



รายงาน

การพิจารณาศึกษาข้อเสนอเพื่อยกระดับมาตรฐาน ทางทะเลของไทยตามข้อกำหนดและแนวทาง ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

ของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา



สำนักกรรมการ ๑
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา



รายงาน
การพิจารณาศึกษาข้อเสนอเพื่อยกระดับมาตรฐาน
ทางทะเลของไทยตามข้อกำหนดและแนวทาง
ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)



(สำเนา)

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ..... คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา

ที่ สว (กมธ ๑) ๐๐๐๙/ (ร ๒๑)..... วันที่ ๒ กันยายน ๒๕๖๓

เรื่อง รายงานการพิจารณาศึกษาข้อเสนอเพื่อยกระดับมาตรฐานทางทะเลของไทยตามข้อกำหนด
และแนวทางขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

กราบเรียน ประธานวุฒิสภา

ตามที่ประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๑๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันอังคารที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๒
ที่ประชุมได้มีมติตั้งคณะกรรมการสามัญประจำวุฒิสภา ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒
ข้อ ๗๘ วรรคสอง (๔) คณะกรรมการการคมนาคม มีหน้าที่และอำนาจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ
กระทำกิจการ พิจารณาสอบหาข้อเท็จจริง หรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการคมนาคม ทั้งการจราจรทาง
บก ทางน้ำ ทางอากาศ ทางอวกาศ การขนส่งมวลขน การขนส่งสินค้า การพาณิชย์นาวี โครงสร้างพื้นฐาน
เชื่อมไทยเชื่อมโลก พิจารณาศึกษา ติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัดการปฏิรูปประเทศ และแผนแม่บท
ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่อยู่ในหน้าที่ และอำนาจ และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งคณะกรรมการคณะนี้
ประกอบด้วย

- | | |
|------------------------------|--------------------------------|
| ๑. พลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ | ประธานคณะกรรมการ |
| ๒. พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ | รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| ๓. นายกำพล เลิศเกียรติดำรง | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง |
| ๔. พลเอก ธวัชชัย สมุทรสาคร | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม |
| ๕. นายวิรัตน์ เกสสมบุรณ์ | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่ |
| ๖. นางจирดา สงฆ์ประชา | เลขานุการคณะกรรมการ |
| ๗. นายสุวรรณ เลิศปัญญาโรจน์ | รองเลขานุการคณะกรรมการ |
| ๘. นายชาเกียรติ พิทักษ์คุมพล | โฆษกคณะกรรมการ |
| ๙. หม่อมหลวงสกุล มาลากุล | รองโฆษกคณะกรรมการ |
| ๑๐. พลอากาศเอก มนัส รูปขจร | ประธานที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๑. พลตรี กลชัย สุวรรณบุรณ์ | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๒. นายสุรสิทธิ์ ตรีทอง | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๓. นายอมร นิลเปรม | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๔. นายอุปกิต ปาจริยางกูร | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |

- | | |
|---------------------------------|---------|
| ๑๕. พลเรือเอก ชุมนุช อัจฉริยะ | กรรมการ |
| ๑๖. พลเอก เทพพงศ์ ทิพยจันทร์ | กรรมการ |
| ๑๗. ร้อยเอก ประยุทธ์ เสาวคนธ์ | กรรมการ |
| ๑๘. พลเรือเอก พิพัฒน์ ตมิศานนท์ | กรรมการ |
| ๑๙. นายสุรเดช จิรฐิติเจริญ | กรรมการ |

บัดนี้ คณะกรรมการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษาการเตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเลภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) จึงขอรายงานผลการศึกษาโดยสังเขปว่าต่อที่ประชุมวุฒิสภา ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๘

จึงกราบเรียนมาเพื่อได้โปรดนำเสนอรายงานของคณะกรรมการต่อที่ประชุมวุฒิสภาต่อไป

ลงชื่อ พลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ

(พลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ)

ประธานคณะกรรมการการคมนาคม

วุฒิสภา

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวลักษณพรณ แสงสีทอง)

ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการการคมนาคม

วุฒิสภา

กลุ่มงานคณะกรรมการการคมนาคม

สำนักกรรมการ ๑ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

โทรสาร ๐ ๒๘๓๑ ๕๑๕๒ - ๓

โทรศัพท์ ๐ ๒๘๓๑ ๕๑๕๕

ชูพงศ์ พิมพ์

ชูพงศ์/ลักษณพรณ ทาน

คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา



พลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ
ประธานคณะกรรมการ



พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ
รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง



นายกำพล เลิศเกียรติดำรง
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง



พลเอก ธวัชชัย สมุทรสาคร
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม



นายวิรัตน์ เกสสมบูรณ์
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่



นางจिरดา สงฆ์ประชา
เลขานุการคณะกรรมการธิการ



นายสุวรรณ เลิศปัญญาโรจน์
รองเลขานุการคณะกรรมการธิการ



นายชากิย์ พิทักษ์कुมพล
โฆษกคณะกรรมการธิการ



หม่อมหลวงสกุล มาลากุล
รองโฆษกคณะกรรมการธิการ



พลอากาศเอก มนัส รูปขจร
ประธานที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ



พลตรี กลชัย สุวรรณบุรณ์
ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ



นายอุปกิต ปาจริยางกูร
ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ



นายสุรสิทธิ์ ตรีทอง
ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ



นายอมร นิลเปรม
ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ



พลเรือเอก ชุมนุม อัจวงษ์
กรรมาธิการ



พลเอก เทพวงศ์ ทิพยจันทร์
กรรมาธิการ



ร้อยเอก ประยุทธ์ เสาวคนธ์
กรรมาธิการ



พลเรือเอก พัลลภ ตมิศานนท์
กรรมการ



นายสุรเดช จิรฐิติเจริญ
กรรมการ

คณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางน้ำ
และการพาณิชย์



พลเรือเอก พัลลภ ตมิศานนท์
ประธานคณะอนุกรรมการ



พลเอก ธวัชชัย สมุทรสาคร
รองประธานคณะอนุกรรมการ คนที่หนึ่ง



เรือเอก นคร น.กุลศรีรัตน์
อนุกรรมการ



ว่าที่ร้อยตรี เลิศณรงค์ สุวรรณ
อนุกรรมการ



นายวัฒกร ขาติวิวัฒน์พรชัย
อนุกรรมการ



นายวิวัฒน์ แก้วนพ
อนุกรรมการ



นางวาทรี สมนึก สุขวนิช
อนุกรรมการ



พลเรือตรี สมเจตน์ คงรอด
อนุกรรมการ



เรือตรี สุรพล มีเสถียร
อนุกรรมการ



นายสุเมต สุวรรณพรหม
อนุกรรมการ



รองศาสตราจารย์ อาณันรัฐชัย รัตตกุล
อนุกรรมการ



นายจำเริญ โปยยอด
อนุกรรมการ

รายการพิจารณาศึกษา
การเตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเล
ภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)
ของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา

ตามที่ที่ประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๑๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันอังคารที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๒ ที่ประชุมได้มีมติตั้งคณะกรรมการสามัญประจำวุฒิสภา ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๗๘ วรรคสอง (๔) คณะกรรมการการคมนาคม มีหน้าที่และอำนาจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ กระทู้กิจการ พิจารณาขอหาข้อเท็จจริง หรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการคมนาคม ทั้งการจราจรทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ทางอวกาศ การขนส่งมวลชน การขนส่งสินค้า การพาณิชย์นาวี โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทยเชื่อมโลก พิจารณาศึกษา ติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัดการปฏิรูปประเทศ และแผนแม่บท ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่อยู่ในหน้าที่ และอำนาจ และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

บัดนี้ คณะกรรมการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษาการเตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเลภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) เสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอรายงานผลการพิจารณาศึกษาดังกล่าวต่อวุฒิสภา ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๘ ดังนี้

๑. การดำเนินงาน

๑.๑ คณะกรรมการได้มีมติเลือกตำแหน่งต่าง ๆ ดังนี้

๑.๑.๑ พลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ	ประธานคณะกรรมการ
๑.๑.๒ พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ	รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง
๑.๑.๓ นายกำพล เลิศเกียรติดำรง	รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง
๑.๑.๔ พลเอก ธวัชชัย สมุทรสาคร	รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม
๑.๑.๕ นายวิรัตน์ เกสสมบูรณ์	รองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่
๑.๑.๖ นางจิริดา สงฆ์ประชา	เลขานุการคณะกรรมการ
๑.๑.๗ นายสุวรรณ เลิศปัญญาโรจน์	รองเลขานุการคณะกรรมการ
๑.๑.๘ นายชาภิย์ พิทักษ์คุมพล	โฆษกคณะกรรมการ
๑.๑.๙ หม่อมหลวงสกุล มาลากุล	รองโฆษกคณะกรรมการ
๑.๑.๑๐ พลอากาศเอก มนต์ รูปขจร	ประธานที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑.๑.๑๑ พลตรี กลชัย สุวรรณบูรณ์	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑.๑.๑๒ นายสุรสิทธิ์ ตรีทอง	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑.๑.๑๓ นายอมร นิลเปรม	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑.๑.๑๔ นายอุปกิต ปาจริยางกูร	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ

- | | |
|----------------------------------|---------|
| ๑.๑.๑๕ พลเรือเอก ชุมนุม อัจวงษ์ | กรรมการ |
| ๑.๑.๑๖ พลเอก เทพพงศ์ ทิพยจันทร์ | กรรมการ |
| ๑.๑.๑๗ ร้อยเอก ประยุทธ์ เสาวคนธ์ | กรรมการ |
| ๑.๑.๑๘ พลเรือเอก พัลลภ ตมิศานนท์ | กรรมการ |
| ๑.๑.๑๙ นายสุรเดช จิรรัฐติเจริญ | กรรมการ |

๑.๒ คณะกรรมการได้มีมติแต่งตั้ง นางสาวลักษณพรณ แสงสีทอง นิติกรชำนาญการพิเศษ และนายชูพงศ์ สายสร้อย สำนักกรรมการ ๑ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ทำหน้าที่เป็นผู้ช่วยเลขานุการ ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๘๗ วรรคสี่

๑.๓ คณะกรรมการได้มีมติตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อทำหน้าที่พิจารณาศึกษา ติดตาม แนวทางการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์ของประเทศให้มีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์สูงสุด สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ จัดทำรายงานผลการศึกษาเสนอต่อคณะกรรมการ และปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการมอบหมาย ทั้งนี้ ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๘๘

บัดนี้ คณะกรรมการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษาการเตรียมความพร้อมรับการตรวจ ประเมินมาตรฐานทางทะเลภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) จึงขอรายงานผลการศึกษา เรื่องดังกล่าวต่อที่ประชุมวุฒิสภา ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๘๘ ซึ่งคณะอนุกรรมการ คณะนี้ ประกอบด้วย

- | | |
|---------------------------------------|----------------------------|
| ๑.๓.๑ พลเรือเอก พัลลภ ตมิศานนท์ | เป็นประธานคณะอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๒ พลเอก ธวัชชัย สมุทรสาคร | เป็นรองประธานคณะอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๓ นายจำเริญ โพธิยอด | เป็นอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๔ เรือเอก นคร น.กุลศรีรัตน์ | เป็นอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๕ ว่าที่ รต. ดร.เลิศณรงค์ สุวรรณ | เป็นอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๖ นายวัฒกร ชาติวิวัฒน์พรชัย | เป็นอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๗ นายวิวัฒน์ แก้วนพ | เป็นอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๘ นาวาตรี สมนึก สุขวนิช | เป็นอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๙ พลเรือตรี สมเจตน์ คงรอด | เป็นอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๑๐ เรือตรี สุรพล มีเสถียร | เป็นอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๑๑ นายสุเมต สุวรรณพรหม | เป็นอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๑๒ รองศาสตราจารย์ อาณัฐชัย รัตกุล | เป็นอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๑๓ นายสุรสิทธิ์ ตรีทอง | เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |

- ๑.๓.๑๔ นาวาตรี กัมพล จิระสถิตย์ เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑.๓.๑๕ นาวาเอก กฤษฎา แสงเพชรส่อง เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑.๓.๑๖ นายภณ รักตระกูล เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑.๓.๑๗ นายณัฐชนม์ กาญจนภรณ์ เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑.๓.๑๘ รองศาสตราจารย์ ดร. จิตติชัย รุจนกนกนาฏ เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการ

๒. วิธีการพิจารณาศึกษา

คณะกรรมการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษาการเตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเลภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) โดยดำเนินการศึกษาข้อมูล โดยแจ้งวิธี เอกสารหน่วยงาน เอกสารวิชาการ รายงานวิจัย เว็บไซต์ที่เกี่ยวข้อง และจัดการประชุม โดยเชิญ ผู้เชี่ยวชาญ และผู้ทรงคุณวุฒิ มาให้ข้อมูล ทั้งนี้ เพื่อให้ได้มาซึ่งผลการพิจารณาศึกษาที่มีความถูกต้อง และชัดเจนมากที่สุด

๓. ผลการพิจารณาศึกษา

คณะกรรมการขอรายงานผลการพิจารณาศึกษาการเตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเลภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) โดยได้มอบหมายให้ คณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์ ดำเนินการพิจารณาศึกษากรณีดังกล่าว และได้มีมติให้ความเห็นชอบกับรายงานดังกล่าว โดยถือว่าเป็นรายงานการศึกษาของคณะกรรมการ

จากการพิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการจึงขอเสนอรายงาน การพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการ โดยมีรายละเอียดตามรายงานท้ายนี้ เพื่อให้วุฒิสภาได้พิจารณา หากวุฒิสภาให้ความเห็นชอบด้วยกับผลการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการ ขอได้โปรดแจ้ง ไปยังคณะรัฐมนตรีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาดำเนินการตามแต่จะเห็นสมควรต่อไป ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ของประเทศชาติและประชาชนสืบไป

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอรายงานของคณะกรรมการต่อที่ประชุมวุฒิสภาต่อไป



(นางจिरดา สงษ์ประชา)

เลขานุการคณะกรรมการการคมนาคม

วุฒิสภา

บทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary)

ประเทศไทยได้เข้าเป็นสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) เมื่อวันที่ ๒๐ กันยายน ๒๕๑๖ จึงทำให้ประเทศไทยมีสิทธิและข้อผูกพันตามอนุสัญญาและพิธีสารต่าง ๆ ตามที่ IMO กำหนดขึ้น ทั้งนี้ การตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเลภาคบังคับของ IMO (IMO Member State Audit Scheme : IMSAS) ก็เป็นข้อผูกพันประการหนึ่งที่ประเทศไทยถูกกำหนดให้รับการตรวจประเมินในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๔ ซึ่งการตรวจประเมินครั้งนี้ นับเป็นประเด็นท้าทายที่สำคัญต่ออนาคตของระบบโลจิสติกส์ทางทะเลของประเทศ เนื่องจากหากผลการตรวจประเมินออกมาเป็นลบหรือไม่ผ่านในหลายหัวข้อ อาจส่งผลกระทบต่อประเทศไทย

คณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์ ในคณะกรรมการการคมนาคมวุฒิสภา ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการตรวจประเมินดังกล่าว ดังนั้น จึงมีความประสงค์ที่จะพิจารณาศึกษาเรื่อง ข้อเสนอเพื่อยกระดับมาตรฐานทางทะเลของไทยตามข้อกำหนดและแนวทางขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้

๑. ศึกษาแนวทางการยกระดับมาตรฐานทางทะเลของประเทศไทยให้เป็นไปตามข้อกำหนดและแนวทางขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)
๒. ศึกษาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเลภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)
๓. ศึกษาแนวทางการเตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเลภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)
๔. ศึกษา วิเคราะห์ ปัญหาและอุปสรรคในการเตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเลภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) สำหรับการพิจารณาศึกษาในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสารทางวิชาการ บทความ เอกสารอื่น ๆ รวมทั้งการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ผู้เชี่ยวชาญ และผู้ทรงคุณวุฒิจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ผลการศึกษาพบว่า ประเทศไทยอาจได้รับผลกระทบจากการตรวจประเมินภาคบังคับจาก IMO ทั้งเชิงบวกและเชิงลบ ทั้งนี้หากผลการตรวจประเมินออกมาในเชิงบวก ก็จะส่งผลกระทบในเชิงบวกเช่นกัน กล่าวคือ จะเป็นการยกระดับการพาณิชย์ของประเทศไทยโดยรวม อีกทั้งเป็นการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลของประเทศไทย แต่หากผลการตรวจประเมินออกมาในเชิงลบ จะส่งผลกระทบในเชิงลบอยู่หลายประการ อาทิเช่น

๑. การขาดการยอมรับจากนานาประเทศ
๒. การสูญเสียชื่อเสียงและภาพลักษณ์ของประเทศ
๓. อาจถูกกีดกันทางการค้าจากต่างประเทศ
๔. เรือไทยอาจถูกตรวจสอบอย่างเข้มข้นเมื่อเข้าเมืองท่าในต่างประเทศ
๕. เจ้าของเรือไทยอาจเปลี่ยนไปซ้กธงของประเทศอื่น

๖. ท่าเรือไทยอาจไม่ได้รับการยอมรับจากเรือต่างประเทศในการเข้าใช้บริการหรือไม่ได้รับความนิยมนจากสายการบินเรือหลักของโลกที่ให้บริการขนส่งแบบประจำเส้นทาง (Liner) รวมทั้งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นและการยอมรับในมาตรฐานความรู้ความสามารถของคนประจำเรือไทย เป็นต้น

สำหรับแนวทางในการเตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมินจาก IMO ใน พ.ศ. ๒๕๖๔ กรมเจ้าท่าในฐานะหน่วยงานรับผิดชอบหลักในการรับตรวจประเมิน ได้จัดทำแผนงานเตรียมรับการตรวจประเมิน IMSAS ระหว่างปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๔ จัดทำยุทธศาสตร์การบริหารจัดการทางทะเล ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์โดยรวม (Overall Maritime Strategy) ที่ต้องจัดทำตาม Ill Code และครอบคลุมบทบาทหน้าที่ของรัฐสมาชิก ทั้งในฐานะรัฐเจ้าของธง รัฐชายฝั่ง และรัฐเจ้าของท่าเรือ รวมทั้งจัดทำแผนปฏิบัติการ (Action Plan) เพื่อรองรับยุทธศาสตร์การบริหารจัดการทางทะเล ซึ่งครอบคลุมการแก้ไขสิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด (Non - conformity) และข้อสังเกต (Observation) จากการตรวจประเมินในภาคสมัครใจของประเทศไทยใน พ.ศ. ๒๕๕๐ ที่ผ่านมา

ในส่วนของปัญหาและอุปสรรคในการเตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมินจาก IMO พบว่ากิจกรรมขั้นตอนต่าง ๆ ในการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามพันธกรณีของอนุสัญญาระหว่างประเทศตามมาตรฐาน IMO นั้น ต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายหน่วยงานที่ต้องทำงานร่วมกันอย่างบูรณาการและประสานสอดคล้องไปสู่เป้าหมายเดียวกัน แต่ปัจจุบันยังขาดกระบวนการปฏิบัติงานร่วมกันอย่างชัดเจน ซึ่งกรมเจ้าท่าในฐานะหน่วยงานรับผิดชอบหลักเพียงหน่วยงานเดียวคงไม่มีพลังขับเคลื่อนเพียงพอที่จะผลักดันให้เกิดการปฏิบัติของหน่วยงานต่าง ๆ ตามแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ไปสู่การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์การบริหารจัดการทางทะเลได้ อีกทั้งปรากฏความไม่พร้อมและความล่าช้าในการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของหน่วยงานต่าง ๆ ซึ่งการปฏิบัติหรือกิจกรรมต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ในแผนปฏิบัติการฉบับแรกนี้ มีความคืบหน้าน้อยมากและส่วนใหญ่ก็ไม่สามารถดำเนินการได้ตามแผน ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการปรับแผนงาน กิจกรรมและขยายเวลาแล้วเสร็จออกไปเรื่อย ๆ ดังปรากฏในแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ฉบับปัจจุบัน (ปี ๒๕๖๒ – ๒๕๖๓) ซึ่งกำหนดเวลาความสำเร็จของแต่ละกิจกรรม ค่อนข้างกระชั้นชิดกำหนดการตรวจ IMSAS ในปี ๒๕๖๔ ที่สำคัญนอกจากข้อสังเกตและข้อบกพร่องกว่า ๒๖ รายการ ตามผลการตรวจประเมินจาก IMO ในภาคสมัครใจเมื่อปี ๒๕๕๐ ซึ่งเป็นโจทย์สำคัญที่ต้องเร่งปรับปรุงแก้ไขไม่ให้เกิดข้อบกพร่องซ้ำอีก แต่ปรากฏว่า

ตลอดห้วงเวลาหลายปีที่ผ่านมาได้เกิดอุบัติเหตุทางทะเลที่ร้ายแรงขึ้นหลายครั้งและต่อเนื่องที่สะท้อนถึงข้อบกพร่องด้านมาตรฐานทางทะเลของไทย และนอกจากที่ได้กล่าวมาทั้งหมดแล้ว ยังพบความล่าช้าในการยกร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการวิชาการวิสามัญพิจารณามาตรการส่งเสริมพาณิชย์นาวีของประเทศไทย สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ ได้เสนอให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ ให้มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลการดำเนินกิจกรรมทางด้านพาณิชย์นาวี ตลอดจนกิจการทางทะเลที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามมาตรฐานระหว่างประเทศอีกด้วย ทั้งนี้เพื่อให้การเตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมินภาคบังคับจาก IMO เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและบังเกิดผลสัมฤทธิ์ที่ต้องการ คณะอนุกรรมการวิชาการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์นาวี ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา จึงมีข้อเสนอแนะว่ารัฐบาลควรยกระดับการดำเนินการเรื่องนี้ เพื่อให้เกิดการบูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ อย่างจริงจังและมีเอกภาพไปสู่เป้าหมายเดียวกัน โดยจัดให้มีองค์กรที่มีอำนาจ หน้าที่ ในการกำกับดูแลทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้สามารถทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพและประสานสอดคล้องกัน โดยควรเสนอคณะรัฐมนตรีให้มีมติมอบหมายหรือสั่งการให้ใช้กลไกและเครื่องมืออย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

๑. ใช้กลไกของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑

๒. ใช้กลไกของคณะกรรมการแห่งชาติเพื่อประสานงานกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศที่แต่งตั้งโดยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒

๓. ใช้กลไกในการออกคำสั่งระดับรัฐบาล โดยอาจออกเป็นคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่องการแก้ไขปัญหาด้านมาตรฐานทางทะเลตามพันธกรณีระหว่างประเทศ ทั้งนี้ ควรให้อำนาจหน่วยงานที่จะเลือกให้เป็นกลไกหรือเครื่องมือดำเนินการ สามารถจัดทำแผนงานด้านงบประมาณให้กับหน่วยปฏิบัติต่าง ๆ เสนอขออนุมัติคณะรัฐมนตรีตามกรอบระยะเวลาที่เหมาะสม และควรให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อบูรณาการและกำกับดูแลการยกระดับมาตรฐานทางทะเลของไทย ทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติการ รวมทั้งการพิจารณาสนับสนุนงบประมาณเพิ่มเติมหากจำเป็น โดยมีภารกิจเร่งด่วนคือเตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมินทางทะเลภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ทั้งนี้ภายหลังการตรวจประเมินเสร็จสิ้นลงและได้รับผลการตรวจประเมินดังกล่าวแล้ว จะต้องรายงานผลให้รัฐบาลทราบ เพื่อพิจารณาแนวทางการดำเนินการที่สอดคล้องกับผลการตรวจประเมินและวางแผนยกระดับมาตรฐานทางทะเลของไทยอย่างต่อเนื่องต่อไป นอกจากนี้แล้ว ยังมีข้อเสนอแนะการปฏิบัติที่เป็นประเด็นสำคัญ ๑๒ รายการ ตัวอย่างเช่น การจัดตั้งหน่วยงานสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลแยกออกจากกรมเจ้าท่า, การควบคุมสินค้าอันตรายด้วยการปรับปรุงบัญชีรายชื่อสินค้าและพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ให้สามารถแจ้งเตือนกรณีมีสินค้าอันตรายเข้าสู่ระบบ การพัฒนาระบบจัดการของเสียจากเรือ การจัดตั้งสถานี

ชายฝั่งกระจายข่าวสารการเดินทางเรือ การจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการกรมเจ้าท่า และการรายงานผลการตรวจประเมินให้รัฐบาลทราบ อีกทั้ง ควรเร่งรัดการดำเนินการตราพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณามาตรการส่งเสริมพาณิชย์นาวีของประเทศไทย สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ในปี ๒๕๕๙ เพื่อให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการนโยบายการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ ซึ่งจะเป็นกลไกหรือเครื่องมือในการกำกับดูแลการยกระดับมาตรฐานทางทะเลของไทย ตลอดจน การเตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมินทางทะเลภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

จากบทสรุปและข้อเสนอแนะข้างต้นทั้งหมดนี้ คณะอนุกรรมการมั่นใจว่า หากรัฐบาลสามารถ ดำเนินการต่าง ๆ ตามข้อเสนอแนะได้อย่างครบถ้วนแล้ว จะช่วยยกระดับมาตรฐานทางทะเลของไทย ให้เป็นไปตามข้อกำหนดและแนวทางขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้ และทำให้ประเทศไทย มีความพร้อมรับการตรวจ IMSAS ทั้งในการตรวจประเมินภาคบังคับครั้งแรกในปี ๒๕๖๔ และในการ ตรวจประเมินเป็นระยะและตามวงรอบที่ IMO กำหนดไว้ต่อไป

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเลภาคบังคับของ IMO เป็นข้อผูกพัน สำคัญประการหนึ่งที่ไทยในฐานะชาติสมาชิก ต้องให้ความร่วมมือและควรเตรียมความพร้อมด้านต่าง ๆ อย่างเต็มที่ ดังนั้นเพื่อแสดงให้เห็นศักยภาพและควมมีมาตรฐานทางทะเลของไทยและป้องกัน มิให้เกิดผลกระทบเชิงลบจากผลการตรวจประเมิน คณะอนุกรรมการฯ จึงมีความเห็นว่าการตรวจ ประเมิน IMSAS ในปี ๒๕๖๔ นี้ ควรถือเป็นจุดทดสอบสำคัญของไทยว่าจะสามารถดำเนินการให้เป็นไป ตามมาตรฐานทางทะเลของ IMO ที่กำหนดไว้ได้ครบถ้วนทุกอนุสัญญาหรือทุกพันธกรณีหรือไม่ รวมถึงได้ปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ที่เคยตรวจพบในการตรวจ VIMSAS เมื่อปี ๒๕๕๐ ได้เรียบร้อย ครบถ้วนหรือไม่ และเนื่องจากแนวทางการตรวจ IMSAS นั้น ไม่ได้เสร็จสิ้นในการตรวจเพียงครั้งเดียว แต่จะมีการติดตามการแก้ปัญหาและนัดหมายมาตรวจสอบ ทบทวนความคืบหน้าผลการดำเนินงาน ตามวงรอบที่เหมาะสมอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นรัฐบาลควรติดตามผลการตรวจประเมินอย่างใกล้ชิด และให้กรมเจ้าท่า และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานทางทะเล ดำเนินการตามข้อเสนอแนะของ IMO และจัดทำแผนปฏิบัติการ (Action Plan) รองรับยุทธศาสตร์การบริหารจัดการทางทะเลอย่างจริงจัง และต่อเนื่อง และใช้การตรวจ IMSAS ที่จะมาตรวจทบทวนในแต่ละวงรอบ เป็นตัวชี้วัดสำคัญหรือ Key Performance Indicator (KPI) ของความก้าวหน้าการยกระดับมาตรฐานทางทะเลของไทย ซึ่งเมื่อไรก็ตามที่ผลการตรวจ IMSAS ของประเทศไทยไม่พบข้อบกพร่องใด ๆ หรือเป็นเพียงข้อสังเกตเล็กน้อย ที่ไม่กระทบมาตรฐานอัน จะนำไปสู่การได้รับการยอมรับจากนานาชาติรวมทั้ง IMO ในฐานะชาติทางทะเล หรือ Maritime Nation ที่มีมาตรฐานทางทะเลเป็นสากล ซึ่งจะช่วยส่งเสริมและเกื้อหนุนให้กิจการพาณิชย์นาวี ของไทยมีความเข้มแข็ง สามารถเป็นพลังขับเคลื่อนที่สำคัญที่จะสร้างความมั่นคงทาง เศรษฐกิจ ให้ประเทศไทยได้อย่างมั่นคงสืบไป

สารบัญ

	หน้า
บทที่ ๑ บทนำ	๑
๑.๑ ความเป็นมาและเหตุผลในการศึกษา.....	๑
๑.๒ วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	๓
๑.๓ ขอบเขตของการศึกษา.....	๔
๑.๔ วิธีดำเนินการศึกษา.....	๔
๑.๕ ระยะเวลาในการศึกษา.....	๔
๑.๖ ผลที่คาดว่าจะได้รับ.....	๔
บทที่ ๒ เอกสารและงานที่เกี่ยวข้อง	๕
๒.๑ ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการอนุวัติการตราสารขององค์การทางทะเล ระหว่างประเทศ.....	๕
๒.๒ รายงานเบื้องต้นการตรวจประเมินประเทศสมาชิกองค์การทางทะเล ระหว่างประเทศโดยสมัครใจของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๐.....	๖
๒.๓ รายงานการเดินทางไปเยือนและร่วมประชุมทวิภาคีกับองค์การทาง ทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ของคณะกรรมการธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐.....	๙
๒.๔ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	๑๐
บทที่ ๓ วิธีการพิจารณาศึกษา	๑๓
๓.๑ วิธีการศึกษา	๑๓
๓.๒ การกำหนดผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants)	๑๓
๓.๓ วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล	๑๔
๓.๔ วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล	๑๕
บทที่ ๔ ผลการพิจารณาศึกษา	๑๗
๔.๑ ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเล ภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)	๑๗
๔.๒ การศึกษาแนวทางการเตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมินมาตรฐาน ทางทะเลภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)	๑๘
๔.๓ การศึกษา และวิเคราะห์ ปัญหาและอุปสรรค ในการเตรียมความพร้อม รับการตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเลภาคบังคับจากองค์การ ทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO).....	๔๓
๔.๔ สรุปผลการพิจารณา	๔๙

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ ๕ บทสรุปและข้อเสนอแนะ	๕๓
๕.๑ บทสรุป	๕๓
๕.๒ ข้อเสนอแนะ	๕๔
บรรณานุกรม	๖๖
ภาคผนวก	
<u>ภาคผนวก ก.</u> ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการอนุวัติการตราสารขององค์การ ทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO Instrument implementation Code (III Code))	
<u>ภาคผนวก ข.</u> รายงานเบื้องต้นการตรวจประเมินประเทศสมาชิกองค์การทางทะเล ระหว่างประเทศโดยสมัครใจของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ (Voluntary IMO Member State Audit Scheme Interim Report : Audit of Thailand, 2007)	
<u>ภาคผนวก ค.</u> ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ.	

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ ๑ แผนภาพแสดงขั้นตอนกระบวนการพิจารณาศึกษา.....	๑๖
ภาพที่ ๒ พันธกรณี ในฐานะรัฐเจ้าของธง (Flag State Obligation).....	๒๕
ภาพที่ ๓ พันธกรณี ในฐานะรัฐเจ้าชายฝั่ง (Coastal State Obligation).....	๒๗
ภาพที่ ๔ พันธกรณี ในฐานะรัฐเมืองท่า (Port State Obligation).....	๒๙
ภาพที่ ๕ ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการทางทะเล.....	๓๐
(Overall Maritime Strategy to Implementation IMO Instruments)	
ภาพที่ ๖ เรือฟินิกซ์ จมที่จังหวัดภูเก็ต (๕ กรกฎาคม ๒๕๖๑).....	๔๕
ภาพที่ ๗ เรือโกลเด้น บริดจ์ ๒ จมที่ปากร่องแม่น้ำเจ้าพระยา (๓ ธันวาคม ๒๕๖๒).....	๔๖
ภาพที่ ๘ เรือ Nordana Sophie สมอเกาเกยตื้นและจมที่เวียดนาม (๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๒)...	๔๖
ภาพที่ ๙ เรือน้ำมัน ดรากอน ๒ จมหน้าท่าคลังปิโตรเลียมบางจาก (๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๒)	๔๗
ภาพที่ ๑๐ เรือภัทรมารีน ๕ จมบริเวณตอนบนของอ่าวไทย (๑๙ กันยายน ๒๕๕๘).....	๔๗
ภาพที่ ๑๑ ตู้คอนเทนเนอร์จากเรือภัทรมารีน ๖ ตกหล่นลงทะเล (๑๓ มิถุนายน ๒๕๖๑)	๔๘
ภาพที่ ๑๒ เรือ La Belle Des Oceans ขนหินไต้หวัน จังหวัดกระบี่ (๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๒).....	๔๙
ภาพที่ ๑๓ ตู้สินค้าบนเรือ KMTC Hongkong ระเบิดที่ท่าเทียบเรือแหลมฉบัง	๔๙
(๒๕ พฤษภาคม ๒๕๖๒)	

บทที่ ๑

บทนำ

๑.๑ ความเป็นมาและเหตุผลในการศึกษา

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) เป็นองค์การชำนาญพิเศษภายใต้องค์การสหประชาชาติ (United Nations : UN) ที่มีภารกิจสำคัญในการจัดทำอนุสัญญาระหว่างประเทศ ความตกลงระหว่างประเทศ และตราสารต่าง ๆ เพื่อกำหนดมาตรฐานและแนวทางปฏิบัติในการบริหารจัดการความปลอดภัยในการเดินเรือ และการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล ทั้งในฐานะรัฐเจ้าของธง (Flag State) รัฐเมืองท่า (Port State) และรัฐชายฝั่ง (Coastal State) นอกจากนี้ IMO ยังมีบทบาทสำคัญในการให้คำแนะนำทางวิชาการที่เกี่ยวข้องกับกิจการทางทะเล การประสานและสนับสนุนความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิก

ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นสมาชิก IMO เมื่อวันที่ ๒๐ กันยายน ๒๕๑๖ และได้พัฒนามาตรฐานด้านความปลอดภัยและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลให้เป็นไปตามพันธกรณีอนุสัญญาระหว่างประเทศอย่างต่อเนื่องปัจจุบัน IMO ได้รับรองอนุสัญญา พิธีสารและข้อแก้ไข จำนวน ๕๐ กว่าฉบับ นอกจากนี้ยังมีการจัดทำกฎข้อบังคับ คู่มือ และแนวทางการปฏิบัติต่าง ๆ อีกเป็นจำนวนมาก ซึ่งส่วนใหญ่มีผลบังคับใช้แล้ว โดยไทยได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาแล้ว จำนวน ๑๔ ฉบับ ในส่วนที่ไทยยังไม่สามารถเข้าร่วมเป็นภาคีได้ ส่วนใหญ่มีสาเหตุจากข้อจำกัดด้านกฎหมายภายในประเทศที่ยังไม่ครอบคลุม ทั้งนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน จะแสดงให้เห็นว่าประเทศไทยยังขาดกฎหมายรองรับเพื่อกำหนดมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามอนุสัญญาและพิธีสารของ IMO อีกเป็นจำนวนมาก อนุสัญญาที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคี ประกอบด้วย

(๑) International Convention for Safety of Life at Sea ๑๙๗๔ , as amended (SOLAS ๑๙๗๔)

(๒) International Convention for the Prevention of Pollution from Ships ๑๙๗๓, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended (MARPOL ๗๓/๗๘ Annex I&II)

(๓) International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, ๑๙๗๘, as amended (STCW ๑๙๗๘)

(๔) International Convention on Load Line ๑๙๖๖ (LL ๑๙๖๖)

(๕) International Convention on Tonnage Measurement of Ships ๑๙๖๙ (Tonnage ๑๙๖๙)

(๖) International Regulation for Preventing Collisions at Sea ๑๙๗๒ , as amended (COLREG ๑๙๗๒)

(๗) Convention on the International Mobile Satellite Organization ๑๙๗๖ (IMSO ๑๙๗๖)

(๘) Convention on the International Maritime Satellite Organization ๑๙๗๖ (INMARSAT OA ๑๙๗๖)

(๙) Convention on Facilitation of International Maritime Traffic ๑๙๗๒ (FAL ๑๙๗๒)

(๑๐) International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC Protocol ๑๙๙๒)

(๑๑) International Convention on the Establishment of an international Fund for Compensation for Oil Pollution Damage ๑๙๗๒ (FUND Protocol ๑๙๗๒)

(๑๒) International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation ๑๙๙๐ (OPRC ๑๙๙๐)

(๑๓) Convention on the International Maritime Organization ๑๙๔๘ (IMO Convention ๑๙๔๘)

(๑๔) International Convention on Salvage ๑๙๘๙ (SALVAGE ๑๙๘๙)

ตลอดเวลาที่ผ่านมาแม้ว่า IMO จะได้จัดทำตราสารให้กับประเทศสมาชิกยอมรับและนำไปปฏิบัติเป็นจำนวนมาก แต่ก็ยังมีอุบัติเหตุร้ายแรงทางทะเลเกิดขึ้นหลายครั้ง ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ทรัพย์สิน ตลอดจนผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล ดังนั้น IMO จึงได้ออกข้อมติสมัชชาที่ A. ๙๔๖ (๒๗) เรื่อง การจัดการโครงการตรวจประเมินประเทศสมาชิกองค์การทางทะเลระหว่างประเทศโดยสมัครใจ (Voluntary IMO Member State Audit Scheme : VIMSAS) ซึ่งประเทศไทยได้เข้ารับการตรวจประเมินภาคสมัครใจกับ IMO เมื่อวันที่ ๑๕ - ๒๒ ตุลาคม ๒๕๕๐ จากการตรวจประเมินพบว่าประเทศไทยปฏิบัติไม่เป็นไปตามข้อกำหนด (Non - conformity) จำนวน ๖ รายการ นอกจากนี้ยังมีข้อสังเกตเพื่อการปรับปรุงอีกจำนวน ๒๐ รายการซึ่งคณะกรรมการ IMO ได้ให้ประเทศไทยจัดทำแผนแก้ไข โดยกรมเจ้าท่าซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการรับตรวจประเมิน ได้มีการตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาจัดทำแผนดำเนินการแก้ไข (Corrective Action Plan) และได้มีการเสนอต่อ IMO หลังการตรวจประเมิน ต่อมา IMO ได้จัดทำโครงการตรวจประเมินประเทศสมาชิกองค์การทางทะเลภาคบังคับ (IMO Member State Audit Scheme : IMSAS) ขึ้นเมื่อวันที่ ๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๙ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทำการประเมินประเทศสมาชิกเกี่ยวกับการบริหารจัดการและการอนุวัติการ

ตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศที่เป็นภาคบังคับต่างๆ เพื่อให้มั่นใจว่าประเทศสมาชิกสามารถปฏิบัติตามตราสารและข้อกำหนดต่าง ๆ ของ IMO อย่างต่อเนื่องและบรรลุสำเร็จตามเป้าหมาย

ในการประชุมคณะมนตรีขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ครั้งที่ ๑๑๒ และ ๑๒๒ ได้รับรองกำหนดการตรวจประเมินประเทศสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ โดยเลขาธิการขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้มีหนังสือ ลงวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๖๒ ถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยแจ้งว่าประเทศไทยถูกจัดอันดับให้เข้ารับการตรวจประเมินตามโครงการตรวจประเมินประเทศสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศภาคบังคับ (IMSAS) อยู่ในลำดับที่ ๑๒๘ และมีกำหนดการตรวจประเมินในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๔

การตรวจประเมินภาคบังคับของ IMO ใน พ.ศ. ๒๕๖๔ นับเป็นประเด็นท้าทายที่สำคัญต่ออนาคตของระบบโลจิสติกส์ทางทะเลของประเทศ เนื่องจากหากผลการตรวจประเมินออกมาเป็นลบหรือไม่ผ่านหลายหัวข้อ โดยเฉพาะอย่างยิ่งหัวข้อที่มีความสำคัญต่อความปลอดภัยหรือสิ่งแวดล้อมทางทะเลแล้ว จะส่งผลกระทบต่อความน่าเชื่อถือของประเทศต่าง ๆ ในมาตรฐานเรือไทย การตรวจเรือของไทย มาตรฐานการทำเรือไทย การให้บริการและการประกอบกิจการพาณิชย์นาวีไทย ซึ่งย่อมส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศอย่างมากและอาจส่งผลกระทบต่อความน่าเชื่อถือของภาครัฐในฐานะที่การตรวจ IMSAS ครั้งนี้ เป็นกำหนดการที่ IMO แจ้งเตือนไทยล่วงหน้ามาหลายปีแล้ว

คณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์นาวี ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการตรวจประเมินดังกล่าว ดังนั้น จึงมีความประสงค์ที่จะพิจารณาศึกษาเรื่อง ข้อเสนอเพื่อยกระดับมาตรฐานทางทะเลของไทย ตามข้อกำหนดและแนวทางขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ทั้งนี้ เพื่อติดตามความคืบหน้า ศึกษาประเด็นปัญหาอุปสรรค และให้ข้อเสนอแนะต่อกรมเจ้าท่า ตลอดจนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เกี่ยวกับแนวทางการยกระดับมาตรฐานทางทะเลของไทย รวมทั้งการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเลภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศในลำดับต่อไป

๑.๒ วัตถุประสงค์ของการศึกษา

๑. เพื่อศึกษาแนวทางการยกระดับมาตรฐานทางทะเลของไทยให้เป็นไปตามข้อกำหนดและแนวทางขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

๒. เพื่อศึกษาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเลภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

๓. เพื่อศึกษาแนวทางการเตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเลภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

๔. เพื่อศึกษา วิเคราะห์ ปัญหาและอุปสรรคในการเตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเลภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

๑.๓ ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษานี้มุ่งศึกษาแนวทางการยกระดับมาตรฐานทางทะเลของไทย และการเตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเลภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO Member State Audit Scheme : IMSAS) ซึ่งมีกำหนดการตรวจประเมินใน พ.ศ. ๒๕๖๔ โดยทำการศึกษาจากเอกสารและการชี้แจงข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ เนื้อหาจะครอบคลุมหลักเกณฑ์ในการตรวจประเมินของ IMO ได้แก่ “ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการอนุวัติการตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ IMO (Res. A. ๑๐๗๐ (๒๘) (IMO Instrument implementation Code (III Code)) เป็นสำคัญ ซึ่งจะรวมเนื้อหาสาระของข้อกำหนดและแนวทางขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) เพื่อการยกระดับมาตรฐานทางทะเลของไทยไว้ด้วยแล้ว

๑.๔ วิธีการศึกษา

การศึกษานี้ได้มีการรวบรวมข้อมูลจากแหล่งปฐมภูมิ (Primary Data) โดยการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ผู้เชี่ยวชาญ และผู้ทรงคุณวุฒิ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) โดยรวบรวมข้อมูลจาก เอกสารทางวิชาการ บทความ เอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๑.๕ ระยะเวลาในการศึกษา

ตั้งแต่เดือน ตุลาคม ๒๕๖๒ ถึง มกราคม ๒๕๖๓

๑.๖ ผลที่คาดว่าจะได้รับ

๑) ได้รับทราบผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากการตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเลภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

๒) ได้รับทราบข้อมูลและแนวทางการเตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเลภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

๓) ได้รับทราบปัญหา และอุปสรรค ในการเตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเลภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

๔) ได้รับทราบแนวทางในการยกระดับมาตรฐานทางทะเลของประเทศไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานทางทะเลขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

๕) ข้อเสนอแนะและแนวทางการแก้ไขปัญหาให้มีความพร้อมรับการตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเลภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

บทที่ ๒ เอกสารและงานที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาครั้งนี้ มีเอกสาร และงานที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานทางทะเลตามข้อกำหนดและแนวทางขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ตลอดจนการตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเลภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO Member State Audit Scheme : IMSAS) ประกอบด้วย (๑) ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการอนุวัติการตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ IMO, (IMO Instrument implementation Code (III Code)) (Res. A. ๑๐๗๐ (๒๘) (๒) รายงานการตรวจประเมินประเทศสมาชิกองค์การทางทะเลระหว่างประเทศโดยสมัครใจของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ (Voluntary IMO Member State Audit Scheme Interim Report : Audit of Thailand, 2007) (๓) รายงานการเดินทางไปเยือนและร่วมประชุมทวิภาคีกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ของคณะกรรมการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ (๔) งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยมีประเด็นสำคัญสรุปได้ดังนี้

๒.๑ ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการอนุวัติการตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ IMO (IMO Instrument implementation Code (III Code)) (Res. A. ๑๐๗๐(๒๘))

ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการอนุวัติการตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ IMO (III Code) เป็นหลักเกณฑ์การตรวจประเมินสากล ซึ่ง IMO กำหนดขึ้น โดยแบ่งออกเป็น ๔ หมวด ประกอบด้วย

หมวดที่ ๑ - บททั่วไป (Common Areas)

- วัตถุประสงค์ (Objective)
- กลยุทธ์ (Strategy)
- เรื่องทั่วไป (General)
- ขอบเขต (Scope)
- การดำเนินการขั้นต้น (Initial actions)
- การสื่อสารข้อมูลข่าวสาร (Communication of information)
- การเก็บบันทึก (Records)
- การปรับปรุง (Improvement)

หมวดที่ ๒ - รัฐเจ้าของธง (Flag States)

- การอนุวัติการ (Implementation)
- การมอบอำนาจของหน่วยงานของรัฐ (Delegation of authority)

- การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)
- ผู้ตรวจเรือในฐานะรัฐเจ้าของธง (Flag State Surveyors)
- การสอบสวนของรัฐเจ้าของธง (Flag State investigations)
- การประเมินผล (Evaluation) และการทบทวน (Review)

หมวดที่ ๓ - รัฐชายฝั่ง (Coastal States)

- การอนุวัติการ (Implementation)
- การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)
- การประเมินผล (Evaluation) และการทบทวน (Review)

หมวดที่ ๔ - รัฐเมืองท่า (Port States)

- การอนุวัติการ (Implementation)
- การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)
- การประเมินผล (Evaluation) และการทบทวน (Review)

รายละเอียดของประมวลข้อบังคับว่าด้วยการอนุวัติการตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ IMO (IMO Instrument implementation Code (III Code)) (Res. A. ๑๐๗๐(๒๘)) ตามภาคผนวก ก

๒.๒ รายงานเบื้องต้นการตรวจประเมินประเทศสมาชิกองค์การทางทะเลระหว่างประเทศโดยสมัครใจของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ (Voluntary IMO Member State Audit Scheme Interim Report : Audit of Thailand, 2007)

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้ออกข้อมติสมัชชาที่ A.๙๔๖ (๒๓) เรื่อง การจัดโครงการตรวจประเมินประเทศสมาชิกองค์การทางทะเลระหว่างประเทศโดยสมัครใจ (Voluntary IMO Member State Audit Scheme : VIMSAS) ซึ่งเป็นโครงการประเมินประสิทธิภาพการดำเนินงานของประเทศสมาชิก และเพื่อเป็นการสนับสนุนงานของ IMO ควบคู่ไปกับการพัฒนาการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์ของประเทศไทย กรมเจ้าท่าจึงได้ยื่นคำขอรับการตรวจประเมินประเทศสมาชิกองค์การทางทะเลระหว่างประเทศโดยสมัครใจกับ IMO โดยคณะผู้ตรวจประเมินของ IMO จาก ๓ ประเทศประกอบด้วย ฮ็องกง จีน เกาหลีใต้ และประเทศศรีลังกา ได้เข้ามาตรวจประเมินการบริหารจัดการทางทะเลของประเทศไทย เมื่อวันที่ ๑๕ - ๒๒ ตุลาคม ๒๕๕๐ ทั้งนี้จากรายงานการตรวจประเมินพบว่าประเทศไทยปฏิบัติไม่เป็นไปตามข้อกำหนด (Non conformity) จำนวน ๖ รายการ และมีข้อสังเกต (Observation) เพื่อการปรับปรุงอีก ๒๐ รายการ โดยมีรายละเอียดผลการตรวจ VIMSAS เป็นภาษาอังกฤษตามภาคผนวก ข ซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญผลการตรวจประเมินแต่ละรายการได้ ดังนี้

๒.๒.๑ การปฏิบัติที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด (Non-conformity) จำนวน ๖ รายการ มีดังนี้

