

တစ်ဖွဲ့ သင်္ဘောလုပ်ငန်းအကြောင်း သိကောင်းစရာ အဖြာဖြာ ပါမောက္ခ ဦးကျော်ညွန့်(ငြိမ်း)



**Guide Book on International
Merchant Shipping Business**



- ကုန်သွယ်ရေးအဖွဲ့အစည်းတည်ဆောက်ပုံ၊
- သင်္ဘောအမျိုးအစားအရင်းအမြစ်ပေးပို့ပေးရန်အတွက်အစီအစဉ်၊
- ကုန်သွယ်ရေးလုပ်ငန်း၏ ကိုယ်စားလှယ်ကိစ္စ၊
- ရေကြောင်းလမ်းပြခြင်း၊
- သင်္ဘောဆယ်ယူခြင်း၊
- သင်္ဘောပိုင်ရှင်၊ ကုန်ပစ္စည်းပိုင်ရှင်နှင့် သင်္ဘောဝန်ထမ်းများ၏ တာဝန်ဝတ္တရားများနှင့် ရပိုင်ခွင့်များ၊
- ရေကြောင်းအာမခံလုပ်ငန်းအကြောင်း၊
- ကွန်တိန်နာသင်္ဘောလုပ်ငန်းအကြောင်း၊
- ရေကြောင်းဆိုင်ရာ စီးပွားရေးလုပ်ငန်းစီမံခန့်ခွဲမှု၊
- သင်္ဘောနေ့စဉ်လုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ရန် စီမံခန့်ခွဲမှု၊
- သင်္ဘောချင်းတိုက်မိသောမုခင်းများကို လျော့ချခြင်း၊
- သင်္ဘောပိုင်ရှင်၏ တရားမကြောင်းဆိုင်ရာ တာဝန်ရှိမှု ၊
- သင်္ဘောနှင့် ကုန်ပစ္စည်းများကို ဘေးအန္တရာယ်မှ ဆယ်ယူခြင်း၊
- သင်္ဘောဘေးအန္တရာယ်နှင့် ရင်ဆိုင်ကြုံတွေ့နေရစဉ်က စွန့်ပစ်လိုက်ရသော ပစ္စည်းများအတွက် သင်္ဘောပိုင်ရှင်နှင့် ကုန်ပစ္စည်းပိုင်ရှင်များ၏ ခွဲဝေကျခံမှု၊
- သင်္ဘောဆွဲခြင်းနှင့် ပတ်သက်၍ ဆွဲသင်္ဘောနှင့် အဆွဲခံသင်္ဘောတို့မှ ဗာလီန်များ၏ သီးခြားတာဝန်နှင့် လုပ်ပိုင်ခွင့်များ အပါအဝင်

ကုန်သွယ်ရေးကြောင်းလုပ်ငန်းနှင့် ပတ်သက်၍ သိကောင်းစရာအားလုံးကို လွယ်ကူရှင်းလင်း ပြည့်စုံစွာ
 တင်ဆက်ပေးထားသော စာအုပ်၊
 သင်္ဘောကုမ္ပဏီများအတွက် မရှိမဖြစ်လိုအပ်သလို ပင်လယ်ကူးသင်္ဘောနှင့် မကင်းလှတိုင်းလည်း
 လက်စွဲထားရမည့်စာအုပ်။

ကမ္ဘာ့သင်္ဘောလုပ်ငန်းအကြောင်း

သိကောင်းစရာ အဖြာဖြာ

ပါမောက္ခ ဦးကျော်ညွန့်(ငြိမ်း)





- မည်သည့်နိုင်ငံမဆို ကမ္ဘာ့အလယ်တွင် ဓနအင်အား ခိုင်မာ တောင့်တင်းစွာ ထည်ထည်ဝါဝါ ရပ်တည်လိုပါက ကုန်သွယ် ရေကြောင်း လုပ်ငန်းကို မဖြစ်မနေ မြှင့်တင် ဖြန့်ကြက်ပေး ရန်လည်း မလွဲမသွေ လုပ်ဆောင်ရန် အရေးကြီးလှပေသည်။
- မြန်မာ့ပင်လယ်ပျော် သားကောင်း ရတနာများ၊ မြန်မာ့ ရေ ကြောင်းလုပ်ငန်း ကုမ္ပဏီများ၊ ဝန်ထမ်းများ၊ မန်နေဂျာများ၊ ကုန်သွယ်ရေကြောင်းအရာရှိများအတွက် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက် ရာတွင် လွယ်ကူ ချောမွေ့ပြီး အမြော်အမြင်ရှိရှိ စဉ်းစား၍ မှန်ကန်တိကျသော ဆုံးဖြတ်ချက်များ ချမှတ် လုပ်ဆောင်နိုင် ကြစေရန် စေတနာထား၍ ဤစာအုပ်ကို ရေးသား ပြုစုပေး ခဲ့ခြင်း ဖြစ်ပါသည်။

စာမူခွင့်ပြုချက်အမှတ်
မျက်နှာဖုံးခွင့်ပြုချက်အမှတ်
ပထမအကြိမ်
အုပ်ရေး
ထုတ်ဝေသူ

၄၀၀၇၉၂၀၈၁၀
၄၀၀၈၄၈၀၈၁၀
အောက်တိုဘာလ၊ ၂၀၁၀ ပြည့်နှစ်။
၁၀၀၀
ဦးမောင်မောင်၊ Wisdom House
စာအုပ်တိုက်၊ အခန်း ၁၀၁၊
တိုက် ၁၁၉၁-၁၁၉၂၊ လက်ဝဲမင်းဒင်လမ်း၊
မေတ္တာညွန့်ရပ်ကွက်၊ တာမွေမြို့နယ်၊
ရန်ကုန်မြို့။

ပုံနှိပ်သူ

ဦးဇော်မြင့်ဝင်း၊ ကာလာဇုန်ပုံနှိပ်တိုက်၊
၁၈၄၊ ၃၁-လမ်း၊ ရန်ကုန်။

မျက်နှာဖုံးဒီဇိုင်း
အတွင်းအပြင်အဆင်
အတွင်းဖလင်
မျက်နှာဖုံးဖလင်
တန်ဖိုး

လင်းဝဏ္ဏ
H. Lwin၊ အေးကျော်မင်း
ထက်အာကာကျော်
Eagle

ကျပ် ၈၀၀၀ ကျပ် ၈၀၀၀

၆၂၀

ကျော်ညွန့်၊ ဦး၊ ပါမောက္ခ(ငြိမ်း)
ကမ္ဘာ့သင်္ဘောလုပ်ငန်းအကြောင်း သိကောင်းစရာအဖြာဖြာ/ပါမောက္ခ
ဦးကျော်ညွန့် (ငြိမ်း)၊ -ရန်ကုန်၊
Wisdom House စာအုပ်တိုက်၊ ၂၀၁၀။
၁၈၃ စာ၊ ၁၃ x ၂၀.၅ စင်တီ။
(၁) ကမ္ဘာ့သင်္ဘောလုပ်ငန်းအကြောင်း သိကောင်းစရာ အဖြာဖြာ

မာတိကာ

- အမှာစာ	၁
- နိဒါန်း	၃
၁။ ပင်လယ်ကူးသင်္ဘော	၅
၂။ သင်္ဘောဦးစီးမှူး သို့မဟုတ် မာလိန်မှူး (Captain) ၏ တရားဝင် လုပ်ပိုင်ဆောင်ရွက်ခွင့်များ	၁၇
၃။ သင်္ဘောဆိပ်များနှင့် ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်များ၏ လုပ်ပိုင်ခွင့်နှင့် တာဝန်ဝတ္တရားများ	၂၆
၄။ ပင်လယ်ရေကြောင်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ စာချုပ်များ	၂၉
၅။ သင်္ဘောများပေါ်တွင် ကုန်များ တင်ဆောင်ခြင်းလုပ်ငန်း	၃၂
၆။ သင်္ဘောကုန်တင်လက်မှတ် (Bill of lading)	၄၁
၇။ ကုန်ချပေးခြင်းနှင့် ကုန်စည်လက်ရောက်ပေးအပ်ခြင်းဆိုင်ရာ ကိစ္စရပ်များ	၄၉
၈။ သင်္ဘောစင်းလုံး ငှားရမ်းထားသည့် စာချုပ်အား ဖျက်သိမ်းခြင်းကိစ္စ	၅၆
၉။ ခရီးသည်နှင့် ဝန်စည်စလယ်များကို သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးမည့် သဘောတူစာချုပ်များ	၆၆
၁၀။ သင်္ဘောငှားရမ်းသည့်စာချုပ် (Charter Party)	၇၃
၁၁။ သင်္ဘောကိုယ်စားလှယ်လုပ်ငန်းနှင့် ရေကြောင်းပွဲစားလုပ်ငန်း အကြောင်း (Shipping Agents & Maritime Brokers)	၈၁

၁၂။ ရေကြောင်းလမ်းပြ (Maritime Pilot) ၏ လုပ်ငန်းတာဝန်များ	၈၆
၁၃။ ပင်လယ်တွင်းသင်္ဘောများကို ဆွဲသင်္ဘောများဖြင့် ဆွဲယူခြင်းကိစ္စ (Sea Towage)	၉၀
၁၄။ ပင်လယ်ရေကြောင်းလုပ်ငန်းတွင် ကယ်ဆယ်ခြင်းကိစ္စ (Maritime Salvage)	၉၂
၁၅။ နစ်မြုပ်သွားသော သင်္ဘောနှင့် ကုန်ပစ္စည်းများကို ဆယ်ယူခြင်းကိစ္စ (Recovery of Sunken Property)	၉၇
၁၆။ ပင်လယ်ကူးသင်္ဘောများကို တိုက်မိခြင်းပြဿနာ(Collisions)	၉၉
၁၇။ ကျရောက်လာသည့် ဘေးအန္တရာယ်မှ လွတ်မြောက်ရန် ကြိုးပမ်း အားထုတ်ရာတွင် သင်္ဘောနှင့်တကွ ကုန်ပစ္စည်း ပိုင်ရှင်များက ဆုံးရှုံးနစ်နာမှုများကို မျှဝေကျခံကြခြင်း ဥပဒေ ပြဋ္ဌာန်းချက်များ (Law of General Average)	၁၀၃
၁၈။ သင်္ဘောပိုင်ရှင်များ၏ တရားမကြောင်း ဥပဒေအရ တာဝန်ရှိမှုများ	၁၀၆

နောက်ဆက်တွဲများ

၁။ ရေကြောင်းအာမခံဆိုင်ရာ ပဋိညာဉ်စာချုပ်များ	၁၁၁
၂။ သင်္ဘောလုပ်ငန်း စီမံခန့်ခွဲခြင်း	၁၃၁
၃။ သင်္ဘောဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်း ထူထောင်ခြင်းနှင့် အမြတ်အစွန်း များစေရန် လုပ်ငန်းစီမံခန့်ခွဲနည်းများ (Shipping Economics)	၁၄၃
၄။ ကွန်တိန်နာသင်္ဘောလုပ်ငန်းအကြောင်း သိကောင်းစရာ အဖြာဖြာ	၁၅၃
၅။ သင်္ဘောတည်ဆောက်ခြင်းနှင့် ပြုပြင်မွမ်းမံခြင်းဆိုင်ရာ စာချုပ်များတွင် ဖော်ပြရန် လိုအပ်သည့် စည်းကမ်းချက်များ	၁၇၃
- နိဂုံး	၁၈၃

အမှာစာ

ဤစာအုပ်ကို စာရေးသူက နိုင်ငံတော်စီးပွားရေး တစ်ဟုန်ထိုးဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်လာစေရန် ဦးတည်ရည်မှန်းချက် အဓိကထား၍ ရေးသားပြုစု ခဲ့ခြင်း ဖြစ်ပါသည်။ ကမ္ဘာပေါ်တွင် ယနေ့ ကြီးပွားတိုးတက် ချမ်းသာ နေကြသော နိုင်ငံအားလုံးသည် ကုန်သွယ်ရေးကြောင်း ပို့ဆောင်ရေး တွင် ရှေ့တန်းမှ ဦးဆောင်နေသည့် နိုင်ငံများ ဖြစ်ကြောင်း လက်တွေ့ သာဓက ပြနေကြဆဲ ဖြစ်ပါသည်။

စင်ကာပူ၊ ဟောင်ကောင်၊ တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံ၊ ဂျပန်၊ တောင်ကိုရီးယား၊ ဂျာမနီ၊ ပြင်သစ်၊ အီတလီ၊ အင်္ဂလန် စသည့် နိုင်ငံ များတွင် ကမ္ဘာ့အရေးအကြီးဆုံးဆိပ်ကမ်းများ ပိုင်ဆိုင်ထားကြသကဲ့သို့ ကုန်သွယ်သင်္ဘောပေါင်း ရာနှင့်ချီ၍ ပိုင်ဆိုင်ထားကြသော နိုင်ငံများ လည်း ဖြစ်ကြသည်ကို စူးစမ်းလေ့လာ တွေ့ရှိနိုင်ပါသည်။

၂၁ ရာစုတွင် ကုန်သွယ်ရေး ပမာဏကို မြှင့်တင်နိုင်မှ ကမ္ဘာ့ အလယ်တွင် တင့်တယ်စွာ ရပ်တည်နိုင်ပါလိမ့်မည်။ ပြည်တွင်း ပြည်ပ ကုန်သွယ်ရေး၏ အရှိန်အဟုန်ကို မြှင့်တင်ပေးရာတွင် ကုန်သွယ် ရေးကြောင်းလုပ်ငန်းသည် အခြေခံကျကျ အရေးကြီးလှပေသည်။

စပိန်တို့သည် တောင်အမေရိကတိုက် အများစုကို ရေးကြောင်း စွမ်းပကားဖြင့် ထိန်းချုပ်လွှမ်းမိုးကာ ကြွယ်ဝချမ်းသာသော အင်ပါယာ နိုင်ငံကြီးကို ထူထောင်ခဲ့ကြသလို ဗြိတိန်နိုင်ငံကလည်း ရေးကြောင်း အင်အားဖြင့် နေမဝင် အင်ပါယာကြီးတစ်ခု ထူထောင်ခဲ့ကြသည်။ နပိုလီယံ၏ ပြင်သစ်အင်ပါယာကြီးကို ဗြိတိသျှရေတပ်က ပင်လယ် ပြင်မှ ပိတ်ဆို့ကာ အင်အားကို ချညှန့် ယိုင်လဲသွားစေရန် ပြုလုပ် ခဲ့ကြောင်း သမိုင်းက သက်သေထူခဲ့ပြီး ဖြစ်သည်။

ယခု အင်ပါယာခေတ် ကုန်သွားချိန်တွင် ကုန်သွယ်မှုဖြင့် စီး ပွားရေး အင်ပါယာကြီးကို ထူထောင်သော ခေတ်တစ်ခေတ် ဆန်းသစ် ပေါ်ပေါက်လာခဲ့ပြန်ပြီ ဖြစ်၏။

မည်သည့်နိုင်ငံမဆို ကမ္ဘာ့အလယ်တွင် ခနအင်အား ခိုင်မာ တောင့်တင်းစွာ ထည်ထည်ဝါဝါ ရပ်တည်လိုပါက ကုန်သွယ်ရေးကြောင်း လုပ်ငန်းကို မဖြစ်မနေ မြှင့်တင်ဖြန့်ကြက်ပေးရန်လည်း မလွဲမသွေ လုပ်ဆောင်ရန် အရေးကြီးလှပေသည်။

ပင်လယ်ပြင်ကို လွှမ်းမိုးထားသောနိုင်ငံသည် ကမ္ဘာကို လွှမ်းမိုး နိုင်လိမ့်မည်ဟု *Thayar Mahan* ဆိုသူ ရေးကြောင်း ဗိုလ်ချုပ်ကြီးက အဆိုပြုခဲ့သည်မှာ အတိအကျ မှန်ကန်လှသည်ကို ယနေ့မျက်မှောက် ကာလတွင် ပို၍ ပီပြင်လာကြောင်း တွေ့နေရ၏။

ထို့ကြောင့် မြန်မာ့ပင်လယ်ပျော် သားကောင်း ရတနာများ၊ မြန်မာ့ရေးကြောင်းလုပ်ငန်းကုမ္ပဏီများ၊ ဝန်ထမ်းများ၊ မန်နေဂျာများ၊ ကုန်သွယ်ရေးကြောင်း အရာရှိများအတွက် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ရာ တွင် လွယ်ကူ ချောမွေ့ပြီး အမြော်အမြင်ရှိရှိ စဉ်းစား၍ မှန်ကန်တိကျ သော ဆုံးဖြတ်ချက်များ ချမှတ် လုပ်ဆောင်နိုင်ကြစေရန် စေတနာ ထား၍ ဤစာအုပ်ကို ရေးသား ပြုစုပေးခဲ့ခြင်း ဖြစ်ပါသည်။ စာရေးသူ အား ကုန်သွယ်ရေးကြောင်း ဘာသာရပ်ကို ထဲထဲဝင်ဝင် သိရှိနားလည် အောင် လေ့ကျင့် သင်ကြားပေးခဲ့သော *I.M.O (International Maritime Organization - ကမ္ဘာ့ရေးကြောင်းသွားလာရေးအဖွဲ့ချုပ်)* ကိုလည်း ကျေးဇူးဂုဏ်ပြုသည့် ဤစာအုပ်သည် မြန်မာ့စီးပွားရေး ဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်စေမှုကို တစ်ထောင့် တစ်နေရာမှ အကျိုးပြုမည်ဟု စာရေးသူက ယုံကြည်မိပါသည်။

အချိန်တိုအတွင်း မိမိလုပ်ငန်းအသီးသီးတွင် လက်တွေ့ကျကျ အသုံးပြုနိုင်စေရန် စေတနာအပြည့်ဖြင့် စာရေးသူ၏ နှလုံးသားထဲမှ စာသင်ပို့ချပေးသူများ၏ စရိုက်အတိုင်း မေတ္တာကို စာလုံးများအဖြစ် ပြောင်းလဲကာ ပုံဖော်ရှင်းလင်းထားသည် ဖြစ်ရာ ဤစာအုပ်ဖြင့် နိုင်ငံ နှင့် လူမျိုးကို တစ်ထောင့် တစ်နေရာမှ အကျိုးပြုနိုင်မည်ဟု ယုံကြည် ပါသည်။ ကျေးဇူးရှင် မိဘဆရာများကိုလည်း ဤစာအုပ်ဖြင့် ကျေး ဇူးဆပ် ဂုဏ်ပြုလိုက်ပါသည်။

ပါမောက္ခ ဦးကျော်ညွန့် (ငြိမ်း)
(နိုင်ငံတကာ ရေးကြောင်းဥပဒေနှင့်
ပင်လယ်ပြင် လုံခြုံရေးဆိုင်ရာ မဟာဗျူဟာ)

နိဒါန်း

မြန်မာနိုင်ငံသည် ၂၁ ရာစုအတွင်း ရေကြောင်းစက်မှုနည်းပညာနှင့် မြန်မာ့စီးပွားရေးတို့ ဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်လာသည်နှင့်အမျှ နိုင်ငံတကာ ကုန်သွယ်ရေးတွင် ပင်လယ်ကူး သင်္ဘောကြီးများကို ပိုမို သုံးစွဲ၍ ပြည်တွင်းပြည်ပ ကုန်စည် ကူးသန်း ပို့ဆောင်မှုများကို ဆထက်ထမ်းပိုး တိုး၍သာ ပြုလုပ်ကြရလိမ့်မည် ဖြစ်သည်။

အလုပ် လုပ်လျှင် ပြဿနာ ပေါ်တတ်ကြစမြဲ ဖြစ်သည်။ ပြဿနာတစ်ခုခု ပေါ်လာလျှင် ထိုပြဿနာကို ပစ်ပယ်ထား၍ မရပါ။ ထိုပြဿနာကို နည်းမှန်လမ်းမှန် တရားမျှတစွာ ဖြေရှင်းနိုင်ရေး အတွက် အဖြေထုတ်ပေးရန် ဥပဒေ ဆိုသော ကိရိယာ တန်ဆာပလာ ကို မဖြစ်မနေ သုံးစွဲကြရစမြဲ ဖြစ်သည်။ ဥပဒေ ဟူသည် လူမှု စီးပွား ပြဿနာမျိုးစုံကို ဖြေရှင်းပေးသော အထိရောက်ဆုံး ကိရိယာ ဖြစ်သကဲ့သို့ ပြဿနာ တံခါးကြီးကို ဖွင့်ပေးနိုင်သော သော့တစ်ချောင်းလည်း ဖြစ်၏။

စာရေးသူ ဥပဒေကို သင်ကြားစက ခက်ခဲနက်နဲ ရှုပ်ထွေးလှသဖြင့် စိတ်ဓာတ်ကျဆင်းမိသည်ကို သတိပြုမိသော စာရေးသူ၏ ဖခင်က “သားရေ ... ပြဿနာကို ဖြေရှင်းနိုင်စွမ်း ရှိမှ လူတော် ဖြစ်လာမယ်၊ ပြဿနာကို မရှင်းရဲတတ်သူ၊ မရှင်းနိုင်သူဟာ လူဖျင်းလူညံ့ ဖြစ်မယ်၊ သား ... အဖေလို ပြဿနာ ရှင်းတတ်တဲ့ ပထမတန်း အာဏာရပုဂ္ဂိုလ်မျိုး မဖြစ်ချင်ဘူးလား (ထိုခေတ်က အရေးပိုင်မင်းများသည် လူသတ်မှုကဲ့သို့ ပြစ်မှုများကို စစ်ဆေးစီရင်ပိုင်ခွင့် ရှိခဲ့ကြသည်။) အဖေသားလုပ်ပြီး ပြဿနာကို ထိုးဖောက်ကျော်လွှား ဖြေရှင်း

တတ်သူ မဖြစ်ချင်ဘူးလား” “ဖြစ်ချင်တာပေါ့ အဖေ” “ဒါဆို ငါ့လိုပဲ ဥပဒေဘွဲ့ရပြီး ဥပဒေကို ထိထိရောက်ရောက် နားလည်ပြီး အသုံးချ တတ်တဲ့ လူမျိုးဖြစ်အောင် လုပ်ပါ သားရယ်၊ သားက လူပျော့ကလေးပဲ၊ ဖအေခြေရာ မမိဘူး” ဟု ပြောခဲ့သဖြင့် စာရေးသူသည် ဥပဒေစာအုပ် များကို တစ်နေ့လျှင် ၁၂ နာရီအထိ ဖတ်ရှု လေ့လာ မှတ်သားသည်။ လုပ်ထုံးလုပ်နည်း၊ နည်းဥပဒေ၊ စီရင်ထုံးများကိုပါ ကျေညက်အောင် လေ့လာသည်။ ယခု ကမ္ဘာ့ရေကြောင်း ပြဿနာများကို ထောက်ပြ ဝေဖန် အကြံပြုနိုင်သူ ဖြစ်လာ၍ ဖခင်၏ ဆုံးမစကားကို ကျေးဇူး တင်၍ မဆုံးနိုင်တော့ပါ။

ရေကြောင်းဆိုင်ရာ ပြဿနာများသည် ကုန်းပေါ်မှ ပြဿနာ များနှင့် မတူ။ ပင်လယ်ပြင် သက်သေရှိုသော်လည်း ရေပြင်ကြီးက စကားမပြောတတ်သဖြင့် တရားသူကြီးများကို ရှင်းပြခြင်း၊ သက်သေ ခံခြင်း မပြုနိုင်သည် ဖြစ်ရာ ရေကြောင်းဥပဒေများကို ရောမခေတ် မတိုင်မီကပင် *Radian Laws* များဖြင့် စတင်ခဲ့ကြပြီး ယခုမူ အလွန် ပင် အဆင့်မြင့်သလို ခက်ခဲလှသည်လည်း ဖြစ်၏။ မည်သို့ပင်ဖြစ်စေ ကာမူ ဤစာအုပ်တွင် ထို ခက်ခဲသော ပညာရပ်ကို အစွမ်းကုန် လွယ် ကူစေရန် စာရေးသူက အတတ်နိုင်ဆုံး ကြိုးစားပြီး အရှင်းလင်းဆုံး သော ပုံစံဖြင့် မြန်မာ့ရေကြောင်း သူရဲကောင်းများအား ဂုဏ်ပြု ရေး သားလိုက်ခြင်း ဖြစ်ပါသည်။

အခန်း (၁) ပင်လယ်ကူးသင်္ဘော

စက် တပ်ဆင်ထားသည် ဖြစ်စေ၊ စက် မတပ်ဆင်ထားသည် ဖြစ်စေ ပင်လယ်ရေကြောင်း လမ်းခရီးများပေါ်တွင် သွားလာ ရွေ့လျားလျက် ရှိသော သင်္ဘောများ အားလုံးကို ပင်လယ်ကူးသင်္ဘောဟု ခေါ်ပါသည်။

ပင်လယ်ကူးသင်္ဘောများ၏ စီးပွားဖြစ် လုပ်ငန်းဆောင်တာများ ပင်လယ်ကူး ကုန်သင်္ဘောများသည် ယေဘုယျအားဖြင့် ကုန်စည် တင်ဆောင်၍ *freight* ခေါ် သင်္ဘောကုန်တင်ခနှင့် ခရီးသည်များ တင်ဆောင်ပေးခြင်းအတွက် သင်္ဘောလက်မှတ်ခများမှ ဝင်ငွေ ရှာဖွေနေကြရသည်။ ထို သင်္ဘောလက်မှတ်ခတွင် ခရီးသည်များ၏ ခရီးဆောင်ဝန်စည်စလွယ်များအတွက် သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးခများပါ အကျုံးဝင်ပြီး သား ဖြစ်သွားပါသည်။

အချို့သော သင်္ဘောများမှာ ပင်လယ်ရေအောက်ကြမ်းပြင်ပေါ်မှ ဓာတ်သတ္တု သဘာဝ တွင်းထွက်သယံဇာတ ပစ္စည်းများကို စူးစမ်းရှာဖွေ ဖော်ထုတ်၍ တွေ့ရှိပါက စီးပွားဖြစ် ထုတ်လုပ်နိုင်ခြေ ရှိလျှင် ကမ်းလွန်ရေပေါ် တွင်းတူးစက်များ (*Floating Minerals Drilling Rigs*) အဖြစ် လှုပ်ရှားတာဝန်ယူကြခြင်းမျိုးလည်း ရှိပြီး အချို့သင်္ဘောများက

mgyoe.com

ကမ်းလွန်ရေပြင်ရှိ ရေနံ၊ သဘာဝ ဓာတ်ငွေ့နှင့် ဓာတ်သတ္တု တူးဖော် ထုတ်လုပ်ရေးစင်များဆီသို့ သောက်သုံးရေ၊ စားနပ်ရိက္ခာ၊ လောင်စာဆီ၊ စက်ကိရိယာများ၊ စက်ကိရိယာ အပိုပစ္စည်းများကို ခေါက်တုန့် ခေါက်ပြန် ကမ်းခြေနှင့် ကမ်းလွန်ပင်လယ်ပြင်စပ်ကြား သယ်ယူ ပို့ဆောင်ပေးသော ထောက်ပံ့ရေးသင်္ဘော (supply ship) အဖြစ် တာဝန်ထမ်းဆောင်နေကြခြင်းမျိုးလည်း ရှိကြပါသေးသည်။

ငါးဖမ်းရေယာဉ်များက ဖမ်းဆီးရမိခဲ့သော ပင်လယ်ရေသတ္တဝါမျိုးစုံကို ခုတ်ထစ်ဖြတ်တောက် သန့်စင်ဆေးကြောပြီး စည်သွတ်ဘူးလုပ်ငန်းကို လုပ်ပေးသော စက်ရုံသင်္ဘော (Factory ship) များလည်း ရှိကြပါသည်။ ဤသင်္ဘောများကို ခြံငုံ၍ ပြောရလျှင် ကုန်သွယ်ရေးကြောင်း သင်္ဘောများ အုပ်စုဝင်အဖြစ် ဥပဒေရှုထောင့်မှ သုံးသပ်သတ်မှတ်ထားကြသည်။

ပင်လယ်ကူး ကုန်သင်္ဘော (စီးပွားရေး လုပ်ငန်းဆိုင်ရာ သင်္ဘော) များနှင့် ပတ်သက်၍ အောက်ပါ ကိစ္စရပ်များ ပါဝင် ပတ်သက် အကျုံးဝင်လျက်ရှိပါသည် -

- (၁) ဥပဒေအကြောင်းအရ သင်္ဘောပေါ် တက်၍ စစ်ဆေးခြင်းနှင့် ပြစ်မှုမကင်းသော သို့တည်းမဟုတ် တည်ဆဲ ဥပဒေ တစ်ရပ်ရပ်ကို ချိုးဖောက်ထားသော ကုန်သင်္ဘော တစ်စင်းအား တရားရုံး သို့မဟုတ် ရေကြောင်း တရားရုံး တစ်ရုံးရုံး၏ အမိန့် (ဖမ်းဝရမ်း Warrant of Arrest) အရ ဖမ်းဆီးခြင်းကိစ္စ၊
- (၂) ပင်လယ်ရေပြင် ညစ်ညမ်းစေရန် ပြုလုပ် ကျူးလွန်ခဲ့သော ကုန်သင်္ဘောများကို ပင်လယ်ပြင်တွင် သက်ဆိုင်ရာ နိုင်ငံများ (ကမ်းရိုးတန်း နိုင်ငံများ) က တားဆီး ဟန့်တား ဖမ်းဆီးခြင်းကိစ္စ၊
- (၃) ပင်လယ် ရေကြောင်း ခရီးတွင် ခုတ်မောင်း သွားလာရေး စည်းကမ်းများ၊

- (၄) မိုးလေဝသ တိုင်းတာ ခန့်မှန်း တွက်ချက်ရေးဆိုင်ရာ ကိစ္စများ၊
- (၅) အဏ္ဏဝါရေပြင်အောက် တိုင်းတာ သုတေသနပြုလုပ်ရေး လုပ်ငန်းများ (Hydrography)၊
- (၆) သတင်းနှင့် ဆက်သွယ်ရေးလုပ်ငန်းများ၊
- (၇) သင်္ဘောတည်ဆောက်မှုနှင့် ကြံ့ခိုင်မှုစစ်ဆေးရေးလုပ်ငန်း၊
- (၈) အကောက်ခွန်ဌာန၏ စီမံခန့်ခွဲရေးနှင့် အခွန် ကောက်ခံရေး ကိစ္စများနှင့် သက်ဆိုင်လျက်ရှိသော လုပ်ထုံး လုပ်နည်းများ၊
- (၉) ကူးစက်တတ်သော ရောဂါဘယများ ပြန့်ပွားမသွားစေရန် ကာကွယ်စောင့်ရှောက် ထိန်းချုပ်တားဆီးရေး လုပ်ငန်းရပ်များ၊
- (၁၀) သင်္ဘောနှင့် ဆိပ်ကမ်းမီးသတ် လုပ်ငန်းများ၊
- (၁၁) ရေကြောင်းလမ်းပြခြင်းလုပ်ငန်း (Piloting)၊
- (၁၂) သင်္ဘောအရာရှိများ၊ အင်ဂျင်နီယာများနှင့် သင်္ဘောဝန်ထမ်း အဆင့်ဆင့်ကို စဉ်ဆက်မပြတ် လေ့ကျင့် သင်ကြားပေးရေး ကိစ္စရပ်များ၊
- (၁၃) သဘာဝ ပတ်ဝန်းကျင်နှင့် ပင်လယ်ပြင် ညစ်ညမ်းမှုများ ကင်းဝေးစေရန်အတွက် ပြုလုပ်ပေးရသော ထိန်းသိမ်းစောင့်ရှောက်မှု လုပ်ငန်းများ၊
- (၁၄) ပင်လယ်ပြင် ရှာဖွေရေးနှင့် အသက်ကယ်လုပ်ငန်းများ။ အပျော်စီး ရွက်လှေများ၊ အားကစားပြိုင်ပွဲဆိုင်ရာ ရွက်လှေများနှင့် သိပ္ပံနှင့် နည်းပညာ သုတေသနဆိုင်ရာ သင်္ဘောများသည် ကုန်သင်္ဘောများနှင့်သာ ပတ်သက်သည့် ဥပဒေစည်းကမ်းများနှင့် စပ်ဆိုင်ပတ်သက်ခြင်း မရှိကြပါ။

စစ်သင်္ဘောများနှင့် ကမ်းရိုးတန်း လုံခြုံမှု ကာကွယ်စောင့်ရှောက်ရေး ရေယာဉ်များအတွက် လိုက်နာကျင့်သုံးရန် သီးခြား ဥပဒေများ ရှိပြီး ဖြစ်သည်။ စစ်သည်တော်များ တာဝန်ထမ်းဆောင်ရန်အတွက်

ပို့ဆောင်ပေးရသော ခရီးသည်တင်နှင့် ကုန်တင် သင်္ဘောများအတွက် လည်း သီးခြား လိုက်နာရန် ဥပဒေ စည်းမျဉ်းများ ရှိထားပြီး ဖြစ်၏။

သင်္ဘောတွင် လွှင့်ထူထားသောအလံ၏ နိုင်ငံက ပြဋ္ဌာန်းထားသော ဥပဒေက လွှမ်းမိုးထားသော ကိစ္စရပ်များ

- (၁) သင်္ဘောပေါ်တွင် ရှိနေသော ပစ္စည်း တစ်စုံတစ်ရာအား မည်သူက ပိုင်ဆိုင်ခွင့် ရှိသည်ဟု အငြင်းပွားနေသည့် အမှုကိစ္စရပ်များ၊
- (၂) သင်္ဘော ငှားရမ်းခြင်း ကိစ္စရပ်များနှင့် ပတ်သက်သည့် အငြင်းပွားမှုများ၊
- (၃) သင်္ဘောသားများနှင့် သင်္ဘောအရာရှိများ ငှားရမ်း ခန့်ထားခြင်း ကိစ္စရပ်များ၊
- (၄) အခြားသင်္ဘောများနှင့် ကုန်ပစ္စည်းများကို ကယ်ဆယ်ခဲ့ရာမှ ရရှိသော ဆုကြေးငွေများ ခွဲယူရာတွင် သင်္ဘောပိုင်ရှင်နှင့် သင်္ဘောဝန်ထမ်းများစပ်ကြား အငြင်းပွားကြသည့် ကိစ္စရပ်များ၊
- (၅) ပင်လယ်ပြင်အောက်တွင် နစ်မြုပ်လျက်ရှိသော အရာဝတ္ထုများကို ဆယ်ယူရာမှ ဖြစ်ပွား ပေါ်ပေါက်လာသော အငြင်းပွားမှုများ။

ဆိပ်ကမ်း၏ နိုင်ငံဥပဒေက လွှမ်းမိုးသောကိစ္စရပ်များ

General Average ခေါ် သင်္ဘောနှင့် ကုန်ပစ္စည်းများ၏ ဆုံးရှုံးမှုများကို မျှဝေခံစားခြင်း ကိစ္စအတွက်မူ အဓိက လွှမ်းမိုးလျက်ရှိသော ဥပဒေမှာ ထိုသင်္ဘော ဝင်ရောက်ဆိုက်ကပ် ရပ်နား ခိုလှုံသည့်နိုင်ငံ၏ ဥပဒေသာ ဖြစ်ပေသည်။

နိုင်ငံတကာ ရေပြင်ကျယ်ကြီးပေါ်တွင် သင်္ဘောချင်း တိုက်မိရာမှ သင်္ဘောများ မဆုံးရှုံးရလေအောင် လိုက်လံ ကယ်ဆယ်ရာမှ ဖြစ်ပေါ်

လာသော အငြင်းပွားမှုများတွင် အမှုကို ဖြေရှင်းပေးလျက် ရှိကြသော ခုံသမာဓိလူကြီးများ (Arbitrators) က ရွေးချယ်သည့် ဥပဒေက လွှမ်းမိုးပါသည်။

နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံတွင် ပင်လယ်ကူး ကုန်သင်္ဘောများ မှတ်ပုံတင်ရာ၌ အဓိက ဖော်ပြထည့်သွင်း ရေးသားရမည့်အချက်များ

