

แผนกลยุทธ์การดำเนินการ  
ตามข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ  
ราชอาณาจักรไทย

ฉบับที่คณะกรรมการฯ ได้พิจารณาให้ความเห็นชอบแล้ว สามารถนำไปอ้างอิงเพื่อการปฏิบัติได้

## การบันทึกการแก้ไขเอกสาร

ที่	รายละเอียดการแก้ไข	วันที่แก้ไข	วันที่มีผลบังคับใช้
๑	คณะกรรมการแห่งชาติเพื่อประสานงานกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศให้ความเห็นชอบและประกาศใช้	-	๑ กันยายน ๒๕๖๓
๒	แก้ไขปรับปรุงตามมติที่ประชุมคณะอนุกรรมการฯ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓	๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๓	๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔

## ๑. บทนำ

การขนส่งทางทะเลมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งถือเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนา และก่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจของไทยอย่างต่อเนื่อง โดยมากกว่าร้อยละ ๘๐ ของปริมาณการค้าระหว่างประเทศมาจากการขนส่งทางทะเล เนื่องจากการขนส่งที่ใช้ต้นทุนต่ำและสามารถขนสินค้าได้ในปริมาณสูงเมื่อเทียบกับการขนส่งทางบกและทางอากาศ ดังนั้น การขนส่งทางทะเลจึงมีความสำคัญไม่เพียงแต่ด้านการค้าระหว่างประเทศ แต่รวมถึงถึงการท่องเที่ยว ซึ่งช่วยส่งเสริมระบบเศรษฐกิจของโลกและของประเทศด้วย ประเทศไทยในฐานะที่ตั้งอยู่กึ่งกลางภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และมีที่ตั้งเชิงยุทธศาสตร์ โดยที่มีจังหวัดที่มีพื้นที่ติดทะเลทั้งหมด ๒๓ จังหวัด จึงสามารถใช้ประโยชน์จากทะเลและการขนส่งทางทะเลได้อย่างมาก โดยการส่งออกทางทะเลช่วยสนับสนุนให้ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง ด้วยเหตุนี้การขนส่งทางทะเลจึงมีความสำคัญ รัฐบาลจึงมีนโยบายในการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งไปสู่ภูมิภาคอย่างทั่วถึงเพียงพอ รวมถึงการพัฒนาการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวี ทั้งภายในและระหว่างประเทศ ตลอดจนพัฒนาท่าเรือน้ำลึกในพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต เพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมทั้งรณรงค์ลดการใช้พลังงานในภาคขนส่ง เชื่อมโยงประตูการค้าใหม่และสนับสนุนการท่องเที่ยว

ประเทศไทยได้มีการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนปฏิรูปประเทศ ๑๑ ด้าน รวมถึงหลัก “ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” ที่เป็นปรัชญานำทางในการพัฒนาประเทศต่อเนื่องมาตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๙ - ๑๑ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ กระทรวงคมนาคมโดยกรมเจ้าท่า ในฐานะหน่วยงานหลักและหน่วยงานอื่นๆ ในฐานะหน่วยงานสนับสนุนในการดำเนินการตามข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ได้ดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี คือ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน โดยเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันในเวทีสากล ซึ่งพัฒนาบนพื้นฐานแนวความคิด “ปรับปัจจุบัน” เพื่อปูทางสู่อนาคตผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในมิติต่าง ๆ รวมถึงโครงข่ายระบบคมนาคมและขนส่ง และการปรับสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต อีกทั้ง “สร้างคุณค่าใหม่” ในอนาคตด้วยการเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการส่งเสริมและสนับสนุนของภาครัฐจะทำให้ประเทศไทยขยายโอกาสทางการค้าและการลงทุนในเวทีโลกได้จากที่กล่าวมาข้างต้นเพื่อนำไปสู่การพัฒนาให้เป็นไปตามเป้าหมายของยุทธศาสตร์ที่ ๒ ได้แก่ ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน และประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันที่สูงขึ้น รวมถึงการบรรลุเป้าประสงค์ที่เกี่ยวข้องในยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ๔ ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาระบบขนส่งพื้นฐานให้มีความเชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การยกระดับความปลอดภัยของระบบขนส่ง ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

ประเทศไทยได้เข้าเป็นสมาชิกองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) ซึ่งเป็นทบวงการชำนัญพิเศษแห่งสหประชาชาติ จัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดกรอบมาตรฐานด้านความปลอดภัยและการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ สำหรับให้ประเทศสมาชิก

ยอมรับและนำไปปฏิบัติในรูปแบบของตราสารต่าง ๆ ได้แก่ อนุสัญญา พิธีสาร กฎ และข้อบังคับ ปัจจุบันมีสมาชิกจำนวน ๑๗๔ ประเทศ ซึ่งประเทศไทยได้เข้าเป็นสมาชิกเมื่อวันที่ ๒๐ กันยายน ๒๕๑๖ อย่างไรก็ตาม แม้ว่าองค์การทางทะเลระหว่างประเทศได้จัดทำตราสาร ซึ่งเกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยทางทะเล การคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลและการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางทะเลให้ประเทศสมาชิกยอมรับและนำไปปฏิบัติจำนวนมากก็ตาม แต่ก็ยังมีอุบัติเหตุและอุบัติภัยทางทะเลเกิดขึ้นหลายครั้ง ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินตลอดจนส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลอย่างต่อเนื่อง องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ จึงได้รับรองข้อมติสมัชชา ที่ A.๙๔๖ (๒๓) เรื่อง การจัดตั้งโครงการตรวจสอบประเทศสมาชิกองค์การทางทะเลระหว่างประเทศโดยสมัครใจ (Voluntary IMO Member State Audit Scheme: VIMSAS) เมื่อ พ.ศ. ๒๕๔๖ โดยคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๑๔ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๕๐ ให้ประเทศไทยเข้าร่วมโครงการและองค์การทางทะเลระหว่างประเทศได้ตรวจสอบประเทศไทยระหว่างวันที่ ๑๓ - ๒๒ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๐ ซึ่งกระทรวงคมนาคม โดยกรมเจ้าท่าในฐานะหน่วยงานหลักและหน่วยงานอื่นๆ ในฐานะหน่วยงานสนับสนุนในการปฏิบัติตามพันธกรณีของอนุสัญญาระหว่างประเทศได้เข้าร่วมโครงการ ต่อมาที่ประชุมสมัชชาองค์การทางทะเลระหว่างประเทศได้รับรองข้อมติสมัชชาที่ A.๑๐๖๘ (๒๘) เพื่อเปลี่ยนผ่านจากโครงการตรวจสอบประเทศสมาชิกองค์การทางทะเลระหว่างประเทศโดยสมัครใจ (VIMSAS) เป็นโครงการตรวจสอบประเทศสมาชิกองค์การทางทะเลระหว่างประเทศภาคบังคับ (IMO Member State Audit Scheme: IMSAS) มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๙ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจว่าประเทศสมาชิกปฏิบัติตามตราสารและข้อกำหนดต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศอย่างต่อเนื่องและบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายทั่วโลก

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๑๖ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๓ เห็นชอบให้ประเทศไทยเข้าร่วมโครงการตรวจสอบประเทศสมาชิกภาคบังคับ (IMSAS) และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย กระทรวงคมนาคม กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล กองทัพเรือ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกากระจายเสียงกิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ สำนักงานประมง สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย กรมเจ้าท่า กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมอุตุนิยมวิทยา กรมควบคุมมลพิษ กรมโรงงานอุตสาหกรรม กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมอุทกศาสตร์ เข้าร่วมโครงการตรวจสอบประเทศสมาชิกภาคบังคับ (IMSAS) ตามข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศและดำเนินการตามพันธกรณีของอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ตลอดจนร่วมมือและสนับสนุนการดำเนินการตามที่คณะกรรมการแห่งชาติเพื่อประสานงานกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศกำหนด โดยให้กรมเจ้าท่าเป็นหน่วยประสานการปฏิบัติ ทั้งนี้ รายละเอียดของกรอบการดำเนินการตามอำนาจหน้าที่เพื่อรองรับพันธกรณีของอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ เป็นไปตามภาคผนวก ก

ดังนั้น เพื่อเป็นการยกระดับความปลอดภัยและรักษาสิ่งแวดล้อมทางน้ำของประเทศไทย รวมถึงพัฒนาองเรือพาณิชย์ของไทยอย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนเพิ่มความเชื่อมั่นในมาตรฐานอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและสากล รวมถึงให้มีการพัฒนาการทำงานอย่างมีระบบ เสริมสร้างกลไกให้สอดคล้องกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศด้วยหลักการที่เหมาะสมพร้อมสำหรับการติดตาม ฝ้าระวัง แจ้งเตือน ป้องกันและแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชย์นาวี

ประเทศไทยจึงได้จัดทำแผนกลยุทธ์ฉบับนี้ขึ้น เพื่อให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับการบังคับใช้ตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศของประเทศไทยต่อไป

## ๒. คำนิยาม

ประชาคมทางทะเล (Maritime Community) หมายถึง บุคคล กลุ่มคน ชุมชน สถาบันหรือองค์กรที่อยู่รวมกันโดยมีความเชื่อมโยงและปฏิสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน หรือมีผลประโยชน์ร่วมกันเกี่ยวกับการใช้หรือแสวงหาประโยชน์จากทะเลหรือชายฝั่งที่ติดกับทะเล

## ๓. บทวิเคราะห์และความเชื่อมโยง

### ๓.๑ บทวิเคราะห์ทั่วไป

ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา สถานการณ์เศรษฐกิจโลกได้มีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว ประเทศที่เคยมีระบบเศรษฐกิจที่มั่นคงได้เผชิญกับปัญหาการชะลอตัวทางเศรษฐกิจ อาทิ กลุ่มประเทศในสหภาพยุโรป ญี่ปุ่นและสหรัฐอเมริกา และการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องและรวดเร็วของประเทศจีน และอินเดียได้แผ่ขยายอิทธิพลไปทั่วโลก ประกอบกับหลายประเทศในทวีปเอเชียได้มีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น เพื่อขยายโอกาสการค้าและการลงทุนระหว่างกัน ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ทวีปเอเชียมีความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจมากขึ้นและมีโอกาสก้าวไปสู่การเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของโลกได้ในอนาคต

ในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ อาเซียนได้จัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) และที่ผ่านมาประเทศที่มีบทบาททางเศรษฐกิจ อาทิ สหรัฐอเมริกา จีน ญี่ปุ่น ฯลฯ ได้เข้ามามีบทบาทในการพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาคอาเซียนมากขึ้น ทำให้อาเซียนมีแนวโน้มที่จะก้าวไปสู่การเป็นฐานการผลิตที่มีห่วงโซ่อุปทานระดับโลก (Global supply chain) ในขณะเดียวกันการแข่งขันก็จะทวีความรุนแรงยิ่งขึ้น มีการเคลื่อนย้ายฐานการผลิตสินค้าและบริการ ดังนั้น ประเทศไทยควรส่งเสริมการผลิตสินค้าที่ใช้ทักษะและความรู้ชั้นสูง เพื่อยกระดับมูลค่าสินค้าและบริการ ให้ศักยภาพในการแข่งขันสูงขึ้น และในอนาคตการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์จะเป็นปัจจัยสำคัญที่ชักนำการพัฒนาเศรษฐกิจ เนื่องจากประเทศไทยมีความได้เปรียบด้านที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมในการเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งของอาเซียน รัฐบาลจึงได้ส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งให้สามารถเชื่อมโยงฐานการผลิตสินค้าและแหล่งท่องเที่ยวภายในประเทศ ตลอดจนเชื่อมโยงไปยังประตูการค้าที่สำคัญกับประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ มาเลเซีย พม่า ลาว และกัมพูชาและเชื่อมต่อไปยังประเทศเวียดนาม จีน และอินเดีย ตลอดจนส่งเสริมผู้ประกอบการของไทยให้ดำเนินธุรกิจได้อย่างสะดวก ซึ่งช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างยั่งยืนต่อไป

การขนส่งทางทะเลมีบทบาทสำคัญในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งมีปริมาณมากกว่าร้อยละ ๘๐ ของการขนส่งระหว่างประเทศ ดังนั้น เพื่อให้มีมาตรฐานในการดำเนินการของแต่ละประเทศ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งมีบทบาทสำคัญโดยทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางของความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิกในการกำหนดกฎข้อบังคับ ขั้นตอน และวิธีปฏิบัติระหว่างประเทศภายใต้อนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ และตราสารข้อบังคับต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ การคุ้มครองรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล รวมทั้งเพื่อเป็นกลไกในการสร้างความร่วมมือทางวิชาการระหว่างประเทศสมาชิก และการอำนวยความสะดวก

ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล ซึ่งองค์การทางทะเลระหว่างประเทศจะเป็นผู้กำหนดกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศ (Convention) ขึ้นมาโดยการยอมรับจากประเทศสมาชิก ส่วนการบังคับใช้กฎหมายเป็นหน้าที่ของแต่ละประเทศ โดยนำกฎหมายดังกล่าวไปออกเป็นกฎหมายภายในประเทศรองรับเช่นเดียวกับกฎหมายอื่น ๆ ที่มีอยู่ในประเทศ บางประเทศสมาชิกขาดผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์ด้านกฎหมายระหว่างประเทศซึ่งเป็นผลให้การนำกฎหมายไปบังคับใช้อย่างไม่ถูกต้อง ประกอบกับความจำเป็นที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศดูแลการขนส่งทางเรือที่ขนส่งจากเมืองท่าของประเทศหนึ่งไปยังเมืองท่าของอีกประเทศหนึ่ง ซึ่งหากแต่ละประเทศมีกฎหมายที่แตกต่าง อาจจะทำให้เกิดความแตกต่างจากกฎหมายหรือเกิดความขัดแย้งกับอีกประเทศหนึ่งได้ หรือเป็นการที่แต่ละประเทศกำหนดมาตรฐานของอุปกรณ์ต่าง ๆ ของเรือสูงกว่าอีกประเทศหนึ่ง เป็นต้น

