b.114404

สัญญาเลขที่ ..... / 2550

รหัสโครงการวิจัย.....

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

นโยบายและกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขง: กรณีศึกษามณฑลยูนนาน

Policy and Law Related to Commercial Navigation Regulations on the Mekong River :A Case Study of Yunnan Province

โดย

สมชาย ธรรมสุทธิวัฒน์

นรชาติ วัง

งานวิจัยนี้ได้รับทุนสนับสนุนจากมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

ประจำปี พ.ศ. 2550

กิตติกรรมประกาศ

โครงการวิจัย เรื่อง นโยบายและกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขง : กรณีศึกษามณฑลยูนนาน ได้รับทุนสนับสนุน จากมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2550

คณะผู้วิจัย ขอขอบคุณศาสตราจารย์ ดร.สุจินต์ จินายน (ที่ปรึกษาอธิการบดีมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง) รองศาสตราจารย์ นรีวรรณ จินตกานนท์(รองอธิการบดีมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง) และ คุณ ถวัลย์รัฐ อ่อนศิระ (อดีตอธิบดีกรมการขนส่งน้ำ และพาณิชยนาวี) ซึ่งให้คำแนะนำ และข้อมูลที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่องานวิจัย นอกจากนี้ยังได้รับความช่วยเหลือจาก Prof.Chen Lufan (Research Fellow),Mr.Chen Jianhua,Mr. Chen Jianming และ Mr. Zhou Yanping ที่ได้กรุณาสละเวลาอำนวยความสะดวกต่างๆ ณ นครคุณหมิง ตลอดจน Ms.Zhao Huidong ที่ช่วยรับภาระการประสานงานบุคคล และองค์กรต่างๆที่เกี่ยวข้อง ณ เมืองเชียงรุ่ง แคว้นปกครองตนเองสิบสองปันนา และขอบคุณ น.ส.อัฐยา เตชะตน , น.ส.อาภาวดี นันตรี ซึ่งได้ช่วยเหลืองานพิมพ์จนสำเร็จลุล่วง

อนึ่ง งานวิจัยนี้พยายามที่จะรักษาไว้ซึ่งสำนวน และถ้อยคำตามต้นฉบับภาษาจีน จึงอาจจะมีข้อความ หรือโวหารที่อ่านแล้วแปลกตาไปบ้าง

ขอบคุณสำหรับ การสนับสนุนทั้งฝ่ายจีนและฝ่ายไทยทุกท่าน หวังว่างานวิจัยฉบับนี้จะช่วยให้ผู้สนใจได้เข้าใจถึงนโยบายและกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขงของมณฑลยูนนาน หากมีสิ่งผิดพลาดหรือข้อบกพร่องประการใด คณะผู้วิจัยขอน้อมรับความผิดพลาดไว้ และหากผู้รู้ท่านใดได้อ่านงานวิจัยนี้แล้วจะมีข้อแนะนำประการใด คณะผู้วิจัยยินดีขอน้อมรับไว้ด้วยความเคารพยิ่ง

สมชาย ธรรมสุทธิวัฒน์
นรชาติ วัง
พฤศจิกายน 2551

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

โครงการวิจัยเรื่อง"นโยบายและกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขง : กรณีศึกษามณฑลยูนนาน" มีวัตถุประสงค์ คือ

1) เพื่อศึกษาถึงนโยบายเกี่ยวกับการเดินเรือขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขงของมณฑลยูนนาน

2) เพื่อศึกษาถึงกฎหมายและระเบียบต่างๆของมณฑลยูนนาน อันเป็นมาตรการควบคุมการเดินเรือขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขง

ผลการวิจัยพบว่า นโยบายการเดินเรือพาณิชย์เพื่อการขนส่งสินค้าในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง เป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันตกของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน รัฐบาลกลางและมณฑลยูนนานได้กำหนดนโยบายการพัฒนาอย่างสอดคล้องกัน จากนโยบายนำมาสู่การปฏิบัติ มีการสำรวจทางกายภาพของแม่น้ำ รวมทั้งความสามารถในการเดินเรือในแม่น้ำโขง คณะสำรวจของทั้งสี่ประเทศ ทำ การสำรวจพบว่า มีความเป็นไปได้ที่จะสามารถเดินเรือได้ตลอดทั้งปีหากมีการปรับปรุงร่องน้ำ และในที่สุดได้มีการประชุมร่วมกันสี่ฝ่ายในการพัฒนาเครือข่ายการขนส่งบริเวณอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงตอนบน เมื่อเดือนพฤษภาคม 2536 (ค.ศ. 1993) ผลการประชุมนำมาซึ่งแนวทางในการส่งเสริมการท่องเที่ยวและการคมนาคมในสี่ประเทศ และความร่วมมือในการเดินเรือในแม่น้ำโขงที่เสนอโดยประเทศจีน ต่อมาได้ยกระดับความร่วมมือขึ้น โดยทำข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง และระเบียบข้อบังคับในทางปฏิบัติอีก 6 ฉบับ

ในส่วนของกฎหมายและระเบียบต่างๆของมณฑลยูนนาน อันเป็นมาตรการควบคุมการเดินเรือขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขงนั้น พบว่า

ฝ่ายปกครองจะควบคุมการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำล้านโขง ผ่านทางกฎหมายหลายฉบับทั้งที่เป็นกฎหมายของรัฐบาลกลางและกฎหมายของมณฑลยูนนาน ดังนี้

1.ข้อกำหนดการออกหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน ลงวันที่ 21 มีนาคม ค.ศ.2005 เป็นเครื่องมือสำคัญของฝ่ายปกครองในการตรวจสอบความปลอดภัยของการเดินเรือ โดยกฎหมายฉบับนี้จะกำหนดหลักเกณฑ์ของลูกเรือที่สามารถปฏิบัติหน้าที่บนเรือได้ โดยทำการควบคุมจากการออกหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่ง

2. ข้อกำหนดเกี่ยวกับการบริหารควบคุมกิจการการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ของมณฑลยูนนาน ลงวันที่ 4 พฤษภาคม ค.ศ.1995 และระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวกับการเดินเรือและการขนส่งทางน้ำ ลงวันที่ 27 ตุลาคม ค.ศ.2005 จะให้อำนาจหน้าที่กับ กองการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งสิบสองปันนา มีหน้าที่ควบคุมดูแลงานด้านต่างๆ ได้แก่ (1) การบริหารงานเปิดสายการเดินเรือ (2) งานบำรุงรักษาร่องน้ำและเครื่องหมายการเดินเรือ (3) การบริหารและควบคุมดูแลการขนส่งทางน้ำ (4) การบริหารและควบคุมดูแลธุรกิจการซ่อมเรือและการต่อเรือ เป็นต้น

3.การปฏิบัติหน้าที่ของข้าราชการในสังกัดกรมการคมนาคมแห่งมณฑลยูนนาน เกี่ยวกับกิจการการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง จะมีกฎหมายลำดับรองให้อำนาจไว้โดยแยกเป็นเรื่องๆ ดังนี้

ก.ระเบียบการควบคุมดูแลความปลอดภัยของการคมนาคมทางน้ำในแผ่นดิน ซึ่งจะให้อำนาจจัดระเบียบการเดินเรือ การตรวจตราร่องน้ำ การตรวจสอบใบอนุญาต เป็นต้น

ข.ระเบียบควบคุมดูแลร่องน้ำและวิธีปฏิบัติ จะให้อำนาจในเรื่อง การบำรุงรักษาร่องน้ำและเครื่องหมายการเดินเรือ

ค.ข้อกำหนดการบริหารควบคุมดูแลธุรกิจการให้บริการการขนส่งทางน้ำ และข้อกำหนดการควบคุมดูแลเงินทุนและคุณภาพในการประกอบธุรกิจการขนส่งทางน้ำของเรือในทางน้ำในแผ่นดิน โดยจะให้อำนาจในเรื่อง การอนุมัติการประกอบธุรกิจการขนส่งทางน้ำในแม่น้ำล้านช้างเจียง การตรวจสอบการทำธุรกิจทั้งในด้านเงินทุนและคุณภาพของบุคลากร เป็นต้น

ง.ข้อกำหนดเกี่ยวกับการบริหารควบคุมดูแลการออกแบบเรือ การต่อเรือ และการซ่อมเรือของมณฑลยูนนาน ข้อกำหนดนี้ให้อำนาจในเรื่อง การอนุมัติการก่อตั้งโรงงานต่อเรือและซ่อมเรือ เป็นต้น

บทคัดย่อ

ชื่อโครงการ : นโยบายและกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขง : กรณีศึกษามณฑลยูนนาน

ชื่อนักวิจัย : อ.สมชาย ธรรมสุทธิวัฒน์ (หัวหน้าโครงการ)
อ.นรชาติ วัง

รายงานวิจัยฉบับนี้ มีวัตถุประสงค์ คือ

1) เพื่อศึกษาถึงนโยบายเกี่ยวกับการเดินเรือขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขงของมณฑลยูนนาน

2) เพื่อศึกษาถึงกฎหมายและระเบียบต่างๆของมณฑลยูนนาน อันเป็นมาตรการควบคุมการเดินเรือขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขง

ผลการศึกษาสรุปได้ว่า นโยบายเกี่ยวกับการเดินเรือขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขงของมณฑลยูนนาน ก่อให้เกิดยุทธศาสตร์การพัฒนาการคมนาคมทางน้ำ โดยสี่ชาติภาคีคู่สัญญา ได้แก่ สาธารณรัฐประชาชนจีน สหภาพเมียนม่าร์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและราชอาณาจักรไทย มีเจตนารมณ์ร่วมกันที่จะพัฒนาการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นผลทำให้ความต้องการขนส่งสินค้าระหว่างเชียงแสนถึงเมืองเชียงรุ่งขยายตัวอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะสินค้าผักผลไม้ที่ได้มีการลดภาษีศุลกากรเหลือ 0%

สำหรับกฎหมายและระเบียบต่างๆที่เกี่ยวกับการเดินเรือของมณฑลยูนนาน พบว่า กรมการคมนาคมของมณฑลยูนนาน มีบทบาทสำคัญในการควบคุม ดูแลและบริหารกิจการการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง รวมทั้งหน่วยงานทางปกครองในระดับพื้นที่ซึ่งมีหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติงานของลูกเรือให้เป็นไป ตามระเบียบ ข้อกำหนดที่ให้อำนาจไว้ ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยในการคมนาคมทางน้ำ ในเส้นทางแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง

คำสำคัญ : นโยบายและกฎหมายการเดินเรือ เรือขนส่งสินค้า แม่น้ำโขง มณฑลยูนนาน

Abstract

Project Title : Policy and Law Related to Commercial Navigation Regulations on the Mekong River : A Case Study of Yunnan Province

Investigators : Somchai Thamsutiwat

Norachat Wang

This study aims to 1) Study the policy related to commercial navigation on the Mekong River in Yunnan province 2) Study the law and regulations of Yunnan province as a measurement of control in commercial navigation.

The findings of this research can be summarized as follows:

1. The policy related to commercial navigation on the Mekong River in Yunnan province importantly contributes to development strategies for inland navigation by quad alliance namely, China, Myanmar, Laos and Thailand. With a strong momentum for the development of cargo and passenger transportation it results in extensive needs of international transportation in particular fruits and vegetables with transport tax exemption
2. With regard to the commercial navigation law and regulations of Yunnan province it is found that the transportation department of Yunnan plays a great role in control and administration of commercial navigation on Lancang-Mekong River. In addition, regional administrative organizations are responsible for the assessment of crew performance according to the rules and regulations for the safety of inland navigation on Lancang-Mekong River.

Keyword : Policy and Law Related to Commercial Navigation , Mekong River, Yunnan Province

สารบัญ

		หน้า
บทที่ 1	**บทนำ**	
	1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
	1.2 วัตถุประสงค์	2
	1.3 ขอบเขตการวิจัย	2
	1.4 สมมติฐาน	2
	1.5 ระเบียบวิธีวิจัย	3
	1.6 ประโยชน์ที่ได้รับ	3
บทที่ 2	**นโยบายและกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือ**	5
	2.1 ความร่วมมือของประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงกับนโยบายการขนส่งในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง	5
	2.1.1 ความเป็นมาของนโยบายการพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำ	5
	2.1.2 ข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง	16
	2.1.3 การประชุมผู้นำครั้งที่ 2 ว่าด้วยความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจแห่งอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง	19
	2.2 กฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือและขนส่งสินค้าทางน้ำ	21
	2.2.1 กฎ ระเบียบ ข้อกำหนดเกี่ยวกับการบริหารควบคุมกิจการการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้างเจียงของมณฑลยูนนาน	21
	2.2.2 ข้อตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง	24
	2.3 กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือ และ การขนส่งทางน้ำ ของแคว้นปกครองตนเองสิบสองปันนา	27

สารบัญ(ต่อ)

		หน้า
บทที่ 3	**องค์กรควบคุมดูแลการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง ของมณฑลยูนนาน**	29
	3.1 กรมการคมนาคมของมณฑลยูนนาน	29
	3.2 กองการท่าเรือแห่งมณฑลยูนนานและกองการควบคุมกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเล	30
	3.3 คณะอนุกรรมการฝ่ายจีนที่อยู่ภายใต้คณะกรรมาธิการบริหารควบคุมดูแลแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขงแห่งมณฑลยูนนาน (JCCCN)	41
บทที่ 4	**ระเบียบการควบคุมดูแลความปลอดภัยของการคมนาคมทางน้ำในแผ่นดินของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน**	47
	4.1 การจดทะเบียนเรือตามกฎหมายของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน	49
	4.2 ข้อกำหนดการออกหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน	51
บทที่ 5	**บทสรุป**	59
	บรรณานุกรม	
ภาผนวก	- ข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง (Agreement on Commercial Navigation on Lancang – Mekong River)	
	- ข้อกำหนดการออกหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน	

สารบัญภาพ

		หน้า
ภาพที่ 1	แผนที่แม่น้ำล้านช้างเจียง –แม่น้ำโขง	4
ภาพที่ 2	Mr.Chen Lufan	66
ภาพที่ 3	Mr.Xie Yuanzhang	66
ภาพที่ 4	Mr. Jin Cheng	66
ภาพที่ 5	Mr.Shi Chaobing (Deputy Diretor)	67
ภาพที่ 6	Mr. Dai Jie (Director)	67
ภาพที่ 7	Mr. Ma Shuhong (Professor)	67
ภาพที่ 8	Mr. Chen Hui (Chief Engineer)	68
ภาพที่ 9	Mr. He Shengda (Vice President)	68
ภาพที่ 10	Mr. Wang Yunxiang (Director)	68
ภาพที่ 11	Mr. Zhou Yunxiang	69
ภาพที่ 12	เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง ใช้เครื่องมือวัดอุณหภูมิร่างกาย ณ ท่าเรือกวนเหล่ย	69
ภาพที่ 13	เรือขนส่งสินค้า หน้าท่าเรือกวนเหล่ย	69
ภาพที่ 14	อ.นรชาติ วัง สัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ของการท่าเรือเชียงรุ่ง	70
ภาพที่ 15	หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งของลูกเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน	70
ภาพที่ 16	อ.นรชาติ วัง สัมภาษณ์ลูกเรือของเรือขนส่งสินค้า Naxin	70
ภาพที่ 17-18	รายละเอียดในหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งของลูกเรือ	71
ภาพที่ 19	ด้านหน้าที่ทำการท่าเรือเชียงรุ่ง	72
ภาพที่ 20	ท่าเรือเชียงรุ่ง ถ่ายเมื่อเดือนเมษายน 2009	72
ภาพที่ 21	ประตูทางเข้าลานพักสินค้าของท่าเรือเชียงรุ่ง	72
ภาพที่ 22	แผนที่แสดงที่ตั้งท่าเรือกวนเหล่ย	73
ภาพที่ 23	แผนที่แสดงที่ตั้งท่าเรือเชียงรุ่ง	74
ภาพที่ 24	แสดงต้นกำเนิดของแม่น้ำแยงซี แม่น้ำอิรวดี แม่น้ำล้านช้าง-โขง	75

บทที่ 1
บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

แม่น้ำโขงมีความยาวประมาณ 4,880 กิโลเมตร ต้นกำเนิดอยู่ทางตะวันออกเฉียงเหนือของที่ราบสูงทิเบต ในภูเขาถังกู๋ลา (Tanggula) ในมณฑลชิงไห่ (Qinghai) แม่น้ำโขงไหลผ่าน 6 ประเทศ ได้แก่ จีน เมียนม่าร์ ลาว ไทย กัมพูชา และเวียดนาม ช่วงต้นของแม่น้ำโขง ซึ่งมีชื่อเรียกว่า แม่น้ำล้านช้าง มีความยาว 2,130 กิโลเมตร ลุ่มแม่น้ำโขงครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 800,000ตารางกิโลเมตร มีศักยภาพในหลายๆด้าน เช่น การคมนาคมขนส่งทางน้ำ เขื่อนเพื่อการชลประทาน เขื่อนผลิตกระแสไฟฟ้า การทำเหมืองแร่ การประมง การท่องเที่ยว เป็นต้น(Guideline for the harmonization of Navigation Rules and Regulations Volume 1.Aids to Navigation:United Nations,NewYork,2001.P.5)

ในอดีต แม่น้ำโขงถูกใช้เพื่อประโยชน์ในเชิงพาณิชย์น้อยมาก จนกระทั่ง เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2543(ค.ศ.2000) รัฐบาลของ 4ประเทศ คือ จีน เมียนม่าร์ ลาว และไทย ได้ร่วมลงนามในข้อตกลง โครงการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขง ซึ่งจีนเป็นผู้ริเริ่ม มีวัตถุประสงค์เพื่อขยายเส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศอันจะนำมาซึ่งการขยายตัวทางการค้าและการลงทุนระหว่างกันของประเทศในลุ่มแม่น้ำโขง หากจะพิจารณาเฉพาะจีนกับไทยแล้วการคมนาคมโดยใช้การขนส่งทางน้ำเส้นนี้ จะช่วยย่นระยะทางมากกว่าการที่ต้องใช้ถนนผ่านเมียนม่าร์และลาว(Agreement on commercial navigation on Lancang-Mekong River among the governments of The People s Republic of China,the Lao People s Democratic Republic,The Union of Myanmar and The Kingdom of Thailand)

การคมนาคมทางน้ำในแม่น้ำโขง จะเรียกว่า การขนส่งทางน้ำภายในแผ่นดิน Inland waterway transport- IWT ซึ่งมีจุดเด่นอยู่ที่ ขนส่งสินค้าหรือผู้โดยสารได้มากทำให้ต้นทุนต่ำ แต่มีข้อเสียคือต้องใช้เวลานานในการล่องมาตามแม่น้ำ ความสำคัญของการใช้เส้นทางน้ำภายในแผ่นดินนี้ ปรากฏในรายงานของ ESCAP เรื่อง **Review of Development in Transport and Communications in the ESCAP Region 1996-2001 Asia and the Pacific** ซึ่งระบุว่า "... ทวีปเอเชียมีแม่น้ำ ทะเลสาบ และคลองที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติและสามารถใช้เดินเรือได้เป็นจำนวนมาก เช่น แม่น้ำอิรวดี แม่น้ำคงคา แม่น้ำยมุนา-พรมบุตร แม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง" ช่องทางการเดินเรือทั้งในแม่น้ำ ทะเลสาบ และคลอง ที่เรียกว่าการขนส่งทางน้ำภายในแผ่นดิน ในพื้นที่ภูมิภาค

เอเชียแปซิฟิคมีระยะทางรวมกันมากกว่า 280,000 กิโลเมตร เป็นช่องทางในการขนส่งสินค้ามากกว่า 1 พันล้านตันและผู้โดยสารมากกว่า 500 ล้านคนต่อปี โดยปริมาณเรือขนส่งที่ใช้อยู่มีมากกว่า 446,000 ลำ ซึ่งจะสามารถบรรทุกสัมภาระมากถึง 27.5 ล้านตัน

การเดินเรือในแม่น้ำโขงมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ห่างไกลและมีรายได้ต่ำ การขนส่งประเภทนี้จะใช้เชื้อเพลิงน้อยกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น ในอดีตการขนส่งทางน้ำอาจถูกมองข้ามเนื่องจากเป็นการขนส่งที่ใช้เวลาและยังต้องเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่น แต่ในปัจจุบันที่แนวโน้มราคาน้ำมันสูงขึ้นการหันมาใช้ระบบขนส่งทางน้ำจะช่วยลดต้นทุนไปได้มาก เพราะเหตุว่าการขนส่งทางน้ำมีต้นทุนที่ต่ำกว่าการขนส่งทางบกและทางอากาศ การก่อสร้างและบำรุงรักษาสิ่งอำนวยความสะดวกทางน้ำมีค่าใช้จ่ายที่น้อยกว่ามาก

ปัจจุบันจีนเป็นประเทศที่ใช้ประโยชน์จากแม่น้ำโขงมากที่สุด แน่นอนว่าเรือเกือบทั้งหมดที่อยู่ในแม่น้ำโขงส่วนมากแล้วจะเป็นของจีน ดังนั้น การศึกษาและทำความเข้าใจนโยบายและกฎหมายการเดินเรือขนส่งสินค้าของมณฑลยูนนาน จะทำให้ผู้ประกอบการและนักลงทุนชาวไทยเข้าใจถึงรายละเอียดของวิธีการขนส่งสินค้าทั้งในรูปแบบของวิธีปฏิบัติทางราชการและประเพณีทางการค้าในการขนส่งสินค้า อันจะเป็นประโยชน์ต่อการตัดสินใจของนักลงทุนไทยในด้านต่างๆต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์

1.เพื่อศึกษาถึงนโยบายเกี่ยวกับการเดินเรือขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขงของสาธารณรัฐประชาชนจีนและมณฑลยูนนาน

2.เพื่อศึกษาถึงกฎหมายและระเบียบต่างๆของมณฑลยูนนานอันเป็นมาตรการควบคุมการเดินเรือขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขง

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

ศึกษาเฉพาะนโยบาย กฎหมายและระเบียบต่างๆสาธารณรัฐประชาชนจีนและมณฑลยูนนานที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือในแม่น้ำโขง

1.4 สมมติฐาน

นโยบายและกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือขนส่งสินค้าของมณฑลยูนนาน มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการเดินเรือในแม่น้ำโขง เนื่องจากยูนนานเป็นเป้าหมายทางการค้าที่ไทยจะส่งออกสินค้าไปยังจีน การเรียนรู้และทำความเข้าใจกฎ ระเบียบ ประเพณีการค้าของมณฑลยูนนานจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการลงทุนและการค้าชายแดนของนักลงทุนไทย

1.5 ระเบียบวิธีวิจัย และสถานที่เก็บข้อมูล

1. การวิจัยเอกสาร(Documentary Research)โดยรวบรวมเอกสารหลักฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย กฎหมาย และระเบียบในการเดินเรือขนส่งสินค้าของมณฑลยูนนาน

2. สัมภาษณ์เชิงลึก(Indepth interview)โดยสัมภาษณ์จาก

ภาครัฐ ได้แก่ ข้าราชการ เจ้าหน้าที่ตามหน่วยงาน ดังนี้

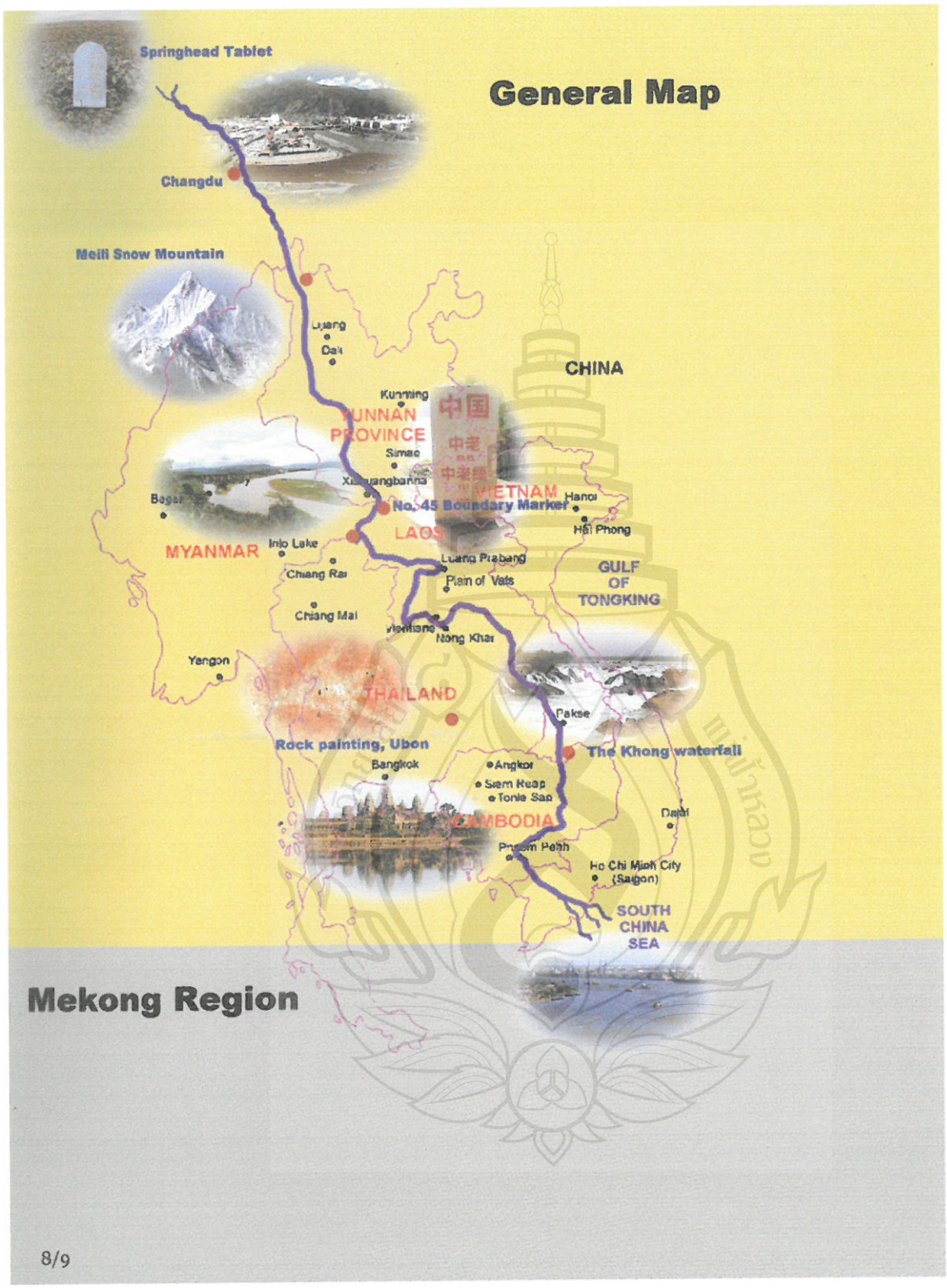
- กรมการท่าเรือ มณฑลยูนนาน
- กรมการคมนาคม มณฑลยูนนาน
- กรมวิเทศสัมพันธ์ มณฑลยูนนาน
- กรมวางแผนเศรษฐกิจ มณฑลยูนนาน
- คณะกรรมการแม่น้ำโขงแห่ง มณฑลยูนนาน
- ผู้ประกอบการเรือขนส่งสินค้า มณฑลยูนนาน

ภาคเอกชน ได้แก่ ผู้ประกอบธุรกิจขนส่งทางน้ำ เจ้าของเรือ ผู้จัดการ และลูกเรือขนส่งสินค้า

1.6 ประโยชน์ที่ได้รับ (Output) จาก งานวิจัยเมื่อเสร็จสิ้นการวิจัย

1. ได้ทิศทางและนโยบายการพัฒนาการขนส่งทางน้ำในแม่น้ำล้านช้างเจียง-แม่น้ำโขง ของสาธารณรัฐประชาชนจีนและมณฑลยูนนาน

2. เข้าใจในเนื้อหาของกฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายของมณฑลยูนนานที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการเดินเรือ ตลอดจนทราบถึงบทบาทการทำหน้าที่ของหน่วยงานทางฝ่ายปกครองที่มีต่อการการเดินเรือขนส่งสินค้า



ภาพที่ 1 แม่น้ำล้านช้างเจียง –แม่น้ำโขง

ที่มา : MEKONG : SPRING of Life China Yunnan International Culture Exchange Center. Yunnan Fine Arts Publishing House, 2005

บทที่ 2
นโยบายและกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือ

2.1 ความร่วมมือของประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงกับนโยบายการขนส่งในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง

2.1.1 ความเป็นมาของนโยบายการพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำ

การพัฒนาการขนส่งถือเป็นนโยบายสำคัญของรัฐบาลจีน เนื่องจากยูนนานตั้งอยู่ในทำเลที่เป็นศูนย์กลางเขตเศรษฐกิจระหว่างประเทศ รัฐบาลจึงได้มีมติให้ยูนนานเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ โดยกำหนดให้ในปี ค.ศ. 2020 มณฑลยูนนานต้องได้รับการพัฒนาให้เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างจีนแผ่นดินใหญ่กับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ โดยมีการสื่อสารและการคมนาคมทางบก (ถนนและรถไฟ) เป็นแกนหลัก ทางอากาศและทางแม่น้ำเป็นส่วนเสริม ซึ่งการขนส่งดังกล่าวจะมีลักษณะเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ[1]

ในนโยบายพัฒนาเศรษฐกิจของรัฐบาลกลาง ฉบับปัจจุบันข้อที่ 5 ก .(จ), 6 ฉ. ได้ระบุไว้อย่างชัดเจนถึงการส่งเสริมการพัฒนาภาคตะวันตก ดังนี้[2]

5 ก.(จ) การลงทุนที่สามารถพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติและทรัพยากรบุคคลในพื้นที่ตะวันตกของประเทศจีน

6 ฉ. ให้อำนาจแก่มณฑลเขตปกครองตนเองมหานครในพื้นที่ภาคตะวันตกขออนุมัติยกฐานะเขตพัฒนาตนเองหนึ่งแห่งขึ้น เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจและเทคโนโลยีระดับชาติได้

---

[1] กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม. รายงานฉบับสุดท้ายโครงการศึกษาเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์เชิงรุกในการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาการขนส่งทางถนน. สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, มกราคม 2549 หน้า 2 - 14.

[2] อ้างแล้ว, หน้า 2 - 4 , 2 - 5

หลักการตามนโยบาย 2 ข้อ ดังกล่าวข้างต้นนำมาสู่นโยบายพื้นฐานเฉพาะด้านการขนส่งทางน้ำในแผ่นดิน ซึ่งมีอยู่ 5 ข้อ ดังนี้[3]

ประการแรก ในการใช้ทรัพยากรทางน้ำนั้นดำเนินการและปฏิบัติตามนโยบายการพัฒนาแบบเอนกประสงค์เน้นให้เกิดประโยชน์และประสิทธิภาพ การใช้ระบบชลประทาน , เขื่อนผลิตไฟฟ้า และการขนส่งทางเรืออย่างเต็มที่

ประการที่สอง ในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและระบบขนส่งลอจิสติกส์นั้นให้สร้างระบบการขนส่งที่เป็นเอนกประสงค์ที่มีมาตรฐานเดียวกันทั่วทั้งประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยกำหนดเป็นเป้าหมายในการพัฒนาระบบการขนส่งซึ่งส่วนใดจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาการคมนาคมทางน้ำหรือทางบก ก็ให้พิจารณาจากสภาพแวดล้อมของการพัฒนาระบบการขนส่งที่จะเกิดประโยชน์สูงสุดในส่วนนั้นและต้องเน้นให้การขนส่งทางน้ำ (Inland Waterway) มีบทบาทอย่างเต็มที่ต่อการขนส่ง

ประการที่สาม ส่งเสริมให้ธุรกิจต่างๆ ลงทุนก่อสร้างโรงงานตามริมฝั่งแม่น้ำเพื่อสร้างระเบียงเศรษฐกิจและธุรกิจทั้งสองฟากฝั่งแม่น้ำ ทั้งนี้เพื่อกระตุ้นการขนส่งทางน้ำ (Inland Waterway) ให้มีการพัฒนา

ประการที่สี่ "ดำเนินหลักการว่าด้วยการวางแผนร่วมกันและแบ่งการปฏิบัติเป็นช่วงเป็นตอน" เพื่อเสริมสร้างระบบสาธารณูปโภคให้เข้มแข็งและจุดเน้นอยู่ที่เส้นทางการขนส่งทางน้ำ (Inland Waterway) ให้ความสำคัญในการพัฒนาเส้นทางการขนส่งทางน้ำสายหลัก

ประการที่ห้า ปฏิบัติตาม "นโยบายเปิดประเทศ เพื่อกระตุ้นให้เศรษฐกิจมีชีวิตชีวา" เพื่อส่งเสริมให้ทุกสาขาอาชีพในสังคมสนใจในการลงทุนพัฒนาการขนส่งทางน้ำในแผ่นดิน (Inland Waterway)

จากนโยบายพื้นฐาน 5 ข้อ ดังกล่าว รัฐบาลกลางและมณฑลยูนนานของจีนได้ดำเนินการเพื่อให้เกิดผลเป็นรูปธรรม ดังจะเห็นได้จากโครงการความร่วมมือในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ซึ่งภาคีสมาชิก 4 ชาติ อันได้แก่ จีน เมียนม่าร์ ลาวและไทย ได้บรรลุข้อตกลงในการเดินเรือพาณิชย์ร่วมกัน

---

[3] Vitalizing Inland Waterway Transport Promoting Sustainable Ddvelopment of Economy and Society คำปราศรัย ของ Mr.Huang zhendong,Minister for Communications People s Republic of China ในที่ประชุม "Pan-European Inland Waterway Transport Conference" เมื่อวันที่ 6 กันยายน ค.ศ.2001

นอกจากนี้ ตามรายงานแห่งชาติว่าด้วยประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ว่าด้วยโครงการความร่วมมือในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (July, 2005) ในบทที่ 5 ของรายงานดังกล่าว ได้อธิบายถึงความร่วมมือด้านการคมนาคมและการขนส่งระหว่างจีนกับประเทศต่างๆ อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงไว้ดังนี้

ความร่วมมือทางด้านการขนส่งทางน้ำ

รัฐบาลแห่งประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนให้ความสำคัญในการบุกเบิก พัฒนา การขนส่งในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง ตลอดมา ทางรัฐบาลจีนเห็นว่า แม่น้ำนี้เป็นเส้นใยในการเชื่อมประชาชนของประเทศต่างๆ ในสองฟากฝั่ง เพราะฉะนั้นภายใต้การเสนอแนะของรัฐบาลจีนในการประชุมระดับรัฐมนตรีครั้งที่ 13 ของประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ได้ผ่านมติความเห็นชอบในเรื่องบุกเบิก พัฒนาการขนส่งทางแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง ซึ่งรวมถึงการปรับปรุงร่องน้ำ การบำรุงรักษาร่องน้ำและเครื่องหมายการเดินเรือ ซึ่งปัญหาเหล่านี้ล้วนได้บรรจุในแผนงานปฏิบัติการของความร่วมมือของกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงในอนาคต ซึ่งการจัดการงานดังกล่าวนี้จะบังเกิดประสิทธิภาพอย่างใหญ่หลวง และเกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจของระบบการขนส่งทางน้ำ ทางการจีนจะพยายามปรึกษาหารือร่วมกับประเทศที่เกี่ยวข้องด้วยไมตรีจิตในปัญหาเรื่อง ขั้นตอนเอกสารและค่าธรรมเนียมต่างๆ ของท่าเรือพิธีการศุลกากรและการข้ามแดน การบริหารจัดการเกี่ยวกับมาตรการความปลอดภัยในการจราจรทางน้ำ นอกจากนั้นจะสร้างสภาพแวดล้อมที่สะดวกและปลอดภัยให้กับการพัฒนาการขนส่งทางน้ำที่ข้ามไปยังดินแดนของประเทศต่างๆ ประเทศจีนจะส่งเสริมกิจการท่าเรือตามชายฝั่งทะเลในมณฑลกว่างซีให้มีกิจการการขนส่งทางทะเลโดยร่วมมือกับประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงอย่างกระตือรือร้น ให้เป็นส่วนเสริมของการขนส่งทางน้ำใน แม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง[4]

จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่า จีนมองการพัฒนาภาคตะวันตก โดยมีเป้าหมายเพื่อให้เกิดการพัฒนาทั้งในส่วนที่เป็นแผ่นดินห่างไกลทะเล เช่น มณฑลยูนนาน และการเชื่อมโยงการคมนาคมกับประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ในด้านนักวิชาการของไทย ได้เคยมีการวิเคราะห์ว่า จีนต้องการหาทางออกสู่มหาสมุทรอินเดียและทะเลจีนใต้ (ผ่านเมียนม่าร์ ไทย ลาว เขมร และเวียดนาม) ประกอบกับความต้องการเร่งการพัฒนาดินแดนหลังภูเขา (Hinterland) ได้แก่ ธิเบต ยูนนาน เสฉวน (ธเนศร์ เจริญเมือง, 2537) เพื่อไม่ให้เกิดการทอดทิ้งทางเศรษฐกิจและความเจริญดินแดนจีนหลังภูเขาเหล่านี้อยู่ใกล้ภูมิภาคเอเชียอาคเนย์ การติดต่อค้าขาย การขนส่งและคมนาคม

---

[4] The Second GMS Simmit. A Stronger GMS Partnership for Common Prosperity. P. 155

สะดวกกว่าเมืองใหญ่ใกล้ทะเลของจีน ดังนั้นองค์กรชี้นำของจีนจึงตั้งเข็มให้องค์กรท้องถิ่นสร้างเสฉวน ยูนนาน เป็นสะพานแผ่นดินเชื่อมกับระบบทุนนิยมในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีการเร่งพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ในเขียงรุ่ง พัฒนาเมืองชายแดน ส่งเสริมการเดินเรือในแม่น้ำโขงช่วงจีนใต้ – ลาว [5]

จากนโยบายพัฒนาภาคตะวันตกของจีนประกอบกับความสนใจในการใช้แม่น้ำโขงร่วมกันของเมียนม่าร์ ลาว และไทย ดังนั้น ในปี พ.ศ. 2000 ผู้แทนของทั้ง 4 ประเทศ ได้มาลงนามความ ตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ ซึ่งจะอธิบายโดยละเอียดต่อไปในข้อ 2.1.2

นโยบายการขนส่งทางน้ำในแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง ได้ถูกนำมาปฏิบัติอย่างเกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลอย่างเห็นได้ชัด ทั้งนี้สามารถพิจารณาได้จากการปรับปรุงร่องน้ำซึ่งสามารถเดินเรือตั้งแต่ 60 – 350 ตัน ได้แล้ว (รายละเอียด เรื่อง การเดินเรือ โปรดศึกษาในโครงการวิจัย ระบบท่าเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ระหว่างมณฑลยูนนานกับประเทศไทย โดย นรชาติ วัง และสมชาย ธรรมสุทธิวัฒน์) ในส่วนของท่าเรือที่มีอยู่ในมณฑลยูนนานได้รับการสนับสนุนงบประมาณจำนวนมากเพื่อสร้างท่าเรือ จากการสำรวจภาคสนามของคณะผู้วิจัย พบท่าเรือสมบูรณ์พร้อมใช้ถึง 4 ท่า คือ[6]

1. ท่าเรือกวนเหล่ย
2. ท่าเรือเพื่อการขนส่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ
3. ท่าเรือเพื่อการขนส่งอุปกรณ์ก่อสร้าง
4. ท่าเรือเชียงรุ่ง
5.

(ผู้สนใจระบบท่าเรือ โปรดศึกษารายละเอียดได้จาก โครงการวิจัยระบบท่าเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ระหว่างมณฑลยูนนานกับประเทศไทย โดย นรชาติ วัง และสมชาย ธรรมสุทธิวัฒน์)

---

[5] การประชุมวิชาการประเพณี มหิดล – ธรรมศาสตร์ – กองทัพเรือ ครั้งที่ 7. กำลังอำนาจของไทยในศตวรรษที่ 21, หน้า 114

[6] สัมภาษณ์ Mr.Chen Hui. Maritime Safety Administration of Lancang River,P.R.China. Navigation Affairs Administration Bureau of Yunnan Province. Maritime Safety Administration of Yunnan Province.

