



กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ

(ฉบับที่ ๓๓)

พ.ศ. ๒๕๕๐

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

ข้อ ๑ กฎข้อบังคับนี้เรียกว่า “กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ ๓๓) พ.ศ. ๒๕๕๐”

ข้อ ๒ กฎข้อบังคับนี้ ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนด ๖๐ วันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๓ บรรดา กฎข้อบังคับ และระเบียบในส่วนที่บัญญัติไว้แล้ว ซึ่งขัดหรือแย้งกับบทแห่งกฎข้อบังคับนี้ ให้ใช้กฎข้อบังคับนี้แทน

ข้อ ๔ ให้ยกเลิกความในหมวด ๓ การวัดและการกีดขวางบรรทุกของเรือโป๊ะจ้าย เรือสำเภา และเรือดำเลียง ข้อ ๑๑ ข้อ ๑๒ และข้อ ๑๓ ของกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ ๑๕) พ.ศ. ๒๕๒๘ และให้ใช้ข้อความต่อไปนี้แทน

“การวัดลำเรือและคำนวณระวางบรรทุกของเรือที่มีไซ้เรือกลที่เดินภายในประเทศ

ข้อ ๑๑ ส่วนยาว คือ ความยาวบนคาค้ำต่อเนื่องชั้นบนสุด วัดจากปลายสุดด้านหัวเรือจนถึงปลายสุดด้านท้ายเรือ

ข้อ ๑๒ ส่วนกว้าง คือ หมายความว่า ความกว้างสูงสุดที่กึ่งกลางลำ วัดถึงเส้นขอบงสำหรับเรือที่ต่อด้วยเหล็ก และวัดถึงผิวนอกของตัวเรือ สำหรับเรือที่ต่อด้วยวัสดุอื่น

ข้อ ๑๓ ส่วนลึก คือ ระยะที่กึ่งกลางลำ วัดตามแนวค้ำตั้งแต่ใต้พื้นคาค้ำไปถึงด้านบนของแผ่นท้องเรือ

ขนาดของเรือเป็นตันกรอสส์ เมื่อวัดส่วนต่าง ๆ เป็นเมตร ให้คิดจากสูตรต่อไปนี้

$$\text{ตันกรอสส์} = \frac{y \times g \times l \times k}{2.53}$$

๒.๕๓

$$\text{ตันเน็ต} = ๐.๘๕ \text{ ตันกรอสส์}$$

$$y = \text{ส่วนยาว}$$

$$g = \text{ส่วนกว้าง}$$

$$l = \text{ส่วนลึก}$$

$$k = ๐.๗๕ \text{ สำหรับเรือที่ต่อด้วยไม้}$$

$$k = ๐.๕๐ \text{ สำหรับเรือที่ต่อด้วยเหล็ก}$$

$$k = ๐.๘๕ \text{ สำหรับเรือที่ต่อด้วยวัสดุอื่น ๆ}$$

ข้อ ๕ การบังคับใช้

๕.๑ ข้อ ๔ ของกฎข้อบังคับนี้ให้ใช้กับเรือที่ต่อสร้างหรือดัดแปลงในวันที่หรือหลังจากวันที่กฎข้อบังคับนี้มีผลใช้บังคับ

๕.๒ สำหรับกฎข้อบังคับนี้ ตั้งแต่หมวด ก. ถึง หมวด ข. ให้ใช้กับเรือที่มีชื่อเรียกกลที่เดินภายในประเทศทุกลำ ที่มีขนาดความยาวจากตั้งแต่ ๒๔ เมตรขึ้นไป

หมวด ก.

ข้อบังคับทั่วไป

ข้อ ๖ ในกฎข้อบังคับนี้

“เรือเดินทะเลที่มีชื่อเรียกกล” หมายความว่า เรือที่มีได้ขับเคลื่อนโดยเครื่องจักรกลแต่อย่างใด มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเล และมีเขตการเดินเรือในทะเลตามที่เจ้าพนักงานตรวจเรือกำหนด

“เรือลำน้ำที่มีชื่อเรียกกล” หมายความว่า เรือที่มีได้ขับเคลื่อนโดยเครื่องจักรกลแต่อย่างใด ที่ใช้อยู่ในแม่น้ำ ลำคลอง ห้วย หนอง บึง ทะเลสาบ และไม่แล่นพ้นออกจากปากแม่น้ำนั้น ๆ

“ความยาว” หมายความว่า ความยาวบนคาคฟ้าต่อเนื่องชั้นบนสุด วัดจากปลายสุดด้านหัวเรือจนถึง ปลายสุดด้านท้ายเรือ

“ความยาวฉาก” หมายความว่า ความยาวบนคาคฟ้าต่อเนื่องชั้นบนสุด วัดจากปลายสุดด้านหัวเรือ จนถึงตอนหน้าของแกนหางเสือ หากไม่มีแกนหางเสือให้วัดจนถึงปลายสุดด้านท้ายเรือ

“ความกว้าง” หมายความว่า ความกว้างสูงสุดที่กึ่งกลางลำ วัดถึงเส้นขอบกงสำหรับเรือที่ต่อ ด้วยเหล็ก และวัดถึงผิวนอกของตัวเรือ สำหรับเรือที่ต่อด้วยวัสดุอื่น

“ความลึก” หมายความว่า ระยะกึ่งกลางลำ วัดตามแนวตั้งจากส่วนบนของพื้นคาคฟ้าลงไปถึง ด้านบนของแผ่นท้องเรือ

“สัมประสิทธิ์แท่งตัน (Cb)” หมายความว่า ค่าที่คำนวณได้จาก ปริมาตรระวางขับน้ำที่ระยะ ร้อยละ ๘๕ ของความลึก/ (ความยาว x ความกว้าง x ระยะที่ร้อยละ ๘๕ ของความลึก)

“ปริมาตรระวางขับน้ำ” หมายความว่า ปริมาตรแทนที่น้ำ (ลูกบาศก์เมตร) ที่ระดับความลึกต่าง ๆ โดยวัดถึงเส้นขอบภายในเรือ สำหรับเรือที่มีเปลือกเรือเป็นเหล็ก และถึงเส้นขอบภายนอกเรือสำหรับเรือ ที่มีเปลือกเรือเป็นวัสดุอื่น

“เรือเบา” หมายความว่า เรือที่มีได้บรรทุกสินค้า น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น น้ำอับเฉา น้ำจืด ของใช้สิ้นเปลือง ผู้โดยสาร และลูกเรือ

“น้ำหนักบรรทุก (Deadweight)” หมายความว่า ความสามารถในการบรรทุกของเรือ (เมตริกตัน) คำนวณได้จากผลต่างของปริมาตรระวางขับน้ำที่แนวน้ำบรรทุกที่กำหนดให้สูงสุดกับปริมาตรระวางขับน้ำ เรือเบาคูณด้วยค่าคงที่เท่ากับ ๑.๐๐ สำหรับเรือลำน้ำที่มีไซ้เรือกล หรือคูณด้วย ๑.๐๒๕ สำหรับเรือเดินทะเล ที่มีไซ้เรือกล