ประเทศไทยในฐานะสมาชิกองค์การทางทะเลระหว่างประเทศมีพันธกรณีที่ต้องดำเนินการตามอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศในด้านต่างๆ เช่น ด้านความปลอดภัยในการเดินเรือ ด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเล โดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศได้เริ่มดำเนินการตรวจสอบประเทศสมาชิกตั้งแต่ปี ๒๕๕๕ ซึ่งประเทศไทยมีกำหนดรับการตรวจสอบจากโครงการตรวจสอบประเทศสมาชิกองค์การทางทะเลระหว่างประเทศภาคบังคับ (IMSAS) ในปี ๒๕๖๔ และรอบของการตรวจสอบจะดำเนินการทุกๆ ๗ ปี ซึ่งในกรณีที่โครงการตรวจสอบประเทศสมาชิกองค์การทางทะเลระหว่างประเทศภาคบังคับ (IMSAS) ตรวจพบข้อบกพร่องหรือข้อสังเกต ประเทศไทยจะต้องวิเคราะห์สาเหตุ และจัดทำแผนแก้ไขข้อบกพร่อง (Corrective Action Plan: CAP) เสนอต่อองค์การทางทะเลระหว่างประเทศและต้องดำเนินการแก้ไขตามแผน รวมถึงรายงานผลการดำเนินการต่อองค์การทางทะเลระหว่างประเทศอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะส่งกระทบต่อประเทศไทยในฐานะรัฐเจ้าของธง รัฐเมืองท่าและรัฐชายฝั่ง เช่น ทำให้เกิดภาพลักษณ์ที่ไม่ดีต่อกองเรือไทย หรือเกิดข้อสงสัยในมาตรฐานของเรือไทย โดยเฉพาะเรือที่ทำการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งจะทำให้เรือดังกล่าวถูกตรวจสอบเข้มข้นจากเมืองท่าต่างประเทศ ซึ่งจะทำให้กิจการพาณิชย์ได้รับผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขัน และความเชื่อมั่นของหน่วยงานไทยในการดำเนินการตามพันธกรณี หรือตามมาตรฐานสากล ดังนั้น ประเทศไทยควรดำเนินการส่งเสริมความปลอดภัยของชีวิตในทะเลในฐานะรัฐเจ้าของธง รัฐชายฝั่งและรัฐเมืองท่า เช่น การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาในด้านความปลอดภัย การให้บริการวิทยุโทรคมนาคมสำหรับการขนส่งทางเรือที่มีประสิทธิภาพ เป็นต้น ในด้านสิ่งแวดล้อม ประเทศไทยควรดำเนินการป้องกันหรือลดมลพิษจากเรือ เช่น การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาในด้านการป้องกันสิ่งแวดล้อม การเตรียมความพร้อมและการตอบสนองต่อเหตุอุบัติการณ์อย่างรวดเร็ว เป็นต้น นอกจากนี้ ประเทศไทยควรเพิ่มประสิทธิภาพของรัฐในการดำเนินงานและบังคับใช้ตราสารของ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพและมีความเหมาะสม สอดคล้องกับข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศด้วย

### **๓.๒ ความเชื่อมโยงระหว่างแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ**

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เป็นไปตามพระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ ให้คณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติแต่ละด้าน จัดทำแผนแม่บทเพื่อบรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ เสนอต่อคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติพิจารณาให้ความเห็นชอบ และเสนอต่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบและประกาศในราชกิจจานุเบกษา โดยเป็นแผนแม่บทเพื่อบรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ มีทั้งสิ้น ๒๓ แผนแม่บท ซึ่งจะมีผลผูกพันต่อหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องที่จะต้องปฏิบัติให้เป็นไป

ตามแผนที่วางไว้ รวมทั้งการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณต้องสอดคล้องกับแผนแม่บทซึ่งจะนำไปสู่การปฏิบัติ เพื่อให้ประเทศไทยบรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืนเป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” ภายในช่วงเวลาดังกล่าว เพื่อความสุขของคนไทยทุกคน โดยแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติมีจำนวนรวม ๒๓ ฉบับ รายละเอียดการถ่ายถอดยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปีสู่แผนกลยุทธ์เป็นไปตามผังความเชื่อมโยงในภาคผนวก ข ซึ่งแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ประกอบด้วยประเด็นต่างๆ ดังนี้

### ๓.๒.๑ ความมั่นคง

- (๑) การรักษาความสงบภายในประเทศ โดยพัฒนาและเสริมสร้างคนในทุกภาคส่วนให้มีความเข้มแข็ง มีความพร้อมตระหนักในเรื่องความมั่นคงและมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหา
- (๒) การป้องกันและแก้ไขปัญหาที่มีผลกระทบต่อความมั่นคง โดยแก้ไขปัญหาความมั่นคงในปัจจุบัน ติดตาม เฝ้าระวัง ป้องกัน และแก้ไขปัญหาที่อาจอุบัติขึ้นใหม่ รักษาความมั่นคงและผลประโยชน์ทางทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางทะเล
- (๓) การพัฒนาศักยภาพของประเทศให้พร้อมเผชิญภัยคุกคามที่กระทบต่อความมั่นคงของชาติ ได้แก่ การพัฒนาระบบงานข่าวกรองแห่งชาติแบบบูรณาการอย่างมีประสิทธิภาพ การพัฒนาระบบเตรียมพร้อมแห่งชาติและการบริหารจัดการภัยคุกคามให้มีประสิทธิภาพ
- (๔) การบูรณาการความร่วมมือด้านความมั่นคงกับอาเซียนและนานาชาติ โดยเสริมสร้างและรักษาคุณภาพสภาวะแวดล้อมระหว่างประเทศ เสริมสร้างและธำรงไว้ซึ่งสันติภาพและความมั่นคงของภูมิภาค การร่วมมือทางการพัฒนากับประเทศเพื่อนบ้าน ภูมิภาค โลก รวมถึงองค์กรภาครัฐและที่มิใช่ภาครัฐ
- (๕) การพัฒนากลไกการบริหารจัดการความมั่นคงแบบองค์รวม โดยพัฒนาโลกให้พร้อมสำหรับการติดตาม เฝ้าระวัง แจ้งเตือน ป้องกัน และแก้ไขปัญหาความมั่นคงแบบองค์รวมอย่างเป็นรูปธรรม บริหารจัดการความมั่นคงให้อื้ออานวยต่อการพัฒนาประเทศในมิติอื่น ๆ พัฒนากลไกและองค์กรขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง

### ๓.๒.๒ การต่างประเทศ

- (๑) ความร่วมมือด้านความมั่นคงระหว่างประเทศ (มีความมั่นคง) มุ่งเสริมสร้างความมั่นคงของไทยและเสถียรภาพของภูมิภาคท่ามกลางภัยคุกคามทุกรูปแบบ โดยการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศในทุกระดับเพื่อส่งเสริมความมั่นคงในทุกมิติและเตรียมความพร้อมของไทยในการรับมือต่อความท้าทายด้านความมั่นคงจากภายนอก นอกจากนี้ การต่างประเทศไทยยังจะต้องดำเนินการเชิงรุกในด้านการเสริมสร้างเสถียรภาพในภูมิภาคไปพร้อมกันด้วยเพื่อลดความเสี่ยงหรือป้องกันปัญหาที่อาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของไทยในอนาคตได้
- (๒) ความร่วมมือด้านเศรษฐกิจและความร่วมมือเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศ (มีความมั่งคั่ง ยั่งยืน) มุ่งเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันควบคู่ไปกับการพัฒนาที่ยั่งยืนผ่านความร่วมมือกับมิตรประเทศทั่วโลก ทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การสร้างเศรษฐกิจที่เน้นนวัตกรรม การใช้ประโยชน์จากกรอบความร่วมมือต่าง ๆ และการส่งเสริมให้ภาคเอกชนไทยขยายตลาด

ในต่างประเทศ ขณะเดียวกันการพัฒนาเศรษฐกิจจะต้องเป็นไปอย่างยั่งยืน ไทยจึงต้องใช้ประโยชน์จากความเป็นหุ้นส่วนกับภาคส่วนต่าง ๆ ของต่างประเทศ เพื่อร่วมกันบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของโลก

- (๓) การพัฒนาที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากลและพันธกรณีระหว่างประเทศ (มีมาตรฐานสากล) มุ่งส่งเสริมศักยภาพหน่วยงานไทยและคนไทย และยกระดับมาตรฐานการพัฒนาภายในประเทศให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากลและพันธกรณีระหว่างประเทศ เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาประเทศและส่งเสริมความร่วมมือในมิติต่าง ๆ กับนานาชาติ นอกจากนี้ไทยยังสามารถดำเนินการต่างประเทศในเชิงรุกและสร้างสรรค์ โดยการมีบทบาทในการร่วมพัฒนากฎระเบียบระหว่างประเทศ มาตรฐานสากล และพันธกรณีต่าง ๆ นี้ ไปพร้อมกันได้ด้วย
- (๔) การส่งเสริมสถานะและบทบาทของประเทศไทยในประชาคมโลก (มีสถานะและเกียรติภูมิ) มุ่งสร้างเกียรติภูมิและอำนาจต่อรอง โดยเน้นการต่างประเทศที่ใช้อำนาจแบบนุ่มนวลอย่างเป็นระบบ การดำเนินนโยบายที่ส่งเสริมสถานะของไทยในเวทีโลก การส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดี การยกระดับการส่งเสริมเอกลักษณ์ของไทยให้กลายเป็นความนิยมไทยเพื่อสร้างมูลค่าของสินค้าและบริการ รวมทั้งการสร้างขีดความสามารถให้ทุกภาคส่วนของไทยร่วมเสริมสร้างสถานะของประเทศไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อรักษาและเพิ่มพูนผลประโยชน์ให้แก่ประเทศและประชาชนไทยในการมีปฏิสัมพันธ์กับประชาคมโลก
- (๕) การต่างประเทศมีเอกภาพและบูรณาการ (มีพลัง) มุ่งพัฒนาการดำเนินงานด้านการต่างประเทศให้มีพลวัตและมีเอกภาพระหว่างทุกภาคส่วนของประเทศ ซึ่งแผนย่อยนี้เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ทั้งนี้ การต่างประเทศให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นภาครัฐ ภาคเอกชน ภาควิชาการ ภาคประชาสังคม รวมถึงประชาชนไทยทั่วไป ทั้งในประเทศและในต่างประเทศ เพื่อให้การต่างประเทศเป็นเรื่องที่ใกล้ตัวสำหรับประชาชนไทย

### ๓.๒.๓ การท่องเที่ยว

- (๑) การท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำให้เป็นอีกทางเลือกหนึ่งของการท่องเที่ยวไทย เป็นแหล่งสร้างรายได้ใหม่ให้กับประเทศ โดยคำนึงถึงความยั่งยืนของแหล่งท่องเที่ยวและการมีส่วนร่วมของชุมชน ครอบคลุมการท่องเที่ยวทางทะเลและชายฝั่ง และการท่องเที่ยวในลุ่มน้ำสำคัญ โดยการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวทางน้ำให้ได้มาตรฐาน สร้างสรรค์กิจกรรมการท่องเที่ยวที่หลากหลาย ตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว รวมถึงบริษัทของพื้นที่และชุมชนในพื้นที่
- (๒) การท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค ยกย่องให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวภายในภูมิภาคอาเซียน โดยใช้ประโยชน์จากที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ แผนการลงทุนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทั้งทางถนน ราง น้ำ และอากาศ และกรอบความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวภายในประเทศ อนุภูมิภาคและ



อาเซียน บนฐานอัตลักษณ์เดียวกัน เพื่อส่งเสริมให้เป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวร่วมกัน

### ๓.๒.๔ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

- (๑) ให้เกิดความเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาคและภูมิภาคอย่างเป็นระบบ รวมถึงช่วยสร้างบรรยากาศทางเศรษฐกิจของประเทศที่เหมาะสมแก่การค้า การลงทุน ตลอดจนสามารถรองรับการเกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติและปรับตัวได้ทันต่อความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและนวัตกรรมในอนาคต

### ๓.๒.๕ กฎหมายและกระบวนการยุติธรรม

- (๑) ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชนเป็นกลไกในการขับเคลื่อนและสร้างการเปลี่ยนแปลงขนานใหญ่ มุ่งเน้นการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัลมาสนับสนุนให้เกิดความโปร่งใสและพลวัตให้กับการพัฒนากฎหมายและกระบวนการยุติธรรม เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนทุกภาคส่วนในสังคมมีโอกาสได้รับประโยชน์จากการพัฒนาประเทศอย่างเท่าเทียมเป็นธรรม และทั่วถึง
- (๒) การพัฒนากฎหมาย โดยเน้นการดำเนินการปรับปรุง แก้ไข ยกเลิกกฎหมายให้มีเท่าที่จำเป็น และสอดคล้องบริบทและไม่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาประเทศ จากการนำเทคโนโลยีดิจิทัล นวัตกรรมทางกฎหมายมาประยุกต์ใช้ และส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วมอย่างจริงจังและเป็นรูปธรรม รวมทั้งบูรณาการเชื่อมโยงกฎหมายทุกลำดับชั้นให้เชื่อมโยงกันอย่างเป็นเอกภาพ ไม่ขัดกัน มีการนำกฎหมายไปใช้อย่างมีประสิทธิภาพ มีความโปร่งใสซึ่งเป็นกลไกสำคัญที่จะนำกระบวนการยุติธรรมปราศจากความเหลื่อมล้ำและความไม่เท่าเทียม
- (๓) การพัฒนากระบวนการยุติธรรม โดยอำนวยความสะดวกให้เป็นไปอย่างเสมอภาค โปร่งใส เป็นธรรม ทั่วถึง และปราศจากการเลือกปฏิบัติ บูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในกระบวนการยุติธรรมให้ดำเนินงานสอดคล้องประสานกันอย่างเป็นองค์รวมเพื่อให้สามารถจัดการกับข้อขัดแย้งกรณีพิพาทได้อย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ แผนกลยุทธ์ฉบับนี้ยังมีความสอดคล้องระหว่างแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่ง เช่น มีมาตรฐานและระบบกำกับดูแลเรื่องความปลอดภัยของการขนส่ง ผู้ใช้ระบบขนส่งมีวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย มีมาตรฐานและระบบกำกับดูแลเรื่องความมั่นคงของการขนส่ง และยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยง ทั่วถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เช่น การพัฒนาระบบขนส่งที่สามารถลดการใช้พลังงานที่ไม่สะอาด เพิ่มสัดส่วนการพึ่งพิงพลังงานทางเลือกและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมถึงยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ เช่น ให้มีระบบขนส่งที่สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจในภาคส่วนที่สำคัญของประเทศตามนโยบายของรัฐบาล และให้มีระบบการบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติและมีระบบกฎหมายที่สนับสนุนการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรมรวมถึงมีการพัฒนาองค์กรภาครัฐอย่างต่อเนื่อง

