

พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ.๒๕๒๒

ผนวก ก.

บททั่วไป

ข้อ ๑

การใช้บังคับ

- (ก) กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับแก่เรือไทย และเรือต่างประเทศที่อยู่ในน่านน้ำไทย ที่เรือเดินทะเลเดินได้ และเรือไทยที่อยู่ในทะเลหลวง
- (ข) กฎกระทรวงนี้ไม่กระทบกระเทือนถึงข้อบังคับที่ออกตามกฎหมายอื่น
- (ค) เรือที่ได้สร้างขึ้น หรือมีวัตถุประสงค์เป็นพิเศษ จนไม่สามารถปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งกฎกระทรวงนี้ได้ครบถ้วน ในข้อหนึ่งข้อใดเกี่ยวกับ จำนวน ที่ติดตั้ง ระยะเวลา หรือวงขอบทัศนวิสัยของแสงไฟ หรือทุ่นเครื่องหมาย รวมทั้งการเปลี่ยนที่ติดตั้ง และคุณสมบัติของเครื่อง ทำสัญญาณเสียง เมื่อรัฐมนตรีได้พิจารณาเห็นว่า จะไม่เป็นการกระทบกระเทือนถึงงานพิเศษที่เรือนั้นปฏิบัติอยู่ เรือนั้นจะต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติอื่น ซึ่งรัฐมนตรีได้พิจารณาแล้วเห็นว่า มีผลบังคับต่อเรือนั้นได้ใกล้เคียง สัญญาณกระทรวงนี้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ ในส่วนที่เกี่ยวกับจำนวนที่ติดตั้ง ระยะเวลา หรือขอบทัศนวิสัยของแสงไฟ หรือทุ่นเครื่องหมาย รวมทั้งการเปลี่ยนที่ติดตั้ง และคุณสมบัติของเครื่องทำสัญญาณเสียง

ข้อ ๒

ความรับผิด

- (ก) เรือ หรือเจ้าของเรือ นายเรือ หรือลูกเรือ จะต้องรับผิดจากผลที่เกิดขึ้นจากการละเลยในการปฏิบัติตามกฎกระทรวงนี้ หรือการละเลยในการระมัดระวัง อันพึงมีตามปกติวิสัยของชาวเรือ หรือตามเหตุการณ์พิเศษเฉพาะกรณี
- (ข) การตีความ และการปฏิบัติตามกฎกระทรวงนี้ ให้คำนึงถึงอันตรายทั้งหลายในการเดินเรือและเรือโดนกันกับเหตุการณ์พิเศษใด ๆ ตลอดจนข้อจำกัดต่าง ๆ ของเรือที่เกี่ยวข้องซึ่งอาจปฏิบัติผิดแยกไปจากกฎกระทรวงนี้ได้ตามความจำเป็น เพื่อหลีกเลี่ยงอันตรายที่จะเกิดขึ้นโดยกระทันหัน

ข้อ ๓

บทนิยามทั่วไป

ในกฎกระทรวงนี้ เว้นแต่จะมีบทบังคับไว้เป็นอย่างอื่น

- (ก) “ เรือ ” หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด รวมทั้งยานพาหนะทางน้ำชนิดที่ไม่มีระวางขับน้ำ และเครื่องบินทะเล ซึ่งใช้ หรือสามารถใช้ในการขนส่งทางน้ำได้
- (ข) “ เรือกล ” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยเครื่องจักรกล
- (ค) “ เรือใบ ” หมายความว่า เรือที่เดินโดยใช้ใบแม้เรือนั้น จะติดตั้งเครื่องจักรกลไว้ด้วย แต่มิได้เดินด้วยเครื่องจักรกลนั้น

(ง) “ เรือขณะทำการประมง ” หมายความว่า เรือที่ทำการประมงด้วยอวน สายเบ็ด อวนลาก หรือเครื่องทำการประมงอื่นซึ่งเรือนั้นเดินได้ไม่คล่องตัว แต่ไม่รวมถึงเรือที่ทำการประมงด้วยการลากสายเบ็ด หรือด้วยเครื่องทำการประมงอื่น ซึ่งไม่ทำให้เรือนั้นเดินได้ไม่คล่องตัว

(จ) “ เครื่องบินทะเล ” หมายความว่า ความรวมถึง อากาศยานอื่นใดที่สร้าง ให้บังคับการเดินเรือบนพื้นน้ำได้

(ฉ) “ เรือไม่อยู่ในบังคับ ” หมายความว่า เรือซึ่งมีเหตุยกเว้นในบางกรณีไม่สามารถบังคับการเดินเรือได้ตามกฎกระทรวงนี้ และไม่สามารถหลีกเลี่ยงให้แก่เรืออื่นได้

(ช) “ เรือที่ไม่สามารถบังคับการเดินเรือได้คล่องตัว ” หมายความว่า เรือซึ่งจากสภาพของการใช้งานของเรือทำให้เรือนั้นไม่สามารถบังคับการเดินเรือได้คล่องตัว ตามกฎกระทรวงนี้ และไม่สามารถหลีกเลี่ยงให้แก่เรืออื่นได้ และให้หมายความรวมถึง

(๑) เรือขณะทำการวางให้บริการ หรือเก็บเครื่องมือการเดินเรือ สายได้นำ หรือท่อได้นำ

(๒) เรือขณะทำการขูด สักรวจ หรือปฏิบัติงานได้นำ

(๓) เรือขณะทำการ รับ – ส่ง หรือขนถ่าย คน อาหาร หรือสินค้า ในขณะที่กำลังเดิน

(๔) เรือขณะทำการปล่อย หรือรับอากาศยาน

(๕) เรือขณะทำการกวาดทุ่นระเบิด

(๖) เรือขณะทำการจูงจนทำให้เรือจูง และเรือพ่วง มีขีดความสามารถจำกัดเป็นอย่างยิ่งในการเปลี่ยนเข็มเดินเรือ

(๗) เรือขณะทำการอื่น ๆ ที่มีลักษณะคล้ายคลึงกับเรือ ตามข้อ (๑) ถึง ข้อ(๖)

(ซ) “ เรือที่บังคับยากเพราะอัตรากินน้ำลึกของเรือ ” หมายความว่า เรือกลที่ความสัมพันธ์ระหว่างอัตรากินน้ำลึกของเรือกับความลึกของน้ำที่เรือนั้นกำลังเดินอยู่ ทำให้มีขีดความสามารถจำกัดเป็นอย่างยิ่งในการเปลี่ยนเข็มเดินเรือ

(ฌ) “ กำลังเดิน ” หมายความว่า เรือที่ไม่ได้ทอดสมอ หรือผูกติดกับฝั่ง หรือเกยตื้น

(ฎ) “ ความยาว ” และ “ ความกว้าง ” ของเรือ หมายความว่า ความยาวตลอดลำ และส่วนกว้างที่สุดของเรือ

(ฏ) “ เรือขณะมองเห็นซึ่งกันและกัน ” หมายความว่า เรือขณะมองเห็นกันด้วยสายตาเท่านั้น

(ฐ) “ ทัศนวิสัยจำกัด ” หมายความว่า สภาพทัศนวิสัยอย่างหนึ่งอย่างใด ซึ่งถูกจำกัดด้วยหมอก อากาศมัว หิมะตก พายุฝนหนัก พายุทราย หรือเหตุจำเป็นทำนองเดียวกัน

หมวด ข.**การถือท้ายและการเดินเรือ****บทที่ ๑****วิธีปฏิบัติของเรือในทุกสภาพทัศนวิสัย****ข้อ ๔****ความในบทนี้ให้ใช้บังคับแก่เรือในทุกสภาพทัศนวิสัย****ข้อ ๕****ยามระวังเหตุ**

เรือทุกลำต้องจัดยามระวังเหตุ โดยใช้สายตา และหูฟังตลอดเวลา รวมทั้งจัดวิธีการทุกอย่างที่มีอยู่ให้พร้อมที่จะใช้ได้ทันต่อเหตุการณ์และสถานการณ์ เพื่อให้สามารถคาดคะเนได้โดยสมบูรณ์ต่อสถานการณ์ และการเสี่ยงภัยจากการโดนกัน

ข้อ ๖**อัตราความเร็วปลอดภัย**

เรือทุกลำต้องเดินด้วยอัตราความเร็วปลอดภัยตลอดเวลา เพื่อที่เรือจะได้ปฏิบัติโดยเหมาะสม และมีประสิทธิภาพในการหลีกเลี่ยงการโดนกัน และให้เรือหยุดได้ภายในระยะที่เหมาะสมกับเหตุการณ์ และสถานการณ์

ในการพิจารณาว่า อัตราความเร็วเท่าไร เป็นอัตราความเร็วปลอดภัย ให้ใช้ปัจจัยดังต่อไปนี้มาพิจารณา

(ก) สำหรับเรือทุกลำ

(๑) สภาพแห่งทัศนวิสัย

(๒) ความหนาแน่นของการจราจร รวมทั้งแหล่งชุมนุมเรือประมง และเรืออื่น

(๓) ความสามารถในการบังคับการเดินเรือ ในลักษณะเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับระยะหยุดเรือ และความสามารถในการหันเรือได้ทันต่อเหตุการณ์

(๔) ในเวลากลางคืน เมื่อปรากฏว่ามีแสงไฟมารบกวนทัศนวิสัย เช่น แสงไฟจากฝั่ง หรือแสงไฟสาดส่องจากท้ายเรือตนเอง

(๕) สภาพลมทะเล และกระแสน้ำ และอันตรายต่าง ๆ ในการเดินเรือที่บริเวณนั้น

(๖) อัตรากินน้ำลึกของเรือสัมพันธ์กับความลึกของน้ำ

(ข) สำหรับเรือที่ใช้เครื่องยนต์ต้องพิจารณาปัจจัยดังต่อไปนี้เพิ่มเติมด้วย

(๑) คุณสมบัติ ประสิทธิภาพ แกะข้อจำกัดของอุปกรณ์เรดาร์

(๒) ขอบเขตจำกัดใด ๆ ที่เกิดจากการใช้มาตราส่วนวัดระยะ ของเครื่องเรดาร์

(๓) สิ่งรบกวนในการตรวจค้นของเครื่องเรดาร์ เนื่องจากสภาพท้องทะเล

อากาศ และเหตุอื่นที่แทรกซ้อน

(๔) เรือเล็ก ก้อนน้ำแข็ง และวัตถุลอยน้ำอื่นใด ที่เครื่องเรดาร์อาจไม่สามารถตรวจสอบได้ภายในระยะที่สมควร