NC - 01 : ไม่มีหลักฐานว่าประเทศไทยดำเนินการสอบสวนหลังจากเกิดอุบัติเหตุหรือมลพิษทางทะเล และไม่มีการรายงานผลการสอบสวนต่อ IMO

NC - 02 : ไม่มีหลักฐานว่า กรมเจ้าท่าได้ประเมินทรัพยากรและขีดความสามารถขององค์กรที่ได้รับการยอมรับ (Recognized Organization : ROs) ว่าเพียงพอสำหรับการปฏิบัติงานที่ได้รับมอบหมายให้สำเร็จลุล่วง

NC - 03 : ไม่มีหลักฐานว่า กรมเจ้าท่าได้ทำข้อตกลงเป็นทางการกับ ROs สำหรับการปฏิบัติหน้าที่ของรัฐ

NC - 04 : กรมเจ้าท่าในฐานะหน่วยงานผู้ทรงอำนาจ ไม่กำกับดูแลการขนส่งสินค้าอันตราย โดยเฉพาะสารกัมมันตภาพรังสี

NC - 05 : ประเทศไทยไม่มีระบบแจ้งข้อมูลข่าวสารด้านความปลอดภัยในการเดินเรือ อุตุนิยมวิทยา และการค้นหาและช่วยเหลือทางทะเลที่มีประสิทธิภาพ

NC - 06 : ไม่มีหลักฐานว่าประเทศไทย ได้แจ้งข้อมูลกฎหมายภายในซึ่งรองรับอนุสัญญา Tonnage และ LL66 ให้กับ IMO

๒.๒.๒ ข้อสังเกต (Observation) จำนวน ๒๐ รายการ มีดังนี้

OB - 01 : ไม่มีหลักฐานว่า กลยุทธ์โดยรวมในการทบทวนและตรวจสอบประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของหน่วยงานทางทะเล

OB - 02 : ประเทศไทยมีข้อจำกัดในการออกกฎหมายรองรับการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา หรือออกกฎหมายรองรับการแก้ไขอนุสัญญาของ IMO ที่มีผลบังคับใช้

OB - 03 : ประเทศไทยไม่มีกระบวนการกำกับดูแลและประเมินผลการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่าง ๆ ที่ให้บริการในฐานะรัฐชายฝั่ง

OB - 04 : ไม่มีหลักฐานแสดงให้เห็นว่าหน่วยงานทางทะเลมีวัฒนธรรมในการปรับปรุงประสิทธิภาพของการบริหารจัดการความปลอดภัยและการปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเล หน่วยงานทางทะเลไม่มีการบ่งชี้และขจัดสาเหตุของข้อบกพร่องเพื่อป้องกันการเกิดขึ้นซ้ำอีก

OB - 05 : ไม่มีหลักฐานว่า กรมเจ้าท่า มีกระบวนการเก็บบันทึก ซึ่งรวมถึงการบันทึก การจัดเก็บ และการสืบค้นหรือเข้าถึงบันทึกเมื่อต้องการ

OB - 06 : ไม่มีหลักฐานว่า หน่วยงานทางทะเลมีเจ้าหน้าที่เพียงพอสำหรับการปฏิบัติงานตรวจเรือในฐานะรัฐเจ้าของธงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

OB - 07 : กรมเจ้าท่าไม่มีแผนการกำกับดูแลการปฏิบัติงานขององค์กรที่ได้รับการยอมรับ (ROs)

OB – 08 : ประเทศไทยไม่มีการกำจัดน้ำมันเสียหรือน้ำมันอย่างเหมาะสม รวมทั้งไม่มีกระบวนการรับของเสีย ถึงแม้ว่ามีผู้ประกอบการรับของเสียจำนวน ๓๒ รายก็ตาม

OB – 09 : กรมเจ้าท่าไม่มีกระบวนการตรวจสอบเรือที่ซัดธงไทยตามรอบเวลา เพื่อประเมินสภาพเรือและคนประจำเรือว่าเป็นไปตามใบสำคัญรับรองที่กรมเจ้าท่าออกให้

OB – 10 : กฎหมายและข้อบังคับของประเทศไทยไม่มีบทลงโทษที่รุนแรงเพียงพอสำหรับเรือไทยในการปราบปรามการฝ่าฝืนกฎ กติกา และมาตรฐานสากล

OB – 11 : ไม่มีกระบวนการในการดำเนินการตามกฎหมาย ในกรณีที่ผลการสอบสวน ปรากฏว่า เรือไทยฝ่าฝืนกฎ กติกา หรือมาตรฐานสากล ณ ที่ใดก็ตาม

OB – 12 : ประเทศไทยไม่มีแผนการควบคุมและกำกับดูแลการปฏิบัติงานเพื่อให้

๑. มีการจัดเก็บข้อมูลทางสถิติและประเมินแนวโน้มรวมทั้งระบุสภาพปัญหาและ
๒. มีการแก้ไขข้อบกพร่อง และมลพิษ ซึ่งได้รับรายงานจากรัฐเมืองท่า หรือรัฐชายฝั่ง อย่างทันที่

OB – 13 : กรมเจ้าท่าไม่มีเจ้าพนักงานตรวจเรือที่มีคุณสมบัติเหมาะสม ในจำนวนที่เพียงพอสำหรับการสอบสวน กรณีเรือไทยโดนกัก โดยรัฐเมืองท่าต่างประเทศ

OB – 14 : บุคลากรบางส่วนของกรมเจ้าท่า ที่มีหน้าที่ตรวจเรือ และตรวจประเมินเรือและบริษัท ตามข้อกำหนดของตราสารภาคบังคับ ไม่มีคุณสมบัติที่เหมาะสมและกรมเจ้าท่าไม่มีระบบการฝึกอบรมเบื้องต้น รวมทั้งระบบการปรับปรุงองค์ความรู้สำหรับเจ้าพนักงานตรวจเรืออย่างต่อเนื่อง

OB – 15 : ไม่มีหลักฐานว่า กรมเจ้าท่ามีกระบวนการหรือนโยบายในการกำหนดหลักเกณฑ์รองรับคำว่า “Satisfaction to the Administration” ตามดุลยพินิจของทางการในตราสารของ IMO

OB – 16 : หน่วยงานทางทะเลไม่มีกระบวนการสำหรับการประเมินประสิทธิภาพเกี่ยวกับขั้นตอน กระบวนการ และทรัพยากรที่จำเป็นสำหรับการดำเนินการตามพันธกรณีของอนุสัญญา ตามรอบระยะเวลาที่เหมาะสม

OB – 17 : ประเทศไทยไม่ได้ปฏิบัติงานตรวจควบคุมเรือในเมืองท่าในจำนวนที่มากเพียงพอ

OB – 18 : ประเทศไทยไม่ได้ประเมินและทบทวนการปฏิบัติงานตรวจควบคุมเรือในเมืองท่าตามรอบระยะเวลา

OB – 19 : ไม่มีหลักฐานว่า การสอบสวนอุบัติเหตุได้ถูกดำเนินการโดยผู้สอบสวนที่มีคุณสมบัติเหมาะสม และมีความสามารถในด้านที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ

OB - 20 : เจ้าหน้าที่ตรวจควบคุมเรือในเมืองท่าบางราย ไม่มีคุณสมบัติหรือไม่ได้รับการฝึกอบรมตามวรรค 2.5 ของข้อมติ IMO A.787 (19)

๒.๓ รายงานการเดินทางไปเยือนและร่วมประชุมทวิภาคีกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ของคณะกรรมการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐

คณะกรรมการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ได้รับการอนุมัติจากสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ให้เดินทางไปประชุมทวิภาคีด้านการคมนาคมร่วมกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ในระหว่างวันที่ ๒๑ - ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๖๐ ณ สหราชอาณาจักร ในการประชุมครั้งนี้ เป็นไปตามคำเชิญของ Mr. Kitack Lim เลขาธิการองค์การทางทะเลระหว่างประเทศที่ขอเชิญคณะกรรมการร่วมประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นร่วมกับเลขาธิการองค์การทางทะเลระหว่างประเทศในหลายประเด็น โดยคณะกรรมการได้หารือแนวทางการปฏิบัติตามอนุสัญญาต่าง ๆ เช่น ขั้นตอนการตรวจสอบกฎหมายและข้อบังคับที่ประเทศไทยต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ จากการเข้าพบผู้บริหารของ IMO คณะกรรมการได้รับความชัดเจนในเรื่องของการที่ IMO จะส่งทีมผู้ตรวจประเมินเข้ามาตรวจประเมินประเทศไทยใน พ.ศ. ๒๕๖๔ โดยวัตถุประสงค์ในการตรวจสอบเพื่อพิจารณาว่า ประเทศไทยได้มีการอนุวัติกฎหมายตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศเป็นอย่างไร และมีเรื่องใดที่ยังคงต้องปรับปรุง โดยการตรวจประเมินจะมีสรุปเป็นรายงาน และส่งรายงานฉบับดังกล่าวไปยังประเทศต่าง ๆ เพื่อรับทราบ

สำหรับรายงานของผู้ตรวจประเมิน หากประเทศไทยไม่สามารถดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานของ IMO อาจส่งผลกระทบต่อประเทศไทยได้ ๓ ประการ ดังนี้

(๑) ประเทศหรือเมืองท่าใด ที่มีข้อบังคับเกี่ยวกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ค.ศ. ๑๙๔๘ ที่มีลักษณะเข้มงวดอาจไม่อนุญาตให้เรือไทยเข้าประเทศหรือเมืองท่า

(๒) ประเทศหรือเมืองท่าใด ที่มีข้อบังคับเกี่ยวกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ค.ศ. ๑๙๔๘ ที่มีลักษณะไม่เข้มงวดมากอาจอนุญาตให้เรือไทยเข้าเมืองท่า แต่เรือไทยอาจจะถูกตรวจสอบว่ามีมาตรฐานเป็นไปตามอนุสัญญาดังกล่าวหรือไม่

(๓) ประเทศหรือเมืองท่าใด ที่มีลักษณะไม่เข้มงวดเกี่ยวกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ค.ศ. ๑๙๔๘ เรือไทยสามารถเข้าเมืองท่าได้โดยไม่ถูกตรวจสอบ อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการยังมีความกังวลว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถแก้ไขกฎหมาย และข้อบังคับต่างๆ ให้เรียบร้อยก่อนการตรวจประเมินได้หรือไม่ เพราะประเทศไทยจะต้องแก้ไขกฎหมาย หรือข้อบังคับต่าง ๆ ให้เป็นไปตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ค.ศ. ๑๙๔๘ ประเทศไทยจะต้องปรับปรุงแก้ไขถึง ๒๖ ประเด็น ก่อนที่ประเทศไทยจะรับการตรวจประเมินครั้งต่อไป

๒.๔ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

๒.๔.๑ Ajoy Chatterjee (2018) ศึกษาประสิทธิภาพของการตรวจประเมินประเทศสมาชิกภาคบังคับ (IMSAS) ในการอนุวัติการตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) (The effectiveness of IMSAS Audit of Member States in implementation of IMO Regulation) รายละเอียด (บทความบางส่วนที่คัดย่อมา) ผลการศึกษาพบว่า สิ่งที่ตรวจพบ (finding) จากการตรวจประเมินประเทศสมาชิกภาคบังคับนับตั้งแต่เดือนมกราคม ค.ศ. ๒๐๑๖ มาจาก ๕ ประเด็นหลัก ๆ ได้แก่ การอนุวัติการ กฎหมายภายใน การบังคับใช้กลยุทธ์ และการมอบอำนาจหน้าที่ โดยรากเหง้าของปัญหาที่พบบ่อย ๆ เกิดจากการขาดการเตรียมการของประเทศ นโยบายและกระบวนการ ความตระหนัก ความเข้าใจหรือการตีความของข้อกำหนด ขาดงบประมาณและบุคลากร รวมทั้งการขาดความสามารถทางด้านเทคนิค นอกจากนั้นแล้วยังกล่าวถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับรัฐภาคีกรณีผลการตรวจปรากฏข้อบกพร่องมาตรฐานทางทะเลที่สำคัญหรือผลการตรวจออกมาในเชิงลบ โดยบริษัทประกันภัยต่างอาจขึ้นค่าเบี้ยประกันภัยทางทะเลสำหรับรัฐภาคีนั้น ๆ อาจมีการลดหรือยกเลิกเที่ยวเรือพาณิชย์เข้าออกในน่านน้ำ รวมทั้งเรือที่ชักธงรัฐภาคีนั้น ๆ อาจถูกตรวจสอบอย่างเข้มงวดจากรัฐชายฝั่งอื่น ๆ

๒.๔.๒ บทความวิชาการของมหาวิทยาลัยนอร์เวย์ (Master thesis in Law of the Sea, 1 September 2015) การตรวจประเมินภาคบังคับของ IMO : วิเคราะห์อำนาจการบังคับใช้ของ IMO (IMO's mandatory Audit Scheme : an analysis of the IMO's enforcement power) รายละเอียด (บทความบางส่วนที่คัดย่อมา) ผลการศึกษาพบว่า อำนาจการบังคับใช้ของ IMO นั้น กรณีผลการตรวจของรัฐภาคีปรากฏข้อบกพร่องมาตรฐานทางทะเลที่สำคัญหรือผลการตรวจออกมาในเชิงลบอาจส่งผลกระทบต่อในรูปแบบมาตรการลงโทษโดยรัฐชายฝั่งต่าง ๆ อย่างน้อย ๔ ประการได้แก่

(๑) รัฐชายฝั่งต่างๆสามารถใช้สิทธิปกป้องความปลอดภัยของน่านน้ำตามกำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อจำกัดสิทธิของรัฐภาคีที่ไม่ปฏิบัติตามพันธกรณีของ IMO หรือมีข้อบกพร่องในมาตรฐานทางทะเล

(๒) รัฐเมืองท่าสามารถปฏิเสธไม่ให้เรือเข้าท่า หากเห็นว่าเรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายของ IMO

(๓) เมื่อเรืออยู่ในเมืองท่า รัฐเมืองท่าสามารถตรวจสอบเรืออย่างเข้มข้น และหากจำเป็นสามารถกักเรือจนกว่าเรือจะดำเนินการปรับปรุงแก้ไขให้เป็นไปตามกฎหมายของ IMO

(๔) สถาบันจัดชั้นเรือสามารถปฏิเสธใบสำคัญรับรองความปลอดภัยของเรือที่ส่งผลให้เรือไม่มีความปลอดภัยในการเดินเรือตามมาตรฐานสากล

สำหรับโปรแกรมการตรวจประเมินภาคบังคับของ IMO นั้น จะส่งผลดีต่อการสร้างชื่อเสียงให้กับรัฐ และเป็น การปฏิบัติตามกฎหมายสากล อย่างไรก็ตาม โปรแกรมการตรวจประเมินภาคบังคับของ IMO จะเป็นการตรวจประเมินแบบองค์รวม ทั้งนี้หากรัฐเจ้าของธงไม่สามารถปฏิบัติ

ให้เป็นไปตามข้อกำหนด จะสร้างความเสียหายต่อชื่อเสียงของอุตสาหกรรมพาณิชย์ของรัฐทั้งหมดมากกว่าความเสียหายต่อชื่อเสียงที่จะเกิดกับรัฐเท่านั้น

สรุป

จากการศึกษาเอกสารและงานที่เกี่ยวข้อง พบว่า การดำเนินการต่าง ๆ เพื่อยกระดับมาตรฐานทางทะเลของประเทศไทย ตลอดจนการเตรียมความพร้อมเพื่อรับตรวจประเมินจาก IMO จะต้องดำเนินการให้เป็นไปตาม “ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการอนุวัติการตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO), (III Code) อย่างเคร่งครัด สำหรับการศึกษา และวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคในการเตรียมความพร้อม อาจพิจารณาจากผลการตรวจประเมินประเทศสมาชิกองค์การทางทะเลระหว่างประเทศโดยสมัครใจของไทยใน พ.ศ. ๒๕๕๐ รวมทั้งผลการศึกษาของ Ajoy Chatterjee (2018) เรื่องประสิทธิภาพของการตรวจประเมินประเทศสมาชิกภาคบังคับ (IMSAS) ในการอนุวัติการตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ(IMO) (The effectiveness of IMSAS Audit of Member States in implementation of IMO Regulation) ส่วนการศึกษาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการตรวจประเมิน อาจใช้ข้อมูลจากรายงานการเดินทางไปเยือนและร่วมประชุมทวิภาคีกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ของคณะกรรมการการคมนาคม ตลอดจนผลการศึกษาตามบทความวิชาการของมหาวิทยาลัยนอร์เวย์ (Master thesis in Law of the Sea, 1 September 2015) การตรวจประเมินภาคบังคับของ IMO : วิเคราะห์อำนาจการบังคับใช้ของ IMO (IMO's mandatory Audit Scheme : an analysis of the IMO's enforcement power) มาเป็นฐานข้อมูลเพื่อทำการศึกษาในบทต่อ ๆ ไป

บทที่ ๓ วิธีการพิจารณาศึกษา

การพิจารณาศึกษา “ข้อเสนอเพื่อยกระดับมาตรฐานทางทะเลของไทย ตามข้อกำหนดและแนวทางขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)” คณะผู้ศึกษาได้กำหนดวิธีการศึกษา ระเบียบวิธีวิจัย (methodology) เพื่อให้การศึกษابรรลุวัตถุประสงค์ที่วางไว้ ซึ่งคณะผู้ศึกษาใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยมีการเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งที่เป็นข้อมูลปฐมภูมิ และข้อมูลทุติยภูมิ ประกอบด้วย รูปแบบ วิธีการรวบรวมข้อมูล การสร้างเครื่องมือที่ใช้รวบรวมข้อมูล และวิธีการวิเคราะห์ข้อมูล โดยการศึกษาเชิงคุณภาพนี้ คณะผู้ศึกษาได้ใช้วิธีการอันประกอบด้วย

๑) การวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research)

๒) การสัมภาษณ์เชิงลึกผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (In-depth Interview)

สำหรับการนำเสนอระเบียบวิธีวิจัยนั้น คณะผู้ศึกษาได้กำหนดกรอบและขอบเขตของกระบวนการวิจัยมาใช้ในการดำเนินการวิจัย โดยมีรายละเอียดดังนี้

๓.๑ รูปแบบการศึกษา

การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ในครั้งนี้ ผู้ศึกษาเลือกใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้เทคนิคการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) แบบกึ่งมีโครงสร้าง (Semi Structure interview) เพื่อให้ได้มาซึ่งคำตอบที่เป็นความจริงตรงกับวัตถุประสงค์ของการศึกษา ทั้งนี้ การสัมภาษณ์เจาะลึก ไม่ใช่การซักถามประเด็นหรือการสัมภาษณ์รายละเอียดด้วยคำถามที่จัดไว้เป็นจำนวนมากมายหลากหลายข้อ แต่เป็นการซักถามประเด็นหลักที่ผู้ศึกษากำหนดไว้เพียงไม่กี่ข้อ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการสัมภาษณ์ และการติดตามซักถามเพิ่มเติม เพื่อให้เกิดความชัดเจน และได้ใจความในประเด็นที่สำคัญที่คณะผู้ศึกษาจะสามารถนำข้อมูลมาวิเคราะห์ สังเคราะห์ได้

สำหรับการศึกษาจากเอกสาร ผู้ศึกษาได้ค้นคว้าจาก รายงานผลการศึกษา และข้อมูลต่าง ๆ เพื่อนำไปสู่คำตอบ วิเคราะห์ข้อมูลเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ของการศึกษา อย่างเป็นระบบและเชื่อมโยงแนวคิดที่เกี่ยวข้องกันตามวัตถุประสงค์ของการศึกษา โดยอาศัยข้อมูลที่ได้มาสนับสนุนในส่วนที่เป็น การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) จากผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๓.๒. การกำหนดผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants)

การกำหนดผู้ให้ข้อมูลสำคัญในการศึกษา ผู้ศึกษาได้เสนอชื่อหน่วยงานที่จะให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์แบบเชิงลึก (In-depth interview) ประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญ ผู้ทรงคุณวุฒิ และผู้เกี่ยวข้องจากทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ตามวัตถุประสงค์และกรอบแนวคิดที่ตั้งไว้ การสัมภาษณ์เป็นการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) แบบกึ่งมีโครงสร้าง (Semi Structure interview)

ที่ผู้ศึกษาสร้างรูปแบบขึ้นตามวัตถุประสงค์ของการศึกษาเพื่อใช้เก็บข้อมูล ทำการแจ้งวัตถุประสงค์พร้อมทั้งรายละเอียดของการศึกษาให้ผู้ให้ข้อมูลทราบ ในการสัมภาษณ์ผู้ศึกษาจะใช้การสัมภาษณ์แบบเชิงลึก กลุ่มผู้เชี่ยวชาญ ผู้ทรงคุณวุฒิ ตัวแทนหน่วยงานราชการและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง

ผู้ศึกษาจะทำการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ โดยใช้การสัมภาษณ์แบบกึ่งมีโครงสร้าง (Semi Structure interview) โดยผู้ให้ข้อมูลสำคัญประกอบด้วย

๑. กระทรวงคมนาคม

๑.๑ สำนักปลัดกระทรวงคมนาคม

๑.๒ กรมเจ้าท่า

๑.๓ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

๒. กระทรวงการคลัง

๒.๑ กรมศุลกากร

๓. กองทัพเรือ

๓.๑ กรมอุทกศาสตร์

๔. กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

๔.๑ กรมอุตุนิยมวิทยา

๕. ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.)

๓.๓ วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ ได้เก็บรวบรวมข้อมูลทั้งที่เป็นข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data) และข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) โดยมีรายละเอียดดังนี้

๓.๓.๑ การเก็บข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data)

ดำเนินการศึกษาโดยทำการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interviews) ผู้เชี่ยวชาญ ผู้ทรงคุณวุฒิ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (Key Informants) เกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเลภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

๓.๓.๒ การเก็บข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data)

ในงานศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ คณะผู้ศึกษาทำการเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิอันประกอบด้วย รายงานผลการศึกษา และข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเลภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

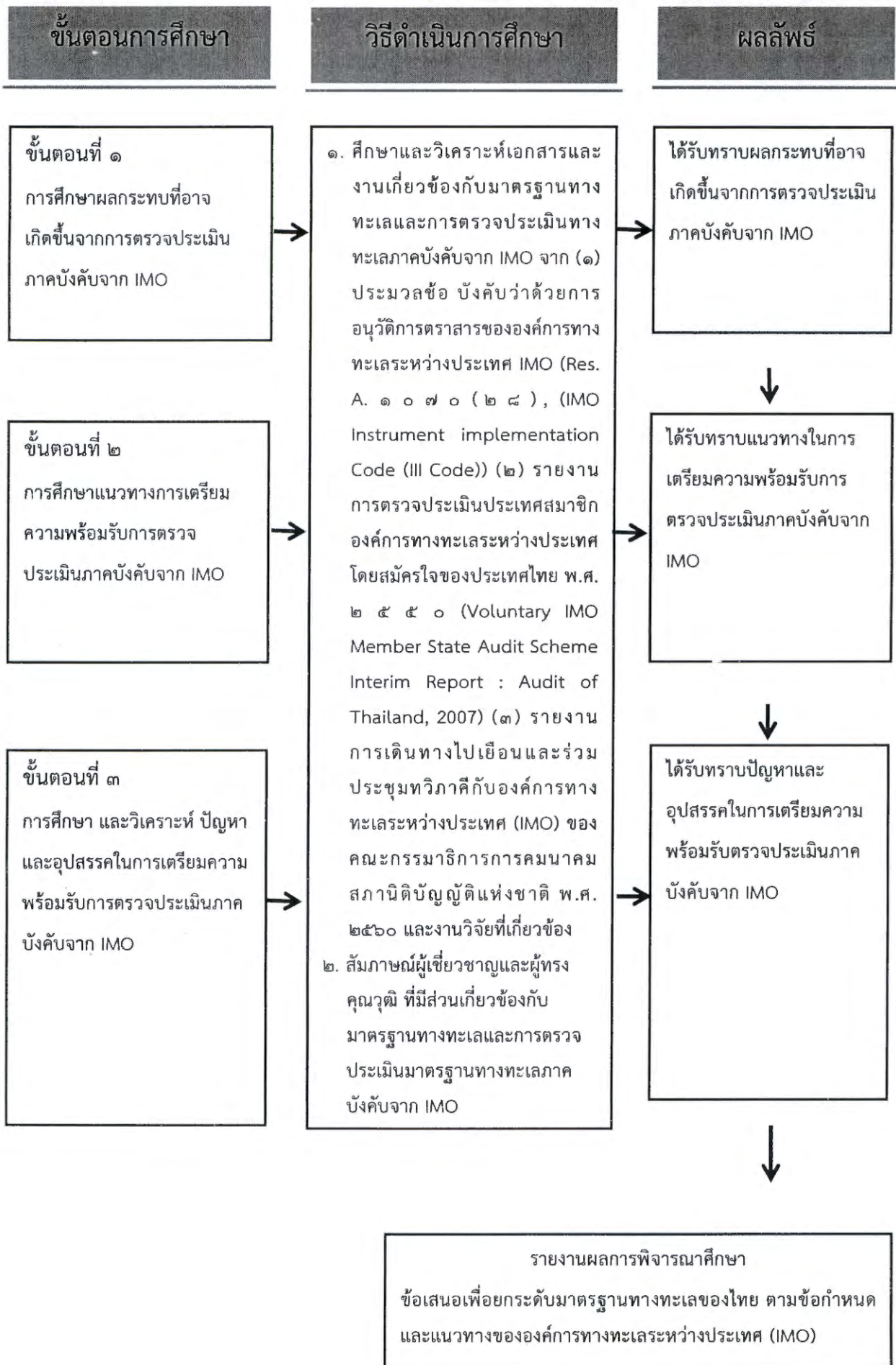
๓.๔ วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

คณะผู้ศึกษาได้ทำการสร้างแบบสัมภาษณ์แบบเจาะลึก และเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้การบันทึกลงสมุดโน้ต เป็นอุปกรณ์หลักในการเก็บรวบรวมข้อมูลในระหว่างการสัมภาษณ์ หลังจากขั้นตอนการสัมภาษณ์แล้ว ได้บันทึกเพื่อวิเคราะห์และสรุปผลการศึกษาตามขั้นตอนดังนี้

๓.๔.๑ นำข้อมูลที่ได้มาจดบันทึก มาแบ่งแยกระหว่างส่วนที่เป็นข้อมูลกับส่วนที่เป็นความคิดเห็นของผู้ศึกษา โดยการบรรยายรายละเอียดของเหตุการณ์หรือปรากฏการณ์ตามที่เก็บรวบรวมไว้เสียก่อน หลังจากนั้นจึงใส่ความเห็น การตีความ การสรุปหรือการโยงเข้าสู่กรอบความคิดทฤษฎี แล้วอธิบายตามวัตถุประสงค์แต่ละข้อต่อไป

๓.๔.๒ วิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ ในการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรม ตลอดจนการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์นั้น ผู้ศึกษาจะใช้วิธีการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content Analysis) โดยการรวบรวมและตีความสร้างข้อสรุปจากปรากฏการณ์เฉพาะที่ได้จากการสัมภาษณ์ และข้อมูลหัตถ์ภูมิที่ได้จากการศึกษาเอกสาร

ภาพที่ ๑ แผนภาพแสดงขั้นตอนกระบวนการพิจารณาศึกษา



บทที่ ๔

ผลการพิจารณาศึกษา

รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง ข้อเสนอเพื่อยกระดับมาตรฐานทางทะเลของไทย ตามข้อกำหนดและแนวทางขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ประกอบด้วยการศึกษา ๓ ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ ๑ การศึกษาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเลภาคบังคับ จากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ส่วนที่ ๒ การศึกษาแนวทางการเตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเลภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) และส่วนที่ ๓ การศึกษา และวิเคราะห์ ปัญหาและอุปสรรค ในการเตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเลภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) โดยการศึกษาทั้ง ๓ ส่วน จำเป็นที่จะต้องทำการพิจารณาศึกษาไปพร้อม ๆ กัน ทั้งนี้ เพื่อได้รับทราบผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น จากการตรวจประเมิน แนวทางในการดำเนินการ ตลอดจนปัญหาและอุปสรรค ทำให้สามารถ ให้ข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์ต่อการยกระดับมาตรฐานทางทะเลของไทย และการเตรียมความพร้อม รับการตรวจประเมินภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ใน พ.ศ. ๒๕๖๔ โดยผลการพิจารณาศึกษาในแต่ละส่วนสามารถสรุปรายละเอียดได้ดังต่อไปนี้

๔.๑ ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเลภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

การรับการตรวจประเมินภาคบังคับจาก IMO ถือเป็นภาระประเมินประสิทธิภาพ การดำเนินงานของประเทศไทยในการปฏิบัติตามพันธกรณี และข้อกำหนดของอนุสัญญาพิธีสาร ที่สำคัญขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ โดยรายงานสรุปผลการตรวจประเมินที่คณะผู้ตรวจ ประเมินได้จัดทำขึ้นจะระบุสิ่งที่ประเทศไทยควรได้รับการปรับปรุงและแนวทางในการปรับปรุงการ ปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ประเทศไทยอาจได้รับผลกระทบจากผลการตรวจประเมิน ดังนี้

๔.๑.๑ กรณีผลการตรวจออกมาในเชิงบวก จะส่งผลกระทบในเชิงบวกดังนี้

- ทำให้ระบบและกลไกสำหรับกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำที่มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับพันธกรณีและหน้าที่ตามอนุสัญญาและข้อกำหนดระหว่างประเทศ
- ประเทศไทยจะมีโครงสร้างพื้นฐานทางด้านกฎหมาย และสิ่งอำนวยความสะดวก ในการเดินเรือที่เป็นระบบและมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะส่งเสริมให้การขนส่งทางทะเลของไทยมีความปลอดภัย และมีความน่าเชื่อถือ
- หน่วยงานกำกับดูแลและให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลมีการประสานงาน และทำงานร่วมกันที่ชัดเจนขึ้น

ซึ่งประโยชน์ที่กล่าวมาข้างต้นจะเป็นการยกระดับการพาณิชย์ของประเทศไทยโดยรวม และรวมถึงการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลของประเทศไทยด้วย

๔.๑.๒ กรณีผลการตรวจออกมาในเชิงลบ จะส่งผลกระทบต่อในเชิงลบดังนี้

- ผลการตรวจสอบที่เป็นข้อบกพร่องอาจส่งผลกระทบต่อ การยอมรับของต่างประเทศ และนำไปสู่การสูญเสียชื่อเสียงและภาพลักษณ์ของประเทศ
- อาจถูกกีดกันทางการค้าจากต่างประเทศ ทำให้สูญเสียโอกาสทางการแข่งขัน
- เรือไทยอาจถูกตรวจสอบอย่างเข้มข้นเมื่อเข้าเมืองท่าในต่างประเทศ
- เจ้าของเรือไทยอาจเปลี่ยนไปซ้กธงของประเทศอื่น
- ท่าเรือไทยอาจไม่ได้รับการยอมรับจากเรือต่างประเทศในการเข้าใช้บริการหรือไม่ได้รับความนิยมนจากสายการบินเรือหลักของโลกที่ให้บริการขนส่งแบบประจำเส้นทาง (Liner)
- กระทบต่อความเชื่อมั่นและการยอมรับในมาตรฐานความรู้ความสามารถของคนประจำเรือไทย

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าผลการตรวจประเมินภาคบังคับของ IMO จะไม่มีการประกาศว่า “ผ่าน” หรือ “ไม่ผ่าน” ไม่มีการช้กธงแดง เหมือนกรณี ICAO หรือไม่มีการให้ใบเหลือง เหมือนเช่นกรณีมาตรการแก้ไขปัญหาการทำประมงที่ผิดกฎหมาย (Illegal Unreported and Unregulated fishing : IUU Fishing) ของ EU แต่หากการตรวจประเมินพบข้อบกพร่องที่สำคัญจำนวนมากหลายข้อก็อาจส่งผลกระทบต่อความน่าเชื่อถือของประเทศ ตลอดจนการให้บริการและการประกอบกิจการพาณิชย์ของไทยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เนื่องจากประเทศสมาชิกต่าง ๆ อาจเข้าไปตรวจสอบผลการประเมินของไทย และนำผลดังกล่าวมาใช้ในการกำหนดเงื่อนไขทางการค้า หรือกำหนดมาตรการเฉพาะต่าง ๆ เช่น การตรวจสอบเรือไทยอย่างเข้มงวดตามที่กล่าวไว้ในบทที่ ๒ ข้อ ๒.๔ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ในอดีตที่ผ่านมา TOKYO MOU ซึ่งเป็นการรวมกลุ่มของประเทศสมาชิกในการลงบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการตรวจควบคุมเรือในเมืองท่า ของกลุ่มประเทศเอเชียแปซิฟิก ณ กรุงโตเกียว ก็เคยนำผลการตรวจประเมินประเทศสมาชิกภาคสมัครใจ (VIMSAS) ของประเทศไทย เมื่อ พ.ศ. ๒๕๕๐ มาใช้เป็นเกณฑ์ในการประเมินความเสี่ยงของเรือที่ซ้กธงไทยมาแล้ว

๔.๒ การศึกษาแนวทางการเตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเลภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

โครงการตรวจประเมินประเทศสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศภาคบังคับ (IMO Member State Audit Scheme : IMSAS) เป็นโครงการตรวจประเมินประสิทธิภาพการดำเนินงานของประเทศสมาชิกที่เริ่มต้นเมื่อ พ.ศ. ๒๕๕๙ โดย IMO จะทำการตรวจประเมินปีละ ๒๕ ประเทศ ปัจจุบันมีประเทศที่ได้รับการตรวจประเมินแล้วจำนวน ๗๗ ประเทศ จาก ๑๗๗ ประเทศ ได้รับผลการ

ตรวจประเมินอย่างเป็นทางการแล้ว (Audit Final Report) จำนวน ๕๐ ประเทศ ประเทศในกลุ่มอาเซียนที่เข้ารับการตรวจประเมินแล้วจำนวน ๔ ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา เมียนมา บรูไน และประเทศเวียดนาม ส่วนประเทศไทย ถูกจัดอยู่ในลำดับที่ ๑๒๘ โดยมีกำหนดรับการตรวจประเมินในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๔ ทั้งนี้ หลังจากเสร็จสิ้นการตรวจประเมิน VIMSAS ไปเมื่อ ปี ๒๕๕๐ กรมเจ้าท่าในฐานะหน่วยงานหลักในการเตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมิน ได้จัดทำแนวทาง การดำเนินงาน เพื่อให้ประเทศไทยมีความพร้อมรับการตรวจประเมิน IMSAS โดยนำเสนอครั้งแรกในที่ประชุม คณะกรรมการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๐ ในรูปแบบแผนปฏิบัติการ (Action Plan) แต่มีการปรับแผนปฏิบัติการมาอย่างต่อเนื่อง จนในปี ๒๕๖๓ กรมเจ้าท่าได้กำหนดแนวทางดำเนินการต่าง ๆ มีรายละเอียด ดังนี้

๔.๒.๑ แผนงานเตรียมรับการตรวจประเมินรัฐภาคีภาคบังคับขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๔ (Preparation for IMO Mandatory Member State Audit 2019-2021)

กรมเจ้าท่าได้จัดทำแผนงานเตรียมรับการตรวจประเมินรัฐภาคีภาคบังคับขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การอนุวัติการอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคี ได้แก่ ๑. COLREG ๒. LOAD LINES ๓. TONNAGE ๔. STCW ๕. SOLAS และ ๖. MARPOL ANNEX I & II) มีความครบถ้วนสมบูรณ์ ตลอดจนการบูรณาการการปฏิบัติงานตามพันธกรณีของอนุสัญญาระหว่างประเทศของหน่วยงานต่างๆ ให้เกิดประสิทธิภาพและผลสัมฤทธิ์เป็นรูปธรรม ดังนั้น จึงจัดทำแผนงานโดยสรุปกิจกรรม/ขั้นตอน ช่วงเวลาในการดำเนินงาน ผลผลิต/ดัชนีความก้าวหน้า หน่วยงานรับผิดชอบ/หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนงบประมาณ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ ๑ แผนงานเตรียมรับการตรวจประเมินรัฐภาคีภาคบังคับขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๖๔

วัตถุประสงค์ ๑. เพื่อให้การอนุวัติการอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคี มีความครบถ้วนสมบูรณ์ (1. COLREG 2. LOAD LINES 3. TONNAGE 4. STCW 5. SOLAS 6. MARPOL ANNEX I & MARPOL ANNEX II)

๒. เพื่อบูรณาการการปฏิบัติงานตามพันธกรณีของอนุสัญญาระหว่างประเทศของหน่วยงานต่าง ๆ ให้เกิดประสิทธิภาพและผลสัมฤทธิ์ที่เป็นรูปธรรม

กิจกรรม/ขั้นตอน	ปี ๒๕๖๒				ปี ๒๕๖๓				ปี ๒๕๖๔				ผลผลิต/ดัชนีความก้าวหน้า	หน่วยงานรับผิดชอบ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	งปม./หมายเหตุ
	Q๑	Q๒	Q๓	Q๔	Q๑	Q๒	Q๓	Q๔	Q๑	Q๒	Q๓	Q๔				
๑. ขออนุมัติ ครม. - เพื่อเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO ในเดือน ก.พ. ๖๔ - แต่งตั้งผู้ลงนามใน Memorandum													- ครม. อนุมัติให้เข้าร่วมโครงการและแต่งตั้งผู้ลงนามใน MOC รวมทั้ง กำหนดให้หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องให้ความร่วมมือและสนับสนุนการดำเนินการ	กรมเจ้าท่า	-	

กิจกรรม/ขั้นตอน	ปี ๒๕๖๒				ปี ๒๕๖๓				ปี ๒๕๖๔				ผลผลิต/ดัชนีความก้าวหน้า	หน่วยงานรับผิดชอบ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	งปม./หมายเหตุ
	Q๑	Q๒	Q๓	Q๔	Q๑	Q๒	Q๓	Q๔	Q๑	Q๒	Q๓	Q๔				
of Cooperation กับ IMO - ใ้หน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง เตรียม ความพร้อม และ บูรณาการความ ร่วมมือ * มีข้อเสนอให้ คณะกรรมการส่งเสริมการ พาณิชย์เป็นหน่วยงานกำกับ ดูแล นาวิ หรือพิจารณา กลไกอื่นที่เหมาะสม																
๒. ยกระดับการปฏิบัติ ตามพันธกรณีตาม อนุสัญญาระหว่าง ประเทศขององค์การ ทางทะเลระหว่าง ประเทศ (IMO) อย่าง เข้มข้น													- Gap Analysis report and Work Plan - Distribution of Area of Responsibilities - การพัฒนากฎหมาย และระบบ การดำเนินการตามพันธกรณี อนุสัญญาระหว่างประเทศ - การพัฒนาองค์กรและ องค์ความรู้ของบุคลากร เกี่ยวกับอนุสัญญาของ IMO และ III Code - ยุทธศาสตร์ด้านกิจการทางทะเล	กรมเจ้าท่า	- การทำเรือแห่ง ประเทศไทย - กรมควบคุมมลพิษ - กรมทรัพยากรทาง ทะเลและชายฝั่ง - กรมศุลกากร - กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ - กรมการพลังงาน ทหาร - สำนักงานปรมาณู เพื่อสันติ - กรมโรงงาน	๘.๔๘ ลบ. (ปี ๖๒)

กิจกรรม/ขั้นตอน	ปี ๒๕๖๒				ปี ๒๕๖๓				ปี ๒๕๖๔				ผลผลิต/ดัชนีความก้าวหน้า	หน่วยงานรับผิดชอบ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	งปม./หมายเหตุ	
	Q๑	Q๒	Q๓	Q๔	Q๑	Q๒	Q๓	Q๔	Q๑	Q๒	Q๓	Q๔					
														- Pre Audit Questionaire		<ul style="list-style-type: none"> อุตสาหกรรม - การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย - กรมธุรกิจพลังงาน - กรมอุตุนิยมวิทยา - บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) - กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย - ศรชล. - สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา 	
๓. จำลองการตรวจประเมิน การปฏิบัติตามพันธกรณีของอนุสัญญาในด้านต่างๆ (Mock Audit) และแก้ไขข้อบกพร่องที่ตรวจพบ														- Mock Audit report and corrective action plan - ความคุ้นเคยและพร้อมสำหรับการรับตรวจประเมิน Audit	กรมเจ้าท่า	หน่วยงานตาม ๑.๒	๗.๕ ลบ. (ปี ๖๓)
๔. จัดกิจกรรมทางวิชาการและอบรมบุคลากร เพื่อสร้าง														- การพัฒนาองค์ความรู้ โดยการอบรมหรือ Work Shop เกี่ยวกับอนุสัญญาของ IMO	ทุกหน่วยงาน	*กรมเจ้าท่า พร้อมสนับสนุนวิชาการ	

กิจกรรม/ขั้นตอน	ปี ๒๕๖๒				ปี ๒๕๖๓				ปี ๒๕๖๔				ผลผลิต/ดัชนีความก้าวหน้า	หน่วยงานรับผิดชอบ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	งปม./หมายเหตุ
	Q๑	Q๒	Q๓	Q๔	Q๑	Q๒	Q๓	Q๔	Q๑	Q๒	Q๓	Q๔				
ความพร้อมให้กับหน่วยงาน													และ III Code			
๕. ประสานงานกับ IMO ในการรับการตรวจประเมิน													- การประสานงาน รายชื่อผู้ตรวจประเมินและการให้ข้อมูล การรายงานสถานการณ์และความก้าวหน้าให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบที่ถูกต้อง รวดเร็ว	กรมเจ้าท่า	ทุกหน่วยงาน	-
๖. ดำเนินการตรวจประเมิน (ก.พ. ๖๔)													- การตรวจประเมินได้เสร็จสิ้นตามกำหนด - การประสานงานและการให้ข้อมูลได้ครบถ้วน - ผลการตรวจประเมินที่ดี	กรมเจ้าท่า	ทุกหน่วยงาน	-
๗. เสนอแผนแก้ไขปรับปรุง Corrective Action Plan (หากมี)													- การจัดทำแผนแก้ไขปรับปรุงเสร็จสิ้นตามกำหนด - แผนที่มีความชัดเจน สามารถนำไปปฏิบัติได้	กรมเจ้าท่า	ทุกหน่วยงาน	-

ที่มา : กรมเจ้าท่า

๔.๒.๒ ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการทางทะเล (Overall Maritime Strategy)

ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการทางทะเล เป็นยุทธศาสตร์โดยรวม (Overall Strategy) ที่ประเทศสมาชิกจะต้องจัดทำตามประมวลข้อบังคับว่าด้วยการอนุวัติการตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO Instrument implementation Code (III Code)) ทั้งนี้เพื่อให้การอนุวัติการตราสารของ IMO เป็นไปตามกรอบของ (III Code) กรมเจ้าท่าจึงได้จัดทำเป้าหมาย (Goal) รวมถึงพันธกรณีที่ครอบคลุมทั้งในฐานะรัฐเจ้าของธง รัฐชายฝั่ง และรัฐเมืองท่า ตลอดจนจัดทำยุทธศาสตร์การบริหารจัดการทางทะเลโดยรวม ดังนี้

๔.๒.๒.๑ พันธกรณี ในฐานะรัฐเจ้าของธง (Flag State Obligation)

เป้าหมาย : เรือไทยที่เดินระหว่างประเทศมีความปลอดภัยและไม่ก่อมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม
ตารางที่ ๒ พันธกรณี ในฐานะรัฐเจ้าของธง (Flag State Obligation)

พันธกรณี	หน่วยงานรับผิดชอบ
๑. การกำกับดูแลมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือให้เป็นไปตามกฎหมาย	- กรมเจ้าท่า - กระทรวงศึกษาธิการ - สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการศึกษาเอกชน - สำนักงานรับรองมาตรฐานและประเมินคุณภาพการศึกษา - สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา
๒. การออกกฎหมายรองรับอนุสัญญาระหว่างประเทศ รวมทั้งปรับปรุงแก้ไขให้ทันการเปลี่ยนแปลง	- กรมเจ้าท่า - สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
๓. การจดทะเบียนเรือ ๔. การออกใบสำคัญรับรองตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ ๕. การจัดเก็บ วิเคราะห์ และรายงานข้อมูลกองเรือ และการออกใบสำคัญรับรองต่อ IMO, สาธารณะ	- กรมเจ้าท่า

๖. การสุ่มตรวจสอบเรือไทย	
๗. การพัฒนาองค์ความรู้และมาตรฐานการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่รัฐ	
๘. การกำกับดูแลองค์กรภายนอกที่ได้รับมอบหมายให้ทำการตรวจและออกใบสำคัญรับรองตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ	- กรมเจ้าท่า - สถาบันจัดชั้นเรือ (CLASS)
๙. การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับเรือไทยซึ่งเดินระหว่างประเทศ	- กรมเจ้าท่า - กระทรวงคมนาคม
๑๐. การกำกับดูแลเรือด้อยมาตรฐาน	

ที่มา : กรมเจ้าท่า

ภาพที่ ๒ พันธกรณี ในฐานะรัฐเจ้าของธง (Flag State Obligation)



ที่มา : กรมเจ้าท่า

๔.๒.๒.๒ พันธกรณี ในฐานะรัฐชายฝั่ง (Coastal State Obligation)

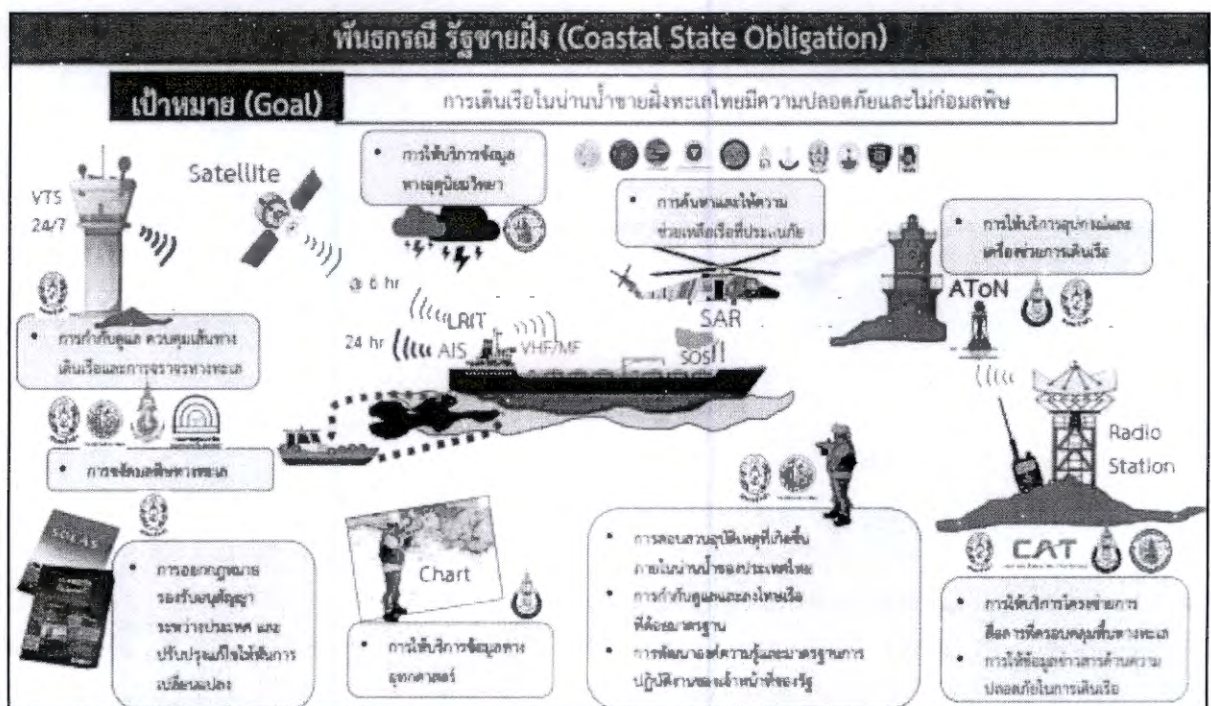
เป้าหมาย : การเดินเรือในน่านน้ำชายฝั่งทะเลไทยมีความปลอดภัยและไม่ก่อมลพิษ
 ตารางที่ ๓ พันธกรณี ในฐานะรัฐชายฝั่ง (Coastal State Obligation)

