UNCLASSIFIED

AD NUMBER

AD824364

NEW LIMITATION CHANGE

TO

Approved for public release, distribution unlimited

FROM

Distribution authorized to U.S. Gov't. agencies and their contractors; Administrative/Operational Use; 1967. Other requests shall be referred to Department of Defense, Attn: Public Affairs Office, Washington, DC 20301.

AUTHORITY

DARPA ltr, 19 Jul 1989

THIS PAGE IS UNCLASSIFIED

AD 824364

สมุดภาพเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย ปกสีเขียว

GREEN BOOK OF COASTAL VESSELS THAILAND

Prepared by
RACIC
Battelle Memorial Institute
Columbus Laboratories
1967

Dr. R. D. Holbrook
Director
OSD/ARPA R & D Field Unit

Manob Suriya
Air Vice Marshal
Commanding General, MRDC

ศูนย์วิจัยและพัฒนาการทหาร
ระหว่าง ไทย—สหรัฐ
Joint Thai-U.S.
Military Research and Development Center

ประเทศไทย
Bangkok, Thailand

Best Available Copy

This research was supported by the Advanced Research Projects Agency of the Department of Defense and was monitored by ARPA/ AGILE under Contracts SD-171 and F-33657-67-C-0810

การวิจัยนี้ได้รับความสนับสนุนจากองค์การวิจัยโครงการขั้นสูง กระทรวงกลาโหมสหรัฐ ในความควบคุมของ ARPA/AGILE ภายใต้สัญญา SD-171 และ F-33657-67-C-0810

THE GREEN BOOK PROJECT STAFF

Battelle Memorial Institute (BMI)

Arthur B. Westerman
Project Leader
(January - December 1966)

John C. Costello, Jr.
Project Leader
(January - July 1967)

Clarence C. Chaffee
Deputy Project Leader

Elsie K. Wilson
Information Scientist

Ray Evans (Consultant)
Designer-Illustrator

Military Research and Development Center (MRDC)

Captain Sonchai Chanhiran, RTN — Project Officer
Commander Joseph Metcalf III, USN — Project Officer

Headquarters Group

Lieutenant Smak Kongsit, RTN

Sayan Yadmark
Engineer

Boonrith Sirimontaporn
Engineer Aid

Wing Commander Sanit Indarangsi
Translator

Field Team A

Lt. Surayuth Satanapipatphong,
RTN, Officer in Charge

Suchart Supapol
Engineer

Panom Chuersuwan
Engineer Aid

Field Team B

Lieutenant (jg) Kornchai Vora-Urai,
RTN, Officer in Charge

Chamras Sindhuwong
Engineer

Anuwat Laophanich
Engineer

Field Team C

Lieutenant (jg) Sumrarn Amsum-Arnk,
RTN, Officer in Charge

Kamol Vitayaudom
Engineer

Vichai Krisnawan
Engineer Aid

เจ้าหน้าที่โครงการสมุดภาพปกสีเขียว

สถาบันแบทเทลเมมโมเรียล (บีเอ็มไอ)

นายอาร์เธอร์ บี. เวสเตอร์แมน
หัวหน้าโครงการ
(มกราคม–ธันวาคม ๒๕๐๙)

นายจอห์น ซี. คอสเตลโล จูเนียร์
หัวหน้าโครงการ
(มกราคม–กรกฎาคม ๒๕๑๐)

นายแคลเรนซ์ ซี. แชฟฟี่
รองหัวหน้าโครงการ

นางเอลซี่ เค. วิลสัน
นักวิทยาศาสตร์ฝ่ายข่าวสาร

นายเรย์ อีแวนส์ (ที่ปรึกษา)
ผู้ออกแบบ - เขียนภาพประกอบ

ศูนย์วิจัยและพัฒนาการทหาร (วพท.)

นาวาเอก สนใจ จั่นหิรัญ – นายทหารโครงการ (ฝ่ายไทย)
นาวาโท โจเซฟ เมทแคฟ III – นายทหารโครงการ (ฝ่ายสหรัฐ)

เจ้าหน้าที่ประจำสำนักงาน

เรือเอก สมัคร คงสิทธิ์
นายสายัณห์ ญาติมาก
วิศวกร

นายบุญฤทธิ์ สิริมนตาภรณ์
ผู้ช่วยวิศวกร

นาวาอากาศโท สนิธ อินทะรังสี
เจ้าหน้าที่แปล

เจ้าหน้าที่สำรวจชุด ก.

เรือเอก สุรยุทธ สธนพิพัฒนพงศ์
หัวหน้าชุด

นายสุชาติ ศุภผล
วิศวกร

นายพนม เชื้อสุวรรณ
ผู้ช่วยวิศวกร

เจ้าหน้าที่สำรวจชุด ข.

เรือโท กรชัย วรอุไร
หัวหน้าชุด

นายจำรัส สินชุวงศ์
วิศวกร

นายอนุวัตร เหล่าพานิช
วิศวกร

เจ้าหน้าที่สำรวจชุด ก.

เรือโท สำราญ อ่ำสำอางค์
หัวหน้าชุด

นายกมล วิทยอุดม
วิศวกร

นายวิชัย กฤษณวรรณ
ผู้ช่วยวิศวกร

THE GREEN BOOK PROJECT STAFF

Commander John Denham, USN, was involved in the early stages of the project. He helped plan the program and served as Project Officer in January 1966 prior to his assignment to another duty station.

In addition to the BMI/MRDC project personnel listed above, the service units at RDFU-T also provided the project with considerable support. Lieutenant Colonel W. H. N. Ellis and staff, RDFU Field Support, and Mr. Peter Poole, RDFU Editorial and Translation Services, were particularly helpful. Mr. Sorasan Bhangsbha, RDFU Engineer, Mobility Division, offered valuable advice and suggestions to project personnel.

Leo B. Freudenreich and Alan G. Bow worked closely with the Bangkok printer, and aided in final production of the *Green Book*.

เจ้าหน้าที่โครงการสมุดภาพปกสีเขียว

นาวาโท จอห์น เดนแนม (สหรัฐ) เป็นผู้ปฏิบัติงานในระยะเริ่มแรกของโครงการ โดยเป็นนายทหารโครงการเมื่อเดือน มกราคม ๒๕๐๙ ซึ่งได้ช่วยวางแผนไว้ก่อนที่จะย้ายไป

นอกจากผู้ที่ได้กล่าวนามมาแล้วข้างต้น ยังได้รับบริการช่วยเหลือจากหน่วยวิจัยและพัฒนาการสนามสหรัฐอีกคือ พันโท ดับบลิว. เอช.เอ็น. เอลลิส และเจ้าหน้าที่กองสนับสนุนสนามรวมทั้ง นายปีเตอร์ พูล แผนกเรียบเรียงและแปล ตลอดจน นายสรสรรค์ แพ่งสภา วิศวกรของกองความคล่องตัว ก็ได้ให้คำแนะนำอันเป็นประโยชน์แก่เจ้าหน้าที่ของโครงการนี้อีกด้วย

นายเลียว บี. ฟรอยเดนไรช์ และ นาย อแลน จี. โบ ได้ช่วยในการจัดเรียงหน้าหนังสือและติดต่องานโดยใกล้ชิดกับโรงพิมพ์ในจังหวัดพระนคร

PROJECT ORGANIZATION

In order to prepare the *Green Book* for publication, a headquarters was established at MRDC in mid-January 1966. The headquarters staff consisted of four contractor representatives (two of whom worked part time on the Vietnam Blue Book project) and three Thai nationals, an officer in the Royal Thai Navy and two engineers. Three Field Teams were also formed. Each team consisted of a Royal Thai Naval Officer (the team leader), two Thai engineers, and a driver for the land vehicle.

During the course of the project, 89 sites along the Thai coast were visited, 1807 boats were surveyed, and over 20,000 photographs were taken. A 17-page, 84-question questionnaire was filled out on each boat surveyed. The basic data are now on file at the Remote Area Conflict Information Center (RACIC), Battelle Memorial Institute, Columbus, Ohio.

การจัดงานตามโครงการ

การดำเนินงานเพื่อจัดทำสมุดภาพปกสีเขียวเล่มนี้ ได้ตั้งสำนักงานขึ้นที่ศูนย์วิจัยและพัฒนาการทหาร เมื่อกลางเดือน มกราคม ๒๕๐๙ เจ้าหน้าที่ประจำสำนักงานได้แก่ผู้แทนฝ่ายผู้รับจ้าง ๔ คน (ในจำนวนนี้ ๒ คน ปฏิบัติงานตามโครงการสมุดภาพปกสีน้ำเงินของเวียดนามด้วย) และเจ้าหน้าที่ฝ่ายไทย ๓ นาย คือนายทหารเรือไทย ๑ นาย และวิศวกร ๒ นาย จัดเจ้าหน้าที่สำรวจออกเป็น ๓ ชุด แต่ละชุดมีนายทหารเรือ ๑ นาย (หัวหน้าชุด) วิศวกรไทย ๒ นาย และคนขับรถ ๑ นาย

ตลอดระยะเวลาที่ดำเนินงานตามโครงการนี้ ได้ปฏิบัติงานในท้องถิ่นที่อยู่ตามชายฝั่งทะเลของประเทศไทย ๘๙ แห่ง ทำการสำรวจเรือรวม ๑,๘๐๗ ลำ และถ่ายภาพเกินกว่า ๒๐,๐๐๐ ภาพ แบบสอบถามของเรือแต่ละลำมี ๑๗ หน้า รวม ๘๔ คำถาม ปัจจุบันนี้ได้เก็บข้อมูลเบื้องต้นเหล่านี้ไว้ที่ Remote Area Conflict Information Center (RACIC), Battelle Memorial Institute, Columbus, Ohio.

TABLE OF CONTENTS

	Page
The *Green Book* Project Staff	i
Project Organization	v
Table of Contents	vi
Introduction	
Purpose of the *Green Book*	x
Classification System for Coastal Vessels	xii
Code Designators	xiv
Environmental/Operational Information	
Fish Types and Fishing Areas	2
Fishing Techniques and Equipment	6
Boat Construction	8
Detection Clues	10
Clues for Stopping Boats	10
Clues for Searching Boats	12
Contraband	14
Concealment and Detection	18
Harbor Dept Regulations and Forms	24
Classification System	42
Coastal Vessels of Thailand	
C1-T1	52
C1-T2	56
C1-T3	60
C1-T4	64
C1-T6	68
C1-T7	72
C1-T10	76
C1-T11	80
C1-T14	84
C2-T1	88
C2-T2	92
C2-T14	96
C3-T1	100
C3-T2	104
C3-T14	108
C4-T2	112
C4-T11	116
C4-T14	120
C5-T1	124
C5-T2	128

สารบัญ

หน้า

เจ้าหน้าที่โครงการสมุดภาพปกสีเขียว iii

การจัดงานตามโครงการ v

สารบัญ vii

อารัมภบท

ความมุ่งหมายของสมุดภาพปกสีเขียว xi

การแบ่งประเภทและชนิดของเรือชายฝั่งทะเล xii

ชื่อรหัส xv

ข่าวสารสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติงาน

ชนิดของปลาและย่านที่จับ ๒

วิธีการจับปลาและเครื่องอุปกรณ์ ๖

การต่อเรือ ๘

หลักฐานที่ใช้ในการตรวจจับ ๑๑

หลักฐานต่าง ๆ ที่ใช้เพื่อบังคับให้เรือหยุด ๑๑

หลักฐานต่าง ๆ ที่ใช้เพื่อทำการตรวจค้นเรือ ๑๕

สิ่งของต้องห้าม ๑๕

การซุกซ่อนและการตรวจจับ ๑๙

พระราชบัญญัติและแบบฟอร์มของกรมเจ้าท่า ๒๕

การแบ่งประเภทและชนิด ๔๒

เรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย

เรือ ป๑-ช๑ . . . . . ๕๒

เรือ ป๑-ช๒ . . . . . ๕๖

เรือ ป๑-ช๓ . . . . . ๖๐

เรือ ป๑-ช๔ . . . . . ๖๔

เรือ ป๑-ช๖ . . . . . ๖๘

เรือ ป๑-ช๗ . . . . . ๗๒

เรือ ป๑-ช๑๐ . . . . . ๗๖

เรือ ป๑-ช๑๑ . . . . . ๘๐

เรือ ป๑-ช๑๔ . . . . . ๘๔

เรือ ป๒-ช๑ . . . . . ๘๘

TABLE OF CONTENTS

	Page
C5-T3	132
C5-T11	136
C5-T14	140
C6-T1	144
C6-T2	148
C6-T6	152
C6-T10	156
C6-T14	160
C7-T3	164
C7-T12	168
C8-T1	172
C8-T2	176
C8-T3	180
C8-T10	184
C8-T11	188
C8-T12	192
C8-T14	196
C9-T11	200
C9-T14	204
C10-T11	208
C10-T14	212
C11-T14	216
Malaysian 2-M	220
Malaysian 3-M	224
Burmese Fisher	228

สารบัญ

	หน้า
เรือ ป๒ - ช๒	๙๒
เรือ ป๒ - ช๑๔	๙๖
เรือ ป๓ - ช๑	๑๐๐
เรือ ป๓ - ช๒	๑๐๔
เรือ ป๓ - ช๑๔	๑๐๘
เรือ ป๔ - ช๒	๑๑๒
เรือ ป๔ - ช๑๑	๑๑๖
เรือ ป๔ - ช๑๔	๑๒๐
เรือ ป๕ - ช๑	๑๒๔
เรือ ป๕ - ช๒	๑๒๘

สารบัญ

หน้า

เรือ ป๕-ช๓ . . . . . ๑๓๒

เรือ ป๕-ช๑๑ . . . . . ๑๓๖

เรือ ป๕-ช๑๔ . . . . . ๑๔๐

เรือ ป๖-ช๑ . . . . . ๑๔๔

เรือ ป๖-ช๒ . . . . . ๑๔๘

เรือ ป๖-ช๖ . . . . . ๑๕๒

เรือ ป๖-ช๑๐ . . . . . ๑๕๖

เรือ ป๖-ช๑๔ . . . . . ๑๖๐

เรือ ป๗-ช๓ . . . . . ๑๖๔

เรือ ป๗-ช๑๒ . . . . . ๑๖๘

เรือ ป๘-ช๑ . . . . . ๑๗๒

เรือ ป๘-ช๒ . . . . . ๑๗๖

เรือ ป๘-ช๓ . . . . . ๑๘๐

เรือ ป๘-ช๑๐ . . . . . ๑๘๔

เรือ ป๘-ช๑๑ . . . . . ๑๘๘

เรือ ป๘-ช๑๒ . . . . . ๑๙๒

เรือ ป๘-ช๑๔ . . . . . ๑๙๖

เรือ ป๙-ช๑๑ . . . . . ๒๐๐

เรือ ป๙-ช๑๔ . . . . . ๒๐๔

เรือ ป๑๐-ช๑๑ . . . . . ๒๐๘

เรือ ป๑๐-ช๑๔ . . . . . ๒๑๒

เรือ ป๑๑-ช๑๔ . . . . . ๒๑๖

เรือมาเลเซีย ๒ เสา ๒๒๐

เรือมาเลเซีย ๓ เสา ๒๒๔

เรือประมงพม่า ๒๒๘

INTRODUCTION

PURPOSE OF THE *GREEN BOOK*

Green Book of Coastal Vessels — Thailand is a compact volume, intended to aid personnel who may be engaged in patrol operations and in the stop-and-search activities in the coastal waters of Thailand. It is basically a recognition manual for the common types of wooden-hulled boats that operate there. However, recognition is only a small part of the patrol operation. More important is the question of whether or not the boat or ship is operating legitimately. That is, is the vessel carrying contraband or enemy personnel?

Patrol personnel operating in Vietnam indicated that they would like to stop and search every wooden-hulled boat that they sight, but usually there are too many boats to make this feasible. The next choice is to stop first the boats that look suspicious, i.e., those which are operating in a manner that is different from that of most boats of the type. Obviously this calls for a knowledge of what is normal operation. For this reason a list of items entitled "Operation" has been included for each boat type described in the book. And to suggest what kinds of operation could indicate illegitimate operation, rather than to attempt to list all kinds of such operation, a chapter entitled "Detection Clues" for stop-and-search operations has been included. This chapter also outlines some of the means that have been used to hide contraband and the techniques that have proved useful for uncovering it.

Once a boat has been stopped, the official documents that are carried are checked. The chapter "Harbor Department Regulations and Forms" lists and describes the documents that each of the various kinds and sizes of vessels must carry.

The information in the *Green Book of Coastal Vessels — Thailand* has been extracted from the *Blue Book of Coastal Vessels — Thailand*, a hard-bound, master volume that contains both the results of a field survey that was conducted in 1966 and a considerable amount of background information on such topics as the "Origin and Evolution of Thailand Boats", "Fishing Techniques and Equipment", and "Boat Construction". Much of this background information has been left out of the *Green Book* in order to keep it as a compact reference handbook for use on small surface patrol craft and patrol aircraft.

The contributions of the large number of individuals and organizations who were generous in giving of their time and efforts to make the *Blue Book/Green Book* study possible are appropriately acknowledged in the *Blue Book* master volume.

อารัมภบท

ความมุ่งหมายของสมุดภาพปกสีเขียว

สมุดภาพเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย ปกสีเขียว เป็นหนังสือที่มีขนาดกะทัดรัด ได้จัดทำขึ้นเพื่อช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ ซึ่งอาจได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่ตรวจการณ์ บังคับให้หยุด และทำการตรวจค้นเรือในน่านน้ำชายฝั่งทะเลของประเทศไทย โดยแท้จริงแล้ว หนังสือเล่มนี้เป็นคู่มือที่ว่าด้วยลักษณะจดจำของเรือต่าง ๆ ซึ่งมีตัวเรือเป็นไม้แบบธรรมดาทั่ว ๆ ไป และปฏิบัติงานอยู่ในน่านน้ำของประเทศไทยนั่นเอง แต่อย่างไรก็ตามลักษณะจดจำของเรือนี้เป็นแต่เพียงส่วนประกอบอย่างหนึ่งของการตรวจการณ์เท่านั้น สิ่งที่สำคัญกว่านี้ก็คือ ปัญหาที่ว่าเรือเล็กหรือเรือใหญ่ลำนั้นปฏิบัติงานถูกต้องตามกฎหมายหรือไม่ เช่นว่า เรือลำนั้นบรรทุกสิ่งของต้องห้ามหรือกำลังพลของฝ่ายศัตรูหรือเปล่า

เจ้าหน้าที่ตรวจการณ์ในเวียดนามกล่าวว่า ตัวเขาเองมีความประสงค์ที่จะบังคับเรือไม้ทุกลำที่พบเห็นให้หยุดและทำการตรวจค้น แต่ก็ไม่อาจทำได้ เนื่องจากมีเรือจำนวนมากด้วยกัน สิ่งที่อาจจะทำได้ก็คือ บังคับให้เรือที่อยู่ในข่ายสงสัยหยุดก่อน เรือดังกล่าวนี้ได้แก่เรือที่มีลักษณะผิดแผกไปจากเรืออื่น ๆ ในชนิดเดียวกันเป็นส่วนใหญ่ ในการนี้สิ่งที่จำเป็นจะต้องทราบไว้ก่อนก็คือ การปฏิบัติงานตามปกติของเรือเป็นอย่างไร ดังนั้นจึงได้รวบรวมข้อปลีกย่อยต่าง ๆ เกี่ยวกับ "การปฏิบัติงาน" ของเรือแต่ละชนิดไว้ในหนังสือเล่มนี้ และนอกจากนั้นยังได้สอดแทรกเรื่อง "หลักฐานที่ใช้ในการตรวจจับ เพื่อบังคับให้หยุดและทำการตรวจค้น" ไว้อีกด้วย ทั้งนี้เพื่อที่จะบ่งให้ทราบว่าการปฏิบัติงานอย่างใด ที่ส่อให้เห็นว่าเป็นการผิดกฎหมาย และเรื่องนี้จะบอกให้ทราบโดยสังเขปเกี่ยวกับการซุกซ่อนสิ่งของต้องห้ามและวิธีการที่ใช้ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการค้นหาสิ่งของเหล่านั้นให้พบได้

ส่วนเรื่อง "พระราชบัญญัติและแบบฟอร์มของกรมเจ้าท่า" นั้น ได้กล่าวถึงบรรดาเอกสารต่าง ๆ ที่เรือทุกชนิดและทุกขนาดจะต้องมีไว้ประจำเรือ ฉะนั้นเมื่อได้บังคับเรือให้หยุดแต่ละครั้งแล้วก็จะทำการตรวจสอบเอกสารของทางราชการที่มีอยู่ประจำเรือ

เรื่องราวใน **สมุดภาพเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย ปกสีเขียว** นี้ได้คัดลอกมาจาก **สมุดภาพเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย ปกสีน้ำเงิน** ซึ่งเป็นหนังสือเล่มแม่บทมีความหนามาก และได้บรรจุผลของการสำรวจเรือตามท้องถิ่นที่ได้กระทำในปี พ.ศ. 2509 ไว้ รวมทั้งเรื่องราวของความเป็นมาต่าง ๆ เช่น เรื่อง "กำเนิดและวิวัฒนาการของเรือต่าง ๆ ในประเทศไทย" "วิธีการจับปลาและเครื่องอุปกรณ์" ตลอดจน "การต่อเรือ" เรื่องราวความเป็นมาต่าง ๆ เหล่านี้ไม่ได้นำมาลงไว้ใน **สมุดภาพปกเขียว** โดยตลอด ทั้งนี้เพื่อประสงค์ให้เรือตรวจการณ์บนผิวน้ำขนาดเล็ก และเครื่องบินตรวจการณ์ สามารถมีและใช้หนังสือเล่มนี้เป็นคู่มืออ้างอิงได้

ใน **สมุดภาพปกสีน้ำเงิน** ซึ่งเป็นหนังสือเล่มแม่บทนั้น ได้กล่าวคำขอบคุณต่อบุคคลและส่วนราชการต่าง ๆ ที่ได้ให้ความช่วยเหลือ โดยเสียสละเวลาและแรงงานในการจัดทำ **สมุดภาพปกสีน้ำเงินและสีเขียว** ไว้ตามความเหมาะสมอีกด้วย

INTRODUCTION

CLASSIFICATION SYSTEM FOR COASTAL VESSELS

The classification system for the coastal vessels of Thailand is based on certain hard-to-change recognition features.

Classes of boats are based on hull shape. A basic hull shape may carry cabins and masts in various combinations and positions, or it may carry no superstructure at all. The hull's length within a class may vary, but its basic shape remains constant. This constant identifies classes.

Types of boats within classes are based on variations in the superstructure. Types are defined as follows:

Type 1 High cabin aft less than 1/2 the length of the vessel
Type 2 Low cabin aft less than 1/2 the length of the vessel
Type 3 Cabin aft greater than 1/2 the length of the vessel
Type 4 High cabin amidships less than 1/2 the length of the vessel
Type 5 Low caoin amidships less than 1/2 the length of the vessel
Type 6 Cabin amidships greater than 1/2 the length of the vessel
Type 7 High cabin forward less than 1/2 the length of the vessel
Type 8 Low cabin forward less than 1/2 the length of the vessel
Type 9 Cabin forward greater than 1/2 the length of the vessel
Type 10 More than one cabin
Type 11 One-masted sailing vessel
Type 12 Two-masted sailing vessel
Type 13 Three-masted sailing vessel
Type 14 No superstructure.

While there are 14 different types, they are nevertheless easily learned. The first three types, 1-3, are all based on cabins, high, low, or long, located aft. The next three types, 4-6, are based on cabins, high, low, or long, located amidships. Types 7, 8, and 9 all have cabins, high, low, or long, located forward. Type 10 is for ships with more than one cabin. Types 11, 12, and 13 are all sailing vessels (one, two, or three masts). Finally, Type 14 vessels have no superstructure.

When vessels are placed in any of the 14 types listed above, two simple rules are followed:

1. If the vessel has masts which carry sails (king posts and masts equipped only with booms to handle cargo are not considered), it is placed in Type 11, 12, or 13 regardless of the presence of cabins. All sailing vessels will, therefore, be covered in these three types. This will, of course, include sailers that also have motors.

อารัมภบท

การแบ่งประเภทและชนิดของเรือชายฝั่งทะเล

การแบ่งประเภทและชนิดของเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทยนี้ กระทำโดยถือรูปร่างลักษณะของเรือที่เปลี่ยนแปลงได้ยากและควรจดจำเป็นหลัก

การแบ่งประเภทของเรือถือตามรูปร่างของตัวเรือเป็นหลัก ตัวเรือที่มีรูปร่างอย่างเดียวกันก็อาจมีเก๋งและเสากระโดงต่างแบบกันและติดตั้งผิดที่กันได้อย่างมากมาย หรืออาจไม่มีส่วนเสริมสร้างบนตัวเรือเลยก็ได้ ตัวเรือในประเภทหนึ่ง ๆ อาจยาวไม่เท่ากัน แต่รูปร่างเดิมของตัวเรือจะไม่เปลี่ยนแปลง รูปร่างตัวเรือที่ไม่เปลี่ยนแปลงนี้จะนำมาใช้ในการแบ่งประเภทของเรือ

ส่วนการแบ่งชนิดของเรือในประเภทต่าง ๆ นั้น ถือตามความแตกต่างของส่วนเสริมสร้างบนตัวเรือเป็นหลัก ซึ่งได้กำหนดชนิดของเรือไว้ดังต่อไปนี้:–

ชนิดที่ ๑ เก๋งท้ายสูง สั้นกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
ชนิดที่ ๒ เก๋งท้ายเตี้ย สั้นกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
ชนิดที่ ๓ เก๋งท้าย ยาวกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
ชนิดที่ ๔ เก๋งกลางลำสูง สั้นกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
ชนิดที่ ๕ เก๋งกลางลำเตี้ย สั้นกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
ชนิดที่ ๖ เก๋งกลางลำ ยาวกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
ชนิดที่ ๗ เก๋งหัวสูง สั้นกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
ชนิดที่ ๘ เก๋งหัวเตี้ย สั้นกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
ชนิดที่ ๙ เก๋งหัว ยาวกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
ชนิดที่ ๑๐ มีเก๋งมากกว่า ๑ เก๋งขึ้นไป
ชนิดที่ ๑๑ เรือใบเสาเดียว
ชนิดที่ ๑๒ เรือใบสองเสา
ชนิดที่ ๑๓ เรือใบสามเสา
ชนิดที่ ๑๔ ไม่มีส่วนเสริมสร้างบนตัวเรือ

แม้ว่าจะได้แบ่งเรือออกเป็นชนิดต่าง ๆ กันถึง ๑๔ ชนิดก็ตาม แต่ก็ไม่เป็นการยากที่จะจดจำได้ สามชนิดแรก ๑ - ๓ เป็นเรือที่มีเก๋งอยู่ท้ายเรือ สูง เตี้ย หรือยาว สามชนิดต่อมา ๔ - ๖ เป็นเรือที่มีเก๋งอยู่กลางลำ สูง เตี้ย หรือยาว ชนิดที่ ๗, ๘ และ ๙ มีเก๋งอยู่หัวเรือ สูง เตี้ย หรือยาว ชนิดที่ ๑๐ เป็นเรือที่มีเก๋งมากกว่าหนึ่งเก๋งขึ้นไป ชนิดที่ ๑๑, ๑๒ และ ๑๓ เป็นเรือใบ (หนึ่ง สอง หรือ สามเสา) และสุดท้ายชนิดที่ ๑๔ เป็นเรือที่ไม่มีส่วนเสริมสร้างบนตัวเรือเลย

การที่จะจัดเรือให้เข้าอยู่ในชนิดใดชนิดหนึ่งใน ๑๔ ชนิด ตามรายการที่ได้กำหนดไว้แล้วนั้น มีกฎง่าย ๆ อยู่ ๒ ข้อคือ:–

๑. ถ้าเป็นเรือที่มีเสาสำหรับชักใบ (ไม่ใช่เสาใหญ่และเสาที่ติดคันเบ็ดยกของ) ให้จัดเข้าในชนิดที่ ๑๑, ๑๒ หรือ ๑๓ โดยไม่คำนึงว่าจะมีเก๋งหรือไม่ก็ตาม ฉะนั้นสามชนิดดังกล่าวนี้

2. All other vessels are placed in their respective types according to the size and location of their cabins.

Not all of these types are represented in each of the classes. This simply means that the classification system allows for the addition of other types as they are encountered.

CODE DESIGNATORS

In developing code designators for the various types of Thai boats, the following were considered:

1. It would be desirable that the code tell the *Green Book* user something about the boat.
2. The code should reflect the classification system described above.
3. The code should be simple, easy to explain, and easy to learn.

The most direct approach to the development of code designators is simply to identify all the boats by class and type number. A vessel of Class 1, Type 1, will be referred to as a C1 - T1 on the basis of this system.

Eleven classes of Thai vessels have been identified. They can be quickly learned by studying eleven hull shapes and by reading short (one- or two-line) descriptions. After these classes are learned, a class number will always serve to bring a specific hull shape to mind.

Types within classes can be learned as easily, since the type number will refer to specific configurations of superstructure. Type 1, for example, will always have a high cabin aft whether it is in Class 1 or 10. Type 2 will always have a low cabin aft, and so on throughout the 14 types listed above.

This system has several advantages:

1. The code designator exactly reflects the classification system.
2. The designators are simple and are therefore easy to explain and learn.
3. The designators immediately tell the user exactly what the vessel looks like once he has learned the system.
4. The designators tell the user something about the operational capability of the vessel. For example, a Thai C2-T1 calls to mind a certain hull shape accompanied by a high cabin aft, and this implies a motor-driven vessel. A C2-T11 calls to mind the same hull shape but refers to a one-masted sailing ship. In this case, the code not only identifies the boat by shape but also implies a great deal with regard to its operational capabilities. In the same way, a C1-T1 (high cabin aft) would have more stability in high seas than a C1-T7 (high cabin forward).

จึงครอบคลุมเรือใบได้ทั้งหมดทุกชนิด และรวมทั้งเรือใบที่มีเครื่องยนต์ด้วย

๒. ส่วนเรืออื่น ๆ นอกจากนี้ก็ให้จัดเข้าอยู่ในชนิดของเรือเหล่านั้นแต่ละชนิด ตามขนาดและที่อยู่ของเก๋ง

เรือแต่ละประเภทไม่จำเป็นต้องมีครบหมดทั้ง ๑๔ ชนิด การแบ่งประเภทและชนิดตามวิธีง่าย ๆ นี้ยังเปิดโอกาสให้เพิ่มเรือชนิดอื่น ๆ ที่พบเห็นและไม่มีอยู่ในสมุดภาพเล่มนี้เข้าไปได้อีกด้วย

ชื่อรหัส

การจัดให้มีชื่อรหัสสำหรับเรือไทยชนิดต่าง ๆ ขึ้น ก็เนื่องด้วยเหตุผลดังต่อไปนี้:—

๑. ต้องการให้ผู้ใช้สมุดภาพปกสีเขียวเล่มนี้ ได้ทราบเรื่องราวบางอย่างของเรือลำนั้น ๆ จากรหัส

๒. รหัสจะบอกให้ทราบถึงการแบ่งประเภทและชนิดของเรือดังกล่าวแล้ว

๓. เป็นรหัสธรรมดา เข้าใจง่าย และจดจำได้ง่าย

การนำเอารหัสแบบนี้มาใช้ก็เพื่อที่จะจำแนกว่า เรือทุกลำอยู่ในประเภทที่เท่าใด และชนิดที่เท่าใดได้โดยง่าย อาทิเช่นเรือประเภทที่ ๑ ชนิดที่ ๑ ก็จะใช้รหัส ป๑ - ช๑ แทน

ได้จำแนกเรือไทยออกเป็น ๑๑ ประเภท ซึ่งสามารถเรียนรู้ได้โดยรวดเร็วด้วยการศึกษารูปร่างของตัวเรือทั้ง ๑๑ ประเภท และอ่านข้อความเกี่ยวกับลักษณะของเรือที่เขียนไว้สั้น ๆ เพียงหนึ่งหรือสองบรรทัดเท่านั้น เมื่อเรียนรู้เรือทุกประเภทหมดแล้ว เลขที่ประเภทของเรือก็จะช่วยให้จดจำรูปร่างตัวเรือของแต่ละประเภทได้เอง

ส่วนเรือประเภทต่าง ๆ จะมีกี่ชนิดนั้นก็สามารถเรียนรู้ได้ง่ายเช่นเดียวกัน เพราะเลขที่ของชนิด จะบอกให้ทราบถึงลักษณะภายนอกของส่วนเสริมสร้างบนตัวเรือแต่ละแบบ อาทิเช่นเรือชนิดที่ ๑ ต้องมีเก๋งท้ายสูง ไม่ว่าจะอยู่ในประเภทที่ ๑ หรือ ๑๐ ก็ตาม ชนิดที่ ๒ ต้องมีเก๋งท้ายเตี้ย และชนิดต่อ ๆ ไปจนครบ ๑๔ ชนิดตามรายการที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น

การแบ่งวิธีนี้ มีข้อดีหลายประการคือ:—

๑. ชื่อรหัสจะบ่งถึงการแบ่งประเภทและชนิด

๒. เป็นรหัสธรรมดา เข้าใจง่าย และจดจำได้ง่าย

๓. เมื่อจดจำรหัสได้หมดแล้ว ผู้ใช้ก็จะทราบจากรหัสได้ทันทีว่าเรือลำนั้นมีรูปร่างลักษณะเป็นอย่างไร

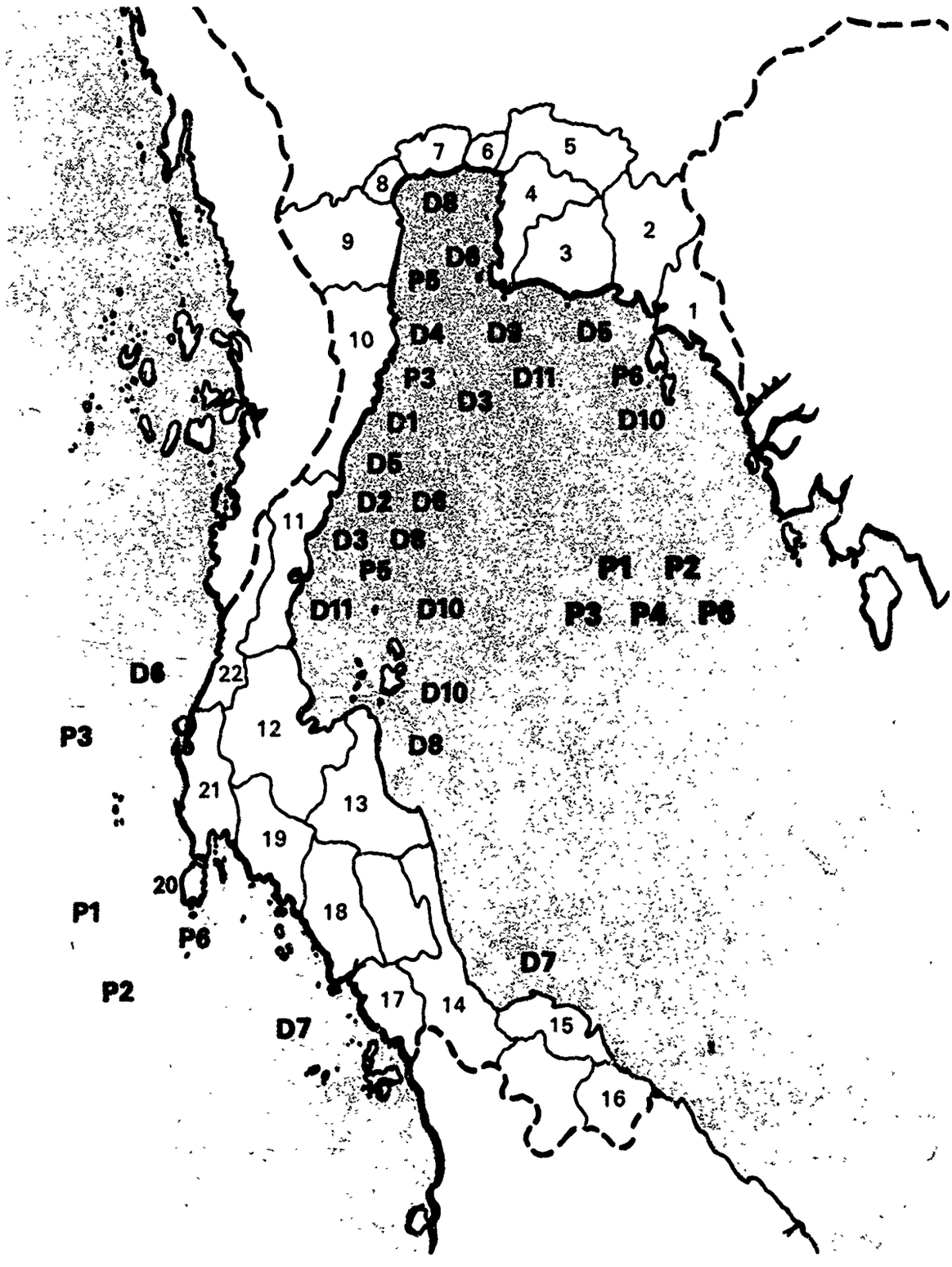
๔. ผู้ใช้จะทราบจากรหัสถึงความสามารถในการปฏิบัติงานบางอย่างของเรือ อาทิเช่น เมื่อพูดถึงเรือ ป๒-ช๑ ก็จะทำให้นึกถึงเรือที่มีรูปร่างของตัวเรือที่แน่นอนแบบหนึ่ง และเป็นเรือที่มีเก๋งท้ายสูง ซึ่งแสดงว่าใช้เครื่องยนต์ขับเคลื่อน หรือเมื่อพูดถึงเรือ ป๒-ช๑๑ ก็จะนึกถึงเรือที่ตัวเรือมีรูปร่างแบบเดียวกันกับแบบแรกแต่เป็นเรือใบเสาเดียว ในกรณีนี้รหัสไม่เพียงแต่จะบ่งถึงรูปร่างของเรือเพียงอย่างเดียว แต่ยังบอกให้ทราบถึงความสามารถในการปฏิบัติงานอีกด้วย ในทำนองเดียวกันก็จะทราบได้ว่าเรือ ป๑-ช๑ (เก๋งท้ายสูง) จะมีความทรงตัวในทะเลได้ดีกว่าเรือ ป๑-ช๗ (เก๋งหัวสูง)

Environmental / Operational Information
ข่าวสารสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติงาน

Fish Types and Fishing Areas

The letters and numbers shown on the map below refer to specific fish types which are shown on pages 4 and 5. Bold face designations refer to fish types common throughout the area

ตัวหนังสือและตัวเลขที่อยู่บนแผนที่ข้างล่างนี้ หมายถึงชนิดของปลาซึ่งกล่าวถึงในหน้า 4 และ 5 ตัวเส้นหนักหมายถึงชนิดของปลาที่พบเห็นตลอดทั่วบริเวณ



ชนิดของปลาและย่านที่จับ

COASTAL PROVINCES OF THAILAND
จังหวัดชายฝั่งทะเลของประเทศไทย

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

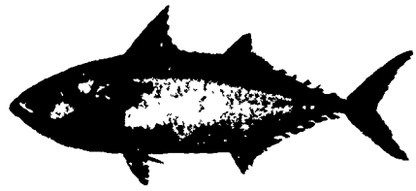
Fish Types and Fishing Areas

PELAGIC FISH TYPES

(Used Here for Saltwater Fish Caught Near Surface)

ชนิดของปลาผิวน้ำ

(ใช้เรียกชื่อปลาน้ำเค็มที่จับได้ใกล้ผิวน้ำ)



10 cm

P1 **Chub Mackerel**
ปลาทู



10 cm

P2 **Rakegilled Mackerel**
ปลาลัง ปลาโม่ง ปลาทูโม่ง



10 cm

P3 **Spanish Mackerel**
ปลาอินทรี



10 cm

P4 **Bonito**
ปลาโอ



10 cm

P5 **Sardine**
ปลาอกแร ปลาแซลั้น ปลาหลังเขียว



10 cm

P6 **Mustard Anchovy**
ปลาแมว ปลามะโกรย

DEMERSAL FISH TYPES

(Bottom-Dwelling Fish & Crustaceans)

ชนิดของปลาหน้าดิน

(ปลาและสัตว์ทั่มีเปลือกแข็งหุ้มตัว ซึ่งอยู่บนพื้นท้องทะเล)



10 cm

D1 **Six-Tooth Threadfin**
ปลาทรายแดง



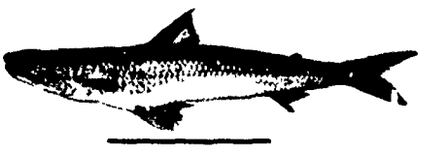
10 cm

D2 **Monocle Bream**
ปลาทรายขาว

ชนิดของปลาและย่านที่จับ

DEMERSAL (Cont'd)

ปลาหน้าดิน (ต่อ)



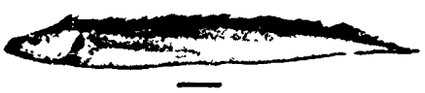
10 cm

D3 Lizard Fish
ปลาปากคม ปลาหัวตุ๊กแก



10 cm

D4 Slender Trevally
ปลาสีกุนข้างลวด ปลาสีกุนข้างเหลือง



10 cm

D5 Hairtail
ปลาดาบเงิน



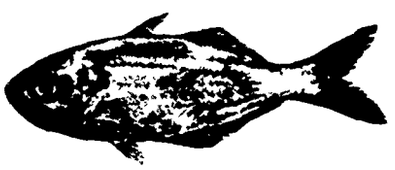
10 cm

D6 Red Snapper
ปลากะพงแดง



10 cm

D7 Catfish
ปลากดครีบยาว



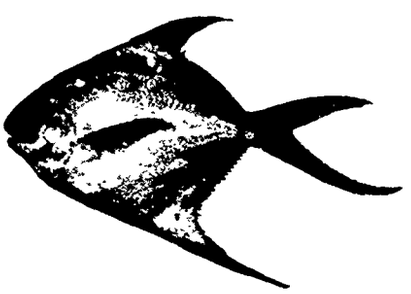
10 cm

D8 Milky Whitefish
ปลาใบขนุน ปลาฉวน ปลาทับขนุน



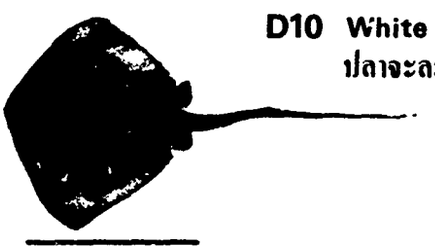
10 cm

D9 Giant Barracuda
ปลาสาก ปลาน้ำดอกไม้



10 cm

D10 White Pomfret
ปลาจะละเม็ดขาว

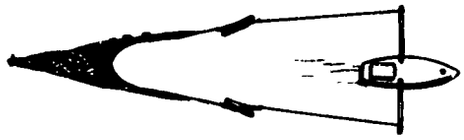


10 cm

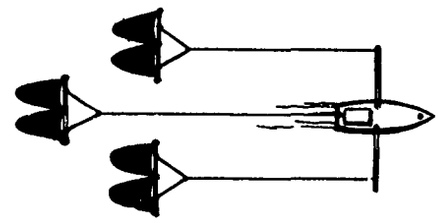
D11 Stingray
ปลากะเบน

Fishing Techniques and Equipment

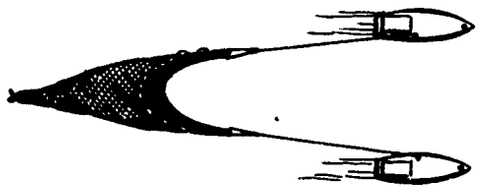
DYNAMIC TECHNIQUE
วิธีการใช้เครื่องมือเคลื่อนที่



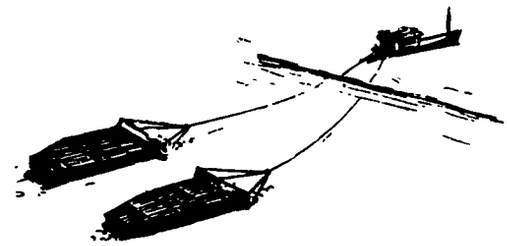
Otterboard Beam Trawling
อวนลากคานถ่างแบบแผ่นตะเข้



Beam Trawling
อวนลากคานถ่าง



Pair Trawling
อวนลากเรือคู่

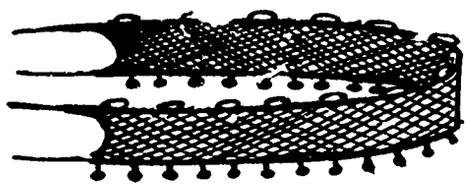


Steel Basket Trawl
ตะกร้าเหล็ก

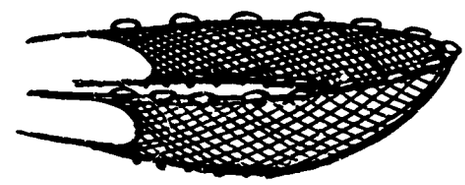


Shrimp Scoop Net
อวนรุนจับกุ้ง

PASSIVE TECHNIQUE
วิธีการใช้เครื่องมือกึ่งเคลื่อนที่กึ่งประจำที่



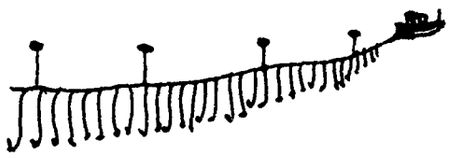
Encircling Gill Net
อวนล้อมติด



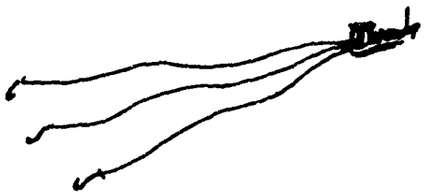
Purse Seine
อวนล้อมจับ

วิธีการจับปลาและเครื่องอุปกรณ์

PASSIVE TECHNIQUE (Cont'd)
วิธีการใช้เครื่องมือกึ่งเคลื่อนที่กึ่งประจำที่ (ต่อ)

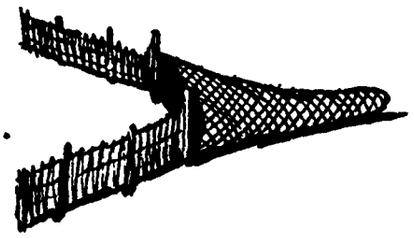


Hook Long Line
เบ็ดราว

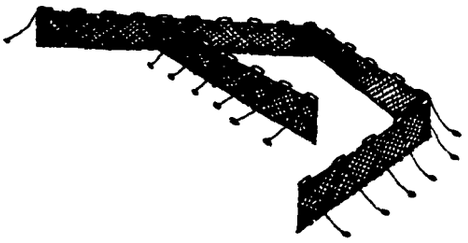


Trolling
เบ็ดลาก

STATIONARY TECHNIQUE
วิธีการใช้เครื่องมือประจำที่



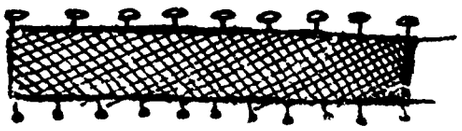
Trap Net
อวนดักกั้น



Wire Net Trap
โป๊ะลวดตาข่าย



Basket Trap
ลอบ



Drift Gill Net
อวนลอย



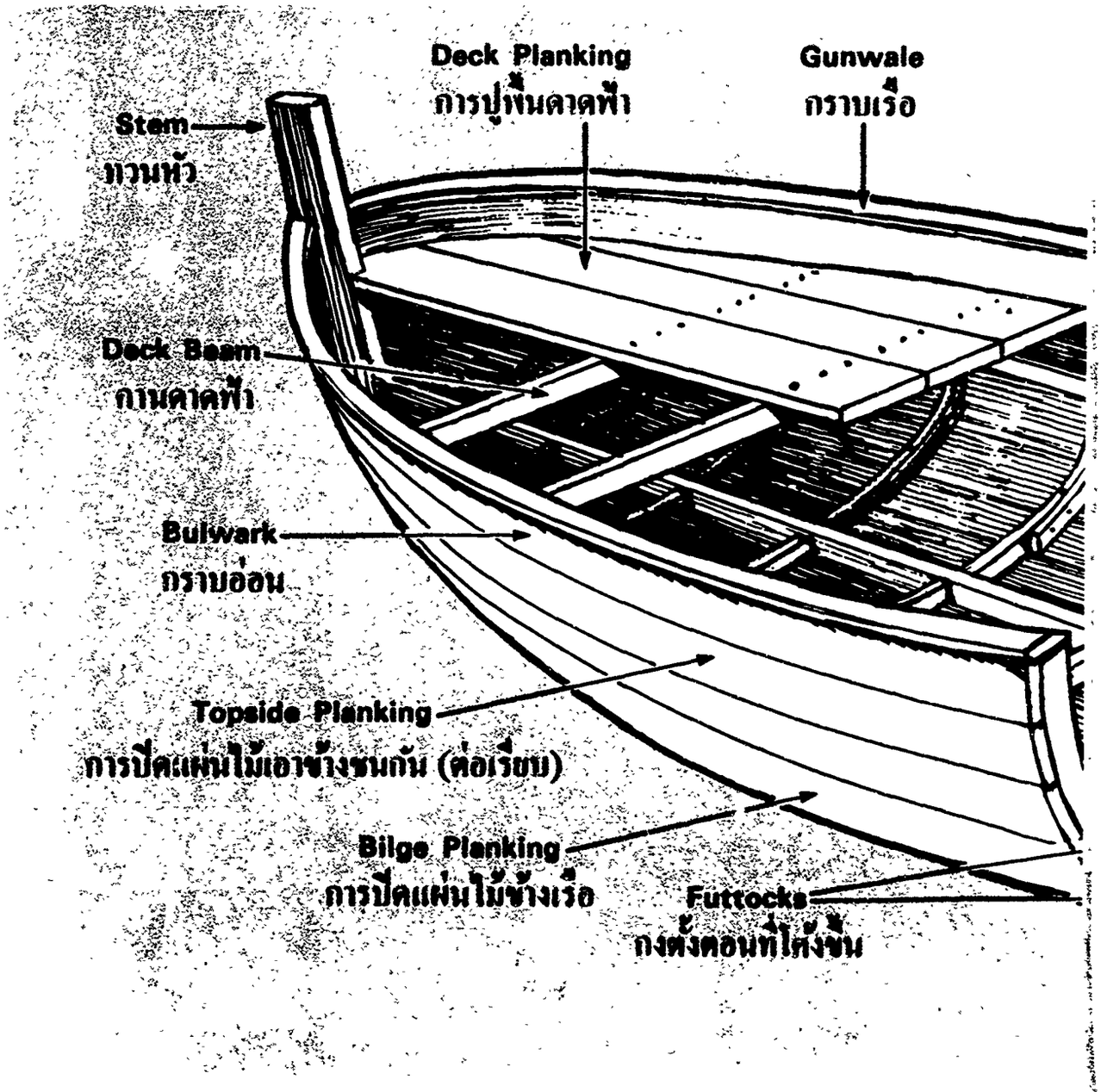
Bamboo Stake Trap
โป๊ะไม้ไผ่

Boat Construction

With few exceptions Thai boats are of keel-and-rib (keel-and-frame) construction (Figure 1). Usually a long, heavy timber is laid along the centerline for the keel. The stem and sternpost are scarfed to the forward and after ends of the keel. Transverse ribs (or frames) are laid over the keel at intervals to form the basic hull shape. Hull planks are then fastened to the outer edges of the ribs and rabbetted to the stem and sternpost.

The hulls of most Thai boats are round-bilge and carvel-planked, that is, the sides of the planks are butted one against the other and not overlapped as in clinker-built (lap-straked) hulls.

Figure 1. Features of Keel-and-Rib Construction

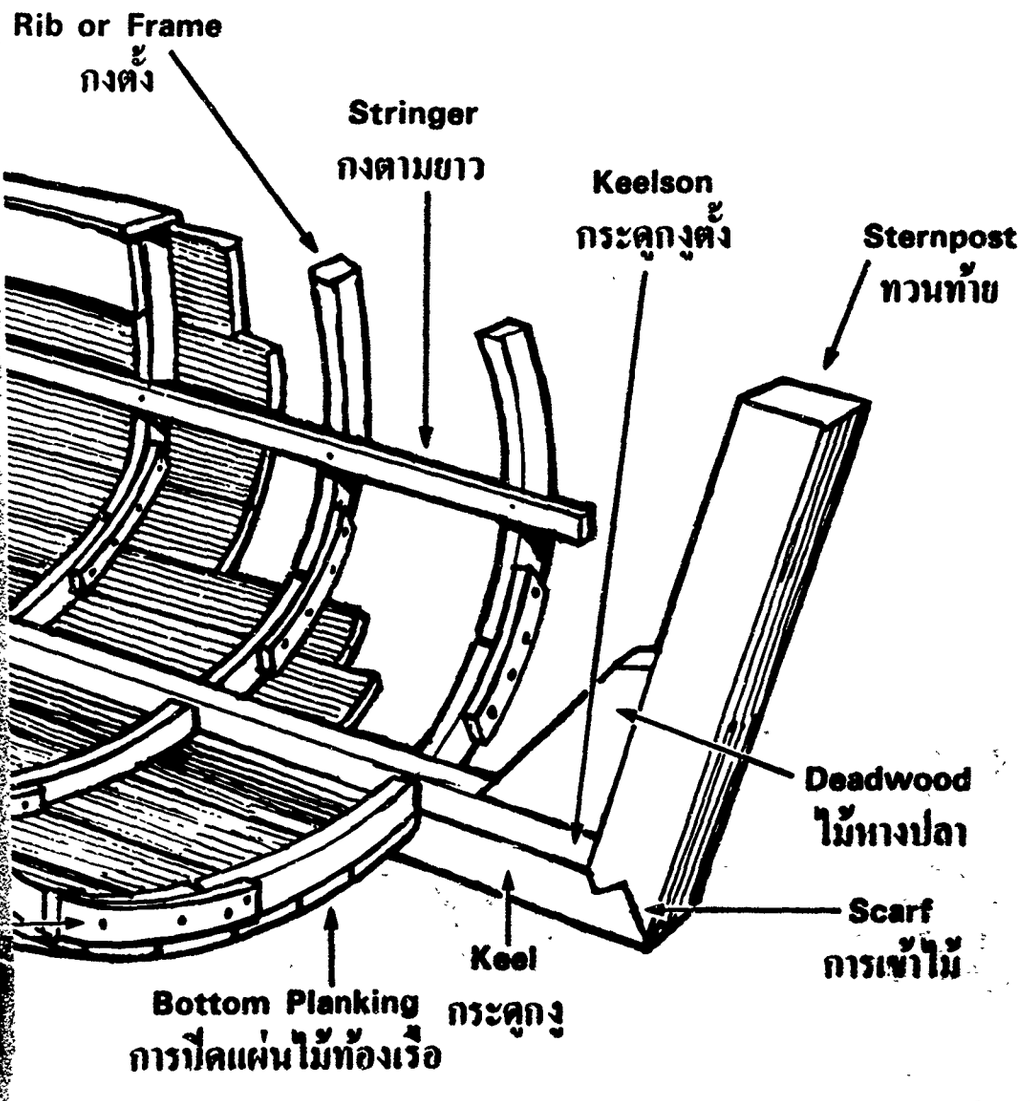


การต่อเรือ

เรือไทยต่อแบบมีกระดูกงูและกงตั้ง (ดูรูปที่ ๑) ตามปกติจะใช้ไม้ท่อนหนึ่งที่ยาวและหนักวางตามแนวกลางเป็นกระดูกงู ติดทวนหัวและทวนท้ายเข้ากับกระดูกงูตรงปลายสุดทั้งหัวและท้าย ติดกงตั้งเป็นระยะ ๆ บนกระดูกงูเพื่อให้เป็นรูปตัวเรือขึ้นก่อน แล้วจึงปิดแผ่นไม้ตัวเรือที่ขอบนอกของกงตั้ง และบากปลายให้เข้ากับทวนหัวและทวนท้าย

เรือไทยส่วนมากมักมีลักษณะท้องเรือกลมและต่อแบบต่อเรียบ กล่าวคือ เอาข้างแผ่นกระดานชนกันไม่ซ้อนกันแบบต่อเกล็ด

รูปที่ ๑ ลักษณะการวางกระดูกงูและติดกงตั้ง



Detection Clues

To deter the infiltration of men and materials by water transport, it is desirable — but rarely possible — to stop and search every vessel sighted. The following list of clues provides a basis for selectively stopping and searching such boats.

"What is out of the pattern?" This is the basic question in determining whether to stop and search. First, the shape of the sighted boat is compared with those of known boats to see if it is different or similar. Then, the behavior of the boat is compared with normal operating patterns to find what, if anything, is peculiar or suspicious about it.

The clues presented here are based on the experience of knowledgeable Vietnamese and U.S. Navy operating personnel. Since there is no substitute for such experience, the clues should be used only as guides. Success in detection depends largely on being alert so as to anticipate new enemy tactics, and not becoming committed to a standard set of procedures.

CLUES FOR STOPPING BOATS

Location Clues

1. Movement of a boat in prohibited waters.
2. Operation of a boat outside its normal area.
3. Operation at sea when rough surf, high waves, or stormy weather in the area keep other boats ashore.
4. Fishing at a greater distance from shore than is normal for a particular type of craft or for that area.
5. Operation of an intracoastal craft far out to sea when normally that type of boat moves from point to point along and close to the coast.
6. Continual operation of a boat close to a large ship.
7. Movement of a boat, and especially a cargo boat, close to the beach in coastal regions where there are few rivers.
8. Fishing by a boat in an area where fishing is known to be poor.

Time/Tide Clues

9. Fishing at a time of day or night that is not normal for the particular type of craft.
10. Movement between fishing grounds and shore at any time other than early morning or late afternoon.
11. Nighttime movement in selected areas designated as no-traffic (or curfew or restricted) areas at night.
12. In areas where nighttime fishing is permissible, failure to display a light. All boats are required to show lights at night, but often some do not for fear of revealing their positions to net thieves.

หลักฐานที่ใช้ในการตรวจจับ

การที่จะบังคับเรือทุกลำที่พบเห็นให้หยุดและทำการตรวจค้น โดยมุ่งหมายเพื่อสกัดกั้นการแทรกซึมด้วยกำลังคนและวัสดุซึ่งลำเลียงเข้ามาทางน้ำนั้นเป็นการกระทำที่ค่อนข้างยาก หลักฐานตามหัวข้อต่อไปนี้เป็นแนวทางอันหนึ่งในการเลือกเรือเพื่อบังคับให้หยุดและทำการตรวจค้นได้

คำถามขั้นมูลฐานที่ใช้ในการตัดสินใจว่า จะบังคับให้หยุดและทำการตรวจค้นหรือไม่ก็คือ "มีอะไรที่ผิดแบบไปบ้าง" ในขั้นต้นที่เดียวจะต้องเปรียบเทียบรูปร่างของเรือลำที่เห็นกับเรือต่าง ๆ ที่เคยรู้จักว่าแตกต่างกันหรือเหมือนกันเสียก่อน ขั้นต่อไปจึงเปรียบเทียบพฤติการณ์ของเรือลำนั้นกับแบบปฏิบัติงานตามปกติว่า มีอะไรที่ผิดสังเกตหรือน่าสงสัยบ้าง

หลักฐานต่าง ๆ ที่ได้กล่าวไว้นี้ ได้มาจากประสบการณ์ของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานอยู่ในกองทัพเรือเวียดนามและสหรัฐซึ่งมีความรู้เกี่ยวกับเรื่องนี้เป็นอย่างดี เนื่องด้วยยังไม่มีสิ่งอื่นใดที่จะนำมาใช้แทนประสบการณ์ดังกล่าวได้ จึงควรใช้หลักฐานเหล่านี้เสมือนเป็นเพียงข้อแนะแนวทางเท่านั้น การตรวจจับที่ได้ผลดีนั้น ส่วนมากย่อมขึ้นอยู่กับการเตรียมพร้อมตลอดเวลา ทั้งนี้เพื่อให้ทันกับยุทธวิธีใหม่ ๆ ของฝ่ายข้าศึกที่จะใช้ดำเนินการ และจะต้องไม่ปฏิบัติตามระเบียบการแบบมาตรฐานไปเสียทั้งหมด

หลักฐานต่าง ๆ ที่ใช้เพื่อบังคับให้เรือหยุด

หลักฐานเกี่ยวกับที่อยู่

๑. เรือที่แล่นไปมาอยู่ในเขตน่านน้ำที่หวงห้าม
๒. เรือที่ปฏิบัติงานอยู่นอกย่านปฏิบัติงานตามปกติ
๓. ออกปฏิบัติงานในทะเลในขณะที่มีคลื่นแรงหรือพายุจัด ซึ่งบรรดาเรืออื่น ๆ ในบริเวณนั้นจะเข้าจอดริมฝั่งหมด
๔. ออกทำการประมงห่างจากฝั่งเกินปกติที่เรือชนิดเดียวกัน หรือเรือในย่านนั้นจะสามารถออกไปได้
๕. เรือที่เดินใกล้ฝั่ง แต่ออกไปปฏิบัติงานห่างจากฝั่งมาก ๆ ซึ่งตามปกติแล้วเรือชนิดนี้จะแล่นจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งตามบริเวณใกล้ฝั่ง
๖. เรือที่ปฏิบัติงานอยู่ในบริเวณใกล้ ๆ กับเรือใหญ่ตลอดเวลา
๗. เรือที่แล่นไปมาใกล้ ๆ ฝั่งที่มีแม่น้ำอยู่สองสามสาย โดยเฉพาะเป็นเรือสินค้า
๘. เรือที่ทำการประมงอยู่ในย่านที่รู้กันว่าไม่ใคร่มีปลา

หลักฐานเกี่ยวกับเวลาและน้ำขึ้นน้ำลง

๙. ทำการประมงในเวลากลางวันหรือกลางคืนเวลาใดเวลาหนึ่ง ซึ่งมิใช่เป็นเวลาตามปกติที่เรือชนิดนั้นควรจะออกไป
๑๐. เรือที่แล่นไปมาระหว่างตำบลที่ทำการประมงกับฝั่งในเวลาใดเวลาหนึ่ง นอกจากตอนเช้ามืดหรือตอนเย็น
๑๑. เรือที่แล่นไปมาเวลากลางคืนในเขตที่มีการประกาศห้ามสัญจร (หรือห้ามออกนอกบ้านหรือเขตหวงห้าม) ในเวลากลางคืน

Detection Clues

Type of Movement Clues

13. Movement of a boat at a high speed.
14. Sudden breaking away of a boat from a group of boats.
15. Sudden increase in speed or change in course when visual contact is first made.
16. Continuous and rapid movement of a boat, when all other boats in the area are busy fishing while anchored or moving about slowly.

Operating Characteristics

17. Solitary fishing by a seagoing boat when normally that type of craft operates in pairs.
18. Shuttling of a boat between a large ship and the shore.
19. Improper equipment for the type of fishing claimed.

CLUES FOR SEARCHING BOATS

Official Papers

1. Lack of proper, official boat and personnel papers.
2. Discrepancies between the official papers and actual conditions.

---

๑๒. เรือที่อยู่ในย่านที่อนุญาตให้ทำการประมงในเวลากลางคืนได้ แต่ไม่จุดโคมไฟซึ่งในเวลาค่ำคืนเรือทุกลำจะต้องมีแสงไฟในเรือ แต่กระนั้นก็ดี มีเรือบางลำที่ไม่ใคร่ปฏิบัติตาม โดยเกรงพวกลักลอบตัดอวนจะรู้ที่อยู่ของตน

หลักฐานเกี่ยวกับการเคลื่อนที่

๑๓. เรือที่แล่นไปมาด้วยความเร็วสูง
๑๔. เรือที่แยกออกไปจากกลุ่มเรือในทันทีทันใด
๑๕. เรือที่เพิ่มความเร็วหรือเปลี่ยนเข็มในทันทีทันใด เมื่อเห็นกันครั้งแรก
๑๖. เรือที่แล่นไปมาอย่างรวดเร็วอยู่ตลอดเวลา ในขณะที่เรือลำอื่นกำลังยุ่งอยู่กับการประมงโดยจอดทอดสมออยู่หรือแล่นไปมาช้า ๆ

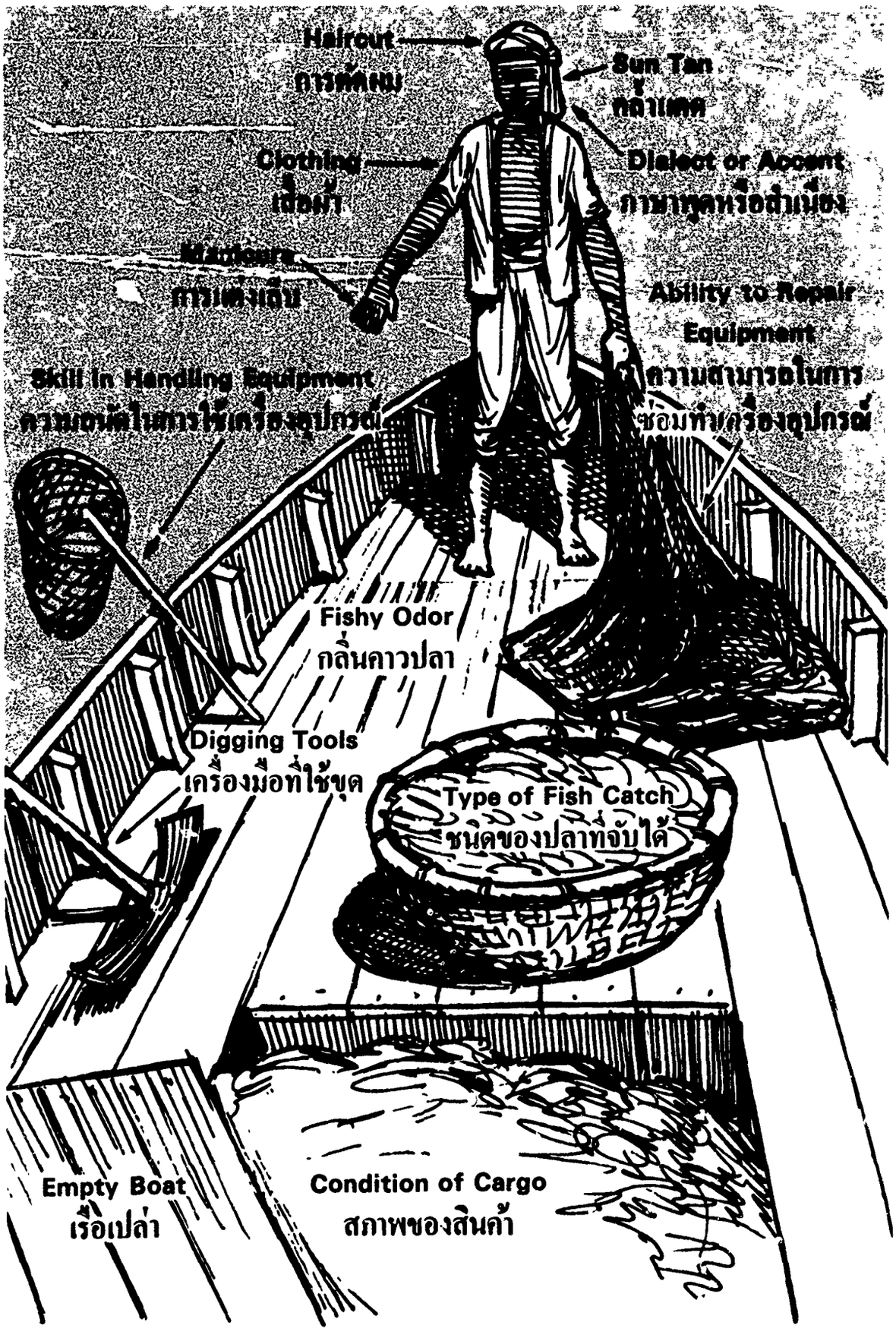
ลักษณะการปฏิบัติงาน

๑๗. เรือที่สามารถออกทะเลได้ ทำการประมงอยู่ตามลำพังเพียงลำเดียวในเมื่อเรือชนิดเดียวกันนั้นตามปกติจะปฏิบัติงานด้วยกันเป็นคู่ ๆ
๑๘. เรือที่แล่นไปมาอยู่ระหว่างเรือใหญ่กับฝั่ง
๑๙. ใช้เครื่องมือจับปลาไม่ตรงกับที่ได้แจ้งไว้

หลักฐานที่ใช้ในการตรวจจับ

Crew, Boat, and Cargo Appearance Clues

หลักฐานเกี่ยวกับลักษณะของคนประจำเรือ เรือ และสินค้า



Detection Clues

Appearance/Characteristics of Crew

3. Differences in the personal grooming of one crew member and the others (such as recent, neat haircut or well-cared-for hands).
4. Absence of a sun tan on a professed or apparent crew member.
5. Inability of a fishing-boat crew member, when requested, to repair a net with reasonable skill or to identify gear on board.
6. Awkwardness in the handling of fishing gear by a professed or apparent crew member upon request.
7. Deviations in the accent or dialect of the crew and passengers from those normal to the professed area(s) of origin.
8. For a cargo craft, the resemblance of the crew to farmers rather than traders.

Condition of Boats

9. For a fishing boat, the lack of the characteristic fish smell.
10. Apparently empty boats. Granular contraband is sometimes concealed under sheet metal roofs and/or deck boards, and in water or rice containers.
11. Unusually low freeboard for the kind of cargo supposedly being carried.

Condition/Appearance of Cargo

12. Fish on board that are not native to the normal or indicated fishing area of that craft.
13. Apparently aged condition of selected cargo, such as salt. It may be a cover material used on the current trip and on previous ones.
14. Out-of-place tools, such as mattocks and shovels. Such tools may be used to bury contraband after unloading on shore.

CONTRABAND

Contraband—illegal cargo—is more than guns, ammunition, and explosives. It is strategic materials and black market commodities as well (Table I). Strategic materials are directly associated with the manufacture of weapons and ammunition. Many consumer items and medicines become contraband because they are necessary for the feeding and care of hostile troops and because the great civilian demand for them usually promotes hoarding and black market trading.

It should be emphasized that most contraband items are legitimate cargo when accompanied by the appropriate documents. However, it is not likely that privately owned craft, as differentiated from official government or military vessels, will be found legally transporting weapons, ammunition, and explosives under circumstances such as those that presently exist in South Vietnam.

หลักฐานที่ใช้ในการตรวจจับ

หลักฐานต่าง ๆ ที่ใช้เพื่อทำการตรวจค้นเรือ

ใบอนุญาตต่าง ๆ

๑. ไม่มีใบอนุญาตใช้เรือและใบอนุญาตส่วนบุคคลโดยเฉพาะ

๒. รายการต่าง ๆ ในใบอนุญาตใช้เรือไม่ตรงกับความเป็นจริง

รูปร่างลักษณะของคนประจำเรือ

๓. ลักษณะการแต่งกายที่ผิดแผกไปจากคนประจำเรืออื่น ๆ (เช่น แต่งกายทันสมัย ตัดผมเรียบร้อย หรือมือสะอาดหมดจด)

๔. ผู้มีอาชีพหรือแสดงตนว่าเป็นคนประจำเรือ แต่ผิวไม่คล้ำแดดเลย

๕. คนประจำเรือประมงที่ทำอะไรไม่เป็นเลย เมื่อถูกขอร้องให้ซ่อมอวนก็ทำได้ไม่ดีเท่าที่ควร และไม่มีความรู้เกี่ยวกับเครื่องมือเครื่องใช้ที่มีอยู่ในเรือเลย

๖. ผู้มีอาชีพหรือแสดงตนว่าเป็นคนประจำเรือ แต่ไม่ถนัดในการใช้เครื่องมือจับปลาเลย เมื่อขอให้ทำให้ดู

๗. คนประจำเรือและผู้โดยสารพูดสำเนียงผิดเพี้ยนไปจากถิ่นกำเนิดของตน ตามที่ได้แจ้งไว้

๘. คนประจำเรือสินค้าที่มีลักษณะท่าทางคล้ายชาวไร่ชาวนามากกว่าพ่อค้า

สภาพเรือ

๙. เรือประมงที่ไม่มีกลิ่นคาวปลาเลย

๑๐. เรือเปล่า ๆ ที่ไม่ได้บรรทุกอะไรเลย บางครั้งก็มีสิ่งของต้องห้ามที่เป็นเม็ด ๆ ซุกซ่อนไว้ใต้หลังคาที่ทำด้วยแผ่นโลหะ หรือใต้พื้นดาดฟ้าและในภาชนะใส่น้ำหรือข้าวสาร

๑๑. กราบเรือเพียบต่ำผิดปกติกว่าที่ควรจะเป็น เมื่อบรรทุกสินค้าตามชนิดที่ได้แจ้งไว้

สภาพและรูปร่างลักษณะของสินค้า

๑๒. ปลาที่บรรทุกอยู่ในเรือเป็นคนละชนิดกับปลาที่มีอยู่ในย่านจับปลาตามปกติของเรือนั้น หรือย่านจับปลาที่เรือนั้นแจ้งว่าได้จับมา

๑๓. สินค้าที่บรรทุกมาอยู่ในสภาพเก่า เช่น เกลือ ซึ่งอาจใช้ปิดทับของอื่นมาในเที่ยวนั้น หรือในเที่ยวก่อน ๆ

๑๔. เครื่องมือซึ่งไม่น่าจะมีอยู่ในเรือนั้น เช่น พลั่ว และเสียม เครื่องมือเหล่านี้อาจใช้ขุดเพื่อฝังสิ่งของต้องห้ามภายหลังเมื่อขนถ่ายขึ้นฝั่งแล้วก็ได้

สิ่งของต้องห้าม

สิ่งของต้องห้าม ของผิดกฎหมายที่ร้ายยิ่งกว่าปืน กระสุน และวัตถุระเบิดก็คือวัสดุที่ใช้ในทางยุทธศาสตร์ และเครื่องอุปโภคบริโภคที่ซื้อขายกันในตลาดมืด (ดูตารางที่ ๑) วัสดุที่ใช้ในทางยุทธศาสตร์มีส่วนเกี่ยวพันโดยตรงกับการผลิตอาวุธต่าง ๆ และกระสุน สิ่งของจำพวกเครื่องอุปโภคบริโภคหลาย ๆ อย่าง และยาต่าง ๆ กลายเป็นสิ่งของต้องห้ามไป เพราะเป็นของจำเป็น

Detection Clues

The following information on contraband, possibilities for concealing it, and hints for uncovering it is based on the experiences of patrol personnel in South Vietnam. Other, new, and better methods will certainly be used for concealing contraband, and new techniques will be used to expose it.

Table I. Concealment of Contraband Other Than Weapons and Ammunition

Contraband	Concealment
Strategic	
Pipe	Under planking, or in or under granular cargo
Sheet iron	Fake cabin roofs and cargo covers
Wire	Fake rigging, or in or under granular cargo
Mercury	Towed in tins underwater, or in rice containers
Acid	Bottles hidden in hold and camouflaged by rice or corn
Saltpeter, sulfur	Spread on deck or cabin roof and covered with cloth or metal
Engines	Under other cargo
Black Market	
Rice, milk, corn	Often as excess of regular cargo, or mixed with other cargo
Penicillin, streptomycin	Towed underwater in metal containers, or, in powder form, spread out and covered
Alcohol	Towed underwater in metal containers
Bandages	In or under granular cargo

แก่ทหารฝ่ายศัตรูที่จะใช้ในการบริโภคและรักษาพยาบาล และโดยที่ประชาชนทั่วไปก็มีความต้องการอยู่มาก จึงเป็นเหตุให้มีการสะสมและซื้อขายกันในตลาดมืด

อาจกล่าวได้อย่างหนักแน่นว่า รายการสิ่งของต้องห้ามนั้น ส่วนมากถ้ามีเอกสารแสดงตามความเหมาะสมแล้วก็ถือว่าเป็นของที่ไม่ผิดกฎหมาย แต่อย่างไรก็ดี ในสาธารณรัฐเวียดนามใต้

หลักฐานที่ใช้ในการตรวจจับ

ภายใต้สถานการณ์ปัจจุบันนี้ จะไม่เห็นมีเรือของเอกชนลำใดทำการลำเลียง อาวุธ กระสุน และวัตถุระเบิดโดยถูกต้องตามกฎหมายได้ ซึ่งแตกต่างกับเรือของรัฐบาล หรือของทางราชการทหารที่สามารถกระทำได้

ข่าวสารที่จะกล่าวต่อไปนี้เกี่ยวกับสิ่งของต้องห้าม การซุกซ่อนสิ่งของต้องห้ามที่อาจเป็นได้ และข้อแนะนำในการที่จะค้นให้พบนี้ ได้มาจากประสบการณ์ของเจ้าหน้าที่ตรวจการณ์ในสาธารณรัฐเวียดนามใต้ ส่วนการซุกซ่อนสิ่งของต้องห้ามโดยวิธีอื่น ๆ ที่ใหม่แปลก และดีกว่าวิธีดังกล่าวนี้ก็คงจะมีขึ้นได้อย่างแน่นอน ซึ่งก็จะต้องใช้วิธีการใหม่ ๆ เพื่อค้นให้พบสิ่งของต้องห้ามเหล่านี้

ตารางที่ ๑ การซุกซ่อนสิ่งของต้องห้ามที่มิใช่อาวุธและกระสุน

สิ่งของต้องห้าม	การซุกซ่อน
ทางยุทธศาสตร์	
ท่อ	ซุกซ่อนไว้ใต้พื้นกระดานปูท้องเรือ หรือซุกซ่อนไว้ใน หรือใต้สินค้าที่เป็นเม็ด
เหล็กแผ่น	ใช้ทำเป็นหลังคาเก๋งปลอมหลอกตา และเอาสินค้าปิดทับไว้
เส้นลวด	ใช้ทำเป็นสายระโยงระยางเรือลวงตาไว้ หรือซุกซ่อนไว้ในหรือใต้สินค้าที่เป็นเม็ด
ปรอท	บรรจุในกระป๋องและลากไปใต้น้ำ หรือซุกซ่อนไว้ในภาชนะใส่ข้าว (กระสอบหรือถัง)
กรด	บรรจุในขวด แล้วซุกซ่อนไว้ในระวางเรือและลวงตาโดยใช้ข้าวหรือข้าวโพดปิดทับ
ดินประสิว กำมะถัน	ซุกซ่อนไว้ตามที่ต่าง ๆ บนดาดฟ้า หรือหลังคาเก๋งและใช้ผ้าหรือแผ่นโลหะปิดทับ
เครื่องยนต์	ซุกซ่อนไว้ใต้สินค้าอื่น ๆ
ตลาดมืด	
ข้าว นม ข้าวโพด	มักซุกซ่อนเพิ่มเติมไว้กับสินค้าตามปกติ หรือปะปนไว้กับสินค้าอื่น ๆ
ยาเพนนิซิลินและสเตรปโตมัยซิน	บรรจุในภาชนะที่ทำด้วยโลหะ แล้วลากไปใต้น้ำหรือทำเป็นผง ซุกซ่อนไว้ตามที่ต่าง ๆ และปิดคลุมไว้
แอลกอฮอล์	บรรจุในภาชนะที่เป็นโลหะแล้วลากไปใต้น้ำ
ผ้าพันแผล	ซุกซ่อนไว้ในหรือใต้สินค้าที่เป็นเม็ด

Detection Clues

CONCEALMENT AND DETECTION

The structure of a boat provides several possibilities for concealing cargo (Figure 1). A double roof on a cabin or cargo hold can be used to conceal powdered materials. The powder is spread over the normal roof and then covered by a sheet metal roof. Since no other cargo is needed for concealment, this method has the advantage that the boat appears to be empty. Empty boats should never be searched perfunctorily.

