

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จากภารกิจของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (ขน.) ในฐานะที่เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS 74) ที่ประเทศไทยเป็นภาคีอนุสัญญา ฯ จึงมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาที่ครอบคลุมเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการป้องกันต่อภัยคุกคามจากการก่อการร้าย นอกจากนี้ ขน. เป็นหน่วยงานหลักมีหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินการเพื่อรักษาความปลอดภัยในส่วนของเรือและท่าเรือที่อยู่ในความรับผิดชอบ ที่จะต้องประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน เช่น สำนักข่าวกรองแห่งชาติ กระทรวงกลาโหม กองทัพเรือ กองบังคับการตำรวจน้ำ กรมประมง กรมศุลกากร และการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่ง ขน. รับผิดชอบในการประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือตามอนุสัญญา ฯ และประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (ISPS Code) ที่ออกตามความในอนุสัญญา SOLAS 74 แก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ. 2002

ปัจจุบันภัยคุกคามด้านการก่อการร้ายหรือการกระทำอันเป็นโจรสลัดหรือการกระทำอื่นใดอันอาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยหรือทำลายความผาสุกของประชาชน หลังจากเหตุการณ์ก่อการร้ายอย่างรุนแรงบนเรือ Achille Lauro (1985) เรือ USS Cole (2000) และเรือบรรทุกน้ำมัน Limburg (2000) ในประเทศเบลเยียม เหตุการณ์กรณีสตีก World Trade Center และ Pentagon (2001) ในสหรัฐอเมริกา ก่อให้เกิดปัญหาการก่อการร้ายและการกระทำผิดกฎหมายหลายรูปแบบ เช่น การก่อการร้ายสากล การก่อวินาศกรรม การกระทำอันเป็นโจรสลัด การลักลอบหนีเข้าเมือง การลักลอบค้ายาเสพติด การลักลอบขนอาวุธทางเรือ ทำให้ประเทศไทยอาจจะเป็นหนึ่งในประเทศเป้าหมายของกลุ่มผู้ก่อการร้ายหรืออาจเป็นทางผ่านไปยังประเทศอื่นในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ที่นับวันการก่อการร้ายเป็นเหตุการณ์ที่กำลังเพิ่มมากขึ้นทั่วโลก ดังนั้น การประสานด้านข้อมูลข่าวสารและหน่วยงานด้านการข่าวให้แกเรือและท่าเรือเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาลภัย การก่อการร้ายต่าง ๆ อย่างมีประสิทธิภาพ จึงเป็นสิ่งที่นานาประเทศเรียกร้องให้ทุกประเทศร่วมมือกัน

ขน. ได้มีการจัดตั้งศูนย์ควบคุมจราจรและความปลอดภัยทางทะเล (ศจป.) เขตท่าเรือ ศรีราชา ณ อาคารสมุทรเขต ท่าเรือแหลมฉบัง ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ได้มีการ

ดำเนินการเพื่อขอใช้สถานที่ รวมทั้งเครื่องมือสื่อสารและอุปกรณ์ Vessel Traffic System (VTS) เพื่อจัดตั้งเป็นศูนย์ควบคุมจราจรทางน้ำ เป็นส่วนสนับสนุนและส่งเสริมการดำเนินงานของท่าเรือแหลมฉบัง ให้การควบคุมจราจรบริเวณเขตท่าเรือศรีราชา ให้มีความปลอดภัยและเป็นไปตามประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Facility Code: ISPS Code) ปัจจุบันเครื่องมือสื่อสารและอุปกรณ์ Vessel Traffic System (VTS) ที่มีอยู่นั้น ได้ติดตั้งมานานแล้ว ทำให้ล้าสมัยและชำรุดเสียหาย เนื่องจากขาดการซ่อมบำรุง ซึ่งจะต้องพัฒนาระบบควบคุมจราจรและความปลอดภัยทางทะเลในเขตท่าเรือให้มีความปลอดภัยสูงขึ้น โดยศึกษาเกี่ยวกับระบบเครื่องมือสื่อสารและอุปกรณ์ Vessel Traffic System (VTS) เหมาะสมและสอดคล้องกับการควบคุมจราจรและความปลอดภัยทางทะเลในเขตท่าเรือให้มีประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อป้องกันปัญหาการก่อการร้ายทางน้ำและการกระทำผิดกฎหมายหลายรูปแบบ ตลอดจนลดภัยอันตรายต่าง ๆ ที่เกิดจากการจราจรทางน้ำ