- (၁) ကုန်တင်သင်္ဘော၏ အမည်၊
- (၂) ထိုသင်္ဘောပိုင်ရှင်၏ အမည်၊
- (၃) ထိုသင်္ဘောပိုင်ရှင်၏ ကုမ္ပဏီ ဌာနချုပ် တည်ရှိရာ အမြဲ တမ်းလိပ်စာ၊
- (၄) သင်္ဘောလုပ်ငန်း ဆောင်ရွက်နေခြင်း၏ ရည်ရွယ်ချက်၊
- (၅) မှတ်ပုံတင်သည့် နေ့နှင့် မှတ်ပုံတင်အမှတ်၊
- (၆) ထိုသင်္ဘောကို တည်ဆောက်ပေးခဲ့သည့် သင်္ဘောကျင်း၏ အမည်နှင့် တည်ရှိရာ နိုင်ငံနှင့် လိပ်စာ၊
- (၇) ထိုသင်္ဘောအား စတင် ရေချပြီး စတင် အသုံးပြုသည့် နေ့ရက်၊
- (၈) သင်္ဘောကို တည်ဆောက်ထားသည့် နည်းပညာနှင့် သင်္ဘော တည်ဆောက်ထားပုံ၊
- (၉) သင်္ဘော၏အနေအထားနှင့် ဒီဇိုင်းပုံစံ (Ship's Layout & Design)၊
- (၁၀) သင်္ဘောတွင် အနည်းဆုံး လိုအပ်သော သင်္ဘောဝန်ထမ်း အရေအတွက်၊
- (၁၁) သင်္ဘောပိုင်ရှင် အပြောင်းအလဲ လုပ်ခဲ့သည့် မှတ် တမ်းများ၊
- (၁၂) သင်္ဘော မှတ်ပုံတင် ပယ်ဖျက်ခဲ့သည့် နေ့စွဲနှင့် ပယ် ဖျက်ခဲ့ရသည့် အကြောင်းရင်းကို ဖော်ပြသည့် အချက် အလက်များ။

ပါမောက္ခ ဦးကျော်ညွန့် (ငြိမ်း)

ထိုကိစ္စများကို ပြည့်စုံစွာ ဖော်ပြ၍ မှတ်တမ်းပြုစုပြီးမှသာ ထို သင်္ဘောအား မှတ်ပုံတင်သည့် လက်မှတ် (Ship Registration Certificate) ကို ထုတ်ပေးကြလိမ့်မည် ဖြစ်သည်။

အကယ်၍ အောက်ပါဖြစ်ရပ်များ ပေါ်ပေါက် ဖြစ်ပွားလာခဲ့ပါက ထိုသင်္ဘောအား မှတ်ပုံတင်ထားခြင်းကို တရားဝင် ဖျက်သိမ်းရလိမ့်မည် ဖြစ်ပါသည် -

- (၁) ထို မှတ်ပုံတင်ထားသော သင်္ဘော ဖျက်ဆီးခံရခြင်း သို့ တည်းမဟုတ် ပင်လယ်ပြင် သို့မဟုတ် ရေလမ်းကြောင်း ခရီးပေါ်တွင် နစ်မြုပ်သွားခဲ့ခြင်း၊
- (၂) မှတ်ပုံတင်ထားသော ပင်လယ်ကူးသင်္ဘောမှာ လုံးဝ အစ ရှာမရအောင် ပျောက်ဆုံးသွားခဲ့ခြင်း၊
- (၃) ထိုသင်္ဘောအား ပြန်လည်ပြုပြင်၍ မရနိုင်လောက်အောင် ပျက်စီးသွားခဲ့ခြင်း သို့တည်းမဟုတ် ထိုသို့ သင်္ဘော ပျက်စီး သွားခြင်းအား ပြန်လည်ပြုပြင်လျှင် အလွန်တရာ ကုန်ကျ စရိတ် ကြီးမား၍ အကျိုးမရှိဘဲ ဖြစ်လိမ့်မည် ဖြစ်ခြင်း၊
- (၄) သင်္ဘောသည် ပင်လယ်ပြင်တွင် လုံခြုံစိတ်ချစွာ ခုတ်မောင်း သွားလာနိုင်ခြင်း မရှိတော့လောက်အောင် ပင်လယ်ဒဏ် ခံနိုင်စွမ်း မရှိတော့ခြင်း။

သင်္ဘော မှတ်ပုံတင်ရုံးက မှတ်ပုံတင်လိုသည့် သင်္ဘောနှင့် ပတ် သက်၍ လိုအပ်သော သတင်းအချက်အလက် မှန်သမျှ တင်ပြပေးရန် သင်္ဘောပိုင်ရှင်တွင် ဥပဒေအရ တာဝန်ရှိပါသည်။

ရေကြောင်းလမ်းများ လုံခြုံရေးနှင့် ပင်လယ်ပြင် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင် ကို ထိန်းသိမ်းကာကွယ် စောင့်ရှောက်ပေးခြင်းလုပ်ငန်းနှင့် တာဝန် ပင်လယ်ကူး ကုန်သင်္ဘော မှန်သမျှတို့သည် မိမိတို့အား မှတ်ပုံတင်ပေး ထားသည့် လုပ်ငန်းဆောင်တာများကိုသာ ထမ်းဆောင် လုပ်ပိုင်ခွင့် ရှိပါသည်။ ထို့အပြင် သင်္ဘော၏ ရုပ်ပိုင်းဆိုင်ရာ တည်ဆောက်ထား

ရှိမှုများ(*Ship's structure*)၊ တပ်ဆင်ထားသော စက်မှုဆိုင်ရာ ပစ္စည်း ကိရိယာများ၊ သင်္ဘောတွင် ကိုင်ဆောင်ထားရှိသော စာရွက်စာတမ်း များ(*Shipping documents*)၊ သင်္ဘောဝန်ထမ်းများ၏ ဦးရေ၊ ကျွမ်းကျင်မှု အဆင့်အတန်းနှင့် စွမ်းရည်များသည် သင်္ဘောက ထမ်းဆောင်နေသည့် တာဝန်ဝတ္တရားများ၊ လုပ်ငန်းများနှင့် ဆီလျော်ဟပ်စပ် ကိုက်ညီရန် အထူးအရေးကြီးပါသည်။ သင်္ဘော၏ ပင်လယ်ဒဏ်ခံနိုင်စွမ်း(*seaworthiness*)သည်လည်း သင်္ဘော လက်ရှိဆောင်ရွက်နေသည့် လုပ်ငန်းများနှင့် ဆီလျော်ကိုက်ညီစေရန်လည်း လိုအပ်ပါသည်။

သင်္ဘောတိုင်းသည် ပင်လယ်ဒဏ် ခံနိုင်စွမ်း ရှိ၊ မရှိ သက်ဆိုင်ရာ အာဏာပိုင်များ၏စစ်ဆေးခြင်းကို အချိန်မရွေး ခံနိုင်မှု ရှိစေရန်အတွက် အမြဲတမ်း တစိုက်မတ်မတ် ပြုပြင်ထိန်းသိမ်း စီမံဆောင်ရွက်ပေးထားရန် လိုအပ်ပါသည်။ အကယ်၍ သင်္ဘော၏ ပင်လယ်ဒဏ် ခံနိုင်စွမ်းအပေါ် ကြီးကြီးမားမား သက်ရောက်မှု ရှိလာသည်အထိ ကြီးမားသော မွမ်းမံပြောင်းလဲ ပြင်ဆင်မှုများ ပြုလုပ်မိခဲ့ပါက သင်္ဘော၏ ပင်လယ်ဒဏ် ခံနိုင်စွမ်းအတွက် ထုတ်ပေးထားရှိသော လက်မှတ် (*Certificate of Seaworthiness*) သည် အလိုအလျောက် ပျက်ပြယ် (*void*) သွားသည်ကို အထူးသတိပြုရပါမည်။

သင်္ဘောတစ်စင်းသည် ပင်လယ်ဒဏ် ခံနိုင်စွမ်း မရှိတော့ကြောင်း သံသယဖြစ်ဖွယ်ရာ အကြောင်းခြင်းရာ တစ်စုံတစ်ရာ ပေါ်ပေါက်လာခဲ့မည် ဆိုပါက ရေကြောင်းလုံခြုံရေး စစ်ဆေးရေး အရာရှိ (*Maritime Safety Inspector*) များက သင်္ဘော၏ ပင်လယ်ဒဏ် ခံနိုင်စွမ်း ရှိသည် ဆိုသော ထုတ်ပေးထားသည့် လက်မှတ်ကို ဖျက်သိမ်းပိုင်ခွင့် ရှိကြပါသည်။ သင်္ဘော၏ လှုပ်ရှားလုပ်ကိုင် ဆောင်ရွက်မှုများ အားလုံးကိုလည်း ရပ်ဆိုင်းထားရန် အမိန့်ပေးပိုင်ခွင့် ရှိပါသည်။

သင်္ဘော၏ ပင်လယ်ဒဏ် ခံနိုင်စွမ်းနှင့် စက်ပိုင်းဆိုင်ရာများကို အစစ်ဆေးခံနိုင်ရန် သက်ဆိုင်ရာ အာဏာပိုင် (စစ်ဆေးသူ အရာရှိများ) အား ကူညီဆောင်ရွက်ပေးရန် သင်္ဘောဦးစီးမှူးနှင့် သင်္ဘောပိုင်ရှင် တို့အပေါ်တွင် တာဝန်ရှိပါသည်။

ပါမောက္ခ ဦးကျော်ညွန့် (ငြိမ်း)

သင်္ဘောများသည် မည်သည့်ဆိပ်ကမ်းများတွင်မဆို ဆိုက်ကပ် ရပ်နားထားပါက ဆိပ်ကမ်းရေပြင် ညစ်ညမ်းမှု မရှိအောင် ထိန်းသိမ်း ကာကွယ် စောင့်ရှောက်ပေးရန် တာဝန်ကိုယ်စီ ရှိကြောင်း နိုင်ငံတကာ ပင်လယ်ပြင် ညစ်ညမ်းမှုများ ကာကွယ်စောင့်ရှောက်ရေး ဥပဒေများ၊ နိုင်ငံတကာ စာချုပ်များက အတိအလင်း ပြဋ္ဌာန်း သတ်မှတ်ပေးထား ကြပြီး ဖြစ်ပါသည်။

ရေနံစိမ်း၊ ဓာတ်ဆီ၊ ဒီဇယ်ဆီ၊ လောင်စာဆီ၊ ရေနံထွက်ပစ္စည်း မျိုးစုံ၊ အခြား ဘေးအန္တရာယ်ရှိသော ပစ္စည်းများကို သယ်ဆောင်လာ သည့် သင်္ဘောတိုင်းသည် ပင်လယ်ပြင် ညစ်ညမ်းမှု တစ်စုံတစ်ရာကို ဖြစ်ပွားလာစေရန် ကျူးလွန်မှုတစ်ရပ်ရပ်ကို ပြုလုပ်မိခဲ့ပါက နစ်နာသော နိုင်ငံများအတွက် လုံလောက်သောလျော်ကြေး ပေးနိုင်ရန်အလို့ငှာ 'သီးခြား ပင်လယ်ပြင် ညစ်ညမ်းမှု ပြဿနာဆိုင်ရာ အာမခံ ပေါ်လစီ' (*Marine Insurance Policy for Damages with respect to Marine Pollution events and accidental pollution incidents*) ကို သီးခြား ဝယ်ယူထားရှိရန် ပင်လယ်ပြင် ညစ်ညမ်းမှု ကာကွယ် စောင့်ရှောက်ရေး ဥပဒေ (*Law on Prevention of Marine Pollution*) များကို ကမ္ဘာ့နိုင်ငံအသီးသီးက ပြဋ္ဌာန်းထားပြီး ဖြစ်၏။

ပင်လယ်ကူး ကုန်သင်္ဘောကြီးများ၏ပိုင်ဆိုင်မှု လွှဲပြောင်းခြင်းကိစ္စ သင်္ဘောအရောင်းအဝယ်စာချုပ် ဟူသမျှကို စာဖြင့် ရေးသားဖော်ပြ ပြီး စာချုပ် ချုပ်ဆို၍ *Notary Public* က မှန်ကန်ကြောင်း ထပ်ဆင့် လက်မှတ် ရေးထိုးပေးရန် လိုအပ်ကြောင်း ဥပဒေက သတ်မှတ် ပြဋ္ဌာန်း ပေးထားကြပါသည်။ ဤ သင်္ဘောရောင်းချရေး ပဋိညာဉ် စာချုပ်၏ စည်းကမ်းချက်များသည် သက်ဆိုင်ရာ နိုင်ငံအသီးသီး၏ ဥပဒေ ပြဋ္ဌာန်းပေးထားချက်များနှင့် ကိုက်ညီရန် လိုအပ်ပြီး ဆန့်ကျင် ရေးသား ချုပ်ဆိုခဲ့ပါလျှင် တရားဝင်စာချုပ်များ ဖြစ်လာကြလိမ့်မည် မဟုတ်ပါ။

သင်္ဘောကို တရားဝင် ရောင်းချ၍ ဝယ်ယူထံ လက်ရောက် လွှဲပြောင်း အပ်နှင်းပြီးခဲ့ပါက သင်္ဘောမှတ်ပုံတင် စာချုပ်တွင်လည်း

သင်္ဘောပိုင်ရှင် အသစ်ထံသို့ သင်္ဘော၏ ပိုင်ဆိုင်မှု ပြောင်းလဲသွားပြီ ဖြစ်ကြောင်းကို ဖော်ပြ၍ သင်္ဘောမှတ်ပုံတင်အသစ် (မှတ်တမ်းအသစ်) ပြုလုပ်ပေးကြရန်အတွက် မလွဲမသွေ တာဝန်ရှိလာပြန်သည်။

သင်္ဘောပိုင်ရှင်များက သင်္ဘောကို အာမခံပစ္စည်း အဖြစ် အာမခံ တင်၍ ဘဏ်များ၊ ငွေချေးလုပ်ငန်းများ၊ ငွေရေးကြေးရေး ဝန်ဆောင်မှု လုပ်ငန်းများထံမှ ချေးငွေများကို ထုတ်ယူ ချေးငှားနိုင်ခွင့် ရှိပါသည်။

သင်္ဘောပေါ်တွင် ရရန်ရှိသော မြီရှင်များက သင်္ဘောကို ဖမ်းဆီး ထားခွင့် ထုတ်ပေးပါရန် ရေကြောင်း တရားရုံးများသို့ လျှောက်ထား ပိုင်ခွင့် ရှိကြပါသည်။

သင်္ဘောတစ်စင်းက ကြွေးပေးဆပ်ရမည့် ဦးစားပေးအလိုက် အစီအစဉ်

- (၁) သေဆုံးသွားသော သင်္ဘောသားနှင့် ဆိပ်ကမ်း လုပ်သား အတွက် လျော်ကြေးငွေ၊
- (၂) ဒဏ်ရာရသွားသော သင်္ဘောသားနှင့် ဆိပ်ကမ်းလုပ်သား အတွက် လျော်ကြေးငွေ၊
- (၃) ကျန်းမာရေး ထိခိုက် နစ်နာသွားရရှာသော သင်္ဘောသား နှင့် ဆိပ်ကမ်းလုပ်သားအတွက် ပေးဆောင်ရန် တာဝန် ရှိသည့် လျော်ကြေးငွေ၊
- (၄) အလုပ်သမား နစ်နာကြေးနှင့် ရပိုင်ခွင့်များအတွက် ပေး ဆပ်ရမည့်ငွေ၊
- (၅) တရားရုံးစရိတ် အားလုံး၊ စီရင်ချက်ကို အကောင်အထည် ဖော်ပေးရသည့် ရေကြောင်း တရားရုံးများ ကုန်ကျခဲရ သော စရိတ်ငွေများ၊ မြီရှင်များ၏ အကျိုးကို ကာကွယ် စောင့်ရှောက်ပေးနိုင်ရေးအတွက် သင်္ဘောကို လေလံတင် ရောင်းချပေးရာတွင် ရေကြောင်း တရားရုံးများက စိုက် ထုတ် ကုန်ကျခဲရသော တရားစရိတ်ငွေများ၊

- (၆) လျော်ကြေး ရပိုင်ခွင့် ရှိသူများကို ငွေကြေး ခွဲဝေပေးရန် အတွက် လုပ်ဆောင်ပေးရာတွင် ကုန်ကျခဲ့ကြရသော စရိတ်ငွေများ၊
- (၇) သင်္ဘောဆိပ်ကမ်းခ၊ အကောက်ခွန်များ၊ ရေကြောင်းလမ်းပြအတွက် ပေးဆောင်ရမည့် ဝန်ဆောင်မှု စရိတ်ငွေများ၊
- (၈) သင်္ဘော နောက်ဆုံး ရောက်ရှိနေသော ဆိပ်ကမ်းတွင် ရပ်နားထားခိုက် သင်္ဘောအား ပြုပြင်ထိန်းသိမ်း စောင့်ရှောက်မှုများအတွက် ဝန်ဆောင်မှု ကုန်ကျစရိတ်များ၊
- (၉) သင်္ဘောကို ကယ်တင်ခဲ့ရသည့် ကုန်ကျစရိတ်များ (*Salvage fees*)၊
- (၁၀) သင်္ဘောကို ကယ်တင်ရာတွင် အထွေထွေ ဝိုင်းဝန်းစွန့်လွှတ် အနစ်နာခံခဲ့ရသူများအတွက် နစ်နာကြေးများ (*General Average costs*)၊
- (၁၁) အခြားသင်္ဘောအား တိုက်မိခဲ့ခြင်းအတွက် ပေးလျော်ရမည့် ကုန်ကျစရိတ်များ၊
- (၁၂) အခြားသော ရေကြောင်းဆိုင်ရာ မတော်တဆ ဖြစ်ပွားခဲ့မှုများအတွက် ပေးဆောင်ရန် ဥပဒေအရ တာဝန်ရှိသော လျော်ကြေးငွေများ၊
- (၁၃) ကုန်စည်နှင့် ဝန်စည်စလယ် (*Luggage*) များ ပျက်စီးခြင်း သို့တည်းမဟုတ် ပျောက်ဆုံးခြင်းများအတွက် ပေးလျော်ရန် ဥပဒေအရ တာဝန်ရှိသော လျော်ကြေးငွေများ၊
- (၁၄) ဆိပ်ကမ်းမှ ဝန်ချိစက်နှင့် ရေဘောင် ဆိပ်ခံတံတား ငှားရမ်း သုံးစွဲခများ၊
- (၁၅) ဆိပ်ကမ်း ကုန်လှောင်ရုံ အခများ၊
- (၁၆) ဆိပ်ကမ်းတွင် ဆိုက်ကပ် ရပ်နားထားစဉ်အတွင်း သင်္ဘော ပြင်ဆင် မွမ်းမံခများ။

