

# ยุทธศาสตร์ชาติด้านพาณิชย์ของไทย กับการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

นายชนะชัย เลิศสุชาตวนิช  
นิติกรชำนาญการ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๒

## บทคัดย่อ

การวิจัยนี้เป็นการศึกษาเชิงพรรณนา มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและวิเคราะห์การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization, IMO) ของประเทศไทย และจัดลำดับความสำคัญของอนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ที่ประเทศไทยควรที่จะเข้าเป็นภาคี ผลของการวิจัยพบว่า การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยตั้งแต่อดีตจนถึงฉบับปัจจุบัน พ.ศ. ๒๕๖๐ เนื่องจากการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศ ซึ่งถือว่าเป็นสนธิสัญญา หรือหนังสือสัญญาระหว่างประเทศ ที่ต้องได้รับการเห็นชอบจากรัฐสภาตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญ ต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินการตามขั้นตอนการนำเสนอเพื่อขอความเห็นชอบจากรัฐสภา ก่อน จึงทำให้เป็นอุปสรรคในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศของประเทศไทย สำหรับการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทยในองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งกรมเจ้าท่า ในฐานะหน่วยงานหลัก มีพันธกิจในการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวข้องกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ โดยตั้งแต่วันที่ ๒๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๑๖ จนถึงปัจจุบัน ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาเพียง ๑๕ ฉบับ และมีแผนการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศเพิ่มเติม ระหว่าง พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔ อีก ๑๑ ฉบับ และการจัดลำดับความสำคัญของอนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศตามแผนของกรมเจ้าท่าในการศึกษาครั้งนี้ ควรจัดลำดับและให้ความสำคัญกับอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ โดยเฉพาะในเรื่องมลพิษทางอากาศจากเรือที่จะถูกบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๓ รวมถึง มลพิษจากขยะของเรือ และมลพิษจากน้ำเสียหรือสิ่งปฏิกูลของเรือ เป็นลำดับแรก เนื่องจากกระแสโลกเกี่ยวกับการดูแลและป้องกันสิ่งแวดล้อมทางทะเลที่เกิดจากเรือสินค้าระหว่างประเทศ มีความสำคัญอย่างมากในปัจจุบัน ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานกำหนดแนวทางของประเทศไทย ในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ควรจัดทำแผนระดับชาติ และจัดการบูรณาการร่วมกัน ระหว่างหน่วยงานราชการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงสถาบันการศึกษาต่างๆ ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ ควรสนับสนุนงบประมาณในการศึกษาวิจัย ถึงผลกระทบต่อประเทศไทยในด้านต่างๆ ทั้งผลดี ผลเสีย ที่เกิดขึ้นจากการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา และจัดการฝึกอบรมความรู้ และความเข้าใจ อนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ โดยข้อเสนอแนะเชิงการนำไปศึกษาวิจัยต่อไป ตลอดจนควรส่งเสริมให้มีการศึกษาวิจัยในเรื่องพัฒนาองค์ความรู้ และส่งเสริมให้มีหลักสูตรการเผยแพร่ความรู้ ความเข้าใจในเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับอนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

การที่ประเทศไทยมีระบบเศรษฐกิจแบบเปิด (Open Economy) ทำให้การค้าระหว่างประเทศเป็นกลไกที่สำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาและเติบโตของระบบเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งการค้าระหว่าง

ประเทศส่วนใหญ่จะใช้การขนส่งทางทะเลเป็นหลัก เนื่องจากสามารถขนส่งสินค้าได้ปริมาณมากและมีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่าการขนส่งรูปแบบอื่นๆ โดยมีสัดส่วนปริมาณการขนส่งมากกว่าร้อยละ ๙๐ ของปริมาณการค้าระหว่างประเทศทั้งหมด

การคมนาคมขนส่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้สามารถแข่งขันกับประเทศอื่น มีความจำเป็นต้องลดต้นทุนการขนส่งลงให้มากที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งการคมนาคมขนส่งทางน้ำ ซึ่งเป็นการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำที่สุด เนื่องจากสามารถขนส่งได้ปริมาณมากต่อเที่ยว และเป็นการขนส่งจากแผ่นดินผ่านผิวน้ำสู่แผ่นดิน ปัจจุบันการสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางน้ำ เพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทย จะส่งผลให้ประเทศไทยมีขีดความสามารถทางการแข่งขันเพิ่มขึ้น รวมทั้งสนับสนุนนโยบายรัฐบาลและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๑ ในการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาเป็นการขนส่งทางน้ำและทางราง ซึ่งเป็นการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน ส่งผลให้ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ผู้วิจัยจึงมีความเห็นว่า การได้ศึกษาวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ชาติด้านพาณิชย์นาวีของไทยกับการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ จะเกิดประโยชน์ในการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยให้ เป็นมาตรฐานสากล ตลอดจนสร้างมาตรฐานของเรือและคนประจำเรือไทย ในเรื่องความปลอดภัยและดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล ต่อไป