ตารางที่ 1 แสดงความถี่การเกิดอุบัติเหตุ ปี 2535-2548 (ประมวลจากเอกสารสถิติอุบัติเหตุทางน้ำปี 2535 – 2547 กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี)

รายการ	จำนวน อุบัติเหตุ (ครั้ง)	เรือ ประสบ เหตุ (ลำ)	บาดเจ็บ (ราย)	เสียชีวิต (ราย)	สูญหาย (ราย)	เสียชีวิต หรือสูญหาย (ราย)
จำนวนครั้ง	430	581	219	347	155	502
ความถี่/ปี	30.7	41.5	15.6	24.8	11.1	35.9
ความเสียหาย	17.6	29.7	21.4	29.0	12.0	27.5

จากผลวิเคราะห์แสดงในตารางที่ 1 พบว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นระหว่าง ปี 2335 - 2548 รวมกัน 430 ครั้ง เฉลี่ย 30.7 ครั้ง/ปี มีเรือประสบเหตุ 581 ลำ เฉลี่ย 41.5 ครั้ง/ปี ผู้ได้รับบาดเจ็บ 15.6 ราย/ปี และมีผู้เสียชีวิตหรือสูญหาย 35.9 ราย/ปี

ตารางที่ 2 แสดงลักษณะอุบัติเหตุ ปี 2535 – 2548 (ประมวลจากเอกสารสถิติอุบัติเหตุทางน้ำปี 2535 – 2548 กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี)

รายการ	ปี															รวม	ร้อยละ
	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48			
เรือจม	27	37	24	9	8	9	10	4	8	8	15	15	27	13	214	49.8	
เรือโคลนกัน	19	35	26	4	11	10	10	1	1	2	4	9	13	3	148	34.4	
คลื่นลมกระแสน้ำ	8	19	13	10	1		4	1	2	5	11	8	10	10	102	23.7	
เรือชนวัตถุอยู่กับที่	6	9	11	2	3	4	1	4	1	4	1	5	4	4	59	13.7	
เครื่องจักร	6	7	6	2	3		1		1	2	3	4	2	4	41	9.5	
ไฟไหม้	2	3	6	2	3	2	2	1	3	2	1	1	4		32	7.4	
คน/รถตกเรือ	1	5	4	1	2		2	2	4		3	2			26	6	
เรือร่ว	3	2	1	1	1	2			1		2	3	1	2	19	4.4	
เรือติดตัน	1	6		2				1			2	1	1	1	15	3.5	
อื่นๆ				1	1		1		3		7	1			14	3.3	
น้ำมันรั่ว		1								1	2	1	6	1	12	2.8	
ระเบิด	2	1					2						2	1	8	1.9	
บรรทุกเกินน้ำหนัก	1		1	1						1	1				5	1.2	
เรือชนวัตถุลอยน้ำ					1				1		1		1		4	0.9	
การยึดสินค้า	1		1												2	0.5	
จำนวนอุบัติเหตุ	39	74	58	22	20	19	23	11	18	16	32	31	40	22	430	100.0	

จากผลวิเคราะห์แสดงในตารางที่ 2 พบว่าลักษณะอุบัติเหตุเกิดขึ้นระหว่าง ปี 2335 - 2548 รวมกัน 430 ครั้ง จำนวนอุบัติเหตุ 3 อันดับแรก คือ เรือจมมากที่สุด 241 ครั้ง เฉลี่ย 49.8 เปอร์เซ็นต์ เรือ โคลนกัน 148 ครั้ง เฉลี่ย 34.4 เปอร์เซ็นต์ คลื่นลมกระแสน้ำ 102 ครั้ง เฉลี่ย 23.7 เปอร์เซ็นต์

ตารางที่ 3 แสดงสถิติการตรวจจับผู้ละเมิดกฎการเดินเรือปีงบประมาณ ปี 2546 – 2548 (ประมวล
จากรายงานสถิติการปราบปรามฝ่ายตรวจการเดินเรือ สำนักความปลอดภัยและ
สิ่งแวดล้อม กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