(๕) จำนวน ตำแหน่ง และการเคลื่อนไหวของเรือที่เครื่องเรดาร์ตรวจพบ

(๖) การประเมินค่าทัศนวิสัยที่แน่นอนยิ่งขึ้น ซึ่งอาจเป็นไปได้เมื่อใช้เครื่องเรดาร์วัดระยะของเรือ หรือวัตถุต่าง ๆ ที่อยู่ในบริเวณนั้น

ข้อ ๗

การเสี่ยงภัยจากการโดนกัน

(ก) เรือทุกลำต้องใช้วิธีการที่เหมาะสมทั้งปวงที่มีอยู่ให้ทันต่อเหตุการณ์ และสถานการณ์ในกรณีที่เกิดการเสี่ยงภัยจากการโดนกันได้เกิดขึ้น หากมีกรณีใด ๆ เป็นที่สงสัย ให้ถือว่า การเสี่ยงภัยนั้นได้เกิดขึ้นแล้ว

(ข) เรือที่ได้ติดตั้ง และใช้เครื่องอุปกรณ์เรดาร์ ต้องใช้ให้ถูกวิธี รวมทั้งการค้นหาเป้าหมายระยะไกล เพื่อรับทราบเป็นการเตือนล่วงหน้าในการเสี่ยงภัยจากการโดนกัน และการหมายตำแหน่งเป้าหมายที่ตรวจพบโดยเครื่องเรดาร์หรือเครื่องมือที่มีระบบค้นหาเป้าหมายตัดเทียม

(ค) ต้องไม่สันนิษฐานโดยอาศัยข้อมูลที่บกพร่องโดยเฉพาะข้อมูลที่บกพร่องจากเครื่องเรดาร์

(ง) ถ้ามีเหตุเสี่ยงภัยจากการโดนกันเกิดขึ้น ให้นำหัวข้อดังต่อไปนี้มาพิจารณา

(๑) การเสี่ยงภัยเช่นนั้นให้ถือว่าเกิดขึ้นแล้ว ถ้าเรือที่แล่นเข้าหามีมุมเล็งของเข็มทิศมิได้เปลี่ยนแปลงจนสังเกตเห็นได้

(๒) การเสี่ยงภัยนั้น บางครั้งก็อาจเกิดขึ้นได้ แม้ว่ามุมเล็งของเข็มทิศเปลี่ยนไปอย่างเห็นได้ชัด โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อเข้าไปใกล้เรือขนาดใหญ่มาก หรือพุ่งเรือจู่ หรือเมื่อแล่นเข้าไปใกล้มากกับเรืออื่น

ข้อ ๘

การปฏิบัติเพื่อหลีกเลี่ยงการโดนกัน

(ก) ถ้าสถานการณ์อำนวย การปฏิบัติใด ๆ เพื่อหลีกเลี่ยงการโดนกันต้องกระทำด้วยความแน่นอนทันต่อเวลา และด้วยความสามารถในการเดินเรือที่ดี

(ข) ถ้าสถานการณ์อำนวย การเปลี่ยนเข็มเดินเรือ และหรืออัตราความเร็วของเรือ เพื่อหลีกเลี่ยงการโดนกัน ต้องเปลี่ยนให้มากพอจนทำให้เรืออื่นเห็นได้ทันทีด้วยสายตา หรือเครื่องเรดาร์ ควรหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนเข็มเดินเรือและหรืออัตราความเร็วของเรือแต่เพียงเล็กน้อยติดต่อกัน

(ค) ถ้าทะเลกว้างพอสำหรับหันเหเรือ การเปลี่ยนเข็มเดินเรือเพียงอย่างเดียวอาจจะเป็นการปฏิบัติที่ได้ผลดีที่สุด เพื่อหลีกเลี่ยงการที่เรือจะเข้าไปใกล้ในลักษณะที่น่าโดนกัน แต่ทั้งนี้ต้องกระทำให้ทันเวลา และมากพอ และไม่เป็นผลให้เกิดการเข้าไปใกล้ในลักษณะที่น่าจะโดนกันอีก

(ง) การปฏิบัติเพื่อหลีกเลี่ยงการโดน ต้องเป็นการปฏิบัติที่เป็นผล ให้ผ่านพ้นกัน ในระยะที่ปลอดภัย การปฏิบัติที่ได้ผลนั้น จะต้องได้รับการควบคุมอย่างระมัดระวัง จนกว่าเรืออื่น ได้ผ่านพ้นไปแล้ว

(จ) ถ้าจำเป็นเพื่อหลีกเลี่ยงการโดนกัน หรือเพื่อให้มีเวลามากพอที่จะประเมินสถานการณ์ต้องลดอัตราความเร็วของเรือลง หรือหยุดเรือโดยการหยุดเครื่องหรือใช้เครื่องจักรถอยหลัง

ข้อ ๙

ร่องน้ำแคบ

(ก) เรือขณะเดินไปตามแนวร่องน้ำแคบ หรือร่องน้ำทางเรือเดิน ต้องเดินให้ใกล้ขอบนอกร่องน้ำแคบ หรือร่องน้ำทางเรือเดินซึ่งอยู่ทางกราบขวา เท่าที่จะปลอดภัย และสามารถปฏิบัติได้

(ข) เรือที่มีความยาวไม่ถึง ๒๐ เมตร หรือเรือใบ ต้องไม่กีดขวางทางเดินของเรือ ซึ่งสามารถเดินได้โดยปลอดภัย เฉพาะในร่องน้ำแคบ หรือร่องน้ำทางเรือเดินเท่านั้น

(ค) เรือขณะทำการประมง ต้องไม่กีดขวางทางเดินของเรืออื่น ซึ่งกำลังเดินอยู่ภายในร่องน้ำแคบ หรือร่องน้ำทางเรือเดิน

(ง) เรือต้องไม่แล่นตัดข้ามแม่น้ำแคบ หรือร่องน้ำทางเรือเดิน ถ้าการแล่นข้าม เช่นนั้นกีดขวางทางเดินของเรืออื่น ซึ่งสามารถเดินได้โดยปลอดภัยเฉพาะภายในร่องน้ำแคบ หรือร่องน้ำทางเรือเดินเท่านั้น เรือที่ถูกกีดขวางทางเดิน เมื่อสงสัยเจตนาของเรือที่แล่นตัดข้าม อาจแสดงสัญญาณเสียงตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๓๔ (ง)

(จ) (๑) ในร่องน้ำแคบ หรือร่องน้ำทางเรือเดิน การแซงขึ้นหน้าเรือลำอื่น ให้กระทำได้ต่อเมื่อเรือลำที่ถูกแซง แสดงการยินยอมให้แซงผ่านขึ้นหน้าได้โดยปลอดภัย เรือลำที่ประสงค์จะแซงขึ้นหน้าต้องแสดงเจตนา ด้วยสัญญาณเสียงตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๓๔ (ค) (๒) และต้องดำเนินการให้แซงผ่านขึ้นหน้าได้โดยปลอดภัย เมื่อสงสัยอาจแสดงสัญญาณเสียงตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๓๔ (ง)

(๒) ความในข้อนี้ไม่ทำให้เรือที่จะแซงขึ้นหน้า พ้นจากหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๓

(ฉ) เรือขณะเข้าใกล้ทางโค้ง หรือบริเวณร่องน้ำแคบหรือร่องน้ำทางเรือเดิน ซึ่งไม่อาจมองเห็นเรืออื่น เพราะมีสิ่งกีดขวางบังสายตาระหว่างเรือ ต้องใช้ความขับพลัน และระมัดระวังการเดินทางเรือเป็นพิเศษ และต้องแสดงสัญญาณเสียงตามควรแก่กรณีดังที่กำหนดไว้ในข้อ ๓๔ (จ)

(ช) ถ้าสถานการณ์อำนวยเรือต้องหลีกเลี่ยงการจอดทอดสมอในร่องน้ำแคบ

ข้อ ๑๐

แผนแบ่งแนวจราจร

(ก) ความในข้อนี้ให้บังคับแก่แผนแบ่งแนวจราจร ที่รัฐมนตรีกำหนด และแผนแบ่งแนวจราจรที่องค์การที่ปรึกษาทางทะเลระหว่างรัฐบาลกำหนด

