



กวด. 12
วันที่ 15 ม.ค. ๖๗
เวลา ๙.๐๐

ส่ง : กวด.
รับที่ : ๕489/67
13 ม.ค. 2567 เวลา 12.12 น



ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๓/ ๑๒

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๑๒ มกราคม ๒๕๖๗

เรื่อง ขอความเห็นชอบให้ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๘๘ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. ๑๙๗๔ (Protocol of ๑๙๘๘ relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, ๑๙๗๔) และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๘๘ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ. ๑๙๖๖ (Protocol of ๑๙๘๘ relating to the International Convention on Load Lines, ๑๙๖๖)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
๑. พิธีสาร ค.ศ. ๑๙๘๘ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. ๑๙๗๔ (Protocol of ๑๙๘๘ relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, ๑๙๗๔) และคำแปล
 ๒. พิธีสาร ค.ศ. ๑๙๘๘ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ. ๑๙๖๖ (Protocol of ๑๙๘๘ relating to the International Convention on Load Lines, ๑๙๖๖) และคำแปล
 ๓. กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการออกใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล พ.ศ. ๒๕๕๙ ประกาศกรมเจ้าท่าที่ ๑๙/๒๕๖๒ และตารางเปรียบเทียบกับพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๘๘ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. ๑๙๗๔
 ๔. ข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจและการออกใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก พ.ศ. ๒๕๖๕ และตารางเปรียบเทียบกับพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๘๘ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ. ๑๙๖๖
 ๕. สำเนาหนังสือกระทรวงการต่างประเทศ ที่ กต ๐๘๐๒/๔๖๗ ลงวันที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๔

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขอความเห็นชอบให้ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๘๘ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. ๑๙๗๔ (Protocol of ๑๙๘๘ relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, ๑๙๗๔) และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๘๘ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ. ๑๙๖๖ (Protocol of ๑๙๘๘ relating to the International Convention on Load Lines, ๑๙๖๖) มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๗) เรื่องที่เกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศหรือที่เกี่ยวกับองค์การระหว่างประเทศที่มีผลผูกพันรัฐบาลไทย

/ ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าว...

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ ความเป็นมา

๑.๑.๑ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. ๑๙๗๔ (International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), ๑๙๗๔) รับรองโดยที่ประชุมระหว่างประเทศ ณ กรุงลอนดอน เมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๑๗ (ค.ศ. ๑๙๗๔) อนุสัญญา กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำสำหรับการต่อเรือ อุปกรณ์ และการทำงานของเรือให้มีความปลอดภัย โดยรัฐเจ้าของธงมีหน้าที่รับผิดชอบในการตรวจสอบว่าเรือที่ซักรงของตนได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดและมีใบสำคัญรับรองตามที่กำหนดในอนุสัญญา รวมถึงการอนุญาตให้รัฐเมืองท่าสามารถทำการตรวจสอบเรือของรัฐภาคีอื่นได้ โครงสร้างของอนุสัญญา ประกอบด้วย ข้อกำหนดที่เป็นภาระผูกพันของรัฐทั่วไป ขั้นตอนการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญา และบทเบ็ดเตล็ดอื่น ๆ ตลอดจนภาคผนวกที่เป็นข้อกำหนดด้านเทคนิคจำนวน ๑๔ บท โดยประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญา เมื่อวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๒๘

๑.๑.๒ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ. ๑๙๖๖ (International Convention on Load Lines, ๑๙๖๖) รับรองโดยที่ประชุมระหว่างประเทศ ณ กรุงลอนดอน เมื่อวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๐๙ (ค.ศ. ๑๙๖๖) อนุสัญญา กำหนดหลักเกณฑ์ในการคำนวณหาความสามารถในการบรรทุกสูงสุดของเรือแต่ละประเภทแต่ละลำ โดยคำนึงถึงความสามารถในการลอยตัวของเรือเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ โครงสร้างของอนุสัญญา ประกอบด้วยข้อกำหนดที่เป็นภาระผูกพันของรัฐทั่วไป ขั้นตอนการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาและบทเบ็ดเตล็ดอื่น ๆ รวมถึงภาคผนวกที่เป็นข้อกำหนดด้านเทคนิค ซึ่งแบ่งได้เป็น ๓ บท โดยประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญา เมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๓๖

๑.๑.๓ เนื่องจากอนุสัญญาหลายฉบับขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) รวมถึง SOLAS ๑๙๗๔ และ Load Lines ๑๙๖๖ มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการตรวจเรือและการออกใบสำคัญรับรองที่มีกระบวนการตรวจเรือและการออกใบสำคัญรับรองรวมทั้งการต่ออายุใบสำคัญรับรองที่แตกต่างกัน ทำให้การปฏิบัติงานของรัฐเจ้าของธงและเรือเป็นไปอย่างไม่ราบรื่นและเพื่อสร้างระบบที่เป็นหนึ่งเดียว IMO จึงได้จัดประชุมระหว่างประเทศ ณ กรุงลอนดอน ระหว่างวันที่ ๓๑ ตุลาคม - ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๓๑ (ค.ศ. ๑๙๘๘) โดยมีผู้แทนเข้าร่วมประชุม ๗๒ ประเทศ พร้อมทั้งได้ลงนามรับรองพิธีสารจำนวน ๒ ฉบับ ดังนี้

(๑) พิธีสาร ค.ศ. ๑๙๘๘ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. ๑๙๗๔ (Protocol of ๑๙๘๘ relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, ๑๙๗๔) หรือ SOLAS Protocol ๑๙๘๘ โดยมีวัตถุประสงค์หลักในการสร้างระบบการตรวจเรือและอุปกรณ์ประจำเรือ ออกใบสำคัญรับรองความปลอดภัยของเรือให้เป็นเอกภาพเดียวกัน โดยได้กำหนดขั้นตอนและวิธีการ รวมทั้งมาตรฐานในการตรวจเรือและอุปกรณ์ประจำเรือ พิธีสารฯ มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๓ ปัจจุบันมีรัฐภาคี จำนวน ๑๒๗ ประเทศ

