

แผนการบริหารกองเรือตรวจการณ์ทางทะเล กรมเจ้าท่า

กรณีศึกษา การวางแผนบริหารกองเรือตรวจ
การณ์ทางทะเลเพื่อการแก้ไขปัญหาแรงงาน
ต่างด้าวและการค้ามนุษย์ทางทะเล

สารบัญ

	หน้า
บทที่ ๑ แผนการบริหารกองเรือตรวจการณ์ทางทะเลกรมเจ้าท่า กรณีศึกษา การวางแผนบริหารกองเรือตรวจการณ์ทางทะเล เพื่อการแก้ไขปัญหาแรงงาน ต่างด้าวและการค้ามนุษย์ทางทะเล	๓
บทที่ ๒ สภาพปัญหาและอุปสรรคของงาน	๖
บทที่ ๓ หลักเกณฑ์การติดตั้ง คุณลักษณะ และอุปกรณ์ทั่วไปของระบบ	๑๐
บทที่ ๔ แนวทางการแก้ปัญหาและอุปสรรค	๑๑
บทที่ ๕ บทสรุปของผลประโยชน์ที่ได้รับและการนำไปใช้	๑๓

บทที่ ๑

ความเป็นมาของแผนการบริหารกองเรือตรวจการณ์ทางทะเล กรณีศึกษา การวางแผนบริหารกองเรือตรวจการณ์ทางทะเล เพื่อการแก้ไขปัญหาแรงงาน ต่างด้าวและการค้ามนุษย์ทางทะเล

ความเป็นมาและสภาพปัญหา

ในปัจจุบันประเทศไทย โดยรัฐบาล และทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งกรมเจ้าท่า ได้ร่วมบูรณาการ การทำงานอย่างจริงจังและต่อเนื่องมาโดยตลอด แต่ปัจจัยคุกคามหลักที่ยังคงเป็นแรงจูงใจผลักดันให้ปัญหาการค้ามนุษย์ก็ยังคงมีอยู่ การค้ามนุษย์ในปัจจุบันเกิดขึ้นมาจากหลายปัจจัย เช่น จากการย้ายถิ่นฐานของแรงงานต่างชาติ เข้ามาสู่ประเทศไทย และพัฒนารูปแบบวิธีการจนเกิดพัฒนาเป็นการค้ามนุษย์ หรือกรณีที่คนไทยเองตกเป็นเหยื่อ ของการค้ามนุษย์ทั้งในประเทศและต่างประเทศ และกรณีที่คนไทยเองตกเป็นเหยื่อของการค้ามนุษย์ในประเทศไทย และ/หรือถูกส่งต่อไปยังประเทศที่สาม โดยการลักลอบเดินทางเข้ามาในประเทศไทยผ่านแนวพรมแดนตามช่องทางธรรมชาติ หรือใช้วีซ่านักท่องเที่ยว ที่ ถูกต้องเดินทางเข้ามาพัก เพื่อรอปลอมแปลงหนังสือเดินทางก่อนไปยังประเทศที่สามที่มีฐานะทางเศรษฐกิจดี และ/ หรือมีนโยบายรองรับผู้ลี้ภัย หรือพักรอเพื่อลักลอบเดินทางออกนอกประเทศผ่านแนวชายแดน หรือซุกซ่อนใน เรือประมง เรือสินค้า เป็นต้น

เรือตรวจการณ์เจ้าท่า ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ ตั๋วบทกฎหมาย อนุสัญญา สนธิสัญญา และปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง อย่างจริงจัง เสมอภาค เป็นธรรม โปร่งใส และตรวจสอบได้ เพื่อให้การขนส่ง การ คมนาคมทางน้ำเป็นไปด้วยความเรียบร้อย ปลอดภัย ดำเนินการทุกวิถีทางเพื่อป้องกันและปราบปราม และแก้ไข ปัญหาต่างๆ ด้านปัญหาแรงงานต่างด้าวและการค้ามนุษย์ โดยการรวบรวมข้อมูล กำหนดแผน แผนงาน โครงการ และกิจกรรมต่างๆ ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว จัดทำคำขอของงบประมาณ เปรียบเทียบติดตาม เพื่อให้บังเกิดผลในการ ปฏิบัติอย่างจริงจัง เป็นรูปธรรม และยั่งยืน บูรณาการกับส่วนราชการ หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรเอกชน ที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อดำเนินการป้องกันและปราบปราม และแก้ไขให้มีประสิทธิภาพและ ประสิทธิภาพในทุกด้าน

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

๑. เพื่อศึกษาศักยภาพการแผนการบริหารกองเรือตรวจการณ์ทางทะเล กรณีศึกษาการออก ปฏิบัติงานภารกิจตรวจการค้ามนุษย์
๒. เพื่อศึกษาวิเคราะห์องค์ประกอบและการดำเนินการที่มีผลกระทบต่อ การควบคุมคุณภาพให้เป็นไป ตามแผนงาน อาทิ การซ่อมบำรุงเรือเรือ การควบคุมการใช้งบประมาณ การบริหารคนประจำเรือ การพัฒนา ความรู้คนประจำเรือ การบังคับใช้กฎหมาย การบูรณาการร่วมกันหน่วยที่เกี่ยวข้อง
๓. เพื่อศึกษา รูปแบบ วิธีการ ขั้นตอน การควบคุมคุณภาพการแผนการบริหารกองเรือตรวจการณ์ ทางทะเลที่มีมาตรฐานสากล
๔. เพื่อนำผลที่ได้จากการศึกษาในประเด็นต่างๆมาวิเคราะห์แล้วมา กำหนดรูปแบบแผนการบริหารกองเรือ ตรวจการณ์ทางทะเล ประจำปี บริหารแผนงาน ควบคุมคุณภาพและเอกสารขั้นตอนการปฏิบัติงาน แล้วนำมา เป็นแนวทางในการพัฒนาการควบคุมคุณภาพเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพออกปฏิบัติภารกิจของเรือตรวจการณ์ทางทะเล ของกรมเจ้าท่าต่อไป

ขอบเขตของการศึกษา

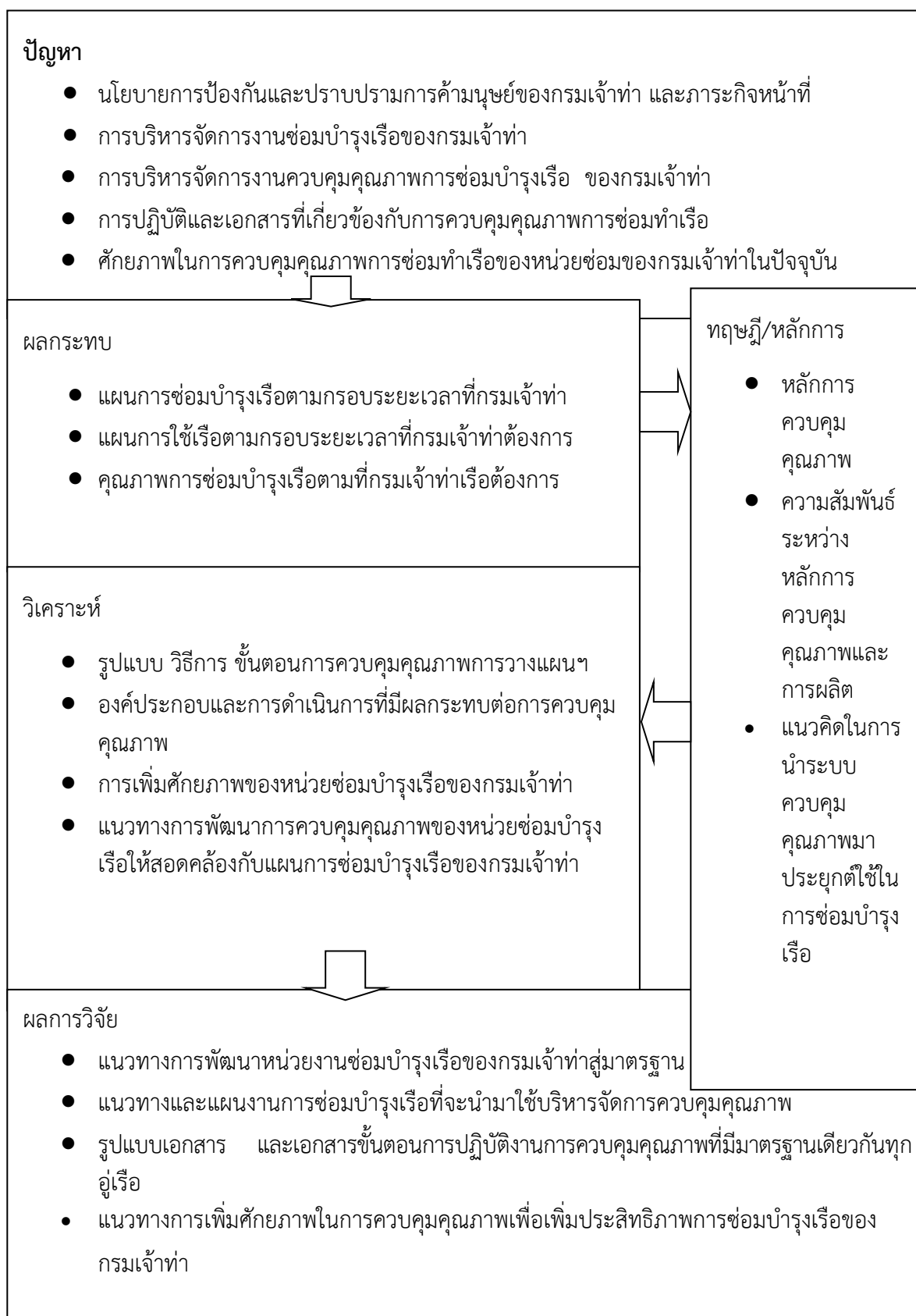
ผู้เขียนจะทำการศึกษาปัญหาและปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่อการปฏิบัติงานแผนการบริหารกองเรือตรวจการณ์ทางทะเลของกรมเจ้าท่า เฉพาะในส่วนที่ดำเนินการกิจกฎหมายกำกับดูแลโดยกรมเจ้าท่า จะไม่ขอกล่าวถึงขั้นตอนการดำเนินการของหน่วยงานอื่น ๆ เนื่องจากกฎหมายหลายฉบับ และขอบเขตที่กว้างไม่สอดคล้องกับเป้าประสงค์ศึกษา

วิธีดำเนินการศึกษา

การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยใช้การวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive Research) ด้วยการรวบรวมข้อมูลที่ได้จากการศึกษา คัดค้นจากตำรา เอกสารราชการ สิ่งพิมพ์ ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ข้อมูล เอกสารจากสารสนเทศ ทฤษฎี และหลักการที่ได้รับจากการศึกษา แล้วนำการเปรียบเทียบอย่างสมเหตุสมผล โดยมีกระบวนการดำเนินการดังนี้

๑. ศึกษาแนวคิดในการบริหารจัดการงานวางแผนการบริหารกองเรือตรวจการณ์ทางทะเล กรณีศึกษาการออกปฏิบัติงานของเรือตรวจการณ์ทางทะเล กรมเจ้าท่า ในภารกิจตรวจการค้ำมนุษย์ทางเรือ
๒. ศึกษาแนวคิดในการบริหารจัดการกองเรือ เพื่อสนับสนุนภาระกิจ
๓. ศึกษา ปัญหา อุปสรรค ข้อขัดข้อง และปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่อการปฏิบัติงานของกองเรือตรวจการณ์ทางทะเล กองทัพเรือ
๔. ศึกษาทฤษฎี หลักการต่าง ๆ รวมทั้งกระบวนการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติในการควบคุมคุณภาพ
๕. ศึกษาแนวทางการเพิ่มศักยภาพ บุคลากร เครื่องมือ เครื่องจักรต่าง ๆ และเทคโนโลยีที่จะมาสนับสนุนการควบคุมคุณภาพ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการซ่อมบำรุงเรือ
๖. วิเคราะห์ข้อมูลในประเด็นต่าง ๆ แล้วกำหนดรูปแบบเอกสารการควบคุมคุณภาพ และเอกสารขั้นตอนการปฏิบัติงานแล้วนำมากำหนดเป็นแนวทางการพัฒนาการควบคุมคุณภาพเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งานและบริหารกองเรือตรวจการณ์ทางทะเล กรมเจ้าท่า

โดยในกระบวนการศึกษาได้กำหนดกรอบแนวคิด (Conceptual Framework) ไว้ดังนี้



ประโยชน์ที่จะได้รับ

๑. เรือที่ผ่านการซ่อมบำรุงโดยกรมเจ้าท่า มีคุณภาพดีเหมือนกันตามมาตรฐานสากล มีอายุการใช้งานตามเกณฑ์หรือมากกว่าเกณฑ์ หากมีปัญหา อุปสรรค ข้อขัดข้อง ก็สามารถหาแนวทางแก้ปัญหา ซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนา งานควบคุมคุณภาพการซ่อมบำรุงเรือต่อไป

๒. หน่วยต่าง ๆ ของกรมเจ้าท่าที่เกี่ยวข้อง สามารถเข้าใจถึงเอกสารควบคุมคุณภาพและเอกสารขั้นตอน การปฏิบัติงานงานควบคุมคุณภาพในการซ่อมทำเรือ และสามารถดำเนินการไปในทิศทางเดียวกันและเข้าใจ บทบาทของตนเองอย่างชัดเจน ส่งผลให้เกิดความร่วมมือในการปฏิบัติงานมากขึ้น

๓. หน่วยต่าง ๆ ของกรมเจ้าท่าตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติงานควบคุมคุณภาพ ให้มี ประสิทธิภาพและต่อเนื่อง มีวิธีการควบคุมคุณภาพและเอกสารควบคุมคุณภาพที่เป็นมาตรฐานเดียวกันทุกอยู่

๔. กรมเจ้าท่าสามารถใช้เป็นแนวทางในการดำเนินการเพื่อให้เรือที่ผ่านการซ่อมทำมีคุณภาพเป็นไปตาม มาตรฐานสากลและส่งมอบเรือที่มีความพร้อมใช้งานได้ตามแผนที่กำหนด ซึ่งจะส่งผลให้กองทัพเรือมีเรือที่มีสมรรถนะ สูงมีความพร้อมรบและพร้อมที่จะออกปฏิบัติราชการได้ตลอดเวลา

นิยามศัพท์เฉพาะ

๑. คุณภาพ (Quality) หมายถึง ลักษณะและคุณสมบัติทั้งหมดของผลิตภัณฑ์สินค้าหรือการบริการที่แสดง ถึงความสามารถว่าอยู่ในสถานะที่พึงพอใจ หรือตามความต้องการของลูกค้าที่ได้กำหนดไว้ รวมถึง ระดับที่กำหนดคุณสมบัติของผลิตภัณฑ์ รูปร่างลักษณะและความเหมาะสมในการใช้งานตลอดจนถึงจุดดี ของผลิตภัณฑ์

๒. การผลิต หมายถึง การผลิต ซ่อม สร้าง ติดตั้ง ดัดแปลง ทางด้านกลจักร ตัวเรือ ไฟฟ้า

๓. วัสดุ หมายถึง โลหะและโลหะรูปพรรณ อะไหล่ เครื่องจักร และอุปกรณ์ที่นำมาใช้ในการผลิต

บทที่ ๒

สภาพปัญหาและอุปสรรคการจัดทำแผนการบริหารกองเรือตรวจการณ์ทางทะเล

๑. สภาพปัญหาที่ผ่านมาของเรือตรวจการณ์

ในปัจจุบันเรือตรวจการณ์เจ้าท่า มีจำนวนทั้งสิ้น ๗ ลำ โดยแบ่งเป็นเรือขนาด ๘๐ ฟุต ๔ ลำ เรือขนาด ๑๓๐ ฟุต ๓ ลำ มีจำนวนเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติราชการทั้งสิ้น ๓๔ นาย โดยแบ่งเป็นระดับนายประจำเรือ ๘ นาย ลูกเรือ ๒๖ นาย

๑.๑ ขาดหัวหน้างานที่ชัดเจน พร้อมด้วยอำนาจเบ็ดเสร็จ ในการบริหารจัดการในกองเรือ

ปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้นสืบเนื่องจากระดับนายประจำเรือจำนวนทั้ง ๘ นาย แบ่งเป็น ผู้บังคับการเรือ ๖ นาย ต้นกลเรือ ๒ นาย ในช่วงของการจัดสรรเจ้าหน้าที่บุคคลากรประจำเรือออกปฏิบัติราชการในสถานการณ์ปกติ หรือสถานการณ์ฉุกเฉินก็ตาม มักจะเกิดปัญหาในเรื่องของการจัดสรรตัวเจ้าหน้าที่ระดับนายประจำเรือ เองก็ดี หรือแม้กระทั่งลูกเรือผู้ปฏิบัติงาน แบ่งแยกการปฏิบัติงานตามความพึงพอใจของแต่ละคน รวมทั้งความเป็นกลุ่มก้อนของแต่ละคนอีกด้วย ทำให้เมื่อต้องปฏิบัติงานตามที่ได้รับมอบหมายจึงเกิดปัญหาในเรื่องของการโต้แย้งหรือ ถ่วงดุลอำนาจในกลุ่มนายประจำเรือ และกลุ่มลูกเรือเอง

๑.๒ การจัดสรรวางแผนการทำงานของเรือ

ด้วยเรือตรวจการณ์เจ้าท่าในสถานการณ์ปกติแล้วจะออกตรวจตราในบริเวณท่าเทียบเรือแหลมฉบัง สมุทรปราการ พัทยา ฯลฯ เหล่านี้ แต่เมื่อมีการร้องขอจากสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาในการสนับสนุนกำลังพล รวมทั้งเรือในการปฏิบัติภารกิจก็จะเป็นไปในลักษณะของงานสนับสนุน แล้วแต่กรณี อีกทั้งยังมีการออกตรวจตราตามภารกิจที่ได้รับมอบหมายตามงบประมาณ เช่น การปฏิบัติการป้องกันการค้ำมนุษย์ เหล่านี้

กองเรือตรวจการณ์เจ้าท่ายังขาดการวางแผนในปฏิบัติการในสภาวะปกติ คือในสถานการณ์ที่เป็นปกติ ออกเรือตรวจตราเป็นประจำในพื้นที่รับผิดชอบ รวมทั้งเมื่อมีการกิจตามงบประมาณที่ได้รับ โดยแผนเหล่านี้ต้องมีการวางแผนทั้งในระยะสั้น และระยะยาวควบคู่กันไป

๑.๓ สภาพตัวเรือที่เก่า การซ่อมบำรุงไม่เป็นไปตามแผน

โดยในรอบของการปฏิบัติประจำเดือนสามารถวางแผนในการซ่อมทำเรือในระยะสั้นได้ แต่ด้วยอายุไขของเรือในปัจจุบัน การซ่อมทำในระยะสั้นจะเป็นการซ่อมทำเพื่อประคองอาการของเรือเสียมากกว่า การขึ้นอยู่ซ่อมทำเรือในทุก ๒ ปี เรือตรวจการณ์เจ้าท่ามีการขึ้นอยู่เรือเพื่อทำการซ่อมทำเรือทุกๆ ๒ ปีก็จริง แต่ ณ ปัจจุบันเรือตรวจการณ์มีสภาพที่เสื่อมโทรมลงไปมากกว่าแต่ก่อน ทำให้การซ่อมทำมีค่าใช้จ่ายที่ตามมาในราคาสูง การต้องราคาซ่อมใน Tor สามารถกระทำได้จริง อีกทั้งด้วยจำนวนนายประจำเรือฝ่ายช่างกลเรือมีน้อยทำให้การควบคุมกำกับดูแล เป็นไปอย่างไม่ทั่วถึง ขาดการวางแผนซ่อมทำเรือทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