Powdered materials, such as sulfur and saltpeter, and liquids, such as acid and mercury, can be concealed in the hold. The powders are spread on the deck of the hold and covered by a nylon sheet and mattress. Corn or rice is then placed on top of the covering material as a camouflage. Similarly, acids are carried in the hold in 0.75-liter bottles, covered with boards, and camouflaged with rice or corn. Mercury is carried in small quantities, i.e., less than 10 kg, and is stored in rice containers. Thus, lifting, smelling, and sampling are important in checking containers. An unusually heavy container may hold mercury, sometimes mixed with other substances.

In boats having ribbed construction, contraband may be hidden between the ribs, hull, and internal planking. Loose planking among the ribs and freshly nailed planking are suspect.

Mixing contraband with legitimate cargo is often used for concealment. Probes can usually locate contraband containers buried in sand, gravel, or grain, but this is very difficult when the containers are at the bottom of a pile of heavy cargo. Similarly, heavy cargo containers are good camouflage because they are difficult to move in the searching operation. Searching is tedious, and often there is no place to pile the removed cargo during the "digging" process.

The overhanging poop on Class 7 vessels could provide an easily overlooked hiding place. Small parcels shielded from view by normal side panelling can be fastened in the understructure of the poop.

Sealed metal containers of medicine and other high-value commodities are sometimes towed underwater behind the boat on a strong line. Running a pole underwater along the length of the keel usually detects any attached lines or containers.

Careful checking of a suspect vessel's papers is a vital step in contraband detection. For example, a 10-day permit in Vietnam is required for the movement of strategic cargoes. The purpose of the 10-day limit is to insure that the permit will be used for only one shipment of cargo. Nevertheless, smugglers try to move the legal cargo as quickly as possible, and, within the same 10-day period, make a second illegal shipment of the same quantity of the same cargo on the same permit.

The quantity of cargo must agree with the amount specified on the manifest. Sometimes this amount is falsified. More often, the actual cargo exceeds the authorized amount. Small discrepancies often go unchallenged, as illegal operators hope

หลักฐานที่ใช้ในการตรวจจับ

การซุกซ่อนและการตรวจจับ

ในเรือลำหนึ่งจะมีที่ใช้สำหรับซุกซ่อนสินค้าซึ่งน่าจะเป็นไปได้อยู่หลายแห่ง เช่นที่มีหลังคาสองชั้นหรือระวางบรรทุกสินค้าจะใช้ซุกซ่อนวัสดุที่เป็นผงได้ ผงเหล่านี้จะซุกซ่อนไว้ตามที่ต่าง ๆ เหนือหลังคาตามปกติ ปิดไว้ด้วยแผ่นโลหะที่ใช้ทำเป็นหลังคาอีกทีหนึ่ง และไม่ต้องการซุกซ่อนสินค้าอื่น ๆ นอกจากที่กล่าวแล้ว วิธีนี้จะมีผลดีที่ทำให้ดูเหมือนว่าเป็นเรือเปล่า ๆ ไม่ได้บรรทุกอะไรเลย เรือว่างเปล่าเหล่านี้ไม่ควรทำการตรวจค้นพอเป็นพิธีเท่านั้น

วัสดุที่เป็นผงเช่น กำมะถัน ดินประสิว และของเหลวเช่นกรด และปรอท จะสามารถซุกซ่อนไว้ในระวางบรรทุก สำหรับวัสดุที่เป็นผงจะซุกซ่อนไว้ตามที่ต่าง ๆ บนพื้นระวางบรรทุกและปิดทับไว้ด้วยแผ่นไนลอนหรือเสื่อ แล้วจึงใช้ข้าวโพดหรือข้าววางทับบนวัสดุที่ปิดทับ เพื่อเป็นการลวงตาไว้อีกชั้นหนึ่ง ทำนองเดียวกันสำหรับกรดก็จะบรรจุในขวดขนาด ๐.๗๕ ลิตร ใส่ไว้ในระวางบรรทุกปิดด้วยแผ่นไม้และลวงตาไว้ด้วยข้าวหรือข้าวโพด ส่วนปรอทจะบรรทุกไปครั้งละไม่มากนัก กล่าวคือ น้อยกว่า ๑๐ กก. และซุกซ่อนไว้ในกระสอบข้าว ข้อสำคัญในการตรวจสอบภาชนะที่ใช้บรรจุหรือกระสอบข้าวต่าง ๆ เหล่านี้จะต้องทดลองยกดู ดมกลิ่น และสุ่มเอาตัวอย่างมาตรวจ กระสอบที่หนักผิดปกติอาจมีปรอทอยู่ และบางครั้งจะมีสิ่งของอื่น ๆ ปะปนอยู่ด้วยก็ได้

สำหรับเรือต่าง ๆ ที่ต่อแบบมีกงตั้ง ก็อาจซุกซ่อนสิ่งของต้องห้ามไว้ตามที่ต่าง ๆ ในระหว่างกงตั้ง ตัวเรือ และใต้แผ่นกระดานปูท้องเรือ แผ่นกระดานท้องเรือระหว่างกงตั้งที่ปูไว้โดยไม่ได้ตอกตาปูและรอยตาปูที่ตอกไว้ใหม่ ๆ นั้น นับว่าเป็นที่น่าสงสัยอย่างยิ่ง

การเอาสิ่งของต้องห้ามปะปนไปกับสินค้าที่ถูกต้องตามกฎหมาย มักเป็นวิธีการซุกซ่อนที่ใช้กันอยู่เสมอ ซึ่งตามปกติจะตรวจพบสิ่งของต้องห้ามที่บรรจุในภาชนะหมกไว้ในทราย กรวด หรือข้าว แต่การตรวจเช่นว่านี้ นับว่าเป็นการยากที่จะทำได้ในเมื่อภาชนะที่บรรจุสิ่งของต้องห้ามอยู่ใต้กองสินค้าหนัก ๆ ในทำนองเดียวกัน ภาชนะที่บรรจุสินค้าหนัก ๆ ไว้ก็จะเป็นสิ่งลวงตาอย่างดีเนื่องจากเป็นการยากที่จะรื้อออกมาเพื่อตรวจค้นได้ การตรวจค้นเป็นงานที่น่าเบื่อหน่าย และในระหว่างที่ดำเนินกรรมวิธีรื้อค้นนี้ ก็มักไม่ใคร่มีที่สำหรับวางกองสินค้าที่รื้อออกมาแล้วด้วย

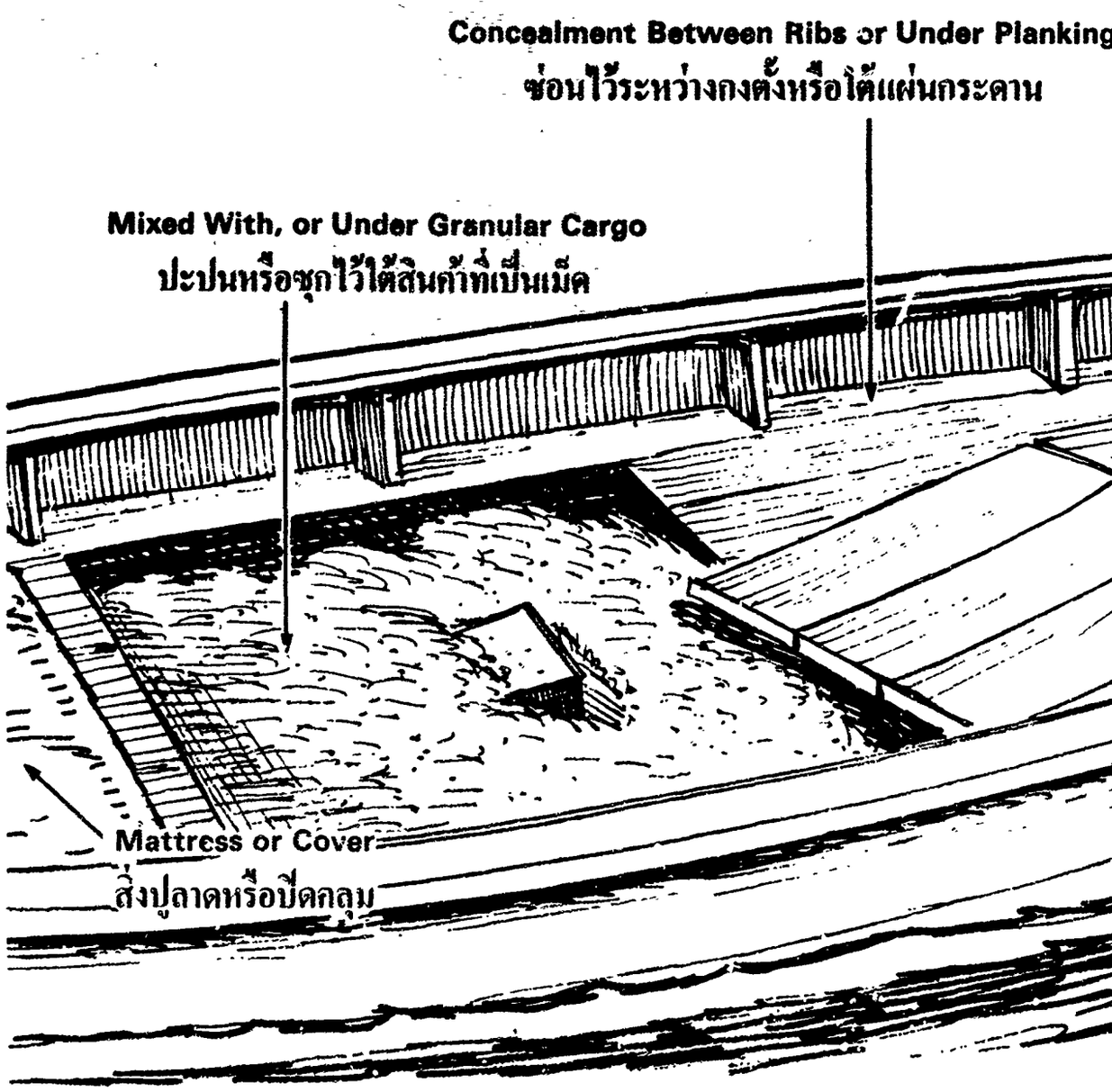
ดาดฟ้ายกท้ายเรือที่ยื่นออกไปของเรือประเภทที่ ๗ จะมีที่ซุกซ่อนอยู่แห่งหนึ่งซึ่งส่วนมากมักมองข้ามไป ที่ใต้โครงสร้างของดาดฟ้ายกนี้สามารถเอาหีบห่อเล็ก ๆ ผูกติดไว้ และปิดบังด้วยแผ่นรูปเพื่อมิให้มองเห็นได้

ภาชนะบรรจุยาและของมีค่าอื่น ๆ ที่ทำด้วยโลหะผนึกแน่น บางครั้งจะผูกลากไปใต้น้ำทางท้ายเรือโดยใช้เชือกลวดเหนียว ๆ ตามปกติในการตรวจจับภาชนะบรรจุของที่มีเชือกลวดเป็นสายผูกไว้เช่นนี้ ก็จะใช้ท่อนไม้ควานลงไปใต้น้ำตามความยาวของกระดูกงูเรือ

การตรวจจับสิ่งของต้องห้ามขั้นหนึ่งที่มีความสำคัญได้แก่ การตรวจสอบเอกสารของเรือ

they will. But these slight overages, when multiplied by many boats, can add up to an appreciable quantity. Heavy contraband concealed by normal cargo causes a boat to be overweight for the listed cargo. In one instance in Vietnam, the observation that the weight of the cargo declared in the manifest would not cause the boat to lie so low in the water led to the arrest of smugglers.

Figure 1. Typical Contraband Hiding Places

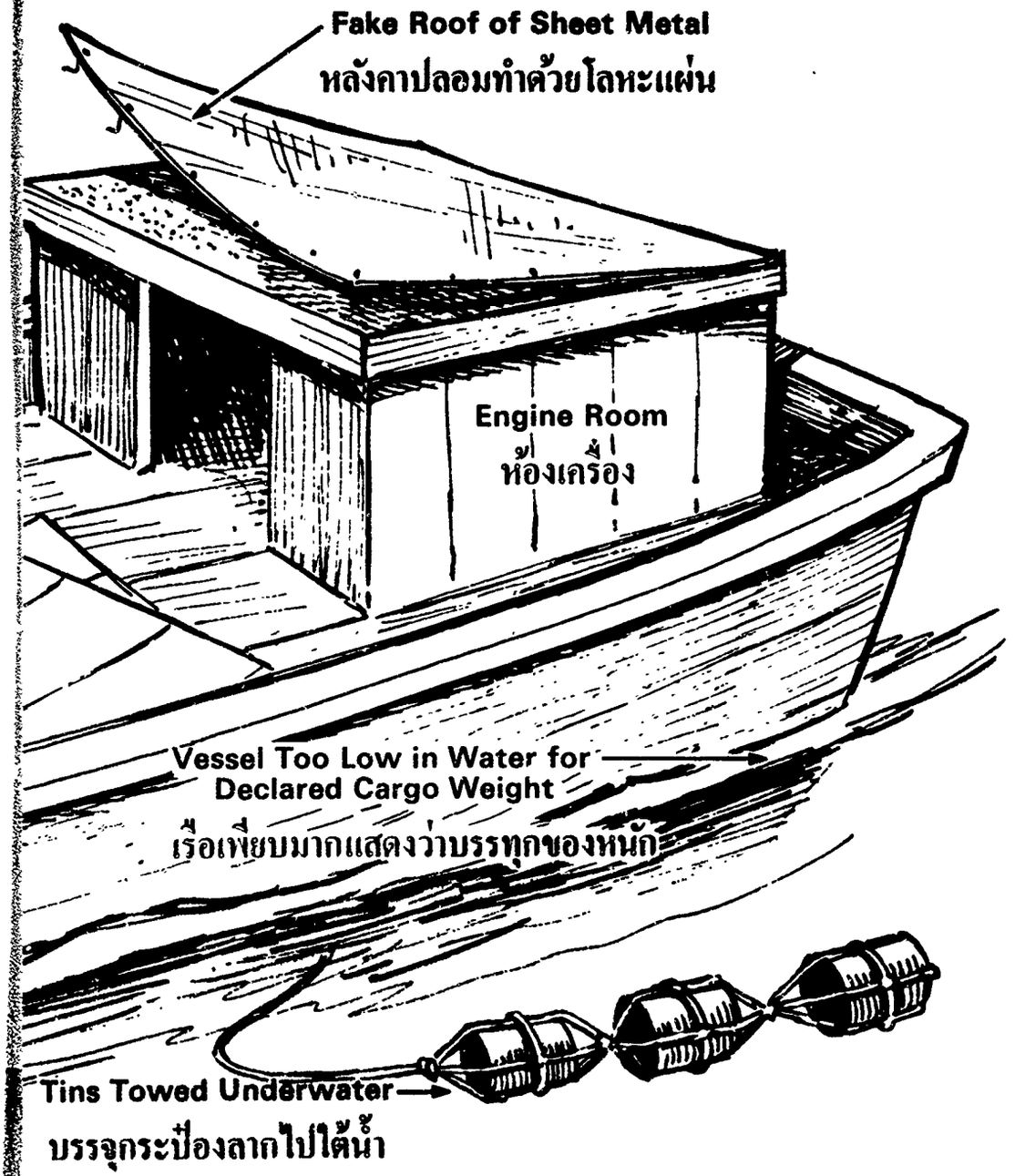


หลักฐานที่ใช้ในการตรวจจับ

ที่อยู่ในข่ายสงสัยอย่างถี่ถ้วน ตัวอย่างเช่น ในสาธารณรัฐเวียดนามจะอนุญาตให้มีการขนย้ายสินค้าทางยุทธศาสตร์ได้ภายในกำหนดเวลา ๑๐ วัน การที่จำกัดให้เพียง ๑๐ วัน ก็โดยมีความมุ่งหมายเพื่อเป็นการประกันว่าใบอนุญาตที่ออกให้นี้ จะใช้สำหรับการขนถ่ายสินค้าเพียงงวดเดียวเท่านั้น แต่ถึงกระนั้นก็ตามพวกลักลอบของเถื่อนจะพยายามขนย้ายสินค้าที่ถูกกฎหมายอย่างรวดเร็วเท่าที่สามารถจะทำได้ แล้วใช้เวลาที่เหลือภายในกำหนด ๑๐ วันตามใบอนุญาตนั้นทำการขนถ่ายสินค้าที่ผิดกฎหมายซึ่งซุกซ่อนอยู่ในสินค้าตามชนิดและปริมาณเดียวกันกับงวดแรกอีก

ปริมาณของสินค้า จะต้องตรงตามจำนวนที่แจ้งไว้ในบัญชีสินค้า ซึ่งบางครั้งก็ไม่ตรงกัน มักมีอยู่บ่อย ๆ ที่สินค้าจริงมีปริมาณเกินกว่าในใบอนุญาต จำนวนที่ผิดไปเล็ก ๆ น้อย ๆ นั้น

รูปที่ ๑ ที่ซ่อนสิ่งของต้องห้ามโดยทั่ว ๆ ไป



Detection Clues

มักผ่านไปโดยไม่สะดุดตา ซึ่งพวกทุจริตก็หวังอยู่เสมอว่าคงจะเป็นเช่นนั้น แต่สินค้าที่เกินไปเพียงเล็กน้อยเหล่านี้ เมื่อรวมกันหลาย ๆ ลำแล้วก็จะมีปริมาณมากพอดู สิ่งของต้องห้ามที่มีน้ำหนักมาก ๆ ซึ่งนำซุกซ่อนมากับสินค้าธรรมดา จะทำให้เรือมีน้ำหนักมากกว่าการบรรทุกสินค้าที่ถูกต้องตามบัญชี การใช้ความสังเกตว่าน้ำหนักของสินค้าตามที่ได้แจ้งไว้ในบัญชีนั้น ไม่ควรเป็นเหตุให้เรือเพียบลงไปมากนัก จะเป็นทางนำไปสู่การจับกุมผู้ลักลอบได้ประการหนึ่ง

Additional Notes on Detection Clues
บันทึกเพิ่มเติมเกี่ยวกับหลักฐานที่ใช้ในการตรวจจับ

Harbor Dept Regulations and Forms

According to Harbor Department regulations a *registered* Thai vessel while in use shall have on board the following documents:

1. Certificate of registration or provisional certificate of registration
2. Agreement with the crew, if any
3. Ship's charter, if any
4. Consignment notes, if any
5. Ship's manifest
6. Log book
7. Clearance and port clearance, if any.

Not all Thai coastal vessels are registered. The basic documents found on registered boats are described below as well as the criteria used in determining registration.

Many Thai vessels are required to carry a Certificate of Vessel's Nationality and Tonnage. Section 8 of the Thai Vessels Act B.E. 2481 (1938) specifies that this Certificate must be carried by vessels of the following categories:

For trading in Thai waters

1. mechanically propelled vessels of ten tons gross or upwards
2. sea vessels, not mechanically propelled, of twenty tons gross or upwards
3. river vessels, not mechanically propelled, of fifty tons gross or upwards

For fishing

1. mechanically propelled vessels of every size
2. vessels, not mechanically propelled, of six tons gross or upwards.

This Certificate of Vessel's Nationality and Tonnage, Form No. ป. ๔๓ (B. 53), is reproduced as Figure 1. It is a single sheet, 34 cm × 20 cm (about 13½″ × 8″), printed on both sides. The front is in Thai, and the reverse is an English translation. The vessel's registration number appears in the box in the upper left corner of each page. The form contai. such information as the vessel's name, signal letters, and a description of the vessel and capacity measurements for determining net and gross tonnage.

Motorized vessels of any size and all nonmotorized vessels of over 1.5 gross tons are required to carry the Certificate of Survey and License, Form No. ป. ๑๓๖ (B. 136), (Figure 2). It consists of four pages, 38 cm × 19 cm (15″ × 7½″). Page 4 is an English translation of page 1, and page 3 is a translation of page 2. The vessel's license number appears in the box at the top of pages 1 and 4. This certificate lists details of the vessel's dimensions, engines, purpose, number of ship's officers, crew and passengers, navigation and operational equipment, and it defines the geographical limits in which the vessel is permitted to operate.

พระราชบัญญัติและแบบฟอร์มของกรมเจ้าท่า

ตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๔๘๑ บัญญัติไว้ว่า เรือที่ได้จดทะเบียนเป็นเรือไทยแล้ว **ในระหว่างเวลาที่คงใช้เรือ ต้องมีเอกสารดังต่อไปนี้ประจำเรือ**

๑. ใบทะเบียนเรือไทยหรือใบทะเบียนชั่วคราว แล้วแต่กรณี
๒. สัญญาคนประจำเรือ (ตามแบบของกรมเจ้าท่า)
๓. สัญญาเช่าเรือ ถ้ามี
๔. ใบตราส่ง (ใบส่งสินค้า) ถ้ามี
๕. บัญชีสินค้าของเรือ
๖. สมุดปูมเรือ
๗. ใบปล่อยเรือ และใบอนุญาตออกจากท่า ถ้ามี

เรือที่เดินตามชายฝั่งทะเลของไทย ไม่จำเป็นต้องจดทะเบียนเป็นเรือไทยไปทั้งหมดทุกลำ และเรือที่จดทะเบียนแล้วจะต้องได้รับใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนไว้เป็นหลักฐานดังจะได้กล่าวต่อไป

เรือไทยส่วนมากจะต้องมี**ใบทะเบียนสัญชาติและขนาดระวางเรือ (ใบทะเบียนเรือไทย)** ซึ่งตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๔๘๑ มาตรา ๘ บัญญัติไว้ว่าเรือดังจะกล่าวต่อไปนี้ เมื่อได้จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว (เจ้าของเรือจะต้องเป็นคนไทย) ให้ถือว่าเป็นเรือไทย (มีสิทธิทำการค้า ทำการประมงในน่านน้ำไทย และชักธงไทยได้) คือ:—

สำหรับการค้าในน่านน้ำไทย

๑. เรือกล ขนาดตั้งแต่ ๑๐ ตันกรอสขึ้นไป
๒. เรือทะเลที่มิใช่เรือกล ขนาดตั้งแต่ ๒๐ ตันกรอสขึ้นไป
๓. เรือลำน้ำที่มิใช่เรือกล ขนาดตั้งแต่ ๕๐ ตันกรอสขึ้นไป

สำหรับการประมง

๑. เรือกล ทุกขนาด
๒. เรือที่มิใช่เรือกล ขนาดตั้งแต่ ๖ ตันกรอสขึ้นไป

(เรือที่ทำการค้าหรือทำการประมงในน่านน้ำไทย ที่มีขนาดต่ำกว่าเกณฑ์ดังกล่าวแล้ว ไม่ต้องจดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ แต่ให้ถือว่าเป็นเรือไทยด้วย)

ใบทะเบียนสัญชาติและขนาดระวางเรือแบบ บ. ๕๓ ได้แสดงไว้ในรูปที่ ๑ เป็นกระดาษแผ่นเดียว มีขนาด ๓๔ ซม. × ๒๐ ซม. (ประมาณ ๑๓ $\frac{1}{2}$" × ๘") พิมพ์ทั้งสองหน้า ด้านหน้าเป็นภาษาไทย ส่วนด้านหลังเป็นคำแปลเป็นภาษาอังกฤษ แต่ละหน้าจะลงหมายเลขทะเบียนเรือไว้ในช่องสี่เหลี่ยมทางมุมบนด้านซ้ายมือ ในแบบจะมีข่าวสารที่เป็นประโยชน์ อาทิเช่น ชื่อเรือ เลขรหัส ลักษณะของเรือ และรายการวัดขนาดความจุต่าง ๆ ตลอดจนคำนวณออกมาเป็นจำนวนตันเนตและตันกรอสของเรือ

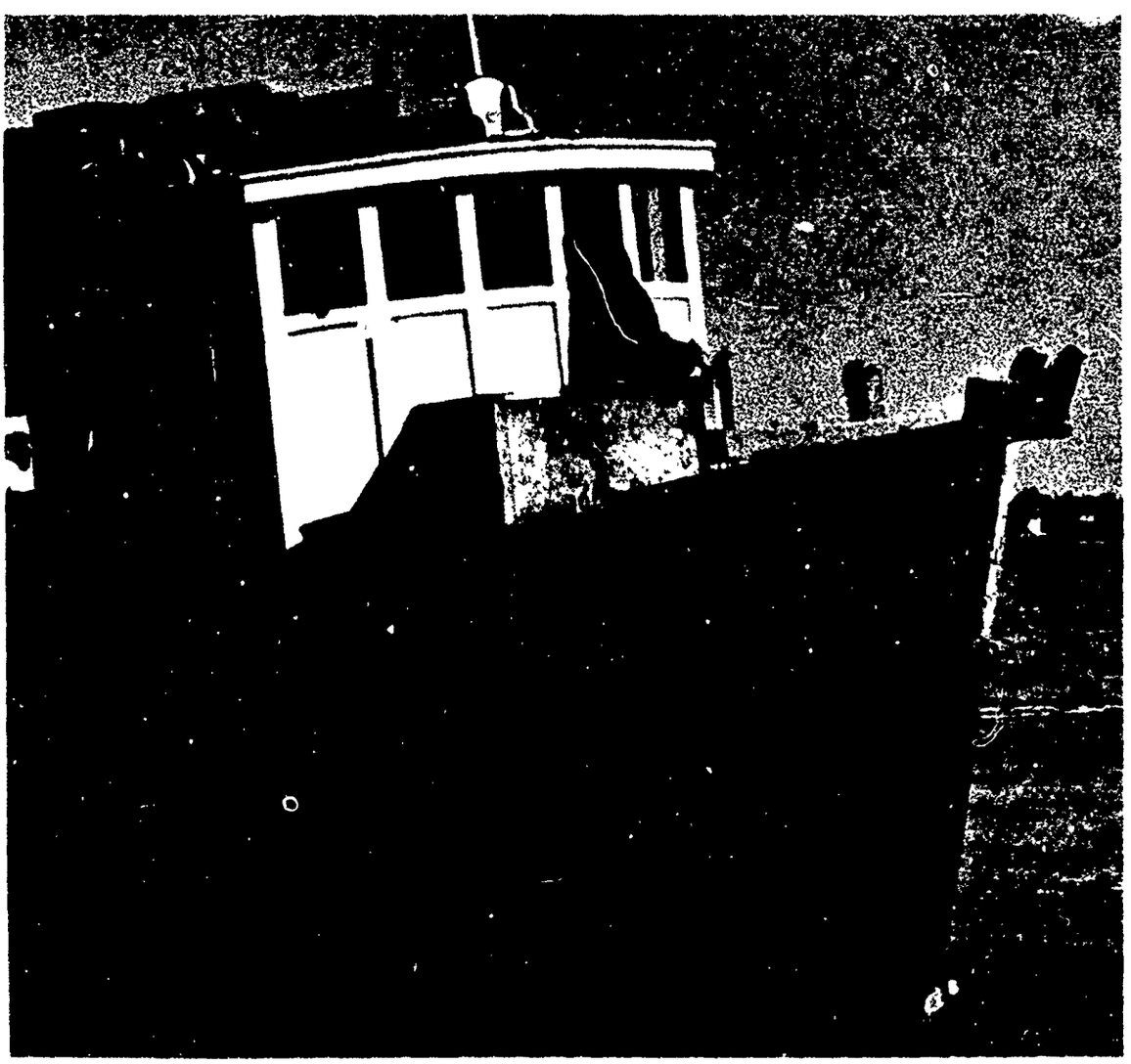
Harbor Dept Regulations and Forms

The license number appearing on the Certificate of Survey and License must be printed on both bows of the registered boat. The Thai letter "ป" (meaning "p", first letter of the Thai word "PRAMONG", for "FISHING") is painted on the bows of the fishing boats.

All trading vessels registered in Thailand but trading in waters not under Thai jurisdiction must have a Home Trade Vessel Permit, Form No. บ. ธ๔ (B. 95). In addition to data on the vessel, its crew and passengers, safety and operational equipment, the Permit indicates the specific geographic boundaries for the vessel's operation. The Permit consists of four pages, 38 cm × 21 cm (about 15″ × 8½″). Pages 1 and 2 are the English translation of pages 4 and 3 respectively. The pages of this Permit are reproduced in Figure 3. It contains essentially the same information as the Certificate of Survey and License.

Thai Letter "ป" Identifies Fishing Boats

อักษร "ป" แสดงว่าเป็นเรือประมง

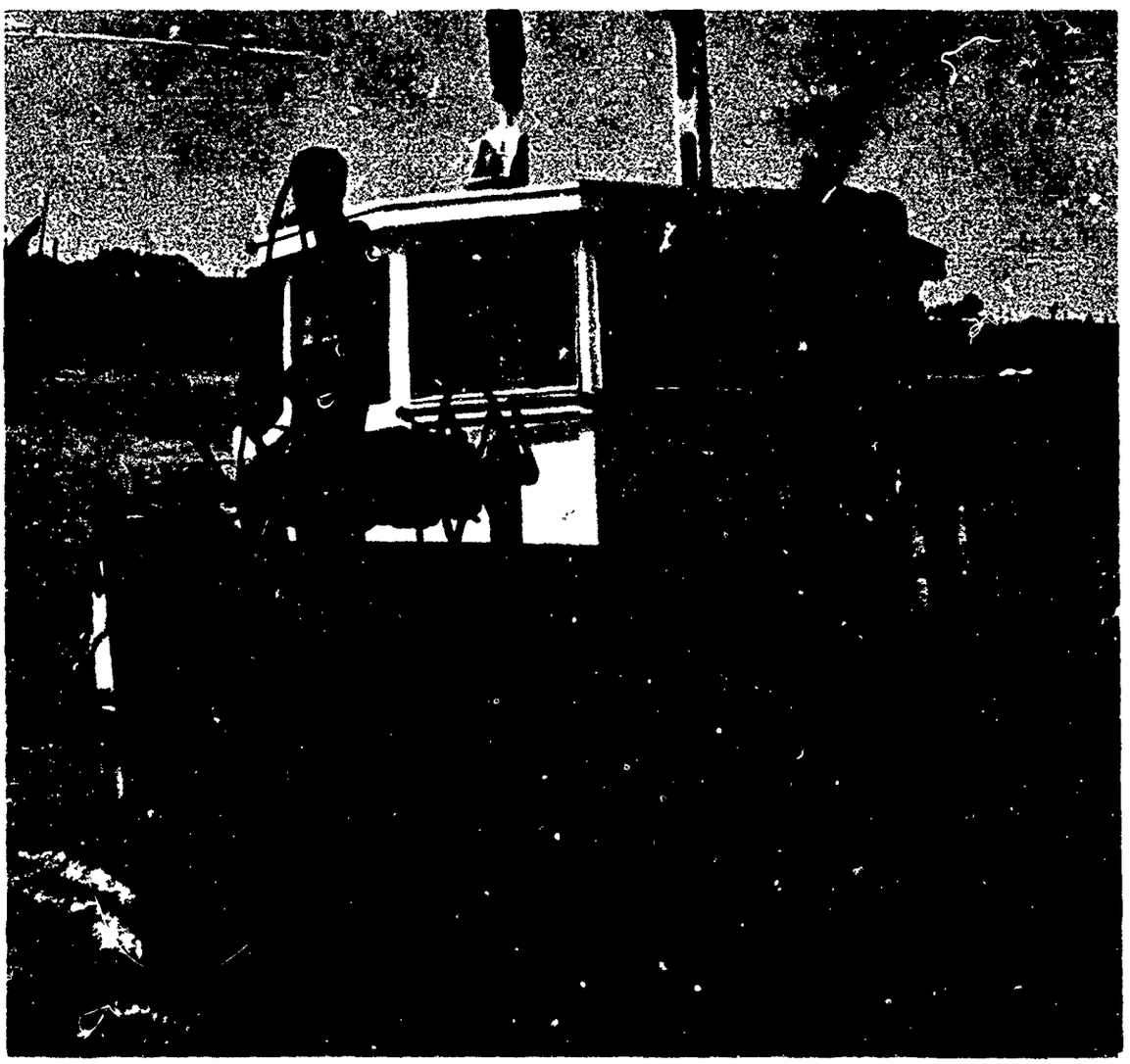


พระราชบัญญัติและแบบฟอร์มของกรมเจ้าท่า

เรือกลทุกขนาดและเรือที่มิใช่เรือกล ขนาดตั้งแต่ ๑.๕ ตันกรอสขึ้นไป จะต้องมี**หนังสือสำคัญแสดงการตรวจเรือและอนุญาตให้ใช้เรือ (หรือใบอนุญาตใช้เรือ)** ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติมพุทธศักราช ๒๔๘๑ มาตรา ๕ แบบ บ. ๑๓๖ (ดูรูปที่ ๒) ซึ่งมีทั้งหมด ๔ หน้า ขนาด ๓๘ ซม. × ๑๕ ซม. (๑๕" × ๗½") หน้า ๔ เป็นคำแปลภาษาอังกฤษของหน้า ๑ และหน้า ๓ เป็นคำแปลของหน้า ๒ เลขลำดับของใบอนุญาตใช้เรือจะลงไว้ในช่องสี่เหลี่ยมที่หัวกระดาษในหน้า ๑ และ ๔ หนังสือสำคัญฉบับนี้มีรายการละเอียดเกี่ยวกับขนาดของเรือ เครื่องจักร (เครื่องยนต์) ประเภทการใช้งาน จำนวนเจ้าหน้าที่ในเรือ จำนวนคนประจำเรือและคนโดยสาร เครื่องมือเดินเรือ และเครื่องใช้ประจำเรือ ตลอดจนขอบเขตที่อนุญาตให้เรือลำนั้นเดินได้ไว้ด้วย (ใบอนุญาตใช้เรือนี้มีอายุการใช้ ๑ ปี และเป็นเอกสารที่จะต้องเก็บรักษาไว้ในเรือเสมอ)

License Number Must Be Inscribed on Bows of Registered Boats

เรือที่มีใบอนุญาตใช้เรือต้องเขียนเลขลำดับใบอนุญาตไว้ที่หัวเรือทั้งสองกราบ



Harbor Dept Regulations and Forms

Figure 1. Certificate of Vessel's Nationality and Tonnage Showing Front and Back

(แบบ บ. ๕๓)

34

ใบทะเบียนสัญชาติและขนาดระวางเรือ

หมายเลขทะเบียนเรือ	ชื่อเรือ	เลขรหัส ใบทะเบียนเรือไทย

ชนิดของเรือ..... วัตถุที่สร้างตัวเรือ . จำนวนชั้นดาดฟ้า.....

ลักษณะหัวเรือ..... ลักษณะท้ายเรือ .. จำนวนเสา .....

จำนวนปล่อง..... จำนวนเครื่องจักร..... แบบเครื่องจักร.....

จำนวนใบจักร..... วัตถุใบจักร..... เชือกเส้นเพลาใบ

ผู้ต่อเรือ..... วันเรือลงน้ำ..... เมื่อทำจดทะเบียน.....

รายการวัดเรือ

ระยะยาวจากหน้าหัวนหัวถึงหลังหางนท้าย วัดตามแนวดาดฟ้าระวาง.....

กว้างที่สุดวัดตรงกึ่งกลางระยะยาว.....

ลึกวัดจากหลังซี่ยระดับดาดฟ้าดอนข้างเรือ ถึงยอดกระดูกงู วัดตรงกึ่งกลางระยะยาว

ขนาดระวาง

ความจุทั้งหมด		ส่วนลด	
ความจุภายใต้ดาดฟ้าระวาง.....	ลบ. ม.	สถานที่สำหรับนายเรือ	ลบ. ม.
ความจุระหว่างดาดฟ้าเช่นยกเว้นดาดฟ้าระวาง.....	,,	สถานที่สำหรับลูกเรือ	,,
ความจุภายใต้ดาดฟ้ายกหัวเรือ.....	,,	สถานที่ใช้ในการเดินเรือ	,,
ความจุภายใต้ดาดฟ้ายกกลางลำ.....	,,	ห้องสุขน้ำ	,,
ความจุภายใต้ดาดฟ้าย..ท้ายเรือ.....	,,	ห้องกระชับปากเรือ	,,
ช่องทางเดิน	,,	ห้องเก็บใบเรือ.....	,,
ห้องต่างๆ บนดาดฟ้ากลางลำ.....	,,	ถังน้ำอับเฉา	,,
ห้องต่างๆ บนดาดฟ้าข้างเรือ.....	,,	สถานที่สำหรับเครื่องจักรชับเรือ.....	,,
สถานที่ต่างๆ บนดาดฟ้าซึ่งถือว่าเป็นสถานที่สำหรับเครื่องจักรชับเรือ.....	,,	ความจุที่หักลดทั้งหมด	ลบ. ม.
ส่วนเกินของช่องทางลงและช่องปากระวาง.....	,,	ความจุหลังสุทธิ	ลบ. ม.
รวมความจุทั้งหมด	ลบ. ม.	ตันเดดเวท	ตัน
ตันกรอสส์	ตัน	ตันเนต	ตัน

เจ้าของ .....

ขอรับรองว่าเรือลำนี้ได้วัดขนาดระวางเรือตามหลักสากล กฎที่ และได้ออกสัญชาติ ..... เมื่อวันที่ .....เดือน..... พ.ศ.

ลงชื่อ..... ลงชื่อ

นายช่างตรวจเรือ นายทะเบียนเรือ

รายการที่กล่าวนี้เป็นความจริงและถูกต้อง

ลงชื่อ .....

วันที่ เดือน ..... พ.ศ.

ธยบดีกรมเจ้าท่า

พระราชบัญญัติและแบบฟอร์มของกรมเจ้าท่า

รูปที่ ๑ ใบทะเบียนสัญชาติและขนาดระวางเรือ แสดงให้เห็นด้านหน้าและด้านหลัง



CERTIFICATE OF VESSEL'S NATIONALITY AND TONNAGE

Register number	Name of vessel	Signal letter

Kind of vessel	Material of hull	Number of decks
Description of bow	Description of stern	Number of masts
Number of funnels	Number of engines	Type of engines
Number of propellers	Kind of propellers	Rigging
Builders	Date of launch	Port of registry

MEASUREMENTS

Length, from the fore side of stem to the aft side of stern post on the upper deck

Breadth, extreme outside at the middle of the length

Depth, from top of upper deck beam at side to top of keel at the middle of the length

TONNAGE

TOTAL SPACES		DEDUCTIONS	
Space below tonnage deck	cu.m	Master spaces	cu.m.
Tween deck space	"	Crew spaces	"
Forecastle	"	Navigating spaces	"
Break	"	Pump room spaces	"
Poop	"	Boatswain store spaces	"
Trunk space	"	Sails room spaces	"
Deckhouses	"	Water ballast spaces	"
Sidehouses	"	Machinery spaces	"
Machinery spaces above upper deck	"		
Excess of hatchways		Deducted capacity	cu.m.
Gross capacity	cu.m	Net capacity	"
GROSS TONNAGE	TONS	Dead weight tonnage	...Tons
		NET TONNAGE	Tons

OWNER

It is hereby, in accordance with the International Regulation for tonnage measurement of ship under rule , certified that the above described particulars are exact in all respect and she is of nationality

The day of

Signed Signed

Government Marine Surveyor Registrar Officer

I hereby certified that the above is true and correct

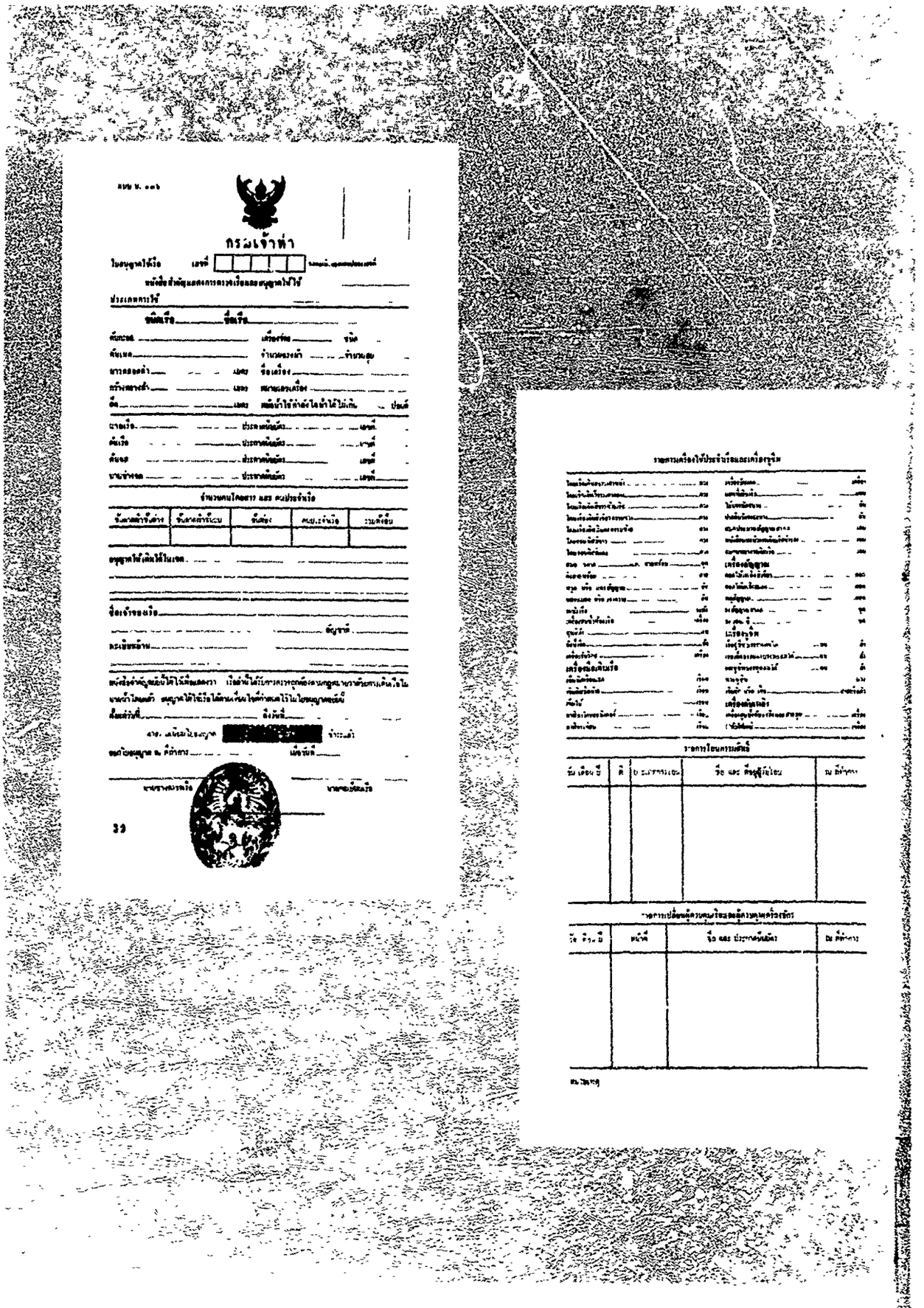
The day of

Signed

Harbour Master General

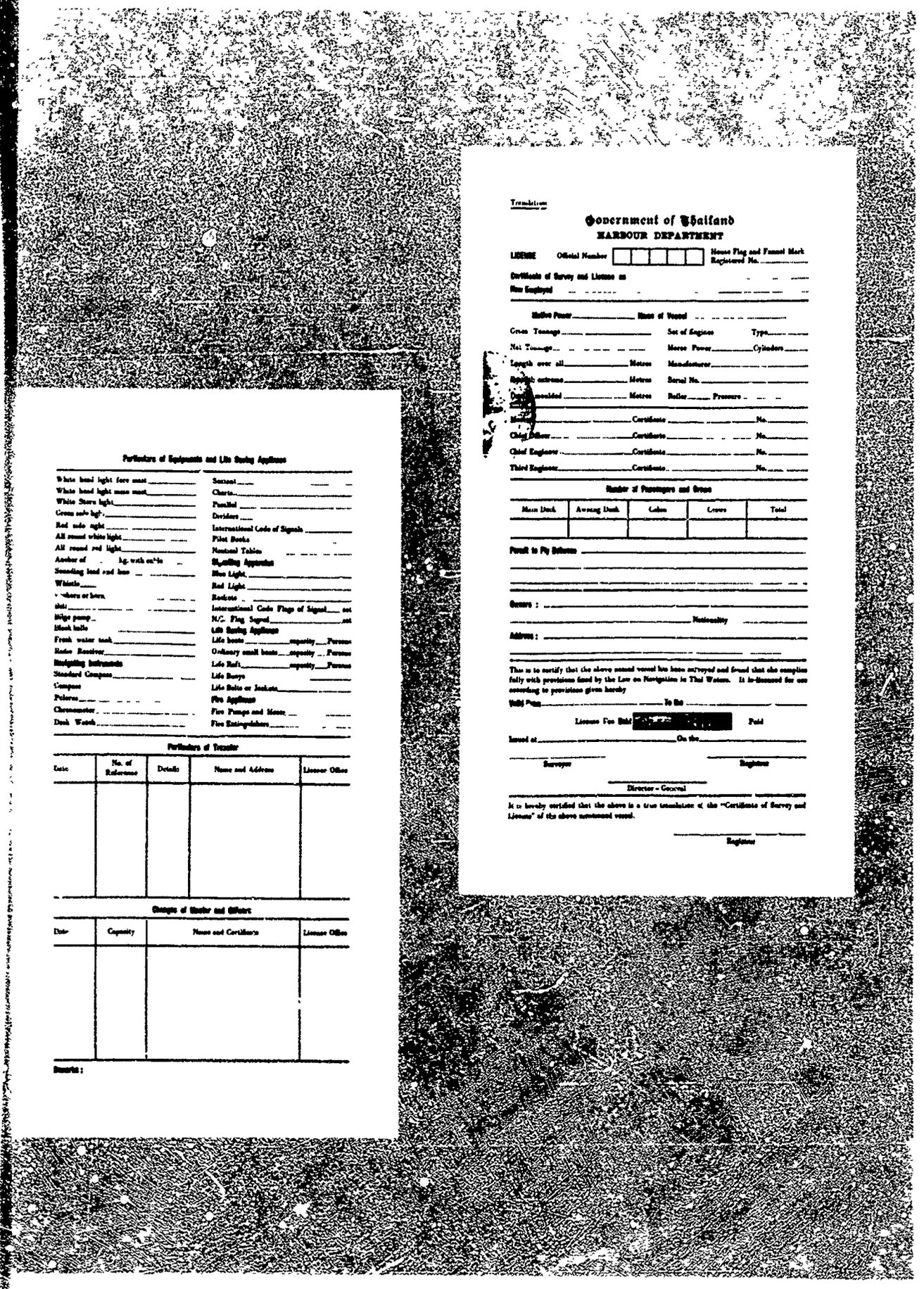
Harbor Dept Regulations and Forms

Figure 2. Certificate of Survey and License Showing Front, Center Spread, and Back



พระราชบัญญัติและแบบฟอร์มของกรมเจ้าท่า

รูปที่ ๒ หนังสือสำคัญแสดงการตรวจเรือและอนุญาตให้ใช้เรือ แสดงให้เห็นด้านหน้า ด้านใน และด้านหลัง



Translation

Government of Thailand

HARBOUR DEPARTMENT

LICENSE Official Number [ ][ ][ ][ ][ ] House Flag and Funnel Mark Registered No. .....

Certificate of Survey and License as .....

Now Employed .....

Motive Power ..... Name of Vessel .....

Gross Tonnage ..... Set of Engines Type .....

Net Tonnage ..... Horse Power ..... Cylinders .....

Length over all ..... Metres Manufacturer .....

Breadth extreme ..... Metres Serial No. .....

Depth moulded ..... Metres Boiler ..... Pressure .....

Master ..... Certificate ..... No. .....

Chief Officer ..... Certificate ..... No. .....

Chief Engineer ..... Certificate ..... No. .....

Third Engineer ..... Certificate ..... No. .....

Number of Passengers and Crews

Main Deck	Awning Deck	Cabin	Crews	Total

Permit to Fly Between .....

Owners : .....

..... Nationality .....

Address : .....

This is to certify that the above named vessel has been surveyed and found that she complies fully with provisions fixed by the Law on Navigation in Thai Waters. It is therefore for use according to provisions given hereby

Valid From ..... To the .....

License Fee Baht [redacted] Paid

Issued at ..... On the .....

Surveyor Registrar

Director - General

It is hereby certified that the above is a true translation of the "Certificate of Survey and License" of the above mentioned vessel.

Registrar

Particulars of Equipments and Life Saving Appliances

White head light fore mast .....
White head light main mast .....
White Stern light .....
Green side light .....
Red side light .....
All round white light .....
All round red light .....
Anchor of ..... kg. with cable .....
Sounding lead and line .....
Whistle .....
Where or how .....
Bilge pump .....
Hand bells .....
Fresh water tank .....
Radio Receiver .....

Navigating Instruments

Standard Compass .....
Compass .....
Pelorus .....
Chronometer .....
Deck Watch .....
Sextant .....
Charts .....
Parallel .....
Dividers .....
International Code of Signals .....
Pilot Books .....
Nautical Tables .....

Signalling Apparatus

Blue Light .....
Red Light .....
Rockets .....
International Code Flags of Signal ..... set
N.C. Flag Signal ..... set

Life Saving Appliances

Life boats ..... capacity ..... Persons
Ordinary small boats ..... capacity ..... Persons
Life Raft ..... capacity ..... Persons
Life Buoys .....
Life Belts or Jackets .....

Fire Appliances

Fire Pumps and Hoses .....
Fire Extinguishers .....

Particulars of Transfer

Date	No. of Reference	Details	Name and Address	Licensee Office

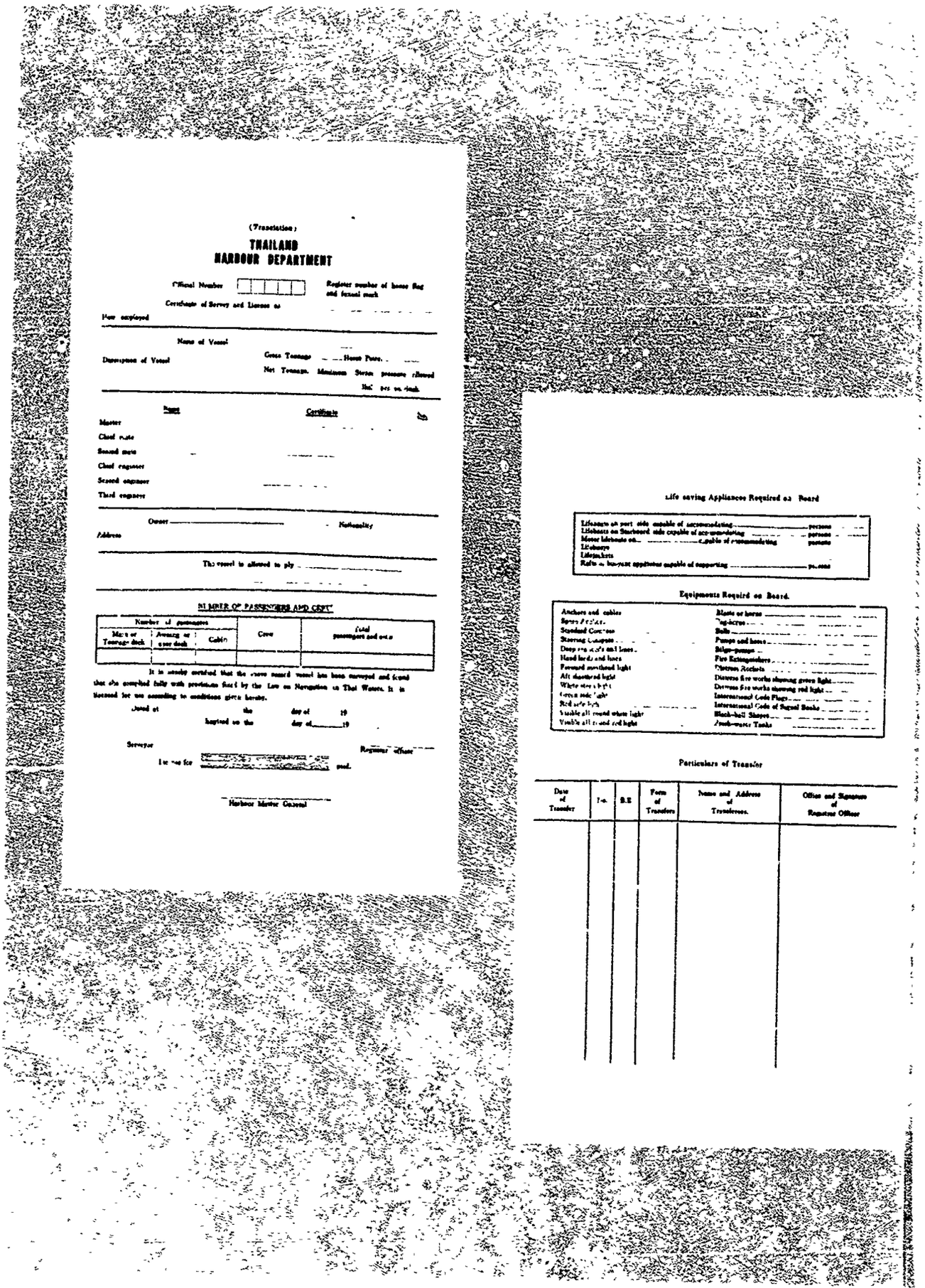
Changes of Master and Officers

Date	Capacity	Name and Certificate	Licensee Office

Remarks :

Harbor Dept Regulations and Forms

Figure 3. Home Trade Vessel Permit Showing Front, Center Spread, and Back



(Translation)

THAILAND
HARBOUR DEPARTMENT

Official Number [ ][ ][ ][ ][ ] Register number of house flag and funnel mark

Certificate of Survey and Licence as

How employed

Name of Vessel

Description of Vessel Gross Tonnage ..... House Poop. .....

Net Tonnage. Maximum Steam pressure allowed lbs. per sq. inch.

	Name	Certificate No.
Master		
Chief mate		
Second mate		
Chief engineer		
Second engineer		
Third engineer		

Owner ..... Nationality

Address

The vessel is allowed to ply .....

NUMBER OF PASSENGERS AND CREW

Number of passengers			Crew	Total passengers and crew
Main or Teerage deck	Awning or upper deck	Cabin		

It is hereby certified that the above named vessel has been surveyed and found that she complied fully with provisions fixed by the Law on Navigation in Thai Waters. It is licensed for one according to conditions given hereby.

Issued at the day of 19

Inspected on the day of 19

Surveyor Registrar Officer

Fee was fee ..... paid.

Harbour Master General

Life saving Appliances Required on Board

Lifebuoys on port side capable of accommodating ..... persons
Lifebuoys on Starboard side capable of accommodating ..... persons
Master lifebuoys on ..... capable of accommodating persons
Lifebuoys
Lifejackets
Rafts or buoyant appliances capable of supporting ..... persons

Equipments Required on Board.

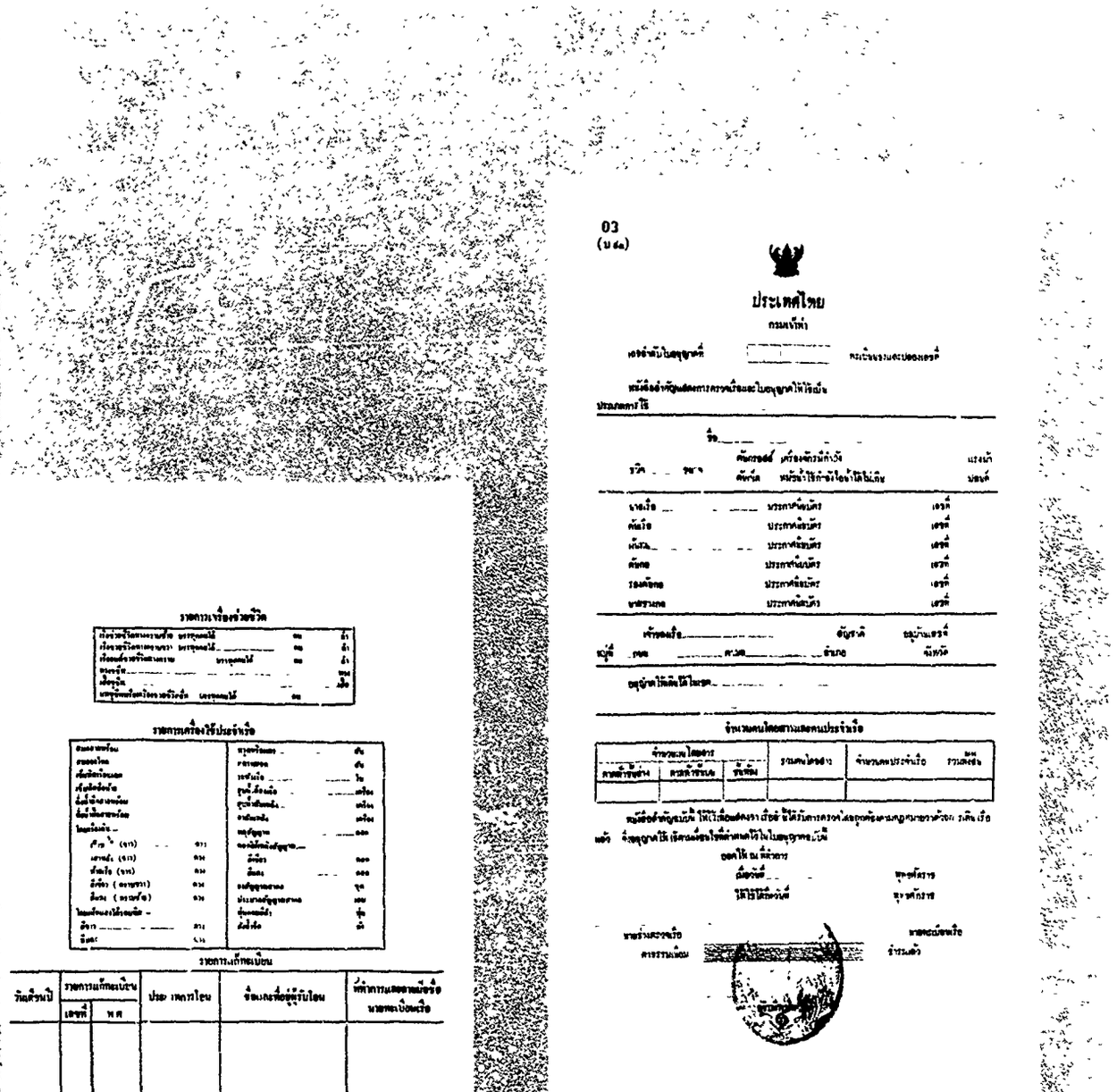
Anchors and cables	Blasts or horns
Spare [illegible]	Tug-screw
Standard Compass	Bells
Steering Compass	Pumps and hoses
Deep sea sounding lines	Bilge-pumps
Hand lead and lines	Fire Extinguishers
Forward masthead light	Distress Rockets
Aft masthead light	Distress fire works showing green light
White side light	Distress fire works showing red light
Green side light	International Code Flags
Red side light	International Code of Signal Books
Visible all round white light	Hand-bell Shapes
Visible all round red light	Fresh-water Tanks

Particulars of Transfer

Date of Transfer	Tons	B.E	Form of Transfers	Name and Address of Transferees.	Office and Signature of Registrar Officer

พระราชบัญญัติและแบบฟอร์มของกรมเจ้าท่า

รูปที่ ๓ ใบอนุญาตให้ใช้เป็นเรือเดินต่างประเทศใกล้เคียง แสดงให้เห็นด้านหน้า ด้านใน และด้านหลัง



03
(บ ๔ก)

ประเทศไทย
กรมเจ้าท่า

เลขลำดับใบอนุญาตที่ _____ ทะเบียนรวมระวางเครื่องยนต์

หมายเหตุ ผู้ถือใบอนุญาตให้ใช้เรือ
ประกอบการใช้

ชื่อ _____

ชนิด	ขนาด	ตัวเรือ / เครื่องจักรนี้ทำขึ้น ที่	แรงม้า
		ตัวเรือ หมายเลขเครื่องยนต์	
ลำเรือ		ประกาศนียบัตร	เขตที่
ตัวเรือ		ประกาศนียบัตร	เขตที่
หัวเรือ		ประกาศนียบัตร	เขตที่
ตัวกลาง		ประกาศนียบัตร	เขตที่
ท้องเครื่อง		ประกาศนียบัตร	เขตที่
ขายาวเรือ		ประกาศนียบัตร	เขตที่

เจ้าของเรือ _____ สัญชาติ _____ ชนิดเรือ _____
ระวาง _____ ตัน _____ ความยาว _____ ความลึก _____ กินน้ำ _____ จังหวัด _____

อนุญาตให้เดินได้ในเขต _____

จำนวนคนโดยสารและลูกเรือที่ประจำเรือ

จำนวนคนโดยสาร			รวมคนโดยสาร	จำนวนคนประจำเรือ	รวมทั้งสิ้น
ชั้นที่ ๑	ชั้นที่ ๒	ชั้นที่ ๓			

หมายเหตุ ๑. ผู้ถือใบอนุญาตนี้ ให้ปิดแสดงไว้ที่เรือ ซึ่งได้รับการตรวจและลูกเรือตามกฎหมายว่าด้วย ระวางเรือ แล้ว ๒. ผู้ถือใบอนุญาตให้ เข้าสู่ท่าหรือออกจากท่าตามที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตนี้

ออกให้ ณ ที่ว่าการ
เมื่อวันที่ _____ พุทธศักราช
ให้ไว้ ณ วันที่ _____ พุทธศักราช

ตรวจแล้วถูกต้อง
ตรวจรายการ
ชำระแล้ว

รายการเครื่องช่วยชีวิต

ห่วงชูชีพ		
เรือชูชีพ		
เรือยนต์ชูชีพ		
ทุ่นลอย		
แพชูชีพ		
เสื้อชูชีพ		
เครื่องช่วยชีวิตอื่นๆ		

รายการเครื่องใช้ประจำเรือ

ธงชาติ		ขอ	
ธงนานาชาติ		ผืน	
เข็มทิศ		ลูก	
เข็มทิศส่องทาง		ลูก	
เข็มทิศสำรอง		ลูก	
ไมโครโฟน		เครื่อง	
ไมโครโฟนสำรอง		เครื่อง	
โทรโข่ง		อัน	
ดาวน์ (ขาว)	ดวง		
สัญญาณ (แดง)	ดวง		
สัญญาณ (เขียว)	ดวง		
สัญญาณ (ดำ)	ดวง		
สัญญาณ (ดำ)	ดวง		
ไมโครโฟนสำรองพิเศษ			
ปืนยิงสัญญาณ		กระบอก	
ลูกกระสุนปืนยิงสัญญาณ		นัด	
ปืนยิงเชือก		กระบอก	
ลูกกระสุนปืนยิงเชือก		นัด

Occasionally a special permit may be issued to a craft not registered as a Home Trade Vessel which allows the boat to operate in foreign waters. These vessels must be over 15 gross tons. The special permit is usually in the form of a letter issued by the Director General of the Harbor Department and is good for only one trip. The permit clearly states the geographic limits in which the vessel is permitted to operate.

In addition to the boat registration papers described above, the Harbor Department also requires that crew members of certain registered vessels carry various certificates.

The master and engineer of Home Trade Vessels and all registered motorized fishing boats must each carry a Certificate of Competency. It is a single sheet, 27 cm × 21 cm (about $10\frac{1}{2}'' \times 8\frac{1}{2}''$), with the front page in Thai and the reverse in English. The Master's Certificate, Form No. บ. ๑๐๓ (B. 103), has a blue border consisting of a nautical emblem in each corner joined by a chain (Figure 4).

The Engineer's Certificate of Competency, Form No. บ. ๑๐๔ (B. 104), is the same size as the Master's and is almost identical in appearance except that it is bordered in red instead of blue (Figure 5).

Masters of nonmotorized registered sailing vessels must carry a Certificate of Competency, Form No. บ. ๘๖ (B. 86). It is a single sheet, 27 cm × 21 cm (about $10\frac{1}{2}'' \times 8\frac{1}{2}''$), with the front page in Thai and the reverse in English. This Certificate has a yellow border consisting of a nautical emblem in each corner joined by a chain (Figure 6).

เรือที่ได้รับอนุญาตใช้เรือแล้ว จะต้องเขียนเลขลำดับของใบอนุญาตใช้เรือที่มีอยู่ในหนังสือสำคัญแสดงการตรวจเรือและอนุญาตให้ใช้เรือลำนั้นไว้ที่หัวเรือทั้งสองกราบ (เฉพาะในกรณีที่เป็นเรือไม่มีชื่อ จึงจะเขียนเลขลำดับของใบอนุญาตใช้เรือแทนชื่อเรือตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช ๒๔๕๖ มาตรา ๑๖๖) สำหรับเรือประมงจะเขียนอักษร "ป" ซึ่งหมายความว่า "ประมง" ไว้ที่หัวเรือทั้งสองกราบอีกด้วย

เรือสินค้าทุกลำที่จดทะเบียนในประเทศไทย แต่ไปทำการค้าในน่านน้ำที่มิใช่อยู่ในเขตอำนาจศาลไทยแล้ว จะต้องมีใบอนุญาตให้ใช้เป็นเรือเดินต่างประเทศใกล้เคียงแบบ บ. ๘๕ ใบอนุญาตนี้ (มีอายุการใช้ ๑ ปี) นอกจากจะมีรายการต่าง ๆ ของเรือ คนประจำเรือและคนโดยสาร เครื่องช่วยชีวิต และเครื่องใช้ประจำเรือแล้ว ยังกำหนดขอบเขตที่อนุญาตให้เรือลำนั้นเดินได้ไว้อีกด้วย

พระราชบัญญัติและแบบฟอร์มของกรมเจ้าท่า

ใบอนุญาตให้ใช้เป็นเรือเดินต่างประเทศใกล้เคียงนี้มี ๔ หน้า ขนาด ๓๘ ซม. × ๒๑ ซม. (ประมาณ ๑๕"×๘$\frac{1}{2}$") หน้า ๑ และ ๒ เป็นคำแปลภาษาอังกฤษของหน้า ๔ และ ๓ ตามลำดับ ดังได้แสดงไว้ในรูปที่ ๓ พร้อมทั้งมีข่าวสารที่เป็นประโยชน์เช่นเดียวกับในหนังสือสำคัญแสดงการตรวจเรือและอนุญาตให้ใช้เรือตามที่ได้กล่าวมาแล้ว

เรือที่ไม่มีใบอนุญาตให้ใช้เป็นเรือเดินต่างประเทศใกล้เคียง ก็อาจได้รับ**ใบอนุญาตพิเศษให้เดินในน่านน้ำต่างประเทศ**ได้ในบางกรณี แต่เรือเหล่านี้จะต้องมีขนาดตั้งแต่ ๑๕ ตันกรอสขึ้นไป ใบอนุญาตพิเศษนี้อธิบดีกรมเจ้าท่าเป็นผู้ออกให้ ซึ่งมักทำเป็นรูปหนังสือราชการ (ไม่มีแบบโดยเฉพาะ) และจะใช้ได้เพียงเที่ยวเดียวเท่านั้น อีกทั้งยังได้กำหนดขอบเขตที่อนุญาตให้เรือลำนั้นเดินได้ไว้เช่นเดียวกัน

นอกจากใบทะเบียนเรือไทยและใบอนุญาตใช้เรือแบบต่าง ๆ ดังกล่าวมาแล้ว กรมเจ้าท่ายังได้กำหนด (ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยแก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๔๗๗) ให้คนประจำเรือบางนายของเรือที่ได้จดทะเบียนเรือไทย และมีใบอนุญาตใช้เรือแล้ว ต้องมีประกาศนียบัตรรับรองความรู้และความสามารถอีกด้วย

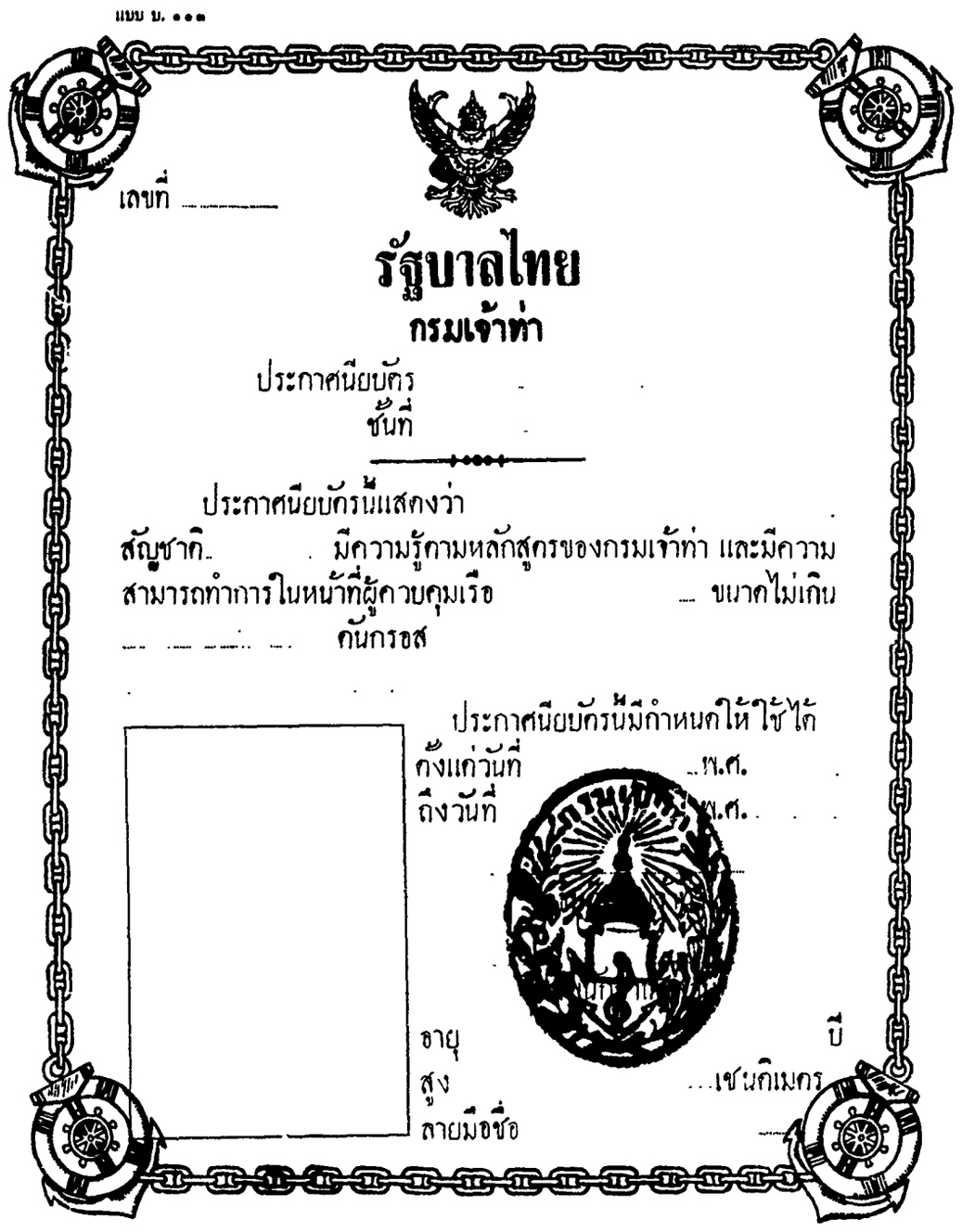
สำหรับเรือเดินต่างประเทศใกล้เคียงและเรือกลทุกขนาด (รวมทั้งเรือลำเลียงขนาดตั้งแต่ ๖ ตันกรอสขึ้นไปซึ่งปฏิบัติงานติดต่อกับเรือเดินทะเล) ผู้ควบคุมเรือและผู้ควบคุมเครื่องจักรของเรือจะต้องมีประกาศนียบัตรรับรองความรู้และความสามารถ ประกาศนียบัตรนี้เป็นกระดาษแผ่นเดียว ขนาด ๒๗ ซม.×๒๑ ซม. (ประมาณ ๑๐$\frac{1}{2}$" × ๘$\frac{1}{2}$") ด้านหน้าเป็นภาษาไทย และด้านหลังเป็นภาษาอังกฤษ **ประกาศนียบัตรของผู้ควบคุมเรือกล** ใช้แบบ บ. ๑๐๓ กรอบสีน้ำเงิน มีสัญญลักษณ์เกี่ยวกับการเดินเรือ (สมอ พวงชูชีพและพังงาถือท้าย) อยู่ที่มุมทั้งสี่ และล้อมรอบด้วยโซ่สมอ (ดูรูปที่ ๔)

ประกาศนียบัตรรับรองความรู้และความสามารถของผู้ควบคุมเครื่องจักรของเรือ ใช้แบบ บ. ๑๐๔ มีขนาดเท่ากันกับประกาศนียบัตรของผู้ควบคุมเรือ และลักษณะก็เหมือนกันเกือบทั้งหมด นอกจากกรอบเป็นสีแดง และใช้ใบจักรแทนพังงาถือท้าย (ดูรูปที่ ๕)

ส่วนเรือที่มิใช่เรือกลซึ่งได้จดทะเบียนเป็นเรือใบเดินทะเล (ขนาดตั้งแต่ ๔๘ ตันกรอสขึ้นไป) **ผู้ควบคุมเรือใบ (ใต้ก๋ง) จะต้องมีประกาศนียบัตร**แบบ บ. ๘๖ ประกาศนียบัตรแบบนี้เป็นกระดาษแผ่นเดียวขนาด ๒๗ ซม. × ๒๑ ซม. (ประมาณ ๑๐$\frac{1}{2}$" × ๘$\frac{1}{2}$") ด้านหน้าเป็นภาษาไทย และด้านหลังเป็นภาษาอังกฤษ กรอบสีเหลือง มีสัญญลักษณ์เกี่ยวกับการเดินเรืออยู่ที่มุมทั้งสี่ และล้อมรอบด้วยโซ่สมอเช่นเดียวกับประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือกล (ดูรูปที่ ๖)

(ประกาศนียบัตรแบบต่าง ๆ ดังกล่าวแล้วมีอายุการใช้ ๕ ปี นอกจากประกาศนียบัตรสำหรับคนถือท้ายมีอายุ ๓ ปี ประกาศนียบัตรเหล่านี้จะต้องเก็บไว้ในเรือในขณะที่ทำการควบคุมเรือหรือควบคุมเครื่องจักร เพื่อเจ้าพนักงานจะขอตรวจดูได้)

Figure 4. Master's Certificate of Competency Showing Front and Back



แบบ บ. ...

เลขที่ _____

รัฐบาลไทย

กรมเจ้าท่า

ประกาศนียบัตร

ชั้นที่

ประกาศนียบัตรนี้แสดงว่า

สัญชาติ มีความรู้ตามหลักสูตรของกรมเจ้าท่า และมีความสามารถทำการในหน้าที่ผู้ควบคุมเรือ ขนาดไม่เกิน ... ...

พระราชบัญญัติและแบบฟอร์มของกรมเจ้าท่า

รูปที่ ๔ ประกาศนียบัตรของผู้ควบคุมเรือกล แสดงให้เห็นด้านหน้า และด้านหลัง

No._____

GOVERNMENT OF THAILAND
HARBOUR DEPARTMENT
CERTIFICATE OF COMPETENCY
AS

_____

This certificate is to certify that _____
nationality has the knowledge in accordance with the standard laid down by the Harbour Department and he/she is therefore qualified to take charge of _____ not exceeding _____ tons gross

_____

_____

Validity of this Certificate of Competency
From _____
To _____

Director-General

_____
Examiner

Age _____ Years
Height Centimetres

_____
Signature

Figure 5. Engineer's Certificate of Competency Showing Front and Back



แบบ บ. ๑๐๔

เลขที่.....

รัฐบาลไทย

กรมเจ้าท่า

ประกาศนียบัตร.....

ชั้นที่.....

ประกาศนียบัตรนี้แสดงว่า.....

สัญชาติ.....มีความรู้ตามหลักสูตรของกรมเจ้าท่า และมีความสามารถทำการควบคุมเครื่องจักรเรือ.....มีกำลังไม่เกิน.....แรงม้า.....

ประกาศนียบัตรนี้มีกำหนดให้ใช้ได้

ตั้งแต่วันที่..... พ.ศ.

ถึงวันที่..... พ.ศ.....

ผู้รับคำร้องขอ

เจ้าพนักงานผู้ตรวจ

อายุ..... ปี

สูง.....เซนติเมตร

ลายมือชื่อ.....

พระราชบัญญัติและแบบฟอร์มของกรมเจ้าท่า

รูปที่ ๕ ประกาศนียบัตรของผู้ควบคุมเครื่องจักรเรือ แสดงให้เห็นด้านหน้าและด้านหลัง

No._____

GOVERNMENT OF THAILAND

HARBOUR DEPARTMENT

CERTIFICATE OF COMPETENCY

AS

_____

This certificate is to certify that_____ nationality_____ has the knowledge in accordance with the standard laid down by the Harbour Department and he/she is therefore qualified to take charge of machinery_____ not exceeding_____ N.H.P. or B.H.P.