(ข) เรือที่เดินในแผนแบ่งแนวจราจรต้องปฏิบัติดังนี้

- (๑) เดินในช่องทางจราจรไปตามทิศทางของเส้นทางจราจร ที่กำหนดให้ใช้ในช่องทางนั้น
- (๒) เดินให้ห่างจากเส้น หรือเขตแบ่งแนวจราจรเท่าที่กำหนดได้
- (๓) ตามปกติ การเข้าหรือออกช่องทางจราจร ให้กระทำที่จุดต้นทางปลายทางของช่องทางจราจรนั้น แต่เมื่อจะเข้า หรือออกทางด้านข้างของช่องทางจราจร ต้องให้ทิศทางของเรือทำมุมกับทิศทางของเส้นทางจราจรที่กำหนดให้ใช้เป็นมุมเล็กเท่าที่จะทำได้
- (ค) เรือต้องหลีกเลี่ยงการเดินตัดข้ามช่องทางจราจร แต่ถ้าจำเป็นก็ให้เดินตัดข้ามในทางที่ใกล้จะเป็นมุมฉากกับทิศทางของเส้นทางจราจรที่กำหนดให้ใช้เท่าที่จะทำได้
- (ง) ตามปกติเขตจราจรชายฝั่งทะเลต้องไม่ใช่เป็นเขตจราจรผ่าน หากสามารถใช้ช่องทางจราจรที่อยู่ใกล้กันนั้นได้อย่างปลอดภัยแล้ว แต่สำหรับเรือที่มีความยาวไม่ถึง ๒๐ เมตร และเรือใบอาจเดินในเขตจราจรชายฝั่งทะเลได้ทุกกรณี
- (จ) โดยปกตินอกจากเรือที่กำลังเดินตัดข้ามหรือขณะที่เข้าหรือออกช่องทางจราจร ห้ามเรืออื่นซึ่งเดินเข้าไปในเขตแบ่งแนวหรือเดินตัดข้ามเส้นแบ่งแนว เว้นแต่
- (๑) ในกรณีฉุกเฉินเพื่อหลีกเลี่ยงอันตรายเฉพาะหน้า
- (๒) ขณะทำการประมงภายในเขตแบ่งแนว
- (ฉ) เรือขณะเดินอยู่ในบริเวณใกล้จุดต้นทาง ปลายทางของแผนแนวจราจรต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ
- (ช) เรือต้องหลีกเลี่ยงการจอดทอดสมอในบริเวณแผนแบ่งแนวจราจรหรือใกล้กับจุดต้นทางปลายทางเท่าที่จะทำได้
- (ซ) เรือที่ไม่ได้เดินในแผนแบ่งแนวจราจรต้องหลีกเลี่ยงการเข้าใกล้ขอบเขตแผนแบ่งแนวจราจรให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้
- (ฌ) เรือขณะทำการประมง ต้องไม่กีดขวางทางเดินของเรืออื่นที่เดินอยู่ในช่องทางจราจร
- (ญ) เรือที่มีความยาวไม่ถึง ๒๐ เมตร หรือเรือใบต้องไม่กีดขวางทางเดินอันปลอดภัยของเรือกลที่เดินอยู่ในช่องทางจราจร
- (ฎ) เรือที่ไม่สามารถบังคับการเดินเรือได้คล่องตัว เมื่อปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือในแผนแบ่งแนวจราจร ได้รับการยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามข้อนี้เท่าที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน
- (ฏ) เรือที่ไม่สามารถบังคับการเดินเรือได้คล่องตัวเมื่อปฏิบัติงานวาง ให้บริการ หรือเก็บสายได้นำ ภายในแผนแบ่งแนวจราจร ได้รับการยกเว้น ไม่ต้องปฏิบัติตามข้อนี้เท่าที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน

บทที่ ๒

วิธีปฏิบัติของเรือขณะมองเห็นซึ่งกันและกัน

ข้อ ๑๑

การใช้บังคับ

ความในบทนี้ให้ใช้บังคับแก่เรือขณะมองเห็นซึ่งกันและกัน

ข้อ ๑๒

เรือใบ

- (ก) เมื่อเรือใบสองลำเดินเข้าใกล้กันในลักษณะที่เสี่ยงภัยจากการโดนกัน ให้เรือลำหนึ่งหลีกเลี่ยงให้เรืออีกลำหนึ่ง โดยปฏิบัติดังนี้
- (๑) เมื่อเรือแต่ละลำได้รับลมต่างกราบกัน เรือที่ได้รับลมทางกราบซ้ายต้องหลีกเลี่ยงให้เรืออีกลำหนึ่ง
- 9mm (๒) เมื่อเรือทั้งสองลำได้รับลมกราบเดียวกัน เรือลำที่อยู่ต้นลมต้องหลีกเลี่ยงให้เรือลำที่อยู่ปลายลม
- (๓) ถ้าเรือที่ได้รับลมทางกราบซ้ายเห็นเรืออีกลำหนึ่งที่อยู่ต้นลม และไม่สามารถตัดสินใจได้ว่าเรือนั้นได้รับลมทางกราบซ้ายหรือกราบขวา เรือลำแรกต้องหลีกเลี่ยงให้แกเรืออีกลำหนึ่ง
- (ข) เพื่อประโยชน์แห่งข้อนี้ ด้านที่อยู่ต้นลมให้ถือว่าเป็นด้านตรงข้ามกับด้านซึ่งใบใหญ่ถูกลมพัดไป หรือในกรณีที่เรือประเภทซิงใบขวางลำ ด้านที่อยู่ต้นลมให้ถือว่าเป็นด้านตรงข้ามกับด้านซึ่งใบใหญ่ที่สุดที่ซึ่งตามลำถูกลมพัดไป

ข้อ ๑๓

การแซงขึ้นหน้า

- (ก) แม้จะมีข้อใดในบทนี้กำหนดไว้อย่างไรก็ตาม เรือที่จะแซงขึ้นหน้าเรืออื่นต้องหลีกเลี่ยงเส้นทางเรือที่ถูกแซง
- (ข) เรือที่จะถือว่กำลังแซงขึ้นหน้าเรืออีกลำหนึ่ง เมื่อเรือนั้นเดินเข้ามาจากทิศทางที่เลยมุม ๒๒.๕ องศา ไปทางท้ายของเส้นฉากข้างเรือลำที่ถูกแซง ซึ่งในลักษณะนี้ ถ้าเป็นเวลากลางคืนเรือที่กำลังแซงขึ้นหน้าจะสามารถมองเห็นเพียงคอมไฟท้ายเรือที่ถูกแซงเท่านั้น คอมไฟข้างเรือนั้นไม่สามารถมองเห็นได้
- (ค) ถ้าเพียงสงสัยว่าเรือกำลังแซงขึ้นหน้าเรืออีกลำหนึ่งหรือไม่ ให้ถือว่าเรือนั้นกำลังแซงขึ้นหน้าเรืออีกลำหนึ่ง และต้องปฏิบัติตามที่บังคับไว้ในข้อนี้
- (ง) การเปลี่ยนมุมเลี้ยวระหว่างเรือสองลำในลำดับต่อมานั้น จะต้องไม่ทำให้เรือที่กำลังแซงขึ้นหน้าเป็นเรือเดินตัดทางตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงนี้ หรือไม่ทำให้พ้นจากหน้าที่ที่จะต้องหลีกเลี่ยงเรือที่ถูกแซงจนกว่าจะผ่านพ้นไปแล้ว

ข้อ ๑๔

สถานการณ์เมื่อหัวเรือตรงกัน

- (ก) เมื่อเรือกลสองลำเดินเข้าหากันในลักษณะหัวเรือตรงกัน หรือเกือบจะตรงกันซึ่งจะเสี่ยงภัยจากการโดนกันให้เรือแต่ละลำเปลี่ยนเข็มเดินเรือไปทางขวา เพื่อให้เรือสวนกันทางกราบซ้ายของกันและกัน

(ข) สถานการณ์ดังกล่าวให้ถือว่าเกิดขึ้นแล้ว เมื่อเรื่อลำหนึ่งมองเห็นเรื่อลำอื่นตรงหน้าหรือเกือบตรงหน้า และในเวลากลางคืนเรื่อลำหนึ่งมองเห็นโคมไฟเสากระโดงทั้งสองของเรื่ออีกลำหนึ่งอยู่ในแนวเดียวกันหรือเกือบเป็นแนวเดียวกันและหรือมองเห็นโคมไฟข้างเรื่อและในเวลากลางวันเรื่อลำหนึ่งสังเกตเห็นเรื่ออีกลำหนึ่งในลักษณะดังกล่าวแล้วเช่นเดียวกัน

(ค) เมื่อเรื่อลำหนึ่งสงสัยว่ามีสถานการณ์ดังกล่าวข้างต้นเกิดขึ้นหรือไม่ ให้ถือว่าสถานการณ์นั้นเกิดขึ้นแล้ว และต้องปฏิบัติตามที่บังคับไว้ในข้อนี้

ข้อ ๑๕

สถานการณ์เมื่อเรื่อเดินตัดทางกัน

เมื่อเรื่อกลสองลำเดินตัดทางกันในลักษณะที่เสี่ยงภัยจากการโดนกัน เรื่อลำที่มีเรื่อลำอื่นอยู่ทางกราบขวาของตนต้องหลีกเลี่ยงทางให้ และถ้าสถานการณ์อำนวยต้องหลีกเลี่ยงการเดินตัดหน้าเรื่ออีกลำหนึ่ง

ข้อ ๑๖

วิธีปฏิบัติของเรื่อต้องหลีกเลี่ยง

เรื่อที่มีหน้าที่ต้องหลีกเลี่ยงให้แก่เรื่ออีกลำหนึ่ง ต้องกระทำเช่น ๆ และให้มากพอที่จะผ่านพ้นกันโดยปลอดภัยเท่าที่จะทำได้

ข้อ ๑๗

วิธีปฏิบัติของเรื่อที่ไม่ต้องหลีกเลี่ยง

(ก) (๑) ถ้าเรื่อลำหนึ่งต้องหลีกเลี่ยง ก็ให้เรื่ออีกลำหนึ่งรักษาทิศทางและอัตราความเร็วเดิม

(๒) ถ้าปรากฏว่า เรื่อที่ต้องหลีกเลี่ยงไม่ปฏิบัติตามการหลบหลีกได้อย่างเหมาะสมก็ให้เรื่อที่ไม่ต้องหลีกเลี่ยงปฏิบัติตามการหลบหลีกจากการโดนกันโดยการบังคับเรือของตนด้วย

(ข) ถ้าโดยเหตุหนึ่งเหตุใด เรื่อที่ต้องรักษาทิศทางและอัตราความเร็วเดิมเห็นว่าได้แล่นเข้าไปใกล้มากจนไม่อาจหลีกเลี่ยงการโดนกันได้ด้วยการปฏิบัติของเรื่อที่ต้องหลีกเลี่ยงแต่เพียงฝ่ายเดียว ก็ให้เรื่อที่ไม่ต้องหลีกเลี่ยงปฏิบัติตามอย่างดีที่สุด เพื่อช่วยหลีกเลี่ยงการโดนกัน

(ค) เรื่อกลซึ่งปฏิบัติตามสถานการณ์เมื่อเรื่อเดินตัดทางกันตาม (ก) (๒) ของข้อนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงการโดนกันกับเรื่อกลอีกลำหนึ่ง ถ้าสถานการณ์อำนวยต้องไม่เปลี่ยนเข็มเดินเรือหลบไปทางซ้ายเมื่อเรื่ออีกลำหนึ่งอยู่ทางกราบซ้ายของตน

(ง) ความในข้อนี้ไม่เป็นเหตุให้เรื่อที่ต้องหลีกเลี่ยงพ้นจากหน้าที่จะต้องหลีกเลี่ยงให้เรื่ออื่น

