

การควบคุมแพ

ประเทศไทยเราตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ประชาชนนิยมปลูกบ้านอยู่ริมฝั่งแม่น้ำ ลำคลอง ทั้งนี้ เพื่ออาศัยความสะดวกจากการใช้น้ำ

ในการคมนาคมทางน้ำ การทำเกษตรกรรม การค้า - ขาย และบรรยากาศริมฝั่งน้ำก็ยิ่งก่อให้เกิดความเย็นสบายแก่ผู้ที่พักอาศัย

อยู่ริมฝั่งน้ำ ประกอบกับการคมนาคมทางบกยังไม่มีความสะดวกเช่นในปัจจุบัน สำหรับประชาชนบางรายได้มีการต่อแพไม้ และปลูกเรือน

อยู่บนแพไม้เพื่อใช้เป็นที่อยู่อาศัย โดยแพนั้นมีอยู่ในหลายรูปแบบ เช่น แพไม้ เรือนแพหรือแพขายอาหาร รีสอร์ท โดยมีการปลูกสร้าง

แตกต่างกันไปในหลายลักษณะ บางลักษณะปักเสายึดติดกับฝั่งไว้อย่างแน่นหนา มีเจตนาจอดไว้เป็นการถาวร ไม่เคลื่อนย้ายไปที่อื่น

บางลักษณะผูกไว้กับเสาอย่างไม่มั่นคง พร้อมทั้งจะเคลื่อนย้ายได้เสมอ

ดังนั้น การควบคุมนี้จึงได้อาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 14)

พ.ศ.2535 บังคับใช้กับประชาชนผู้นิยมอยู่อาศัยตามริมน้ำ ทั้งในรูปแบบบ้านริมน้ำ หรือแพอยู่อาศัยให้มีการจัดระเบียบและควบคุม

มิให้มีการกระทำการใด ๆ เป็นที่กีดขวางหรือเป็นอันตรายต่อการเดินเรือหรือสัญจรทางน้ำของประชาชน โดยรัฐรับรู้ถึงสิทธิทั่วไปของ

ประชาชนที่จะอยู่อาศัยในพื้นที่ได้

กฎหมายที่นำมาบังคับใช้นี้ ก็เพื่อเป็นการจัดระเบียบการเดินเรือ หรือการสัญจรทางน้ำให้เป็นระเบียบเรียบร้อยและควบคุมให้มี

การกระทำใด ๆ ที่อาจเป็นการกีดขวาง หรือเป็นอันตรายต่อการเดินเรือและกฎหมายให้อำนาจเจ้าท่าในการควบคุมการจอดแพ คนอยู่

ขนาดของแพคนอยู่ การปลูกสร้างแพคนอยู่ รวมทั้งมาตรการในการบังคับให้เรือถอนแพคนอยู่ ได้แยกไว้ดังนี้.-

แพคนอยู่ กฎหมายห้ามมิให้จอด "แพคนอยู่" ในลำแม่น้ำห่างจากฝั่งเกินกว่าพอตี สำหรับมิให้แพนั้นค้างแหว่งในเวลาน้ำลงงวด และห้ามมิ

ให้ลงมือทำการปลูกสร้างก่อนที่จะได้รับอนุญาตตามที่ร้องขอนั้น เป็นอันขาด

สำหรับภายนอกเขตกรุงเทพฯ ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่น มีอำนาจที่จะบังคับให้เรือถอนแพคนอยู่หรือหลักผูกแพ หรือเรือที่ปักเสาลงชายฝั่ง

น้ำที่จอดหรือปัก หรือสร้างผิดต่อข้อบังคับตามบทบัญญัติที่แพนั้นได้ก่อสร้างมาก่อนปักเสาลงในชายฝั่งน้ำ ซึ่งได้ปลูกขึ้นโดยมิได้รับอนุญาต

โดยถูกต้องหรือที่ปลูกโดยไม่ถูกต้องตามข้อความในใบอนุญาตที่ได้ออกให้ นั้น ด้วย หากผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงาน ผู้มีหน้าที่ ตามบทบัญญัติ ต้องระวางโทษปรับเป็นรายวัน วันละหนึ่งร้อยบาทจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้องและให้เจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ ตามบทบัญญัติบังคับให้รื้อถอนแพคนอยู่ หรือส่วนที่ปักเสาลงในชายฝั่งน้ำ โดยให้ผู้เป็นเจ้าของเสียค่ารื้อถอนนั่นเอง