และจากการสัมภาษณ์ Mr. Chen Hui (Chief Engineer) ซึ่งรับผิดชอบงานทั้ง 3 ด้าน คือ

1. ความปลอดภัยทางน้ำในแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง
2. พาณิชยนาวีแห่งมณฑลยูนนาน
3. การบริหารความปลอดภัยทางน้ำ

ได้ให้คำอธิบายนโยบายเกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำของมณฑลยูนนาน ไว้ดังต่อไปนี้

a. นโยบายเชิงยุทธศาสตร์การพัฒนาการขนส่งทางน้ำแห่งมณฑลยูนนาน ตามแผนการกำหนด "ยุทธศาสตร์แห่งการพัฒนาภาคตะวันตก" ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน และสร้างสรรค์มณฑลยูนนานให้เป็น "มณฑลที่มีเศรษฐกิจสีเขียวอันเข้มแข็ง" ให้เป็น "มณฑลใหญ่ทางด้านวัฒนธรรมแห่งชนชาติ" "ให้มณฑลยูนนานเป็นช่องทางนานาชาติที่สำคัญที่เชื่อมโยงกับประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้" ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจนี้บวกกับข้อได้เปรียบเส้นทางการขนส่งทางน้ำ 4 สาย ที่เชื่อมโยงไปสู่ต่างประเทศและแม่น้ำอีก 2 สายที่เชื่อมโยงกับเส้นทางน้ำภายในประเทศผนึกกับการเชื่อมโยงการคมนาคมเส้นทางทางบกกับสภาพการใช้ทรัพยากรทางน้ำมากำหนดเป้าหมายและยุทธศาสตร์การพัฒนาการขนส่งทางน้ำของมณฑลยูนนาน มองในแง่มหภาคแล้ว เราต้องสร้างเส้นทางการขนส่งซึ่งเส้นทางสายเหนือเริ่มจากแม่น้ำจินซาเจียงเชื่อมโยงไปที่แม่น้ำแยงซีเกียงเข้าไปสู่ทางภาคตะวันออกของประเทศจีน และเชื่อมเข้าไปสู่ทะเลตะวันออกแห่งมหาสมุทรแปซิฟิก และสร้างเส้นทางการขนส่งทางน้ำสายตะวันออก ซึ่งผ่านแม่น้ำโฟ้อ้าย, แม่น้ำโย่วเจียง, แม่น้ำยู่วเจียง และแม่น้ำซีเจียง เชื่อมโยงผ่านไปทางภาคใต้ของจีนเข้าสู่ทะเลจีนใต้แห่งมหาสมุทรแปซิฟิก เส้นทางการขนส่งทางน้ำสายตะวันตกเฉียงใต้ สร้างเริ่มจากแม่น้ำล้านช้างเจียง แม่น้ำแดง เข้าไปสู่ทะเลจีนใต้แห่งมหาสมุทรแปซิฟิก เส้นทางการขนส่งทางน้ำหลายสายดังกล่าวสร้างเป็นเครือข่ายเส้นทางการคมนาคมทางน้ำนานาชาติและทางบกที่เชื่อมโยงเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียตะวันออก

b. <u>นโยบายในการพัฒนา</u> : นำร่องด้วยการค้า ขับเคลื่อนด้วยเศรษฐกิจดำเนินนโยบายบูรณาการ ดังต่อไปนี้

ประการแรก พัฒนาการขนส่งทางน้ำควบคู่กับกิจการการกำเนิดไฟฟ้า
ประการที่สอง พัฒนาการขนส่งทางน้ำควบคู่กับการขนส่งทางบกและทางอากาศ
ประการที่สาม พัฒนาการขนส่งทางน้ำจากใกล้ไปถึงไกล
ประการที่สี่ พัฒนาการขนส่งทางน้ำจากภายในประเทศไปสู่นานาประเทศ

ยิ่งไปกว่านั้น ในส่วนของการพัฒนาการขนส่งทางน้ำต้องดำเนินการควบคู่กับกิจการการกำเนิดไฟฟ้านั้น ทางรัฐบาลจีนเห็นว่าการพัฒนาการกำเนิดไฟฟ้ากับการพัฒนาการขนส่งทางน้ำจำเป็นต้องสอดคล้องกัน ให้เป็นส่วนเสริมซึ่งกันและกัน สำหรับการขนส่งทางน้ำมีเป้าหมายให้เป็นเส้นทางการขนส่งนานาชาติและเป็นเส้นทางการขนส่งที่เชื่อมไปสู่ปากน้ำชายฝั่งทะเลในการทำแผนพัฒนาทรัพยากรทางน้ำนั้น ต้องให้แผนพัฒนาเป็นแผนเชิงคุณภาพที่มีประโยชน์ต่อมนุษยชาติ เพราะฉะนั้นในขณะที่สร้างเขื่อนกำเนิดไฟฟ้าบนเส้นทางการขนส่งทางน้ำ คือ ระหว่างแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง แม่น้ำโป๋อ้าย – แม่น้ำโย่วเจียง – แม่น้ำซีเจียง แม่น้ำจินซาเจียงและแม่น้ำแดง ก็ต้องก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานที่ช่วยให้เรือแล่นผ่านควบคู่กันไปด้วย ไม่ควรเห็นแก่ประโยชน์เฉพาะหน้า จำเป็นต้องมองการณ์ไกล เพื่อสร้างประโยชน์บนแม่น้ำให้แก่ลูกหลานตลอดกาล[7]

สำหรับ การพัฒนาการขนส่งทางน้ำควบคู่กับการขนส่งทางบกและทางอากาศ แม่น้ำจินซาเจียง แม่น้ำโป๋อ้าย – แม่น้ำโย่วเจียง อยู่ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือของมณฑลยูนนาน และอยู่ริมขอบภาคตะวันออกของมณฑลยูนนาน แม่น้ำล้านช้างเจียงเป็นเส้นทางการขนส่งทางน้ำสายหลักที่เป็นนานาชาติ ซึ่งห่างไกลจากนครคุนหมิงที่เป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจ วัฒนธรรม และการเมืองของมณฑลยูนนาน ฉะนั้น ต้องมีการเชื่อมโยงกับรางรถไฟถนนหนทาง ที่มีทิศทางไปสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตลอดจนการเชื่อมโยงในทางภาคตะวันออก – ตะวันตก และเชื่อมโยงกับเส้นทางการขนส่งทางอากาศ เมื่อเป็นเช่นนี้จึงจะสามารถได้รับประโยชน์ทางเศรษฐกิจในส่วนที่ดีที่สุด การก่อสร้างถนนหนทางและรางรถไฟที่เป็นเส้นทางการคมนาคมนานาชาติที่ไม่เชื่อมโยงเป็นเครือข่ายนั้น เป็นแนวโน้มที่จะต้องพัฒนาอยู่แล้ว แต่จะต้องใช้งบประมาณมหาศาลต้นทุนการขนส่งค่อนข้างสูง ใช้เวลาการพัฒนาค่อนข้างยาวนาน และในระยะสั้นนั้นไม่สามารถก่อสร้างให้แล้วเสร็จได้ ดังนั้นในระยะเวลาอันใกล้นี้ นอกจากต้องผลักดันการดำเนินงานล่วงหน้า โดยเตรียมการก่อสร้างเครือข่ายการขนส่งทางถนนกับทางรถไฟที่เป็นนานาชาติแล้ว ต้องเร่งในการก่อสร้างถนนหรือรางรถไฟระดับสูงจากนครคุนหมิงไปสู่ท่าเรือสุ่ยฟู่ ท่าเรือเชียงรุ่ง ท่าเรือซือเหมา ท่าเรือกวนเหล่ย ท่าเรือฟู่หนิง และท่าเรือเหอโข่ว เป็นกรณีพิเศษต้องอาศัยและใช้ศักยภาพข้อได้เปรียบเส้นทางการขนส่งทางน้ำที่มีอยู่ในปัจจุบันอย่างเต็มที่ ใช้การลงทุนน้อยที่สุดภายในเวลาอันสั้น สร้างช่องทางการขนส่งที่เป็นนานาชาติ ที่เป็นเครือข่ายการขนส่งทั้งทางบกและทางน้ำ

---

[7] สัมภาษณ์ Mr.Chen Lufan.(Research Fellow) Honorary Director of Yunnan Institute of Southeast Asian Studies . Chairman of Yunnan Association for Southeast Asain Studies

ที่มีต้นทุนต่ำ ทั้งนี้เพื่อเร่งฝีก้าวในการขยายการดำเนินนโยบายเปิดประเทศของมณฑลยูนนาน ให้เกิดผลในทันทีทันใด [8]

การพัฒนาการขนส่งทางน้ำของมณฑลยูนนาน จำเป็นจะต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลกลาง ดังจะเห็นได้จากคำกล่าวของ Mr.Xu RongKai ผู้ว่าการแห่งมณฑลยูนนาน ได้กล่าวไว้ในการประชุมสัมมนานานาชาติเกี่ยวกับการพัฒนาการค้า การตกลงและความร่วมมือระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนกับกลุ่มประเทศอาเซียน เมื่อวันที่ 6 – 7 มิถุนายน 2002 (International Seminar On China – ASEAN Trade, Investment and Development Cooperation Kunming, China, June 6 – 7, 2002) ว่า ภายใต้สถานการณ์เศรษฐกิจโลกไร้พรมแดนนั้น การผลักดันและเร่งรัดให้เศรษฐกิจของภูมิภาคมีความเป็นเอกภาพ ส่งเสริมการแลกเปลี่ยนและความร่วมมือระหว่างกลุ่มเศรษฐกิจต่างๆ ในภูมิภาค ดังนั้น จีนและกลุ่มประเทศอาเซียน ปัจจุบันมีประชากร 1,700 ล้านคน มีพลังในการพัฒนาอย่างมีชีวิตชีวาและในการประชุมผู้นำของการประชุมจีน – อาเซียน ครั้งที่ 5 มีมติว่าภายใน 10 ปี จะต้องดำเนินการสร้างเขตการค้าเสรีระหว่างจีนกับประเทศอาเซียนให้สำเร็จลุล่วง นี่เป็นนโยบายที่สำคัญมากและแน่นอนว่าต้องมีผลต่อการพัฒนาความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจของภูมิภาคนี้และจะสร้างสถิติใหม่ในการพัฒนา

มณฑลยูนนานเป็นดินแดนแห่งการเปิดประเทศอย่างแรงกล้า นานมาแล้วที่ยูนนานได้อาศัยข้อได้เปรียบทางด้านทรัพยากรธรรมชาติ พัฒนาเศรษฐกิจที่มีเอกลักษณ์ของตนเอง ทำให้เกิดการขยายตัวของเศรษฐกิจทุก ๆ ด้าน เงื่อนไขพื้นฐานในความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจกับภายนอกได้รับการปรับปรุงเป็นอย่างมาก เรากำลังปฏิบัติตามนโยบาย กฎ และระเบียบต่างๆ ที่ส่งเสริมการลงทุนและพัฒนาในเขตภาคตะวันตกของประเทศ ทำตามสัญญาและกฎกติกาขององค์การการค้าโลก (WTO) และสัญญาที่ให้ไว้กับต่างประเทศซึ่งต้องเร่งในการเปลี่ยนแปลงหน้าที่ของรัฐบาล ปรับปรุงรูปแบบการให้บริการ สร้างสภาพแวดล้อมทางการค้า การลงทุนที่ดียิ่งขึ้น มณฑลยูนนานอาศัยข้อได้เปรียบที่เป็นประเทศเพื่อนบ้านกับประเทศในภูมิภาคเอเชียอาคเนย์ โดยพยายามส่งเสริมความร่วมมือในด้านเศรษฐกิจการค้ากับกลุ่มประเทศอาเซียนและในปี 2001 มูลค่าการค้าระหว่างมณฑลยูนนานกับกลุ่มประเทศอาเซียนบรรลุถึง 7.1 ร้อยล้านยูเอสดอลลาร์ ซึ่งเป็น

---

[8] สัมภาษณ์ Mr.Jin Chen. Director General ,The Internationnal Regional Coperation Office of Yunnan Province 11 January 2007

ร้อยละ 35.6 % ของมูลค่ายอดรวมการค้าต่างประเทศของมณฑลยูนนาน ขณะเดียวกันก็ได้ขยายการลงทุนและความร่วมมือทางเศรษฐกิจทางด้านเทคโนโลยีระหว่างกันอย่างต่อเนื่อง กลุ่มประเทศอาเซียนได้กลายเป็นหุ้นส่วนทางด้านเศรษฐกิจการค้าที่มีความสำคัญยิ่งของมณฑลยูนนาน ภายใต้สถานการณ์การเร่งฝีก้าวในการสร้างเขตการค้าเสรีระหว่างจีนกับกลุ่มประเทศอาเซียน ข้อได้เปรียบทางด้านภูมิภาคของมณฑลยูนนานก็จะเด่นชัดยิ่งขึ้นซึ่งพวกเราต้องกุมโอกาสนี้ให้แน่น พยายามผลักดันความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจการค้าระหว่างมณฑลยูนนานกับประเทศในกลุ่มอาเซียนให้มีความก้าวหน้ามากยิ่งขึ้น

นโยบายดังที่กล่าวมาทั้งหมด ก่อให้เกิดกลยุทธ์ด้านการพัฒนาความร่วมมือทาง Logistic ระหว่าง มณฑลยูนนานกับภาคเหนือของประเทศไทย ทั้งนี้ Mr. Liu Jinxin (Researcher, GMS Logistics Research Center) ได้ทำการศึกษาเรื่องนี้ไว้ และนำรายงานการศึกษาเสนอต่อ Foreign Affairs Office of the People's Government of Yunnan Province โดยทำการศึกษาเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ตามเส้นทางต่างๆ ดังต่อไปนี้

Table : Logistics Cost of three transportation Channels from Jinghong – Chiang Rai.

Transportation Channel	Logistics Process	Logistics cost (Unit: Yuan / KG)	Transportation Distance	Logistics Period
Highway from Bangkok – Chiang Mai – Chiang Saen port	Freight + loading & Unloading fee	0.1 – 0.2 Yuan / KG	286 – 681 KM	4 – 10 hours
Chiand Saen Port	Loading& Unloading fee + Customs Clearance fee + others	(.Quarantine + Inspection fee + origin Certificate 0.01Yuan; (Customs Clearance fee + loading&Unloading fee)0.01 Yuan		6 hours
Mekong River Transportation from Chiang Sean to Jinghonh	Package Price (Freight + Customs Clearance + fee + Stock + Customs duty + Others)	Freight 0.3 Yuan; Quarantine Inspection fee at Jinghong port 0.53 Yuan; Import VAT 0.43Yuan:loading&Unloading fee and others 0.016 Yuan	344 KM	14 hours
Jinghong – Kunming Highway	Freight	0.32 Yuna / KM	549 KM	1 day
Kunming Urban Area	City Distribution Fee	Stock 0.05 Yuna, Downtown area distribution area distribution fee 0.05 Yuan	Area of 50 KM	1 day

Transportation Channel	Logistics Process	Logistics cost (Unit: Yuan / KG)	Transportation Distance	Logistics Period
First channel: Chiang Mai – Chiang Saen – Jinghong – Kunming Logistics E – valuation	Too many transportation chains ; No cargo transport insurance	Lowest expenses : 1.4 Yuan / KG	1189 KM	5 days
Chiang Mai – Chiang Rai – Mae Sai Highway	Freight + loading&Unloading fee	0.1 Yuan	184 KM	6 hours
Mae Sai Port	Custom Clearance fee + Customs duty + Others	0.02 Yuan	67 KM	2 hours
Mae Sai– Tachhilek – Keng Tung – Daluo Highway	Transit fee + Inspection fee + Others	1.6 Yuan	262 KM	9.6 hours
Daluo Port	Custom Clearance fee + Customs Duty + Others	0.98 Yuan		6 hours
Daluo – Kunming Highway	Freight + loading&Unloading fee	0.4 Yuan	682 KM	12 hours
Second Channel : Chiang Mai – Chiang Rai – Mae Sai - Tachhilek - Jinghong -Kunming	Too many transitstation ; No cargo transport in surance	Lowest expenses : 2 Yuan / KG	1195 KM	3 days

Transportation Channel	Logistics Process	Logistics cost (Unit: Yuan / KG)	Transportation Distance	Logistics Period
Chiang Mai – Chiang Rai – Chiang Kong Highway	Freight + loading&Unlonding fee	0.2 Yuan	184 + 85 KM	6 hours
Chiang Khong Port	Customs Clearance fee + Customs duty + Others	0.02 Yuan		2 hours
Chiang Khong – Houayxay – Luang Namtha – Mohan Highway	Transit fee + Inspection fee + others	Estimated Expenses : 0.8 – 1.5 Yuan	228.3 KM	6.8 hours
Mohan Port	Customs Clearance fee + Customs duty + others	1 Yuan		6 hours
Mohan – Kunming Highway	Freight	0.5 Yuan	701 KM	8 hours
Third Channel: Chiang Mai – Chiang Rai - Chiang Khong – Mohan – Kunming	Uncertain charges	Lowest estimated expenses : 2.5 Yuan / KG	1198.3 KM	2 days

ที่มา : Foreign Affairs Office of the People's Government of Yunnan Province. "Strategic Development of Logistic Cooperation between China Yunnan and Northern Thailand" Handbook of the Logistic Study Tour of China – Myanmar – Thailand – Laos Highway March 5 – 11 , 2007

จากตารางแสดงค่าใช้จ่ายการขนส่งผ่านทาง 3 ช่องทางการคมนาคม จากเชียงรุ่ง ถึงเชียงราย อธิบายได้ดังนี้

1. การขนส่งทางแม่น้ำโขงจะมีความได้เปรียบ เพราะต้นทุนต่ำและราคาค่าขนส่งต่ำ การก่อสร้างทางหลวงสายคุนหมิง-กรุงเทพ ไม่สามารถแทนที่ต่อบทบาทในเส้นทางแม่น้ำโขงได้
2. การขยายตัวของเศรษฐกิจตลอดแม่น้ำโขง แสดงถึงเงื่อนไขของการพัฒนาการค้า, โลจิสติกส์, การท่องเที่ยว และอุตสาหกรรม

คุนหมิงจะเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค

คุนหมิงเป็นเมืองหลวงของมณฑลยูนนาน ตั้งอยู่ทางตอนใต้ของจีน มีชายแดนติดต่อกับเมียนม่าร์ ลาวและเวียดนาม เป็นดินแดนที่จะต้องผ่านเพื่อเข้าสู่ส่วนในของจีน อันได้แก่ หนานหนิง ฉงชิ่ง เฉินตูและซีอาน ด้วยตำแหน่งที่ตั้งและการพัฒนาสาธารณูปโภค คุนหมิงจะกลายเป็นศูนย์กลางการคมนาคมที่เชื่อมต่อกับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

เชียงรายจะเป็นประตูของประเทศไทย

เชียงรายตั้งอยู่ ณ ส่วนเหนือสุดของประเทศไทย ซึ่งเป็นจุดที่จะต้องผ่านเข้ามาจากทางเหนือของประเทศ จากการเป็นส่วนหนึ่งของลุ่มแม่น้ำโขง และอยู่ในกลุ่มอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง GMS เชียงรายจะได้ประโยชน์อย่างมากต่อการขยายตัวทางการค้าของจีน จากการอยู่ใกล้คุนหมิง เชียงรายอยู่ในตำแหน่งที่ดีมากในการเป็นประตูของกลุ่มประชาชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

จากผลการวิเคราะห์ของ Mr. Liu Jinxin (Researcher, GMS Logistics Research Center) แสดงให้เห็นว่า นโยบายพัฒนาการขนส่งทางน้ำในเส้นทางแม่น้ำล้านช้างเจียง-แม่น้ำโขงของสาธารณรัฐประชาชนจีนและมณฑลยูนนาน มีประโยชน์อย่างยิ่งต่อการพัฒนาเศรษฐกิจในประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

2.1.2 ข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง

จากกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจสี่ฝ่ายซึ่งครอบคลุมพื้นที่ในสี่ประเทศ คือ ประเทศจีนตอนใต้ เมียนม่าร์ ลาว และภาคเหนือของไทยได้พัฒนาขึ้น โดยมีจุดมุ่งหมายในการส่งเสริมการขนส่งทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศ ภายในประเทศในอนุภูมิภาคนี้ ดังนั้น แม่น้ำโขงจึงเป็นเป้าหมายสำหรับการพัฒนาการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศในพื้นที่อนุภูมิภาคนี้ด้วย

การพัฒนาครั้งสำคัญเกิดขึ้นเมื่อมีการสำรวจสภาพทางกายภาพของแม่น้ำโขงรวมทั้งความสามารถในการเดินเรือในแม่น้ำโขง โดยคณะสำรวจของทั้งสี่ประเทศในระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ – พฤษภาคม 2536 (ค.ศ.1993) การสำรวจดังกล่าวพบว่ามีความเป็นไปได้ที่จะสามารถเดินเรือได้ตลอดทั้งปีโดยจะต้องปรับปรุงบางส่วนของร่องน้ำทางเดินเรือ จนกระทั่งมีการประชุมร่วมกันสี่ฝ่ายในการพัฒนาเครือข่ายการขนส่งบริเวณอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงตอนบน ในระหว่างวันที่ 27 – 28 พฤษภาคม 2536 (ค.ศ.1993) ในกรุงเทพฯ ประเทศไทย ผลการประชุมนำมาซึ่งแนวทางในการส่งเสริมการท่องเที่ยวและการคมนาคมภายในสี่ประเทศและความร่วมมือในการเดินเรือในแม่น้ำโขงที่เสนอโดยประเทศจีน

หลังจากนั้นได้มีการประชุมคณะทำงานด้านเทคนิค (TWG) การเดินเรือในแม่น้ำโขงตอนบนในระหว่างวันที่ 18 - 21 มกราคม 2537 (ค.ศ.1994) ณ เมืองคุนหมิง ประเทศจีน การประชุมครั้งนี้นำมาซึ่งหลักการของข้อตกลงการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงตอนบน ซึ่งมีจุดมุ่งหมายสำคัญในการส่งเสริมให้มีการเดินเรืออย่างเสรีและร่างกฎข้อบังคับในการเดินเรือในแม่น้ำโขง เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวและการค้าขายในประเทศสมาชิก ในการนี้ประเทศจีนได้รับมอบหมายให้เป็นผู้จัดเตรียมร่างข้อตกลงเดินเรือพาณิชย์ จนกระทั่งมีการประชุมคณะทำงานร่วมกันสี่ฝ่ายในข้อตกลงสี่ฝ่ายว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง ในปี 2540 (ค.ศ.1997) เพื่อที่จะพิจารณาและปรับปรุงร่างข้อตกลงฯ ที่ประเทศจีนได้จัดเตรียมขึ้น และมีการประชุมของคณะทำงานหลายครั้งในระหว่างปี 2540-2542 (ค.ศ.1997-1999) จนกระทั่งมีการรับรองร่างข้อตกลงฉบับสุดท้ายในเดือนพฤศจิกายน 2542 (ค.ศ.1999) และมีการลงนามข้อตกลงฯ ของทั้งสี่ประเทศ

สำหรับประเทศไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (นายสุเทพ เทือกสุบรรณ) ได้ลงนามในความตกลงสี่ฝ่ายว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง ร่วมกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมของจีน ลาว และเมียนม่าร์ เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2543 (ค.ศ.2000) ณ ท่าขี้เหล็ก ประเทศเมียนมาร์ ซึ่งความตกลงฯ ดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้อีก 1 ปี นับจากวันลงนาม และสาธารณรัฐประชาชนจีนได้รับมอบหมายให้เป็นประเทศผู้ประสานงานในการกำหนดจัดการประชุมคณะทำงานด้านเทคนิคเพื่อจัดทำระเบียบการเดินเรือร่วมกัน โดยจัดให้การประชุมคณะทำงานด้านเทคนิคฯ ทั้งสิ้น 3 ครั้ง รายละเอียดของการประชุมมีดังนี้

การประชุมคณะทำงานด้านเทคนิคครั้งที่ 1 เมืองจิงหง มณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน ระหว่างวันที่ 29 พฤษภาคม 2543 (ค.ศ.2000) – 1 มิถุนายน 2543 (ค.ศ.2000) มีผู้แทนจากกรมเจ้าท่า (หัวหน้าคณะผู้แทนไทย) กระทรวงการต่างประเทศ สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กรมศุลกากร สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี และกองกิจการระหว่าง

ประเทศ กระทรวงคมนาคม ที่ประชุมได้พิจารณาร่างระเบียบว่าด้วยการเดินเรืออย่างปลอดภัยในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดระบบการจราจรทางน้ำให้การเดินเรือในแม่น้ำล้านช้างและแม่น้ำโขงเป็นไปอย่างมีระบบและปลอดภัย

การประชุมคณะทำงานด้านเทคนิคฯ ครั้งที่ 2 ณ เมืองคุนหมิง มณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน ระหว่างวันที่ 18 – 22 กันยายน 2543(ค.ศ.2000) มีผู้แทนจาก กรมเจ้าท่า (หัวหน้าคณะผู้แทนไทย) กระทรวงการต่างประเทศ สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กรมศุลกากร สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี และกองกิจการระหว่างประเทศ กระทรวงคมนาคม ที่ประชุมได้พิจารณารับรองระเบียบรวมทั้งสิ้น 6 ฉบับ ดังนี้

1. ระเบียบว่าด้วยการเดินเรืออย่างปลอดภัยในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง
2. ระเบียบว่าด้วยการบริหารการขนส่งทางน้ำในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง
3. แนวทางเกี่ยวกับการบำรุงรักษาและปรับปรุงร่องน้ำเพื่อการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง
4. ระเบียบว่าด้วยการสืบสวนและดำเนินการเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดกับยานพาหนะทางน้ำในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง
5. ระเบียบว่าด้วยการจัดการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยการกู้เรือ และการเคลื่อนย้ายซากเรือในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง
6. ระเบียบทางเทคนิคว่าด้วยการตรวจเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง

ร่างระเบียบทั้ง 6 ฉบับข้างต้น คณะทำงานด้านเทคนิคฯ ได้ร่วมทำการพิจารณาและแก้ไขร่างระเบียบให้สอดคล้องกับกฎหมายภายในที่กรมเจ้าท่าใช้ปฏิบัติ คือ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 ซึ่งในชั้นนี้ยังไม่มีความจำเป็นต้องพิจารณาแก้ไขพระราชบัญญัติทั้งสองแต่อย่างใด

หลังจากการประชุมคณะทำงานครั้งที่ 2 ประเทศสมาชิกได้มีการจัดตั้งทีมสำรวจร่วมกัน ซึ่งประกอบด้วยเจ้าหน้าที่เทคนิคของทั้งสี่ประเทศ เพื่อสำรวจร่องน้ำทางเดินเรือและสภาพทางเดินเรืออื่น ๆ ที่อาจจะกีดขวางทางเดินเรือในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง และเริ่มทำการสำรวจตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2543 โดยประเทศจีนเป็นผู้ประสานงานโครงการสำรวจดังกล่าว

การประชุมคณะทำงานด้านเทคนิคฯ ครั้งที่ 3 ซึ่งเป็นครั้งสุดท้าย ณ เมืองปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน เดือนมีนาคม 2544 เป็นการประชุมระดับเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งทางน้ำของทั้งสี่ประเทศและการประชุมของคณะทำงานด้านเทคนิคเพื่อแก้ไขปรับปรุงบางส่วนร่างระเบียบทั้ง 6 ฉบับ ซึ่งที่ประชุมได้ให้การรับรองและมีการลงนามโดยหัวหน้าคณะผู้แทนประเทศไทย (รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ) เป็นผู้ลงนามในระเบียบทั้ง 6 ฉบับ

ในระหว่างวันที่ 23 – 26 มิถุนายน 2544 (ค.ศ.2001) ประเทศจีนได้จัดให้การประชุมคณะกรรมการประสานงานตามข้อตกลงการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง (Joint Committee on Coordination of Commercial Navigation on Lancang – Mekong river, JCCCN) ณ เมืองจิ่งหง ประเทศจีน เพื่อเตรียมการจัดตั้งคณะกรรมการแห่งชาติในการประสานงานตามข้อตกลงการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง และในวันที่ 26 มิถุนายน 2544(ค.ศ.2001) จะมีพิธีเปิดการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง อย่างเป็นทางการ

และระหว่าง วันที่ 6-7 มิถุนายน 2002 ในการประชุมนานาชาติ จีน-อาเซียน ว่าด้วยความร่วมมือทางการค้า การลงทุนและการพัฒนา ซึ่งจัดขึ้นที่นครคุนหมิง ตัวแทนประเทศไทย คือ Mr.Chana Kanaratanadilok (Assistant to the Director-General Department of Business Economics Ministry of Commerce) ได้กล่าวปาฐกถา ความส่วนหนึ่ง ว่า การพัฒนาในที่ราบลุ่มแม่น้ำโขง ควรจะต้องมีโครงการอบรมลูกเรือ นายช่าง บุคลากรที่ดูแลความปลอดภัยในแม่น้ำโขง ประเทศจีนพึงให้ความสนับสนุนตลอดจนช่วยเหลือด้านงบประมาณเป็นเงิน 5 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในโครงการดังกล่าว

2.1.3 การประชุมผู้นำครั้งที่ 2 ว่าด้วยความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจแห่งอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

ในการประชุม (A Stronger GMS Partnership For Common Prosperity) ผู้นำครั้งที่ 2 ว่าด้วย ความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจแห่งอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2005 Mr. Wen Jiabao นายกรัฐมนตรีของสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้ประกาศนโยบายของรัฐบาลจีนว่า จีนควรจะเดินตามกระแสโลกาภิวัฒน์บนหนทางการพัฒนาที่ร่วมมือและพึ่งตนเองที่อำนวยประโยชน์ให้แก่ทุกๆฝ่าย เสริมสร้างผลงานความร่วมมือและขยายขอบเขตความร่วมมือให้มากขึ้น ยกระดับมาตรฐานของความร่วมมือเพื่อส่งเสริมการพัฒนาของทุกฝ่ายไปพร้อมกัน ณ บัดนี้ ข้าพเจ้ายินดีเสนอข้อคิดเห็นในการผลักดันความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ดังต่อไปนี้

(1) เสริมสร้างโครงสร้างพื้นฐานสาธารณูปโภค ปรับปรุงสภาพเงื่อนไขของสาธารณูปโภค ทั้งนี้เป็นพื้นฐานสำคัญในการส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม ของอนุภูมิภาคซึ่งเราต้องปฏิบัติตามโครงการความร่วมมืออย่างต่อเนื่องในโครงการพัฒนาการคมนาคม พลังงาน และโทรคมนาคม เป็นต้น เพื่อเร่งฝีก้าวในการเสริมสร้าง “ระเบียงเศรษฐกิจใต้ – เหนือ” “ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก” กับ “ระเบียงเศรษฐกิจทางใต้” เสริมสร้างการพัฒนาการขนส่งทาง

น้ำ และเสริมสร้างทางด้านข้อมูลข่าวสาร ผลักดันการเชื่อมเครือข่ายการผลิตกระแสไฟฟ้ากับการค้าไฟฟ้าของอนุภูมิภาค ทั้งนี้เพื่อปูทางให้ความร่วมมือในด้านเศรษฐกิจการค้าของภูมิภาคนี้

(2) อำนวยความสะดวกต่างๆ ในด้านการค้าการลงทุน ส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาค ซึ่งจำเป็นต้องมีระบบสภาพแวดล้อมของนโยบายที่เที่ยงธรรม เปิดเผย และโปร่งใส รวมทั้งการชี้นำอย่างมีพลังของรัฐบาล เราจำเป็นต้องเร่งฝีก้าวในการเจรจาในความตกลงต่างๆ และพิธีสารอำนวยความสะดวกของการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ปฏิบัติตามกรอบแผนปฏิบัติการทางยุทธศาสตร์ที่อำนวยความสะดวกแก่การค้า การลงทุน (the GMS Strategic Framework for Action on Trade Facilitation and Investment (SFA -TFI)) ส่งเสริมในเรื่องการอำนวยความสะดวกการค้าการลงทุนของอนุภูมิภาคกับเสริมสร้างเขตการค้าเสรีจีน – อาเซียน ทั้งนี้เพื่อสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีสำหรับการหมุนเวียนของสินค้าและการแลกเปลี่ยนไปมาหาสู่กันของบุคลากร ซึ่งผลักดันให้ความร่วมมือการค้าการลงทุนสามารถที่จะพัฒนาและก้าวหน้าอย่างใหญ่หลวงภายในเวลาไม่กี่ปีข้างหน้า

ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนจะยืนหยัดเดินตามหนทางการพัฒนาอย่างสันติอย่างไม่ย่นย่อท้อถอย การพัฒนาของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน จะต้องพึ่งพาความพยายามของตนเอง ขณะเดียวกันก็ต้องการเสริมสร้างความร่วมมือกับประเทศภายนอกโดยเฉพาะอย่างยิ่งความร่วมมือจากประเทศบ้านใกล้เรือนเคียง ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนไม่เพียงแต่แสวงหาหนทางเจริญก้าวหน้าของตนเอง หากยังแสวงหาความเจริญก้าวหน้าร่วมกันของทุกๆ ประเทศ ข้าพเจ้าเชื่อว่าการพัฒนาของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ไม่เพียงแต่จะเป็นประโยชน์ให้แก่ประชากรจีนประมาณพันล้านกว่าคน หากยังอำนวยประโยชน์ในการพัฒนาให้แก่ประเทศอื่นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศเพื่อนบ้านซึ่งอำนวยประโยชน์ให้แก่ความเจริญมั่นคงของภูมิภาคนี้และของโลกด้วย

รัฐบาลจีนมีความมุ่งมั่น และตั้งใจต่อการเปลี่ยนแปลงชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนในที่ราบลุ่มแม่น้ำโขง โดยพยายามผลักดันเศรษฐกิจและสังคมให้มีความเจริญก้าวหน้า ประวัติศาสตร์และวิวัฒนาการสังคมพิสูจน์ให้เห็นว่า การคมนาคมทางน้ำก็มีความสำคัญเช่นเดียวกัน ไม่ว่าจะเป็นในแง่ของวัฒนธรรม หรือการค้า การเปลี่ยนแปลงของแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงในเวลานี้เป็นเพียงจุดเริ่มต้น การเชื่อมโยงภูมิภาคลุ่มน้ำโขงเข้าด้วยกันโดยเส้นทางน้ำสายนี้ จะช่วยลดอุปสรรคการติดต่อของผู้คนในท้องถิ่น ทำให้กลุ่มประเทศ GMS ได้แลกเปลี่ยนและติดต่อกันอย่างมีความหวังมากขึ้น[9]

---

[9] สัมภาษณ์ MR. Mr. Ma Shuhong (Professor) Institute of Southeast Asian Studies Yunnan Academy of Social Sciences.

2.2 กฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือและการขนส่งสินค้าทางน้ำ

2.2.1 กฎ ระเบียบ ข้อกำหนดเกี่ยวกับการบริหารควบคุมกิจการการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้างเจียงของมณฑลยูนนาน

คำสั่งของมณฑลยูนนาน เลขที่ 23 ประกาศและมีผลบังคับในวันที่ 4 พฤษภาคม ค.ศ. 1995 มีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

ข้อที่ 1 เพื่อเสริมทวีการควบคุมดูแลกิจการการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้างเจียง ปรับปรุงเงื่อนไขการเดินเรือ คุ้มครองให้เรือ แพ อุปกรณ์อำนวยความสะดวกและความปลอดภัยของชีวิตรวมทั้งทรัพย์สินให้มีหลักประกัน สำแดงบทบาทการขนส่งทางน้ำตามแม่น้ำล้านช้างเจียง การพัฒนาเศรษฐกิจและดำเนินการเปิดประเทศอย่างเต็มที่ ดังนั้นตามกฎหมายและกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องประกอบกับสภาพความเป็นจริงของมณฑลยูนนานได้กำหนดเป็นกฎระเบียบและข้อกำหนดฉบับนี้

ข้อที่ 2 เรือ แพ และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่แล่นผ่าน เทียบท่า และดำเนินกิจกรรมตามร่องน้ำสายหลัก ท่าเรือและบริเวณน่านน้ำตามแม่น้ำล้านช้างเจียง รวมทั้งหน่วยงานและบุคลากรที่เกี่ยวข้องที่ดำเนินกิจการการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของเรือและที่ดำเนินการก่อสร้างการบำรุงรักษาหรือการปฏิบัติภารกิจในท่าเรือและร่องน้ำ ต้องดำเนินการบริหาร ควบคุมดูแลกิจการตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ที่เกี่ยวข้อง และตามข้อกำหนดฉบับนี้ในการปฏิบัติ

ร่องน้ำสายหลักของแม่น้ำล้านช้างเจียงนั้น หมายถึง ร่องน้ำสายหลักตั้งแต่เขื่อนหนัน เต๋อ ป้า (Nan De Ba) จนถึงเขตแบ่งดินแดนหมายเลขที่ 243

ข้อที่ 3 หน่วยงานการบริหารหลักของกรมการคมนาคมแห่งมณฑลยูนนาน เป็นหน่วยงานหลักในการควบคุมดูแลกิจการการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้างเจียงและหน่วยงานใต้สังกัดที่ควบคุม ดูแลกิจการการเดินเรือโดยทำหน้าที่เป็นหน่วยปฏิบัติการ (operation)

ความปลอดภัยในการเดินเรือตามร่องน้ำสายหลักของแม่น้ำล้านช้างเจียงเป็นภาระในความรับผิดชอบของกองควบคุมดูแลกิจการการท่าเรือแห่งเมืองซือเหมาและกองควบคุมดูแลกิจการการท่าเรือเมืองสิบสองปันนา เป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่จะต้องปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ และข้อกำหนด

ข้อที่ 4 การวางแผนในการพัฒนาร่องน้ำในแม่น้ำล้านช้างเจียงต้องดำเนินตามหลักการใช้สอยประโยชน์ครอบคลุมหลายด้าน ต้องให้มีการวางแผนครอบคลุมทั่วถึงทั้งหมดและ

สอดคล้องกับความต้องการของการดำเนินนโยบายเปิดประเทศ มอบหมายให้หน่วยงานการบริหารควบคุมดูแลหลักของกรมการคมนาคมแห่งมณฑลรับผิดชอบในการเรียบเรียง จัดทำแล้วส่งเรื่องขออนุมัติจากมณฑลยูนนาน และได้รับอนุมัติแล้วจึงจะปฏิบัติการได้

ข้อที่ 5 ร่องน้ำและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกของร่องน้ำได้รับการคุ้มครองดูแลจากกฎหมาย หน่วยงานใดๆ และปัจเจกชน ล้วนมิสามารถไปยึดเพื่อครอบครองหรือทำลาย

นอกจากโครงการก่อสร้างที่ได้รับการอนุมัติจากประเทศชาติ และจากรัฐบาลประชาชนมณฑลยูนนานแล้ว การที่มีการก่อสร้างอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ขุดทราย หิน ดิน การขุดทองหรือ กองวัสดุในบริเวณน่านน้ำตลิ่งชายฝั่ง หาดทราย และท้องน้ำที่อยู่ใต้ตำแหน่งของระดับน้ำสูงสุดในการเดินเรือตามแม่น้ำล้านช้างเจียง ที่อยู่ภายในบริเวณร่องน้ำ การดำเนินกิจกรรมดังกล่าวล้วนต้องขอการพิจารณาอนุมัติจากหน่วยงานควบคุมดูแลกิจกรรมการเดินเรือเป็นการล่วงหน้า ส่วนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของการคมนาคมทางน้ำแล้ว หากยังต้องขอการพิจารณาอนุมัติจากหน่วยงานควบคุมดูแลการท่าเรือล่วงหน้าและยังจำเป็นต้องปฏิบัติกิจกรรมตามรูปแบบและบริเวณที่ให้การอนุมัติไว้แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นไม่ควรกีดขวางการเดินเรือหรือทำลายร่องน้ำ

ข้อที่ 6 การขนส่งทางน้ำคงจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของประเทศชาติที่เกี่ยวข้องอย่างเข้มงวด ถ้าไม่ได้รับการอนุญาตจะไม่สามารถดำเนินกิจกรรมการขนส่งทางน้ำโดยพลการ

ข้อที่ 7 หน่วยงานและปัจเจกชนที่ได้รับอนุญาตการประกอบธุรกิจการขนส่งทางน้ำ ต้องชำระภาษีตามที่กฎหมายกำหนด และชำระค่าธรรมเนียมตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

ข้อที่ 8 เรือที่มีสัญชาติจีนหรือเรือต่างชาติที่ประกอบธุรกิจขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าประจำ หรือการประกอบธุรกิจเป็นครั้งคราว ควรจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของประเทศชาติที่เกี่ยวข้องและปฏิบัติตามสนธิสัญญานานาชาติที่ว่าด้วยการเดินเรือ

ข้อที่ 9 เรือบรรทุกสินค้าต้องอยู่ในสภาพเหมาะสำหรับการเดินเรือ มิสามารถบรรทุกสินค้ามีน้ำหนักเกิน ห้ามล้ำเขตเส้นทางการเดินเรือที่กำหนดไว้ ห้ามเรือที่ไม่มีคุณสมบัติพอในการบรรทุกผู้โดยสารไม่ว่าผู้ใด หากยังไม่ได้รับการอนุมัติจากหน่วยงานควบคุมดูแลท่าเรือ ไม่สามารถบรรทุกสินค้าอันตราย

ข้อที่ 10 เมื่อเรือ แพ รวมทั้งลูกเรือและผู้โดยสารได้ประสบเหตุอันตราย ต้องมีมาตรการในการกู้ภัยหรือช่วยเหลือตนเองอย่างเร่งด่วน ขณะเดียวกันต้องรีบแจ้งเหตุให้กับหน่วยงานควบคุมดูแลการท่าเรือที่ใกล้ที่สุด หรือมณฑลนั้นๆ หน่วยงานที่ได้รับรายงานควรจะต้องดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยอย่างเร่งด่วน ส่วนบุคลากร เจ้าพนักงานที่ทำงานอยู่บนเรือ แพ และ

อุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่อยู่ใกล้กับที่เกิดเหตุ เมื่อได้รับสัญญาณการขอความช่วยเหลือแล้ว ต้องรีบดำเนินการให้ความช่วยเหลือทันที

ข้อที่ 11 การออกแบบของเรือและการต่อเรือ ควรยื่นเสนอเพื่ออนุมัติจากหน่วยงานควบคุมดูแลกิจการการเดินเรือของมณฑลเสียก่อน หน่วยงานใดที่ไม่ได้ผ่านการอนุมัติในการออกแบบเรือและต่อเรือนั้น ห้ามทำการออกแบบและต่อเรือ

แผนผังเรือที่ได้ออกแบบเสร็จเรียบร้อยแล้วต้องยื่นเสนอให้หน่วยงานควบคุมการออกแบบเรือของมณฑลในการตรวจสอบ และเมื่อได้รับอนุมัติแล้วจึงจะใช้ต่อเรือได้

เรือที่ใช้ในการประกอบกิจการ ควรได้รับการตรวจสอบคุณภาพจากหน่วยงานที่ตรวจสอบคุณภาพเรือของมณฑล เมื่อผ่านเกณฑ์แล้วให้ออกหนังสือรับรองคุณภาพการตรวจสอบ เรือที่ไม่ผ่านการตรวจสอบดังกล่าวหรือเรือที่ไม่ผ่านเกณฑ์การตรวจสอบห้ามนำมาใช้ประกอบกิจการ

ข้อที่ 12 หน่วยงานประกอบธุรกิจการขนส่งทางน้ำ ที่จำเป็นต้องใช้อุปกรณ์การสื่อสารทางวิทยุที่ติดตั้งบนเรือหรือติดตั้งบนฝั่งหรือสถานีวิทยุ รวมทั้งการสื่อสารด้วยวิทยุต่างๆ ควรต้องดำเนินการยื่นขออนุมัติที่เกี่ยวกับข้อกำหนดในการควบคุมดูแลการสื่อสารทางวิทยุไร้สายที่เกี่ยวข้อง เมื่อผ่านการอนุมัติแล้วจึงจะติดตั้งและใช้อุปกรณ์สื่อสารดังกล่าว

ดำเนินการติดต่อสื่อสาร โดยใช้อุปกรณ์การสื่อสารวิทยุไร้สาย ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดที่เกี่ยวกับการควบคุมดูแลการสื่อสารทางวิทยุไร้สายของธุรกิจการขนส่งทางน้ำอย่างเข้มงวด

ข้อที่ 13 หน่วยงานการท่าเรือและการเดินเรือรวมทั้งเรือ แพ อุปกรณ์อำนวยความสะดวกไม่สามารถเอาน้ำมันที่เสียแล้ว กากน้ำมัน ขยะ อุจจาระ ปัสสาวะ รวมทั้งสิ่งปฏิกูล เทลงในแม่น้ำล้านช้างเจียงเด็ดขาด

ข้อที่ 14 ไม่ว่าผู้ใดก็ตามที่ฝ่าฝืนข้อกำหนดฉบับนี้ และฝ่าฝืนข้อกำหนดที่เกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำของประเทศชาติแล้ว ต้องถูกลงโทษปรับตามกฎหมาย ข้อกำหนดและกฎ ระเบียบของหน่วยงานบริหารและควบคุมดูแลการท่าเรือของมณฑล หรือหน่วยงานควบคุมดูแลการท่าเรือ

ผู้ใดที่ฝ่าฝืนข้อกำหนดที่เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยต้องถูกลงโทษและปรับตามกฎหมายของชาติโดยหน่วยงานสันติบาล ผู้ใดที่ทำผิดกฎหมายต้องถูกลงโทษตามที่กฎหมายกำหนด

ข้อที่ 15 รายละเอียดเกี่ยวกับปัญหา การปฏิบัติตามข้อกำหนดฉบับนี้แล้ว กรมการคมนาคมของมณฑลเป็นหน่วยงานรับผิดชอบในการชี้แจง อธิบาย

ข้อที่ 16 ข้อกำหนดฉบับนี้ มีผลใช้บังคับเริ่มตั้งแต่วันที่ประกาศ

คำสั่งของมณฑลยูนนาน เลขที่ 23 ลงวันที่ 4 พฤษภาคม 1995 มีเจตนารมณ์ในการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางน้ำในแม่น้ำล้านช้างเจียง โดยกำหนดสถานที่บังคับใช้กฎหมายตั้งแต่เขื่อน หนัน เต๋อ ป้า (Nan De Ba) จนถึงเขตแบ่งดินแดนหมายเลขที่ 243 โดยมีกองควบคุมดูแลกิจการการท่าเรือแห่งเมืองซือเหมาและกองควบคุมดูแลกิจการการท่าเรือเมืองสิบสองปันนา เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบ

คำสั่งฉบับนี้ มีผลทางกฎหมายโดยตรงต่อเรือขนส่งสินค้าที่จะแล่นเข้าและออกในเขตอำนาจอธิปไตยของดินแดนสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งกำหนดไว้หลายกรณี ได้แก่

การควบคุมเรื่องความปลอดภัย เช่น ความปลอดภัยของเรือ ความปลอดภัยของการเดินเรือ สิ่งต่างๆที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการคมนาคมทางน้ำ

การประกอบธุรกิจขนส่งทางน้ำต้องได้รับอนุญาต และเสียภาษี

การใช้บังคับสนธิสัญญานานาชาติที่ว่าด้วยการเดินเรือ

การห้ามบรรทุกสินค้าอันตรายหรือมีน้ำหนักเกิน การออกแบบเรือและการต่อเรือต้องได้รับอนุมัติจากทางราชการ

การบังคับให้เรือต้องจัดเตรียมอุปกรณ์ช่วยชีวิตและอุปกรณ์สื่อสาร และการห้ามทิ้งของเสียลงแม่น้ำ เป็นต้น

2.2.2 ข้อตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวก สำหรับการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

ชื่ออย่างเป็นทางการของข้อตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง คือ "ข้อตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารข้ามแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรกัมพูชา รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว รัฐบาลแห่งสหภาพเมียนม่าร์ รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม" จากชื่ออย่างเป็นทางการของข้อตกลงฉบับนี้ แสดงให้เห็นว่าประเทศต่างๆ ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ล้วนเป็นประเทศที่ลงนามรับรองในข้อตกลงดังกล่าว ข้อตกลงฉบับนี้มีเนื้อหารวมถึงอารัมภบท และเนื้อหาทั้งหมด 10 บท :

บทที่ 1 ว่าด้วยข้อความทั่วไปของระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ

บทที่ 2 ว่าด้วยมาตรการในการอำนวยความสะดวกสำหรับการข้ามแดน

บทที่ 3 ว่าด้วยการเคลื่อนที่ของบุคคลในการข้ามแดน

บทที่ 4 ว่าด้วยการขนส่งสินค้าข้ามแดน

บทที่ 5 ว่าด้วยเงื่อนไขในการอนุมัติของรถยนต์และยานพาหนะที่สัญจรบนทางหลวง

บทที่ 6 ว่าด้วย การแลกเปลี่ยนสิทธิกิจการค้าที่ได้รับอนุญาตตามที่ระบุไว้

บทที่ 7 ว่าด้วยการแนะนำ การติดตั้งอุปกรณ์พื้นฐาน

บทที่ 8 ว่าด้วยกรอบ หน่วยงานต่างๆ

บทที่ 9 ว่าด้วยข้อกำหนดอื่นๆ

บทที่ 10 ว่าด้วยมาตรการสุดท้ายที่ยอมรับได้

ภาคผนวกและสารบัญ สภาพการณ์บันทึกข้อตกลง

ภาคผนวกที่ 1 ว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย ลงนามในเอกสารสำคัญ เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 2004

ภาคผนวกที่ 2 ว่าด้วยการจดทะเบียนรถยนต์และยานพาหนะที่ใช้ในการคมนาคมนานาชาติ ลงนามในเอกสารสำคัญ เมื่อวันที่ 30 เมษายน ค.ศ. 2004

ภาคผนวกที่ 3 ว่าด้วยการขนส่งสินค้าที่เน่าเสียง่าย ได้มีการลงนามในเอกสารสำคัญเรียบร้อยแล้ว

ภาคผนวกที่ 4 ว่าด้วยการทำให้พิธีการศุลกากรมีขั้นตอนที่น้อยลง ลงนามในเอกสารสำคัญเมื่อวันที่ 30 เมษายน ค.ศ. 2004

ภาคผนวกที่ 5 ว่าด้วย การเคลื่อนที่ของบุคคลข้ามแดนได้ลงนามในเอกสารสำคัญเรียบร้อยแล้ว

ภาคผนวกที่ 6 ว่าด้วยการเก็บค่าใช้จ่ายของการขนส่งข้ามแดน ได้ลงนามในเอกสารสำคัญเรียบร้อยแล้ว

ภาคผนวกที่ 7 ว่าด้วยการคมนาคมบนทางหลวงและป้ายทาง สัญญาณ ลงนามในเอกสารสำคัญ เมื่อวันที่ 30 เมษายน ค.ศ. 2004

ภาคผนวกที่ 8 ว่าด้วยการควบคุมดูแลรถยนต์และยานพนะที่ข้ามแดนชั่วคราว (กำลังอยู่ในระหว่างเจรจา)

ภาคผนวกที่ 9 ว่าด้วยมาตรฐานใบอนุญาตสำหรับผู้ประกอบการธุรกิจการขนส่งข้ามแดน ลงนามในเอกสารสำคัญ เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 2004

ภาคผนวกที่ 10 ว่าด้วยเงื่อนไขการขนส่ง ได้ลงนามในเอกสารสำคัญเรียบร้อยแล้ว

ภาคผนวกที่ 11 ว่าด้วยขนาดและมาตรฐานของการออกแบบกับการก่อสร้างสำหรับถนนและสะพาน ลงนามในเอกสารสำคัญ เมื่อวันที่ 30 เมษายน ค.ศ. 2004

ภาคผนวกที่ 12 ว่าด้วยมาตรการการให้บริการกับการอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่ง ถ่ายเทสินค้าจากท่าเรือแห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง และการข้ามแดน ลงนามในเอกสารสำคัญ เมื่อวันที่ 30 เมษายน ค.ศ. 2004

ภาคผนวกที่ 13

a. ว่าด้วยระบบความรับผิดชอบสำหรับ เครื่องมือหลายประเภทที่ใช้ในการขนส่ง ลงนามในเอกสารสำคัญ เมื่อวันที่ 30 เมษายน ค.ศ. 2004

b. ว่าด้วยมาตรฐานใบอนุญาตสำหรับผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นการขนส่งข้ามแดน ลงนามในเอกสารสำคัญ เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 2004

ภาคผนวกที่ 14 ว่าด้วยระบบภาษีศุลกากรสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ (อยู่ในระหว่างการเจรจา)

ภาคผนวกที่ 15 ว่าด้วยระบบการแยกประเภทสินค้า ลงนามในเอกสารสำคัญ เมื่อวันที่ 30 เมษายน ค.ศ. 2004

ภาคผนวกที่ 16 ว่าด้วยมาตรฐานใบอนุญาตของใบขับขี่ ลงนามในเอกสารสำคัญ เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 2004

บันทึกข้อตกลงที่ 1 ว่าด้วยระเบียบเส้นทาง รวมทั้งจุดสำหรับการเข้าออกพรมแดนตามที่ได้รับอนุญาตและกำหนดไว้ ลงนามในเอกสารสำคัญ เมื่อวันที่ 30 เมษายน ค.ศ. 2004

บันทึกข้อตกลงที่ 2 ว่าด้วยการเก็บค่าใช้จ่ายสำหรับการขนส่งคมนาคมที่ถ่ายเทสินค้าจากท่าเรือแห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง (อยู่ในระหว่างการเจรจา)

บันทึกข้อตกลงที่ 3 ว่าด้วยการแจกจ่ายใบอนุญาตกับโควต้าและหน่วยงานกับเวลาสำหรับการให้บริการ (อยู่ในระหว่างการเจรจา)

ข้อตกลงฉบับนี้ทำขึ้นเพื่อใช้เป็นแนวปฏิบัติ สำหรับเจ้าหน้าที่ประเทศภาคีสมาชิก เป็นการรองรับเศรษฐกิจ การค้าที่จะขยายตัวต่อไปในอนาคต หากภาคีทั้งหมดให้สัตยาบันในภาคผนวกและพิธีสารครบ ตลอดจนจัดทำโครงการร่วมกันดังเช่น ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง(GMS Cross Border Transport Agreement) เรื่องนี้เป็นประเด็นหลักเรื่องหนึ่งในการประชุม GMS ครั้งที่ 14 ก็เชื่อมั่นว่า เศรษฐกิจและการค้าในบริเวณ GMS นี้จะต้องเติบโตขึ้นอย่างแน่นอน ปัจจุบัน รัฐบาลของประเทศภาคีก็ได้พยายามเร่งรัดการดำเนินการอย่างไรก็ดีการค้าในส่วนของเอกชนถือว่ามีการพัฒนาไปอย่างมากเห็นได้ชัดเจนจากสถิติการค้า ณ ด่านศุลการกรเชียงแสน ปีงบประมาณ 2550(ตุลาคม 2549-กันยายน2550) ว่ามีการนำเข้าสินค้า 1,007.41ล้านบาท ส่งออก 5,661.10ล้านบาท ไทยได้ดุลการค้าเกินดุล ณ จุดนี้ จำนวน 4,653.63 ล้านบาท (ที่มา: หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ ฉบับที่ 2284 3 มกราคม-5มกราคม 2551)

2.3 กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือและการขนส่งทางน้ำของแคว้นปกครองตนเองสิบสองปันนา

ข้อ 1. การพิจารณาและอนุมัติสำหรับเรือที่เข้ามาเทียบท่าของการเดินเรือนานาชาติ

หน่วยงานปฏิบัติ : กองการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งสิบสองปันนา

แผนกดำเนินการ : แผนกควบคุมตรวจสอบความปลอดภัยของกองการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งสิบสองปันนา

ตำแหน่ง หน้าที่ ที่รับผิดชอบการดำเนินการ : เจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบควบคุมตรวจสอบ เรือที่แล่นเข้ามาเทียบท่าและออกจากท่าเรือ

บุคคลที่ยื่นหนังสือร้องขอ : เรือหรือผู้รับมอบอำนาจให้ทำการแทน

วัน เดือน ปี ที่ประกาศใช้ 27 ตุลาคม ค.ศ. 2005

ข้อ 2. ขั้นตอนการดำเนินการสำหรับเรือที่เดินทางออกจากท่าเรือของการเดินเรือนานาชาติ

หน่วยงานปฏิบัติ : กองการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งสิบสองปันนา

แผนกดำเนินการ : แผนกควบคุมตรวจสอบความปลอดภัย

ตำแหน่ง หน้าที่ ที่รับผิดชอบการดำเนินการ : เจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบควบคุมตรวจสอบ เรือที่แล่นเข้ามาเทียบท่าและออกจากท่าเรือ

บุคคลที่ยื่นหนังสือร้องขอ : เรือหรือผู้รับมอบอำนาจให้ทำการแทน

วัน เดือน ปี ที่ประกาศใช้ 27 ตุลาคม ค.ศ. 2005

ข้อ 3. ขั้นตอนการดำเนินการสำหรับเรือที่แล่นเข้ามาเทียบท่าของการเดินเรือนานาชาติ

หน่วยงานปฏิบัติ : กองการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งสิบสองปันนา

แผนกดำเนินการ : แผนกควบคุมตรวจสอบความปลอดภัยของกองการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งสิบสองปันนา

ตำแหน่ง หน้าที่ ที่รับผิดชอบการดำเนินการ : เจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบควบคุมตรวจสอบเรือที่แล่นเข้ามาเทียบท่าและออกจากท่าเรือ

บุคคลที่ยื่นหนังสือร้องขอ : เรือหรือผู้รับมอบอำนาจให้ทำการแทน

วัน เดือน ปี ที่ประกาศใช้ 27 ตุลาคม ค.ศ. 2005

กฎหมายฉบับนี้ออกโดยแคว้นปกครองตนเองสิบสองปันนา กำหนดให้การเดินเรือนานาชาติจะต้องอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของสองหน่วยงาน คือ กองการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งสิบสองปันนาและ

แผนกควบคุมตรวจสอบความปลอดภัยของกองการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งสิบสองปันนา

บทที่ 3
องค์กรควบคุมดูแลการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง ของมณฑลยูนนาน

กรมการคมนาคมแห่งมณฑลยูนนาน ถือเป็นหน่วยงานของรัฐในระดับท้องถิ่นมีหน้าที่กำหนดนโยบายและบริหารควบคุมดูแล กิจการการขนส่ง ทางน้ำ ทางบกและทางอากาศ ทั้งนี้หน่วยงานในระดับมณฑลจะต้องปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับกระทรวงในระดับชาติ ซึ่งในกรณีของกรมการคมนาคมแห่งมณฑลยูนนานจะต้องทำงานร่วมกับกระทรวงคมนาคม ของรัฐบาลกลาง เพียงแต่ว่ากรมการคมนาคมแห่งมณฑลยูนนานดูแลเฉพาะในพื้นที่ของตนเองแต่กระทรวงคมนาคมต้องดูแลทั้งประเทศ

3.1 กรมการคมนาคมของมณฑลยูนนาน

ตามข้อกำหนดข้อที่ 3 ของ “กฎ ระเบียบ ข้อกำหนดเกี่ยวกับการบริหารควบคุมกิจการการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้างเจียงของมณฑลยูนนาน” หน่วยงานหลักในการบริหารควบคุมดูแลการคมนาคมของมณฑลนั้น คือ หน่วยงานหลักในการบริหารควบคุมดูแลกิจการการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้างเจียง ซึ่งหน่วยงานการบริหารควบคุมดูแลกิจการการเดินเรือที่อยู่ใต้สังกัด เป็นหน่วยงานรับผิดชอบและปฏิบัติหน้าที่รายละเอียดต่างๆ เกี่ยวกับทางด้านบริหารความปลอดภัยในการเดินเรือของเรือที่แล่นอยู่ในร่องน้ำสายหลักในแม่น้ำล้านช้างเจียง ปฏิบัติควบคุมดูแลโดยกองควบคุมตรวจสอบการท่าเรือแห่งเมืองซือเหมากับการควบคุมตรวจสอบการท่าเรือแห่งสิบสองปันนา เพราะฉะนั้น กล่าวได้ว่ากรมการคมนาคมแห่งมณฑลยูนนานรวมทั้งหน่วยงานใต้สังกัด คือ กองควบคุมตรวจสอบการท่าเรือแห่งเมืองซือเหมากับกองควบคุมตรวจสอบการท่าเรือแห่งสิบสองปันนา ล้วนมีบทบาทสำคัญในการบริหารควบคุมดูแลกิจการการเดินเรือในร่องน้ำแห่งแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง ซึ่งกรมการคมนาคมของมณฑลยูนนานรับผิดชอบวางแผน ตลอดจนควบคุมดูแลงานในระดับมหภาค และสำหรับรายละเอียดในการปฏิบัติงานจะอยู่ในความรับผิดชอบของ 2 หน่วยงาน คือ

(1) กองควบคุมตรวจสอบการท่าเรือแห่งเมืองซือเหมา และ

(2) กองควบคุมตรวจสอบการท่าเรือแห่งสิบสองปันนา

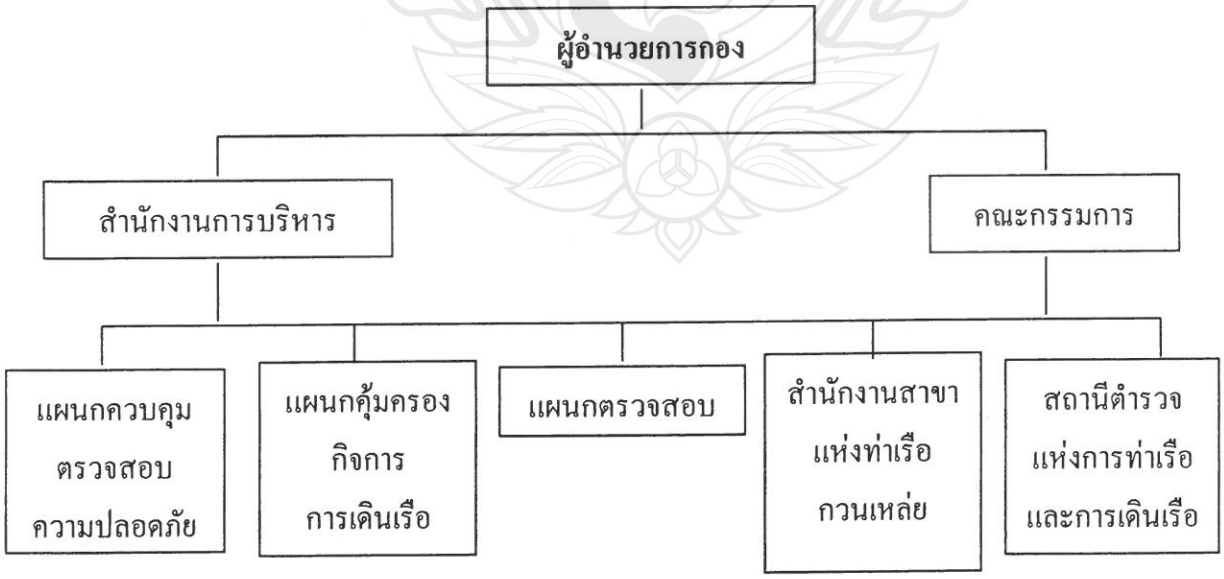
3.2 กองการท่าเรือแห่งมณฑลยูนนาน และกองการควบคุมกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเล

กองการท่าเรือและกองการควบคุมกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเล เป็นหน่วยงานควบคุมตรวจสอบและบริหารงานที่เกี่ยวกับกิจการการขนส่งทางน้ำและทางทะเลของรัฐบาล ซึ่งรับผิดชอบดูแลการขนส่งทางน้ำและทางทะเล การตรวจสอบเรือร่องน้ำ การบริหารกิจการการเดินเรือทุกด้าน ส่วนกองการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งสิบสองปันนาของมณฑลยูนนานได้ผ่านการอนุมัติจากสำนักนายกรัฐมนตรีของรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนในปี ค.ศ. 1993 และเริ่มมีการเตรียมการก่อตั้งในปี ค.ศ. 1995 และได้รับการก่อตั้งอย่างเป็นทางการในปี ค.ศ. 1996

ร่องน้ำที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลกองการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งสิบสองปันนา คือ ร่องน้ำสายหลักในแม่น้ำล้านช้างเจียงที่เป็นร่องน้ำ 180.4 กิโลเมตร ในบริเวณเขตสิบสองปันนา และเขตควบคุมดูแลมีกิจการที่ประกอบธุรกิจการขนส่งทางน้ำจำนวน 34 ราย และในเขตควบคุมดูแลนี้มีเรือที่ประกอบธุรกิจการขนส่งทางน้ำนานาชาติ รวมทั้งหมด 92 ลำ เรือที่จดทะเบียนในเขตสิบสองปันนามีจำนวน 61 ลำ ในจำนวนนี้เป็นเรือขนส่งสินค้า 47 ลำ และเป็นเรือขนส่งผู้โดยสาร 9 ลำ เรือขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้ามีอยู่ 2 ลำ จำนวนลูกเรือทั้งหมด 841 คน

โครงสร้างของหน่วยงาน

(กองการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งสิบสองปันนา)



ตามโครงสร้างของหน่วยงานข้างต้น การดำเนินงานจะมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

(1) การบริหารงานการเปิดสายการเดินเรือ

ตามระเบียบ "การควบคุมดูแลความปลอดภัยของการคมนาคมทางน้ำในแผ่นดิน (Inland Water Way) ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน" และ "กฎ ระเบียบ การควบคุมดูแลกิจกรรมการก่อสร้างบนผิวน้ำและใต้น้ำของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน" ดำเนินงานเกี่ยวกับการควบคุม ต รวจสอบสภาพแวดล้อมของการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้างเจียงของเขตสิบสองปันนา และดำเนินงานเกี่ยวกับการบริหารจัดระเบียบการเดินเรือ ตลอดจนรับผิดชอบการลาดตระเวนตรวจตราร่องน้ำในขอบเขตพื้นที่ความรับผิดชอบ นอกจากนี้ยังบริหารและควบคุมดูแลการคมนาคมของเรือ การตรวจสอบสภาพการณ์ทางเทคนิคและตรวจสอบอนุมัติใบอนุญาต การดำเนินกิจกรรมก่อสร้างบนผิวน้ำและใต้น้ำ การกู้เรือและสิ่งของที่จมอยู่ในน้ำ การกำหนดบริเวณ การทอดสมอเรือและเขตน่านน้ำที่สำคัญ การตรวจสอบและพิจารณาอนุมัติการใช้ท่าเรือ ท่าเทียบเรือ ชายฝั่งแม่น้ำ เป็นต้น และการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ พิจารณาอนุมัติและการติดประกาศเกี่ยวกับกิจการการเดินเรือ

(2) งานบำรุงรักษาร่องน้ำและเครื่องหมายการเดินเรือ

ได้รับมอบหมายจากกรมการคมนาคมของมณฑลยูนนาน "ตามกฎ ระเบียบควบคุมดูแลร่องน้ำรวมทั้งรายละเอียดของวิธีปฏิบัติของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน" ข้อกำหนด การควบคุม ดูแลกิจการการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้างเจียงแห่งมณฑลยูนนาน รวมทั้งข้อกำหนดการควบคุมดูแลร่องน้ำแห่งมณฑลยูนนาน ดำเนินงานเกี่ยวกับการบำรุงรักษาร่องน้ำและเครื่องหมายการเดินเรือที่อยู่บริเวณน่านน้ำจากระดับน้ำสูงสุดที่ใช้สำหรับการเดินเรือลงมา ห้ามมิให้หน่วยงานหรือบุคคลใดรุกล้ำ ยึดครองทำลายร่องน้ำ อุปกรณ์อำนวยความสะดวกของร่องน้ำรวมทั้งเครื่องหมายการเดินเรือ

(3) การบริหารและควบคุมดูแลการขนส่งทางน้ำ

ตาม "กฎหมายว่าด้วยการท่าเรือของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน" "ตามกฎระเบียบควบคุมดูแลการขนส่งทางน้ำ รวมทั้งรายละเอียดของวิธีปฏิบัติของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน" "ข้อกำหนดสำหรับการบริหารควบคุมดูแลธุรกิจการให้บริการการขนส่งทางน้ำของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน" และ "ข้อกำหนดควบคุมดูแลเงินทุนและคุณภาพในการประกอบธุรกิจ การขนส่งทางน้ำของเรือในทางน้ำในแผ่นดิน (Inland Water Way) ในประเทศจีน

และได้รับมอบหมายจากกรมคมนาคมของมณฑล รับผิดชอบในการตรวจสอบ ควบคุม ดูแลธุรกิจการขนส่งทางน้ำในแม่น้ำล้านช้างเจียงของบริเวณน่านน้ำสิบสองปันนา

1.) ธุรกิจหรือบุคคลที่ต้องการประกอบธุรกิจการขนส่งทางน้ำในแม่น้ำล้านช้างเจียงของบริเวณน่านน้ำสิบสองปันนา ต้องยื่นหนังสือร้องขอต่อกองการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งแคว้นสิบสองปันนา ธุรกิจและบุคคลที่มีเงื่อนไขพร้อมในด้านเงินทุน และคุณภาพสำหรับการประกอบธุรกิจการขนส่งทางน้ำต้องผ่านการพิจารณาอนุมัติจากฝ่ายกองการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งสิบสองปันนา ให้เตรียมการไว้ล่วงหน้าแล้วจึงเปิดกิจการได้ เมื่อผ่านการตรวจสอบแล้วจึงจะออก "ใบอนุญาตประกอบธุรกิจการขนส่งทางน้ำ" และ "ใบอนุญาตประกอบธุรกิจการขนส่งสำหรับเรือ" เมื่อผ่านขั้นตอนเหล่านี้แล้วถึงจะสามารถประกอบธุรกิจการขนส่งทางน้ำ

2.) ธุรกิจและบุคคลที่ต้องการประกอบธุรกิจการขนส่งในน่านน้ำนานาชาติจากแม่น้ำล้านช้างเจียงถึงแม่น้ำโขงของบริเวณน่านน้ำที่อยู่ภายใต้การดูแลของสิบสองปันนา ต้องทำหนังสือร้องขอต่อกองควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งสิบสองปันนา ธุรกิจและบุคคลที่มีเงื่อนไขพร้อมในด้านการเงินและคุณภาพสำหรับการประกอบธุรกิจการขนส่งทางน้ำเมื่อผ่านการตรวจสอบและพิจารณาอนุมัติจาก กองการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งสิบสองปันนาแล้ว ให้ยื่นเรื่องต่อไปที่กองบริหารควบคุมดูแลกิจการการเดินเรือของมณฑลยูนนาน เมื่อผ่านการตรวจสอบและพิจารณาอนุมัติ ให้เตรียมการไว้ล่วงหน้าแล้วจึงเปิดกิจการได้ เมื่อผ่านการตรวจสอบแล้วจึงจะออก "ใบอนุญาตประกอบธุรกิจการขนส่งทางน้ำ" และ "ใบอนุญาตประกอบธุรกิจการขนส่งสำหรับเรือ" เมื่อผ่านขั้นตอนเหล่านี้แล้วจึงอนุญาตให้ประกอบธุรกิจการขนส่งในน่านน้ำนานาชาติจากแม่น้ำล้านช้างถึงแม่น้ำโขงได้

3.) ช่วงต้นปีของแต่ละปี ในระหว่างเดือนกุมภาพันธ์จนถึงเดือนเมษายน เปิดดำเนินการการตรวจสอบประจำปีสำหรับธุรกิจและบุคคลที่ประกอบธุรกิจการขนส่งทางน้ำในบริเวณน่านน้ำที่อยู่ภายใต้การควบคุมดูแล ในเวลาที่มีการตรวจสอบประจำปีนั้น ต้องกรอก "รายละเอียดหนังสือ รายงานการตรวจสอบประจำปี" ส่งสำเนาใบอนุญาตประกอบธุรกิจการขนส่งทางน้ำ และใบอนุญาตประกอบธุรกิจการขนส่งสำหรับเรือ เพื่อผ่านการตรวจสอบและรับรองธุรกิจและบุคคลที่มีคุณสมบัติผ่านการตรวจสอบประจำปีแล้ว จึงจะอนุญาตให้ประกอบธุรกิจการขนส่งทางน้ำต่อไป ส่วนธุรกิจและบุคคลที่ไม่มาตามเวลาในการตรวจสอบประจำปีหรือที่ไม่ผ่านการตรวจสอบประจำปี ต้องหยุดกิจการไว้ก่อนเพื่อทำการปรับปรุงใหม่ หรือเพิกถอนคุณสมบัติการประกอบธุรกิจการขนส่งทางน้ำ

4.) ระหว่างเดือนสิงหาคมถึงเดือนตุลาคมของแต่ละปี ดำเนินการตรวจสอบใหญ่ประจำปีต่อธุรกิจการขนส่งทางน้ำที่อยู่ในบริเวณน่านน้ำภายใต้การควบคุมดูแลตลอดสาย ตรวจสอบธุรกิจและบุคคล รวมทั้งเรือแต่ละลำว่ามีใบอนุญาตซึ่งมีอายุถูกต้องตามกฎหมายหรือไม่ (ใบอนุญาตต้องไม่หมดอายุ) , ค่าธรรมเนียมแต่ละรายการได้ชำระตามข้อกำหนดหรือไม่ , ได้ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบของการท่าเรือและการเดินเรือหรือไม่, มีพฤติกรรมที่ฝ่าฝืนกฎหมาย ข้อกำหนด และกฎ ระเบียบ ที่ว่าด้วยการประกอบธุรกิจการขนส่งทางน้ำหรือไม่ เมื่อตรวจสอบค้นพบ ธุรกิจและบุคคลที่มีปัญหาต้องแจ้งและตักเตือนอย่างเร่งด่วน เพื่อธุรกิจหรือบุคคลนั้นๆ ได้ดำเนินการปรับปรุงใหม่ ธุรกิจและบุคคลที่ไม่ผ่านการตรวจสอบซ้ำอีกครั้งนั้น ต้ องหยุดประกอบกิจกรรมหรือเพิกถอนคุณสมบัติการประกอบธุรกิจการขนส่งทางน้ำ

5.) ปลายไตรมาสของแต่ละปี ธุรกิจและบุคคลที่ประกอบธุรกิจการขนส่งทางน้ำต้องยื่นตารางสถิติการขนส่งทางน้ำต่อกองการควบคุมดูแลกิจการการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งสิบสองปันนา ตามเวลาที่กำหนด เมื่อรวบรวมเสร็จแล้ว ให้ยื่นต่อที่กองบริหารควบคุม ดูแลกิจการการเดินเรือของมณฑลยูนนาน เพื่อให้ทางราชการสะดวกต่อการเข้าใจเหตุการณ์ สภาพการพัฒนากิจการการขนส่งทางน้ำอย่างเต็มที่

6.) รับผิดชอบดำเนินงานการยื่นหนังสือร้องขอ การตรวจสอบ การยื่นหนังสือร้องขอต่อหน่วยงานระดับสูงเพื่อตรวจสอบและพิจารณาอนุมัติ สำหรับธุรกิจการให้บริการการ ขนส่งทางน้ำที่อยู่ในบริเวณน่านน้ำของการควบคุมดูแล

(4) การบริหารควบคุมดูแลธุรกิจ การซ่อมเรือและการต่อเรือ

ได้รับมอบหมายจากกรมการคมนาคมของมณฑล ตาม "กำหนดเกี่ยวกับการบริหารควบคุมดูแลการออกแบบเรือ ก ารต่อเรือ แ ละการซ่อมเรือของมณฑลยูนนาน" ดำเนินการบริหารควบคุมดูแลธุรกิจการซ่อมเรือและการต่อเรือที่อยู่บริเวณน่านน้ำภายใต้การควบคุมดูแลของสิบสองปันนาในแม่น้ำล้านช้างเจียง

1.) การยื่นหนังสือร้องขอเพื่อเตรียมการก่อตั้งโรงงานเพื่อต่อเรือและซ่อมเรือ ต้องยื่นหนังสือร้องขอที่กองการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งสิบสองปันนา เมื่อผ่านความเห็นชอบแล้ว ใ ห้เสนอต่อไปที่กองบริหารควบคุมดูแลกิจการการเดินเรือของมณฑลยูนนาน เพื่อตรวจสอบและพิจารณาอนุมัติ เมื่อเตรียมการล่วงหน้าไว้พร้อมแล้วจึงเปิด กิจการได้ตรวจสอบและมอบ"หนังสือรับรองเทคโนโลยีในการผลิตของธุรกิจการซ่อมเรือและการต่อเรือแห่งมณฑลยูนนาน" เมื่อได้รับ "ใบอนุญาตประกอบธุรกิจ" แล้ว จึงจะสามารถดำเนิน กิจกรรมของธุรกิจการต่อเรือและการซ่อมเรือได้

2.) การยื่นหนังสือร้องขอเพื่อเตรียมการก่อตั้งสถานีซ่อมและบำรุงรักษาเรือ ต้องทำหนังสือร้องขอที่กองการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งสิบสองปันนา เมื่อผ่านการตรวจสอบและพิจารณาแล้ว ธุรกิจที่มีเงื่อนไขตามที่กำหนดไว้ครบและที่ได้ผ่านการตรวจสอบพิจารณาอนุมัติของกองการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งสิบสองปันนาแล้ว ตรวจสอบและมอบ"ใบอนุญาตการต่อเรือ" เมื่อได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจแล้วจึงจะสามารถดำเนินกิจกรรมธุรกิจการซ่อมและบำรุงรักษาเรือได้

3.) ธุรกิจแต่ละรายต้องกรอกตารางสถิติรายละเอียดเกี่ยวกับการซ่อมเรือและการต่อเรือในแต่ละไตรมาสและแต่ละปี เพื่อยื่นไปที่กองการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทะเลแห่งสิบสองปันนา เพื่อให้ทางกองรู้สภาพการพัฒนาแห่งธุรกิจการซ่อมเรือและการต่อเรือที่อยู่บริเวณน่านน้ำภายใต้การควบคุมดูแลของสิบสองปันนา

4.) ช่วงต้นปีของแต่ละปี คือ ในระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ถึงเดือนเมษายน โรงงานและสถานีการซ่อมเรือและการต่อเรือที่อยู่บริเวณน่านน้ำภายใต้การควบคุมดูแลของสิบสองปันนาในแม่น้ำล้านช้างเจียง ต้องมาเข้าร่วมการตรวจสอบประจำปี โรงงานและสถานีที่มีเงื่อนไขผ่านการตรวจสอบว่าได้ผ่านเกณฑ์ตรวจสอบมาตรฐานแล้วจึงจะสามารถอนุญาตให้ดำเนินธุรกิจการต่อเรือและการซ่อมและบำรุงรักษาเรือได้ ธุรกิจที่ไม่มาเข้าร่วมการตรวจสอบประจำปีหรือที่ไม่ผ่านเกณฑ์ตรวจสอบมาตรฐานต้องหยุดกิจการเพื่อทำการปรับปรุงจนกระทั่งเพิกถอนคุณสมบัติการอนุญาตการประกอบธุรกิจดังกล่าว และเพื่อให้เกิดความเรียบร้อยต่อการตรวจสอบประจำปีทางกองจะส่งเจ้าหน้าที่ไปตรวจสอบ ณ โรงงาน สถานีการต่อเรือและการซ่อมเรือทุกแห่ง เพื่อตรวจสอบสิ่งที่อาจจะถูกซ่อนเร้นไว้และระบบปฏิบัติการความปลอดภัย ตลอดจนสภาพการณ์ประกอบธุรกิจเป็นต้น

ในการสำรวจภาคสนาม ณ ท่าเรือเชียงรุ่ง แคว้นสิบสองปันนา คณะผู้วิจัยได้ทำการศึกษาถึงบทบาทหน้าที่ของฝ่ายปกครองตลอดจนสัมภาษณ์ข้าราชการที่เกี่ยวข้อง 3 หน่วยงาน ได้แก่

(1) กองการท่าเรือแห่งแคว้นสิบสองปันนา

(2) กองควบคุมกิจการการเดินเรือแห่งแคว้นสอบสองปันนา

(3) ฝ่ายการควบคุมดูแลกิจการการเดินเรือแห่งแคว้นสิบสองปันนา

สำหรับขอบเขตภาระหน้าที่ของ 3 หน่วยงานดังกล่าว และโครงสร้างการบริหารงาน มีรายละเอียด ดังนี้

ภาระหน้าที่การปฏิบัติงานของกองการท่าเรือแห่งแคว้นสิบสองปันนา

1.) รับผิดชอบดูแลบริหารกิจการการท่าเรือแห่งท้องถิ่นนี้ ปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อกำหนด กฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวกับการลำเลียงขนส่งและการบริหารการท่าเรือ อู่ของประเทศชาติ

2.) รับผิดชอบในการร่างแผนและการปฏิบัติเกี่ยวกับระบบการบริหารของการท่าเรือตามขอบเขตอำนาจแห่งการท่าเรือ และรับผิดชอบจัดทำแผนการพัฒนาการท่าเรือแห่งแคว้นสิบสองปันนาและดำเนินเรื่องการยื่นขออนุมัติ

3.) ตามแผนรวมของการพัฒนาท่าเรือรับผิดชอบการดูแลรักษาอุปกรณ์สิ่งปลูกสร้างภายในท่าเรือ บริหารงานและติดตั้งเครื่องหมายการเดินเรือ เป็นหลักประกันเพื่อให้พื้นที่การท่าเรือและเขตทอดสมอเรือ รวมทั้งกิจการการลำเลียงขนส่งมีความปลอดภัยและความคล่องตัวไม่ติดขัด

4.) รับผิดชอบการตรวจสอบ เรียบเรียง การยื่นขออนุมัติของโครงการการก่อสร้างท่าเรือและเมื่อโครงการได้รับการอนุมัติแล้ว จะรับผิดชอบการจัดการประมูลของโครงการ รับผิดชอบการตรวจสอบคุณภาพการก่อสร้างและการตรวจสอบก่อนทำการรับมอบโครงการก่อสร้าง รับผิดชอบในการดำเนินคดีกับโครงการการก่อสร้างที่ไม่ได้มาตรฐานทางด้านคุณภาพ

5.)รับผิดชอบในการพิจารณาและยื่นขออนุมัติของหน่วยงานหรือปัจเจกชนในการขอก่อตั้งธุรกิจ บริษัทที่ให้การบริการที่เกี่ยวกับกิจการทางด้านการท่าเรือ

6.) รับผิดชอบในการจัดเก็บค่าบริการภายในการท่าเรือและบริหารดูแลราคาตั๋ว ทำการตรวจสอบกิจการการผลิตและการดำเนินงานของธุรกิจต่างๆภายในการท่าเรือ

7.) ทำการตรวจสอบความปลอดภัยและคุณภาพของการดำเนินงานของธุรกิจภายในการท่าเรือ บริหารและควบคุมดูแลสินค้าที่มีราคาสูงหรือสินค้าที่เป็นวัตถุอันตรายทั้งในด้านการขึ้นหรือบรรทุกลงเรือ หรือการจัดเก็บเข้าโกดังหรือกองอยู่บนลานกองสินค้าในขอบเขตที่กำหนด บริหารและทำข้อมูลเชิงสถิติสำหรับธุรกิจภายในเขตพื้นที่ของการท่าเรือ

8.) จัดและบังคับบัญชาในการให้สิทธิพิเศษในการลำเลียงขนส่งปัจจัยวัตถุที่ประเทศชาติต้องการก่อนและทำการกระจัดกระจายและแยกย้ายสินค้าลงเรือในยามฉุกเฉิน

ภาระหน้าที่การปฏิบัติงานของกองควบคุมกิจการการเดินเรือแห่งแคว้นสิบสองปันนา

1.) ปฏิบัติตามกฎหมาย นโยบาย กฎระเบียบ มาตรฐานและข้อกำหนดทางเทคนิคที่เกี่ยวกับการป้องกันการสร้างมลพิษทางด้านเรือให้มีหลักประกันความปลอดภัยการเดินเรือ การ

ตรวจสอบและควบคุมดูแลเรือและอุปกรณ์บนน้ำให้มีความปลอดภัยทั้งที่เป็นกฎหมาย นโยบาย และข้อกำหนดของมณฑลและของประเทศชาติ

2.) บริหารและควบคุมดูแลบริเวณเขตพื้นที่ที่อยู่ในสังกัดให้มีความปลอดภัย ป้องกันการสร้างมลพิษของเรือ ตรวจสอบเงื่อนไขความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่การปฏิบัติงานและระบบความปลอดภัยของธุรกิจการลำเลียงขนส่งทางน้ำ ตรวจสอบและจัดการกับคดีการฝ่าฝืนกฎหมายการจราจรทางน้ำ การสร้างมลพิษทางเรือของเขตพื้นที่ที่อยู่ในสังกัดดูแล ปฏิบัติและดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยทางน้ำในเขตพื้นที่ที่รับผิดชอบ

3.) รับผิดชอบการควบคุมดูแลทางด้านเทคนิคของเรือและการเดินเรือ ตรวจสอบสภาพของเรือและอุปกรณ์ทางน้ำ การออกหนังสือการรับรองและดำเนินกิจการการตรวจสอบเรือตามกฎระเบียบที่บัญญัติไว้

4.) รับผิดชอบการจดทะเบียนเรือในเขตพื้นที่ทางน้ำที่รับผิดชอบ การออกหนังสือรับรอง การตรวจสอบและออก visa เรือให้กับเรือที่แล่นเข้าออกท่าเรือ รับผิดชอบการตรวจสอบความปลอดภัยของการบรรทุกสินค้าอันตรายและสินค้าทั่วไปของเรือ

5.) รับผิดชอบการจัดการอบรม การสอบและการออกหนังสือรับรองของลูกเรือเพื่อการดำรงตำแหน่งบนเรือในเขตพื้นที่ทางน้ำที่รับผิดชอบ การตรวจสอบอนุมัติและบริหารเอกสารหนังสือการดำรงตำแหน่งของลูกเรือ รับผิดชอบการจัดการสอบ การออกหนังสือการรับรองการดำรงตำแหน่งของกัปตันเรือ ต้นกลในเรือระดับ 3 และระดับ 4 รวมทั้งกัปตันของเรือระดับ 5

6.) รับผิดชอบการจัดระเบียบความเรียบร้อยของการเดินเรือ การควบคุมดูแลสภาพแวดล้อมของการเดินเรือ รับผิดชอบการกำหนดเขตพื้นที่ทางน้ำซึ่งเป็นเขตพื้นที่การดำเนินกิจการทางน้ำที่ปลอดภัย เขตพื้นที่ทอดสมอที่อยู่ภายนอกการท่าเรือ เขตพื้นที่การควบคุมการเดินเรือ ช่องทางการเดินเรือและเขตพื้นที่ห้ามการเดินเรือ พร้อมกันนี้ให้คำชี้แนะเกี่ยวกับงานทางด้านนี้ให้กับอำเภอและนครต่างๆที่เกี่ยวข้อง รักษาระเบียบการจราจรทางน้ำ ตรวจสอบเงื่อนไขความปลอดภัยการเข้าเทียบท่าของเรือ ตรวจสอบและอนุมัติเส้นทางเทียบฝั่งและการดำเนินกิจการบนน้ำและใต้น้ำให้มีความปลอดภัย ควบคุมดูแลการกู้ซากเรือและการขจัดสิ่งของที่เป็นอุปสรรคการเดินเรือ รับผิดชอบการประกาศกฎหมายและกฎระเบียบการเดินเรือ

7.) บริหารจัดตั้งการดำเนินงานตามแผนการพัฒนาของหน่วยงานควบคุมกิจการการเดินเรือท้องถิ่น รับผิดชอบการสร้างสรรค์ศีลธรรมจรรยาของบุคลากรภายในองค์กรและการสร้างสรรค์ศีลธรรมจรรยาให้กับหน่วยงานควบคุมการการเดินเรือของอำเภอและนครต่างๆ

8.) รับผิดชอบควบคุมดูแลหลักประกันการเดินเรือภายในเขตพื้นที่สังกัดดูแล ตรวจสอบการติดตั้งป้าย สัญลักษณ์การเดินเรือ เรือและรักษาอุปกรณ์การสื่อสารทางน้ำให้อยู่ในสภาพความปลอดภัยและรับผิดชอบดำเนินการช่วยเหลือสืบค้นและการกู้ภัยทางน้ำ

ภาระหน้าที่การปฏิบัติงานของฝ่ายการควบคุมดูแลกิจการการเดินเรือแห่งแคว้นสิบสองปันนา

1.) ดำเนินและปฏิบัติตามกฎหมาย นโยบาย กฎระเบียบเกี่ยวกับการบริหารควบคุมดูแลช่องทางการขนส่งทางน้ำขององค์กรที่มีอำนาจและของประเทศชาติ รวมทั้งเทคนิคมาตรฐานของการลำเลียงขนส่งทางน้ำ

2.) จัดตั้งร่างและกำหนดแผนการพัฒนาการขนส่งทางน้ำของเขตใต้สังกัด วางแผนและกำหนดจำนวนกำลังการขนส่ง พิจารณาและอนุมัติการยื่นขอเปิดกิจการ การปิดกิจการ การบุกเบิกเส้นทางขนส่งรวมทั้งการกำหนดจุดเทียบท่าของธุรกิจการขนส่งทางน้ำและธุรกิจการบริการการขนส่งตามขอบเขตอำนาจและขั้นตอนที่กำหนด

3.) รับผิดชอบควบคุมดูแลธุรกิจการขนส่งทางน้ำที่เขตใต้สังกัดดูแลรักษาระเบียบของตลาดการขนส่งทางน้ำของเขตใต้สังกัด รับผิดชอบควบคุมดูแลการประกอบธุรกิจการขนส่งทางน้ำของธุรกิจการขนส่งทางน้ำ(เรือ)ที่ดำเนินธุรกิจข้ามเขตอำเภอที่อยู่เขตใต้สังกัด รับผิดชอบการแจกจ่ายและการตรวจสอบใบอนุญาตการประกอบธุรกิจการขนส่งทางน้ำ ใบอนุญาตการประกอบธุรกิจการบริการการขนส่งทางน้ำ และใบอนุญาตการดำเนินธุรกิจการขนส่งของเรือ

4.) ร่างและกำหนดจุดที่เป็นอู่ต่อเรือ อู่ซ่อมเรือของหมู่บ้านและกิ่งอำเภอ รักษาระเบียบของตลาดอู่ต่อเรือที่อยู่ใต้สังกัด

5.) รับผิดชอบในการควบคุมดูแลและจัดระเบียบของตลาดการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารของธุรกิจการขนส่งทางน้ำประสานงานระหว่างธุรกิจการขนส่งทางน้ำประเภทต่างๆ เรือและท่าเรือให้อยู่ในความสมดุลและสอดคล้องกับสภาพการดำเนินธุรกิจ จัดการและแก้ไขกรณีพิพาท สอบสวนและลงโทษการเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องจากคุณภาพการลำเลียงขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร รวมทั้งคดีฝ่าฝืนกฎหมายอันร้ายแรง

6.) รับผิดชอบการจัดการอบรมเพื่อให้ธุรกิจเอกชนที่ประกอบธุรกิจการขนส่งทางน้ำมีคุณสมบัติในการดำเนินธุรกิจ รับผิดชอบจัดการอบรมทางวิชาชีพให้กับเจ้าหน้าที่ ผู้บริหารที่ทำงานเกี่ยวกับบริหารดูแลการขนส่งทางน้ำ เส้นทางการเดินเรือและการท่าเรือ

7.) รับผิดชอบการควบคุมดูแลใบเสร็จการขนส่งและราคาการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ควบคุมดุแลการจัดเก็บค่าใช้จ่ายการขนส่งทางน้ำ ค่าบำรุงรักษาเส้นทางการเดินเรือ

8.) รับผิดชอบรวบรวมข้อมูล ตัวเลขสถิติเกี่ยวกับสภาพการขนส่ง การท่าเรือและเส้นทางการเดินเรือเพื่อรายงานต่อหน่วยงานเบื้องบนที่อยู่ในเขตใต้สังกัด ทำการสำรวจศึกษาเกี่ยวกับสภาพการขนส่งทางน้ำและการท่าเรือ เพื่อประกาศข้อมูลข่าวสารตามเวลากำหนด

9.) เข้าร่วมการเรียบเรียงแผนการการพัฒนาเส้นทางและช่องทางการเดินเรือที่อยู่อยู่ในเขตใต้สังกัดและทำการพิจารณาอนุมัติโครงการศึกษาความเป็นไปได้ รับผิดชอบเสนอแผนการการรักษาและปรับปรุงช่องทางการเดินเรือ เมื่อโครงการก่อสร้างช่องทางการเดินเรือได้สำเร็จลุล่วงลงและส่งมอบงานอย่างเป็นทางการแล้วต้องช่วยกันควบคุมดูแลเพื่อให้ช่องทางการเดินเรือทะลุปรุโปร่งไม่ติดขัด

10.) รับผิดชอบในการสรุปแลกเปลี่ยนประสบการณ์และยกย่องธุรกิจการขนส่งทางน้ำ ธุรกิจการผลิตที่มีผลงาน ประสานงานและให้คำชี้แนะแก่หน่วยงานการควบคุมดูแลการเดินเรือของแต่ละอำเภอ(นคร)และดำเนินงานการสร้างสรรค์ให้บุคลากรมีจิตใจที่ดีงามในการให้บริการ

โครงสร้างการบริหารงานของกองควบคุมกิจการการเดินเรือแห่งแคว้นสิบสองปันนา

Mr. Yang Yong Lin
ผู้อำนวยการกอง

Mr.Ai Jianwei รองผู้อำนวยการกอง	Mr. LiuRongming รองผู้อำนวยการกอง	Mr. Zhang Kemin รองเลขาธิการพรรค คอมมิวนิสต์
Mr.Lei Junan หัวหน้าแผนก การตรวจสอบ	Mr.Zhao Qing หัวหน้าแผนก การตรวจสอบเรือ	Mr. Zhang Hongping หัวหน้าแผนกพิทักษ์ การเดินเรือ
Mr.Qi Yongging หัวหน้าฝ่ายของฝ่ายกิจการ การเดินเรือแห่งกวนเหล่ย	Mr.Dai Xinfa รองหัวหน้าสถานี ของสถานีกวนเหล่ย	Mr.Chen Jiangping วิศวกรการ ตรวจสอบเรือ

หมายเหตุ : ข้อมูลเมื่อเดือนเมษายน ค.ศ.2009

โครงสร้างการบริหารงานของฝ่ายการควบคุมดูแลกิจการการเดินเรือแห่งกองการท่าเรือแห่งแคว้นสิบสองปันนาและกองควบคุมกิจการการเดินเรือแห่งแคว้นสิบสองปันนา

Mr. Chen Daming
ผู้อำนวยการกอง

Mr.Chen YingKao เลขาธิการพรรคคอมมิวนิสต์ รองผู้อำนวยการกอง	Mr.Xiao Wu รองผู้อำนวย	Mr.Zhou Dongyun ผู้อำนวยการสำนักงาน
Mr.Yang Jianchao หัวหน้าแผนก การบริหารการขนส่ง	Mr.Yang Wenzhong หัวหน้าแผนก ตรวจสอบเรือ	Mr.Tang Zhenjie หัวหน้าแผนกวางแผน และการก่อสร้าง
Mr.Dao Zenghui หัวหน้าแผนกตรวจสอบ และควบคุมความปลอดภัย	Mr. Li Qinghai รองผู้อำนวยการ สำนักงาน	Mr.Zheng Dong รองหัวหน้าแผนก ตรวจสอบเรือ
Miss Ma Ying เจ้าหน้าที่ดูแล แฟ้มเอกสาร	Miss He Shuyu เจ้าหน้าที่ดูแล งานสถิติ	Mr.Zhang Zhenzi เจ้าหน้าที่ตรวจตรา ความปลอดภัย

หมายเหตุ : ข้อมูลเมื่อเดือนเมษายน ค.ศ.2009

3.3 คณะอนุกรรมการฝ่ายจีนที่อยู่ภายใต้คณะกรรมาธิการบริหารควบคุมดูแลแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง แห่งมณฑลยูนนาน (JCCCN)

รับผิดชอบรวบรวมเกี่ยวกับปัญหาต่างๆ ทางด้านการขนส่งในแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง ของประเทศจีน ลาว เมียนม่าร์ และไทย รวม 4 ประเทศ และรับผิดชอบจัดการประชุม การประสานงานคณะกรรมการของ 4 ประเทศ และส่งเสริมการแก้ไขปัญหาร่วมกันของประเทศจีน ลาว เมียนม่าร์ และไทย ซึ่งมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

3.3.1 การหมุนเวียนการดำรงตำแหน่งประธาน เพื่อจัดการประชุม การประสานงานคณะกรรมการของ 4 ประเทศ ในปี ค.ศ. 2001 และปี ค.ศ. 2002 ฝ่ายจีนดำรงตำแหน่งประธานในการจัดการประชุม การประสานงานคณะกรรมการของทั้ง 4 ประเทศ ในระหว่างที่ฝ่ายจีนดำรงตำแหน่งประธานนั้นได้จัดการประชุม การประสานงานคณะกรรมการของ 4 ประเทศ รวม 3 ครั้งด้วยกัน

ครั้งแรก ได้จัดการประชุมที่สิบสองปันนา
ครั้งที่สอง และครั้งที่สาม จัดขึ้นที่นครคุนหมิง

ในการประชุมทั้งสามครั้งดังกล่าว ปัญหาสำคัญที่มีการอภิปรายและได้รับการ แก้ไข คือ โครงการการก่อสร้างเพื่อปรับปรุงร่องน้ำในแม่น้ำโขงช่วงตอนบน จากงานศึกษาวิจัยและสำรวจโครงการการก่อสร้าง ในช่วงแรกนี้จนกระทั่งถึงการรังวัดและมีการก่อสร้างทางฝ่ายจีนมีบทบาทในการประสานงานของคณะอนุกรรมการ ส่งเสริมและประสานงานให้ผู้เชี่ยวชาญของ 4 ประเทศ ได้ทำการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับร่องน้ำร่วมกัน ดำเนินการสำรวจและรังวัดด้วยกัน ตลอดจนวางแผนแก้ไขปัญหาด้วยกัน ซึ่งในการประชุมการประสานงานคณะกรรมการของ 4 ประเทศในครั้งแรกนั้น ได้นำเสนอปัญหาดังกล่าวต่อที่ประชุม และในการประชุมครั้งที่ 2 ผู้เชี่ยวชาญของ 4 ประเทศ ได้นำเสนองานสำรวจและศึกษาวิจัยที่เกี่ยวกับร่องน้ำนี้นำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการของ 4 ประเทศ เพื่อให้ที่ประชุมมีการอภิปรายแล้วจึงสรุปแนวทางการแก้ไขจนกระทั่งถึงการประชุมครั้งที่ 3 ของการประสานงานคณะกรรมการของ 4 ประเทศ จึงได้เริ่มปฏิบัติการ

3.3.2 ได้ดำเนินการปรึกษาหารือกับประเทศเวียดนามและประเทศกัมพูชา ซึ่งเป็นประเทศนอกเหนือจากประเทศลาว เมียนม่าร์ และไทย ทั้ง 3 ประเทศนี้แล้ว แม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง เป็นแม่น้ำเพียงสายเดียวในทวีปเอเชียที่ไหลผ่าน 6 ประเทศด้วยกัน ซึ่งประเทศ สาธารณรัฐประชาชนจีน ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ประเทศสหภาพเมียนม่าร์ และประเทศราชอาณาจักรไทย 4 ประเทศนี้ ได้ลงนามในความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์และดำเนินการ การปรับปรุงแก้ไขร่องน้ำในแม่น้ำโขงช่วงตอนบน ซึ่งในแม่น้ำสายเดียวกันนี้ ทางด้านสภาพแวดล้อมเราต้องปกป้องไม่ให้เกิดปัญหากระทบกระทั่งกันต่อประเทศที่อยู่ช่วงแม่น้ำโขงตอนล่าง คณะกรรมการการประสานงานฝ่ายจีนได้เชื่อมสัมพันธ์กับประเทศเวียดนาม และประเทศกัมพูชาอย่างกระตือรือร้น เพื่อขจัดความกังวลของประเทศที่อยู่บริเวณแม่น้ำโขงตอนล่าง เพื่อให้ประเทศเหล่านี้คลายความกังวลต่อปัญหาสิ่งแวดล้อม และในช่วงแรกของการก่อสร้างได้เชิญผู้สังเกตการณ์จากประเทศเวียดนามและกัมพูชา ซึ่งผู้สังเกตการณ์เหล่านั้นต่างเป็นผู้เชี่ยวชาญทางด้านสภาพแวดล้อม มาสังเกตการณ์เกี่ยวกับการดำเนินงานก่อสร้างและในรายละเอียดเรื่องการขุดและการขจัดหาดทรายที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือนั้น ยังได้เชิญผู้เชี่ยวชาญจากประเทศเวียดนามและกัมพูชามาดำเนินการสังเกตการณ์ ณ สถานที่การก่อสร้างจริง ทั้งนี้ก็เพื่อรักษาผลประโยชน์ของประเทศที่อยู่ ณ แม่น้ำโขงตอนล่าง

3.3.3 ศึกษาวิจัยและแก้ไขปัญหาที่ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ประเทศสหภาพเมียนม่าร์ และประเทศราชอาณาจักรไทย ได้เสนอต่อที่ประชุมการประสานงานคณะกรรมการของ 4 ประเทศอย่างจริงจัง

ปัญหาที่ประเทศเหล่านี้เสนอต่อที่ประชุม ได้แก่ ลดความเร็วของเรือที่แล่นอยู่ในแม่น้ำโขง, ปัญหาการจอดเทียบท่าเพื่อการตรวจตรา และรวมทั้งปัญหาการช่วยเหลือประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ประเทศสหภาพเมียนม่าร์ ประเทศราชอาณาจักรไทย ในการจัดอบรมลูกเรือในการเดินเรือในแม่น้ำโขง ปัญหาเกี่ยวกับความร่วมมือของภาคีในกรณีเรือเกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น

3.3.4 บัณฑิตยสภาทางด้านสังคมศาสตร์แห่งมณฑลยูนนาน

บัณฑิตยสภาทางด้านสังคมศาสตร์แห่งมณฑลยูนนาน รับผิดชอบศึกษาวิจัยปัญหาสังคมศาสตร์ทางด้านมหภาค ดำเนินการศึกษาวิจัยและสรุปงานทางด้านทฤษฎีเกี่ยวกับงานต่างๆ ของแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง ได้จัดพิมพ์และเผยแพร่ผลงานการศึกษาวิจัยที่เป็นบทความวิจัยและเป็นหนังสือ ตลอดจนการศึกษาที่เกี่ยวกับการบุกเบิกพัฒนาแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง โดยเอนกประสงค์ ซึ่งผลงานวิจัยเหล่านี้ได้ปูพื้นฐานทางทฤษฎีที่เกี่ยวกับการพัฒนาแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง ให้กับหน่วยงานบริหารและราชการในการกำหนดนโยบายของมณฑลยูนนาน

ตั้งแต่ปี ค.ศ.1977 ที่รัฐบาลจีนดำเนินนโยบายเปิดประเทศและปฏิรูประบบเศรษฐกิจเป็นต้นมา ผลงานการศึกษาวิจัยของบัณฑิตยสภาทางด้านสังคมศาสตร์แห่งมณฑลยูนนานที่เกี่ยวกับการบุกเบิกพัฒนาแม่น้ำล้านช้างเจียง-แม่น้ำโขง ก็ได้เสนอแนะข้อสังเกตและชี้ให้เห็นว่า แม่น้ำล้านช้างเจียง แม่น้ำโขงมีต้นกำเนิดอยู่ที่ประเทศจีน แต่ไหลผ่านประเทศจีน เมียนม่าร์ ลาว ไทย กัมพูชา และเวียดนาม รวม 6 ประเทศ อุดมด้วยแห่งทรัพยากร การเดินเรือ ขนส่งทางน้ำ พลังงาน แร่ธาตุ และสิ่งมีชีวิต เป็นต้น อีกทั้งยังเป็นเขตสถานที่ที่ชนชาติกลุ่มน้อยอันมากมายอยู่รวมกัน ซึ่งเป็นเขตพื้นที่ที่มีแหล่งทรัพยากรธรรมชาติหลากหลายรูปแบบกับชนชาติวัฒนธรรมที่แตกต่างกันมารวมอยู่ในพื้นที่เดียวกัน เนื่องจากสาเหตุและปัจจัยหลายอย่าง การพัฒนาสังคม เศรษฐกิจของเขตพื้นที่นี้ยังตกอยู่ในสภาพที่ล้าหลัง โดยเฉพาะอย่างยิ่งสังคมชุมชนที่พำนัก อาศัยอยู่ริมฝั่งแม่น้ำล้านช้างเจียง-แม่น้ำโขง อยู่ในสภาพที่ขาดหายจากการติดต่อกับโลกภายนอกเป็นเวลานาน ยังไม่สามารถวิวัฒนาการ ก้าวหน้าไปพร้อมกับกระแส พัฒนาสังคม เศรษฐกิจหลัก ของประเทศนั้นๆ เริ่มตั้งแต่ทศวรรษที่ 8 แห่งศตวรรษที่ 20 ประเทศต่างๆที่อยู่ริมฝั่งแม่น้ำล้านช้างเจียง-แม่น้ำโขง ต่างก็เริ่มนโยบายปฏิรูประบบเศรษฐกิจ ซึ่งเศรษฐกิจหลักของบรรดาประเทศเหล่านี้ ต่างก็เข้าร่วม และผสมผสานไปกับกระแสโลกานุวัตร ทั้งนี้มีส่วนผลักดันให้ประเทศเหล่านี้เร่งฝีก้าวในการพัฒนาสังคมเศรษฐกิจของตน แต่ว่าเขตพื้นที่ตามสองฟากฝั่งของแม่น้ำล้านช้างเจียง-แม่น้ำโขงนั้นยังตกอยู่ในสภาพด้อยพัฒนา ความเหลื่อมล้ำทางด้านเศรษฐกิจระหว่างเขตพื้นที่สองฝั่งแม่น้ำโขงกับเขตส่วนในของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงได้ทิ้งห่างและขยายความห่างมากยิ่งขึ้น บัณฑิตยสภาทางด้านสังคมศาสตร์แห่งมณฑลยูนนานเห็นว่า การที่เขตพื้นที่สองฝั่งแม่น้ำล้านช้างเจียง-แม่น้ำโขงไม่สามารถก้าวหน้าไปพร้อมกับกระแสพัฒนาหลักของแต่ละประเทศแล้วนั้น ย่อมจะนำมาซึ่งผลเสียต่อการพัฒนาของภูมิภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีนกับภูมิภาคเอเชียอาคเนย์ทั้งภูมิภาค ทั้งนี้จะเห็นได้จากสภาพดังต่อไปนี้

1. แหล่งทรัพยากรถูกทิ้งว่างไว้ การเติบโตของตลาดค่อนข้างอืดอาด จึงไม่ได้กลายเป็นพลังกระตุ้นการพัฒนาของเศรษฐกิจหลักของประเทศที่อยู่รอบๆบริเวณอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ถ้าหากมองจากแง่การใช้แหล่งทรัพยากรธรรมชาติแล้ว แม่น้ำล้านช้างเจียง-แม่น้ำโขง มีเงื่อนไขความสะดวกการขนส่งทางน้ำ มีศักยภาพในการกำเนิดไฟฟ้าโดยใช้พลังน้ำ แต่เงื่อนไขข้อได้เปรียบเหล่านี้ไม่ได้มีการบุกเบิกพัฒนาอย่างเป็นระบบ เป็นเวลามาช้านาน แต่หากมีการพัฒนาและประยุกต์ใช้อย่างมีประสิทธิภาพแล้ว จะทำให้เศรษฐกิจในท้องถิ่นนี้มีการเจริญเติบโตอย่างเด่นชัด นอกจากนี้แล้วในเขตพื้นที่แม่น้ำล้านช้างเจียง-แม่น้ำโขงมีแหล่งทรัพยากรสิ่งมีชีวิตที่อุดมสมบูรณ์ การบุกเบิกพัฒนาที่คำนึงถึงนิเวศน์วิทยาและปฏิบัติตามกฎหมายการรักษาสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด ทั้งสมุนไพร พืชที่เป็นอาหาร และพืชที่เป็นไม้ดอก ก็จะกลายเป็นสินค้าที่สร้างรายได้ที่เป็นเงินตราต่างประเทศรายสำคัญ แต่ถ้ามองการเจริญเติบโตของตลาดแล้วจำนวนประชากรทั้งหมดที่พำนักอาศัยอยู่ลุ่มน้ำล้านช้างเจียง-แม่น้ำโขงมีประมาณ 3 ร้อยล้านคน (รวมประชากรที่อยู่ในเขตพื้นที่ที่เกี่ยวข้องของจีนด้วย) ถ้าจำนวนตามหนึ่งในห้าของตัวเลขรวม ประชากรที่พำนักอาศัยอยู่ในเขตพื้นที่ด้อยพัฒนานี้ อย่างน้อยมีจำนวน 50 ล้านคน ซึ่งประชากร 50 ล้านคนนี้เป็นตลาดที่ใหญ่มหาศาล แต่เนื่องจากรายรับประชากรในพื้นที่ดังกล่าวยังมีอยู่ในระดับของมาตรฐานที่ต่ำมาก เพราะฉะนั้นหากมองโดยแง่การบริโภคแล้ว ตลาดดังกล่าวยังไม่มีบทบาทอะไรต่อการผลิตสินค้าและกระตุ้นการพัฒนาเศรษฐกิจ ดังนั้นถ้ามีการบุกเบิกพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวจะทำให้ประชากรในเขตพื้นที่นี้มีรายได้เพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด และคล้อยตามการสร้างสรรค์พัฒนาของตลาดระดับมาตราฐานในการบริโภคก็ขยับสูงขึ้น ทั้งนี้จะกลายเป็นปัจจัยพลังแห่งการผลักดันเศรษฐกิจของทั่วทั้งภูมิภาคให้มีการเจริญเติบโตที่ต่อเนื่อง และเป็นเวลายาวนาน

2. ความล้าสมัยของเขตพื้นที่ดังกล่าวนี้จะเป็นอุปสรรคในการดำเนินการร่วมมือ ทางเศรษฐกิจการค้ากับประเทศที่อยู่ในบริเวณรอบด้าน เราจะเห็นได้ว่าในบริเวณสองฟากฝั่งของแม่น้ำล้านช้างเจียง-แม่น้ำโขงนี้ โครงสร้างพื้นฐานของการคมนาคม พลังงาน และสิ่งอำนวยความสะดวกการบริการสังคม ล้วนขาดแคลนอย่างร้ายแรง จนกลายเป็นอุปสรรคในการขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจการค้ากับประเทศที่อยู่พื้นที่รอบๆลุ่มน้ำโขง ทำให้ปัจจัยในการพัฒนา เช่น แหล่งทรัพยากรธรรมชาติและพลังการผลิตไม่สามารถมีการรวมตัวในรูปแบบที่ดี จึงยากที่จะกลายเป็นพลังรวมในการพัฒนา

3. ความล้าหลังของเขตพื้นที่ดังกล่าว ยังไม่เอื้อผลต่อความมั่นคงของสถานการณ์ของภูมิภาคและความก้าวหน้าของสังคม ซึ่งความไม่สมดุลกันของการพัฒนาของท้องถิ่นทำให้ประชาชนในเขตพื้นที่ต่างๆ มีความแตกต่างกันมากในด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และนี่ก็เป็น**สาเหตุที่สำคัญที่ทำให้สังคมของเขตพื้นที่บางแห่งอยู่ในสภาพที่ไม่มั่นคง และไม่มีเสถียรภาพ**

เนื่องจากระดับการพัฒนาเศรษฐกิจยังอยู่ในขั้นต่ำ แต่ช่องทางการประกอบอาชีพมีเพียงทางเดียว จึงทำให้ชาวบ้านในชุมชนบางแห่งอาศัยการลักลอบตัดไม้ ล่าสัตว์ ผลิตยาเสพติด ซึ่งเป็นหนทางการดำรงชีวิตที่ผิดกฎหมาย และเป็นการทำลายสิ่งแวดล้อม สภาพดังกล่าวก็เป็นอุปสรรคที่ขัดขวางความเจริญก้าวหน้าของสังคม

สภาวะความล้าหลัง ของสองฟากฝั่งแม่น้ำล้านช้างเจียง-แม่น้ำโขง ได้จำกัดการพัฒนาของบริเวณเขตพื้นที่รอบด้าน การบุกเบิกพัฒนาเขตพื้นที่ดังกล่าวจึงมีความหมายแสดงถึงโอกาสแห่งการพัฒนาที่ยิ่งใหญ่ หากคล้อยตามสภาพการพัฒนาที่ได้ดำเนินต่อไปในเชิงลึก และการเปลี่ยนแปลงของเงื่อนไข ภูมิภาคนี้จะกลายเป็นเขตพื้นที่ที่มีศักยภาพการพัฒนาและมีโอกาสทางธุรกิจที่ใหญ่หลวง การบุกเบิกพัฒนาเขตพื้นที่แม่น้ำล้านช้างเจียง-แม่นำโขง ได้เกี่ยวโยงถึงระบบโครงการของธรรมชาติ และวัฒนธรรมต่างๆในสังคมมนุษยชาติและเศรษฐกิจสังคมหลากหลายรูปแบบ เป็นเวลายาวนาน ภารกิจในการบุกเบิกพัฒนาจึงซับซ้อนและยุ่งยากลำบากยิ่ง ในฐานะที่ประเทศที่ร่วมในโครงการนี้โดยตรง และที่ได้รับผลประโยชน์จากโครงการนี้โดยตรง ทั้งจีนและประเทศต่างๆในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ควรจะเสริมทวีความร่วมมือในโครงการพัฒนาดังกล่าว ซึ่งประเทศจีนกำลังปรับยุทธศาสตร์การพัฒนาของตน โครงการการพัฒนาทางภาคตะวันตกและภาคกลางของจีน จึงเป็นยุทธศาสตร์ใหม่ ที่ถูกกำหนดไว้ ฉะนั้นการเข้าร่วมการพัฒนาอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงนี้จึงเป็นโครงการที่เปรียบเหมือนการเริ่มต้นของการพัฒนาทางภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีน

จากสภาพของประเทศที่อยู่ในเขตพื้นที่ดังกล่าว และของจีนในบรรดาโครงการที่จะมีการบุกเบิกพัฒนานั้นทางบัณฑิตยสภาทางด้านสังคมศาสตร์แห่งมณฑลยูนนานเห็นว่า โครงการที่มีความจำเป็นที่สุดและมีเงื่อนไขแก่การพัฒนามากที่สุด คือโครงการพัฒนาแหล่งทรัพยากร การขนส่งทางน้ำ โครงการการพัฒนาแหล่งทรัพยากรแห่งการกำเนิดไฟฟ้า โดยใช้พลังน้ำและโครงการการพัฒนาแหล่งทรัพยากรการท่องเที่ยว

สำหรับโครงการการพัฒนาแหล่งทรัพยากร การขนส่งทางน้ำนั้น จะเห็นได้ว่าเขตพื้นที่ที่แม่น้ำล้านช้างเจียง-แม่น้ำโขงไหลผ่านนั้น ส่วนใหญ่เป็นเขตทุรกันดารที่ขาดแคลนโครงสร้างพื้นฐานของการคมนาคมในปัจจุบัน โครงการต่างๆที่พัฒนาลุ่มน้ำล้านช้างเจียง-แม่น้ำโขงนั้น มีโครงการสร้างรางรถไฟ Pan-Asia และโครงการทางหลวงที่เป็นเครือข่ายเชื่อมโยงอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง เป็นต้น แต่โครงการเหล่านี้เป็นโครงการที่ต้องมีลงทุนมากมหาศาล มีเทคนิคการก่อสร้างสูงและใช้ระยะเวลาการก่อสร้างนาน เช่น ตามข้อมูลการคำนวณในปี ค.ศ.1994 พอทราบว่าถ้าหากสร้างรางรถไฟจากนครคุนหมิงของจีนผ่านนครย่างกุ้งของเมียนม่าร์ เมืองเวียงจันทร์ของลาว กรุงเทพฯของไทย พนมเปญของกัมพูชา ฮานอยของเวียดนาม สิงคโปร์และกัวลาลัมเปอร์ของมาเลเซีย ซึ่งโครงการนี้เพียงการลงทุนในสินทรัพย์คงที่ก็ต้องใช้เงินทุนอย่างน้อย 2 หมื่นล้าน

เหรียญสหรัฐ ตามสภาพกำลังทางด้านเศรษฐกิจของบรรดาประเทศที่อยู่ในเขตพื้นที่ดังกล่าว ยากที่จะดำเนินการดังกล่าวในระยะเวลาอันใกล้นี้และถ้าหากสภาพความล้าหลังทางด้านการคมนาคมของภูมิภาคนี้ไม่มีการเปลี่ยนแปลงใดๆ ความคิดและแผนการที่จะเร่งฝีเท้าในการพัฒนาเศรษฐกิจของภูมิภาคนี้ก็เท่ากับวาดขนมเปี๊ยะประทังความหิว

ตามที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่าการบุกเบิกพัฒนาเส้นทางการขนส่งทางน้ำตามแม่น้ำล้านช้างเจียง-แม่น้ำโขง ถ้ามีการลงทุนขุดลอกหาดทรายที่ตื้นเขินพร้อมกับหินโสโครกที่มีอันตรายต่อการเดินเรือทำให้สามารถเดินเรือขนาด 300 ตันได้ตลอดทั้งปี จะทำให้ทางภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีน ภาคเหนือของเมียนม่าร์ และประเทศลาวมีช่องทางการขนส่งทางน้ำที่เชื่อมโยงกับปากทางออกสู่ทะเลได้ ซึ่งอำนวยประโยชน์การขนส่งสินค้า และผู้โดยสารกับการท่องเที่ยวระหว่างประเทศในภูมิภาคนี้เป็นอย่างมาก การบุกเบิกพัฒนาเส้นทางการขนส่งทางน้ำตามแม่น้ำล้านช้างเจียง-แม่น้ำโขง เป็นโครงการที่มีการลงทุนน้อย ความยากลำบากทางด้านเทคนิคก็น้อยและใช้เวลาไม่นาน เป็นโครงการที่สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงมากที่สุด จึงเป็นโครงการที่ควรได้รับการเลือกการพัฒนาโครงการแรก ที่สามารถจะปรับปรุงและแก้ไขสภาพความล้าหลังทางด้านการคมนาคมของภูมิภาคนี้ได้ในอนาคต

บทที่ 4

ระเบียบการควบคุมดูแลความปลอดภัยของการคมนาคมทางน้ำ ในแผ่นดินของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

เหตุต่าง ๆ ที่จะก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นแก่การขนส่งสินค้านั้นมีอยู่หลายประการ เช่น เรือชนกัน เรือไปก่อความเสียหายแก่ท่าเรือหรือเส้นทางการเดินเรือ หรือเกิดจากสัญญาต่างๆ เช่น เจ้าของเรือนำเรือไปจำนองประกันหนี้เงินกู้ แล้วไม่ยอมชำระเงินเมื่อหนี้ถึงกำหนด หรือการผิดสัญญาเช่าเรือ สัญญารับขนของ สัญญารับขนผู้โดยสาร สัญญานำร่อง สัญญาจัดหาเสบียง และสิ่งอื่นใดให้แก่เรือ เป็นต้น[1]

ในการดูแลการขนส่งสินค้าเพื่อให้มีความปลอดภัยสูงสุด โดยทั่วไปจะมีการกำหนดระเบียบเพื่อใช้ป้องกันความเสียหายอันอาจจะเกิดขึ้นได้จากพาหนะและผู้ปฏิบัติงาน กล่าวคือ จะต้องกำหนดกฎเกณฑ์ประเภทของเรือ ลักษณะของเรือ การอนุมัติแบบแปลนเรือทั้งที่ต่อใหม่และที่ปรับปรุง มาตรการที่ใช้ตรวจเรือ เช่น การตรวจเรือประจำปี , การตรวจพิเศษ, การวัดความหนาของตัวเรือ, การตรวจเครื่องจักรกล ปั๊ม และระบบท่อทางการตรวจเครื่องยนต์ชนิดเผาไหม้, อุปกรณ์ไฟฟ้า , เครื่องทำความเย็น การตรวจเพลาในจักรและกระบอกรับเพลาในจักร เป็นต้น

สำหรับในส่วนของผู้ปฏิบัติงานทางเรือ จะต้องมีการตรวจสอบคุณสมบัติผู้ทำหน้าที่ต่าง ๆ บนเรือ ซึ่งหลักใหญ่ ๆ จะแบ่งเป็น 2 ประเภท[2] คือ ก. ฝ่ายเดินเรือ ข. ฝ่ายช่างกลเรือ

ก. ฝ่ายเดินเรือ บุคลากรที่สำคัญ คือ

- นายเรือ
- ต้นเรือ
- ต้นหน
- ผู้ช่วยต้นหน

---

[1] ไผทชิต เอกจริยกร. เอกสารประกอบการสัมมนา เรื่อง การจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือ

[2] จินตนา บุญบงการ. โครงการวิจัยด้านพาณิชยนาวี เรื่อง ลักษณะผู้ประกอบอาชีพทางเรือ, สถาบันธุรกิจพาณิชยนาวี, 2527.

ข. ฝ่ายช่างกลเรือ บุคลากรที่สำคัญ คือ

- ต้นกลเรือ
- นายช่างกลที่ 1
- นายช่างกลที่ 2
- นายช่างกลที่ 3

ทั้งเรือและบุคลากรที่มีอาชีพเกี่ยวกับการเดินเรือต่างก็มีความสำคัญต่อการทำงานบนเรืออย่างมาก เพราะอันตรายที่เรือจะได้รับนั้นนอกจากอันตรายที่เกิดจากภัยธรรมชาติ เช่น คลื่น ลม แล้วยังมีภัยจากอุบัติเหตุ เช่น เครื่องจักรขัดข้อง, เรือชนกัน , เรือชนหินโสโครก, เรือเกยตื้น , ไฟไหม้, น้ำมันรั่ว, การก่อวินาศกรรมในเรือ เป็นต้น

ดังนี้แล้วรัฐจึงต้องเข้ามาควบคุมตั้งแต่การเริ่มสร้างเรือ กล่าวคือ การอนุมัติแบบแปลนของเรือ และในระหว่างที่ทำการต่อเรือใหม่ ก็จะต้องทำการตรวจโครงสร้างของเรือ วัสดุที่นำมาใช้ขนาดของโครงสร้าง และฝีมือของช่างที่ทำการต่อเรือ อุปกรณ์และเครื่องจักรกลต่างๆ เพื่อให้ถูกต้องตามกฎระเบียบ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความมั่นใจเมื่อจะนำเรือไปใช้งานต่อไป ส่วนผู้ปฏิบัติงานบนเรือก็จะต้องมีความรู้ความสามารถ ทักษะความเชี่ยวชาญ เช่น ต้นกลเรือ เป็นผู้รับผิดชอบเกี่ยวกับเครื่องจักรกล มีอำนาจที่จะไม่ยอมเดินเครื่องถ้าเห็นว่าไม่ปลอดภัย เขาอาจถูกลงโทษถ้าไม่ดำเนินหน้าที่อย่างถูกต้องตามวิชาชีพ รวมทั้งถูกเพิกถอนใบอนุญาต ดังนั้นเขาจึงเป็นผู้มีความรับผิดชอบในเรื่องเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องจักร[3]

ในบทนี้ คณะผู้วิจัยได้ศึกษากฎเกณฑ์ ข้อบังคับของประทศจีน 2 ลักษณะ คือ การจดทะเบียนเรือ กับ ผู้ปฏิบัติหน้าที่บนเรือ ของสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งจะมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

---

[3] อ้างแล้ว น.37 , อ้างใน Downart, John, M. , Managing Ships , (Fairlay publications Lfd., London, 1984) p.113

4.1 การจดทะเบียนเรือตามกฎหมายของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

เรือเป็นยานพาหนะอีกประเภทหนึ่งที่รัฐเข้ามาควบคุมโดยทำการจดทะเบียน เรือที่แล่นในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ก็จะต้องทำการจดทะเบียนเช่นเดียวกัน สำหรับขั้นตอน และเอกสารที่จะต้องใช้ในการจดทะเบียนเรือนั้น คณะผู้วิจัยได้สอบถามข้อมูลจากเจ้าหน้าที่การท่าเรือเมืองเชียงรุ่ง แล้ว มีรายละเอียด ดังนี้

เอกสารที่ต้องส่งมอบในเวลาที่ทำการจดทะเบียนธุรกิจเรือ

1. แบบฟอร์มการยื่นขอเพื่อทำการจดทะเบียนธุรกิจเรือที่แล่นเข้า-แล่นออก จากดินแดนในแม่น้ำล้านช้างเจียง-แม่น้ำโขง
2. สำเนา ใบอนุญาตดำเนินกิจการ ที่ผ่านหน่วยงานบริหารควบคุมดูแลทางอุตสาหกรรมและพาณิชยกรรม พิจารณาตรวจสอบและแจกจ่ายให้
3. สำเนา เอกสารเครื่องหมายรหัสสำหรับองค์การจัดตั้งของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ที่ผ่านหน่วยงานตรวจตราทางด้านเทคนิคพิจารณาตรวจสอบและแจกจ่ายให้
4. ข้อมูลเอกสารอื่นๆที่เกี่ยวข้อง ซึ่งด่านศุลกากรต้องการ

เอกสารที่ต้องส่งมอบเวลาที่การจดทะเบียนเรือ

1. แบบฟอร์มการยื่นขอเพื่อทำการจดทะเบียนเรือที่แล่นเข้า-แล่นออก จากดินแดนในแม่น้ำล้านช้างเจียง-แม่น้ำโขง
2. สำเนาเอกสารการอนุญาตจากหน่วยงานควบคุมดูแลการจราจร
3. สำเนาเอกสารการตรวจสอบเรือ
4. สำเนาเอกสารใบดำเนินกิจการการขนส่งทางเรือ
5. สำเนาเอกสารหนังสือการรับรองสัญชาติของเรือ
6. รูปถ่ายสีธรรมชาติด้านหน้าและด้านข้าง ทั้งสองข้างของเรืออย่างละ 1 รูป
7. รายชื่อของลูกเรือ
8. ข้อมูลเอกสารอื่นๆที่เกี่ยวข้อง ซึ่งด่านศุลกากรต้องการ

ข้อมูลเอกสารที่ต้องส่งมอบเวลาที่ทำการตรวจสอบธุรกิจเรือและเรือ แบบรายปี

1. หนังสือรายงานการตรวจสอบรายปี
2. สำเนา ใบอนุญาตดำเนินกิจการ ที่ผ่านหน่วยงานบริหารควบคุมดูแลทางอุตสาหกรรมและพาณิชยกรรม ที่ทำการตรวจสอบแบบรายปี

3. สำเนา เอกสารเครื่องหมายรหัสสำหรับองค์การจัดตั้งของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ที่ผ่านหน่วยงานตรวจตราทางด้านเทคนิคพิจารณาตรวจสอบแบบรายปี
4. หนังสือรับรองการจดทะเบียนธุรกิจเรือที่แล่นเข้า-แล่นออก จากดินแดนในแม่น้ำล้านช้างเจียง-แม่น้ำโขง
5. หนังสือรับรองการจดทะเบียนเรือที่แล่นเข้า-แล่นออก จากดินแดนในแม่น้ำล้านช้างเจียง-แม่น้ำโขง
6. หนังสือควบคุมดูแลเรือที่แล่นเข้า-แล่นออก จากดินแดนในแม่น้ำล้านช้างเจียง-แม่น้ำโขง
7. หนังสือการตรวจสอบเรือ
8. หนังสือใบดำเนินกิจการการขนส่งทางเรือ
9. รายชื่อของลูกเรือ
10. ข้อมูลเอกสารอื่นๆที่เกี่ยวข้อง ซึ่งด่านศุลกากรต้องการ

การจดทะเบียนเรือเป็นวิธีการควบคุมของฝ่ายปกครองที่มีต่อเรือประเภทต่างๆโดยใช้กฎหมายทั้งที่เป็นกฎหมายแม่บทของรัฐบาลกลางประกอบกับกฎหมายท้องถิ่นในแต่ละมณฑล สำหรับมณฑลยูนนานซึ่งเป็นพื้นที่ทำการศึกษาวิจัยนี้ สรุปได้ว่า กฎหมายที่ใช้ควบคุมการจดทะเบียนเรือ คือ

ข้อกำหนดสำหรับบริหารควบคุมดูแลธุกิจการให้บริการการขนส่งทางน้ำของประกาศสาธารณรัฐประชาชนจีน และ

ข้อกำหนดควบคุมดูแลเงินทุนและคุณภาพในการประกอบธุรกิจ การขนส่งทางน้ำของเรือในทางน้ำในแผ่นดิน

ฝ่ายปกครองที่มีอำนาจหน้าที่ดูแลจดทะเบียน คือ กองการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งแคว้นสิบสองปันนา

ปัจจุบัน ในแม่น้ำล้านช้างเจียง มีเรือที่แล่นอยู่ในแม่น้ำ 100 กว่าลำ แต่เป็นเรือขนส่งสินค้าประมาณ 80-90 ลำ(สัมภาษณ์ Mr.Zhou Dong Yuan ข้าราชการกองเดินหรือท้องถิ่นของเขตสิบสองปันนา)

4.2 ข้อกำหนดการออกหนังสือรับรอง การดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน

การกำหนดคุณสมบัติทางเทคนิคของลูกเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน เป็นไปตามกฎหมายของรัฐบาลกลาง ซึ่งมีชื่อว่า "ข้อกำหนดเกี่ยวกับการสอบเพื่อออกหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดินของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน"

กฎหมายฉบับนี้ประกาศและมีผลใช้บังคับทั่วประเทศอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน ค.ศ. 2005 โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ลงนามในคำสั่งเมื่อวันที่ 21 มีนาคม ค.ศ. 2005 คำสั่งหมายเลขที่ 1/2005

ข้อกำหนดเกี่ยวกับการสอบเพื่อออกหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดินของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน (ต่อไปจะเรียกว่า ข้อกำหนด) มีบทบัญญัติอยู่ 7 บท 48 ข้อ ดังนี้

บทที่ 1 บททั่วไป
บทที่ 2 หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน
บทที่ 3 คุณสมบัติเกี่ยวกับคุณวุฒิทางการศึกษาและประสบการณ์การทำงานบริการทางน้ำ
บทที่ 4 การสมัครสอบเพื่อดำรงตำแหน่งและการฝึกงาน
บทที่ 5 การออกบัตรประจำตัวของลูกเรือกับการตรวจสอบเพื่อต่ออายุ
บทที่ 6 การบริหารจัดการ การควบคุม และความรับผิดตามกฎหมาย
บทที่ 7 ภาคผนวก

ข้อกำหนดฉบับนี้ได้กำหนดความสัมพันธ์ระหว่างผู้ปฏิบัติหน้าที่บนเรือ เรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน ข้าราชการและส่วนราชการ บนพื้นฐานสิทธิหน้าที่และความรับผิดตามกฎหมาย ทั้งนี้โดยมีวัตถุประสงค์ในการให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดในการเดินเรือ ตั้งแต่ความควบคุมชนิดของเรือ การกำหนดคุณสมบัติของลูกเรือ การควบคุมในอนุญาต การเพิกถอนสิทธิของลูกเรือ การลงโทษข้าราชการที่ทุจริต เป็นต้น

เนื้อหาของกฎหมายตาม "ข้อกำหนดเกี่ยวกับการสอบเพื่อออกหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดินของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ทั้ง 7 บท มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

บทที่ 1 บททั่วไป ประกอบด้วยบทบัญญัติ 5 ข้อ มีหลักการสำคัญ ว่าด้วย เจตนารมณ์ คำนิยาม และ หน่วยงานรับผิดชอบ ดังนี้

เจตนารมณ์ของข้อกำหนด คือ เพื่อยกระดับคุณภาพทางด้านเทคนิคของลูกเรือประจำเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน ปกป้องรักษาความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สินในแม่น้ำ

เมื่อจะทำให้การเดินเรือมีความปลอดภัย จึงต้องไปควบคุมผู้ปฏิบัติหน้าที่บนเรือ ดังนี้ ลูกเรือทุกคนจะ ต้องมี**หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน** (ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า **หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่ง**) กรณีลูกเรือที่เคยทำงานบนเรือเดินทะเลแล้วจะมาทำงานบนเรือในแม่น้ำจะต้องเปลี่ยนหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่ง จากเรือเดินทะเลมาเป็นเรือในแม่น้ำ

กฎหมายได้กำหนดคำนิยามของคำว่า เรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน เรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดินว่า หมายถึง เรือทุกประเภทที่แล่นด้วยตนเองและที่ไม่ได้แล่นด้วยตนเอง ที่แล่นอยู่ในแม่น้ำในแผ่นดินซึ่งได้ผ่านการต่อเรือจากอู่เรือที่มีมาตรฐาน สำหรับต่อเรือที่ใช้แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน แต่ไม่รวมถึงเรือทหาร เรือประมง และเรือที่ใช้ในการแข่งขันกีฬา

หน่วยงานที่รับผิดชอบ ในเรื่องการสอบและหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่ง
ในระดับนโยบาย คือ หน่วยงานที่ควบคุมดูแลงานด้านการคมนาคมของสำนักนายกรัฐมนตรีและหน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งชาติ
ในระดับปฏิบัติการ คือ หน่วยงานระดับท้องถิ่นที่ประจำอยู่ในมณฑลเขตปกครองตนเอง

หลักเกณฑ์และเงื่อนไข ในการหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่ง นี้ กฎหมายบัญญัติไว้ในข้อ 5. ผู้ที่ยื่นหนังสือร้องขอเพื่อรับ “หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน” ต้องผ่านเกณฑ์และเงื่อนไข ดังต่อไปนี้:

(1) เป็นชาย มีอายุ 18 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป แต่ไม่เกิน 65 ปี เป็นหญิง มีอายุ 18 ปีบริบูรณ์ขึ้นไปแต่ไม่เกิน 60 ปี

(2) ผ่านเกณฑ์การตรวจสุขภาพสำหรับลูกเรือที่ประกาศให้ทราบโดยทั่วไป โดยหน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งชาติ

(3) ผ่านการอบรมสาขาวิชาเฉพาะความปลอดภัยด้านการคมนาคมทางน้ำ

(4) มีคุณวุฒิการศึกษาตามเกณฑ์ที่ได้กำหนดในข้อกำหนดฉบับนี้

(5) เป็นผู้ถือ “บัตรการปฏิบัติงานเป็นลูกเรือ” ซึ่งบัตรดังกล่าวต้องยังไม่หมดอายุและมีคุณสมบัติ ประสบการณ์การปฏิบัติงานทางน้ำตามที่ข้อกำหนดฉบับนี้ได้กำหนดไว้ รวมทั้งมีประวัติการบันทึกด้านความปลอดภัยที่ดี

"มีประวัติการบันทึกด้านความปลอดภัยที่ดี" ที่ข้อความข้างต้นได้ระบุไว้นั้น หมายถึง ผู้ที่ในระยะเวลาภายใน 24 เดือน ไม่เคยประสบอุบัติเหตุครั้งใหญ่ และไม่เป็นผู้ก่อหรือมีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงกับอุบัติเหตุครั้งใหญ่ที่เกิดขึ้น

บทที่ 2 การแบ่งประเภทของลูกเรือ และหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน

บทบัญญัติในส่วนนี้ตั้งแต่ ข้อที่ 6 - ข้อที่ 10 กฎหมายบังคับผู้เป็นลูกเรือจะต้องทำงานให้เหมาะสม โดยพิจารณาจากความสามารถของลูกเรือแต่ละตำแหน่งซึ่งจะเหมาะสมต่อการปฏิบัติงานในเรือแต่ละระดับ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(1) หลักเกณฑ์การพิจารณาความเหมาะสมของลูกเรือในการปฏิบัติหน้าที่ในเรือแต่ละระดับ ใช้หลักเกณฑ์ ดังนี้

- ปริมาณจำนวนตันของเรือ
- อัตราแรงม้าของเครื่องยนต์

(2) การจัดแบ่งผู้ปฏิบัติงานบนเรือ ถูกแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ คือ ก.ลูกเรือประจำห้องขับเรือ ข. ลูกเรือที่ดูแลแผนกเครื่องยนต์ (การจัดแบ่งเช่นนี้มีลักษณะเหมือนกับที่ท่านอาจารย์จินตนา บุญบงการ ได้แบ่งไว้เป็นฝ่ายเดินเรือและฝ่ายช่างกลเรือ เพียงแต่ใช้คำที่แตกต่างกันเท่านั้น เนื่องจากรายงานการวิจัยฉบับนี้อ้างถึงเอกสารต้นฉบับภาษาจีนจึงต้องใช้คำที่ตรงกับความหมายในภาษาจีนให้มากที่สุด) สำหรับตำแหน่งต่าง ๆ ของลูกเรือแต่ละประเภท มีดังนี้

ลูกเรือประจำห้องขับเรือ	ต้นหน, รองต้นหน, ผู้ช่วยรองต้นหน, คนขับเรือ, คนบังคับเครื่องยนต์
ลูกเรือที่ดูแลแผนกเครื่องยนต์	ต้นกล (หัวหน้าช่างเครื่อง), ผู้ช่วยหัวหน้าช่างเครื่อง, รองต้นกล, ผู้ช่วยรองต้นกล, ช่างเครื่องยนต์

สภาพของเรือ แบ่งออกเป็น 5 ระดับ เรือระดับหนึ่งจะมีขนาดใหญ่ที่สุด มีกำลังแรงม้ามากที่สุด และมีลูกเรือปฏิบัติงานบนเรือมากกว่าระดับอื่น การจัดแบ่งระดับของเรือทั้ง 5 ระดับ ถูกจัดแบ่งตามระวางขับน้ำ หรือแบ่งตามอัตราแรงม้า มีรายละเอียด ดังนี้

เรือระดับที่	ระวางขับน้ำ (หน่วยเป็นตัน)	กำลังแรงม้า (หน่วยเป็นกิโลวัตต์)
หนึ่ง	1,600 - ขึ้นไป	1,500 - ขึ้นไป
สอง	600 - 1,600	441 - 1,500
สาม	200 - 600	147 - 441
สี่	50 - 200	147 ลงมา
ห้า	50 ลงมา	-

เรือแต่ละระดับ ข้อกำหนดได้บัญญัติให้มีลูกเรือแต่ละตำแหน่ง ดังนี้

เรือระดับหนึ่งและระดับสอง	กัปตัน , ต้นหน , รองต้นหน , ผู้ช่วยรองต้นหน, ต้นกล , รองต้นกล , ผู่ช่วยรองต้นกลคนที่หนึ่ง , ผู้ช่วยรองต้นกลคนที่สอง
เรือระดับสามและระดับสี่	กัปตัน , คนขับเรือ , ต้นกล , พนักงานประจำห้องเครื่องยนต์
เรือระดับห้า	คนขับเรือ

หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งมีระยะเวลาบังคับใช้ 36 เดือน นอกจากนี้ ยังได้กำหนดเรื่องอายุของผู้ปฏิบัติงานว่าสำหรับชายสามารถทำงานได้จนถึงอายุ 65 ปี สำหรับหญิงทำงานได้ถึงอายุ 60 ปี

สำหรับอำนาจการจัดทำหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งนั้น กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งชาติเพียงแห่งเดียว

บทที่ 3 คุณสมบัติเกี่ยวกับคุณวุฒิทางการศึกษาและประสบการณ์การทำงานบริการทางน้ำ

บทบัญญัติในส่วนนี้ เป็นทั้งความก้าวหน้าของผู้ปฏิบัติหน้าที่บนเรือและเป็นการควบคุมทักษะความชำนาญตลอดจนประสบการณ์ของลูกเรือไปในตัวด้วย กฎหมายบังคับให้มีการเก็บข้อมูลของลูกเรือ เพื่อใช้ประโยชน์ เมื่อมีการปรับตำแหน่ง โดยจะทำการบันทึกคุณวุฒิและประสบการณ์ลงในสมุดบันทึกประวัติการให้บริการทางน้ำของลูกเรือ

สำหรับเส้นทางความก้าวหน้าในอาชีพของการเป็นลูกเรือแยกพิจารณาเป็น สองประเภท คือ ก.ลูกเรือประจำห้องขับเรือ และ ข. ลูกเรือประจำแผนกเครื่องยนต์

กรณีแรก คือ ลูกเรือประจำห้องขับเรือ บัญญัติเงื่อนไขการสอบเพื่อเลื่อนขั้น หรือ เลื่อนตำแหน่ง โดยมีตำแหน่งต่างๆ ดังต่อไปนี้

1) กัปตันประจำเรือระดับหนึ่ง
2) ต้นหนประจำเรือระดับหนึ่ง
3) รองต้นหนประจำเรือระดับหนึ่ง
4) ผู้ช่วยรองต้นหน
5) กัปตันประจำเรือระดับสอง
6) ต้นหนประจำเรือระดับสอง
7) รองต้นหนประจำเรือระดับสอง
8) ผู้ช่วยรองต้นหนประจำเรือระดับสอง
9) กัปตันประจำเรือระดับสาม
10) คนขับเรือประจำเรือระดับสาม
11) กัปตันประจำเรือระดับสี่
12) คนขับเรือประจำเรือระดับสี่
13) คนขับเรือประจำเรือระดับห้า

กรณีที่สอง ลูกเรือประจำแผนกเครื่องยนต์ บัญญัติถึงหลักเกณฑ์ในการสอบเลื่อนขั้นและสอบเพื่อดำรงตำแหน่งในระดับต่าง ๆ ดังนี้

1) ต้นกลประจำเรือระดับหนึ่ง
2) รองต้นกลประจำเรือระดับหนึ่ง
3) ผู้ช่วยรองต้นกลคนที่หนึ่งประจำเรือระดับหนึ่ง
4) ผู้ช่วยรองต้นกลคนที่สองประจำเรือระดับหนึ่ง
5) ต้นกลประจำเรือระดับสอง
6) รองต้นกลประจำเรือระดับสอง
7) ผู้ช่วยรอง ต้นกลคนที่หนึ่งประจำเรือระดับสอง
8) ผู้ช่วยรอง ต้นกลคนที่สองประจำเรือระดับสอง
9) ต้นกลประจำเรือระดับสาม
10) พนักงานประจำห้องเครื่องยนต์ของเรือระดับสาม
11) ต้นกลประจำเรือระดับสี่
12) พนักงานประจำห้องเครื่องยนต์ของเรือระดับสี่

จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่าลูกเรือแต่ละคนต้องทำงานเพื่อให้มีความรู้ความชำนาญเฉพาะด้านของตนอยู่ช่วงเวลาหนึ่ง จึงจะสามารถขยับขยายหรือเลื่อนขั้นเลื่อนตำแหน่งต่อไปอีก การเลื่อนตำแหน่งแต่ละครั้งก็ไม่สามารถก้าวกระโดดได้แต่จะต้องปรับเพิ่มไปทีละขั้น ซึ่งจะต้องถูกตรวจสอบอย่างเข้มงวดจากทางราชการ ดังนั้น ทั้งลูกเรือทั้งสองประเภทที่ทำหน้าที่ในการขนส่งทางน้ำ จึงเป็นหลักประกันความปลอดภัยของการคมนาคมทางน้ำได้อย่างดีอีกอย่างหนึ่ง

บทที่ 4 การสมัครสอบเพื่อดำรงตำแหน่งและการฝึกงาน

บทนี้จะอธิบายถึงการสมัครสอบ รายละเอียดต่างๆ ของการสอบ เงื่อนไข คุณสมบัติ ข้อยกเว้นต่าง ๆ ของลูกเรือแต่ละประเภทในการสมัครสอบ ซึ่งมีเนื้อหาหลักโดยสังเขปตามลำดับดังนี้

ก. ความหมายของการสมัครสอบแต่ละประเภท คือ การสอบภาคทฤษฎี, การสอบภาคปฏิบัติ, การสมัครสอบขั้นพื้นฐาน, การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้นตำแหน่ง, การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้น , และการสมัครสอบเพื่อดำรงตำแหน่งบนเส้นทางการเดินเรือ

ข.องค์กรที่มีอำนาจหน้าที่ในการออกบัตรประจำตัวของลูกเรือ ได้แก่ หน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลของท้องถิ่นแห่งมณฑล หรือหน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งชาติ

ค.เอกสารประกอบของข้อกำหนดที่ผู้สมัครสอบสามารถศึกษาค้นคว้าเพื่อใช้ในการสอบต่อไป เอกสารเพิ่มเติมในการสมัครสอบ

ง.ข้อยกเว้นสำหรับผู้ที่สำเร็จการศึกษาในระดับอุดมศึกษา ไม่ต้องสอบภาคทฤษฎีกับเงื่อนไขประสบการณ์ด้านการให้บริการทางน้ำที่ข้อกำหนดบังคับไว้ เพียงแต่ต้องสอบในภาคปฏิบัติ

ข้อยกเว้นสำหรับผู้ที่สำเร็จการศึกษาต่ำกว่าระดับอุดมศึกษา จะมีสิทธิได้รับยกเว้นได้บ้างภายใต้เงื่อนไขที่ค่อนข้างจะซับซ้อนพอสมควร

จ. การสมัครสอบของลูกเรือที่เคยปฏิบัติงานในเรือทหารหรือเรือประมง คลอดจนลูกเรือที่เคยปฏิบัติงานในแผนกขับเรือบนเรือเดินทะเล ซึ่งจะไปดำรงตำแหน่งบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน

ฉ. กำหนดเงื่อนไขของกัปตัน คนขับเรือประจำเรือเดินทะเลซึ่งต้องการขอ “หนังสือรับรองบัตรประจำตัวลูกเรือของเรือเดินทะเลที่มีสิทธิเดินเรือในเส้นทางเดินเรือในแม่น้ำในแผ่นดิน”

ช. ลูกเรือบนเรือชนิดพิเศษ ควรต้องได้รับการอบรมพิเศษทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติเพิ่มเติม

ซ. กำหนดให้ขั้นตอนในการทดสอบและออกบัตรประจำตัวลูกเรือต้องมีความสอดคล้องกัน การกำหนดหน้าที่ทั้งของผู้ร้องขอและเจ้าหน้าที่ของรัฐ ผู้ดำเนินการรับสมัครสอบโดยในส่วนของผู้ร้องขอต้องยื่นหนังสือรับรองต่อหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่และจะต้องระบุให้ชัดเจนว่า ต้องการสมัครสอบในตำแหน่งใด , ประจำเรือระดับใด รวมทั้งเส้นทางการเดินเรือด้วย ส่วนเจ้าหน้าที่จะต้องรับเอกสารมาตรวจ หากมีคุณสมบัติครบจะต้องออกใบอนุญาตการสอบให้ผู้ยื่นร้องขอภายใน 5 วัน ก่อนที่จะมีการสอบ สำหรับผู้ที่ขาดคุณสมบัติจะต้องคืนหนังสือที่ร้องขอพร้อมเอกสารประกอบให้แก่ผู้นั้นภายใน 5 วันทำงาน และต้องอธิบายเหตุผลการส่งคืนไปด้วย

ฌ.ระบบการจัดสอบและเกณฑ์ในการวัดผล ข้อบังคับของสนามสอบ และกำหนดถึงระยะเวลาการประกาศผลการสอบตลอดจนการจัดให้มีการสอบซ่อม

บทที่ 5 การออกบัตรประจำตัวของลูกเรือกับการตรวจสอบเพื่อต่ออายุ

สาระสำคัญของบทที่ 5 นี้ คือ หน่วยงานที่มีอำนาจและหน้าที่ในการออกบัตรประจำตัวของลูกเรือ จะทำหน้าที่ส่งมอบและตรวจสอบ "บัตรการปฏิบัติงานของลูกเรือ" ในตำแหน่งต่าง ๆ ให้แก่ลูกเรือตามตำแหน่งและระดับของเรือที่เหมาะสมตามหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน

การขอต่ออายุหนังสือรับรองนี้มีเงื่อนไขสำคัญมากประการหนึ่ง คือ การได้ดำรงตำแหน่งจริง (หมายถึง ได้ทำงานอย่างต่อเนื่องบนเรือโดยตลอด)

ในกรณีที่หนังสือรับรองกำลังจะหมดอายุใน 6 เดือน ข้างหน้าถ้าลูกเรือเคยดำรงตำแหน่งจริง 36 เดือน และมีการอบรมความรู้เพิ่มเติม หนังสือรับรองจะมีผลใช้บังคับต่อไป

แต่ถ้าลูกเรือมิได้ดำรงตำแหน่งจริงภายใน 36 เดือน จะต้องถูกบังคับให้เข้าอบรมความรู้ใหม่และยังต้องสอบภาคปฏิบัติอีกด้วย

กรณีที่บัตรประจำตัวลูกเรือหมดอายุไปแล้ว และมาร้องขอเพื่อออกบัตรใหม่นั้นจะต้องไปผ่านกระบวนการตามข้อกำหนดที่ 30 ก่อน และต้องสอบภาคปฏิบัติด้วย

บทที่ 6 การบริหารจัดการ การควบคุม และความรับผิดตามกฎหมาย

รายละเอียดของบทที่ 6 ถือว่ามีผลกระทบต่อลูกเรือมากที่สุด เพราะข้อกำหนดตั้งแต่ ข้อที่ 34-45 เป็นบทบัญญัติอันมีลักษณะยกเลิก เพิกถอนสิทธิต่าง ๆ ของลูกเรือ อนึ่งเจ้าหน้าที่ของรัฐซึ่งปฏิบัติหน้าที่บกพร่องหรือไม่สุจริต ก็จะถูกลงโทษเช่นเดียวกัน

ตัวอย่าง การบริหารจัดการ ได้แก่ การยกเลิกหนังสือรับรองจะต้องรอจนครบ 12 เดือน ผู้ร้องจึงจะมีสิทธิยื่นหนังสือได้ และในการร้องขอมีบัตรใหม่นั้น ต้องพิจารณาสาเหตุที่ถูกเพิกถอน และกำหนดมาตรการอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่าง ดังนี้

- ให้เข้าร่วมการอบรม
- ต้องผ่านการสอบภาคทฤษฎีในสาขาวิชาที่กำหนด
- ต้องผ่านการสอบภาคปฏิบัติ เป็นต้น

ตัวอย่าง การควบคุม ได้แก่ การบัญญัติให้ลูกเรือเก็บต้นฉบับของหนังสือรับรองไว้ในเรือที่ปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งพร้อมรับการตรวจสอบ เป็นต้น

ตัวอย่าง ความรับผิดตามกฎหมาย ได้แก่ หากเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลกระทำการอันเป็นประโยชน์ต่อพวกพ้อง ยักยอกทรัพย์สิน บกพร่องต่อหน้าที่ ใช้อำนาจหน้าที่เกินขอบเขต ใช้อำนาจหน้าที่เรียกรับผลประโยชน์ให้กับตนเอง จะต้องให้หน่วยงานต้นสังกัดทำการลงโทษและหากเป็นการกระทำความผิดทางอาญาจะต้องให้หน่วยงานของศาลยุติธรรมพิจารณาและลงโทษ

เราสามารถแบ่งแยก การบริหารจัดการ การควบคุม และความรับผิดตามกฎหมายได้ตามตารางที่แสดงข้างล่าง

บทที่ 6 ว่าด้วย	ข้อที่
การบริหารจัดการ	36 , 38, 40 , 42 , 43
การควบคุม	34, 37 , 41
ความรับผิดชอบตามกฎหมาย	35 , 39 , 44 , 45

(รายละเอียดในแต่ละข้อโปรดดูในภาคผนวก ท้ายเล่ม)

บทที่ 7 ภาคผนวก

มีอยู่ 3 ข้อ คือ ข้อที่ 46 – 48 กำหนดให้กระทรวงการคมนาคมเป็นหน่วยงานรับผิดชอบข้อกำหนดฉบับนี้

บทที่ 5
บทสรุป

จากการศึกษา ความเป็นมาของนโยบาย และกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือใน แม่น้ำล้านช้าง –แม่น้ำโขง ของสาธารณรัฐประชาชนจีนและมณฑลยูนนาน พบว่ารัฐบาลของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้กำหนดยุทธศาสตร์แห่งการพัฒนาภาคตะวันตกโดยให้มีความเชื่อมโยงกับภาคต่างๆของประเทศ ทั้งนี้ตามนโยบายการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ จะมีการใช้เส้นทางในแม่น้ำในแผ่นดินหลายสายเพื่อก่อให้เกิดโครงข่ายการคมนาคมที่มีประสิทธิภาพ กล่าวคือลงทุนน้อย ใช้เวลาดำเนินการสั้นและสามารถปรับปรุงเพื่อให้เกิดเป็นเส้นทางขนส่งนานาชาติ หากมองในแง่มหภาค การพัฒนาเส้นทางน้ำสายเหนือของสาธารณรัฐประชาชนจีนจะเริ่มจากแม่น้ำจินซาเจียงไปสู่แม่น้ำแยงซีเกียง เชื่อมต่อไปที่ภาคตะวันออกและเชื่อมเข้าสู่ทะเลตะวันออกแห่งมหาสมุทรแปซิฟิค นอกจากนี้ยังสร้างเส้นทางตะวันออกซึ่งจะใช้แม่น้ำโฟ้อ้าย แม่น้ำโย่วเจียง แม่น้ำยู่วเจียงและแม่น้ำซีเจียง เชื่อมโยงเพื่อผ่านไปยังภาคใต้ของจีนและเข้าสู่ทะเลจีนใต้ สำหรับเส้นทางสายตะวันตกเฉียงใต้เริ่มจากแม่น้ำล้านช้างเจียง แม่น้ำแดง เข้าไปสู่ทะเลจีนใต้เช่นเดียวกัน เส้นทางการขนส่งทางน้ำหลายสายดังกล่าวถูกสร้างเป็นเครือข่ายการคมนาคมทางน้ำนานาชาติทำการเชื่อมโยงกับเส้นทางการคมนาคมทางบกเพื่อเป็นทางออกสู่ทะเลจีนใต้นั่นเอง

จากคุนหมิงสู่กรุงเทพ จำเป็นต้องผ่านจังหวัดเชียงราย ความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ของเชียงราย ทำให้เกิดกลยุทธด้านการพัฒนาความร่วมมือทาง Logistic ระหว่าง มณฑลยูนนานกับภาคเหนือของประเทศไทย ดังจะเห็นได้จากรายงานการศึกษาของ GMS Logistics Research Center ซึ่งได้ศึกษาเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการขนส่ง 3 เส้นทาง จาก เมืองจิ่งหง ถึง เชียงราย ผลการศึกษาสรุปได้ว่า การขนส่งทางแม่น้ำโขงมีความได้เปรียบที่ต้นทุนต่ำ การพัฒนาเส้นทางแม่น้ำโขงจะทำให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การท่องเที่ยว Logdstic และอุตสาหกรรม

จากนโยบายดังกล่าวทำให้เกิดความร่วมมือระหว่างประเทศขึ้น รัฐบาลของสี่ประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง คือ สาธารณรัฐประชาชนจีน สหภาพเมียนม่าร์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและราชอาณาจักรไทยจึงจัดทำ ข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง สาธารณรัฐประชาชนจีนโดยมณฑลยูนนานเป็นผู้ประสานงานในการผลักดันการขนส่งทางแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง ขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม เริ่มตั้งแต่ปรับปรุงร่องน้ำ เช่นการระเบิดแก่งหิน การขุดลอกท้องน้ำที่ตื้นและหาดทราย การจัดทำเครื่องหมายการเดินเรือ เป็นต้น

จากผลการสรุปที่กล่าวมาข้างต้น คณะผู้วิจัยจึงวิเคราะห์นโยบายการขนส่งทางน้ำ ได้ดังนี้

1.นโยบายมีเป้าหมายและทิศทางที่ชัดเจน เพราะผู้บริหารระดับสูงของประเทศและผู้บริหารของมณฑลยูนนานให้ความสำคัญต่อการพัฒนาในภาพรวม โดยกำหนดให้โครงข่ายการคมนาคมทางน้ำจะต้องเชื่อมต่อได้กับโครงข่ายการคมนาคมทางบกและทางอากาศ

2.ผู้บริหารของมณฑลยูนนานสามารถนำนโยบายดังกล่าวไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิผล จากการพิจารณาความสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรมในโครงการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้างเจียง-แม่น้ำโขง ที่เรือขนสินค้าสามารถทำการขนส่งสินค้าระหว่าง จิ่งหง-กวนเหล่ย-เชียงแสน ได้จริง

3.นโยบายได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดีจากภาคีคู่สัญญา เห็นได้ชัดเจนจากการจัดตั้ง "คณะกรรมการประสานงานตามข้อตกลงเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง" (Joint Committee on Coordination of Commercial Navigation on Lancang – Mekong River, JCCCN) ซึ่งประกอบด้วยตัวแทนอย่างเป็นทางการจากประเทศสมาชิก มาประชุมร่วมกันแก้ไขปัญหา ตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ข้อที่21 บัญญัติให้ผู้แทนของภาคีคู่สัญญาจัดการประชุมอย่างน้อยปีละครั้งสลับกันไป เพื่อปรึกษาหารือและส่งเสริมความร่วมมือในเรื่องต่างๆ เช่น การรักษาและปรับปรุงสภาพเพื่อให้สามารถเดินเรือได้ของแม่น้ำ เป็นต้น

สำหรับกฎหมายที่เกี่ยวข้อง แยกพิจารณาได้เป็น 2 ส่วน คือ กฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายที่เกี่ยวกับการเดินเรือของสาธารณรัฐประชาชนจีนและมณฑลยูนนาน

ในส่วนของกฎหมายระหว่างประเทศ นั้นได้มีการจัดทำ ข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง ขึ้น เพื่อพัฒนาเส้นทางการขนส่งทางน้ำในแผ่นดิน คือ แม่น้ำโขงคอนบน โดยประเทศภาคีคู่สัญญาซึ่งประกอบด้วยสมาชิก 4 ชาติ สามารถใช้ประโยชน์ในแม่น้ำนานาชาติสายนี้เพื่อการพาณิชย์ร่วมกัน ข้อตกลงดังกล่าวเป็นเพียงหลักการกว้างๆจำเป็นต้องมีระเบียบปฏิบัติเพื่อให้เจ้าหน้าที่ใช้เป็นแนวทางปฏิบัติงาน ดังนั้น ภาคีสมาชิกจึงต้องจัดทำระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือขึ้นอีก รวมทั้งสิ้น 6 ฉบับ ได้แก่

1. ระเบียบว่าด้วยการเดินเรืออย่างปลอดภัยในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง
2. ระเบียบว่าด้วยการบริหารการขนส่งทางน้ำในแม่น้ำล้างช้าง – แม่น้ำโขง
3. แนวทางเกี่ยวกับการบำรุงรักษาและปรับปรุงร่องน้ำเพื่อการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง
4. ระเบียบว่าด้วยการสืบสวนและดำเนินการเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดกับยานพาหนะทางน้ำในแม่น้ำล้านช้าง- แม่น้ำโขง

5. ระเบียบว่าด้วยการจัดการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยการกู้เรือ และการเคลื่อนย้ายซากเรือในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง

6. ระเบียบทางเทคนิคว่าด้วยการตรวจเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง

ข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง และระเบียบทั้ง 6 ฉบับ มีข้อสังเกต ดังนี้

1.เจตนารมณ์ของข้อตกลงฯเพื่อการเดินเรือพาณิชย์ โดยมุ่งส่งเสริม เฉพาะด้านการค้าและการท่องเที่ยว

2.เฉพาะภาคีคู่สัญญาสี่ประเทศที่ลงนามในข้อตกลงฯนี้เท่านั้น จะได้สิทธิการเดินเรือเสรีระหว่างซือเหมาในสาธารณรัฐประชาชนจีนถึงหลวงพระบางในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

3.ภาคีคู่สัญญานำหลักการ การปฏิบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับอนุเคราะห์ยิ่งมาใช้ หมายความว่าเมื่อภาคีคู่สัญญาปฏิบัติกับเรือสัญชาติของตนเช่นใดก็จะต้องปฏิบัติต่อเรือภาคีคู่สัญญาอื่นเช่นนั้น เช่น การท่าเรือกวนเหล่ยของจีนมีพิธีการเกี่ยวกับการเข้าและออกของเรือ ซึ่งถ้ามีแนวปฏิบัติที่กระทำต่อเรือสัญชาติจีนอย่างไรก็จะต้องกระทำต่อเรือสัญชาติเมียนม่าร์ สัญชาติลาว และสัญชาติไทยอย่างนั้นโดยเสมอภาคกัน

4. ระเบียบ 6 ฉบับ เป็นเรื่องทางเทคนิคที่ภาคีคู่สัญญาได้พิจารณาและแก้ไขร่วมกันสำหรับประเทศไทยได้รับรองและลงนามไปเมื่อมีการประชุมครั้งที่สาม ณ กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน เดือนมีนาคม พ.ศ.2544

นอกจากนี้ยังมีพิธีสารที่มาเกี่ยวข้องกับการเดินเรือในแม่น้ำโขงด้วยอีกฉบับ คือ

ข้อตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

กฎหมายฉบับนี้เป็นข้อตกลงที่กระทำระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรกัมพูชา รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว รัฐบาลแห่งสหภาพเมียนม่าร์ รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และ รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยข้อตกลงดังกล่าว ว่าด้วยเรื่อง ของ ระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ อันเกี่ยวด้วยกับมาตรการในการอำนวยความสะดวกสำหรับการข้ามแดน , การเคลื่อนที่ของบุคคลในการข้ามแดน , การขนส่งสินค้าข้ามแดน , เงื่อนไขในการอนุมัติของรถยนต์ และยานพาหนะที่สัญจรบนทางหลวง และการแลกเปลี่ยนสิทธิกิจการค้าที่ได้รับอนุญาตตามที่ระบุไว้โดยเฉพาะ ข้อตกลงฉบับนี้ทำขึ้นเพื่อใช้เป็นแนวปฏิบัติ สำหรับเจ้าหน้าที่ประเทศภาคีสมาชิก เป็นรองรับเศรษฐกิจการค้าที่จะขยายตัวต่อไปใน

อนาคต ซึ่งจะมีการรวมตัวกันในการเคลื่อนย้ายสินค้า หรือการขนส่งบุคคล ในลักษณะของการรวมตัวของสหภาพยุโรป (EU)

กฎหมายที่เกี่ยวกับการเดินเรือของสาธารณรัฐประชาชนจีนและมณฑลยูนนานนี้ ขอบเขตการศึกษา จะต้องศึกษาถึงบทบาทหน้าที่ของฝ่ายปกครองซึ่งมีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายในการบริหารกิจการการเดินเรือ การควบคุมผู้ปฏิบัติงานบนเรือ การอำนวยความสะดวกต่อเอกชนผู้ประกอบธุรกิจ ตลอดจนการจัดสร้างและพัฒนาท่าเรือ เป็นต้น หน่วยงานทางราชการของมณฑลยูนนานที่รับผิดชอบการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง มีอยู่ 3 หน่วยงานหลัก คือ

1. กรมการคมนาคม มณฑลยูนนาน
2. กองการท่าเรือแห่งมณฑลยูนนาน และกองการควบคุมกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเล
3. คณะอนุกรรมการฝ่ายจีนที่อยู่ภายใต้คณะกรรมมาธิการบริหารควบคุมดูแลแม่น้ำล้านช้างเจียง - แม่น้ำโขง แห่งมณฑลยูนนาน

กรมการคมนาคม มณฑลยูนนาน จะเป็นหน่วยงานในระดับนโยบาย ทำหน้าที่ ทางด้านการวางแผน กำหนดยุทธศาสตร์ ควบคุมข้าราชการและเจ้าหน้าที่ จัดสรรงบประมาณ ตรวจสอบประเมินผล เป็นต้น งานที่กรมการคมนาคมทำอยู่ เช่น การวางแผนการใช้ประโยชน์ท่าเรือ การจัดสรรงบประมาณเพื่อการซ่อมบำรุงและพัฒนาท่าเรือ เป็นต้น

กองการท่าเรือแห่งมณฑลยูนนาน และ กองการควบคุมกิจกรรมการขนส่ง-ทางน้ำและทางทะเล เป็นหน่วยงานปฏิบัติการ ทำหน้าที่ควบคุม ตรวจสอบ และบริหารงานเกี่ยวกับกิจการการขนส่งทางน้ำและทางทะเล เช่น การตรวจสอบความปลอดภัยของเรือ การตรวจสอบร่องน้ำ การตรวจสอบผู้ปฏิบัติงานบนเรือ และการบริหารกิจการการเดินเรือทุกด้าน

คณะอนุกรรมการฝ่ายจีนที่อยู่ภายใต้คณะกรรมมาธิการบริหารควบคุมดูแลแม่น้ำล้านช้างเจียง - แม่น้ำโขง แห่งมณฑลยูนนาน จะทำหน้าที่เป็นตัวแทนอย่างเป็นทางการของมณฑลยูนนานในการประสานงานความร่วมมือด้านต่างๆกับประเทศภาคีสมาชิกอีก 3 ชาติ ซึ่งคณะกรรมาธิการของภาคีสมาชิกจะประชุมร่วมกัน อยู่เสมอ

สำหรับกฎหมายภายในของมณฑลยูนนานที่ใช้ควบคุมการเดินเรือ คือ

1) กฎ ระเบียบ ข้อกำหนดเกี่ยวกับการบริหารควบคุมกิจการการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้างเจียงของ มณฑลยูนนาน

ระเบียบดังกล่าวปรากฏเป็นไป ตามคำสั่งของมณฑลยูนนาน เลขที่ 23 ซึ่งโดยหลักแล้วเป็นการกำหนดโครงสร้างการควบคุมการประกอบธุรกิจทางน้ำ เช่น การกำหนดให้เรือบรรทุกสินค้าต้องอยู่ในสภาพที่เหมาะสำหรับการเดินเรือ และห้ามมิให้บรรทุกสินค้าเกิน , ห้ามล้ำเขตเส้นทางการเดินเรือที่กำหนดไว้ ห้ามเรือที่ไม่มีคุณสมบัติพอในการบรรทุกผู้โดยสารไม่ว่าผู้ใด หากยังไม่ได้รับอนุมัติจากหน่วยงานควบคุมดูแลท่าเรือ และไม่สามารถบรรทุกสินค้าอันตราย รวมทั้งการประกอบธุรกิจขนส่งทางน้ำต้องได้รับอนุญาต และเสียภาษี การห้ามบรรทุกสินค้าอันตรายหรือมีน้ำหนักเกิน การออกแบบเรือและการต่อเรือต้องได้รับอนุมัติจากทางราชการ การบังคับให้เรือต้องจัดเตรียมอุปกรณ์ช่วยชีวิต และมีอุปกรณ์สื่อสาร และการห้ามทิ้งของเสียลงแม่น้ำ เป็นต้น ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวมีการกำหนดโทษแก่ผู้ที่ฝ่าฝืนข้อกำหนดที่เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยไว้ด้วย โดยมีการกำหนดโทษปรับโดยมีหน่วยงานสันติบาล เป็นผู้ดำเนินการ ในการควบคุมและจับ

คำสั่งของมณฑลยูนนาน เลขที่ 23 ดังกล่าวนี้ มีเจตนารมณ์ในการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางน้ำในแม่น้ำล้านช้าง โดยคำสั่งฉบับนี้มีผลทางกฎหมายโดยตรงต่อเรือขนส่งสินค้าที่จะแล่นเข้าและออกในเขตอำนาจอธิปไตย ของดินแดนสาธารณรัฐประชาชนจีน

2) ข้อกำหนดการออกหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดินของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

เป็นข้อกำหนดที่กำหนดคุณสมบัติทางเทคนิคของลูกเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน โดยข้อกำหนดนี้เป็นการสอบเพื่อออกหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดินของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ข้อกำหนดฉบับนี้ได้กำหนดความสัมพันธ์ระหว่างผู้ปฏิบัติหน้าที่บนเรือ ที่แล่นในแม่น้ำภายในแผ่นดิน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดในการเดินเรือ ตั้งแต่การควบคุมชนิดของเรือ การกำหนดคุณสมบัติของลูกเรือ การควบคุมใบอนุญาต การเพิกถอนสิทธิของลูกเรือ การลงโทษข้าราชการที่ทุจริต เป็นต้น ในทางปฏิบัติแล้วลูกเรือจะต้องมีความสามารถในการสื่อสารภาษาจีนกลางได้

นอกจากนี้แล้วได้กำหนดให้มีการควบคุมด้านผู้ปฏิบัติงานบนเรือ โดยจะใช้ระบบใบอนุญาต ให้มีการตรวจสอบคุณสมบัติแต่ละตำแหน่ง ตลอดจนการเลื่อนตำแหน่งหน้าที่ซึ่งจะต้องวัดผลจากประสบการณ์การทำงานและการทดสอบก่อนการทำงาน เป็นต้น

3)กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือและการขนส่งทางน้ำของแคว้นปกครองตนเองสิบสองปันนา เป็นกฎหมายที่แคว้นปกครองตนเองสิบสองปันนาบัญญัติขึ้น เพื่อให้การเดินเรือในแม่น้ำล้านช้างเจียง-แม่น้ำโขง มีความเหมาะสมต่อสภาพภูมิศาสตร์ โดยจะกำหนดหลักการพิจารณาและอนุมัติสำหรับเรือที่เข้ามาเทียบท่าของการเดินเรือนานาชาติ ,ขั้นตอนการดำเนินการ

สำหรับเรือที่เดินทางเข้าและออกจากท่าเรือของการเดินเรือนานาชาติ โดยมีการกำหนดหน่วยงานภาคปฏิบัติ และ แผนกในการดำเนินการ

เมื่อทำการวิเคราะห์ถึงบทบาทหน้าที่ของฝ่ายปกครองและกฎหมายภายในของมณฑลยูนนานแล้วจะพบว่า

1.การประสานงานระหว่างหน่วยงานมีความเป็นระบบ กล่าวคือ กฎหมายจะกำหนดว่าหน่วยงานใดทำงานด้านนโยบาย และหน่วยงานใดทำหน้าที่ปฏิบัติการ ดังนั้นการทำงานจึงไม่มีความซ้ำซ้อน ขจัดปัญหาขอบเขตงานและอำนาจหน้าที่ซ้ำซ้อน

2.การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ จากการสัมภาษณ์ลูกเรือและข้าราชการจีน พบว่าเจ้าหน้าที่ของรัฐเข้มงวดต่อการตรวจสอบมาตรฐานต่างๆที่กฎหมายบัญญัติไว้ เช่น ลูกเรือทุกคนต้องมีใบอนุญาตและพร้อมนำมาแสดง เรือต้องอยู่ในสภาพปลอดภัย การเข้าและออกเพื่อเทียบท่าทุกครั้งต้องปฏิบัติตามระเบียบว่าด้วยความปลอดภัย เป็นต้น

3.เมื่อเจ้าหน้าที่ของรัฐ ลูกเรือและผู้ทำงานด้านการขนส่งทางน้ำในแม่น้ำโขงมีการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างถูกต้อง ย่อมเป็นหลักประกันแก่นักธุรกิจที่ใช้บริการเรือขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขงว่า สินค้าที่ขนส่งผ่านเส้นทางน้ำสายนี้จะได้รับความปลอดภัยอย่างมีมาตรฐาน ก่อให้เกิดผลดีทางเศรษฐกิจแก่ประเทศจีน(ยูนนาน)และประเทศไทย(เชียงราย)

จากการศึกษานโยบายและกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขง : กรณีศึกษามณฑลยูนนาน เป็นการนำเสนอถึงยุทธศาสตร์และบทบาทหน้าที่ฝ่ายปกครองในภาพรวม ซึ่งสามารถจะทำการศึกษาเพิ่มเติมต่อไป เช่น เรื่องมาตรการกู้ภัยฉุกเฉินในแม่น้ำโขง การปรับปรุงและการขยายสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ ความร่วมมือและการประสานในด้านศุลกากรและการตรวจคนเข้าเมือง เป็นต้น อนึ่งข้อคิดสำหรับประเทศไทย ในเรื่องการเดินเรือขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขงนี้ ผู้วิจัยเห็นว่าประเทศไทยมีจุดเด่นและจุดด้อยดังต่อไปนี้

จุดเด่น 1)สภาพทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยประกอบกับโครงข่ายการคมนาคมทุกเส้นทางในประเทศไทยเอื้อประโยชน์ต่อประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง โดยเฉพาะในด้านการขนส่ง

2.จังหวัดเชียงรายเป็นประตูทางการค้าที่สำคัญในการติดต่อกับประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ปัจจุบันนักธุรกิจจีนเลือกใช้เส้นทางขนส่งในแม่น้ำโขงมากกว่าเส้นทางบกในเมียนม่าร์และลาวเพราะมีความสะดวก ปลอดภัยและถ้าขนสินค้าในปริมาณมากจะมีต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่ำกว่าการขนส่งทางบก

จุดด้อย 1) นโยบายการใช้ประโยชน์ในแม่น้ำโขงเพื่อการเดินเรือพาณิชย์ของประเทศไทยนำมาสู่แผนการปฏิบัติงานช้าไป ดังจะเห็นได้จาก การจัดสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่สองที่ดำเนินการอย่างล่าช้า

2)กฎหมายไทยล้าสมัยโดยขาดสภาพเชิงรุก เชียงรายเป็นจุดผ่านแดนซึ่งสามารถติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านได้ถึงสามประเทศ เป็นช่องทางส่งออกสินค้าที่สำคัญแห่งหนึ่ง ตลอดจนเป็นจุดรับนักท่องเที่ยวด้วย รัฐบาลไทยควรออกกฎหมายพิเศษในการเพิ่มศักยภาพให้กับจังหวัดชายแดนแห่งนี้ เพื่อวัตถุประสงค์ในการดึงเงินตราเข้าประเทศ ดังนี้จึงควรจะมีกฎหมายกำหนดให้เชียงรายเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ เป็นต้น

ภาพที่ 2

Mr.Chen Lufan : Research Fellow

Honorary Director of Yunnan Institute of

Southeast Asian Studies .

Chairman of Yunnan Association for Southeast Asain Studies.

Director of Yunnan Drug Elimination &

Social Development Research Center.

Visiting Professor of Sichuan University.

9 january 2007,19 october 2007

ภาพที่ 3

นายยรรยง จิระนคร (เจีย แยน จอง)

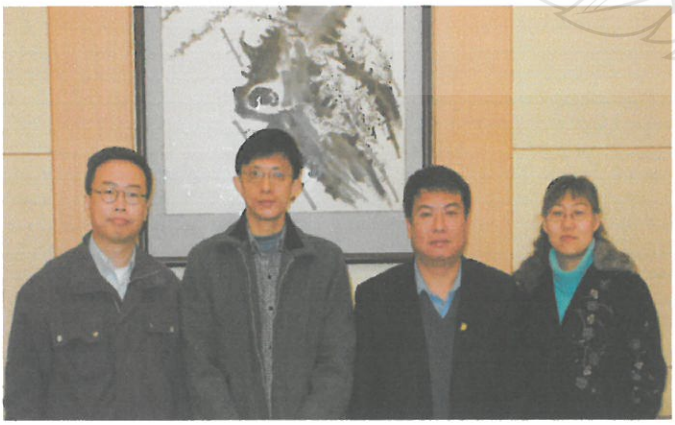
(คนกลาง)

บรรณาธิการภาษาไทย นิตยสารแม่น้ำโขง

กองบรรณาธิการ ชั้น 3

อาคารสวนการศึกษา ถ.ซีหัวลู่ตัดใหม่

นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน



ภาพที่ 4

Mr. Jin Chen(คนที่ 3 จากซ้าย)

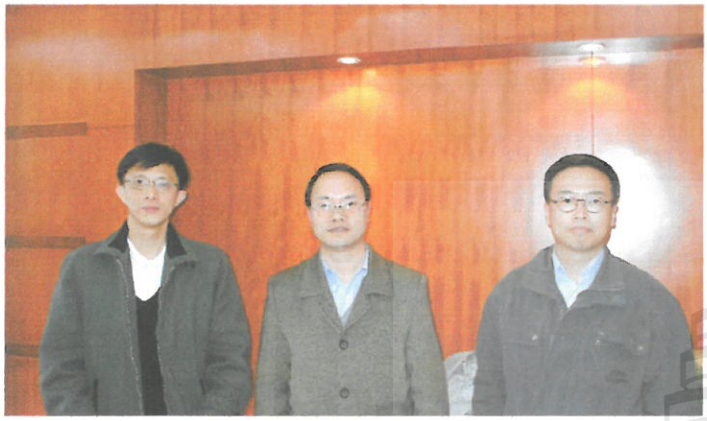
Foreign Affairs Office,

The People's Government of Yunnan

Province. Director General ,

The Internationnal Regional Coperation Office

of Yunnan Province 11 January 2007



ภาพที่ 5

Shi Chaobing (Deputy Diretor) (คนกลาง)

Executive Office of Coordinating Group of

Lancang – Mekong Subregion Economic

Cooperation of Yunnan Province.

8 January 2007

ภาพที่ 6

Mr. Dai Jie (Director) (คนที่ 3 จากซ้าย)

Yunan Provincial Bureau of Commerce,

Lancang – Mekong Subregional

Economic Cooperation & Trade Development

Center. 15 January 2007

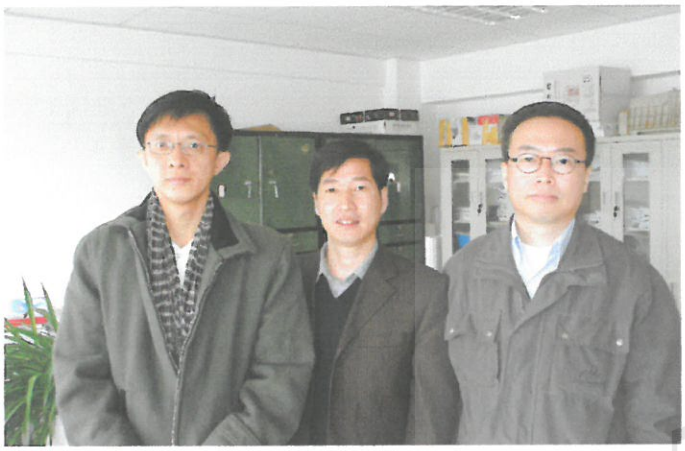
ภาพที่ 7

Mr. Ma Shuhong (Professor) (คนกลาง)

Institute of Southeast Asian Studies Yunnan

Academy of Social Sciences.

10 January 2007



ภาพที่ 8

Mr. Chen Hui (Chief Engineer) (คนกลาง)

Maritime Safety Administration of

Lancang River,P.R.China.

Navigation Affairs Administration Bureau

of Yunnan Province.

Maritime Safety Administration of Yunnan Province.

10 January 2007,18 october 2007

ภาพที่ 9

Mr. He Shengda (Vice President)

(คนกลาง)

Yunnan Acedamy of Social Sciences.

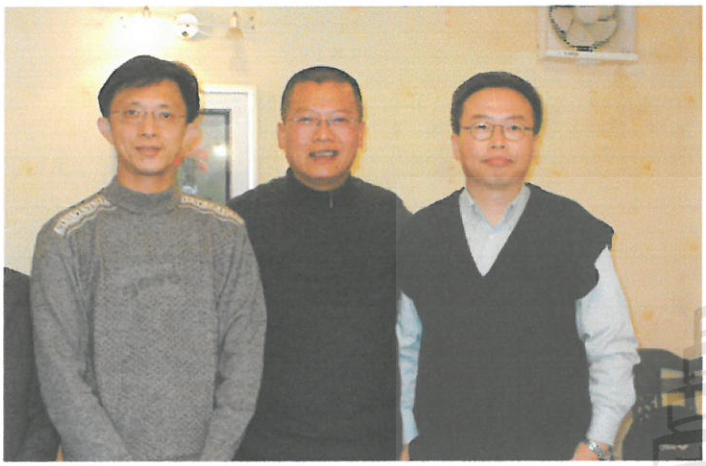
11 January 2007

ภาพที่ 10

Mr. Wang Yunxiang (Director)

The Chinese Office of JCCCN.

8 January 2007



ภาพที่ 11

Zhou Yunxiang (คนกลาง)

Deputy Secretary-general.

China Yunnan International Culture

Exchanange Center.

12 January 2007

ภาพที่ 12

เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง ใช้เครื่องมือ

วัดอุณหภูมิร่างกาย ณ ท่าเรือกวนเหล่ย

ภาพที่ 13

เรือขนส่งสินค้า หน้าท่าเรือกวนเหล่ย

ภาพที่ 14
อ.นรชาติ วัง สัมภาษณ์เจ้าหน้าที่
ของการท่าเรือเชียงรุ่ง(จิ่งหง)

ภาพที่ 15
หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่ง
ของลูกเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน

ภาพที่ 16
อ.นรชาติ วัง สัมภาษณ์ลูกเรือ
ของเรือขนส่งสินค้า Naxin

ภาพที่ 17
รายละเอียดในหนังสือรับรอง
การดำรงตำแหน่งของลูกเรือ

ภาพที่ 18
รายละเอียดในหนังสือรับรอง
การดำรงตำแหน่งของลูกเรือ

ภาพที่ 19
ด้านหน้าที่ทำการท่าเรือเชียงรุ่ง

ภาพที่ 20
ท่าเรือเชียงรุ่ง ถ่ายเมื่อเดือน
เมษายน2009

ภาพที่ 21
ประตูทางเข้าลานพักสินค้า
ของท่าเรือเชียงรุ่ง

ภาพที่ 22 แผนที่แสดงที่ตั้งท่าเรือกวนเหล่ย

ภาพที่ 23 แผนที่แสดงที่ตั้งท่าเรือเชียงรุ่ง

ภาพที่ 24 แสดงต้นกำเนิดของแม่น้ำแยงซี แม่น้ำอิรวดี แม่น้ำล้านช้าง-โขง

บรรณานุกรม

การประชุมวิชาการประเพณี มหิดล – ธรรมศาสตร์ - กองทัพเรือ ครั้งที่ 7. กำลังอำนาจของไทยในศตวรรษที่ 21 วันที่ 26 – 27 สิงหาคม 2542 ณ ห้องประชุมวิทยาลัยนานาชาติ ชั้น 3 มหาวิทยาลัยมหิดล (ศาลายา)

การประชุมสัมมนา เรื่อง การค้าชายแดน และการค้าผ่านแดน วันพุธที่ 23 ธันวาคม 2541 ณ โรงแรมปริ้นซ์พาเลซ กรุงเทพฯ.

การสัมมนาเรื่อง การพาณิชยนาวีไทย ในปี พ.ศ. 2550 วันจันทร์ที่ 23 กันยายน 2550 ณ โรงแรม สยามซิตี้ สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม.

จินตนา บุญบงการ และสุธรรม จิตรานุเคราะห์. วิเคราะห์ผลงานที่รัฐบาลดำเนินในการพัฒนาการขนส่งทางเรือ ประจำปีงบประมาณ 2527

บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด. คู่มือการปฏิบัติงานด้านการเดินเรือ (Bridge Order Book) 2 ก.ค. 2526.

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2528 (ออกโดยอาศัยอำนาจตาม ม. 163 แห่ง พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456)

ไมตรี ตันติวุฒานนท์. เรือและสิทธิหน้าที่ของเจ้าของเรือ. (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ นิติธรรม)

รายงานการสัมมนาทางวิชาการ เรื่อง การจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือ วันศุกร์ที่ 21 มีนาคม 2540 ณ ห้องประชุม 112 คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

รายงานสัมมนาทางวิชาการ เรื่อง การขนส่งเพื่อการค้าในอินโดจีน วันที่ 24 สิงหาคม 2535 ณ ห้องประชุมคณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายงานการสัมมนาทางวิชาการ เรื่อง การพัฒนาการขนส่งระหว่างประเทศในทศวรรษหน้า วันที่ 23 พฤศจิกายน 2532 ณ ห้องประชุมสารนิเทศ หอประชุมจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ. การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย. (กรุงเทพฯ : บริษัทเพชรรุ่งการพิมพ์ จำกัด) , 2537.

อัณภพ ปาลวัฒน์วิไชย. เทคโนโลยีเรือสินค้า . มปท.

เอกสารภาษาจีน

Chen Xi and Kong Xiaosha. รวบรวมข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับกลุ่มแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง สำนักพิมพ์วิทยาศาสตร์มณฑลยูนนาน มกราคม ค.ศ. 2000

He Shengda , Chen Minghua , Ma Yong and Kong Jianxun ."At Turn of the Centuris : Asean and China" สำนักพิมพ์ชนชาติมณฑลยูนนาน เดือนมกราคม ค.ศ. 2001

He Shengda , Wang Xuehong , Gong Zhankui Liu Zhi and Ma Yong .The Construction of the Asean – China Free Trade Area & Yunnan's to Southeast Asia สำนักพิมพ์ประชาชนมณฑลยูนนาน สิงหาคม ค.ศ. 2003

He Daming and Feng Yan. การประสานควบคุมดูแลกับการใช้ทรัพยากรน้ำให้เหมาะสมกับการใช้แหล่งน้ำข้ามแดนในแม่น้ำนานาชาติ สำนักพิมพ์วิทยาศาสตร์ นครปักกิ่ง

Ma Shuhong. "แม่น้ำ Danube ของทิศตะวันออก : การศึกษาเกี่ยวกับการบุกเบิกพัฒนาแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง" สำนักพิมพ์ประชาชนมณฑลยูนนาน เดือนมิถุนายน ค.ศ. 1995

Yunnan Provincial Bureau of Foreign Trade and Economic Cooperation , China. International Seninar on China – ASEAN Trade , Investment and Development Cooperation Kunming , China , June 6 – 7 , 2002

The Second GMS SUMMIT. A Stronger GMS Partnership For Common Prosperity , 2005

คำสั่งเลขที่ 1 ของกระทรวงการคมนาคมของรัฐบาลจีนที่ว่าด้วย "ข้อกำหนดเกี่ยวกับการสอบเพื่อออกหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน (Inland Waterway) ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน" ประกาศใช้เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน ค.ศ. 2005

คำสั่งหมายเลขที่ 5 ของประธานแห่งชาติจีน ที่ว่าด้วย "กฎหมายว่าดด้วยท่าเรือของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน" ประกาศใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. **2004**

คำสั่งเลขที่ 7 ของกระทรวงการคมนาคมแห่งรัฐบาลจีนว่าด้วย " ข้อกำหนดเกี่ยวกับจำนวนลูกเรือที่อยู่ในเกณฑ์ต่ำสุดของความปลอดภัยที่ประจำอยู่บนเรือแห่งประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน" ประกาศใช้เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม ค.ศ. 2004

คำสั่งเลขที่ 23 ของรัฐบาลประชาชนมณฑลยูนนานว่าด้วย "กฎระเบียบข้อกำหนดเกี่ยวกับการบริหารควบคุมกิจการการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้างเจียงของมณฑลยูนนาน" ประกาศใช้เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม ค.ศ. 1995

เอกสาร ภาษาไทย

กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ . กลยุทธ์ บริหารธุรกิจการขนส่งทางเรือ .พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ ฯ : บริษัท พับลิคโฟโต้ และ โฆษณา จำกัด , มกราคม 2549

กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ. สุมาลี อแคงบู . การบริหารท่าเรือ .พิมพ์ครั้งที่ 1.กรุงเทพฯ สถาบันธุรกิจพาณิชยนาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , พ.ศ .2533

กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ .เทคนิคบริหารการขนส่งทางเรือ. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ : สถาบันธุรกิจพาณิชยนาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, พ ศ .2532

กรมการขนส่งทางน้ำ และ พาณิชยนาวี กระทรวง คมนาคม . รายงานการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมฉบับสมบูรณ์ และการออกแบบเบื้องต้น จัดทำ โดย บริษัท โกลเด้น แพลน จำกัด และ บริษัท เซ้าอี๊สท์ เอเชีย เทคโนโลยี จำกัด เมษายน 2548

สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. รายงานฉบับสุดท้าย โครงการศึกษาเพื่อ กำหนดยุทธศาสตร์ เชิงรุก ในการเปิดเสรีการค้า บริการ สาขา การขนส่งทางถนน , มกราคม 2549

สุภัตรา โล่วัชระกุล และคณะ. รายงาน การวิจัย เรื่อง ท่าเรือ และการใช้ ท่าเรือ ของประเทศไทย สถาบันธุรกิจ พาณิชยนาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, มีนาคม 2532

สุมาลี สุขดานนท์ .รายงาน เรื่อง การปฏิบัติงานท่าเรือสินค้าเทกอง. สถาบันพาณิชยนาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 1. ตุลาคม 2540 ถึง 30 เมษายน 2541

สุมาลี สุขดานนท์ และคณะ. รายงานวิจัย เรื่อง การศึกษา ศักยภาพจลของท่าเรือไทย . สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , กุมภาพันธ์ 2546

เอกสารภาษาอังกฤษ

Agreement on Commercial Navigation on Lancang – Mekong River .

Chulalongkorn University . International Conference "China – ASEAN Economic and Managerial Forum 2007" January 13th-14th 2007.

Evalualion And financing of Ports Oslo , den 7 . September 1972.

Foreign Affairs Office of the People's Government of Yunnan Province.

"Strategic Development of Logistic Cooperation between China Yunnan and Northern Thailand" Handbook of the Logistic Study Tour of China – Myanmar – Thailand – Laos Highway March 5 – 11 , 2007

สัมภาษณ์

1. Mr.Chen Lufan : Research Fellow :

   Honorary Director of Yunnan Institute of Southeast Asian Studies .

   Chairman of Yunnan Association for Southeast Asain Studies.

   Director of Yunnan Drug Elimination & Social Development Research Center.

   Visiting Professor of Sichuan University.

2. Mr.Chen Hui : Chief Engineer :

   Maritime Safety Administration of Lancang River,P.R.China

   Navigation Affairs Administration Bureau of Yunnan Province

   Maritime Safety Administration of Yunnan Province

3. Mr.Chen Jianhua : Vice General Manager

   Lanchang River Beer Enterprise Group CO.,LTD.Yunnan,China

4. Mr.Chen Weiran : Foreign Affairs Office of Xishuangbanna Dai

   Nationality Autonomous Prefecture

5. Mr.Dai Jie : Director : Lancang-Mekong subregional Economic Cooperation &

   Trade Development CentreYunnan Provincial Bureau of Commerce

6. Mr.ไต้ ชิน ฟา : ข้าราชการท่าเรือกวนเหล่ย

7. Mr.He Shengda : Vice President , Yunnan Academy of Social Sciences

8. Mr. Hu Lei : Manager : Private Ship Company

9. Mr.Jin Cheng : Director general :

   Foreign Affairs Office

   The people's government of Yunnan province

10. Mr.Li Yanhua : Foreign Affairs Office

    The people's government of Yunnan province

11. Mr.Ma Shuhong : Professor

    Institute of Southeast Asian Studies Yunnan Academy

    of Social Sciences

12. Mr.Shi Chaobing : Deputy Director , Executive office of coordinating group of Lancang-Mekong subregion economic cooperation of Yunnan province
13. Mr.Wang Yunxiang : Director , The Chinese Office of JCCCN
14. Mr.Zhou Yunxiang : Deputy Secretary-general
China Yunnan International Culture Exchange Center
15. Mr.Zhou Dong Yuan : กองเดินเรือท้องถิ่นของเขตสิบสองปันนา
16. Mr.Ma Xiao Lan : Judge , Beihai Maritime Court of the P.R. China
17. Ms.Shi Jingmin : Official
Foreign Affairs Office
The people's government of Yunnan province
18. Mr.Liu Jinxin : Researcher
Greater Mekong Subregion Logistics Research Center
19. Mr.Ran Hengrong : General Manager
Lanchang River Beer Enterprise Group CO.,LTD.Yunnan,China
20. Mr.Long Zefu : กัปตันเรือขนส่งสินค้า
21. Mr.Wu Qizhong : กัปตันเรือขนส่งสินค้า
22. Mr.Li Dadie ต้นกลของเรือสินค้าชื่อ Naxin (น่าซิน)
23. Mr. Wang Fei ผู้ช่วยกัปตันของเรือขนส่งสินค้าชื่อ Naxin (น่าซิน)
24. Mr.Tang Daquan ลูกเรือของเรือขนส่งสินค้าขนาด 250 ตัน ชื่อ Naxin (น่าซิน)
25. Mr.Song Shengfu ลูกเรือของเรือขนส่งสินค้าขนาด 250 ตัน ชื่อ Zhitai (ชิไต)
26. นายยรรยง จิระนคร (เจีย แยน จอง)
: บรรณาธิการภาษาไทย นิตยสารแม่น้ำโขง
กองบรรณาธิการ ชั้น 3 อาคารสวนการศึกษา ถ.ซีหัวลู่ตัดใหม่
นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน
27. คุณอภิสิทธิ์ คำภิโร : หัวหน้าสำนักงานขนส่งทางน้ำ จ.เชียงราย
28. คุณไพบูลย์ โพธิ์ดี : หัวหน้าสำนักงานการท่าเรือแห่งประเทศไทย
ประจำท่าเรือเชียงแสน
29. ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา : .กรมส่งเสริมการส่งออก กระทรวงพาณิชย์

ภาคผนวก

ข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง
ระหว่างรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
สหภาพพม่าและราชอาณาจักรไทย

รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพพม่าและราชอาณาจักรไทย (ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า "ภาคีคู่สัญญา")

มุ่งหมายที่จะพัฒนาการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ระหว่างประเทศในแม่น้ำล้านช้าง - แม่โขง ในระหว่างภาคีคู่สัญญา และ

ปรารถนาที่จะส่งเสริมและอำนวยความสะดวกทางการค้าและการท่องเที่ยว และกระชับความร่วมมือในการเดินเรือพาณิชย์ บนพื้นฐานของการเคารพในอธิปไตย ความเสมอภาค และผลประโยชน์ซึ่งกันและกัน

จึงได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ 1

เพื่อวัตถุประสงค์ของความตกลงฉบับนี้

1. คำว่า "เรือ" หมายถึง เรือพาณิชย์ใด ๆ ที่ชักธงชาติของภาคีคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งและจดทะเบียนในดินแดนของภาคีคู่สัญญานั้น ๆ
2. คำว่า "คนประจำเรือ" หมายถึง บุคคลใด ๆ ผู้ซึ่งได้รับการว่าจ้างแท้จริงบนเรือและถือเอกสารแสดงตัวตามที่ระบุอยู่ในข้อ 11 ของความตกลงฉบับนี้ และเป็นผู้ที่มีชื่อรวมอยู่ในรายชื่อของลูกเรือประจำเรือนั้น ๆ
3. คำว่า "ผู้โดยสาร" หมายถึง บุคคลใด ๆ ซึ่งอยู่บนเรือของภาคีคู่สัญญาหนึ่ง ผู้ซึ่งไม่ได้รับการว่าจ้างและไม่เกี่ยวข้องกับหน้าที่ใด ๆ บนเรือ และเป็นผู้ที่มีชื่อรวมอยู่ในชื่อของผู้โดยสารของเรือนั้น ๆ
4. คำว่า "สินค้าที่บรรทุกเรือ" หมายถึง ของหรือสินค้าที่บรรทุกอยู่ในเรือของภาคีคู่สัญญาใด ๆ เพื่อผลตอบแทนตามทางปฏิบัติระหว่างประเทศ
5. คำว่า "เงินที่หาได้" หมายถึง จำนวนเงินซึ่งได้รับมาจากการดำเนินการของวิสาหกิจเดินเรือ และโดยเฉพาะอย่างยิ่ง รวมถึงแต่ไม่จำกัดเฉพาะผลกำไร ดอกเบี้ย กำไรส่วนทุน เงินปันผล ค่าสิทธิ และค่าธรรมเนียม

6. คำว่า "สกุลเงินที่สามารถแลกเปลี่ยนได้โดยเสรี" หมายถึง สกุลเงินที่ถูกกำหนดโดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศเป็นครั้งคราว ในฐานะเป็นสกุลเงินที่สามารถใช้ได้โดยเสรี ตามข้อบทของความตกลงว่าด้วยกองทุนการเงินระหว่างประเทศและข้อแก้ไขเพิ่มเติมที่เกิดขึ้นหลังจากนั้น

ข้อ 2

ภาคีคู่สัญญาตกลงจะเปิดการเดินเรือพาณิชย์ในระหว่างภาคีคู่สัญญาสี่ฝ่ายในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขง หนึ่งปีภายหลังการลงนามความตกลงฉบับนี้ เรือของภาคีคู่สัญญาใด ๆ จะได้รับสิทธิเดินเรือโดยเสรีระหว่างซือเหมาในสาธารณรัฐประชาชนจีนจนถึงหลวงพระบางในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยให้ปฏิบัติไปตามบทบัญญัติในความตกลงฉบับนี้และกฎและระเบียบที่เกี่ยวข้องของภาคีคู่สัญญาที่ได้ยอมรับร่วมกัน

จะไม่ให้มีการเก็บค่าธรรมเนียมกับเรือของภาคีคู่สัญญาโดยเหตุผลเพียงว่า เป็นการผ่านเข้าไปในดินแดนของภาคีคู่สัญญาอื่น เว้นเสียแต่เป็นการชำระค่าบริการที่ให้เฉพาะให้แก่เรือนั้น

ข้อ 3

เรือของภาคีคู่สัญญาแต่ละฝ่ายจะต้องได้รับการประกันจากบริษัทประกัน ซึ่งได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของภาคีคู่สัญญานั้น ข้อกำหนดและเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยตามวัตถุประสงค์นี้จะต้องได้รับความเห็นชอบร่วมกันจากภาคีคู่สัญญา

ข้อ 4

ภาคีคู่สัญญาแต่ละฝ่ายจะเปิดท่าเรือสำหรับเรือของภาคีคู่สัญญาอีกสามฝ่ายสำหรับการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขง ดังนี้

สำหรับจีน ซือเหมา เชียงรุ่ง เหมิ่งหาน และกวนเหล่ย

สำหรับลาว บ้านไซ เชียงของ เมืองมอม บ้านคอน ห้วยทราย และหลวงพระบาง

สำหรับพม่า บ้านเจียง และ บ้านปุง

สำหรับไทย เชียงแสน และ เชียงของ

ถ้าภาคีคู่สัญญาใด ๆ ปรารถนาที่จะยกเลิกหรือกำหนดท่าเรือหนึ่งหรือหลายท่าเรือเพิ่มเติมสำหรับเดินเรือพาณิชย์ ภาคีคู่สัญญานั้นจะต้องแจ้งให้ภาคีคู่สัญญาอื่น ๆ ของความตกลงฉบับนี้ทราบล่วงหน้าเพื่อเตรียมการอื่น ๆ ที่จำเป็น

ข้อ 5

ภาคีคู่สัญญาจะให้การปฏิบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับอนุเคราะห์ยิ่งแก่เรือของแต่ละฝ่ายในด้านพิธีการเกี่ยวกับการเข้าและออกของเรือ พิธีการด้านศุลกากรและการออกของ และพิธีการอื่น ๆ การใช้ท่าเทียบเรือสำหรับการขนลงและปล่อยสินค้าออกจากเรือ การใช้อู่จอดเรือและคลังสินค้าและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ของท่าเรือ การจัดหาวัตถุดิบและการเก็บค่าธรรมเนียมของท่าเรือ

ข้อ 6

เรือของภาคีคู่สัญญาใดที่จอดอยู่ที่ท่าเรือของภาคีคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งจะได้รับเพียงสิทธิที่จะรับจ้างขนส่งสินค้าและผู้โดยสารขาเข้าและขาออกระหว่างสองประเทศ ภาคีคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งอาจจะดำเนินการรับขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างท่าเรือของภาคีคู่สัญญาฝ่ายที่สองและท่าเรือของภาคีคู่สัญญาฝ่ายที่สามได้ โดยต้องได้รับอนุญาตจากภาคีคู่สัญญาฝ่ายที่สอง

ข้อ 7

ความตกลงฉบับนี้จะไม่บังคับใช้กับการค้าชายฝั่ง ซึ่งหมายถึง เรือของภาคีคู่สัญญาใดๆจะไม่รับจ้างขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างท่าเรือภายในประเทศของภาคีคู่สัญญาอีกฝ่าย

ถ้าเรือของภาคีคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งแล่นระหว่างท่าเรือของภาคีคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเพื่อปล่อยสินค้าขาเข้าและ/หรือปล่อยผู้โดยสารขึ้นฝั่งจากนอกประเทศ หรือขนสินค้าขาออกและ/หรือบรรทุกผู้โดยสารลงเรือแล่นออกนอกประเทศ ให้ถือว่าไม่เป็นการค้าชายฝั่ง

ข้อ 8

เรือและคนประจำเรือและผู้โดยสารของเรือของภาคีคู่สัญญาฝ่ายหนึ่ง ในระหว่างที่จอดและแล่นผ่านดินแดนของภาคีคู่สัญญาอีกฝ่าย จะต้องเคารพข้อบังคับการเดินเรือร่วมและ กฎหมายและระเบียบข้อบังคับของประเทศภาคีคู่สัญญานั้นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ด้านศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง การคุ้มครองสิ่งแวดล้อม และความสมดุลทางนิเวศวิทยา และกฎหมายและระเบียบอื่นๆที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนและความมั่นคงแห่งชาติ

ภาคีคู่สัญญาจะดำเนินการเผยแพร่กฎหมายและระเบียบข้อบังคับดังกล่าว

ข้อ 9

ภาคีคู่สัญญาไม่ว่าฝ่ายใดจะไม่แทรกแซงกิจการภายในของเรือของภาคีคู่สัญญาอีกฝ่ายระหว่างที่จอดในหรือแล่นผ่านดินแดนและท่าเรือของภาคีคู่สัญญานั้น ยกเว้น

1. เมื่อการกระทำของเรือ คนประจำเรือ และผู้โดยสาร กระทบต่อความมั่นคงแห่งชาติ ความสงบเรียบร้อยของประชาชน หรือสิทธิของคนชาติของภาคีคู่สัญญานั้นๆ

2. เมื่อได้รับการร้องขอความช่วยเหลือจากนายเรือ หรือจากเจ้าหน้าที่ทางทูตหรือกงสุลของประเทศที่เรือนั้นชักธง

3. เมื่อต้องใช้มาตรการเพื่อปราบปรามและป้องกันการลักลอบขน การกระทำที่ผิดกฎหมายเกี่ยวกับการค้ายาเสพย์ติดและสินค้าที่ถูกจำกัดและต้องห้าม รวมทั้งการลักลอบเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย

ภาคีคู่สัญญาจะแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องซึ่งจะประสานงานร่วมกันเพื่อกำหนดมาตรการสำหรับการป้องกันข้อขัดแย้งและข้อพิพาทที่เป็นไปได้ ซึ่งอาจเกิดขึ้นจากกการปฏิบัติตามความตกลงของข้อนี้

ข้อ 10

เรือของภาคีคู่สัญญาฝ่ายหนึ่ง ซึ่งแล่นอยู่ในดินแดนของภาคีคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง จะได้รับการยกเว้นจากข้อบังคับการนำร่องของท้องถิ่นภายใต้สภาพการปกติ อย่างไรก็ตาม หากนายเรือหรือเจ้าของเรือร้องขอความช่วยเหลือการนำร่อง ภาคีคู่สัญญาฝ่ายที่เกี่ยวข้องจะต้องจัดการให้เมื่อการร้องขอได้กระทำไว้แล้วล่วงหน้า

ข้อ 11

ภาคีคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งจะยอมรับเอกสารแสดงตัวของคนประจำเรือซึ่งออกให้โดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของภาคีคู่สัญญาฝ่ายหนึ่ง

เอกสารแสดงตัวเหล่านี้ ได้แก่

สำหรับคนประจำเรือของเรือจีน สมุดประจำตัวคนเรือของสาธารณรัฐประชาชนจีน

สำหรับคนประจำเรือของเรือลาว สมุดประจำตัวคนเรือของสาธารณรัฐประชาชนลาว

สำหรับคนประจำเรือของเรือพม่า สมุดประจำตัวคนเรือของสหภาพพม่า

สำหรับคนประจำเรือของเรือไทย สมุดประจำตัวคนเรือของราชอาณาจักรไทย

ข้อ 12

ผู้ที่ถือเอกสารแสดงตัวของคนประจำเรือของภาคีคู่สัญญาฝ่ายหนึ่ง ตามที่ระบุอยู่ในข้อ 11 จะได้รับการอนุญาตให้พำนักเป็นการชั่วคราวบนฝั่งในเมืองใหญ่หรือในเมืองที่ท่าเรือตั้งอยู่ระหว่างที่เรือของภาคีคู่สัญญานั้น ๆ จอดอยู่ที่ท่าเรือของภาคีคู่สัญญาอีกฝ่าย

คนประจำเรือของเรือของภาคีคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งที่จำเป็นต้องได้รับการรักษาทางการแพทย์ในดินแดนของภาคีคู่สัญญาอีกฝ่าย จะได้รับการอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของภาคีคู่สัญญานี้ ให้ยังคงพักอยู่ในดินแดนของภาคีคู่สัญญาตลอดระยะเวลาที่จำเป็นต่อการรักษา

ข้อ 13

ผู้ถือเอกสารแสดงตัวของคนประจำเรือของภาคีคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ตามที่ระบุอยู่ในข้อ 11 จะได้รับการอนุญาตให้เข้ามาในดินแดนของภาคีคู่สัญญาอีกฝ่าย หรือผ่านแดนของภาคีคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งโดยไม่ต้องรับการตรวจลงตรา ในฐานะเป็นผู้โดยสารไม่ว่าโดยประเภทพาหนะขนส่งใด เมื่อไปสมทบกับเรือลำอื่น หรือถูกส่งกลับ หรือย้ายจากเรือลำหนึ่งไปสู่เรืออีกลำหนึ่ง

ข้อ 14

ภาคีคู่สัญญาแต่ละฝ่ายสงวนสิทธิที่จะปฏิเสธการให้เข้ามาในประเทศของคนประจำเรือหรือผู้โดยสารคนใด หากพิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นบุคคลไม่พึงปรารถนาภายใต้กฎหมายของภาคีคู่สัญญานั้น

ข้อ 15

ภาคีคู่สัญญาแต่ละฝ่ายจะยอมรับสัญชาติของเรือของภาคีคู่สัญญาอีกฝ่าย บนพื้นฐานของใบสำคัญการจดทะเบียนซึ่งออกให้อย่างถูกต้องโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของภาคีคู่สัญญาอีกฝ่าย

ภาคีคู่สัญญาแต่ละฝ่ายจะยอมรับใบสำคัญระวางบรรทุกของเรือ ซึ่งออกให้เรือรับรองอย่างถูกต้องโดยภาคีคู่สัญญาอีกฝ่าย โดยไม่จำเป็นต้องวัดระวางเรือนั้น ๆ ใหม่ ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายของท่าเรือทุกชนิดจะได้คำนวณบนพื้นฐานข้างต้น หรือบนพื้นฐานของใบสำคัญระหว่างบรรทุกของประเทศที่สาม ซึ่งภาคีคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งไม่มีข้อคัดค้านและซึ่งได้รับการยอมรับจากภาคีคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง

ข้อ 16

ในกรณีที่เรือของภาคีคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งไม่สามารถเดินเรือได้ตามปกติในน่านน้ำอาณาเขตของภาคีคู่สัญญาอีกฝ่าย เนื่องจากเหตุต่าง ๆ อาทิ การเกยตื้น การชนหิน การเผชิญกับกระแสน้ำ เชี่ยวภาคีคู่สัญญาที่เกี่ยวข้องจะอนุญาตให้คนประจำเรือและผู้โดยสารบนเรือขึ้นฝั่งและเดินทางไปจนสุดระยะที่การเดินเรือปกติไม่สามารถกระทำได้ เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของภาคีคู่สัญญาที่เป็นเจ้าของน่านน้ำอาณาเขตที่คนประจำเรือและผู้โดยสารผ่านเข้ามา จะต้องได้รับแจ้งโดยเร็วเท่าที่จะเป็นไปได้

ข้อ 17

เพื่อความปลอดภัยในชีวิต สุขภาพ และการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม จะไม่อนุญาตให้มีการรับขนวัตถุอันตราย อาทิ สารพิษเคมี วัตถุระเบิดและสารกัมมันตรังสี ภายใต้ความตกลงนี้ อย่างไรก็ตาม การรับขนชนิดและประเภทของสินค้าอันตรายบางชนิด และมาตรการความปลอดภัยของการรับขนสินค้าดังกล่าว อาจได้รับความเห็นชอบร่วมกันโดยการปรึกษาหารือระหว่างภาคีคู่สัญญา

ข้อ 18

ท่าเรือของภาคีคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งประสบกับวินาศภัยทางการเดินเรือหรืออุบัติเหตุอื่นๆ ในดินแดนของภาคีคู่สัญญาอีกฝ่าย เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของภาคีคู่สัญญานี้จะริเริ่มปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตโดยทันทีและให้ความช่วยเหลือและดูแลในทุกๆด้านแก่เรือ คนประจำเรือ ผู้โดยสาร และสินค้าที่ประสบเหตุ เท่าที่เป็นไปได้ และจะแจ้งเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของภาคีคู่สัญญาที่เกี่ยวข้องทันที

ในกรณีที่สินค้าซึ่งได้รับการกู้มาจากเรือที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุต้องการที่พักเก็บชั่วคราวในดินแดนของภาคีคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง สินค้าดังกล่าวจะได้รับการยกเว้นจากการเรียกเก็บภาษีทุกชนิด เว้นแต่ได้นำไปใช้เพื่อการบริโภคหรือขายในดินแดนของภาคีคู่สัญญานั้นๆ

คนประจำเรือและผู้โดยสาร ที่ประสบอันตรายต้องเคารพกฎหมายและระเบียบข้อบังคับของภาคีคู่สัญญาอีกฝ่าย ในระหว่างที่พักอยู่บนฝั่งในดินแดนของภาคีคู่สัญญานี้ เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของคู่สัญญาดังกล่าวจะดำเนินมาตรการเท่าที่จำเป็น ตามทางปฏิบัติระหว่างประเทศ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่คนประจำเรือและผู้โดยสารที่ประสบอันตรายเพื่อให้เดินทางไปสู่จุดหมายปลายทาง

ข้อ 19

เงินที่หาได้จากวิสาหกิจเดินเรือทั้งปวงของภาคีคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งในดินแดนของภาคีคู่สัญญาอีกฝ่าย จะสามารถแลกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินที่สามารถแลกเปลี่ยนได้โดยเสรี ตามกฎหมายและระเบียบของการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ใช้บังคับอยู่ในภาคีคู่สัญญานั้น เงินที่หาได้ดังกล่าวสามารถใช้ในการชำระราคา ในดินแดนของภาคีคู่สัญญาอีกฝ่ายหรือส่งเงินออกไปได้อย่างเสรีจากประเทศนี้

ข้อ 20

หากวิสาหกิจเดินเรือของภาคีคู่สัญญาประเทศหนึ่งประสงค์จะจัดตั้งสำนักงานตัวแทนในดินแดนของภาคีคู่สัญญาอีกฝ่าย วิสาหกิจเดินเรือนั้นจะได้รับการอนุญาตตามคำขอภายใต้กฎหมายและระเบียบข้อบังคับของฝ่ายหลัง

ข้อ 21

เพื่อส่งเสริมวัตถุประสงค์ความตกลงฉบับนี้ เพื่อแก้ปัญหาอันอาจจะเกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามความตกลง ผู้แทนของภาคีคู่สัญญาจะจัดการประชุมอย่างน้อยปีละครั้งสลับกันไปตามประเทศของภาคีคู่สัญญา หรือเมื่อใดก็ตามที่มีความจำเป็นตามคำร้องขอของภาคีคู่สัญญาใดๆ เพื่อปรึกษาหารือและส่งเสริมความร่วมมือในเรื่องดังต่อไปนี้ อาทิ

(ก) การรักษาและปรับปรุงสภาพเพื่อให้สามารถเดินเรือได้ของแม่น้ำ

(ข) มาตรการเพิ่มความปลอดภัยในการเดินเรือและการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม

(ค) การแลกเปลี่ยนข้อสนเทศว่าด้วยช่องทางการเดินเรือ อุปสรรค และการกีดขวางเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินเรือ

(ง) การปรับปรุงและการขยายสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ

(จ) ความร่วมมือและการประสานในด้านศุลกากรและการตรวจคนเข้าเมือง และเรื่องอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

(ฉ) ความร่วมมือในการปล่อยน้ำและให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องเท่าที่เป็นไปได้ เพื่อวัตถุประสงค์ของความปลอดภัยและการเดินเรือที่ราบรื่นโดยเฉพาะในช่วงฤดูแล้ง

(ช) ความร่วมมือและการปรับปรุงเครือข่ายโทรคมนาคมสำหรับวัตถุประสงค์ข้างต้น

(ซ) การวางกฎเกณฑ์และปรับปรุงกฎระเบียบข้อบังคับรวมที่เกี่ยวเนื่องกัน เพื่อการปฏิบัติตามความตกลงอย่างมีประสิทธิภาพ

(ฌ) เรื่องอื่นๆที่อาจเกิดขึ้นจากการตีความและการใช้ความตกลงฉบับนี้

ข้อ 22

เพื่อวัตถุประสงค์ของความตกลงฉบับนี้ หน่วยงานประสานงานของแต่ละภาคีคู่สัญญา ได้แก่

สำหรับสาธารณรัฐประชาชนจีน	กระทรวงคมนาคม
สำหรับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	กระทรวงคมนาคม ขนส่ง ไปรษณีย์และก่อสร้าง
สำหรับสหภาพพม่า	กระทรวงขนส่ง
สำหรับราชอาณาจักรไทย	กระทรวงคมนาคม

ข้อ 23

ความตกลงฉบับนี้จะมีผลบังคับใช้เป็นระยะเวลา 5 ปี นับตั้งแต่วันลงนาม หลังจากนั้นจะมีผลบังคับต่อไปโดยอัตโนมัติเป็นคราวๆ คราวละ 3 ปี เว้นแต่ภาคีคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดแจ้งยกเลิกความตกลงฉบับนี้เป็นลายลักษณ์อักษรเป็นเวลา 3 เดือนล่วงหน้าก่อนวันหมดอายุของความตกลง

ข้อ 24

การเปลี่ยนแปลงหรือการแก้ไขเพิ่มเติมความตกลงฉบับนี้ จะต้องแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้ภาคีคู่สัญญาอื่นๆ ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 3 เดือน เพื่อการปรึกษาหารือระหว่างภาคีคู่สัญญาทั้งหมด การเปลี่ยนแปลงหรือการแก้ไขเพิ่มเติมใดๆ จะต้องได้รับความยินยอมร่วมกันจากภาคีคู่สัญญาทุกฝ่าย

ข้อ 25

ข้อขัดแย้งหรือข้อพิพาทใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นจาก หรือเกี่ยวเนื่องกับการปฏิบัติการหรือการตีความตกลงฉบับนี้ จะได้รับการระงับอย่างฉันมิตรโดยการปรึกษาหารือของภาคีที่เกี่ยวข้อง

เพื่อเป็นหลักฐานแก่การนี้ ผู้ลงนามข้างท้ายนี้ ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยถูกต้องจากรัฐบาลของแต่ละประเทศได้ลงนามความตกลงฉบับนี้

ทำต้นฉบับเป็นภาษาอังกฤษ 4 ฉบับ ณ กรุงย่างกุ้ง

สำหรับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน

สำหรับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

สำหรับรัฐบาลแห่งสหภาพพม่า

สำหรับรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

หมายเหตุ ตัวแทนของทั้งสี่ประเทศลงนาม เมื่อ 20 เมษายน ค.ศ.2000 เมืองท่าขี้เหล็ก ประเทศสหภาพพม่า

ข้อกำหนดเกี่ยวกับการสอบเพื่อออกหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่ง เป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดินของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

บทที่ 1
บททั่วไป

ข้อ 1. เพื่อยกระดับคุณภาพทางด้านเทคนิคของลูกเรือประจำเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน ปกป้องรักษาความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สินในแม่น้ำ อาศัยอำนาจ ตาม "กฎระเบียบการควบคุมดูแลความปลอดภัยของการคมนาคมทางน้ำในแผ่นดินของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน" จึงกำหนดข้อกำหนดฉบับนี้ขึ้น

ข้อ 2. ลูกเรือที่ดำรงตำแหน่งบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน ตามรายละเอียดข้อกำหนดข้อที่ 8. ควรมีหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน ลูกเรือที่ประจำอยู่บนเรือชนิดพิเศษนั้น ควรได้รับหนังสือรับรองมาตรฐานที่ผ่านการอบรมลูกเรือชนิดพิเศษ สำหรับปฏิบัติหน้าที่บนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดินตามข้อกำหนดของหน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลของชาติที่เกี่ยวข้อง

เรือที่แล่นในทะเลถ้าต้องการที่จะแล่นในแม่น้ำในแผ่นดินทั้งกัปตันและคนขับเรือควรได้รับหนังสือรับรองคุณสมบัติการขับเรือบนเส้นทางในแม่น้ำในแผ่นดินสำหรับลูกเรือที่ขับเรือที่แล่นในทะเลหากไม่เป็นเช่นนั้น จำเป็นต้องยื่นหนังสือร้องขอให้มีการนำร่อง

"เรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" ตามที่ระบุไว้ข้างต้นนั้นหมายถึง เรือทุกประเภทที่แล่นด้วยตนเองและที่ไม่ได้แล่นด้วยตนเองที่แล่นอยู่ในแม่น้ำในแผ่นดินซึ่งได้ผ่านการต่อเรือจากอู่เรือที่มีมาตรฐาน สำหรับต่อเรือที่ใช้แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน แต่ไม่รวมเรือทหาร เรือประมง และเรือที่ใช้ในการแข่งขันกีฬา และในวรรคแรกที่ระบุ "เรือชนิดพิเศษ" นั้น หมายถึง เรือบรรทุกผู้โดยสาร

เรือที่แล่นด้วยความเร็ว เรือที่บรรทุกสินค้าอันตราย (หมายถึง เรือบรรทุกน้ำมัน เรือบรรทุกเคมีภัณฑ์ และเรือบรรทุกก๊าซธรรมชาติ เป็นต้น)

ข้อ 3. ข้อกำหนดนี้ใช้สำหรับการได้รับการอนุมัติ "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน"

สำหรับเรื่องเกี่ยวกับการได้รับและการอนุมัติ "หนังสือรับรองมาตรฐานที่ผ่านการอบรมลูกเรือชนิดพิเศษสำหรับปฏิบัติหน้าที่ในเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" และ "หนังสือรับรอง

คุณสมบัติการขับเรือบนเส้นทางในแม่น้ำในแผ่นดินสำหรับลูกเรือที่ขับเรือที่แล่นในทะเล" นั้น ที่มีรายละเอียด ข้อกำหนดที่ได้บัญญัติไว้ในข้อกำหนดฉบับนี้แล้ว ให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดฉบับนี้

ข้อ 4. หน่วยงานที่ควบคุมดูแลงานด้านการคมนาคมของสำนักนายกรัฐมนตรีของรัฐบาลจีนรับผิดชอบดูแลการสอบและการออกหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดินของทั่วทั้งประเทศจีน ภายใต้การนำของหน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลงานการคมนาคมของสำนักนายกรัฐมนตรี หน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งชาติ รับผิดชอบดูแลงานด้านการบริหารงานของการสอบและการออกหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดินของทั่วทั้งประเทศ

หน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลทุกระดับดำเนินงานการสอบและการออกหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดินตามอำนาจ หน้าที่ และขอบเขตที่หน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลที่มีอำนาจบังคับบัญชาสูงกว่าเป็นผู้กำหนด ส่วนหน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลที่ขึ้นตรงต่อหน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งชาติรวมทั้ง หน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเล ซึ่งเป็นหน่วยงานระดับท้องถิ่นที่ประจำอยู่ในมณฑลเขตปกครองตนเองระดับมณฑล และมหานครที่ขึ้นตรงต่อรัฐบาลกลางมีอำนาจหน้าที่และขอบเขตในการดูแลการสอบและการออกหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดินนั้น กำหนดโดยหน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งชาติ

ข้อ 5. ผู้ที่ยื่นหนังสือร้องขอเพื่อรับ "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" ต้องผ่านเกณฑ์และเงื่อนไข ดังต่อไปนี้:

(1) เป็นชาย มีอายุ 18 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป แต่ไม่เกิน 65 ปี เป็นหญิง มีอายุ 18 ปีบริบูรณ์ขึ้นไปแต่ไม่เกิน 60 ปี

(2) ผ่านเกณฑ์การตรวจสุขภาพสำหรับลูกเรือที่ประกาศให้ทราบโดยทั่วไป โดยหน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งชาติ

(3) ผ่านการอบรมสาขาวิชาเฉพาะความปลอดภัยด้านการคมนาคมทางน้ำ

(4) มีคุณวุฒิการศึกษาตามเกณฑ์ที่ได้กำหนดในข้อกำหนดฉบับนี้

(5) เป็นผู้ถือ "บัตรการปฏิบัติงานเป็นลูกเรือ" ซึ่งบัตรดังกล่าวต้องยังไม่หมดอายุและมีคุณสมบัติ ประสบการณ์การปฏิบัติงานทางน้ำตามที่ข้อกำหนดฉบับนี้ได้กำหนดไว้ รวมทั้งมีประวัติการบันทึกด้านความปลอดภัยที่ดี

"มีประวัติการบันทึกด้านความปลอดภัยที่ดี" ที่ข้อความข้างต้นได้ระบุไว้นั้น หมายถึง ผู้ที่ในระยะเวลาภายใน 24 เดือน ไม่เคยประสบอุบัติเหตุครั้งใหญ่ และไม่เป็นผู้ก่อหรือมีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงกับอุบัติเหตุครั้งใหญ่ที่เกิดขึ้น

บทที่ 2
หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน

ข้อ 6. "ผู้ที่ถือหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" ควรจะดำรงตำแหน่งและปฏิบัติหน้าที่ตามตำแหน่งที่เหมาะสมหรือตำแหน่งที่อยู่ในระดับต่ำกว่าบนเรือระดับที่เหมาะสม หรือเรือที่มีระดับต่ำกว่าตามขอบเขตหน้าที่ที่ "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" ที่ได้ระบุไว้

กัปตันและลูกเรือที่ปฏิบัติหน้าที่ในห้องขับเรือที่ทำงานอยู่บนเรือที่แล่นด้วยความเร็วในแม่น้ำในแผ่นดินควรจะมี "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" ที่มีการแบ่งชั้นระดับที่สูง ที่ต่ำ ปริมาณจำนวนตันรวมของเรือ ลูกเรือที่ดูแลแผนกเครื่องยนต์ของเรือยนต์ควรจะมี "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" ที่มีระดับต่ำลงมาที่แบ่งชั้นระดับตามอัตราแรงม้าของเครื่องยนต์

"ลูกเรือประจำห้องขับเรือ" ที่ได้ระบุข้างต้น หมายถึง ต้นหน, รองต้นหน, ผู้ช่วยรองต้นหน, คนขับเรือ, คนบังคับเครื่องยนต์, ลูกเรือที่ดูแลแผนกเครื่องยนต์ หมายถึง ต้นกล (หัวหน้าช่างเครื่อง), ผู้ช่วยหัวหน้าช่างเครื่อง, รองต้นกล, ผู้ช่วยรองต้นกล, ช่างเครื่องยนต์

ข้อ 7 "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" มีรายละเอียดและเนื้อหาดังต่อไปนี้

(1) หมายเลขของหนังสือรับรอง
(2) ชื่อ นามสกุล และวัน เดือน ปี เกิดของผู้ถือหนังสือรับรอง
(3) หมายเลขการขึ้นทะเบียนเป็นลูกเรือของผู้ถือหนังสือรับรอง
(4) ขอบเขตสำหรับการใช้หนังสือรับรองนี้ หมายความรวมถึง ประเภทของเรือที่เหมาะสมสำหรับผู้ที่จะต้องปฏิบัติหน้าที่บนเรือลำนั้น ๆ , ระดับของเรือ, ตำแหน่งหน้าที่ และเส้นทางการเดินเรือ (หรือเขตพื้นที่การเดินเรือ)
(5) หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหนังสือรับรอง
(6) วัน เดือน ปี ที่เซ็นอนุมัติหนังสือรับรองและวันหมดอายุ
(7) การประทับตราและบันทึกข้อความ สำหรับการตรวจพิสูจน์ประจำปี

ข้อ 8 "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่เล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" เหมาะสำหรับระดับของเรือและตำแหน่งหน้าที่ มีดังต่อไปนี้ (การออกหนังสือรับรองตามข้อ 8. นี้ จะพิจารณาจากขนาดของเรือและตำแหน่งหน้าที่ของเรือประเภทนั้น ๆ)

8.1 ระดับของเรือแบ่งตามสภาพของเรือที่มีจำนวนระวางขับน้ำทั้งหมด (หน่วยเป็นตัน) หรือ แบ่งตามอัตราแรงม้าทั้งหมดของเครื่องยนต์

1. เรือระดับที่หนึ่ง : เป็นเรือที่มีจำนวนระวางขับน้ำทั้งหมด 1,600 ตันขึ้นไป หรือมีกำลังแรงม้า 1,500 กิโลวัตต์ขึ้นไป

2. เรือระดับที่สอง : เป็นเรือที่มีจำนวนระวางขับน้ำทั้งหมด 600 ตันขึ้นไป จนกระทั่งถึง 1,600 ตันลงมา หรือมีกำลังแรงม้าทั้งหมด 441 กิโลวัตต์ขึ้นไป จนกระทั่งถึง 1,500 กิโลวัตต์ลงมา

3. เรือระดับที่สาม : เป็นเรือที่มีจำนวนระวางขับน้ำทั้งหมด 200 ตันขึ้นไป จนกระทั่งถึง 600 ตันลงมา หรือมีกำลังแรงม้าทั้งหมด 147 กิโลวัตต์ขึ้นไป จนกระทั่งถึง 441 กิโลวัตต์ลงมา

4. เรือระดับที่สี่ : เป็นเรือที่มีจำนวนระวางขับน้ำทั้งหมด 50 ตันขึ้นไป จนกระทั่งถึง 200 ตันลงมา หรือมีกำลังแรงม้าทั้งหมด 147 กิโลวัตต์ลงมา

5. เรือระดับที่ห้า : เป็นเรือที่มีจำนวนระวางขับน้ำทั้งหมด 50 ตันลงมา

ระดับเรือที่กัปตันและลูกเรือในห้องบังคับเรือดำรงตำแหน่งอยู่นั้น แบ่งตามจำนวนระวางขับน้ำ (ตัน) ทั้งหมดที่มีอยู่ สำหรับระดับเรือที่ลูกเรือประจำห้องเครื่องยนต์ดำรงตำแหน่งอยู่นั้น แบ่งตามอัตราแรงม้ารวมของเครื่องยนต์หลักของเรือนั้นๆ ส่วนกัปตันและลูกเรือในห้องบังคับเรือของเรือพวง (เรือโยง) ที่ดำรงตำแหน่งอยู่แบ่งตามอัตราแรงม้ารวมของเครื่องยนต์หลักของเรือนั้นๆ

8.2 ตำแหน่งหน้าที่ต่างๆ ประจำเรือแบ่งตามระดับของเรือที่มีอยู่ ดังนี้

1. บนเรือระดับหนึ่งและระดับสองนั้น จัดลำดับตำแหน่งดังนี้ กัปตัน ต้นหน รองต้นหน ผู้ช่วยรองต้นหน ต้นกล รองต้นกล ผู้ช่วยรองต้นกลคนที่หนึ่ง ผู้ช่วยรองต้นกลคนที่สอง

2. บนเรือระดับสามและระดับสี่ จัดลำดับตำแหน่งดังนี้ กัปตัน คนขับเรือ ต้นกล พนักงานประจำห้องเครื่องยนต์

3. บนเรือระดับห้า จัดลำดับตำแหน่ง ดังนี้ คนขับเรือ

ข้อ 9. "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่เล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" ระยะเวลาที่มีผลบังคับใช้ไม่เกิน 36 เดือน เมื่อระยะเวลาสิ้นสุดลง "ผู้ถือหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่เล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" ต้องยื่นหนังสือร้องขอ "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่เล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" ตามกฎ ระเบียบ และข้อกำหนดที่

กำหนดไว้ของข้อกำหนดฉบับนี้ถึงจะมีผลใช้บังคับต่อไปได้ "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่เล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" ที่มีผลบังคับใช้ครั้งใหม่นี้ มีระยะเวลาการบังคับใช้ไม่เกิน 36 เดือน ในกรณีที่ผู้ถือหนังสือเป็นหญิงและมีอายุเกิน 60 ปี ไม่ว่าจะมีระยะเวลาเหลืออยู่ในหนังสือรับรองดังกล่าวเท่าใดก็ตามให้หนังสือรับรองฉบับนั้นถูกยกเลิกทันที แต่ในกรณีที่ผู้ถือหนังสือเป็นชายสามารถใช้หนังสือรับรองต่อไปได้จนกระทั่งผู้นั้นมีอายุ 65 ปี

ข้อ 10. "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่เล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" จะจัดพิมพ์โดยหน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งชาติเท่านั้น

บทที่ 3
คุณสมบัติเกี่ยวกับคุณวุฒิทางการศึกษาและประสบการณ์การทำงานบริการทางน้ำ

ข้อ 11. คุณวุฒิและประสบการณ์ของลูกเรือที่ปฏิบัติงานทางน้ำถือเอาข้อมูลที่บันทึกไว้ใน "หนังสือสมุดบันทึกประวัติการให้บริการทางน้ำของลูกเรือ" ซึ่งข้อมูลเหล่านี้ได้ผ่านการรับรองจากหน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งชาติเป็นข้อมูลมาตรฐาน

ข้อ 12. เงื่อนไขทางด้านคุณวุฒิและวุฒิภาวะที่กัปตันและลูกเรือประจำห้องขับเรือพึงมีตามเงื่อนไข ดังต่อไปนี้

12.1 การสมัครสอบในตำแหน่งกัปตันประจำเรือระดับหนึ่ง

การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้นตำแหน่ง : ต้องเป็นบุคคลที่ดำรงตำแหน่งต้นหน ตาม "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่เล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" และขณะเดียวกันภายในเวลา 60 เดือนอันใกล้นี้ ได้ดำรงตำแหน่งนี้จริงไม่น้อยกว่า 18 เดือน

การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้น : ต้องเป็นบุคคลที่ดำรงตำแหน่งกัปตันเรือระดับสองและได้ผ่านการรับรอง "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่เล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" และภายในเวลา 60 เดือนอันใกล้นี้ ได้มีการดำรงตำแหน่งนี้จริงไม่น้อยกว่า 18 เดือน

12.2 การสมัครสอบต้นหนประจำเรือระดับหนึ่ง

การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้นตำแหน่ง : ต้องเป็นบุคคลที่ดำรงตำแหน่งรองต้นหนประจำเรือระดับหนึ่งและได้ผ่านการรับรอง "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่เล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" และภายในเวลา 60 เดือนอันใกล้นี้ ได้มีการดำรงตำแหน่งนี้จริงไม่น้อยกว่า 12 เดือน

การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้น : ต้องเป็นบุคคลที่ดำรงตำแหน่งต้นหนประจำเรือระดับสองและได้ผ่านการรับรอง "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่เล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" และภายในเวลา 60 เดือนอันใกล้นี้ ได้มีการดำรงตำแหน่งนี้จริงไม่น้อยกว่า 12 เดือน

12.3 การสมัครสอบรองต้นหนประจำเรือระดับหนึ่ง

การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้น : ต้องเป็นบุคคลที่ดำรงตำแหน่งรองต้นหนประจำเรือระดับสองและได้ผ่านการรับรอง "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" และภายในเวลา 60 เดือนอันใกล้นี้ ได้มีการดำรงตำแหน่งนี้จริงไม่น้อยกว่า 12 เดือน

12.4 การสมัครสอบผู้ช่วยรองต้นหน

การสมัครสอบในขั้นพื้นฐาน ภายในเวลา 60 เดือนอันใกล้นี้ ได้มีประสบการณ์การทำงานบริการทางน้ำไม่น้อยกว่า 24 เดือน ในจำนวนนี้ถ้าเป็นบุคคลที่ดำรงตำแหน่งกลาสี (ลูกเรือ) บนเรือระดับหนึ่งนั้นต้องอยู่ในตำแหน่งนี้จริงไม่น้อยกว่า 12 เดือน

การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้น : ต้องเป็นบุคคลที่ดำรงตำแหน่งผู้ช่วยรองต้นหนประจำเรือระดับสองและได้ผ่านการรับรอง "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" และภายในเวลา 60 เดือนอันใกล้นี้ ได้มีการดำรงตำแหน่งนี้จริงไม่น้อยกว่า 12 เดือน

12.5 การสมัครสอบกัปตันประจำเรือระดับสอง

การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้นตำแหน่ง : ต้องเป็นบุคคลที่ดำรงตำแหน่งต้นหนประจำเรือระดับสองและได้ผ่านการรับรอง "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" และภายในเวลา 60 เดือนอันใกล้นี้ ได้มีการดำรงตำแหน่งนี้จริงไม่น้อยกว่า 18 เดือน

การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้น : ต้องเป็นบุคคลที่ดำรงตำแหน่งกัปตันประจำเรือระดับสามและได้ผ่านการรับรอง "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" และภายในเวลา 60 เดือนอันใกล้นี้ ได้มีการดำรงตำแหน่งนี้จริงไม่น้อยกว่า 24 เดือน

12.6 การสมัครสอบต้นหนประจำเรือระดับสอง

การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้นตำแหน่งต้นหนประจำเรือระดับสอง

การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้นตำแหน่ง : ต้องเป็นบุคคลที่ดำรงตำแหน่งรองต้นหนประจำเรือระดับสองและได้ผ่านการรับรอง "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" และภายในเวลา 60 เดือนอันใกล้นี้ ได้ดำรงตำแหน่งนี้จริงไม่น้อยกว่า 12 เดือน

12.7 การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้นตำแหน่งรองต้นหนประจำเรือระดับสอง

การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้น : ต้องเป็นบุคคลที่ดำรงตำแหน่งคนขับเรือประจำเรือระดับสามและได้ผ่านการรับรอง "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" และภายในเวลา 60 เดือนอันใกล้นี้ ได้ดำรงตำแหน่งนี้จริงไม่น้อยกว่า 12 เดือน

12.8 การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้นตำแหน่งผู้ช่วยรองต้นหนประจำเรือระดับสอง

การสมัครสอบในขั้นพื้นฐาน : ต้องเป็นบุคคลที่มีประสบการณ์การทำงานบริการทางน้ำไม่น้อยกว่า 24 เดือน และในจำนวนนี้ ถ้าเป็นบุคคลที่ดำรงตำแหน่งกะลาสี (ลูกเรือ) บนเรือระดับสองนั้น ต้องอยู่ในตำแหน่งนี้จริงไม่น้อยกว่า 12 เดือน

12.9 การสมัครสอบเพื่อเลื่อนชั้นตำแหน่งกัปตันประจำเรือระดับสาม

การสมัครสอบในขั้นพื้นฐาน ต้องเป็นบุคคลที่ดำรงตำแหน่งคนขับเรือประจำเรือระดับสามและได้ผ่านการรับรอง "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" และภายในเวลา 60 เดือนอันใกล้นี้ ได้มีการดำรงตำแหน่งนี้จริงไม่น้อยกว่า 24 เดือน

การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้น: ต้องเป็นบุคคลที่ดำรงตำแหน่งกัปตันประจำเรือระดับสี่และได้ผ่านการรับรอง "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" และภายในเวลา 60 เดือนอันใกล้นี้ ได้มีการดำรงตำแหน่งนี้จริงไม่น้อยกว่า 18 เดือน

12.10 การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้นตำแหน่งคนขับเรือประจำเรือระดับสาม

การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้นพื้นฐาน : ภายในเวลา 60 เดือน อันใกล้นี้ ต้องเป็นบุคคลที่มีประสบการณ์การทำงานบริการทางน้ำไม่น้อยกว่า 24 เดือนและในจำนวนนี้บุคคลที่ดำรงตำแหน่งเป็นกะลาสี (ลูกเรือ) ประจำเรือระดับสาม ต้องอยู่ในตำแหน่งนี้จริงไม่น้อยกว่า 12 เดือน

การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้น : ต้องเป็นบุคคลที่ดำรงตำแหน่งคนขับเรือประจำเรือระดับสี่และได้ผ่านการรับรอง "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" และภายในเวลา 60 เดือนอันใกล้นี้ ได้มีการดำรงตำแหน่งนี้จริงไม่น้อยกว่า 12 เดือน

12.11 การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้นตำแหน่งกัปตันประจำเรือระดับสี่

การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้นตำแหน่ง : ต้องเป็นบุคคลที่ดำรงตำแหน่งคนขับเรือประจำเรือระดับสี่และได้ผ่านการรับรอง "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" และภายในเวลา 60 เดือนอันใกล้นี้ ได้มีการดำรงตำแหน่งนี้จริงไม่น้อยกว่า 24 เดือน

12.12 การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้นตำแหน่งคนขับเรือประจำเรือระดับสี่

การสมัครสอบในขั้นพื้นฐาน : ภายในเวลา 60 เดือน อันใกล้นี้ ได้มีประสบการณ์ทำงานบริการทางน้ำไม่น้อยกว่า 24 เดือนและในจำนวนนี้บุคคลที่เป็นกะลาสี (ลูกเรือ) ที่ประจำอยู่บนเรือระดับสี่ ต้องอยู่ในตำแหน่งนี้จริงไม่น้อยกว่า 12 เดือน

การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้น : ต้องเป็นบุคคลที่ดำรงตำแหน่งคนขับเรือประจำเรือระดับห้าและได้ผ่านการรับรอง "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" และภายในเวลา 60 เดือนอันใกล้นี้ ได้มีการดำรงตำแหน่งนี้จริงไม่น้อยกว่า 12 เดือน

12.13 การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้นตำแหน่งคนขับเรือประจำเรือระดับห้า

การสมัครสอบในขั้นพื้นฐาน : ภายในเวลา 60 เดือน อันใกล้นี้ ได้มีประสบการณ์การบริการทางน้ำไม่น้อยกว่า 6 เดือน

12.14 การสมัครสอบเพื่อดำรงตำแหน่งในเส้นทางการเดินเรือ (เขตการเดินเรือ) ที่ได้ขยายเส้นทางออกไป

การสมัครสอบในเส้นทางการเดินเรือที่ได้ขยายเส้นทางออกไป (เขตการเดินเรือ) : กัปตัน ต้นหน รองต้นหน ผู้ช่วยรองต้นหน คนขับเรือ และคนบังคับเครื่องยนต์ ทั้งหมดควรจะต้องฝึกงานบนเรือในระดับที่เท่าเทียมกัน และบนเส้นทางการเดินเรือที่ยื่นขอไม่น้อยกว่าเวลา 3 เดือน หรือ 10 เที่ยว (ขาเดียว)

ข้อที่ 13. เงื่อนไขทางด้านคุณวุฒิและวุฒิภาวะ ของลูกเรือที่ดูแลแผนกเครื่องยนต์

13.1 การสมัครสอบตำแหน่งต้นกลประจำเรือระดับหนึ่ง

การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้นตำแหน่ง : ต้องเป็นบุคคลที่ดำรงตำแหน่งรองต้นกลประจำเรือระดับหนึ่งตาม"หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" และภายในเวลา 60 เดือนอันใกล้นี้ ได้มีการดำรงตำแหน่งนี้จริงไม่น้อยกว่า 18 เดือน

การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้น : ต้องเป็นบุคคลที่ดำรงตำแหน่งต้นกลประจำเรือระดับสองตาม "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" และภายในเวลา 60 เดือนอันใกล้นี้ ได้ดำรงตำแหน่งนี้จริงไม่น้อยกว่า 18 เดือน

13.2 การสมัครสอบรองต้นกลประจำเรือระดับหนึ่ง

การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้นตำแหน่ง : ต้องเป็นบุคคลที่ดำรงตำแหน่งผู้ช่วยรองต้นกลคนที่หนึ่งประจำเรือระดับหนึ่งตาม "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" และภายในเวลา 60 เดือนอันใกล้นี้ ได้ดำรงตำแหน่งนี้จริงไม่น้อยกว่า 12 เดือน

การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้น ต้องเป็นบุคคลที่ดำรงตำแหน่งรองต้นกลประจำเรือระดับสองตาม "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" และภายในเวลา 60 เดือนอันใกล้นี้ ได้ดำรงตำแหน่งนี้จริงไม่น้อยกว่า 12 เดือน

13.3 การสมัครสอบผู้ช่วยรองต้นกลคนที่หนึ่งประจำเรือระดับหนึ่ง

การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้น : ต้องเป็นบุคคลที่ดำรงตำแหน่งผู้ช่วยรองต้นกลคนที่หนึ่งประจำเรือระดับสองตาม "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" และภายในเวลา 60 เดือนอันใกล้นี้ ได้ดำรงตำแหน่งนี้จริงไม่น้อยกว่า 12 เดือน

13.4 การสมัครสอบผู้ช่วยรองต้นกลคนที่สองประจำเรือระดับหนึ่ง

การสมัครสอบในขั้นพื้นฐาน : ต้องเป็นบุคคลที่มีประสบการณ์ทำงานบริการทางน้ำภายในเวลา 60 เดือนอันใกล้นี้ เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 24 เดือน ซึ่งในจำนวนนี้ ต้องเป็นบุคคลที่

เคยดำรงตำแหน่งพนักงานที่ดูแลการเติมน้ำมันในเครื่องยนต์ประจำเรือระดับหนึ่ง เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 12 เดือน

การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้น ต้องเป็นบุคคลที่ดำรงตำแหน่งผู้ช่วยรองต้นกลคนที่สองประจำเรือระดับสองตาม "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" และภายในเวลา 60 เดือนอันใกล้นี้ ได้ดำรงตำแหน่งนี้จริงไม่น้อยกว่า 12 เดือน

13.5 การสมัครสอบตำแหน่งต้นกลประจำเรือระดับสอง

การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้นตำแหน่ง : ต้องเป็นบุคคลที่ดำรงตำแหน่งรองต้นกลประจำเรือระดับสองตาม "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" และภายในเวลา 60 เดือนอันใกล้นี้ ได้ดำรงตำแหน่งนี้จริงไม่น้อยกว่า 18 เดือน

การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้น : ต้องเป็นบุคคลที่ดำรงตำแหน่งต้นกลประจำเรือระดับสามตาม "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" และภายในเวลา 60 เดือนอันใกล้นี้ ได้ดำรงตำแหน่งนี้จริงไม่น้อยกว่า 24 เดือน

13.6 การสมัครสอบรองต้นกลประจำเรือระดับสอง

การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้นตำแหน่ง : ต้องเป็นบุคคลที่ดำรงตำแหน่งผู้ช่วยรองต้นกลคนที่หนึ่งประจำเรือระดับสองตาม "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" และภายในเวลา 60 เดือนอันใกล้นี้ ได้ดำรงตำแหน่งนี้จริงไม่น้อยกว่า 12 เดือน

13.7 การสมัครสอบผู้ช่วยรองต้นกลคนที่หนึ่งประจำเรือระดับสอง

การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้น : ต้องเป็นบุคคลที่ดำรงตำแหน่งพนักงานประจำห้องเครื่องยนต์ที่ประจำเรือระดับสามและตาม "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" และภายในเวลา 60 เดือนอันใกล้นี้ ได้ดำรงตำแหน่งนี้จริงไม่น้อยกว่า 12 เดือน

13.8 การสมัครสอบผู้ช่วยรองต้นกลคนที่สองประจำเรือระดับสอง

การสมัครสอบในขั้นพื้นฐาน : ภายในเวลา 60 เดือนอันใกล้นี้ ต้องเป็นบุคคลที่มีประสบการณ์การทำงานบริการทางน้ำไม่น้อยกว่า 24 เดือน ซึ่งในระหว่างนี้ ต้องเป็นบุคคลที่เคยดำรงตำแหน่งพนักงานที่ดูแลการเติมน้ำมันในเครื่องยนต์ประจำเรือระดับสอง จริง เป็นเวลาไม่น้อยยกว่า 12 เดือน

13.9 การสมัครสอบต้นกลประจำเรือระดับสาม

การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้นตำแหน่ง : ต้องเป็นบุคคลที่ดำรงตำแหน่งพนักงานประจำห้องเครื่องยนต์ ของเรือระดับสามและผ่านการรับรองตาม "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" และภายในเวลา 60 เดือนอันใกล้นี้ ได้ดำรงตำแหน่งนี้จริงไม่น้อยกว่า 24 เดือน

การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้น : ต้องเป็นบุคคลที่ดำรงตำแหน่งต้นกลประจำเรือระดับสี่และได้ผ่านการรับรองตาม "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" และภายในเวลา 60 เดือนอันใกล้นี้ ได้มีการดำรงตำแหน่งนี้จริงไม่น้อยกว่า 18 เดือน

13.10 การสมัครสอบพนักงานประจำห้องเครื่องยนต์ของเรือระดับสาม

การสมัครสอบในขั้นพื้นฐาน : ภายในเวลา 60 เดือนอันใกล้นี้ ต้องเป็นบุคคลที่มีประสบการณ์การทำงานบริการทางน้ำไม่น้อยกว่า 24 เดือน ซึ่งในระหว่างนี้ ได้ดำรงตำแหน่งพนักงานที่ดูแลการเติมน้ำมันในเครื่องยนต์บนเรือระดับสามจริง ไม่น้อยกว่า 12 เดือน

การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้น : ต้องเป็นบุคคลที่ดำรงตำแหน่งพนักงานประจำห้องเครื่องยนต์บนเรือระดับสี่และได้ผ่านการรับรองตาม "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" และภายในเวลา 60 เดือนอันใกล้นี้ ได้ดำรงตำแหน่งนี้จริงไม่น้อยกว่า 12 เดือน

13.11 การสมัครสอบต้นกลประจำเรือระดับสี่

การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้นตำแหน่ง : ต้องเป็นบุคคลที่ดำรงตำแหน่งพนักงานประจำห้องเครื่องยนต์ของเรือระดับสี่และได้ผ่านการรับรองตาม "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" และภายในเวลา 60 เดือนอันใกล้นี้ ได้ดำรงตำแหน่งนี้จริงไม่น้อยกว่า 24 เดือน

13.12 การสมัครสอบพนักงานประจำห้องเครื่องยนต์ของเรือระดับสี่

การสมัครสอบในขั้นพื้นฐาน : ภายในเวลา 60 เดือนอันใกล้นี้ ต้องเป็นบุคคลที่มีประสบการณ์การทำงานบริการทางน้ำไม่น้อยกว่า 24 เดือน ซึ่งในระหว่างนี้ ได้ดำรงตำแหน่งพนักงานที่ดูแลการเติมน้ำมันในเครื่องยนต์จริงประจำเรือระดับสี่จริง เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 12 เดือน

การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้น : ต้องเป็นบุคคลที่ดำรงตำแหน่งคนขับเรือประจำเรือระดับห้าและได้ผ่านการรับรองตาม "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" และภายในเวลา 60 เดือนอันใกล้นี้ ได้ดำรงตำแหน่งนี้จริงไม่น้อยกว่า 12 เดือน

ข้อ 14. ผู้ที่ยื่นและสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้นตำแหน่งต้องมีคุณสมบัติเกี่ยวกับคุณวุฒิทางการศึกษา ดังต่อไปนี้

14.1 ผู้ที่ยื่นหนังสือขอเพื่อสมัครสอบตำแหน่งต่างๆ ของเรือระดับหนึ่งหรือตำแหน่งกัปตันและต้นกลของเรือระดับสอง ต้องมีคุณวุฒิทางการศึกษาตั้งแต่อนุปริญญาขึ้นไปหรือปริญญาเกี่ยวกับทางวิชาชีพการขนส่งทางน้ำ

14.2 ผู้ที่ยื่นหนังสือขอเพื่อสมัครสอบตำแหน่งทุกตำแหน่งที่อยู่นอกเหนือจากตำแหน่งกัปตัน ต้นกล ของเรือระดับสองนั้นต้องมีคุณวุฒิทางการศึกษาจบมัธยมศึกษาตอนปลายขึ้นไป

14.3 ผู้ที่ยื่นหนังสือขอเพื่อสมัครสอบลูกเรือของเรือระดับสามและเรือระดับสี่ต้องคุณวุฒิทางการศึกษามัธยมต้นขึ้นไป

บทที่ 4
การสมัครสอบเพื่อดำรงตำแหน่งและการฝึกงาน

ข้อ 15. การสมัครสอบเพื่อดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือของเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดินมีเนื้อหาการสอบทฤษฎีและการสอบภาคปฏิบัติซึ่งประเภทการสอบนั้นแบ่งออกเป็น การสมัครสอบขั้นพื้นฐาน, การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้นตำแหน่ง, การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้น และการสมัครสอบเพื่อดำรงตำแหน่งในเส้นทางการเดินเรือ (เขตการเดินเรือ) ที่ยื่นขยายออกไป

คำนิยามศัพท์ :

15.1 "การสอบภาคทฤษฎี" หมายถึง การสอบข้อเขียนหรือสอบผ่านระบบคอมพิวเตอร์ เนื้อหาการสอบที่สำคัญ ได้แก่ ความรู้ด้านทฤษฎีพื้นฐาน หลักการ และกฎเกณฑ์ที่เป็นลักษณะทั่วไป เพื่อวัดและวิเคราะห์ระดับความรู้ทางวิชาชีพและความสามารถในการใช้ความรู้เหล่านั้นของผู้สมัครสอบ

15.2 "การสอบภาคปฏิบัติ" หมายถึง การสอบโดยใช้เรือและอุปกรณ์ที่เหมือนจริง เพื่อสอบวัดระดับความสามารถในการประยุกต์ใช้ความรู้ในวิชาชีพ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เพื่อทำการสอบวัดความสามารถในการใช้และควบคุมอุปกรณ์เครื่องจักร

15.3 "การสมัครสอบขั้นพื้นฐาน" หมายถึง ลูกเรือเข้าร่วมการสมัครสอบเพื่อดำรงตำแหน่ง "ระดับต่ำสุด" (ตำแหน่งขั้นพื้นฐาน) ของเรือระดับต่างๆ

15.4 "การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้นตำแหน่ง" หมายถึง ผู้สมัครสอบได้ผ่านการรับรองตาม "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" เพื่อสมัครสอบตำแหน่งที่ประจำเรือระดับเดียวกันซึ่งปฏิบัติงานอยู่ และต้องการไปปฏิบัติงานที่สูงกว่าตำแหน่งเดิม 1 ชั้น

15.5 "การสมัครสอบเพื่อเลื่อนขั้น" หมายถึง ผู้สมัครสอบได้ผ่านการรับรอง "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" เพื่อสมัครสอบตำแหน่งที่เท่าเทียมกับตำแหน่งเดิมแต่เพื่อไปปฏิบัติงานบนเรือที่มีระดับสูงกว่า 1 ขั้น (รวมทั้งคนขับเรือ พนักงานประจำห้องเครื่องยนต์ของเรือระดับสามเพื่อสมัครสอบรองต้นหน ผู้ช่วยรองต้นกลคนที่หนึ่ง ของเรือระดับสองและคนขับเรือของเรือระดับห้าเพื่อสมัครสอบคนขับเรือพนักงานประจำห้องเครื่องยนต์ของเรือระดับสี่)

15.6 "การสมัครสอบเพื่อดำรงตำแหน่งบนเส้นทางการเดินเรือ (เขตการเดินเรือ) ที่ยื่นขยายออกไป" นั้น หมายถึง กัปตันและลูกเรือประจำห้องขับเรือ สมัครสอบเพื่อดำรงตำแหน่ง

ในเส้นทางการเดินเรือ (เขตการเดินเรือ) ที่ยื่นขยายออกไป หรือขอบเขตการเดินเรือที่ได้การอนุมัติที่ได้ขยายออกไป

ข้อ 16 การสมัครสอบลูกเรือประจำเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน จะดำเนินการสอบโดยหน่วยงานที่มีอำนาจและหน้าที่ในการออกบัตรประจำตัวลูกเรือของลูกเรือ แต่การสอบภาคปฏิบัตินั้นจะดำเนินการสอบโดยหน่วยงานที่มีอำนาจและหน้าที่ในการออกบัตรประจำตัวของลูกเรือที่ดูแลเส้นทางการเดินเรือ (เขตการเดินเรือ) นั้นๆ หน่วยงานการควบคุมดูแล กิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งชาติก็สามารถจะจัดการสอบเป็นการทั่วไป คือ การจัดสอบภาคทฤษฎีโดยรวมเขตการเดินเรือหลายเขตให้มาสอบด้วยกัน

บริเวณเส้นทางการเดินเรือ (เขตการเดินเรือ) ที่หน่วยงานที่มีอำนาจและหน้าที่ในการออกบัตรประจำตัวของลูกเรือจัดการสอบนั้น จะกำหนดโดยเงื่อนไขและหลักการ ดังต่อไปนี้

16.1 เส้นทางการเดินเรือ (เขตการเดินเรือ) ที่อยู่ในบริเวณน่านน้ำที่ควบคุมดูแลโดยหน่วยงานที่ขึ้นตรงต่อหน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเล และหน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลของท้องถิ่นแห่งมณฑลนั้นๆ กำหนดโดยหน่วยงานที่ขึ้นตรงต่อหน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเล และหน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลของท้องถิ่นแห่งมณฑลดังกล่าว

16.2 เส้นทางการเดินเรือ เขตการเดินเรือที่นอกเหนือจากบริเวณน่านน้ำที่ควบคุมดูแลโดยหน่วยงานที่ขึ้นตรงต่อหน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเล และหน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลของท้องถิ่นแห่งมณฑล ต้องให้หน่วยงานที่ขึ้นตรงต่อหน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเล และหน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลของท้องถิ่นระดับมณฑลเสนอความคิดเห็นเพื่อยื่นเสนอต่อหน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งชาติพิจารณาอนุมัติและสั่งการ

ข้อ 17. การสมัครสอบเพื่อดำรงตำแหน่งประเภทต่างๆ และประจำเรือระดับต่างๆ นั้น เนื้อหาวิชาการสอบภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติเป็นไปตามเอกสารประกอบของข้อกำหนดฉบับนี้ เมื่อเนื้อหาการสอบของวิชาภาคทฤษฎีและวิชาภาคปฏิบัติมีการเปลี่ยนแปลงตามเอกสารประกอบของข้อกำหนดฉบับนี้นั้นต้องให้หน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งชาติแจ้งการเปลี่ยนแปลงเป็นลายลักษณ์อักษรและประกาศให้ทราบโดยทั่วกัน

สำหรับเค้าโครงการสอบ กฎ ระเบียบ ในห้องสอบและวิธีการสอบทางภาคปฏิบัตินั้น กำหนดโดยหน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งชาติและประกาศให้ทราบโดยทั่วกัน

ข้อ 18. ผู้ยื่นหนังสือเพื่อสมัครสอบการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือประเภทต่างๆ นั้น ควรมีเงื่อนไขสอดคล้องกับข้อกำหนดที่ 1-5 ของข้อกำหนดข้อที่ 5 แห่งข้อกำหนดฉบับนี้ ขณะเดียวกันยังต้องเสนอข้อมูลเอกสารดังกล่าวนี้ต่อหน่วยงานที่มีอำนาจและหน้าที่ในการออกบัตรประจำตัวของลูกเรือ :

18.1 "การยื่นหนังสือเพื่อสมัครเป็นลูกเรือประจำเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน"

18.2 รูปถ่ายขนาด 5 เซนติเมตร ด้านหน้าเป็นสีธรรมชาติพื้นหลังเป็นสีขาว ไม่สวมหมวกที่ถ่ายไว้ไม่นาน ทั้งหมด 4 รูป

18.3 บัตรประจำตัวประชาชน

18.4 เอกสารการรับรองคุณวุฒิการศึกษา

18.5 ใบรับรองแพทย์ของการตรวจสุขภาพของลูกเรือประจำเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน

18.6 สมุดบันทึกการให้บริการทางน้ำของลูกเรือ

18.7 ข้อมูลเอกสารที่เกี่ยวข้องที่เป็นการรับรองสภาพการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือ

"ลูกเรือที่มีหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดินแล้วนั้น" ยังต้องยื่นเสนอข้อมูลของหนังสือนี้ด้วย

ข้อ 19. นักศึกษาที่สำเร็จการศึกษาอนุปริญญาในสาขาวิชาการขับเรือและสาขาวิชาเครื่องยนต์ขึ้นไป ที่เรียนอยู่ในสถาบันอุดมศึกษาแบบเต็มเวลา เมื่อสำเร็จการศึกษาแล้วผู้ที่ได้ฝึกงานในตำแหน่งระดับพื้นฐานประจำเรือระดับต่างๆ เป็นเวลาครบ 12 เดือนนั้น มีสิทธิสามารถยื่นหนังสือเพื่อสมัครสอบตำแหน่งระดับพื้นฐานที่สอดคล้องกับสภาพของบุคคลนั้น ๆ จึงให้ยกเว้นการสอบภาคทฤษฎีกับเงื่อนไขประสบการณ์ด้านการให้บริการทางน้ำที่ข้อกำหนดฉบับนี้ได้กำหนดไว้ เพียงแต่เข้าร่วมการสอบภาคปฏิบัติเท่านั้น

นักศึกษาที่สำเร็จการศึกษาในสาขาวิชาการขับเรือและสาขาวิชาเครื่องยนต์ของสถาบันการศึกษาระดับกลาง (ต่ำกว่าอุดมศึกษา) ที่เรียนเต็มเวลา สามารถจะยกเว้นการสอบภาคทฤษฎีกับเงื่อนไขประสบการณ์ด้านการให้บริการทางน้ำที่ข้อกำหนดฉบับนี้ได้กำหนดไว้ เมื่อบุคคลเหล่านั้นสำเร็จการศึกษาแล้วได้ฝึกงานในตำแหน่งที่สอดคล้องกับสภาพของบุคคลดังกล่าวประจำเรือระดับที่สอดคล้องกัน เมื่อครบเวลา 12 เดือนแล้วสามารถจะยื่นหนังสือสมัครสอบภาคปฏิบัติโดยตรงสำหรับตำแหน่งระดับพื้นฐานประจำเรือระดับสามลงมา แต่บุคคลที่ยื่นหนังสือเพื่อสมัครสอบตำแหน่งระดับพื้นฐานประจำเรือระดับหนึ่ง ระดับสอง นั้น ยังต้องเข้าร่วมการสอบภาคทฤษฎีบางสาขาวิชาที่หน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งชาติที่ได้กำหนดไว้

ข้อ 20. ลูกเรือที่เคยดำรงตำแหน่งเป็นคนขับเรือหรือตำแหน่งทางด้านเครื่องยนต์ประจำเรือทางทหารหรือเรือประมง การสมัครสอบเพื่อดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือประจำเรือที่กำหนดฉบับนี้ได้กำหนดไว้นั้นสามารถจะยื่นหนังสือเพื่อสมัครสอบการดำรงตำแหน่งที่นอกเหนือจากกัปตันของเรือระดับหนึ่ง กับต้นกลของเรือระดับหนึ่ง แต่ถ้าต้องมีเงื่อนไข ดังต่อไปนี้

20.1 ต้องยื่นเสนอข้อมูลเอกสาร สำหรับหนังสือรับรองการได้มาตรฐานของสาขาวิชานั้น ๆ ที่เคยสังกัดอยู่ (กองทัพเดิม) ออกให้เป็นหลักฐาน (รวมทั้งประกาศนียบัตรการสำเร็จการศึกษาจากสถาบันหรือมหาวิทยาลัยการทหาร) รวมทั้งเอกสารรับรองประสบการณ์การให้บริการทางน้ำประจำกองทัพนั้น ๆ หรือเอกสารหนังสือการรับรองตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดินของเรือประมง และเอกสารรับรองประสบการณ์การให้บริการทางน้ำที่หน่วยงานด้านการประมงออกให้

20.2 การยื่นหนังสือเพื่อสมัครสอบในตำแหน่งระดับเรือ ควรต้องสอดคล้องกับคุณวุฒิการศึกษาของผู้สมัครนั้น ๆ และสอดคล้องกับประสบการณ์การให้บริการทางน้ำประจำเรือทหารหรือเรือประมงนั้น ๆ

20.3 ต้องเป็นบุคคลที่เคยปฏิบัติงานสอดคล้องกับระดับของเรือที่จะยื่นสอบและเคยฝึกงานบนเรือที่วิ่งในเส้นทางการเดินเรือที่จะสมัครสอบไม่น้อยกว่าเวลา 6 เดือน หรือการเดินเรือ 20 เที่ยว (ขาเดียว)

ข้อ 21. ลูกเรือที่เคยปฏิบัติงานในแผนกขับเรือบนเรือเดินทะเลไปดำรงตำแหน่งบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดินตามข้อกำหนดแห่งข้อกำหนดฉบับนี้ได้กำหนดไว้ สามารถยื่นหนังสือเพื่อสมัครสอบตำแหน่งที่นอกเหนือจากตำแหน่งกัปตันของเรือระดับหนึ่งทุกตำแหน่งของระดับเรืออื่นๆ แต่ควรต้องมีเงื่อนไขดังต่อไปนี้

21.1 การยื่นหนังสือเพื่อสมัครสอบในตำแหน่งและระดับของเรือ ควรจะต้องสอดคล้องกับคุณวุฒิการศึกษาและประสบการณ์การดำรงตำแหน่งการให้บริการทางน้ำบนเรือเดินทะเลของผู้สมัครนั้น ๆ

21.2 ควรจะต้องมีการฝึกงานให้สอดคล้องกับระดับของเรือที่จะยื่นสอบและเคยฝึกงานบนเรือที่วิ่งในเส้นทางการเดินเรือที่จะสมัครสอบไม่น้อยกว่าเวลา 3 เดือน หรือเป็นการเดินเรือ 10 เที่ยว (ขาเดียว)

ลูกเรือที่มีประสบการณ์ประจำแผนกห้องควบคุมเครื่องยนต์ของเรือเดินทะเลนั้นไม่ต้องถูกทดสอบอีก ซึ่งบุคคลเหล่านี้สามารถใช้หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในมหาสมุทรไปยื่นขอเพื่อแลกกับการออกหนังสือ “หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน”

ข้อ 22. กัปตัน คนขับเรือประจำเรือเดินทะเล เมื่อยื่นหนังสือเพื่อขอ "หนังสือรับรองบัตรประจำตัวลูกเรือของเรือเดินทะเลที่มีสิทธิเดินเรือในเส้นทางเดินเรือในแม่น้ำในแผ่นดิน" ควรจะมีเงื่อนไขพื้นฐานดังต่อไปนี้

22.1 ต้องเป็นบุคคลที่เคยฝึกงานบนระดับของเรือที่สอดคล้องกับ "หนังสือรับรองตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือเดินทะเล" และเคยฝึกงานในเส้นทางการเดินเรือที่จะสมัครสอบเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือเป็นการเดินเรือ 10 เที่ยว (ขาเดียว)

22.2 เคยได้รับการอบรมและการทดสอบเกี่ยวกับภาคทฤษฎีขั้นพื้นฐานของการเดินเรือในแม่น้ำในแผ่นดินและภาคปฏิบัติ

ข้อ 23 ลูกเรือที่ดำรงตำแหน่งบนเรือประเภทชนิดพิเศษนั้นเมื่อยื่นหนังสือรับรองขอ "หนังสือรับรองการได้มาตรฐานของบัตรประจำตัวของลูกเรือประจำเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดินที่ผ่านการอบรมชนิดพิเศษ" ควรจะต้องเข้าร่วมการอบรมพิเศษทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ และได้ผ่านการทดสอบตามข้อกำหนดของหน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งชาติที่ได้กำหนดไว้

ข้อ 24 "หนังสือรับรองการได้มาตรฐานของการเดินเรือในเส้นทางการเดินเรือในแม่น้ำในแผ่นดินของลูกเรือประจำเรือเดินทะเล" และ "หนังสือรับรองการได้มาตรฐานของลูกเรือประจำเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดินที่ได้ผ่านการอบรมพิเศษ" ซึ่งขั้นตอนในการทดสอบและออกบัตรประจำตัวต้องสอดคล้องกับข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องของข้อกำหนดฉบับนี้

ข้อ 25 การยื่นหนังสือเพื่อสมัครสอบ ผู้ร้องขอหรือตัวแทนต้องยื่นหนังสือร้องขอกับเอกสารประกอบต่อหน่วยงานที่มีอำนาจและหน้าที่ในการออกบัตรประจำตัวของลูกเรือในข้อมูลเอกสารประกอบการยื่นขอ ต้องระบุให้ชัดเจนว่าจะสมัครสอบในตำแหน่งอะไรเพื่อประจำเรือระดับใด รวมทั้งเส้นทางการเดินเรือ (เขตการเดินเรือที่สมัครสอบให้ชัดเจน หน่วยงานที่มีอำนาจและหน้าที่ในการออกบัตรประจำตัวของลูกเรือต้องทำการตรวจสอบหนังสือที่ยื่นมาพร้อมเอกสารประกอบ ผู้ที่อยู่ในเงื่อนไขของข้อกำหนดฉบับนี้ ควรต้องออกใบอนุญาตการสอบให้ผู้ยื่นร้องขอนั้น ๆ ภายใน 5 วัน ก่อนที่จะมีการสอบ แจ้งให้บุคคลนั้นเข้าร่วมการสอบ สำหรับผู้ที่ไม่อยู่ในเกณฑ์และเงื่อนไขควรส่งคืนหนังสือที่ร้องขอพร้อมเอกสารประกอบของผู้นั้นภายใน 5 วันทำงานตั้งแต่วันที่รับยื่นเอกสารร้องขอ และต้องอธิบายเหตุผลที่ส่งเอกสารคืน)

ข้อ 26 การสอบภาคทฤษฎีควรจะเป็นการสอบข้อเขียนหรือสอบผ่านระบบคอมพิวเตอร์ วิชาแต่ละวิชาของภาคทฤษฎีมีคะแนนเต็ม 100 คะแนน "วิชาการชนกับวิชาสัญญาณ" มีคะแนนระดับผ่านเท่ากับ 80 คะแนน ส่วนรายวิชาอื่นนั้นมีคะแนนระดับผ่านเท่ากับ 60 คะแนน

การสอบภาคปฏิบัตินั้น การให้คะแนนนั้นแบ่งออกเป็น 2 ระดับ คือ ผ่าน กับ ไม่ผ่าน

ข้อ 27 ผู้ยื่นหนังสือร้องขอเพื่อเข้าร่วมการสอบนั้นต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของสนามสอบ

สำหรับลูกเรือที่ฝ่าฝืนข้อกำหนดของสนามสอบ หน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งชาติสามารถจะใช้มาตรการทางบริหารจัดการกับการกระทำดังกล่าวด้วยวิธีใดวิธีหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(1) สั่งให้ผู้ฝ่าฝืนออกจากสนามสอบ

(2) สั่งให้ผู้ฝ่าฝืนยุติการสอบ

(3) ประกาศให้ผู้ฝ่าฝืนทราบว่าผลการสอบครั้งนี้เป็นโมฆะ

ข้อ 28 ผลการสอบของภาคทฤษฎี เริ่มตั้งแต่วันประกาศผลภายในเวลา 36 เดือน จึงจะมีผลบังคับใช้ สำหรับผลการสอบภาคปฏิบัตินั้นเริ่มตั้งแต่วันประกาศผลภายในเวลา 24 เดือน จึงจะมีผลบังคับใช้

ส่วนรายวิชาภาคทฤษฎี วิชาทั้งหมดที่ผลการสอบไม่ผ่านนั้น ไม่มีสิทธิสอบซ่อม ส่วนบางรายวิชาที่สอบไม่ผ่านนั้นควรจะทำการสอบซ่อมเริ่มตั้งแต่วันประกาศผลภายในเวลา 24 เดือน

สำหรับผลการสอบของภาคปฏิบัติผู้ที่สอบไม่ผ่านสามารถจะยื่นหนังสือขอเพื่อทำการสอบซ่อมจำนวน 1 ครั้ง เริ่มตั้งแต่วันประกาศผลการสอบภาคปฏิบัติภายในเวลา 6-12 เดือน

ส่วนผลการสอบซ่อมของทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติจะไม่กำหนดระยะเวลาของเวลาที่มีผลบังคับใช้

บทที่ 5
การออกบัตรประจำตัวของลูกเรือกับการตรวจสอบเพื่อต่ออายุ

ข้อ 29 ผู้ที่ผ่านการสอบขั้นพื้นฐานเพื่อดำรงตำแหน่งบนเรือระดับสามตามข้อกำหนดของข้อกำหนดฉบับนี้นั้น เมื่อได้มีการฝึกงานบนเรือที่มีระดับของเรือสอดคล้องกับข้อกำหนดรวมทั้งเส้นทางการเดินเรือที่สมัครสอบในตำแหน่งที่เหมาะสมเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 3 เดือน หรือเป็นการเดินเรือ 10 เที่ยว (ขาเดียว) และได้ส่งมอบเพื่อตรวจสอบ "บัตรการปฏิบัติงานของลูกเรือ" เมื่อ

หน่วยงานที่มีอำนาจและหน้าที่ในการออกบัตรประจำตัวของลูกเรือได้ทำการตรวจสอบและผ่านมาตรฐานที่กำหนดแล้วก็สามารถจะอนุมัติให้ดำรงตำแหน่งรวมทั้งประจำในเรือระดับที่เหมาะสมตามหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดินที่ให้การรับรองไว้

ผู้ที่ผ่านการสอบเพื่อเลื่อนขั้น , เลื่อนตำแหน่งและเพื่อปฏิบัติหน้าที่ตามเส้นทางการเดินเรือที่ยื่นขยายออกไปตามข้อกำหนดฉบับนี้ได้กำหนดไว้นั้นไม่ต้องมีการฝึกงานก็ได้ หน่วยงานที่มีอำนาจและหน้าที่ในการออกบัตรประจำตัวของลูกเรือ สามารถจะออกบัตรประจำตัวของลูกเรือในตำแหน่งและระดับของเรือที่เหมาะสมให้ตามหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน หรือ ออกวีซ่าให้สำหรับบริเวณขอบเขตของเส้นทางการเดินเรือ (เขตการเดินเรือ) ที่ขยายออกไป และประทับไปบนบัตรเดิมของลูกเรือ

ลูกเรือที่ถือบัตรประจำตัวในตำแหน่งขั้นพื้นฐานของเรือระดับหนึ่งและสอง ตามการรับรองของ “หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งของลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน” ซึ่งได้ปฏิบัติหน้าที่จริงในตำแหน่งและเป็นระดับเรือที่สอดคล้องกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 12 เดือน และมีผลบันทึกเกี่ยวกับความปลอดภัยอยู่ในเกณฑ์ดี บุคคลเหล่านี้ไม่ต้องมีการสมัครสอบแต่ต้องยื่นข้อมูล หลักฐานตามข้อกำหนด ข้อ 18 ของข้อกำหนดฉบับนี้ และเมื่อหน่วยงานที่มีอำนาจและหน้าที่ในการออกบัตรประจำตัวของลูกเรือได้ผ่านการตรวจสอบและผ่านเกณฑ์ที่ได้กำหนดแล้ว สามารถจะออกบัตรประจำตัวของลูกเรือที่ดำรงตำแหน่งเป็น รองต้นหน หรือผู้ช่วยรองต้นกลคนที่หนึ่ง ที่ประจำระดับเรือที่สอดคล้องกันตาม “หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน”

ข้อ 30 ลูกเรือที่ถือบัตร “หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน” นั้นควรจะยื่นหนังสือร้องขอต่อหน่วยงานที่มีอำนาจและหน้าที่ในการออกบัตรประจำตัวของลูกเรือเดิมภายในระยะเวลาที่บัตรนี้ยังใช้บังคับได้เป็นเวลา 6 เดือน ก่อนบัตรจะหมดอายุ เพื่อให้มีการตรวจสอบอีกครั้ง พร้อมกันนี้ควรยื่นเสนอเอกสารตามข้อกำหนด ข้อ 18 ของข้อกำหนดฉบับนี้

ยื่นหนังสือร้องขอเพื่อตรวจสอบระยะเวลาที่มีผลใช้บังคับควรต้องสอดคล้องกับเงื่อนไข ดังต่อไปนี้

30.1 ภายในระยะเวลา 36 เดือนอันใกล้นี้ เคยดำรงตำแหน่งตามหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดินนั้น ได้รับรองไว้หรือเคยดำรงตำแหน่งในตำแหน่งที่ต่ำกว่าบนระดับเรือที่หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดินที่ได้มีการรับรองไว้เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 6 เดือน

30.2 เคยเข้าร่วมการอบรมเพื่อเพิ่มพูนความรู้ใหม่ตามข้อกำหนดของหน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งชาติ

เมื่อหน่วยงานที่มีอำนาจและหน้าที่ออกบัตรประจำตัวของลูกเรือได้ทำการตรวจสอบและผ่านเกณฑ์ที่ได้มาตรฐานแล้วต้องทำการบันทึกตรวจสอบในช่องสำหรับบันทึกผลการตรวจสอบบน "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" ซึ่งหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งของลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดินนี้มีผลบังคับใช้ต่อเนื่องไปถึงวันที่หมดอายุ

ข้อ 31 ลูกเรือที่ไม่อยู่ในเกณฑ์เงื่อนไขตามข้อกำหนดข้อที่ 30 มาตราที่ 2 ข้อย่อยที่ 1 ของข้อกำหนดฉบับนี้นั้น ก่อนบัตรประจำตัวของลูกเรือจะหมดอายุภายใน 6 เดือน ต้องไปยื่นหนังสือร้องขอเพื่อทำการตรวจสอบ ซึ่งลูกเรือดังกล่าวนอกจากต้องเข้าร่วมการอบรมเพื่อเพิ่มความรู้ใหม่ตามที่หน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งชาติที่ได้กำหนดไว้แล้ว ยังต้องผ่านการสอบภาคปฏิบัติด้วย

ข้อ 32 ลูกเรือที่บัตรประจำตัวหมดอายุแล้ว ภายในเวลา 12 เดือน ที่ได้ยื่นหนังสือร้องขอเพื่อให้มีการตรวจสอบผลบังคับใช้ของหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดินอีกครั้งหนึ่งนั้น นอกจากนั้นจะต้องถูกต้องตามหลักเกณฑ์ของข้อกำหนดข้อที่ 30 ของข้อกำหนดฉบับนี้แล้วนั้น ยังต้องผ่านการสอบภาคปฏิบัติด้วย

หลังจากที่บัตรประจำตัวของลูกเรือได้หมดอายุแล้ว ภายใน 12 เดือน ผู้ที่ได้ยื่นหนังสือตรวจสอบการมีผลบังคับใช้ใหม่ของหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน ซึ่งถึงแม้ได้ทำหนังสือร้องขอเพื่อตรวจสอบการมีผลบังคับใช้ใหม่ ภายในเวลา 12 เดือนแล้วนั้น แต่ไม่ผ่านเกณฑ์เงื่อนไข ข้อที่ 30 มาตราที่ 2 ข้อย่อยที่ 1 ที่ได้กำหนดไว้นั้น บุคคลนั้นต้องเข้าร่วมและผ่านการสอบเพื่อดำรงตำแหน่งและระดับชั้นของเรือที่สอดคล้องกับหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน ฉบับเดิมที่ได้ให้การรับรองไว้

ข้อ 33 เมื่อ "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" มีการชำรุดหรือสูญหาย ผู้ถือหนังสือรับรองฉบับนี้ควรต้องยื่นหนังสือร้องขอต่อหน่วยงานที่มีอำนาจและหน้าที่ออกบัตรประจำตัวของลูกเรือเดิมเพื่อเปลี่ยนหนังสือฉบับใหม่หรือออกบัตรใหม่ให้ ซึ่งหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดินที่ทำการเปลี่ยนใหม่หรือออกบัตรใหม่นั้นมีระยะเวลาบังคับใช้ที่ตรงกับระยะเวลาที่หนังสือฉบับเดิมได้กำหนดไว้

บทที่ 6
การบริหารจัดการ การควบคุม และความรับผิดตามกฎหมาย

ข้อ 34 ผู้ที่ถือ "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" ในระหว่างปฏิบัติหน้าที่บนเรือนั้นต้นฉบับจริงของหนังสือดังกล่าวของบุคคลนั้น ๆ ควรเก็บรักษาไว้บนเรือที่ปฏิบัติหน้าที่ เพื่อได้รับการตรวจสอบจากหน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเล

ข้อ 35 ไม่ว่าบุคคลใดก็ตามไม่สามารถใช้เหตุผลหรือวิธีการใด ๆ ในการปลอมแปลง เปลี่ยนแปลง ทำซ้ำขึ้นมาใหม่ซื้อขาย ให้ผู้อื่นยืมใช้ หรือนำหนังสือของผู้อื่นมาใช้โดยแสดงว่าเป็นของตนเอง

ข้อ 36 เมื่อมีเหตุการณ์เกิดขึ้น ดังต่อไปนี้ หน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลสามารถทำการประเมินความสามารถในการปฏิบัติงานต่อบุคคลที่มีความรับผิดชอบต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยตรง ซึ่งบุคคลนั้นต้องเป็นผู้ถือหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน :

36.1 เกิดเหตุการณ์เรือชนกัน เรือเกยตื้น หรือเรือชนหินโสโครก

36.2 ในระหว่างการเดินเรือ การทอดสมอ หรือประกอบกิจกรรมทางน้ำอยู่นั้น หากเกิดเหตุการณ์ ปล่อยทิ้งวัสดุที่ผิดกฎหมายจากเรือ

36.3 มีการเดินเรือซึ่งฝ่าฝืนข้อกำหนดของกฎระเบียบการเดินเรือ

36.4 ได้ทำการขับเรือที่มีผลกระทบถึงความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สินที่อยู่บนน้ำ และมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในน่านน้ำที่เกี่ยวข้อง

ถ้าผลประเมินแสดงให้เห็นว่าความสามารถในการปฏิบัติงานที่แท้จริงของลูกเรือที่ถือหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดินขัดแย้งกับหลักเกณฑ์ที่ข้อกำหนดฉบับนี้บัญญัติไว้ หน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลควรต้องให้ผู้ถือหนังสือดังกล่าวไปเข้าร่วมการอบรมในสถานที่ที่กำหนด จนกระทั่งความสามารถในการปฏิบัติงานของผู้นั้นถูกต้องตามหลักเกณฑ์ ซึ่งรายละเอียดของกระบวนการการประเมินผลและวิธีดำเนินการนั้นให้หน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งชาติทำการกำหนดขึ้นมาอีกต่างหาก

ข้อ 37 หน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเล ในการปฏิบัติหน้าที่ทำการตรวจสอบความปลอดภัยของเรือตามกฎหมายที่กำหนดไว้นั้น สามารถทำการตรวจสอบภาคปฏิบัติของลูกเรือ สำหรับลูกเรือที่ไม่ผ่านเกณฑ์ตรวจสอบภาคปฏิบัติในขั้นที่แย่มากจะต้องถูกบังคับให้เข้าร่วมการอบรม

ข้อ 38 ลูกเรือที่ถูกยกเลิก "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" ภายหลังที่หนังสือถูกเพิกถอน 12 เดือน นับแต่วันที่ถูกยกเลิกแล้วนั้น จึงจะมีสิทธิยื่นหนังสือต่อหน่วยงานที่มีอำนาจและหน้าที่ในการออกบัตรประจำตัวของลูกเรือเดิม เพื่อร้องขอให้ออกหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน เพื่อปฏิบัติงานในตำแหน่งและระดับเรือในระดับขั้นต่ำลงมาตามกระบวนการข้อกำหนดของข้อกำหนดฉบับนี้

หน่วยงานที่มีอำนาจและหน้าที่ในการออกบัตรประจำตัวของลูกเรือเมื่อทำการพิจารณาสาเหตุของการเพิกถอนหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งของลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน สามารถจะใช้มาตรการอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างดังต่อไปนี้ ต่อผู้ยื่นหนังสือเพื่อร้องขอบัตรใหม่ หลังจากนั้นก็สามารถจะออก "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" เพื่อให้บุคคลนั้นดำรงตำแหน่งและระดับขั้นของเรือในระดับต่ำลงมา :

38.1 ให้เข้าร่วมการอบรม

38.2 ต้องผ่านการสอบภาคทฤษฎีในสาขาวิชาที่กำหนด

38.3 ต้องผ่านการสอบภาคปฏิบัติ

ข้อ 39 ลูกเรือที่ปกปิดสภาพความเป็นจริงหรือใช้ข้อมูลหลักฐานที่ปลอมแปลง ทำการยื่นขอ "หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" หน่วยงานที่มีอำนาจและหน้าที่ในการออกบัตรประจำตัวของลูกเรือสามารถไม่รับเรื่องในการพิจารณาหนังสือรับรองขอและลูกเรือคู่กรณีภายในเวลา 1 ปี ไม่มีสิทธิยื่นหนังสือร้องขอ หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน

ลูกเรือที่ทำการหลอกลวง ให้สินบนเพื่อได้มาซึ่งหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดินนั้น หน่วยงานที่มีอำนาจและหน้าที่ในการออกบัตรประจำตัวของลูกเรือสามารถจะทำการลงโทษทางการบริหารต่อลูกเรือคู่กรณีซึ่งลูกเรือดังกล่าวภายในเวลา 3 ปี ไม่มีสิทธิร้องขอหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งของลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน

ข้อ 40 ในกรณีที่มีเหตุการณ์ ดังต่อไปนี้ หน่วยงานที่มีอำนาจและหน้าที่ในการออกบัตรประจำตัวของลูกเรือที่ทำการตรวจสอบและแจกจ่ายหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน หรือหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่เหนือกว่า หรือหน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งชาติ ก็สามารถจะทำการเพิกถอนหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน ที่แจกจ่ายไปแล้วตามอำนาจและหน้าที่ :

40.1 ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจและหน้าที่ในการออกบัตรประจำตัวของลูกเรือใช้อำนาจหน้าที่เกินขอบเขต บกพร่องต่อหน้าที่ ทำให้มีการเซ็นรับรองและแจกจ่ายหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งของลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน

40.2 เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจและหน้าที่ในการออกบัตรประจำตัวของลูกเรือได้กระทำการเกินขอบอำนาจหน้าที่ ทำให้มีการเซ็นรับรองและมีการแจกจ่ายหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดินออกไปแล้วนั้น

40.3 หน่วยงานที่มีอำนาจและหน้าที่ในการออกบัตรประจำตัวของลูกเรือได้กระทำการฝ่าฝืนขั้นตอนและกระบวนการที่กฎหมายกำหนด จึงทำให้มีการเซ็นรับรองและแจกจ่ายหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน

40.4 หน่วยงานที่มีอำนาจและหน้าที่ในการออกบัตรประจำตัวของลูกเรือได้ปฏิบัติต่อบุคคลที่ไม่มีคุณสมบัติในเรื่องเงื่อนไขทางคุณวุฒิและวุฒิภาวะ หรือไม่อยู่ในหลักเกณฑ์เงื่อนไขตามกฎหมายแต่ได้กระทำการเซ็นรับรองและแจกจ่ายหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน ให้บุคคลนั้น ๆ

40.5 ในกรณีอื่น ๆ ที่สามารถจะทำให้มีการดำเนินการเพิกถอน หนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน ตามกฎหมายที่กำหนด

หากลูกเรือใช้วิธีการหลอกลวง ให้สินบน ซึ่งเป็นวิธีการที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย เป็นต้น จึงได้รับหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดินนั้น ควรจะต้องดำเนินการเพิกถอนหนังสือรับรองดังกล่าวนี้

ข้อ 41 นอกจากหน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแล้ว ไม่ว่าหน่วยงานใด ๆ หรือบุคคลใดก็ไม่สามารถใช้เหตุผลในการกระทำการอายัดชั่วคราว หรือเพิกถอนหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน

ข้อ 42 หน่วยงานที่มีอำนาจและหน้าที่ในการออกบัตรประจำตัวของลูกเรือ ควรจะจัดทำแฟ้มข้อมูลประจำตัวของลูกเรือที่มีหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดินทุกคน และต้องบริหารต่อเนื่องเพื่อติดตามสภาพความเหมาะสมในการปฏิบัติ

หน้าที่ของลูกเรือ เมื่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือฝ่ายที่มีผลประโยชน์เกี่ยวข้องได้มาสอบถามข้อมูลตามที่กฎหมายได้อนุญาตไว้ จึงจะสามารถเสนอข้อมูลที่น่าเชื่อถือหรือหนังสือรับรองที่ถูกต้อง

ข้อ 43 หน่วยงานที่มีอำนาจและหน้าที่ในการออกบัตรประจำตัวของลูกเรือควรจะสร้างระบบการบริหารงานให้ครบถ้วนถูกต้อง ทั้งนี้เพื่อให้มีการรับรองคุณภาพของหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดินที่มีการเซ็นรับรองและแจกจ่ายไปของลูกเรือทุกคน

หน่วยงานที่มีอำนาจและหน้าที่ในการออกบัตรประจำตัวของลูกเรือที่ทำการฝ่าฝืนข้อกำหนดฉบับนี้ เพื่อเซ็นรับรองและแจกจ่ายหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดินนั้น หน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งชาติ หรือหน่วยงานที่มีอำนาจเหนือกว่า ควรจะต้องออกคำสั่งและกำหนดระยะเวลาให้หน่วยงานเหล่านี้ทำการปรับปรุงและแก้ไขให้ถูกต้อง หากมีการฝ่าฝืนอย่างร้ายแรงก็สามารถจะทำการจำกัดหรือยุติอำนาจ หน้าที่ ของหน่วยงานดังกล่าวในการจัดสอบและออกบัตรประจำตัวของลูกเรือ

ข้อ 44 ผู้ใดฝ่าฝืนข้อกำหนดฉบับนี้ หน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลสามารถจะทำการลงโทษทางด้านการบริหารตามกฎหมาย

ข้อ 45 เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลในระหว่างปฏิบัติหน้าที่ตามระเบียบข้อกำหนดของข้อกำหนดฉบับนี้ ถ้ามีการกระทำที่เป็นประโยชน์ต่อพวกพ้องและยักยอกทรัพย์สิน บกพร่องต่อหน้าที่ ใช้อำนาจหน้าที่เกินขอบเขต ใช้อำนาจหน้าที่เรียก รับ ผลประโยชน์ให้กับตนเอง หรือมีการกระทำอื่น ๆ ที่บกพร่องต่อหน้าที่ควรจะต้องให้หน่วยงานต้นสังกัดทำการลงโทษ หากการกระทำของผู้นั้นเป็นความผิดอาญาก็ต้องให้หน่วยงานของศาลยุติธรรมพิจารณาและลงโทษ

บทที่ 7

ภาคผนวก

ข้อ 46 ในข้อกำหนดฉบับนี้นั้น คำว่า "ดังกล่าวนี้นั้น" รวมถึงข้อความดังที่กล่าวมา คำว่า "ดังต่อไปนี้นั้น" ไม่รวมถึงข้อความดังที่กล่าวมา

ข้อ 47 คำอธิบายและคำนิยามต่อข้อกำหนดฉบับนี้นั้น มอบหมายให้กระทรวงการคมนาคมเป็นผู้รับผิดชอบ

ข้อ 48 ข้อกำหนดฉบับนี้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน ค.ศ. 2005 ส่วน "ข้อกำหนดเกี่ยวกับการสอบเพื่อได้รับบัตรประจำตัวของลูกเรือของเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน" ที่ประกาศใช้เมื่อวันที่ 7 เมษายน ค.ศ. 1992 ประกาศโดยกระทรวงการคมนาคม (คำสั่งหมายเลขที่ 34/1992 ของกระทรวงการคมนาคม) มีผลยกเลิกโดยปริยาย หน่วยงานการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งชาติสามารถจะกำหนดกฎ ระเบียบ ชั่วคราว ตามข้อกำหนดของข้อกำหนดฉบับนี้ได้

ข้อกำหนดเกี่ยวกับการสอบเพื่อออกหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน (Inland Waterway) ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

(คำสั่งของกระทรวงคมนาคม หมายเลขที่ 1/2005)

"ข้อกำหนดเกี่ยวกับการสอบเพื่อออกหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดินของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน" ได้ผ่านมติการประชุมระดับรัฐมนตรีเป็นเอกฉันท์ในการประชุมครั้งที่ 27 เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม ค.ศ. 2004 เพื่อแจ้งให้ทราบโดยทั่วกันและเริ่มปฏิบัติอย่างเป็นทางการในวันที่ 1 มิถุนายน ค.ศ. 2005

Mr.Zhang Chunxian รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ณ วันที่ 21 มีนาคม ค.ศ. 2005

ผู้แปล : อาจารย์นรชาติ วัง

ผู้เรียบเรียง : อาจารย์สมชาย ธรรมสุทธิวัฒน์