ลำดับ	รายการ	จำนวนครั้ง				%
		46	47	48	รวม	
1	ใช้เรือขณะใบอนุญาตใช้เรือสิ้นอายุ	65	128	81	274	19.9
2	จอดเรือกีดขวางทางเดินในลำน้ำ	65	67	65	197	14.3
3	ใช้เรือก่อนได้รับอนุญาตใช้เรือ	35	59	91	185	13.5
4	ไม่เก็บประกาศนียบัตรไว้ให้ตรวจ	36	61	53	150	10.9
5	จอดแพชุงมากล้ำกอออกมาในลำน้ำ	40	41	36	117	8.5
6	ใช้เรือขณะประกาศนียบัตรสิ้นอายุ	14	38	50	102	7.4
7	ใช้เรือที่มีระดับเสียงและควันของเรือเกินกว่าอัตราที่กำหนด	38	31	29	98	7.1
8	ไม่เก็บใบอนุญาตใช้เรือไว้ให้ตรวจ	15	28	33	76	5.5
9	ฝ่าฝืนประกาศกรมการขนส่งทางน้ำฯ	18	25	18	61	4.4
10	ไม่เขียนชื่อและหมายเลขทะเบียนเรือที่หัวเรือทั้งสองข้าง	12	21	23	56	4.1
11	ใช้ความเร็วเรือที่มีความเร็วเกินกว่าที่กำหนด	20			20	1.5
12	จอดแพชุงและเรือเทียบข้างเรือกำปั่นเกินกว่าที่กำหนด	10	3	5	18	1.3
13	เรือบรรทุกเกินกว่าที่กำหนดไว้ในใบสำคัญรับรองแวนบรรทุก	2	3	12	17	1.2
14	ไม่เปลี่ยนผู้ควบคุมเรือภายในกำหนด		1	11	12	0.9
15	จอดเรือกีดขวางการเดินเรือ		6	2	8	0.6
16	เล่นเรือตัดหน้าขณะขึ้น-ลงในระยะ 200 เมตร	1	6	1	8	0.6
17	จอดแพในที่ห้ามจอด			6	6	0.4
18	เปลี่ยนผู้ควบคุมเรือก่อนได้รับอนุญาต		1	5	6	0.4
19	ใช้เรือผิดเงื่อนไขและข้อกำหนดในใบอนุญาตใช้เรือ	2		1	3	0.2
20	ทำการปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำโดยไม่ได้รับอนุญาต		3		3	0.2
21	ควบคุมเรือโดยไม่ใช้ความระมัดระวังทำให้เกิดอุบัติเหตุ		2		2	0.1
22	ไม่เปลี่ยนผู้ควบคุมเครื่องจักรยนต์ภายในกำหนด		1	1	2	0.1
23	ลากจูงเรือเกินกว่ากำลังเครื่องจักร		1		1	0.1
24	ล่องแพไม้ซุง-ล่องในแม่น้ำตั้งแต่พระอาทิตย์ตกจนถึงพระอาทิตย์ขึ้น		1		1	0.1
25	ผู้ควบคุมเรือควบคุมเรือโดยไม่ระมัดระวังทำให้เกิดอุบัติเหตุ	1			1	0.1
26	ขาดเอกสารประจำเรือ			1	1	0.1
27	เปลี่ยนแปลงตัวเรือหรือส่วนของเรือให้ผิดไปจากรายงานที่ปรากฏในทะเบียน			1	1	0.1

จากผลวิเคราะห์แสดงในตารางที่ 3 จากสถิติการตรวจจับผู้ละเมิดกฎการเดินเรือ
ปีงบประมาณ พ.ศ. 2546 – 2548 3 อันดับแรกพบผู้ละเมิดกฎการเดินเรือใช้เรือ ขณะใบอนุญาตใช้
เรือสิ้นอายุ มากที่สุด รวมกัน 274 ครั้ง เฉลี่ย 19.9 เปอร์เซ็นต์ จอดเรือกีดขวางทางเดินในลำน้ำ

197 ครั้ง เฉลี่ย 14.3 เปอร์เซ็นต์ ใช้เรือก่อนได้รับอนุญาตใช้เรือ 185 ครั้ง เฉลี่ย 13.5 เปอร์เซ็นต์

ตารางที่ 4 แสดงประมาณการจำนวนเรือ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ระหว่างปี 2548 - 2553 (เที่ยว)