## ๔. วัตถุประสงค์

แผนกลยุทธ์ฉบับนี้อธิบายวัตถุประสงค์ อำนาจ หลักการ ขอบเขต หน้าที่ความรับผิดชอบ แผนปฏิบัติการและการปรับปรุงประสิทธิภาพเพื่อการดำเนินงานให้สอดคล้องกับการบังคับใช้ตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งรวมกันเป็นแผนกลยุทธ์การดำเนินการตามข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศของราชอาณาจักรไทย

๑) เพื่อยกระดับความปลอดภัยและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางน้ำ กองเรือพาณิชย์และคนประจำเรือของประเทศไทยอย่างมีประสิทธิภาพและเพิ่มความเชื่อมั่นในมาตรฐานอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีต่อทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องทั้งในระดับประเทศและระดับสากลให้สอดคล้องกับมาตรฐานขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

๒) เพื่อบูรณาการระหว่างหน่วยงานของรัฐและหน่วยงานภายใต้การกำกับดูแลของรัฐที่เกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชย์นาวี

๓) เพื่อจัดให้มีและพัฒนาระบบกำกับ ดูแล ให้สอดคล้องกับมาตรฐานองค์การทางทะเลระหว่างประเทศด้วยหลักการที่เหมาะสม ให้พร้อมสำหรับการติดตามเฝ้าระวัง แจ้งเตือน ป้องกันและแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศ

๔) เพื่อจัดทำระบบการสื่อสารระหว่างประเทศไทยกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศและประเทศสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ให้เกิดความสอดคล้องและมีมาตรฐานเป็นสากลในการบังคับใช้กฎหมาย

๕) เพื่อเสริมสร้างยุทธศาสตร์ในมิติต่างๆ อย่างสมดุล พัฒนาระบบกลไกต่างๆ รวมทั้งความร่วมมือระหว่างประเทศที่เป็นประโยชน์กับประเทศไทยให้สามารถดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ

## ๕. เอกสารสนับสนุนแผนกลยุทธ์ มีดังต่อไปนี้

๕.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐)

๕.๒ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐)

๕.๓ แผนปฏิรูปประเทศ (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐)

๕.๔ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔)

๕.๕ แผนยุทธศาสตร์กระทรวง (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔)

๕.๖ มติคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ประเทศไทยเข้าร่วมโครงการตรวจสอบประเทศสมาชิกภาคบังคับ เมื่อวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๓

๕.๗ มติคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งคณะกรรมการแห่งชาติเพื่อประสานงานกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ เมื่อวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒

๕.๘ คำสั่งคณะกรรมการแห่งชาติเพื่อประสานงานกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ แต่งตั้งคณะอนุกรรมการจัดทำและขับเคลื่อนกลยุทธ์เพื่อดำเนินการตามพันธกรณีอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ลงวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓

๕.๙ ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการอนุวัติการตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO Instrument Implementation Code: Ill Code) ตามข้อมติ A.1070 (28) วันที่ ๔ ธันวาคม ค.ศ. ๒๐๑๓

## ๖. การนำไปใช้

- ๖.๑ แผนกลยุทธ์ฉบับนี้ ใช้กับหน่วยงานภาครัฐของประเทศไทยทั้งหมด ที่มีความรับผิดชอบโดยตรงหรือโดยนัยสำหรับการดำเนินงานและการบังคับใช้ตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผลและสอดคล้องกัน
- ๖.๒ สำหรับการดำเนินการตามแผนกลยุทธ์นี้ให้มีประสิทธิภาพ ให้มีการปรึกษาหารือและรับความร่วมมือจากองค์กรอิสระ เอกชนและรัฐวิสาหกิจ ซึ่งเป็นประชาคมทางทะเลของประเทศไทย

## ๗. อำนาจหน้าที่

กรมเจ้าท่า มีหน้าที่และอำนาจในการพัฒนาและปฏิบัติตามแผนกลยุทธ์การดำเนินการตามข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศของประเทศไทยเพื่อความปลอดภัยของชีวิตทางทะเลและการป้องกันมลพิษทางทะเล โดยประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกหน่วยและขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากสำนักงบประมาณ

## ๘. วิสัยทัศน์

ประเทศไทยเป็นผู้นำในการปฏิบัติให้สอดคล้องตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ มีประสิทธิภาพ มีประสิทธิผลและยกระดับขีดความสามารถขององค์กรภาครัฐและเอกชนให้เป็นที่ยอมรับในระดับสากล

## ๙. หลักการ

### ๙.๑ ความรับผิดชอบ

- ๙.๑.๑ ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีหน้าที่รับผิดชอบต่อรัฐบาลไทยในการดำเนินการให้ตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีมีผลเต็มที่และสมบูรณ์
- ๙.๑.๒ ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีหน้าที่รับผิดชอบต่อประชาคมทางทะเลของไทยเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยของชีวิตในทะเลและป้องกันมลพิษจากเรือ

### ๙.๒ ความสอดคล้อง ประสิทธิภาพและประสิทธิผล

- ๙.๒.๑ ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จะดำเนินการและบังคับใช้ตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศทั้งหมดที่ประเทศไทยได้ให้สัตยาบันเพื่อให้มีความสอดคล้อง มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของชีวิตทางทะเลและการป้องกันมลพิษ

### ๙.๓ ความโปร่งใส

๙.๓.๑ ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จะยึดมั่นในหลักการความโปร่งใสและสิทธิของประชาคมทางทะเลในประเทศไทยในการเข้าถึงข้อมูลสาธารณะ บรรดาเอกสารทางกฎหมายและเอกสารสนับสนุนเกี่ยวกับการปฏิบัติทั้งหมดจะถูกจัดเตรียมเพื่อให้เข้าถึงได้โดยง่ายผ่านวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์

### ๙.๔ ความร่วมมือและการประสานงาน

๙.๔.๑ ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จะให้ความร่วมมือและประสานงานอย่างมีประสิทธิภาพและต่อเนื่องในการดำเนินงานและการบังคับใช้ตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ รวมถึงแผนแผนกลยุทธ์การดำเนินการตามข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

### ๙.๕ การประเมินผลการทบทวนและการปรับปรุง

๙.๕.๑ หน่วยงานภาครัฐทั้งหมดตกลงที่จะติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่องเกี่ยวกับการปฏิบัติตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศและแผนกลยุทธ์การดำเนินการตามข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศและดำเนินการเพื่อขจัดสาเหตุของการไม่ปฏิบัติตาม หรือการที่มีโอกาสที่จะไม่ปฏิบัติตามเพื่อป้องกันการเกิดขึ้น หรือเกิดขึ้นซ้ำ

## ๑๐. เป้าประสงค์เชิงกลยุทธ์ (Strategic Objectives)

ประเทศไทยระบุวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ที่มีความสำคัญสูงสุด ดังนี้

๑๐.๑ ส่งเสริมความปลอดภัยของชีวิตในทะเลในฐานะรัฐเจ้าของธง รัฐชายฝั่งและรัฐเมืองท่า

๑๐.๒ ป้องกันหรือลดมลพิษทางทะเลจากเรือทั้งในระดับท้องถิ่น ระดับภูมิภาคและระดับโลก

๑๐.๓ เพิ่มประสิทธิผลของภาครัฐในการดำเนินงานและการบังคับใช้ตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

## ๑๑. เป้าหมายและความรับผิดชอบ

ภายใต้เป้าประสงค์เชิงกลยุทธ์ ข้อ ๑๐. จะระบุเป้าหมายระยะสั้น ระยะกลางและระยะยาว ดังที่แสดงในตารางต่อไปนี้ โดยรายละเอียดของแผนปฏิบัติการ กรอบระยะเวลา และหน่วยงานรับผิดชอบในแต่ละเป้าหมายรายละเอียดเป็นไปตามภาคผนวก ค

## ๑๑.๑ ตารางเป้าหมายของเป้าประสงค์เชิงกลยุทธ์ ๑

เป้าประสงค์เชิงกลยุทธ์ ๑ – ส่งเสริมความปลอดภัยของชีวิตในทะเลในฐานะรัฐเจ้าของธง รัฐชายฝั่งและรัฐเมืองท่า	
เป้าหมาย ๑.๑	การเข้าเป็นภาคีของพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๘๘ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (Protocol of 1988 relating to the International Convention for Safety of Life at Sea, SOLAS Protocol 88) และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๘๘ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก (Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, Load Lines Protocol 88)
เป้าหมาย ๑.๒	การให้บริการสื่อสารคมนาคมในการให้บริการข่าวสารที่มีประสิทธิภาพกับการเดินเรือ
เป้าหมาย ๑.๓	การพัฒนาศักยภาพการให้บริการการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัย
เป้าหมาย ๑.๔	การบริการอุตุวิทยามีความถูกต้อง แม่นยำและทันสมัยสำหรับการขนส่งทางเรือ
เป้าหมาย ๑.๕	การเพิ่มประสิทธิภาพจัดการสินค้าอันตรายในท่าเรืออย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ
เป้าหมาย ๑.๖	สร้างมาตรฐานผู้ปฏิบัติงานและเสริมสร้าง องค์กรความรู้ ด้านความปลอดภัยทางน้ำ
เป้าหมาย ๑.๗	เพิ่มศักยภาพและพัฒนาผู้ทำการในเรือชาวไทยในกองเรือโลก
เป้าหมาย ๑.๘	การเพิ่มประสิทธิภาพการดูแลน้ำไทยให้เกิดความปลอดภัยต่อการเดินเรือ
เป้าหมาย ๑.๙	การสอบสวนอุบัติเหตุทางที่มีความเป็นอิสระ

## ๑๑.๒ ตารางเป้าหมายของเป้าประสงค์เชิงกลยุทธ์ ๒

เป้าประสงค์เชิงกลยุทธ์ ๒ – ป้องกันหรือลดมลพิษทางทะเลจากเรือในระดับท้องถิ่น ระดับภูมิภาคและระดับโลก	
เป้าหมาย ๒.๑	การเข้าเป็นภาคีของภาคผนวกที่ ๕ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, Annex V)
เป้าหมาย ๒.๒	การเข้าเป็นภาคีของภาคผนวกที่ ๓ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, Annex III)
เป้าหมาย ๒.๓	การเข้าเป็นภาคีของภาคผนวกที่ ๔ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, Annex IV)

เป้าประสงค์เชิงกลยุทธ์ ๒ – ป้องกันหรือลดมลพิษทางทะเลจากเรือในระดับท้องถิ่น ระดับภูมิภาคและระดับโลก	
เป้าหมาย ๒.๔	การเข้าเป็นภาคีของภาคผนวกที่ ๖ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, Annex VI)
เป้าหมาย ๒.๕	การเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดการน้ำอับเฉาและตะกอน (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004, BWM 2004)
เป้าหมาย ๒.๖	อุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกในการรับของเสียจากเรือมีเพียงพอและมีประสิทธิภาพ

#### ๑๑.๓ ตารางเป้าหมายของเป้าประสงค์เชิงกลยุทธ์ ๓

เป้าประสงค์เชิงกลยุทธ์ ๓ – เพิ่มประสิทธิภาพของรัฐในการดำเนินงานและการบังคับใช้ตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ	
เป้าหมาย ๓.๑	การแก้ไขกฎหมายภายในประเทศ เพื่อปิดช่องว่างตามพันธกรณีตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศที่ให้สัตยาบันและการกำหนดบทลงโทษที่มีความเหมาะสม
เป้าหมาย ๓.๒	การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม
เป้าหมาย ๓.๓	การปรับปรุงความร่วมมือและการประสานงานระหว่างหน่วยงาน การบูรณาการด้านเครื่องหมายทางเรือและบริการบรรณสารการเดินทางเรือให้มีมาตรฐานสากล การเพิ่มประสิทธิภาพ การดูแลน่านน้ำไทยให้เกิดความปลอดภัยต่อการเดินเรือ

## ๑๒. กรอบแนวทางการปฏิบัติงาน

- ๑๒.๑ จัดให้มีระบบการประสานงานที่มีประสิทธิภาพระหว่างหน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้อง การประสานงานในที่นี้ได้แก่ การตรวจสอบและติดตามผลการดำเนินการตามแผนกลยุทธ์นี้ การประเมินผลการปฏิบัติงาน และการปรับปรุง การตัดสินใจเกี่ยวกับการดำเนินการแก้ไขประเด็นที่ไม่สอดคล้องกับข้อกำหนด ประเด็นทางด้านเทคนิค เศรษฐกิจและกฎหมาย เพื่อให้สอดคล้องและเป็นไปตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของชีวิตในทะเลและการป้องกันมลพิษจากเรือ
- ๑๒.๒ “คณะอนุกรรมการจัดทำและขับเคลื่อนกลยุทธ์เพื่อดำเนินการตามพันธกรณีอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ” ภายใต้คณะกรรมการแห่งชาติเพื่อการประสานงานกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ เป็นหน่วยประสานงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับแผนกลยุทธ์นี้