Validity of this Certificate of Competency

From_____

To_____

_____

Director-General

_____

Examiner

Age _____ Years

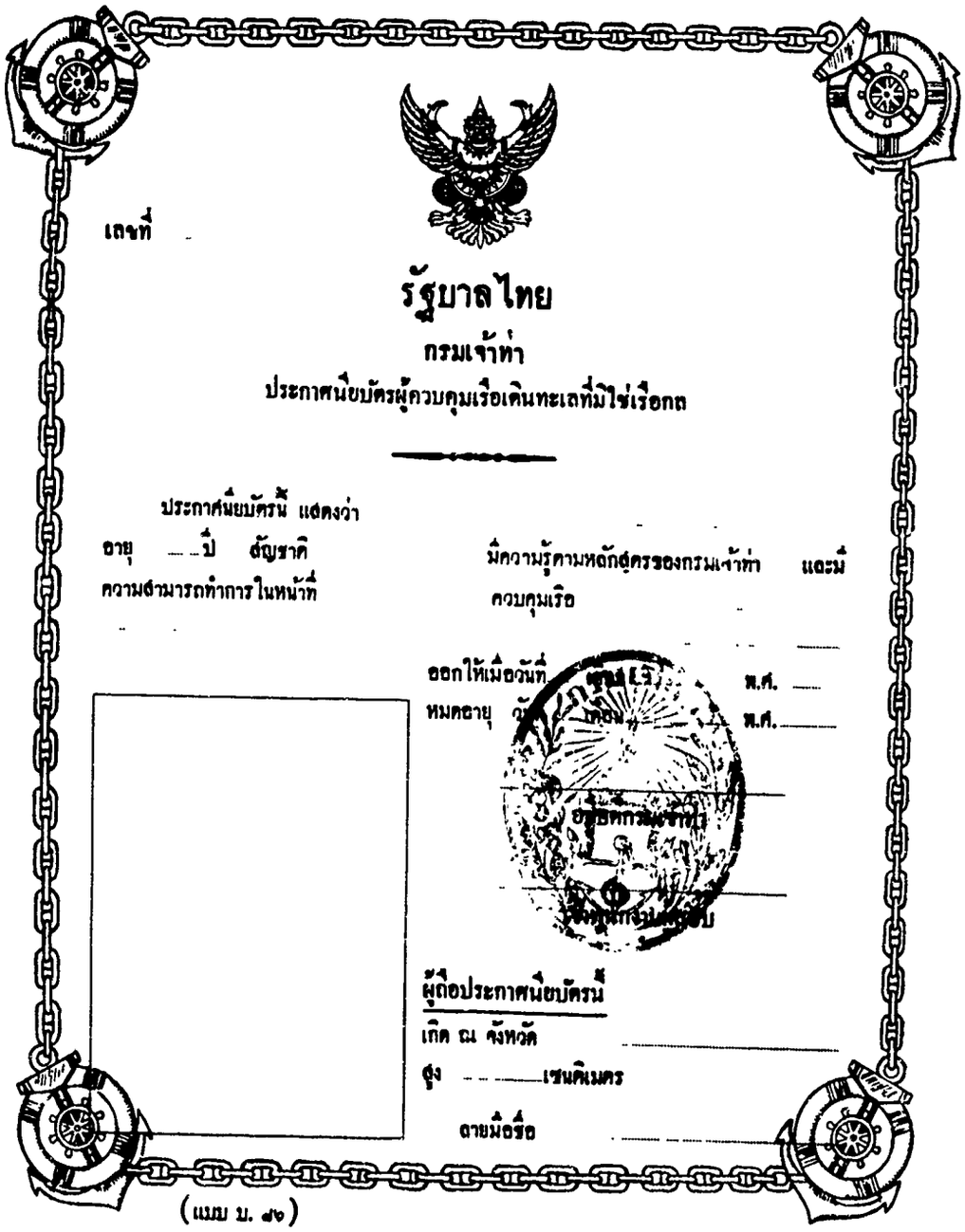
Height_____ Centimetres

_____

Signature

Harbor Dept Regulations and Forms

Figure 6. Master's Certificate of Competency for Sailing Vessel Showing Front and Back



เลขที่

รัฐบาลไทย

กรมเจ้าท่า

ประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือเดินทะเลที่มิใช่เรือกล

ประกาศนียบัตรนี้ แสดงว่า

อายุ ปี สัญชาติ มีความรู้ตามหลักสูตรของกรมเจ้าท่า และมี

ความสามารถทำการในหน้าที่ ควบคุมเรือ

ออกให้เมื่อวันที่ พ.ศ.

หมดอายุ พ.ศ.

ผู้ถือประกาศนียบัตรนี้

เกิด ณ จังหวัด

สูง เซนติเมตร

ลายมือชื่อ

(แบบ บ. ๘๖)

พระราชบัญญัติและแบบฟอร์มของกรมเจ้าท่า

รูปที่ ๖ ประกาศนียบัตรของผู้ควบคุมเรือเดินทะเลที่มิใช่เรือกล แสดงให้เห็นด้านหน้าและด้านหลัง

No. _____

GOVERNMENT OF THAILAND

HARBOUR DEPARTMENT

CERTIFICATE OF COMPETENCY

AS

PERSON IN CHARGE OF SEA GOING VESSEL,

NONMECHANICALLY PROPELLED

This certificate is to certify that _____

_____ age _____ years, nationality _____

has proved that he has the knowledge in accordance with the standard laid down by the Harbour Department and he is therefore qualified to fulfil the duty as _____ incharge of _____

_____

Issued on this _____ day of _____ .

Expired on this _____ day of _____ .

The holder of this certificate.

Born at _____

Height _____ centimetres.

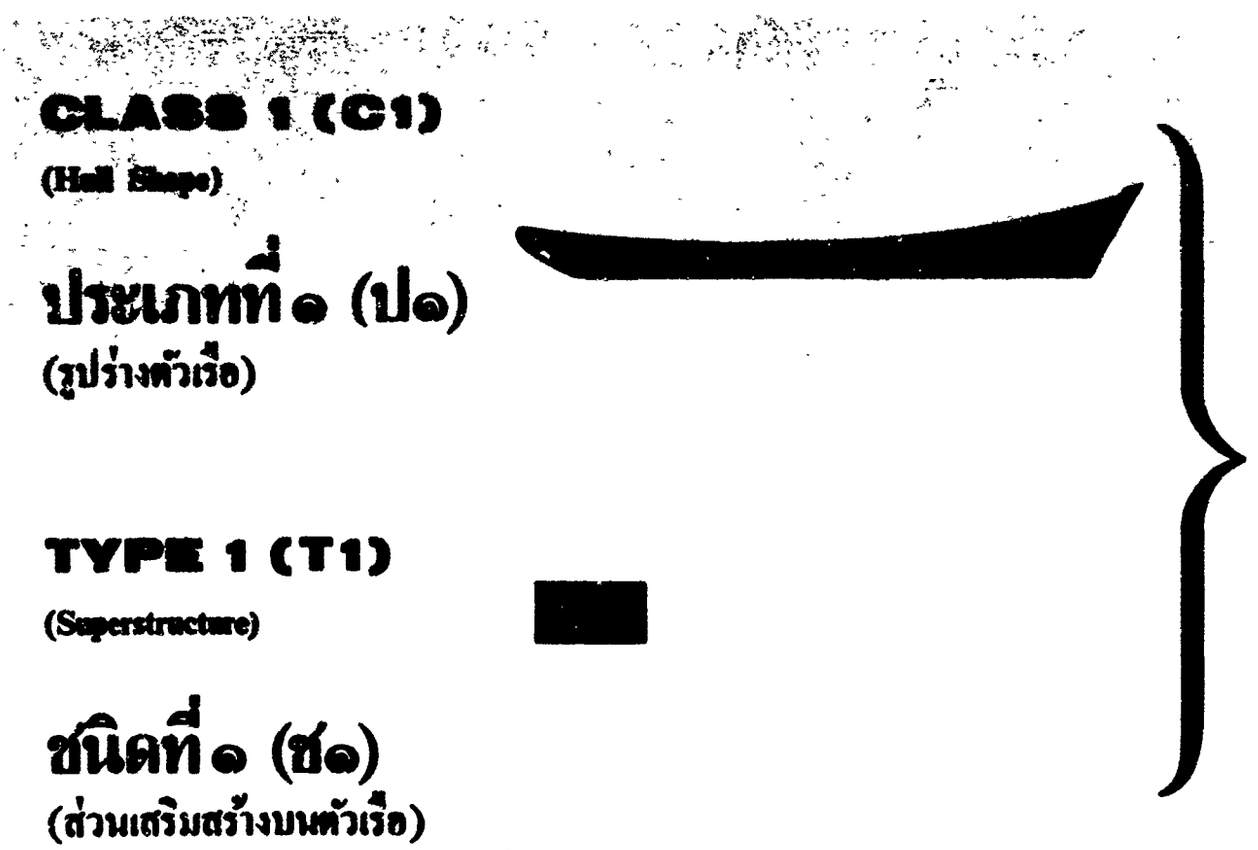
Signature _____

Classification System

The classification and code system developed for the coastal vessels of Thailand is illustrated in Figure 1. It is based on certain hard-to-change recognition features. Classes of boats are based on hull shape. Types within classes are based on variations in the superstructure.

Class and type definitions are illustrated and described in Figures 2 and 3. The 42 types of Thai coastal vessels are placed in their proper class and type categories in Figure 4.

Figure 1. Classification and Coding System for Thailand's Coastal Vessels

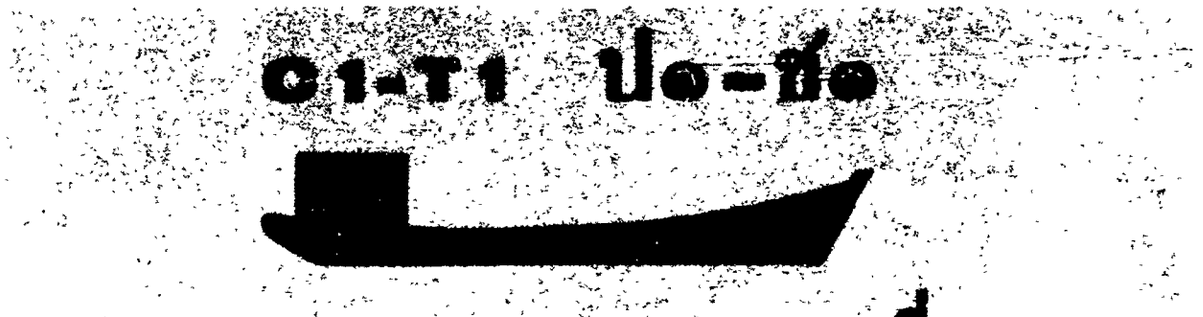


การแบ่งประเภทและชนิด

การแบ่งประเภท ชนิด และชื่อรหัสของเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทยนี้ ได้แสดงไว้ในรูปที่ ๑ โดยถือรูปร่างลักษณะที่ควรจดจำและเปลี่ยนแปลงได้ยากเป็นหลัก กล่าวคือการแบ่งประเภทของเรือถือตามรูปร่างตัวเรือ ส่วนการแบ่งชนิดของเรือในประเภทต่าง ๆ นั้น ถือตามความแตกต่างของส่วนเสริมสร้างบนตัวเรือ

นิยามของประเภทและชนิดของเรือ ได้แสดงภาพและบรรยายไว้ในรูปที่ ๒ และ ๓ ส่วนเรือชายฝั่งทะเลของไทยทั้ง ๔๒ ชนิด ก็ได้จัดเข้าไว้ตามประเภทและชนิดที่ถูกต้องแท้จริงดังในรูปที่ ๔

รูปที่ ๑ การแบ่งประเภท ชนิด และชื่อรหัสเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย



CLASS 1	**ประเภทที่ ๑**
• HIGH BOW	• หัวเรือสูง
• EXTENDED STEM	• ทวนหัวยื่นเชิงผา
• LOW STERN	• ท้ายเรือต่ำ
TYPE 1	**ชนิดที่ ๑**
• HIGH CABIN AFT LESS THAN ½ LOA	• เก๋งท้ายสูง สั้นกว่า ½ ของความยาวเรือตลอดลำ

Classification System

Figure 2. Definition of Classes รูปที่ ๒ นิยามของเรือประเภทต่าง ๆ



CLASS 1

HIGH BOW, LOW OVERHANGING STERN. STRAIGHT, MODERATELY EXTENDED STEM PROMINENT RUBBING STRAKE

ประเภทที่ ๑

หัวเรือสูง ท้ายเรือต่ำและยื่นออกไป ทวนหัวตรง และยื่นขึ้นมาเล็กน้อย ราโหยื่นออกไป



CLASS 2

DOUBLE-ENDED HIGH BOW. STRAIGHT, MODERATELY EXTENDED STEM AND STERNPOST

ประเภทที่ ๒

หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน หัวเรือสูง ทวนหัวและทวนท้ายตรง ยื่นขึ้นมาเล็กน้อย



CLASS 3

CRESCENT-SHAPED BOW. TRUNCATED, WIDE, TRANSOM STERN

ประเภทที่ ๓

หัวเรือโค้งเป็นรูปวงเดือน ท้ายเรือตัด กว้าง



CLASS 4

DOUBLE-ENDED CRESCENT-SHAPED, SHARPLY POINTED BOW AND STERN HIGH-RISE STEM AND STERNPOST

ประเภทที่ ๔

หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน แหลมมาก โค้งเป็นรูปวงเดือน ทวนหัวทวนท้ายขึ้นสูงขึ้นมา



CLASS 5

DOUBLE-ENDED. WIDE, STRAIGHT, WEDGE-SHAPED STEM AND STERN

ประเภทที่ ๕

หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน ทวนหัวทวนท้ายมีลักษณะเป็นรูปลิ่ม ตรงและกว้าง



CLASS 6

HIGH BOW. SWEEPING SHEER TO STRAIGHT HIGH-RISE STEM

ประเภทที่ ๖

หัวเรือสูง งอนขึ้นไปบรรจบกับทวนหัวที่ยื่นสูงขึ้นมาและตรง



CLASS 7

JUNK HULL. HIGH BOW, STRAIGHT HIGH-RISE STEM. OVERHANGING POOP DECK

ประเภทที่ ๗

ตัวเรือเป็นแบบเรือสำเภา หัวเรือสูง ทวนหัวตรงและยื่นสูงขึ้นมา ดาดฟ้ายกท้ายเรือยื่นออกไป



CLASS 8

DOUBLE-ENDED. STRAIGHT, SHARPLY RAKED, HIGH-RISE STEM AND VERTICAL STERNPOST

ประเภทที่ ๘

หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน ทวนหัวเอนตรง และยื่นสูงขึ้นมา ส่วนทวนท้ายตั้งตรงในแนวดิ่ง



CLASS 9

DOUBLE-ENDED. OVERHANGING BOW AND STERN CRESCENT-SHAPED SHEER

ประเภทที่ ๙

หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน และยื่นออกไป แนวตัวเรือโค้งเป็นรูปวงเดือน



CLASS 10

DOUBLE-ENDED WITH OVERHANGING STEM AND STERN. HIGH-RISE STEM AND STERN PLANKS

ประเภทที่ ๑๐

หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกันและยื่นออกไป ทวนหัวทวนท้ายเสริมด้วยไม้ยื่นสูงขึ้นมา



CLASS 11

STRAIGHT BOW, HIGH-RISE STEM. TRUNCATED WIDE, TRANSOM STERN TWIN, EXTENDED STERNPOSTS

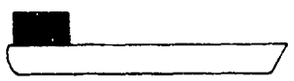
ประเภทที่ ๑๑

หัวเรือตรง ทวนหัวยื่นสูงขึ้นมา ท้ายเรือตัดกว้าง ทวนท้ายสองอันยื่นขึ้นมา

การแบ่งประเภทและชนิด

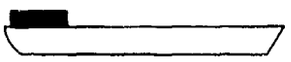
Figure 3. Definition of Types

รูปที่ ๓ นิยามของเรือชนิดต่าง ๆ



TYPE 1
HIGH CABIN AFT LESS THAN ¼ THE LENGTH OF THE VESSEL

ชนิดที่ ๑
เก๋งท้ายสูง สั้นกว่า ¼ ของความยาวเรือ



TYPE 2
LOW CABIN AFT LESS THAN ¼ THE LENGTH OF THE VESSEL

ชนิดที่ ๒
เก๋งท้ายเตี้ย สั้นกว่า ¼ ของความยาวเรือ



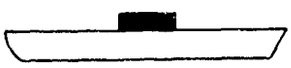
TYPE 3
CABIN AFT GREATER THAN ¼ THE LENGTH OF THE VESSEL

ชนิดที่ ๓
เก๋งท้าย ยาวกว่า ¼ ของความยาวเรือ



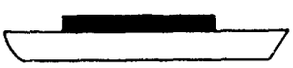
TYPE 4
HIGH CABIN AMIDSHIPS LESS THAN ¼ THE LENGTH OF THE VESSEL

ชนิดที่ ๔
เก๋งกลางลำสูง สั้นกว่า ¼ ของความยาวเรือ



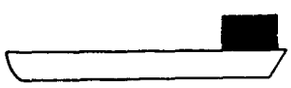
TYPE 5
LOW CABIN AMIDSHIPS LESS THAN ¼ THE LENGTH OF THE VESSEL

ชนิดที่ ๕
เก๋งกลางลำเตี้ย สั้นกว่า ¼ ของความยาวเรือ



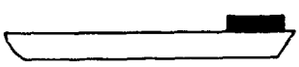
TYPE 6
CABIN AMIDSHIPS GREATER THAN ¼ THE LENGTH OF THE VESSEL

ชนิดที่ ๖
เก๋งกลางลำ ยาวกว่า ¼ ของความยาวเรือ



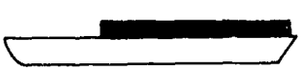
TYPE 7
HIGH CABIN FORWARD LESS THAN ¼ THE LENGTH OF THE VESSEL

ชนิดที่ ๗
เก๋งหัวสูง สั้นกว่า ¼ ของความยาวเรือ



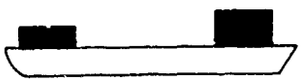
TYPE 8
LOW CABIN FORWARD LESS THAN ¼ THE LENGTH OF THE VESSEL

ชนิดที่ ๘
เก๋งหัวเตี้ย สั้นกว่า ¼ ของความยาวเรือ



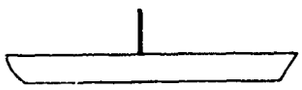
TYPE 9
CABIN FORWARD GREATER THAN ¼ THE LENGTH OF THE VESSEL

ชนิดที่ ๙
เก๋งหัว ยาวกว่า ¼ ของความยาวเรือ



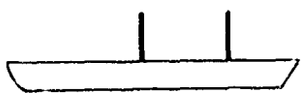
TYPE 10
MORE THAN ONE CABIN

ชนิดที่ ๑๐
มีมากกว่า ๑ เก๋งขึ้นไป



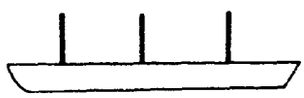
TYPE 11
ONE-MASTED SAILING VESSEL

ชนิดที่ ๑๑
เรือใบเสาเดียว



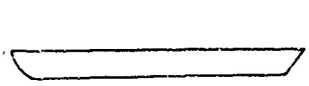
TYPE 12
TWO-MASTED SAILING VESSEL

ชนิดที่ ๑๒
เรือใบสองเสา



TYPE 13
THREE-MASTED SAILING VESSEL

ชนิดที่ ๑๓
เรือใบสามเสา

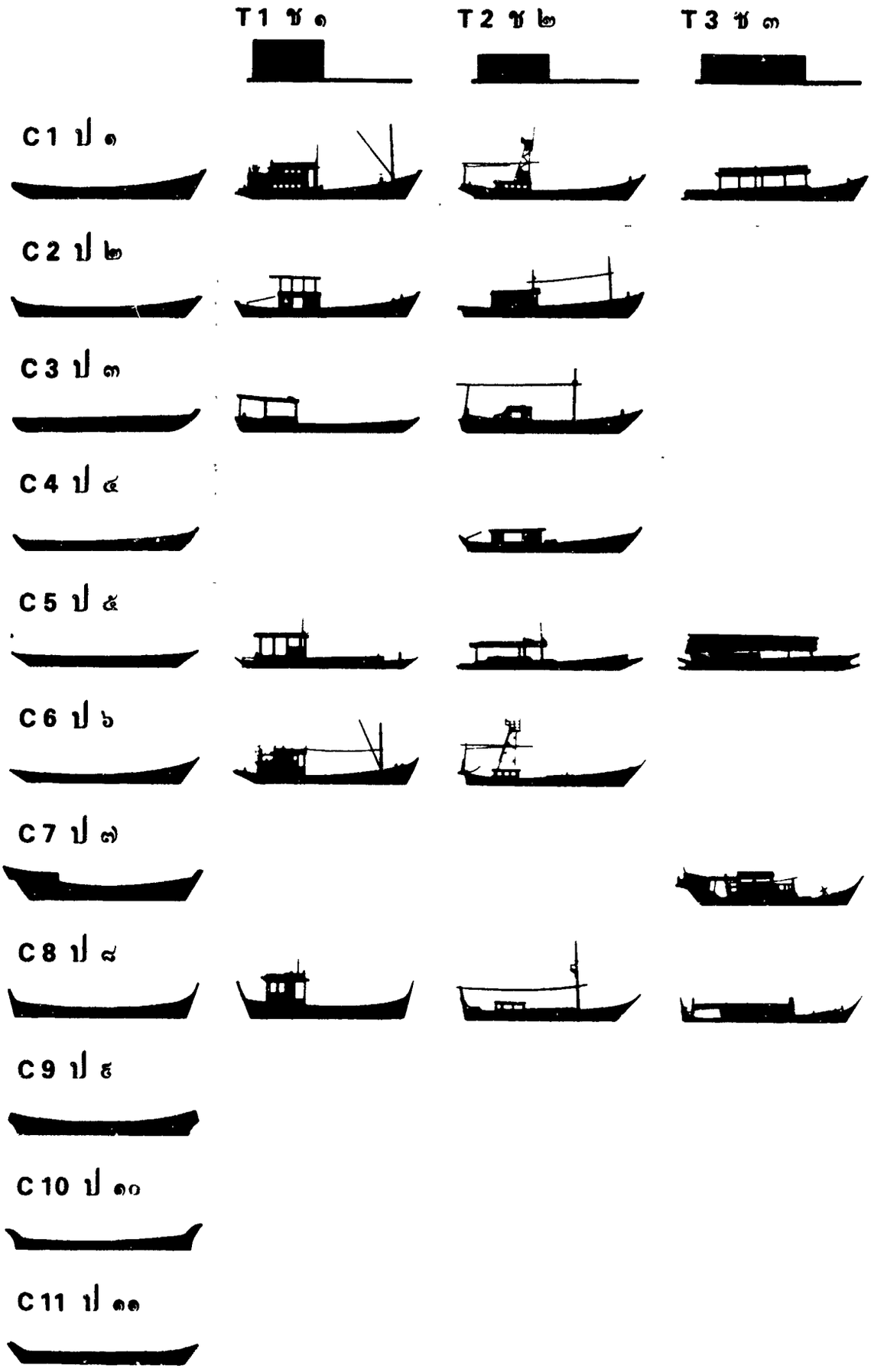


TYPE 14
NO SUPERSTRUCTURE

ชนิดที่ ๑๔
ไม่มีส่วนเสริมสร้างบนตัวเรือ

Classification System

Figure 4. Classes and Types of Thai Coastal Vessels



รูปที่ ๔ ประเภทและชนิดเรือชายฝั่งทะเลของไทย

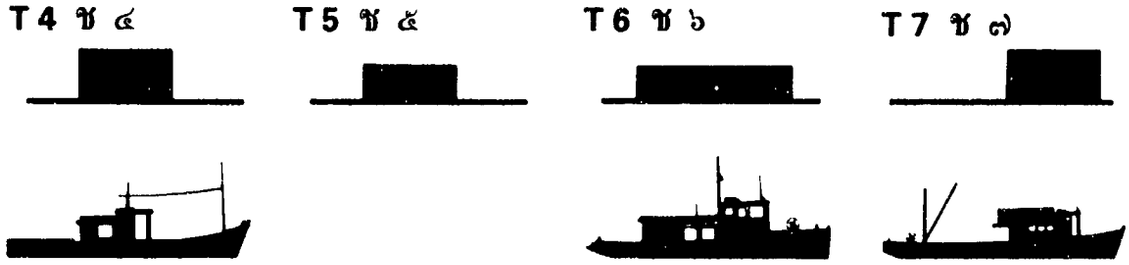
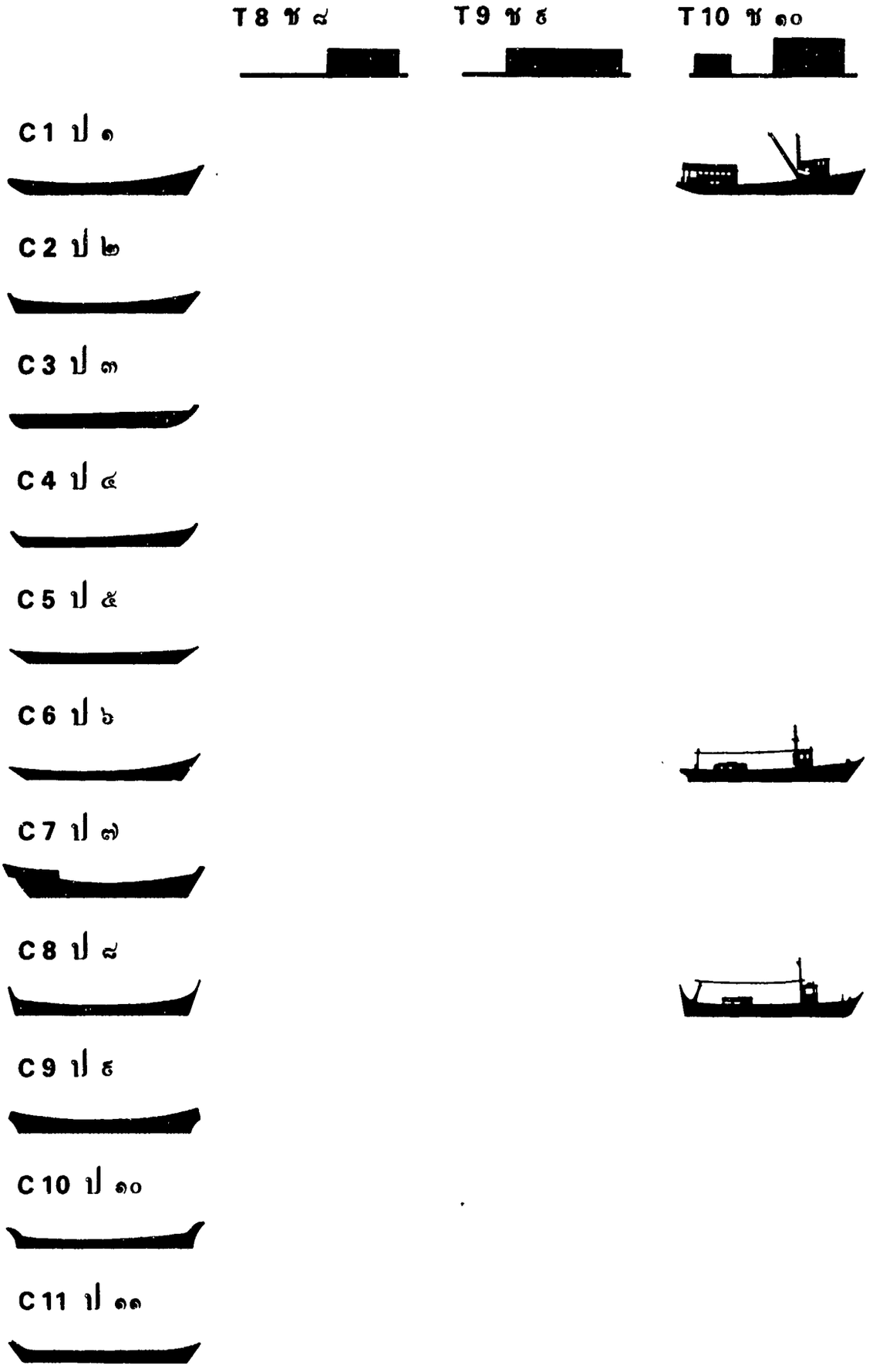
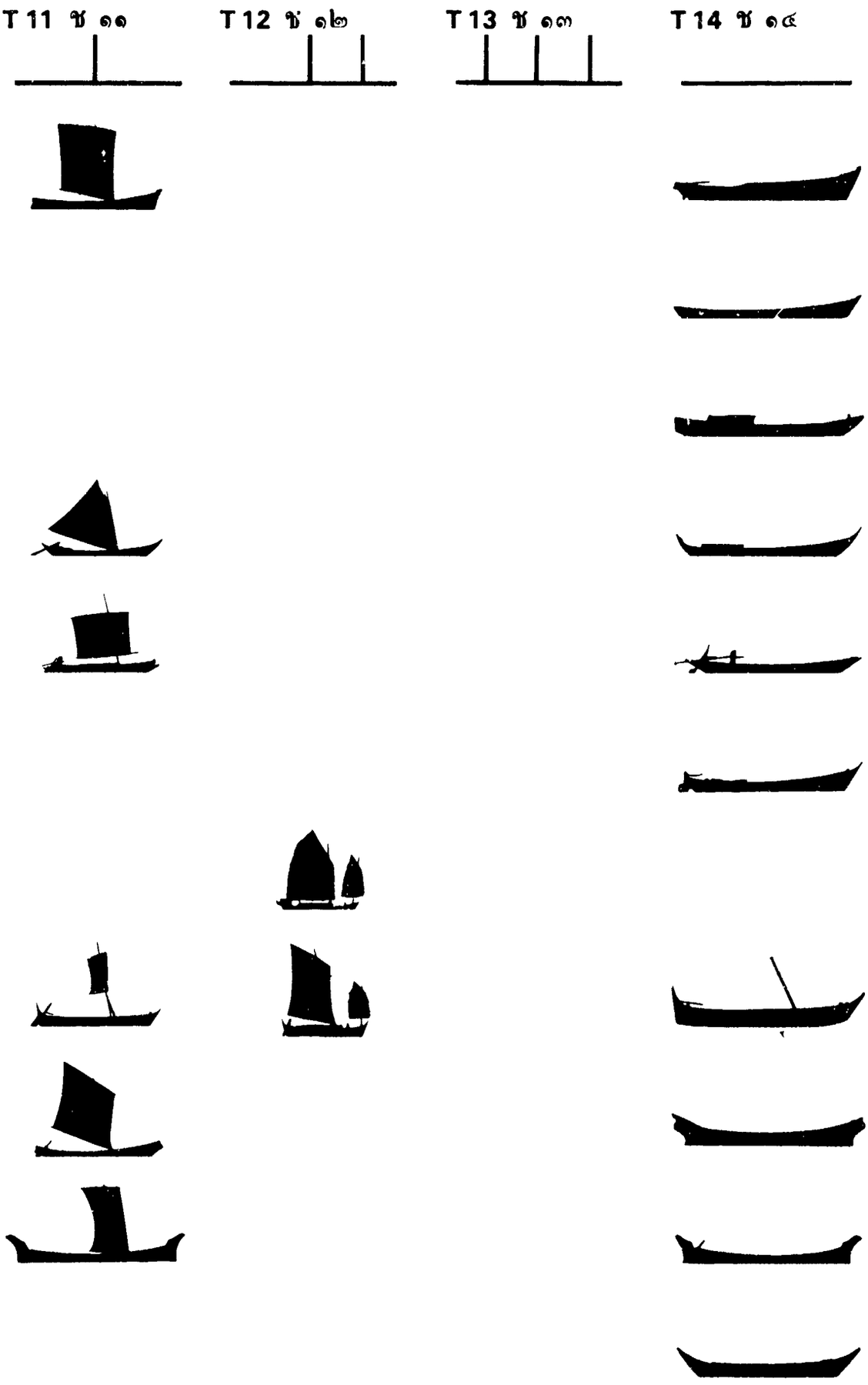




Figure 4. Classes and Types of Thai Coastal Vessels (Cont'd)

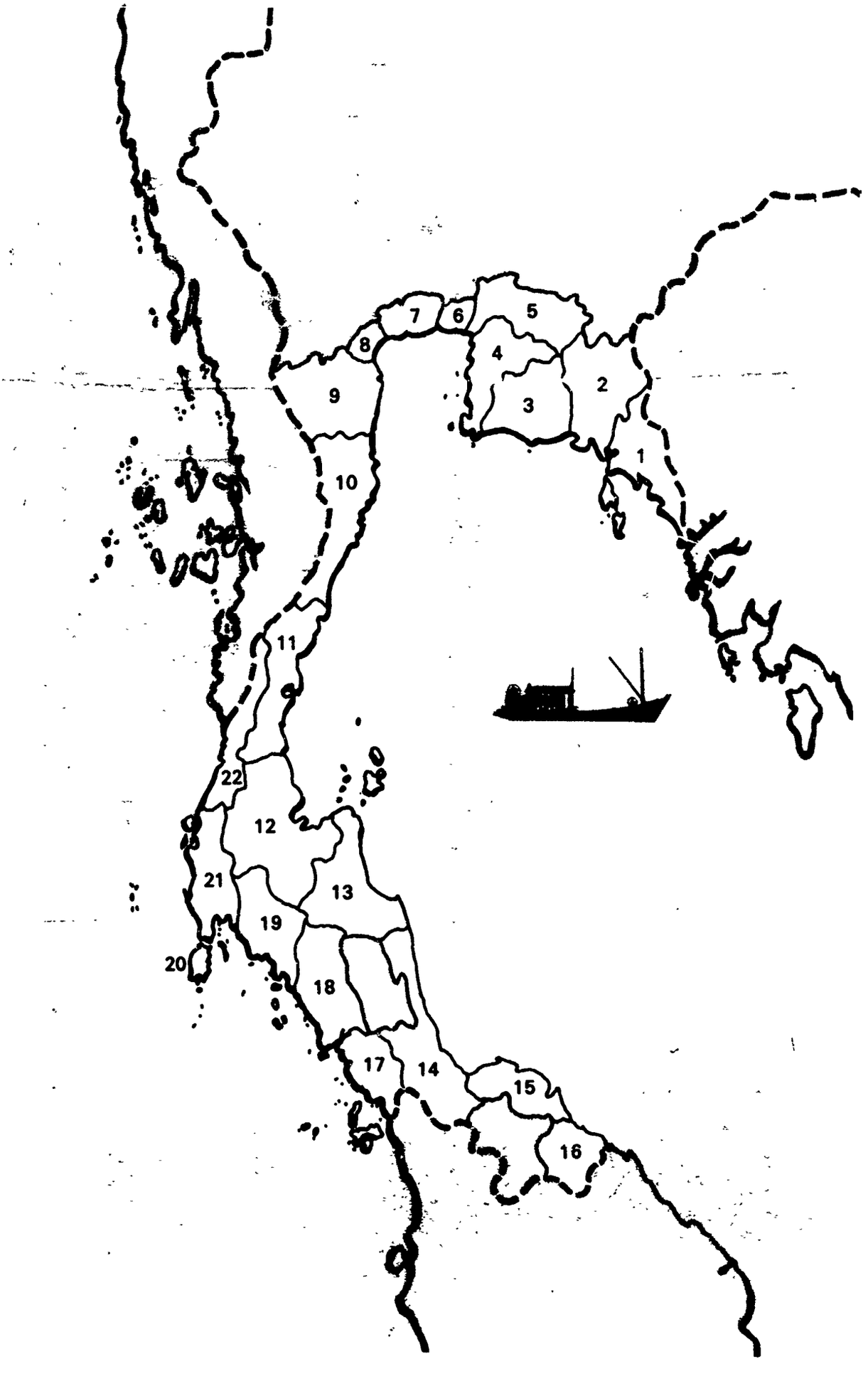


รูปที่ ๔ ประเภทและชนิดเรือชายฝั่งทะเลของไทย (ต่อ)



Coastal Vessels of Thailand
เรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย

CLASS 1 - TYPE 1



ประเภทที่ ๑ - ชนิดที่ ๑

OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C1-T1 ป๑-ช๑

OPERATIONAL:

- Most are fishers
- Varied fishing techniques
- Can cross Gulf with ease
- Sometimes used as cargo and passenger vessels and as towboats
- 2- to 6-cylinder, 18- to 200-hp diesel engine
- Operate day and night

การปฏิบัติงาน:

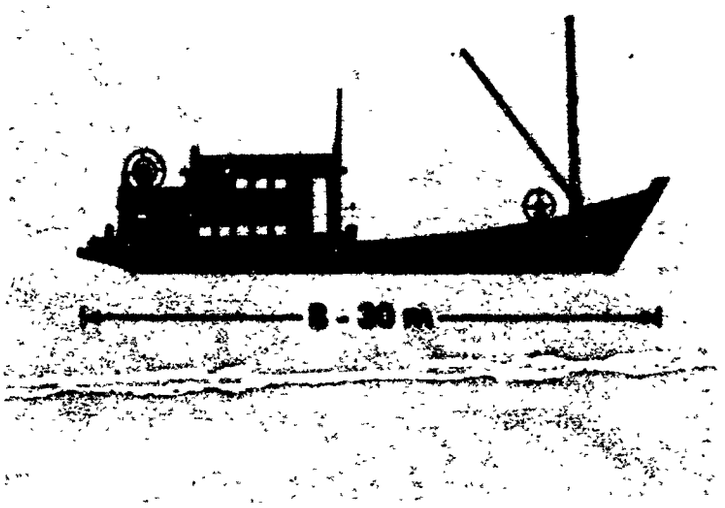
- ส่วนมากเป็นเรือประมง
- ใช้วิธีการประมงนานาชนิด
- สามารถแล่นข้ามอ่าวได้อย่างสบาย
- บางลำใช้เป็นเรือบรรทุกสินค้า/ผู้โดยสาร และเรือลากจูง
- ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ๒ ถึง ๖ สูบ ๑๘ ถึง ๒๐๐ แรงม้า
- ปฏิบัติงานทั้งกลางวันและกลางคืน



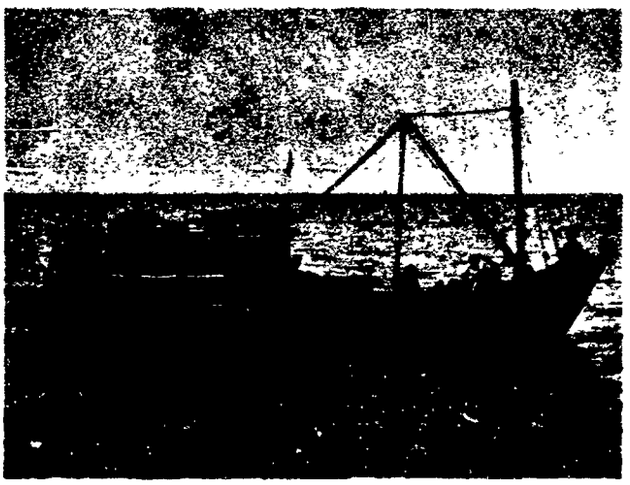


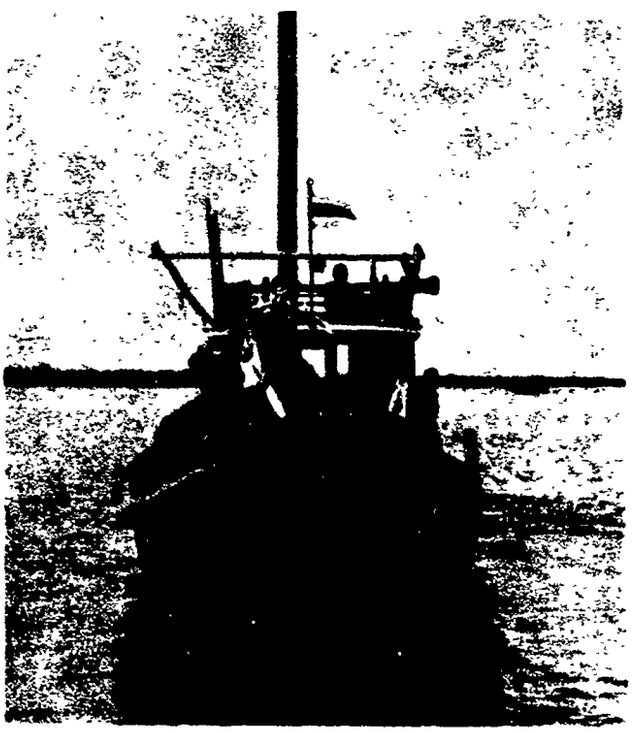
RECOGNITION:

- High bow, low overhanging stern
- Straight, extended stem
- Rubbing strake
- High cabin aft



TYPE ใช้งาน	**All-Purpose** **สารพัด**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	8 - 30
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	3 - 5
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	2.5
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	12
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	**Gulf and Andaman Sea** **อ่าวไทยและทะเลอันดามัน**

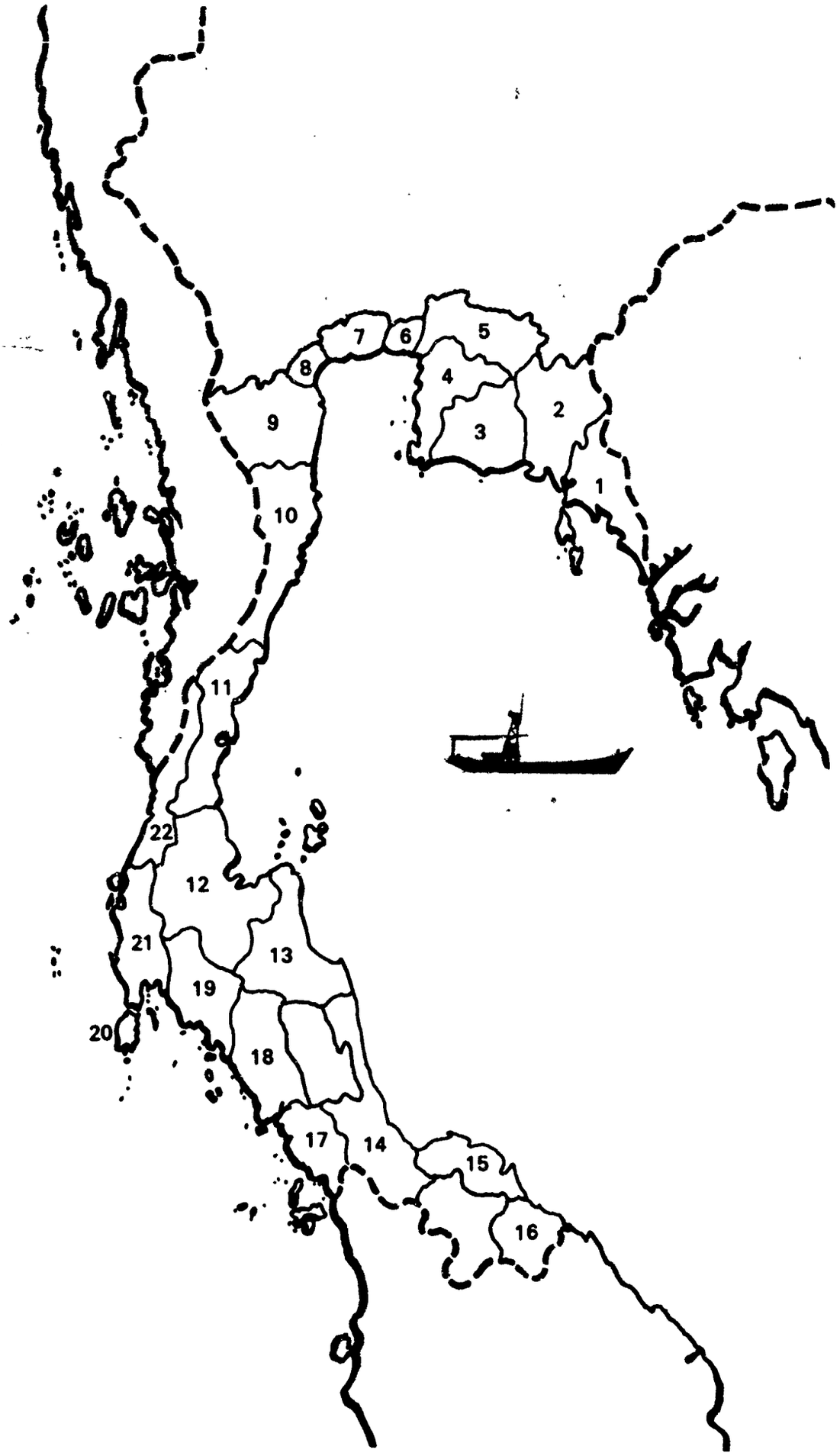




ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือสูง ท้ายเรือต่ำและยื่นออกไป
- ทวนหัวตรงและยื่นขึ้นมา
- มีราโท
- เก๋งท้ายสูง

CLASS 1 - TYPE 2



ประเภทที่ ๑ - ชนิดที่ ๒

OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C1-T2 ป๑-ช๒



OPERATIONAL:

- Varied fishing techniques but most are purse seiners
- Can cross Gulf with ease
- 1- to 6-cylinder, 4- to 90-hp diesel engine
- Most fish at night

การปฏิบัติงาน:

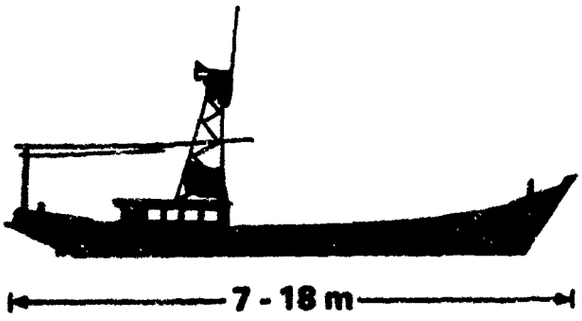
- ใช้วิธีการประมงนานาชนิด แต่ส่วนมากใช้อวนล้อมจับ
- สามารถแล่นข้ามอ่าวได้อย่างสบาย
- ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ๑ ถึง ๖ สูบ ๔ ถึง ๙๐ แรงม้า
- ส่วนมากทำการประมงในเวลากลางคืน



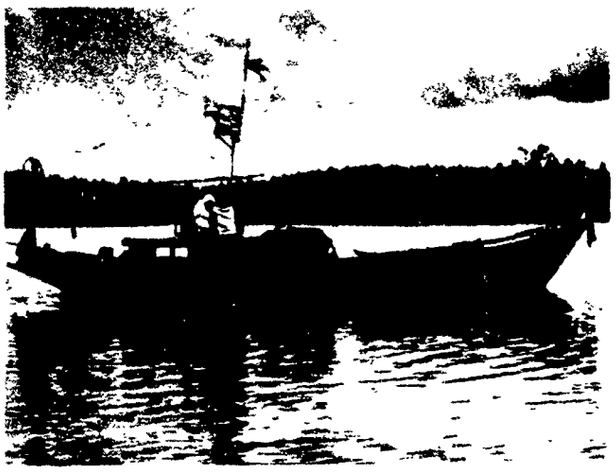
C1-T2 ป๑-ช๒

RECOGNITION:

- High bow, low overhanging stern
- Straight, extended stem
- Rubbing strake
- Low cabin aft



TYPE ใช้งาน	**Fishing** **ประมง**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	7 - 18
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	2 - 3.5
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	1.5
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	10
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	**Gulf and Andaman Sea** **อ่าวไทยและทะเลอันดามัน**

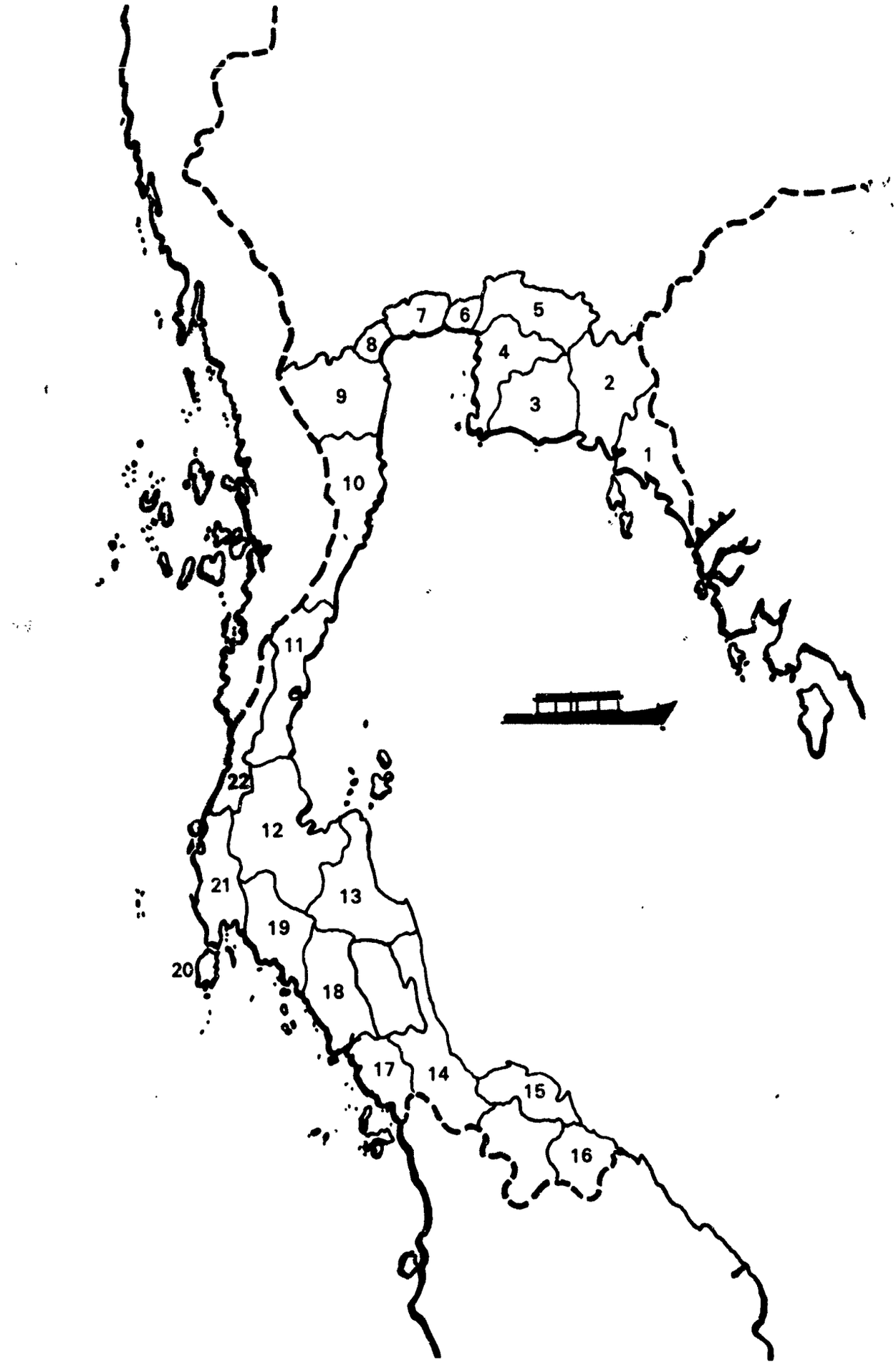




ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือสูง ท้ายเรือต่ำและยื่นออกไป
- ทวนหัวตรงและยื่นขึ้นมา
- มีราโท
- เก๋งท้ายเตี้ย

CLASS 1 - TYPE 3



OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. **Ranong**
    ระนอง

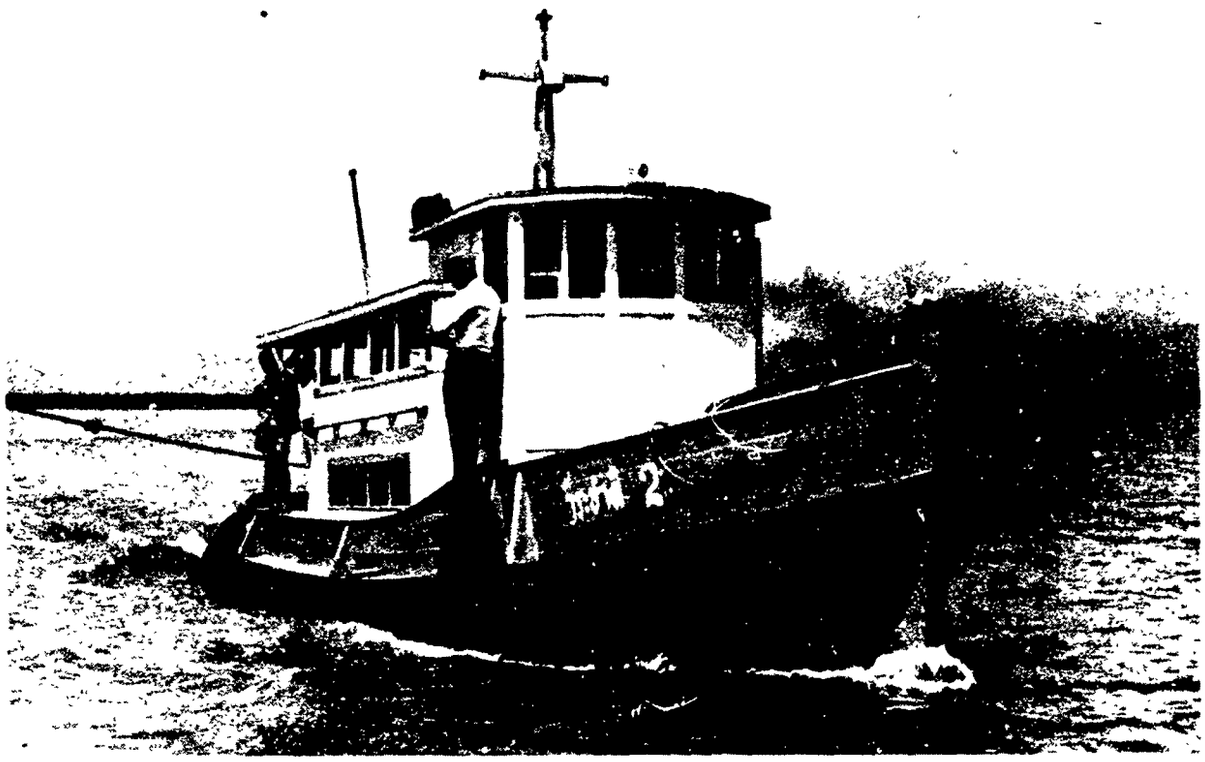
C1-T3 ป๑-ช๓

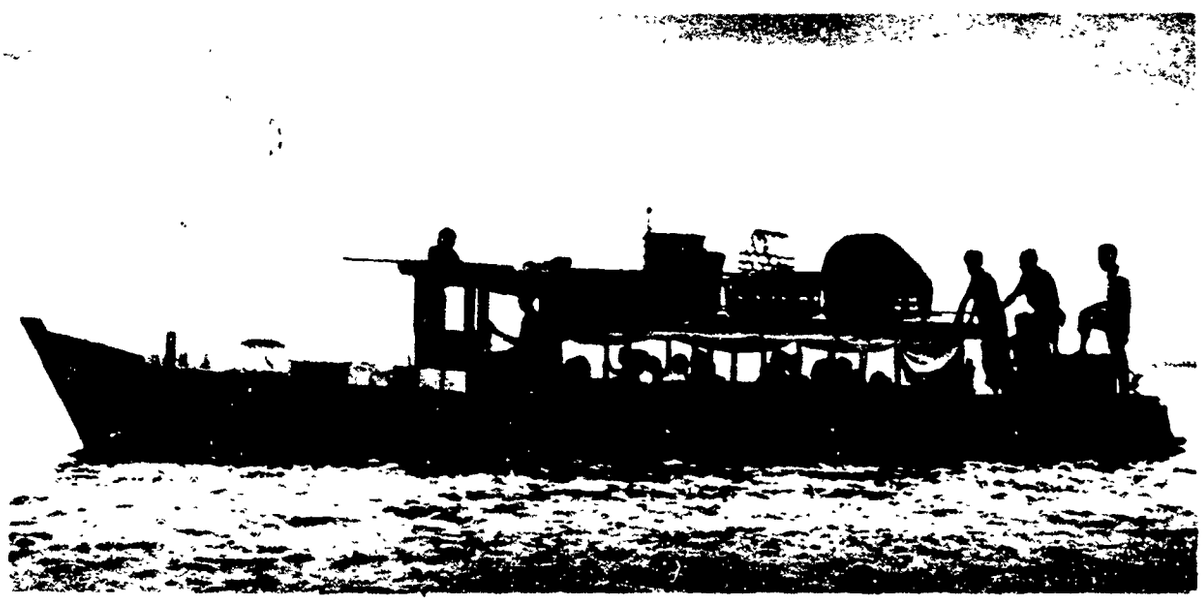
OPERATIONAL:

- Most fishers are trawlers
- Also carry passengers and cargo
- 1- to 6-cylinder, 3- to 135-hp diesel engine
- Most operate during day

การปฏิบัติงาน:

- เรือประมงส่วนมากใช้อวนลาก
- เป็นเรือบรรทุกผู้โดยสารและสินค้าก็มี
- ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ๑ ถึง ๖ สูบ ๓ ถึง ๑๓๕ แรงม้า
- ส่วนมากปฏิบัติงานในเวลากลางวัน

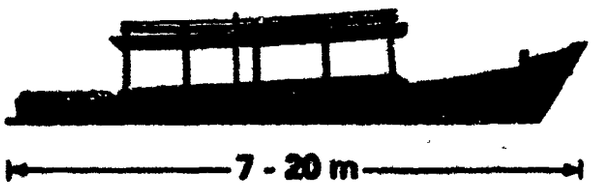




C1-T3 ป๑-ช๓

RECOGNITION:

- High bow, low overhanging stern
- Straight, extended stem
- Rubbing strake
- Long cabin aft



TYPE ใช้งาน	**All-Purpose** **สารพัด**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	7 - 20
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	1 - 5
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	1.6
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	8





OPERATING AREA
ย่านปฏิบัติงาน

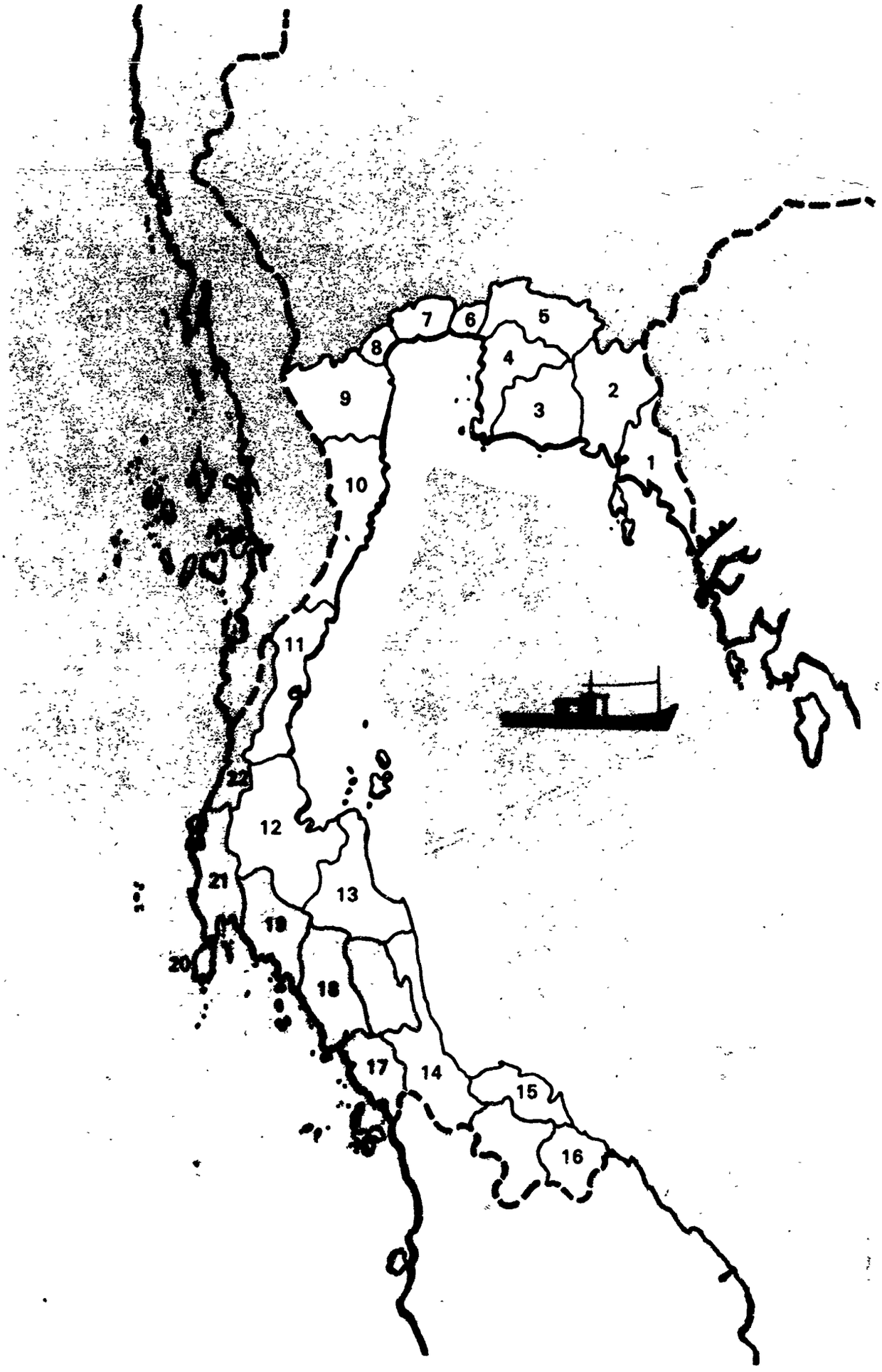
Gulf and from Sea of Phuket south on West Coast
อ่าวไทยและภาคใต้ฝั่งตะวันตก ตั้งแต่ทะเลภูเก็ตลงไป



ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือสูง ท้ายเรือต่ำและยื่นออกไป
- ทวนหัวตรงและยื่นขึ้นมา
- มีราโท
- เก๋งท้ายยาว

CLASS 1 - TYPE 4



OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

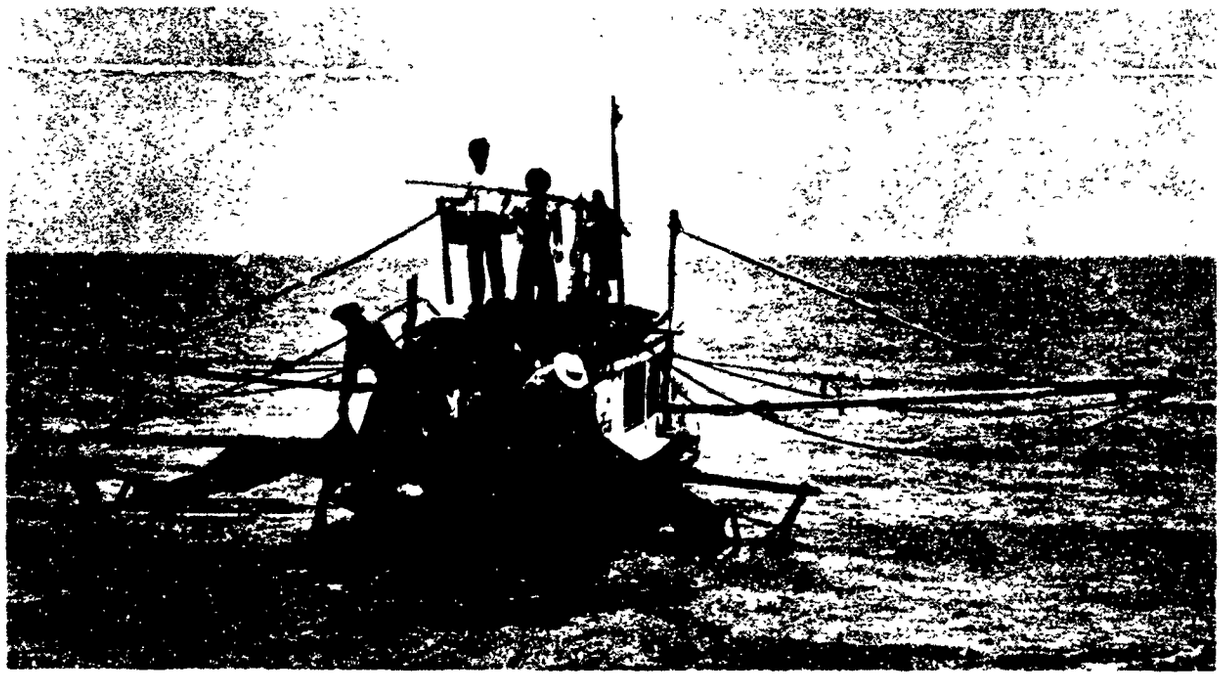
C1-T4 ป๑-ช๔

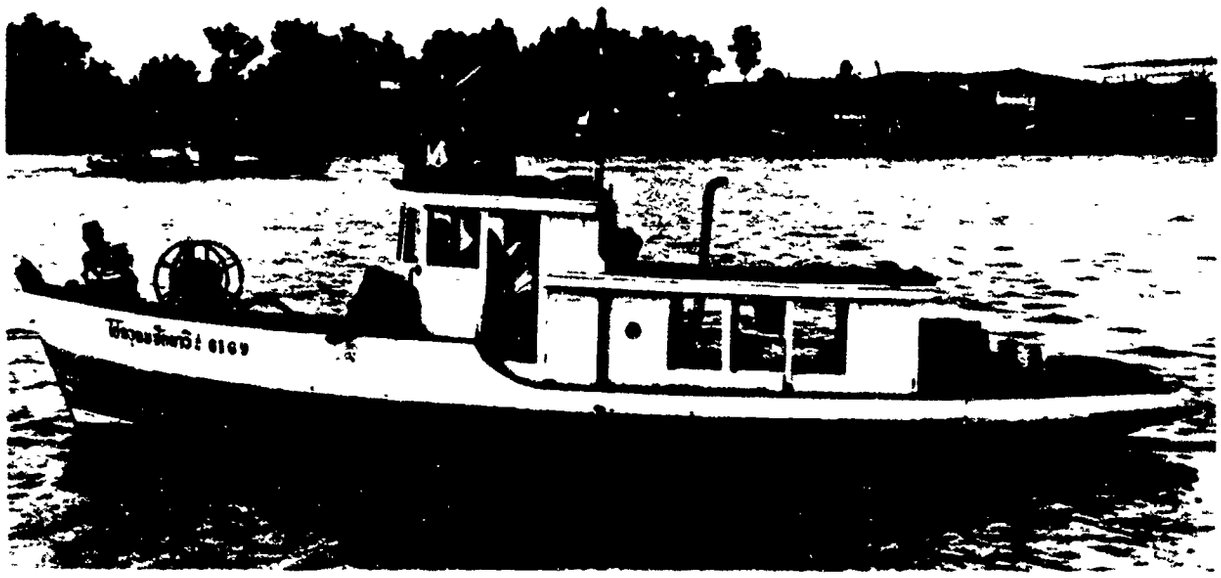
OPERATIONAL:

- Most are trawlers
- 1- to 6-cylinder, up to 120-hp diesel engine
- A few tow barges to cargo ships anchored off Tha Sala
- Operate during day

การปฏิบัติงาน:

- ส่วนมากเป็นเรืออวนลาก
- ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ๑ ถึง ๖ สูบ ไม่เกิน ๑๒๐ แรงม้า
- ใช้ลากจูงเรือลำเลียงไปยังเรือสินค้าซึ่งทอดสมออยู่นอกฝั่ง อ. ท่าศาลา เพียงไม่กี่ลำ
- ปฏิบัติงานในเวลากลางวัน

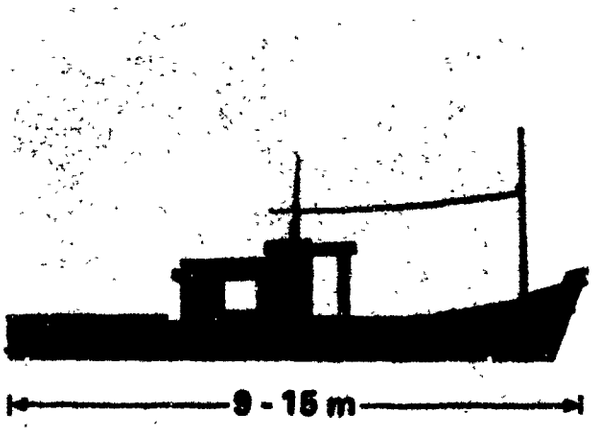




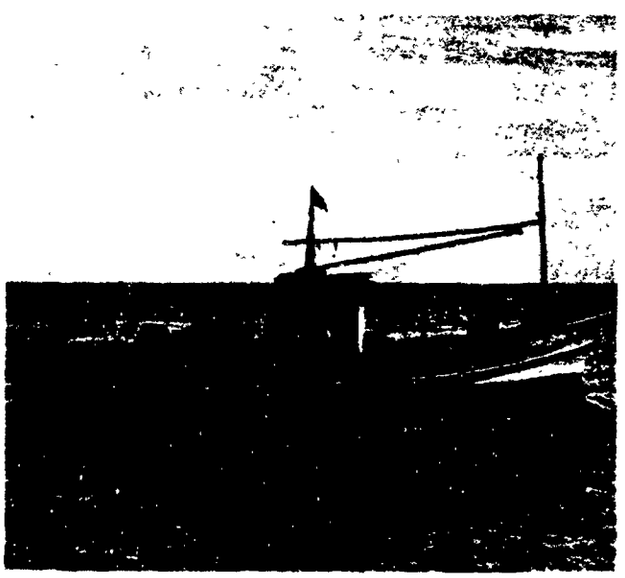
C1-T4 ป๑-ช๔

RECOGNITION:

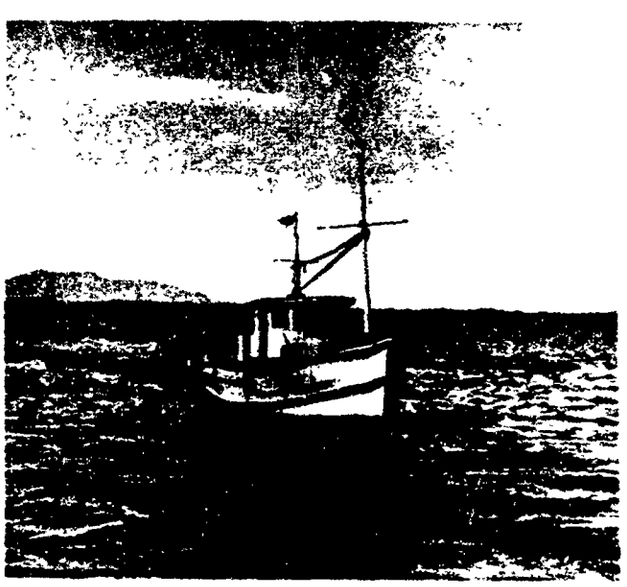
- High bow, low overhanging stern
- Straight, extended stem
- Rubbing strake
- High cabin amidships



TYPE ใช้งาน	**Fishing/Tow** **ประมง/ลากจูง**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	9 - 15
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	1.5 - 3.5
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	1.5
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	10
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	



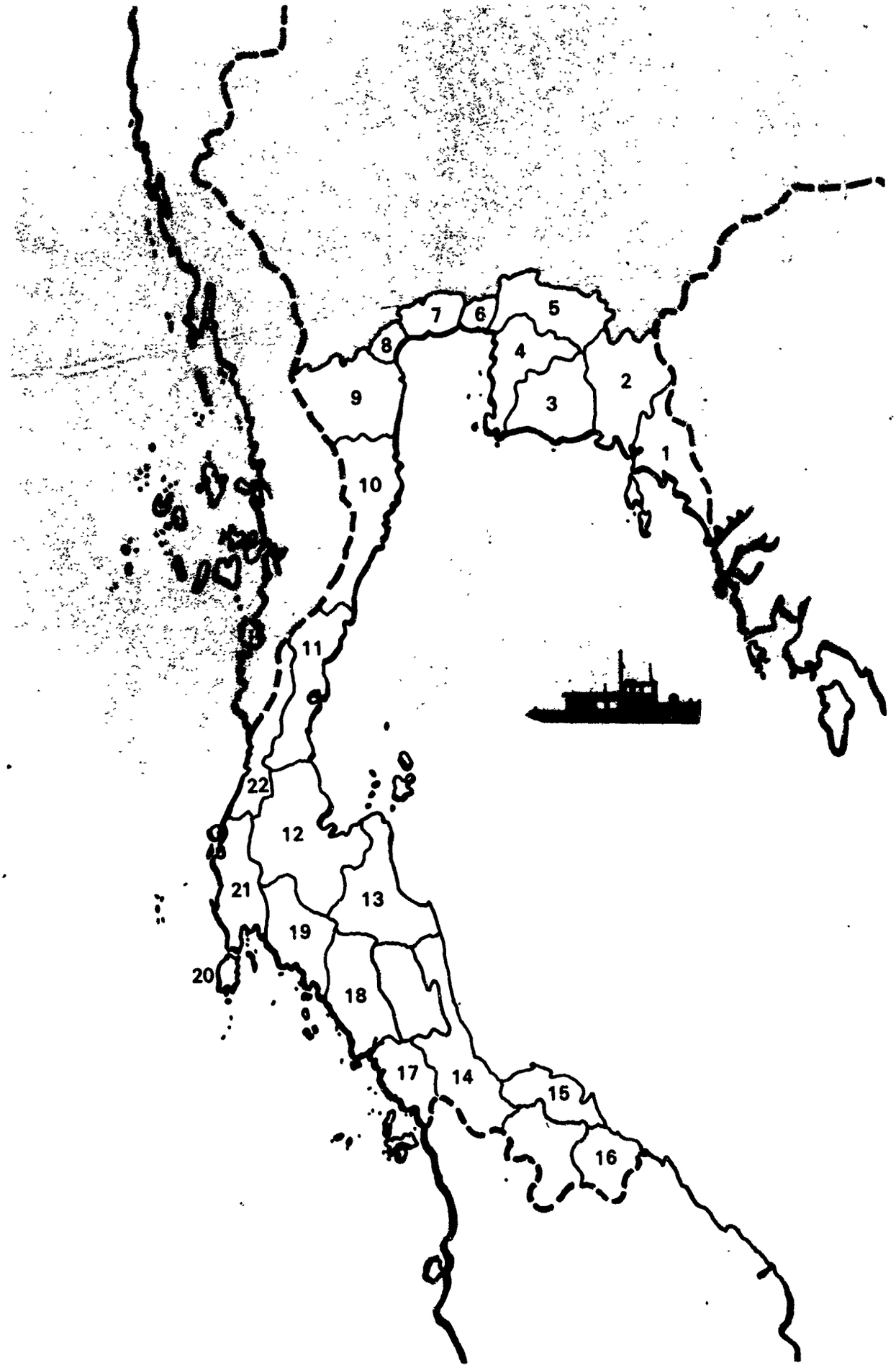
Gulf
อ่าวไทย



ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือสูง ท้ายเรือต่ำและยื่นออกไป
- ทวนหัวตรงและยื่นขึ้นมา
- มีราโท
- เก๋งกลางลำสูง

CLASS 1 = TYPE 6

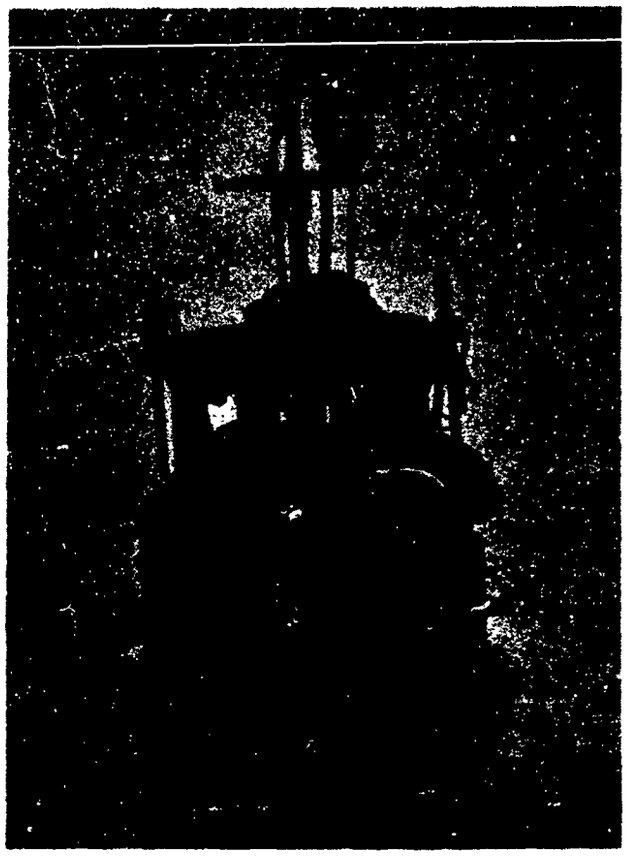


ประเภทที่ ๑ - ชนิดที่ ๖

OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C1-T6 ป๑-ช๖

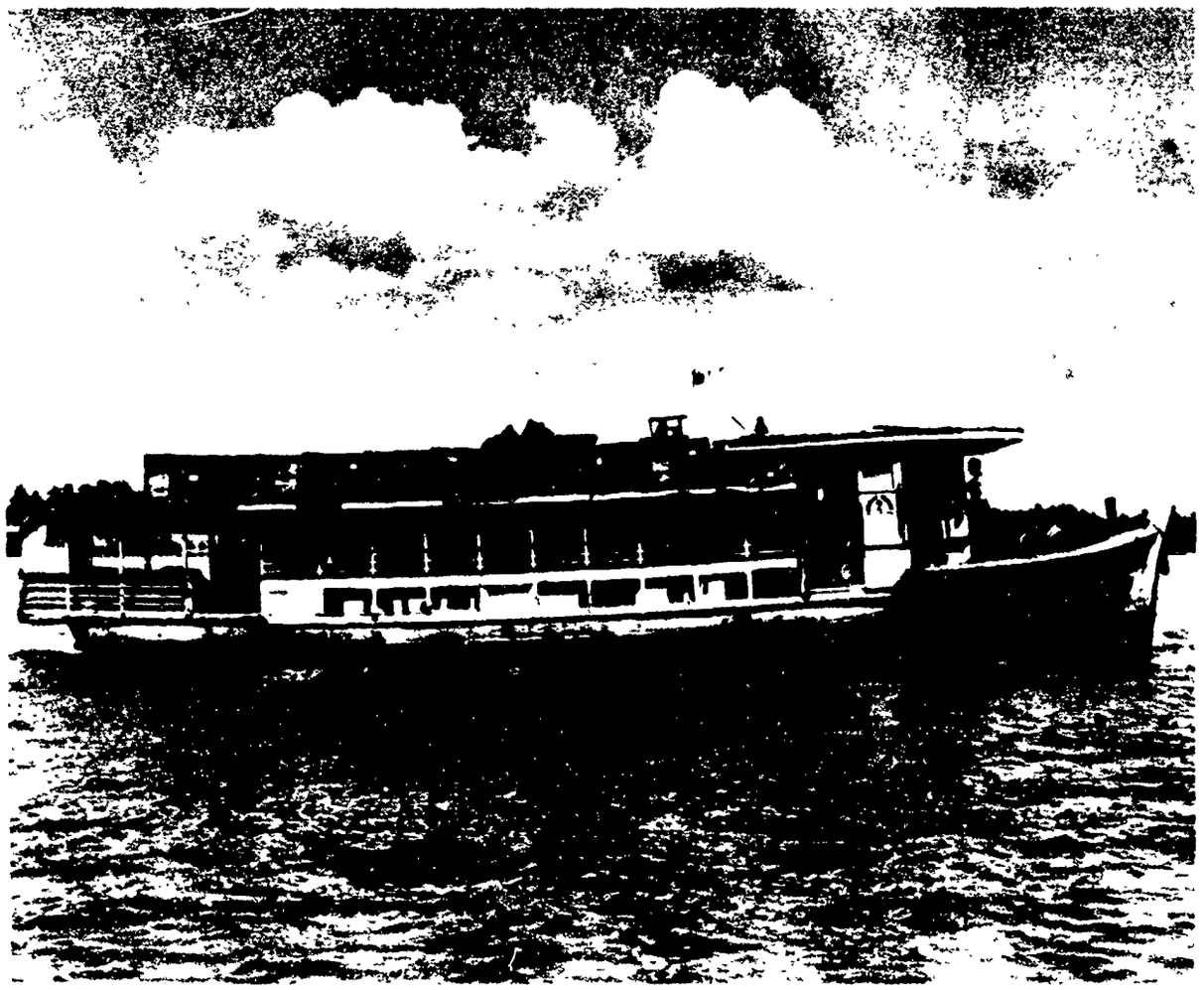


OPERATIONAL:

- Most fishers are trawlers in Northern Gulf
- Most passengers vessels are in Andaman Sea
- 1- to 6-cylinder, up to 120-hp diesel engine
- Operate during day

การปฏิบัติงาน:

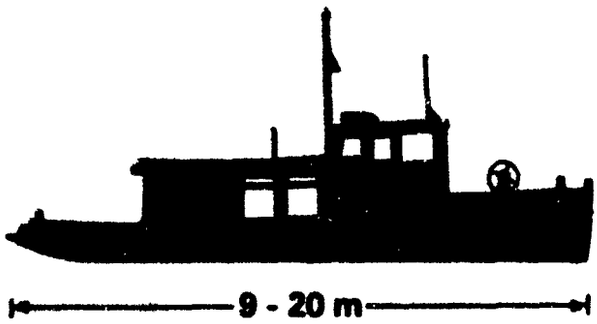
- เรือประมงส่วนมากใช้อวนลากอยู่ในบริเวณก้นอ่าวไทย
- ทางทะเลอันดามันส่วนมากเป็นเรือโดยสาร
- ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ๑ ถึง ๖ สูบ ไม่เกิน ๑๒๐ แรงม้า
- ปฏิบัติงานในเวลากลางวัน



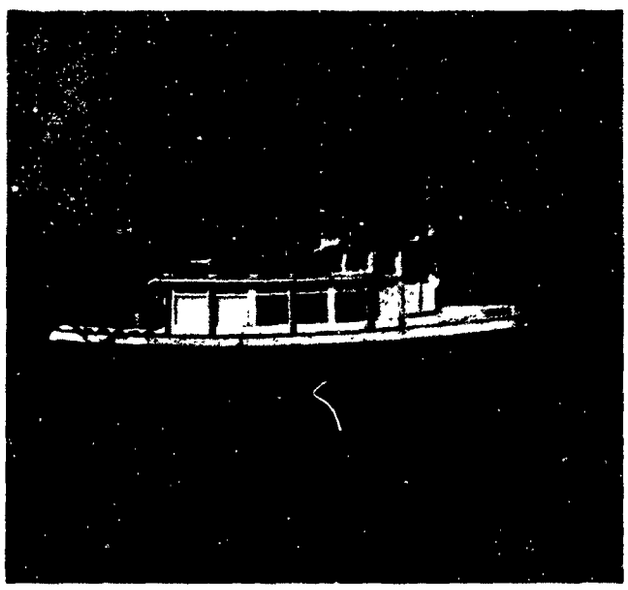
C1-T6 ป๑-ช๖

RECOGNITION:

- High bow, low overhanging stern
- Straight, extended stem
- Rubbing strake
- Long cabin amidships



TYPE ใช้งาน	**All-Purpose** **สารพัด**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	9 - 20
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	2 - 4
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	1.4
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	6
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	



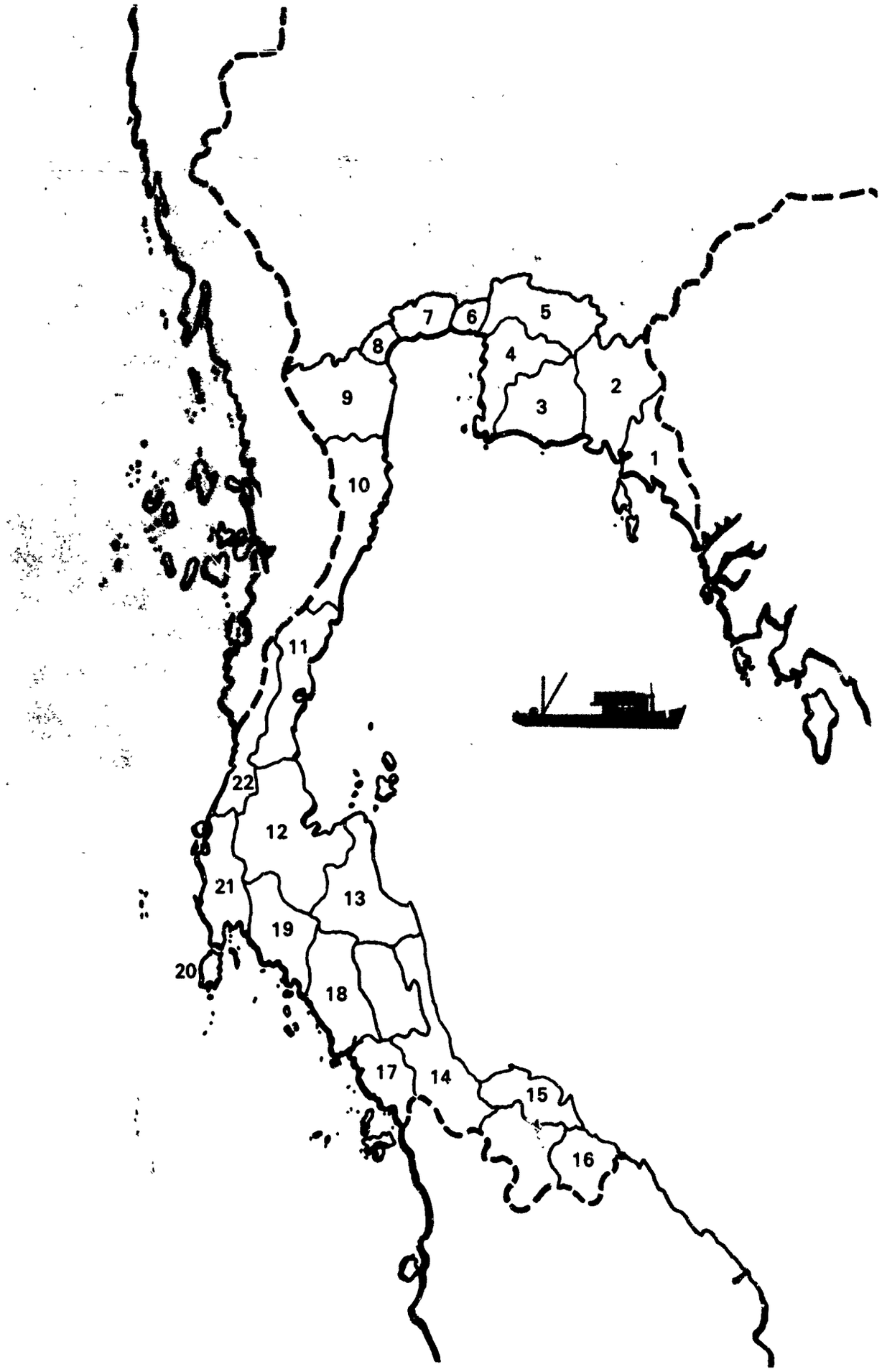
Gulf and Andaman Sea
อ่าวไทยและทะเลอันดามัน

ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือสูง ท้ายเรือต่ำและยื่นออกไป
- ทวนหัวตรง และยื่นขึ้นมา
- มีราโท
- เก๋งกลางลำยาว



CLASS 1 - TYPE 7



OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C1-T7 ป๑-ช๗

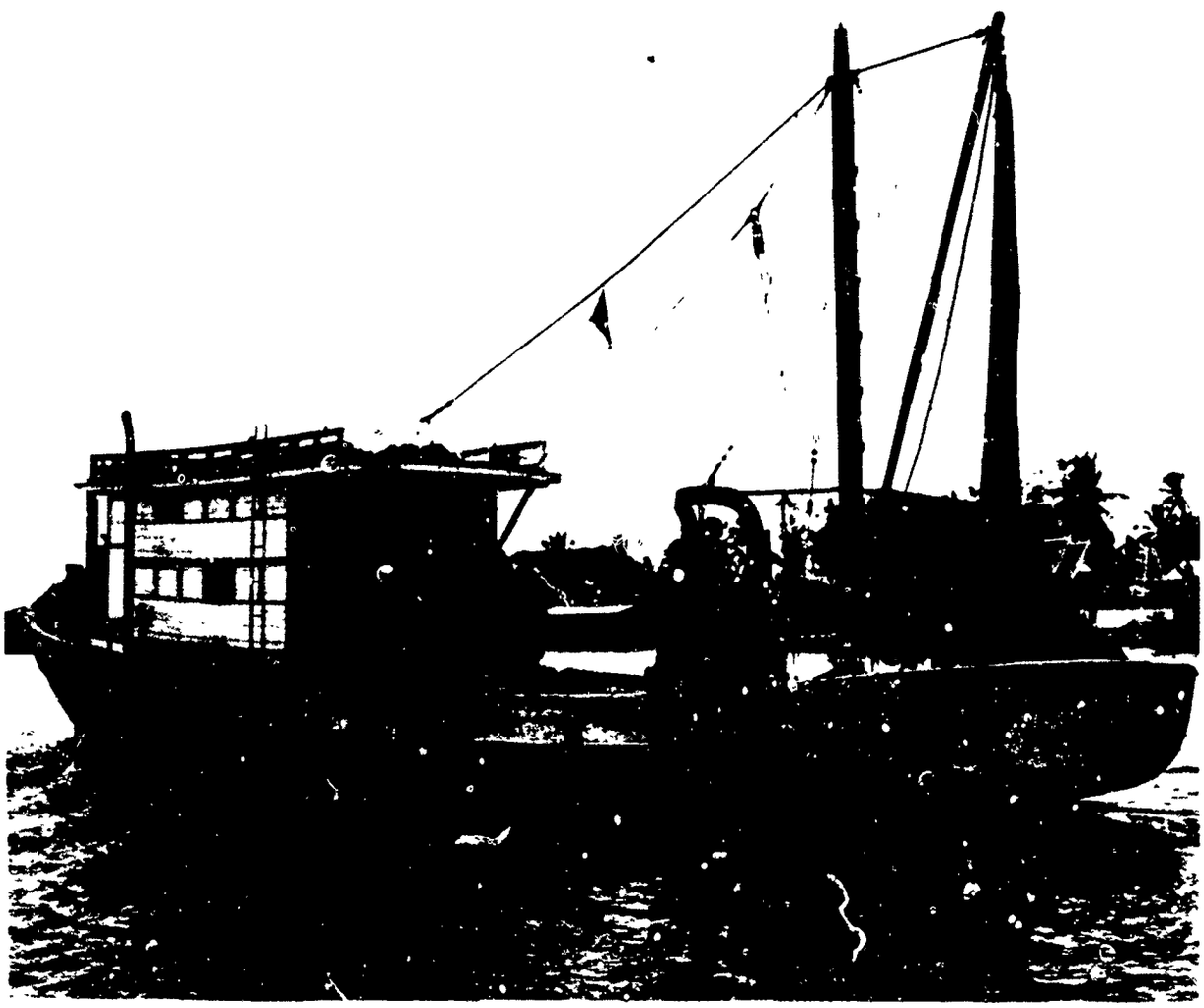


OPERATIONAL:

- Trawlers
- 2- to 6-cylinder, up to 135-hp diesel engine
- Operate during night

การปฏิบัติงาน:

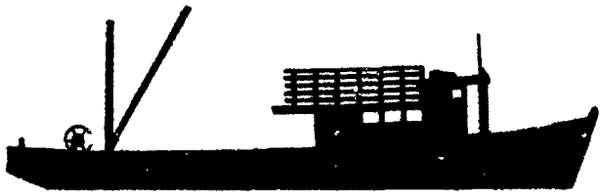
- ใช้อวนลาก
- ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ๒ ถึง ๖ สูบ ไม่เกิน ๑๓๕ แรงม้า
- ปฏิบัติงานในเวลากลางคืน



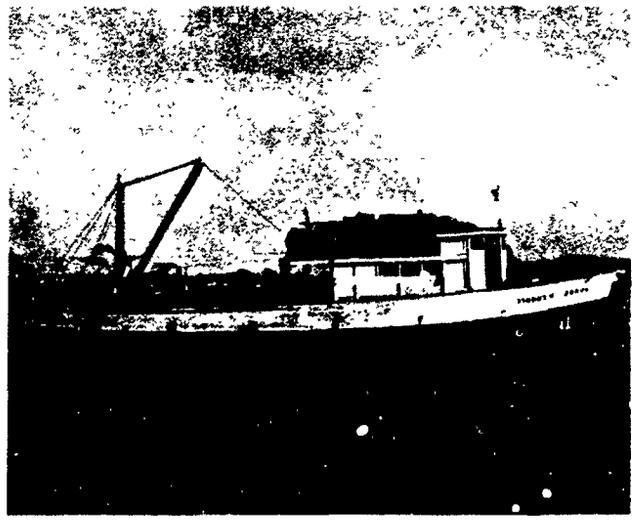
C1-T7 ป๑-ช๗

RECOGNITION:

- High bow, low overhanging stern
- Straight, extended stem
- Rubbing strake
- High cabin forward



TYPE ใช้งาน	**Fishing** **ประมง**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	11 - 20
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	3 - 5
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	2.3
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	10
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	



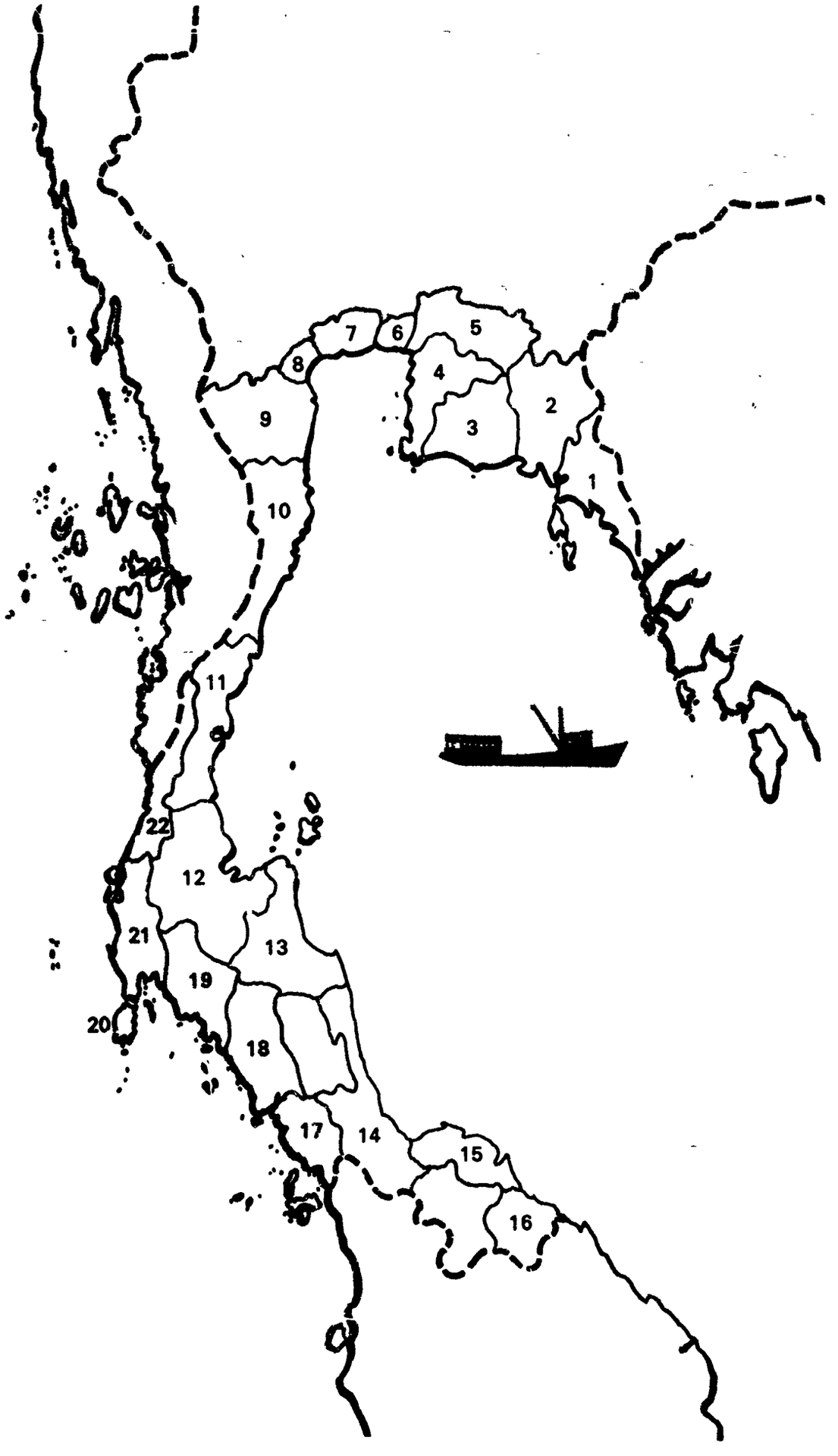
Gulf and Andaman Sea
อ่าวไทยและทะเลอันดามัน



ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือสูง ท้ายเรือต่ำและยื่นออกไป
- ทวนหัวตรงและยื่นขึ้นมา
- มีราโท
- เก๋งหัวสูง

CLASS 1 - TYPE 10



ประเภทที่ ๑ - ชนิดที่ ๑๐

OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C1-T10 ป๑-ช๑๐



OPERATIONAL:

- Trawlers
- 2- to 6-cylinder, up to 200-hp diesel engine
- Operate mostly during night

การปฏิบัติงาน:

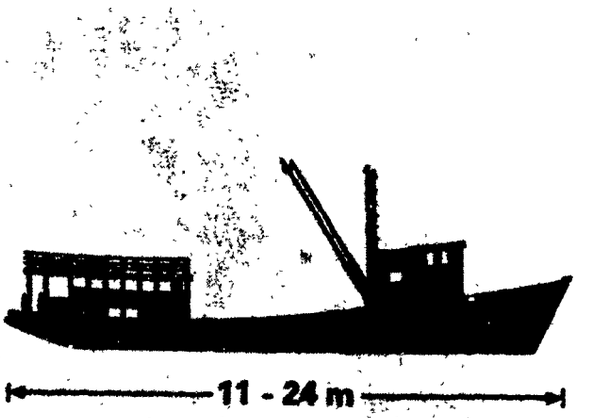
- ใช้อวนลาก
- ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ๒ ถึง ๖ สูบ ไม่เกิน ๒๐๐ แรงม้า
- ส่วนมากปฏิบัติงานในเวลากลางคืน



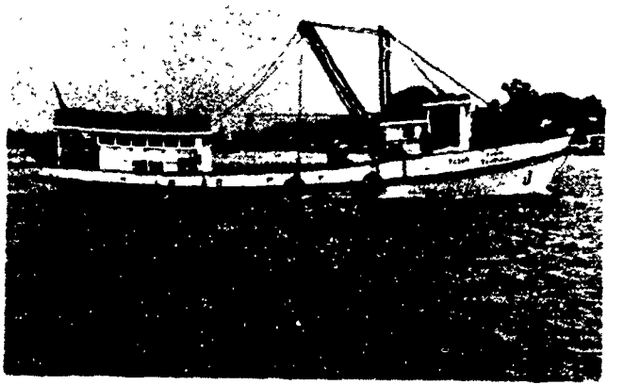
C1-T10 ป๑-ช๑๐

RECOGNITION:

- High bow, low overhanging stern
- Straight, extended stem
- Rubbing strake
- Cabins forward and aft



TYPE ใช้งาน	**Fishing** ประมง
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	11 - 24
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	3 - 5
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	1.6
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	8
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	**Gulf** อ่าวไทย

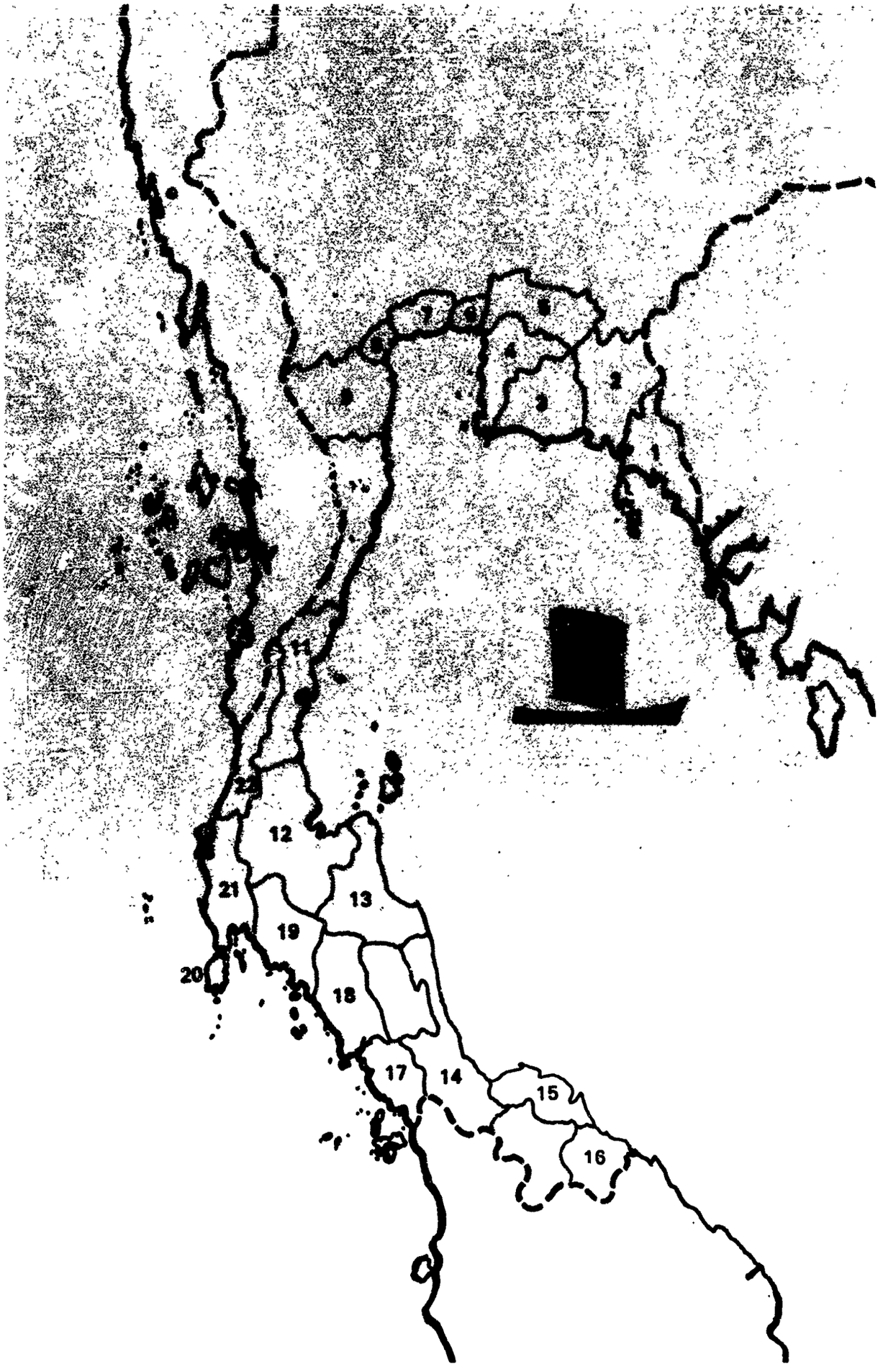


ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือสูง ท้ายเรือต่ำและยื่นออกไป
- ทวนหัวตรงและยื่นขึ้นมา
- มีราโท
- มีเก๋งหัวและเก๋งท้าย



CLASS 1 - TYPE 11

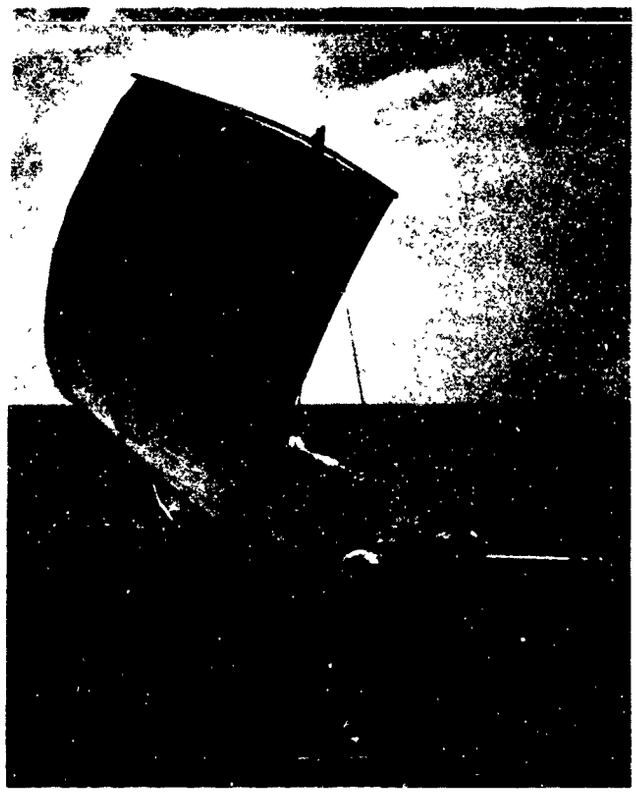


ประเภทที่ ๑ - ชนิดที่ ๑๑

OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satui
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C1-T11 ป๑-ช๑๑

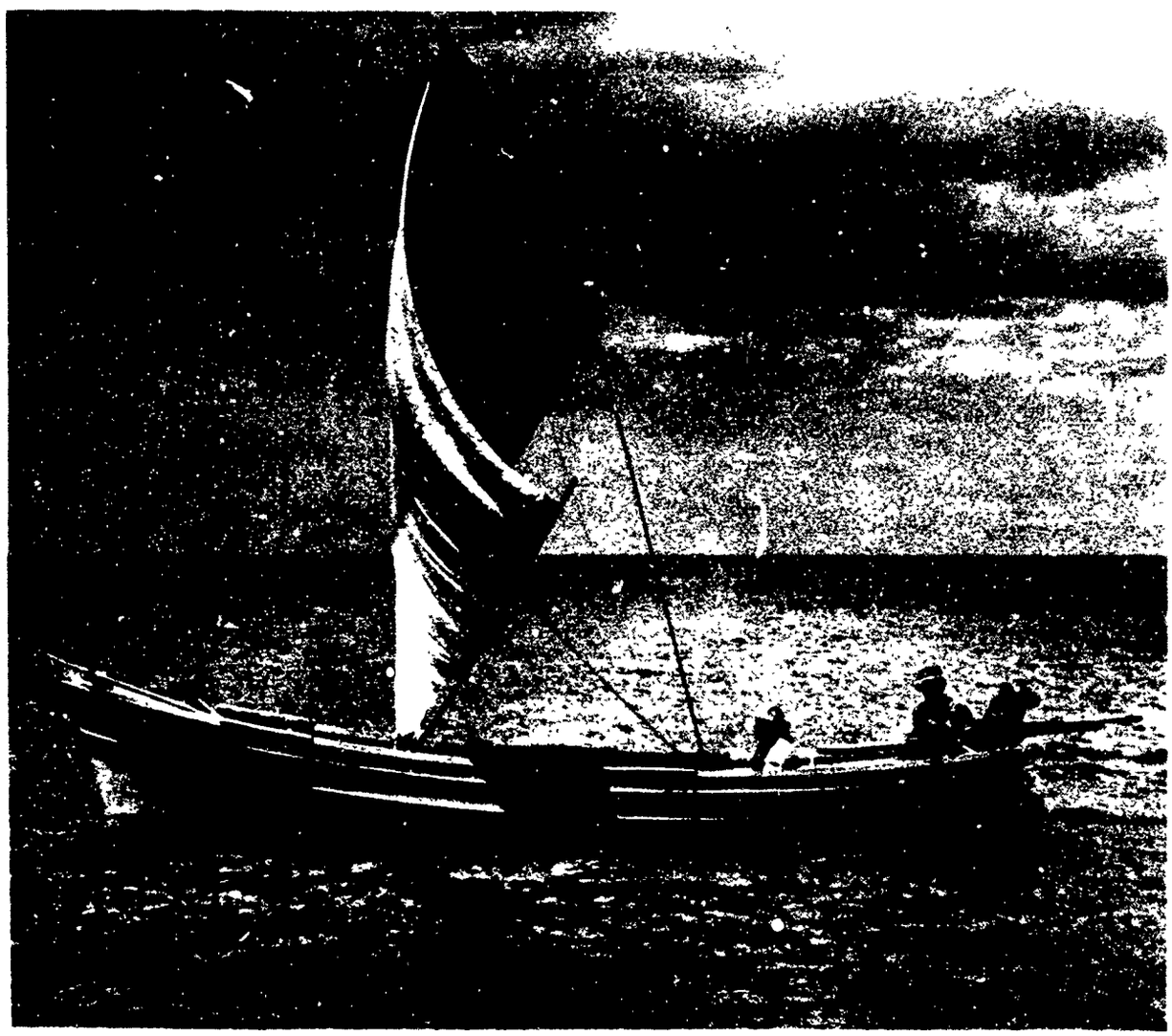


OPERATIONAL:

- Hook and line fishers
- Operate about 3 miles offshore
- Often carry auxiliary outboard engine
- Operate early morning to early evening

การปฏิบัติงาน:

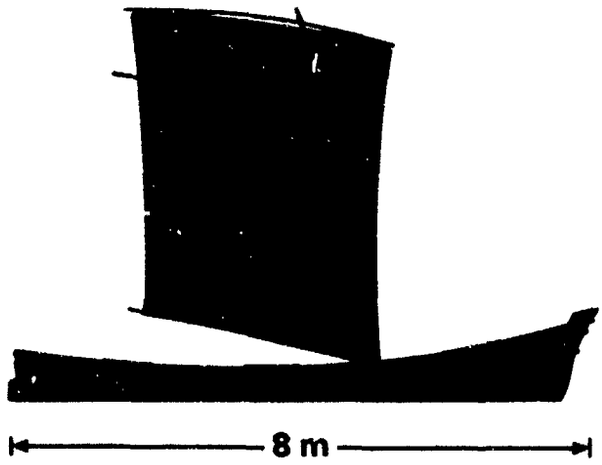
- ใช้เป็นเรือตกเบ็ด
- ปฏิบัติงานห่างจากฝั่ง ๓ ไมล์
- มักมีเครื่องหางยาวช่วย
- ปฏิบัติงานตั้งแต่เช้าตรู่ จนพลบค่ำ



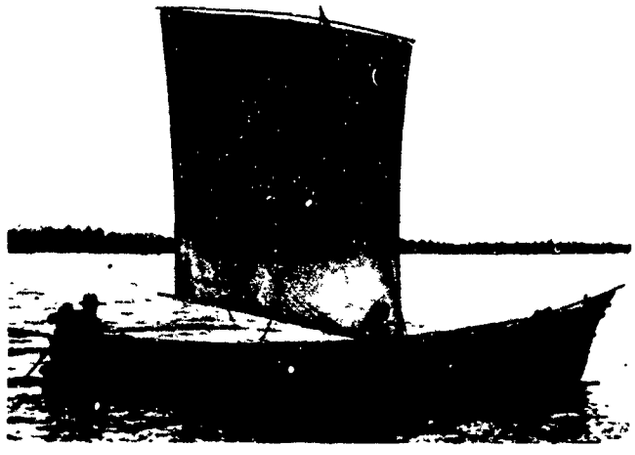
C1-T11 ป๑-ช๑๑

RECOGNITION:

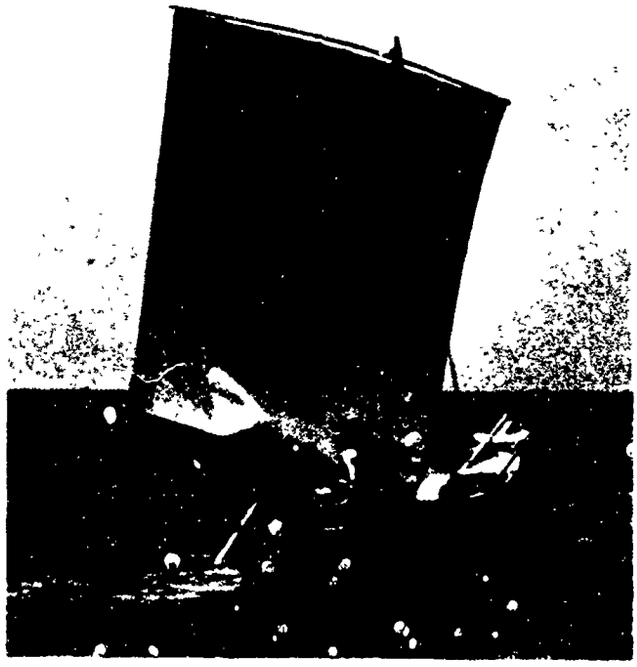
- High bow, low overhanging stern
- Straight, extended stem
- Rubbing strake
- One lugsail



TYPE ใช้งาน	**Fishing** **ประมง**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	8
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	1.5
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	1
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	5
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	



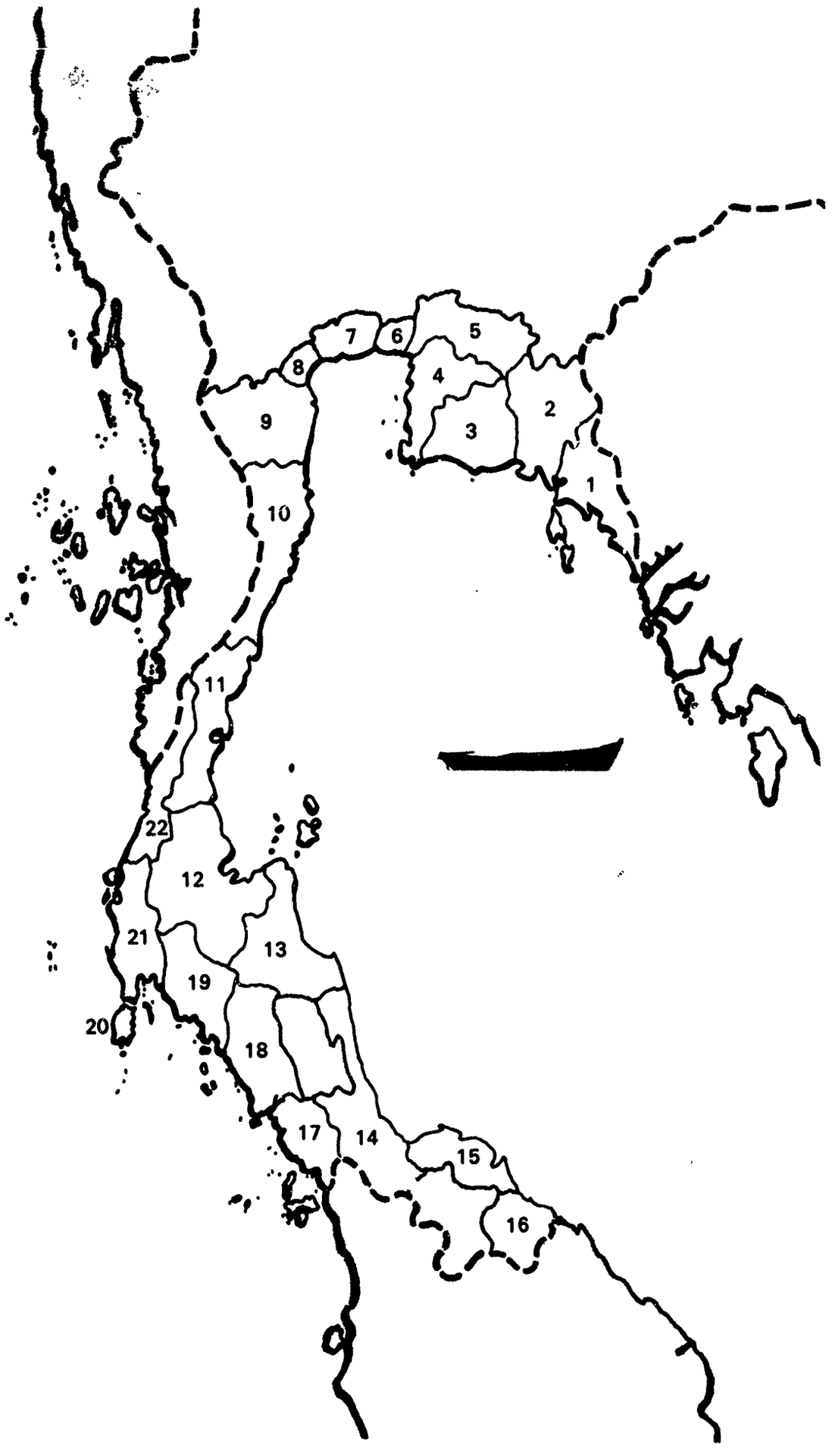
Gulf near Sai Buri
อ่าวไทยใกล้อำเภอสายบุรี



ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือสูง ท้ายเรือต่ำและยื่นออกไป
- ทวนหัวตรงและยื่นขึ้นมา
- มีราโท
- มีใบแขวน ๑ ใบ

CLASS 1 - TYPE 14

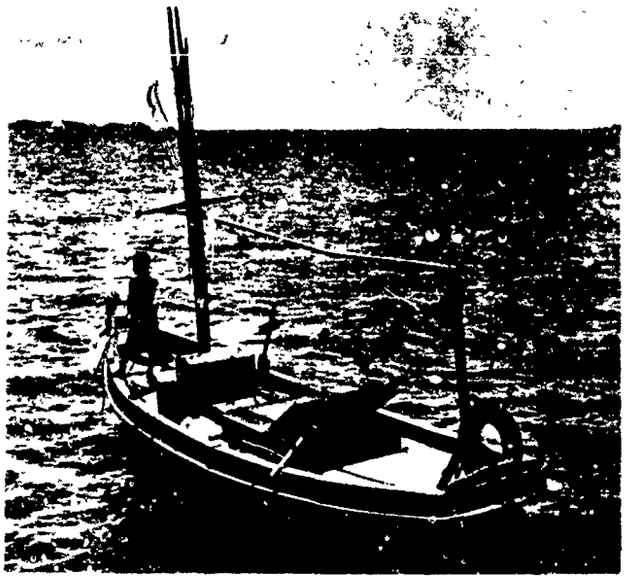


ประเภทที่ ๑ - ชนิดที่ ๑๔

OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C1-T14 ป๑-ช๑๔



OPERATIONAL:

- Varied fishing techniques
- 1- or 2-cylinder, up to 23-hp engine
- Operate day and night

การปฏิบัติงาน:

- ใช้วิธีการประมงนานาชนิด
- ใช้เครื่องยนต์ ๑ หรือ ๒ สูบ ไม่เกิน ๒๓ แรงม้า
- ปฏิบัติงานทั้งกลางวันและกลางคืน

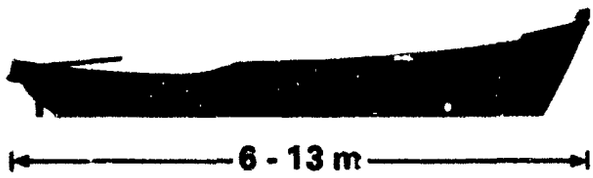




C1-T14 ป๑-ช๑๔

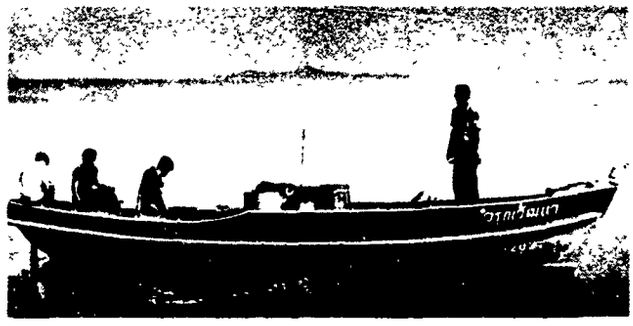
RECOGNITION:

- High bow, low overhanging stern
- Straight, extended stem
- Rubbing strake



TYPE ใช้งาน	**Fishing** **ประมง**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	6 - 13
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	1 - 3
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	1.1
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	6
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	

Gulf and Andaman Sea
อ่าวไทยและทะเลอันดามัน

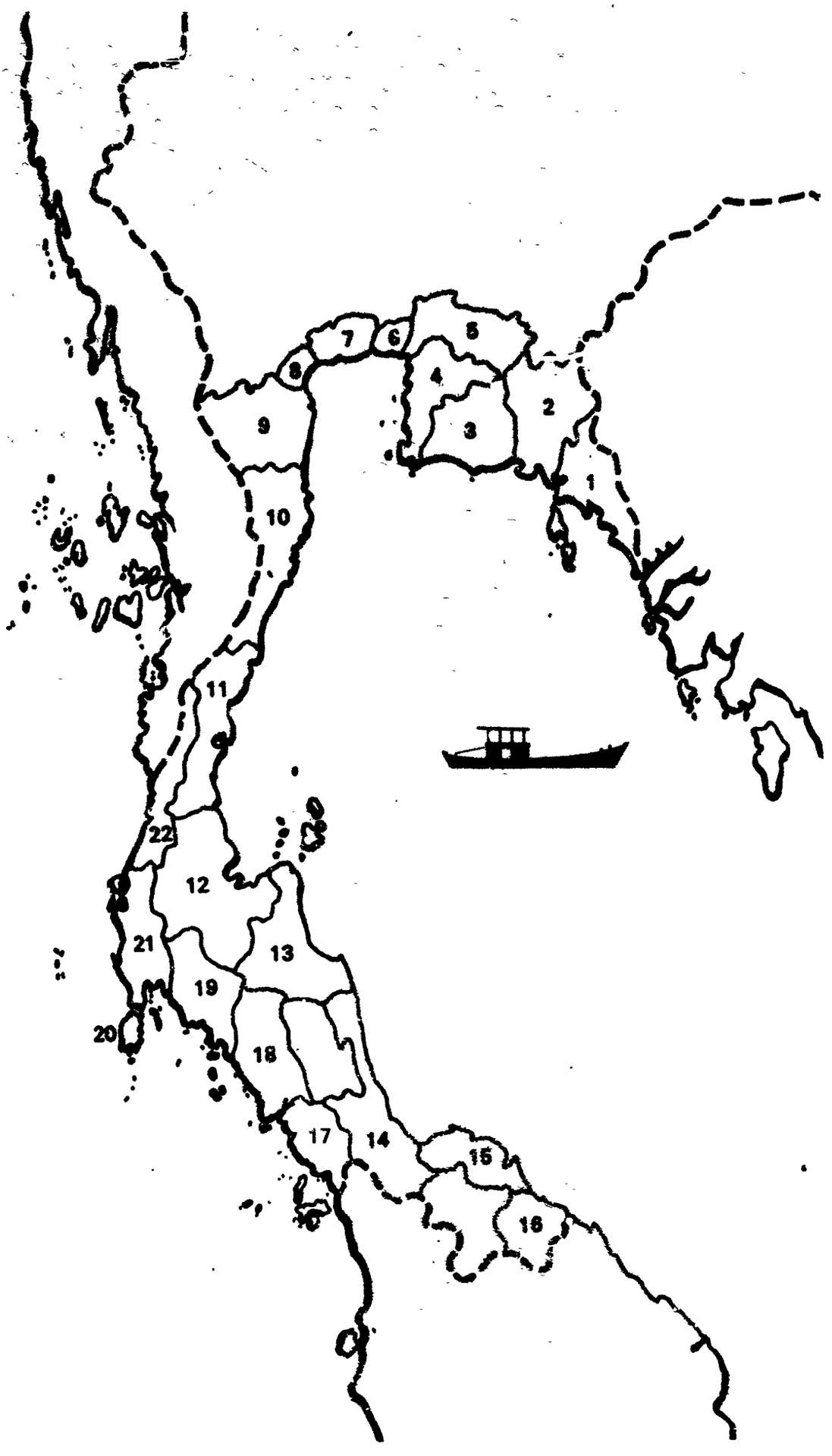




ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือสูง ท้ายเรือต่ำและยื่นออกไป
- ทวนหัวตรงและยื่นขึ้นมา
- มีราโท

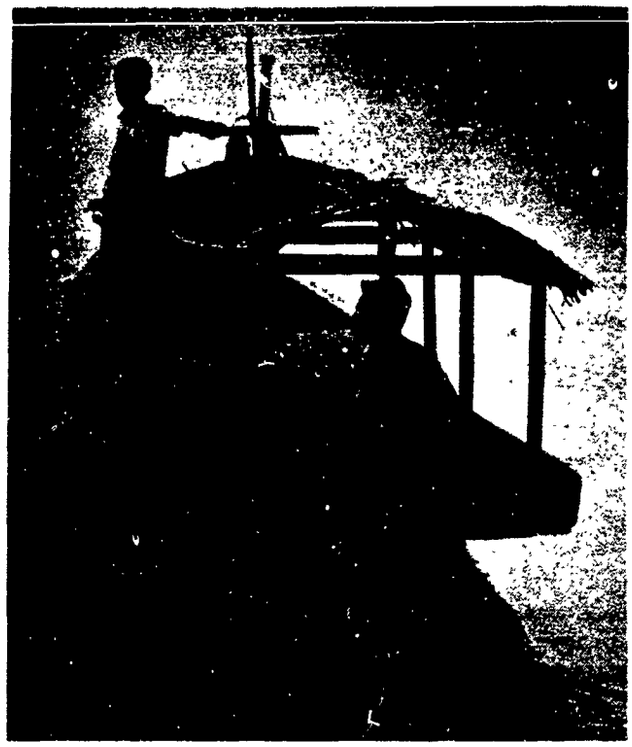
CLASS 2 - TYPE 1



OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C2-T1 ป๒-ช๑

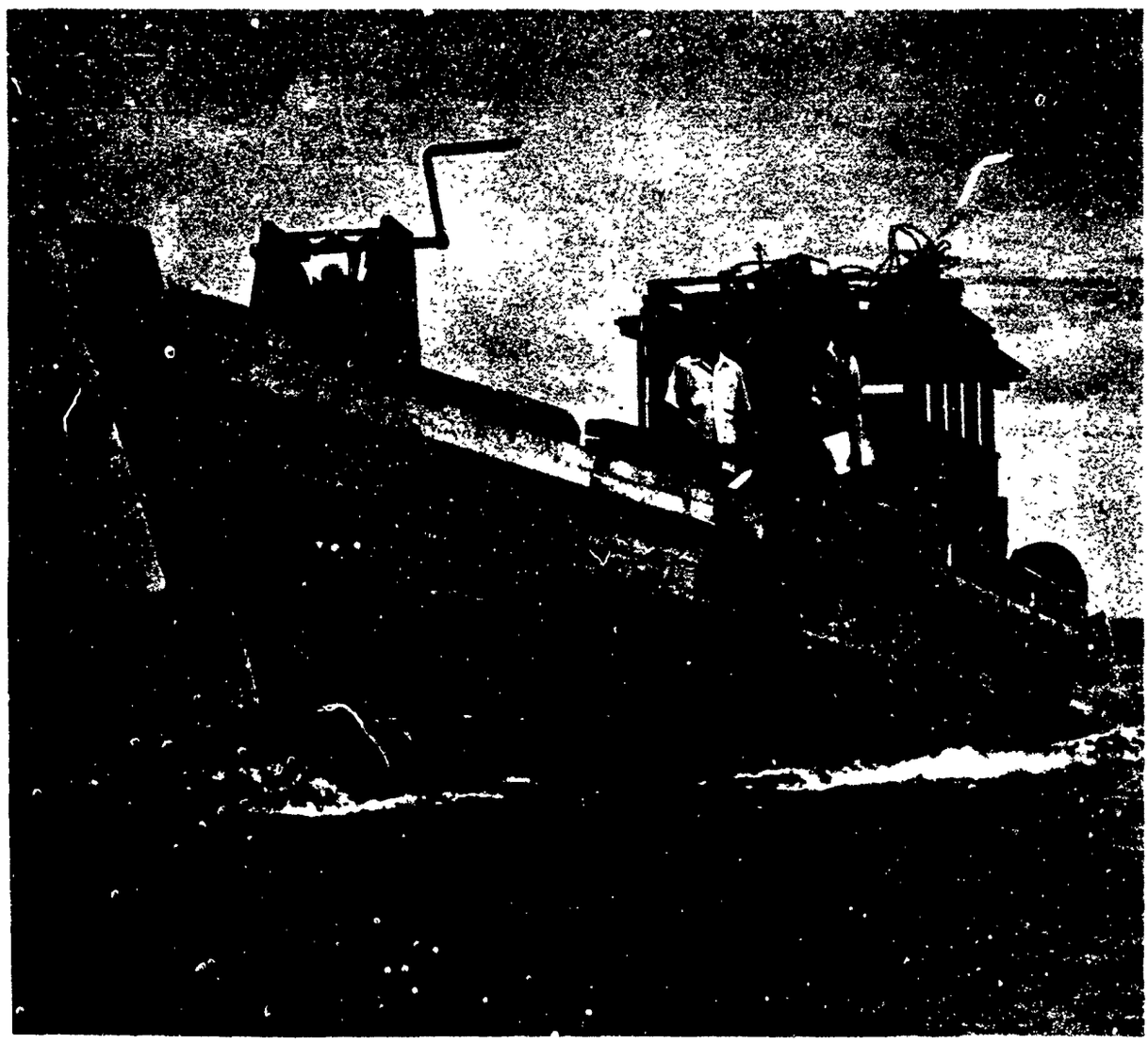


OPERATIONAL :

- Most are trawlers
- 1- to 6-cylinder, up to 66-hp diesel engine
- Most operate at night

การปฏิบัติงาน:

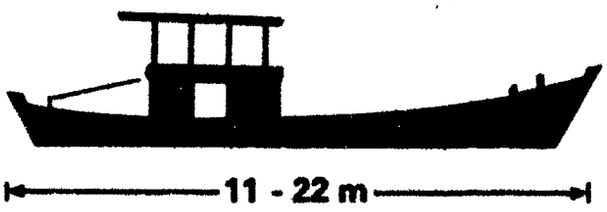
- ส่วนมากใช้อวนลาก
- ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ๑ ถึง ๖ สูบ ไม่เกิน ๖๖ แรงม้า
- ส่วนมากปฏิบัติงานในเวลากลางคืน



C2-T1 ป๒-ช๑

RECOGNITION:

- Double-ended
- High bow
- Straight, extended stem and sternpost
- High cabin aft

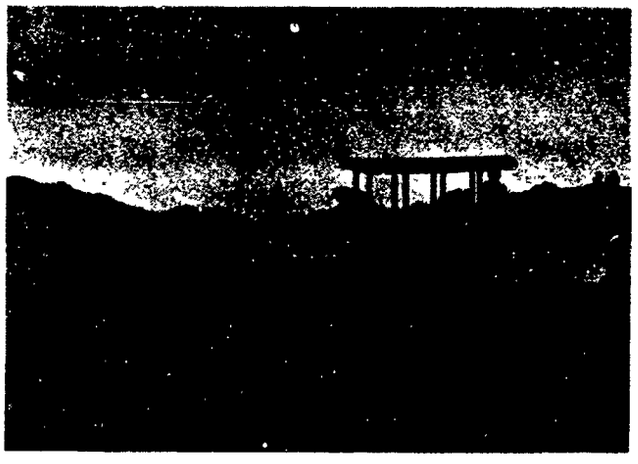


TYPE ใช้งาน	**Fishing** **ประมง**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	11 - 22
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	2 - 4
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	1.4
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	8

OPERATING AREA
ย่านปฏิบัติงาน

Andaman Sea near Satul and south to Malaysia

ทะเลอันดามันใกล้จังหวัดสตูล และลงไปจนถึงมาเลเซีย

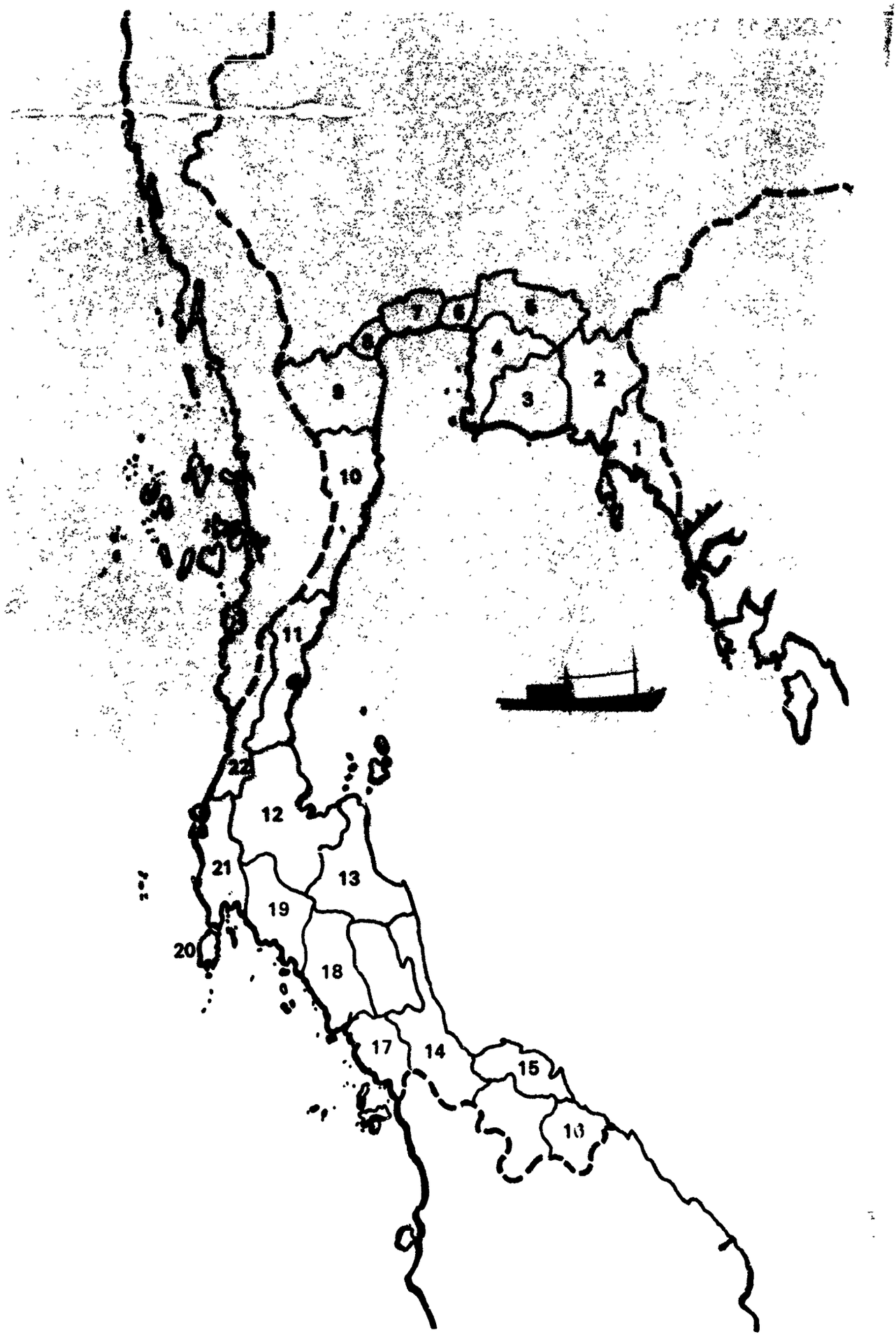




ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือและท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน
- หัวเรือสูง
- ทวนหัว ทวนท้ายตรงและยื่นขึ้นมา
- เก๋งท้ายสูง

CLASS 2 - TYPE 2

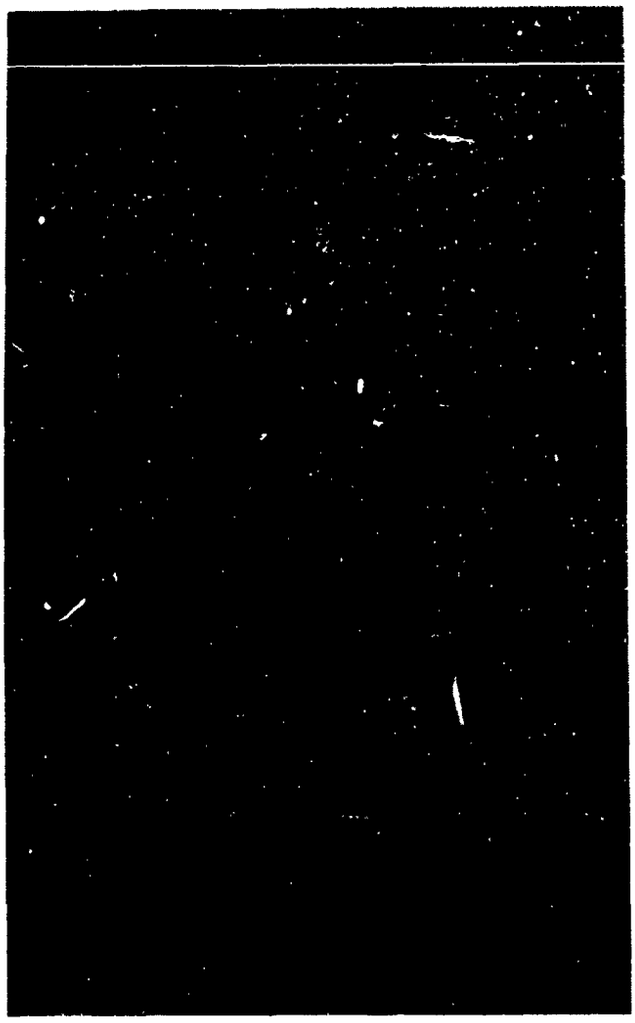


ประเภทที่ ๒ - ชนิดที่ ๒

OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C2-T2 ป๒-ช๒



OPERATIONAL:

- Most fishers are gill netters
- 1- or 2-cylinder, up to 18-hp diesel engine
- Cargo boats carry fish, rubber, coconuts, and passengers
- Gill netters operate at night—others operate day and night

การปฏิบัติงาน:

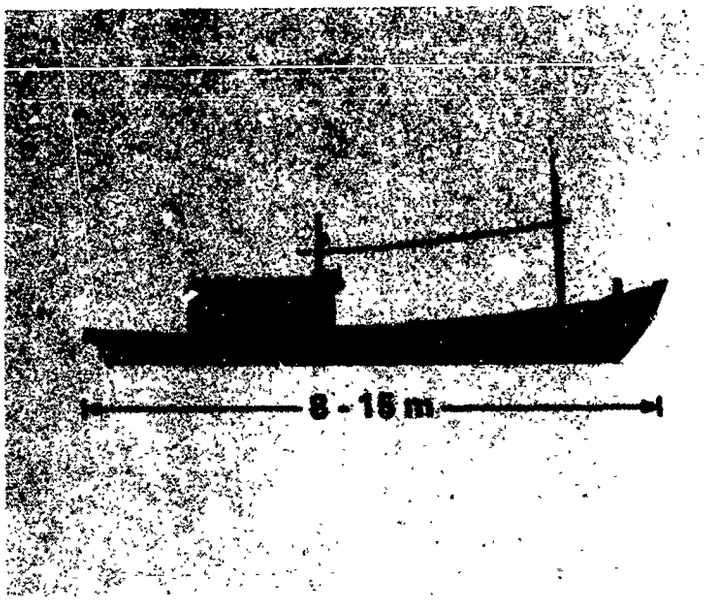
- เรือประมงส่วนมากใช้อวนติดตา
- ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ๑ หรือ ๒ สูบ ไม่เกิน ๑๘ แรงม้า
- เรือสินค้าจะบรรทุกปลา ยาง มะพร้าว และผู้โดยสาร
- เรือที่ใช้อวนติดตาปฏิบัติงานในเวลากลางคืน ส่วนนอกนั้นปฏิบัติงานทั้งกลางวันและกลางคืน



C2-T2 ป๒-ช๒

RECOGNITION:

- Double-ended
- High bow
- Straight, extended stem and sternpost
- Low cabin aft

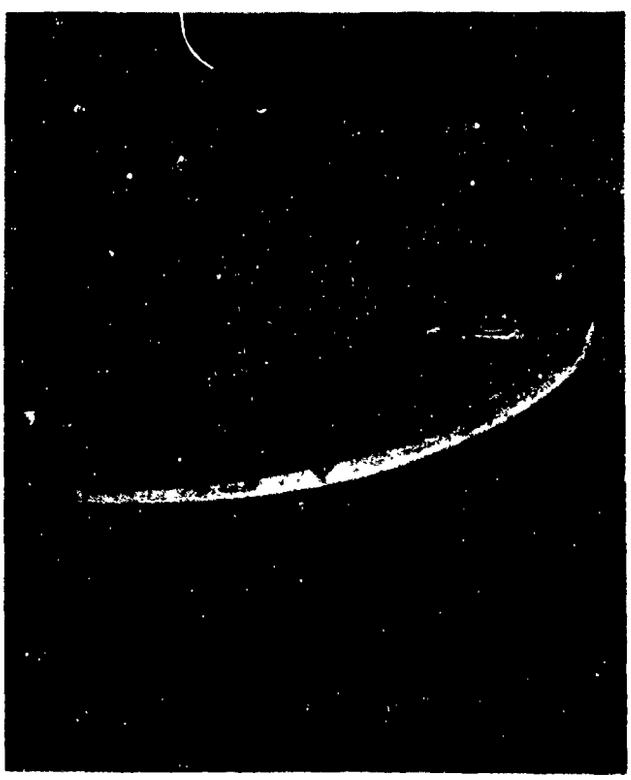


TYPE ใช้งาน	**Fishing/Cargo** **ประมง/สินค้า**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	8-15
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	2-3
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	1.2
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	7

OPERATING AREA
ย่านปฏิบัติงาน

Andaman Sea, especially off Trang and Satul
ทะเลอันดามัน โดยเฉพาะที่นอกฝั่งจังหวัดตรัง และ สตูล

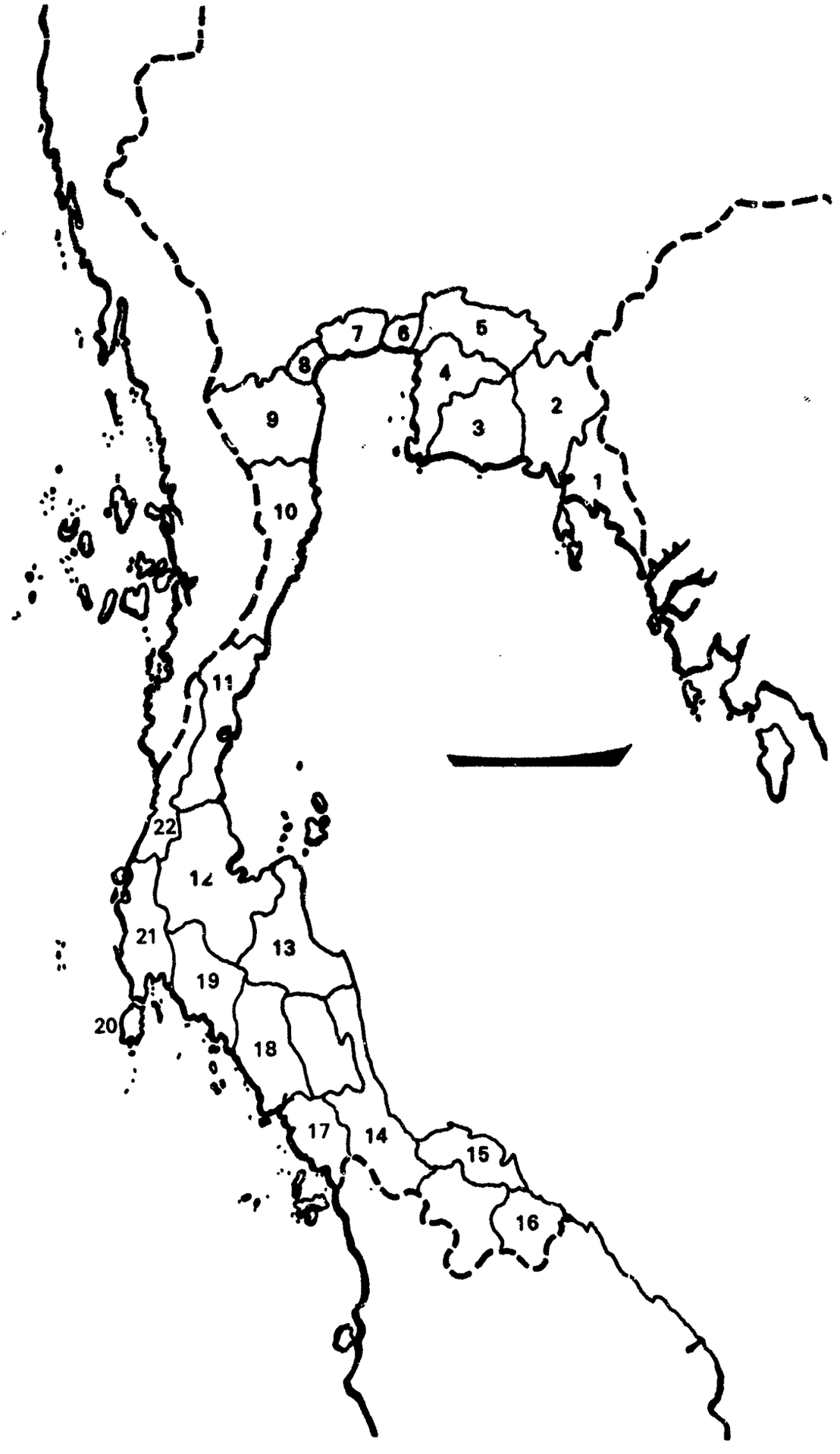




ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือและท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน
- หัวเรือสูง
- ทวนหัว ทวนท้ายตรงและยื่นขึ้นมา
- เก๋งท้ายเตี้ย

CLASS 2 - TYPE 14



ประเภทที่ ๒ - ชนิดที่ ๑๔

OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C2-T14 ป๒-ช๑๔



OPERATIONAL:

- Most work fish traps but various other methods are used
- 1- to 6-cylinder, up to 100-hp diesel engine
- Most operate during day
- Cargo boats mostly carry fish and fish products

การปฏิบัติงาน:

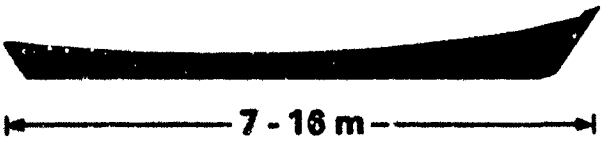
- ใช้วิธีการประมงนานาชนิด แต่ส่วนมากใช้เครื่องมือประเภทดักกั้น
- ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ๑ ถึง ๖ สูบ ไม่เกิน ๑๐๐ แรงม้า
- ส่วนมากปฏิบัติงานในเวลากลางวัน
- เรือสินค้าส่วนมากบรรทุกปลาและผลิตผลจากปลา



C2-T14 ป๒-ช๑๔

RECOGNITION:

- Double-ended
- High bow
- Straight, extended stem and sternpost



TYPE ใช้งาน **Fishing/Cargo ประมง/สินค้า**

LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	7 - 16
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	1.2 - 4
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	1.4
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	6



OPERATING AREA
ย่านปฏิบัติงาน

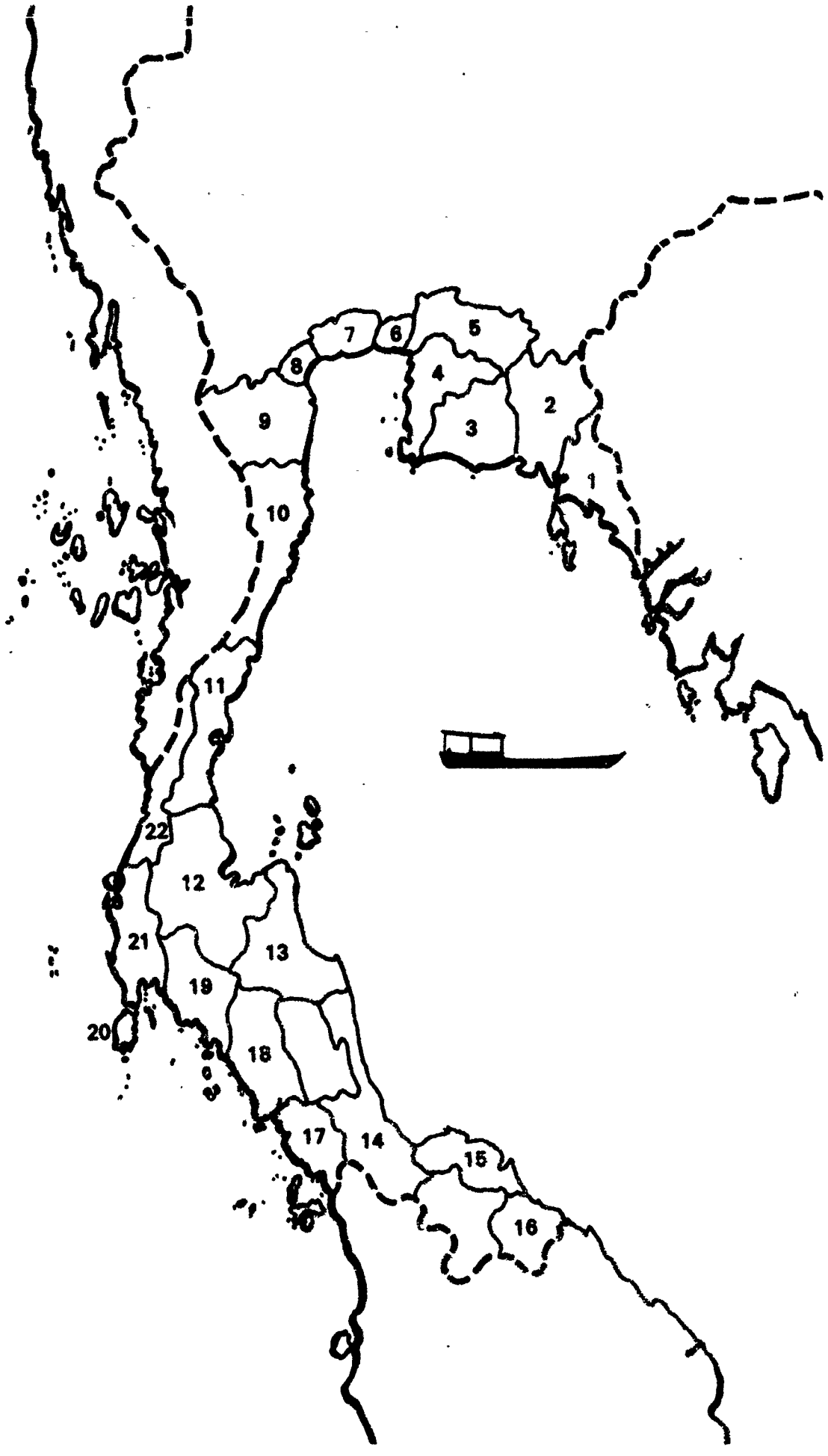
Andaman Sea, concentrated near Malaysian border
ทะเลอันดามัน มีมากใกล้ชายแดนมาเลเซีย



ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือและท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน
- หัวเรือสูง
- ทวนหัว ทวนท้ายตรงและยื่นขึ้นมา

CLASS 3 - TYPE 1

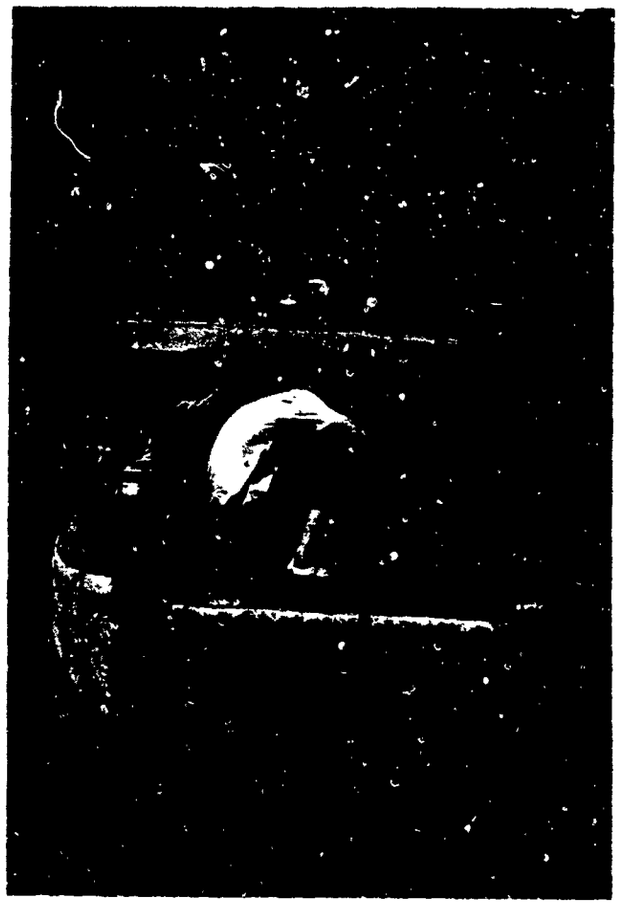


ประเภทที่ ๓ - ชนิดที่ ๑

OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsac
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C3-T1 ป๓-ช๑



OPERATIONAL:

- Most are trawlers and scoop netters
- 1-cylinder, 4- to 8-hp diesel engine
- Operate no more than 10 miles offshore
- Operate during day
- Cargo boats usually carry fish to canning factories

การปฏิบัติงาน:

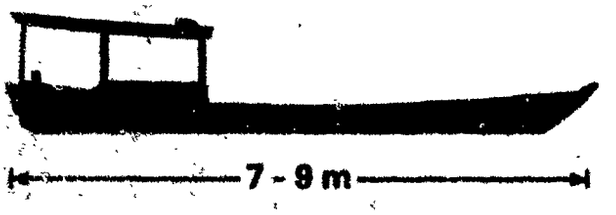
- ส่วนมากเป็นเรือที่ใช้อวนลาก และอวนรุน (ดันรุน)
- ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ๑ สูบ ๔ ถึง ๘ แรงม้า
- อยู่ห่างฝั่งไม่เกิน ๑๐ ไมล์
- ปฏิบัติงานในเวลากลางวัน
- เรือสินค้ามักบรรทุกปลาไปส่งโรงงานทำอาหารกระป๋อง



C3-T1 ป๓-ช๑

RECOGNITION:

- Crescent-shaped bow
- Truncated, wide, transom stern
- High cabin aft

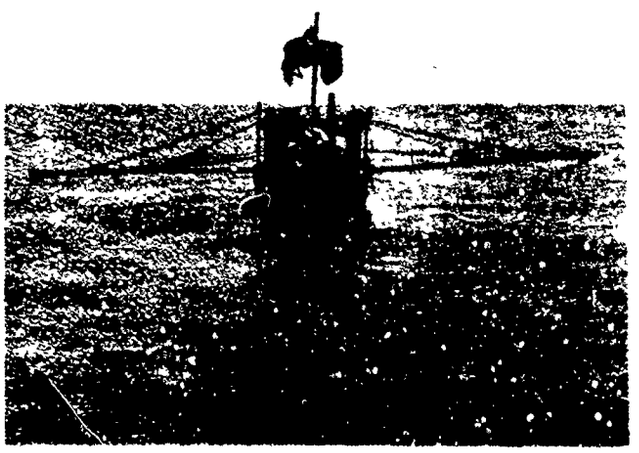


TYPE ใช้งาน	**Fishing/Cargo** **ประมง/สินค้า**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	7 - 9
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	1.3 - 1.8
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	1
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	5
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	**Samut Sakhon vicinity** **บริเวณจังหวัดสมุทรสาคร**

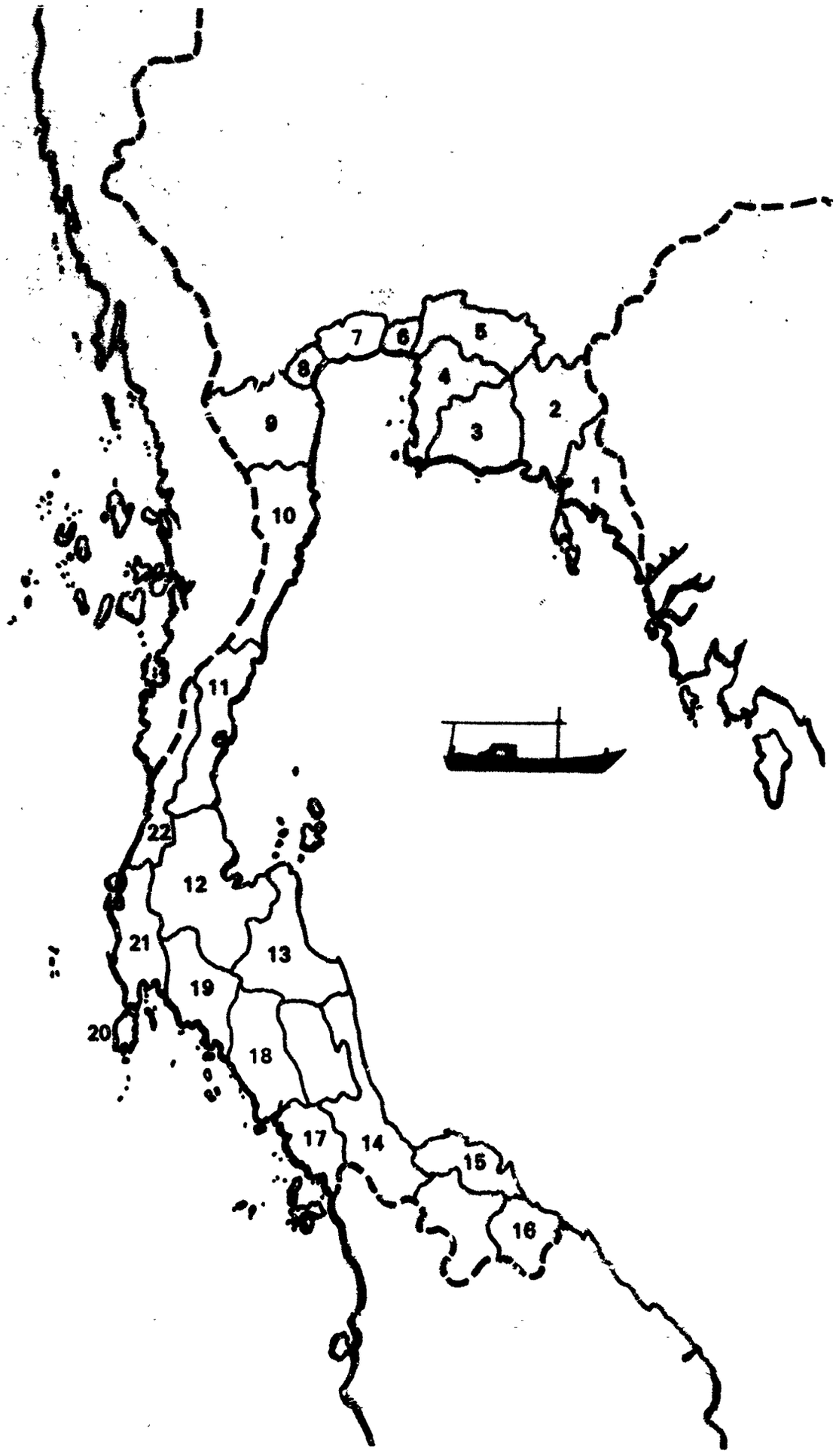


ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือโค้งเป็นรูปวงเดือน
- ท้ายเรือตัดกว้าง
- เก๋งท้ายสูง