(ข้อมูลระหว่างปี 2550 - 2553 เป็นตัวเลขประมาณการในอัตราเพิ่มร้อยละ 15) (ท่าเรือแหลมฉบัง [ทลฉ], 2549)

ปี	2550	2551	2552	2553
จำนวน	9,402	10,812	12,434	14,299
อัตราการเติบโต	15	15	15	15

ตารางที่ 5 แสดงประมาณการจำนวนเรือ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ระหว่างปี 2548 - 2553 (เที่ยว)

(ข้อมูลระหว่างปี 2550 - 2553 เป็นตัวเลขประมาณการในอัตราเพิ่มร้อยละ 10.40)

(ท่าเรือแหลมฉบัง [ทลฉ], 2549)

ปี	2550	2551	2552	2553
จำนวน	8,318	9,183	10,139	11,193
อัตราการเติบโต	10.40	10.40	10.40	10.40

ตารางที่ 6 แสดงประมาณการจำนวนเรือ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ระหว่างปี 2548 - 2553 (เที่ยว)

(ข้อมูลระหว่างปี 2550 - 2553 เป็นตัวเลขประมาณการ ในอัตราเพิ่มร้อยละ 5) (ท่าเรือ

แหลมฉบัง [ทลฉ], 2549)

ปี	2550	2551	2552	2553
จำนวน	7,156	7,514	7,890	8,284
อัตราการเติบโต	5	5	5	5

จากผลวิเคราะห์แสดงในตารางที่ 4, 5 และ 6 ข้อมูลสถิติประมาณการจำนวนเรือ ณ

ท่าเรือแหลมฉบัง ระหว่างปี 2550 - 2553 (เที่ยว) พบว่ามีจำนวนเรือเพิ่มขึ้นตลอดในอนาคต ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดภัยอันตรายต่าง ๆ ที่เกิดจากการจราจรทางน้ำในเขตท่าเรือเพิ่มมากขึ้นได้ ถ้าไม่มีระบบการจัดการที่ดี

ดังนั้น กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี จึงควรจะศึกษาและพัฒนาระบบระบบควบคุมการจราจรทางน้ำและความปลอดภัยทางทะเล เขตท่าเรือศรีราชา ณ ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ให้มีประสิทธิภาพ โดยการดำเนินการวางระบบ มุ่งเน้นการจัดการด้านความปลอดภัย เพื่อลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น โดยการวิเคราะห์ความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุในอดีต และหาแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ตลอดจนภัยคุกคามด้านการก่อการร้ายทางน้ำ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในระบบการขนส่งทางน้ำ เป็นศูนย์ข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำ ซึ่งหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำ สามารถนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ได้ รวมถึงการแก้ไขปัญหา และรักษาผลประโยชน์ของชาติในทะเลทั้งในด้านการคมนาคมขนส่ง ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมอีกด้วย

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาเครื่องมือสื่อสารและอุปกรณ์ Vessel Traffic System (VTS) นำมาพัฒนาระบบควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล เขตท่าเรือศรีราชา ณ ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี โดยเพิ่มมาตรการการรักษาความปลอดภัย เพื่อการป้องกันการก่อการร้ายและภัยคุกคามทางน้ำและลดภัยอันตรายต่าง ๆ ที่เกิดจากการจราจรทางน้ำ
2. เพื่อหาแนวทางพัฒนาระบบเครื่องมือสื่อสารและอุปกรณ์ Vessel Traffic System (VTS) ของระบบการควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล เขตท่าเรือศรีราชา ณ ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ให้สามารถติดต่อสื่อสารกับเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้ผู้ประกอบการธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเล

สมมติฐานของการวิจัย

จากอัตราการขยายตัวของปริมาณการจราจรทางน้ำและอัตราส่วนจำนวนอุบัติเหตุต่อปริมาณการจราจรสอดคล้องกับเหตุการณ์ในอดีต มีความเป็นไปได้ที่จำนวนอุบัติเหตุในอนาคตจะมีจำนวนเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ทำให้ประเทศไทยต้องพัฒนาระบบควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล ให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล เพื่อลดภัยต่าง ๆ ที่เกิดจากการจราจรทางน้ำ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. สามารถนำเครื่องมือสื่อสารและอุปกรณ์ Vessel Traffic System (VTS) มาใช้ให้เหมาะสมกับระบบควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล เขตท่าเรือศรีราชา ณ ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี เพื่อป้องกันการก่อการร้ายและภัยคุกคามทางน้ำและลดภัยอันตรายต่าง ๆ