“คาคฟ้าพรีบอร์ด” หมายความว่า คาคฟ้าที่โดยปกติเป็นคาคฟ้าชั้นบนสุดที่สัมผัสอากาศและ น้ำทะเล ซึ่งมีการปิดช่องเปิดในส่วนที่สัมผัสกับอากาศอย่างถาวร ช่องเปิดข้างตัวเรือได้คาคฟ้านี้ ปิดด้วย เครื่องปิดอย่างถาวรและผนึกน้ำ ในเรือที่มีคาคฟ้าพรีบอร์ดไม่ต่อเนื่องเส้นด้าที่สุดของคาคฟ้าเปิด และ ส่วนต่อของเส้นนั้น ขนานกับส่วนบนของคาคฟ้า ให้ถือเป็นคาคฟ้าพรีบอร์ด กรณีที่คาคฟ้าชั้นล่างนี้ เป็นชั้น ๆ เส้นด้าที่สุดของคาคฟ้าและเส้นที่ลากต่อจากเส้นนี้ขนานกับส่วนบนของคาคฟ้าถือเป็นคาคฟ้า พรีบอร์ด เมื่อกำหนดให้คาคฟ้าชั้นล่างเป็นคาคฟ้าพรีบอร์ด

“ซูเปอร์สตรัคเจอร์” หมายความว่า โครงสร้างบนคาคฟ้าฟริบอร์ค มีความกว้างจากกราบหนึ่งไปยังอีกกราบหนึ่งของเรือ หรือจรดแผ่นข้างเรือที่ไม่ล้ำเข้ามาจากแผ่นเหล็กตัวเรือมากกว่าร้อยละ ๔ ของความกว้าง คาคฟ้ายกท้ายเรือให้ถือเป็นซูเปอร์สตรัคเจอร์

“การผนึกคลื่นลม” หมายความว่า ในสภาวะคลื่นลมใด ๆ น้ำจะไม่ซึมเข้าไปในเรือ

หมวด ข.

ระยะฟริบอร์คสำหรับเรือเดินทะเลที่มีไซเรือกกล

ข้อ ๗ ชนิดของเรือ

(๑) เพื่อจุดประสงค์ในการคำนวณระยะฟริบอร์ค เรือแบ่งออกเป็นแบบ “ก” และ แบบ “จ”

(๒) เรือแบบ “ก” คือ เรือที่ออกแบบสำหรับบรรทุกสินค้าของเหลวจำนวนมาก และในถังสินค้าที่ช่องทางผ่านเข้าออกเล็ก ๆ ช่องนี้ปิดด้วยฝาเหล็กมีแป๊กกึ่งผนึกน้ำ หรือวัสดุอื่นที่ทัดเทียมกัน เรือเหล่านี้ต้องมีคุณสมบัติต่อไปนี้

(ก) คาคฟ้าที่สัมผัสกับอากาศมีความแข็งแรงมั่นคงสูง

(ข) มีการป้องกันมิให้น้ำเข้าเรืออย่างดี ทั้งนี้เป็นผลมาจากค่าความซึมต่ำของระวางสินค้าที่บรรทุก และการกั้นระวางที่จัดไว้ตามปกติ

(๓) เรือทุกลำที่มีได้ขึ้นไปตามเงื่อนไขที่ใช้กับเรือแบบ “ก” ต้องพิจารณาว่าเป็นเรือแบบ “จ” ทั้งสิ้น

ข้อ ๘ ตารางระยะฟริบอร์ค

(๑) สำหรับเรือที่ต่อด้วยเหล็ก ระยะฟริบอร์ค สำหรับเรือแบบ “ก” เรือแบบ “จ” ที่มีปากระวางและฝาปิดระวางเป็นไปตามข้อกำหนดของข้อที่ ๑๔ และเรือแบบ “จ” ที่มีปากระวางและฝาปิดระวางไม่เป็นไปตามข้อกำหนด ให้กำหนดค่าตามตารางต่อไปนี้

| เรือแบบ “ก” | | เรือแบบ “จ” ที่มีปากระวางและฝาปิดระวางเป็นไปตามข้อกำหนด | | เรือแบบ “จ” ที่มีปากระวางและฝาปิดระวางไม่เป็นไปตามข้อกำหนด | |
|-------------------|-----------------------------|---|-----------------------------|--|-----------------------------|
| ความยาว (เมตร) | ระยะฟริบอร์ค (มิลลิเมตร) | ความยาว (เมตร) | ระยะฟริบอร์ค (มิลลิเมตร) | ความยาว (เมตร) | ระยะฟริบอร์ค (มิลลิเมตร) |
| ๒๔ | ๑๕๐ | ๒๔ | ๑๕๐ | ๒๔ | ๒๐๐ |
| ๒๕ | ๑๕๖ | ๒๕ | ๑๕๖ | ๒๕ | ๒๐๖ |
| ๒๖ | ๑๖๓ | ๒๖ | ๑๖๓ | ๒๖ | ๒๑๓ |