- ๑๒.๓ คณะอนุกรรมการจัดทำและขับเคลื่อนกลยุทธ์เพื่อดำเนินการตามพันธกรณีอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศมีอธิบดีกรมเจ้าท่าเป็นประธาน
- ๑๒.๔ องค์ประกอบของคณะอนุกรรมการจัดทำและขับเคลื่อนกลยุทธ์เพื่อดำเนินการตามพันธกรณีอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ประกอบด้วย ผู้แทนสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้แทนกองทัพเรือ ผู้แทนกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้แทนศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ผู้แทนกรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ ผู้แทนกรมอุตุนิยมวิทยา ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ ผู้แทนกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ผู้แทนกรมโรงงานอุตสาหกรรม ผู้แทนกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ผู้แทนสำนักงานประมง ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติและผู้แทนกรมเจ้าท่า
- ๑๒.๕ คณะอนุกรรมการจัดทำและขับเคลื่อนกลยุทธ์เพื่อดำเนินการตามพันธกรณีอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศสามารถเชิญหน่วยงานของรัฐ องค์กร หรือเอกชนที่เกี่ยวข้องที่นอกเหนือจากสมาชิกถาวรเข้าร่วมการประชุมในฐานะผู้สังเกตการณ์ ผู้แทนหน่วยงานของรัฐ องค์กร หรือเอกชนที่เกี่ยวข้องดังกล่าวมีสิทธิ์เข้าร่วมและแสดงความคิดเห็นของตนโดยไม่มีสิทธิ์ออกเสียงเพื่อลงคะแนนสำหรับมติการประชุม
- ๑๒.๖ กรมเจ้าท่าทำหน้าที่เป็นเลขานุการของคณะอนุกรรมการจัดทำและขับเคลื่อนกลยุทธ์เพื่อดำเนินการตามพันธกรณีอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ และเป็นหน่วยงานจัดเก็บและแจ้งเวียนรายงาน บันทึก และเอกสารการประชุมต่างๆ
- ๑๒.๗ คณะอนุกรรมการจัดทำและขับเคลื่อนกลยุทธ์เพื่อดำเนินการตามพันธกรณีอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ จะมีการประชุมอย่างน้อยทุกๆ หกเดือน ซึ่งการประชุมจะจัดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อมีองค์ประชุมเกินกึ่งหนึ่งของสมาชิกถาวร และการลงมติจะถือเสียงส่วนใหญ่ของสมาชิกถาวรที่เข้าร่วมประชุม
- ๑๒.๘ วาระการประชุมของคณะอนุกรรมการจัดทำและขับเคลื่อนกลยุทธ์เพื่อดำเนินการตามพันธกรณีอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ให้กรมเจ้าท่าเป็นผู้กำหนดตามความเหมาะสม หรือตามคำร้องขอเป็นลายลักษณ์อักษรของสมาชิกถาวร และให้เลขานุการแจ้งให้หน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้องทราบล่วงหน้าก่อนวันประชุม
- ๑๒.๙ คณะอนุกรรมการจัดทำและขับเคลื่อนกลยุทธ์เพื่อดำเนินการตามพันธกรณีอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศอาจจัดให้มีการประชุมสมัยวิสามัญขึ้น โดยฝ่ายเลขานุการต้องแจ้งให้สมาชิกทราบถึงวาระการประชุมและกำหนดการประชุมล่วงหน้าก่อนวันประชุม ซึ่งระหว่างการประชุมสมัยวิสามัญจะไม่มีมติหรือในประเด็นที่ไม่ปรากฏอยู่ในวาระการประชุม ทั้งนี้ การประชุมสมัยวิสามัญและองค์ประชุมจะต้องเป็นไปตามข้อ ๑๒.๗

- ๑๒.๑๐ กรมเจ้าท่าในฐานะฝ่ายเลขานุการจะส่งรายงานการประชุมให้หน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ดำเนินการตามมติที่ประชุม
- ๑๒.๑๑ คณะอนุกรรมการจัดทำและขับเคลื่อนกลยุทธ์เพื่อดำเนินการตามพันธกรณีอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศสามารถแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อปฏิบัติงานตามความจำเป็น สมาชิกของคณะทำงานอาจประกอบด้วยสมาชิกถาวรของคณะอนุกรรมการจัดทำและขับเคลื่อนกลยุทธ์เพื่อดำเนินการตามพันธกรณีอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ผู้เชี่ยวชาญ หรือบุคคลจากหน่วยงานของรัฐ องค์กร หรือเอกชนที่มีความเหมาะสม
- ๑๒.๑๒ ให้คณะทำงานตามข้อ ๑๒.๑๑ รายงานผลการปฏิบัติงานให้กับคณะอนุกรรมการจัดทำและขับเคลื่อนกลยุทธ์เพื่อดำเนินการตามพันธกรณีอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศภายในกำหนด และให้รายงานความคืบหน้าตามความเหมาะสม

### ๑๓. การปรับปรุงและการแก้ไข

คณะอนุกรรมการจัดทำและขับเคลื่อนกลยุทธ์เพื่อดำเนินการตามพันธกรณีอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ มีหน้าที่ติดตาม ประเมินผล ทบทวนผลการดำเนินการตามแผนกลยุทธ์ และแผนปฏิบัติการอย่างต่อเนื่อง รวมถึงสามารถเสนอให้มีการแก้ไขแผนกลยุทธ์ตามความจำเป็น

### ๑๔. การสื่อสารและการรายงาน

๑๔.๑ กรมเจ้าท่าจะต้องเผยแพร่แผนกลยุทธ์นี้ต่อสาธารณะโดยวิธีการที่มีประสิทธิภาพ

๑๔.๒ กรมเจ้าท่าเป็นหน่วยงานประสานงานในการรายงานข้อมูลตามพันธกรณีระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

### ๑๕. การเก็บบันทึก

กรมเจ้าท่าจะบันทึกการดำเนินการและการติดตามการดำเนินการตามแผนกลยุทธ์ฉบับนี้ โดยรายละเอียดของบันทึกประกอบด้วย

- (๑) การแก้ไขกลยุทธ์ เป้าประสงค์เชิงกลยุทธ์ และเป้าหมาย
- (๒) แผนปฏิบัติการ
- (๓) การประชุมคณะอนุกรรมการจัดทำและขับเคลื่อนกลยุทธ์เพื่อดำเนินการตามพันธกรณีอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ
- (๔) วาระการประชุมคณะอนุกรรมการจัดทำและขับเคลื่อนกลยุทธ์เพื่อดำเนินการตามพันธกรณีอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ



- (๕) มติที่ประชุมของคณะอนุกรรมการจัดทำและขับเคลื่อนกลยุทธ์เพื่อดำเนินการตามพันธกรณี  
อนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ
- (๖) การประชุมคณะทำงานและมติที่ประชุม
- (๗) ผลการประเมิน

## ภาคผนวก ก - ตารางจำแนกหน่วยงานและกรอบการดำเนินการตามอำนาจหน้าที่

ที่	หน่วยงาน	กรอบการดำเนินการตามอำนาจหน้าที่
๑	กระทรวงคมนาคม	<ol style="list-style-type: none"> <li>๑. กำหนดกลยุทธ์โดยรวม (Overall Strategy) เพื่อรองรับพันธกรณีตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ</li> <li>๒. กำกับดูแลการสอบสวนอุบัติเหตุและเหตุมลพิษจากเรือ</li> <li>๓. สนับสนุนและขับเคลื่อนการจัดทากฎหมายเพื่ออนุวัติการอนุสัญญาระหว่างประเทศ</li> <li>๔. สนับสนุนหน่วยงานในสังกัด ทั้งด้านบุคลากรและงบประมาณ เพื่อดำเนินการตามพันธกรณีในอนุสัญญาระหว่างประเทศ</li> <li>๕. ประเมินผลและประสิทธิภาพของหน่วยงานในสังกัด ในการปฏิบัติตามพันธกรณีในอนุสัญญาระหว่างประเทศ</li> </ol>
๒	กระทรวงการต่างประเทศ	<ol style="list-style-type: none"> <li>๑. ประสานงานองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ และพัฒนาความร่วมมือระหว่างประเทศในการดำเนินการตามพันธกรณีของอนุสัญญาระหว่างประเทศ</li> <li>๒. ส่งเสริมและสนับสนุนการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ</li> <li>๓. ให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะเชิงยุทธศาสตร์ นโยบายและกลยุทธ์ด้านการต่างประเทศ เกี่ยวกับการปฏิบัติตามพันธกรณีในอนุสัญญาระหว่างประเทศ</li> </ol>
๓	กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม	<ol style="list-style-type: none"> <li>๑. จัดทำกลยุทธ์ (Strategy) ด้านกิจการสื่อสาร โทรคมนาคมและอุตุนิยมวิทยา เพื่อรองรับพันธกรณี ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในฐานะรัฐชายฝั่ง (Coastal State)</li> <li>๒. กำกับดูแลและสนับสนุนการให้บริการด้านสื่อสารและโทรคมนาคมเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ</li> <li>๓. กำกับดูแลและสนับสนุนการให้บริการด้านอุตุนิยมวิทยาเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ</li> <li>๔. สนับสนุนหน่วยงานในสังกัด ทั้งด้านบุคลากรและงบประมาณเพื่อดำเนินการตามพันธกรณีในอนุสัญญาระหว่างประเทศ</li> </ol>

ที่	หน่วยงาน	กรอบการดำเนินการตามอำนาจหน้าที่
		๕. ประเมินผลและประสิทธิภาพของหน่วยงานในสังกัด ในการปฏิบัติตามพันธกรณีในอนุสัญญา ระหว่างประเทศ
๔	ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล	๑. บูรณาการภารกิจและข้อมูลข่าวสารระหว่างหน่วยงานของรัฐเพื่อรองรับพันธกรณีตามอนุสัญญา ระหว่างประเทศในฐานะรัฐชายฝั่ง (Coastal State) ๒. สนับสนุนหน่วยงานของรัฐ ทั้งด้านบุคลากรและงบประมาณเพื่อดำเนินการตามพันธกรณีในอนุสัญญา ระหว่างประเทศในฐานะรัฐชายฝั่ง (Coastal State) ๓. ประเมินผลและประสิทธิภาพของหน่วยงานในสังกัด ในการปฏิบัติตามพันธกรณีในอนุสัญญา ระหว่างประเทศ
๕	กองทัพเรือ	สนับสนุนหน่วยงานในสังกัด ทั้งด้านบุคลากรและงบประมาณเพื่อดำเนินการตามพันธกรณีในอนุสัญญา ระหว่างประเทศ
๖	สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา	ช่วยเหลือ ให้คำแนะนำและสนับสนุนการปฏิบัติงานแก่หน่วยงานของรัฐเกี่ยวกับการพัฒนากฎหมาย เพื่ออนุวัติการอนุสัญญา ระหว่างประเทศ
๗	สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ	๑. กำกับดูแลและจัดสรรคลื่นความถี่ การอนุญาต และการกำกับ การประกอบกิจการวิทยุคมนาคมและกิจการโทรคมนาคมเพื่อรองรับพันธกรณีตามอนุสัญญา ระหว่างประเทศ ในฐานะรัฐชายฝั่ง (Coastal State) ๒. ประเมินผลและประสิทธิภาพของหน่วยงาน ในการปฏิบัติตามพันธกรณีในอนุสัญญา ระหว่างประเทศ
๘	สำนักงานงบประมาณ	๑. ให้คำปรึกษาด้านงบประมาณแก่รัฐบาลและหน่วยงานภาครัฐเกี่ยวกับการดำเนินการตามพันธกรณีในอนุสัญญา ระหว่างประเทศ ๒. ติดตามประเมินผลการใช้จ่ายงบประมาณของรัฐ ในการปฏิบัติตามพันธกรณีในอนุสัญญา ระหว่างประเทศ
๙	สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย	๑. จัดทำกลยุทธ์ (Strategy) ด้านการค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยเพื่อรองรับพันธกรณีตามอนุสัญญา ระหว่างประเทศในฐานะรัฐชายฝั่ง (Coastal State) ๒. อำนวยการและประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยทางทะเล

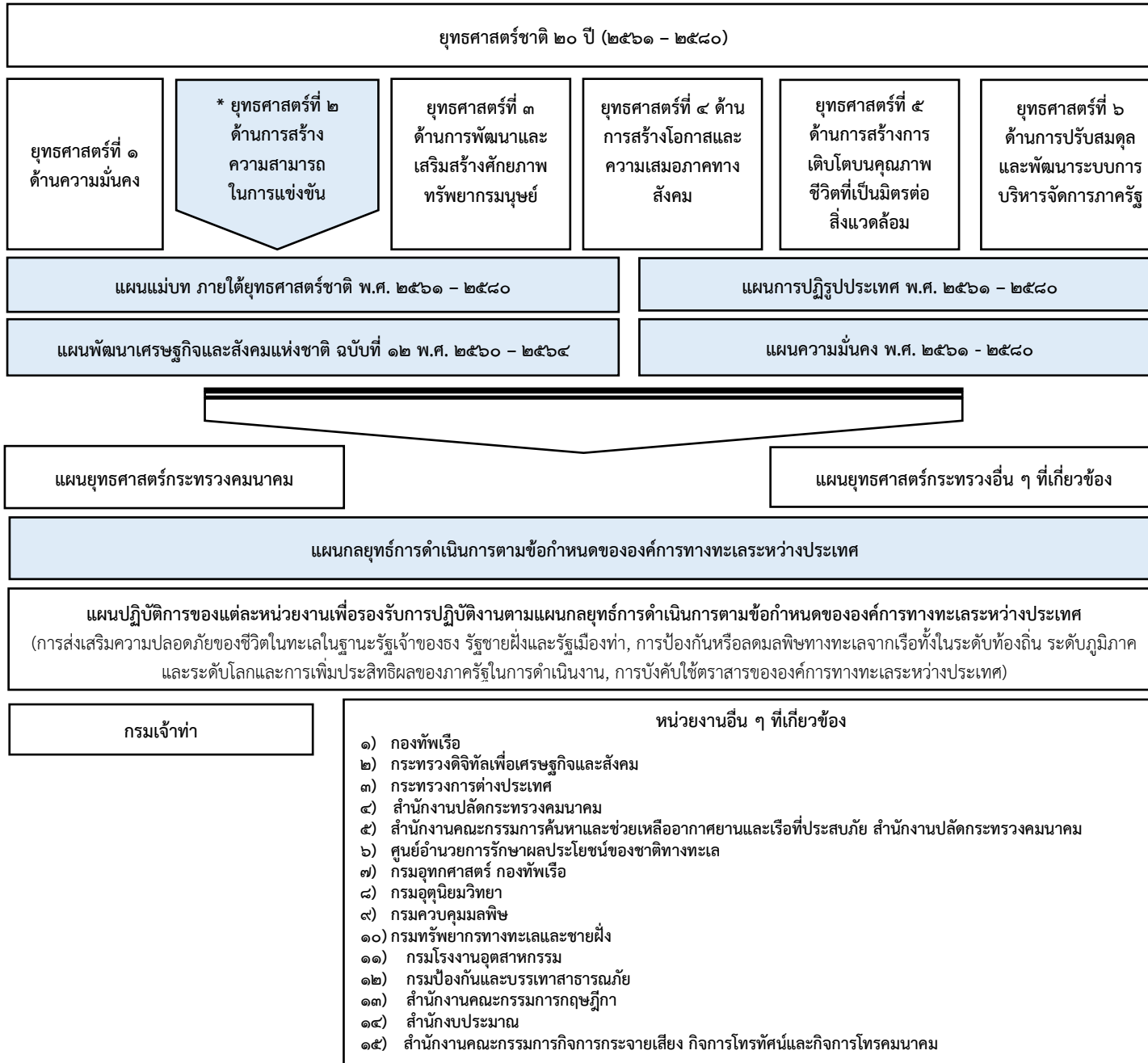
ที่	หน่วยงาน	กรอบการดำเนินการตามอำนาจหน้าที่
		<p>๓. จัดทำแผนค้นหาและช่วยชีวิตแห่งชาติ รวมทั้งจัดทำความตกลง ความร่วมมือและการประชุมด้านการค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยทางทะเล</p> <p>๔. ประเมินผลและประสิทธิภาพของหน่วยงาน ในการปฏิบัติตามพันธกรณีในอนุสัญญาระหว่างประเทศ</p>
๑๐	กรมเจ้าท่า	<p>๑. จัดทำกลยุทธ์ (Strategy) เพื่อรองรับพันธกรณีระหว่างประเทศทั้งในฐานะรัฐเจ้าของธง (Flag state) รัฐเจ้าของท่าเรือ (Port State) และรัฐชายฝั่ง (Coastal State)</p> <p>๒. จัดทำและพัฒนากฎหมายเพื่อรองรับอนุสัญญาระหว่างประเทศ</p> <p>๓. ตรวจสอบและออกใบสำคัญรับรองตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ</p> <p>๔. ตรวจสอบและควบคุมเรือต่างประเทศที่เข้ามาในน่านน้ำไทย</p> <p>๕. กำกับดูแลมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือให้เป็นไปตามกฎหมาย</p> <p>๖. กำกับดูแลมาตรฐานการจดทะเบียนเรือ</p> <p>๗. กำกับดูแลองค์กรที่ได้รับการยอมรับให้กระทำการแทนรัฐตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ</p> <p>๘. กำกับดูแลควบคุมเส้นทางเดินเรือและการจราจรทางทะเล</p> <p>๙. กำกับดูแลการจัดการของเสียและมลพิษจากเรือ</p> <p>๑๐. กำกับดูแลการบริการนำร่องเรือ</p> <p>๑๑. กำกับดูแลการขนส่งสินค้าทางเรือ</p> <p>๑๒. กำกับดูแลและจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับของเสียจากเรือ</p> <p>๑๓. กำกับดูแลและจัดให้มีทุ่นเครื่องหมาย ประภาคาร และเครื่องช่วยในการเดินเรือ</p> <p>๑๔. สำรวจและจัดทำแผนที่และข้อมูลด้านความปลอดภัยในการเดินเรือ</p> <p>๑๕. ประเมินผลและประสิทธิภาพของหน่วยงาน ในการปฏิบัติตามพันธกรณีในอนุสัญญาระหว่างประเทศ</p>

ที่	หน่วยงาน	กรอบการดำเนินการตามอำนาจหน้าที่
๑๑	กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง	<ol style="list-style-type: none"> <li>๑. กำหนดกลยุทธ์ (Strategy) ด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเล เพื่อรองรับพันธกรณีตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในฐานะรัฐชายฝั่ง (Coastal State)</li> <li>๒. จัดทำและพัฒนากฎหมายด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเลเพื่ออนุวัติการอนุสัญญาระหว่างประเทศ</li> <li>๓. เสนอแนะแหล่งทะเลอันควรอนุรักษ์ เพื่อประโยชน์ในการสงวนรักษาและคุ้มครองทรัพยากรทางทะเล</li> <li>๔. ประสานความร่วมมือกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ในด้านการคุ้มครองทรัพยากรทางทะเล</li> <li>๕. ประเมินผลและประสิทธิภาพของหน่วยงาน ในการปฏิบัติตามพันธกรณีในอนุสัญญาระหว่างประเทศ</li> </ol>
๑๒	กรมอุตุนิยมวิทยา	<ol style="list-style-type: none"> <li>๑. กำหนดกลยุทธ์ (Strategy) ด้านอุตุนิยมวิทยา เพื่อรองรับพันธกรณีตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในฐานะรัฐชายฝั่ง (Coastal State)</li> <li>๒. ให้ข้อมูลสารสนเทศอุตุนิยมวิทยาและแผ่นดินไหว</li> <li>๓. ตรวจสอบ เฝ้าระวัง พยากรณ์อากาศและเตือนภัยธรรมชาติทางทะเล</li> <li>๔. พัฒนาสารสนเทศภูมิอากาศเพื่อรองรับผลกระทบจากความผันแปรและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ</li> <li>๕. ประเมินผลและประสิทธิภาพของหน่วยงาน ในการปฏิบัติตามพันธกรณีในอนุสัญญาระหว่างประเทศ</li> </ol>
๑๓	กรมควบคุมมลพิษ	<ol style="list-style-type: none"> <li>๑. กำหนดกลยุทธ์ (Strategy) ด้านการจัดการและควบคุมมลพิษทางทะเลเพื่อรองรับพันธกรณีตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในฐานะรัฐชายฝั่ง (Coastal State)</li> <li>๒. จัดทำและพัฒนากฎหมายด้านการจัดการและควบคุมมลพิษทางทะเลเพื่ออนุวัติการอนุสัญญาระหว่างประเทศ</li> <li>๓. กำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมและมาตรฐานควบคุมมลพิษทางทะเล</li> <li>๔. ประสานงานและดำเนินการเกี่ยวกับการฟื้นฟูหรือระงับเหตุที่อาจเป็นอันตรายจากมลพิษในพื้นที่ที่มีการปนเปื้อนมลพิษและประเมินความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล</li> </ol>

ที่	หน่วยงาน	กรอบการดำเนินการตามอำนาจหน้าที่
		๕. ประสานความร่วมมือกับต่างประเทศและองค์การทางทะเลระหว่างประเทศในด้านการจัดการมลพิษทางทะเล ๖. ประเมินผลและประสิทธิภาพของหน่วยงานในการปฏิบัติตามพันธกรณีในอนุสัญญาระหว่างประเทศ
๑๔	กรมโรงงานอุตสาหกรรม	๑. กำหนดกลยุทธ์ (Strategy) ด้านการจัดการขนส่งวัตถุหรือสินค้าอันตรายเพื่อรองรับพันธกรณีตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ ๒. จัดทำและพัฒนากฎหมายด้านการจัดการวัตถุหรือสินค้าอันตรายเพื่ออนุวัติการอนุสัญญาระหว่างประเทศ ๓. บริหารจัดการและกำกับดูแลธุรกิจอุตสาหกรรมรวมถึงวัตถุอันตรายตามกรอบของอนุสัญญาระหว่างประเทศ ๔. ประเมินผลและประสิทธิภาพของหน่วยงาน ในการปฏิบัติตามพันธกรณีในอนุสัญญาระหว่างประเทศ
๑๕	กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	๑. กำหนดกลยุทธ์ (Strategy) ด้านการจัดการสาธารณภัยทางทะเลเพื่อรองรับพันธกรณีตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในฐานะรัฐชายฝั่ง (Coastal State) ๒. พัฒนาระบบ กลไกการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัยทางทะเล และดำเนินการจัดการสาธารณภัยทางทะเล ทั้งก่อนเกิดภัย ขณะเกิดภัยและหลังเกิดภัย ๓. บูรณาการความร่วมมือองค์กรและเครือข่ายด้านการจัดการสาธารณภัยทางทะเลทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ๔. ประเมินผลและประสิทธิภาพของหน่วยงาน ในการปฏิบัติตามพันธกรณีในอนุสัญญาระหว่างประเทศ
๑๖	กรมอุทกศาสตร์	๑. สำรวจและจัดทำแผนที่ทะเลในน่านน้ำไทยและในทะเลหลวงที่ต่อเนื่องกับน่านน้ำไทย แผนที่เดินเรือ ตลอดจนजनเอกสารและบรรณสารที่เกี่ยวข้องกับกิจการอุทกศาสตร์ ๒. จัดทำมาตราน้ำทำนายระดับน้ำขึ้น-ลง ในน่านน้ำไทย และออกประกาศชาวเรือเกี่ยวกับอันตรายและการเปลี่ยนแปลงในทะเล

ที่	หน่วยงาน	กรอบการดำเนินการตามอำนาจหน้าที่
		๓. บริการข่าวอากาศให้แก่หน่วยงานของรัฐและเรือต่าง ๆ เพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ ๔. ดำเนินการเกี่ยวกับเครื่องหมายทางเรือในน่านน้ำไทย ๕. ประเมินผลและประสิทธิภาพของหน่วยงานในการปฏิบัติตามพันธกรณีในอนุสัญญาระหว่างประเทศ

## ภาคผนวก ข - ฝั่งความเชื่อมโยงการถ่ายทอดยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี สู่แผนกลยุทธ์





## ภาคผนวก ค - แผนปฏิบัติการและหน่วยงานที่รับผิดชอบ

## ๑. แผนปฏิบัติการสำหรับเป้าหมายที่ ๑.๑

การเข้าเป็นภาคีสมาชิกของพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๘๘ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (Protocol of 1988 relating to the International Convention for Safety of Life at Sea, SOLAS Protocol 88) และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๘๘ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก (Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, Load Lines Protocol 88)

คำอธิบายของเป้าหมาย:			
ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีสมาชิกพิธีสารค.ศ. ๑๙๘๘ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (Protocol of 1988 relating to the International Convention for Safety of Life at Sea, SOLAS Protocol 88) และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๘๘ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก (Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, Load Lines Protocol 88) โดยเรือที่ชักธงไทยจะต้องเป็นไปตามความสอดคล้องของการตรวจเรือและการออกไปสำคัญรับรอง			
กรอบเวลา	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	รายละเอียด
กันยายน ๒๕๖๓	กรมเจ้าท่า	-	การศึกษาพิธีสาร ระบุความหมายและข้อผูกพันของการเป็นภาคี กำหนดกำลังคน ทรัพยากรและความต้องการการฝึกอบรมของพนักงาน เตรียมคำแนะนำ ขอกการอนุมัติจากฝ่ายบริหารเพื่อเริ่มกระบวนการภาคยานุวัติ
มกราคม ๒๕๖๔	กรมเจ้าท่า	-	แต่งตั้งคณะทำงาน กำหนดเวลาเตรียมงาน (จัดหาเอกสารจริง แปลเอกสาร จัดทำร่าง ทบทวนแก้ไขร่าง) ระบุประเภทของกฎหมายที่ต้องใช้ กรอบระยะเวลาที่จำเป็นในการออกกฎหมายให้สมบูรณ์ ได้รับการอนุมัติแผนการภาคยานุวัติและการนำไปปฏิบัติ
มิถุนายน ๒๕๖๔	กรมเจ้าท่า	-	ประชุมหารือกับภาคอุตสาหกรรมและหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องตลอดจนขอรับการสนับสนุนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
สิงหาคม ๒๕๖๔	กรมเจ้าท่า	-	จัดเตรียมเรื่องการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ และเสนอต่อกระทรวงคมนาคม
สิงหาคม ๒๕๖๔	กระทรวง คมนาคม	-	จัดส่งเรื่องการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ เพื่อเสนอรัฐมนตรีลงนามเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา

**คำอธิบายของเป้าหมาย:**

ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีสมาชิกพิธีสารค.ศ. ๑๙๘๘ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (Protocol of 1988 relating to the International Convention for Safety of Life at Sea, SOLAS Protocol 88) และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๘๘ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก (Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, Load Lines Protocol 88) โดยเรือที่ซักรงไทยจะต้องเป็นไปตามความสอดคล้องของการตรวจเรือและการออกไปสำคัญรับรอง

กรอบเวลา	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	รายละเอียด
ตุลาคม ๒๕๖๔	กระทรวงการ ต่างประเทศ	-	จัดเตรียมตราสารการอากาศยานวัติ ส่งมอบตราสาร การอากาศยานวัติต่อเลขาธิการองค์การทางทะเลระหว่าง ประเทศ
ธันวาคม ๒๕๖๔	กรมเจ้าท่า	-	ประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความรับรู้ เข้าใจแก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

## ๒. แผนปฏิบัติการสำหรับเป้าหมายที่ ๑.๒

การให้บริการสื่อสารคมนาคมในการให้บริการข่าวสารที่มีประสิทธิภาพกับการเดินเรือ

คำอธิบายของเป้าหมาย:			
ประเทศไทยจะขยายพื้นที่การให้บริการข่าวสารเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ ข่าวการรายงานสภาพอากาศ ข่าวการพยากรณ์อากาศและข่าวการค้นหาและช่วยเหลือให้แก่เรือด้วยระบบ NAVTEX กับเรือที่เดินในเส้นทางเดินเรือให้ครอบคลุมพื้นที่ชายฝั่งทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน			
กรอบเวลา	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	รายละเอียด
มกราคม ๒๕๖๓	บมจ. กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)	กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม	สำรวจพื้นที่การติดตั้งสถานีส่ง NAVTEX บริเวณจังหวัดภาคใต้
ธันวาคม ๒๕๖๓	บมจ. กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)	กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม	ปรับปรุงสถานีสถานีส่ง NAVTEX เดิมที่จังหวัดเพชรบุรี
นับจากได้รับงบประมาณ	บมจ. กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)	กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม	ติดตั้งสถานีส่ง NAVTEX เพิ่มเติมบริเวณอำเภอดอนสัก จังหวัดสุราษฎร์ธานี ฝึกอบรมการใช้อุปกรณ์ เริ่มให้บริการสถานีส่ง NAVTEX ครอบคลุมพื้นที่ฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน ใช้เวลาประมาณ ๑๒ เดือน