พันธกรณี	หน่วยงานรับผิดชอบ
๑. การกำกับดูแล ควบคุมเส้นทางเดินเรือและ การจราจรทางทะเล	- กรมเจ้าท่า
๒. การขจัดมลพิษทางทะเล	- กรมเจ้าท่า - กระทรวงคมนาคม - กองทัพเรือ - กรมควบคุมมลพิษ
๓. การให้บริการทางอุทกศาสตร์	- กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ
๔. การให้บริการข้อมูลทางอุทุนิยมวิทยา	- กรมอุตุนิยมวิทยา
๕. การให้บริการโครงข่ายการสื่อสารที่ครอบคลุมพื้นที่ ทางทะเล	- กรมเจ้าท่า - กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ
๖. การให้ข้อมูลข่าวสารด้านความปลอดภัยในการ เดินเรือ	- บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) - กรมอุตุนิยมวิทยา
๗. การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นภายในน่านน้ำของ ประเทศไทย	- กรมเจ้าท่า - กระทรวงคมนาคม
๘. การกำกับดูแลและลงโทษเรือที่ด้อยมาตรฐาน	
๙. การพัฒนาองค์ความรู้และมาตรฐานการ ปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ของรัฐ	
๑๐. การให้บริการอุปกรณ์และเครื่องช่วยการเดินเรือ	- กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ - กรมเจ้าท่า
๑๑. การออกกฎหมายรองรับอนุสัญญาระหว่าง ประเทศ และปรับปรุงแก้ไขให้ทันการ เปลี่ยนแปลง	- กรมเจ้าท่า

พันธกรณี	หน่วยงานรับผิดชอบ
๑๒. การค้นหาและให้ความช่วยเหลือเรือที่ประสบภัย	<ul style="list-style-type: none"> - กรมเจ้าท่า - กระทรวงคมนาคม - กองทัพเรือ - ศรชล. - กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง - กรมศุลกากร - กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย - กระทรวงสาธารณสุข - กองบังคับการตำรวจน้ำ - สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

ที่มา : กรมเจ้าท่า

ภาพที่ ๓ พันธกรณี ในฐานะรัฐชายฝั่ง (Coastal State Obligation)



ที่มา : กรมเจ้าท่า

๔.๒.๒.๓ พันธกรณี ในฐานะรัฐเมืองท่า (Port State Obligation)

เป้าหมาย : การปฏิบัติงานของเรือในท่าเรือไทยมีความปลอดภัยและไม่ก่อมลพิษ

ตารางที่ ๔ พันธกรณี ในฐานะรัฐเมืองท่า (Port State Obligation)

พันธกรณี	หน่วยงานรับผิดชอบ
๑. การออกกฎหมายรองรับอนุสัญญาระหว่างประเทศ และปรับปรุงแก้ไขให้ทันการเปลี่ยนแปลง	- กรมเจ้าท่า
๒. การขจัดมลพิษในท่าเรือ	- กรมเจ้าท่า - กระทรวงคมนาคม - กรมควบคุมมลพิษ
๓. การกำกับดูแลการขนส่งสินค้าที่ท่าเรือ	- กรมเจ้าท่า - กรมศุลกากร - กรมการพลังงานทหาร - สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ - สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา - กรมวิชาการเกษตร - กรมโรงงานอุตสาหกรรม - กรมประมง - การท่าเรือแห่งประเทศไทย
๔. การใช้บริการน้ำมันเชื้อเพลิงที่เป็นไปตามมาตรฐานสากล	- กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน
๕. การตรวจสอบและกำกับดูแลเรือต่างชาติที่เข้ามาในเมืองท่าของประเทศไทย	- กรมเจ้าท่า
๖. การให้บริการนำร่องเรือ	
๗. การจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ท่าเรือ เพื่อรองรับของเสียจากเรือ ที่มา : กรมเจ้าท่า	- กรมเจ้าท่า - การท่าเรือแห่งประเทศไทย - การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ภาพที่ ๔ พันธกรณี ในฐานะรัฐเมืองท่า (Port State Obligation)



ที่มา : กรมเจ้าท่า

๔.๒.๒.๔ ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการทางทะเล (Overall Maritime Strategy to implement IMO Instrument)

กรมเจ้าท่าได้เสนอยุทธศาสตร์การบริหารจัดการทางทะเล ประกอบด้วย ประเด็นยุทธศาสตร์หลักและกลยุทธ์ที่สำคัญ ดังนี้

๑. ประเด็นยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย ๕ ประเด็นยุทธศาสตร์ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การสร้างความรับรู้และแบ่งความรับผิดชอบระหว่างหน่วยงานให้ชัดเจน

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การตรวจสอบและติดตามการดำเนินการในภาพรวม

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การเชื่อมโยงระบบฐานข้อมูลรองรับการปฏิบัติงานระหว่างหน่วยงาน

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การมีระบบปฏิบัติงานระหว่างหน่วยงานที่สอดคล้องกัน

ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การประสานงานด้านข้อมูลระหว่างหน่วยงาน

๒. กลยุทธ์ ประกอบด้วย ๖ กลยุทธ์ ดังนี้

กลยุทธ์ที่ ๑ การใช้เทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน

กลยุทธ์ที่ ๒ การจัดเก็บและจัดการฐานข้อมูลภายในหน่วยงาน

อย่างเป็นระบบ

กลยุทธ์ที่ ๓ การจัดสรรและพัฒนาบุคลากรอย่างต่อเนื่อง

กลยุทธ์ที่ ๔ การติดตามการเปลี่ยนแปลงของอนุสัญญาระหว่าง

ประเทศอย่างต่อเนื่อง

กลยุทธ์ที่ ๕ การปรับปรุงกฎหมายและการดำเนินการให้ทันสมัย

กลยุทธ์ที่ ๖ การทบทวน ติดตาม และประเมินผลอย่างเป็นระบบ

และต่อเนื่อง

ภาพที่ ๕ ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการทางทะเล (Overall Maritime Strategy to implement IMO Instrument)



ที่มา : กรมเจ้าท่า

๔.๒.๓ แผนปฏิบัติการ (Action Plan) รองรับยุทธศาสตร์การบริหารจัดการทางทะเล พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๖๓ (Action Plan for Overall Maritime Strategy for implementation of IMO Instruments 2019-2020)

กรมเจ้าท่าได้ปรับปรุงแผนปฏิบัติการ (Action Plan) เพื่อรองรับยุทธศาสตร์การบริหารจัดการทางทะเล และสอดคล้องตามกรอบของประมวลข้อบังคับว่าด้วยการอนุวัติการตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ IMO, IMO Instrument implementation Code (III Code) (Res. A. ๑๐๗๐ (๒๘) ดังนี้

ตารางที่ ๕ แผนปฏิบัติการ (Action Plan) รองรับยุทธศาสตร์การบริหารจัดการทางทะเล พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๖๓

- วัตถุประสงค์
๑. เพื่อให้การอนุวัติการอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคี มีความครบถ้วนสมบูรณ์ (1. COLREG 2. LOAD LINES 3. TONNAGE 4. STCW 5. SOLAS 6. MARPOL ANNEX I & MARPOL ANNEX II)
 ๒. เพื่อบูรณาการการปฏิบัติงานตามพันธกรณีของอนุสัญญาระหว่างประเทศของหน่วยงานต่าง ๆ ให้เกิดประสิทธิภาพและผลสัมฤทธิ์ที่เป็นรูปธรรม

กิจกรรม/ขั้นตอน	ปี ๒๕๖๒				ปี ๒๕๖๓				ผลผลิต/ดัชนี ความก้าวหน้า	หน่วยงานรับ ผิดชอบ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	งปม./หมายเหตุ
	Q ๑	Q ๒	Q ๓	Q ๔	Q ๑	Q ๒	Q ๓	Q ๔				
ทั่วไป (COMMON AREA)												
๑.๑ กำหนดกลยุทธ์ ระดับประเทศในการ อนุวัติการและปฏิบัติ ตามพันธกรณีของ อนุสัญญา IMO									- มีบทวิเคราะห์ ความ เชื่อมโยงยุทธศาสตร์ ชาติ แผนพัฒนา เศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติ ยุทธศาสตร์ กระทรวง กรม และ	กรมเจ้าท่า	- การทำเรือแห่งประเทศไทย - กรมควบคุมมลพิษ - กรมทรัพยากรทางทะเลและ ชายฝั่ง - กรมศุลกากร - กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ	OB-01 VIMSAS ปี ๒๕๕๐

กิจกรรม/ขั้นตอน	ปี ๒๕๖๒				ปี ๒๕๖๓				ผลผลิต/ดัชนี ความก้าวหน้า	หน่วยงานรับ ผิดชอบ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	งปม./หมายเหตุ
	Q ๑	Q ๒	Q ๓	Q ๔	Q ๑	Q ๒	Q ๓	Q ๔				
									แผนปฏิบัติงาน - มีข้อเสนอด้าน ยุทธศาสตร์ และกล ยุทธ์		- กรมการพลังงานทหาร - สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ - กรมโรงงานอุตสาหกรรม - การนิคมอุตสาหกรรมแห่ง ประเทศไทย - กรมธุรกิจพลังงาน - กรมอุตุนิยมวิทยา - บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) - กรมป้องกันและบรรเทาสา ธารณภัย - ศรชล. - สำนักงานคณะกรรมการ กฤษฎีกา	
๑.๒ วิเคราะห์ และ ประเมินแนวทางเพื่อ บูรณาการการปฏิบัติ ระหว่างหน่วย (Force Multiplier) เพื่อดำเนินการตาม พันธกรณีอนุสัญญา									- มีแผนบูรณาการการ ปฏิบัติระหว่างหน่วย (Force Multiplier) และ SOP สำหรับการ ปฏิบัติงาน	- การทำเรือแห่ง ประเทศไทย - กรมควบคุมมลพิษ - กรมทรัพยากรทาง ทะเลและชายฝั่ง - กรมศุลกากร - กรมอุทกศาสตร์	-	OB-09 VIMSAS ปี ๒๕๕๐

กิจกรรม/ขั้นตอน	ปี ๒๕๖๒				ปี ๒๕๖๓				ผลผลิต/ดัชนี ความก้าวหน้า	หน่วยงานรับ ผิดชอบ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	งปม./หมายเหตุ
	Q ๑	Q ๒	Q ๓	Q ๔	Q ๑	Q ๒	Q ๓	Q ๔				
ฯ เช่น การตรวจตรา และบังคับใช้ กฎหมาย										กองทัพเรือ - กรมการพลังงาน ทหาร - สำนักงานปรมาณู เพื่อสันติ - กรมโรงงาน อุตสาหกรรม - การนิคม อุตสาหกรรมแห่ง ประเทศไทย - กรมธุรกิจพลังงาน - กรมอุตุนิยมวิทยา - บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) - กรมป้องกันและ บรรเทาสาธารณภัย - ศรชล. - สำนักงาน คณะกรรมการ กฤษฎีกา		

กิจกรรม/ขั้นตอน	ปี ๒๕๖๒				ปี ๒๕๖๓				ผลผลิต/ดัชนี ความก้าวหน้า	หน่วยงานรับผิดชอบ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	งปม./หมายเหตุ
	Q ๑	Q ๒	Q ๓	Q ๔	Q ๑	Q ๒	Q ๓	Q ๔				
๑.๓ ปรับปรุงแก้ไข กฎหมายว่าด้วยการ เดินเรือ และ เรือ ไทย และออก กฎหมายอนุบัญญัติ ให้รองรับการ ดำเนินการตาม พันธกรณีของ อนุสัญญาฯ									<ul style="list-style-type: none"> - มีการปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติ ให้รองรับการดำเนินการตามพันธกรณี - มีการออกกฎหมายอนุบัญญัติ ให้รองรับข้อกำหนด - มีการเปลี่ยนแปลงของอนุสัญญาฯ - มีการกำหนดอัตราโทษให้เหมาะสม 	กรมเจ้าท่า	สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา	OB-02 VIMSAS ปี ๒๕๕๐ OB-10 VIMSAS ปี ๒๕๕๐
๑.๔ พัฒนาระบบบริหารจัดการข้อมูลรองรับการตรวจประเมินจาก IMO IMO Member State Audit Scheme, IMSAS)									- มีระบบบูรณาการข้อมูลกิจการทางทะเล Thai Integrated Shipping Information System (THISIS) ที่เชื่อมโยงกับระบบ Global Integrated Shipping	กรมเจ้าท่า	-	๗.๔ ลบ. (ปี ๖๓) NC-06 VIMSAS ปี ๒๕๕๐

กิจกรรม/ขั้นตอน	ปี ๒๕๖๒				ปี ๒๕๖๓				ผลผลิต/ดัชนี ความก้าวหน้า	หน่วยงานรับ ผิดชอบ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	งปม./หมายเหตุ
	Q ๑	Q ๒	Q ๓	Q ๔	Q ๑	Q ๒	Q ๓	Q ๔				
									Information System (GISIS) ของ IMO - มีการวิเคราะห์ และ รายงานการปฏิบัติตาม พันธกรณีของอนุสัญญา และพิธีสารที่เกี่ยวข้อง กับกิจการทางทะเล และ IMO			OB-16 VIMSAS ปี ๒๕๕๐
รัฐเจ้าของธง (FLAG STATE)												
๒.๑ ควบคุมมาตรฐานเรือ และจัดทำระบบ คุณภาพสำหรับการ ตรวจเรือ									- มีระบบมาตรฐาน ใน การตรวจและออก ใบสำคัญรับรองตาม อนุสัญญา - มีการรายงานการ ประเมินผลการ ให้บริการ - มีระบบจัดการเอกสาร และบันทึกผลการ ปฏิบัติงาน - มีระบบกำกับและ ตรวจสอบมาตรฐานเรือ	กรมเจ้าท่า	-	๕ ลบ. (เสนอขอ ปี ๖๓ แต่ไม่ได้รับ งบประมาณ) OB-04 OB-16 VIMSAS ปี ๒๕๕๐ OB-05 VIMSAS ปี ๒๕๕๐ OB-11 OB-12 OB-13 VIMSAS ปี ๒๕๕๐

กิจกรรม/ขั้นตอน	ปี ๒๕๖๒				ปี ๒๕๖๓				ผลผลิต/ดัชนี ความก้าวหน้า	หน่วยงานรับผิดชอบ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	งปม./หมายเหตุ
	Q ๑	Q ๒	Q ๓	Q ๔	Q ๑	Q ๒	Q ๓	Q ๔				
									ไทย			
๒.๒ ปรับปรุงคุณสมบัติ และจัดการความรู้ สำหรับ เจ้าพนักงานตรวจ เรือ									- เจ้าพนักงานตรวจเรือ มีคุณสมบัติที่เป็นไป ตาม III Code - มีระบบการฝึกอบรม และจัดการความรู้ สำหรับเจ้าพนักงาน ตรวจเรือ	กรมเจ้าท่า * เสนอเรื่องถึง กระทรวงคมนาคม แล้ว	กระทรวงคมนาคม สำนักงาน ก.พ.	OB-06 VIMSAS ปี ๒๕๕๐ OB-14 VIMSAS ปี ๒๕๕๐
๒.๓ กำหนดเกณฑ์ สำหรับ Satisfaction to Administration									- มีหลักเกณฑ์ ข้อกำหนดรองรับ Satisfaction to Administration	กรมเจ้าท่า	-	OB-15 VIMSAS ปี ๒๕๕๐
๒.๔ กำกับดูแลองค์กรที่ ได้รับการยอมรับ Delegation of authority to ROs									- มีรายงานการกำกับ ดูแลการปฏิบัติงานของ ROs	กรมเจ้าท่า	-	NC-02 และ NC-03 VIMSAS ปี ๒๕๕๐ OB-07 VIMSAS ปี ๒๕๕๐
๒.๕ กำกับดูแลมาตรฐาน ผู้ทำการในเรือตาม อนุสัญญา STCW									- มีรายงานการกำกับ ดูแลมาตรฐานผู้ทำการ ในเรือตามอนุสัญญา	กรมเจ้าท่า	-	OB-16 VIMSAS ปี ๒๕๕๐

กิจกรรม/ขั้นตอน	ปี ๒๕๖๒				ปี ๒๕๖๓				ผลผลิต/ดัชนี ความก้าวหน้า	หน่วยงานรับ ผิดชอบ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	งปม./หมายเหตุ
	Q ๑	Q ๒	Q ๓	Q ๔	Q ๑	Q ๒	Q ๓	Q ๔				
									STCW - มีรายงาน Independent Evaluation - มีความตกลงรับรอง ประกาศนียบัตรกับรัฐ ภาคีอื่น			
๒.๖ จัดตั้งหน่วยงาน สอบสวนอุบัติเหตุ ทางเรือ									- มีการจัดตั้งสำนักงาน คณะกรรมการสอบสวน อุบัติเหตุและ อุบัติการณ์ของอากาศ ยานและเรือ -	กรมเจ้าท่า	กระทรวงคมนาคม	NC-01 VIMSAS ปี ๒๕๕๐ OB-19 VIMSAS ปี ๒๕๕๐
รัฐชายฝั่ง (COASTAL STATE)												
๓.๑ จัดทำระบบโครงข่าย การสื่อสารทางวิทยุ และ NAVTEX ที่ ครอบคลุม GMDSS Area									- ระบบโครงข่ายการ สื่อสารทางวิทยุ และ NAVTEX ที่ครอบคลุม GMDSS Area - มีการรายงานการ ประเมินผลการ ให้บริการ	กรมเจ้าท่า บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ กรมอุตุนิยมวิทยา	-	NC-05 VIMSAS ปี ๒๕๕๐ OB-03 VIMSAS ปี ๒๕๕๐

กิจกรรม/ขั้นตอน	ปี ๒๕๖๒				ปี ๒๕๖๓				ผลิต/ดัชนี ความก้าวหน้า	หน่วยงานรับ ผิดชอบ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	งปม./หมายเหตุ
	Q ๑	Q ๒	Q ๓	Q ๔	Q ๑	Q ๒	Q ๓	Q ๔				
๓.๒ ออกกฎหมาย ประกาศ GMDSS Sea Area										กรมเจ้าท่า	-	-
๓.๓ ให้บริการข้อมูลด้าน อุตุนิยมวิทยา										กรมอุตุนิยมวิทยา	-	NC-05 VIMSAS ปี ๒๕๕๐ OB-03 VIMSAS ปี ๒๕๕๐
๓.๔ ค้นหาและช่วยเหลือ ผู้ประสบภัยทาง ทะเล Maritime Search and Rescue Services										สำนักงาน คณะกรรมการค้นหา และช่วยเหลืออากาศ ยานและเรือที่ประสบ ภัย	กรมเจ้าท่า กรมป้องกันและบรรเทาสา ธารณภัย ตรชล. กองบังคับการตำรวจน้ำ	NC-05 VIMSAS ปี ๒๕๕๐

กิจกรรม/ขั้นตอน	ปี ๒๕๖๒				ปี ๒๕๖๓				ผลผลิต/ดัชนี ความก้าวหน้า	หน่วยงานรับ ผิดชอบ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	งปม./หมายเหตุ
	Q ๑	Q ๒	Q ๓	Q ๔	Q ๑	Q ๒	Q ๓	Q ๔				
									ร่วมกับหน่วยงานหลัก - มีการรายงานผลการ ซ่อมปฏิบัติตามแผน			
๓.๕ ให้บริการข้อมูลด้าน อุทกศาสตร์									- มีข้อมูลอุทกศาสตร์ที่ ถูกต้องและ ครอบคลุม พื้นที่ทางทะเลส่วนใหญ่ - มีการรายงานการ ประเมินผลการ ให้บริการ	กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ	-	OB-03 VIMSAS ปี ๒๕๕๐
๓.๖ จัดทำระบบการ รายงาน และควบคุม การจราจรทางทะเล ให้ครอบคลุมพื้นที่ ทะเลทั้งหมด									- โครงการ VTS Phase ๓	กรมเจ้าท่า	-	
๓.๗ กำหนดมาตรฐาน และระบบการติดตั้ง เครื่องช่วยการ เดินเรือ (Aid to									- มีมาตรฐานและระบบ การติดตั้งเครื่องช่วย การเดินเรือ (Aid to Navigations) ที่เป็น	กรมเจ้าท่า กรมอุทกศาสตร์ ทร.	การทำเรือแห่งประเทศไทย การนิคมอุตสาหกรรมแห่ง ประเทศไทย	OB-03 VIMSAS ปี ๒๕๕๐

กิจกรรม/ขั้นตอน	ปี ๒๕๖๒				ปี ๒๕๖๓				ผลผลิต/ดัชนี ความก้าวหน้า	หน่วยงานรับผิดชอบ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	งปม./หมายเหตุ
	Q ๑	Q ๒	Q ๓	Q ๔	Q ๑	Q ๒	Q ๓	Q ๔				
Navigations)									สากล - มีการรายงานการ ประเมินผลการ ให้บริการเครื่องช่วย การเดินทางเรือ			
๓.๘ ป้องกันและจัด มลพิษทางทะเล									- มีแผนชาติ เกี่ยวกับการ ป้องกันและจัดมลพิษ ทางทะเล - มีรายงานผลการซ้อม ปฏิบัติตามแผน	กรมเจ้าท่า กรมควบคุมมลพิษ	กรมทรัพยากรทางทะเลและ ชายฝั่ง กรมป้องกันและบรรเทา สาธารณภัย	
รัฐเมืองท่า (PORT STATE)												
๔.๑ จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก รองรับของเสีย Reception Facilities									- มีข้อกำหนดเกี่ยวกับ สิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับของเสีย Reception Facilities - มีการรายงานผลการ ประเมินความเพียงพอ	กรมเจ้าท่า	การทำเรือแห่งประเทศไทย การนิคมอุตสาหกรรมแห่ง ประเทศไทย ท่าเรือเอกชน	OB-08 VIMSAS ปี ๒๕๕๐

กิจกรรม/ขั้นตอน	ปี ๒๕๖๒				ปี ๒๕๖๓				ผลผลิต/ดัชนี ความก้าวหน้า	หน่วยงานรับ ผิดชอบ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	งปม./หมายเหตุ
	Q ๑	Q ๒	Q ๓	Q ๔	Q ๑	Q ๒	Q ๓	Q ๔				
									ของสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับของเสีย Reception Facilities			
๔.๒ กำกับดูแลการขนส่งสินค้าอันตราย IMDG									<ul style="list-style-type: none"> - มีระบบการกำกับดูแลการขนส่งสินค้าอันตราย IMDG - มีระบบ GD เชื่อมโยงกับระบบ E- Manifest และ E-Licensing ของกรมศุลกากร 	กรมเจ้าท่า กรมศุลกากร	การทำเรือแห่งประเทศไทย กรมการพลังงานทหาร สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ กรมโรงงานอุตสาหกรรม กรมประมง กรมวิชาการเกษตร สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา ท่าเรือเอกชน	NC – 04 VIMSAS ปี ๒๕๕๐
๔.๓ ตรวจสอบเรือในเมืองท่า PSC									<ul style="list-style-type: none"> - มีการเพิ่มปริมาณการตรวจสอบเรือในเมืองท่า - มีการรายงานผลการประเมินการตรวจควบคุมเรือในเมืองท่า 	กรมเจ้าท่า		OB-06 OB-20 VIMSAS ปี ๒๕๕๐ OB-16 OB-17 VIMSAS ปี ๒๕๕๐
๔.๔ ขึ้นทะเบียนผู้จำหน่ายน้ำมัน									- มีทะเบียนผู้จำหน่ายน้ำมัน (Fuel Oil	กรมธุรกิจพลังงาน		* ประเทศไทยยังไม่เข้าเป็นภาคี

กิจกรรม/ขั้นตอน	ปี ๒๕๖๒				ปี ๒๕๖๓				ผลผลิต/ดัชนี ความก้าวหน้า	หน่วยงานรับผิดชอบ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	งปม./หมายเหตุ
	Q ๑	Q ๒	Q ๓	Q ๔	Q ๑	Q ๒	Q ๓	Q ๔				
(Fuel Oil Supplier)									Supplier)			MARPOL Annex VI
๔.๕ นาร่อง Pilotage									- มีรายงานผลการนำ ร่องเรือและการ ประเมินการให้บริการ นาร่อง	กรมเจ้าท่า		

ที่มา : กรมเจ้าท่า

๔.๓ การศึกษา และวิเคราะห์ ปัญหาและอุปสรรค ในการเตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมิน มาตรฐานทางทะเลภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

จากการศึกษา และวิเคราะห์ ปัญหาและอุปสรรค ในการเตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมิน มาตรฐานทางทะเลภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO Member State Audit Scheme : IMSAS) คณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์นาวี ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา พบประเด็นปัญหาและอุปสรรค ดังต่อไปนี้

๔.๓.๑ จากการพิจารณาแผนปฏิบัติการ (Action Plan) รองรับยุทธศาสตร์การบริหาร จัดการทางทะเล พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๖๓ (Action Plan for Overall Maritime Strategy for implementation of IMO Instruments 2019 - 2020) ของกรมเจ้าท่า เพื่อให้บรรลุตามประมวลข้อบังคับว่าด้วยการอนุวัติการขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (III Code) พบว่ากิจกรรม/ขั้นตอนต่าง ๆ ในการ ปฏิบัติงานให้เป็นไปตามพันธกรณีของอนุสัญญาระหว่างประเทศตามมาตรฐาน IMO นั้น ต้องอาศัย ความร่วมมือจากหลายหน่วยงาน ต่างกรมและต่างกระทรวง ที่จะต้องทำงานร่วมกันอย่างบูรณาการ และประสานสอดคล้องไปสู่เป้าหมายเดียวกัน แต่ขณะนี้ยังขาดกรอบการปฏิบัติงานร่วมกันวาระงาน หรือพื้นที่ทำงานร่วมกันที่มีสถานภาพชัดเจน โดดเด่นและเข้มแข็ง สร้างแรงจูงใจและสภาพบังคับ ที่แต่ละหน่วยงานจะต้องร่วมมือร่วมใจ ทำงานทุกกิจกรรมตามแผนปฏิบัติการให้สำเร็จครบถ้วน ไปสู่เป้าหมายเดียวกัน แต่ขณะนี้ภาระแก้ปัญหารื่องมาตรฐานทางทะเลทั้งหมด ตกอยู่กับกรมเจ้าท่า เพียงหน่วยงานเดียวในฐานะหน่วยงานตัวแทนประเทศไทยในการติดต่อประสานงานกับ IMO ซึ่งในลักษณะเช่นนี้ เพียงหน่วยงานระดับกรมหน่วยเดียว ไม่มีพลังขับเคลื่อนเพียงพอที่จะผลักดัน ให้เกิดการปฏิบัติของหน่วยงานต่าง ๆ ตามแผนปฏิบัติการนี้และนำไปสู่การบรรลุเป้าหมาย ตามยุทธศาสตร์การบริหารจัดการทางทะเลได้

๔.๓.๒ ความไม่พร้อมและความล่าช้าในการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของหน่วยงานต่างๆ เพราะนับจากการตรวจ VIMSAS เสร็จสิ้นเมื่อปี ๕๐ ซึ่งผลการตรวจปรากฏ ข้อสังเกตและข้อบกพร่องที่ควรแก้ไขกว่า ๒๖ รายการ แต่ปรากฏว่าในห้วงเวลาที่ผ่านมากว่า ๑๐ ปี หลังเสร็จสิ้นการตรวจครั้งแรก การแก้ไขปัญหาและข้อบกพร่องต่าง ๆ คืบหน้าค่อนข้างล่าช้า ขาดแผนดำเนินงานของแต่ละหน่วยงานที่ชัดเจน เกิดปัญหาความไม่พร้อมและขาดการทำงานร่วมกัน ของหลายหน่วยงาน เพิ่งปรากฏความชัดเจนในสิ่งต้องปฏิบัติในแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ฉบับแรกเมื่อปี ๖๐ แต่ด้วยข้อจำกัดและความไม่พร้อมที่สะสมมาอย่างต่อเนื่อง ทำให้การปฏิบัติ หรือกิจกรรมต่างๆที่กำหนดไว้ในแผนปฏิบัติการฉบับแรกนี้ มีความคืบหน้าน้อยมาก ส่วนใหญ่ ไม่สามารถดำเนินการได้ตามแผน จึงจำเป็นต้องมีการปรับแผนงาน กิจกรรมและขยายเวลาแล้วเสร็จ ออกไปเรื่อยๆ ดังปรากฏในแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ฉบับปัจจุบัน (ปี ๖๒ - ๖๓) ซึ่งกำหนดเวลา ความสำเร็จแต่ละกิจกรรม ค่อนข้างกระชั้นชิดกำหนดการตรวจ IMSAS ในปี ๖๔ ตัวอย่างเช่น

(๑) การจัดตั้งหน่วยงานสอบสวนอุบัติเหตุ ซึ่งต้องเป็นหน่วยงานอิสระจากกรมเจ้าท่า ซึ่งต้องพิจารณาดำเนินการในระดับกระทรวงคมนาคมเช่นเดียวกับ ICAO

(๒) การปรับปรุงแก้ไขกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติ ให้มีอำนาจรองรับการดำเนินการตามพันธกรณีของอนุสัญญา ซึ่งอยู่ในขั้นตอนการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ที่ต้องเร่งรัดการดำเนินการให้มีความก้าวหน้าและเสร็จสิ้นก่อนกำหนดการตรวจประเมิน

(๓) การจัดสรรอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ตรวจเรือ (Flag State Surveyor) และเจ้าหน้าที่ตรวจควบคุมเรือในเมืองท่า (Port State Control Officer) ซึ่งปัจจุบันได้รับการสนับสนุนบุคลากรเพิ่มเติมแล้ว แต่ยังไม่เพียงพอต่อปริมาณภาระงาน

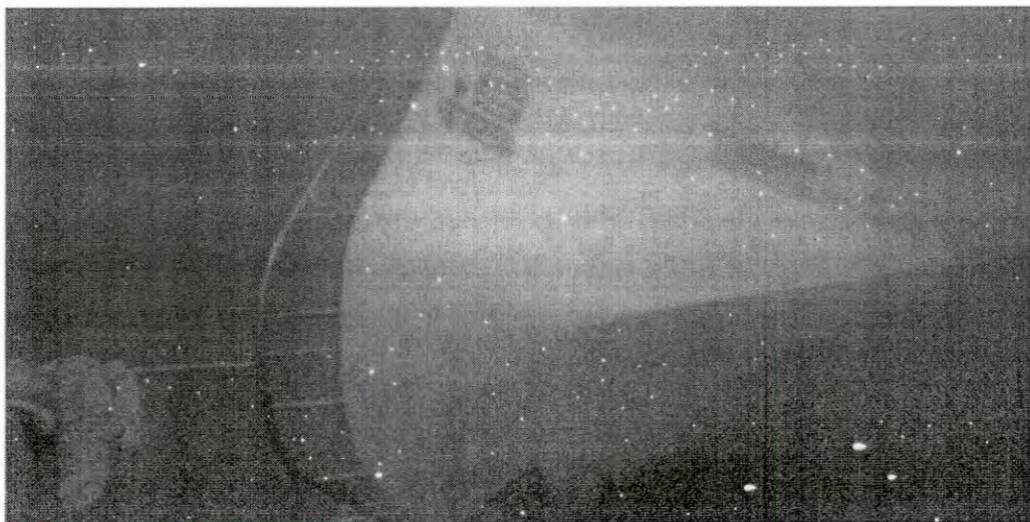
(๔) กิจกรรมจำลองการตรวจประเมินการปฏิบัติตามพันธกรณีของอนุสัญญาในด้านต่าง ๆ (Mock up audit) และแก้ไขข้อบกพร่องที่ตรวจพบ

๔.๓.๓ จากการพิจารณาผลการตรวจประเมินประเทศสมาชิกองค์การทางทะเลระหว่างประเทศโดยสมัครใจ ใน พ.ศ. ๒๕๕๐ พบว่าประเทศไทยยังปฏิบัติไม่เป็นไปตามข้อกำหนด (Non-Conformity) จำนวน ๖ รายการ และมีข้อสังเกตเพื่อการปรับปรุงอีกจำนวน ๒๐ รายการ นอกจากนี้ ยังมีสิ่งบอกรเหตุอื่น ๆ อย่างชัดเจน ที่แสดงให้เห็นว่าประเทศไทยยังคงมีปัญหาความไม่พร้อมทางด้านมาตรฐานทางทะเล ทั้งในฐานะ รัฐเจ้าของธง (Flag state), รัฐชายฝั่ง (Coastal state) และรัฐเมืองท่า (Port state) ตัวอย่างเช่น

๔.๓.๓.๑ ในฐานะรัฐเจ้าของธง (Flag state)

- เกิดเหตุการณ์เรือนำเที่ยว “ฟินิกซ์ พีซีไต้วิ่ง” ถูกคลื่นซัดอับปางกลางทะเลบริเวณ เกาะเฮ ตำบลราไวย์ อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต ในวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๖๑ ซึ่งส่งผลให้นักท่องเที่ยวเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก

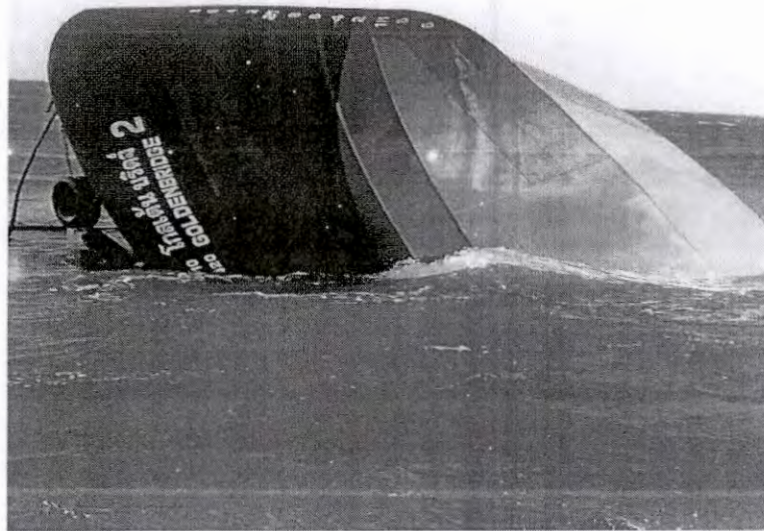
ภาพที่ ๖ เรือฟินิกซ์ จมที่จังหวัดภูเก็ต ในวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๖๑



ที่มา : กรุงเทพมหานคร

● เกิดเหตุการณ์เรือ โกลเดิน บริดจ์ ๒ จมลงบริเวณปากร่องแม่น้ำเจ้าพระยา และมีน้ำมันรั่วไหลลงสู่ทะเล ในวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๒

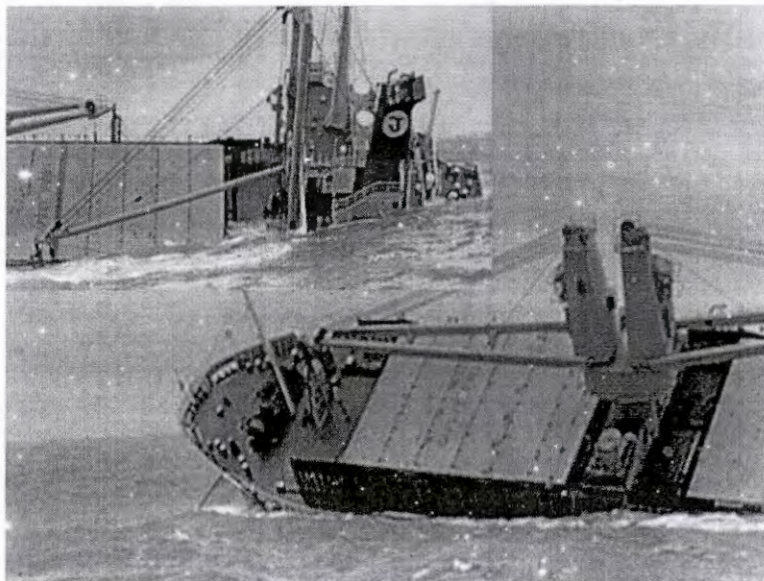
ภาพที่ ๗ เรือ โกลเดิน บริดจ์ ๒ จมที่ปากร่องแม่น้ำเจ้าพระยา ในวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๒



ที่มา : KENGNEWS

● เกิดเหตุการณ์เรือ Nordana Sophie สมอเกาะเกยตื้นและจมที่เวียดนาม ในวันที่ ๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๒

ภาพที่ ๘ เรือ Nordana Sophie สมอเกาะเกยตื้นและจมที่เวียดนาม ในวันที่ ๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๒



ที่มา : FleetMon

- เกิดเหตุการณ์เรือน้ำมัน ดรากอน ๒ จมบริเวณหน้าท่าคลังปิโตรเลียมบางจาก ในวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๒

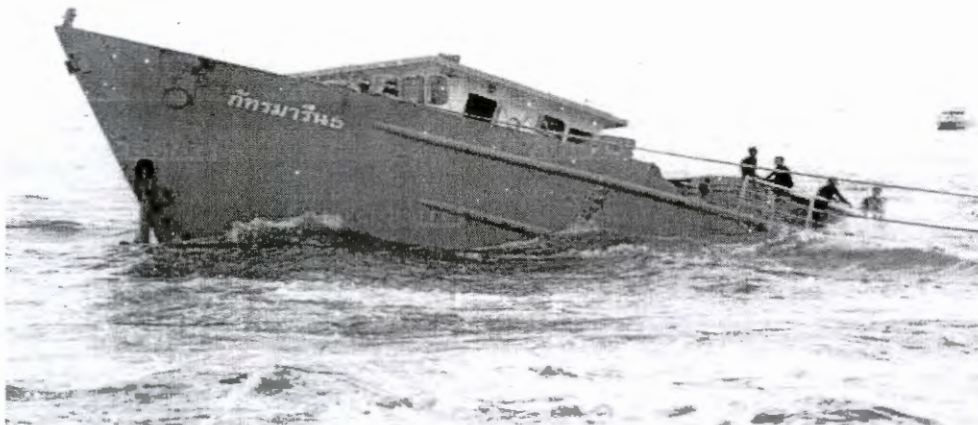
ภาพที่ ๙ เรือน้ำมัน ดรากอน ๒ จมหน้าท่าคลังปิโตรเลียมบางจาก ในวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๒



ที่มา : ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

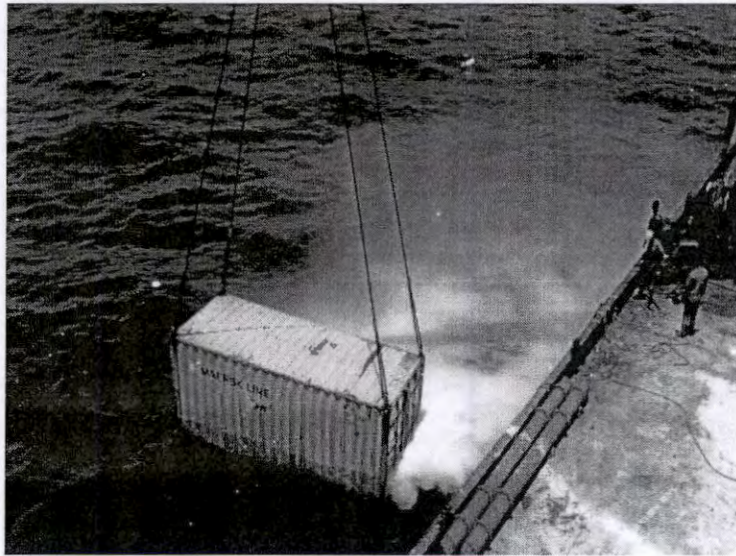
- เกิดเหตุการณ์เรือภัทรมารีน ๕ และ ๖ ล่มบริเวณอ่าวไทยตอนบน ในวันที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๕๘ และวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๖๑ ซึ่งเป็นเหตุให้ลูกเรือเสียชีวิต และมีตู้คอนเทนเนอร์จำนวนมากตกลงในทะเลกีดขวางเส้นทางการเดินเรือ

ภาพที่ ๑๐ เรือภัทรมารีน ๕ จมบริเวณตอนบนของอ่าวไทย ในวันที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๕๘



ที่มา : MGRONLINE

ภาพที่ ๑๑ ตู้คอนเทนเนอร์จากเรือภัทรมาวรีน ๖ ตกหล่นลงทะเล ในวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๖๑



ที่มา : CH3Thailand

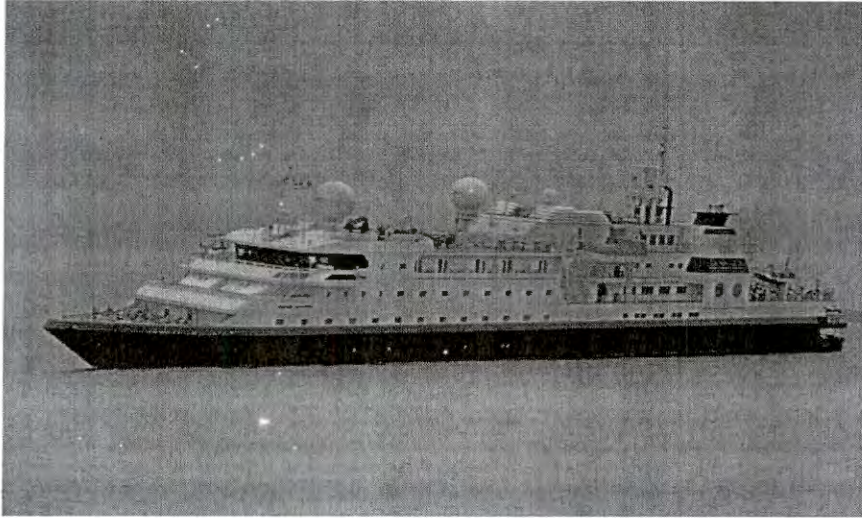
- ปัญหาการจดทะเบียนเรือไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการจดทะเบียนเรือประมง ที่พบการจดทะเบียนที่ซ้ำซ้อน ไม่ตรงกับคุณลักษณะของเรืออย่างแท้จริง และไม่สามารถตรวจเรือได้ครอบคลุมกับจำนวนเรือทั้งหมด

๔.๓.๓.๒ ในฐานะรัฐชายฝั่ง (Coastal state)

- เกิดเหตุการณ์น้ำมันรั่วไหลลงสู่ทะเลบริเวณพื้นที่จังหวัดสมุทรสงคราม จังหวัดเพชรบุรี และจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ใน พ.ศ. ๒๕๕๘ ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวเป็นการลักลอบปล่อยทิ้งน้ำมันจากเรือ

- เกิดเหตุการณ์เรือ La Belle Des Oceans ชนหินใต้น้ำนอกฝั่งจังหวัดกระบี่ เมื่อวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๒

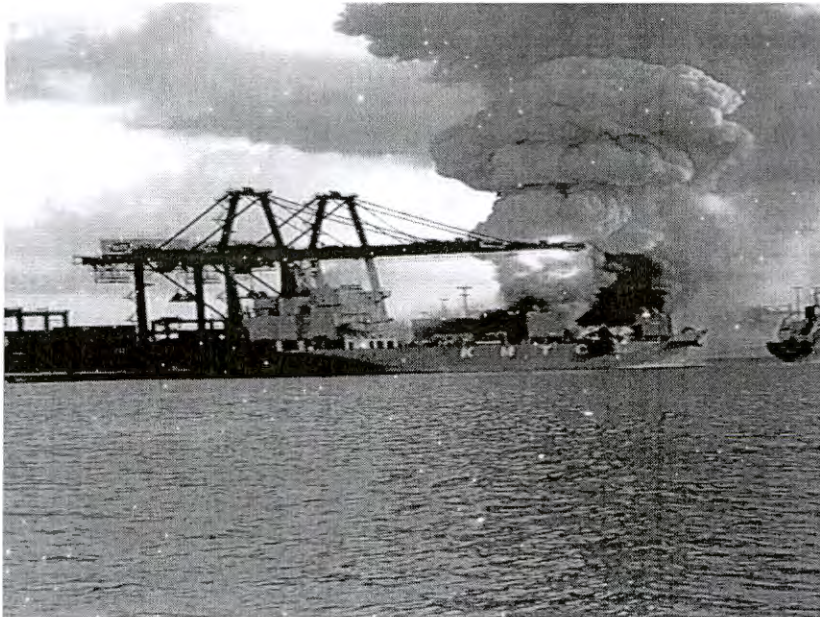
ภาพที่ ๑๒ เรือ La Belle Des Oceans ชนหินใต้น้ำ จังหวัดกระบี่ ในวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๒



ที่มา : กองทัพเรือ

๔.๓.๓.๓ ในฐานะรัฐเมืองท่า (Port state) เกิดเหตุการณ์ไฟไหม้ตู้คอนเทนเนอร์บนเรือบรรทุกสินค้า KMTc HONGKONG บริเวณท่าเทียบเรือ หมายเลข A 2 ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าว เกิดขึ้นเมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๖๒ ที่ผ่านมา

ภาพที่ ๑๓ ตู้สินค้าบนเรือ KMTc Hongkong ระเบิดที่ท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ในวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๖๒



ที่มา : MGRONLINE

๔.๔ สรุปผลการพิจารณา

จากการพิจารณาศึกษาข้อเสนอเพื่อยกระดับมาตรฐานทางทะเลของไทย ตามข้อกำหนดและแนวทางขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) พบว่าประเทศไทยอาจได้รับผลกระทบจากการตรวจประเมินภาคบังคับจาก IMO ทั้งเชิงบวกและเชิงลบ ทั้งนี้หากผลการตรวจประเมินออกมาในเชิงบวก ก็จะส่งผลกระทบในเชิงบวกเช่นกัน กล่าวคือ จะเป็นการยกระดับการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยโดยรวม รวมทั้ง เป็นการรักษาสีงแวดล้อมทางทะเลของประเทศไทย แต่หากผลการตรวจประเมินออกมาในเชิงลบ จะส่งผลกระทบในเชิงลบอยู่หลายประการ อาทิเช่น

๑. การขาดการยอมรับจากนานาประเทศ
๒. การสูญเสียชื่อเสียงและภาพลักษณ์ของประเทศ
๓. อาจถูกกีดกันทางการค้าจากต่างประเทศ
๕. เรือไทยอาจถูกตรวจสอบอย่างเข้มข้นเมื่อเข้าเมืองท่าในต่างประเทศ
๖. เจ้าของเรือไทยอาจเปลี่ยนไปซ้กธงของประเทศอื่น

๗. ท่าเรือไทยอาจไม่ได้รับการยอมรับจากเรือต่างประเทศในการเข้าใช้บริการหรือไม่ได้รับความนิยมาจากสายการบินเรือหลักของโลกที่ให้บริการขนส่งแบบประจำเส้นทาง (Liner) รวมทั้งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นและการยอมรับในมาตรฐานความรู้ความสามารถของคนประจำเรือไทย ซึ่งสอดคล้องกับรายงานการเดินทางไปเยือนและร่วมประชุมกับ IMO ของคณะกรรมการวิชาการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ และผลการศึกษาตามบทความวิชาการของมหาวิทยาลัยนอร์เวย์ (Master thesis in Law of the Sea, 1 September 2015) การตรวจประเมินภาคบังคับของ IMO : วิเคราะห์อำนาจการบังคับใช้ของ IMO (IMO's mandatory Audit Scheme : an analysis of the IMO's enforcement power)

สำหรับแนวทางในการเตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมินจาก IMO ใน พ.ศ. ๒๕๖๔ กรมเจ้าท่า ในฐานะหน่วยงานรับผิดชอบหลักในการรับตรวจประเมิน ได้จัดทำแผนงานเตรียมรับการตรวจประเมิน IMSAS ปี พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๔ จัดทำยุทธศาสตร์การบริหารจัดการทางทะเล ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์โดยรวม (Overall Maritime Strategy) ที่ต้องจัดทำตาม III Code และครอบคลุมบทบาทหน้าที่ของรัฐสมาชิก ทั้งในฐานะรัฐเจ้าของธง รัฐชายฝั่ง และรัฐเจ้าของท่าเรือ นอกจากนี้ ได้จัดทำแผนปฏิบัติการ (Action Plan) เพื่อรองรับยุทธศาสตร์การบริหารจัดการทางทะเล ซึ่งครอบคลุมการแก้ไขสิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด (Non-conformity) และข้อสังเกต (Observation) จากการตรวจประเมินในภาคสมัครใจของไทยใน พ.ศ. ๒๕๕๐