သင်္ဘောပိုင်ရှင်က အောက်ပါငွေများကို မရသေးပါက ကုန်ပစ္စည်းများကို ပိုင်ရှင်ထံ မပေးဘဲ ငွေ မရမချင်း ထိန်းသိမ်းထားပိုင်ခွင့် (Lien)

- (၁) သင်္ဘော ကုန်တင်ခ (Freight)၊ ခရီးသည်နှင့် ခရီးသည်များ၏ ဝန်စည်စလယ်များကို သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးခ၊
- (၂) သင်္ဘောကို ပျက်စီးအောင် ပြုလုပ်သော ကုန် တင်ပို့သူထံမှ ရရန်ရှိသော လျော်ကြေးငွေ၊
- (၃) *General Average* အတွက် သင်္ဘောပိုင်ရှင်က ကုန်ပိုင်ရှင်ထံမှ ရရန်ရှိသော မျှဝေခံစားသည့် ငွေကြေးပမာဏ၊
- (၄) သင်္ဘောကို ဝိုင်းဝန်း ကယ်တင်ပေးခဲ့ရသည့်အတွက် ရပိုင်ခွင့်ရှိသော ဝန်ဆောင်ခ သို့မဟုတ် ဆုကြေးငွေ။

အောက်ပါကိစ္စရပ်များ ဖြစ်ပေါ်ခဲ့ပါက သင်္ဘောကို ခေတ္တဖမ်းဆီးထားနိုင်ခြင်း

- (၁) မြီရှင်များ၏ သင်္ဘောပေါ်မှ ရပိုင်ခွင့် ကြွေးမြီများအတွက် ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်များက ကန့်ကွက် တိုင်ကြားခြင်း ခံရသော သင်္ဘောများကို ၇၂ နာရီအထိ ယာယီ တားဆီး ထိန်းသိမ်းထားခွင့် ရှိခြင်း၊
- (၂) ဆိပ်ကမ်း အခွန်အခငွေများ ပေးဆောင်ရန် ပျက်ကွက်နေခဲ့ခြင်း၊
- (၃) ဆိပ်ကမ်းမှ အဆောက်အဦများကို မတော်တဆ ပျက်စီးအောင် ပြုလုပ်ခဲ့မှုများအတွက် ပြန်လည် ပေးလျော်ရန် သင်္ဘောပိုင်ရှင်က ငွေကြေး ပြန်လည်ပေးလျော်ရန် တာဝန်ရှိနေခြင်း၊
- (၄) ဆိပ်ခံဘောင်၊ ဆိပ်ခံတံတားကို ဖျက်ဆီးမိခဲ့မှုအတွက် သင်္ဘောပိုင်ရှင်က ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်များထံ ပေးလျော်ရန် တာဝန်ရှိနေခြင်း။

ပါမောက္ခ ဦးကျော်ညွန့် (ငြိမ်း)

- (၅) ကျောက်ချ ရပ်နားသည့် နေရာတွင် ကျောက်ချ ရပ်နားခပေးရန် ကျန်နေခြင်း၊
- (၆) သင်္ဘောကျင်းများတွင် ပြင်ဆင်ခဲ့မှုများအတွက် ပေးချေရန် ကြွေးတင်နေခြင်း၊
- (၇) နစ်မြုပ်သွားသော သင်္ဘောကို ရေလမ်းကြောင်း ပိတ်ဆို့အန္တရာယ်ပြုနေခြင်းမှ ဖယ်ရှားပေးရာတွင် ဆိပ်ကမ်းက ကုန်ကျခံခဲ့ရသော စရိတ်ငွေများ။

တစ်လကြာပြီးသည်အထိ အထက်ဖော်ပြပါ ကြွေးမြီများကို သင်္ဘောပိုင်ရှင်များက ပေးလျော်ခြင်း မပြုလုပ်နိုင်ဘဲ ပျက်ကွက်နေခဲ့ကြပါက စီရင်ပိုင်ခွင့်ရှိသော ရေကြောင်းတရားရုံးက ထိုသင်္ဘောကို လေလံတင် ရောင်းချ၍ ကြွေးငွေများကို ရယူပိုင်ခွင့် ရှိပါသည်။ လေလံတင် ရောင်းချခြင်း မခံရလိုပါက သင်္ဘောပိုင်ရှင်က ရေကြောင်းတရားရုံးတော်သို့ လုံလောက်သော ငွေကြေးအာမခံတင်ပြီး လေလံတင်ခြင်း မပြုပါရန် လျှောက်ထားပိုင်ခွင့် ရှိပါသည်။

အခန်း (၂)
 သင်္ဘောဦးစီးမှူး သို့မဟုတ် မာလိန်မှူး (Captain) ၏
 တရားဝင် လုပ်ပိုင်ဆောင်ရွက်ခွင့်များ

- (၁) သင်္ဘောဦးစီးမှူးသည် သင်္ဘောပေါ်တွင် အခွင့်အာဏာအမြင့်ဆုံးသော အမိန့်ပေးခွင့်ရသည့် သင်္ဘောအရာရှိ ဖြစ်သည်။ သင်္ဘောအရာရှိများ အားလုံးနှင့် သင်္ဘောဝန်ထမ်း အားလုံးသည် သင်္ဘောဦးစီးမှူး၏ တရားဝင် အမိန့်များကို မလွဲမသွေ လိုက်နာရန် တာဝန်အသီးသီး ရှိကြ၏။
- (၂) မဖြစ်မနေ လိုအပ်ချိန်မှလွဲ၍ သင်္ဘောဦးစီးမှူး (Captain) သည် သင်္ဘော အန္တရာယ်နှင့် ကြုံတွေ့ ရင်ဆိုင်နေချိန်အတွင်းသော်လည်းကောင်း၊ သင်္ဘော၏ ခရီးစဉ်အတွင်း၌သော်လည်းကောင်း မည်သည့်အကြောင်းကိစ္စအတွက်မှ မိမိ ဦးစီးကွပ်ကဲ မောင်းနှင်နေရသော သင်္ဘောကို စွန့်ခွာသွားခွင့် မရှိပါ။
- (၃) သင်္ဘောများ ဆိပ်ကမ်းသို့ ဝင်နေချိန်၊ ချဉ်းကပ်ချိန်နှင့် ဆိပ်ကမ်းမှ ထွက်ခွာချိန်များတွင် သင်္ဘောကို မိမိကိုယ်တိုင် ဦးစီးချုပ်ကိုင် မောင်းနှင်ရန် တာဝန်ရှိပါသည်။ တူးမြောင်းများ၊ မြစ်ကြောင်း ရေလမ်းများနှင့် ခက်ခဲ၍ အန္တရာယ်များသော ရေလမ်းကြောင်း

များကို ဖြတ်ကျော်ခုတ်မောင်းရာတွင်လည်း သင်္ဘောဦးစီးမှူး ကိုယ်တိုင် သင်္ဘောကို ဦးစီးကွပ်ကဲ မောင်းနှင်ခုတ်မောင်းသွား လာရန် တာဝန်ရှိပါသည်။

(၄) ရေကြောင်း ဥပဒေများ၏ ပြဋ္ဌာန်းပေးထားချက်များအရ မလွဲ မသွေ အသုံးပြုရန် အခြေအနေများ ပေါ်ပေါက်လာခဲ့ပါက *Captain* သည် သင်္ဘော ရေကြောင်းလမ်းပြ အရာရှိ (*Nautical Pilot*)၊ ဆွဲသင်္ဘော (*Tug Boat*) များကို သင်္ဘော၏ ခုတ် မောင်း သွားလာမှု လုံခြုံစိတ်ချစေမှု ရရှိရန်အတွက် အသုံးပြုပေး ရန် တာဝန်ရှိလာပါသည်။ သို့သော် *Pilot* ကို အသုံးပြုခြင်းအား ဖြင့် *Captain* ၏ အခြေခံ မူလတာဝန်ရှိမှုများအား ကင်းလွတ်ခွင့် ပေးခြင်း၊ လျော့ချပေးခြင်း လုံးဝ မရှိစေရပါ။

(၅) *Captain* များသည် သင်္ဘောများ ပင်လယ်ဒဏ် ခံနိုင်စွမ်း ရှိစေ ရန် အမြဲတမ်း ကြိုးပမ်းအားထုတ်ပေးရန်၊ ဥပဒေ ပြဋ္ဌာန်းထား ချက်များနှင့်အညီ လုပ်ဆောင်ပေးနေရန် တာဝန်ရှိပါသည်။ သင်္ဘောတွင် မရှိမဖြစ် လိုအပ်သော ရေကြောင်း သွားလာရေး ဆိုင်ရာ စက်ကိရိယာ မျိုးစုံကိုလည်း ပြည့်စုံ လုံလောက်စွာ တပ် ဆင်ပေးထားရန် တာဝန်ရှိပါသည်။ သင်္ဘောပေါ်တွင် လောင်စာ ဆီ၊ စားနပ်ရိက္ခာနှင့် ဆေးဝါးများကို သင်္ဘောက နောက်ဆိပ်ကမ်း တစ်ခုသို့ ချောမောလုံခြုံစွာ ရောက်ရှိသည်အထိ ပြည့်စုံ လောက်င စွာ ဖြည့်တင်းပေးထားရန်လည်း တာဝန်ရှိပါသည်။ သင်္ဘော လုံခြုံ စိတ်ချစွာ ခုတ်မောင်းသွားလာနိုင်ရေးအတွက် အရည် အချင်းနှင့် လုပ်သက် ပြည့်စုံသော သင်္ဘောဝန်ထမ်းများကို ရွေး ချယ် ခန့်ထားပေးရန်လည်း *Captain* တွင် တာဝန်ရှိသေး၏။

(၆) အကယ်၍ သင်္ဘော *Captain* တစ်ဦး အနေဖြင့် ပင်လယ်ဒဏ် ခံနိုင်စွမ်း ရှိသည်ဟု သတ်မှတ်ပြဋ္ဌာန်းထားသော နည်းဥပဒေများ ကို ပြည့်မီ လုံလောက်အောင် ဖန်တီး ပြုလုပ်ထားခြင်း မရှိဟု မိမိ၏ ကိုယ်ပိုင်ဆင်ခြင်တုံတရားဖြင့် ချင့်ချိန်ယူဆမိပါက သင်္ဘော

၏ ခရီးစဉ်ကို မစတင်ဘဲ လိုအပ်သည်များကို ဖြည့်တင်း ပြုပြင် ဖန်တီးရန် ခေတ္တဆိုင်းငံ့ စောင့်ဆိုင်းထားပိုင်ခွင့် ရှိကြသည်။

(၇) အကယ်၍ သင်္ဘောသား တစ်ဦးဦးသည် ပြဋ္ဌာန်းပေးထားသည့် သင်္ဘော၏ စည်းကမ်းဥပဒေ လုပ်ထုံးလုပ်နည်း တစ်ခုခုကို အတိ အလင်း ချိုးဖောက် ကျူးလွန်ခဲ့ခြင်းကြောင့် ဖြစ်စေ၊ သင်္ဘောသား တစ်ဦးဦးသည် မိမိ ထမ်းဆောင်ရမည့် တာဝန်ကို ကျေပွန်စွာ ထမ်းရွက်နိုင်လောက်အောင် ကျွမ်းကျင်မှု မရှိဘဲ ချို့တဲ့ အားနည်း နေလျှင် ဖြစ်စေ ထိုသင်္ဘောသားအား သင်္ဘောပေါ်တွင် တာဝန် ထမ်းဆောင်ခြင်း မပြုရန် တားမြစ်ပိုင်ခွင့် ရှိသည်။ စည်းကမ်း မလိုက်နာသော သင်္ဘောဝန်ထမ်း ဟူသရွေ့တို့ကို သြဝါဒပေး၍ ဆုံးမပိုင်ခွင့် ရှိ၏။ တာဝန်ကျေပွန်သော သင်္ဘောဝန်ထမ်းများကို ဆုချီးမြှင့်ပိုင်ခွင့်လည်း ရှိသည်။

(၈) သင်္ဘောပေါ်တွင် တင်ဆောင် သယ်ယူလာသော ကုန်ပစ္စည်းများ ၏ လုံခြုံရေးနှင့် မပျက်စီးရလေအောင် *Captain* က ဂရုစိုက်၍ စောင့်ရှောက် ကာကွယ်ပေးရန်လည်း တာဝန်ရှိ၏။ ကုန်တင် ကုန်ချများ ပြုလုပ်ရာတွင် စနစ်တကျနှင့် အပျက်အစီး မရှိဘဲ ပြုလုပ်နိုင်ကြရန် မိမိလက်အောက်ခံ ရေကြောင်းအရာရှိများကို တာဝန်ပေးပြီး ညွှန်ကြားရ၏။

(၉) *Captain* သည် သင်္ဘော၏ လုံခြုံရေးကို စောင့်ရှောက်ရန်လည်း တာဝန်ရှိသေး၏။ ခရီးသည်များနှင့် သင်္ဘောသား အားလုံး၏ အသက်အန္တရာယ်ကိုပါ ကာကွယ် စောင့်ရှောက်ပေးရန် တာဝန် ရှိသည်။

(၁၀) အကယ်၍ သင်္ဘော ဦးတည် ခုတ်မောင်းနေသော ဆိုက်ကပ် ရမည့် သင်္ဘောဆိပ်ကမ်းသည် စစ်မက်ဖြစ်ပွား တိုက်ခိုက်နေခြင်း သို့တည်းမဟုတ် ထိုဆိပ်ကမ်းကို ရန်သူတို့က ရေတပ်ဖြင့် ဝန်းရံ ပိတ်ဆို့ တားဆီးထားခြင်း ခံနေရပါက *Captain* က မိမိ ဦးစီး သော သင်္ဘောကို အနီးစပ်ဆုံးသော လုံခြုံစိတ်ချရသည့် ဆိပ်ကမ်း

(Nearest Safe Port) သို့ ဦးတည်ခုတ်မောင်းသွားရန် တာဝန် ရှိပါသည်။ သင်္ဘောသားများ၊ ခရီးသည်များ၊ ကုန်ပစ္စည်းများနှင့် သင်္ဘော၏ လုံခြုံရေးအတွက် လုပ်ဆောင်ပေးရခြင်း ဖြစ်ပါသည်။ သင်္ဘောနှင့် ပတ်သက်သော စာရွက်စာတမ်းများကိုပါ ကာကွယ် စောင့်ရှောက်ပေးထားရန် *Captain* တွင် တာဝန်ရှိပါသည်။

(၁၁) အကယ်၍ သင်္ဘောသည် နစ်မြုပ်တော့မည့် အန္တရာယ်များနှင့် ကြုံတွေ့နေရသည့်အခါတွင် ဖြစ်စေ၊ သင်္ဘောမှာ ဖျက်ဆီး နှစ်မြုပ် ခြင်း ခံရတော့မည့် အန္တရာယ်မျိုးနှင့် ကြုံတွေ့ရင်ဆိုင်လာရသည့် အချိန်အခါမျိုးတွင် ဖြစ်စေ ထိုသင်္ဘော၏ *Captain* သည် ပထမ ဦးစွာ ဖြစ်နိုင်သမျှသော နည်းလမ်းအားလုံးကို အသုံးပြု၍ မိမိ သင်္ဘောပေါ်တွင် လိုက်ပါ စီးနင်းလာကြသော ခရီးသည်များနှင့် သင်္ဘောအရာရှိများ၊ အင်ဂျင်နီယာများနှင့် သင်္ဘောသားများ၏ အသက်ကို ကယ်ဆယ်ရန် အစွမ်းကုန် ကြိုးစား ဆောင်ရွက်ရန် တာဝန်ရှိလာပါသည်။ သင်္ဘော *Captain* သည် သင်္ဘောကို နောက်ဆုံးတွင်မှ စွန့်ခွာရမည့် ပုဂ္ဂိုလ် ဖြစ်၏။ *Captain* သည် မိမိ ဦးစီးခဲ့ရသော သင်္ဘောကို မစွန့်ခွာမီ သင်္ဘော၏ အသေးစိတ် မှတ်တမ်းစာအုပ်များ (*Log Books*)၊ ရေကြောင်းလမ်းပြ မြေ ပုံများ (*navigational maps*)၊ သင်္ဘောအတွက် ပေးထားသော အထွေထွေ အသုံးစရိတ် ငွေသားများနှင့် သင်္ဘောနှင့် ပတ်သက် သမျှသော တန်ဖိုးရှိပြီး အရေးပါလှသော စာရွက်စာတမ်း ဟူသမျှ တို့ကို မိမိနှင့် တစ်ပါတည်း သိမ်းဆည်း ယူဆောင်ပြီးမှ သင်္ဘောကို စွန့်ခွာရမည် ဖြစ်၏။

(၁၂) အကယ်၍ မိမိ ဦးစီးမောင်းနှင်လာသော သင်္ဘောပေါ်ရှိ ခရီး သည်၊ သင်္ဘောဝန်ထမ်းများနှင့် သင်္ဘောအရာရှိများ၏ အသက် အန္တရာယ်ကို ကြီးကြီးမားမား အန္တရာယ်ပြု ခြိမ်းခြောက်လာနိုင် ခြင်း မရှိပါက ပင်လယ်ပြင်တွင် သင်္ဘောပျက်၍ မျောပါနေသူ များကို လိုက်လံရှာဖွေ၍ အသက်ကို ကယ်ဆယ်ပေးရန် ဥပဒေ အရ တာဝန်ရှိပါသည်။

Captain ၏ မှားယွင်းသော လုပ်ဆောင်မှု သို့တည်းမဟုတ် မှားယွင်းသော ဆုံးဖြတ်ချက်များကြောင့် အသက်ကယ်လုပ်ငန်း ကို ကြိုးပမ်း ဆောင်ရွက်ခဲ့ရာတွင် ဖြစ်ပေါ်လာသည့် အကျိုးဆက် များအတွက် သင်္ဘောပိုင်ရှင်များ အပေါ်တွင် ဥပဒေအရ မည် သည့် တာဝန်မျှ မရှိပါ။

(၁၃) အကယ်၍ သင်္ဘောတစ်စင်းသည် ပင်လယ်ပြင်ပေါ်တွင် ဘေး ဒုက္ခ အန္တရာယ် တစ်ရပ်ရပ်နှင့် ကြုံတွေ့ ရင်ဆိုင်နေခဲ့ရပါက အခြား ကုန်သင်္ဘော သို့မဟုတ် သင်္ဘောများထံမှ အကူအညီ ပေးပါရန် မေတ္တာရပ်ခံပိုင်ခွင့် ရှိသည်။ ထိုသင်္ဘောက ကယ်ဆယ် ရန် ရောက်ရှိလာခဲ့ပြီးနောက် ထိုသင်္ဘောနှင့် သဘောတူညီချက် ရယူ၍ ကယ်ဆယ်ပေးရန် တောင်းဆိုခွင့် ရှိသည်။