ข้อ ๑๘

ความรับผิดชอบระหว่างเรื่อต่อเรื่อ

เว้นแต่ความในข้อ ๙ และข้อ ๑๐ จะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

(ก) เรื่อกลกำลังเดินต้องหลีกเลี่ยงให้แก่

(๑) เรื่อไม่อยู่ในบังคับ

- (๒) เรือที่ไม่สามารถบังคับการเดินเรือได้คล่องตัว
- (๓) เรือขณะทำการประมง
- (๔) เรือใบ
- (ข) เรือใบกำลังเดินต้องหลีกเลี่ยงให้แก่
 - (๑) เรือไม่อยู่ในบังคับ
 - (๒) เรือที่ไม่สามารถบังคับการเดินเรือได้คล่องตัว
 - (๓) เรือขณะทำการประมง
- (ค) เรือขณะทำการประมงกำลังเดินต้องหลีกเลี่ยงให้แก่เรือดังต่อไปนี้ เท่าที่จะทำได้
 - (๑) เรือไม่อยู่ในบังคับ
 - (๒) เรือที่ไม่สามารถบังคับการเดินเรือได้คล่องตัว
- (ง) (๑) เรือทุกลำเว้นแต่ เรือไม่อยู่ในบังคับหรือเรือที่ไม่สามารถบังคับการเดินเรือได้

คล่องตัว ถ้าสถานการณ์อันควรให้หลีกเลี่ยงการกีดขวางทางเดินอันปลอดภัยของเรือที่บังคับยากเพราะอัตรากินน้ำลึกของเรือ ซึ่งแสดงสัญญาณตามข้อ ๒๘

(๒) เรือที่บังคับยากเพราะอัตรากินน้ำลึกของเรือต้องเดินด้วยความระมัดระวังเป็นพิเศษ โดยคำนึงอยู่ตลอดเวลาว่าเรือนั้นมีสภาพแตกต่างจากปกติ

(๑) เครื่องบินทะเลขณะอยู่บนพื้นน้ำ โดยปกติต้องหลีกเลี่ยงให้พ้นเรืออื่น และต้องหลีกเลี่ยงการกีดขวางการเดินเรือ อย่างไรก็ตามในกรณีที่เกิดการเสี่ยงภัยจากการโดนกันต้องปฏิบัติตามความหมายในหมวดนี้

บทที่ ๓

การปฏิบัติของเรือในทัศนวิสัยจำกัด

ข้อ ๑๙

การปฏิบัติของเรือในทัศนวิสัยจำกัด

- (ก) ความในข้อนี้ให้ใช้บังคับแก่เรือขณะมองไม่เห็นซึ่งกันและกัน เมื่อเดินเข้าไปในหรือใกล้บริเวณทัศนวิสัยจำกัด
- (ข) ในทัศนวิสัยจำกัด เรือต้องเดินด้วยอัตราความเร็วปลอดภัยที่เหมาะสมทันต่อสถานการณ์และสภาพการณ์ เรือกลต้องเตรียมเครื่องจักรกลประจำเรือให้พร้อมที่จะใช้บังคับการเดินเรือได้ทันที
- (ค) เรือเมื่อปฏิบัติตามความในบทที่ ๑ แห่งหมวดนี้ ต้องคำนึงถึงการปฏิบัติให้ทันต่อสถานการณ์ และสภาพการณ์ของทัศนวิสัยจำกัด
- (ง) เรือลำใดที่ตรวจพบเรืออื่นด้วยเครื่องเรดาร์เพียงอย่างเดียวถ้าเห็นว่ามีสถานการณ์เข้าใกล้กันเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ และ/หรือมีการเสี่ยงภัยจากการโดนกันเกิดขึ้น ซึ่งในกรณีเช่นนี้เรือลำนั้น ต้อง

ปฏิบัติการหลบหลีกให้ทันเวลา หากการปฏิบัติการดังกล่าวต้องเปลี่ยนเข็มเดินเรือแล้ว ให้หลบเลี่ยงการปฏิบัติดังต่อไปนี้เท่าที่จะกระทำได้

(๑) เปลี่ยนเข็มเดินเรือไปทางซ้าย เมื่อเรือที่ถูกตรวจพบอยู่เลยเส้นฉากข้างเรือไปทางหัวเรือ นอกจากเรื่อนั้นกำลังถูกแซงขึ้นหน้า

(๒) เปลี่ยนเข็มเดินเรือเข้าหาเรือที่อยู่ตรงเส้นฉากข้างเรือหรือเลยเส้นฉากข้างเรือไปทางท้ายเรือ

(๓) เรือทุกลำเมื่อได้ยินสัญญาณหมอกของเรืออื่นทางด้านหน้าเส้นฉากข้างเรือ หรือเรื่อนั้นไม่สามารถหลีกเลี่ยงต่อสถานการณ์เข้าใกล้กันกับเรืออีกลำหนึ่งในลักษณะที่น้ำจะโดนกันซึ่งอยู่ทางด้านหน้าเส้นฉากข้างเรือของตนเองได้ เรื่อนั้นต้องลดอัตราความเร็วลงให้ต่ำที่สุดเท่าที่จะเดินรักษาเส้นทางเรือเดินของตนไว้ได้เว้นแต่ในกรณีที่เห็นว่าการเสี่ยงภัยจากการโดนกัน ไม่เกิดขึ้นถ้าจำเป็นต้องหยุดเรือและไม่ว่ากรณีจะเป็นประการใด ต้องเดินด้วยความระมัดระวังอย่างที่สุดจนกว่าอันตรายจากการโดนกันได้ผ่านพ้นไปแล้ว

หมวด ค.

โคมไฟและทวนเครื่องหมาย

ข้อ ๒๐

การใช้บังคับ

(ก) ความในหมวดนี้ให้ใช้บังคับในทุกลักษณะอากาศ

(ข) บทบัญญัติว่าด้วยโคมไฟให้ใช้บังคับตั้งแต่เวลาพระอาทิตย์ตกถึงพระอาทิตย์ขึ้น และระหว่างเวลาดังกล่าวห้ามมิให้เปิดใช้โคมไฟอื่นใด เว้นแต่โคมไฟเช่นนั้นไม่ทำให้เกิดการเข้าใจผิดในเรื่องโคมไฟที่บังคับไว้ในกฎกระทรวงนี้หรือไม่ทำให้ทัศนวิสัยหรือลักษณะชัดเจนของโคมไฟผิดเพี้ยนไปหรือรบกวนต่อยามระวังเหตุ

(ค) โคมไฟ กำหนดไว้ในกฎกระทรวงนี้ ถ้าได้ติดตั้งแล้วต้องเปิดใช้ตั้งแต่พระอาทิตย์ขึ้นถึงเวลาพระอาทิตย์ตกในทัศนวิสัยจำกัดด้วย และอาจเปิดใช้โคมไฟในกรณีอื่น ๆ ที่เห็นว่าจำเป็นได้

(ง) บทบัญญัติว่าด้วยทวนเครื่องหมาย ให้ใช้บังคับเวลากลางวัน

(จ) โคมไฟและทวนเครื่องหมายที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงนี้ ต้องเป็นไปตามภาค

ผนวก ๑

บทนิยาม

(ก) “โคมไฟเสากระโดง” หมายความว่า โคมไฟสีขาวหนึ่งดวงที่ติดตั้งอยู่บนเสา กึ่งกลางลำตามแนวหัวเรือ – ท้ายเรือ โดยโคมไฟดวงนี้ต้องส่องแสงอยู่เสมอภายในวงขอบ ๒๒.๕ องศา ในทางระดับและการติดตั้งโคมไฟต้องให้เห็นแสงไฟนับจากแนวเส้นหัวเรือจนเลยเส้นฉากข้างเรือแต่ละกราบไปทางท้าย ๒๒.๕ องศา

(ข) “โคมไฟข้างเรือ” หมายความว่า โคมไฟสีเขียวหนึ่งดวงที่ติดตั้งไว้ในทางกราบขวา และโคมไฟสีแดงอีกหนึ่งดวงที่ติดตั้งไว้ในทางกราบซ้าย โคมไฟแต่ละดวงต้องส่องแสงอยู่เสมอภายในวง

ขอบ ๑๑๒.๕ องศา ในทางระดับ และการติดตั้งโคมไฟต้องให้เห็นแสงไฟนับจากแนวเส้นหัวเรือจนเลยเส้นฉากข้างเรือแต่ละกราบไปทางท้าย ๒๒.๕ องศา สำหรับเรือที่มีความยาวไม่ถึง ๒๐ เมตร โคมไฟข้างเรืออาจรวมเป็นดวงเดียวกัน โดยให้ติดตั้งไว้เหนือเส้นกึ่งกลางลำตามแนวหัวเรือ – ท้ายเรือ

(ค) “โคมไฟท้ายเรือ” หมายความว่า โคมไฟสีขาวหนึ่งดวงที่ติดตั้งไว้ใกล้ท้ายเรือมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ โดยส่องแสงสว่างอยู่เสมอภายในวงขอบ ๑๓๕ องศา ในทางระดับและการติดตั้งโคมไฟต้องให้เห็นแสงไฟนับจากเส้นฉากท้ายเรือออกไปแต่ละกราบ กราบละ ๖๗.๕ องศา

(ง) “โคมไฟพวงจูง” หมายความว่า โคมไฟสีเหลืองหนึ่งดวงที่มีลักษณะเดียวกันกับโคมไฟท้ายเรือตามที่นิยามไว้ใน (ค)

(จ) “โคมไฟมองเห็นรอบทิศ” หมายความว่า โคมไฟหนึ่งดวงที่ส่องแสงอยู่เสมอภายในวงขอบ ๓๖๐ องศา ในทางระดับ

(ฉ) “โคมไฟวับ” หมายความว่า โคมไฟหนึ่งดวงที่ส่องแสงวับส่ม่าเสมอมีความถี่ ๑๒๐ วับ หรือมากกว่านั้นต่อหนึ่งนาที

ข้อ ๒๒

ทัศนวิสัยของไฟ

โคมไฟที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงนี้ ต้องมีกำลังส่องสว่างตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๘ ของภาคผนวก ๑ โดยต้องให้มองเห็นได้ในระยะอย่างน้อยที่สุด ดังต่อไปนี้