ในส่วนของปัญหาและอุปสรรคในการเตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมินจาก IMO นั้น จากการศึกษาและวิเคราะห์พบว่า กิจกรรมขั้นตอนต่าง ๆ ในการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามพันธกรณีของอนุสัญญาระหว่างประเทศตามมาตรฐาน IMO นั้น ต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายหน่วยงานที่ต้องทำงานร่วมกันอย่างบูรณาการและประสานสอดคล้องไปสู่เป้าหมายเดียวกัน แต่ยังคงขาดกรอบการปฏิบัติงานร่วมกัน วาระงานหรือพื้นที่ทำงานร่วมกันที่มีสถานภาพชัดเจน โดดเด่นและเข้มแข็ง สร้างแรงจูงใจและสภาพบังคับที่แต่ละหน่วยงานจะต้องร่วมมือร่วมใจ ทำงานทุกกิจกรรมตามแผนปฏิบัติการให้สำเร็จครบถ้วน ไปสู่เป้าหมายเดียวกัน ซึ่งกรมเจ้าท่าในฐานะหน่วยงานรับผิดชอบหลักเพียงหน่วยงานเดียวไม่มีพลังขับเคลื่อนเพียงพอที่จะผลักดันให้เกิดการปฏิบัติของหน่วยงานต่างๆตามแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ไปสู่การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์การบริหารจัดการทางทะเลได้ สอดคล้องกับผลการศึกษาของ Ajoy Chatterjee (2018) เรื่อง ประสิทธิภาพของการตรวจประเมินประเทศสมาชิกภาคบังคับ (IMSAS) ในการอนุวัติการตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) (The effectiveness of IMSAS Audit of Member States in implementation of IMO Regulation) นอกจากนั้นยังปรากฏความไม่พร้อมและความล่าช้าในการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของหน่วยงานต่างๆ การปฏิบัติหรือกิจกรรมต่างๆ ที่กำหนดไว้ในแผนปฏิบัติการฉบับแรกนี้ มีความคืบหน้าน้อยมาก ส่วนใหญ่ไม่สามารถดำเนินการได้ตามแผน จึงจำเป็นต้องมีการปรับแผนงาน กิจกรรมและขยายเวลาแล้วเสร็จออกไปเรื่อย ๆ ดังปรากฏในแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ฉบับปัจจุบัน (ปี ๒๕๖๒ – ๒๕๖๓) ซึ่งกำหนดเวลาความสำเร็จแต่ละกิจกรรม ค่อนข้างกระชั้นชิดกำหนดการตรวจ IMSAS ในปี ๒๕๖๔

ที่สำคัญคือนอกจากข้อสังเกตและข้อบกพร่องกว่า ๒๖ รายการตามผลการตรวจประเมินจาก IMO ในภาคสมัครใจเมื่อปี ๒๕๕๐ ซึ่งเป็นโจทย์สำคัญที่ต้องเร่งปรับปรุงแก้ไขไม่ให้เกิดข้อบกพร่องซ้ำอีก แต่ปรากฏว่า ตลอดช่วงเวลาหลายปีที่ผ่านมาเกิดกรณีอุบัติเหตุทางทะเลที่ร้ายแรงขึ้นหลายครั้งที่สะท้อนถึงข้อบกพร่องด้านมาตรฐานทางทะเลของไทย บางกรณีสร้างความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินจำนวนมาก เช่น กรณีอุบัติเหตุเรือนำเที่ยวฟินิกซ์จมในทะเลที่ภูเก็ตเมื่อ กรกฎาคม ๒๕๖๑ เกิดเหตุระเบิดและไฟไหม้ตู้คอนเทนเนอร์บนเรือสินค้า KMTC Hongkong ที่ท่าเรือแหลมฉบังเมื่อเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๒ กรณีอุบัติเหตุเรือ Nordana Sophie สัญชาติไทยจมนอกชายฝั่งเวียดนามเมื่อเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๒ และกรณีเรือน้ำมัน Golden Bridge 2 จมที่ปากร่องเจ้าพระยาเมื่อเดือนธันวาคม ๒๕๖๒ เป็นต้น

อุบัติเหตุทางทะเลร้ายแรงเหล่านี้ ถือเป็นสิ่งบ่งชี้เหตุสำคัญที่แสดงให้เห็นว่าประเทศไทยยังมีปัญหาและความไม่พร้อมหลายด้านของมาตรฐานทางทะเลตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาต่าง ๆ ของ IMO รวมถึง ประเทศไทยควรเร่งดำเนินการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ. ... (ตามภาคผนวก ค) ที่มีความล่าสมัยไม่ทันต่อสถานการณ์ในปัจจุบันและไม่เอื้อต่อการส่งเสริม

การพาณิชย์นาวีของไทย ตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณามาตรการส่งเสริมพาณิชย์นาวีของประเทศไทย สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ในปี ๒๕๕๙ เพื่อให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการนโยบายการพาณิชย์นาวีแห่งชาติซึ่งจะเป็นกลไกหรือเครื่องมือในการกำกับดูแลการยกระดับมาตรฐานทางทะเลของไทย เมื่อพิจารณารวมกับความไม่พร้อมและความล่าช้าในการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ (Action Plan) รองรับยุทธศาสตร์การบริหารจัดการทางทะเลของหน่วยงานต่าง ๆ ตามที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว ความไม่พร้อมเหล่านี้ หากรัฐบาลไม่รีบแก้ไขโดยเร่งด่วน และเร่งยกระดับมาตรฐานทางทะเลของไทยทุกด้าน ให้เป็นไปตามข้อกำหนดและแนวทางของ IMO ให้ได้อย่างครบถ้วนแล้ว อาจนำไปสู่การเกิดข้อบกพร่องสำคัญที่ทำให้ผลการตรวจประเมินภาคบังคับของ IMO หรือ IMSAS ซึ่งจะดำเนินการในปี ๒๕๖๔ นี้ออกมาเป็นลบ ซึ่งนอกจากจะส่งผลกระทบต่อกิจการพาณิชย์นาวีของไทยอย่างหลีกเลี่ยงมิได้แล้ว ในระยะยาวจะทำให้กิจการพาณิชย์นาวีไทยต้องถดถอยและล่มสลายไปในที่สุด

บทที่ ๕ บทสรุปและข้อเสนอแนะ

ประเทศไทยในฐานะสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) มีสิทธิและข้อผูกพันตามอนุสัญญาและพิธีสารต่าง ๆ ที่ IMO กำหนดขึ้น ทั้งนี้ การตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเลภาคบังคับของ IMO ก็เป็นข้อผูกพันประการหนึ่งที่ประเทศไทยถูกกำหนดให้รับการตรวจประเมิน ใน พ.ศ. ๒๕๖๔ และเพื่อเป็นการแสดงให้เห็นว่าประเทศไทยได้ปฏิบัติตามพันธกรณี และข้อกำหนดของอนุสัญญาพิธีสารที่สำคัญขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศอย่างครบถ้วนสมบูรณ์ อีกทั้งเพื่อเป็นการป้องกันผลกระทบเชิงลบที่อาจจะเกิดขึ้นจากการตรวจประเมิน ดังนั้น จึงต้องเตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมินดังกล่าวให้มีประสิทธิภาพอย่างเต็มความสามารถ

การพิจารณาศึกษาข้อเสนอเพื่อยกระดับมาตรฐานทางทะเลของไทย ตามข้อกำหนดและแนวทางขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ในครั้งนี้ คณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์นาวี ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา มีบทสรุปและข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

๕.๑ บทสรุป

จากวัตถุประสงค์ของการศึกษาในเรื่องนี้ที่กำหนดไว้คือ เพื่อศึกษาแนวทางการยกระดับมาตรฐานทางทะเลของไทย ผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากการตรวจประเมิน รวมทั้งแนวทางการเตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเลภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ตลอดจนการวิเคราะห์ ปัญหาและอุปสรรคในการเตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมินนั้น จากการศึกษาในครั้งนี้พบว่า การเตรียมความพร้อมเพื่อรับการตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเลภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ซึ่งต้องปฏิบัติให้ครบถ้วนตาม “ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการอนุวัติการตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ” (IMO), (III Code) พบว่ามีปัญหาที่ซับซ้อนและต้องเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน ทั้งนี้หากผลการตรวจประเมินออกมาในเชิงลบแล้ว จะส่งผลกระทบต่อกิจการพาณิชย์นาวีของไทยหลายประการ รวมถึงกระทบต่อชื่อเสียงและภาพลักษณ์ของประเทศ ดังนั้นรัฐบาลจึงควรแก้ไขปัญหานี้อย่างเร่งด่วน จริงจังและต่อเนื่อง ทั้งนี้ เพื่อให้มีความก้าวหน้าและเสร็จสิ้นก่อนกำหนดการตรวจประเมินในปี ๒๕๖๔ และดำรงไว้ซึ่งมาตรฐานทางทะเลของไทยตามพันธกรณีของอนุสัญญาต่างๆ

อย่างไรก็ตามการปฏิบัติตามแผนงานเตรียมรับการตรวจประเมินรัฐภาคีภาคบังคับขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๔ (Preparation for IMO Mandatory Member State Audit ๒๐๑๙ - ๒๐๒๑) ยังขาดความชัดเจนบางประการในการดำเนินการ ที่สำคัญคือตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา มีสิ่งบ่งชี้ในรูปของอุบัติเหตุทางทะเลเกิดขึ้นหลายครั้งและอย่าง

ต่อเนื่อง บ่งชี้ให้เห็นถึงข้อบกพร่องและความไม่พร้อมของมาตรฐานทางทะเลของไทยทั้งในฐานะรัฐเจ้าของธง รัฐชายฝั่งและรัฐเมืองท่า จึงสุ่มเสี่ยงที่จะทำให้ผลการตรวจประเมินจาก IMO ออกมาในเชิงลบ ซึ่งหากผลการตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเลภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ออกมาเป็นลบหรือพบข้อบกพร่องที่สำคัญแล้ว จะส่งผลกระทบต่อในเชิงลบอย่างรุนแรงต่อความน่าเชื่อถือของประเทศในมาตรฐานเรือไทย การตรวจเรือของไทย มาตรฐานการทำเรือไทย มาตรฐานคนประจำเรือไทย ตลอดจนการให้บริการและการประกอบกิจการพาณิชย์นาวีของไทย ดังนั้น รัฐบาลจึงควรแก้ไขปัญหานี้ เพื่อยกระดับมาตรฐานทางทะเลของไทยตามข้อกำหนดและแนวทางของ IMO โดยควรดำเนินการอย่างเร่งด่วน จริงจังและต่อเนื่อง

๕.๒ ข้อเสนอแนะ

๑. จากการพิจารณาข้อมูลในเอกสารการเตรียมการรับตรวจประเมิน IMSAS ในบทที่ ๔ ได้แก่

๑.๑ แผนงานเตรียมรับการตรวจประเมิน IMSAS ปี พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๖๔

๑.๒ ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการทางทะเล ซึ่งจะเป็นยุทธศาสตร์โดยรวม (Overall strategy) ที่ต้องจัดทำตาม Ill Code ให้ครอบคลุมบทบาทหน้าที่ของรัฐสมาชิก ทั้งในฐานะรัฐเจ้าของธง รัฐชายฝั่ง และรัฐเมืองท่า เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานทางทะเลตามพันธกรณีระหว่างประเทศ

๑.๓ แผนปฏิบัติการ (Action plan) รองรับยุทธศาสตร์การบริหารจัดการทางทะเล ซึ่งจะระบุรายละเอียดงาน การปฏิบัติหรือกิจกรรมของหน่วยงานต่างๆ ที่ต้องปฏิบัติเพื่อให้บรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์การบริหารจัดการทางทะเล

จะเห็นได้ว่า การปฏิบัติต่างๆ เพื่อให้เป็นไปตามแผนงาน ยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการข้างต้นนั้น ต้องบูรณาการการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจำนวนหลายหน่วยด้วยกัน และต้องทำงานร่วมกันอย่างบูรณาการ ให้ประสานสอดคล้องกัน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและผลสัมฤทธิ์อย่างเป็นรูปธรรม นอกจากนี้ งาน/กิจกรรมต่าง ๆ ที่ต้องดำเนินการให้เป็นไปตามแผนอาจไม่ได้ถูกบรรจุไว้ในแผนปฏิบัติการประจำปีของหน่วยงานนั้น ๆ อีกทั้งยังไม่มีข้อกำหนดใด ๆ ที่สามารถบังคับให้หน่วยงานต่าง ๆ ต้องให้ความร่วมมือและสนับสนุนการดำเนินการตามแผนงานดังกล่าว

๒. เพื่อให้การปฏิบัติตามข้อ ๑. เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและบังเกิดผลสัมฤทธิ์ที่ต้องการ คณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์นาวี ในคณะกรรมการการคมนาคมวุฒิสภา จึงมีข้อเสนอแนะว่ารัฐบาลควรยกระดับการดำเนินการเรื่องนี้ เพื่อให้เกิดการบูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ อย่างจริงจังและมีเอกภาพไปสู่เป้าหมายเดียวกัน โดยจัดให้มีองค์กรที่มีอำนาจ หน้าที่ ในการกำกับดูแลทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้สามารถทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพและประสานสอดคล้องกัน โดยควรเสนอคณะรัฐมนตรีให้มีมติมอบหมายหรือสั่งการให้ใช้กลไกและเครื่องมืออย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

๒.๑ ใช้กลไกของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ. ๒๕๒๑ ซึ่งคณะกรรมการฯ อาจมอบหมายหน้าที่ต่อให้กรมเจ้าท่าในฐานะสำนักงานที่รับผิดชอบหลักเพื่อดำเนินการต่อไป รวมทั้งสามารถตั้งคณะกรรมการเฉพาะเรื่องและคณะอนุกรรมการรับผิดชอบกลุ่มงานต่าง ๆ โดยมีสิทธิและอำนาจหน้าที่ตามที่กฎหมายฉบับนี้กำหนดไว้

๒.๒ ใช้กลไกของคณะกรรมการแห่งชาติเพื่อประสานงานกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ที่แต่งตั้งโดยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒ ซึ่งคณะกรรมการแห่งชาติจะแต่งตั้งคณะอนุกรรมการจัดทำและขับเคลื่อนกลยุทธ์เพื่อดำเนินการตามพันธกรณีอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ โดยมีมติคณะรัฐมนตรีรองรับให้หน่วยงานดำเนินการตามพันธกรณีอนุสัญญาระหว่างประเทศและสนับสนุนกรมเจ้าท่าในฐานะหน่วยงานประสานหลัก

๒.๓ ใช้กลไกในการออกคำสั่งระดับรัฐบาล โดยอาจออกเป็นคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่องการแก้ไขปัญหาด้านมาตรฐานทางทะเลตามพันธกรณีระหว่างประเทศ ซึ่งในคำสั่งนี้จะกำหนดหน่วยปฏิบัติต่าง ๆ รวมถึงแต่งตั้งคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการที่เกี่ยวข้องเพื่อกำกับดูแลการปฏิบัติของแต่ละหน่วยงานหรือกลุ่มงาน

๓. ควรให้อำนาจหน่วยงานที่จะเลือกให้เป็นกลไกหรือเครื่องมือดำเนินการตามข้อ ๒ สามารถจัดทำแผนงานด้านงบประมาณให้กับหน่วยปฏิบัติต่าง ๆ เสนอขออนุมัติคณะรัฐมนตรีตามกรอบระยะเวลาที่เหมาะสม เช่น ทุกวงรอบ ๓ เดือน หรือ ๔ เดือน เป็นต้น

๔. ภายใต้กลไกหรือเครื่องมือที่จะเลือกใช้ตามข้อ ๒ นั้น ควรให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อบูรณาการและกำกับดูแลการยกระดับมาตรฐานทางทะเลของไทยทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติการ รวมทั้งการพิจารณาสนับสนุนงบประมาณเพิ่มเติมหากจำเป็น โดยมีภารกิจเร่งด่วนคือเตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมินทางทะเลภาคบังคับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ทั้งนี้ภายหลังการตรวจประเมินเสร็จสิ้นลงและได้รับผลการตรวจประเมินดังกล่าวแล้ว ต้องรายงานผลให้รัฐบาลทราบ เพื่อพิจารณาแนวทางการดำเนินการที่สอดคล้องกับผลการตรวจประเมินและวางแผนยกระดับมาตรฐานทางทะเลของไทยอย่างต่อเนื่องต่อไป โดยคณะกรรมการในระดับต่าง ๆ มีรายละเอียดดังนี้

๔.๑ คณะกรรมการนโยบายยกระดับมาตรฐานทางทะเลแห่งชาติ มีอำนาจหน้าที่ในการเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ เป้าหมาย รวมทั้งการเร่งรัด ตรวจสอบการปฏิบัติงาน และสั่งการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้บูรณาการการทำงานในการยกระดับมาตรฐานทางทะเล และการเตรียมความพร้อมเพื่อรับการตรวจประเมินจาก IMO โดยคณะกรรมการมีกำหนดการประชุม เป็นประจำทุก ๓ เดือน ประกอบด้วย

ที่	ตำแหน่ง	แต่งตั้งเป็น
๑.	รองนายกรัฐมนตรี	ประธานคณะกรรมการ
๒.	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	กรรมการ
๓.	ปลัดกระทรวงคมนาคม	กรรมการ
๔.	เลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา	กรรมการ
๕.	เลขาธิการสำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ	กรรมการ
๖.	เลขาธิการ ศรชล.	กรรมการ
๗.	เจ้ากรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ	กรรมการ
๘.	เจ้ากรมการพลังงานทหาร	กรรมการ
๙.	อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	กรรมการ
๑๐.	อธิบดีกรมศุลกากร	กรรมการ
๑๑.	อธิบดีกรมโรงงานอุตสาหกรรม	กรรมการ
๑๒.	อธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน	กรรมการ
๑๓.	อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ	กรรมการ
๑๔.	อธิบดีกรมอุตุนิยมวิทยา	กรรมการ
๑๕.	อธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง	กรรมการ
๑๖.	ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย	กรรมการ
๑๗.	ผู้อำนวยการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	กรรมการ
๑๘.	กรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท กสท. โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)	กรรมการ
๑๙.	เลขาธิการสำนักงาน ก.พ.	กรรมการ
๒๐.	ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ	กรรมการ
๒๑.	อธิบดีกรมประมง	กรรมการ
๒๒.	อธิบดีกรมเจ้าท่า	กรรมการและเลขานุการ

๔.๒ คณะอนุกรรมการเฉพาะด้านต่างๆ ตามกลุ่มงานของ “ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการอนุวัติการตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ IMO (III Code) ได้แก่ คณะอนุกรรมการด้านทั่วไป, รัฐเจ้าของธง, รัฐชายฝั่ง และรัฐเมืองท่า มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดแผนการดำเนินงานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามพันธกรณีระหว่างประเทศ โดยคณะอนุกรรมการมีกำหนดการประชุมเป็นประจำทุกเดือน และให้รายงานผลการปฏิบัติงานให้คณะกรรมการระดับนโยบายได้รับทราบทุก ๓ เดือน

๔.๒.๑ คณะอนุกรรมการด้านทั่วไป (Common Area) ประกอบด้วย

ที่	ตำแหน่ง	แต่งตั้งเป็น
๑.	อธิบดีกรมเจ้าท่า	ประธานอนุกรรมการ
๒.	รองเลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา	อนุกรรมการ
๓.	รองเลขาธิการสำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ	อนุกรรมการ
๔.	รองเลขาธิการ ศรชล.	อนุกรรมการ
๕.	รองเจ้ากรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ	อนุกรรมการ
๖.	รองเจ้ากรมการพลังงานทหาร	อนุกรรมการ
๗.	รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	อนุกรรมการ
๘.	รองอธิบดีกรมศุลกากร	อนุกรรมการ
๙.	รองอธิบดีกรมโรงงานอุตสาหกรรม	อนุกรรมการ
๑๐.	รองอธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน	อนุกรรมการ
๑๑.	รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ	อนุกรรมการ
๑๒.	รองอธิบดีกรมอุตุนิยมวิทยา	อนุกรรมการ
๑๓.	รองอธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง	อนุกรรมการ
๑๔.	รองผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย	อนุกรรมการ
๑๕.	รองผู้อำนวยการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	อนุกรรมการ
๑๖.	ผู้อำนวยการกองพันธกรณีระหว่างประเทศ กรมเจ้าท่า	อนุกรรมการและเลขานุการ

๔.๒.๒ คณะอนุกรรมการด้านรัฐเจ้าของธง (Flag State) ประกอบด้วย

ที่	ตำแหน่ง	แต่งตั้งเป็น
๑.	รองปลัดกระทรวงคมนาคม	ประธานอนุกรรมการ
๒.	ผู้แทน ศรชล.	อนุกรรมการ
๓.	ผู้แทนตำรวจน้ำ	อนุกรรมการ
๔.	รองอธิบดีกรมเจ้าท่า	อนุกรรมการ
๕.	รองอธิบดีกรมประมง	อนุกรรมการ
๖.	รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ	อนุกรรมการ
๗.	รองเลขาธิการสำนักงาน ก.พ.	อนุกรรมการ
๘.	ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานเรือ กรมเจ้าท่า	อนุกรรมการ
๙.	ผู้อำนวยการกองมาตรฐานคนประจำเรือ กรมเจ้าท่า	อนุกรรมการ
๑๐.	ผู้อำนวยการกองพันธกรณีระหว่างประเทศ กรมเจ้าท่า	อนุกรรมการและเลขานุการ

๔.๒.๓ คณะอนุกรรมการด้านรัฐชายฝั่ง (Coastal State) มีองค์ประกอบดังนี้

ที่	ตำแหน่ง	แต่งตั้งเป็น
๑.	เลขาธิการ ศรชล.	ประธานอนุกรรมการ
๒.	รองเจ้ากรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ	อนุกรรมการ
๓.	รองอธิบดีกรมเจ้าท่า	อนุกรรมการ
๔.	รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	อนุกรรมการ
๕.	รองอธิบดีกรมอุตุนิยมวิทยา	อนุกรรมการ
๖.	รองอธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง	อนุกรรมการ
๗.	รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ	อนุกรรมการ
๘.	รองผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย	อนุกรรมการ
๙.	รองผู้อำนวยการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	อนุกรรมการ
๑๐.	ผู้บังคับการตำรวจน้ำ	อนุกรรมการ
๑๑.	ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย	อนุกรรมการ

๑๒.	รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท กสท. โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)	อนุกรรมการ
๑๓.	ผู้อำนวยการสำนักงานควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล กรมเจ้าท่า	อนุกรรมการ
๑๔.	ผู้อำนวยการกองพันธกรณีระหว่างประเทศ กรมเจ้าท่า	อนุกรรมการและเลขานุการ

๔.๒.๔ คณะอนุกรรมการด้านรัฐเมืองท่า (Port State) มีองค์ประกอบดังนี้

ที่	ตำแหน่ง	แต่งตั้งเป็น
๑.	อธิบดีกรมเจ้าท่า	ประธานอนุกรรมการ
๒.	รองเลขาธิการสำนักงานประมงเพื่อสันติ	อนุกรรมการ
๓.	รองเจ้ากรมการพลังงานทหาร	อนุกรรมการ
๔.	รองอธิบดีกรมศุลกากร	อนุกรรมการ
๕.	รองอธิบดีกรมโรงงานอุตสาหกรรม	อนุกรรมการ
๖.	รองอธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน	อนุกรรมการ
๗.	รองอธิบดีกรมประมง	อนุกรรมการ
๘.	รองอธิบดีกรมวิชาการเกษตร	อนุกรรมการ
๙.	รองเลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา	อนุกรรมการ
๑๐.	รองผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย	อนุกรรมการ
๑๑.	รองผู้อำนวยการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	อนุกรรมการ
๑๒.	ผู้อำนวยการสำนักนําร่อง กรมเจ้าท่า	อนุกรรมการ
๑๓.	ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานเรือ กรมเจ้าท่า	อนุกรรมการ
๑๔.	ผู้อำนวยการกองพันธกรณีระหว่างประเทศ กรมเจ้าท่า	อนุกรรมการและเลขานุการ

๕. ข้อเสนอแนะการปฏิบัติต่างๆเพื่อยกระดับมาตรฐานทางทะเลของไทยตามแนวทางขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ในประเด็นสำคัญดังนี้

การปฏิบัติ	หน่วยรับผิดชอบ	ข้อกำหนด / สาเหตุ
๑. จัดตั้งหน่วยงานสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล ที่เป็นหน่วยงานอิสระแยกจากกรมเจ้าท่า	อนุกรรมการด้านรัฐเจ้าของ ธง สป.คค. จท.	III Code ข้อ 7.8, 7.9, 8.2, 16.4, 23, 38, 39, 40, 41, 44.5, 50.3 NC 01 OB 19 ประเทศไทยยังขาดหน่วยงาน เกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุ ทางน้ำ ซึ่งจะต้องเป็นองค์กร อิสระ มีอำนาจในการสั่งการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒. ปรับปรุงบัญชีรายชื่อสินค้า ให้ เป็นไปตามข้อบังคับว่าด้วยการขนส่ง สินค้าอันตรายระหว่างประเทศ (IMDG Code)	อนุกรรมการด้านรัฐเมืองท่า จท. ศก.	III Code ข้อ 10, 61 NC 04 กรณีการใช้ชื่อเพื่อเสียงประเภท สินค้าวัตถุอันตราย
๓. ปรับปรุงพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ให้มี ประสิทธิภาพแจ้งเตือนและตรวจสอบ สินค้าอันตรายเมื่อมีการส่งผ่านข้อมูล สินค้าเข้ามาในระบบ	อนุกรรมการด้านรัฐเมืองท่า	III Code ข้อ 7.6 OB 05 การเชื่อมโยงข้อมูลจากหน่วย งานต่าง ๆ ยังไม่ครบถ้วน
๔. จัดตั้งสถานีส่ง NAVTEX (ข่าวอากาศ) ให้ครอบคลุมทั้งอ่าวไทย ตอนล่างและทะเลอันดามัน	อนุกรรมการด้านรัฐชายฝั่ง	III Code ข้อ 6.1, 12, 15, 48, 53 NC 05 การให้บริการข่าวสาร ทางทะเลยังไม่ครอบคลุมทะเลฝั่ง อันดามันและพื้นที่อ่าวไทย ตอนล่าง
๕. จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการกรมเจ้าท่า มีหน้าที่เฝ้าระวัง ติดตามสถานการณ์ และข่าวสารความเคลื่อนไหวต่าง ๆ	อนุกรรมการด้านรัฐชายฝั่ง	III Code ข้อ 46, 48, 50 NC 05

<p>ทั้งพื้นที่ทางน้ำและพื้นที่อื่นที่ รับผิดชอบตลอด ๒๔ ชั่วโมง เพื่อให้ พร้อมรับสถานการณ์เหตุด่วนเหตุร้าย ที่อาจเกิดขึ้น ทั้งที่ต้องลงมือแก้ไข สถานการณ์เองและที่ต้องประสาน ความร่วมมือกับหน่วยข้างเคียงอื่น</p>		<p>ข้อบกพร่องหรือเหตุการณ์ความ เสียหายที่เคยเกิด</p>
<p>๖. เร่งจัดทำสรุปผลหรือความคืบหน้า การสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำต่างๆ ทั้งที่ต้องรายงาน IMO และไม่ต้อง รายงาน IMO ให้มีความชัดเจนของผล หรือความคืบหน้า รวมทั้งมาตรการ ป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ขึ้นอีก เพื่อส่งต่อข้อมูลไปจัดเก็บยังหน่วยงาน ที่จัดตั้งตามข้อ ๑</p>	<p>อนุกรรมการด้าน รัฐ เจ้าของธง จท. หน่วยงาน สอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล (จัดตั้งใหม่)</p>	<p>III Code ข้อ 7.8, 7.9, 8.2, 16.4, 23, 38, 39, 40, 41, 44.5, 50.3 NC 01 OB 19 สอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำกรณี ต่าง ๆ ดังนี้ ๑.เรือภัทรมารีน ๕ และ ๖ จม (๑๙ ก.ย.๕๘, ๑๓ มิ.ย.๖๑) ๒.เรือพินิกซ์จมที่ภูเก็ต (๕ ก.ค.๖๑) ๓.ตู้สินค้าบนเรือ KMTC .Hongkong ระเบิดที่ท่าเรือ แหลมฉบัง (๒๕ พ.ค.๖๒) ๔.เรื่อน้ำมัน Dragon ๒ จมหน้า ท่า ปตท. บางจาก (๒๑ พ.ย.๖๒) ๕.เรือโดยสาร La Belle des Oceans สัญชาติเบลเยียมชนหิน ไต้หนานอกฝั่งกระบี่(๒๔ พ.ย.๖๒) ๖.เรือ Nordana Sophie สมอ เกาเกยตันและจมนที่เวียดนาม (๒๘ พ.ย. ๖๒) ๗.เรือ Golden Bridge ๒ จมที่ ปากร่องเจ้าพระยา (๓ ธ.ค.๖๒)</p>

<p>๗. ถ่ายโอนบางภารกิจให้หน่วยงานเอกชนดำเนินการ(Operator) โดยหน่วยงานรัฐทำหน้าที่เป็น Regulator กำกับดูแลมาตรฐานหน่วยงานเอกชนอีกที เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> - การตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญต่างๆตาม พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย มาตรา ๑๖๓ โดยมอบอำนาจให้สถาบันการตรวจเรือหรือภาคเอกชน - การตรวจเรือเพื่อออกใบอนุญาตใช้เรือประจำปี ตามพรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่6) โดยถ่ายโอนให้อู่เรือเอกชน ทำนองเดียวกับสถานตรวจสภาพรถเอกชน (ตรอ.) ของกรมการขนส่งทางบก 	<p>อนุกรรมการด้านรัฐเจ้าของธง</p>	<p>III Code ข้อ 18, 21 NC 03 OB 14,</p>
<p>๘. แสวงหาความร่วมมือกับหน่วยงานข้างเคียงเพื่อปฏิบัติในบางภารกิจที่ขาดแคลนกำลังพลเช่น การตรวจเรือที่เข้ามาหรือออกจากน่านน้ำไทย ตาม พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย (ร่วมมือในกรอบงาน ศรชล.โดยแต่งตั้งเจ้าพนักงานศรชล.บางตำแหน่งเป็นเจ้าพนักงานตรวจเรือด้วย)</p>	<p>อนุกรรมการด้านรัฐเมืองท่า</p>	<p>III Code ข้อ 18, 21 NC 03 OB 14,</p>
<p>๙. บูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆเพื่อพัฒนาระบบจัดการของเสียจากเรือ</p>	<p>อนุกรรมการด้านรัฐเมืองท่า จท. กทท. ศรชล. ศก. ทช. กปม.ท่าเรือเอกชนต่างๆ กรมควบคุมมลพิษ กทม. และ อปท.ต่าง ๆ</p>	<p>III Code ข้อ 6.2, 28, 53, 56.1, 58 OB 08</p>
<p>๑๐. พัฒนาระบบสารสนเทศ Big data เพื่อบริหารจัดการข้อมูลความเคลื่อนไหวทั้งในส่วนของกิจกรรม</p>	<p>อนุกรรมการด้านทั่วไป จท. ศรชล. ศก.</p>	<p>III Code ข้อ 7.6, 10 OB 05</p>

<p>ที่ทำเรือ การขนถ่ายสินค้าโดยเฉพาะ อย่างยิ่งสินค้าอันตราย ความเคลื่อนไหวเรือทุกลำในน่าน น้ำไทย โดยบูรณาการแลกเปลี่ยน ข้อมูลกับหน่วยงานต่างๆในกรอบงาน ศรชล.</p>		
<p>๑๑. เร่งรัดปรับปรุงหลักสูตร คนประจำเรือ</p>	<p>อนุกรรมการด้านรัฐเจ้าของ ธง</p>	<p>III Code ซี อ 16.3, 16.3.1, 16.3.2, 16.3.5 OB 14</p>
<p>๑๒. สรุปรายงานผลการตรวจประเมิน พร้อมข้อบกพร่องและข้อเสนอแนะที่ ต้องปฏิบัติเพื่อยกระดับมาตรฐานทาง ทะเลของไทย ตามข้อกำหนดและ แนวทางของ IMO ต่อคณะรัฐมนตรี และเมื่อการตรวจประเมินแล้วเสร็จ จะต้องประเมินผลเพื่อพิจารณาแนว ทางการดำเนินการในลำดับต่อไป</p>	<p>คณะกรรมการนโยบาย ยกระดับมาตรฐานทางทะเล แห่งชาติ</p>	
<p>๑๓. เร่งรัดการดำเนินการตรา พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ. ใช้แทนฉบับปัจจุบัน ตาม ข้อเสนอแนะของ คณะกรรมการวิสามัญพิจารณา มาตรการส่งเสริมพาณิชย์ ของประเทศไทย สภานิติบัญญัติ แห่งชาติ ในปี ๒๕๕๙ เพื่อให้มีการ จัดตั้งคณะกรรมการนโยบายการ พาณิชย์แห่งชาติ</p>	<p>กรมเจ้าท่า</p>	<p>เป็นกลไกหรือเครื่องมือในการ กำกับดูแลการยกระดับมาตรฐาน ทางทะเลของไทยให้มีความ ต่อเนื่องในระยะยาว</p>

จากบทสรุปและข้อเสนอแนะข้างต้นทั้งหมดนี้ คณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางน้ำ
และการพาณิชย์ ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา มั่นใจว่าหากรัฐบาลสามารถดำเนินการ
ต่าง ๆ ตามข้อเสนอแนะนี้ได้อย่างครบถ้วนแล้วจะช่วยยกระดับมาตรฐานทางทะเลของไทยให้เป็นไป
ตามข้อกำหนดและแนวทางขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้ ทำให้ประเทศไทย

มีความพร้อมรับการตรวจ IMSAS ทั้งในภาคบังคับครั้งแรกในปี ๒๕๖๔ และในการตรวจเป็นระยะ และตามวงรอบที่ IMO กำหนดไว้ ทั้งนี้คณะอนุกรรมการมีความเห็นว่าการตรวจประเมิน IMSAS ในปี ๒๕๖๔ นี้ ถือเป็นจุดทดสอบสำคัญของไทยว่าจะสามารถดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานทางทะเลของ IMO ที่กำหนดไว้ใน “ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการอนุวัติการตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO), (III Code) ได้ครบถ้วนทุกพันธกรณีหรือไม่ รวมถึงได้ปรับปรุงแก้ไข ข้อบกพร่องต่าง ๆ ที่เคยตรวจพบในการตรวจ VIMSAS เมื่อปี ๒๕๕๐ ได้เรียบร้อยแล้วหรือไม่ รัฐบาลจึงควรให้ความสำคัญในเรื่องนี้และด้วยข้อจำกัดด้านเวลา รัฐบาลจึงควรเร่งดำเนินการตามข้อเสนอแนะข้างต้นนี้อย่างเร่งด่วนและจริงจัง

อย่างไรก็ตามการตรวจ IMSAS นั้นเป็นเพียงจุดทดสอบเบื้องต้นของการปรับปรุงแก้ไขปัญหา เพื่อยกระดับมาตรฐานทางทะเลตามที่ IMO กำหนดและใช้ตรวจสอบชาติสมาชิกต่าง ๆ ข้อสำคัญคือ แต่ละชาติจะต้องสามารถดำรงและรักษาไว้ซึ่งความเป็นมาตรฐานทางทะเลตามอนุสัญญาฉบับต่าง ๆ ให้คงอยู่ตลอดไป ซึ่งความจริงจังและต่อเนื่องของการดำเนินการยกระดับมาตรฐานทางทะเลของไทยถือเป็นเรื่องสำคัญ ดังนั้น เมื่อการตรวจ IMSAS ในปี ๒๕๖๔ เสร็จสิ้นลงแล้ว กรมเจ้าท่า ในฐานะหน่วยงานเจ้าภาพหลักรับผิดชอบกำกับดูแลมาตรฐานทางทะเลของไทย ต้องสรุปผลการตรวจประเมิน IMSAS พร้อมบทเรียนข้อเสนอแนะและแนวทางแก้ไขหากมีข้อบกพร่องต่าง ๆ เสนอ คณะรัฐมนตรีเพื่อรับทราบและสั่งการให้หน่วยเกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติ

แต่ไม่ว่าผลการตรวจ IMSAS ในปี ๒๕๖๔ จะออกมาเป็นผลเชิงบวกหรือเชิงลบก็ตาม และเนื่องด้วยสิ่งที่ปฏิบัติตามข้อเสนอแนะนี้ หลายเรื่องหลายกิจกรรมไม่สามารถทำให้บรรลุผล หรือเสร็จสิ้นได้โดยเร็ว ต้องอาศัยเวลาที่จะดำเนินการอย่างต่อเนื่องจึงจะประสบผลสำเร็จ ตัวอย่างเช่น การดำเนินงานของคณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อบูรณาการและกำกับดูแลการยกระดับมาตรฐานทางทะเลของไทยทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติการซึ่งเกี่ยวข้องกับงานหลายด้าน และหลายหน่วยงาน การพัฒนาระบบสารสนเทศและบูรณาการข้อมูลของหน่วยงานต่าง ๆ เป็น Big data และการบูรณาการการปฏิบัติและถ่ายโอนภารกิจของบางหน่วยงาน เพื่อแก้ปัญหาขาดแคลนกำลังพลเป็นต้น ซึ่งการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะทั้งหมดนี้ ต้องใช้เวลาดำเนินการพอสมควร และเนื่องจากแนวทางการตรวจ IMSAS ของ IMO นั้น ไม่ได้จบเสร็จสิ้นในครั้งเดียว แต่จะมีการติดตามการแก้ปัญหาและนัดหมายมาตรวจสอบทบทวนความคืบหน้าผลการดำเนินงานตามวงรอบที่เหมาะสมอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น กรมเจ้าท่าและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานทางทะเล ควรต้องดำเนินการตามข้อเสนอแนะและแผนปฏิบัติการ (Action Plan) รองรับยุทธศาสตร์การบริหารจัดการทางทะเลอย่างต่อเนื่อง และใช้การตรวจ IMSAS ที่จะมาดำเนินการตรวจทบทวนในแต่ละวงรอบ เป็นตัวชี้วัดสำคัญ หรือ Key Performance Indicator หรือ KPI ของความก้าวหน้าการยกระดับมาตรฐานทางทะเลของไทย ซึ่งเมื่อไรที่ผลการตรวจ IMSAS ของไทย ไม่ตรวจพบข้อบกพร่องใด ๆ หรือเป็นเพียงข้อสังเกตเล็กน้อย

ที่ไม่กระทบมาตรฐานใด ๆ แล้ว จะนำไปสู่การได้รับการยอมรับจากนานาชาติรวมทั้ง IMO ในฐานะชาติทางทะเลหรือ Maritime Nation ที่มีมาตรฐานทางทะเลเป็นสากล ซึ่งจะช่วยส่งเสริม และเกื้อหนุนให้กิจการพาณิชย์ของไทยมีความเข้มแข็ง สามารถเป็นพลังขับเคลื่อนที่สำคัญที่จะสร้างความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจให้ประเทศไทยได้อย่างมั่นคงสืบไป

บรรณานุกรม

เอกสารต่างประเทศ

Ajoy Chatterjee, "The effectiveness of IMSAS Audits of Member States in implementation of IMO Regulations" 2018

International Maritime Organization. "VOLUNTARY IMO MEMBER STATE AUDIT SCHEME INTERIM REPORT : AUDIT OF THAILAND 15 TO 22 OCTOBER 2007" 2007

Master thesis in Law of the Sea, (1 September 2015) การตรวจประเมินภาคบังคับของ IMO : วิเคราะห์อำนาจการบังคับใช้ของ IMO (IMO's mandatory Audit Scheme : an analysis of the IMO's enforcement power)

สื่ออิเล็กทรอนิกส์

กรมเจ้าท่า. "สรุป III Code และ แนวทางการตรวจ auditor ๒๐ ธันวาคม ๒๕๕๘" จาก

<https://www.md.go.th/md/index.php/2014-01-19-05-02-28/2014-01-19-05-20-44/-imo-member-state-audit-scheme-imsas/3892-iii-code-/file> สืบค้นเมื่อ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๖๒

International Maritime Organization. "Excel chart listing ratifications by State" จาก

<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx> สืบค้นเมื่อ ๑๐ มกราคม ๒๕๖๓

เอกสารอื่น ๆ

กรมเจ้าท่า. "คำชี้แจงข้อมูลและแนวทางในการเตรียมความพร้อมรับการประเมินมาตรฐานจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ๘ ต.ค. ๖๒", ๒๕๖๒

กรมเจ้าท่า. "แผนงานเตรียมรับการตรวจประเมินรัฐภาคีภาคบังคับขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๒ – ๒๕๖๔ (Preparation for IMO Mandatory Member State Audit 2019-2021)", ๒๕๖๒

กรมเจ้าท่า. "แผนปฏิบัติการ (Action Plan) รองรับยุทธศาสตร์การบริหารจัดการทางทะเล พ.ศ. ๒๕๖๒ – ๒๕๖๓ (Action plan for Overall Maritime Strategy for implementation of IMO Instrument 2019-2020)", ๒๕๖๒

กรมเจ้าท่า. "ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการทางทะเล (Overall Maritime Strategy)", ๒๕๖๒

กรมเจ้าท่า. “การติดตามความก้าวหน้าการแก้ไขข้อกำหนด (Non Conformity) และข้อสังเกต (Observation) จากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) เมื่อคราวการตรวจประเมินประเทศสมาชิก องค์การทางทะเลระหว่างประเทศโดยสมัครใจ (VIMSAS)”, ๒๕๖๓ เป็นรายการแรกของการบรรณานุกรมในหมวดนี้

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการ สภานิติบัญญัติแห่งชาติ. “รายงานการเดินทางไปเยือนและร่วมประชุมทวิภาคี ของคณะกรรมการธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ระหว่างวันที่ ๒๑ - ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ ณ กรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร”, ๒๕๖๐

ภาคผนวก ก

ข้อบังคับว่าด้วยการอนุวัติการตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ IMO
(IMO Instrument implementation Code (III Code))

หมวดที่ ๑ บททั่วไป (Common Areas)

วัตถุประสงค์ (Objective)

๑. ประมวลข้อบังคับนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับความปลอดภัยทางทะเลและปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเลรวมทั้งช่วยรัฐภาคีในการอนุวัติการตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

๒. รัฐภาคีสามารถใช้ประโยชน์และดำเนินการตามประมวลข้อบังคับนี้ ในฐานะรัฐเจ้าของธง รัฐเมืองท่าหรือรัฐชายฝั่ง ซึ่งอาจมีความแตกต่างกันได้ ขึ้นอยู่กับสภาพทางภูมิศาสตร์และสถานการณ์

กลยุทธ์ (Strategy)

๓. เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของประมวลข้อบังคับนี้ รัฐควร

๓.๑ พัฒนากลยุทธ์โดยรวม (overall strategy)¹ เพื่อให้แน่ใจว่ามีการปฏิบัติตามข้อผูกพันและความรับผิดชอบระหว่างประเทศ (international obligations and responsibilities) ในฐานะรัฐเจ้าของธง รัฐเมืองท่า และรัฐชายฝั่ง

๓.๒ สร้างวิธีการ (methodology) เพื่อกำกับดูแลและประเมินกลยุทธ์นั้น ทำให้การอนุวัติการและการบังคับใช้ตราสารภาคบังคับระหว่างประเทศมีประสิทธิภาพ

๓.๓ ทบทวน (review) กลยุทธ์นั้นอย่างต่อเนื่อง รักษาและปรับปรุงสมรรถนะองค์กร (Overall organizational performance) รวมทั้ง ความสามารถขององค์กรในฐานะรัฐเจ้าของธง รัฐเมืองท่าและรัฐชายฝั่ง

เรื่องทั่วไป (General)

๔. รัฐมีความรับผิดชอบในการประกาศใช้กฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ และต้องทำให้ตราสารมีผลใช้บังคับโดยครบถ้วนและบริบูรณ์ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเลและเพื่อคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล

๕. รัฐต้องใช้มาตรการป้องกัน บรรเทาและควบคุมมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล โดยไม่ทำให้ความเสียหายหรืออันตรายจากที่หนึ่งย้ายไปยังอีกที่หนึ่ง หรือเปลี่ยนสภาพจากมลพิษประเภทหนึ่งเป็นมลพิษอีกประเภทหนึ่ง ไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อม

ขอบเขต (Scope)

๖. เรื่องที่อยู่ภายใต้หลักเกณฑ์พิจารณาของประมวลข้อบังคับนี้ ได้แก่

๖.๑ ความปลอดภัยของชีวิตในทะเล (SOLAS)

๖.๒ การป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL)

๖.๓ มาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามของคนประจำเรือ (STCW)

๖.๔ แนวน้ำบรรทุก (LL)

๖.๕ การวัดขนาดตันเรือ (TONNAGE)

๖.๖ ข้อบังคับเพื่อป้องกันเรือโดนกันในทะเล (COLREG)

๗. ในการพัฒนานโยบาย กฎหมายและกฎเกณฑ์ รวมถึง ขั้นตอนการบริหารต่าง ๆ (administrative procedures) สำหรับอนุวัติการและบังคับใช้พันธกรณีและความรับผิดชอบของรัฐ ควรคำนึงถึง

๗.๑ เขตอำนาจรัฐ (jurisdiction)

๗.๒ องค์กรและอำนาจแห่งองค์กร (organization and authority)

๗.๓ กฎหมาย และบทบัญญัติต่าง ๆ (legislation, rules, regulations)

๗.๔ การประกาศใช้ตราสารภาคบังคับ กฎและบทบัญญัติระหว่างประเทศ (promulgation)

๗.๕ การบังคับใช้กฎหมาย (enforcement arrangements)

๗.๖ การควบคุม (control) การตรวจ (survey, inspection, audit, verification) การอนุมัติ (approval) และการออกใบสำคัญรับรอง (certification)

๗.๗ การคัดเลือก (selection) การยอมรับ (recognition) การมอบและให้อำนาจ (authorization and empowerment) และการกำกับดูแล (monitoring) องค์กรที่ได้รับการยอมรับ (recognized organization - RO) และผู้ตรวจเรือที่ได้รับการแต่งตั้ง (nominated surveyors)

๗.๘ การสอบสวนที่ต้องรายงานต่อ IMO

๗.๙ การรายงานต่อ IMO และทางการของรัฐอื่น ๆ (Administrations)

การดำเนินถาวรนั้นต้น (Initial actions)

๘. เมื่อตราสารของ IMO มีผลใช้บังคับกับรัฐใด รัฐบาลแห่งรัฐนั้นต้องมีความพร้อม (to be in a position) ในการบังคับใช้บทบัญญัติผ่านกฎหมายภายใน และต้องจัดให้โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ที่จำเป็นในการอนุวัติการและบังคับใช้กฎหมาย โดยควร

๘.๑ มีความสามารถในการประกาศใช้กฎหมาย (promulgate) ซึ่งสร้างขอบเขตอำนาจควบคุมเหนือเรือที่ชกธงของตนได้ ทั้งในทางการบริการ ทางเทคนิค และทางสังคม และต้องมีฐานทางกฎหมายในการจดทะเบียนเรือ การตรวจเรือ กฎหมายด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมที่บังคับใช้กับเรือ และการออกกฎหมายลำดับรอง

๘.๒ มีฐานทางกฎหมายในการบังคับใช้กฎหมายภายใน รวมทั้ง กระบวนการสอบสวน และกระบวนการลงโทษ

๘.๓ มีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญทางทะเลอย่างเพียงพอ เพื่อสนับสนุนการดำเนินการ ประกาศใช้กฎหมายภายในและเพื่อดำเนินการตามกรอบความรับผิดชอบของรัฐ รวมทั้ง มีการรายงาน ตามที่อนุสัญญากำหนด

การสื่อสารข้อมูลข่าวสาร (Communication of information)

๙. รัฐภาคีต้องแจ้ง (communicate) กลยุทธ์ (ตามข้อ 3) และข้อมูลเกี่ยวกับกฎหมายภายใน ไปยังผู้ที่เกี่ยวข้อง

การเก็บบันทึก (Records)

๑๐. รัฐต้องจัดให้มีการบันทึกและจัดเก็บหลักฐานการปฏิบัติตามข้อกำหนด โดยบันทึกนั้น ต้องขอด้วยกฎหมาย สามารถบ่งชี้และเข้าถึงได้โดยสะดวก ต้องมีกระบวนการที่เป็นลายลักษณ์อักษร เกี่ยวกับการควบคุม การบ่งชี้ การจัดเก็บ การคุ้มครอง การเข้าถึง ระยะเวลาจัดเก็บ และการทำลายบันทึก

การปรับปรุง (Improvement)

