

ระบบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารของ
องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ : ผลกระทบต่อประเทศไทย



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชานิติศาสตร์
คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2565
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Audit Scheme for Implementation of IMO Instruments : Implications for Thailand



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Laws in Laws
FACULTY OF LAW
Chulalongkorn University
Academic Year 2022
Copyright of Chulalongkorn University

| | |
|---------------------------------|-------------------------------------------------|
| หัวข้อวิทยานิพนธ์ | ระบบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารขององค์การ |
| | ทางทะเลระหว่างประเทศ : ผลกระทบต่อประเทศไทย |
| โดย | น.ส.สิกานต์ แก่นจันทร์ |
| สาขาวิชา | นิติศาสตร์ |
| อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก | ศาสตราจารย์ ดร.ชุมพร ปัจจุสานนท์ |

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต

| | |
|-------------------------------------------|---------------------------------|
| | คณบดีคณะนิติศาสตร์ |
| (ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ปาริณา ศรีวินิชย์) | |
| คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ | |
| | ประธานกรรมการ |
| (ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ศารทูล สันติवासะ) | |
| | อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก |
| (ศาสตราจารย์ ดร.ชุมพร ปัจจุสานนท์) | |
| | กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย |
| (อาจารย์นิสิตดา หงษ์ชูเกียรติ) | |

CHULALONGKORN UNIVERSITY

สิกันต์ แก่นจันทร์ : ระบบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ : ผลกระทบต่อประเทศไทย. (Audit Scheme for Implementation of IMO Instruments : Implications for Thailand) อ.ที่ปรึกษาหลัก : ศ. ดร.ชุมพร ปัจจุสานนท์

การบังคับใช้กฎหมายยังคงเป็นปัญหาสำคัญของกฎหมายระหว่างประเทศ เช่นเดียวกับตราสารต่างๆ ของ IMO ซึ่งเป็นความตกลงระหว่างประเทศที่กำหนดบทบัญญัติทางเทคนิคเกี่ยวกับเรืออันยากต่อการปฏิบัติตามของรัฐภาคี ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO องค์การทางทะเลระหว่างประเทศในฐานะองค์การระหว่างประเทศที่อุปถัมภ์ให้เกิดตราสารต่างๆ ของ IMO จึงคิดค้นระบบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศขึ้นมา

จากการศึกษาพบว่า ระบบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศเป็นกลไกที่ทำให้รัฐภาคีทราบถึงสถานะและข้อบกพร่องของการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ซึ่งประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีมีหน้าที่ต้องเข้ารับการตรวจประเมินเพื่อให้ทราบถึงสถานะและข้อบกพร่องดังกล่าว โดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศจะให้คำแนะนำเพื่อให้การปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของประเทศไทยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยสามารถระบุปัญหาและสาเหตุของการเกิดข้อบกพร่อง ตลอดจนสามารถดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าว อันก่อให้เกิดการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยประเทศไทยเอง (self-enforcement) ซึ่งส่งผลดีต่อความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการเดินเรือ ตลอดจนการปกป้องคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลของประเทศไทย

สาขาวิชา นิติศาสตร์
ปีการศึกษา 2565

ลายมือชื่อนิสิต
ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก

6280180234 : MAJOR LAWS

KEYWORD: Audit Scheme, International Maritime Organization (IMO), IMO
Instruments

Sikarn Kaenchan : Audit Scheme for Implementation of IMO Instruments
: Implications for Thailand. Advisor: Prof. CHUMPHORN PACHUSANOND,
Ph.D.

The major issue of international laws is the law enforcement itself. In parallel to it are the IMO instruments which are international agreements that lay out technical provisions on ships that contracting parties find difficult to comply with. Therefore, the International Maritime Organization (IMO) as the organization initiating the IMO instruments, has set up the “Audit Scheme” in order to address the said issue.

The study found that the Audit Scheme is a mechanism for contracting parties to define the status and findings of their implementation of the IMO instruments. Thailand, as a contracting party, has an obligation to participate in the Audit Scheme. In line with this, the International Maritime Organization will provide recommendations to Thailand for more effective implementation of the IMO instruments. By this mechanism, Thailand will be able to identify root causes of findings as well as take actions in order to amend the discrepancies found which will then result in the self-enforcement of the IMO instruments. Not only that, a positive effect on the safety of navigation as well as marine environmental protection of Thailand will also come about.

Field of Study: Laws

Student's Signature

Academic Year: 2022

Advisor's Signature

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เกิดขึ้นและสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยความอนุเคราะห์ ความเมตตา และกำลังใจ จากบุคคลหลายๆ ท่าน ในลำดับแรกผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณศาสตราจารย์ ดร.ชุมพร ปัจจุบันนท์ เป็นอย่างยิ่งที่ให้ความกรุณาได้รับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ให้กับผู้เขียน รวมถึงให้ความรู้ คำแนะนำ ชี้แนะมุมมองและแนวทางในการทำวิจัยอันเป็นประโยชน์แก่ผู้เขียนเสมอมาจนวิทยานิพนธ์ ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ศรทูล สันติวาสะ ที่กรุณาสละเวลาอันมีค่าของท่านรับเป็นประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ รวมถึงให้ความรู้ แนวคิดและคำแนะนำอันเป็นประโยชน์อย่างยิ่งแก่ผู้เขียนเพื่อนำไปใช้ในการปรับปรุงวิทยานิพนธ์ให้ดียิ่งขึ้น

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณอาจารย์นิสิตตา หงษ์ชูเกียรติ หัวหน้ากลุ่มกฎหมายและความตกลงระหว่างประเทศ สำนักกฎหมาย กรมเจ้าท่า ที่เป็นทั้งผู้บังคับบัญชาและคอยสนับสนุนการศึกษาในหลักสูตรนี้ รวมถึงสละเวลาอันมีค่าของท่านรับเป็นคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ของผู้เขียน

ผู้เขียนขอขอบคุณเพื่อนๆ สาขากฎหมายระหว่างประเทศที่คอยช่วยเหลือและเป็นกำลังใจให้ กันและกันเสมอมา รวมถึงเพื่อนร่วมงานที่กรมเจ้าท่าที่คอยอยู่เคียงข้าง เข้าใจและให้กำลังใจแก่ผู้เขียนในการศึกษาระดับปริญญาโท

สุดท้ายนี้ วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะสำเร็จลงไม่ได้หากไม่ได้รับการสนับสนุนและกำลังใจจากคุณ พ่อ คุณแม่ และน้องชาย อันเป็นที่รักของผู้เขียนที่คอยอยู่เคียงข้าง ห่วงใย ผลักดันและสร้างความเชื่อมั่น ให้ผู้เขียนมีกำลังใจในการเขียนวิทยานิพนธ์เสมอมา

หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีคุณค่าและเป็นประโยชน์แก่ผู้อ่าน ผู้เขียนขอมอบความดีนั้นแก่บุคคลทุกท่านที่ผู้เขียนได้กล่าวมาทั้งหมด แต่หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีข้อผิดพลาดหรือข้อบกพร่องประการใด ผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่ผู้เดียว

สิกันต์ แก่นจันทร์

สารบัญ

| | หน้า |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| บทคัดย่อภาษาไทย..... | ค |
| บทคัดย่อภาษาอังกฤษ..... | ง |
| กิตติกรรมประกาศ..... | จ |
| สารบัญ..... | ฉ |
| สารบัญตาราง..... | ญ |
| สารบัญภาพ | ฎ |
| บทที่ 1 บทนำ..... | 1 |
| 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา..... | 1 |
| 1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย | 3 |
| 1.3 ขอบเขตของการวิจัย | 3 |
| 1.4 สมมติฐานของการวิจัย..... | 4 |
| 1.5 วิธีดำเนินการวิจัย..... | 4 |
| 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ..... | 4 |
| บทที่ 2 การบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศกับการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ | 5 |
| 2.1 แนวคิดของการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศ..... | 5 |
| 2.2 รูปแบบของการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศ | 9 |
| 2.2.1 การบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศโดยตนเอง (self-enforcement)..... | 9 |
| 2.2.2 การบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศโดยรัฐอื่น (other states)..... | 11 |
| 2.2.3 การบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศโดยอาศัยกลไกของกฎบัตรสหประชาชาติ (UN Charter)..... | 15 |
| 2.3 การบังคับใช้ตราสารต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ..... | 21 |

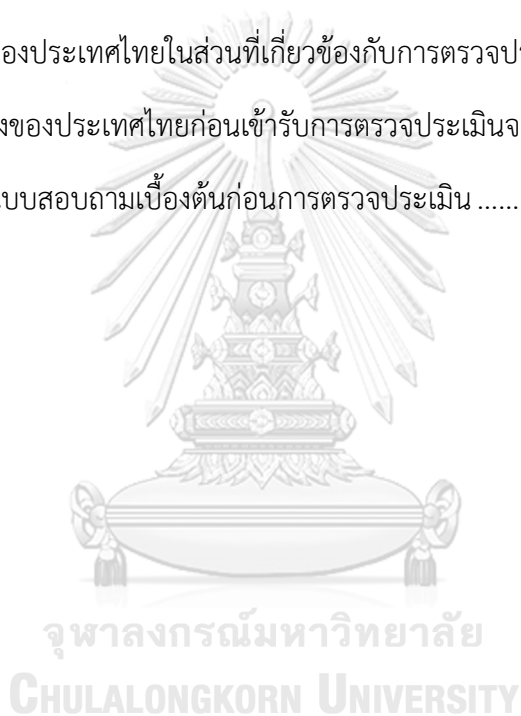
| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| บทที่ 3 ระบบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ | 35 |
| 3.1 องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) กับระบบการตรวจประเมิน | 35 |
| 3.1.1 องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) กับตราสารต่างๆ ของ IMO | 35 |
| 3.1.2 กระบวนการในการยกร่างตราสารต่างๆ ของ IMO | 37 |
| 3.1.3 องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) กับระบบการตรวจประเมิน | 44 |
| 3.2 รูปแบบของระบบการตรวจประเมิน | 45 |
| 3.2.1 ระบบการประเมินตนเองในฐานะรัฐเจ้าของธง (Self-Assessment of Flag State Performance) | 46 |
| 3.2.2 ระบบการตรวจประเมินภาคสมัครใจ (Voluntary IMO Member State Audit Scheme) | 65 |
| 3.2.3 ระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ (IMO Member State Audit Scheme) | 68 |
| 3.3 ระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ | 93 |
| 3.3.1 หลักการตรวจประเมิน | 93 |
| 3.3.1.1 หลักอำนาจอธิปไตยและความเป็นสากล (sovereignty & universality) | 93 |
| 3.3.1.2 หลักความสอดคล้อง เทียบธรรมเนียม ปราศจากอคติและตรงต่อเวลา (consistency, fairness, objectivity & timeliness) | 94 |
| 3.3.1.3 หลักความโปร่งใสและการเปิดเผย (transparency & disclosure) | 95 |
| 3.3.1.4 หลักความร่วมมือ (cooperation) | 96 |
| 3.3.1.5 หลักการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง (continual improvement) | 96 |
| 3.3.2 ขอบเขตการตรวจประเมิน | 96 |
| 3.3.3 ภาระหน้าที่ของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับระบบการตรวจประเมิน | 100 |
| 3.3.3.1 ภาระหน้าที่ของ IMO | 101 |
| 3.3.3.1.1 ภาระหน้าที่ของเลขาธิการ IMO | 101 |
| 3.3.3.1.2 ภาระหน้าที่ของคณะผู้ตรวจประเมิน | 102 |
| 3.3.3.2 ภาระหน้าที่ของรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมิน | 104 |

| | | |
|-------------|--------------------------------------------------------------------|-----|
| 3.3.4 | ขั้นตอนการตรวจประเมิน | 105 |
| 3.3.4.1 | การวางแผนการตรวจประเมิน..... | 105 |
| 3.3.4.1.1 | การจัดตารางรอบการตรวจประเมิน..... | 106 |
| 3.3.4.1.2 | การจัดทำบันทึกความร่วมมือ (Memorandum of Cooperation) | 106 |
| 3.3.4.1.3 | การคัดเลือกผู้ตรวจประเมิน | 108 |
| 3.3.4.2 | การเตรียมการตรวจประเมิน | 109 |
| 3.3.4.2.1 | การดำเนินการของรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมิน | 109 |
| 3.3.4.2.2 | การดำเนินการของคณะผู้ตรวจประเมิน..... | 110 |
| 3.3.4.3 | การดำเนินการตรวจประเมิน..... | 110 |
| 3.3.4.3.1 | การตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ของ IMO | 111 |
| 3.3.4.3.2 | การตรวจประเมินการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO..... | 178 |
| 3.3.4.3.3 | การตรวจประเมินเรื่องอื่นๆ..... | 190 |
| 3.3.4.4 | การดำเนินการภายหลังการตรวจประเมิน | 194 |
| 3.3.4.4.1 | การดำเนินการของคณะผู้ตรวจประเมิน | 194 |
| 3.3.4.4.1.1 | การจัดทำรายงานการตรวจประเมินชั่วคราว (audit interim report) | 195 |
| 3.3.4.4.1.2 | การจัดทำรายงานสรุปผลการตรวจประเมิน (executive summary report)..... | 195 |
| 3.3.4.4.1.3 | การจัดทำรายงานการตรวจประเมินขั้นสุดท้าย (audit final report) | 196 |
| 3.3.4.4.2 | การดำเนินการของรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมิน | 196 |
| 3.3.4.4.2.1 | การจัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่อง (corrective action plan)..... | 197 |
| 3.3.4.4.2.2 | การเข้ารับการตรวจติดตามผล (audit follow-up)..... | 197 |

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 3.3.5 ผลของการจัดตั้งระบบการตรวจประเมินภาคบังคับกับการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO | 198 |
| 3.4 ข้อสังเกตท้ายบท..... | 198 |
| บทที่ 4 ผลกระทบของระบบการตรวจประเมินที่มีต่อประเทศไทย | 207 |
| 4.1 ประเทศไทยกับระบบการตรวจประเมิน | 207 |
| 4.2 ผลกระทบของระบบการตรวจประเมินที่มีต่อประเทศไทย..... | 226 |
| 4.2.1 หน่วยงานของประเทศไทยที่ได้รับผลกระทบจากระบบการตรวจประเมิน..... | 226 |
| 4.2.2 ผลกระทบที่หน่วยงานของประเทศไทยต้องดำเนินการก่อนเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO | 307 |
| 4.2.2.1 การเตรียมการก่อนการตรวจประเมิน | 307 |
| 4.2.2.2 การจัดทำบันทึกความร่วมมือกับเลขาธิการ IMO..... | 310 |
| 4.2.2.3 การตอบแบบสอบถามเบื้องต้นก่อนการตรวจประเมิน..... | 313 |
| 4.2.3 ผลกระทบที่หน่วยงานของประเทศไทยต้องดำเนินการระหว่างเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO | 318 |
| 4.2.4 ผลกระทบที่หน่วยงานของประเทศไทยต้องดำเนินการภายหลังเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO | 321 |
| 4.2.4.1 การจัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่อง (corrective action plan)..... | 322 |
| 4.2.4.2 การเข้ารับการตรวจติดตามผล (audit follow-up)..... | 324 |
| 4.3 ประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับจากการเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO | 325 |
| 4.4 ข้อสังเกตท้ายบท..... | 334 |
| บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ..... | 338 |
| 5.1 บทสรุป | 338 |
| 5.2 ข้อเสนอแนะ | 349 |
| บรรณานุกรม..... | 351 |
| ประวัติผู้เขียน | 365 |

สารบัญตาราง

| | หน้า |
|--------------------------------------------------------------------------------|------|
| ตารางที่ 1 การแก้ไขเพิ่มเติมตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 9 ฉบับ | 70 |
| ตารางที่ 2 การตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 12 เรื่อง..... | 112 |
| ตารางที่ 3 การตรวจประเมินการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 8 เรื่อง..... | 179 |
| ตารางที่ 4 การตรวจประเมินเรื่องอื่นๆ จำนวน 3 เรื่อง..... | 190 |
| ตารางที่ 5 พันธกรณีของประเทศไทยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจประเมิน | 227 |
| ตารางที่ 6 ข้อบกพร่องของประเทศไทยก่อนเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO..... | 308 |
| ตารางที่ 7 คำถามในแบบสอบถามเบื้องต้นก่อนการตรวจประเมิน | 314 |



สารบัญภาพ

| | หน้า |
|-------------------------------------------------------|------|
| ภาพที่ 1 กระบวนการในการยกร่างตราสารต่างๆ ของ IMO..... | 44 |



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) เป็นทบวงการชำนัญพิเศษขององค์การสหประชาชาติ (United Nations : UN)¹ ตั้งจัดขึ้นในปี 2491² โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความร่วมมือระหว่างรัฐในการกำหนดกฎระเบียบและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับเรือตลอดจนส่งเสริมและอำนวยความสะดวกแก่รัฐในการยอมรับมาตรฐานเกี่ยวกับความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการเดินเรือ รวมถึงการป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเลอันเกิดจากเรือ³ ซึ่งองค์การทางทะเลระหว่างประเทศเล็งเห็นว่าการดำเนินการตามวัตถุประสงค์ดังกล่าวจะเกิดประโยชน์สูงสุดต่อเมื่อประเทศสมาชิก IMO ในฐานะรัฐภาคีทั้งหมดปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO⁴ ด้วยเหตุนี้ สมัชชาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศในการประชุมสมัยสามัญ ครั้งที่ 22 จึงได้รับรองข้อมติที่ A.912(22) ว่าด้วยการจัดตั้งระบบการประเมินตนเองในฐานะรัฐเจ้าของธง (Self-Assessment of Flag State Performance)⁵ เพื่อแก้ไขปัญหาการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของรัฐภาคี ต่อมาสมัชชาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศได้ยกเลิกระบบการประเมินตนเองในฐานะ

¹ International Maritime Organization (IMO), **Introduction to IMO** [online]. From <http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx> (accessed on 9 September 2020)

² International Maritime Organization (IMO), **Brief History of IMO** [online]. From <https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx> (accessed on 9 September 2020)

³ Convention on the International Maritime Organization 1948, Article 1

The purposes of the Organization are:

(a) To provide machinery for cooperation among Governments in the field of governmental regulation and practices relating to technical matters of all kinds affecting shipping engaged in international trade; to encourage and facilitate the general adoption of the highest practicable standards in matters concerning the maritime safety, efficiency of navigation and prevention and control of marine pollution from ships; and to deal with administrative and legal matters related to the purposes set out in this Article;

⁴ International Maritime Organization (IMO), **Member State Audit Scheme** [online]. From <https://www.imo.org/en/ourwork/msas/pages/default.aspx> (accessed on 9 September 2020)

⁵ International Maritime Organization General Assembly, "Resolution adopted by the General Assembly: A.912(22). Self-Assessment of Flag State Performance," (2001).

รัฐเจ้าของธง และคิดค้นระบบการตรวจประเมินรูปแบบใหม่ขึ้นมา โดยการรับรองข้อมติที่ A.946(23) ว่าด้วยการจัดตั้งระบบการตรวจประเมินภาคสมัครใจ (Voluntary IMO Member State Audit Scheme)⁶ ในการประชุมสมัยสามัญ ครั้งที่ 23 เพื่อแก้ไขปัญหาการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของรัฐภาคีเพิ่มเติมให้ครอบคลุมถึงการดำเนินการของรัฐภาคีในฐานะรัฐชายฝั่งและรัฐเจ้าของเมืองท่าด้วย แต่เนื่องจากการเข้ารับการตรวจประเมินนี้ต้องขึ้นอยู่กับความสมัครใจของรัฐภาคี จึงมีรัฐภาคีเพียง 67 ประเทศเท่านั้นที่อาสาเข้ารับการตรวจประเมินจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ⁷ จึงยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของรัฐภาคีได้ทั้งหมด ด้วยเหตุนี้ สมัชชาองค์การทางทะเลระหว่างประเทศจึงยกเลิกระบบการตรวจประเมินภาคสมัครใจ และคิดค้นระบบการตรวจประเมินรูปแบบใหม่ขึ้นมา โดยการรับรองข้อมติที่ A.1018(26)⁸ ว่าด้วยการจัดตั้งระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ (IMO Member State Audit Scheme) ในการประชุมสมัยสามัญ ครั้งที่ 26 รวมถึงรับรองข้อมติที่ A.1067(28) ว่าด้วยกรอบและขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ⁹ (Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme) และข้อมติที่ A.1070(28) ว่าด้วยประมวลข้อบังคับว่าด้วยการปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO Instruments Implementation Code)¹⁰ ในการประชุมสมัยสามัญ ครั้งที่ 28 เพื่อใช้เป็นหลักเกณฑ์ในการตรวจประเมิน พร้อมแก้ไขเพิ่มเติมตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 9 ฉบับ โดยกำหนดให้รัฐภาคีตราสารดังกล่าวต้องเข้ารับการตรวจประเมินจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศทุกๆ 7 ปี ซึ่งการจัดตั้งระบบการตรวจประเมินภาคบังคับและการแก้ไขเพิ่มเติมตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 9 ฉบับดังกล่าวย่อมส่งผลกระทบต่อประเทศไทย

⁶ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.946(23). Voluntary IMO Member State Audit Scheme,” (2003).

⁷ International Maritime Organization (IMO), **Historic background** [online]. From <https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/Historic-background.aspx> (accessed on 14 August 2021)

⁸ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1018(26). Further Development of the Voluntary IMO Member State Audit Scheme,” (2009).

⁹ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013)

¹⁰ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013)

ในฐานะประเทศสมาชิก IMO รวมถึงในฐานะที่ประเทศไทยเป็นภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 6 ฉบับจาก 9 ฉบับที่ถูกแก้ไขเพิ่มเติม ด้วยเหตุนี้ จึงเห็นควรศึกษาระบบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ตลอดจนผลกระทบที่มีต่อประเทศไทยอันเนื่องมาจากระบบการตรวจประเมินดังกล่าว

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของระบบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศกับการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศ

1.2.2 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศกับระบบการตรวจประเมิน รวมถึงรูปแบบและกระบวนการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

1.2.3 เพื่อศึกษาผลกระทบของระบบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศที่มีต่อประเทศไทยในฐานะที่เป็นประเทศสมาชิก IMO และเป็นภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO

1.2.4 เพื่อศึกษาประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับจากการเข้ารับการตรวจประเมินจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งเน้นศึกษาระบบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศในฐานะที่เป็นกลไกที่ช่วยให้เกิดการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศรูปแบบหนึ่ง ตลอดจนศึกษารูปแบบและกระบวนการตรวจประเมิน เพื่อแสดงให้เห็นถึงผลกระทบของระบบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศที่มีต่อประเทศไทยในฐานะที่เป็นประเทศสมาชิก IMO และเป็นภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO รวมถึงประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับจากการเข้ารับการตรวจประเมินดังกล่าว

1.4 สมมติฐานของการวิจัย

ระบบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศเป็นกลไกที่ทำให้รัฐภาคีทราบถึงสถานะและข้อบกพร่องของการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ซึ่งประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีจะต้องเข้ารับการตรวจประเมินเพื่อให้ทราบถึงสถานะและข้อบกพร่องดังกล่าว โดยที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศจะให้คำแนะนำเพื่อให้การปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของประเทศไทยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

1.5 วิธีดำเนินการวิจัย

การดำเนินการวิจัยสำหรับวิทยานิพนธ์เล่มนี้จะใช้วิธีการวิจัยเอกสาร (document research) ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ โดยศึกษาค้นคว้าข้อมูลจากตราสารก่อตั้ง อนุสัญญา พิธีสารและข้อมติขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ เอกสารทางวิชาการ บทความ วารสาร วิทยานิพนธ์ ข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต ตลอดจนเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศและระบบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.6.1 ทำให้ทราบถึงความสัมพันธ์ของระบบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศกับการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศ

1.6.2 ทำให้ทราบถึงความสัมพันธ์ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศกับระบบการตรวจประเมิน รวมถึงรูปแบบและกระบวนการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

1.6.3 ทำให้ทราบถึงผลกระทบของระบบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศที่มีต่อประเทศไทยในฐานะที่เป็นประเทศสมาชิก IMO และเป็นภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO

1.6.4 ทำให้ทราบถึงประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับจากการเข้ารับการตรวจประเมินจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

บทที่ 2

การบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศกับการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

เนื่องด้วยวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นการศึกษาระบบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นระบบที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศพัฒนาขึ้นมาเพื่อเป็นกลไกที่ช่วยให้เกิดการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศรูปแบบหนึ่ง ดังนั้น เพื่อให้ผู้อ่านมีความเข้าใจอย่างถ่องแท้ถึงพื้นฐานของการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศ และสาเหตุที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศต้องพัฒนาระบบการตรวจประเมินขึ้นมา ในบทนี้ผู้เขียนจึงเห็นควรทำการศึกษาแนวคิดของการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศ และรูปแบบของการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศ ซึ่งรวมถึงรูปแบบของการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศด้วย เพื่อแสดงให้เห็นถึงวิธีการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ก่อนที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศจะพัฒนาระบบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศขึ้นมา โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.1 แนวคิดของการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศ

การบังคับใช้กฎหมายเป็นกระบวนการที่เกิดขึ้นภายหลังการตรากฎหมายและกฎหมายมีผลใช้บังคับ โดยการตรากฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายมีความเชื่อมโยงกัน เนื่องจากหากไม่มีการตรากฎหมายใดๆ ก็จะไม่มีการบังคับใช้กฎหมายเกิดขึ้น¹ ในทำนองเดียวกันการตรากฎหมายที่กำหนดสิทธิและหน้าที่ของบุคคล ตลอดจนบทลงโทษในกรณีที่ไม่ปฏิบัติตามแต่เพียงอย่างเดียวโดยปราศจากการบังคับใช้กฎหมายแล้ว ย่อมทำให้กฎหมายดังกล่าวนั้นขาดประสิทธิภาพ² โดยอาจกล่าวได้ว่ากฎหมายเปรียบเสมือนเครื่องมือที่ใช้ในการควบคุมสังคมให้มีความเป็นระเบียบ

¹ Farha Kadir, **Framing of a Law or Enforcement of a Law** [online]. From <https://www.legal-servicesindia.com/article/2150/Framing-of-a-Law-or-Enforcement-of-a-Law.html> (accessed on 25 June 2021)

² J. C. Hutcheson Jr., "Law Enforcement," *Central Law Journal* 95, (1 December 1922): 392

เรียบง่าย ในขณะที่การบังคับใช้กฎหมายก็คือวิธีการใช้เครื่องมือดังกล่าวเพื่อนำไปสู่การควบคุมสังคมตามเจตนารมณ์ของกฎหมายนั่นเอง³

การบังคับใช้กฎหมาย (law enforcement) คือ⁴ การดำเนินการตามกระบวนการที่กฎหมายกำหนดโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามกฎหมาย เพื่อให้แน่ใจว่ากฎหมายที่ตราขึ้นโดยฝ่ายนิติบัญญัตินั้นได้รับการปฏิบัติในกรณีที่มีการละเมิดเกิดขึ้น อันเป็นการยืนยันและคุ้มครองสิทธิ เสรีภาพและประโยชน์ของปัจเจกบุคคลตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย⁵ กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ การบังคับใช้กฎหมายเป็นการดำเนินการเพื่อให้บุคคลที่ละเมิดกฎหมายกลับมาปฏิบัติตามกฎหมาย ซึ่งการบังคับใช้กฎหมายนั้นมีองค์ประกอบสำคัญ 2 ประการ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ และกระบวนการในการบังคับใช้กฎหมาย

ในการบังคับใช้กฎหมายหากปราศจากเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามกฎหมายแล้ว การดำเนินการบังคับใช้กฎหมายก็จะไม่สามารถเกิดขึ้นได้ ด้วยเหตุนี้ ฝ่ายนิติบัญญัติจึงได้บัญญัติอำนาจหน้าที่ รวมถึงกำหนดว่าผู้ใดเป็นผู้มีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายไว้ในกฎหมายแต่ละฉบับ⁶ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจดังกล่าวนำอำนาจที่กฎหมายบัญญัติให้ไปใช้เพื่อให้บรรลุเจตนารมณ์ของกฎหมาย ซึ่งได้แก่การรักษาสิทธิ เสรีภาพและประโยชน์ของประชาชนนั่นเอง⁷ โดยทั่วไปเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมาย คือ เจ้าหน้าที่ฝ่ายบริหารที่ได้รับการแต่งตั้งตามกฎหมาย อย่างไรก็ตาม เมื่อพูดถึงเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมาย คนส่วนใหญ่ก็จะนึกถึงตำรวจเป็นลำดับแรก แต่ในความเป็นจริงแล้วเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานราชการอื่นๆ (กระทรวง ทบวง กรม หรือหน่วยงานอื่นในฝ่ายบริหาร) ก็ถือเป็นเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายเช่นเดียวกัน⁸ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับกฎหมาย

³ ดุสิต ชูแซ, “รูปแบบการบังคับใช้กฎหมายอาญาในกระบวนการยุติธรรมตามแนวพุทธปรัชญา,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทศึกษาศาสตร์ สาขาพุทธศาสนาและปรัชญา มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย, 2557), หน้า 1.

⁴ J. C. Hutcheson, “Law Enforcement,” 393

⁵ พรรณรัตน์ โสธรประภากร, “ความสัมพันธ์ระหว่างการร่างกฎหมาย การตีความ และการบังคับใช้กฎหมาย,” วารสารวิชาการ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี 7 (มกราคม - มิถุนายน 2562): 32.

⁶ Joshua Kleinfeld, “Enforcement and the Concept of Law,” Yale Law Journal Forum 121, (2011-2012): 299

⁷ พรรณรัตน์ โสธรประภากร, “ความสัมพันธ์ระหว่างการร่างกฎหมาย การตีความ และการบังคับใช้กฎหมาย,” หน้า 35-40.

⁸ James A. Conser, Rebecca Paynich, and Terry E. Gingerich, Law enforcement in the United States, 3rd ed. (Jones & Bartlett Learning, 2013), p. 2-3.

แต่ละฉบับที่จะดำเนินการบังคับใช้ ตลอดจนอำนาจที่กฎหมายนั้นบัญญัติให้แก่เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานดังกล่าว⁹ มากไปกว่านั้น ในบางกรณีเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายอาจรวมถึงเจ้าหน้าที่ฝ่ายตุลาการด้วย เช่น ในกรณีที่มีการนำคดีขึ้นสู่การพิจารณาของศาล เป็นต้น¹⁰

ในการบังคับใช้กฎหมายนอกจากจะต้องมีเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจแล้ว ยังต้องมีกระบวนการในการบังคับใช้กฎหมายด้วย ซึ่งหลักการและกระบวนการในการบังคับใช้กฎหมายจะถูกกำหนดไว้ในกฎหมายวิธีสบัญญัติ¹¹ เช่น วิธีพิจารณาความแพ่งสำหรับกฎหมายเอกชน วิธีพิจารณาความอาญาสำหรับกฎหมายอาญา วิธีปฏิบัติราชการทางปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครองสำหรับกฎหมายปกครอง เป็นต้น โดยฝ่ายนิติบัญญัติจะเป็นผู้กำหนดหลักการและกระบวนการในการบังคับใช้กฎหมายโดยรวม แล้วให้อำนาจหน่วยงานในฝ่ายบริหารดำเนินการออกกฎหรือข้อบังคับซึ่งเป็นรายละเอียดให้กับหลักการและกระบวนการที่ฝ่ายนิติบัญญัติกำหนดไว้¹² ซึ่งกระบวนการในการบังคับใช้กฎหมายจะแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับประเภทของกฎหมายที่จะดำเนินการบังคับใช้ โดยกระบวนการในการบังคับใช้กฎหมายแพ่งจะนำไปสู่การชดใช้ค่าเสียหาย กระบวนการในการบังคับใช้กฎหมายอาญาจะนำไปสู่การลงโทษ (ปรับหรือจำคุก) ผู้กระทำความผิด และกระบวนการในการบังคับใช้กฎหมายปกครองจะนำไปสู่การเพิกถอนคำสั่งทางปกครองหรือต้องโทษปรับทางปกครอง เป็นต้น อย่างไรก็ตาม วัตถุประสงค์ในการบังคับใช้กฎหมายนั้นต่างมีจุดมุ่งหมายเดียวกันนั่นก็คือ เพื่อยืนยันสิทธิของบุคคลที่เกี่ยวข้องและเพื่อดำเนินการตามกฎหมายสารบัญญัติในขอบเขตสูงสุดเท่าที่จะเป็นไปได้¹³ ทั้งนี้ ที่ต้องมีการกำหนดกระบวนการในการบังคับใช้กฎหมายก็เพื่อควบคุมการดำเนินการของเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายให้เป็นไปตามอำนาจหน้าที่ที่เจ้าหน้าที่ดังกล่าวได้รับ โดยป้องกันมิให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจดำเนินการบังคับใช้กฎหมายตามอำเภอใจ อันเป็นการปกป้องสิทธิขั้นพื้นฐานและเสรีภาพของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ โดยในการบังคับใช้กฎหมายเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจจะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามกระบวนการที่กฎหมายกำหนด กล่าวคือ เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ

⁹ Martin Luenendonk, **Law Enforcement** [online]. From <https://www.cleverism.com/lexicon/law-enforcement-definition/> (accessed on 27 June 2021)

¹⁰ J. C. Hutcheson, “Law Enforcement,” 395

¹¹ Jürgen Basedow, “The Multiple Facets of Law Enforcement,” *Ius Comparatum – Global Studies in Comparative Law* 30, (November 2016): 5

¹² James A. Conser, Rebecca Paynich, and Terry E. Gingerich, *Law enforcement in the United States*, p. 2.

¹³ J. C. Hutcheson, “Law Enforcement,” 395

จะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และข้อจำกัดตามที่กฎหมายระบุในการดำเนินการบังคับใช้กฎหมาย หากเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจมิได้ดำเนินการบังคับใช้กฎหมายตามกระบวนการที่กฎหมายกำหนด การดำเนินการดังกล่าวของเจ้าหน้าที่จะไม่ถือว่าเป็นการบังคับใช้กฎหมายแต่จะเป็นการละเมิดกฎหมายแทน¹⁴

ในส่วนของกฎหมายระหว่างประเทศนั้น ยังคงเป็นที่ถกเถียงกันอยู่ว่ากฎหมายระหว่างประเทศมีกลไกในการบังคับใช้กฎหมายหรือไม่ ซึ่งจากการศึกษาของผู้เขียนพบว่ากฎหมายระหว่างประเทศนั้นก็ยังมีกลไกในการบังคับใช้กฎหมายเช่นเดียวกัน แต่กลไกดังกล่าวแตกต่างจากการบังคับใช้กฎหมายทั่วไปเนื่องด้วยปัจจัยหลายประการ ซึ่งการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศ (international law enforcement) คือ การดำเนินการเพื่อตอบสนองต่อการละเมิดกฎหมายระหว่างประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้รัฐหรือบุคคลที่ละเมิดกฎหมายระหว่างประเทศนั้นกลับเข้ามาสู่การปฏิบัติตามข้อกำหนดของกฎหมายระหว่างประเทศ¹⁵ รวมถึงเพื่อโน้มน้าวให้รัฐหรือบุคคลที่ละเมิดกฎหมายระหว่างประเทศปฏิบัติตามกฎหมายระหว่างประเทศในอนาคต ตลอดจนเพื่อชดเชยไม่ให้บุคคลที่สามละเมิดกฎหมายระหว่างประเทศอีกด้วย¹⁶

การบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศนั้นมีองค์ประกอบเหมือนกับการบังคับใช้กฎหมายทั่วไป แต่ต่างกันในเรื่องรายละเอียดทั้งในเรื่องของผู้มีอำนาจและกระบวนการในการบังคับใช้กฎหมาย เนื่องจากสังคมระหว่างประเทศมีโครงสร้างที่แตกต่างจากสังคมรัฐ โดยรัฐทุกรัฐมีความเท่าเทียมกันและไม่สามารถอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ กระบวนการ หรืออำนาจบังคับใช้กฎหมายของรัฐอื่นใดได้¹⁷ มากไปกว่านั้นสังคมระหว่างประเทศยังปราศจากองค์กรกลางที่มีอำนาจในการตรากฎหมาย และองค์กรกลางที่มีอำนาจบังคับเหนือรัฐให้ปฏิบัติตามกฎหมายรวมถึงลงโทษรัฐที่ละเมิดกฎหมายระหว่างประเทศ¹⁸ ทั้งนี้ ก็เพราะว่าการมีองค์กรกลางดังกล่าวย่อมขัดแย้งกับอำนาจอธิปไตยของรัฐนั่นเอง ด้วยเหตุนี้ เมื่อรัฐเป็นผู้กำหนดกฎเกณฑ์ในสังคมระหว่างประเทศขึ้นมา อำนาจในการบังคับใช้กฎเกณฑ์

¹⁴ Ibid., p. 393-394.

¹⁵ Christian J. Tams, “Enforcement,” Making Treaties Work Workshop held at Kiel University, January 2005 (available at <https://ssrn.com/abstract=1413848>)

¹⁶ Alexander Thompson, Coercive Enforcement of International Law (Cambridge: Cambridge University Press, 2013), p. 503.

¹⁷ Mary Ellen O'Connell, “Enforcement and the Success of International Environmental Law,” Indiana Journal of Global Legal Studies 3, 1 (Fall 1995): 50

¹⁸ กรินทร์ ธนุเทพ, กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีเมือง (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2548), หน้า 18.

ดังกล่าวจึงอยู่ที่รัฐและองค์การระหว่างประเทศในบางกรณี¹⁹ เช่น สหประชาชาติโดยคณะมนตรีความมั่นคงซึ่งมีอำนาจตามกฎหมายระหว่างประเทศในการออกคำวินิจฉัยในกรณีที่มีการคุกคามต่อสันติภาพและความมั่นคงระหว่างประเทศตามหลักความมั่นคงร่วมกันเพื่อป้องกันในรัฐปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้กฎบัตรสหประชาชาติ เป็นต้น²⁰

ส่วนกระบวนการในการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศนั้นจะแตกต่างกันไปตามรูปแบบของการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศ โดยกระบวนการทั้งหลายดังกล่าวได้ถูกออกแบบมาเพื่อสะท้อนให้เห็นถึงสถานะทางกฎหมายที่เท่าเทียมกันของสมาชิกในสังคมระหว่างประเทศ²¹ ซึ่งผู้เขียนจะกล่าวถึงรูปแบบของการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศในหัวข้อถัดไป

2.2 รูปแบบของการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศ

จากการศึกษาของผู้เขียนพบว่าการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศมีหลายรูปแบบด้วยกัน โดยสามารถแบ่งออกเป็น 3 รูปแบบหลัก ได้แก่ การบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศโดยตนเอง (self-enforcement) การบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศโดยรัฐอื่น (other states) และการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศโดยอาศัยกลไกของกฎบัตรสหประชาชาติ (UN Charter) ซึ่งแต่ละรูปแบบของการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศนั้นมีรายละเอียด ดังนี้

2.2.1 การบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศโดยตนเอง (self-enforcement)

ในสังคมระหว่างประเทศที่ปราศจากองค์กรกลางซึ่งทำหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมาย การบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศจะเป็นอำนาจหน้าที่ของรัฐด้วยตนเองในฐานะสมาชิกของสังคมระหว่างประเทศ โดยไม่มีบุคคลที่สามหรือบุคคลภายนอกเข้ามาแทรกแซงในการพิจารณาการฝ่าฝืน การประเมินความเสียหาย และการกำหนดโทษในกรณีที่มีการละเมิดกฎหมายระหว่างประเทศเกิดขึ้น²² (เว้นแต่ในกรณีที่มีการคุกคามต่อสันติภาพและความมั่นคงระหว่างประเทศซึ่งเป็นอำนาจหน้าที่ของ

¹⁹ จุมพต สายสุนทร, กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 1 (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2561), หน้า 37

²⁰ Volker Roeben, "The Enforcement Authority of International Institutions," German Law Journal 9, 11 (1 November 2008): 1974

²¹ Mary Ellen O'Connell, "Enforcement and the Success of International Environmental Law," 50

²² Frank Grundig, Jon Hovi, Arild Underdal, and Stine Aakre, "Self-Enforcing Peace and Environmental Agreements: Toward Scholarly Cross-Fertilization?," International Studies Review 14, 4 (December 2012): 522-523.

คณะมนตรีความมั่นคงตามกฎหมายระหว่างประเทศในการบังคับใช้กฎหมาย) ดังนั้น เมื่อไม่มีองค์กรกลางซึ่งทำหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศ รัฐส่วนใหญ่จึงดำเนินการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศโดยตนเอง กล่าวคือ รัฐจะปฏิบัติตามกฎหมายระหว่างประเทศหรือแก้ไขการกระทำของตนที่ละเมิดกฎหมายระหว่างประเทศเพื่อกลับเข้ามาสู่การปฏิบัติตามข้อกำหนดของกฎหมายระหว่างประเทศอีกครั้งหนึ่งด้วยตนเองโดยปราศจากการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศโดยรัฐอื่นหรือบุคคลที่สาม ซึ่งโดยปกติการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศโดยตนเองของรัฐจะเป็นไปตามหลักต่างตอบแทน (reciprocity) กล่าวคือ รัฐจะปฏิบัติตามกฎหมายระหว่างประเทศหรือแก้ไขการกระทำของตนที่ละเมิดกฎหมายระหว่างประเทศเพื่อกลับเข้ามาสู่การปฏิบัติตามข้อกำหนดของกฎหมายระหว่างประเทศอีกครั้งหนึ่ง เมื่อต้องการให้รัฐอื่นปฏิบัติตามกฎหมายระหว่างประเทศเช่นเดียวกัน²³ โดยอาจกล่าวได้ว่าหลักต่างตอบแทนนี้เป็นปัจจัยสำคัญที่สร้างแรงจูงใจให้รัฐอยู่ห่างจากการกระทำที่ละเมิดกฎหมายระหว่างประเทศและปฏิบัติตามพันธกรณีของตน โดยเป็นเครื่องมือที่สร้างความสมดุลระหว่างสิทธิและหน้าที่ของรัฐ ตลอดจนสร้างสิทธิในการตอบสนองซึ่งกันและกัน²⁴ ทั้งนี้ นอกจากต้องการให้รัฐอื่นปฏิบัติตามกฎหมายระหว่างประเทศแล้ว การที่รัฐดำเนินการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศโดยตนเองก็เพื่อผลประโยชน์ของตน ไม่ว่าจะเพื่อผลประโยชน์ที่จะได้รับจากการที่รัฐอื่นปฏิบัติตามกฎหมายระหว่างประเทศ หรือผลประโยชน์ในด้านชื่อเสียงและความน่าเชื่อถือของตน²⁵ เนื่องจากการกระทำในอดีตจะเป็นตัวทำนายที่ดีถึงการกระทำของรัฐในอนาคต ด้วยเหตุนี้รัฐต่างๆ จึงปฏิบัติตามกฎหมายระหว่างประเทศเพื่อแสดงให้เห็นว่าตนเป็นสมาชิกที่ดีของสังคมและสามารถเชื่อถือได้ในการเจรจาระหว่างประเทศ อันเป็นการรักษาผลประโยชน์ในการทำข้อตกลงความร่วมมือกับรัฐอื่นๆ ในอนาคต²⁶ โดยรัฐเล็งเห็นว่าดำเนินการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศโดยตนเองจะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อผลประโยชน์ของรัฐ ในขณะที่การละเมิดกฎหมายระหว่างประเทศจะ

²³ Frederic L. Kirgis, **Enforcing International Law** [online], 1996. From <https://www.asil.org/insights/volume/1/issue/1/enforcing-international-law> (accessed on 9 September 2020)

²⁴ Shahrads Nasrolahi Fard, “Is Reciprocity a Foundation of International Law or Whether International Law Creates Reciprocity?,” (Doctoral dissertation, the Faculty of Social Sciences, Aberystwyth University, 2013), p. 1.

²⁵ Robert E. Scott and Paul B. Stephan, “Self-Enforcing International Agreements and the Limits of Coercion,” *Wisconsin Law Review*, 2 (2004): 565.

²⁶ Rachel Brewster, “Unpacking the State’s Reputation,” *Harvard International Law Journal* 50, 2 (2009): 237

ก่อให้เกิดความเสียหายต่อรัฐมากกว่า²⁷ เช่น การละเมิดกฎหมายระหว่างประเทศอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อชื่อเสียงและความน่าเชื่อถือของรัฐ ทำให้ถูกรัฐอื่นๆ กีดกันจากโอกาสในการร่วมมือกันในอนาคต เนื่องจากไม่มีรัฐใดอยากยุ่งเกี่ยวกับรัฐที่ละเมิดกฎหมายระหว่างประเทศอยู่เสมอ²⁸ หรืออาจถูกรัฐอื่นที่ได้รับความเสียหายใช้มาตรการตอบโต้ (countermeasures)²⁹ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ใ้รัฐอาจไม่ดำเนินการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศโดยตนเอง หากรัฐดังกล่าวตั้งใจจะตัดความสัมพันธ์กับรัฐอื่น หรือผลประโยชน์ที่ได้รับจากการละเมิดกฎหมายระหว่างประเทศนั้นมีมากกว่าชื่อเสียงและความน่าเชื่อถือที่ได้รับความเสียหาย³⁰

2.2.2 การบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศโดยรัฐอื่น (other states)

ในสังคมนานาชาติประเทศนอกจากจะมีการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศโดยรัฐผู้กระทำละเมิดเอง (self-enforcement) แล้ว ในกรณีที่รัฐผู้กระทำละเมิดดังกล่าวไม่ดำเนินการบังคับใช้กฎหมายโดยตนเอง กฎหมายระหว่างประเทศกำหนดให้รัฐที่ได้รับความเสียหายสามารถใช้มาตรการตอบโต้ (countermeasures) ต่อบริษัทผู้กระทำละเมิดเพื่อให้รัฐดังกล่าวหยุดการกระทำละเมิด เยียวยาความเสียหาย และกลับมาปฏิบัติตามพันธกรณีระหว่างประเทศได้

คำว่า “มาตรการตอบโต้” เป็นคำศัพท์ใหม่ที่เกิดขึ้นในช่วงกลางของศตวรรษที่ 20 แต่ก่อนหน้านี้หาใช่ว่าจะไม่มีการตอบโต้กันระหว่างรัฐ เพียงแต่ยังไม่มีการใช้คำว่า “มาตรการตอบโต้ (countermeasure)” มาเรียกการกระทำดังกล่าวเท่านั้นเอง³¹ โดยการตอบโต้ของรัฐก่อนศตวรรษที่ 20 จะแสดงออกมาในรูปแบบของการช่วยเหลือตนเอง (self-help) ซึ่งแบ่งออกเป็น:³²

²⁷ Fajri Muhammadin, “Can International Law Be Enforced Towards Its Subjects within the International Legal Order?,” *Ius Quia Iustum Law Journal* 21, 2 (2014): 184.

²⁸ Joost H. B. Pauwelyn, “How Strongly Should We Protect and Enforce International Law?,” University of Chicago Law School Workshop, March 2006 (available at https://scholarship.law.duke.edu/faculty_scholarship/1309)

²⁹ Beth A. Simmons, “Treaty Compliance and Violation,” *Annual Review of Political Science* 13, (15 June 2010): 5.

³⁰ Robert E. Scott and Paul B. Stephan, “Self-Enforcing International Agreements and the Limits of Coercion,” 565.

³¹ กฤษณศักดิ์ ศรีเบญจโชติ, “การใช้มาตรการตอบโต้โดยรัฐอื่นที่มีใ้รัฐผู้เสียหายตามร่างข้อบ่งชี้ด้วยความรับผิดชอบของรัฐ,” (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551), หน้า 7.

³² จุมพต สายสุนทร, *กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 1*, หน้า 38

(1) มาตรการ Retorsion คือ มาตรการตอบโต้การกระทำที่ชอบด้วยกฎหมายระหว่างประเทศแต่ไม่เป็นมิตรของรัฐอื่นด้วยการกระทำที่ชอบด้วยกฎหมายระหว่างประเทศแต่ไม่เป็นมิตรด้วยกัน ยกตัวอย่างเช่น การตัดสัมพันธ์ทางการทูต การตัดสัมพันธ์ทางการค้า มาตรการเกี่ยวกับภาษีศุลกากร เป็นต้น ในปัจจุบันมาตรการ Retorsion นี้ยังคงเป็นที่ถกเถียงกันอยู่ว่าเป็นส่วนหนึ่งของมาตรการตอบโต้ (countermeasure) หรือไม่ ซึ่งหากพิจารณาความเห็นของคณะกรรมการกฎหมายระหว่างประเทศตามร่างข้อบ่งชี้ว่าด้วยความรับผิดชอบของรัฐสำหรับการกระทำความผิดระหว่างประเทศแล้ว จะเห็นได้ว่าการใช้มาตรการตอบโต้ไม่นับรวมถึงการใช้มาตรการ Retorsion ทั้งนี้ เนื่องจากว่าการใช้มาตรการ Retorsion เป็นเพียงการตอบโต้โดยวิธีการที่ไม่เป็นมิตร ซึ่งการกระทำดังกล่าวไม่ถือว่าเป็นการไม่สอดคล้องกับพันธกรณีระหว่างประเทศ จึงอยู่นอกเหนือความหมายของการใช้มาตรการตอบโต้ซึ่งเป็นการใช้มาตรการที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายแต่ถือว่าเป็นเหตุแห่งการยกเว้นความรับผิดชอบ³³ ในการนี้ หากรัฐที่ได้รับความเสียหายต้องการใช้มาตรการ Retorsion การใช้มาตรการนั้นจะต้องเป็นการตอบโต้ในลักษณะที่เท่าเทียมกันโดยคำนึงถึงหลักความได้สัดส่วนด้วย

(2) มาตรการ Reprisal คือ มาตรการตอบโต้การกระทำที่มีชอบด้วยกฎหมายระหว่างประเทศของรัฐอื่นด้วยการกระทำที่มีชอบด้วยกฎหมายระหว่างประเทศด้วยกัน เพื่อให้รัฐนั้นเคารพสิทธิของรัฐที่ได้รับความเสียหาย (รัฐที่ใช้มาตรการ Reprisal) ยกตัวอย่างเช่น การยึดกิจการหรือทรัพย์สินของคนชาติของรัฐที่กระทำการละเมิด การกักเรือ หรือการปิดอ่าวในเวลาสงบ เป็นต้น³⁴ ในสมัยก่อนมาตรการ Reprisal จะรวมถึงการใช้กำลังด้วย เนื่องจากการใช้กำลังเคยเป็นสิ่งที่ชอบด้วยกฎหมาย แต่ต่อมาเมื่อมีหลักการห้ามการใช้กำลังในความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ มาตรการ Reprisal จึงต้องตกอยู่ภายใต้หลักการดังกล่าวเช่นเดียวกัน ซึ่งมาตรการ Reprisal นี้โดยปกติแล้วถือเป็นการกระทำที่มีชอบด้วยกฎหมายแต่เนื่องจากการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายเกิดขึ้นมาก่อนกฎหมายระหว่างประเทศจึงยอมให้มีการใช้มาตรการ Reprisal ได้³⁵ ต่อมามาตรการ Reprisal นี้ก็ได้

³³ Draft articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts with commentaries 2001, p. 128 (available at https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/9_6_2001.pdf)

³⁴ กรินทร์ ธนุเทพ, กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีเมือง, หน้า 286-289

³⁵ กลุณิศักดิ์ ศรีเบญจโชติ, “การใช้มาตรการตอบโต้โดยรัฐอื่นที่มีใช้รัฐผู้เสียหายตามร่างข้อบ่งชี้ว่าด้วยความรับผิดชอบของรัฐ,” หน้า 25

พัฒนามาเป็นส่วนหนึ่งของมาตรการตอบโต้ตั้งแต่ที่อนุญาโตตุลาการในคดีข้อตกลงเกี่ยวกับการบริการทางการบินระหว่างสหรัฐอเมริกาและฝรั่งเศส เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม ค.ศ. 1978 ใช้คำว่า “Countermeasures” ในคำชี้ขาด แทนคำว่า “Reprisal”³⁶ ซึ่งรวมถึงในร่างข้อบทว่าด้วยความรับผิดชอบของรัฐสำหรับการกระทำ ความผิดระหว่างประเทศ (Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts) ของคณะกรรมการกฎหมายระหว่างประเทศด้วย³⁷

อย่างไรก็ดี แม้รัฐที่ได้รับความเสียหายจะมีสิทธิในการใช้มาตรการตอบโต้ต่อรัฐ ผู้กระทำละเมิดก็ตาม แต่การใช้มาตรการดังกล่าวจะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ปรากฏในร่างข้อบ ทว่าด้วยความรับผิดชอบของรัฐสำหรับการกระทำ ความผิดระหว่างประเทศ (Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts) ดังนี้

(1) การใช้มาตรการตอบโต้โดยรัฐที่ได้รับความเสียหายจะต้องมีวัตถุประสงค์เพื่อชกแจง ให้รัฐผู้กระทำละเมิดปฏิบัติตามพันธกรณีของตน ซึ่งได้แก่ การยุติการกระทำละเมิด และการเยียวยา ความเสียหายแก่รัฐที่ได้รับความเสียหาย ตามมาตรา 49 ของร่างข้อบทว่าด้วยความรับผิดชอบของรัฐ³⁸

(2) การใช้มาตรการตอบโต้จะต้องไม่ละเมิดพันธกรณี ดังต่อไปนี้ การละเว้นจากการคุกคาม หรือการใช้กำลังตามที่ระบุไว้ในกฎบัตรสหประชาชาติ การคุ้มครองสิทธิมนุษยชน และหลักกฎหมาย บังคับเด็ดขาดของกฎหมายระหว่างประเทศ (jus cogens) ทั้งนี้ รัฐที่ได้รับความเสียหายซึ่งใช้ มาตรการตอบโต้ยังไม่หลุดพ้นจากพันธกรณีภายใต้ขั้นตอนการระงับข้อพิพาทใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับรัฐ ผู้กระทำละเมิด รวมถึงพันธกรณีในการเคารพต่อหลักละเมิดมิได้ในตัวทูตและกงสุล ตลอดจนความละเมิด

³⁶ Math Noortmann, *Enforcing International Law: From Self-help to Self-contained Regimes* (England : Ashgate, 2005), p. 35.

³⁷ Draft articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts with commentaries 2001, p. 75 (available at https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/9_6_2001.pdf)

³⁸ Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts 2001, Article 49
1. An injured State may only take countermeasures against a State which is responsible for an internationally wrongful act in order to induce that State to comply with its obligations under part two.

มิได้ในอาคาร สถานที่ตั้ง และเอกสารทางการทูต ตามมาตรา 50 ของร่างข้อบ่งชี้ด้วยความรับผิดชอบของรัฐฯ³⁹

(3) การใช้มาตรการตอบโต้จะต้องได้สัดส่วนกับความเสียหายด้วย ตามมาตรา 51 ของร่างข้อบ่งชี้ด้วยความรับผิดชอบของรัฐฯ⁴⁰

(4) ก่อนใช้มาตรการตอบโต้ รัฐที่ได้รับความเสียหายต้องเรียกร้องให้รัฐผู้กระทำละเมิดหยุดการกระทำละเมิดและเยียวยาความเสียหายที่เกิดจากการกระทำดังกล่าว รวมถึงต้องแจ้งให้รัฐผู้กระทำละเมิดทราบถึงการตัดสินใจที่จะใช้มาตรการตอบโต้ ตลอดจนเสนอให้มีการเจรจากัน อย่างไรก็ตาม รัฐที่ได้รับความเสียหายอาจใช้มาตรการตอบโต้โดยเร่งด่วนได้ตามความจำเป็นเพื่อรักษาสิทธิของตน ทั้งนี้ รัฐที่ได้รับความเสียหายไม่อาจใช้มาตรการตอบโต้ได้หรือถ้าใช้อยู่ต้องหยุดใช้มาตรการโดยมิชักช้า หากการกระทำละเมิดนั้นได้ยุติลง และข้อพิพาทอยู่ระหว่างรอกการพิจารณาของศาลหรืออนุญาโตตุลาการ ซึ่งมีอำนาจในการตัดสินที่มีผลผูกพันคู่กรณี ตามมาตรา 52 ของร่างข้อบ่งชี้ด้วยความรับผิดชอบของรัฐฯ⁴¹

³⁹ Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts 2001, Article 50

1. Countermeasures shall not affect:

(a) the obligation to refrain from the threat or use of force as embodied in the Charter of the United Nations;

(b) obligations for the protection of fundamental human rights;

(c) obligations of a humanitarian character prohibiting reprisals;

(d) other obligations under peremptory norms of general international law.

2. A State taking countermeasures is not relieved from fulfilling its obligations:

(a) under any dispute settlement procedure applicable between it and the responsible State;

(b) to respect the inviolability of diplomatic or consular agents, premises, archives and documents.

⁴⁰ Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts 2001, Article 51

Countermeasures must be commensurate with the injury suffered, taking into account the gravity of the internationally wrongful act and the rights in question.

⁴¹ Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts 2001, Article 52

1. Before taking countermeasures, an injured State shall:

(a) call upon the responsible State, in accordance with article 43, to fulfill its obligations under part two;

(b) notify the responsible State of any decision to take countermeasures and offer to negotiate with that State.

(5) รัฐที่ได้รับความเสียหายต้องยุติการใช้มาตรการตอบโต้ทันทีที่รัฐผู้กระทำละเมิดหยุดการกระทำละเมิดและเยียวยาความเสียหายที่เกิดจากการกระทำดังกล่าว ตามมาตรา 53 ของร่างข้อบ่งชี้ด้วยความรับผิดชอบของรัฐฯ⁴²

ทั้งนี้ ประสิทธิภาพของการใช้มาตรการตอบโต้จะขึ้นอยู่กับ การตรวจพบการกระทำที่ฝ่าฝืนพันธกรณีภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ และความสามารถของรัฐที่ได้รับความเสียหายในการเลือกใช้มาตรการตอบโต้ที่เหมาะสม⁴³ แต่การใช้มาตรการตอบโต้นี้อาจทำให้รัฐทั้งหลายได้รับประโยชน์จากการปฏิบัติตามกฎหมายระหว่างประเทศน้อยลงหากการใช้มาตรการตอบโต้ดังกล่าวนั้นมีต้นทุนที่สูง⁴⁴

2.2.3 การบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศโดยอาศัยกลไกของกฎบัตรสหประชาชาติ (UN Charter)

นอกจากการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศโดยรัฐด้วยตนเองแล้ว สนธิสัญญาบางฉบับก็มีการกำหนดกลไกในการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศไว้เช่นเดียวกัน ยกตัวอย่างเช่น กลไกในการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศภายใต้กฎบัตรสหประชาชาติ ทั้งนี้ กฎบัตรสหประชาชาติต้องมีกลไกพิเศษในการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศนั้นก็เนื่องมาจากการคุกคามต่อสันติภาพและความมั่นคงระหว่างประเทศเป็นเรื่องที่ร้ายแรงและมีความสำคัญจึงต้องอาศัยกลไกพิเศษเพื่ออารังไว้หรือสถาปนาสันติภาพและความมั่นคงระหว่างประเทศให้กลับคืนมา

2. Notwithstanding paragraph 1 (b), the injured State may take such urgent countermeasures as are necessary to preserve its rights.

3. Countermeasures may not be taken, and if already taken must be suspended without undue delay if:

(a) the internationally wrongful act has ceased; and

(b) the dispute is pending before a court or tribunal which has the authority to make decisions binding on the parties

⁴² Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts 2001, Article 53
Countermeasures shall be terminated as soon as the responsible State has complied with its obligations under part two in relation to the internationally wrongful act.

⁴³ Robert E. Scott and Paul B. Stephan, “Self-Enforcing International Agreements and the Limits of Coercion,” 586.

⁴⁴ Ibid., p. 589.

การบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศภายใต้กฎบัตรสหประชาชาตินั้นได้ถูกมอบหมายให้เป็นความรับผิดชอบของคณะมนตรีความมั่นคงในการดำเนินการเกี่ยวกับการคุกคามต่อสันติภาพและความมั่นคงระหว่างประเทศ ตามมาตรา 24 ของกฎบัตรสหประชาชาติ⁴⁵ เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่ปรากฏในมาตรา 1 ของกฎบัตรสหประชาชาติ⁴⁶ ที่มุ่งธำรงไว้ซึ่งสันติภาพและความมั่นคงระหว่างประเทศ โดยจะดำเนินการร่วมกันอันมีผลจริงจังเพื่อป้องกันและขจัดปัดเป่าการคุกคามต่อสันติภาพ ตลอดจนเพื่อปราบปรามการรุกรานหรือการละเมิดอื่นๆ ต่อสันติภาพตามหลักความมั่นคงร่วมกัน (collective security) ตามมาตรา 2 ของกฎบัตรสหประชาชาติ⁴⁷ ดังนั้นเมื่อกฎบัตรสหประชาชาติได้มอบหมายให้เป็นหน้าที่ของคณะมนตรีความมั่นคงในการรักษาสันติภาพ

⁴⁵ United Nations Charter, Article 24

1. In order to ensure prompt and effective action by the United Nations, its Members confer on the Security Council primary responsibility for the maintenance of international peace and security, and agree that in carrying out its duties under this responsibility the Security Council acts on their behalf.

⁴⁶ United Nations Charter, Article 1

The Purposes of the United Nations are:

1. To maintain international peace and security, and to that end: to take effective collective measures for the prevention and removal of threats to the peace, and for the suppression of acts of aggression or other breaches of the peace, and to bring about by peaceful means, and in conformity with the principles of justice and international law, adjustment or settlement of international disputes or situations which might lead to a breach of the peace;

⁴⁷ United Nations Charter, Article 2

The Organization and its Members, in pursuit of the Purposes stated in Article 1, shall act in accordance with the following Principles.

4. All Members shall refrain in their international relations from the threat or use of force against the territorial integrity or political independence of any state, or in any other manner inconsistent with the Purposes of the United Nations.

5. All Members shall give the United Nations every assistance in any action it takes in accordance with the present Charter, and shall refrain from giving assistance to any state against which the United Nations is taking preventive or enforcement action.

และความมั่นคงระหว่างประเทศ คณะมนตรีความมั่นคงจึงมีอำนาจในการดำเนินการตามความในหมวดที่ 7 เพื่ออำนวยการหรือสถาปนาสันติภาพและความมั่นคงระหว่างประเทศให้กลับคืนมา⁴⁸

ตามกฎบัตรสหประชาชาติ หมวดที่ 7 คณะมนตรีความมั่นคงมีอำนาจในการพิจารณาถึงการมีอยู่ของภัยคุกคามต่อสันติภาพ การละเมิดสันติภาพหรือการรุกราน และทำคำแนะนำหรือวินิจฉัยที่จะใช้มาตรการที่ยังไม่ถึงขั้นการใช้กำลัง หรือดำเนินการใช้กำลังทางทหารเพื่ออำนวยการหรือสถาปนาสันติภาพและความมั่นคงระหว่างประเทศให้กลับคืนมา ตามมาตรา 39 ของกฎบัตรสหประชาชาติ⁴⁹ ซึ่งหากคณะมนตรีความมั่นคงมีคำวินิจฉัยที่จะใช้มาตรการที่ยังไม่ถึงขั้นการใช้กำลัง หรือดำเนินการใช้กำลังทางทหาร สมาชิกของสหประชาชาติทั้งปวงจะต้องยอมรับและปฏิบัติตามคำวินิจฉัยของคณะมนตรีความมั่นคงที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการดังกล่าว ตามมาตรา 25 ของกฎบัตรสหประชาชาติ⁵⁰ ทั้งนี้ คณะมนตรีความมั่นคงสามารถดำเนินการชั่วคราวที่เห็นว่าจำเป็นเพื่อป้องกันมิให้สถานการณ์ทวีความร้ายแรงยิ่งขึ้นได้ ตามมาตรา 40 ของกฎบัตรสหประชาชาติ⁵¹

ในกรณีที่คณะมนตรีความมั่นคงวินิจฉัยว่าจะต้องใช้มาตรการที่ยังไม่ถึงขั้นการใช้กำลัง เพื่อแก้ไขสถานการณ์ คณะมนตรีความมั่นคงอาจเรียกร้องให้สมาชิกของสหประชาชาติใช้มาตรการ

⁴⁸ Fajri Muhammadin, "Can International Law Be Enforced Towards Its Subjects within the International Legal Order?," 179

⁴⁹ United Nations Charter, Article 39

The Security Council shall determine the existence of any threat to the peace, breach of the peace, or act of aggression and shall make recommendations, or decide what measures shall be taken in accordance with Articles 41 and 42, to maintain or restore international peace and security.

⁵⁰ United Nations Charter, Article 25

The Members of the United Nations agree to accept and carry out the decisions of the Security Council in accordance with the present Charter.

⁵¹ United Nations Charter, Article 40

In order to prevent an aggravation of the situation, the Security Council may, before making the recommendations or deciding upon the measures provided for in Article 39, call upon the parties concerned to comply with such provisional measures as it deems necessary or desirable. Such provisional measures shall be without prejudice to the rights, claims, or position of the parties concerned. The Security Council shall duly take account of failure to comply with such provisional measures.

เช่นว่านั้นได้ ตามมาตรา 41 ของกฎบัตรสหประชาชาติ⁵² ซึ่งมาตรการที่ยังไม่ถึงขั้นการใช้กำลังนั้นมีหลายรูปแบบด้วยกัน อาทิเช่น มาตรการคว่ำบาตรทางเศรษฐกิจ (การคว่ำบาตรทางการค้าต่อรัฐที่คุกคามสันติภาพ ยกตัวอย่างเช่นข้อมติที่ 757(1992) ที่กำหนดให้ทุกรัฐคว่ำบาตรทางเศรษฐกิจต่อรัฐบาลยูโกสลาเวีย)⁵³ มาตรการคว่ำบาตรทางการทูต (การตัดความสัมพันธ์ทางการทูต ยกตัวอย่างเช่นข้อมติที่ 2321(2016) ที่เรียกร้องให้ทุกประเทศสมาชิกลดจำนวนเจ้าหน้าที่ในคณะทูตและสถานทำการทางกงสุล ณ ประเทศเกาหลีเหนือ)⁵⁴ หรือมาตรการระงับการดำเนินการทางทรัพย์สิน (ยกตัวอย่างเช่นข้อมติที่ 1737(2006) ที่กำหนดให้ทุกรัฐระงับการดำเนินการทางทรัพย์สินของบุคคลหรือบริษัทที่เกี่ยวข้องกับโปรแกรมการเสริมสมรรถนะยูเรเนียมของอิหร่าน)⁵⁵ เป็นต้น

มากไปกว่านั้น ในกรณีที่คณะมนตรีความมั่นคงพิจารณาแล้วเห็นว่ามาตรการที่ยังไม่ถึงขั้นการใช้กำลังนั้นไม่อาจจะเพียงพอหรือได้พิสูจน์แล้วว่าไม่เพียงพอ คณะมนตรีความมั่นคงก็อาจดำเนินการใช้กำลังทางทหาร (ทั้งทางทะเล ทางอากาศ หรือทางบก) เพื่ออ้าวงไว้หรือสถาปนาสันติภาพและความมั่นคงระหว่างประเทศให้กลับคืนมา ตามมาตรา 42 ของกฎบัตรสหประชาชาติ⁵⁶ เช่น ข้อมติที่ 678(1990) ซึ่งเรียกร้องให้ทุกรัฐให้การสนับสนุนที่เหมาะสมและดำเนินการร่วมมือกับ

⁵² United Nations Charter, Article 41

The Security Council may decide what measures not involving the use of armed force are to be employed to give effect to its decisions, and it may call upon the Members of the United Nations to apply such measures. These may include complete or partial interruption of economic relations and of rail, sea, air, postal, telegraphic, radio, and other means of communication, and the severance of diplomatic relations.

⁵³ United Nations Security Council, “Resolution adopted by the Security Council: S/RES/757(1992),” (1992).

⁵⁴ United Nations Security Council, “Resolution adopted by the Security Council: S/RES/2321(2016),” (2016).

⁵⁵ United Nations Security Council, “Resolution adopted by the Security Council: S/RES/1737(2006),” (2006).

⁵⁶ United Nations Charter, Article 42

Should the Security Council consider that measures provided for in Article 41 would be inadequate or have proved to be inadequate, it may take such action by air, sea, or land forces as may be necessary to maintain or restore international peace and security. Such action may include demonstrations, blockade, and other operations by air, sea, or land forces of Members of the United Nations.

รัฐบาลคูเวตเพื่อให้อิรักปฏิบัติตามข้อมติที่ 660(1990) ซึ่งเป็นผลทำให้กองกำลังของอิรักถูกโจมตีด้วยอาวุธ⁵⁷

ในการใช้กำลังทางทหารนั้น คณะมนตรีความมั่นคงมีได้มีกองกำลังเป็นของตนเองแต่จะอาศัยกำลังจากสมาชิกของสหประชาชาติที่มอบหมายให้อยู่ในอำนาจของคณะมนตรีความมั่นคง โดยการทำข้อตกลงพิเศษ โดยสมาชิกของสหประชาชาติจะต้องจัดสรรกำลังอาวุธและทหาร รวมทั้งความช่วยเหลือและการให้ความสะดวกต่างๆ แก่คณะมนตรีความมั่นคงตามที่ได้รับการเรียกร้องตามมาตรา 43 ของกฎบัตรสหประชาชาติ⁵⁸ ซึ่งก่อนที่จะเรียกร้องให้สมาชิกของสหประชาชาติที่มีได้มีผู้แทนอยู่ในคณะมนตรีความมั่นคงจัดส่งกำลังทหารเพื่อปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อตกลงพิเศษ หากสมาชิกของสหประชาชาตินั้นประสงค์คณะมนตรีความมั่นคงจะต้องเชิญสมาชิกดังกล่าวเข้าร่วมในการวินิจฉัยเกี่ยวกับการใช้กำลังทหารของสมาชิกของสหประชาชาตินั้นด้วย ตามมาตรา 44 ของกฎบัตรสหประชาชาติ⁵⁹ โดยแผนสำหรับการใช้กำลังจะถูกจัดทำโดยคณะมนตรีความมั่นคงด้วยความช่วยเหลือของคณะกรรมการสนธิสัญญาทหาร ตามมาตรา 46 ของกฎบัตรสหประชาชาติ⁶⁰

ทั้งนี้ สมาชิกของสหประชาชาติทั้งปวงหรือแต่บางประเทศตามแต่ที่คณะมนตรีความมั่นคงกำหนดจะต้องดำเนินการตามคำวินิจฉัยของคณะมนตรีความมั่นคงในการธำรงไว้ซึ่งสันติภาพ

⁵⁷ United Nations Security Council, "Resolution adopted by the Security Council: S/RES/678(1990)," (1990).

⁵⁸ United Nations Charter, Article 43

1. All Members of the United Nations, in order to contribute to the maintenance of international peace and security, undertake to make available to the Security Council, on its call and in accordance with a special agreement or agreements, armed forces, assistance, and facilities, including rights of passage, necessary for the purpose of maintaining international peace and security.

⁵⁹ United Nations Charter, Article 44

When the Security Council has decided to use force it shall, before calling upon a Member not represented on it to provide armed forces in fulfilment of the obligations assumed under Article 43, invite that Member, if the Member so desires, to participate in the decisions of the Security Council concerning the employment of contingents of that Member's armed forces.

⁶⁰ United Nations Charter, Article 46

Plans for the application of armed force shall be made by the Security Council with the assistance of the Military Staff Committee.

และความมั่นคงระหว่างประเทศ ตามมาตรา 48 ของกฎบัตรสหประชาชาติ⁶¹ ซึ่งรวมถึงการอำนวยความสะดวกช่วยเหลือซึ่งกันและกันในการดำเนินมาตรการที่คณะมนตรีความมั่นคงได้วินิจฉัยไว้แล้วด้วย ตามมาตรา 49 ของกฎบัตรสหประชาชาติ⁶²

นอกจากคณะมนตรีความมั่นคงจะมีอำนาจในการพิจารณาถึงการมีอยู่ของภัยคุกคามต่อสันติภาพ การละเมิดสันติภาพหรือการรุกราน และทำคำแนะนำหรือวินิจฉัยที่จะใช้มาตรการที่ยังไม่ถึงขั้นการใช้กำลังหรือดำเนินการใช้กำลังทางทหารเพื่อชำระไว้หรือสถาปนาสันติภาพและความมั่นคงระหว่างประเทศให้กลับคืนมาแล้ว ในกรณีที่คู่ความฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ (International Court of Justice : ICJ) หรือศาลโลก คณะมนตรีความมั่นคงก็อาจทำคำแนะนำหรือวินิจฉัยที่จะใช้มาตรการเพื่อให้เกิดผลแก่คำสั่งนั้นได้อีกด้วย ตามมาตรา 94 ของกฎบัตรสหประชาชาติ⁶³ เช่น ในคดีระหว่างบอสเนียกับยูโกสลาเวียที่ศาลมีคำสั่งให้ใช้มาตรการคุ้มครองชั่วคราวและคณะมนตรีความมั่นคงได้รับรองข้อมติที่ 819(1993)⁶⁴ เพื่อให้ยูโกสลาเวียปฏิบัติตามคำสั่งศาล อย่างไรก็ตาม ในการดำเนินการดังกล่าวของคณะมนตรีความมั่นคงจะต้องอยู่ภายในขอบเขตของการรักษาสันติภาพและความมั่นคงระหว่างประเทศเท่านั้น⁶⁵

⁶¹ United Nations Charter, Article 48

1. The action required to carry out the decisions of the Security Council for the maintenance of international peace and security shall be taken by all the Members of the United Nations or by some of them, as the Security Council may determine.

⁶² United Nations Charter, Article 49

The Members of the United Nations shall join in affording mutual assistance in carrying out the measures decided upon by the Security Council.

⁶³ United Nations Charter, Article 94

2. If any party to a case fails to perform the obligations incumbent upon it under a judgment rendered by the Court, the other party may have recourse to the Security Council, which may, if it deems necessary, make recommendations or decide upon measures to be taken to give effect to the judgment.

⁶⁴ United Nations Security Council, “Resolution adopted by the Security Council: S/RES/819(1993),” (1993).

⁶⁵ Fajri Muhammadin, “Can International Law Be Enforced Towards Its Subjects within the International Legal Order?,” 180

อย่างไรก็ดี กลไกในการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศภายใต้กฎบัตรสหประชาชาตินี้ไม่ได้ทำให้สหประชาชาติมีฐานะเป็นรัฐบาลโลกซึ่งมีอำนาจเหนือรัฐแต่อย่างใด สหประชาชาติยังคงเป็นองค์การระหว่างประเทศที่การตัดสินใจต่างๆ เกิดขึ้นโดยประเทศสมาชิก แม้ว่าคณะมนตรีความมั่นคงจะมีลักษณะที่อยู่เหนือประเทศสมาชิกบางประการเมื่อทำหน้าที่ภายใต้หมวดที่ 7 ก็ตาม⁶⁶

2.3 การบังคับใช้ตราสารต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

เนื่องด้วยวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นการศึกษาระบบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ดังนั้น ก่อนทำการศึกษาระบบการตรวจประเมินในรายละเอียด ผู้เขียนเห็นควรศึกษาที่มาของตราสารต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ตลอดจนกลไกในการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศก่อนมีการจัดตั้งระบบการตรวจประเมินขึ้นมา

จากการพิจารณาทราสารก่อตั้งขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ พบว่าองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) เป็นทบวงการชำนัญพิเศษขององค์การสหประชาชาติ (United Nations : UN)⁶⁷ ตั้งจัดขึ้นในปี 2491⁶⁸ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดให้มีกลไกในการร่วมมือระหว่างรัฐในการกำหนดกฎระเบียบและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับเรือในการค้าระหว่างประเทศ ตลอดจนส่งเสริมและอำนวยความสะดวกแก่รัฐในการยอมรับมาตรฐานเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินเรือ การป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเลอันเกิดจากเรือ ตามมาตรา 1(a) ของตราสารก่อตั้ง IMO⁶⁹ ดังนั้น เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าว IMO จึงมีหน้าที่ในการยก

⁶⁶ Oscar Schachter, Carl-August Fleischhauer, Frederic L. Kirgis, Jr. and Mary Ellen O'Connell, "Compliance and Enforcement in the United Nations System," *American Society of International Law* 85, (17-20 April 1991): 434

⁶⁷ International Maritime Organization (IMO), **Introduction to IMO** [online]. From <http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx> (accessed on 9 September 2020)

⁶⁸ International Maritime Organization (IMO), **Brief History of IMO** [online]. From <https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx> (accessed on 9 September 2020)

⁶⁹ Convention on the International Maritime Organization 1948, Article 1

The purposes of the Organization are:

(a) To provide machinery for cooperation among Governments in the field of governmental regulation and practices relating to technical matters of all kinds affecting shipping engaged in international trade; to encourage and facilitate the general adoption of the highest

อนุสัญญา (convention) ความตกลง (agreement) หรือตราสารอื่นๆ ที่เหมาะสม (other suitable instrument) ไม่ว่าจะอยู่ในรูปแบบของแนวปฏิบัติ (guideline) หรือประมวลข้อบังคับ (code) เพื่อแนะนำให้รัฐทั้งหลายยอมรับและนำไปปฏิบัติ ตามมาตรา 2(b) ของตราสารก่อตั้ง IMO⁷⁰ โดยอนุสัญญา ความตกลงหรือตราสารที่ IMO ยกวางขึ้นมานี้จะถูกเรียกรวมๆ ว่าตราสารต่างๆ ของ IMO หรือ IMO instruments⁷¹ ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้อ่านมีความเข้าใจที่มาของตราสารต่างๆ ของ IMO มากยิ่งขึ้น ผู้เขียนจะขออธิบายเนื้อหาของตราสารต่างๆ ของ IMO และกระบวนการในการยกวางตราสารดังกล่าวในรายละเอียดอีกครั้งหนึ่ง พร้อมกับระบบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศในบทต่อไป

เมื่อประเทศสมาชิก IMO เข้าเป็นภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO แล้ว ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ ประเทศสมาชิก IMO ในฐานะรัฐภาคีย่อมมีหน้าที่ในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ตามหลัก “Pacta Sunt Servanda หรือ สัญญาที่ทำขึ้นต้องได้รับการยึดถือปฏิบัติ” ซึ่งปรากฏตามมาตรา 26 ของอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 (Vienna Convention on the Law of Treaties 1969)⁷² อันเป็นกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศด้วย แต่เนื่องจากตราสารต่างๆ ของ IMO เป็นความตกลงระหว่างประเทศที่กำหนดบทบัญญัติทางเทคนิคเกี่ยวกับเรืออันยากต่อการปฏิบัติตามของรัฐภาคี จึงเกิดปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO กล่าวคือ รัฐภาคีไม่มีความพร้อมทางเทคนิคในการปฏิบัติตาม โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศกำลังพัฒนา หรือรัฐภาคีปฏิบัติไม่ถูกต้อง หรือรัฐภาคีปฏิบัติไม่ครบถ้วน

practicable standards in matters concerning the maritime safety, efficiency of navigation and prevention and control of marine pollution from ships; and to deal with administrative and legal matters related to the purposes set out in this Article;

⁷⁰ Convention on the International Maritime Organization 1948, Article 2

In order to achieve the purposes set out in part I, the Organization shall:

(b) Provide for the drafting of conventions, agreements, or other suitable instruments, and recommend these to Governments and to intergovernmental organizations, and convene such conferences as may be necessary;

⁷¹ Raunek, **5 Instruments of International Maritime Organization (IMO) Every Seafarer Should Know** [online], 2021. From <https://www.marineinsight.com/maritime-law/5-instruments-of-international-maritime-organization-imo-every-seafarer-should-know/> (accessed on 27 March 2021)

⁷² Vienna Convention on the Law of Treaties 1969, Article 26

Every treaty in force is binding upon the parties to it and must be performed by them in good faith.

หรือรัฐภาคีไม่ยอมปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารดังกล่าว ด้วยเหตุนี้ จึงจำเป็นต้องมีการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO เกิดขึ้น ซึ่งก่อนที่จะมีการพัฒนาระบบการตรวจประเมินขึ้นมา นั้น การบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO จะอยู่ในรูปแบบของการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศโดยตนเอง (self-enforcement) และการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศโดยรัฐอื่น (other states) ซึ่งการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยตนเองนั้นจะเป็นอำนาจหน้าที่ของรัฐภาคีในฐานะรัฐเจ้าของธง (รัฐที่เรือมีสัญชาติ) โดยการกำหนดบทลงโทษสำหรับเรือและบุคลากรของตนในกรณีที่มีการละเมิดบทบัญญัติภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ส่วนการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยรัฐอื่นนั้นจะเป็นอำนาจหน้าที่ของรัฐภาคีในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่าโดยการตรวจควบคุมเรือที่ชักธงต่างรัฐภาคีที่เข้าเทียบท่าของตน เช่น ในกรณีที่ตราสารต่างๆ ของ IMO บางฉบับได้กำหนดให้เรือต้องเก็บใบสำคัญรับรองไว้บนเรือเพื่อแสดงให้เห็นว่าเรือนั้นได้รับการตรวจสภาพและเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดแล้ว ซึ่งโดยปกติใบสำคัญรับรองนี้จะได้รับการยอมรับจากรัฐภาคีทั้งหมด แต่ในบางกรณีรัฐภาคีในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า (รัฐอื่นที่ไม่ใช่รัฐที่เรือมีสัญชาติ) ก็สามารถดำเนินการตรวจเรือดังกล่าวที่เข้าเทียบท่าของตนเพิ่มเติมได้ เพื่อให้แน่ใจว่าเรือดังกล่าวเป็นไปตามมาตรฐานที่ตราสารต่างๆ ของ IMO กำหนด⁷³ หากเรื่อนั้นไม่เป็นไปตามมาตรฐานก็อาจถูกกักเรือไว้จนกว่าจะมีการซ่อมแซมให้เป็นไปตามมาตรฐานดังกล่าว ซึ่งการตรวจควบคุมเรือในฐานะรัฐเจ้าของเมืองทานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อผลักดันให้รัฐภาคีในฐานะรัฐเจ้าของธง (รัฐที่เรือมีสัญชาติ) ปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO⁷⁴

อย่างไรก็ดี จากการศึกษาตราสารต่างๆ ของ IMO ทุกฉบับ พบว่ามีเพียงตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 13 ฉบับเท่านั้น ที่มีบทบัญญัติให้อำนาจรัฐภาคีในฐานะเจ้าของเมืองท่าในการตรวจควบคุมเรือที่เข้าเทียบท่าของตน ดังนี้

(1) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 (International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974) หรืออนุสัญญา SOLAS 1974 โดยปรากฏอยู่ในข้อบังคับที่ I/19⁷⁵ ข้อบังคับที่ IX/6⁷⁶ ข้อบังคับที่ XI-1/4⁷⁷ และข้อบังคับที่ XI-2/9⁷⁸

⁷³ International Maritime Organization (IMO), **Conventions** [online]. From <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Default.aspx> (accessed on 3 August 2021)

⁷⁴ International Maritime Organization (IMO), **Implementation, Control and Coordination** [online]. From <https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/ImplementationOfIMOInstruments.aspx> (accessed on 3 August 2021)

⁷⁵ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation I/19

ซึ่งกำหนดให้เรือทุกลำเมื่ออยู่ในท่าเรือของรัฐภาคีอื่นต้องถูกตรวจควบคุมโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ เพื่อตรวจสอบว่าใบสำคัญรับรองที่ออกให้แก่เรือตามอนุสัญญา SOLAS 1974 นั้นมีผลใช้บังคับอย่างสมบูรณ์ และเรือดังกล่าวเป็นไปตามมาตรฐานที่อนุสัญญา SOLAS 1974 กำหนด

(2) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. 1973 แก้ไขเพิ่มเติม โดยพิธีสาร ค.ศ. 1978 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto) หรืออนุสัญญา MARPOL 73/78 โดยปรากฏอยู่ในมาตรา 5⁷⁹ และมาตรา 6⁸⁰ ของอนุสัญญา MARPOL 73/78

(a) Every ship when in a port of another Contracting Government is subject to control by officers duly authorized by such Government in so far as this control is directed towards verifying that the certificates issued under regulation 12 or regulation 13 are valid.

⁷⁶ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation IX/6

2 A ship required to hold a certificate issued pursuant to the provisions of regulation 4.3 shall be subject to control in accordance with the provisions of regulation XI/4. For this purpose such certificate shall be treated as a certificate issued under regulation I/12 or I/13.

⁷⁷ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation XI-1/4

1 A ship when in a port of another Contracting Government is subject to control by officers duly authorized by such Government concerning operational requirements in respect of the safety of ships, when there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the safety of ships.

⁷⁸ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation XI-2/9

1 Control of ships in port

1.1 For the purpose of this chapter, every ship to which this chapter applies is subject to control when in a port of another Contracting Government by officers duly authorized by that Government, who may be the same as those carrying out the functions of regulation I/19. Such control shall be limited to verifying that there is onboard a valid International Ship Security Certificate or a valid Interim International Ships Security Certificate issued under the provisions of part A of the ISPS Code (Certificate), which if valid shall be accepted, unless there are clear grounds for believing that the ship is not in compliance with the requirements of this chapter or part A of the ISPS Code.

⁷⁹ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Article 5

รวมถึงข้อบังคับที่ 11 ของภาคผนวก 1 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78⁸¹ ข้อบังคับที่ 16 ของภาคผนวก 2 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78⁸² ข้อบังคับที่ 9 ของภาคผนวก 3 ของอนุสัญญา

(2) A ship required to hold a certificate in accordance with the provisions of the Regulations is subject, while in the ports or off-shore terminals under the jurisdiction of a Party, to inspection by officers duly authorized by that Party. Any such inspection shall be limited to verifying that there is on board a valid certificate, unless there are clear grounds for believing that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of that certificate. In that case, or if the ship does not carry a valid certificate, the Party carrying out the inspection shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment. That Party may, however, grant such a ship permission to leave the port or off-shore terminal for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available.

⁸⁰ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Article 6

(2) A ship to which the present Convention applies may, in any port or off-shore terminal of a Party, be subject to inspection by officers appointed or authorized by that Party for the purpose of verifying whether the ship has discharged any harmful substances in violation of the provisions of the Regulations. If an inspection indicates a violation of the Convention, a report shall be forwarded to the Administration for any appropriate action.

⁸¹ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex I Regulation 11

1 A ship when in a port or an offshore terminal of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by oil.

⁸² International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex II Regulation 16

9 Port State control on operational requirements

9.1 A ship when in a port of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by Noxious Liquid Substances.

MARPOL 73/78⁸³ ข้อบังคับที่ 14 ของภาคผนวก 4 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78⁸⁴ ข้อบังคับที่ 9 ของภาคผนวก 5 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78⁸⁵ และข้อบังคับที่ 10 ของภาคผนวก 6 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78⁸⁶ ซึ่งกำหนดให้เรือทุกลำเมื่ออยู่ในท่าเรือของรัฐภาคีอื่นต้องถูกตรวจสอบควบคุมโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ เพื่อตรวจสอบการปฏิบัติตามข้อกำหนดภายใต้ภาคผนวกต่างๆ ของอนุสัญญา MARPOL 73/78

(3) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ. 1966 (International Convention on Load Lines (LL), 1966) หรืออนุสัญญา LL 1966 โดยปรากฏอยู่ในมาตรา 21⁸⁷ ซึ่งกำหนดให้

⁸³ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex III Regulation 9

1 A ship when in a port or an offshore terminal of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex.

⁸⁴ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex IV Regulation 14

1. A ship when in a port or an offshore terminal of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by sewage.

⁸⁵ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex V Regulation 9

1 A ship when in a port or an offshore terminal of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by garbage.

⁸⁶ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex VI Regulation 10

1 A ship, when in a port or an offshore terminal under the jurisdiction of another Party, is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, 10 where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of air pollution from ships.

⁸⁷ International Convention on Load Lines 1966, Article 21

เรือทุกลำเมื่ออยู่ในท่าเรือของรัฐภาคีอื่นต้องถูกตรวจควบคุมโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ เพื่อตรวจสอบว่าใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุกที่ออกให้แก่เรือตามอนุสัญญา LL 1966 นั้นมีผลใช้บังคับอย่างสมบูรณ์ และเรือดังกล่าวเป็นไปตามมาตรฐานที่อนุสัญญา LL 1966 กำหนด

(4) พิธีสาร ค.ศ. 1988 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ. 1966 (Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966) หรืออนุสัญญา LL PROT 1988 โดยปรากฏอยู่ในมาตรา 21⁸⁸ ซึ่งกำหนดให้เรือทุกลำเมื่ออยู่ในท่าเรือของ

(1) Ships holding a certificate issued under Article 16 or Article 17 are subject, when in the ports of other Contracting Governments, to control by officers duly authorized by such Governments. Contracting Governments shall ensure that such control is exercised as far as is reasonable and practicable with a view to verifying that there is on board a valid certificate under the present Convention. If there is a valid International Load Line Certificate (1966) on board the ship, such control shall be limited to the purpose of determining that:

- (a) the ship is not loaded beyond the limits allowed by the certificate;
- (b) the position of the load line of the ship corresponds with the certificate; and
- (c) the ship has not been so materially altered in respect of the matters set out in subparagraphs (a) and (b) of paragraph (3) of Article 19 that the ship is manifestly unfit to proceed to sea without danger to human life.

If there is a valid International Load Line Exemption Certificate on board, such control shall be limited to the purpose of determining that any conditions stipulated in that certificate are complied with.

⁸⁸ Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines 1966, Article 21

(1) Ships holding a certificate issued under Article 16 or Article 17 are subject, when in the ports of other Contracting Governments, to control by officers duly authorized by such Governments. Contracting Governments shall ensure that such control is exercised as far as is reasonable and practicable with a view to verifying that there is on board a valid certificate under the present Convention. If there is a valid International Load Line Certificate on board the ship, such control shall be limited to the purpose of determining that:

- (a) the ship is not loaded beyond the limits allowed by the certificate;
- (b) the position of the load line of the ship corresponds with the certificate; and
- (c) the ship has not been so materially altered in respect of the matters set out in subparagraphs (a) and (b) of paragraph (9) of Article 19 that the ship is manifestly unfit to proceed to sea without danger to human life.

รัฐภาคีอื่นต้องถูกตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ เพื่อตรวจสอบว่าใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุกที่ออกให้แก่เรือตามอนุสัญญา LL PROT 1988 นั้นมีผลใช้บังคับอย่างสมบูรณ์ และเรือดังกล่าวเป็นไปตามมาตรฐานที่อนุสัญญา LL PROT 1988 กำหนด

(5) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามของคนประจำเรือ ค.ศ. 1978 (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978) หรืออนุสัญญา STCW 1978 โดยปรากฏอยู่ในมาตรา 10⁸⁹ ซึ่งกำหนดให้เรือทุกลำเมื่ออยู่ในท่าเรือของรัฐภาคีอื่นต้องถูกตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ เพื่อตรวจสอบว่าคนประจำเรือทุกคนที่ปฏิบัติหน้าที่บนเรือซึ่งต้องได้รับประกาศนียบัตรตามอนุสัญญา STCW 1978 กำหนดนั้นได้รับประกาศนียบัตรหรือได้รับการยกเว้นประกาศนียบัตรที่เหมาะสม

(6) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันเรือ ค.ศ. 1969 (International Convention on Tonnage Measurement of Ships (TONNAGE), 1969) หรืออนุสัญญา TONNAGE 1969 โดยปรากฏอยู่ในมาตรา 12⁹⁰ ซึ่งกำหนดให้เรือทุกลำเมื่ออยู่ในท่าเรือของรัฐภาคีอื่นต้องถูก

If there is a valid International Load Line Exemption Certificate on board, such control shall be limited to the purpose of determining that any conditions stipulated in that certificate are complied with.

⁸⁹ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, Article X

(1) Ships, except those excluded by Article III, are subject, while in the ports of a Party, to control by officers duly authorized by that Party to verify that all seafarers serving on board who are required to be certificated by the Convention are so certificated or hold an appropriate dispensation. Such certificates shall be accepted unless there are clear grounds for believing that a certificate has been fraudulently obtained or that the holder of a certificate is not the person to whom that certificate was originally issued.