“ยุทธศาสตร์ชาติด้านพาณิชย์นาวีของไทย การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ” เป็นการศึกษาและวิเคราะห์การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศของประเทศไทย รวมทั้งเพื่อจัดลำดับความสำคัญของอนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศที่ประเทศไทยควรที่จะเข้าเป็นภาคี เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยใช้ข้อมูลเชิงพรรณนา มีการรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูล (Analytical Research) จากตราสารและอนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ทฤษฎีการนำกฎหมายระหว่างประเทศมาบังคับใช้กับกฎหมายภายใน นโยบายหรือแผนของประเทศไทยในการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ มาวิเคราะห์การยอมรับกฎหมายระหว่างประเทศและจัดลำดับในการเข้าเป็นภาคี เพื่อกำหนดตราสารและอนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ที่ประเทศไทยควรที่จะเข้าเป็นภาคี

### **การวิเคราะห์การเข้าเป็นภาคีและจัดลำดับความสำคัญของอนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ**

จากผลการศึกษาวิจัยพบว่า ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๖๐ เนื่องจากการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศ ซึ่งถือว่าเป็นสนธิสัญญา หรือหนังสือสัญญาระหว่างประเทศ ที่ต้องได้รับการเห็นชอบจากรัฐสภาตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญ ต้องใช้ระยะเวลาเวลาในการดำเนินการตามขั้นตอนการนำเสนอเพื่อขอความเห็นชอบจากรัฐสภา ก่อน จึงทำให้เป็นอุปสรรคในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศของประเทศไทย การจัดลำดับความสำคัญของอนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศในการศึกษาครั้งนี้ เป็นการจัดลำดับความสำคัญของอนุสัญญาระหว่างประเทศตามแผนของกรมเจ้าท่า โดยศึกษาเกี่ยวกับการมีผลบังคับใช้ของอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ โดยใช้เกณฑ์ความสำคัญตามแผนความเร่งด่วนขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

จำนวนประเทศที่เข้าเป็นภาคี และจำนวนเรือที่บังคับใช้จากร้อยละของกรอสตันเน็ตโลก มาพิจารณาและจัดลำดับความสำคัญในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศอย่างเป็นระบบ

สำหรับการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทย ในองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ เนื่องจากประเทศไทยยึดถือทฤษฎีทวินิยม (Dualism Theory) ซึ่งจะต้องมีการแปลงรูป (Transformation) อนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศเป็นกฎหมายภายในเสียก่อน ด้วยการตราเป็นพระราชบัญญัติ หรืออนุบัญญัติต่างๆ จึงจะสามารถนำกฎเกณฑ์ของอนุสัญญาระหว่างประเทศนั้นมาบังคับใช้ โดยที่ผ่านมานั้น กรมเจ้าท่าในฐานะหน่วยงานหลักที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินการ ตั้งแต่การแปลงอนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศเป็นภาษาไทย จัดตั้งคณะทำงานหรือจ้างที่ปรึกษาเพื่อพิจารณาศึกษาและกำหนดรูปแบบของกฎหมายต่างๆ ตลอดจนผลดีผลเสีย ก่อนนำเข้าสู่ขั้นตอนและกระบวนการตามรัฐธรรมนูญ หากเป็นการเสนอร่างพระราชบัญญัติ ในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

โดยรูปแบบของกฎหมายภายใน ปัจจุบันหากมีอยู่ในพระราชบัญญัติแล้วก็สามารถกำหนดในรูปแบบของอนุบัญญัติ โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเรือ สามารถออกอนุบัญญัติเป็นข้อบังคับที่เจ้าท่ากำหนดโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ตามมาตรา ๑๖๓ และมาตรา ๑๖๓/๑ ภายใต้พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๗) พ.ศ.๒๕๖๐ ที่ระบุว่า

“มาตรา ๑๖๓ ให้เจ้าท่าและเจ้าพนักงานตรวจเรือมีอำนาจตรวจและออกใบสำคัญในเรื่อง ดังต่อไปนี้