| เรือแบบ “ก” | | เรือแบบ “จ” ที่มีปากระวางและฝาปิด ระวางเป็นไปตามข้อกำหนด | | เรือแบบ “จ” ที่มีปากระวางและฝา ปิดระวางไม่เป็นไปตามข้อกำหนด | |
|-------------------|-----------------------------|---|-----------------------------|--|-----------------------------|
| ความยาว (เมตร) | ระยะฟรีบอร์ด (มิลลิเมตร) | ความยาว (เมตร) | ระยะฟรีบอร์ด (มิลลิเมตร) | ความยาว (เมตร) | ระยะฟรีบอร์ด (มิลลิเมตร) |
| ๒๓ | ๑๖๕ | ๒๓ | ๑๖๕ | ๒๓ | ๒๑๕ |
| ๒๔ | ๑๗๕ | ๒๔ | ๑๗๕ | ๒๔ | ๒๒๕ |
| ๒๕ | ๑๘๕ | ๒๕ | ๑๘๕ | ๒๕ | ๒๓๕ |
| ๒๖ | ๑๙๕ | ๒๖ | ๑๙๕ | ๒๖ | ๒๔๕ |
| ๒๗ | ๒๐๕ | ๒๗ | ๒๐๕ | ๒๗ | ๒๕๕ |
| ๒๘ | ๒๑๕ | ๒๘ | ๒๑๕ | ๒๘ | ๒๖๕ |
| ๒๙ | ๒๒๕ | ๒๙ | ๒๒๕ | ๒๙ | ๒๗๕ |
| ๓๐ | ๒๓๕ | ๓๐ | ๒๓๕ | ๓๐ | ๒๘๕ |
| ๓๑ | ๒๔๕ | ๓๑ | ๒๔๕ | ๓๑ | ๒๙๕ |
| ๓๒ | ๒๕๕ | ๓๒ | ๒๕๕ | ๓๒ | ๓๐๕ |
| ๓๓ | ๒๖๕ | ๓๓ | ๒๖๕ | ๓๓ | ๓๑๕ |
| ๓๔ | ๒๗๕ | ๓๔ | ๒๗๕ | ๓๔ | ๓๒๕ |
| ๓๕ | ๒๘๕ | ๓๕ | ๒๘๕ | ๓๕ | ๓๓๕ |
| ๓๖ | ๒๙๕ | ๓๖ | ๒๙๕ | ๓๖ | ๓๔๕ |
| ๓๗ | ๓๐๕ | ๓๗ | ๓๐๕ | ๓๗ | ๓๕๕ |
| ๓๘ | ๓๑๕ | ๓๘ | ๓๑๕ | ๓๘ | ๓๖๕ |
| ๓๙ | ๓๒๕ | ๓๙ | ๓๒๕ | ๓๙ | ๓๗๕ |
| ๔๐ | ๓๓๕ | ๔๐ | ๓๓๕ | ๔๐ | ๓๘๕ |
| ๔๑ | ๓๔๕ | ๔๑ | ๓๔๕ | ๔๑ | ๓๙๕ |
| ๔๒ | ๓๕๕ | ๔๒ | ๓๕๕ | ๔๒ | ๔๐๕ |
| ๔๓ | ๓๖๕ | ๔๓ | ๓๖๕ | ๔๓ | ๔๑๕ |
| ๔๔ | ๓๗๕ | ๔๔ | ๓๗๕ | ๔๔ | ๔๒๕ |
| ๔๕ | ๓๘๕ | ๔๕ | ๓๘๕ | ๔๕ | ๔๓๕ |
| ๔๖ | ๓๙๕ | ๔๖ | ๓๙๕ | ๔๖ | ๔๔๕ |
| ๔๗ | ๔๐๕ | ๔๗ | ๔๐๕ | ๔๗ | ๔๕๕ |
| ๔๘ | ๔๑๕ | ๔๘ | ๔๑๕ | ๔๘ | ๔๖๕ |
| ๔๙ | ๔๒๕ | ๔๙ | ๔๒๕ | ๔๙ | ๔๗๕ |
| ๕๐ | ๔๓๕ | ๕๐ | ๔๓๕ | ๕๐ | ๔๘๕ |
| ๕๑ | ๔๔๕ | ๕๑ | ๔๔๕ | ๕๑ | ๔๙๕ |
| ๕๒ | ๔๕๕ | ๕๒ | ๔๕๕ | ๕๒ | ๕๐๕ |
| ๕๓ | ๔๖๕ | ๕๓ | ๔๖๕ | ๕๓ | ๕๑๕ |
| ๕๔ | ๔๗๕ | ๕๔ | ๔๗๕ | ๕๔ | ๕๒๕ |

| เรือแบบ “ก” | | เรือแบบ “จ” ที่มีปากรวงและฝาปิด ระวางเป็นไปตามข้อกำหนด | | เรือแบบ “จ” ที่มีปากรวงและฝา ปิดระวางไม่เป็นไปตามข้อกำหนด | |
|-------------------|-----------------------------|---|-----------------------------|--|-----------------------------|
| ความยาว (เมตร) | ระยะฟรีบอร์ด (มิลลิเมตร) | ความยาว (เมตร) | ระยะฟรีบอร์ด (มิลลิเมตร) | ความยาว (เมตร) | ระยะฟรีบอร์ด (มิลลิเมตร) |
| ๕๕ | ๓๗๗ | ๕๕ | ๓๗๗ | ๕๕ | ๔๒๗ |
| ๕๖ | ๓๘๗ | ๕๖ | ๓๘๗ | ๕๖ | ๔๓๗ |
| ๕๗ | ๓๙๗ | ๕๗ | ๓๙๗ | ๕๗ | ๔๔๗ |
| ๕๘ | ๔๐๗ | ๕๘ | ๔๐๗ | ๕๘ | ๔๕๗ |
| ๕๙ | ๔๑๗ | ๕๙ | ๔๑๗ | ๕๙ | ๔๖๗ |
| ๖๐ | ๔๓๐ | ๖๐ | ๔๓๐ | ๖๐ | ๔๘๐ |
| ๖๑ | ๔๔๐ | ๖๑ | ๔๔๐ | ๖๑ | ๔๙๐ |
| ๖๒ | ๔๕๐ | ๖๒ | ๔๕๑ | ๖๒ | ๕๐๑ |
| ๖๓ | ๔๖๐ | ๖๓ | ๔๖๑ | ๖๓ | ๕๑๑ |
| ๖๔ | ๔๗๐ | ๖๔ | ๔๗๒ | ๖๔ | ๕๒๒ |
| ๖๕ | ๔๗๙ | ๖๕ | ๔๘๓ | ๖๕ | ๕๓๓ |
| ๖๖ | ๔๙๐ | ๖๖ | ๔๙๔ | ๖๖ | ๕๔๔ |
| ๖๗ | ๕๐๐ | ๖๗ | ๕๐๖ | ๖๗ | ๕๕๖ |
| ๖๘ | ๕๑๐ | ๖๘ | ๕๑๗ | ๖๘ | ๕๖๗ |
| ๖๙ | ๕๒๐ | ๖๙ | ๕๒๙ | ๖๙ | ๕๗๙ |
| ๗๐ | ๕๓๐ | ๗๐ | ๕๔๑ | ๗๐ | ๕๙๑ |
| ๗๑ | ๕๔๐ | ๗๑ | ๕๕๔ | ๗๑ | ๖๐๔ |
| ๗๒ | ๕๕๐ | ๗๒ | ๕๖๖ | ๗๒ | ๖๑๖ |
| ๗๓ | ๕๖๐ | ๗๓ | ๕๗๗ | ๗๓ | ๖๒๗ |
| ๗๔ | ๕๗๐ | ๗๔ | ๕๘๘ | ๗๔ | ๖๓๘ |
| ๗๕ | ๕๘๐ | ๗๕ | ๖๐๐ | ๗๕ | ๖๕๐ |
| ๗๖ | ๕๙๐ | ๗๖ | ๖๑๒ | ๗๖ | ๖๖๒ |
| ๗๗ | ๖๐๐ | ๗๗ | ๖๒๕ | ๗๗ | ๖๗๕ |
| ๗๘ | ๖๑๑ | ๗๘ | ๖๓๘ | ๗๘ | ๖๘๘ |
| ๗๙ | ๖๒๑ | ๗๙ | ๖๕๑ | ๗๙ | ๗๐๑ |
| ๘๐ | ๖๓๑ | ๘๐ | ๖๖๕ | ๘๐ | ๗๑๕ |
| ๘๑ | ๖๔๑ | ๘๑ | ๖๗๙ | ๘๑ | ๗๒๙ |
| ๘๒ | ๖๕๒ | ๘๒ | ๖๙๒ | ๘๒ | ๗๔๒ |