- | | | |
|---|---|------|
| (ก) เรือที่มีความยาวตั้งแต่ ๕๐ เมตรขึ้นไป | | |
| - โคมไฟเสากระโดง | ๖ | ไมล์ |
| - โคมไฟข้างเรือ | ๓ | ไมล์ |
| - โคมไฟท้ายเรือ | ๓ | ไมล์ |
| - โคมไฟพวงจูง | ๓ | ไมล์ |
| - โคมไฟสีขาว แดง เขียว หรือสีเหลือง มองเห็นได้รอบทิศ | ๓ | ไมล์ |
| (ข) เรือที่มีความยาวตั้งแต่ ๑๒ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๕๐ เมตร | | |
| - โคมไฟเสากระโดง | ๕ | ไมล์ |
| - เว้นแต่เรือที่มีความยาวไม่ถึง ๒๐ เมตร | ๓ | ไมล์ |
| - โคมไฟข้างเรือ | ๒ | ไมล์ |
| - โคมไฟท้ายเรือ | ๒ | ไมล์ |
| - โคมไฟพวงจูง | ๒ | ไมล์ |
| - โคมไฟสีขาว แดง เขียว หรือสีเหลือง มองเห็นได้รอบทิศ | ๒ | ไมล์ |
| (ค) เรือที่มีความยาวไม่ถึง ๑๒ เมตร | | |
| - โคมไฟเสากระโดง | ๒ | ไมล์ |
| - โคมไฟข้างเรือ | ๑ | ไมล์ |
| - โคมไฟท้ายเรือ | ๒ | ไมล์ |

- โคมไฟพวงจุง ๒ ไมล์
- โคมไฟสีขาว แดง เขียว หรือสีเหลือง มองเห็นได้รอบทิศ ๒ ไมล์

ข้อ ๒๓

เรือกลกำลังเดิน

- (ก) เรือกลกำลังเดิน
- (๑) เปิดใช้โคมไฟเสากระโดงตอนหัวเรือหนึ่งดวง
- (๒) เปิดใช้โคมไฟเสากระโดงที่สองถัดไปทางท้ายเรือหนึ่งดวง ให้อยู่สูงกว่าโคมไฟเสากระโดงหัวเรือ เว้นแต่เรือที่มีความยาวไม่ถึง ๕๐ เมตร ไม่จำเป็นต้องเปิดใช้โคมไฟดวงนี้แต่จะเปิดใช้ก็ได้
- (๓) เปิดใช้โคมไฟข้างเรือ
- (๔) เปิดใช้โคมไฟท้ายเรือ
- (ข) เรือที่มีเบาะอากาศรองรับ (AIR CUSION VESSEL) ขณะขับเคลื่อนด้วยวิธีระวางไม่ซับซ้อนำให้เปิดใช้โคมไฟวับสีเหลืองมองเห็นได้รอบทิศเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งดวงจากที่บังคับไว้ใน (ก)
- (ค) เรือที่มีความยาวไม่ถึง ๗ เมตร ซึ่งอัตราความเร็วสูงสุดไม่เกิน ๗ นอต ให้เปิดใช้โคมไฟสีขาวมองเห็นได้รอบทิศหนึ่งดวงแทนการเปิดใช้โคมไฟตาม (ก) และถ้าสามารถทำได้ให้เปิดใช้โคมไฟข้างเรือด้วย

ข้อ ๒๔

การจูงและการดัน

- (ก) เรือกลเมื่อทำการจูงต้อง
- (๑) เปิดใช้โคมไฟเสากระโดงหัวเรือซ้อนกันสองดวงในทางดิ่งเมื่อความยาวของพวงจุงวัดจากท้ายเรือจูงถึงท้ายสุดของเรือพ่วงเกิน ๒๐๐ เมตร ให้เปิดใช้โคมไฟดังกล่าวสามดวงแทนการเปิดใช้โคมไฟตามข้อ ๒๓ (ก) (๑)
- (๒) เปิดใช้โคมไฟข้างเรือ
- (๓) เปิดใช้โคมไฟท้ายเรือ
- (๔) เปิดใช้โคมไฟพวงจุงเหนือโคมไฟท้ายเรือ ซ้อนกันในทางดิ่งอีกหนึ่งดวง
- (๕) แสดงเครื่องหมายรูปสี่เหลี่ยมขนมเปียกปูน ณ ที่มองเห็นได้ชัดที่สุดหนึ่งท่อนเมื่อความยาวของพวงจุงเกิน ๒๐๐ เมตร
- (ข) เมื่อเรือดันและเรือที่ถูกดันไปข้างหน้าต่อสนิทติดกัน ให้ถือว่าเรือทั้งสองลำเป็นเรือกลลำเดียวกัน และต้องเปิดใช้โคมไฟตามข้อ ๒๓
- (ค) เรือกลเมื่อดันเรือไปข้างหน้า หรือจูงเทียบข้าง เว้นแต่กรณีที่ต้องสนิทติดเป็นลำเดียวกันต้อง

(๑) เปิดใช้ไฟเสากระโດงตอนหัวเรือสองดวงซ้อนกันในทางดิ่งแทน การเปิดโคมไฟตามข้อ ๒๓ (ก) (๑)

(๒) เปิดใช้โคมไฟข้างเรือ

(๓) เปิดใช้โคมไฟท้ายเรือ

(ง) เรือกลที่ปฏิบัติตาม (ก) และ (ค) ต้องปฏิบัติตามข้อ ๒๓ (ก) (๒) อีกด้วย

(จ) เรือหรือวัตถุขณะถูกจูงต้อง

(๑) เปิดใช้โคมไฟข้างเรือ

(๒) เปิดใช้โคมไฟท้ายเรือ

(๓) เมื่อความยาวของพวงจูงเกิน ๒๐๐ เมตร ให้แสดงท่อนเครื่องหมายรูปสี่เหลี่ยมขนมเปียกปูน ณ ที่มองเห็นได้ชัดที่สุดหนึ่งท่อน

(ฉ) เมื่อเรือที่ถูกจูงเทียบข้างเรือถูกดันเป็นกลุ่ม ไม่ว่าจะมึ่จำนวนเท่าใดก็ตามเปิดใช้โคมไฟเสมอ เป็นเรือลำเดียวกัน ดังต่อไปนี้

(๑) เรือที่ถูกดันไปข้างหน้า ซึ่งมีได้ต่อสนิทติดกันเป็นลำเดียวกับเรือดันให้เปิดใช้โคมไฟข้างเรือที่ตอนหัวเรือ

(๒) ในกรณีที่มีเหตุที่ทำให้เรือหรือวัตถุที่ถูกจูงไม่สามารถเปิดใช้โคมไฟตาม (จ) ได้ต้องใช้มาตรการทุกอย่างเท่าที่จะทำได้ด้วยการจัดให้มีแสงสว่างที่เรือหรือที่วัตถุที่ถูกจูง หรืออย่างน้อยที่สุดต้องแสดงให้รู้ว่ามีเรือหรือวัตถุนั้นอยู่

ข้อ ๒๕

เรือใบที่กำลังเดินและเรือที่กำลังแจว

(ก) เรือใบที่กำลังเดินต้อง

(๑) เปิดใช้โคมไฟข้างเรือ

(๒) เปิดใช้โคมไฟท้ายเรือ

(ข) เรือใบที่มีความยาวไม่ถึง ๑๒ เมตร โคมไฟที่บังคับไว้ตาม (จ) จะอยู่รวมกันเป็นดวงโคมเดียวกันก็ได้ โดยจะต้องติดตั้งไว้ให้มองเห็นได้ชัดที่สุด ณ ที่หรือใกล้ยอดเสากระโດง

(ค) เรือใบที่กำลังเดิน นอกจากต้องเปิดใช้โคมไฟตาม (ก) แล้วต้องเปิดใช้โคมไฟมองเห็นได้รอบทิศสองดวงซ้อนกันในทางดิ่ง ให้มองเห็นได้ชัดที่สุดเพิ่มขึ้นอีก ณ ที่หรือใกล้กับยอดเสากระโດง โดยโคมไฟดวงบนต้องเป็นสีแดงดวงล่างต้องเป็นสีเขียว แต่โคมไฟทั้งสองดวงต้องไม่ติดตั้งให้อยู่ใกล้เคียงกันกับโคมไฟตาม (ข)

(ง) (๑) เรือที่มีความยาวไม่ถึง ๗ เมตร ถ้าสามารถกระทำได้ให้เปิดใช้โคมไฟตาม (ก) หรือ (ข) แต่จะไม่สามารถกระทำได้ ต้องมีไฟฉายหรือโคมไฟให้แสงสีขาว พร้อมทั้งจะเปิดใช้ได้ในระยะเวลาเพียงพอที่จะป้องกันการโดนกัน

(๒) เรือที่กำลังแจว พาย อาจเปิดใช้โคมไฟที่ใช้บังคับแก่เรือใบตามข้อนี้ก็ได้ แต่ ถ้าสามารถกระทำได้ต้องมีไฟฉายหรือโคมไฟให้แสงสีขาวพร้อมที่จะเปิดใช้ได้ในระยะเวลาเพียงพอที่จะ ป้องกันการโชนกัน

(๑) เรือที่กำลังเดินด้วยใบ เมื่อใช้เครื่องจักรกลในการเดินเรือด้วยให้แสดงทวน เครื่องหมายรูปกรวยปลายแหลมซึ่งลงหนึ่งทวนไว้ตอนหน้าเรือ ณ ที่เห็นได้ชัดที่สุด

ข้อ ๒๖

เรือประมง

(ก) เรือขณะทำการประมง ไม่ว่าจะกำลังเดินหรือทอดสมอ ให้เปิดใช้โคมไฟและแสดงทวน เครื่องหมายตามที่กำหนดไว้ในข้อนี้

(ข) เรือขณะลากอวนเดินหน้า หรือ เครื่องทำการประมงอื่น ต้อง

(๑) เปิดใช้โคมไฟมองเห็นได้รอบทิศสองดวงซ้อนกันในทางดิ่ง โคมไฟดวงบน เป็นสีเขียวโคมไฟดวงล่างเป็นสีขาว หรือแสดงทวนเครื่องหมายรูปกรวยสองทวนซ้อนกันในทางดิ่งให้ปลายแหลมชี้เข้าหากัน เรือที่มีความยาวไม่ถึง ๒๐ เมตร ให้แสดงทวนเครื่องหมายรูปตะกร้าแทน