๑.๔ การผลิตเปลี่ยน โยกย้าย เจ้าหน้าที่ข้าราชการ ผู้บังคับการ / ต้นกลเรือ บ่อยครั้ง

เจ้าหน้าที่ข้าราชการในกองเรือตรวจการณ์เจ้าท่า ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๖๑ ถึงปีงบประมาณ ๒๕๖๒ การผลิตเปลี่ยน โยกย้าย เหล่านี้ทำให้การทำงานของกองเรือตรวจการณ์ ขาดความต่อเนื่องจริงจัง ถึงแม้จะมีการส่งมอบงานให้แก่ผู้ที่เข้ามารับตำแหน่งใหม่แล้วก็ตาม ด้วยจำนวนครั้งของการผลิตเปลี่ยนหมุนเวียนเจ้าหน้าที่ทำให้การต่อเนื่อง อีกทั้งการนำเรือแต่ละลำต้องอาศัยความชำนาญเฉพาะ ไม่ว่าจะเป็นเรือลำนั้นๆ หรือสภาพภูมิศาสตร์ในแต่ละพื้นที่เองก็ตาม

๑.๕ ไม่มีทำเรือเทียบเรือของเรือตรวจการณ์ทางทะเล

ทำให้การจัดเก็บเครื่องมือ สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ พื้นที่อวกปฏิบัติงานไม่สอดคล้องกับภารกิจ

๒. กองเรือตรวจการณ์เจ้าท่า

กองเรือตรวจการณ์เจ้าท่า สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ สำนักงานควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล จำนวนทั้งหมด ๗ ลำ ได้แก่

เรือขนาด ๘๐ ฟุต : จำนวน ๔ ลำ ได้แก่	
๑.	เรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๘๐๑ สีซัง
๒.	เรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๘๐๒ เสม็ด
๓.	เรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๘๐๓ สมุย
๔.	เรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๘๐๔ พีพี
เรือขนาด ๑๓๐ ฟุต : จำนวน ๓ ลำ ได้แก่	
๕.	เรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๑๓๐๑ สุราษฎร์ธานี
๖.	เรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๑๓๐๒ สงขลา
๗.	เรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๑๓๐๓ ภูเก็ต

เรือเจ้าท่า ๘๐๑ สีซัง

รายละเอียดข้อมูลเรือตรวจการณ์

ประเภท : เรือราชการ



ลำที่ ๑ : เรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๘๐๑ สีซัง	
สถานที่ประจำการ :	ท่าเรือโดยสารปากคลองจิหลาดริมฝั่งทะเลปากทรงกระบี่ ตำบลไสไทย อำเภอมือง จังหวัดกระบี่ [Lat ๐๘°๐๒.๘๓ N , Long ๐๙๘°๕๔.๓๐ E]
สถานที่ประจำการ :	ท่าเทียบเรือศูนย์ป้องกันและปราบปรามประมงทะเล เขต ๓ ตำบลไสไทย อำเภอมือง จังหวัดกระบี่ [Lat ๐๗°๔๙.๔๒ N , Long ๐๙๘°๒๔.๒๖ E]
ความยาวตลอดลำ	๘๐.๓ ฟุต (๒๔.๕ เมตร)
ความกว้างตลอดลำ	๑๙.๘ ฟุต (๖.๐ เมตร)
ความลึกกลางลำ	๙.๘ ฟุต (๓.๐ เมตร)
กินน้ำลึก (ประมาณ)	๓.๕ ฟุต (๑.๑ เมตร)
ความจุถังน้ำมันเชื้อเพลิง	๘,๐๐๐ ลิตร
ความจุถังน้ำจืด	๒,๐๐๐ ลิตร
เครื่องใหญ่มารินดีเซล	๒x๑๔๕๐ แรงม้า
เครื่องจักรช่วยมารินดีเซล	๓๒๕ แรงม้า
ความเร็วสูงสุดที่ : ๓๐ น็อต ความเร็ว มัธยัสถ์ : ๒๕ น็อต ความเร็วต่ำสุด : ๕ น็อต	
อัตราสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงความเร็วสูงสุด: ๕๐๐ ลิตร/ชม. ความเร็วมัธยัสถ์: ๓๕๐ ลิตร/ชม. ความเร็วต่ำสุด: ๖๐ ลิตร/ชม.	
ระยะทำการไกลสุดที่ความเร็วสูงสุด : ๔๐๐ ไมล์ ความเร็วมัธยัสถ์ : ๔๕๗ ไมล์	
อุปกรณ์สื่อสารประจำเรือ	
เครื่องรับ - ส่ง VHF ระยะทำงาน	๓๐ ไมล์
เครื่องรับ-ส่ง HF ระยะการทำงาน	๑๐๐ ไมล์
เครื่องตรวจจับ เรดาร์ ระยะการทำงาน	๔๘ ไมล์
เครื่องมืออุปกรณ์ช่วยชีวิต	
พวงชูชีพ	๔ พวง
แพชูชีพขนาดความจุ ๘-๑๐ คน จำนวน	๒ ชุด
เสื้อชูชีพ จำนวน	๑๘ ตัว
พลุสัญญาณ จำนวน	๑๒ ดอก
เครื่องดับเพลิง	๑ ชุด
ปืนฉีดน้ำดับเพลิง ขนาดท่อ ½ นิ้ว จำนวน	๒ ชุด
หม้อน้ำยาดับเพลิง CO๒ ขนาด ๑๕ ปอนด์ จำนวน	๘ หม้อ
เรือช่วยชีวิต	๑ ลำ
อัตราคนประจำเรือ	๑๗ นาย

เรือเจ้าท่า ๘๐๒ เสม็ด

รายละเอียดข้อมูลเรือตรวจการณ์
ประเภท : เรือราชการ



ลำที่ ๒ : เรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๘๐๒ เสม็ด	
สถานที่ประจำการ :	สะพานท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ตำบลแหลมฉบัง อำเภอลแหลมฉบัง จังหวัดตราด [Lat ๑๒°๑๐.๐๖ N , Long ๑๐๒°๒๓.๖๑ E]
ความยาวตลอดลำ	๘๐.๓ ฟุต (๒๔.๕ เมตร)
ความกว้างตลอดลำ	๑๙.๘ ฟุต (๖.๐ เมตร)
ความลึกกลางลำ	๙.๘ ฟุต (๓.๐ เมตร)
กินน้ำลึก (ประมวล)	๓.๕ ฟุต (๑.๑ เมตร)
ความจุถังน้ำมันเชื้อเพลิง	๘,๐๐๐ ลิตร
ความจุถังน้ำจืด	๒,๐๐๐ ลิตร
เครื่องใหญ่มารินดีเซล	๒x๑๔๕๐ แรงม้า
เครื่องจักรช่วยมารินดีเซล	๓๒๕ แรงม้า
ความเร็วสูงสุดที่ : ๓๐ น็อต ความเร็ว มัธยัสถ์ : ๒๕ น็อต ความเร็วต่ำสุด : ๕ น็อต	
อัตราสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงความเร็วสูงสุด: ๕๐๐ ลิตร/ชม. ความเร็วมัธยัสถ์: ๓๕๐ ลิตร/ชม. ความเร็วต่ำสุด: ๖๐ ลิตร/ชม.	
ระยะทำการไกลสุดที่ความเร็วสูงสุด : ๔๐๐ ไมล์ ความเร็วมัธยัสถ์ : ๔๕๗ ไมล์	
อุปกรณ์สื่อสารประจำเรือ	
เครื่องรับ - ส่ง VHF ระยะทำงาน	๓๐ ไมล์
เครื่องรับ-ส่ง HF ระยะการทำงาน	๑๐๐ ไมล์
เครื่องตรวจจับ เรดาร์ ระยะการทำงาน	๔๘ ไมล์
เครื่องมืออุปกรณ์ช่วยชีวิต	
พวงชูชีพ	๔ พวง
แพชูชีพขนาดความจุ ๘-๑๐ คน จำนวน	๒ ชุด
เสื้อชูชีพ จำนวน	๑๘ ตัว
พลุสัญญาณ จำนวน	๑๒ ดอก
เครื่องดับเพลิง	๑ ชุด
ปืนฉีดน้ำดับเพลิง ขนาดท่อ ½ นิ้ว จำนวน	๒ ชุด
หม้อน้ำยาดับเพลิง CO๒ ขนาด ๑๕ ปอนด์ จำนวน	๘ หม้อ
เรือช่วยชีวิต	๑ ลำ
อัตราคนประจำเรือ	๑๗ นาย

เรือเจ้าท่า ๘๐๓ สมุย

รายละเอียดข้อมูลเรือตรวจการณ์

ประเภท : เรือราชการ



ลำที่ ๓ : เรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๘๐๓ สมุย

สถานที่ประจำการ :	ท่าเทียบเรือกองบริการท่าเรือแหลมฉบัง เขตท่าเรือแหลมฉบัง ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตหิรา จังหวัดชลบุรี [Lat ๑๓°๐๓.๒๕ N , Long ๑๐๐°๕๓.๒๘ E]
สถานที่ประจำการ :	สะพานปลาอ่าวอุดม ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตหิรา จังหวัดชลบุรี [Lat ๑๓°๔๔.๓๐ N , Long ๑๐๐°๕๖.๒๓ E]
ความยาวตลอดลำ	๘๐.๓ ฟุต (๒๔.๕ เมตร)
ความกว้างตลอดลำ	๑๙.๘ ฟุต (๖.๐ เมตร)
ความลึกกลางลำ	๙.๘ ฟุต (๓.๐ เมตร)
กินน้ำลึก (ประมวล)	๓.๕ ฟุต (๑.๑ เมตร)
ความจุถังน้ำมันเชื้อเพลิง	๘,๐๐๐ ลิตร
ความจุถังน้ำจืด	๒,๐๐๐ ลิตร
เครื่องใหญ่มารินดีเซล	๒x๑๔๕๐ แรงม้า
เครื่องจักรช่วยมารินดีเซล	๓๒๕ แรงม้า
ความเร็วสูงสุดที่ : ๓๐ น็อต ความเร็ว มัธยัสถ์ : ๒๕ น็อต ความเร็วต่ำสุด : ๕ น็อต	
อัตราสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงความเร็วสูงสุด: ๕๐๐ ลิตร/ชม. ความเร็วมัธยัสถ์: ๓๕๐ ลิตร/ชม. ความเร็วต่ำสุด: ๖๐ ลิตร/ชม.	
ระยะทำการไกลสุดที่ความเร็วสูงสุด : ๔๐๐ ไมล์ ความเร็วมัธยัสถ์ : ๔๕๗ ไมล์	
อุปกรณ์สื่อสารประจำเรือ	
เครื่องรับ - ส่ง VHF ระยะทำงาน	๓๐ ไมล์
เครื่องรับ-ส่ง HF ระยะการทำงาน	๑๐๐ ไมล์
เครื่องตรวจจับ เรดาร์ ระยะการทำงาน	๔๘ ไมล์
เครื่องมืออุปกรณ์ช่วยชีวิต	
พวงชูชีพ	๔ พวง
แพชูชีพขนาดความจุ ๘-๑๐ คน จำนวน	๒ ชุด
เสื้อชูชีพ จำนวน	๑๘ ตัว
พลุสัญญาณ จำนวน	๑๒ ดอก
เครื่องดับเพลิง	๑ ชุด
ปืนฉีดน้ำดับเพลิง ขนาดท่อ ½ นิ้ว จำนวน	๒ ชุด
หม้อน้ำยาดับเพลิง CO๒ ขนาด ๑๕ ปอนด์ จำนวน	๘ หม้อ
เรือช่วยชีวิต	๑ ลำ
อัตราคนประจำเรือ	๑๗ นาย

เรือเจ้าท่า ๘๐๔ พีพี

รายละเอียดข้อมูลเรือตรวจการณ์

ประเภท : เรือราชการ



ลำที่ ๔ : เรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๘๐๔ พีพี

สถานที่ประจำการ :	ท่าเทียบเรือกองบริการท่าเรือแหลมฉบัง เขตท่าเรือแหลมฉบัง ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตหิรา จังหวัดชลบุรี [Lat ๑๓°๐๓.๒๕ N , Long ๑๐๐°๕๓.๒๘ E]
สถานที่ประจำการ :	สะพานปลาอ่าวอุดม ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตหิรา จังหวัดชลบุรี [Lat ๑๓°๔๔.๓๐ N , Long ๑๐๐°๕๖.๒๓ E]
ความยาวตลอดลำ	๘๐.๓ ฟุต (๒๔.๕ เมตร)
ความกว้างตลอดลำ	๑๙.๘ ฟุต (๖.๐ เมตร)
ความลึกกลางลำ	๙.๘ ฟุต (๓.๐ เมตร)
กินน้ำลึก (ประมาณ)	๓.๕ ฟุต (๑.๑ เมตร)
ความจุถังน้ำมันเชื้อเพลิง	๘,๐๐๐ ลิตร
ความจุถังน้ำจืด	๒,๐๐๐ ลิตร
เครื่องยนต์มารินดีเซล	๒x๑๔๕๐ แรงม้า
เครื่องจักรช่วยมารินดีเซล	๓๒๕ แรงม้า
ความเร็วสูงสุดที่ : ๓๐ น็อต ความเร็ว มัธยัสถ์ : ๒๕ น็อต ความเร็วต่ำสุด : ๕ น็อต	
อัตราสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงความเร็วสูงสุด: ๕๐๐ ลิตร/ชม. ความเร็วมัธยัสถ์: ๓๕๐ ลิตร/ชม. ความเร็วต่ำสุด: ๖๐ ลิตร/ชม.	
ระยะทำการไกลสุดที่ความเร็วสูงสุด : ๔๐๐ ไมล์ ความเร็วมัธยัสถ์ : ๔๕๗ ไมล์	
อุปกรณ์สื่อสารประจำเรือ	
เครื่องรับ - ส่ง VHF ระยะทำงาน	๓๐ ไมล์
เครื่องรับ-ส่ง HF ระยะการทำงาน	๑๐๐ ไมล์
เครื่องตรวจจับ เรดาร์ ระยะการทำงาน	๔๘ ไมล์
เครื่องมืออุปกรณ์ช่วยชีวิต	
พวงชูชีพ	๔ พวง
แพชูชีพขนาดความจุ ๘-๑๐ คน จำนวน	๒ ชุด
เสื้อชูชีพ จำนวน	๑๘ ตัว
พลุสัญญาณ จำนวน	๑๒ ดอก
เครื่องดับเพลิง	๑ ชุด
ปืนฉีดน้ำดับเพลิง ขนาดท่อ ½ นิ้ว จำนวน	๒ ชุด
หม้อน้ำยาดับเพลิง CO๒ ขนาด ๑๕ ปอนด์ จำนวน	๘ หม้อ
เรือช่วยชีวิต	๑ ลำ
อัตราคนประจำเรือ	๑๗ นาย

เรือเจ้าท่า ๑๓๐๑ สุราษฎร์ธานี

รายละเอียดข้อมูลเรือตรวจการณ์

ประเภท : เรือราชการ



ลำที่ ๕ : เรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๑๓๐๑ สุราษฎร์ธานี

สถานที่ประจำการ :	ท่าเทียบเรือสำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๓ (กันตัง) จังหวัดตรัง [Lat ๐๗°๒๔.๗๗ N , Long ๑๐๕°๓๐.๕๑ E]	
ความยาวตลอดลำ	๓๘.๘๕ เมตร	
ความกว้างตลอดลำ	๘.๐ เมตร	
ความลึกกลางลำ	๓.๙๐ เมตร	
กินน้ำลึก (ประมาณ)	๑.๗๐ เมตร	
ความจุถังน้ำมันเชื้อเพลิง	๓๐,๐๐๐ ลิตร	
ความจุถังน้ำมันใช้การ	๕,๖๐๐ ลิตร	
ความจุถังน้ำมันเชื้อเพลิงสำรองพิเศษ	๑๔,๔๐๐ ลิตร	
ความจุถังน้ำจืด	๕,๐๐๐ ลิตร	
เครื่องจักรใหญ่ (ซ้าย-ขวา)	ขนาดเครื่องละ	๒,๘๐๐ แรงม้า
เครื่องจักรใหญ่ (กลาง)	ขนาดเครื่องละ	๒,๑๐๐ แรงม้า
ความเร็วสูงสุดที่ : ๓๐ น็อต ความเร็ว มัธยัสถ์ : ๒๕ น็อต ความเร็วต่ำสุด : ๕ น็อต		
อัตราสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงความเร็วสูงสุด: ๑,๕๐๐ ลิตร/ชม. ความเร็วมัธยัสถ์: ๑,๑๕๐ ลิตร/ชม. ความเร็วต่ำสุด: ๑๖๐ ลิตร/ ชม.		
ระยะทำการไกลสุดที่ความเร็วสูงสุด : ๙๙๙ ไมล์ ความเร็วมัธยัสถ์ : ๑,๐๘๖ ไมล์		
อุปกรณ์สื่อสารประจำเรือ		
เครื่องรับ-ส่ง VHF แบบมือถือ ระยะการทำงาน ๒ ไมล์ จำนวน	๓ เครื่อง	
เครื่องรับ - ส่ง VHF ระยะทำงาน	๓๐ ไมล์	
เครื่องรับ-ส่ง HF ระยะการทำงาน	๑๐๐ ไมล์	
เครื่องตรวจจับ เรดาร์ ระยะการทำงาน	๔๘ ไมล์	
เครื่องมืออุปกรณ์ช่วยชีวิต	๔ พวง	
พวงชูชีพ	๔ ชุด	
แพชูชีพขนาดความจุ ๒๕ คน จำนวน	๒๔ ตัว	
เสื้อชูชีพ จำนวน	๑๒ ดอก	
พลุสัญญาณ จำนวน	๑ ชุด	
เครื่องดับเพลิง		
ปืนฉีดน้ำดับเพลิง ขนาดท่อ ½ นิ้ว จำนวน	๒ ชุด	
หม้อน้ำยาดับเพลิง CO๒ ขนาด ๑๕ ปอนด์ จำนวน	๘ หม้อ	
เรือช่วยชีวิต	๑ ลำ	
อัตราคนประจำเรือ	๒๑ นาย	

เรือเจ้าท่า ๑๓๐๒ สงขลา

รายละเอียดข้อมูลเรือตรวจการณ์

ประเภท : เรือราชการ



ลำที่ ๖ : เรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๑๓๐๒ สงขลา

สถานที่ประจำการ :	ท่าเทียบเรือสำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๖ ตำบลบางกุ้ง อำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี [Lat ๐๙°๐๙.๕๐ N , Long ๐๙๙°๑๙.๖๐ E]
-------------------	--

ความยาวตลอดลำ	๓๘.๘๕ เมตร
ความกว้างตลอดลำ	๘.๐ เมตร
ความลึกกลางลำ	๓.๙๐ เมตร
กินน้ำลึก (ประมาณ)	๑.๗๐ เมตร
ความจุถังน้ำมันเชื้อเพลิง	๓๐,๐๐๐ ลิตร
ความจุถังน้ำมันใช้การ	๕,๖๐๐ ลิตร
ความจุถังน้ำมันเชื้อเพลิงสำรองพิเศษ	๑๔,๔๐๐ ลิตร
ความจุถังน้ำจืด	๕,๐๐๐ ลิตร
เครื่องจักรใหญ่ (ซ้าย-ขวา) ขนาดเครื่องละ	๒,๘๐๐ แรงม้า
เครื่องจักรใหญ่ (กลาง) ขนาดเครื่องละ	๒,๑๐๐ แรงม้า
ความเร็วสูงสุดที่ : ๓๐ น็อต ความเร็ว มัธยัสถ์ : ๒๕ น็อต ความเร็วต่ำสุด : ๕ น็อต	
อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงความเร็วสูงสุด: ๑,๕๐๐ ลิตร/ชม. ความเร็วมัธยัสถ์: ๑,๑๕๐ ลิตร/ชม. ความเร็วต่ำสุด: ๑๖๐ ลิตร/ ชม.	
ระยะทำการไกลสุดที่ความเร็วสูงสุด : ๙๙๙ ไมล์ ความเร็วมัธยัสถ์ : ๑,๐๘๖ ไมล์	
อุปกรณ์สื่อสารประจำเรือ	
เครื่องรับ-ส่ง VHF แบบมือถือ ระยะการทำงาน ๒ ไมล์ จำนวน	๓ เครื่อง
เครื่องรับ - ส่ง VHF ระยะทำงาน	๓๐ ไมล์
เครื่องรับ-ส่ง HF ระยะการทำงาน	๑๐๐ ไมล์
เครื่องตรวจจับ เรดาร์ ระยะการทำงาน	๔๘ ไมล์
เครื่องมืออุปกรณ์ช่วยชีวิต /พวงชูชีพ	๔ พวง/๔ ชุด
แพชูชีพขนาดความจุ ๒๕ คน จำนวน	๒๔ ตัว
เสื้อชูชีพ จำนวน	๑๒ ดอก
พลุสัญญาณ จำนวน	๑ ชุด
อัตราคนประจำเรือ	๒๑ นาย
เครื่องดับเพลิง	
ปืนฉีดน้ำดับเพลิง ขนาดท่อ ½ นิ้ว จำนวน	๒ ชุด
หม้อน้ำยาดับเพลิง CO๒ ขนาด ๑๕ ปอนด์ จำนวน	๘ หม้อ
เรือช่วยชีวิต	๑ ลำ

เรือเจ้าท่า ๑๓๐๓ ภูเก็ต

รายละเอียดข้อมูลเรือตรวจการณ์

ประเภท : เรือราชการ



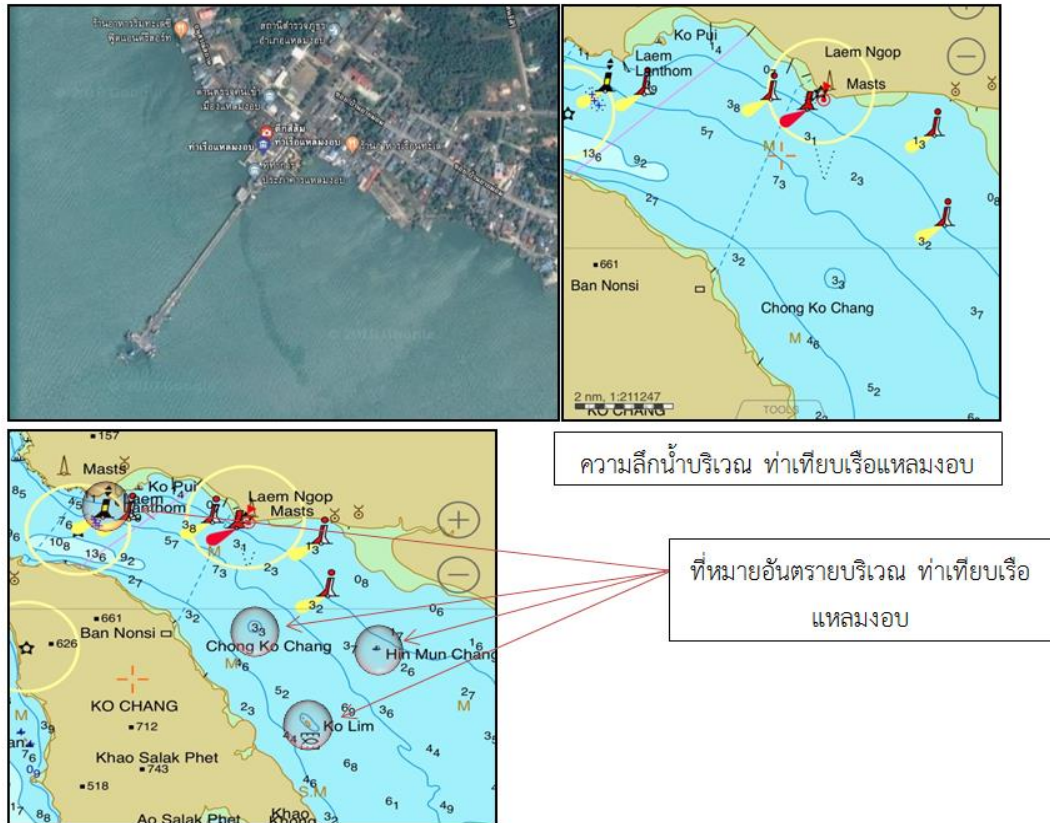
ลำที่ ๗ : เรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๑๓๐๓ ภูเก็ต

สถานที่ประจำการ :	ท่าเทียบเรือสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๓ สาขาสมุทรสาคร (อาคารหลังเก่า) จังหวัดสมุทรสาคร	
	[Lat ๑๓°๓๒.๔๙ N , Long ๑๐๐°๑๕.๙๓ E]	
สถานที่ประจำการ :	ท่าเทียบเรือบริษัท บี จิสติกส์ จำกัด (มหาชน) ตำบลท่าข้าม อำเภอบางปะกง จังหวัด	
ความยาวตลอดลำ	ฉะเชิงเทรา	๓๘.๘๕ เมตร
ความกว้างตลอดลำ		๘.๐ เมตร [Lat ๑๓°๒๘.๓๖ N , Long ๑๐๐°๕๘.๘๑ E]
ความลึกกลางลำ		๓.๙๐ เมตร
กินน้ำลึก (ประมาณ)		๑.๗๐ เมตร
ความจุถังน้ำมันเชื้อเพลิง		๓๐,๐๐๐ ลิตร
ความจุถังน้ำมันใช้การ		๕,๖๐๐ ลิตร
ความจุถังน้ำมันเชื้อเพลิงสำรองพิเศษ		๑๔,๔๐๐ ลิตร
ความจุถังน้ำจืด		๕,๐๐๐ ลิตร
เครื่องจักรใหญ่ (ซ้าย-ขวา)	ขนาดเครื่องละ	๒,๘๐๐ แรงม้า
เครื่องจักรใหญ่ (กลาง)	ขนาดเครื่องละ	๒,๑๐๐ แรงม้า
ความเร็วสูงสุดที่ : ๓๐ น็อต ความเร็ว มัธยัสถ์ : ๒๕ น็อต ความเร็วต่ำสุด : ๕ น็อต		
อัตราสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงความเร็วสูงสุด: ๑,๕๐๐ ลิตร/ชม. ความเร็วมัธยัสถ์: ๑,๑๕๐ ลิตร/ชม. ความเร็วต่ำสุด: ๑๖๐ ลิตร/ ชม.		
ระยะทำการไกลสุดที่ความเร็วสูงสุด : ๙๙๙ ไมล์ ความเร็วมัธยัสถ์ : ๑,๐๘๖ ไมล์		
อุปกรณ์สื่อสารประจำเรือ		
เครื่องรับ-ส่ง VHF แบบมือถือ	ระยะการทำงาน ๒ ไมล์	๓ เครื่อง
จำนวน		
เครื่องรับ - ส่ง VHF	ระยะทำงาน	๓๐ ไมล์
เครื่องรับ-ส่ง HF	ระยะการทำงาน	๑๐๐ ไมล์
เครื่องตรวจจับ เรดาร์	ระยะการทำงาน	๔๘ ไมล์
เครื่องมืออุปกรณ์ช่วยชีวิต		๔ พวง
พวงชูชีพ		๔ ชุด
แพชูชีพขนาดความจุ ๒๕ คน	จำนวน	๒๔ ตัว
เสื้อชูชีพ	จำนวน	๑๒ ดอก
พลุสัญญาณ	จำนวน	๑ ชุด
เครื่องดับเพลิง		
ปืนฉีดน้ำดับเพลิง ขนาดท่อ ½ นิ้ว	จำนวน	๒ ชุด
หม้อน้ำยาดับเพลิง CO๒ ขนาด ๑๕ ปอนด์	จำนวน	๘ หม้อ
เรือช่วยชีวิต		๑ ลำ
อัตราคนประจำเรือ		๒๑ นาย

๓ ข้อมูลทางกายภาพของสถานที่ท่าเทียบเรือตรวจการณ์เจ้าท่า รวมทั้งท่าเรือที่ปฏิบัติการกิจ
โดยสังเขป

จังหวัดตราด

จุดจอดเทียบเรือ จังหวัดตราด : สะพานท่าเทียบเรือแหลมงอบ ตำบลแหลมงอบ อำเภอแหลมงอบ จังหวัดตราด



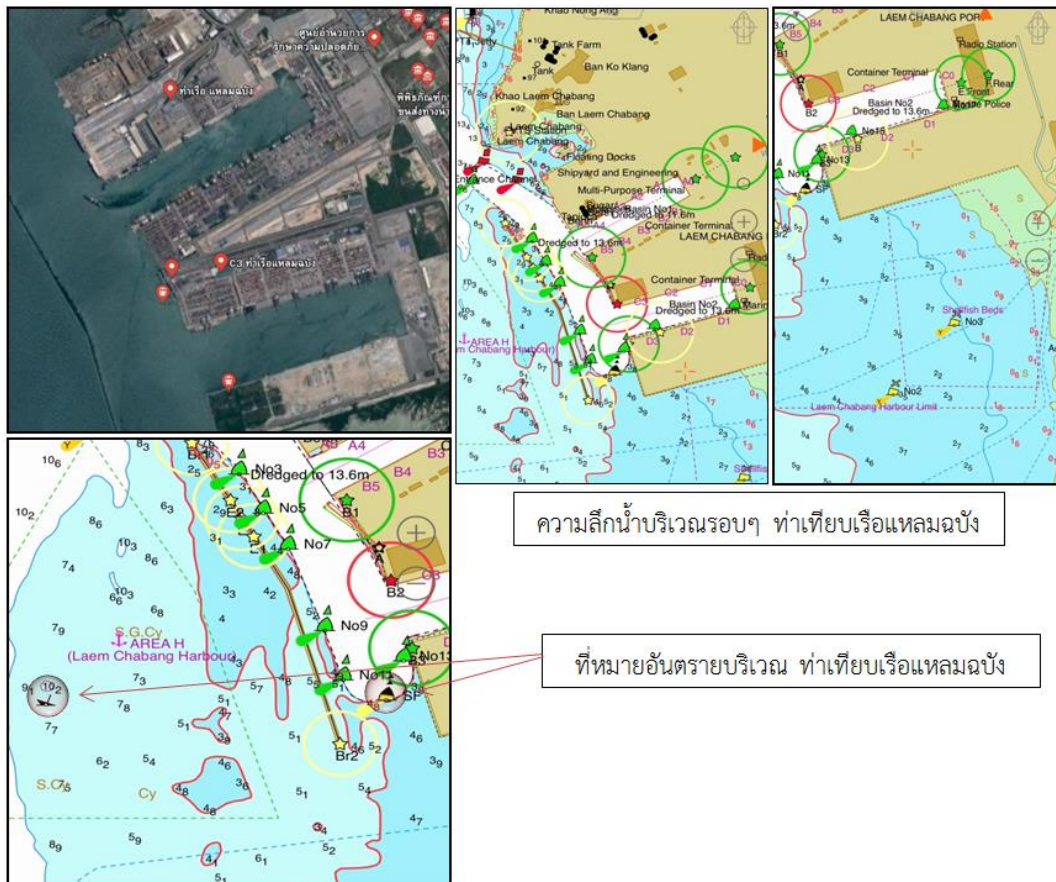
จังหวัดภูเก็ต

จุดจอดเทียบเรือ จังหวัดภูเก็ต : ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต ตำบลวิชิต อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต



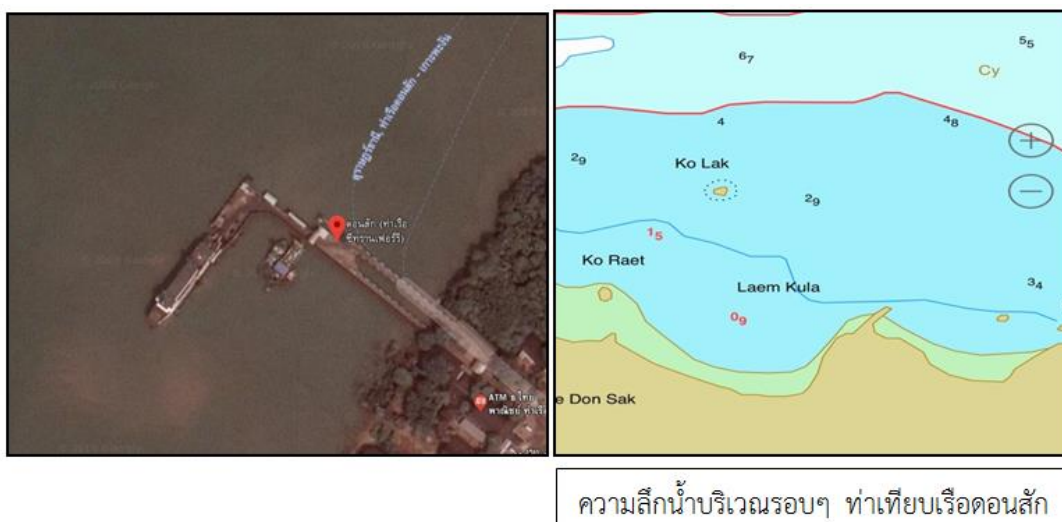
จังหวัดชลบุรี

จุดจอดเทียบเรือ จังหวัดชลบุรี : ท่าเรือแหลมฉบัง ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี



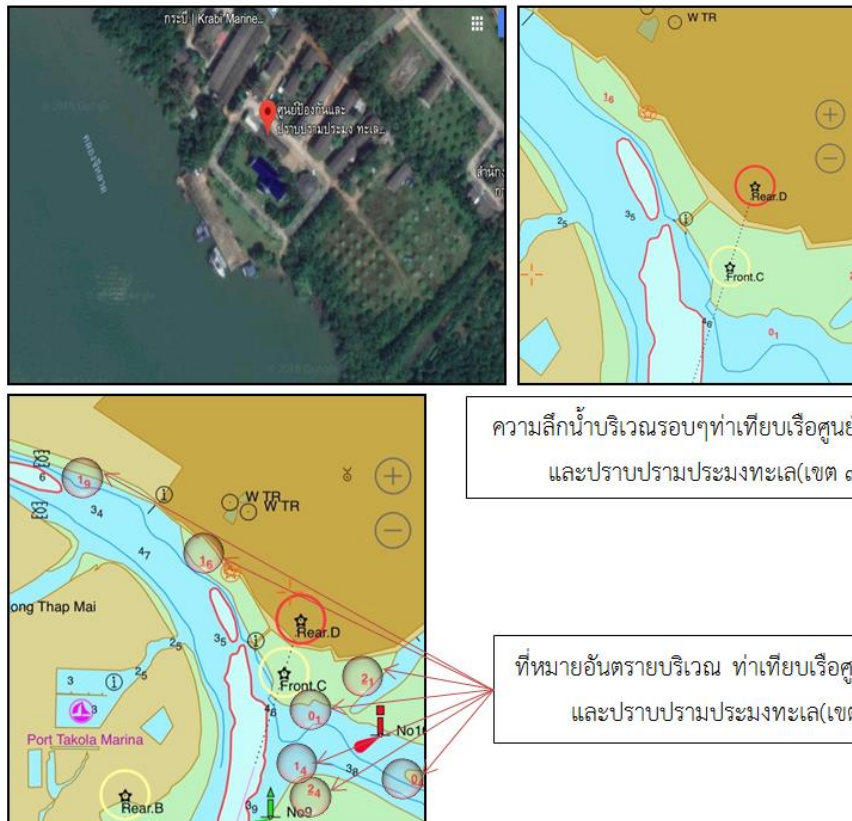
จังหวัดสุราษฎร์ธานี

จุดจอดเทียบเรือ จังหวัดสุราษฎร์ธานี : ท่าเรือดอนสัก ตำบลดอนสัก อำเภอดอนสัก จังหวัดสุราษฎร์ธานี



จังหวัดกระบี่

จุดจอดเทียบเรือ จังหวัดกระบี่ : ท่าเทียบเรือศูนย์ป้องกันและปราบปรามประมงทะเล(เขต ๓) ตำบลไสไทย อำเภอเมือง จังหวัดกระบี่



จังหวัดตรัง

จุดจอดเทียบเรือ จังหวัดตรัง : ท่าเทียบเรือสำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๓ (กันตัง) จังหวัดตรัง



บทที่ ๓

ทฤษฎีที่นำมาใช้วางแผน จัดทำแผนการบริหารกองเรือตรวจการณ์ทางทะเล

๓.๑ Bureaucracy ของ Max Weber ระบบราชการ

๓.๑.๑ Bureaucracy หรือ ระบบราชการ อาจแยกพิจารณาได้เป็น ๒ แบบ ดังนี้

๑. Bureaucracy ในฐานะที่เป็นสถาบันทางสังคม (social institute) สถาบันหนึ่ง นั่นคือ เป็นสถาบันการบริหาร / การปกครองของรัฐ

- ถือเป็นสถาบันหนึ่งของกระบวนการในการปกครองประเทศ
- เป็นสถาบันที่มีหน้าที่ ต้องปกป้อง ดูแล รักษาผลประโยชน์บ้านเมือง อีกแห่งหนึ่ง
- ต้องการอิสระในการทำงาน เป็นสถาบันที่มั่นคง ยากต่อการเปลี่ยนแปลง แก้ไข

๒. Bureaucracy ในฐานะที่เป็น รูปแบบหนึ่งของการจัดองค์กร (a form of organization) ในแง่ bureaucracy

- ระบบการบริหาร หรือระบบการทำงานระบบหนึ่ง
- มีโครงสร้างแบบที่เรียกว่า “Weberian Bureaucracy”
- เป็นสิ่งที่สามารถแก้ไขเปลี่ยนแปลงให้ ตามความเหมาะสมกับสภาพการณ์ต่าง ๆ ระบบ

ราชการ (Bureaucracy)

๓.๑.๒ ข้อสมมติฐานองค์การแบบระบบราชการเป็นองค์การที่ดีที่สุด และมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล และประหยัดที่สุด

๑. ยึดหลักการบริหารที่อาศัยความมีเหตุมีผล และความถูกต้องตามกฎหมายในการปฏิบัติงาน

๒. มีการแบ่งงานกันทำอย่างเป็นทางการตามตัวบทกฎหมาย

๓. อาศัยหลักความรู้ความสามารถ (ระบบคุณธรรม) เป็นเกณฑ์ในการบริหารงานบุคคล

๔. สามารถพยากรณ์พฤติกรรมหรือปรากฏการณ์ได้

๓.๑.๓ รูปแบบแห่งการใช้อำนาจในการปกครองบังคับบัญชา ตามแนวคิดของ Max Weber แบ่งเป็น ๓ รูปแบบ ได้แก่

๑. Charismatic Domination รูปแบบการใช้อำนาจเฉพาะตัวแบบอาศัยบารมี กลไกการบริหารที่ใช้ คือ Dictatorship, communal

๒. Traditional domination รูปแบบการใช้อำนาจแบบประเพณีนิยม

๓. Feudal / Patrimonial (ระบบศักดินา / เจ้าขุนมูลนาย) รูปแบบการใช้อำนาจตามกฎหมาย (Legal domination)

๓.๑.๔ องค์การแบบระบบราชการตามแนวคิดของ Max Weber จะประกอบด้วยโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ ๗ ประการดังนี้

๑. ลำดับชั้น (hierarchy)

๒. หน้าที่รับผิดชอบ (responsibility)

๓. หลักแห่งความสมเหตุสมผล (rationality)

๔. การมุ่งสู่ผลสำเร็จ (achievement orientation)

๕. หลักการทำให้เกิดความแตกต่างหรือความชำนาญเฉพาะด้าน (differentiation , specialization)

๖. หลักระเบียบวินัย (discipline)

๗. ความเป็นวิชาชีพ (professionalization)

๑. หลักลำดับชั้น (heirachy)

หลักการนี้ มีเป้าหมายที่จะทำให้องค์การต้องอยู่ภายใต้การควบคุม โดยเชื่อว่า การบริหารที่มีลำดับชั้น จะทำให้ระบบการสั่งการและการควบคุมมีความรัดกุม ทำให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพการบริหารที่เน้นกฎเกณฑ์และขั้นตอนมีความเหมาะสมในช่วงศตวรรษที่ ๑๙-๒๐ แต่เมื่อสถานการณ์โลกเปลี่ยนไปการบริหาร

ตามลำดับชั้นจึงเริ่มมีปัญหา เพราะการทำงานในปัจจุบันต้องการความรวดเร็ว คนต้องการเสรีภาพมากขึ้นประชาชนต้องการบริการที่สะดวกรวดเร็ว แต่ในองค์การขนาดใหญ่ที่ใช้ระบบราชการ มีคนจำนวนมาก แต่มากกว่าครึ่งจะอยู่ในตำแหน่งระดับผู้บริหาร หัวหน้างาน กว่าเจ็ดสิบเจ็ดงานสำคัญๆต้องรอให้ผู้บริหาร ๗-๘ คน เซ็นอนุมัติตามขั้นตอน และยังมีกฎเกณฑ์มากมาย ส่วนพนักงาน (ข้าราชการ) ระดับล่างจำนวนมาก ทั้งหมดมีหน้าที่ทำงานเอกสาร โดยการตรวจบันทึกของคนอื่นแล้วเขียนบันทึกส่งให้เจ้านาย คำบันทึกหรือรายงานเต็มไปด้วยศัพท์อันหรูหรา นอกจากนี้ยังมีฝ่ายวางแผน ฝ่ายวิชาการ เป็นผู้จัดทำแผนยุทธศาสตร์หนาปึกใหญ่ให้เจ้านาย

การที่ผู้นำคิดว่า วิธีการบริหารองค์การขนาดใหญ่คือ เผด็จการ ถือเป็นการเชื่อที่ผิดมาก เพราะผู้บริหารสูงสุดไม่ได้รู้คำตอบได้ทุกเรื่อง แต่ควรมองหาคำตอบที่ดี ถูกต้องจากผู้อื่นด้วย การลดขั้นตอน ลดลำดับชั้นของการสั่งการออกไป ในขณะที่รักษาความสามารถในการควบคุมที่จำเป็นไว้ โดยการตัดขั้นตอนของผู้บริหารที่ไม่เพิ่มมูลค่าให้กับงานออก เพื่อจัดองค์การที่เป็นแนวราบมากขึ้น และทำให้คนที่ทำงานในระดับรอง ๆ ลงมาสามารถควบคุมดูแลและรับผิดชอบต่อความสำเร็จและความล้มเหลวของตนเอง

๒. ความสำนึกแห่งความรับผิดชอบ (responsibility)

เจ้าหน้าที่ทุกคนต้องมีความสำนึกแห่งความรับผิดชอบต่อ การกระทำของตนความรับผิดชอบ หมายถึง การรับผิดชอบต่อการกระทำใด ๆ ที่ (responsibility) ตนได้กระทำลงไปและความพร้อมที่จะให้มีการตรวจสอบโดยผู้บังคับบัญชาอยู่ตลอดเวลาด้วย

อำนาจ (authority) หมายถึงความสามารถในการสั่งการ บังคับบัญชา หรือกระทำการใด ๆ เพื่อให้มีการดำเนินการ หรือปฏิบัติกรต่าง ๆ ตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายมา

- อำนาจหน้าที่เป็นสิ่งที่ได้มาอย่างเป็นทางการตามตำแหน่ง
- อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบจะต้องมีความสมดุลกันเสมอ
- การได้มาซึ่งอำนาจในทัศนะของ Max Weber คือ การได้อำนาจมาจากกฎหมาย (legal authority)
- ภาระหน้าที่ (duty) หมายถึงภารกิจหน้าที่การงานที่ถูกกำหนด หรือได้รับมอบหมายให้กระทำ

๓. หลักแห่งความสมเหตุสมผล (rationality)

ความถูกต้องเหมาะสมของแนวปฏิบัติที่จะนำมาใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานให้บรรลุผลอย่างมีประสิทธิภาพ ได้แก่

๑. ประสิทธิภาพ (effective) การทำงานหรือการดำเนินกิจการใด ๆ ที่สามารถประสบผลสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

๒. ประสิทธิภาพ (efficiency) ความสามารถในการที่จะใช้ทรัพยากรบริหารต่าง ๆ ที่มีอยู่ ซึ่งได้แก่ คน เงิน วัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ เวลาไปในทางที่จะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการดำเนินงานนั้นได้มากที่สุด

๓. ประหยัด (economic) ความสามารถในการที่จะประหยัดทรัพยากรบริหาร แต่สามารถที่จะให้บริการ หรือผลิตออกมาให้ได้ระดับเดิม

๓.๑ การประเมินผลการปฏิบัติงาน ที่มีความเกี่ยวข้องกับเป้าหมาย ขององค์การอาจทำได้ ๒ วิธีคือ

๑. การวัดผลการปฏิบัติงานในลักษณะที่เรียกว่า ประสิทธิภาพ (effectiveness) จะเป็นการกำหนดขอบเขต หรือ ขนาดที่องค์การต้องการบรรลุผลสำเร็จไว้ แล้วมีการประเมินผลหลังจากที่มีการปฏิบัติแล้วว่าสามารถดำเนินการให้ได้ผลตามเป้าหมายที่กำหนดไว้หรือไม่ ถ้าสำเร็จก็คือว่าบรรลุเป้าหมาย หรือ มีประสิทธิภาพ (where)

๒. การวัดประสิทธิภาพ (efficiency) หมายถึงระดับที่องค์การใช้ทรัพยากรให้เกิดประโยชน์ เป็นการวัดผลในทางเศรษฐศาสตร์ มีการวัดต้นทุน ค่าใช้จ่ายต่อหน่วยผลิตที่ได้ เป็นการวัดว่าองค์การบรรลุเป้าหมายได้อย่างไร (how)

๓.๒ แนวทางที่จะนำไปสู่ความสมเหตุสมผลหรือประสิทธิภาพ

๑. มีการกำหนดระเบียบวิธีการปฏิบัติงาน ขึ้นมาไว้อย่างชัดเจนในรูปของกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับขององค์การ Weber ให้ความสำคัญกับกระบวนการทำงาน (work process) ว่ามีความสำคัญต่อการที่จะทำให้งานบรรลุผลอย่างมีประสิทธิภาพ (work outcome) เพราะวิธีการทำงานแสดงให้เห็นว่า จะทำงาน อย่างไร (how to) โดยวิธีการใดจึงทำให้งานสำเร็จอย่างมีประสิทธิภาพ

มาตรการพัฒนาและบริหารกำลังคนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบราชการ (มาตรการที่ ๓) วัตถุประสงค์ คือ

๑.๑ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบราชการให้สามารถทำงานได้อย่างเต็มที่ โดยมุ่งตอบสนองความต้องการของประชาชน

๑.๒ เพื่อพัฒนาข้าราชการที่มีประสิทธิภาพการทำงานต่ำ (๕%) ได้รับการพัฒนาเพิ่มทักษะความรู้ ความสามารถให้สามารถทำงานได้อย่างเต็มที่

๒. มีการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานให้เกิดความรู้ความเข้าใจอย่างถูกต้อง ก่อนมอบหมายภาระหน้าที่ให้กระทำ

๓. ต้องมีการแยกทรัพย์สินส่วนตัวออกจากทรัพย์สินขององค์การอย่างเด็ดขาด

ตำแหน่งงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการรักษาความยุติธรรมในสังคม และต้องการความอิสระในการปฏิบัติงาน ต้องมีการแต่งตั้งด้วยความระมัดระวังการกระทำต่างๆในองค์การต้องทำอย่างเป็นทางการ และมีหลักฐานเป็นลายลักษณ์อักษรเสมอ การบริหารที่เน้นกฎเกณฑ์ เอกสารหลักฐาน ทำให้เกิดความล่าช้า ยุ่งยาก ไม่สามารถตอบสนองความต้องการได้ ทำอย่างไรจึงสามารถลดขั้นตอนที่ไม่จำเป็นออกเพื่อให้การทำงานเรียบง่าย รวดเร็ว มั่นใจ

ความรวดเร็ว คือ การลดปริมาณกระดาษที่ใช้ ปริมาณงานที่ทำ หรือการทำให้คนตัดสินใจได้เร็วขึ้น

เรียบง่าย คือ กระบวนการทำงานที่ไม่มีขั้นตอนที่ซับซ้อน แต่ออกแบบให้ง่าย มีกฎเกณฑ์ขั้นตอนเท่าที่จำเป็น

มั่นใจ คือ การสร้างบรรยากาศที่ให้โอกาสข้าราชการ ทำงานด้วยความมั่นใจ กล้าคิดและทำในสิ่งที่ถูกต้อง เพื่อผลประโยชน์สูงสุดขององค์การ ทำงานเพื่องาน ไม่ใช่เพื่อให้มีผลงาน

๔. หลักการมุ่งสู่ผลสำเร็จ (achievement orientation)

การปฏิบัติงานใด ๆ จะต้องมุ่งสู่เป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ขององค์การเสมอ (ประสิทธิผล) ประสิทธิภาพหรือผลสำเร็จจะเกิดขึ้นได้ต้องอาศัยปัจจัยอย่างน้อย ๓ อย่างคือ

๑. เจ้าหน้าที่ต้องมีหลักการและวิธีการในการตัดสินใจเลือกหนทางปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง โดยถือหลักประสิทธิภาพ หรือ หลักประหยัด

- หลักประสิทธิภาพ (efficiency) ในระหว่างทางเลือกหลาย ๆ ทางที่จะต้องใช้จ่ายเงินเท่ากัน ควรเลือกทางเลือกที่ก่อให้เกิดประสิทธิผลสูงสุด

- หลักประหยัด (economy) ถ้ามีทางเลือกที่ก่อให้เกิดประสิทธิผลได้เท่า ๆ กัน หลายทางเลือก ควรเลือกทางเลือกที่เสียค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด

๒. ความมีประสิทธิภาพในการบริหารงานจะเกิดขึ้นต่อเมื่อมีการแบ่งงานกันทำตามความชำนาญ เฉพาะด้าน

๓. การบริหารจะได้รับประสิทธิผลสูงสุดต่อเมื่อมีการกำหนดวิธีการปฏิบัติงานที่ถูกต้อง เหมาะสม กับ ลักษณะงาน สถานที่ ช่วงเวลา สภาพแวดล้อม ในทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และเป้าหมายหรือผลสำเร็จที่ต้องการ

๕. หลักการทำให้เกิดความแตกต่างหรือการมีความชำนาญเฉพาะด้าน (Specialization)

ลักษณะทางโครงสร้างขององค์การแบบระบบราชการ ต้องมีการแบ่งงาน และจัดแผนงาน หรือจัดส่วนงาน (departmentation) ขึ้นมา เพราะภารกิจการทำงานขององค์การขนาดใหญ่มีจำนวนมากจึงต้องมีการแบ่งงานที่ต้องทำออกเป็นส่วนๆ แล้วหน่วยงานมารองรับ

การจัดส่วนงานอาจยึดหลักการจัดองค์การได้หลายรูปแบบ คือ

๑. การแบ่งส่วนงานตามพื้นที่ เป็นการแบ่งงานโดยการกำหนดพื้นที่ที่ต้องรับผิดชอบไว้อย่างชัดเจน และมีการกำหนดภารกิจ บทบาท อำนาจหน้าที่ ที่องค์การต้องบริหารจัดการไว้ด้วย เช่น การแบ่งพื้นที่การบริหารราชการออกเป็น จังหวัด อำเภอ อ.บ.จ. อ.บ.ต. เทศบาล

๒. การแบ่งงานตามหน้าที่ หรือภารกิจที่องค์การจะต้องปฏิบัติจัดทำ เช่นการจัดแบ่งงานของกระทรวงต่างๆ เช่น กระทรวงกลาโหม กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงการคลัง

๓. การแบ่งงานตามลูกค้า หรือผู้รับบริการ เช่น การแบ่งโรงพยาบาล ออกเป็น โรงพยาบาลเด็ก โรงพยาบาลหญิง โรงพยาบาลสงฆ์

๔. การแบ่งงานตามขั้นตอนหรือกระบวนการทำงาน โดยคำนึงว่างานที่จะสามารถแบ่งออกเป็นกี่ขั้นตอน อะไรบ้าง แล้วกำหนดหน่วยงานมารองรับ

๖. หลักระเบียบวินัย (discipline)

ต้องมีการกำหนดระเบียบ วินัย และบทลงโทษ ขึ้นมาเพื่อเป็นกลไกการควบคุมความประพฤติของสมาชิกทุกคนในองค์การ

๗. ความเป็นวิชาชีพ (Professionalization)

ผู้ปฏิบัติงานในองค์การราชการ ถือเป็นอาชีพอย่างหนึ่ง และต้องปฏิบัติงานเต็มเวลา ความเป็นวิชาชีพ “รับราชการ” นั้น ผู้ปฏิบัติงานจะต้องมีความรู้เกี่ยวกับ กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ตลอดจนตัวบทกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานในภาระหน้าที่ของตนด้วย

ด้วยการทำงานในเรื่อมีลักษณะของการทำงานในรูปแบบของสายการบังคับบัญชาที่ชัดเจน แนวคิดนี้จึงเป็นแนวคิดทฤษฎีที่เหมาะสมในการนำมาปรับใช้กับกลุ่มกองเรือตรวจการณ์เจ้าท่า ด้วยขนาดกองเรือ จำนวนผู้ทำการในเรือ อีกทั้งการสั่งการต่างๆ ต้องเด็ดขาดชัดเจน

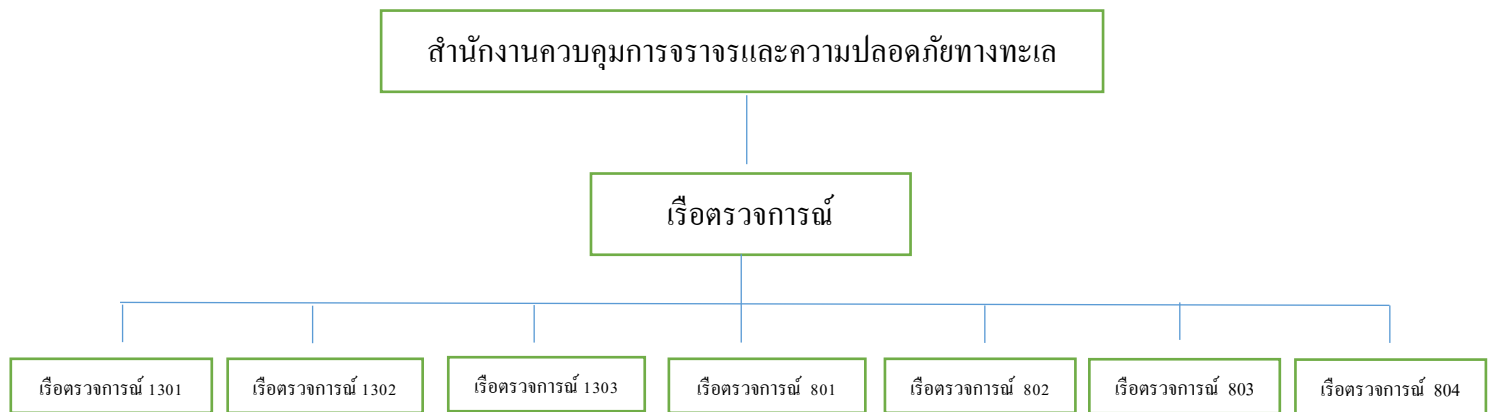
- สายการบังคับบัญชา
- ระบบงานที่ชัดเจน
- การทำงานยึดหลักระเบียบเป็นตัวกำหนด
- การทำงานแบบมีขั้นมีตอน

บทที่ ๔ แนวทางการแก้ปัญหาและอุปสรรค

การแก้ปัญหา ทำอย่างไร บริหารอย่างไร

- วางระบบเรือตรวจการณ์ใหม่โดยใช้ระบบคุณภาพตามสากล International Safety Management -
มีตำแหน่งหัวหน้างานด้านการวางแผนเดินเรือ (Marine Superintendent) และเครื่องกล / Engine Marine
Superintendent

สายการบังคับบัญชา งานเรือตรวจการณ์



ตามผังโครงสร้างเดิมกลุ่มงานเรือตรวจการณ์ต้องมีหัวหน้ากลุ่มงานเรือตรวจการณ์ เพื่อควบคุม
การปฏิบัติงานของเรือตรวจการณ์ทั้ง ๗ ลำ ให้มีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานตามแผนงานที่ตั้งไว้ รวมถึงการ
จัดสรรบุคลากรประจำเรือ การหมุนเวียนของเรือแต่ละลำให้เหมาะสม และระบบงานสารบรรณเกี่ยวกับงาน
เอกสารต่างๆ ให้เป็นระเบียบเรียบร้อย

ปัญหาและอุปสรรค

จากสถานการณ์ดังกล่าว พบว่ากลุ่มงานเรือตรวจการณ์ ขาดตำแหน่งหัวหน้ากลุ่มงานเรือตรวจการณ์
การจัดสรรวางแผนการทำงานของเรือ

ด้วยเรือตรวจการณ์เจ้าท่าในสถานการณ์ปกติแล้วจะออกตรวจตราในบริเวณท่าเทียบเรือ
แหลมฉบัง สมุทรปราการ พัทยา ฯลฯ เหล่านี้ แต่เมื่อมีการร้องขอจากสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาในการ
สนับสนุนกำลังพลรวมทั้งเรือในการปฏิบัติภารกิจก็จะเข้าไปในลักษณะของงานสนับสนุน แล้วแต่กรณี อีกทั้งยังมี
การออกตรวจตราตามภารกิจที่ได้รับมอบหมายตามงบประมาณ เช่น การปฏิบัติการป้องกันการค้ำมนุษย์ เหล่านี้
กองเรือตรวจการณ์เจ้าท่ายังขาดการวางแผนในปฏิบัติการในสถานะปกติ คือในสถานการณ์ที่
เป็นปกติ ออกเรือตรวจตราเป็นประจำในพื้นที่รับผิดชอบ รวมทั้งเมื่อมีการปฏิบัติงานตามงบประมาณที่ได้รับ โดยแผน
เหล่านี้ต้องมีการวางแผนทั้งในระยะสั้น และระยะยาวควบคู่กันไป

สภาพตัวเรือที่เก่า การซ่อมบำรุงไม่เป็นไปตามแผน

โดยในรอบของการปฏิบัติประจำเดือนสามารถวางแผนในการซ่อมทำเรือในระยะสั้นได้ แต่ด้วยอายุไขของเรือในปัจจุบัน การซ่อมทำในระยะสั้นจะเป็นการซ่อมทำเพื่อประกอบอาการของเรือเสียมากกว่า การขึ้นอยู่ซ่อมทำเรือในทุก ๒ ปี เรือตรวจการณ์เจ้าท่ามีการขึ้นอยู่เรือเพื่อทำการซ่อมทำเรือทุกๆ ๒ ปีก็จริง แต่ ณ ปัจจุบันเรือตรวจการณ์มีสภาพที่เสื่อมโทรมลงไปมากกว่าแต่ก่อน ทำให้การซ่อมทำมีค่าใช้จ่ายที่ตามมาในราคาสูง การต่อราคาซ่อมใน Tor สามารถกระทำได้จริง อีกทั้งด้วยจำนวนนายประจำเรือฝ่ายช่างกลเรือมีน้อยทำให้การควบคุม กำกับดูแล เป็นไปอย่างไม่ทั่วถึง ขาดการวางแผนซ่อมทำเรือทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

การผลัดเปลี่ยน โยกย้าย เจ้าหน้าที่ข้าราชการ ผู้บังคับการ / ต้นกลเรือ บ่อยครั้ง

เจ้าหน้าที่ข้าราชการในกองเรือตรวจการณ์เจ้าท่า ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๖๑ ถึง ปีงบประมาณ ๒๕๖๒ การผลัดเปลี่ยน โยกย้าย เหล่านี้ทำให้การทำงานของกองเรือตรวจการณ์ ขาดความต่อเนื่อง จริงจัง ถึงแม้จะมีการส่งมอบงานให้แก่ผู้ที่เข้ามารับตำแหน่งใหม่แล้วก็ตาม ด้วยจำนวนครั้งของการผลัดเปลี่ยน หมุนเวียนเจ้าหน้าที่ทำให้การต่อเนื่อง อีกทั้งการนำเรือแต่ละลำต้องอาศัยความชำนาญเฉพาะ ไม่ว่าจะเป็นเรือลำนั้นๆ หรือสภาพภูมิศาสตร์ในแต่ละพื้นที่เองก็ตาม

แนวทางการแก้ไข

ให้มีตำแหน่งหัวหน้างานเรือตรวจการณ์ เพื่อให้การปฏิบัติงานของเรือตรวจการณ์ทั้ง ๗ ลำ ปฏิบัติงาน เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นระบบ

๓.การเพิ่มความรู้ความสามารถของบุคลากร เพื่อเป็นมาตรฐานสากล

เรือตรวจการณ์ มีหน้าที่ลาดตระเวนตรวจตราการจราจรทางทะเล ดำเนินการค้นหาและช่วยเหลือ ผู้ประสบภัยทางทะเล รักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือในเขตท่าเรือ ร่วมทั้งการดำเนินการทางกฎหมาย แก่ ผู้ละเมิดกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้สอดคล้อง ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ.๑๙๗๔ และประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ

ปัญหาและอุปสรรค

จากสถานการณ์ดังกล่าว พบว่าในการปฏิบัติหน้าที่ของเรือตรวจการณ์ ยังขาดความรู้ความเข้าใจในการ ปฏิบัติงาน ในด้านการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัย และการรักษาความปลอดภัยของเรือ

แนวทางการแก้ไข

จัดให้มีการอบรมเพื่อเสริมสร้างทักษะความรู้ความสามารถให้แก่บุคลากรกลุ่มเรือตรวจการณ์ อย่าง สม่าเสมอ เพื่อยกระดับให้เป็นมาตรฐานสากล ตาม องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

บทที่ ๕

บทสรุปของผลประโยชน์ที่ได้รับและการนำไปใช้

๕. การจัดองค์ความรู้ความปลอดภัย

๕.๑ การจัดองค์ความรู้ความปลอดภัยภายใน

งานเรือตรวจการณ์เจ้าท่ามีการจัดอบรมเสริมสร้างความรู้แก่ผู้ออกปฏิบัติงาน เรื่องของปัญหาแรงงานต่างด้าวและการค้ามนุษย์ ในเรื่องของวิธีการตรวจสอบ วิธีการพูดคุยสอบถามให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่ต้องการ รวมทั้งขั้นตอนรวมถึงแนวทางการปฏิบัติที่ถูกต้องและปลอดภัย โดยมีการประชุมทุกสิ้นเดือนของเรือที่ออกปฏิบัติการในเดือนนั้นๆ เพื่อสรุปพูดคุยถึงปัญหาที่พบเจอในการปฏิบัติงานเดือนนั้นๆ นำปัญหาดังกล่าวมาทำการชี้แจงปรับแก้ และเสนอแนวทางในการแก้ปัญหา พร้อมจัดอบรมความรู้ที่เกี่ยวข้องกับปัญหานั้น จัดทำตารางการฝึกอบรมแก่คนประจำเรือเพื่อเสริมสร้างความรู้และความสามารถในการทำงานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

๕.๒ การจัดองค์ความรู้ความปลอดภัยภายนอก

เสริมสร้างความรู้ความเข้าใจแก่หน่วยงานภายนอกทั้งในภาคส่วนที่เกี่ยวข้องโดยตรง เช่น เรือสินค้า เรือประมง เรือลำเลียง เรือโดยสาร ท่าเรือ ฯลฯ รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทางอ้อม เรื่องที่เกี่ยวกับกฎระเบียบ รวมทั้งแนวทางปฏิบัติที่เป็นไปตามที่กรมเจ้าท่ากำหนด รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่เป็นไปหลักสากล เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างราบรื่นและมั่นคงในระยะยาว

๖. การพัฒนากลไกด้านบริหารตามมาตรฐานสากล

งานเรือตรวจการณ์เจ้าท่า ส่งเสริมความรู้ความสามารถของกองเรือตรวจการณ์เจ้าท่าให้เป็นไปอย่างทันสมัยและมีความเป็นสากลโดย ส่งเสริมบุคลากรภายในหน่วยงานเข้ามีส่วนร่วมในการฝึกอบรมรวมทั้งประชุม หน่วยงานจากทั้งภายในและภายนอก จัดสรรบุคลากรผู้ปฏิบัติงานตรงตามความรู้ความสามารถ ความเชี่ยวชาญของแต่ละบุคคล เพื่อให้งานเรือตรวจการณ์เจ้าท่า มีผลงานเป็นไปตามหลักมาตรฐานสากลที่ทันสมัย

๗. การพัฒนาเทคโนโลยี สารสนเทศ และการวิจัยพัฒนา

๗.๑ ด้านเทคโนโลยี

งานเรือตรวจการณ์เจ้าท่ามีการประสานงานร่วมกันกับหน่วยงาน ศูนย์ควบคุมสมุทรเขต (VTS ศรีราชา) เพื่อให้ได้ข้อมูลกลุ่มเรือเป้าหมาย ด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย มีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีอากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aerial Vehicle) ในการเข้าช่วยสนับสนุนในการเก็บภาพต่างๆ ในการตรวจค้นเรือหรือบริเวณที่มีความเสี่ยงอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สิน ทำให้การปฏิบัติงานเป็นไปด้วยความปลอดภัยและสะดวกยิ่งขึ้น

๗.๒ ด้านสารสนเทศ

มีการจัดทำสื่อสิ่งพิมพ์ขนาดที่เหมาะสมกะทัดรัด แจกจ่ายแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน ให้ข้อมูลในเรื่องของขอบเขตการปฏิบัติงานของงานเรือตรวจการณ์เจ้าท่า ข้อกฎหมาย รวมทั้งข้อปฏิบัติ ที่หน่วยงานรวมถึงประชาชนโดยทั่วไปควรทราบ ไม่ว่าจะเป็นเบอร์ดัดต่อฉุกเฉินสำหรับการแจ้งเหตุทางทะเล การเข้าถึงแหล่งข้อมูลที่มีประโยชน์แก่ผู้ที่มีความสนใจ จัดทำแอปพลิเคชัน เพื่อให้สามารถเข้าถึงและติดต่อได้ง่ายและสะดวกยิ่งขึ้น

ตัวอย่างผลงาน

แผนการปฏิบัติงานของเรือตรวจการณ์จัดการปัญหาแรงงานต่างด้าวและการค้ามนุษย์

แผน : แผนการปฏิบัติงานของเรือตรวจการณ์จัดการปัญหาแรงงานต่างด้าวและการค้ามนุษย์
อ้างอิง : ๑. พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖
๒. พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พระพุทธศักราช ๒๕๒๑
๓. พระราชบัญญัติเรือไทย พระพุทธศักราช ๒๔๘๑
๔. อนาคตของแรงงานประมงไทยภายใต้อนุสัญญาฉบับที่ ๑๘๘ ว่าด้วยการทำงาน
ในภาคการประมง พ.ศ. ๒๕๕๐ สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

๑. บทนำ

สถานการณ์ทั่วไป

ด้วยปัจจัยทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทย ที่มีพื้นที่ชายฝั่งทะเลและทรัพยากรทางทะเล อยู่เป็นจำนวนมาก ส่งผลให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ที่ติดชายฝั่งทะเล เลือกที่จะประกอบอาชีพ ทำการประมง กระทั่งกลายเป็นอุตสาหกรรมการประมงขนาดใหญ่ ที่สามารถสร้างรายได้อย่างมหาศาล ให้กับประเทศ ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยถูกจัดว่าเป็นผู้ส่งออกผลิตภัณฑ์ทางทะเลรายใหญ่แห่งหนึ่งของโลก แม้ว่าอัตราการเติบโตของธุรกิจนี้จะลดลงตามปริมาณสัตว์น้ำที่ลดลงนั้น แต่ความต้องการแรงงานประมงเพื่อรองรับอุตสาหกรรมดังกล่าว ยังมีอัตราที่สูง เนื่องจากอาชีพทางการประมง จัดว่าเป็นอาชีพที่ค่อนข้างหนักและมีความเสี่ยงสูง แรงงานภายในประเทศจึงปฏิเสธงานด้านการประมง ก่อให้เกิดปัญหาขาดแคลนแรงงานและปัญหาอื่น ๆ มากมาย รัฐบาลจึงมีความจำเป็นต้องนำแรงงานต่างด้าวเข้ามาทำงานในอาชีพประมงแทนแรงงานภายในประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นแรงงานจากประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ ราชอาณาจักรกัมพูชาและสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ซึ่งการจ้างแรงงานเป็นจำนวนมากนั้น จึงนำมาสู่ปัญหาแรงงานต่างด้าวผิดกฎหมาย ปัญหาถูกล่อลวง ถูกบังคับ และถูกกดขี่ข่มเหงทำงานในเรือประมง ดังนั้น รัฐบาลจึงพยายามแก้ไขปัญหาดังกล่าว ให้เกิดเป็นรูปธรรมและเป็นการป้องปรามการทำประมงผิดกฎหมายเกี่ยวกับแรงงานต่างด้าวในเรือประมงอีกด้วย

หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันปัญหาการทำประมงที่ผิดกฎหมายขาดการรายงานและไร้การควบคุม (Illegal, Unreported and Unregulated Fishing : IUU-Fishing) เป็นประเด็นที่สำคัญ เนื่องจากสหภาพยุโรป (European Commission) ได้นำเอามาตรการด้านการตลาด มาเป็นเครื่องมือในการควบคุมสินค้าประมงที่ผิดกฎหมาย ขาด การรายงานและไร้การควบคุมดังกล่าว มาควบคุมเพื่อป้องกันไม่ให้เข้าสู่ตลาดประชาคมยุโรป (European Community : EC) ซึ่งถือเป็นตลาดใหญ่ของสินค้าประมงของโลก โดยกำหนดให้ประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปและประเทศที่สามที่ส่งออกสินค้าประมงเข้าสู่ตลาดสหภาพยุโรปต้องรับรองที่มาและการได้มาโดยชอบด้วยกฎหมายของสินค้าประมง กล่าวคือ ประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปและประเทศผู้ส่งออกสินค้าประมงสู่สหภาพยุโรปต้องมีระบบ ที่สามารถตรวจสอบย้อนกลับได้ว่าสินค้าประมงดังกล่าวมาจากเรือประมงที่ได้รับการจดทะเบียนอย่างถูกต้องตามกฎหมาย ปราศจากการใช้แรงงานบังคับ ปฏิบัติ ตามกฎหมายที่ ยอมรับกันในทางระหว่างประเทศ โดยมุ่งเน้นที่จะลดปริมาณการลักลอบจับสัตว์น้ำผิดกฎหมายในน่านน้ำต่าง ๆ และการใช้แรงงานต่างด้าวที่ถูกต้องตามกฎหมาย

รัฐบาลไทยจึงได้ให้ความสำคัญ และกำหนดให้การแก้ไขปัญหาการทำประมง IUU เป็นปัญหาสำคัญระดับชาติที่ต้องแก้ไขอย่างเร่งด่วน โดยได้จัดทำแผนปฏิบัติการระดับชาติในการต่อต้าน ยับยั้ง และป้องกันการทำประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงานและไร้การควบคุม (National Plan of Action to Prevent, Deter

and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing : NPOA-IUU) มาตรการรัฐเจ้าของท่า (Port State Measure Agreement) เป็นมาตรการหนึ่งที่ ดำเนินการเพื่อป้องกัน การทำการประมง IUU โดย กำหนดให้เรือประมงต่างชาติทุกลำ ซึ่งรวมถึงเรือขนถ่ายสัตว์น้ำ ต้องขออนุญาตเข้าเทียบท่าและต้องแจ้งข้อมูล รายละเอียดเกี่ยวกับเรือ การทำการประมง ชนิดและปริมาณสัตว์น้ำที่มีอยู่ บนเรือและข้อมูลอื่นๆ ตามที่มีการร้อง ขอเพื่อตรวจสอบ ก่อนที่จะได้รับอนุญาตให้เข้าเทียบท่า และหลังจากเข้าเทียบท่าแล้ว ต้องดำเนินการผ่านการ ตรวจสอบเรือและตรวจสอบสัตว์น้ำบนเรือ เพื่อให้มั่นใจว่าสัตว์น้ำ และเรือประมงไม่ได้มาจากการทำการประมงที่มี ขอบด้วยกฎหมาย

คำนิยาม

“เรือ” หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุกทุกลำเลียง โดยสาร ลาก จูง ดัน ยก ขุด หรือลอก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้ใต้น้ำได้ทำนองเดียวกัน

“เรือโดยสาร” หมายความว่า เรือที่บรรทุกทุกคนโดยสารเกินสิบสองคน

“คนโดยสาร” หมายความว่า คนที่อยู่ในเรือ เว้นแต่

(๑) คนประจำเรือ หรือผู้อื่นที่รับจ้างทำงานในเรือนั้น

(๒) เด็กที่มีอายุต่ำกว่าหนึ่งปี

“คนประจำเรือ” หมายความว่า คนที่มีหน้าที่ทำการประจำอยู่ในเรือ

“เรือสินค้า” หมายความว่า เรือที่มีใช้เรือโดยสาร

“เรือประมง” หมายความว่า เรือที่ใช้สำหรับการจับสัตว์น้ำ หรือทรัพยากรที่มีชีวิตอื่นๆ ที่อยู่ในทะเล

“น่านน้ำไทย” หมายความว่า บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของราชอาณาจักรไทย

“เจ้าท่า” หมายความว่า อธิบดีกรมเจ้าท่า หรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมเจ้าท่ามอบหมาย

นโยบายที่ได้รับมอบหมาย

ตามที่รัฐบาลได้ให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาการทำประมงผิดกฎหมาย จึงได้กำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ดำเนินการในเชิงบูรณาการร่วมกัน ให้เกิดเป็นรูปธรรม พร้อมทั้งจัดสรรงบประมาณสำหรับการดำเนินการดังกล่าว ในการนี้ กรมเจ้าท่า ซึ่งเป็นหน่วยงานที่คอยกำกับ ดูแล รับผิดชอบ ในการ คมนาคมและการขนส่งทางน้ำ จึงเป็นหน่วยงานหลักที่มีความสำคัญในการจัดการการทำประมงผิดกฎหมาย โดย สนับสนุนในการกำกับเรือประมงและท่าเทียบเรือประมงให้มีความถูกต้องตามกฎหมาย และระเบียบที่ เกี่ยวข้อง สำหรับปัญหาทางด้านแรงงานต่างด้าวในเรือประมง กรมเจ้าท่าได้รับการจัดสรรงบประมาณ (งบ ดำเนินงาน) เพื่อให้การดำเนินงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ในส่วนของภารกิจกรมเจ้าท่าอย่างมีประสิทธิภาพ โดย ดำเนินการออกตรวจตราเรือประมงที่กระทำการประมงในทะเลร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดการปัญหา แรงงานต่างด้าวและการค้ามนุษย์

๒. ภารกิจ

- กรมเจ้าท่า ได้สั่งการให้หน่วยงานภายในที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการจัดระเบียบท่าเทียบเรือที่ใช้สำหรับการขน ถ่ายสินค้าที่มาจากเรือประมง ให้มีมาตรฐานตามระเบียบและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

- สำหรับเรือประมง กรมเจ้าท่าได้ดำเนินการตรวจสอบเรือประมงทุกประเภท ให้มีความถูกต้องและ สามารถตรวจสอบได้

- กรมเจ้าท่า ได้ดำเนินการจัดส่งเรือตรวจการณ์ เพื่อออกตรวจตราทางทะเล ในเขตพื้นที่จังหวัดชายฝั่งของทะเล เพื่อกำกับ ดูแลรับผิดชอบ และกวดขันกฎระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง ในการจัดการปัญหาแรงงานต่างด้าว และการค้ามนุษย์ ตรวจตราเพื่อป้องกันการค้าแรงงานมนุษย์ในภาคกิจการประมง

๓. การปฏิบัติ

๓.๑ เจตนารมณ์

๓.๑.๑ เรือตรวจการณ์ทางทะเล ได้ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ของบทบัญญัติแห่งกฎหมาย อนุสัญญาสนธิสัญญาที่เกี่ยวข้อง พร้อมปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องอย่างจริงจัง เป็นธรรมและโปร่งใส ตรวจสอบได้ เพื่อให้การคมนาคมและการขนส่งทางน้ำเป็นไปด้วยความเรียบร้อยปลอดภัย

๓.๑.๒ ดำเนินการทุกวิถีทางเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาต่างๆ ด้านปัญหาแรงงานต่างด้าว และการค้ามนุษย์ โดยการรวบรวมข้อมูล กำหนดแผน แผนงาน โครงการและกิจกรรมต่างๆ ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว จัดทำค่าของงบประมาณ เร่งรัดติดตาม เพื่อให้เกิดผลในการปฏิบัติอย่างจริงจัง เป็นรูปธรรม และยั่งยืน

๓.๑.๓ บูรณาการกับส่วนราชการ หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรเอกชน ที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศ และต่างประเทศ เพื่อดำเนินการป้องกันและแก้ไข ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลในทุกด้าน

๓.๒ เป้าประสงค์หลัก

๓.๒.๑ เสริมสร้างกระบวนการปฏิบัติแบบบูรณาการ และการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ในการควบคุมดูแลปัญหาแรงงานต่างด้าวและการค้ามนุษย์

๓.๒.๒ สร้างระบบบริหารจัดการ และระบบการตรวจตรา ให้มีประสิทธิภาพ

๓.๒.๓ ร่วมปฏิบัติงานกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อบูรณาการให้เกิดประสิทธิผลสูงสุด

๓.๒.๔ สร้างและพัฒนาระบบ ระเบียบแบบแผนในการออกตรวจตรา ให้มีประสิทธิภาพและเป็นที่ยอมรับทุกภาคส่วน

๓.๓ มาตรการดำเนินการ

๓.๓.๑ มาตรการแสวงหาความร่วมมือและสร้างเครือข่ายปฏิบัติการ เป็นมาตรการที่จำเป็นพื้นฐานในการระดมความร่วมมือทุกภาคส่วนเพื่อร่วมเป็นเครือข่ายปฏิบัติการ เน้นการสร้างความร่วมมือในทุกภาคส่วน เพื่อให้การปฏิบัติการเป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว และเกิดผลที่มีประสิทธิภาพสูงสุด

แบ่งการดำเนินการเป็น ๓ ระดับ คือ

ระดับนโยบาย : กรมเจ้าท่า แสวงหาความร่วมมือกับทุกภาคส่วนราชการระดับกระทรวง กรม และหน่วยงานเทียบเท่าที่เกี่ยวข้อง ตลอดจน ภาคเอกชน องค์กรเอกชนทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อกำหนดนโยบายในการทำงานร่วมกันที่ชัดเจนตามบทบาทภารกิจ อำนาจหน้าที่ และความรับผิดชอบของแต่ละภาคส่วน รวมทั้งกำหนดช่องทางการติดต่อประสานงานเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารตลอดจนปัญหาอุปสรรคขัดข้องต่างๆ

ระดับอำนวยการ : นำข้อตกลงในการทำงานของระดับนโยบายไปกำหนดรูปแบบ วิธีการทำงานระดับปฏิบัติการให้ชัดเจน สอดคล้องกับสภาพปัญหาและความต้องการของแต่ละพื้นที่

ระดับปฏิบัติการ : งานเรือตรวจการณ์ทางทะเล เป็นหน่วยงานในการปฏิบัติการ มีส่วนราชการ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง ในพื้นที่รับผิดชอบเป็นแนวร่วมปฏิบัติการ โดยมีการประชุมเพื่อปรับปรุงพัฒนา รูปแบบวิธีการทำงานไปสู่การปฏิบัติการจริงในพื้นที่ รวมทั้งกำหนดกรอบการทำงานร่วมกันที่ชัดเจน ให้ภารกิจบังเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม

มาตรการในการตรวจตราของเรือตรวจการณ์

ตรวจเยี่ยม : เพื่อป้องกันป้องปรามการกระทำผิดต่างๆ รวมทั้งในเรื่องของปัญหาแรงงานต่างด้าวและการค้ามนุษย์ จึงให้เรือตรวจการณ์เจ้าท่ากำกับดูแลออกตรวจเยี่ยม ดำเนินการอย่างเข้มงวดในพื้นที่รับผิดชอบ

เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและความรู้สึกปลอดภัยในการเดินทางคมนาคมทางน้ำในประเทศ โดยหากตรวจพบการกระทำผิดสามารถดำเนินการตามระเบียบปฏิบัติ ตามกฎหมายต่อไป

ตรวจสอบ : เพื่อเป็นการป้องกันมิให้มีการกระทำผิด จึงให้เจ้าหน้าที่ประจำเรือตรวจการณ์ออกตรวจตราในเขตพื้นที่รับผิดชอบ พร้อมทั้งตรวจสอบเอกสารเรือ เอกสารคนประจำเรือ ให้เป็นไปอย่างถูกต้อง

ตรวจแรงงาน : เพื่อเป็นไปตาม Maritime Labour Convention รวมถึง พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล เรือตรวจการณ์เจ้าท่าควรมุ่งเน้นตรวจสอบในเรื่องของช่วงเวลาการทำงาน คุณสมบัติของผู้ปฏิบัติงานบนเรือ ให้เป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

๓.๔ แนวทางการปฏิบัติ

๓.๔.๑ นำเรือตรวจการณ์เจ้าท่าออกตรวจตราความเรียบร้อยของการจัดการปัญหาแรงงานต่างด้าวและการค้ามนุษย์ในภาคกิจการประมง โดยมุ่งเน้นในส่วนของเรือประมงต่างๆ

๓.๔.๒ เตรียมความพร้อมเรือตรวจการณ์เจ้าท่า เมื่อได้รับแจ้งเหตุ และประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๓.๔.๓ นำเรือตรวจการณ์เจ้าท่า ร่วมสนับสนุนกับหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้อง ดูแลเฝ้าระวังเรื่องของปัญหาแรงงานต่างด้าวและการค้ามนุษย์ อำนาจความสะดวก ประสานงานกับหน่วยงานเจ้าท่าภูมิภาค

๓.๔.๔ เตรียมความพร้อมเรือตรวจการณ์เจ้าท่า ในเรื่องของความพร้อมสำหรับรับงานมอบหมายในกรณีพิเศษให้พร้อมใช้งาน

๔. อัตรากำลัง

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง
๑	นายพัลลพ อยู่เลห์	นักเดินเรือชำนาญการ
๒	นายพนทพัฒน์ ภูมิราช	นักเดินเรือชำนาญการ
๓	นายกฤษณพงศ์ วาทยา	นักเดินเรือปฏิบัติการ
๔	นายอภิชัย ศรีहरา	นักเดินเรือปฏิบัติการ
๕	นายชนันธรณ์ เพ็ชรช่วย	นักเดินเรือปฏิบัติการ
๖	นายณัฐภัทร เกิดปั่น	นักเดินเรือปฏิบัติการ
๗	นายพนพล สดใส	นายช่างกลเรือชำนาญการ
๘	นายเฉลิมชัย ทองสะพัก	นายช่างกลเรือปฏิบัติการ
๙	นายกุลภาค เนียมศรีเพชร	นายช่างกลเรือปฏิบัติการ
๑๐	นายสมเกียรติ อินสุวรรณ	นายท้ายเรือกลฯ ส.๔
๑๑	นายรุ่งสุริยา รวยดี	นายท้ายเรือกลฯ ส.๔
๑๒	นายปวิศร์ สนธิสุข	นายท้ายเรือกลฯ ส.๔
๑๓	นายสุธี สอนสำราญ	พนักงานราชการ (นายท้าย)
๑๔	นายธีรเดช แจ่มสีดา	พนักงานราชการ (นายท้าย)
๑๕	นายยุทธพงษ์ พันธุ์คงโพธิ์	พนักงานราชการ (นายท้าย)
๑๖	นายศิริพันธุ์ เนื่องล่อ	พนักงานราชการ (นายท้าย)
๑๗	นายชัยฤกษ์ กนิษฐสุต	ช่างเครื่องเรือกลฯ ช.๓
๑๘	นายสมภพ ปรีดาการ	ช่างเครื่องเรือกลฯ ช.๔

๑๙	นายอิพิงค์ ทับสุวรรณ	ช่างเครื่องเรือกลฯ ช.๔
๒๐	นายระวัย จันทรงค์	พนักงานราชการ (ช่างเครื่อง)
๒๑	นายนิเทศ โทณเสนาะ	พนักงานราชการ (ช่างเครื่อง)
๒๒	นายนิติพล เอี่ยมศิริ	พนักงานราชการ (ช่างเครื่อง)
๒๓	นายณัฐภาคย์ สอนสุภาพ	พนักงานราชการ (ช่างเครื่อง)
๒๔	นายสมพร เพิ่มนิตย	พนักงานราชการ (ช่างเครื่อง)
๒๕	นายสมชาย ยินดี	พนักงานราชการ (ช่างเครื่อง)
๒๖	นายสรพรเพชร สุวรรณเทพ	พนักงานราชการ (ช่างเครื่อง)
๒๗	นายมาโนช วงศ์ใหญ่	พนักงานราชการ (ช่างเครื่อง)
๒๘	นายชวลิต เขียวทอง	กะลาสี บ.๒
๒๙	นายเสถียร จันทนะ	กะลาสี บ.๒
๓๐	นายขจรศักดิ์ สุบรรณวงศ์	กะลาสี บ.๒
๓๑	นายพงษ์ศักดิ์ ภัคดิวิฑู	พนักงานราชการ (กะลาสี)
๓๒	นายชัยรัตน์ แยมนาม	พนักงานราชการ (กะลาสี)
๓๓	นายศิริชัย สุขศิริรินทร์	พนักงานราชการ (กะลาสี)
๓๔	นายเกียรติศักดิ์ ชูพยนต์	พนักงานราชการ (กะลาสี)
๓๕	นายรามจิตติ รุ่งแก้ว	พนักงานราชการ (กะลาสี)
๓๖	นายธีรพงศ์ บุญเฉลียว	พนักงานราชการ (กะลาสี)

๕. การจัดองค์ความรู้ความปลอดภัย

๕.๑ การจัดองค์ความรู้ความปลอดภัยภายใน

งานเรือตรวจการณ์เจ้าท่ามีการจัดอบรมเสริมสร้างความรู้แก่ผู้ออกปฏิบัติงาน เรื่องของปัญหาแรงงานต่างด้าวและการค้ามนุษย์ ในเรื่องของการตรวจสอบ วิธีการพูดคุยสอบถามให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่ต้องการ รวมทั้งขั้นตอนรวมถึงแนวทางการปฏิบัติที่ถูกต้องและปลอดภัย โดยมีการประชุมทุกสิ้นเดือนของเรือที่ออกปฏิบัติการในเดือนนั้นๆ เพื่อสรุปพูดคุยถึงปัญหาที่พบเจอในการปฏิบัติงานเดือนนั้นๆ นำปัญหาดังกล่าวมาทำการชี้แจงปรับแก้ และเสนอแนวทางในการแก้ปัญหา พร้อมจัดอบรมความรู้ที่เกี่ยวข้องกับปัญหานั้น จัดทำตารางการฝึกอบรมแก่คนประจำเรือเพื่อเสริมสร้างความรู้และความสามารถในการทำงานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

๕.๒ การจัดองค์ความรู้ความปลอดภัยภายนอก

เสริมสร้างความรู้ความเข้าใจแก่หน่วยงานภายนอกทั้งในภาคส่วนที่เกี่ยวข้องโดยตรง เช่น เรือสินค้า เรือประมง เรือลำเลียง เรือโดยสาร ท่าเรือ ฯลฯ รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทางอ้อม เรื่องที่เกี่ยวกับกฎระเบียบ รวมทั้งแนวทางปฏิบัติที่เป็นไปตามที่กรมเจ้าท่ากำหนด รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่เป็นไปหลักสากล เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างราบรื่นและมั่นคงในระยะยาว

๖. การพัฒนาบุคลากรด้านบริหารตามมาตรฐานสากล

งานเรือตรวจการณ์เจ้าท่า ส่งเสริมความรู้ความสามารถของกองเรือตรวจการณ์เจ้าท่าให้เป็นไปอย่างทันสมัยและมีความเป็นสากลโดย ส่งเสริมบุคลากรภายในหน่วยงานเข้ามีส่วนร่วมในการฝึกอบรมรวมทั้งประชุม หน่วยงานจากทั้งภายในและภายนอก จัดสรรบุคลากรผู้ปฏิบัติงานตรงตามความรู้ความสามารถ ความเชี่ยวชาญของแต่ละบุคคล เพื่อให้งานเรือตรวจการณ์เจ้าท่า มีผลงานเป็นไปตามหลักมาตรฐานสากลที่ทันสมัย

๗. การพัฒนาเทคโนโลยี สารสนเทศ และการวิจัยพัฒนา

๗.๑ ด้านเทคโนโลยี

งานเรือตรวจการณ์เจ้าท่ามีการประสานงานร่วมกันกับหน่วยงาน ศูนย์ควบคุมสมุทรเขต (VTS ศรีราชา) เพื่อให้ได้ข้อมูลกลุ่มเรือเป้าหมาย ด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย มีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีอากาศยานไร้คนขับ(Unmanned Aerial Vehicle)ในการเข้าช่วยสนับสนุนในการเก็บภาพต่างๆ ในการตรวจค้นเรือหรือบริเวณที่มีความเสี่ยงอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สิน ทำให้การปฏิบัติงานเป็นไปด้วยความปลอดภัยและสะดวกยิ่งขึ้น

๗.๒ ด้านสารสนเทศ

มีการจัดทำสื่อสิ่งพิมพ์ขนาดที่เหมาะสมกะทัดรัด แจกจ่ายแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน ให้ข้อมูลในเรื่องของขอบเขตการปฏิบัติงานของงานเรือตรวจการณ์เจ้าท่า ข้อกำหนด รวมทั้งข้อปฏิบัติ ที่หน่วยงานรวมถึงประชาชนโดยทั่วไปควรทราบ ไม่ว่าจะเป็นเบอร์ดติดต่อฉุกเฉินสำหรับการแจ้งเหตุทางทะเล การเข้าถึงแหล่งข้อมูลที่มีประโยชน์แก่ผู้ที่มีความสนใจ จัดทำแอปพลิเคชัน เพื่อให้สามารถเข้าถึงและติดต่อได้ง่ายและสะดวกยิ่งขึ้น

ตัวอย่างผลงาน

การเตรียมการและซ่อมบำรุงตามแผนของเรือ

เพื่อรองรับแผนการปฏิบัติงานของเรือตรวจการณ์จัดการปัญหาแรงงานต่างด้าวและการค้ามนุษย์

การเตรียมการและซ่อมบำรุงตามแผนของเรือ

วัตถุประสงค์การเตรียมการและซ่อมบำรุงตามแผนของเรือ

การที่จะให้อุปกรณ์บนเรือตรวจการณ์พร้อมใช้งาน ได้ตลอดเวลาจำเป็นที่จะต้องมีการเตรียมการและซ่อมบำรุงตามแผนไว้ก่อนที่อุปกรณ์บนเรือตรวจการณ์เหล่านั้นจะชำรุดเสียหายแต่เพื่อขจัดปัญหาต่างๆของการซ่อมบำรุง ป้องกัน และเพื่อให้การเตรียมการและซ่อมบำรุงตามแผนมีประสิทธิภาพที่ดียิ่งขึ้น จึงได้พัฒนารูปแบบของการเตรียมการและซ่อมบำรุงให้เป็นระบบการเตรียมการและซ่อมบำรุงตามแผน ซึ่งก็คือการเตรียมการและซ่อมบำรุงในลักษณะการเตรียมการและซ่อมบำรุงป้องกันอย่างมีแผนงาน มีการกำหนดระยะเวลาที่แน่นอน มีการควบคุมอย่างใกล้ชิด และดำเนินงานอย่างเป็นระบบ เพื่อให้ อุปกรณ์ บนเรือตรวจการณ์คงสภาพใช้งานตรวจการณ์อยู่เสมอ

อุปกรณ์ที่จะมีการเตรียมการและซ่อมบำรุงตามแผนของเรือ เนื่องจากในเรือแต่ละลำ มีอุปกรณ์ในระบบต่าง ๆ ประกอบอยู่เป็นจำนวนมาก ดังนั้นในการทำให้อุปกรณ์ทุกระบบของเรือทุกลำมีความพร้อม จึงต้องใช้งบประมาณเป็นจำนวนมาก นอกจากนั้นยังมีข้อจำกัดในเรื่องของกำลังพล และสิ่งอำนวยความสะดวก ซึ่งทาง สจป.จึงกำหนดยุทธศาสตร์ของการใช้เรือโดยให้เรือแต่ละประเภทมีความพร้อม (Availability) จำนวนอย่างน้อย 2 ลำ ใช้สำหรับตรวจการณ์ทางน่านน้ำอ่าวไทยและทะเลอันดามันตลอดเวลา เพื่อให้เรือมีการซ่อมผลัดเปลี่ยนหมุนเวียนในการซ่อมทำประจำปี

ประเภทของการบำรุงรักษา

งานบำรุงรักษาสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ประเภท

- Breakdown Maintenance (การบำรุงรักษาโดยการซ่อมแซมส่วนที่เสีย)
- Planned/Preventive maintenance (การบำรุงรักษาตามแผน)
- Predictive maintenance (การบำรุงรักษาโดยการคาดคะเน)
- Proactive maintenance (เป็นแนวคิดใหม่ในวงการบำรุงรักษา โดยการแก้ที่สาเหตุที่แท้จริงของปัญหา)

1. Breakdown maintenance (การซ่อมบำรุงโดยการซ่อมแซมส่วนที่เสีย)

การบำรุงรักษาวิธีนี้ถือได้ว่าเป็นแนวคิดในงานการบำรุงรักษา ที่เก่าแก่ที่สุด ในตำราบางเล่มให้นิยามวิธีการบำรุงรักษาแบบนี้ว่า “ ดำเนินการโดยไร้การบำรุงรักษา ” เพราะในความเป็นจริงฝ่ายซ่อมบำรุงจะไม่ต้องปฏิบัติงานใด ๆ เลยจนกว่าจะมีรายงานว่าเครื่องจักรชำรุด ใช้งานต่อไปไม่ได้ อย่างไรก็ตามการบำรุงรักษาประเภทนี้ก็ยังคงมีใช้ในบางสถานการณ์ เช่น ในอาคารที่ไม่สลับซับซ้อน หรือมีอุปกรณ์อะไหล่ทดแทนพร้อมอยู่เสมอ หรือสามารถสั่งซื้อได้อย่างทันทีทันใด โดยที่ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการบำรุงรักษาประเภทนี้ ควรน้อยกว่าการประยุกต์ใช้วิธีการบำรุงรักษาแบบอื่น เช่น การบำรุงรักษาหลอดไฟฟ้าที่ปล่อยทิ้งไว้จนหลอดขาด หรือก็ยกน้ำประปาชำรุด ข้อเสียของการบำรุงรักษาประเภทนี้ได้แก่

- ไม่มีสัญญาณใด ๆ บอกเป็นการเตือนล่วงหน้าเมื่อเครื่องจักรเริ่มชำรุด
- ไม่สามารถยอมรับได้ ในระบบที่ต้องการความเชื่อมั่นสูง เช่น ระบบไฮดรอลิกแรงดันสูง
- ต้องเก็บชิ้นส่วนอะไหล่ไว้เป็นจำนวนมาก ซึ่งหมายความว่าค่าใช้จ่ายในการเก็บอะไหล่คงคลังสูง
- ไม่สามารถบรรลุเป้าหมายในการปฏิบัติตามแผนการผลิตได้ตามประสงค์
- ไม่สามารถวางแผนงานในการบำรุงรักษาได้

2. Planned/ Preventive maintenance (การบำรุงรักษาตามแผน)

เพื่อเป็นการลดข้อบกพร่องในการบำรุงรักษาเมื่อชำรุด จึงได้มีการพัฒนางานทางด้านการบำรุงรักษาตามแผนขึ้นมา กล่าวโดยย่อก็คือ การบำรุงรักษาอาคารและอุปกรณ์ตามระยะเวลาที่กำหนดขึ้นโดยอาจจะได้มาจากประสบการณ์หรือจากคู่มือการใช้งานของระบบและอุปกรณ์นั้น ๆ อย่างไรก็ตามการชำรุดของอาคารและอุปกรณ์โดยไม่คาดฝันก็ไม่สามารถจัดออกไปได้ เพราะว่าในทางสถิติแล้ว การชำรุดของอาคารและอุปกรณ์ไม่ได้เป็นการกระจายตัวแบบสมมาตรหรือมีรูปแบบที่แน่นอน ดังนั้นจึงเป็นการยากที่จะ เลือกช่วงการบำรุงรักษาตามแผนที่เหมาะสม และในบางกรณีถึงแม้ว่าได้ปฏิบัติตามการบำรุงรักษาตามแผนแล้วก็ตาม ก็ยังคงมีโอกาสที่จะเกิดการชำรุดของเครื่องจักร และอุปกรณ์โดยไม่คาดคิดอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ สรุปได้ว่าการบำรุงรักษาแบบนี้จะทำให้เป็นการเพิ่มค่าใช้จ่ายในการผลิตทั้งทางตรงและทางอ้อม ตัวอย่างการบำรุงรักษาแบบนี้ได้แก่ การตรวจเช็คระดับน้ำมันโดยสารที่บริเวณช่องตรวจระดับน้ำมัน การเปลี่ยนถ่ายน้ำมันตามระยะเวลาการถอดเปลี่ยนชิ้นส่วนที่สำคัญบางชิ้นตามระยะเวลา ปัญหาหนึ่งพบเสมอในการทำการบำรุงรักษาตามระยะเวลาคือ การเปลี่ยนชิ้นส่วนบางชิ้นโดยไม่จำเป็น และในบางกรณีอาจจะเป็นการรบกวนชิ้นส่วน ในระบบอื่นโดยไม่จำเป็น รวมถึงอาจจะมีการประกอบกลับชิ้นส่วนไม่ถูกต้อง ซึ่งนับว่าเป็นผลเสียมากกว่าผลดีเสียอีก ในช่วงศตวรรษที่ผ่านมา จึงมีวิธีการบำรุงรักษาแบบใหม่ที่เรียกว่า Reliability centered maintenance (RCM) โดยมีการดำเนินการย่อ ๆ ดังนี้

- ตรวจวิเคราะห์หาอุปกรณ์วิกฤต
- ตรวจสอบอุปกรณ์วิกฤตตามระยะเวลาที่กำหนด
- ถอดอุปกรณ์ออกเพื่อปรับสภาพ
- ถอดเปลี่ยนอุปกรณ์วิกฤต
- ในกรณีของอุปกรณ์ที่ไม่วิกฤต ก็ให้ใช้ต่อไปจนชำรุด
- ในบางกรณีที่จำเป็นให้ทำการออกแบบอุปกรณ์บางชิ้นใหม่

3. Predictive maintenance (การบำรุงรักษาโดยการคาดคะเน)

เครื่องจักรสมัยใหม่มีกลไกที่ละเอียด และซับซ้อนกว่าเครื่องจักรในสมัยก่อน ๆ รวมทั้งเป็นการยากที่จะทำการถอดเปลี่ยน หรือทำการตรวจเช็คตามจุดที่สำคัญของงานบำรุงรักษาตามแผน (PM) วิธีการในการบำรุงรักษาโดยการคาดคะเนนับได้ว่าเป็นปรัชญาใหม่ในศาสตร์ของการบำรุงรักษาเครื่องจักร แนวความคิดโดยสรุปก็คือการใช้วิธีการ หรือเทคนิคใหม่ ๆ ของเครื่องมือวัดชนิดต่าง ๆ เช่น อุปกรณ์ในการวัดแรงสั่นสะเทือน กล้องอินฟราเรด

เทอร์โมกราฟฟี เป็นต้น โดยพื้นฐานแล้วพอที่จะจัดแบ่งการบำรุงรักษาแบบนี้ออกเป็นวิธีย่อย ๆ คือ Vibration analysis, Oil/wear particle analysis, Performance monitoring, Temperature monitoring การศึกษาติดตามสภาพเครื่องจักร (Condition monitoring) หรือเรียกอีกชื่อหนึ่งว่าการติดตามสุขภาพเครื่องจักร (Machine health monitoring) ก็จัดได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งของการบำรุงรักษาแบบคาดการณ์ ความจริงแล้วการทำ CM (Condition monitoring) หรือ MHM (Machine health monitoring) ไม่ใช่ของใหม่ เพราะโดยทั่วไปแล้ว วิศวกร หรือผู้ควบคุมเครื่อง ก็ใช้สามัญสำนึกในการบำรุงรักษาเครื่องจักรอยู่แล้ว เช่น การใช้สายตาตรวจสอบลักษณะทั่วไป การใช้จมูกดมกลิ่นไหม้ การใช้หูฟังเสียงที่ผิดปกติ และการใช้นิ้วสัมผัส (ความร้อน) เป็นต้น อย่างไรก็ตาม วิธีการตรวจสอบดังกล่าวจะเป็นลักษณะการประเมินสภาพเครื่องจักรที่ไม่มีข้อยุติที่แน่นอน ทั้งนี้เนื่องจากความไม่เที่ยงตรงของประสาทสัมผัสของคนแต่ละคนไม่เหมือนกัน ดังนั้นการใช้เครื่องมือวัดเชิงปริมาณสำหรับการบำรุงรักษาแบบคาดการณ์จึงเป็นสิ่งสำคัญ ทั้งนี้เพราะทำให้ได้ข้อสรุปที่ไม่มีการบิดเพี้ยนได้ในการประเมินสภาพของเครื่องจักร ดังนั้นความหมายของ Predictive maintenance ก็พอที่จะสรุปได้ว่า เมื่อสามารถทราบถึงลักษณะของต้นทุนของการชำรุด จึงพอที่จะสามารถจัดเตรียมการล่วงหน้าสำหรับแรงงาน ชิ้นส่วนอะไหล่ และกำหนดช่วงเวลาการทำงานที่ไม่ขัดกับแผนการผลิตหลักได้ ในกรณีที่มีการประยุกต์ใช้ Predictive maintenance ที่เหมาะสมแล้วผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับคือ

- ลดค่าใช้จ่ายการบำรุงรักษา
- ลดสถิติการชำรุดของเครื่องจักรและอุปกรณ์
- ลดเวลาการชำรุดของเครื่องจักรและอุปกรณ์
- ลดปริมาณอะไหล่คงคลังในการบำรุงรักษา
- เพิ่มประสิทธิภาพการผลิต
- วางแผนการบำรุงรักษาได้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น
- ทำให้การหยุดชะงักในการผลิตน้อยลง

4. Proactive maintenance (การบำรุงรักษาแบบป้องกันล่วงหน้า)

นับเป็นวิธีบำรุงรักษาอาคารและเครื่องจักรที่ค่อนข้างใหม่ต่อวงการ ทั้งนี้เพราะแนวคิดดังกล่าวเพิ่งถูกตีพิมพ์ครั้งแรกเมื่อประมาณ ค.ศ. 1985 โดยย่อแล้วงานบำรุงรักษาแบบนี้จะมุ่งพิจารณาจากของปัญหา (Root cause of failure) โดยที่ root cause สามารถแบ่งย่อยออกเป็นท่อย่างคือ

- Chemical stability,
- Physical stability,
- Temperature stability,
- Wear stability,
- Leakage stability
- Mechanical stability

เมื่อใดที่มีการไม่สมดุลในระบบของเครื่อง (อาจจะเกิดความไม่มี Stability ในหนึ่งใน Root cause ที่กล่าวมา หรืออาจจะมีความไม่สมดุลในระบบมากกว่าหนึ่งสาเหตุก็เป็นได้) ตัวอย่างที่เห็นได้ง่าย ๆ ในระบบไฮดรอลิกก็

คือ การที่มีสิ่งสกปรก (Contaminants) หลุดลอดเข้าไปในระบบ ซึ่งอาจจะเกิดจากการเติมน้ำมันที่สกปรกเข้าไปในระบบ การเสื่อมสภาพของไส้กรองอากาศ การชำรุดเสียหายของซีล และสิ่งสกปรกดังกล่าวก็เป็นสาเหตุหลักที่ทำให้ระบบขาดความสมดุลไป เมื่อวิศวกรหรือผู้ชำนาญได้ทราบถึงสาเหตุที่แท้จริงของปัญหา (Root cause) ก็จะทำการแก้ไขให้ระบบกลับคืนสู่สมดุล เช่น ใช้ไส้กรองที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้น เปลี่ยนซีลที่ขาด หรือทำการกรองน้ำมันที่สงสัยว่ามีสิ่งสกปรกผสมอยู่ เป็นต้น อย่างไรก็ตามเนื่องจากจำเป็นต้องใช้ทั้งเครื่องมือ บุคลากรที่มีความชำนาญสูงในการค้นหา Root cause แนวความคิดในการซ่อมบำรุงแบบนี้ยังไม่แพร่หลายมากนัก

ขั้นตอนการเตรียมการและซ่อมบำรุงตามแผนของเรือ

เมื่อทาง สจป.มีเรือตรวจการณ์ใช้งานแล้ว จึงจำเป็นต้องบำรุงรักษาให้มีสภาพใช้งานได้และมีอายุการใช้งานนานที่สุดเท่าที่ขีดความสามารถของเรือตรวจการณ์นั้นมีอยู่ ซึ่งเรือตรวจการณ์ที่มีอยู่จะสามารถปฏิบัติการอย่างมีประสิทธิภาพได้นั้น จำเป็นต้องเตรียมการสนับสนุนด้านต่าง ๆ ไว้อย่างพร้อมเพรียง เพื่อให้เรือตรวจการณ์ที่มีอยู่นั้นมีความพร้อมใช้ (Availability)

ทาง สจป. จึงได้ตระหนักถึงความสำคัญของค่าใช้จ่ายในการใช้และการซ่อมบำรุงตลอดอายุการใช้งาน จึงกำหนดให้ระบบการซ่อมเรือตรวจการณ์ที่ดี ซึ่งบุคคลเกี่ยวข้องของสจป.ได้ถือปฏิบัติตามวัตถุประสงค์ “เพื่อให้เรือตรวจการณ์อยู่ในสภาพความพร้อมใช้งาน และสามารถใช้งานได้ในระยะเวลาคุ้มค่าหรือเกินกว่าค่าของการลงทุนที่จัดหา” ทั้งนี้บุคคลเกี่ยวข้องของสจป. เหล่านี้ ได้พัฒนาหลักการและการปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง จึงได้มีนโยบายในเรื่องการซ่อมบำรุงเรือตรวจการณ์ของสจป. กำหนดให้หน่วยที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ มีหน้าที่และความรับผิดชอบ คือ

- อำนวยการและกำกับดูแลการซ่อมบำรุงเรือตรวจการณ์ในความรับผิดชอบทุกระดับ ทางเทคนิคให้เป็นไปโดยถูกต้องตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด
- จัดทำคำแนะนำ คู่มือและหลักเกณฑ์ในการซ่อมบำรุงเรือตรวจการณ์ในความรับผิดชอบทุกระดับ
- กำหนดวิธีในการรายงานสถานะภาพของเรือตรวจการณ์ในความรับผิดชอบ รวมทั้งการรายงานความต้องการการซ่อมบำรุงให้หน่วยผู้ใช้เรือตรวจการณ์ถือปฏิบัติ เพื่อให้การวางแผนและการซ่อมบำรุงมีประสิทธิภาพอย่างแท้จริง
- กำหนดอัตราเครื่องมือ พัสตุ อุปกรณ์ ชิ้นส่วนอะไหล่และชิ้นส่วนซ่อม ที่จำเป็นต้องใช้สำหรับการซ่อมบำรุงเรือตรวจการณ์ของหน่วยซ่อมบำรุงระดับต่าง ๆ และดำเนินการจัดหาสนับสนุนให้ได้อย่างครบถ้วน
- เสนอความต้องการเจ้าหน้าที่ เครื่องมือ พัสตุ อุปกรณ์ ชิ้นส่วนอะไหล่และชิ้นส่วนซ่อม จำเป็นต้องใช้สำหรับการซ่อมบำรุงในระดับหน่วยตามความรับผิดชอบ เสนอให้พิจารณาให้การสนับสนุน
- รักษาระดับการสะสมพัสตุ อุปกรณ์ ชิ้นส่วนอะไหล่และชิ้นส่วนซ่อม ให้เต็มอัตราอยู่เสมอ เพื่อให้พร้อมในการซ่อมบำรุง

ประโยชน์การเตรียมการและซ่อมบำรุงตามแผนของเรือ

1. สามารถใช้เรือตรวจการณ์ได้ตลอดอายุการใช้งาน
2. กำหนดระยะเวลาการซ่อมบำรุงและวางแผนการใช้งานเรือตรวจการณ์ได้
3. ประหยัด งบประมาณในการซ่อมบำรุงแก้ไข
4. จัดเตรียม งบประมาณ และอะไหล่ล่วงหน้าได้
5. เตรียมการเรื่องผู้ปฏิบัติงานและเครื่องมือล่วงหน้าได้

ตัวอย่างผลงาน
ผลการปฏิบัติงานประจำเดือนของเรือตรวจการณ์
เพื่อจัดการปัญหาแรงงานต่างด้าวและการค้ามนุษย์

แผน : แผนการปฏิบัติงานของเรือตรวจการณ์จัดการปัญหาแรงงานต่างด้าวและการค้ามนุษย์
อ้างอิง : ๑. พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖
๒. พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวิ พระพุทธศักราช ๒๕๒๑
๓. พระราชบัญญัติเรือไทย พระพุทธศักราช ๒๔๘๑
๔. อนาคตของแรงงานประมงไทยภายใต้อนุสัญญาฉบับที่ ๑๘๘ ว่าด้วยการทำงาน
ในภาคการประมง พ.ศ. ๒๕๕๐ สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

๑.บทนำ

สถานการณ์ทั่วไป

ด้วยปัจจัยทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทย ที่มีพื้นที่ชายฝั่งทะเลและทรัพยากรทางทะเล อยู่เป็นจำนวนมาก ส่งผลให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ที่ติดชายฝั่งทะเล เลือกที่จะประกอบอาชีพ ทำการประมง กระทั่งกลายเป็นอุตสาหกรรมการประมงขนาดใหญ่ ที่สามารถสร้างรายได้อย่างมหาศาล ให้กับประเทศ ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยถูกจัดว่าเป็นผู้ส่งออกผลิตภัณฑ์ทางทะเลรายใหญ่แห่งหนึ่งของโลก แม้ว่าอัตราการเติบโตของธุรกิจนี้จะลดลงตามปริมาณสัตว์น้ำที่ลดลงนั้น แต่ความต้องการแรงงานประมงเพื่อรองรับอุตสาหกรรมดังกล่าวยังมีอัตราที่สูง เนื่องจากอาชีพทางการประมง จัดว่าเป็นอาชีพที่ค่อนข้างหนักและมีความเสี่ยงสูง แรงงานภายในประเทศจึงปฏิเสธงานด้านการประมง ก่อให้เกิดปัญหาขาดแคลนแรงงานและปัญหาอื่น ๆ มากมาย รัฐบาลจึงมีความจำเป็นต้องนำแรงงานต่างด้าวเข้ามาทำงานในอาชีพประมงแทนแรงงานภายในประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นแรงงานจากประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ ราชอาณาจักรกัมพูชาและสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ซึ่งการจ้างแรงงานเป็นจำนวนมากนั้น จึงนำมาสู่ปัญหาแรงงานต่างด้าวผิดกฎหมาย ปัญหาถูกล่อลวง ถูกบังคับ และถูกกดขี่ขณะทำงานในเรือประมง ดังนั้น รัฐบาลจึงพยายามแก้ไขปัญหาดังกล่าวให้เกิดเป็นรูปธรรมและเป็นการป้องปรามการทำประมงผิดกฎหมายเกี่ยวกับแรงงานต่างด้าวในเรือประมงอีกด้วย

หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันปัญหาการทำการประมงที่ผิดกฎหมายขาดการรายงานและไร้การควบคุม (Illegal, Unreported and Unregulated Fishing : IUU-Fishing) เป็นประเด็นที่สำคัญ เนื่องจากสหภาพยุโรป (European Commission) ได้นำเอามาตรการด้านการตลาด มาเป็นเครื่องมือในการควบคุมสินค้าประมงที่ผิดกฎหมาย ขาด การรายงานและไร้การควบคุมดังกล่าว มาควบคุมเพื่อป้องกันไม่ให้เข้าสู่ตลาดประชาคมยุโรป (European Community : EC) ซึ่งถือเป็นตลาดใหญ่ของสินค้าประมงของโลก โดยกำหนดให้ประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปและประเทศที่สามที่ส่งออกสินค้าประมงเข้าสู่ตลาดสหภาพยุโรปต้องรับรองที่มา และการได้มาโดยชอบด้วยกฎหมายของสินค้าประมง กล่าวคือ ประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปและประเทศผู้ส่งออกสินค้าประมงสู่สหภาพยุโรปต้องมีระบบ ที่สามารถตรวจสอบย้อนกลับได้ว่าสินค้าประมงดังกล่าวมาจากเรือประมงที่ได้รับการจดทะเบียนอย่างถูกต้องตามกฎหมาย ปราศจากการใช้แรงงานบังคับ ปฏิบัติ ตามกฎเกณฑ์ ยอมรับกันในทางระหว่างประเทศ โดยมุ่งเน้นที่จะลดปริมาณการลักลอบจับสัตว์น้ำผิดกฎหมายในน่านน้ำต่าง ๆ และการใช้แรงงานต่างด้าวที่ถูกต้องตามกฎหมาย

รัฐบาลไทยจึงได้ให้ความสำคัญ และกำหนดให้การแก้ไขปัญหาการทำประมง IUU เป็นปัญหาสำคัญระดับชาติที่ต้องแก้ไขอย่างเร่งด่วน โดยได้จัดทำแผนปฏิบัติการระดับชาติในการต่อต้าน ยับยั้ง และป้องกันการทำประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงานและไร้การควบคุม (National Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing : NPOA-IUU) มาตรการรัฐเจ้าของท่า (Port State Measure Agreement) เป็นมาตรการหนึ่ง ที่ดำเนินการเพื่อป้องกัน การทำประมง IUU โดยกำหนดให้เรือประมงต่างชาตินำเข้า ซึ่งรวมถึงเรือขนถ่ายสัตว์น้ำ ต้องขออนุญาตเข้าเทียบท่า และต้องแจ้งข้อมูล รายละเอียดเกี่ยวกับเรือ การทำประมง ชนิดและปริมาณสัตว์น้ำที่มีอยู่ บนเรือและข้อมูลอื่นๆ ตามที่มีการร้องขอเพื่อตรวจสอบ ก่อนที่จะได้รับอนุญาตให้เข้าเทียบท่า และหลังจากเข้าเทียบท่าแล้ว ต้องดำเนินการผ่านการตรวจสอบเรือและตรวจสอบสัตว์น้ำบนเรือ เพื่อให้มั่นใจว่าสัตว์น้ำ และเรือประมงไม่ได้มาจากการทำประมงที่ผิดกฎหมาย

คำนิยาม

“เรือ” หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุกทุกความเสี่ยง โดยสาร ลาก จูง ดัน ยก ชุด หรือลอก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้น้ำได้ทำนองเดียวกัน

“เรือโดยสาร” หมายความว่า เรือที่บรรทุกทุกคนโดยสารเกินสิบสองคน

“คนโดยสาร” หมายความว่า คนที่อยู่ในเรือ เว้นแต่

(๑) คนประจำเรือ หรือผู้อื่นที่รับจ้างทำงานในเรือนั้น

(๒) เด็กที่มีอายุต่ำกว่าหนึ่งปี

“คนประจำเรือ” หมายความว่า คนที่มีหน้าที่ทำการประจำอยู่ในเรือ

“เรือสินค้า” หมายความว่า เรือที่มีใช้เรือโดยสาร

“เรือประมง” หมายความว่า เรือที่ใช้สำหรับการจับสัตว์น้ำ หรือทรัพยากรที่มีชีวิตอื่นๆ ที่อยู่ในทะเล

“น่านน้ำไทย” หมายความว่า บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของราชอาณาจักรไทย

“เจ้าท่า” หมายความว่า อธิบดีกรมเจ้าท่า หรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมเจ้าท่ามอบหมาย

นโยบายที่ได้รับมอบหมาย

ตามที่รัฐบาลได้ให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาการทำประมงผิดกฎหมาย จึงได้กำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ดำเนินการในเชิงบูรณาการร่วมกัน ให้เกิดเป็นรูปธรรม พร้อมทั้งจัดสรรงบประมาณสำหรับการดำเนินการดังกล่าว ในการนี้ กรมเจ้าท่า ซึ่งเป็นหน่วยงานที่คอยกำกับ ดูแล รับผิดชอบ ในการคมนาคมและการขนส่งทางน้ำ จึงเป็นหน่วยงานหลักที่มีความสำคัญในการจัดการการทำประมงผิดกฎหมาย โดยสนับสนุนในการกำกับเรือประมงและท่าเทียบเรือประมงให้มีความถูกต้องตามกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้อง สำหรับปัญหาทางด้านแรงงานต่างด้าวในเรือประมง กรมเจ้าท่าได้รับการจัดสรรงบประมาณ (งบดำเนินงาน) เพื่อให้การดำเนินงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ในส่วนของภารกิจกรมเจ้าท่าอย่างมีประสิทธิภาพ โดยดำเนินการออกตรวจตราเรือประมงที่กระทำการประมงในทะเลร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดการปัญหาแรงงานต่างด้าวและการค้ามนุษย์

๒. การกิจ

- กรมเจ้าท่า ได้สั่งการให้หน่วยงานภายในที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการจัดระเบียบท่าเทียบเรือที่ใช้สำหรับการขนถ่ายสินค้าที่มาจากท่าประมง ให้มีมาตรฐานตามระเบียบและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง
- สำหรับเรือประมง กรมเจ้าท่าได้ดำเนินการตรวจสอบเรือประมงทุกประเภท ให้มีความถูกต้องและสามารถตรวจสอบได้
- กรมเจ้าท่า ได้ดำเนินการจัดส่งเรือตรวจการณ์ เพื่อออกตรวจตราทางทะเล ในเขตพื้นที่จังหวัดชายฝั่งของทะเล เพื่อกำกับ ดูแลรับผิดชอบ และกวดขันกฎระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง ในการจัดการปัญหาแรงงานต่างด้าวและการค้ามนุษย์ ตรวจตราเพื่อป้องกันการค้าแรงงานมนุษย์ในภาคกิจการประมง

๓. การปฏิบัติ

๓.๑ เจตนารมณ์

๓.๑.๑ เรือตรวจการณ์ทางทะเล ได้ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ของบทบัญญัติแห่งกฎหมายอนุสัญญา สนธิสัญญาที่เกี่ยวข้อง พร้อมปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องอย่างจริงจัง เป็นธรรมและโปร่งใส ตรวจสอบได้ เพื่อให้การคมนาคมและการขนส่งทางน้ำเป็นไปด้วยความเรียบร้อยปลอดภัย

๓.๑.๒ ดำเนินการทุกวิถีทางเพื่อป้องปรามและแก้ไขปัญหาดังกล่าว ด้านปัญหาแรงงานต่างด้าวและการค้ามนุษย์ โดยการรวบรวมข้อมูล กำหนดแผน แผนงาน โครงการและกิจกรรมต่างๆ ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว จัดทำคำของบประมาณ เปรียบเทียบติดตาม เพื่อให้เกิดผลในการปฏิบัติอย่างจริงจัง เป็นรูปธรรม และยั่งยืน

๓.๑.๓ บูรณาการกับส่วนราชการ หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรเอกชน ที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อดำเนินการป้องปรามและแก้ไข ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลในทุกด้าน

๓.๒ เป้าประสงค์หลัก

๓.๒.๑ เสริมสร้างกระบวนการปฏิบัติแบบบูรณาการ และการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ในการควบคุมดูแลปัญหาแรงงานต่างด้าวและการค้ามนุษย์

๓.๒.๒ สร้างระบบบริหารจัดการ และระบบการตรวจตรา ให้มีประสิทธิภาพ

๓.๒.๓ ร่วมปฏิบัติงานกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อบูรณาการให้เกิดประสิทธิผลสูงสุด

๓.๒.๔ สร้างและพัฒนาระบบ ระเบียบแบบแผนในการออกตรวจตรา ให้มีประสิทธิภาพและเป็นที่ยอมรับทุกภาคส่วน

๓.๓ มาตรการดำเนินการ

๓.๓.๑ มาตรการแสวงหาความร่วมมือและสร้างเครือข่ายปฏิบัติการ เป็นมาตรการที่จำเป็นพื้นฐานในการระดมความร่วมมือทุกภาคส่วนเพื่อร่วมเป็นเครือข่ายปฏิบัติการ เน้นการสร้างความร่วมมือในทุกภาคส่วน เพื่อให้การปฏิบัติการเป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว และเกิดผลที่มีประสิทธิภาพสูงสุด

แบ่งการดำเนินการเป็น ๓ ระดับ คือ

ระดับนโยบาย : กรมเจ้าท่า แสวงหาความร่วมมือกับทุกภาคส่วนราชการระดับกระทรวง กรม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจน ภาคเอกชน องค์กรเอกชนทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อกำหนดนโยบายในการทำงานร่วมกันที่ชัดเจนตามบทบาทภารกิจ อำนาจหน้าที่ และความรับผิดชอบของแต่ละภาค

ส่วน รวมทั้งกำหนดช่องทางการติดต่อประสานงานเพื่อและเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารตลอดจนปัญหาอุปสรรคขัดข้องต่างๆ

ระดับอำนวยการ : นำข้อตกลงในการทำงานของระดับนโยบายไปกำหนดรูปแบบ วิธีการทำงานระดับปฏิบัติการให้ชัดเจน สอดคล้องกับสภาพปัญหาและความต้องการของแต่ละพื้นที่

ระดับปฏิบัติการ : งานเรือตรวจการณ์ทางทะเล เป็นหน่วยงานในการปฏิบัติการ มีส่วนราชการภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง ในพื้นที่รับผิดชอบเป็นแนวร่วมปฏิบัติการ โดยมีการประชุมเพื่อปรับปรุง พัฒนา รูปแบบวิธีการทำงานไปสู่การปฏิบัติการจริงในพื้นที่ รวมทั้งกำหนดกรอบการทำงานร่วมกันที่ชัดเจน ให้ภารกิจบังเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม

มาตรการในการตรวจตราของเรือตรวจการณ์

ตรวจเยี่ยม : เพื่อป้องกันป้องปรามการกระทำผิดต่างๆ รวมทั้งในเรื่องของปัญหาแรงงานต่างด้าวและการค้ามนุษย์ จึงให้เรือตรวจการณ์เจ้าท่ากำกับดูแลออกตรวจเยี่ยม ดำเนินการอย่างเข้มงวดในเขตพื้นที่รับผิดชอบ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและความรู้สึกปลอดภัยในการเดินทางคมนาคมทางน้ำในประเทศ โดยหากตรวจพบการกระทำผิดสามารถดำเนินการตามระเบียบปฏิบัติ ตามกฎหมายต่อไป

ตรวจสอบ : เพื่อเป็นการป้องกันมิให้มีการกระทำผิด จึงให้เจ้าหน้าที่ประจำเรือตรวจการณ์ออกตรวจตราในเขตพื้นที่รับผิดชอบ พร้อมทั้งตรวจสอบเอกสารเรือ เอกสารคนประจำเรือ ให้เป็นไปอย่างถูกต้อง

ตรวจแรงงาน : เพื่อเป็นไปตาม Maritime Labour Convention รวมถึง พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล เรือตรวจการณ์เจ้าท่าควรมุ่งเน้นตรวจสอบในเรื่องของช่วงเวลาการทำงาน คุณสมบัติของผู้ปฏิบัติงานบนเรือให้เป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

๓.๔ แนวทางการปฏิบัติ

๓.๔.๑ นำเรือตรวจการณ์เจ้าท่าออกตรวจตราความเรียบร้อยของการจัดการปัญหาแรงงานต่างด้าวและการค้ามนุษย์ในภาคกิจการประมง โดยมุ่งเน้นในส่วนของเรือประมงต่างๆ

๓.๔.๒ เตรียมความพร้อมเรือตรวจการณ์เจ้าท่า เมื่อได้รับแจ้งเหตุ และประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๓.๔.๓ นำเรือตรวจการณ์เจ้าท่า ร่วมสนับสนุนกับหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้อง ดูแลเฝ้าระวังเรื่องของปัญหาแรงงานต่างด้าวและการค้ามนุษย์ อำนวยความสะดวก ประสานงานกับหน่วยงานเจ้าท่าภูมิภาค

๓.๔.๔ เตรียมความพร้อมเรือตรวจการณ์เจ้าท่า ในเรื่องของความพร้อมสำหรับรับงานมอบหมายในกรณีพิเศษให้พร้อมใช้งาน

๔. อัตรากำลัง

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง
๑	นายพัลลพ อยู่เลห์	นักเดินเรือชำนาญการ
๒	นายพนทพัฒน์ ภูมิราช	นักเดินเรือชำนาญการ
๓	นายภุชณพงศ์ วาทยา	นักเดินเรือปฏิบัติการ
๔	นายอภิชัย ศรีเหรา	นักเดินเรือปฏิบัติการ
๕	นายชนันธรณ์ เพ็ชรช่วย	นักเดินเรือปฏิบัติการ
๖	นายณัฐภัทร เกิดปั้น	นักเดินเรือปฏิบัติการ
๗	นายพนพล สดไสย	นายช่างกลเรือชำนาญการ
๘	นายเฉลิมชัย ทองสะพัก	นายช่างกลเรือปฏิบัติการ
๙	นายกุลภาค เนียมศรีเพชร	นายช่างกลเรือปฏิบัติการ
๑๐	นายสมเกียรติ อินสุวรรณ	นายท้ายเรือกลฯ ส.๔
๑๑	นายรุ่งสุริยา รวยดี	นายท้ายเรือกลฯ ส.๔
๑๒	นายปวิศร์ สนธิสุข	นายท้ายเรือกลฯ ส.๔
๑๓	นายสุธี สวนสำราญ	พนักงานราชการ (นายท้าย)
๑๔	นายธีรเดช แจ่มสีดา	พนักงานราชการ (นายท้าย)
๑๕	นายยุทธพงษ์ พันธุ์คงโพธิ์	พนักงานราชการ (นายท้าย)
๑๖	นายศิริพันธุ์ เนืองลออ	พนักงานราชการ (นายท้าย)
๑๗	นายชัยฤกษ์ กนิษฐสุต	ช่างเครื่องเรือกลฯ ข.๓
๑๘	นายสมภพ ปรีดากร	ช่างเครื่องเรือกลฯ ข.๔
๑๙	นายอภิงค์ ทับสุวรรณ	ช่างเครื่องเรือกลฯ ข.๔
๒๐	นายระวีัย จันทรงค์	พนักงานราชการ (ช่างเครื่อง)
๒๑	นายนิเทศ โทนเสนาะ	พนักงานราชการ (ช่างเครื่อง)
๒๒	นายนิติพล เอี่ยมหิรัญ	พนักงานราชการ (ช่างเครื่อง)
๒๓	นายณัฐภาคย์ สอนสุภาพ	พนักงานราชการ (ช่างเครื่อง)
๒๔	นายสมพร เพิ่มนิตย	พนักงานราชการ (ช่างเครื่อง)
๒๕	นายสมชาย ยินดี	พนักงานราชการ (ช่างเครื่อง)
๒๖	นายสรรเพชร สุวรรณเทพ	พนักงานราชการ (ช่างเครื่อง)
๒๗	นายมานอช วงศ์ใหญ่	พนักงานราชการ (ช่างเครื่อง)
๒๘	นายขวลิต เขียวทอง	กะลาสี บ.๒
๒๙	นายเสถียร จันทนะ	กะลาสี บ.๒
๓๐	นายขจรศักดิ์ สุบรรณวงศ์	กะลาสี บ.๒
๓๑	นายพงษ์ศักดิ์ ภัคดิวุฒิ	พนักงานราชการ (กะลาสี)
๓๒	นายชัยรัตน์ แยมนาม	พนักงานราชการ (กะลาสี)
๓๓	นายศิริชัย สุขศิริรินทร์	พนักงานราชการ (กะลาสี)
๓๔	นายเกียรติศักดิ์ ชูพยนต์	พนักงานราชการ (กะลาสี)
๓๕	นายรามจิตติ รุ่งแก้ว	พนักงานราชการ (กะลาสี)
๓๖	นายธีรพงศ์ บุญเฉลียว	พนักงานราชการ (กะลาสี)

๕. การจัดองค์ความรู้ความปลอดภัย

๕.๑ การจัดองค์ความรู้ความปลอดภัยภายใน

งานเรือตรวจการณ์เจ้าท่ามีการจัดอบรมเสริมสร้างความรู้แก่ผู้ออกปฏิบัติงาน เรื่องของปัญหาแรงงานต่างด้าวและการค้ามนุษย์ ในเรื่องของวิธีการตรวจสอบ วิธีการพูดคุยสอบถามให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่ต้องการ รวมทั้งขั้นตอนรวมถึงแนวทางการปฏิบัติที่ถูกต้องและปลอดภัย โดยมีการประชุมทุกสิ้นเดือนของเรือที่ออกปฏิบัติการในเดือนนั้นๆ เพื่อสรุปพูดคุยถึงปัญหาที่พบเจอในการปฏิบัติงานเดือนนั้นๆ นำปัญหาดังกล่าวมาทำการชี้แจงปรับแก้ และเสนอแนวทางในการแก้ปัญหา พร้อมจัดอบรมความรู้ที่เกี่ยวข้องกับปัญหานั้น จัดทำตารางการฝึกอบรมแก่คนประจำเรือเพื่อเสริมสร้างความรู้และความสามารถในการทำงานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

๕.๒ การจัดองค์ความรู้ความปลอดภัยภายนอก

เสริมสร้างความรู้ความเข้าใจแก่หน่วยงานภายนอกทั้งในภาคส่วนที่เกี่ยวข้องโดยตรง เช่น เรือสินค้า เรือประมง เรือลำเลียง เรือโดยสาร ท่าเรือ ฯลฯ รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทางอ้อม เรื่องที่เกี่ยวกับกฎระเบียบรวมทั้งแนวทางปฏิบัติที่เป็นไปตามที่กรมเจ้าท่ากำหนด รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่เป็นไปหลักสากล เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างราบรื่นและมั่นคงในระยะยาว

๖. การพัฒนากฎเกณฑ์การบริหารตามมาตรฐานสากล

งานเรือตรวจการณ์เจ้าท่า ส่งเสริมความรู้ความสามารถของกองเรือตรวจการณ์เจ้าท่าให้เป็นไปอย่างทันสมัยและมีความเป็นสากลโดยส่งเสริมบุคลากรภายในหน่วยงานเข้ามีส่วนร่วมในการฝึกอบรมทั้งประชุม จากหน่วยงานจากทั้งภายในและภายนอก จัดสรรบุคลากรผู้ปฏิบัติงานตรงตามความรู้ความสามารถ ความเชี่ยวชาญของแต่ละบุคคล เพื่อให้งานเรือตรวจการณ์เจ้าท่า มีผลงานเป็นไปตามหลักมาตรฐานสากลที่ทันสมัย

๗. การพัฒนาเทคโนโลยี สารสนเทศ และการวิจัยพัฒนา

๗.๑ ด้านเทคโนโลยี

งานเรือตรวจการณ์เจ้าท่ามีการประสานงานร่วมกันกับหน่วยงาน ศูนย์ควบคุมสมุทรเขต (VTS ศรีราชา) เพื่อให้ได้ข้อมูลกลุ่มเรือเป้าหมาย ด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย มีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีอากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aerial Vehicle) ในการเข้าช่วยสนับสนุนในการเก็บภาพต่างๆ ในการตรวจค้นเรือหรือบริเวณที่มีความเสี่ยงอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สิน ทำให้การปฏิบัติงานเป็นไปด้วยความปลอดภัยและสะดวกยิ่งขึ้น

๗.๒ ด้านสารสนเทศ

มีการจัดทำสื่อสิ่งพิมพ์ขนาดที่เหมาะสมกะทัดรัด แจกจ่ายแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน ให้ข้อมูลในเรื่องของขอบเขตการปฏิบัติงานของงานเรือตรวจการณ์เจ้าท่า ข้อกฎหมาย รวมทั้งข้อปฏิบัติ ที่หน่วยงานรวมถึงประชาชนโดยทั่วไปควรทราบ ไม่ว่าจะเป็นเบอร์ติดต่อฉุกเฉิน สำหรับการแจ้งเหตุทางทะเล การเข้าถึงแหล่งข้อมูลที่มีประโยชน์แก่ผู้ที่มีความสนใจ จัดทำแอปพลิเคชัน เพื่อให้สามารถเข้าถึงและติดต่อได้ง่ายและสะดวกยิ่งขึ้น