| เรือแบบ “ก” | | เรือแบบ “จ” ที่มีปากรวางและฝาปิด ระวางเป็นไปตามข้อกำหนด | | เรือแบบ “จ” ที่มีปากรวางและฝา ปิดระวางไม่เป็นไปตามข้อกำหนด | |
|-------------------|-----------------------------|--|-----------------------------|---|-----------------------------|
| ความยาว (เมตร) | ระยะฟรีบอร์ด (มิลลิเมตร) | ความยาว (เมตร) | ระยะฟรีบอร์ด (มิลลิเมตร) | ความยาว (เมตร) | ระยะฟรีบอร์ด (มิลลิเมตร) |
| ๘๓ | ๖๖๒ | ๘๓ | ๗๐๗ | ๘๓ | ๗๕๗ |
| ๘๔ | ๖๗๓ | ๘๔ | ๗๒๐ | ๘๔ | ๗๗๐ |
| ๘๕ | ๖๘๓ | ๘๕ | ๗๓๔ | ๘๕ | ๗๘๔ |
| ๘๖ | ๖๙๕ | ๘๖ | ๗๔๗ | ๘๖ | ๗๙๗ |
| ๘๗ | ๗๐๕ | ๘๗ | ๗๖๑ | ๘๗ | ๘๑๑ |
| ๘๘ | ๗๑๖ | ๘๘ | ๗๗๖ | ๘๘ | ๘๒๖ |
| ๘๙ | ๗๒๗ | ๘๙ | ๗๙๑ | ๘๙ | ๘๔๑ |
| ๙๐ | ๗๓๘ | ๙๐ | ๘๐๖ | ๙๐ | ๘๕๖ |
| ๙๑ | ๗๔๙ | ๙๑ | ๘๒๒ | ๙๑ | ๘๗๒ |
| ๙๒ | ๗๖๑ | ๙๒ | ๘๓๗ | ๙๒ | ๘๘๗ |
| ๙๓ | ๗๗๒ | ๙๓ | ๘๕๑ | ๙๓ | ๙๐๑ |
| ๙๔ | ๗๘๓ | ๙๔ | ๘๖๖ | ๙๔ | ๙๑๖ |
| ๙๕ | ๗๙๔ | ๙๕ | ๘๘๑ | ๙๕ | ๙๓๑ |
| ๙๖ | ๘๐๖ | ๙๖ | ๘๙๗ | ๙๖ | ๙๔๗ |
| ๙๗ | ๘๑๗ | ๙๗ | ๙๑๑ | ๙๗ | ๙๖๑ |
| ๙๘ | ๘๒๘ | ๙๘ | ๙๒๖ | ๙๘ | ๙๗๖ |
| ๙๙ | ๘๓๙ | ๙๙ | ๙๔๑ | ๙๙ | ๙๙๑ |
| ๑๐๐ | ๘๕๑ | ๑๐๐ | ๙๕๗ | ๑๐๐ | ๑๐๐๗ |

ระยะฟรีบอร์ดของเรือที่มีความยาวอยู่ระหว่างค่าความยาวสองค่า หาได้โดยวิธีบัญญัติไตรยางศ์ สำหรับเรือที่มีความยาวเกินกว่า ๑๐๐ เมตร ให้ใช้ค่าตามตารางระยะฟรีบอร์ดที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ ๒๐) พ.ศ. ๒๕๓๕

(๒) สำหรับเรือที่ต่อด้วยวัสดุอื่น ให้ใช้ค่าระยะฟรีบอร์ดจากตารางคูณด้วย ๑.๔

ข้อ ๕ การปรับแก้ระยะฟรีบอร์ด

(๑) การปรับแก้จากค่าสัมประสิทธิ์แท่งตัน

ในกรณีที่สัมประสิทธิ์แท่งตัน (Cb) มากกว่า ๐.๖๘ ระยะฟรีบอร์ดจากตารางที่ระบุไว้ในข้อที่ ๘ จะต้องคูณด้วยค่า $(Cb+0.68)/0.76$

(๒) การปรับแก้จากความลึก

ในกรณีที่ความลึกมากกว่า ความยาว/๑๕ ระยะฟรีบอร์ดจะต้องเพิ่มขึ้นเท่ากับ

$$(ความลึก - ความยาว/๑๕) \times ค. \quad (มิลลิเมตร)$$

โดย ค. = ค่าความยาวหารด้วย ๐.๔๘

ข้อ ๑๐ การกำหนดระยะฟรีบอร์ดตามเขตการเดินเรือ

ระยะฟรีบอร์ดน้ำทะเลเขตอบอุ่น

(๑) ระยะฟรีบอร์ดเขตอบอุ่น ให้มีค่าน้อยเท่ากับระยะฟรีบอร์ดที่ได้จากการลดค่าระยะฟรีบอร์ดที่คำนวณได้ตามข้อ ๘ และ ๙ ลงเท่ากับ ๑/๔๘ ของระยะที่วัดจากด้านบนของกระดูกงูถึงระดับกินน้ำลึกที่สัมพันธ์กับระยะฟรีบอร์ดนั้น

(๒) ระยะฟรีบอร์ดที่คำนวณได้ตามกฎข้อนี้ ต้องไม่น้อยกว่า ๕๐ มิลลิเมตร สำหรับเรือที่มีปากระวางและฝาปิดระวางที่ไม่ได้เป็นไปตามข้อกำหนดนั้น ต้องมีระยะฟรีบอร์ดไม่น้อยกว่า ๑๕๐ มิลลิเมตร

ระยะฟรีบอร์ดน้ำจืดเขตอบอุ่น

(๑) ระยะฟรีบอร์ดน้ำจืดเขตอบอุ่น ให้เท่ากับระยะฟรีบอร์ดที่ได้จากการปรับลดค่าระยะฟรีบอร์ดที่คำนวณตาม (๑) และ (๒) ลงเท่ากับ $\nabla / (๔๐ \times \text{TPC})$ (เซนติเมตร)

โดย ∇ = ระวางขับน้ำ (ตัน) ณ แนวน้ำบรรทุกน้ำทะเลเขตอบอุ่น

TPC = จำนวนตันที่ทำให้เรือจม ๑ เซนติเมตรในน้ำทะเล ณ แนวน้ำบรรทุก

เขตอบอุ่น

(๔) ในกรณีระวางขับน้ำที่แนวน้ำบรรทุกเขตอบอุ่นไม่สามารถหาค่าได้แน่นอน ให้ปรับลดระยะฟรีบอร์ดลงเท่ากับ ๑/๔๘ ของระยะกินน้ำลึกเขตอบอุ่นที่วัดจากด้านบนของกระดูกงูถึงระดับเส้นฐานสามเหลี่ยมของเครื่องหมายแนวน้ำบรรทุก

หมวด ค.

ระยะฟรีบอร์ดสำหรับเรือลำน้ำที่มีไซ้เรือกล

ข้อ ๑๑ ระยะฟรีบอร์ดสำหรับเรือลำน้ำที่มีไซ้เรือกลนั้น ให้มีค่าน้อยเท่ากับค่าที่คำนวณได้จาก

$$\text{ระยะฟรีบอร์ด (มิลลิเมตร)} = ๑๒๕ + ๓๕ \times \text{ความยาว (เมตร)}$$

หมวด ง.