๑๑. รัฐต้องปรับปรุงมาตรการต่าง ๆ ซึ่งส่งผลให้อนุสัญญาและพิธีสารต่าง ๆ มีผลบังคับใช้ ได้อย่างต่อเนื่อง การปรับปรุงนั้นอาจกระทำได้โดยการบังคับใช้กฎหมายภายใน และการกำกับดูแล การปฏิบัติตามกฎหมาย

๑๒. รัฐต้องสร้างวัฒนธรรมซึ่งเปิดโอกาสให้พัฒนาสมรรถนะในกิจกรรมด้านความปลอดภัย และการคุ้มครอง สิ่งแวดล้อมทางทะเล ซึ่งอาจรวมถึง

๑๒.๑ การจัดกิจกรรมฝึกอบรมด้านความปลอดภัยและการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ทางทะเลอย่างต่อเนื่อง

๑๒.๒ การฝึกด้านความปลอดภัยและการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล ทั้งระดับภูมิภาค และระดับประเทศ โดยมีหน่วยงานทางทะเล องค์กรระดับภูมิภาคหรือนานาชาติ บริษัทและคนประจำเรือ เข้าร่วมด้วย

๑๒.๓ การให้รางวัลและสร้างมาตรการจูงใจสำหรับบริษัทเดินเรือและคนประจำเรือ เพื่อปรับปรุงด้านความปลอดภัยและการป้องกันมลพิษ

๑๓. รัฐต้องสามารถระบุและขจัดสาเหตุของการดำเนินงานที่ไม่สอดคล้องกับพันธกรณี ระหว่างประเทศ non-conformities) เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาขึ้นซ้ำอีก รวมถึง

๑๓.๑ การทบทวนและวิเคราะห์ความไม่สอดคล้องดังกล่าว

๑๓.๒ การดำเนินมาตรการแก้ไขปัญหานั้น

๑๓.๓ การทบทวนการดำเนินมาตรการแก้ไข

๑๔. รัฐภาคีต้องพิจารณาและขจัดสาเหตุของการดำเนินงานที่ไม่สอดคล้องกับพันธกรณีระหว่างประเทศที่มีโอกาสเกิดขึ้น เพื่อป้องกันปัญหาก่อนที่จะเกิดขึ้น

หมวดที่ ๒ – รัฐเจ้าของธง

การอนุวัติการ (Implementation)

๑๕. รัฐต้อง

๑๕.๑ ดำเนินการตามนโยบายด้วยการออกกฎหมายภายในและกำหนดแนวปฏิบัติ ซึ่งสนับสนุนการอนุวัติการและบังคับใช้ข้อกำหนด (requirements) ด้านความปลอดภัยและคุ้มครองสิ่งแวดล้อมของอนุสัญญาและพิธีสารที่รัฐนั้นได้เข้าเป็นภาคี

๑๕.๒ กำหนดความรับผิดชอบให้กับหน่วยงานรัฐ เพื่อปรับปรุงและแก้ไขนโยบายให้ทันสมัยตามความเหมาะสม

๑๖. รัฐเจ้าของธง ต้องจัดสรรทรัพยากรและมีกระบวนการสำหรับการบริหารความปลอดภัยและคุ้มครองสิ่งแวดล้อม (a safety and environmental protection programme) ประกอบด้วย

๑๖.๑ มีข้อแนะนำทางการบริหาร (administrative instructions) เพื่อรองรับการอนุวัติการกฎหมายและข้อบังคับระหว่างประเทศ รวมทั้ง การพัฒนาและเผยแพร่กฎหมายภายใน รวมทั้ง ใบสำคัญรับรองที่ออกโดยสมาคมจัดชั้นเรือ (classification society) ซึ่งได้รับการยอมรับตามอนุสัญญา SOLAS ข้อ XI-1/1 และใบสำคัญรับรองซึ่งออกโดยรัฐเจ้าของธงเพื่อแสดงว่าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านโครงสร้าง (structural) เครื่องจักรกล (mechanical ด้านไฟฟ้า (electrical) และ/หรือข้อกำหนดอื่น ๆ แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศที่รัฐนั้นเป็นภาคีหรือข้อกำหนดแห่งกฎหมายภายในของรัฐนั้น

๑๖.๒ ปฏิบัติตามข้อกำหนดแห่งตราสารระหว่างประเทศ โดยใช้ระบบตรวจสอบ audit and inspection ซึ่งเป็นอิสระจากหน่วยงานที่ออกใบสำคัญรับรอง หรือจากองค์กรที่ได้รับการมอบอำนาจจากรัฐในการออกใบสำคัญรับรอง

๑๖.๓ ปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามของคนประจำเรือ (STCW) ซึ่งรวมถึง

๑๖.๓.๑ การฝึกอบรม การประเมินความสามารถ และการออกประกาศนียบัตรให้คนประจำเรือ

๑๖.๓.๒ ประกาศนียบัตรและประกาศนียบัตรรับรองต่าง ๆ ที่แสดงถึงความสามารถของคนประจำเรือ

๑๖.๓.๓ การสอบสวนด้วยความเป็นกลาง ที่ต้องกระทำหลังจากได้รับรายงานความเสียหายที่อาจเป็นภัยคุกคามต่อความปลอดภัยแห่งชีวิตหรือทรัพย์สินหรือต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล ไม่ว่าจะเกิดขึ้นจากการกระทำหรืองดเว้นกระทำของผู้ถือประกาศนียบัตรหรือประกาศนียบัตรรับรองที่ออกโดยรัฐนั้น

๑๖.๓.๔ การเพิกถอน การพักใช้ หรือการยกเลิกประกาศนียบัตรหรือประกาศนียบัตรรับรองที่ออกให้โดยรัฐ นั้น เมื่อมีหลักฐานอันสมควร หรือเมื่อจำเป็นต้องป้องกันการปลอมแปลง (fraud) ประกาศนียบัตร และ

๑๖.๓.๕ การจัดการบริหาร รวมไปถึงการฝึกอบรม การประเมินและการออกประกาศนียบัตรที่กระทำโดยรัฐอื่น ซึ่งเป็นความรับผิดชอบของรัฐเจ้าของธงในการทำให้มั่นใจในความสามารถของนายเรือ (masters), นายประจำเรือและคนประจำเรืออื่นๆ (officers and other seafarers) ที่ลงทำการในเรือที่ชักธงของตน

๑๖.๔ สอบสวนอุบัติเหตุ และรับมือกับเหตุการณ์ต่างๆ อันเกี่ยวเนื่องกับเรือที่มีความบกพร่องได้อย่างเหมาะสมและทันที่ (identified deficiencies) และ

๑๖.๕ พัฒนา จัดทำเอกสาร และกำหนดแนวทางปฏิบัติเพื่อรองรับข้อกำหนดในอนุสัญญาระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวข้องกับความพึงพอใจของทางการ (the Administration)

๑๗. รัฐเจ้าของธงต้องทำให้แน่ใจว่าเรือที่ชักธงของตนมีอัตรากำลังที่เพียงพอ และมีประสิทธิภาพ โดยคำนึงถึงมาตรการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น หลักการกำหนดคนประจำเรือขั้นต่ำที่ปลอดภัย (Principles of Safe Manning)

การมอบอำนาจ (Delegation of authority)

๑๘. รัฐที่มอบอำนาจแก่องค์กรที่ได้รับการยอมรับ (recognized organization - RO) ในการตรวจ (surveys, inspections, audits) การออกประกาศนียบัตร/ใบสำคัญรับรอง (certificates) และเอกสารอื่น ๆ การทำเครื่องหมายเรือ (marking) และงานอื่น ๆ ตามที่อนุสัญญาระหว่างประเทศ หรือกฎหมายภายในประเทศกำหนด ต้องควบคุมการมอบอำนาจนั้นให้เป็นไปตามข้อกำหนดของตราสารระหว่างประเทศ เพื่อ

๑๘.๑ พิจารณาว่าองค์กรเหล่านั้นมีทรัพยากรที่มีความสามารถทางด้านเทคนิค การบริหารจัดการ และการค้นคว้าวิจัยงานต่าง ๆ เพื่อให้งานที่ได้รับมอบหมายสำเร็จลุล่วงได้ และเป็นไปตามมาตรฐานสำหรับ ROs ที่ IMO กำหนด

๑๘.๒ มีข้อตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรระหว่างรัฐและองค์กรนั้น ๆ ซึ่งมีองค์ประกอบตามที่ IMO กำหนด โดยอาจใช้แบบข้อตกลงสำหรับการมอบอำนาจให้ ROs หรือมีการดำเนินการที่มีผลทางกฎหมายที่ให้ผลเทียบเท่ากันได้

๑๘.๓ มีข้อแนะนำ (specific instructions) ซึ่งระบุรายละเอียดกิจกรรมที่ต้องปฏิบัติเมื่อพบว่าเรืออยู่ในสภาพไม่พร้อมต่อการเดินทะเล และเป็นอันตรายต่อตัวเรือและบุคคลบนเรือหรือพบว่ามีภัยคุกคามที่เป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล

๑๘.๔ ให้ข้อมูล ROs เกี่ยวกับกฎหมายภายใน และการตีความบทบัญญัติต่าง ๆ ตามอนุสัญญา รวมถึงระบุถึงมาตรฐานเพิ่มเติมที่รัฐกำหนดไว้เกินกว่าข้อกำหนดของอนุสัญญา ซึ่งมีผลบังคับใช้เฉพาะเรือที่ชักรงของตน

๑๘.๕ กำหนดให้ ROs ต้องเก็บรักษาบันทึก ซึ่งเป็นข้อมูลที่เป็นประโยชน์สำหรับรัฐในการตีความข้อกำหนดแห่งตราสารระหว่างประเทศ

๑๙. รัฐเจ้าของธงต้องไม่ให้ ROs บังคับใช้ข้อกำหนดใด ๆ เกี่ยวกับกฎการจัดชั้นเรือ (classification rules) รวมทั้ง ข้อกำหนด กระบวนการ หรือการดำเนินการใด ๆ ในขั้นตอนการออกใบสำคัญรับรอง เกินกว่าที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาหรือตราสารบังคับของ IMO (mandatory instruments)

๒๐. รัฐเจ้าของธงต้องจัดหรือเข้าร่วมในแผนการควบคุมดูแล ROs (an oversight programme) และต้องจัดสรรทรัพยากรให้เพียงพอในการดำเนินแผนการ รวมทั้งสื่อสารกับ ROs เพื่อให้ปฏิบัติตามพันธกรณีระหว่างประเทศครบถ้วน โดย

๒๐.๑ ใช้อำนาจในการตรวจเพิ่มเติม เพื่อให้แน่ใจว่าเรือที่ชักรงของตนปฏิบัติตามข้อกำหนดของตราสารระหว่างประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ

๒๐.๒ ดำเนินการตรวจเพิ่มเติมตามความจำเป็น เพื่อให้แน่ใจว่าเรือที่ชักรงของตนปฏิบัติตามข้อกำหนดของกฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องครบถ้วนแล้ว และ

๒๐.๓ จัดสรรบุคลากรที่มีความรู้ในเรื่องกฎเกณฑ์และกฎหมายของรัฐ และข้อกำหนดของ ROs เป็นอย่างดี และมีบุคลากรที่สามารถ (available) กำกับดูแล ROs ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒๑. รัฐเจ้าของธงที่แต่งตั้งผู้ตรวจเรือ surveyors เพื่อทำการตรวจเรือ (Survey, audit and inspection) โฉนดของรัฐนั้น ต้องกำกับดูแลการแต่งตั้งนั้นตามแนวปฏิบัติข้อ ๑๘. โดยเฉพาะวรรค ๓ และ ๔

การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)

๒๒. รัฐเจ้าของธงต้องใช้มาตรการที่จำเป็นในการควบคุมเรือที่ชักรงของตน องค์กร (entities) หรือบุคคลต่าง ๆ ภายใต้อำนาจรัฐให้ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศ โดยมาตรการนั้นรวมถึง

๒๒.๑ ห้ามเรือที่ชักธงของตนเดินทะเล จนกว่าเรือนั้นจะปฏิบัติตามกฎเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศ

๒๒.๒ ตรวจเรือที่ชักธงของตนตามเวลาที่กำหนด (periodic inspection) เพื่อตรวจสอบว่าสภาพเรือและลูกเรือเป็นไปตามที่ระบุไว้ในใบสำคัญรับรองต่าง ๆ

๒๒.๓ ผู้ตรวจเรือตามข้อ ๒๒.๒ ต้องแน่ใจว่าคนประจำเรือมีความคุ้นเคยใน

๒๒.๓.๑ หน้าที่ของตน (specific duties)

๒๒.๓.๒ การจัดแผนผังเรือ (ship arrangements) การติดตั้ง (installations) อุปกรณ์และกระบวนการต่าง ๆ

๒๒.๔ ทำให้แน่ใจว่าบุคคลบนเรือทั้งหมด สามารถทำงานสอดคล้องกันอย่างมีประสิทธิภาพในสถานการณ์ฉุกเฉินและปฏิบัติงานที่จำเป็นด้านความปลอดภัยหรือการป้องกันหรือบรรเทามลพิษ

๒๒.๕ กำหนดบทลงโทษในกฎหมายภายใน ให้มีระดับความรุนแรงที่เหมาะสม เพื่อให้เรือที่ชักธงของตนละเมิดกฎเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศ

๒๒.๖ ภายหลังจากได้มีการสอบสวนแล้ว ต้องดำเนินคดีกับเรือที่ชักธงของตนที่ละเมิดกฎเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะการละเมิดดังกล่าวจะเกิดขึ้นที่ใด

๒๒.๗ กำหนดบทลงโทษในกฎหมายภายใน ให้มีระดับความรุนแรงที่เหมาะสม เพื่อให้บุคคลที่ได้รับประกาศนียบัตรหรือประกาศนียบัตรรับรอง ละเมิดกฎเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศ

๒๒.๘ ภายหลังจากได้มีการสอบสวนแล้ว ต้องดำเนินคดีกับบุคคลที่ได้รับประกาศนียบัตรหรือประกาศนียบัตรรับรอง ที่ละเมิดกฎเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะการละเมิดดังกล่าวจะเกิดขึ้นที่ใด

๒๓. รัฐเจ้าของธงต้องพัฒนาและดำเนินแผนการควบคุมและกำกับดูแล (control and monitoring Programmer) อย่างเหมาะสม เพื่อ

๒๓.๑ ให้มีการสอบสวนอุบัติเหตุอย่างละเอียดถี่ถ้วนและในทันที ตลอดจนรายงานต่อ IMO ตามความเหมาะสม

๒๓.๒ ให้มีการเก็บข้อมูลสถิติเพื่อให้สามารถวิเคราะห์หาทิศทางและแนวโน้มของปัญหา

๒๓.๓ ให้ตอบสนอง (responses) ต่อความบกพร่องและอุบัติการณ์ด้านมลพิษที่ได้รับรายงานจากรัฐเมืองท่า หรือรัฐชายฝั่ง ภายในเวลาที่เหมาะสม

๒๔. นอกจากนี้ รัฐเจ้าของธงต้อง

๒๔.๑ แน่ใจว่าได้บังคับใช้ตราสารระหว่างประเทศผ่านทางกฎหมายภายใน

๒๔.๒ จัดสรรบุคลากรที่มีความสามารถ (qualified personnel) ในการอนุวัติการ และบังคับใช้กฎหมายภายในตามข้อ ๑๕.๑ รวมถึงบุคลากรในงานตรวจและการสอบสวน ให้มีจำนวนที่เพียงพอ

๒๔.๓ จัดสรรบุคลากรที่มีความสามารถ (qualified personnel) ในการสอบสวน อุบัติการณ์ที่เรือที่ชักธงของตนถูกกักโดยรัฐเมืองท่า ให้มีจำนวนที่เพียงพอ

๒๔.๔ จัดสรรบุคลากรที่มีความสามารถ (qualified personnel) ในการสอบสวน อุบัติการณ์ ซึ่งรัฐเมืองท่ามีข้อสงสัยในประกาศนียบัตรหรือประกาศนียบัตรรับรอง หรือสงสัยในตัวบุคคลผู้ถือประกาศนียบัตร หรือประกาศนียบัตรรับรองที่ออกให้โดยรัฐเจ้าของธงให้มีจำนวนที่เพียงพอ

๒๔.๕ ทำให้แน่ใจว่ามีการฝึกอบรมและการกำกับดูแลกิจกรรมต่าง ๆ ของผู้ตรวจเรือ และผู้สอบสวน

๒๕. เมื่อรัฐเจ้าของธงได้รับแจ้งว่าเรือที่ชักธงของตนถูกกักโดยรัฐเมืองท่าหนึ่ง จะต้องกำกับดูแลว่าได้มีการใช้มาตรการแก้ไขที่เหมาะสม เพื่อให้เรือนั้นปฏิบัติตามตราสารระหว่างประเทศโดยทันที

๒๖. รัฐเจ้าของธงหรือ ROs จะออกหรือสลักหลังใบสำคัญรับรองให้แก่เรือได้ ต่อเมื่อเรือนั้นได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดแล้ว

๒๗. รัฐเจ้าของธงจะออกประกาศนียบัตรหรือประกาศนียบัตรรับรองให้แก่บุคคลได้ ต่อเมื่อบุคคลนั้นมีคุณสมบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดแล้ว

ผู้ตรวจเรือของรัฐเจ้าของธง (Flag State surveyors)

๒๘. รัฐเจ้าของธงต้องกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ ขอบเขตอำนาจ และความสัมพันธ์ของบุคลากรทั้งหมดที่จัดการดำเนินการ และตรวจสอบความถูกต้องของงานที่เกี่ยวข้องหรือกระทบต่อความปลอดภัยและการป้องกันมลพิษ และบันทึกไว้เป็นเอกสาร

๒๙. บุคลากรที่ต้องรับผิดชอบการตรวจ survey, inspection และ audit เรือและบริษัท ภายใต้ตราสารระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง ต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

๒๙.๑ มีคุณวุฒิที่เหมาะสมจากสถาบันทางทะเลหรือสถาบันการเดินเรือ (maritime or nautical Institution) และมีประสบการณ์การเดินเรือ (seagoing experience) เป็นนายประจำเรือ ซึ่งถือหรือเคยได้รับประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถในระดับบริหาร (valid management level Certificate of competency) และยังคงมีความรู้ทางเทคนิคของเรือและการปฏิบัติงาน นับแต่ได้รับประกาศนียบัตร (certificate of competency) หรือ

๒๙.๒ มีวุฒิการศึกษาที่ได้รับจากสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษา (a tertiary institution) ในสาขาที่เกี่ยวข้องกับวิศวกรรมหรือวิทยาศาสตร์ที่รัฐเจ้าของธงยอมรับ

๒๙.๓ การแต่งตั้ง surveyor ผ่านโครงการฝึกอบรมอย่างเป็นทางการ ต้องมีมาตรฐานเดียวกับที่กำหนดในข้อ ๒๙.๑, ๒๙.๒, และข้อ ๓๒

๓๐. บุคคลที่มีคุณสมบัติตามข้อ ๒๙.๑ ต้องเคยปฏิบัติงานในฝ่ายเดินเรือหรือในฝ่ายช่างกลเรือมาแล้วไม่น้อยกว่า ๓ ปี

๓๑. บุคคลที่มีคุณสมบัติตามข้อ ๒๙.๒ ต้องทำงานที่เกี่ยวข้องมาแล้วไม่น้อยกว่า ๓ ปี

๓๒. บุคคลดังกล่าวนี้ต้องมีความรู้ในเชิงปฏิบัติและเชิงทฤษฎีเกี่ยวกับเรือ การปฏิบัติงานของเรือ และบทบัญญัติแห่งกฎหมายภายในที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง ตราสารระหว่างประเทศที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่ในฐานะ surveyor โดยผ่านแผนการอบรมที่บันทึกไว้เป็นเอกสาร

๓๓. บุคคลอื่น ๆ ที่ช่วยในการปฏิบัติงานต้องมีการศึกษา การฝึกอบรมและการควบคุมดูแล (supervision) ที่เหมาะสมกับงานที่ได้รับมอบหมาย

๓๔. ประสบการณ์ในสาขาที่เกี่ยวข้องเฉพาะ ให้ถือเป็นข้อได้เปรียบในการพิจารณาในกรณีที่ไม่ได้มีประสบการณ์มาก่อน รัฐควรจัดให้เข้ารับการฝึกอบรมในด้านที่เหมาะสม

๓๕. รัฐเจ้าของธงต้องใช้ระบบที่บันทึกเป็นเอกสาร ในการคัดสรรและพิจารณาคุณสมบัติของบุคคลและเพิ่มพูนความรู้ที่เหมาะสมกับงานที่ได้รับมอบหมายให้ทันสมัยอย่างต่อเนื่อง

๓๖. ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับลักษณะของงานที่ต้องปฏิบัติ บุคคลต้องมีคุณสมบัติต่อไปนี้

๓๖.๑ มีความรู้เกี่ยวกับกฎเกณฑ์และบทบัญญัติแห่งกฎหมายระหว่างประเทศและกฎเกณฑ์ภายในประเทศ ที่เกี่ยวข้องกับเรือ บริษัท คนประจำเรือ สินค้าและการทำงานของเรือเหล่านั้น

๓๖.๒ มีความรู้เกี่ยวกับกระบวนการในการตรวจเรือ (survey) การออกใบสำคัญรับรองการควบคุม การสอบสวน และการกำกับดูแล (oversight) การทำงาน

๓๖.๓ มีความเข้าใจเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของตราสารระหว่างประเทศและภายในประเทศที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางทะเลและการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล รวมถึงโครงการอื่น ๆ

๓๖.๔ มีความเข้าใจในขั้นตอนต่าง ๆ บนเรือและบนฝั่ง (ashore) ภายในและภายนอก (internal and external)

๓๖.๕ มีความสามารถทางวิชาชีพที่จำเป็นในการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

๓๖.๖ มีความตระหนักด้านความปลอดภัยในทุกสถานการณ์ รวมทั้งความปลอดภัยของตนเอง

๓๖.๗ ฝึกอบรมหรือมีประสบการณ์ในงานหลายรูปแบบและงานที่ต้องประเมินผล

๓๗. รัฐเจ้าของธงต้องออกเอกสารประจำตัว surveyor ให้ถือไว้ขณะปฏิบัติหน้าที่

การสอนสอนโดยรัฐเจ้าของธง (Flag State investigations)

๓๘. การสอบสวนด้านความปลอดภัยทางทะเลต้องดำเนินการโดยผู้สอบสวนที่มีความเป็นกลางและมีความรู้ความสามารถเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่นั้น ๆ แม้จะมีความตกลงใด ๆ ที่ให้รัฐใดเป็นผู้ทำการสอบสวนอุบัติเหตุไม่ว่าอุบัติเหตุที่นั้นจะร้ายแรงหรือไม่และไม่ว่าจะเกิดขึ้นที่ใด รัฐต้องมีผู้สอบสวนที่มีคุณสมบัติเหมาะสมทำการสอบสวนนี้ด้วย

๓๙. รัฐเจ้าของธงต้องแน่ใจว่าผู้สอบสวนอุบัติเหตุแต่ละคน มีความรู้และประสบการณ์เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่นั้นและควรช่วยผู้สอบสวนที่ต้องปฏิบัติหน้าที่นอกเหนือไปจากงานปกติให้สามารถเข้าถึงผู้ที่มีความเชี่ยวชาญในด้านต่อไปนี้ได้

๓๙.๑ การเดินเรือและกฎหมายในเรื่องเรือโดนกัน

๓๙.๒ กฎหมายของรัฐเจ้าของธงในเรื่องประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถ

๓๙.๓ สาเหตุของมลพิษทางทะเล

๓๙.๔ เทคนิคการสัมภาษณ์ (interviewing techniques)

๓๙.๕ การเก็บรวบรวมหลักฐาน และ

๓๙.๖ การประเมินผลกระทบและปัจจัยด้านมนุษย์ (effects of human element)

๔๐. กรณีที่มีคนได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุใด ๆ ถึงขั้นต้องขาดจากการทำงานอย่างน้อย ๓ วัน และกรณีที่มีคนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการทำงาน รวมถึง กรณีอุบัติเหตุที่เกิดกับเรือที่ชักธงของตน กรณีดังกล่าวต้องได้รับการสอบสวน และเผยแพร่ผลการสอบสวนให้สาธารณชนทราบ

๔๑. อุบัติเหตุที่เกิดกับเรือต้องได้รับการสอบสวนและรายงานตามตราสารระหว่างประเทศ โดยคำนึงถึง the Casualty Investigation Code และแนวทาง (guidelines) ของ IMO โดยต้องรายงานไปยัง IMO พร้อมกับข้อสังเกต (observations) ของรัฐตามแนวทางดังกล่าวนี้

การประเมินผล และการทบทวน (Evaluation and review)

๔๒. รัฐเจ้าของธงต้องประเมินผลการปฏิบัติงานตามขั้นตอน กระบวนการ และทรัพยากรที่จำเป็นในการดำเนินการตามพันธกรณีที่กำหนดในตราสารระหว่างประเทศที่รัฐนั้นเข้าเป็นภาคีเป็นระยะ (periodically evaluate)

๔๓. ตัวชี้วัด (measure) ในการประเมินผลการปฏิบัติงานของรัฐเจ้าของธง เพื่อพิจารณาว่ามีอัตรากำลังทรัพยากร และขั้นตอนการปฏิบัติงานเพียงพอต่อการปฏิบัติหน้าที่ตามพันธกรณีระหว่างประเทศควรประกอบด้วย

- อัตราการถูกกักเรือโดยรัฐเมืองท่า
 - ผลการตรวจเรือของรัฐเจ้าของธง
 - สถิติการเกิดอุบัติเหตุ
 - ขั้นตอนการสื่อสารข้อมูลต่างๆ
 - อัตราความสูญเสียรายปี (annual loss statistic) แต่ไม่รวมถึงความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิง (CTLS) และ
 - ตัวบ่งชี้ศักยภาพการทำงานอื่นๆ (other performance indicators)
๔๔. การทบทวน (review) ควรพิจารณาถึงด้านต่อไปนี้ด้วย
- ๔๔.๑ การสูญเสียกองเรือ (fleet loss) และอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น เพื่อให้เห็นทิศทาง (trend) ในช่วงระยะเวลาหนึ่งๆ
 - ๔๔.๒ สัดส่วนของเรือที่ถูกกักเทียบกับขนาดกองเรือ (fleet)
 - ๔๔.๓ จำนวนของเหตุการณ์เกี่ยวกับการไม่มีความสามารถหรือการกระทำผิดของบุคคลที่ถือประกาศนียบัตรหรือประกาศนียบัตรรับรองที่ออกโดยรัฐเจ้าของธง
 - ๔๔.๔ การรับมือ ต่อรายงานความบกพร่องของรัฐเมืองท่าหรือการแทรกของต่าง ๆ (response)
 - ๔๔.๕ การสอบสวนอุบัติเหตุที่ร้ายแรงและร้ายแรงมาก และบทเรียนจากอุบัติเหตุเหล่านั้น
 - ๔๔.๖ การใช้ทรัพยากรทางเทคนิคและทรัพยากรอื่นๆ
 - ๔๔.๗ ผลการ inspections, surveys และการควบคุมกองเรือ (fleet)
 - ๔๔.๘ ผลการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการทำงาน
 - ๔๔.๙ จำนวนอุบัติเหตุและการละเมิดกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษทางทะเล
 - ๔๔.๑๐ จำนวนการพักใช้หรือเพิกถอนประกาศนียบัตร ประกาศนียบัตรรับรองการอนุมัติ และการอื่น ๆ ในลักษณะเดียวกันต่าง ๆ

หมวดที่ ๓ - รัฐชายฝั่ง (Coastal States)

การอนุวัติการ (Implementation)

- ๔๕. รัฐชายฝั่งมีสิทธิและหน้าที่ภายใต้ตราสารระหว่างประเทศ เมื่อรัฐชายฝั่งได้ใช้สิทธิใด ๆ ย่อมก่อให้เกิดหน้าที่ขึ้นด้วย
- ๔๖. รัฐชายฝั่งต้อง

๔๖.๑ ดำเนินการตามนโยบายด้วยการออกกฎหมายภายในและกำหนดแนวปฏิบัติ ซึ่งสนับสนุนการอนุวัติการและบังคับใช้ข้อกำหนด (requirements) ด้านความปลอดภัยและคุ้มครองสิ่งแวดล้อมของอนุสัญญาและพิธีสารที่รัฐนั้นได้เข้าเป็นภาคี

๔๖.๒ กำหนดความรับผิดชอบให้กับหน่วยงานรัฐ เพื่อปรับปรุงและแก้ไขนโยบายให้ทันสมัยตามความเหมาะสม

๔๗. รัฐชายฝั่งต้องทำให้แน่ใจว่ากฎหมาย แนวปฏิบัติ และขั้นตอนกระบวนการต่าง ๆ ของรัฐ ได้จัดทำขึ้นเพื่อให้มีการปฏิบัติเป็นแนวทางเดียวกัน และต้องเป็นไปตามสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบ ตามตราสารระหว่างประเทศที่รัฐนั้นเข้าเป็นภาคี

๔๘. สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทั้งหลายดังกล่าว¹¹ ควรรวมถึง

- ๔๘.๑ บริการสื่อสารทางวิทยุ (radio communication services)
- ๔๘.๒ บริการด้านอุตุนิยมวิทยา และการเตือน (meteorological services)
- ๔๘.๓ บริการค้นหาและช่วยชีวิต (search and rescue services)
- ๔๘.๔ บริการทางอุทกศาสตร์ (hydrographic services)
- ๔๘.๕ บริการเส้นทางเดินเรือ (ships' routing)
- ๔๘.๖ ระบบการรายงานเรือ (ship reporting systems)
- ๔๘.๗ บริการจราจรทางเรือ (vessel traffic services) และ
- ๔๘.๘ ความช่วยเหลือในการเดินเรือ (aids to navigation)

การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)

๔๙. รัฐชายฝั่งต้องใช้มาตรการที่จำเป็น เพื่อให้แน่ใจว่าการใช้สิทธิและปฏิบัติหน้าที่ เป็นไปตามกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศ

๕๐. รัฐชายฝั่งต้องพัฒนา และดำเนินแผนการควบคุมและกำกับดูแล (control and monitor programme) อย่างเหมาะสม เพื่อ

- ๕๐.๑ ให้มีการเก็บข้อมูลสถิติเพื่อให้สามารถวิเคราะห์หาทิศทางและแนวโน้มของปัญหา
- ๕๐.๒ ให้มีกลไกที่ตอบสนอง (response) ต่ออุบัติเหตุด้านมลพิษในน่านน้ำของตน

ได้ทันกาล

- ๕๐.๓ ร่วมมือกับรัฐเจ้าของธงและ/หรือรัฐเมืองท่าในการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล

การประเมินผล และการทบทวน (Evaluation and review)

๕๑. รัฐชายฝั่งต้องประเมินผลการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการใช้สิทธิต่าง ๆ และการปฏิบัติหน้าที่ภายใต้ตราสารระหว่างประเทศเป็นระยะ (periodically evaluate)

หมวดที่ ๔ - รัฐเมืองท่า (Port States)

การอนุวัติการ (Implementation)

๕๒. รัฐเมืองท่ามีสิทธิและหน้าที่ภายใต้ตราสารระหว่างประเทศ เมื่อรัฐเมืองท่าได้ใช้สิทธิใด ๆ ย่อมก่อให้เกิดหน้าที่ขึ้นด้วย

๕๓. รัฐเมืองท่ามีบทบาทต่อความสำเร็จในด้านความปลอดภัยทางทะเล การคุ้มครองสิ่งแวดล้อม และการป้องกันมลพิษทางทะเล โดยเป็นการผสมผสานระหว่างบทบัญญัติในอนุสัญญาระหว่างประเทศ และกฎหมายภายใน รวมถึงความตกลงระหว่างประเทศแบบทวิภาคีและพหุภาคี

๕๔. รัฐเมืองท่าต้อง

๕๔.๑ ดำเนินการตามนโยบายด้วยการออกกฎหมายภายในและกำหนดแนวปฏิบัติ ซึ่งสนับสนุนการอนุวัติการและบังคับใช้ข้อกำหนด (requirements) ด้านความปลอดภัยและคุ้มครองสิ่งแวดล้อมของอนุสัญญาและพิธีสารที่รัฐนั้นได้เข้าเป็นภาคี

๕๔.๒ กำหนดความรับผิดชอบให้กับหน่วยงานรัฐ เพื่อปรับปรุงและแก้ไขนโยบาย ให้ทันสมัยตามความเหมาะสม

๕๕. รัฐเมืองท่าต้องทำให้แน่ใจว่ากฎหมาย แนวปฏิบัติ และขั้นตอนกระบวนการต่าง ๆ ของรัฐ ได้จัดทำขึ้นเพื่อให้มีการปฏิบัติเป็นแนวทางเดียวกัน และต้องเป็นไปตามสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบตามตราสารระหว่างประเทศที่รัฐนั้นเข้าเป็นภาคี

๕๖. สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทั้งหลายดังกล่าว¹² ควรรวมถึง

๕๖.๑ จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับ (reception facility) ที่เหมาะสม หรือมีความสามารถในการรับของเสียตามตราสารของ IMO

๕๖.๒ จัดให้มีการตรวจควบคุมของรัฐเมืองท่า

๕๖.๓ จัดเก็บทะเบียนของผู้จัดส่งน้ำมันเตา (fuel oil suppliers)

การบังคับให้กฎหมาย (Enforcement)

๕๗. รัฐเมืองท่าต้องใช้มาตรการที่จำเป็น เพื่อให้แน่ใจว่าการใช้สิทธิและปฏิบัติหน้าที่ เป็นไปตามกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศ

๕๘. ในหลายตราสารระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยทางทะเลและการป้องกันมลพิษทางทะเล มีบทบัญญัติอนุญาตให้รัฐเมืองท่ามีอำนาจในการตรวจควบคุมในเมืองท่า¹³ (port State control)

๕๙. ในตราสารเหล่านั้น กำหนดให้รัฐเมืองท่าปฏิบัติต่อเรือของรัฐที่มีใช้ภาคี ในลักษณะที่ไม่ยิ่งหย่อนไปกว่ารัฐภาคีด้วยกัน (no more favorable) หมายความว่า รัฐเมืองท่าต้องใช้ บังคับกฎเกณฑ์ตามตราสารต่อรัฐที่มีใช้ภาคีเช่นเดียวกับรัฐภาคี

๖๐. ในการใช้สิทธิในการตรวจควบคุมในเมืองท่า รัฐเมืองท่าต้องมีขั้นตอนปฏิบัติเป็นไปตาม Resolution A.1052 (27) ด้วย

๖๑. การตรวจควบคุมในเมืองท่า ต้องกระทำโดยเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจของรัฐเมืองท่าตาม ขั้นตอน IMO ยอมรับ

๖๒. เจ้าหน้าที่ตรวจควบคุมในเมืองท่า (port State control officers) และบุคคลที่เป็น ผู้ช่วย ต้องปราศจากความกดดันทางการค้า การเงิน หรือด้านอื่น ๆ และไม่มีส่วนได้เสียทางการค้ากับ ท่าเรือ เรือ สิ่งอำนวยความสะดวกในการซ่อม หรือหน่วยบริการในท่าเรือ หรือที่อื่น และต้องไม่ได้รับจ้างหรือทำงานให้แก่ ROs หรือสมาคมจัดชั้นเรือ และต้องมีกระบวนการอื่น ๆ เพื่อมิให้บุคคลหรือ องค์กรภายนอกมีอิทธิพลต่อผลของการตรวจควบคุมในเมืองท่า (port State inspection and control)

การประเมินผล และการทบทวน (Evaluation and review)

๖๓. รัฐเมืองท่าต้องประเมินผลการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการใช้สิทธิต่าง ๆ และการปฏิบัติ หน้าที่ภายใต้ตราสารระหว่างประเทศเป็นระยะ (periodically evaluate)

ภาคผนวก ข

VOLUNTARY IMO MEMBER STATE AUDIT SCHEME

AUDIT OF THAILAND

INTERIM REPORT 15 TO 22 OCTOBER 2007

1 Executive Summary

1.1 An audit of the maritime administration of the Kingdom of Thailand was undertaken during the period of 15 – 22 October 2007 by three auditors drawn from Hong Kong, China, the Republic of Korea and Sri Lanka. The scope of the audit included flag, port and coastal State obligations required of Thailand in relation to the mandatory IMO instruments it has acceded to.

1.2 The Ministry of Transport (MOT) has primary oversight of the maritime administration. The Marine Department (MD), a Government entity, is the agency responsible for operational delivery of maritime safety, security and marine environment protection and other related services. The Ministry of Transport, on behalf of the Minister of Transport maintains a work performance pledge with the Marine Department, which covers expectations and responsibilities in relation to the funding of services that the department performs. The Director General of the MD is responsible for executing the pledge. The pledge is renewed annually. The audit team was shown the pledge accepted for the year 2006 only.

1.3 The opening meeting was held at the offices of the MD in Bangkok, on 15 October 2007, after which, the audit team also visited various branches within the MD, which were subject to the audit. The audit also included the offices of the, Hydrographic Department of Royal Thai Navy, Metrological Department, Civil Aviation Department in respect of search and rescue (SAR), CAT Telecom Public Company, and the Port Authority of Thailand.

1.4 The various government entities and others, which were the subject of the audit were as follows:

- .1 Ministry of Transport;
- .2 Marine Department (only relevant sections);
- .3 Hydrographic Department of Royal Thai Navy;
- .4 Rescue Co-ordination Centre of Aviation Department;

- .5 SAR Division of Civil Aviation Department;
- .6 CAT Telecom Public Company;
- .7 Metrological Department ;
- .8 Port Authority of Thailand;
- .9 Regional offices at Marine Office 6 (Chonburi), Marine Office 6 (Rayong) and Marine Office 4 (Songkhla);
- .10 Leam Chabang Port Terminal; and
- .11 Convoy Company Limited (a contractor for oil reception facility).

1.5 The closing meeting was held on 22 October 2007 at the office of the Marine Department in Bangkok.

1.6 The auditors concluded that from the information available to them, Thailand did not fully meet its obligations contained in the mandatory IMO instruments to which it is a Party. A number of areas where improvements were required to be made were identified.

1.7 The MOC between IMO and Thailand required the audit team to audit other mandatory IMO instruments to which Thailand is not yet a Party, and it was found that Thailand does not comply with these mandatory IMO instruments.

2 Introduction

2.1 This report, which sets out the findings of the audit, has been drafted in accordance with the *Framework and Procedures for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme* (resolution A.974 (24)). It contains the description of the various entities and their activities and identifies areas of short coming and strength, which should assist Thailand in meeting its obligations and responsibilities under the various mandatory IMO instruments to which it is Party.

3 Background

3.1 Following the adoption of the *Framework and Procedures for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme* (resolution A.974 (24)) by the 24th regular session of the Assembly, a number of Member States volunteered for audit under the scheme. The current audit of Thailand was undertaken using fully the principles established under resolution A.974(24) and the *Code for the implementation of mandatory IMO instruments A.973(24)* (the "Code"). This report sets out the findings of this audit in the format adopted under section 7.2 of the Procedures for the Scheme.

4 Members of the Audit Team

Mr Leslie Hemachandra Sri Lanka (Audit Team Leader)

Mr Wing Fai Leung
Mr Jang Ho Bag

Hong Kong, China
Republic of Korea.

5 Involved Officials from the Member State

- 5.1 Sub. Lt. Preecha Phetwong Deputy Director General- CPC
Mr Thanatip Jantarapakde
Mr Watchara Chiemanukulkit
Mr Damrongkiat Kiatopas
Ms Kamolwan Nantapetch.

5.2 The names of the officers who were interviewed during the audit are listed in the detailed timetable, attached to this report as annex 1.

6 Acknowledgement

6.1 The auditors wish to express their considerable thanks to the various members of staff interviewed and the Government of Thailand, the Ministry of Transport, Marine Department, Hydrographic Department of the Royal Thai Navy, Metrological Department, Civil Aviation Department, CAT Telecom Public Company, Port Authority of Thailand and other organizations for their fullest cooperation during the audit and, in particular, to Sub. Lt. Preecha Phetwong and his colleagues in the International Affairs Division for their efforts during the preparation for this audit and for its facilitation.

7 Scope, objectives and activities of the Audit

7.1 The audit addressed flag, port and coastal State obligations of the maritime administration of Thailand.

7.2 The objectives of the audit were:

- .1 to determine the extent to which Thailand meets the obligations imposed upon it through its adoption of the applicable mandatory IMO instruments, as follows:
 - .1 the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (SOLAS 1974);
 - .2 the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (SOLAS PROT 1978);
 - .3 the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (SOLAS PROT 1988);
 - .4 the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended (MARPOL 73/78);

- .5 the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL PROT 1997);
 - .6 the International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers, 1978, as amended (STCW 1978);
 - .7 the International Convention on Load Lines, 1966 (LL 66);
 - .8 the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966 (LL PROT 1988);
 - .9 the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 (Tonnage 1969); and
 - .10 the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended (COLREG 1972), and
- .2 the effectiveness of the implementation of these objectives.

7.3 Implicit in this was also the degree of compliance with the Code, which mirrors many of the references set out in the applicable mandatory IMO instruments.

7.4 The audit was conducted using the programme set out in annex 1. The methodology used being to establish through a series of visits, interviews, examination of written records and databases, the objective evidence which would determine the extent to which the maritime administration achieved the audit objectives.

7.5 The programme followed a process which initially sought to determine the strategy for the implementation of mandatory IMO instruments, the review processes in place and the arrangements for continual improvement. Following this, an examination of the national legislation in place, which provides the instruments with force of law was undertaken. The processes by which the State develops and makes known its interpretations, policies and instructions regarding these instruments, as well as the practical implementation of these arrangements, were also reviewed.

7.6 An opening meeting was conducted on Monday, 15 October 2007, in accordance with the Procedures for the Scheme and an agenda and a list of attendees is attached as annex 2. The confidentiality of findings was emphasized. It was stated that at the closing meeting, which was held on Monday, 22 October 2007, a draft interim report would be tabled to assist in focusing discussion and the next steps to be taken.

8 Overview and general maritime activities of the Member State

8.1 General

8.1.1 The Ministry of Transport (MOT) is the government department with primary oversight of the maritime administration. The Marine Department (MD), previously known as the Harbour Department, is the statutory agency responsible for operational delivery of maritime safety, security and marine environment protection, and other related services. The Ministry of Transport maintains an agreement, in the form of a pledge, with the MD, which covers expectations and responsibilities in relation to the funding of services that the agency performs. The MD is divided into various divisions. Annex 3 indicates the general structure and responsibilities of each division. Thailand is not a Party to UNCLOS, however, by a Royal Decree, Thailand declared its 200 mile EEZ zone in 1981.

8.1.2 The MD was established about 149 years ago, as the Harbour Department, and renamed in 2002.

8.1.3 While safety and compliance remain core objectives, the change of name reflects a wider mandate in which the MD also contributes to the aim of achieving an integrated and responsive organization in Thailand.

8.1.4 Hydrographic services are provided by the relevant department of the Royal Thai Navy, NAVTEX services are provided by CAT Telecom public company and weather information is provided by the Metrological Department.

8.1.5 In general, during discussions which were held following the opening meeting, it was established that the audit would cover all the mandatory IMO instruments listed in the Code, including those to which Thailand is not a Party.

8.1.6 The MOT is responsible for maritime safety and protection of the environment related to water transportation in Thailand. The current work program of MOT in respect of water transport is:

- .1 to develop cargo transport along the inland and coastal waterways by maintaining the navigation channels for year-round services, and develop the ports as well as the hinterland for loading and distribution of goods under systematic management for another alternative mode of inland transport;
- .2 to develop the capability and efficiency of the national fleet and mercantile marine and related marine activities with emphasis on the public sector role and on issuing rules and regulations to facilitate the development of the system and mercantile marine staff;
- .3 to promote local shipbuilding and repair industries; and
- .4 to develop navigation channels along the inland waterways, such as excavation of navigation channels, construction of the dikes along riverbanks, construction of high-standard and safe ports, promotion for variable services in water transport and links with other modes of transport as alternatives for alleviation of traffic congestion on the roads.

8.1.7 It was observed that the MOT is mainly concentrating on infrastructure development related to the shipping industry in the country and the auditors did not find proper policy developed by the MOT in respect of maritime safety and environment protection.

8.1.8 The MD, on behalf of the MOT, administers the Navigation of Thai Waters Act, which is the main body of maritime law of Thailand. There was no objective evidence that the MOT monitors the activities of the MD in order to ensure the effectiveness of the maritime administration, although meetings are said to be held between MD and MOT.

8.1.9 One of the objectives of the Code for the implementation of mandatory IMO instruments requires a Member State to develop a strategy, which includes continuous review and verification of the effectiveness of the State in respect of meeting its international obligations. However, it was observed that the MOT does not have such a strategy for the following:

- .1 continuous review and verification of the effectiveness of the State in respect of meeting its international obligations;
- .2 achievement, maintenance and improvement of overall organizational performance and capability; and
- .3 implementation and enforcement of relevant mandatory international instruments.

8.1.10 In 2005, the Government introduced a management tool, "Blueprint for Change" to improve the public administrative system in order to ensure that each governmental body could achieve the strategies in a systematic way. The implementation of the "Blueprint for Change" is under the supervision of the Office of the Public Development Commission (OPDC), under the Office of the Prime Minister. As a result, the MD has established a working group to implement the tool accordingly. The MD has chosen to exercise this tool firstly on the strategy on water transport safety, followed by the other strategies in subsequent years.

8.1.11 In 2006, the MD appointed consultants to conduct a study in respect of its activities and to recommend improvement. The consultants have submitted their study to the MD in November 2006. They have recommended considerable changes and improvements in respect of resources in the MD to ensure that Thailand performs effectively as a flag, port and coastal State.

8.1.12 However, there was no objective evidence to establish that the MD has taken necessary steps to implement the recommendations and improvements proposed by the Consultants in respect of its activities. Furthermore, there was no evidence to verify that the MD continually reviews and verifies its performance related to the outcomes of the study, although the audit team was told that monthly meetings are held.

8.1.13 It was brought to the attention of the audit team that the “Blueprint for Change” has only been implemented partially due to resource constraints, but could not identify any improvements in areas connected to mandatory IMO instruments.

Marine Department

8.1.14 The objective of the MD is to undertake its safety, security, marine environment protection and other functions in a way that contributes to the aim of achieving a safe and environmentally friendly maritime sector. Key areas that MD is expecting to concentrate on are:

- .1 maritime transport, inland water transport (IWT), multimodal transport;
- .2 infrastructure development - ports, channel, aids to navigation, etc.;
- .3 monitoring and control of ships - safety of ships and navigation, ship registration, ship survey and inspection, movement of ships in Thai waters;
- .4 seafarers - education and training, certification;
- .5 marine environment - prevention, preparedness and response of pollutions caused by ships;
- .6 oversee and promote shipping and related industries; and
- .7 law enforcement - Navigation in Thai waters Act, Thai Vessels Act, etc.

8.1.15 The MD’s vision is:

“To develop water transport system to ensure safety, convenience, rapidity and efficiency along with marine environmental management. Also to promote proper expansion of water transport and transport network in order to increase the potential for trade and service competition, which will lead to better quality of life for the people.”

8.1.16 The MD’s mission is to:

- .1 enforce the Navigation in Thai Water and Thai Vessels Acts and other relevant laws;
- .2 conduct studies for the development of water transport infrastructure;
- .3 regulate the water transport and shipping industry;
- .4 cooperate and coordinate with relevant local and international agencies and organizations in the field of water transport and the shipping industry including agreements and international conventions; and

- .5 carry out other work entrusted by law or the MOT or the Cabinet.

8.1.17 In addition, it was observed that the MD, as the implementing agency, does not have explicit strategies for:

- .1 achievement, maintenance and improvement of overall organizational performance and capability; and
- .2 implementation and enforcement of relevant mandatory international instruments.

Findings

8.1.18 There was no evidence that the maritime administration has an overall strategy in place to review and verify the effectiveness of the activities of the maritime administration (Code, part 1, paragraph 3). See Form A OB-01.

8.1.19 It was established during the audit that State has limited ability to promulgate laws when a new or amended mandatory IMO instrument enters into force (Code, part 1, paragraph 7. See Form A OB-2.