⁹⁰ International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969, Article 12

(1) A ship flying the flag of a State the Government of which is a Contracting Government shall be subject, when in the ports of other Contracting Government, to inspection by officers duly authorized by such Governments. Such inspection shall be limited to the purpose of verifying:

- (a) that the ship is provided with a valid International Tonnage Certificate (1969); and
- (b) that the main characteristics of the ship correspond to the data given in the certificate.

(2) In no case shall the exercise of such inspection cause any delay to the ship.

ตรวจควบคุมโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ เพื่อตรวจสอบว่าเรือได้รับใบสำคัญรับรองขนาดตันของเรือที่ถูกต้อง และลักษณะสำคัญของเรือสอดคล้องกับข้อมูลที่กำหนดในใบสำคัญรับรองดังกล่าว

(7) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยระบบการควบคุมระบบกันเปรียงของเรือ ค.ศ. 2001 (International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships (AFS), 2001) หรืออนุสัญญา AFS 2001 โดยปรากฏอยู่ในมาตรา 11⁹¹ ซึ่งกำหนดให้เรือทุกลำเมื่ออยู่ในท่าเรือของรัฐภาคีอื่นต้องถูกตรวจควบคุมโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ เพื่อตรวจสอบว่าเรือดังกล่าวเป็นไปตามมาตรฐานที่อนุสัญญา AFS 2001 กำหนด

(8) อนุสัญญาว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศเพื่อป้องกันเรือโดนกันในทะเล ค.ศ. 1972 (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG), 1972) หรืออนุสัญญา COLREG 1972⁹²

(9) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. 1969 (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), 1969) หรืออนุสัญญา CLC 1969 โดยปรากฏอยู่ในมาตรา 7⁹³ ซึ่งกำหนดให้เรือ

⁹¹ International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships 2001, Article 11

(1) A ship to which this Convention applies may, in any port, shipyard, or offshore terminal of a Party, be inspected by officers authorized by that Party for the purpose of determining whether the ship is in compliance with this Convention. Unless there are clear grounds for believing that a ship is in violation of this Convention, any such inspection shall be limited to:

(a) verifying that, where required, there is onboard a valid International Anti-fouling System Certificate or a Declaration on Anti-fouling System; and/or

(b) a brief sampling of the ship's anti-fouling system that does not affect the integrity, structure, or operation of the anti-fouling system taking into account guidelines developed by the Organization.* However, the time required to process the results of such sampling shall not be used as a basis for preventing the movement and departure of the ship.

⁹² International Maritime Organization General Assembly, "Resolution adopted by the General Assembly: A. 1155(32). Procedures for Port State Control, 2021," (2021) : Chapter 1 – General paragraph 1.2.1.9

⁹³ International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969, Article VII

ทุกลำเมื่ออยู่ในท่าเรือของรัฐภาคีอื่นต้องถูกตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ เพื่อตรวจสอบว่าเรือดังกล่าวมีใบรับรองการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นๆ ในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษน้ำมันตามที่อนุสัญญา CLC 1969 กำหนด⁹⁴

(10) พิธีสาร ค.ศ. 1992 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. 1969 (1992 Protocol to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969) หรืออนุสัญญา CLC PROT 1992 โดยปรากฏอยู่ในมาตรา 7⁹⁵ ซึ่งกำหนดให้เรือทุกลำเมื่ออยู่ในท่าเรือของรัฐภาคีอื่นต้องถูกตรวจสอบโดย

2. A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship. It shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry after determining that the requirements of paragraph 1 of this Article have been complied with. The certificate shall be in the form of the annexed model and shall contain the following particulars:

- (a) name of ship and port of registration;
- (b) name and principal place of business of owner;
- (c) type of security;
- (d) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established;
- (e) period of validity of certificate which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

7. Certificates issued or certified under the authority of a Contracting State shall be accepted by other Contracting States for the purposes of this Convention and shall be regarded by other Contracting States as having the same force as certificates issued or certified by them. A Contracting State may at any time request consultation with the State of a ship's registry should it believe that the insurer or guarantor named in the certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

⁹⁴ International Maritime Organization General Assembly, "Resolution adopted by the General Assembly: A. 1155(32). Procedures for Port State Control, 2021," (2021) : Appendix 12 List of Certificates and Documents

⁹⁵ 1992 Protocol to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969, Article VII

2. A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority

เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ เพื่อตรวจสอบว่าเรือดังกล่าวมีใบรับรองการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษน้ำมันตามที่อนุสัญญา CLC PROT 1992 กำหนด⁹⁶

(11) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษน้ำมันเชื้อเพลิง ค.ศ. 2001 (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (BUNKERS), 2001) หรืออนุสัญญา BUNKERS 2001 โดยปรากฏอยู่ในมาตรา 7⁹⁷ ซึ่งกำหนดให้เรือทุกลำเมื่ออยู่ในท่าเรือของรัฐภาคีอื่นต้องถูกตรวจสอบควบคุมโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ

of a Contracting State has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a Contracting State such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a Contracting State it may be issued or certified by the appropriate authority of any Contracting State. The certificate shall be in the form of the annexed model and shall contain the following particulars:

- (a) name of ship and port of registration;
- (b) name and principal place of business of owner;
- (c) type of security;
- (d) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established;
- (e) period of validity of certificate which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

7. Certificates issued or certified under the authority of a Contracting State in accordance with paragraph 2 shall be accepted by other Contracting States for the purposes of this Convention and shall be regarded by other Contracting States as having the same force as certificates issued or certified by them even if issued or certified in respect of a ship not registered in a Contracting State. A Contracting State may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

⁹⁶ International Maritime Organization General Assembly, "Resolution adopted by the General Assembly: A. 1155(32). Procedures for Port State Control, 2021," (2021) : Appendix 12 List of Certificates and Documents

⁹⁷ International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001, Article 7

เพื่อตรวจสอบว่าเรือดังกล่าวมีใบรับรองการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษน้ำมันเชื้อเพลิงตามที่อนุสัญญา BUNKERS 2001 กำหนด⁹⁸

(12) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและจัดการน้ำอับเฉาเรือและตะกอน ค.ศ. 2004 (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (BWM), 2004) หรืออนุสัญญา BWM 2004 โดยปรากฏอยู่ในมาตรา 9⁹⁹

2 A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a State Party has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This certificate shall be in the form of the model set out in the annex to this Convention and shall contain the following particulars:

- (a) name of ship, distinctive number or letters and port of registry;
- (b) name and principal place of business of the registered owner;
- (c) IMO ship identification number;
- (d) type and duration of security;
- (e) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established;
- (f) period of validity of the certificate which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

⁹⁸ International Maritime Organization General Assembly, "Resolution adopted by the General Assembly: A. 1155(32). Procedures for Port State Control, 2021," (2021) : Appendix 12 List of Certificates and Documents

⁹⁹ International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004, Article 9

1 A ship to which this Convention applies may, in any port or offshore terminal of another Party, be subject to inspection by officers duly authorized by that Party for the purpose of determining whether the ship is in compliance with this Convention. Except as provided in paragraph 2 of this Article, any such inspection is limited to:

- (a) verifying that there is onboard a valid Certificate, which, if valid shall be accepted; and
- (b) inspection of the Ballast Water record book, and/or

ซึ่งกำหนดให้เรือทุกลำเมื่ออยู่ในท่าเรือของรัฐภาคีอื่นต้องถูกตรวจสอบควบคุมโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ เพื่อตรวจสอบว่าเรือดังกล่าวเป็นไปตามมาตรฐานที่อนุสัญญา BWM 2004 กำหนด

(13) อนุสัญญาระหว่างประเทศกรุงไนโรบีว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ ค.ศ. 2007 (Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks (NAIROBI WRC), 2007) หรืออนุสัญญา NAIROBI WRC 2007 โดยปรากฏอยู่ในมาตรา 12¹⁰⁰ ซึ่งกำหนดให้เรือทุกลำเมื่ออยู่ในท่าเรือของรัฐภาคีอื่นต้องถูกตรวจสอบควบคุมโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ เพื่อตรวจสอบว่าเรือดังกล่าวมี

(c) a sampling of the ship's Ballast Water, carried out in accordance with the guidelines to be developed by the Organization. However, the time required to analyse the samples shall not be used as a basis for unduly delaying the operation, movement or departure of the ship.

¹⁰⁰ Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007, Article 12

2 A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship of 300 gross tonnage and above by the appropriate authority of the State of the ship's registry after determining that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party, such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This compulsory insurance certificate shall be in the form of the model set out in the annex to this Convention, and shall contain the following particulars:

- (a) name of the ship, distinctive number or letters and port of registry;
- (b) gross tonnage of the ship;
- (c) name and principal place of business of the registered owner;
- (d) IMO ship identification number;
- (e) type and duration of security;
- (f) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established; and
- (g) period of validity of the certificate, which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

ใบรับรองการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นๆ ในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบในการเคลื่อนย้ายซากเรือตามท่อนสัญญา NAIROBI WRC 2007 กำหนด¹⁰¹

ทั้งนี้ การตรวจควบคุมเรือโดยรัฐภาคีในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่าต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการซึ่งปรากฏในข้อมติของสมัชชา ที่ 1155(32) ว่าด้วยขั้นตอนการตรวจควบคุมเรือในเมืองท่า ค.ศ. 2021 (Resolution A.1155(32) on Procedures for Port State Control, 2021)¹⁰²

อย่างไรก็ดี เมื่อตราสารต่างๆ ของ IMO เป็นความตกลงระหว่างประเทศที่กำหนดบทบัญญัติทางเทคนิคเกี่ยวกับเรืออภัยต่อการปฏิบัติตามของรัฐภาคี ดังนั้น การบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยรัฐภาคีในฐานะรัฐเจ้าของธงและรัฐภาคีในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่าจึงยังไม่เพียงพอที่จะทำให้รัฐภาคีทั้งหมดปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO เนื่องจากการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยรัฐภาคีในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่าเป็นเพียงการตรวจใบสำคัญรับรองที่รัฐภาคีอื่นออกให้แก่เรือที่ซักธงของรัฐภาคีนั้น ไม่ได้เป็นการตรวจการปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ของ IMO อย่างเป็นระบบ ด้วยเหตุนี้ IMO ในฐานะองค์การระหว่างประเทศที่จัดตั้งขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกแก่รัฐภาคี จึงได้คิดค้นกลไกเพื่อแก้ไขปัญหาการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO ขึ้นมา เรียกว่า “ระบบการตรวจประเมิน

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

¹⁰¹ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A. 1155(32). Procedures for Port State Control, 2021,” (2021) : Appendix 12 List of Certificates and Documents

¹⁰² International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A. 1155(32). Procedures for Port State Control, 2021,” (2021)

บทที่ 3

ระบบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

ในบทนี้ผู้เขียนจะทำการศึกษาระบบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ โดยเริ่มศึกษาจากความสัมพันธ์ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศกับระบบการตรวจประเมิน รูปแบบของระบบการตรวจประเมิน กรอบและขั้นตอนสำหรับการตรวจประเมิน ตลอดจนผลของการจัดตั้งระบบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1 องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) กับระบบการตรวจประเมิน

เนื่องด้วยวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นการศึกษาระบบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ จึงจำเป็นต้องทราบก่อนว่าการตรวจประเมิน คือ การตรวจสอบการกระทำของรัฐภาคีว่าสอดคล้อง (comply) กับบทบัญญัติที่กำหนดไว้ในตราสารต่างๆ ของ IMO (IMO instruments) หรือไม่ ดังนั้น เพื่อให้ผู้อ่านเข้าใจระบบการตรวจประเมินอย่างถ่องแท้ ผู้เขียนจึงเห็นควรศึกษาความสัมพันธ์ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศกับตราสารต่างๆ ของ IMO ก่อนทำการศึกษาความสัมพันธ์ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศกับระบบการตรวจประเมิน เพื่อแสดงให้เห็นถึงความจำเป็นที่ต้องมีการจัดตั้งระบบการตรวจประเมินขึ้นมา

3.1.1 องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) กับตราสารต่างๆ ของ IMO

ในการศึกษาองค์การระหว่างประเทศองค์การใดองค์การหนึ่ง จำเป็นต้องพิจารณาตราสารก่อตั้งขององค์การระหว่างประเทศนั้นๆ ดังนั้น ในการศึกษาหัวข้อองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) กับตราสารต่างๆ ของ IMO ผู้เขียนจึงจำเป็นต้องพิจารณาตราสารก่อตั้ง IMO เสียก่อน ซึ่งเมื่อพิจารณามาตรา 1 ของตราสารก่อตั้ง IMO¹ พบว่า IMO มีวัตถุประสงค์เพื่อ

¹ Convention on the International Maritime Organization 1948, Article 1

The purposes of the Organization are:

(a) To provide machinery for cooperation among Governments in the field of governmental regulation and practices relating to technical matters of all kinds affecting shipping engaged in international trade; to encourage and facilitate the general adoption of the highest practicable standards in matters concerning the maritime safety, efficiency of navigation and

“(a) To provide machinery for cooperation among Governments in the field of governmental regulation and practices relating to technical matters of all kinds affecting shipping engaged in international trade; to encourage and facilitate the general adoption of the highest practicable standards in matters concerning the maritime safety, efficiency of navigation and prevention and control of marine pollution from ships; and to deal with administrative and legal matters related to the purposes set out in this Article;” “(เอ) จัดให้มีกลไกในการร่วมมือระหว่างรัฐบาลในด้านกฎระเบียบและแนวปฏิบัติทางเทคนิคที่มีผลกระทบต่อเรือในการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงเพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการยอมรับมาตรฐานสูงสุดเกี่ยวกับความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการเดินเรือ การป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเลจากเรือ ตลอดจนจัดการกับประเด็นเกี่ยวกับการบริหารและประเด็นทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในมาตรานี้” กล่าวคือ IMO มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความร่วมมือระหว่างรัฐในการกำหนดและยอมรับกฎระเบียบและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับเรือในการค้าระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นด้านความปลอดภัยในการเดินเรือ ด้านการป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเลจากเรือ และด้านประเด็นทางกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวกับเรือ ดังนั้น เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าว มาตรา 2 ของตราสารก่อตั้ง IMO² จึงกำหนด ให้ IMO มีหน้าที่

“(b) Provide for the drafting of conventions, agreements, or other suitable instruments, and recommend these to Governments and to intergovernmental organizations, and convene such conferences as may be necessary;” “จัดให้มีการยกร่างอนุสัญญา ความตกลง หรือตราสารอื่นๆ ที่เหมาะสม และแนะนำร่างอนุสัญญา ความตกลง หรือตราสารดังกล่าวต่อรัฐบาลและองค์กรระหว่างรัฐบาล รวมถึงจัดประชุมตามความจำเป็น” ซึ่งจากการพิจารณามาตรา 2(b) ของตราสารก่อตั้ง IMO จะเห็นได้ว่า IMO มีหน้าที่ในการยกร่างเอกสารทางกฎหมายต่างๆ โดยแบ่งออกเป็น 1. ความตกลงระหว่างประเทศที่มีชื่อเรียกหลายลักษณะ ไม่ว่าจะเป็น

prevention and control of marine pollution from ships; and to deal with administrative and legal matters related to the purposes set out in this Article;

² Convention on the International Maritime Organization 1948, Article 2

In order to achieve the purposes set out in part I, the Organization shall:

(b) Provide for the drafting of conventions, agreements, or other suitable instruments, and recommend these to Governments and to intergovernmental organizations, and convene such conferences as may be necessary;”

เป็นอนุสัญญา (convention) ความตกลง (agreement) พิธีสาร (protocol) หรือภาคผนวก (annex) ที่มีผลผูกพันทางกฎหมาย และ 2. เอกสารอื่นๆ ไม่ว่าจะเป็นแนวปฏิบัติ (guideline) หรือประมวลข้อบังคับ (code) ซึ่งเป็นรายละเอียดทางเทคนิคของความตกลงระหว่างประเทศชนิดแรก เพื่อกำหนดแนวทางการปฏิบัติทางเทคนิคให้แก่รัฐ โดยส่วนใหญ่เอกสารชนิดนี้จะไม่มียผลผูกพันทางกฎหมาย อย่างไรก็ตามแนวปฏิบัติ (guideline) หรือประมวลข้อบังคับ (code) ก็อาจมีผลผูกพันทางกฎหมายหากความตกลงระหว่างประเทศได้บัญญัติไว้อย่างชัดเจนว่าให้รัฐปฏิบัติตามแนวปฏิบัติ (guideline) หรือประมวลข้อบังคับ (code) ดังกล่าว ซึ่งเอกสารทางกฎหมายที่ IMO ได้ดำเนินการยกย่องขึ้นมาเมื่อผ่านการรับรองของประเทศสมาชิก IMO ภายใต้การอุปถัมภ์ของ IMO (adopted under the auspice of IMO) แล้ว จะถูกเรียกรวมๆ ว่า “ตราสารต่างๆ ของ IMO หรือ IMO instruments”³

3.1.2 กระบวนการในการยกย่องตราสารต่างๆ ของ IMO

เมื่อ IMO มีหน้าที่ตามมาตรา 2(b) ของตราสารก่อตั้ง IMO ในการยกย่องตราสารต่างๆ ของ IMO IMO จึงจำเป็นต้องจัดตั้งองค์กรต่างๆ ขึ้นมาเพื่อดำเนินการตามหน้าที่ดังกล่าว ซึ่งสถานะทางกฎหมายขององค์กรเหล่านี้ คือ องค์กรย่อย (subsidiary organs) ที่จัดตั้งขึ้นโดยองค์กรหลักหรือ IMO ตามมาตรา 11 ของตราสารก่อตั้ง IMO⁴ โดยแต่ละองค์กรจะดำเนินการตามหน้าที่อำนาจที่ได้รับมอบหมาย ซึ่งหนึ่งในหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจาก IMO ก็คือการยกย่องตราสารต่างๆ ของ IMO นั่นเอง เมื่อพิจารณาตราสารก่อตั้ง IMO พบว่าองค์กรย่อยที่รับผิดชอบในการยกย่องตราสารต่างๆ ของ IMO นั้นมีหลายองค์กรด้วยกันขึ้นอยู่กับเนื้อหาของตราสารที่จะดำเนินการยกย่อง โดยการยกย่องตราสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินเรือจะเป็นหน้าที่ของคณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเล (Maritime Safety Committee : MSC) ตามมาตรา 28(a) ของตราสารก่อตั้ง IMO⁵ การยกย่องตราสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางแพ่งอันเกิดจากเรือและการชดใช้ค่าสินไหม

³ Raunek, **5 Instruments of International Maritime Organization (IMO) Every Seafarer Should Know** [online], 2021. From <https://www.marineinsight.com/maritime-law/5-instruments-of-international-maritime-organization-imo-every-seafarer-should-know/> (accessed on 27 March 2021)

⁴ Convention on the International Maritime Organization 1948, Article 11

The Organization shall consist of an Assembly, a Council, a Maritime Safety Committee, a Legal Committee, a Marine Environment Protection Committee, a Technical Cooperation Committee, a Facilitation Committee and such subsidiary organs as the Organization may at any time consider necessary; and a Secretariat.

⁵ Convention on the International Maritime Organization 1948, Article 28

ทดแทนจะเป็นหน้าที่ของคณะกรรมการกฎหมาย (Legal Committee : LEG) ตามมาตรา 33(a) ของตราสารก่อตั้ง IMO⁶ การยกร่างตราสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเลอันเกิดจากเรือจะเป็นหน้าที่ของคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล (Marine Environment Protection Committee : MEPC) ตามมาตรา 38(a) ของตราสารก่อตั้ง IMO⁷ และการยกร่างตราสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกในการจราจรทางทะเลระหว่างประเทศจะเป็นหน้าที่ของคณะกรรมการอำนวยความสะดวก (Facilitation Committee : FAL) ตามมาตรา 48(a) ของตราสารก่อตั้ง IMO⁸ โดยกระบวนการในการยกร่างตราสารต่างๆ ของ IMO นั้น มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(a) The Maritime Safety Committee shall consider any matter within the scope of the Organization concerned with aids to navigation, construction and equipment of vessels, manning from a safety standpoint, rules for the prevention of collisions, handling of dangerous cargoes, maritime safety procedures and requirements, hydrographic information, log-books and navigational records, marine casualty investigation, salvage and rescue, and any other matters directly affecting maritime safety.

⁶ Convention on the International Maritime Organization 1948, Article 33

(a) The Legal Committee shall consider any legal matters within the scope of the Organization.

⁷ Convention on the International Maritime Organization 1948, Article 38

The Marine Environment Protection Committee shall consider any matter within the scope of the Organization concerned with the prevention and control of marine pollution from ships and in particular shall:

(a) Perform such functions as are or may be conferred upon the Organization by or under international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships, particularly with respect to the adoption and amendment of regulations.

⁸ Convention on the International Maritime Organization 1948, Article 48

The Facilitation Committee shall consider any matter within the scope of the Organization concerned with the facilitation of international maritime traffic and in particular shall:

(a) Perform such functions as are or may be conferred upon the Organization by or under international conventions for the facilitation of international maritime traffic, particularly with respect to the adoption and amendment of measures or other provisions, as provided for in such conventions.

(1) การจัดทำร่างตราสารต่างๆ ของ IMO (IMO instruments)

การจัดทำร่างตราสารต่างๆ ของ IMO จะเริ่มต้นขึ้นเมื่อเกิดเหตุการณ์ อุบัติเหตุ หรือปัญหาต่างๆ เกี่ยวกับเรือ ไม่ว่าจะเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินเรือ ความรับผิดทางแพ่ง อันเกิดจากเรือ การป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเลอันเกิดจากเรือ หรือการจราจรทางทะเล โดยประเทศสมาชิก สมัชชา หรือคณะมนตรี IMO จะเสนอให้เหตุการณ์ อุบัติเหตุ หรือปัญหาดังกล่าว เป็นหนึ่งในวาระการประชุมของคณะกรรมการที่เกี่ยวข้องตามหน้าที่อำนาจที่กล่าวไว้ข้างต้น กล่าวคือ หากเป็นเรื่องความปลอดภัยในการเดินเรือก็จะถูกบรรจุเป็นวาระในการประชุมของคณะกรรมการ MSC ตามกฎข้อที่ 14 ของระเบียบวิธีปฏิบัติของคณะกรรมการ MSC⁹ หากเป็นเรื่องความรับผิดทางแพ่งอันเกิดจากเรือก็จะถูกบรรจุเป็นวาระในการประชุมของคณะกรรมการ LEG ตามกฎข้อที่ 14 ของระเบียบวิธีปฏิบัติของคณะกรรมการ LEG¹⁰ หากเป็นเรื่องการป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเลอันเกิดจากเรือก็จะถูกบรรจุเป็นวาระในการประชุมของคณะกรรมการ MEPC ตามกฎข้อที่ 14 ของระเบียบวิธีปฏิบัติของคณะกรรมการ MEPC¹¹ หรือหากเป็นเรื่องการจราจรทางทะเลก็จะถูกบรรจุเป็นวาระในการประชุมของคณะกรรมการ FAL ตามกฎข้อที่ 14 ของระเบียบวิธีปฏิบัติของคณะกรรมการ FAL¹²

⁹ Rules of Procedure of the Maritime Safety Committee, Rule 14

The provisional agenda for each session of the Committee shall include:

- .1 all items the inclusion of which has been requested by the Assembly or the Council;
- .3 any item proposed by a Member;

¹⁰ Rules of Procedure of the Legal Committee, Rule 14

The provisional agenda for each session of the Committee shall include:

- .1 all items the inclusion of which has been requested by the Assembly or the Council;
- .3 any item proposed by a Member;

¹¹ Rules of Procedure of the Marine Environment Protection Committee, Rule 14

The provisional agenda for each session of the Committee shall include:

- .1 all items the inclusion of which has been requested by the Assembly or the Council;
- .3 any item proposed by a Member;

¹² Rules of Procedure of the Facilitation Committee, Rule 14

The provisional agenda for each session of the Committee shall include:

- .1 all items the inclusion of which has been requested by the Assembly or the Council;
- .3 any item proposed by a Member;

เมื่อคณะกรรมการดังกล่าวข้างต้นพิจารณาในที่ประชุมแล้ว เห็นว่าควรยกร่างตราสารต่างๆ ของ IMO ฉบับใหม่ขึ้นมาเพื่อแก้ไขปัญหานั้น คณะกรรมการจะมอบหมายให้คณะอนุกรรมการที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของตน (คณะอนุกรรมการภายใต้คณะกรรมการ MSC จะถูกจัดตั้งขึ้นโดยอาศัยอำนาจตามกฎข้อที่ 2 ของระเบียบวิธีปฏิบัติของคณะกรรมการ MSC¹³ คณะอนุกรรมการภายใต้คณะกรรมการ LEG จะถูกจัดตั้งขึ้นโดยอาศัยอำนาจตามกฎข้อที่ 2 ของระเบียบวิธีปฏิบัติของคณะกรรมการ LEG¹⁴ คณะอนุกรรมการภายใต้คณะกรรมการ MEPC จะถูกจัดตั้งขึ้นโดยอาศัยอำนาจตามกฎข้อที่ 2 ของระเบียบวิธีปฏิบัติของคณะกรรมการ MEPC¹⁵ และคณะอนุกรรมการภายใต้คณะกรรมการ FAL จะถูกจัดตั้งขึ้นโดยอาศัยอำนาจตามกฎข้อที่ 2 ของระเบียบวิธีปฏิบัติของคณะกรรมการ FAL¹⁶) พิจารณายกร่างตราสารเพื่อนำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป ซึ่งหากคณะกรรมการเห็นชอบร่างตราสารที่คณะอนุกรรมการเสนอ คณะกรรมการก็จะรับรอง (adopt) ร่างตราสารดังกล่าว โดยใช้คะแนนเสียงข้างมากของประเทศสมาชิก IMO และผู้เข้าร่วมประชุมที่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนนที่มาประชุมและได้ออกเสียงลงคะแนน ตามกฎข้อที่ 27 ของระเบียบวิธีปฏิบัติของคณะกรรมการต่างๆ¹⁷

¹³ Rules of Procedure of the Maritime Safety Committee, Rule 2

1 The Committee may establish such subsidiary bodies as it considers necessary. Such subsidiary bodies shall follow these Rules, except for Rules 3, 9, 14, 15 and 16.

¹⁴ Rules of Procedure of the Legal Committee, Rule 2

1 The Committee may establish such subsidiary bodies as it considers necessary. Such subsidiary bodies shall follow these Rules, except for Rules 3, 9, 14, 15 and 16.

¹⁵ Rules of Procedure of the Marine Environment Protection Committee, Rule 2

1 The Committee may establish such subsidiary bodies as it considers necessary. Such subsidiary bodies shall follow these Rules, except for Rules 3, 9, 14, 15 and 16.

¹⁶ Rules of Procedure of the Facilitation Committee, Rule 2

1 The Committee may establish such subsidiary bodies as it considers necessary. Such subsidiary bodies shall follow these Rules, except for Rules 3, 9, 14, 15 and 16.

¹⁷ Rules of Procedure of the Maritime Safety Committee, Rule 27

Subject to the provisions of any treaty or other international agreement which confers upon the Organization functions to be undertaken by the Committee, decisions of the Committee shall be made and reports, resolutions and recommendations adopted by a majority of the Members or other Participants entitled to vote, present and voting.

ปัจจุบัน คณะกรรมการต่างๆ ของ IMO โดยคณะอนุกรรมการที่เกี่ยวข้องได้ดำเนินการยกร่างตราสารต่างๆ ของ IMO ไปแล้ว จำนวนทั้งสิ้น 58 ฉบับ ซึ่งมีเนื้อหาครอบคลุมถึงมาตรฐานของเรือ โดยแบ่งออกเป็น 3 ด้านหลักๆ ดังต่อไปนี้¹⁸

(1.1) ด้านความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการเดินเรือ จำนวน 25 ฉบับ เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 (International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974) อนุสัญญาว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศเพื่อป้องกันเรือโดนกันในทะเล ค.ศ. 1972 (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG), 1972) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ. 1966 (International Convention on Load Lines (LL), 1966) และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามของคนประจำเรือ ค.ศ. 1978 (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978) เป็นต้น

Rules of Procedure of the Legal Committee, Rule 27

Subject to the provisions of any treaty or other international agreement which confers upon the Organization functions to be undertaken by the Committee, decisions of the Committee shall be made and reports, resolutions and recommendations adopted by a majority of the Members or other Participants entitled to vote, present and voting.

Rules of Procedure of the Marine Environment Protection Committee, Rule 27

Subject to the provisions of any treaty or other international agreement which confers upon the Organization functions to be undertaken by the Committee, decisions of the Committee shall be made and reports, resolutions and recommendations adopted by a majority of the Members or other Participants entitled to vote, present and voting.

Rules of Procedure of the Facilitation Committee, Rule 27

Subject to the provisions of any treaty or other international agreement which confers upon the Organization functions to be undertaken by the Committee, decisions of the Committee shall be made and reports, resolutions and recommendations adopted by a majority of the Members or other Participants entitled to vote, present and voting.

¹⁸ International Maritime Organization (IMO), **Conventions** [online]. From <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Default.aspx> (accessed on 3 August 2021)

(1.2) ด้านการป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเลจากเรือ รวมถึงความรับผิดชอบที่แพ่งอันเกิดจากเรือและการชดเชยค่าสินไหมทดแทน จำนวน 31 ฉบับ เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. 1973 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร ค.ศ. 1978 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto) อนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันมลภาวะทางทะเลเนื่องจากการทิ้งวัสดุเหลือใช้และวัสดุอย่างอื่น ค.ศ. 1972 (Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter (LC), 1972) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและจัดการน้ำอับเฉาเรือและตะกอน ค.ศ. 2004 (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบที่แพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. 1992 (1992 Protocol to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดเชยความเสียหายอันเนื่องมาจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1992 (1992 Protocol to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1969) และอนุสัญญาว่าด้วยการจำกัดความรับผิดชอบเพื่อสิทธิเรียกร้องทางทะเล ค.ศ. 1976 (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), 1976) เป็นต้น

(1.3) ด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวกับเรือ จำนวน 2 ฉบับ ได้แก่ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันเรือ ค.ศ. 1969 (International Convention on Tonnage Measurement of Ships (TONNAGE), 1969) และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 (International Convention on Salvage (SALVAGE), 1989)

(2) การจัดประชุมเพื่อรับรอง (adopt) ร่างตราสารต่างๆ ของ IMO

เมื่อคณะกรรมการรับรองร่างตราสารต่างๆ ของ IMO แล้ว สมัชชาโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 15(l) ของตราสารก่อตั้ง IMO¹⁹ หรือคณะมนตรีในกรณีที่อยู่ระหว่างสมัยการประชุม

¹⁹ Convention on the International Maritime Organization 1948, Article 15

The functions of the Assembly shall be:

(l) To take decisions in regard to convening any international conference or following any other appropriate procedure for the adoption of international conventions or of amendments to

สมัชชาโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 26 ของตราสารก่อตั้ง IMO²⁰ จะดำเนินการจัดประชุมประเทศสมาชิก IMO เพื่อรับรอง (adopt) ร่างตราสารต่างๆ ของ IMO ที่ผ่านการรับรองของคณะกรรมการ โดยการรับรองร่างตราสารดังกล่าวจะใช้คะแนนเสียงข้างมากของประเทศสมาชิก IMO ซึ่งไม่ใช่สมาชิกสมทบที่มาประชุมและได้ออกเสียงลงคะแนน ตามกฎข้อที่ 32 ของระเบียบวิธีปฏิบัติของสมัชชา²¹ ซึ่งการรับรองตราสารต่างๆ ของ IMO ในชั้นนี้ยังไม่มีผลผูกพันประเทศสมาชิก IMO กล่าวคือ ยังไม่ถึงว่าประเทศสมาชิก IMO ที่ได้ออกเสียงลงคะแนนรับรองตราสารนั้นเป็นภาคีตราสารดังกล่าว จนกว่าจะมีการให้สัตยาบัน (ratification) จากแต่ละประเทศสมาชิก IMO อีกครั้งหนึ่ง

(3) การแนะนำให้ประเทศสมาชิก IMO เข้าเป็นภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO

เมื่อตราสารต่างๆ ของ IMO ผ่านการรับรองของประเทศสมาชิกแล้ว มาตรา 2(b) ของตราสารก่อตั้ง IMO กำหนดให้ IMO แนะนำให้ประเทศสมาชิก IMO ทั้งหมดเข้าเป็นภาคีตราสารดังกล่าว (...Provide for the drafting of conventions, agreements, or other suitable instruments, and recommend these to Governments and to intergovernmental organizations...)²² เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งองค์การ ซึ่งได้แก่ การสร้างความร่วมมือระหว่างรัฐในการกำหนดและ

any international conventions which have been developed by the Maritime Safety Committee, the Legal Committee, the Marine Environment Protection Committee, the Technical Cooperation Committee, the Facilitation Committee or other organs of the Organization;

²⁰ Convention on the International Maritime Organization 1948, Article 26

Between sessions of the Assembly, the Council shall perform all the functions of the Organization, except the function of making recommendations under Article 15(j). In particular, the Council shall coordinate the activities of the organs of the Organization and may make such adjustments in the work programme as are strictly necessary to ensure the efficient functioning of the Organization.

²¹ Rules of Procedure of the Assembly, Rule 32

Subject to the relevant provisions of Articles 7, 63, 68 and 71 of the Convention, decisions of the Assembly and of its subsidiary bodies shall be made, elections, including those subject to the provisions of Article 16 of the Convention, determined, and reports, resolutions and recommendations adopted by a majority of the Members other than Associate Members present and voting.

²² Convention on the International Maritime Organization 1948, Article 2, *supra* note 2.

ยอมรับกฎระเบียบและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับเรือในการค้าระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะในด้านความปลอดภัยในการเดินเรือ ด้านการป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเลจากเรือ และด้านประเด็นทางกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวกับเรือ ตามมาตรา 1(a) ของตราสารก่อตั้ง IMO²³ ทั้งนี้ ที่ IMO ไม่สามารถบังคับให้ประเทศสมาชิก IMO เข้าเป็นภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO ได้ นั้น เนื่องจากตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ รัฐทุกรัฐมีอำนาจอธิปไตยเป็นของตนเองโดยมีอำนาจอธิปไตยแทรกแซงได้ ประกอบกับ IMO เป็นเพียงองค์การระหว่างประเทศและไม่ปรากฏข้อความใดในตราสารก่อตั้ง IMO ที่กำหนดให้ IMO มีอำนาจบังคับเหนือรัฐซึ่งเป็นประเทศสมาชิคนั้นเอง

ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้อ่านเข้าใจกระบวนการในการยกร่างตราสารต่างๆ ของ IMO มากยิ่งขึ้น ผู้เขียนจึงได้จัดทำแผนภาพเพื่อแสดงถึงกระบวนการในการยกร่างตราสารต่างๆ ของ IMO รายละเอียดปรากฏตามด้านล่างนี้

ภาพที่ 1 กระบวนการในการยกร่างตราสารต่างๆ ของ IMO



3.1.3 องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) กับระบบการตรวจประเมิน

เมื่อประเทศสมาชิก IMO เข้าเป็นภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO แล้ว ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ ถือว่าประเทศสมาชิก IMO ได้แสดงความยินยอมที่จะผูกพัน (consent to be bound) ตามตราสารต่างๆ ของ IMO ดังกล่าว ดังนั้น ประเทศสมาชิก IMO ในฐานะรัฐภาคีจึงมีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ตามหลัก “Pacta Sunt Servanda หรือ สัญญา

²³ Convention on the International Maritime Organization 1948, Article 1, *supra* note 1.

ที่ห้าขึ้นต้องได้รับการยึดถือปฏิบัติ” ซึ่งปรากฏตามมาตรา 26 ของอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 (Vienna Convention on the Law of Treaties 1969)²⁴ อันเป็นกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศด้วย ประเด็นที่น่าพิจารณาต่อไปซึ่งยังคงเป็นปัญหาสำคัญของกฎหมายระหว่างประเทศนั่นก็คือ ปัญหาเรื่องการบังคับใช้กฎหมายซึ่งรวมถึงตราสารต่างๆ ของ IMO ด้วย โดยผู้เขียนได้กล่าวไว้แล้วในบทที่ 2 ทั้งนี้ เนื่องจากตราสารต่างๆ ของ IMO เป็นความตกลงระหว่างประเทศที่กำหนดบทบัญญัติทางเทคนิคเกี่ยวกับเรืออภัยต่อการปฏิบัติตามของรัฐบาลฯ จึงเกิดปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO กล่าวคือ รัฐบาลฯไม่มีความพร้อมทางเทคนิคในการปฏิบัติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศกำลังพัฒนา หรือรัฐบาลฯปฏิบัติไม่ถูกต้อง หรือรัฐบาลฯปฏิบัติไม่ครบถ้วน หรือรัฐบาลฯไม่ยอมปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารดังกล่าว ซึ่งแม้จะมีการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยรัฐบาลฯในฐานะรัฐเจ้าของธงและรัฐบาลฯในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่าแล้วก็ตามก็ยังไม่เพียงพอที่จะทำให้รัฐบาลฯทั้งหมดปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO เนื่องจากการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยรัฐบาลฯในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่าเป็นเพียงการตรวจใบสำคัญรับรองที่รัฐบาลฯอื่นออกให้แก่เรือที่ชักธงของรัฐบาลฯนั้น ไม่ได้เป็นการตรวจการปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ของ IMO อย่างเป็นระบบ ประกอบกับในสังคมระหว่างประเทศ รัฐบาลฯทั้งหลายมีความเสมอภาคกันและองค์การระหว่างประเทศเองก็ไม่ได้มีอำนาจเหนือรัฐแต่อย่างใด ไม่มีข้อความใดในตราสารก่อตั้ง IMO ที่แสดงว่า IMO มีอำนาจเหนือรัฐซึ่งเป็นประเทศสมาชิก ด้วยเหตุนี้ IMO จึงไม่สามารถบังคับให้รัฐบาลฯปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ได้ ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหาการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO IMO ในฐานะองค์การระหว่างประเทศที่จัดตั้งขึ้นเพื่อสร้างความร่วมมือและอำนวยความสะดวกแก่รัฐทั้งหลายในการกำหนดและยอมรับกฎระเบียบเกี่ยวกับเรือในการค้าระหว่างประเทศ ตามมาตรา 1(a) ของตราสารก่อตั้ง IMO²⁵ จึงคิดค้นกลไกขึ้นมาเพื่อตรวจสอบการกระทำของรัฐบาลฯว่าสอดคล้อง (comply) กับบทบัญญัติที่กำหนดไว้ในตราสารต่างๆ ของ IMO หรือไม่ ซึ่งกลไกที่ IMO คิดค้นขึ้นมา นี้ เรียกว่า “ระบบการตรวจประเมิน”

3.2 รูปแบบของระบบการตรวจประเมิน

เมื่อเกิดปัญหาในการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO IMO ในฐานะองค์การระหว่างประเทศที่จัดตั้งขึ้นเพื่อสร้างความร่วมมือและอำนวยความสะดวกแก่รัฐทั้งหลายในการกำหนดและยอมรับ

²⁴ Vienna Convention on the Law of Treaties 1969, Article 26

Every treaty in force is binding upon the parties to it and must be performed by them in good faith.

²⁵ Convention on the International Maritime Organization 1948, Article 1, *supra* note 1.

กฎระเบียบเกี่ยวกับเรือในการค้าระหว่างประเทศ จึงคิดค้นระบบการตรวจประเมินขึ้นมา ซึ่งจากการศึกษาพบว่าระบบการตรวจประเมินแบ่งออกเป็น 3 รูปแบบ ดังนี้ (1) ระบบการประเมินตนเองในฐานะรัฐเจ้าของธง (2) ระบบการตรวจประเมินภาคสมัครใจ และ (3) ระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ โดยแต่ละรูปแบบของระบบการตรวจประเมิน มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.2.1 ระบบการประเมินตนเองในฐานะรัฐเจ้าของธง (Self-Assessment of Flag State Performance)

จากที่กล่าวในหัวข้อที่แล้ว เมื่อตราสารต่างๆ ของ IMO เป็นความตกลงระหว่างประเทศที่กำหนดบทบาทปฏิบัติทางเทคนิคเกี่ยวกับเรืออันยากต่อการปฏิบัติตามของรัฐภาคี จึงเกิดปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO กล่าวคือ รัฐภาคีไม่มีความพร้อมทางเทคนิคในการปฏิบัติ หรือรัฐภาคีปฏิบัติไม่ถูกต้อง หรือรัฐภาคีปฏิบัติไม่ครบถ้วน หรือรัฐภาคีไม่ยอมปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารดังกล่าว ประกอบกับไม่มีข้อความใดในตราสารก่อตั้ง IMO ที่แสดงว่า IMO มีอำนาจเหนือรัฐซึ่งเป็นประเทศสมาชิก และตราสารต่างๆ ของ IMO ก็ยังไม่ได้มีการกำหนดกลไกในการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ของ IMO ของรัฐภาคีเอาไว้ ดังนั้น IMO จึงไม่สามารถที่จะเข้าไปดำเนินการตรวจประเมินรัฐภาคีได้ ด้วยเหตุนี้ เพื่อแก้ไขปัญหาการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO ในระยะแรก IMO จึงแนะนำให้รัฐภาคีดำเนินการประเมินการปฏิบัติการของตนเองในฐานะรัฐเจ้าของธง

ในการจัดตั้งระบบการประเมินตนเองในฐานะรัฐเจ้าของธง สมัชชาในการประชุมสมัยสามัญ ครั้งที่ 22 ได้แสดงเจตนาโดยชัดแจ้งโดยเสียงข้างมากของประเทศสมาชิกซึ่งไม่ใช่สมาชิกสมทบที่มาร่วมประชุมและได้ออกเสียงลงคะแนน ตามกฎข้อที่ 32 ของระเบียบวิธีปฏิบัติของสมัชชา²⁶ รับรองข้อมติที่ A.912(22)²⁷ เพื่อจัดตั้งระบบการประเมินตนเองในฐานะรัฐเจ้าของธงขึ้นมา โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 15(j) ของตราสารก่อตั้ง IMO ที่กำหนดให้สมัชชามีหน้าที่ในการแนะนำให้ประเทศสมาชิกยอมรับกฎระเบียบ (regulations) และแนวปฏิบัติ (guidelines) เกี่ยวกับความปลอดภัยทางทะเล การป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเลอันเกิดจากเรือ รวมถึงเรื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง กับผลกระทบของเรือต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล “...(j) To recommend to Members for adoption, regulations

²⁶ Rules of Procedure of the Assembly, Rule 32, *supra* note 21.

²⁷ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.912(22). Self-Assessment of Flag State Performance,” (2001).

and guidelines concerning maritime safety, the prevention and control of marine pollution from ships and other matters concerning the effect of shipping on the marine environment...”²⁸ ทั้งนี้ IMO ให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของรัฐภาคีในฐานะรัฐเจ้าของธงเป็นลำดับแรก เนื่องจากตราสารต่างๆ ของ IMO เป็นเรื่องเกี่ยวกับเรือซึ่งรัฐเจ้าของธงมีบทบาทหลักในการควบคุมเรือที่ซ้กธงของตนให้ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศ ตามมาตรา 94²⁹ และมาตรา 217³⁰ ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วย

²⁸ Convention on the International Maritime Organization 1948, Article 15

The functions of the Assembly shall be:

(j) To recommend to Members for adoption, regulations and guidelines concerning maritime safety, the prevention and control of marine pollution from ships and other matters concerning the effect of shipping on the marine environment assigned to the Organization by or under international instruments, or amendments to such regulations and guidelines which have been referred to it;

²⁹ United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, Article 94

1. Every State shall effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag.

2. In particular every State shall:

(a) maintain a register of ships containing the names and particulars of ships flying its flag, except those which are excluded from generally accepted international regulations on account of their small size; and

(b) assume jurisdiction under its internal law over each ship flying its flag and its master, officers and crew in respect of administrative, technical and social matters concerning the ship.

3. Every State shall take such measures for ships flying its flag as are necessary to ensure safety at sea with regard, inter alia, to:

(a) the construction, equipment and seaworthiness of ships;

(b) the manning of ships, labour conditions and the training of crews, taking into account the applicable international instruments;

(c) the use of signals, the maintenance of communications and the prevention of collisions.

4. Such measures shall include those necessary to ensure:

(a) that each ship, before registration and thereafter at appropriate intervals, is surveyed by a qualified surveyor of ships, and has on board such charts, nautical publications and navigational equipment and instruments as are appropriate for the safe navigation of the ship;

(b) that each ship is in the charge of a master and officers who possess appropriate qualifications, in particular in seamanship, navigation, communications and marine engineering, and that the crew is appropriate in qualification and numbers for the type, size, machinery and equipment of the ship;

(c) that the master, officers and, to the extent appropriate, the crew are fully conversant with and required to observe the applicable international regulations concerning the safety of life at sea, the prevention of collisions, the prevention, reduction and control of marine pollution, and the maintenance of communications by radio.

5. In taking the measures called for in paragraphs 3 and 4 each State is required to conform to generally accepted international regulations, procedures and practices and to take any steps which may be necessary to secure their observance.

6. A State which has clear grounds to believe that proper jurisdiction and control with respect to a ship have not been exercised may report the facts to the flag State. Upon receiving such a report, the flag State shall investigate the matter and, if appropriate, take any action necessary to remedy the situation.

7. Each State shall cause an inquiry to be held by or before a suitably qualified person or persons into every marine casualty or incident of navigation on the high seas involving a ship flying its flag and causing loss of life or serious injury to nationals of another State or serious damage to ships or installations of another State or to the marine environment. The flag State and the other State shall cooperate in the conduct of any inquiry held by that other State into any such marine casualty or incident of navigation.

³⁰ United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, Article 217

1. States shall ensure compliance by vessels flying their flag or of their registry with applicable international rules and standards, established through the competent international organization or general diplomatic conference, and with their laws and regulations adopted in accordance with this Convention for the prevention, reduction and control of pollution of the marine environment from vessels and shall accordingly adopt laws and regulations and take other measures necessary for their implementation. Flag States shall provide for the effective enforcement of such rules, standards, laws and regulations, irrespective of where a violation occurs.

2. States shall, in particular, take appropriate measures in order to ensure that vessels flying their flag or of their registry are prohibited from sailing, until they can proceed to sea in compliance with the requirements of the international rules and standards referred to in

กฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) หรืออนุสัญญา UNCLOS 1982

ภายใต้ระบบการประเมินตนเองในฐานะรัฐเจ้าของธงนี้ IMO โดยสมาชิกได้รับรองแนวทาง (guidance) เกณฑ์และตัวชี้วัด (criteria and performance indicators) สำหรับรัฐภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 6 ฉบับ ได้แก่ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 (International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS),

paragraph 1, including requirements in respect of design, construction, equipment and manning of vessels.

3. States shall ensure that vessels flying their flag or of their registry carry on board certificates required by and issued pursuant to international rules and standards referred to in paragraph 1. States shall ensure that vessels flying their flag are periodically inspected in order to verify that such certificates are in conformity with the actual condition of the vessels. These certificates shall be accepted by other States as evidence of the condition of the vessels and shall be regarded as having the same force as certificates issued by them, unless there are clear grounds for believing that the condition of the vessel does not correspond substantially with the particulars of the certificates.

4. If a vessel commits a violation of rules and standards established through the competent international organization or general diplomatic conference, the flag State, without prejudice to articles 218, 220 and 228, shall provide for immediate investigation and where appropriate institute proceedings in respect of the alleged violation irrespective of where the violation occurred or where the pollution caused by such violation has occurred or has been spotted.

5. Flag States conducting an investigation of the violation may request the assistance of any other State whose cooperation could be useful in clarifying the circumstances of the case. States shall endeavour to meet appropriate requests of flag States.

6. States shall, at the written request of any State, investigate any violation alleged to have been committed by vessels flying their flag. If satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, flag States shall without delay institute such proceedings in accordance with their laws.

7. Flag States shall promptly inform the requesting State and the competent international organization of the action taken and its outcome. Such information shall be available to all States.

8. Penalties provided for by the laws and regulations of States for vessels flying their flag shall be adequate in severity to discourage violations wherever they occur.

1974 หรืออนุสัญญา SOLAS 1974) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. 1973 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร ค.ศ. 1978 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto หรืออนุสัญญา MARPOL 73/78) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ. 1966 (International Convention on Load Lines (LL), 1966 หรืออนุสัญญา LL 1966) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามของคนประจำเรือ ค.ศ. 1978 (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978 หรืออนุสัญญา STCW 1978) อนุสัญญาว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศเพื่อป้องกันเรือชนกันบนทะเล ค.ศ. 1972 (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG), 1972 หรืออนุสัญญา COLREG 1972) และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันเรือ ค.ศ. 1969 (International Convention on Tonnage Measurement of Ships (TONNAGE), 1969 หรืออนุสัญญา TONNAGE 1969) เพื่อใช้ในการประเมินตนเองในฐานะรัฐเจ้าของธง³¹ อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาตราสารก่อตั้ง IMO พบว่าข้อมติของสมัชชา IMO มีสถานะเป็นเพียงคำแนะนำ (recommendation) แก่ประเทศสมาชิกซึ่งไม่มีผลทางกฎหมายแต่อย่างใด ดังนั้น ประเทศสมาชิก IMO ในฐานะรัฐภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 6 ฉบับดังกล่าว จะดำเนินการประเมินการปฏิบัติการของตนเองในฐานะรัฐเจ้าของธงหรือไม่ก็ได้ขึ้นอยู่กับความสมัครใจและดุลยพินิจของตน³² ซึ่งแนวทาง เกณฑ์ และ

³¹ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.912(22). Self-Assessment of Flag State Performance,” (2001) :

HAVING CONSIDERED the recommendations made by the Maritime Safety Committee at its seventy-fourth session and by the Marine Environment Protection Committee at its forty-sixth session,

1. ADOPTS:

(a) the Guidance to assist flag States in the self-assessment of their performance set out in Annex 1 to the present resolution; and

(b) the Criteria and performance indicators for the self-assessment of flag State performance set out in Annex 2 to the present resolution;

³² International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.912(22). Self-Assessment of Flag State Performance,” (2001) :

2. URGES Governments, in their efforts to improve safety of life at sea and to protect the marine environment, to carry out, at regular intervals and at their discretion, a self-assessment of

ตัวชี้วัดที่ IMO แนะนำให้รัฐภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 6 ฉบับ ใช้ในการประเมินตนเองในฐานะรัฐเจ้าของธงนั้น มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(1) เกณฑ์ภายใน (internal criteria) จำนวน 4 ข้อ ซึ่งเป็นเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของรัฐเจ้าของธงในฐานะฝ่ายบริหาร (administration) โดยตรง เพื่อใช้บ่งชี้ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการของรัฐภาคีในฐานะรัฐเจ้าของธงในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO³³

(1.1) กรอบแนวคิดทางกฎหมาย (legal framework)³⁴

their capabilities and performance in giving full and complete effect to the various instruments to which they are Party;

³³ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.912(22). Self-Assessment of Flag State Performance,” (2001) : Annex 1

Internal criteria for the assessment of flag State performance

3 "Internal" criteria are criteria which are directly relevant to the operation of the flag State as an Administration and are designed to give a clear indication of the effectiveness of a flag State Administration in fulfilling its obligations under the instruments. Guidance on flag State responsibilities is contained in Assembly resolution A.847(20) on Guidelines to assist flag States in the implementation of IMO instruments. Article 94 of UNCLOS also sets out the duties of State Parties (Article 1.2(1)). Article 217 of UNCLOS is also relevant in detailing the enforcement responsibilities of flag States. Based on international instruments, a flag State has responsibilities relating, in particular, to setting legal requirements to give national effect to the instruments to which it is a Party; enforcement of those requirements; authorization of organizations acting on its behalf and casualty investigation. These are considered in more detail below.

³⁴ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.912(22). Self-Assessment of Flag State Performance,” (2001) : Annex 1

Legal framework

4 A flag State should:

.1 take measures to ensure safety at sea and pollution prevention for ships entitled to fly its flag with regard to:

.1.1 the construction, equipment and management of ships;

.1.2 the principles and rules with respect to the limits to which ships may be loaded;

รัฐภาคีควรประเมินการประกาศใช้กฎหมาย และการใช้มาตรการต่างๆ ของตนในฐานะรัฐเจ้าของธง เพื่อรับรองความปลอดภัยของชีวิตในทะเลและการป้องกันมลพิษสำหรับเรือที่ซักรงของตน โดยการประกาศใช้กฎหมายและการใช้มาตรการดังกล่าวควรเป็นไปตามพันธกรณีระหว่างประเทศ เพื่อให้ตราสารต่างๆ ของ IMO ที่ตนเป็นภาคีมีผลใช้บังคับอย่างสมบูรณ์และเต็มประสิทธิภาพ และสามารถแสดงให้เห็นได้ว่าเรือที่ซักรงของตนจะไม่เดินทะเลเว้นแต่จะเป็นไปตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง รวมถึงสามารถแสดงให้เห็นว่าตนมีนโยบายที่ส่งเสริมวัฒนธรรมการทำงานที่ปลอดภัยและคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมทางทะเล³⁵ ทั้งนี้ IMO แนะนำให้รัฐภาคีประเมินกรอบแนวคิดทาง

-
- .1.3 the prevention, reduction and control of pollution of the marine environment and the minimization of the impact of accidental discharges of pollutants;
 - .1.4 the manning of ships and the training of crews; and
 - .1.5 the safety of navigation (including taking part in mandatory reporting and routing systems), maintenance of communications and prevention of collisions;
 - .2 promulgate laws which permit effective jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag and, in particular, relating to the inspection of ships, safety and pollution prevention laws applying to such ships and the making of associated regulations; and
 - .3 promulgate laws providing the legal basis for the establishment of a registry and maintain a register of ships flying its flag.

³⁵ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.912(22). Self-Assessment of Flag State Performance,” (2001) : Annex 2

Criteria

2 The following are the criteria which permit the goal defined above to be attained:

- .1 Legal framework and means of promulgating maritime legislation which should satisfy the international maritime obligations of the State.
- .2 Ability to demonstrate that full and complete effect is being given to instruments in force to which the flag State is a Party.
- .6 Ability to ensure that a ship having joined its register does not operate unless it complies with applicable requirements.
- .7 Ability to demonstrate that a policy is in place to promote a safety and environmentally-minded working culture at all times.

กฎหมายของตน เนื่องจากรัฐภาคีมีหน้าที่ในการประกาศใช้กฎหมาย รวมถึงใช้มาตรการต่างๆ เพื่อควบคุมเรือที่ชักธงของตน ตามมาตรา 94 ของอนุสัญญา UNCLOS 1982³⁶

(1.2) การบังคับใช้กฎหมาย (enforcement)³⁷

รัฐภาคีควรประเมินการบังคับใช้กฎหมาย กระบวนการในการสอบสวน และบทลงโทษสำหรับเรือที่ชักธงของตนในกรณีที่ไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนควรจัดให้มีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านการเดินเรือและทางเทคนิคอย่างเพียงพอ เพื่อการดำเนินการตามความรับผิดชอบของตนในฐานะรัฐเจ้าของธง ทั้งนี้ IMO แนะนำให้รัฐภาคีประเมินการบังคับใช้กฎหมายของตน³⁸ เนื่องจากรัฐภาคีมีหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมาย รวมถึงใช้มาตรการต่างๆ เพื่อควบคุมเรือที่ชักธงของตน ตามมาตรา 217 ของอนุสัญญา UNCLOS 1982³⁹

³⁶ United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, Article 94, *supra* note 29.

³⁷ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.912(22). Self-Assessment of Flag State Performance,” (2001) : Annex 1

Enforcement

5 A flag State should:

- .1 provide for the enforcement of its national laws, including the associated investigative and penalty processes;
- .2 take appropriate action against ships flying its flag that fail to comply with applicable requirements;
- .3 ensure the availability of sufficient personnel with maritime and technical expertise to carry out its flag State responsibilities, including:
 - .3.1 the development and enforcement of necessary national laws;
 - .3.2 the establishment and maintenance of minimum safe manning levels on board ships flying its flag and the provision of effective certification of seafarers;
 - .3.3 the inspection of ships flying its flag to ensure compliance with the requirements of international instruments to which the flag State is a Party;
 - .3.4 the reporting of casualties and incidents as required by the respective instruments; and
 - .3.5 the investigation of circumstances following any detention of ships flying its flag.

³⁸ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.912(22). Self-Assessment of Flag State Performance,” (2001) : Annex 2

(1.3) ความรับผิดชอบขององค์กรที่ได้รับการยอมรับซึ่งดำเนินการในนามของฝ่ายบริหาร (responsibility of recognized organizations acting on behalf of the administration)⁴⁰

รัฐภาคีควรประเมินการมอบอำนาจของตนให้กับองค์กรอื่นซึ่งเป็นบุคคลที่สาม ในกรณีที่รัฐภาคีอนุญาตให้องค์กรดังกล่าวดำเนินการในนามของตน โดยการมอบอำนาจดังกล่าวต้องได้รับการบันทึกไว้อย่างชัดเจน⁴¹ และควรปฏิบัติตามแนวทางขั้นต่ำสำหรับการมอบอำนาจให้กับองค์กรที่ดำเนินการในนามของฝ่ายบริหารตามที่ปรากฏในข้อมติของสมัชชาที่ A.739(18) และข้อกำหนดเกี่ยวกับการตรวจเรือและการออกใบสำคัญรับรองขององค์กรที่ได้รับการยอมรับตามที่ปรากฏในข้อมติของสมัชชาที่ A.789(19) ทั้งนี้ IMO แนะนำให้รัฐภาคีประเมินการมอบอำนาจของตนให้กับองค์กรที่ได้รับการยอมรับ เนื่องจากรัฐภาคีมีหน้าที่ในการกำกับดูแลการดำเนินการต่างๆ ขององค์กรที่กระทำการในนามของตนให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ IMO ตาม

Criteria

.3 Enforcement of maritime legislation.

³⁹ United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, Article 217, *supra* note 30.

⁴⁰ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.912(22). Self-Assessment of Flag State Performance,” (2001) : Annex 1

Responsibility of recognized organizations acting on behalf of the Administration

6 In cases where a flag State authorizes third party organizations to act on its behalf, i.e. recognized organizations, any delegation of authority to these recognized organizations must be clearly recorded and should follow as a minimum the Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration (resolution A.739(18)) and the Specifications on the survey and certification functions of recognized organizations acting on behalf of the Administration (resolution A.789(19)). The requirements of SOLAS regulation I/6(c), and the analogous requirements of MARPOL 73/78 should be included in any delegation of authority. The flag State must also take full responsibility for all safety and pollution prevention certificates issued under the relevant instruments by it or on its behalf.

⁴¹ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.912(22). Self-Assessment of Flag State Performance,” (2001) : Annex 2

Criteria

.4 Responsibility for any recognized organization (RO) acting on behalf of the Administration, including authorization and monitoring of, and any corrective action against, the RO.

ข้อบังคับที่ 1/6 ของอนุสัญญา SOLAS 1974⁴² ข้อบังคับที่ 6 ของภาคผนวก 1 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78⁴³ ข้อบังคับที่ 8 ของภาคผนวก 2 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78⁴⁴ ข้อบังคับที่ 4

⁴² International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation 1/6

(a) The inspection and survey of ships, so far as regards the enforcement of the provisions of the present regulations and the granting of exemptions therefrom, shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the inspections and surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

(b) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct inspections and surveys as set forth in paragraph (a) shall as a minimum empower any nominated surveyor or recognized organization to:

- (i) require repairs to a ship;
- (ii) carry out inspections and surveys if requested by the appropriate authorities of a port state.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to nominated surveyors or recognized organizations.*

(c) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without danger to the ship, or persons on board, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the relevant certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and, if the ship is in the port of another party, the appropriate authorities of the port state shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the port state, the Government of the port state concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation. When applicable, the Government of the port state concerned shall ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea, or leave port for the purpose of proceeding to the appropriate repair yard, without danger to the ship or persons on board.

(d) In every case, the Administration shall fully guarantee the completeness and efficiency of the inspection and survey, and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

⁴³ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex I Regulation 6

3.1 Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. Such organizations, including classification societies, shall be authorized by the Administration in accordance with the provisions of the present Convention and with the Code for Recognized Organizations (RO Code), consisting of part 1 and part 2 (the provisions of which shall be treated as mandatory) and part 3 (the provisions of which shall be treated as recommendatory), as adopted by the Organization by resolution MEPC.237(65), as may be amended by the Organization, provided that:

.1 amendments to part 1 and part 2 of the RO Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to this annex;

.2 amendments to part 3 of the RO Code are adopted by the Marine Environment Protection Committee in accordance with its Rules of Procedure; and

.3 any amendments referred to in .1 and .2 adopted by the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee are identical and come into force or take effect at the same time, as appropriate.

3.2 An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys as set forth in paragraph 3.1 of this regulation shall, as a minimum, empower any nominated surveyor or recognized organization to:

.1 require repairs to a ship; and

.2 carry out surveys, if requested by the appropriate authorities of a port State.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations, for circulation to Parties to the present Convention for the information of their officers.

3.3 When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the Certificate shall be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and if the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or a recognized organization has notified the

appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation. When applicable, the Government of the port State concerned shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

3.4 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

⁴⁴ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex II Regulation 8

2.1 Surveys of ships, as regards the enforcement of the provisions of this Annex, shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

2.2 Such organizations, including classification societies, shall be authorized by the Administration in accordance with the provisions of the present Convention and with the Code for recognized organizations (RO Code), consisting of part 1 and part 2 (the provisions of which shall be treated as mandatory) and part 3 (the provisions of which shall be treated as recommendatory), as adopted by the Organization by resolution MEPC.237(65), as may be amended by the Organization, provided that:

.1 amendments to part 1 and part 2 of the RO Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to this annex;

.2 amendments to part 3 of the RO Code are adopted by the Marine Environment Protection Committee in accordance with its Rules of Procedure; and

.3 any amendments referred to in .1 and .2 adopted by the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee are identical and come into force or take effect at the same time, as appropriate.

2.3 An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys as set forth in paragraph 2.1 of this regulation shall, as a minimum, empower any nominated surveyor or recognized organization to:

.1 require repairs to a ship; and

.2 carry out surveys if requested by the appropriate authorities of a port State.

ของภาคผนวก 4 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78⁴⁵ ข้อบังคับที่ 5 ของภาคผนวก 6 ของอนุสัญญา MARPOL PROT 1997⁴⁶ มาตรา 13 ของอนุสัญญา LL 1966⁴⁷ และมาตรา 7 ของอนุสัญญา TONNAGE 1969⁴⁸

2.4 The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations, for circulation to Parties to the present Convention for the information of their officers.

2.5 When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate, or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the Certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately, and if the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or a recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation. When applicable, the Government of the port State concerned shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

2.6 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

⁴⁵ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex IV Regulation 4

3 Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

4 An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys as set forth in paragraph 3 of this regulation shall, as a minimum, empower any nominated surveyor or recognized organization to:

.1 require repairs to a ship; and

.2 carry out surveys if requested by the appropriate authorities of a Port State.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations, for circulation to Parties to the present Convention for the information of their officers.

5 When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the Certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately and if the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the Port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the Port State, the Government of the Port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation. When applicable, the Government of the Port State concerned shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

6 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

⁴⁶ 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, Annex VI Regulation 5

3 Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration.

.1 The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. Such organizations shall comply with the guidelines adopted by the Organization;

.2 The survey of marine diesel engines and equipment for compliance with regulation 13 of this Annex shall be conducted in accordance with the revised NOx Technical Code 2008;

.3 When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the equipment does not correspond substantially with the particulars of the

(1.4) การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ (casualty and incident investigation)⁴⁹

รัฐภาคีควรประเมินการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ รวมถึงการส่งรายงานที่เกี่ยวข้องไปยัง IMO ของตน โดยการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ดังกล่าวควรเป็นไปอย่างรวดเร็วและถี่ถ้วน สามารถตรวจสอบสาเหตุของการบาดเจ็บและการเสียชีวิตของคนประจำเรือ

certificate, it shall ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken, the certificate shall be withdrawn by the Administration. If the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation; and

.4 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

⁴⁷ International Convention on Load Lines 1966, Article 13

The survey, inspection and marking of ships, as regards the enforcement of the provisions of the present Convention and the granting of exemptions therefrom, shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the survey, inspection and marking either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. In every case the Administration concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the survey, inspection and marking.

⁴⁸ International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969, Article 7

(1) An International Tonnage Certificate (1969) shall be issued to every ship, the gross and net tonnages of which have been determined in accordance with the present Convention.

(2) Such certificate shall be issued by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration shall assume full responsibility for the certificate.

⁴⁹ International Maritime Organization General Assembly, "Resolution adopted by the General Assembly: A.912(22). Self-Assessment of Flag State Performance," (2001) : Annex 1

Casualty and incident investigation

7 A flag State should undertake prompt and thorough casualty and incident investigations and submit relevant reports to IMO, as appropriate.

และสามารถดำเนินการแก้ไขได้อย่างเหมาะสม⁵⁰ ทั้งนี้ IMO แนะนำให้รัฐภาคีประเมินการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของตน เนื่องจากรัฐภาคีมีหน้าที่ในการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ รวมถึงการส่งรายงานที่เกี่ยวข้องไปยัง IMO ตามมาตรา 94 ของอนุสัญญา UNCLOS 1982⁵¹ ข้อบังคับที่ 1/21 ของอนุสัญญา SOLAS 1974⁵² มาตรา 8⁵³ และมาตรา 12⁵⁴ ของอนุสัญญา MARPOL 73/78 และมาตรา 23 ของอนุสัญญา LL 1966⁵⁵

⁵⁰ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.912(22). Self-Assessment of Flag State Performance,” (2001) : Annex 2

Criteria

.5 Ability to investigate the causes of personal injuries, non-compliance, casualties, and pollution incidents, and ability to take appropriate remedial action.

⁵¹ United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, Article 94, *supra* note 29.

⁵² International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation 1/21

(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 of the ships concerned or in any manner fix or imply responsibility upon any ship or person.

⁵³ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Article 8

(1) A report of an incident shall be made without delay to the fullest extent possible in accordance with the provisions of Protocol I to the present Convention.

(2) Each Party to the Convention shall:

(a) make all arrangements necessary for an appropriate officer or agency to receive and process all reports on incidents; and

(b) notify the Organization with complete details of such arrangements for circulation to other Parties and Member States of the Organization.

(3) Whenever a Party receives a report under the provisions of the present Article, that Party shall relay the report without delay to:

(a) the Administration of the ship involved; and

(b) any other State which may be affected.

(2) เกณฑ์ภายนอก (external criteria) ซึ่งเป็นข้อมูลเกี่ยวกับการตรวจควบคุมเรือในเมืองท่าและข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อใช้บ่งชี้ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการของรัฐภาคีในฐานะรัฐเจ้าของธงเพิ่มเติมจากเกณฑ์ภายใน การที่รัฐภาคีมีจำนวนอุบัติเหตุ จำนวนเรือที่สูญหาย และจำนวนเรือที่ถูกกักมากเท่าใด ก็ยิ่งแสดงให้เห็นว่าการปฏิบัติการของรัฐภาคีในฐานะรัฐเจ้าของธงยังขาดประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ในการใช้เกณฑ์ดังกล่าวรัฐภาคีควรพิจารณาตามสัดส่วนของจำนวนเรือทั้งหมดที่ซีกธงของตน โดยขึ้นอยู่กับตราสารระหว่างประเทศที่ตนเป็นภาคี ซึ่งเกณฑ์ภายนอกสำหรับการประเมินตนเองในฐานะรัฐเจ้าของธงนั้น ประกอบด้วย:⁵⁶

(4) Each Party to the Convention undertakes to issue instructions to its maritime inspection vessels and aircraft and to other appropriate services, to report to its authorities any incident referred to in Protocol I to the present Convention. That Party shall, if it considers it appropriate, report accordingly to the Organization and to any other party concerned.

⁵⁴ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Article 12

(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.

⁵⁵ International Convention on Load Lines 1966, Article 23

(1) Each Administration undertakes to conduct an investigation of any casualty occurring to ships for which it is responsible and which are subject to the provisions of the present Convention when it judges that such an investigation may assist in determining what changes in the Convention might be desirable.

(2) Each Contracting Government undertakes to supply the Organization with the 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 of the ships concerned or in any manner fix or imply responsibility upon any ship or person.

⁵⁶ International Maritime Organization General Assembly, "Resolution adopted by the General Assembly: A.912(22). Self-Assessment of Flag State Performance," (2001) : Annex 1

External criteria for the assessment of flag State performance

- (2.1) จำนวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ที่รายงานต่อ IMO
- (2.2) จำนวนอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บของบุคคลซึ่งนำไปสู่การหยุดปฏิบัติหน้าที่ตั้งแต่ 3 วันขึ้นไปบนเรือที่ซักธงของรัฐที่เกี่ยวข้อง
- (2.3) จำนวนผู้เสียชีวิตบนเรืออันเป็นผลมาจากการทำงานของเรือที่ซักธงของตน
- (2.4) จำนวนเรือที่สูญหาย
- (2.5) จำนวนอุบัติการณ์การสูญเสียมลพิษลงสู่ทะเลที่ต้องรายงานตามข้อกำหนดของอนุสัญญา MARPOL 73/78 รวมถึงมาตรการความร้ายแรงของอุบัติการณ์ดังกล่าว
- (2.6) จำนวนเรือที่ถูกกักโดยรัฐอื่นภายใต้กระบวนการตรวจควบคุมเรือในเมืองท่า
- (2.7) การแจ้งข้อมูลต่อ IMO ตามที่กำหนดไว้ในตราสารภาคบังคับ

8 "External" criteria refer to information, in particular port State control data and casualty accident data, which may also be taken to be indicators of the way in which a flag State is performing. The following are indicators of the way in which the flag State is performing but do not relate directly to the organization of the flag State's Administration. When used as indicators, the criteria listed in .1 to .5 should be considered in proportion to the overall number of ships flying its flag, subject to international instruments to which the State is a Party:

- .1 Number of accidents, casualties and incidents reportable to IMO in terms of the requirements of the international casualty database.
- .2 Number of accidents involving personal injuries leading to absence from duty of 3 days or more on board ships flying the flag of the State concerned.
- .3 Number of lives lost on its ships resulting from the operation of ships flying its flag.
- .4 Number of ships lost.
- .5 Number of incidents of loss of pollutants into the sea according to MARPOL 73/78 reporting standards, including a measure of the seriousness of the incidents.
- .6 Number of ships detained by other States under port State control procedures.
- .7 Communication to IMO of information required in mandatory instruments.

ภายหลังการประเมินตนเอง หากรัฐภาคีต้องการความช่วยเหลือทางเทคนิคก็สามารถส่งผลการประเมินตนเองให้แก่เลขาธิการ IMO เพื่อให้ IMO ให้คำแนะนำและช่วยเหลือรัฐภาคีในการแก้ไขปัญหาการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO ในฐานะรัฐเจ้าของธงได้⁵⁷

อย่างไรก็ดี แม้ IMO จะจัดตั้งระบบการประเมินตนเองในฐานะรัฐเจ้าของธงขึ้นมาเพื่อแนะนำให้รัฐภาคีดำเนินการประเมินตนเองในฐานะรัฐเจ้าของธงจนทราบข้อบกพร่องในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ก็ตาม แต่เนื่องจากข้อมติของสมัชชาที่รับรองการจัดตั้งระบบการประเมินตนเองนี้มีสถานะเป็นเพียงคำแนะนำ (recommendation) ซึ่งไม่มีผลทางกฎหมายแต่อย่างใด ดังนั้น ประเทศสมาชิก IMO ในฐานะรัฐภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 6 ฉบับดังกล่าวจะดำเนินการประเมินตนเองในฐานะรัฐเจ้าของธงหรือไม่ก็ได้ขึ้นอยู่กับความสมัครใจและดุลยพินิจ จึงอาจทำให้แต่ละรัฐภาคีตีความและดำเนินการประเมินตนเองตามแนวทางที่ IMO แนะนำไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ประกอบกับการประเมินตนเองของรัฐภาคีตามแนวทางที่ IMO แนะนำนั้น ยังขาดการประเมินตนเองทั้งในฐานะรัฐชายฝั่งและรัฐเจ้าของเมืองท่าซึ่งต่างมีพันธกรณีและความรับผิดชอบที่สำคัญภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของชีวิตในทะเลและการปกป้องคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล⁵⁸ จึงยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของรัฐภาคีได้อย่างครบถ้วน ด้วยเหตุนี้ IMO จึงยกเลิกระบบการประเมินตนเองในฐานะ

⁵⁷ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.912(22). Self-Assessment of Flag State Performance,” (2001) :

5. ENCOURAGES Governments, when seeking technical assistance from or through the Organization, to provide the Secretary-General with the results of their most recent self-assessment, so as to enable and assist the Secretary-General to identify, qualify and quantify, in consultation with the State concerned, the needs and the priorities of the State in question. For this purpose, any submission of the results is not a prerequisite for seeking or obtaining technical assistance. In this respect, the contents of any such submission are to be treated with the utmost and strictest confidence and the name of the submitting Government will only be released with the expressed consent of the Government concerned

⁵⁸ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.946(23). Voluntary IMO Member State Audit Scheme,” (2003) :

REAFFIRMING ALSO that States, in their capacity as port and coastal State, have other obligations and responsibilities under applicable international law in respect of maritime safety and security and protection of the marine environment,

รัฐเจ้าของธง และคิดค้นระบบการตรวจประเมินรูปแบบใหม่ขึ้นมา เรียกว่า “ระบบการตรวจประเมินภาคสมัครใจ”

3.2.2 ระบบการตรวจประเมินภาคสมัครใจ (Voluntary IMO Member State Audit Scheme)

จากที่กล่าวในหัวข้อที่แล้ว แม้จะมีการจัดตั้งระบบการประเมินตนเองในฐาณะรัฐเจ้าของธงขึ้นมา ก็ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของรัฐภาคีได้อย่างครบถ้วน เนื่องจากการประเมินตนเองในฐาณะรัฐเจ้าของธงต้องขึ้นอยู่กับดุลยพินิจและความสมัครใจของรัฐภาคี จึงขาดความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในการประเมินตนเอง อีกทั้งในการประเมินตนเองนี้ ยังขาดการประเมินการปฏิบัติการของรัฐภาคีในฐาณะรัฐชายฝั่งและรัฐเจ้าของเมืองท่า ด้วยเหตุนี้ IMO จึงยกเลิกระบบการประเมินตนเองในฐาณะรัฐเจ้าของธง และคิดค้นระบบการตรวจประเมินรูปแบบใหม่ขึ้นมา เรียกว่า “ระบบการตรวจประเมินภาคสมัครใจ”

ในการจัดตั้งระบบการตรวจประเมินภาคสมัครใจ สมาชิกในการประชุมสมัชชาสามัญครั้งที่ 23 ได้แสดงเจตนารมณ์โดยใช้คะแนนเสียงข้างมากของประเทศสมาชิกซึ่งไม่ใช่สมาชิกสมทบที่มาประชุมและได้ออกเสียงลงคะแนน ตามกฎข้อที่ 32 ของระเบียบวิธีปฏิบัติของสมัชชา⁵⁹ รับรองข้อมติที่ A.946(23)⁶⁰ เพื่อจัดตั้งระบบการตรวจประเมินภาคสมัครใจขึ้นมา โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 15(j) ของตราสารก่อตั้ง IMO ที่กำหนดให้สมัชชามีหน้าที่ในการแนะนำให้ประเทศสมาชิกยอมรับกฎระเบียบ (regulations) และแนวปฏิบัติ (guidelines) เกี่ยวกับความปลอดภัยทางทะเล การป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเลอันเกิดจากเรือ รวมถึงเรื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบของเรือต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล “...(j) To recommend to Members for adoption, regulations and guidelines concerning maritime safety, the prevention and control of marine pollution from ships and other matters concerning the effect of shipping on the marine environment...”⁶¹

ภายใต้ระบบการตรวจประเมินภาคสมัครใจนี้ IMO ผลักดัน (urge) ให้รัฐภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 10 ฉบับ ได้แก่ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิต

⁵⁹ Rules of Procedure of the Assembly, Rule 32, *supra* note 21.

⁶⁰ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.946(23). Voluntary IMO Member State Audit Scheme,” (2003).

⁶¹ Convention on the International Maritime Organization 1948, Article 15, *supra* note 28.

ในทะเล ค.ศ. 1974 (International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 หรืออนุสัญญา SOLAS 1974) พิธีสาร ค.ศ. 1978 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 (Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 หรืออนุสัญญา SOLAS PROT 1978) พิธีสาร ค.ศ. 1988 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 (Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 หรืออนุสัญญา SOLAS PROT 1988) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. 1973 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร ค.ศ. 1978 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto หรืออนุสัญญา MARPOL 73/78) พิธีสาร ค.ศ. 1997 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. 1973 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร ค.ศ. 1978 (Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto หรืออนุสัญญา MARPOL PROT 1997) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามของคนประจำเรือ ค.ศ. 1978 (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978 หรืออนุสัญญา STCW 1978) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ. 1966 (International Convention on Load Lines (LL), 1966 หรืออนุสัญญา LL 1966) พิธีสาร ค.ศ. 1988 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ. 1966 (Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966 หรืออนุสัญญา LL PROT 1988) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันเรือ ค.ศ. 1969 (International Convention on Tonnage Measurement of Ships (TONNAGE), 1969 หรืออนุสัญญา TONNAGE 1969) และอนุสัญญาว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศเพื่อป้องกันเรือชนกันในทะเล ค.ศ. 1972 (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG), 1972 หรืออนุสัญญา COLREG 1972) อาสาเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO โดยในการตรวจประเมินดังกล่าว IMO จะเคารพอำนาจอธิปไตยของรัฐภาคีอย่างเต็มที่ ทั้งนี้ เนื่องจากตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ รัฐภาคีต่างมีอำนาจอธิปไตยเป็นของตนเอง และ IMO ก็ไม่ได้มีอำนาจบังคับเหนือรัฐภาคีแต่อย่างใด⁶² มากไปกว่านั้นเมื่อพิจารณา

⁶² International Maritime Organization General Assembly, "Resolution adopted by the

ตราสารก่อตั้ง IMO พบว่าข้อมติของสมัชชา IMO มีสถานะเป็นเพียงคำแนะนำ (recommendation) แก่ประเทศสมาชิกซึ่งไม่มีผลทางกฎหมาย ดังนั้น ประเทศสมาชิก IMO ในฐานะรัฐภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 10 ฉบับดังกล่าว จะเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO หรือไม่ได้ขึ้นอยู่กับความสมัครใจและความยินยอมของรัฐภาคีนั้นๆ

ในการตรวจประเมินรัฐภาคีตามระบบการตรวจประเมินภาคสมัครใจนี้ IMO ได้มีการกำหนดเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจและกระบวนการในการตรวจประเมินเอาไว้ด้วย โดย IMO จะแต่งตั้งคณะผู้ตรวจประเมินขึ้นมาเพื่อดำเนินการตรวจประเมินการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของรัฐภาคี โดยคณะผู้ตรวจประเมินและรัฐภาคีที่อาสาเข้ารับการตรวจประเมินจะต้องดำเนินการตามกรอบและขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคสมัครใจ (Framework and Procedures for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme) ซึ่งถูกรับรองโดยข้อมติของสมัชชา ที่ A.974(24)⁶³ และคณะผู้ตรวจประเมินต้องใช้ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการปฏิบัติตามตราสารภาคบังคับขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments) ซึ่งถูกรับรองโดยข้อมติของสมัชชา ที่ A.973(24)⁶⁴ เป็นหลักเกณฑ์ (มาตรฐาน) ในการตรวจประเมิน⁶⁵ โดยภายหลังเสร็จสิ้นการตรวจประเมินคณะผู้ตรวจประเมินจะแจ้ง

General Assembly: A.946(23). Voluntary IMO Member State Audit Scheme,” (2003) :

HAVING CONSIDERED the recommendations made by the Council at its ninetieth regular session and twenty-second extraordinary session,

4. URGES Governments to volunteer to be audited in accordance with the scheme and its principles, when developed, to assist the Organization in its efforts to achieve consistent and effective implementation of IMO instruments, recognizing that the principle of sovereignty should be fully respected;

⁶³ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.974(24). Framework and Procedures for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme,” (2005).

⁶⁴ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.973(24). Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments,” (2005).

⁶⁵ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.974(24). Framework and Procedures for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme,” (2005) : Part I paragraph 3.1

The audit standard shall be the Code for the implementation of mandatory IMO instruments.

ให้รัฐภาคีทราบถึงข้อบกพร่องของตนในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO และให้คำแนะนำแก่รัฐภาคีในการแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าว อันก่อให้เกิดการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยรัฐภาคีเอง (self-enforcement) ทั้งนี้ เนื่องจากระบบการตรวจประเมินภาคสมัครใจมีกรอบ ขั้นตอน และหลักเกณฑ์การตรวจประเมินที่คล้ายคลึงกับระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ ผู้เขียนจึงจะขออธิบายรายละเอียดของกรอบ ขั้นตอน และหลักเกณฑ์การตรวจประเมินดังกล่าว พร้อมกับการศึกษาระบบการตรวจประเมินภาคบังคับในหัวข้อถัดไป

อย่างไรก็ดี แม้ระบบการตรวจประเมินภาคสมัครใจจะเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของรัฐภาคีที่อาสาเข้ารับการตรวจประเมินก็ตาม⁶⁶ แต่เนื่องจากการเข้ารับการตรวจประเมินนี้ต้องขึ้นอยู่กับความสมัครใจของรัฐภาคี จึงมีรัฐภาคีเพียง 67 ประเทศเท่านั้นที่อาสาเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO⁶⁷ จึงยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของรัฐภาคีทั้งหมดได้ ด้วยเหตุนี้ IMO จึงยกเลิกระบบการตรวจประเมินภาคสมัครใจ และคิดค้นระบบการตรวจประเมินรูปแบบใหม่ขึ้นมา เรียกว่า “ระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ”

3.2.3 ระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ (IMO Member State Audit Scheme)

จากที่กล่าวในหัวข้อที่แล้ว แม้จะมีการจัดตั้งระบบการตรวจประเมินภาคสมัครใจขึ้นมาแทนที่ระบบการประเมินตนเองในฐานะรัฐเจ้าของธง ก็ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของรัฐภาคีได้อย่างครบถ้วน เนื่องจากการเข้ารับการตรวจประเมินต้องขึ้นอยู่กับความสมัครใจของรัฐภาคี จึงมีรัฐภาคีเพียง 67 ประเทศเท่านั้นที่อาสาเข้ารับการตรวจประเมินจาก

⁶⁶ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1018(26). Further Development of the Voluntary IMO Member State Audit Scheme,” (2009) :

RECOGNIZING ALSO that, since the Audit Scheme commenced operation in 2006, several Member States have volunteered to be audited and the experience gained by such States and the audit reports issued in relation to them have confirmed the positive influence of the Scheme in enhancing effective implementation of the provisions of the mandatory IMO instruments concerned by the Parties thereto,

⁶⁷ International Maritime Organization (IMO), **Historic background** [online]. From <https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/Historic-background.aspx> (accessed on 14 August 2021)

IMO ด้วยเหตุนี้ IMO จึงยกเลิกระบบการตรวจประเมินภาคสมัครใจ และคิดค้นระบบการตรวจประเมินรูปแบบใหม่ขึ้นมา เรียกว่า “ระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ”

ในการจัดตั้งระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ สมาชิกในการประชุมสมัชชาสามัญ ครั้งที่ 26 ได้แสดงเจตนารมณ์โดยใช้คะแนนเสียงข้างมากของประเทศสมาชิกซึ่งไม่ใช่สมาชิกสมทบที่มาประชุมและได้ออกเสียงลงคะแนน ตามกฎข้อที่ 32 ของระเบียบวิธีปฏิบัติของสมัชชา⁶⁸ รับรองข้อมติที่ A.1018(26)⁶⁹ เพื่อจัดตั้งระบบการตรวจประเมินภาคบังคับขึ้นมา โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 15(j) ของตราสารก่อตั้ง IMO ที่กำหนดให้สมัชชามีหน้าที่ในการแนะนำให้ประเทศสมาชิกยอมรับกฎระเบียบ (regulations) และแนวปฏิบัติ (guidelines) เกี่ยวกับความปลอดภัยทางทะเล การป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเลอันเกิดจากเรือ รวมถึงเรื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบของเรือต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล “...(j) To recommend to Members for adoption, regulations and guidelines concerning maritime safety, the prevention and control of marine pollution from ships and other matters concerning the effect of shipping on the marine environment...”⁷⁰ อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาตราสารก่อตั้ง IMO พบว่าข้อมติของสมัชชา IMO มีสถานะเป็นเพียงคำแนะนำ (recommendation) แก่ประเทศสมาชิกซึ่งไม่มีผลทางกฎหมายแต่อย่างใด ดังนั้น การรับรองข้อมติเพื่อจัดตั้งระบบการตรวจประเมินภาคบังคับแต่เพียงอย่างเดียวจึงยังไม่สามารถทำให้รัฐภาคีทั้งหมดเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO ได้ ด้วยเหตุนี้ IMO จึงดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 9 ฉบับ เพื่อเพิ่มบทบัญญัติเกี่ยวกับการตรวจสอบการปฏิบัติตามอนุสัญญาของรัฐภาคีลงไปในตราสารทั้งหลายดังกล่าว

การแก้ไขเพิ่มเติมตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 9 ฉบับนี้ จะดำเนินการโดยองค์กรย่อยของ IMO ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้แก่ สมัชชา คณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเล และคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับหน้าที่อำนาจที่ตราสารก่อตั้ง IMO และตราสารต่างๆ ของ IMO แต่ละฉบับกำหนด ดังต่อไปนี้

⁶⁸ Rules of Procedure of the Assembly, Rule 32, *supra* note 21.

⁶⁹ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1018(26). Further Development of the Voluntary IMO Member State Audit Scheme,” (2009).

⁷⁰ Convention on the International Maritime Organization 1948, Article 15, *supra* note 28.

| ตารางที่ 1 การแก้ไขเพิ่มเติมตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 9 ฉบับ | | | |
|---------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยน้ำหนักบรรทุก ค.ศ. 1966 (อนุสัญญา LL 1966) | | | |
| องค์กรย่อยของ IMO ที่รับผิดชอบ | ฐานอำนาจที่ใช้ในการแก้ไขเพิ่มเติม | กระบวนการในการแก้ไขเพิ่มเติม | กระบวนการในการยอมรับและการมีผลใช้บังคับของการแก้ไขเพิ่มเติม |
| สมัชชา รับรองข้อมติที่ A.1083(28) ⁷¹ | มาตรา 15(j) ของตราสารก่อตั้ง IMO ซึ่งกำหนดให้สมัชชามีหน้าที่ในการแนะนำให้ประเทศสมาชิกยอมรับกฎระเบียบและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยทางทะเล การป้องกันและการควบคุมมลพิษทางทะเลอันเกิดจากเรือ รวมถึงเรื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง กับผลกระทบของเรือต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล ⁷² | การแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาที่เสนอโดยรัฐภาคีจะได้รับการพิจารณาต่อเมื่อได้รับการรับรองโดยเสียงข้างมาก 2 ใน 3 ของประเทศสมาชิกที่เข้าร่วมประชุมและได้ออกเสียงลงคะแนนในคณะกรรมการ MSC โดยการแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวจะต้องถูกแจ้งเวียนไปยังประเทศสมาชิก IMO และรัฐภาคีทั้งหมดอย่างน้อย 6 เดือนก่อนการพิจารณาของสมัชชาตามมาตรา 29(3)(a) ของอนุสัญญา LL 1966 ⁷³ | หากการแก้ไขเพิ่มเติมได้รับการรับรองโดยเสียงข้างมาก 2 ใน 3 ของประเทศสมาชิกที่เข้าร่วมประชุมและได้ออกเสียงลงคะแนนในสมัชชา การแก้ไขเพิ่มเติมจะต้องถูกแจ้งเวียนไปยังรัฐภาคีทั้งหมดเพื่อให้การยอมรับ ตามมาตรา 29(3)(b) ของอนุสัญญา LL 1966 ⁷⁴ โดยการแก้ไขเพิ่มเติมจะมีผลใช้บังคับภายใน 12 เดือนหลังจากวันที่รัฐภาคีทั้งหมดให้การ |

⁷¹ International Maritime Organization General Assembly, "Resolution adopted by the General Assembly: A.1083(28). Amendments to the International Convention on Load Lines, 1966," (2013).

⁷² Convention on the International Maritime Organization 1948, Article 15, *supra* note 28.

⁷³ International Convention on Load Lines 1966, Article 29

(3) Amendment after consideration in the Organization:

| | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| | | | ยอมรับ ตามมาตรา 29(2)(b) ของอนุสัญญา LL 1966 ⁷⁵ |
| 2. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันเรือ ค.ศ. 1969 (อนุสัญญา TONNAGE 1969) | | | |
| องค์กรย่อยของ IMO ที่รับผิดชอบ | ฐานอำนาจที่ใช้ในการแก้ไขเพิ่มเติม | กระบวนการในการแก้ไขเพิ่มเติม | กระบวนการในการยอมรับและการมีผลใช้บังคับของการแก้ไขเพิ่มเติม |
| สมัชชารับรองข้อมติที่ A.1084(28) ⁷⁶ | มาตรา 15(j) ของตราสารก่อตั้ง IMO ซึ่งกำหนดให้สมัชชามีหน้าที่ในการ | การแก้ไขเพิ่มเติม อนุสัญญาที่เสนอโดยรัฐภาคีจะได้รับการพิจารณา | หากการแก้ไขเพิ่มเติมได้รับการรับรองโดยเสียงข้างมาก 2 ใน 3 |

(a) Upon the request of a Contracting Government, any amendment proposed by it to the present Convention will be considered in the Organization. If adopted by a majority of two-thirds of those present and voting in the Maritime Safety Committee of the Organization, such amendment shall be communicated to all Members of the Organization and all Contracting Governments at least six months prior to its consideration by the Assembly of the Organization.

⁷⁴ International Convention on Load Lines 1966, Article 29

(3) Amendment after consideration in the Organization:

(b) If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Assembly, the amendment shall be communicated by the Organization to all Contracting Governments for their acceptance.

⁷⁵ International Convention on Load Lines 1966, Article 29

(2) Amendment by unanimous acceptance :

(b) Any such amendment shall enter into force twelve months after the date of its acceptance by all Contracting Governments unless an earlier date is agreed upon. A Contracting Government which does not communicate its acceptance or rejection of the amendment to the Organization within three years of its first communication by the latter shall be deemed to have accepted the amendment.

⁷⁶ International Maritime Organization General Assembly, "Resolution adopted by the General Assembly: A.1084(28). Amendments to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969," (2013).

| | | | |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>แนะนำให้ประเทศสมาชิก ยอมรับกฎระเบียบและ แนวปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยทางทะเล การ ป้องกันและการควบคุม มลพิษทางทะเลอันเกิด จากเรือ รวมถึงเรื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบ ของเรือต่อสิ่งแวดล้อม ทางทะเล⁷⁷</p> | <p>ต่อเมื่อได้รับการรับรอง โดยเสียงข้างมาก 2 ใน 3 ของประเทศสมาชิกที่ เข้าร่วมประชุมและได้ ออกเสียงลงคะแนนใน คณะกรรมการ MSC โดยการแก้ไขเพิ่มเติม ดังกล่าวจะต้องถูกแจ้ง เวียนไปยังประเทศสมาชิก IMO และรัฐภาคีทั้งหมด อย่างน้อย 6 เดือนก่อน การพิจารณาของสมัชชา ตามมาตรา 18(3)(a) ของ อนุสัญญา TONNAGE 1969⁷⁸</p> | <p>ของประเทศสมาชิกที่ เข้าร่วมประชุมและได้ ออกเสียงลงคะแนน ในสมัชชา การแก้ไข เพิ่มเติมจะต้องถูก แจ้งเวียนไปยังรัฐภาคี ทั้งหมดเพื่อให้การ ยอมรับ ตามมาตรา 18(3)(b) ของอนุสัญญา TONNAGE 1969⁷⁹ โดยการแก้ไขเพิ่มเติม จะมีผลใช้บังคับภายใน 12 เดือนหลังจากวันที่ รัฐภาคีทั้งหมดให้การ ยอมรับ ตามมาตรา 18(2)(b) ของอนุสัญญา TONNAGE 1969⁸⁰</p> |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

⁷⁷ Convention on the International Maritime Organization 1948, Article 15, *supra* note 28.

⁷⁸ International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969, Article 18

(3) Amendment after consideration in the Organization:

(a) Upon the request of a Contracting Government, any amendment proposed by it to the present Convention will be considered in the Organization. If adopted by a majority of two-thirds of those present and voting in the Maritime Safety Committee of the Organization, such amendment shall be communicated to all Members of the Organization and all Contracting Governments at least six months prior to its consideration by the Assembly of the Organization.

⁷⁹ International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969, Article 18

(3) Amendment after consideration in the Organization:

(b) If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Assembly, the amendment shall be communicated by the Organization to all Contracting Governments for their acceptance.

⁸⁰ International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969, Article 18

| 3. อนุสัญญาว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศเพื่อป้องกันเรือโดนกันในทะเล ค.ศ. 1972 (อนุสัญญา COLREG 1972) | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| องค์กรย่อยของ IMO ที่รับผิดชอบ | ฐานอำนาจที่ใช้ในการแก้ไขเพิ่มเติม | กระบวนการในการแก้ไขเพิ่มเติม | กระบวนการในการยอมรับและการมีผลใช้บังคับของการแก้ไขเพิ่มเติม |
| สมัชชา รับรองข้อมติที่ A.1085(28) ⁸¹ | มาตรา 15(j) ของตราสารก่อตั้ง IMO ซึ่งกำหนดให้สมัชชามีหน้าที่ในการแนะนำให้ประเทศสมาชิกยอมรับกฎระเบียบและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยทางทะเล การป้องกันและการควบคุมมลพิษทางทะเลอันเกิดจากเรือ รวมถึงเรื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกัผลกระทบของเรือต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล ⁸² | การแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาที่เสนอโดยรัฐภาคีจะได้รับการพิจารณาต่อเมื่อได้รับการรับรองโดยเสียงข้างมาก 2 ใน 3 ของประเทศสมาชิกที่เข้าร่วมประชุมและได้ออกเสียงลงคะแนนในคณะกรรมการ MSC โดยการแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวจะต้องถูกแจ้งเวียนไปยังประเทศสมาชิก IMO และรัฐภาคีทั้งหมดอย่างน้อย 6 เดือนก่อนการพิจารณาของสมัชชา | หากการแก้ไขเพิ่มเติมได้รับการรับรองโดยเสียงข้างมาก 2 ใน 3 ของประเทศสมาชิกที่เข้าร่วมประชุมและได้ออกเสียงลงคะแนนในสมัชชา การแก้ไขเพิ่มเติมจะต้องถูกแจ้งเวียนไปยังรัฐภาคีทั้งหมดเพื่อให้การยอมรับ ตามมาตรา 6 วรรค 3 ของอนุสัญญา COLREG 1972 ⁸⁴ โดยการแก้ไขเพิ่มเติมจะมีผลใช้บังคับในวันที่ |

(2) Amendment by unanimous acceptance:

(b) Any such amendment shall enter into force twelve months after the date of its acceptance by all Contracting Governments unless an earlier date is agreed upon. A Contracting Government which does not communicate its acceptance or rejection of the amendment to the Organization within twenty-four months of its first communication by the latter shall be deemed to have accepted the amendment.

⁸¹ International Maritime Organization General Assembly, "Resolution adopted by the General Assembly: A.1085(28). Amendments to the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972," (2013).

⁸² Convention on the International Maritime Organization 1948, Article 15, *supra* note 28.

| | | | |
|--|--|---------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <p>ตามมาตรา 6 วรรค 2 ของอนุสัญญา COLREG 1972⁸³</p> | <p>สมัชชากำหนด ซึ่งใน ที่นี้ได้แก่ วันที่ 1 มกราคม 2559 เว้นแต่ รัฐภาคีมากกว่า 1 ใน 3 จะแจ้งให้ IMO ทราบ ถึงการคัดค้านการ แก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าว ตามมาตรา 6 วรรค 4 ของอนุสัญญา COLREG 1972⁸⁵</p> |
|--|--|---------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

⁸⁴ Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972, Article VI
3 If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Assembly, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties for their acceptance.

⁸³ Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972, Article VI
2 If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Maritime Safety Committee of the Organization, such amendment shall be communicated to all Contracting Parties and Members of the Organization at least six months prior to its consideration by the Assembly of the Organization. Any Contracting Party which is not a Member of the Organization shall be entitled to participate when the amendment is considered by the Assembly.

⁸⁵ Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972, Article VI
4 Such an amendment shall enter into force on a date to be determined by the Assembly at the same time of its adoption, unless, by a prior date determined by the Assembly at the same time, more than one third of the Contracting Parties notify the Organization of their objection to the amendment. Determination by the Assembly of the dates referred to in this paragraph shall be by a two-thirds majority of those present and voting.

| 4. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 (อนุสัญญา SOLAS 1974) | | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| องค์กรย่อยของ IMO ที่รับผิดชอบ | ฐานอำนาจที่ใช้ใน การแก้ไขเพิ่มเติม | กระบวนการใน การแก้ไขเพิ่มเติม | กระบวนการในการ ยอมรับและการมีผล ใช้บังคับของ การแก้ไขเพิ่มเติม |
| คณะกรรมการ ความปลอดภัย ทางทะเล รับรองข้อมติที่ MSC.366(93) ⁸⁶ | มาตรา 28(b) ของตราสาร ก่อตั้ง IMO ซึ่งกำหนดให้ คณะกรรมการความ ปลอดภัยทางทะเลมี หน้าที่ในการจัดให้มี กลไกสำหรับการปฏิบัติ หน้าที่ใดๆ ที่ได้รับมอบ หมายจากตราสารระหว่าง ประเทศอื่นๆ ซึ่งได้รับ การยอมรับจาก IMO ⁸⁷ | การแก้ไขเพิ่มเติม อนุสัญญาที่เสนอโดย รัฐภาคีจะต้องถูกส่งไป ยังเลขาธิการ IMO ซึ่ง หลังจากนั้นจะแจ้งไปยัง ประเทศสมาชิก IMO และรัฐภาคีทั้งหมดอย่าง น้อย 6 เดือนก่อนการ พิจารณาของคณะกรรมการ MSC ตามมาตรา 8(b)(i) และ (ii) ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ⁸⁸ | การแก้ไขเพิ่มเติมต้อง ถูกรับรองโดยเสียง ข้างมาก 2 ใน 3 ของ รัฐภาคีที่เข้าร่วม ประชุมและได้ออก เสียงลงคะแนนใน คณะกรรมการ MSC โดยอย่างน้อย 1 ใน 3 ของรัฐภาคีจะต้อง อยู่ด้วย ณ เวลาออก เสียงลงคะแนน ตาม มาตรา 8(b)(iv) ของ |

⁸⁶ International Maritime Organization Maritime Safety Committee, “Resolution adopted by the Maritime Safety Committee: MSC.366(93). Amendments to the International Convention for the Safety of Life At Sea, 1974,” (2014).

⁸⁷ Convention on the International Maritime Organization 1948, Article 28

(b) The Maritime Safety Committee shall provide machinery for performing any duties assigned to it by this Convention, the Assembly or the Council, or any duty within the scope of this Article which may be assigned to it by or under any other international instrument and accepted by the Organization.

⁸⁸ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Article VIII

(b) Amendments after consideration within the Organization:

(i) Any amendment proposed by a Contracting Government shall be submitted to the Secretary-General of the Organization, who shall then circulate it to all Members of the Organization and all Contracting Governments at least six months prior to its consideration.

| | | |
|--|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <p>อนุสัญญา SOLAS 1974⁸⁹ โดยการแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกอื่นนอกเหนือจากบทที่ 1 จะถือว่าได้รับการยอมรับเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาที่แตกต่างกันแต่ต้องไม่น้อยกว่า 1 ปีหลังจากที่ได้รับ การรับรอง ซึ่งในที่นี่ ได้แก่วันที่ 1 กรกฎาคม 2558 ตามมาตรา 8(b)(vi)(2)(bb) ของ อนุสัญญา SOLAS 1974⁹⁰ ทั้งนี้ การแก้ไข</p> |
|--|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

(ii) Any amendment proposed and circulated as above shall be referred to the Maritime Safety Committee of the Organization for consideration.

⁸⁹ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Article VIII

(b) Amendments after consideration within the Organization:

(iv) Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Contracting Governments present and voting in the Maritime Safety Committee expanded as provided for in sub-paragraph (iii) of this paragraph (hereinafter referred to as "the expanded Maritime Safety Committee") on condition that at least one-third of the Contracting Governments shall be present at the time of voting.

⁹⁰ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Article VIII

(b) Amendments after consideration within the Organization:

(vi)(2) An amendment to the Annex other than Chapter I shall be deemed to have been accepted:

(bb) An amendment to the annex other than chapter I shall be deemed to have been accepted at the end of a different period, which shall not be less than one year, if so determined at the time of its adoption by a two-thirds majority of the Contracting Governments present and voting in the expanded Maritime Safety Committee.

| | | |
|--|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <p>เพิ่มเติมภาคผนวกอื่นนอกเหนือจากบทที่ 1 จะมีผลใช้บังคับกับรัฐภาคีทั้งหมดเมื่อพ้นกำหนด 6 เดือนนับแต่วันที่ถือว่าได้รับการยอมรับ ซึ่งในที่นี้ได้แก่วันที่ 1 มกราคม 2559 ยกเว้นรัฐภาคีที่คัดค้านการแก้ไขเพิ่มเติมภายใต้อนุวรรค (vi) (2) และไม่ได้ถอนการคัดค้านดังกล่าว ตามมาตรา 8(b)(vii)(2) ของอนุสัญญา SOLAS 1974⁹¹</p> |
|--|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

However, if within the specified period either more than one third of Contracting Governments, or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, notify the Secretary-General of the Organization that they object to the amendment, it shall be deemed not to have been accepted.

⁹¹ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Article VIII

(b) Amendments after consideration within the Organization:

(vii)(2) An amendment to the annex other than chapter I shall enter into force with respect to all Contracting Governments, except those which have objected to the amendment under subparagraph (vi)(2) of this paragraph and which have not withdrawn such objections, six months after the date on which it is deemed to have been accepted. However, before the date set for entry into force, any Contracting Government may give notice to the Secretary-General of the Organization that it exempts itself from giving effect to that amendment for a period not longer than one year from the date of its entry into force, or for such longer period as may be

| 5. พิธีสาร ค.ศ. 1988 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 (อนุสัญญา SOLAS PROT 1988) | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| องค์กรย่อยของ IMO ที่รับผิดชอบ | ฐานอำนาจที่ใช้ในการแก้ไขเพิ่มเติม | กระบวนการในการแก้ไขเพิ่มเติม | กระบวนการในการยอมรับและการมีผลใช้บังคับของการแก้ไขเพิ่มเติม |
| คณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเล รับรองข้อมติที่ MSC.366(93) ⁹² | มาตรา 28(b) ของตราสารก่อตั้ง IMO ซึ่งกำหนดให้คณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเลมีหน้าที่ในการจัดให้มีกลไกสำหรับการปฏิบัติหน้าที่ใดๆ ที่ได้รับมอบหมายจากตราสารระหว่างประเทศอื่นๆ ซึ่งได้รับการยอมรับจาก IMO ⁹³ | การแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาที่เสนอโดยรัฐภาคีจะต้องถูกส่งไปยังเลขาธิการ IMO ซึ่งหลังจากนั้นจะแจ้งไปยังประเทศสมาชิก IMO และรัฐภาคีทั้งหมดอย่างน้อย 6 เดือนก่อนการพิจารณาของคณะกรรมการ MSC ตามมาตรา 8(b)(i) และ (ii) ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ⁹⁴ ประกอบกับมาตรา 6(c) ของอนุสัญญา SOLAS PROT 1988 ⁹⁵ | การแก้ไขเพิ่มเติมต้องถูกรับรองโดยเสียงข้างมาก 2 ใน 3 ของรัฐภาคีที่เข้าร่วมประชุมและได้ออกเสียงลงคะแนนในคณะกรรมการ MSC โดยอย่างน้อย 1 ใน 3 ของรัฐภาคีจะต้องอยู่ด้วย ณ เวลาออกเสียงลงคะแนน ตามมาตรา 8(b)(iv) ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ⁹⁶ โดยการแก้ไข |

determined by a two-thirds majority of the Contracting Governments present and voting in the expanded Maritime Safety Committee at the time of the adoption of the amendment.

⁹² International Maritime Organization Maritime Safety Committee, “Resolution adopted by the Maritime Safety Committee: MSC.366(93). Amendments to the International Convention for the Safety of Life At Sea, 1974,” (2014).

⁹³ Convention on the International Maritime Organization 1948, Article 28, *supra* note 87.

⁹⁴ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Article VIII, *supra* note 88.

⁹⁵ Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Article VI

The procedures set out in article VIII of the Convention shall apply to amendments to the present Protocol, provided that:

| | | |
|--|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <p>เพิ่มเติมภาคผนวกอื่นนอกเหนือจากบทที่ 1 จะถือว่าได้รับการยอมรับเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาที่แตกต่างกันแต่ต้องไม่น้อยกว่า 1 ปีหลังจากที่ได้รับ การรับรอง ซึ่งในที่นี้ ได้แก่วันที่ 1 กรกฎาคม 2558 ตามมาตรา 8(b)(vi)(2)(bb) ของอนุสัญญา SOLAS 1974⁹⁷ ทั้งนี้ การแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกอื่นนอกเหนือจากบทที่ 1 จะมีผลใช้บังคับกับรัฐภาคีทั้งหมดเมื่อพ้นกำหนด 6 เดือนนับแต่วันที่ถือว่าได้รับการยอมรับ ซึ่งในที่นี้ ได้แก่วันที่ 1 มกราคม 2559 ยกเว้นรัฐภาคีที่คัดค้านการแก้ไขเพิ่มเติมภายใต้อนุวรรค (vi) (2) และไม่ได้ถอนการคัดค้าน</p> |
|--|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

(c) amendments to the appendix to the Annex to the present Protocol may be adopted and brought into force in accordance with the procedure applicable to amendments to the Annex to the Convention other than chapter I

⁹⁶ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Article VIII, *supra* note 89.

⁹⁷ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Article VIII, *supra* note 90.

| | | | ดังกล่าว ตามมาตรา 8(b)(vii)(2) ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ⁹⁸ |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 6. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้า ยามของคนประจำเรือ ค.ศ. 1978 (อนุสัญญา STCW 1978) | | | |
| องค์กรย่อยของ IMO ที่รับผิดชอบ | ฐานอำนาจที่ใช้ในการแก้ไขเพิ่มเติม | กระบวนการในการแก้ไขเพิ่มเติม | กระบวนการในการยอมรับและการมีผลใช้บังคับของการแก้ไขเพิ่มเติม |
| คณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเล รับรองข้อมติที่ MSC.373(93) ⁹⁹ | มาตรา 28(b) ของตราสารก่อตั้ง IMO ซึ่งกำหนดให้ คณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเลมีหน้าที่ในการจัดให้มี กลไกสำหรับการปฏิบัติหน้าที่ใดๆ ที่ได้รับมอบหมายจากตราสารระหว่างประเทศอื่นๆ ซึ่งได้รับการยอมรับจาก IMO ¹⁰⁰ | การแก้ไขเพิ่มเติม อนุสัญญาที่เสนอโดยรัฐภาคีจะต้องถูกส่งไปยังเลขาธิการ IMO ซึ่งหลังจากนั้นจะแจ้งไปยังประเทศสมาชิก IMO และรัฐภาคีทั้งหมด ตลอดจนผู้อำนวยการใหญ่ของสำนักงานแรงงานระหว่างประเทศอย่างน้อย 6 เดือนก่อนการพิจารณาของคณะกรรมการ MSC ตามมาตรา 12(1)(a)(i) | การแก้ไขเพิ่มเติมต้องถูกรับรองโดยเสียงข้างมาก 2 ใน 3 ของรัฐภาคีที่เข้าร่วมประชุมและได้ออกเสียงลงคะแนนใน คณะกรรมการ MSC โดยอย่างน้อย 1 ใน 3 ของรัฐภาคีจะต้องอยู่ด้วย ณ เวลาออกเสียงลงคะแนน ตาม มาตรา 12(1)(a)(iv) ของอนุสัญญา STCW |

⁹⁸ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Article VIII, *supra* note 91.

⁹⁹ International Maritime Organization Maritime Safety Committee, “Resolution adopted by the Maritime Safety Committee: MSC.373(93). Amendments to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978,” (2014).

¹⁰⁰ Convention on the International Maritime Organization 1948, Article 28, *supra* note 87.

| | | | |
|--|--|-----------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | และ (ii) ของอนุสัญญา STCW 1978 ¹⁰¹ | 1978 ¹⁰² โดยการแก้ไขเพิ่มเติมจะถือว่าได้รับการยอมรับเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาที่แตกต่างกันแต่ต้องไม่น้อยกว่า 1 ปีหลัง จากที่ได้รับ การรับรอง ซึ่งในนี้ ได้แก่วันที่ 1 กรกฎาคม 2558 ตามมาตรา 12(1) (a)(vii)(2) ของอนุสัญญา STCW 1978 ¹⁰³ ทั้งนี้ |
|--|--|-----------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

¹⁰¹ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, Article XII

(1) The Convention may be amended by either of the following procedures:

(a) amendments after consideration within the Organization:

(i) any amendment proposed by a Party shall be submitted to the Secretary-General, who shall then circulate it to all Members of the Organization, all Parties and the Director-General of the International Labour Office at least six months prior to its consideration;

(ii) any amendment so proposed and circulated shall be referred to the Maritime Safety Committee of the Organization for consideration;

¹⁰² International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, Article XII

(1) The Convention may be amended by either of the following procedures:

(a) amendments after consideration within the Organization:

(vi) an amendment to an Article shall be deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two thirds of the Parties;

¹⁰³ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, Article XII

(1) The Convention may be amended by either of the following procedures:

(a) amendments after consideration within the Organization:

(vii) an amendment to the Annex shall be deemed to have been accepted:

(2) An amendment to the annex shall be deemed to have been accepted to have been accepted at the end of a different period, which shall not be less than one year, if so

| | | |
|--|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <p>การแก้ไขเพิ่มเติมจะมีผลใช้บังคับกับรัฐภาคีที่ให้การยอมรับภายใน 6 เดือนหลังจากวันที่ถือว่าได้รับการยอมรับ ซึ่งในที่นี่ได้แก่วันที่ 1 มกราคม 2559 ตาม มาตรา 12(1)(a)(viii) ของอนุสัญญา STCW 1978¹⁰⁴</p> |
|--|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

determined at the time of its adoption by a two-thirds majority of the Contracting Governments present and voting in the expanded Maritime Safety Committee.

However, the amendment shall be deemed not to have been accepted if, within the specified period, either more than one third of Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant shipping of ships of 100 gross register tons or more notify the Secretary-General that they object to the amendment.

¹⁰⁴ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, Article XII

(1) The Convention may be amended by either of the following procedures:

(a) amendments after consideration within the Organization:

(viii) An amendment to an article shall enter into force with respect to those Parties which have accepted it six months after the date on which it is deemed to have been accepted, and with respect to each Party which accepts it after that date, six months after the date of that Party's acceptance.

| 7. พิธีสาร ค.ศ. 1988 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวหน้าบรรทุก ค.ศ. 1966 (อนุสัญญา LL PROT 1988) | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| องค์กรย่อยของ IMO ที่รับผิดชอบ | ฐานอำนาจที่ใช้ในการแก้ไขเพิ่มเติม | กระบวนการในการแก้ไขเพิ่มเติม | กระบวนการในการยอมรับและการมีผลใช้บังคับของการแก้ไขเพิ่มเติม |
| คณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเล รับรองข้อมติที่ MSC.375(93) ¹⁰⁵ | มาตรา 28(b) ของตราสารก่อตั้ง IMO ซึ่งกำหนดให้คณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเลมีหน้าที่ในการจัดให้มีกลไกสำหรับการปฏิบัติหน้าที่ใดๆ ที่ได้รับมอบหมายจากตราสารระหว่างประเทศอื่นๆ ซึ่งได้รับการยอมรับจาก IMO ¹⁰⁶ | การแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาที่เสนอโดยรัฐภาคีจะต้องถูกส่งไปยังเลขาธิการ IMO ซึ่งหลังจากนั้นจะแจ้งไปยังประเทศสมาชิก IMO และรัฐภาคีทั้งหมดอย่างน้อย 6 เดือนก่อนการพิจารณาของคณะกรรมการ MSC ตามมาตรา 6 วรรค 2(a) และ (b) ของอนุสัญญา LL PROT 1988 ¹⁰⁷ | การแก้ไขเพิ่มเติมต้องถูกรับรองโดยเสียงข้างมาก 2 ใน 3 ของรัฐภาคีที่เข้าร่วมประชุมและได้ออกเสียงลงคะแนนในคณะกรรมการ MSC โดยอย่างน้อย 1 ใน 3 ของรัฐภาคีจะต้องอยู่ด้วย ณ เวลาออกเสียงลงคะแนน ตามมาตรา 6 วรรค 2(d) |

¹⁰⁵ International Maritime Organization Maritime Safety Committee, “Resolution adopted by the Maritime Safety Committee: MSC.375(93). Amendments to the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966,” (2014).

¹⁰⁶ Convention on the International Maritime Organization 1948, Article 28, *supra* note 87.

¹⁰⁷ Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines 1966, Article VI
2. Amendment after consideration within the Organization:

(a) Any amendment proposed by a Party to the present Protocol shall be submitted to the Secretary-General of the Organization, who shall then circulate it to all Members of the Organization and all Contracting Governments to the Convention at least six months prior to its consideration.

(b) Any amendment proposed and circulated as above shall be referred to the Maritime Safety Committee of the Organization for consideration.

| | | | |
|--|--|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | <p>ของอนุสัญญา LL PROT 1988¹⁰⁸ โดยการแก้ไขเพิ่มเติมจะถือว่าได้รับการยอมรับเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาที่แตกต่างกันแต่ต้องไม่น้อยกว่า 1 ปีหลังจากที่ได้รับการรับรองซึ่งในที่นี้ได้แก่วันที่ 1 กรกฎาคม 2558 ตามมาตรา 6 วรรค 2(f) (ii)(bb) ของอนุสัญญา LL PROT 1988¹⁰⁹ ทั้งนี้ การแก้ไขเพิ่มเติม</p> |
|--|--|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

¹⁰⁸ Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines 1966, Article VI

2. Amendment after consideration within the Organization:

(d) Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Parties to the present Protocol present and voting in the Maritime Safety Committee expanded as provided for in subparagraph (c) (hereinafter referred to as "the expanded Maritime Safety Committee") on condition that at least one third of the Parties shall be present at the time of voting.

¹⁰⁹ Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines 1966, Article VI

2. Amendment after consideration within the Organization:

(f)(ii) An Amendment to Annex B to the present Protocol or an amendment, as between Parties to the present Protocol, to an Annex to the Convention, shall be deemed to have been accepted:

(bb) at the end of a different period, which shall not be less than one year, if so determined at the time of its adoption by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the expanded Maritime Safety Committee.

However, if within the specified period either more than one third of the Parties, or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of all the merchant fleets of all Parties, notify the Secretary- General of the Organization that they object to the amendment, it shall be deemed not to have been accepted.

| | | | |
|--|--|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | <p>จะมีผลใช้บังคับกับรัฐภาคีทั้งหมด เมื่อพ้นกำหนด 6 เดือนนับแต่วันที่ถือว่าได้รับการยอมรับ ซึ่งในที่นี้ได้แก่วันที่ 1 มกราคม 2559 ยกเว้นรัฐภาคีที่คัดค้านการแก้ไขเพิ่มเติมและไม่ได้ถอนการคัดค้านดังกล่าว ตามมาตรา 6 วรรค 2(g)(ii) ของอนุสัญญา LL PROT 1988¹¹⁰</p> |
|--|--|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

¹¹⁰ Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines 1966, Article VI

2. Amendment after consideration within the Organization:

(g)(ii) An amendment referred to in subparagraph (f)(ii) shall enter into force with respect to all Parties to the present Protocol, except those which have objected to the amendment under that subparagraph and which have not withdrawn such objections, six months after the date on which it is deemed to have been accepted. However, before the date set for entry into force, any Party may give notice to the Secretary General of the Organization that it exempts itself from giving effect to that amendment for a period not longer than one year from the date of its entry into force, or for such longer period as may be determined by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the expanded Maritime Safety Committee at the time of the adoption of the amendment.

| 8. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. 1973 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร ค.ศ. 1978 (อนุสัญญา MARPOL 73/78) | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| องค์กรย่อยของ IMO ที่รับผิดชอบ | ฐานอำนาจที่ใช้ในการแก้ไขเพิ่มเติม | กระบวนการในการแก้ไขเพิ่มเติม | กระบวนการในการยอมรับและการมีผลใช้บังคับของการแก้ไขเพิ่มเติม |
| คณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล รับรองข้อมติที่ MEPC.246(66) ¹¹¹ | มาตรา 38(a) ของตราสารก่อตั้ง IMO ซึ่งกำหนดให้คณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลมีหน้าที่ในการปฏิบัติหน้าที่ใดๆ ที่ได้รับมอบหมายจากอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเลจากเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่เกี่ยวกับการแก้ไขเพิ่มเติม ข้อบังคับหรือบทบัญญัติตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาดังกล่าว ¹¹² | การแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาที่เสนอโดยรัฐภาคีจะต้องถูกส่งไปยังเลขาธิการ IMO ซึ่งหลังจากนั้นจะแจ้งไปยังประเทศสมาชิก IMO และรัฐภาคีทั้งหมดอย่างน้อย 6 เดือนก่อนการพิจารณาของคณะกรรมการ MEPC ตามมาตรา 16(2)(a) และ (b) ของอนุสัญญา MARPOL 73/78 ¹¹³ | การแก้ไขเพิ่มเติมต้องถูกรับรองโดยเสียงข้างมาก 2 ใน 3 ของรัฐภาคีที่เข้าร่วมประชุมและได้ออกเสียงลงคะแนนในคณะกรรมการ MEPC ตามมาตรา 16(2)(d) ของอนุสัญญา MARPOL 73/78 ¹¹⁴ โดยการแก้ไขเพิ่มเติมจะถือว่าได้รับการยอมรับเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาที่คณะกรรมการ MEPC กำหนด แต่ต้องไม่ |

¹¹¹ International Maritime Organization Marine Environment Protection Committee, “Resolution adopted by the Marine Environment Protection Committee: MEPC.246(66). Amendments to the Annex of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973,” (2014).

¹¹² Convention on the International Maritime Organization 1948, Article 38

The Marine Environment Protection Committee shall consider any matter within the scope of the Organization concerned with the prevention and control of marine pollution from ships and in particular shall:

| | | | |
|--|--|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | <p>น้อยกว่า 10 เดือน หลังจากที่ได้รับ การ รับรองซึ่งในที่นี้ได้แก่ วันที่ 1 กรกฎาคม 2558 ตามมาตรา 16(2)(f) (iii) ของอนุสัญญา MARPOL 73/78¹¹⁵ ทั้งนี้ การแก้ไขเพิ่มเติมจะมี ผลใช้บังคับกับรัฐภาคี</p> |
|--|--|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

(a) Perform such functions as are or may be conferred upon the Organization by or under international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships, particularly with respect to the adoption and amendment of regulations or other provisions, as provided for in such conventions;

¹¹³ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, Article 16

(2) Amendments after consideration by the Organization:

(a) any amendment proposed by a Party to the Convention shall be submitted to the Organization and circulated by its Secretary-General to all Members of the Organization and all Parties at least six months prior to its consideration;

(b) any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to an appropriate body by the Organization for consideration;

¹¹⁴ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, Article 16

(2) Amendments after consideration by the Organization:

(d) amendments shall be adopted by a two-thirds majority of only the Parties to the Convention present and voting;

¹¹⁵ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, Article 16

(2) Amendments after consideration by the Organization:

(f) an amendment shall be deemed to have been accepted in the following circumstances:

(iii) an amendment to an Appendix to an Annex to the Convention shall be deemed to have been accepted at the end of a period to be determined by the appropriate body at the time of its adoption, which period shall be not less than ten months, unless within that period an objection is communicated to the Organization by not less than one-third of the Parties or by the Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet whichever condition is fulfilled;

| | | | |
|--|--|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | ทั้งหมดเมื่อพ้นกำหนด 6 เดือนนับแต่วันที่ถือว่าได้รับการยอมรับ ซึ่งในนี้ที่ได้แก่วันที่ 1 มกราคม 2559 ยกเว้น รัฐภาคีที่คัดค้านการแก้ไขเพิ่มเติมภายใต้อนุวรรค (f)(ii) ตาม มาตรา 16(2)(g)(ii) ของอนุสัญญา MARPOL 73/78 ¹¹⁶ |
|--|--|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

¹¹⁶ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, Article 16

(2) Amendments after consideration by the Organization:

(g) the amendment shall enter into force under the following conditions:

(ii) in the case of an amendment to Protocol I, to an Appendix to an Annex or to an Annex to the Convention under the procedure specified in sub-paragraph (f)(iii), the amendment deemed to have been accepted in accordance with the foregoing conditions shall enter into force six months after its acceptance for all the Parties with the exception of those which, before that date, have made a declaration that they do not accept it or a declaration under sub-paragraph (f)(ii), that their express approval is necessary.

| 9. พิธีสาร ค.ศ. 1997 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. 1973 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร ค.ศ. 1978 (อนุสัญญา MARPOL PROT 1997) | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| องค์กรย่อยของ IMO ที่รับผิดชอบ | ฐานอำนาจที่ใช้ในการแก้ไขเพิ่มเติม | กระบวนการในการแก้ไขเพิ่มเติม | กระบวนการในการยอมรับและการมีผลใช้บังคับของการแก้ไขเพิ่มเติม |
| คณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล รับรองข้อมติที่ MEPC.247(66) ¹¹⁷ | มาตรา 38(a) ของตราสารก่อตั้ง IMO ซึ่งกำหนดให้คณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลมีหน้าที่ในการปฏิบัติหน้าที่ใดๆ ที่ได้รับมอบหมายจากอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเลจากเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่เกี่ยวกับการแก้ไขเพิ่มเติม ข้อบังคับหรือบทบัญญัติตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาดังกล่าว ¹¹⁸ | การแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาที่เสนอโดยรัฐภาคีจะต้องถูกส่งไปยังเลขาธิการ IMO ซึ่งหลังจากนั้นจะแจ้งไปยังประเทศสมาชิก IMO และรัฐภาคีทั้งหมดอย่างน้อย 6 เดือนก่อนการพิจารณาของคณะกรรมการ MEPC ตามมาตรา 16(2)(a) และ (b) ของอนุสัญญา MARPOL 73/78 ¹¹⁹ ประกอบกับมาตรา 4 ของอนุสัญญา MARPOL PROT 1997 ¹²⁰ | การแก้ไขเพิ่มเติมต้องถูกรับรองโดยเสียงข้างมาก 2 ใน 3 ของรัฐภาคีที่เข้าร่วมประชุมและได้ออกเสียงลงคะแนนในคณะกรรมการ MEPC ตามมาตรา 16(2)(d) ของอนุสัญญา MARPOL 73/78 ¹²¹ โดยการแก้ไขเพิ่มเติมจะถือว่าได้รับการยอมรับเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาที่คณะกรรมการ MEPC กำหนด แต่ต้องไม่น้อยกว่า |

¹¹⁷ International Maritime Organization Marine Environment Protection Committee, “Resolution adopted by the Marine Environment Protection Committee: MEPC.247(66). Amendments to the Annex of 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,” (2014).

¹¹⁸ Convention on the International Maritime Organization 1948, Article 38, *supra* note 112.

¹¹⁹ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, Article 16, *supra* note 113.

| | | | |
|--|--|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | <p>10 เดือนหลังจากที่ ได้รับการรับรองซึ่งใน ที่นี้ได้แก่วันที่ 1 กรกฎาคม 2558 ตาม มาตรา 16(2)(f)(iii) ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78¹²² ทั้งนี้ การ แก้ไขเพิ่มเติมจะมี ผลใช้บังคับกับรัฐภาคี ทั้งหมดเมื่อพ้นกำหนด 6 เดือนนับแต่วันที่ถือ ว่าได้รับการยอมรับ ซึ่งในที่นี้ได้แก่วันที่ 1 มกราคม 2559 ยกเว้น รัฐภาคีที่คัดค้านการ แก้ไขเพิ่มเติมภายใต้อนุ วรรค (f)(ii) ตามมาตรา 16(2)(g)(ii) ของอนุสัญญา MARPOL 73/78¹²³</p> |
|--|--|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

¹²⁰ 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, Article IV

In applying article 16 of the Convention to an amendment to Annex VI and its appendices, the reference to "a Party to the Convention" shall be deemed to mean the reference to a Party bound by that Annex

¹²¹ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, Article 16, *supra* note 114.

¹²² International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, Article 16, *supra* note 115.

¹²³ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, Article 16, *supra* note 116.

เนื้อหาของการแก้ไขเพิ่มเติมตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 9 ฉบับ มีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

(1) คำนิยามเกี่ยวกับการตรวจประเมิน (definitions) จำนวน 4 คำ ได้แก่ การตรวจประเมิน¹²⁴ ระบบการตรวจประเมิน¹²⁵ ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการปฏิบัติตาม¹²⁶ และมาตรฐานการตรวจประเมิน¹²⁷

(2) การใช้บังคับ (application)¹²⁸ กำหนดให้รัฐภาคีต้องใช้บทบัญญัติของประมวลข้อบังคับว่าด้วยการปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ในการปฏิบัติตามพันธกรณีและความรับผิดชอบที่มีอยู่ในอนุสัญญาฉบับปัจจุบัน

(3) การตรวจสอบการปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญา (verification of compliance)¹²⁹ กำหนดให้ทุกรัฐภาคีต้องเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO เป็นระยะๆ ตามมาตรฐานการตรวจประเมิน

¹²⁴ **Regulation 1 – Definitions**

1 Audit means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.

¹²⁵ **Regulation 1 – Definitions**

2 Audit Scheme means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization*.

¹²⁶ **Regulation 1 – Definitions**

3 Code for Implementation means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).

¹²⁷ **Regulation 1 – Definitions**

4 Audit Standard means the Code for Implementation.

¹²⁸ **Regulation 2 – Application**

Contracting Governments shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in the present Convention.

¹²⁹ **Regulation 3 – Verification of compliance**

1 Every Contracting Government shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of the present Convention.

2 The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization*.

เพื่อตรวจสอบการปฏิบัติและการดำเนินการตามอนุสัญญาฉบับปัจจุบัน โดยเลขาธิการ IMO จะเป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการระบบการตรวจประเมิน รวมถึงกำหนดให้ทุกรัฐภาคีมีหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกในการตรวจประเมิน ตลอดจนดำเนินการตามแผนปฏิบัติการเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องตามแนวปฏิบัติที่ IMO ได้พัฒนาขึ้น

กล่าวโดยสรุป เมื่อรัฐภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 9 ฉบับ ได้ให้การยอมรับการแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวจนการแก้ไขเพิ่มเติมนั้นมีผลใช้บังคับแล้ว ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศจะถือว่ารัฐภาคีทั้งหลายได้แสดงความยินยอมที่จะผูกพัน (consent to be bound) ตามตราสารต่างๆ ของ IMO ที่ถูกแก้ไขเพิ่มเติม ส่งผลให้ IMO มีอำนาจในการตรวจประเมินรัฐภาคี โดยมีประมวลข้อบังคับว่าด้วยการปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO Instruments Implementation Code : III Code) ซึ่งถูกรับรองโดยข้อมติของสมัชชาที่ A.1070(28)¹³⁰ เป็นหลักเกณฑ์ (มาตรฐาน) ในการตรวจประเมิน ตลอดจนมีผลทำให้รัฐภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 9 ฉบับดังกล่าว มีพันธกรณีที่จะต้องเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO ทุกๆ 7 ปี ตามกรอบและขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ (Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme) ซึ่งถูกรับรองโดยข้อมติของสมัชชาที่ A.1067(28)¹³¹ ทั้งนี้ผู้เขียนจะขออธิบายรายละเอียดของหลักเกณฑ์ กรอบ และขั้นตอนการตรวจประเมินในหัวข้อถัดไป

3 Every Contracting Government shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines adopted by the Organization*.

4 Audit of all Contracting Governments shall be:

.1 based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization*; and

.2 conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization*.

¹³⁰ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013).

¹³¹ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013).

3.3 ระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ

ในการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ของ IMO ของรัฐภาคนั้น จำเป็นต้องมีหลักเกณฑ์และกระบวนการสำหรับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องเพื่อใช้ในการดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจประเมิน ด้วยเหตุนี้ ภายใต้ระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ IMO จึงได้กำหนดกระบวนการสำหรับการตรวจประเมินเอาไว้ด้วย ตามที่ปรากฏในข้อมติของสมัชชาที่ A.1067(28) โดยผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการตรวจประเมินทั้งหมดไม่ว่าจะเป็นรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมิน เลขาธิการ IMO และคณะผู้ตรวจประเมินที่ถูกแต่งตั้งโดยเลขาธิการ IMO เพื่อดำเนินการตรวจประเมินรัฐภาคี มีหน้าที่ที่จะต้องดำเนินการตามกรอบและขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคบังคับดังกล่าว โดยกรอบและขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินนั้น มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.3.1 หลักการตรวจประเมิน

ภายใต้ระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ IMO ได้กำหนดหลักการตรวจประเมินไว้จำนวนทั้งสิ้น 5 หลักการ โดยหลักการดังกล่าวมีไว้เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติสำหรับรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมิน เลขาธิการ IMO และคณะผู้ตรวจประเมิน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายของการตรวจประเมิน ซึ่งแต่ละหลักการที่ IMO กำหนดไว้นั้นจะถูกสะท้อนออกมาในรูปแบบของขั้นตอนและวิธีการตรวจประเมินต่อไป

3.3.1.1 หลักอำนาจอธิปไตยและความเป็นสากล (sovereignty & universality)¹³²

สำหรับหลักอำนาจอธิปไตย IMO กำหนดให้การตรวจประเมินควรดำเนินการในลักษณะที่ยอมรับอำนาจอธิปไตยของรัฐภาคี โดยสอดคล้องกับพันธกรณีและความรับผิดชอบของรัฐภาคีที่มีอยู่ในตราสารต่างๆ ของ IMO ทั้งนี้ เนื่องจากตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ ทุกรัฐภาคีต่างมีอำนาจอธิปไตยเป็นของตนเองมีผู้ใดแทรกแซงได้ ประกอบกับ IMO เป็นเพียงองค์การระหว่างประเทศที่ไม่มีอำนาจบังคับเหนือรัฐซึ่งเป็นประเทศสมาชิก ดังนั้น การดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจประเมินทั้งหมดจึงยังต้องขึ้นอยู่กับความยินยอมของรัฐภาคี แม้ว่ารัฐภาคีจะมีพันธกรณีในการเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO ก็ตาม ด้วยเหตุนี้ จึงต้องมีการจัดทำบันทึกความร่วมมือ

¹³² International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part I paragraph 6.1

(Memorandum of Cooperation : MOC) ระหว่างเลขาธิการ IMO กับรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมิน ก่อนการตรวจประเมิน เพื่อตกลงรายละเอียดเกี่ยวกับการตรวจประเมิน

สำหรับหลักความเป็นสากล IMO กำหนดให้การตรวจประเมินรัฐภาคีทั้งหมด ควรอยู่ภายใต้หลักการ กระบวนการและขั้นตอนอย่างเดียวกัน กล่าวคือ การตรวจประเมินควรเป็นไปตามกรอบและขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคบังคับที่ปรากฏอยู่ในข้อมติของสมัชชาที่ A.1067(28) โดยไม่ควรดำเนินการตรวจประเมินนอกเหนือจากหลักการ กระบวนการและขั้นตอนที่กำหนดไว้ เพื่อให้การตรวจประเมินมีความเป็นสากล ตลอดจนเพื่อความสอดคล้องและความสม่ำเสมอของคุณภาพในการตรวจประเมิน

3.3.1.2 หลักความสอดคล้อง เที่ยงธรรม ปราศจากอคติและตรงต่อเวลา (consistency, fairness, objectivity & timeliness)¹³³

สำหรับหลักความสอดคล้องและปราศจากอคติ IMO กำหนดให้การตรวจประเมินควรดำเนินการโดยผู้ตรวจประเมินที่ผ่านการฝึกอบรมและมีคุณสมบัติที่เหมาะสม รวมถึงมีความเป็นกลาง ด้วยเหตุนี้ IMO จึงได้กำหนดคุณสมบัติของผู้ที่จะได้รับคัดเลือกเป็นผู้ตรวจประเมินของ IMO ไว้ด้วย เพื่อความสอดคล้องและความสม่ำเสมอของคุณภาพในการตรวจประเมิน

สำหรับหลักความเที่ยงธรรม IMO กำหนดให้การตรวจประเมินควรดำเนินการอย่างสมเหตุสมผลตามหลักปฏิบัติ โดยควรตระหนักอยู่เสมอว่าแต่ละรัฐภาคีอาจมีวิธีการที่แตกต่างกัน ในการปฏิบัติตามพันธกรณีและความรับผิดชอบภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO

สำหรับหลักตรงต่อเวลา IMO กำหนดให้การตรวจประเมินควรเป็นไปตามตารางเวลาที่เลขาธิการ IMO ได้จัดทำขึ้น รวมถึงเป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่ได้ตกลงกับรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมิน เช่น เมื่อเลขาธิการ IMO ได้จัดตารางเวลาให้ประเทศไทยเข้ารับการตรวจประเมินในเดือนกุมภาพันธ์ 2566 เลขาธิการ IMO ต้องตกลงกับประเทศไทยเกี่ยวกับจำนวนวันที่คณะผู้ตรวจประเมินจะดำเนินการตรวจประเมิน และตารางเวลาการตรวจประเมินในแต่ละวัน โดยการดำเนินการตรวจประเมินไม่ควรเกินระยะเวลาที่ได้ตกลงไว้กับประเทศไทย

¹³³ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part I paragraph 6.2

3.3.1.3 หลักความโปร่งใสและการเปิดเผย (transparency & disclosure)¹³⁴

สำหรับหลักความโปร่งใส IMO กำหนดให้การตรวจประเมินควรมีการวางแผนและดำเนินการอย่างโปร่งใสผ่านการจัดทำบันทึกความร่วมมือระหว่างเลขาธิการ IMO กับรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมิน ซึ่งการจัดทำบันทึกความร่วมมือนี้นอกจากจะเป็นไปตามหลักความโปร่งใสแล้วยังเป็นไปตามหลักอำนาจอธิปไตยและความเป็นสากลด้วย โดยถือว่าการลงนามในบันทึกความร่วมมือเป็นการแสดงความยินยอมของรัฐภาคีในการเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO

สำหรับหลักการเปิดเผย IMO กำหนดให้รายงานการตรวจประเมินชั่วคราว (audit interim report) รายงานการตรวจประเมินขั้นสุดท้าย (audit final report) และเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการตรวจประเมินควรถูกสงวนไว้เป็นความลับ โดยมีเพียงรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมิน คณะผู้ตรวจประเมิน และเลขาธิการ IMO เท่านั้นที่สามารถเข้าถึงเอกสารดังกล่าวได้ เว้นแต่รัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินจะอนุญาตให้เลขาธิการ IMO ทำการเผยแพร่เอกสารดังกล่าวให้รัฐภาคีอื่นสามารถเข้าถึงได้ด้วย ทั้งนี้ เนื่องจากรายงานผลการตรวจประเมินเป็นเอกสารสำคัญที่มีความอ่อนไหวสำหรับรัฐภาคี การเผยแพร่เอกสารดังกล่าวจึงควรได้รับอนุญาตจากรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินเสียก่อน

มากไปกว่านั้น IMO ยังกำหนดให้คณะผู้ตรวจประเมินจัดทำรายงานสรุปผลการตรวจประเมิน (executive summary report) ตามแบบฟอร์มที่กำหนดเพื่อให้รัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินให้การยอมรับ ทั้งนี้ การเผยแพร่รายงานสรุปผลการตรวจประเมินต่อสาธารณะหรือต่อประเทศสมาชิก IMO ทั้งหมด ต้องขึ้นอยู่กับอนุญาตของรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมิน รวมทั้งยังได้กำหนดให้สำนักเลขาธิการ IMO จัดทำรายงานสรุปการตรวจประเมินแบบรวมเล่มเป็นระยะๆ โดยมีเนื้อหาประกอบด้วยข้อบกพร่อง ข้อสังเกต สาเหตุที่เกี่ยวข้องและการดำเนินการเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าว เพื่อเป็นบทเรียนแก่ประเทศสมาชิก IMO ทั้งหมด ซึ่งรายงานสรุปการตรวจประเมินแบบรวมเล่มนี้จะไม่ระบุชื่อรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมิน

¹³⁴ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part I paragraph 6.3

3.3.1.4 หลักความร่วมมือ (cooperation)¹³⁵

สำหรับหลักความร่วมมือ IMO กำหนดให้การตรวจประเมินควรดำเนินการในลักษณะที่รัฐภาคีสามารถมีส่วนร่วมในกระบวนการตรวจประเมินภายในกรอบระยะเวลาที่กำหนด เช่น ขอให้รัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินอำนวยความสะดวกอย่างเต็มที่ในการตรวจประเมิน ไม่ว่าจะเป็นการแต่งตั้งผู้ประสานงานสำหรับการตรวจประเมิน ช่วยเหลือในเรื่องการตรวจลงตรา (การออกวีซ่า) หรือใบอนุญาตใดๆ ที่จำเป็นสำหรับคณะผู้ตรวจประเมินในการปฏิบัติหน้าที่ จัดเตรียมสำเนาเอกสารให้กับคณะผู้ตรวจประเมิน จัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่อง รวมถึงกำกับดูแลการตรวจประเมินให้เป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่ตกลงกัน และอำนวยความสะดวกในการทำงานของคณะผู้ตรวจประเมิน โดยการเตรียมฝ่ายเลขานุการ ล่าม และยานพาหนะสำหรับการเดินทางตามความเหมาะสม

3.3.1.5 หลักการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง (continual improvement)¹³⁶

สำหรับหลักการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง IMO กำหนดให้การตรวจประเมินควรนำไปสู่การปรับปรุงการปฏิบัติตามและการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยรัฐภาคีอย่างต่อเนื่อง ด้วยเหตุนี้ รัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินจึงควรเข้ารับการตรวจติดตามผลภายหลังเสร็จสิ้นการตรวจประเมิน

3.3.2 ขอบเขตการตรวจประเมิน¹³⁷

ภายใต้ระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ IMO มีอำนาจหน้าที่ในการตรวจประเมินการปฏิบัติตามพันธกรณีและความรับผิดชอบทั้งในฐานะรัฐเจ้าของธง รัฐชายฝั่ง และรัฐเจ้าของเมืองท่า ของรัฐภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 9 ฉบับที่ถูกแก้ไขเพิ่มเติม ดังต่อไปนี้

¹³⁵ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part I paragraph 6.4

¹³⁶ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part I paragraph 6.5

¹³⁷ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part I paragraph 7

(1) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 (International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 หรืออนุสัญญา SOLAS 1974) ตามบทบัญญัติของข้อบังคับที่ XIII/3 ของอนุสัญญา¹³⁸

(2) พิธีสาร ค.ศ. 1988 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 (Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 หรืออนุสัญญา SOLAS PROT 1988) ตามบทบัญญัติของข้อบังคับที่ XIII/3 ของอนุสัญญา¹³⁹

(3) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. 1973 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร ค.ศ. 1978 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto หรืออนุสัญญา MARPOL 73/78) โดยแบ่งออกเป็น:

ภาคผนวก 1 กฎข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (Annex I Regulations for the Prevention of Pollution by Oil) ตามบทบัญญัติของข้อบังคับที่ 45 ของภาคผนวก 1 ของอนุสัญญา¹⁴⁰

¹³⁸ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation XIII/3

1 Every Contracting Government shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of the present Convention.

¹³⁹ Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation XIII/3

1 Every Contracting Government shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of the present Convention.

¹⁴⁰ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex I Regulation 45

1 Every Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of this Annex.

ภาคผนวก 2 กฎข้อบังคับว่าด้วยการควบคุมมลพิษจากสารเหลวมีพิษในระวาง เป็นปริมาตรรวม (Annex II Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk) ตามบทบัญญัติของข้อบังคับที่ 20 ของภาคผนวก 2 ของอนุสัญญา¹⁴¹

ภาคผนวก 3 กฎข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากสารอันตรายที่ขนส่งทาง ทะเลในรูปแบบหีบห่อ (Annex III Regulations for the Prevention of Pollution by Harmful Substances Carried by Sea in Packaged Form) ตามบทบัญญัติของข้อบังคับที่ 11 ของ ภาคผนวก 3 ของอนุสัญญา¹⁴²

ภาคผนวก 4 กฎข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษอันเกิดจากการขจัดสิ่งปฏิกูล จากเรือ (Annex IV Regulations for the Prevention of Pollution by Sewage from Ships) ตามบทบัญญัติของข้อบังคับที่ 16 ของภาคผนวก 4 ของอนุสัญญา¹⁴³

ภาคผนวก 5 กฎข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ (Annex V Regulations for the Control of Pollution by Garbage from Ships) ตามบทบัญญัติของ ข้อบังคับที่ 12 ของภาคผนวก 5 ของอนุสัญญา¹⁴⁴

¹⁴¹ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex II Regulation 20

1 Every Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of this Annex.

¹⁴² International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex III Regulation 11

1 Every Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of this Annex.

¹⁴³ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex IV Regulation 16

1 Every Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of this Annex.

¹⁴⁴ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex V Regulation 12

1 Every Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of this Annex.

(4) พิธีสาร ค.ศ. 1997 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. 1973 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร ค.ศ. 1978 (Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto หรืออนุสัญญา MARPOL PROT 1997) ภาคผนวก 6 กฎข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือ (Annex VI Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships) ตามบทบัญญัติของข้อบังคับที่ 25 ของภาคผนวก 6 ของอนุสัญญาฯ¹⁴⁵

(5) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามของคนประจำเรือ ค.ศ. 1978 (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978 หรืออนุสัญญา STCW 1978) ตามบทบัญญัติของข้อบังคับที่ I/16 ของอนุสัญญาฯ¹⁴⁶

(6) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ. 1966 (International Convention on Load Lines (LL), 1966 หรืออนุสัญญา LL 1966) ตามบทบัญญัติของข้อบังคับที่ 54 ของอนุสัญญาฯ¹⁴⁷

(7) พิธีสาร ค.ศ. 1988 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ. 1966 (Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966 หรืออนุสัญญา LL PROT 1988) ตามบทบัญญัติของข้อบังคับที่ 54 ของอนุสัญญาฯ¹⁴⁸

¹⁴⁵ 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, Annex VI Regulation 25

(1) Every Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of this Annex.

¹⁴⁶ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, Regulation I/16

2 Every Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of the present Convention.

¹⁴⁷ International Convention on Load Lines 1966, Regulation 54

(1) Every Contracting Government shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of the present Convention.

(8) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันเรือ ค.ศ. 1969 (International Convention on Tonnage Measurement of Ships (TONNAGE), 1969 หรืออนุสัญญา TONNAGE 1969) ตามบทบัญญัติของข้อบังคับที่ 9 ของอนุสัญญา¹⁴⁹

(9) อนุสัญญาว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศเพื่อป้องกันเรือโดนกันในทะเล ค.ศ. 1972 (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG), 1972 หรืออนุสัญญา COLREG 1972) ตามบทบัญญัติของกฎข้อที่ 41 ของอนุสัญญา¹⁵⁰

ทั้งนี้ IMO ไม่สามารถดำเนินการตรวจประเมินรัฐภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO ฉบับอื่นได้ เนื่องจากตราสารต่างๆ ของ IMO นอกจาก 9 ฉบับที่กล่าวมาแล้วข้างต้นนั้น มิได้มีบทบัญญัติให้อำนาจ IMO ในการดำเนินการตรวจประเมินรัฐภาคีแต่อย่างใด

3.3.3 ภาระหน้าที่ของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับระบบการตรวจประเมิน

เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการตรวจประเมิน IMO ได้กำหนดให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นเลขาธิการ IMO คณะผู้ตรวจประเมิน และรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมิน ต่างมีภาระหน้าที่ที่จะต้องดำเนินการในการตรวจประเมิน โดยภาระหน้าที่ดังกล่าวมีความสอดคล้องกับหลักการตรวจประเมินที่ IMO ได้กำหนดไว้ตามข้อมติของสมัชชาที่ A.1067(28)

¹⁴⁸ Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines 1966, Regulation 54

(1) Every Contracting Government shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of the present Convention.

¹⁴⁹ International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969, Regulation 9

(1) Every Contracting Government shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of the present Convention.

¹⁵⁰ Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972, Rule 41

(a) Every Contracting Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of the present Convention.

3.3.3.1 ภาระหน้าที่ของ IMO

เนื่องด้วย IMO เป็นเพียงองค์การระหว่างประเทศที่จัดตั้งขึ้นจากข้อตกลงของรัฐทั้งหลาย ด้วยเหตุนี้ IMO จึงมีความจำเป็นต้องมีบุคลากรของตนเพื่อปฏิบัติการกิจตามหน้าที่อำนาจที่ปรากฏในตราสารก่อตั้ง IMO และตราสารต่างๆ ของ IMO ดังนั้น ในการดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจประเมิน IMO จึงได้มอบหมายให้เป็นหน้าที่ของเลขาธิการ IMO และคณะผู้ตรวจประเมิน โดยได้กำหนดภาระหน้าที่ของทั้งสองฝ่ายไว้ ดังต่อไปนี้

3.3.3.1.1 ภาระหน้าที่ของเลขาธิการ IMO¹⁵¹

เมื่อพิจารณากรอบและขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ (Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme) ซึ่งถูกรับรองโดยข้อมติของสมัชชาที่ A.1067(28) พบว่า IMO ได้กำหนดให้เลขาธิการ IMO มีภาระหน้าที่ที่จะต้องดำเนินการในการตรวจประเมิน ดังนี้

(1) บริหารจัดการระบบการตรวจประเมินให้มีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผลสูงสุด โดยการจัดตารางรอบการตรวจประเมินรัฐภาคี รวมถึงตรวจสอบให้แน่ใจว่ารัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินและคณะผู้ตรวจประเมินต่างได้รับข้อมูลที่จำเป็นเกี่ยวกับการตรวจประเมินทั้งหมด เพื่ออำนวยความสะดวกให้การตรวจประเมินเป็นไปอย่างราบรื่น มีประสิทธิภาพ และมีความสม่ำเสมอของคุณภาพในการตรวจประเมิน ตามหลักความสอดคล้อง เที่ยงธรรม ปราศจากอคติและตรงต่อเวลา

(2) แต่งตั้งหัวหน้าคณะผู้ตรวจประเมินและผู้ตรวจประเมินที่เหมาะสม โดยหัวหน้าคณะผู้ตรวจประเมินและผู้ตรวจประเมินที่ได้รับการแต่งตั้งจะต้องผ่านการฝึกอบรมและมีคุณสมบัติตามที่ IMO กำหนด รวมถึงมีความเป็นกลาง เพื่อให้เกิดความสอดคล้องและความสม่ำเสมอของคุณภาพในการตรวจประเมินตามหลักความสอดคล้อง เที่ยงธรรม ปราศจากอคติและตรงต่อเวลา

(3) จัดทำบันทึกความร่วมมือกับรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินเพื่อตกลงรายละเอียดเกี่ยวกับการตรวจประเมิน โดยการจัดทำบันทึกความร่วมมือนี้นอกจากจะก่อให้เกิด

¹⁵¹ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part I paragraph 8.1

ความโปร่งใสในการตรวจประเมินตามหลักความโปร่งใสและการเปิดเผยแล้ว ยังเป็นไปตามหลักอำนาจอธิปไตยและความเป็นสากลด้วย เนื่องจากการลงนามในบันทึกความร่วมมือถือเป็นการแสดงความยินยอมของรัฐภาคีในการเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO

(4) ตรวจสอบให้แน่ใจว่าคณะผู้ตรวจประเมินมีการวางแผนการตรวจประเมินตามตารางรอบการตรวจประเมิน เพื่อให้ระยะเวลาการตรวจประเมินเป็นไปตามที่ตกลงกับรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมิน ตามหลักความสอดคล้อง เที่ยงธรรม ปราศจากอคติและตรงต่อเวลา

(5) แจกเวียนรายงานสรุปผลการตรวจประเมินไปยังประเทศสมาชิก IMO ทั้งหมดตามที่รัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินได้ให้อนุญาตไว้ก่อนการตรวจประเมิน รวมถึงจัดทำรายงานสรุปการตรวจประเมินแบบรวมเล่มเป็นระยะๆ โดยไม่ระบุชื่อรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินตามหลักความโปร่งใสและการเปิดเผย เพื่อให้ประเทศสมาชิก IMO ทั้งหมดใช้เป็นบทเรียนในการปรับปรุงการดำเนินการของตน อันจะนำไปสู่การปรับปรุงการปฏิบัติตามและการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยรัฐภาคีอย่างต่อเนื่องตามหลักการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง

(6) เก็บรักษาสถิติผลการตรวจประเมินของรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินไว้เป็นความลับ เว้นแต่รัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินจะอนุญาตให้ทำการเผยแพร่บันทึกดังกล่าวให้รัฐภาคีอื่นสามารถเข้าถึงได้ด้วย ทั้งนี้ เนื่องจากบันทึกผลการตรวจประเมินเป็นเอกสารสำคัญที่มีความอ่อนไหวสำหรับรัฐภาคี การเผยแพร่เอกสารดังกล่าวจึงควรได้รับอนุญาตจากรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินเสียก่อนตามหลักความโปร่งใสและการเปิดเผย

(7) บริหารจัดการกิจกรรมติดตามผลภายหลังการตรวจประเมินเพื่อนำไปสู่การปรับปรุงการปฏิบัติตามและการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยรัฐภาคีอย่างต่อเนื่องตามหลักการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง

3.3.3.1.2 ภาระหน้าที่ของคณะผู้ตรวจประเมิน¹⁵²

เมื่อพิจารณากรอบและขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ (Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme) ซึ่งถูก

¹⁵² International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part I paragraph 8.3

รับรองโดยข้อมติของสมัชชาที่ A.1067(28) พบว่า IMO ได้กำหนดให้คณะผู้ตรวจประเมินมีภาระหน้าที่ที่จะต้องดำเนินการในการตรวจประเมิน ดังนี้

(1) วางแผนการตรวจประเมินโดยละเอียด ซึ่งแผนการตรวจประเมินควรประกอบด้วยวันและเวลาในการตรวจประเมิน รายชื่อผู้เข้าร่วมการตรวจประเมิน รายการเอกสารที่จำเป็นในการตรวจประเมิน โปรแกรมการตรวจประเมินเบื้องต้น เอกสารเตรียมการตรวจประเมิน ตลอดจนบทบาทและความรับผิดชอบของแต่ละสมาชิกในคณะผู้ตรวจประเมิน เพื่อความโปร่งใสในการตรวจประเมินตามหลักความโปร่งใสและการเปิดเผย

(2) ตรวจสอบให้แน่ใจว่าสมาชิกในคณะผู้ตรวจประเมินมีความคุ้นเคยกับข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการตรวจประเมินอย่างเต็มที่ เพื่อให้การตรวจประเมินเป็นไปอย่างราบรื่น มีประสิทธิภาพ และมีความสม่ำเสมอของคุณภาพในการตรวจประเมินตามหลักความสอดคล้องเที่ยงธรรม ปราศจากอคติและตรงต่อเวลา

(3) ดำเนินการตรวจประเมินโดยการจัดประชุมและการสัมภาษณ์ เพื่อค้นหาการปฏิบัติตามและการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมิน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายของการตรวจประเมินซึ่งจะนำไปสู่การปรับปรุงการปฏิบัติตามและการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยรัฐภาคีอย่างต่อเนื่องตามหลักการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง

(4) จัดทำรายงานการตรวจประเมิน พร้อมรายงานรายละเอียดของข้อบกพร่องในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ให้รัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินทราบ และช่วยตรวจสอบการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องของรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมิน เพื่อนำไปสู่การปรับปรุงการปฏิบัติตามและการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยรัฐภาคีอย่างต่อเนื่องตามหลักการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง

(5) ดำเนินการติดตามผลภายหลังการตรวจประเมินตามความเหมาะสมเพื่อนำไปสู่การปรับปรุงการปฏิบัติตามและการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยรัฐภาคีอย่างต่อเนื่องตามหลักการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง

3.3.3.2 ภาระหน้าที่ของรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมิน¹⁵³

เมื่อพิจารณากรอบและขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ (Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme) ซึ่งถูกรับรองโดยข้อมติของสมัชชาที่ A.1067(28) พบว่า IMO ได้กำหนดให้รัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินมีภาระหน้าที่ที่จะต้องดำเนินการในการตรวจประเมิน ดังนี้

(1) อำนวยความสะดวกอย่างเต็มที่ในการตรวจประเมินตามที่ตกลงไว้กับเลขาธิการ IMO ในบันทึกความร่วมมือที่ได้จัดทำขึ้น ไม่ว่าจะแต่งตั้งผู้ประสานงานสำหรับการตรวจประเมิน ช่วยเหลือในเรื่องการตรวจลงตรา (การออกวีซ่า) หรือใบอนุญาตใดๆ ที่จำเป็นสำหรับคณะผู้ตรวจประเมินในการปฏิบัติหน้าที่ จัดเตรียมสำเนาเอกสารให้กับคณะผู้ตรวจประเมิน รวมถึงอำนวยความสะดวกในการทำงานของคณะผู้ตรวจประเมิน โดยการจัดเตรียมฝ่ายเลขานุการ ล่าม และยานพาหนะสำหรับการเดินทางตามความเหมาะสมตามหลักความร่วมมือ

(2) ตกลงกับเลขาธิการ IMO เกี่ยวกับบุคคลที่จะเป็นหัวหน้าคณะผู้ตรวจประเมินและจำนวนสมาชิกทั้งหมดของคณะผู้ตรวจประเมิน เพื่อตรวจสอบให้แน่ใจว่าผู้ตรวจประเมินที่เลขาธิการ IMO เสนอชื่อมานั้นเป็นผู้ที่ผ่านการฝึกอบรมและมีคุณสมบัติตามที่ IMO กำหนด ทั้งนี้เพื่อความสอดคล้องและความสม่ำเสมอของคุณภาพในการตรวจประเมินตามหลักความสอดคล้องเที่ยงธรรม ปราศจากอคติและตรงต่อเวลา

(3) จัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องและดำเนินการตามแผนปฏิบัติการดังกล่าวเพื่อนำไปสู่การปรับปรุงการปฏิบัติตามและการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยรัฐภาคีอย่างต่อเนื่องตามหลักการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง

(4) อนุญาตให้เลขาธิการ IMO เผยแพร่รายงานสรุปผลการตรวจประเมินแผนปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่อง และความเห็นของรัฐภาคีเกี่ยวกับความคืบหน้าของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องตามความโปร่งใสและการเปิดเผย เพื่อให้ประเทศสมาชิก IMO ทั้งหมดใช้เป็นบทเรียนในการปรับปรุงการดำเนินการของตน อันจะนำไปสู่การปรับปรุงการปฏิบัติ

¹⁵³ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part I paragraph 8.2

ตามและการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยรัฐภาคีอย่างต่อเนื่องตามหลักการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง

(5) แจ้งให้เลขาธิการ IMO ทราบ เมื่อดำเนินการตามแผนปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องเสร็จสิ้นแล้ว เพื่อเข้ารับการตรวจติดตามผลภายหลังการตรวจประเมินต่อไป ทั้งนี้ เพื่อนำไปสู่การปรับปรุงการปฏิบัติตามและการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยรัฐภาคีอย่างต่อเนื่องตามหลักการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง

3.3.4 ขั้นตอนการตรวจประเมิน

เพื่อให้การตรวจประเมินรัฐภาคีมีความเป็นสากลตามหลักอำนาจอธิปไตยและความเป็นสากล โดยรัฐภาคีอยู่ภายใต้กระบวนการและขั้นตอนการตรวจประเมินอย่างเดียวกัน IMO จึงได้กำหนดกระบวนการและขั้นตอนการตรวจประเมินไว้ตามที่ปรากฏในข้อมติของสมัชชา ที่ A.1067(28) โดยแบ่งออกเป็น การวางแผนการตรวจประเมิน การเตรียมการตรวจประเมิน การดำเนินการตรวจประเมิน และการดำเนินการภายหลังการตรวจประเมิน ดังนี้

3.3.4.1 การวางแผนการตรวจประเมิน

เมื่อพิจารณากรอบและขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ (Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme) ซึ่งถูกรับรองโดยข้อมติของสมัชชาที่ A.1067(28) พบว่าก่อนการตรวจประเมิน เลขาธิการ IMO มีหน้าที่ในการวางแผนการตรวจประเมิน เพื่อให้การตรวจประเมินมีความโปร่งใสสอดคล้องกับหลักความโปร่งใสและการเปิดเผย รวมถึงเพื่อความสม่ำเสมอของคุณภาพในการตรวจประเมินตามหลักความสอดคล้องเที่ยงธรรม ปราศจากอคติและตรงต่อเวลา โดยเลขาธิการ IMO จะต้องจัดตารางรอบการตรวจประเมินจัดทำบันทึกความร่วมมือกับรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมิน ตลอดจนคัดเลือกผู้ตรวจประเมิน ซึ่งมีรายละเอียดของการดำเนินการดังต่อไปนี้

3.3.4.1.1 การจัดทำตารางรอบการตรวจประเมิน¹⁵⁴

ก่อนการตรวจประเมิน เลขานุการ IMO ต้องจัดทำตารางรอบการตรวจประเมิน รอบละไม่เกิน 7 ปี โดยผู้สมัครรัฐภาคีที่ยังไม่เคยเข้ารับการตรวจประเมินภาคสมัครใจก่อนเป็นลำดับต้น แล้วจึงตามด้วยรัฐภาคีที่เคยได้รับการตรวจประเมินภาคสมัครใจตามลำดับที่เคยเข้ารับการตรวจประเมิน ซึ่งการกำหนดหลักเกณฑ์ในการจัดทำตารางรอบการตรวจประเมินนี้จะทำให้การจัดตารางรอบการตรวจประเมินมีความโปร่งใสตามหลักความโปร่งใสและการเปิดเผย โดยหลังจากนั้นเลขานุการ IMO ต้องแจ้งให้รัฐภาคีทราบถึงกำหนดเวลาเข้ารับการตรวจประเมินล่วงหน้า ไม่น้อยกว่า 18 เดือน เพื่อให้รัฐภาคีมีเวลาเตรียมความพร้อมในการเข้ารับการตรวจประเมิน ทั้งนี้หากรัฐภาคีประสงค์ที่จะขอเลื่อนการตรวจประเมินเนื่องจากสถานการณ์พิเศษ รัฐภาคีสามารถส่งคำขอเลื่อนดังกล่าวเป็นหนังสือล่วงหน้าอย่างน้อย 6 เดือนก่อนถึงกำหนดวันเข้ารับการตรวจประเมิน

3.3.4.1.2 การจัดทำบันทึกความร่วมมือ (Memorandum of Cooperation)¹⁵⁵

การตรวจประเมินจะเริ่มต้นขึ้นไม่ได้จนกว่าเลขานุการ IMO จะจัดทำบันทึกความร่วมมือ (Memorandum of Cooperation : MOC) กับรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินเพื่อตกลงรายละเอียดเกี่ยวกับการตรวจประเมิน¹⁵⁶ ไม่ว่าจะเป็นการตกลงเรื่องการรักษาเอกสารเกี่ยวกับการตรวจประเมินไว้เป็นความลับ¹⁵⁷ การกำหนดภาระหน้าที่ของรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมิน¹⁵⁸ และ

¹⁵⁴ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part II paragraph 4.1

¹⁵⁵ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part II paragraph 4.2

¹⁵⁶ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Appendix 1 Model Memorandum of Cooperation

¹⁵⁷ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Appendix 1 Model Memorandum of Cooperation, Section 2

¹⁵⁸ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Appendix 1 Model Memorandum of Cooperation, Section 3

IMO (เลขาธิการ IMO)¹⁵⁹ ตกลงเรื่องขอบเขตการตรวจประเมินซึ่งต้องไม่เกินกว่าพันธกรณีและความรับผิดชอบของรัฐภาคีในฐานะรัฐเจ้าของธง รัฐชายฝั่ง และรัฐเจ้าของเมืองท่าภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 9 ฉบับที่ถูกแก้ไขเพิ่มเติม ทั้งนี้ เฉพาะฉบับที่รัฐดังกล่าวเป็นภาคี¹⁶⁰ รวมถึงตกลงเรื่องเอกสิทธิ์ ความคุ้มกันและผลทางกฎหมาย¹⁶¹ การระงับข้อพิพาท¹⁶² ตลอดจนการระงับแก้ไข หรือยกเลิกบันทึกความร่วมมือ¹⁶³ โดยบันทึกความร่วมมือจะมีผลใช้บังคับนับแต่วันที่ที่มีการลงนามครบถ้วนทั้งสองฝ่ายและให้มีผลต่อไปเป็นระยะเวลา 3 ปี หรือจนครบระยะเวลาตามที่ได้ตกลงกัน¹⁶⁴ ซึ่งการจัดทำบันทึกความร่วมมือนั้นนอกจากจะก่อให้เกิดความโปร่งใสในการตรวจประเมินตามหลักความโปร่งใสและการเปิดเผยแล้ว ยังเป็นไปตามหลักอำนาจอธิปไตยและความเป็นสากลด้วย เนื่องจากการลงนามในบันทึกความร่วมมือถือเป็นการแสดงความยินยอมของรัฐภาคีในการเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO

¹⁵⁹ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Appendix 1 Model Memorandum of Cooperation, Section 4

¹⁶⁰ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Appendix 1 Model Memorandum of Cooperation, Section 5

¹⁶¹ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Appendix 1 Model Memorandum of Cooperation, Section 6

¹⁶² International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Appendix 1 Model Memorandum of Cooperation, Section 7

¹⁶³ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Appendix 1 Model Memorandum of Cooperation, Section 8

¹⁶⁴ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Appendix 1 Model Memorandum of Cooperation, Section 9

3.3.4.1.3 การคัดเลือกผู้ตรวจประเมิน¹⁶⁵

ก่อนการตรวจประเมิน เลขานุการ IMO ต้องคัดเลือกผู้ตรวจประเมินเพื่อทำหน้าที่ในการตรวจประเมินรัฐภาคีจากผู้แทนที่ได้รับการเสนอชื่อจากประเทศสมาชิก IMO ต่างๆ โดยผู้แทนดังกล่าวจะต้องมีทักษะและเทคนิคในการตรวจประเมิน เช่น ผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรการเป็นผู้ตรวจประเมินของ IMO การฝึกอบรมหลักสูตรการบริหารจัดการความปลอดภัยระหว่างประเทศ หรือการฝึกอบรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง มีความสามารถในการจัดการปัญหาและการทำงานร่วมกันในสภาพแวดล้อมที่มีความหลากหลายทางวัฒนธรรม มีความสามารถในการเขียนรายงานที่ชัดเจนและรัดกุม มีความสามารถทางภาษาอย่างน้อย 1 ใน 6 ภาษาทางการของ IMO มีความรู้เชิงลึกเกี่ยวกับกรอบความคิดทางกฎหมายของ IMO รวมถึงตราสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และมีความรู้ด้านคอมพิวเตอร์ รวมถึงต้องเป็นตัวแทนจากประเทศในแต่ละภูมิภาคและมีสัญชาติที่แตกต่างกัน ซึ่งในการตรวจประเมินแต่ละรัฐภาคี เลขานุการ IMO ต้องทำการเลือกผู้ตรวจประเมินที่ผ่านการคัดเลือกในตอนต้นมาประกอบเป็นคณะผู้ตรวจประเมินของ IMO โดยคณะผู้ตรวจประเมินทุกคนต้องมีมาตรฐานสูงสุดในการทำงานและมีจำนวนที่เพียงพอสำหรับการตรวจประเมินภายในระยะเวลาที่ตกลงไว้กับรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมิน โดยหัวหน้าคณะผู้ตรวจประเมินต้องมีคุณสมบัติที่เหมาะสมในฐานะผู้ตรวจประเมินและมีความสามารถในการเป็นผู้นำหรือบริหารจัดการ มีความรู้ความเข้าใจเป็นอย่างดีในประมวลข้อบังคับว่าด้วยการปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO Instruments Implementation Code : IIC Code) ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ (มาตรฐาน) ในการตรวจประเมิน มากไปกว่านั้นหัวหน้าคณะผู้ตรวจประเมินหรือผู้ตรวจประเมินในคณะผู้ตรวจประเมินต้องมีความสามารถทางภาษาซึ่งเป็นภาษาทางการของ IMO ที่รัฐภาคีเลือกใช้ในการตรวจประเมิน และต้องมีสัญชาติที่แตกต่างกัน โดยคณะผู้ตรวจประเมินจะต้องกระทำตรวจประเมินในนามของ IMO โดยเป็นอิสระจากประเทศสมาชิก ทั้งนี้ เพื่อความสม่ำเสมอของคุณภาพในการตรวจประเมินตามหลักความสอดคล้อง เที่ยงธรรม ปราศจากอคติและตรงต่อเวลา

¹⁶⁵ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part II paragraph 4.3-4.5

3.3.4.2 การเตรียมการตรวจประเมิน

เมื่อพิจารณากรอบและขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ (Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme) ซึ่งถูกรับรองโดยข้อมติของสมัชชาที่ A.1067(28) พบว่าหลังจากมีการวางแผนการตรวจประเมินโดยเลขาธิการ IMO แล้ว รัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินและคณะผู้ตรวจประเมินต่างมีหน้าที่ในการเตรียมการตรวจประเมิน เพื่อให้การตรวจประเมินมีความโปร่งใสสอดคล้องกับหลักความโปร่งใสและการเปิดเผย โดยแต่ละฝ่ายจะต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

3.3.4.2.1 การดำเนินการของรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมิน¹⁶⁶

เมื่อรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินได้รับแจ้งจากเลขาธิการ IMO ถึงกำหนดเวลาเข้ารับการตรวจประเมินแล้ว รัฐภาคีต้องดำเนินการตอบแบบสอบถามเบื้องต้นก่อนการตรวจประเมิน (pre-audit questionnaires) ให้แล้วเสร็จและส่งกลับมายังเลขาธิการ IMO ภายใน 2 เดือนนับแต่วันที่ได้รับแบบสอบถาม โดยรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินสามารถแก้ไขเพิ่มเติมคำตอบได้ตามความเหมาะสม แต่ต้องไม่เกิน 3 เดือนก่อนถึงกำหนดการตรวจประเมิน ซึ่งการตอบแบบสอบถามเบื้องต้นก่อนการตรวจประเมินนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้คณะผู้ตรวจประเมินทราบข้อมูลเบื้องต้นของรัฐภาคี ไม่ว่าจะเป็นรายชื่อหน่วยงานทั้งหมดของรัฐภาคีที่มีความรับผิดชอบในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวนเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานดังกล่าว จำนวนเรือทั้งหมดที่ซีกธงของรัฐภาคี จำนวนท่าเรือทั้งหมดของรัฐภาคี การพัฒนากลยุทธ์เกี่ยวกับการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของรัฐภาคี การประกาศใช้กฎหมายของรัฐภาคีเพื่อทำให้ตราสารต่างๆ ของ IMO มีผลใช้บังคับอย่างสมบูรณ์และการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าว การมอบอำนาจและการกำกับดูแลองค์กรที่ได้รับการยอมรับ จำนวนและคุณสมบัติของเจ้าพนักงานตรวจเรือของ

¹⁶⁶ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part II paragraph 5.3

รัฐภาคี กระบวนการในการสอบสวนอุบัติเหตุ ตลอดจนการประเมินผลและการทบทวนการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของรัฐภาคี¹⁶⁷ เพื่อใช้ในการจัดทำแผนการตรวจประเมิน

3.3.4.2.2 การดำเนินการของคณะผู้ตรวจประเมิน¹⁶⁸

เมื่อรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินดำเนินการตอบแบบสอบถามเบื้องต้นก่อนการตรวจประเมินเสร็จสิ้นและส่งกลับมายังเลขาธิการ IMO แล้ว คณะผู้ตรวจประเมินต้องพิจารณาคำตอบของรัฐภาคีดังกล่าวและจัดทำแผนการตรวจประเมิน โดยแผนการตรวจประเมินนั้นควรประกอบด้วยขอบเขตการตรวจประเมิน วัน เวลา และสถานที่ในการตรวจประเมิน รายชื่อผู้เข้าร่วมการตรวจประเมินซึ่งรวมถึงชื่อของคณะผู้ตรวจประเมิน ผู้แทนของรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมิน และผู้ประสานงานของรัฐภาคีดังกล่าว รายการเอกสารที่จำเป็นในการตรวจประเมิน โปรแกรมการตรวจประเมินเบื้องต้น ข้อมูลสรุปจากแบบสอบถามเบื้องต้นก่อนการตรวจประเมิน แผนการเดินทางของคณะผู้ตรวจประเมิน เอกสารเตรียมการตรวจประเมินสำหรับคณะผู้ตรวจประเมิน ตลอดจนบทบาทและความรับผิดชอบของแต่ละสมาชิกในคณะผู้ตรวจประเมิน ทั้งนี้ คณะผู้ตรวจประเมินอาจจัดทำรายการตรวจสอบ (checklists) เพื่อใช้ในการดำเนินการตรวจประเมิน มากไปกว่านั้นก่อนการตรวจประเมิน หัวหน้าคณะผู้ตรวจประเมินต้องสรุปแผนการตรวจประเมินให้สมาชิกในคณะผู้ตรวจประเมินทราบ เพื่อให้ผู้ตรวจประเมินมีความพร้อมและมีความคุ้นเคยกับข้อมูลการตรวจประเมิน

3.3.4.3 การดำเนินการตรวจประเมิน¹⁶⁹

เมื่อพิจารณากรอบและขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ (Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme) ซึ่งถูกรับรองโดยข้อมติของสมัชชาที่ A.1067(28) พบว่าเมื่อถึงกำหนดการตรวจประเมิน คณะผู้ตรวจประเมินจะเริ่ม

¹⁶⁷ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Appendix 2 Pre-Audit Questionnaire

¹⁶⁸ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part II paragraph 5.4-5.10

¹⁶⁹ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part II paragraph 6.3-6.5

การตรวจประเมินโดยการเปิดประชุมซึ่งมีหัวหน้าคณะผู้ตรวจประเมินเป็นประธาน พร้อมด้วยสมาชิก ในคณะผู้ตรวจประเมินและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของรัฐบาลผู้ถูกตรวจประเมิน เพื่อนำเสนอที่มา วัตถุประสงค์ ขอบเขต วิธีการและขั้นตอนการตรวจประเมิน รวมถึงเพื่อทบทวนกำหนดเวลาและ โปรแกรมการตรวจประเมินในแต่ละวัน จากนั้นคณะผู้ตรวจประเมินก็จะเริ่มดำเนินการตรวจประเมิน รัฐบาล โดยคณะผู้ตรวจประเมินจะทำการประเมินข้อมูลที่ได้รับจากเอกสารต่างๆ การสัมภาษณ์ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง และการสังเกตการณ์กิจกรรมของหน่วยงานที่รับผิดชอบของรัฐบาลผู้ถูกตรวจ ประเมิน เพื่อค้นหาระดับการปฏิบัติตามข้อกำหนดภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของรัฐบาล โดยใช้ ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO Instruments Implementation Code : IIC Code) เป็นหลักเกณฑ์ (มาตรฐาน) ในการตรวจประเมิน¹⁷⁰ เพื่อให้การตรวจประเมินมีความเป็นสากล เที่ยงธรรม และมีคุณภาพเป็นไปตามหลักการตรวจประเมิน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.3.4.3.1 การตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ของ IMO

เมื่อพิจารณาประมวลข้อบังคับว่าด้วยการปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO Instruments Implementation Code : IIC Code) ที่ IMO กำหนดให้คณะผู้ตรวจประเมินใช้เป็นหลักเกณฑ์ (มาตรฐาน) ในการตรวจประเมิน พบว่า คณะผู้ตรวจประเมินจะดำเนินการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ของ IMO ของรัฐบาล ทั้งในฐานะรัฐเจ้าของธง รัฐชายฝั่ง และรัฐเจ้าของเมืองท่า จำนวน 12 เรื่อง โดยแบ่งออกเป็น

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

¹⁷⁰ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part I paragraph 3

| ตารางที่ 2 การตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 12 เรื่อง | | |
|---------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. ขอบเขตทั่วไป (common areas) จำนวน 3 เรื่อง | | |
| เรื่อง | รายละเอียด | บทบัญญัติของตราสารต่างๆ ของ IMO ที่เกี่ยวข้อง |
| 1.1 เรื่องทั่วไป (general) ¹⁷¹ | ผู้ตรวจประเมินต้องตรวจประเมินการประกาศใช้กฎหมายและกฎระเบียบของรัฐภาคีในการทำให้ตราสารต่างๆ ของ IMO มีผลใช้บังคับอย่างสมบูรณ์ เกิดความปลอดภัยแก่ชีวิตในทะเลและการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล | - มาตรา 1 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ¹⁷² - มาตรา 1 ของอนุสัญญา SOLAS PROT 1988 ¹⁷³ - มาตรา 1 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78 ¹⁷⁴ |

¹⁷¹ International Maritime Organization General Assembly, "Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (IIC Code)," (2013) : Part 1 – General

¹⁷² International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Article I

(b) The Contracting Governments undertake to promulgate all laws, decrees, orders and regulations and to take all other steps which may be necessary to give the present Convention full and complete effect, so as to ensure that, from the point of view of safety of life, a ship is fit for the service for which it is intended

¹⁷³ Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Article I

1 The Parties to the present Protocol undertake to give effect to the provisions of the present Protocol and the Annex hereto, which shall constitute an integral part of the present Protocol. Every reference to the present Protocol constitutes at the same time a reference to the Annex hereto.

2 As between the Parties to the present Protocol, the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, (hereinafter referred to as "the Convention") shall apply subject to the modifications and additions set out in the present Protocol.

| | | |
|--|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | - มาตรา 3 ของ อนุสัญญา MARPOL PROT 1997 ¹⁷⁵ - มาตรา 1 ของ อนุสัญญา STCW 1978 ¹⁷⁶ - มาตรา 1 ของ อนุสัญญา LL 1966 ¹⁷⁷ |
|--|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

¹⁷⁴ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Article I

1. The Parties to the present Protocol undertake to give effect to the provisions of:

(a) the present Protocol and the Annex hereto which shall constitute an integral part of the present Protocol; and

(b) the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as "the Convention"), subject to the modifications and additions set out in the present Protocol.

2. The provisions of the Convention and the present Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument.

¹⁷⁵ 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, Article III

1 The Convention and the present Protocol shall, as between the Parties to the present Protocol, be read and interpreted together as one single Instrument.

¹⁷⁶ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, Article I

(2) The Parties undertake to promulgate all laws, decrees, orders and regulations and to take all other steps which may be necessary to give the Convention full and complete effect, so as to ensure that, from the point of view of safety of life and property at sea and the protection of the marine environment, seafarers on board ships are qualified and fit for their duties.

¹⁷⁷ International Convention on Load Lines 1966, Article 1

(1) The Contracting Governments undertake to give effect to the provisions of the present Convention and the Annexes hereto, which shall constitute an integral part of the present

| | | |
|--|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | - มาตรา 1 ของ อนุสัญญา LL PROT 1988 ¹⁷⁸ - มาตรา 1 ของ อนุสัญญา TONNAGE 1969 ¹⁷⁹ - มาตรา 1 ของ อนุสัญญา COLREG 1972 ¹⁸⁰ |
|--|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Convention. Every reference to the present Convention constitutes at the same time a reference to the Annexes.

(2) The Contracting Governments shall undertake all measures which may be necessary to give effect to the present Convention.

¹⁷⁸ Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines 1966, Article I

1. The Parties to the present Protocol undertake to give effect to the provisions of the present Protocol and the Annexes hereto, which shall constitute an integral part of the present Protocol. Every reference to the present Protocol constitutes at the same time a reference to the Annexes hereto.

2. As between the Parties to the present Protocol, the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966 (hereinafter referred to as "the Convention"), except article 29, shall apply subject to the modifications and additions set out in the present Protocol.

¹⁷⁹ International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969, Article 1

The Contracting Governments undertake to give effect to the provisions of the present Convention and the Annexes hereto which shall constitute an integral part of the present Convention. Every reference to the present Convention constitutes at the same time a reference to the Annexes

¹⁸⁰ Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972, Article I

The Parties to the present Convention undertake to give effect to the Rules and other Annexes constituting the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, (hereinafter referred to as "the Regulations") attached hereto.

| | | |
|--------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>1.2 การดำเนินการขั้นต้น¹⁸¹ (initial actions)</p> | <p>ผู้ตรวจประเมินต้องตรวจประเมินความพร้อมของรัฐภาคีในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO เช่น มีความสามารถในการประกาศใช้กฎหมายเพื่อควบคุมเรือ องค์กรหรือบุคคลต่างๆ ที่อยู่ภายใต้เขตอำนาจของตน มีฐานทางกฎหมายในการจดทะเบียนเรือและการตรวจเรือ มีกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยและสิ่งแวดลอมที่ใช้บังคับกับเรือ มีการออกกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนมีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญทางทะเลอย่างเพียงพอเพื่อสนับสนุนการดำเนินการประกาศใช้กฎหมายภายใน รวมถึงดำเนินการตามความรับผิดชอบที่ตราสารต่างๆ ของ IMO กำหนด</p> | <p>ไม่ปรากฏพบปัญหาของตราสารต่างๆ ของ IMO ที่เกี่ยวข้อง แต่หากรัฐภาคีไม่มีความพร้อมในเรื่องฐานอำนาจทางกฎหมาย รวมถึงบุคลากร รัฐภาคีย่อมไม่สามารถปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ได้</p> |
| <p>1.3 การปรับปรุง¹⁸² (improvement)</p> | <p>ผู้ตรวจประเมินต้องตรวจประเมินการปรับปรุงการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของรัฐภาคี เช่น ความสามารถของรัฐภาคีในการระบุและจัดสาเหตุของความไม่สอดคล้องกับข้อกำหนดของตราสารต่างๆ ของ IMO การดำเนินการเพื่อแก้ไขความไม่สอดคล้องนั้น และการทบทวนมาตรการ</p> | <p>ไม่ปรากฏพบปัญหาของตราสารต่างๆ ของ IMO ที่เกี่ยวข้อง แต่การปรับปรุงดังกล่าวจะนำไปสู่การพัฒนาการปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ของ IMO โดยรัฐภาคีอย่างต่อเนื่อง</p> |

¹⁸¹ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 1 – Initial Actions

¹⁸² International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 1 – Improvement

| | แก้ไขดังกล่าวเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาเดิมซ้ำอีก | ซึ่งสอดคล้องกับหลักการตรวจประเมิน |
|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2. รัฐเจ้าของธง (flag state) จำนวน 5 เรื่อง | | |
| เรื่อง | รายละเอียด | บทบัญญัติของตราสารต่างๆ ของ IMO ที่เกี่ยวข้อง |
| 2.1 การนำไปปฏิบัติ ¹⁸³ (implementation) | <p>ผู้ตรวจประเมินต้องตรวจประเมินการออกกฎหมายภายใน รวมถึงการบริหารจัดการความปลอดภัยและการปกป้องคุ้มครองสิ่งแวดล้อมของรัฐภาคีในฐานะรัฐเจ้าของธง ดังต่อไปนี้</p> <p>1. มีคำแนะนำทางการบริหารในการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศ การตีความกฎหมายภายใน ซึ่งรวมถึงการออกไปสำคัญรับรองโดยสมาคมจัดชั้นเรือและรัฐเจ้าของธงเพื่อแสดงว่าเรือได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดภายใต้ตราสาร</p> | <p>- ข้อบังคับที่ I/6 ของอนุสัญญา SOLAS 1974¹⁸⁴</p> <p>- ข้อบังคับที่ XI-1/1 ของอนุสัญญา SOLAS 1974¹⁸⁵</p> |

¹⁸³ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 2 – Implementation

¹⁸⁴ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation I/6, *supra* note 42.

¹⁸⁵ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation XI-1/1

The Administration shall authorize organizations, referred to in regulation I/6, including classification societies, in accordance with the provisions of the present Convention and with the Code for Recognized Organizations (RO Code), consisting of part 1 and part 2 (the provisions of which shall be treated as mandatory) and part 3 (the provisions of which shall be treated as recommendatory), as adopted by the Organization by resolution MSC.349(92), as may be amended by the Organization, provided that:

(a) amendments to part 1 and part 2 of the RO Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention;

| | | |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>ต่างๆ ของ IMO แล้ว</p> <p>2. มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดของตราสารระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง โดยใช้ระบบการตรวจประเมินและระบบการตรวจสอบซึ่งเป็นอิสระจากหน่วยงานที่ออกไปสำคัญรับรอง</p> | <ul style="list-style-type: none"> - ข้อบังคับที่ 6 ของภาคผนวก 1 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78¹⁸⁶ - ข้อบังคับที่ 8 ของภาคผนวก 2 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78¹⁸⁷ - ข้อบังคับที่ 4 ของภาคผนวก 4 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78¹⁸⁸ - ข้อบังคับที่ 5 ของภาคผนวก 6 ของอนุสัญญา MARPOL PROT 1997¹⁸⁹ |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

(b) amendments to part 3 of the RO Code are adopted by the Maritime Safety Committee in accordance with its Rules of Procedure; and

(c) any amendments adopted by the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee are identical and come into force or take effect at the same time, as appropriate.

¹⁸⁶ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex I Regulation 6, *supra* note 43.

¹⁸⁷ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex II Regulation 8, *supra* note 44.

¹⁸⁸ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex IV Regulation 4, *supra* note 45.

¹⁸⁹ 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, Annex VI Regulation 5, *supra* note 46.

| | | |
|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>3. มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับมาตรฐานการฝึกอบรม รวมถึงการออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามของคนประจำเรือ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - การฝึกอบรม การประเมินความสามารถ และการออกประกาศนียบัตรให้กับคนประจำเรือ | <ul style="list-style-type: none"> - มาตรา 13 ของอนุสัญญา LL 1966¹⁹⁰ - มาตรา 7 ของอนุสัญญา TONNAGE 1969¹⁹¹ - ข้อบังคับที่ I/2 ของอนุสัญญา STCW 1978¹⁹² |
|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

¹⁹⁰ International Convention on Load Lines 1966, Article 13, *supra* note 47.

¹⁹¹ International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969, Article 7, *supra* note 48.

¹⁹² International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, Regulation I/2

1 Certificates shall be in the official language or languages of the issuing country. If the language used is not English, the text shall include a translation into that language.

2 In respect of radio operators, Parties may:

.1 include the additional knowledge required by the relevant regulations in the examination for the issue of a certificate complying with the Radio Regulations; or

.2 issue a separate certificate indicating that the holder has the additional knowledge required by the relevant regulations.

3 The endorsement required by article VI of the Convention to attest the issue of a certificate shall only be issued if all the requirements of the Convention have been complied with.

4 At the discretion of a Party endorsements may be incorporated in the format of the certificates being issued as provided for in section A-I/2 of the STCW Code. If so incorporated the form used shall be that set forth in section A-I/2, paragraph 1. If issued otherwise, the form of endorsements used shall be that set forth in paragraph 2 of that section.

| | | |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| | - การใช้คำศัพท์ที่เหมาะสมในประกาศนียบัตรและประกาศนียบัตรรับรองความสามารถของคนประจำเรือ | - ข้อบังคับที่ I/6 ของอนุสัญญา STCW 1978 ¹⁹³ |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|

5 An Administration which recognizes a certificate under regulation I/10 shall endorse such certificate to attest its recognition. The endorsement shall only be issued if all requirements of the Convention have been complied with. The form of the endorsement used shall be that set forth in paragraph 3 of section A-I/2 of the STCW Code.

6 The endorsements referred to in paragraphs 3, 4 and 5:

.1 may be issued as separate documents;

.2 shall each be assigned a unique number, except that endorsements attesting the issue of a certificate may be assigned the same number as the certificate concerned, provided that number is unique; and

.3 shall expire as soon as the certificate endorsed expires or is withdrawn, suspended or cancelled by the Party which issued it and, in any case, not more than five years after their date of issue.

7 The capacity in which the holder of a certificate is authorized to serve shall be identified in the form of endorsement in terms identical to those used in the applicable safe Manning requirements of the Administration.

8 Administrations may use a format different from the format given in section A-I/2 of the STCW Code, provided that, as a minimum, the required information is provided in Roman characters and Arabic figures, taking into account the variations permitted under section A-I/2.

9 Subject to the provisions of regulation I/10, paragraph 5, any certificate required by the Convention must be kept available in its original form on board the ship on which the holder is serving.

¹⁹³ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, Regulation I/6

Each Party shall ensure that: .1 the training and assessment of seafarers, as required under the Convention, are administered, supervised and monitored in accordance with the provisions of section A-I/6 of the STCW Code; and .2 those responsible for the training and assessment of competence of seafarers, as required under the Convention, are appropriately qualified in accordance with the provisions of section A-I/6 of the STCW Code for the type and level of training or assessment involved.

| | | |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| | <p>- การสอบสวนด้วยความเป็นกลาง เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจากการ กระทำหรือการงดเว้นการกระทำของผู้ ถือประกาศนียบัตรหรือประกาศนียบัตร รับรองที่ออกให้โดยรัฐภาคีนั้น</p> | <p>- ข้อบังคับที่ I/5 ของ อนุสัญญา STCW 1978¹⁹⁴</p> |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|

¹⁹⁴ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, Regulation I/5

1 Each Party shall establish processes and procedures for the impartial investigation of any reported incompetency, act or omission, that may pose a direct threat to safety of life or property at sea or to the marine environment, by the holders of certificates or endorsements issued by that Party in connection with their performance of duties related to their certificates and for the withdrawal, suspension and cancellation of such certificates for such cause and for the prevention of fraud.

2 Each Party shall prescribe penalties or disciplinary measures for cases in which the provisions of its national legislation giving effect to the Convention are not complied with in respect of ships entitled to fly its flag or of seafarers duly certificated by that Party.

3 In particular, such penalties or disciplinary measures shall be prescribed and enforced in cases in which:

.1 a company or a master has engaged a person not holding a certificate as required by the Convention;

.2 a master has allowed any function or service in any capacity required by these regulations to be performed by a person holding an appropriate certificate, to be performed by a person not holding the required certificate, a valid dispensation or having the documentary proof required by regulation I/10, paragraph 5; or

.3 a person has obtained by fraud or forged documents an engagement to perform any function or serve in any capacity required by these regulations to be performed or filled by a person holding a certificate or dispensation.

4 A Party, within whose jurisdiction there is located any company which, or any person who, is believed on clear grounds to have been responsible for, or to have knowledge of, any apparent non-compliance with the Convention specified in paragraph 3, shall extend all co-operation possible to any Party which advises it of its intention to initiate proceedings under its jurisdiction.

| | | |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>- การเพิกถอน การพักใช้ หรือการยกเลิกประกาศนียบัตรหรือประกาศนียบัตรรับรองที่ออกให้โดยรัฐภาคีนั้น</p> <p>- การรับรองความสามารถของนายเรือและคนประจำเรือของรัฐภาคีอื่นๆ ที่</p> | <p>- ข้อบังคับที่ I/2 ของอนุสัญญา STCW 1978¹⁹⁵</p> <p>- ข้อบังคับที่ I/10 ของอนุสัญญา STCW 1978¹⁹⁶</p> |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

¹⁹⁵ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, Regulation I/2, *supra* note 192.

¹⁹⁶ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, Regulation I/10

1 Each Administration shall ensure that the provisions of this regulation are complied with, in order to recognize, by endorsement in accordance with regulation I/2, paragraph 5, a certificate issued by or under the authority of another Party to a master, officer or radio operator and that:

.1 the Administration has confirmed, through all necessary measures, which may include inspection of facilities and procedures, that the requirements concerning standards of competence, the issue and endorsement of certificates and record keeping are fully complied with; and

.2 an undertaking is agreed with the Party concerned that prompt notification will be given of any significant change in the arrangements for training and certification provided in compliance with the Convention.

2 Measures shall be established to ensure that seafarers who present, for recognition, certificates issued under the provisions of regulations II/2, III/2 or III/3, or issued under VII/1 at the management level, as defined in the STCW Code, have an appropriate knowledge of the maritime legislation of the Administration relevant to the functions they are permitted to perform.

3 Information provided and measures agreed upon under this regulation shall be communicated to the Secretary-General in conformity with the requirements of regulation I/7.

4 Certificates issued by or under the authority of a non-Party shall not be recognized.

5 Notwithstanding the requirement of regulation I/2, paragraph 5, an Administration may, if circumstances require, allow a seafarer to serve in a capacity, other than radio officer or radio operator, except as provided by the Radio Regulations, for a period not exceeding three months on board a ship entitled to fly its flag, while holding an appropriate and valid certificate issued

| | | |
|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>ลงทำการในเรือที่ชักธงของรัฐภาคีนั้น</p> <p>4. มีการสอบสวนอุบัติเหตุ รวมถึงมีการจัดการกับกรณีที่เกี่ยวข้องที่มีความบกพร่องได้อย่างเหมาะสมและทันที่</p> <p>5. มีการจัดทำแนวทางการปฏิบัติในการใช้ดุลยพินิจของหน่วยงานภาครัฐ (SOA)</p> | <p>- ข้อบังคับที่ I/21 ของอนุสัญญา SOLAS 1974¹⁹⁷</p> <p>- มาตรา 8 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78¹⁹⁸</p> <p>- มาตรา 12 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78¹⁹⁹</p> <p>- มาตรา 23 ของอนุสัญญา LL 1966²⁰⁰</p> <p>- ข้อบังคับที่ I/4 ของอนุสัญญา SOLAS 1974²⁰¹</p> |
|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

and endorsed as required by another Party for use on board that Party's ships but which has not yet been endorsed so as to render it appropriate for service on board ships entitled to fly the flag of the Administration. Documentary proof shall be readily available that application for an endorsement has been submitted to the Administration.

6 Certificates and endorsements issued by an Administration under the provisions of this regulation in recognition of, or attesting the recognition of, a certificate issued by another Party, shall not be used as the basis for further recognition by another Administration.

¹⁹⁷ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation I/21, *supra* note 52.

¹⁹⁸ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Article 8, *supra* note 53.

¹⁹⁹ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Article 12, *supra* note 54.

²⁰⁰ International Convention on Load Lines 1966, Article 23, *supra* note 55.

²⁰¹ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation I/4

| | | |
|--|--|---------------------------------------------------------------------|
| | | - ข้อบังคับที่ II-1/3-6 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²⁰² |
| | | - ข้อบังคับที่ II-1/5 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²⁰³ |

(a) A ship which is not normally engaged on international voyages but which, in exceptional circumstances, is required to undertake a single international voyage may be exempted by the Administration from any of the requirements of the present Regulations provided that it complies with safety requirements which are adequate in the opinion of the Administration for the voyage which is to be undertaken by the ship.

(b) The Administration may exempt any ship which embodies features of a novel kind from any of the provisions of Chapters II-1, II-2, III and IV of these Regulations the application of which might seriously impede research into the development of such features and their incorporation in ships engaged on international voyages. Any such ship shall, however, comply with safety requirements which, in the opinion of that Administration, are adequate for the service for which it is intended and are such as to ensure the overall safety of the ship and which are acceptable to the Governments of the States to be visited by the ship. The Administration which allows any such exemption shall communicate to the Organization particulars of same and the reasons therefor which the Organization shall circulate to the Contracting Governments for their information.

²⁰² International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/3-6

2.3 The construction and materials of all means of access and their attachment to the ship's structure shall be to the satisfaction of the Administration. The means of access shall be subject to survey prior to, or in conjunction with, its use in carrying out surveys in accordance with regulation I/10.

5.3 For oil tankers of less than 5,000 tonnes deadweight, the Administration may approve, in special circumstances, smaller dimensions for the openings referred to in paragraphs 5.1 and 5.2, if the ability to traverse such openings or to remove an injured person can be proved to the satisfaction of the Administration.

²⁰³ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/5

2 The Administration may allow the inclining test of an individual cargo ship to be dispensed with provided basic stability data are available from the inclining test of a sister ship

| | | |
|--|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | - ข้อบังคับที่ II-1/5-1 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²⁰⁴ - ข้อบังคับที่ II-1/7-2 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²⁰⁵ - ข้อบังคับที่ II-1/9 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²⁰⁶ |
|--|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

and it is shown to the satisfaction of the Administration that reliable stability information for the exempted ship can be obtained from such basic data, as required by regulation 5-1. A lightweight survey shall be carried out upon completion and the ship shall be inclined whenever in comparison with the data derived from the sister ship, a deviation from the lightship displacement exceeding 1% for ships of 160 m or more in length and 2% for ships of 50 m or less in length and as determined by linear interpolation for intermediate lengths or a deviation from the lightship longitudinal centre of gravity exceeding 0.5% of L is found.

²⁰⁴ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/5-1

1 The master shall be supplied with such information to the satisfaction of the Administration as is necessary to enable him by rapid and simple processes to obtain accurate guidance as to the stability of the ship under varying conditions of service. A copy of the stability information shall be furnished to the Administration.

²⁰⁵ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/7-2

5 Unsymmetrical flooding is to be kept to a minimum consistent with the efficient arrangements. Where it is necessary to correct large angles of heel, the means adopted shall, where practicable, be self-acting, but in any case where controls to equalization devices are provided they shall be operable from above the bulkhead deck of passenger ships and the freeboard deck of cargo ships. These fittings together with their controls shall be acceptable to the Administration.* Suitable information concerning the use of equalization devices shall be supplied to the master of the ship.

²⁰⁶ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/9

3.2.2 For cargo ships of less than 80 m in length the arrangements shall provide a level of safety to the satisfaction of the Administration.

| | | |
|--|--|--------------------------------------------------------------------|
| | | - ข้อบังคับที่ II-1/13 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²⁰⁷ |
|--|--|--------------------------------------------------------------------|

6 Any part of a cargo ship of 80 m in length and upwards or of a passenger ship that is not fitted with a double bottom in accordance with paragraphs 1, 4 or 5, as specified in paragraph 2, shall be capable of withstanding bottom damages, as specified in paragraph 8, in that part of the ship. For cargo ships of less than 80 m in length the alternative arrangements shall provide a level of safety to the satisfaction of the Administration.

7 In the case of unusual bottom arrangements in a cargo ship of 80 m in length and upwards or a passenger ship, it shall be demonstrated that the ship is capable of withstanding bottom damages as specified in paragraph 8. For cargo ships of less than 80 m in length the alternative arrangements shall provide a level of safety to the satisfaction of the Administration.

²⁰⁷ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/13

6.1 Each power-operated sliding watertight door:

.3 shall be fitted with the necessary equipment to open and close the door using electric power, hydraulic power or any other form of power that is acceptable to the Administration;

.4 shall be provided with an individual hand-operated mechanism. It shall be possible to open and close the door by hand at the door itself from either side, and in addition, close the door from an accessible position above the bulkhead deck with an all-round crank motion or some other movement providing the same degree of safety acceptable to the Administration. Direction of rotation or other movement is to be clearly indicated at all operating positions. The time necessary for the complete closure of the door, when operating by hand gear, shall not exceed 90 s with the ship in the upright position. Visual indicators to show whether the door is open or closed shall be provided at the accessible position above the bulkhead deck;

8.1 If the Administration is satisfied that such doors are essential, watertight doors of satisfactory construction may be fitted in watertight bulkheads dividing cargo spaces on 'tween decks. Such doors may be hinged, rolling or sliding doors but shall not be remotely controlled. They shall be fitted at the highest level and as far from the shell plating as practicable, but in no case shall the outboard vertical edges be situated at a distance from the shell plating which is less than one fifth of the breadth of the ship, as defined in regulation 2, such distance being measured at right angles to the centreline at the level of the deepest subdivision draught.

8.2 Should any such doors be accessible during the voyage, they shall be fitted

| | | |
|--|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | - ข้อบังคับที่ II-1/13-1 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²⁰⁸ - ข้อบังคับที่ II-1/15 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²⁰⁹ |
|--|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

with a device which prevents unauthorized opening. When it is proposed to fit such doors, the number and arrangements shall receive the special consideration of the Administration.

10.2 Where it is proposed to fit tunnels piercing watertight bulkheads, these shall receive the special consideration of the Administration.

²⁰⁸ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/13-1

4 Watertight doors or ramps of satisfactory construction may be fitted to internally subdivide large cargo spaces, provided that the Administration is satisfied that such doors or ramps are essential. These doors or ramps may be hinged, rolling or sliding doors or ramps, but shall not be remotely controlled. Should any of the doors or ramps be accessible during the voyage, they shall be fitted with a device which prevents unauthorized opening.

²⁰⁹ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/15

2 The arrangement and efficiency of the means for closing any opening in the shell plating shall be consistent with its intended purpose and the position in which it is fitted and generally to the satisfaction of the Administration.

8.4 Moving parts penetrating the shell plating below the deepest subdivision draught shall be fitted with a watertight sealing arrangement acceptable to the Administration. The inboard gland shall be located within a watertight space of such volume that, if flooded, the bulkhead deck of passenger ships and the freeboard deck of cargo ships will not be submerged. The Administration may require that if such compartment is flooded, essential or emergency power and lighting, internal communication, signals or other emergency devices must remain available in other parts of the ship.

8.5 All shell fittings and valves required by this regulation shall be of steel, bronze or other approved ductile material. Valves of ordinary cast iron or similar material are not acceptable. All pipes to which this regulation refers shall be of steel or other equivalent material to the satisfaction of the Administration.

| | | |
|--|--|----------------------------------------------------------------------|
| | | - ข้อบังคับที่ II-1/16.1 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²¹⁰ |
| | | - ข้อบังคับที่ II-1/16-1 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²¹¹ |
| | | - ข้อบังคับที่ II-1/17-1 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²¹² |

²¹⁰ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/16.1

1 In all ships:

1.1 The design, materials and construction of all watertight closures such as doors, hatches, sidescuttles, gangway and cargo ports, valves and pipes referred to in these regulations shall be to the satisfaction of the Administration.

²¹¹ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/16-1

1 Watertight decks, trunks, tunnels, duct keels and ventilators shall be of the same strength as watertight bulkheads at corresponding levels. The means used for making them watertight, and the arrangements adopted for closing openings in them, shall be to the satisfaction of the Administration. Watertight ventilators and trunks shall be carried at least up to the bulkhead deck in passenger ships and up to the freeboard deck in cargo ships.

²¹² International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/17-1

2 Indicators shall be provided on the navigation bridge for all shell doors, loading doors and other closing appliances which, if left open or not properly secured, could, in the opinion of the Administration, lead to flooding of a special category space or ro-ro space. The indicator system shall be designed on the fail-safe principle and shall show by visual alarms if the door is not fully closed or if any of the securing arrangements are not in place and fully locked and by audible alarms if such door or closing appliances become open or the securing arrangements become unsecured. The indicator panel on the navigation bridge shall be equipped with a mode selection function "harbour/sea voyage" so arranged that an audible alarm is given on the navigation bridge if the ship leaves harbour with the bow doors, inner doors, stern ramp or any other side shell doors not closed or any closing device not in the correct position. The power supply for the indicator system shall be independent of the power supply for operating and securing the doors.

| | | |
|--|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | - ข้อบังคับที่ II-1/19 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²¹³ - ข้อบังคับที่ II-1/20 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²¹⁴ - ข้อบังคับที่ II-1/26 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²¹⁵ - ข้อบังคับที่ II-1/29 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²¹⁶ |
|--|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

²¹³ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/19

2 General precautions to be included shall consist of a listing of equipment, conditions, and operational procedures, considered by the Administration to be necessary to maintain watertight integrity under normal ship operations.

3 Specific precautions to be included shall consist of a listing of elements (i.e. closures, security of cargo, sounding of alarms, etc.) considered by the Administration to be vital to the survival of the ship, passengers and crew.

²¹⁴ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/20

2 Water ballast should not in general be carried in tanks intended for oil fuel. In ships in which it is not practicable to avoid putting water in oil fuel tanks, oily-water separating equipment to the satisfaction of the Administration shall be fitted, or other alternative means, such as discharge to shore facilities, acceptable to the Administration shall be provided for disposing of the oily-water ballast.

²¹⁵ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/26

2 The Administration shall give special consideration to the reliability of single essential propulsion components and may require a separate source of propulsion power sufficient to give the ship a navigable speed, especially in the case of unconventional arrangements.

²¹⁶ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/29

1 Unless expressly provided otherwise, every ship shall be provided with a main steering gear and an auxiliary steering gear to the satisfaction of the Administration. The main steering gear

| | | |
|--|--|----------------------------------------------------------------------|
| | | - ข้อบังคับที่ II-1/35-1 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²¹⁷ |
|--|--|----------------------------------------------------------------------|

and the auxiliary steering gear shall be so arranged that the failure of one of them will not render the other one inoperative.

2.1 All the steering gear components and the rudder stock shall be of sound and reliable construction to the satisfaction of the Administration. Special consideration shall be given to the suitability of any essential component which is not duplicated. Any such essential component shall, where appropriate, utilize anti-friction bearings such as ball bearings, roller bearings or sleeve bearings which shall be permanently lubricated or provided with lubrication fittings.

6.3 Steering gears, other than of the hydraulic type, shall achieve standards equivalent to the requirements of this paragraph to the satisfaction of the Administration.

17 For tankers, chemical tankers or gas carriers of 10,000 tons gross tonnage and upwards, but of less than 100,000 tonnes deadweight, solutions other than those set out in paragraph 16, which need not apply the single failure criterion to the rudder actuator or actuators, may be permitted provided that an equivalent safety standard is achieved and that:

.2 where the steering gear includes only a single rudder actuator, special consideration is given to stress analysis for the design including fatigue analysis and fracture mechanics analysis, as appropriate, to the material used, to the installation of sealing arrangements and to testing and inspection and to the provision of effective maintenance. In consideration of the foregoing, the Administration shall adopt regulations which include the provisions of the Guidelines for Acceptance of Non-Duplicated Rudder Actuators for Tankers, Chemical Tankers and Gas Carriers of 10,000 Tons Gross Tonnage and Above but Less than 100,000 Tonnes Deadweight, adopted by the Organization*

²¹⁷ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/35-1

3.7.2 Where in the opinion of the Administration the main circulating pump is not suitable for this purpose, a direct emergency bilge suction shall be led from the largest available independent power driven pump to the drainage level of the machinery space; the suction shall be of the same diameter as the main inlet of the pump used. The capacity of the pump so connected shall exceed that of a required bilge pump by an amount deemed satisfactory by the Administration.

3.9 The diameter d of the bilge main shall be calculated according to the following formula. However, the actual internal diameter of the bilge main may be rounded off to the nearest standard size acceptable to the Administration.

| | | |
|--|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | - ข้อบังคับที่ II-1/40 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²¹⁸ - ข้อบังคับที่ II-1/41 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²¹⁹ - ข้อบังคับที่ II-1/42 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²²⁰ |
|--|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

²¹⁸ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/40

2 The Administration shall take appropriate steps to ensure uniformity in the implementation and application of the provisions of this Part in respect of electrical installations*.

²¹⁹ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/41

4 Where the total installed electrical power of the main generating sets is in excess of 3 MW, the main busbars shall be subdivided into at least two parts which shall normally be connected by removable links or other approved means; so far as is practicable, the connection of generating sets and any other duplicated equipment shall be equally divided between the parts. Equivalent arrangements may be permitted to the satisfaction of the Administration.

²²⁰ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/42

1.3 The location of the emergency source of electrical power and associated transforming equipment, if any, the transitional source of emergency power, the emergency switchboard and the emergency electric lighting switchboards in relation to the main source of electrical power, associated transforming equipment, if any, and the main switchboard shall be such as to ensure to the satisfaction of the Administration that a fire or other casualty in spaces containing the main source of electrical power, associated transforming equipment, if any, and the main switchboard or in any machinery space of category A will not interfere with the supply, control and distribution of emergency electrical power. As far as practicable, the space containing the emergency source of electrical power, associated transforming equipment, if any, the transitional source of emergency electrical power and the emergency switchboard shall not be contiguous to the boundaries of machinery spaces of category A or those spaces containing the main source of electrical power, associated transforming equipment, if any, or the main switchboard.

| | | |
|--|--|--------------------------------------------------------------------|
| | | - ข้อบังคับที่ II-1/43 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²²¹ |
| | | - ข้อบังคับที่ II-1/44 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²²² |
| | | - ข้อบังคับที่ II-1/45 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²²³ |

²²¹ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/43

1.3 The location of the emergency source of electrical power, associated transforming equipment, if any, the transitional source of emergency power, the emergency switchboard and the emergency lighting switchboard in relation to the main source of electrical power, associated transforming equipment, if any, and the main switchboard shall be such as to ensure to the satisfaction of the Administration that a fire or other casualty in the space containing the main source of electrical power, associated transforming equipment, if any, and the main switchboard, or in any machinery space of category A will not interfere with the supply, control and distribution of emergency electrical power. As far as practicable the space containing the emergency source of electrical power, associated transforming equipment, if any, the transitional source of emergency electrical power and the emergency switchboard shall not be contiguous to the boundaries of machinery spaces of category A or those spaces containing the main source of electrical power, associated transforming equipment, if any, and the main switchboard.

²²² International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/44

1 Emergency generating sets shall be capable of being readily started in their cold condition at a temperature of 0°C. If this is impracticable, or if lower temperatures are likely to be encountered, provision acceptable to the Administration shall be made for the maintenance of heating arrangements, to ensure ready starting of the generating sets.

²²³ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/45

3.3 Where the hull return system is used, all final subcircuits, i.e. all circuits fitted after the last protective device, shall be two-wire and special precautions shall be taken to the satisfaction of the Administration.

| | | |
|--|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | - ข้อบังคับที่ II-1/46 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²²⁴ - ข้อบังคับที่ II-1/53 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²²⁵ |
|--|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

5.4 Where cables which are installed in hazardous areas introduce the risk of fire or explosion in the event of an electrical fault in such areas, special precautions against such risks shall be taken to the satisfaction of the Administration.

9.3 Accumulator batteries shall not be located in sleeping quarters except where hermetically sealed to the satisfaction of the Administration.

10 No electrical equipment shall be installed in any space where flammable mixtures are liable to collect, e.g. in compartments assigned principally to accumulator batteries, in paint lockers, acetylene stores or similar spaces, unless the Administration is satisfied that such equipment is:

- .1 essential for operational purposes;
- .2 of a type which will not ignite the mixture concerned;
- .3 appropriate to the space concerned; and
- .4 appropriately certified for safe usage in the dusts, vapours or gases likely to

be encountered.

11 In tankers, electrical equipment, cables and wiring shall not be installed in hazardous locations unless it conforms with standards not inferior to those acceptable to the Organization.* However, for locations not covered by such standards, electrical equipment, cables and wiring which do not conform to the standards may be installed in hazardous locations based on a risk assessment to the satisfaction of the Administration, to ensure that an equivalent level of safety is assured.

²²⁴ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/46

2 Measures shall be taken to the satisfaction of the Administration to ensure that the equipment is functioning in a reliable manner and that satisfactory arrangements are made for regular inspections and routine tests to ensure continuous reliable operation.

3 Every ship shall be provided with documentary evidence, to the satisfaction of the Administration, of its fitness to operate with periodically unattended machinery spaces.

²²⁵ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/53

| | | |
|--|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | - ข้อบังคับที่ II-2/1 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²²⁶ - ข้อบังคับที่ II-2/4.2 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²²⁷ - ข้อบังคับที่ II-2/4.5 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²²⁸ |
|--|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

1 The special requirements for the machinery, boiler and electrical installations shall be to the satisfaction of the Administration and shall include at least the requirements of this Regulation.

²²⁶ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/1

6.2.1 A liquid cargo with a flashpoint of less than 60 degrees C for which a regular foam fire-fighting system complying with the Fire Safety Systems Code is not effective, is considered to be a cargo introducing additional fire hazards in this context. The following additional measures are required:

.2 the type of foam concentrates for use in chemical tankers shall be to the satisfaction of the Administration taking into account the guidelines developed by the Organization;* and

6.6 Chemical tankers and gas carriers shall comply with the requirements for tankers, except where alternative and supplementary arrangements are provided to the satisfaction of the Administration, having due regard to the provisions of the International Bulk Chemical Code and the International Gas Carrier Code, as appropriate.

²²⁷ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/4.2

2.2.5.1 Oil fuel pipes and their valves and fittings shall be of steel or other approved material, except that restricted use of flexible pipes shall be permissible in positions where the Administration is satisfied that they are necessary.* Such flexible pipes and end attachments shall be of approved fire-resisting materials of adequate strength and shall be constructed to the satisfaction of the Administration. For valves, fitted to oil fuel tanks and which are under static pressure, steel or spheroidal-graphite cast iron may be accepted.

However, ordinary cast iron valves may be used in piping systems where the design pressure is lower than 7 bar and the design temperature is below 60 degrees C.

²²⁸ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/4.5

5.1.4 In combination carriers only:

| | | |
|--|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | - ข้อบังคับที่ II-2/4.5.6 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²²⁹ - ข้อบังคับที่ II-2/5.2.2.5 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²³⁰ - ข้อบังคับที่ II-2/7.3 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²³¹ - ข้อบังคับที่ II-2/7.5.3 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²³² |
|--|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

.4 Where cargo wing tanks are provided, cargo oil lines below deck shall be installed inside these tanks. However, the Administration may permit cargo oil lines to be placed in special ducts provided there are capable of being adequately cleaned and ventilated to the satisfaction of the Administration. Where cargo wing tanks are not provided, cargo oil lines below deck shall be placed in special ducts.

²²⁹ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/4.5.6

5.6.3 The arrangements for inerting, purging or gas-freeing of empty tanks as required in paragraph 5.5.3.1 shall be to the satisfaction of the Administration and shall be such that the accumulation of hydrocarbon vapours in pockets formed by the internal structural members in a tank is minimized and that:

²³⁰ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/5.2.2.5

2.2.5 In passenger ships, the controls required in paragraphs 2.2.1 to 2.2.4 and in regulations 8.3.3 and 9.5.2.3 and the controls for any required fire-extinguishing system shall be situated at one control position or grouped in as few positions as possible to the satisfaction of the Administration. Such positions shall have a safe access from the open deck.

²³¹ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/7.3

3.2 The function of fixed fire detection and fire alarm systems shall be periodically tested to the satisfaction of the Administration by means of equipment producing hot air at the appropriate temperature, or smoke or aerosol particles having the appropriate range of density or particle size, or other phenomena associated with incipient fires to which the detector is designed to respond.

| | | |
|--|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <p>- ข้อบังคับที่ II-2/7.6 ของอนุสัญญา SOLAS 1974²³³</p> <p>- ข้อบังคับที่ II-2/7.8 ของอนุสัญญา SOLAS 1974²³⁴</p> <p>- ข้อบังคับที่ II-2/8.3.4 ของอนุสัญญา SOLAS 1974²³⁵</p> |
|--|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

²³² International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/7.5.3

5.3 Requirements for passenger ships carrying not more than 36 passengers

There shall be installed throughout each separate zone, whether vertical or horizontal, in all accommodation and service spaces and, where it is considered necessary by the Administration, in control stations, except spaces which afford no substantial fire risk such as void spaces, sanitary spaces, etc., either:

²³³ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/7.6

6 Protection of cargo spaces in passenger ships

A fixed fire detection and fire alarm system or a sample extraction smoke detection system shall be provided in any cargo space which, in the opinion of the Administration, is not accessible, except where it is shown to the satisfaction of the Administration that the ship is engaged on voyages of such short duration that it would be unreasonable to apply this requirement.

²³⁴ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/7.8

8.2 Inspection hatches

The construction of ceiling and bulkheads shall be such that it will be possible, without impairing the efficiency of the fire protection, for the fire patrols to detect any smoke originating in concealed and inaccessible places, except where in the opinion of the Administration there is no risk of fire originating in such places.

²³⁵ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/8.3.4

3.4 In passenger ships, the controls required by paragraph 3.3 shall be situated at one control position or grouped in as few positions as possible to the satisfaction of the Administration. Such positions shall have a safe access from the open deck.

| | | |
|--|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | - ข้อบังคับที่ II-2/9.2.2.3 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²³⁶ - ข้อบังคับที่ II-2/9.2.2.4 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²³⁷ - ข้อบังคับที่ II-2/9.2.3 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²³⁸ - ข้อบังคับที่ II-2/9.2.4 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²³⁹ |
|--|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

²³⁶ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/9.2.2.3

2.2.3.1 In addition to complying with the specific provisions for fire integrity of bulkheads and decks of passenger ships, the minimum fire integrity of all bulkheads and decks shall be as prescribed in tables 9.1 and 9.2. Where, due to any particular structural arrangements in the ship, difficulty is experienced in determining from the tables the minimum fire integrity value of any divisions, such values shall be determined to the satisfaction of the Administration.

²³⁷ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/9.2.2.4

2.2.4.4 External boundaries which are required in regulation 11.2 to be of steel or other equivalent material may be pierced for the fitting of windows and sidescuttles provided that there is no requirement for such boundaries of passenger ships to have "A" class integrity. Similarly, in such boundaries which are not required to have "A" class integrity, doors may be constructed of materials which are to the satisfaction of the Administration.

²³⁸ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/9.2.3

2.3.3.4 External boundaries which are required in regulation 11.2 to be of steel or other equivalent material may be pierced for the fitting of windows and sidescuttles provided that there is no requirement for such boundaries of cargo ships to have "A" class integrity. Similarly, in such boundaries which are not required to have "A" class integrity, doors may be constructed of materials which are to the satisfaction of the Administration.

²³⁹ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/9.2.4

2.4.2.4 External boundaries which are required in regulation 11.2 to be of steel or other equivalent material may be pierced for the fitting of windows and sidescuttles provided that

| | | |
|--|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <p>- ข้อบังคับที่ II-2/9.5.2.4 ของอนุสัญญา SOLAS 1974²⁴⁰</p> <p>- ข้อบังคับที่ II-2/10.2.1.2 ของอนุสัญญา SOLAS 1974²⁴¹</p> <p>- ข้อบังคับที่ II-2/10.2.3. 2.1 ของอนุสัญญา SOLAS 1974²⁴²</p> <p>- ข้อบังคับที่ II-2/10.3 ของอนุสัญญา SOLAS 1974²⁴³</p> |
|--|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

there is no requirement for such boundaries of tankers to have "A" class integrity. Similarly, in such boundaries which are not required to have "A" class integrity, doors may be constructed of materials which are to the satisfaction of the Administration.

²⁴⁰ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/9.5.2.4

5.2.4 In passenger ships, the means of control required in paragraph 5.2.3 shall be situated at one control position or grouped in as few positions as possible to the satisfaction of the Administration. Such positions shall have safe access from the open deck.

²⁴¹ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/10.2.1.2

.2 in cargo ships:

.2.1 to the satisfaction of the Administration; and

²⁴² International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/10.2.3.2.1

2.3.2 Number and diameter of fire hoses

2.3.2.1 Ships shall be provided with fire hoses the number and diameter of which shall be to the satisfaction of the Administration.

²⁴³ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/10.3

3.2 Arrangement of fire extinguishers

3.2.1 Accommodation spaces, service spaces and control stations shall be provided with portable fire extinguishers of appropriate types and in sufficient number to the satisfaction of the Administration. Ships of 1,000 gross tonnage and upwards shall carry at least five portable fire extinguishers.

| | | |
|--|--|--------------------------------------------------------------------------|
| | | - ข้อบังคับที่ II-2/10.7.1.2 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²⁴⁴ |
| | | - ข้อบังคับที่ II-2/13.3.1 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²⁴⁵ |
| | | - ข้อบังคับที่ II-2/13.3.2 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²⁴⁶ |
| | | - ข้อบังคับที่ II-2/13.5 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²⁴⁷ |

²⁴⁴ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/10.7.1.2

7.1.2 Where it is shown to the satisfaction of the Administration that a passenger ship is engaged on voyages of such short duration that it would be unreasonable to apply the requirements of paragraph 7.1.1 and also in ships of less than 1,000 gross tonnage, the arrangements in cargo spaces shall be to the satisfaction of the Administration, provided that the ship is fitted with steel hatch covers and effective means of closing all ventilators and other openings leading to the cargo spaces.

²⁴⁵ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/13.3.1

3.1.4 If a radiotelegraph station has no direct access to the open deck, two means of escape from or access to, the station shall be provided, one of which may be a porthole or window of sufficient size or other means to the satisfaction of the Administration.

²⁴⁶ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/13.3.2

3.2.6.2 Escape doors from public spaces that are normally latched shall be fitted with a means of quick release. Such means shall consist of a door-latching mechanism incorporating a device that releases the latch upon the application of a force in the direction of escape flow. Quick release mechanisms shall be designed and installed to the satisfaction of the Administration and, in particular:

²⁴⁷ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/13.5

5 Means of escape on passenger ships from special category and open ro-ro spaces to which any passengers carried can have access

| | | |
|--|--|----------------------------------------------------------------------|
| | | - ข้อบังคับที่ II-2/19 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²⁴⁸ |
| | | - ข้อบังคับที่ II-2/20.4 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²⁴⁹ |
| | | - ข้อบังคับที่ II-2/21 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²⁵⁰ |

5.1 In special category and open ro-ro spaces to which any passengers carried can have access, the number and locations of the means of escape both below and above the bulkhead deck shall be to the satisfaction of the Administration and, in general, the safety of access to the embarkation deck shall be at least equivalent to that provided for under paragraphs 3.2.1.1, 3.2.2, 3.2.4.1 and 3.2.4.2. Such spaces shall be provided with designated walkways to the means of escape with a breadth of at least 600 mm. The parking arrangements for the vehicles shall maintain the walkways clear at all times.

²⁴⁸ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/19

3.1.2 The quantity of water delivered shall be capable of supplying four nozzles of a size and at pressures as specified in regulation 10.2, capable of being trained on any part of the cargo space when empty. This amount of water may be applied by equivalent means to the satisfaction of the Administration.

²⁴⁹ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/20.4

4 Detection and alarm

4.1 Fixed fire detection and fire alarm systems

Except as provided in paragraph 4.3.1, there shall be provided a fixed fire detection and fire alarm system complying with the requirements of the Fire Safety Systems Code. The fixed fire detection system shall be capable of rapidly detecting the onset of fire. The type of detectors and their spacing and location shall be to the satisfaction of the Administration taking into account the effects of ventilation and other relevant factors. After being installed the system shall be tested under normal ventilation conditions and shall give an overall response time to the satisfaction of the Administration.

²⁵⁰ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/21

5.2 Alternate space for medical care

| | | |
|--|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <ul style="list-style-type: none"> - ข้อบังคับที่ III/4 ของอนุสัญญา SOLAS 1974²⁵¹ - ข้อบังคับที่ III/7 ของอนุสัญญา SOLAS 1974²⁵² - ข้อบังคับที่ IV/16 ของอนุสัญญา SOLAS 1974²⁵³ |
|--|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Alternate space for medical care shall conform to a standard acceptable to the Administration.**

²⁵¹ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation III/4

2 Before giving approval to life-saving appliances and arrangements, the Administration shall ensure that such life-saving appliances and arrangements:

.2 have successfully undergone, to the satisfaction of the Administration, tests which are substantially equivalent to those specified in those recommendations.

6 Life-saving appliances required by this chapter for which detailed specifications are not included in the Code shall be to the satisfaction of the Administration.

²⁵² International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation III/7

2.2 Lifejackets shall be so placed as to be readily accessible and their position shall be plainly indicated. Where, due to the particular arrangements of the ship, the lifejackets provided in compliance with the requirements of paragraph 2.1 may become inaccessible, alternative provisions shall be made to the satisfaction of the Administration which may include an increase in the number of Lifejackets to be carried.

²⁵³ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation IV/16

1 Every ship shall carry personnel qualified for distress, urgency and safety communications purposes to the satisfaction of the Administration.21 The personnel shall be holders of the appropriate certificates specified in the Radio Regulations; one of the personnel shall be designated as having primary responsibility for communications during distress incidents.

| | | |
|--|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <p>- ข้อบังคับที่ IV/17 ของอนุสัญญา SOLAS 1974²⁵⁴</p> <p>- ข้อบังคับที่ V/16 ของอนุสัญญา SOLAS 1974²⁵⁵</p> <p>- ข้อบังคับที่ V/23 ของอนุสัญญา SOLAS 1974²⁵⁶</p> <p>- ข้อบังคับที่ VI/3 ของอนุสัญญา SOLAS 1974²⁵⁷</p> |
|--|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

²⁵⁴ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation IV/17

A record shall be kept on board, to the satisfaction of the Administration and as required by the Radio Regulations, of all incidents connected with the radiocommunication services which appear to be of importance to safety of life at sea.

²⁵⁵ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation V/16

1 The Administration shall be satisfied that adequate arrangements are in place to ensure that the performance of the equipment required by this chapter is maintained.

²⁵⁶ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation V/23

3.3 Safe and convenient access to, and egress from, the ship shall be provided by either:

.1 a pilot ladder requiring a climb of not less than 1.5 m and not more than 9 m above the surface of the water so positioned and secured that:

.3 each step rests firmly against the ship's side; where constructional features, such as rubbing bands, would prevent the implementation of this provision, special arrangements shall, to the satisfaction of the Administration, be made to ensure that persons are able to embark and disembark safely;

²⁵⁷ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation VI/3

1 When transporting a solid bulk cargo which is liable to emit a toxic or flammable gas, or cause oxygen depletion in the cargo space, an appropriate instrument for measuring the concentration of gas or oxygen in the air shall be provided together with detailed instructions for its use. Such an instrument shall be to the satisfaction of the Administration.

| | | |
|--|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <ul style="list-style-type: none"> - ข้อบังคับที่ VI/6 ของอนุสัญญา SOLAS 1974²⁵⁸ - ข้อบังคับที่ VIII/4 ของอนุสัญญา SOLAS 1974²⁵⁹ - ข้อบังคับที่ XI-2/9 ของอนุสัญญา SOLAS 1974²⁶⁰ - ข้อบังคับที่ 14 ของภาคผนวก 1 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78²⁶¹ |
|--|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

²⁵⁸ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation VI/6

1 Prior to loading a solid bulk cargo, the master shall be in possession of comprehensive information on the ship's stability and on the distribution of cargo for the standard loading conditions. The method of providing such information shall be to the satisfaction of the Administration.

²⁵⁹ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation VIII/4

The design, construction and standards of in inspection and assembly of the reactor installation shall be subject to the approval and satisfaction of the Administration and shall take account of the limitations which will be imposed on surveys by the presence of radiation.

²⁶⁰ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation XI-2/9

3.4 The control measures referred to in paragraph 1.3 and the steps referred to in paragraph 2.5 shall only be imposed, pursuant to this regulation, until the non-compliance giving rise to the control measures or steps has been corrected to the satisfaction of the Contracting Government, taking into account actions proposed by the ship or the Administration, if any.

²⁶¹ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex I Regulation 14

3 Ships, such as hotel ships, storage vessels, etc., which are stationary except for non-cargo-carrying relocation voyages need not be provided with oil filtering equipment. Such ships shall be provided with a holding tank having a volume adequate, to the satisfaction of the

| | | |
|--|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <p>- ข้อบังคับที่ 18 ของ ภาคผนวก 1 ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78²⁶²</p> <p>- ข้อบังคับที่ 23 ของ ภาคผนวก 1 ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78²⁶³</p> <p>- ข้อบังคับที่ 30.7 ของ ภาคผนวก 1 ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78²⁶⁴</p> |
|--|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Administration, for the total retention on board of the oily bilge water. All oily bilge water shall be retained on board for subsequent discharge to reception facilities.

5 The Administration may waive the requirements of paragraphs 1 and 2 of this regulation for:

.3 with regard to the provision of subparagraphs .1 and .2 above, the following conditions shall be complied with:

.1 the ship is fitted with a holding tank having a volume adequate, to the satisfaction of the Administration, for the total retention on board of the oily bilge water;

²⁶² International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex I Regulation 18

5 Notwithstanding the provisions of paragraph 2 of this regulation the segregated ballast conditions for oil tankers less than 150 metres in length shall be to the satisfaction of the Administration.

²⁶³ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex I Regulation 23

3 To provide adequate protection against oil pollution in the event of collision or stranding the following shall be complied with: for combination carriers between 5,000 tonnes deadweight (DWT) and 200,000 m³ capacity, the mean oil outflow parameter may be applied, provided calculations are submitted to the satisfaction of the Administration, demonstrating that after accounting for its increased structural strength, the combination carrier has at least equivalent oil out flow performance to a standard double hull tanker of the same size having a $OM \leq 0.015$.

| | | |
|--|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <p>- ข้อบังคับที่ 35 ของ ภาคผนวก 1 ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78²⁶⁵</p> <p>- ข้อบังคับที่ 5 ของ ภาคผนวก 2 ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78²⁶⁶</p> |
|--|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

²⁶⁴ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex I Regulation 30.7

7 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above delivered on or after 1 January 2010, as defined in regulation 1.28.8, which has installed a sea chest that is permanently connected to the cargo pipeline system, shall be equipped with both a sea chest valve and an inboard isolation valve. In addition to these valves, the sea chest shall be capable of isolation from the cargo piping system whilst the tanker is loading, transporting, or discharging cargo by use of a positive means that is to the satisfaction of the Administration. Such a positive means is a facility that is installed in the pipeline system in order to prevent, under all circumstances, the section of pipeline between the sea chest valve and the inboard valve being filled with cargo.

²⁶⁵ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex I Regulation 35

1 Every oil tanker operating with crude oil washing systems shall be provided with an Operations and Equipment Manual* detailing the system and equipment and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the specifications referred to in paragraph 2 of regulation 33 of this Annex. If an alteration affecting the crude oil washing system is made, the Operations and Equipment Manual shall be revised accordingly.

²⁶⁶ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex II Regulation 5

3 Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2 of this regulation, the construction and equipment of liquefied gas carriers certified to carry Noxious Liquid Substances listed in the applicable Gas Carrier Code, shall be deemed to be equivalent to the construction and equipment requirements contained in regulations 11 and 12 of this Annex, provided that the gas carrier meets all following conditions:

| | | |
|--|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | - ภาคผนวกย่อยที่ 5 ของภาคผนวก 2 ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78 ²⁶⁷ - ภาคผนวกย่อยที่ 6 ของภาคผนวก 2 ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78 ²⁶⁸ |
|--|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

4 be provided with pumping and piping arrangements, which, to the satisfaction of the Administration, ensure that the quantity of cargo residue remaining in the tank and its associated piping after unloading does not exceed the applicable quantity of residue as required by regulation 12.1, 12.2 or 12.3; and

²⁶⁷ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex II Appendix 5

2 Design criteria and performance test

2.1 The cargo pumping systems should be designed to meet the required maximum amount of residue per tank and associated piping as specified in regulation 12 of Annex II to the satisfaction of the Administration.

²⁶⁸ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex II Appendix 6/B

A prewash procedure is required in order to meet certain Annex II requirements. This appendix explains how these prewash procedures shall be performed and how the minimum volumes of washing media to be used shall be determined. Smaller volumes of washing media may be used based on actual verification testing to the satisfaction of the Administration. Where reduced volumes are approved an entry to that effect must be recorded in the Manual.

21 Verification testing for approval of prewash volumes lower than those given in paragraph 20 may be carried out to the satisfaction of the Administration to prove that the requirements of regulation 13 are met, taking into account the substances the ship is certified to carry. The prewash volume so verified shall be adjusted for other prewash conditions by application of the factor k as defined in paragraph 20.

| | | |
|--|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | - มาตรา 6 ของ อนุสัญญา LL 1966 ²⁶⁹ - ข้อบังคับที่ 1 ของ อนุสัญญา LL PROT 1988 ²⁷⁰ - ข้อบังคับที่ 2 ของ อนุสัญญา LL PROT 1988 ²⁷¹ |
|--|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

²⁶⁹ International Convention on Load Lines 1966, Article 6

(2) The Administration may exempt any ship which embodies features of a novel kind from any of the provisions of this Convention the application of which might seriously impede research into the development of such features and their incorporation in ships engaged on international voyages. Any such ship shall, however, comply with safety requirements, which, in the opinion of that Administration, are adequate for the service for which it is intended and are such as to ensure the overall safety of the ship and which are acceptable to the Governments of the States to be visited by the ship.

²⁷⁰ Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines 1966, Regulation 1

(3) Compliance

(a) Ships constructed before 1 July 2010 shall comply with an intact stability standard acceptable to the Administration.

²⁷¹ Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines 1966, Regulation 2

(3) Ships designed to carry sail, whether as the sole means of propulsion or as a supplementary means, and tugs, shall be assigned freeboards in accordance with the provisions of regulations 1 to 40, inclusive. Additional freeboard may be required as determined by the Administration.

(4) Ships of wood or of composite construction, or of other materials the use of which the Administration has approved, or ships whose constructional features are such as to render the application of the provisions of this Annex unreasonable or impracticable, shall be assigned freeboards as determined by the Administration.

(5) Regulations 10 to 26, inclusive, shall apply to every ship to which a minimum freeboard is assigned. Relaxations from these requirements may be granted to a ship to which a greater than minimum freeboard is assigned, on condition that the Administration is satisfied with the safety conditions provided.

| | | |
|--|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <ul style="list-style-type: none"> - ข้อบังคับที่ 8 ของ อนุสัญญา LL PROT 1988²⁷² - ข้อบังคับที่ 10 ของ อนุสัญญา LL PROT 1988²⁷³ - ข้อบังคับที่ 14 ของ อนุสัญญา LL PROT 1988²⁷⁴ - ข้อบังคับที่ 14-1 ของ อนุสัญญา LL PROT 1988²⁷⁵ |
|--|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

²⁷² Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines 1966, Regulation 8

The ring, lines and letters shall be painted in white or yellow on a dark ground or in black on a light ground. They shall also be permanently marked on the sides of the ships to the satisfaction of the Administration. The marks shall be plainly visible and, if necessary, special arrangements shall be made for this purpose.

²⁷³ Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines 1966, Regulation 10

(3) A ship which is not required under the International Convention for Safety of Life at Sea in force to undergo an inclining test upon its completion shall:

(b) if the Administration so approves, have its inclining test on completion dispensed with, provided basic stability data are available from the inclining test of a sister ship and it is shown to the satisfaction of the Administration that reliable stability information for the ship can be obtained from such basic data;

²⁷⁴ Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines 1966, Regulation 14

(2) Coamings and hatchway covers to exposed hatchways on decks above the superstructure deck shall comply with the requirements of the Administration.

²⁷⁵ Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines 1966, Regulation 14-1

(2) In the case of hatchways which comply with regulation 16(2) through (5), the height of these coamings may be reduced, or the coamings omitted entirely, on condition that the Administration is satisfied that the safety of the ship is not thereby impaired in any sea conditions.

| | | |
|--|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <ul style="list-style-type: none"> - ข้อบังคับที่ 15 ของ อนุสัญญา LL PROT 1988²⁷⁶ - ข้อบังคับที่ 16 ของ อนุสัญญา LL PROT 1988²⁷⁷ - ข้อบังคับที่ 19 ของ อนุสัญญา LL PROT 1988²⁷⁸ - ข้อบังคับที่ 20 ของ อนุสัญญา LL PROT 1988²⁷⁹ |
|--|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

²⁷⁶ Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines 1966, Regulation 15

(7) The strength and stiffness of covers made of materials other than mild steel shall be equivalent to those of mild steel to the satisfaction of the Administration.

²⁷⁷ Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines 1966, Regulation 16

(1) All hatchways in position 1 and 2 shall be fitted with hatch covers of steel or other equivalent material. Except as provided in regulation 14(2), such covers shall be weathertight and fitted with gaskets and clamping devices. The means for securing and maintaining weathertightness shall be to the satisfaction of the Administration. The arrangements shall ensure that the tightness can be maintained in any sea conditions, and for this purpose tests for tightness shall be required at the initial survey, and may be required at renewal and annual surveys or at more frequent intervals.

(6) The means for securing and maintaining weathertightness by other means than gaskets and clamping shall be to the satisfaction of the Administration.

²⁷⁸ Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines 1966, Regulation 19

(5) In exposed locations, the height of coamings may be increased to the satisfaction of the Administration.

²⁷⁹ Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines 1966, Regulation 20

(2) Where these heights may interfere with the working of the ship, a lower height may be approved, provided that the Administration is satisfied that the closing arrangements and other circumstances justify a lower height.

| | | |
|--|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <ul style="list-style-type: none"> - ข้อบังคับที่ 21 ของ อนุสัญญา LL PROT 1988²⁸⁰ - ข้อบังคับที่ 22 ของ อนุสัญญา LL PROT 1988²⁸¹ - ข้อบังคับที่ 25 ของ อนุสัญญา LL PROT 1988²⁸² |
|--|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

²⁸⁰ Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines 1966, Regulation 21

(1) Cargo ports and other similar openings in the sides of ships below the freeboard deck shall be fitted with doors so designed as to ensure the same watertightness and structural integrity as the surrounding shell plating. Unless otherwise granted by the Administration, these opening shall open outwards. The number of such openings shall be the minimum compatible with the design and proper working of the ship.

(2) Unless otherwise permitted by the Administration, the lower edge of openings referred to in paragraph (1) shall not be below a line drawn parallel to the freeboard deck at side, which is at its lowest point at least 230 mm above the upper edge of the uppermost load line.

(5) Arrangements for bow doors and their inner doors, side doors and stern doors and their securings shall be in compliance with the requirements of a recognised organization, or with the applicable national standards of the Administration which provide an equivalent level of safety.

²⁸¹ Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines 1966, Regulation 22

(6) All shell fittings and the valves required by this regulation shall be of steel, bronze or other approved ductile material. Valves of ordinary cast iron or similar material are not acceptable. All pipes to which this regulation refers shall be of steel or other equivalent material to the satisfaction of the Administration.

²⁸² Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines 1966, Regulation 25

(2) Guard rails or bulwarks shall be fitted around all exposed decks. The height of the bulwarks or guard rails shall be at least 1 m from the deck, provided that where this height would interfere with the normal operation of the ship, a lesser height may be approved, if the Administration is satisfied that adequate protection is provided.

| | | |
|--|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <ul style="list-style-type: none"> - ข้อบังคับที่ 27 ของ อนุสัญญา LL PROT 1988²⁸³ - ข้อบังคับที่ 39 ของ อนุสัญญา LL PROT 1988²⁸⁴ - ข้อบังคับที่ 44 ของ อนุสัญญา LL PROT 1988²⁸⁵ - ข้อบังคับที่ 5 ของ อนุสัญญา TONNAGE 1969²⁸⁶ |
|--|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

²⁸³ Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines 1966, Regulation 27

(6) Type 'B' ships, which in position 1 have hatch covers which are permitted by the Administration to comply with the requirements of regulation 15 (other than paragraph (6)) or which are fitted with securing arrangements accepted under the provisions of regulation 16(6), shall be assigned freeboards based upon the values given in table 28.2, increased by the values given in table 27.1:

(8) Any type 'B' ship of over 100 m in length may be assigned freeboards less than those required under paragraph (7), provided that, in relation to the amount of reduction granted, the Administration is satisfied that:

(a) the measures provided for the protection of the crew are adequate;

(b) the freeing arrangements are adequate;

(c) the covers in position 1 and 2 comply with the provisions of regulation 16(1) through (5) and (7);

²⁸⁴ Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines 1966, Regulation 39

(3) Ships which, to suit exceptional operational requirements, cannot meet the requirements of paragraphs (1) and (2) of this regulation may be given special consideration by the Administration.

²⁸⁵ Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines 1966, Regulation 44

(6) Timber deck cargo shall be effectively secured throughout its length by a lashing system acceptable to the Administration for the character of the timber carried

²⁸⁶ International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969, Regulation 5

| | | |
|--|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | - ข้อบังคับที่ 7 ของ อนุสัญญา TONNAGE 1969 ²⁸⁷ - ภาคผนวก 1.14 ของ อนุสัญญา COLREG 1972 ²⁸⁸ - ภาคผนวก 3.3 ของ อนุสัญญา COLREG 1972 ²⁸⁹ |
|--|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

(3) When the characteristics of a ship such as V, Vc , d, N1, or N2 as defined in Regulations 3 and 4 are altered or when the appropriate assigned load line referred to in paragraph (2) of this Regulation is altered due to the change of the trade in which the ship is engaged, and where such an alteration results in a decrease in its net tonnage as determined in accordance with the provisions of Regulation 4, a new International Tonnage Certificate (1969) incorporating the net tonnage so determined shall not be issued until twelve months have elapsed from the date on which the current Certificate was issued; provided that this requirement shall not apply:

(b) if the ship undergoes alterations or modifications which are deemed by the Administration to be of a major character, such as the removal of a superstructure which requires an alteration of the assigned load line, or

²⁸⁷ International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969, Regulation 7

(2) The volumes shall be calculated by generally accepted methods for the space concerned and with an accuracy acceptable to the Administration.

²⁸⁸ Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972, Annex I

14 The construction of lanterns and shapes and the installation of lanterns on board the vessel shall be to the satisfaction of the appropriate authority of the State whose flag the vessel is entitled to fly.

²⁸⁹ Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972, Annex III

3 The construction of sound signal appliances, their performance and their installation on board the vessel shall be to the satisfaction of the appropriate authority of the State whose flag the vessel is entitled to fly.

| | | |
|-------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 6. เรือที่ชักธงของรัฐภาคีต้องมีอัตรากำลังที่เพียงพอ โดยคำนึงถึงหลักการกำหนดคนประจำเรือขั้นต่ำเพื่อความปลอดภัย (Principles of Safe Manning) | - ข้อบังคับที่ V/14 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²⁹⁰ |
| 2.2 การมอบอำนาจ ²⁹¹ (delegation of authority) | ผู้ตรวจประเมินต้องตรวจประเมินการมอบอำนาจของรัฐภาคีในฐานะรัฐเจ้าของธงให้กับองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (RO) ในกรณีที่รัฐภาคีอนุญาตให้องค์กรดังกล่าวดำเนินการตรวจเรือ ออกใบสำคัญรับรองทำเครื่องหมายและดำเนินการอื่นตามที่ตราสารต่างๆ ของ IMO หรือกฎหมายภายในกำหนดในนามของตน โดยต้องมีการกำกับดูแลการมอบอำนาจนั้นให้ เป็นไปตามข้อกำหนดของตราสารต่างๆ | - ข้อบังคับที่ I/6 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²⁹² - ข้อบังคับที่ 6 ของภาคผนวก 1 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78 ²⁹³ - ข้อบังคับที่ 8 ของภาคผนวก 2 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78 ²⁹⁴ |

²⁹⁰ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation V/14

1 Contracting Governments undertake, each for its national ships, to maintain, or, if it is necessary, to adopt, measures for the purpose of ensuring that, from the point of view of safety of life at sea, all ships shall be sufficiently and efficiently manned.*

2 For every ship to which chapter I applies, the Administration shall:

.1 establish appropriate minimum safe manning following a transparent procedure, taking into account the relevant guidance adopted by the Organization*; and

.2 issue an appropriate minimum safe manning document or equivalent as evidence of the minimum safe manning considered necessary to comply with the provisions of paragraph 1.

²⁹¹ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 2 – Delegation of Authority

²⁹² International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation I/6, *supra* note 42.

²⁹³ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex I Regulation 6, *supra* note 43.

| | | |
|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>ของ IMO ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. องค์กรที่ได้รับการยอมรับต้องมีความสามารถทางเทคนิค การบริหารจัดการ และการค้นคว้าวิจัย เพื่อให้งานที่ได้รับมอบหมายสำเร็จลุล่วงโดยเป็นไปตามมาตรฐานที่ IMO กำหนด 2. มีข้อตกลงในการมอบอำนาจเป็นลายลักษณ์อักษรระหว่างรัฐภาคีกับองค์กรที่ได้รับการยอมรับ 3. มีคำแนะนำในการปฏิบัติ เมื่อพบว่าเรืออยู่ในสภาพไม่พร้อมต่อการเดินทะเล หรือจะเป็นภัยคุกคามต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล 4. มีการให้ข้อมูลกฎหมายภายใน การตีความบทบัญญัติของอนุสัญญา และมาตรฐานเพิ่มเติมที่รัฐภาคีกำหนดไว้เกินกว่าข้อกำหนดของอนุสัญญาซึ่งมีผลใช้บังคับเฉพาะเรือที่ซีกธงของตนแก่องค์กรที่ได้รับการยอมรับ | <ul style="list-style-type: none"> - ข้อบังคับที่ 4 ของภาคผนวก 4 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78²⁹⁵ - ข้อบังคับที่ 5 ของภาคผนวก 6 ของอนุสัญญา MARPOL PROT 1997²⁹⁶ - มาตรา 13 ของอนุสัญญา LL 1966²⁹⁷ - มาตรา 7 ของอนุสัญญา TONNAGE 1969²⁹⁸ |
|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

²⁹⁴ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex II Regulation 8, *supra* note 44.

²⁹⁵ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex IV Regulation 4, *supra* note 45.

²⁹⁶ 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, Annex VI Regulation 5, *supra* note 46.

²⁹⁷ International Convention on Load Lines 1966, Article 13, *supra* note 47.

²⁹⁸ International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969, Article 7, *supra* note 48.

| | | |
|----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>5. มีการกำหนดให้องค์กรที่ได้รับการยอมรับเก็บรักษานันทิกที่จะเป็นประโยชน์สำหรับรัฐภาคีในการตีความข้อกำหนดของตราสารต่างๆ ของ IMO</p> <p>6. มีการกำหนดห้ามองค์กรที่ได้รับการยอมรับใช้ข้อกำหนดที่เกินกว่าข้อกำหนดของตราสารต่างๆ ของ IMO กับเรือที่ชักธงของรัฐภาคีอื่น</p> <p>7. มีการกำกับดูแลการดำเนินการขององค์กรที่ได้รับการยอมรับ โดยใช้อำนาจในการตรวจเรือเพิ่มเติม (supplementary survey) เพื่อให้แน่ใจว่าเรือที่ชักธงของรัฐภาคีนั้นปฏิบัติตามข้อกำหนดของกฎหมายภายในและตราสารต่างๆ ของ IMO</p> | |
| <p>2.3 ผู้ตรวจเรือของรัฐเจ้าของธง²⁹⁹ (flag state surveyors)</p> | <p>ผู้ตรวจประเมินต้องตรวจประเมินการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ ขอบเขตอำนาจ และความสัมพันธ์ของบุคลากรทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและการป้องกันมลพิษ โดยบุคลากรที่รับผิดชอบในการตรวจเรือ ตรวจสอบและตรวจประเมินของรัฐภาคี ควรมีคุณสมบัติดังนี้</p> <p>1. มีคุณสมบัติที่เหมาะสมจากสถาบันทางทะเลหรือสถาบันการเดินทางเรือ และมีประสบการณ์การเดินทางเรือในฐานะเป็น</p> | <p>ไม่ปรากฏบทบัญญัติของตราสารต่างๆ ของ IMO ที่เกี่ยวข้อง แต่การกำหนดคุณสมบัติดังกล่าวจะทำให้ผู้ตรวจเรือของรัฐภาคีมีความรู้ความเชี่ยวชาญที่เหมาะสมในการตรวจเรือ ซึ่งส่งผลให้การตรวจเรือของรัฐภาคีมีประสิทธิภาพเป็นไปตามข้อกำหนด</p> |

²⁹⁹ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 2 – Flag State Surveyors

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| | <p>ผู้ทำการในเรือ ซึ่งถือหรือเคยได้รับประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถในระดับบริหาร และปฏิบัติงานในฝ่ายเดินเรือหรือในฝ่ายช่างกลเรือบนเรือมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี หรือ</p> <p>2. มีวุฒิการศึกษาที่ได้รับจากสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาในสาขาวิศวกรรมหรือวิทยาศาสตร์ที่รัฐภาคียอมรับ และได้ทำงานที่เกี่ยวข้องมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี</p> <p>3. เป็นเจ้าพนักงานตรวจเรือที่ได้รับการรับรองผ่านการฝึกอบรม โดยมีความรู้ความสามารถและประสบการณ์เช่นเดียวกับ 1. และ 2.</p> <p>โดยบุคลากรดังกล่าวควรมีความรู้ทางทฤษฎีและทางปฏิบัติเกี่ยวกับเรือ การปฏิบัติงานของเรือ และบทบัญญัติของกฎหมายภายใน รวมถึงตราสารระหว่างประเทศที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่ในฐานะผู้ตรวจเรือของรัฐเจ้าของธง</p> | <p>ของตราสารต่างๆ ของ IMO</p> |
| <p>2.4 การสอบสวนอุบัติเหตุโดยรัฐเจ้าของธง³⁰⁰ (flag state investigations)</p> | <p>ผู้ตรวจประเมินต้องตรวจประเมินกลไกการสอบสวนอุบัติเหตุของรัฐภาคีในฐานะรัฐเจ้าของธง โดยการสอบสวนดังกล่าวต้องดำเนินการโดยผู้สอบสวนที่มีความเป็นกลางซึ่งมีความรู้ความสามารถ</p> | <p>- ข้อบังคับที่ I/21 ของอนุสัญญา SOLAS 1974³⁰¹</p> |

³⁰⁰ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 2 – Flag State Investigations

³⁰¹ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation I/21, *supra* note 52.

| | | |
|--------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>ที่เหมาะสมกับอุบัติเหตุต่างๆ และรัฐภาคีต้องสนับสนุนให้ผู้สอบสวนสามารถเข้าถึงผู้เชี่ยวชาญในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง กับอุบัติเหตุด้วย โดยในกรณีมีคนได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุถึงขั้นต้องหยุดปฏิบัติงานอย่างน้อย 3 วัน และในกรณีมีคนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการทำงาน รวมถึงกรณีอุบัติเหตุที่เกิดกับเรือที่ชักธงของตน รัฐภาคีในฐานะรัฐเจ้าของธงควรดำเนินการสอบสวนกรณีดังกล่าวและเผยแพร่ผลการสอบสวนให้สาธารณชนทราบ ทั้งนี้ การสอบสวนและการรายงานผลการสอบสวนต้องเป็นไปตามประมวลข้อบังคับว่าด้วยการสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือ (Casualty Investigation Code) และแนวทางปฏิบัติของ IMO</p> | <p>- มาตรา 8 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78³⁰²</p> <p>- มาตรา 12 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78³⁰³</p> <p>- มาตรา 23 ของอนุสัญญา LL 1966³⁰⁴</p> |
| <p>2.5 การประเมินผลและการทบทวน³⁰⁵ (evaluation and review)</p> | <p>ผู้ตรวจประเมินต้องตรวจประเมินการประเมินผลการปฏิบัติงานในฐานะรัฐเจ้าของธงของรัฐภาคี ทั้งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการทางบริหาร ขั้นตอน และทรัพยากรที่จำเป็นต่อการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ</p> | <p>ไม่ปรากฏบทบัญญัติของตราสารต่างๆ ของ IMO ที่เกี่ยวข้อง แต่การประเมินผลและการทบทวนดังกล่าวจะนำไปสู่การปรับปรุง</p> |

³⁰² International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Article 8, *supra* note 53.

³⁰³ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Article 12, *supra* note 54.

³⁰⁴ International Convention on Load Lines 1966, Article 23, *supra* note 55.

³⁰⁵ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 2 – Evaluation and Review

| | ของ IMO โดยการประเมินผลและการทบทวนดังกล่าวต้องอาศัยตัวชี้วัดต่างๆ ซึ่งรวมถึงอัตราการถูกกักเรือโดยรัฐเจ้าของเมืองท่า ผลการตรวจเรือในฐานะรัฐเจ้าของธง สถิติการเกิดอุบัติเหตุ สถิติการสูญเสียบางเรือประจำปี และตัวชี้วัดอื่นๆ ตามความจำเป็นเพื่อพิจารณาความเพียงพอของอัตรากำลัง ทรัพยากร และขั้นตอนการปฏิบัติงานในการปฏิบัติตามพันธกรณีในฐานะรัฐเจ้าของธง ภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO | การปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ของ IMO โดยรัฐภาคีอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสอดคล้องกับหลักการตรวจประเมิน |
|-------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3. รัฐชายฝั่ง (coastal state) จำนวน 2 เรื่อง | | |
| เรื่อง | รายละเอียด | บทบัญญัติของตราสารต่างๆ ของ IMO ที่เกี่ยวข้อง |
| 3.1 การนำไปปฏิบัติ ³⁰⁶ (implementation) | ผู้ตรวจประเมินต้องตรวจประเมินการออกกฎหมายภายใน และการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของรัฐภาคีในฐานะรัฐชายฝั่ง ดังต่อไปนี้ 1. การให้บริการสื่อสารทางวิทยุ | - ข้อบังคับที่ IV/5 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ³⁰⁷ |

³⁰⁶ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 3 – Implementation

³⁰⁷ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation IV/5

1 Each Contracting Government undertakes to make available, as it deems practical and necessary, either individually or in cooperation with other Contracting Governments, appropriate shore-based facilities for the mobile satellite service and maritime mobile service having due regard to the recommendations of the Organization. These services are:

| | | |
|--|----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 2. การให้บริการด้านอุตุนิยมวิทยา | - ข้อบังคับที่ IV/5-1 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ³⁰⁸ - ข้อบังคับที่ V/5 ของ อนุสัญญา SOLAS 1974 ³⁰⁹ |
|--|----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

- .1 recognized mobile satellite services;
- .2 a satellite service on 406 MHz;
- .3 the maritime mobile service in the bands between 156 MHz and 174 MHz;
- .4 the maritime mobile service in the bands between 4,000 kHz and 27,500 kHz; and
- .5 the maritime mobile service in the bands between 415 kHz and 535 kHz¹¹ and between 1,605 kHz and 4,000 kHz.

2 Each Contracting Government undertakes to provide the Organization with pertinent information concerning the shore-based facilities in the mobile satellite service and maritime mobile service, established for sea areas which it has designated off its coasts.¹² Each Contracting Government also undertakes to provide the Organization with timely and adequate notice prior to the planned withdrawal of any of these services or any particular shore-based facilities.

³⁰⁸ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation IV/5-1

1 This regulation applies to all ships on all voyages.

2 Each Contracting Government undertakes to ensure that suitable arrangements are made for registering GMDSS identities and for making information on these identities available to rescue coordination centres on a 24-hour basis. Where appropriate, international organizations maintaining a registry of these identities, such as the ITU Maritime Mobile Access and Retrieval System (MARS), shall be notified by the Contracting Government of these identity assignments.

³⁰⁹ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation V/5

1 Contracting Governments undertake to encourage the collection of meteorological data by ships at sea and to arrange for their examination, dissemination and exchange in the manner most suitable for the purpose of aiding navigation.* Administrations shall encourage the use of meteorological instruments of a high degree of accuracy, and shall facilitate the checking of such instruments upon request. Arrangements may be made by appropriate national meteorological services for this checking to be undertaken, free of charge to the ship.

2 In particular, Contracting Governments undertake to carry out, in co-operation, the following meteorological arrangements:

.1 to warn ships of gales, storms and tropical cyclones by the issue of information in text and, as far as practicable graphic form, using the appropriate shore-based facilities for terrestrial and space radiocommunications services.

.2 to issue, at least twice daily, by terrestrial and space radiocommunication services*, as appropriate, weather information suitable for shipping containing data, analyses, warnings and forecasts of weather, waves and ice. Such information shall be transmitted in text and, as far as practicable, graphic form including meteorological analysis and prognosis charts transmitted by facsimile or in digital form for reconstitution on board the ship's data processing system.

.3 to prepare and issue such publications as may be necessary for the efficient conduct of meteorological work at sea and to arrange, if practicable, for the publication and making available of daily weather charts for the information of departing ships.

.4 to arrange for a selection of ships to be equipped with tested marine meteorological instruments (such as a barometer, a barograph, a psychrometer, and suitable apparatus for measuring sea temperature) for use in this service, and to take, record and transmit meteorological observations at the main standard times for surface synoptic observations (i.e. at least four times daily, whenever circumstances permit) and to encourage other ships to take, record and transmit observations in a modified form, particularly when in areas where shipping is sparse.

.5 to encourage companies to involve as many of their ships as practicable in the making and recording of weather observations; these observations to be transmitted using the ship's terrestrial or space radiocommunications facilities for the benefit of the various national meteorological services.

.6 the transmission of these weather observations is free of charge to the ships concerned.

.7 when in the vicinity of a tropical cyclone, or of a suspected tropical cyclone, ships should be encouraged to take and transmit their observations at more frequent intervals whenever practicable, bearing in mind navigational preoccupations of ships' officers during storm conditions.

.8 to arrange for the reception and transmission of weather messages from and to ships, using the appropriate shore-based facilities for terrestrial and space radiocommunications services.

.9 to encourage masters to inform ships in the vicinity and also shore stations whenever they experience a wind speed of 50 knots or more (force 10 on the Beaufort scale).

.10 to endeavour to obtain a uniform procedure in regard to the international meteorological services already specified, and as far as practicable, to conform to the technical regulations and recommendations made by the World Meteorological Organization, to which Contracting Governments may refer, for study and advice, any meteorological question which may arise in carrying out the present Convention.

| | | |
|--|----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 3. การให้บริการค้นหาและช่วยเหลือ | - ข้อบังคับที่ V/7 ของ อนุสัญญา SOLAS 1974 ³¹⁰ - ข้อบังคับที่ V/8 ของ อนุสัญญา SOLAS 1974 ³¹¹ |
|--|----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

3 The information provided for in this regulation shall be furnished in a form for transmission and be transmitted in the order of priority prescribed by the Radio Regulations. During transmission "to all stations" of meteorological information, forecasts and warnings, all ship stations must conform to the provisions of the Radio Regulations.

4 Forecasts, warnings, synoptic and other meteorological data intended for ships shall be issued and disseminated by the national meteorological service in the best position to serve various coastal and high seas areas, in accordance with mutual arrangements made by Contracting Governments, in particular as defined by the World Meteorological Organization's System for the Preparation and Dissemination of Meteorological Forecasts and Warnings for the High Seas under the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS).

³¹⁰ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation V/7

1 Each Contracting Government undertakes to ensure that necessary arrangements are made for distress communication and co-ordination in their area of responsibility and for the rescue of persons in distress at sea around its coasts. These arrangements shall include the establishment, operation and maintenance of such search and rescue facilities as are deemed practicable and necessary, having regard to the density of the seagoing traffic and the navigational dangers and shall, so far as possible, provide adequate means of locating and rescuing such persons.

2 Each Contracting Government undertakes to make available information to the Organization concerning its existing search and rescue facilities and the plans for changes therein, if any.

3 Passenger ships to which chapter I applies, shall have on board a plan for co-operation with appropriate search and rescue services in event of an emergency. The plan shall be developed in co-operation between the ship, the company, as defined in regulation IX/1 and the search and rescue services. The plan shall include provisions for periodic exercises to be undertaken to test its effectiveness. The plan shall be developed based on the guidelines developed by the Organization.

³¹¹ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation V/8

| | | |
|--|-------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| | 4. การให้บริการด้านอุทกศาสตร์ | - ข้อบังคับที่ V/9 ของ อนุสัญญา SOLAS 1974 ³¹² |
| | 5. การกำหนดเส้นทางการเดินเรือ | - ข้อบังคับที่ V/10 ของ อนุสัญญา SOLAS 1974 ³¹³ |

Contracting Governments undertake to arrange that life-saving signals are used by search and rescue facilities engaged in search and rescue operations when communicating with ships or persons in distress.

³¹² International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation V/9

1 Contracting Governments undertake to arrange for the collection and compilation of hydrographic data and the publication, dissemination and keeping up to date of all nautical information necessary for safe navigation.

2 In particular, Contracting Governments undertake to co-operate in carrying out, as far as possible, the following nautical and hydrographic services, in the manner most suitable for the purpose of aiding navigation:

.1 to ensure that hydrographic surveying is carried out, as far as possible, adequate to the requirements of safe navigation;

.2 to prepare and issue nautical charts, sailing directions, lists of lights, tide tables and other nautical publications, where applicable, satisfying the needs of safe navigation;

.3 to promulgate notices to mariners in order that nautical charts and publications are kept, as far as possible, up to date; and

.4 to provide data management arrangements to support these services.

3 Contracting Governments undertake to ensure the greatest possible uniformity in charts and nautical publications and to take into account, whenever possible, relevant international resolutions and recommendations.

4 Contracting Governments undertake to co-ordinate their activities to the greatest possible degree in order to ensure that hydrographic and nautical information is made available on a world-wide scale as timely, reliably, and unambiguously as possible.

³¹³ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation V/10

1 Ships' routing systems contribute to safety of life at sea, safety and efficiency of navigation, and/or protection of the marine environment. Ships' routing systems are recommended for use by, and may be made mandatory for, all ships, certain categories of ships

or ships carrying certain cargoes, when adopted and implemented in accordance with the guidelines and criteria developed by the Organization.*

2 The Organization is recognized as the only international body for developing guidelines, criteria and regulations on an international level for ships' routing systems. Contracting Governments shall refer proposals for the adoption of ships' routing systems to the Organization. The Organization will collate and disseminate to Contracting Governments all relevant information with regard to any adopted ships' routing systems.

3 The initiation of action for establishing a ships' routing system is the responsibility of the Government or Governments concerned. In developing such systems for adoption by the Organization, the guidelines and criteria developed by the Organization* shall be taken into account.

4 Ships' routing systems should be submitted to the Organization for adoption. However, a Government or Governments implementing ships' routing systems not intended to be submitted to the Organization for adoption or which have not been adopted by the Organization are encouraged to take into account, wherever possible, the guidelines and criteria developed by the Organization.*

5 Where two or more Governments have a common interest in a particular area, they should formulate joint proposals for the delineation and use of a routing system therein on the basis of an agreement between them. Upon receipt of such proposal and before proceeding with consideration of it for adoption, the Organization shall ensure details of the proposal are disseminated to the Governments which have a common interest in the area, including countries in the vicinity of the proposed ships' routing system.

6 Contracting Governments shall adhere to the measures adopted by the Organization concerning ships' routing. They shall promulgate all information necessary for the safe and effective use of adopted ships' routing systems. A Government or Governments concerned may monitor traffic in those systems. Contracting Governments shall do everything in their power to secure the appropriate use of ships' routing systems adopted by the Organization.

7 A ship shall use a mandatory ships' routing system adopted by the Organization as required for its category or cargo carried and in accordance with the relevant provisions in force unless there are compelling reasons not to use a particular ships' routing system. Any such reason shall be recorded in the ships' log.

8 Mandatory ships' routing systems shall be reviewed by the Contracting Government or Governments concerned in accordance with the guidelines and criteria developed by the Organization.

| | | |
|--|-------------------------|------------------------------------------------------------------|
| | 6. ระบบการรายงานของเรือ | - ข้อบังคับที่ V/11 ของ อนุสัญญา SOLAS 1974 ³¹⁴ |
|--|-------------------------|------------------------------------------------------------------|

9 All adopted ships' routing systems and actions taken to enforce compliance with those systems shall be consistent with international law, including the relevant provisions of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea.

10 Nothing in this regulation nor its associated guidelines and criteria shall prejudice the rights and duties of Governments under international law or the legal regimes of straits used for international navigation and archipelagic sea lanes.

³¹⁴ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation V/11

1 Ship reporting systems contribute to safety of life at sea, safety and efficiency of navigation, and protection of the marine environment. A ship reporting system, when adopted and implemented in accordance with the guidelines and criteria developed by the Organization** pursuant to this regulation, shall be used by all ships, or certain categories of ships or ships carrying certain cargoes in accordance with the provisions of each system so adopted.

2 The Organization is recognized as the only international body for developing guidelines, criteria and regulations on an international level for ship reporting systems. Contracting Government shall refer proposals for the adoption of ship reporting systems to the Organization. The Organization will collate and disseminate to Contracting Governments all relevant information with regard to any adopted ship reporting system.

3 The initiation of action for establishing a ship reporting system is the responsibility of the Government or Governments concerned. In developing such systems provision of the guidelines and criteria developed by the Organization shall be taken into account.

4 Ship reporting systems not submitted to the Organization for adoption do not necessarily need to comply with this regulation. However, Governments implementing such systems are encouraged to follow, wherever possible, the guidelines and criteria developed by the Organization*. Contracting Governments may submit such systems to the Organization for recognition.

5 Where two or more Governments have a common interest in a particular area, they should formulate proposals for a co-ordinated ship reporting system on the basis of agreement between them. Before proceeding with a proposal for adoption of a ship reporting system, the Organization shall disseminate details of the proposal to those Governments which have a common interest in the area covered by the proposed system. Where a co-ordinated ship reporting system is adopted and established, it shall have uniform procedures and operations.

| | | |
|--|-------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| | 7. การให้บริการควบคุมการจราจรทางน้ำ | - ข้อบังคับที่ V/12 ของ อนุสัญญา SOLAS 1974 ³¹⁵ |
|--|-------------------------------------|------------------------------------------------------------------|

6 After adoption of a ship reporting system in accordance with this regulation, the Government or Governments concerned shall take all measures necessary for the promulgation of any information needed for the efficient and effective use of the system. Any adopted ship reporting system shall have the capability of interaction and the ability to assist ships with information when necessary. Such systems shall be operated in accordance with the guidelines and criteria developed by the Organization pursuant to this regulation.

7 The master of a ship shall comply with the requirements of adopted ship reporting systems and report to the appropriate authority all information required in accordance with the provisions of each such system.

8 All adopted ship reporting systems and actions taken to enforce compliance with those systems shall be consistent with international law, including the relevant provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea.

9 Nothing in this regulation or its associated guidelines and criteria shall prejudice the rights and duties of Governments under international law or the legal regimes of straits used for international navigation and archipelagic sea lanes.

10 The participation of ships in accordance with the provisions of adopted ship reporting systems shall be free of charge to the ships concerned.

11 The Organization shall ensure that adopted ship reporting systems are reviewed under the guidelines and criteria developed by the Organization.

³¹⁵ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation V/12

1 Vessel traffic services (VTS) contribute to safety of life at sea, safety and efficiency of navigation and protection of the marine environment, adjacent shore areas, work sites and offshore installations from possible adverse effects of maritime traffic.

2 Contracting Governments undertake to arrange for the establishment of VTS where, in their opinion, the volume of traffic or the degree of risk justifies such services.

3 Contracting Governments planning and implementing VTS shall, wherever possible, follow the guidelines developed by the Organization. The use of VTS may only be made mandatory in sea areas within the territorial seas of a coastal State.

4 Contracting Governments shall endeavour to secure the participation in, and compliance with, the provisions of vessel traffic services by ships entitled to fly their flag.

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 8. เครื่องช่วยการเดินเรือ | - ข้อบังคับที่ V/13 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ³¹⁶ |
| 3.2 การประเมินผลและการทบทวน ³¹⁷ (evaluation and review) | ผู้ตรวจประเมินต้องตรวจประเมินการประเมินผลการปฏิบัติงานในฐานะรัฐชายฝั่งของรัฐภาคีในส่วนที่เกี่ยวกับการใช้สิทธิและการปฏิบัติตามพันธกรณีของภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO | ไม่ปรากฏบทบัญญัติของตราสารต่างๆ ของ IMO ที่เกี่ยวข้อง แต่การประเมินผลและการทบทวนดังกล่าวจะนำไปสู่การปรับปรุงการปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ของ IMO โดยรัฐภาคีอย่างต่อเนื่องซึ่งสอดคล้องกับหลัก |

5 Nothing in this regulation or the guidelines adopted by the Organization shall prejudice the rights and duties of Governments under international law or the legal regimes of straits used for international navigation and archipelagic sea lanes.

³¹⁶ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation V/13

1 Each Contracting Government undertakes to provide, as it deems practical and necessary either individually or in co-operation with other Contracting Governments, such aids to navigation as the volume of traffic justifies and the degree of risk requires.

2 In order to obtain the greatest possible uniformity in aids to navigation, Contracting Governments undertake to take into account the international recommendations and guidelines when establishing such aids.

3 Contracting Governments undertake to arrange for information relating to aids to navigation to be made available to all concerned. Changes in the transmissions of position-fixing systems which could adversely affect the performance of receivers fitted in ships shall be avoided as far as possible and only be effected after timely and adequate notice has been promulgated.

³¹⁷ International Maritime Organization General Assembly, "Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code)," (2013) : Part 3 – Evaluation and Review

| | | การตรวจประเมิน |
|-------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4. รัฐเจ้าของเมืองท่า (port state) จำนวน 2 เรื่อง | | |
| เรื่อง | รายละเอียด | บทบัญญัติของ ตราสารต่างๆ ของ IMO ที่เกี่ยวข้อง |
| 4.1 การนำไปปฏิบัติ ³¹⁸ (implementation) | <p>ผู้ตรวจประเมินต้องตรวจประเมินการออกกฎหมายภายใน และการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของรัฐภาคีในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่าดังต่อไปนี้</p> <p>1. การจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับของเสียตามตราสารต่างๆ ของ IMO</p> | <p>- ข้อบังคับที่ 38 ของภาคผนวก 1 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78³¹⁹</p> <p>- ข้อบังคับที่ 18 ของภาคผนวก 2 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78³²⁰</p> |

³¹⁸ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 4 – Implementation

³¹⁹ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex I Regulation 38

1 The Government of each Party to the present Convention undertakes to ensure the provision at oil loading terminals, repair ports, and in other ports in which ships have oily residues to discharge, of facilities for the reception of such residues and oily mixtures as remain from oil tankers and other ships adequate * to meet the needs of the ships using them without causing undue delay to ships.

³²⁰ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex II Regulation 18

| | | |
|--|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <ul style="list-style-type: none"> - ข้อบังคับที่ 12 ของ ภาคผนวก 4 ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78³²¹ - ข้อบังคับที่ 8 ของ ภาคผนวก 5 ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78³²² - ข้อบังคับที่ 17 ของ ภาคผนวก 6 ของ อนุสัญญา MARPOL PROT 1997³²³ |
|--|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

1 The Government of each Party to the Convention undertakes to ensure the provision of reception facilities according to the needs of ships using its ports, terminals or repair ports as follows:

.1 ports and terminals involved in ships' cargo handling shall have adequate facilities for the reception of residues and mixtures containing such residues of Noxious Liquid Substances resulting from compliance with this Annex, without undue delay for the ships involved.

.2 ship repair ports undertaking repairs to NLS tankers shall provide facilities adequate for the reception of residues and mixtures containing Noxious Liquid Substances for ships calling at that port.

³²¹ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex IV Regulation 12

1 The Government of each Party to the Convention, which requires ships operating in waters under its jurisdiction and visiting ships while in its waters to comply with the requirements of regulation 11.1, undertakes to ensure the provision of facilities at ports and terminals of the reception of sewage, without causing delay to ships, adequate to meet the needs of the ships using them.

³²² International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex V Regulation 8

1 Each Party undertakes to ensure the provision of adequate facilities at ports and terminals for the reception of garbage without causing undue delay to ships, and according to the needs of the ships using them.

| | | |
|--|-------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| | 2. การจัดให้มีการตรวจควบคุมเรือในเมืองท่า | - ข้อบังคับที่ I/19 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ³²⁴ |
|--|-------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|

³²³ 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, Annex VI Regulation 17

1 Each Party undertakes to ensure the provision of facilities adequate to meet the:

.1 needs of ships using its repair ports for the reception of ozone-depleting substances and equipment containing such substances when removed from ships;

.2 needs of ships using its ports, terminals or repair ports for the reception of exhaust gas cleaning residues from an exhaust gas cleaning system; without causing undue delay to ships, and

.3 needs in ship-breaking facilities for the reception of ozone-depleting substances and equipment containing such substances when removed from ships.

³²⁴ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation I/19

(a) Every ship when in a port of another Contracting Government is subject to control by officers duly authorized by such Government in so far as this control is directed towards verifying that the certificates issued under regulation 12 or regulation 13 are valid.

(b) Such certificates, if valid, shall be accepted unless there are clear grounds for believing that the condition of the ship or of its equipment does not correspond substantially with the particulars of any of the certificates or that the ship and its equipment are not in compliance with the provisions of regulation 11(a) and (b).

(c) In the circumstances given in paragraph (b) or where a certificate has expired or ceased to be valid, the officer carrying out the control shall take steps to ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the appropriate repair yard without danger to the ship or persons on board.

(d) In the event of this control giving rise to an intervention of any kind, the officer carrying out the control shall forthwith inform, in writing, the Consul or, in his absence, the nearest diplomatic representative of the State whose flag the ship is entitled to fly* of all the circumstances in which intervention was deemed necessary. In addition, nominated surveyors or recognized organizations responsible for the issue of the certificates shall also be notified. The facts concerning the intervention shall be reported to the Organization.

(e) The port state authority concerned shall notify all relevant information about the ship to the authorities of the next port of call, in addition to parties mentioned in paragraph (d), if

| | | |
|--|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | - ข้อบังคับที่ XI-1/4 ของ อนุสัญญา SOLAS 1974 ³²⁵ - ข้อบังคับที่ XI-2/9 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ³²⁶ |
|--|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

it is unable to take action as specified in paragraphs (c) and (d) or if the ship has been allowed to proceed to the next port of call.

(f) When exercising control under this regulation all possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is thereby unduly detained or delayed it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered.

³²⁵ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation XI-1/4

1 A ship when in a port of another Contracting Government is subject to control by officers duly authorized by such Government concerning operational requirements in respect of the safety of ships, when there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the safety of ships.

2 In the circumstances defined in paragraph 1 of this regulation, the Contracting Government carrying out the control shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until situation has been brought to order in accordance with the requirements of the present Convention.

3 Procedures relating to the port State control prescribed in regulation I /19 shall apply to this regulation.

4 Nothing in the present regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Contracting Government carrying out control over operational requirements specifically provided for in the regulation.

³²⁶ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation XI-2/9

1 Control of ships in port

1.1 For the purpose of this chapter, every ship to which this chapter applies is subject to control when in a port of another Contracting Government by officers duly authorised by that Government, who may be the same as those carrying out the functions of regulation I/19. Such control shall be limited to verifying that there is onboard a valid International Ship Security Certificate or a valid Interim International Ships Security Certificate issued under the provisions of part A of the ISPS Code (Certificate), which if valid shall be accepted, unless there are clear

| | | |
|--|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | - ข้อบังคับที่ 11 ของ ภาคผนวก 1 ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78 ³²⁷ - ข้อบังคับที่ 16 ของ ภาคผนวก 2 ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78 ³²⁸ |
|--|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

grounds for believing that the ship is not in compliance with the requirements of this chapter or part A of the ISPS Code.

1.2 When there are such clear grounds, or where no valid Certificate is produced when required, the officers duly authorized by the Contracting Government shall impose any one or more control measures in relation to that ship as provided in paragraph 1.3. Any such measures imposed must be proportionate, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.

1.3 Such control measures are as follows: inspection of the ship, delaying the ship, detention of the ship, restriction of operations including movement within the port, or expulsion of the ship from port. Such control measures may additionally or alternatively include other lesser administrative or corrective measures.

³²⁷ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex I Regulation 11

1 A ship when in a port or an offshore terminal of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by oil.

2 In the circumstances given in paragraph 1 of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation have been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

³²⁸ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex II Regulation 16

1 The Government of each Party to the Convention shall appoint or authorize surveyors for the purpose of implementing this regulation. The surveyors shall execute control in accordance with control procedures developed by the Organization.

2 When a surveyor appointed or authorized by the Government of the Party to the Convention has verified that an operation has been carried out in accordance with the requirements of the Manual, or has granted an exemption for a prewash, then that surveyor shall make an appropriate entry in the Cargo Record Book.

3 The master of a ship certified to carry Noxious Liquid Substances in bulk shall ensure that the provisions of regulation 13 and of this regulation, and chapter 2 of part II-A of the Polar Code when the ship is operating in Arctic waters, have been complied with and that the Cargo Record Book is completed in accordance with regulation 15 whenever operations as referred to in that regulation take place.

4 A tank which has carried a Category X substance shall be prewashed in accordance with regulation 13.6. The appropriate entries of these operations shall be made in the Cargo Record Book and endorsed by the surveyor referred to under paragraph 1 of this regulation.

5 Where the Government of the receiving party is satisfied that it is impracticable to measure the concentration of the substance in the effluent without causing undue delay to the ship, that Party may accept the alternative procedure referred to in regulation 13.6.3 provided that the surveyor referred to under paragraph 1 of this regulation certifies in the Cargo Record Book that:

- .1 the tank, its pump and piping systems have been emptied; and
- .2 the prewash has been carried out in accordance with the provisions of appendix 6 of this Annex; and
- .3 the tank washing resulting from such prewash have been discharged to a reception facility and the tank is empty.

6 At the request of the ship's master, the Government of the receiving Party may exempt the ship from the requirements for a prewash referred to in the applicable paragraphs of regulation 13, when one of the conditions of regulation 13.4 is met.

7 An exemption referred to in paragraph 6 of this regulation may only be granted by the Government of the receiving Party to a ship engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the present Convention. When such an exemption has been granted, the appropriate entry made in the Cargo Record Book shall be endorsed by the surveyor referred to in paragraph 1 of this regulation.

| | | |
|--|--|----------------------------------------------------------------------------------|
| | | - ข้อบังคับที่ 9 ของ ภาคผนวก 3 ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78 ³²⁹ |
|--|--|----------------------------------------------------------------------------------|

8 If the unloading is not carried out in accordance with the pumping conditions for the tank approved by the Administrations and based on appendix 5 of this Annex, alternative measures may be taken to the satisfaction of the surveyor referred to in paragraph 1 of this regulation to remove the cargo residues from the ship to quantities specified in regulation 12 as applicable. The appropriate entries shall be made in the Cargo Record Book.

9 Port State control on operational requirements

9.1 A ship when in a port of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by Noxious Liquid Substances.

9.2 In the circumstances given in paragraph 9.1 of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

9.3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

9.4 Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

³²⁹ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex III Regulation 9

1 A ship when in a port or an offshore terminal of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex.

2 Where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by harmful substances, the Party shall take such steps, including carrying out detailed inspection and, if required, will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

| | | |
|--|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <p>- ข้อบังคับที่ 14 ของ ภาคผนวก 4 ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78³³⁰</p> <p>- ข้อบังคับที่ 9 ของ ภาคผนวก 5 ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78³³¹</p> |
|--|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

4 Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

³³⁰ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex IV Regulation 14

1. A ship when in a port or an offshore terminal of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by sewage.

2. In the circumstances given in paragraph (1) of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

3. Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

4. Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

³³¹ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex V Regulation 9

1 A ship when in a port or an offshore terminal of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by garbage.

2 In the circumstances given in paragraph 1 of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

| | | |
|--|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | - ข้อบังคับที่ 10 ของ ภาคผนวก 6 ของ อนุสัญญา MARPOL PROT 1997 ³³² - มาตรา 10 ของ อนุสัญญา STCW 1978 ³³³ |
|--|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

4 Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

³³² 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, Annex VI Regulation 10

1 A ship, when in a port or an offshore terminal under the jurisdiction of another Party, is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, 10 where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of air pollution from ships.

2 In the circumstances given in paragraph 1 of this regulation, the Party shall take steps to ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

4 Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

5 In relation to chapter 4 of this Annex, any port State inspection may verify, when appropriate, that there is a valid Statement of Compliance related to fuel oil consumption reporting and operational carbon intensity rating, an International Energy Efficiency Certificate and a Ship Energy Efficiency Management Plan on board, in accordance with article 5 of the present Convention.

6 Notwithstanding the requirements in paragraph 5 of this regulation, any port State inspection may inspect whether the Ship Energy Efficiency Management Plan is duly implemented by the ship in accordance with regulation 28 of this Annex.

| | | |
|--|--|------------------------------------------------------|
| | | - มาตรา 21 ของ อนุสัญญา LL 1966 ³³⁴ |
|--|--|------------------------------------------------------|

³³³ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, Article X

(1) Ships, except those excluded by Article III, are subject, while in the ports of a Party, to control by officers duly authorized by that Party to verify that all seafarers serving on board who are required to be certificated by the Convention are so certificated or hold an appropriate dispensation. Such certificates shall be accepted unless there are clear grounds for believing that a certificate has been fraudulently obtained or that the holder of a certificate is not the person to whom that certificate was originally issued.

(2) In the event that any deficiencies are found under paragraph (1) or under the procedures specified in Regulation I/4 - "Control Procedures", the officer carrying out the control shall forthwith inform, in writing, the master of the ship and the Consul or, in his absence, the nearest diplomatic representative or the maritime authority of the State whose flag the ship is entitled to fly, so that appropriate action may be taken. Such notification shall specify the details of the deficiencies found and the grounds on which the Party determines that these deficiencies pose a danger to persons, property or the environment.

(3) In exercising the control under paragraph (1) if, taking into account the size and type of the ship and the length and nature of the voyage, the deficiencies referred to in paragraph (3) of Regulation I/4 are not corrected and it is determined that this fact poses a danger to persons, property or the environment, the Party carrying out the control shall take steps to ensure that the ship will not sail unless and until these requirements are met to the extent that the danger has been removed. The facts concerning the action taken shall be reported promptly to the Secretary-General.

(4) When exercising control under this Article, all possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is so detained or delayed it shall be entitled to compensation for any loss or damage resulting therefrom.

(5) This Article shall be applied as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to ships entitled to fly the flag of a non-Party than is given to ships entitled to fly the flag of a Party.

³³⁴ International Convention on Load Lines 1966, Article 21

(1) Ships holding a certificate issued under Article 16 or Article 17 are subject, when in the ports of other Contracting Governments, to control by officers duly authorized by such

| | | |
|--|--|-----------------------------------------------------------|
| | | - มาตรา 21 ของ อนุสัญญา LL PROT 1988 ³³⁵ |
|--|--|-----------------------------------------------------------|

Governments. Contracting Governments shall ensure that such control is exercised as far as is reasonable and practicable with a view to verifying that there is on board a valid certificate under the present Convention. If there is a valid International Load Line Certificate (1966) on board the ship, such control shall be limited to the purpose of determining that:

- (a) the ship is not loaded beyond the limits allowed by the certificate;
- (b) the position of the load line of the ship corresponds with the certificate; and
- (c) the ship has not been so materially altered in respect of the matters set out in sub-paragraphs (a) and (b) of paragraph (3) of Article 19 that the ship is manifestly unfit to proceed to sea without danger to human life.

If there is a valid International Load Line Exemption Certificate on board, such control shall be limited to the purpose of determining that any conditions stipulated in that certificate are complied with.

(2) If such control is exercised under sub-paragraph (c) of paragraph (1) of this Article, it shall only be exercised in so far as may be necessary to ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea without danger to the passengers or the crew.

(3) In the event of the control provided for in this Article giving rise to intervention of any kind, the officer carrying out the control shall immediately inform in writing the Consul or the diplomatic representative of the State whose flag the ship is flying of this decision and of all the circumstances in which intervention was deemed to be necessary.

³³⁵ Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines 1966, Article 21

(1) Ships holding a certificate issued under Article 16 or Article 17 are subject, when in the ports of other Contracting Governments, to control by officers duly authorized by such Governments. Contracting Governments shall ensure that such control is exercised as far as is reasonable and practicable with a view to verifying that there is on board a valid certificate under the present Convention. If there is a valid International Load Line Certificate on board the ship, such control shall be limited to the purpose of determining that:

- (a) the ship is not loaded beyond the limits allowed by the certificate;
- (b) the position of the load line of the ship corresponds with the certificate; and
- (c) the ship has not been so materially altered in respect of the matters set out in sub-paragraphs (a) and (b) of paragraph (9) of Article 19 that the ship is manifestly unfit to proceed to sea without danger to human life.

| | | |
|--|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 3. การขึ้นทะเบียนผู้จัดส่งน้ำมันเชื้อเพลิง | - มาตรา 12 ของ อนุสัญญา TONNAGE 1969 ³³⁶ - ข้อบังคับที่ 18 ของ ภาคผนวก 6 ของ อนุสัญญา MARPOL PROT 1997 ³³⁷ |
|--|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

If there is a valid International Load Line Exemption Certificate on board, such control shall be limited to the purpose of determining that any conditions stipulated in that certificate are complied with.

(2) If such control is exercised under sub-paragraph (c) of paragraph (1) of this Article, it shall only be exercised in so far as may be necessary to ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea without danger to the passengers or the crew.

(3) In the event of the control provided for in this Article giving rise to intervention of any kind, the officer carrying out the control shall immediately inform in writing the Consul or the diplomatic representative of the State whose flag the ship is flying of this decision and of all the circumstances in which intervention was deemed to be necessary.

³³⁶ International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969, Article 12

(1) A ship flying the flag of a State the Government of which is a Contracting Government shall be subject, when in the ports of other Contracting Government, to inspection by officers duly authorized by such Governments. Such inspection shall be limited to the purpose of verifying:

- (a) that the ship is provided with a valid International Tonnage Certificate (1969); and
- (b) that the main characteristics of the ship correspond to the data given in the certificate.

(2) In no case shall the exercise of such inspection cause any delay to the ship.

(3) Should the inspection reveal that the main characteristics of the ship differ from those entered on the International Tonnage Certificate (1969) so as to lead to an increase in the gross tonnage or the net tonnage, the Government of the State whose flag the ship is flying shall be informed without delay.

³³⁷ 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, Annex VI Regulation 18

9 Parties undertake to ensure that appropriate authorities designated by them:

- .1 maintain a register of local suppliers of fuel oil;

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4.2 การประเมินผลและการทบทวน ³³⁸ (evaluation and review) | ผู้ตรวจประเมินต้องตรวจประเมินการประเมินผลการปฏิบัติงานในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่าของรัฐภาคีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการใช้สิทธิและการปฏิบัติตามพันธกรณีของภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO | ไม่ปรากฏบทบัญญัติของตราสารต่างๆ ของ IMO ที่เกี่ยวข้อง แต่การประเมินผลและการทบทวนดังกล่าวจะนำไปสู่การปรับปรุงการปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ของ IMO โดยรัฐภาคีอย่างต่อเนื่องซึ่งสอดคล้องกับหลักการตรวจประเมิน |
|-----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

3.3.4.3.2 การตรวจประเมินการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO

เมื่อพิจารณาประมวลข้อบังคับว่าด้วยการปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO Instruments Implementation Code : III Code) ที่ IMO กำหนดให้คณะผู้ตรวจประเมินใช้เป็นหลักเกณฑ์ (มาตรฐาน) ในการตรวจประเมิน พบว่า คณะผู้ตรวจประเมินจะดำเนินการตรวจประเมินการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของรัฐภาคีทั้งในฐานะรัฐเจ้าของธง รัฐชายฝั่ง และรัฐเจ้าของเมืองท่า จำนวน 8 เรื่อง โดยแบ่งออกเป็น

³³⁸ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 4 – Evaluation and Review

| ตารางที่ 3 การตรวจประเมินการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 8 เรื่อง | | |
|-------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. ขอบเขตทั่วไป (common areas) จำนวน 2 เรื่อง | | |
| เรื่อง | รายละเอียด | บทบัญญัติของตราสารต่างๆ ของ IMO ที่เกี่ยวข้อง |
| 1.1 การดำเนินการขั้นต้น ³³⁹ (initial actions) | ผู้ตรวจประเมินต้องตรวจประเมินความพร้อมของรัฐภาคีในการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO ผ่านกฎหมายภายใน เช่น มีฐานอำนาจทางกฎหมายในการบังคับใช้กฎหมายภายใน รวมถึงมีกระบวนการในการสอบสวนและการลงโทษ | ไม่ปรากฏบทบัญญัติของตราสารต่างๆ ของ IMO ที่เกี่ยวข้อง แต่หากรัฐภาคีไม่มีความพร้อมในเรื่องฐานอำนาจทางกฎหมาย รวมถึงบุคลากรรัฐภาคีย่อมไม่สามารถบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO ได้ |
| 1.2 การปรับปรุง ³⁴⁰ (improvement) | ผู้ตรวจประเมินต้องตรวจประเมินการปรับปรุงมาตรการที่รัฐภาคีใช้ดำเนินการเพื่อให้เกิดผลต่อตราสารต่างๆ ของ IMO | ไม่ปรากฏบทบัญญัติของตราสารต่างๆ ของ IMO ที่เกี่ยวข้อง แต่การปรับปรุงดังกล่าวจะนำไปสู่การพัฒนาการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยรัฐภาคีอย่างต่อเนื่องซึ่งสอดคล้องกับหลัก |

³³⁹ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 1 – Initial Actions

³⁴⁰ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 1 – Improvement

| | | การตรวจประเมิน |
|--------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2. รัฐเจ้าของธง (flag state) จำนวน 2 เรือ | | |
| เรือ | รายละเอียด | บทบัญญัติของ ตราสารต่างๆ ของ IMO ที่เกี่ยวข้อง |
| 2.1 การบังคับใช้กฎหมาย ³⁴¹ (enforcement) | ผู้ตรวจประเมินต้องตรวจประเมินมาตรการที่รัฐภาคีในฐานะรัฐเจ้าของธงใช้เพื่อควบคุมให้เรือ องค์กรหรือบุคคลต่างๆ ที่อยู่ภายใต้เขตอำนาจของตนปฏิบัติตามกฎเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศ ซึ่งรวมถึง | - มาตรา 1 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ³⁴² - ข้อบังคับที่ I/12 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ³⁴³ |

³⁴¹ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 2 – Enforcement

³⁴² International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Article I, *supra* note 172.

³⁴³ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation I/12

(a)(i) a certificate called a Passenger Ship Safety Certificate shall be issued after an initial or renewal survey to a passenger ship which complies with the relevant requirements of chapters II-1, II-2, III, IV and V and any other relevant requirements of the present regulations;

(ii) a certificate called a Cargo Ship Safety Construction Certificate shall be issued after an initial or renewal survey to a cargo ship which complies with the relevant requirements of chapters II-1 and II-2 (other than those relating to fire safety systems and appliances and fire control plans) and any other relevant requirements of the present regulations;

(iii) a certificate called a Cargo Ship Safety Equipment Certificate shall be issued after an initial or renewal survey to a cargo ship which complies with the relevant requirements of chapters II-1, II-2, III and V and any other relevant requirements of the present regulations;

(iv) a certificate called a Cargo Ship Safety Radio Certificate shall be issued after an initial or renewal survey to a cargo ship which complies with the relevant requirements of chapter IV and any other relevant requirements of the present regulations;

(v)(1) a certificate called a Cargo Ship Safety Certificate may be issued after an initial or renewal survey to a cargo ship which complies with the relevant requirements of chapters II-1, II-

| | | |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>1. การห้ามเรือที่ชักธงของตนเดินทะเลจนกว่าเรือนั้นจะปฏิบัติตามกฎเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศ</p> <p>2. การตรวจสอบเรือที่ชักธงของตนตามรอบเวลา เพื่อตรวจสอบว่าสภาพเรือและคนประจำเรือเป็นไปตามใบสำคัญรับรองที่ได้รับ</p> | <p>- มาตรา 1 ของอนุสัญญา SOLAS PROT 1988³⁴⁴</p> <p>- มาตรา 1 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78³⁴⁵</p> <p>- มาตรา 4 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78³⁴⁶</p> |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

2, III, IV and V and any other relevant requirements of the present regulations, as an alternative to the certificates referred to in paragraph (a) (ii), (a) (iii) and (a) (iv);

(2) whenever in this chapter reference is made to a Cargo Ship Safety Construction Certificate, Cargo Ship Safety Equipment Certificate or Cargo Ship Safety Radio Certificate, it shall apply to a Cargo Ship Safety Certificate, if it is used as an alternative to these certificates.

(vi) the Passenger Ship Safety Certificate, the Cargo Ship Safety Equipment Certificate, the Cargo Ship Safety Radio Certificate and the Cargo Ship Safety Certificate, referred to in subparagraphs (i), (iii), (iv) and (v), shall be supplemented by a Record of Equipment;

(vii) when an exemption is granted to a ship under and in accordance with the provisions of the present regulations, a certificate called an Exemption Certificate shall be issued in addition to the certificates prescribed in this paragraph;

(viii) the certificates referred to in this regulation shall be issued or endorsed either by the Administration or by any person or organization authorized by it, In every case, that Administration assumes full responsibility for the certificates.

³⁴⁴ Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Article I, *supra* note 173.

³⁴⁵ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Article I, *supra* note 174.

³⁴⁶ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Article 4

(1) Any violation of the requirements of the present Convention shall be prohibited and sanctions shall be established therefor under the law of the Administration of the ship concerned wherever the violation occurs. If the Administration is informed of such a violation and is satisfied

| | | |
|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>3. มีบทลงโทษที่รุนแรงเพียงพอเพื่อมิให้เรือที่ซ้กรงของตนละเมิดกฎเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศ</p> <p>4. มีการดำเนินคดีกับเรือที่ซ้กรงของตนซึ่งละเมิดกฎเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศ</p> | <p>- ข้อบังคับที่ 7 ของภาคผนวก 1 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78³⁴⁷</p> <p>- ข้อบังคับที่ 9 ของภาคผนวก 2 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78³⁴⁸</p> |
|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken as soon as possible, in accordance with its law.

(2) Any violation of the requirements of the present Convention within the jurisdiction of any Party to the Convention shall be prohibited and sanctions shall be established therefor under the law of that Party. Whenever such a violation occurs, that Party shall either:

(a) cause proceedings to be taken in accordance with its law; or

(b) furnish to the Administration of the ship such information and evidence as may be in its possession that a violation has occurred.

(3) Where information or evidence with respect to any violation of the present Convention by a ship is furnished to the Administration of that ship, the Administration shall promptly inform the Party which has furnished the information or evidence, and the Organization, of the action taken.

(4) The penalties specified under the law of a Party pursuant to the present Article shall be adequate in severity to discourage violations of the present convention and shall be equally severe irrespective of where the violations occur.

³⁴⁷ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex I Regulation 7

1 An International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 6 of this Annex, to any oil tanker of 150 gross tonnage and above and any other ships of 400 gross tonnage and above which are engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the present Convention.

³⁴⁸ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex II Regulation 9

| | | |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>5. มีใบทลงโทษที่รุนแรงเพียงพอเพื่อมิให้บุคคลที่ได้รับประกาศนียบัตรหรือประกาศนียบัตรรับรองละเมิดกฎเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศ</p> <p>6. มีการดำเนินคดีกับบุคคลที่ได้รับประกาศนียบัตรหรือประกาศนียบัตรรับรองซึ่งละเมิดกฎเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศ</p> <p>7. มีมาตรการแก้ไขที่เหมาะสมเพื่อให้เรือที่ชักธงของตนซึ่งถูกเจ้าเมือง</p> | <p>- ข้อบังคับที่ 5 ของภาคผนวก 4 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78³⁴⁹</p> <p>- มาตรา 3 ของอนุสัญญา MARPOL PROT 1997³⁵⁰</p> <p>- ข้อบังคับที่ 6 ของภาคผนวก 6 ของอนุสัญญา MARPOL PROT 1997³⁵¹</p> |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

1 An International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 8 of this Annex, to any ship intended to carry Noxious Liquid Substances in bulk and which is engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention.

³⁴⁹ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex IV Regulation 5

1 An international Sewage Pollution Prevention Certificate shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 4 of this Annex to any ship which is engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention. In the case of existing ships this requirement shall apply five years after the date of entry into force of this Annex.

³⁵⁰ 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, Article III, *supra* note 175.

³⁵¹ 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, Annex VI Regulation 6

1 An International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 5 of this Annex, to:

.1 any ship of 400 gross tonnage and above engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties; and

.2 platforms and drilling rigs engaged in voyages to waters under the sovereignty or jurisdiction of other Parties.

| | | |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>ท่ากักเรือไว้ปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ของ IMO ที่เกี่ยวข้องโดยทันที</p> <p>8. มีการออกหรือสลักหลังใบสำคัญรับรองให้แก่เรือที่เป็นไปตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องแล้วเท่านั้น</p> <p>9. มีการออกประกาศนียบัตรหรือประกาศนียบัตรรับรองให้แก่บุคคลที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องแล้วเท่านั้น</p> | <p>- มาตรา 1 ของอนุสัญญา STCW 1978³⁵²</p> <p>- มาตรา 6 ของอนุสัญญา STCW 1978³⁵³</p> <p>- ข้อบังคับที่ I/5 ของอนุสัญญา STCW 1978³⁵⁴</p> <p>- มาตรา 1 ของอนุสัญญา LL 1966³⁵⁵</p> <p>- มาตรา 16 ของอนุสัญญา LL 1966³⁵⁶</p> |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

³⁵² International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, Article I, *supra* note 176.

³⁵³ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, Regulation I/5, *supra* note 194.

³⁵⁴ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, Article VI

(1) Certificates for masters, officers or ratings shall be issued to those candidates who, to the satisfaction of the Administration, meet the requirements for service, age, medical fitness, training, qualification and examinations in accordance with the appropriate provisions of the Annex to the Convention.

(2) Certificates for masters and officers, issued in compliance with this Article, shall be endorsed by the issuing Administration in the form as prescribed in Regulation I/2 of the Annex. If the language used is not English, the endorsement shall include a translation into that language.

³⁵⁵ International Convention on Load Lines 1966, Article 1, *supra* note 177.

³⁵⁶ International Convention on Load Lines 1966, Article 16

(1) An International Load Line Certificate (1966) shall be issued to every ship which has been surveyed and marked in accordance with the present Convention.

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <ul style="list-style-type: none"> - มาตรา 1 ของ อนุสัญญา LL PROT 1988³⁵⁷ - มาตรา 16 ของ อนุสัญญา LL PROT 1988³⁵⁸ - มาตรา 1 ของ อนุสัญญา TONNAGE 1969³⁵⁹ - มาตรา 1 ของ อนุสัญญา COLREG 1972³⁶⁰ |
| <p>2.2 การประเมินผลและ การทบทวน³⁶¹ (evaluation and review)</p> | <p>ผู้ตรวจประเมินต้องตรวจประเมินการ ประเมินผลการปฏิบัติงานในฐานะรัฐ เจ้าของธงของรัฐภาคี ทั้งในส่วนที่เกี่ยวข้อง กับกระบวนการทางบริหาร ขั้นตอน และ ทรัพยากรที่จำเป็นต่อการบังคับใช้ตราสาร ต่างๆ ของ IMO</p> | <p>ไม่ปรากฏบทบัญญัติ ของตราสารต่างๆ ของ IMO ที่เกี่ยวข้อง แต่ การประเมินผลและ การทบทวนดังกล่าว จะนำไปสู่การปรับปรุง การบังคับใช้ตราสาร ต่างๆ ของ IMO โดย</p> |

³⁵⁷ Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines 1966, Article 1, *supra* note 178.

³⁵⁸ Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines 1966, Article 16
(1) An International Load Line Certificate shall be issued to every ship which has been surveyed and marked in accordance with the present Convention.

³⁵⁹ International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969, Article 1, *supra* note 179.

³⁶⁰ Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972, Article I, *supra* note 180.

³⁶¹ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 2 – Evaluation and Review

| | | รัฐภาคีอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสอดคล้องกับหลัก การตรวจประเมิน |
|---------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| 3. รัฐชายฝั่ง (coastal state) จำนวน 2 เรื่อง | | |
| เรื่อง | รายละเอียด | บทบัญญัติของ ตราสารต่างๆ ของ IMO ที่เกี่ยวข้อง |
| 3.1 การบังคับใช้กฎหมาย ³⁶² (enforcement) | ผู้ตรวจประเมินต้องตรวจประเมินมาตรการ ที่รัฐภาคีในฐานะรัฐชายฝั่งใช้เพื่อให้ แน่ใจว่าการใช้สิทธิและการปฏิบัติตาม พันธกรณีของตนเป็นไปตามกฎเกณฑ์ ระหว่างประเทศ ซึ่งรวมถึงมีกลไกที่ ตอบสนองต่ออุบัติการณ์ด้านมลพิษใน น่านน้ำของตนได้อย่างทันท่วงที ตลอดจน มีการร่วมมือกับรัฐเจ้าของธงและ/หรือ รัฐเจ้าของเมืองท่าในการสอบสวนอุบัติเหตุ ทางทะเล | - มาตรา 4 ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78 ³⁶³ |
| 3.2 การประเมินผลและ การทบทวน ³⁶⁴ (evaluation and review) | ผู้ตรวจประเมินต้องตรวจประเมินการ ประเมินผลการทำงานในฐานะรัฐ ชายฝั่งของรัฐภาคีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ การใช้สิทธิและการบังคับใช้ตราสารต่างๆ | ไม่ปรากฏบทบัญญัติ ของตราสารต่างๆ ของ IMO ที่เกี่ยวข้อง แต่ การประเมินผลและ |

³⁶² International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 3 – Enforcement

³⁶³ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Article 4, *supra* note 346.

³⁶⁴ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 3 – Evaluation and Review


| | ของ IMO | การทบทวนดังกล่าวจะนำไปสู่การปรับปรุงการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยรัฐภาคีอย่างต่อเนื่องซึ่งสอดคล้องกับหลักการตรวจประเมิน |
|--------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4. รัฐเจ้าของเมืองท่า (port state) จำนวน 2 เรื่อง | | |
| เรื่อง | รายละเอียด | บทบัญญัติของตราสารต่างๆ ของ IMO ที่เกี่ยวข้อง |
| 4.1 การบังคับใช้กฎหมาย ³⁶⁵ (enforcement) | ผู้ตรวจประเมินต้องตรวจประเมินมาตรการที่รัฐภาคีในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่าใช้เพื่อให้แน่ใจว่าการใช้สิทธิและการปฏิบัติตามพันธกรณีของตนเป็นไปตามกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศ รวมถึงตรวจประเมินการตรวจควบคุมเรือในเมืองท่าของรัฐภาคี โดยการตรวจควบคุมเรือในเมืองท่าดังกล่าวต้องดำเนินการโดยเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจของรัฐภาคีตามขั้นตอนที่สอดคล้องกับข้อมติซึ่งรับรองโดย IMO | - ข้อบังคับที่ I/19 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ³⁶⁶ - ข้อบังคับที่ XI-1/4 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ³⁶⁷ - ข้อบังคับที่ XI-2/9 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ³⁶⁸ |

³⁶⁵ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 4 – Enforcement

³⁶⁶ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation I/19, *supra* note 324.

³⁶⁷ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation XI-1/4, *supra* note 325.

³⁶⁸ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation XI-2/9, *supra* note 326.

| | | |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| |  | <ul style="list-style-type: none"> - ข้อบังคับที่ 11 ของ ภาคผนวก 1 ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78³⁶⁹ - ข้อบังคับที่ 16 ของ ภาคผนวก 2 ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78³⁷⁰ - ข้อบังคับที่ 9 ของ ภาคผนวก 3 ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78³⁷¹ - ข้อบังคับที่ 14 ของ ภาคผนวก 4 ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78³⁷² - ข้อบังคับที่ 9 ของ ภาคผนวก 5 ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78³⁷³ |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

³⁶⁹ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex I Regulation 11, *supra* note 327.

³⁷⁰ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex II Regulation 16, *supra* note 328.

³⁷¹ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex III Regulation 9, *supra* note 329.

³⁷² International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex IV Regulation 14, *supra* note 330.

³⁷³ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex V Regulation 9, *supra* note 331.

| | | |
|------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| |  | <ul style="list-style-type: none"> - ข้อบังคับที่ 10 ของภาคผนวก 6 ของอนุสัญญา MARPOL PROT 1997³⁷⁴ - มาตรา 10 ของอนุสัญญา STCW 1978³⁷⁵ - มาตรา 21 ของอนุสัญญา LL 1966³⁷⁶ - มาตรา 21 ของอนุสัญญา LL PROT 1988³⁷⁷ - มาตรา 12 ของอนุสัญญา TONNAGE 1969³⁷⁸ |
| <p>4.2 การประเมินผลและการทบทวน³⁷⁹ (evaluation and review)</p> | <p>ผู้ตรวจประเมินต้องตรวจประเมินการประเมินผลการปฏิบัติงานในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่าของรัฐภาคีในส่วนที่</p> | <p>ไม่ปรากฏบทบัญญัติของตราสารต่างๆ ของ IMO ที่เกี่ยวข้อง แต่</p> |

³⁷⁴ 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, Annex VI Regulation 10, *supra* note 332.

³⁷⁵ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, Article X, *supra* note 333.

³⁷⁶ International Convention on Load Lines 1966, Article 21, *supra* note 334.

³⁷⁷ Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines 1966, Article 21, *supra* note 335.

³⁷⁸ International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969, Article 12, *supra* note 336.

³⁷⁹ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 4 – Evaluation and Review

| | | |
|--|------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | เกี่ยวกับการใช้สิทธิและการบังคับใช้ ตราสารต่างๆ ของ IMO | การประเมินผลและ การทบทวนดังกล่าว จะนำไปสู่การปรับปรุง การบังคับใช้ตราสาร ต่างๆ ของ IMO โดย รัฐภาคีอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสอดคล้องกับหลัก การตรวจประเมิน |
|--|------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

3.3.4.3.3 การตรวจประเมินเรื่องอื่นๆ

เมื่อพิจารณาประมวลข้อบังคับว่าด้วยการปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO Instruments Implementation Code : III Code) ที่ IMO กำหนดให้คณะผู้ตรวจประเมินใช้เป็นหลักเกณฑ์ (มาตรฐาน) ในการตรวจประเมิน พบว่า คณะผู้ตรวจประเมินจะดำเนินการตรวจประเมินรัฐภาคีในเรื่องอื่นๆ จำนวน 3 เรื่อง โดยแบ่งออกเป็น

| ตารางที่ 4 การตรวจประเมินเรื่องอื่นๆ จำนวน 3 เรื่อง | | |
|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ขอบเขตทั่วไป (common areas) จำนวน 3 เรื่อง | | |
| เรื่อง | รายละเอียด | บทบัญญัติของ ตราสารต่างๆ ของ IMOที่เกี่ยวข้อง |
| 1. กลยุทธ์ (strategy) ³⁸⁰ | ผู้ตรวจประเมินต้องตรวจประเมินการ พัฒนากลยุทธ์ภายในประเทศของรัฐภาคี เพื่อการปฏิบัติตามพันธกรณีและความ รับผิดชอบในฐานะรัฐเจ้าของธง รัฐชายฝั่ง และรัฐเจ้าของเมืองท่าภายใต้ตราสาร ต่างๆ ของ IMO รวมถึงการกำหนดวิธีการ | ไม่ปรากฏบทบัญญัติ ของตราสารต่างๆ ของ IMO ที่เกี่ยวข้อง แต่ การพัฒนากลยุทธ์จะ ช่วยกำหนดแนวทางใน การปฏิบัติตามพันธกรณี |

³⁸⁰ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 1 – Strategy

| | | |
|--------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | ติดตาม ประเมินและทบทวนกลยุทธ์ดังกล่าว | ภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของรัฐภาคี อันเป็นการเพิ่มพูนความปลอดภัยในการเดินเรือและการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล ซึ่งสอดคล้องกับหลักการตรวจประเมิน |
| 2. การแจ้งข้อมูลข่าวสาร ³⁸¹ (communication of information) | ผู้ตรวจประเมินต้องตรวจประเมินการแจ้งเวียนกลยุทธ์ รวมถึงกฎหมายภายในของรัฐภาคีให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทราบ | - มาตรา 3 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ³⁸² - มาตรา 3 ของอนุสัญญา SOLAS PROT 1988 ³⁸³ |

³⁸¹ International Maritime Organization General Assembly, "Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code)," (2013) : Part 1 – Communication of information

³⁸² International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Article III
The Contracting Governments undertake to communicate to and deposit with the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as "the Organization"):

(b) the text of laws, decrees, orders and regulations which shall have been promulgated on the various matters within the scope of the present Convention;

³⁸³ Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Article III

The Parties to the present Protocol undertake to communicate to, and deposit with, the Secretary-General of the International Maritime Organization (hereinafter referred to as "the Organization"):

(a) the text of laws, decrees, orders and regulations and other instruments which have been promulgated on the various matters within the scope of the present Protocol;

| | | |
|--|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <ul style="list-style-type: none"> - มาตรา 11 ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78³⁸⁴ - มาตรา 4 ของ อนุสัญญา STCW 1978³⁸⁵ - มาตรา 26 ของ อนุสัญญา LL 1966³⁸⁶ - มาตรา 3 ของ อนุสัญญา LL PROT 1988³⁸⁷ |
|--|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

³⁸⁴ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Article 11

(1) The Parties to the Convention undertake to communicate to the Organization:

(a) the text of laws, orders, decrees and regulations and other instruments which have been promulgated on the various matters within the scope of the present Convention;

³⁸⁵ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, Article IV

(1) The Parties shall communicate as soon as practicable to the Secretary-General:

(a) the text of laws, decrees, orders, regulations and instruments promulgated on the various matters within the scope of the Convention;

³⁸⁶ International Convention on Load Lines 1966, Article 26

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

(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

³⁸⁷ Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines 1966, Article III

The Parties to the present Protocol undertake to communicate to, and deposit with, the Secretary-General of the International Maritime Organization (hereinafter referred to as "the Organization"):

(a) the text of laws, decrees, orders and regulations and other instruments which have been promulgated on the various matters within the scope of the present Protocol;

| | | |
|----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | - มาตรา 15 ของ อนุสัญญา TONNAGE 1969 ³⁸⁸ |
| 3. การเก็บบันทึก (records) ³⁸⁹ | ผู้ตรวจประเมินต้องตรวจประเมินการ บันทึกและการเก็บรักษาหลักฐานที่ แสดงถึงการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ ตราสารต่างๆ ของ IMO ของรัฐภาคี โดย การเก็บบันทึกนั้นต้องชอบด้วยกฎหมาย สามารถบ่งชี้และเข้าถึงได้โดยสะดวก มี กระบวนการในการควบคุม บ่งชี้ จัดเก็บ เข้าถึงคุ้มครอง ทำลาย และมีการกำหนด ระยะเวลาในการจัดเก็บบันทึกดังกล่าว | ไม่ปรากฏบทบัญญัติ ของตราสารต่างๆ ของ IMO ที่เกี่ยวข้อง แต่ การเก็บบันทึกจะทำ ให้การบริหารจัดการ เอกสารของรัฐภาคี เป็นระบบและง่ายต่อ การดำเนินงาน รวมถึง ทำให้ผู้ตรวจประเมิน สามารถตรวจสอบได้ ว่ารัฐภาคีมีการปฏิบัติ ตามพันธกรณีภายใต้ ตราสารต่างๆ ของ IMO จริง |

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นว่า IMO กำหนดให้คณะผู้ตรวจประเมินทำการ
ตรวจประเมินการดำเนินการของรัฐภาคีทั้งในฐานะรัฐเจ้าของธง รัฐชายฝั่ง และรัฐเจ้าของเมืองท่า
ทั้งนี้ เนื่องจากรัฐภาคีในฐานะดังกล่าวมีพันธกรณีและความรับผิดชอบภายใต้กฎหมายระหว่าง
ประเทศในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินเรือและการปกป้องคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทาง
ทะเล โดยสอดคล้องกับบทบัญญัติของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982

³⁸⁸ International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969, Article 15

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

(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

³⁸⁹ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 1 – Records

(United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) ที่กำหนดสิทธิและหน้าที่ของรัฐ ในฐานะที่แตกต่างกันอันเป็นพื้นฐานของความมั่นคงทางทะเล

ทั้งนี้ ภายหลังจากเสร็จสิ้นการตรวจประเมิน คณะผู้ตรวจประเมินจะดำเนินการ จัดประชุมเพื่อปิดการตรวจประเมิน โดยสรุปข้อบกพร่องหรือข้อสังเกตในการปฏิบัติตามพันธกรณี ภายใต้อตราสารต่างๆ ของ IMO ให้รัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินทราบ โดยหัวหน้าคณะผู้ตรวจประเมินจะ ให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับเนื้อหาของแผนปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่อง (corrective action plan) ที่ รัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินจะต้องจัดทำขึ้น เพื่อให้การปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้อตราสารต่างๆ ของ IMO ของรัฐภาคีเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อันก่อให้เกิดการบังคับใช้อตราสารต่างๆ ของ IMO โดย รัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินเอง (self-enforcement) ตลอดจนแจ้งกำหนดเวลาที่รัฐภาคีผู้ถูกตรวจ ประเมินจะต้องส่งแผนปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าว รวมถึงกำหนดเวลาที่จะได้รับรายงานการ ตรวจประเมินขั้นสุดท้าย (audit final report) และรายงานสรุปผลการตรวจประเมิน (executive summary report)

3.3.4.4 การดำเนินการภายหลังจากการตรวจประเมิน

เมื่อพิจารณากรอบและขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ (Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme) ซึ่งถูกรับรองโดย ข้อมติของสมัชชาที่ A.1067(28) พบว่าภายหลังจากเสร็จสิ้นการตรวจประเมิน คณะผู้ตรวจประเมินและ รัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินต่างมีหน้าที่ในการจัดทำเอกสารเกี่ยวกับการตรวจประเมิน เพื่อให้บรรลุ เป้าหมายของการตรวจประเมินซึ่งจะนำไปสู่การปรับปรุงการปฏิบัติตามและการบังคับใช้อตราสาร ต่างๆ ของ IMO โดยรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินอย่างต่อเนื่องตามหลักการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง โดยแต่ละฝ่ายจะต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

3.3.4.4.1 การดำเนินการของคณะผู้ตรวจประเมิน

ภายหลังจากการตรวจประเมิน คณะผู้ตรวจประเมินต้องจัดทำรายงาน การตรวจประเมินชั่วคราว รายงานสรุปผลการตรวจประเมิน และรายงานการตรวจประเมินขั้นสุดท้าย โดยมีรายละเอียดของการดำเนินการดังต่อไปนี้

3.3.4.4.1.1 การจัดทำรายงานการตรวจประเมินชั่วคราว (audit interim report)³⁹⁰

คณะผู้ตรวจประเมินต้องจัดทำรายงานการตรวจประเมินชั่วคราวส่งไปยังรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมิน เพื่อให้รัฐภาคีทราบถึงข้อบกพร่องของตนในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO และสามารถจัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องต่อไปได้ อันจะก่อให้เกิดการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินเอง (self-enforcement) โดยเนื้อหาของรายงานการตรวจประเมินชั่วคราวที่คณะผู้ตรวจประเมินจัดทำขึ้นนั้น ควรประกอบด้วย ที่มา ขอบเขตและวัตถุประสงค์ของการตรวจประเมิน กิจกรรมทางทะเลต่างๆ ของรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินในฐานะรัฐเจ้าของธง รัฐชายฝั่งและรัฐเจ้าของเมืองท่า ข้อบกพร่องและข้อสังเกตที่คณะผู้ตรวจประเมินค้นพบในระหว่างการตรวจประเมิน ความเห็นและข้อเสนอแนะของคณะผู้ตรวจประเมินในการแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าว รวมถึงส่วนที่รัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินควรพัฒนาเพิ่มเติม อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่รัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินมีความเห็นแย้งกับข้อบกพร่องที่คณะผู้ตรวจประเมินค้นพบซึ่งปรากฏอยู่ในรายงานการตรวจประเมินชั่วคราว คณะผู้ตรวจประเมินและรัฐภาคีต้องพิจารณาร่วมกันจนกว่าจะได้ข้อยุติ หากไม่สามารถหาข้อยุติร่วมกันได้ความเห็นแย้งดังกล่าวของรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินจะถูกแนบท้ายไว้ในรายงานการตรวจประเมินชั่วคราวและรายงานการตรวจประเมินขั้นสุดท้าย ทั้งนี้ รายงานการตรวจประเมินชั่วคราวจะถูกแทนที่โดยรายงานการตรวจประเมินขั้นสุดท้ายเมื่อคณะผู้ตรวจประเมินจัดทำรายงานการตรวจประเมินขั้นสุดท้ายเสร็จเรียบร้อยแล้ว

3.3.4.4.1.2 การจัดทำรายงานสรุปผลการตรวจประเมิน (executive summary report)³⁹¹

ภายหลังจากจัดทำรายงานการตรวจประเมินชั่วคราว คณะผู้ตรวจประเมินต้องจัดทำรายงานสรุปผลการตรวจประเมิน ซึ่งมีเนื้อหาประกอบด้วยข้อมูลของรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมิน รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของรัฐภาคีดังกล่าว ข้อบกพร่องและข้อสังเกต

³⁹⁰ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part II paragraph 7.2

³⁹¹ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part II paragraph 7.3

ในการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ (มาตรฐาน) การตรวจประเมิน (III Code) และพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยสรุป เพื่อส่งให้รัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินให้ความเห็นและให้การยอมรับก่อนที่เลขาธิการ IMO จะเผยแพร่รายงานดังกล่าวตามที่รัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินได้ให้อนุญาตไว้ก่อนการตรวจประเมิน ซึ่งสอดคล้องกับหลักความโปร่งใสและการเปิดเผย ทั้งนี้ การเผยแพร่รายงานสรุปผลการตรวจประเมินดังกล่าวจะเป็นประโยชน์ต่อประเทศสมาชิก IMO ทั้งหมด โดยสามารถใช้เป็นบทเรียนในการปรับปรุงการดำเนินการของตน อันจะนำไปสู่การปรับปรุงการปฏิบัติตามและการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยรัฐภาคีอย่างต่อเนื่องตามหลักการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง

3.3.4.4.1.3 การจัดทำรายงานการตรวจประเมินขั้นสุดท้าย (audit final report)³⁹²

เมื่อได้รับแผนปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องของรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมิน คณะผู้ตรวจประเมินต้องจัดทำรายงานการตรวจประเมินขั้นสุดท้าย ซึ่งเป็นรายงานการตรวจประเมินทางการที่มีโครงสร้างและเนื้อหาคล้ายคลึงกับรายงานการตรวจประเมินชั่วคราว แต่ต่างกันตรงที่รายงานการตรวจประเมินขั้นสุดท้ายจะมีแผนปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องของรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินโดยสรุป สาเหตุของการเกิดข้อบกพร่อง และข้อมูลความคืบหน้าของรัฐภาคีเกี่ยวกับการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าว เพื่อส่งไปยังรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมิน และเลขาธิการ IMO ซึ่งปกติแล้วรายงานการตรวจประเมินขั้นสุดท้ายนี้จะถูกสงวนไว้เป็นความลับ โดยมีเพียงรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมิน คณะผู้ตรวจประเมิน และเลขาธิการ IMO เท่านั้นที่สามารถเข้าถึงได้ เว้นแต่รัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินจะอนุญาตให้เลขาธิการ IMO เผยแพร่รายงานดังกล่าวไว้ตั้งแต่ก่อนการตรวจประเมินตามหลักความโปร่งใสและการเปิดเผย

3.3.4.4.2 การดำเนินการของรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมิน

ภายหลังการตรวจประเมิน รัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินต้องจัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่อง และเข้ารับการตรวจติดตามผลจาก IMO โดยมีรายละเอียดของการดำเนินการดังต่อไปนี้

³⁹² International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part II paragraph 7.4

3.3.4.4.2.1 การจัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่อง (corrective action plan)³⁹³

เมื่อได้รับรายงานการตรวจประเมินชั่วคราว รัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินต้องจัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่อง ส่งให้คณะผู้ตรวจประเมินและเลขาธิการ IMO ภายใน 90 วันนับแต่วันที่ได้รับรายงานการตรวจประเมินชั่วคราว โดยแผนปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวต้องมีเนื้อหาประกอบด้วย การตอบสนองต่อข้อบกพร่องหรือข้อสังเกตแต่ละข้อที่ คณะผู้ตรวจประเมินค้นพบในระหว่างการตรวจประเมิน ข้อมูลโดยละเอียดของการดำเนินการที่ต้องกระทำเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องนั้นๆ รวมถึงกรอบระยะเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดของการดำเนินการดังกล่าว พร้อมลงนามโดยรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมิน ซึ่งแผนปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องจะถูกเผยแพร่โดยเลขาธิการ IMO ต่อเมื่อรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินได้ให้อนุญาตไว้ก่อนการตรวจประเมินเท่านั้น ตามหลักความโปร่งใสและการเปิดเผย จากนั้นรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินจะต้องดำเนินการตามแผนปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่อง กล่าวคือ ดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องที่คณะผู้ตรวจประเมินค้นพบในระหว่างการตรวจประเมินภายในระยะเวลาที่ตนระบุไว้ เพื่อปรับปรุงการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ตามหลักการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องนี้ถือว่ารัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินได้ดำเนินการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยตนเอง (self-enforcement)

3.3.4.4.2.2 การเข้ารับการตรวจติดตามผล (audit follow-up)³⁹⁴

เมื่อรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินดำเนินการตามแผนปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องเสร็จสิ้นแล้ว แต่ต้องไม่เกิน 3 – 4 ปี ภายหลังจากการตรวจประเมิน รัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินต้องเข้ารับการตรวจติดตามผลจาก IMO เพื่อกำหนดสถานะของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่อง โดยการตรวจติดตามผลจะกระทำโดยการตรวจเอกสารหลักฐานที่รัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินส่งให้เป็นหลัก ทั้งนี้ อาจมีการลงพื้นที่ตรวจติดตามผลได้หากไม่สามารถ

³⁹³ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part II paragraph 8

³⁹⁴ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part II paragraph 9

รับรองได้ว่ารัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินดำเนินการตามแผนปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องครบถ้วนแล้ว ในกรณีที่ต้องมีการลงพื้นที่ตรวจติดตามผล การตรวจติดตามผลควรใช้กระบวนการเช่นเดียวกับการตรวจประเมินในตอนแรก เว้นแต่ขอบเขตในการตรวจติดตามผลที่ควรจำกัดเฉพาะประเด็นที่รัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินจำเป็นต้องแก้ไขปรับปรุงหรือถูกติดตามเพิ่มเติมเท่านั้น โดยคณะผู้ตรวจติดตามผล ภายหลังการตรวจประเมินต้องมีสมาชิกตามจำนวนที่กำหนด หากเป็นไปได้ต้องมีสมาชิกในคณะอย่างน้อยหนึ่งคนเป็นสมาชิกในคณะผู้ตรวจประเมินเดิม ซึ่งการตรวจติดตามผลภายหลังการตรวจประเมินนี้จะนำไปสู่การปรับปรุงการปฏิบัติตามและการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO ที่เกี่ยวข้องโดยรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินอย่างต่อเนื่องตามหลักการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง

3.3.5 ผลของการจัดตั้งระบบการตรวจประเมินภาคบังคับกับการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO

จากการศึกษาระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ จะเห็นได้ว่าระบบการตรวจประเมินช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมิน โดยทำให้รัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินทราบถึงข้อบกพร่องของตนในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO พร้อมให้คำแนะนำในการแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าว ตลอดจนให้ข้อเสนอแนะในส่วนที่รัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินควรพัฒนาเพิ่มเติม โดยปราศจากมาตรการบีบบังคับหรือมาตรการลงโทษ ส่งผลให้รัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินสามารถแก้ไขข้อบกพร่องในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO อันก่อให้เกิดการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินเอง (self-enforcement) ซึ่งจะนำไปสู่การแก้ไขปัญหาการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO ตลอดจนนำไปสู่การปรับปรุงการปฏิบัติตามและการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยรัฐภาคีอย่างต่อเนื่องตามหลักการและเป้าหมายของตรวจประเมิน ซึ่งส่งผลดีต่อความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการเดินเรือ ตลอดจนการปกป้องคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลของรัฐภาคี

3.4 ข้อสังเกตท้ายบท

เมื่อพิจารณาตราสารก่อตั้ง IMO ในมาตรา 1(a) พบว่า IMO ถูกจัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดให้มีกลไกในการร่วมมือระหว่างรัฐบาลในด้านกฎระเบียบและแนวปฏิบัติทางเทคนิคที่มีผลกระทบต่อเรือในการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงเพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการยอมรับมาตรฐานสูงสุดเกี่ยวกับความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการเดินเรือ การป้องกันและควบคุมมลพิษ

ทางทะเลจากเรือ ตลอดจนจัดการกับประเด็นเกี่ยวกับการบริหารและประเด็นทางกฎหมายต่างๆ เกี่ยวกับเรือ “(a) To provide machinery for cooperation among Governments in the field of governmental regulation and practices relating to technical matters of all kinds affecting shipping engaged in international trade; to encourage and facilitate the general adoption of the highest practicable standards in matters concerning the maritime safety, efficiency of navigation and prevention and control of marine pollution from ships; and to deal with administrative and legal matters related to the purposes set out in this Article;” ซึ่งถ้อยคำในมาตราดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็น “เพื่อสร้างกลไกความร่วมมือ (to provide machinery for cooperation)” รวมถึง “เพื่อส่งเสริม (to encourage) และอำนวยความสะดวก (to facilitate)” ล้วนแสดงให้เห็นถึงหลักการพื้นฐานของกฎหมายระหว่างประเทศ 2 หลักการ ได้แก่ หลักอำนาจอธิปไตยของรัฐ และหลักความเท่าเทียมกันขององค์การระหว่างประเทศและรัฐซึ่งเป็นประเทศสมาชิก ดังนั้น เมื่อประเทศสมาชิกมีอำนาจอธิปไตยเป็นของตนเองโดยมีอำนาจอธิปไตยแทรกแซงได้ ประกอบกับ IMO และประเทศสมาชิกมีความเท่าเทียมกัน IMO จึงไม่มีอำนาจบังคับเหนือรัฐซึ่งเป็นประเทศสมาชิกในเรื่องใดๆ ที่อยู่นอกเหนือจากที่ตราสารก่อตั้ง IMO กำหนดได้ เว้นแต่ประเทศสมาชิกดังกล่าวจะให้ความยินยอม

ด้วยเหตุนี้ เมื่อ IMO ได้ดำเนินการตามวัตถุประสงค์ที่ตราสารก่อตั้งกำหนด โดยการยกร่างตราสารต่างๆ ของ IMO และแนะนำให้ประเทศสมาชิกเข้าเป็นภาคีตราสารดังกล่าวแล้ว IMO ก็จะไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับตราสารต่างๆ ของ IMO อีกต่อไป เนื่องจากตราสารต่างๆ ของ IMO เป็นความตกลงระหว่างประเทศที่มีผลผูกพันเฉพาะรัฐภาคีเท่านั้น ตามหลัก Pacta Sunt Servanda เมื่อ IMO เป็นองค์การระหว่างประเทศและไม่ได้เป็นภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO ดังกล่าว IMO จึงไม่มีอำนาจดำเนินการใดๆ เกี่ยวกับตราสารต่างๆ ของ IMO เว้นแต่ตราสารต่างๆ ของ IMO จะมีบทบัญญัติให้อำนาจ IMO เอาไว้ ดังนั้น เมื่อเกิดปัญหาการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของรัฐภาคี IMO จึงไม่สามารถเข้าไปแทรกแซงรัฐภาคีในส่วนที่เกี่ยวกับการปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ของ IMO ได้ เนื่องจากการดำเนินการดังกล่าวจะเป็นการขัดกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยหลักอำนาจอธิปไตยของรัฐภาคี อีกทั้งยังเป็นการขัดกับวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในตราสารก่อตั้ง IMO อีกด้วย อย่างไรก็ตาม เมื่อ IMO มีวัตถุประสงค์ในการสร้างความร่วมมือระหว่างรัฐ โดยการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกให้เกิดการยอมรับมาตรฐานเกี่ยวกับเรือ IMO จึงต้องดำเนินการบางอย่างเพื่อช่วยแก้ไขปัญหาการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของรัฐภาคี เนื่องจากหากปล่อยให้รัฐภาคีปฏิบัติตามตราสารต่างๆ

ของ IMO ด้วยตนเอง รัฐภาคีบางประเทศอาจปฏิบัติไม่ถูกต้อง หรือปฏิบัติไม่ครบถ้วน หรืออาจไม่ปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ส่งผลให้การยกเว้นตราสารต่างๆ ของ IMO ขึ้นมาเพื่อให้เป็นมาตรฐานระหว่างประเทศนั้นเป็นอันไร้ผล ไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในตราสารก่อตั้ง IMO ด้วยเหตุนี้ IMO จึงคิดค้นระบบการตรวจประเมินขึ้นมาเพื่อแก้ไขปัญหาการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของรัฐภาคี

จากที่กล่าวข้างต้น เมื่อตราสารก่อตั้ง IMO กำหนดให้ IMO มีวัตถุประสงค์ในการอำนวยความสะดวกแก่ประเทศสมาชิกในฐานะรัฐภาคี โดยมีได้มีอำนาจเข้าไปแทรกแซงการดำเนินการของรัฐภาคีแต่อย่างใด ระบบการตรวจประเมินในระยะแรกนั้นจึงอยู่ในรูปแบบของการประเมินตนเองในฐานะรัฐเจ้าของธง (Self-Assessment of Flag State Performance) ซึ่งในการจัดตั้งระบบการประเมินตนเองนี้ สมัชชาได้แสดงเจตนารมณ์ออกมาในรูปแบบของข้อมติ (resolution) ที่ A.912(22) โดยแนะนำแนวทาง (guidance) เกณฑ์และตัวชี้วัด (criteria and performance indicators) สำหรับรัฐภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 6 ฉบับ เพื่อใช้ในการประเมินตนเองในฐานะรัฐเจ้าของธง อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาตราสารก่อตั้ง IMO แล้ว พบว่าข้อมติของสมัชชาที่รับรองการจัดตั้งระบบการประเมินตนเองนี้มีสถานะเป็นเพียงคำแนะนำ (recommendation) ซึ่งไม่มีผลผูกพันทางกฎหมาย (no legal binding force) ดังนั้น ประเทศสมาชิก IMO ในฐานะรัฐภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 6 ฉบับดังกล่าวจะดำเนินการประเมินตนเองในฐานะรัฐเจ้าของธงหรือไม่ก็ได้ขึ้นอยู่กับความสมัครใจ ทำให้มีรัฐภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO ถึงร้อยละ 17 ที่มิได้ดำเนินการประเมินตนเองในฐานะรัฐเจ้าของธง³⁹⁵ ส่งผลให้ระบบการประเมินตนเองในฐานะรัฐเจ้าของธงนี้ไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควรจะเป็น ประกอบกับแนวทาง เกณฑ์และตัวชี้วัดที่ IMO แนะนำให้รัฐภาคีใช้ในการประเมินตนเองนั้นเป็นเพียงหลักเกณฑ์กว้างๆ ซึ่งขาดรายละเอียดในการประเมินตนเองที่สมบูรณ์ จึงทำให้แต่ละรัฐภาคีตีความและดำเนินการประเมินตนเองไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ส่งผลให้ขาดความสอดคล้องในการประเมินตนเองของรัฐภาคี มากไปกว่านั้นแนวทาง เกณฑ์และตัวชี้วัดที่ IMO แนะนำนี้ยังขาดหลักเกณฑ์สำหรับการประเมินตนเองของรัฐภาคีทั้งในฐานะรัฐชายฝั่งและรัฐเจ้าของเมืองท่าซึ่งต่างมีพันธกรณีและความรับผิดชอบที่สำคัญภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของชีวิตในทะเลและการปกป้องคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล หากขาดรัฐในฐานะใดฐานะหนึ่งไปจะทำให้การบริหารจัดการทางทะเลนั้นขาดประสิทธิภาพ ด้วยเหตุนี้ IMO จึงยกเลิกระบบการ

³⁹⁵ Kim Sang Ho, “Developing Key Performance Indicators for IMO Member States in the Context of IMO Member State Audit Scheme,” (Master’s thesis, World Maritime University, 2017), p. 19.

ประเมินตนเองในฐานะรัฐเจ้าของธง และคิดค้นระบบการตรวจประเมินรูปแบบใหม่ขึ้นมา เรียกว่า “ระบบการตรวจประเมินภาคสมัครใจ”

เมื่อยกเลิกระบบการประเมินตนเองในฐานะรัฐเจ้าของธงแล้ว สมัชชาก็ได้แสดงเจตนารมณ์ออกมาในรูปแบบของข้อมติ (resolution) ที่ A.946(23) เพื่อจัดตั้งระบบการตรวจประเมินภาคสมัครใจ (Voluntary IMO Member State Audit Scheme) ขึ้นมา ซึ่งภายใต้ระบบการตรวจประเมินภาคสมัครใจนี้ IMO ผลักดัน (urge) ให้รัฐภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 10 ฉบับ อาสาเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO ตามกรอบและขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคสมัครใจ (Framework and Procedures for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme) ซึ่งถูกรับรองโดยข้อมติของสมัชชาที่ A.974(24) อันเป็นหลักเกณฑ์ที่มีความชัดเจนและมีรายละเอียดในการตรวจประเมินครอบคลุมถึงการดำเนินการของรัฐภาคีทั้งในฐานะรัฐเจ้าของธง รัฐชายฝั่ง และรัฐเจ้าของเมืองท่ามากกว่าแนวทาง เกณฑ์และตัวชี้วัดที่ IMO แนะนำให้รัฐภาคีใช้ภายใต้ระบบการประเมินตนเองในฐานะรัฐเจ้าของธง อย่างไรก็ตาม เมื่อตราสารก่อตั้ง IMO และตราสารต่างๆ ของ IMO ทั้ง 10 ฉบับ มิได้มีบทบัญญัติที่ให้อำนาจ IMO ในการเข้าไปดำเนินการตรวจประเมินรัฐภาคี ประกอบกับข้อมติของสมัชชาที่รับรองการจัดตั้งระบบการตรวจประเมินภาคสมัครใจนี้มีสถานะเป็นเพียงคำแนะนำ (recommendation) ซึ่งไม่มีผลผูกพันทางกฎหมาย (no legal binding force) ดังนั้น ประเทศสมาชิก IMO ในฐานะรัฐภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 10 ฉบับดังกล่าวจะเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO หรือไม่ก็ได้ขึ้นอยู่กับความยินยอมและความสมัครใจของรัฐภาคี ด้วยเหตุนี้ในการตรวจประเมินรัฐภาคีภายใต้ระบบการตรวจประเมินภาคสมัครใจ IMO จึงต้องเคารพอำนาจอธิปไตยของรัฐภาคีอย่างเต็มที่เพื่อมิให้ขัดกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศและตราสารก่อตั้ง IMO ทั้งนี้ เมื่อการเข้ารับการตรวจประเมินขึ้นอยู่กับความยินยอมและความสมัครใจของรัฐภาคี จึงทำให้มีรัฐภาคีเพียง 67 ประเทศเท่านั้นที่อาสาเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO ส่งผลให้ระบบการตรวจประเมินภาคสมัครใจไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควรจะเป็น IMO จึงยกเลิกระบบการตรวจประเมินภาคสมัครใจ และคิดค้นระบบการตรวจประเมินรูปแบบใหม่ขึ้นมา เรียกว่า “ระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ”

เมื่อยกเลิกระบบการตรวจประเมินภาคสมัครใจแล้ว สมัชชาก็ได้แสดงเจตนารมณ์ออกมาในรูปแบบของข้อมติ (resolution) ที่ A.1018(26) เพื่อจัดตั้งระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ (IMO Member State Audit Scheme) ขึ้นมา พร้อมรับรองกรอบและขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ (Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme) ในรูปแบบของข้อมติที่ A.1067(28) ตลอดจนรับรองประมวลข้อบังคับว่าด้วยการปฏิบัติ

ตามตราสารต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO Instruments Implementation Code : III Code) ในรูปแบบของข้อมติที่ A.1070(28) เพื่อใช้เป็นหลักเกณฑ์ (มาตรฐาน) ในการตรวจประเมิน อย่างไรก็ตาม เมื่อข้อมติของสมาชิกทั้งหลายนี้มีสถานะเป็นเพียงคำแนะนำ (recommendation) ซึ่งไม่มีผลผูกพันทางกฎหมาย (no legal binding force) ประกอบกับตราสารก่อตั้ง IMO และตราสารต่างๆ ของ IMO ก็ได้มีบทบัญญัติที่ให้อำนาจ IMO ในการเข้าไปดำเนินการตรวจประเมินรัฐภาคีได้ ดังนั้น การรับรองข้อมติเพื่อจัดตั้งระบบการตรวจประเมินภาคบังคับแต่เพียงอย่างเดียว จึงยังไม่สามารถทำให้ IMO มีอำนาจในการเข้าไปดำเนินการตรวจประเมินรัฐภาคี หรือบังคับให้รัฐภาคีเข้ามารับการตรวจประเมินจาก IMO ได้ ตามหลัก Pacta Sunt Servanda กล่าวคือ ตราสารต่างๆ ของ IMO กำหนดไว้อย่างไร ก็สามารถบังคับให้เป็นไปตามได้แค่นั้น ซึ่งหาก IMO เข้าไปดำเนินการตรวจประเมินรัฐภาคีโดยปราศจากอำนาจแล้ว การดำเนินการดังกล่าวจะเป็นการขัดกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยหลักอำนาจอธิปไตยของรัฐภาคี อีกทั้งยังเป็นการขัดกับวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในตราสารก่อตั้ง IMO อีกด้วย ด้วยเหตุนี้ จึงมีการแก้ไขเพิ่มเติมตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 9 ฉบับ เพื่อเพิ่มบทบัญญัติเกี่ยวกับการตรวจสอบการปฏิบัติตามอนุสัญญาของรัฐภาคีลงไปในตราสารทั้งหลายดังกล่าว

ทั้งนี้ การดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมตราสารต่างๆ ของ IMO ทั้ง 9 ฉบับ ต้องเป็นไปตามบทบัญญัติที่ตราสารต่างๆ ของ IMO แต่ละฉบับกำหนด เนื่องจากกระบวนการในการแก้ไขเพิ่มเติมตราสารต่างๆ ของ IMO ถือเป็นข้อตกลงระหว่างรัฐภาคีอย่างหนึ่ง ฉะนั้น เมื่อจะดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมตราสารต่างๆ ของ IMO ก็จะต้องเป็นไปตามบทบัญญัติที่กำหนดไว้ในตราสารดังกล่าวด้วย ตามมาตรา 39 ของอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 (Vienna Convention on the Law of Treaties 1969)³⁹⁶ ดังนั้น เมื่อตราสารต่างๆ ของ IMO ทั้ง 9 ฉบับกำหนดให้การแก้ไขเพิ่มเติมต้องผ่านการพิจารณาและได้รับการรับรองจากองค์กรย่อยของ IMO ไม่ว่าจะเป็นสมัชชาคณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเล หรือคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล โดยเป็นไปตามบทบัญญัติที่ตราสารต่างๆ ของ IMO แต่ละฉบับกำหนด องค์กรย่อยของ IMO ดังกล่าวก็จะต้องดำเนินการจัดประชุมเพื่อพิจารณาและรับรองการแก้ไขเพิ่มเติมตราสารต่างๆ ของ IMO เมื่อการแก้ไขเพิ่มเติมผ่านการรับรองขององค์กรย่อยของ IMO ตามที่ตราสารต่างๆ ของ IMO กำหนดแล้ว เลขาธิการ

³⁹⁶ Vienna Convention on the Law of Treaties 1969, Article 39

A treaty may be amended by agreement between the parties. The rules laid down in Part II apply to such an agreement except insofar as the treaty may otherwise provide.

IMO ต้องแจ้งเวียนการแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวเพื่อให้รัฐภาคีให้การยอมรับ ซึ่งการแก้ไขเพิ่มเติมจะมีผลใช้บังคับเมื่อรัฐภาคีได้ให้การยอมรับตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในตราสารต่างๆ ของ IMO ดังนั้นเมื่อสาระสำคัญของการแก้ไขเพิ่มเติมตราสารต่างๆ ของ IMO ทั้ง 9 ฉบับ เป็นการกำหนดให้รัฐภาคีต้องเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO เป็นระยะๆ โดยการตรวจประเมินต้องเป็นไปตามมาตรฐานการตรวจประเมินซึ่งถูกรับรองโดยข้อมติของสมัชชาที่ A.1070(28) ว่าด้วยประมวลข้อบังคับว่าด้วยการปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO Instruments Implementation Code : Ill Code) รวมถึงเป็นไปตามกรอบและขั้นตอนซึ่งถูกรับรองโดยข้อมติของสมัชชาที่ A.1067(28) ว่าด้วยกรอบและขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ (Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme) และรัฐภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 9 ฉบับได้ให้การยอมรับการแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวจนการแก้ไขเพิ่มเติมนั้นมีผลใช้บังคับแล้ว ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศถือว่ารัฐภาคีทั้งหลายได้แสดงความยินยอมที่จะผูกพัน (consent to be bound) ตามตราสารต่างๆ ของ IMO ที่ถูกแก้ไขเพิ่มเติม ส่งผลให้ IMO มีอำนาจในการเข้าไปดำเนินการตรวจประเมินรัฐภาคี โดยใช้ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO Instruments Implementation Code : Ill Code) ซึ่งถูกรับรองโดยข้อมติของสมัชชาที่ A.1070(28) เป็นหลักเกณฑ์ (มาตรฐาน) ในการตรวจประเมิน ตลอดจนมีผลทำให้รัฐภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 9 ฉบับดังกล่าวมีพันธกรณีที่จะต้องเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO ทุกๆ 7 ปี ตามกรอบและขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ (Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme) ซึ่งถูกรับรองโดยข้อมติของสมัชชาที่ A.1067(28) ตามหลัก Pacta Sunt Servanda ซึ่งจากที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ จะเห็นได้ว่าฐานทางกฎหมายที่ให้อำนาจ IMO ในการตรวจประเมินรัฐภาคีมาจากบทบัญญัติที่ถูกแก้ไขเพิ่มเติมภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ทั้ง 9 ฉบับ โดยอำนาจของ IMO ในการตรวจประเมินรัฐภาคีนั้นมิได้มีฐานทางกฎหมายมาจากข้อมติของสมัชชาแต่อย่างใด

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติที่ถูกแก้ไขเพิ่มเติมภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ทั้ง 9 ฉบับ พบว่าได้กำหนดให้การตรวจประเมินต้องเป็นไปตามกรอบและขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ (Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme) ซึ่งถูกรับรองโดยข้อมติของสมัชชาที่ A.1067(28) ทุกรายก็ ตามหลักทั่วไปแล้ว กรอบและขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคบังคับซึ่งถูกรับรองโดยข้อมติของสมัชชาที่ A.1067(28) นี้ มีสถานะเป็นเพียงคำแนะนำ (recommendation) หรือแนวปฏิบัติ (guideline) สำหรับรัฐภาคีซึ่งไม่มีผลผูกพัน

ทางกฎหมาย (no legal binding force) แต่เนื่องจากการแก้ไขเพิ่มเติมตราสารต่างๆ ของ IMO ทั้ง 9 ฉบับได้กำหนดให้ใช้กรอบและขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคบังคับซึ่งถูกรับรองโดย ข้อมติของสมัชชาที่ A.1067(28) เป็นกรอบและขั้นตอนสำหรับการตรวจประเมิน จึงทำให้กรอบและ ขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคบังคับดังกล่าวมีสภาพบังคับทางกฎหมายขึ้นมา ซึ่งจากการศึกษากรอบและขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ พบว่า IMO ได้กำหนดหลักการ ตรวจประเมินไว้ จำนวนทั้งสิ้น 5 หลักการ ดังนี้

(1) หลักอำนาจอธิปไตยและความเป็นสากล เป็นหลักการที่ IMO ให้ความสำคัญเป็นลำดับแรกในการตรวจประเมินรัฐภาคี ซึ่งหลักการดังกล่าวนี้นอกจากจะสอดคล้องกับหลักอำนาจอธิปไตยของรัฐภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศแล้ว ยังสอดคล้องกับหลักความเท่าเทียมกันขององค์การระหว่างประเทศและรัฐซึ่งเป็นประเทศสมาชิกตามที่ปรากฏในวัตถุประสงค์ของการจัดตั้ง IMO ตาม มาตรา 1(a) ของตราสารก่อตั้ง IMO อีกด้วย โดยภายใต้หลักอำนาจอธิปไตยและความเป็นสากล IMO กำหนดให้การตรวจประเมินควรดำเนินการในลักษณะที่ยอมรับอำนาจอธิปไตยของรัฐภาคี ด้วยเหตุนี้ การดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจประเมินทั้งหมดจึงต้องขึ้นอยู่กับความยินยอมของรัฐภาคีเป็นสำคัญ แม้ว่ารัฐภาคีจะมีพันธกรณีในการเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO ก็ตาม จะเห็นได้ว่า IMO ไม่เคย ก้าวล่วงอำนาจอธิปไตยของรัฐภาคีเลย ดังนั้น เพื่อเป็นการเคารพอำนาจอธิปไตยของรัฐภาคี ก่อนการ ตรวจประเมิน IMO จึงกำหนดให้มีการจัดทำบันทึกความร่วมมือ (Memorandum of Cooperation : MOC) ระหว่างเลขาธิการ IMO กับรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมิน เพื่อตกลงรายละเอียดเกี่ยวกับการตรวจ ประเมิน ซึ่งการจัดทำบันทึกความร่วมมือนี้ถือเป็นการแสดงความยินยอมของรัฐภาคีในการเข้ารับการ ตรวจประเมินจาก IMO นั้นเอง

(2) หลักความสอดคล้อง เที่ยงธรรม ปราศจากอคติและตรงต่อเวลา เป็นหลักการทั่วไปที่ กำหนดให้การตรวจประเมินควรดำเนินการโดยผู้ตรวจประเมินที่ผ่านการฝึกอบรมและมีคุณสมบัติที่ เหมาะสม รวมถึงมีความเป็นกลาง เพื่อความสอดคล้องและความสม่ำเสมอของคุณภาพในการตรวจ ประเมิน

(3) หลักความโปร่งใสและการเปิดเผย เป็นหลักการที่ IMO ประยุกต์มาจาก 1 ใน 6 หลักการ ของหลักธรรมาภิบาล (good governance) ซึ่งเป็นหลักการบริหารจัดการที่ดีว่าด้วยหลักความโปร่งใส³⁹⁷

³⁹⁷ กองบัญชาการกองทัพไทย, **หลักธรรมาภิบาล (Good Governance)** [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก <https://www.rtarf.mi.th/pdf/thammaphiban6.pdf> (เข้าถึงเมื่อ 5 กรกฎาคม 2566)

โดยกำหนดให้การตรวจประเมินควรมีการวางแผน รวมถึงดำเนินการอย่างโปร่งใสและสามารถตรวจสอบได้ผ่านการจัดทำบันทึกความร่วมมือระหว่างเลขาธิการ IMO กับรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมิน

(4) หลักความร่วมมือ เป็นหลักการที่กำหนดให้การตรวจประเมินควรดำเนินการในลักษณะที่รัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินสามารถมีส่วนร่วมในกระบวนการตรวจประเมิน ซึ่งหลักการดังกล่าวสอดคล้องกับมาตรา 1(a) ของตราสารก่อตั้ง IMO ที่กำหนดให้ IMO มีวัตถุประสงค์ในการสร้างกลไกความร่วมมือ (to provide machinery for cooperation) ทั้งยังสอดคล้องกับหลักการในการจัดทำบันทึกความร่วมมือระหว่างเลขาธิการ IMO กับรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินอีกด้วย อันก่อให้เกิดความร่วมมือระหว่างกันเพื่อประสิทธิภาพสูงสุดของระบบการตรวจประเมิน

(5) หลักการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง เป็นหลักการทั่วไปที่กำหนดให้การตรวจประเมินควรนำไปสู่การปรับปรุงการปฏิบัติตามและการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยรัฐภาคีอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ เนื่องจากตราสารต่างๆ ของ IMO เป็นความตกลงระหว่างประเทศที่กำหนดบทบัญญัติทางเทคนิคเกี่ยวกับเรือที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมให้ทันสมัย สอดคล้องกับเทคโนโลยีที่มีการพัฒนาอยู่ตลอดเวลา ด้วยเหตุนี้ การตรวจประเมินจึงควรนำไปสู่การปรับปรุงการปฏิบัติตามและการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยรัฐภาคีอย่างต่อเนื่องนั่นเอง

นอกจากบทบัญญัติที่ถูกแก้ไขเพิ่มเติมภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ทั้ง 9 ฉบับจะกำหนดให้การตรวจประเมินต้องเป็นไปตามกรอบและขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ (Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme) ซึ่งถูกรับรองโดยข้อมติของสมัชชาที่ A.1067(28) แล้ว ยังกำหนดให้การตรวจประเมินต้องเป็นไปตามมาตรฐานการตรวจประเมินตามที่ปรากฏในประมวลข้อบังคับว่าด้วยการปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO Instruments Implementation Code : III Code) ซึ่งถูกรับรองโดยข้อมติของสมัชชาที่ A.1070(28) อีกด้วย อย่างไรก็ตาม หลักทั่วไปแล้ว ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งถูกรับรองโดยข้อมติของสมัชชาที่ A.1070(28) นี้ มีสถานะเป็นเพียงคำแนะนำ (recommendation) หรือแนวปฏิบัติ (guideline) สำหรับรัฐภาคีซึ่งไม่มีผลผูกพันทางกฎหมาย (no legal binding force) แต่เนื่องจากการแก้ไขเพิ่มเติมตราสารต่างๆ ของ IMO ทั้ง 9 ฉบับได้กำหนดให้ใช้ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งถูกรับรองโดยข้อมติของสมัชชาที่ A.1070(28) เป็นมาตรฐานการตรวจประเมิน จึงทำให้ประมวลข้อบังคับดังกล่าวมีสภาพบังคับทางกฎหมายขึ้นมา ซึ่งจากการศึกษาประมวลข้อบังคับว่าด้วยการปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ของ

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ พบว่า IMO ได้กำหนดให้คณะผู้ตรวจประเมินดำเนินการตรวจประเมินรัฐภาคีทั้งในฐานะรัฐเจ้าของธง (flag state) รัฐชายฝั่ง (coastal state) และรัฐเจ้าของเมืองท่า (port state) ทั้งนี้ ที่ IMO กำหนดให้คณะผู้ตรวจประเมินดำเนินการตรวจประเมินรัฐภาคีทั้ง 3 ฐานะ ก็เพื่อประสิทธิภาพในการบริหารจัดการทางทะเล ถ้ารัฐในฐานะที่แตกต่างกันใช้อำนาจที่ตนมีโดยสอดคล้องกับข้อกำหนดของตราสารต่างๆ ของ IMO ทั้งหมดแล้ว ก็จะทำให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการบริหารจัดการทางทะเลนั่นเอง

ทั้งนี้ เมื่อคณะผู้ตรวจประเมินดำเนินการตรวจประเมินรัฐภาคีเสร็จสิ้นแล้ว คณะผู้ตรวจประเมินก็จะแจ้งให้รัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินทราบถึงข้อบกพร่องในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO พร้อมให้ความเห็นและข้อเสนอแนะในการแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าว รวมถึงส่วนที่รัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินควรพัฒนาเพิ่มเติม ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวของคณะผู้ตรวจประเมินเป็นการที่ IMO แจ้งให้รัฐภาคีทราบถึงการดำเนินการของตนว่าสอดคล้องหรือไม่สอดคล้องกับข้อกำหนดของตราสารต่างๆ ของ IMO อย่างไร แต่การแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวจะเป็นหน้าที่ของรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินเอง อันเป็นลักษณะของการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยตนเอง หรือ self-enforcement ทั้งนี้ รัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินจะดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องหรือไม่ก็ได้ IMO ไม่สามารถเข้าไปก้าวก้าวในการดำเนินการดังกล่าวของรัฐภาคีตามหลักการที่ปรากฏในตราสารก่อตั้ง IMO แต่หากรัฐภาคีไม่ดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ก็อาจส่งผลเสียต่อเรือที่ซักธงของตนได้ เช่น เรือที่ซักธงของตนอาจถูกตรวจควบคุมอย่างเข้มงวดเมื่อเข้าเทียบท่าของรัฐภาคีอื่นจนทำให้เกิดความล่าช้า เป็นต้น

บทที่ 4

ผลกระทบของระบบการตรวจประเมินที่มีต่อประเทศไทย

ในบทนี้ผู้เขียนจะทำการศึกษาผลกระทบของระบบการตรวจประเมินที่มีต่อประเทศไทยในฐานะที่เป็นประเทศสมาชิก IMO และเป็นภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO โดยเริ่มศึกษาจากพันธกรณีของประเทศไทยภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ประกอบกับภารกิจและอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานทั้งหลายของประเทศไทย เพื่อให้ทราบถึงหน่วยงานที่จะได้รับผลกระทบจากระบบการตรวจประเมิน รวมถึงผลกระทบที่หน่วยงานดังกล่าวจะต้องดำเนินการทั้งก่อนเข้ารับการตรวจประเมิน ระหว่างเข้ารับการตรวจประเมิน และภายหลังเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO ตลอดจนประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับจากการเข้ารับการตรวจประเมินดังกล่าว โดยมีรายละเอียดดังนี้

4.1 ประเทศไทยกับระบบการตรวจประเมิน

เมื่อพิจารณาจากบทที่ 3 จะเห็นได้ว่าการตรวจประเมินนั้น คือ การตรวจสอบการกระทำของรัฐบาลว่าสอดคล้อง (comply) กับบทบัญญัติที่กำหนดไว้ในตราสารต่างๆ ของ IMO (IMO instruments) หรือไม่ ดังนั้น ก่อนทำการศึกษาผลกระทบของระบบการตรวจประเมินที่มีต่อประเทศไทย ผู้เขียนจึงเห็นควรศึกษาการเข้าเป็นภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO ของประเทศไทยเสียก่อน โดยประเทศไทยได้เข้าเป็นสมาชิกของ IMO เมื่อวันที่ 20 กันยายน 2516¹ และเป็นภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวนทั้งสิ้น 13 ฉบับ จาก 58 ฉบับ ดังนี้²

(1) อนุสัญญาว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศเพื่อป้องกันเรือโดนกันในทะเล ค.ศ. 1972 (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG), 1972) หรืออนุสัญญา COLREG 1972 โดยเข้าเป็นภาคีเมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2522

¹ International Maritime Organization (IMO), **Member States** [online]. From <https://www.imo.org/OurWork/ERO/Pages/MemberStates.aspx> (accessed on 20 March 2023)

² International Maritime Organization (IMO), **Status of IMO Treaties** [online]. From <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status%20023.pdf> (accessed on 20 March 2023)

(2) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 (International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974) หรืออนุสัญญา SOLAS 1974 โดยเข้าเป็นภาคีเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2528

(3) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินเรือระหว่างประเทศ ค.ศ. 1965 (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL), 1965) หรืออนุสัญญา FAL 1965 โดยเข้าเป็นภาคีเมื่อวันที่ 27 มกราคม 2535

(4) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ. 1966 (International Convention on Load Lines (LL), 1966) หรืออนุสัญญา LL 1966 โดยเข้าเป็นภาคีเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2536

(5) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การดาวเทียมทางทะเลระหว่างประเทศ ค.ศ. 1976 (Convention on the International Maritime Satellite Organization (IMSO C), 1976) หรืออนุสัญญา IMSO 1976 โดยเข้าเป็นภาคีเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2537

(6) ความตกลงด้านการปฏิบัติการเกี่ยวกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การดาวเทียมทางทะเลระหว่างประเทศ (Operating Agreement on the International Mobile Satellite Organization) หรือความตกลง INMARSAT OA โดยเข้าเป็นภาคีเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2537

(7) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันเรือ ค.ศ. 1969 (International Convention on Tonnage Measurement of Ships (TONNAGE), 1969) หรืออนุสัญญา TONNAGE 1969 โดยเข้าเป็นภาคีเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2539

(8) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามของคนประจำเรือ ค.ศ. 1978 (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978) หรืออนุสัญญา STCW 1978 โดยเข้าเป็นภาคีเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2540

(9) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC), 1990) หรืออนุสัญญา OPRC 1990 โดยเข้าเป็นภาคีเมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2543

(10) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. 1973 แก้ไขเพิ่มเติม โดยพิธีสาร ค.ศ. 1978 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto) หรืออนุสัญญา MARPOL 73/78 ในภาคผนวก 1 กฎข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (Annex I Regulations for the Prevention of Pollution by Oil) และภาคผนวก 2 กฎข้อบังคับว่าด้วยการควบคุมมลพิษจากสารเหลวมีพิษในระวางเป็นปริมาตรรวม (Annex II Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk) โดยเข้าเป็นภาคีเมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2551

(11) พิธีสาร ค.ศ. 1992 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. 1992 (Protocol of 1992 to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969) หรืออนุสัญญา CLC PROT 1992 โดยเข้าเป็นภาคีเมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2561

(12) พิธีสาร ค.ศ. 1992 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดเชยความเสียหายอันเนื่องมาจากมลพิษน้ำมัน (Protocol of 1992 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971) หรืออนุสัญญา FUND PROT 1992 โดยเข้าเป็นภาคีเมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2561

(13) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 (International Convention on Salvage (SALVAGE), 1989) หรืออนุสัญญา SALVAGE 1989 โดยเข้าเป็นภาคีเมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2563

ซึ่งตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ เมื่อประเทศไทยเข้าเป็นภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 13 ฉบับข้างต้นแล้ว ถือว่าประเทศไทยได้แสดงความยินยอมที่จะผูกพัน (consent to be bound) ตามตราสารต่างๆ ของ IMO ดังกล่าว ดังนั้น ประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีจึงมีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ตามหลัก “Pacta Sunt Servanda หรือ สัญญาที่ทำขึ้นต้องได้รับการยึดถือปฏิบัติ” ซึ่งปรากฏตามมาตรา 26 ของอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 (Vienna Convention on the Law of Treaties 1969)³ อันเป็นกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศด้วย

³ Vienna Convention on the Law of Treaties 1969, Article 26

Every treaty in force is binding upon the parties to it and must be performed by them in good faith.

จากการพิจารณาบทบัญญัติของตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 13 ฉบับที่ประเทศไทยเป็นภาคี พบว่าประเทศไทยมีพันธกรณีที่มีอยู่ร่วมกัน (common obligations) ภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ทั้ง 13 ฉบับ ดังต่อไปนี้

(1) พันธกรณีในการออกกฎหมายภายใน ไม่ว่าจะเป็นพระราชบัญญัติ พระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับ หรือคำสั่ง เพื่อบังคับให้เป็นไปตามบทบัญญัติของตราสารต่างๆ ของ IMO

(2) พันธกรณีในการตรวจควบคุม (control) ตรวจรับรอง (survey) ตรวจสอบ (inspection) ตรวจประเมิน (audit) ตรวจพิสูจน์ (verification) และอนุมัติ (approval) รวมถึงออกใบสำคัญรับรอง (certification) ในเรื่องต่างๆ เกี่ยวกับเรือและคนประจำเรือ ไม่ว่าจะเป็นการตรวจเรือและการออกใบสำคัญรับรองความปลอดภัยของเรือ ตามข้อบังคับที่ 1/6⁴ และข้อบังคับที่ 1/12⁵ ของอนุสัญญา

⁴ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation 1/6

(a) The inspection and survey of ships, so far as regards the enforcement of the provisions of the present regulations and the granting of exemptions therefrom, shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the inspections and surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

(b) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct inspections and surveys as set forth in paragraph (a) shall as a minimum empower any nominated surveyor or recognized organization to:

- (i) require repairs to a ship;
- (ii) carry out inspections and surveys if requested by the appropriate authorities

of a port state.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to nominated surveyors or recognized organizations.*

(c) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without danger to the ship, or persons on board, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the relevant certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and, if the ship is in the port of another party, the appropriate authorities of the port state shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated

surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the port state, the Government of the port state concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation. When applicable, the Government of the port state concerned shall ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea, or leave port for the purpose of proceeding to the appropriate repair yard, without danger to the ship or persons on board.

(d) In every case, the Administration shall fully guarantee the completeness and efficiency of the inspection and survey, and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

⁵ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation I/12

(a) (i) a certificate called a Passenger Ship Safety Certificate shall be issued after an initial or renewal survey to a passenger ship which complies with the relevant requirements of chapters II-1, II-2, III, IV and V and any other relevant requirements of the present regulations;

(ii) a certificate called a Cargo Ship Safety Construction Certificate** shall be issued after an initial or renewal survey to a cargo ship which complies with the relevant requirements of chapters II-1 and II-2 (other than those relating to fire safety systems and appliances and fire control plans) and any other relevant requirements of the present regulations;

(iii) a certificate called a Cargo Ship Safety Equipment Certificate shall be issued after an initial or renewal survey to a cargo ship which complies with the relevant requirements of chapters II-1, II-2, III and V and any other relevant requirements of the present regulations;

(iv) a certificate called a Cargo Ship Safety Radio Certificate shall be issued after an initial or renewal survey to a cargo ship which complies with the relevant requirements of chapter IV and any other relevant requirements of the present regulations;

(v) (1) a certificate called a Cargo Ship Safety Certificate may be issued after an initial or renewal survey to a cargo ship which complies with the relevant requirements of chapters II-1, II-2, III, IV and V and any other relevant requirements of the present regulations, as an alternative to the certificates referred to in paragraph (a) (ii), (a) (iii) and (a) (iv);

(2) whenever in this chapter reference is made to a Cargo Ship Safety Construction Certificate, Cargo Ship Safety Equipment Certificate or Cargo Ship Safety Radio Certificate, it shall apply to a Cargo Ship Safety Certificate, if it is used as an alternative to these certificates.

(vi) the Passenger Ship Safety Certificate, the Cargo Ship Safety Equipment Certificate, the Cargo Ship Safety Radio Certificate and the Cargo Ship Safety Certificate, referred to in subparagraphs (i), (iii), (iv) and (v), shall be supplemented by a Record of Equipment;

SOLAS 1974 การตรวจเรือและการออกใบสำคัญรับรองว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน ตามข้อบังคับที่ 6⁶ และข้อบังคับที่ 7⁷ ของภาคผนวก 1 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78 การตรวจเรือ

(vii) when an exemption is granted to a ship under and in accordance with the provisions of the present regulations, a certificate called an Exemption Certificate shall be issued in addition to the certificates prescribed in this paragraph;

(viii) the certificates referred to in this regulation shall be issued or endorsed either by the Administration or by any person or organization authorized by it, In every case, that Administration assumes full responsibility for the certificates.

(b) A Contracting Government shall not issue certificates under, and in accordance with, the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, 1948 or 1929 after the date on which acceptance of the present Convention by the Government takes effect.

⁶ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex I Regulation 6

3.1 Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. Such organizations, including classification societies, shall be authorized by the Administration in accordance with the provisions of the present Convention and with the Code for Recognized Organizations (RO Code), consisting of part 1 and part 2 (the provisions of which shall be treated as mandatory) and part 3 (the provisions of which shall be treated as recommendatory), as adopted by the Organization by resolution MEPC.237(65), as may be amended by the Organization, provided that:

.1 amendments to part 1 and part 2 of the RO Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to this annex;

.2 amendments to part 3 of the RO Code are adopted by the Marine Environment Protection Committee in accordance with its Rules of Procedure; and

.3 any amendments referred to in .1 and .2 adopted by the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee are identical and come into force or take effect at the same time, as appropriate.

3.2 An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys as set forth in paragraph 3.1 of this regulation shall, as a minimum, empower any nominated surveyor or recognized organization to:

.1 require repairs to a ship; and

.2 carry out surveys, if requested by the appropriate authorities of a port State.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations, for circulation to Parties to the present Convention for the information of their officers.

3.3 When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the Certificate shall be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and if the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or a recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation. When applicable, the Government of the port State concerned shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

3.4 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

⁷ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex I Regulation 7

1 An International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 6 of this Annex, to any oil tanker of 150 gross tonnage and above and any other ships of 400 gross tonnage and above which are engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the present Convention.

2 Such certificate shall be issued or endorsed as appropriate either by the Administration or by any persons or organization duly authorized by it. In every case the Administration assumes full responsibility for the certificate.

และการออกใบสำคัญรับรองว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากสารเหลวมีพิษในระวางเป็นปริมาตรรวมตามข้อบังคับที่ 8⁸ และข้อบังคับที่ 9⁹ ของภาคผนวก 2 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78 การออก

⁸ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex II Regulation 8

2.1 Surveys of ships, as regards the enforcement of the provisions of this Annex, shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

2.2 Such organizations, including classification societies, shall be authorized by the Administration in accordance with the provisions of the present Convention and with the Code for recognized organizations (RO Code), consisting of part 1 and part 2 (the provisions of which shall be treated as mandatory) and part 3 (the provisions of which shall be treated as recommendatory), as adopted by the Organization by resolution MEPC.237(65), as may be amended by the Organization, provided that:

.1 amendments to part 1 and part 2 of the RO Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to this annex;

.2 amendments to part 3 of the RO Code are adopted by the Marine Environment Protection Committee in accordance with its Rules of Procedure; and

.3 any amendments referred to in .1 and .2 adopted by the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee are identical and come into force or take effect at the same time, as appropriate.

2.3 An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys as set forth in paragraph 2.1 of this regulation shall, as a minimum, empower any nominated surveyor or recognized organization to:

.1 require repairs to a ship; and

.2 carry out surveys if requested by the appropriate authorities of a port State.

2.4 The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations, for circulation to Parties to the present Convention for the information of their officers.

2.5 When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate, or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the

Administration. If such corrective action is not taken the Certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately, and if the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or a recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation. When applicable, the Government of the port State concerned shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

2.6 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

⁹ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex II Regulation 9

1 An International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 8 of this Annex, to any ship intended to carry Noxious Liquid Substances in bulk and which is engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention.

2 Such Certificate shall be issued or endorsed either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the Certificate.

3.1 The Government of a Party to the Convention may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issue of an International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk to the ship and, where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that Certificate on the ship, in accordance with this Annex.

3.2 A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

3.3 A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as the Certificate issued under paragraph 1 of this regulation.

ประกาศนียบัตรและประกาศนียบัตรรับรองสำหรับคนประจำเรือ ตามข้อบังคับที่ 1/2 ของอนุสัญญา STCW 1978¹⁰ การตรวจเรือและการออกใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก ตามมาตรา 13¹¹ และ

3.4 No International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be issued to a ship, which is entitled to fly the flag of a State which is not a party.

4 The International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be drawn up in the form corresponding to the model given in appendix 3 to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in the case of a dispute or discrepancy.

¹⁰ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, Regulation I/2

1 Certificates shall be in the official language or languages of the issuing country. If the language used is not English, the text shall include a translation into that language.

2 In respect of radio operators, Parties may:

.1 include the additional knowledge required by the relevant regulations in the examination for the issue of a certificate complying with the Radio Regulations; or

.2 issue a separate certificate indicating that the holder has the additional knowledge required by the relevant regulations.

3 The endorsement required by article VI of the Convention to attest the issue of a certificate shall only be issued if all the requirements of the Convention have been complied with.

4 At the discretion of a Party endorsements may be incorporated in the format of the certificates being issued as provided for in section A-I/2 of the STCW Code. If so incorporated the form used shall be that set forth in section A-I/2, paragraph 1. If issued otherwise, the form of endorsements used shall be that set forth in paragraph 2 of that section.

5 An Administration which recognizes a certificate under regulation I/10 shall endorse such certificate to attest its recognition. The endorsement shall only be issued if all requirements of the Convention have been complied with. The form of the endorsement used shall be that set forth in paragraph 3 of section A-I/2 of the STCW Code.

6 The endorsements referred to in paragraphs 3, 4 and 5:

.1 may be issued as separate documents;

.2 shall each be assigned a unique number, except that endorsements attesting the issue of a certificate may be assigned the same number as the certificate concerned, provided that number is unique; and

มาตรา 16¹² ของอนุสัญญา LL 1966 การออกใบสำคัญรับรองขนาดตันของเรือ ตามมาตรา 7 ของอนุสัญญา TONNAGE 1969¹³ และการออกใบรับรองการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นๆ

.3 shall expire as soon as the certificate endorsed expires or is withdrawn, suspended or cancelled by the Party which issued it and, in any case, not more than five years after their date of issue.

7 The capacity in which the holder of a certificate is authorized to serve shall be identified in the form of endorsement in terms identical to those used in the applicable safe manning requirements of the Administration.

8 Administrations may use a format different from the format given in section A-I/2 of the STCW Code, provided that, as a minimum, the required information is provided in Roman characters and Arabic figures, taking into account the variations permitted under section A-I/2.

9 Subject to the provisions of regulation I/10, paragraph 5, any certificate required by the Convention must be kept available in its original form on board the ship on which the holder is serving.

¹¹ International Convention on Load Lines 1966, Article 13

The survey, inspection and marking of ships, as regards the enforcement of the provisions of the present Convention and the granting of exemptions therefrom, shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the survey, inspection and marking either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. In every case the Administration concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the survey, inspection and marking.

¹² International Convention on Load Lines 1966, Article 16

(1) An International Load Line Certificate (1966) shall be issued to every ship which has been surveyed and marked in accordance with the present Convention.

(2) An International Load Line Exemption Certificate shall be issued to any ship to which an exemption has been granted under and in accordance with paragraph (2) or (4) of Article 6.

(3) Such certificates shall be issued by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the certificate.

(4) Notwithstanding any other provision of the present Convention, any international load line certificate which is current when the present Convention comes into force in respect of the Government of the State whose flag the ship is flying shall remain valid for two years or until it expires, whichever is earlier. After that time an International Load Line Certificate (1966) shall be required.

¹³ International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969, Article 7

ในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ตามมาตรา 7 ของอนุสัญญา CLC PROT 1992¹⁴

(1) An International Tonnage Certificate (1969) shall be issued to every ship, the gross and net tonnages of which have been determined in accordance with the present Convention.

(2) Such certificate shall be issued by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration shall assume full responsibility for the certificate.

¹⁴ Protocol of 1992 to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969, Article VII

1. The owner of a ship registered in a Contracting State and carrying more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or a certificate delivered by an international compensation fund, in the sums fixed by applying the limits of liability prescribed in Article V, paragraph 1 to cover his liability for pollution damage under this Convention.

2. A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a Contracting State has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a Contracting State such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a Contracting State it may be issued or certified by the appropriate authority of any Contracting State. The certificate shall be in the form of the annexed model and shall contain the following particulars:

(a) name of ship and port of registration;

(b) name and principal place of business of owner;

(c) type of security;

(d) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established;

(e) period of validity of certificate which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

3. The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

4. The certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a Contracting State, with the authorities of the State issuing or certifying the certificate.

5. An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this Article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2 of this Article, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 4 of this Article, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provision shall similarly apply to any modification which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this Article.

6. The State of registry shall, subject to the provisions of this Article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

7. Certificates issued or certified under the authority of a Contracting State in accordance with paragraph 2 shall be accepted by other Contracting States for the purposes of this Convention and shall be regarded by other Contracting States as having the same force as certificates issued or certified by them even if issued or certified in respect of a ship not registered in a Contracting State. A Contracting State may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

8. Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the owner's liability for pollution damage. In such case the defendant may, even if the owner is not entitled to limit his liability according to Article V, paragraph 2, avail himself of the limits of liability prescribed in Article V, paragraph 1. He may further avail himself of the defences (other than the bankruptcy or winding up of the owner) which the owner himself would have been entitled to invoke. Furthermore, the defendant may avail himself of the defence that the pollution damage resulted from the wilful misconduct of the owner himself, but the defendant shall not avail himself of any other defence which he might have been entitled to invoke in proceedings brought by the owner against him. The defendant shall in any event have the right to require the owner to be joined in the proceedings.

9. Any sums provided by insurance or by other financial security maintained in accordance with paragraph 1 of this Article shall be available exclusively for the satisfaction of claims under this Convention.

10. A Contracting State shall not permit a ship under its flag to which this Article applies to trade unless a certificate has been issued under paragraph 2 or 12 of this Article.

11. Subject to the provisions of this Article, each Contracting State shall ensure, under its national legislation, that insurance or other security to the extent specified in paragraph 1 of this

(3) พันธกรณีในการกำกับดูแลองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (Recognized Organization : RO) ในกรณีที่ประเทศไทยมอบอำนาจของตนในฐานะรัฐเจ้าของธงให้กับองค์กรดังกล่าวเพื่อดำเนินการตรวจเรือ ออกใบสำคัญรับรอง ทำเครื่องหมายและดำเนินการอื่นตามที่ตราสารต่างๆ ของ IMO หรือกฎหมายภายในกำหนดในนามของตน ตามข้อบังคับที่ 1/6 ของอนุสัญญา SOLAS 1974¹⁵ ข้อบังคับที่ 6 ของภาคผนวก 1 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78¹⁶ ข้อบังคับที่ 8 ของภาคผนวก 2 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78¹⁷ มาตรา 13 ของอนุสัญญา LL 1966¹⁸ และมาตรา 7 ของอนุสัญญา TONNAGE 1969¹⁹

(4) พันธกรณีในการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ รวมถึงรายงานอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ ดังกล่าวต่อ IMO ตามข้อบังคับที่ 1/21²⁰ ของอนุสัญญา SOLAS 1974 มาตรา 8²¹ และมาตรา 12²² ของอนุสัญญา MARPOL 73/78 รวมถึงมาตรา 23 ของอนุสัญญา LL 1966²³

Article is in force in respect of any ship, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving an off-shore terminal in its territorial sea, if the ship actually carries more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo.

12. If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a Contracting State, the provisions of this Article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authorities of the State of the ship's registry stating that the ship is owned by that State and that the ship's liability is covered within the limits prescribed by Article V, paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as practicable the model prescribed by paragraph 2 of this Article.

¹⁵ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation 1/6, *supra* note 4.

¹⁶ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex I Regulation 6, *supra* note 6.

¹⁷ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex II Regulation 8, *supra* note 8.

¹⁸ International Convention on Load Lines 1966, Article 13, *supra* note 11.

¹⁹ International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969, Article 7, *supra* note 13.

²⁰ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation 1/21

(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 of the ships concerned or in any manner fix or imply responsibility upon any ship or person.

²¹ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Article 8

(1) A report of an incident shall be made without delay to the fullest extent possible in accordance with the provisions of Protocol I to the present Convention.

(2) Each Party to the Convention shall:

(a) make all arrangements necessary for an appropriate officer or agency to receive and process all reports on incidents; and

(b) notify the Organization with complete details of such arrangements for circulation to other Parties and Member States of the Organization.

(3) Whenever a Party receives a report under the provisions of the present Article, that Party shall relay the report without delay to:

(a) the Administration of the ship involved; and

(b) any other State which may be affected.

(4) Each Party to the Convention undertakes to issue instructions to its maritime inspection vessels and aircraft and to other appropriate services, to report to its authorities any incident referred to in Protocol I to the present Convention. That Party shall, if it considers it appropriate, report accordingly to the Organization and to any other party concerned.

²² International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Article 12

(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.

²³ International Convention on Load Lines 1966, Article 23

(1) Each Administration undertakes to conduct an investigation of any casualty occurring to ships for which it is responsible and which are subject to the provisions of the present Convention when it judges that such an investigation may assist in determining what changes in the Convention might be desirable.

(5) พันธกรณีในการแจ้งข้อมูลให้ IMO และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทราบ ดังนี้

(5.1) รายชื่อองค์กรเอกชนที่ได้รับมอบอำนาจให้ดำเนินการแทนประเทศไทยในการบริหารมาตรการเพื่อความปลอดภัยของชีวิตในทะเล ภายใต้อนุสัญญา SOLAS 1974 และตัวอย่างใบสำคัญรับรองที่ประเทศไทยออกให้แก่เรือที่ซีกธงไทยภายใต้บทบัญญัติของอนุสัญญาฯ ตามมาตรา 3 ของอนุสัญญา SOLAS 1974²⁴

(5.2) ภายใต้อนุสัญญา MARPOL 73/78 รายชื่อองค์กรเอกชนที่ได้รับมอบอำนาจให้ดำเนินการแทนประเทศไทยในการออกแบบและต่อสร้างเรือรวมถึงอุปกรณ์ของเรือที่บรรทุกน้ำมันหรือสารเหลวมีพิษในระวาง ตัวอย่างใบสำคัญรับรองที่ประเทศไทยออกให้แก่เรือที่ซีกธงไทยภายใต้บทบัญญัติของอนุสัญญาฯ สถานที่ตั้ง ความจุและลักษณะของสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับของเสียตามบทบัญญัติของอนุสัญญาฯ ตลอดจนรายงานประจำปีเกี่ยวกับการใช้บังคับอนุสัญญาฯ และบทลงโทษที่กำหนดไว้สำหรับการละเมิดบทบัญญัติของอนุสัญญาฯ ตามมาตรา 11 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78²⁵

(2) Each Contracting Government undertakes to supply the Organization with the 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 of the ships concerned or in any manner fix or imply responsibility upon any ship or person.

²⁴ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Article III

The Contracting Governments undertake to communicate to and deposit with the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as "the Organization"):

(a) a list of non-governmental agencies which are authorized to act in their behalf in the administration of measures for safety of life at sea for circulation to the Contracting Governments for the information of their officers;

(b) the text of laws, decrees, orders and regulations which shall have been promulgated on the various matters within the scope of the present Convention;

(c) a sufficient number of specimens of their Certificates issued under the provisions of the present Convention for circulation to the Contracting Governments for the information of their officers.

²⁵ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Article 11

(1) The Parties to the Convention undertake to communicate to the Organization:

(5.3) กฎหมายภายในที่รองรับพันธกรณีตามอนุสัญญา STCW 1978 รายละเอียดของเนื้อหาและระยะเวลาของหลักสูตรการศึกษา รวมถึงการตรวจสอบและข้อกำหนดอื่นๆ ในการออกประกาศนียบัตรหรือประกาศนียบัตรรับรอง ตลอดจนตัวอย่างประกาศนียบัตรหรือประกาศนียบัตรรับรองที่ประเทศไทยออกให้แก่คนประจำเรือภายใต้บทบัญญัติของอนุสัญญาฯ ตามมาตรา 4 ของอนุสัญญา STCW 1978²⁶

(a) the text of laws, orders, decrees and regulations and other instruments which have been promulgated on the various matters within the scope of the present Convention;

* (b) a list of non-governmental agencies which are authorized to act on their behalf in matters relating to the design, construction and equipment of ships carrying harmful substances in accordance with the provisions of the Regulations;

* The text of this subparagraph is replaced by that contained in Article III of the 1978 MARPOL Protocol.

(c) a sufficient number of specimens of their certificates issued under the provisions of the Regulations;

(d) a list of reception facilities including their location, capacity and available facilities and other characteristics;

(e) official reports or summaries of official reports in so far as they show the results of the application of the present Convention; and

(f) an annual statistical report, in a form standardized by the Organization, of penalties actually imposed for infringement of the present Convention.

(2) The Organization shall notify Parties of the receipt of any communications under the present Article and circulate to all Parties any information communicated to it under subparagraphs (1)(b) to (f) of the present Article.

²⁶ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, Article IV

(1) The Parties shall communicate as soon as practicable to the Secretary-General:

(a) the text of laws, decrees, orders, regulations and instruments promulgated on the various matters within the scope of the Convention;

(b) full details, where appropriate, of contents and duration of study courses, together with their national examination and other requirements for each certificate issued in compliance with the Convention;

(c) a sufficient number of specimen certificates issued in compliance with the Convention.

(5.4) ตัวอย่างใบสำคัญรับรองที่ประเทศไทยออกให้แก่เรือที่ซีกธงไทยภายใต้บทบัญญัติของอนุสัญญา LL 1966 กฎหมายภายในที่รองรับพันธกรณีตามอนุสัญญาฯ และรายชื่อองค์กรเอกชนที่ได้รับมอบอำนาจให้ดำเนินการแทนประเทศไทยในการคำนวณแนวน้ำบรรทุก ตามมาตรา 26 ของอนุสัญญา LL 1966²⁷

(5.5) ตัวอย่างใบสำคัญรับรองที่ประเทศไทยออกให้แก่เรือที่ซีกธงไทยภายใต้บทบัญญัติของอนุสัญญา TONNAGE 1969 กฎหมายภายในที่รองรับพันธกรณีตามอนุสัญญาฯ และรายชื่อองค์กรเอกชนที่ได้รับมอบอำนาจให้ดำเนินการแทนประเทศไทยในการวัดขนาดตันเรือ ตามมาตรา 15 ของอนุสัญญา TONNAGE 1969²⁸

(2) The Secretary-General shall notify all Parties of the receipt of any communication under paragraph (1)(a) and, inter alia, for the purposes of Articles IX and X, shall, on request, provide them with any information communicated to him under paragraphs (1)(b) and (c).

²⁷ International Convention on Load Lines 1966, Article 26

(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.

²⁸ International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969, Article 15

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.

(6) พันธกรณีในการเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO รวมถึงอำนาจความสะดวกในการดำเนินการตรวจประเมิน ทั้งนี้ เฉพาะภายใต้บทบัญญัติของตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 6 ฉบับ ดังนี้ ข้อบังคับที่ XIII/3 ของอนุสัญญา SOLAS 1974²⁹ ข้อบังคับที่ 45 ของภาคผนวก 1 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78³⁰ และข้อบังคับที่ 20 ของภาคผนวก 2 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78³¹ ข้อบังคับที่ I/16 ของอนุสัญญา STCW 1978³² ข้อบังคับที่ 54 ของอนุสัญญา LL 1966³³ ข้อบังคับที่ 9 ของอนุสัญญา TONNAGE 1969³⁴ และกฎข้อที่ 41 ของอนุสัญญา COLREG 1972³⁵

²⁹ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation XIII/3

1 Every Contracting Government shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of the present Convention.

3 Every Contracting Government shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines adopted by the Organization*.

³⁰ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex I Regulation 45

1 Every Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of this Annex.

3 Every Party shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization.

³¹ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex II Regulation 20

1 Every Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of this Annex.

3 Every Party shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines adopted by the Organization*.

³² International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, Regulation I/16

2 Every Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of the present Convention.

4.2 ผลกระทบของระบบการตรวจประเมินที่มีต่อประเทศไทย

เมื่อประเทศไทยมีพันธกรณีที่จะต้องเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO รวมถึงอำนาจความสะดวกในการดำเนินการตรวจประเมิน จึงส่งผลให้หน่วยงานต่างๆ ของประเทศไทยได้รับผลกระทบจากพันธกรณีดังกล่าว รวมถึงจะต้องดำเนินการเพื่อรองรับการตรวจประเมิน ดังนี้

4.2.1 หน่วยงานของประเทศไทยที่ได้รับผลกระทบจากระบบการตรวจประเมิน

จากการพิจารณาอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานต่างๆ ของประเทศไทยตามที่ปรากฏในกฎหมายว่าด้วยการแบ่งส่วนราชการ ประกอบกับบทบัญญัติของตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 6 ฉบับ

4 Every Party shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization*.

³³ International Convention on Load Lines 1966, Regulation 54

(1) Every Contracting Government shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of the present Convention.

(3) Every Contracting Government shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization.

³⁴ International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969, Regulation 9

(1) Every Contracting Government shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of the present Convention.

(3) Every Contracting Government shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization*.

³⁵ International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972, Rule 41

(a) Every Contracting Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of the present Convention.

(c) Every Contracting Party shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization*.

ที่ประเทศไทยเป็นภาคี และประมวลข้อบังคับว่าด้วยการปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO Instruments Implementation Code : III Code) ซึ่ง IMO ใช้เป็นหลักเกณฑ์ (มาตรฐาน) ในการตรวจประเมิน พบว่าหน่วยงานของประเทศไทยที่ได้รับผลกระทบจากระบบการตรวจประเมิน มีจำนวนทั้งสิ้น 12 หน่วยงาน ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย สำนักงานสืบสวนอุบัติเหตุทางน้ำ ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล กรมเจ้าท่า กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมควบคุมมลพิษ กรมโรงงานอุตสาหกรรม กรมอุตุฯ กรมวิทยาศาสตร์ กองทัพเรือ โดยแต่ละหน่วยงานมีพันธกรณีที่จะต้องดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจประเมิน ดังนี้

ตารางที่ 5 พันธกรณีของประเทศไทยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจประเมิน

| พันธกรณีของประเทศไทย ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ การตรวจประเมิน | บทบัญญัติของ ตราสารต่างๆ ของ IMO ที่เกี่ยวข้อง | หน่วยงานของ ประเทศไทย ที่ได้รับผลกระทบ | หมายเหตุ |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| พันธกรณีทั่วไป (common areas) | | | |
| 1. การพัฒนากลยุทธ์ ภายในประเทศ เพื่อการ ปฏิบัติตามพันธกรณีและ ความรับผิดชอบในฐานะ รัฐเจ้าของธง รัฐชายฝั่ง และรัฐเจ้าของเมืองท่า ภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ³⁶ | - วรรค 3 ของ III Code | 1. กระทรวงคมนาคม 2. กระทรวงดิจิทัลเพื่อ เศรษฐกิจและสังคม 3. สำนักงานคณะกรรมการ ค้นหาและช่วยเหลือ อากาศยานและเรือที่ ประสบภัย 4. กรมเจ้าท่า 5. กรมทรัพยากรทาง ทะเลและชายฝั่ง 6. กรมควบคุมมลพิษ | ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2563 ซึ่งอนุมัติให้ หน่วยงานดังกล่าว ดำเนินการตาม พันธกรณีภายใต้ตรา สารต่างๆ ของ IMO |

³⁶ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 1 – Strategy

| | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | 7. กรมโรงงาน อุตสาหกรรม 8. กรมอุตุนิยมวิทยา 9. กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ | |
| 2. การประกาศใช้กฎหมาย เพื่อบังคับให้เป็นไปตาม บทบัญญัติของตราสาร ต่างๆ ของ IMO ³⁷ | - มาตรา 1 ของ อนุสัญญา SOLAS 1974 ³⁸ - มาตรา 1 ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78 ³⁹ - มาตรา 1 ของ อนุสัญญา STCW 1978 ⁴⁰ | 1. กรมเจ้าท่า | เป็นหน่วยงานที่มี ภารกิจในการกำกับ ดูแลการขนส่งทาง น้ำและการพาณิชย์ นาวี โดยมีอำนาจ หน้าที่ในการจัด ระเบียบการขนส่ง ทางน้ำและกิจการ พาณิชย์นาวี ตามข้อ |

³⁷ International Maritime Organization General Assembly, "Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code)," (2013) : Part 1 – General

³⁸ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Article I

(b) The Contracting Governments undertake to promulgate all laws, decrees, orders and regulations and to take all other steps which may be necessary to give the present Convention full and complete effect, so as to ensure that, from the point of view of safety of life, a ship is fit for the service for which it is intended

³⁹ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Article I

1. The Parties to the present Protocol undertake to give effect to the provisions of:

(a) the present Protocol and the Annex hereto which shall constitute an integral part of the present Protocol; and

(b) the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as "the Convention"), subject to the modifications and additions set out in the present Protocol.

2. The provisions of the Convention and the present Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument.

| | | | |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | - มาตรา 1 ของ อนุสัญญา LL 1966 ⁴¹ - มาตรา 1 ของ อนุสัญญา TONNAGE 1969 ⁴² - มาตรา 1 ของ อนุสัญญา COLREG 1972 ⁴³ | 2. สำนักงานคณะกรรมการ ค้นหาและช่วยเหลือ อากาศยานและเรือที่ ประสบภัย | 2(4) ของกฎกระทรวง แบ่งส่วนราชการกรม เจ้าท่า กระทรวง คมนาคม พ.ศ. 2558 ⁴⁴ เป็นหน่วยงานที่มี อำนาจหน้าที่ในการ กำหนดมาตรฐาน การปฏิบัติงาน กำกับ ดูแล ตรวจสอบ และ |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

⁴⁰ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, Article I

(2) The Parties undertake to promulgate all laws, decrees, orders and regulations and to take all other steps which may be necessary to give the Convention full and complete effect, so as to ensure that, from the point of view of safety of life and property at sea and the protection of the marine environment, seafarers on board ships are qualified and fit for their duties.

⁴¹ International Convention on Load Lines 1966, Article 1

(1) The Contracting Governments undertake to give effect to the provisions of the present Convention and the Annexes hereto, which shall constitute an integral part of the present Convention. Every reference to the present Convention constitutes at the same time a reference to the Annexes.

(2) The Contracting Governments shall undertake all measures which may be necessary to give effect to the present Convention.

⁴² International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969, Article 1

The Contracting Governments undertake to give effect to the provisions of the present Convention and the Annexes hereto which shall constitute an integral part of the present Convention. Every reference to the present Convention constitutes at the same time a reference to the Annexes

⁴³ Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972, Article I

The Parties to the present Convention undertake to give effect to the Rules and other Annexes constituting the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, (hereinafter referred to as "the Regulations") attached hereto.

⁴⁴ ข้อ 2 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 “ให้กรมเจ้าท่า มีภารกิจเกี่ยวกับการกำกับดูแล การส่งเสริม การพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี ให้มีการเชื่อมต่อ

| | | | |
|--|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <p>3. สำนักงานคณะกรรมการ กิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และ กิจการโทรคมนาคม แห่งชาติ</p> | <p>ให้คำแนะนำด้านการ ค้นหาและช่วยเหลือ อากาศยานและเรือ ที่ประสบภัยแก่หน่วย งานอื่นที่เกี่ยวข้อง ตามข้อ 17(6) ของ กฎกระทรวงแบ่ง ส่วนราชการสำนัก งานปลัดกระทรวง กระทรวง คมนาคม พ.ศ. 2560⁴⁵</p> <p>เป็นหน่วยงานที่มี อำนาจหน้าที่ในการ ตรวจสอบและติดตาม การใช้คลื่นความถี่ ตามมาตรา 57 (3) แห่งพระราชบัญญัติ องค์กรจัดสรรคลื่น ความถี่และกำกับ การประกอบกิจการ วิทยุกระจายเสียง วิทยุโทรทัศน์ และ</p> |
|--|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

กับระบบการขนส่งอื่น ๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ท่าเรือ อู่เรือ กองเรือไทย และกิจการเกี่ยวเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ท้วถึง และปลอดภัย ตลอดจนการสนับสนุนภาคการส่งออกให้มีความเข้มแข็ง โดยให้มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(4) ดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวี”

⁴⁵ ข้อ 17 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560 “สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(6) กำหนดมาตรฐานการปฏิบัติงาน รวมทั้งกำกับดูแล ตรวจสอบ และให้คำแนะนำด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแก่หน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง”

| | | | |
|--|--|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <p>4. กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ</p> <p>5. กรมอุตุนิยมวิทยา</p> | <p>กิจการโทรคมนาคม พ.ศ. 2553⁴⁶</p> <p>เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการกำกับการดำเนินการและการให้บริการด้านอุทกศาสตร์และเครื่องช่วยการเดินเรือ ตามมาตรา 34 แห่งพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการและกำหนดหน้าที่ของส่วนราชการกองทัพเรือ กองทัพอากาศไทย กระทรวงกลาโหม พ.ศ. 2552⁴⁷</p> <p>เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจในการบริหารจัดการด้านอุตุนิยมวิทยา โดยมีอำนาจหน้าที่ในการให้บริการ</p> |
|--|--|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

⁴⁶ มาตรา 57 แห่งพระราชบัญญัติองค์กรจัดสรรคลื่นความถี่และกำกับการประกอบกิจการวิทยุกระจายเสียง วิทยุโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคม พ.ศ. 2553 “ให้สำนักงาน กสทช. มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(3) ตรวจสอบและติดตามการใช้คลื่นความถี่”

⁴⁷ มาตรา 34 แห่งพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการและกำหนดหน้าที่ของส่วนราชการกองทัพเรือ กองทัพอากาศไทย กระทรวงกลาโหม พ.ศ. 2552 “กรมอุทกศาสตร์มีหน้าที่อำนวยการ ประสานงาน แนะนำ กำกับการ ดำเนินการ ให้การสนับสนุน และให้บริการด้านอุทกศาสตร์ สมุทรศาสตร์ อุตุนิยมวิทยา วิศวกรรมชายฝั่ง เครื่องหมายทางเรือ การเดินเรือ เวลามาตรฐานประเทศไทย และงานเขตแดนระหว่างประเทศ รวมทั้งการส่งกำลัง พัสดุสายอุทกศาสตร์ สมุทรศาสตร์ และอุตุนิยมวิทยา ตลอดจนให้การฝึกและศึกษาวิจัยพัฒนาวิชาการอุทกศาสตร์ สมุทรศาสตร์ อุตุนิยมวิทยา และวิชาการอื่นตามที่ได้รับมอบหมาย มีเจ้ากรมอุทกศาสตร์เป็นผู้บังคับบัญชารับผิดชอบ”

| | | | |
|--|--|----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <p>6. กรมทรัพย์สินทาง ทะเลและชายฝั่ง</p> | <p>ด้านอุดมศึกษา และแผ่นดินไหว แก่บุคคลทั่วไปและ หน่วยงานต่างๆ ตาม ข้อ 1(3) ของกฎ กระทรวงแบ่งส่วน ราชการกรมอุดม ศึกษา กระทรวง ศึกษาธิการ เพื่อเศรษฐกิจและ สังคม พ.ศ. 2560⁴⁸</p> <p>เป็นหน่วยงานที่มี ภารกิจในการอนุรักษ์ ฟื้นฟูและบริหาร จัดการทรัพยากร ทางทะเลและชายฝั่ง โดยมีอำนาจหน้าที่ ในการเสนอให้มีการ ปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติม กฎ ระเบียบ และ มาตรการเกี่ยวกับการ อนุรักษ์ การฟื้นฟู การจัดการและการ</p> |
|--|--|----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

⁴⁸ ข้อ 1 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมอุดมศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ เพื่อเศรษฐกิจและสังคม พ.ศ. 2560 “ให้กรมอุดมศึกษา มีภารกิจเกี่ยวกับการบริหารจัดการด้านอุดมศึกษา โดยปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับการตรวจ เฝ้าระวัง ติดตาม รายงานสภาวะอากาศ อากาศเพื่อการบินและปรากฏการณ์ธรรมชาติ รวมทั้งให้ความรู้และบริการด้านอุดมศึกษาด้วยความถูกต้อง รวดเร็ว แม่นยำ และทันเหตุการณ์ เพื่อประโยชน์สูงสุดในเชิงเศรษฐกิจและสังคม เกษตรกรรมและอุตสาหกรรม ตลอดจนเป็นการป้องกันการเกิดภัยพิบัติ และความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน เอกชน และหน่วยงานของรัฐ จากภัยธรรมชาติ โดยให้มีหน้าที่และอำนาจดังต่อไปนี้

(3) ให้บริการด้านอุดมศึกษาและแผ่นดินไหวแก่บุคคลทั่วไปและหน่วยงานต่าง ๆ โดยระบบและเทคนิคที่ทันสมัย”

| | | | |
|--|--|--------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <p>7. กรมควบคุมมลพิษ</p> | <p>ใช้ประโยชน์ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ตามข้อ 2(2) ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2563⁴⁹</p> <p>เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจในการควบคุมและกำกับดูแลการคุ้มครองและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมโดยมีอำนาจหน้าที่ในการเสนอแนะการกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมและมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด รวมถึงจัดทำมาตรการในการควบคุมป้องกัน</p> |
|--|--|--------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

⁴⁹ ข้อ 2 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2563 “ให้กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง มีภารกิจเกี่ยวกับการอนุรักษ์ ฟื้นฟู และบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง รวมทั้งป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งเพื่อความมั่นคง สมดุล และยั่งยืนของทะเลไทย เพื่อเสริมสร้างความมั่นคงทางสังคมและเศรษฐกิจของประเทศ โดยให้มีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

(2) เสนอให้มีการปรับปรุง แก้ไขเพิ่มเติมกฎ ระเบียบ และมาตรการเกี่ยวกับการอนุรักษ์ การฟื้นฟู การจัดการและใช้ประโยชน์ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง และการป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งอย่างยั่งยืน”

| | | | |
|--|--|------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <p>8. กรมโรงงาน อุตสาหกรรม</p> | <p>และแก้ไขปัญหาค้น เนื่องมาจากภาวะมลพิษ ตามข้อ 2(2) และ (3) ของกฎกระทรวง แบ่งส่วนราชการ กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2565⁵⁰</p> <p>เป็นหน่วยงานที่มี ภารกิจในการกำกับ ดูแลการประกอบ ธุรกิจอุตสาหกรรม โดยมีอำนาจหน้าที่ ในการส่งเสริมการ ประกอบกิจการ โรงงานและธุรกิจ อุตสาหกรรม ด้าน การจัดการสิ่งแวดล้อม ระบบการบริหารจัด การการใช้ประโยชน์ และกำจัดของเสีย และวัสดุที่ไม่ใช้แล้ว จากอุตสาหกรรม</p> |
|--|--|------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

⁵⁰ ข้อ 2 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2565 “ให้กรมควบคุมมลพิษ มีภารกิจเกี่ยวกับการควบคุม กำกับ ดูแล อำนาจการ ประสานงาน ติดตาม และประเมินผลเกี่ยวกับการคุ้มครองและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยให้มีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

(2) เสนอแนะการกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม และมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด

(3) จัดทำแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมด้านการจัดการมลพิษ และมาตรการในการควบคุมป้องกันและแก้ไขปัญหาค้นเนื่องมาจากภาวะมลพิษ”

| | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | ตามข้อ 2(2) ของ กฎกระทรวงแบ่ง ส่วนราชการกรม โรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม พ.ศ. 2560 ⁵¹ |
| 3. ความพร้อมในการปฏิบัติ ตามพันธกรณีภายใต้ตรา สารต่างๆ ของ IMO รวมถึง ความพร้อมในการบังคับใช้ ตราสารต่างๆ ของ IMO ผ่านกฎหมายภายใน เช่น มีฐานทางกฎหมาย และมี บุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ ทางทะเลอย่างเพียงพอ ⁵² | - วรรค 8 ของ III Code | 1. กรมเจ้าท่า 2. สำนักงานคณะกรรมการ ค้นหาและช่วยเหลือ อากาศยานและเรือที่ ประสบภัย 3. สำนักงานคณะกรรมการ กิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และ กิจการโทรคมนาคม แห่งชาติ | ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2563 ซึ่งอนุมัติให้ หน่วยงานดังกล่าว ดำเนินการตาม พันธกรณีภายใต้ตรา สารต่างๆ ของ IMO |

⁵¹ ข้อ 2 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม พ.ศ. 2560 “ให้กรมโรงงานอุตสาหกรรม มีภารกิจเกี่ยวกับการพัฒนาธุรกิจอุตสาหกรรม โดยการส่งเสริม สนับสนุน กำกับดูแล การประกอบธุรกิจอุตสาหกรรม เพื่อผลักดันให้ธุรกิจอุตสาหกรรมมีศักยภาพในการแข่งขัน พัฒนาอย่างยั่งยืน เป็นที่ ยอมรับของสากล โดยเน้นด้านเทคโนโลยีการผลิต สิ่งแวดล้อม ความปลอดภัย การอนุรักษ์พลังงาน วัตถุดิบทราย และสารเคมี เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายและพันธกรณีตามข้อตกลงระหว่างประเทศ โดยมีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

(2) ศึกษา พัฒนา วิเคราะห์ วิจัย และส่งเสริมการประกอบกิจการโรงงานและธุรกิจอุตสาหกรรม ด้านการ จัดการสิ่งแวดล้อม พลังงาน ความปลอดภัย สุขอนามัยในโรงงาน ระบบการบริหารจัดการการใช้ประโยชน์และ กำจัดของเสียและวัสดุที่ไม่ใช้แล้วจากอุตสาหกรรม ระบบการจัดการป้องกันและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการ พัฒนาเข้าสู่อุตสาหกรรมสีเขียว อุตสาหกรรมเชิงนิเวศ ตลอดจนความปลอดภัยจากการประกอบกิจการอุตสาหกรรม เพื่อสร้างความสมดุลด้านสิ่งแวดล้อมสังคม พัฒนาคุณภาพชีวิต และฟื้นฟูสภาพแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบจากการ ประกอบกิจการอุตสาหกรรม”

⁵² International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 1 – Initial Actions

| | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | 4. กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง 5. กรมควบคุมมลพิษ 6. กรมโรงงานอุตสาหกรรม 7. กรมอุตุนิยมวิทยา 8. กรมอุทกศาสตร์กองทัพเรือ | |
| 4. การแจ้งเวียนกลยุทธ รวมถึงกฎหมายภายในให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทราบ ⁵³ | - มาตรา 3 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ⁵⁴ - มาตรา 11 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78 ⁵⁵ - มาตรา 4 ของอนุสัญญา STCW 1978 ⁵⁶ - มาตรา 26 ของอนุสัญญา LL 1966 ⁵⁷ | กรมเจ้าท่า โดยสำนักแผนงาน | เป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการร่วมมือและประสานงานกับ IMO ตามข้อ 2(5) ⁵⁹ และข้อ 18(5) ⁶⁰ ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 |

⁵³ International Maritime Organization General Assembly, "Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code)," (2013) : Part 1 – Communication of information

⁵⁴ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Article III, *supra* note 24.

⁵⁵ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Article 11, *supra* note 25.

⁵⁶ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, Article IV, *supra* note 26.

⁵⁷ International Convention on Load Lines 1966, Article 26, *supra* note 27.

| | | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | - มาตรา 15 ของ อนุสัญญา TONNAGE 1969 ⁵⁸ | | |
| 5. การบันทึกและเก็บ รักษาหลักฐานที่แสดงถึง การปฏิบัติตามพันธกรณี ภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ⁶¹ | - วรรค 10 ของ III Code | กรมเจ้าท่า โดยสำนักงาน เลขานุการกรม | เป็นหน่วยงานที่มี อำนาจหน้าที่ในการ ดำเนินการเกี่ยวกับ งานบริหารทั่วไปและ ปฏิบัติงานสารบรรณ ของกรมเจ้าท่า ซึ่ง รวมถึงการบันทึกและ เก็บรักษาหลักฐานที่ แสดงถึงการปฏิบัติ ตามพันธกรณีภายใต้ ตราสารต่างๆ ของ IMO ด้วย ตามข้อ 6(1) ของกฎกระทรวงแบ่ง ส่วนราชการกรมเจ้าท่า |

⁵⁹ ข้อ 2 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 “ให้กรมเจ้าท่า มีภารกิจเกี่ยวกับการกำกับดูแล การส่งเสริม การพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี ให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่น ๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ท่าเรือ อุเรือ กองเรือไทย และกิจการเกี่ยวเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง และปลอดภัย ตลอดจนการสนับสนุนภาคการส่งออกให้มีความเข้มแข็ง โดยให้มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(5) ร่วมมือและประสานงานกับองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศในด้านการขนส่งทางน้ำ การพาณิชย์นาวี และในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ”

⁶⁰ ข้อ 18 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 “สำนักแผนงาน มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(5) ดำเนินการเกี่ยวกับความร่วมมือระหว่างประเทศ”

⁵⁸ International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969, Article 15, *supra* note 28.

⁶¹ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 1 – Records

| | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 ⁶² |
| 6. การปรับปรุงการปฏิบัติ ตามพันธกรณีภายใต้ตรา สารต่างๆ ของ IMO รวมถึง การปรับปรุงมาตรการที่ ใช้ดำเนินการเพื่อให้ เกิดผลต่อตราสารต่างๆ ของ IMO ⁶³ | - วรรค 12 ถึง 14 ของ III Code | 1. กระทรวงคมนาคม 2. กระทรวงดิจิทัลเพื่อ เศรษฐกิจและสังคม 3. ศูนย์อำนวยการรักษา ผลประโยชน์ของชาติ ทางทะเล 4. สำนักงานคณะกรรมการ ค้นหาและช่วยเหลือ อากาศยานและเรือที่ ประสบภัย 5. สำนักงานคณะกรรมการ กิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และ กิจการโทรคมนาคม แห่งชาติ 6. กรมเจ้าท่า 7. กรมทรัพยากรทาง ทะเลและชายฝั่ง 8. กรมควบคุมมลพิษ 9. กรมโรงงาน อุตสาหกรรม 10. กรมอุตุนิยมวิทยา | ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2563 ซึ่งอนุมัติให้ หน่วยงานดังกล่าว ดำเนินการตาม พันธกรณีภายใต้ตรา สารต่างๆ ของ IMO |

⁶² ข้อ 6 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 “สำนักงาน
เลขานุการกรม มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) ดำเนินการเกี่ยวกับงานบริหารทั่วไปและปฏิบัติงานสารบรรณของกรม”

⁶³ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the
General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 1 –
Improvement

| | | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | 11. กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ | |
| พันธกรณีในฐานะรัฐเจ้าของธง (flag state) | | | |
| 7. การออกกฎหมายภายใน รวมถึงการบริหารจัดการ ความปลอดภัยและการ ปกป้องคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในฐานะรัฐเจ้าของธง ดังนี้ ⁶⁴ |  | กรมเจ้าท่า โดยสำนักกฎหมาย | เป็นหน่วยงานที่มี อำนาจหน้าที่ในการ ยกร่างกฎหมายเกี่ยว กับเรือ การเดินเรือ คนประจำเรือ และการ คุ้มครองสิ่งแวดล้อม ทางทะเลจากมลพิษ อันเกิดจากเรือ เพื่อให้ เป็นไปตามอนุสัญญา และความตกลงระหว่าง ประเทศ ตาม ข้อ 14(4) และ (5) ของ กฎกระทรวงแบ่งส่วน ราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 ¹⁵⁵ |

⁶⁴ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 2 – Implementation

¹⁵⁵ ข้อ 14 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 “สำนักกฎหมาย มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(4) ศึกษาและวิเคราะห์เพื่อยกร่างและพัฒนากฎหมายที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรม

(5) ศึกษา วิเคราะห์ และติดตามการเปลี่ยนแปลงกฎหมาย ตลอดจนให้คำปรึกษาและเสนอแนะในการ จัดทำอนุสัญญา สนธิสัญญา และความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี”

| | | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | กรมเจ้าท่า โดยสำนัก มาตรฐานทะเบียนเรือ | เป็นหน่วยงานที่มี อำนาจหน้าที่ในการ ดำเนินการเกี่ยวกับ ทะเบียนเรือไทย และใบอนุญาตใช้เรือ ตามข้อ 20(1) และ (2) ของกฎกระทรวง แบ่งส่วนราชการ กรมเจ้าท่า กระทรวง คมนาคม พ.ศ. 2558 ¹⁵⁶ |
| 7.1 จัดทำคำแนะนำ ทางการบริหารในการ ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ ระหว่างประเทศ การ ตีความกฎหมายภายใน และการออกใบสำคัญ | - ข้อบังคับที่ I/6 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ⁶⁵ - ข้อบังคับที่ XI-1/1 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ⁶⁶ | กรมเจ้าท่า โดยสำนักมาตรฐานเรือ | เป็นหน่วยงานที่มี อำนาจหน้าที่ในการ ตรวจเรือเพื่อออก ใบสำคัญรับรอง กำหนดมาตรฐาน ของเรือและอุปกรณ์ |

⁶⁵ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation I/6, *supra* note 4.

⁶⁶ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation XI-1/1

The Administration shall authorize organizations, referred to in regulation I/6, including classification societies, in accordance with the provisions of the present Convention and with the Code for Recognized Organizations (RO Code), consisting of part 1 and part 2 (the provisions of which shall be treated as mandatory) and part 3 (the provisions of which shall be treated as recommendatory), as adopted by the Organization by resolution MSC.349(92), as may be amended by the Organization, provided that:

(a) amendments to part 1 and part 2 of the RO Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention;

(b) amendments to part 3 of the RO Code are adopted by the Maritime Safety Committee in accordance with its Rules of Procedure; and

(c) any amendments adopted by the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee are identical and come into force or take effect at the same time, as appropriate.

| | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>รับรองเพื่อแสดงว่าเรือที่ ซักรงไทยได้ปฏิบัติตาม ข้อกำหนดภายใต้ตราสาร ต่างๆ ของ IMO</p> <p>7.2 ปฏิบัติตามข้อ กำหนดของตราสารระหว่าง ประเทศที่เกี่ยวข้อง โดย ใช้ระบบการตรวจประเมิน และระบบการตรวจสอบ ซึ่งเป็นอิสระจากหน่วยงาน ที่ออกใบสำคัญรับรอง</p> <p>7.3 ปฏิบัติตาม ข้อกำหนดเกี่ยวกับ มาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามของ คนประจำเรือ ดังนี้</p> | <p>- ข้อบังคับที่ 6 ของ ภาคผนวก 1 ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78⁶⁷</p> <p>- ข้อบังคับที่ 8 ของ ภาคผนวก 2 ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78⁶⁸</p> <p>- มาตรา 13 ของ อนุสัญญา LL 1966⁶⁹</p> <p>- มาตรา 7 ของ อนุสัญญา TONNAGE 1969⁷⁰</p> | <p>กรมเจ้าท่า โดยกอง มาตรฐานคนประจำเรือ</p> | <p>ประจำเรือ ตลอดจน กำกับดูแลองค์กรที่ ได้รับการยอมรับ ตามข้อ 21 ของกฎ กระทรวงแบ่งส่วน ราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558¹⁵⁷</p> <p>เป็นหน่วยงานที่มี อำนาจหน้าที่ในการ ดำเนินการเกี่ยวกับ คนประจำเรือ ตาม ข้อ 9 ของกฎกระทรวง แบ่งส่วนราชการ กรมเจ้าท่า กระทรวง</p> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

¹⁵⁶ ข้อ 20 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 “สำนักมาตรฐาน
ทะเบียนเรือ มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (1) ดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนเรือตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทยและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
- (2) ดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตใช้เรือตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย”

⁶⁷ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 as modified
by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex I Regulation 6, *supra* note 6.

⁶⁸ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 as modified
by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex II Regulation 8, *supra* note 8.

⁶⁹ International Convention on Load Lines 1966, Article 13, *supra* note 11.

⁷⁰ International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969, Article 7, *supra* note 13.

| | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|---------------------------------------|
| <p>- การฝึกอบรม การประเมิน ความสามารถ และการออกประกาศนียบัตรให้กับคนประจำเรือ</p> | <p>- ข้อบังคับที่ I/2 ของอนุสัญญา STCW 1978⁷¹</p> <p>- ข้อบังคับที่ I/6 ของอนุสัญญา STCW 1978⁷²</p> | | <p>คมนาคม พ.ศ. 2558¹⁵⁸</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|---------------------------------------|

¹⁵⁷ ข้อ 21 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 “สำนักมาตรฐานเรือ มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) ดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจสอบเรือ เครื่องจักร อุปกรณ์และเครื่องใช้ประจำเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ

(2) ดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจสอบมิติแบบแปลนเรือให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการนั้นหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศ ตลอดจนติดตามการปรับปรุงแก้ไขอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง

(3) ดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจเรือ สำหรับเรือต่างประเทศที่เดินเรือเข้ามาในน่านน้ำไทยตามกฎหมายว่าด้วยการนั้นหรืออนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ

(4) ดำเนินการเกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐานเรือ อุปกรณ์ประจำเรือ และการตรวจรับรองวัสดุ เครื่องมือ เครื่องใช้และอุปกรณ์ประจำเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

(5) ดำเนินการเกี่ยวกับการกำหนดหลักเกณฑ์และกำกับดูแลองค์กรที่ได้รับมอบอำนาจให้ทำการตรวจเรือและออกใบสำคัญรับรองตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ”

⁷¹ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, Regulation I/2, *supra* note 10.

⁷² International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, Regulation I/6

Each Party shall ensure that:

.1 the training and assessment of seafarers, as required under the Convention, are administered, supervised and monitored in accordance with the provisions of section A-I/6 of the STCW Code; and

.2 those responsible for the training and assessment of competence of seafarers, as required under the Convention, are appropriately qualified in accordance with the provisions of section A-I/6 of the STCW Code for the type and level of training or assessment involved.

| | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|--|--|
| <p>- การใช้คำศัพท์ที่เหมาะสมในประกาศนียบัตรและประกาศนียบัตรรับรองความสามารถของคนประจำเรือ</p> | <p>- ข้อบังคับที่ I/2 ของอนุสัญญา STCW 1978⁷³</p> | | |
| <p>- การสอบสวนด้วยความเป็นกลาง เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจาก</p> | <p>- ข้อบังคับที่ I/5 ของอนุสัญญา STCW 1978⁷⁴</p> | | |

¹⁵⁸ ข้อ 9 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 “กองมาตรฐานคนประจำเรือ มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) ดำเนินการเกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐานหลักสูตรคนประจำเรือ

(2) ดำเนินการเกี่ยวกับการสอบความรู้หรือการรับรองผู้ทำการในเรือ และการจดทะเบียน ควบคุมคนประจำเรือและการออกหนังสือคนประจำเรือ

(3) ดำเนินการเกี่ยวกับการจ้างและเลิกจ้างคนประจำเรือ”

⁷³ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, Regulation I/2, *supra* note 10.

⁷⁴ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, Regulation I/5

1 Each Party shall establish processes and procedures for the impartial investigation of any reported incompetency, act or omission, that may pose a direct threat to safety of life or property at sea or to the marine environment, by the holders of certificates or endorsements issued by that Party in connection with their performance of duties related to their certificates and for the withdrawal, suspension and cancellation of such certificates for such cause and for the prevention of fraud.

2 Each Party shall prescribe penalties or disciplinary measures for cases in which the provisions of its national legislation giving effect to the Convention are not complied with in respect of ships entitled to fly its flag or of seafarers duly certificated by that Party.

3 In particular, such penalties or disciplinary measures shall be prescribed and enforced in cases in which:

.1 a company or a master has engaged a person not holding a certificate as required by the Convention;

.2 a master has allowed any function or service in any capacity required by these regulations to be performed by a person holding an appropriate certificate, to be

| | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| <p>การกระทำหรือการงดเว้น การกระทำของผู้ถือประกาศนียบัตรหรือประกาศนียบัตรรับรองที่ออกให้โดยหน่วยงานของไทย</p> <p>- การเพิกถอน การพักใช้ หรือการยกเลิกประกาศนียบัตรหรือประกาศนียบัตรรับรองที่ออกให้โดยหน่วยงานของไทย</p> <p>- การรับรองความสามารถของนายเรือและคนประจำเรือของรัฐภาคี</p> | <p>- ข้อบังคับที่ I/2 ของอนุสัญญา STCW 1978⁷⁵</p> <p>- ข้อบังคับที่ I/10 ของอนุสัญญา STCW 1978⁷⁶</p> | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|

performed by a person not holding the required certificate, a valid dispensation or having the documentary proof required by regulation I/10, paragraph 5; or

.3 a person has obtained by fraud or forged documents an engagement to perform any function or serve in any capacity required by these regulations to be performed or filled by a person holding a certificate or dispensation.

4 A Party, within whose jurisdiction there is located any company which, or any person who, is believed on clear grounds to have been responsible for, or to have knowledge of, any apparent non-compliance with the Convention specified in paragraph 3, shall extend all co-operation possible to any Party which advises it of its intention to initiate proceedings under its jurisdiction.

⁷⁵ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, Regulation I/2, *supra* note 10.

⁷⁶ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, Regulation I/10

1 Each Administration shall ensure that the provisions of this regulation are complied with, in order to recognize, by endorsement in accordance with regulation I/2, paragraph 5, a

certificate issued by or under the authority of another Party to a master, officer or radio operator and that:

.1 the Administration has confirmed, through all necessary measures, which may include inspection of facilities and procedures, that the requirements concerning standards of competence, the issue and endorsement of certificates and record keeping are fully complied with; and

.2 an undertaking is agreed with the Party concerned that prompt notification will be given of any significant change in the arrangements for training and certification provided in compliance with the Convention.

2 Measures shall be established to ensure that seafarers who present, for recognition, certificates issued under the provisions of regulations II/2, III/2 or III/3, or issued under VII/1 at the management level, as defined in the STCW Code, have an appropriate knowledge of the maritime legislation of the Administration relevant to the functions they are permitted to perform.

3 Information provided and measures agreed upon under this regulation shall be communicated to the Secretary-General in conformity with the requirements of regulation I/7.

4 Certificates issued by or under the authority of a non-Party shall not be recognized.

5 Notwithstanding the requirement of regulation I/2, paragraph 5, an Administration may, if circumstances require, allow a seafarer to serve in a capacity, other than radio officer or radio operator, except as provided by the Radio Regulations, for a period not exceeding three months on board a ship entitled to fly its flag, while holding an appropriate and valid certificate issued and endorsed as required by another Party for use on board that Party's ships but which has not yet been endorsed so as to render it appropriate for service on board ships entitled to fly the flag of the Administration. Documentary proof shall be readily available that application for an endorsement has been submitted to the Administration.

6 Certificates and endorsements issued by an Administration under the provisions of this regulation in recognition of, or attesting the recognition of, a certificate issued by another Party, shall not be used as the basis for further recognition by another Administration.

| | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>อื่นๆ ที่ลงทำการในเรือที่ ชักรงไทย</p> <p>7.4 สอบสวนอุบัติเหตุ รวมถึงจัดการกับกรณีที่ เรือมีความบกพร่องอย่าง เหมาะสมและทันที่</p> <p>7.5 จัดทำแนวทางการ ใช้ดุลยพินิจของหน่วยงาน</p> | <p>- ข้อบังคับที่ I/21 ของอนุสัญญา SOLAS 1974⁷⁷</p> <p>- มาตรา 8 ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78⁷⁸</p> <p>- มาตรา 12 ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78⁷⁹</p> <p>- มาตรา 23 ของ อนุสัญญา LL 1966⁸⁰</p> <p>- ข้อบังคับที่ I/4 ของ อนุสัญญา SOLAS 1974⁸¹</p> | <p>สำนักงานสืบสวน อุบัติเหตุทางน้ำ กระทรวงคมนาคม</p> <p>กรมเจ้าท่า โดย 1. สำนักกฎหมาย</p> | <p>เป็นหน่วยงานที่มี อำนาจหน้าที่ในการ สืบสวนอุบัติเหตุทาง น้ำและรายงานต่อ IMO ตาม คำ สั่ง กระทรวงคมนาคม ที่ 367/2565</p> <p>เป็นหน่วยงานที่มี อำนาจหน้าที่ในการ</p> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

⁷⁷ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation I/21, *supra* note 20.

⁷⁸ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Article 8, *supra* note 21.

⁷⁹ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Article 12, *supra* note 22.

⁸⁰ International Convention on Load Lines 1966, Article 23, *supra* note 23.

⁸¹ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation I/4

(a) A ship which is not normally engaged on international voyages but which, in exceptional circumstances, is required to undertake a single international voyage may be exempted by the Administration from any of the requirements of the present Regulations provided that it complies with safety requirements which are adequate in the opinion of the Administration for the voyage which is to be undertaken by the ship.

(b) The Administration may exempt any ship which embodies features of a novel kind from any of the provisions of Chapters II-1, II-2, III and IV of these Regulations the application of

| | | | |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ของไทย | - ข้อบังคับที่ II-1/3-6 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ⁸² - ข้อบังคับที่ II-1/5 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ⁸³ | | ยกร่างกฎหมายเกี่ยว กับเรือ การเดินเรือ คนประจำเรือ และการ คุ้มครองสิ่งแวดลอม ทางทะเลจากมลพิษ อันเกิดจากเรือ เพื่อให้ |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

which might seriously impede research into the development of such features and their incorporation in ships engaged on international voyages. Any such ship shall, however, comply with safety requirements which, in the opinion of that Administration, are adequate for the service for which it is intended and are such as to ensure the overall safety of the ship and which are acceptable to the Governments of the States to be visited by the ship. The Administration which allows any such exemption shall communicate to the Organization particulars of same and the reasons therefor which the Organization shall circulate to the Contracting Governments for their information.

⁸² International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/3-6

2.3 The construction and materials of all means of access and their attachment to the ship's structure shall be to the satisfaction of the Administration. The means of access shall be subject to survey prior to, or in conjunction with, its use in carrying out surveys in accordance with regulation I/10.

5.3 For oil tankers of less than 5,000 tonnes deadweight, the Administration may approve, in special circumstances, smaller dimensions for the openings referred to in paragraphs 5.1 and 5.2, if the ability to traverse such openings or to remove an injured person can be proved to the satisfaction of the Administration.

⁸³ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/5

2 The Administration may allow the inclining test of an individual cargo ship to be dispensed with provided basic stability data are available from the inclining test of a sister ship and it is shown to the satisfaction of the Administration that reliable stability information for the exempted ship can be obtained from such basic data, as required by regulation 5-1. A lightweight survey shall be carried out upon completion and the ship shall be inclined whenever in comparison with the data derived from the sister ship, a deviation from the lightship displacement exceeding 1% for ships of 160 m or more in length and 2% for ships of 50 m or less in length and as determined by linear interpolation for intermediate lengths or a deviation from the lightship longitudinal centre of gravity exceeding 0.5% of L is found.

| | | |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | - ข้อบังคับที่ II-1/5-1 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ⁸⁴ - ข้อบังคับที่ II-1/7-2 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ⁸⁵ - ข้อบังคับที่ II-1/9 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ⁸⁶ | เป็นไปตามอนุสัญญา และความตกลงระหว่าง ประเทศ ตามข้อ 14(4) และ (5) ของ กฎกระทรวงแบ่งส่วน ราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 ¹⁵⁹ |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

⁸⁴ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/5-1

1 The master shall be supplied with such information to the satisfaction of the Administration as is necessary to enable him by rapid and simple processes to obtain accurate guidance as to the stability of the ship under varying conditions of service. A copy of the stability information shall be furnished to the Administration.

⁸⁵ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/7-2

5 Unsymmetrical flooding is to be kept to a minimum consistent with the efficient arrangements. Where it is necessary to correct large angles of heel, the means adopted shall, where practicable, be self-acting, but in any case where controls to equalization devices are provided they shall be operable from above the bulkhead deck of passenger ships and the freeboard deck of cargo ships. These fittings together with their controls shall be acceptable to the Administration.* Suitable information concerning the use of equalization devices shall be supplied to the master of the ship.

⁸⁶ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/9

3.2.2 For cargo ships of less than 80 m in length the arrangements shall provide a level of safety to the satisfaction of the Administration.

6 Any part of a cargo ship of 80 m in length and upwards or of a passenger ship that is not fitted with a double bottom in accordance with paragraphs 1, 4 or 5, as specified in paragraph 2, shall be capable of withstanding bottom damages, as specified in paragraph 8, in that part of the ship. For cargo ships of less than 80 m in length the alternative arrangements shall provide a level of safety to the satisfaction of the Administration.

7 In the case of unusual bottom arrangements in a cargo ship of 80 m in length and upwards or a passenger ship, it shall be demonstrated that the ship is capable of withstanding

| | | | |
|--|-------------------------------------------------------------------|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| | - ข้อบังคับที่ II-1/13 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ⁸⁷ | 2. สำนักมาตรฐานเรือ | เป็นหน่วยงานที่มี อำนาจหน้าที่ในการ ตรวจเรือเพื่อออก ใบสำคัญรับรอง |
|--|-------------------------------------------------------------------|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------|

bottom damages as specified in paragraph 8. For cargo ships of less than 80 m in length the alternative arrangements shall provide a level of safety to the satisfaction of the Administration.

¹⁵⁹ ข้อ 14 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558, อ้างแล้ว
เชิงอรรถที่ 155.

⁸⁷ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/13

6.1 Each power-operated sliding watertight door:

.3 shall be fitted with the necessary equipment to open and close the door using electric power, hydraulic power or any other form of power that is acceptable to the Administration;

.4 shall be provided with an individual hand-operated mechanism. It shall be possible to open and close the door by hand at the door itself from either side, and in addition, close the door from an accessible position above the bulkhead deck with an all-round crank motion or some other movement providing the same degree of safety acceptable to the Administration. Direction of rotation or other movement is to be clearly indicated at all operating positions. The time necessary for the complete closure of the door, when operating by hand gear, shall not exceed 90 s with the ship in the upright position. Visual indicators to show whether the door is open or closed shall be provided at the accessible position above the bulkhead deck;

8.1 If the Administration is satisfied that such doors are essential, watertight doors of satisfactory construction may be fitted in watertight bulkheads dividing cargo spaces on 'tween decks. Such doors may be hinged, rolling or sliding doors but shall not be remotely controlled. They shall be fitted at the highest level and as far from the shell plating as practicable, but in no case shall the outboard vertical edges be situated at a distance from the shell plating which is less than one fifth of the breadth of the ship, as defined in regulation 2, such distance being measured at right angles to the centreline at the level of the deepest subdivision draught.

8.2 Should any such doors be accessible during the voyage, they shall be fitted with a device which prevents unauthorized opening. When it is proposed to fit such doors, the number and arrangements shall receive the special consideration of the Administration.

10.2 Where it is proposed to fit tunnels piercing watertight bulkheads, these shall receive the special consideration of the Administration.

| | | |
|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | - ข้อบังคับที่ II-1/13-1 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ⁸⁸ - ข้อบังคับที่ II-1/15 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ⁸⁹ - ข้อบังคับที่ II-1/16.1 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ⁹⁰ | กำหนดมาตรฐานของเรือและอุปกรณ์ประจำเรือ ตลอดจนกำกับดูแลองค์กรที่ได้รับการยอมรับตามข้อ 21 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม |
|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

⁸⁸ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/13-1

4 Watertight doors or ramps of satisfactory construction may be fitted to internally subdivide large cargo spaces, provided that the Administration is satisfied that such doors or ramps are essential. These doors or ramps may be hinged, rolling or sliding doors or ramps, but shall not be remotely controlled. Should any of the doors or ramps be accessible during the voyage, they shall be fitted with a device which prevents unauthorized opening.

⁸⁹ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/15

2 The arrangement and efficiency of the means for closing any opening in the shell plating shall be consistent with its intended purpose and the position in which it is fitted and generally to the satisfaction of the Administration.

8.4 Moving parts penetrating the shell plating below the deepest subdivision draught shall be fitted with a watertight sealing arrangement acceptable to the Administration. The inboard gland shall be located within a watertight space of such volume that, if flooded, the bulkhead deck of passenger ships and the freeboard deck of cargo ships will not be submerged. The Administration may require that if such compartment is flooded, essential or emergency power and lighting, internal communication, signals or other emergency devices must remain available in other parts of the ship.

8.5 All shell fittings and valves required by this regulation shall be of steel, bronze or other approved ductile material. Valves of ordinary cast iron or similar material are not acceptable. All pipes to which this regulation refers shall be of steel or other equivalent material to the satisfaction of the Administration.

⁹⁰ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/16.1

1 In all ships:

| | | |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| | - ข้อบังคับที่ II-1/16- 1 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ⁹¹ - ข้อบังคับที่ II-1/17- 1 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ⁹² - ข้อบังคับที่ II-1/19 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ⁹³ | พ.ศ. 2558 ¹⁶⁰ |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|

1.1 The design, materials and construction of all watertight closures such as doors, hatches, sidescuttles, gangway and cargo ports, valves and pipes referred to in these regulations shall be to the satisfaction of the Administration.

⁹¹ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/16-1

1 Watertight decks, trunks, tunnels, duct keels and ventilators shall be of the same strength as watertight bulkheads at corresponding levels. The means used for making them watertight, and the arrangements adopted for closing openings in them, shall be to the satisfaction of the Administration. Watertight ventilators and trunks shall be carried at least up to the bulkhead deck in passenger ships and up to the freeboard deck in cargo ships.

⁹² International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/17-1

2 Indicators shall be provided on the navigation bridge for all shell doors, loading doors and other closing appliances which, if left open or not properly secured, could, in the opinion of the Administration, lead to flooding of a special category space or ro-ro space. The indicator system shall be designed on the fail-safe principle and shall show by visual alarms if the door is not fully closed or if any of the securing arrangements are not in place and fully locked and by audible alarms if such door or closing appliances become open or the securing arrangements become unsecured. The indicator panel on the navigation bridge shall be equipped with a mode selection function "harbour/sea voyage" so arranged that an audible alarm is given on the navigation bridge if the ship leaves harbour with the bow doors, inner doors, stern ramp or any other side shell doors not closed or any closing device not in the correct position. The power supply for the indicator system shall be independent of the power supply for operating and securing the doors.

⁹³ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/19

| | | | |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| | - ข้อบังคับที่ II-1/20 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ⁹⁴ - ข้อบังคับที่ II-1/26 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ⁹⁵ - ข้อบังคับที่ II-1/29 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ⁹⁶ | | |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|

2 General precautions to be included shall consist of a listing of equipment, conditions, and operational procedures, considered by the Administration to be necessary to maintain watertight integrity under normal ship operations.

3 Specific precautions to be included shall consist of a listing of elements (i.e. closures, security of cargo, sounding of alarms, etc.) considered by the Administration to be vital to the survival of the ship, passengers and crew.

¹⁶⁰ ข้อ 21 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558, อ้างแล้ว
 เจริญธรรมที่ 157.

⁹⁴ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/20

2 Water ballast should not in general be carried in tanks intended for oil fuel. In ships in which it is not practicable to avoid putting water in oil fuel tanks, oily-water separating equipment to the satisfaction of the Administration shall be fitted, or other alternative means, such as discharge to shore facilities, acceptable to the Administration shall be provided for disposing of the oily-water ballast.

⁹⁵ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/26

2 The Administration shall give special consideration to the reliability of single essential propulsion components and may require a separate source of propulsion power sufficient to give the ship a navigable speed, especially in the case of unconventional arrangements.

⁹⁶ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/29

1 Unless expressly provided otherwise, every ship shall be provided with a main steering gear and an auxiliary steering gear to the satisfaction of the Administration. The main steering gear and the auxiliary steering gear shall be so arranged that the failure of one of them will not render the other one inoperative.

| | | | |
|--|----------------------------------------------------------------------|--|--|
| | - ข้อบังคับที่ II-1/35- 1 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ⁹⁷ | | |
|--|----------------------------------------------------------------------|--|--|

2.1 All the steering gear components and the rudder stock shall be of sound and reliable construction to the satisfaction of the Administration. Special consideration shall be given to the suitability of any essential component which is not duplicated. Any such essential component shall, where appropriate, utilize anti-friction bearings such as ball bearings, roller bearings or sleeve bearings which shall be permanently lubricated or provided with lubrication fittings.

6.3 Steering gears, other than of the hydraulic type, shall achieve standards equivalent to the requirements of this paragraph to the satisfaction of the Administration.

17 For tankers, chemical tankers or gas carriers of 10,000 tons gross tonnage and upwards, but of less than 100,000 tonnes deadweight, solutions other than those set out in paragraph 16, which need not apply the single failure criterion to the rudder actuator or actuators, may be permitted provided that an equivalent safety standard is achieved and that:

.2 where the steering gear includes only a single rudder actuator, special consideration is given to stress analysis for the design including fatigue analysis and fracture mechanics analysis, as appropriate, to the material used, to the installation of sealing arrangements and to testing and inspection and to the provision of effective maintenance. In consideration of the foregoing, the Administration shall adopt regulations which include the provisions of the Guidelines for Acceptance of Non-Duplicated Rudder Actuators for Tankers, Chemical Tankers and Gas Carriers of 10,000 Tons Gross Tonnage and Above but Less than 100,000 Tonnes Deadweight, adopted by the Organization*

⁹⁷ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/35-1

3.7.2 Where in the opinion of the Administration the main circulating pump is not suitable for this purpose, a direct emergency bilge suction shall be led from the largest available independent power driven pump to the drainage level of the machinery space; the suction shall be of the same diameter as the main inlet of the pump used. The capacity of the pump so connected shall exceed that of a required bilge pump by an amount deemed satisfactory by the Administration.

3.9 The diameter d of the bilge main shall be calculated according to the following formula. However, the actual internal diameter of the bilge main may be rounded off to the nearest standard size acceptable to the Administration.

| | | | |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| | - ข้อบังคับที่ II-1/40 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ⁹⁸ - ข้อบังคับที่ II-1/41 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ⁹⁹ - ข้อบังคับที่ II-1/42 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ¹⁰⁰ | | |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|

⁹⁸ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/40

2 The Administration shall take appropriate steps to ensure uniformity in the implementation and application of the provisions of this Part in respect of electrical installations*.

⁹⁹ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/41

4 Where the total installed electrical power of the main generating sets is in excess of 3 MW, the main busbars shall be subdivided into at least two parts which shall normally be connected by removable links or other approved means; so far as is practicable, the connection of generating sets and any other duplicated equipment shall be equally divided between the parts. Equivalent arrangements may be permitted to the satisfaction of the Administration.

¹⁰⁰ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/42

1.3 The location of the emergency source of electrical power and associated transforming equipment, if any, the transitional source of emergency power, the emergency switchboard and the emergency electric lighting switchboards in relation to the main source of electrical power, associated transforming equipment, if any, and the main switchboard shall be such as to ensure to the satisfaction of the Administration that a fire or other casualty in spaces containing the main source of electrical power, associated transforming equipment, if any, and the main switchboard or in any machinery space of category A will not interfere with the supply, control and distribution of emergency electrical power. As far as practicable, the space containing the emergency source of electrical power, associated transforming equipment, if any, the transitional source of emergency electrical power and the emergency switchboard shall not be contiguous to the boundaries of machinery spaces of category A or those spaces containing the main source of electrical power, associated transforming equipment, if any, or the main switchboard.

| | | | |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| | - ข้อบังคับที่ II-1/43 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ¹⁰¹ - ข้อบังคับที่ II-1/44 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ¹⁰² - ข้อบังคับที่ II-1/45 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ¹⁰³ | | |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|

¹⁰¹ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/43

1.3 The location of the emergency source of electrical power, associated transforming equipment, if any, the transitional source of emergency power, the emergency switchboard and the emergency lighting switchboard in relation to the main source of electrical power, associated transforming equipment, if any, and the main switchboard shall be such as to ensure to the satisfaction of the Administration that a fire or other casualty in the space containing the main source of electrical power, associated transforming equipment, if any, and the main switchboard, or in any machinery space of category A will not interfere with the supply, control and distribution of emergency electrical power. As far as practicable the space containing the emergency source of electrical power, associated transforming equipment, if any, the transitional source of emergency electrical power and the emergency switchboard shall not be contiguous to the boundaries of machinery spaces of category A or those spaces containing the main source of electrical power, associated transforming equipment, if any, and the main switchboard.

¹⁰² International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/44

1 Emergency generating sets shall be capable of being readily started in their cold condition at a temperature of 0°C. If this is impracticable, or if lower temperatures are likely to be encountered, provision acceptable to the Administration shall be made for the maintenance of heating arrangements, to ensure ready starting of the generating sets.

¹⁰³ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/45

3.3 Where the hull return system is used, all final subcircuits, i.e. all circuits fitted after the last protective device, shall be two-wire and special precautions shall be taken to the satisfaction of the Administration.

| | | | |
|--|--------------------------------------------------------------------|--|--|
| | - ข้อบังคับที่ II-1/46 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ¹⁰⁴ | | |
|--|--------------------------------------------------------------------|--|--|

5.4 Where cables which are installed in hazardous areas introduce the risk of fire or explosion in the event of an electrical fault in such areas, special precautions against such risks shall be taken to the satisfaction of the Administration.

9.3 Accumulator batteries shall not be located in sleeping quarters except where hermetically sealed to the satisfaction of the Administration.

10 No electrical equipment shall be installed in any space where flammable mixtures are liable to collect, e.g. in compartments assigned principally to accumulator batteries, in paint lockers, acetylene stores or similar spaces, unless the Administration is satisfied that such equipment is:

- .1 essential for operational purposes;
- .2 of a type which will not ignite the mixture concerned;
- .3 appropriate to the space concerned; and
- .4 appropriately certified for safe usage in the dusts, vapours or gases likely to be encountered.

11 In tankers, electrical equipment, cables and wiring shall not be installed in hazardous locations unless it conforms with standards not inferior to those acceptable to the Organization.* However, for locations not covered by such standards, electrical equipment, cables and wiring which do not conform to the standards may be installed in hazardous locations based on a risk assessment to the satisfaction of the Administration, to ensure that an equivalent level of safety is assured.

¹⁰⁴ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/46

2 Measures shall be taken to the satisfaction of the Administration to ensure that the equipment is functioning in a reliable manner and that satisfactory arrangements are made for regular inspections and routine tests to ensure continuous reliable operation.

3 Every ship shall be provided with documentary evidence, to the satisfaction of the Administration, of its fitness to operate with periodically unattended machinery spaces.

| | | | |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| | - ข้อบังคับที่ II-1/53 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ¹⁰⁵ - ข้อบังคับที่ II-2/1 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ¹⁰⁶ - ข้อบังคับที่ II-2/4.2 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ¹⁰⁷ | | |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|

¹⁰⁵ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-1/53

1 The special requirements for the machinery, boiler and electrical installations shall be to the satisfaction of the Administration and shall include at least the requirements of this Regulation.

¹⁰⁶ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/1

6.2.1 A liquid cargo with a flashpoint of less than 60 degrees C for which a regular foam fire-fighting system complying with the Fire Safety Systems Code is not effective, is considered to be a cargo introducing additional fire hazards in this context. The following additional measures are required:

.2 the type of foam concentrates for use in chemical tankers shall be to the satisfaction of the Administration taking into account the guidelines developed by the Organization;* and

6.6 Chemical tankers and gas carriers shall comply with the requirements for tankers, except where alternative and supplementary arrangements are provided to the satisfaction of the Administration, having due regard to the provisions of the International Bulk Chemical Code and the International Gas Carrier Code, as appropriate.

¹⁰⁷ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/4.2

2.2.5.1 Oil fuel pipes and their valves and fittings shall be of steel or other approved material, except that restricted use of flexible pipes shall be permissible in positions where the Administration is satisfied that they are necessary.* Such flexible pipes and end attachments shall be of approved fire-resisting materials of adequate strength and shall be constructed to the satisfaction of the Administration. For valves, fitted to oil fuel tanks and which are under static pressure, steel or spheroidal-graphite cast iron may be accepted.

| | | | |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| | - ข้อบังคับที่ II-2/4.5 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ¹⁰⁸ - ข้อบังคับที่ II-2/ 4.5.6 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ¹⁰⁹ - ข้อบังคับที่ II-2/ 5.2.2.5 ของ อนุสัญญา SOLAS 1974 ¹¹⁰ | | |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|

However, ordinary cast iron valves may be used in piping systems where the design pressure is lower than 7 bar and the design temperature is below 60 degrees C.

¹⁰⁸ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/4.5

5.1.4 In combination carriers only:

.4 Where cargo wing tanks are provided, cargo oil lines below deck shall be installed inside these tanks. However, the Administration may permit cargo oil lines to be placed in special ducts provided there are capable of being adequately cleaned and ventilated to the satisfaction of the Administration. Where cargo wing tanks are not provided, cargo oil lines below deck shall be placed in special ducts.

¹⁰⁹ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/4.5.6

5.6.3 The arrangements for inerting, purging or gas-freeing of empty tanks as required in paragraph 5.5.3.1 shall be to the satisfaction of the Administration and shall be such that the accumulation of hydrocarbon vapours in pockets formed by the internal structural members in a tank is minimized and that:

¹¹⁰ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/5.2.2.5

2.2.5 In passenger ships, the controls required in paragraphs 2.2.1 to 2.2.4 and in regulations 8.3.3 and 9.5.2.3 and the controls for any required fire-extinguishing system shall be situated at one control position or grouped in as few positions as possible to the satisfaction of the Administration. Such positions shall have a safe access from the open deck.

| | | | |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| | <p>- ข้อบังคับที่ II-2/7.3 ของอนุสัญญา SOLAS 1974¹¹¹</p> <p>- ข้อบังคับที่ II-2/ 7.5.3 ของอนุสัญญา SOLAS 1974¹¹²</p> <p>- ข้อบังคับที่ II-2/7.6 ของอนุสัญญา SOLAS 1974¹¹³</p> | | |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|

¹¹¹ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/7.3

3.2 The function of fixed fire detection and fire alarm systems shall be periodically tested to the satisfaction of the Administration by means of equipment producing hot air at the appropriate temperature, or smoke or aerosol particles having the appropriate range of density or particle size, or other phenomena associated with incipient fires to which the detector is designed to respond.

¹¹² International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/7.5.3

5.3 Requirements for passenger ships carrying not more than 36 passengers

There shall be installed throughout each separate zone, whether vertical or horizontal, in all accommodation and service spaces and, where it is considered necessary by the Administration, in control stations, except spaces which afford no substantial fire risk such as void spaces, sanitary spaces, etc., either:

¹¹³ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/7.6

6 Protection of cargo spaces in passenger ships

A fixed fire detection and fire alarm system or a sample extraction smoke detection system shall be provided in any cargo space which, in the opinion of the Administration, is not accessible, except where it is shown to the satisfaction of the Administration that the ship is engaged on voyages of such short duration that it would be unreasonable to apply this requirement.

| | | | |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| | <p>- ข้อบังคับที่ II-2/7.8 ของอนุสัญญา SOLAS 1974¹¹⁴</p> <p>- ข้อบังคับที่ II-2/ 8.3.4 ของอนุสัญญา SOLAS 1974¹¹⁵</p> <p>- ข้อบังคับที่ II-2/ 9.2.2.3 ของ อนุสัญญา SOLAS 1974¹¹⁶</p> <p>- ข้อบังคับที่ II-2/ 9.2.2.4 ของ อนุสัญญา SOLAS 1974¹¹⁷</p> | | |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|

¹¹⁴ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/7.8

8.2 Inspection hatches

The construction of ceiling and bulkheads shall be such that it will be possible, without impairing the efficiency of the fire protection, for the fire patrols to detect any smoke originating in concealed and inaccessible places, except where in the opinion of the Administration there is no risk of fire originating in such places.

¹¹⁵ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/8.3.4

3.4 In passenger ships, the controls required by paragraph 3.3 shall be situated at one control position or grouped in as few positions as possible to the satisfaction of the Administration. Such positions shall have a safe access from the open deck.

¹¹⁶ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/9.2.2.3

2.2.3.1 In addition to complying with the specific provisions for fire integrity of bulkheads and decks of passenger ships, the minimum fire integrity of all bulkheads and decks shall be as prescribed in tables 9.1 and 9.2. Where, due to any particular structural arrangements in the ship, difficulty is experienced in determining from the tables the minimum fire integrity value of any divisions, such values shall be determined to the satisfaction of the Administration.

¹¹⁷ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/9.2.2.4

| | | | |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| | - ข้อบังคับที่ II-2/ 9.2.3 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ¹¹⁸ - ข้อบังคับที่ II-2/ 9.2.4 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ¹¹⁹ - ข้อบังคับที่ II-2/ 9.5.2.4 ของ อนุสัญญา SOLAS 1974 ¹²⁰ | | |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|

2.2.4.4 External boundaries which are required in regulation 11.2 to be of steel or other equivalent material may be pierced for the fitting of windows and sidescuttles provided that there is no requirement for such boundaries of passenger ships to have "A" class integrity. Similarly, in such boundaries which are not required to have "A" class integrity, doors may be constructed of materials which are to the satisfaction of the Administration.

¹¹⁸ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/9.2.3

2.3.3.4 External boundaries which are required in regulation 11.2 to be of steel or other equivalent material may be pierced for the fitting of windows and sidescuttles provided that there is no requirement for such boundaries of cargo ships to have "A" class integrity. Similarly, in such boundaries which are not required to have "A" class integrity, doors may be constructed of materials which are to the satisfaction of the Administration.

¹¹⁹ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/9.2.4

2.4.2.4 External boundaries which are required in regulation 11.2 to be of steel or other equivalent material may be pierced for the fitting of windows and sidescuttles provided that there is no requirement for such boundaries of tankers to have "A" class integrity. Similarly, in such boundaries which are not required to have "A" class integrity, doors may be constructed of materials which are to the satisfaction of the Administration.

¹²⁰ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/9.5.2.4

5.2.4 In passenger ships, the means of control required in paragraph 5.2.3 shall be situated at one control position or grouped in as few positions as possible to the satisfaction of the Administration. Such positions shall have safe access from the open deck.

| | | | |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| | <p>- ข้อบังคับที่ II-2/ 10.2.1.2 ของ อนุสัญญา SOLAS 1974¹²¹</p> <p>- ข้อบังคับที่ II-2/ 10.2.3.2.1 ของอนุสัญญา SOLAS 1974¹²²</p> <p>- ข้อบังคับที่ II-2/ 10.3 ของอนุสัญญา SOLAS 1974¹²³</p> <p>- ข้อบังคับที่ II-2/ 10.7.1.2 ของอนุสัญญา SOLAS 1974¹²⁴</p> | | |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|

¹²¹ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/10.2.1.2

.2 in cargo ships:

.2.1 to the satisfaction of the Administration; and

¹²² International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/10.2.3.2.1

2.3.2 Number and diameter of fire hoses

2.3.2.1 Ships shall be provided with fire hoses the number and diameter of which shall be to the satisfaction of the Administration.

¹²³ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/10.3

3.2 Arrangement of fire extinguishers

3.2.1 Accommodation spaces, service spaces and control stations shall be provided with portable fire extinguishers of appropriate types and in sufficient number to the satisfaction of the Administration. Ships of 1,000 gross tonnage and upwards shall carry at least five portable fire extinguishers.

¹²⁴ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/10.7.1.2

7.1.2 Where it is shown to the satisfaction of the Administration that a passenger ship is engaged on voyages of such short duration that it would be unreasonable to apply the requirements of paragraph 7.1.1 and also in ships of less than 1,000 gross tonnage, the

| | | | |
|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| | <p>- ข้อบังคับที่ II-2/ 13.3.1 ของ อนุสัญญา SOLAS 1974¹²⁵</p> <p>- ข้อบังคับที่ II-2/ 13.3.2 ของ อนุสัญญา SOLAS 1974¹²⁶</p> <p>- ข้อบังคับที่ II-2/ 13.5 ของอนุสัญญา SOLAS 1974¹²⁷</p> | | |
|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|

arrangements in cargo spaces shall be to the satisfaction of the Administration, provided that the ship is fitted with steel hatch covers and effective means of closing all ventilators and other openings leading to the cargo spaces.

¹²⁵ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/13.3.1

3.1.4 If a radiotelegraph station has no direct access to the open deck, two means of escape from or access to, the station shall be provided, one of which may be a porthole or window of sufficient size or other means to the satisfaction of the Administration.

¹²⁶ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/13.3.2

3.2.6.2 Escape doors from public spaces that are normally latched shall be fitted with a means of quick release. Such means shall consist of a door-latching mechanism incorporating a device that releases the latch upon the application of a force in the direction of escape flow. Quick release mechanisms shall be designed and installed to the satisfaction of the Administration and, in particular:

¹²⁷ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/13.5

5 Means of escape on passenger ships from special category and open ro-ro spaces to which any passengers carried can have access

5.1 In special category and open ro-ro spaces to which any passengers carried can have access, the number and locations of the means of escape both below and above the bulkhead deck shall be to the satisfaction of the Administration and, in general, the safety of access to the embarkation deck shall be at least equivalent to that provided for under paragraphs 3.2.1.1, 3.2.2, 3.2.4.1 and 3.2.4.2. Such spaces shall be provided with designated

| | | | |
|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| | - ข้อบังคับที่ II-2/19 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ¹²⁸ - ข้อบังคับที่ II-2/ 20.4 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ¹²⁹ - ข้อบังคับที่ II-2/21 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ¹³⁰ - ข้อบังคับที่ III/4 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ¹³¹ | | |
|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|

walkways to the means of escape with a breadth of at least 600 mm. The parking arrangements for the vehicles shall maintain the walkways clear at all times.

¹²⁸ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/19

3.1.2 The quantity of water delivered shall be capable of supplying four nozzles of a size and at pressures as specified in regulation 10.2, capable of being trained on any part of the cargo space when empty. This amount of water may be applied by equivalent means to the satisfaction of the Administration.

¹²⁹ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/20.4

4 Detection and alarm

4.1 Fixed fire detection and fire alarm systems

Except as provided in paragraph 4.3.1, there shall be provided a fixed fire detection and fire alarm system complying with the requirements of the Fire Safety Systems Code. The fixed fire detection system shall be capable of rapidly detecting the onset of fire. The type of detectors and their spacing and location shall be to the satisfaction of the Administration taking into account the effects of ventilation and other relevant factors. After being installed the system shall be tested under normal ventilation conditions and shall give an overall response time to the satisfaction of the Administration.

¹³⁰ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation II-2/21

5.2 Alternate space for medical care

Alternate space for medical care shall conform to a standard acceptable to the Administration.**

| | | | |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| | - ข้อบังคับที่ III/7 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ¹³² - ข้อบังคับที่ IV/16 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ¹³³ - ข้อบังคับที่ IV/17 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ¹³⁴ | | |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|

¹³¹ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation III/4

2 Before giving approval to life-saving appliances and arrangements, the Administration shall ensure that such life-saving appliances and arrangements:

.2 have successfully undergone, to the satisfaction of the Administration, tests which are substantially equivalent to those specified in those recommendations.

6 Life-saving appliances required by this chapter for which detailed specifications are not included in the Code shall be to the satisfaction of the Administration.

¹³² International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation III/7

2.2 Lifejackets shall be so placed as to be readily accessible and their position shall be plainly indicated. Where, due to the particular arrangements of the ship, the lifejackets provided in compliance with the requirements of paragraph 2.1 may become inaccessible, alternative provisions shall be made to the satisfaction of the Administration which may include an increase in the number of Lifejackets to be carried.

¹³³ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation IV/16

1 Every ship shall carry personnel qualified for distress, urgency and safety communications purposes to the satisfaction of the Administration.21 The personnel shall be holders of the appropriate certificates specified in the Radio Regulations; one of the personnel shall be designated as having primary responsibility for communications during distress incidents.

¹³⁴ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation IV/17

A record shall be kept on board, to the satisfaction of the Administration and as required by the Radio Regulations, of all incidents connected with the radiocommunication services which appear to be of importance to safety of life at sea.

| | | | |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| | - ข้อบังคับที่ V/16 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ¹³⁵ - ข้อบังคับที่ V/23 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ¹³⁶ - ข้อบังคับที่ VI/3 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ¹³⁷ - ข้อบังคับที่ VI/6 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ¹³⁸ | | |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|

¹³⁵ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation V/16

1 The Administration shall be satisfied that adequate arrangements are in place to ensure that the performance of the equipment required by this chapter is maintained.

¹³⁶ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation V/23

3.3 Safe and convenient access to, and egress from, the ship shall be provided by either:

.1 a pilot ladder requiring a climb of not less than 1.5 m and not more than 9 m above the surface of the water so positioned and secured that:

.3 each step rests firmly against the ship's side; where constructional features, such as rubbing bands, would prevent the implementation of this provision, special arrangements shall, to the satisfaction of the Administration, be made to ensure that persons are able to embark and disembark safely;

¹³⁷ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation VI/3

1 When transporting a solid bulk cargo which is liable to emit a toxic or flammable gas, or cause oxygen depletion in the cargo space, an appropriate instrument for measuring the concentration of gas or oxygen in the air shall be provided together with detailed instructions for its use. Such an instrument shall be to the satisfaction of the Administration.

¹³⁸ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation VI/6

1 Prior to loading a solid bulk cargo, the master shall be in possession of comprehensive information on the ship's stability and on the distribution of cargo for the standard loading conditions. The method of providing such information shall be to the satisfaction of the Administration.

| | | | |
|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| | - ข้อบังคับที่ VIII/4 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ¹³⁹ - ข้อบังคับที่ XI-2/9 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ¹⁴⁰ - ข้อบังคับที่ 14 ของ ภาคผนวก 1 ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78 ¹⁴¹ | | |
|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|

¹³⁹ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation VIII/4

The design, construction and standards of in inspection and assembly of the reactor installation shall be subject to the approval and satisfaction of the Administration and shall take account of the limitations which will be imposed on surveys by the presence of radiation.

¹⁴⁰ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation XI-2/9

3.4 The control measures referred to in paragraph 1.3 and the steps referred to in paragraph 2.5 shall only be imposed, pursuant to this regulation, until the non-compliance giving rise to the control measures or steps has been corrected to the satisfaction of the Contracting Government, taking into account actions proposed by the ship or the Administration, if any.

¹⁴¹ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex I Regulation 14

3 Ships, such as hotel ships, storage vessels, etc., which are stationary except for non-cargo-carrying relocation voyages need not be provided with oil filtering equipment. Such ships shall be provided with a holding tank having a volume adequate, to the satisfaction of the Administration, for the total retention on board of the oily bilge water. All oily bilge water shall be retained on board for subsequent discharge to reception facilities.

5 The Administration may waive the requirements of paragraphs 1 and 2 of this regulation for:

.3 with regard to the provision of subparagraphs .1 and .2 above, the following conditions shall be complied with:

.1 the ship is fitted with a holding tank having a volume adequate, to the satisfaction of the Administration, for the total retention on board of the oily bilge water;

| | | | |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| | <p>- ข้อบังคับที่ 18 ของ ภาคผนวก 1 ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78¹⁴²</p> <p>- ข้อบังคับที่ 23 ของ ภาคผนวก 1 ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78¹⁴³</p> <p>- ข้อบังคับที่ 30.7 ของภาคผนวก 1 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78¹⁴⁴</p> | | |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|

¹⁴² International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex I Regulation 18

5 Notwithstanding the provisions of paragraph 2 of this regulation the segregated ballast conditions for oil tankers less than 150 metres in length shall be to the satisfaction of the Administration.

¹⁴³ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex I Regulation 23

3 To provide adequate protection against oil pollution in the event of collision or stranding the following shall be complied with: for combination carriers between 5,000 tonnes deadweight (DWT) and 200,000 m³ capacity, the mean oil outflow parameter may be applied, provided calculations are submitted to the satisfaction of the Administration, demonstrating that after accounting for its increased structural strength, the combination carrier has at least equivalent oil out flow performance to a standard double hull tanker of the same size having a $OM \leq 0.015$.

¹⁴⁴ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex I Regulation 30.7

7 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above delivered on or after 1 January 2010, as defined in regulation 1.28.8, which has installed a sea chest that is permanently connected to the cargo pipeline system, shall be equipped with both a sea chest valve and an inboard isolation valve. In addition to these valves, the sea chest shall be capable of isolation from the cargo piping system whilst the tanker is loading, transporting, or discharging cargo by use of a

| | | | |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| | <p>- ข้อบังคับที่ 35 ของ ภาคผนวก 1 ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78¹⁴⁵</p> <p>- ข้อบังคับที่ 5 ของ ภาคผนวก 2 ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78¹⁴⁶</p> | | |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|

positive means that is to the satisfaction of the Administration. Such a positive means is a facility that is installed in the pipeline system in order to prevent, under all circumstances, the section of pipeline between the sea chest valve and the inboard valve being filled with cargo.

¹⁴⁵ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex I Regulation 35

1 Every oil tanker operating with crude oil washing systems shall be provided with an Operations and Equipment Manual* detailing the system and equipment and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the specifications referred to in paragraph 2 of regulation 33 of this Annex. If an alteration affecting the crude oil washing system is made, the Operations and Equipment Manual shall be revised accordingly.

¹⁴⁶ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex II Regulation 5

3 Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2 of this regulation, the construction and equipment of liquefied gas carriers certified to carry Noxious Liquid Substances listed in the applicable Gas Carrier Code, shall be deemed to be equivalent to the construction and equipment requirements contained in regulations 11 and 12 of this Annex, provided that the gas carrier meets all following conditions:

4 be provided with pumping and piping arrangements, which, to the satisfaction of the Administration, ensure that the quantity of cargo residue remaining in the tank and its associated piping after unloading does not exceed the applicable quantity of residue as required by regulation 12.1, 12.2 or 12.3; and

| | | | |
|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| | - ภาคผนวกย่อยที่ 5 ของภาคผนวก 2 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78 ¹⁴⁷ - ภาคผนวกย่อยที่ 6 ของภาคผนวก 2 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78 ¹⁴⁸ - มาตรา 6 ของ อนุสัญญา LL 1966 ¹⁴⁹ | | |
|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|

¹⁴⁷ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex II Appendix 5

2 Design criteria and performance test

2.1 The cargo pumping systems should be designed to meet the required maximum amount of residue per tank and associated piping as specified in regulation 12 of Annex II to the satisfaction of the Administration.

¹⁴⁸ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex II Appendix 6/B

A prewash procedure is required in order to meet certain Annex II requirements. This appendix explains how these prewash procedures shall be performed and how the minimum volumes of washing media to be used shall be determined. Smaller volumes of washing media may be used based on actual verification testing to the satisfaction of the Administration. Where reduced volumes are approved an entry to that effect must be recorded in the Manual.

21 Verification testing for approval of prewash volumes lower than those given in paragraph 20 may be carried out to the satisfaction of the Administration to prove that the requirements of regulation 13 are met, taking into account the substances the ship is certified to carry. The prewash volume so verified shall be adjusted for other prewash conditions by application of the factor k as defined in paragraph 20.

¹⁴⁹ International Convention on Load Lines 1966, Article 6

(2) The Administration may exempt any ship which embodies features of a novel kind from any of the provisions of this Convention the application of which might seriously impede research into the development of such features and their incorporation in ships engaged on

| | | | |
|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| | - ข้อบังคับที่ 5 ของ อนุสัญญา TONNAGE 1969 ¹⁵⁰ - ข้อบังคับที่ 7 ของ อนุสัญญา TONNAGE 1969 ¹⁵¹ - ภาคผนวก 1.14 ของอนุสัญญา COLREG 1972 ¹⁵² | | |
|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|

international voyages. Any such ship shall, however, comply with safety requirements, which, in the opinion of that Administration, are adequate for the service for which it is intended and are such as to ensure the overall safety of the ship and which are acceptable to the Governments of the States to be visited by the ship.

¹⁵⁰ International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969, Regulation 5

(3) When the characteristics of a ship such as V, Vc, d, N1, or N2 as defined in Regulations 3 and 4 are altered or when the appropriate assigned load line referred to in paragraph (2) of this Regulation is altered due to the change of the trade in which the ship is engaged, and where such an alteration results in a decrease in its net tonnage as determined in accordance with the provisions of Regulation 4, a new International Tonnage Certificate (1969) incorporating the net tonnage so determined shall not be issued until twelve months have elapsed from the date on which the current Certificate was issued; provided that this requirement shall not apply:

(b) if the ship undergoes alterations or modifications which are deemed by the Administration to be of a major character, such as the removal of a superstructure which requires an alteration of the assigned load line, or

¹⁵¹ International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969, Regulation 7

(2) The volumes shall be calculated by generally accepted methods for the space concerned and with an accuracy acceptable to the Administration.

¹⁵² Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972, Annex I

14 The construction of lanterns and shapes and the installation of lanterns on board the vessel shall be to the satisfaction of the appropriate authority of the State whose flag the vessel is entitled to fly.

| | | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>7.6 เรือที่ชักรงไทยต้องมีอัตรากำลังที่เพียงพอ โดยคำนึงถึงหลักการกำหนดคนประจำเรือขั้นต่ำเพื่อความปลอดภัย</p> | <p>- ภาคผนวก 3.3 ของอนุสัญญา COLREG 1972¹⁵³</p> <p>- ข้อบังคับที่ V/14 ของอนุสัญญา SOLAS 1974¹⁵⁴</p> | <p>กรมเจ้าท่า โดยสำนักมาตรฐานเรือ</p> | <p>เป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดมาตรฐานของเรือ ตามข้อ 21(4) ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558¹⁶¹</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

¹⁵³ Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972, Annex III

3 The construction of sound signal appliances, their performance and their installation on board the vessel shall be to the satisfaction of the appropriate authority of the State whose flag the vessel is entitled to fly.

¹⁵⁴ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation V/14

1 Contracting Governments undertake, each for its national ships, to maintain, or, if it is necessary, to adopt, measures for the purpose of ensuring that, from the point of view of safety of life at sea, all ships shall be sufficiently and efficiently manned.*

2 For every ship to which chapter I applies, the Administration shall:

.1 establish appropriate minimum safe manning following a transparent procedure, taking into account the relevant guidance adopted by the Organization*; and

.2 issue an appropriate minimum safe manning document or equivalent as evidence of the minimum safe manning considered necessary to comply with the provisions of paragraph 1.

¹⁶¹ ข้อ 21 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 “สำนักมาตรฐานเรือมีอำนาจหน้าที่ต่อไปนี้

(5) ดำเนินการเกี่ยวกับการกำหนดหลักเกณฑ์และกำกับดูแลองค์กรที่ได้รับมอบอำนาจให้ทำการตรวจเรือและออกใบสำคัญรับรองตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ”

| | | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>8. การกำกับดูแลองค์กรที่ได้รับ การยอมรับ ในกรณีที่มีการมอบอำนาจในฐานะรัฐเจ้าของธงให้กับองค์กรดังกล่าวเพื่อดำเนินการตรวจเรือ ออกใบสำคัญรับรอง ทำเครื่องหมายและดำเนินการอื่นตามที่ตราสารต่างๆ ของ IMO หรือกฎหมายภายในกำหนด ในนามของตน¹⁶²</p> | <p>- ข้อบังคับที่ 1/6 ของอนุสัญญา SOLAS 1974¹⁶³</p> <p>- ข้อบังคับที่ 6 ของภาคผนวก 1 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78¹⁶⁴</p> <p>- ข้อบังคับที่ 8 ของภาคผนวก 2 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78¹⁶⁵</p> <p>- มาตรา 13 ของอนุสัญญา LL 1966¹⁶⁶</p> <p>- มาตรา 7 ของอนุสัญญา TONNAGE 1969¹⁶⁷</p> | <p>กรมเจ้าท่า โดยสำนักมาตรฐานเรือ</p> | <p>เป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลองค์กรที่ได้รับ การยอมรับ ตามข้อ 21(5) ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558¹⁶⁸</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

¹⁶² International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 2 – Delegation of Authority

¹⁶³ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation 1/6, *supra* note 4.

¹⁶⁴ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex I Regulation 6, *supra* note 6.

¹⁶⁵ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex II Regulation 8, *supra* note 8.

¹⁶⁶ International Convention on Load Lines 1966, Article 13, *supra* note 11.

¹⁶⁷ International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969, Article 7, *supra* note 13.

¹⁶⁸ ข้อ 21 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 “สำนักมาตรฐานเรือ มีอำนาจหน้าที่ต่อไปนี้

(4) ดำเนินการเกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐานเรือ อุปกรณ์ประจำเรือ และการตรวจรับรองวัสดุ เครื่องมือ เครื่องใช้และอุปกรณ์ประจำเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล”

| | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 9. การบังคับใช้กฎหมายภายในเพื่อให้เกิดผลต่อตราสารต่างๆ ของ IMO ¹⁶⁹ | - มาตรา 1 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ¹⁷⁰ - ข้อบังคับที่ I/12 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ¹⁷¹ - มาตรา 4 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78 ¹⁷² | กรมเจ้าท่า โดย 1. สำนักมาตรฐานทะเบียนเรือ | เป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนเรือไทยและใบอนุญาตใช้เรือตามข้อ 20(1) และ (2) ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการ |
|-------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

¹⁶⁹ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 2 – Enforcement

¹⁷⁰ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Article I, *supra* note 38.

¹⁷¹ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation I/12, *supra* note 5.

¹⁷² International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Article 4

(1) Any violation of the requirements of the present Convention shall be prohibited and sanctions shall be established therefor under the law of the Administration of the ship concerned wherever the violation occurs. If the Administration is informed of such a violation and is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken as soon as possible, in accordance with its law.

(2) Any violation of the requirements of the present Convention within the jurisdiction of any Party to the Convention shall be prohibited and sanctions shall be established therefor under the law of that Party. Whenever such a violation occurs, that Party shall either:

(a) cause proceedings to be taken in accordance with its law; or

(b) furnish to the Administration of the ship such information and evidence as may be in its possession that a violation has occurred.

(3) Where information or evidence with respect to any violation of the present Convention by a ship is furnished to the Administration of that ship, the Administration shall promptly inform the Party which has furnished the information or evidence, and the Organization, of the action taken.

| | | | |
|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <ul style="list-style-type: none"> - ข้อบังคับที่ 7 ของภาคผนวก 1 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78¹⁷³ - ข้อบังคับที่ 9 ของภาคผนวก 2 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78¹⁷⁴ - มาตรา 1 ของอนุสัญญา STCW 1978¹⁷⁵ - มาตรา 6 ของอนุสัญญา STCW 1978¹⁷⁶ - ข้อบังคับที่ I/5 ของอนุสัญญา STCW 1978¹⁷⁷ | 2. สำนักมาตรฐานเรือ | กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 ¹⁸² เป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจสอบเรือเครื่องจักร อุปกรณ์ และเครื่องใช้ประจำเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ ตามข้อ 21(1) ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 ¹⁸³ |
|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

(4) The penalties specified under the law of a Party pursuant to the present Article shall be adequate in severity to discourage violations of the present convention and shall be equally severe irrespective of where the violations occur.

¹⁷³ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex I Regulation 7, *supra* note 7.

¹⁷⁴ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex II Regulation 9, *supra* note 9.

¹⁷⁵ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, Article I, *supra* note 40.

¹⁷⁶ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, Regulation I/5, *supra* note 74.

¹⁷⁷ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, Article VI

(1) Certificates for masters, officers or ratings shall be issued to those candidates who, to the satisfaction of the Administration, meet the requirements for service, age, medical fitness,

| | | | |
|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | - มาตรา 1 ของ อนุสัญญา LL 1966 ¹⁷⁸ - มาตรา 16 ของ อนุสัญญา LL 1966 ¹⁷⁹ - มาตรา 1 ของ อนุสัญญา TONNAGE 1969 ¹⁸⁰ - มาตรา 1 ของ อนุสัญญา COLREG 1972 ¹⁸¹ | 3. สำนักความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อมทางน้ำ | เป็นหน่วยงานที่มี อำนาจหน้าที่ในการ ดำเนินการควบคุม ตรวจตรา และ ปราบปรามเพื่อให้ การปฏิบัติเป็นไป ตามกฎหมายว่าด้วย การเดินทางเรือในน่าน น้ำไทย กฎหมายว่า ด้วยเรือไทย กฎหมาย ว่าด้วยการป้องกัน เรือโดนกัน รวมทั้ง ดำเนินคดีแก่ผู้ กระทำการอันเป็น ความผิด ตามข้อ 15(1) ของกฎ |
|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

training, qualification and examinations in accordance with the appropriate provisions of the Annex to the Convention.

(2) Certificates for masters and officers, issued in compliance with this Article, shall be endorsed by the issuing Administration in the form as prescribed in Regulation I/2 of the Annex. If the language used is not English, the endorsement shall include a translation into that language.

¹⁸² ข้อ 20 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558, อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 156.

¹⁸³ ข้อ 21 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 “สำนักมาตรฐานเรือ มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) ดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจสภาพเรือ เครื่องจักร อุปกรณ์และเครื่องใช้ประจำเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ”

¹⁷⁸ International Convention on Load Lines 1966, Article 1, *supra* note 41.

¹⁷⁹ International Convention on Load Lines 1966, Article 16, *supra* note 12.

¹⁸⁰ International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969, Article 1, *supra* note 42.

¹⁸¹ Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972, Article I, *supra* note 43.

| | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|----------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | กระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 ¹⁸⁴ |
| 10. การกำหนดอำนาจหน้าที่ของบุคลากรทั้งหมดที่ดำเนินการเกี่ยวกับความปลอดภัยและการป้องกันมลพิษ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเจ้าพนักงานตรวจเรือ ¹⁸⁵ | - วรรค 28 ถึง 37 ของ III Code | กรมเจ้าท่า โดยสำนักงานเลขานุการกรม | เป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการจัดระบบงานและบริหารงานทรัพยากรบุคคลของกรมเจ้าท่า ตามข้อ 6(3) ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 ¹⁸⁶ |
| 11. การสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำและรายงานต่อ IMO ¹⁸⁷ | - ข้อบังคับที่ I/21 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ¹⁸⁸ | สำนักงานสืบสวนอุบัติเหตุทางน้ำ กระทรวงคมนาคม | เป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการสืบสวนอุบัติเหตุทาง |

¹⁸⁴ ข้อ 15 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 “สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) ดำเนินการเกี่ยวกับการควบคุม ตรวจสอบ และปราบปรามเพื่อให้การปฏิบัติเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการดำเนินคดีแก่ผู้กระทำการอันเป็นความผิด”

¹⁸⁵ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 2 – Flag State Surveyors

¹⁸⁶ ข้อ 6 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 “สำนักงานเลขานุการกรม มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(3) ดำเนินการเกี่ยวกับการจัดระบบงานและบริหารงานทรัพยากรบุคคลของกรม”

¹⁸⁷ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 2 – Flag State Investigations

| | | | |
|----------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <ul style="list-style-type: none"> - มาตรา 8 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78¹⁸⁹ - มาตรา 12 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78¹⁹⁰ - มาตรา 23 ของอนุสัญญา LL 1966¹⁹¹ | | <p>น้ำและรายงานต่อ IMO ตาม คำสั่ง กระทรวงคมนาคม ที่ 367/2565</p> |
| <p>12. การประเมินผลการปฏิบัติงานในฐานะรัฐเจ้าของธง¹⁹²</p> | <ul style="list-style-type: none"> - วรรค 42 ถึง 44 ของ III Code | <p>1. กรมเจ้าท่า โดย</p> <ul style="list-style-type: none"> - สำนักกฎหมาย - สำนักมาตรฐานทะเบียนเรือ - สำนักมาตรฐานเรือ - กองมาตรฐานคนประจำเรือ - สำนักงานเลขานุการกรม - สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ | <p>ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2563 ซึ่งอนุมัติให้หน่วยงานดังกล่าว ดำเนิน การ ตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO</p> |

¹⁸⁸ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation V/21, *supra* note 20.

¹⁸⁹ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Article 8, *supra* note 21.

¹⁹⁰ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Article 12, *supra* note 22.

¹⁹¹ International Convention on Load Lines 1966, Article 23, *supra* note 23.

¹⁹² International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 2 – Evaluation and Review

| | | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | 2. สำนักงานสืบสวน อุบัติเหตุทางน้ำ กระทรวงคมนาคม | |
| พันธกรณีในฐานะรัฐชายฝั่ง (coastal state) | | | |
| 13. การออกกฎหมายภายใน และการปฏิบัติตามพันธกรณี ภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ในฐานะรัฐชายฝั่ง ดังนี้ ¹⁹³ |  | กรมเจ้าท่า โดยสำนักกฎหมาย | เป็นหน่วยงานที่มี อำนาจหน้าที่ในการ ยกร่างกฎหมายเกี่ยว กับเรือ การเดินเรือ คนประจำเรือ และการ คุ้มครองสิ่งแวดล้อม ทางทะเลจากมลพิษ อันเกิดจากเรือ เพื่อให้ เป็นไปตามอนุสัญญา และความตกลงระหว่าง ประเทศ ตาม ข้อ 14(4) และ (5) ของ กฎกระทรวงแบ่งส่วน ราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 ²⁰⁴ |
| 13.1 การให้บริการ สื่อสารทางวิทยุ | - ข้อบังคับที่ IV/5 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ¹⁹⁴ | สำนักงานคณะกรรมการ กิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และ | เป็นหน่วยงานที่มี อำนาจหน้าที่ในการ ตรวจสอบและติดตาม |

¹⁹³ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 3 – Implementation

¹⁹⁴ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation IV/5

1 Each Contracting Government undertakes to make available, as it deems practical and necessary, either individually or in cooperation with other Contracting Governments, appropriate

| | | | |
|--|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | - ข้อบังคับที่ IV/5-1 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ¹⁹⁵ | กิจการโทรคมนาคม แห่งชาติ | การใช้คลื่นความถี่ ตามมาตรา 57(3) แห่งพระราชบัญญัติ องค์กรจัดสรรคลื่น ความถี่และกำกับการ ประกอบกิจการ วิทยุกระจายเสียง วิทยุโทรทัศน์ และ กิจการโทรคมนาคม พ.ศ. 2553 ²⁰⁵ |
|--|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

shore-based facilities for the mobile satellite service and maritime mobile service having due regard to the recommendations of the Organization. These services are:

- .1 recognized mobile satellite services;
- .2 a satellite service on 406 MHz;
- .3 the maritime mobile service in the bands between 156 MHz and 174 MHz;
- .4 the maritime mobile service in the bands between 4,000 kHz and 27,500 kHz; and
- .5 the maritime mobile service in the bands between 415 kHz and 535 kHz¹¹ and between 1,605 kHz and 4,000 kHz.

2 Each Contracting Government undertakes to provide the Organization with pertinent information concerning the shore-based facilities in the mobile satellite service and maritime mobile service, established for sea areas which it has designated off its coasts.¹² Each Contracting Government also undertakes to provide the Organization with timely and adequate notice prior to the planned withdrawal of any of these services or any particular shore-based facilities.

²⁰⁴ ข้อ 14 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558, อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 155.

¹⁹⁵ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation IV/5-1

1 This regulation applies to all ships on all voyages.

2 Each Contracting Government undertakes to ensure that suitable arrangements are made for registering GMDSS identities and for making information on these identities available to rescue coordination centres on a 24-hour basis. Where appropriate, international organizations maintaining a registry of these identities, such as the ITU Maritime Mobile Access and Retrieval System (MARS), shall be notified by the Contracting Government of these identity assignments.

| | | | |
|----------------------------------------|----------------------------------------------------------------|------------------|--------------------------------------------------------------|
| 13.2 การให้บริการด้าน อุตุนิยมวิทยา | - ข้อบังคับที่ V/5 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ¹⁹⁶ | กรมอุตุนิยมวิทยา | เป็นหน่วยงานที่มี ภารกิจในการบริหาร จัดการด้านอุตุนิยม |
|----------------------------------------|----------------------------------------------------------------|------------------|--------------------------------------------------------------|

²⁰⁵ มาตรา 57 แห่งพระราชบัญญัติองค์กรจัดสรรคลื่นความถี่และกำกับการประกอบกิจการวิทยุกระจายเสียง วิทยุโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคม พ.ศ. 2553, *อ้างแล้ว* เชนเจอร์ที่ 46.

¹⁹⁶ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation V/5

1 Contracting Governments undertake to encourage the collection of meteorological data by ships at sea and to arrange for their examination, dissemination and exchange in the manner most suitable for the purpose of aiding navigation.* Administrations shall encourage the use of meteorological instruments of a high degree of accuracy, and shall facilitate the checking of such instruments upon request. Arrangements may be made by appropriate national meteorological services for this checking to be undertaken, free of charge to the ship.

2 In particular, Contracting Governments undertake to carry out, in co-operation, the following meteorological arrangements:

.1 to warn ships of gales, storms and tropical cyclones by the issue of information in text and, as far as practicable graphic form, using the appropriate shore-based facilities for terrestrial and space radiocommunications services.

.2 to issue, at least twice daily, by terrestrial and space radiocommunication services*, as appropriate, weather information suitable for shipping containing data, analyses, warnings and forecasts of weather, waves and ice. Such information shall be transmitted in text and, as far as practicable, graphic form including meteorological analysis and prognosis charts transmitted by facsimile or in digital form for reconstitution on board the ship's data processing system.

.3 to prepare and issue such publications as may be necessary for the efficient conduct of meteorological work at sea and to arrange, if practicable, for the publication and making available of daily weather charts for the information of departing ships.

.4 to arrange for a selection of ships to be equipped with tested marine meteorological instruments (such as a barometer, a barograph, a psychrometer, and suitable apparatus for measuring sea temperature) for use in this service, and to take, record and transmit meteorological observations at the main standard times for surface synoptic observations (i.e. at least four times daily, whenever circumstances permit) and to encourage other ships to take, record and transmit observations in a modified form, particularly when in areas where shipping is sparse.

.5 to encourage companies to involve as many of their ships as practicable in the making and recording of weather observations; these observations to be transmitted using

| | | | |
|--|--|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | วิทยา โดยมีอำนาจ หน้าที่ในการให้บริการ ด้านอุตุนิยมวิทยา และ แผ่นดินไหว แก่บุคคลทั่วไปและ หน่วยงานต่างๆ ตาม ข้อ 1(3) ของกฎ |
|--|--|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

the ship's terrestrial or space radiocommunications facilities for the benefit of the various national meteorological services.

.6 the transmission of these weather observations is free of charge to the ships concerned.

.7 when in the vicinity of a tropical cyclone, or of a suspected tropical cyclone, ships should be encouraged to take and transmit their observations at more frequent intervals whenever practicable, bearing in mind navigational preoccupations of ships' officers during storm conditions.

.8 to arrange for the reception and transmission of weather messages from and to ships, using the appropriate shore-based facilities for terrestrial and space radiocommunications services.

.9 to encourage masters to inform ships in the vicinity and also shore stations whenever they experience a wind speed of 50 knots or more (force 10 on the Beaufort scale).

.10 to endeavour to obtain a uniform procedure in regard to the international meteorological services already specified, and as far as practicable, to conform to the technical regulations and recommendations made by the World Meteorological Organization, to which Contracting Governments may refer, for study and advice, any meteorological question which may arise in carrying out the present Convention.

3 The information provided for in this regulation shall be furnished in a form for transmission and be transmitted in the order of priority prescribed by the Radio Regulations. During transmission "to all stations" of meteorological information, forecasts and warnings, all ship stations must conform to the provisions of the Radio Regulations.

4 Forecasts, warnings, synoptic and other meteorological data intended for ships shall be issued and disseminated by the national meteorological service in the best position to serve various coastal and high seas areas, in accordance with mutual arrangements made by Contracting Governments, in particular as defined by the World Meteorological Organization's System for the Preparation and Dissemination of Meteorological Forecasts and Warnings for the High Seas under the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS).

| | | | |
|------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 13.3 การให้บริการค้นหาและช่วยเหลือ | - ข้อบังคับที่ V/7 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ¹⁹⁷ - ข้อบังคับที่ V/8 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ¹⁹⁸ | 1. สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย | กระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมอุตุนิยมวิทยา กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม พ.ศ. 2560 ²⁰⁶ เป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการต่างๆ เกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัย ตามข้อ |
|------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

¹⁹⁷ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation V/7

1 Each Contracting Government undertakes to ensure that necessary arrangements are made for distress communication and co-ordination in their area of responsibility and for the rescue of persons in distress at sea around its coasts. These arrangements shall include the establishment, operation and maintenance of such search and rescue facilities as are deemed practicable and necessary, having regard to the density of the seagoing traffic and the navigational dangers and shall, so far as possible, provide adequate means of locating and rescuing such persons.

2 Each Contracting Government undertakes to make available information to the Organization concerning its existing search and rescue facilities and the plans for changes therein, if any.

3 Passenger ships to which chapter I applies, shall have on board a plan for co-operation with appropriate search and rescue services in event of an emergency. The plan shall be developed in co-operation between the ship, the company, as defined in regulation IX/1 and the search and rescue services. The plan shall include provisions for periodic exercises to be undertaken to test its effectiveness. The plan shall be developed based on the guidelines developed by the Organization.

¹⁹⁸ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation V/8

Contracting Governments undertake to arrange that life-saving signals are used by search and rescue facilities engaged in search and rescue operations when communicating with ships or persons in distress.

| | | | |
|---------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>13.4 การให้บริการด้าน อุทกศาสตร์</p> | <p>- ข้อบังคับที่ V/9 ของอนุสัญญา SOLAS 1974¹⁹⁹</p> | <p>2. ศูนย์อำนวยการรักษา ผลประโยชน์ของชาติ ทางทะเล</p> <p>กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ</p> | <p>17 ของกฎกระทรวง แบ่งส่วนราชการ สำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560²⁰⁷</p> <p>เป็นหน่วยงานที่มี อำนาจหน้าที่ในการ สนับสนุนการปฏิบัติ งานของหน่วยงาน ของรัฐที่เกี่ยวข้องใน การรักษาผลประโยชน์ ของชาติทางทะเล ตามมาตรา 19(1) แห่งพระราชบัญญัติ การรักษาผลประโยชน์ ของชาติทางทะเล พ.ศ. 2562²⁰⁸</p> <p>เป็นหน่วยงานที่มี หน้าที่ในการกำกับ การดำเนินการและ</p> |
|---------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

²⁰⁶ ข้อ 1 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมอุตุฯ มหาวิทยาลัย กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม พ.ศ. 2560, อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 48.

¹⁹⁹ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation V/9

1 Contracting Governments undertake to arrange for the collection and compilation of hydrographic data and the publication, dissemination and keeping up to date of all nautical information necessary for safe navigation.

2 In particular, Contracting Governments undertake to co-operate in carrying out, as far as possible, the following nautical and hydrographic services, in the manner most suitable for the purpose of aiding navigation:

.1 to ensure that hydrographic surveying is carried out, as far as possible, adequate to the requirements of safe navigation;

| | | | |
|--|--|--|----------------------------------------------------------------------|
| | | | การให้บริการด้าน อุทกศาสตร์ ตาม มาตรา 34 แห่ง พระราชกฤษฎีกา |
|--|--|--|----------------------------------------------------------------------|

.2 to prepare and issue nautical charts, sailing directions, lists of lights, tide tables and other nautical publications, where applicable, satisfying the needs of safe navigation;

.3 to promulgate notices to mariners in order that nautical charts and publications are kept, as far as possible, up to date; and

.4 to provide data management arrangements to support these services.

3 Contracting Governments undertake to ensure the greatest possible uniformity in charts and nautical publications and to take into account, whenever possible, relevant international resolutions and recommendations.

4 Contracting Governments undertake to co-ordinate their activities to the greatest possible degree in order to ensure that hydrographic and nautical information is made available on a world-wide scale as timely, reliably, and unambiguously as possible.

²⁰⁷ ข้อ 17 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560 “สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(1) ดำเนินการเกี่ยวกับงานเลขานุการของคณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

(2) เป็นศูนย์รับแจ้งเหตุอากาศยานและเรือที่ประสบภัย และอำนวยความสะดวกและประสานงานปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือ

(3) จัดทำแผนค้นหาและช่วยชีวิตแห่งชาติ รวมทั้งพัฒนาและบริหารจัดการเทคโนโลยีสารสนเทศด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

(4) จัดทำและดำเนินการตามแผนการฝึกอบรมด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยให้สอดคล้องตามมาตรฐานสากล

(5) จัดทำความตกลง ความร่วมมือ และการประชุมด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

(6) กำหนดมาตรฐานการปฏิบัติงาน รวมทั้งกำกับดูแล ตรวจสอบ และให้คำแนะนำด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแก่หน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

(7) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย”

²⁰⁸ มาตรา 19 แห่งพระราชบัญญัติการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ. 2562 “ให้ ศรชล. มีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

(1) วางแผน อำนาจการ ประสานงาน สั่งการ และสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล”

| | | | |
|----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 13.5 การกำหนดเส้นทาง การเดินทางเรือ | - ข้อบังคับที่ V/10 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²⁰⁰ | กรมเจ้าท่า โดยสำนักความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อมทางน้ำ | แบ่งส่วนราชการ และกำหนดหน้าที่ ของส่วนราชการ กองทัพเรือ กองทัพอากาศ กระทรวงกลาโหม พ.ศ. 2552 ²⁰⁹ เป็นหน่วยงานที่มี อำนาจหน้าที่ในการ ควบคุมการจราจรและ |
|----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

²⁰⁰ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation V/10

1 Ships' routing systems contribute to safety of life at sea, safety and efficiency of navigation, and/or protection of the marine environment. Ships' routing systems are recommended for use by, and may be made mandatory for, all ships, certain categories of ships or ships carrying certain cargoes, when adopted and implemented in accordance with the guidelines and criteria developed by the Organization.*

2 The Organization is recognized as the only international body for developing guidelines, criteria and regulations on an international level for ships' routing systems. Contracting Governments shall refer proposals for the adoption of ships' routing systems to the Organization. The Organization will collate and disseminate to Contracting Governments all relevant information with regard to any adopted ships' routing systems.

3 The initiation of action for establishing a ships' routing system is the responsibility of the Government or Governments concerned. In developing such systems for adoption by the Organization, the guidelines and criteria developed by the Organization* shall be taken into account.

4 Ships' routing systems should be submitted to the Organization for adoption. However, a Government or Governments implementing ships' routing systems not intended to be submitted to the Organization for adoption or which have not been adopted by the Organization are encouraged to take into account, wherever possible, the guidelines and criteria developed by the Organization.*

5 Where two or more Governments have a common interest in a particular area, they should formulate joint proposals for the delineation and use of a routing system therein on the basis of an agreement between them. Upon receipt of such proposal and before proceeding with consideration of it for adoption, the Organization shall ensure details of the proposal are

| | | | |
|---------------------------|-----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 13.6 ระบบการรายงานของเรือ | - ข้อบังคับที่ V/11 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²⁰¹ | กรมเจ้าท่า โดยสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ | รักษาความปลอดภัยทางน้ำ ตามข้อ 15(4) ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 ²¹⁰ เป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการควบคุมการจราจรและ |
|---------------------------|-----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

disseminated to the Governments which have a common interest in the area, including countries in the vicinity of the proposed ships' routing system.

6 Contracting Governments shall adhere to the measures adopted by the Organization concerning ships' routing. They shall promulgate all information necessary for the safe and effective use of adopted ships' routing systems. A Government or Governments concerned may monitor traffic in those systems. Contracting Governments shall do everything in their power to secure the appropriate use of ships' routing systems adopted by the Organization.

7 A ship shall use a mandatory ships' routing system adopted by the Organization as required for its category or cargo carried and in accordance with the relevant provisions in force unless there are compelling reasons not to use a particular ships' routing system. Any such reason shall be recorded in the ships' log.

8 Mandatory ships' routing systems shall be reviewed by the Contracting Government or Governments concerned in accordance with the guidelines and criteria developed by the Organization.

9 All adopted ships' routing systems and actions taken to enforce compliance with those systems shall be consistent with international law, including the relevant provisions of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea.

10 Nothing in this regulation nor its associated guidelines and criteria shall prejudice the rights and duties of Governments under international law or the legal regimes of straits used for international navigation and archipelagic sea lanes.

²⁰⁹ มาตรา 34 แห่งพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการและกำหนดหน้าที่ของส่วนราชการกองทัพเรือ กองทัพไทย กระทรวงกลาโหม พ.ศ. 2552, *อ้างแล้ว* เจริญธรรมที่ 47.

²⁰¹ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation V/11

1 Ship reporting systems contribute to safety of life at sea, safety and efficiency of navigation, and protection of the marine environment. A ship reporting system, when adopted and implemented in accordance with the guidelines and criteria developed by the Organization** pursuant to this regulation, shall be used by all ships, or certain categories of ships or ships carrying certain cargoes in accordance with the provisions of each system so adopted.

2 The Organization is recognized as the only international body for developing guidelines, criteria and regulations on an international level for ship reporting systems. Contracting Government shall refer proposals for the adoption of ship reporting systems to the Organization. The Organization will collate and disseminate to Contracting Governments all relevant information with regard to any adopted ship reporting system.

3 The initiation of action for establishing a ship reporting system is the responsibility of the Government or Governments concerned. In developing such systems provision of the guidelines and criteria developed by the Organization shall be taken into account.

4 Ship reporting systems not submitted to the Organization for adoption do not necessarily need to comply with this regulation. However, Governments implementing such systems are encouraged to follow, wherever possible, the guidelines and criteria developed by the Organization* . Contracting Governments may submit such systems to the Organization for recognition.

5 Where two or more Governments have a common interest in a particular area, they should formulate proposals for a co-ordinated ship reporting system on the basis of agreement between them. Before proceeding with a proposal for adoption of a ship reporting system, the Organization shall disseminate details of the proposal to those Governments which have a common interest in the area covered by the proposed system. Where a co-ordinated ship reporting system is adopted and established, it shall have uniform procedures and operations.

6 After adoption of a ship reporting system in accordance with this regulation, the Government or Governments concerned shall take all measures necessary for the promulgation of any information needed for the efficient and effective use of the system. Any adopted ship reporting system shall have the capability of interaction and the ability to assist ships with information when necessary. Such systems shall be operated in accordance with the guidelines and criteria developed by the Organization pursuant to this regulation.

7 The master of a ship shall comply with the requirements of adopted ship reporting systems and report to the appropriate authority all information required in accordance with the provisions of each such system.

| | | | |
|---------------------------------------|-----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 13.7 การให้บริการควบคุมการจราจรทางน้ำ | - ข้อบังคับที่ V/12 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²⁰² | กรมเจ้าท่า โดยสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ | รักษาความปลอดภัยทางน้ำ ตามข้อ 15(4) ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 ²¹¹ เป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการควบคุมการจราจรและ |
|---------------------------------------|-----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

8 All adopted ship reporting systems and actions taken to enforce compliance with those systems shall be consistent with international law, including the relevant provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea.

9 Nothing in this regulation or its associated guidelines and criteria shall prejudice the rights and duties of Governments under international law or the legal regimes of straits used for international navigation and archipelagic sea lanes.

10 The participation of ships in accordance with the provisions of adopted ship reporting systems shall be free of charge to the ships concerned.

11 The Organization shall ensure that adopted ship reporting systems are reviewed under the guidelines and criteria developed by the Organization.

²¹⁰ ข้อ 15 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 “สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(4) ดำเนินการเกี่ยวกับการบริหารงานสื่อสาร การควบคุมการจราจรและรักษาความปลอดภัยทางน้ำ”

²⁰² International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation V/12

1 Vessel traffic services (VTS) contribute to safety of life at sea, safety and efficiency of navigation and protection of the marine environment, adjacent shore areas, work sites and offshore installations from possible adverse effects of maritime traffic.

2 Contracting Governments undertake to arrange for the establishment of VTS where, in their opinion, the volume of traffic or the degree of risk justifies such services.

3 Contracting Governments planning and implementing VTS shall, wherever possible, follow the guidelines developed by the Organization. The use of VTS may only be made mandatory in sea areas within the territorial seas of a coastal State.

4 Contracting Governments shall endeavour to secure the participation in, and compliance with, the provisions of vessel traffic services by ships entitled to fly their flag.

| | | | |
|-----------------------------|-----------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 13.8 เครื่องช่วยการเดินเรือ | - ข้อบังคับที่ V/13 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²⁰³ | 1. กรมเจ้าท่า โดยสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ | รักษาความปลอดภัยทางน้ำ ตามข้อ 15(4) ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 ²¹² เป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการควบคุมการจราจรและรักษาความปลอดภัยทางน้ำ ตามข้อ 15(4) ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการ |
|-----------------------------|-----------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

5 Nothing in this regulation or the guidelines adopted by the Organization shall prejudice the rights and duties of Governments under international law or the legal regimes of straits used for international navigation and archipelagic sea lanes.

²¹¹ ข้อ 15 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558, *อ้างแล้ว* เจริญรอดที่ 210.

²⁰³ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation V/13

1 Each Contracting Government undertakes to provide, as it deems practical and necessary either individually or in co-operation with other Contracting Governments, such aids to navigation as the volume of traffic justifies and the degree of risk requires.

2 In order to obtain the greatest possible uniformity in aids to navigation, Contracting Governments undertake to take into account the international recommendations and guidelines when establishing such aids.

3 Contracting Governments undertake to arrange for information relating to aids to navigation to be made available to all concerned. Changes in the transmissions of position-fixing systems which could adversely affect the performance of receivers fitted in ships shall be avoided as far as possible and only be effected after timely and adequate notice has been promulgated.

²¹² ข้อ 15 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558, *อ้างแล้ว* เจริญรอดที่ 210.

| | | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | 2. กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ | กรมเจ้าท่า กระทรวง คมนาคม พ.ศ. 2558 ²¹³ เป็นหน่วยงานที่มี หน้าที่ในการกำกับ การดำเนินการและ การให้บริการเครื่อง ช่วยการเดินเรือ ตามมาตรา 34 แห่ง พระราชกฤษฎีกา แบ่งส่วนราชการ และกำหนดหน้าที่ ของส่วนราชการ กองทัพเรือ กองทัพไทย กระทรวงกลาโหม พ.ศ. 2552 ²¹⁴ |
| 14. การบังคับใช้กฎหมาย ภายในเพื่อให้เกิดผลต่อ ตราสารต่างๆ ของ IMO ²¹⁵ | - มาตรา 4 ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78 ²¹⁶ | 1. กรมเจ้าท่า โดยสำนักความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อมทางน้ำ | เป็นหน่วยงานที่มี อำนาจหน้าที่ในการ ดำเนินการควบคุม ตรวจตรา และ ปราบปรามเพื่อให้ การปฏิบัติเป็นไป ตามกฎหมายว่าด้วย |

²¹³ เรื่องเดียวกัน.

²¹⁴ มาตรา 34 แห่งพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการและกำหนดหน้าที่ของส่วนราชการกองทัพเรือ กองทัพไทย กระทรวงกลาโหม พ.ศ. 2552, อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 47.

²¹⁵ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 3 – Enforcement

²¹⁶ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Article 4, *supra* note 172.

| | | |
|--|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <p>การเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน รวมทั้งดำเนินคดีแก่ผู้กระทำการอันเป็นความผิด ตามข้อ 15 (1) ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558²¹⁷</p> <p>2. ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล</p> <p>เป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ตามมาตรา 19(1) แห่งพระราชบัญญัติการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ. 2562²¹⁸</p> |
|--|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

²¹⁷ ข้อ 15 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558, *อ้างแล้ว* เสิงอรรรถที่ 184.

²¹⁸ มาตรา 19 แห่งพระราชบัญญัติการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ. 2562, *อ้างแล้ว* เสิงอรรรถที่ 208.

| | | | |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| |  | <p>3. กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง</p> | <p>เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจในการอนุรักษ์ฟื้นฟูและบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง โดยมีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแล ประเมินและติดตาม ตรวจสอบการอนุรักษ์ การฟื้นฟู การจัดการ และใช้ประโยชน์ ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งให้เป็นไปตามกฎ ระเบียบ และมาตรการที่เกี่ยวข้อง ตามข้อ 2(3) ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2563²¹⁹</p> |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

²¹⁹ ข้อ 2 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2563 “ให้กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง มีภารกิจเกี่ยวกับการอนุรักษ์ ฟื้นฟู และบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง รวมทั้งป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งเพื่อความมั่นคง สมดุล และยั่งยืนของทะเลไทย เพื่อเสริมสร้างความมั่นคงทางสังคมและเศรษฐกิจของประเทศ โดยให้มีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

| | | | |
|--|--|-------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | 4. กรมควบคุมมลพิษ | <p>เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจในการควบคุมและกำกับดูแลการคุ้มครองและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยมีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ด้านการควบคุมมลพิษ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ตามข้อ 2(10) ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2565²²⁰</p> |
|--|--|-------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

(3) กำกับดูแล ประเมิน และติดตามตรวจสอบการอนุรักษ์ การฟื้นฟู การจัดการและใช้ประโยชน์ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง และการป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งให้เป็นไปตามกฎ ระเบียบ และมาตรการที่เกี่ยวข้อง”

²²⁰ ข้อ 2 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2565 “ให้กรมควบคุมมลพิษ มีภารกิจเกี่ยวกับการควบคุม กำกับ ดูแล อำนาจการ ประสานงาน ติดตาม และประเมินผลเกี่ยวกับการคุ้มครองและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยให้มีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

(10) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติด้านการควบคุมมลพิษ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง”


| | | | |
|--------------------------------------------------------------|------------------------|------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | 5. กรมโรงงานอุตสาหกรรม | เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจในการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจอุตสาหกรรม โดยมีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน กฎหมายว่าด้วยวัตถุอันตราย และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ตามข้อ 2(1) ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม พ.ศ. 2560 ²²¹ |
| 15. การประเมินผลการปฏิบัติงานในฐานะรัฐชายฝั่ง ²²² | - วรรค 51 ของ III Code | 1. กรมเจ้าท่า โดย - สำนักกฎหมาย | ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2563 ซึ่งอนุมัติให้ |

²²¹ ข้อ 2 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม พ.ศ. 2560 “ให้กรมโรงงานอุตสาหกรรม มีภารกิจเกี่ยวกับการพัฒนาธุรกิจอุตสาหกรรม โดยการส่งเสริม สนับสนุน กำกับดูแล การประกอบธุรกิจอุตสาหกรรม เพื่อผลักดันให้ธุรกิจอุตสาหกรรมมีศักยภาพในการแข่งขัน พัฒนาอย่างยั่งยืน เป็นที่ยอมรับของสากล โดยเน้นด้านเทคโนโลยีการผลิต สิ่งแวดล้อม ความปลอดภัย การอนุรักษ์พลังงาน วัตถุอันตราย และสารเคมี เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายและพันธกรณีตามข้อตกลงระหว่างประเทศ โดยมีหน้าที่และอำนาจดังต่อไปนี้

(1) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน กฎหมายว่าด้วยวัตถุอันตราย กฎหมายว่าด้วยการป้องกันการใช้สารระเหย กฎหมายว่าด้วยการจดทะเบียนเครื่องจักร กฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองการดำเนินงานขององค์การห้ามอาวุธเคมี และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งข้อกำหนดหรือข้อตกลงระหว่างประเทศตามที่ได้รับมอบหมาย”

²²² International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 3 – Evaluation and Review

| | | | |
|--|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| | | <p>- สำนักความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อมทางน้ำ</p> <p>2. สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และ กิจการโทรคมนาคม แห่งชาติ</p> <p>3. กรมอุตุนิยมวิทยา</p> <p>4. สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย</p> <p>5. ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล</p> <p>6. กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ</p> <p>7. กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง</p> <p>8. กรมควบคุมมลพิษ</p> <p>9. กรมโรงงานอุตสาหกรรม</p> | <p>หน่วยงานดังกล่าว ดำเนินการตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO</p> |
|--|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|

| พันธกรณีในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า (port state) | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 16. การออกกฎหมายภายในและการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า ดังนี้ ²²³ |  | กรมเจ้าท่า โดยสำนักกฎหมาย | เป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการยกร่างกฎหมายเกี่ยวกับเรือ การเดินเรือ คนประจำเรือ และการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากมลพิษอันเกิดจากเรือ เพื่อให้เป็นไปตามอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ ตามข้อ 14(4) และ (5) ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 ²³⁴ |
| 16.1 การจัดทำมีสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับของเสียตามตราสารต่างๆ ของ IMO | | - ข้อบังคับที่ 38 ของภาคผนวก 1 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78 ²²⁴ | กรมเจ้าท่า โดยสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ |

²²³ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 4 – Implementation

²²⁴ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex I Regulation 38

1 The Government of each Party to the present Convention undertakes to ensure the provision at oil loading terminals, repair ports, and in other ports in which ships have oily residues to discharge, of facilities for the reception of such residues and oily mixtures as remain from oil

| | | | |
|----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 16.2 การจัดให้มี การตรวจควบคุมเรือในเมืองท่า | - ข้อบังคับที่ 18 ของ ภาคผนวก 2 ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78 ²²⁵ - ข้อบังคับที่ I/19 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²²⁶ | กรมเจ้าท่า โดยสำนักมาตรฐานเรือ | ทางน้ำที่อยู่ในความ รับผิดชอบของกรม เจ้าท่า ตามข้อ 15(3) ของกฎกระทรวงแบ่ง ส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 ²³⁵ เป็นหน่วยงานที่มี อำนาจหน้าที่ในการ ดำเนินการเกี่ยวกับ |
|----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

tankers and other ships adequate * to meet the needs of the ships using them without causing undue delay to ships.

²³⁴ ข้อ 14 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558, อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 155.

²²⁵ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex II Regulation 18

1 The Government of each Party to the Convention undertakes to ensure the provision of reception facilities according to the needs of ships using its ports, terminals or repair ports as follows:

.1 ports and terminals involved in ships' cargo handling shall have adequate facilities for the reception of residues and mixtures containing such residues of Noxious Liquid Substances resulting from compliance with this Annex, without undue delay for the ships involved.

.2 ship repair ports undertaking repairs to NLS tankers shall provide facilities adequate for the reception of residues and mixtures containing Noxious Liquid Substances for ships calling at that port.

²²⁶ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation I/19

(a) Every ship when in a port of another Contracting Government is subject to control by officers duly authorized by such Government in so far as this control is directed towards verifying that the certificates issued under regulation 12 or regulation 13 are valid.

(b) Such certificates, if valid, shall be accepted unless there are clear grounds for believing that the condition of the ship or of its equipment does not correspond substantially with the particulars of any of the certificates or that the ship and its equipment are not in compliance with the provisions of regulation 11(a) and (b).

| | | | |
|--|-------------------------------------------------------------------|--|--------------------------------------------------------------------|
| | - ข้อบังคับที่ XI-1/4 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²²⁷ | | การตรวจเรือ สำหรับ เรือต่างประเทศที่เดิน เรือเข้ามาในน่านน้ำ |
|--|-------------------------------------------------------------------|--|--------------------------------------------------------------------|

(c) In the circumstances given in paragraph (b) or where a certificate has expired or ceased to be valid, the officer carrying out the control shall take steps to ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the appropriate repair yard without danger to the ship or persons on board.

(d) In the event of this control giving rise to an intervention of any kind, the officer carrying out the control shall forthwith inform, in writing, the Consul or, in his absence, the nearest diplomatic representative of the State whose flag the ship is entitled to fly* of all the circumstances in which intervention was deemed necessary. In addition, nominated surveyors or recognized organizations responsible for the issue of the certificates shall also be notified. The facts concerning the intervention shall be reported to the Organization.

(e) The port state authority concerned shall notify all relevant information about the ship to the authorities of the next port of call, in addition to parties mentioned in paragraph (d), if it is unable to take action as specified in paragraphs (c) and (d) or if the ship has been allowed to proceed to the next port of call.

(f) When exercising control under this regulation all possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is thereby unduly detained or delayed it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered.

²³⁵ ข้อ 15 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 “สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(3) ดำเนินการเกี่ยวกับงานด้านสถานะแวดล้อมทางน้ำที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรม”

²²⁷ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation XI-1/4

1 A ship when in a port of another Contracting Government is subject to control by officers duly authorized by such Government concerning operational requirements in respect of the safety of ships, when there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the safety of ships.

2 In the circumstances defined in paragraph 1 of this regulation, the Contracting Government carrying out the control shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until situation has been brought to order in accordance with the requirements of the present Convention.

3 Procedures relating to the port State control prescribed in regulation I /19 shall apply to this regulation.

| | | |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | - ข้อบังคับที่ XI-2/9 ของอนุสัญญา SOLAS 1974 ²²⁸ - ข้อบังคับที่ 11 ของ ภาคผนวก 1 ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78 ²²⁹ | ไทย ตามกฎหมาย ว่าด้วยการนั้นหรือ อนุสัญญาหรือความ ตกลงระหว่างประเทศ ตามข้อ 21(3) ของ กฎกระทรวงแบ่งส่วน ราชการกรมเจ้าท่า |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

4 Nothing in the present regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Contracting Government carrying out control over operational requirements specifically provided for in the regulation.

²²⁸ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation XI-2/9

1 Control of ships in port

1.1 For the purpose of this chapter, every ship to which this chapter applies is subject to control when in a port of another Contracting Government by officers duly authorised by that Government, who may be the same as those carrying out the functions of regulation I/19. Such control shall be limited to verifying that there is onboard a valid International Ship Security Certificate or a valid Interim International Ships Security Certificate issued under the provisions of part A of the ISPS Code (Certificate), which if valid shall be accepted, unless there are clear grounds for believing that the ship is not in compliance with the requirements of this chapter or part A of the ISPS Code.

1.2 When there are such clear grounds, or where no valid Certificate is produced when required, the officers duly authorized by the Contracting Government shall impose any one or more control measures in relation to that ship as provided in paragraph 1.3. Any such measures imposed must be proportionate, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.

1.3 Such control measures are as follows: inspection of the ship, delaying the ship, detention of the ship, restriction of operations including movement within the port, or expulsion of the ship from port. Such control measures may additionally or alternatively include other lesser administrative or corrective measures.

²²⁹ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex I Regulation 11

1 A ship when in a port or an offshore terminal of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex,

| | | | |
|--|-----------------------------------------------------------------------------------|--|-------------------------------------------|
| | - ข้อบังคับที่ 16 ของ ภาคผนวก 2 ของ อนุสัญญา MARPOL 73/78 ²³⁰ | | กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 ²³⁶ |
|--|-----------------------------------------------------------------------------------|--|-------------------------------------------|

where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by oil.

2 In the circumstances given in paragraph 1 of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation have been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

²³⁰ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex II Regulation 16

1 The Government of each Party to the Convention shall appoint or authorize surveyors for the purpose of implementing this regulation. The surveyors shall execute control in accordance with control procedures developed by the Organization.

2 When a surveyor appointed or authorized by the Government of the Party to the Convention has verified that an operation has been carried out in accordance with the requirements of the Manual, or has granted an exemption for a prewash, then that surveyor shall make an appropriate entry in the Cargo Record Book.

3 The master of a ship certified to carry Noxious Liquid Substances in bulk shall ensure that the provisions of regulation 13 and of this regulation, and chapter 2 of part II-A of the Polar Code when the ship is operating in Arctic waters, have been complied with and that the Cargo Record Book is completed in accordance with regulation 15 whenever operations as referred to in that regulation take place.

4 A tank which has carried a Category X substance shall be prewashed in accordance with regulation 13.6. The appropriate entries of these operations shall be made in the Cargo Record Book and endorsed by the surveyor referred to under paragraph 1 of this regulation.

5 Where the Government of the receiving party is satisfied that it is impracticable to measure the concentration of the substance in the effluent without causing undue delay to the ship, that Party may accept the alternative procedure referred to in regulation 13.6.3 provided that the surveyor referred to under paragraph 1 of this regulation certifies in the Cargo Record Book that:

.1 the tank, its pump and piping systems have been emptied; and

.2 the prewash has been carried out in accordance with the provisions of appendix 6 of this Annex; and

.3 the tank washing resulting from such prewash have been discharged to a reception facility and the tank is empty.

6 At the request of the ship's master, the Government of the receiving Party may exempt the ship from the requirements for a prewash referred to in the applicable paragraphs of regulation 13, when one of the conditions of regulation 13.4 is met.

7 An exemption referred to in paragraph 6 of this regulation may only be granted by the Government of the receiving Party to a ship engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the present Convention. When such an exemption has been granted, the appropriate entry made in the Cargo Record Book shall be endorsed by the surveyor referred to in paragraph 1 of this regulation.

8 If the unloading is not carried out in accordance with the pumping conditions for the tank approved by the Administrations and based on appendix 5 of this Annex, alternative measures may be taken to the satisfaction of the surveyor referred to in paragraph 1 of this regulation to remove the cargo residues from the ship to quantities specified in regulation 12 as applicable. The appropriate entries shall be made in the Cargo Record Book.

9 Port State control on operational requirements

9.1 A ship when in a port of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by Noxious Liquid Substances.

9.2 In the circumstances given in paragraph 9.1 of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

9.3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

9.4 Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

²³⁶ ข้อ 21 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 “สำนักมาตรฐานเรือ มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(3) ดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจเรือ สำหรับเรือต่างประเทศที่เดินเรือเข้ามาในน่านน้ำไทยตามกฎหมายว่าด้วยการนั้นหรืออนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ”

| | | | |
|--|--------------------------------------------------------|--|--|
| | - มาตรา 10 ของ อนุสัญญา STCW 1978 ²³¹ | | |
|--|--------------------------------------------------------|--|--|

²³¹ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, Article X

(1) Ships, except those excluded by Article III, are subject, while in the ports of a Party, to control by officers duly authorized by that Party to verify that all seafarers serving on board who are required to be certificated by the Convention are so certificated or hold an appropriate dispensation. Such certificates shall be accepted unless there are clear grounds for believing that a certificate has been fraudulently obtained or that the holder of a certificate is not the person to whom that certificate was originally issued.

(2) In the event that any deficiencies are found under paragraph (1) or under the procedures specified in Regulation I/4 - "Control Procedures", the officer carrying out the control shall forthwith inform, in writing, the master of the ship and the Consul or, in his absence, the nearest diplomatic representative or the maritime authority of the State whose flag the ship is entitled to fly, so that appropriate action may be taken. Such notification shall specify the details of the deficiencies found and the grounds on which the Party determines that these deficiencies pose a danger to persons, property or the environment.

(3) In exercising the control under paragraph (1) if, taking into account the size and type of the ship and the length and nature of the voyage, the deficiencies referred to in paragraph (3) of Regulation I/4 are not corrected and it is determined that this fact poses a danger to persons, property or the environment, the Party carrying out the control shall take steps to ensure that the ship will not sail unless and until these requirements are met to the extent that the danger has been removed. The facts concerning the action taken shall be reported promptly to the Secretary-General.

(4) When exercising control under this Article, all possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is so detained or delayed it shall be entitled to compensation for any loss or damage resulting therefrom.

(5) This Article shall be applied as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to ships entitled to fly the flag of a non-Party than is given to ships entitled to fly the flag of a Party.

| | | | |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| | - มาตรา 21 ของ อนุสัญญา LL 1966 ²³² - มาตรา 12 ของ อนุสัญญา TONNAGE 1969 ²³³ | | |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|

²³² International Convention on Load Lines 1966, Article 21

(1) Ships holding a certificate issued under Article 16 or Article 17 are subject, when in the ports of other Contracting Governments, to control by officers duly authorized by such Governments. Contracting Governments shall ensure that such control is exercised as far as is reasonable and practicable with a view to verifying that there is on board a valid certificate under the present Convention. If there is a valid International Load Line Certificate (1966) on board the ship, such control shall be limited to the purpose of determining that:

- (a) the ship is not loaded beyond the limits allowed by the certificate;
- (b) the position of the load line of the ship corresponds with the certificate; and
- (c) the ship has not been so materially altered in respect of the matters set out in sub-paragraphs (a) and (b) of paragraph (3) of Article 19 that the ship is manifestly unfit to proceed to sea without danger to human life.

If there is a valid International Load Line Exemption Certificate on board, such control shall be limited to the purpose of determining that any conditions stipulated in that certificate are complied with.

(2) If such control is exercised under sub-paragraph (c) of paragraph (1) of this Article, it shall only be exercised in so far as may be necessary to ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea without danger to the passengers or the crew.

(3) In the event of the control provided for in this Article giving rise to intervention of any kind, the officer carrying out the control shall immediately inform in writing the Consul or the diplomatic representative of the State whose flag the ship is flying of this decision and of all the circumstances in which intervention was deemed to be necessary.

²³³ International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969, Article 12

(1) A ship flying the flag of a State the Government of which is a Contracting Government shall be subject, when in the ports of other Contracting Government, to inspection by officers duly authorized by such Governments. Such inspection shall be limited to the purpose of verifying:

| | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>17. การบังคับใช้กฎหมายภายในเพื่อให้เกิดผลต่อตราสารต่างๆ ของ IMO และการตรวจควบคุมเรือในเมืองท่า²³⁷</p> | <p>- ข้อบังคับที่ I/19 ของอนุสัญญา SOLAS 1974²³⁸</p> <p>- ข้อบังคับที่ XI-1/4 ของอนุสัญญา SOLAS 1974²³⁹</p> <p>- ข้อบังคับที่ XI-2/9 ของอนุสัญญา SOLAS 1974²⁴⁰</p> <p>- ข้อบังคับที่ 11 ของภาคผนวก 1 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78²⁴¹</p> | <p>กรมเจ้าท่า โดยสำนักมาตรฐานเรือ</p> | <p>เป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจเรือสำหรับการตรวจเรือสำหรับเรือต่างประเทศที่เดินเรือเข้ามาในน่านน้ำไทย ตามกฎหมายว่าด้วยการนั้นหรืออนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศตามข้อ 21(3) ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่ากระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558²⁴⁶</p> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

(a) that the ship is provided with a valid International Tonnage Certificate (1969); and
(b) that the main characteristics of the ship correspond to the data given in the certificate.

(2) In no case shall the exercise of such inspection cause any delay to the ship.

(3) Should the inspection reveal that the main characteristics of the ship differ from those entered on the International Tonnage Certificate (1969) so as to lead to an increase in the gross tonnage or the net tonnage, the Government of the State whose flag the ship is flying shall be informed without delay.

²³⁷ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 4 – Enforcement

²³⁸ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation I/19, *supra* note 226.

²³⁹ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation XI-1/4, *supra* note 227.

²⁴⁰ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Regulation XI-2/9, *supra* note 228.

²⁴¹ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex I Regulation 11, *supra* note 229.

| | | | |
|----------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <ul style="list-style-type: none"> - ข้อบังคับที่ 16 ของภาคผนวก 2 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78²⁴² - มาตรา 10 ของอนุสัญญา STCW 1978²⁴³ - มาตรา 21 ของอนุสัญญา LL 1966²⁴⁴ - มาตรา 12 ของอนุสัญญา TONNAGE 1969²⁴⁵ | | |
| 18. การประเมินผลการปฏิบัติงานในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า ²⁴⁷ | - วรรค 63 ของ III Code | กรมเจ้าท่า โดย <ul style="list-style-type: none"> - สำนักกฎหมาย - สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ - สำนักมาตรฐานเรือ | ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2563 ซึ่งอนุมัติให้หน่วยงานดังกล่าวดำเนินการตาม |

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

²⁴⁶ ข้อ 21 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558, อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 263.

²⁴² International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, Annex II Regulation 16, *supra* note 230.

²⁴³ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, Article X, *supra* note 231.

²⁴⁴ International Convention on Load Lines 1966, Article 21, *supra* note 232.

²⁴⁵ International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969, Article 12, *supra* note 233.

²⁴⁷ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013) : Part 4 – Evaluation and Review

| | | | |
|--|--|--|---------------------------------------|
| | | | พันธกรณีภายใต้ตรา สารต่างๆ ของ IMO |
|--|--|--|---------------------------------------|

4.2.2 ผลกระทบที่หน่วยงานของประเทศไทยต้องดำเนินการก่อนเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO

เมื่อประเทศไทยมีพันธกรณีที่จะต้องเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO หน่วยงานต่างๆ ของประเทศไทยตามข้อ 4.2.1 จึงได้รับผลกระทบจากพันธกรณีดังกล่าว โดยหน่วยงานที่เป็นผู้รับผิดชอบหลักในการดำเนินการเพื่อรองรับการตรวจประเมินจาก IMO นั้น ได้แก่ กรมเจ้าท่า เนื่องจากเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจเกี่ยวกับการกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์ โดยมีอำนาจหน้าที่ในการร่วมมือและประสานงานกับองค์การระหว่างประเทศในด้านการขนส่งทางน้ำ ซึ่งได้แก่ IMO โดยตรง ตามที่ปรากฏในข้อ 2(5) ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558²⁴⁸ ด้วยเหตุนี้ กรมเจ้าท่าในฐานะหน่วยงานผู้รับผิดชอบหลักจึงมีหน้าที่ประสานการปฏิบัติกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการก่อนเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO ดังนี้

4.2.2.1 การเตรียมการก่อนการตรวจประเมิน

ในการเตรียมการก่อนการตรวจประเมิน กรมเจ้าท่าในฐานะหน่วยงานผู้รับผิดชอบหลักในการดำเนินการเพื่อรองรับการตรวจประเมินจาก IMO ต้องจัดประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน 12 หน่วยงานตามที่ปรากฏในข้อ 4.2.1 เพื่อเตรียมความพร้อมในการเข้ารับการตรวจประเมิน โดยในการประชุมดังกล่าว กรมเจ้าท่าต้องแจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบถึงความเป็นมาและกำหนดการตรวจประเมินของประเทศไทย รวมถึงพันธกรณีของแต่ละหน่วยงานที่มีอยู่ภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ตามที่ปรากฏในข้อ 4.2.1 ตลอดจนขอความร่วมมือจากหน่วยงานดังกล่าวในการดำเนินการต่างๆ เพื่อรองรับการตรวจประเมินจาก IMO ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2563

จากนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องดำเนินการตรวจสอบการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับภารกิจและอำนาจหน้าที่ของตน โดยใช้ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO Instruments

²⁴⁸ ข้อ 2 ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558, อ้างแล้ว เชีงอรณที่ 59.

Implementation Code : III Code) ซึ่ง IMO ใช้เป็นหลักเกณฑ์ (มาตรฐาน) ในการตรวจประเมิน เป็นแนวทางในการตรวจสอบพันธกรณีตามตารางที่ปรากฏในข้อ 4.2.1

หากหน่วยงานใดพบข้อบกพร่องที่ยังไม่ได้ปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO หน่วยงานนั้นต้องดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวให้แล้วเสร็จก่อนถึงกำหนดการตรวจประเมินของประเทศไทย โดยการแก้ไขข้อบกพร่องในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนี้ ถือได้ว่าประเทศไทยได้ดำเนินการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยตนเอง (self-enforcement) ในเบื้องต้นก่อนเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO ซึ่งจากการศึกษาของผู้เขียนพบว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของประเทศไทยยังมีข้อบกพร่องที่ยังไม่ได้ปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 3 เรื่อง ดังต่อไปนี้

| ตารางที่ 6 ข้อบกพร่องของประเทศไทยก่อนเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ข้อบกพร่องในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO | หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของประเทศไทย | การดำเนินการเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO |
| พันธกรณีทั่วไป (common areas) | | |
| 1. ขาดการประกาศใช้กฎหมายให้ครบถ้วนสมบูรณ์ตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO และขาดการแก้ไขกฎหมายให้ทันสมัย สอดคล้องกับการแก้ไขเพิ่มเติมของตราสารต่างๆ ของ IMO ในเรื่องดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> - การควบคุมจรรยาบรรณน้ำ - ท่าเรือและมาตรฐานของท่าเรือ - การตรวจและการออกใบสำคัญรับรองสำหรับเรือขนส่งเชื้อเพลิงนิวเคลียร์แบบบรรจุหีบห่อ พลูโทเนียมและกากกัมมันตภาพรังสีระดับสูง | กรมเจ้าท่า โดยสำนักกฎหมาย | ยกร่างกฎหมายฉบับใหม่เพื่อรองรับพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ที่ยังขาดอยู่ และแก้ไขกฎหมายภายในที่มีอยู่ให้ทันสมัยสอดคล้องกับการแก้ไขเพิ่มเติมของตราสารต่างๆ ของ IMO พิจารณานำตราสารภาคบังคับและตราสารภาคไม่บังคับของ IMO มาประกาศใช้เป็นกฎหมายภายในเพื่อให้การปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO มีความครบถ้วนสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น |

| | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>- การตรวจเรือและการออกใบสำคัญรับรองการยอมรับอุปกรณ์บนเรือชนิดที่ผ่านการรับรอง รวมถึงขาดการนำตราสารภาคบังคับและตราสารภาคไม่บังคับของ IMO มาใช้บังคับเป็นกฎหมายภายใน</p> | | |
| <p>พันธกรณีในฐานะรัฐเจ้าของธง (flag state)</p> | | |
| <p>2. ขาดการสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำที่เกิดขึ้นก่อนการจัดตั้งสำนักงานสืบสวนอุบัติเหตุทางน้ำ จำนวน 4 เรื่อง ได้แก่ กรณีเรือ Ampar 8 กรณีเรือ Smooth Sea 2 กรณีเรือ Oberon และกรณีเรือ Sea Angel²⁴⁹</p> | <p>สำนักงานสืบสวนอุบัติเหตุทางน้ำ กระทรวงคมนาคม</p> | <p>ยกร่างกฎหมายฉบับใหม่ขึ้นมาเพื่อกำหนดกระบวนการในการสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำให้ชัดเจน โดยเป็นไปตามประมวลข้อบังคับว่าด้วยการสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือ (Casualty Investigation Code) และแนวทางปฏิบัติของ IMO</p> <p>ดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำ ย้อนหลังและรายงานผลการสอบสวนดังกล่าวไปยัง IMO</p> |
| <p>พันธกรณีในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า (post state)</p> | | |
| <p>3. ขาดการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในทุกระยะท่าเรือเพื่อรองรับของเสียตามที่ตราสารต่างๆ ของ IMO กำหนด</p> | <p>กรมเจ้าท่า โดย</p> <ul style="list-style-type: none"> - สำนักกฎหมาย - สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ | <p>ยกร่างกฎหมายฉบับใหม่เพื่อกำหนดให้ท่าเรือต้องมีมาตรฐานการจัดการสิ่งแวดล้อม โดยจัดให้มีสิ่งรองรับขยะน้ำเสีย น้ำทิ้ง และของเสียจากเรือ ตลอดจนดำเนินการตรวจสอบท่าเรือถึงการจัดให้มีสิ่งรองรับขยะ น้ำเสีย น้ำทิ้ง และของเสียจากเรือดังกล่าว</p> |

²⁴⁹ International Maritime Organization (IMO), **Investigation Reports Outstanding / Thailand** [online]. From <https://gisis.imo.org/Members/MCI/ManageSubmissions.aspx?ShowBy=OutstandingReports&Authority=THA> (accessed on 29 May 2023)

หลังจากที่แต่ละหน่วยงานได้ดำเนินการตรวจสอบการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของตน และแก้ไขข้อบกพร่องในการปฏิบัติตามพันธกรณีดังกล่าวแล้ว กรมเจ้าท่าต้องจัดประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอีกครั้งหนึ่งเพื่อบูรณาการการแก้ไขข้อบกพร่องในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO เพื่อให้ประเทศไทยมีความพร้อมมากที่สุด ก่อนเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO

4.2.2.2 การจัดทำบันทึกความร่วมมือกับเลขาธิการ IMO²⁵⁰

นอกจากการเตรียมการก่อนการตรวจประเมินแล้ว เมื่อพิจารณาจากกรอบและขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ (Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme) ซึ่งถูกรับรองโดยข้อมติของสมัชชาที่ A.1067(28) ประเทศไทยโดยกรมเจ้าท่าในฐานะหน่วยงานผู้รับผิดชอบหลักในการดำเนินการเพื่อรองรับการตรวจประเมินจาก IMO มีหน้าที่ต้องเจรจาและจัดทำบันทึกความร่วมมือกับเลขาธิการ IMO ก่อนถึงกำหนดการตรวจประเมิน ตามที่ปรากฏในข้อ 4.2.1 ของขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ²⁵¹ เพื่อตกลงรายละเอียดเกี่ยวกับการตรวจประเมิน ไม่ว่าจะเป็นการตกลงเรื่องการรักษาเอกสารเกี่ยวกับการตรวจประเมินไว้เป็นความลับ²⁵² ภาระหน้าที่ของประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีผู้ถูก

²⁵⁰ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part II paragraph 4.2

²⁵¹ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part II paragraph 4.2.1

The scope of the audit, consistent with the applicable IMO instruments and the audit standard, is to be concluded between the Member State and the Secretary-General and included in a Memorandum of Cooperation. The Memorandum of Cooperation should outline the responsibilities of IMO and the Member State in all phases of the audit.

²⁵² International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Appendix 1 Model Memorandum of Cooperation, Section 2

ตรวจประเมิน²⁵³ ภาระหน้าที่ของ IMO (เลขาธิการ IMO)²⁵⁴ ขอบเขตการตรวจประเมินซึ่งต้องไม่เกินกว่าพันธกรณีและความรับผิดชอบของประเทศไทยในฐานะรัฐเจ้าของธง รัฐชายฝั่ง และรัฐเจ้าของเมืองท่าที่มีอยู่ภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO เฉพาะ 6 ฉบับที่ประเทศไทยเป็นภาคี²⁵⁵ รวมถึงตกลงเรื่องเอกสิทธิ์ ความคุ้มกันและผลทางกฎหมาย²⁵⁶ การระงับข้อพิพาท²⁵⁷ ตลอดจนการระงับ แก้ไข หรือยกเลิกบันทึกความร่วมมือ²⁵⁸ ซึ่งการจัดทำบันทึกความร่วมมือนั้นนอกจากจะสอดคล้องกับหลักการตรวจประเมินว่าด้วยหลักความโปร่งใสและการเปิดเผยแล้ว²⁵⁹ ยังสอดคล้องกับหลักอำนาจอธิปไตย และความเป็นสากลด้วย²⁶⁰ เนื่องจากการลงนามในบันทึกความร่วมมือถือเป็นการแสดงความยินยอมของประเทศไทยในการเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO

²⁵³ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Appendix 1 Model Memorandum of Cooperation, Section 3

²⁵⁴ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Appendix 1 Model Memorandum of Cooperation, Section 4

²⁵⁵ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Appendix 1 Model Memorandum of Cooperation, Section 5

²⁵⁶ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Appendix 1 Model Memorandum of Cooperation, Section 6

²⁵⁷ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Appendix 1 Model Memorandum of Cooperation, Section 7

²⁵⁸ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Appendix 1 Model Memorandum of Cooperation, Section 8

²⁵⁹ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part I paragraph 6.3

²⁶⁰ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part I paragraph 6.1

ทั้งนี้ ก่อนการจัดทำบันทึกความร่วมมือกับเลขาธิการ IMO เมื่อพิจารณา กฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องแล้ว เห็นว่ากรมเจ้าท่าในฐานะหน่วยงานผู้รับผิดชอบหลักจะต้องนำเสนอ ร่างบันทึกความร่วมมือต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบเสียก่อน เนื่องจากเป็นเรื่องที่ เกี่ยวข้องกับองค์การระหว่างประเทศที่มีผลผูกพันรัฐบาลไทย ตามมาตรา 4(7) แห่งพระราชกฤษฎีกา ว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2548²⁶¹ โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบ ร่างบันทึกความร่วมมือดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2563 ส่วนร่างบันทึกความร่วมมือนี้ จะต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภาหรือไม่นั้น เมื่อพิจารณาบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่ง ราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 เห็นว่าร่างบันทึกความร่วมมือจะต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภา ต่อเมื่อเข้าข่ายเป็นหนังสือสัญญาตามมาตรา 178 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 เท่านั้น ซึ่งเมื่อพิจารณามาตรา 178 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 ประกอบกับ คำวินิจฉัยของศาลรัฐธรรมนูญ ที่ 11/2542 คำวินิจฉัยของศาลรัฐธรรมนูญ ที่ 33/2543 คำวินิจฉัย ของศาลรัฐธรรมนูญ ที่ 6-7/2551 และคำวินิจฉัยของศาลรัฐธรรมนูญ ที่ 3/2560 จะเห็นว่า “หนังสือสัญญา หมายถึง ความตกลงระหว่างประเทศทุกประเภทที่จัดทำขึ้นระหว่างประเทศไทยกับ ต่างประเทศหรือองค์การระหว่างประเทศในรูปแบบที่เป็นลายลักษณ์อักษร โดยมีเจตนาก่อให้เกิด พันธผูกพันทางกฎหมายและอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายระหว่างประเทศไม่ว่าจะถูกบันทึกไว้ใน เอกสารฉบับเดียวหรือหลายฉบับที่เกี่ยวข้องกัน และไม่ว่าจะเรียกชื่ออย่างไร อันเป็นความหมายที่ ตรงกันกับคำว่า “treaty” ตามอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 และ อนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญาระหว่างรัฐกับองค์การระหว่างประเทศหรือระหว่าง องค์การระหว่างประเทศ ค.ศ. 1986” (คำวินิจฉัยของศาลรัฐธรรมนูญ ที่ 3/2560)²⁶² ดังนั้น เมื่อร่าง บันทึกความร่วมมือนี้มีสาระสำคัญเป็นการกำหนดกรอบและขั้นตอนสำหรับการดำเนินการตามระบบ การตรวจประเมินภาคบังคับเพื่อช่วยให้ประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีสามารถปฏิบัติตามพันธกรณี ภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ได้อย่างสม่ำเสมอและมีประสิทธิภาพ โดยมีได้ก่อให้เกิดสิทธิหรือ

²⁶¹ มาตรา 4 แห่งพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2548 “การเสนอ เรื่องต่อคณะรัฐมนตรีให้เสนอได้ เฉพาะเรื่องดังต่อไปนี้

(7) เรื่องที่เกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศหรือที่เกี่ยวกับองค์การระหว่างประเทศที่มีผลผูกพัน รัฐบาลไทย”

²⁶² คำวินิจฉัยของศาลรัฐธรรมนูญ ที่ 3/2560 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 17 ก หน้า 13-14

ข้อผูกพันทางกฎหมายระหว่างประเทศไทยกับ IMO หรือบุคคลที่สามแต่อย่างใด²⁶³ ร่างบันทึกความร่วมมือนี้จึงไม่เข้าข่ายเป็นหนังสือสัญญาตามมาตรา 178 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 ที่จะต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภา

เมื่อร่างบันทึกความร่วมมือไม่ก่อให้เกิดพันธกรณีภายใต้บังคับของกฎหมายระหว่างประเทศ คณะรัฐมนตรีจึงสามารถอนุมัติให้อธิบดีกรมเจ้าท่าหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายเป็นผู้ลงนามในร่างบันทึกความร่วมมือฝ่ายไทยโดยไม่ต้องจัดทำหนังสือมอบอำนาจเต็ม (full powers) ให้แก่ผู้ลงนาม ตามที่ปรากฏในมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม 2556 เรื่อง หลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการออกหนังสือมอบอำนาจเต็ม ทั้งนี้ ประเทศไทยโดยอธิบดีกรมเจ้าท่า และเลขาธิการ IMO ได้ลงนามในบันทึกความร่วมมือดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2565 โดยบันทึกความร่วมมือจะมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2565 จนถึงวันที่ 8 กันยายน 2568²⁶⁴

4.2.2.3 การตอบแบบสอบถามเบื้องต้นก่อนการตรวจประเมิน

ก่อนถึงกำหนดการตรวจประเมิน ประเทศไทยโดยกรมเจ้าท่าจะได้รับแบบสอบถามเบื้องต้นก่อนการตรวจประเมิน (pre-audit questionnaires) จากเลขาธิการ IMO ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของประเทศไทยตามข้อ 4.2.1 มีหน้าที่ต้องดำเนินการตอบแบบสอบถามดังกล่าวในส่วนที่เกี่ยวข้องกับภารกิจและอำนาจหน้าที่ของตนให้แล้วเสร็จ โดยกรมเจ้าท่าในฐานะหน่วยงานผู้รับผิดชอบหลักในการดำเนินการเพื่อรองรับการตรวจประเมินจาก IMO จะเป็นผู้รวบรวมคำตอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดเพื่อส่งให้กับเลขาธิการ IMO ภายใน 2 เดือนนับแต่วันที่ได้รับแบบสอบถาม ทั้งนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถแก้ไขเพิ่มเติมคำตอบได้ตามความเหมาะสม แต่ต้องไม่เกิน 3 เดือนก่อน

²⁶³ Memorandum of Cooperation between Thailand and the International Maritime Organization Concerning Participation in the IMO Member State Audit Scheme, Section 6

²⁶⁴ Memorandum of Cooperation between Thailand and the International Maritime Organization Concerning Participation in the IMO Member State Audit Scheme, Section 9

19 This Memorandum shall be valid from the date on which it has been signed by both parties and remain valid for a period of three years, or until an on-site follow-up audit, if that becomes necessary, has been completed, whichever is later. Implementation of this Memorandum is subject to the availability of funding.

ถึงกำหนดการตรวจประเมินของประเทศไทย ตามที่ปรากฏในข้อ 5.3 ของขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ²⁶⁵

จากการพิจารณาแบบฟอร์มของแบบสอบถามเบื้องต้นก่อนการตรวจประเมิน ตามที่ปรากฏในภาคผนวกย่อยที่ 2 ของกรอบและขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ (Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme) ซึ่งถูกรับรองโดย ข้อมติของสมัชชาที่ A.1067(28) ประกอบกับภารกิจและอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของ ประเทศไทย พบว่ามีหน่วยงานที่จะต้องดำเนินการตอบแบบสอบถามเบื้องต้นก่อนการตรวจประเมิน ในแต่ละข้อ ดังนี้²⁶⁶

ตารางที่ 7 คำถามในแบบสอบถามเบื้องต้นก่อนการตรวจประเมิน

| คำถามในแบบสอบถามเบื้องต้นก่อนการตรวจประเมิน | หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของประเทศไทย |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| 1. ข้อมูลทั่วไปของประเทศไทย - รายชื่อหน่วยงานทั้งหมดของประเทศไทยที่มีความรับผิดชอบในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO - จำนวนเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานดังกล่าว (เจ้าพนักงานตรวจเรือ เจ้าพนักงานตรวจควบคุมเรือในเมืองท่า เจ้าหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำ เจ้าหน้าที่ฝ่ายบริหาร และเจ้าหน้าที่สนับสนุน) - จำนวนเรือทั้งหมดที่ซุกธงไทย (เรือโดยสาร เรือสินค้า เรือประมง และเรืออื่นๆ) | กรมเจ้าท่า |

²⁶⁵ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part II paragraph 5.3

The pre-audit questionnaire should be returned, duly completed, by the Member State to be audited, as soon as possible and not later than two months after receipt, and updated, as appropriate, not later than three months before the audit.

²⁶⁶ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Appendix 2 Pre-Audit Questionnaire

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| - จำนวนท่าเรือทั้งหมดของประเทศไทย (ท่าเรือโดยสาร ท่าเรือสินค้า และท่าเรืออื่นๆ) | |
| 2. การพัฒนากลยุทธ์ภายในประเทศเพื่อการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO | <ol style="list-style-type: none"> 1. กระทรวงคมนาคม 2. กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม 3. สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย 4. กรมเจ้าท่า 5. กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง 6. กรมควบคุมมลพิษ 7. กรมโรงงานอุตสาหกรรม 8. กรมอุตุวิทยามหาวิทยาลัย 9. กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ |
| 3. การประกาศใช้กฎหมายเพื่อบังคับให้เป็นไปตามบทบัญญัติของตราสารต่างๆ ของ IMO | <ol style="list-style-type: none"> 1. กรมเจ้าท่า 2. สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย 3. สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ 4. กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ 5. กรมอุตุวิทยามหาวิทยาลัย 6. กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง 7. กรมควบคุมมลพิษ 8. กรมโรงงานอุตสาหกรรม |
| 4. ข้อยกเว้นที่หน่วยงานของประเทศไทยประกาศกำหนดตามบทบัญญัติของตราสารต่างๆ ของ IMO แต่ละฉบับ | กรมเจ้าท่า |
| 5. การเก็บรักษาบันทึกและระยะเวลาการจัดเก็บบันทึกดังกล่าว | กรมเจ้าท่า |

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>6. การปรับปรุงการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. กระทรวงคมนาคม 2. กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม 3. ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล 4. สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ 5. สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย 6. สำนักงานสืบสวนอุบัติเหตุทางน้ำ 7. กรมเจ้าท่า 8. กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง 9. กรมควบคุมมลพิษ 10. กรมโรงงานอุตสาหกรรม 11. กรมอุตุวิทยา 12. กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ |
| <p>7. การดำเนินการในฐานะรัฐเจ้าของธง</p> <ul style="list-style-type: none"> - การตรวจเรือ - แนวทางในการใช้ดุลยพินิจของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | <p>กรมเจ้าท่า</p> |
| <p>8. รายชื่อองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (Recognized Organizations : ROs) ในกรณีที่มีการมอบอำนาจให้องค์กรดังกล่าวดำเนินการตรวจเรือ ออกใบสำคัญรับรอง และดำเนินการอื่นๆ ในนามของตนตามข้อกำหนดของตราสารต่างๆ ของ IMO</p> | <p>กรมเจ้าท่า</p> |
| <p>9. มาตรการบังคับใช้กฎหมายของประเทศไทยในฐานะรัฐเจ้าของธง</p> | <p>กรมเจ้าท่า</p> |
| <p>10. จำนวนและคุณสมบัติของเจ้าพนักงานตรวจเรือ</p> | <p>กรมเจ้าท่า</p> |

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 11. กระบวนการในการสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำ | สำนักงานสืบสวนอุบัติเหตุทางน้ำ กระทรวงคมนาคม |
| 12. การประเมินผลการปฏิบัติงานในฐานะรัฐเจ้าของธง | 1. กรมเจ้าท่า 2. สำนักงานสืบสวนอุบัติเหตุทางน้ำ กระทรวงคมนาคม |
| 13. การดำเนินการในฐานะรัฐชายฝั่ง - การให้บริการสื่อสารทางวิทยุ - การให้บริการด้านอุตุนิยมวิทยา - การให้บริการค้นหาและช่วยเหลือ - การให้บริการด้านอุทกศาสตร์ - การกำหนดเส้นทางเดินเรือ - ระบบการรายงานของเรือ - การให้บริการควบคุมการจราจรทางน้ำ - เครื่องช่วยการเดินเรือ | 1. สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ 2. กรมอุตุนิยมวิทยา 3. สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย 4. ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล 5. กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ 6. กรมเจ้าท่า |
| 14. มาตรการบังคับใช้กฎหมายของประเทศไทยในฐานะรัฐชายฝั่ง | 1. กรมเจ้าท่า 2. ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล 3. กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง 4. กรมควบคุมมลพิษ 5. กรมโรงงานอุตสาหกรรม |
| 15. การประเมินผลการปฏิบัติงานในฐานะรัฐชายฝั่ง | 1. สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ 2. กรมอุตุนิยมวิทยา 3. สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย 4. ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล |

| | |
|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 5. กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ 6. กรมเจ้าท่า 7. กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง 8. กรมควบคุมมลพิษ 9. กรมโรงงานอุตสาหกรรม |
| 16. การดำเนินการในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า (การตรวจควบคุมเรือในเมืองท่า) | กรมเจ้าท่า |
| 17. การประเมินผลการปฏิบัติงานในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า | กรมเจ้าท่า |

4.2.3 ผลกระทบที่หน่วยงานของประเทศไทยต้องดำเนินการระหว่างเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO²⁶⁷

จากการพิจารณากรอบและขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ (Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme) ซึ่งถูกรับรองโดยข้อมติของสมัชชาที่ A.1067(28) เมื่อถึงกำหนดการตรวจประเมินของประเทศไทย เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน 12 หน่วยงาน ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย สำนักงานสืบสวนอุบัติเหตุทางน้ำ ศูนย์อำนวยความสะดวกผลประโยชน์ของชาติทางทะเล กรมเจ้าท่า กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมควบคุมมลพิษ กรมโรงงานอุตสาหกรรม กรมอุตุนิยมวิทยา และกรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ ต้องเข้าร่วมประชุมเปิดการตรวจประเมินกับคณะผู้ตรวจประเมินตามที่ปรากฏในข้อ 6.3.1 ของขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ²⁶⁸ ซึ่งการประชุมเปิด

²⁶⁷ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part II paragraph 6.3-6.5

²⁶⁸ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part II paragraph 6.3.1

การตรวจประเมินนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้คณะผู้ตรวจประเมินสรุปวิธีการและกระบวนการตรวจประเมิน รวมถึงเพื่อยืนยันกำหนดเวลาและโปรแกรมการตรวจประเมินในแต่ละวันกับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของประเทศไทย จากนั้นคณะผู้ตรวจประเมินจะเริ่มดำเนินการตรวจประเมินการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 6 ฉบับของประเทศไทย โดยใช้ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO Instruments Implementation Code : Ill Code) เป็นหลักเกณฑ์ (มาตรฐาน) ในการตรวจประเมิน²⁶⁹ ซึ่งเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังกล่าวต้องเข้ารับการสัมภาษณ์จากคณะผู้ตรวจประเมินตามหัวข้อที่กำหนด โดยเจ้าหน้าที่ที่เข้ารับการสัมภาษณ์ต้องมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับงานของตนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับตราสารต่างๆ ของ IMO เป็นอย่างดี เนื่องจากการตรวจประเมินจะดำเนินการผ่านการสัมภาษณ์และการแสดงเอกสารหลักฐานเท่านั้น²⁷⁰ หากเจ้าหน้าที่ไม่สามารถตอบคำถามหรือแสดงเอกสารหลักฐานถึงการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ได้ คณะผู้ตรวจประเมินจะถือว่าประเทศไทยไม่มีการดำเนินการในเรื่องดังกล่าว ซึ่งจะกลายเป็นข้อบกพร่องในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ในทันที

เมื่อเสร็จสิ้นการตรวจประเมิน เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องเข้าร่วมประชุมปิดการตรวจประเมินกับคณะผู้ตรวจประเมิน ตามที่ปรากฏในข้อ 6.5.1 ของขั้นตอนสำหรับระบบ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

CHULALONGKORN UNIVERSITY

An opening meeting between the auditors and the representatives of the Member State to be audited should be held in order to confirm the arrangements prior to commencing the on-site audit. The audit team leader should use the opening meeting to present the objective and scope of the audit. The opening meeting is to be scheduled in advance and included in the audit timetable.

²⁶⁹ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part I paragraph 3

²⁷⁰ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part II paragraph 6.4.2

Evidence should be collected by interviewing staff, reviewing documents and observing selected activities of the responsible entities of the Member State.

การตรวจประเมินภาคบังคับ²⁷¹ ซึ่งการเข้าร่วมประชุมปิดการตรวจประเมินนี้จะทำให้เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบถึงข้อบกพร่องและ/หรือข้อสังเกตเกี่ยวกับการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO หากเจ้าหน้าที่ไม่เห็นด้วยกับข้อบกพร่องที่คณะผู้ตรวจประเมินค้นพบ เจ้าหน้าที่สามารถหารือกับคณะผู้ตรวจประเมินจนกว่าจะได้ข้อยุติระหว่างกัน มากไปกว่านั้น หัวหน้าคณะผู้ตรวจประเมินจะให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับเนื้อหาของแผนปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของประเทศไทยจะต้องจัดทำ เพื่อให้การปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของประเทศไทยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น อันก่อให้เกิดการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยประเทศไทยเอง (self-enforcement)

ทั้งนี้ ประเทศไทยได้เข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO แล้ว เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2566 ถึงวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2566 พบว่าประเทศไทยมีข้อบกพร่องในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 4 เรื่อง ได้แก่²⁷²

(1) การดำเนินการตรวจเรือในฐานะรัฐเจ้าของธงของประเทศไทยยังมีจำนวนไม่เพียงพอที่จะยืนยันได้ว่าคุณสมบัติของเรือและคนประจำเรือเป็นไปตามข้อกำหนดของตราสารต่างๆ ของ IMO

(2) ประเทศไทยยังมิได้ส่งรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลร้ายแรง (very serious marine casualties) ที่เกิดขึ้นกับเรือสัญชาติไทยทั้งในปี 2555 และปี 2559 ให้กับ IMO

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

CHULALONGKORN UNIVERSITY

²⁷¹ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part II paragraph 6.5.1

The audit closing meeting provides the opportunity for the audit team to brief all relevant personnel from the audited Member State on findings and/or observations relating to the audit. The meeting should ensure that the Member State authorities clearly understand the situation as audited by the audit team and are able to start working on the corrective action plan, if necessary. The meeting should emphasize the most significant issues and concisely present the team's findings and/or observations.

²⁷² ผู้จัดการออนไลน์, กรมเจ้าท่าเร่งทำแผนปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่อง 4 ข้อ หลัง IMO ตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเล [ออนไลน์], 14 มิถุนายน 2566. เข้าถึงได้จาก <https://mgronline.com/business/detail/9660000054388> (เข้าถึงเมื่อ 7 กรกฎาคม 2566)

(3) ประเทศไทยยังมีได้จัดทำบันทึกข้อตกลงที่เป็นลายลักษณ์อักษรกับองค์กรที่ได้รับ การยอมรับ (Recognized Organizations : ROs)

(4) ประเทศไทยยังไม่มีระบบในการเข้าถึงแผนการค้นหาและช่วยเหลือของเรือโดยสาร ที่เข้าและออกประเทศไทยเป็นประจำ

4.2.4 ผลกระทบที่หน่วยงานของประเทศไทยต้องดำเนินการภายหลังเข้ารับการตรวจ ประเมินจาก IMO

จากการพิจารณากรอบและขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ (Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme) ซึ่งถูกรับรองโดย ข้อมติของสมัชชาที่ A.1067(28) เมื่อเสร็จสิ้นการตรวจประเมินแล้ว หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของ ประเทศไทยมีหน้าที่ต้องดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่อง และเข้ารับการตรวจ ติดตามผลจาก IMO ตามที่ปรากฏในข้อ 8.2.3²⁷³ ข้อ 8.2.5²⁷⁴ และข้อ 8.2.6²⁷⁵ ของกรอบสำหรับ ระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ โดยมีรายละเอียดของการดำเนินการดังต่อไปนี้

²⁷³ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part I paragraph 8.2,

The Member State is responsible for: .3 responding to audit team findings by preparing a programme of actions;

²⁷⁴ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part I paragraph 8.2

The Member State is responsible for: .5 implementing a programme of actions to address the findings, which should not exceed three years after the completion of the audit; and

²⁷⁵ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part I paragraph 8.2

The Member State is responsible for: .6 informing the Secretary-General when action to address a finding is completed.

4.2.4.1 การจัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่อง (corrective action plan)²⁷⁶

จากการพิจารณากรอบและขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ (Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme) ซึ่งถูกรับรองโดย ข้อมติของสมัชชาที่ A.1067(28) เมื่อเสร็จสิ้นการตรวจประเมิน ประเทศไทยโดยกรมเจ้าท่าจะได้รับ รายงานการตรวจประเมินชั่วคราวจากคณะผู้ตรวจประเมิน หากปรากฏว่าประเทศไทยมีข้อบกพร่อง ในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO กรมเจ้าท่าในฐานะหน่วยงานผู้รับผิดชอบ หลักในการดำเนินการเพื่อรองรับการตรวจประเมินจาก IMO ต้องจัดประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ เฉพาะหน่วยงานที่มีข้อบกพร่องในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ตามที่ปรากฏในรายงานการตรวจประเมินชั่วคราว เพื่อบูรณาการการจัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไข ข้อบกพร่อง ก่อนส่งให้คณะผู้ตรวจประเมินและเลขาธิการ IMO ภายใน 90 วันนับแต่วันที่ได้รับ รายงานการตรวจประเมินชั่วคราว ตามข้อ 8.4 ของขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ²⁷⁷ ดังนั้น เมื่อปรากฏว่าประเทศไทยมีข้อบกพร่องในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 4 เรื่อง กรมเจ้าท่าในฐานะหน่วยงานผู้รับผิดชอบหลักในการดำเนินการเพื่อรองรับการ ตรวจประเมินจาก IMO จึงต้องจัดประชุมหน่วยงานที่มีข้อบกพร่องในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ ตราสารต่างๆ ของ IMO เพื่อบูรณาการการจัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่อง ซึ่งหน่วยงานที่มี ข้อบกพร่องในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO นั้น มีจำนวนทั้งสิ้น 3 หน่วยงาน ได้แก่

(1) กรมเจ้าท่า โดยมีข้อบกพร่องเกี่ยวกับการดำเนินการตรวจเรือในฐานะรัฐ เจ้าของธง และการจัดทำบันทึกข้อตกลงกับองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (Recognized Organizations : ROs)

²⁷⁶ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part II paragraph 8

²⁷⁷ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part II paragraph 8.4

The Member State's corrective action plan should be presented to the audit team leader and the Secretary-General within 90 calendar days after receiving the agreed audit interim report. In exceptional cases, a Member State may be granted an extension.

(2) สำนักงานสืบสวนอุบัติเหตุทางน้ำ โดยมีข้อบกพร่องเกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลร้ายแรง (very serious marine casualties) ที่เกิดขึ้นกับเรือสัญชาติไทยทั้งในปี 2555 และปี 2559 และการส่งรายงานการสอบสวนดังกล่าวให้กับ IMO

(3) สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย โดยมีข้อบกพร่องเกี่ยวกับแผนการค้นหาและช่วยเหลือของเรือโดยสารที่เข้าและออกประเทศไทยเป็นประจำ

ทั้งนี้ แผนปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องที่จะจัดทำขึ้นนั้นต้องเป็นไปตามแบบฟอร์ม บี ที่ปรากฏในภาคผนวกย่อยที่ 4 ของกรอบและขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ (Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme) ซึ่งถูกรับรองโดยข้อมติของสมัชชาที่ A.1067(28)²⁷⁸ อันมีเนื้อหาประกอบด้วย: สาเหตุของข้อบกพร่องที่คณะผู้ตรวจประเมินค้นพบในระหว่างการตรวจประเมิน การตอบสนองต่อข้อบกพร่องในแต่ละข้อ ข้อมูลโดยละเอียดของการดำเนินการที่ประเทศไทยต้องกระทำเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องนั้นๆ รวมถึงกรอบระยะเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดของการดำเนินการดังกล่าว พร้อมลงนามโดยเจ้าหน้าที่ของกรมเจ้าท่าที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นผู้ติดต่อประสานงานกับ IMO (single point of contact) ตามข้อ 3.8.1 ของบันทึกความร่วมมือระหว่างประเทศไทยกับ IMO เกี่ยวกับการเข้าร่วมระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ²⁷⁹ จากนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของประเทศไทยต้องดำเนินการตามแผนปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่อง กล่าวคือ ดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องที่คณะผู้ตรวจประเมินค้นพบในระหว่างการตรวจประเมินภายในระยะเวลาที่ตนระบุไว้ แต่ต้องไม่เกิน 3 – 4 ปีหลังจากเสร็จสิ้นการตรวจประเมินซึ่งปัจจุบันกรมเจ้าท่า สำนักงานสืบสวนอุบัติเหตุทางน้ำ และสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและ

²⁷⁸ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Appendix 4 Form B

²⁷⁹ Memorandum of Cooperation between Thailand and the International Maritime Organization Concerning Participation in the IMO Member State Audit Scheme, Section 3

8 The Kingdom of Thailand agrees to provide the audit team with any cooperation and assistance necessary to the successful completion of the audit and any on-site follow-up audit if the latter become necessary. This includes:

.1 designating a single point of contact within the [Administration] for all communications regarding the audit conducted pursuant to this Memorandum;

ช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยได้ดำเนินการจัดประชุมร่วมกันเพื่อบูรณาการการจัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องแล้ว เมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2566²⁸⁰ โดยขณะนี้ กรมเจ้าท่าได้ดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องเกี่ยวกับการจัดทำบันทึกข้อตกลงกับองค์กรที่ได้รับการยอมรับเรียบร้อยแล้ว โดยได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงกับองค์กรที่ได้รับการยอมรับทั้ง 7 องค์กร เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2566²⁸¹ ส่วนข้อบกพร่องเกี่ยวกับการตรวจเรือในฐานะรัฐเจ้าของธงนั้น กรมเจ้าท่าอยู่ระหว่างการกำหนดเป้าหมายในการตรวจเรือที่ซีกธงไทยเพิ่มเติมเพื่อให้สามารถยืนยันได้ว่าคุณสมบัติของเรือและคนประจำเรือเป็นไปตามข้อกำหนดของตราสารต่างๆ ของ IMO ส่วนสำนักงานสืบสวนอุบัติเหตุทางน้ำก็อยู่ระหว่างการดำเนินการรวบรวมพยานหลักฐานเพื่อจัดทำรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลร้ายแรงที่เกิดขึ้นกับเรือสัญชาติไทยทั้งในปี 2555 และปี 2559 ก่อนส่งรายงานการสอบสวนดังกล่าวให้กับ IMO ส่วนสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยนั้นก็อยู่ระหว่างการจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลือของเรือโดยสารที่เข้าและออกประเทศไทยเป็นประจำเพื่ออำนวยความสะดวกในการร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานค้นหาและช่วยเหลือเรือในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน ซึ่งการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องของหน่วยงานทั้งหลายนี้ถือได้ว่าประเทศไทยได้ดำเนินการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยตนเอง (self-enforcement)

4.2.4.2 การเข้ารับการตรวจติดตามผล (audit follow-up)²⁸²

จากการพิจารณากรอบและขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ (Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme) ซึ่งถูกรับรองโดย

²⁸⁰ ผู้จัดการออนไลน์, กรมเจ้าท่าเร่งทำแผนปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่อง 4 ข้อ หลัง IMO ตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเล [ออนไลน์], 14 มิถุนายน 2566. เข้าถึงได้จาก <https://mgronline.com/business/detail/9660000054388> (เข้าถึงเมื่อ 7 กรกฎาคม 2566)

²⁸¹ สำนักมาตรฐานเรือ, พิธีลงนามบันทึกข้อตกลงเพื่อยอมรับและผูกพันในการปฏิบัติตามข้อกำหนดและเงื่อนไขการตรวจเรือและออกใบสำคัญรับรองตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและพิธีสาร [ออนไลน์], 27 มีนาคม 2566. เข้าถึงได้จาก <https://ssbureau.md.go.th/2023/03/27/%e0%b8%9e%e0%b8%b4%e0%b8%98%e0%b8%b5%e0%b8%a5%e0%b8%87%e0%b8%99%e0%b8%b2%e0%b8%a1%e0%b8%9a%e0%b8%b1%e0%b8%99%e0%b8%97%e0%b8%b6%e0%b8%81%e0%b8%82%e0%b9%89%e0%b8%ad%e0%b8%95%e0%b8%81%e0%b8%a5%e0%b8%87/?61> (เข้าถึงเมื่อ 7 กรกฎาคม 2566)

²⁸² International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part II paragraph 9

ข้อมติของสมัชชาที่ A.1067(28) เมื่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของประเทศไทยได้ดำเนินการตามแผนปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องเสร็จสิ้นแล้ว ซึ่งต้องไม่เกินกว่า 3 – 4 ปี ภายหลังจากการตรวจประเมิน กรมเจ้าท่า ในฐานะหน่วยงานผู้รับผิดชอบหลักในการดำเนินการเพื่อรองรับการตรวจประเมินจาก IMO มีหน้าที่ต้องแจ้งให้เลขาธิการ IMO ทราบก่อนเข้ารับการตรวจติดตามผลเพื่อกำหนดสถานะของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องต่อไป ตามข้อ 9.1 ของขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ²⁸³ ซึ่งการตรวจติดตามผลนี้จะกระทำโดยการตรวจเอกสารหลักฐานที่แสดงถึงการแก้ไขข้อบกพร่องของประเทศไทยในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ที่กรมเจ้าท่ารวบรวมส่งให้เลขาธิการ IMO เป็นหลัก อย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ดี เลขาธิการ IMO อาจกำหนดให้มีการลงพื้นที่ตรวจติดตามผลหากไม่สามารถรับรองได้ว่าประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีผู้ถูกตรวจประเมินได้ดำเนินการตามแผนปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องครบถ้วนแล้ว ในกรณีที่ต้องมีการลงพื้นที่ตรวจติดตามผล กระบวนการในการตรวจติดตามผลจะมีลักษณะเช่นเดียวกับการตรวจประเมินในตอนแรก เว้นแต่ขอบเขตในการตรวจติดตามผลที่จะจำกัดเฉพาะประเด็นที่ประเทศไทยจำเป็นต้องแก้ไขปรับปรุงหรือถูกติดตามเพิ่มเติมเท่านั้น ซึ่งการตรวจติดตามผลภายหลังจากการตรวจประเมินนี้จะทำให้ประเทศไทยสามารถปรับปรุงการปฏิบัติตามและการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO อย่างต่อเนื่อง ตามหลักการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องอันเป็นหลักการสำคัญของระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ²⁸⁴

4.3 ประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับจากการเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO

จากการศึกษาระบบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศและผลกระทบที่มีต่อประเทศไทย พบว่าประเทศไทยได้รับประโยชน์จากระบบการตรวจประเมินตั้งแต่ก่อนเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO แล้ว โดยก่อนเข้ารับการตรวจประเมินนั้น IMO เปิดโอกาสให้ประเทศไทยเตรียมความพร้อมก่อนเข้ารับการตรวจประเมินล่วงหน้าถึง 18 เดือน ส่งผล

²⁸³ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part II paragraph 9.1

An audit follow-up should, if applicable, be conducted after corrective actions have been completed by the Member State, but not later than three to four years following a Member State audit, in order to determine the status of implementation of the corrective action plan.

²⁸⁴ International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013) : Part I paragraph 6.5

ให้ประเทศไทยมีโอกาสในการประเมิน (assess) การปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของตนเอง ตลอดจนค้นพบข้อบกพร่องในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ซึ่งหากประเทศไทยมิได้มีพันธกรณีในการเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO หน่วยงานต่างๆ ของประเทศไทยก็อาจมิได้ดำเนินการประเมินการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารดังกล่าว ซึ่งเมื่อหน่วยงานของประเทศไทยค้นพบข้อบกพร่องแล้ว หน่วยงานดังกล่าวก็มีโอกาสในการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่อง อันเป็นลักษณะของการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยตนเอง หรือ self-enforcement จากการศึกษาการดำเนินการของหน่วยงานของประเทศไทยนั้น พบว่ากรมเจ้าท่าซึ่งเป็นหน่วยงานหลักที่มีหน้าที่ในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ได้ดำเนินการหลายประการ เพื่อแก้ไขข้อบกพร่องในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการออกกฎหมายอนุบัญญัติเพื่อรองรับพันธกรณีที่ยังขาดอยู่ภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO อันเป็นการยกระดับกฎหมายของประเทศไทยให้มีความครบถ้วนสมบูรณ์ และสอดคล้องกับพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO เช่น

(1) การออกกฎหมายเกี่ยวกับการมอบอำนาจให้กับองค์กรที่ได้รับการยอมรับ ได้แก่

(1.1) ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการประกาศกำหนดสถาบันการตรวจเรือให้ตรวจเรือและออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือจากกรมเจ้าท่า²⁸⁵

(1.2) ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยค่าธรรมเนียมการตรวจ และการออกใบสำคัญรับรองของสถาบันการตรวจเรือ พ.ศ. 2565²⁸⁶

(1.3) ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 240/2565 เรื่อง ข้อเสนอแนะ ขั้นตอน วิธีการปฏิบัติสำหรับสถาบันการตรวจเรือ (Recognized Organizations : ROs Instruction)²⁸⁷

(1.4) ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 257/2565 เรื่อง แบบบันทึกข้อตกลงเพื่อยอมรับและผูกพันในการปฏิบัติตามข้อกำหนดและเงื่อนไขการตรวจเรือและออกใบสำคัญรับรองตามอนุสัญญา ระหว่างประเทศและพิธีสาร²⁸⁸

²⁸⁵ ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการประกาศกำหนดสถาบันการตรวจเรือให้ตรวจเรือและออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือจากกรมเจ้าท่า ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 139 ตอนพิเศษ 152 ง หน้า 42

²⁸⁶ ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยค่าธรรมเนียมการตรวจ และการออกใบสำคัญรับรองของสถาบันการตรวจเรือ พ.ศ. 2564 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 139 ตอนพิเศษ 168 ง หน้า 40

²⁸⁷ ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 240/2565 เรื่อง ข้อเสนอแนะ ขั้นตอน วิธีการปฏิบัติสำหรับสถาบันการตรวจเรือ (Recognized Organizations : ROs Instruction) ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 139 ตอนพิเศษ 270 ง หน้า 30

(2) การออกกฎหมายเกี่ยวกับการตรวจควบคุมเรือในเมืองท่า ได้แก่

(2.1) ระเบียบกรมเจ้าท่า ว่าด้วยการตรวจควบคุมเรือในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า (Port State Control Inspection) พ.ศ. 2564²⁸⁹

(2.2) ระเบียบกรมเจ้าท่า ว่าด้วยการตรวจควบคุมเรือในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า (Port State Control Inspection) (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2565²⁹⁰

(2.3) ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 141/2564 เรื่อง นโยบายการตรวจควบคุมเรือในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า (Port State Control Inspection Policy)²⁹¹

(3) การออกกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอันตราย เช่น

(3.1) กฎกระทรวงการดำเนินการสำหรับสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ พ.ศ. 2564²⁹²

(3.2) ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 191/2565 เรื่อง การดำเนินการต่อสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ทางน้ำระหว่างประเทศ²⁹³

(3.3) ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 208/2565 เรื่อง ประเภทของภาชนะ มาตรฐานของภาชนะ การจัดให้มีและการรับรองการใช้รหัสสหประชาชาติ (United Nation Mark) และข้อปฏิบัติในการบรรจุสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้²⁹⁴

²⁸⁸ ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 257/2565 เรื่อง แบบบันทึกข้อตกลงเพื่อยอมรับและผูกพันในการปฏิบัติตามข้อกำหนดและเงื่อนไขการตรวจเรือและออกใบสำคัญรับรองตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและพิธีสาร ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 139 ตอนพิเศษ 293 ง หน้า 27

²⁸⁹ ระเบียบกรมเจ้าท่า ว่าด้วยการตรวจควบคุมเรือในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า (Port State Control Inspection) พ.ศ. 2564 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 138 ตอนพิเศษ 180 ง หน้า 1

²⁹⁰ ระเบียบกรมเจ้าท่า ว่าด้วยการตรวจควบคุมเรือในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า (Port State Control Inspection) (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2565 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 139 ตอนพิเศษ 273 ง หน้า 6

²⁹¹ ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 141/2564 เรื่อง นโยบายการตรวจควบคุมเรือในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า (Port State Control Inspection Policy) ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 138 ตอนพิเศษ 216 ง หน้า 3

²⁹² กฎกระทรวงการดำเนินการสำหรับสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ พ.ศ. 2564 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 138 ตอนที่ 72 ก หน้า 5

²⁹³ ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 191/2565 เรื่อง การดำเนินการต่อสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ทางน้ำระหว่างประเทศ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 139 ตอนพิเศษ 243 ง หน้า 1 เล่มที่ 1

²⁹⁴ ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 208/2565 เรื่อง ประเภทของภาชนะ มาตรฐานของภาชนะ การจัดให้มีและการรับรองการใช้รหัสสหประชาชาติ (United Nation Mark) และข้อปฏิบัติในการบรรจุสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 139 ตอนพิเศษ 261 ง หน้า 15

(3.4) ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 209/2565 เรื่อง การฝึกอบรม หลักสูตรการฝึกอบรม และวิธีการประเมินความรู้ความสามารถ สำหรับผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ทางทะเล ตามประมวลข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ทางน้ำระหว่างประเทศ(International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code))²⁹⁵

(3.5) ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 210/2565 เรื่อง แบบรายงานเหตุที่เกิดจากสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้²⁹⁶

(4) การออกกฎหมายเกี่ยวกับการตรวจและการออกใบสำคัญรับรองต่างๆ เกี่ยวกับเรือ เช่น

(4.1) ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจ และการออกใบสำคัญรับรองสำหรับเรือบรรทุกสารเคมีอันตรายในระวาง พ.ศ. 2565²⁹⁷

(4.2) ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขและค่าธรรมเนียมการตรวจ และการออกใบสำคัญรับรองสำหรับเรือที่บรรทุกของแข็งในระวาง พ.ศ. 2565²⁹⁸

(4.3) ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจ และการออกใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก พ.ศ. 2565²⁹⁹

(4.4) ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจ และการออกใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน พ.ศ. 2566³⁰⁰

²⁹⁵ ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 209/2565 เรื่อง การฝึกอบรม หลักสูตรการฝึกอบรม และวิธีการประเมินความรู้ความสามารถ สำหรับผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ทางทะเล ตามประมวลข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ทางน้ำระหว่างประเทศ (International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code)) ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 139 ตอนพิเศษ 261 ง หน้า 16

²⁹⁶ ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 210/2565 เรื่อง แบบรายงานเหตุที่เกิดจากสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 139 ตอนพิเศษ 261 ง หน้า 20

²⁹⁷ ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจและการออกใบสำคัญรับรองสำหรับเรือบรรทุกสารเคมีอันตรายในระวาง พ.ศ. 2565 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 139 ตอนพิเศษ 134 ง หน้า 9

²⁹⁸ ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขและค่าธรรมเนียมการตรวจและการออกใบสำคัญรับรองสำหรับเรือที่บรรทุกของแข็งในระวาง พ.ศ. 2565 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 139 ตอนพิเศษ 139 ง หน้า 22

²⁹⁹ ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจและการออกใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก พ.ศ. 2565 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 140 ตอนพิเศษ 6 ง หน้า 14

³⁰⁰ ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจและการออกใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน พ.ศ. 2566 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 140 ตอนพิเศษ 77 ง หน้า 7

(4.5) ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจ และการออกไปสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากสารเหลวมีพิษในระวางเป็น ปริมาตรรวม พ.ศ. 2566³⁰¹

(4.6) ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจ และการออกไปสำคัญรับรองระหว่างประเทศสำหรับเรือบรรทุกแก๊สเหลวในระวาง พ.ศ. 2566³⁰²

(4.7) ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจ และการออกไปสำคัญรับรองให้เป็นไปตามประมวลข้อบังคับว่าด้วยการบริหารจัดการความปลอดภัย ระหว่างประเทศ พ.ศ. 2566³⁰³

(4.8) ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจ และการออกไปสำคัญรับรองสำหรับเรือพลังงานนิวเคลียร์ พ.ศ. 2566³⁰⁴

(4.9) ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจ และการออกไปสำคัญรับรองระหว่างประเทศสำหรับเรือเดินเขตทั่วโลก พ.ศ. 2566³⁰⁵

(4.10) ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจ และการออกไปสำคัญรับรองสำหรับเรือบรรทุกสินค้าอันตราย พ.ศ. 2566³⁰⁶

(4.11) ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการตรวจ และ การออกเอกสารการบันทึกประวัติเรือต่อเนื่อง (Continuous Synopsis Record) และการตรวจและ

³⁰¹ ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจและการออกไปสำคัญ รับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากสารเหลวมีพิษในระวางเป็นปริมาตรรวม พ.ศ. 2566 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 140 ตอนพิเศษ 77 ง หน้า 11

³⁰² ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจและการออกไปสำคัญ รับรองระหว่างประเทศสำหรับเรือบรรทุกแก๊สเหลวในระวาง พ.ศ. 2565 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 140 ตอนพิเศษ 77 ง หน้า 15

³⁰³ ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจและการออกไปสำคัญ รับรองให้เป็นไปตามประมวลข้อบังคับว่าด้วยการบริหารจัดการความปลอดภัยระหว่างประเทศ พ.ศ. 2566 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 140 ตอนพิเศษ 77 ง หน้า 20

³⁰⁴ ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจและการออกไปสำคัญ รับรองสำหรับเรือพลังงานนิวเคลียร์ พ.ศ. 2566 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 140 ตอนพิเศษ 145 ง หน้า 1

³⁰⁵ ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจและการออกไปสำคัญ รับรองระหว่างประเทศสำหรับเรือเดินเขตทั่วโลก พ.ศ. 2566 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 140 ตอนพิเศษ 145 ง หน้า 6

³⁰⁶ ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจและการออกไปสำคัญ รับรองสำหรับเรือบรรทุกสินค้าอันตราย พ.ศ. 2566 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 140 ตอนพิเศษ 145 ง หน้า 11

การออกใบสำคัญรับรองการรักษาความปลอดภัยของเรือระหว่างประเทศ (International Ship Security Certificate) พ.ศ. 2566³⁰⁷

(4.12) ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจเรือและผู้ให้บริการตามโปรแกรมเสริมระหว่างที่ทำการตรวจเรือบรรทุกสินค้าเทกองและเรือบรรทุกน้ำมัน พ.ศ. 2566³⁰⁸

(4.13) ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขและค่าธรรมเนียมการออกใบสำคัญรับรองสำหรับระบบจำแนกและติดตามเรือระยะไกล พ.ศ. 2566³⁰⁹

(5) การออกกฎหมายเกี่ยวกับมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามของคนประจำเรือ เช่น

(5.1) ข้อบังคับกรมเจ้าท่า เกี่ยวกับการสอบความรู้ผู้ทำการในเรือเดินทะเลใกล้ฝั่งและเรือเดินทะเลระหว่างประเทศ พ.ศ. 2565³¹⁰

(5.2) ระเบียบกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการรับรองสถานศึกษาฝึกอบรมและหลักสูตรการศึกษา และหลักสูตรการฝึกอบรม พ.ศ. 2565³¹¹

(5.3) ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 5/2565 เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองหลักสูตรฝึกอบรม (ระยะสั้น) ของคนประจำเรือ โดยสถานศึกษาฝึกอบรมที่ได้รับการรับรองจากกรมเจ้าท่า³¹²

³⁰⁷ ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการตรวจ และการออกเอกสารการบันทึกประวัติเรือต่อเนื่อง (Continuous Synopsis Record) และการตรวจและการออกใบสำคัญรับรองการรักษาความปลอดภัยของเรือระหว่างประเทศ (International Ship Security Certificate) พ.ศ. 2566 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 140 ตอนพิเศษ 145 ง หน้า 15

³⁰⁸ ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจเรือและผู้ให้บริการตามโปรแกรมเสริมระหว่างที่ทำการตรวจเรือบรรทุกสินค้าเทกองและเรือบรรทุกน้ำมัน พ.ศ. 2566 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 140 ตอนพิเศษ 145 ง หน้า 19

³⁰⁹ ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขและค่าธรรมเนียมการออกใบสำคัญรับรองสำหรับระบบจำแนกและติดตามเรือระยะไกล พ.ศ. 2566 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 140 ตอนพิเศษ 145 ง หน้า 24

³¹⁰ ข้อบังคับกรมเจ้าท่า เกี่ยวกับการสอบความรู้ผู้ทำการในเรือเดินทะเลใกล้ฝั่งและเรือเดินทะเลระหว่างประเทศ พ.ศ. 2565 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 139 ตอนพิเศษ 72 ง หน้า 24

³¹¹ ระเบียบกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการรับรองสถานศึกษาฝึกอบรมและหลักสูตรการศึกษา และหลักสูตรการฝึกอบรม พ.ศ. 2565 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 139 ตอนพิเศษ 211 ง หน้า 1

(5.4) ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 146/2565 เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการสอบประเมินความรู้ความสามารถเพื่อขอรับประกาศนียบัตรระดับปฏิบัติการ (Operational Level) และสนับสนุน (Support Level) ฝ่ายเดินเรือและฝ่ายช่างกลตามข้อบังคับกรมเจ้าท่าเกี่ยวกับการสอบความรู้ผู้ทำการในเรือเดินทะเลใกล้ฝั่งและเรือเดินทะเลระหว่างประเทศสำหรับผู้ผ่านการฝึกอบรมจากสถานศึกษาฝึกอบรมได้รับการรับรองหลักสูตรจากกรมเจ้าท่า³¹³

(5.5) ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 46/2566 เรื่อง มาตรการเพื่อความปลอดภัยในการทำงานบนเรือ เรื่องการเข้ายาม การกำหนดชั่วโมงการพักผ่อน และความเหนื่อยล้าจากการทำงานของคนประจำเรือ³¹⁴

ทั้งนี้ กรมเจ้าท่ายังอยู่ระหว่างการจัดทำกฎหมายระดับพระราชบัญญัติ จำนวน 4 ฉบับ เพื่อรองรับพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO อีกด้วย ได้แก่³¹⁵

(1) ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เพื่อรองรับพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือและมาตรฐานของท่าเรือ

(2) ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เพื่อรองรับพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ในส่วนที่เกี่ยวกับการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางน้ำ

³¹² ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 5/2565 เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองหลักสูตรฝึกอบรม (ระยะสั้น) ของคนประจำเรือ โดยสถานศึกษาฝึกอบรมที่ได้รับการรับรองจากกรมเจ้าท่า ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 139 ตอนพิเศษ 52 ง หน้า 18

³¹³ ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 146/2565 เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการสอบประเมินความรู้ความสามารถเพื่อขอรับประกาศนียบัตรระดับปฏิบัติการ (Operational Level) และสนับสนุน (Support Level) ฝ่ายเดินเรือและฝ่ายช่างกลตามข้อบังคับกรมเจ้าท่าเกี่ยวกับการสอบความรู้ผู้ทำการในเรือเดินทะเลใกล้ฝั่งและเรือเดินทะเลระหว่างประเทศสำหรับผู้ผ่านการฝึกอบรมจากสถานศึกษาฝึกอบรมได้รับการรับรองหลักสูตรจากกรมเจ้าท่า ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 139 ตอนพิเศษ 183 ง หน้า 29

³¹⁴ ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 46/2566 เรื่อง มาตรการเพื่อความปลอดภัยในการทำงานบนเรือ เรื่องการเข้ายาม การกำหนดชั่วโมงการพักผ่อน และความเหนื่อยล้าจากการทำงานของคนประจำเรือ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 140 ตอนพิเศษ 36 ง หน้า 12

³¹⁵ กรมเจ้าท่า, (ร่าง) พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. ... [ออนไลน์], 24 พฤษภาคม 2565. เข้าถึงได้จาก <https://md.go.th/comment/%E0%B8%A3%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%7-%E0%B8%9E%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B8%A3%E0%B8%B2%E0%B8%8A%E0%B8%9A%E0%B8%B1%E0%B8%8D%E0%B8%8D%E0%B8%B1%E0%B8%95%E0%B8%B4%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B9%80/> (เข้าถึงเมื่อ 7 กรกฎาคม 2566)

(3) ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. ... เพื่อรองรับพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ทางน้ำ

(4) ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. ... เพื่อรองรับพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการจราจรทางน้ำ

นอกจากนี้ ประเทศไทยยังได้มีการจัดตั้งหน่วยงานขึ้นมาใหม่ 2 หน่วยงานเพื่อทำหน้าที่เฉพาะกิจ ได้แก่ สำนักงานสืบสวนอุบัติเหตุทางน้ำภายใต้กระทรวงคมนาคม โดยมีอำนาจหน้าที่ในการสืบสวนอุบัติเหตุทางน้ำและรายงานต่อ IMO ตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 367/2565 ซึ่งเป็นการยกระดับมาตรฐานการสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำของประเทศไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานของ IMO และกลุ่มมาตรฐานความปลอดภัยสินค้าและสินค้าอันตรายภายใต้สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ กรมเจ้าท่า โดยมีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลการจัดวาง การขนส่ง และการขนถ่ายสินค้าอันตราย ตามคำสั่งกรมเจ้าท่า ที่ 608/2565 ซึ่งเป็นการยกระดับการขนส่งสินค้าอันตรายให้ เป็นไปตามข้อกำหนดของตราสารต่างๆ ของ IMO มากไปกว่านั้น การเตรียมการก่อนเข้ารับการตรวจประเมินยังทำให้หน่วยงานต่างๆ ของประเทศไทยได้มีการบูรณาการความร่วมมือระหว่างกัน ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาแผนกลยุทธ์การดำเนินการตามข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (Thailand's Overall Maritime Strategy) เพื่อใช้ในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยแผนกลยุทธ์ดังกล่าวอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการแห่งชาติเพื่อการประสานงานกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งถูกแต่งตั้งโดยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2552 และในการขับเคลื่อนการดำเนินการตามแผนกลยุทธ์นั้นจะเป็นอำนาจหน้าที่ของคณะอนุกรรมการจัดทำและขับเคลื่อนกลยุทธ์เพื่อดำเนินการตามพันธกรณีอนุสัญญาะหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งถูกแต่งตั้งโดยคำสั่งคณะกรรมการแห่งชาติเพื่อการประสานงานกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ที่ 2/2563 ลงวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2563³¹⁶ นอกจากนี้ หน่วยงานต่างๆ ยังได้มีการกำหนดตัวชี้วัด (Key Performance Indicator : KPI) ร่วมกันทุก 6 เดือน เพื่อใช้ในการทบทวนและปรับปรุงการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO รวมถึงมีการจัดทำบันทึกความร่วมมือระหว่างกัน ไม่ว่าจะเป็นการจัดทำบันทึกข้อตกลงการปฏิบัติงานด้านอนุสัญญา ระหว่างกรมเจ้าท่ากับกรมอุตุฯ เพื่อประสานงานและแลกเปลี่ยนหรือเชื่อมโยงข้อมูลด้าน

³¹⁶ กรมเจ้าท่า, Thailand's Overall Maritime Strategy [ออนไลน์], 12 มีนาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://md.go.th/thailand-s-overall-maritime-strategy/> (เข้าถึงเมื่อ 8 กรกฎาคม 2566)

อตุณิยมิวทิย³¹⁷ แลกรจัดททำบ้นทึกรควมร่วมมีเอระหว่งกรมเจ้าททำกับสำนักงนคณกรรกรมกร กึกรกรรจยเสียง กึกรกรทรทศน์ แลกรกึกรกรทรคมนาคนแห่งชชาติเพื่อประสางนงนแลกรเปล็ยน หรือเชื่อมโยงข้อมูลด้นกรกรอนุญตแลกรก้ำกับทูแลควมปลอดภัยในกรเดินเรือ เป็นด้น ตลอดจนมี กรพัฒนาระบบบูรณกรกรข้อมูลกึกรกรทงทะเล (Thai Integrated Shipping Information System : THISIS) เพื่อใช้ประมวผลแลกรบรหกรจกรกรข้อมูลกรเรือไทยให้เป็นไปตมมตรฐนของ IMO³¹⁸ ซึ่งกรด้นกรกรของหน่วยงนทึกรล่วมท้งหมดนี้ ส่งผลให้กรปฏิบัติตมพ้นกรณึภยใต้ตรสกรร ต่งกรร ของ IMO ของประเทศไทยเป็นไปอย่งมประสทธิภยมกรย่งชึ้น โดยเป็นกรทึประเทศไทยได้ ด้นกรกรบงค้บใช้ตรสกรรต่งกรร ของ IMO โดยตนเอง (self-enforcement) ต่งแต่ก่อนช้กรกรกรกรรจว ประเมินจก IMO

ท้งนี้ ภายหล่งเสร้งจึกรกรกรรจวประเมิน คณผู้กรรจวประเมินจะสรุบข้อบกพร่องหรือข้อส้งเกด ในกรปฏิบัติตมพ้นกรณึภยใต้ตรสกรรต่งกรร ของ IMO ให้ประเทศไทยทรบ พร้อมให้ควมเห็น แลกรข้อเสนอนนเอในกรแก้ชข้อบกพร่องด่งกรล่ว ร่วมถึงส่วนทึประเทศไทยควรพัฒนเพิ่มเตม ซึ่งกรด้นกรกรด่งกรล่วของคณผู้กรรจวประเมินนี้ จะททำให้ประเทศไทยทรบถึงข้อบกพร่องของตน ในกรปฏิบัติตมพ้นกรณึภยใต้ตรสกรรต่งกรร ของ IMO โดยสกรมกรระบูปัญหแลกรสเหตุของ กรเกิดข้อบกพร่อง ตลอดจนสกรมกรกำหนดกรด้นกรกรเพื่อแก้ชข้อบกพร่องด่งกรล่ว ซึ่งช่วให้ ประเทศไทยสกรมกรปรบปร่งชิดควมสกรมกรแลกรประสทธิภยโดยรวมของตนในกรปฏิบัติตม ข้อก้ำกรนภยใต้ตรสกรรต่งกรร ของ IMO ตลอดจนสกรมกรแก้ชข้อบกพร่องในกรปฏิบัติตมพ้นกรณึ ภยใต้ตรสกรรต่งกรร ของ IMO อน่ก้อให้เกิดกรบงค้บใช้ตรสกรรต่งกรร ของ IMO โดยประเทศไทยเอง (self-enforcement) ซึ่งส่งผลชิดต่อควมปลอดภัยแลกรประสทธิภยในกรเดินเรือ ตลอดจน กรปกป้องกันครองส้งแวดล้อมทงทะเลของประเทศไทย อน่เป็นกรส่งเสริมภคกรกรขนส่งทงทะเล ของประเทศไทยให้มควมก้ำวหน้า เกิดประโยชนต่อธุรกิจพณิชยนกรวีของประเทศไทยโดยรวม ท้งย่ง

³¹⁷ กรมเจ้าททำ, ช่วกรมเจ้าททำ ฉบับทึ 46/2563 กรมเจ้าททำ จดัพิธิลงนม MOU ร่วมกับกรมอตุณิยมิวทิย [ออนไลน์], 28 กันยยน 2563. ช้ถึงได้จก <https://md.go.th/%E0%B8%82%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%A7%E0%B8%81%E0%B8%A3%E0%B8%A1%E0%B9%80%E0%B8%88%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%97%E0%B9%88%E0%B8%B2-%E0%B8%89%E0%B8%9A%E0%B8%B1%E0%B8%9A%E0%B8%97%E0%B8%B5%E0%B9%88-46-2563/> (ช้ถึงเมื่อ 7 กรกฐกรค 2566)

³¹⁸ รัฐบลไทย, กรมเจ้าททำ ดึงเทคโนโลยเพิ่มศักภยประมวผลกรเรือไทย เร่งช้บเคล็อนพณิชยนกรวี ไทยรกรรับตลาดขนส่งทงน้ชยยด่ว [ออนไลน์]. ช้ถึงได้จก <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/57163> (ช้ถึงเมื่อ 8 กรกฐกรค 2566)

เป็นการยกระดับกฎหมายไทยให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล รวมถึงส่งเสริมภาพลักษณ์และบทบาทของประเทศไทยในสังคมระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นในฐานะประเทศสมาชิก IMO และในฐานะสมาชิกคณะมนตรี IMO วาระปี 2565-2566³¹⁹ อีกด้วย

4.4 ข้อสังเกตท้ายบท

จากการศึกษาระบบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ พบว่าระบบการตรวจประเมินนั้นส่งผลกระทบต่อประเทศไทยทั้งก่อนเข้ารับการตรวจประเมินระหว่างเข้ารับการตรวจประเมิน และภายหลังเข้ารับการตรวจประเมิน ดังต่อไปนี้

(1) ก่อนเข้ารับการตรวจประเมิน ระบบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศส่งผลกระทบต่อประเทศไทยทั้งในเชิงบวกและเชิงลบ ดังนี้

(1.1) ผลกระทบในเชิงบวก

การที่เลขาธิการ IMO แจ้งให้ประเทศไทยทราบถึงกำหนดการเข้ารับการตรวจประเมินล่วงหน้า 18 เดือนนั้น เป็นการสร้างความตระหนักรู้ (awareness) ให้แก่ประเทศไทยในการเตรียมการเพื่อรองรับการตรวจประเมิน โดยเป็นการเปิดโอกาสให้หน่วยงานต่างๆ ของประเทศไทยได้ดำเนินการประเมิน (assess) การปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของตนเอง และค้นพบข้อบกพร่องในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ซึ่งหากประเทศไทยไม่ได้มีพันธกรณีในการเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO หน่วยงานต่างๆ ของประเทศไทยก็อาจไม่ได้ดำเนินการประเมินการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารดังกล่าว ซึ่งเมื่อหน่วยงานของประเทศไทยค้นพบข้อบกพร่องแล้ว หน่วยงานดังกล่าวก็มีโอกาสในการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่อง อันเป็นลักษณะของการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยตนเอง หรือ self-enforcement ซึ่งจากการศึกษาพบว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรมเจ้าท่าในฐานะหน่วยงานหลักที่มีหน้าที่ในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ได้ดำเนินการออกกฎหมายหลายฉบับ รวมถึงแก้ไขกฎหมายที่มีอยู่เดิมเพื่อรองรับพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ที่ยังขาดอยู่ ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวนี้ส่งผลดีต่อประเทศไทยเป็นอย่างมาก โดยเป็นการยกระดับกฎหมายภายในของประเทศไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลตั้งแต่ก่อนที่จะเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO เสียอีก นอกจากนี้ ประเทศไทยยังได้มีการจัดตั้งหน่วยงานขึ้นมาใหม่ 2 หน่วยงานเพื่อทำหน้าที่เฉพาะกิจ

³¹⁹ International Maritime Organization (IMO), **Council Members** [online]. From <https://www.imo.org/en/OurWork/ERO/Pages/Council-Members.aspx> (accessed on 22 May 2023)

ได้แก่ สำนักงานสืบสวนอุบัติเหตุทางน้ำภายใต้กระทรวงคมนาคม โดยมีอำนาจหน้าที่ในการสืบสวนอุบัติเหตุทางน้ำและรายงานต่อ IMO ตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 367/2565 ซึ่งเป็นการยกระดับมาตรฐานการสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำของประเทศไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานของ IMO และกลุ่มมาตรฐานความปลอดภัยสินค้าและสินค้าอันตรายภายใต้สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ กรมเจ้าท่า โดยมีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลการจัดวาง การขนส่ง และการขนถ่ายสินค้าอันตราย ตามคำสั่งกรมเจ้าท่า ที่ 608/2565 ซึ่งเป็นการยกระดับการขนส่งสินค้าอันตรายให้เป็นไปตามข้อกำหนดของตราสารต่างๆ ของ IMO มากไปกว่านั้น การเตรียมการก่อนเข้ารับการตรวจประเมินยังทำให้หน่วยงานต่างๆ ของประเทศไทยได้มีการบูรณาการความร่วมมือระหว่างกัน ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาแผนกลยุทธ์การดำเนินการตามข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (Thailand's Overall Maritime Strategy) เพื่อใช้ในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO การกำหนดตัวชี้วัด (key performance indicator : KPI) ร่วมกันทุก 6 เดือน เพื่อใช้ในการทบทวนและปรับปรุงการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO การจัดทำบันทึกความร่วมมือระหว่างกันเพื่อแลกเปลี่ยนและเชื่อมโยงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ตลอดจนการพัฒนาระบบบูรณาการข้อมูลกิจการทางทะเล (Thai Integrated Shipping Information System : THISIS) เพื่อใช้ประมวลผลและบริหารจัดการข้อมูลกองเรือไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานของ IMO ซึ่งการดำเนินการของหน่วยงานที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ ส่งผลให้การปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของประเทศไทยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยเป็นการที่ประเทศไทยได้ดำเนินการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยตนเอง (self-enforcement) ตั้งแต่ก่อนเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO

(1.2) ผลกระทบในเชิงลบ

แม้การเตรียมการก่อนเข้ารับการตรวจประเมินจะส่งผลดีต่อประเทศไทยก็ตาม แต่การเตรียมการนี้ส่งผลกระทบต่อหน่วยงานต่างๆ ของประเทศไทย รวมถึงบุคลากรในหน่วยงานดังกล่าวมีภาระหน้าที่ที่เพิ่มขึ้นจากภาระหน้าที่งานปกติ ซึ่งอาจทำให้การปฏิบัติงานในหน้าที่ตามปกติเกิดความล่าช้า มากไปกว่านั้น ในการเตรียมการก่อนเข้ารับการตรวจประเมินอาจต้องมีการจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อทำการตรวจสอบและยกระดับการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO เนื่องจากตราสารต่างๆ ของ IMO เป็นความตกลงระหว่างประเทศที่กำหนดบทบัญญัติทางเทคนิคเกี่ยวกับเรืออันยากต่อการปฏิบัติตาม ดังนั้น หน่วยงานต่างๆ ของประเทศไทยอาจไม่สามารถ

ดำเนินการตรวจสอบหรือประเมินการปฏิบัติตามพันธกรณีของตนได้อย่างครบถ้วน ซึ่งการจัดจ้างที่ปรึกษานี้อยู่ส่งผลกระทบต่อปริมาณภายในประเทศของประเทศไทย

(2) ระหว่างเข้ารับการตรวจประเมิน ระบบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศส่งผลกระทบต่อประเทศไทยทั้งในเชิงบวกและเชิงลบ ดังนี้

(2.1) ผลกระทบในเชิงบวก

ในระหว่างการตรวจประเมิน เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของประเทศไทยจะมีโอกาสได้สอบถามข้อสงสัยเกี่ยวกับการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO รวมถึงมีโอกาสได้เรียนรู้จากคณะผู้ตรวจประเมินถึงแนวปฏิบัติที่ดีของประเทศอื่นโดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศพัฒนาแล้ว ซึ่งข้อมูลที่ได้รับจากคณะผู้ตรวจประเมินนี้จะเป็นบทเรียนที่ดีสำหรับประเทศไทยในการปรับปรุงการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

(2.2) ผลกระทบในเชิงลบ

ในระหว่างการตรวจประเมิน หน่วยงานต่างๆ ของประเทศไทยมีหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกแก่คณะผู้ตรวจประเมิน จึงอาจมีความจำเป็นต้องใช้งบประมาณของประเทศในการจัดประชุมเปิดและปิดการตรวจประเมิน รวมถึงการอำนวยความสะดวกต่างๆ แก่คณะตรวจประเมินในระหว่างที่พำนักอยู่ในประเทศไทย เช่น การจัดหาล่าม อุปกรณ์สำนักงาน และยานพาหนะสำหรับการเดินทาง เป็นต้น นอกจากนี้ยังส่งผลกระทบต่อภาระงานของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากเจ้าหน้าที่ดังกล่าวจะต้องเข้ารับการสัมภาษณ์จากคณะผู้ตรวจประเมินนั่นเอง

(3) ภายหลังจากเข้ารับการตรวจประเมิน ระบบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศส่งผลกระทบต่อประเทศไทยทั้งในเชิงบวกและเชิงลบ ดังนี้

(3.1) ผลกระทบในเชิงบวก

ภายหลังจากเข้ารับการตรวจประเมิน จะทำให้ประเทศไทยทราบถึงข้อบกพร่องของตนในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยสามารถระบุปัญหาและสาเหตุของการเกิดข้อบกพร่อง ตลอดจนสามารถแก้ไขข้อบกพร่องในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO อันก่อให้เกิดการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยประเทศไทยเอง (self-enforcement) ซึ่งส่งผลดีต่อความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการเดินเรือ ตลอดจนการปกป้องคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลของประเทศไทย อันเป็นการส่งเสริมภาคการขนส่งทางทะเลของประเทศไทยให้มีความก้าวหน้า

เกิดประโยชน์ต่อธุรกิจพาณิชย์ของประเทศไทยโดยรวม ทั้งยังเป็นการยกระดับกฎหมายไทยให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล รวมถึงส่งเสริมภาพลักษณ์และบทบาทของประเทศไทยในสังคมระหว่างประเทศอีกด้วย

(3.2) ผลกระทบในเชิงลบ

เมื่อประเทศไทยมีข้อบกพร่องในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ประเทศไทยย่อมมีหน้าที่ในการแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าว ซึ่งการแก้ไขข้อบกพร่องนี้ย่อมส่งผลกระทบต่อภาระงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนส่งผลกระทบต่องบประมาณภายในประเทศอีกด้วย ซึ่งหากประเทศไทยมิได้ดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่อง ก็อาจส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์และบทบาทของประเทศไทยในสังคมระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในฐานะสมาชิกคณะมนตรี IMO วาระปี 2565-2566 นอกจากนี้ ยังอาจทำให้เรือสัญชาติไทยถูกประเทศอื่นปฏิเสธไม่ให้เข้าเทียบท่า หรืออาจถูกเพ่งเล็งเป็นพิเศษในระหว่างการตรวจควบคุมเรือในเมืองท่าของประเทศอื่นได้

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

การบังคับใช้กฎหมายยังคงเป็นปัญหาสำคัญของกฎหมายระหว่างประเทศ เนื่องจากทุกรัฐมีความเท่าเทียมกันในสังคมระหว่างประเทศและไม่สามารถอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ กระบวนการ หรืออำนาจบังคับใช้กฎหมายของรัฐอื่นใดได้ ดังนั้น เมื่อมีการละเมิดกฎหมายระหว่างประเทศเกิดขึ้นจึงเป็นการยากที่รัฐใดรัฐหนึ่งจะดำเนินการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศกับอีกรัฐหนึ่ง อย่างไรก็ตามหาใช่ว่ากฎหมายระหว่างประเทศจะปราศจากกลไกในการบังคับใช้กฎหมายเสียทีเดียว แต่กลไกในการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศนั้นจะมีความแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับรูปแบบของการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศ โดยการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศสามารถแบ่งออกเป็น 3 รูปแบบได้แก่ การบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศโดยตนเอง (self-enforcement) การบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศโดยรัฐอื่น (other states) และการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศโดยอาศัยกลไกของกฎบัตรสหประชาชาติ (UN Charter)

ทั้งนี้ ตราสารต่างๆ ของ IMO ในฐานะที่เป็นความตกลงระหว่างประเทศซึ่งถูกรับรองภายใต้การอุปถัมภ์ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ หรือ IMO ก็มีกลไกในการบังคับใช้กฎหมายเช่นเดียวกัน โดยอยู่ในรูปแบบของการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศโดยตนเอง (self-enforcement) และการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศโดยรัฐอื่น (other states) ซึ่งการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยตนเองนั้นจะเป็นอำนาจหน้าที่ของรัฐภาคีในฐานะรัฐเจ้าของธง (รัฐที่เรือมีสัญชาติ) โดยการกำหนดบทลงโทษสำหรับเรือและบุคลากรของตนในกรณีที่มีการละเมิดบทบัญญัติภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ส่วนการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยรัฐอื่นนั้นจะเป็นอำนาจหน้าที่ของรัฐภาคีในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่าโดยการตรวจควบคุมเรือที่ซุกซ่อนต่างรัฐภาคีที่เข้าเทียบท่าของตนเพื่อผลักดันให้รัฐภาคีในฐานะรัฐเจ้าของธง (รัฐที่เรือมีสัญชาติ) ปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO อย่างไรก็ตาม เมื่อตราสารต่างๆ ของ IMO เป็นความตกลงระหว่างประเทศที่กำหนดบทบัญญัติทางเทคนิคเกี่ยวกับเรืออันยากต่อการปฏิบัติตามของรัฐภาคี การบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยรัฐภาคีในฐานะรัฐเจ้าของธงและรัฐภาคีในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่าจึงยังไม่เพียงพอที่จะทำให้รัฐภาคีทั้งหมดปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารทั้งหลายดังกล่าว เนื่องจากการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยรัฐภาคีในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่าเป็นเพียงการตรวจใบสำคัญรับรองที่รัฐภาคีอื่นออกให้แก่

เรือที่ชักธงของรัฐภาคีนั้น ไม่ได้เป็นการตรวจการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO อย่างเป็นระบบ ด้วยเหตุนี้ IMO ในฐานะองค์การระหว่างประเทศที่มีวัตถุประสงค์ในการสร้างความร่วมมือระหว่างรัฐ (มาตรา 1 ตราสารก่อตั้ง IMO)¹ จึงได้จัดตั้งระบบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศขึ้นมา เพื่อช่วยแก้ไขปัญหาการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของรัฐภาคี อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถ้อยคำในมาตรา 1(a) ของตราสารก่อตั้ง IMO จะเห็นได้ว่า IMO และประเทศสมาชิกมีความเท่าเทียมกัน IMO จึงไม่มีอำนาจบังคับเหนือรัฐซึ่งเป็นประเทศสมาชิกในเรื่องใดๆ ที่อยู่นอกเหนือจากที่ตราสารก่อตั้ง IMO กำหนดได้ เว้นแต่ประเทศสมาชิกดังกล่าวจะให้ความยินยอม ซึ่งเป็นไปตามหลักอำนาจอธิปไตยของรัฐภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ด้วยเหตุนี้ ระบบการตรวจประเมินในระยะแรกนั้นจึงอยู่ในรูปแบบของการประเมินตนเองในฐานะรัฐเจ้าของธง (Self-Assessment of Flag State Performance) โดยแนะนำให้รัฐภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 6 ฉบับ ดำเนินการประเมินตนเองในฐานะรัฐเจ้าของธง แต่เนื่องจากระบบการประเมินตนเองนี้ไม่มีสภาพบังคับทางกฎหมาย (no legal binding force) ดังนั้น รัฐภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO จะดำเนินการประเมินตนเองในฐานะรัฐเจ้าของธงหรือไม่ก็ได้ขึ้นอยู่กับความสมัครใจ ทำให้มีรัฐภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO ถึงร้อยละ 17 ที่มีได้ดำเนินการประเมินตนเองในฐานะรัฐเจ้าของธง² ส่งผลให้ระบบการประเมินตนเองในฐานะรัฐเจ้าของธงนี้ไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควรจะเป็น ด้วยเหตุนี้ IMO จึงยกเลิกระบบการประเมินตนเองในฐานะรัฐเจ้าของธง และจัดตั้งระบบการตรวจประเมินภาคสมัครใจ (Voluntary IMO Member State Audit Scheme) ขึ้นมา โดยผลักดันให้รัฐภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 10 ฉบับ อาสาเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO แต่เนื่องจากระบบการตรวจประเมินภาคสมัครใจไม่มีสภาพบังคับทางกฎหมาย (no legal binding force) เช่นเดียวกัน ดังนั้น รัฐภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO จะเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO หรือไม่ก็ได้ขึ้นอยู่กับความยินยอม

¹ Convention on the International Maritime Organization 1948, Article 1

The purposes of the Organization are:

(a) To provide machinery for cooperation among Governments in the field of governmental regulation and practices relating to technical matters of all kinds affecting shipping engaged in international trade; to encourage and facilitate the general adoption of the highest practicable standards in matters concerning the maritime safety, efficiency of navigation and prevention and control of marine pollution from ships; and to deal with administrative and legal matters related to the purposes set out in this Article;

² Kim Sang Ho, “Developing Key Performance Indicators for IMO Member States in the Context of IMO Member State Audit Scheme,” (Master’s thesis, World Maritime University, 2017), p. 19.

และความสมัครใจของรัฐภาคี จึงทำให้มีรัฐภาคีเพียง 67 ประเทศเท่านั้นที่อาสาเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO³ ส่งผลให้ระบบการตรวจประเมินภาคสมัครใจไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควรจะเป็น ด้วยเหตุนี้ IMO จึงยกเลิกระบบการตรวจประเมินภาคสมัครใจ และจัดตั้งระบบการตรวจประเมินภาคบังคับขึ้นมา ซึ่งตามหลักแล้วระบบการตรวจประเมินภาคบังคับนี้ไม่มีสภาพบังคับทางกฎหมาย (no legal binding force) เช่นเดียวกัน แต่เนื่องจากการแก้ไขเพิ่มเติมตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 9 ฉบับ ได้แก่ อนุสัญญา SOLAS 1974 อนุสัญญา SOLAS PROT 1988 อนุสัญญา MARPOL 73/78 อนุสัญญา MARPOL PROT 1997 อนุสัญญา STCW 1978 อนุสัญญา LL 1966 อนุสัญญา LL PROT 1988 อนุสัญญา TONNAGE 1969 และอนุสัญญา COLREG 1972 เพื่อเพิ่มบทบัญญัติเกี่ยวกับการตรวจสอบการปฏิบัติตามอนุสัญญาของรัฐภาคีลงในตราสารทั้งหลายดังกล่าว โดยกำหนดให้รัฐภาคีต้องเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO เป็นระยะๆ และการตรวจประเมินนั้นต้องเป็นไปตามมาตรฐานการตรวจประเมินซึ่งถูกรับรองโดยข้อมติของสมัชชาที่ A.1070(28) ว่าด้วยประมวลข้อบังคับว่าด้วยการปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO Instruments Implementation Code : III Code) รวมถึงเป็นไปตามกรอบและขั้นตอนการตรวจประเมินซึ่งถูกรับรองโดยข้อมติของสมัชชาที่ A.1067(28) ว่าด้วยกรอบและขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ (Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme) และรัฐภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 9 ฉบับ ได้ให้การยอมรับการแก้ไขเพิ่มเติมตราสารดังกล่าว จนการแก้ไขเพิ่มเติมนั้นมีผลใช้บังคับแล้ว ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศถือว่ารัฐภาคีทั้งหลายได้แสดงความยินยอมที่จะผูกพัน (consent to be bound) ตามตราสารต่างๆ ของ IMO ที่ถูกแก้ไขเพิ่มเติม จึงส่งผลให้ระบบการตรวจประเมินภาคบังคับมีสภาพบังคับทางกฎหมายขึ้นมา โดย IMO มีอำนาจในการเข้าไปดำเนินการตรวจประเมินรัฐภาคี และรัฐภาคีมีพันธกรณีที่จะต้องเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO

จากการศึกษาพบว่า ระบบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศเป็นกลไกที่ใช้ในการตรวจสอบการกระทำของรัฐภาคีว่าสอดคล้องกับบทบัญญัติที่กำหนดไว้ในตราสารต่างๆ ของ IMO หรือไม่ โดยระบบการตรวจประเมินนั้นจะดำเนินการโดยคณะผู้ตรวจประเมินที่ได้รับการแต่งตั้งจากเลขาธิการ IMO ตามกรอบและขั้นตอนสำหรับระบบการตรวจประเมินภาคบังคับ ซึ่งถูกรับรองโดยข้อมติของสมัชชาที่ A.1067(28) โดยใช้ประมวลข้อบังคับว่าด้วย

³ International Maritime Organization (IMO), **Historic background** [online]. From <https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/Historic-background.aspx> (accessed on 14 August 2021)

การปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งถูกรับรองโดยข้อมติของสมัชชาที่ A.1070(28) เป็นหลักเกณฑ์ (มาตรฐานการตรวจประเมิน) ซึ่งระบบการตรวจประเมินนี้จะทำให้รัฐภาคีทราบถึงสถานะและข้อบกพร่องของตนในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ตลอดจนสามารถแก้ไขข้อบกพร่องด้วยตนเอง โดย IMO จะไม่ก้าวล่วงในการดำเนินการดังกล่าวของรัฐภาคีแต่อย่างใด ตามหลักการที่ปรากฏในตราสารก่อตั้ง IMO อันเป็นลักษณะของการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยตนเอง (self-enforcement) อย่างแท้จริง ดังนั้น เมื่อประเทศไทยเป็นรัฐภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 6 ฉบับ จาก 9 ฉบับที่ถูกแก้ไขเพิ่มเติม ได้แก่ อนุสัญญา SOLAS 1974 อนุสัญญา MARPOL 73/78 อนุสัญญา STCW 1978 อนุสัญญา LL 1966 อนุสัญญา TONNAGE 1969 และอนุสัญญา COLREG 1972 ประเทศไทยจึงมีพันธกรณีในการเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO ซึ่งจากการพิจารณาอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานต่างๆ ของประเทศไทยตามกฎหมายว่าด้วยการแบ่งส่วนราชการ ประกอบกับบทบัญญัติของตราสารต่างๆ ของ IMO และประมวลข้อบังคับว่าด้วยการปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (III Code) ที่ IMO ใช้เป็นหลักเกณฑ์ (มาตรฐาน) ในการตรวจประเมิน พบว่าหน่วยงานของประเทศไทยที่ได้รับผลกระทบจากระบบการตรวจประเมิน มีจำนวนทั้งสิ้น 12 หน่วยงาน ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน และเรือที่ประสบภัย สำนักงานสืบสวนอุบัติเหตุทางน้ำ ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล กรมเจ้าท่า กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมควบคุมมลพิษ กรมโรงงานอุตสาหกรรม กรมอุตุฯ กรมอุตุนิยมวิทยา และกรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ โดยหน่วยงานที่เป็นผู้รับผิดชอบหลักในการดำเนินการเพื่อรองรับการตรวจประเมินจาก IMO นั้น ได้แก่ กรมเจ้าท่า เนื่องจากเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจเกี่ยวกับการกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์ โดยมีอำนาจหน้าที่ในการร่วมมือและประสานงานกับองค์การระหว่างประเทศในด้านการขนส่งทางน้ำ ซึ่งได้แก่ IMO โดยตรง ตามข้อ 2(5) ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558

เมื่อประเทศไทยมีพันธกรณีที่จะต้องเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO ระบบการตรวจประเมินจึงส่งผลกระทบต่อประเทศไทยตั้งแต่ก่อนเข้ารับการตรวจประเมิน ระหว่างเข้ารับการตรวจประเมิน และภายหลังเข้ารับการตรวจประเมิน ดังต่อไปนี้

(1) ก่อนเข้ารับการตรวจประเมิน ระบบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศส่งผลกระทบต่อประเทศไทยทั้งในเชิงบวกและเชิงลบ ดังนี้

(1.1) ผลกระทบในเชิงบวก

การที่เลขาธิการ IMO แจ้งให้ประเทศไทยทราบถึงกำหนดการเข้ารับการตรวจประเมินล่วงหน้า 18 เดือนนั้น เป็นการสร้างความตระหนักรู้ (awareness) ให้แก่ประเทศไทยในการเตรียมการเพื่อรองรับการตรวจประเมิน โดยเป็นการเปิดโอกาสให้หน่วยงานต่างๆ ของประเทศไทยได้ดำเนินการประเมิน (assess) การปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของตนเอง และค้นพบข้อบกพร่องในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ตลอดจนมีโอกาสในการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าว อันเป็นลักษณะของการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยตนเอง หรือ self-enforcement ซึ่งจากการศึกษาพบว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรมเจ้าท่าในฐานะหน่วยงานหลักที่มีหน้าที่ในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ได้ดำเนินการออกกฎหมายหลายฉบับ รวมถึงแก้ไขกฎหมายที่มีอยู่เดิมเพื่อรองรับพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ที่ยังขาดอยู่ ซึ่งการดำเนินการดังกล่าว นั้นส่งผลดีต่อประเทศไทยเป็นอย่างมาก โดยเป็นการยกระดับกฎหมายภายในของประเทศไทยให้ เป็นไปตามมาตรฐานสากลตั้งแต่ก่อนที่จะเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO เสียอีก นอกจากนี้ ประเทศไทยยังได้มีการจัดตั้งหน่วยงานขึ้นมาใหม่ 2 หน่วยงานเพื่อทำหน้าที่เฉพาะกิจ อันเป็นการยกระดับการดำเนินการของประเทศไทยให้ เป็นไปตามมาตรฐานของ IMO มากยิ่งขึ้น ได้แก่ สำนักงานสืบสวนอุบัติเหตุทางน้ำภายใต้กระทรวงคมนาคม โดยมีอำนาจหน้าที่ในการสืบสวนอุบัติเหตุทางน้ำ และรายงานต่อ IMO และกลุ่มมาตรฐานความปลอดภัยสินค้าและสินค้าอันตรายภายใต้สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ กรมเจ้าท่า โดยมีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลการจัดการขนส่ง และการขนถ่ายสินค้าอันตราย มากไปกว่านั้น การเตรียมการก่อนเข้ารับการตรวจประเมินยังทำให้หน่วยงานต่างๆ ของประเทศไทยได้มีการบูรณาการความร่วมมือระหว่างกัน ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาแผนกลยุทธ์การดำเนินการตามข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (Thailand's Overall Maritime Strategy) เพื่อใช้ในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO การกำหนดตัวชี้วัด (key performance indicator : KPI) ร่วมกันทุก 6 เดือน เพื่อใช้ในการทบทวนและปรับปรุงการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO การจัดทำบันทึกความร่วมมือระหว่างกันเพื่อแลกเปลี่ยนและเชื่อมโยงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ตลอดจนการพัฒนากระบวนการข้อมูลกิจการทางทะเล (Thai Integrated

Shipping Information System : THISIS) เพื่อใช้ประมวลผลและบริหารจัดการข้อมูลกองเรือไทย ให้เป็นไปตามมาตรฐานของ IMO ซึ่งการดำเนินการของหน่วยงานที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ ส่งผลให้การปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของประเทศไทยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยเป็นการที่ประเทศไทยได้ดำเนินการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยตนเอง (self-enforcement) ตั้งแต่ก่อนเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO

อย่างไรก็ดี จากการศึกษาการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พบว่ายังมีข้อบกพร่องที่หน่วยงานยังไม่ได้ปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 3 เรื่อง ดังนี้

(1.1.1) กรมเจ้าท่ายังขาดการประกาศใช้กฎหมายให้ครบถ้วนสมบูรณ์ตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ไม่ว่าจะเป็นในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมจรรยาบรรณทางน้ำท่าเรือและมาตรฐานของท่าเรือ การตรวจและการออกใบสำคัญรับรองสำหรับเรือขนส่งเชื้อเพลิงนิวเคลียร์แบบบรรจุหีบห่อ พลุโทเนียมและกากกัมมันตภาพรังสีระดับสูง ตลอดจนการตรวจและการออกใบสำคัญรับรองการยอมรับอุปกรณ์บนเรือชนิดที่ผ่านการรับรอง (type approval) ดังนั้น เพื่อเป็นการแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าว เห็นควรให้กรมเจ้าท่าดำเนินการยกร่างกฎหมายฉบับใหม่เพื่อรองรับพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ที่ยังขาดอยู่ และแก้ไขกฎหมายภายในที่มีอยู่เดิมให้ทันสมัยสอดคล้องกับการแก้ไขเพิ่มเติมของตราสารต่างๆ ของ IMO รวมถึงพิจารณานำตราสารภาคบังคับและตราสารภาคไม่บังคับของ IMO มาประกาศใช้เป็นกฎหมายภายใน เพื่อให้การปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของประเทศไทยมีความครบถ้วนสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

(1.1.2) สำนักงานสืบสวนอุบัติเหตุทางน้ำ กระทรวงคมนาคมยังขาดการสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำที่เกิดขึ้นก่อนมีการจัดตั้งสำนักงาน จำนวน 4 เรื่อง ได้แก่ กรณีเรือ Ampar 8 กรณีเรือ Smooth Sea 2 กรณีเรือ Oberon และกรณีเรือ Sea Angel⁴ ดังนั้น เพื่อเป็นการแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าว เห็นควรให้สำนักงานสืบสวนอุบัติเหตุทางน้ำดำเนินการยกร่างกฎหมายฉบับใหม่ขึ้นมาเพื่อกำหนดกระบวนการในการสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำให้ชัดเจน โดยเป็นไปตามประมวลข้อบังคับว่าด้วยการสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือ (Casualty Investigation Code) และแนวทางปฏิบัติของ IMO ตลอดจนดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำย้อนหลังและรายงานผลการสอบสวนดังกล่าวไปยัง IMO โดยพลัน

⁴ International Maritime Organization (IMO), **Investigation Reports Outstanding / Thailand** [online]. From <https://gisis.imo.org/Members/MCI/ManageSubmissions.aspx?ShowBy=OutstandingReports&Authority=THA> (accessed on 29 May 2023)

(1.1.3) กรมเจ้าท่ายังขาดการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในทุกเขตท่าเรือเพื่อรองรับของเสียตามที่ตราสารต่างๆ ของ IMO กำหนด ดังนั้น เพื่อเป็นการแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าว เห็นควรให้กรมเจ้าท่าร่างกฎหมายฉบับใหม่เพื่อกำหนดให้ท่าเรือต้องมีมาตรฐานการจัดการสิ่งแวดลอม โดยจัดให้มีสิ่งรองรับของเสียจากเรือ ตลอดจนดำเนินการตรวจสอบท่าเรือถึงการจัดให้มีสิ่งรองรับของเสียจากเรือดังกล่าว

(1.2) ผลกระทบในเชิงลบ

แม้การเตรียมการก่อนเข้ารับการตรวจประเมินจะส่งผลดีต่อประเทศไทยก็ตาม แต่การเตรียมการนี้ส่งผลกระทบต่อหน่วยงานต่างๆ ของประเทศไทย รวมถึงบุคลากรในหน่วยงานดังกล่าวมีภาระหน้าที่ที่เพิ่มขึ้นจากภาระหน้าที่งานปกติ ไม่ว่าจะเป็น การจัดประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องโดยตนเองในเบื้องต้น การเจรจากับเลขาธิการ IMO เพื่อจัดทำบันทึกความร่วมมือก่อนการตรวจประเมิน และการเสนอร่างบันทึกความร่วมมือดังกล่าวให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ (เนื่องจากเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับองค์การระหว่างประเทศที่มีผลผูกพันรัฐบาลไทย ตามมาตรา 4(7) แห่งพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2548) ตลอดจนการดำเนินการตอบแบบสอบถามเบื้องต้นก่อนการตรวจประเมิน ซึ่งอาจทำให้การปฏิบัติงานในหน้าที่ตามปกติเกิดความล่าช้า มากไปกว่านั้น ในการเตรียมการก่อนเข้ารับการตรวจประเมินอาจต้องมีการจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อทำการตรวจสอบและยกระดับการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO เนื่องจากตราสารต่างๆ ของ IMO เป็นความตกลงระหว่างประเทศที่กำหนดบทบัญญัติทางเทคนิคเกี่ยวกับเรืออเนกประสงค์ต่อการปฏิบัติตามของรัฐบาลฯ ดังนั้น หน่วยงานต่างๆ ของประเทศไทยอาจไม่สามารถดำเนินการตรวจสอบหรือประเมินการปฏิบัติตามพันธกรณีของตนได้อย่างครบถ้วน ซึ่งการจัดจ้างที่ปรึกษานี้ย่อมส่งผลกระทบต่อประมาณภายในประเทศของประเทศไทย

(2) ระหว่างเข้ารับการตรวจประเมิน ระบบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศส่งผลกระทบต่อประเทศไทยทั้งในเชิงบวกและเชิงลบ ดังนี้

(2.1) ผลกระทบในเชิงบวก

ในระหว่างการตรวจประเมิน เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของประเทศไทยจะมีโอกาสได้สอบถามข้อสงสัยเกี่ยวกับการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO รวมถึงมีโอกาสได้เรียนรู้จากคณะผู้ตรวจประเมินถึงแนวปฏิบัติที่ดีของประเทศอื่นโดยเฉพาะอย่างยิ่ง

ประเทศพัฒนาแล้ว ซึ่งข้อมูลที่ได้รับจากคณะผู้ตรวจประเมินนี้จะเป็นบทเรียนที่ดีสำหรับประเทศไทย ในการปรับปรุงการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

(2.2) ผลกระทบในเชิงลบ

ในระหว่างการตรวจประเมิน หน่วยงานต่างๆ ของประเทศไทยมีหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกแก่คณะผู้ตรวจประเมิน จึงอาจมีความจำเป็นต้องใช้งบประมาณของประเทศ ในการจัดประชุมเปิดและปิดการตรวจประเมิน รวมถึงการอำนวยความสะดวกต่างๆ แก่คณะตรวจประเมินในระหว่างที่พำนักอยู่ในประเทศไทย เช่น การจัดท่าลำน อู่ปรุกรรมสำนักงาน และยานพาหนะ สำหรับการเดินทาง เป็นต้น นอกจากนี้ยังส่งผลกระทบต่อภาระงานของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากเจ้าหน้าที่ดังกล่าวจะต้องเข้ารับการสัมภาษณ์จากคณะผู้ตรวจประเมินนั่นเอง

(3) ภายหลังจากเข้ารับการตรวจประเมิน ระบบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารของ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศส่งผลกระทบต่อประเทศไทยทั้งในเชิงบวกและเชิงลบ ดังนี้

(3.1) ผลกระทบในเชิงบวก

ภายหลังจากเข้ารับการตรวจประเมิน จะทำให้ประเทศไทยทราบถึงข้อบกพร่อง ของตนในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยสามารถระบุปัญหาและสาเหตุ ของการเกิดข้อบกพร่อง ตลอดจนสามารถแก้ไขข้อบกพร่องในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสาร ต่างๆ ของ IMO อันก่อให้เกิดการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยประเทศไทยเอง (self-enforcement) ซึ่งส่งผลดีต่อความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการเดินเรือ ตลอดจนการปกป้องคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ทางทะเลของประเทศไทย อันเป็นการส่งเสริมภาคการขนส่งทางทะเลของประเทศไทยให้มีความก้าวหน้า เกิดประโยชน์ต่อธุรกิจพาณิชย์นาวีของประเทศไทยโดยรวม ทั้งยังเป็นการยกระดับกฎหมายไทยให้ สอดคล้องกับมาตรฐานสากล รวมถึงส่งเสริมภาพลักษณ์และบทบาทของประเทศไทยในสังคมระหว่าง ประเทศอีกด้วย

ทั้งนี้ ประเทศไทยได้เข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO แล้ว เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2566 ถึงวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2566 พบว่าประเทศไทยมีข้อบกพร่องในการปฏิบัติตามพันธกรณี ภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 4 เรื่อง ได้แก่⁵

(3.1.1) การดำเนินการตรวจเรือในฐานะรัฐเจ้าของธงของกรมเจ้าท่ายังมีจำนวน ไม่เพียงพอที่จะยืนยันได้ว่าคุณสมบัติของเรือและคนประจำเรือเป็นไปตามข้อกำหนดของตราสารต่างๆ ของ IMO

(3.1.2) สำนักงานสืบสวนอุบัติเหตุทางน้ำยังมิได้ส่งรายงานการสอบสวน อุบัติเหตุทางทะเลร้ายแรง (very serious marine casualties) ที่เกิดขึ้นกับเรือสัญชาติไทยทั้งใน ปี 2555 และปี 2559 ให้กับ IMO

(3.1.3) กรมเจ้าท่ายังมิได้จัดทำบันทึกข้อตกลงที่เป็นลายลักษณ์อักษรกับ องค์กรที่ได้รับการยอมรับ (Recognized Organizations : ROs)

(3.1.4) สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ ประสบภัยยังมิได้จัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลือของเรือโดยสารที่เข้าและออกประเทศไทยเป็น ประจำ

ซึ่งขณะนี้ ทั้ง 3 หน่วยงานอยู่ระหว่างการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าว โดยกรมเจ้าท่าได้ ดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องเกี่ยวกับการจัดทำบันทึกข้อตกลงกับองค์กรที่ได้รับการยอมรับเรียบร้อยแล้ว โดยได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงกับองค์กรที่ได้รับการยอมรับทั้ง 7 องค์กร เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2566⁶ ส่วนข้อบกพร่องเกี่ยวกับการตรวจเรือในฐานะรัฐเจ้าของธงนั้น กรมเจ้าท่าอยู่ระหว่างการ กำหนดเป้าหมายในการตรวจเรือที่ชักธงไทยเพิ่มเติมเพื่อให้สามารถยืนยันได้ว่าคุณสมบัติของเรือและ

⁵ ผู้จัดการออนไลน์, กรมเจ้าท่าเร่งทำแผนปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่อง 4 ข้อ หลัง IMO ตรวจประเมิน มาตรฐานทางทะเล [ออนไลน์], 14 มิถุนายน 2566. เข้าถึงได้จาก <https://mgronline.com/business/detail/966000054388> (เข้าถึงเมื่อ 7 กรกฎาคม 2566)

⁶ สำนักมาตรฐานเรือ, พิธีลงนามบันทึกข้อตกลงเพื่อยอมรับและผูกพันในการปฏิบัติตามข้อกำหนดและ เงื่อนไขการตรวจเรือและออกใบสำคัญรับรองตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและพิธีสาร [ออนไลน์], 27 มีนาคม 2566. เข้าถึงได้จาก <https://ssbureau.md.go.th/2023/03/27/%e0%b8%9e%e0%b8%b4%e0%b8%98%e0%b8%b5%e0%b8%a5%e0%b8%87%e0%b8%99%e0%b8%b2%e0%b8%a1%e0%b8%9a%e0%b8%b1%e0%b8%99%e0%b8%97%e0%b8%b6%e0%b8%81%e0%b8%82%e0%b9%89%e0%b8%ad%e0%b8%95%e0%b8%81%e0%b8%a5%e0%b8%87/?61> (เข้าถึงเมื่อ 7 กรกฎาคม 2566)

คนประจำเรือเป็นไปตามข้อกำหนดของตราสารต่างๆ ของ IMO ส่วนสำนักงานสืบสวนอุบัติเหตุทางน้ำก็อยู่ระหว่างการดำเนินการรวบรวมพยานหลักฐานเพื่อจัดทำรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลร้ายแรงที่เกิดขึ้นกับเรือสัญชาติไทยทั้งในปี 2555 และปี 2559 ก่อนส่งรายงานการสอบสวนดังกล่าวให้กับ IMO ส่วนสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยนั้นก็อยู่ระหว่างการจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลือของเรือโดยสารที่เข้าและออกประเทศไทยเป็นประจำเพื่ออำนวยความสะดวกในการร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานค้นหาและช่วยเหลือเรือในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน ซึ่งการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องของหน่วยงานทั้งหลายนี้ถือได้ว่าประเทศไทยได้ดำเนินการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยตนเอง (self-enforcement)

(3.2) ผลกระทบในเชิงลบ

เมื่อประเทศไทยมีข้อบกพร่องในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ประเทศไทยย่อมมีหน้าที่ในการจัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่อง และดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าว ซึ่งการแก้ไขข้อบกพร่องนี้ย่อมส่งผลกระทบต่อภาระงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตลอดจนส่งผลกระทบต่องบประมาณภายในประเทศอีกด้วย ซึ่งหากประเทศไทยมิได้ดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่อง ก็อาจส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์และบทบาทของประเทศไทยในสังคมระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในฐานะสมาชิกคณะมนตรี IMO วาระปี 2565-2566 นอกจากนี้ ยังอาจทำให้เรือสัญชาติไทยถูกประเทศอื่นปฏิเสธไม่ให้เข้าเทียบท่า หรืออาจถูกเพ่งเล็งเป็นพิเศษในระหว่างการตรวจควบคุมเรือในเมืองท่าของประเทศอื่นได้

กล่าวโดยสรุป ระบบการตรวจประเมินการปฏิบัติตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศเป็นกลไกที่ทำให้รัฐภาคีทราบถึงสถานะและข้อบกพร่องของตนในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ตลอดจนทำให้รัฐภาคีสามารถแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าว โดย IMO มิได้ก้าวล่วงถึงการดำเนินการของรัฐภาคีในการแก้ไขข้อบกพร่องแต่อย่างใด อันเป็นลักษณะของการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยตนเอง หรือ self-enforcement อย่างแท้จริง ซึ่งประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีตราสารต่างๆ ของ IMO จำนวน 6 ฉบับจาก 9 ฉบับที่ถูกแก้ไขเพิ่มเติม มีพันธกรณีที่จะต้องเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO ทุกๆ 7 ปี แม้ว่าระบบการตรวจประเมินนี้จะส่งผลกระทบต่อประเทศไทยในเชิงลบ แต่ผลกระทบในเชิงบวกนั้นมีมากกว่าอย่างเห็นได้ชัด โดยประเทศไทยได้รับประโยชน์จากระบบการตรวจประเมินตั้งแต่ก่อนเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO แล้ว เนื่องจากการได้รับแจ้งถึงกำหนดเวลาเข้ารับการตรวจประเมินก่อให้เกิดความตระหนักรู้ของประเทศไทยในการเตรียมการก่อนการตรวจประเมิน เป็นเปิดโอกาสให้ประเทศไทยได้ประเมิน (assess) การปฏิบัติ

ตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของตนเอง ตลอดจนค้นพบข้อบกพร่องในการปฏิบัติ ตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ซึ่งหากประเทศไทยมิได้มีพันธกรณีในการเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO หน่วยงานต่างๆ ของประเทศไทยก็อาจมิได้ดำเนินการประเมินการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารดังกล่าว ซึ่งเมื่อหน่วยงานของประเทศไทยค้นพบข้อบกพร่องแล้ว หน่วยงานดังกล่าวก็มีโอกาสในการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่อง อันเป็นลักษณะของการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยตนเอง หรือ self-enforcement จากการศึกษาพบว่าหน่วยงานต่างๆ ของประเทศไทยได้ดำเนินการหลายประการเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยเฉพาะอย่างยิ่งการออกกฎหมายและการแก้ไขกฎหมายเพื่อรองรับพันธกรณีที่ยังขาดอยู่ภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO อันเป็นการยกระดับกฎหมายภายในของประเทศไทยให้มีความครบถ้วนสมบูรณ์ และสอดคล้องกับพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO มากยิ่งขึ้น ตลอดจนมีการพัฒนาหลักความร่วมมือระหว่างกันเพื่อให้การปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งการดำเนินการของหน่วยงานที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ เป็นการที่ประเทศไทยได้ดำเนินการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยตนเอง (self-enforcement) ในเบื้องต้นตั้งแต่ก่อนเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO นอกจากนี้ ในระหว่างเข้ารับการตรวจประเมิน เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของประเทศไทยยังได้รับความรู้ที่เป็นประโยชน์ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับแนวปฏิบัติที่ดีของประเทศอื่นโดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศพัฒนาแล้วจากคณะผู้ตรวจประเมินเพื่อใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของประเทศไทยได้ มากไปกว่านั้น ภายหลังจากเสร็จสิ้นการตรวจประเมิน คณะผู้ตรวจประเมินก็จะแจ้งให้ประเทศไทยทราบถึงข้อบกพร่องในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO พร้อมให้ความเห็นและข้อเสนอแนะในการแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าว รวมถึงส่วนที่ประเทศไทยควรพัฒนาเพิ่มเติม ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวของคณะผู้ตรวจประเมิน ทำให้ประเทศไทยได้เรียนรู้ถึงข้อบกพร่องของตนที่ประเทศไทยอาจไม่เคยรู้มาก่อนในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO และเป็นการสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องให้กับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานต่างๆ ถึงวิธีการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยประเทศไทยสามารถนำคำแนะนำของคณะผู้ตรวจประเมินนี้มาปรับใช้ในการแก้ไขข้อบกพร่องของตนได้ อันเป็นลักษณะของการบังคับใช้ตราสารต่างๆ ของ IMO โดยตนเอง หรือ self-enforcement อย่างแท้จริง ซึ่งเมื่อประเทศไทยดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวแล้ว ก็จะส่งผลดีต่อความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการเดินเรือ ตลอดจนการปกป้องคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลของประเทศไทย รวมถึงทำให้มาตรฐานการดำเนินงานของ

ประเทศไทยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO เป็นที่ยอมรับของต่างประเทศ ซึ่งเป็นการช่วยสนับสนุนการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของไทยให้มีความก้าวหน้า เกิดประโยชน์ต่อธุรกิจพาณิชย์นาวีของประเทศไทยโดยรวม ทั้งยังเป็นการยกระดับกฎหมายไทยให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล รวมถึงส่งเสริมภาพลักษณ์และบทบาทของประเทศไทยในสังคมระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นในฐานะประเทศสมาชิก IMO และในฐานะสมาชิกคณะมนตรี IMO วาระปี 2565-2566 อีกด้วย

5.2 ข้อเสนอแนะ

เมื่อประเทศไทยมีพันธกรณีที่จะต้องเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO ทุกๆ 7 ปี ดังนั้น เพื่อให้ประเทศไทยมีความพร้อมในการเข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO ครั้งถัดไป ผู้เขียนจึงมีข้อเสนอแนะให้ประเทศไทยดำเนินการดังต่อไปนี้

(1) ประเทศไทยควรเร่งดำเนินการยกร่างกฎหมายภายในเพื่อรองรับพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ที่ยังขาดอยู่ ไม่ว่าจะเป็นในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมจรรยาบรรณทางน้ำ การสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำ ท่าเรือและมาตรฐานของท่าเรือ การตรวจและการออกไปสำคัญรับรองสำหรับเรือขนส่งเชื้อเพลิงนิวเคลียร์แบบบรรจุหีบห่อ พลุโทเนียมและกากกัมมันตภาพรังสีระดับสูง ตลอดจนการตรวจและการออกไปสำคัญรับรองการยอมรับอุปกรณ์บนเรือชนิดที่ผ่านการรับรอง (type approval)

(2) ประเทศไทยควรใช้ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการปฏิบัติตามตราสารต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO Instruments Implementation Code: III Code) ซึ่งถูกรับรองโดยข้อมติของสมัชชาที่ A.1070(28) (มาตรฐานการตรวจประเมิน) เป็นแนวทางในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO อย่างสม่ำเสมอ เนื่องจากประมวลข้อบังคับฯ ได้กำหนดแนวทางสำหรับรัฐภาคีในการดำเนินการตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ทั้งในฐานะรัฐเจ้าของธง รัฐชายฝั่ง และรัฐเจ้าของเมืองท่า ซึ่งจะส่งผลให้การดำเนินการของประเทศไทยสอดคล้องกับข้อกำหนดภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO อยู่เสมอ อันเป็นการเพิ่มพูนความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการเดินเรือ ตลอดจนการปกป้องคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลของประเทศไทย

(3) ประเทศไทยควรมีกลไกในการติดตามการแก้ไขเพิ่มเติมของตราสารต่างๆ ของ IMO เนื่องจากกระบวนการตรากฎหมายภายในของประเทศไทยตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 นั้น ประกอบด้วย 3 ขั้นตอนหลัก ได้แก่ การเสนอร่างกฎหมาย การพิจารณาร่างกฎหมายโดยสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภา และการประกาศใช้กฎหมาย ซึ่งในแต่ละ

ขั้นตอนใช้ระยะเวลาค่อนข้างมาก โดยเฉพาะการตรากฎหมายในระดับพระราชบัญญัติ ดังนั้น การมีกลไกในการติดตามการแก้ไขเพิ่มเติมของตราสารต่างๆ ของ IMO จะทำให้ประเทศไทยทราบถึงการแก้ไขเพิ่มเติมของตราสารต่างๆ ของ IMO อย่างทันที่ที่ส่งผลให้ประเทศไทยสามารถเริ่มดำเนินการยกร่างกฎหมายเพื่อรองรับพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ที่ถูกแก้ไขเพิ่มเติมได้อย่างรวดเร็ว เมื่อถึงกำหนดการตรวจประเมินของประเทศไทยในอีก 7 ปีข้างหน้า ประเทศไทยก็จะมีกฎหมายที่รองรับพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO อย่างครบถ้วนสมบูรณ์ ลดการเกิดข้อบกพร่องในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรากฎหมายภายใน

(4) ประเทศไทยควรมั่นตรวสอบการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO ของตนเป็นประจำ เพื่อเป็นการทบทวนและปรับปรุงการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารทั้งหลายดังกล่าว

(5) ประเทศไทยควรพิจารณาการจัดสรรทรัพยากรบุคคลของตนว่ามีจำนวนเพียงพอต่อการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO หรือไม่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตำแหน่งเจ้าพนักงานตรวจเรือซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้เรือที่ซัดธงไทยมีมาตรฐานตามที่ตราสารต่างๆ ของ IMO กำหนด โดยการตรวจสภาพเรือ เครื่องจักร อุปกรณ์และเครื่องใช้ประจำเรือ เพื่อออกไปสำคัญรับรองตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ (ปัจจุบัน ประเทศไทยมีเจ้าพนักงานตรวจเรือจำนวนทั้งสิ้น 50 คน โดยเป็นเจ้าพนักงานตรวจเรือเดินในประเทศ จำนวน 37 คน และเจ้าพนักงานตรวจเรือเดินระหว่างประเทศ จำนวน 13 คน ซึ่งอาจไม่เพียงพอต่อการตรวจเรือเดินระหว่างประเทศเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานของตราสารต่างๆ ของ IMO ข้อมูล ณ วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2566)⁷

(6) ประเทศไทยควรจัดให้มีการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ที่มีความรับผิดชอบในการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ตราสารต่างๆ ของ IMO เพื่อให้เจ้าหน้าที่ดังกล่าวมีความรู้ ความสามารถ และความเข้าใจที่ถูกต้องตรงกัน อันจะเป็นการเพิ่มพูนประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายภายใน รวมถึงลดการเกิดข้อบกพร่องในการบังคับใช้กฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับตราสารต่างๆ ของ IMO

⁷ Marine Department, “Introduction of State Structure and Responsibilities of the Entities comprising the Maritime Administration,” Paper presented at the Audit of Thailand, Bangkok, Thailand, 20 February 2023.

บรรณานุกรม



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

บรรณานุกรม

กฎหมายไทย

กฎกระทรวงการดำเนินการสำหรับสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ พ.ศ. 2564. *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 138 ตอนที่ 72 ก, หน้า 5.

กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2565. *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 139 ตอน 45 ก, หน้า 13.

กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558. *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 132 ตอน 5 ก, หน้า 29.

กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2563. *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 137 ตอน 38 ก, หน้า 4.

กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม พ.ศ. 2560. *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 134 ตอน 102 ก, หน้า 16.

กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมอุตุนิยมวิทยา กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม พ.ศ. 2560. *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 134 ตอน 103 ก, หน้า 23.

กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560. *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 134 ตอน 68 ก, หน้า 1.

ข้อบังคับกรมเจ้าท่า เกี่ยวกับการสอบความรู้ผู้ทำการในเรือเดินทะเลใกล้ฝั่งและเรือเดินทะเลระหว่างประเทศ พ.ศ. 2565. *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 139 ตอนพิเศษ 72 ง, หน้า 24.

ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยค่าธรรมเนียมการตรวจ และการออกไปสำคัญรับรองของสถาบันการตรวจเรือ พ.ศ. 2564. *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 139 ตอนพิเศษ 168 ง, หน้า 40.

ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจและการออกไปสำคัญรับรองสำหรับเรือบรรทุกสารเคมีอันตรายในระวาง พ.ศ. 2565. *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 139 ตอนพิเศษ 134 ง, หน้า 9.

ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจและการออกไปสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก พ.ศ. 2565. *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 140 ตอนพิเศษ 6 ง, หน้า 14.

- ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจและการออกใบสำคัญ
รับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน พ.ศ. 2566. *ราชกิจจานุเบกษา*.
เล่ม 140 ตอนพิเศษ 77 ง, หน้า 7.
- ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจและการออก
ใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากสารเหลวมีพิษในระวางเป็น
ปริมาตรรวม พ.ศ. 2566. *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 140 ตอนพิเศษ 77 ง, หน้า 11.
- ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจและการออกใบสำคัญ
รับรองระหว่างประเทศสำหรับเรือบรรทุกแก๊สเหลวในระวาง พ.ศ. 2565. *ราชกิจจานุเบกษา*.
เล่ม 140 ตอนพิเศษ 77 ง, หน้า 15.
- ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจและการออก
ใบสำคัญรับรองให้เป็นไปตามประมวลข้อบังคับว่าด้วยการบริหารจัดการความปลอดภัย
ระหว่างประเทศ พ.ศ. 2566. *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 140 ตอนพิเศษ 77 ง, หน้า 20.
- ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจและการออก
ใบสำคัญรับรองสำหรับเรือพลังงานนิวเคลียร์ พ.ศ. 2566. *ราชกิจจานุเบกษา* เล่ม 140 ตอน
พิเศษ 145 ง, หน้า 1.
- ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจและการออก
ใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศสำหรับเรือเดินเขตทั่วโลก พ.ศ. 2566. *ราชกิจจานุเบกษา*.
เล่ม 140 ตอนพิเศษ 145 ง, หน้า 6.
- ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจและการออก
ใบสำคัญรับรองสำหรับเรือบรรทุกสินค้าอันตราย พ.ศ. 2566. *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 140
ตอนพิเศษ 145 ง, หน้า 11.
- ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจเรือและผู้ให้บริการ
ตามโปรแกรมเสริมระหว่างที่ทำการตรวจเรือบรรทุกสินค้าเทกองและเรือบรรทุกน้ำมัน พ.ศ.
2566. *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 140 ตอนพิเศษ 145 ง, หน้า 19.
- ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจและการออก
ใบสำคัญรับรองสำหรับเรือที่บรรทุกของแข็งในระวาง พ.ศ. 2565. *ราชกิจจานุเบกษา* เล่ม 139
ตอนพิเศษ 139 ง, หน้า 22.

ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขและค่าธรรมเนียมการออกใบสำคัญรับรอง สำหรับระบบจำแนกและติดตามเรือระยะไกล พ.ศ. 2566. *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 140 ตอนพิเศษ 145 ง, หน้า 24.

ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการตรวจ และการออกเอกสารการ บันทึกประวัติเรือต่อเนื่อง (Continuous Synopsis Record) และการตรวจและการออก ใบสำคัญรับรองการรักษาความปลอดภัยของเรือระหว่างประเทศ (International Ship Security Certificate) พ.ศ. 2566. *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 140 ตอนพิเศษ 145 ง, หน้า 15.

ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 141/2564 เรื่อง นโยบายการตรวจควบคุมเรือในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า (Port State Control Inspection Policy). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 138 ตอนพิเศษ 216 ง, หน้า 3.

ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 146/2565 เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการสอบประเมินความรู้ความสามารถเพื่อ ขอรับประกาศนียบัตรระดับปฏิบัติการ (Operational Level) และสนับสนุน (Support Level) ฝ่ายเดินเรือและฝ่ายช่างกลตามข้อบังคับกรมเจ้าท่าเกี่ยวกับการสอบความรู้ผู้ทำการ ในเรือเดินทะเลใกล้ฝั่งและเรือเดินทะเลระหว่างประเทศสำหรับผู้ผ่านการฝึกอบรมจาก สถานศึกษาฝึกอบรมได้รับการรับรองหลักสูตรจากกรมเจ้าท่า. *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 139 ตอนพิเศษ 183 ง, หน้า 29.

ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 191/2565 เรื่อง การดำเนินการต่อสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ทางน้ำ ระหว่างประเทศ. *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 139 ตอนพิเศษ 243 ง, หน้า 1 เล่มที่ 1.

ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 208/2565 เรื่อง ประเภทของภาชนะ มาตรฐานของภาชนะ การจัดให้มีและ การรับรองการใช้รหัสสหประชาชาติ (United Nation Mark) และข้อปฏิบัติในการบรรจุ สิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้. *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 139 ตอนพิเศษ 261 ง, หน้า 15.

ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 209/2565 เรื่อง การฝึกอบรม หลักสูตรการฝึกอบรม และวิธีการประเมิน ความรู้ความสามารถ สำหรับผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสิ่งของที่อาจทำให้เกิด อันตรายขึ้นได้ทางทะเล ตามประมวลข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสิ่งของที่อาจทำให้เกิด อันตรายขึ้นได้ทางน้ำระหว่างประเทศ (International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code)). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 139 ตอนพิเศษ 261 ง, หน้า 16.

ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 210/2565 เรื่อง แบบรายงานเหตุที่เกิดจากสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้. *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 139 ตอนพิเศษ 261 ง, หน้า 20.

ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 240/2565 เรื่อง ข้อเสนอแนะ ขั้นตอน วิธีการปฏิบัติสำหรับสถาบันการตรวจเรือ (Recognized Organizations : ROs Instruction). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 139 ตอนพิเศษ 270 ง, หน้า 30.

ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 257/2565 เรื่อง แบบบันทึกข้อตกลงเพื่อยอมรับและผูกพันในการปฏิบัติตามข้อกำหนดและเงื่อนไขการตรวจเรือและออกไปสำคัญรับรองตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและพิธีสาร. *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 139 ตอนพิเศษ 293 ง, หน้า 27.

ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 46/2566 เรื่อง มาตรการเพื่อความปลอดภัยในการทำงานบนเรือเรื่องการเข้าข้อมการกำหนดชั่วโมงการพักผ่อน และความเหนื่อยล้าจากการทำงานของคนประจำเรือ. *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 140 ตอนพิเศษ 36 ง, หน้า 12.

ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 5/2565 เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองหลักสูตรฝึกอบรม (ระยะสั้น) ของคนประจำเรือ โดยสถานศึกษาฝึกอบรมที่ได้รับการรับรองจากกรมเจ้าท่า. *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 139 ตอนพิเศษ 52 ง, หน้า 18.

ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการประกาศกำหนดสถาบันการตรวจเรือให้ตรวจเรือและออกไปสำคัญรับรองการตรวจเรือจากกรมเจ้าท่า. *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 139 ตอนพิเศษ 152 ง, หน้า 42.

พระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการและกำหนดหน้าที่ของส่วนราชการกองทัพเรือ กองทัพอากาศ กระทรวงกลาโหม พ.ศ. 2552. *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 126 ตอน 19 ก, หน้า 26.

พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2548. *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 122 ตอน 22 ก, หน้า 1.

พระราชบัญญัติการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ. 2562. *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 136 ตอน 30 ก, หน้า 1.

พระราชบัญญัติองค์กรจัดสรรคลื่นความถี่และกำกับการประกอบกิจการวิทยุกระจายเสียง วิทยุโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคม พ.ศ. 2553. *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 127 ตอน 78 ก, หน้า 1.

ระเบียบกรมเจ้าท่า ว่าด้วยการตรวจควบคุมเรือในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า (Port State Control Inspection) พ.ศ. 2564. *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 138 ตอนพิเศษ 180 ง, หน้า 1.

ระเบียบกรมเจ้าท่า ว่าด้วยการตรวจควบคุมเรือในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า (Port State Control Inspection) (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2565. *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 139 ตอนพิเศษ 273 ง, หน้า 6.

ระเบียบกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการรับรองสถานศึกษาฝึกอบรมและหลักสูตรการศึกษา และหลักสูตรการฝึกอบรม พ.ศ. 2565. *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 139 ตอนพิเศษ 211 ง, หน้า 1.

กฎหมายระหว่างประเทศ

Convention on the International Maritime Organization 1948

Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972

Draft articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts with commentaries 2001

Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts 2001

International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto

International Convention for the Safety of Life at Sea 1974

International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969

International Convention on Load Lines 1966

International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978

International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships 2001

International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969

Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007

Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974

Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines 1966

Protocol of 1992 to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969

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

Rules of Procedure of the Assembly 2015

Rules of Procedure of the Facilitation Committee 2018

Rules of Procedure of the Legal Committee 2017

Rules of Procedure of the Marine Environment Protection Committee 2017

Rules of Procedure of the Maritime Safety Committee 2017

United Nations Charter 1945

United Nations Convention on the Law of the Sea 1982

Vienna Convention on the Law of Treaties 1969

ข้อมติขององค์การระหว่างประเทศ

International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.974(24). Framework and Procedures for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme,” (2005).

International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.973(24). Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments,” (2005).

International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1083(28). Amendments to the International Convention on Load Lines, 1966,” (2013).

International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1084(28). Amendments to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969,” (2013).

- International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1085(28). Amendments to the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972,” (2013).
- International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A. 1155(32). Procedures for Port State Control, 2021,” (2021).
- International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.912(22). Self-Assessment of Flag State Performance,” (2001).
- International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.946(23). Voluntary IMO Member State Audit Scheme,” (2003).
- International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1018(26). Further Development of the Voluntary IMO Member State Audit Scheme,” (2009).
- International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1067(28). Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme,” (2013)
- International Maritime Organization General Assembly, “Resolution adopted by the General Assembly: A.1070(28). IMO Instruments Implementation Code (III Code),” (2013)
- International Maritime Organization Marine Environment Protection Committee, “Resolution adopted by the Marine Environment Protection Committee: MEPC.246(66). Amendments to the Annex of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973,” (2014).

International Maritime Organization Marine Environment Protection Committee, “Resolution adopted by the Marine Environment Protection Committee: MEPC.247(66). Amendments to the Annex of 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,” (2014).

International Maritime Organization Maritime Safety Committee, “Resolution adopted by the Maritime Safety Committee: MSC.366(93). Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974,” (2014).

International Maritime Organization Maritime Safety Committee, “Resolution adopted by the Maritime Safety Committee: MSC.373(93). Amendments to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978,” (2014).

International Maritime Organization Maritime Safety Committee, “Resolution adopted by the Maritime Safety Committee: MSC.375(93). Amendments to the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966,” (2014).

United Nations Security Council, “Resolution adopted by the Security Council: S/RES/757(1992),” (1992).

United Nations Security Council, “Resolution adopted by the Security Council: S/RES/2321(2016),” (2016).

United Nations Security Council, “Resolution adopted by the Security Council: S/RES/1737(2006),” (2006).

United Nations Security Council, “Resolution adopted by the Security Council: S/RES/678(1990),” (1990).

United Nations Security Council, “Resolution adopted by the Security Council: S/RES/819(1993),” (1993).

คำวินิจฉัยของศาลรัฐธรรมนูญ

คำวินิจฉัยของศาลรัฐธรรมนูญ ที่ 3/2560. *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 135 ตอน 17 ก, หน้า 13.

บทความทางวิชาการและหนังสือภาษาไทย

กรันต์ ธนุเทพ. กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีเมือง. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2548.

จุมพต สายสุนทร. กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 1. กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2561.

พรณรัตน์ โสธรประภากร. ความสัมพันธ์ระหว่างการร่างกฎหมาย การตีความ และการบังคับใช้กฎหมาย. วารสารวิชาการ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี 7 (มกราคม - มิถุนายน 2562).

บทความทางวิชาการและหนังสือภาษาอังกฤษ

Alexander Thompson. Coercive Enforcement of International Law. Cambridge: Cambridge University Press, 2013.

Beth A. Simmons. Treaty Compliance and Violation. Annual Review of Political Science 13, (15 June 2010).

Christian J. Tams. Enforcement. Making Treaties Work Workshop held at Kiel University, January 2005 (available at <https://ssrn.com/abstract=1413848>)

Dutta, Prajit K. and Roy Radner. Self-Enforcing Climate-Change Treaties. Proceedings of the National Academy of Science of the United States of America 101, (2004).

Fajri Muhammadin. Can International Law Be Enforced Towards Its Subjects within the International Legal Order?. Ius Quia Iustum Law Journal 21, 2 (2014).

Frank Grundig, Jon Hovi, Arild Underdal, and Stine Aakre. Self-Enforcing Peace and Environmental Agreements: Toward Scholarly Cross-Fertilization?. International Studies Review 14, 4 (December 2012).

J. C. Hutcheson Jr. Law Enforcement. Central Law Journal 95, (1 December 1922).

James A. Conser, Rebecca Paynich, and Terry E. Gingerich. Law enforcement in the United States. 3rd ed. (Jones & Bartlett Learning, 2013).

Joost H. B. Pauwelyn. How Strongly Should We Protect and Enforce International Law?. University of Chicago Law School Workshop, March 2006 (available at https://scholarship.law.duke.edu/faculty_scholarship/1309)

Joshua Kleinfeld. Enforcement and the Concept of Law. Yale Law Journal Forum 121, (2011-2012).

Jürgen Basedow. The Multiple Facets of Law Enforcement. Ius Comparatum – Global Studies in Comparative Law 30, (November 2016).

L. G. Telser. A Theory of Self-Enforcing Agreements. The Journal of Business 53, 1 (January 1980).

Mary Ellen O'Connell. Enforcement and the Success of International Environmental Law. Indiana Journal of Global Legal Studies 3, 1 (Fall 1995).

Oscar Schachter, Carl-August Fleischhauer, Frederic L. Kirgis, Jr. and Mary Ellen O'Connell. Compliance and Enforcement in the United Nations System. American Society of International Law 85, (17-20 April 1991).

Rachel Brewster. Unpacking the State's Reputation. Harvard International Law Journal 50, 2 (2009).

Robert E. Scott and Paul B. Stephan. Self-Enforcing International Agreements and the Limits of Coercion. Wisconsin Law Review, 2 (2004).

Volker Roben. The Enforcement Authority of International Institutions. German Law Journal 9, 11 (1 November 2008).

วิทยานิพนธ์ภาษาไทย

กฤษณศักดิ์ ศรีเบญจโชติ. การใช้มาตรการตอบโต้โดยรัฐอื่นที่มีใช้รัฐผู้เสียหายตามร่างข้อบทว่าด้วยความรับผิดชอบของรัฐ. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551.

ดุสิต ชูแซ. รูปแบบการบังคับใช้กฎหมายอาญาในกระบวนการยุติธรรมตามแนวพุทธปรัชญา. วิทยานิพนธ์
ปริญญาคุฏฐบัณฑิต สาขาพุทธศาสนาและปรัชญา มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย, 2557.

วิทยานิพนธ์ภาษาอังกฤษ

Kim Sang Ho. Developing Key Performance Indicators for IMO Member States in the
Context of IMO Member State Audit Scheme. Master's thesis, World Maritime
University, 2017.

Shahrad Nasrolahi Fard. Is Reciprocity a Foundation of International Law or Whether
International Law Creates Reciprocity?. Doctoral dissertation, the Faculty of
Social Sciences, Aberystwyth University, 2013.

เว็บไซต์ภาษาไทย

กรมเจ้าท่า. (ร่าง) พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. ... [ออนไลน์]. 24
พฤษภาคม 2565. เข้าถึงได้จาก <https://md.go.th/comment/%E0%B8%A3%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%87-%E0%B8%9E%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B8%A3%E0%B8%B2%E0%B8%8A%E0%B8%9A%E0%B8%B1%E0%B8%8D%E0%B8%8D%E0%B8%B1%E0%B8%95%E0%B8%B4%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B9%80/>

กรมเจ้าท่า. Thailand's Overall Maritime Strategy [ออนไลน์]. 12 มีนาคม 2564. เข้าถึงได้จาก
<https://md.go.th/thailand-s-overall-maritime-strategy/>

กรมเจ้าท่า. ข่าวกรมเจ้าท่า ฉบับที่ 46/2563 กรมเจ้าท่า จัดพิธีลงนาม MOU ร่วมกับกรม
อุตุฯ วิทยาลัย [ออนไลน์]. 28 กันยายน 2563. เข้าถึงได้จาก <https://md.go.th/%E0%B8%82%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%A7%E0%B8%81%E0%B8%A3%E0%B8%A1%E0%B9%80%E0%B8%88%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%97%E0%B9%88%E0%B8%B2-%E0%B8%89%E0%B8%9A%E0%B8%B1%E0%B8%9A%E0%B8%97%E0%B8%B5%E0%B9%88-46-2563/>

กองบัญชาการกองทัพไทย. หลักธรรมาภิบาล (Good Governance) [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก
<https://www.rtarf.mi.th/pdf/thammaphiban6.pdf>

ผู้จัดการออนไลน์. กรมเจ้าท่าเร่งทำแผนปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่อง 4 ข้อ หลัง IMO ตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเล [ออนไลน์]. 14 มิถุนายน 2566. เข้าถึงได้จาก <https://mgronline.com/business/detail/9660000054388>

รัฐบาลไทย. กรมเจ้าท่า ดึงเทคโนโลยีเพิ่มศักยภาพประมวลผลกองเรือไทย เร่งขับเคลื่อนพาณิชย์นาวีไทยรองรับตลาดขนส่งทางน้ำขยายตัว [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/57163>

สำนักมาตรฐานเรือ. พิธีลงนามบันทึกข้อตกลงเพื่อยอมรับและผูกพันในการปฏิบัติตามข้อกำหนดและเงื่อนไขการตรวจเรือและออกใบสำคัญรับรองตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและพิธีสาร [ออนไลน์], 27 มีนาคม 2566. เข้าถึงได้จาก <https://ssbureau.md.go.th/2023/03/27/%e0%b8%9e%e0%b8%b4%e0%b8%98%e0%b8%b5%e0%b8%a5%e0%b8%87%e0%b8%99%e0%b8%b2%e0%b8%a1%e0%b8%9a%e0%b8%b1%e0%b8%99%e0%b8%97%e0%b8%b6%e0%b8%81%e0%b8%82%e0%b9%89%e0%b8%ad%e0%b8%95%e0%b8%81%e0%b8%a5%e0%b8%87/?61>

เว็บไซต์ภาษาอังกฤษ

Farha Kadir. Framing of a Law or Enforcement of a Law [online]. From <https://www.legalservicesindia.com/article/2150/Framing-of-a-Law-or-Enforcement-of-a-Law.html>

Frederic L. Kirgis. Enforcing International Law [online], 1996. From <https://www.asil.org/insights/volume/1/issue/1/enforcing-international-law>

International Maritime Organization (IMO). Brief History of IMO [online]. From <https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>

International Maritime Organization (IMO). Conventions [online]. From <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Default.aspx>

International Maritime Organization (IMO). Council Members [online]. From <https://www.imo.org/en/OurWork/ERO/Pages/Council-Members.aspx>

International Maritime Organization (IMO). Historic background [online]. From <https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/Historic-background.aspx>

- International Maritime Organization (IMO). Implementation, Control and Coordination [online]. From <https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/ImplementationOfIMOInstruments.aspx>
- International Maritime Organization (IMO). Introduction to IMO [online]. From <http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>
- International Maritime Organization (IMO). Investigation Reports Outstanding / Thailand [online]. From <https://gis.imo.org/Members/MCI/ManageSubmissions.aspx?ShowBy=OutstandingReports&Authority=THA>
- International Maritime Organization (IMO). Member State Audit Scheme [online]. From <https://www.imo.org/en/ourwork/msas/pages/default.aspx>
- International Maritime Organization (IMO). Member States [online]. From <https://www.imo.org/en/OurWork/ERO/Pages/MemberStates.aspx>
- International Maritime Organization (IMO). Status of IMO Treaties [online]. From <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status%202023.pdf>
- Martin Luenendonk. Law Enforcement [online]. From <https://www.cleverism.com/lexicon/law-enforcement-definition/>
- Raunek. 5 Instruments of International Maritime Organization (IMO) Every Seafarer Should Know [online], 2021. From <https://www.marineinsight.com/maritime-law/5-instruments-of-international-maritime-organization-imo-every-seafarer-should-know/>

ประวัติผู้เขียน

| | |
|-------------------|-------------------------------------------------------------|
| ชื่อ-สกุล | Sikarn Kaenchan |
| วัน เดือน ปี เกิด | 14 March 1998 |
| สถานที่เกิด | Bangkok |
| วุฒิการศึกษา | Ramkhamhaeng University |
| ที่อยู่ปัจจุบัน | 29 Punnavithi soi 20, Bangchak, Phra Khanong, Bangkok 10260 |