(๒) เปิดใช้โคมไฟเสากระโดงหนึ่งดวงให้อยู่ถัดไปทางท้ายและสูงกว่าโคมไฟสีเขียวมองเห็นรอบทิศ เรือที่มีความยาวไม่ถึง ๕๐ เมตร ไม่บังคับให้ต้องเปิดใช้โคมไฟดังกล่าวแต่จะเปิดใช้ก็ได้

(๓) ขณะเคลื่อนที่นอกจากต้องเปิดใช้โคมไฟตามข้อนี้แล้ว ต้องเปิดใช้โคมไฟ ข้างเรือและโคมไฟท้ายเรือเพิ่มขึ้นอีกด้วย

(ค) เรือขณะทำการประมงแต่มิได้ลากอวนต้อง

(๑) เปิดใช้โคมไฟมองเห็นได้รอบทิศสองดวงซ้อนกันในทางดิ่ง โคมไฟดวงบน เป็นสีแดง ดวงล่างเป็นสีขาวหรือแสดงทวนเครื่องหมายรูปกรวยสองทวนซ้อนกันในทางดิ่งให้ปลายแหลมชี้เข้าหากัน เรือที่มีความยาวไม่ถึง ๒๐ เมตร ให้แสดงทวนเครื่องหมายรูปตะกร้าแทนเครื่องหมายดังกล่าว

(๒) เมื่อมีเครื่องมายื่นออกไปจากตัวเรือในทางระดับเกิน ๑๕๐ เมตร ให้เปิดใช้โคมไฟสีขาวมองเห็นได้รอบทิศหนึ่งดวง หรือแสดงทวนเครื่องหมายรูปกรวยปลายแหลมชี้ขึ้นหนึ่งทวน ทางด้านที่มีเครื่องมือยื่นออกไป

(๓) ขณะเคลื่อนที่ นอกจากต้องเปิดใช้โคมไฟตามข้อนี้แล้ว ต้องเปิดใช้โคมไฟ ข้างเรือและโคมไฟท้ายเรือเพิ่มขึ้นด้วย

(ง) เรือขณะทำการประมงใกล้เคียงกัน อาจเปิดสัญญาณเพิ่มเติมตามภาคผนวก ๒ ก็ได้

(จ) เรือที่ไม่ได้ทำการประมง ห้ามเปิดใช้โคมไฟหรือแสดงทวนเครื่องหมายตามข้อนี้ แต่ ต้องปฏิบัติดังที่บังคับไว้ตามความยาวของเรือ

ข้อ ๒๗

เรือไม่อยู่ในบังคับ หรือเรือที่ไม่สามารถบังคับการเดินทางได้คล่องตัว

(ก) เรือที่ไม่อยู่ในบังคับต้อง

(๑) เปิดใช้โคมไฟสีแดงมองเห็นได้รอบทิศสองดวงซ้อนกันในทางดิ่ง ณ ที่มองเห็นได้ชัดที่สุด

(๒) แสดงทวนเครื่องหมายรูปทรงกลม หรือมีลักษณะคล้ายรูปทรงกลมสองทวนซ้อนกันในทางดิ่ง ณ ที่มองเห็นได้ชัดที่สุด

(๓) ขณะเคลื่อนที่ นอกจากต้องเปิดใช้โคมไฟตามข้อนี้แล้วต้องเปิดใช้โคมไฟข้างเรือและโคมไฟท้ายเรือเพิ่มขึ้นอีกด้วย

(ข) เรือที่ไม่สามารถบังคับการเดินได้คล่องตัว เว้นแต่เรือขณะทำการกวาดทวนระเบิดต้อง

(๑) เปิดใช้โคมไฟมองเห็นได้รอบทิศสามดวงซ้อนกันในทางดิ่ง ณ ที่มองเห็นได้ชัดที่สุด โคมไฟดวงบนสุดและดวงล่างสุดเป็นสีแดง และดวงกลางเป็นสีขาว

(๒) แสดงทวนเครื่องหมายสามทวนซ้อนกันในทางดิ่ง ณ ที่มองเห็นได้ชัดที่สุด ทวนลูกบนสุดและลูกล่างสุดเป็นรูปทรงกลม และลูกกลางเป็นรูปสี่เหลี่ยมขนมเปียกปูน

(๓) เมื่อทอดสมออยู่ ต้องเปิดใช้โคมไฟเสากระโดงหัวเรือ ข้างเรือ และท้ายเรือเพิ่มขึ้นจากที่ต้องเปิดใช้ตาม (๑)

(๔) เมื่อทอดสมออยู่ต้องใช้โคมไฟหรือแสดงทวนเครื่องหมายตามข้อ ๓๐ เพิ่มขึ้นจาก (๑) และ (๒)

(ค) เรือขณะทำการจูง อันเป็นเหตุให้ไม่สามารถที่จะเปลี่ยนเข็มเดินเรือของตนเองได้ ต้องเปิดใช้โคมไฟและแสดงทวนเครื่องหมายตามข้อ ๒๔ (ก) เพิ่มขึ้นจากที่ต้องเปิดใช้โคมไฟตาม (ข) (๑) และแสดงทวนเครื่องหมายตามข้อ (ข) (๒)

(ง) เรือขณะทำการขุดลอก หรือปฏิบัติงานอยู่ใต้น้ำ ซึ่งทำให้ไม่สามารถบังคับการเดินเรือได้คล่องตัวต้องเปิดใช้โคมไฟ และแสดงทวนเครื่องหมาย (ข) แต่เมื่อเกิดการกีดขวางต้องเปิดใช้โคมไฟและแสดงทวนเครื่องหมายเพิ่มขึ้นดังนี้

(๑) เปิดใช้โคมไฟมองเห็นได้รอบทิศสีแดงสองดวง หรือแสดงทวนเครื่องหมายรูปทรงกลมสองทวนซ้อนกันในทางดิ่ง ทางด้านที่มีการกีดขวาง

(๒) เปิดใช้โคมไฟมองเห็นได้รอบทิศสีเขียวสองดวง หรือแสดงทวนเครื่องหมายรูปสี่เหลี่ยมขนมเปียกปูนสองทวนซ้อนกันในทางดิ่ง ทางด้านที่เรืออื่นอาจผ่านได้

(๓) ขณะเคลื่อนที่ ต้องเปิดใช้โคมไฟเสากระโดง ไฟข้างเรือและโคมไฟท้ายเรือเพิ่มขึ้นจากที่ต้องเปิดใช้โคมไฟตาม (ง)

(๔) เรือซึ่งต้องบังคับให้ปฏิบัติตาม (ง) เมื่อทอดสมออยู่ต้องเปิดใช้โคมไฟหรือแสดงทวนเครื่องหมายตาม (๑) และ (๒) แทนการเปิดใช้โคมไฟหรือแสดงทวนเครื่องหมายตามข้อ ๓๐

(ง) เรือขนาดใดก็ตาม ขณะปฏิบัติงานด้วยประดาน้ำ ถ้าไม่อาจแสดงทุ่นเครื่องหมาย (ง) ได้ต้องแสดงแผ่นแข็งจำลองธงอักษร “A” ตามประมวลสัญญาณระหว่างประเทศ สูงไม่น้อยกว่าหนึ่งเมตรและให้แน่ใจว่าต้องมองเห็นได้รอบทิศด้วย

(ฉ) เรือขณะทำการกวาดทุ่นระเบิดต้องเปิดใช้โคมไฟมองเห็นได้รอบทิศสี่เหลี่ยมสามดวง หรือแสดงทุ่นเครื่องหมายรูปทรงกลมสามทุ่นเพิ่มขึ้นจากที่กำหนดไว้ สำหรับการเปิดใช้โคมไฟของเรือกลตามข้อ ๒๓ โคมไฟหนึ่งดวงหรือทุ่นเครื่องหมายหนึ่งทุ่นดังกล่าวแล้ว ต้องเปิดให้หรือแสดง ณ ที่หรือใกล้กับยอดเสากระโดงตอนหัวเรือ และที่ปลายพรวนเสากระโดงตอนหัวเรือข้างละหนึ่งดวงหรือหนึ่งทุ่นไฟหรือทุ่นเครื่องหมายดังกล่าว แสดงให้เรืออื่นทราบว่าเป็นอันตราย หากเข้ามาใกล้ทางท้ายเรือในระยะ ๑,๐๐๐ เมตร หรือใกล้ข้างเรือแต่ละข้างในระยะ ๕๐๐ เมตร ของเรือกวาดทุ่นระเบิดนั้น

(ช) เรือที่มีความยาวไม่ถึง ๗ เมตร ไม่จำเป็นต้องเปิดใช้โคมไฟตามข้อนี้

(ซ) สัญญาณในข้อนี้ ไม่ใช่เป็นสัญญาณอัปจนของเรือ และต้องการความช่วยเหลือ สัญญาณดังกล่าวแล้วได้กำหนดไว้ในภาคผนวก ๙

ข้อ ๒๘

เรือที่บังคับยากเพราะอัตรากินน้ำลึกของเรือ

เรือที่บังคับยากเพราะอัตรากินน้ำลึกของเรืออาจเปิดใช้โคมไฟสีแดงมองเห็นได้รอบทิศซ้อนกันในทางดิ่งสามดวง หรือแสดงทุ่นเครื่องหมายรูปทรงกระบอกหนึ่งทุ่น ณ ที่มองเห็นได้ชัดที่สุดเพิ่มขึ้นจากที่กำหนดไว้สำหรับเรือกลตามข้อ ๒๓

ข้อ ๒๙

เรื่อนำร่อง

(ก) เรือขณะทำหน้าที่นำร่องต้อง

(๑) เปิดใช้โคมไฟสองดวงซ้อนกันในทางดิ่งมองเห็นได้รอบทิศ ณ ที่หรือใกล้เสากระโดงโคมไฟดวงบนสีขาวและดวงล่างสีแดง