8.1.20 There was no documentary evidence to establish that maritime administration simulates a culture which provides opportunity for improvement of performance in maritime safety and environmental protection. The maritime administration has not taken action to identify and eliminate the cause of any non-conformity in order to prevent recurrence (Code, part 1, paragraphs 11, 12 and 13). See Form A OB- 04.

Legislation

8.1.21 The principal legislation regulating safety at sea is the Navigation in Thai Water Act 1913, as amended in 1992. The Act provides some of the statutory functions, duties and powers necessary to give effect to the SOLAS Convention and other mandatory IMO instruments, though it is a requirement for the MD to prepare necessary rules at relevant levels under the legislative process.

8.1.22 Thailand is a party to the following 11 IMO instruments:

- .1 IMO Convention;
- .2 SOLAS 1974 (internal law not yet enacted);
- .3 LOAD LINES 1966;
- .4 TONNAGE 1969;
- .5 COLREG 1972;

- .6 STCW 1978;
- .7 INMARSAT C 1976 ;
- .8 INMARSAT OA 1976 ;
- .9 FACILITATION 1965 (enactment in progress);
- .10 OPRC 1990; and
- .11 MARPOL 73/78.

8.1.23 Thailand is in the process of becoming a Party to following conventions:

- .1 SALVAGE 1989 (Act – enforced by Thailand, but waiting formal parliamentary approval);
- .2 SUA 1988 – in progress; and
- .3 CLC Protocol 1992 – enactment in progress.

8.1.24 The following four processes for the enactment of Thai legislation are listed below in hierarchical order:

- .1 Constitution;
- .2 Code (civil, penal, etc.)/Act;
- .3 Ministerial Regulation; and
- .4 rules/regulations/announcements.

8.1.25 The procedures for ratification/accession of international instruments in accordance with the processes listed above are the following:

- .1 Constitution:
 - .1 enact domestic law (in conformity of the convention text);
 - .2 public hearing;
 - .3 approval by Parliament of ratification;
 - .4 internal process for finalizing the ratification by related authority (Ministry of Foreign Affairs); and
 - .5 deposit instrument of ratification with IMO.
- .2 Code/Act

- .1 MD drafts bill (in conformity with the convention text);
- .2 setting up drafting group, consisting of related authorities and stakeholders, for consideration of the first draft;
- .3 MD presents the bill to the appropriate Ministry;
- .4 the Ministry approves the bill and requests approval from Cabinet;
- .5 following approval from Cabinet, the bill is considered by Council of State;
- .6 following modification by the Council of State, the bill is presented to Cabinet for the second time;
- .7 Cabinet sends the bill to Parliament;
- .8 consideration by the House of Representatives;
- .9 consideration by the Senate;
- .10 the King approves and signs the bill; and
- .11 promulgation in the Royal Gazette.

The average period of time for enacting an Act, with at least 9 steps, is about 2 years or more. The approximate time taken for MARPOL and SALVAGE Acts is 8 years.

.3 Ministerial regulation:

- .1 MD drafts the Ministerial Regulation (in conformity with the convention text);
- .2 setting up drafting group, consisting of related authorities and stakeholders for consideration of the first draft;
- .3 MD presents the draft to the appropriate Ministry;
- .4 Ministry approves the draft and requests approval from Cabinet
- .5 following approval from Cabinet, the draft is considered by Council of State;
- .6 following modification by the Council of State, the draft is presented to Cabinet for the second time;

- .7 following approval by Cabinet, the Minister of Transportation signs the Ministerial Regulation; and
- .8 promulgation in the Royal Gazette.

The enacting of a Ministerial Regulation following the 8 step procedure outlined above takes approximately a year or more. The MD and Ministry do not delay the process, but the time taken by the Council of State cannot be predicted.

- .4 Rules/ regulations/ announcements:
 - .1 the MD drafts the regulation (in conformity with the convention text).;
 - .2 setting up drafting group, consisting of related authorities and stakeholders, for consideration of the first draft;
 - .3 the MD presents the draft to the appropriate Ministry;
 - .4 the Ministry approves the draft;
 - .5 the Director General signs the regulation; and
 - .6 promulgation in the Royal Gazette.

Enacting a regulation takes approximately six months or more.

8.1.26 The Navigation in Thai Waters Act stipulates that the Director General of Shipping, with the approval of the Minister of Transport, has the power to issue regulations on ship surveys prescribing the criteria, procedures and conditions for the issuance of the certificates relating to safety of life at sea. However, the enacted regulations on ship surveys are only based on the SOLAS requirements as at 1985 and only give partial effect to the Convention. The relevant codes and the amendments referred to in SOLAS are not sufficiently promulgated by these regulations to comply fully with SOLAS 74, which Thailand has acceded to. Considerable progress is necessary to give full and complete effect to SOLAS 74, as amended.

8.1.27 Thailand provides exemptions for ships operating in the South East Asian region, which is considered by them as Near Coastal Voyages. It was also indicated that exemptions given had not been agreed with neighbouring countries and were not communicated to IMO.

8.1.28 The audit team could not find any procedures or system to be followed in granting exemptions. Similarly, the audit team could not find proper records and documents used in granting exemptions, although the MD maintains a register of exemptions.

8.1.29 During the audit, it was established that when a new or amended mandatory IMO instrument enters into force, Thailand is not in a position to implement and enforce its provisions through appropriate national legislation and to provide the necessary implementation and enforcement infrastructure. As an example, the audit team observed that amendments to SOLAS are yet to be ratified by Thailand. At the same time, Thailand has ratified only 5 out of the 10 mandatory IMO instruments covered under this audit program.

8.1.30 It was also found that Thailand is having considerable difficulty and delays in promulgating laws which permit effective jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag. Due to the lengthy processes, this is particularly relevant when providing the legal basis for general requirements for registries, the inspection of ships, safety and pollution-prevention laws applying to such ships and the drafting of associated regulations.

8.1.31 It was also established during the audit that there was no evidence to substantiate the existence of procedures in the promulgation of the necessary national laws and to discharge all the responsibilities of the State, including reporting, as required, by the respective conventions. SOLAS 74 was only incorporated into national law in 1985 and later amendments and protocols are yet to be acceded to.

8.1.32 The Load Lines Convention, 1966, is covered by a separate regulation, which entered into force on 14 November 1992. The regulation covers all categories of ships and barges. The rule invokes the Load Lines 1966 Convention by direct reference to the Convention, as amended. A similar act is in place in respect of the Tonnage Convention 1969, which entered into force on 15 October 1996. The MD has only 4 officers, including the divisional director, to cover work related to approval of calculations made in respect of the Load Lines and Tonnage Conventions. It was noted that as of June 2007, the MD had issued 256 certificates in respect of Tonnage and 283 certificates in respect of Load Lines for the year 2007. Thailand was not able to provide a satisfactory answer to satisfy the audit team how such a large number of certificates were issued within 6 months by four officials, some of whom do not have adequate education and expertise in the relevant fields.

Finding

8.1.33 There was no documentary evidence to prove that State had transmitted any information about their domestic laws relating to TONNAGE 69 and LL 66 Conventions and related information to IMO as required (TONNAGE 69, Article 15; LL 66, Article 26; and Code, part 1, paragraph 9). See Form A NC-6.

8.2 Flag State activities

8.2.1 Flag State activities and work of divisions/department/subordinate entities are described in the succeeding paragraphs.

Director General of Marine Department

8.2.2 The Director General is appointed by the Public Service Commission of Thailand. Three Deputy Director Generals oversee the various functions of the department, as follows:

- .1 Deputy Director General (Administration) is responsible for the Maritime Promotion Bureau, the Technical and Planning Division, the Administration System Development Group and Marine Offices 1, 2 and 7.
- .2 Deputy Director General (Operation) is responsible for the Ship Standard Bureau, the Channel Improvement and Maintenance Bureau, the Survey and Engineering Bureau, the Legal Bureau, the Ship Registration Division and Marine Offices 4 and 5.
- .3 Deputy Director General (General Management) is responsible for the Marine Safety and Environment Bureau, the Merchant Marine Training Centre, the Pilot Division, the International Affairs Division and Marine Offices 3 and 6.

8.2.3 Of the various divisions and sub-divisions within the MD, only the divisions and subdivisions mentioned below, which are relevant to the Voluntary IMO Member State Audit (VIMSA), were subject to the audit.

8.2.4 *The Ship Standard Bureau* is divided into the Ship Inspection Division, the Port State Control Division, the Ship Plan Approval Division and the Ship Standard Division. Functions of the Bureau include, inspecting ships for the purpose of ensuring safety standards and issuance of certificates in accordance with the IMO conventions; issuance of ship certificates for the registration of ships; ship plan approval for ship building; regulating for ship standards, ship and safety equipment; conducting port State control (PSC) in accordance with relevant IMO instruments; inspecting the conditions of ships after accidents/incidents; conducting examinations for certificates of competency of engine departments; and recommending amendments to the regulations related to ship standards.

8.2.5 *The Channel Improvement and Maintenance Bureau* is divided into the Channel Development Planning Division, the Channel Development and Maintenance Centre, the Aid to Navigation and Mechanical Engineering Division. Functions of this Bureau include, dredging surveys, dredging and maintenance of navigation channels; providing advice for the improvement and maintenance of navigation channels; controlling the Channel Development and Maintenance Centre 1-8; and installation and maintenance of navigation aids in channels.

8.2.6 *The Survey and Engineering Bureau* is divided into the Hydrological Branch, the Hydrographic Survey Branch, the Cartographic Branch and the Engineering Branch. The functions of this Bureau include, water surveys of current, wave, tide, sediment, salinity, and temperature; geographic and hydrographic surveys and providing the information to the Hydrographic Department (Royal Thai Navy) for the production of charts; drawing and updating navigational maps of port areas; feasibility studies and designs for construction of ports, break waters, bank protection, etc.; and surveys of navigation channels.

8.2.7 *The Legal Bureau* is divided into the Law and Regulation Division, the Civil Liability Division and the Contract Division. The main functions of this Bureau are: conducting studies, analysis and update of international treaties, agreements and regulations concerning maritime transport; accession to mandatory IMO instruments and their enactment into national legislations; recommending issuance or amendments to regulations related to maritime transport; and drafting contracts and civil liability matters.

8.2.8 *The Marine Safety and Environment Bureau* is divided into the Harbour Master Division, the Environment Division, the Seafarer Affairs Division, the Navigation Control Division 1-2 and the Vessel Traffic and Maritime Security Centre. The main functions of the various divisions are as follows:

1. *Harbour Master Division* responsibilities include, inspecting sea going vessel of 60 GRT and upward for entry and departure from the Port of Bangkok (Port Clearance); investigating maritime accidents; determining berthing locations for ships carrying dangerous goods cargo and licensing for cargo operations; considering ship reports of cargo damage during voyages; conducting examinations for certificates of competency of deck officers; considering permit applications for marine encroachment; and recommending ratification of international treaties, and regulations concerning safety of maritime transport.
2. *Navigation Control Division* responsibilities include, inspecting and regulating navigation and water transport in the Chaopraya River; and enforcement of navigation violations.
3. *Environment Division* responsibilities include, conducting surveys and studies for marine environmental information; recommending environment impact assessment and supporting the development of the marine environment; oil, chemical, and wastes pollutants combating functions; considering the ratification of international treaties, and regulations concerning the maritime environment; and recommending the issuance or amendment of regulations related to the marine environment.
4. *Seafarer Affairs Division* responsibilities include, seafarer registration; engagement and discharge of seafarers; issuing seaman books and also their confiscation and cancellation; administer seafarer certification; dealing with disputes between seafarers and shipowners; recommending issuance or amendment of regulations related to seafarers; and considering the ratification of international treaties, and regulations concerning seafarers.
5. *Vessel Traffic Control and Maritime Security Center (VTCMSC)* responsibilities include, controlling, facilitating, advising ships entering port areas;_coordinating with the relevant authorities concerning maritime security and maritime safety for setting up

guidelines on ship and port facility security and maritime security operations; coordinating and notifying security levels to ship and port facilities within Thailand; acting as the coordination centre for protection and maritime security; and acting as the alerting post of RCC for search and rescue (SAR).

8.2.9 *The Merchant Marine Training Centre* is divided into the Education and Service Division, the Nautical Division, the Marine Engineering Division, the General Studies Division and the Practical Training Division. The main functions of the Merchant Maritime Training Centre include, seafarers' education in accordance with international standard, refresher courses and special training courses in accordance with IMO model courses.

8.2.10 *The International Affairs Division* is divided into the IMO Affairs Division, the International Cooperation Division and the Foreign Division. The main functions of this division include acting as the department focal point for international cooperation related to the MD's mission, studying and analyzing the advantages/disadvantages, benefits/costs and impact of participation in international cooperation activities/projects as well as formulating positions and developing proposals on international cooperation of benefit to Thailand; acting as a national/department focal point to the IMO, which includes studying and following overall developments of IMO meetings and related activities; studying, compiling and translating relevant information for dissemination to international communities; managing, monitoring and controlling the budget for nominating MD officials to attend international meetings abroad, and undertaking other tasks as assigned.

8.2.11 The functions of the Marine Offices (regional offices) are divided between three deputy director generals. The audit team did not go through the functions of the marine offices overseeing the operation of rivers and canals. Each marine office is headed by a director and there are sub-offices under the director. Sub-offices are headed by a Chief of Marine Office Branch. Each sub-office is divided into Harbour Master Division, Ship Survey Division and Ship Registration Division.

8.2.12 The duties of the Marine Offices (regional offices) are:

- .1 law enforcement in accordance with the Navigation in Thai Water Acts, Thai Vessel Acts, Prevention of Collision of Vessel Acts and related regulations;
- .2 inspecting sea going ships for entry and departure from port areas;
- .3 ship survey and ship registrations;
- .4 investigating maritime accidents;
- .5 determining berthing locations for ship carrying dangerous goods and licensing cargo operations;
- .6 considering ship reports of cargo damage during voyages;

- .7 issuing seaman books;
- .8 examination of seafarers (for domestic trade);
- .9 regulating and inspecting navigation and maritime transport; and
- .10 considering permit applications for marine encroachment.

8.2.13 *The Secretary's Department* is responsible for public relations, training and recruiting the MD's staff - including flag State surveyors.

8.2.14 The MD, on behalf of the Minister of Transport, drafts maritime safety and marine protection rules and the form of delegated legislation for technical standards provided for in the Thai Waters Act.

8.2.15 The professional skills and qualifications of the MD's staff cover a range of disciplines. A number of technical staff members do not have maritime discipline education and experience necessary for the effective discharge of their technical duties, which would suggest that the implementation of IMO instruments may not be fully effective. Flag State surveyors and port State control officers are either civil, mechanical, electrical or marine engineer Class I/II. The Administration only has three dedicated PSC officers, including the Director of the Division. The qualification of port State control officers are not in line with the recommendations contained in resolution A.787(19).

8.2.16. There is also a shortage of properly qualified flag State surveyors. Altogether, the MD has over 1,100 staff of which, only 39 are surveyors. The surveyors include civil, mechanical, marine and electrical engineers, who are responsible for issuing statutory certificates and Class certificates to about 400 ships under the MD's direct control. Another 200 ships are the responsibility of ROs. It is evident that the MD is not geared to survey and issue certificates for such a large number of ships entitled to fly the flag of Thailand. Immediate steps should be taken to increase the number of qualified flag State surveyors, who in turn can become port State control officers.

8.2.17 Thailand does not have a documented training program for initial training and continuous updating of the knowledge of flag State surveyors.

8.2.18 The audit team was given a number of presentations on the functions of the various divisions and subdivisions in respect of flag and port State activities, which are attached to this audit report. However, there was no objective evidence found during the audit to confirm that the activities presented are actually being carried out in most cases. Most of the areas would have been functioning effectively if the procedures presented to the audit team were implemented.

8.2.19 A well documented procedure was presented to the auditors in respect of the issuance of Thai safety certificates for their ships. The procedure follows the six steps outlined below:

- .1 the owner/agent requests a survey;

- .2 checking of documents and preparation for the survey;
- .3 inspection in accordance with international conventions;
- .4 review by the Director;
- .5 delivery of certificate; and
- .6 completion of records.

8.2.20 There was no objective evidence available to confirm that the above procedure is followed. The audit team found only the application made by the owner/agent, payment of survey fees and a copy of the certificate. The officials could not provide any other documents including dates of survey, survey reports, reviews of the report by the Director and completion of records as presented.

8.2.21 There was no evidence to establish that the MD has a system to evaluate its performance in respect of exercising its rights and obligations under the mandatory IMO instruments as a flag[, coastal and port] State.

Finding

8.2.22 There was no evidence to establish that the Marine Department has a record keeping procedure which would have contributed to proper record keeping, storage and retrievable of records when required (Code, part 1, paragraph 3.4). See Form A OB-5.

8.2.23 It was established during the audit that the Administration does not provide sufficient number of qualified flag State personnel to investigate incidents where ships entitled to fly its flag have been detained by port States (Code, part 2, paragraph 23.2). See Form A OB-13.

8.2.24 It was established that the some of the personnel responsible for, or performing, surveys, inspections and audits on ships and companies covered by the relevant mandatory IMO instruments are not properly qualified. The Administration does not have a system for initial training and continuous updating of the knowledge of flag State surveyors (Code, part 2, paragraphs 27 to 37). See Form A OB-14.

Implementation

8.2.25 Thailand is a party to SOLAS 1974. However, there was no evidence of a procedure or policy in place to ensure effective and timely issuance of national legislation and guidance, which will assist in the implementation and enforcement of the requirements of all safety and pollution prevention conventions and protocols to which they it is a Party.

8.2.26 As examples, there are no specific instruction/rules for shipborne navigational equipment as required by regulation V/12 of SOLAS 1974 and no specific procedure for enforcing regulations for the visibility of Navigational lights as required by

COLREG. Also, there is no specific procedure for the verification of the requirement of emergency source of power required on ships as per regulation II-1/ 26 of SOLAS 74; as well as no procedure to approve oily water separators and filtering equipment as required by MARPOL 73/78.

8.2.27 It was established that Thailand lacks the resources and processes capable of administering a safety and environmental protection programme. Administrative instructions to implement applicable international rules and regulations, as well as for developing and disseminating any interpretative national regulations that may be needed, are insufficient and ineffective.

8.2.28 There is no evidence that Thailand has any provision or policy concerning the phrase "to the satisfaction of the Administration" contained in the various mandatory IMO instruments.

Findings

8.2.29 There was no evidence to establish that the Administration has in place procedure or policy to apply in cases where the phrase "to the satisfaction of the Administration" is used (Code, part 2, paragraph 16.5). See Form A OB-15.

8.2.30 There was no evidence to establish that the Administration has sufficient qualified staff to conduct flag State surveys effectively (Code, part 2, paragraph 16.2). See Form A OB-6.

Communication of information to IMO

8.2.31 There is no evidence that Thailand had communicated the required information to IMO in accordance with the requirements of the various mandatory IMO instruments. There are no records available with the MD to confirm that either rules, CAS surveys and other information have been communicated to IMO.

Delegation of authority

8.2.32 Thailand has delegated authority to the following six ROs.

- .1 American Bureau of Shipping;
- .2 Germanischer Lloyds Aktiengesellschaft;
- .3 Det Norske Veritas;
- .4 Bureau Veritas;
- .5 Lloyd's Register; and
- .6 Nippon Kaiji Kyokai.

8.2.33 ROs are authorised to issue all statutory certificates including ISM and ISSC. The Ship Standard Bureau of the MD indicated that there are no procedures in place for direct monitoring of ROs, but they are monitored through PSC detentions and survey reports submitted by ROs after their surveys. However, there was no evidence to confirm that ROs are forwarding their survey reports to the MD. A few ship files which were with two ROs were inspected and found that there were no survey records available for the last 5 to 7 years and it was evident that the ROs functions are not monitored, at least through the survey records. There was evidence that the MD requests ROs to explain if a Thai ship is detained in a foreign port. However, it was noted that a ship flying Thai flag, surveyed by an RO, was detained two times in 2007. The MD requested the responsible RO to inform them when class would be conducting its next annual audit in respect of the Document of Compliance. The next audit is not due until February 2008. Therefore, it was found that there is no established process in practice for monitoring of ROs.

8.2.34 There are 5 approved radio surveyors to conduct radio surveys on behalf of the Administration and only one of them was found to provide survey reports to MD.

8.2.35 ROs act on behalf of Thailand for the conduct of surveys, inspections, issuance of certificates and documents, marking of ships and other statutory work required under the IMO conventions are to be regulated in accordance with SOLAS regulation XI-1/1. However, it was established during the audit that Thailand has not:

- .1 determined that the ROs have adequate resources in terms of technical, managerial and research capabilities to accomplish the tasks being assigned, in accordance with the "Minimum Standards for Recognized Organizations Acting on Behalf of the Administration" set out in the resolution A.739(18);
- .2 formalised written agreements between the Administration and the ROs which, as a minimum, include the elements set out in appendix 2 to resolution A.739(18), or equivalent legal arrangements, and which may be based on the model agreement for the authorization of recognized organizations acting on behalf of the Administration;
- .3 issued specific instructions detailing actions to be followed in the event that a ship is found unfit to proceed to sea without danger to the ship or persons on board, or is found to present an unreasonable threat of harm to the marine environment;
- .4 provided the ROs with all appropriate instruments of national law and interpretations thereof giving effect to the provisions of the conventions or specify whether the Administration's standards go beyond convention requirements in any respect;
- .5 requested that the ROs must maintain records which will provide the Administration with data to assist in interpretation of convention regulations; and

- .6 established nor participated in an oversight programme with adequate resources for monitoring of, and communication with, ROs in order to ensure that its international obligations are fully met.

Findings

- 8.2.36 There was no evidence to establish that the Administration had determined that ROs have adequate resources and capabilities to accomplish the task they are assigned (SOLAS regulation XI-1/1, resolution A.739(18); and Code, part 2, paragraph 18.1). See Form A NC-2.
- 8.2.37 There was no evidence to establish that the Administration has formal agreement with ROs acting on its behalf (SOLAS regulation XI-1/1, resolution A.739(18); and Code, part 2, paragraph 18.2). See Form NC-3.
- 8.2.38 During the audit, it was established that the Administration has not participated in an oversight program of ROs (Code, part 2, paragraph 20). See Form A OB-7.

Enforcement

8.2.39 In the absence of an established procedure, flag State control activities conducted by the MD is not consistent. The audit team inspected a number of ship files and it was established that there are no survey reports in respect of flag State surveys. The only documents found in the ship's files were the application for the survey, the record of payment of survey fees and the copy of relevant certificates. About 400 ships under the Thai flag must renew their certificate of survey annually. It is unlikely the the Administration will conduct all surveys and issue such certificates with the limited number of surveyors available.

8.2.40 A ship, with statutory certificates issued by the MD, was detained by a PSCO of a foreign port on 20 July 2006 for various deficiencies. In August 2006, the MD issued this ship with a new safety certificate but there are no records of rectifying the defects or flag State survey before issuing a new safety certificate. The ship's safety radio certificate was valid only for A1 and A2. However, the port in which the ship was detained is not within the Near Coastal Voyage area of Thailand and requires GMDSS equipment to cover A1, A2 and A3. There was no evidence that action has been taken against the Master for violating the rules.

8.2.41 There are no procedures for exercising authority to conduct supplementary surveys to ensure that ships entitled to fly its flag in fact comply with mandatory IMO instruments, national requirements, that the actual condition of the ship and its crew is in conformity with the certificates it carries and that non-compliant ships are prohibited from proceeding to sea.

8.2.42 In the absence of any inspection reports, the audit team could not establish that required surveys are carried out before issuing statutory certificates by the Administration. Thailand is not geared to survey each and every ship before issuing of certificates due to shortage of adequately qualified surveyors.

8.2.43 The Administration needs to ensure that a ship's complement, as a whole, can effectively co-ordinate their activities in an emergency situation and in performing functions vital to safety or to the prevention or mitigation of pollution as there was no evidence that safety inspections have been undertaken to verify the above.

8.2.44 National laws and regulations need to be updated to provide for the following:

- .1 penalties of adequate severity to discourage violation of international rules and standards by ships entitled to fly its flag. Current law allows a fine of between 100 to 1000 baht, which is very minimal; and
- .2 proceedings, following the conduct of an investigation, against ships entitled to fly its flag which have violated international rules and standards, irrespective of where the violation has occurred.

Findings

8.2.45 The Administration has no procedures for the periodic inspection of ships entitled to fly the flag of the State to verify that the actual condition of the ship and its crew is in conformity with the certificates the ship carries (Code, part 2, paragraph 21.2). See Form A OB-9.

8.2.46 National laws and regulations do not provide for penalties of adequate severity to discourage violation of international rules and standards by ships entitled to fly the flag of the State (Code, part 2, paragraph 21.5). See Form A OB-10.

8.2.47 There are no procedures for instituting proceedings - after an investigation has been conducted - against ships entitled to fly the flag of the State, which have violated international rules and standards, irrespective of where the violation has occurred Code, part 2, paragraph 21.6). See Form A OB-11.

ISM Code auditing

8.2.48 ISM certification is done by ROs as well as by the MD surveyors. Ship owners have the option of using either. The MD does not have an appropriate procedure for ISM auditing.

8.2.49 In one case, a Document of Compliance was issued on 16 October 2007 to a national shipping company; however, the relevant officials of the MD could not provide the audit team with an audit report for the company. In another case, an SMC was issued in 2006 to a general cargo ship flying the national flag, however the audit team was not able to identify audit reports to confirm that a proper audit was done before issuing the SMC.

8.2.50 There was no objective evidence to substantiate that Thailand always conducts an audit before issuing SMC or DOC in respect of the ISM Code.

STCW

8.2.51 The maritime administration of Thailand has in place laws and procedures to ensure compliance with the requirement of the STCW Convention 1978, as amended. A procedure is available to provide rest hours as required. The maritime administration has submitted its report of independent evaluation in respect of regulation I/8 on 20 January 2006. The report was said to have been acknowledged by IMO in a letter dated 25 January 2006.

8.2.52 The Thai Water Act provides provisions for the investigation of incidents that may pose a direct threat to safety of life and property at sea or to the marine environment. Under the STCW Convention 1978, as amended, Thailand has established a documented procedure to ensure that a certificate of competency or endorsement of a person will be issued only after it has been determined that the person meets all applicable standards and requirements.

8.2.53 Even though areas under the STCW Convention to be covered by this voluntary audit are limited by resolution A.974(24), during the audit, it was established that Thailand does comply with the areas under this Audit Scheme in respect of the STCW Convention 1978, as amended and discharges its obligations. In order to guarantee the effectiveness of its system it maintains a Quality Management System (ISO 9001:2000) covering STCW activities. However, there was no evidence that the maritime administration conducts investigations as required by the STCW Convention 1978, as amended.

Flag State evaluation and review

8.2.54 It was established that Thailand does not evaluate its performance as a flag State consistent with paragraphs 42 to 44 of the Code.

Findings

8.2.55 Thailand has not developed a control and monitoring programme, as appropriate, in order to:

- .1 provide for the collection of statistical data, so that trend analyses can be conducted to identify problem areas; and**
- .2 provide for a timely response to deficiencies and alleged pollution incidents reported by port or coastal States (Code, part 2, paragraph 22). See Form A OB 12.**

8.2.56 It was established that maritime administration does not have a procedure for evaluating its performance with respect to the implementation of administrative processes, procedures and resources necessary to meet its obligations on a periodic basis as required by the

conventions to which it is Party (Code, part 2, paragraphs 42 to 44). See Form A OB-16.

8.3 Investigation of Maritime Accidents

8.3.1 The MD is the responsible body for the conduct of maritime accident investigations. There are three bodies in Thailand which have powers to investigate maritime accidents on Thai flag ships as follows:

- .1 the Marine Department (Navigation Act);
- .2 the Thai Marine police (criminal act); and
- .3 the Thai police (criminal act).

8.3.2 Officials of the Marine Safety & Environment Bureau or Ship Standard Bureau are required to conduct investigations on all maritime casualties in the country.

8.3.4 It was observed that the initial investigation is carried out by the regional Harbour Masters who report to the Director General through their supervisors. The Director General, if required, will appoint officials of the MD to conduct a formal inquiry and will take necessary steps on the recommendation of the formal investigation.

8.3.5 It was noted that the officials involved in marine accident investigations have undergone a two-week training program conducted in Thailand and are not independent investigators.

8.3.6 It was established that there are no written procedures for collecting evidence or conducting an investigation. Initial inquiry is done by regional Harbour Masters, some of whom may not have the required level of knowledge to conduct an investigation.

8.3.7 There was no evidence of review/analysis of accident investigation, publishing lessons learned, and communicating accident reports to IMO in accordance with the resolution A.849(20), as amended by resolution A.884(21).

8.3.8 There was no evidence to establish that Thailand has always conducted an investigation following a marine casualty or pollution incident as required by the applicable convention, and that investigations are conducted by suitably qualified investigators. The former was evidenced by the absence of an investigation report relating to an accident between a Thai vessel and a fishing boat in which 9 lives were lost in 2003.

Finding

8.3.9 **There was no evidence to establish that the State always conducts investigation following a marine casualty or pollution incident. No accident investigation report had been submitted to the IMO (SOLAS 74,**

regulation I/21 and MARPOL 73/78, Article 12; and Code, part 2, paragraph 41). See Form A NC-1.

8.3.10 There was no evidence to establish that casualty investigations are conducted by suitably qualified investigators, competent in matters relating to the casualty. (Code, part 2, paragraph 38). See Form A OB-19.

9 Port State activities

9.1 Thailand has regional marine offices in various ports to carry out inspection of national (flag State control) and foreign ships (ports State control). It follows the inspection guidelines of the Tokyo MOU in carrying out PSC inspections and resolution A.787(19). Thailand contributes information and data to the MOU's database (APCIS) for the benefit of other members. It also uses the Tokyo MOU's guidelines on targeting high risk ships visiting Thai ports.

9.2 Thailand has only three dedicated PSC officers including its Director. PSC inspections are conducted only in the Bangkok area. It was noted that while there are over 8,000 ships calling at the port of Lamchabang, there are no PSCOs at the regional or sub regional office for conducting PSC inspection. A visiting PSC officer from the Head Office will conduct PSC inspection for only 3-5 days a year. This situation is similar for other regional offices.

9.3 There was no objective evidence that Thailand employs qualified PSCOs in accordance with paragraph 2.5 of IMO resolution A.787(19), as amended. It was established that PSCOs officers are not sufficiently trained to complete the necessary PSC inspection report. Form A in respect of inspections of a few ships were not completed properly.

9.4 There is no objective evidence to establish that the flag State of the ship is informed after a PSC detention. The audit team was told that the Head of the PCS Division informs the DG of the detention. The DG informs the MOT, which in turn informs the Foreign Ministry, which is responsible for informing the flag State. A foreign flag ship was detained in Bangkok on 4 October 2007 and there was no evidence that this cycle had taken place.

9.5 It was established that Thailand is not evaluating its performance in respect of exercising its rights and meeting its obligations under the mandatory IMO instruments in respect of PSC inspections.

Reception Facilities

9.6 The MD has a list of 32 private companies holding operating licences issued by the Ministry of Industry and the MD for the collection of oil/oily water and other related residues from aship.

9.7 The auditors visited a listed company to ascertain the facilities available. The company claimed that it had a barge which could collect about 200 MT at any given time. However, the auditors found that the company does not maintain records of collection of oil from ships and they could not account for the oil collected from

previous collections. They had collected oil/oily water on 19 occasions but had documents only for the latest collection on 8 October 2007. The facility is not in accordance with the IMO guidelines on reception facilities. The company does not have a documented procedure for proper disposal of oil or oil related material. They do not maintain records of collections or their final disposal.

9.8 It was established that the oil reception facilities are not always disposing oily water/sludge removed from ships in accordance with the accepted procedure as per IMO guidelines. It was established that companies, approved by the MD, have neither the required equipment for disposal, nor a procedure for disposal and do not maintain any records of oil disposal. It was also established that the MD is not monitoring activities of the reception facilities and final disposal of oil products.

Dangerous Goods

9.9 There are no specific rules in respect of handling dangerous cargo. The competent authority in respect of dangerous cargo is the MD. It was noted that Thai authorities only permit the handling of radio active materials at Lamchabang. Movement of this cargo is closely monitored by the Office of Atomic for Peace and extra precautions are taken during cargo operation and transportation on land.

9.10 No records were available to indicate any inspection or verification of compliance with dangerous goods requirements by the MD, as the competent authority, although some records are available about the arrival of cargo with the regional office.

Findings

9.11 **There was objective evidence to establish that some of the port State Control officers employed by Thailand are not properly qualified and/or trained in accordance with paragraph 2.5 of resolution A.787 (19) (Code, part 4, paragraph 56). See Form A OB-20**

9.12 **It was established that the MD, as the competent authority, does not monitor movement of dangerous cargo, especially radio active materials (IMDG Code, section 1.1.3; Code, part 4, paragraph 52). See Form A NC-4.**

9.13 **It was established that Thailand does not evaluate and review its port State activities periodically (Code, part 4, paragraph 58). See Form A OB-18**

9.14 **It was established that Thailand does not conduct sufficient port State control inspections (Code, part 4, paragraph 58). See Form A OB-17**

10 **Coastal State activities**

Marine Oil Pollution and Response

10.1 The Committee on the Prevention and Combating of Oil Pollution has developed the Oil Spill Response Plan to propose to the agencies concerned. The plan is intended to delineate responsibilities for oil spill response operations and to establish response procedures and mechanisms. The objective of the plan is to build cooperation among concerned agencies to optimally co-utilize existing resources for the oil spill operation in Thai waters to ensure timely and effective response to accomplish the common purpose of minimizing damage to the environment and marine resources. In addition, this is pursuant to requirements of the International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation (OPRC) 1990.

10.2 The plan deals with oil spills which occur in inland waters, port limits, coastal areas and at sea, both in the territorial sea and the exclusive economic zone.

10.3 The coordination of spill response is categorized according to the spill size, as follows:

First Tier small spill not exceeding 20 tons which may occur from oil transfer activities in ports. Responsibility for clean-up lies with the agency that causes the spill and/or agency involved. The M D must be notified of the incident at the first opportunity;

Second Tier medium spill with a size range of 20 -1,000 tons, which may result from accidents such as vessels' collision. Clean-up requires cooperation from various national agencies, both government and private. The operation shall be conducted in accordance with the National Oil Spill Response Plan. If the clean-up is beyond capability of existing resources, international assistance may be requested; and

Third Tier major spill exceeding 1,000 tons which may be caused by a severe accident. International assistance is needed for spill response in this level.

10.4 Regular exercises are conducted annually and the last one was held in the Chon Buri region.

10.5 During the audit of regional offices, it was noted that the National Plan for combating oil pollution was mainly designed by the National Committee. The MD or Navy officials act as on-scene commanders. Thailand stores sufficient stocks of equipment, craft and other consumable in three locations to use in case of an emergency. However, the audit team did not find any specific procedure, guidelines, or instructions. The officials at a sub-office did not have details of emergency contact information.

Search and Rescue (SAR)

10.6 Search and Rescue (SAR) operations in Thailand are carried out by the National Aeronautical/Maritime Search and Rescue Co-ordinating Committee which is appointed by the Cabinet and consists of the representatives from various public authorities and private entities. The Rescue Co-ordinating Centre (RCC) is situated at the Department of Civil Aviation, Ministry of Transport. The main actor of rescue operation, the Royal Thai Navy, is equipped with 15 large sizeships, 30 medium size

ships, 76 small size boats and 90 special purposeships. Although Thailand has no formal arrangement with neighbouring countries for providing/receiving assistance in maritime SAR operation, it has a bilateral agreement on the aeronautical SAR operation with Malaysia and Singapore, respectively. SAREX (Search and Rescue Exercise) has been held once a year among the participating departments and agencies since 1980.

10.7 In general, Thailand has a well organized SAR network among the relevant governmental authorities and resourced to fulfil its SAR obligations.

Hydro graphic Services

10.8 Thailand continues to meet its obligations under chapter V, regulation 20 (Nautical Publications), and regulation 21 (International Code of Signals), of SOLAS 1974, as amended. The Hydrographic Department of the Royal Thai Navy (HDRTN) is responsible for the hydrographic survey of Thai waters, as well as publication of charts (including ENC) and nautical publications. Thailand is a member of IHO and follows the guidelines of that Organization. Thailand provides information on safe navigation, including amendments to charts and publications and notices to mariners, on regular intervals, as well as Tsunami monitoring capability. Thailand has an effective system for hydrographic services. However, the MOT has no oversight program on hydrographic activities.

Aids to Navigation (AtoN)

10.9 The MD is responsible for the provision of AtoN. Four parties maintain and control AtoN in Thailand. All AtoN required for open sea navigational purposes are maintained by HDRTN which is a member of IALA. They have their own craft and staff for maintenance work. The other three parties involved in AtoN are the MD, the Port Authority and Mabtapud Industrial Community, a private port operator. All AtoN maintained by the four parties are in compliance with IALA requirements.

10.10 However, it was observed that, at the time of audit, the mechanism for monitoring AtoN under the authority of HDRTN, Port Authority of Thailand and Mabtapud port has not been implemented.

Transmission of warnings and information to mariners

10.11 Cat Telecom Limited (CAT), previously owned by the Government, is responsible for operation of NAVTEX transmission in Thailand. It had 5 stations to cover all areas of Thailand. However, only one station in Bangkok, serving only Bangkok region is operational. No other service provider is available in Thailand to cover other areas. Weather reports received from the Metrological Department, navigational warnings received from the Hydrographic Department of the Royal Thai Navy and SAR messages received from RCC are broadcast for ships operating in Thai waters only by CAT Telecom. However, these broadcasts are confined only to the Bangkok area.

10.12 There is no binding agreement between MOT/MD and CAT for the provision of these services and there is a possibility of CAT shutting down the remaining

station. Similarly, there is no monitoring system in existence to monitor activities of CAT by the maritime administration

10.13 During the audit, no objective evidence was found that Thailand provides NAVTEX services to cover all areas in order to fulfil its duties as a coastal State.

Findings

10.14 It was established during the audit that Thailand does not always dispose of oil or oily water/waste properly and there are no procedures for such disposal, although there are 32 approved companies for collection (Code, part 3, paragraph 46). See Form A OB-8

10.15 It was established that Thailand does not maintain an effective system for transmitting information on the safety of navigation, weather forecast and search and rescue activities (SOLAS 74, regulation V/4 and V/15; Code, part 3, paragraph 47). See Form A NC-05.

10.16 Thailand has no established procedures for monitoring the system of other authorities who provide services on their behalf and for evaluating its performance as a coastal State (Code, part 3, paragraphs 47 and 49). See Form A OB-03.

11 Conclusions

11.1 *Areas of positive development*

- .1 Thailand has an effective Marine Oil Pollution Response programme although there is a communication gap between the National Coordination Centre and regional officers of the Marine Department.
- 2 Thailand provides very effective hydrographic services in line with SOLAS Chapter V. The services are provided by the Hydrographic Department of the Royal Thai Navy.
- 3 Aids to navigation provided by Thailand is sufficient and effective, though there is no coordination between the service providers.

11.2 *Areas for further development:*

- .1 The Ministry of Transport should develop an overall strategy in respect of maritime safety and environmental protection and develop procedures to review and verify effectiveness of their capabilities, performance and enforcement of relevant mandatory IMO instruments and their international obligations.
- .2 The Marine Department should develop a procedure to effectively communicate its strategy internally and to review their activities and performance in order to evaluate and improve its capabilities.

- .3 Thailand should have a written agreement with ROs acting on its behalf for the conduct of surveys, inspections, the issue of certificates and documents, the marking of ships and other statutory work required under the various mandatory IMO instruments and must regulate such authorization in accordance with SOLAS regulation XI-1/1.
- .4 Resources available within the Marine Department are not sufficient to perform their duties as a flag and port State. Therefore, immediate steps should be taken to recruit sufficient properly qualified and trained flag State surveyors and port State control officers in accordance with its fleet and traffic of foreign flag ships operating in the area.
- .5 A control and monitoring programme should be developed and implemented in order to provide for the collection of statistical data so that trend analyses can be conducted to identify problem areas, and provide a timely response to deficiencies and alleged pollution incidents reported by port or coastal States.
- .6 Procedures should be developed for prohibiting ships entitled to fly the Thai flag from sailing until they can proceed to sea in compliance with the requirements of international rules and standards.
- .7 National laws and regulations should provide for penalties of adequate severity to discourage violation of international rules and standards by ships entitled to fly the Thai flag.
- .8 Procedures should be developed for instituting proceedings, after an investigation has been conducted, against ships entitled to fly the Thai flag, which have violated international rule and standards, irrespective of where the violation has occurred.
- .9 Policy and procedures should be developed to apply in respect of the phrase "to the satisfaction of the Administration" wherever it appears in the mandatory IMO instruments.
- .11 Policies should be established and procedures should be developed for approval of plans and equipment for ships 'classed' by the Thai Government.
- .12 Procedures should be developed requiring the submission of inspection reports by organizations authorized to carry out radio inspection on ships.
- .13 Policies should be established to expedite inspection of ships and their companies involved in repeated PSC detention.
- .15 There is a need to develop proper training programme for flag State surveyors and port State control officers.
- .16 Procedures or checklists should be developed for conducting proper

port State control activities.

- .17 Effective communication systems between Headquarter and regional offices should be established to ensure promulgated policies or standards are implemented consistently.
- .18 An effective procedure should be developed for record keeping with facilities to retrieve records when required.
- .19 Thailand should establish a proper procedure and conduct casualty investigations by investigators who are independent and not involved in other enforcement duties.

***Voluntary IMO Member State Audit Scheme
Kingdom of Thailand***

Audit Opening Meeting

- I. *Introduction of the participants*
- II. *Background history and the purpose of the audit;*
- III. *Review and confirmation of the provisional audit programme, including the purpose, scope and objectives of the audit;*
- IV. *Short summary of the methods and procedures to be used to conduct the audit;*
- V. *Official communication links between the audit team and the Member State's officials, for example, appointment of a liaison officer;*
- VI. *Facilities and administrative arrangements;*
- VII. *Programme of visits to the Member State's regional offices and other involved organizational elements;*
- VIII. *Time, date and place of the closing meeting and any interim meetings of the audit team and the Member State's senior management;*
- IX. *Procedures for documenting audit findings, providing response to such findings and agreeing them;*
- X. *Confidentiality of findings, i.e. the auditors to agree with the auditees any controls on evidence obtained during the audit and disposal of report findings and report copies; and*
- XI. *Agreement that, if practicable, a draft interim audit report should be tabled during the closing meeting.*
- XII. *Other items.*

List of Participants – Opening Meeting

Date: 15th October 2007

Location: Marine Department

Title/Function – Organization	Name
Deputy-Director General, Marine Department	Sub.Lt. Preecha Phetwong
Principle Advisor, Ministry of Transport	Ms.Nuannapha Tiencharoen
Chief of International Organizations and United Nations Section, MOT	Mr.Yongyut Manochagorn
Director of Technical Division, Hydrographic Department, RTN	Capt.Preecha Somsukjaroen
Manager of Radio Maritime Office, CATTELECOM	Mr.Somsong Hawyugnyong
Air Transport Technical Officer, Civil Aviation Department	Mrs.Intira Chantranakorn
Meteorological Department, Chief of Operated Marine Section	Mr.Sanong Saraphun
Director of Marine Safety and Environment Bureau (MSEP)	Pol.Lt.Col.Chairat Roungsobsang
Director of Vessel Traffic Control and Maritime Security Center, MSEP	Mr.Sukhin Ratanasathien
Director of Ship Standard Bureau (SSB)	Mr.Pimook Prayoonprohm
Director of Environment Division, MSEP	Mr.Pakorn Prasertwong
Director of Harbour Master Division, MSEP	Lt.Cdr.Somnuck Sukavanich
Director of Seafarer Affairs Division, MSEP	Mr.Phichai Sangfai
Director of Ship Registration Division	Mr.Prasertsiri Sukhawattanakun
Director of Marine Office 6 (Chonburi)	Mr.Kritpetch Chaichuay
Director of International Affairs Division	Ms.Kamolwan Nantapetch
Chief of IMO Affairs Section, International Affairs Division	Mr.Thanatip Jantarapakde
Legal Officer, Legal Bureau	Mr.Sopon Piyapanee
Director of Ship Inspection Division, SBB	Lt.Cdr. Kumpon Jirasatit
Director of Ship Plan Approval Division, SBB	Lt.Cdr.Pichitporn Wattanaprasert
Director of Port State Control Division, SSB	Mr.Thongchai Pongvichai
Director of Ship Standard Division, SSB	Mr.Narayu Pittayaprechanon
Ship Surveyor, SSB	Cdr.Anucha Sakuna
Port State Control Officer, SSB	Mr.Somchai Rodthongterm
Ship Surveyor, SSB	Mr.Thananchai Sangiamsak
Port State Control Officer, SSB	Mr.Pumed Sukmoung
Ship Surveyor, SSB	Mr.Viboon Teerapapsakunwong
Engineer, SSB	Mr.Sarawut Nongbua
Engineer, SSB	Mr.Narinsak Sattaprasit
Port State Control Officer, SSB	Mr.Parinya Chalontham
Engineer, SSB	Mr.Watchara Chiemanukulkit

Engineer, SSB	Mr.Sittisak Chumura
Harbour Master, HMD, MSEP	Mr.Pitak Watanapongpisal
Harbour Master, HMD, MSEP	Mr.Tharkoon Sittibud
Harbour Master, MD 6 (Chonburi)	Mr.Akaraj Kuntaro
Navigator, VTCMSC	Mr.Kraitisak Pongpanas
Navigator, VTCMSC	Mr.Manop Luangon
Navigator, VTCMSC	Mr.Damrongkiat Kiatopas

AUDIT OF THAILAND
15-22 October 2007

(Form A)

FINDINGS	
Member State: Thailand	Audit period: 15-22 October 2007
Department: Marine Department	File No.: TH-NC
Non-conformity No.: NC- 1	Observation No.:
FINDING: Flag State Investigations There was no evidence to establish that the State always conducts Investigation following a marine casualty or pollution incident. No accident investigation report had been submitted to the IMO. Evidence It was found that there was an accident between a Thai vessel and a fishing boat which lost 9 lives in 2003 but could not find any investigation report or incident reporting to IMO.	

APPLICABLE PROVISION OF THE AUDIT STANDARD:

SOLAS 74 Convention / I / Reg. 21

- (a) Each Administration undertakes to conduct an investigation of any casualty occurring to any of its ships subject to the provisions of the present Convention when it judges that such an investigation may assist in determining what changes in the present Regulations might be desirable.*
- (b) Each Contracting Government undertakes to supply the Organization with pertinent information concerning the findings of such investigations. No reports or recommendations of the Organization based upon such information shall disclose the identity or nationality

MARPOL 73/78 Article 12

Casualties to Ships

- (1) Each Administration undertakes to conduct an investigation of any casualty occurring to any of its ships subject to the provisions of the Regulations if such casualty has produced a major deleterious effect upon the marine environment.
- (2) Each Party to the Convention undertakes to supply the Organization with information concerning the findings of such investigation, when it judges that such information may assist in determining what changes in the present convention might be desirable.