เงื่อนไขของการกำหนดระยะพรีบอร์ด

ข้อ ๑๒ ประค

(๑) ช่องเปิดที่ผ่านได้ทุกช่องในฝักันด้านปลายสุดของซูเปอร์สตรัคเจอร์ที่ปิดทึบ ต้องติดตั้งประคเหล็กหรือวัสดุอย่างอื่นที่เท่าเทียมกันอย่างถาวรแข็งแรง วิธีการที่ให้ประคเหล่านี้ผนึกกลั่นลมต้องประกอบด้วย กาสเกตและเครื่องยึด หรือวิธีการอื่นที่เท่าเทียมกัน

(๒) ความสูงของธรณิช่องเปิดที่ผ่านได้ในฝักันด้านปลายสุดของซูเปอร์สตรัคเจอร์ที่ปิดทึบให้สูงจากคาคฟ้าไม่น้อยกว่า ๓๘๐ มิลลิเมตร สำหรับเรือลำน้ำที่มีไซเรือกลให้ลดความสูงลงได้ไม่เกินกึ่งหนึ่ง

ข้อ ๑๓ ตำแหน่งของปากระวาง ช่องประค และเครื่องระบายอากาศ

เพื่อจุดมุ่งหมายของกฎข้อบังคับนี้ ให้กำหนดตำแหน่งของปากระวาง ช่องประค และเครื่องระบายอากาศ ไว้ดังนี้

ตำแหน่งที่ ๑ บนคาคฟ้าพรีบอร์ดส่วนที่เปิดและคาคฟ้ายกท้ายเรือ และบนคาคฟ้าซูเปอร์สตรัคเจอร์ ส่วนที่เปิด ณ ที่ ๑/๔ ของความยาวเรือนับจากเส้นตั้งฉากหัวเรือ อยู่ข้างหน้า

ตำแหน่งที่ ๒ บนคาคฟ้าซูเปอร์สตรัคเจอร์ส่วนที่เปิด ณ ที่ ๑/๔ ของความยาวเรือ นับจากเส้นตั้งฉากหัวเรือ อยู่ข้างท้าย

ข้อ ๑๔ ปากระวางสินค้าและปากระวางอื่น ๆ

(๑) ขอบตั้งปากระวาง ต้องแข็งแรงเพียงพอ และความสูงของขอบตั้งปากระวางเหนือคาคฟ้าต้องไม่น้อยกว่า

๖๐๐ มิลลิเมตร หากอยู่ในตำแหน่งที่ ๑

๔๕๐ มิลลิเมตร หากอยู่ในตำแหน่งที่ ๒

(๒) ฝาปิดปากระวาง บิมที่ถอดได้ ฝาปิดระวางแบบพอนทูน ที่รองรับหรือบำ ลูกตน แบบเทน ฟ้าใบคลุมระวาง ความยึดแน่นของฝาปิดปากระวางต้องเป็นไปอย่างเหมาะสม

(๓) การปิดปากระวางโดยฝาเหล็กผนึกกลั่นลม หรือวัสดุอื่นที่ทัดเทียมกันด้วยแกสเกตและเหล็กปะกับให้เป็นไปอย่างเหมาะสม

ข้อ ๑๕ ช่องเปิดอื่น ๆ บนคาคฟ้าพรีบอร์ดและคาคฟ้าซูเปอร์สตรัคเจอร์

(๑) ช่องคนผ่านและช่องกระจกกันน้ำ ในตำแหน่งที่ ๑ และ ๒ หรือภายในชูเปอร์สตรัคเจอร์ ปิดทึบ ให้ปิดโดยฝาปิดที่ผนึกน้ำติดตั้งอย่างถาวร นอกจากจะปิดโดยใช้สลักเกลียวเป็นระยะ ๆ อย่างสนิท

(๒) ช่องเปิดในคานฝ้าเพดานซึ่งมิใช่ปากกระวาง ช่องคนผ่านและช่องกระจกกันน้ำ ต้องอยู่ภายในชูเปอร์สตรัคเจอร์ปิดทึบหรือช่องบันไดที่มีความแข็งแรงทัดเทียมกันและผนึกคลื่นลม ช่องเปิด เช่นว่านั้นในคานฝ้าชูเปอร์สตรัคเจอร์เปิด หรือในตอบนบนของห้องที่อยู่บนคานฝ้าเพดาน หรือที่ว่างภายในชูเปอร์สตรัคเจอร์ปิดทึบต้องกันโดยห้องหรือช่องบันไดอย่างแข็งแรง ช่องประตูในห้องเช่นว่านั้น หรือช่องบันไดต้องติดประตูตามข้อกำหนดของข้อ ๑๒

(๓) ในตำแหน่งที่ ๑ ความสูงของธรณีประตูเหนือคานฝ้าที่เข้าไปยังช่องประตูในช่องบันได ให้สูงอย่างน้อย ๖๐๐ มิลลิเมตร และในตำแหน่งที่ ๒ ให้สูงอย่างน้อย ๓๘๐ มิลลิเมตร หรือเป็นไปตามข้อกำหนดของข้อ ๑๒ (๒)

ข้อ ๑๖ เครื่องระบายอากาศ

(๑) เครื่องระบายอากาศในตำแหน่งที่ ๑ หรือ ๒ เมื่อระบายอากาศในที่ว่างใต้คานฝ้าเพดาน หรือใต้คานฝ้าชูเปอร์สตรัคเจอร์ปิดทึบ ให้มีขอบดัดที่ทำด้วยเหล็ก หรือวัสดุอื่นที่ทัดเทียมกัน สร้างอย่างแข็งแรงและติดตั้งบนคานฝ้าอย่างมั่นคง ในกรณีที่ขอบดัดของเครื่องระบายอากาศสูงมากกว่า ๕๐๐ มิลลิเมตร ต้องมีที่รองรับไว้อย่างแข็งแรง

(๒) เครื่องระบายอากาศที่ระบายไปยังชูเปอร์สตรัคเจอร์อื่น ๆ นอกจากชูเปอร์สตรัคเจอร์ปิดทึบ ต้องมีขอบดัดที่ทำด้วยเหล็กหรือวัสดุอื่นที่ทัดเทียมกัน สร้างอย่างแข็งแรงบนคานฝ้าเพดาน

(๓) เครื่องระบายอากาศในตำแหน่งที่ ๑ ซึ่งมีขอบดัดสูงจากคานฝ้ามากกว่า ๔.๕ เมตร และในตำแหน่งที่ ๒ ซึ่งมีขอบดัดสูงจากคานฝ้ามากกว่า ๒.๓ เมตร ไม่ต้องติดเครื่องปิด

(๔) นอกจากที่บัญญัติไว้ใน (๓) ช่องเปิดของเครื่องระบายอากาศจะต้องมีเครื่องปิดที่ผนึกคลื่นลม อย่างมีประสิทธิภาพติดอยู่ด้วยในเรือที่มีความยาวไม่เกิน ๑๐๐ เมตร เครื่องปิดต้องติดตั้งอย่างถาวร สำหรับเรืออื่น ๆ เครื่องปิดต้องติดตั้งไว้ในที่ซึ่งสะดวกและใกล้กับเครื่องระบายอากาศนั้น เครื่องระบายอากาศในตำแหน่งที่ ๑ ต้องมีขอบดัดสูงจากคานฝ้าอย่างน้อย ๕๐๐ มิลลิเมตร และในตำแหน่งที่ ๒ ขอบดัดต้องสูงจากคานฝ้าอย่างน้อย ๓๖๐ มิลลิเมตร