### ๓. แผนปฏิบัติการสำหรับเป้าหมายที่ ๑.๓

การพัฒนาศักยภาพการให้บริการการค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัย

คำอธิบายของเป้าหมาย:			
กรมเจ้าท่าจะบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การบริการช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ข้อ V/๗ ให้ครอบคลุมชายฝั่งประเทศไทย			
กรอบเวลา	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	รายละเอียด
มิถุนายน ๒๕๖๓	สทชช. <sup>๑</sup>	-	ยกร่างกฎหมายแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ.การเดินเรือ พ.ศ. .... “ในหมวดการค้นหาและช่วยเหลือเรือประสบภัย” เสนอให้กรมเจ้าท่า
กรกฎาคม ๒๕๖๓	สทชช.	-	จัดเตรียมแผนค้นหาและช่วยเหลือเรือประสบภัยแห่งชาติ (National SAR Plan)
กันยายน ๒๕๖๓	สทชช.	กรมเจ้าท่า, กองทัพเรือ, ศรชล. <sup>๒</sup> , ปภ. <sup>๓</sup>	จัดการฝึกซ้อมค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (SAREX)
พฤษภาคม ๒๕๖๔	สทชช.และ กรมเจ้าท่า	กองทัพเรือ, ศรชล., ปภ.	จัดเตรียมแผนการฝึกซ้อมร่วมกับเรือโดยสาร (Passenger Ship)
ภายใน ปีงบประมาณ ๒๕๖๕	สทชช.และ กรมเจ้าท่า	กองทัพเรือ, ศรชล., ปภ.	เริ่มทำการฝึกซ้อมร่วมกับเรือโดยสาร (Passenger Ship)

<sup>๑</sup> สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

<sup>๒</sup> ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

<sup>๓</sup> กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

#### ๔. แผนปฏิบัติการสำหรับเป้าหมายที่ ๑.๔

การบริการอุตุนิยมวิทยาที่มีความถูกต้อง แม่นยำและทันสมัยสำหรับการขนส่งทางเรือ

คำอธิบายของเป้าหมาย:			
กรมเจ้าท่าจะบูรณาการร่วมกับกรมอุตุนิยมวิทยาในเรื่องเจ้าหน้าที่อุตุนิยมวิทยาท่าเรือ (PMO) และเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศทะเล (VOS) เพื่อให้เป็นไปตามข้อบังคับที่ V/๕ ของอนุสัญญาาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS)			
กรอบเวลา	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	รายละเอียด
มิถุนายน ๒๕๖๓	กรมเจ้าท่า	-	ออกประกาศกรมเจ้าท่ากำหนดให้เรือไทยเข้าร่วมเป็นเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศทะเล (VOS)
สิงหาคม ๒๕๖๓	กรมเจ้าท่า	กรม อุตุนิยมวิทยา	จัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ ประสานงาน และแลกเปลี่ยนหรือเชื่อมโยงข้อมูลด้านอุตุนิยมวิทยา ระหว่างกรมเจ้าท่ากับกรมอุตุนิยมวิทยา
มีนาคม ๒๕๖๔	กรมอุตุนิยมวิทยา	-	จัดฝึกอบรมให้กับเรือไทยที่เข้าร่วมเป็นเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศทะเล (VOS)
เมษายน ๒๕๖๔	กรมอุตุนิยมวิทยา	กรมเจ้าท่า	ทำหนังสือแจ้งองค์การอุตุนิยมวิทยาโลก (WMO) แจ้งข้อมูลของเรือไทยที่เข้าร่วมเป็นเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศทะเล (VOS)

## ๕. แผนปฏิบัติการสำหรับเป้าหมายที่ ๑.๕

การเพิ่มประสิทธิภาพจัดการสินค้าอันตรายในท่าเรืออย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

คำอธิบายของเป้าหมาย:			
ประเทศไทยจะพัฒนากฎหมายและระบบการบริการจัดการสินค้าอันตรายในท่าเรือให้ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ เป็นไปตามข้อกำหนดอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล บทที่ ๗ ส่วน A และ IMDG Code			
กรอบเวลา	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	รายละเอียด
กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔	กรมเจ้าท่า	-	คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการเกี่ยวกับการบรรจุหีบห่อ การจัดเก็บการจัดแยก การจัดทำและแสดงเครื่องหมาย การจัดให้มีเอกสารที่จำเป็น และการขนถ่ายสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้
พฤษภาคม ๒๕๖๔	สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา	กรมเจ้าท่า	ตรวจพิจารณาร่างกฎหมายที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติหลักการแล้ว
มิถุนายน ๒๕๖๔	กรมเจ้าท่า	-	จัดเตรียมร่างประกาศกรมเจ้าท่าและคู่มือต่าง ๆ ภายในร่างกฎกระทรวง
สิงหาคม ๒๕๖๔	กรมเจ้าท่า	-	กฎกระทรวงมีผลใช้บังคับ
กันยายน ๒๕๖๔	กรมเจ้าท่า	กรมโรงงานอุตสาหกรรม	ดำเนินการออกประกาศกรมเจ้าท่าและคู่มือต่าง ๆ รวมถึงการฝึกอบรมผู้ประกอบการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับสินค้าอันตราย
ตุลาคม ๒๕๖๔	กรมเจ้าท่า	กรมโรงงานอุตสาหกรรม	ประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความรับรู้ เข้าใจแก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง และจัดให้มีการฝึกอบรมเรื่องสินค้าอันตรายให้กับผู้ที่เกี่ยวข้อง

## ๖. แผนปฏิบัติการสำหรับเป้าหมายที่ ๑.๖

สร้างมาตรฐานผู้ปฏิบัติงานและเสริมสร้างองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยทางน้ำ

คำอธิบายของเป้าหมาย:			
บุคคลกรที่บรรจุเข้ามาทำงานต้องมื่อองค์ความรู้การเดินเรือ การขนส่ง ปฏิบัติการความปลอดภัย สิ่งแวดล้อมทางน้ำของเรือและท่าเรือ ระหว่างปฏิบัติงานมีการเสริมสร้างองค์ความรู้เฉพาะเพื่องานนั้นๆ เช่น สินค้าอันตราย การตรวจสอบการบรรทุกทุกลงเรือ การควบคุมเรือในเมืองท่า การควบคุมการจราจรทางน้ำ การนำร่อง กฎหมายทะเล กฎหมายการขนส่งทางน้ำ อนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ เป็นต้น			
กรอบเวลา	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	รายละเอียด
เมษายน ๒๕๖๔	กรมเจ้าท่า	-	ทบทวนร่างโครงสร้างหน่วยงานกำกับดูแลความปลอดภัยสินค้า
สิงหาคม ๒๕๖๔	กรมเจ้าท่า	-	จัดฝึกอบรมองค์ความรู้การเดินเรือขั้นสูง สินค้าอันตราย การตรวจสอบการบรรทุกสินค้าลงเรือ (Cargo securing and stowage) การบังคับใช้กฎหมายในการตรวจสอบเรือด้านความปลอดภัยการบรรทุกสินค้า การเดินเรือ และสิ่งแวดล้อม
กันยายน ๒๕๖๔	กรมเจ้าท่า	-	หน่วยงานด้านกำกับดูแลความปลอดภัยสินค้าภายในกรมเจ้าท่าถูกจัดตั้งขึ้น
พฤศจิกายน ๒๕๖๔	กรมเจ้าท่า	-	ยกร่างจัดทำระเบียบวิธีปฏิบัติการสินค้าอันตราย การตรวจสอบการบรรทุกสินค้าลงเรือ (Cargo securing and stowage) ตามประเภทต่างๆ
ธันวาคม ๒๕๖๔	กรมเจ้าท่า	-	ยกร่างวิธีปฏิบัติการการตรวจสอบเรือด้านความปลอดภัยการบรรทุกสินค้า การเดินเรือ และสิ่งแวดล้อม และจัดทำกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
มกราคม ๒๕๖๕	กรมเจ้าท่า	-	จัดทำกระบวนการสื่อสาร ต่อบริษัทการทางทะเลระหว่างประเทศ การบันทึกและการจัดเก็บ

## ๗. แผนปฏิบัติการสำหรับเป้าหมายที่ ๑.๗

เพิ่มศักยภาพและพัฒนาผู้ทำการในเรือชาวไทยในกองเรือโลก

คำอธิบายของเป้าหมาย:			
กรมเจ้าท่าจะปรับปรุงเนื้อหาหลักสูตรกลางให้ตอบสนองต่อความต้องการของผู้ที่เกี่ยวข้อง เช่น สมาคมเจ้าของเรือไทย และประกาศเพื่อให้สถานศึกษาฝึกอบรมที่ได้รับการรับรองจากกรมเจ้าท่านำไปทำการฝึกอบรมคนประจำเรือ			
กรอบเวลา	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	รายละเอียด
กรกฎาคม ๒๕๖๓	กรมเจ้าท่า	-	รับฟังความคิดเห็นในประเด็นเกี่ยวกับศักยภาพของผู้ทำการในเรือไทยที่ต้องการพัฒนาจากผู้เกี่ยวข้อง
สิงหาคม ๒๕๖๓	กรมเจ้าท่า	-	นำความคิดเห็นในประเด็นเกี่ยวกับศักยภาพของผู้ทำการในเรือไทยที่ต้องการให้มีการพัฒนาจากผู้เกี่ยวข้องที่รับฟังความคิดเห็นแล้ว มาประมวลสังเคราะห์เพื่อจัดทำแนวทางการปรับปรุงเนื้อหาหลักสูตรคนประจำเรือที่จัดทำโดยกรมเจ้าท่า ว่าต้องเพิ่มเติม/ปรับปรุงในหัวข้อใด
กันยายน ๒๕๖๓	กรมเจ้าท่า	-	นำแนวทางการปรับปรุงเนื้อหาหลักสูตรคนประจำเรือที่จัดทำโดยกรมเจ้าท่า เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากสถานศึกษาฝึกอบรมที่ได้รับการรับรองจากกรมเจ้าท่า
ตุลาคม ๒๕๖๓	กรมเจ้าท่า	-	นำความคิดเห็นที่ได้รับจากสถานศึกษาฝึกอบรมที่ได้รับการรับรองจากกรมเจ้าท่า มาปรับปรุงหลักสูตรกลางของกรมเจ้าท่า และประกาศใช้
พฤศจิกายน ๒๕๖๓	กรมเจ้าท่า	-	สถานศึกษาฝึกอบรมของกรมเจ้าท่าที่ได้รับการรับรองหลักสูตร นำเนื้อหาของหลักสูตรกลางที่ปรับปรุงแล้วไปทำการฝึกอบรม



## ๘. แผนปฏิบัติการสำหรับเป้าหมายที่ ๑.๘

การเพิ่มประสิทธิภาพ การดูแลน่านน้ำไทยให้เกิดความปลอดภัยต่อการเดินเรือ

คำอธิบายของเป้าหมาย:			
<p>กรมเจ้าท่าจะบูรณาการปฏิบัติร่วมกับกรมอุทกศาสตร์ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม บริษัท กสทโทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) กรมอุตุนิยมวิทยา และหน่วยที่เกี่ยวข้อง จัดให้มีบริการข้อมูลทางด้านอุตุนิยมวิทยา ด้านอุทกศาสตร์ เครื่องหมายทางเรือ และบริการบรรณสารการเดินทางเรือตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล บทที่ ๔ และ ๕ ให้ได้มาตรฐานตามที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศกำหนดและจัดให้มีการสื่อสารข่าวสารการเดินทางเรือที่ทันสมัย</p>			
กรอบเวลา	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	รายละเอียด
พฤษภาคม ๒๕๖๓	กรมเจ้าท่า	กรมอุทกศาสตร์	จัดทำระบบรายงานและการซ่อมทำเครื่องหมายทางเรือระหว่างหน่วยงาน
สิงหาคม ๒๕๖๓	กรมเจ้าท่า	กรมอุทกศาสตร์	เริ่มติดตั้งระบบควบคุมการจราจรทางน้ำ (VTS) ครอบคลุมอันดามันและอ่าวไทยตอนล่าง
มิถุนายน ๒๕๖๔	กรมเจ้าท่า	กรมอุทกศาสตร์	ทดสอบระบบและเริ่มให้บริการการรายงานผ่านระบบควบคุมการจราจรทางน้ำ (VTS) ครอบคลุมอันดามันและอ่าวไทยตอนล่าง

## ๙. แผนปฏิบัติการสำหรับเป้าหมายที่ ๑.๙

การสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำที่มีความเป็นอิสระ

คำอธิบายของเป้าหมาย:			
ประเทศไทยจะจัดตั้งหน่วยงานอิสระในการสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำภายใต้กระทรวงคมนาคม เพื่อให้การสอบสวนเป็นอิสระและปราศจากการแทรกแซงจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และหาสาเหตุที่แท้จริงของการเกิดเหตุและออกคำแนะนำเพื่อป้องกันการเกิดเหตุในลักษณะเดียวกัน			
กรอบเวลา	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	รายละเอียด
มิถุนายน ๒๕๖๓	กระทรวง คมนาคม	กรมเจ้าท่า	ปลัดกระทรวงคมนาคมลงนามในคำสั่งกระทรวงคมนาคม เพื่อแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำ ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนจากภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง โดยมีหน้าที่ในการสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำของเรือที่อยู่ภายใต้ อนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศและรายงานผลการสอบสวนให้กับปลัดกระทรวงคมนาคมและลงนามในคำสั่งกระทรวงคมนาคม เพื่อแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อพิจารณาจัดตั้งกองสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติเหตุทางน้ำภายใต้กระทรวงคมนาคม
กรกฎาคม ๒๕๖๓	กระทรวง คมนาคม	กรมเจ้าท่า	จัดทำคู่มือและมาตรฐานการปฏิบัติงาน (SOP) ต่างๆ สำหรับคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำให้เป็นไปตามมาตรฐาน และข้อกำหนดของ Casualty Investigation Code และจัดประชุมคณะทำงานฯ เพื่อจัดทำข้อมูลประกอบการจัดตั้งหน่วยงานสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติเหตุทางน้ำ
สิงหาคม ๒๕๖๓	กระทรวง คมนาคม	กรมเจ้าท่า	รวบรวมข้อมูลเพื่อประกอบการดำเนินการจัดตั้งหน่วยงานสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติเหตุทางน้ำ เพื่อกำหนด ภารกิจ อำนาจหน้าที่ของหน่วยงานฯ /คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำ จัดทำคู่มือและมาตรฐานการปฏิบัติงาน (SOP) ต่างๆ แล้วเสร็จ
กันยายน ๒๕๖๓	กระทรวง คมนาคม	กรมเจ้าท่า	จัดประชุมคณะทำงานฯ เพื่อสรุปแนวทาง/รูปแบบการดำเนินการจัดตั้งหน่วยงานฯ
ตุลาคม ๒๕๖๓	กระทรวง คมนาคม	กรมเจ้าท่า	เริ่มกระบวนการจัดตั้งหน่วยงานสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติเหตุทางน้ำตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
ภายหลัง สถานการณ์ COVID-๑๙ คลี่คลาย	กระทรวง คมนาคม	กรมเจ้าท่า	จัดฝึกอบรมผู้ทำหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุ (Investigators) ตามหลักสูตรที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศกำหนด

<b>คำอธิบายของเป้าหมาย:</b>			
ประเทศไทยจะจัดตั้งหน่วยงานอิสระในการสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำภายใต้กระทรวงคมนาคม เพื่อให้การสอบสวนเป็นอิสระและปราศจากการแทรกแซงจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และหาสาเหตุที่แท้จริงของการเกิดเหตุและออกคำแนะนำเพื่อป้องกันการเกิดเหตุในลักษณะเดียวกัน			
<b>กรอบเวลา</b>	<b>หน่วยงานหลัก</b>	<b>หน่วยงานสนับสนุน</b>	<b>รายละเอียด</b>
มิถุนายน ๒๕๖๔	กระทรวงคมนาคม	กรมเจ้าท่า	ตั้งหน่วยงานสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติภัยทางน้ำภายใต้กระทรวงคมนาคม

## ๑๐. แผนปฏิบัติการสำหรับเป้าหมายที่ ๒.๑

การเข้าเป็นภาคีสมาชิกอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๗๘ ภาคผนวก ๕ (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978: MARPOL 73/78 Annex V)

คำอธิบายของเป้าหมาย:			
ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีสมาชิกอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๗๘ ภาคผนวก ๕ (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978: MARPOL 73/78 Annex V)			
กรอบเวลา	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	รายละเอียด
มิถุนายน ๒๕๖๓	สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา	กรมเจ้าท่า	ตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ฉบับที่ ... พระพุทธศักราช ... (เพื่อรองรับการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา MARPOL ๗๓/๗๘ Annex V)
กรกฎาคม ๒๕๖๓	กรมเจ้าท่า	-	จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ฉบับที่ ... พระพุทธศักราช ... (เพื่อรองรับการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา MARPOL ๗๓/๗๘ Annex V)
มกราคม ๒๕๖๔	กรมเจ้าท่า	-	ดำเนินการตามมาตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๖๐
กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔	กรมเจ้าท่า	-	นำเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาอีกครั้ง (การขอเข้าเป็นภาคีและร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ฉบับที่ ... พระพุทธศักราช ...)
ธันวาคม ๒๕๖๔	กรมเจ้าท่า	-	รัฐสภาโดยสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาพิจารณา (ร่างกฎหมาย ๓ วาระ) และการเข้าเป็นภาคี (ที่ประชุมร่วมรัฐสภา)
พฤศจิกายน ๒๕๖๕	กระทรวงการต่างประเทศ	-	จัดเตรียมตราสารสำหรับการภาคยานุวัติและส่งมอบตราสารสำหรับการภาคยานุวัติต่อเลขาธิการองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ตลอดจนรายงานภาคบังคับไปยังองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ
มกราคม ๒๕๖๖	กรมเจ้าท่า	-	กฎหมายมีผลใช้บังคับ
มกราคม ๒๕๖๖	กรมเจ้าท่า	-	ประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความรับรู้ เข้าใจแก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

## ๑๑. แผนปฏิบัติการสำหรับเป้าหมายที่ ๒.๒

การเข้าเป็นภาคีสมาชิกอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๗๘ ภาคผนวก ๓ (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978: MARPOL 73/78 Annex III)

คำอธิบายของเป้าหมาย:			
ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีสมาชิกอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๗๘ ภาคผนวก ๓ (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978: MARPOL 73/78 Annex III)			
กรอบเวลา	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	รายละเอียด
พฤษภาคม ๒๕๖๔	กรมเจ้าท่า	-	ศึกษาอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๗๘ ภาคผนวก ๓ (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, ๑๙๗๓, as modified by the Protocol of ๑๙๗๘: MARPOL ๗๓/๗๘ Annex III) การระบุนโยบายสำคัญและข้อผูกพันของการเป็นภาคี การกำหนดจำนวนบุคลากร งบประมาณและความต้องการสำหรับการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ การเตรียมคำแนะนำ การขออนุมัติจากฝ่ายบริหารเพื่อเริ่มกระบวนการเข้าเป็นภาคีสมาชิกอนุสัญญา
สิงหาคม ๒๕๖๔	กรมเจ้าท่า	กรมควบคุมมลพิษ, กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง	แต่งตั้งคณะทำงาน กำหนดเวลาเตรียมงาน (แปลอนุสัญญา จัดทำร่างกฎหมาย ปรับปรุงแก้ไขร่างกฎหมาย) จัดทำกฎหมายที่แก้ไขเพิ่มเติมและระยะเวลาที่จำเป็นสำหรับการออกกฎหมายใช้บังคับ โดยสมบูรณ์ ได้รับการอนุมัติแผนการภาคยานุวัติและอนุวัติการอนุสัญญา
ตุลาคม ๒๕๖๔	กรมเจ้าท่า	-	จัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือมีส่วนได้เสีย ไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานภาคเอกชนหรือหน่วยงานภาครัฐ และนำความคิดเห็นดังกล่าวพิจารณาปรับปรุงแก้ไขร่างกฎหมาย
ธันวาคม ๒๕๖๔	กรมเจ้าท่า	-	จัดทำร่างกฎหมายและเอกสารประกอบสำหรับการนำเสนอเรื่องต่อกระทรวงคมนาคม พร้อมเรื่องการขอเข้าเป็นภาคี ก่อนส่งให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบในลำดับต่อไป
พฤศจิกายน ๒๕๖๕	สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา	กรมเจ้าท่า	ตรวจพิจารณาร่างกฎหมายที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติหลักการแล้ว

คำอธิบายของเป้าหมาย:			
ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีสมาชิกอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๗๘ ภาคผนวก ๓ (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978: MARPOL 73/78 Annex III)			
กรอบเวลา	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	รายละเอียด
ตุลาคม ๒๕๖๖	กรมเจ้าท่า	-	รัฐสภาโดยสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาพิจารณา (ร่างกฎหมาย ๓ วาระ) และการเข้าเป็นภาคี (ที่ประชุมร่วมรัฐสภา)
กันยายน ๒๕๖๗	กระทรวงการต่างประเทศ	-	จัดเตรียมตราสารสำหรับการภาคยานุวัติและส่งมอบตราสารสำหรับการภาคยานุวัติต่อเลขาธิการองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ตลอดจนรายงานภาคบังคับไปยังองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ
พฤศจิกายน ๒๕๖๗	กรมเจ้าท่า	-	กฎหมายมีผลใช้บังคับ
ธันวาคม ๒๕๖๗	กรมเจ้าท่า	-	ประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความรับรู้ เข้าใจแก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

## ๑๒. แผนปฏิบัติการสำหรับเป้าหมายที่ ๒.๓

การเข้าเป็นภาคีสมาชิกรื้อสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๗๘ ภาคผนวก ๔ (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978: MARPOL 73/78 Annex IV)

คำอธิบายของเป้าหมาย:			
ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีสมาชิกรื้อสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๗๘ ภาคผนวก ๔ (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978: MARPOL 73/78 Annex IV)			
กรอบเวลา	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	รายละเอียด
พฤษภาคม ๒๕๖๕	กรมเจ้าท่า	-	ศึกษาอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๗๘ ภาคผนวก ๔ (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978: MARPOL 73/78 Annex IV) การระบุนโยบายสำคัญและข้อผูกพันของการเป็นภาคี การกำหนดจำนวนบุคลากร งบประมาณและความต้องการสำหรับการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ การเตรียมคำแนะนำ การขอการอนุมัติจากฝ่ายบริหารเพื่อเริ่มกระบวนการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา
สิงหาคม ๒๕๖๕	กรมเจ้าท่า	กรมควบคุมมลพิษ, กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง	แต่งตั้งคณะทำงาน กำหนดเวลาเตรียมงาน (แปลอนุสัญญา จัดทำร่างกฎหมาย ปรับปรุงแก้ไขร่างกฎหมาย) จัดทำกฎหมายที่แก้ไขเพิ่มเติมและระยะเวลาที่จำเป็นสำหรับการออกกฎหมาย ใช้บังคับโดยสมบูรณ์ ได้รับการอนุมัติแผนการภาคยานุวัติและอนุวัติการอนุสัญญา
ตุลาคม ๒๕๖๕	กรมเจ้าท่า	-	จัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือมีส่วนได้เสีย ไม่ว่าจะ เป็นหน่วยงานภาคเอกชนหรือหน่วยงานภาครัฐ และนำความคิดเห็นดังกล่าวพิจารณาปรับปรุงแก้ไขร่างกฎหมาย
ธันวาคม ๒๕๖๕	กรมเจ้าท่า	-	จัดทำร่างกฎหมายและเอกสารประกอบสำหรับการนำเสนอเรื่องต่อกระทรวงคมนาคม พร้อมเรื่องขอเข้าเป็นภาคี ก่อนส่งให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบในลำดับต่อไป
พฤศจิกายน ๒๕๖๖	สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา	กรมเจ้าท่า	ตรวจพิจารณาร่างกฎหมายที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติหลักการแล้ว

คำอธิบายของเป้าหมาย:			
ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีสมาชิกอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๗๘ ภาคผนวก ๔ (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978: MARPOL 73/78 Annex IV)			
กรอบเวลา	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	รายละเอียด
ตุลาคม ๒๕๖๗	กรมเจ้าท่า	-	รัฐสภาโดยสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาพิจารณา (ร่างกฎหมาย ๓ วาระ) และการเข้าเป็นภาคี (ที่ประชุมร่วมรัฐสภา)
กันยายน ๒๕๖๘	กระทรวงการต่างประเทศ	-	จัดเตรียมตราสารสำหรับการภาคยานุวัติและส่งมอบตราสารสำหรับการภาคยานุวัติต่อเลขาธิการองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ตลอดจนรายงานภาคบังคับไปยังองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ
พฤศจิกายน ๒๕๖๘	กรมเจ้าท่า	-	กฎหมายมีผลใช้บังคับ
ธันวาคม ๒๕๖๘	กรมเจ้าท่า	-	ประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความรับรู้ เข้าใจแก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง



### ๑๓. แผนปฏิบัติการสำหรับเป้าหมายที่ ๒.๔

การเข้าเป็นภาคีสมาชิกอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๗๘ ภาคผนวก ๖ (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978: MARPOL 73/78 Annex VI)

คำอธิบายของเป้าหมาย:			
ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีสมาชิกอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๗๘ ภาคผนวก ๖ (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978: MARPOL 73/78 Annex VI)			
กรอบเวลา	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	รายละเอียด
พฤษภาคม ๒๕๖๖	กรมเจ้าท่า	-	ศึกษาอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๗๘ ภาคผนวก ๖ (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, ๑๙๗๓, as modified by the Protocol of ๑๙๗๘: MARPOL ๗๓/๗๘ Annex VI) การระบุสาระสำคัญและข้อผูกพันของการเป็นภาคี การกำหนดจำนวนบุคลากร งบประมาณและความต้องการสำหรับการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ การเตรียมคำแนะนำ การขอการอนุมัติจากฝ่ายบริหารเพื่อเริ่มกระบวนการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา
สิงหาคม ๒๕๖๖	กรมเจ้าท่า	กรมควบคุมมลพิษ	แต่งตั้งคณะทำงาน กำหนดเวลาเตรียมงาน (แปลอนุสัญญา จัดทำร่างกฎหมาย ปรับปรุงแก้ไขร่างกฎหมาย) จัดทำกฎหมายที่แก้ไขเพิ่มเติมและระยะเวลาที่จำเป็นสำหรับการออกกฎหมายใช้บังคับ โดยสมบูรณ์ ได้รับการอนุมัติแผนการศึกษานวัตกรรมและนวัตกรรมอนุสัญญา
ตุลาคม ๒๕๖๖	กรมเจ้าท่า	-	จัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือมีส่วนได้เสีย ไม่ว่าจะ เป็นหน่วยงานภาคเอกชนหรือหน่วยงานภาครัฐ และนำความคิดเห็นดังกล่าวพิจารณาปรับปรุงแก้ไขร่างกฎหมาย
ธันวาคม ๒๕๖๖	กรมเจ้าท่า	-	จัดทำร่างกฎหมายและเอกสารประกอบสำหรับการนำเสนอเรื่องต่อกระทรวงคมนาคม พร้อมเรื่องการขอเข้าเป็นภาคี ก่อนส่งให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบในลำดับต่อไป