(၁၄) *Captain* တစ်ဦးသည် သင်္ဘော ခုတ်မောင်း သွားလာရေးနှင့် စီမံခန့်ခွဲရေးလုပ်ငန်းများ လုပ်ဆောင်ရေးအတွက်လည်းကောင်း၊ ကုန်တင်ကုန်ချ ကိစ္စရပ်များကို စနစ်တကျ ပြုလုပ်ရန်အတွက် လည်းကောင်း သင်္ဘောပိုင်ရှင်၏ ကိုယ်စားလှယ်တစ်ဦးအဖြစ် စီမံဆောင်ရွက် လုပ်ကိုင်ရပါသည်။ သင်္ဘောပေါ်တွင် ကုန်တင်ပို့ ပေးလိုက်သူများနှင့် ကုန်ပိုင်ရှင်များ၏ ကိုယ်စားလှယ် အဖြစ် လည်း ဆောင်ရွက်ရသူ ဖြစ်၏။

(၁၅) သင်္ဘော *Captain* တစ်ဦးသည် သင်္ဘောပိုင်ရှင်ကိုယ်စားအတွက် လည်းကောင်း၊ သင်္ဘောပေါ်တွင် ပါရှိလာသော ကုန်ပစ္စည်းများ ၏ ပိုင်ရှင်များ ကိုယ်စားအတွက်လည်းကောင်း နစ်နာမှု တစ်စုံ တစ်ရာ ရှိလာခဲ့ပါက တရားရုံးများတွင် တရားလို ပြုလုပ်၍ တရားစွဲဆိုပိုင်ခွင့် ရှိပါသည်။

(၁၆) အကယ်၍ သင်္ဘောအား ဆက်လက် ခရီးသွားလာ ခုတ်မောင်း နိုင်ရန်အတွက် မလွဲမသွေ လိုအပ်လာမည် ဆိုပါက၊ ထို့အပြင် သင်္ဘောမှာလည်း မိမိအား မှတ်ပုံတင်ထားရှိသော ဆိပ်ကမ်းထဲ

တွင် မရှိဘဲ ပြည်ပဆိပ်ကမ်း တစ်ခုခုသို့ ရောက်ရှိနေမည် ဆိုပါက သင်္ဘော *Captain* က သင်္ဘောပိုင်ရှင်၏ ကိုယ်စား သင်္ဘောကို ပြင်ဆင်မွမ်းမံရန်အတွက် လုံလောက်သော ငွေသား ပမာဏ၊ နောက်ထပ် သင်္ဘောဝန်ထမ်းများ လုံလောက်စွာ ထားရှိနိုင်ရန် လုံလောက်သော ငွေသားပမာဏ၊ စားနပ်ရိက္ခာနှင့် သောက်သုံး ရေ၊ ဆေးဝါးများ ဝယ်ယူရန်အတွက် လုံလောက်သော ငွေကြေး ပမာဏတို့ကို တရားဝင် ချေးငှားပိုင်ခွင့် အပြည့်အဝ ရှိပါသည်။

(၁၇) အကယ်၍ သင်္ဘော *Captain* အနေဖြင့် သင်္ဘောပိုင်ရှင်ထံမှ ပေးပို့လိုက်သော ငွေသားများကို ဆက်လက် စောင့်ဆိုင်းနေရန် မဖြစ်နိုင်တော့သည့် အခြေအနေမျိုး ဖြစ်ပေါ်လာလျှင်သော် လည်းကောင်း၊ သင်္ဘောပိုင်ရှင်ထံမှ မည်သို့ ငွေကြေး ရယူရမည် ဟု ညွှန်ကြားချက်များကို မရရှိသေးလျှင်သော်လည်းကောင်း သင်္ဘောတွင် ပိုလျှံနေသော စားနပ်ရိက္ခာ၊ ချောဆီ စက်ဆီများ၊ ပစ္စည်း အချို့ကို အရေးပေါ် ရောင်းချ၍ ငွေသား ဖော်ထုတ် ခွင့် ရရှိထားကြပါသည်။

(၁၈) ပင်လယ်ခရီးကို ခုတ်မောင်း သွားလာနေစဉ်ကာလ အတော အတွင်း၌ ခရီးဆုံးခန်းတိုင် ရောက်အောင် ခုတ်မောင်းသွားလာ နိုင်ရေး ကိစ္စအတွက် ဖြစ်နိုင်သမျှသော နည်းလမ်းများ အားလုံး ကို အသုံးပြု၍ သင်္ဘောပိုင်ရှင်နှင့် ကုန်ပစ္စည်း ပိုင်ရှင်များထံမှ လိုအပ်သော ညွှန်ကြားချက်များကို အရေးပေါ် တောင်းခံခဲ့သော် ငြားလည်း ထိုပုဂ္ဂိုလ်များထံမှ ညွှန်ကြားချက်များ တစ်စုံတစ်ရာ ကို အချိန်မီ လက်ခံရရှိနိုင်ခဲ့ခြင်း မရှိခဲ့ပါက သင်္ဘော *Captain* သည် ကုန်ပစ္စည်း အစိတ်အပိုင်း အချို့ကို ရောင်းချခြင်း သို့တည်း မဟုတ် ပေါင်နှံလိုက်ခြင်း နည်းလမ်းအားဖြင့် အရေးပေါ် လိုအပ် လာသော ငွေသားကို ဖော်ထုတ်ပေးပိုင်ခွင့် ရှိပါသည်။

(၁၉) ငွေသား အရေးပေါ် ဖော်ထုတ်ရန် နည်းလမ်းများကို ရှာကြံ ရွေးချယ် ဖော်ထုတ်ရာတွင် သင်္ဘော *Captain* သည် သင်္ဘော

ကမ္ဘာ့သင်္ဘောလုပ်ငန်းအကြောင်း သိကောင်းစရာအဖြာဖြာ

ပိုင်ရှင်နှင့် ကုန်ပစ္စည်းပိုင်ရှင်များအတွက် နစ်နာ ဆုံးရှုံးမှု အနည်းဆုံး ဖြစ်စေနိုင်မည့် နည်းလမ်းကိုသာ ရှာကြံဖော်ထုတ် အသုံးချရန် ဥပဒေအရ တာဝန်ရှိ၏။

(၂၀) အကယ်၍ သင်္ဘောသားများ စားသုံးရန်အတွက် စားနပ်ရိက္ခာနှင့် ကောက်ပဲသီးနှံများ အကြောင်းတစ်စုံတစ်ရာကြောင့် ကုန်ခန်းသွားခဲ့မည် ဆိုပါက ခရီး ဆက်လက် သွားနိုင်စေရန် အလို့ငှာ သင်္ဘောပေါ်တွင် တင်ဆောင်ထားသော စားနပ်ရိက္ခာ ကုန်စည်များ၊ ကောက်ပဲသီးနှံများကို သိမ်းယူ စားသုံးပိုင်ခွင့် ရှိပါသည်။ ထိုသို့ သိမ်းယူ စားသုံးကြောင်းကို *Captain* က စာဖြင့် ရေးသား၍ ဝန်ခံ အတည်ပြုပေးပါရန် တာဝန်ရှိပါသည်။ စားနပ်ရိက္ခာ သိမ်းယူခြင်း ခံရသူများ အားလုံးကို သင်္ဘောပိုင်ရှင်က သိမ်းယူခံခဲ့ကြရသော စားနပ်ရိက္ခာ သို့မဟုတ် ကောက်ပဲသီးနှံတို့အတွက် ထိုက်သင့်သော လျော်ကြေးကို ပေးဆောင်ရန် ဥပဒေကြောင်းအရ တာဝန်ရှိပါသည်။

(၂၁) အကယ်၍ ခရီးသည် တင်ဆောင်လာသော သင်္ဘောတစ်စင်းပေါ်တွင် ကလေးတစ်ဦးကို မွေးဖွားခဲ့လျှင်သော်လည်းကောင်း၊ တစ်စုံတစ်ယောက်က သင်္ဘောပေါ်တွင် သေဆုံးခဲ့လျှင်သော်လည်းကောင်း သင်္ဘောပေါ်မှ ဆရာဝန် သို့မဟုတ် ၎င်းရှေ့တွင် လူပုဂ္ဂိုလ် နှစ်ဦးအား သက်သေထားပြီး သင်္ဘော၏ *Log Book* တွင် ရေးသားထည့်သွင်းရန် သင်္ဘော *Captain* တွင် ဥပဒေအရ တာဝန်ရှိပါသည်။ သေဆုံးသူ ခရီးသည်၏ သင်္ဘောပေါ်တွင် ကျန်ရစ်ခဲ့သော ပိုင်ဆိုင်ပစ္စည်းများကို စာရင်းပြုစု၍ မှတ်တမ်းတင်ထားပေးရန် တာဝန်ရှိပါသေးသည်။ ထို ဖွားသေစာရင်းများကို ပထမဦးဆုံး ဆိုက်ကပ်သော ဆိပ်ကမ်းသို့ ရောက်ရောက်ချင်း တာဝန်ရှိပုဂ္ဂိုလ်များထံသို့ တရားဝင် သတင်းပို့ အကြောင်းကြားရန် တာဝန်ရှိပါသည်။ သင်္ဘောပိုင်ရှင်ထံမှ ညွှန်ကြားချက် ရယူပြီး သေဆုံးသွားသူ၏ မိသားစုထံ ခရီးသည် သေဆုံးကြောင်းကို

တရားဝင် အကြောင်းကြားပေးရန်လည်း တာဝန်ရှိ၏။ ထို့နောက် လိုအပ်လျှင် သေဆုံးသူ ခရီးသည်အတွက် အသုဘ အခမ်းအနား ကို စီစဉ်ဆောင်ရွက်ပေးရန်လည်း တာဝန်ရှိသည်။ ကုန်ကျစရိတ် များကို သေဆုံးသူ၏ မိသားစုထံမှ ပြန်လည် ရယူ တောင်းခံပိုင် ခွင့် ရှိ၏။

(၂၂) *Captain* တစ်ဦးသည် မိမိ ဦးစီးကွပ်ကဲ မောင်းနှင်သော သင်္ဘော ပေါ်တွင် ရာဇဝတ်ပြစ်မှု တစ်စုံတစ်ရာ ဖြစ်ပွား ပေါ်ပေါက်လာခဲ့ ပါက အောက်ပါ တာဝန်ဝတ္တရားများကို ဖြည့်ဆည်း ဆောင်ရွက် ပေးရန် တာဝန်ရှိလာပါသည်-

(က) လိုအပ်သော ကြိုတင် ကာကွယ်မှုများကို ပြုလုပ်ပြီးနောက် ဖိုင်တွဲတစ်ခု ဖွင့်ပြီး ဥပဒေ ပြဋ္ဌာန်းချက်များအတိုင်း ဖြစ် ပေါ်ခဲ့သမျှ ကိစ္စအဝဝကို တရားဝင် မှတ်တမ်းတင်ထား ပေးရန် တာဝန်ရှိသည်။

(ခ) စပ်ဆိုင်ပတ်သက်သော သက်သေခံ အထောက်အထားများ အားလုံးကို စုဆောင်းပေးပြီး မှတ်တမ်းဖိုင်တွဲနှင့်အတူ ပြစ်မှု ကျူးလွန်သူကို ဆိုက်ရောက်လာသော ဆိပ်ကမ်းရှိ အာဏာ ပိုင်များထံသို့ လွှဲပြောင်းပေးရန် တာဝန်ရှိပါသည်။ သက်ဆိုင် ရာ သံတမန် ကောင်စစ်ဝန်ထံ ဖြစ်ပျက်ခဲ့သမျှ ကိစ္စအဝဝ ကို သတင်းပေးပို့ အစီရင်ခံရန် တာဝန်နှင့် လုပ်ပိုင်ခွင့် ရှိပါသည်။

(၂၃) အကယ်၍ ဖြစ်ပွား ပေါ်ပေါက်လာလျက်ရှိသော အခြေအနေ အရပ်ရပ်က တောင်းဆိုလာပါက သင်္ဘော၏ လုံခြုံရေး၊ သင်္ဘော ပေါ်ရှိ ခရီးသည်များနှင့် သင်္ဘောဝန်ထမ်းများ၏ လုံခြုံရေး၊ သင်္ဘောပေါ်ရှိ ကုန်ပစ္စည်းများ၏ လုံခြုံရေးတို့အတွက် ထိုသင်္ဘော ၏ *Captain* က သင်္ဘောပေါ်ရှိ မည်သူ့ကိုမဆို အခန်းတစ်ခန်း ထဲတွင် ပိတ်လှောင် ထိန်းသိမ်းထားပိုင်ခွင့် ရှိ၏။

(၂၄) မိမိ၏ သံတမန် ကောင်စစ်ဝန်ရုံးမှ တာဝန်ရှိ အာဏာပိုင်ပုဂ္ဂိုလ်များက သင်္ဘောနှင့် ပတ်သက်သော စာရွက်စာတမ်း၊ လက်မှတ်များကို စစ်ဆေး ကြည့်ရှုလိုကြောင်း တရားဝင် တောင်းဆိုလာပါက တင်ပြ အစစ်ဆေးခံရန် တာဝန်ရှိသည်။

(၂၅) သင်္ဘောပေါ်တွင် ထိခိုက်သေကျေမှု၊ အရေးအခင်း တစ်စုံတစ်ရာ ဖြစ်ပွား ပေါ်ပေါက်လာခဲ့ပါက ထိုသင်္ဘော၏ *Captain* က အနီးစပ်ဆုံး နေရာတွင် တည်ရှိသော နိုင်ငံရှိ တာဝန်ရှိ ပုဂ္ဂိုလ်များထံ သတင်း အမြန်ဆုံး ပေးပို့ပြီး အသေးစိတ် ဖော်ပြအစီရင်ခံစာ တင်ပြပေးရန်လည်း တာဝန်ရှိပြန်သည်။ အကယ်၍ သင်္ဘောချင်း တိုက်မိခဲ့ခြင်းကြောင့် သင်္ဘောပေါ်တွင် လိုက်ပါလာသူများ ထိခိုက်ဒဏ်ရာ ရရှိခဲ့ခြင်း ရှိ မရှိ၊ သေဆုံးခြင်း ရှိ မရှိ၊ သင်္ဘောတွင် ပျက်စီး ထိခိုက်မှု ရှိ မရှိ၊ သင်္ဘောပေါ်တွင် ပေါက်ကွဲပျက်စီးမှု တစ်စုံတစ်ရာ ဖြစ်ပွားပေါ်ပေါက်ခဲ့ခြင်း ရှိ မရှိ၊ သင်္ဘော သောင်တင်ခဲ့ခြင်း ရှိ မရှိ၊ သင်္ဘောက သဘာဝ ပတ်ဝန်းကျင်အပေါ် ညစ်ညမ်းစေခဲ့ခြင်း ရှိ မရှိတို့ကို အသေးစိတ် ဖော်ပြ ရေးသား အစီရင်ခံရန်လည်း တာဝန်ရှိပါသည်။

(၂၆) အကယ်၍ သင်္ဘောပေါ်တွင် မတော်တဆမှု တစ်စုံတစ်ရာ ဖြစ်ပွား ပေါ်ပေါက်ခဲ့ပါက ပထမဆုံး ဆိုက်ကပ်သော ဆိပ်ကမ်းသို့ ဆိုက်ရောက်ပြီး ၂၄ နာရီထက် နောက်မကျစေဘဲ သင်္ဘောပေါ်တွင် လူများ ထိခိုက်သေကျေ ဒဏ်ရာ တစ်စုံတစ်ရာ ရရှိခဲ့ခြင်း ရှိ မရှိ၊ သင်္ဘောပေါ်တွင် တင်ဆောင်လာသော ကုန်ပစ္စည်းများ ထိခိုက်ပျက်စီးခြင်း ရှိ မရှိ အစီရင်ခံပြီး ပျက်စီးသေကျေမှုများ ဖြစ်ပွား ပေါ်ပေါက်လာခဲ့မည် ဆိုပါက *Note of Protest* ကို သက်ဆိုင်ရာ အာဏာပိုင်များထံသို့ ပြည့်စုံစွာ ရေးသားတင်ပြ အစီရင်ခံရန် တာဝန်ရှိသည်။

••

အခန်း (၃)
သင်္ဘောဆိပ်များနှင့် ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်များ၏ လုပ်ပိုင်ခွင့်နှင့်
တာဝန်ဝတ္တရားများ

သင်္ဘောဆိပ်ကမ်း ဟူသော စကားရပ်ထဲတွင် သင်္ဘောဆိပ်ခံ ရေဘောင် တံတားများ၊ သင်္ဘောကျင်းကြီးများ၊ လောင်စာဆီ သိုလှောင်ရုံကြီးများ၊ ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်ရုံး၏ ဥပစာ ဧရိယာ၊ မြေဧရိယာများ၊ သင်္ဘောများကို မွမ်းမံပြင်ဆင် တပ်ဆင်ပေးသည့် စက်ရုံ၊ အလုပ်ရုံများ အားလုံး အကျုံးဝင် ပတ်သက် စပ်ဆိုင်နေသည်။

ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင် ရေပြင်များ

သင်္ဘောကျင်းများ၏ရှေ့ရှိ ရေပြင်များ၊ သင်္ဘောကျောက်ချ ရပ်နားရန် နေရာများ၊ ဆိပ်ကမ်းသို့ ချဉ်းကပ် ဝင်ရောက် ထွက်ခွာရာ ရေပြင်နှင့် ရေလမ်းကြောင်းများ၊ လှိုင်းကာရန် တည်ဆောက်ထားသော လှိုင်းကာ တံတိုင်းများသည် ဆိပ်ကမ်းရေပြင် ဧရိယာအတွင်းတွင် ပါဝင်လျက် ရှိသည်။ ဆိပ်ကမ်းပိုင် ရေပြင်ပေါ်တွင် ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်များက အုပ်ချုပ်စီမံခန့်ခွဲပိုင်ခွင့် အပြည့်အဝ ရှိကြောင်း နိုင်ငံတကာ ရေကြောင်း ဥပဒေများက ပြဋ္ဌာန်းပေးထားခဲ့ကြပြီး ဖြစ်၏။

ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်များ၏ လုပ်ပိုင်ခွင့်များ

- (၁) ဆိပ်ကမ်းအတွင်း သင်္ဘောများနှင့် ဆိပ်ကမ်းဝန်ထမ်းများ က မည်သို့မည်ပုံ တာဝန်ဝတ္တရား ထမ်းဆောင်ရမည် ဆို သည်များကို စည်းကမ်းနည်းလမ်း၊ လုပ်ထုံးလုပ်နည်း၊ ဥပဒေ များ ရေးဆွဲသတ်မှတ် ပြဋ္ဌာန်းပိုင်ခွင့်၊
- (၂) ရေကြောင်းသွားလာမှု လုံခြုံမှု ရှိစေရေး၊ ရေပြင် ညစ်ညမ်း မှုမှ ကင်းဝေး ပပျောက်ရေး၊ ရေပြင်ပတ်ဝန်းကျင်တစ်ဝိုက် တွင် သန့်ရှင်း စင်ကြယ်၍ ကျန်းမာရေးနှင့် ညီညွတ်ကိုက်ညီ စေရေး၊
- (၃) လုံခြုံစိတ်ချရခြင်း မရှိသော ပင်လယ်ကူးသင်္ဘောများအား မိမိဆိပ်ကမ်း ဧရိယာအတွင်း ဝင်ခွင့် မပြုဘဲ တားဆီးပိတ် ပင်နိုင်ခွင့်၊
- (၄) ကြွေးမြီများကို အပြေအကျ ပေးဆပ်ရန် ပျက်ကွက်နေဆဲ ဖြစ်သော ပင်လယ်ကူးသင်္ဘောများ၊ ဥပဒေ ချိုးဖောက်ခဲ့မှု များအတွက် ဒဏ်ငွေများ ပေးဆောင်ရန် ပျက်ကွက်နေဆဲ ဖြစ်သော ပင်လယ်ကူးသင်္ဘောများ၊ ဆိပ်ကမ်း နည်းဥပဒေ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများကို ချိုးဖောက် ကျူးလွန်ခဲ့သည့်အတွက် ဒဏ်ငွေတပ်ရိုက်ထားခြင်းကို အပြေအကျ ပေးဆောင်ရန် ပျက်ကွက်နေဆဲ ဖြစ်သော ပင်လယ်ကူးသင်္ဘောများကို ဆိပ် ကမ်းမှ ထွက်ခွာခြင်း မပြုနိုင်အောင် တားဆီးပိတ်ပင်နိုင်ခွင့် အပြည့်အဝ ရှိကြပါသည်။
- (၅) ရေကြောင်းသွားလာမှု လုံခြုံရေးစည်းမျဉ်းများကို ချိုးဖောက် သော ပင်လယ်ကူးသင်္ဘောများအား ဆိပ်ကမ်းအတွင်း လှုပ် ရှားသွားလာမှုကို ဟန့်တားပိတ်ပင်ပိုင်ခွင့်လည်း ရှိသည်။
- (၆) ဆိပ်ကမ်း အာဏာပိုင်အဖွဲ့၏ စီမံခန့်ခွဲမှု နယ်မြေဒေသ ရေပြင်အတွင်းရှိ ဧရိယာအတွင်း သင်္ဘောပျက်၍ ပင်လယ် တွင် မျောပါနေသူများအား သင်္ဘောများကို စုဝေးစေပြီး

လိုက်လံရှာဖွေ အသက်ကယ်ကြရန် အမိန့်ထုတ်ပြန် စေခိုင်း
ခွင့်လည်း ရရှိထားကြသေး၏။

(၇) ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်အဖွဲ့၏ အုပ်ချုပ်ခွင့်ရ နယ်မြေအတွင်း
ရေကြောင်းသွားလာရေးအတွက် သတ်မှတ်ပြဋ္ဌာန်း ရေးဆွဲ
ပေးထားသော စည်းမျဉ်း ဥပဒေနှင့် လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများကို
ချိုးဖောက်ခဲ့သော ပင်လယ်ကူးသင်္ဘောများအပေါ် ချိုးဖောက်
ကျူးလွန်ခဲ့မှုအတွက် ဒဏ်ငွေတပ်ခြင်း၊ အပြစ်ဒဏ် ချမှတ်
ခြင်းများကိုလည်း ပြုလုပ်ပိုင်ခွင့် ရှိကြသည်။ ထို့အပြင်
ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်များ၏ အုပ်ချုပ်မှုအောက်ရှိ ရေပြင်
ပေါ်တွင် ရေပြင်အား ညစ်ညမ်းစေရန် တစ်စုံတစ်ရာပြုလုပ်
ကျူးလွန်ခဲ့သော သင်္ဘောများနှင့် သင်္ဘောဆိပ်ကမ်း ဧရိယာ
အတွင်း ကျန်းမာရေးဆိုင်ရာ လိုက်နာရန် သတ်မှတ်ပေး
ထားသည့် ကျင့်ဝတ်တာဝန်များကို ချိုးဖောက်ကျူးလွန်သော
သင်္ဘောများကိုလည်း အုပ်ချုပ်ရေးပိုင်းဆိုင်ရာ အရေးယူ
ဆောင်ရွက်ပိုင်ခွင့်များ ရရှိထားကြပါသည်။

ဆိပ်ကမ်း လုံခြုံရေးနှင့် မီးသတ်တပ်ဖွဲ့များကလည်း
ဆိပ်ကမ်းနယ်မြေအတွင်း မိမိတို့အတွက် သီးခြား ပေးအပ်
ထားသော တာဝန်ဝတ္တရားများကို ထိရောက်စေရန် ဆောင်
ရွက်ပိုင်ခွင့် အသီးသီး ရှိကြသည်။ နိုင်ငံအတော်များများတွင်
ဆိပ်ကမ်း ကျန်းမာရေးဌာနနှင့် ဆိပ်ကမ်းမီးသတ်ဌာနချုပ်
ရုံးများကို သီးခြား လွတ်လပ်စွာ ထူထောင်ထားရှိကြသည်
များလည်း ရှိကြ၏။ ထိုဌာနများက ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်
အဖွဲ့များနှင့် နီးကပ်စွာ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ကြရန် တာဝန်
ရှိသည်။

အခန်း (၄)

ပင်လယ်ရေကြောင်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ စာချုပ်များ

ရေကြောင်း သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးရေးဆိုင်ရာ ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများကို တရားဝင် လုပ်ဆောင်ပေးကြသော သင်္ဘောပိုင်ရှင်များနှင့် ကုန်စည်တင်ပို့သူများ စပ်ကြားတွင် သင်္ဘော ကုန်တင်ခ (Freight) ရရှိရန် သဘောတူညီချက်ဖြင့် နှစ်ဦးနှစ်ဖက် ချုပ်ဆိုကြသော စာချုပ်များကို 'ပင်လယ်ရေကြောင်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ စာချုပ်များ' ဟူ၍ ခြုံငုံ ခေါ်ဆိုကြ၏။

နှစ်ဦးနှစ်ဖက် သဘောတူညီကြသော စည်းကမ်းချက်များကို တရားဥပဒေနှင့် ညီညွတ်ခြင်း ရှိ မရှိ ဆန်းစစ်ကြည့်ပြီးမှ နှစ်ဦးနှစ်ဖက် သော စာချုပ်ဝင်များက လက်မှတ် ရေးထိုးကြခြင်း ဖြစ်သည်။ ထိုစာချုပ်က သင်္ဘော ပိုင်ရှင်နှင့် ကုန် တင်ပို့သူများ သို့တည်းမဟုတ် သင်္ဘော စင်းလုံးငှားရမ်းကြသူများစပ်ကြားတွင် ဥပဒေကြောင်းအရ စည်းနှောင်မှု စွမ်းအား (Legal Binding Force) ကို ပေးပါသည်။

အချို့ ရေကြောင်းဖြင့် ကုန်စည် သယ်ယူ ပို့ဆောင်ပေးသူများ (Sea-carriers) သည် ကိုယ်ပိုင်သင်္ဘောများ မရှိကြပါက သင်္ဘောပိုင်ရှင်များထံမှ ငှားရမ်းအသုံးပြု၍ ကုန်စည် တင်ပို့ ပြေးဆွဲလေ့ ရှိကြ၏။ ကုန်တင်ပို့သူ (Consignor) များကို သင်္ဘောတင်ပို့သူ ကိုယ်စားလှယ်

(Shipping agent) ဟူ၍လည်း ခေါ်ဝေါ် သုံးနှုန်းလေ့ ရှိကြပါသည်။ ကုန်စည် တင်ပို့လိုသူများက သင်္ဘောများကို လိုက်လံရှာဖွေပေးရန် အတွက် သင်္ဘောတင် ကိုယ်စားလှယ်များကို ငှားရမ်း အသုံးပြုကြရ၏။ အချို့ ကုန်စည်ပိုင်ရှင်များကလည်း ကိုယ်စားလှယ် မငှားရမ်းဘဲ မိမိတို့ ကိုယ်တိုင် သင်္ဘောပိုင်ရှင်များကို ဆက်သွယ်၍ တိုက်ရိုက် စာချုပ်ချုပ် ဆိုကြကာ သင်္ဘောဖြင့် ပြည်ပနိုင်ငံများသို့ ကုန်စည် တင်ပို့ ရောင်းချခြင်း များကိုလည်း ပြုလုပ်တတ်ကြသည်။ ထိုသို့ သင်္ဘောငှားရမ်းသည့် စာချုပ် များကို Charter Party ဟူ၍ သုံးနှုန်း ခေါ်ဆိုကြ၏။

Slot charter စာချုပ်အရ ဆိုလျှင် သင်္ဘောပိုင်ရှင်က ကုန်တင် ပို့လိုသူအား သင်္ဘော တစ်စင်းလုံး မငှားရမ်းဘဲ အစိတ်အပိုင်းအချို့ တွင်သာ ကုန်ပစ္စည်း အမျိုးအစား (Type of Cargo)၊ ကုန်ပစ္စည်းထုပ် အရေအတွက်၊ အရွယ်အစားနှင့် အလေးချိန်ပေါ် မူတည်၍ ကုန်တင်ခ ရယူကာ သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးကြသည်။

ရေကြောင်းဖြင့် သယ်ယူ ပို့ဆောင်ပေးကြသူများသည် သင်္ဘော ငှားရမ်းသည့် စာချုပ်တွင် ဖော်ပြပါရှိသည့် စည်းကမ်းချက်များနှင့်အညီ သင်္ဘောကို ကုန်တင် ခုတ်မောင်းကာ သယ်ယူပြေးဆွဲခွင့် ရရှိသည် -

- (က) သင်္ဘောငှားရမ်းသူက ငှားရမ်းလိုသည့်သင်္ဘောကို သင်္ဘော ငှားရမ်းသူက သဘောမတူညီဘဲ သင်္ဘောပိုင်ရှင်က အလား တူ အခြား ကုန်တင်သင်္ဘောတစ်စင်းဖြင့် အစားထိုးပေး ပိုင်ခွင့် မရှိပါ။
- (ခ) Slot သင်္ဘော ငှားရမ်းသည့် စာချုပ်စနစ်အရ သင်္ဘော ပိုင်ရှင်က ငှားရမ်းသည့် သင်္ဘော၏နေရာတွင် အလားတူ သင်္ဘောအမျိုးအစား၊ အလားတူ ကုန်စည်ပမာဏကို သယ် ယူ ခုတ်မောင်းနိုင်စွမ်း ရှိသည့် သင်္ဘောမျိုးဖြင့် အစားထိုး ပေးပိုင်ခွင့် ရှိသော်လည်း သင်္ဘောငှားရမ်းသည့် စာချုပ် တွင် ထိုသို့ သင်္ဘော အစားထိုးပေးခြင်းကို ခွင့်မပြုနိုင် ကြောင်း သင်္ဘော ငှားရမ်းသူက အတိအလင်း ဖော်ပြ

ရေးဆွဲ ချုပ်ဆိုထားခဲ့ပါက အစားထိုး၍ မရပါ။ စာချုပ်တွင် အလားတူ တားဆီးပိတ်ပင်ထားခြင်းမျိုး မရှိမှသာလျှင် မူလ ငှားရမ်းထားသော သင်္ဘောနှင့် ထပ်တူနီးပါး တူညီသည့် အခြားသင်္ဘော တစ်စင်းဖြင့် အစားထိုးပေး၍ ရနိုင်ပါသည်။ သင်္ဘော အစားထိုးမည် ဆိုပါက သင်္ဘောပိုင်ရှင်က သင်္ဘော ငှားရမ်းသူထံ ကြိုတင်၍ အကြောင်းကြားသတင်းပို့ပေးရန် လုံးဝတာဝန်ရှိလာပါသည်။

ရေကြောင်းဆိုင်ရာ နစ်နာဆုံးရှုံးမှုများကို နစ်နာဆုံးရှုံးမှု စတင်ဖြစ်ပွား ပေါ်ပေါက်ခဲ့ချိန်မှ စတင်၍ တစ်နှစ်အတွင်းသာ ရေကြောင်းတရားရုံးများတွင် တရားစွဲဆို တောင်းယူပိုင်ခွင့် ရှိပါသည်။ ကုန်စည်များကို လက်ခံရရှိသူ(Consignee)က တစ်နှစ်အတွင်း Bill of Lading ခေါ် သင်္ဘောတင် သက်သေခံလက်မှတ်ကို အခြေခံ တင်ပြ၍သာ သင်္ဘောပိုင်ရှင်ထံမှ ပျက်စီးနစ်နာ ဆုံးရှုံးခဲ့ရမှု တစ်စုံတစ်ရာအတွက် တရားစွဲဆို တောင်းခံပိုင်ခွင့် ရှိပါသည်။ ရေကြောင်း ချောစာနှင့် ပါဆယ်ထုပ်များအတွက် သီးခြား ပြဋ္ဌာန်းချက်များ ရှိပါသည်။

အခန်း (၅)
 သင်္ဘောများပေါ်တွင် ကုန်များ တင်ဆောင်ခြင်းလုပ်ငန်း

သင်္ဘော ငှားရမ်းခ စာချုပ်ထဲတွင် ရေးသား ဖော်ပြ အတိအလင်း ကြေညာထားသော စည်းကမ်းချက်၊ သင်္ဘောတူညီချက်များနှင့်အညီ သင်္ဘောပိုင်ရှင်က သို့တည်းမဟုတ် ရေကြောင်းခရီးလမ်းဖြင့် သယ်ယူ ပို့ဆောင်သော ဝန်ဆောင်မှုပေးသူက သင်္ဘော ကုန်တင်ရန် သတ်မှတ် ပေးထားသော နေ့ရက်၊ အချိန်နာရီအတွင်း သတ်မှတ်ပေးထားသော ဆိပ်ကမ်း၌ ကုန်တင်ရန် အသင့်စောင့်ဆိုင်းနိုင်ရန် လိုအပ်သမျှသော ကိစ္စအဝဝတို့ကို ပြည့်စုံလုံလောက်စွာ စီစဉ်ဆောင်ရွက်ထားရှိပေးရန် လုံးဝတာဝန်ရှိပါသည်။ သင်္ဘောတွင် ကုန်တင်ပေးနိုင်ရန်အတွက် လိုအပ် သမျှသော ပစ္စည်းကိရိယာ တန်ဆာပလာ အဝဝကိုလည်း အဆင်သင့် ကုန်တင်မည့် ဆိပ်ကမ်းသို့ ပို့ဆောင်ကာ အသင့်စောင့်ဆိုင်းပေးနေ ရန်လည်း တာဝန်ရှိသေး၏။

ရေကြောင်းခရီးဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်သူ (Carrier) သည် သင်္ဘောခရီးစဉ် မစတင်မီနှင့် စတင် ထွက်ခွာချိန်များ၌ မိမိ၏သင်္ဘော ကို ပင်လယ်ဒဏ် ခံနိုင်စွမ်းရှိအောင် (sea worthiness) လိုအပ်သော သင်္ဘောအရာရှိများ၊ ရေကြောင်းအင်ဂျင်နီယာများ (Marine Engi- neers)၊ လိုအပ်သော လောင်စာဆီ၊ စားနပ်ရိက္ခာနှင့် ပစ္စည်းကိရိယာ

များကို ပြည့်စုံလုံလောက်စွာ သို့လျှောင်၊ ခန့်ထား၊ စီစဉ်ဖန်တီးပေးထားရန်လည်း ဥပဒေအရ တာဝန်ရှိပါသည်။

သင်္ဘော၏ ကုန်သိုလျှောင်ခန်းများ (Cargo holds)၊ သင်္ဘော၏ ကုန်စည်များကို အအေးခံရန် လိုအပ်သော အအေးပေး စနစ်များ (Refrigeration systems)၊ အအေးခန်းများ (cooling chambers) ကို မိမိ သယ်ဆောင်ရမည့် ကုန်ပစ္စည်း၏ သဘောသဘာဝနှင့် ဆီလျော်အပ်စပ် ကိုက်ညီမှု ရှိစေရန် (တစ်နည်းအားဖြင့် ကောင်းမွန်ပြီး မပျက်မစီးဘဲ တာရှည်ခံအောင် သို့လျှောင် သိမ်းဆည်းပေးထားနိုင်ရန်) လုပ်ဆောင်ပေးထားရမည် ဖြစ်ကြောင်း ပင်လယ်ရေကြောင်း ခရီးလမ်းဖြင့် ကုန်စည် ပို့ဆောင်ပေးရေးဥပဒေ (၁၉၂၄) (Carriage of Goods by Sea Act 1924 - COGSA) က အတိအလင်း ရေးဆွဲ ပြဋ္ဌာန်းပေးထားပြီး ဖြစ်၏။

အကယ်၍ သင်္ဘောငှားရမ်းသည့် စာချုပ်ထဲတွင် သင်္ဘောအား မည်သည့်ဆိပ်ကမ်းတွင် ကုန်တင်ရန်အတွက် အသင့်စောင့်ဆိုင်းပေးထားရမည်ဟု အတိအကျ ရေးသား ဖော်ပြပေးထားခဲ့ခြင်း မရှိပါက သင်္ဘောကို သာမန်အားဖြင့် အခြားသော သင်္ဘောများ ကုန်တင်လေ့ရှိသည့် နေရာတွင် မိမိသင်္ဘောကို ကုန်တင်ရန် အသင့်ပြုလုပ်ပြီး စောင့်ဆိုင်းပေးရန် တာဝန်ရှိ၏။