CLASS 3 - TYPE 2

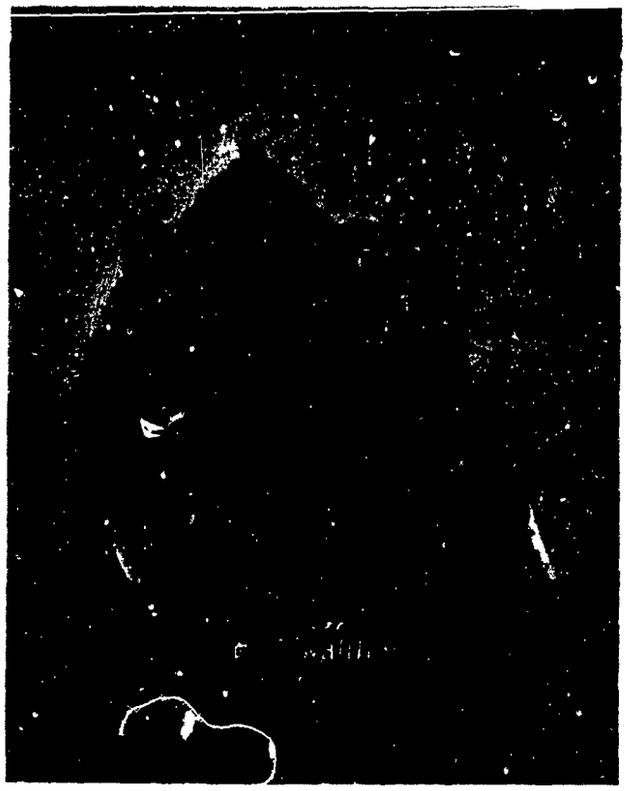


ประเภทที่ ๓ - ชนิดที่ ๒

OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C3-T2 ป๓-ช๒



OPERATIONAL:

- Most are gill netters or work set traps
- 1-cylinder, 5-hp gasoline or diesel engine
- Operate day and night

การปฏิบัติงาน:

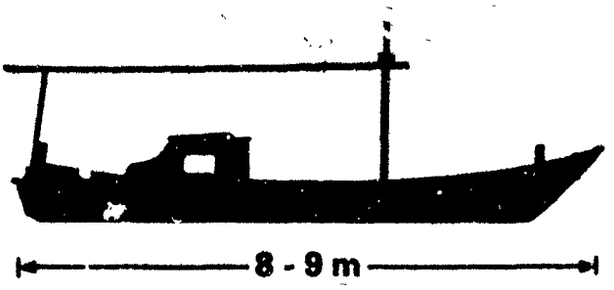
- ส่วนมากใช้อวนติดตาหรือทำโพงพาง
- ใช้เครื่องยนต์น้ำมันใสหรือดีเซล ๑ สูบ ๕ แรงม้า
- ปฏิบัติงานทั้งกลางวันและกลางคืน



C3-T2 ป๓-ช๒

RECOGNITION:

- Crescent-shaped bow
- Truncated, wide, transom stern
- Low cabin aft



TYPE ใช้งาน	**Fishing** ประมง
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	8-9
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	2
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	1
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	6

OPERATING AREA
ย่านปฏิบัติงาน

Gulf near Tachin River and Andaman Sea near Trang and Palian Rivers
อ่าวไทยใกล้แม่น้ำท่าจีน และทะเลอันดามันใกล้แม่น้ำตรัง และปะเหลียน

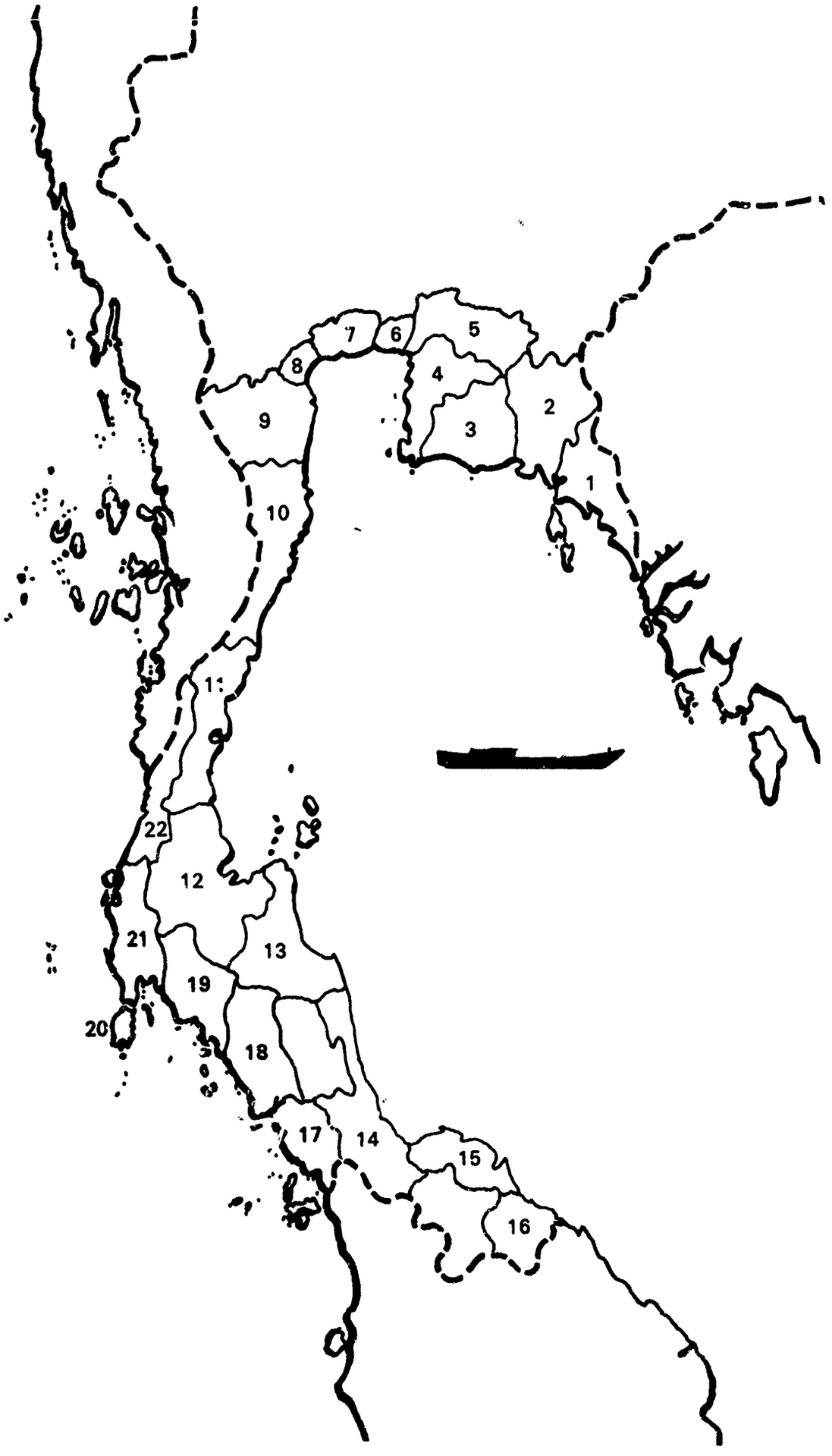




ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือโค้งเป็นรูปวงเดือน
- ท้ายเรือตัดกว้าง
- เก๋งท้ายเตี้ย

CLASS 3 - TYPE 14



ประเภทที่ ๓ - ชนิดที่ ๑๔

OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C3-T14 ป๓-ช๐๔

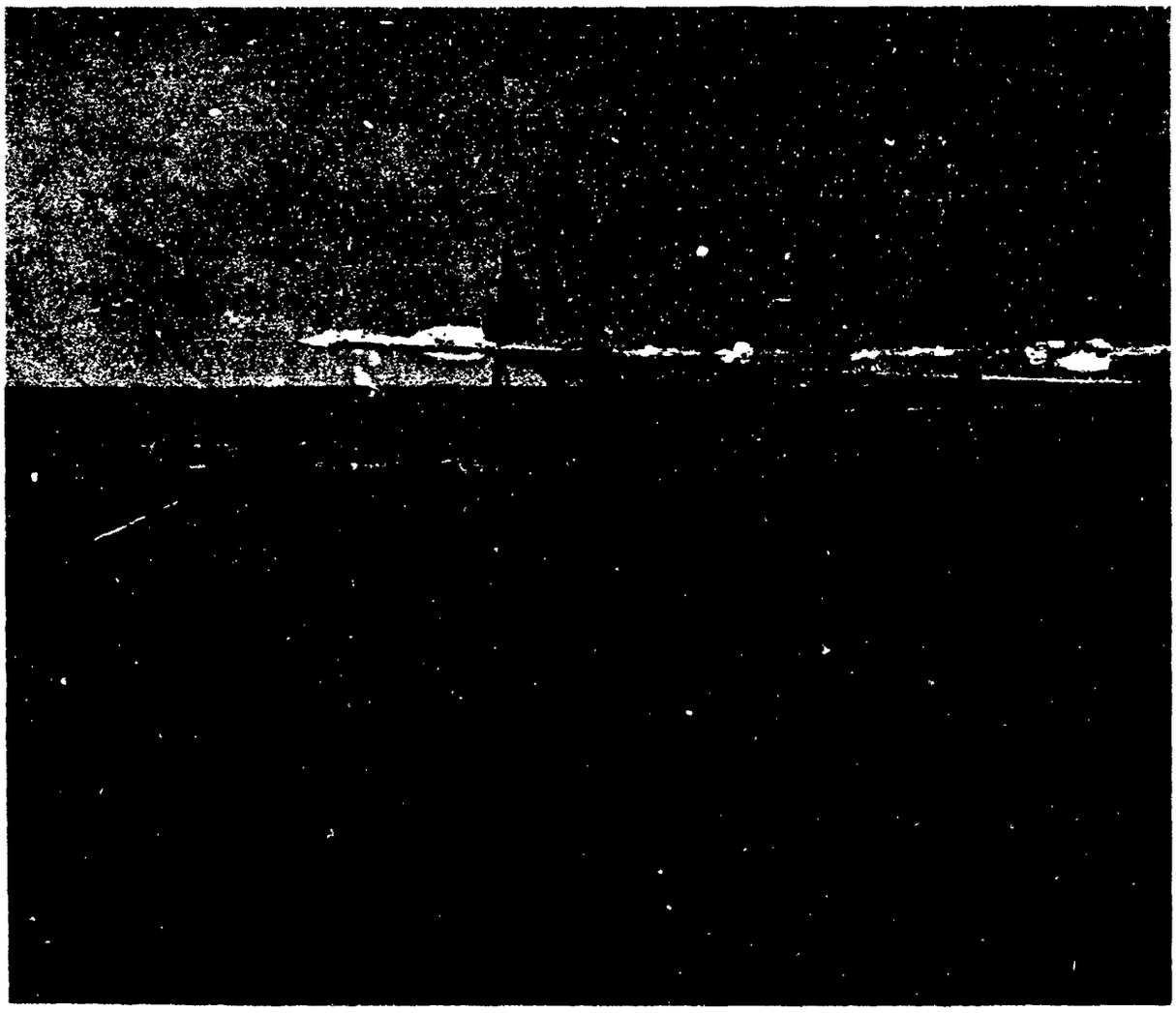


OPERATIONAL:

- Varied fishing techniques
- 1-cylinder, up to 10-hp diesel engine
- Operate day and night

การปฏิบัติงาน:

- ใช้วิธีการประมงนานาชนิด
- ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ๑ สูบ ไม่เกิน ๑๐ แรงม้า
- ปฏิบัติงานทั้งกลางวันและกลางคืน



C3-T14 ป๓-ช๑๔

RECOGNITION:

- Crescent-shaped bow
- Truncated, wide, transom stern

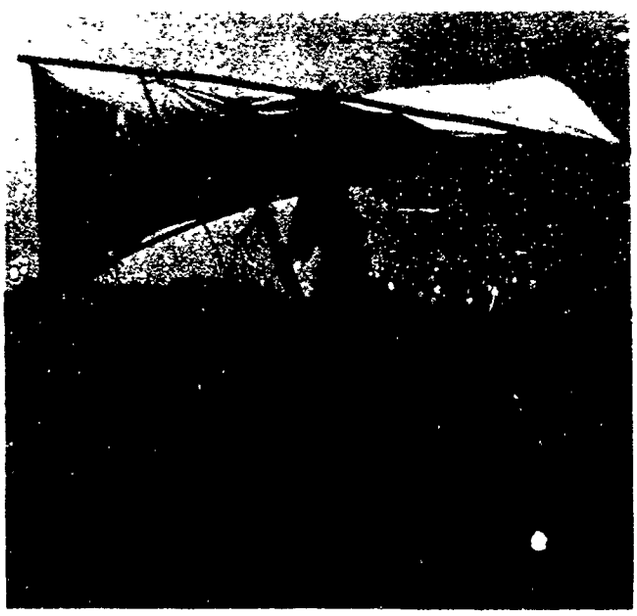


TYPE ใช้งาน	**Fishing** ประมง
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	5 - 9
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	1 - 2
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	1
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	6

OPERATING AREA
ย่านปฏิบัติงาน

Gulf from Ko Chang to Tha Sala and Andaman Sea near Burmese border
อ่าวไทยตั้งแต่เกาะช้าง ถึง อ.ท่าศาลา และทะเลอันดามันใกล้ชายแดนพม่า

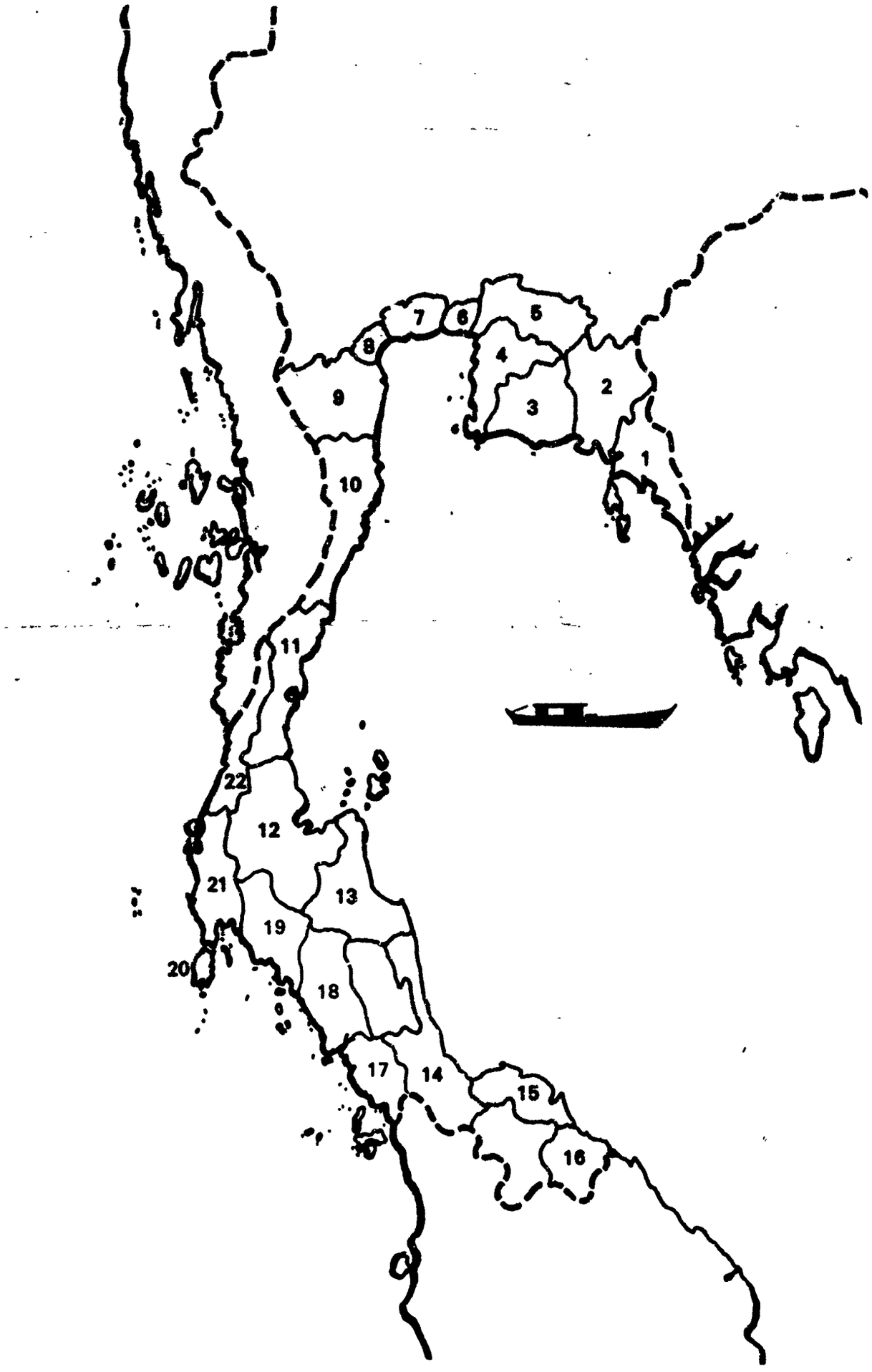




ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือโค้งเป็นรูปวงเดือน
- ท้ายเรือตัดกว้าง

CLASS 4 - TYPE 2



ประเภทที่ ๔ - ชนิดที่ ๒

OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C4-T2 ป๔-ช๒



OPERATIONAL:

- Gill-net fishers
- 1-cylinder, 5-hp diesel engine
- Operate at night

การปฏิบัติงาน:

- ใช้อวนติดตา
- ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ๑ สูบ ๕ แรงม้า
- ปฏิบัติงานในเวลากลางคืน



C4-T2 ป๔-ช๒

RECOGNITION:

- Double-cnded
- Crescent-shaped. sharply pointed bow and stern
- High-rise, pointed stem and stern-post
- Narrow, graceful hull
- Low cabin aft



TYPE ใช้งาน	**Fishing** ประมง
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	10
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	2
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	1
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	6
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	

Andaman Sea from Krabi south
ทะเลอันดามัน ตั้งแต่จังหวัดกระบี่ลงไป

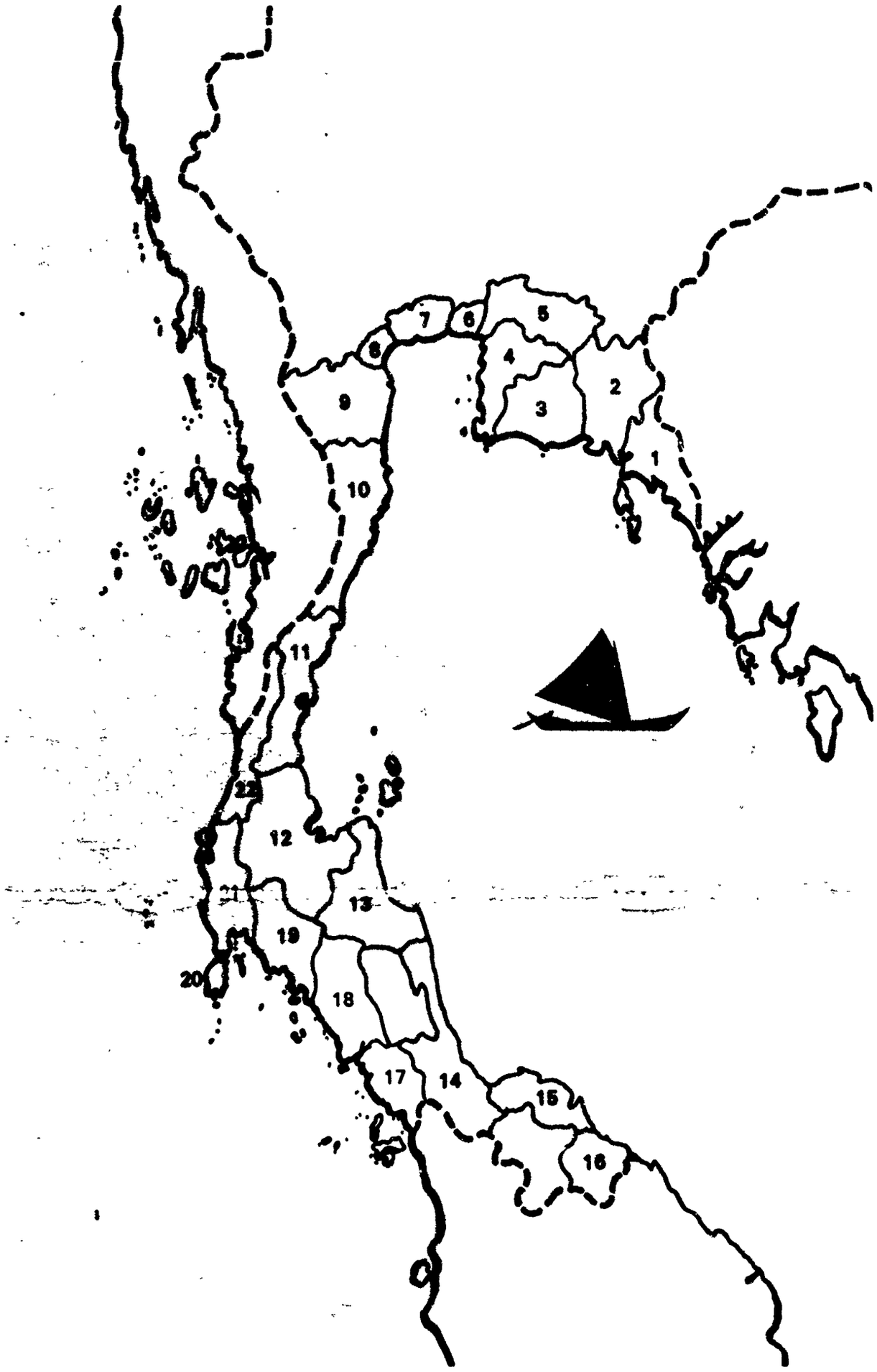


ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือและท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน
- หัวเรือท้ายเรือแหลมมาก และโค้งเป็นรูปวงเดือน
- ทวนหัว ทวนท้าย ขึ้นแหลมขึ้นมา
- ตัวเรือแคบและเพรียว
- เก๋งท้ายเตี้ย



CLASS 4 - TYPE 11

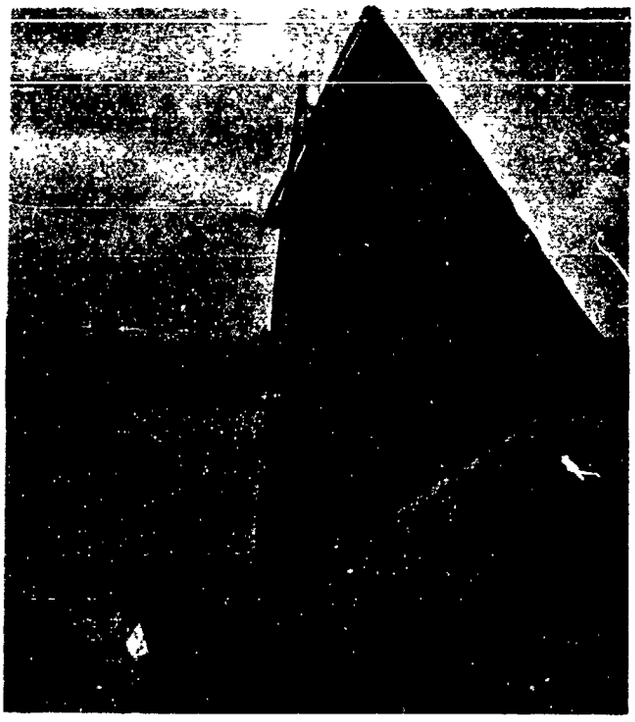


ประเภทที่ ๔ - ชนิดที่ ๑๑

OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C4-T11 ป๔ - ช๑๑



OPERATIONAL:

- Most are hook-and-line, long-line, or gill-net fishers
- May carry auxiliary, long shaft, gasoline engine of about 4 hp
- Operate day and night

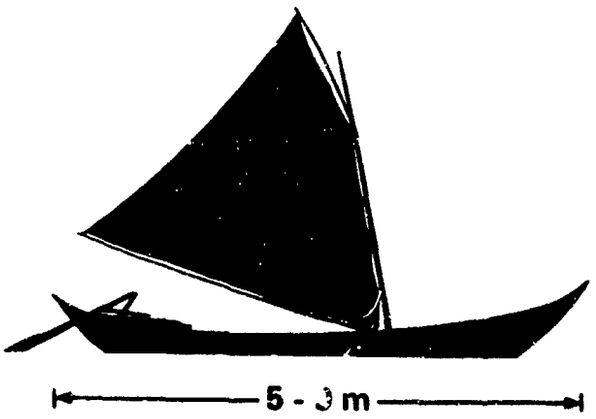
การปฏิบัติงาน:

- ส่วนมากใช้เบ็ดตก เบ็ดราว หรือ อวนติดตา
- บางลำมีเครื่องหางยาวน้ำมันใส ประมาณ ๔ แรงม้าช่วย
- ปฏิบัติงานทั้งกลางวันและกลางคืน



RECOGNITION:

- Double-ended
- Crescent-shaped, sharply pointed bow and stern
- High-rise, pointed stem and stern-post
- Narrow, graceful hull
- Single lugsail

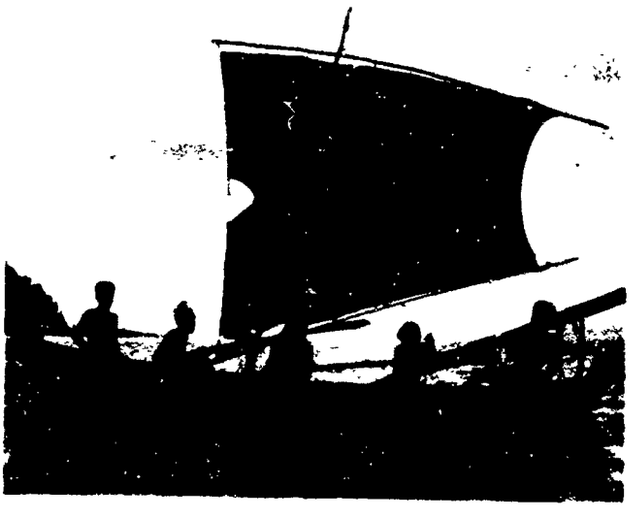


TYPE ใช้งาน	**Fishing** **ประมง**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	5 - 9
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	1 - 1.5
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	0.5
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	6
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	**Andaman Sea near Changwat Trang and Satul** **ทะเลอันดามันใกล้จังหวัดตรังและสตูล**

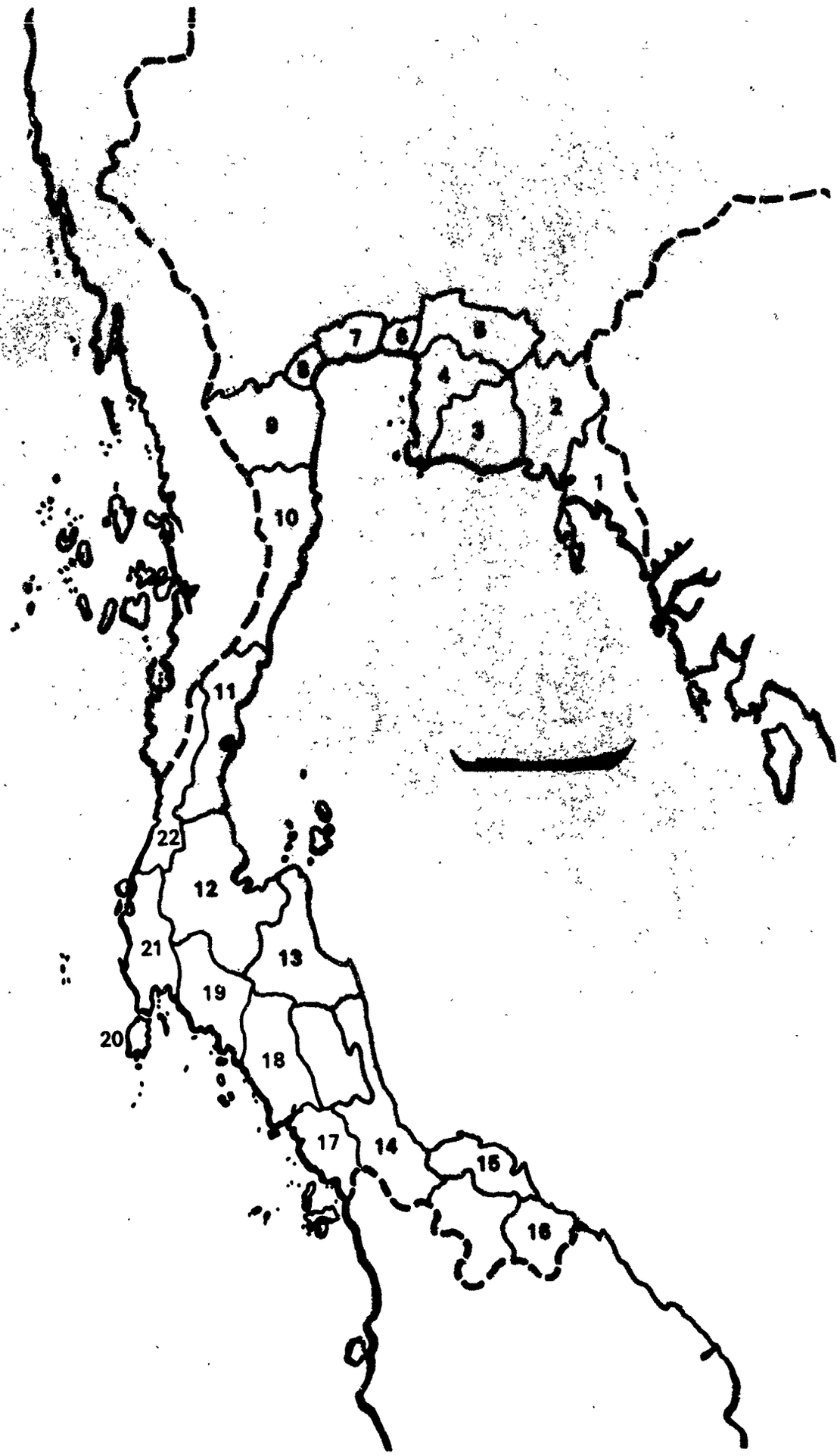


ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือและท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน
- หัวเรือ ท้ายเรือ แหลมมากและโค้งเป็นรูปวงเดือน
- ทวนหัวและทวนท้ายยื่นแหลมขึ้นมา
- ตัวเรือแคบและเพรียว
- มีใบแขวนใบเดียว



CLASS 4 - TYPE 14



ประเภทที่ ๔ - ชนิดที่ ๑๔

OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C4-T14 ป๔-ช๑๔



OPERATIONAL:

- Most are gill-net fishers
- 1-cylinder, 6-hp diesel or gasoline engine
- Operate day and night
- A few carry cargo to offshore islands

การปฏิบัติงาน:

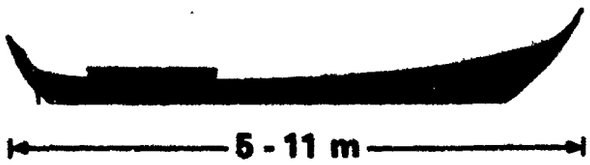
- ส่วนมากเป็นเรือที่ใช้อวนติดตา
- ใช้เครื่องยนต์ดีเซล หรือน้ำมันใส ๑ สูบ ๖ แรงม้า
- ปฏิบัติงานทั้งกลางวันและกลางคืน
- บรรทุกสินค้าไปตามเกาะที่อยู่นอกฝั่งเพียงไม่กี่ลำ





RECOGNITION:

- Double-ended
- Crescent-shaped, sharply pointed bow and stern
- High-rise, pointed stem and stern-post
- Narrow, graceful hull



TYPE ใช้งาน	**Fishing/Cargo** **ประมง/สินค้า**
L.OA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	5 - 11
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	1 - 2
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	1
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	6
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	**Andaman Sea** **ทะเลอันดามัน**

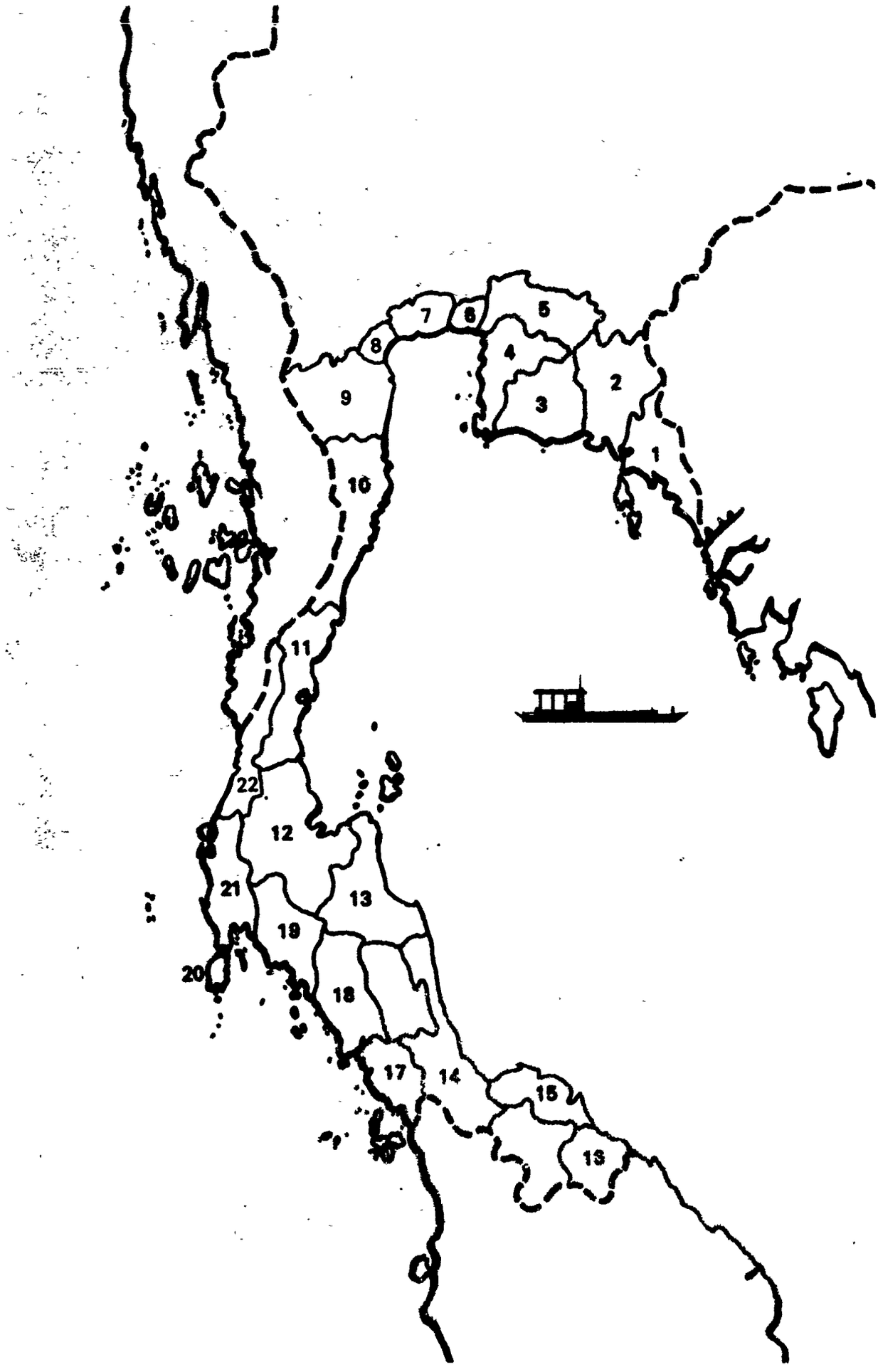


ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือและท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน
- หัวเรือ ท้ายเรือ แหลมมากและโค้งเป็นรูปวงเดือน
- ทวนหัวและทวนท้ายขึ้นแหลมขึ้นมา
- ตัวเรือแคบและเพรียว



CLASS 5 - TYPE 1

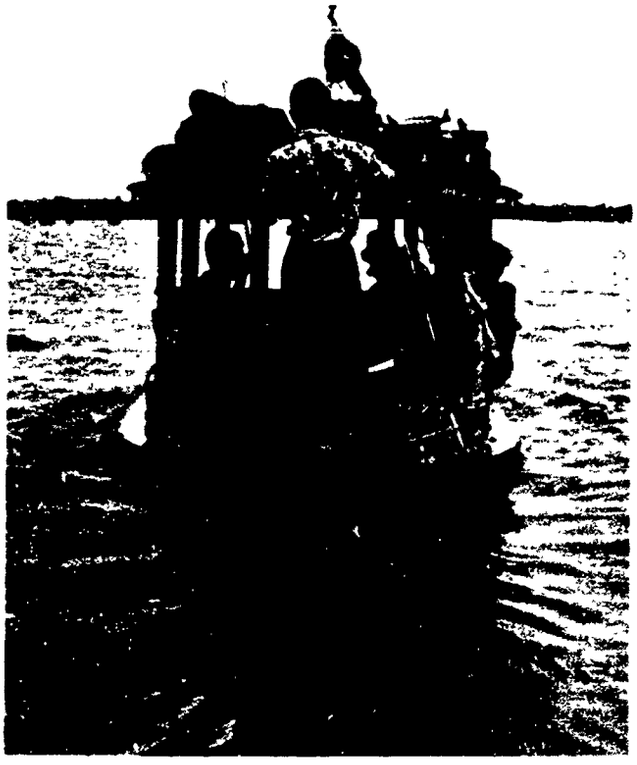


ประเภทที่ ๕ - ชนิดที่ ๑

OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C5-T1 ป๕-ช๐

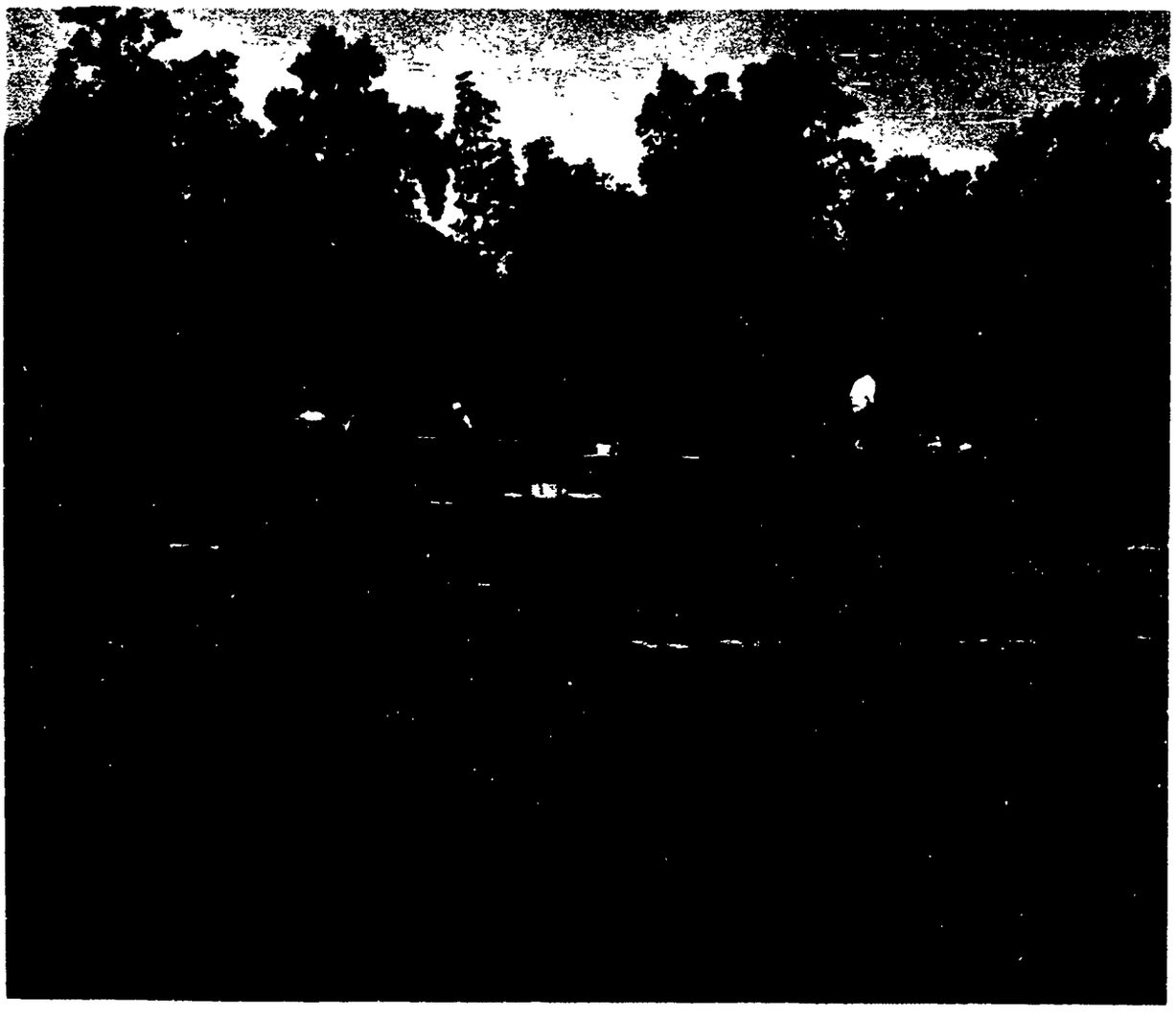


OPERATIONAL:

- Trawl netters, work bamboo-stake traps, mussel gatherers
- 1- or 2-cylinder, up to 16-hp engine
- Operate during day
- Carry cargoes of foodstuffs to nearby towns

การปฏิบัติงาน:

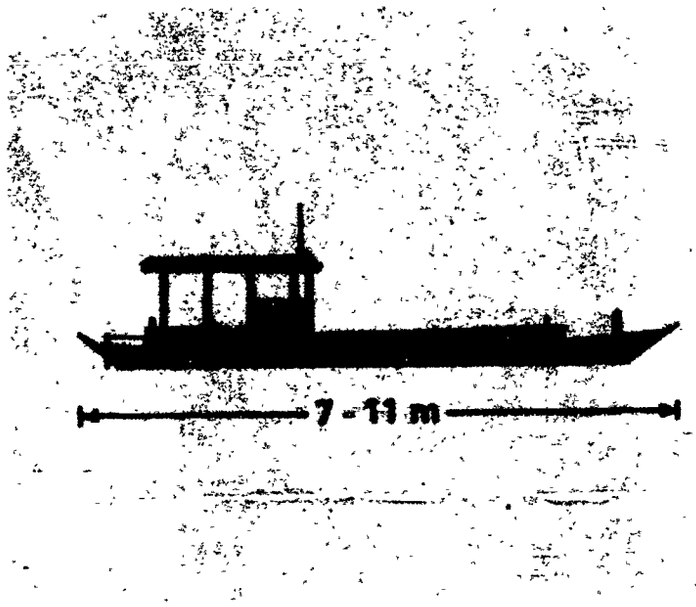
- เป็นเรือที่ใช้อวนลาก ทำโป๊ะ และจับหอยแมลงภู่
- ใช้เครื่องยนต์ ๑ หรือ ๒ สูบ ไม่เกิน ๑๖ แรงม้า
- ปฏิบัติงานในเวลากลางวัน
- บรรทุกสินค้าจำพวกเสบียงแห้งไปยังจังหวัดใกล้เคียง



C5-T1 ป๕-ช๑

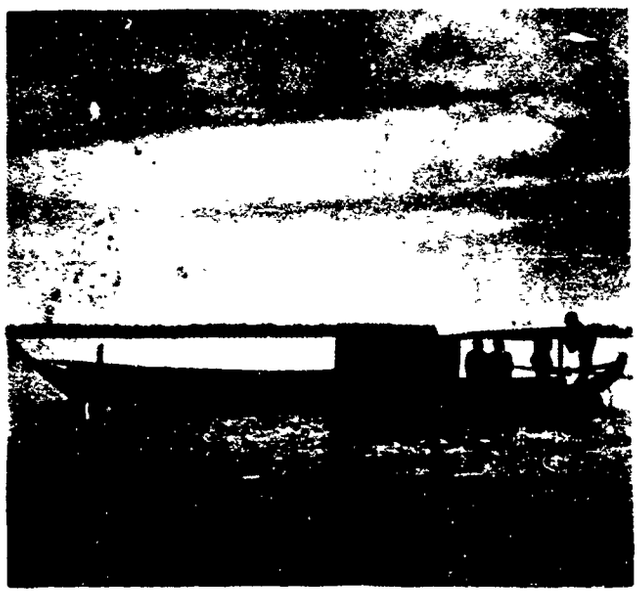
RECOGNITION:

- Double-ended
- Wide, straight, wedge-shaped stem and stern
- High cabin aft



TYPE ใช้งาน	**Fishing/Cargo** **ประมง/สินค้า**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	7-11
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	1.5-2.5
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	1
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	5
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	**Off Changwat Samut Songkram and Phetchaburi** **บริเวณนอกฝั่งจังหวัดสมุทรสงครามและเพชรบุรี**

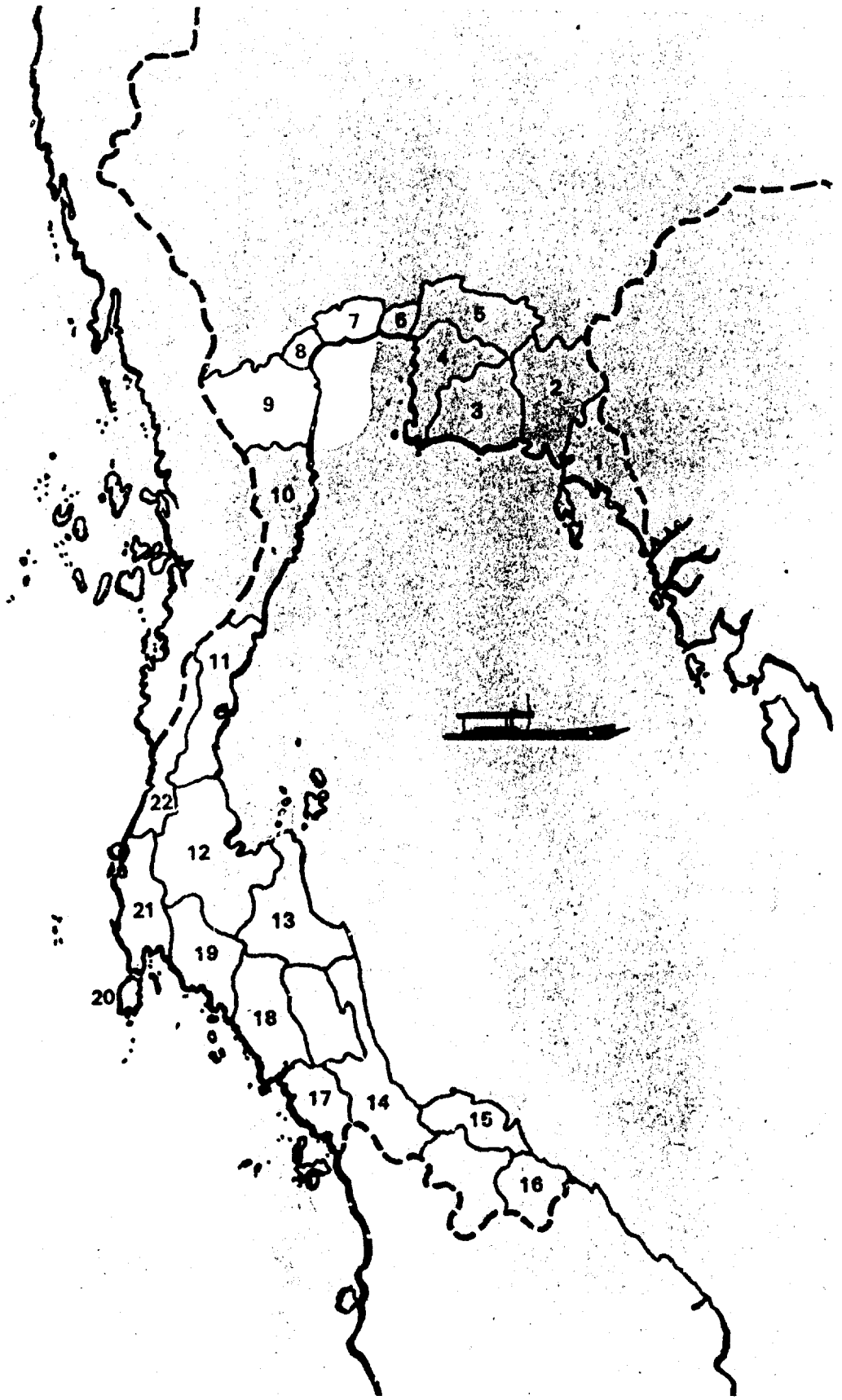




ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือและท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน
- ทวนหัวและทวนท้ายมีลักษณะเ.. รูปลิ่ม ตรง และกว้าง
- เก๋งท้ายสูง

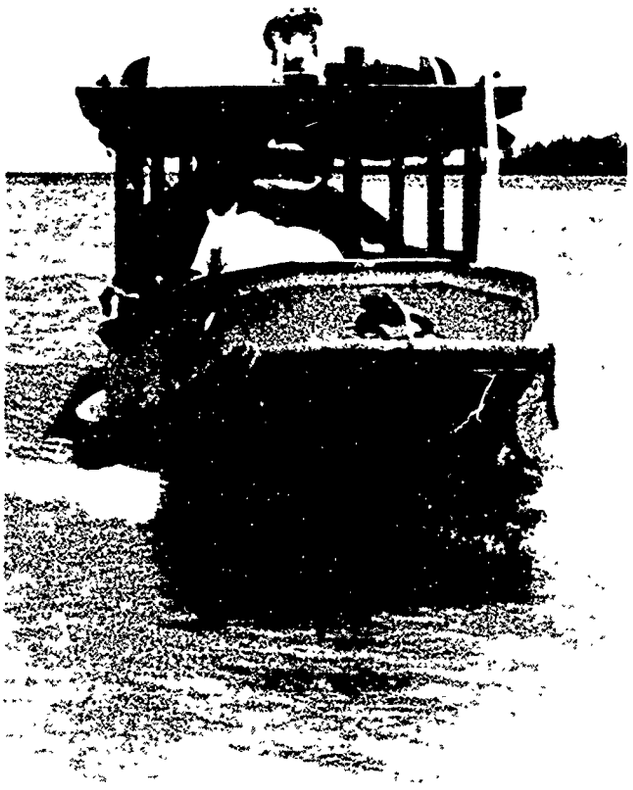
CLASS 5 - TYPE 2



OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C5-T2 ป๕ - ช๒

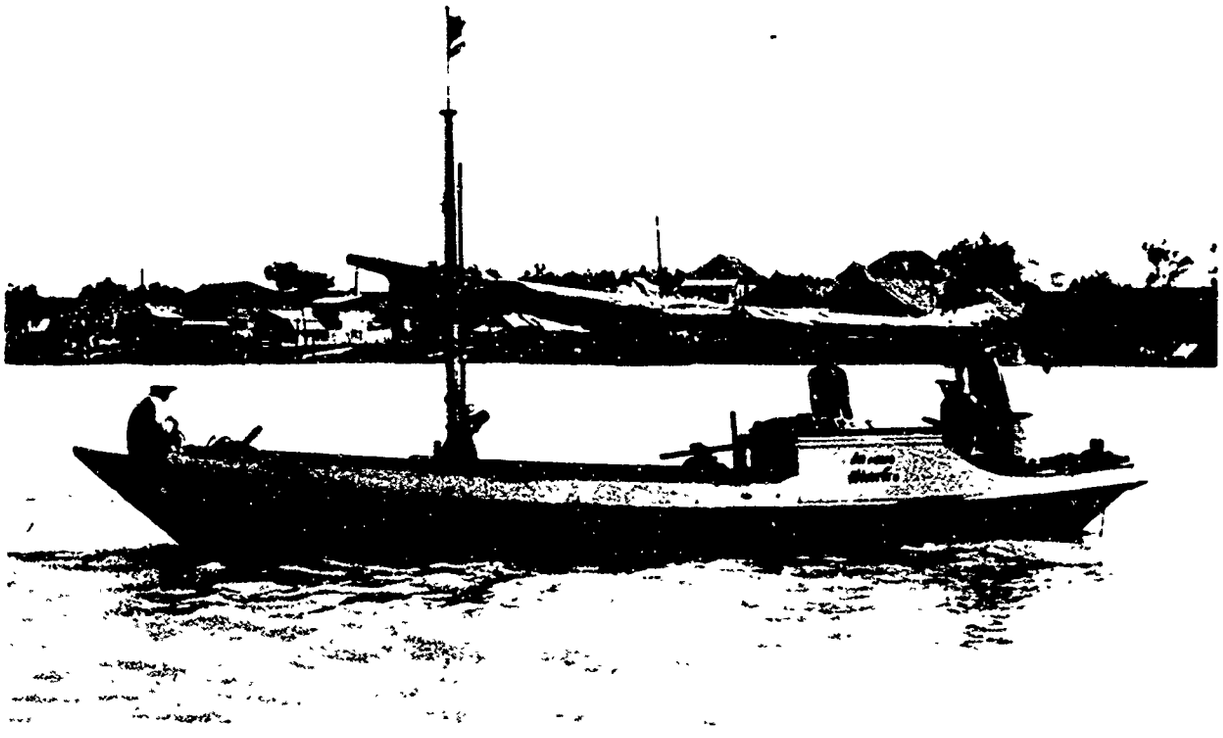


OPERATIONAL:

- Scoop-net fishers and mussel gatherers
- Operate 5 to '0 miles offshore
- 1- to 6-cylinder, 5- to 60-hp diesel engine
- Cargo C5-T2 buy fish from small fishing craft
- Operate during day

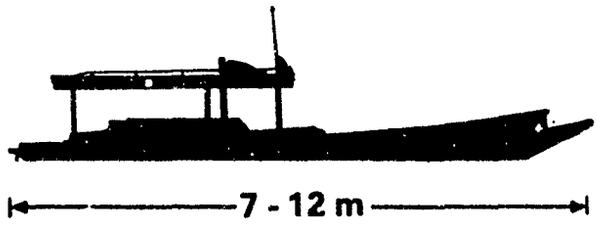
การปฏิบัติงาน:

- เป็นเรือที่ใช้อวนรุน และจับหอยแมลงภู่
- ปฏิบัติงานห่างจากฝั่ง ๕ ถึง ๑๐ ไมล์
- ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ๑ ถึง ๖ สูบ ๕ ถึง ๖๐ แรงม้า
- เรือสินค้า ป ๕–ช ๒ จะซื้อปลาจากเรือประมงเล็ก ๆ
- ปฏิบัติงานในเวลากลางวัน

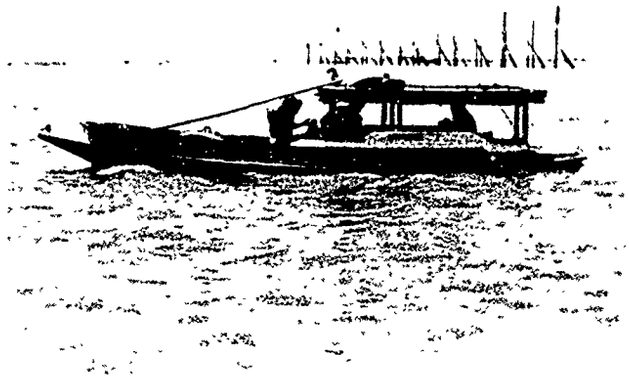


RECOGNITION:

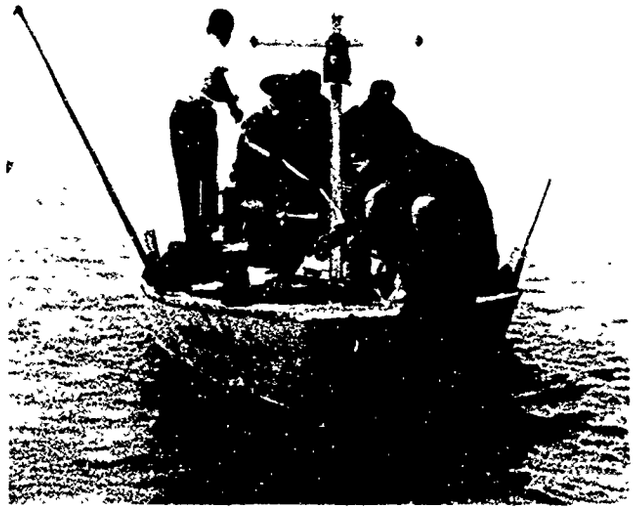
- Double-ended
- Wide, straight, wedge-shaped stem and stern
- Low cabin aft



TYPE ใช้งาน	**Fishing/Cargo** **ประมง/สินค้า**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	7 - 12
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	1.2 - 2.4
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	1
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	5
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	



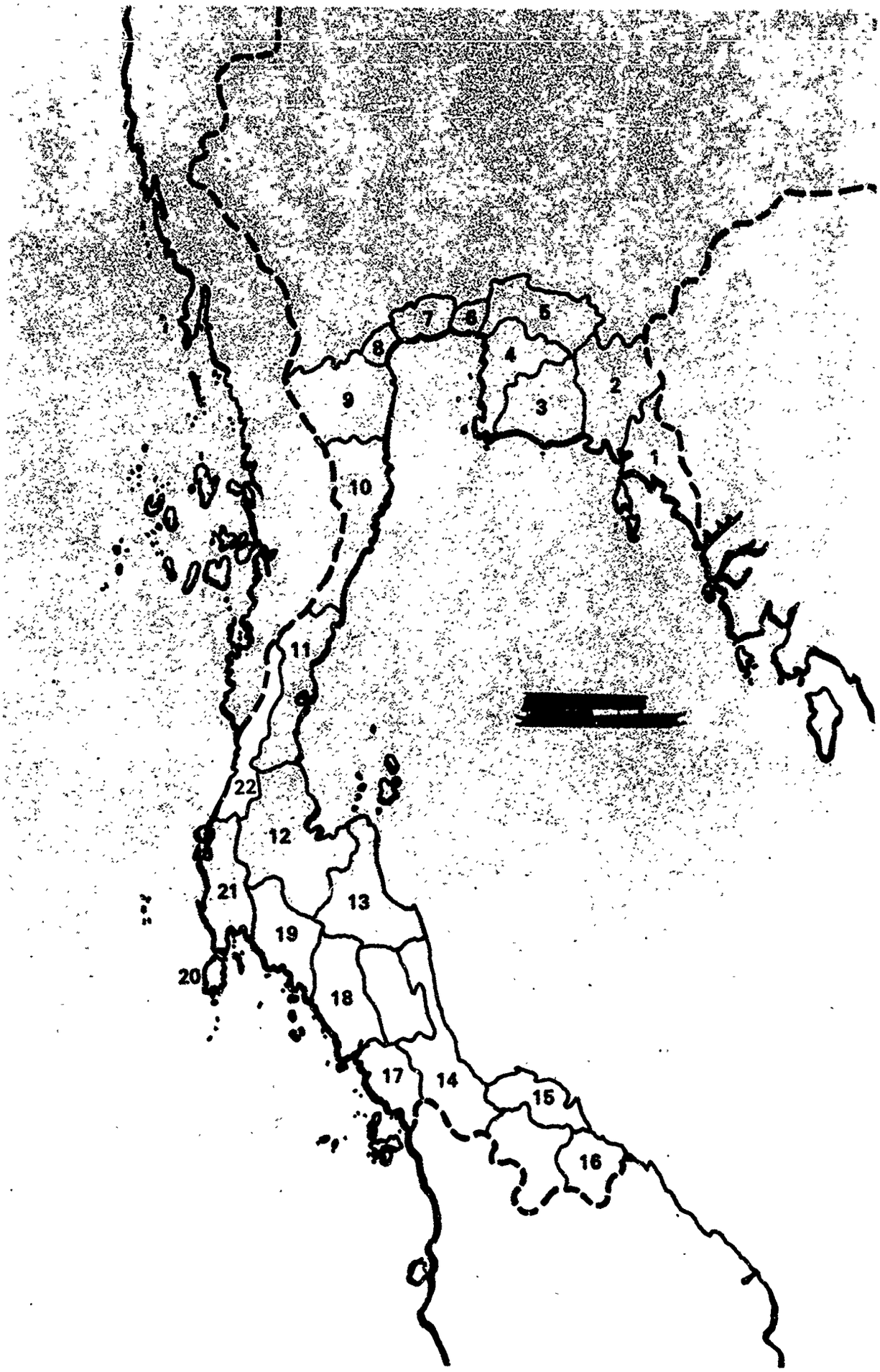
Samut Songkram area
บริเวณจังหวัดสมุทรสงคราม



ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือและท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน
- ทวนหัว ทวนท้าย มีลักษณะเป็นรูปลิ่ม ตรง และกว้าง
- เก๋งท้ายเตี้ย

CLASS 5 - TYPE 3

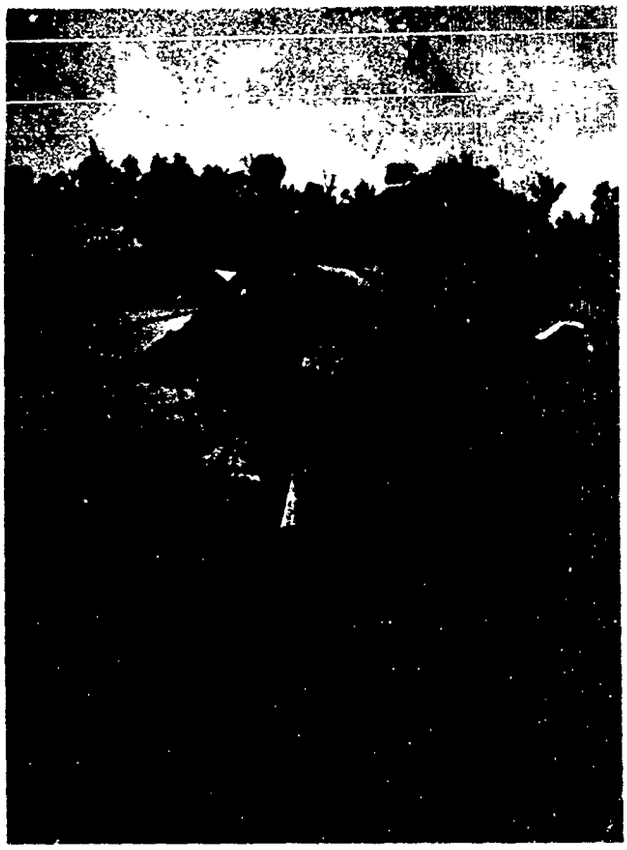


ประเภทที่ ๕ - ชนิดที่ ๓

OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C5-T3 ป๕-ช๓

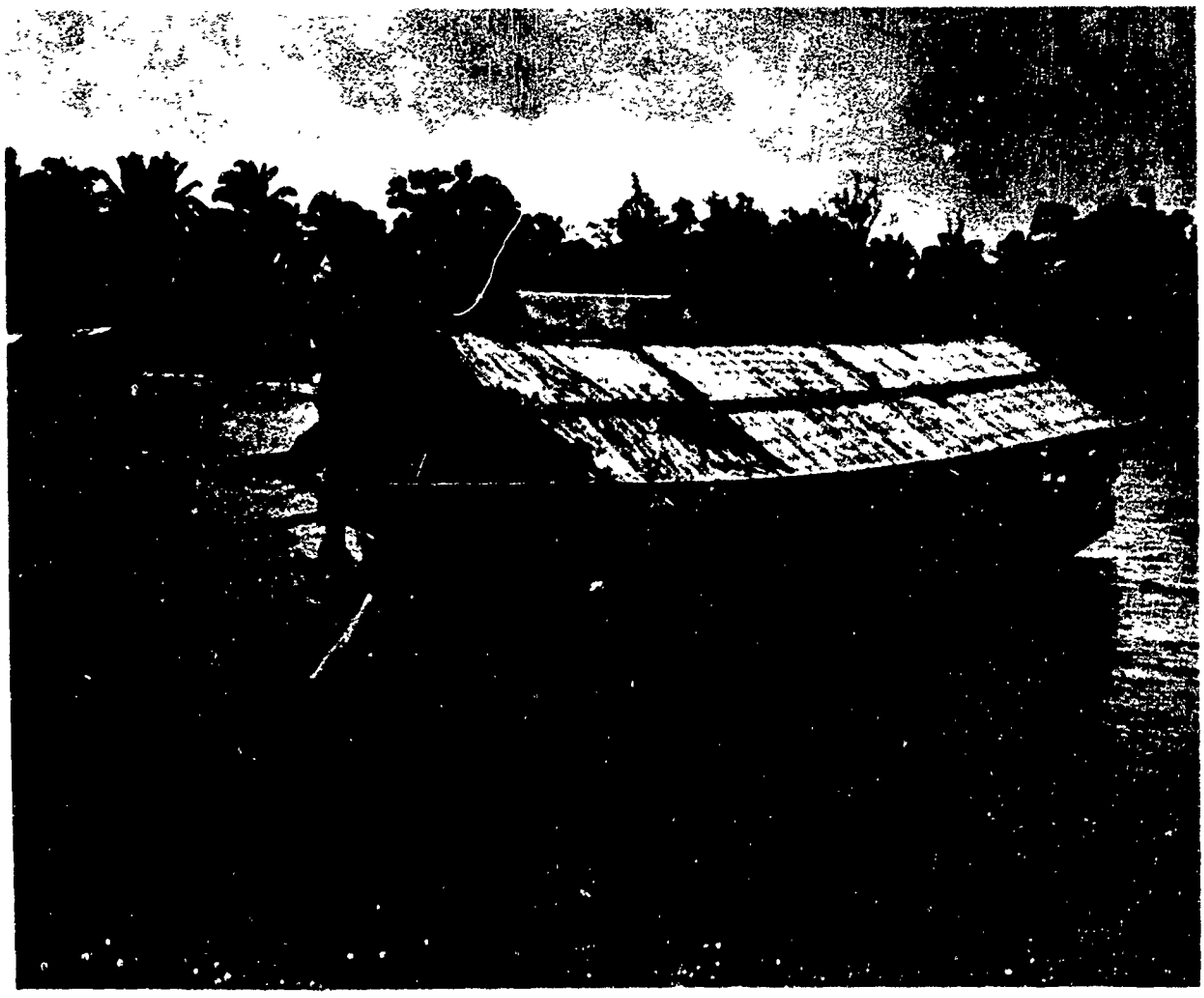


OPERATIONAL:

- Gather pearl oysters
- Usually 1-cylinder, up to 9-hp gasoline engine
- Home port, Ko Kam Yai—oyster grounds, Ko Surin

การปฏิบัติงาน:

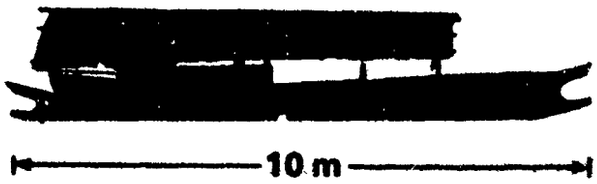
- งมหอยมุก
- มักใช้เครื่องยนต์น้ำมันใส ๑ สูบ ไม่เกิน ๙ แรงม้า
- ท่าจอดพัก เกาะกำใหญ่–ตำบลที่มีหอยมุก เกาะสุรินทร์



C5-T3 ป๕-ช๓

RECOGNITION:

- Double-ended
- Wide, straight, wedge-shaped stem and stern
- Long cabin aft



TYPE ใช้งาน	**Fishing** **ประมง**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	10
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	2
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	1
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	6
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	

Andaman Sea between Ko Rah and Ko Surin
ทะเลอันดามันระหว่างเกาะระกับเกาะสุรินทร์

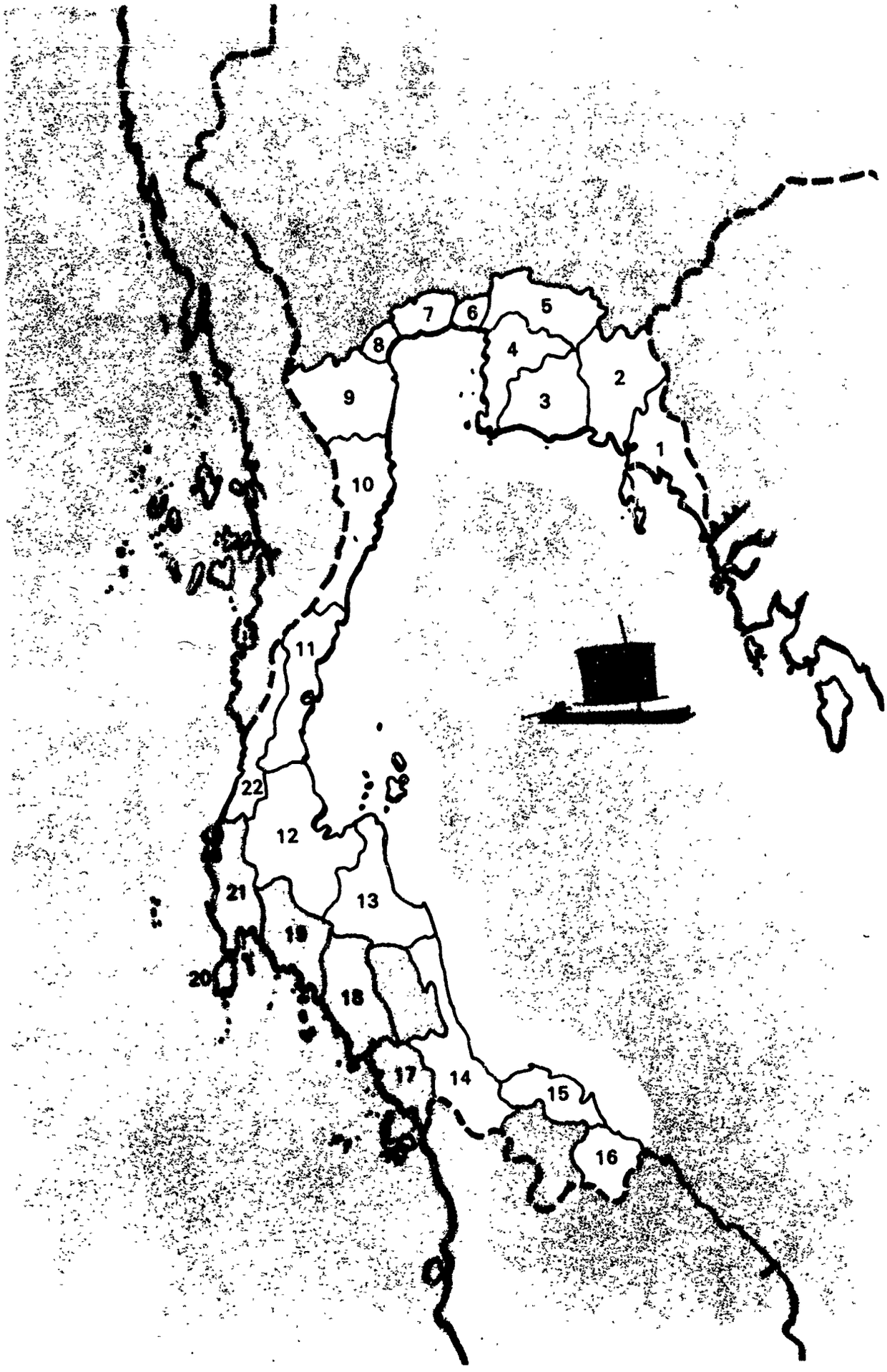




ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือและท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน
- ทวนหัว ทวนท้าย มีลักษณะเป็นรูปลิ่ม ตรงและกว้าง
- เก๋งท้ายยาว

CLASS 5 - TYPE 11



OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C5-T11 ป๕-ช๑๑

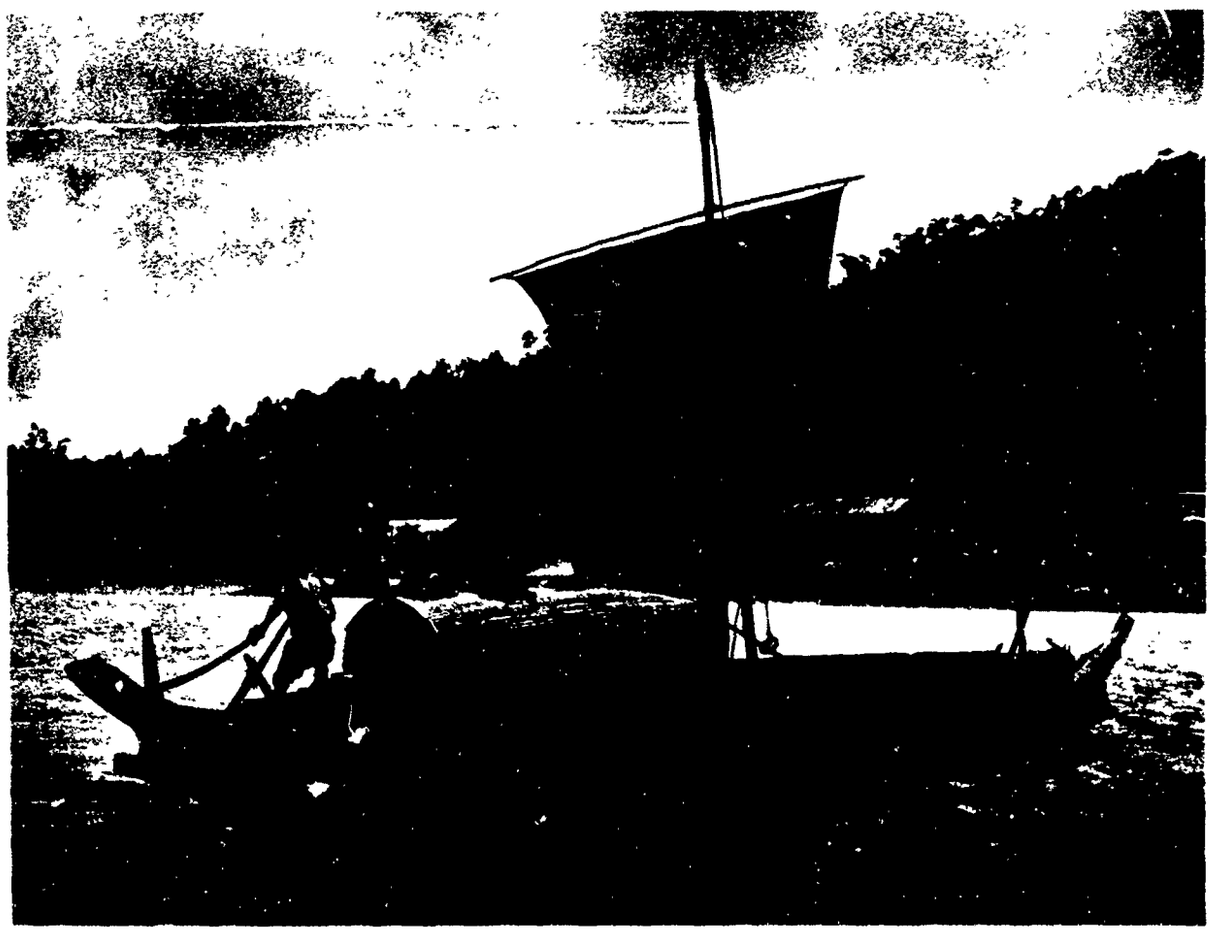


OPERATIONAL:

- Most fish with troll lines or work set traps
- Often carry auxiliary 1-cylinder, up to 9-hp gasoline engine
- Common cargoes are salt and wood
- Most are day fishers

การปฏิบัติงาน:

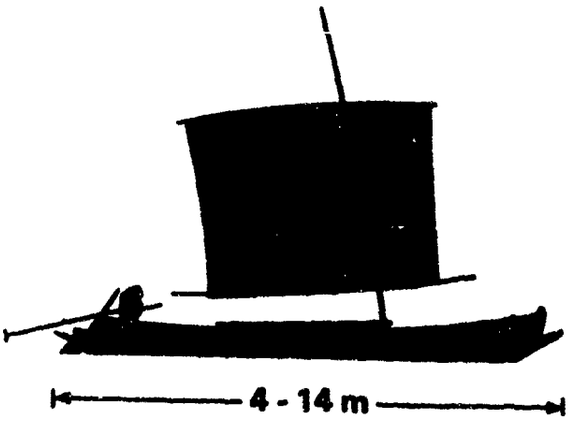
- ส่วนมากทำการประมงด้วยเบ็ดล่อและเครื่องมือประเภทดักกั้น
- มักมีเครื่องยนต์น้ำมันใส ๑ สูบ ไม่เกิน ๙ แรงม้าช่วย
- สินค้าที่บรรทุกอยู่ทั่ว ๆ ไป ได้แก่ เกลือ และ ไม้
- ส่วนมากปฏิบัติงานในเวลากลางวัน



C5-T11 ป๕-ช๑๑

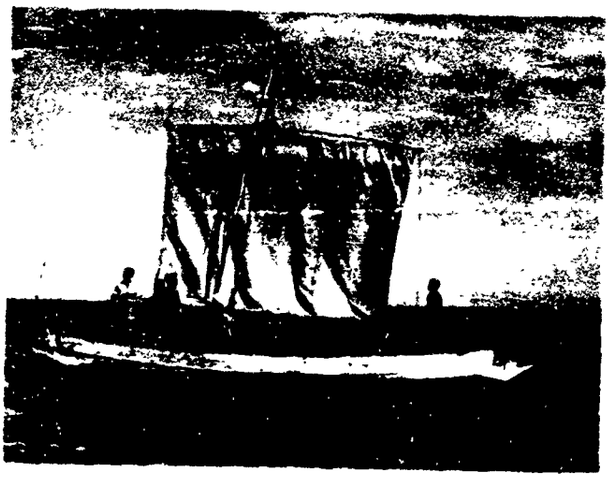
RECOGNITION:

- Double-ended
- Wide, straight, wedge-shaped stem and stern
- One lugsai!