(๒) เมื่อกำลังเดินให้เปิดใช้โคมไฟข้างเรือ และโคมไฟท้ายเรือเพิ่มขึ้น

(๓) เมื่อทอดสมออยู่ให้เปิดใช้โคมไฟเรือทอดสมอ หรือแสดงทุ่นเครื่องหมายเพิ่มขึ้นจากที่ได้บังคับไว้ให้เปิดใช้โคมไฟตาม (๑)

(ข) เรือขณะไม่ได้ทำหน้าที่นำร่อง ต้องเปิดใช้โคมไฟหรือแสดงทุ่นเครื่องหมายตามที่กำหนดไว้ตามขนาดความยาวของเรือ

ข้อ ๓๐

เรือที่ทอดสมอและเรือที่เกยตื้น

(ก) เรือที่ทอดสมอ ต้องเปิดใช้โคมไฟหรือแสดงทุ่นเครื่องหมาย ณ ที่มองเห็นได้ชัดที่สุด ดังนี้

(๑) เปิดใช้โคมไฟมองเห็นได้รอบทิศสีขาวหนึ่งดวง หรือแสดงท่อนเครื่องหมายรูปทรงกลมหนึ่งท่อนไว้ตอนหน้าเรือ

(๒) เปิดใช้โคมไฟมองเห็นได้รอบทิศสีขาวหนึ่งดวง ณ ที่หรือใกล้ท้ายเรือโดยให้อยู่ต่ำกว่าดวงที่กำหนดไว้ใน (๑)

(ข) เรือที่มีความยาวไม่ถึง ๕๐ เมตร อาจเปิดใช้โคมไฟมองเห็นได้รอบทิศสีขาวหนึ่งดวง ณ ที่มองเห็นได้ชัดเจนที่สุดแทนโคมไฟตาม (ก)

(ค) เรือที่ทอดสมอและเรือที่มีความยาว ตั้งแต่ ๑๐๐ เมตร ขึ้นไป ต้องเปิดใช้โคมไฟที่ใช้ขณะทำงานหรือโคมไฟอื่นใดที่มีลักษณะทัดเทียมกันให้ส่องสว่างทั่วคาดฟ้าของเรือนั้นด้วย

(ง) เรือที่ติดตั้งให้เปิดใช้โคมไฟตาม (ก) หรือ (ข) และให้เปิดใช้โคมไฟ ณ ที่มองเห็นได้ชัดที่สุดเพิ่มขึ้น ดังนี้

(๑) เปิดใช้โคมไฟมองเห็นได้รอบทิศสีแดงสองดวงซ้อนกันในทางตั้ง

(๒) แสดงท่อนเครื่องหมายรูปทรงกลมสามท่อนซ้อนกันในทางตั้ง

(๑) เรือที่มีความยาวไม่ถึง ๗ เมตร เมื่อทอดสมอ หรือติดตั้งซึ่งไม่ใช้อยู่ในหรือใกล้ร่องน้ำแคบ ร่องน้ำทางเรือเดิน ที่จอดเรือ หรือที่ซึ่งปกติใช้เป็นทางเรือเดินของเรืออื่น ไม่บังคับให้เปิดใช้โคมไฟหรือแสดงท่อนเครื่องหมายตาม (ก) (ข) หรือ (ง)

ข้อ ๓๑

เครื่องบินทะเล

เครื่องบินทะเลที่ไม่อาจเปิดใช้โคมไฟ หรือแสดงท่อนเครื่องหมายตามรูปลักษณะที่กำหนดไว้ในบทนี้ ให้เปิดใช้โคมไฟเรือแสดงท่อนเครื่องหมายที่มีลักษณะและที่ติดตั้งใกล้เคียงกับบทที่กำหนดไว้บทนี้แทน

ผนวก ง.

สัญญาณเสียงและสัญญาณแสง

ข้อ ๓๒

บทนิยาม

(ก) “หวูด” หมายความว่า เครื่องทำสัญญาณเสียงใด ๆ ที่สามารถทำเสียงหวูดได้ตามที่บังคับไว้และต้องเป็นไปตามภาคผนวก ๓

(ข) “หวูดสั้น” หมายความว่า เสียงหวูดที่มีระยะเสียงนานประมาณ ๑ วินาที

(ค) “หวูดยาว” หมายความว่า เสียงหวูดที่มีระยะเสียงนานตั้งแต่ ๔ - ๖ วินาที

ข้อ ๓๓

อุปกรณ์สำหรับสัญญาณเสียง

(ก) เรือที่มีความยาวตั้งแต่ ๑๒ เมตรขึ้นไป ต้องมีหวูดหนึ่งเครื่องและระฆังหนึ่งใบและเรือที่มีความยาวตั้งแต่ ๑๐๐ เมตร ขึ้นไป ต้องมีฆ้องเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งใบ ระดับเสียงและความยาวของฆ้องต้องไม่ทำให้เข้าใจผิดว่าเป็นเสียงระฆัง หวูด ระฆังและฆ้อง ต้องเป็นไปตามผนวก ๓ ระฆังหรือฆ้องหรือ

ทั้งสองอย่างอาจใช้อุปกรณ์อย่างอื่นที่มีลักษณะของเสียงอย่างเดียวกันแทนได้ ทั้งนี้อุปกรณ์ดังกล่าวนั้นต้องสามารถทำสัญญาณเสียงด้วยมือได้

(ข) เรือที่มีความยาวไม่ถึง ๑๒ เมตร ไม่บังคับให้ต้องมีเครื่องมือทำสัญญาณ ตาม (ก) แต่ถ้าไม่มี เรือนั้นมีวิธีอื่นที่ทำสัญญาณเสียงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ข้อ ๓๔

สัญญาณแสดงการบังคับการเดินเรือและสัญญาณเตือน

(ก) เมื่อเรือต่าง ๆ ขณะมองเห็นซึ่งกันและกัน เรือกลกำลังเดิน เมื่อทำการบังคับการเดินเรือตามที่ให้อำนาจ หรือตามที่บังคับไว้ในกฎกระทรวงนี้ต้องแสดงสัญญาณการบังคับการเดินเรือด้วยหวูดดังนี้

หวูดสั้นหนึ่งครั้ง หมายความว่า “ข้าพเจ้ากำลังเปลี่ยนเข็มเดินเรือไปทางขวา”

หวูดสั้นสองครั้ง หมายความว่า “ข้าพเจ้ากำลังเปลี่ยนเข็มเดินเรือไปทางซ้าย”

หวูดสั้นสามครั้ง หมายความว่า “ข้าพเจ้ากำลังใช้เครื่องจักรถอยหลัง”

(ข) ขณะทำการบังคับการเดินเรืออาจใช้สัญญาณแสงเพิ่มเติมสัญญาณหวูดที่กำหนดไว้ใน (ก) ตามที่เห็นสมควรอีกก็ได้ดังนี้

(๑) สัญญาณแสงมีความหมายดังนี้

แสงหนึ่งวับ หมายความว่า “ข้าพเจ้ากำลังเปลี่ยนเข็มเดินเรือไปทางขวา”

แสงสองวับ หมายความว่า “ข้าพเจ้ากำลังเปลี่ยนเข็มเดินเรือไปทางซ้าย”

แสงสามวับ หมายความว่า “ข้าพเจ้ากำลังใช้เครื่องจักรถอยหลัง”

(๒) ระยะเวลาของแสงไฟแต่ละวับ ต้องประมาณหนึ่งวินาที ช่วงระยะเวลาระหว่างวับต้องประมาณหนึ่งวินาที และช่วงระยะเวลาระหว่างการส่งสัญญาณแต่ละชุดต้องไม่น้อยกว่าสิบวินาที

(๓) ถ้าได้ติดตั้งโคมไฟสำหรับใช้แสดงสัญญาณ ต้องเป็นโคมไฟสีขาวที่มองเห็นได้รอบทิศเห็นได้ในระยะอย่างน้อยที่สุด ๕ ไมล์ และต้องเป็นไปตามภาคผนวก ๑

(ค) เมื่อเรือเข้ามาอยู่ในขณะมองเห็นซึ่งกันและกันในร่องน้ำแคบ หรือร่องน้ำทางเรือเดิน

(๑) เรือที่มีความประสงค์จะแซงขึ้นหน้าเรืออีกลำหนึ่งต้องปฏิบัติตามข้อ ๙ (๑)

(๑) โดยใช้สัญญาณหวูดประจำเรือดังนี้

หวูดยาวสองครั้ง ติดตามด้วย หวูดสั้นหนึ่งครั้ง หมายความว่า “ข้าพเจ้ามีความประสงค์จะแซงขึ้นหน้าทางกราบขวาของท่าน”

หวูดยาวสองครั้ง ติดตามด้วย หวูดสั้นสองครั้ง หมายความว่า “ข้าพเจ้ามีความประสงค์จะแซงขึ้นหน้าทางกราบซ้ายของท่าน”

(๒) เรือลำที่กำลังจะถูกแซงขึ้นหน้า เมื่อได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติของข้อ ๙ (๑) (๑) แล้ว ต้องแสดงการยินยอม โดยใช้สัญญาณหวูดประจำเรือเป็นชุดดังนี้ หวดยาวหนึ่งครั้ง หวดสั้นหนึ่งครั้ง หวดยาวหนึ่งครั้ง และหวดสั้นหนึ่งครั้ง

(ง) เมื่อเรือเข้ามาอยู่ในขณะมองเห็นซึ่งกันและกัน กำลังเข้ามาใกล้กันและจะเนื่องด้วยเหตุใดก็ตามเรือลำอื่นว่าได้กระทำการเพียงพอหรือไม่ที่จะหลีกเลี่ยงการโดน ให้เรือลำที่ส่งสัญญาณแสดง ความสงสัยของตนทันทีด้วยการใช้สัญญาณหวูดสั้นถี่ ๆ อย่างน้อย ๕ ครั้ง สัญญาณดังกล่าวอาจใช้ สัญญาณแฉ่งวับถี่ ๆ อย่างน้อย ๕ ครั้ง เพิ่มขึ้นก็ได้