(๒) พิธีสาร ค.ศ. ๑๙๘๘ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ. ๑๙๖๖ (Protocol of ๑๙๘๘ relating to the International Convention on Load Lines, ๑๙๖๖) หรือ Load Lines Protocol ๑๙๘๘ โดยมีวัตถุประสงค์หลักในการสร้างระบบการตรวจเรือและการออกใบสำคัญรับรองในเรื่องแนวน้ำบรรทุกให้เป็นเอกภาพเดียวกัน พิธีสารฯ มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๓ ปัจจุบันมีรัฐภาคีจำนวน ๑๒๑ ประเทศ

๑.๑.๔ คณะกรรมการแห่งชาติเพื่อประสานงานกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๓ ได้รับรองแผนกลยุทธ์การดำเนินการตามข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ของประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ที่สำคัญในด้านการส่งเสริมความปลอดภัยของชีวิตในทะเลในฐานะรัฐเจ้าของธง รัฐชายฝั่ง และรัฐเมืองท่า และกำหนดให้การเข้าเป็นภาคีพิธีสาร SOLAS ๑๙๘๘ และพิธีสาร Load Lines ๑๙๘๘ เป็นหนึ่งเป้าหมายภายใต้แผนปฏิบัติการของกลยุทธ์ดังกล่าว

๑.๒ กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๓/๑๐๖ ลงวันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๖๖ ถึงสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เรื่อง ขอความเห็นชอบให้ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๘๘ ของอนุสัญญาาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. ๑๙๗๔ (Protocol of ๑๙๘๘ relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, ๑๙๗๔) และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๘๘ ของอนุสัญญาาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ. ๑๙๖๖ (Protocol of ๑๙๘๘ relating to the International Convention on Load Lines, ๑๙๖๖)

๑.๓ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๙๓๒๔ ลงวันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๖๖ ถึงกระทรวงคมนาคม เรื่อง ขอส่งคืนเรื่องที่อยู่ระหว่างดำเนินการของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี โดยที่ได้มีพระราชกฤษฎีกายกยอผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๖ ประกาศใช้บังคับเมื่อวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๖๖ หากประสงค์จะเสนอเรื่องดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรีอีกครั้งหนึ่งก็ให้เสนอเรื่องไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเมื่อคณะรัฐมนตรีชุดต่อไปเข้ารับบริหารราชการแผ่นดินแล้ว โดยให้ดำเนินการตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ และระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

การเข้าเป็นภาคีพิธีสาร SOLAS ๑๙๘๘ และพิธีสาร Load Lines ๑๙๘๘ เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๗) เรื่องที่เกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศหรือที่เกี่ยวกับองค์การระหว่างประเทศที่มีผลผูกพันรัฐบาลไทย

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

-

๔. สารสำคัญของเรื่องที่จะเสนอ

๔.๑ พิธีสาร SOLAS ๑๙๘๘

พิธีสารฯ มีวัตถุประสงค์หลักในการสร้างระบบการตรวจเรือและอุปกรณ์ประจำเรือ การออกใบสำคัญรับรองความปลอดภัยของเรือให้เป็นเอกภาพเดียวกัน รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

๔.๑.๑ การตรวจเรือและอุปกรณ์ประจำเรือ

(๑) กำหนดขั้นตอนการตรวจสภาพและตรวจเรือ

(๒) กำหนดเจ้าหน้าที่ซึ่งมีอำนาจในการตรวจเรือตามพิธีสาร ได้แก่

/ เจ้าหน้าที่...

เจ้าหน้าที่ทางการของรัฐภาคี (officer of the administration) หรือบุคคลที่ได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่ทางการ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตรวจเรือที่ได้รับมอบหมาย (nominated surveyor) และองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (recognized organization: RO)

๔.๑.๒ กระบวนการตรวจเรือ จะมีการออกใบสำคัญรับรองตามแต่ละประเภทของการตรวจเรือเพื่อเป็นการยืนยันว่าเรืออยู่ในสภาพพร้อมที่จะปฏิบัติงานและสร้างความปลอดภัยในการใช้งาน แต่หากเจ้าหน้าที่ตรวจเรือ หรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับพบว่า สภาพของเรือหรืออุปกรณ์ของเรือไม่ถูกต้องตามใบสำคัญรับรองหรือยังไม่อยู่ในสภาพที่เหมาะสมแก่การใช้งานโดยไม่เป็นอันตรายต่อเรือ หรือบุคคลที่อยู่ในเรือ สถาบันการตรวจเรือที่ได้รับมอบหมายจะต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

(๑) การตรวจเรือ รัฐภาคีพึงต้องดำเนินการภายใต้ข้อกำหนดของอนุสัญญาและพิธีสาร รวมถึงแนวทางการปฏิบัติขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยระบบที่เป็นเอกภาพสำหรับการตรวจและการออกใบสำคัญรับรอง (Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification)

(๒) กรณีเรือไม่ดำเนินการตามข้อกำหนดในใบสำคัญรับรอง หรือไม่อยู่ในสภาพที่เหมาะสมแก่การใช้งาน ให้เรือดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้องและแจ้งไปยังทางการ (Administration)

(๓) หากไม่มีการดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้อง เรือจะถูกเพิกถอนใบสำคัญรับรอง พร้อมทั้งแจ้งไปยังรัฐเจ้าของธงและแจ้งไปยังหน่วยงานที่มีอำนาจของรัฐเจ้าของเมืองท่านั้นโดยทันที และในกรณีที่เรืออยู่ในรัฐเมืองท่าอื่น จะต้องแจ้งหน่วยงานผู้มีอำนาจของรัฐเจ้าของเมืองท่านั้นโดยทันทีเช่นกัน

๔.๑.๓ กำหนดกระบวนการแจ้งข้อมูลเพื่อให้เกิดระบบการรับรู้ระหว่างรัฐเจ้าของธง รัฐเจ้าของเมืองท่า และองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ดังนี้