ข้อ ๑๗ ท่ออากาศ

ในกรณีที่ท่ออากาศไปยังถังอับเฉาและถังอื่น ๆ ต่อขึ้นไปเหนือคานฝ้าเพดานหรือคานฝ้าชูเปอร์สตรัคเจอร์ ส่วนของท่ออากาศที่พ้นคานฝ้าขึ้นไปต้องสร้างอย่างแข็งแรง ความสูงจากคานฝ้าถึงที่

ซึ่งน้ำอาจเข้าไปสู่เบื้องล่างได้ ต้องสูงอย่างน้อย ๗๖๐ มิลลิเมตรจากคานฟ้าพริบอร์คและ ๔๕๐ มิลลิเมตร จากคานฟ้าซูเปอร์สตรัคเจอร์ ในกรณีที่ความสูงเหล่านี้ อาจเป็นอุปสรรคต่อการทำงานในเรือ เจ้าพนักงานตรวจเรืออาจยอมให้ใช้ความสูงที่น้อยกว่าได้

ข้อ ๑๘ ช่องสินค้าหรือช่องเปิดอื่น ๆ

(๑) ช่องสินค้าหรือช่องเปิดอื่น ๆ ที่คล้ายกันที่อยู่ข้างเรือใต้คานฟ้าพริบอร์ค ต้องติดตั้งประตู ที่ออกแบบให้ผนึกน้ำ และมีโครงสร้างแข็งแรงเข้ารูปกับแผ่นเหล็กตัวเรือ ช่องเปิดเช่นว่านั้นต้องมีจำนวน น้อยที่สุด เหมาะสมกับการออกแบบและเหมาะกับงานของเรือ

(๒) ขอบล่างของช่องเปิดเช่นว่านั้น ต้องไม่ต่ำกว่าเส้นซึ่งลากขนานกับคานฟ้าพริบอร์คข้างเรือ ซึ่งมีจุดต่ำสุดของขอบล่างของช่องเปิดอยู่ที่ขอบบนของเส้นแนวน้ำบรรทุกเส้นบนสุด

ข้อ ๑๙ การคุ้มครองคนประจำเรือ

(๑) ความแข็งแรงของที่พักอาศัยของคนประจำเรือบนคานฟ้า ต้องเป็นไปตามความเห็นชอบของ เจ้าพนักงานตรวจเรือ

(๒) ต้องจัดให้มีวิธีการอันเหมาะสม ในรูปแบบของราวกันตก ราวลวด บันได หรือช่องทางเดิน ใต้คานฟ้า เพื่อป้องกันอันตรายให้แก่คนประจำเรือขณะเดินทางระหว่างห้องพักอาศัย และที่อื่น ๆ ที่ใช้ ในการทำงานในเรือ

(๓) ความสูงของกราบอ่อนและราวกันตกต้องสูงกว่าคานฟ้าอย่างน้อยที่สุด ๑ เมตร หากความสูงนี้ เป็นอุปสรรคต่อการทำงานตามปกติ เจ้าพนักงานตรวจเรืออาจยอมให้ใช้ความสูงที่น้อยกว่าได้

(๔) ช่องเปิดที่อยู่ใต้จุดต่ำสุดของราวกันตกต้องไม่เกิน ๒๓๐ มิลลิเมตร แนวของราวกันตกอื่น ๆ ต้องห่างกันไม่มากกว่า ๓๘๐ มิลลิเมตร

(๕) สินค้าที่บรรทุกบนคานฟ้าบนเรือลำหนึ่งลำใด ต้องเก็บในลักษณะที่ช่องเปิดใด ๆ อันอยู่ใน ทางผ่านของสินค้า และเป็นทางเข้าออกไปยังห้องคนประจำเรือและส่วนอื่น ๆ ทั้งหมดที่จำเป็นสำหรับ ทำงานในเรือ ต้องสามารถปิดและยึดให้แน่นเพื่อป้องกันมิให้น้ำเข้าได้ จะต้องจัดให้มีการป้องกันอย่างมี ประสิทธิภาพในรูปของราวกันตก หรือราวลวดไว้เหนือสินค้าที่อยู่บนคานฟ้า ถ้าไม่มีทางผ่านอื่นที่สะดวก ที่อยู่บนหรือใต้คานฟ้าของเรือ

หมวด จ.
เครื่องหมายแนวน้ำบรรทุก

ข้อ ๒๐ เส้นคาดฟ้า

เส้นคาดฟ้าเป็นเส้นระดับยาว ๒๐๐ มิลลิเมตร และกว้าง ๒๕ มิลลิเมตร ทำไว้ ณ กึ่งกลางทั้งสองกราบ โดยขอบบนของเส้นคาดฟ้านี้ผ่านจุดซึ่งผิวพื้นบนของคาดฟ้าปรับบอร์คต่อออกไป ตัดกับผิวพื้นด้านนอกของเปลือกเรือ นอกเสียจากว่าเส้นคาดฟ้าอาจจะกำหนดให้เชื่อมโยงกับจุดอื่นที่แน่นอนบนเรือ โดยมีเงื่อนไขว่าปรับบอร์คถูกต้องในทุกกรณี ตำแหน่งจากจุดที่กล่าวนั้นและตำแหน่งของคาดฟ้าปรับบอร์คจะต้องแสดงไว้ในใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก

ข้อ ๒๑ เครื่องหมายแนวน้ำบรรทุกสำหรับเรือเดินทะเลที่มีไซเรือกกล

(๑) เครื่องหมายแนวน้ำบรรทุกของเรือนี้ ประกอบด้วยสามเหลี่ยมด้านเท่าที่มีขนาดความยาวด้านละ ๒๐๐ มิลลิเมตร บนเส้นระดับที่มีความยาว ๓๕๐ มิลลิเมตร และกว้าง ๒๕ มิลลิเมตร โดยมุมหนึ่งของสามเหลี่ยมอยู่กึ่งกลางที่ขอบบนของเส้นระดับ และมีระยะอย่างน้อยเท่ากับปรับบอร์คที่กำหนดตามข้อ ๑๐ โดยให้วัดตามแนวตั้งจากใต้ขอบบนเส้นคาดฟ้าลงมา (ตามที่แสดงไว้ในรูปที่ ๑)

(๒) เส้นต่าง ๆ ที่แสดงเส้นแนวน้ำบรรทุกที่กำหนดตามกฎหมายเหล่านี้ ต้องเป็นเส้นระดับยาว ๒๐๐ มิลลิเมตร กว้าง ๒๕ มิลลิเมตร ซึ่งยื่นไปทางหัวเรือ และเป็นมุมฉากกับเส้นตั้งซึ่งกว้าง ๒๕ มิลลิเมตร ที่ทำเครื่องหมายไว้ซึ่งมีระยะห่างจากมุมฐานสามเหลี่ยมไปทางหัว ๕๔๐ มิลลิเมตร (ตามที่แสดงไว้ในรูปที่ ๑)

(๓) การทำเครื่องหมายเส้นแนวน้ำบรรทุกต่าง ๆ มีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

(ก) เส้นแนวน้ำบรรทุกในน้ำทะเลเขตอบอุ่นแสดงโดยขอบบนของเส้นด้วยเครื่องหมาย T และทำเครื่องหมายไปทางด้านหัวเรือของเส้นตั้ง

(ข) เส้นแนวน้ำบรรทุกในน้ำจืดในเขตอบอุ่นแสดงโดยขอบบนของเส้นที่มีเครื่องหมาย TF และทำเครื่องหมายไปทางด้านท้ายเรือของเส้นตั้ง

ข้อ ๒๒ เครื่องหมายแนวน้ำบรรทุกสำหรับเรือลำน้ำที่มีไซเรือกกล

เครื่องหมายแนวน้ำบรรทุกของเรือนี้ ประกอบด้วยสามเหลี่ยมด้านเท่าที่มีขนาดความยาวด้านละ ๒๐๐ มิลลิเมตร บนเส้นระดับที่มีความยาว ๓๕๐ มิลลิเมตร และกว้าง ๒๕ มิลลิเมตร

โดยมุมหนึ่งของสามเหลี่ยมอยู่ที่กึ่งกลางที่ขอบบนของเส้นระดับ และมีระยะอย่างน้อยเท่ากับฟิโบรด์ที่กำหนดตามข้อ ๑๑ โดยให้วัดตามแนวตั้งจากใต้ขอบบนเส้นลาดฟ้าลงมา (ตามที่แสดงไว้ในรูปที่ ๒)

หมวด ๓.

ใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก

ข้อ ๒๓ ใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุกให้เป็นไปตามแบบแนบท้ายกฎข้อบังคับนี้ โดยมีกำหนดไม่เกิน ๕ ปี และอายุใบสำคัญรับรองให้ถือเป็นอันสิ้นสุด หากไม่ได้รับการตรวจประจำปีเพื่อสลักหลังในใบสำคัญรับรอง

ข้อ ๒๔ อัตราค่าธรรมเนียมสำหรับการตรวจเรือ เพื่อออกหรือสลักหลังใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุกให้เป็นไปตามอัตราท้ายกฎข้อบังคับนี้

หมวด ๔.

บทเฉพาะกาล

ข้อ ๒๕ สำหรับเรือที่ต่อสร้างก่อนวันที่มีผลใช้บังคับ ให้บังคับใช้ภายในวันที่ครบกำหนดการตรวจเรือบนอยู่แห่งครั้งถัดไป แต่ไม่เกิน ๒๔ เดือนนับจากวันที่กฎข้อบังคับนี้มีผลบังคับใช้

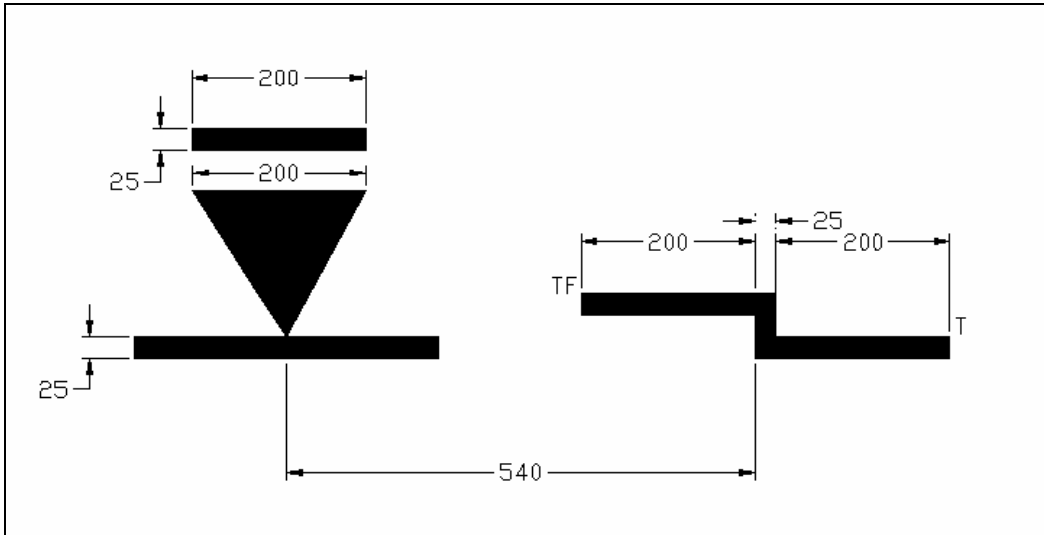
ข้อ ๒๖ ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเป็นผู้รักษาการตามกฎข้อบังคับนี้

ประกาศ ณ วันที่ ๒๗ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๐

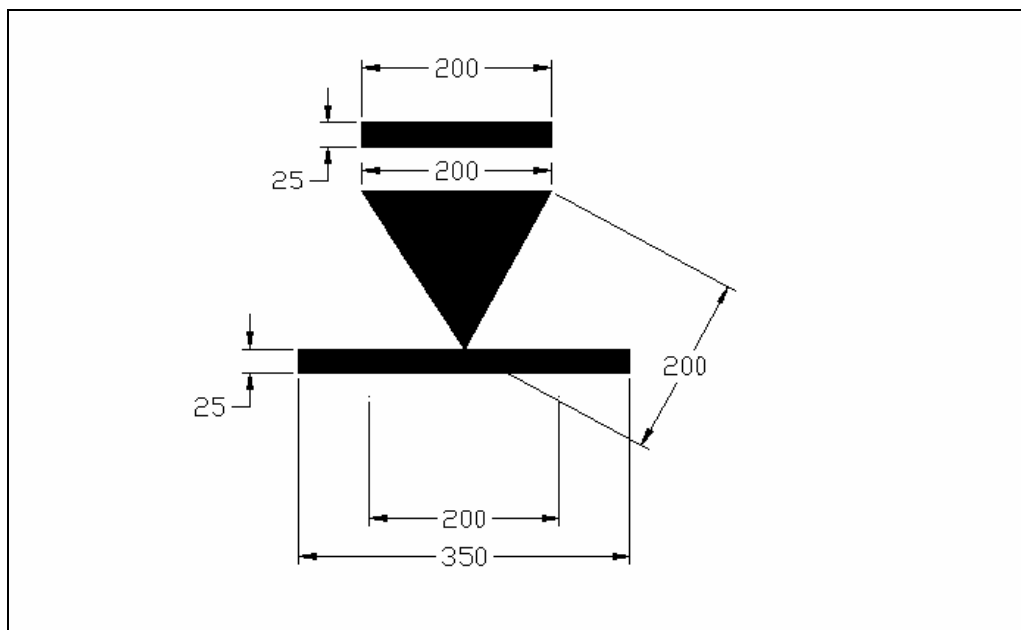
ประสงค์ ตันมณีวัฒนา

อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

รูปที่ ๑ แสดงเครื่องหมายแนวน้ำบรรทุกสำหรับเรือเดินทะเลที่มีใช้เรือกล



รูปที่ ๒ แสดงเครื่องหมายแนวน้ำบรรทุกสำหรับเรือลำนํ้าที่มีใช้เรือกล





ใบสำคัญรับรองเลขที่

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

ใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก

สำหรับเรือเดินทะเลที่มีใช้เรือกล

ออกภายใต้กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ ๓๓) พ.ศ. ๒๕๕๐

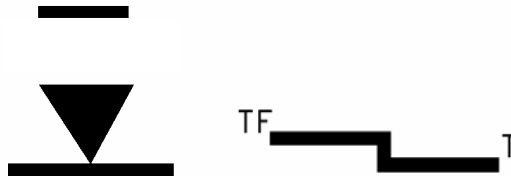
| ชื่อเรือ | หมายเลขทะเบียน | เมืองท่าจดทะเบียน | ความยาว |
|----------|----------------|-------------------|---------|
| | | | |

แบบเรือ : แบบ ก / แบบ ข

ระยะฟรีบอร์ดจากเส้นคาดฟ้า

เส้นแนวน้ำบรรทุกในน้ำทะเลเขตอบอุ่น มม. (mm.) (T)

เส้นแนวน้ำบรรทุกในน้ำจืดเขตอบอุ่น มม. (mm.) (TF)



ให้ไว้เพื่อรับรองว่าเรือได้ผ่านการตรวจเรือแล้ว ระยะฟรีบอร์ดและแนวน้ำบรรทุกที่กำหนดให้ไว้ เป็นไปตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ ๓๓) พ.ศ. ๒๕๕๐ ทุกประการ

ใบสำคัญรับรองฉบับนี้ให้ใช้ได้จนถึงวันที่

ออกให้ ณ ที่ทำการ เมื่อวันที่

(.....)

เจ้าพนักงานตรวจเรือ

การลงนามสลักหลังสำหรับการตรวจสอบประจำปี

เพื่อเป็นการรับรองว่า เรือผ่านการตรวจสอบตามระยะเวลาตามข้อกำหนดที่ ๒๑ ของกฎข้อบังคับนี้

การตรวจสอบประจำปีครั้งที่ ๑

ลงนาม

สถานที่

วันที่

การตรวจสอบประจำปีครั้งที่ ๒

ลงนาม

สถานที่

วันที่

การตรวจสอบประจำปีครั้งที่ ๓

ลงนาม

สถานที่

วันที่

การตรวจสอบประจำปีครั้งที่ ๔

ลงนาม

สถานที่

วันที่

หมายเหตุ

การตรวจเรือประจำปีเพื่อสลักหลังใบสำคัญรับรอง ให้กระทำภายในช่วงเวลา ๑ เดือน ก่อนหรือหลังจากวันครบรอบการออกใบสำคัญรับรอง



ใบสำคัญรับรองเลขที่

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

ใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก

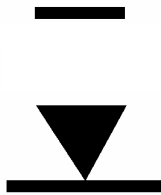
สำหรับเรือลำน้ำที่มีไซ้เรือกล

ออกภายใต้กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ ๓๓) พ.ศ. ๒๕๕๐

| ชื่อเรือ | หมายเลขทะเบียน | เมืองท่าจอดทะเบียน | ความยาว |
|----------|----------------|--------------------|---------|
| | | | |

ระยะฟรีบอร์ดจากเส้นคาดฟ้า

..... มม. (mm.)



ให้ไว้เพื่อรับรองว่าเรือได้ผ่านการตรวจเรือแล้ว ระยะฟรีบอร์ดและแนวน้ำบรรทุกที่กำหนดให้ไว้ เป็นไปตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ ๓๓) พ.ศ. ๒๕๕๐ ทุกประการ

ใบสำคัญรับรองฉบับนี้ให้ใช้ได้จนถึงวันที่.....

ออกให้ ณ ที่ทำการ เมื่อวันที่

(.....)

เจ้าพนักงานตรวจเรือ

การลงนามสลักหลังสำหรับการตรวจสอบประจำปี

เพื่อเป็นการรับรองว่า เรือผ่านการตรวจสอบตามระยะเวลาตามข้อกำหนดที่ ๒๑ ของกฎข้อบังคับนี้

การตรวจสอบประจำปีครั้งที่ ๑

ลงนาม

สถานที่

วันที่

การตรวจสอบประจำปีครั้งที่ ๒

ลงนาม

สถานที่

วันที่

การตรวจสอบประจำปีครั้งที่ ๓

ลงนาม

สถานที่

วันที่

การตรวจสอบประจำปีครั้งที่ ๔

ลงนาม

สถานที่

วันที่

หมายเหตุ

การตรวจเรือประจำปีเพื่อสลักหลังใบสำคัญรับรอง ให้กระทำภายในช่วงเวลา ๑ เดือน ก่อนหรือหลังจากวันครบรอบการออกใบสำคัญรับรอง

อัตราค่าธรรมเนียมการตรวจเรือเพื่อออกไปสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก
และเพื่อสลักหลังใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก

| ขนาดตันกรอสส์ | ตรวจเรือเพื่อออกไปสำคัญรับรองครั้งละ (บาท) | ตรวจเรือเพื่อสลักหลังครั้งละ (บาท) |
|--------------------|---|---------------------------------------|
| ไม่เกิน ๖๐ | ๑๐๐ | ๕๐ |
| เกิน ๖๐ ถึง ๒๐๐ | ๒๐๐ | ๑๐๐ |
| เกิน ๒๐๐ ถึง ๕๐๐ | ๓๐๐ | ๑๕๐ |
| เกิน ๕๐๐ ถึง ๑๐๐๐ | ๔๐๐ | ๒๐๐ |
| เกิน ๑๐๐๐ ถึง ๓๐๐๐ | ๖๐๐ | ๓๐๐ |
| เกิน ๓๐๐๐ ถึง ๕๐๐๐ | ๑๐๐๐ | ๕๐๐ |

ถ้าเรือมีขนาดเกิน ๕๐๐๐ ตันกรอสส์ขึ้นไป ให้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมการตรวจเรือเพื่อออกไปสำคัญรับรองเพิ่มขึ้นอีก ๕๐ บาท ต่อทุก ๆ ๑๐๐ ตันกรอสส์ เศษของ ๑๐๐ ตันกรอสส์ ถ้าเกินครึ่งให้คิดเป็น ๑๐๐ ตันกรอสส์ ถ้าไม่ถึงครึ่งไม่ต้องเรียกเก็บ สำหรับการตรวจเรือเพื่อสลักหลังใบสำคัญรับรองให้เรียกเก็บในอัตรากึ่งหนึ่งของอัตราค่าธรรมเนียมการตรวจเรือเพื่อออกไปสำคัญรับรอง