ที่เกิดจากการจราจรทางน้ำซึ่งจะส่งผลกระทบต่อระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ และ ขน.ได้ปฏิบัติตามประมวลข้อบังคับ ในฐานะที่ประเทศไทย เข้าเป็นรัฐภาคีอนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของ เรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Facility Security Code: ISPS Code)

2. พัฒนาระบบเครื่องมือสื่อสารและอุปกรณ์ Vessel Traffic System (VTS) ของระบบ การควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล เขตท่าเรือศรีราชา ณ ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัด ชลบุรี ให้สามารถติดต่อกับเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นที่ยอมรับของสากล สามารถบริหาร ควบคุม กำกับ และดูแล ติดต่อ และแจ้งเตือนเรือต่าง ๆ ที่เดินทางเข้ามาในเขตความรับผิดชอบได้ อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และสร้างความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางทะเล เป็นการสนับสนุนระบบ โลจิสติกส์ และโซ่อุปทาน สามารถเพิ่มมาตรฐานการรักษาความปลอดภัย ของเรือและท่าเรือ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการรักษาความมั่นคงของประเทศ รวมถึงการแก้ไขปัญหา และรักษาผลประโยชน์ของชาติในทะเล ทั้งในด้านการคมนาคมขนส่ง ทรัพยากรธรรมชาติ และ สิ่งแวดล้อม อันส่งผลให้ภัยอันตรายต่าง ๆ ที่เกิดจากการจราจรทางน้ำลดลง ตลอดจนสนับสนุนการ ดำเนินงานของท่าเรือ เช่น วางแผนการนำร่อง เรือ ใช้เวลาอยู่ในท่าน้อยลง ซึ่งจะส่งผลดีด้าน เศรษฐศาสตร์ และการกระจายรายได้สู่ภาคการขนส่งต่อเนื่องอื่น ๆ ตลอดจนสนับสนุนข้อมูลให้กับ หน่วยงานภาครัฐหรือเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางน้ำ เช่น กรมการขนส่งทางน้ำและ พณิชยการวิ กรมศุลกากร ตำรวจน้ำ สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กองควบคุมโรค นายเรือ ท่าเรือ ผู้ส่งสินค้า ผู้รับขนส่งสินค้า ผู้รับสินค้าหรือตัวแทน ซึ่งในระยะยาวจะทำให้ต้นทุนโดยรวมของ ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานลดลง

ขอบเขตการศึกษา

1. การศึกษาครั้งนี้ได้ทำการศึกษาแนวทางพัฒนาระบบควบคุมการจราจรทางน้ำและ ความปลอดภัยทางทะเล เขตท่าเรือศรีราชา ณ ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี
2. การศึกษาครั้งนี้ ศึกษาเครื่องมือสื่อสารและอุปกรณ์ Vessel Traffic System (VTS) นำมาพัฒนาระบบควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล เขตท่าเรือศรีราชา ณ ท่าเรือ แหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี

นิยามศัพท์เฉพาะ

น่านน้ำไทย หมายถึง บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อธิปไตยของประเทศไทย
เมืองท่า หมายถึง ท่าเล หรือถิ่นที่ทอดจอดเรือเพื่อขนถ่ายคนโดยสารหรือของ

เรือ หมายถึง ยานพาหนะทางน้ำทุกไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุกลำเลียงโดยสาร ลาก จูง ดัน ยก ชูหรือลอก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้น้ำได้ทำนองเดียวกัน

เรือกล หมายถึง เรือที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลจะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม

เรือทะเล หมายถึง เรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเล

เรือลำน้ำ หมายถึง เรืออื่นที่มีใช้เรือทะเล

ประมวลข้อบังคับ หมายถึง อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ.1974 แก้ไขเพิ่มเติม 2002 บทที่ 11-1 และ 11-2 (International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974, as Amended 2002) ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Facility Security Code: ISPS Code)

ท่าเรือ หมายถึง สถานที่สำหรับให้บริการแก่เรือที่มีการปฏิบัติการระหว่างเรือกับท่าเรือ และหมายรวมถึงบริเวณที่จอดทอดสมอเรือและพื้นที่ทางน้ำทางเข้าท่าเรือ