สำหรับปัญหาที่เกี่ยวกับแพที่จอดอยู่นอกเขตกรุงเทพฯ และปัญหาเกี่ยวกับสภาพของแพที่ปลูกสร้างไม่มั่นคงปลอดภัย อาจเป็นอันตรายแก่ผู้ใช้ และก่อให้เกิดมลภาวะทางน้ำ นั้น เจ้าท่าก็มีอำนาจควบคุมโดยการสั่งห้ามใช้หรือให้แก้ไขแพที่มีสภาพไม่ปลอดภัย ในการใช้หรืออาจเกิด

อันตรายแก่ประชาชนหรือแก่การเดินเรือ ตามบัญญัติมาตรา 46 ทวิ ความว่า

"มาตรา 46 ทวิ ให้เจ้าท่ามีอำนาจสั่งห้ามใช้ และให้แก้ไขท่ารับส่งคนโดยสาร ท่ารับส่งสินค้า ท่าเทียบเรือ และแพในแม่น้ำ ลำคลอง บึง

อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย ซึ่งมีสภาพไม่ปลอดภัย

ในการใช้ หรืออาจเกิดอันตรายแก่ประชาชนหรือแก่การเดินเรือ โดยแจ้งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองทราบเป็นหนังสือ ในกรณีที่ไม่ปรากฏ

ตัวเจ้าของหรือผู้ครอบครอง ให้ปิดคำสั่งไว้ ณ ท่ารับส่งสินค้า ท่าเทียบเรือ หรือแพนั้น และให้ถือว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองได้รับคำสั่งนั้นแล้ว

เจ้าของหรือผู้ครอบครองซึ่งได้รับคำสั่งจากเจ้าท่าตามความในวรรคหนึ่งมีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมภายใน

สิบห้าวัน นับแต่วันที่ได้รับคำสั่ง คำชี้ขาดของรัฐมนตรีเป็นที่สุด แต่ในระหว่างที่รัฐมนตรียังมีได้ชี้ขาด คำสั่งห้ามใช้นั้นมีผลบังคับได้ ในกรณี

ไม่มีอุทธรณ์คำสั่ง หรือมีอุทธรณ์แต่รัฐมนตรียังมีได้ชี้ขาด คำสั่งห้ามใช้นั้น มีผลบังคับได้ ในกรณีไม่มีอุทธรณ์คำสั่ง หรือมีอุทธรณ์แต่รัฐมนตรี

ยังมีได้ชี้ขาด คำสั่งห้ามใช้นั้น มีผลบังคับได้ ในกรณีไม่มีอุทธรณ์คำสั่ง หรือมีอุทธรณ์แต่รัฐมนตรีสั่งให้ยกอุทธรณ์ และเจ้าของหรือผู้ครอบครอง

ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งภายในเวลาที่เจ้าท่ากำหนด หรือภายในสิบห้าวันนับแต่วันได้รับทราบคำวินิจฉัยอุทธรณ์ ให้เจ้าท่ามีอำนาจจัดการแก้ไข

ให้เป็นไปตามคำสั่ง โดยคิดค่าใช้จ่ายจากเจ้าของ หรือผู้ครอบครอง

เมื่อเจ้าของหรือผู้ครอบครองได้แก้ไขเสร็จเรียบร้อยตามคำสั่งแล้วให้ เจ้าท่าเพิกถอนคำสั่งห้ามใช้ในกรณีที่เจ้าท่าจัดการแก้ไขเอง จะรอการ

เพิกถอนคำสั่งห้ามใช้ไว้จนกว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองจะชำระค่าใช้จ่ายให้เจ้าท่าก็ได้

เจ้าของหรือผู้ครอบครองคนใดใช้เอง หรือยินยอมให้ผู้อื่นใช้ทำรับส่งคนโดยสาร ทำรับส่งสินค้าทำเทียบเรือ หรือแพ ซึ่งเจ้าท่ามีคำสั่งห้ามใช้

’ และยังไม่ได้เพิกถอนคำสั่งนั้น ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สามพันบาทถึงสามหมื่นบาท และปรับเป็นรายวัน และหนึ่งพันบาทจนกว่าจะปฏิบัติ ให้ถูกต้อง"