(๑) รัฐภาคีที่ได้ทำการแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ตรวจเรือที่ได้รับมอบหมายและองค์กรที่ได้รับการยอมรับจะต้องแจ้งไปยังองค์การทางทะเลระหว่างประเทศเกี่ยวกับหน้าที่ความรับผิดชอบที่ชัดเจน ประกอบกับเงื่อนไขในการมอบหมายหน้าที่ เพื่อให้องค์การทางทะเลระหว่างประเทศได้ทราบข้อมูล

(๒) เมื่อองค์กรที่ได้รับการยอมรับสั่งให้เรือดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้อง จะต้องแจ้งข้อมูลไปยังรัฐภาคีที่เกี่ยวข้อง

(๓) เมื่อเรือถูกเพิกถอนใบสำคัญรับรองเพราะไม่ดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้อง องค์กรที่ได้รับการยอมรับจะต้องแจ้งไปยังทางการและหน่วยงานของรัฐเจ้าของธงทราบโดยทันที หากเรืออยู่ในเมืองท่าอื่น จะต้องแจ้งไปยังทางการของรัฐเจ้าของเมืองท่านั้นด้วย และเมื่อรัฐเจ้าของเมืองท่าได้รับแจ้งข้อมูลแล้ว จะต้องส่งเจ้าพนักงานตรวจเรือเพื่อดำเนินการตามข้อกำหนดในพิธีสารเพื่อให้เกิดความแน่ใจว่าเรือได้รับการแก้ไขให้ถูกต้องและมีความปลอดภัยเพียงพอสำหรับการเดินทาง จึงจะอนุญาตให้เรือออกเดินทางได้

๔.๑.๔ กำหนดรอบการตรวจเรือแยกตามประเภท ดังนี้

(๑) เรือบรรทุกคนโดยสาร รวมถึงการตรวจอุปกรณ์ช่วยชีวิตและอุปกรณ์อื่น ๆ แบ่งเป็น ๓ ประเภท ดังนี้

(๑.๑) การตรวจเรือครั้งแรก (Initial Survey) ก่อนนำเรือออกใช้งาน

(๑.๒) การตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองใหม่ (Renewal Survey)

ทุก ๑๒ เดือน

(๑.๓) การตรวจเรือเพิ่มเติม (Additional Survey) ตามกรณีที่มีเหตุ

เกิดขึ้น

/ (๒) เรือสินค้า...

(๒) เรือสินค้าที่มีขนาดตั้งแต่ ๕๐๐ ตันกรอสขึ้นไป รวมถึงการตรวจอุปกรณ์ช่วยชีวิตและอุปกรณ์อื่น ๆ แบ่งเป็น ๕ ประเภท ดังนี้

(๒.๑) การตรวจเรือครั้งแรก (Initial Survey) ก่อนนำเรือออกใช้งาน

(๒.๒) การตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองใหม่ (Renewal Survey)

ตามช่วงเวลาที่กำหนดโดยทางการ แต่ไม่เกิน ๕ ปี

(๒.๓) การตรวจเรือตามรอบเวลา (Periodical Survey) ให้กระทำภายในกำหนดเวลา ๓ เดือน ก่อนหรือหลังวันครบรอบปีที่ ๒ หรือปีที่ ๓ ของใบสำคัญรับรองความปลอดภัยของเรือ ซึ่งควรดำเนินการในช่วงการตรวจประจำปี

(๒.๔) การตรวจเรือประจำปี (Annual Survey) ภายในกำหนดเวลา ๓ เดือน ก่อนหรือหลังวันครบรอบปีของใบสำคัญรับรองความปลอดภัยของเรือสินค้า

(๒.๕) การตรวจเรือเพิ่มเติม (Additional Survey) ตามกรณีที่มีเหตุเกิดขึ้น

๔.๑.๕ กำหนดเกี่ยวกับการตรวจการติดตั้งอุปกรณ์วิทยุของเรือ การตรวจโครงสร้างเครื่องจักร และอุปกรณ์ รวมถึงการรักษาสภาพภายหลังการตรวจเรือ

๔.๑.๖ กำหนดเรื่องการออกหรือสลักหลังใบสำคัญรับรองโดยรัฐภาคีอื่น ซึ่งโดยปกติแล้วการตรวจสภาพและการตรวจเรือเป็นอำนาจหน้าที่ของรัฐเจ้าของธง แต่ในบางกรณีทางการของรัฐเจ้าของธงอาจขอให้รัฐภาคีอื่นทำการตรวจเรือได้ โดยรัฐภาคีอาจมอบอำนาจหรือออกใบสำคัญรับรอง หรือสลักหลังใบสำคัญรับรองที่ออกโดยรัฐภาคีอื่นเสมือนกับใบสำคัญรับรองที่ออกโดยทางการของรัฐเจ้าของธง ทั้งนี้ เพื่อสร้างความปลอดภัยในการเดินเรือ โดยกำหนดให้มีการออกและสลักหลังใบสำคัญรับรองต่าง ๆ ดังนี้

(๑) Passenger Ship Safety Certificate

(๒) Cargo Ship Safety Construction Certificate

(๓) Cargo Ship Equipment Certificate

(๔) Cargo Ship Safety Radio Certificate

(๕) Cargo Ship Safety Certificate

(๖) Exemption Certificate

๔.๑.๗ กำหนดกรณีที่มีความจำเป็นที่จะต้องตรวจสภาพหรือตรวจเรือขณะที่เรืออยู่ในเมืองท่าของรัฐภาคีอื่น โดยรัฐเจ้าของธงอาจร้องขอให้รัฐภาคีอื่นทำการตรวจเรือได้

๔.๑.๘ กำหนดแบบใบสำคัญรับรอง (certificate) และบันทึกอุปกรณ์ (record of equipment)

๔.๑.๙ กำหนดให้เรือต้องมีใบสำคัญรับรองที่ออกให้สำหรับเรือบรรทุกทุกคนโดยสาร และเรือบรรทุกสินค้าอยู่บนเรือ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าเรือเหล่านี้ได้ผ่านการตรวจเรียบร้อยแล้ว และอยู่ในสภาพพร้อมที่จะให้บริการ เมื่อเรือออกสู่ทะเลจะต้องเดินทางผ่านไปยังท่าเรือของประเทศต่าง ๆ ซึ่งมีหน้าที่ควบคุมเรือให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัย โดยหลักฐานสำคัญประการหนึ่ง คือ ใบสำคัญรับรองและบันทึกอุปกรณ์ ซึ่งถือว่าเป็นเครื่องมือที่สำคัญที่รัฐต่าง ๆ สามารถตรวจสอบรายละเอียดเกี่ยวกับการตรวจและการซ่อมแซม ความพร้อมในการใช้งาน และสิ่งที่ได้รับการแก้ไขแล้วเกี่ยวกับโครงสร้าง เครื่องจักร และอุปกรณ์ต่าง ๆ ดังนั้น นายเรือต้องเก็บรักษาเอกสารเหล่านี้บนเรือให้พร้อมสำหรับการตรวจสอบเสมอ

๔.๒ พิธีสาร Load Lines ๑๙๘๘

พิธีสารฯ มีวัตถุประสงค์หลักในการสร้างระบบการตรวจเรือและการออกใบสำคัญรับรองในเรื่องแนวน้ำบรรทุกทุกให้เป็นเอกภาพเดียวกัน รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

๔.๒.๑ การตรวจเรือ การทำเครื่องหมาย และอุปกรณ์ประจำเรือ

- (๑) กำหนดรายการในการตรวจเรือ อุปกรณ์ประจำเรือ และการทำเครื่องหมาย
- (๒) กำหนดเจ้าหน้าที่ซึ่งมีอำนาจในการตรวจเรือตามพิธีสาร ได้แก่ เจ้าหน้าที่ทางการของรัฐภาคี หรือบุคคลที่ได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่ทางการ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตรวจเรือที่ได้รับมอบหมาย และองค์กรที่ได้รับการยอมรับ
- (๓) กำหนดรอบของการตรวจเรือทั้งหมด ๓ ประเภท ดังนี้
 - (๓.๑) การตรวจเรือครั้งแรก (Initial Survey) ก่อนนำเรือออกใช้งาน
 - (๓.๒) การตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองใหม่ (Renewal Survey)
 - (๓.๓) การตรวจประจำปี (Annual Survey) ภายในกำหนดเวลา ๓ เดือนก่อนหรือหลังวันครบรอบปีของใบสำคัญรับรองความปลอดภัยของเรือสินค้า

๔.๒.๒ การออกใบสำคัญรับรอง

- (๑) ใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุกระหว่างประเทศ (International Load Line Certificate) ซึ่งเป็นใบสำคัญรับรองที่ออกให้หลังจากได้มีการตรวจเรือจนเป็นที่พึงพอใจ ตามเงื่อนไขที่กำหนดในอนุสัญญา Load Lines ๑๙๖๖ และพิธีสาร Load Lines ๑๙๘๘ ประกอบกับแนวทางการปฏิบัติขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยระบบที่เป็นเอกภาพสำหรับการตรวจเรือและการออกใบสำคัญรับรอง (Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification) เช่นเดียวกับพิธีสาร SOLAS ๑๙๘๘
- (๒) ใบสำคัญรับรองยกเว้นแนวน้ำบรรทุกระหว่างประเทศ (International Load Line Exemption Certificate) คือ ใบสำคัญรับรองที่ออกให้สำหรับเรือที่มีนวัตกรรมใหม่ ซึ่งไม่ต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของอนุสัญญาอย่างเคร่งครัด แต่ให้เป็นที่ไปตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยซึ่งรัฐเจ้าของเมืองท่าเห็นว่าเพียงพอที่จะทำให้มั่นใจได้ว่าเรือนั้นสามารถเดินทางอย่างปลอดภัย
- (๓) การออกใบสำคัญรับรองหรือการสลักหลังโดยรัฐบาลอื่น ซึ่งโดยปกติแล้วการตรวจเรือเป็นอำนาจหน้าที่ของรัฐเจ้าของธง แต่ในบางกรณีทางการของรัฐเจ้าของธงอาจขอให้รัฐภาคีอื่นทำการตรวจเรือได้ โดยรัฐเจ้าของธงอาจมอบอำนาจหรือออกใบสำคัญรับรอง หรือสลักหลังใบสำคัญรับรองที่ออกโดยรัฐภาคีอื่นเสมือนกับใบสำคัญรับรองที่ออกโดยทางการของรัฐเจ้าของธง โดยมีการออกและสลักหลังใบสำคัญรับรองตามข้อ ๔.๒.๒ (๑) และ (๒) ข้างต้น

๔.๒.๓ กำหนดแบบใบสำคัญรับรองที่ออกตามอนุสัญญา Load Lines ๑๙๖๖ ซึ่งแก้ไขโดยพิธีสาร Load Lines ๑๙๘๘ ซึ่งใบสำคัญรับรองตามภาคผนวก ๓ ของพิธีสารยังคงมี ๒ ประเภทตามข้อ ๔.๒.๒ (๑) และ (๒) เช่นเดียวกับที่ปรากฏในอนุสัญญา Load Lines ๑๙๖๖ แต่มีการเปลี่ยนแปลงกฎเกณฑ์และเงื่อนไขเกี่ยวกับการตรวจเรือ โดยเฉพาะในเรื่องการตรวจเรือและการทำเครื่องหมาย ประเภทและขั้นตอนของการตรวจเรือซึ่งมีการแก้ไขอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะการกำหนดเพิ่มเติมการตรวจและหลักเกณฑ์สำหรับการออกใบสำคัญรับรองใหม่ (Renewal Survey)

๔.๒.๔ กำหนดอายุของใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุกระหว่างประเทศให้มีอายุเป็นไปตามที่รัฐเจ้าของธงกำหนด อย่างไรก็ตาม ต้องไม่เกิน ๕ ปี นับแต่วันที่ออก

๔.๒.๕ กำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของรัฐเจ้าของเมืองท่า ให้ดำเนินการเป็นไปตามมาตรฐานเดียวกัน โดยมีแนวทางการปฏิบัติ ดังนี้

(๑) รัฐเจ้าของเมืองท่าต้องตรวจสอบเรือที่อยู่ในเขตบริเวณท่าเรือของตน และตรวจสอบความถูกต้องของใบสำคัญรับรอง

/ (๒) หากใบสำคัญ...