Part 2 of the Code for implementation of mandatory IMO instruments:: Paragraph 41

Auditor: Leslie Hemachandra & J H Bag	Date: 17 October 2007
Team leader: Leslie Hemachandra	Date: 17 October 2007
Signature (Member State):	Date received: 22 October 2007

AUDIT OF THAILAND
15 – 22 October 2007

(Form A)

FINDINGS	
Member State: Thailand	Audit period: 15 -22 October 2007
Department: Marine Department	File No.: TH-NC
Non-conformity No.: NC- 02	Observation No.:
<p>FINDING: There was no evidence to establish that the maritime administration had determined that the ROs are having adequate resources and capabilities to accomplish the task they are assigned.</p> <p>Evidence No documentary evidence was provided during the audit to establish that the information has been requested or verified.</p> <p>APPLICABLE PROVISION OF THE AUDIT STANDARD: Part 2 of the Code for the implementation of mandatory IMO instruments - Paragraphs; 18.1, SOLAS regulation XI-1/1 and IMO Resolution 739 (18)</p>	
Auditor:	Date:
Team leader: Leslie Hemachandra	Date: 16 October 2007
Signature (Member State):	Date received:22 October 2007

AUDIT OF THAILAND
15 – 22 October 2007

(Form A)

FINDINGS	
Member State: Thailand	Audit period: 15 -22 October 2007
Department: Marine Department	File No.: TH-NC
Non-conformity No.: NC- 03	Observation No.:
<p>FINDING: There was no evidence to establish that the Administration has formal agreement with ROs acting on its behalf.</p> <p>Evidence Ship Standard Bureau did not provide any written agreement with ROs. The draft agreement has been forwarded to the legal department for their advice.</p>	
<p>APPLICABLE PROVISION OF THE AUDIT STANDARD:</p> <p style="text-align: center;">Part 2 of the Code for the implementation of mandatory IMO instruments - Paragraphs; 18.2, SOLAS regulation XI-1/1 and IMO resolution A 739 (18)</p>	
Auditor:	Date:
Team leader: Leslie Hemachandra	Date: 16 October 2007
Signature (Member State):	Date received:22 October 2007

**AUDIT OF THAILAND
15-22 OCTOBER 2007**

(Form A)

FINDINGS	
Member State: Thailand Department: Marine Department	Audit period: 15-22 October 2007 File No.: TH-NC
Non-conformity No.: NC-04	Observation No.:
<p>FINDING: It was established that Marine Department, as the Competent Authority, do not monitor movement of dangerous Cargo, especially Radio Active materials.</p> <p>Evidence Port official at Laem Chabang port authorities confirmed that they are handling Class 7 DG cargo at their terminals. However, the Regional Marine office or the head office is not having any procedures for monitoring or record keeping of cargo movements as required by the IMDG code although other government departments monitor such cargo.</p>	
<p>APPLICABLE PROVISION OF THE AUDIT STANDARD:</p> <p style="text-align: center;">General Obligation of IMO Mandatory Instruments</p> <p>Par 4 of the Code for the implementation of mandatory IMO instruments - Paragraph 52 and IMDG code Section 1.1.3,</p>	
Auditor: All	Date:
Team leader: Leslie Hemachandra	Date: 16/19 October 2007
Signature (Member State):	Date received: 22October 2007

AUDIT OF THAILAND
15 – 22 October 2007

(Form A)

FINDINGS	
Member State: Thailand	Audit period: 15 -22 October 2007
Department: Marine Department	File No.: TH-NC
Non-conformity No.: NC- 05	Observation No.:
FINDING:	
<p>Safety of Navigation It was established that Thailand does not maintain an effective system for transmitting information on the safety of navigation, weather forecast and search and rescue activities.</p> <p>Evidence Maritime Radio Office(Bangkok Radio) of CAT Telecom Public Co. Ltd broadcasts information on weather bulletins received for the Meteorological Department twice a day, Navigational Warnings from the Hydrographic Department of Royal Thai Navy and transmits Search and Rescue information through the NAVTEX. However, Bangkok Radio presently cover only Bangkok area. They have suspended the operation of 4 other regional radio stations since the company converted to a private company from the public entity 5 years ago. During the audit it was found that Bangkok Radio does not have any contract with Thai government or any other agency to provide such services and they do not have any specific instructions, procedures or guidelines on their functions from the Marine Department. There is no monitoring system for their work at all.</p>	

APPLICABLE PROVISION OF THE AUDIT STANDARD:

SOLAS 74 Convention / Chapter V / Safety of Navigation

Regulation 4 Meteorological Services

(d) Forecasts, warnings, synoptic and other meteorological reports intended for ships shall be issued and disseminated by the national service in the best position to serve various zones and areas, in accordance with mutual arrangements made by the Contracting Governments concerned.

Regulation 15 Search and Rescue

(a) Each Contracting Government undertakes to ensure that any necessary arrangements are made for coast watching and for the rescue of persons in distress at sea round its coasts. These arrangements should include the establishment, operation and maintenance of such maritime safety facilities as are deemed practicable and necessary having regard to the density of the seagoing traffic and the navigational dangers and should, so far as possible, afford adequate means of locating and rescuing such persons.

(b) Each Contracting Government undertakes to make available information concerning its existing rescue facilities and the plans for changes therein, if any.

Part 3 of the code for implementation of mandatory IMO instruments

: Paragraph 47

Auditor: J H Bag	Date: 20 October 2007
Team leader: Leslie Hemachandra	Date: 20 October 2007
Signature (Member State):	Date received: 22 October 2007

AUDIT OF THAILAND
15- 22 October 2007

(Form A)

FINDINGS	
Member State: Thailand	Audit period: 15- 22 October 2007
Department: Marine Department	File No.: TH-NC
Non-conformity No.: NC-06	Observation No.:
<p>FINDING:</p> <p>Communication of Information There was no documentary evidence to prove that State had transmitted any information about their domestic laws relating to TONNAGE 69 and LL 66 Convention and related information to IMO as required.</p> <p>Evidence</p> <p>Thailand is not having any record of forwarding their national laws and rules/laws concerning TONNAGE 69 and LL 66 conventions IMO</p>	

APPLICABLE PROVISION OF THE AUDIT STANDARD:

TONNAGE 69 / Article 15

Communication of Information.

The Contracting Governments undertake to communicate to and deposit with the Organization:

- (a) a sufficient number of specimens of their certificates issued under the provisions of the present Convention for circulation to the Contracting Governments;
- (b) the text of the laws, orders, decrees, regulations and other instruments which shall have been promulgated on the various matters within the scope of the present Convention; and
- (c) a list of non-governmental agencies which are authorized to act in their behalf in matters relating to tonnages for circulation to the Contracting Governments

LL 66 / Article 26

Communication of Information

(1) The Contracting Governments undertake to communicate to and deposit with the Organization :

- (a) a sufficient number of specimens of their certificates issued under the provisions of the present Convention for circulation to the Contracting Governments;
- (b) the text of the laws, decrees, orders, regulations and other instruments which shall have been promulgated on the various matters within the scope of the present Convention; and
- (c) a list of non-governmental agencies which are authorized to act in their behalf in the administration of load line matters for circulation to the Contracting Governments.

(2) Each Contracting Government agrees to make its strength standards available to any other Contracting Government, upon request.

Part 1 of the code for implementation of IMO instruments :Paragraph 9

Auditor: All	Date: 17 October 2007
Team leader: Leslie Hemachandra	Date: 20 October 2007
Signature (Member State):	Date received: 22 October 2007

AUDIT OF THAILAND
15-22 October 2007

(Form A)

FINDINGS	
<p>Member State: Thailand</p> <p>Department: Ministry of Transport</p>	<p>Audit period: 15-22 October 2007</p> <p>File No.: TH-OB</p>
<p>Non-conformity No.:</p>	<p>Observation No.: OB-01</p>
<p>FINDING:</p> <p>STRATEGY There was no evidence that the Maritime Administration has an overall strategy in place to review and verify the effectiveness of the activities of the maritime administration..</p> <p>Evidence During the audit it was established that the Ministry of Transport do not review or evaluate performance of the Marine Department or other organization who provides services on their behalf</p>	
<p>APPLICABLE PROVISION OF THE AUDIT STANDARD:</p> <p>Part 1 of the Code for the implementation of mandatory IMO instruments Paragraph 3</p> <p>In order for a State to meet the objective of this Code, a strategy should be developed, covering the following issues:</p> <ul style="list-style-type: none"> .3 continuous review and verification of the effectiveness of the State in respect of meeting its international obligations; and .4 the achievement, maintenance and improvement of overall organizational performance and capability. <p>In implementing the aforementioned strategy, the guidance given in this Code should be adhered to.</p>	
<p>Auditer: All</p>	<p>Date: 15 October 2007</p>
<p>Team leader: Leslie Hemachandra</p>	<p>Date: 15 October 2007</p>
<p>Signature (Member State):</p>	<p>Date received: 20 October 2007</p>

**AUDIT OF THAILAND
15-22 OCTOBER 2007**

(Form A)

FINDINGS	
Member State: Thailand	Audit period: 15-22 October 2007
Department: Marine Department	File No.: TH-OB
Non-conformity No.:	Observation No.: OB-02
<p>FINDING:</p> <p>INITIAL ACTIONS</p> <p>It was established during the audit that the State has limited ability to promulgate laws when a new or amended IMO instrument enters into force.</p> <p>Evidence</p> <p>Thailand has been trying to promulgate laws to enact MARPOL 73/78 into National laws for last 8 years but still incomplete. Only approval of equipment and Chapter XII of SOLAS are enacted to national Laws.</p>	
<p>APPLICABLE PROVISION OF THE AUDIT STANDARD:</p> <p style="text-align: center;">General Obligation of IMO Mandatory Instruments</p> <p>Part 1 of the Code for the implementation of mandatory IMO instruments - Paragraph 7</p> <p>7. When a new or amended IMO mandatory instrument enters into force for a State, the Government of that State must be in a position to implement and enforce its provisions through appropriate national legislation and to provide the necessary implementation and enforcement infrastructure. This means.....</p>	
Auditor: All	Date: 15 October 2007
Team leader: Leslie Hemachandra	Date: 15 October 2007
Signature (Member State):	Date received: 22October 2007

AUDIT OF THAILAND
15- 22 October 2007

(Form A)

FINDINGS	
Member State: Thailand	Audit period: 15- 22 October 2007
Department: Marine Department	File No.: TH-OB
Non-conformity No.:	Observation No.: OB-03
<p>FINDINGS:</p> <p>Thailand has no established procedures for monitoring the system of other authorities who provide services on their behalf and for evaluating its performance as a coastal State.</p> <p>Evidence</p> <p>No monitoring system to monitor services provided by Metrological Department, Hydrographic Department, CAT Telecom etc. to evaluate their performances.</p>	
<p>APPLICABLE PROVISION OF THE AUDIT STANDARD:</p> <p>Part 3 of the Code for the implementation of mandatory IMO instruments - Paragraph 47 and 49</p>	
Audito: All	Date: 18 October 2007
Team leader: Leslie Hemachandra	Date: 20 October 2007
Signature (Member State):	Date received: 22 October 2007

AUDIT OF THAILAND
15- 22 October 2007

(Form A)

FINDINGS	
<p>Member State: Thailand</p> <p>Department: Marine Department</p>	<p>Audit period: 15- 22 October 2007</p> <p>File No.: TH-OB</p>
<p>Non-conformity No.:</p>	<p>Observation No.: OB- 04</p>
<p>FINDING:</p> <p>Improvement There was no documentary evidence to establish that maritime administration simulate a culture which provide opportunity for improvement of performance in maritime safety and environment protection.. The maritime administration has not taken action to identify and eliminate the cause of any non-conformity in order to prevent recurrence</p> <p>Evidence It was observed that MD is not having a procedure to review or evaluate performance of the work carried out by them for continual improvement the adequacy of measures taken by the administration.</p>	

APPLICABLE PROVISION OF THE AUDIT STANDARD:

Part 1 of the Code for the implementation of mandatory IMO instruments
 - Paragraph 11, 12 and 13

Improvement

11 States should continually improve the adequacy of the measures which are taken to give effect to those conventions and protocols which they have accepted. Improvement should be made through rigorous and effective application and enforcement of national legislation, as appropriate, and monitoring of compliance.

12 The State should stimulate a culture which provides opportunities to people for improvement of performance in maritime safety and environmental protection activities.

13 Further, the State should take action to identify and eliminate the cause of any non-conformities in order to prevent recurrence, including:

- .1 review and analysis of non-conformities;
- .2 implementation of necessary corrective action; and
- .3 review of the corrective action taken.

Auditor: All	Date: 15 October 2007
Team leader: Leslie Hemachandra	Date: 15 October 2007
Signature (Member State):	Date received: 22 October 2007

AUDIT OF THAILAND
15 – 22 October 2007

(Form A)

FINDINGS	
Member State: Thailand	Audit period: 15 -22 October 2007
Department: Marine Department	File No.: TH-OE
Non-conformity No.:	Observation No.: OB- 05
<p>FINDING: There was no evidence to establish that the Marine Department has a record keeping procedure which would have contributed to proper record keeping, storage and retrievable of records when required..</p> <p>Evidence Most of the survey reports, investigation reports are not available for inspection with the Marine Department.</p>	
<p>APPLICABLE PROVISION OF THE AUDIT STANDARD: Part 1 of the Code for the implementation of mandatory IMO instruments - Paragraphs; 3. 4</p>	
Auditor: All	Date: 16 October 2007
Team leader: Leslie Hemachandra	Date: 16 October 2007
Signature (Member State):	Date received:22 October 2007

AUDIT OF THAILAND
15 – 22 October 2007

(Form A)

FINDINGS	
Member State: Thailand	Audit period: 15 -22 October 2007
Department: Marine Department	File No.: TH-OB
Non-conformity No.:	Observation No.: OB- 06
<p>FINDING: There was no evidence to establish that the maritime administration has sufficient staff to conduct flag state surveys effectively</p> <p>Evidence</p> <p>Total number of Flag and Port state surveyors is only 39 which include the surveyors of the head office and regional offices and PSCOs at the Head Office. There are about 400 ships under Thai certification and annual surveys are compulsory on ships certified by MD and ROs. Total staff of MD is around 1100.</p>	
<p>APPLICABLE PROVISION OF THE AUDIT STANDARD:</p> <p style="text-align: center;">Part 2 of the Code for the implementation of mandatory IMO instruments - Paragraphs; 16.2</p>	
Auditor:	Date: 15 October 2007
Team leader: Leslie Hemachandra	Date: 15 October 2007
Signature (Member State):	Date received:22 October 2007

**AUDIT OF THAILAND
15-22 OCTOBER 2007**

(Form A)

FINDINGS	
Member State: Thailand	Audit period: 15-22 October 2007
Department: Marine Department	File No.: TH-OB
Non-conformity No.:	Observation No.: OB- 07
<p>FINDING:</p> <p>During the audit, it was established that the Administration has not participated an oversight program of ROs</p> <p>Evidence</p> <p>Detention rate of Thai vessels in Tokyo MOU region is about 9.5% (including ship's classed with MD and ROs). Thai flag has been classified as a "BLACK LIST" country by Tokyo MOU but there are no records available to establish that Marine Department has carried out any supplementary surveys on ships classed with ROs to find out their ability.</p>	
<p>APPLICABLE PROVISION OF THE AUDIT STANDARD:</p> <p style="text-align: center;">General Obligation of IMO Mandatory Instruments</p> <p>Part 2 of the Code for the implementation of mandatory IMO instruments - Paragraph 20.</p>	
Auditor:	Date:
Team leader: Leslie Hemachandra	Date: 16 October 2007
Signature (Member State):	Date received: 22October 2007

**AUDIT OF THAILAND
15-22 OCTOBER 2007**

(Form A)

FINDINGS	
Member State: Thailand	Audit period: 15-22 October 2007
Department: Marine Department	File No.: TH-OB
Non-conformity No.:	Observation No.: OB-08
<p>FINDING:</p> <p>It was established during the audit that Thailand does not always dispose oil or oily water/waste properly and there are no procedures adopted for such disposal although there are 32 approved companies for collection.</p> <p>Evidence</p> <p>Convoy Company, a contractor approved by the Marine Department near Laem Chabang port is not possess required facilities for disposal of oil/oily water and sludge, not maintain records of collection and disposals and do not have a procedure for disposal.</p>	
<p>APPLICABLE PROVISION OF THE AUDIT STANDARD:</p> <p style="text-align: center;">General Obligation of IMO Mandatory Instruments</p> <p>Part 3 of the Code for the implementation of mandatory IMO instruments - Paragraph 46</p>	
Auditor: All	Date: 19 October 2007
Team leader: Leslie Hemachandra	Date: 19 October 2007
Signature (Member State):	Date received: 22October 2007

**AUDIT OF THAILAND
15-22 OCTOBER 2007**

(Form A)

FINDINGS	
Member State: Thailand	Audit period: 15-22 October 2007
Department: Marine Department	File No.: TH-OB
Non-conformity No.:	Observation No.: OB-09
FINDINGS: Observation	
Enforcement	
<p>The administration has no procedure for the periodic inspection of ships entitled to fly the flag of the State to verify the actual condition of the ship and its crew is in conformity with the certificates it carries.</p>	
Evidence	
<p>There are no records of inspections carried out on about 400 ships. Only available documents in the ship files are 1. Application for survey with relevant documents. 2. Payment of fees. 3. Certificates. In the absence of any inspection reports, the Audit team cannot established that required surveys are carried out properly before issuing statutory certificates by the administration. Thailand is not in a position to survey each and every ship before issuing of certificates due to shortage of properly qualified surveyors.</p>	
APPLICABLE PROVISION OF THE AUDIT STANDARD:	
<p>Part 2 of the Code for the implementation of mandatory IMO instruments - Paragraph 21.2</p>	
<p>21. Flag States should take all necessary measures to secure observance of international rules and standards by ships entitled to fly their flag and by entities and persons under their jurisdiction so as to ensure compliance with their international obligations. Such measures should, inter alia, include:</p>	
<p>.2 the periodic inspection of ships entitled to fly their flag to verify that the actual condition of the ship and its crew is in conformity with the certificates it carries;</p>	
Auditor: All	Date: 17 October 2007
Team leader: Leslie Hemachandra	Date: 17 October 2007
Signature (Member State):	Date received: 22 October 2007

AUDIT OF THAILAND
15- 22 October 2007

(Form A)

FINDINGS	
Member State: Thailand	Audit period: 15- 22 October 2007
Department: Marine Department	File No.: TH-OB
Non-conformity No.:	Observation No.: OB-10
<p>FINDINGS: Enforcement</p> <p>National laws and regulations do not provide for penalties of adequate severity to discourage violation of international rules and standards by ships entitled to fly the flag of the State</p> <p>Evidence</p> <p>Current laws allow a fine between 100 to 1000 Baht for violation of Thai Water Acts</p>	
<p>APPLICABLE PROVISION OF THE AUDIT STANDARD:</p> <p style="padding-left: 40px;">Part 2 of the Code for the implementation of mandatory IMO instruments - Paragraph 21.5</p> <p>21. Flag States should take all necessary measures to secure observance of international rules and standards by ships entitled to fly their flag and by entities and persons under their jurisdiction so as to ensure compliance with their international obligations. Such measures should, inter alia, include:</p> <p style="padding-left: 40px;">.5 providing, in national laws and regulations, for penalties of adequate severity to discourage violation of international rules and standards by ships entitled to fly their flag;</p>	
Auditor: All	Date: 17 October 2007
Team leader: Leslie Hemachandra	Date: 20 October 2007
Signature (Member State):	Date received: 22 October 2007

AUDIT OF THAILAND
15- 22 October 2007

(Form A)

FINDINGS	
Member State: Thailand Department: Marine Department	Audit period: 15- 22 October 2007 File No.: TH-OB
Non-conformity No.:	Observation No.: OB-11
FINDINGS: Enforcement There are no procedures for instituting proceedings - after an investigation has been conducted - against ships entitled to fly their flag of the State, which have violated international rules and standards, irrespective of where the violation has occurred. Evidence There were no records available to prove that proceeding has taken place in the past. Thailand is not having a sampling procedure to collect oil samples in the event of pollution so that prosecution could not be done effectively.	

APPLICABLE PROVISION OF THE AUDIT STANDARD:

Part 2 of the Code for the implementation of mandatory IMO instruments
 - Paragraph 21.6

21. Flag States should take all necessary measures to secure observance of international rules and standards by ships entitled to fly their flag and by entities and persons under their jurisdiction so as to ensure compliance with their international obligations. Such measures should, inter alia, include:

.6 instituting proceedings - after an investigation has been conducted - against ships entitled to fly their flag which have violated international rules and standards, irrespective of where the violation has occurred;

Auditor: All

Date: 17 October 2007

Team leader: Leslie Hemachandra

Date: 20 October 2007

Signature (Member State):

Date received: 22 October 2007

AUDIT OF THAILAND
15- 22 October 2007

(Form A)

FINDINGS	
<p>Member State: Thailand</p> <p>Department: Marine Department</p>	<p>Audit period: 15- 22 October 2007</p> <p>File No.: TH-OB</p>
<p>Non-conformity No.:</p>	<p>Observation No.: OB-12</p>
<p>FINDINGS:</p> <p>Enforcement</p> <p>Thailand has not developed a control and monitoring programme, as appropriate, in order to:</p> <p>.1 provide for the collection of statistical data, so that trend analyses can be conducted to identify problem areas; and</p> <p>.2 provide timely response to deficiencies and alleged pollution incidents reported by port or coastal States.</p> <p>Evidence</p> <p>There were no concerned records available for inspections. Thailand is unable to take legal action for an alleged pollution incident occurs outside Thai waters.</p>	

APPLICABLE PROVISION OF THE AUDIT STANDARD:

Part 2 of the Code for the implementation of mandatory IMO instruments
- Paragraph 22

22. A flag State should consider developing and implementing a control and monitoring programme, as appropriate, in order to:

.2 provide for the collection of statistical data, so that trend analyses can be conducted to identify problem areas; and

.3 provide for a timely response to deficiencies and alleged pollution incidents reported by port or coastal States.

Auditor: W F Leung

Date: 17 October 2007

Team leader: Leslie Hemachandra

Date: 20 October 2007

Signature (Member State):

Date received: 22 October 2007

AUDIT OF THAILAND
15- 22 October 2007

(Form A)

FINDINGS	
Member State: Thailand	Audit period: 15- 22 October 2007
Department: Marine Department	File No.: TH-OB
Non-conformity No.:	Observation No.: OB-13
FINDINGS: Observation	
Enforcement	
<p>It was not established during the audit that the Marine Department does not always provide sufficient number of qualified flag State personnel to investigate incidents where ships entitled to fly its flag have been detained by port States.</p>	
Evidence	
<p>No actions were taken in respect of ships classed with the Marine Department when detained by PSC officials. MD request only an explanation from ROs in respect of ships delegated to them but no procedures available for re-inspection.</p>	
APPLICABLE PROVISION OF THE AUDIT STANDARD:	
<p>Part 1 of the Code for the implementation of mandatory IMO instruments - Paragraph 23.2</p> <p>23.3 The flag State should provide a sufficient number of qualified flag State personnel to investigate incidents where ships entitled to fly its flag have been detained by port States.</p>	
Auditor: W F Leung	Date: 17 October 2007
Team leader: Leslie Hemachandra	Date: 20 October 2007
Signature (Member State):	Date received: 22 October 2007

AUDIT OF THAILAND
15-22 OCTOBER 2007

(Form A)

FINDINGS	
Member State: Thailand	Audit period: 15-22 October 2007
Department: Marine Department	File No.: TH-OB
Non-conformity No.:	Observation No.: OB - 14
<p>FINDING:</p> <p>Flag State Surveyors</p> <p><i>Qualification and Training</i></p> <p>It was established that the some of the personnel responsible for, or performing, surveys, inspections and audits on ships and companies covered by the relevant IMO mandatory instruments are not properly qualified. The administration does not have a system for initial training and continuous updating of the knowledge of flag State surveyors</p> <p>Evidence</p> <p>There are civil, mechanical and electrical engineers as flag State surveyors. Flag state surveyor at Chon Buri regional office and Rayon sub regional office are civil engineers.</p> <p>Thailand is not having a documented training program and no funds allocated for the year 2007 and 2008.</p>	

APPLICABLE PROVISION OF THE AUDIT STANDARD:

Part 1 of the Code for the implementation of mandatory IMO instruments

- Paragraph 27 up to 37

28 Personnel responsible for, or performing, surveys, inspections and audits on ships and companies covered by the relevant IMO mandatory instruments should have as a minimum the following:

.1 appropriate qualifications from a marine or nautical institution and relevant seagoing experience as a certificated ship officer holding or having held a valid STCW II/2 or III/2 certificate of competency and have maintained their technical knowledge of ships and their operation since gaining their certificate of competency; or

.2 a degree or equivalent from a tertiary institution within a relevant field of engineering or science recognized by the State.

29 Personnel qualified under 28.1 should have served for a period of not less than three years at sea as an officer in the deck or engine department.

30 Personnel qualified under 28.2 should have worked in a relevant capacity for at least three years.

31 In addition such personnel should have appropriate practical and theoretical knowledge of ships, their operation and the provisions of the relevant national and international instruments necessary to perform their duties as flag State surveyors obtained through documented training programmes.

Auditor: All	Date:
Team leader: Leslie Hemaachandra	Date: 16/19 October 2007
Signature (Member State):	Date received: 22October 2007

AUDIT OF THAILAND
15 – 22 October 2007

(Form A)

FINDINGS	
Member State: Thailand	Audit period: 15 -22 October 2007
Department: Marine Department	File No.: TH-OB
Non-conformity No.:	Observation No.: OB- 15
<p>FINDING: There was no evidence to establish that the Administration has in place procedure or policy to apply in case where the phrase “ Satisfaction to the Administration” is used</p> <p>Evidence Marine Department has not identified any areas for this purpose.</p>	
<p>APPLICABLE PROVISION OF THE AUDIT STANDARD:</p> <p align="center">Part 2 of the Code for the implementation of mandatory IMO instruments - Paragraphs;16.5</p>	
Auditor: All	Date: 16 October 2007
Team leader: Leslie Hemachandra	Date: 20 October 2007
Signature (Member State):	Date received:22 October 2007

AUDIT OF THAILAND
15 – 22 October 2007**(Form A)**

FINDINGS	
Member State: Thailand Department: Marine Department	Audit period: 15 -22 October 2007 File No.: TH-OB
Non-conformity No.:	Observation No.: OB- 16
FINDING: Evaluation and Review It was established that maritime administration does not have a procedure for evaluating its performance with respect to the implementation of administrative processes, procedures and resources necessary to meet its obligations on periodic basis as required by the conventions to which it is party. Evidence No documents are available in this concern.	

APPLICABLE PROVISION OF THE AUDIT STANDARD:

Part 2 of the Code for the implementation of mandatory IMO instruments
 - Paragraphs; 42 to 44

42 The flag States should, on a periodic basis, evaluate their performance with respect to the implementation of administrative processes, procedures and resources necessary to meet their obligations as required by the conventions to which they are party.

43 Measures to evaluate the performance of the flag States may include, inter alia, port State control detention rates, flag State inspection results, casualty statistics, communication and information processes, annual loss statistics (excluding constructive total losses (CTLs)), and other performance indicators as may be appropriate, to determine whether staffing, resources and administrative procedures are adequate to meet their flag State obligations.

44 Measures may include a regular review of:

- .1 fleet loss and accident ratios to identify trends over selected time periods;
- .2 the number of verified cases of detained ships in relation to the size of the fleet;
- .3 the number of verified cases of incompetence or wrongdoing by individuals holding certificates or endorsements issued under its authority;
- .4 responses to port State deficiency reports or interventions;
- .5 investigations into very serious and serious casualties and lessons learned from them;
- .6 financial, technical and other resources committed;
- .7 results of inspections, surveys and controls of the ships in the fleet;
- .8 investigation of occupational accidents;
- .9 the number of incidents and violations under MARPOL 73/78, as amended; and
- .10 the number of suspensions or withdrawals of certificates, endorsements, approvals, etc.

Auditor: All	Date: 15 October 2007
Team leader: Leslie Hemachandra	Date: 15 October 2007
Signature (Member State):	Date received: 22 October 2007

**AUDIT OF THAILAND
15-22 OCTOBER 2007**

(Form A)

FINDINGS	
Member State: Thailand Department: Marine Department	Audit period: 15-22 October 2007 File No.: TH-OB
Non-conformity No.:	Observation No.: OB-17
<p>FINDING: It was established that Thailand does not conduct sufficient Port State control inspections.</p> <p>Evidence There are about 13,000 foreign flag ships calling at Thai ports and only 130 will be inspected. There are only 3 PSCO available with the Marine Department.</p>	
<p>APPLICABLE PROVISION OF THE AUDIT STANDARD:</p> <p>General Obligation of IMO Mandatory Instruments</p> <p>Part 4 of the Code for the implementation of mandatory IMO instruments</p> <p style="padding-left: 40px;">- Paragraph 52</p>	
Auditor: All	Date: 15 October 2007
Team leader: Leslie Hemachandra	Date: 15 October 2007
Signature (Member State):	Date received: 22 October 2007

**AUDIT OF THAILAND
15-22 OCTOBER 2007**

(Form A)

FINDINGS	
Member State: Thailand	Audit period: 15-22 October 2007
Department: Marine Department	File No.: TH-OB
Non-conformity No.:	Observation No.: OB-18
<p>FINDING: It was established that Thailand does not evaluate and review their port State activities periodically.</p> <p>Evidence No records are available.</p>	
<p>APPLICABLE PROVISION OF THE AUDIT STANDARD:</p> <p>General Obligation of IMO Mandatory Instruments</p> <p>Part 4 of the Code for the implementation of mandatory IMO instruments</p> <p align="center">- Paragraph 58</p>	
Auditor:	Date:
Team leader: Leslie Hemachandra	Date: 16 October 2007
Signature (Member State):	Date received: 22 October 2007

AUDIT OF THAILAND
15- 22 October 2007

(Form A)

FINDINGS	
Member State: Thailand	Audit period: 15- 22 October 2007
Department: Marine Department	File No.: TH-OB
Non-conformity No.:	Observation No.: OB-19
FINDING: Flag State Investigations There was no evidence to establish that casualty investigations are conducted by suitably qualified investigators, competent in matters relating to the casualty. Evidence The responsibility of the initial investigations is the responsibility of the regional harbour masters involved in enforcement duties. Regional harbour master at Chon Buri office is a having only a Certificate of Competency as a Navigation watch Keeping Officer and not having working knowledge and practical experience to conduct an accident investigation.	

APPLICABLE PROVISION OF THE AUDIT STANDARD:

The Code for the implementation of mandatory IMO instruments

- Paragraph 39

38 Investigations should be carried out following a marine casualty or pollution incident. Casualty investigations should be conducted by suitably qualified investigators, competent in matters relating to the casualty. The flag State should be prepared to provide qualified investigators for this purpose, irrespective of the location of the casualty or incident.

39 The flag State should ensure that individual investigators have working knowledge and practical experience in those subject areas pertaining to their normal duties. Additionally, to assist individual investigators in performing duties outside their normal assignments, the flag State should ensure ready access to expertise in the following areas, as necessary:

- .1 navigation and the Collision Regulations;
- .2 flag State regulations on certificates of competency;
- .3 causes of marine pollution;
- .4 interviewing techniques;
- .5 evidence gathering; and
- .6 evaluation of the effects of the human element.

Auditor: Leslie Hemachandra and J H Bag

Date: 17/19 October 2007

Team leader: Leslie Hemachandra

Date: 19 October 2007

Signature (Member State):

Date received: 22 October 2007

**AUDIT OF THAILAND
15-22 OCTOBER 2007**

(Form A)

FINDINGS	
Member State: Thailand	Audit period: 15-22 October 2007
Department: Marine Department	File No.: TH-OB
Non-conformity No.:	Observation No.: OB-20
<p>FINDING: There was objective evidence to establish that some of the port State Control officers employed by Thailand are not properly qualified and/or trained in accordance with paragraph 2.5 of resolution A.787 (19) Evidence</p> <p>The head of the PSCOs is a civil engineer and not in accordance with the relevant IMO resolution.</p> <p>PSC inspection form A in respect of M/V ORIONIS and M/V SEA MARK are not properly completed possibly due to lack of knowledge. CIC inspection report on ISM conducted on board M/V Aquamarine is incomplete without filling up the inspection authority, date and place of inspection. Head of PSC is a civil engineer.</p>	
<p>APPLICABLE PROVISION OF THE AUDIT STANDARD:</p> <p>General Obligation of IMO Mandatory Instruments</p> <p>Part 4 of the Code for the implementation of mandatory IMO instruments</p> <p align="center">- Paragraph 56 and IMO resolution A 787 (19) paragraph 2.5 QUALIFICATION AND TRAINING REQUIREMENTS OF PSCOs</p>	
Auditor:	Date:
Team leader: Leslie Hemachandra	Date: 16 October 2007
Signature (Member State):	Date received: 22 October 2007

ภาคผนวก ค

ร่างพระราชบัญญัติ
ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี
พ.ศ. ...

.....
.....
.....

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี
พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล
ซึ่งมาตรา ๒๖ ประกอบกับมาตรา ๕๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยบัญญัติให้กระทำได้โดยบัญญัติ
แห่งกฎหมาย

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ.”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่
วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิก

(๑) พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑

(๒) พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๘

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

“การพาณิชย์นาวี” หมายความว่า การขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ
กิจการอู่เรือ กิจการทำเรือ และหมายความรวมถึงกิจการอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

“การขนส่งทางทะเล” หมายความว่า การขนส่งของหรือคนโดยสารโดยเรือจากประเทศไทย
ไปยังต่างประเทศหรือจากต่างประเทศมายังประเทศไทย หรือจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งนอกราชอาณาจักร และ
ให้หมายความรวมถึงการขนส่งของหรือคนโดยสารทางทะเลชายฝั่งในราชอาณาจักรโดยเรือที่มีขนาด
ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

“เรือ” หมายความว่า เรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งทางทะเล

“เรือไทย” หมายความว่า เรือไทยตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทยที่ใช้ในการพาณิชย์นาวี

“ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล” หมายความว่า ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทางทะเล
ซึ่งอยู่ในประเทศไทยและรับทำการขนส่งทางทะเล และหมายความรวมถึง สาขาและตัวแทนของ

ผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางทะเลซึ่งมีสำนักงานใหญ่ในต่างประเทศและประกอบการขนส่งทางทะเลในประเทศไทย รวมทั้งผู้กระทำการเป็นนายหน้าเตรียมหาของในประเทศไทยเพื่อการขนส่งทางทะเล

“ผู้ส่งของ” หมายความว่า เจ้าของของหรือตัวแทนซึ่งส่งของไปยังหรือส่งหรือนำของมาจากต่างประเทศโดยทางทะเล

“ของ” หมายความว่า สินค้า สิ่งของ หรือสัตว์มีชีวิต

“คนประจำเรือ” หมายความว่า ผู้ซึ่งเจ้าของเรือจ้างหรือมอบหมายให้ทำหน้าที่ประจำอยู่ในเรือโดยได้รับค่าจ้าง แต่ไม่รวมถึงผู้ซึ่งทำงานในเรือเป็นการชั่วคราว

“สถานศึกษาหรือฝึกอบรม” หมายความว่า องค์กรหรือหน่วยงานที่จัดการศึกษาหรือฝึกอบรมความรู้ ทักษะ อาชีพ ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านสำหรับคนประจำเรือและบุคลากรทางการพาณิชย์อื่น ๆ

“สัญญาเช่าเรือ” หมายความว่า สัญญาที่เจ้าของเรือยินยอมให้บุคคลหนึ่งเรียกว่าผู้เช่าเรือ ใช้ประโยชน์จากเรือของตนโดยคิดค่าตอบแทน ทั้งนี้การใช้ประโยชน์ดังกล่าวอาจกระทำโดยการนำเรือไปใช้ในการบรรทุกหรือขนส่งของหรือคนจากท่าเรือหนึ่งไปยังอีกท่าเรือหนึ่ง (สัญญาเช่าเรือรายเที่ยว) หรือนำไปบรรทุกหรือขนส่งของหรือคนหรือนำเรือไปใช้ประโยชน์อย่างอื่นตลอดช่วงระยะเวลาหนึ่ง (สัญญาเช่าเรือมีกำหนดเวลา) หรือโดยการเข้าครอบครองและควบคุมเรือตลอดอายุสัญญาก็ได้ (สัญญาเช่าเรือเปล่า) และให้หมายความรวมถึงสัญญาที่ผู้เช่าเรือตกลงให้เช่าเรือช่วงไปอีก

“ผู้รับสัมปทาน” หมายความว่า ผู้รับสัมปทานตามกฎหมายว่าด้วยปิโตรเลียม

“ท่าเรือ” หมายความว่า สถานที่สำหรับให้บริการแก่เรือในการจอดเทียบ บรรทุกหรือขนถ่ายของ

“กิจการท่าเรือ” หมายความว่า ธุรกิจเกี่ยวกับท่าเรือ และหมายความรวมถึงธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องเนื่องโดยตรงหรือเป็นส่วนประกอบกับท่าเรือตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

“กิจการอู่เรือ” หมายความว่า ธุรกิจต่อ ซ่อม ดัดแปลง หรือซ่อมบำรุงเรือ หรือให้บริการติดตั้งหรือซ่อมเครื่องเครื่องยนต์ เครื่องจักรกล เครื่องมือ และอุปกรณ์ต่าง ๆ ของเรือ

“คณะกรรมการนโยบาย” หมายความว่า คณะกรรมการนโยบายการพาณิชย์แห่งชาติ

“คณะกรรมการบริหาร” หมายความว่า คณะกรรมการบริหารการส่งเสริมการพาณิชย์

“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานส่งเสริมการพาณิชย์

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า พนักงานซึ่งคณะกรรมการบริหารประกาศกำหนดเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

“ผู้อำนวยการ” หมายความว่า ผู้อำนวยการสำนักงานส่งเสริมการพาณิชย์

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๕ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่กับออกกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมและกำหนดกิจการอื่นหรือออกประกาศเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงและประกาศนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

หมวด ๑

องค์กรด้านการส่งเสริมพาณิชย์นาวี

ส่วนที่ ๑

คณะกรรมการนโยบายการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ

มาตรา ๖ ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่งเรียกว่า “คณะกรรมการนโยบายการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ” ประกอบด้วย

(๑) นายกรัฐมนตรี เป็นประธานกรรมการ

(๒) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นรองประธานกรรมการ

(๓) กรรมการโดยตำแหน่งประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน

(๔) กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนหกคน ซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งจากบุคคลซึ่งมีความรู้หรือประสบการณ์ด้านละหนึ่งคนในกิจการขนส่งทางทะเล กิจการท่าเรือ กิจการอู่เรือ กิจการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการพาณิชย์นาวี กฎหมายพาณิชย์นาวีและกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการพาณิชย์นาวี

ให้ผู้อำนวยความสะดวกเป็นเลขานุการและให้ผู้อำนวยความสะดวกแต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการได้ตามความจำเป็น
มาตรา ๗ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

(๑) มีสัญชาติไทย

(๒) เป็นผู้ที่มีผลงานหรือเคยปฏิบัติงานที่แสดงให้เห็นถึงการเป็นผู้มีความรู้ความเข้าใจและความเชี่ยวชาญหรือมีประสบการณ์ในด้านต่าง ๆ ตามที่ได้รับแต่งตั้ง

มาตรา ๘ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิต้องไม่มีลักษณะต้องห้ามอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(๑) เป็นบุคคลล้มละลายหรือเคยเป็นบุคคลล้มละลายทุจริต

(๒) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(๓) เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

(๔) เป็นข้าราชการการเมือง

(๕) เป็นกรรมการในพรรคการเมืองหรือเจ้าหน้าที่ของพรรคการเมือง

(๖) เคยถูกถอดถอนจากตำแหน่งตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

(๗) เคยถูกไล่ออก ปลดออก หรือให้ออกจากราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจหรือจากหน่วยงานของเอกชนเพราะทุจริตต่อหน้าที่หรือประพฤติชั่วอย่างร้ายแรง

(๘) เป็นเจ้าหน้าที่หรือลูกจ้างของสำนักงานหรือที่ปรึกษาหรือผู้เชี่ยวชาญที่มีสัญญาจ้างกับสำนักงาน

(๙) เป็นผู้มีส่วนได้เสียในกิจการซึ่งมีสภาพเป็นการแข่งขันกับกิจการของสำนักงาน

มาตรา ๙ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิมีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละสองปี กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้แต่ไม่เกินสองวาระติดต่อกัน

เมื่อครบกำหนดตามวาระในวาระหนึ่ง ให้ดำเนินการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่ภายในหกสิบวัน ในระหว่างที่ยังมิได้มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระนั้นอยู่ในตำแหน่งเพื่อดำเนินงานต่อไปจนกว่าจะได้แต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิใหม่

มาตรา ๑๐ นอกจากพ้นจากตำแหน่งตามวาระ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งเมื่อ

(๑) ตาย

(๒) ลาออก

(๓) คณะรัฐมนตรีมีมติให้ออกเพราะบกพร่องต่อหน้าที่ มีความประพฤติเสื่อมเสีย หรือหย่อนความสามารถ

(๔) ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๗ หรือมาตรา ๘

เมื่อกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระ คณะรัฐมนตรีอาจแต่งตั้งผู้อื่นเป็นกรรมการแทนได้

กรรมการซึ่งได้รับแต่งตั้งตามวรรคสอง อยู่ในตำแหน่งตามวาระของกรรมการที่ตนแทน

มาตรา ๑๑ คณะกรรมการนโยบายมีหน้าที่อำนาจดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดนโยบายยุทธศาสตร์แผนการพัฒนากาณิชยนาวิและกิจการทางทะเลที่เกี่ยวข้องรวมถึงแผนการบริหารจัดการระบบการขนส่งที่เชื่อมโยงกับการขนส่งทางทะเลโดยมุ่งเน้นในการสร้างความเข้มแข็งให้การพาณิชย์นาวิไทยเพื่อให้เกิดความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศ

(๒) กำหนดนโยบายในการจัดตั้งท่าเรือประเภทต่าง ๆ ตามลักษณะของการขนส่งทางทะเลโดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดในการใช้ทรัพยากร ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคม ความมั่นคง การรักษาสสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัยในการเดินเรือ

(๓) กำหนดมาตรการในการเสริมสร้างเรือไทยให้มีจำนวนและความสามารถในการดำเนินการขนส่งทางทะเลให้สูงขึ้น

(๔) กำหนดมาตรการในการส่งเสริมให้มีสถานศึกษาหรือฝึกอบรมคนประจำเรือและบุคลากรทางด้านการพาณิชย์นาวิ ตลอดจนผู้ประกอบการกิจการพาณิชย์นาวิให้มีจำนวนที่เหมาะสมกับความต้องการของประเทศและต่างประเทศ ตลอดจนเป็นไปตามมาตรฐานระหว่างประเทศ

(๕) กำหนดมาตรการในการส่งเสริมการขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ กิจการอยู่เรือ กิจการทำเรือ กิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยคณะกรรมการนโยบายอาจกำหนดมาตรฐานการให้บริการของกิจการที่จะได้รับการส่งเสริมดังกล่าวด้วยก็ได้

(๖) กำหนดมาตรการในการส่งเสริมและคุ้มครองผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลที่ถือกรรมสิทธิ์เรือไทย และผู้ส่งของซึ่งอยู่ในประเทศไทย รวมถึงการคุ้มครองเส้นทางการเดินเรือของเรือไทย

(๗) กำหนดมาตรการให้การประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวิเป็นไปตามมาตรฐานระหว่างประเทศหรือความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวิ

(๘) กำหนดสิทธิและประโยชน์เพื่อส่งเสริมการประกอบกิจการเรือไทย กิจการอู่เรือ กิจการท่าเรือ กิจการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการพาณิชย์นาวี กิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวี

(๙) ส่งเสริมและให้ความเห็นชอบแนวทางในการตั้งนิคมอุตสาหกรรมที่เกี่ยวกับการพาณิชย์นาวี และกิจการทางทะเลที่เกี่ยวข้อง

(๑๐) ติดตามและประเมินผลการดำเนินการ รวมทั้งพิจารณาทบทวนหรือปรับปรุงนโยบาย แผนงานและแผนปฏิบัติการเกี่ยวกับการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงที่มีการเปลี่ยนแปลงทุกหกเดือน

(๑๑) แต่งตั้งคณะกรรมการ ที่ปรึกษา หรือคณะทำงานเพื่อดำเนินการตามที่ คณะกรรมการนโยบายมอบหมาย

นโยบายที่จัดทำตาม (๑) และ (๒) และการให้สิทธิและประโยชน์ตาม (๘)ให้นำเสนอขอความเห็นชอบต่อคณะรัฐมนตรี เมื่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบแล้ว ให้หน่วยงานของรัฐทุกหน่วยปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีนั้นโดยให้สำนักงานแจ้งไปยังหน่วยงานของรัฐทุกหน่วยเพื่อทราบและดำเนินการตลอดจนกำกับกำกับการให้เป็นไปตามนโยบายและการให้สิทธิและประโยชน์ดังกล่าว

ในกรณีที่สิทธิและประโยชน์ตาม (๘) เป็นสิทธิและประโยชน์ทางด้านภาษีให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น

ให้รัฐมนตรีออกกฎกระทรวงเพื่อปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรการที่คณะกรรมการนโยบายกำหนดตาม (๓) (๔) (๕) (๖) (๗) หรือ (๘)

ให้คณะกรรมการนโยบายมีอำนาจประกาศกำหนดประเภทของกิจการทางทะเลที่เกี่ยวข้อง มาตรา ๑๒ การประชุมคณะกรรมการนโยบายต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด จึงจะเป็นองค์ประชุม

การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมให้ถือเสียงข้างมาก กรรมการคนหนึ่งมีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

กรรมการผู้ใดมีส่วนได้เสียเป็นการส่วนตัวในเรื่องใด ห้ามมิให้กรรมการผู้นั้นออกเสียงลงคะแนนในเรื่องนั้น

นอกจากหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง วรรคสอง และวรรคสาม การประชุมของคณะกรรมการนโยบายให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

ให้นำระเบียบการประชุมคณะกรรมการนโยบายมาบังคับใช้กับการประชุมของคณะกรรมการด้วยโดยอนุโลม

มาตรา ๑๓ ให้คณะกรรมการนโยบายมีอำนาจเรียกเป็นหนังสือให้บุคคลใดมาให้ข้อเท็จจริง หรือให้ส่งเอกสารใดอันเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวี

มาตรา ๑๔ ให้กรรมการและอนุกรรมการได้รับเบี้ยประชุมและประโยชน์ตอบแทนตามที่ คณะรัฐมนตรีกำหนด

ส่วนที่ ๒

สำนักงานส่งเสริมการพาณิชย์

มาตรา ๑๕ ให้มีสำนักงานส่งเสริมการพาณิชย์ขึ้น เรียกโดยย่อว่า “สพว.” เป็นหน่วยงานของรัฐที่ไม่เป็นส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณหรือกฎหมายอื่น และมีฐานะเป็นนิติบุคคล

มาตรา ๑๖ กิจการของสำนักงานไม่อยู่ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน กฎหมายว่าด้วยแรงงานสัมพันธ์ กฎหมายว่าด้วยการประกันสังคม และกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทน แต่พนักงานและลูกจ้างของสำนักงานต้องได้รับประโยชน์ตอบแทนไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน กฎหมายว่าด้วยการประกันสังคม และกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทน

มาตรา ๑๗ สำนักงานมีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

- (๑) ส่งเสริม พัฒนา คุ้มครอง กำกับดูแลการพาณิชย์ และกิจการทางทะเลที่เกี่ยวข้อง
- (๒) เป็นศูนย์กลางในการให้บริการและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกิจการการพาณิชย์และกิจการทางทะเลที่เกี่ยวข้องเพื่อให้สามารถดำเนินการและแข่งขันได้ตามมาตรฐานระหว่างประเทศ

มาตรา ๑๘ นอกจากหน้าที่อำนาจในการดำเนินการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ตาม มาตรา ๑๗ ให้สำนักงานมีหน้าที่อำนาจดังต่อไปนี้

- (๑) ศึกษา วิจัย จัดทำและเสนอนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน หรือมาตรการในการส่งเสริมกิจการพาณิชย์และกิจการทางทะเลที่เกี่ยวข้อง
- (๒) เป็นศูนย์กลางในการประสานงานเกี่ยวกับการพาณิชย์ รวมถึงอำนวยความสะดวก และให้ความช่วยเหลือกับทุกภาคส่วนในกิจการพาณิชย์และกิจการทางทะเลที่เกี่ยวข้อง
- (๓) วิเคราะห์ จัดทำโครงการ แผนงานหรือมาตรการเกี่ยวกับการพาณิชย์และกิจการทางทะเลที่เกี่ยวข้อง
- (๔) ศึกษา วิจัย รวบรวมข้อมูล และประสานงานในทางวิชาการเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ กิจการอยู่เรือ กิจการท่าเรือ และกิจการทางทะเลที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งรวบรวมข้อมูลในทางวิชาการเพื่อเผยแพร่ต่อสาธารณะและแลกเปลี่ยนข้อมูลดังกล่าวกับสถาบันทางวิชาการหรือหน่วยงานอื่นทั้งในประเทศและต่างประเทศ
- (๕) เสริมสร้างความตระหนักรู้ด้านกิจการพาณิชย์และกิจการทางทะเลที่เกี่ยวข้องให้แก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและประชาชน
- (๖) จัดทำหรือแก้ไขปรับปรุงกฎหมายหรือกฎระเบียบหรือมาตรการเกี่ยวกับการพาณิชย์ ตลอดจนเสนอแนะ เรงรัด และติดตามหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการในเรื่องดังกล่าว
- (๗) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

(๘) ศึกษา วิจัย วิเคราะห์ ให้ข้อมูลและร่วมเจรจาหรือทำหนังสือสัญญาและข้อตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลต่างประเทศหรือองค์การระหว่างประเทศในเรื่องที่เกี่ยวกับการพาณิชย์และกิจการทางทะเลที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งจัดทำร่างกฎหมายเพื่ออนุวัติการ