รวมทั้งมีอำนาจดำเนินการกับผู้تهลสิ่งปฏิกูลลงในแม่น้ำ ลำคลอง ตามมาตรา 19 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธ

ศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย(ฉบับที่ 14) พ.ศ.2535 ได้อยู่แล้ว

ส่วนปัญหาที่ว่าอัตราโทษทางอาญาในกรณีที่มีการฝ่าฝืนบทบัญญัติว่าด้วยแพไม้ แพคนอยู่ ต่ำกว่าอัตราโทษทางอาญาในกรณีที่มีการฝ่าฝืน

บทบัญญัติว่าด้วยการล่องลำลำแม่น้ำ และบทบัญญัติว่าด้วยการล่องลำลำแม่น้ำมีการกำหนดให้เสียค่าตอบแทนให้แก่รัฐ ด้วย นั้น ในเมื่อเป็น

กรณีของแพหรือแพคนอยู่ มิใช่เป็นกรณีของการปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่องลำลำแม่น้ำตามมาตรา 117 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือ

ในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ.2535 จึงไม่อาจ

นำบทบัญญัติเกี่ยวกับอัตราโทษทางอาญาและบทบัญญัติเกี่ยวกับการเสียค่าตอบแทน ให้แก่รัฐในกรณีของการปลูกสร้างอาคาร หรือสิ่งอื่นใด

ล่องลำลำแม่น้ำมาใช้บังคับกรณีของแพหรือแพคนอยู่ได้

จากการที่มีแพ แพคนอยู่อาศัย และแพร้านอาหาร ฯลฯ อยู่ริมฝั่งแม่น้ำ ลำคลอง จึงทำให้ผู้คนที่ทั้งหลายเกิดความสงสัยว่า "แพ" นั้นเข้าข่าย

ในลักษณะเป็นสิ่งที่ล่องลำลำน้ำหรือไม่ บางคนเสนอว่า "แพ" เป็นสิ่งที่ล่องลำลำน้ำ เพราะดูจากลักษณะของแพ ซึ่งจอดอยู่ริมน้ำ น่าจะใช่สิ่งที่ล่องลำ

ลำน้ำ บางคนว่าไม่ใช่สิ่งที่ล่องลำลำน้ำจากความคิดเห็นที่แตกต่างกันนี้ กรมเจ้าท่าจึงได้มีหนังสือหารือไปยังสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

เพื่อพิจารณาว่า "แพ" เป็นสิ่งที่ล่องลำลำน้ำหรือไม่ และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้พิจารณาแล้ว แจ้งว่า "แพ" มิใช่สิ่งที่ล่องลำลำน้ำ

สำหรับปัญหาที่เกี่ยวกับแพที่จอดอยู่นอกเขตท่ากรุงเทพฯ และปัญหาเกี่ยวกับสภาพของแพที่ปลูกสร้างไม่มั่นคงปลอดภัย อาจเป็นอันตราย

แก่ผู้ใช้ และก่อให้เกิดมลภาวะทางน้ำ นั้น เจ้าท่าก็มีอำนาจควบคุมโดยการสั่งห้ามใช้ หรือให้แก้ไขแพที่มีสภาพไม่ปลอดภัยในการใช้ หรืออาจ

เกิดอันตรายแก่ประชาชน หรือแก่การเดินเรือรวมทั้งมีอำนาจดำเนินการกับผู้เทสิ่งปฏิกูลลงใน แม่น้ำ ลำ

คลอง ตามบทบัญญัติของกฎหมาย

การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 14) พ.ศ.2535 คณะกรรมการกฤษฎีกา เห็นว่า พระราชบัญญัติการเดิน

เรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ซึ่งบัญญัติขึ้นใช้บังคับกับสภาพของสังคม และเศรษฐกิจในขณะนั้น ประชาชน นิยมปลูกสร้างแพเป็นที่อยู่อาศัย

อยู่ริมแม่น้ำ ลำคลอง ในทุกพื้นที่ของประเทศ และรัฐถือว่าเป็นสิทธิอันชอบธรรมที่ประชาชนจะกระทำได้

โดยสรุป การควบคุมแพที่จอดอยู่ในลักษณะเป็นการถาวรและแพที่เคลื่อนย้ายได้ เจ้าท่าจะใช้อำนาจ ควบคุมตามบทบัญญัติเกี่ยวกับการ

ปลูกสร้างอาคาร หรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำ ไม่ได้