(๒) หากใบสำคัญรับรองยังไม่สิ้นอายุ ต้องให้การยอมรับ เว้นแต่จะมีสิ่งบ่งชี้ว่าสภาพเรือหรืออุปกรณ์ของเรือไม่เป็นไปตามที่กำหนด

(๓) กรณีใบสำคัญรับรองสิ้นอายุหรือสิ้นผล รัฐเจ้าของเมืองท่าจะไม่อนุญาตให้เรือออกเดินทางจนกว่าจะปฏิบัติการแก้ไขให้ถูกต้อง

(๔) กำหนดหน้าที่ในการแจ้งข้อมูล โดยรัฐเจ้าของเมืองท่าเป็นหน่วยงานที่ใช้อำนาจรัฐเหนือดินแดน แต่รัฐเจ้าของธงเป็นหน่วยงานที่ใช้อำนาจรัฐเหนือเรือ จึงมีข้อกำหนดให้มีการแจ้งข้อมูลระหว่างเจ้าหน้าที่ของรัฐเจ้าของเมืองท่ากับกงสุลหรือตัวแทนทางการทูตของรัฐเจ้าของธง เพื่อทราบสิ่งที่ได้ดำเนินการไปรวมทั้งต้องแจ้งไปยังเจ้าหน้าที่ตรวจเรือที่ได้รับมอบหมาย หรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบในการออกใบสำคัญรับรอง ตลอดจนต้องแจ้งให้องค์การทางทะเลระหว่างประเทศทราบด้วย

(๕) เจ้าหน้าที่ควบคุมเรือของรัฐเจ้าของเมืองท่าจะต้องแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับเรือให้รัฐเมืองท่าถัดไปทราบหากไม่สามารถดำเนินการตามข้อ ๔.๒.๕ (๑) - (๔) ข้างต้น

๔.๓ กฎหมายภายในรองรับพิธีสารทั้ง ๒ ฉบับ

๔.๓.๑ ประเทศไทยมีความพร้อมที่จะเข้าเป็นภาคีพิธีสาร SOLAS ๑๙๘๘ โดยอาศัยบทบัญญัติตามมาตรา ๑๖๓ (๓) แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ ประกอบกับกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการออกใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล พ.ศ. ๒๕๕๙ ประกาศ ณ วันที่ ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ และประกาศกรมเจ้าท่าที่ ๑๙/๒๕๖๒ เรื่องแบบใบสำคัญรับรองและแบบบันทึกรายการอุปกรณ์เกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ประกาศ ณ วันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๒ ซึ่งสามารถรองรับข้อกำหนดตามพิธีสารครบถ้วนแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

๔.๓.๒ ประเทศไทยมีความพร้อมที่จะเข้าเป็นภาคีพิธีสาร Load Lines ๑๙๘๘ โดยอาศัยบทบัญญัติตามมาตรา ๑๖๓ (๔) แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ ประกอบกับข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจและการออกใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก พ.ศ. ๒๕๖๕ ประกาศ ณ วันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ ซึ่งสามารถรองรับข้อกำหนดตามพิธีสารครบถ้วนแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔

๕. ประโยชน์ที่ได้รับจากการเข้าเป็นภาคีพิธีสารทั้ง ๒ ฉบับ

๕.๑ ประเทศไทยได้ปฏิบัติตามพันธกรณีในพิธีสารทั้ง ๒ ฉบับแล้ว แต่ยังไม่ดำเนินการเข้าเป็นภาคี ดังนั้น การเข้าเป็นภาคีพิธีสารจะทำให้ประเทศไทยสามารถกำหนดมาตรฐานและกลไกสำคัญในการตรวจเรือและการออกใบสำคัญรับรองของเรือไทย เพื่อยกระดับมาตรฐานและคุ้มครองความปลอดภัยของเรือไทยให้เป็นที่ยอมรับของต่างประเทศ รวมถึงสามารถควบคุมเรือต่างชาติที่เข้ามาในน่านน้ำของประเทศไทยได้อย่างสมบูรณ์

๕.๒ เพื่อให้เป็นไปตามแผนกลยุทธ์การดำเนินการตามข้อกำหนดของ IMO ของประเทศไทย ในด้านการส่งเสริมความปลอดภัยของชีวิตในทะเลในฐานะรัฐเจ้าของธง รัฐชายฝั่ง และรัฐเมืองท่า ซึ่งรับรองโดยคณะกรรมการแห่งชาติเพื่อประสานงานกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

๕.๓ สร้างกรอบความร่วมมือด้านการตรวจเรือระหว่างประเทศ โดยในพิธีสารทั้ง ๒ ฉบับ ได้มีบทบัญญัติให้รัฐภาคีสามารถดำเนินการตรวจเรือ ออกหรือสลักหลังใบสำคัญรับรองได้ ถือเป็น การแก้ไข ปัญหากรณีที่รัฐหนึ่งอาจมีข้อจำกัดในเรื่องจำนวนหรืออัตราเจ้าหน้าที่ที่ไม่เพียงพอในการตรวจเรือ สามารถร้องขอ รัฐบาลของรัฐภาคีอื่นให้สามารถดำเนินการตรวจเรือได้

๕.๔ สร้างความยืดหยุ่นในการตรวจเรือ และออกไปสำคัญรับรองมากขึ้น อันจะส่งผลดีต่อกิจการให้บริการของรัฐ และกิจการเดินเรือของประเทศ โดยพิธีสารทั้ง ๒ ฉบับ มีการพัฒนารูปแบบของการตรวจเรือและแก้ไขปัญหาด้านเอกสารใบสำคัญรับรองได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการที่พิธีสารได้กำหนดหลักการสำคัญเรื่องช่วงเวลาการตรวจเรือ (Window Period) ด้วยการกำหนดช่วงระยะเวลาก่อนหลังครบรอบปี เช่น กรณีการตรวจประจำปี ให้ทำการตรวจได้ภายในระยะเวลาก่อนหรือหลังวันครบรอบปีไม่เกินกว่า ๓ เดือนได้ ทำให้รัฐภาคีสามารถดำเนินการตรวจเรือได้ในกรอบระยะเวลาที่กว้างมากขึ้น และทำให้เรือสามารถสรรหาช่วงเวลาที่เหมาะสมในการตรวจเรือได้มากขึ้น ช่วยให้กิจการการเดินเรือเป็นไปอย่างคล่องตัว ส่งผลดีต่อระบบทางทะเลและระบบเศรษฐกิจการขนส่งทางทะเลของประเทศในภาพรวม

๕.๕ ลดภาระของรัฐ โดยการมอบอำนาจให้องค์กรที่ได้รับการยอมรับ โดยในส่วนของประเทศไทยหมายถึงสถาบันการตรวจเรือตามมาตรา ๑๖๓/๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ ซึ่งสามารถดำเนินการตรวจเรือ ออกหรือสลักหลังใบสำคัญรับรองได้ จะช่วยแก้ปัญหากรณีที่รัฐใดรัฐหนึ่งอาจมีข้อจำกัดในเรื่องจำนวนหรืออัตราเจ้าหน้าที่ที่ไม่เพียงพอในการตรวจเรือ ซึ่งโดยปกติเรือมักจะมีเส้นทางเดินเรือไปหลากหลายประเทศและเกินกว่าอัตรากำลังของเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานตรวจเรือของรัฐนั้นจะครอบคลุมทั่วถึง

๕.๖ สามารถควบคุมมาตรฐานด้านการตรวจเรือของเรือต่างชาติที่เข้ามาในน่านน้ำไทย โดยได้กำหนดเครื่องมือสำคัญในการควบคุมเรือต่างชาติให้สามารถตรวจสอบความถูกต้องของใบสำคัญรับรองและหากตรวจพบว่ามีข้อบกพร่อง (Clear ground) ว่าสภาพเรือ เครื่องมือ หรืออุปกรณ์ใดไม่เป็นไปตามที่ระบุไว้ในใบสำคัญรับรอง ก็สามารถกักเรือหรือให้เรือดำเนินการแก้ไขก่อนออกเดินทางได้ รวมทั้งสามารถแจ้งให้เมืองท่าถัดไปทราบถึงสภาพของเรือนั้น และอาจร้องขอให้เมืองท่าของรัฐอื่น ๆ ดำเนินมาตรการควบคุมได้ จึงถือเป็นมาตรการเชิงป้องกันที่พิธีสารกำหนดไว้ซึ่งสอดคล้องกับหลักการป้องกันตนเอง (Self-Protection) ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (UNCLOS) ค.ศ. ๑๙๘๒

๕.๗ หลักการไม่เลือกปฏิบัติ (No more favorable treatment) จะช่วยจัดข้อได้เปรียบของประเทศที่ไม่เป็นภาคีอนุสัญญา SOLAS ๑๙๗๔ อนุสัญญา Load Lines ๑๙๖๖ รวมถึงพิธีสาร SOLAS ๑๙๘๘ และพิธีสาร Load Lines ๑๙๘๘ ซึ่งต้องบังคับใช้ข้อกำหนดของพิธีสารกับทุกรัฐอย่างเท่าเทียมกัน แม้มิได้เป็นภาคีพิธีสารก็ตาม

๕.๘ ส่งเสริมภาพลักษณ์ของประเทศไทยในฐานะสมาชิก IMO เนื่องจากการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง เป็นการสะท้อนให้เห็นถึงการให้ความร่วมมือกับ IMO ในการส่งเสริมความปลอดภัยและการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากการเดินเรือระหว่างประเทศซึ่งเป็นเป้าหมายสูงสุด

๖. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๖.๑ ความเห็นกระทรวงการต่างประเทศ

กระทรวงการต่างประเทศได้มีหนังสือแจ้งความเห็นเกี่ยวกับการเข้าเป็นภาคีพิธีสาร SOLAS ๑๙๘๘ และพิธีสาร Load Lines ๑๙๘๘ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๕ โดยสรุป ดังนี้

๖.๑.๑ ประเด็นสารัตถะ

(๑) พิธีสาร SOLAS ๑๙๘๘ เป็นพิธีสารเพิ่มเติมอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. ๑๙๗๔ มีวัตถุประสงค์หลักในการสร้างระบบการตรวจเรือและอุปกรณ์ประจำเรือ ออกใบสำคัญรับรองความปลอดภัยของเรืออย่างเป็นเอกภาพ โดยได้กำหนดขั้นตอนและวิธีการ

/ รวมทั้งมาตรฐาน...

รวมทั้งมาตรฐานในการตรวจเรือและอุปกรณ์ประจำเรือ การเข้าเป็นภาคีพิธีสาร SOLAS ๑๙๘๘ ของประเทศไทย จะเป็นประโยชน์ในการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินเรือระหว่างประเทศให้เทียบเท่าประเทศอื่น และเป็นเอกภาพเดียวกัน รวมถึงยังเป็นการปฏิบัติตามพันธกรณีของไทยในฐานะรัฐภาคีของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (UNCLOS) ค.ศ. ๑๙๘๒ ในเรื่องหน้าที่ของรัฐเจ้าของธงและเรื่องความปลอดภัยในการเดินเรือด้วย ดังนั้น กรมสนธิสัญญาและกฎหมายจึงไม่ขัดข้องในหลักการต่อการเข้าเป็นภาคีพิธีสาร SOLAS ๑๙๘๘ หากกรมเจ้าท่าซึ่งเป็นส่วนราชการเจ้าของเรื่องและส่วนราชการที่เกี่ยวข้องพิจารณาแล้วเห็นว่าการเข้าเป็นภาคีพิธีสารฯ มีความเหมาะสม สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล และพันธกรณีที่ไทยมีอยู่ภายใต้ความตกลงระหว่างประเทศอื่น ๆ ตลอดจนสามารถปฏิบัติตามพันธกรณีที่พิธีสารฯ กำหนดไว้ได้

(๒) พิธีสาร Load Lines ๑๙๘๘ เป็นพิธีสารเพิ่มเติมอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ. ๑๙๖๖ มีวัตถุประสงค์หลักในการสร้างระบบการตรวจเรือ การทำเครื่องหมายบนเรือ เพื่อแสดงแนวน้ำบรรทุกที่ปลอดภัยในการเดินเรือระหว่างประเทศ และกำหนดแบบของการออกแบบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุกระหว่างประเทศอย่างเป็นทางการ รวมทั้งหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ทางเทคนิคเกี่ยวกับแนวน้ำบรรทุกที่ทันสมัย ดังนั้น การเข้าเป็นภาคีพิธีสาร Load Lines ๑๙๘๘ ของประเทศไทยจะเป็นประโยชน์ในการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินเรือระหว่างประเทศ โดยเฉพาะที่เกี่ยวกับแนวน้ำบรรทุกเพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน รวมถึงยังเป็นการปฏิบัติตามพันธกรณีของไทยในฐานะรัฐภาคีของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (UNCLOS) ค.ศ. ๑๙๘๒ ในเรื่องหน้าที่ของรัฐเจ้าของธงและเรื่องความปลอดภัยในการเดินเรือด้วย กรมสนธิสัญญาและกฎหมายจึงไม่ขัดข้องในหลักการต่อการเข้าเป็นภาคีพิธีสาร Load Lines ๑๙๘๘ หากกรมเจ้าท่าซึ่งเป็นส่วนราชการเจ้าของเรื่องและส่วนราชการที่เกี่ยวข้องพิจารณาแล้วเห็นว่าการเข้าเป็นภาคีพิธีสารฯ มีความเหมาะสม สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล และพันธกรณีที่ไทยมีอยู่ภายใต้ความตกลงระหว่างประเทศอื่น ๆ ตลอดจนสามารถปฏิบัติตามพันธกรณีที่พิธีสารฯ กำหนดไว้ได้

๖.๑.๒ ประเด็นมาตรา ๑๗๘ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๖๐

โดยที่พิธีสารทั้งสองมีถ้อยคำและบริบทที่มุ่งก่อให้เกิดพันธกรณีภายใต้บังคับของกฎหมายระหว่างประเทศ จึงเป็นสนธิสัญญาตามกฎหมายระหว่างประเทศ และเป็นหนังสือสัญญาตามมาตรา ๑๗๘ ของรัฐธรรมนูญฯ ซึ่งจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี ก่อนดำเนินการให้มีผลผูกพันและหากสามารถปฏิบัติตามพันธกรณีในพิธีสารทั้งสองได้โดยไม่ต้องออกพระราชบัญญัติเพื่อให้การเป็นไปตามหนังสือสัญญาและพิจารณาแล้วเห็นว่าไม่เข้าลักษณะเป็นหนังสือสัญญาประเภทอื่นตามมาตรา ๑๗๘ วรรคสองของรัฐธรรมนูญฯ พิธีสารทั้งสองก็ไม่ใช่หนังสือสัญญาที่จะต้องได้รับความเห็นชอบของรัฐสภา

๖.๑.๓ การเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาเห็นชอบการเข้าเป็นภาคี

เมื่อส่วนราชการเจ้าของเรื่องมีนโยบายให้ไทยเข้าเป็นภาคีพิธีสารทั้งสองแล้ว รวมทั้งได้ออกกฎหมาย และ/หรือระเบียบและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับการปฏิบัติตามพันธกรณีของพิธีสารทั้งสองฉบับครบถ้วนแล้ว ส่วนราชการเจ้าของเรื่องจะต้องเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบการเข้าเป็นภาคีพิธีสารทั้งสอง โดยระบุรายละเอียดสาระสำคัญของพิธีสารทั้งสอง รวมถึงขอให้คณะรัฐมนตรีมอบหมายให้กระทรวงการต่างประเทศจัดทำภาคยานุวัติสารสำหรับการเข้าเป็นภาคีพิธีสารทั้งสอง

๖.๑.๔ การเข้าเป็นภาคีพิธีสาร SOLAS ๑๙๘๘ และพิธีสาร Load Lines ๑๙๘๘

โดยที่พิธีสาร SOLAS ๑๙๘๘ และพิธีสาร Load Lines ๑๙๘๘ ได้ผ่านกระบวนการจัดทำและการลงนาม รวมทั้งมีประเทศเข้าเป็นภาคีครบจำนวนตามที่กำหนดไว้ ซึ่งทำให้พิธีสารทั้งสอง

/ มีผลใช้บังคับ...

มีผลใช้บังคับแล้วตั้งแต่วันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๓ โดยประเทศไทยไม่ได้เป็นรัฐภาคีผู้ลงนามพิธีสารทั้งสอง การยื่นภาคยานุวัติสารจึงเป็นขั้นตอนเดียวในการแสดงเจตนาให้มีผลผูกพัน ดังนั้น เมื่อส่วนราชการเจ้าของเรื่อง ได้ดำเนินการเสนอคณะรัฐมนตรีแล้ว ให้แจ้งกระทรวงการต่างประเทศให้จัดทำภาคยานุวัติสารเพื่อเข้าเป็นภาคี พิธีสารทั้งสอง และมอบภาคยานุวัติสารต่อเลขาธิการองค์การทางทะเลระหว่างประเทศตามที่ระบุไว้ในข้อ ๔ (๑) ซี และ (๒) ของพิธีสารทั้งสอง ทั้งนี้ พิธีสารทั้งสองจะมีผลใช้บังคับกับประเทศไทยสามเดือนหลังจากวันที่มีการมอบ ภาคยานุวัติสารดังกล่าว ตามที่ระบุไว้ในข้อ ๕ (๓) ของพิธีสารทั้งสอง

๖.๑.๕ ข้อสังเกต

เพื่อความรอบคอบและความชัดเจนก่อนดำเนินการเข้าเป็นภาคีพิธีสารทั้งสอง กรมเจ้าท่าในฐานะส่วนราชการเจ้าของเรื่อง ควรตรวจสอบพันธกรณีของไทยตามพิธีสารทั้งสองและกฎหมายไทยที่มีอยู่ปัจจุบันว่าสามารถรองรับการปฏิบัติตามพันธกรณีของพิธีสาร SOLAS ๑๙๘๘ และพิธีสาร Load Lines ๑๙๘๘ หรือไม่ โดยอาจพิจารณาจัดทำตารางเปรียบเทียบพันธกรณีของพิธีสารทั้งสองกับกฎหมายภายในของไทย ซึ่งประกอบด้วยข้อบทของพิธีสารที่จะต้องอนุวัติการและกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง และอาจพิจารณาจัดประชุมร่วมกับส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง อาทิ กองทัพเรือ กระทรวงการต่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เพื่อให้ความเห็นเกี่ยวกับกฎหมายไทยที่มีอยู่และพันธกรณีตามพิธีสารทั้งสอง รวมทั้งการดำเนินการที่เกี่ยวข้องด้วยต่อไป

๖.๒ ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

๖.๒.๑ การเข้าเป็นภาคีพิธีสาร SOLAS ๑๙๘๘

การเข้าเป็นภาคี พิธีสารนี้ ไม่ต้องมีการออกกฎหมายภายในระดับพระราชบัญญัติ เนื่องจากมาตรา ๑๖๓ (๓) แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ ประกอบกับกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการออกใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล พ.ศ. ๒๕๕๙ ประกาศ ณ วันที่ ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ รวมถึงประกาศ กรมเจ้าท่าที่ ๑๙/๒๕๖๒ เรื่อง แบบใบสำคัญรับรองและแบบบันทึกรายการอุปกรณ์เกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ประกาศ ณ วันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๒ รองรับข้อกำหนดตามพิธีสารครบถ้วนเพียงพอแล้ว ดังนั้น การเข้าเป็นภาคีพิธีสารนี้จึงไม่เข้าข่ายการจัดทำ “หนังสือสัญญา” ตามมาตรา ๑๗๘ วรรคสองของรัฐธรรมนูญฯ ที่จะต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภา หากคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบแล้ว ประเทศไทยสามารถดำเนินการเข้าร่วมเป็นภาคีพิธีสารได้ทันที

๖.๒.๒ การเข้าเป็นภาคีพิธีสาร Load Lines ๑๙๘๘

การเข้าเป็นภาคีพิธีสารนี้ไม่ต้องมีการออกกฎหมายภายในระดับพระราชบัญญัติ เนื่องจากมาตรา ๑๖๓ (๔) แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ ประกอบกับข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจและการออกใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก พ.ศ. ๒๕๖๕ ประกาศ ณ วันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ รองรับข้อกำหนดตามพิธีสารครบถ้วนเพียงพอแล้ว ดังนั้น การเข้าเป็นภาคีพิธีสารนี้จึงไม่เข้าข่ายการจัดทำ “หนังสือสัญญา” ตามมาตรา ๑๗๘ วรรคสองของรัฐธรรมนูญฯ ที่จะต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภา หากคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบแล้ว ประเทศไทยสามารถดำเนินการเข้าร่วมเป็นภาคีพิธีสารได้ทันที

๖.๒.๓ การประชุมร่วมกับส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง

กรมเจ้าท่าได้จัดประชุมรับฟังความเห็นการเข้าเป็นภาคีพิธีสาร SOLAS ๑๙๘๘ และพิธีสาร Load Lines ๑๙๘๘ เมื่อวันที่ ๙ สิงหาคม ๒๕๖๕ ณ กรมเจ้าท่า โดยมีหน่วยงานเข้าร่วมประชุมทั้งหมด ๗ หน่วยงาน ได้แก่ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กรมเจ้าท่า สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

กระทรวงการต่างประเทศ ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ และการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยที่ประชุมเห็นว่าการเข้าเป็นภาคีพิธีสารทั้งสองฉบับจะเป็นการยกระดับมาตรฐานและคุ้มครองความปลอดภัยของเรือไทย ตลอดจนสามารถควบคุมเรือต่างชาติที่เข้ามาในน่านน้ำของไทยได้อย่างสมบูรณ์ จึงเห็นควรให้ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีพิธีสารทั้ง ๒ ฉบับ

๗. ข้อเสนอของส่วนราชการ

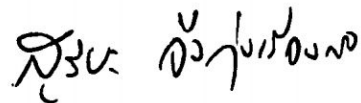
กระทรวงคมนาคมขอเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๗.๑ เห็นชอบให้ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๘๘ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. ๑๙๗๔ (Protocol of ๑๙๘๘ relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, ๑๙๗๔) และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๘๘ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ. ๑๙๖๖ (Protocol of ๑๙๘๘ relating to the International Convention on Load Lines, ๑๙๖๖)

๗.๒ มอบหมายให้กระทรวงการต่างประเทศดำเนินการจัดทำภาคยานุวัติสาร (Instrument of Accession) เพื่อเข้าเป็นภาคีพิธีสารทั้ง ๒ ฉบับดังกล่าว ยื่นต่อเลขาธิการองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

กองการต่างประเทศ

โทร ๐ ๒๒๘๓ ๓๓๗๒

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๗๑๔

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ somsak.j@mot.go.th