TYPE ใช้งาน	**Fishing/Cargo** **ประมง/สินค้า**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	4-14
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	1-3
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	1
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	6
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	

Gulf and on west coast near Ranong
อ่าวไทยและภาคใต้ฝั่งตะวันตกใกล้ระนอง

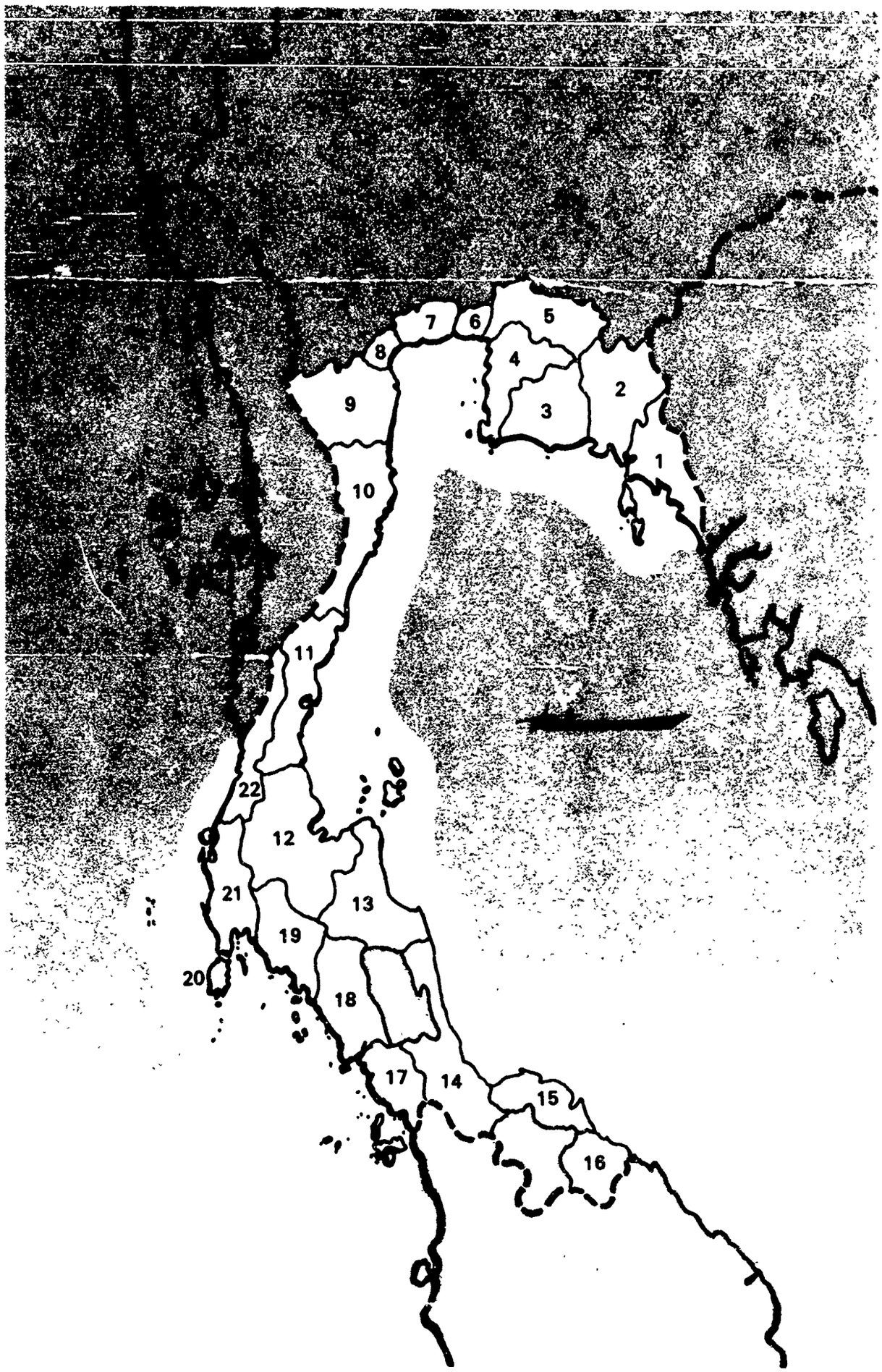


ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือและท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน
- ทวนหัว ทวนท้าย มีลักษณะเป็นรูปลิ่ม ตรงและกว้าง
- มีใบแขวน ๑ ใบ



CLASS 5 - TYPE 14

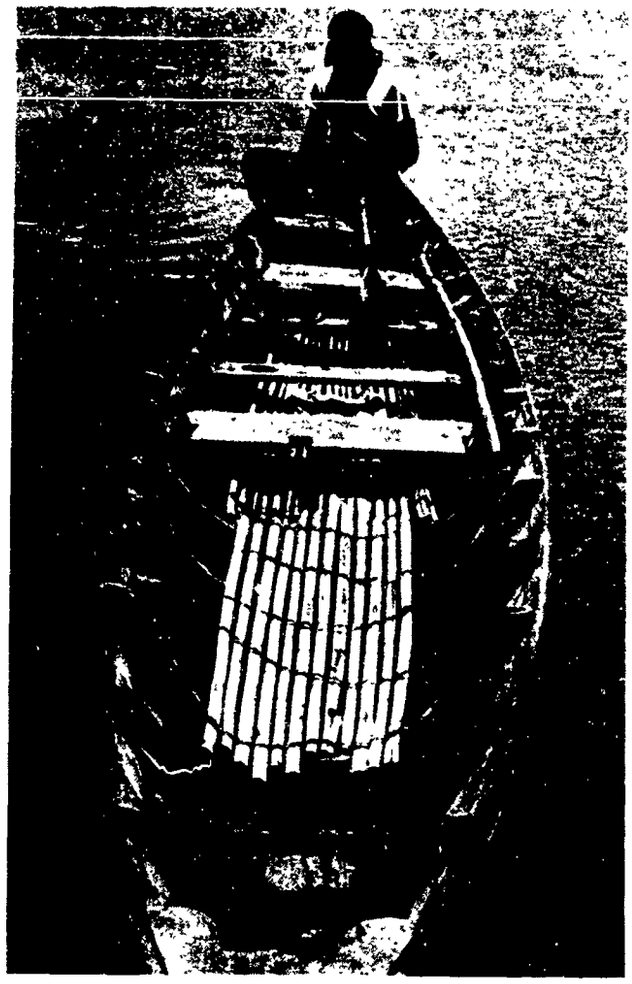


ประเภทที่ ๕ - ชนิดที่ ๑๔

OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C5-T14 ป๕ - ช๑๔

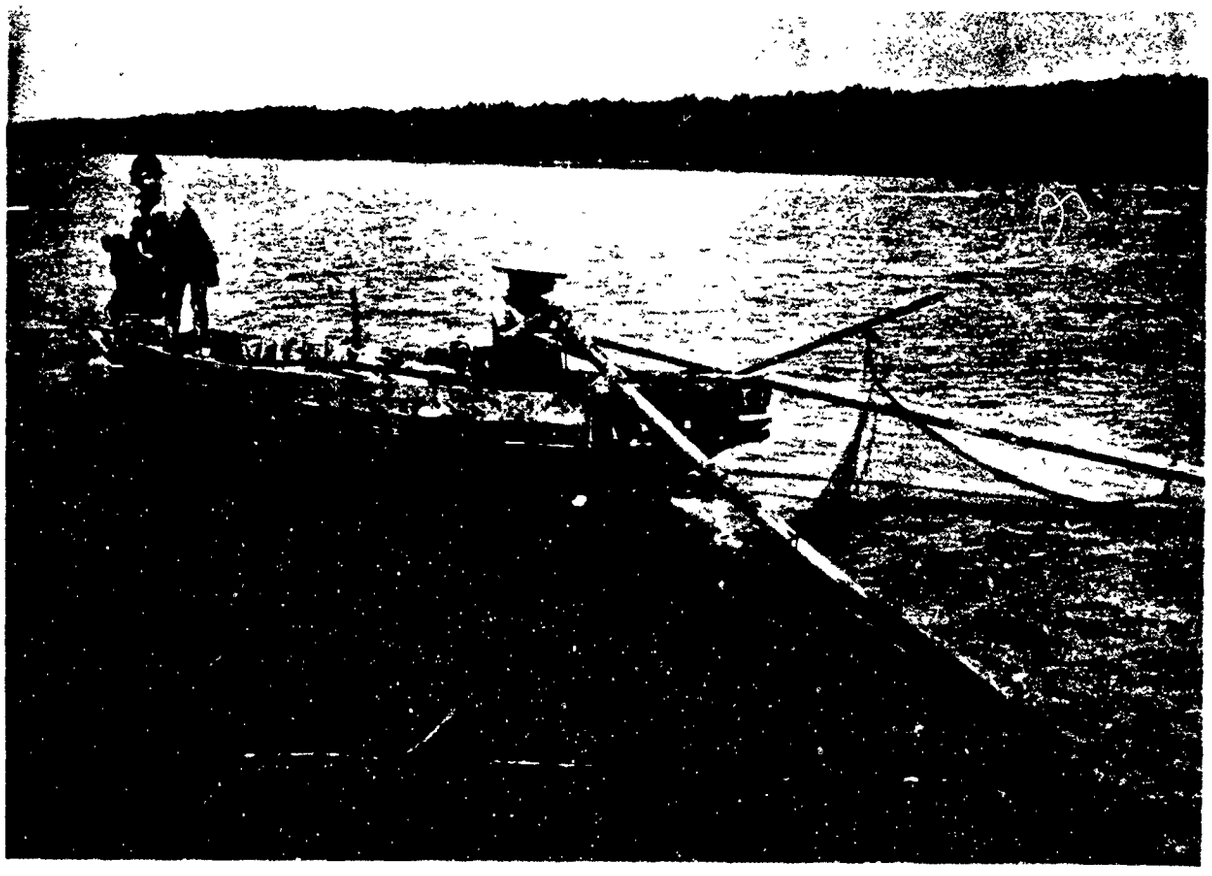


OPERATIONAL:

- Varied fishing techniques—most common are scoop-net fishers
- Usually 1-cylinder engine of about 4-hp
- Most are day fishers
- A few carry passengers around Kantang and Yongstar

การปฏิบัติงาน:

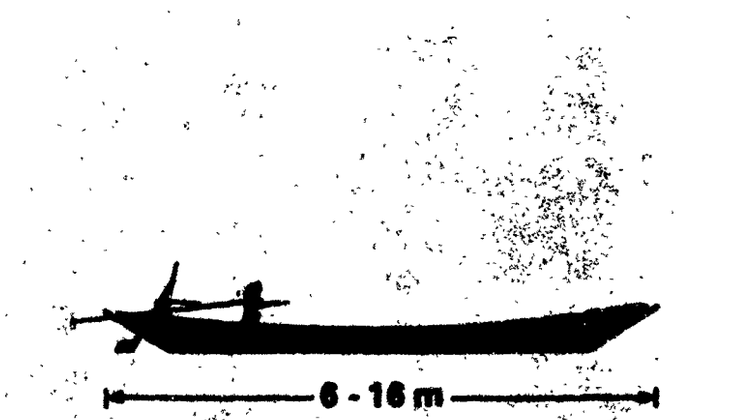
- ใช้วิธีการประมงนานาชนิด แพร่หลายที่สุดคืออวนรุน
- ตามปกติใช้เครื่องยนต์ ๑ สูบ ประมาณ ๔ แรงม้า
- ส่วนมากปฏิบัติงานในเวลากลางวัน
- ใช้เป็นเรือโดยสารอยู่แถวอำเภอกันตังและตำบลหยงสตาร์เพียงไม่กี่ลำ



C5-T14 ป๕-ช๑๔

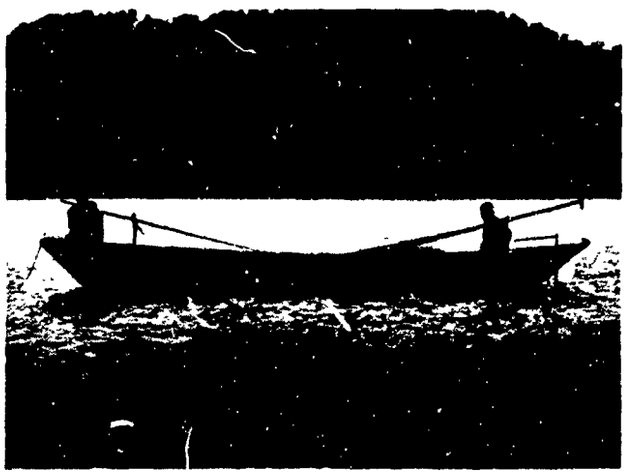
RECOGNITION:

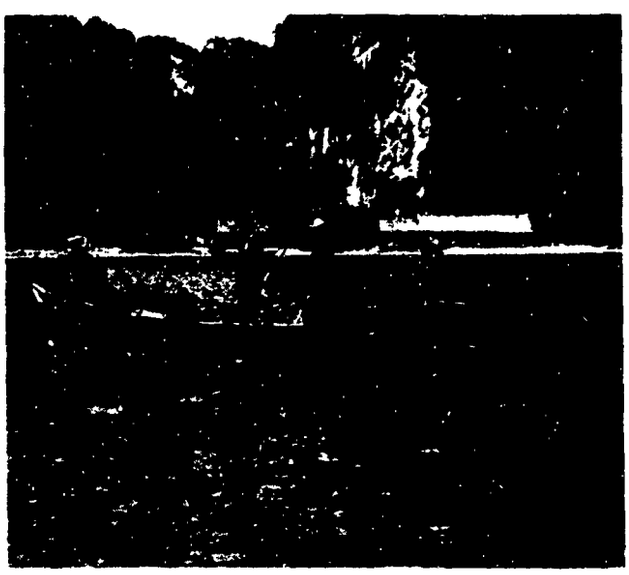
- Double-ended
- Wide, straight, wedge-shaped stem and stern



TYPE ใช้งาน	**Fishing/Cargo** **ประมง/สินค้า**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	6-16
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	2.5
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	1.1
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	6
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	

Gulf and Andaman Sea
อ่าวไทยและทะเลอันดามัน

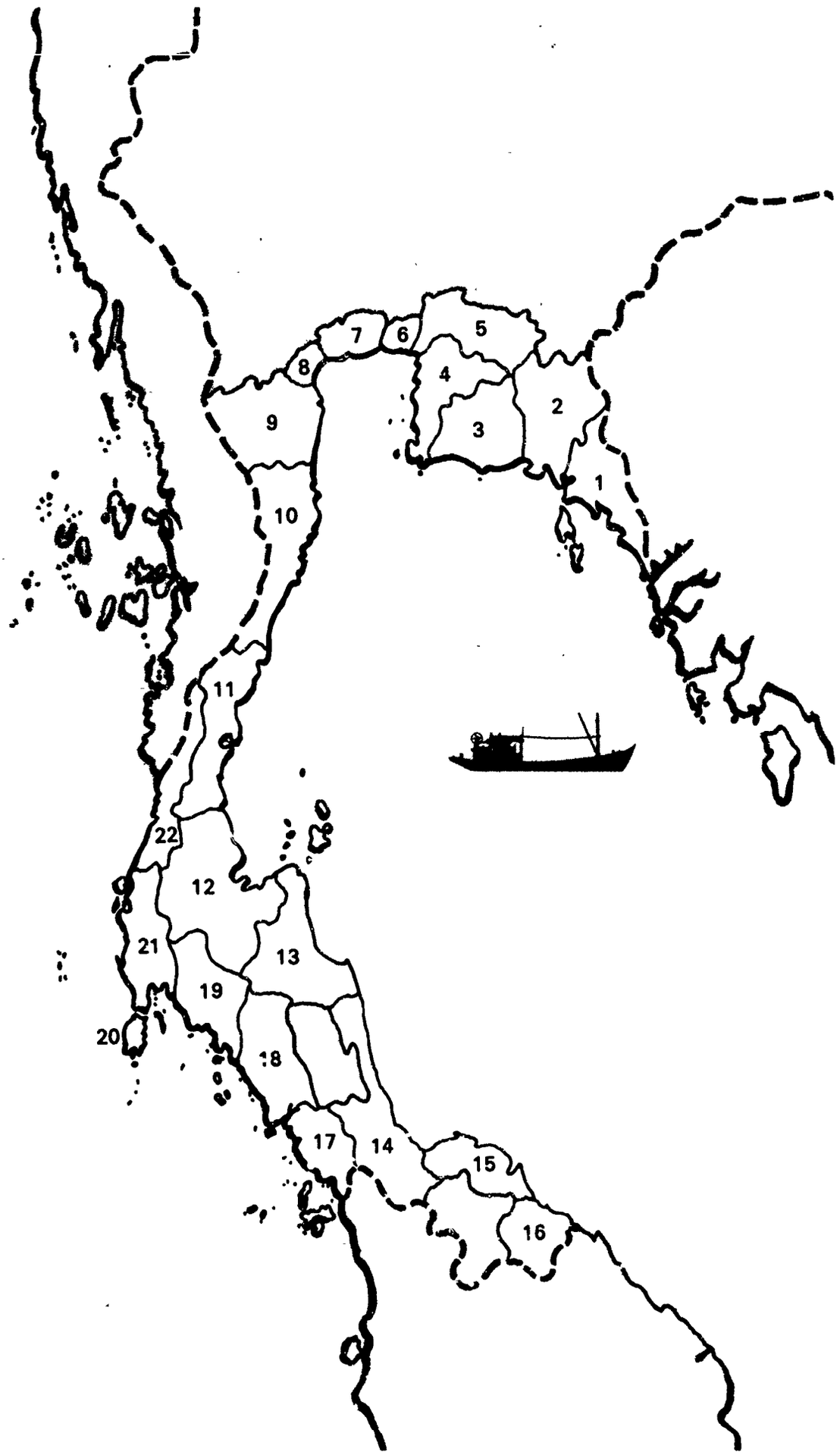




ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือและท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน
- ทวนหัว ทวนท้าย มีลักษณะเป็นรูปลิ่ม ตรงและกว้าง

CLASS 6 - TYPE 1

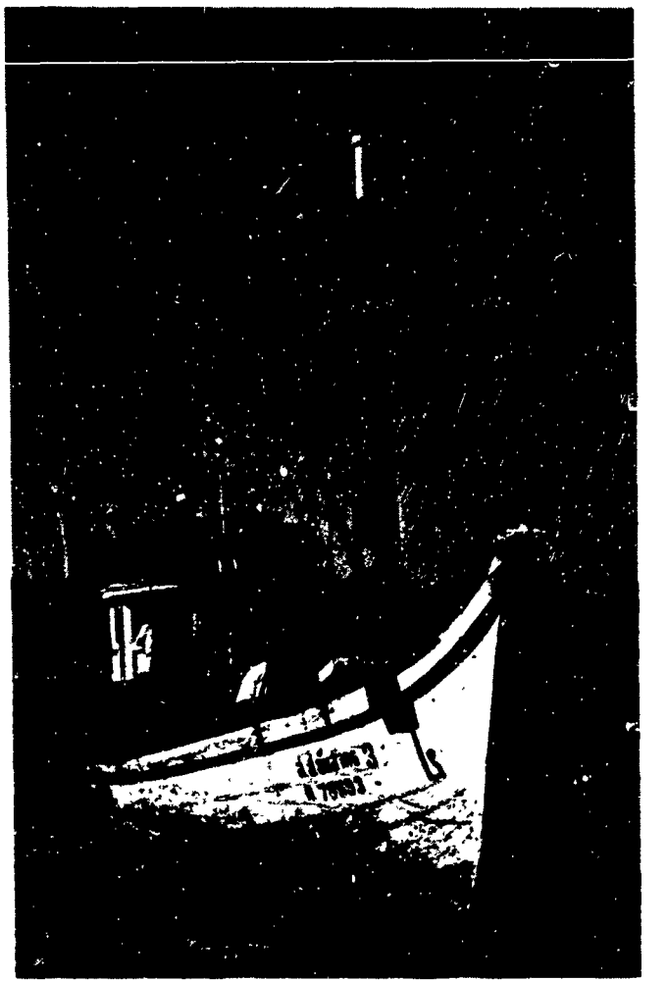


ประเภทที่ ๖ - ชนิดที่ ๑

OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C6-T1 ป๖-ช๑



OPERATIONAL:

- Most fishers are trawlers
- Operate 3 to 5 miles offshore
- 1- to 6-cylinder, up to 150-hp diesel engine
- Operate day and night
- Cargo is mainly lumber and coconuts

การปฏิบัติงาน:

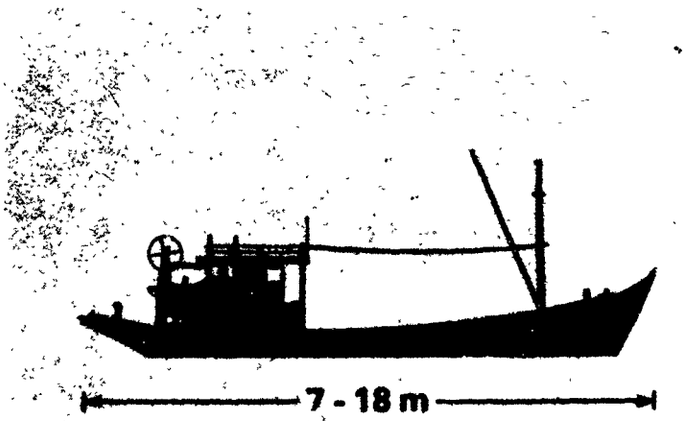
- เรือประมงส่วนมากใช้อวนลาก
- ปฏิบัติงานห่างจากฝั่ง ๓ ถึง ๕ ไมล์
- ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ๑ ถึง ๖ สูบ ไม่เกิน ๑๕๐ แรงม้า
- ปฏิบัติงานทั้งกลางวันและกลางคืน
- สินค้าที่บรรทุกส่วนใหญ่ได้แก่ ไม้ท่อนและมะพร้าว



C6-T1 ป๖-ช๑

RECOGNITION:

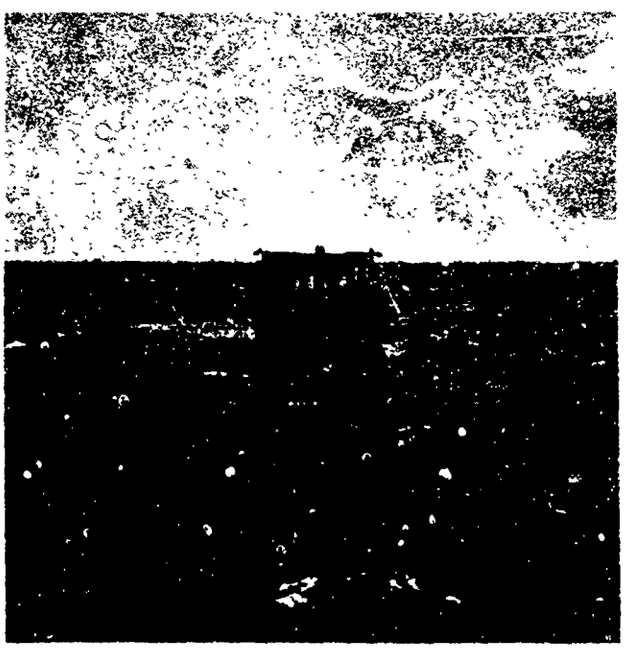
- High bow
- Sweeping sheer to straight, high-rise stem
- High cabin aft



TYPE ใช้งาน	**Fishing/Cargo** **ประมง/สินค้า**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	7-18
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	1.5-4.5
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	2
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	7
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	

Gulf and Andaman Sea
อ่าวไทยและทะเลอันดามัน

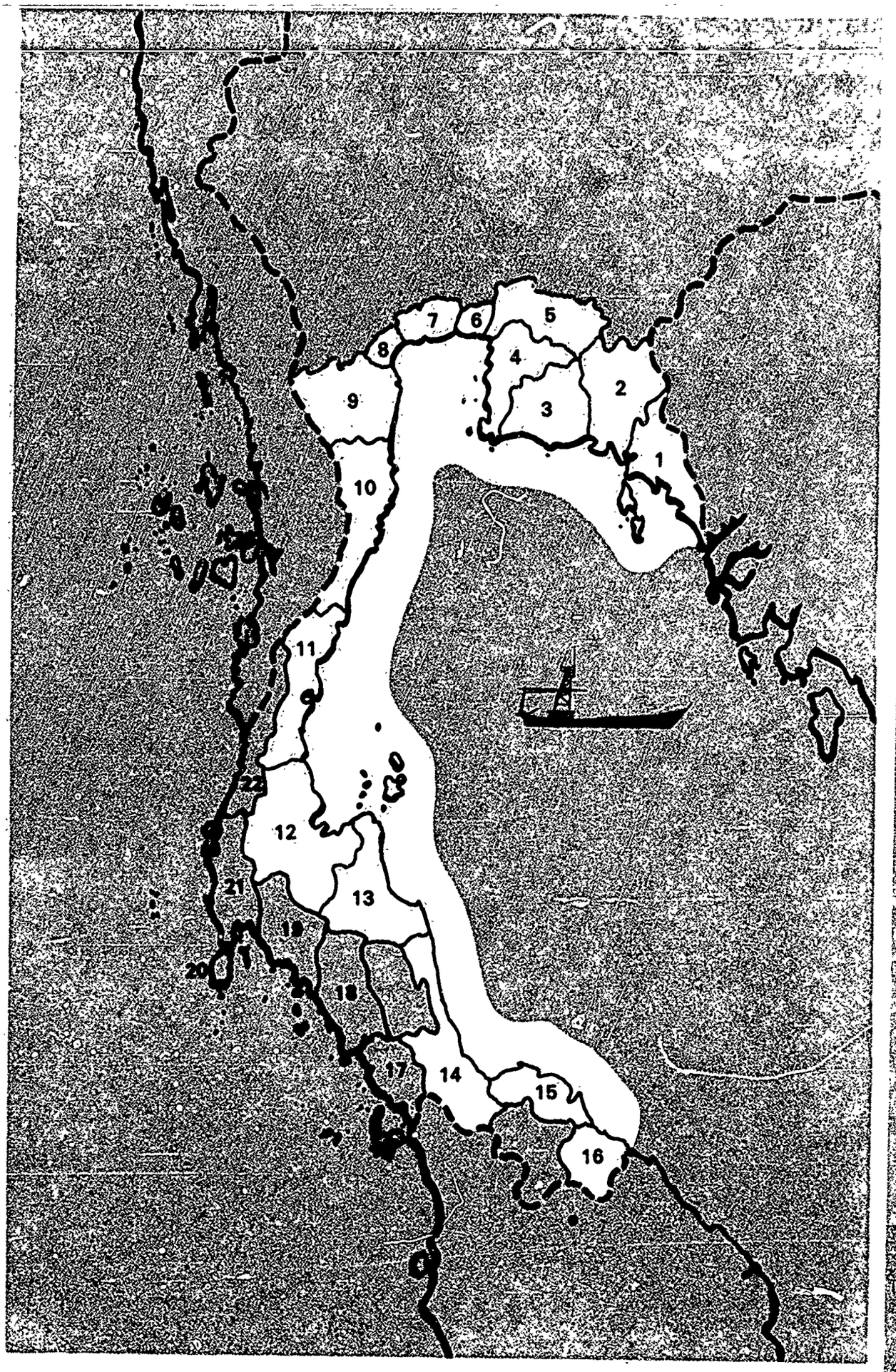




ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือสูง
- หัวเรืองอนขึ้นไปบรรจบกับทวนหัวที่ยื่นสูงขึ้นมาและตรง
- เก๋งท้ายสูง

CLASS 6 - TYPE 2



OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C6-T2 ป๖-ช๒



OPERATIONAL:

- Nearly half the fishers are purse seiners
- Operate close to shore
- 1- to 6-cylinder, 5- to 80-hp diesel engine
- Operate day and night
- Cargo boats usually haul fish and lumber

การปฏิบัติงาน:

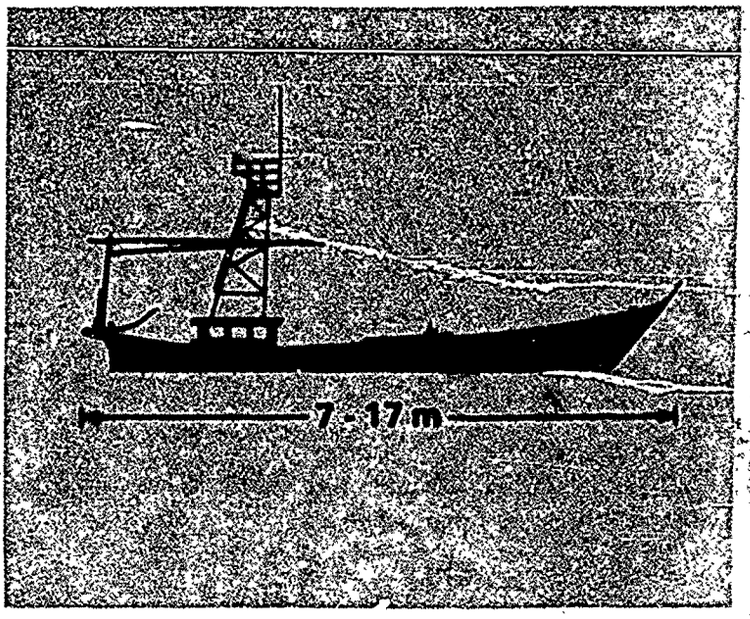
- เรือประมงเกือบครึ่งจำนวนใช้อวนล้อมจับ
- ปฏิบัติงานใกล้ฝั่ง
- ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ๑ ถึง ๖ สูบ ๕ ถึง ๘๐ แรงม้า
- ปฏิบัติงานทั้งกลางวันและกลางคืน
- เรือสินค้าตามปกติจะบรรทุกปลาและไม้ท่อน



C6-T2 ป๖-ช๒

RECOGNITION:

- **High bow**
- **Sweeping sheer to straight, high-rise stem**
- **Low cabin aft**



TYPE ใช้งาน	**Fishing/Cargo ประมง/สินค้า**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	7 - 17
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	1.5 - 4
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	2
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	7
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	**Gulf อ่าวไทย**

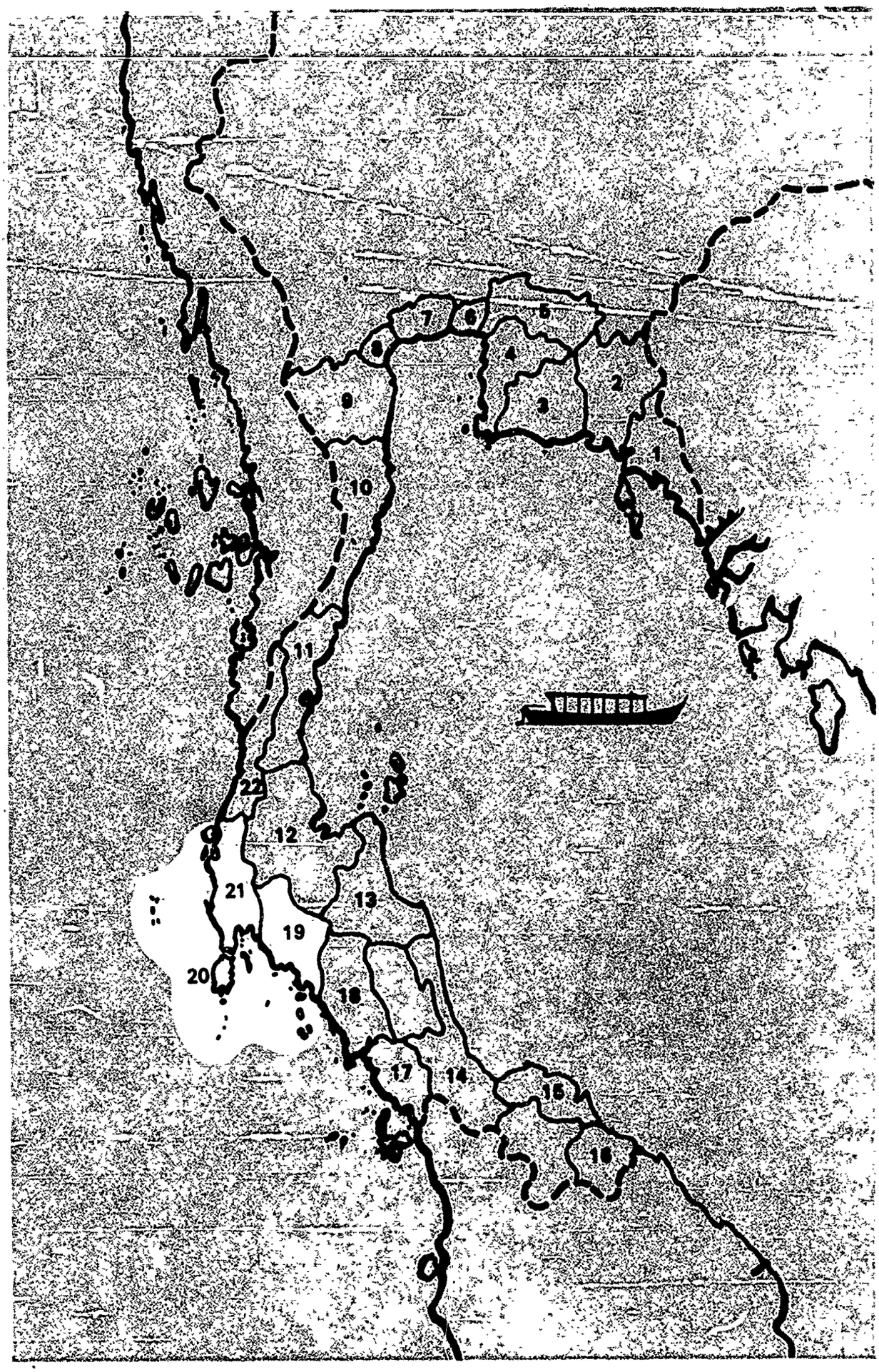




ลักษณะจดจำ:

- **หัวเรือสูง**
- **หัวเรืองอนขึ้นไปบรรจบกับทวนหัวที่ยื่นสูงขึ้นมา และตรง**
- **เก๋งท้ายเตี้ย**

CLASS 6 - TYPE 6



OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C6-T6 ป๖-ช๖



OPERATIONAL:

- Carry cargoes of fish purchased from fishing boats
- Usually carry 2-cylinder, 10-hp diesel engine
- Operate during day

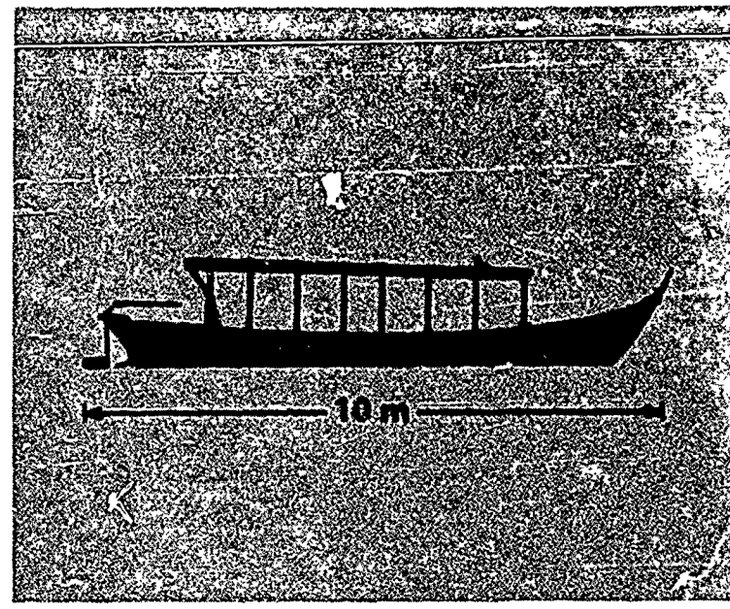
การปฏิบัติงาน:

- บรรทุกปลาที่รับซื้อจากเรือประมงเป็นสินค้า
- ตามปกติใช้เครื่องยนต์ดีเซล ๒ สูบ ๑๐ แรงม้า
- ปฏิบัติงานในเวลากลางวัน



RECOGNITION:

- **High bow**
- **Sweeping sheer to straight, high-rise stem**
- **Long cabin amidships**



TYPE ใช้งาน	**Cargo** **สินค้า**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	10
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	2.5
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	0.9
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	4
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	**Phuket Sea** **ทะเลภูเก็ต**

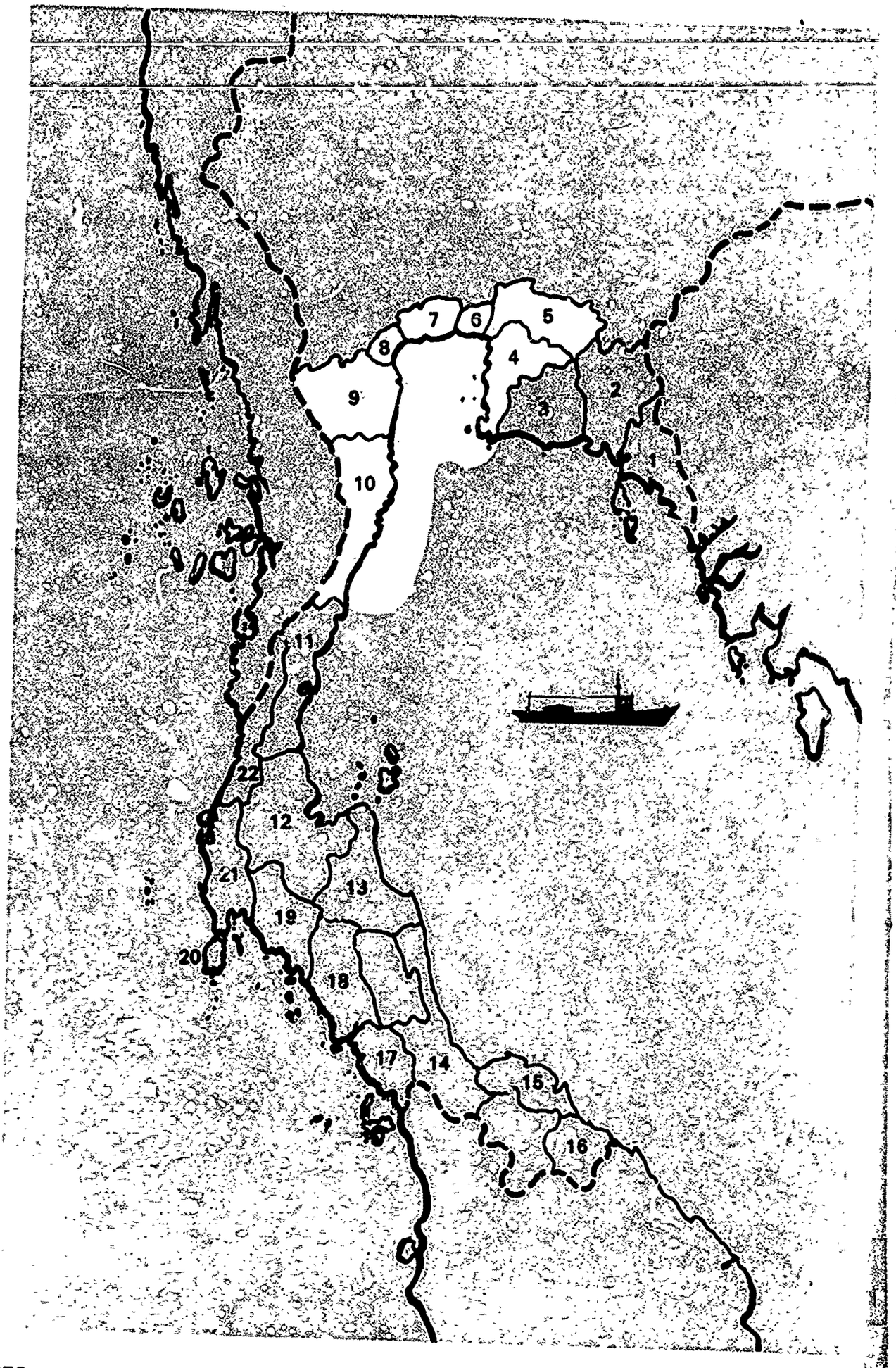




ลักษณะจดจำ:

- **หัวเรือสูง**
- **หัวเรืองอนขึ้นไปบรรจบกับทวนหัวที่ยื่นสูงขึ้นมา และตรง**
- **เก๋งกลางลำยาว**

CLASS 8 - TYPE 10



OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C6-T10 ป๖-ช๑๐

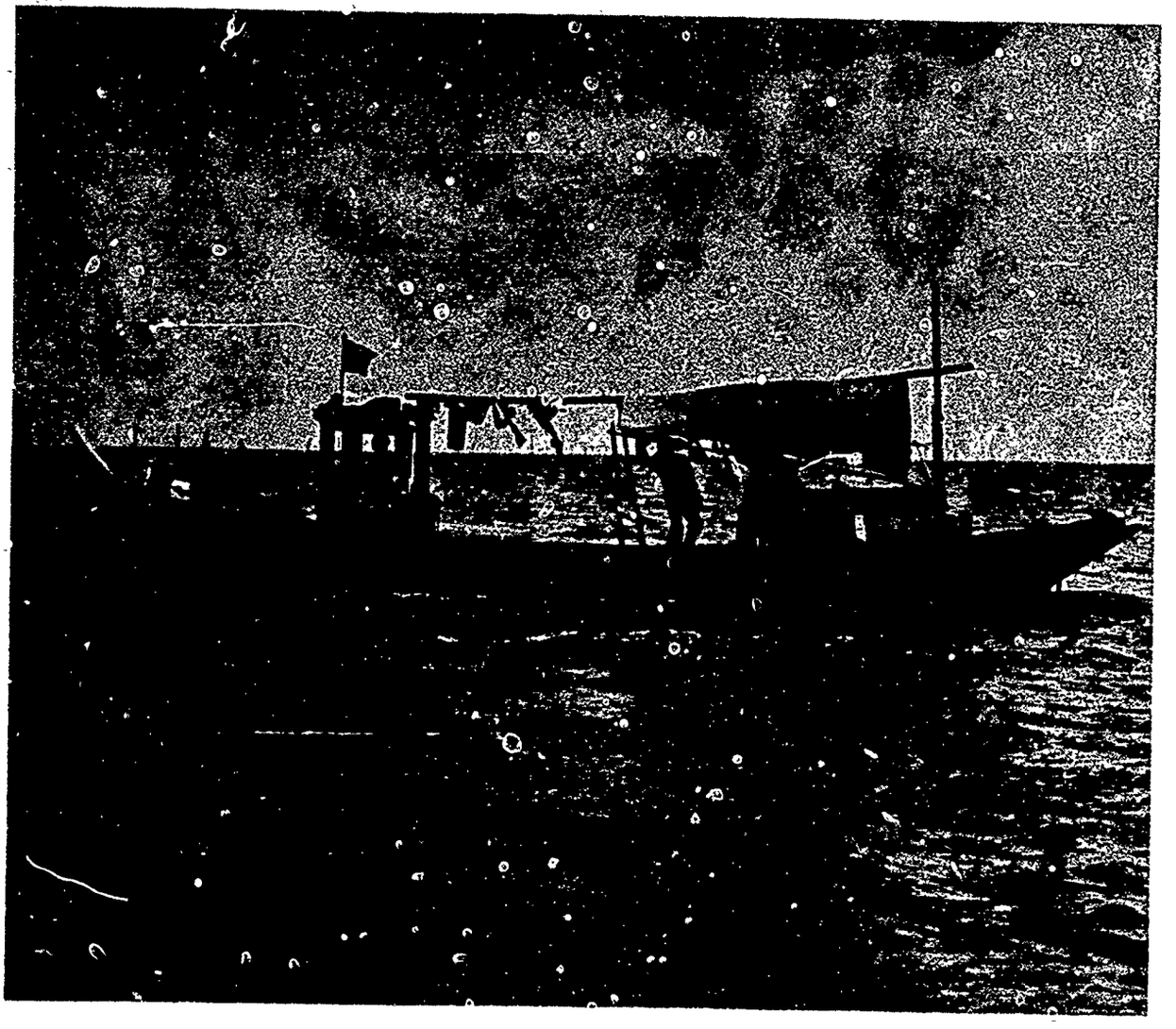


OPERATIONAL:

- Varied fishing techniques
- Operate 5 to 10 miles offshore
- 2- to 6-cylinder, up to 120-hp diesel engine
- Operate day and night

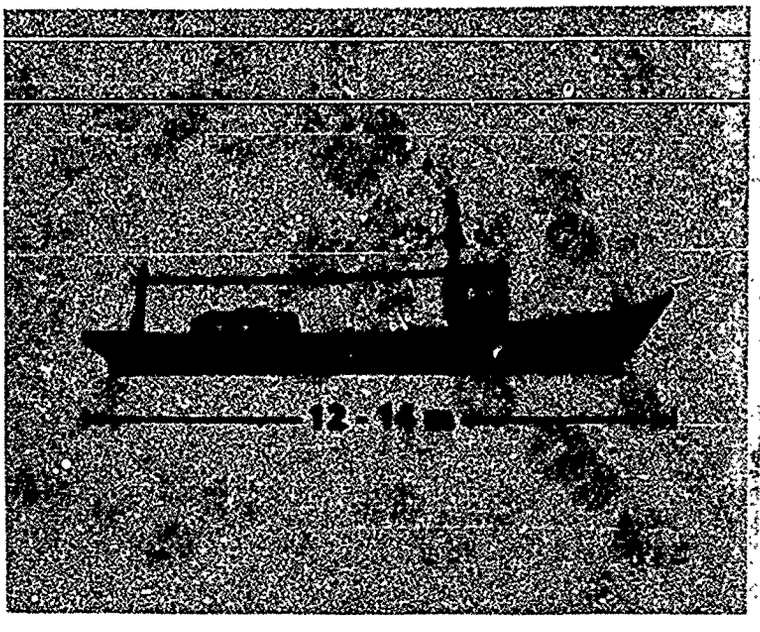
การปฏิบัติงาน:

- ใช้วิธีการประมงนานาชนิด
- ปฏิบัติงานห่างจากฝั่ง ๕ ถึง ๑๐ ไมล์
- ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ๒ ถึง ๖ สูบ ไม่เกิน ๑๒๐ แรงม้า
- ปฏิบัติงานทั้งกลางวันและกลางคืน



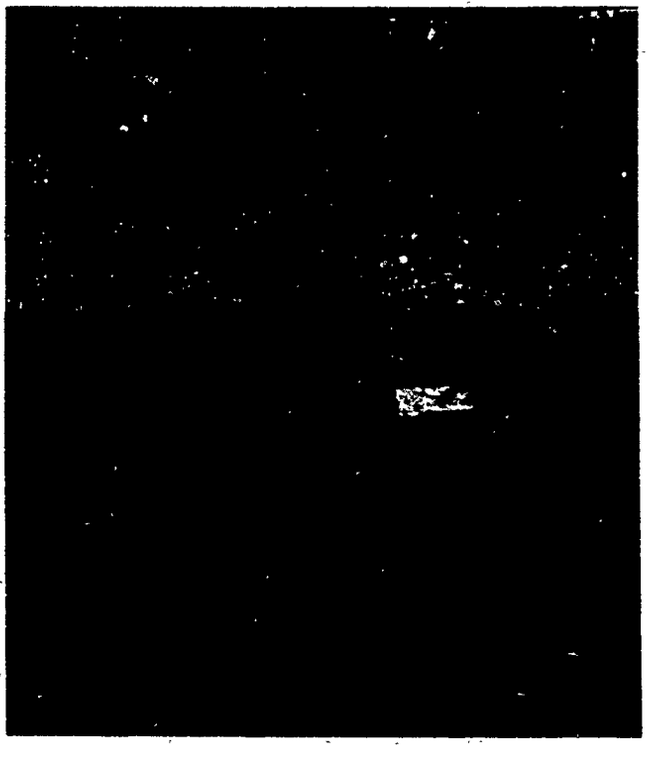
RECOGNITION:

- High bow
- Sweeping sheer to straight, high-rise stem
- Cabins forward and aft



TYPE ใช้งาน	**Fishing** **ประมง**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	12-14
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	3-4
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	1.5
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	6
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	**Northwest Gulf** **อ่าวไทยตั้งแต่จังหวัดสมุทรสาครถึงเพชรบุรี**

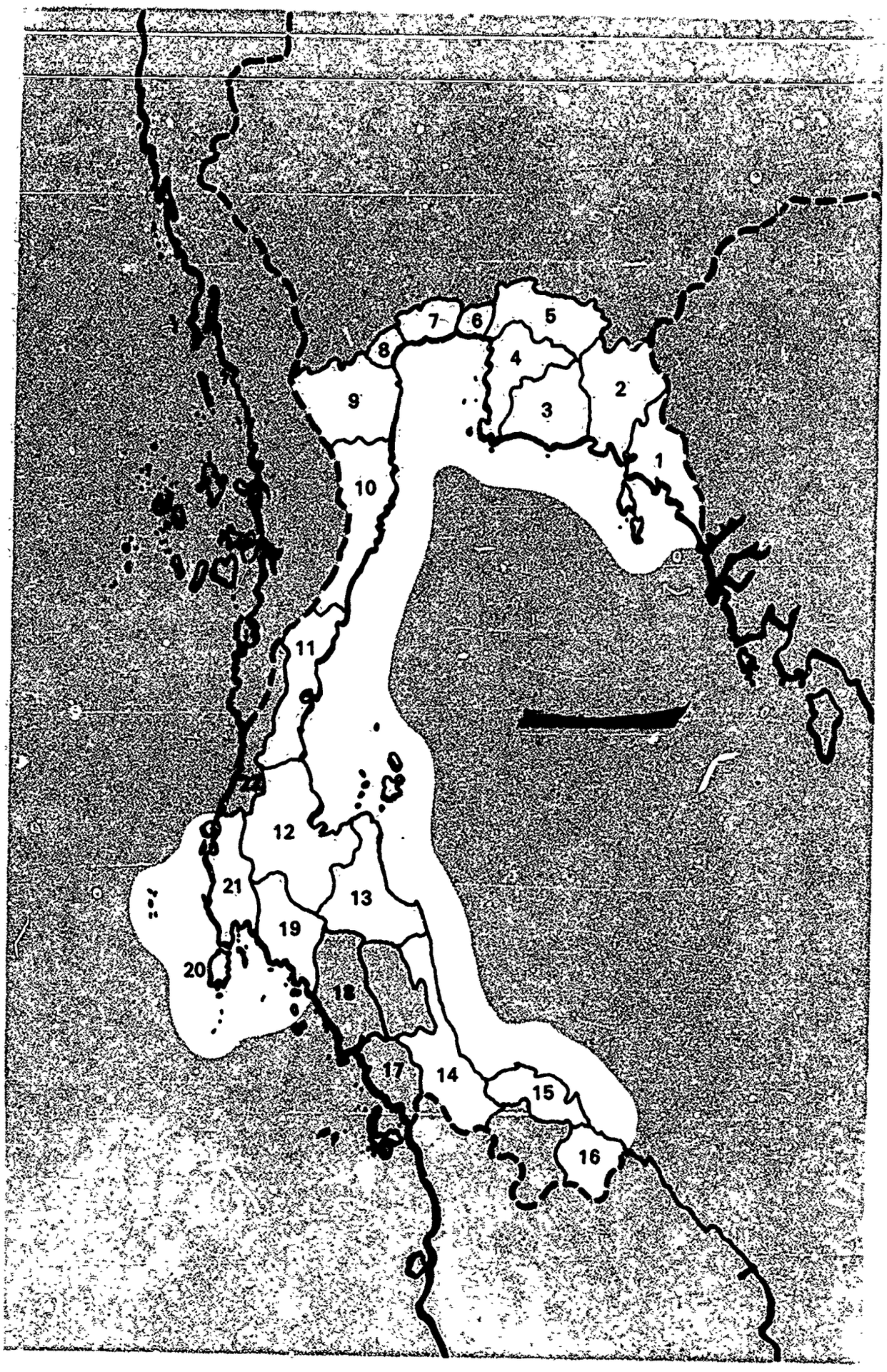




ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือสูง
- หัวเรืองอนขึ้นไปบรรจบกับทวนหัวที่ยื่นสูงขึ้นมาและตรง
- มีเก๋งหัวและเก๋งท้าย

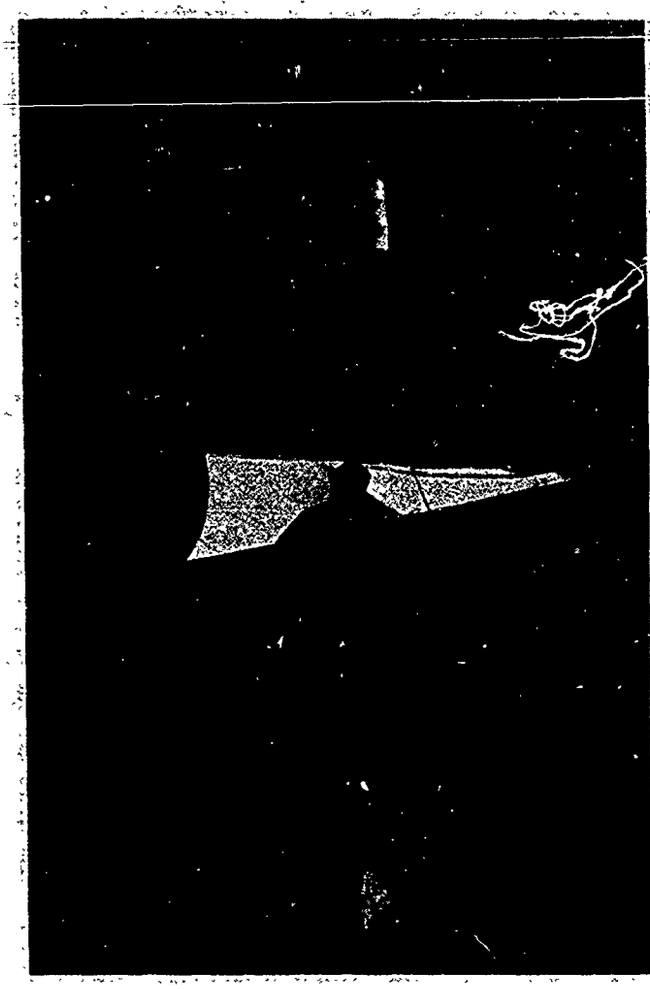
CLASS 6 - TYPE 14



OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C6-T14 ป๖-ช๑๔



OPERATIONAL:

- Varied fishing techniques
- Operate 5 to 10 miles offshore
- Occasionally used as cargo boats
- Usually 1- or 2-cylinder, up to 30-hp diesel engine
- Most are night fishers

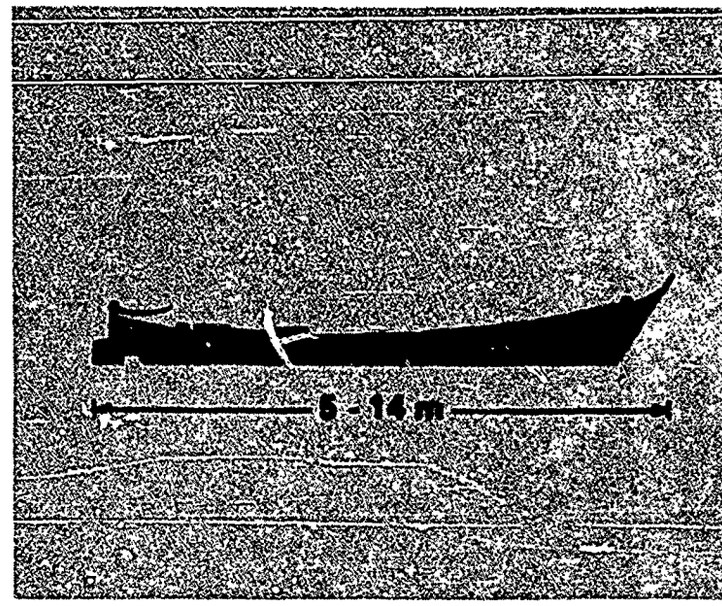
การปฏิบัติงาน:

- ใช้วิธีการประมงนานาชนิด
- ปฏิบัติงานห่างฝั่ง ๕ ถึง ๑๐ ไมล์
- บางโอกาสก็ใช้เป็นเรือสินค้า
- ปกติใช้เครื่องยนต์ดีเซล ๑ หรือ ๒ สูบ ไม่เกิน ๓๐ แรงม้า
- ส่วนมากปฏิบัติงานในเวลากลางคืน



RECOGNITION:

- High bow
- Sweeping sheer to straight, high-rise stem



TYPE ใช้งาน	Fishing ประมง
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	5 - 14
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	1 - 3.5
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	1.5
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	5
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	**Gulf and Andaman Sea near Phuket อ่าวไทยและทะเลอันดามันใกล้เกาะภูเก็ต**

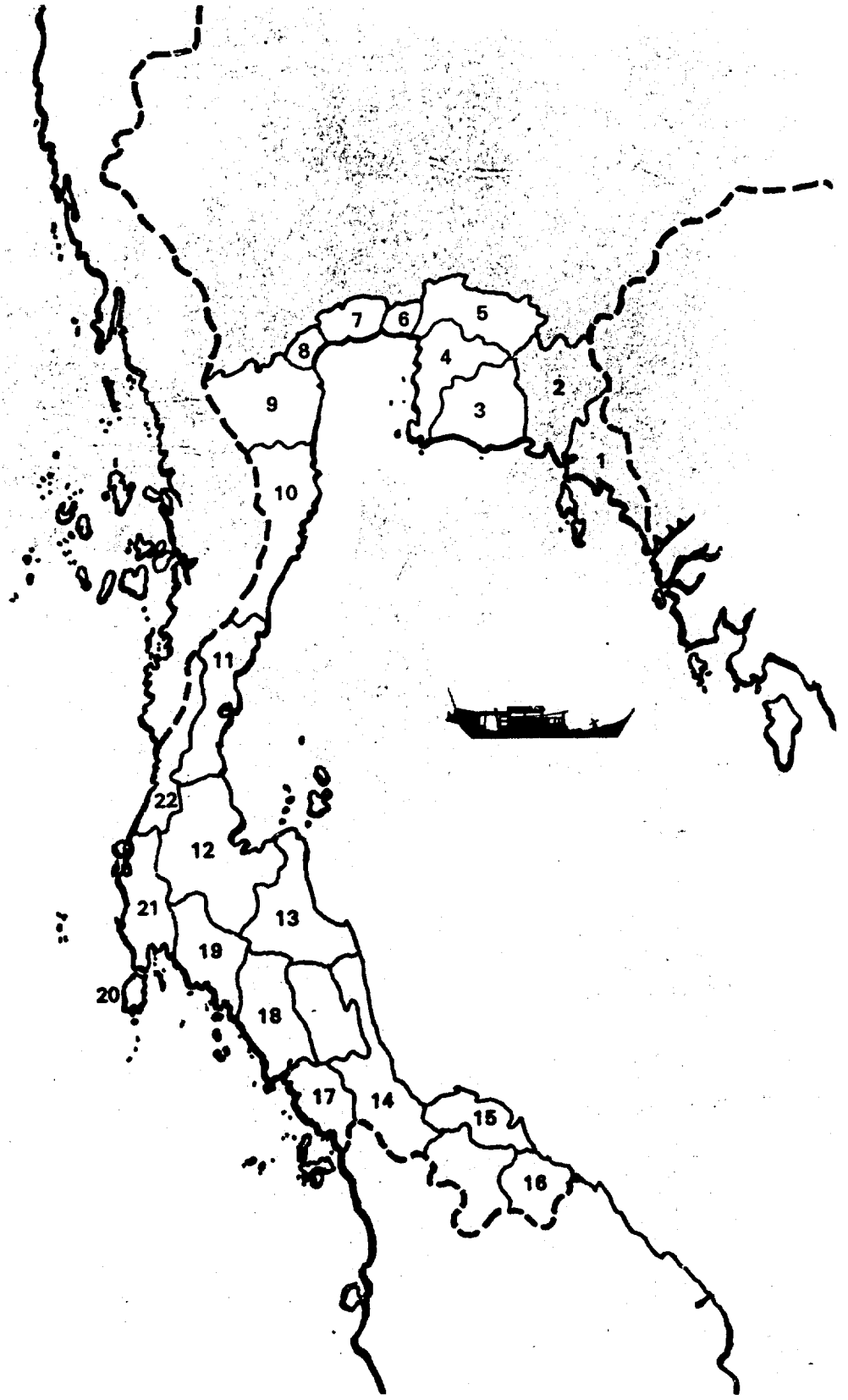




ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือสูง
- หัวเรืองอนขึ้นไปบรรจบกับทวนหัวที่ยื่นสูงขึ้นมาและตรง

CLASS 7 - TYPE 3

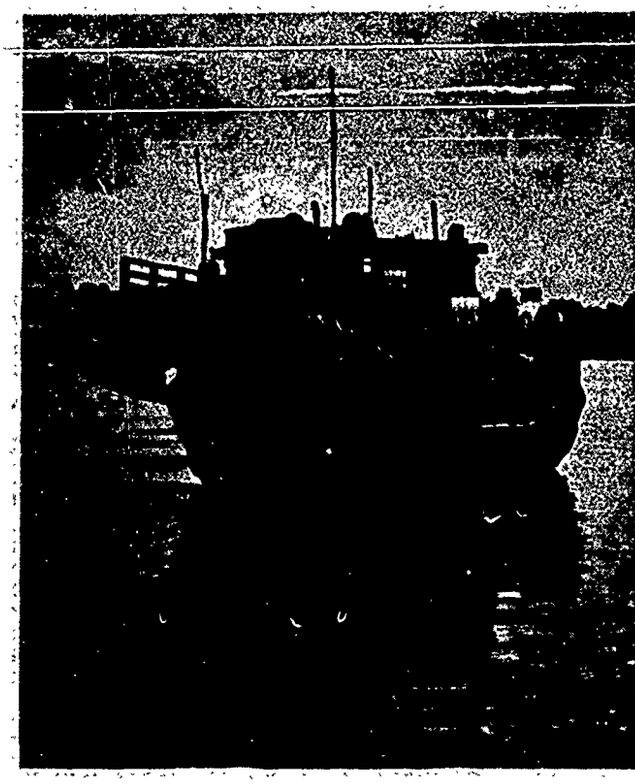


ประเภทที่ ๗ - ชนิดที่ ๓

OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C7-T3 ป๗-ช๓



OPERATIONAL:

- Carry cargo of charcoal, firewood, lumber, salt, and fertilizer
- Up to 6-cylinder, 120-hp diesel engine
- Operate mostly during day

การปฏิบัติงาน:

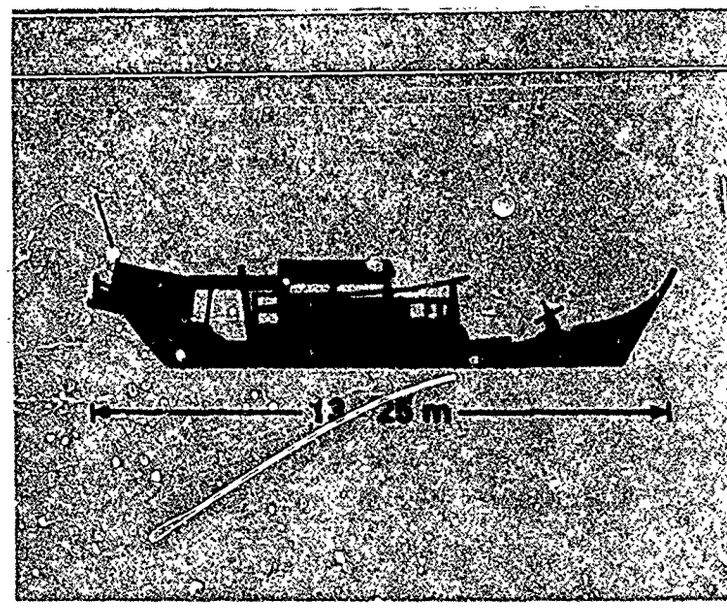
- สินค้าที่บรรทุกได้แก่ ถ่าน ฟืน ไม้ ท่อน เกลือ และปุ๋ย
- ใช้เครื่องยนต์ดีเซลไม่เกิน ๖ สูบ ๑๒๐ แรงม้า
- โดยมากปฏิบัติงานในเวลากลางวัน



C7-T3 ป๗-ช๓

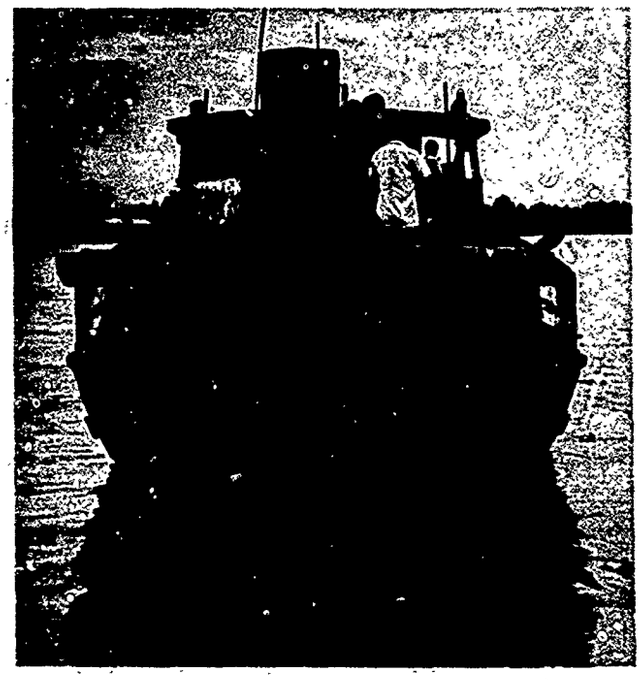
RECOGNITION:

- Junk hull
- High bow and straight, high-rise stem
- Overhanging poop deck
- Long cabin aft



TYPE ใช้งาน	**Cargo** **สินค้า**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	13 - 25
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	4 - 7
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	2.5
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	6
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	**Northern Gulf** **ก้นอ่าวไทย**

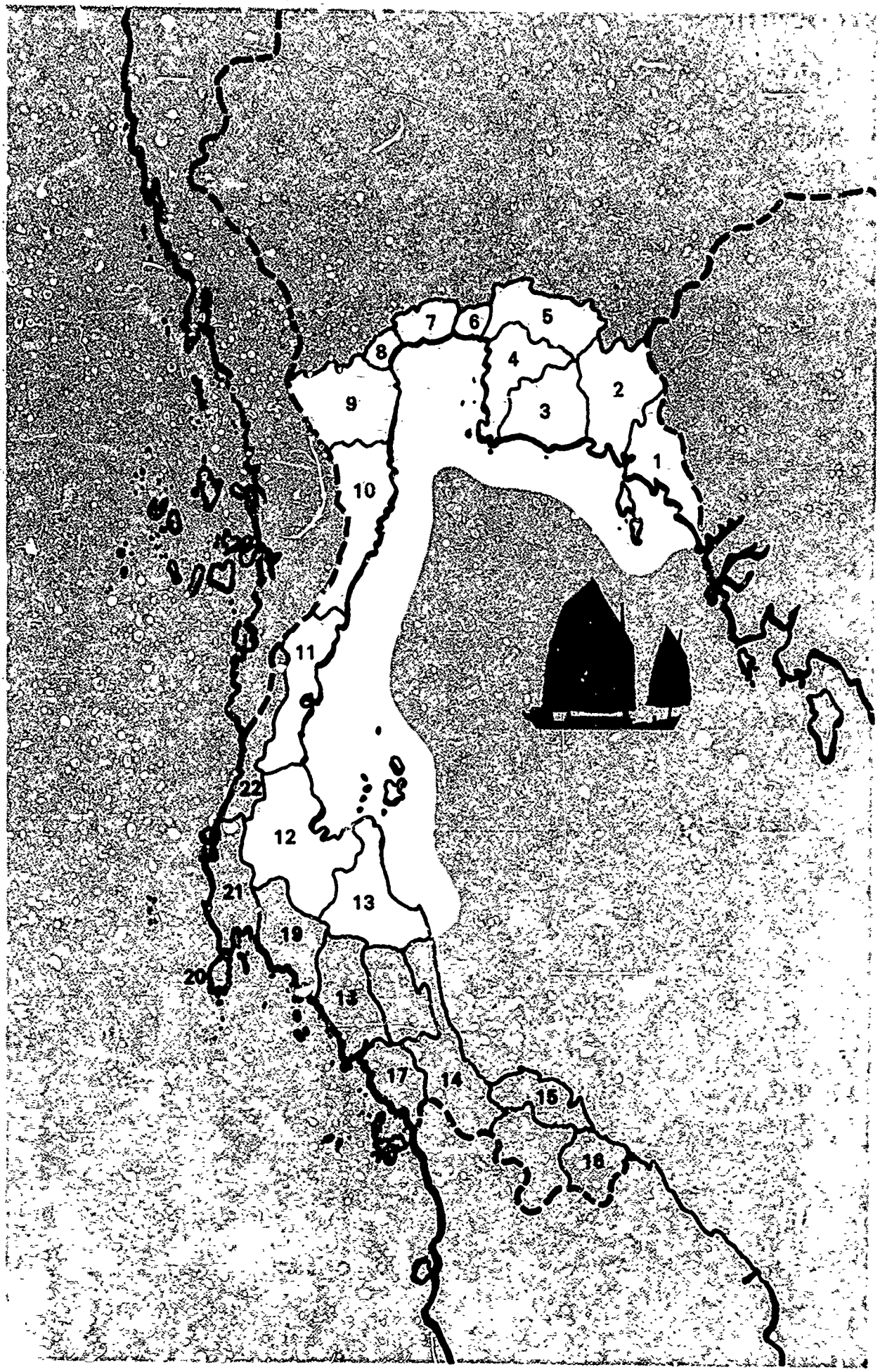




ลักษณะจดจำ:

- ตัวเรือเป็นแบบเรือสำเภา
- หัวเรือสูง ทวนหัวตรงและยื่นสูงขึ้นมา
- ดาดฟ้ายกท้ายเรือยื่นออกไป
- เก๋งท้ายยาว

CLASS 7 - TYPE 12

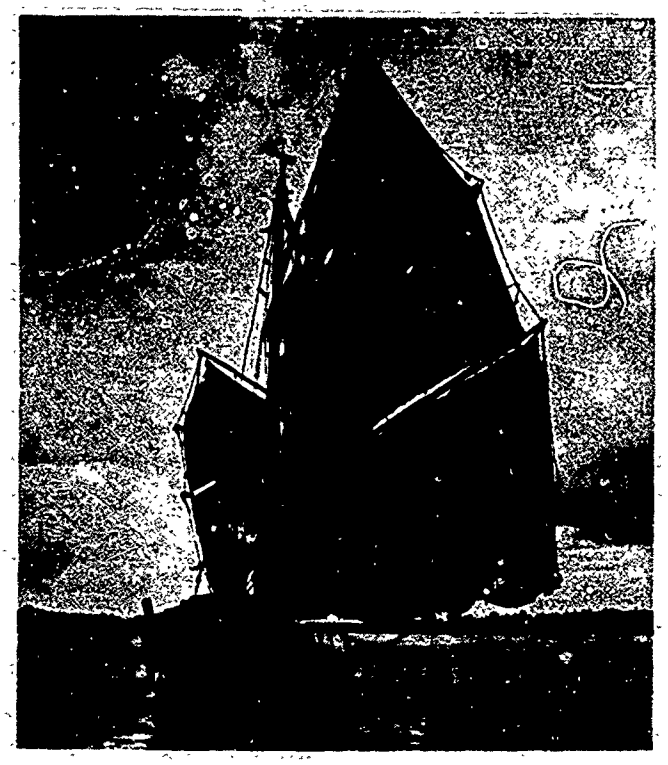


ประเภทที่ ๗ - ชนิดที่ ๑๒

OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C7-T12 ป๗-ช๑๒

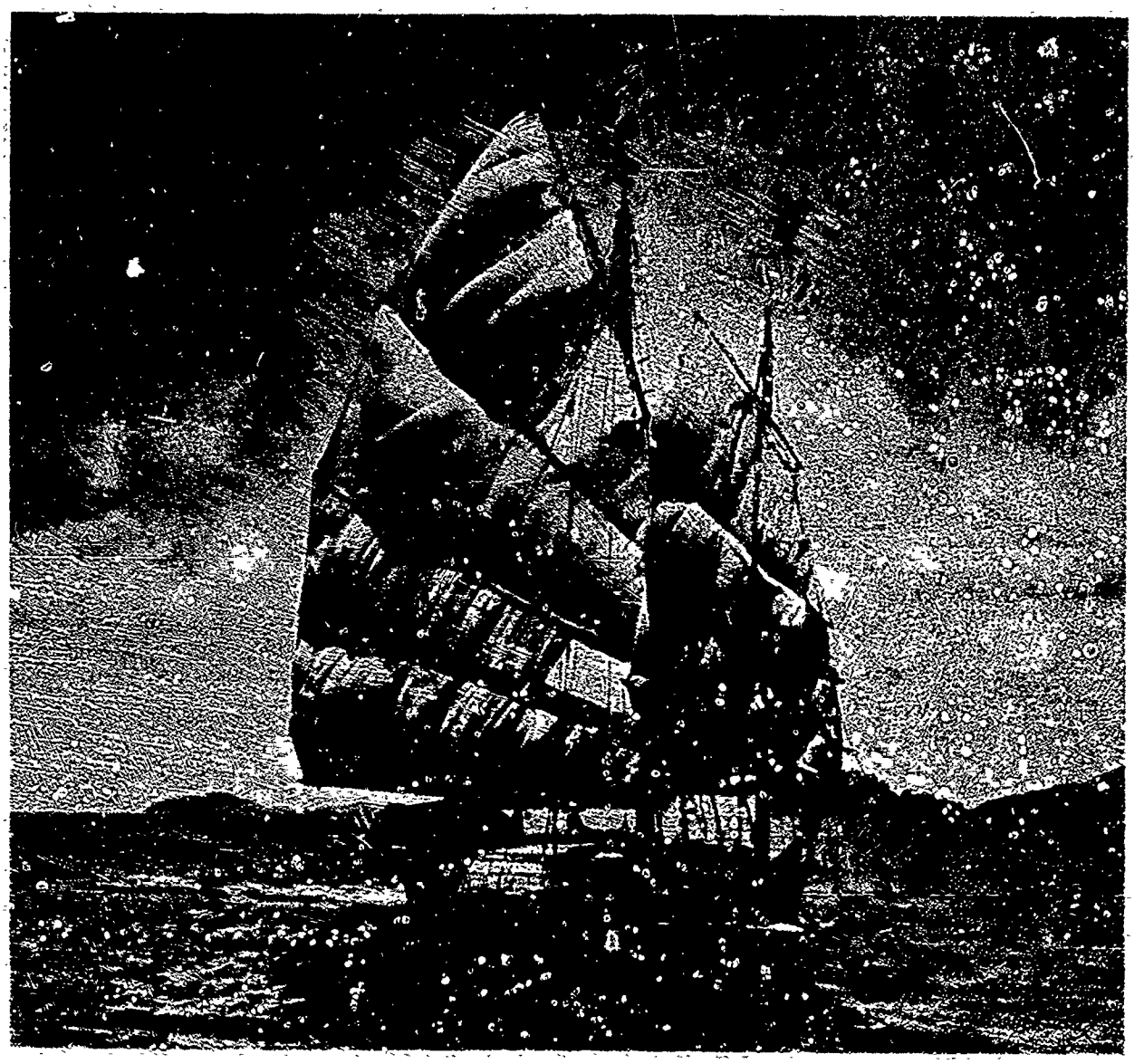


OPERATIONAL:

- Cargoes include charcoal, firewood, lumber, and stone
- Can cross Gulf—usually follow coastline but often out of sight of shore

การปฏิบัติงาน:

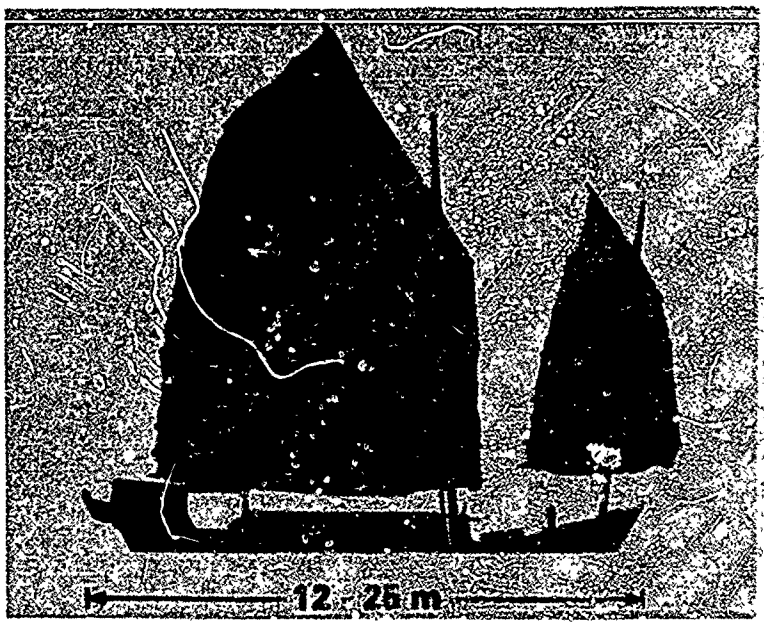
- สินค้าที่บรรทุกได้แก่ ถ่าน ฟืน ไม้ท่อน และหิน
- สามารถแล่นข้ามอ่าวได้ ซึ่งตามปกติจะแล่นเลาะฝั่ง แต่ก็มักออกไปไกลจนแลไม่เห็นฝั่ง

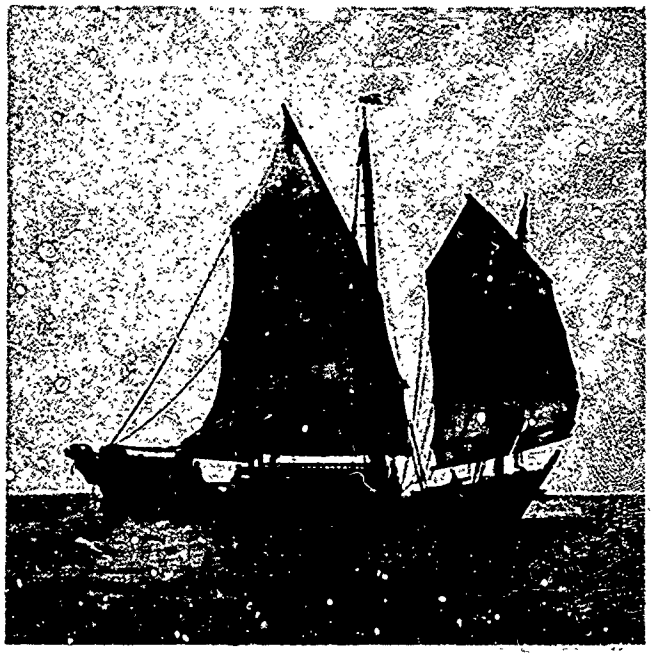


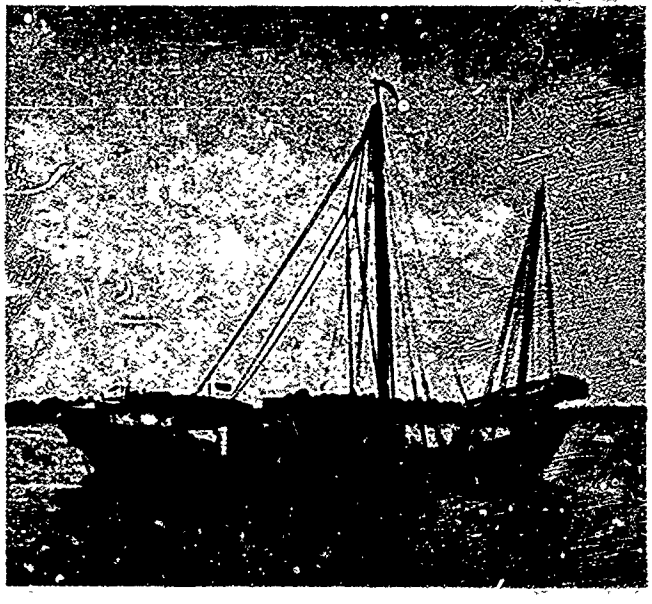
RECOGNITION:

- Junk hull
- High bow and straight, high-rise stem
- Overhanging poop deck
- Two-masted, Chinese lugsail

TYPE ใช้งาน	**Cargo** **สินค้า**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	12 - 25
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	3 - 5
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	2.5
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	9
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	**Gulf** **อ่าวไทย**



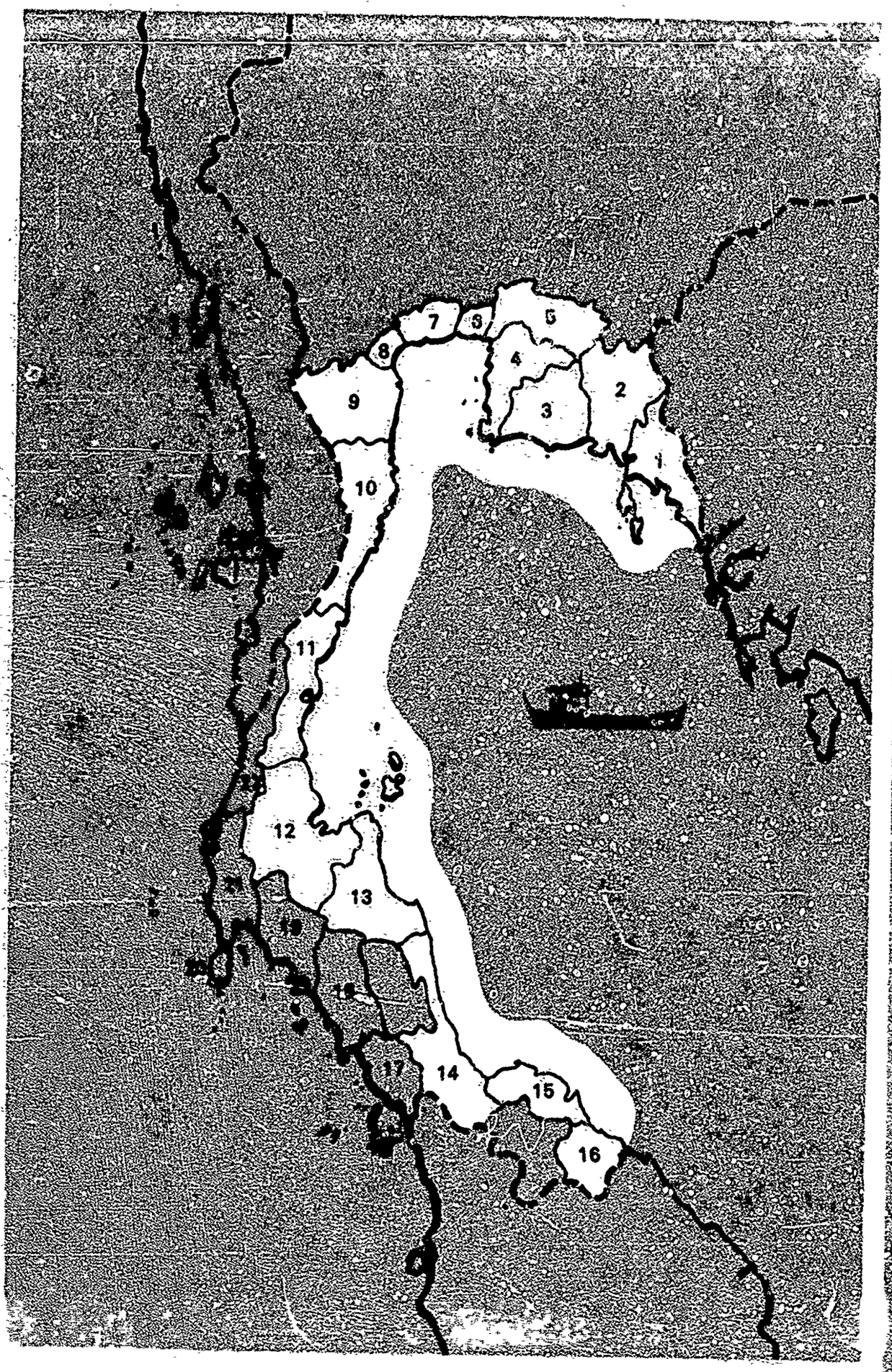




ลักษณะจดจำ:

- ตัวเรือเป็นแบบเรือสำเภา
- หัวเรือสูง ทวนหัวตรง และยื่นสูงขึ้นมา
- ดาดฟ้ายกท้ายเรือยื่นออกไป
- เป็นเรือใบสองเสาและใช้ใบแขวนแบบจีน

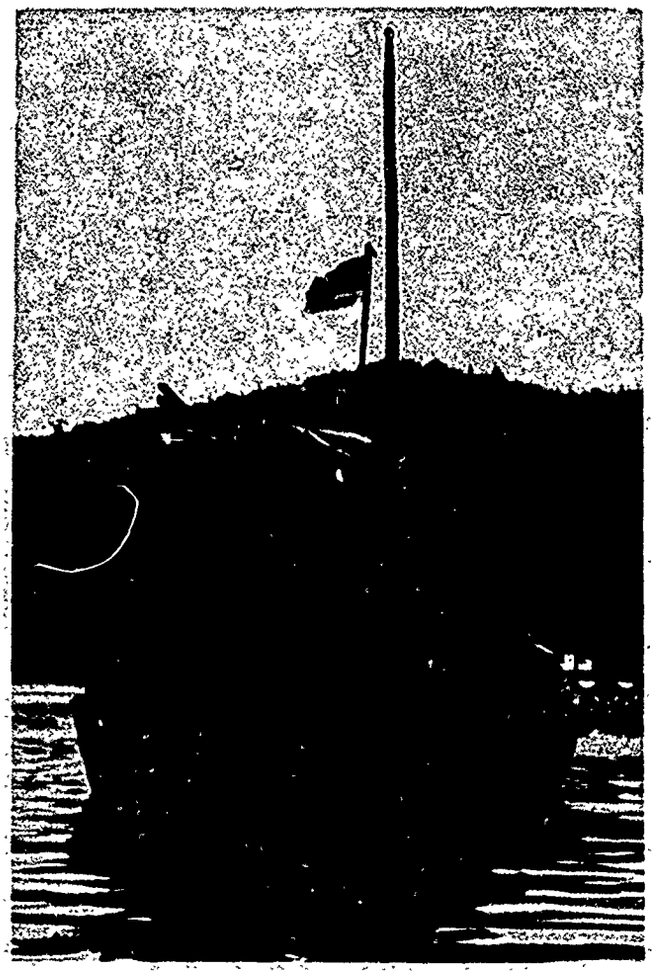
CLASS 8 - TYPE 1



OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C8-T1 ป๘-ช๑

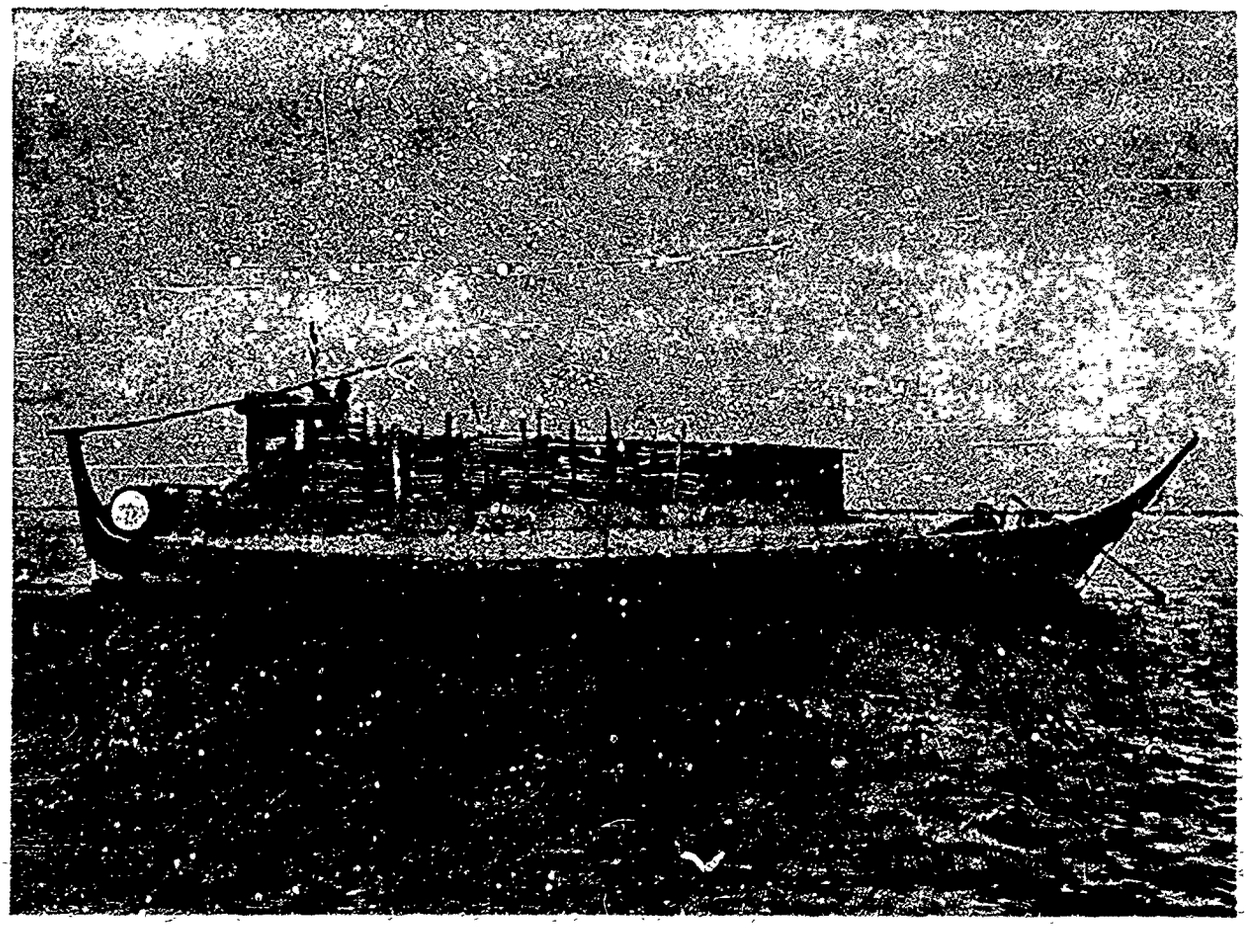


OPERATIONAL:

- Most are trawlers or purse-seine fishers
- 1- to 4-cylinder, up to 60-hp diesel engine
- Cargo boats carry fish and bamboo stakes
- Operate day and night

การปฏิบัติงาน:

- ส่วนมากเป็นเรือที่ใช้อวนลากหรืออวนล้อมจับ
- ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ๑ ถึง ๔ สูบ ไม่เกิน ๖๐ แรงม้า
- เรือสินค้าจะบรรทุกปลาและไม้ไผ่สำหรับทำโป๊ะ
- ปฏิบัติงานทั้งกลางวันและกลางคืน



CS-T1 ป๘-ช๑

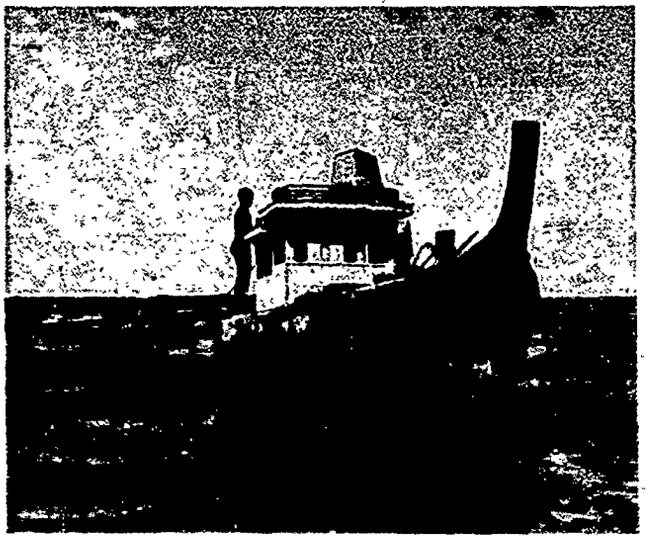
RECOGNITION:

- Double-ended
- Straight, sharply raked, high-rise stem and vertical sternpost
- High cabin aft



TYPE ใช้งาน	**Fishing/Cargo** **ประมง/สินค้า**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	9-16
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	2.5-4
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	1.6
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	8
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	**Gulf** **อ่าวไทย**

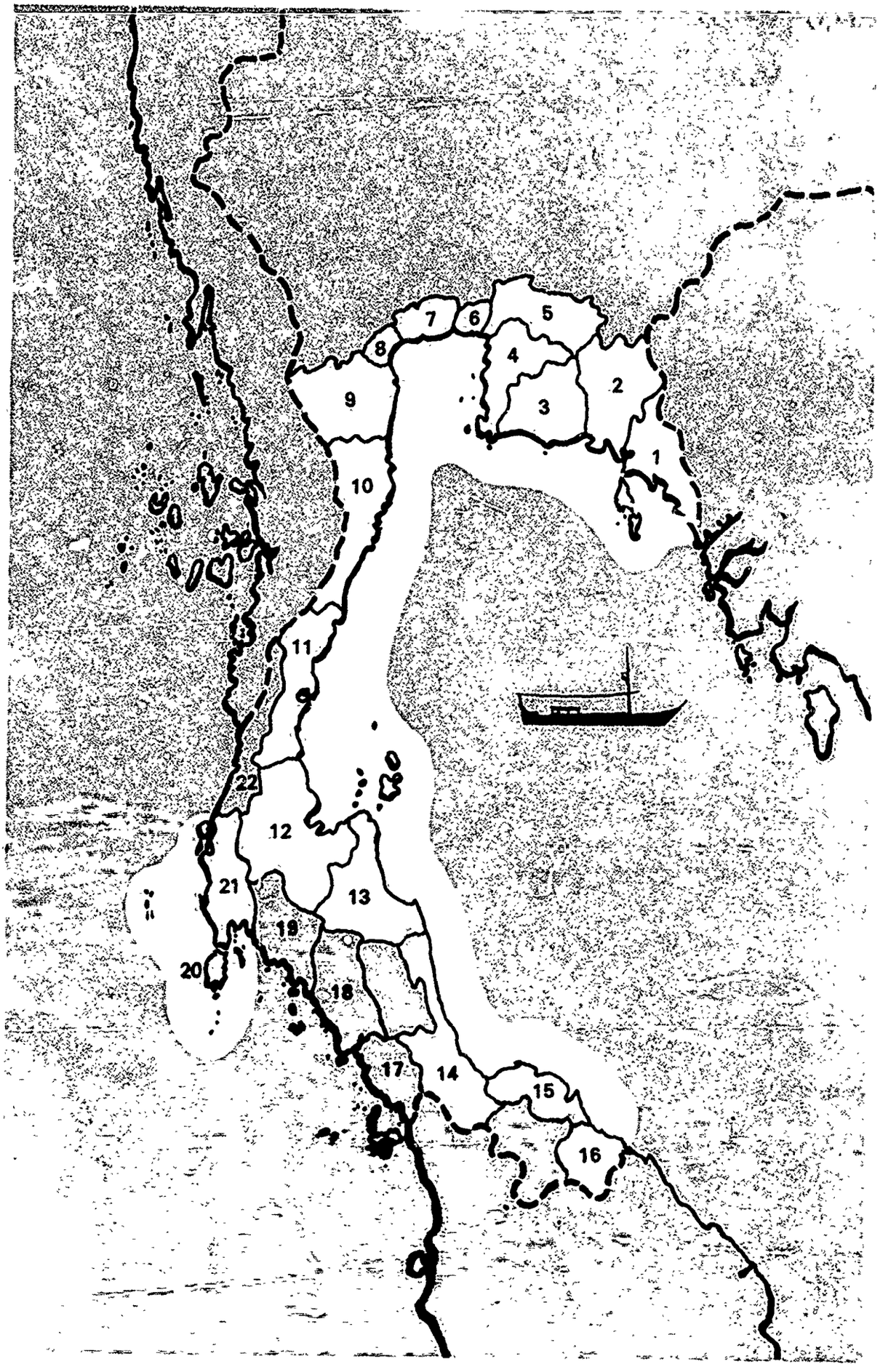




ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือและท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน
- ทวนหัวเอนตรงและยื่นสูงขึ้นมา ส่วนทวนท้ายตั้งตรงในแนวดิ่ง
- เก๋งท้ายสูง

CLASS 8 - TYPE 2



ประเภทที่ ๘ - ชนิดที่ ๒

OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง



OPERATIONAL:

- Most are purse-seine fishers in Gulf
- Most are gill netters in Andaman Sea
- 1- to 5-cylinder, up to 75-hp diesel engine
- Cargo boats usually carry salt
- Most purse seiners operate at night—others day and night

การปฏิบัติงาน:

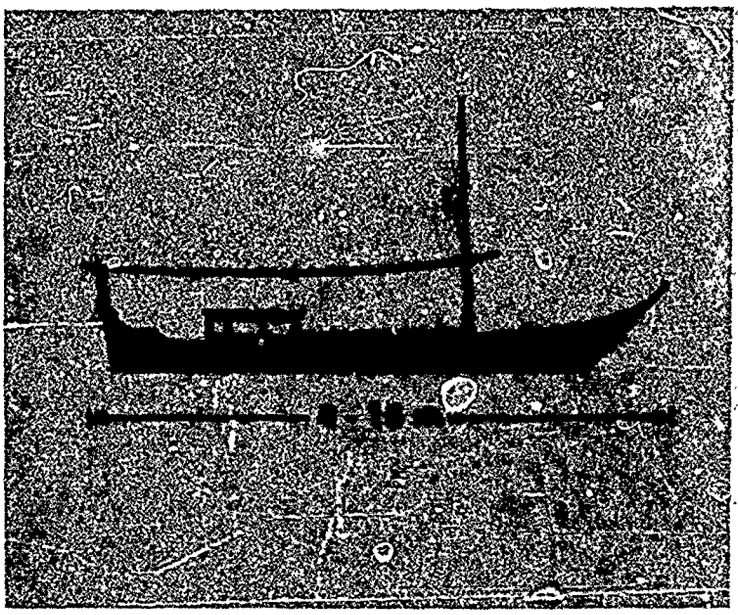
- ในอ่าวไทย ส่วนมากเป็นเรือที่ใช้อวนล้อมจับ
- ในทะเลอันดามัน ส่วนมากเป็นเรือที่ใช้อวนติดตา
- ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ๑ ถึง ๕ สูบ ไม่เกิน ๗๕ แรงม้า
- เรือสินค้าตามปกติจะบรรทุกเกลือ
- เรือที่ใช้อวนล้อมจับส่วนมากปฏิบัติงานในเวลากลางคืน ส่วนนอกนั้นปฏิบัติงานทั้งกลางวันและกลางคืน



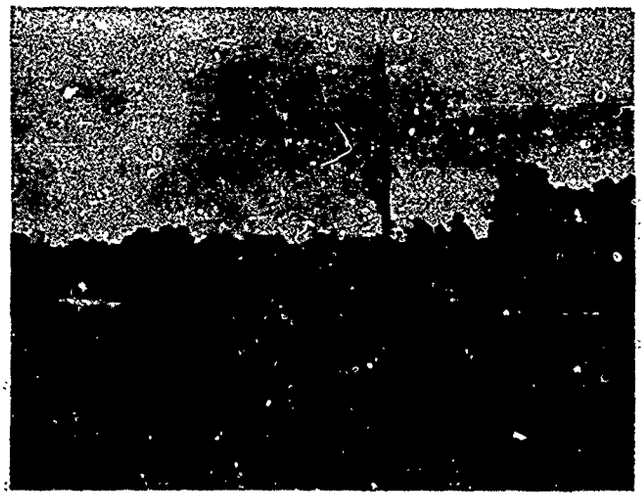
C8-T2 ป๘-ช๒

RECOGNITION:

- Double-ended
- Straight, sharply raked, high-rise stem and vertical sternpost
- Low cabin aft

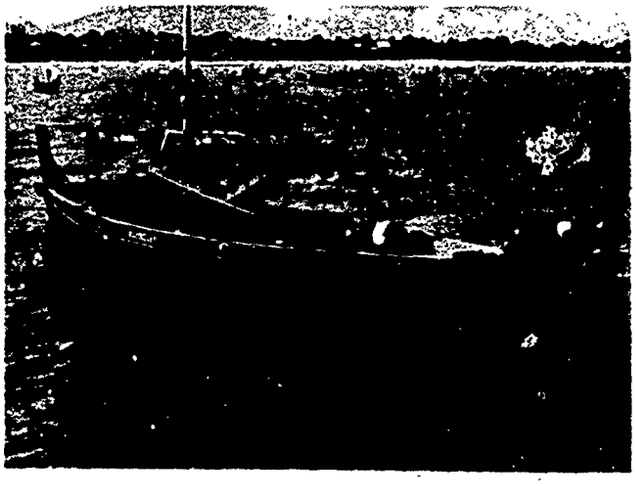


TYPE ใช้งาน	**Fishing/Cargo** **ประมง/สินค้า**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	**4 - 16**
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	**2 - 3.5**
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	**1.4**
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	**8**
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	**Gulf and Andaman Sea** **อ่าวไทยและทะเลอันดามัน**

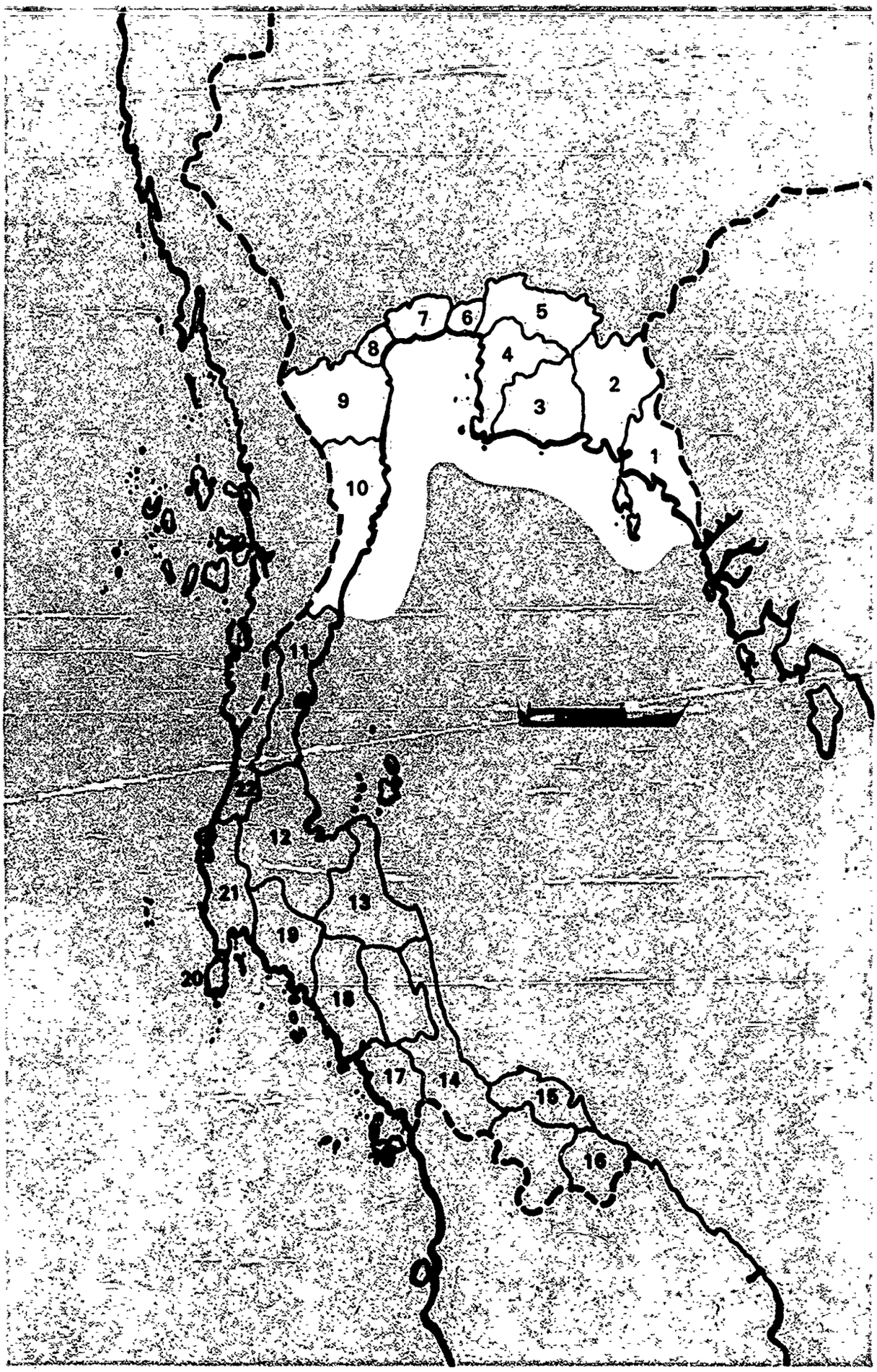


ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือและท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน
- ทวนหัวเอนตรงและยื่นสูงขึ้นมา ส่วนทวนท้ายตั้งตรงในแนวดิ่ง
- เก๋งท้ายเตี้ย



CLASS 8 - TYPE 3



OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

CS-T3 ปส-ช๓

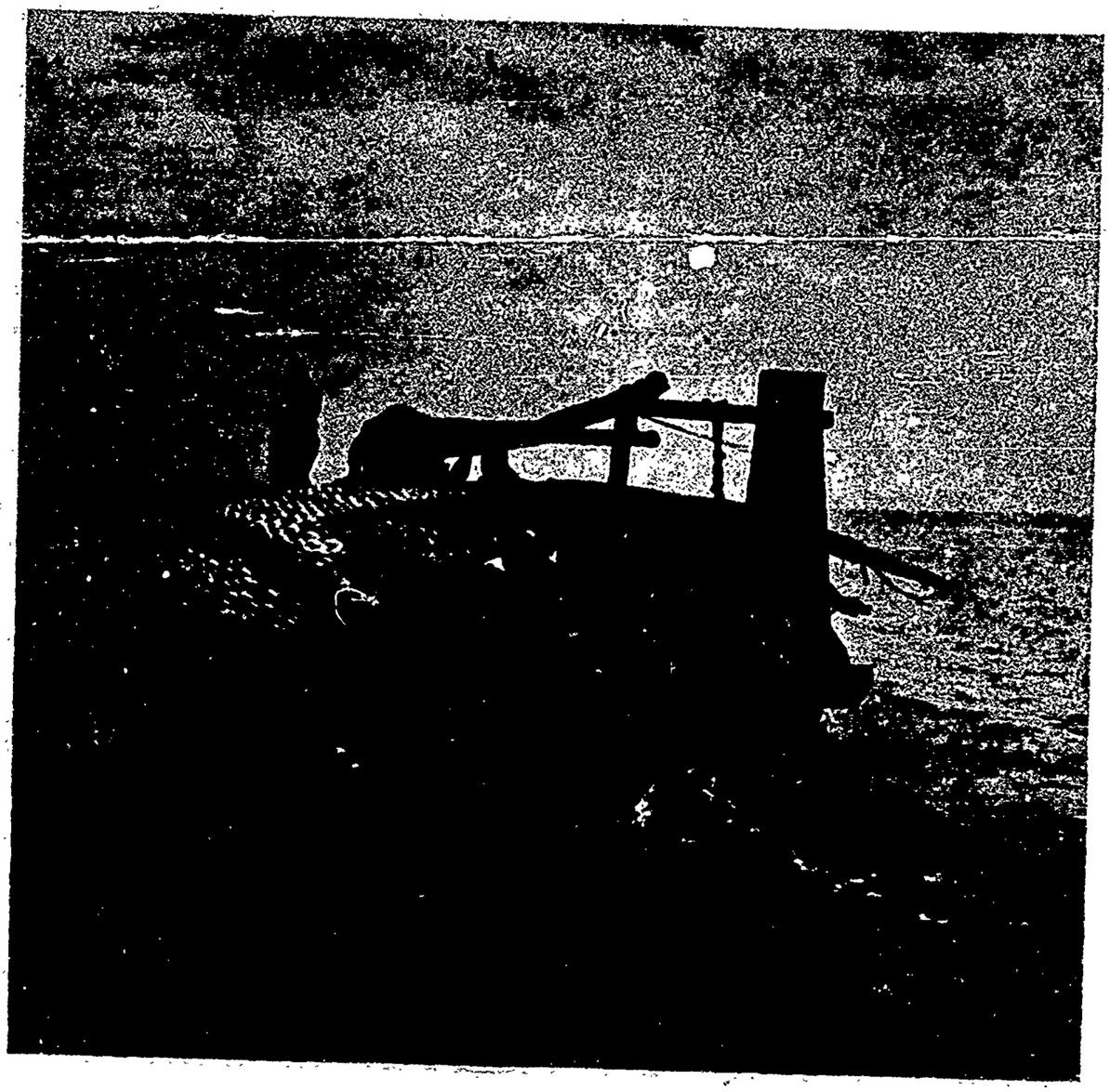


OPERATIONAL:

- Carry cargoes of salt, coconuts, and clay
- 1- to 3-cylinder, up to 29-hp diesel engine
- Usually operate during day

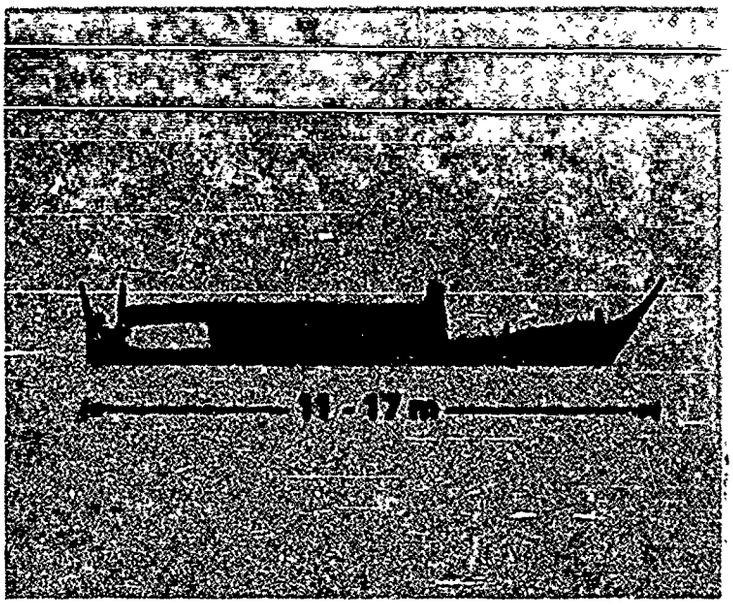
การปฏิบัติงาน:

- สินค้าที่บรรทุกได้แก่ เกลือ มะพร้าว และดินเหนียว
- ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ๑ ถึง ๓ สูบ ไม่เกิน ๒๙ แรงม้า
- ตามปกติปฏิบัติงานในเวลากลางวัน



RECOGNITION:

- Double-ended
- Straight, sharply raked, high-rise stem and vertical sternpost
- Long cabin aft



TYPE ใช้งาน	**Cargo** **สินค้า**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	**11-17**
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	**3-4**
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	**1.7**
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	**7**
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	**Northern Gulf** **ก้นอ่าวไทย**

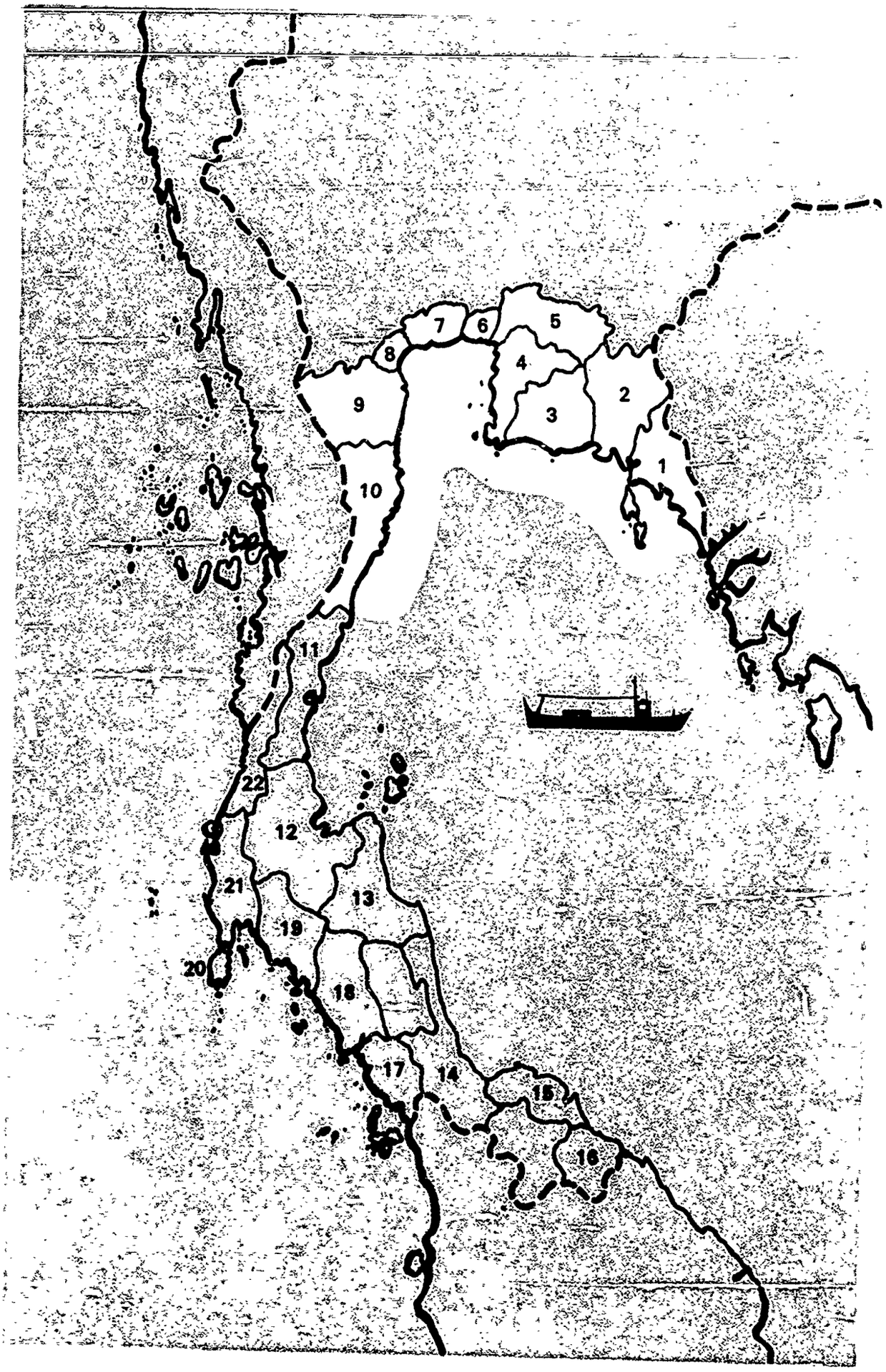


ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือและท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน
- ทวนหัวเอนตรงและยื่นสูงขึ้นมา ส่วนทวนท้ายตั้งตรงในแนวดิ่ง
- เก๋งท้ายยาว



CLASS 8 - TYPE 10



OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

CS-T10 ปส-ช๑๐

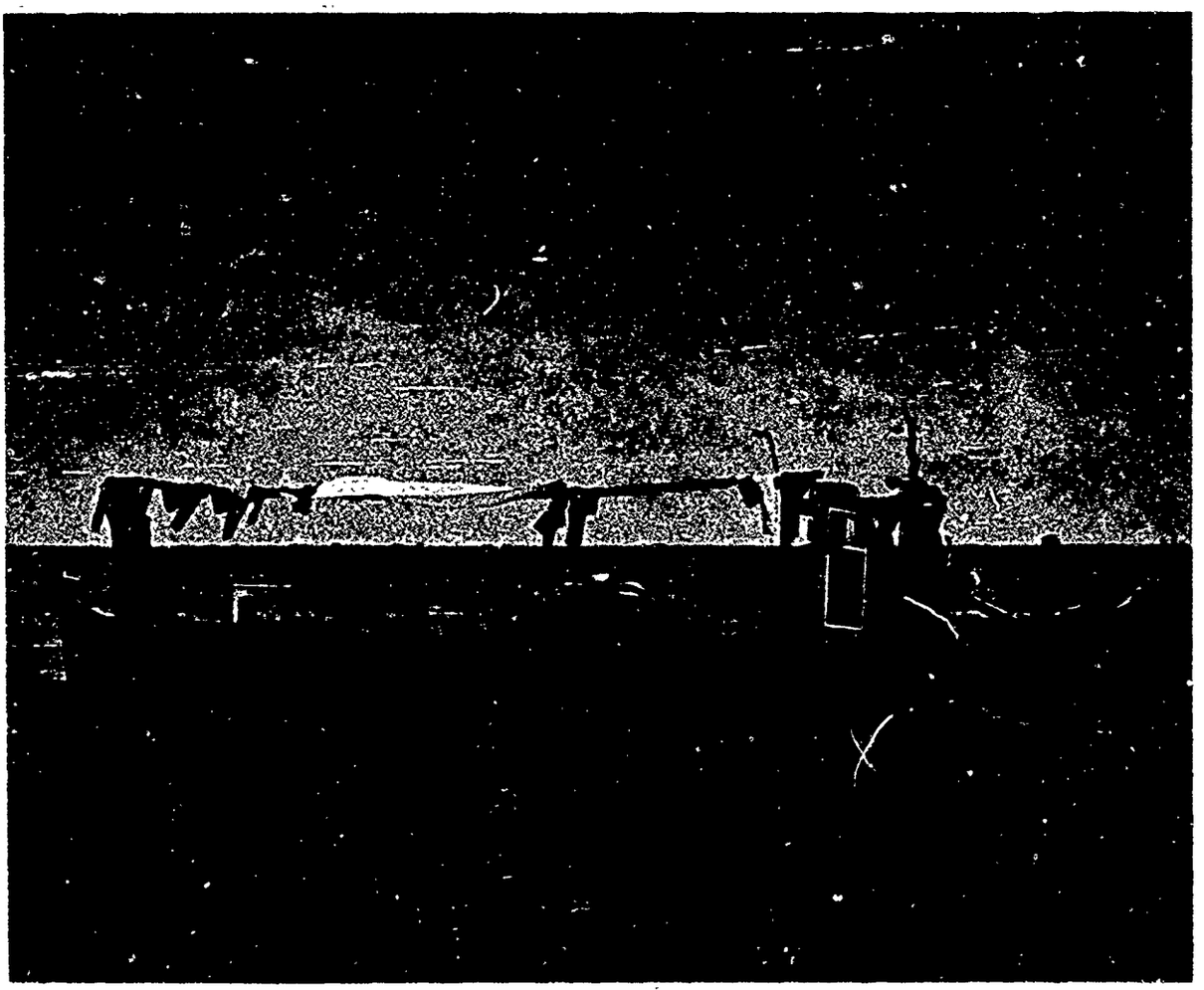


OPERATIONAL:

- Varied fishing techniques
- 2- or 3-cylinder, up to 24-hp diesel engine
- Most operate 5 to 10 miles off-shore
- Most operate during the day

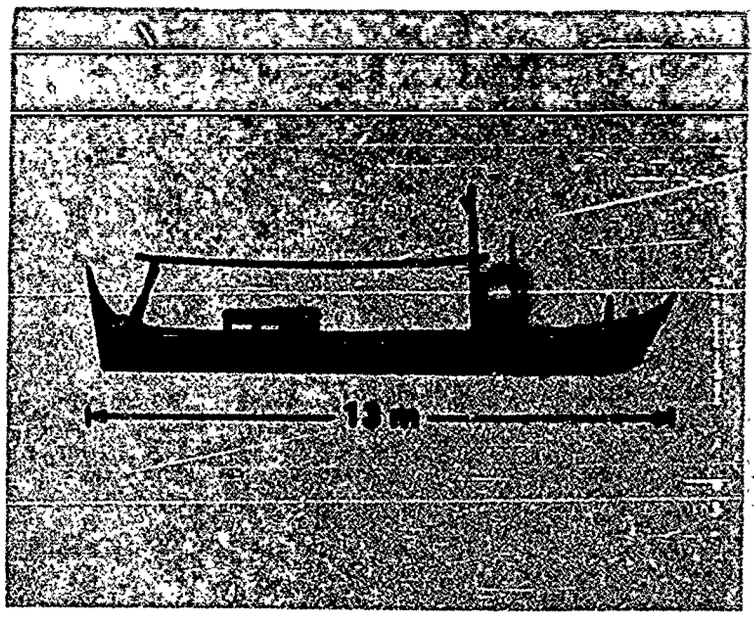
การปฏิบัติงาน:

- ใช้วิธีการประมงนานาชนิด
- ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ๒ หรือ ๓ สูบ ไม่เกิน ๒๔ แรงม้า
- เรือส่วนมากปฏิบัติงานห่างจากฝั่ง ๕ ถึง ๑๐ ไมล์
- ปฏิบัติงานในเวลากลางวันเป็นส่วนมาก



RECOGNITION:

- Double-ended
- Straight, sharply raked, high-rise stem and vertical sternpost
- Cabins forward and aft



TYPE ใช้งาน	**Fishing ประมง**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	13
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	3 - 4.5
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	1
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	5
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	**Northern Gulf ก้นอ่าวไทย**

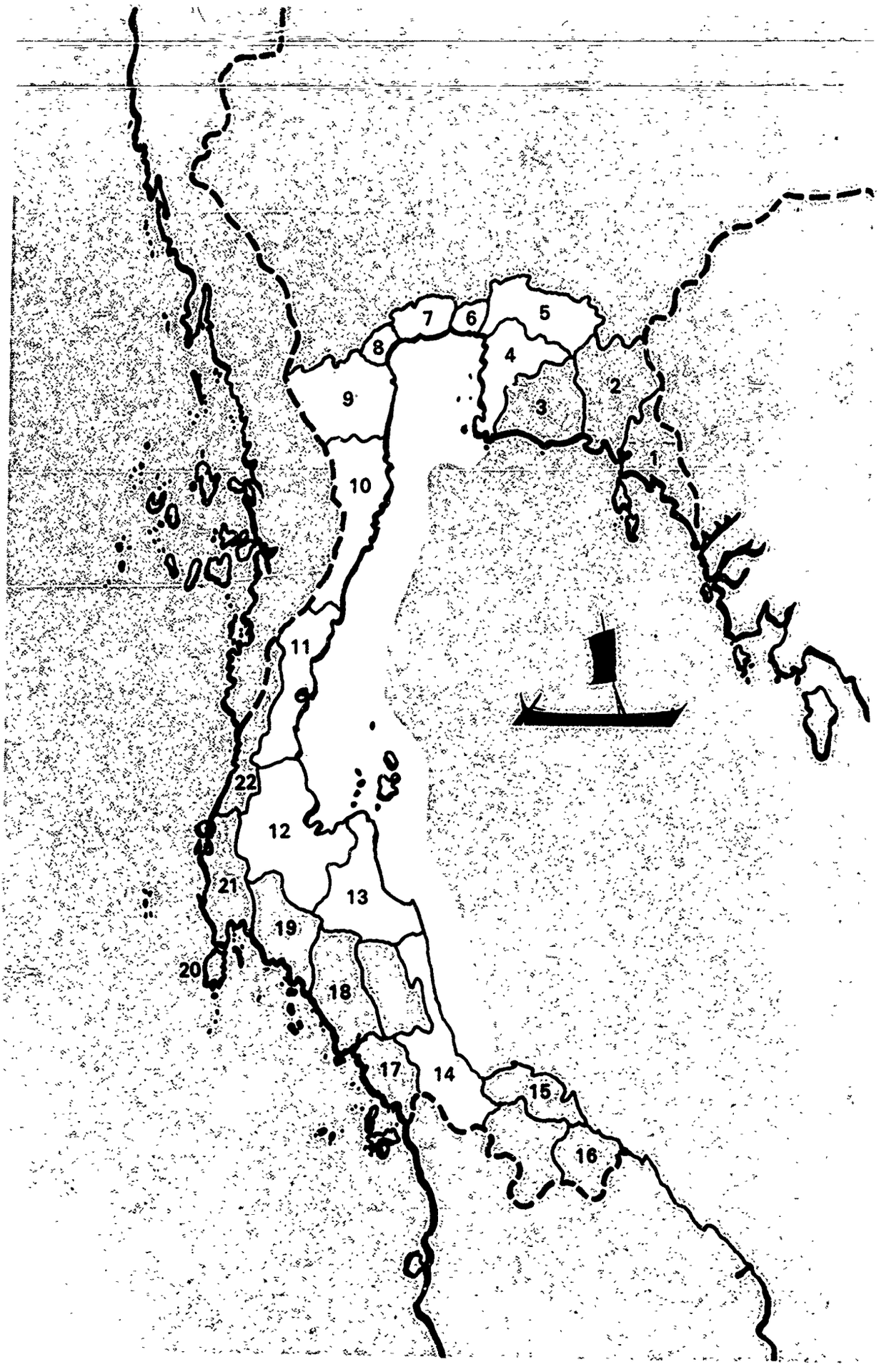




ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือและท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน
- ทวนหัวเอนตรงและยื่นสูงขึ้นมา ส่วนทวนท้ายตั้งตรงในแนวดิ่ง
- มีเก๋งหัวและเก๋งท้าย

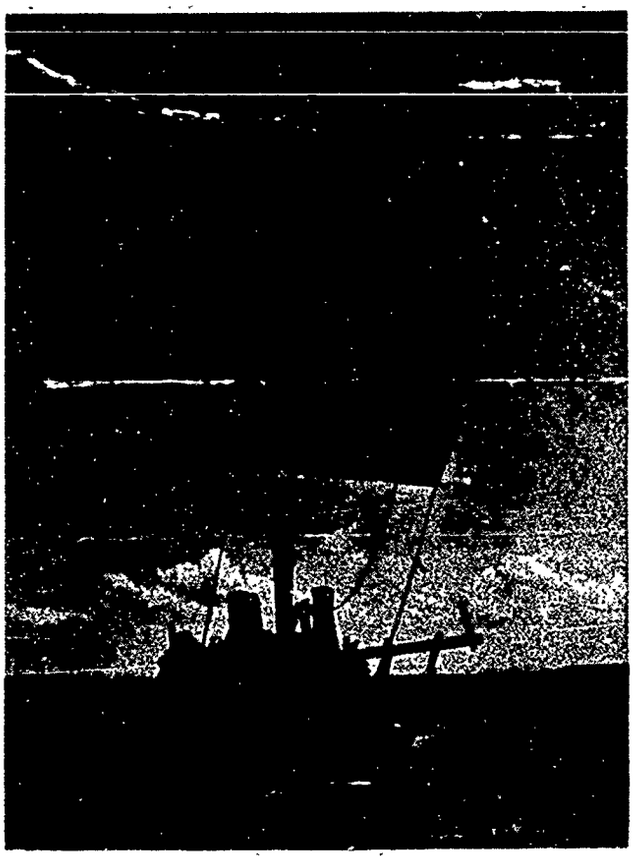
CLASS 8 - TYPE 11



OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

CB-T11 ปค-ช๑๑

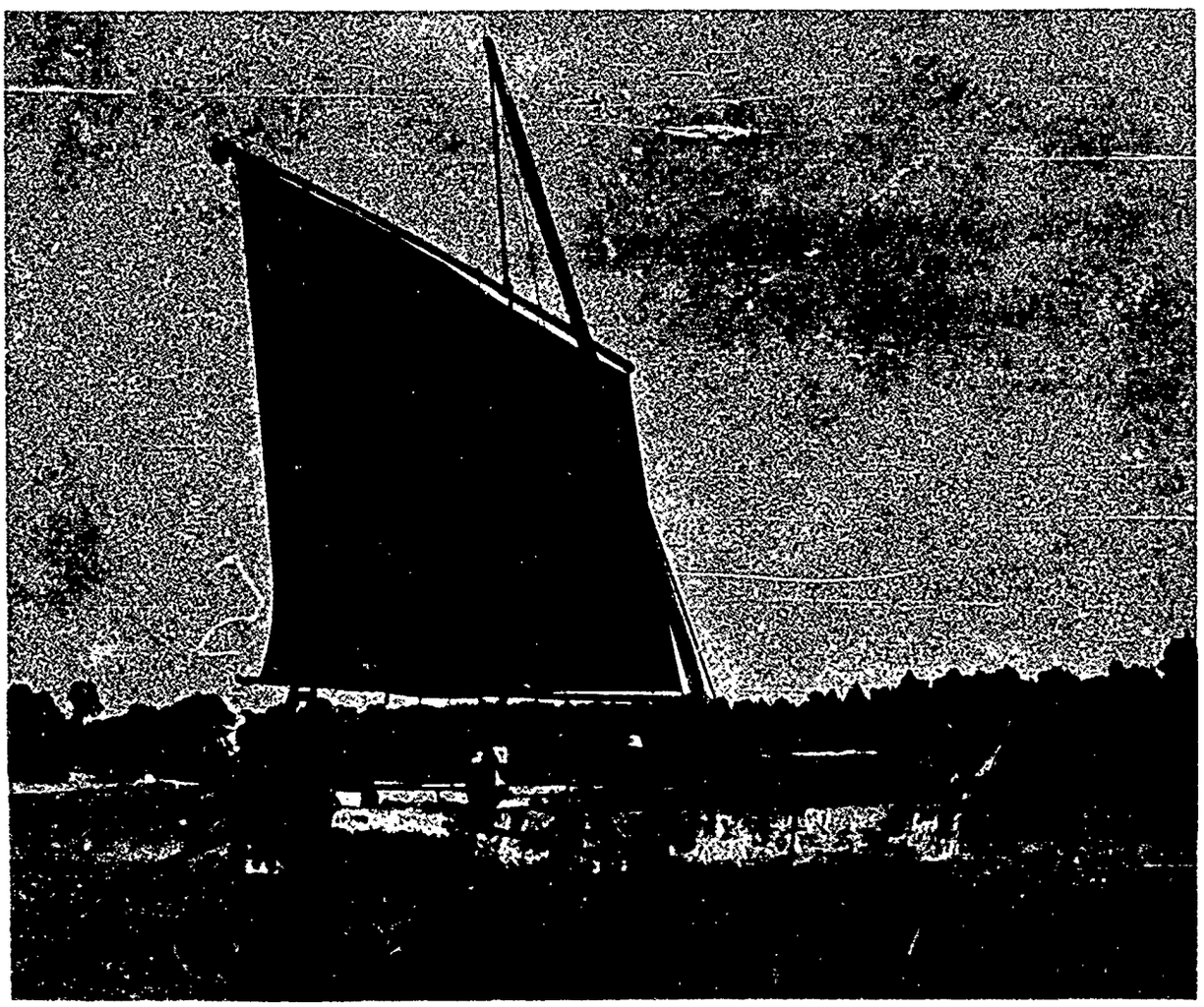


OPERATIONAL:

- Most work stationary fish traps just offshore
- Sometimes carry 1- or 2-cylinder, up to 9-hp, long-shaft gasoline engine
- Operate during the day

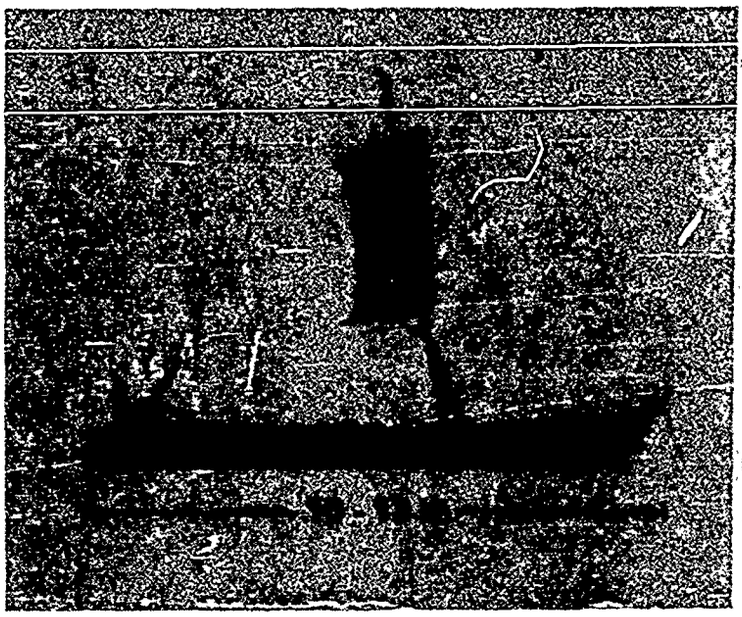
การปฏิบัติงาน:

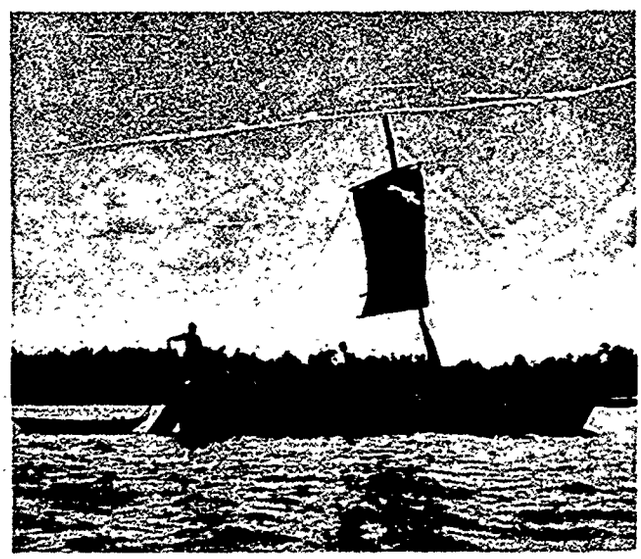
- เรือส่วนมากใช้เครื่องมือประเภทดักกั้นที่อยู่ประจำที่
- เรือบางลำมีเครื่องหางยาวน้ำมันใส ๑ หรือ ๒ สูบ ไม่เกิน ๙ แรงม้าไปด้วย
- ปฏิบัติงานในเวลากลางวัน



RECOGNITION:

- Double-ended
- Straight, sharply raked, high-rise stem and vertical sternpost
- Single-masted sailer





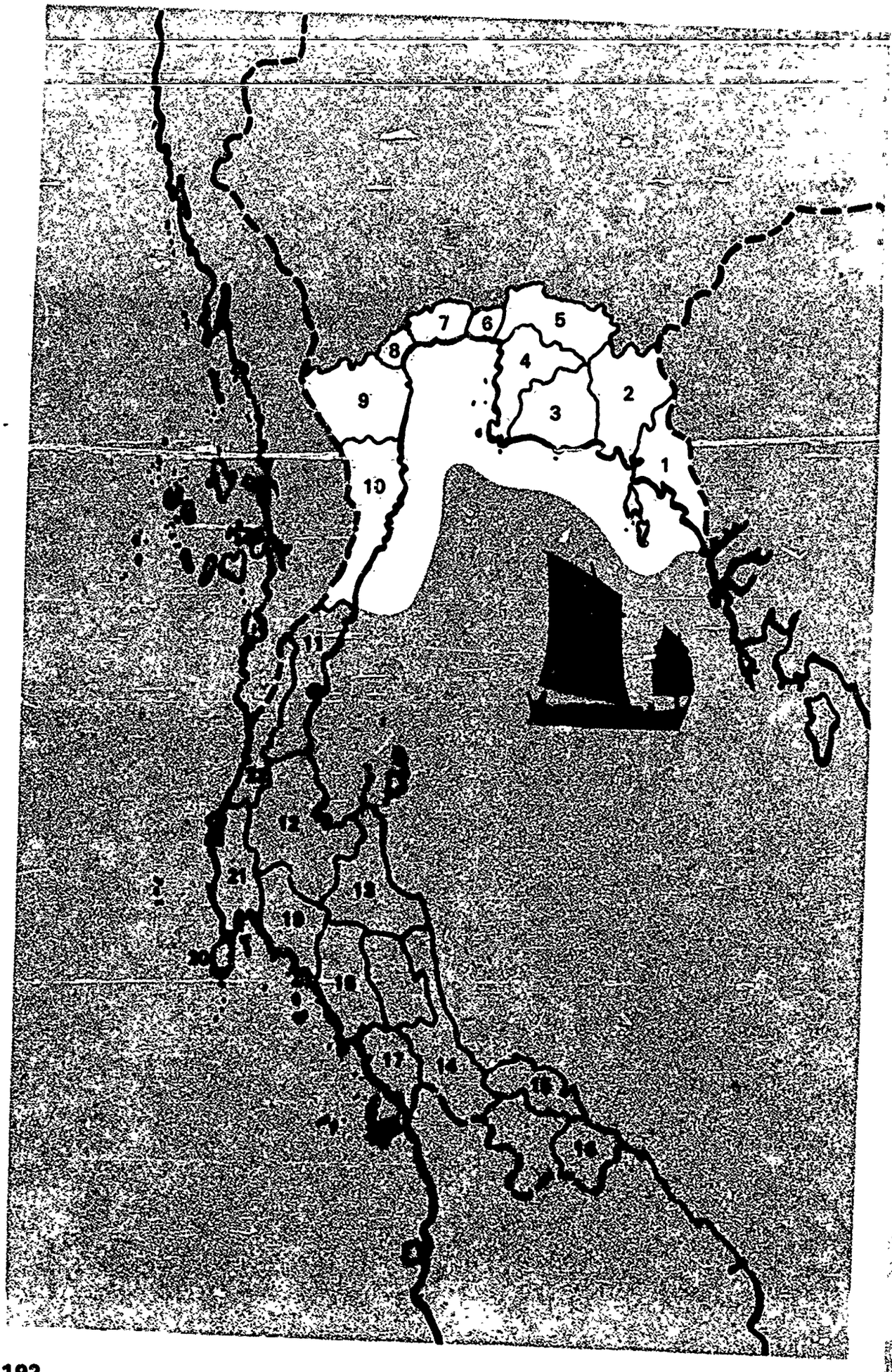


TYPE ใช้งาน	**Fishing ประมง**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	10-13
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	2.5-3.5
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	1
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	4
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	**Northern and western Gulf อ่าวไทยบริเวณก้นอ่าวและทางฝั่งตะวันตก**

ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือและท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน
- ทวนหัวเอนตรงและยื่นสูงขึ้นมา ส่วนทวนท้ายตั้งตรงในแนวดิ่ง
- เป็นเรือใบเสาเดียว

CLASS 8 - TYPE 12



OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง



OPERATIONAL:

- Typical cargoes include gravel, bamboo stakes, wood, and fish
- Some carry a small outboard engine in order to control vessel better when entering port
- Beams laid athwartships extend on both sides of hull to support cargoes of bamboo and wooden stakes
- Operate mostly during day

การปฏิบัติงาน:

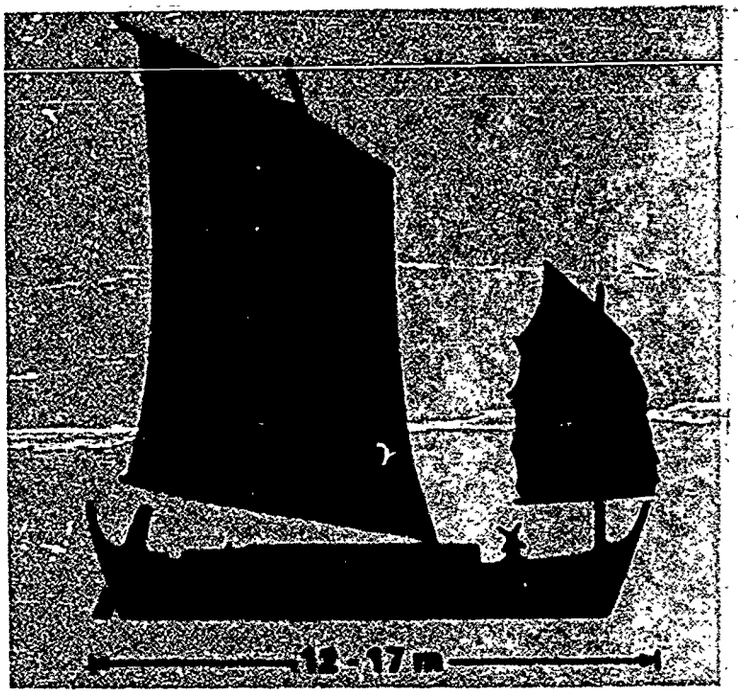
- สินค้าที่บรรทุกโดยทั่วไป ได้แก่ กรวด ไม้ไผ่สำหรับทำโป๊ะ ไม้ และปลา
- เรือบางลำมีเครื่องติดท้ายขนาดเล็ก ๑ เครื่อง เพื่อใช้บังคับเรือขณะอยู่ในท่า
- มีคานพาดขวางลำเรือโดยยื่นออกไปทั้งสองกราบ เพื่อใช้บรรทุกไม้ไผ่ และไม้ทำโป๊ะ
- โดยมากปฏิบัติงานในเวลากลางวัน



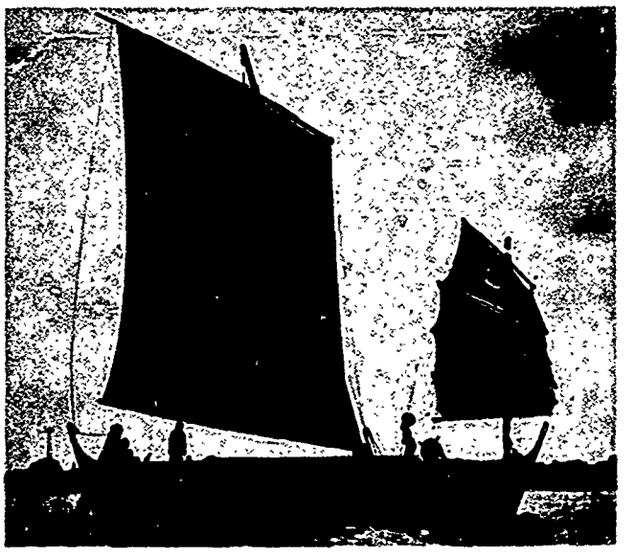
C8-T12 ป๘-ช๑๒

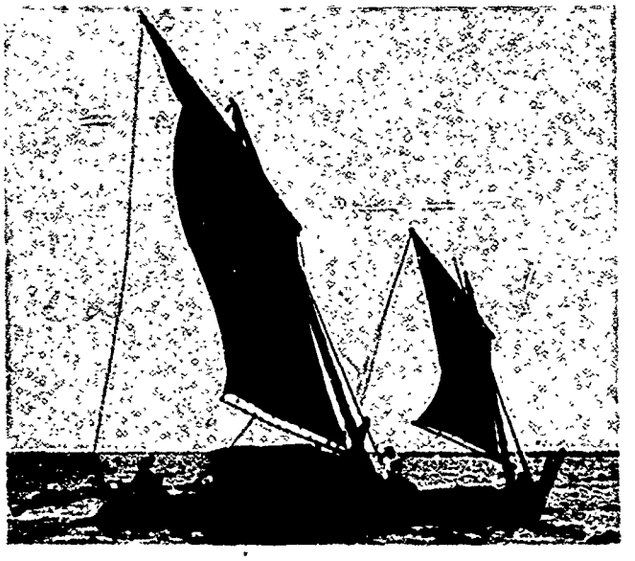
RECOGNITION:

- **Double-ended**
- **Straight, sharply raked, high-rise stem and vertical sternpost**
- **Two-masted sailer**



TYPE ใช้งาน	**Cargo** **สินค้า**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	12-17
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	3-4.5
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	1.9
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	7
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	**Northern Gulf** **ก้นอ่าวไทย**

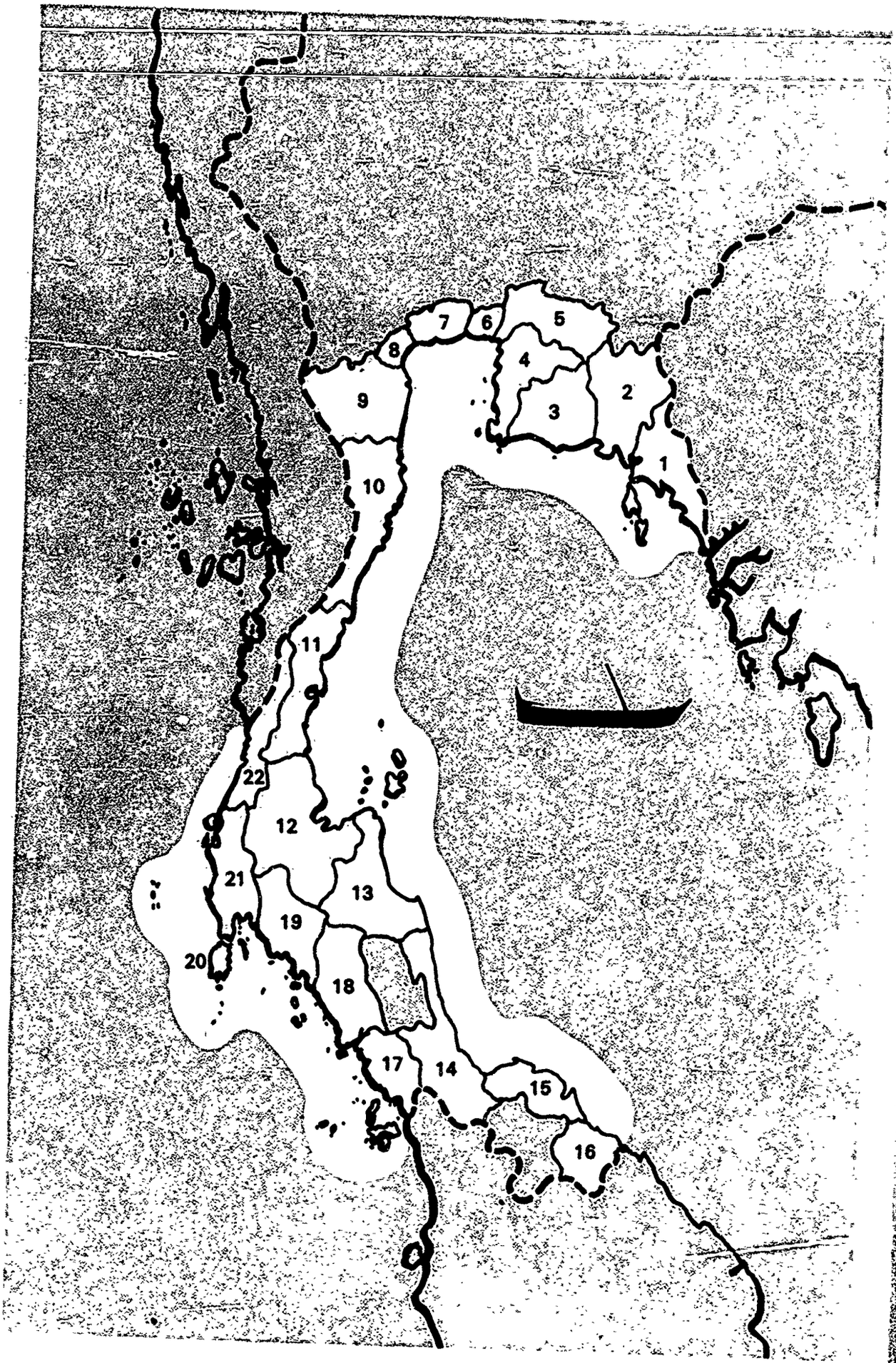




ลักษณะจดจำ:

- **หัวเรือและท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน**
- **ทวนหัวเอนตรงและขึ้นสูงขึ้นมา ส่วนทวนท้ายตั้งตรงในแนวดิ่ง**
- **เป็นเรือใบสองเสา**

CLASS 8 - TYPE 14

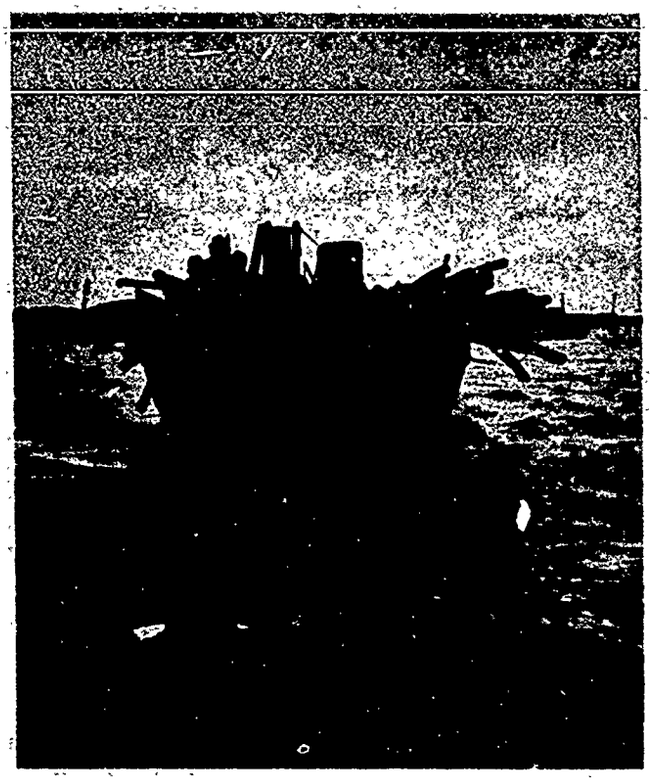


ประเภทที่ ๘ - ชนิดที่ ๑๔

OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

CS-T14 ป๘-ช๑๔



OPERATIONAL:

- Varied fishing techniques
- 1- or 4-cylinder, up to 60-hp diesel engine
- Operate day and night

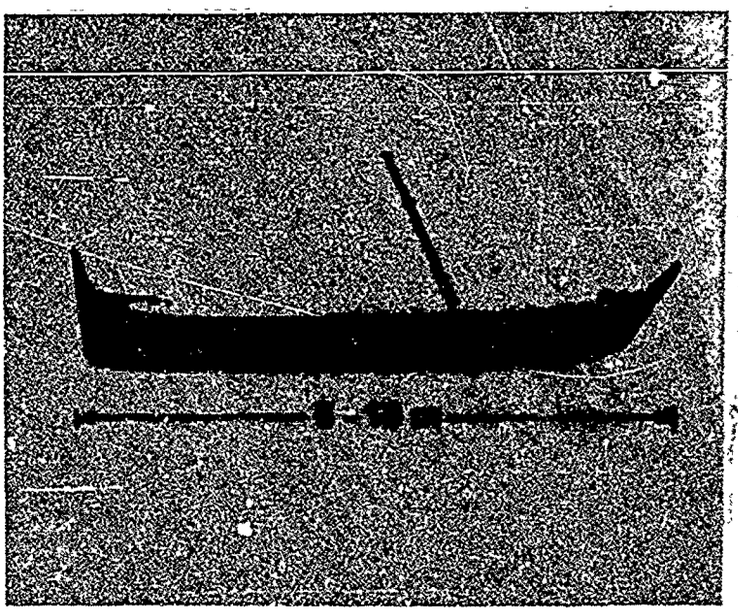
การปฏิบัติงาน:

- ใช้วิธีการประมงนานาชนิด
- ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ๑ หรือ ๔ สูบ ไม่เกิน ๖๐ แรงม้า
- ปฏิบัติงานทั้งกลางวันและกลางคืน



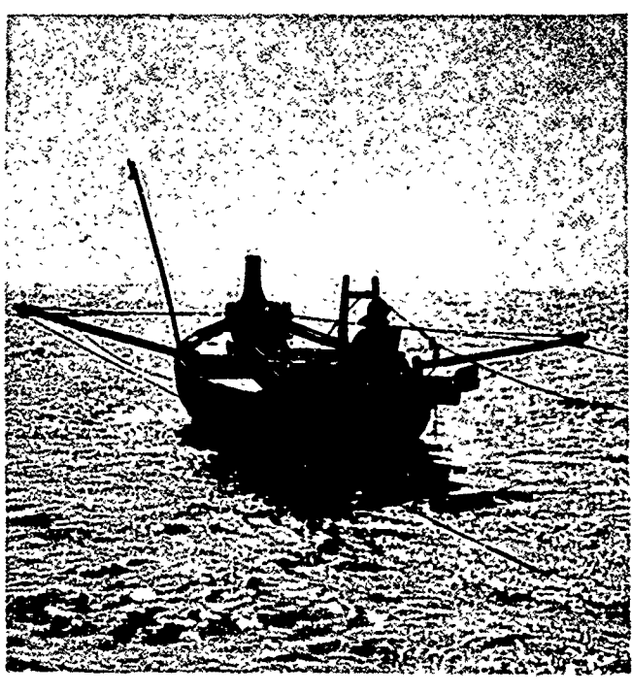
RECOGNITION:

- **Double-ended**
- **Straight, sharply raked, high-rise stem and vertical sternpost**



TYPE ใช้งาน	**Fishing ประมง**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	5-18
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	1-3.4
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	1.2
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	8
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	**Gulf and Andaman Sea อ่าวไทยและทะเลอันดามัน**

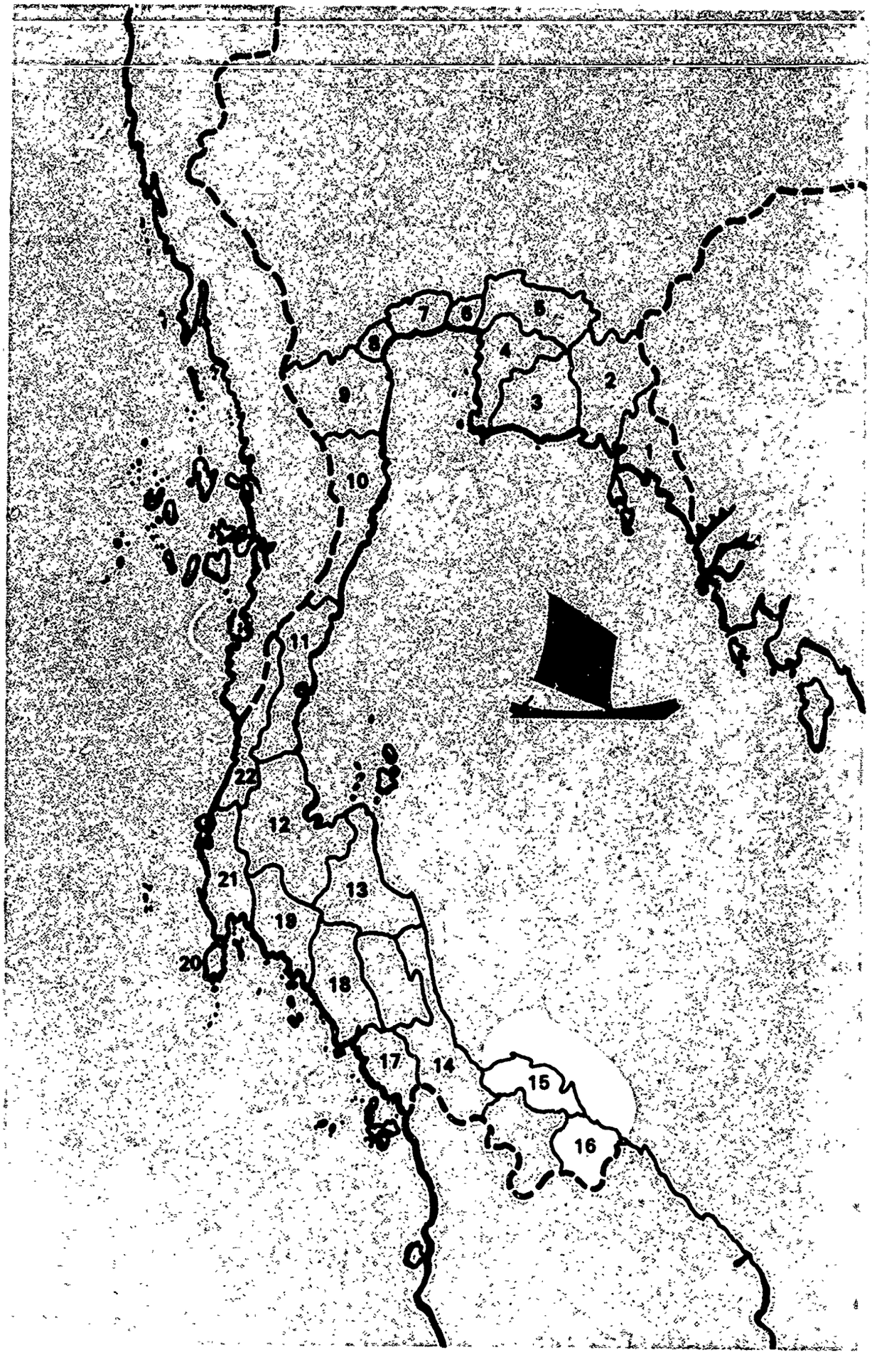




ลักษณะจดจำ:

- **หัวเรือและท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน**
- **ทวนหัวเอนตรงและยื่นสูงขึ้นมา ส่วนทวนท้ายตั้งตรงในแนวดิ่ง**

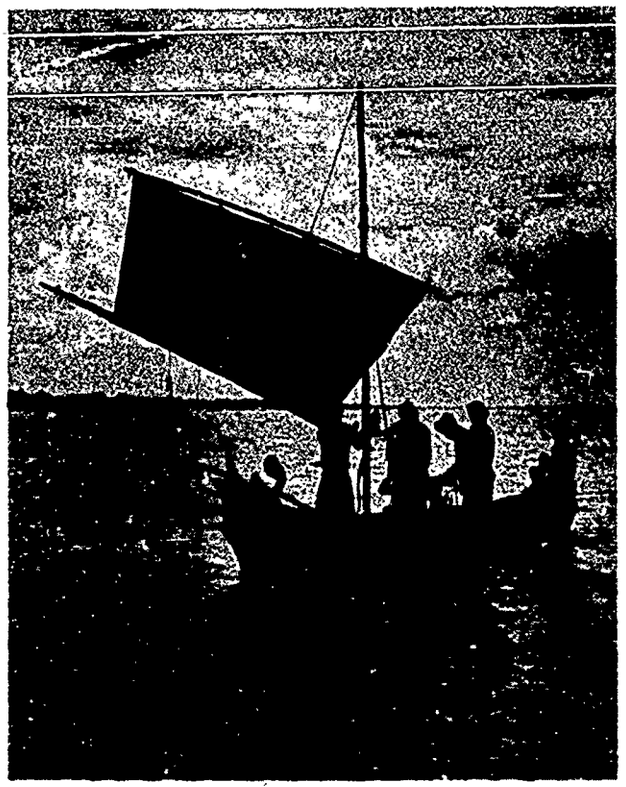
CLASS 9 - TYPE 11



OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C9-T11 ป๙-ช๑๑



OPERATIONAL:

- Gill-net or fish-pole fishers
- Operate about 5 miles offshore
- Operate night and day

การปฏิบัติงาน:

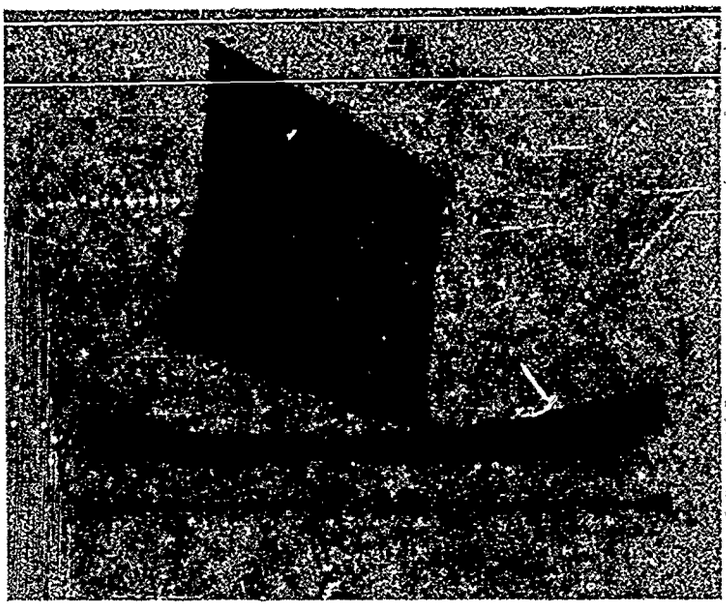
- ใช้อวนติดตาหรือเบ็ดตก
- ปฏิบัติงานอยู่ห่างจากฝั่งประมาณ ๕ ไมล์
- ปฏิบัติงานทั้งกลางวันและกลางคืน



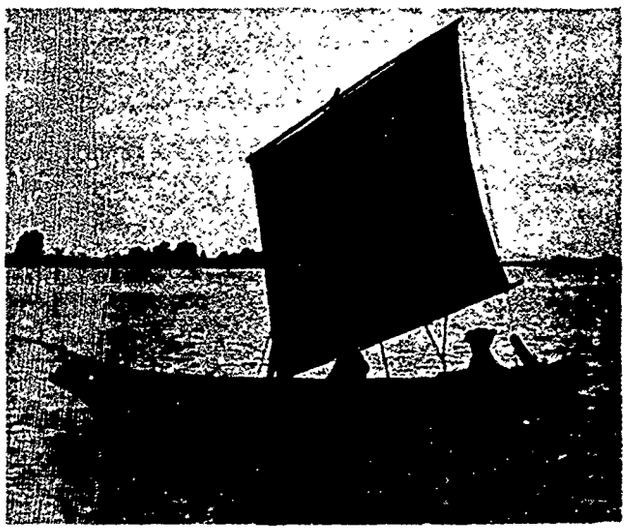
C9-T11 ป๙-ช๑๑

RECOGNITION:

- Double-ended
- Overhanging bow and stern
- Crescent-shaped sheer
- Single, square lugsail

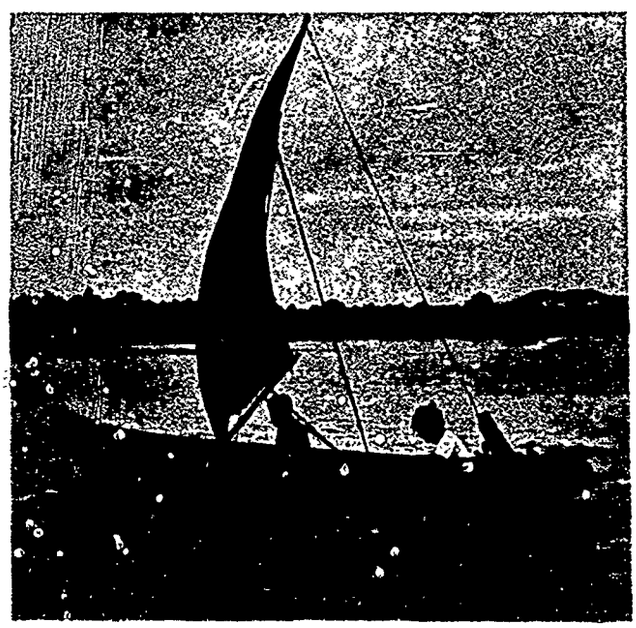


TYPE ใช้งาน	**Fishing** **ประมง**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	6 - 9
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	1 - 1.5
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	0.5
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	7
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	**Offshore Changwat Pattani and Narathiwat** **บริเวณนอกฝั่งจังหวัดปัตตานีและนราธิวาส**

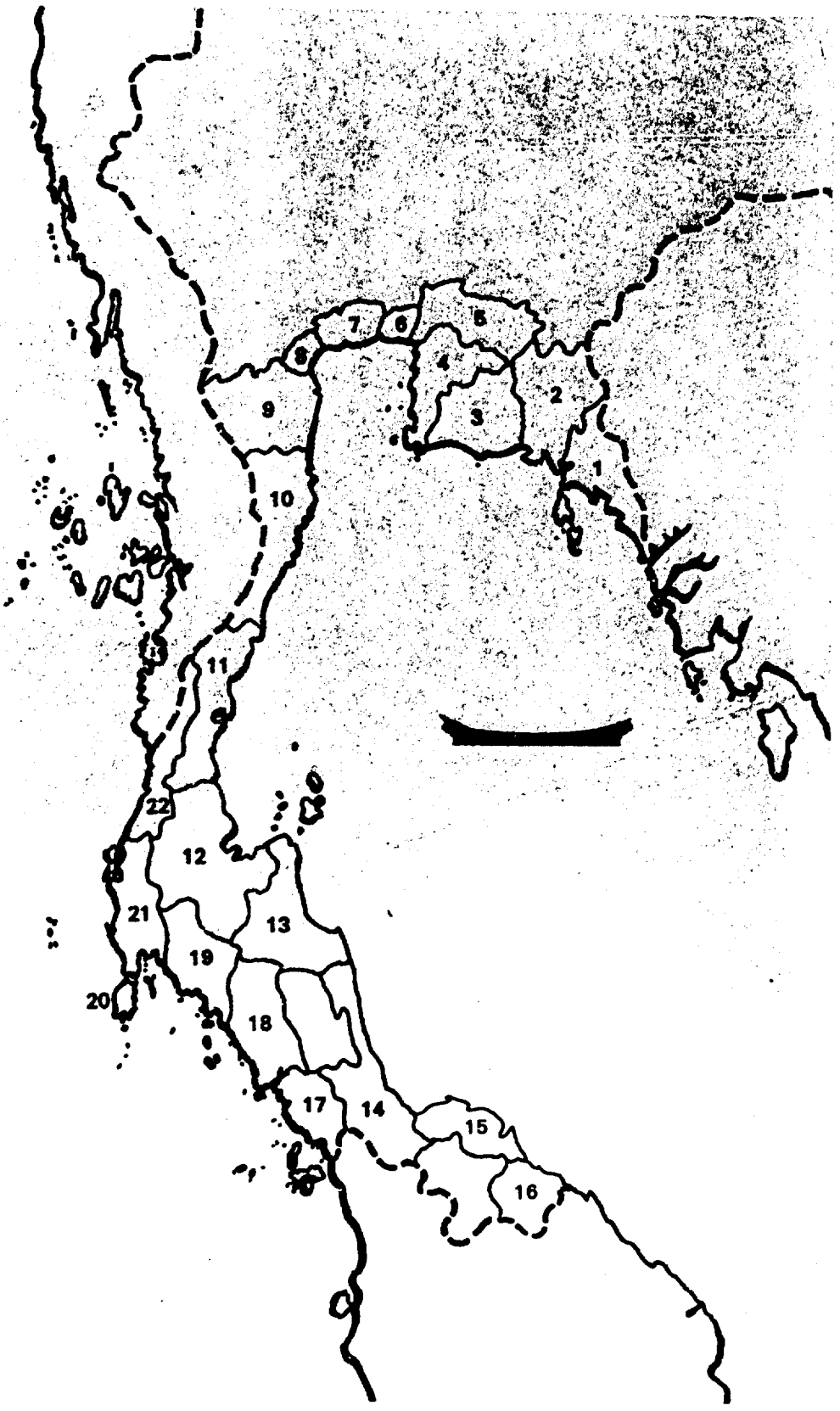


ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือและท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน
- หัวเรือและท้ายเรือยื่นออกไป
- แนวตัวเรือโค้งเป็นรูปวงเดือน
- มีใบแขวนรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสใบเดียว



CLASS 9 - TYPE 14



ประเภทที่ ๙ - ชนิดที่ ๑๔

OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C9-T14 ป๙-ช๑๔

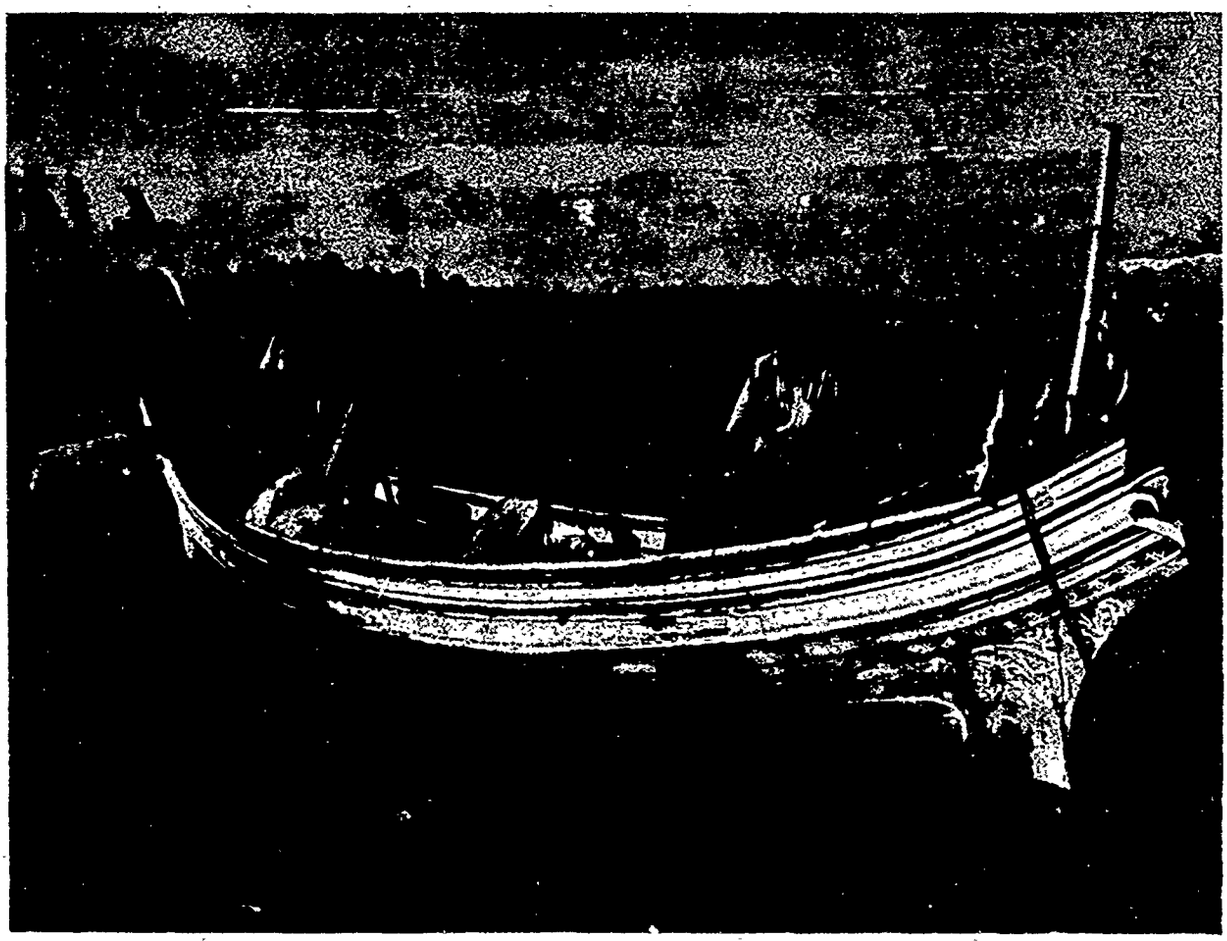


OPERATIONAL:

- Most are gill-net or purse-seine fishers
- Operate 3 to 5 miles offshore
- 1- or 2-cylinder, up to 19-hp, long-shaft gasoline engine
- Operate during the day

การปฏิบัติงาน:

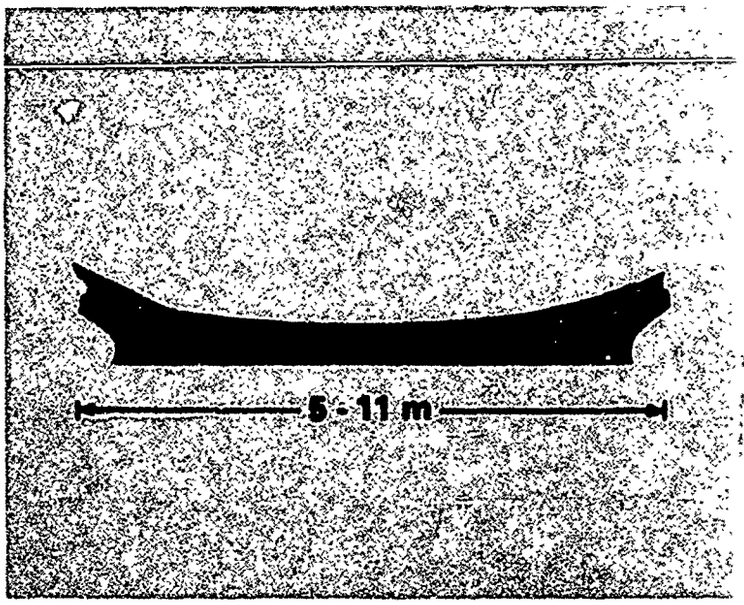
- เรือส่วนมากใช้อวนติดตาหรืออวนล้อมจับ
- ปฏิบัติงานอยู่ห่างจากฝั่ง ๓ ถึง ๕ ไมล์
- ใช้เครื่องหางยาวน้ำมันใส ๑ หรือ ๒ สูบ ไม่เกิน ๑๙ แรงม้า
- ปฏิบัติงานในเวลากลางวัน



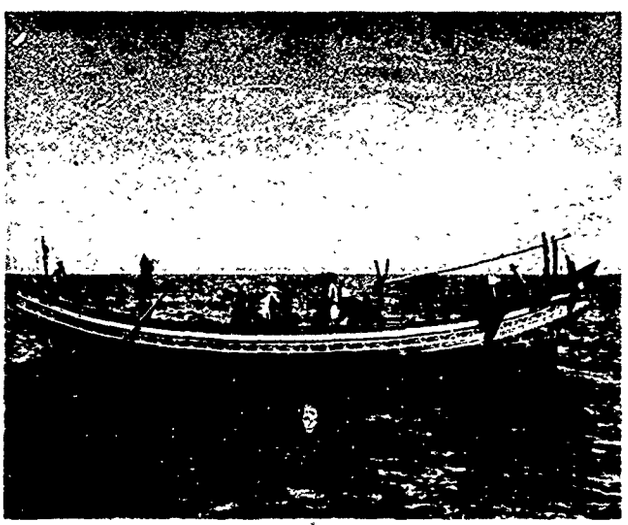
C9-T14 ป๙-ช๑๔

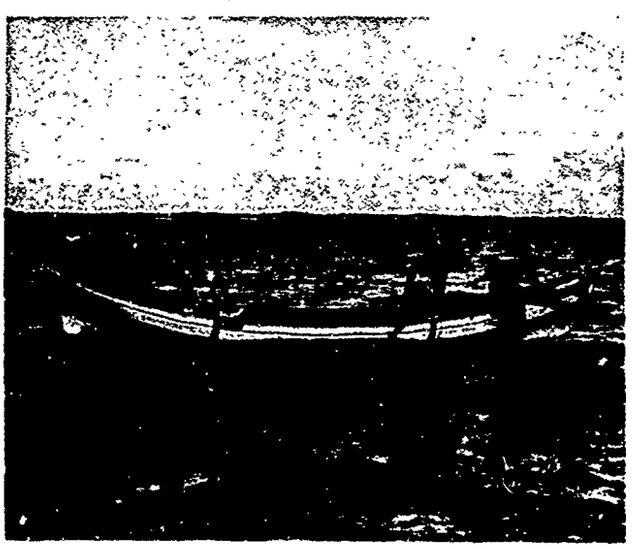
RECOGNITION:

- **Double-ended**
- **Overhanging bow and stern**
- **Crescent-shaped sheer**



TYPE ใช้งาน	**Fishing** **ประมง**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	5 - 11
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	1 - 2
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	0.5
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	5
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน **Offshore Changwat Pattani and Narathiwat** **บริเวณนอกฝั่งจังหวัดปัตตานีและนราธิวาส**	

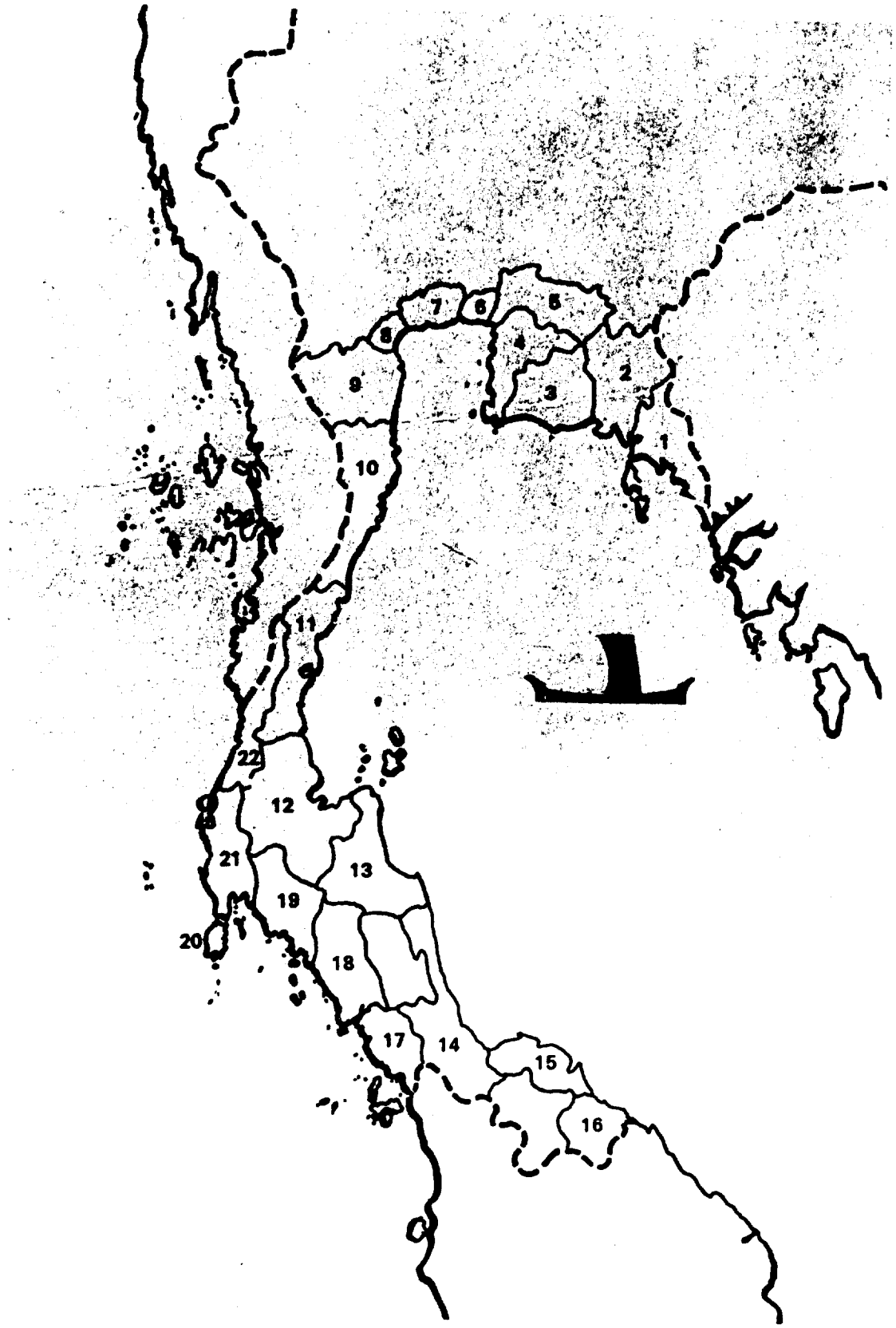




ลักษณะจดจำ:

- **หัวเรือและท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน**
- **หัวเรือและท้ายเรือยื่นออกไป**
- **แนวตัวเรือโค้งเป็นรูปวงเดือน**

CLASS 10 - TYPE 11



ประเภทที่ ๑๐ - ชนิดที่ ๑๑

OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C10-T11 ป๑๐-ช๑๑



OPERATIONAL:

- Most are purse-seine, gill-net, or dip-net fishers
- Most carry a 1-cylinder, up to 13-hp, long-shaft gasoline engine
- Operate 3 to 5 miles offshore
- Most operate during day

การปฏิบัติงาน:

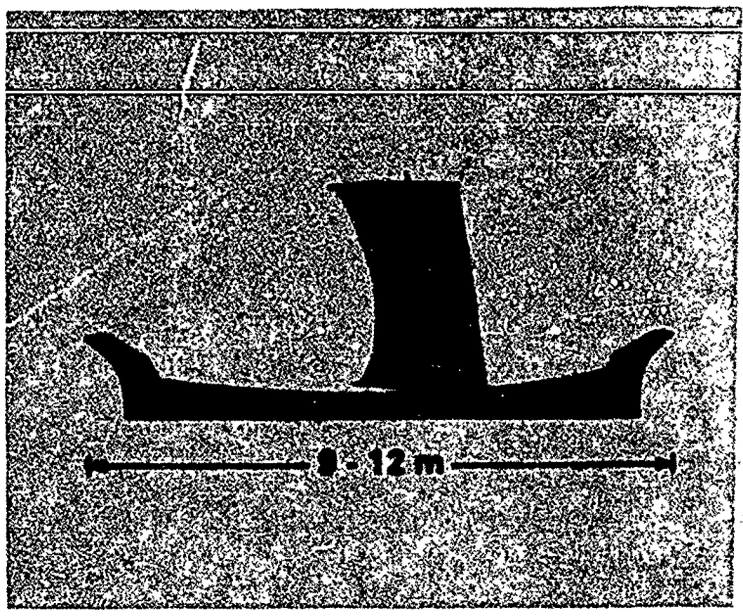
- เรือส่วนมากใช้อวนล้อมจับ อวนติดตา และสวิง (ช้อนปลาหมึก)
- โดยมากจะมีเครื่องหางยาวน้ำมันใส ๑ สูบ ไม่เกิน ๑๓ แรงม้า ๑ เครื่อง
- ปฏิบัติงานอยู่ห่างจากฝั่ง ๓ ถึง ๕ ไมล์
- ส่วนมากปฏิบัติงานในเวลากลางวัน



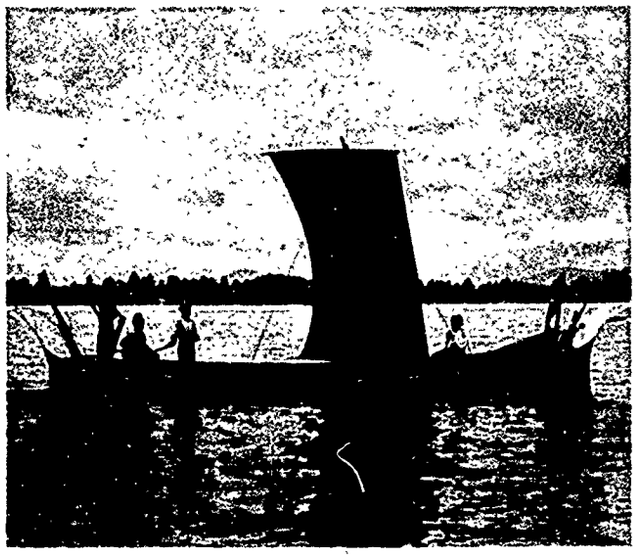
C10-T11 ป๑๐-ช๑๑

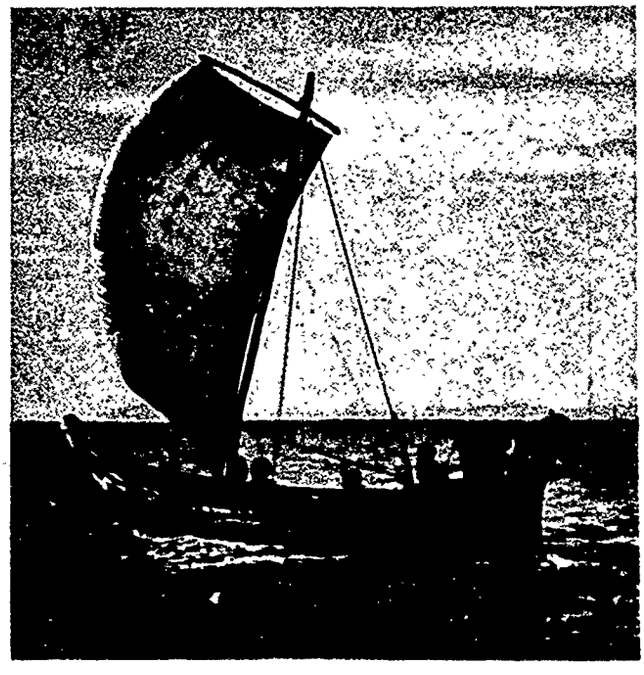
RECOGNITION:

- **Double-ended with overhanging stem and stern**
- **High-rise stem and stern planks**
- **Single, balanced lugsail**



TYPE ใช้งาน	**Fishing ประมง**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	9 - 12
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	1.5 - 2
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	0.5
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	7
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	**Songkhla to Malaysian Border จังหวัดสงขลาถึงชายแดนมาเลเซีย**

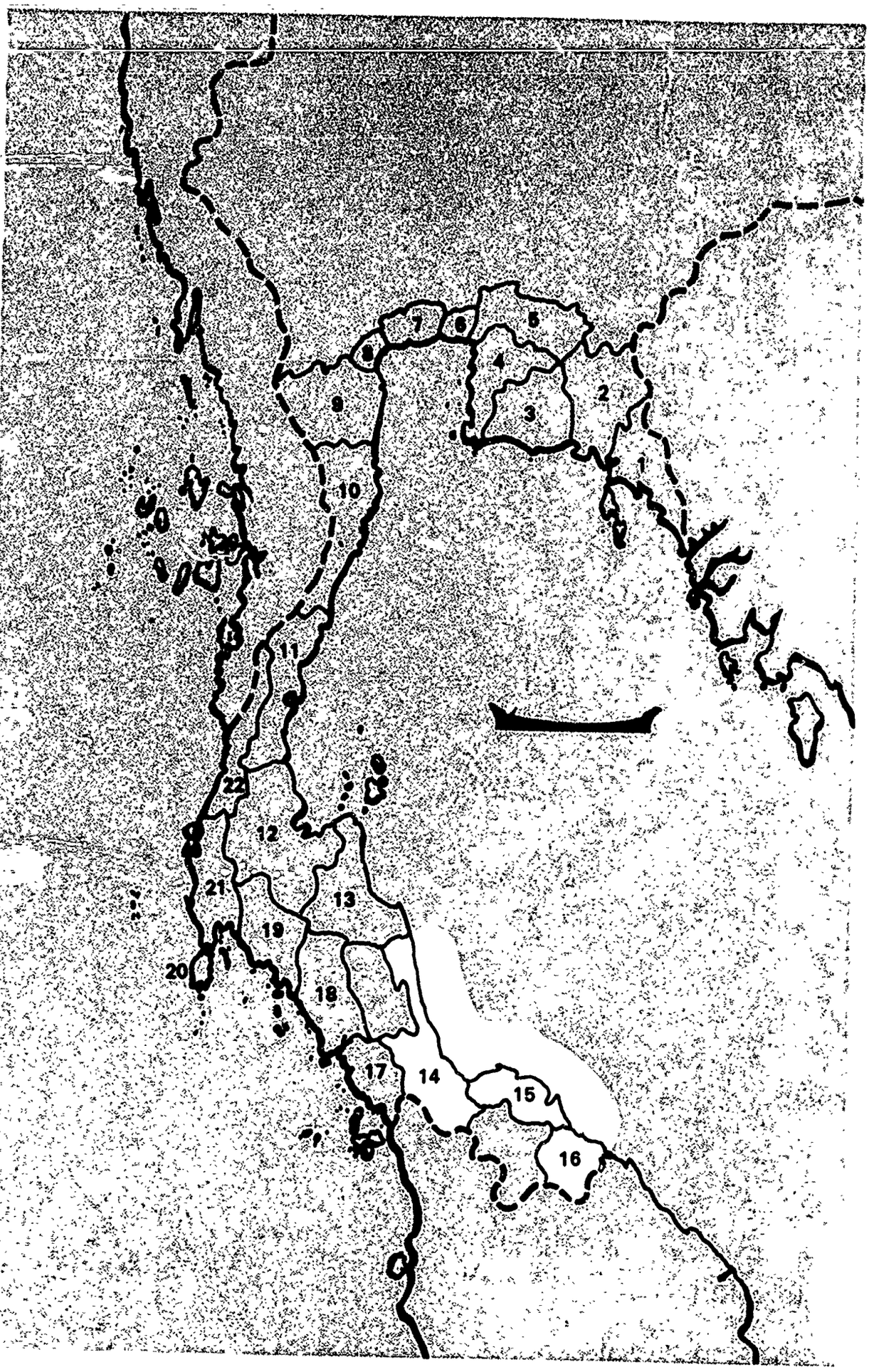




ลักษณะจดจำ:

- **หัวเรือและท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกันและยื่นออกไป**
- **ทวนหัวและทวนท้ายเสริมด้วยไม้ยื่นสูงขึ้นมา**
- **มีใบแขวนห้อยใบเดียว**

CLASS 10 - TYPE 14



OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C10-T14 ป๑๐-ช๑๔

OPERATIONAL:

- Purse-seine or gill-net fishers
- Operate 3 to 5 miles offshore
- 1- or 2-cylinder, up to 19-hp, long-shaft gasoline engine
- Operate day and night

การปฏิบัติงาน:

- ใช้อวนล้อมจับ หรืออวนติดตา
- ปฏิบัติงานห่างจากฝั่ง ๓ ถึง ๕ ไมล์
- ใช้เครื่องหางยาวน้ำมันใส ๑ หรือ ๒ สูบ ไม่เกิน ๑๙ แรงม้า
- ปฏิบัติงานทั้งกลางวันและกลางคืน

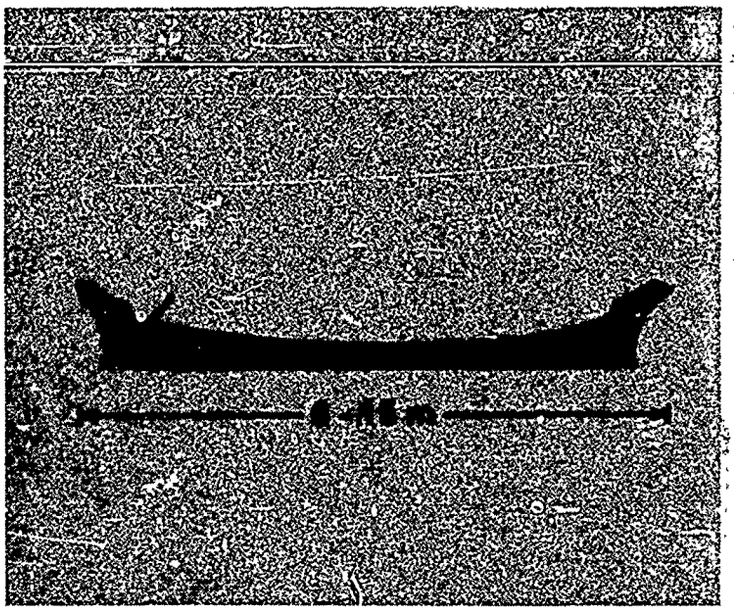




C10-T14 ป๑๐-ช๑๔

RECOGNITION:

- Double-ended with overhanging stem and stern
- High-rise stem and stern planks



TYPE ใช้งาน	Fishing ประมง
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	6 - 15
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	1 - 2
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	0.6
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	5
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	**Songkhla to Malaysian border จังหวัดสงขลาถึงชายแดนมาเลเซีย**

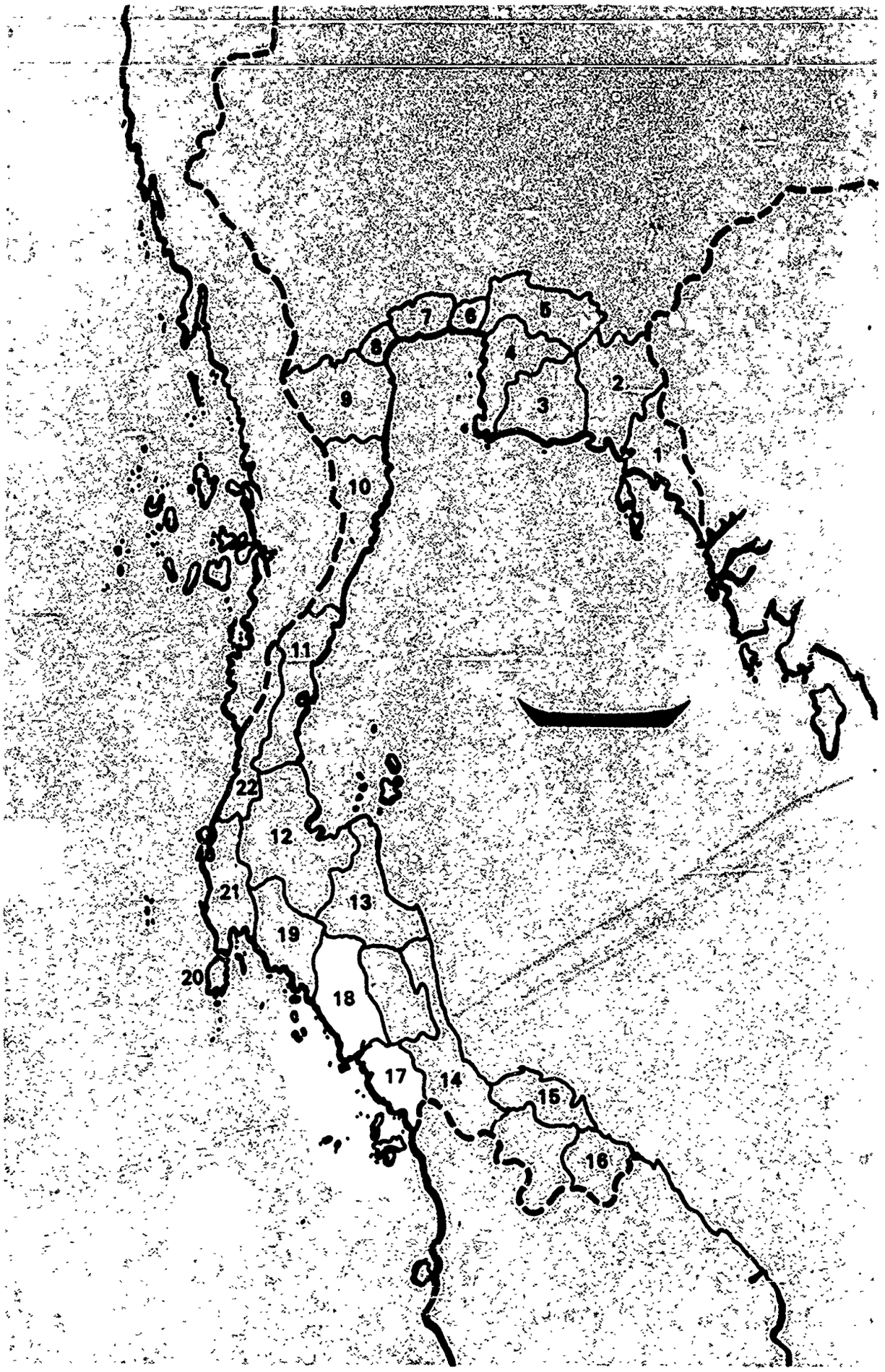




ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือและท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกันและยื่นออกไป
- ทวนหัวและทวนท้ายเสริมด้วยไม้ยื่นสูงขึ้นมา

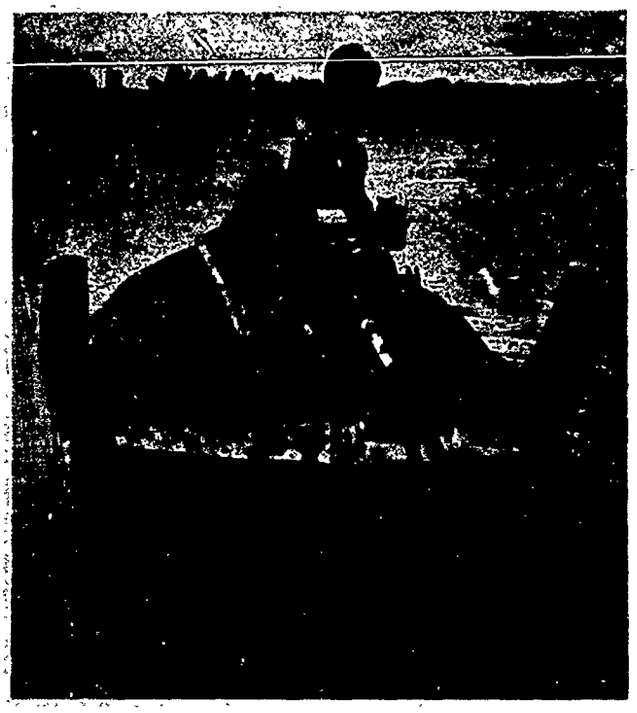
CLASS 11 - TYPE 14



OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

C11-T14 ป๑๑-ช๑๔

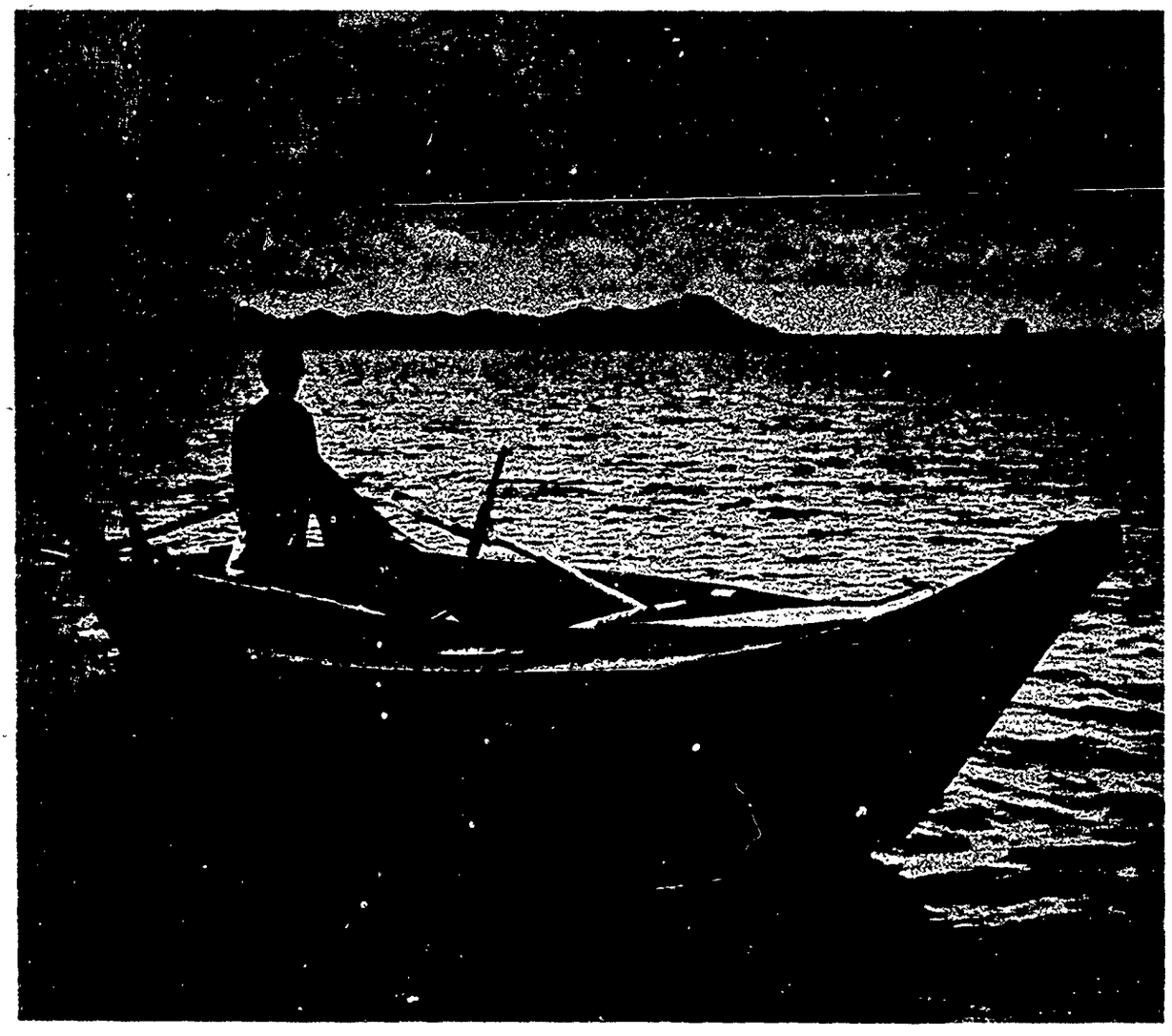


OPERATIONAL:

- Work set, bag-net fishing traps
- Operate 2 to 5 miles offshore
- 1-cylinder, 4- to 7-hp gasoline engine

การปฏิบัติงาน:

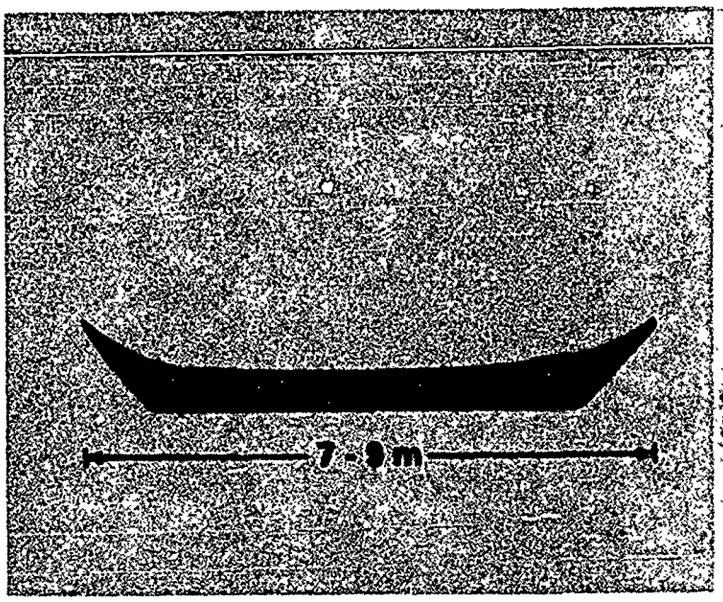
- จับปลาด้วยโพงพาง
- ปฏิบัติงานห่างจากฝั่ง ๒ ถึง ๕ ไมล์
- ใช้เครื่องยนต์น้ำมันใส ๑ สูบ ๔ ถึง ๗ แรงม้า



C11-T14 ป๑๑-ช๑๔

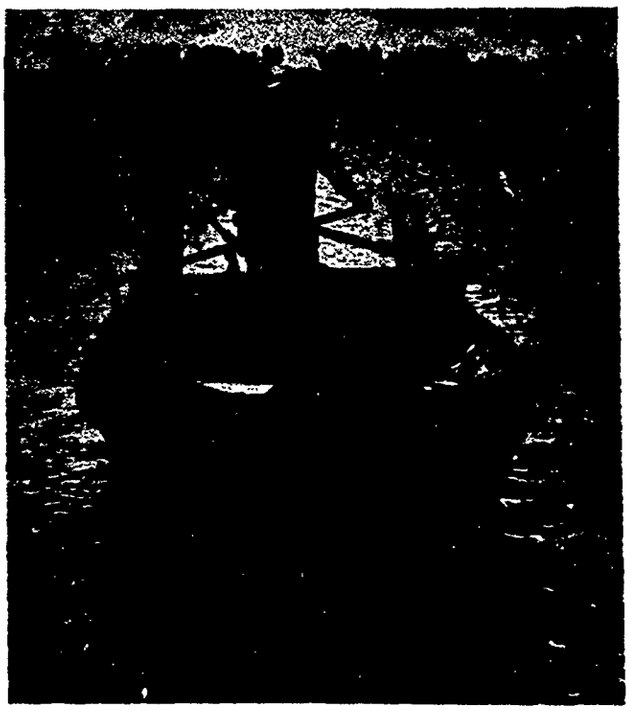
RECOGNITION:

- Straight bow, high-rise stem
- Truncated, wide, transom stern
- Twin, extended sternposts



TYPE ใช้งาน	**Fishing** **ประมง**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	7 - 9
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	2 - 2.5
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	0.6
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	5
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน **Andaman Sea at Ko Lao Tong** **ทะเลอันดามัน บริเวณเกาะเลาตง**	

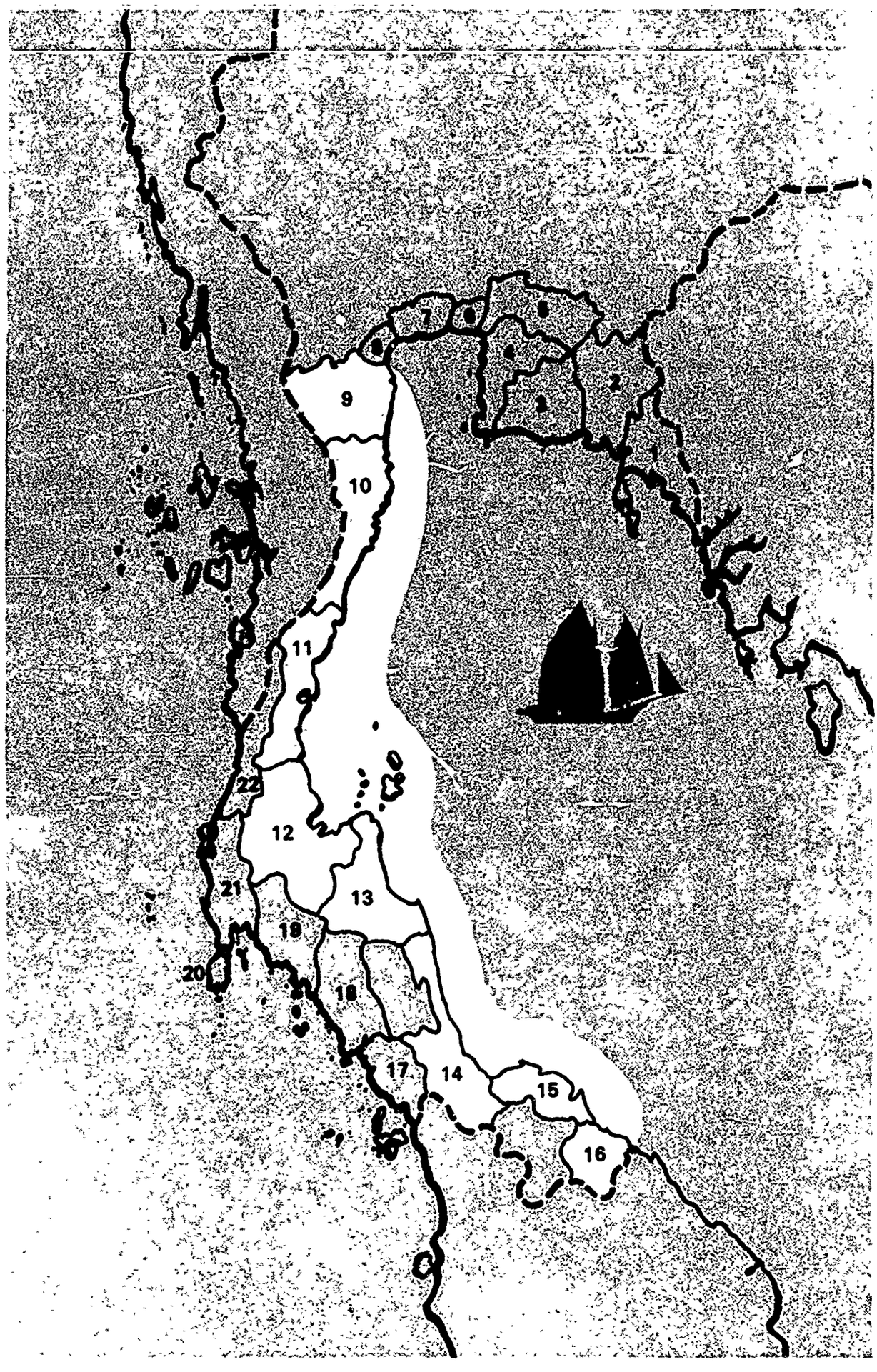




ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือตรง ทวนหัวขึ้นสูงขึ้นมา
- ท้ายเรือตัด กว้าง
- มีทวนท้ายสองอันขึ้นขึ้นมา

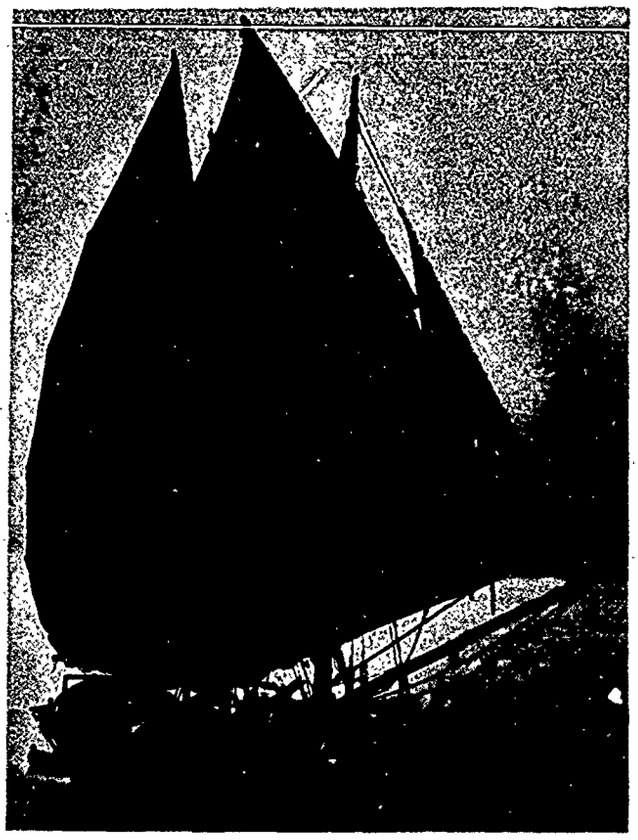
MALAYSIAN 2-M



OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

MALAYSIAN 2-M เรือมาเลเซีย ๒ เสา

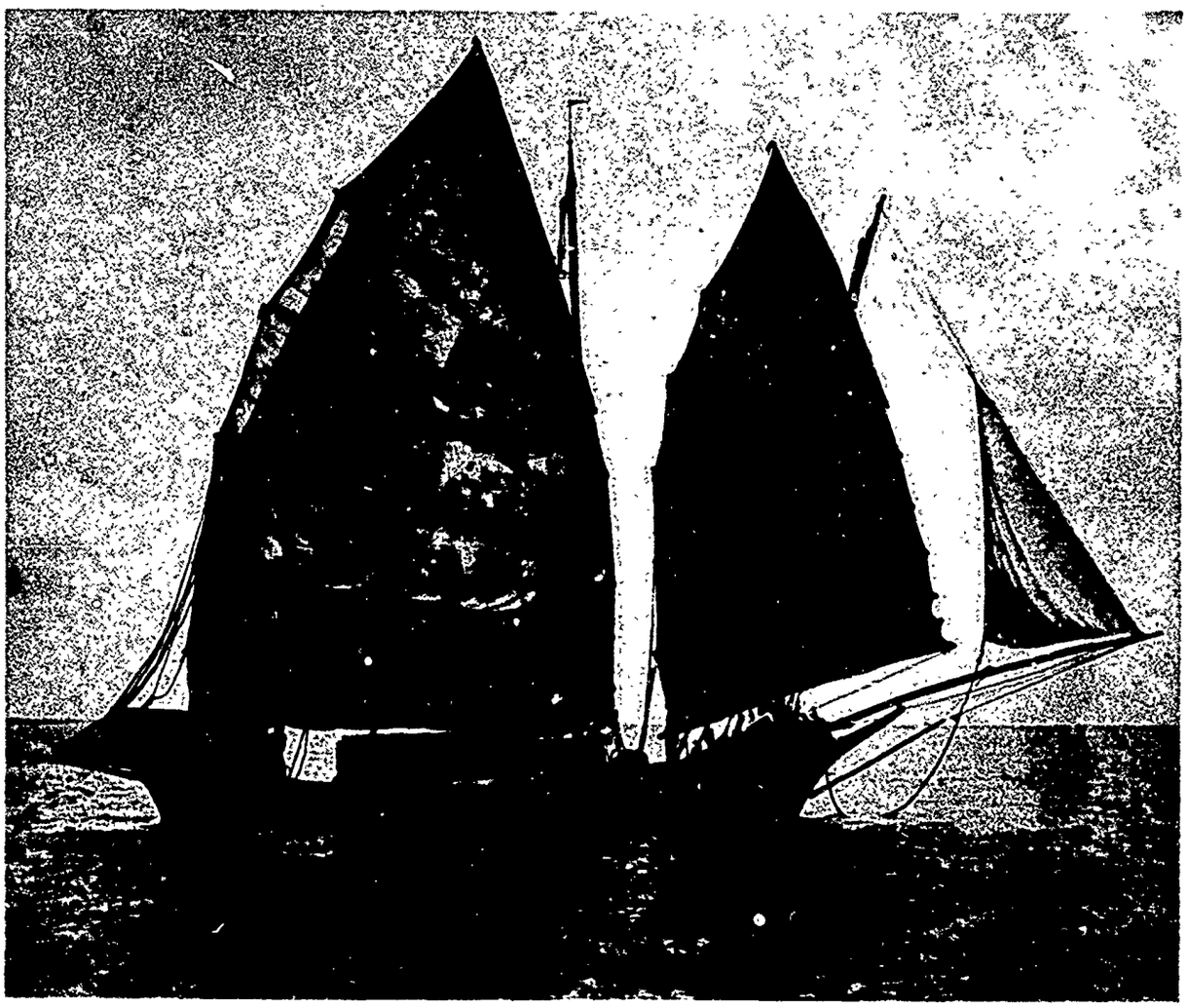


OPERATIONAL:

- Cargoes are usually sand, salt, and shrimp paste
- Seaworthy, capable of extended voyages
- Schedules dependent upon wind and tide

การปฏิบัติงาน:

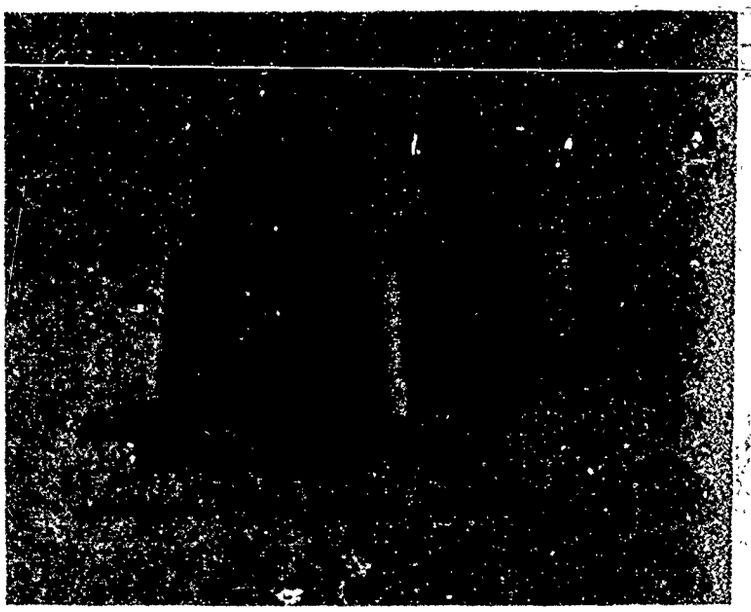
- สินค้าที่บรรทุกตามปกติได้แก่ทราย เกลือ และกะปี
- สามารถออกทะเลได้และอยู่ในทะเลได้นาน
- กำหนดเวลาเดินทางขึ้นอยู่กับลมและน้ำขึ้นน้ำลง



MALAYSIAN 2-M เรือมาเลเซีย ๒ เสา

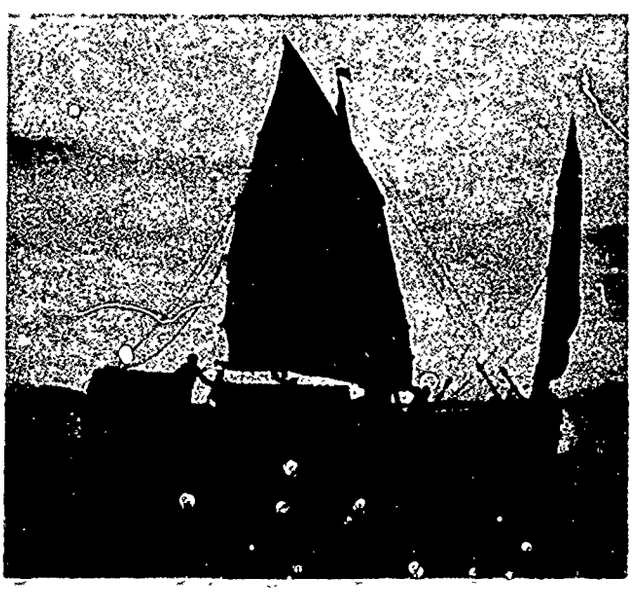
RECOGNITION:

- Double-ended
- Steeply raked bow and stern
- Two Chinese lugsails and jib



TYPE ใช้งาน	**Cargo** **สินค้า**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	10-23
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	3-6
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	1.8
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	9
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน **Malaysia to Ban Laem, Changwat Phetchaburi** **มาเลเซีย ถึง อ. บ้านแหลม จังหวัดเพชรบุรี**	

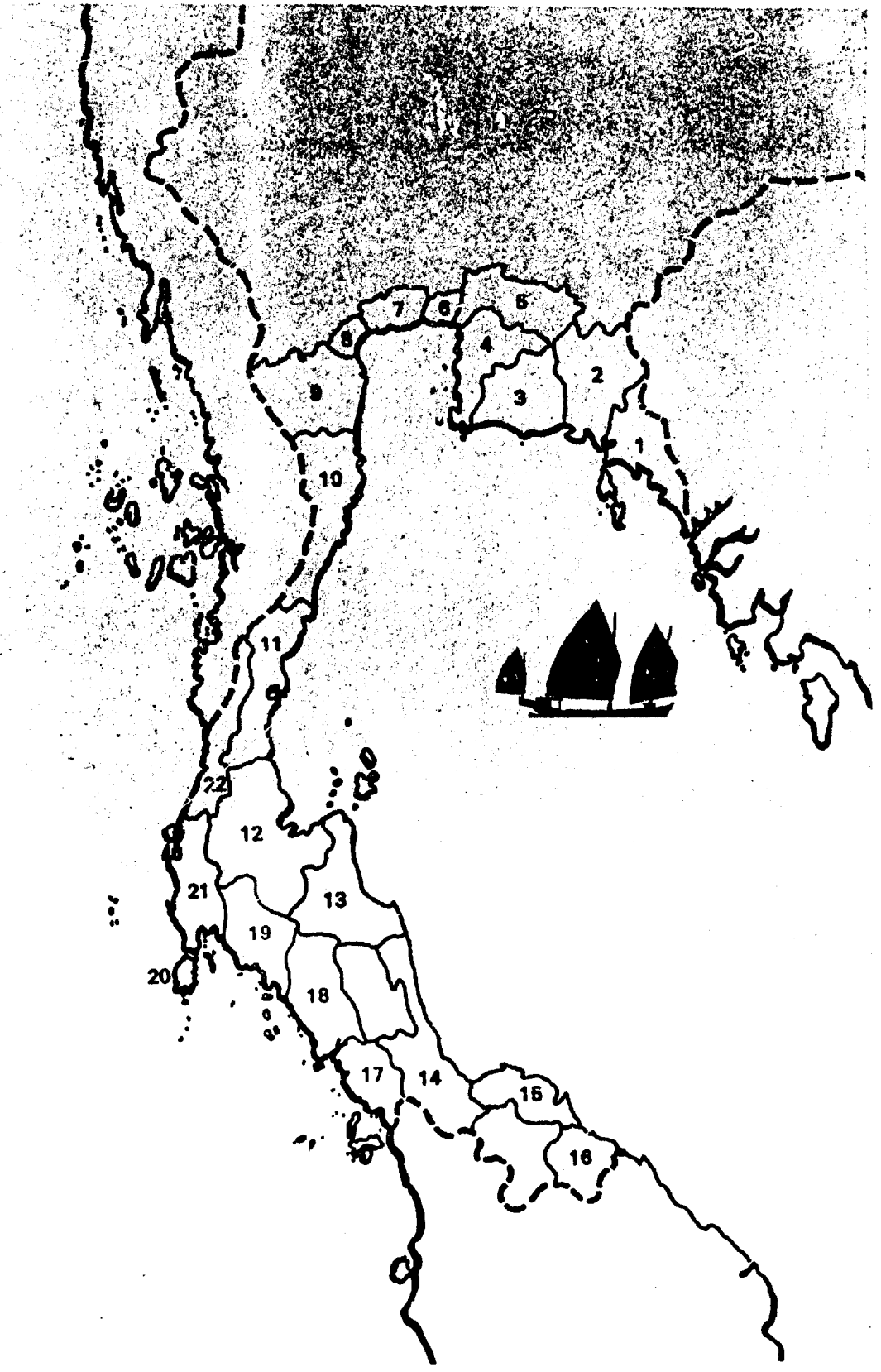




ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือและท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน
- หัวเรือ ท้ายเรือยื่นชันออกไป
- มีใบแขวนแบบจีน ๒ ใบ และใบยิบ

MALAYSIAN 3-M



OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

MALAYSIAN 3-M เรือมาเลเซีย ๓ เสา

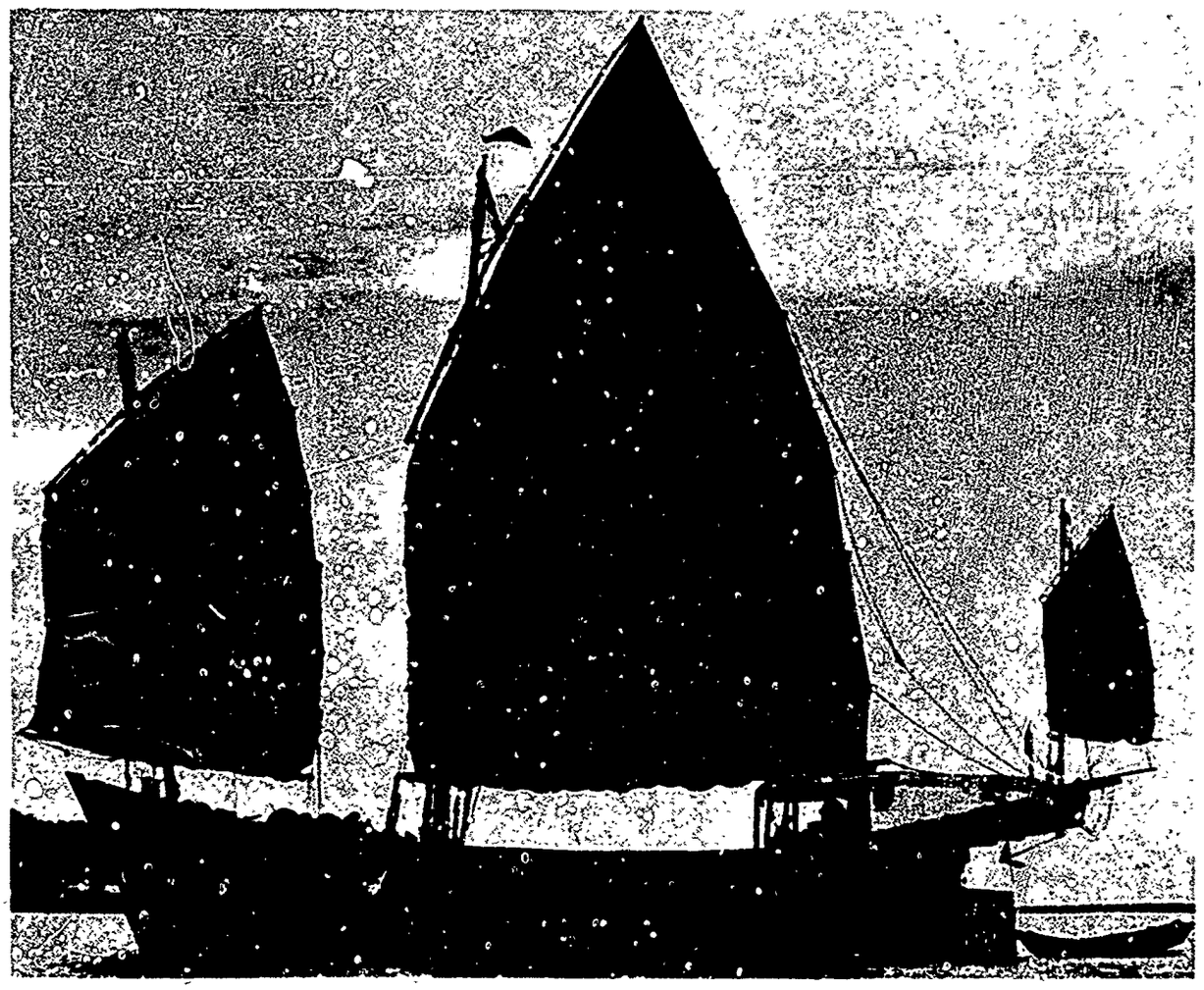


OPERATIONAL:

- Cargoes include sand and charcoal
- Seaworthy, capable of extended voyages
- Schedules dependent upon wind and tide

การปฏิบัติงาน:

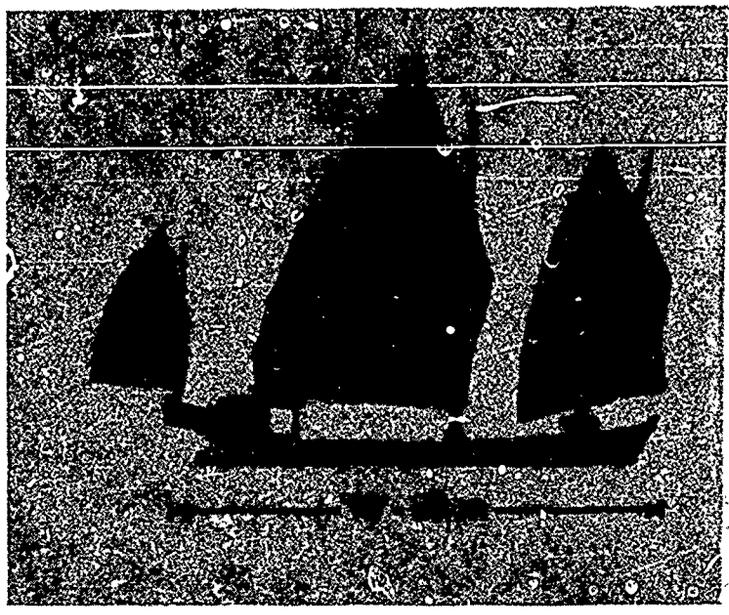
- สินค้าที่บรรทุกได้แก่ ทราย และถ่าน
- สามารถออกทะเลได้และอยู่ในทะเลได้นาน
- กำหนดเวลาเดินทางขึ้นอยู่กับลมและน้ำขึ้นน้ำลง



MALAYSIAN 3-M เรือมาเลเซีย ๓ เสา

RECOGNITION:

- Junk silhouette
- Poop deck
- Three Chinese lugsails



TYPE ใช้งาน	**Cargo สินค้า**
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	19 - 30
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	6.5 - 7.6
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	2
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	8
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	**Andaman Sea, Krabi to Malaysia (Penang) ทะเลอันดามัน ตั้งแต่จังหวัดกระบี่ถึงมาเลเซีย (เกาะปีนัง)**

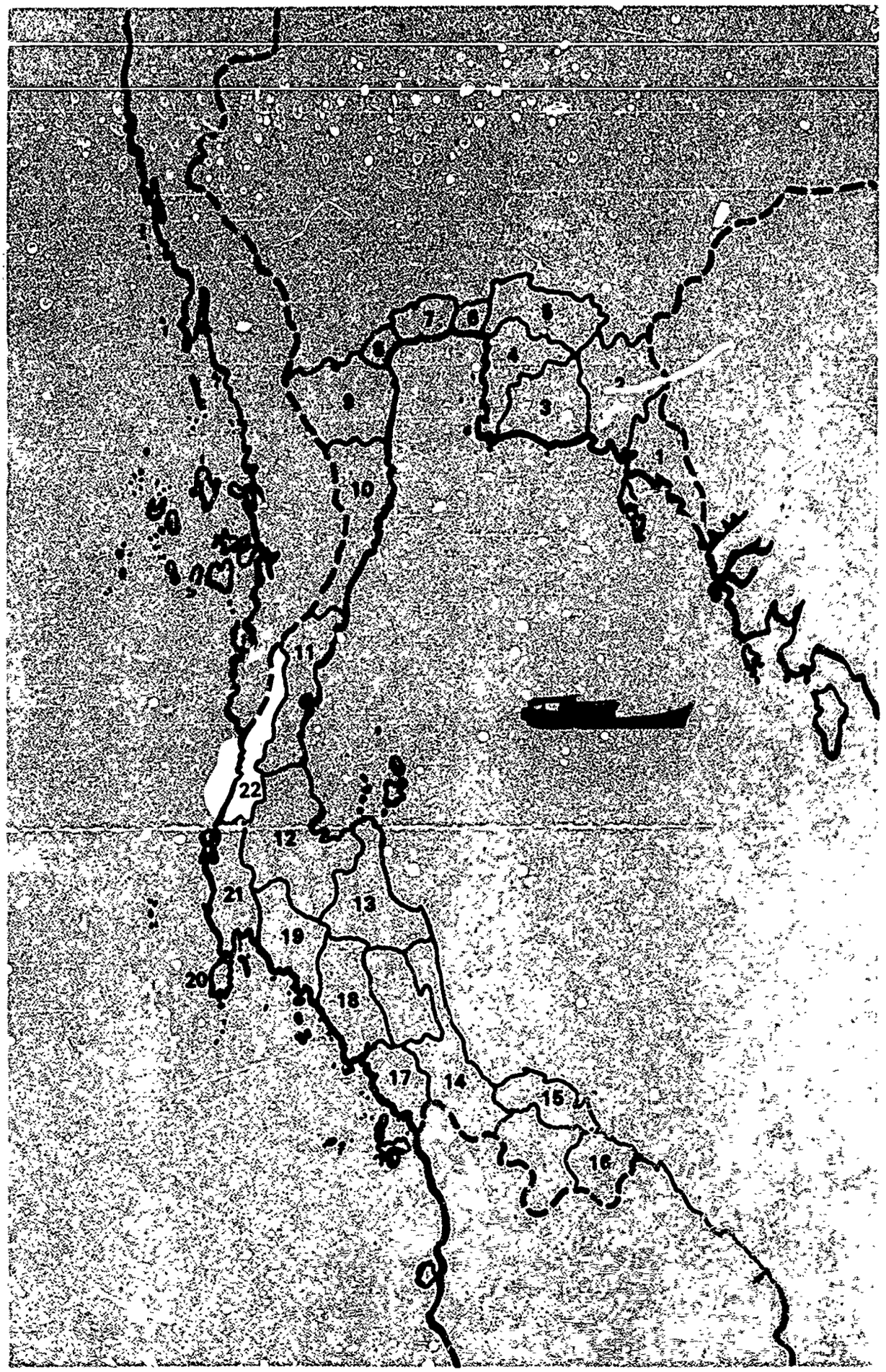




ลักษณะจดจำ:

- รูปร่างเป็นเรือสำเภา
- มีดาดฟ้ายกท้ายเรือ
- มีใบแขวนแบบจีน ๓ ใบ

BURMESE FISHER



OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

1. Trat
   ตราด
2. Chanta Buri
   จันทบุรี
3. Rayong
   ระยอง
4. Chon Buri
   ชลบุรี
5. Chachoengsao
   ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
   สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
   สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
   สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
   เพชรบุรี
10. Phrachuap Khiri Khan
    ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
    ชุมพร
12. Surat Thani
    สุราษฎร์ธานี
13. Nakhon Si Thammarat
    นครศรีธรรมราช
14. Songkhla
    สงขลา
15. Pattani
    ปัตตานี
16. Narathiwat
    นราธิวาส
17. Satul
    สตูล
18. Trang
    ตรัง
19. Krabi
    กระบี่
20. Phuket
    ภูเก็ต
21. Phang-Nga
    พังงา
22. Ranong
    ระนอง

BURMESE FISHER เรือประมงพม่า



OPERATIONAL:

- Gill netters
- 4-cylinder, 40-hp diesel engine
- Operate day and night

การปฏิบัติงาน:

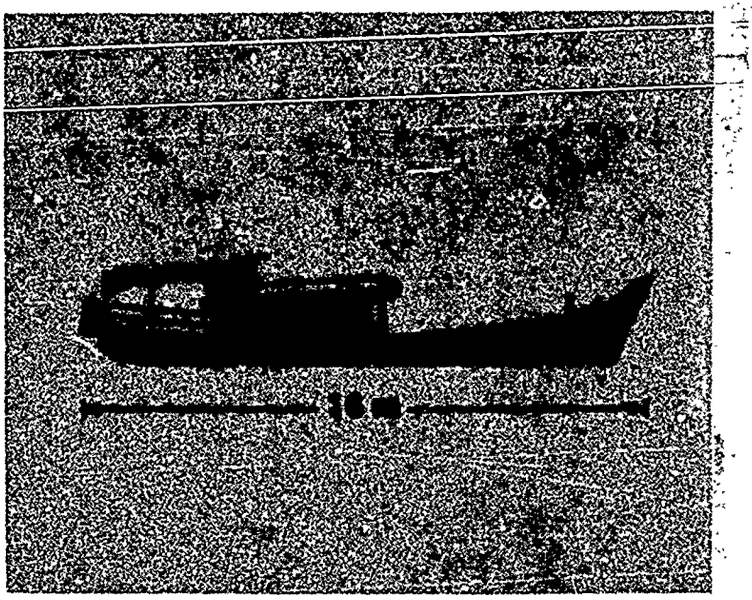
- ใช้อวนติดตา
- ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ๔ สูบ ๔๐ แรงม้า
- ปฏิบัติงานทั้งกลางวันและกลางคืน



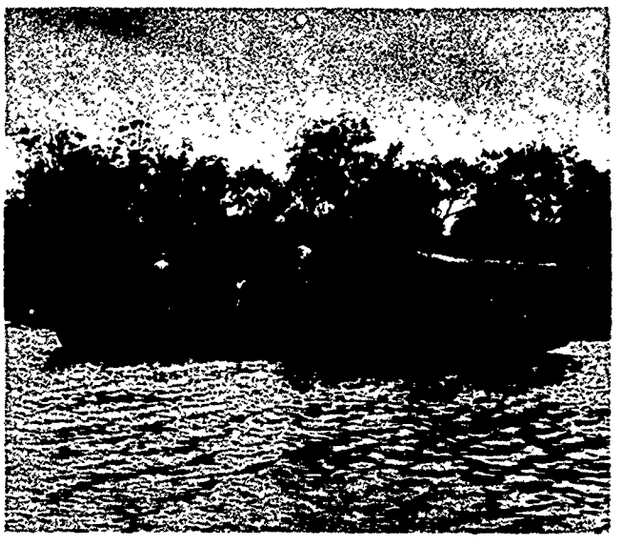
BURMESE FISHER เรือประมงพม่า

RECOGNITION:

- High bow and straight, moderately extended sternpost
- Prominent rubbing strake
- High-riding, broad, truncated stern
- Open cabin aft greater than 1/2 LOA

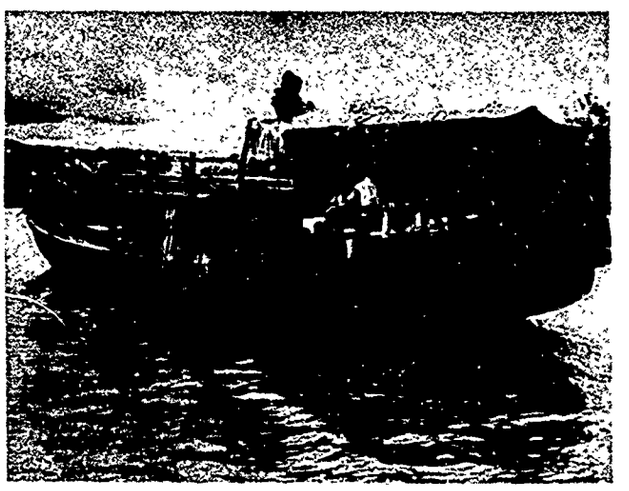


TYPE ใช้งาน	Fishing ประมง
LOA (m) ความยาวตลอดลำ (ม.)	16
BEAM (m) ความกว้างสุด (ม.)	4
DRAFT (m) up to กินน้ำลึก (ม.) ไม่เกิน	1
SPEED (kt) ความเร็ว (นอต)	8
OPERATING AREA ย่านปฏิบัติงาน	**Andaman Sea, Ko Sai Dum to Ranong ทะเลอันดามัน บริเวณเกาะทรายดำ ถึงระนอง**



ลักษณะจดจำ:

- หัวเรือสูง ทวนท้ายตรงและยื่นขึ้นมาเล็กน้อย
- ราโทยื่นออกไป
- ท้ายเรือตัด กว้างและลอยพ้นน้ำ
- เก๋งท้ายเปิดข้างโล่งและยาวกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ



NOTES

พิมพ์ที่ ห.ส.น. ไทยวัฒนาพานิช 891 ถนนพระราม 1 พระนคร
Printed by Thai Watana Panich R.O.P., 891 Rama I Road, Bangkok, Thailand.