သင်္ဘောစင်းလုံး ငှားရမ်းသူ၏ တာဝန်များ

မိမိ ငှားရမ်းလိုသော သင်္ဘောကို ဘေးအန္တရာယ်အပေါင်းမှ လုံးဝ ကင်းရှင်းသော ကုန်တင်ဆိပ်ကမ်းမျိုးတွင်သာ ကုန်တင်ရန်အတွက် စောင့်ဆိုင်းနေရန် စီစဉ် ညွှန်ကြားပေးရမည်။ ထို ဆိပ်ကမ်းသို့ သင်္ဘောများ ဝင်ရောက်ရာ ရေလမ်းကြောင်းများသည် ရှင်းလင်းနေရန် လိုအပ်ပြီး မည်ကဲ့သို့သော ပိတ်ဆို့တားဆီးမှု တစ်စုံတစ်ရာမျှ မရှိစေရပါ။ ကုန်တင်လုပ်ငန်းကို ကြန့်ကြာစေမည့် ဆိပ်ကမ်းမျိုးလည်း မဖြစ်ရပါ။ သင်္ဘောပေါ်တွင် ကုန်တင်ပို့လိုသူ အများအပြား ရှိနေပြီး မည်သည့် ဆိပ်ကမ်းတွင် ဆိုက်ကပ်ရမည် ဟူသည့် ကိစ္စနှင့် ပတ်သက်၍ တစ်စု

mg y o e . c o m

တစ်ပေါင်းတည်း၊ တစ်သဘောတည်း မရှိပါက လုပ်ရိုးလုပ်စဉ် သမား ရိုးကျ သင်္ဘောများ ဆိုက်ကပ်လေ့ရှိသည့် ဆိပ်ကမ်းမျိုးတွင်သာ ကုန်တင် ရန်အတွက် ဆိုက်ကပ်စောင့်ဆိုင်းနေရန် သင်္ဘောပိုင်ရှင်တွင် တာဝန်ရှိ ပါသည်။

ခရီးစဉ်အလိုက် သင်္ဘောငှားရမ်းသောစာချုပ် (*Voyage Charter Party*) အရ ချုပ်ဆိုသော စာချုပ်မျိုးမှ လွဲ၍ သင်္ဘော ငှားရမ်းသူက သယ်ယူပို့ဆောင်သူ (*Carrier*) အား စာချုပ်ထဲတွင် ဖော်ပြထားသော ဆိပ်ကမ်း မဟုတ်ဘဲ အခြားဆိပ်ကမ်းတစ်ခုတွင် ကုန်စည်များ တင် ဆောင်ရန်အတွက် စောင့်ဆိုင်းရန် မေတ္တာရပ်ခံ ညွှန်ကြားပိုင်ခွင့် ရှိ သည်။ ဤသို့ ဆိပ်ကမ်း ပြောင်းလဲ စောင့်ဆိုင်းရန် လုပ်ဆောင်ပေးခဲ့ ရခြင်းအတွက် သင်္ဘောပိုင်ရှင် (*Ship owner*) သို့မဟုတ် ရေကြောင်း ဖြင့် သယ်ယူ ပို့ဆောင်ပေးသူ(*Carrier*)အား ကုန်ကျခဲသမျှသော အပို ကုန်ကျငွေ စရိတ်အားလုံးကို ပြန်လည် ပေးချေရန် တာဝန်ရှိလာစေ ပါသည်။

Slot charter စာချုပ်ထဲတွင် သင်္ဘောကို ဆိပ်ကမ်း ပြောင်းလဲ၍ ကုန်တင်ရန် သင်္ဘောငှားရမ်းသူအား *Slot charter* စည်းကမ်းချက် များက စာဖြင့် ရေးသားခွင့်ပြုထားပါက *Carrier* က သင်္ဘောကို ဆိပ်ကမ်းနေရာ ရွှေ့ပြောင်းပြီး ကုန်တင်ရန် စီမံဆောင်ရွက်ရပါမည်။

သင်္ဘောပေါ် ကုန်တင်ရန် အသင့်ဖြစ်နေပြီဖြစ်ကြောင်း နို့တစ်စာ ပေးပို့ရန် သင်္ဘောပိုင်ရှင်၏တာဝန် (*Notice to issue the readiness to load cargo on board the ship*)

သင်္ဘောငှားရမ်းသည့်စာချုပ်တွင် *carrier* သို့မဟုတ် သင်္ဘောပိုင်ရှင် နှင့် သင်္ဘော ငှားရမ်း သုံးစွဲသူတို့စပ်ကြား ချုပ်ဆိုသော *charter party* ထဲ၌ သင်္ဘော မည်သည့်အချိန် (*G.M.T* နှင့် ဒေသစံတော်ချိန် နှစ်မျိုး စလုံး ပူးတွဲဖော်ပြပေးရန် တာဝန်ရှိသည်)နှင့် နေ့ရက်တွင် သင်္ဘော ပေါ်၌ ကုန်များ စတင် တင်ဆောင်နိုင်ရန် အသင့်ရှိနေပြီ ဖြစ်ကြောင်း အကြောင်းကြားစာ (*Notice of Readiness*) ပေးပို့ရန် တာဝန်အား

သင်္ဘောပိုင်ရှင်က ယူထားကြောင်း ရေးသား ဖော်ပြ ချုပ်ဆိုကြရ ပါသည်။

စာချုပ်တွင် တိကျစွာ ရေးသားဖော်ပြထားခြင်း မရှိပါက ဒေသ ဆိုင်ရာ ကုန်သွယ်ရေးကြောင်း ဓလေ့ထုံးတမ်းများအတိုင်း လိုက်နာ ဆောင်ရွက်ကြရ၏။

အကယ်၍ *Carrier* ၏ *Notice of Readiness* တွင် လိမ်လည် ထားသော ဖော်ပြချက် တစ်စုံတစ်ရာ ပါရှိခဲ့သဖြင့် ကုန်တင်ပို့သူ သို့ မဟုတ် ကုန်ရောင်းချသူထံတွင် နစ်နာဆုံးရှုံးမှု တစ်စုံတစ်ရာ ဖြစ်ပွား ပေါ်ပေါက်လာခဲ့ပါက *Carrier* က ထိုသူ၏ နစ်နာဆုံးရှုံးမှုများအတွက် လျော်ကြေးပေးရန် တာဝန်ရှိပါသည်။

Slot charter တွင် *Carrier* က သင်္ဘော ကုန်တင်လိုသူများ အား သင်္ဘော ကုန်တင်ပေးမည့် ဆိပ်ကမ်း၏ တည်နေရာနှင့် သင်္ဘော က ကုန်များ တင်ဆောင်ပေးမည့် အချိန်နာရီ အတိအကျကို နေ့စွဲနှင့် တကွ တိကျစွာ ဖော်ပြ၍ ကြိုတင်ပြီး အကြောင်းကြားထားရန် တာဝန် ရှိသည်။ ကုန်တင်ခြင်းကိစ္စကို မည်သည့်အချိန်ကာလ အတောအတွင်း၌ ပြီးစီးအောင် ဆောင်ရွက်ရမည် ဆိုသည့်ကိစ္စအား သင်္ဘောငှားရမ်းခြင်း စာချုပ်တွင် ကြိုတင် စည်းကမ်းချက်များ သတ်မှတ်ပေးထားရန် လိုအပ် ပါသည်။ အကယ်၍ ထိုအချက်ကို စာချုပ်ထဲတွင် တိကျစွာ ရေးသား ဖော်ပြထားခြင်း မရှိခဲ့ပါက ဒေသအတွင်း လိုက်နာကျင့်သုံးသော ပုံစံ မျိုးအတိုင်း ပြီးစီးအောင် ကုန်တင်ပေးရပါမည်။

သင်္ဘောဖြင့်ကုန်တင်ပို့သူများက ကုန်တင်ပေးရမည့် သင်္ဘော ဆိပ်ကမ်း အပြောင်းအလဲ ပြုလုပ်ပေးရန် တောင်းဆိုလာပါက ထိုသို့ ဆိပ်ကမ်း ပြောင်းရွှေ့ပေးရချိန်အား ကုန်တင်ရန် ခွင့်ပြုထားသည့်ကာလ (*loading period*) အဖြစ် ဥပဒေအရ သတ်မှတ်ခြင်းခံရမည် ဖြစ်၏။

ရာသီဥတု ဆိုးရွား ပြင်းထန်မှုနှင့် အခြားသော မလွဲသာ မရှောင် သာသည့် သင်္ဘောပိုင်ရှင်၏ ထိန်းချုပ်မှုအောက်တွင် မရှိနိုင်သော ဖြစ်

ရပ်များ (*Force Majeure*) ပေါ်ပေါက်လာခဲ့သဖြင့် အန္တရာယ်ရှိသော ကြောင့် ကုန် မတင်နိုင်ဘဲ စောင့်ဆိုင်းပေးထားရသော အချိန်ကာလကို ကုန်တင်သည့် အချိန်ကာလထဲတွင် ထည့်သွင်း ရေတွက်ခွင့် မရှိပါ။

သတ်မှတ်ပေးထားသော ကုန်တင်ရမည့် အချိန်ကာလထက် စောစီးစွာ ကုန်တင်ပေးသော သင်္ဘောအား ကုန်တင်ပို့သူများက မက်လုံး ပေးသည့် သဘောဖြင့် ငွေကြေး (ဆုကြေး) များ ချီးမြှင့်ခွင့် ရှိသကဲ့သို့ နောက်ကျ၍ ပြီးစီးခြင်းအတွက် ဒဏ်ငွေ တပ်ဆောင်ခွင့် ရှိကြောင်း ကိုလည်း သင်္ဘောငှားရမ်းသည့် စာချုပ်တွင် ထည့်သွင်း ရေးသားချုပ်ဆို ခွင့် ရှိပါသည်။

သင်္ဘောငှားရမ်းသည့် စာချုပ်ထဲတွင် သင်္ဘော ကုန်တင်ချိန်ကို တိုးချဲ့ပေးရန် သဘောတူညီချက်ကို ထည့်သွင်းရေးသား ချုပ်ဆိုပိုင်ခွင့် ရှိ၏။ ကုန်တင်ချိန် တိုးမြှင့်ပေးခြင်းအတွက် ပို၍ ကုန်ကျလာသော စရိတ်စကများကို မည်သို့ကျခံရမည် ဖြစ်ကြောင်းကိုလည်း ထိုစာချုပ် ထဲတွင် တစ်ဆက်တည်း ဖော်ပြရေးသား ချုပ်ဆိုခွင့် ရှိ၏။ ထိုစရိတ် ထဲတွင် သင်္ဘောအား သမားရိုးကျ မွမ်းမံ ထိန်းသိမ်းပေးထားရသည့် စရိတ်များလည်း ပါရှိပါသည်။ သင်္ဘောသားများအား ကျွေးမွေး ထောက်ပံ့ထားရသည့် စရိတ်စကများကိုပါ ထည့်သွင်း တွက်ချက်ပေး ကြရသည်။ ဆိပ်ကမ်းတွင် သင်္ဘောက ကုန်တင်ရန် အတွက် အချိန်ပို ပေးလိုက်ရသည့် ကာလအား *Laytime Period* ဟုခေါ်၏။ ထိုကာလ အတွင်း ကုန်ကျစရိတ်များကို သင်္ဘော ငှားရမ်းသူများက ပေးဆောင်ရန် တာဝန်ရှိပါသည်။

သင်္ဘောငှားရမ်းသူများက မူလက တင်ပြထားသော ကုန်စာရင်း တွင် ဖော်ပြထားသော ကုန်စည်များနေရာတွင် အခြား သဘောသဘာဝ ချင်း တူညီသော အလားတူ ကုန်စည်များ (*cargo which has similar characteristics*) ကို အစားထိုး၍ တင်ဆောင်ပိုင်ခွင့် ရှိပါသည်။ ဤသို့ ပြုလုပ်ခြင်းသည် *Carrier* နှင့် အခြားသော ကုန်တင်ပို့သူများ အပေါ် ထိခိုက်နစ်နာမှု တစ်စုံတစ်ရာကိုမျှ မဖြစ်ပေါ်စေရပါ။ *Freight*

(သင်္ဘောကုန်တင်ခ) ကိုလည်း မူလ ကုန်ပစ္စည်းအပေါ် ပေးရမည့် ကုန်တင်ခအတိုင်းပင် ပေးဆောင်ရပါသည်။

သင်္ဘောပေါ်တွင် ကုန်စည်များကို *Captain* က သင့်လျော်သလို စီမံခန့်ခွဲ၍ နေရာချထားပေးလိမ့်မည် ဖြစ်၏။ ကုန်တင်ကုန်ချ ပြုလုပ်ခြင်းကို သင်္ဘောအရာရှိများက ဂရုတစိုက် ပြုလုပ်ပေးကြရန်လည်း တာဝန်ရှိကြသည်။

ကုန်တင်ပို့လိုသူများက ဆိပ်ကမ်းသို့ သတ်မှတ်ပေးထားသော အချိန်ကာလအတွင်း အရောက် မပို့ပေးနိုင်ပါက *Carrier* သည် ကုန်တင်ရမည့် ဆိပ်ကမ်းတွင် ကုန်များ တင်ဆောင်ပြီးသည့်တိုင်အောင် ဆက်လက်၍ စောင့်ဆိုင်းနေရန် တာဝန်မရှိဘဲ ထွက်ခွာသွားခွင့် ရှိပါသည်။ သို့တစေလည်း *Carrier* အနေဖြင့် သင်္ဘော ကုန်တင်ခများကို သင်္ဘောတွင် ကုန်တင်လိုသူများထံမှ ဥပဒေကြောင်းအရ အပြည့်အဝ ပြန်လည်တောင်းဆိုပိုင်ခွင့် ရရှိပါသည်။ ကုန်နေရာလွတ်များအတွက်ပါ *Dead Freight* ကောက်ခံပိုင်ခွင့် ရှိကြသေး၏။ ကုန်တင်ဆောင်ရန် ခွင့်ပြုပေးထားသည့်ကာလ ကုန်ဆုံးပြီးနောက်ပိုင်းမှ ဆိပ်ခံတံတားပေါ်သို့ ရောက်ရှိလာသောကုန်များကိုလည်း သင်္ဘောပိုင်ရှင်က မတင်ဆောင်လိုကြောင်း ငြင်းပယ်ပိုင်ခွင့်လည်း ရှိသည်။

သင်္ဘော၏ ကုန်းပတ်ပေါ်တွင် ကုန်များ တင်ဆောင် သယ်ယူ ခုတ်မောင်းပိုင်ခွင့် လုံးဝမရှိပါ။ ကုန်စည် ထည့်သွင်း သို့လှောင်ရန် သတ်မှတ်ပေးထားသည့် ကုန်စည် သို့လှောင်ခန်းများ (*cargo holds*) ထဲတွင်သာ သိုမှီးသယ်ဆောင်ပေးခွင့် ရှိကြပါသည်။

ကုန်စည်များပေါ်တွင် ဖော်ပြရမည့် အမှတ်အသားများ

- (၁) ကုန်စည်များ၏ ပင်ကိုသဘာဝနှင့် ကိုက်ညီသော စနစ်တကျ ထုပ်ပိုးခြင်းများ ပြုလုပ်ပေးရန် ကုန်တင်ပို့သူများတွင် လုံးဝ တာဝန်ရှိသည်။

ပါမောက္ခ ဦးကျော်ညွန့် (ငြိမ်း)

(၂) ကမ္ဘာ့စံချိန်စံနှုန်းများအတိုင်း ကုန်စည်ထုပ်တိုင်းတွင် ဂဏန်း အမှတ်အသားများကို အစီအစဉ်အတိုင်း ရေးသားဖော်ပြ ပေးထားရန်လည်း ကုန်တင်ပို့သူများထံတွင် လုံးဝ တာဝန် ရှိပါသည်။

(၃) သတ်မှတ်ပေးထားသော စံချိန် စံညွှန်းများနှင့်အညီ ထုပ်ပိုး ထားခြင်း မရှိသော ကုန်စည်များကို တင်ဆောင်မပေးနိုင် ကြောင်း ငြင်းဆိုရန် Carrier တွင် အခွင့်အရေး အပြည့်အဝ ရှိ၏။

(၄) အကယ်၍ ကုန်စည်တင်ပို့လိုသူများက မိမိတို့ တင်ပို့လိုသော ကုန်စည်များမှာ အလွယ်တကူ ပေါက်ကွဲသွားတတ်သော ပစ္စည်းမျိုးများ ဖြစ်လျှင် သို့မဟုတ် မီးလောင်လွယ်သော ပစ္စည်းအမျိုးအစား ဖြစ်လျှင် သို့မဟုတ် ဘေးအန္တရာယ်ဖြစ် စေနိုင်သော ပစ္စည်းအမျိုးအစား ဖြစ်လျှင် ကုန်ပစ္စည်းပိုင်ရှင် များက အချိန်မီ ကြိုတင်၍ ဤကိစ္စကို သင်္ဘောပိုင်ရှင်များထံ အသိပေး အကြောင်းကြားထားရန် တာဝန် လုံးဝရှိပါသည်။ အကြောင်းမှာ ဖော်ပြပါ ကုန်ပစ္စည်း အမျိုးအစားများကို ကုန်တင်ကုန်ချ ပြုလုပ်ပေးရန်အတွက် အထူး လုပ်ဆောင် ဂရုစိုက်ပေးမှုများ၊ သို့လျှောင့်သိမ်းဆည်းရမည့် နည်းလမ်း နှင့် လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ၊ သယ်ယူ ပို့ဆောင်နည်းများ၊ ကိုင်တွယ်နည်းများ လိုအပ်နေသောကြောင့်ပင် ဖြစ်ပါသည်။

ထို့ကြောင့် ကုန်စည်များ၏ သဘောသဘာဝနှင့် ပတ်သက်သော သတင်းအချက်အလက်များကို ကုန်တင်ပို့ လိုသူများက သင်္ဘောပိုင်ရှင်ထံ အသေးစိတ် ကြိုတင်အသိ ပေး အကြောင်းကြားပေးရန် တာဝန်ရှိနေခြင်း ဖြစ်၏။

(၅) အကယ်၍ သင်္ဘောပေါ်တွင် ကုန်စည် တင်ပို့လိုသူများက လိုအပ်သော စာရွက်စာတမ်းများ ပေးပို့ရာတွင် ပြည့်စုံ မှန်ကန်မှု မရှိခြင်း၊ နှောင့်နှေး ကြန့်ကြာနေခြင်းများကြောင့်

mgjoe.com

ပေါ်ပေါက်လာခဲ့ရသော နစ်နာ ဆုံးရှုံးမှု မှန်သမျှအတွက် သင်္ဘောပိုင်ရှင်က ကုန်တင်ပို့သူများထံမှ လျော်ကြေးကို ဥပဒေကြောင်းအရ တောင်းခံပိုင်ခွင့် ရှိ၏။

သင်္ဘောပိုင်ရှင်က ဘေးအန္တရာယ်ရှိသော ကုန်ပစ္စည်းများကို ဖယ်ရှား ရှင်းလင်း စွန့်ပစ်ပိုင်ခွင့်ရှိခြင်းကိစ္စ

အကယ်၍ ကုန်တင်ပို့လိုသူများက ကုန်ပစ္စည်း အမျိုးအစားများကို အလွဲဖော်ပြထားခြင်း၊ ထိမ်ချန်ဖော်ပြထားခြင်း၊ Carrier အနေဖြင့် တင်ဆောင်လာသော ကုန်ပစ္စည်းများမှာ ဘေးအန္တရာယ် ရှိစေနိုင်သော ကုန်စည်များ ဖြစ်ကြောင်း သင်္ဘောပိုင်ရှင်များအား ကြိုတင်၍ ဖွင့်ဟ အသိပေး ကြေညာ ပြောကြားပေးထားခြင်းများ မပြုလုပ်ခဲ့ပါက ထို ကုန်စည်များကို သင်္ဘောပိုင်ရှင်များက သင်္ဘောပေါ်မှ ဖယ်ရှားပိုင်ခွင့် ရှိသည်။ သို့တည်းမဟုတ် ထိုကုန်ပစ္စည်းများကို ဖျက်ဆီးခြင်း၊ အလွယ် တကူ မပေါက်ကွဲစေရန်၊ အန္တရာယ် ကင်းသွားစေရန် လိုအပ်သလို ပြုလုပ်ဆောင်ရွက်ခွင့် ရှိပါသည်။

သို့သော် ကုန်တင်ခကို အပြည့်အဝ ရပိုင်ခွင့် ရှိပြီး ထိုသို့ ဖယ်ရှား လိုက်သော ဘေးအန္တရာယ် ဖြစ်စေနိုင်သည့် ကုန်ပစ္စည်းများအတွက် လျော်ကြေးတစ်စုံတစ်ရာပေးရန် သင်္ဘောပိုင်ရှင် သို့မဟုတ် Carrier များအပေါ်တွင် တာဝန်မရှိပါ။ အကယ်၍ နစ်နာဆုံးရှုံးမှု တစ်စုံတစ်ရာ သည် သင်္ဘော သို့မဟုတ် အခြားပိုင်ရှင်များ၏ ကုန်စည်များအပေါ်တွင် ဖြစ်ပွား ပေါ်ပေါက်ခဲ့ပါက အန္တရာယ်ရှိသော ကုန်ပစ္စည်းများကို တင်ပို့ခဲ့ သူများက ဆုံးရှုံး နစ်နာသူများအပေါ် လျော်ကြေးပေးရန် တာဝန်ရှိ ပါသည်။

အကယ်၍ ဘေးအန္တရာယ် ရှိသော ပစ္စည်းများ ဖြစ်ကြောင်း ကုန်တင်သူများ၏ ဖွင့်ဟ ပြောဆို ကြေညာချက်များကြောင့် သော် လည်းကောင်း၊ ဘေးအန္တရာယ် ရှိသော ကုန်စည်များ ဖြစ်ကြောင်း သင်္ဘော ပိုင်ရှင်များက လေ့လာ ဆန်းစစ် တွေ့ရှိ၍ သော်လည်းကောင်း

ပါမောက္ခ ဦးကျော်ညွန့် (ငြိမ်း)

mgyoe.com

SAMPLE BOOK

သယ်ယူ ပို့ဆောင်ပေးရန် သဘောတူညီခဲ့ကြပါက ဤကုန်စည်များက သင်္ဘော၊ အခြား ကုန်ပစ္စည်းများ၊ သင်္ဘောဝန်ထမ်းများ၊ အခြား ခရီးသည်များအပေါ် ဘေးအန္တရာယ် မဖြစ်ပွားစေရန်အတွက် လိုအပ်သော ကြိုတင် ကာကွယ် စီမံဆောင်ရွက် နေရာချထားခြင်းများကို စနစ်တကျ လုပ်ဆောင်ပေးရန် မလွဲမသွေ တာဝန်ရှိလာပါသည်။

အခန်း (၆)

သင်္ဘောကုန်တင်လက်မှတ် (*Bill of lading*)

ရေကြောင်း ဥပဒေ၊ အခြားဥပဒေများ၏ စနစ်တကျ ပြဋ္ဌာန်းပေးထား
ချက်များနှင့်အညီ ကုန်တင်သူက ကုန်တင်ပေးပြီးနောက် *Carrier*
သို့မဟုတ် သင်္ဘောပိုင်ရှင်များက ကုန်တင်ပို့သူအား သင်္ဘော ကုန်တင်
လက်မှတ် (*Bill of Lading*) ကို လက်မှတ် ရေးထိုး၍ လက်ရောက်
ပေးအပ်ရန် ပင်လယ်ရေကြောင်းဖြင့် ကုန်စည်များ တင်ပို့ပေးရေး
ဥပဒေ (*Carriage of Goods by Sea*) အရ တာဝန်ရှိကြပါသည်။

Carrier နှင့် ကုန်တင်ပို့သူ နှစ်ဦးစပ်ကြား *Bill of lading*
အစား *Consignment Note* သို့မဟုတ် အာနိသင် ညီမျှသော စာရွက်
စာတမ်း တစ်မျိုးမျိုးကို နိုင်ငံတကာ ရေကြောင်းဥပဒေ ပြဋ္ဌာန်းချက်များ
နှင့်အညီ ထုတ်ပေးရန် တာဝန်ရှိသည်။

***Bill of Lading* ၏ ဥပဒေကြောင်းအရ ပေးသော အကျိုး
အာနိသင်များ**

- (၁) သင်္ဘောကုန်တင်လက်မှတ် (*Bill of lading*) သည် *Car-
rier* က သင်္ဘော၏ ခရီးစဉ် အဆုံးအထိ ကုန်စည်တင်ပို့
လိုသူ၏ ကုန်ပစ္စည်းများကို မိမိသင်္ဘောပေါ်သို့ တင်ထားပြီး

ပါမောက္ခ ဦးကျော်ညွန့် (ငြိမ်း)

ပို့ဆောင်ပေးရန် လုပ်ဆောင်ပေးခဲ့ပြီ ဖြစ်ကြောင်း သက်သေခံသည့် ခိုင်မာသော သက်သေခံ အမှတ်အသား စာရွက်စာတမ်း ဖြစ်သည်။ B/L တွင် ကုန်စည်ပစ္စည်း အထုပ်အပိုး အရေအတွက်၊ ကုန်ပစ္စည်း အမျိုးအစားနှင့် ကုန်ပစ္စည်းများ အပေါ် မျက်မြင်အခြေအနေ အရပ်ရပ်တို့ကို အသေးစိတ် ရေးသား ဖော်ပြပေးထားပြန်သည်။

(၂) ကုန်စည်ကို မည်သူက လက်ခံရန် အခွင့်အရေး ရှိကြောင်း သို့တည်းမဟုတ် ပိုင်ဆိုင် ရယူပိုင်ခွင့် ရှိကြောင်း မူရင်း B/L က ခိုင်မာလှသော သက်သေခံ စာတမ်းအမှတ်အသား အဖြစ် ဖော်ပြပေးပါသည်။

(၃) B/L က Carrier နှင့် ကုန်စည် လက်ခံပိုင်ခွင့် ရှိသူများ စပ်ကြားတွင် ရှိသော ဥပဒေရေးရာ တာဝန် ဝတ္တရားနှင့် ရပိုင်ခွင့်များကို ကွဲပြား ရှင်းလင်းစွာ ဖော်ပြရှင်းလင်း ပြသပေးပါသည်။

Bill of Lading ထဲတွင် ဖော်ပြရေးသားထားရမည့် သတင်း အချက်အလက်များ

- (က) Carrier ၏ အမည်၊ ၎င်း၏ အမြဲတမ်း ရုံးချုပ် တည်နေရာ လိပ်စာ၊
- (ခ) ကုန်ပစ္စည်း တင်ပို့ပေးလိုက်သူ၏ အမည်၊
- (ဂ) ကုန်ပစ္စည်း လက်ခံရယူမည့်သူ၏ အမည်၊
- (ဃ) ကုန် တင်ဆောင်လာမည့် သင်္ဘော၏ အမည်၊
- (င) ကုန်ပစ္စည်း သဘော သဘာဝနှင့် တွေ့မြင်ရသည့် မျက်မြင် အခြေအနေ ကောင်းမွန်/ပျက်စီးခြင်း ရှိမရှိ ဆိုသည့် ဖော်ပြချက်၊
- (စ) ကုန်ပစ္စည်း အမျိုးအစား၊ ကုန်ပစ္စည်း၏ အရွယ်အစား ထူထည်ပမာဏ၊ ကုန်ပစ္စည်း အရေအတွက် အထုပ်အပိုး

ကမ္ဘာ့သင်္ဘောလုပ်ငန်းအကြောင်း သိကောင်းစရာအဖြာဖြာ

စုစုပေါင်း (number of pallets or units of cargo packages)၊ ကုန်ပစ္စည်းများ၏ အလေးချိန်၊ ကုန်စည်များ၏ တန်ဖိုး၊

(ဆ) ကုန်ပစ္စည်းများ၏ ပြင်ပမှ တွေ့မြင်ရသော သွင်ပြင် အနေအထား၊

(ဇ) ကုန်ပစ္စည်းများကို ထုပ်ပိုးထားသည့် ပစ္စည်း အမျိုးအစား၊

(ဈ) ကုန်အထုပ်များ၏ အစဉ်အလိုက် မှတ်သားဖော်ပြပေးထားသော နံပါတ်များ၊ အထိမ်းအမှတ် လက္ခဏာများ၊ မည်သည့် ပစ္စည်းမျိုး ဖြစ်သည်ကို ဖော်ပြထားသည့် လက္ခဏာများ၊

(ည) ကုန်တင်ပို့သူက သင်္ဘော ပိုင်ရှင်ထံ သင်္ဘောပေါ်သို့ ကုန်များ မတင်ဆောင်ရသေးမီ ကုန်ပစ္စည်း၏သဘောသဘာဝ အကြောင်း စာဖြင့် ကြိုတင် အကြောင်းကြား နှိုးဆော်ပေးထားသည့် ရေးသားဖော်ပြချက်၊

(ဋ) ကုန် တင်ပို့လိုသူများက သင်္ဘော ပိုင်ရှင်များထံ မည်သို့ သင်္ဘောကုန်တင်ခ (Freight) ကို ပေးချေမည် ဆိုသော အချက်၊

(ဌ) ကုန်တင်ပို့မည့် ဆိပ်ကမ်း၏ တည်နေရာနှင့် အမည်၊

(ဍ) အပြီးသတ် ဆိုက်ကပ်မည့် သင်္ဘောဆိပ်နှင့် ပတ်သက်သော အသေးစိတ်အချက်များ၊ တည်နေရာနှင့် ဆိုက်ကပ်မည့် နေ့ရက်၊

(ဎ) ကုန်တင်ပို့သူလက်သို့ ပေးအပ်ခဲ့သည့် B/L မူရင်း အရေအတွက်၊

(ဏ) B/L ထုတ်ပေးရမည့် ရက်စွဲနှင့် နေရာ၊

(တ) ရေကြောင်းခရီးဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးသူ၏ လက်မှတ် သို့မဟုတ် Captain ၏ လက်မှတ် သို့မဟုတ် Carrier ၏ တရားဝင် ကိုယ်စားလှယ် တစ်ဦးဦးက ရေးထိုးပေးသော လက်မှတ်။

ပါမောက္ခ ဦးကျော်ညွန့် (ငြိမ်း)

သယ်ယူပို့ဆောင်သူ၏လက်မှတ် မပါရှိပါက *Carrier* ၏ နေရာတွင် သင်္ဘောပိုင်ရှင်ကို သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးသူဟု မှတ်ယူကြပါမည်။ *Carrier* ၏ အမည်ကို မဖော်ပြခဲ့ပါက ဖြစ်ပွား ပေါ်ပေါက်လာခဲ့သော ဆုံးရှုံးနစ်နာမှုများ အားလုံးအတွက် ကုန်ပိုင်ရှင်များအပေါ် သင်္ဘောပိုင်ရှင်များက ပေးလျော်ရန် တာဝန်ရှိလာလိမ့်မည် ဖြစ်သည်။ ထိုသို့ ဖြစ်ပွားလာခဲ့ပါက သင်္ဘောပိုင်ရှင်က ပေးလျော်ခဲ့ရသမျှသော လျော်ကြေးငွေများကို *Carrier* က သင်္ဘောပိုင်ရှင်အား ပြန်လည် ပေးလျော်ရမည် ဖြစ်ပါသည်။

သင်္ဘောကုန်တင်လက်မှတ် (*Bill of Lading*) ၏ ပုံစံအမျိုးမျိုး

- (က) *Straight Bill of Lading* ဆိုသည်မှာ ကုန်လက်ခံရမည့် သူ၏ အမည်ကို ကွဲပြားစွာ တိတိကျကျ ဖော်ပြ ရေးသားထားသော သင်္ဘောကုန်တင်လက်မှတ်ကို ရည်ညွှန်းခေါ်ဆိုခြင်း ဖြစ်ပါသည်။
- (ခ) *Order Bill of Lading* ဆိုသည်မှာ ကုန်ပစ္စည်းတင်ပို့သူ၏ အမည်ကို ကွဲပြားစွာ ရေးသား ဖော်ပြပေးထားပြီးနောက် တင်ပို့လိုက်သော ကုန်ပစ္စည်းကို မည်သူမည်ဝါက တရားဝင် လက်ခံ ရယူပိုင်ခွင့်ရှိကြောင်း ရှင်းလင်းစွာ ဖော်ပြ ရေးသားထားပါသည်။
- (ဂ) *Bearer Bill of Lading* ဆိုသည်မှာ ကုန်လက်ခံရမည့်သူ သို့မဟုတ် ကုန်လက်ခံရယူရန် အာဏာလွှဲအပ်ခြင်း ခံရသူ၏ အမည်ကို တိကျ သေချာစွာ ရေးသား ဖော်ပြပေးထားခြင်း မရှိသော သင်္ဘော ကုန်တင်လက်မှတ်ကို ရည်ညွှန်း ခေါ်ဆိုခြင်း ဖြစ်သည်။

ကုန်တင်ပို့သူက ကုန်ပစ္စည်း၏ သဘောသဘာဝကို မှတ်တမ်းတင် ရေးသားဖော်ပြထားခြင်းများကို *Declaration of Consignment* ဟု ခေါ်ဆိုပါသည်။ အကယ်၍ ကုန်တင်ပို့သူ (*consignor*) က

ကုန်ပစ္စည်း၏ သဘာဝအကြောင်း ကြေညာဖော်ပြထားသည့် စာတမ်း တစ်စုံတစ်ရာတွင် အလွဲဖော်ပြထားခြင်း၊ လိမ်လည်ဖော်ပြပေးထားခြင်းများအတွက် *Carrier* တွင် တစ်စုံတစ်ရာ နစ်နာဆုံးရှုံးမှု ဖြစ်ပေါ်ခဲ့ရပါက ထိုဆုံးရှုံးမှုအတွက် လျော်ကြေးငွေများ အားလုံးကို ကုန်ပစ္စည်းတင်ပို့သူ (*consignor*) က ပေးလျော်ရန် တာဝန်ရှိသည်။

Consignor ၏ တာဝန်မှာ ကုန်ပစ္စည်းများ၏ ပင်ကို သဘောသဘာဝ၊ အရွယ်အစား၊ အလေးချိန်၊ ကုန်စည်ထုပ် အရေအတွက်၊ စီစဉ်တကျ နံပါတ်တပ်ပေးထားသော ကုန်ထုပ်နံပါတ်များ၊ ကုန်စည်၏ သဘာဝကို ဖော်ပြသော သင်္ကေတ လက္ခဏာများ (*Symbols*) ကို မှန်မှန်ကန်ကန် တိတိကျကျ ရေးသား ဖော်ပြ ကြေညာပေးရန် တာဝန်ရှိပါသည်။

Carrier များကလည်း ကုန်စည်များကို မပျက်စီး၊ မပျောက်ဆုံးစေဘဲ ခရီးလမ်းဆုံးသို့ ချောမောစွာရောက်ရှိသွားသည်အထိ ဂရုတစိုက် သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးသွားကြရန် တာဝန်ယူကြရပါသည်။ *Consignor* ၏ ကြေညာချက်ကို လက်ခံနိုင်ဖွယ်ရာ မရှိပါက မိမိ၏ အမြင်အတိုင်း တွေ့ရှိရပုံကို အတိအကျ ရေးသား ဖော်ပြ၍ ချို့ယွင်းချက် တွေ့သမျှကို *B/L* တွင် ဖော်ပြ ရေးသားပေးကြရမည် ဖြစ်သည်။

နည်းလမ်းပေါင်းစုံ ပါဝင်သည့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစနစ်

တစ်ခါတစ်ရံ အခြေအနေ သဘာဝ ပထဝီ အနေအထားများ၏ လိုအပ်ချက်များကြောင့် ကုန်စည် ပို့ဆောင်ရေးကို ကုန်းလမ်း၊ မြစ်ကြောင်းလမ်း၊ လေကြောင်းလမ်းများဖြင့် ဆက်စပ် သယ်ယူ ပို့ဆောင်ခြင်းကို လုပ်ဆောင်ရသူများ အားလုံးအား *combined carriers* ဟု ခေါ်ဆိုကြ၏။ ထိုသို့ နည်းလမ်းပေါင်းစုံဖြင့် စုပေါင်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရသောအခါတွင် ကုန်တင်လက်မှတ်ကို *Through Bill of Lading* အဖြစ်သာ ထုတ်ပေးကြရသည်။ အခြားနည်းလမ်းများဖြင့် ပြဋ္ဌာန်းသတ်မှတ်ထားခြင်း မရှိခဲ့ပါက ပင်လယ်ရေကြောင်းဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်သူအတွက် *Through Bill of Lading* မှာ သာမန် *B/L* ကဲ့သို့ပင် တာဝန်ရှိစေပါသည်။

mg yoe . com