คำอธิบายของเป้าหมาย:			
ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีสมาชิกอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๗๘ ภาคผนวก ๖ (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978: MARPOL 73/78 Annex VI)			
กรอบเวลา	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	รายละเอียด
พฤศจิกายน ๒๕๖๗	สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา	กรมเจ้าท่า	ตรวจพิจารณาร่างกฎหมายที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติหลักการแล้ว
ตุลาคม ๒๕๖๘	กรมเจ้าท่า	-	รัฐสภาโดยสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาพิจารณา (ร่างกฎหมาย ๓ วาระ) และการเข้าเป็นภาคี (ที่ประชุมร่วมรัฐสภา)
กันยายน ๒๕๖๙	กระทรวงการต่างประเทศ	-	จัดเตรียมตราสารสำหรับการภาคยานุวัติและส่งมอบตราสารสำหรับการภาคยานุวัติต่อเลขาธิการองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ตลอดจนรายงานภาคบังคับไปยังองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ
พฤศจิกายน ๒๕๖๙	กรมเจ้าท่า	-	กฎหมายมีผลใช้บังคับ
ธันวาคม ๒๕๖๙	กรมเจ้าท่า	-	ประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความรับรู้ เข้าใจแก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

## ๑๔. แผนปฏิบัติการสำหรับเป้าหมายที่ ๒.๕

การเข้าเป็นภาคีสมาชิกอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดการน้ำอับเฉาและตะกอน (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004, BWM 2004)

คำอธิบายของเป้าหมาย:			
ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีสมาชิกอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อการควบคุมและจัดการน้ำอับเฉาและตะกอนของเรือ ค.ศ. ๒๐๐๔ (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments: BWM 2004)			
กรอบเวลา	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	รายละเอียด
พฤษภาคม ๒๕๖๔	กรมเจ้าท่า	-	ศึกษาอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อการควบคุมและจัดการน้ำอับเฉาและตะกอนของเรือ ค.ศ. ๒๐๐๔ (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments: BWM ๒๐๐๔) การระบุสาระสำคัญและข้อผูกพันของการเป็นภาคี การกำหนดจำนวนบุคลากร งบประมาณและความต้องการสำหรับการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ การเตรียมคำแนะนำ การขอการอนุมัติจากฝ่ายบริหารเพื่อเริ่มกระบวนการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา
สิงหาคม ๒๕๖๔	กรมเจ้าท่า	กรมควบคุมมลพิษ, กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง	แต่งตั้งคณะทำงาน กำหนดเวลาเตรียมงาน (แปลอนุสัญญา จัดทำร่างกฎหมาย ปรับปรุงแก้ไขร่างกฎหมาย) จัดทำกฎหมายที่แก้ไขเพิ่มเติมและระยะเวลาที่จำเป็นสำหรับการออกกฎหมายใช้บังคับ โดยสมบูรณ์ ได้รับการอนุมัติแผนการภาคยานุวัติและอนุวัติการอนุสัญญา
ตุลาคม ๒๕๖๔	กรมเจ้าท่า	-	จัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือมีส่วนได้ส่วนเสีย ไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานภาคเอกชนหรือหน่วยงานภาครัฐ และนำความคิดเห็นดังกล่าวพิจารณาปรับปรุงแก้ไขร่างกฎหมาย
ธันวาคม ๒๕๖๔	กรมเจ้าท่า	-	จัดทำร่างกฎหมายและเอกสารประกอบสำหรับการนำเสนอเรื่องต่อกระทรวงคมนาคม พร้อมเรื่องขอเข้าเป็นภาคี ก่อนส่งให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบในลำดับต่อไป
พฤศจิกายน ๒๕๖๕	สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา	กรมเจ้าท่า	ตรวจพิจารณาร่างกฎหมายที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติหลักการแล้ว

คำอธิบายของเป้าหมาย:			
ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีสมาชิกอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อการควบคุมและจัดการน้ำอับเฉาและตะกอนของเรือ ค.ศ. ๒๐๐๔ (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments: BWM 2004)			
กรอบเวลา	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	รายละเอียด
ตุลาคม ๒๕๖๖	กรมเจ้าท่า	-	รัฐสภาโดยสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาพิจารณา (ร่างกฎหมาย ๓ วาระ) และการเข้าเป็นภาคี (ที่ประชุมร่วมรัฐสภา)
กันยายน ๒๕๖๗	กระทรวงการต่างประเทศ	-	จัดเตรียมตราสารสำหรับการภาคยานุวัติและส่งมอบตราสารสำหรับการภาคยานุวัติต่อเลขาธิการองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ตลอดจนรายงานภาคบังคับไปยังองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ
พฤศจิกายน ๒๕๖๗	กรมเจ้าท่า	-	กฎหมายมีผลใช้บังคับ
ธันวาคม ๒๕๖๗	กรมเจ้าท่า	-	ประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความรับรู้ เข้าใจแก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

## ๑๕. แผนปฏิบัติการสำหรับเป้าหมายที่ ๒.๖

อุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกในการรับของเสียจากเรือมีเพียงพอและมีประสิทธิภาพ

คำอธิบายของเป้าหมาย:			
ประเทศไทยจะจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการรับของเสียจากเรือ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดอนุสัญญาอนุสัญญา ระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ภาคผนวกที่ ๑ และ ๒			
กรอบเวลา	หน่วยงานหลัก	หน่วยงาน สนับสนุน	รายละเอียด
มกราคม ๒๕๖๔	กรมเจ้าท่า	-	จัดทำคำสั่งกรมเจ้าท่าแนบท้ายใบอนุญาตสิ่งล่องลำน้ำ
กรกฎาคม ๒๕๖๔	สำนักงาน คณะกรรมการ กฤษฎีกา	กรมเจ้าท่า	ตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ฉบับที่ ... พระพุทธศักราช ...
กรกฎาคม ๒๕๖๔	กรมเจ้าท่า	-	จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็น ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือใน น่านน้ำไทย ฉบับที่ ... พระพุทธศักราช ... (หมวดท่าเรือ)
สิงหาคม ๒๕๖๔	กรมเจ้าท่า	-	ดำเนินการตามมาตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักร ไทย พ.ศ. ๒๕๖๐
ตุลาคม ๒๕๖๔	กระทรวง คมนาคม	-	นำเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาอีกครั้ง
ตุลาคม ๒๕๖๔	กระทรวง คมนาคม	-	รัฐสภาโดยสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาพิจารณา ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ฉบับที่ ... พระพุทธศักราช ... (๓ วาระ)
ตุลาคม ๒๕๖๕	กรมเจ้าท่า	-	กฎหมายมีผลใช้บังคับ
ตุลาคม ๒๕๖๕	กรมเจ้าท่า	-	ประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความรับรู้ เข้าใจแก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

### ๑๖. แผนปฏิบัติการสำหรับเป้าหมายที่ ๓.๑

การแก้ไขกฎหมายภายในประเทศ เพื่อปิดช่องว่างตามพันธกรณีตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศที่ให้สัตยาบันและการกำหนดบทลงโทษที่มีความเหมาะสม

คำอธิบายของเป้าหมาย:			
ประเทศไทยจะพัฒนากฎหมาย ภายในเพื่อรองรับพันธกรณีที่เกิดจากการเข้าเป็นภาคีสัญญาให้ครบถ้วนและแก้ไขปรับปรุงบทกำหนดโทษตามกฎหมายดังกล่าวให้เหมาะสมและได้สัดส่วนกับความผิดที่เกิดขึ้น			
กรอบเวลา	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	รายละเอียด
กรกฎาคม ๒๕๖๔	สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา	-	ตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ฉบับที่ ... พระพุทธศักราช ... และพระราชบัญญัติเรือไทย ฉบับที่ ... พระพุทธศักราช ... ที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติหลักการแล้ว
กรกฎาคม ๒๕๖๕	กรมเจ้าท่า	-	จัดให้มีการรับฟังความเห็นจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง
กันยายน ๒๕๖๕	กรมเจ้าท่า	-	ดำเนินการตามมาตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๖๐
พฤศจิกายน ๒๕๖๕	กระทรวงคมนาคม	-	นำเรื่องเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา (อีกครั้ง)
พฤศจิกายน ๒๕๖๕	กรมเจ้าท่า	-	รัฐสภาโดยสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ฉบับที่ ... พระพุทธศักราช ... (๓ วาระ)
พฤศจิกายน ๒๕๖๗	กรมเจ้าท่า	-	กฎหมายมีผลบังคับใช้
พฤศจิกายน ๒๕๖๗	กรมเจ้าท่า	-	ประชาสัมพันธ์และสร้างความรับรู้ เข้าใจแก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

### ๑๗. แผนปฏิบัติการสำหรับเป้าหมายที่ ๓.๒

การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม

คำอธิบายของเป้าหมาย:			
การสร้างองค์ความรู้ จิตสำนึก แลกเปลี่ยนเรียนรู้ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมการทำงานด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม			
กรอบเวลา	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	รายละเอียด
สิงหาคม ๒๕๖๓	กรมเจ้าท่า	-	รวบรวมข้อมูล ศึกษา ถอดบทเรียนและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดทำแผนการฝึกอบรม (Training Programme) การฝึกซ้อม (Drill&Exercise) และการให้รางวัล (Reward) แก่บริษัทเดินเรือและคนประจำเรือ
กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔	กรมเจ้าท่า	-	จัดทำแผนการฝึกอบรม (Training Programme) การฝึกซ้อม (Drill & Exercise) และการให้รางวัล (Reward) แก่บริษัทเดินเรือและคนประจำเรือ
มีนาคม ๒๕๖๔	กรมเจ้าท่า	-	ประชาสัมพันธ์ให้กับบุคลากรภายในและบริษัทเดินเรือและคนประจำเรือทราบ
ภายหลังสถานการณ์ COVID-๑๙ คลี่คลาย	กรมเจ้าท่า	หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง	เริ่มดำเนินการจัดกิจกรรมตามแผนฯ และกำหนดให้มีการประเมินผลและทบทวนการดำเนินการทุกๆ ๖ เดือน

## ๑๘. แผนปฏิบัติการสำหรับเป้าหมายที่ ๓.๓

การปรับปรุงความร่วมมือและการประสานงานระหว่างหน่วยงาน การบูรณาการด้านเครื่องหมายทางเรือและบริการบรรณสารการเดินทางเรือให้มีมาตรฐานสากล การเพิ่มประสิทธิภาพ การดูแลน่านน้ำไทยให้เกิดความปลอดภัยต่อการเดินเรือ

<p><b>คำอธิบายของเป้าหมาย:</b> จัดทำบันทึกความร่วมมือการประสานงานความร่วมมือ การแลกเปลี่ยนหรือเชื่อมโยงข้อมูล ด้านการสื่อสาร ด้านอุตุนิยมวิทยา ด้านอุทกศาสตร์ ด้านการเดินทางเรือ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- บริการข้อมูลทางด้านอุตุนิยมวิทยาและการแจ้งเตือนภัย ให้เป็นตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ข้อ V/๔ และข้อ V/๕</li> <li>- การบริการด้านอุทกศาสตร์ แผนที่และบรรณสารการเดินทางเรือให้เป็นไปตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ข้อ V/๙</li> <li>- การจัดให้มีเครื่องหมายทางเรือให้เป็นตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ข้อ V/๑๓</li> </ul>			
กรอบเวลา	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	รายละเอียด
มิถุนายน ๒๕๖๓	กรมเจ้าท่า	-	ส่งร่างบันทึกความร่วมมือ (MOU) การประสานงานความร่วมมือ การแลกเปลี่ยนหรือเชื่อมโยงข้อมูลด้านการสื่อสาร ด้านอุตุนิยมวิทยา ด้านอุทกศาสตร์ ด้านการเดินทางเรือ ให้กรมอุตุนิยมวิทยา กรมอุทกศาสตร์ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ และร่วมหารืออย่างไม่เป็นทางการ
กันยายน ๒๕๖๓	กรมเจ้าท่า, กรมอุทกศาสตร์	บมจ. กสท โทรคมนาคม, กรมอุตุนิยมวิทยา	จัดทำระเบียบปฏิบัติร่วมกันด้านการบริการข่าวสารการเดินทางเรือ ระหว่าง กรมเจ้าท่า กรมอุทกศาสตร์ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) และกรมอุตุนิยมวิทยา
ตุลาคม ๒๕๖๓	กรมเจ้าท่า, กรมอุทกศาสตร์	การทำเรือแห่งประเทศไทย	จัดทำระเบียบปฏิบัติร่วมกันและจัดทำฐานข้อมูลเครื่องหมายทางเรือ ระหว่าง กรมเจ้าท่า กรมอุทกศาสตร์ และการทำเรือแห่งประเทศไทย



<p><b>คำอธิบายของเป้าหมาย:</b> จัดทำบันทึกความร่วมมือการประสานงานความร่วมมือ การแลกเปลี่ยนหรือเชื่อมโยงข้อมูล ด้านการสื่อสาร ด้านอุดมศึกษา ด้านอุทกศาสตร์ ด้านการเดินเรือ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- บริการข้อมูลทางด้านอุดมศึกษาและการแจ้งเตือนภัย ให้เป็นตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ข้อ V/๔ และข้อ V/๕</li> <li>- การบริการด้านอุทกศาสตร์ แผนที่และบรรณสารการเดินเรือให้เป็นไปตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ข้อ V/๙</li> <li>- การจัดให้มีเครื่องหมายทางเรือให้เป็นตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ข้อ V/๑๓</li> </ul>			
กรอบเวลา	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	รายละเอียด
พฤศจิกายน ๒๕๖๓	กรมเจ้าท่า, สกชย. <sup>๔</sup>	บมจ. กสท โทรคมนาคม,	จัดทำระเบียบปฏิบัติร่วมกันด้านการส่งข่าวสารเพื่อแจ้งเตือนเหตุเกี่ยวกับการค้นหาช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางทะเล ระหว่างกรมเจ้าท่า สกชย. และบริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)
มีนาคม ๒๕๖๔	กรมเจ้าท่า, กรมอุดมศึกษา กรมอุทกศาสตร์, กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม, บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน), สกชย., สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียงกิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ	-	ลงนามในบันทึกความร่วมมือ(MOU) การประสานงานความร่วมมือ การแลกเปลี่ยนหรือเชื่อมโยงข้อมูลด้านการสื่อสาร ด้านอุดมศึกษา ด้านอุทกศาสตร์ ด้านการเดินเรือ ระหว่างกรมเจ้าท่า กรมอุดมศึกษา กรมอุทกศาสตร์ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สกชย.) สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียงกิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (สำนักงาน กสทช.)

<sup>๔</sup> สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย