรือท่องเที่ยว อนึ่ง คณะผู้วิจัยยังเห็นอีกว่า หากนำเอาการบริหารจัดการความปลอดภัยการท่องเที่ยวทางทะเลเชิงเมืองพทยา ไปปรับใช้กับพื้นที่ทางทะเลอื่น ๆ ของประเทศไทย ไม่ว่าจะเป็นทะเลทางอ่าวไทย สุราษฎร์ธานี เกาะสมุย เกาะพัง หรือทะเลอันดามัน ในจังหวัดกระบี่ ภูเก็ต ย่อมสามารถใช้รูปแบบการบริหารจัดการในคณะกรรมการฯ ได้เช่นกัน เช่น "คณะกรรมการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลภูเก็ต" โดยย่อว่า "คปภ." "คณะกรรมการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลเกาะสมุย" โดยย่อว่า "คปม." หรือ "คณะกรรมการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลสุราษฎร์ธานี" โดยย่อว่า "คปร." แล้วแต่กรณี อีกทั้งในส่วนอำนาจหน้าที่ก็มีระบบ กฎเกณฑ์ที่สอดคล้องและใช้บังคับได้อย่างสมภาค และเป็นกลาง ซึ่งในเนื้อหาของรายละเอียดของร่างฉบับนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการจัดทำร่างระเบียบเมืองพทยาในส่วนที่เกี่ยวกับการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเล ดังนี้

(ร่าง)

ระเบียบเมืองพัทยา

ว่าด้วยการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสาร หรือเรือเพื่อการท่องเที่ยว พ.ศ.

โดยที่เป็นการสมควรในการออกระเบียบเมืองพัทยา ว่าด้วยการการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสารหรือเรือท่องเที่ยว ให้เหมาะสมและเกิดประสิทธิภาพในทางปฏิบัติ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 48 (1) และ(4) แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการเมืองพัทยา พ.ศ. ๒๕๔๒ นายกเทศมนตรีเมืองพัทยาโดยความเห็นชอบของสภาเมืองพัทยาลงนามระเบียบไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ระเบียบนี้ เรียกว่า "ระเบียบเมืองพัทยา ว่าด้วยการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสารหรือเรือเพื่อการท่องเที่ยว พ.ศ. ..."

ข้อ 2 ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ 3 บรรดาระเบียบ ข้อบังคับ มติเมืองพัทยา สภาเมืองพัทยา และคำสั่งอื่นใดในส่วนที่กำหนดไว้แล้ว หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับระเบียบนี้ ให้ใช้ระเบียบนี้แทน

ข้อ 4 ในระเบียบนี้

"แผนป้องกัน" หมายความว่า แผนป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสาร หรือเรือเพื่อการท่องเที่ยวที่คณะกรรมการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลเมืองพัทยาจัดทำตามระเบียบนี้

"ความเสียหายที่เกิดจากเรือ" หมายความว่า บรรดาความเสียหายใด ๆ ที่สามารถคำนวณเป็นเงินได้ และให้หมายความรวมถึง ค่าเสียหาย ค่าชดเชย ค่าเยียวยา อันเกิดจากเรือโดยสาร หรือเรือที่บรรทุกคนโดยสารเพื่อการท่องเที่ยว

"เรือโดยสาร " หมายความว่า เรือที่บรรทุกคนโดยสารเกินสิบสองคน

"เรือเพื่อการท่องเที่ยว" หมายความว่า เรือที่บรรทุกคนโดยสารในการเดินทางท่องเที่ยว รวมถึงการรับ-ส่ง ผู้โดยสารท่องเที่ยวจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง

"การปฏิบัติการ" หมายความว่า การดำเนินการอย่างใด ๆ เพื่อป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสารหรือเรือเพื่อการท่องเที่ยว และเพื่อลดผลกระทบจากอุบัติเหตุทางทะเล หรือความเสียหายที่เกิดจากเรือโดยสาร หรือเรือท่องเที่ยว

"ศูนย์ประสานงาน" หมายความว่า ศูนย์ประสานงานการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสารหรือเรือเพื่อการท่องเที่ยวที่ได้จัดตั้งขึ้นตามระเบียบนี้ เพื่อประสานงานให้การปฏิบัติการการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และทำหน้าที่ติดต่อหน่วยงานภายนอกเพื่อให้หรือขอความช่วยเหลือในการการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเล

"หน่วยปฏิบัติการ" หมายความว่า หน่วยงานของรัฐหรือเอกชนที่ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในแผนป้องกัน

"หน่วยงานของรัฐ" หมายความว่า กระทรวง ทบวง กรม ราชการส่วนภูมิภาค ราชการส่วนท้องถิ่น องค์การของรัฐ และรัฐวิสาหกิจ

"เอกชน" หมายความว่า บุคคล คณะบุคคล หรือนิติบุคคลที่ได้รับมอบอำนาจหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในแผนป้องกัน

ข้อ 5 ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่งเรียกว่า "คณะกรรมการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลเมืองพัทยา" โดยย่อว่า "คปพ." ประกอบด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย นายกเมืองพัทยา เป็นประธานกรรมการ ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าภูมิภาคสาขาพัทยา เป็นรองประธานกรรมการ ผู้แทนตำรวจน้ำ ผู้แทนตำรวจท่องเที่ยว ผู้แทนตำรวจภูธรบางละมุง ผู้แทนอำเภอบางละมุง ผู้แทนการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานพัทยา ผู้แทนกองทัพเรือ ผู้แทนกองทัพบก เป็นกรรมการ และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิอีกไม่เกิน 4 คน ซึ่งนายกเมืองพัทยาแต่งตั้งจากผู้เชี่ยวชาญ หรือมีประสบการณ์เป็นที่ยอมรับในด้านสาขาสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ กฎหมาย การสื่อสารมวลชนหรือประชาสัมพันธ์

ให้ปลัดเมืองพัทยาเป็นกรรมการและเลขานุการ เจ้าพนักงานตรวจท่าสาขาพัทยาเป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

ข้อ 6 กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งแต่งตั้งโดยนายกเมืองพัทยามีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละสองปี ในกรณีที่มีการแต่งตั้งกรรมการในระหว่างที่กรรมการซึ่งแต่งตั้งไว้แล้วยังมีวาระในตำแหน่งไม่ว่าจะเป็นการแต่งตั้งเพิ่มขึ้นหรือแต่งตั้งซ่อมให้ผู้ได้รับตำแหน่งนั้นอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของกรรมการซึ่งได้แต่งตั้งไว้แล้ว กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้

ข้อ 7 นอกจากพ้นตำแหน่งตามวาระข้อ 6 กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งเมื่อ

- (๑) ตาย
- (๒) ลาออก
- (๓) ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ
- (๔) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ
- (๕) เป็นบุคคลล้มละลาย

ข้อ ๘ องค์ประชุมและระเบียบการประชุมของ คปพ. ให้เป็นไปตามที่ คปพ. กำหนด

ข้อ 9 ให้ คปพ. มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

๑. กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเล ซึ่งแผนดังกล่าวอย่างน้อยต้องประกอบด้วยเรื่องดังต่อไปนี้

- (๑) การกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบและเขตพื้นที่ในความรับผิดชอบของหน่วยปฏิบัติการ
- (๒) การตรวจสอบและติดตาม กรณีที่มีอุบัติเหตุทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสารหรือเรือเพื่อการท่องเที่ยวเกิดขึ้น
- (๓) การติดต่อสื่อสารและรับแจ้งเหตุ
- (๔) การจัดหากำลังคนและเครื่องมือสนับสนุน
- (๕) การป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสารหรือเรือเพื่อการท่องเที่ยวในทะเล อ่าวพัทยา ชายหาดพัทยา และเกาะล้าน ตามอำนาจหน้าที่เขตเมืองพัทยา
- (๖) การกู้เรือ ขนย้าย เคลื่อนย้ายสิ่งกีดขวางในทะเล หรือทรัพย์สินที่ค้างอยู่ในเรือ

(๗) การดำเนินการฟื้นฟูให้แหล่งน้ำ ชายฝั่ง และขอบฝั่ง มีสภาพเหมือนเดิมหรือใกล้เคียงกับสภาพเดิมให้มากที่สุด

(๘) การประชาสัมพันธ์และแถลงข่าว

๒. การอื่นที่จำเป็นต่อการดำเนินการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเล

๓. ควบคุม กำกับ ดูแล และรับผิดชอบในการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเล

๔. ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผนป้องกัน รวมทั้งเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ และแถลงข่าวด้านการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเล

๕. กำหนดหลักเกณฑ์ในการประเมินค่าใช้จ่ายในการดำเนินการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเล ตลอดจนความเสียหายที่เกิดจากเรือโดยสารหรือเรือเพื่อการท่องเที่ยว

๖. ควบคุมการใช้จ่ายเงินที่หน่วยปฏิบัติการที่เป็นหน่วยงานของรัฐได้รับบริจาคตามข้อ 16

๗. เร่งรัดและติดตามผลการดำเนินคดีเกี่ยวกับการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเล

๘. แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อปฏิบัติการที่เกี่ยวกับการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเล

ข้อ 10 ให้เมืองพัทยาหน้าที่เป็นศูนย์ประสานงานโดยมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) รับผิดชอบในงานธุรการของ คปพ.

(๒) รับแจ้งเหตุการณ์ป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสาร หรือเรือเพื่อการท่องเที่ยว

(๓) ประสานงานกับหน่วยปฏิบัติการ ในกรณีเกิดอุบัติเหตุทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสาร หรือเรือเพื่อการท่องเที่ยว

(๔) จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบจากอุบัติเหตุทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสาร หรือเรือเพื่อการท่องเที่ยว

(๕) ศึกษา ค้นคว้า วิจัย รวบรวม และแลกเปลี่ยนความรู้ ข้อมูล และข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสาร หรือเรือ เพื่อการท่องเที่ยว

(๖) ประสานงานกับหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องในการจัดฝึกอบรม เกี่ยวกับการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสาร หรือท่องเที่ยว จัดให้มีการฝึกซ้อมการปฏิบัติการ ซักซ้อมความพร้อมเพรียงในการให้ความร่วมมือของฝ่ายต่างๆ และจัดทำรายงานผลการดำเนินการดังกล่าวเสนอต่อ คปพ.

(๗) เบิกจ่ายเงินอุดหนุนราชการเพื่ออุดหนุนสำหรับเป็นค่าใช้จ่ายตามระเบียบนี้โดยให้เป็นไปตามระเบียบของกระทรวงการคลัง

(๘) ปฏิบัติงานอื่นตามที่ คปพ. มอบหมาย

(๙) ดำเนินการอื่นตามที่กำหนดไว้ในระเบียบนี้ หรือที่คณะกรรมการหรือนายกเมืองพัทยามอบหมาย

ข้อ 11 ให้หน่วยปฏิบัติการประกอบด้วยหน่วยงานของรัฐและเอกชน ดังต่อไปนี้

(๑) เมืองพัทยา

(๒) กองทัพเรือที่ควบคุมในพื้นที่จังหวัดชลบุรี

(๓) ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดชลบุรี

(๔) ประมงจังหวัดชลบุรี

(๕) สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาพัทยา

(๖) สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดชลบุรี

- (๓) ตำรวจประจำสถานีตำรวจอำเภอเมืองพัทยา ตำรวจน้ำ ตำรวจท่องเที่ยว จังหวัดชลบุรี
- (๔) อำเภอบางละมุง
- (๕) บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)
- (๑๐) สมาคมผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำ
- (๑๑) เอกชนอื่นที่เกี่ยวข้อง และได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ

ข้อ 12 ในการปฏิบัติการเกี่ยวกับการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสาร หรือเรือเพื่อการท่องเที่ยว ให้หน่วยปฏิบัติการดำเนินการตามแผนป้องกันโดยเร็ว ในกรณีที่มีข้อขัดข้อง ให้แจ้งข้อขัดข้องนั้นให้ คปพ. ทราบโดยไม่ชักช้า เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป

ข้อ 13 กรณีที่มีที่เกิดจากอุบัติเหตุทางทะเลเกิดขึ้น ให้หน่วยปฏิบัติการรายงานความคืบหน้าของการปฏิบัติการตามแผนป้องกันให้เลขาธิการ คปพ. ทราบทุกระยะ เมื่อเลขาธิการ คปพ. ได้รับรายงานดังกล่าวแล้วให้รีบเสนอต่อ คปพ.

เมื่อการปฏิบัติการอุบัติเหตุทางทะเลตามวรรคหนึ่งสิ้นสุดลง ให้เลขาธิการ คปพ. จัดทำรายงานวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลและการปฏิบัติการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลดังกล่าวเสนอต่อ คปพ.

ข้อ 14 ให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องให้ความสนับสนุนด้านผู้เชี่ยวชาญ ผู้ชำนาญการ กำลังคน สถานที่ เครื่องมือ วัสดุ สารเคมี ยานพาหนะ และสิ่งอื่นที่จำเป็นต่อการปฏิบัติตามแผนป้องกันตามที่ศูนย์ประสานงานร้องขอ

ข้อ 15 ศูนย์ประสานงานอาจขอความร่วมมือและความสนับสนุนจากเอกชนด้านผู้เชี่ยวชาญ ผู้ชำนาญการ กำลังคน สถานที่ เครื่องมือ วัสดุ สารเคมี ยานพาหนะ และสิ่งอื่นที่จำเป็นต่อการปฏิบัติการ

ข้อ 16 บรรดาเงินที่มีผู้มอบให้เพื่อใช้ในการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสาร หรือเรือเพื่อการท่องเที่ยว ให้หน่วยปฏิบัติการที่เป็นหน่วยงานของรัฐนำไปใช้เพื่อกิจกรรมตามระเบียบนี้ได้ โดยไม่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน

เงินที่ได้รับขดใช้ความเสียหายอันเนื่องมาจากการก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสาร หรือเรือเพื่อการท่องเที่ยวให้หน่วยงานของรัฐนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน

ข้อ 17 ในการจัดหาเครื่องมือ วัสดุ สารเคมี ยานพาหนะ และสิ่งอื่นที่จำเป็นต่อการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำที่เกิดจากเรือโดยสาร หรือเรือเพื่อการท่องเที่ยว ให้หน่วยปฏิบัติการที่เป็นหน่วยงานของรัฐขอตั้งงบประมาณเพื่อการดังกล่าวตามกฎหมายว่าด้วยการงบประมาณ

ข้อ 18 ให้นายกเมืองพัทยารักษาการตามระเบียบนี้

ประกาศ ณ วันที่

นายกเมืองพัทยา

ประเด็นที่ 4 การสืบสวน สอบสวน กรณีเกิดอุบัติเหตุทางน้ำ

การสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำ เป็นมาตรการ ซึ่งเป็นมาตรฐานสากลสำหรับประเทศเมืองท่าที่มีการเดินเรือ ในส่วนของประเทศไทยยังไม่มี ความชัดเจนในหน่วยงานที่มีความรับผิดชอบโดยตรงในการดำเนินการในเรื่องนี้ ในต่างประเทศให้ความสำคัญในเรื่องของการสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำมาก เพราะเป็นเรื่องทางเทคนิคเฉพาะเกี่ยวกับการเดินเรือทำให้ทราบถึงสาเหตุ และปัจจัยแห่งการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงมีแนวทางเสนอแนะมาใช้ในการแก้ไขปัญหาได้ การเกิดอุบัติเหตุทางน้ำมีปัจจัยของการเกิดสาเหตุได้หลายกรณี อาจจะขึ้นอยู่กับสถานการณ์ในขณะนั้น เช่นสภาพภูมิประเทศเส้นทางการเดินเรือ ตัวเรือ และผู้ควบคุมเรือ เป็นต้น การป้องกันอุบัติเหตุไม่ให้เกิดขึ้นจึงมีความสำคัญอย่างยิ่งในการควบคุม กำกับดูแล และการบริหารจัดการของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ซึ่งวิธีการป้องกันอุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพวิธีการหนึ่งคือ การศึกษาการสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในอดีต โดยการสอบสวนอุบัติเหตุ (Accident Investigation) เพื่อให้ทราบสาเหตุที่แท้จริงของการเกิดอุบัติเหตุ และหามาตรการแก้ไขมิให้เหตุการณ์เช่นนั้นเกิดซ้ำขึ้นอีกในอนาคต การสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำที่อยู่ในความรับผิดชอบจากหน่วยงานภาครัฐ คือ กรมเจ้าท่ายังไม่มี การกำหนดหลักเกณฑ์ โดยมีรายละเอียดแนวทางของการดำเนินการที่ชัดเจน ซึ่งปัจจุบันเป็นการนำกฎหมายตามมาตรา 102 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ที่กำหนดเป็นหลักการในเชิงของการรายงานต่อเจ้าท่าของนายเรือเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นเท่านั้น ยังไม่ใช้บทบัญญัติที่กำหนดเกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำโดยตรง ซึ่งจะเห็นได้ว่า การรายงานเพียงแต่กำหนดเป็นหลักการโดยทั่วไปให้ทราบถึง ตำบลที่เกิดเหตุพร้อมทั้งแผนที่สังเขปถ้าสามารถจะทำได้ วัน เดือน ปี ที่เกิดเหตุ ชื่อเจ้าของเรือ หรือตัวแทน และเลขทะเบียนเรือ สาเหตุที่เกิดและกรณีแวดล้อม ความเสียหายที่ได้รับ และถ้าเป็นเรือที่มีสมุดปูม ก็ให้คัดข้อความประจำวันที่จดไว้ในสมุดปูม ทั้งปากเรือและท้องเรือแนบมาด้วย เป็นต้น และมีระเบียบกรมเจ้าท่าว่าด้วยการรายงานอุบัติเหตุทางน้ำของหน่วยงานต่างๆ ในกรมเจ้าท่า พ.ศ. 2544 ซึ่งเป็นการออกระเบียบโดยเทียบเคียงจากหลักการข้อกำหนด ตามมาตรา 102 ดังกล่าว

ประเด็นที่ 5 กฎหมายว่าด้วยการทดแทน ชดเชย หรือเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ อุบัติภัยทางทะเล

จากการศึกษากฎหมายภายในของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องพบว่า ในปัจจุบัน หากเกิดกรณีอุบัติเหตุทางทะเล จะมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ค่าเสียหาย ค่าชดเชย หรือค่าฟื้นฟู เพื่อเยียวยาผลกระทบทางชีวิตและทรัพย์สินของผู้ประสบภัย คือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 มาตรา 428 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 มาตรา 142 และพระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550

ในภาพรวม คณะผู้วิจัยเห็นว่าระบบกฎหมายของประเทศไทยที่ใช้บังคับกับกรณีการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นกับกรณีการอุบัติเหตุทางทะเลจากเรือโดยสารท่องเที่ยว นั้น มีการคุ้มครองสิทธิ หรือเยียวยาความเสียหายทั้งปวงที่สามารถคำนวณเป็นตัวเงินได้นั้น ไม่เพียงพอ ครอบคลุม และไม่เหมาะสมกับความเสียหายที่ผู้รับบริการ หรือผู้เกี่ยวข้องได้รับ แต่อย่างไรก็ตาม คณะผู้วิจัยเห็นว่า เพื่อให้เกิดความรวดเร็ว และผู้เสียหายได้รับการชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว เป็นธรรม ได้ทันทั่วทั้งนั้น ควรนำเอาระบบการบังคับให้มีการจัดทำประกันภัยสำหรับยานพาหนะทางน้ำ ซึ่งหมายความรวมถึงเรือทุกประเภท มาใช้เพื่อเป็นหลักประกันที่มั่นคงและเป็นธรรมในกรณีเกิดอุบัติเหตุทางทะเลและก่อให้เกิดความเสียหายกับประชาชนโดยทั่วกัน ซึ่งรวมคุ้มครองทั้งนักท่องเที่ยว ผู้รับบริการที่เป็นคนไทย และคนต่างประเทศด้วย

ในส่วนของการละเอียดเนื้อหาสาระสำคัญของกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติที่เปรียบเทียบกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เห็นควรที่จะได้ดำเนินการพิจารณาร่างกฎหมายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากยานพาหนะทางน้ำ เรือ เครื่องเล่นสันทนาการทางน้ำ พ.ศ. โดยอยู่ในแผนปฏิบัติการของสำนักกฎหมาย กรมเจ้าท่า ในการพิจารณาเร่งรัด ดำเนินการให้แล้วเสร็จในปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 ต่อไป ทั้งนี้ คณะผู้วิจัยเห็นว่าการกำหนดนิยาม “กองทุน” เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวไทยด้วย แต่ยังไม่มีความชัดเจน และครอบคลุมในด้านความเสียหาย ค่าเสียหาย ในการเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุทางทะเล ซึ่งจะต้องมีนโยบาย แบบแผน กฎหมาย รองรับชัดเจนในการจ่ายเงินช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางทะเลอย่างเป็นรูปธรรม และสร้างความเสมอภาคทั้งคนไทย และคนต่างประเทศ ซึ่งในปัจจุบันการจ่ายเงินเยียวยาความเสียหายให้แก่นักท่องเที่ยวเป็นดังนี้

คณะผู้วิจัยค้นพบว่าเกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของนักท่องเที่ยว โดยในปี พ.ศ. 2556 มีจำนวนอุบัติเหตุทางทะเลของเมืองพัทยาสูงถึง 6 ครั้ง และนักท่องเที่ยวเสียชีวิต 9 ราย บาดเจ็บ 46 ราย และยังก่อให้เกิดผลกระทบภาพลักษณ์ด้านความปลอดภัยในการท่องเที่ยว มีบางประเทศ ตัวอย่างเช่น สหราชอาณาจักร ได้ให้คำแนะนำนักท่องเที่ยวเพิ่มระดับความระมัดระวังในการท่องเที่ยวทางทะเล นอกจากนี้ ผู้แทนของประเทศที่นักท่องเที่ยวเสียชีวิต บาดเจ็บ ได้ยกมาเป็นกรณีสอบถามหรือด้านความปลอดภัยในการหารอร่วมกันที่ชัดเจน

ประเด็นการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรือโดนกัน คณะผู้วิจัยค้นพบว่าหน่วยงานภาครัฐได้แก่ กรมเจ้าท่า ไม่มีกฎหมายรองรับที่สามารถเข้าไปช่วยเหลือและเยียวยาทันทีที่ ไม่มีเงินกองทุนสนับสนุนช่วยเหลือคุ้มครองผู้ประสบอุบัติเหตุทางทะเล คงมีเฉพาะกฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตใช้เรือ และการประกันภัยเรือสำหรับโดยสาร พ.ศ. 2552

โดยในกรณีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางทะเล จ่ายเป็นจำนวนเงินคนละ 100,000 บาท กรณีบาดเจ็บเป็นจำนวนเงินคนละ 15,000 บาท ประกอบกับในกรณีหากเป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติ กระทรวงการท่องเที่ยว จะจ่ายเงินให้เพิ่มอีก 100,000 บาท ย่อมไม่มีความเสมอภาค ในหลักการในการช่วยเหลือเยียวยานักท่องเที่ยวชาวไทย

กรณีนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศเสียชีวิตจะได้รับการเยียวยาจากกองทุนจำนวนคนละ 300,000 บาท และจากประกันภัยนักท่องเที่ยวให้คนละ 200,000 บาท ซึ่งที่ผ่านมากรณีนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เสียชีวิตจะได้รับการเยียวยาจากประกันภัยนักท่องเที่ยวเท่านั้น จึงย่อมไม่เป็นธรรม และขัดต่อหลักศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ และหลักความเสมอภาค โดยเป็นกองทุนจากศูนย์แก้ไขปัญหามลพิษทางน้ำและนักท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ทั้งนี้มีข้อสังเกตว่าจำนวนคนละ 300,000 บาทที่จ่ายให้เฉพาะนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศเสียชีวิตนั้น มีการกล่าวอ้างถึงการส่งเสริมภาพลักษณ์ และสร้างความเชื่อมั่นต่อการท่องเที่ยวประเทศไทย จึงต้องมีการจ่ายเงินในวงเงินที่สูงกว่าชาวไทย อาจสร้างความไม่พอใจ และเป็นการสะท้อนการกำหนดนโยบายกองทุนเยียวยานักท่องเที่ยวที่ต้องแก้ไข เพิ่มเติม การกำหนดกฎเกณฑ์ที่เป็นธรรม และเสมอภาคต่อไป ซึ่งสอดคล้องกับหลักที่วางไว้ในแนวคำพิพากษาของศาลฎีกา ในด้านหลักความเป็นธรรม และหลักความเสมอภาค เคารพสิทธิในศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ โดยรายละเอียดนำเสนอ ดังนี้

เรื่องเสรีจที/คดีหมายเลขแดงที่ 2110/2551

ประเภทข้อหาหรือ/ประเภทคดี ละเมิด ค่าเสียหายเบื้องต้น สิทธิได้รับค่าทดแทน

หน่วยงานของรัฐ/คู่ความ -

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง -พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

-พระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533

ประเด็นสำคัญในการพิจารณาวินิจฉัย และผลของความเห็น หรือคำพิพากษา

การวินิจฉัยคำพิพากษาของศาลฎีกาในประเด็นกรณีนี้ถามคำว่า “สิทธิของผู้ประสบภัย” สรุปได้ดังนี้

สิทธิของผู้ประสบภัยตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถฯ และสิทธิของผู้ประกันตนตาม พ.ร.บ. ประกันสังคมฯ เป็นสิทธิตามกฎหมายแต่ละฉบับมีวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งกองทุนที่แตกต่างกัน การก่อให้เกิดสิทธิจากเบี้ยประกันภัยและเงินสมทบและการจ่ายเงินแก่ผู้มีสิทธิได้รับก็ต่างกันไปตามกฎหมายแต่ละฉบับทั้งตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถฯ และตาม พ.ร.บ. ประกันสังคมฯ ก็ได้บัญญัติติดสิทธิมิให้ผู้ที่ได้รับเงินตามกฎหมายอื่นแล้วมารับค่าเสียหายเบื้องต้นหรือประโยชน์ทดแทนอีก สิทธิได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นกับสิทธิได้รับประโยชน์ทดแทน จึงมิได้หมายความว่าเมื่อมีสิทธิได้รับตามกฎหมายฉบับหนึ่งแล้วจะไม่มีสิทธิได้รับตามกฎหมายอีกฉบับหนึ่งสิทธิของผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 และสิทธิของผู้ประกันตนตามพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ.2533 เป็นสิทธิคนละประเภทที่มีความแตกต่างกัน ผู้มีสิทธิได้รับประโยชน์ทดแทนตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ คือ ผู้ประสบภัยจากรถ โดยจะได้รับเงินค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทที่รับประกันภัย หรือกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ เช่น เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายและเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายแต่ไม่ครบจำนวน โดยจ่ายให้เป็นค่ารักษาพยาบาล ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพ รวมค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพ รวมทั้งค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายที่จำเป็นอย่างอื่นเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยในเบื้องต้นในส่วนผู้มีสิทธิได้รับประโยชน์ทดแทนตามพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ.2533 คือ ผู้ประกันตน หรือผู้มีสิทธิอื่นตามที่กฎหมายประกันสังคมกำหนดแล้วแต่กรณี โดยกองทุนประกันสังคมจะจ่ายประโยชน์ทดแทนทั้งในรูปแบบที่เป็นตัวเงิน เช่น ค่ารักษาพยาบาล เงินทดแทนการขาดรายได้ เงินสงเคราะห์กรณีตาย เงินสงเคราะห์บุตร เงินชราภาพและที่ไม่ใช่ตัวเงิน เช่น การบริการทางแพทย์ หรือการบริการจัดหางาน กฎหมายทั้งสองฉบับที่กล่าวมาไม่ได้มีบทบัญญัติใด “ตัดสิทธิ” ไม่ให้ผู้ที่ได้รับเงินตามกฎหมายอื่นแล้ว มารับค่าเสียหายเบื้องต้น หรือประโยชน์ทดแทนตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 หรือพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ.2533 รวมทั้งไม่มีบทบัญญัติกำหนดว่าเมื่อมีสิทธิได้รับตามกฎหมายฉบับหนึ่งแล้วจะไม่มีสิทธิได้รับตามกฎหมายอีกฉบับ

นอกจากนี้ ผู้วินิจฉัยเห็นว่า ในกรณีของผู้เสียหายที่เป็นประชาชนนั้น เนื่องจากการเรียกร้องค่าเสียหายทางแพ่งก็อาจมีทั้งในรูปแบบของการฟ้องคดีเอง หรือการแต่งตั้งทนายเพื่อฟ้องคดีแทน แต่ไม่สามารถให้พนักงานอัยการเป็นผู้ฟ้องคดีแทนได้ ซึ่งจากการดำเนินการข้างต้น จะเห็นได้ว่าในการเกิดอุบัติเหตุครั้งหนึ่งอาจมีการฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องความเสียหายเป็นจำนวนมาก จึงอาจก่อให้เกิดปัญหาความล่าช้า และมีความยุ่งยากในการดำเนินคดี และตัดสินคดีโดยศาล รวมทั้งผู้เสียหายบางรายซึ่งเป็นเพียงชาวบ้านธรรมดา หรือนักท่องเที่ยวต่างประเทศ ก็อาจไม่มีทุนทรัพย์เพียงพอที่จะดำเนินคดี หรือค่าจ้างทนายที่ค่อนข้างสูงเพื่อมาฟ้องคดีเรียกค่าเสียหายแทนตนได้ครบตามความเสียหายที่แท้จริง ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว คณะผู้วินิจฉัยเห็นว่า จากการศึกษาที่มีการกำหนดให้ผู้เสียหายที่ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุทางน้ำ อุบัติภัยทางทะเล สามารถมอบอำนาจให้พนักงานอัยการฟ้องคดีแทนผู้เสียหายทั้งหมดได้ คณะผู้วินิจฉัยจึงเห็น

ว่าควรมีการแก้ไขกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติที่ให้อำนาจพนักงานอัยการในการรับมอบอำนาจจากผู้เสียหายทั้งหมดเพื่อฟ้องคดีแทน ซึ่งจะช่วยลดความยุ่งยากในการดำเนินคดี และทำให้การดำเนินคดีเป็นไปในแนวทางเดียวกัน ทั้งนี้ คณะผู้วิจัยได้เสนอแนะร่างแก้ไขพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ให้มีหลักการดังกล่าวปรากฏในกฎหมาย ซึ่งจะได้นำกล่าวถึงในส่วนต่อไป

ค่าทดแทน ชดเชย เยียวยาความเสียหาย ในด้านการประกันภัยต่อร่างกาย ชีวิต ทรัพย์สินของผู้ได้รับอุบัติเหตุทางน้ำ อุบัติภัยทางทะเล กฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันของหน่วยงานของรัฐได้แก่ กรมเจ้าท่า ซึ่งมีอำนาจตามมาตรา 142 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ให้สามารถออกกฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตใช้เรือ และการประกันภัยเรือสำหรับโดยสาร พ.ศ. 2552 ซึ่งปรากฏว่า ในสภาพปัจจุบัน ค่าทดแทน ชดเชย ความเสียหาย ไม่สามารถคุ้มครอง เยียวยาอย่างเป็นธรรมและพอใจต่อผู้ได้รับผลกระทบ ผู้เสียหาย ประกอบสภาพสังคมเมืองที่เปลี่ยนไป ค่าครองชีพ หรือขีดความสามารถในตัวของบุคคล ย่อมแตกต่างกันไปตามปัจจัยแต่ละภูมิภาค แต่พื้นที่ดังนั้น คณะผู้วิจัยเห็นว่า กรมเจ้าท่าควรมีนโยบายเร่งด่วนผลักดันแก้ไขเพิ่มเติมการประกันภัยอุบัติเหตุทางน้ำให้มีทุนประกัน การคุ้มครอง การทดแทน ชดเชย เยียวยาความเสียหายที่มากขึ้น และครอบคลุมในทุกด้าน

จากการนั้นยังมีการศึกษาพบว่า ควรมีการแก้ไขกฎหมายที่มีบทบัญญัติในการเรียกร้องค่าเสียหายกรณีความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุทางทะเล ที่เกิดจากเรือโดยสาร หรือเรือท่องเที่ยว เพื่อแก้ไขปัญหาที่อาจกับประชาชน ผู้โดยสาร นักท่องเที่ยวที่ได้รับผลกระทบซึ่งจะต้องเป็นผู้ดำเนินคดีต่อผู้ก่อความเสียหาย ทั้งที่ตนเองอาจไม่มีทุนทรัพย์เพียงพอในการดำเนินคดี อีกทั้ง ในการดำเนินคดีในเรื่องดังกล่าวอาจต้องใช้เวลาอันยาวนานกว่าที่จะมีคำพิพากษาให้ชดเชยค่าเสียหาย ทำให้ผู้ได้รับความเสียหายอาจต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายจำนวนมาก ดังนั้น คณะผู้วิจัยจึงเห็นว่าควรมีการแก้ไขกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติ โดยให้เพิ่มหลักการการมอบอำนาจให้พนักงานอัยการ สามารถเป็นผู้รับมอบอำนาจจากผู้เสียหายเพื่อรับผิดชอบในการดำเนินคดีแทนผู้เสียหายได้ ซึ่งหลักการดังกล่าวนี้มีบัญญัติในอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการเรียกร้องค่าเสียหาย เช่นเดียวกัน คณะผู้วิจัยเห็นว่าจึงควรนำหลักการดังกล่าวมาบัญญัติไว้ในกฎหมายภายในของประเทศไทยเช่นเดียวกัน

ทั้งนี้ จากการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเรียกร้องค่าเสียหายต่างๆ หลายฉบับ พบว่าพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 นั้น มีความเหมาะสมมากที่สุดในการที่จะบัญญัติหลักการข้างต้นไว้ในกฎหมาย โดยคณะผู้วิจัยขอเสนอร่างแก้ไขพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ในหมวด (จ) โดยเพิ่มเติม มาตรา 119 ดังนี้

(จ) ว่าด้วยการเกิดอุบัติเหตุ อุบัติภัย ในลำคลอง แม่น้ำ

บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบอันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย

มาตรา 119 ตี ให้พนักงานอัยการมีอำนาจดำเนินการทั้งปวง เพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนความเสียหายในการเกิดอุบัติเหตุ อุบัติภัย ในลำคลอง แม่น้ำ บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบอันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย ในฐานะผู้เสียหายแทนรัฐ หรือในฐานะผู้รับมอบอำนาจจากเอกชนซึ่งได้รับความเสียหายนั้น ทั้งนี้ ไม่เป็นการตัดสิทธิที่เอกชนจะฟ้องคดีโดยตนเองด้วย

ในการดำเนินคดีของพนักงานอัยการตามวรรคหนึ่งให้ได้รับยกเว้นค่าฤชาธรรมเนียมทั้งปวง

ตาราง 4-1 การศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบกฎหมายต่างประเทศและกฎหมายภายในประเทศ

มาตรการ	ต่างประเทศ			ในประเทศ		
	Safety on European Beach(2005) สหภาพยุโรป	Florida, US รัฐฟลอริดา สหรัฐอเมริกา	Singapore สิงคโปร์	พทยา	ตราด	ภูเก็ต
1. กำหนดพื้นที่กิจกรรมทางน้ำ (zoning)	- จัดโซนนิ่งพื้นที่ว่ายน้ำและการจราจรทางน้ำ - มีเครื่องหมายบอกระดับความลึกของน้ำ	- กำหนดพื้นที่กิจกรรมทางน้ำ เช่น พื้นที่ว่ายน้ำ	- กำหนดพื้นที่สำหรับกิจกรรมแต่ละประเภท (คายัค สกิ เจ็ตสกี) - มีข้อกำหนดห้ามขับชี้เจ็ตสกี เข้ามาในระยะ 300 ม. จากฝั่ง	- กำหนดพื้นที่สำหรับว่ายน้ำพื้นที่สำหรับเจ็ตสกีพื้นที่สำหรับกิจกรรมเล่นร่ม และ banana boat - พื้นที่สำหรับดำน้ำพื้นที่สำหรับภัตตาคารและบริการอาหาร	- กำหนดพื้นที่จอดเรือด้วยทุ่น	- กำหนดพื้นที่สำหรับเจ็ตสกี - มีการกำหนดผู้รับผิดชอบควบคุม ดูแลความปลอดภัยในแต่ละพื้นที่ -
2. กำหนดเขตควบคุมความเร็วของเรือและวางทุ่นเครื่องหมายจำกัดความเร็วเรือ (speed limit)	- กำหนดเขตควบคุมความเร็วของเรือ	- กำหนดเขตควบคุมความเร็วของเรือ	- กำหนดเขตควบคุมความเร็วของเรือและวางทุ่นเครื่องหมายจำกัดความเร็วเรือ (speed limit) - มีมาตรการความปลอดภัยสำหรับการ	- กำหนดเขตควบคุมความเร็วของเรือและวางทุ่นเครื่องหมายจำกัดความเร็วเรือ (speed limit)	-	- กำหนดเขตควบคุมความเร็วของเรือ

มาตรการ	ต่างประเทศ			ในประเทศ		
	Safety on European Beach(2005) สหภาพยุโรป	Florida, US รัฐฟลอริดา สหรัฐอเมริกา	Singapore สิงคโปร์	พัทยา	ตราด	ภูเก็ต
			นำเจ็ตสกีขึ้นลงบริเวณท่าเรือ			
3. กำหนดเส้นแบ่งการจราจรและเส้นทางเดินเรือ (sea lane)	-	- กำหนดเส้นแบ่งการจราจรและเส้นทางเดินเรือ (sea lane)	- มีการกำหนดทิศทางการเล่นสกีน้ำ (ตามเข็มนาฬิกา)	-	-	-
4. กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับเรือโดยสารท่องเที่ยว	- มีข้อกำหนดควบคุมความปลอดภัยสำหรับเรือโดยสารท่องเที่ยว - ติดตั้งอุปกรณ์บอกบริเวณเสี่ยงภัยซึ่งมีกระแสน้ำพัดพาออกจากฝั่ง	- มีข้อกำหนดควบคุมความปลอดภัยสำหรับเรือโดยสารท่องเที่ยว	- มีข้อกำหนดควบคุมความปลอดภัยสำหรับเรือโดยสารท่องเที่ยว	- มีข้อกำหนดควบคุมความปลอดภัยสำหรับเรือโดยสาร - มีมาตรการสุ่มตรวจความปลอดภัยของเรือโดยสาร - มีการทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองคนโดยสาร	- มีข้อกำหนดควบคุมความปลอดภัยสำหรับเรือโดยสาร - มีมาตรการสุ่มตรวจความปลอดภัยของเรือโดยสาร - มีการทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองคนโดยสาร	- มีข้อกำหนดควบคุมความปลอดภัยสำหรับเรือโดยสาร - มีมาตรการสุ่มตรวจความปลอดภัยของเรือโดยสาร - จัดทำ blacklist ผู้ประกอบการเรือที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย - มีการทำทะเบียนประวัติผู้ประกอบการและคนประจำเรือโดยสาร

มาตรการ	ต่างประเทศ			ในประเทศ		
	Safety on European Beach(2005) สหภาพยุโรป	Florida, US รัฐฟลอริดา สหรัฐอเมริกา	Singapore สิงคโปร์	พัทยา	ตราด	ภูเก็ต
						- มีการทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองคนโดยสาร
5.ให้ผู้โดยสารสวมใส่เสื้อชูชีพตลอดเวลาที่เดินทางโดยสารเรือ	- มีมาตรการให้ผู้โดยสารสวมใส่เสื้อชูชีพในระหว่างการโดยสารเรือ - กำหนดให้มีเสื้อชูชีพสำหรับเด็ก	- มีมาตรการให้ผู้โดยสารสวมใส่เสื้อชูชีพในระหว่างการโดยสารเรือ - กำหนดให้มีเสื้อชูชีพสำหรับเด็ก	- มีมาตรการให้ผู้โดยสารสวมใส่เสื้อชูชีพในระหว่างการโดยสารเรือ - กำหนดให้มีเสื้อชูชีพสำหรับเด็ก	- มีมาตรการให้ผู้โดยสารสวมใส่เสื้อชูชีพในระหว่างการโดยสารเรือ	- มีมาตรการให้ผู้โดยสารสวมใส่เสื้อชูชีพในระหว่างการโดยสารเรือ	- มีมาตรการให้ผู้โดยสารสวมใส่เสื้อชูชีพในระหว่างการโดยสารเรือ
6. กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับท่าเรือโดยสาร	- มีมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับท่าเรือโดยสาร	- มีมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับท่าเรือโดยสาร	- มีมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับท่าเรือโดยสาร	- มีมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับท่าเรือโดยสาร	- มีมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับท่าเรือโดยสาร	- มีมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับท่าเรือโดยสาร
7. จัดให้มีป้ายแสดงสภาพอากาศคลื่นลมไว้ที่ท่าเรือโดยสาร และชายหาด	- ป้ายแสดงสภาพอากาศคลื่นลมไว้ที่ชายหาด	- ป้ายแสดงสภาพอากาศคลื่นลมไว้ที่ชายหาด	- ป้ายแสดงสภาพอากาศคลื่นลมไว้ที่ชายหาด		- ป้ายแสดงสภาพอากาศคลื่นลมไว้ที่ท่าเรือและชายหาด	- ป้ายแสดงสภาพอากาศคลื่นลมไว้ที่ท่าเรือและชายหาด
8.ให้มีป้ายหรือสัญลักษณ์เพื่อห้ามเรือออกจากท่าเรือ ใน	-	-	-	-	- มีธงสัญลักษณ์เพื่อห้ามเรือออกจากท่าเรือ ในสภาพ	- มีธงสัญลักษณ์เพื่อห้ามเรือออกจากท่าเรือ ในสภาพ

มาตรการ	ต่างประเทศ			ในประเทศ		
	Safety on European Beach(2005) สหภาพยุโรป	Florida, US รัฐฟลอริดา สหรัฐอเมริกา	Singapore สิงคโปร์	พัทยา	ตราด	ภูเก็ต
12. ติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) บริเวณท่าเรือโดยสาร	- ติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) บริเวณท่าเรือโดยสาร	- ติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) บริเวณท่าเรือโดยสาร	- ติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) บริเวณท่าเรือโดยสาร	- ติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) บริเวณท่าเรือโดยสาร	- ติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) บริเวณท่าเรือโดยสาร	- ติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) บริเวณท่าเรือโดยสาร
13. ตั้งศูนย์ประสานงานช่วยเหลือผู้ภัย	- มีศูนย์ประสานงานช่วยเหลือผู้ภัย - มีแผนปฏิบัติการในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน (Emergency action plan)	- มีศูนย์ประสานงานช่วยเหลือผู้ภัย - มีแผนปฏิบัติการในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน (Emergency action plan)	- มีศูนย์ประสานงานช่วยเหลือผู้ภัย - มีแผนปฏิบัติการในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน (Emergency action plan)	- มีศูนย์ประสานงานช่วยเหลือผู้ภัย - มีแผนปฏิบัติการในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน (Emergency action plan)	- มีศูนย์ประสานงานช่วยเหลือผู้ภัย - มีแผนปฏิบัติการในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน (Emergency action plan)	- มีศูนย์ประสานงานช่วยเหลือผู้ภัย - มีแผนปฏิบัติการในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน (Emergency action plan) - มีอาสาสมัครต่างชาติ
14.ให้มีการฝึกช่วยเหลือผู้ภัยร่วมระหว่างรัฐและเอกชน	- มีการฝึกช่วยเหลือผู้ภัยร่วมระหว่างรัฐและเอกชนอย่างน้อยปีละ1 ครั้ง	- มีการฝึกช่วยเหลือผู้ภัยร่วมระหว่างรัฐและเอกชนอย่างน้อยปีละ1 ครั้ง	- มีการฝึกเผชิญเหตุสำหรับเรือโดยสาร (Ferry Mishap Contingency Plan)	- มีการฝึกช่วยเหลือผู้ภัยร่วมระหว่างรัฐและเอกชนอย่างน้อยปีละ1 ครั้ง	- มีการฝึกช่วยเหลือผู้ภัยร่วมระหว่างรัฐและเอกชนอย่างน้อยปีละ1 ครั้ง	- มีการฝึกช่วยเหลือผู้ภัยร่วมระหว่างรัฐและเอกชนอย่างน้อยปีละ1 ครั้ง

มาตรการ	ต่างประเทศ			ในประเทศ		
	Safety on European Beach(2005) สหภาพยุโรป	Florida, US รัฐฟลอริดา สหรัฐอเมริกา	Singapore สิงคโปร์	พัทยา	ตราด	ภูเก็ต
15.อบรมเพื่อสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้กับผู้ควบคุมเรือโดยสารสาธารณะ	- มีการอบรมเพื่อสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้กับผู้ควบคุมเรือโดยสารสาธารณะ	- มีการอบรมเพื่อสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้กับผู้ควบคุมเรือโดยสารสาธารณะ	- มีการอบรมเพื่อสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้กับผู้ควบคุมเรือโดยสารสาธารณะ	- มีการอบรมเพื่อสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้กับผู้ควบคุมเรือโดยสารสาธารณะ	- มีการอบรมเพื่อสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้กับผู้ควบคุมเรือโดยสารสาธารณะ	- มีการอบรมเพื่อสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้กับผู้ควบคุมเรือโดยสารสาธารณะ
16. กำหนดอายุและประสบการณ์ขั้นต่ำสำหรับคนประจำเรือที่ทำงานในเรือโดยสารสาธารณะ	- กำหนดอายุขั้นต่ำของผู้เข้าเรือต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 16 ปี	- กำหนดอายุขั้นต่ำของคนประจำเรือต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 14 ปี - กำหนดอายุขั้นต่ำของผู้เข้าเรือต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี	- กำหนดอายุขั้นต่ำของคนประจำเรือต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 18ปี	- กำหนดอายุและประสบการณ์ขั้นต่ำสำหรับคนประจำเรือที่ทำงานในเรือโดยสารสาธารณะ โดยผู้ควบคุมเรือ อายุไม่น้อยกว่า 25 ปี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า 3 ปีคนประจำเรือ อายุไม่น้อยกว่า 18 ปี ประสบการณ์	- กำหนดอายุขั้นต่ำของคนประจำเรือต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 18ปี	- กำหนดอายุขั้นต่ำของคนประจำเรือต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 18ปี

มาตรการ	ต่างประเทศ			ในประเทศ		
	Safety on European Beach(2005) สหภาพยุโรป	Florida, US รัฐฟลอริดา สหรัฐอเมริกา	Singapore สิงคโปร์	พัทยา	ตราด	ภูเก็ต
				ไม่น้อยกว่า 1 ปี		
17. ให้มีการตรวจสอบสารเสพติด สำหรับคนประจำเรือ	- มีการตรวจสอบสารเสพติดสำหรับคนประจำเรือ - การตักเตือนเรื่องพฤติกรรมเสี่ยง เช่น ดื่ม แอลกอฮอล์	- ห้ามคนประจำเรือดื่มแอลกอฮอล์	- ห้ามคนประจำเรือดื่มแอลกอฮอล์	-	-	- มีการตรวจสอบสารเสพติดสำหรับคนประจำเรืออย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

มาตรการ	ต่างประเทศ			ในประเทศ		
	Safety on European Beach(2005) สหภาพยุโรป	Florida, US รัฐฟลอริดา สหรัฐอเมริกา	Singapore สิงคโปร์	พททยา	ตราด	ภูเก็ต
18. รณรงค์ (campaign) และการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางน้ำ	- มีการรณรงค์และการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางน้ำในโรงเรียน	- มีการรณรงค์และการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางน้ำ	- มีการรณรงค์และการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยในโรงเรียน เฟสบุ๊ค เว็บไซต์	- มีการรณรงค์และการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางน้ำ	- มีการรณรงค์และการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางน้ำ	- มีการรณรงค์และการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางน้ำ
19.ให้รางวัลยกย่องชมเชยแก่เรือที่ไม่เกิดอุบัติเหตุ และคนประจำเรือดีเด่น	- มีการให้รางวัลยกย่องชมเชยแก่เรือที่ไม่เกิดอุบัติเหตุ และคนประจำเรือดีเด่น	- มีการให้รางวัลยกย่องชมเชยแก่เรือที่ไม่เกิดอุบัติเหตุ และคนประจำเรือดีเด่น	- มีการให้รางวัลยกย่องชมเชย ภายใต้โครงการsafety @sea campaign	- มีการให้รางวัลยกย่องชมเชยแก่เรือที่ไม่เกิดอุบัติเหตุ และคนประจำเรือดีเด่น	-	- มีการให้รางวัลยกย่องชมเชยแก่เรือที่ไม่เกิดอุบัติเหตุ และคนประจำเรือดีเด่น
20.ให้ข้อมูลแนะนำวิธีปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยแก่คนโดยสาร	- ให้ข้อมูลแนะนำวิธีปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยแก่คนโดยสาร เช่น วิดีโอ แผ่นพับ	- ให้ข้อมูลแนะนำวิธีปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยแก่คนโดยสาร เช่น วิดีโอ แผ่นพับ	- มีการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัย การใช้อุปกรณ์เครื่องเล่นต่างๆที่ทำเรือ - ประชาสัมพันธ์ในโรงเรียน เว็บไซต์	- ให้ข้อมูลแนะนำวิธีปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยแก่คนโดยสาร เช่น วิดีโอ แผ่นพับ	- ให้ข้อมูลแนะนำวิธีปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยแก่คนโดยสาร เช่น วิดีโอ แผ่นพับ	- ให้ข้อมูลแนะนำวิธีปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยแก่คนโดยสาร เช่น วิดีโอ แผ่นพับ

มาตรการ	ต่างประเทศ			ในประเทศ		
	Safety on European Beach(2005) สหภาพยุโรป	Florida, US รัฐฟลอริดา สหรัฐอเมริกา	Singapore สิงคโปร์	พัทยา	ตราด	ภูเก็ต
อื่นๆ	- จำกัดจำนวนคนทำกิจกรรมทางน้ำ	- ในการทำกิจกรรมทางน้ำต้องอยู่ในช่วงเวลาหลังดวงอาทิตย์ขึ้นและก่อนดวงอาทิตย์ตก 30 นาที - มีมาตรการห้ามให้เช่าเรือที่มีอุปกรณ์ความปลอดภัยไม่เพียงพอ	- กำหนดอายุขั้นต่ำของผู้เล่นสกีน้ำ ต้องไม่ต่ำกว่า 15 ปี - ผู้เล่นสกีน้ำต้องสามารถใช้สัญลักษณ์มือได้ - เล่นเจ็ตสกีได้ในเวลา 07.00-19.00 นาฬิกา - ห้ามใช้เจ็ตสกีในการลากจูง	-	- กิจกรรมดำน้ำต้องเป็นไปตามมาตรฐาน PADI โดยมีการตรวจสอบอุปกรณ์ และกำหนดอายุการใช้งานของอุปกรณ์	- มีมาตรการควบคุมจำนวนเจ็ตสกี - มีสัญญาเช่าเจ็ตสกีทั้งภาษาไทย อังกฤษและรัสเซีย

จากตารางข้างต้นประเทศในยุโรป สหรัฐอเมริกา และประเทศสิงคโปร์ มีมาตรการรองรับด้านกฎหมายเกี่ยวกับการบริหารจัดการความปลอดภัยทางทะเล และกลไก เครื่องมือ ในการช่วยเหลือเยียวยาทางกฎหมายกรณีการเกิดอุบัติเหตุทางทะเล เช่น

- กฎหมายด้านมาตรฐานความปลอดภัยของเรือ เช่น ประเทศสิงคโปร์ได้ออกกฎหมายลำดับรอง (subsidiary legislation) เพื่อกำกับดูแลมาตรฐานเรือเช่น Maritime and Port Authority of Singapore (pleasure craft) regulations เป็นกฎหมายที่กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยการต่อเรือ การติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยสำหรับเรือสำราญกีฬา และ merchant shipping (non – convention ships) safety regulations เป็นกฎหมายที่กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยการต่อเรือ การติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยสำหรับเรือที่ไม่อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของอนุสัญญาระหว่างประเทศ merchant shipping (special limits passenger ships) safety regulations เป็นกฎหมายที่กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยการต่อเรือ การติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยสำหรับเรือโดยสาร

- กฎหมายด้านการใช้ประโยชน์พื้นที่ทางทะเลเพื่อการท่องเที่ยวเช่น ประเทศสกอตแลนด์ได้มีการออกกฎหมายระดับพระราชบัญญัติกำหนดขอบเขตพื้นที่การใช้ประโยชน์เรือสำราญกีฬา (civic government (SCOTLAND) act 1982 เช่นเดียวกับประเทศไอร์แลนด์เหนือที่ออกกฎหมายระดับพระราชบัญญัติในชื่อว่า local government act (Nothern Ireland) 1972 นอกจากนั้นยังมีกรณีของ ISLE OF MAN ที่ออกกฎหมายชื่อ harbor act 1961 เพื่อควบคุมกิจกรรมทางน้ำในพื้นที่อ่าว เช่น การจำกัดความเร็วในการเดินเรือ การกำหนดพื้นที่

- กฎหมายด้านการเยียวยากรณีเกิดอุบัติเหตุทางทะเล จากการศึกษาของกลุ่มประเทศสหภาพยุโรป ยังไม่มีระบบการเยียวยาผู้ประสบอุบัติเหตุทางทะเลโดยภาครัฐ แต่จะเป็นกรณีของการร้องขอทางศาลเพื่อรับค่าสินไหมทดแทน อย่างไรก็ตามปรากฏกรณีของประเทศนิวซีแลนด์ที่ได้จัดทำโครงการเยียวยาผู้ประสบอุบัติเหตุภายใต้ชื่อ accident compensation scheme ซึ่งรู้จักกันในนาม Accident Compensation Corporation:ACC เมื่อปี 1974 โดยให้บริการรักษาพยาบาลแก่ผู้ประสบอุบัติเหตุทุกคนทุกสัญชาติ (ไม่ใช่ผู้กระทำความผิด) โดยไม่คิดค่าบริการ

4.3 ผลการศึกษาวิเคราะห์ สภาพปัญหา ความเสี่ยงและมาตรการบริหารจัดการความปลอดภัยเพื่อนำไปสู่การออกกฎหมายมารองรับสภาพการบังคับใช้ที่เหมาะสม

คณะผู้วิจัยได้นำผลจากการศึกษาของโครงการที่ 1 เกี่ยวกับบทสรุป สภาพปัญหา ความเสี่ยง มาตรการบริหารจัดการความปลอดภัย มาศึกษาโดยนำผลที่ได้ประกอบการศึกษาวิจัยในโครงการที่ 3 พบว่ากฎหมาย กฎ ระเบียบหรือคำสั่งต่างๆ ที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันมีไม่เพียงพอและมีข้อด้อยที่จะต้องปรับปรุงหรือเพิ่มเติมให้มีความเหมาะสมในการบังคับใช้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. การให้ผู้โดยสารสวมใส่เสื้อชูชีพตลอดเวลาที่เดินทางโดยสารเรือ เห็นว่า ปัจจุบันการบังคับให้ผู้โดยสารในลักษณะนี้เป็นไปในเชิงขอความร่วมมือกับผู้ประกอบการเดินเรือบังคับให้ผู้โดยสารสวมใส่เสื้อชูชีพ ยังไม่มีบทบังคับที่ชัดเจน เพียงแต่มีกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือที่บังคับให้เรือต้องมีอุปกรณ์ และเครื่องช่วยชีวิตประจำในเรือ ซึ่งต้องมีมาตรฐานที่กำหนดไว้ในการออกใบอนุญาตใช้เรือเท่านั้น ดังนั้น อำนาจ

ในการบังคับใช้ให้ครอบคลุมกับผู้โดยสารจะต้องกำหนดในกฎกระทรวงในการควบคุมการเดินเรือ โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 297 แห่ง พ.ร.บ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ที่กำหนดให้ต้องปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ ซึ่งเป็นการบังคับใช้กฎหมายโดยทางอ้อม ให้ผู้ควบคุมเรือจะต้องบังคับให้ผู้โดยสารต้องสวมใส่เสื้อชูชีพ ทั้งนี้ คณะผู้วิจัยเห็นว่า ควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมมาตราในระดับพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2546 ในหมวด หรือส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบังคับให้สวมใส่เสื้อชูชีพ และบทลงโทษในความผิดขัดแย้งด้วย

ต้องมีกฎหมายบังคับใช้โดยตรงในการบังคับให้ผู้โดยสารต้องสวมใส่เสื้อชูชีพโดย มีกฎหมายแม่บทให้อำนาจรองรับในส่วนนี้ เปรียบเทียบกับพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่บังคับให้ผู้ขับขี่ต้องสวมใส่หมวกกันน็อก รวมถึงผู้โดยสารก็ต้องสวมใส่เช่นเดียวกัน โดยมีหลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง โดยการบังคับใช้ทางน้ำจะต้องออกกฎหมายแม่บทเพิ่มเติมใน พ.ร.บ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 เกี่ยวกับหมวดว่าด้วยข้อบังคับสำหรับออกใบอนุญาต การใช้และการควบคุมเรือกำปั่นและเรือเล็กต่างๆ เป็นข้อบังคับโดยทั่วไป ซึ่งเป็นบทบัญญัติว่า “ผู้ควบคุมเรือและคนโดยสารต้องสวมใส่เสื้อชูชีพที่จัดทำขึ้นโดยมีมาตรฐานตามที่กรมเจ้าท่ารับรอง เพื่อป้องกันอันตรายในขณะเดินเรือ

ห้ามมิให้ผู้ควบคุมเรือตามวรรคหนึ่งเดินเรือในขณะที่ผู้โดยสารเรือมิได้สวมใส่เสื้อชูชีพตามมาตรฐานที่กรมเจ้าท่ารับรอง เพื่อป้องกันอันตราย

ลักษณะและวิธีการในการสวมใส่เสื้อชูชีพเพื่อป้องกันอันตรายตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง”

2. การกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับเรือโดยสารท่องเที่ยว เกี่ยวกับการควบคุมความเร็วของเรือ ซึ่งกฎหมายที่บังคับใช้ทางน้ำจะเป็นในส่วนของมาตรา 101 แห่ง พ.ร.บ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 แต่เป็นการบังคับใช้ในเขตแม่น้ำ ลำคลอง ยังไม่ครอบคลุมในแนวเขตทะเล มาตรฐานในเรื่องการใช้ความเร็วของเรือยังไม่มีกฎหมายบังคับใช้ทางน้ำที่ชัดเจน โดยการควบคุมจะอิงจากการจราจรทางบก ซึ่งมีแนวทางที่แตกต่างกันในเรื่องของการบังคับใช้กฎหมาย

ต้องมีข้อกำหนดที่ชัดเจนเกี่ยวกับ หลักเกณฑ์ วิธีการ ใช้ความเร็วของเรือให้ชัดเจนโดยกำหนดเขตของการใช้อัตราความเร็วของเรือให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ เช่น บริเวณอ่าวพญาจากที่แห่งหนึ่งไปยังเขตพื้นที่อีกแห่งหนึ่งต้องใช้อัตราความเร็วเท่าใด โดยอาจนำ พ.ร.บ.การจราจรทางบก พ.ศ.2522 นำมาเทียบเคียงได้ ซึ่งต้องมีกฎหมายแม่บทให้อำนาจในการตรวจจับความเร็วได้ ส่วนหลักเกณฑ์และวิธีการเป็นไปตามที่ประกาศกำหนด โดยอาจต้องเพิ่มเติมในมาตรา 101 ให้มีอำนาจควบคุมในแนวเขตทะเล กล่าวคือ “เรือที่จะเข้าเทียบหรือจอดยังท่า นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือต้องใช้ความเร็วต่ำและด้วยความระมัดระวัง เรือที่เดินอยู่ในแม่น้ำ ลำคลอง หรือแนวเขตทะเล ต้องใช้ความเร็วไม่เกินอัตราที่เจ้าท่ากำหนด...”

3. การอบรมเพื่อสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้กับผู้ควบคุมเรือ ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวยังไม่มีการกำหนดในรูปแบบเชิงบังคับอย่างเป็นรูปธรรม เช่น คู่มือการปฏิบัติเป็นต้น โดยในส่วนของภาครัฐโดยเฉพาะกรมเจ้าท่าก็มีการจัดอบรมผู้ควบคุมเรือ แต่เป็นการอบรมเพื่อรับใบประกาศนียบัตรเท่านั้น มิได้แยกประเภทของการควบคุมเรือแต่ละประเภทว่าจะต้องปฏิบัติอย่างไร

ต้องมีข้อกำหนดตามกฎหมายที่เป็นรูปธรรม เกี่ยวกับหลักเกณฑ์ วิธีการในการบังคับใช้กับผู้ควบคุมเรือให้ต้องปฏิบัติ ซึ่งอาจกำหนดในข้อบังคับการสอบความรู้ ในการสอบความรู้ความสามารถเพื่อขอรับใบ

ประกาศนียบัตร โดยเพิ่มคุณสมบัติผู้ที่จะสมัครสอบความรู้เป็นผู้ควบคุมเรือประเภท เรือโดยสาร เรือเจ็ตสกี เรือลากرم จะต้องผ่านการอบรมหลักสูตรสำหรับการควบคุมเรือดังกล่าว และหากไปควบคุมเรือประเภทรนี้แล้ว จะต้องปฏิบัติตามข้อบังคับตามที่กรมเจ้าท่าประกาศกำหนด ซึ่งอาจต้องเพิ่มเติมกฎหมายแม่บทในการออกประกาศไว้อยู่ในหมวดข้อบังคับโดยทั่วไป ให้ผู้ควบคุมเรือที่มีใบประกาศนียบัตรในการควบคุมเรือประเภท...ต้องปฏิบัติตามข้อบังคับตามที่กรมเจ้าท่าประกาศกำหนด เปรียบเทียบได้กับ พ.ร.บ.การจราจรทางบก พ.ศ.2522 ที่ให้อำนาจในการออกกฎหมายใช้บังคับ เรื่อง 5 จอม (จอมปาด จอมล้า จอมขวาง จอมย่อน จอมปloom) ซึ่งเป็นมาตรการเข้มงวดของจราจรทางบก โดยมีหลักการ 5 ด้าน ดังนี้

- 1.จอมปาด ข้อหาขับปาดแซงเส้นทึบ ลงโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท
- 2.จอมล้า ข้อหาหยุดรถล้ำเส้นทึบ ลงโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท
- 3.จอมขวาง ข้อหาหยุดรถขวางแยก ลงโทษปรับไม่เกิน 500 บาท
- 4.จอมย่อน ข้อหาขับย่อนศร ลงโทษปรับไม่เกิน 500 บาท
- 5.จอมปloom ข้อหาป้ายทะเบียนปloom ลงโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท

เพื่อสร้างความตื่นตัว และจิตสำนึกในการไม่ฝ่าฝืนกฎจราจร

4. การกำหนดพื้นที่จอดเรือให้เพียงพอและเหมาะสม ปัจจุบันมีกำหนดตามมาตรา 45/1 แห่ง พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 แต่อำนาจดังกล่าวยังต้องอิงจากท้องถิ่นโดยคำแนะนำของผู้ว่าราชการจังหวัด จึงทำให้ไม่เกิดความคล่องตัวกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรงคือ กรมเจ้าท่า ซึ่งบางกรณีท้องถิ่นอาจมีความเห็นที่แตกต่างออกไป การแก้ปัญหาอาจต้องบูรณาการร่วมกันในบางครั้งอาจเกิดความล่าช้าในการบังคับใช้กฎหมาย

ต้องกำหนดให้เจ้าท่าทำการกำหนดพื้นที่จอดเรือให้เพียงพอและเหมาะสม โดยกำหนดกรอบเวลา ทุกรอบ 6 เดือน เพื่อเป็นข้อมูลให้ส่วนท้องถิ่น หรือผู้ว่าราชการจังหวัด ใช้ประกอบการพิจารณาบูรณาการร่วมกัน บางกรณีส่วนท้องถิ่นที่มีอำนาจออกเทศบัญญัติ หรือระเบียบบริหารจัดการในพื้นที่ของท้องถิ่นนั้นๆ ก่อนจะออกใช้บังคับเป็นกฎหมายจะต้องมีการหารือร่วมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเรื่องนั้น เพื่อจะได้มีข้อเสนอแนะ และแนวทางในการบริหารจัดการร่วมกันได้ ทั้งนี้ มาตรา 52 ทวิ และมาตรา 68 แห่ง พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ต้องมีการแก้ไข เพิ่มเติมตัวบทกฎหมายให้ครอบคลุมถึงประเด็นความปลอดภัยในการเดินเรือ การกำหนดพื้นที่ความรับผิดชอบให้เหมาะสม และมีกฎเกณฑ์ปฏิบัติงาน เพื่อสอดคล้องกับมาตรา 45/1 ด้วย

5. การตรวจตราปราบปรามและบังคับใช้กฎหมาย บางกรณีหน่วยงานที่บังคับใช้โดยตรงกับทางท้องถิ่นไม่มีความเข้าใจที่ตรงกัน เช่น การท่องเที่ยวใต้ท้องทะเล (Sea Walker) ที่เป็นการทำลายสภาพแวดล้อม และทรัพยากรใต้ทะเล ซึ่งส่งผลให้เป็นการท่องเที่ยวอย่างไม่สร้างสรรค์ และยั่งยืน โดยที่มีประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ห้ามประกอบกิจกรรมทางทะเล แต่เจ้าหน้าที่ของรัฐกลับละเลย ไม่พึงปฏิบัติตามอำนาจหน้าที่โดยเข้มงวด รวมถึงการจัดหางบประมาณและเจ้าหน้าที่ในการดำเนินการที่เพียงพอ รวมถึงอุปกรณ์และเครื่องมือต่างๆที่ใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพในงานด้านการตรวจตรา

กรมเจ้าท่าต้องจัดทำคู่มือ คำสั่ง หนังสือแจ้งเวียน รวมถึงมีการซักซ้อมความเข้าใจในการปฏิบัติงาน และต้องมีการชี้แจง ทำความเข้าใจ ให้ผู้มีอำนาจตัดสินใจในด้านงบประมาณ ได้เห็นถึงความสำคัญ เพื่อประโยชน์ในการอนุมัติงบประมาณ โดยการชี้แจงเรื่องของงบประมาณจะต้องกล่าวถึงความสำคัญของเรื่องที่

จะขอ กำหนดยุทธศาสตร์และเป้าประสงค์ จำนวนบุคลากรที่จำเป็นต้องใช้ในการปฏิบัติงาน ซึ่งมีบุคลากรที่ปฏิบัติงาน งบดำเนินงาน งบลงทุน งบเงินอุดหนุน งบรายจ่ายอื่น โดยเสนอเป็นกรอบงบประมาณตามตัวอย่าง ดังนี้

ตารางที่ 4-2 ตัวอย่างตารางแผนงานการจัดทำงบประมาณโครงการ

แผนงาน ผลิต/โครงการ	งบรายจ่าย					
	งบบุคลากร	งบดำเนินงาน	งบลงทุน	งบเงินอุดหนุน	งบรายจ่ายอื่น	รวม
รวมทั้งสิ้น						
1.แผนงานด้านความปลอดภัย						
โครงการที่ 1 : โครงการประชาสัมพันธ์ โครงการที่ 2 : การตรวจตราและ ปราบปรามร่วมกับ หน่วยงานอื่น						

6. การจัดตั้งศูนย์ช่วยเหลือที่มีความซ้ำซ้อนหลายหน่วยงาน ขาดการซักซ้อมในการปฏิบัติงานร่วมกัน บางกรณีอาจมีความซ้ำซ้อนในหน้าที่ได้

ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือต้องจัดให้มีการประชุมหารือ และทำความเข้าใจ เรื่องการจัดตั้งหน่วยงานไม่ให้เกิดความซ้ำซ้อน และความสัมพันธ์ของลักษณะงานที่สามารถเชื่อมโยงกันได้ ตลอดจนจำนวนปริมาณของงานที่ต้องปฏิบัติตามภารกิจที่ได้รับมอบหมายว่ามีความสอดคล้อง เหมาะสม และเพียงพอในการใช้บุคลากร และอุปกรณ์ต่างๆ เพียงพอหรือไม่ เพียงใด กับปริมาณงานที่จะเกิดขึ้น

7. การตรวจสอบสารเสพติด ซึ่งเป็นมาตรการที่ภาครัฐกำหนด โดยการบังคับใช้ในกฎหมายทางน้ำ ยังไม่มีรูปแบบ หรือแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจน เนื่องจากตามมาตรา 291 แห่ง พ.ร.บ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ที่กำหนดเกี่ยวกับผู้ควบคุมเรือที่หย่อนความสามารถ หรือมีความประพฤติไม่เหมาะสมตามหน้าที่ของคนประจำเรือ ยังไม่มีข้อกำหนดที่ชัดเจนในการตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ ซึ่งการตรวจสอบสารเสพติด เช่น

การดื่มสุรา การใช้สารเสพติด ยังไม่มีมาตรการหรือให้อำนาจเจ้าหน้าที่ทางน้ำดำเนินการตรวจสอบอย่างเป็นรูปธรรมได้

กรมเจ้าท่าต้องพิจารณาดำเนินการ แก้ไข เพิ่มเติม บทบัญญัติแห่งกฎหมาย ที่เกี่ยวกับผู้ควบคุมเรือที่หย่อนความสามารถ หรือมีความประพฤติไม่เหมาะสมตามหน้าที่ของคนประจำเรือ โดยกำหนดออกมาในรูปแบบข้อบังคับของเจ้าท่า และพิจารณาให้สอดคล้องกับกฎหมายสารเสพติดด้วย ซึ่งสามารถนำในส่วนกฎหมายการจราจรทางบก มาประยุกต์ใช้พิจารณาเป็นแนวทางปฏิบัติได้ เกี่ยวกับเรื่อง เมาไม่ขับ โดยกำหนดเป็นข้อบังคับตามที่มาตรา 291 ให้อำนาจไว้ ซึ่งสามารถกำหนดไว้ในข้อบังคับ กล่าวคือ “ในกรณีผู้ควบคุมเรือไม่ยอมให้ทดสอบว่าหย่อนความสามารถในการควบคุมเรือโดยไม่มีเหตุอันควร ให้อำนาจเจ้าหน้าที่สามารถสั่งให้ผู้ควบคุมเรือหยุดการเดินเรือได้ และหากเป็นกรณีที่ผู้ควบคุมเรือมีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าเสี่ยงเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่ เจ้าหน้าที่สามารถเข้าไปในเรือและสั่งให้ผู้ควบคุมเรือทดสอบตรวจวัดกับอุปกรณ์เครื่องวัดแอลกอฮอล์ได้ หากผู้ควบคุมเรือไม่ยอมทดสอบ ให้เจ้าหน้าที่สันนิษฐานไว้ก่อนว่า ผู้นั้นเมาสุรา หรือใช้สารเสพติดสามารถดำเนินคดีฐานความผิดหย่อนความสามารถ และมีพฤติการณ์ที่ไม่เหมาะสมได้ มีความผิดตามที่มาตรา 291 กำหนดบทลงโทษไว้ได้ ซึ่งหลักเกณฑ์ และวิธีการการตรวจวัด และอุปกรณ์ให้เป็นไปตามที่เจ้าท่าประกาศกำหนด

8. กฎหมายด้านเรือ เนื่องจากกฎหมายเกี่ยวกับเรือจะเป็นกฎหมายที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับข้อกำหนดเทคนิคไม่ว่าจะเป็นข้อกำหนดทางโครงสร้างตามหลักวิศวกรรมต่อเรือ และข้อกำหนดเกี่ยวกับเครื่องยนต์ระบบไฟฟ้า อุปกรณ์ความปลอดภัยประจำเรือ ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขบ่อยครั้ง เพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนามาตรฐานความปลอดภัย ดังนั้น กฎหมายในลักษณะดังกล่าว จึงนิยมออกเป็นกฎหมายลำดับรอง (secondary legislation) เช่น กฎหรือข้อบังคับ (regulation) โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบออกกฎหมายจะเป็นหน่วยงานที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน และมีบุคลากรที่มีองค์ความรู้ และประสบการณ์ อย่างเช่น Maritime & Coast guard Agency(MCA) ของสหราชอาณาจักร เป็นต้น

9. กฎหมายด้านการใช้พื้นที่ทางทะเล เนื่องจากเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสิทธิ เสรีภาพ และการใช้ประโยชน์ในพื้นที่สาธารณะ ในหลายประเทศจึงกำหนดชั้นของกฎหมายในเรื่องนี้เป็นระดับพระราชบัญญัติ (Act) และในลักษณะการปกครองของแต่ละประเทศอาจกำหนดให้รัฐบาลหรือหน่วยงานปกครองในระดับท้องถิ่นในการพิจารณากำหนดลักษณะและขอบเขตของกิจกรรมทางน้ำได้ตามความเหมาะสม เช่น กรณีประเทศสหรัฐอเมริกาได้ให้อำนาจอรัฐต่างๆ ในการกำหนดพื้นที่ทางทะเล

10. กฎหมายด้านการเยียวยา จากการศึกษาพบว่ากฎหมายด้านการเยียวยายังไม่ถูกนำมาใช้อย่างแพร่หลาย โดยเหตุผลว่าหลายประเทศจะใช้ระบบประกันภัย (insurance) ในการให้ความคุ้มครองกรณีเกิดอุบัติเหตุต่างๆ ซึ่งเป็นหน้าที่ของผู้ให้บริการด้านการขนส่ง อย่างไรก็ตามปรากฏว่าแนวคิดและกฎหมายในการเยียวยาโดยภาครัฐ ในประเทศนิวซีแลนด์ ซึ่งมีระบบการเยียวยา และรักษาพยาบาลผู้ได้รับบาดเจ็บเสียชีวิต จากอุบัติเหตุต่างๆ โดยไม่คิดค่าใช้จ่าย

สำหรับในประเทศไทย ในปัจจุบัน ยังไม่ปรากฏพบว่า มีกลไกทางกฎหมาย มาตรการกำหนดไว้ชัดเจนในด้านบริหารจัดการความปลอดภัยการท่องเที่ยวทางทะเล และการช่วยเหลือเยียวยาที่ชัดเจน

นอกจากการศึกษาวិเคราะห์ สภาพปัญหา ความเสี่ยงและมาตรการบริหารจัดการความปลอดภัยเพื่อนำไปสู่การออกกฎหมายรองรับสำหรับการบังคับใช้แล้ว ผู้วิจัยได้ดำเนินการวิจัยโดยใช้วิธีแบบสัมภาษณ์เชิงลึก ครอบคลุมในประเด็น

1. สภาพปัญหาของกฎหมายด้านการบริหารจัดการ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล พื้นที่เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี ท่านมีความเห็นเป็นอย่างไรบ้าง
2. สาเหตุที่มีผลต่อสภาพปัญหาของกฎหมายด้านการบริหารจัดการ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเลมีอะไรบ้าง
3. แนวทางในการแก้ไขปัญหของกฎหมายด้านการบริหารจัดการ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล พื้นที่เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี ควรเป็นอย่างไรบ้าง
4. เพื่อให้การปรับปรุง และพัฒนากฎหมายด้านการบริหารจัดการ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล พื้นที่เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี ควรดำเนินการอย่างไร

โดยประเด็นในแบบสัมภาษณ์ดังกล่าวคณะวิจัยได้ดำเนินสัมภาษณ์การสอบถามจากบุคคลสำคัญ ผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 36 ท่านแบ่งเป็น 10 กลุ่มหลัก ซึ่งเป็นผู้แทนหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ รองอธิบดีกรมเจ้าท่า (ด้านความปลอดภัย) ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 6 สาขาพัทยา รองนายกเมืองพัทยา ผู้อำนวยการสำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (เมืองพัทยา) เป็นต้น เพื่อนำใช้เป็นในการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัย สภาพปัญหาของกฎหมายที่มีอยู่รวมถึงการบังคับใช้ของกฎหมาย รวมถึงข้อเสนอแนะเพื่อใช้ประกอบในการปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย กฎ และระเบียบต่างๆให้มีประสิทธิภาพอย่างยิ่ง ดังนี้

1. สภาพปัญหาของกฎหมายด้านการบริหารจัดการ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล พื้นที่เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี

1) ในระดับนโยบาย

ประเทศไทยยังไม่มีนโยบายที่ชัดเจนเกี่ยวกับกฎหมายด้านการบริหารจัดการ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเลในภาพรวม และในแต่ละพื้นที่ ที่เป็นแผนชาติ แผนจังหวัด และแผนในระดับพื้นที่เมืองพัทยา

2) ในระดับปฏิบัติ

- กรมเจ้าท่า ในฐานะหน่วยงานหลักที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงเกี่ยวกับความปลอดภัยของตัวเรือ ท่าเรือ ผู้โดยสาร มาตรฐานคนประจำเรือ และเขตการเดินเรือ ภายใต้พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 และพระราชปองกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 ไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการบริหารจัดการเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล

- เมืองพัทยา ในฐานะองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีหน้าที่รับผิดชอบในภาพรวมในการบริหารจัดการพื้นที่เมืองพัทยา ภายใต้พระราชบัญญัติบริหารราชการเมืองพัทยา พ.ศ. 2542 ไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายด้านการบริหารจัดการเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล

- สำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (เมืองพัทยา) ในฐานะหน่วยงานสนับสนุนที่มีหน้าที่รับผิดชอบในภาพรวมในการบริหารจัดการการท่องเที่ยวพื้นที่เมืองพัทยา ภายใต้พระราชบัญญัตินโยบายการ

ท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ. 2551 และพระราชบัญญัติการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 ให้ความสำคัญเน้นหนักไปในทางส่งเสริมการท่องเที่ยวและกิจกรรมการท่องเที่ยว ไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวทางทะเล

- สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดชลบุรี ในฐานะหน่วยงานสนับสนุนที่มีหน้าที่รับผิดชอบในภาพรวมในการบริหารจัดการการท่องเที่ยวพื้นที่เมืองพัทยา ภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 ไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล

โดยสาเหตุที่มีผลต่อสภาพปัญหาของกฎหมายด้านการบริหารจัดการ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล

- สำหรับสภาพปัญหาของกฎหมายด้านการบริหารจัดการ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเลในพื้นที่เมืองพัทยา คือ การขาดกฎหมายเฉพาะของพื้นที่ที่ชัดเจน และการบังคับใช้กฎหมายที่สัมพันธ์กับอัตรากำลังและงบประมาณในการบริหารจัดการ

2. แนวทางในการแก้ไขปัญหามิใช่กฎหมายด้านการบริหารจัดการ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเลในพื้นที่เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี

โดยแนวทางในการแก้ไขปัญหาด้านกฎหมาย ควรมีกฎหมายด้านการบริหารจัดการ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล เฉพาะพื้นที่เมืองพัทยา โดยอาศัยหลักการจัดการชายฝั่งแบบบูรณาการ (Integral Coastal Management) มีการแบ่งเขตพื้นที่ (Zoning) สำหรับกิจกรรมต่างๆ ทั้งการท่องเที่ยว การอนุรักษ์รักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล การใช้ประโยชน์จากทะเลในรูปแบบต่างๆ เพื่อมุ่งไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development)

4.4. ข้อเสนอแนะในการดำเนินการปรับปรุงแก้ไขพัฒนากฎหมาย กฎ ระเบียบ และวิธีปฏิบัติของประเทศไทยให้ครอบคลุมและมีความเหมาะสมสำหรับการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวทางทะเล ในรูปแบบของการวิจัยเชิงคุณภาพ

จากผลการศึกษาการประเมินและวิเคราะห์ความเสี่ยงและอันตรายที่เกิดขึ้นที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางทะเลที่มีความถี่และระดับความเสี่ยงเฉลี่ยสูงสุด 3 ลำดับแรก ได้แก่ เรือจอดในพื้นที่ห้ามจอด เรือโดยสารใช้ความเร็วสูงจนไม่ปลอดภัยและผู้ควบคุมเรือเมาสุรายาเสพติด ตามลำดับ ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการศึกษาและวิเคราะห์เกี่ยวกับกฎหมายที่มีอยู่ภายในประเทศรวมถึงสภาพการบังคับใช้ในประเด็นความเสี่ยงดังกล่าวแล้ว ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะว่ารัฐบาลควรมีนโยบายด้านการบริหารจัดการทางทะเลแห่งชาติ เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวทางทะเล และควรจัดสรรทั้งงบประมาณและอัตรากำลังในการบังคับใช้กฎหมาย ตลอดจนควรมีการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ให้ประชาชนและสาธารณะ เกี่ยวกับกฎหมาย กฎ ข้อบังคับ ระเบียบต่างๆ และมาตรการด้านความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางทะเลผ่านสื่อสารมวลชนและสื่อ Social Media ต่างๆ เช่น โฆษณาทางทีวี และวิทยุท้องถิ่น หนังสือพิมพ์ Facebook และ Line ของเมืองพัทยา เป็นต้น เพื่อการรับรู้ข่าวสารด้านกฎหมายของประชาชนและนักท่องเที่ยวทั่วไป

และจากการศึกษาวิจัย และความเห็นที่ผู้วิจัยได้รับจากการสัมภาษณ์เชิงลึก ตลอดจนข้อมูลที่ได้รับจากโครงการย่อยที่ 1 และ 2 รวมทั้งข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมการสัมมนา ผู้วิจัยขอเสนอข้อเสนอแนะใน

การปรับปรุงกฎหมาย หรือกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการกำหนดแนวทางปฏิบัติเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางน้ำ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางทะเลดังนี้

4.4.1 กฎกระทรวงในการกำหนดเขตการเดินเรือสำหรับเรือท่องเที่ยว

เพื่อให้การเดินเรือท่องเที่ยวในพื้นที่เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี มีความปลอดภัยและเป็นไปอย่างมีระบบ จึงควรมีการออกกฎกระทรวงในการกำหนดเขตการเดินเรือสำหรับเรือท่องเที่ยว ภายใต้พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

โดยให้มีรายละเอียดที่สอดคล้องกับการศึกษาวิจัยของโครงการที่ 1 และโครงการที่ 2 เกี่ยวกับมาตรการด้านความปลอดภัย ดังนี้

1) กำหนดพื้นที่กิจกรรมทางน้ำ (Zoning) ให้ชัดเจน ในเรื่อง

- พื้นที่สำหรับว่ายน้ำ
- พื้นที่สำหรับเขตควบคุมการเดินเรือเจ็ตสกี
- พื้นที่สำหรับกิจกรรมเล่นร่ม (Parachute) และเรือ Banana Boat
- พื้นที่สำหรับการดำน้ำ
- พื้นที่สำหรับภัตตาคารและบริการอาหาร
- พื้นที่สำหรับเรือภัตตาคารและบริการอาหาร
- พื้นที่สำหรับเรือบรรทุกทุกคนโดยสาร
- พื้นที่จอดเรือ

โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 12 (1) และ (3) ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยฯ ที่ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงในการประกาศเขตจอดเรือในทะเล และมาตรา 45/1 ที่ให้เจ้าท่าโดยคำแนะนำของผู้ว่าราชการจังหวัดหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มีอำนาจประกาศกำหนดแนวทะเลอาณาเขต เป็นเขตห้ามจอดเรือ

2) กำหนดเขตควบคุมความเร็วของเรือและวางทุ่นเครื่องหมายจำกัดความเร็ว (Speed Limit) โดยอาศัยอำนาจตาม 113 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยฯ ที่ให้อำนาจเจ้าท่าออกข้อบังคับเพื่ออนุญาตกำกับการวางทุ่นหรือเครื่องหมายสำหรับผูกจอดเรือในท่าเลทอดสมจอดเรือใดๆ ซึ่งต้องได้รับอนุญาตจากเจ้าท่าหรือจากเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่

3) กำหนดเส้นแบ่งการจราจรและเส้นทางเดินเรือ (Sea Lane) โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 12 (3) ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยฯ ที่ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในการออกกฎกระทรวง กำหนดแนวทะเลแห่งใดภายในน่านน้ำไทยเป็นเขตควบคุมการเดินเรือ

4) กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับเรือโดยสารท่องเที่ยว โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 163 (5) ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยฯ ที่ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในการออกกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ เพื่อการอื่นๆ

5) ให้ผู้โดยสารสวมใส่เสื้อชูชีพตลอดเวลาที่เดินทางเรือโดยสาร ซึ่งเจ้าท่าอาจออกระเบียบปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางทางทะเลโดยเรือโดยสารท่องเที่ยวในพื้นที่เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี ในการกำหนดให้ผู้โดยสารสวมใส่เสื้อชูชีพตลอดเวลาที่เดินทางเรือโดยสาร

6) กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับท่าเรือโดยสาร โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 46 ทวิ ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยฯ ในการสั่งห้ามใช้และให้แก้ไขท่ารับส่งคนโดยสาร ในทะเลภายในน่านน้ำไทย ซึ่งมีสภาพไม่ปลอดภัย หรืออาจเกิดอันตรายแก่ประชาชนหรือแก่การเดินเรือ

7) จัดให้มีป้ายแสดงสภาพอากาศ คลื่นลม ไร่ที่ท่าเรือโดยสาร และชายหาด โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 46 ทวิ ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยฯ ในการสั่งห้ามใช้และให้แก้ไขท่ารับส่งคนโดยสาร ในทะเลภายในน่านน้ำไทย ซึ่งมีสภาพไม่ปลอดภัย หรืออาจเกิดอันตรายแก่ประชาชนหรือแก่การเดินเรือ ประกอบกับกฎหมายของเมืองพัทยา ในการออกกฎระเบียบบนชายหาด

8) ให้มีป้ายหรือสัญลักษณ์ เพื่อห้ามเรือออกจากท่าเรือ ในสภาพอากาศเลวร้าย โดยการออกระเบียบเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางทางทะเล กำหนดให้มีป้ายหรือสัญลักษณ์ สำหรับแนะนำต่อเรือโดยสาร เมื่อมีสภาพอากาศเลวร้าย เรือไม่ควรออกจากท่าเรือ

9) ให้เรือติดตั้งอุปกรณ์ติดตามเรือ ซึ่งสามารถตรวจสอบตำแหน่งและความเร็วเรือได้ โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 163 (5) ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยฯ ที่ให้อำนาจเจ้าท่าโดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในการออกกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ เพื่อการตรวจสอบอุปกรณ์ของเรือโดยสาร

10) ตรวจตรา ปรามปราม และการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 160 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยฯ ที่ให้อำนาจเจ้าท่าในการตรวจเรือไทยที่ได้รับใบอนุญาตใช้เรือ และเครื่องใช้ประจำเรือไม่ถูกต้องหรือไม่อยู่ในสภาพที่ใช้การได้ตามใบสำคัญที่ออกตามกฎหมายข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือตามมาตรา 163 โดยการออกคำสั่งเป็นหนังสือให้นายเรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด

11) อบรมเพื่อสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้กับผู้ควบคุมเรือโดยสาร โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 279 (7) ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยฯ ที่ให้อำนาจเจ้าท่าโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกข้อบังคับสอบความรู้สำหรับผู้ทำการในเรือ ในรายละเอียดอื่นๆ เกี่ยวกับการสอบความรู้ ในเรื่องการอบรมจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้กับผู้ควบคุมเรือโดยสาร

12) กำหนดอายุและประสบการณ์ขั้นต่ำสำหรับคนประจำเรือที่ทำงานในเรือโดยสารสาธารณะ โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 279 (7) ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยฯ 11) อบรมเพื่อสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้กับผู้ควบคุมเรือโดยสาร โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 279 (7) ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยฯ ในเรื่องอายุและประสบการณ์ขั้นต่ำสำหรับคนประจำเรือที่ทำงานในเรือโดยสารสาธารณะ

สำหรับการแจ้งเหตุของเรือท่องเที่ยวเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางน้ำ ควรมีการดำเนินการตาม มาตรา 102 ในหมวดที่ 6 ข้อบังคับเบ็ดเตล็ด (ข) ว่าด้วยฝึท่าเรือ-เกิดเหตุอันตราย-โคมไฟ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477

4.4.2 ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยแผนการจัดการการท่องเที่ยวทางทะเลแห่งชาติ

เพื่อให้การบริหารจัดการการท่องเที่ยวทางทะเลมีรูปแบบที่ชัดเจน อย่างเป็นระบบแบบแผน มีการประสานงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานต่างๆ จึงควรอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 11 (8) แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2534 จัดทำเป็นระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยแผนการจัดการการท่องเที่ยวทางทะเลแห่งชาติ ที่มีวัตถุประสงค์ในการจัดทำแผนระดับชาติ เกี่ยวกับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวทางทะเล เพื่อกำหนดภารกิจ แนวทางในการบริหารจัดการ หน้าที่ความรับผิดชอบขององค์กรต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน ให้สามารถบูรณาการประสานความร่วมมือและทรัพยากรที่มีอยู่มาใช้ร่วมกันในการบริหารจัดการการท่องเที่ยวทางทะเล เพื่อให้เกิดความปลอดภัย ดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม โดยมุ่งไปสู่การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ที่มีองค์ประกอบ ดังนี้

- 1) ขอบเขตและภารกิจ
- 2) องค์กรการบริหารจัดการการท่องเที่ยวทางทะเล ที่มีหน่วยงานหลักและหน่วยงานสนับสนุน
- 3) การปฏิบัติ และขั้นตอนในการปฏิบัติ
- 4) กำหนดหน้าที่ขององค์กรต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน
- 5) การประสานงาน
- 6) การติดต่อสื่อสาร
- 7) การรายงานและประชาสัมพันธ์
- 8) การดำเนินการตามกฎหมาย

4.4.3 กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือสำหรับเรือเร็ว

เพื่อให้เรือท่องเที่ยวมีมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย จึงควรให้มีการออกกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือสำหรับเรือท่องเที่ยวประเภทต่างๆ โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 163 (5) ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยฯ ที่ให้อำนาจเจ้าท่าโดยอนุมนตรีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในการออกกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ในการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการออกใบสำคัญรับรอง เพื่อการตรวจเรือท่องเที่ยวประเภทต่างๆ

4.4.4 ระเบียบเมืองพัทยาเกี่ยวกับการท่องเที่ยวทางทะเล

เพื่อเป็นการวางรูปแบบการท่องเที่ยวทางทะเลของเมืองพัทยาให้มีความปลอดภัยและไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จึงควรให้มีการออกกฎข้อบังคับเมืองพัทยาเกี่ยวกับการท่องเที่ยวทางทะเล ซึ่งเมืองพัทยามีอำนาจหน้าที่ ตามมาตรา 48 และมาตรา 62 ของพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการเมืองพัทยา พ.ศ. 2542 ที่ให้ดำเนินการเกี่ยวกับการรักษาความสงบเรียบร้อย การส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม และทรัพยากรธรรมชาติ การจัดการจราจร ตลอดจนการควบคุมและส่งเสริมกิจกรรมท่องเที่ยว

4.4.5 มาตรการการสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำ

เนื่องจากปัจจุบันการสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำยังไม่มีมาตรการที่กำหนด หรือวางเป็นแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จะเห็นได้จากกรมเจ้าท่าได้ออกระเบียบว่าด้วยการรายงานอุบัติเหตุทางน้ำของหน่วยงานต่างๆ ในกรมเจ้าท่า พ.ศ. 2544 ซึ่งเป็นการออกระเบียบโดยเทียบเคียงจากหลักการข้อกำหนด

ตามมาตรา 102 ซึ่งเป็นเพียงการรายงานผลจากอุบัติเหตุทางน้ำที่เกิดขึ้นเท่านั้น ดังนั้น ควรมีมาตรการที่เป็นแนวทางในการสอบสวนที่มีวิธีการ และหลักเกณฑ์ที่เป็นมาตรฐาน

4.4.6 การใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหาย หรือการดำเนินคดีในศาล

การเรียกร้องค่าเสียหายทางแพ่งก็อาจมีทั้งในรูปแบบของการฟ้องคดีเอง หรือการแต่งตั้งทนายเพื่อฟ้องคดีแทน แต่ไม่สามารถให้พนักงานอัยการเป็นผู้ฟ้องคดีแทนได้ ซึ่งจากการดำเนินการข้างต้น จะเห็นได้ว่าในการเกิดอุบัติเหตุครั้งหนึ่งอาจมีการฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายเป็นจำนวนมาก จึงอาจก่อให้เกิดปัญหาความล่าช้า และมีความยุ่งยากในการดำเนินคดี และตัดสินคดีโดยศาล รวมทั้งผู้เสียหายบางรายซึ่งเป็นเพียงชาวบ้านธรรมดา หรือนักท่องเที่ยวต่างประเทศ ก็อาจไม่มีทุนทรัพย์เพียงพอที่จะดำเนินคดี หรือค่าจ้างทนายที่ค่อนข้างสูงเพื่อมาฟ้องคดีเรียกค่าเสียหายแทนตนได้ครบตามความเสียหายที่แท้จริง ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว คณะผู้วิจัยเห็นว่า จากการศึกษาที่มีการกำหนดให้ผู้เสียหายที่ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุทางน้ำ อุบัติภัยทางทะเล สามารถมอบอำนาจให้พนักงานอัยการฟ้องคดีแทนผู้เสียหายทั้งหมดได้ คณะผู้วิจัยจึงเห็นว่าควรมีการแก้ไขกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติที่ให้อำนาจพนักงานอัยการในการรับมอบอำนาจจากผู้เสียหายทั้งหมดเพื่อฟ้องคดีแทน ซึ่งจะช่วยลดความยุ่งยากในการดำเนินคดี และทำให้การทำคดีเป็นไปในแนวทางเดียวกัน

โดยการจัดทำข้อกำหนดเกี่ยวกับโครงสร้างตัวเรือเพื่อให้มีมาตรฐานและเกิดความปลอดภัย เช่นเดียวกับในต่างประเทศที่มีข้อบังคับสำหรับเรือขนาดเล็กซึ่งต่อสร้างจากวัสดุประเภทต่างๆ เพื่อให้ผู้ต่อเรือหรือเจ้าของเรือได้รับทราบถึงโครงสร้างเรือที่มีความแข็งแรงและปลอดภัย รวมถึงการบังคับเกี่ยวกับอุปกรณ์ประจำเรือ และมาตรฐานของผู้ควบคุมเรือตามที่มีกฎหมายบังคับใช้อยู่โดยให้เป็นไปตามเกณฑ์ที่เหมาะสมและนำไปใช้ได้อย่างเป็นรูปธรรม เนื่องจากกฎหมายในลำดับหลักได้แก่ พ.ร.บ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 และที่แก้ไขเพิ่มเติมให้อำนาจในการออกข้อบังคับเป็นกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือดังนั้นจึงเป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่รับผิดชอบได้แก่กรมเจ้าท่าที่ต้องจัดทำกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือโดยเฉพาะเรือโดยสาร และเรือขนาดเล็กที่เป็นเรือเร็ว (Speed boat) เพื่อนำมาใช้บังคับให้เกิดความปลอดภัย

1) การร่างกฎหมายเพื่อกำหนดมาตรการในการบริหารจัดการกรณีเกิดอุบัติเหตุทางทะเล ในระดับพระราชบัญญัติบริหารจัดการอุบัติเหตุ อุบัติภัยทางทะเล หรือปรับปรุงกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับทางทะเล เพื่อรองรับความปลอดภัยทางทะเลในทุก ๆ ด้าน

2) การแก้ไขปรับปรุงกฎหมายเพื่อแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการเรียกร้องค่าเสียหายกรณีอุบัติเหตุทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสาร เรือท่องเที่ยว

จากการศึกษาพบว่า ควรมีการแก้ไขกฎหมายที่มีบทบัญญัติในการเรียกร้องค่าเสียหายในส่วนแรก โดยไม่ต้องพิสูจน์ความรับผิด ซึ่งควรเบิกจ่ายจากงบกลาง หรือเงินกองทุนผู้ประสบภัยต่างๆ อันทำให้ครอบคลุม รวมถึงภัยทางทะเล เพื่อแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้นจากประชาชนที่ได้รับผลกระทบ ซึ่งจะต้องเป็นผู้ดำเนินคดีต่อผู้ก่อความเสียหาย ทั้งที่ตนเองอาจไม่มีทุนทรัพย์เพียงพอในการดำเนินคดี อีกทั้ง ในการดำเนินคดีในเรื่องดังกล่าวอาจต้องใช้เวลาอันยาวนานกว่าที่จะมีคำพิพากษาให้ชดเชยค่าเสียหาย ทำให้ผู้ได้รับความเสียหายอาจต้องเสียเวลา และค่าใช้จ่ายจำนวนมาก ดังนั้น คณะผู้วิจัยจึงเห็นว่าควรมีการแก้ไขกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติที่เกี่ยวกับการเรียกค่าเสียหายที่เกิดจากกรณีอุบัติเหตุ ภัยทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสาร เรือท่องเที่ยว โดยให้เพิ่มหลักการการมอบอำนาจให้พนักงานอัยการ สามารถเป็นผู้รับ

มอบอำนาจจากผู้เสียหายเพื่อรับผิดชอบในการดำเนินคดีแทนผู้เสียหายได้ ซึ่งหลักการดังกล่าวนี้ เป็นสาระสำคัญในหลักประกันความเป็นธรรม และตามหลักสากลของหลักมนุษยธรรมโดยแท้จริง

ทั้งนี้ จากการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเรียกร้องค่าเสียหายต่างๆ หลายฉบับ พบว่าพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 นั้น มีความเหมาะสมมากที่สุดในการที่จะบัญญัติหลักการข้างต้นไว้ในกฎหมาย โดยคณะผู้วิจัยได้พิจารณาเทียบเคียงกฎหมาย เพื่อให้ครอบคลุมการบรรเทา เยียวยาความเสียหาย จึงขอเสนอร่างแก้ไขพระราชบัญญัติดังนี้

(ฉ) ว่าด้วยการเกิดอุบัติเหตุ อุบัติภัย ในลำคลอง แม่น้ำ บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบอันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย

มาตรา 119 ตริ ให้พนักงานอัยการมีอำนาจดำเนินการทั้งปวง เพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนความเสียหายในการเกิดอุบัติเหตุ อุบัติภัย ในลำคลอง แม่น้ำ บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบอันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย ในฐานะผู้เสียหายแทนรัฐ หรือในฐานะผู้รับมอบอำนาจจากเอกชนซึ่งได้รับความเสียหาย ทั้งนี้ ไม่เป็นการตัดสิทธิที่เอกชนจะฟ้องคดีโดยตนเองด้วย

ในการดำเนินคดีของพนักงานอัยการตามวรรคหนึ่ง

ให้ได้รับยกเว้นค่าฤชาธรรมเนียมทั้งปวง

3) แก้ไขปัญหาความเสียหายต่อผู้บริโภค และความเสียหายต่อรัฐ

จากการศึกษาในด้านการนำพาโดยเป็นช่องว่างของกฎหมายที่มีการลักลอบนำเครื่องอุปกรณ์กีฬา ดำน้ำ อุปกรณ์ที่มาทางเรือสำราญกีฬา ในมุมมองด้านภาษีศุลกากรนั้น ความปลอดภัยของสินค้าที่ไม่ได้รับมาตรฐาน หรือการรับรองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการใช้ประโยชน์โดยไม่มีการชำระค่าภาษีอากรให้แก่รัฐ ทำให้เกิดความเสียหายต่อผู้บริโภคและต่อรัฐเป็นอย่างยิ่ง และในอนาคตเมื่อกิจกรรมทางทะเลที่มีวิวัฒนาการเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก ย่อมทำให้สินค้าประเภทนี้ได้รับความนิยม และนำไปใช้ในประเทศไทย การควบคุม ตรวจสอบ กำกับ ดูแล แก้ไขปัญหาระหว่างหน่วยงานของรัฐ เช่น กรมเจ้าท่า กรมศุลกากร กรมการท้องเที่ยว สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เป็นต้น ในการบูรณาการหรือมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสิ่งเหล่านี้มาบริหารจัดการ เพื่อสร้างความมั่นใจ ความปลอดภัยให้กับผู้บริโภคในฐานะนักท่องเที่ยว และจัดเก็บรายได้เข้ารัฐอย่างจริงจังและเป็นรูปธรรมต่อไป

4) การแก้ไขปัญหาเรื่องผู้ควบคุมเรือมาสุรายาเสพติด

จากพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 มาตรา 3 ในพระราชบัญญัตินี้ “เรือโดยสารท้องเที่ยว” หมายความว่า “นายเรือ” หมายความว่า ผู้ควบคุมเรือกำปั่นหรือเรืออื่นๆ แต่ไม่รวมถึงผู้นำร่อง “คนประจำเรือ” หมายความว่า คนที่มีหน้าที่ทำการประจำอยู่ในเรือ และ “ลูกเรือ” หมายความว่า คนประจำเรือนอกจากนายเรือ สำหรับผู้ควบคุมเรือและลูกเรือในปัจจุบันนั้น พบว่าได้มีกฎข้อบังคับการตรวจเรือ ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ข้อบังคับกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี และประกาศกรมเจ้าท่าที่เกี่ยวข้องกับความรู้ความสามารถผู้ควบคุมเรือยังไม่ครอบคลุมในปัญหาดังกล่าว ดังนั้น จึงควรเพิ่มหัวข้อการสอบความรู้ผู้ทำการในเรือ สำหรับการออกประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือในส่วนนี้

เกี่ยวกับตัวคน ผู้ควบคุมเรือ การควบคุมกำกับ ดูแลจากหน่วยงานภาครัฐในประเทศไทย มีกระบวนการคัดกรองบุคคลที่จะทำการในเรือ ทั้งในส่วนเรือเดินระหว่างประเทศ และเรือเดินในประเทศ ซึ่งหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง

คือ กรมเจ้าท่า จะเป็นผู้กำกับการและกำหนดมาตรฐานสำหรับผู้ทำการในเรือให้มีมาตรฐานในความปลอดภัย โดยเทียบเคียงจากอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรมการออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามสำหรับคนประจำเรือ ค.ศ.1978 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, and as amended (STCW)) ซึ่งได้วางแนวทางและข้อกำหนดเกี่ยวกับมาตรฐานความรู้ ความสามารถสำหรับผู้ทำการในเรือและการออกประกาศนียบัตรต่างๆ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าผู้ทำการในเรือมีความรู้ ความสามารถ มีคุณสมบัติที่เหมาะสมสำหรับการทำงานในหน้าที่ความรับผิดชอบต่างๆ บนเรือ และมีเป้าหมายสูงสุดเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ ประกอบกับมีพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ได้บัญญัติมาตรการ วิธีการและการดำเนินการต่างๆ เพื่อให้การเดินเรือมีความปลอดภัย โดยเฉพาะในเรื่องมาตรฐานความรู้ ความสามารถของผู้ทำการในเรือในมาตรา 277 ได้กำหนดให้เรือต้องมีผู้ทำการในเรือซึ่งมีประกาศนียบัตรเหมาะสม โดยใช้มาตรการตามกฎหมายข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือในการกำหนดตำแหน่งต่างๆ ที่ต้องมีประกาศนียบัตรได้ และยังมีความเชื่อมโยงกับมาตรา 279 ในเรื่องการออกข้อบังคับสำหรับการสอบความรู้และการออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือด้วย กรมเจ้าท่าในฐานะหน่วยงานภาครัฐที่ทำหน้าที่หลักในการดูแลเกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ จึงเป็นหน่วยงานที่มีความรับผิดชอบโดยตรงในการกำหนดมาตรฐาน หลักเกณฑ์และวิธีการของผู้ที่จะสามารถทำการในเรือได้ โดยเฉพาะในพื้นที่การท่องเที่ยวในอ่าวพัทยา ที่มียกท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติที่มาใช้บริการกับเรือโดยสาร และเรือสปีดโบ๊ท รวมถึงเรืออื่นๆ ในการสำนทางการทางน้ำเป็นจำนวนมากประจำปี จึงต้องคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นสำคัญ เพื่อให้เกิดความมั่นใจกับนักท่องเที่ยวในกิจกรรมทางน้ำ

การกำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการให้มีมาตรฐานทางด้านผู้ควบคุมเรือ หรือคนขับเรือรวมถึงตำแหน่งอื่นๆ ที่ทำการในเรือ มีกำหนดไว้หลายฉบับที่เป็นกฎหมายบังคับใช้ แต่ที่ใช้บังคับเกี่ยวกับการควบคุมเรือภายในประเทศคือ ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยการสอบความรู้ผู้ทำการในเรือ พ.ศ.2532 ซึ่งข้อบังคับฯ ดังกล่าวเป็นการกำหนดคุณสมบัติของผู้ควบคุมเรือที่จะทำการในเรือว่าจะต้องมีหลักเกณฑ์ และวิธีการอย่างไร โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 279 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ที่บัญญัติว่า “ให้เจ้าท่าโดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกข้อบังคับเกี่ยวกับการสอบความรู้ของผู้ทำการในเรือในเรื่องดังต่อไปนี้...” ซึ่งจะมีการกำหนดในเรื่อง การแบ่งชั้นความรู้ วิธีการสอบความรู้ หลักสูตร คุณสมบัติของผู้สมัครสอบ ค่าธรรมเนียมในการสอบ การออกประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถ และรายละเอียดอื่นๆ เกี่ยวกับการสอบความรู้ โดยหากพิจารณา กิจกรรมทางน้ำบริเวณอ่าวพัทยา จะเห็นว่า การใช้เรือเกี่ยวกับการให้บริการแก่นักท่องเที่ยว หรือประชาชนในพื้นที่ ส่วนใหญ่จะเป็นเรือโดยสาร เรือสำราญและกีฬา การควบคุม กำกับดูแล ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นหลัก เพื่อให้ผู้ที่มาใช้บริการเกิดความปลอดภัยและมีความมั่นใจในการใช้บริการ ทั้งในส่วนของมาตรฐานตัวเรือ และในส่วนมาตรฐานของผู้ควบคุมเรือ มาตรฐานแห่งความปลอดภัยดังกล่าวนอกจากโครงสร้างของตัวเรือแล้ว ที่สำคัญที่สุดคือผู้ที่ควบคุมเรือลำนั้นมีความเหมาะสมและมีคุณสมบัติในการควบคุมเรือหรือไม่อย่างไร เมื่อพิจารณาตามข้อบังคับเกี่ยวกับการสอบความรู้แล้ว เห็นว่า เรือโดยสาร และเรือสำราญและกีฬา (สปีดโบ๊ท) ในอ่าวพัทยาส่วนใหญ่เรือที่ใช้เป็นลักษณะเป็นเรือโดยสาร จะมีเรือที่มีประเภทการใช้ในลักษณะนี้หลายขนาด มีโครงสร้างในตัวเรือที่แตกต่างกัน การบริการให้กับนักท่องเที่ยวจะเป็นการรับ-ส่ง นักท่องเที่ยวข้ามไปเกาะที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว เรือโดยสารในพื้นที่บางลำจะเป็นเรือ 2 ชั้น บรรทุกคนโดยสารจำนวนมาก ประมาณหนึ่งร้อยกว่าคน และมีการนำเรือสำราญและกีฬาซึ่งเป็นเรือสปีดโบ๊ท มาทำในลักษณะบรรทุกคนโดยสารประมาณไม่เกิน 40 คน ขึ้นอยู่กับขนาดและกำลังของตัวเรือ คุณสมบัติของผู้ควบคุมเรือจึงมีความสำคัญในการกำหนดให้มีมาตรฐาน เพื่อให้เกิดความปลอดภัย ที่ผ่านมามีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางน้ำในบริเวณพื้นที่อ่าวพัทยาหลายครั้ง ทั้งรุนแรง และไม่รุนแรง วิธีการแก้ปัญหาในพื้นที่ยังเป็นการแก้ปัญหาที่

ปลายเหตุ เมื่อเกิดเหตุจึงจะมีมาตรการที่เข้มข้นแต่การแก้ปัญหาดังกล่าวยังยืນ ควรมีการพิจารณาถึงต้นเหตุแห่งปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งการแก้ปัญหาจะมีการนำกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันบังคับใช้จากสถิติปัญหาจากอุบัติเหตุทางน้ำจะมาจากคน เรือ โครงสร้างตัวเรือเป็นเพียงปัจจัยส่วนหนึ่งที่ประกอบเท่านั้น ดังนั้น ผู้ที่จะควบคุมเรือจึงต้องพิจารณาถึงมาตรฐานให้มีความเหมาะสม ตามกฎข้อบังคับฯ คุณสมบัติของผู้ควบคุมเรือจะแบ่งเป็นสองส่วน คือ ฝ่ายเดินเรือ และฝ่ายช่างกล โดยจะมีการแบ่งชั้นความรู้ตามประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถของผู้ทำการในเรือในแต่ละฝ่าย เกี่ยวกับพื้นที่ในอ่าวพัทยา ผู้ควบคุมเรือประเภทเรือโดยสารส่วนใหญ่จะเป็นเรือสปีดโบ๊ท คุณสมบัติที่จะทำการในเรือในฐานะผู้ควบคุมเรือได้ตามข้อบังคับฯ ถ้าเป็นฝ่ายเดินเรือ ต้องมีประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถไม่ต่ำกว่านายท้ายเรือกลทะเลชั้นสอง หากเป็นฝ่ายช่างกลที่ควบคุมเครื่องจักรในเรือต้องมีประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถไม่ต่ำกว่าคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นสอง ทั้งนี้ประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถจะอยู่ชั้นใดขึ้นอยู่กับขนาดและกำลังเครื่องจักรเรือด้วย ปัญหาในทางปฏิบัติผู้ควบคุมเรือการจะมีประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถในชั้นใด จะต้องมีการพิจารณาการทำงานในเรือที่กำหนดว่าเคยปฏิบัติงานในเรือเป็นระยะเวลาเท่าใด ซึ่งส่วนใหญ่จะกำหนดไว้ 1 ปี แต่ในความเป็นจริงแล้วคนขับเรือส่วนใหญ่ไม่มีคุณสมบัติในข้อกำหนดนี้ จึงทำให้มีปัญหาว่าในพื้นที่อ่าวพัทยา ปกติมีนักท่องเที่ยวมาใช้บริการเป็นจำนวนมาก แต่หากเป็นฤดูกาล หรือเทศกาลของการท่องเที่ยวจะยิ่งเพิ่มจำนวนมากขึ้น การให้บริการของเรือมีไม่เพียงพอต่อความต้องการ ทำให้เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ผู้ประกอบการในการให้บริการเรือโดยสารหลักเสี่ยงกฎหมาย โดยการนำเรืออื่นมาให้บริการหรือมีการนำผู้ควบคุมเรือที่ไม่มีคุณสมบัติมาให้บริการ อันเป็นสาเหตุของปัจจัยเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางน้ำได้ ที่ผ่านมามีการแก้ปัญหาของกรมเจ้าท่าเกี่ยวกับประสิทธิภาพทำงานบนเรือ ในเรื่องคุณสมบัติกำหนดไว้ที่ 1 ปี แต่ได้มีการออกข้อบังคับเพิ่มเติมเพื่อให้ทันต่อการแก้ไขปัญหาตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้นถึงแม้อายุการทำงานบนเรือไม่ถึง 1 ปี แต่หากผ่านการสอบความรู้ตามหลักสูตรที่กรมเจ้าท่ากำหนดก็สามารถเป็นผู้มีคุณสมบัติได้ ซึ่งในส่วนนี้ก็เป็นเพียงการแก้ปัญหาในส่วนหนึ่งเท่านั้นยังไม่ครอบคลุมทุกประเด็นปัญหา ตามกฎข้อบังคับฯ ถึงแม้จะกำหนดคุณสมบัติผู้ควบคุมเรือไว้ก็ตาม จะเห็นว่าเป็นการกำหนดตามขนาดเรือ และกำลังของเครื่องจักรเท่านั้น แต่ไม่ได้กำหนดคุณสมบัติของผู้ควบคุมเรือให้เป็นไปตามประเภทการใช้เรือ ซึ่งสามารถเทียบเคียงได้กับระบบของขนส่งทางบกที่มีการกำหนดใบขับขี่รถยนต์ให้เป็นไปตามที่กำหนดในประเภทการใช้ของรถยนต์ เช่น รถแท็กซี่ รถบรรทุก รถยนต์ส่วนบุคคล และรถโดยสารสาธารณะ เป็นต้น ซึ่งเปรียบเทียบได้กับเรือ หากมีการแยกประเภทการใช้ของเรือให้สอดคล้องกับความรู้ความสามารถของผู้ควบคุมเรือจะมีความเหมาะสมยิ่งขึ้น เนื่องจากความเชี่ยวชาญในการควบคุมเรือแต่ละประเภทของการใช้จะมีความแตกต่างกัน เช่น เรือโดยสารตามโครงสร้างที่เป็น 2 ชั้น รับผิดชอบผู้โดยสารเป็นร้อยคนควรมีคุณสมบัติในการควบคุมเรืออย่างไร เรือสปีดโบ๊ทที่มีการใช้ความเร็วของเรือได้ควรเป็นอย่างไร เป็นต้น ดังนั้น หากจะมีการแก้ไขปัญหาด้านคน ในฐานะทำการในตำแหน่งผู้ควบคุมเรือได้ตรงจุดและลดอัตราเสี่ยง เพื่อให้มีความปลอดภัยยิ่งขึ้นควรมีการปรับแก้ข้อบังคับเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ควบคุมเรือให้สอดคล้องกับประเภทการใช้เรือตามลักษณะโครงสร้างผนวกเข้าไปด้วย โดยกรมเจ้าท่าอาจต้องจัดตั้งหลักสูตรในการอบรมคนประจำเรือสำหรับเรือโดยสารสาธารณะให้ผู้ที่จะควบคุมเรือได้รับความรู้ความเข้าใจ และสามัญญสำนักต่อการเป็นผู้ควบคุมเรือโดยสารสาธารณะ รวมถึงเทคนิคเฉพาะของการควบคุมในเรือประเภทนี้จะต้องมีความระมัดระวังอย่างไร ซึ่งประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือโดยสาร หรือผู้ควบคุมเครื่องจักรในเรือโดยสารจะต้องผ่านการอบรมในหลักสูตรดังกล่าวว่าเป็นผู้มีความรู้ความสามารถในการควบคุมเรือโดยสาร ประกอบกับตามข้อบังคับฯ ข้อกำหนดเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้สมัครสอบความรู้โดยทั่วไปในการเป็นผู้ควบคุมเรือ ในส่วนของฝ่ายเดินเรือ ข้อ 20 (2) และในส่วนของฝ่ายช่างกล ข้อ 67(2)

ได้กำหนดว่าต้องไม่เป็นผู้มีความประพฤติเสียหายร้ายแรง หรือมีความประพฤติเสียหาย อันอาจนำมาซึ่งความไม่ปลอดภัย หรือความไม่สงบในเรือ ในทางปฏิบัติหน่วยงานกรมเจ้าท่า การตรวจสอบยังไม่เกิดความเข้มข้น เนื่องจากไม่มีระเบียบ หรือแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนว่าจะต้องดำเนินการตรวจสอบอย่างไร ประกอบกับไม่มีประวัติบันทึก สถิติอย่างเป็นทางการของผู้สมัครสอบว่ามีความเป็นมาเกี่ยวกับประสบการณ์ทำงานในเรื่องว่าเคยมีพฤติกรรม หรือมีกรณีเกี่ยวกับการที่ส่อไปในทางว่ามีความประพฤติ หรือเสียหายอย่างไร ดังนั้น แนวทางการดำเนินการควรมีการบันทึกประวัติการทำงานบนเรือ และมีการรับรองความประพฤติมาแสดงเป็นหลักฐานต่อเจ้าหน้าที่ก่อนสอบความรู้ หรือหน่วยงานอาจจะต้องมีการบันทึกประวัติคนเรือไว้ในกรณีที่เคยมีความประพฤติเสียหายเอาไว้ เช่น ผู้ควบคุมเรือบุคคลนี้เคยนำเรือประสบอุบัติเหตุมาแล้ว หรือมีความประพฤติเสื่อมเสียที่พิจารณาแล้วอาจไม่เกิดความปลอดภัยได้ เป็นต้น

ในประเด็นของบทลงโทษผู้ควบคุมเรือในฝ่ายเดินเรือและฝ่ายช่างกลที่ไม่มีใบ ประกาศนียบัตร เป็นไปตาม พ.ร.บ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 แต่ในเรื่องการกำกับดูแลเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้ควบคุมเรือในขณะปฏิบัติงานงานไม่มีข้อบังคับที่ชัดเจนในการตรวจสอบผู้ควบคุมเรือเหมือนเช่นกรณีของผู้ขับขี่ยนต์ซึ่งมีกฎหมายในการตรวจจับเกี่ยวกับผู้ขับขี่ยนต์ที่ดื่มแอลกอฮอล์เกินกำหนด โดยผู้วิจัยเห็นว่าควรนำความตามมาตรา 291 แห่ง พ.ร.บ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ที่กำหนดเกี่ยวกับการหย่อนความสามารถ หรือประพฤติไม่สมควรแก่หน้าที่ของผู้ควบคุมเรือ มาจัดทำข้อบังคับเกี่ยวกับการเดินเรือตามหน้าที่ของผู้ควบคุมเรือในเรื่องเมาสุรยาเสพติด

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาวิจัยเรื่อง “โครงการปรับปรุงและพัฒนากฎหมายด้านบริหารจัดการ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล : กรณีศึกษา พื้นที่เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี” เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Analysis) มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์สภาพปัญหาเกี่ยวกับกฎหมาย กฎ ระเบียบด้านความปลอดภัย การท่องเที่ยวทางทะเล และผลกระทบที่เกิดขึ้นกับอุบัติเหตุทางทะเล รวมทั้งการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) ของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในเรื่องเรือโดนกัน จุดเสี่ยงภัยต่อการท่องเที่ยวทางทะเล 2) เพื่อศึกษาเปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายภายในประเทศ และต่างประเทศ กลไกทางกฎหมายต่าง ๆ ในส่วนที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางทะเล การช่วยเหลือเยียวยาในการเกิดอุบัติเหตุทางทะเล การส่งเสริมการท่องเที่ยว พร้อมทั้งศึกษาถึงข้อดี ข้อด้อยของกฎหมาย กฎ ระเบียบ และวิธีปฏิบัติดังกล่าว เพื่อวิเคราะห์ถึงความซ้ำซ้อนในอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการนำกฎหมายมาบังคับใช้ 3) เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะในการดำเนินการปรับปรุงแก้ไขพัฒนา กฎหมาย กฎ ระเบียบ และวิธีปฏิบัติของประเทศไทยให้ครอบคลุมและมีความเหมาะสมสำหรับการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวทางทะเล

วิธีการดำเนินการวิจัย ในเบื้องต้นเป็นการศึกษาเอกสารในส่วนของแนวคิดและทฤษฎีทางกฎหมาย ในเรื่องแนวคิดเรื่องการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับทะเลเมดิเตอร์เรเนียน และแนวคิดด้านการเยียวยาและชดเชยความเสียหาย มีการศึกษา ศึกษาและวิเคราะห์มาตรการทางกฎหมาย กลไกทางกฎหมาย เปรียบเทียบกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และตลอดจนวิธีปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยของการท่องเที่ยวทางทะเล ทั้งกฎหมายต่างประเทศและกฎหมายภายในประเทศที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนมีการจัดทำแบบสัมภาษณ์เชิงลึก แต่ด้วยลักษณะการวิจัยในทางกฎหมายอาจมีบางประเด็น เกี่ยวกับข้อเท็จจริงที่พบได้จากการสังเกตและการซักถาม ในประเด็นที่ต้องใช้ข้อมูลเชิงลึกแต่ไม่อาจเปิดเผยประเด็นการทั่วไป ในการลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์เชิงลึกเชิงสังเกต เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึกที่ตรงตามสภาพปัญหาความเป็นจริง ดังนั้นจำนวนข้อมูลสัมภาษณ์จึงไม่ได้เป็นข้อมูลเชิงปริมาณ และนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาวิจัยของโครงการวิจัยที่ 1 และโครงการวิจัยที่ 2 มาทำการวิเคราะห์ประกอบ โดยจากการศึกษาวิจัยสามารถจัดทำเป็นบทสรุปและข้อเสนอแนะได้ดังนี้

5.1 บทสรุป

กฎหมายและระเบียบปฏิบัติด้านการบริหารจัดการเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล จากการศึกษาและวิเคราะห์สภาพปัญหาเกี่ยวกับกฎหมาย กฎ ระเบียบด้านความปลอดภัย การท่องเที่ยวทางทะเล พบว่าในปัจจุบันมีกฎหมายของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยโดยกฎหมายในลำดับหลักที่เป็นกฎหมายพระราชบัญญัติที่สำคัญในเรื่องของความปลอดภัยได้แก่พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ซึ่งเป็นกฎหมายที่มีมานานดังนั้นบทบัญญัติที่มีอยู่ไม่ครอบคลุมและทันสมัยกับสภาพปัจจุบันทำรวมถึงกฎระเบียบที่มีอยู่ด้านความปลอดภัยที่มีอยู่ไม่เพียงพอ ทำให้การออกกฎ ระเบียบ ของกฎหมายระดับรองไม่มีฐานอำนาจจากกฎหมายแม่บท ทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่สามารถออกกฎ ระเบียบ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยได้ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยเนื่องจากไม่มีกฎ ระเบียบในการกำกับ ดูแลและควบคุมด้านความปลอดภัย นอกจากนี้ผู้วิจัยยังได้วิเคราะห์การบังคับใช้กฎหมายของหน่วยงานต่างๆ ยังไม่มีประสิทธิภาพ เช่น ไม่มีการออกกฎหมาย ระเบียบ ประกาศ ที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดเขตจอดเรือ เขตห้าม

จอดเรือ เขตควบคุมการเดินเรือ ในเขตพื้นที่ทะเลอ่าวพัทยา และการควบคุมกิจกรรมการท่องเที่ยวใต้ท้องทะเล (sea walker) ที่ไม่มีความเข้มงวดต่อผู้ฝ่าฝืนข้อห้าม ความทำให้เกิดความเสี่ยงต่อความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางทะเลเนื่องมาจากไม่มีการบริหารจัดการความปลอดภัยที่ดี

ในส่วนของการช่วยเหลือเยียวยา หรือป้องกันอุบัติเหตุทางทะเลในเบื้องต้น ไม่มีปรากฏแต่อย่างใด คงมีเพียงหน่วยงานประสานชื่อ “ศูนย์อำนวยการแก้ไขปัญหาเรือรกร้างทุกซ์ (ศอท.)” ตั้งหน่วยเฉพาะกิจชื่อ “ทัพพระยาเคลื่อนที่เร็ว” สังกัดสำนักงานปลัดเมืองพัทยา แต่ไม่ได้ดำเนินการในด้านการให้ความช่วยเหลือโดยตรง หรือในด้านจัดตั้งกองทุนทดแทนเงินช่วยเหลือ หรือว่าคดีความ คงใช้ระบบตามราชการในแจ้งความร้องทุกข์ และดำเนินคดีผ่านพนักงานอัยการ เพื่อให้ศาลพิพากษา ซึ่งต้องใช้ระยะเวลานาน และสิ้นเปลืองค่าใช้จ่าย โดยปัจจุบันใช้กฎกระทรวงของกรมเจ้าท่าในกรณีช่วยเหลือผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางทะเลในจำนวนเงินเพียงรายละ 15,000 บาท กรณีเสียชีวิตรายละไม่เกิน 100,000 บาท เท่านั้น ซึ่งไม่ครอบคลุม หรือทันช่วงที่ต่อการช่วยเหลือเยียวยาต่อเหตุการณ์ในแต่ละครั้ง

ผู้วิจัยได้ดำเนินการศึกษาเปรียบเทียบและวิเคราะห์กฎหมายต่างๆ ทั้งจากต่างประเทศและภายในประเทศแล้ว ในส่วนที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางทะเล การช่วยเหลือเยียวยาในการเกิดอุบัติเหตุทางทะเล การส่งเสริมการท่องเที่ยว ซึ่งพบข้อดีข้อด้อยของกฎหมายในต่างประเทศที่มีข้อกำหนดที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางทะเล อาทิเช่น การมีกฎข้อบังคับเฉพาะสำหรับความปลอดภัยของเรือโดยสารขนาดเล็ก มีบทบัญญัติในการกำหนดพื้นที่เขตการดำเนินกิจกรรมในทะเล รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวกับการช่วยเหลือเยียวยาในการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับเรื่องการช่วยเหลือเยียวยาในระดับพระราชบัญญัติโดยในปัจจุบันใช้กฎหมายแพ่งในการนำมาใช้บังคับทำให้การช่วยเหลือผู้ประสบภัยเกิดความไม่เป็นธรรมและอาจมีความล่าช้าเนื่องจากต้องเป็นไปตามกระบวนการพิจารณาตามกฎหมาย แต่สำหรับในประเทศสิงคโปร์และสหรัฐอเมริกา มีกฎหมายบัญญัติเกี่ยวกับการช่วยเหลือเยียวยาผู้ประสบภัยทางทะเลโดยเฉพาะทำให้นักท่องเที่ยวได้รับความเป็นธรรมในการได้รับการคุ้มครอง เยียวยา เมื่อประสบภัยหรือได้รับบาดเจ็บจากการท่องเที่ยวทางทะเลอันส่งผลต่อความเชื่อมั่นต่อนักเที่ยวในการเดินทางมาท่องเที่ยวทางทะเลที่ประเทศไทย

ผู้วิจัยได้ดำเนินการวิเคราะห์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางทะเลพบว่า มีหน่วยงานที่ควบคุมกำกับ ดูแล รับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางทะเลซึ่งมีความซ้ำซ้อนในด้านพื้นที่การกำกับดูแล ได้แก่พื้นที่เส้นทางการเดินเรือ เขตอนุรักษ์คุ้มครองทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง และเขตอนุรักษ์ และส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม ซึ่งอาจทำให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้กฎหมาย ตัวอย่างเช่น พ.ร.บ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย ให้อำนาจกรมเจ้าท่าในการประกาศเขตจอดเรือ เขตควบคุมการเดินเรือ แต่ในขณะเดียวกัน พ.ร.บ.ส่งเสริมการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง และ พ.ร.บ.ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ให้อำนาจกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ออกประกาศเขตอนุรักษ์ สงวน และคุ้มครองทรัพยากรทางทะเล รวมถึงสิ่งแวดล้อม ทำให้พื้นที่ทั้งสามหน่วยงานประกาศกำหนดอาจเกิดการทับซ้อนทำให้การบังคับใช้กฎหมายเกิดปัญหา อุปสรรค ต่อการบริหารจัดการความปลอดภัยการท่องเที่ยวทางทะเล

ผู้วิจัยได้ดำเนินการศึกษา สภาพกฎหมาย กฎระเบียบด้านความปลอดภัย การท่องเที่ยวทางทะเล ข้อดี ข้อด้อย การบังคับใช้กฎหมาย เปรียบเทียบมาตรการด้านความปลอดภัยระหว่างกฎหมายในประเทศกับต่างประเทศในส่วนที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางทะเล ผู้วิจัยได้รวบรวม

ข้อสรุปจากผลการวิจัยของโครงการย่อยที่ 1 โครงการย่อยที่ 2 และโครงการย่อยที่ 3 นำมาใช้ในการจัดทำข้อเสนอแนะ เพื่อปรับปรุงแก้ไข พัฒนากฎหมาย กฎ ระเบียบ และวิธีการปฏิบัติของประเทศไทยให้มีความครอบคลุมและมีความเหมาะสมสำหรับการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวทางทะเล ผู้วิจัยได้มีข้อเสนอแนะเห็นควรแก้ไขปรับปรุงกฎหมายแม่บทบางส่วนที่ยังไม่ครอบคลุมในเรื่องการกำหนดให้ผู้โดยสารสวมใส่เสื้อชูชีพ การกำหนดอัตราความเร็วให้ครอบคลุมถึงแนวเขตทะเล และการออกกฎหมายในลำดับรองต่างๆ ได้แก่ กฎกระทรวง ในการกำหนดเขตการเดินเรือสำหรับเรือท่องเที่ยว ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยแผนการจัดการการท่องเที่ยวทางทะเลแห่งชาติ กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือสำหรับเรือท่องเที่ยวประเภทต่างๆ ประกาศกรมเจ้าท่าในการเดินเรือสำหรับเรือท่องเที่ยว ระเบียบเมืองพัทยาเกี่ยวกับการท่องเที่ยวทางทะเล รวมถึงมาตรการการสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำ เพื่อให้มีมาตรฐานและสามารถนำมาใช้เป็นแนวทางการควบคุม ดูแลในเรื่องของความปลอดภัยทางน้ำ ตลอดจนการใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหาย หรือการดำเนินคดีในศาล

5.2 ข้อเสนอแนะ

ผลจากการวิจัยโครงการย่อยที่ 3 ที่ได้ดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์กฎหมายที่มีอยู่ทั้งในด้านสภาพปัญหา ผลกระทบที่เกิดขึ้น จุดเสี่ยงที่จะเกิดและอันตราย รวมถึงการบังคับใช้กฎหมาย โดยทำการเปรียบเทียบกับกฎหมายในประเทศที่มีอยู่กับกฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายของต่างประเทศในเรื่องของความปลอดภัยดังนั้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางทะเลอันเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล ในพื้นที่เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี มีความจำเป็นต้องปรับปรุงและพัฒนามาตรฐานกฎหมายด้านการบริหารจัดการ

ดังนั้นผู้วิจัยจึงมีข้อเสนอแนะ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล ในเชิงนโยบาย เชิงนำไปปฏิบัติ และเชิงศึกษาวิจัยต่อไป ดังนี้

5.2.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

เพื่อให้การดำเนินการปรับปรุงและพัฒนามาตรฐานกฎหมายด้านการบริหารจัดการ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเลเป็นไปอย่างมีระบบ และแบบแผนเดียวกัน มีประสานสอดคล้องกันในแต่ละพื้นที่ จึงควรมีนโยบายในการ

1) รัฐบาลควรมีนโยบายกำหนดแผนระดับชาติ แผนระดับภูมิภาค และแผนระดับท้องถิ่น ในการบริหารจัดการเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล เพื่อให้เกิดความเหมาะสมในภาพรวม มีสอดคล้อง และสามารถใช้เป็นกรอบในการปฏิบัติงานของแต่ละพื้นที่ ทำให้นโยบายเกิดความชัดเจน อย่างเป็นรูปธรรม อีกทั้งง่ายต่อการบริหารจัดการและการตรวจสอบ โดยจัดทำเป็นระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี และออกกระเบียบจัดการบูรณาการร่วมกัน ทั้งภาครัฐในส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค ส่วนท้องถิ่น ตลอดจนภาคเอกชนต่างๆ ในการบริหารจัดการ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเลอย่างเป็นระบบ มีความเหมาะสมภายใต้แผนระดับชาติ แผนระดับภูมิภาค และแผนระดับท้องถิ่น

2) รัฐบาลควรมีนโยบายปฏิรูประบบราชการให้เป็นหลักการกระจายอำนาจตามกฎหมายรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 และพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้องค์กรปกครองท้องถิ่น พ.ศ. 2542 เนื่องจากการกระจายอำนาจตามระบบโครงสร้างทางปกครอง ไม่ปรากฏว่ามีการบัญญัติกฎหมายลำดับรองและข้อบังคับต่างๆ เพื่อรองรับการกระจายอำนาจ และอาจต้องมีการแก้ไข

ยกเลิกบทบัญญัติที่เป็นอุปสรรคในการบริหารงานขององค์กรปกครองท้องถิ่น ให้ทำงานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยให้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการเมืองพัทยา พ.ศ. 2542

3) รัฐบาลควรมีนโยบายในการจัดตั้งศูนย์ควบคุมการจราจร (Vessel Traffic Control Center) และศูนย์ประสานงานช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Search and Rescue) ในพื้นที่ทะเล โดยเฉพาะที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ และสนับสนุนให้มีการออกกฎหมายเพื่อจัดตั้งหน่วยงานยามฝั่งของประเทศ (Thai Coastguard) สำหรับดำเนินการบริหารจัดการ เรื่องความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางน้ำทั้งระบบ

5.2.2 ข้อเสนอแนะเชิงนำไปปฏิบัติ

เพื่อให้การดำเนินการปรับปรุงและพัฒนากฎหมายด้านการบริหารจัดการ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเลนำไปบังคับใช้กฎหมายปฏิบัติได้จริง (Law Enforcement) จึงควรมีการดำเนินการในเรื่องต่างๆ ดังนี้

1) ออกอนุบัญญัติ เช่น กฎข้อบังคับต่างๆ ให้สอดคล้องและเหมาะสมในแต่ละพื้นที่ โดยต้องมีการวิเคราะห์สภาพปัญหาในปัจจุบัน และประเมินความเสี่ยง (Risk Management) การบริหารจัดการเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล

2) จัดการฝึกอบรมความรู้ และการปฏิบัติตามแผนระดับชาติ แผนระดับภูมิภาค และแผนระดับท้องถิ่น เพื่อพัฒนาความเข้าใจ และการบูรณาการร่วมกัน ในการบริหารจัดการเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเลอย่างเป็นระบบ

3) ให้กรมเจ้าท่าออกระเบียบ เพื่อเผยแพร่ความรู้ แนะนำ และประชาสัมพันธ์ วิธีปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยแก่เจ้าของเรือและคนโดยสารที่เดินทางท่องเที่ยวทางทะเล โดยจัดในรูปแบบของสื่อสิ่งพิมพ์ เช่น แผ่นพับ และการประชาสัมพันธ์ในรูปแบบต่าง ๆ เช่น ทีวี วิทยุท้องถิ่น หนังสือพิมพ์ ตลอดจนในสื่อ Social Media ต่างๆ เช่น Line Facebook Instagram เป็นต้น

4) ให้หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง เช่น กรมเจ้าท่า ตำรวจน้ำ จัดระเบียบเส้นทางการเดินเรือ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ควบคุมมาตรฐานความปลอดภัยเรือ รวมทั้งตรวจสอบนายท้ายเรือ และเจ้าหน้าที่ประจำเรือ ก่อนออกเดินทาง รวมถึงจัดงบประมาณให้หน่วยงานในพื้นที่ เพื่อใช้ในการเฝ้าระวังนักท่องเที่ยวเบื้องต้น

นอกจากนี้ผู้วิจัยได้นำเสนอการปรับปรุงและพัฒนากฎหมายที่เกี่ยวกับความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางทะเล ตารางต่อไปนี้

ข้อกำหนด/มาตรการบริหารจัดการความปลอดภัย	ข้อเสนอแนะ
1.เรือจอดในพื้นที่ห้ามจอด	-ร่างกฎกระทรวง เขตจอดเรือและเขตควบคุมกิจกรรมทางน้ำ (Zoning) -ร่างระเบียบการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลเมืองพัทยา
2.เรือโดยสารใช้ความเร็วสูง	- กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ เพื่อกำหนดจำนวนเครื่องยนต์หลักที่ติดตั้งบนเรือ

ข้อกำหนด/มาตรการการบริหารจัดการความปลอดภัย	ข้อเสนอแนะ
	- ข้อกำหนดให้เรือติดตั้งอุปกรณ์ติดตามเรือ อุปกรณ์แสดงตำแหน่งและความเร็วเรือ - จัดตั้งสถานีสำหรับควบคุมเรือบริเวณที่ชายหาด พร้อมจัดเจ้าหน้าที่ประจำบริเวณที่เรือจอดให้เพียงพอ
3.ผู้ควบคุมเรือเมาสุรายาเสฟติด	- ข้อบังคับการสอบความรู้สำหรับผู้ควบคุมเรือโดยสาร เฉพาะประเภทสาธารณะเทียบเคียงกับใบขับชีรสาธารณะ - การขึ้นทะเบียนผู้ที่มีความสามารถเป็นผู้ควบคุมเรือในฝ่ายเดินเรือและฝ่ายช่างกลสำหรับเรือแต่ละลำในแต่ละพื้นที่ - กฎหมายสำหรับการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์หรือสารเสพติดสำหรับผู้ควบคุมเรือในฝ่ายเดินเรือและฝ่ายช่างกล - กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือเพื่อกำหนดประกาศนียบัตรที่มีความสามารถทำการในเรือโดยสารแต่ละประเภทได้
ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในประเด็นอื่นๆ	
4. การเพิ่มความปลอดภัยของตัวเรือ	- กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ว่าด้วยเรื่องโครงสร้างตัวเรือ อุปกรณ์ประจำเรือและการตรวจเรือประจำปี
5. การเรียกร้องค่าเสียหายกรณีอุบัติเหตุทางทะเล	- กฎหมายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากยานพาหนะทางน้ำ เรือ เครื่องเล่นสันทนาการทางน้ำ พ.ศ.
6. การบริหารจัดการเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางน้ำ	- ระเบียบว่าด้วยการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเล เมืองพัทยา พ.ศ.
7. การควบคุมดูแล บริหารจัดการความปลอดภัยของการดำเนินกิจกรรมของ อุปกรณ์ เครื่องเล่นทางน้ำที่ไม่มีลักษณะเป็นเรือ	- แก้ไขกฎหมายของกรมเจ้าท่าให้มีอำนาจครอบคลุมถึงการกำกับดูแล อุปกรณ์หรือเครื่องเล่นทางน้ำเพื่อให้เกิดความปลอดภัย - ประกาศกำหนดเขตการทำกิจกรรมทางน้ำของ

ข้อกำหนด/มาตรการการบริหารจัดการความปลอดภัย	ข้อเสนอแนะ
	อุปกรณ์หรือ เครื่องเล่นทางน้ำประเภทต่างๆ เช่น banana boat, seawalker, flying board, เรือลากรุ่ม เป็นต้น รวมถึงมาตรการในการใช้งานสิ่งเหล่านั้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัย
8.การกำหนดแนวน้ำบรรทุกของเรือสำหรับเรือที่เดินทะเลภายในประเทศ	-ออกเป็นกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ว่าด้วยการกำหนดแนวน้ำบรรทุกของเรือเดินทะเลภายในประเทศ
9.คนโดยสารสวมใส่เสื้อชูชีพตลอดเวลาบนเรือโดยสาร	- แก้ไขเพิ่มเติมใน พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ให้มีการบังคับเกี่ยวกับการสวมใส่เสื้อชูชีพบนเรือโดยสาร

ตารางที่ 5-1 ตารางข้อเสนอแนะปรับปรุงและพัฒนากฎหมายที่เกี่ยวกับความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางทะเล

5.2.3 ข้อเสนอแนะเชิงศึกษาวิจัยต่อไป

เพื่อให้การดำเนินการปรับปรุงและพัฒนากฎหมายด้านบริหารจัดการเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเลให้สามารถนำไปประยุกต์ใช้ปฏิบัติได้จริงในแต่ละพื้นที่ จึงควรมีการส่งเสริม ในเรื่องต่างๆ ดังนี้

1) ส่งเสริมให้มีการศึกษาวิจัยในเรื่องพัฒนากฎหมายด้านบริหารจัดการเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเลให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ทั้งการจัดการเครื่องมือ อุปกรณ์ และการบริหารจัดการการชุดล่องเรือน้ำ เสรษฐกิจ เพื่อการพัฒนาองค์ความรู้ และทักษะในการดำเนินการเกี่ยวกับการบริหารจัดการเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล

2) ส่งเสริมให้มีการศึกษาวิจัยในเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล เช่น แบบจำลองการชนกันของเรือท่องเที่ยวประเภทต่างๆ ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวต่อการท่องเที่ยวทางทะเล ระบบติดตาม ตรวจสอบ ช่วยเหลือผู้ประสบภัยและการกู้ภัยทางทะเล และการวางแผนชายฝั่งแบบบูรณาการ เพื่อใช้ประกอบเป็นข้อมูลพื้นฐานในการออกกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆเกี่ยวกับการบริหารจัดการเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเลของประเทศ

3) ในกรณีการกำหนดพื้นที่การควบคุมการเดินเรือ ที่ผ่านมารมเจ้าท่าได้นำเสนอร่างกฎกระทรวงกำหนดเขตท่าเรือ เขตจอดเรือ และเขตควบคุมการเดินเรือ บริเวณอ่าวพัทยา เกาะล้าน จังหวัดชลบุรี พ.ศ. ปัจจุบันอยู่ในชั้นคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาตรวจร่าง ซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ คณะผู้วิจัยเห็นว่าในร่างกฎกระทรวงฉบับดังกล่าว ในส่วนของพื้นที่ที่กำหนดและจำกัดขอบเขตอำนาจหน้าที่ ไม่ครอบคลุมบริเวณพื้นที่ทางทะเลทั้งจังหวัดชลบุรี ซึ่งมีหาดจอมเทียน หาดวงศาคำมาตย์ ซึ่งสร้างรายได้ และมีการสัญจรทางน้ำที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมทางทะเลของพัทยาดูด้วยเสมอ อีกทั้งมีข้อคิดเห็นว่า การออกกฎกระทรวงดังกล่าว ซึ่งใช้บังคับเป็นการทั่วกัน ประชาชนผู้รับบริการ ผู้มาใช้บริการ นักท่องเที่ยว ที่ต้องเกี่ยวข้องกับกฎหมายฉบับนี้ หากทำความเข้าใจในศัพท์เทคนิค หรือศัพท์วิชาการ ย่อมยากแก่การเข้าใจ และยากต่อการปฏิบัติ ควรมี

ภาษา ถ้อยคำที่เรียบง่าย และสะดวกต่อการใช้งาน และสามารถอ้างอิง หรือใช้ประกอบในการปฏิบัติงานในพื้นที่เขตควบคุมการเดินเรือได้

4) ในกรณีความเร็ว การควบคุม จำกัดความเร็วของเรือ ตามมาตรา 101 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 มีบทบัญญัติเฉพาะแม่น้ำ ลำคลองเท่านั้น การอ้างฐานมาตราในการจำกัดความเร็วเรือ ควบคุมเรือในการเดินเรือ ไปใช้ในทางทะเล ย่อมทำให้เกิดความไม่ชัดเจน และความชอบด้วยกฎหมาย ที่นำเอาคำสั่งกรมเจ้าท่า 594/2556 ไปอ้างความผิดกับเรือที่ใช้ในทะเล ซึ่งคณะผู้วิจัยเห็นว่า เพื่อป้องกันปัญหา และผลกระทบจากคำสั่งดังกล่าว จึงเห็นควรแก้ไข เพิ่มเติมบทบัญญัติในมาตรา 101 ให้ถูกต้อง ครบคลุม และเกิดประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายโดยแท้จริง

5) การกำหนดเขตควบคุมการเดินเรือ ผู้วิจัยเห็นว่า นอกจากพื้นที่บริเวณอ่าวพัทยา เกาะล้าน ในจังหวัดชลบุรียังมีพื้นที่อื่นที่มีกิจกรรมทางน้ำที่คล้ายคลึงกัน และมีกิจกรรมที่หลากหลายในการควบคุมกำกับดูแล เช่น หาดจอมเทียน หาดวงศ์อำมาตย์ เป็นต้น รวมถึงในพื้นที่ภาคใต้ในเขตอันดามัน ซึ่งภาครัฐต้องให้ความสำคัญเกี่ยวกับการท่องเที่ยวให้มีความครอบคลุม และสร้างความน่าเชื่อถือแก่นักท่องเที่ยวทางน้ำต่อไป

6) การกำหนดมาตรการพื้นที่ทางทะเลที่มีความอ่อนไหวโดยเฉพาะ (Particularly Sensitive Sea Areas, PSSA) ซึ่งมีระบุไว้ตามข้อกำหนดของอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL 73/78) ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีสภาพสิ่งแวดล้อมทางทะเลที่มีความจำเป็นต้องมีการป้องกันเป็นพิเศษ เนื่องจากมีความสำคัญเกี่ยวกับปัจจัยด้านนิเวศวิทยา ด้านระบบสังคมเศรษฐกิจ หรือเหตุผลทางวิทยาศาสตร์ ซึ่งอาจทำความเสียหายต่อการเดินเรือระหว่างประเทศอย่างรุนแรง เนื่องจากพื้นที่ที่เป็นพื้นที่พิเศษ

การที่จะดำเนินการประกาศพื้นที่ทะเลใดเป็นพื้นที่ PSSA ต้องมีหลักเกณฑ์ตามข้อเสนอแนะขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO Guidelines for the Identification and Designation for Particularly Sensitive Sea Areas which were adopted as IMO Assembly Resolution A.982 (24)) ดังนั้นเห็นควรว่าต้องทำการศึกษาวิจัยสภาพความเหมาะสมของพื้นที่ ข้อดี ข้อเสีย ผลกระทบ ที่เกิดขึ้นต่อประเทศไทยให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่อนุสัญญาฯ กำหนดไว้ซึ่งจะทำให้พื้นที่ที่ประกาศเป็นพื้นที่พิเศษนั้นได้รับการคุ้มครองด้านสิ่งแวดล้อมอันส่งผลต่อระบบนิเวศและเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีคุณค่าสำหรับนักท่องเที่ยวได้อย่างมาก

5.3 การอภิปรายผล

ในการอภิปรายผลที่ได้จากการศึกษาผู้วิจัยใช้การสัมภาษณ์มีลักษณะการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structure Interview) โดยอาศัยแนวสัมภาษณ์ (Interview Guide) เป็นเครื่องมือในการสัมภาษณ์ ในรูปแบบของการสัมภาษณ์รายบุคคล จะใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Dept Interviews) โดยอาศัยบุคคลสำคัญผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key-Informants) ที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยครั้งนี้เป็นหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการออกกฎหมายและบังคับใช้กฎหมายจำนวน 36 ท่าน แบ่งเป็น 10 กลุ่มหลัก ได้ทำการสร้างแบบสัมภาษณ์เชิงลึกจากการศึกษาวิจัยโดยการสัมภาษณ์เชิงลึกกลุ่มหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชน พบว่า หน่วยงานภาครัฐมีหน้าที่ตรวจตราดูแลช่วยเหลือนักท่องเที่ยวการกักกันทางทะเล ในกรณีที่มีเหตุการณ์ร้ายแรงเกิดขึ้นทางน้ำ และการประกาศเขตว่ายน้ำสำหรับกันพื้นที่ให้นักท่องเที่ยวลงเล่นน้ำในหาดต่าง ๆ เพื่อกันมิให้เรือทุกประเภทเข้าไปในเขตดังกล่าว ในส่วนของอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแล และควบคุมมาตรฐานการให้บริการ และมาตรฐานความปลอดภัยของผู้ประกอบการเรือเร็วที่ผ่านมา ไม่ได้ อยู่ในอำนาจหน้าที่ของเมืองพัทยาโดยตรง

ทั้งนี้ ในทางปฏิบัติที่ผ่านได้ร่วมกับ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาพัทยา ออกตรวจตราดูแลความเรียบร้อย และให้การสนับสนุนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาพัทยา ตำรวจน้ำ สถานีตำรวจ ท้องที่ ตำรวจท่องเที่ยว โดยการให้ใช้พื้นที่ตั้งสำนักงาน และการให้การอุดหนุนงบประมาณ โครงการที่เกี่ยวข้องกับการดูแลความปลอดภัยนักท่องเที่ยว ทั้งทางบกและทางทะเล ปัญหาหลักอยู่ที่การประสานกับ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งในส่วนกรณีเหตุฉุกเฉินเมื่อเกิดอุบัติเหตุ และในส่วนของการเตรียมความพร้อมในการรองรับมาตรการเรื่องความปลอดภัยระหว่างหน่วยงานให้มีการบูรณาการร่วมกัน เพราะแต่ละหน่วยมีความพร้อมรวมถึงด้านนโยบายอาจมีความแตกต่างกัน ซึ่งยังไม่มีกฎหมายบังคับที่เป็นหลักในการกำหนด กฎเกณฑ์เกี่ยวกับเรื่องนี้อย่างชัดเจนเท่าที่ควร โดยจะต้องมีการกำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการในการประสาน เหตุฉุกเฉินระหว่างหน่วยงานในพื้นที่ประกอบกับกฎหมายที่กำหนดในแต่ละหน่วยงานแตกต่างกัน ยังไม่มี กฎหมายกลางของพื้นที่บัญญัติให้ชัดเจนว่ากรณีเกิดเหตุจะต้องปฏิบัติอย่างไร รวมถึง การจัดทำแผน แสวงหาความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อดูแลความปลอดภัยนักท่องเที่ยว แนวทางการแก้ไขปัญหา ด้านการบริหารจัดการเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล ควรกำหนดเขตว่ายน้ำ เพื่อประโยชน์ในการ ควบคุมและส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองพัทยา ความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการจอดเรือและเพื่อ ความปลอดภัยของประชาชนและนักท่องเที่ยวที่ลงเล่นน้ำทะเล และกีฬาทางน้ำ ส่วนหน่วยงานภาคเอกชน พบว่า การส่งเสริม ช่วยเหลือ จัดวางผัง เส้นทางการเล่น การขับขี่เจ็ทสกี การเดินเรือที่ไม่มีความชัดเจน หรือมี เครื่องหมาย สัญลักษณ์ในการแนะนำที่สื่อถึงการปฏิบัติที่ถูกต้องเข้าใจร่วมกัน เมื่อเกิดปัญหาหน่วยงานต่าง ๆ ของภาครัฐ ไม่มีหน่วยใดที่อ้างเป็นเจ้าภาพ และช่วยเหลือ เยียวยา แก้ไขปัญหาดังกล่าวไม่ว่าการชนกันของ เรือ การเกิดอุบัติเหตุ การเล่นเจ็ทสกีในพื้นที่ที่ปลอดภัย และการรณรงค์ หรือใส่ใจนักท่องเที่ยว การควบคุม เรือในพื้นที่ต่าง ๆ อย่างมีระบบ กฎเกณฑ์ ประกอบกับหน่วยงานของรัฐ ไม่ให้ความสำคัญ และสร้างความ ปลอดภัย และความน่าเชื่อถือในการท่องเที่ยวทางทะเล ส่งเสริม กระตุ้นรายได้ของประเทศไทยให้มากขึ้น ประกอบกับการมีกฎหมายที่หลากหลายหน่วยงาน แต่ขาดการบังคับใช้อย่างมีประสิทธิภาพ หรือการเลือก ปฏิบัติโดยไม่ลงโทษอย่างเสมอภาค และยังมีปัญหาเกี่ยวกับเมืองพัทยาที่มีเรือจำนวนมากในการให้บริการ นักท่องเที่ยวโดยใช้แนวชายหาดพัทยา และชายหาดจอมเทียน เป็นสาเหตุให้ยากแก่การดูแลรักษาความ ปลอดภัย อีกทั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงไม่มีเจ้าหน้าที่เพียงพอต่อการให้บริการ และควบคุมดูแล ควร ให้หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง เช่น กรมเจ้าท่า ตำรวจน้ำ จัดระเบียบเส้นทางเดินเรือ จัดให้มี เจ้าหน้าที่ควบคุมมาตรฐานความปลอดภัยเรือ รวมทั้งตรวจสอบนายท้ายเรือ และเจ้าหน้าที่ประจำเรือ ก่อน ออกเดินทาง จัดขึ้นทะเบียนเรือ และเจ้าหน้าที่ประจำเรือให้ครบถ้วน และควรจัดงบประมาณให้หน่วยงานใน พื้นที่ เพื่อใช้ในการเฝ้าระวังนักท่องเที่ยวเบื้องต้น รวมถึงการขาดจิตสำนึกและวินัยของผู้ประกอบการเรือ จึง ควรจัดให้มีการฝึกอบรม และขึ้นทะเบียนผู้ประกอบการให้ถูกต้องและบังคับใช้อย่างจริงจัง

เอกสารอ้างอิง

ภาษาไทย

เกียรติสกุล ชลคงคาและคณะ. (2550). โครงการ “มาตรการทางกฎหมายเพื่อการสนับสนุนกิจกรรมการท่องเที่ยวทางธรรมชาติอย่างยั่งยืน บนพื้นที่เกาะช้าง กิ่งอำเภอเกาะช้าง จังหวัดตราด ” Legal Measurement to Support Sustainable Nature-based Tourism Activities in Koh Chang Area, Ko Chang Sub-district, Trat Province. รายงานฉบับสมบูรณ์ ชุดโครงการธนาคารข้อมูลเพื่อการพัฒนาและจัดการการท่องเที่ยวเชิงพื้นที่อย่างยั่งยืน กรณีศึกษา กลุ่มจังหวัดบูรพา (เกาะช้าง), สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

จักรกฤษ ซ่อนกลิ่น. (2555). ปัญหาและอุปสรรคการบังคับใช้พระราชบัญญัติบริหารราชการเมืองพัทยา พ.ศ. 2542. วารสารวิชาการศรีประทุม ชลบุรี หน้า 127 – 134. มหาวิทยาลัยศรีประทุม วิทยาเขตชลบุรี.

รศ.ดร. เติมศักดิ์ จารยะพันธุ์ และคณะ. (2550). ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล: สถานการณ์และข้อเสนอ. สร้างสรรค์ปัญญา: ชุดนโยบายสาธารณะ ลำดับที่ 17. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).

วรเจตน์ ภาคิรัตน์. (2549). ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายปกครอง (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพมหานคร. สำนักพิมพ์วิญญูชน

สุจิตรา กาลจักร และคณะ. (2557). พัทยา: จากวิถีชีวิตชุมชนชาวประมงสู่เมืองท่องเที่ยวระดับโลก (Pattaya: From the way of Life of Small Fishing Village to a World-Class Tourist). วารสารวิชาการมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ปีที่ 2 ฉบับที่ 40 กันยายน – ธันวาคม 2557 หน้า 181 – 196. มหาวิทยาลัยบูรพา.

ภาษาอังกฤษ

Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREG)
Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, Guidelines for Maritime Legislation (Guidelines Volume I), Third Edition, Bangkok, 1991.

International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS)

International Loadline Convention, 1966

กฎหมาย

กฎข้อบังคับการตรวจเรือ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2528)

กฎข้อบังคับการตรวจเรือ ฉบับที่ 18 (พ.ศ. 2534)

กฎข้อบังคับการตรวจเรือ ฉบับที่ 19 (พ.ศ. 2534)

กฎข้อบังคับการตรวจเรือ ฉบับที่ 38 (พ.ศ. 2554)

กฎข้อบังคับการตรวจเรือ ฉบับที่ 40 (พ.ศ. 2555)

ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2553

ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง อ่าวไทยตอนใน ณ วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2502

ประมวลกฎหมายอาญา

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550

พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการเมืองพัทยา พ.ศ. 2542

พระราชบัญญัติว่าด้วยอัตราภาษี พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557

ระเบียบกรมเจ้าท่า ว่าด้วยการรายงานอุบัติเหตุทางน้ำของหน่วยงานต่าง ๆ ในกรมเจ้าท่า พ.ศ. 2544

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) (UNCLOS), พิมพ์ครั้งที่ 2 ห้างหุ้นส่วนจำกัด เอราวัณการพิมพ์, กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงการต่างประเทศ

ข้อมูลจากเว็บไซต์

ศูนย์ข้อมูลข่าวสารเมืองพัทยา. (2558). สถิติการท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวพัทยา. (ระบบออนไลน์) แหล่งที่มา

:<http://www.pattaya.go.th/city-information/>

http://www.unescap.org/ttdw/Publications/TPTS_pubs/pub_2157/review2001_ch9.pdf

http://www.law.cmu.ac.th/research/research_files/research_38_laws0454pg_ch2.pdf

<http://chalermwutsa.blogspot.com/2013/02/blog-post.html>

<http://chalermwutsa.blogspot.com/feeds/posts/default>

<http://www.lawprachin.com/fileadmin/templates/data/>

http://www.navedu.navy.mi.th/stg/docs/UNCLOS_end.pdf

ภาคผนวก

แบบสัมภาษณ์เชิงลึกงานวิจัย

เรื่อง โครงการปรับปรุงและพัฒนากฎหมายด้านการบริหารจัดการ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล : กรณีศึกษา พื้นที่เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี

คำชี้แจง : แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการบริหารจัดการความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางทะเลของเมืองพัทยา โครงการย่อยที่ 3 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและวิเคราะห์สภาพปัญหาเกี่ยวกับกฎหมาย กฎ ระเบียบด้านความปลอดภัย การท่องเที่ยวทางทะเล และผลกระทบที่เกิดขึ้นกับอุบัติเหตุทางทะเล รวมทั้งการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) ของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในเรื่องเรือโดนกัน จุดเสี่ยงภัยต่อการท่องเที่ยวทางทะเล เพื่อศึกษาเปรียบเทียบมาตรฐานทางกฎหมายภายในประเทศ และต่างประเทศ กลไกทางกฎหมายต่าง ๆ ในส่วนที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางทะเล การช่วยเหลือเยียวยาในการเกิดอุบัติเหตุทางทะเล การส่งเสริมการท่องเที่ยว พร้อมทั้งศึกษาถึงข้อดี ข้อด้อยของกฎหมาย กฎ ระเบียบ และวิธีปฏิบัติดังกล่าวเพื่อวิเคราะห์ถึงความซ้ำซ้อนในอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการนำกฎหมายมาบังคับใช้ และเพื่อจัดทำข้อเสนอแนะในการดำเนินการปรับปรุงแก้ไขพัฒนากฎหมาย กฎ ระเบียบ และวิธีปฏิบัติของประเทศไทยให้ครอบคลุมและมีความเหมาะสมสำหรับการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวทางทะเล

1. ปัญหาหลักที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายด้านการบริหารจัดการ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล พื้นที่เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี ในความเห็นของท่าน มีอะไรบ้าง

.....

.....

.....

.....

.....

2. ท่านเห็นว่าสาเหตุของปัญหาของกฎหมายด้านการบริหารจัดการ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเลมีอะไรบ้าง

.....

.....

.....

.....

.....

3. ท่านเห็นว่า แนวทางในการแก้ไขปัญหากฎหมายด้านการบริหารจัดการเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล พื้นที่เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี ควรเป็นอย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

4. ท่านมีข้อเสนอแนะอื่น ๆ เพื่อให้การปรับปรุง และพัฒนากฎหมายด้านการบริหารจัดการ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล พื้นที่เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี ควรดำเนินการอย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ชื่อ - นามสกุล.....ตำแหน่ง

หน่วยงาน

(ร่าง)

กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ

(ฉบับที่ ...)

พ.ศ.

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๖๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๑๒ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๒๕ และมาตรา ๑๖๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ เจ้าทำโดยอนุมติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ กฎข้อบังคับนี้เรียกว่า “กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ ...) พ.ศ.”

ข้อ ๒ กฎข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันถัดจากประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๓ บรรดา กฎข้อบังคับ และระเบียบในส่วนที่บัญญัติไว้แล้ว ซึ่งขัดหรือแย้งกับบทแห่ง กฎข้อบังคับนี้ ให้ใช้กฎข้อบังคับนี้แทน

ข้อ ๔ ในกฎข้อบังคับนี้

“น็อต” หมายถึง ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง

“ไมล์ทะเล” หมายถึง ๑.๘๕๒ กิโลเมตร

“ความยาวแนวน้ำ” หมายถึง ความยาวที่วัด ณ เส้นแนวน้ำของเรือขณะที่บรรทุกน้ำหนักเต็มพิกัด

“เครื่องยนต์ขับเคลื่อน” หมายถึง เครื่องยนต์ที่ติดตั้งนอกตัวเรือ (Outboard Engine) และใช้เพื่อทำหน้าที่ขับเคลื่อนเรือ

“คนโดยสาร” หมายถึง คนที่อยู่ในเรือทั้งหมด ยกเว้น

๑) นายเรือ และคนประจำเรือ หรือบุคคลอื่นที่รับจ้างทำงานในตำแหน่งใดๆ บนเรือเพื่อธุรกิจของเรือนั้น

๒) เด็กอายุต่ำกว่าหนึ่งปี

“ต่อสร้าง (Constructed)” หมายถึง การที่ได้วางกระดูกงูเรือแล้ว หรืออยู่ในขั้นตอนต่อสร้างที่คล้ายคลึงกัน

“เรือ (Ship)” หมายถึง เรือใดๆ ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ และที่แก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงเรือไฮโดรฟอยล์ (Hydrofoil Boats) ยานเบาะอากาศ (Air-Cushion Vehicles) ยานใต้น้ำ (Submersible) ยานลอยน้ำ (Floating Crafts)

“เรือเร็ว (Speed Boat)” หมายถึง เรือบรรทุกคนโดยสารที่มีเครื่องยนต์ที่ติดตั้งนอกตัวเรือ (Outboard Engine) และใช้เพื่อทำหน้าที่ขับเคลื่อนเรือ ซึ่งอาจมีวัสดุตัวเรือเป็นโลหะ หรือวัสดุอื่นที่มีน้ำหนักเบาและความแข็งแรงโดยมีอัตราส่วนของอัตราเร็วสูงสุดของเรือหน่วยเป็นน็อต ต่อ รากที่สองของความยาวแนวน้ำของเรือ มีค่าไม่น้อยกว่า ๓.๖ $(\frac{V_{\max}}{\sqrt{L_{WL}}} \geq 3.6)$

ข้อ ๕ กฎข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับกับเรือเร็ว (Speed Boat) ทุกลำ ที่มีลักษณะดังนี้

- (๑) เรือซึ่งต่อสร้างขึ้นใหม่หรือดัดแปลงในหรือหลังจากวันที่กฎข้อบังคับนี้มีผลใช้บังคับ
- (๒) เรือที่ซื้อมาจากต่างประเทศซึ่งต่อสร้างหรือดัดแปลงเสร็จสมบูรณ์หลังวันที่กฎข้อบังคับนี้มีผลใช้บังคับ

หมวด ก.

ข้อบังคับทั่วไป

ข้อ ๖ เรือเร็วที่ใช้บรรทุกคนโดยสารต้องมีที่มีความยาวตลอดลำไม่เกินกว่า ๑๕ เมตร

ข้อ ๗ เรือเร็วที่ติดตั้งเครื่องยนต์ขับเคลื่อนขณะบรรทุกทุกน้ำหนักเต็มพิกัดแล้วต้องมีอัตราเร็วสูงสุดของเรือไม่เกินกว่าที่กำหนดไว้ตามตาราง ดังนี้

ความยาวแนวน้ำของเรือหรือความยาวตลอดลำ (เมตร)	อัตราเร็วสูงสุด (น็อต)
ต่ำกว่า ๓	๑๑.๖๙
๕	๑๕.๐๙
๘	๑๙.๐๑
๑๑	๒๒.๓๙
๑๔	๒๕.๒๗

หมวด ข .

การวัดลำเรือและการคำนวณขนาดตันเรือ

ข้อ 8 การวัดลำเรือและการคำนวณขนาดตันเรือสำหรับเรือเร็ว ให้เป็นไปตามดังนี้

(๑) การวัดขนาดเรือ

(1.1) ความยาวตลอดลำ ให้วัดบนดาดฟ้าหลัก จากหลังทวนหัวจนถึงด้านหลังของทวนท้าย ถ้าไม่มีทวนท้ายหรือทวนท้ายไม่ได้ยื่นพ้นบนดาดฟ้าหลัก ให้วัดจนถึงท้ายสุดของตัวเรือ

(1.2) ความยาวที่ใช้ในการคำนวณ ให้ใช้ความยาวตลอดลำในการคำนวณขนาดตันกรอส

(1.3) ความกว้าง ให้วัดที่กึ่งกลางลำบนดาดฟ้าหลัก โดยวัดจากขอบนอกของกง กราบหนึ่งถึงขอบนอกของอีกกราบหนึ่ง สำหรับเรือที่ต่อด้วยโลหะ และวัดจากขอบนอกผิวเปลือกเรือ กราบหนึ่งถึงขอบนอกผิวเปลือกเรืออีกกราบหนึ่ง สำหรับเรือที่ต่อด้วยวัสดุอย่างอื่น

(1.4) ความลึก ให้วัดจากส่วนบนกระดูกงูขึ้นไปถึงใต้ดาดฟ้าหลัก สำหรับเรือที่ต่อด้วยโลหะ และวัดจากส่วนล่างของกระดูกงูขึ้นไปถึงใต้ดาดฟ้าหลัก สำหรับเรือที่ต่อด้วยวัสดุอย่างอื่น ในกรณีที่ท้องเรือตรงกลางลำเป็นรูปเว้าหรือเรือที่แผ่นเปลือกเรือแนวที่ต่อจากแผ่นกระดูกงูหนามาก ให้วัดจากจุดที่เส้นระดับท้องเรือตัดกับด้านข้างของกระดูกงู

สำหรับเรือที่มีขอบกราบเรือโค้ง ให้วัดจากจุดตัดของเส้นดาดฟ้ากับเส้นเปลือกเรือด้านข้าง เช่นเดียวกับเรือที่มีขอบกราบเป็นมุม

สำหรับเรือที่มีดาดฟ้าเป็นชั้น และดาดฟ้าที่ยกเป็นชั้น ๆ ให้วัดจากเส้นขนานที่ต่อออกมาจากส่วนที่ต่ำที่สุดของดาดฟ้าหลัก

(๒) การคำนวณขนาดตัน ให้คำนวณด้วยวิธีการดังนี้

$$R = (B+2D) \times K_1$$

$$\text{ตันกรอส (GT)} = \left[\frac{R+B}{2} \right]^2 \times L \times K_2$$

$$\text{ตันเน็ต (NT)} = 0.68 \times \text{ตันกรอส}$$

โดย

$K_1 = 0.85$ สำหรับเรือท้องกลม และ 0.90 สำหรับเรือท้องแบน

$K_2 = 0.07$ สำหรับเรือที่ต่อด้วยโลหะ และ 0.058 สำหรับเรือที่ต่อด้วยวัสดุอื่น

B = ความกว้าง มีหน่วยเป็นเมตร

D = ความลึก มีหน่วยเป็นเมตร

L = ความยาวที่ใช้ในการคำนวณ มีหน่วยเป็นเมตร

โครงสร้างของเรือเร็ว

ข้อ ๙ ขนาดโครงสร้างของเรือเร็ว ได้แก่ กระดุกงู (Keel) กงใหญ่ (Web Frame) กงเรือ (Frame) แผ่นฟอร์ (Floor Plate) แผ่นท้องเรือ (Bottom Shell Plating) แผ่นข้างเรือ (Side Shell Plating) แผ่นดาดฟ้าเรือ (Deck Plating) คานรับโครงสร้าง (Beam) คานใหญ่ (Girder) ฝากระบัง (Bulkhead) เหล็กเอ็น (Stiffener) เสาค้ำ (Strut) สตริงเกอร์ (Stringer) และโครงสร้างอื่นๆ ให้เป็นไปตามมาตรฐานสำหรับเรือเร็วขนาดเล็กขององค์การระหว่างประเทศว่าด้วยการมาตรฐาน (International Organization for Standardization : ISO) หรือข้อบังคับสำหรับเรือเร็วของสมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Societies Regulations) หรือข้อบังคับอื่นใดที่เทียบเท่า

ขนาดโครงสร้างของแผ่นท้องเรือสำหรับเรือเร็ว ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในวรรคแรกและใช้วัสดุที่มีคุณสมบัติ ตามข้อใดข้อหนึ่ง ดังนี้

- (๑) ไม้ที่มีคุณสมบัติเทียบเท่าไม้ต่ำกว่าไม้ตะเคียนทองเป็นแผ่นท้องเรือ หรือ
- (๒) ไม้ที่มีคุณสมบัติเทียบเท่าไม้ต่ำกว่าไม้ตะเคียนทองเป็นแผ่นท้องเรือชั้นในและใช้ไม้อัดกัน น้ำที่มีความหนาไม่ต่ำกว่า ๑๐ มิลลิเมตร เป็นแผ่นท้องเรือชั้นนอก หรือ
- (๓) ไม้ที่มีคุณสมบัติเทียบเท่าไม้ต่ำกว่าไม้ตะเคียนทองเป็นแผ่นท้องเรือชั้นในและใช้ไม้อัดกัน น้ำที่มีความหนาไม่ต่ำกว่า ๑๐ มิลลิเมตร เป็นแผ่นท้องเรือชั้นนอกพร้อมทั้งการเคลือบผิวด้วยไฟเบอร์กลาส ปิดทับ หรือ
- (๔) ไม้อัดกันน้ำที่ใช้สำหรับการต่อเรือโดยเฉพาะเป็นแผ่นท้องเรือและมีการเคลือบผิวด้วยไฟเบอร์กลาส ปิดทับ หรือ
- (๕) ใช้ไฟเบอร์กลาสเป็นแผ่นท้องเรือ

หมวด ง.

เครื่องมือ เครื่องใช้ และอุปกรณ์ประจำเรือ

ข้อ ๑๐ เรือเร็วทุกลำต้องมีเครื่องมือ เครื่องใช้และอุปกรณ์ประจำเรือ อย่างน้อยดังต่อไปนี้

ข้อกำหนด	ขนาดไม่เกิน 5 ตันกรอส	ขนาดเกิน 5 ตันกรอส ขึ้นไป แต่ไม่เกิน 15 ตันกรอส	ขนาดเกิน 15 ตันกรอส ขึ้นไป
คอมไฟสัญญาณ การเดินเรือ	คอมไฟเสากระโดง คอมไฟข้างเรือ คอมไฟท้ายเรือ เป็นไปตามพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ.2522		
เชือก	ขนาดเส้นผ่าน	ขนาดเส้นผ่าน	ขนาดเส้นผ่าน

ข้อกำหนด	ขนาดไม่เกิน 5 ตันกรอส	ขนาดเกิน 5 ตันกรอส ขึ้นไป แต่ไม่เกิน 15 ตันกรอส	ขนาดเกิน 15 ตันกรอส ขึ้นไป
	ศูนย์กลาง ไม่น้อยกว่า 10.00 มิลลิเมตร ความยาว ไม่น้อยกว่า 10 เมตร	ศูนย์กลาง ไม่น้อยกว่า 13.50 มิลลิเมตร ความยาว ไม่น้อยกว่า 15 เมตร	ศูนย์กลาง ไม่น้อยกว่า 13.50 มิลลิเมตร ความยาว ไม่น้อยกว่า 20 เมตร
สมอ	น้ำหนักไม่น้อยกว่า 10 กิโลกรัม	น้ำหนักไม่น้อยกว่า 20 กิโลกรัม	น้ำหนักไม่น้อยกว่า 20 กิโลกรัม
พลูสัญญาณ/ ดอกไม้ไฟ	1 ดอก	2 ดอก	3 ดอก
เครื่องสูบน้ำ ท้องเรือ	1	1	1
เครื่องสูบน้ำ ดับเพลิงพร้อมสาย สูบ	-	1	1
ถังดับเพลิง	ขนาดไม่น้อยกว่า 5 ปอนด์ จำนวน 2 ถัง	ขนาดไม่น้อยกว่า 5 ปอนด์ จำนวน 2 ถัง	ขนาดไม่น้อยกว่า 5 ปอนด์ จำนวน 3 ถัง
กล้องสองตา	-	1	1
อุปกรณ์แสดง ตำแหน่งเรือ (Global Positioning system, GPS)	-	-	1
พวงชูชีพ	1	2	2
เสื้อชูชีพ	จำนวนไม่น้อยกว่าจำนวนคนทั้งหมดบนเรือ		

ข้อ ๑๑ เรือเร็วทุกลำต้องมีเครื่องรับส่งวิทยุ ดังนี้

ข้อกำหนด	ขนาดไม่เกิน 5 ต้นกรอส	ขนาดตั้งแต่ 5 ต้นกรอส ขึ้นไป แต่ต่ำกว่า 15 ต้นกรอส	ขนาดตั้งแต่ 15 ต้นกรอส ขึ้นไป
เครื่องรับ-ส่งวิทยุ	-	ช่วงความถี่ ๑๕๖-๑๖๒.๕ MHz	ช่วงความถี่ ๑๕๖-๑๖๒.๕ MHz

หมวด จ

พื้นที่สำหรับโดยสาร การคำนวณคนโดยสารและการทรงตัวของเรือ

ข้อ ๑๒ เรือเร็วทุกลำจะต้องจัดให้มีพื้นที่สำหรับบรรทุกคนโดยสารแยกออกจากบริเวณที่มีการบรรทุกสินค้า และเมื่อใช้พื้นที่บรรทุกสินค้าเพิ่มขึ้นต้องลดจำนวนคนโดยสารลงให้สมกัน

ข้อ ๑๓ พื้นที่บรรทุกคนโดยสารต้องติดตั้งที่นั่งสำหรับคนโดยสาร โดยมีขนาดอย่างน้อย ด้านกว้าง ๐.๔๕ เมตร x ด้านยาว ๐.๔๕ เมตร (การคำนวณน้ำหนักคนโดยสาร ให้ถือว่าคนโดยสารหนึ่งคนมีน้ำหนักเท่ากับ ๖๕ กิโลกรัม รวมถึงสัมภาระติดตัวอีก ๒๕ กิโลกรัม)

ข้อ ๑๔ การกำหนดความสามารถในการบรรทุกคนโดยสารให้ว่า เป็นดังนี้ โดยให้ใช้ค่าใดค่าหนึ่ง ที่น้อยกว่าดังนี้

- (๑) จำนวนคนโดยสารเท่ากับจำนวนที่นั่งที่ติดตั้งบนเรือทั้งหมดเท่านั้นไม่นับรวมพื้นที่อื่นๆ
- (๒) จำนวนคนโดยสารที่สามารถบรรทุกได้ทดสอบโดยการเอียงตัวเมื่อบรรทุกน้ำหนักเสมือนเทียบเท่า น้ำหนักคนโดยสารที่จะอนุญาตให้บรรทุกได้ มากระจุกตัวที่กราบเรือ ผั่งเดียว และเพิ่มน้ำหนักขึ้นจนกระทั่งเรือเอียงตัว ๖ องศา โดยจำนวนคนโดยสารที่สามารถบรรทุกได้จะเท่ากับน้ำหนักที่ใช้ในการทดสอบทั้งหมดเป็นกิโลกรัมหารด้วย ๙๐ กิโลกรัม/คน

จำนวนคนโดยสาร(N)

$$N = \frac{\text{น้ำหนักที่ใช้ในการทดสอบที่ทำให้เรือเอียง ๖ องศา เป็น กิโลกรัม}}{90}$$

- (๓) กรณีที่ไม่สามารถทดสอบการเอียงตัวของเรือตามวรรคแรกให้ใช้วิธีการคำนวณโดยจำนวนคนโดยสารต้องไม่เกินกว่าค่าที่คำนวณได้จากความสัมพันธ์ ดังนี้

$$N \leq 0.24072 LB^2$$

N = จำนวนคนโดยสารที่สามารถบรรทุกได้จำนวนกี่คน

L = ความยาวตลอดลำของเรือหน่วยเป็นเมตร

B = ความกว้างของเรือหน่วยเป็นเมตร

หมวด ฉ

ว่าด้วยคนประจำเรือ

ข้อ ๑๕ ผู้ที่มีหน้าที่ทำการประจำในเรือฝ่ายเดินเรือ ต้องเป็นผู้ที่สอบความรู้ได้ตามหลักสูตรของกรมเจ้าท่า และได้รับประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถจากกรมเจ้าท่า โดยต้องมีประกาศนียบัตรไม่ต่ำกว่าชั้นที่กำหนดให้ ดังต่อไปนี้

(๑) เรือเร็วที่มีขนาดไม่เกิน ๕ ตันกรอสส์

นายท้าย ต้องมีประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นสอง

(๒) เรือเร็วที่มีขนาดเกิน ๕ ตันกรอสส์ แต่ไม่เกิน ๓๐ ตันกรอสส์

นายท้าย ต้องมีประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นสอง

(๓) เรือเร็วที่มีขนาดเกิน ๓๐ ตันกรอสส์ แต่ไม่เกิน ๖๐ ตันกรอสส์

นายท้าย ต้องมีประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นหนึ่ง

(๔) เรือเร็วที่มีขนาดเกิน ๖๐ ตันกรอสส์

นายเรือ ต้องมีประกาศนียบัตรนายเรือของเรือเดินในประเทศ

ข้อ ๑๖ ผู้ที่มีหน้าที่ทำการประจำในเรือฝ่ายช่างกลเรือ ต้องเป็นผู้ที่สอบความรู้ได้ตามหลักสูตรของกรมเจ้าท่า และได้รับประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถจากกรมเจ้าท่า โดยต้องมีประกาศนียบัตรไม่ต่ำกว่าชั้นที่กำหนดให้ ดังต่อไปนี้

(๑) เรือเร็วที่มีกำลังขับเคลื่อนเกินกว่า ๒๕๐ กิโลวัตต์ แต่ไม่เกิน ๗๕๐ กิโลวัตต์

ต้นกล ต้องมีประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษ หรือประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่งพิเศษ ชำนาญงาน

(๒) เรือเร็วที่มีกำลังขับเคลื่อนเกินกว่า ๑๒๕ กิโลวัตต์ แต่ไม่เกิน ๒๕๐ กิโลวัตต์

ต้นกล ต้องมีประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นหนึ่ง

(๓) เรือเร็วที่มีกำลังขับเคลื่อนไม่เกิน ๑๒๕ กิโลวัตต์

ต้นกล ต้องมีประกาศนียบัตรคนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นสอง

ข้อ ๑๗ สำหรับเรือเร็วที่มีขนาดต่ำกว่า ๕ ตันกรอสส์ อนุญาตให้ใช้ผู้ควบคุมเรือและผู้ควบคุมเครื่องจักรคนเดียวกันได้ แต่ต้องเป็นผู้ที่ได้รับประกาศนียบัตรทั้งสองประเภท ในกรณีที่เรือตามวรรคแรกมีเครื่องจักรใหญ่เกินกว่า ๑ เครื่อง ผู้ควบคุมเครื่องจักรต้องมีประกาศนียบัตรชั้นที่สามารถควบคุมเครื่องจักรที่มีกำลังขับเคลื่อนสูงสุดได้

ข้อ ๑๘ ให้เจ้าพนักงานตรวจเรือพิจารณากำหนดจำนวนคนประจำเรือ และจำนวนคนโดยสารสำหรับเรือเร็วแต่ละลำไว้ในใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ โดยคำนึงถึงลักษณะของการปฏิบัติงาน และกายภาพของเรือ

หมวด ข

การตรวจเรือ และการออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ

ข้อ ๑๙ เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือเร็วที่มีความประสงค์จะให้เจ้าพนักงานตรวจเรือออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือ ต้องยื่นคำร้องตามแบบพิมพ์ของกรมเจ้าท่าล่วงหน้าไม่น้อยกว่า ๓ วัน สำหรับการตรวจเรือภายในประเทศ

ข้อ ๒๐ เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือ ต้องจัดเตรียมเรือไว้ให้เจ้าพนักงานตรวจเรือให้พร้อมในวันกำหนดนัดตรวจเรือ ตามวิธีการที่เจ้าพนักงานตรวจเรือบอกกล่าว และให้ยืนยันกำหนดนัดถึงเจ้าพนักงานตรวจเรือก่อนกำหนดนัดไม่น้อยกว่า ๒๔ ชั่วโมงโดยให้แจ้งตำบลที่เรือจอดหรือเข้าอู่ไว้ด้วย

ข้อ ๒๑ ในการตรวจเรือเจ้าพนักงานตรวจเรือ หากปรากฏข้อบกพร่องซึ่งจะต้องซ่อมแซม แก้ไขต่อเติม เปลี่ยนแปลง หรือจัดหา เพื่อให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับนี้ ให้เจ้าพนักงานตรวจเรือแจ้งให้เจ้าของ หรือตัวแทนเจ้าของเรือทราบเป็นลายลักษณ์อักษร

ข้อ ๒๒ เมื่อเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือ ได้ปฏิบัติตามที่เจ้าพนักงานตรวจเรือได้แจ้งให้ทราบตามข้อ ๒๑ แล้ว ให้แจ้งให้เจ้าพนักงานตรวจเรือทราบเพื่อตรวจผลการปฏิบัติ เจ้าพนักงานตรวจเรือจะกำกับขณะทำการซ่อมแซม แก้ไข ต่อเติม เปลี่ยนแปลง หรือจัดหาอยู่ด้วยก็ได้

ข้อ ๒๓ เมื่อเจ้าพนักงานตรวจเรือปฏิเสธการออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือให้แก่เรือลำใด ให้เจ้าพนักงานตรวจเรือผู้นั้น รายงานต่อผู้บังคับบัญชาเหนือขึ้นไปหนึ่งลำดับชั้น ถึงอุปสรรค และข้อขัดข้องในโอกาสแรก ซึ่งต้องอยู่ในระยะเวลา ๓ วันทำการ นับตั้งแต่กลับจากการตรวจเรือ

ข้อ ๒๔ ในกรณีที่เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือ ไม่เห็นด้วยกับการวินิจฉัยสั่งการใด ๆ ของเจ้าพนักงานตรวจเรือ ให้อุทธรณ์เป็นลายลักษณ์อักษรต่อผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานเรือ ภายใน ๕ วัน นับตั้งแต่วันที่เจ้าพนักงานตรวจเรือวินิจฉัยสั่งการ เจ้าของ หรือตัวแทนเจ้าของเรือและเจ้าพนักงานตรวจเรือ มีสิทธิอุทธรณ์คำวินิจฉัยของผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานเรือ เป็นลายลักษณ์อักษรต่ออธิบดีกรมเจ้าท่า คำวินิจฉัยของอธิบดีถือเป็นที่สุด

ข้อ ๒๕ การตรวจเรือตามกฎข้อบังคับนี้ ให้กระทำโดยเจ้าพนักงานตรวจเรือ ในกรณีที่เจ้าพนักงานตรวจเรือมอบหมายให้บุคคล หรือนิติบุคคลอื่นใด เป็นผู้ตรวจสอบแทนเฉพาะแห่ง เจ้าพนักงานตรวจเรือผู้มอบหมาย ต้องรับผิดชอบในความถูกต้องสมบูรณ์ของการตรวจสอบนั้น

ข้อ ๒๖ การตรวจเรือประจำปีต้องกระทำในรอบสิบสองเดือน โดยให้ตรวจสภาพทั่ว ๆ ไป ในขณะที่เรือลอยน้ำ เว้นแต่เมื่อเจ้าพนักงานตรวจเรือได้พบว่าเรือลำนั้นอยู่ในสภาพที่ไม่ปลอดภัยสำหรับใช้งาน จะสั่งให้เข้าอู่ หรือขึ้นบนคานลาดเพื่อรับการตรวจก็ได้

ข้อ ๒๗ เมื่อการตรวจเรือเสร็จสิ้น และพบว่าเรือนั้นได้ดำเนินการตามข้อกำหนดของกฎข้อบังคับนี้แล้ว ให้เจ้าพนักงานตรวจเรือออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือได้ (ใบ ตร.๒๐-๑ ก) โดยกำหนดอายุใบสำคัญรับรองการตรวจเรือไม่เกิน ๑๒ เดือน นับจากวันที่เสร็จสิ้นการตรวจเรือ

ข้อ ๒๘ ในการตรวจเรือประจำปีเพื่อต่ออายุใบอนุญาตใช้เรือ หากการตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือฉบับใหม่เสร็จสิ้นภายในสามเดือนก่อนวันหมดอายุของใบสำคัญรับรอง

ฉบับเดิม ให้ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือฉบับใหม่มีผลใช้ได้ตั้งแต่วันที่เสร็จสิ้นการตรวจเรือ และให้กำหนดอายุไม่เกิน ๑๒ เดือน นับจากวันหมดอายุของใบสำคัญรับรองการตรวจเรือฉบับเดิม

หากการตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือฉบับใหม่ เสร็จสิ้นหลังจากวันหมดอายุของใบสำคัญรับรองการตรวจเรือฉบับเดิม ให้ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือฉบับใหม่ มีผลใช้ได้ตั้งแต่วันที่เสร็จสิ้นการตรวจเรือ และให้กำหนดอายุไม่เกิน ๑๒ เดือน นับจากวันหมดอายุของใบสำคัญรับรองการตรวจเรือฉบับเดิม เว้นแต่กรณีการตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือฉบับใหม่ เสร็จสิ้นหลังจากวันหมดอายุของใบสำคัญรับรองการตรวจเรือฉบับเดิมเกินกว่า ๑๒ เดือน ให้กำหนดอายุไม่เกิน ๑๒ เดือน นับจากวันที่เสร็จสิ้นการตรวจเรือ

หากการตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือฉบับใหม่ เสร็จสิ้นก่อนวันหมดอายุของใบสำคัญรับรองการตรวจเรือฉบับเดิมเกินกว่าสามเดือน ให้ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือฉบับใหม่ มีผลใช้ได้ตั้งแต่วันที่เสร็จสิ้นการตรวจเรือ และให้กำหนดอายุไม่เกิน ๑๒ เดือน นับจากวันที่เสร็จสิ้นการตรวจเรือ

ข้อ ๒๙ ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือที่ออกให้ตามกฎข้อบังคับนี้ ให้สิ้นผลในกรณีดังต่อไปนี้

(๑) มีการเปลี่ยนแปลงสภาพตัวเรือ เครื่องจักร เครื่องมือ เครื่องใช้ และอุปกรณ์ประจำเรือ และจำนวนคนโดยสารให้ผิดไปจากสภาพที่ได้รับการตรวจเรือ

(๒) มีการเปลี่ยนสัญชาติเรือ

(๓) เมื่อมีอุบัติเหตุอันอาจทำให้สมรรถภาพของเรือ เปลี่ยนแปลงไป เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือต้องรายงานให้กรมเจ้าท่าทราบในโอกาสแรก หากมิได้แจ้ง ให้ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเป็นอันสิ้นผลตั้งแต่วันที่รู้หรือควรได้รู้ถึงการเกิดอุบัติเหตุ

ข้อ ๓๐ แบบใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศกำหนด

ข้อ ๓๑ ใบสำคัญรับรองที่ออกตามกฎข้อบังคับนี้ ต้องเก็บรักษาไว้บนเรือและพร้อมสำหรับการตรวจสอบตลอดเวลา

ข้อ ๓๒ อธิบดีกรมเจ้าท่าสามารถยกเว้นข้อกำหนดของกฎข้อบังคับนี้ให้กับเรือเร็วซึ่งมีลักษณะที่ไม่เคยมีมาก่อนได้ (Novel kind) หากว่าการบังคับใช้จะส่งผลกระทบต่อการศึกษาและพัฒนาารูปแบบของเรืออย่างใดก็ตาม อาจกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยเพิ่มเติมให้แก่เรือนั้นได้

ข้อ ๓๓ อธิบดีกรมเจ้าท่าสามารถอนุญาตให้ติดตั้งส่วนประกอบ วัสดุ เครื่องมือ เครื่องใช้ หรืออุปกรณ์ใด ๆ ในเรือ ทดแทนสิ่งที่กำหนดในกฎข้อบังคับนี้ได้ หากส่วนประกอบ วัสดุ เครื่องมือ เครื่องใช้ หรืออุปกรณ์นั้น มีประสิทธิภาพเทียบเท่ากับสิ่งที่กำหนดไว้ เจ้าพนักงานตรวจเรือสามารถสั่งให้เจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือ นำชิ้นส่วนของวัสดุที่ใช้ทำส่วนต่างๆ ของเรือไปทำการทดสอบเพื่อทราบคุณสมบัติได้

ข้อ ๓๔ อัตราค่าธรรมเนียมสำหรับการตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญแสดงการตรวจเรือเพื่อจดทะเบียนเรือไทย และอัตราค่าธรรมเนียมสำหรับการตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ สำหรับเรือเร็ว ให้เป็นไปตามภาคผนวกของกฎข้อบังคับนี้

หมวด ซ.

บทเฉพาะกาล

ข้อ ๓๕ ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือที่เจ้าพนักงานตรวจเรือของกรมเจ้าท่าออกให้ก่อนกฎข้อบังคับฉบับนี้มีผลบังคับใช้และยังไม่หมดอายุ ให้สามารถใช้ได้ต่อไปจนครบอายุของใบสำคัญรับรองนั้น สำหรับเรือเร็วที่ต่อสร้างก่อนวันที่กฎข้อบังคับฉบับนี้มีผลบังคับใช้ เจ้าพนักงานตรวจเรือต้องทำการตรวจเรือและออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือให้เป็นไปตามข้อบังคับนี้ เว้นแต่ข้อกำหนดในหมวด ค ว่าด้วยโครงสร้างของเรือเร็วนั้น ภายในระยะเวลาไม่เกิน ๕ ปีนับจากวันที่ข้อบังคับนี้มีผลบังคับใช้

ข้อ ๓๖ การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดในใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือโดยเจ้าพนักงานตรวจเรือ กรมเจ้าท่า เพื่อให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับนี้ ให้ยกเว้นไม่ต้องจัดเก็บค่าธรรมเนียมการแก้ไขเปลี่ยนแปลงนั้น

ข้อ ๓๗ ข้อกำหนดตามข้อ ๑๑ สำหรับเรือเร็วขนาดตั้งแต่ ๕ ตันกรอสส์ขึ้นไป ให้มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนด ๑ ปี นับแต่วันที่กฎข้อบังคับนี้มีผลใช้บังคับ โดยในช่วงระยะเวลาดังกล่าว ให้ใช้เครื่องรับ-ส่งวิทยุ ตามที่มีอยู่เดิมไปพลางก่อน

เมื่อข้อกำหนดตามวรรคแรก มีผลใช้บังคับแล้ว แต่ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือสำหรับเรือเร็ว ยังคงมีผลบังคับใช้และยังไม่หมดอายุ ให้ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือนั้นยังใช้ได้ต่อไปจนถึงวันครบอายุ

ข้อ ๓๘ ให้อธิบดีกรมเจ้าท่าเป็นผู้รักษาการตามกฎข้อบังคับนี้

ประกาศ ณ วันที่

เดือน

พ.ศ.

อธิบดีกรมเจ้าท่า

อัตราค่าธรรมเนียมการตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือสำหรับเรือเร็ว

ขนาดตันกรอส	ค่าธรรมเนียมในการตรวจ (บาท)				
	ตัวเรือ	เครื่องจักร	เครื่องใช้ อุปกรณ์ประจำเรือ	วัดขนาดเรือ	พิเศษ
ขนาดต่ำกว่า ๓	๑๐	๑๐	๑๐	๑๐	๑๐
ขนาดตั้งแต่ ๓ ขึ้นไป แต่ต่ำกว่า ๑๕	๒๐	๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
ขนาดตั้งแต่ ๑๕ ขึ้นไป แต่ต่ำกว่า ๓๐	๓๐	๓๐	๓๐	๓๐	๓๐
ขนาดตั้งแต่ ๓๐ ขึ้นไป	๕๐	๕๐	๕๐	๕๐	๕๐

อัตราค่าธรรมเนียมการตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญแสดงการตรวจเรือ
เพื่อจดทะเบียนเรือไทยสำหรับเรือเร็ว

ขนาดตันกรอส	ค่าธรรมเนียมในการตรวจ (บาท)
ขนาดต่ำกว่า ๕	๑๐๐
ขนาดตั้งแต่ ๕ ขึ้นไป แต่ต่ำกว่า ๑๕	๒๐๐
ขนาดตั้งแต่ ๑๕ ขึ้นไป แต่ต่ำกว่า ๓๐	๓๐๐
ขนาดตั้งแต่ ๓๐ ขึ้นไป	๔๐๐

(ร่าง)

กฎกระทรวง

กำหนดเขตท่าเรือเขตจอดเรือและเขตควบคุมการเดินเรือ บริเวณอ่าวพัทยา เกาะล้าน จังหวัดชลบุรี
พ.ศ.

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 12 (1) และ (3) แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2510 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 16) พ.ศ. 2550 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๒ ในกฎกระทรวงนี้

“เขตควบคุมการเดินเรือ” หมายความว่า แนวทะเลภายในน่านน้ำไทยที่ได้กำหนดตามกฎกระทรวงฉบับนี้ ซึ่งมีมาตรการควบคุมการเดินเรือเพื่อความปลอดภัยและความเป็นระเบียบเรียบร้อย

ข้อ ๓ บริเวณเขตท่าเรือ เขตจอดเรือ และเขตควบคุมการเดินเรือ ให้เป็นไปตามเขตพื้นที่ที่กำหนดดังนี้

เขตท่าเรือพัทยา คือ

ด้านเหนือ - เส้นเล็งตรงจากฝั่งไปทางทิศตะวันตกตามแนวเส้นขนานละติจูด $13^{\circ} 00' 7''$ เหนือ

ด้านตะวันตก - แนวลองจิจูด $100^{\circ} 45'$ ตะวันออก

ด้านใต้ - เส้นเล็งตรงจากฝั่งไปทางทิศตะวันตกตามแนวเส้นขนานละติจูด $12^{\circ} 50' 7''$ เหนือ

หรือบริเวณที่กำหนดเป็นเขตพื้นที่วางทุ่นสี่ตามข้อ 4

เขตจอดเรือบริเวณอ่าวพัทยา จังหวัดชลบุรี คือ

เขตจอดเรือที่ 1 บริเวณที่ล้อมรอบด้วยเส้นตรงที่เชื่อมต่อระหว่างตำบลที่

ละติจูด $12^{\circ} 55' 42.41''$ เหนือ ลองจิจูด $100^{\circ} 52' 9.06''$ ตะวันออก

ละติจูด $12^{\circ} 55' 35''$ เหนือ ลองจิจูด $100^{\circ} 52' 9''$ ตะวันออก

ละติจูด $12^{\circ} 55' 45.41''$ เหนือ ลองจิจูด $100^{\circ} 52' 19.06''$ ตะวันออก

ละติจูด $12^{\circ} 55' 38''$ เหนือ ลองจิจูด $100^{\circ} 52' 19''$ ตะวันออก

เขตจอดเรือที่ 2 บริเวณที่ล้อมรอบด้วยเส้นตรงที่เชื่อมต่อระหว่างตำบลที่

ละติจูด $12^{\circ} 56' 2.99''$ เหนือ ลองจิจูด $100^{\circ} 51' 57.19''$ ตะวันออก

ละติจูด $12^{\circ} 55' 51.23''$ เหนือ ลองจิจูด $100^{\circ} 52' 17.59''$ ตะวันออก

ละติจูด $12^{\circ} 55' 56.85''$ เหนือ ลองจิจูด $100^{\circ} 52' 20.95''$ ตะวันออก

ละติจูด $12^{\circ} 56' 8.59''$ เหนือ ลองจิจูด $100^{\circ} 52' 0.55''$ ตะวันออก

เขตจุดเรือที่ 3 บริเวณที่ล้อมรอบด้วยเส้นตรงที่เชื่อมต่อระหว่างตำบลที่

ละติจูด $12^{\circ} 56' 1.74''$ เหนือ ลองจิจูด $100^{\circ} 52' 12.46''$ ตะวันออก
 ละติจูด $12^{\circ} 55' 56.85''$ เหนือ ลองจิจูด $100^{\circ} 52' 20.95''$ ตะวันออก
 ละติจูด $12^{\circ} 56' 11.11''$ เหนือ ลองจิจูด $100^{\circ} 52' 29.49''$ ตะวันออก
 ละติจูด $12^{\circ} 56' 16''$ เหนือ ลองจิจูด $100^{\circ} 52' 21''$ ตะวันออก

เขตจุดเรือที่ 4 บริเวณที่ล้อมรอบด้วยเส้นตรงที่เชื่อมต่อระหว่างตำบลที่

ละติจูด $12^{\circ} 56' 42.19''$ เหนือ ลองจิจูด $100^{\circ} 52' 36.68''$ ตะวันออก
 ละติจูด $12^{\circ} 56' 37.30''$ เหนือ ลองจิจูด $100^{\circ} 52' 45.17''$ ตะวันออก
 ละติจูด $12^{\circ} 56' 25.38''$ เหนือ ลองจิจูด $100^{\circ} 52' 38.03''$ ตะวันออก
 ละติจูด $12^{\circ} 56' 30.27''$ เหนือ ลองจิจูด $100^{\circ} 52' 29.54''$ ตะวันออก

เขตจุดเรือที่ 5 บริเวณที่ล้อมรอบด้วยเส้นตรงที่เชื่อมต่อระหว่างตำบลที่

ละติจูด $12^{\circ} 56' 49.05''$ เหนือ ลองจิจูด $100^{\circ} 52' 24.77''$ ตะวันออก
 ละติจูด $12^{\circ} 56' 42.19''$ เหนือ ลองจิจูด $100^{\circ} 52' 36.68''$ ตะวันออก
 ละติจูด $12^{\circ} 56' 1.74''$ เหนือ ลองจิจูด $100^{\circ} 52' 12.46''$ ตะวันออก
 ละติจูด $12^{\circ} 56' 8.59''$ เหนือ ลองจิจูด $100^{\circ} 52' 0.55''$ ตะวันออก

เขตจุดเรือบริเวณเกาะล้าน จังหวัดชลบุรี คือ

เขตจุดเรือที่ 1 บริเวณ (หาดตาแหวน) ที่ล้อมด้วยเส้นตรงเชื่อมระหว่างตำบลที่

ละติจูด $12^{\circ} 55' 46''$ เหนือ ลองจิจูด $100^{\circ} 46' 48''$ ตะวันออก
 ละติจูด $12^{\circ} 55' 45''$ เหนือ ลองจิจูด $100^{\circ} 46' 53''$ ตะวันออก
 ละติจูด $12^{\circ} 55' 38.95''$ เหนือ ลองจิจูด $100^{\circ} 46' 51.27''$ ตะวันออก
 ละติจูด $12^{\circ} 55' 41''$ เหนือ ลองจิจูด $100^{\circ} 46' 46.56''$ ตะวันออก

เขตจุดเรือที่ 2 บริเวณ (หาดตาแหวน) ที่ล้อมด้วยเส้นตรงเชื่อมระหว่างตำบลที่

ละติจูด $12^{\circ} 55' 59''$ เหนือ ลองจิจูด $100^{\circ} 46' 35.70''$ ตะวันออก
 ละติจูด $12^{\circ} 55' 55''$ เหนือ ลองจิจูด $100^{\circ} 46' 53''$ ตะวันออก
 ละติจูด $12^{\circ} 55' 44.72''$ เหนือ ลองจิจูด $100^{\circ} 46' 31.16''$ ตะวันออก
 ละติจูด $12^{\circ} 55' 48.72''$ เหนือ ลองจิจูด $100^{\circ} 46' 23.86''$ ตะวันออก

เขตจุดเรือที่ 3 บริเวณ (หาดทองหลาง – หาดตาข่าย) ที่ล้อมด้วยเส้นตรงเชื่อมระหว่างตำบลที่

ละติจูด $12^{\circ} 56' 5''$ เหนือ ลองจิจูด $100^{\circ} 47' 3''$ ตะวันออก
 ละติจูด $12^{\circ} 56' 1''$ เหนือ ลองจิจูด $100^{\circ} 47' 9''$ ตะวันออก
 ละติจูด $12^{\circ} 55' 46''$ เหนือ ลองจิจูด $100^{\circ} 46' 57''$ ตะวันออก
 ละติจูด $12^{\circ} 55' 50''$ เหนือ ลองจิจูด $100^{\circ} 46' 50''$ ตะวันออก

เขตจุดเรือที่ 4 บริเวณ (เกาะสาก) ที่ล้อมด้วยเส้นตรงเชื่อมระหว่างตำบลที่

ละติจูด $12^{\circ} 56' 32''$ เหนือ ลองจิจูด $100^{\circ} 47' 27''$ ตะวันออก
 ละติจูด $12^{\circ} 56' 31.93''$ เหนือ ลองจิจูด $100^{\circ} 47' 37.02''$ ตะวันออก

ละติจูด 12° 56' 28.92" เหนือ ลองจิจูด 100° 47' 37" ตะวันออก

ละติจูด 12° 56' 29" เหนือ ลองจิจูด 100° 47' 26.98" ตะวันออก

เขตจอดเรือที่ 5 บริเวณหาดแสมให้จอดเรือห่างจากแนวขอบฝั่งในระยะไม่น้อยกว่า 200 เมตร

เขตจอดเรือที่ 6 บริเวณหาดเทียน ให้จอดเรือห่างจากแนวขอบฝั่งในระยะไม่น้อยกว่า 200 เมตร

เขตจอดเรือที่ 7 บริเวณหาดนวล ให้จอดเรือห่างจากแนวขอบฝั่งในระยะไม่น้อยกว่า 200 เมตร หรือบริเวณที่กำหนดเป็นเขตพื้นที่วางทุ่นสี่ตามข้อ 4

เขตควบคุมการเดินเรือบริเวณอ่าวพัทยา จังหวัดชลบุรี คือ บริเวณพื้นที่ปิดล้อมด้วย เส้นโค้งจากตำบลที่ ละติจูด 12° 56' 59" เหนือ ลองจิจูด 100° 52' 26" ตะวันออก ไปทางทิศตะวันออกถึงฝั่งพัทยาเหนือ และ เส้นโค้งทำมุม 210° กับทิศเหนือจากตำบลที่ ละติจูด 12° 56' 59" เหนือ ลองจิจูด 100° 52' 26" ตะวันออก ไปจนถึงแหลมบาลีฮาย

เขตควบคุมการเดินเรือบริเวณเกาะล้าน จังหวัดชลบุรี คือ บริเวณพื้นที่ปิดล้อมด้วย เส้นโค้งจากตำบลที่ ละติจูด 12° 55' 41" เหนือ ลองจิจูด 100° 46' 13" ตะวันออก ไปจนถึงตำบลที่ ละติจูด 12° 56' 08" เหนือ ลองจิจูด 100° 47' 11" ตะวันออก หรือบริเวณที่กำหนดเป็นเขตพื้นที่วางทุ่นสี่ตามข้อ 4

ข้อ 4 ให้บริเวณที่กำหนดเป็นเขตพื้นที่วางทุ่นสี่ ดังต่อไปนี้

บริเวณที่กำหนดเป็นสี่เหลี่ยม เป็นพื้นที่สำหรับว่ายน้ำ

บริเวณที่กำหนดเป็นสีแดง เป็นพื้นที่สำหรับเขตควบคุมการเดินเรือเจ็ตสกี

บริเวณที่กำหนดเป็นสีม่วง เป็นพื้นที่สำหรับกิจกรรมเล่นร่ม และ banana boat

บริเวณที่กำหนดเป็นสีฟ้า เป็นพื้นที่สำหรับดำน้ำ

บริเวณที่กำหนดเป็นสีเหลือง เป็นพื้นที่สำหรับภัตตาคารและบริการอาหาร

บริเวณที่กำหนดเป็นสีชมพู เป็นพื้นที่สำหรับเรือบรรทุกทุกคนโดยสาร

ทั้งนี้ บริเวณที่กำหนดเป็นเขตพื้นที่วางทุ่นสี่ เป็นไปตามแผนที่แนบท้ายกฎกระทรวงนี้

ข้อ 5 มาตรการที่ต้องดำเนินการในเขตควบคุมการเดินเรือในพื้นที่ อ่าวพัทยา เกาะล้าน จังหวัดชลบุรี ให้กำหนด ดังนี้

5.1 สำหรับพื้นที่ว่ายน้ำให้วางทุ่นสี่เหลี่ยม เพื่อกำหนดเป็นเขตว่ายน้ำหรือกิจกรรมนันทนาการทางน้ำ โดยไม่ต้องใช้เรือเป็นการเฉพาะ ห้ามมิให้มีการเดินเรือเข้าไปในพื้นที่ดังกล่าวของนักท่องเที่ยวโดยเด็ดขาด

5.2 สำหรับพื้นที่สำหรับเรือเจ็ตสกี ให้วางทุ่นสีแดง เพื่อกำหนดเขตการเดินเรือไว้โดยเฉพาะ และ ห้ามมิให้เดินเรือเข้าไปในพื้นที่ควบคุมการเดินเรืออื่นโดยเด็ดขาด

5.3 สำหรับพื้นที่สำหรับกิจกรรมเล่นร่ม และ banana boat ให้วางทุ่นสีม่วง โดยมีเครื่องหมายการจำกัดความเร็วเรือ (Speed limit) และให้เรือที่สัญจรในเขตควบคุมการเดินเรือต้องลดความเร็วลงจนถึง ระดับที่ปลอดภัย

5.4 สำหรับพื้นที่สำหรับดำนํ้า ให้วางท่อนสีฟ้าอย่างเห็นเด่นชัด ให้เรือที่สัญจรเข้าสู่บริเวณดังกล่าวมีความระมัดระวังเป็นพิเศษ โดยให้ลดอัตราความเร็วเรือลงเหลือน้อยที่สุด จนถึงระดับที่ปลอดภัย

5.5 สำหรับพื้นที่สำหรับภัตตาคารและบริการอาหาร ให้วางท่อนสีเหลือง ให้แสดงป้าย สัญลักษณ์ และแนวเขตจอดเรือที่ชัดเจน

5.6 สำหรับพื้นที่สำหรับเรือบรรทุกทุกคนโดยสาร ให้วางท่อนสีชมพูเห็นเด่นชัด พร้อมให้แสดงป้าย สัญลักษณ์ และแนวเขตจอดเรือที่ชัดเจน โดยก่อนนำเรือเข้าจอดหาฝั่ง เมื่อเข้าในพื้นที่วางท่อน ให้ลดความเร็วของเรือในระดับที่ปลอดภัยก่อนนำเรือเข้าจอดฝั่ง และห้ามมิให้เรือประเภทอื่นเข้ามาจอดโดยเด็ดขาด

5.7 สำหรับพื้นที่สำหรับจอดเรือประเภทอื่น ให้วางท่อนสีส้ม ให้แสดงป้าย สัญลักษณ์ และแนวเขตจอดเรือที่ชัดเจน และห้ามมิให้เรือบรรทุกทุกคนโดยสารเข้ามาจอดโดยเด็ดขาด

๕.๘ สำหรับเรือโดยสาร เรือเจ็ทสกี และเรืออื่นๆ ที่มีผู้มาใช้บริการ ต้องจัดให้มีเสื้อชูชีพเพียงพอกับจำนวนของผู้มาใช้บริการ และให้ผู้มาใช้บริการสวมใส่เสื้อชูชีพตลอดระยะเวลาที่เดินเรือ

๕.๙ ห้ามมิให้เรือลำใดบรรทุกผู้โดยสารเกินอัตราตามที่กฎหมายกำหนดโดยเด็ดขาด

๕.๑๐ ให้สามารถเดินเรือได้ในเขตควบคุมการเดินเรือ ได้เฉพาะช่วงเวลาระหว่าง ๐๖.๐๐ – ๑๘.๐๐ นาฬิกา เท่านั้น

ข้อ ๖ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าท่าหรือเจ้าพนักงาน ในการปฏิบัติการตามอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายกระทรวงนี้ ให้ดำเนินการตามมาตรา ๒๙๗ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ

ข้อ ๗ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามประกาศกรมเจ้าท่า ซึ่งออกตามความในมาตรา ๔๕/๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๔๕๖ ให้เป็นเขตห้ามจอดเรือหรือแพ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท และปรับเป็นรายวันวันละห้าร้อยบาท จนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง และให้เจ้าท่ามีอำนาจสั่งยึดใบประกาศนียบัตรควบคุมเรือมีกำหนดไม่เกินหกเดือน

ผู้ใดปฏิบัติหน้าที่ในระหว่างที่ถูกยึดใบประกาศนียบัตรควบคุมเรือ ต้องระวางโทษปรับหนึ่งหมื่นบาท

ให้ไว้ ณ วันที่

พ.ศ.

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(ร่าง)

ระเบียบเมืองพัทยา

ว่าด้วยการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสาร หรือเรือเพื่อการท่องเที่ยว พ.ศ.

โดยที่เป็นการสมควรในการออกระเบียบเมืองพัทยา ว่าด้วยการการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสารหรือเรือท่องเที่ยว ให้เหมาะสมและเกิดประสิทธิภาพในทางปฏิบัติ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 48 (1) และ(4) แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการเมืองพัทยา พ.ศ. ๒๕๔๒ นายกเทศมนตรีเมืองพัทยาโดยความเห็นชอบของสภาเมืองพัทยาจึ่จางระเบียบไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ระเบียบนี้ เรียกว่า "ระเบียบเมืองพัทยา ว่าด้วยการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสารหรือเรือเพื่อการท่องเที่ยว พ.ศ. ..."

ข้อ 2 ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ 3 บรรดาระเบียบ ข้อบังคับ มติเมืองพัทยา สภาเมืองพัทยา และคำสั่งอื่นใดในส่วนที่กำหนดไว้แล้ว หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับระเบียบนี้ ให้ใช้ระเบียบนี้แทน

ข้อ 4 ในระเบียบนี้

"แผนป้องกัน" หมายความว่า แผนป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสาร หรือเรือเพื่อการท่องเที่ยวที่คณะกรรมการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลเมืองพัทยাজัดทำตามระเบียบนี้

"ความเสียหายที่เกิดจากเรือ" หมายความว่า บรรดาความเสียหายใด ๆ ที่สามารถคำนวณเป็นเงินได้ และให้หมายความรวมถึง ค่าเสียหาย ค่าชดเชย ค่าเยียวยา อันเกิดจากเรือโดยสาร หรือเรือที่บรรทุกคนโดยสารเพื่อการท่องเที่ยว

"เรือโดยสาร " หมายความว่า เรือที่บรรทุกคนโดยสารเกินสิบสองคน

"เรือเพื่อการท่องเที่ยว" หมายความว่า เรือที่บรรทุกคนโดยสารในการเดินทางท่องเที่ยว รวมถึงการรับ-ส่ง ผู้โดยสารท่องเที่ยวจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง

"การปฏิบัติการ" หมายความว่า การดำเนินการอย่างใด ๆ เพื่อป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสารหรือเรือเพื่อการท่องเที่ยว และเพื่อลดผลกระทบจากอุบัติเหตุทางทะเล หรือความเสียหายที่เกิดจากเรือโดยสาร หรือเรือท่องเที่ยว

"ศูนย์ประสานงาน" หมายความว่า ศูนย์ประสานงานการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสารหรือเรือเพื่อการท่องเที่ยวที่ได้จัดตั้งขึ้นตามระเบียบนี้ เพื่อประสานงานให้การปฏิบัติการการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และทำหน้าที่ติดต่อหน่วยงานภายนอกเพื่อให้หรือขอความช่วยเหลือในการการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเล

"หน่วยปฏิบัติการ" หมายความว่า หน่วยงานของรัฐหรือเอกชนที่ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในแผนป้องกัน

"หน่วยงานของรัฐ" หมายความว่า กระทรวง ทบวง กรม ราชการส่วนภูมิภาค ราชการส่วนท้องถิ่น องค์การของรัฐ และรัฐวิสาหกิจ

"เอกชน" หมายความว่า บุคคล คณะบุคคล หรือนิติบุคคลที่ได้รับมอบอำนาจหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในแผนป้องกัน

ข้อ 5 ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่งเรียกว่า "คณะกรรมการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลเมืองพัทยา" โดยย่อว่า "คปพ." ประกอบด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย นายกเมืองพัทยา เป็นประธานกรรมการ ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าภูมิภาคสาขาพัทยา เป็นรองประธานกรรมการ ผู้แทนตำรวจน้ำ ผู้แทนตำรวจท่องเที่ยว ผู้แทนตำรวจภูธรบางละมุง ผู้แทนอำเภอบางละมุง ผู้แทนการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานพัทยา ผู้แทนกองทัพเรือ ผู้แทนกองทัพบก เป็นกรรมการ และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิอีกไม่เกิน 4 คน ซึ่งนายกเมืองพัทยาแต่งตั้งจากผู้เชี่ยวชาญ หรือมีประสบการณ์เป็นที่ยอมรับในด้านสาขาสิ่งแวดล้อม การเศรษฐกิจ กฎหมาย การสื่อสารมวลชนหรือประชาสัมพันธ์

ให้ปลัดเมืองพัทยาเป็นกรรมการและเลขานุการ เจ้าพนักงานตรวจท่าสาขาพัทยาเป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

ข้อ 6 กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งแต่งตั้งโดยนายกเมืองพัทยามีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละสองปี ในกรณีที่มีการแต่งตั้งกรรมการในระหว่างที่กรรมการซึ่งแต่งตั้งไว้แล้วยังมีวาระในตำแหน่งไม่ว่าจะเป็นการแต่งตั้งเพิ่มขึ้นหรือแต่งตั้งซ่อมให้ผู้ได้รับตำแหน่งนั้นอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของกรรมการซึ่งได้แต่งตั้งไว้แล้ว กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้

ข้อ 7 นอกจากพ้นตำแหน่งตามวาระข้อ 6 กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งเมื่อ

- (๖) ตาย
- (๗) ลาออก
- (๘) ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ
- (๙) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ
- (๑๐) เป็นบุคคลล้มละลาย

ข้อ ๘ องค์ประชุมและระเบียบการประชุมของ คปพ. ให้เป็นไปตามที่ คปพ. กำหนด

ข้อ 9 ให้ คปพ. มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

๙. กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเล ซึ่งแผนดังกล่าวอย่างน้อยต้องประกอบด้วยเรื่องดังต่อไปนี้

- (๑) การกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบและเขตพื้นที่ในความรับผิดชอบของหน่วยปฏิบัติการ
- (๒) การตรวจสอบและติดตาม กรณีที่มีอุบัติเหตุทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสารหรือเรือเพื่อการท่องเที่ยวเกิดขึ้น
- (๓) การติดต่อสื่อสารและรับแจ้งเหตุ
- (๔) การจัดหากำลังคนและเครื่องมือสนับสนุน
- (๕) การป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสารหรือเรือเพื่อการท่องเที่ยวในทะเล อ่าวพัทยา ชายหาดพัทยา และเกาะล้าน ตามอำนาจหน้าที่เขตเมืองพัทยา

(๖) การกู้เรือ ขนย้าย เคลื่อนย้ายสิ่งกีดขวางในทะเล หรือทรัพย์สินที่ค้างอยู่ในเรือ
 (๗) การดำเนินการฟื้นฟูให้แหล่งน้ำ ชายฝั่ง และขอบฝั่ง มีสภาพเหมือนเดิมหรือใกล้เคียง
 กับสภาพเดิมให้มากที่สุด

(๘) การประชาสัมพันธ์และแถลงข่าว

๑๐. การอื่นที่จำเป็นต่อการดำเนินการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเล
๑๑. ควบคุม กำกับ ดูแล และรับผิดชอบในการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเล
๑๒. ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผนป้องกัน รวมทั้งเผยแพร่ประชาสัมพันธ์
 และแถลงข่าวด้านการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเล
๑๓. กำหนดหลักเกณฑ์ในการประเมินค่าใช้จ่ายในการดำเนินการป้องกันและช่วยเหลือทาง
 ทะเล ตลอดจนความเสียหายที่เกิดจากเรือโดยสารหรือเรือเพื่อการท่องเที่ยว
๑๔. ควบคุมการใช้จ่ายเงินที่หน่วยปฏิบัติการที่เป็นหน่วยงานของรัฐได้รับบริจาคตามข้อ 16
๑๕. เร่งรัดและติดตามผลการดำเนินคดีเกี่ยวกับการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเล
๑๖. แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อปฏิบัติการที่เกี่ยวกับการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเล

ข้อ 10 ให้เมืองพัทยาหน้าที่เป็นศูนย์ประสานงานโดยมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (๑๐) รับผิดชอบในงานธุรการของ คปพ.
- (๑๑) รับแจ้งเหตุการณ์ป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสาร หรือเรือเพื่อ
 การท่องเที่ยว
- (๑๒) ประสานงานกับหน่วยปฏิบัติการ ในกรณีเกิดอุบัติเหตุทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสาร
 หรือเรือเพื่อการท่องเที่ยว
- (๑๓) จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบจากอุบัติเหตุทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสาร
 หรือเรือเพื่อการท่องเที่ยว
- (๑๔) ศึกษา ค้นคว้า วิจัย รวบรวม และแลกเปลี่ยนความรู้ ข้อมูล และข่าวสารเกี่ยวกับ
 อุบัติเหตุทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสาร หรือเรือ เพื่อการท่องเที่ยว
- (๑๕) ประสานงานกับหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องในการจัดฝึกอบรม เกี่ยวกับการป้องกัน
 และช่วยเหลือทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสาร หรือท่องเที่ยว จัดให้มีการฝึกซ้อมการปฏิบัติการ ซักซ้อม
 ความพร้อมเพรียงในการให้ความร่วมมือของฝ่ายต่างๆ และจัดทำรายงานผลการดำเนินการดังกล่าวเสนอต่อ
 คปพ.
- (๑๖) เบิกจ่ายเงินทดรองราชการเพื่อตรงจ่ายสำหรับเป็นค่าใช้จ่ายตามระเบียบนี้โดยให้
 เป็นไปตามระเบียบของกระทรวงการคลัง
- (๑๗) ปฏิบัติงานอื่นตามที่ คปพ. มอบหมาย
- (๑๘) ดำเนินการอื่นตามที่กำหนดไว้ในระเบียบนี้ หรือที่คณะกรรมการหรือนายกเมือง
 พัทธามอบหมาย

ข้อ 11 ให้หน่วยปฏิบัติการประกอบด้วยหน่วยงานของรัฐและเอกชน ดังต่อไปนี้

- (๑๒) เมืองพัทยา
- (๑๓) กองทัพเรือที่ควบคุมในพื้นที่จังหวัดชลบุรี
- (๑๔) ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดชลบุรี
- (๑๕) ประมงจังหวัดชลบุรี

- (๑๖) สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาพัทยา
- (๑๗) สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดชลบุรี
- (๑๘) ตำรวจประจำสถานีตำรวจอำเภอเมืองพัทยา ตำรวจน้ำ ตำรวจท่องเที่ยว จังหวัด

ชลบุรี

- (๑๙) อำเภอบางละมุง
- (๒๐) บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)
- (๒๑) สมาคมผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำ
- (๒๒) เอกชนอื่นที่เกี่ยวข้อง และได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ

ข้อ 12 ในการปฏิบัติการเกี่ยวกับการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสาร หรือเรือเพื่อการท่องเที่ยว ให้หน่วยปฏิบัติการดำเนินการตามแผนป้องกันโดยเร็ว ในกรณีที่มีข้อขัดข้อง ให้แจ้งข้อขัดข้องนั้นให้ คปพ. ทราบโดยไม่ชักช้า เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป

ข้อ 13 กรณีที่มีที่เกิดจากอุบัติเหตุทางทะเลเกิดขึ้น ให้หน่วยปฏิบัติการรายงานความคืบหน้าของการปฏิบัติการตามแผนป้องกันให้เลขานุการ คปพ. ทราบทุกระยะ เมื่อเลขานุการ คปพ. ได้รับรายงานดังกล่าวแล้วให้รีบเสนอต่อ คปพ.

เมื่อการปฏิบัติการอุบัติเหตุทางทะเลตามวรรคหนึ่งสิ้นสุดลง ให้เลขานุการ คปพ. จัดทำรายงานวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลและการปฏิบัติการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลดังกล่าวเสนอต่อ คปพ.

ข้อ 14 ให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องให้ความสนับสนุนด้านผู้เชี่ยวชาญ ผู้ชำนาญการ กำลังคน สถานที่ เครื่องมือ วัสดุ สารเคมี ยานพาหนะ และสิ่งอื่นที่จำเป็นต่อการปฏิบัติตามแผนป้องกันตามที่สูงย ประสานงานร้องขอ

ข้อ 15 ศูนย์ประสานงานอาจขอความร่วมมือและความสนับสนุนจากเอกชนด้านผู้เชี่ยวชาญ ผู้ชำนาญการ กำลังคน สถานที่ เครื่องมือ วัสดุ สารเคมี ยานพาหนะ และสิ่งอื่นที่จำเป็นต่อการปฏิบัติการ

ข้อ 16 บรรดาเงินที่มีผู้มอบให้เพื่อใช้ในการป้องกันและช่วยเหลือทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสาร หรือเรือเพื่อการท่องเที่ยว ให้หน่วยปฏิบัติการที่เป็นหน่วยงานของรัฐนำไปใช้เพื่อกิจกรรมตามระเบียบนี้ได้ โดยไม่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน

เงินที่ได้รับขดใช้ความเสียหายอันเนื่องมาจากการก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางทะเลที่เกิดจากเรือโดยสาร หรือเรือเพื่อการท่องเที่ยวให้หน่วยงานของรัฐนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน

ข้อ 17 ในการจัดหาเครื่องมือ วัสดุ สารเคมี ยานพาหนะ และสิ่งอื่นที่จำเป็นต่อการป้องกันและจัดมลพิษทางน้ำที่เกิดจากเรือโดยสาร หรือเรือเพื่อการท่องเที่ยว ให้หน่วยปฏิบัติการที่เป็นหน่วยงานของรัฐขอตั้งงบประมาณเพื่อการดังกล่าวตามกฎหมายว่าด้วยการงบประมาณ

ข้อ 18 ให้นายกเมืองพัทยารักษาการตามระเบียบนี้

ประกาศ ณ วันที่

นายกเมืองพัทยา