(๙) ประสานงานหรือเข้าร่วมประชุมสัมมนาทางวิชาการหรือกิจกรรมใด ๆ กับหน่วยงานของรัฐหรือหน่วยงานใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์และกิจการทางทะเลที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งหน่วยงานของต่างประเทศหรือองค์การระหว่างประเทศ

(๑๐) เป็นหน่วยงานธุรการให้กับคณะกรรมการนโยบายและคณะกรรมการบริหารและปฏิบัติงานอื่นใดตามที่คณะกรรมการนโยบายและคณะกรรมการบริหารมอบหมาย

(๑๑) ดำเนินการอื่นใดที่จำเป็นหรือต่อเนืองให้บรรลุวัตถุประสงค์ของสำนักงานหรือตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นหน้าที่อำนาจของสำนักงานหรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

(๑๒) จัดทำรายงานผลการดำเนินงานตาม (๑) ถึง (๑๑) รวมทั้งการปฏิบัติตามมติของคณะกรรมการนโยบายและคณะกรรมการบริหารเสนอต่อคณะกรรมการบริหารเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายตามระยะเวลาที่คณะกรรมการบริหารกำหนด

มาตรา ๑๙ ในการดำเนินกิจการของสำนักงาน ให้สำนักงานกระทำการดังต่อไปนี้ได้

(๑) ถือกรรมสิทธิ์ มีสิทธิครอบครอง หรือมีทรัพย์สินต่าง ๆ

(๒) ก่อตั้งสิทธิ หรือทำนิติกรรมใด ๆ เกี่ยวกับทรัพย์สิน

(๓) ทำความตกลงและร่วมมือกับองค์การหรือหน่วยงานอื่นทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในกิจการที่เกี่ยวกับการดำเนินการตามวัตถุประสงค์ของสำนักงาน

(๔) ถือหุ้น เข้าเป็นหุ้นส่วน หรือเข้าร่วมทุนกับบุคคลอื่นทั้งในประเทศหรือต่างประเทศเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของสำนักงานตามมาตรา ๑๗

มาตรา ๒๐ สำนักงานอาจมีรายได้และทรัพย์สินดังต่อไปนี้

(๑) เงินที่รัฐบาลจ่ายให้เป็นทุนประเดิม

(๒) เงินอุดหนุนทั่วไปที่รัฐบาลจัดสรรให้ตามความเหมาะสมเป็นรายปี

(๓) ค่าธรรมเนียม ค่าบำรุง ค่าตอบแทน ค่าบริการ หรือรายได้ หรือผลประโยชน์อันได้มาจากการดำเนินงานตามหน้าที่อำนาจของสำนักงาน

(๔) รายได้หรือผลประโยชน์ที่ได้จากทรัพย์สินทางปัญญา

(๕) เงินอุดหนุนจากภาคเอกชนหรือองค์กรอื่นทั้งในประเทศและต่างประเทศ หรือองค์การระหว่างประเทศ และเงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้ทูลให้

(๖) ดอกผลหรือประโยชน์อื่นใดที่เกิดจากทุน รายได้ หรือทรัพย์สินของสำนักงาน

มาตรา ๒๑ รายได้ตามมาตรา ๒๐ ให้ตกเป็นของสำนักงานเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับการดำเนินงานและค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสมโดยไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลังตามกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลังและกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ

ในกรณีที่มีเงินเหลือจ่ายเกินความจำเป็น ให้สำนักงานนำส่งเงินเหลือจ่ายนั้นให้กระทรวงการคลังเป็นรายได้แผ่นดินตามที่กระทรวงการคลังกำหนด

ในกรณีที่ย้ายได้ของสำนักงานมีจำนวนไม่พอสำหรับค่าใช้จ่ายในการดำเนินการของสำนักงาน และค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสมและสำนักงานไม่สามารถหาเงินจากแหล่งอื่นได้รัฐพึงจัดสรรเงินอุดหนุนให้ตามความจำเป็น

มาตรา ๒๒ ทรัพย์สินของสำนักงานไม่อยู่ในความรับผิดชอบแห่งการบังคับคดีและบุคคลใดจะยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้กับสำนักงานในเรื่องทรัพย์สินของสำนักงานมิได้

มาตรา ๒๓ รายได้และทรัพย์สินของสำนักงานให้ใช้เพื่อกิจการของสำนักงานโดยเฉพาะ

มาตรา ๒๔ ให้มีคณะกรรมการบริหารการส่งเสริมการพาณิชย์ ประกอบด้วย

(๑) ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ

(๒) กรรมการโดยตำแหน่ง ประกอบด้วย เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ อธิบดีกรมเจ้าท่า ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย

(๓) กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนแปดคน ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งจากบุคคลซึ่งมีความรู้หรือประสบการณ์ด้านละหนึ่งคนในด้านกิจการการเดินเรือ ด้านกิจการท่าเรือ ด้านกิจการเรือ ด้านโลจิสติกส์ ด้านเศรษฐศาสตร์การเงินหรือการคลัง ด้านกฎหมาย ด้านการขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศ และด้านกิจการที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์หรือกิจการทางทะเลที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี

ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิมีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละสี่ปี กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้ แต่ไม่เกินสองวาระติดต่อกัน

ให้ผู้อำนวยการเป็นกรรมการและเลขานุการ และให้ผู้อำนวยการแต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการได้ตามความจำเป็น

มาตรา ๒๕ ให้นำความในมาตรา ๗ มาตรา ๘ และมาตรา ๑๐ มาใช้บังคับแก่การดำรงตำแหน่งของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการบริหารโดยอนุโลม

ให้นำความในมาตรา ๑๒ และมาตรา ๑๓ มาใช้บังคับกับคณะกรรมการบริหารโดยอนุโลม

มาตรา ๒๖ ให้คณะกรรมการบริหารมีหน้าที่อำนาจงานนโยบายบริหารงาน ควบคุมกำกับดูแลกิจการโดยทั่วไป และรับผิดชอบซึ่งกิจการของสำนักงานให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์และหน้าที่อำนาจตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๗ และมาตรา ๑๘ หน้าที่อำนาจเช่นว่านี้ให้รวมถึง

(๑) เสนอแนะและรายงานต่อคณะกรรมการนโยบายในเรื่องที่เกี่ยวกับการส่งเสริมการพาณิชย์และกิจการทางทะเลที่เกี่ยวข้อง

(๒) กำกับดูแลการบริหารงานและการดำเนินการของสำนักงานให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ ระเบียบ หรือคำสั่งของสำนักงาน

(๓) ออกข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ หรือระเบียบเกี่ยวกับการแบ่งส่วนงาน การบริหารจัดการองค์กร การบริหารงานทั่วไป การเงิน การคลัง การใช้จ่ายเงินงบประมาณ การพัสดุ การบริหารงาน

บุคคล ค่าจ้าง ค่าตอบแทน การจัดสวัสดิการและสิทธิและประโยชน์อื่นของพนักงานและลูกจ้าง และการอื่น
ที่จำเป็นในการบริหารกิจการของสำนักงาน

ในการกำหนดค่าจ้าง ค่าตอบแทน การจัดสวัสดิการและสิทธิและประโยชน์อื่น ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการนโยบาย

(๔) ให้ความเห็นชอบในการกำหนดค่าธรรมเนียม ค่าตรวจสอบ ค่าบำรุง ค่าตอบแทนและค่าบริการใด ๆ ในการดำเนินงานตามหน้าที่อำนาจของสำนักงาน

(๕) อนุมัติการบรรจุ แต่งตั้ง หรือถอดถอนผู้ปฏิบัติงานระดับรองผู้อำนวยการขึ้นไปของสำนักงาน

(๖) แต่งตั้งคณะกรรมการ ที่ปรึกษา เพื่อดำเนินการตามที่คณะกรรมการบริหารมอบหมาย

(๗) หรือ ประสานโครงการและแผนงานกับหน่วยงานต่าง ๆ เกี่ยวกับการพัฒนาและส่งเสริมการพาณิชย์นาวีและกิจการทางทะเลที่เกี่ยวข้อง

(๘) ให้ความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีในการออกหรือแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา การส่งเสริม การควบคุม การคุ้มครอง และการประสานงานการพาณิชย์นาวี

(๙) ให้ความเห็นและข้อเสนอแนะในการออกกฎกระทรวง ระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่งที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้หรือที่เกี่ยวกับการพัฒนา การส่งเสริม การควบคุม การคุ้มครอง และการประสานงานการพาณิชย์นาวี ทั้งนี้ภายใต้บังคับมาตรา ๑๑ วรรคสี่

(๑๐) พิจารณาข้อร้องเรียนจากผู้ประกอบการพาณิชย์นาวีไทยและติดตามแก้ไขปัญหาดตามข้อร้องเรียน

(๑๑) ดำเนินการอื่นใดตามที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้หรือตามกฎหมายอื่นหรือตามที่คณะกรรมการนโยบายหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

ให้กรรมการและอนุกรรมการได้รับเบี้ยประชุมและประโยชน์ตอบแทนตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

ส่วนที่ ๓

ผู้อำนวยการสำนักงานส่งเสริมการพาณิชย์

มาตรา ๒๗ ให้สำนักงานมีผู้อำนวยการคนหนึ่ง ซึ่งคณะกรรมการบริหารโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการนโยบายแต่งตั้งจากบุคคลซึ่งได้รับการสรรหาจากผู้มีคุณสมบัติตามมาตรา ๒๘ การสรรหาและคัดเลือกผู้อำนวยการให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการบริหารกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๒๘ นอกจากวิธีการได้มาซึ่งผู้อำนวยการตามมาตรา ๒๗ แล้ว ผู้อำนวยการต้องเป็นผู้มีคุณสมบัติดังต่อไปนี้ด้วย

(๑) มีสัญชาติไทย

(๒) มีอายุไม่เกินหกสิบห้าปี ในวันที่ได้รับการแต่งตั้ง

(๓) สามารถปฏิบัติงานให้แก่สำนักงานได้เต็มเวลา

(๔) เป็นผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญและประสบการณ์สูงในด้านการขนส่งทางน้ำ ด้านการค้าระหว่างประเทศหรือการพาณิชย์ และมผลงานเป็นที่ประจักษ์ในด้านการขนส่งทางน้ำ ด้านการค้าระหว่างประเทศหรือการพาณิชย์ เพื่อประโยชน์ต่อการดำเนินงานของสำนักงาน

มาตรา ๒๙ ผู้มีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องห้ามมิให้เป็นผู้บริหาร

(๑) เป็นบุคคลล้มละลายหรือเคยเป็นบุคคลล้มละลายทุจริต

(๒) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(๓) เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

(๔) เป็นกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจในการบริหารหรือจัดการของนิติบุคคลที่ประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์ทุกด้าน

(๕) เป็นข้าราชการ พนักงาน หรือลูกจ้างของส่วนราชการ หรือรัฐวิสาหกิจหรือหน่วยงานอื่นของรัฐหรือของราชการส่วนท้องถิ่น

(๖) เป็นหรือเคยเป็นข้าราชการการเมือง ผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง สมาชิกสภาท้องถิ่นหรือผู้บริหารท้องถิ่น เว้นแต่จะได้พ้นจากตำแหน่งมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี

(๗) เป็นหรือเคยเป็นกรรมการหรือผู้ดำรงตำแหน่งอื่นในพรรคการเมืองหรือเจ้าหน้าที่ของพรรคการเมือง เว้นแต่จะได้พ้นจากตำแหน่งมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี

(๘) เคยถูกถอดถอนจากตำแหน่งตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

(๙) เคยถูกไล่ออก ปลดออก หรือให้ออกจากราชการ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจหรือจากหน่วยงานของเอกชน เพราะทุจริตต่อหน้าที่หรือประพฤติชั่วอย่างร้ายแรง

มาตรา ๓๐ ผู้อำนวยการมีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละสี่ปี และอาจได้รับการแต่งตั้งอีกได้ แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกันเกินสองวาระมิได้

ในกรณีที่ข้อเท็จจริงปรากฏว่า ผู้อำนวยการมีผลการประเมินตลอดทั้งสามปีที่ผ่านมาอยู่ในขั้นต่ำกว่าดีตั้งแต่สองปีขึ้นไป ให้ดำเนินการสรรหาผู้อำนวยการใหม่ ในกรณีเช่นนี้ คณะกรรมการบริหารจะแต่งตั้งผู้อำนวยการที่พ้นจากตำแหน่งให้ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการอีกไม่ได้ ในกรณีอื่นผู้อำนวยการอาจสมัครเข้ารับการคัดเลือกใหม่ได้

การประเมินผลตามวรรคสองให้คำนึงถึงผลประกอบการของสำนักงานเป็นส่วนสำคัญด้วย
มาตรา ๓๑ เพื่อประโยชน์ในการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้อำนวยการตามมาตรา ๓๐ ให้คณะกรรมการบริหารจัดให้มีการประเมินโดยผู้ประเมินภายนอกที่เป็นกลางและอิสระ ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการบริหารกำหนด

มาตรา ๓๒ นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระ ผู้อำนวยการพ้นจากตำแหน่งเมื่อ

(๑) ตาย

(๒) ลาออก

(๓) ออกตามกรณีที่กำหนดไว้ในสัญญาจ้าง

(๔) คณะกรรมการบริหารให้ออกเพราะไม่ผ่านการประเมินหรือมีผลการประเมินตลอดทั้งสามปีที่ผ่านมาอยู่ในเกณฑ์ขั้นต่ำที่น้อยกว่าดีตั้งแต่สองปีขึ้นไป หรือเมื่อคณะกรรมการบริหารเห็นว่าหากให้อยู่ในตำแหน่งต่อไปจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่สำนักงานอย่างร้ายแรง

(๕) ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๒๘ หรือมาตรา ๒๘

มาตรา ๓๓ ผู้อำนวยการมีหน้าที่บริหารกิจการของสำนักงานให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์และหน้าที่อำนาจของสำนักงานตามพระราชบัญญัตินี้และตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ ข้อกำหนด นโยบาย และมติของคณะกรรมการบริหาร รวมทั้งมีหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) เสนอเป้าหมาย แผนงาน และโครงการต่อคณะกรรมการบริหาร เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ และดำเนินการให้บรรลุเป้าหมาย แผนงาน และโครงการนั้น

(๒) ติดตาม ประเมินผล และจัดทำรายงานที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวิเสนอต่อคณะกรรมการบริหาร ตามหน้าที่อำนาจของสำนักงานหรือตามที่มีกฎหมายกำหนด

(๓) เสนอรายงานประจำปีเกี่ยวกับผลการดำเนินงานด้านต่าง ๆ ของสำนักงาน รวมทั้งรายงานการเงินและบัญชี ตลอดจนเสนอแผนการเงินและงบประมาณของปีต่อไปต่อคณะกรรมการบริหารเพื่อพิจารณา

(๔) เสนอความคิดเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงกิจการและการดำเนินงานของสำนักงานให้มีประสิทธิภาพและเป็นไปตามวัตถุประสงค์ต่อคณะกรรมการบริหาร

(๕) เป็นผู้บังคับบัญชาของพนักงานและลูกจ้างของสำนักงานทุกตำแหน่ง เว้นแต่ผู้ดำรงตำแหน่งผู้ตรวจสอบภายใน และประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานและลูกจ้างของสำนักงานทุกตำแหน่งตามระเบียบหรือข้อบังคับของคณะกรรมการบริหาร

(๖) บรรจุ แต่งตั้ง เลื่อนเงินเดือนหรือค่าจ้าง ลงโทษทางวินัยพนักงานและลูกจ้าง ตลอดจนให้พนักงานและลูกจ้างออกจากตำแหน่ง ทั้งนี้ตามระเบียบหรือข้อบังคับของคณะกรรมการบริหาร

(๗) ออกระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่งเกี่ยวกับการบริหารงานของสำนักงานและการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานและลูกจ้างของสำนักงานเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ หรือระเบียบของคณะกรรมการบริหาร

(๘) หน้าที่อำนาจอื่นที่เกี่ยวข้องกับสำนักงานหรือที่คณะรัฐมนตรีหรือรัฐมนตรีมอบหมายมอบหมาย

มาตรา ๓๔ ในการบริหารกิจการของสำนักงาน ผู้อำนวยการต้องรับผิดชอบต่อคณะกรรมการบริหาร และรับผิดชอบในการดำเนินกิจการทั้งปวงของสำนักงาน

มาตรา ๓๕ ในการปฏิบัติหน้าที่ ผู้อำนวยการอาจมอบอำนาจให้ผู้ปฏิบัติงานของสำนักงานกระทำการใดแทนก็ได้ ทั้งนี้ตามข้อบังคับที่คณะกรรมการบริหารกำหนด

มาตรา ๓๖ ในกิจการที่เกี่ยวกับบุคคลภายนอก ให้ผู้อำนวยการเป็นผู้แทนของสำนักงาน เพื่อการนี้ ผู้อำนวยการจะมอบอำนาจให้บุคคลใดปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนก็ได้ตามระเบียบหรือข้อบังคับที่คณะกรรมการบริหารกำหนด

การจำกัดอำนาจของผู้อำนวยการให้เป็นไปตามข้อบังคับของคณะกรรมการบริหารซึ่งต้องประกาศในราชกิจจานุเบกษา

นิติกรรมใดที่ผู้อำนวยการกระทำโดยไม่เป็นไปตามข้อบังคับตามวรรคสอง ย่อมไม่ผูกพันกับสำนักงาน เว้นแต่คณะกรรมการบริหารจะให้สัตยาบัน

มาตรา ๓๗ ในกรณีที่ไม่มีผู้ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการ หรือมีแต่ไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้รองผู้อำนวยการที่มีอาวุโสสูงสุดตามลำดับเป็นผู้รักษาการแทน แต่ไม่เป็นการตัดอำนาจของคณะกรรมการบริหารที่จะแต่งตั้งรองผู้อำนวยการคนอื่นเป็นผู้รักษาการแทน ในกรณีที่ไม่มีรองผู้อำนวยการ หรือมีแต่ไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้คณะกรรมการบริหารแต่งตั้งผู้ไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๒๙ คนหนึ่งเป็นผู้รักษาการ

ให้ผู้รักษาการแทนผู้อำนวยการตามวรรคหนึ่ง มีหน้าที่อำนาจอย่างเดียวกับผู้อำนวยการ การรักษาการแทนและการปฏิบัติหน้าที่แทน ให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการบริหารกำหนด

มาตรา ๓๘ ผู้อำนวยการต้องไม่เป็นผู้มีส่วนได้เสียในสัญญา กับสำนักงานหรือในกิจการที่กระทำให้แก่สำนักงานไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม

ในกรณีที่บุพการี คู่สมรส ผู้สืบสันดาน หรือบุพการีของคู่สมรสของผู้อำนวยการกระทำการตามวรรคหนึ่ง ให้ถือว่าผู้อำนวยการมีส่วนได้เสียในกิจการของสำนักงาน

นิติกรรมใดที่ทำขึ้นโดยไม่ถูกต้องตามวรรคหนึ่ง ไม่มีผลผูกพันสำนักงาน

มาตรา ๓๙ อัตราเงินเดือนและประโยชน์อย่างอื่นของผู้อำนวยการให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการบริหารกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการนโยบาย

มาตรา ๔๐ ในกรณีจำเป็นเพื่อให้การปฏิบัติงานของสำนักงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สำนักงานจะจ้างผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านมาเป็นพนักงานหรือลูกจ้างของสำนักงานก็ได้

มาตรา ๔๑ เพื่อประโยชน์ในการบริหารงานของสำนักงาน ผู้อำนวยการอาจขอให้ข้าราชการ พนักงาน เจ้าหน้าที่ หรือผู้ปฏิบัติงานอื่นในส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานอื่นของรัฐ มาปฏิบัติงานในสำนักงานเป็นการชั่วคราวได้ ทั้งนี้เมื่อบุคคลนั้นยินยอมและได้รับอนุญาตจากผู้บังคับบัญชา หรือนายจ้างของผู้นั้น

ให้ถือว่าข้าราชการ พนักงาน เจ้าหน้าที่ หรือผู้ปฏิบัติงานอื่นที่ได้รับอนุมัติให้มาปฏิบัติงาน เป็นพนักงานและลูกจ้างของสำนักงานตามวรรคหนึ่ง เป็นการได้รับอนุญาตให้ออกจากราชการหรือออกจากงานไปปฏิบัติงานใด ๆ และให้นับระยะเวลาระหว่างที่มาปฏิบัติงานในสำนักงานสำหรับคำนวณบำเหน็จบำนาญ หรือผลประโยชน์ตอบแทนอย่างอื่นทำนองเดียวกับเสมือนอยู่ปฏิบัติราชการหรือปฏิบัติงานเต็มเวลาดังกล่าว แล้วแต่กรณี

เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาที่มาปฏิบัติงานในสำนักงาน ให้บุคคลตามวรรคหนึ่งได้รับการบรรจุและแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งและรับเงินเดือนในส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานอื่นของรัฐในสังกัดเดิม ในระดับตำแหน่งที่ไม่ต่ำกว่าระดับตำแหน่งเดิม

มาตรา ๔๒ ข้าราชการหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐซึ่งอยู่ระหว่างการปฏิบัติงานขาดใช้ทุนการศึกษาที่ได้รับจากส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐ ที่ได้โอนย้ายมาปฏิบัติหน้าที่ที่สำนักงานโดยได้รับความเห็นชอบจากผู้บังคับบัญชาต้นสังกัด ให้ถือเป็นการขาดใช้ทุนตามสัญญาและมีสิทธิในระยะเวลาการปฏิบัติงานในสำนักงานเป็นระยะเวลาในการขาดใช้ทุนตามสัญญาด้วย

มาตรา ๔๓ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจกำกับดูแลการดำเนินกิจการของสำนักงานให้เป็นไปตามหน้าที่อำนาจและตามกฎหมาย มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง นโยบาย และแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาการพาณิชย์นาวี และแผนยุทธศาสตร์ส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีเพื่อการนี้ให้รัฐมนตรีมีอำนาจสั่งให้ผู้อำนวยการชี้แจง แสดงความคิดเห็น หรือทำรายงาน และมีอำนาจยับยั้งการกระทำของสำนักงานที่ขัดต่อหน้าที่อำนาจของสำนักงาน นโยบายของรัฐบาล มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาการพาณิชย์นาวี และแผนยุทธศาสตร์ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ตลอดจนสั่งสอบสวนข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการดำเนินการของสำนักงานได้

หมวด ๒

สิทธิและประโยชน์สำหรับการประกอบการพาณิชย์นาวี

มาตรา ๔๔ ในการกำหนดสิทธิและประโยชน์เพื่อส่งเสริมการประกอบการพาณิชย์นาวี ตามมาตรา ๑๑ (๘) คณะกรรมการนโยบายอาจกำหนดสิทธิและประโยชน์ต่าง ๆ เพื่อส่งเสริม พัฒนา คุ้มครอง และกำกับดูแลกิจการพาณิชย์นาวี เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

มาตรา ๔๕ เพื่อส่งเสริมหรือสนับสนุนการพาณิชย์นาวีไทย รัฐบาลโดยคำแนะนำของ คณะกรรมการนโยบายอาจดำเนินการในเรื่องดังต่อไปนี้

(๑) จัดตั้งกองทุนพัฒนาพาณิชย์นาวีเพื่อพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีตามความจำเป็นและเหมาะสม

(๒) จัดสรรเงินจากแหล่งหนึ่งแหล่งใดที่สามารถให้กู้ยืมแก่ผู้ประกอบการพาณิชย์นาวีของไทย ตามความจำเป็นและเหมาะสม

(๓) จัดสรรเงินตามจำนวนที่จำเป็นและเหมาะสมเป็นค่าใช้จ่ายฝึกปฏิบัติงานภาคทะเล ตามหลักสูตรฝึกอบรมคนประจำเรือ

(๔) ใช้มาตรการทางการเงินโดยประการอื่นเพื่อส่งเสริมหรือสนับสนุนผู้ประกอบการพาณิชย์นาวี ของไทยตามความจำเป็นและเหมาะสม

มาตรา ๔๖ เพื่อปฏิบัติตามที่คณะกรรมการนโยบายกำหนดตามมาตรา ๑๑ ให้รัฐมนตรี มีอำนาจออกกฎกระทรวงในเรื่องดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดให้ของที่ทางราชการ องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจสั่งหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศหรือส่งออกไปต่างประเทศโดยทางทะเลโดยใช้บริการขนส่งของเรือประจำเส้นทาง ในเส้นทางที่มีเรือไทยเดินอยู่และสามารถให้บริการรับขนได้ หรือโดยใช้บริการขนส่งของเรือไม่ประจำเส้นทาง ที่เรือไทยสามารถให้บริการรับขนได้ ต้องบรรทุกโดยเรือไทย

(๒) กำหนดให้ของที่ผู้ส่งของส่งออกไปยังต่างประเทศ หรือสั่งหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศ ทางทะเลที่ใช้เงินกู้จากแหล่งเงินกู้ของทางราชการ องค์การของรัฐ โดยใช้บริการขนส่งของเรือประจำเส้นทาง ในเส้นทางที่มีเรือไทยเดินอยู่และสามารถให้บริการรับขนได้ หรือโดยใช้บริการขนส่งของเรือไม่ประจำเส้นทางที่เรือไทยสามารถให้บริการรับขนได้ ต้องบรรทุกโดยเรือไทย

(๓) กำหนดให้ของที่บุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญากับทางราชการ องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ สั่งหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศโดยทางทะเลเพื่อปฏิบัติตามสัญญาดังกล่าว โดยใช้บริการขนส่งของเรือประจำเส้นทางในเส้นทางที่มีเรือไทยเดินอยู่และสามารถให้บริการรับขนได้ หรือโดยใช้บริการขนส่งของเรือไม่ประจำเส้นทางที่เรือไทยสามารถให้บริการรับขนได้ ต้องบรรทุกโดยเรือไทย

(๔) ในกรณีฉุกเฉินหรือมีเหตุจำเป็นเร่งด่วนอาจกำหนดให้ของตามชนิดและประเภทที่กำหนด ที่ผู้ส่งของจะส่งออกไปยังต่างประเทศ หรือสั่งหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศโดยทางเรือในเส้นทางที่มีเรือไทยเดินอยู่และสามารถให้บริการรับขนได้ในระยะเวลาใด ๆ ที่กำหนด ต้องบรรทุกโดยเรือไทย ทั้งนี้ การออก

กฎกระทรวงดังกล่าวต้องไม่ขัดหรือแย้งกับพันธกรณีของประเทศไทยภายใต้หนังสือสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี

มาตรา ๔๗ ให้เจ้าของเรือไทยที่ให้บริการขนส่งของเรือประจำเส้นทางหรือให้บริการขนส่งเรือไม่ประจำเส้นทางซึ่งมีความประสงค์จะรับขนส่งสินค้าที่กำหนดตามมาตรา ๔๖ แจ้งข้อมูลรายละเอียดของเรือและเวลาที่เรือพร้อมรับสินค้าต่อพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อประกาศให้ผู้ส่งของทราบโดยทั่วกัน ตามระเบียบที่คณะกรรมการบริหารกำหนด

มาตรา ๔๘ เพื่อปฏิบัติตามที่คณะกรรมการนโยบายกำหนดตามมาตรา ๑๑ รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดให้ผู้รับสัมปทานสำรวจหรือผลิตปิโตรเลียมในเขตเศรษฐกิจจำเพาะหรือไหล่ทวีปของไทยที่เรือไทยสามารถให้บริการได้ ต้องใช้บริการจากเรือไทยและยกเว้นกรณีที่ไม่ต้องใช้บริการเรือไทย โดยคำนึงถึงมาตรฐานความปลอดภัย

การให้บริการแก่ผู้รับสัมปทานสำรวจหรือผลิตปิโตรเลียมตามวรรคหนึ่ง หมายความว่ารวมถึง

(๑) การเคลื่อนย้ายหรือการติดตั้งสิ่งใด ๆ เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานในการสำรวจหรือผลิตปิโตรเลียม

(๒) เรือที่ใช้เพื่อการซ่อมแซมหรือบำรุงรักษาสิ่งก่อสร้างของสถานที่สำรวจหรือผลิตปิโตรเลียม

(๓) การขนส่งคนหรือสิ่งของหรือการจัดส่งกำลังบำรุงระหว่างสถานที่บนฝั่งหรือสถานที่ใด ๆ

ในทะเลกับสถานที่สำรวจหรือผลิตปิโตรเลียม

(๔) การจัดให้มีที่พักอาศัยสำหรับผู้ปฏิบัติงานการขนส่งหรือการจัดเก็บหรือรักษาผลผลิตที่ได้จากการสำรวจหรือผลิตปิโตรเลียม

มาตรา ๔๙ ให้นำความในมาตรา ๔๘ มาใช้บังคับแก่การใช้บริการของผู้รับสัมปทานสำรวจหรือผลิตทรัพยากรธรรมชาติอย่างอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวงโดยอนุโลม

มาตรา ๕๐ เพื่อปฏิบัติตามที่คณะกรรมการนโยบายกำหนดตามมาตรา ๑๑ รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดให้หน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐต้องต่อเรือใหม่หรือซ่อมเรือจากผู้ประกอบกิจการอยู่เรือภายในประเทศที่มีขีดความสามารถ และให้สำนักงานประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ ประเภทของเรือ และรับรองขีดความสามารถของอยู่เรือ

มาตรา ๕๑ เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๔๖ มาตรา ๔๘ และมาตรา ๔๙ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษาในเรื่องดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขใด ๆ ที่จำเป็นเกี่ยวกับการบรรทุกของหรือการให้บริการตามที่กำหนดให้ใช้เรือไทย

(๒) กำหนดมาตรการเกี่ยวกับการให้ผู้ส่งของแจ้งการส่งออกไปยังต่างประเทศหรือสิ่งหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศซึ่งของตามชนิดและประเภทที่กำหนดให้บรรทุกโดยเรือไทย

(๓) กำหนดมาตรการต่าง ๆ ที่จำเป็นเพื่อทราบปริมาณของที่กำหนดให้บรรทุกโดยเรือไทย และปริมาณการใช้บริการเรือไทยของผู้ส่งของในระยะเวลาที่กำหนด

(๔) กำหนดมาตรการเกี่ยวกับการให้ผู้รับสัมปทานแจ้งความต้องการใช้เรือล่วงหน้าหรือมาตรการอื่นที่จำเป็นเพื่อทราบแผนการใช้เรือล่วงหน้าของผู้รับสัมปทานในระยะเวลาที่กำหนด

มาตรา ๕๒ ในกรณีที่ไม้อาจบรรทุกของที่กำหนดตามมาตรา ๔๘ โดยเรือไทยได้ ให้ผู้ส่งของยื่นคำขอรับหนังสืออนุญาตให้บรรทุกของดังกล่าวโดยเรืออื่นต่อสำนักงานตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่สำนักงานกำหนด การอนุญาตหรือไม่อนุญาต ให้สำนักงานแจ้งให้ผู้ขอทราบภายในเวลาไม่เกินห้าวันนับแต่วันที่รับคำขอ ถ้าผู้ขอไม่ได้รับแจ้งภายในกำหนดเวลานั้นให้ถือว่าได้รับอนุญาตให้บรรทุกของโดยเรืออื่นได้

มาตรา ๕๓ ในกรณีที่ไม้อาจใช้บริการเรือไทยตามที่กำหนดไว้ตามมาตรา ๔๘ หรือมาตรา ๔๙ ได้ ให้ผู้รับสัมปทานยื่นคำขอรับหนังสืออนุญาตให้ใช้เรืออื่นต่อสำนักงานตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่สำนักงานกำหนด การอนุญาตหรือไม่อนุญาต ให้สำนักงานแจ้งให้ผู้ขอทราบภายในเวลาไม่เกินห้าวันนับแต่วันที่รับคำขอ ถ้าผู้ขอไม่ได้รับแจ้งภายในกำหนดเวลานั้นให้ถือว่าได้รับอนุญาตให้ใช้เรืออื่นได้

มาตรา ๕๔ สำนักงานจะออกหนังสืออนุญาตตามคำขอรับหนังสืออนุญาตตามมาตรา ๕๒ ให้ผู้ส่งของบรรทุกของโดยเรืออื่นได้ เมื่อปรากฏเหตุอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

(๑) ในระหว่างระยะเวลาที่กำหนดให้บรรทุกของลงเรือ ไม่มีเรือไทยที่จะรับบรรทุกของจากท่าเรือที่จะบรรทุกของนั้น หรือมีเรือไทยแต่ไม่มีระวางพอที่จะบรรทุกของนั้น

(๒) มีสนธิสัญญาหรือความตกลงที่รัฐบาลไทยทำกับรัฐบาลต่างประเทศโดยเฉพาะ

(๓) คุณสมบัติของเรือไทยที่จะใช้ในการให้บริการไม่ตรงกับคุณลักษณะการใช้งาน

(๔) มีกรณีที่ต้องผ่อนผันให้เป็นพิเศษตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงานประกาศกำหนด

มาตรา ๕๕ สำนักงานจะออกหนังสืออนุญาตตามคำขอรับหนังสืออนุญาตตามมาตรา ๕๓ ให้ผู้รับสัมปทานใช้บริการเรืออื่นได้ เมื่อปรากฏเหตุอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

(๑) ในระหว่างเวลาที่ผู้รับสัมปทานแจ้งความต้องการใช้เรือ แต่ไม่มีเรือไทยที่จะให้บริการ

(๒) คุณสมบัติของเรือไทยที่จะใช้ในการให้บริการไม่ตรงกับคุณลักษณะการใช้งาน

(๓) มีกรณีที่ต้องผ่อนผันให้เป็นพิเศษตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงานประกาศกำหนด

มาตรา ๕๖ ในการให้บริการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ เรือที่มีใช้เรือไทยที่ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือไทยทำสัญญาเช่าเรือมาหรือทำข้อตกลงแลกเปลี่ยนระวางเพื่อเสริมจำนวนเรือหรือความสามารถในการขนส่งอาจได้รับสิทธิและประโยชน์ตามพระราชบัญญัตินี้ เช่นเดียวกับเรือไทยตลอดเวลาการทำสัญญาเช่าเรือหรือข้อตกลงแลกเปลี่ยนระวาง หากผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลแจ้งและแสดงหลักฐานการทำสัญญาเช่าเรือหรือข้อตกลงแลกเปลี่ยนระวางต่อสำนักงานและได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการให้ใช้เรื่อนั้นในธุรกิจการขนส่งทางทะเลของตนได้

หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขในการขออนุญาต และการอนุญาตให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการบริหารและประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๕๗ เรือที่มีใช้เรือไทยที่ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือไทยทำสัญญาเช่าเรือมาเพื่อเสริมจำนวนเรือที่ให้บริการตามมาตรา ๔๘ หรือมาตรา ๔๙ อาจได้รับสิทธิและประโยชน์ตามพระราชบัญญัตินี้ เช่นเดียวกับเรือไทยตลอดเวลาการทำสัญญาเช่าเรือ หากผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลแจ้งและแสดงหลักฐานต่อสำนักงานและได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการ

หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขในการขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการบริหารและประกาศในราชกิจจานุเบกษา

หมวด ๓

การควบคุมดูแลการประกอบการพาณิชย์นาวี

มาตรา ๕๘ เมื่อมีกฎกระทรวงกำหนดให้การส่งของโดยทางเรือต้องบรรทุกโดยเรือไทย ตามมาตรา ๕๖ แล้ว ถ้าผู้ส่งของผู้ใดไม่ส่งของตามที่กำหนดโดยเรือไทยหรือเรือที่ได้รับสิทธิและประโยชน์ตาม มาตรา ๕๔ หรือส่งของตามชนิดและประเภทที่กำหนดโดยเรือไทยหรือเรือที่ได้รับสิทธิและประโยชน์ตามมาตรา ๕๔ น้อยกว่าอัตราส่วนที่กำหนดไว้ และมีได้รับอนุญาตให้ส่งของโดยเรืออื่นตามมาตรา ๕๒ ให้ผู้ส่งของนั้น เสียค่าธรรมเนียมพิเศษเท่ากับสองเท่าของค่าระวางอ้างอิงสำหรับการรับขนของนั้นหรือสำหรับการรับขนของ ส่วนที่ผู้ส่งของส่งไปไม่ครบอัตราส่วนที่กำหนดให้ส่งโดยเรือไทย

การประเมินค่าระวางอ้างอิงและการคำนวณเพื่อการเสียค่าธรรมเนียมพิเศษตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวง

ให้ถือว่าภาระในการเสียค่าธรรมเนียมพิเศษเกิดขึ้นตั้งแต่วันที่ผู้ส่งของส่งของโดยเรืออื่นหรือ ตั้งแต่วันที่พนักงานเจ้าหน้าที่ระบุในคำสั่งให้ชำระค่าธรรมเนียมพิเศษ ในกรณีที่ผู้ส่งของส่งของโดยเรือไทยหรือ เรือที่ได้รับสิทธิและประโยชน์ตามมาตรา ๕๔ ไม่ครบอัตราส่วนที่กำหนดและเมื่อถึงกำหนดชำระแล้วมิได้เสีย ให้ถือว่าเป็นค่าธรรมเนียมพิเศษที่ค้างชำระ

การเสียค่าธรรมเนียมพิเศษให้ชำระต่อพนักงานเจ้าหน้าที่และให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๕๙ เมื่อมีกฎกระทรวงกำหนดให้บริการที่ต้องใช้เรือไทยตามมาตรา ๕๘ หรือ มาตรา ๕๙ แล้ว ถ้าผู้รับสัมปทานไม่ใช่เรือไทยตามที่กำหนดให้ใช้เรือไทยหรือเรือที่ได้รับสิทธิและประโยชน์ตาม มาตรา ๕๔ และมีได้รับอนุญาตให้ใช้บริการโดยเรืออื่นตามมาตรา ๕๓ ให้ผู้รับสัมปทานนั้นเสียค่าปรับทางปกครอง สำหรับการให้บริการนั้น

มาตรา ๖๐ เพื่อให้ได้รับชำระค่าธรรมเนียมพิเศษที่ค้างชำระ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ สำนักงานมีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้ผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบชำระค่าธรรมเนียมพิเศษชำระค่าธรรมเนียมพิเศษดังกล่าว หากไม่ปฏิบัติตามชำระค่าธรรมเนียมพิเศษภายในระยะเวลาที่กำหนด ให้สำนักงานมีอำนาจฟ้องคดีต่อศาล ทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีให้ต้องชำระค่าธรรมเนียมพิเศษ หากผู้นั้นไม่ชำระค่าธรรมเนียมพิเศษภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ศาลมีคำพิพากษา ให้ยึดทรัพย์สินของผู้นั้น เพื่อชดใช้แทนการชำระค่าธรรมเนียมพิเศษ

วิธีการยึดและขายทอดตลาดทรัพย์สินตามวรรคหนึ่ง ให้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาล ทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่าง ประเทศ พ.ศ. ๒๕๓๙ เงินที่ได้จากการขายทอดตลาดดังกล่าวเมื่อหักค่าธรรมเนียมกับค่าใช้จ่ายในการยึดและ ขายและค่าธรรมเนียมพิเศษแล้ว ถ้ามีเงินเหลือให้คืนแก่เจ้าของทรัพย์สิน

มาตรา ๖๑ ให้สำนักงานมีอำนาจกระทำการเปรียบเทียบความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ที่มีโทษปรับทางปกครอง

หลักเกณฑ์ในการเปรียบเทียบตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่สำนักงานกำหนดโดยคำนึงถึงความร้ายแรงของพฤติการณ์แห่งการกระทำความผิดด้วย

มาตรา ๖๒ ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลและผู้ประกอบกิจการเรือต้องจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลหรือผู้ประกอบกิจการเรือแล้วแต่กรณีต่อพนักงานเจ้าหน้าที่

การขอและการจดทะเบียนตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๖๓ สำนักงานอาจขอให้ส่วนราชการหรือหน่วยงานต่าง ๆ ส่งโครงการหรือแผนงาน ตลอดจนรายละเอียดทางวิชาการ การเงิน และสถิติที่จำเป็นแก่การศึกษาภาวะการณ์การพาณิชย์นาวีเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการนโยบายหรือสำนักงานก็ได้

มาตรา ๖๔ เพื่อประโยชน์ในการสำรวจและรวบรวมข้อมูลและสถิติเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวีให้ผู้ประกอบการพาณิชย์นาวีแจ้งข้อมูล สถิติ และข้อความอื่นที่จำเป็นต่อสำนักงาน ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๖๕ ห้ามมิให้ผู้ใดเปิดเผยข้อมูล สถิติ หรือข้อความใด ๆ อันได้มาตามมาตรา ๑๓ หรือมาตรา ๖๓ ซึ่งตามปกติวิสัยพึงสงวนไว้ไม่เปิดเผย เว้นแต่เป็นการเปิดเผยตามหน้าที่ราชการหรือเพื่อประโยชน์แก่การตรวจสอบ การสอบสวน หรือการพิจารณาคดี

หมวด ๔

ความสัมพันธ์กับรัฐบาล

มาตรา ๖๖ ในกรณีที่สำนักงานจะต้องเสนอเรื่องไปยังคณะรัฐมนตรีตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ผู้อำนวยการนำเรื่องเสนอรัฐมนตรีเพื่อเสนอต่อไปยังคณะรัฐมนตรี

หมวด ๕

การตรวจสอบและการบัญชี

มาตรา ๖๗ ให้สำนักงานโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการบริหารวางและถือไว้ซึ่งระบบการเงิน การบัญชี และการพัสดุที่เหมาะสมแก่กิจการและเป็นไปตามหลักสากลและสอดคล้องกับระบบการบัญชีที่กระทรวงการคลังได้วางไว้

มาตรา ๖๘ ให้สำนักงานจัดให้มีการตรวจสอบภายในโดยผู้ตรวจสอบภายในเป็นประจำ และรายงานผลการตรวจสอบโดยตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ

ให้คณะกรรมการบริหารแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อเสนอความเห็นเกี่ยวกับผลการตรวจสอบภายในต่อคณะกรรมการบริหาร ทั้งนี้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่สำนักงานกำหนด

การพิจารณาความดีความชอบประจำปีของผู้ตรวจสอบภายในให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการตรวจสอบเสนอแนะ

มาตรา ๖๙ ให้สำนักงานจัดทำรายงานการเงินประจำปีงบประมาณของสำนักงานตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กระทรวงการคลังกำหนดส่งผู้สอบบัญชีภายในเก้าสิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชีทุกปี

มาตรา ๗๐ ให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินหรือผู้สอบบัญชีรับอนุญาตที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินให้ความเห็นชอบ เป็นผู้สอบบัญชีและประเมินผลการใช้จ่ายเงินและทรัพย์สินของสำนักงานในรอบปี แล้วทำรายงานผลการสอบบัญชีเสนอต่อคณะกรรมการบริหารภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชี

มาตรา ๗๑ ให้สำนักงานจัดทำรายงานการดำเนินงานประจำปีเสนอต่อคณะรัฐมนตรีภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชี และเผยแพร่รายงานนี้ต่อสาธารณชน

รายงานการดำเนินงานประจำปีตามวรรคหนึ่ง ให้แสดงรายละเอียดของงบการเงินที่ผู้สอบบัญชีให้ความเห็นแล้วพร้อมทั้งผลการดำเนินงาน และรายงานอุปสรรคการดำเนินงานของสำนักงานในปีที่ล่วงมา รวมทั้งแนวทางการแก้ไขและแผนงานที่จะจัดทำในปีต่อไป

การรายงานผลการดำเนินงานของสำนักงานตามวรรคสองจะต้องดำเนินการโดยบุคคลภายนอกที่คณะกรรมการบริหารให้ความเห็นชอบ

หมวด ๖

โทษทางปกครอง

มาตรา ๗๒ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามหนังสือเรียกตามมาตรา ๑๓ หรือฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม
มาตรา ๖๒ หรือกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๖๔ ต้องชำระค่าปรับทางปกครองไม่เกินหนึ่งแสนบาท

ผู้ใดให้ข้อเท็จจริงหรือส่งเอกสารอันเป็นเท็จตามมาตรา ๑๓ หรือกฎกระทรวงที่ออกตาม
มาตรา ๖๔ ต้องชำระค่าปรับทางปกครองไม่เกินสองแสนบาท

มาตรา ๗๓ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามประกาศที่ออกตามมาตรา ๕๑ ต้องชำระค่าปรับ
ทางปกครองไม่เกินสองแสนบาทและค่าปรับรายวันอีกไม่เกินวันละหนึ่งหมื่นบาทตลอดเวลาที่ฝ่าฝืนหรือไม่
ปฏิบัติตาม

มาตรา ๗๔ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๕๙ ต้องชำระค่าปรับทางปกครองตั้งแต่หนึ่งแสนบาทถึง
ห้าแสนบาทและค่าปรับรายวันอีกไม่เกินวันละหนึ่งหมื่นบาทตลอดเวลาที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม

มาตรา ๗๕ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๖๕ ต้องชำระค่าปรับทางปกครองไม่เกินสองแสนบาท

มาตรา ๗๖ ถ้าผู้ถูกปรับทางปกครองตามมาตรา ๗๒ มาตรา ๗๓ มาตรา ๗๔ หรือมาตรา
๗๕ ไม่ชำระค่าปรับทางปกครอง ให้สำนักงานมีอำนาจฟ้องคดีต่อศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีอาญา
เพื่อบังคับชำระค่าปรับทางปกครอง ในกรณีนี้ถ้าศาลพิพากษาให้ชำระค่าปรับทางปกครอง หากผู้นั้นไม่ชำระ
ค่าปรับทางปกครองภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ศาลมีคำพิพากษา ให้ยึดทรัพย์สินของผู้นั้นเพื่อชดใช้แทน
ค่าปรับทางปกครอง แต่มิให้นำมาตรการกักขังแทนค่าปรับมาใช้แก่ผู้นั้น

มาตรา ๘๑ ภายในระยะเวลาหนึ่งปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ คณะกรรมการบริหารอาจขอให้หน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐสนับสนุนข้าราชการ พนักงาน หรือลูกจ้าง มาช่วยปฏิบัติงานในสำนักงานได้เป็นการชั่วคราวโดยให้ได้รับเงินเดือนทางสังกัดเดิม แต่อยู่ในบังคับบัญชาของผู้อำนวยการ

การมาปฏิบัติงานในสำนักงานของข้าราชการ พนักงาน หรือลูกจ้าง ตามวรรคหนึ่งให้ถือเป็น การปฏิบัติราชการ และให้นับเวลาที่มาปฏิบัติงานดังกล่าวเป็นเวลาราชการเพื่อประโยชน์ในการคำนวณบำเหน็จบำนาญ

มาตรา ๘๒ บรรดาฎกกระทวง ระเบียบ หรือประกาศที่ออกตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ. ๒๕๒๑ ที่ใช้อยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ยังคงใช้บังคับได้ต่อไปเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัตินี้ จนกว่าจะมีฎกกระทวง ระเบียบ หรือประกาศตามพระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

มาตรา ๘๓ ให้โอนงบประมาณของกรมเจ้าท่าในส่วนที่เป็นเงินเดือน ค่าจ้าง ค่าตอบแทน และสิทธิประโยชน์ของข้าราชการ ลูกจ้าง และพนักงานราชการที่ได้รับการบรรจุเป็นพนักงาน หรือลูกจ้างของสำนักงานตามมาตรา ๘๐ มาเป็นส่วนหนึ่งของเงินทุนประเดิมของสำนักงานตามพระราชบัญญัตินี้ เพื่อใช้จ่ายเป็นค่าจ้าง ค่าตอบแทน สวัสดิการและสิทธิประโยชน์อื่นของพนักงานหรือลูกจ้างดังกล่าว

ให้โอนเงินงบประมาณและทรัพย์สินอื่นของกรมเจ้าท่านอกจากที่กำหนดในวรรคหนึ่ง ในส่วนที่เกี่ยวกับการปฏิบัติการกิจที่โอนมาเป็นของสำนักงานตามพระราชบัญญัตินี้ไปเป็นของสำนักงาน ทั้งนี้ ตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนด



มาตรฐานระบบการจัดการ
ISO
9001:2015
 QUALITY MANAGEMENT SYSTEM

ออกแบบและพิมพ์ที่
 สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
 โทร. ๐-๒๒๘๑ ๕๕๗๑-๒ โทร. ๐-๒๒๘๑ ๕๕๗๕-๖