(จ) เรือที่เดินเข้าไปใกล้ทางโค้งหรือบริเวณร่องน้ำแคบ หรือร่องน้ำทางเรือเดินซึ่งมองไม่เห็นเรือลำอื่นเพราะมีสิ่งกีดขวางบังอยู่ ต้องแสดงสัญญาณหวูดยาวหนึ่งครั้ง หรือเรือลำอื่นที่เดินเรืออยู่ใน บริเวณใกล้ทางโค้งหรือเบื้องหลังสิ่งกีดขวางนั้น เมื่อได้ยินสัญญาณหวูดดังกล่าวต้องตอบด้วย สัญญาณหวูดยาวหนึ่งครั้งเช่นกัน

(ฉ) ถ้าเรือที่ติดตั้งหวูดไว้หลายเครื่อง โดยมีระยะห่างกันเกิน ๑๐๐ เมตร ให้ใช้หวูด เครื่องเดียวเท่านั้น สำหรับเป็นสัญญาณแสดงการบังคับการเดินเรือและสัญญาณเตือน

สัญญาณเสียงในทัศนวิสัยจำกัด

ในบริเวณหรือที่ใกล้กับบริเวณทัศนวิสัยจำกัด ไม่ว่าจะเป็นเวลากลางวันหรือเวลากลางคืน ก็ตามต้องใช้สัญญาณเสียงดังนี้

(ก) เรือกอลขณะเคลื่อนที่ต้องแสดงสัญญาณเสียงหวูดยาวหนึ่งครั้ง เว้นระยะเวลาเสียง หวดแต่ละครั้งไม่เกิน ๒ นาที

(ข) เรือกอลที่กำลังเดินแต่หยุดอยู่และไม่เคลื่อนที่ ต้องแสดงสัญญาณ เสียงหวูดยาวสอง ครั้งติดต่อกัน ระยะเวลาระหว่างหวูดประมาณ ๒ วินาที การแสดงสัญญาณเสียงหวูดแต่ละชุดให้มี ระยะเวลาห่างกันไม่เกิน ๒ นาที

(ค) เรือไม่อยู่ในบังคับ เรือที่ไม่สามารถบังคับการเดินเรือได้คล่องตัว เรือที่บังคับยาก เพราะอัตรากินน้ำลึกของเรือ เรือใบ เรือขณะทำการประมงและเรือขณะจูง หรือดันเรืออื่นแทนที่จะแสดง สัญญาณเสียงตาม (ก) หรือ (ข) ต้องแสดงสัญญาณเสียงหวูด ๓ ครั้ง ติดต่อกันเป็นชุด ๆ เว้น ระยะเวลาแต่ละชุดไม่เกิน ๒ นาที สัญญาณเสียงแต่ละชุดต้องเป็นดังนี้ หวดยาวหนึ่งครั้ง ติดตามด้วย หวดสั้นสองครั้ง

(ง) เรือที่พ่วงไปกับเรือจูง ๑ ลำ หรือเกินกว่า ๑ ลำ และถ้าเรือพ่วงลำสุดท้ายมีคนปกครอง จำเรือต้องแสดงสัญญาณเสียงหวูด ๔ ครั้ง ติดต่อกันเป็นชุด เว้นระยะเวลาแต่ละชุดไม่เกิน ๒ นาที สัญญาณเสียงแต่ละชุดต้องเป็นดังนี้ หวดยาวหนึ่งครั้ง ติดตามด้วยหวูดสั้นสามครั้ง เมื่อสามารถกระทำ ได้ ให้แสดงสัญญาณเสียงนี้ทันทีภายหลังเมื่อมีสัญญาณเสียงของเรือจูง

(จ) เมื่อเรือดันและเรือที่ถูกดันไปข้างหน้าต่อสนิทติดกัน ให้ถือว่าเรือทั้งสองลำเป็นเรือ กอลลำเดียวกันและต้องแสดงสัญญาณเสียงตาม (ก) หรือ (ข)

(ฉ) เรือที่ทอดสมอต้องรั่วระฆังเป็นชุด ๆ ละประมาณ ๕ วินาที เว้นระยะเวลาระหว่างชุดไม่เกิน ๑ นาที เรือที่มีความยาวตั้งแต่ ๑๐๐ เมตรขึ้นไป ต้องรั่วระฆังตอนหัวเรือและท้ายที่หลังจากการรั่วระฆังต้องรั่วช่องเป็นชุด ๆ ละประมาณ ๕ วินาที ที่ตอนท้ายเรือ เรือที่ทอดสมออาจแสดงสัญญาณเสียงหวูดเพิ่มขึ้นอีกสามครั้งติดต่อกัน คือ หวูดสั้นหนึ่งครั้ง หวูดยาวหนึ่งครั้ง และหวูดสั้นหนึ่งครั้งก็ได้ เพื่อเตือนเรือที่แล่นใกล้เข้ามาให้ทราบตำแหน่งที่เรือนั้นทอดสมอและอาจโดนกันได้

(ช) เรือที่ติดตื้นต้องแสดงสัญญาณเสียงระฆัง และถ้าต้องแสดงสัญญาณเสียงช่องตาม (๑) ด้วย ต้องตีระฆังแยกให้ชัดเจนเพิ่มขึ้นอีกสามครั้งทันทีทั้งก่อนและหลังการรั่วระฆัง เรือที่ติดตื้นอาจแสดงสัญญาณเสียงหวูดตามที่เห็นสมควรเพิ่มขึ้นอีกด้วยก็ได้

(ซ) เรือที่มีความยาวไม่ถึง ๑๒ เมตร ไม่บังคับให้ต้องแสดงสัญญาณเสียงดังกล่าวแล้ว แต่ถ้าไม่แสดงสัญญาณเสียงตามที่กำหนดไว้ข้างต้นต้องแสดงสัญญาณเสียงอย่างอื่นที่ใช้ได้ดีเว้นระยะเวลาห่างกันไม่เกิน ๒ นาที

(ฅ) เรือนำร่องขณะทำการนำร่องอาจแสดงสัญญาณเสียงหวูดสั้นที่เหมือนกันอีกสี่ครั้งเพิ่มขึ้นจาก (ก) (ข) (ช)

ข้อ ๓๖

สัญญาณให้ระวางอันตราย

เรือที่จำเป็นเพื่อให้เรืออื่นระวางอันตรายอาจแสดงสัญญาณแสงหรือสัญญาณเสียงที่ไม่ทำให้เกิดการเข้าใจผิดว่าเป็นสัญญาณอย่างหนึ่งอย่างใดที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงนี้ หรืออาจใช้ลำแสงไฟฉายของเรือส่องไปยังทิศทางที่มีอันตรายก็ได้ในการกระทำดังกล่าวต้องไม่เป็นการรบกวนเรืออื่น

ข้อ ๓๗

เมื่อเรืออยู่ในฐานะอัปจนและต้องการความช่วยเหลือ เรือนั้นต้องใช้แสดงสัญญาณตามผนวก ๔

หมวด จ.

ข้อยกเว้น

ข้อ ๓๘

ข้อยกเว้น

เรือที่ได้มีการวางกระดุกงูของเรืออื่นหรืออยู่ในระหว่างการต่อเรือก่อนที่กฎกระทรวงนี้มีผลบังคับใช้ อาจได้รับการยกเว้นจากที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงดังนี้

(ก) การติดตั้งโคมไฟ ให้มีทัศนวิสัยตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๒๒ ให้ได้รับการยกเว้นจนกว่าพ้นกำหนดสี่ปี นับแต่วันที่กฎกระทรวงนี้มีผลใช้บังคับ

(ข) การติดตั้งโคมไฟว่าด้วยสีของโคมไฟ ตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในข้อ ๗ ของภาคผนวก ๑ ให้ได้รับการยกเว้นจนกว่าพ้นกำหนดสี่ปีนับแต่วันที่กฎกระทรวงนี้มีผลใช้บังคับ

(ค) การเปลี่ยนที่ติดตั้งโคมไฟ เนื่องจากผลการเปลี่ยนมาตรฐานวัดระยะจากหน่วยอิมพีเรียลเป็นหน่วยเมตริก ให้เป็นตัวเลขที่ลงตัว ให้ได้รับการยกเว้นตลอดไป

(ง) (๑) การเปลี่ยนที่ติดตั้งโคมไฟเสากระโดงในเรือที่มีความยาวไม่ถึง ๑๕๐ เมตร อันเนื่องมาจากผลบังคับของข้อ (๓) (ก) แห่งภาคผนวก ๑ ให้ได้รับการยกเว้นตลอดไป

(จ) การเปลี่ยนที่ติดตั้งโคมไฟเสากระโดง อันเนื่องมาจากผลใช้บังคับของข้อ ๒ (ข) แห่งภาคผนวก ๑ ให้ได้รับการยกเว้นจนกว่าพ้นกำหนดเก้าปี นับแต่วันที่กฎกระทรวงนี้มีผลใช้บังคับ

(ฉ) การเปลี่ยนที่ติดตั้งโคมไฟข้างเรืออันเนื่องมาจากผลบังคับของข้อ ๒ และ ๓ (ข) แห่งภาคผนวก ๑ ให้ได้รับการยกเว้นจนกว่าพ้นกำหนดเก้าปี นับแต่วันที่กฎกระทรวงนี้มีผลใช้บังคับ

(ช) บทบังคับเกี่ยวกับเครื่องทำสัญญาณเสียงตามภาคผนวก ๓ ให้ได้รับการยกเว้นจนกว่าพ้นกำหนดเก้าปี นับแต่วันที่กฎกระทรวงนี้มีผลใช้บังคับ

ให้ไว้ ณ วันที่ ๒๐ กรกฎาคม พ.ศ.๒๕๖๒

ส. บุญยคุปต์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(๙๖ ร.จ.๑ ตอนที่ ๑๒๐ (ฉบับพิเศษ) ลงวันที่ ๒๑ กรกฎาคม ๒๕๖๒)

หมายเหตุ - เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ เนื่องจากพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ.๒๕๖๒ มีบทบัญญัติให้ออกกฎกระทรวงเกี่ยวกับการป้องกันเรือโดนกันเพื่ออนุมัติการให้เป็นไปตามอนุสัญญาว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศสำหรับการป้องกันเรือโดนกันในทะเล ค.ศ.๑๙๗๒ ซึ่งประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีแล้ว จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้