(๑) ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือ

(๒) ใบสำคัญแสดงการตรวจเรือเพื่อจดทะเบียนเรือไทย

(๓) ใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับความปลอดภัย

(๔) ใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก

(๕) ใบสำคัญรับรองการตรวจในเรื่องอื่นใดที่ เจ้าท่าประกาศกำหนดเพื่อให้เป็นไปตามความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคีหรือมีพันธกรณีที่ต้องปฏิบัติตาม

(๖) ใบสำคัญรับรองการตรวจในเรื่องอื่นใดนอกจาก (๕) ที่เจ้าท่าโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศกำหนดเพื่อให้สอดคล้องกับความตกลงระหว่างประเทศ”

“มาตรา ๑๖๓/๑ หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจและการออกใบสำคัญ ตามมาตรา ๑๖๓ ให้เป็นไปตามข้อบังคับที่เจ้าท่ากำหนดโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ข้อบังคับตามวรรคหนึ่งในส่วนที่เกี่ยวกับเรือประมงตามกฎหมายว่าด้วยการประมง ให้หารือกรมประมงก่อน

ในกรณีที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือได้ให้สถาบันการตรวจเรือที่เจ้าท่ากำหนดตรวจและ ออกใบสำคัญแล้ว เจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือจะยื่นคำขอต่อเจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานตรวจเรือตามมาตรา ๑๖๓ พร้อมชำระค่าธรรมเนียมเพื่อให้ถือว่าการตรวจและใบสำคัญนั้นเป็นการตรวจ และใบสำคัญที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้แล้วก็ได้

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการประกาศกำหนดสถาบันการตรวจเรือตามวรรคสาม ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนด”

ซึ่งการออกอนุบัญญัติต่างๆ ของกรมเจ้าท่าที่ผ่านมา อาจไม่ครบถ้วนตามข้อกำหนดและหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาระหว่างประเทศนั้น ในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ยกตัวอย่างเช่น

กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการออกใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษจากสิ่งปนเปื้อน พ.ศ. ๒๕๕๙ ซึ่งออกตามอนุสัญญา MARPOL Annex IV

กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการออกใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษจากขยะ พ.ศ. ๒๕๕๙ ซึ่งออกตามอนุสัญญา MARPOL Annex V

โดยกฎข้อบังคับของกรมเจ้าท่าทั้งสองฉบับดังกล่าว กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการออกใบสำคัญรับรองสำหรับการตรวจเรือเท่านั้น แต่อนุสัญญา MARPOL Annex IV และ Annex V ยังประกอบด้วยข้อกำหนดและหลักเกณฑ์ของอุปกรณ์รองรับของเสียจากเรือ (Reception Facility) เมื่อเรือเข้ามาจอดเทียบท่า โดยท่าเทียบเรือของประเทศภาคีอนุสัญญาต้องมีการจัดเตรียมอุปกรณ์รองรับของเสียจากเรือให้เพียงพอ และต้องนำของเสียที่เก็บขึ้นมาจากเรือ ทั้งสิ่งปนเปื้อนและขยะ ดำเนินการขนส่งและนำไปกำจัดจนถึงขั้นตอนสุดท้าย (Final Disposal) ซึ่งเมื่อศึกษาฐานอำนาจตามกฎหมายของกรมเจ้าท่า อาจจะไม่ถึงสถานที่กำจัดในขั้นตอนสุดท้ายที่อยู่บนบก โดยขึ้นอยู่กับวิธีการในการกำจัด เช่น การนำไปฝังกลบหรือการเผาสิ่งปนเปื้อนและขยะที่มาจากเรือ ซึ่งจะอยู่ภายใต้อำนาจของกรมโรงงานอุตสาหกรรม

อนึ่ง อำนาจเจ้าหน้าที่ตรวจควบคุมเรือในเมืองท่า (Port State Control Officer หรือ PSCO) ในการตรวจควบคุมเรือต่างชาติที่เข้ามาขนถ่ายสินค้า หรือเทียบท่าในเขตประเทศไทย ตามมาตรา ๑๖๐ วรรคท้าย แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๒๕ ที่ระบุว่า

“มาตรา ๑๖๐ เมื่อปรากฏว่าเรือไทยที่ได้รับใบอนุญาตใช้เรือมีอุปกรณ์ และเครื่องใช้ประจำเรือไม่ถูกต้องหรือไม่อยู่ในสภาพที่ใช้การได้ตามใบสำคัญที่ออกตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือตามมาตรา ๑๖๓ ให้เจ้าท่ามีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้นายเรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด

ถ้านายเรือนำเรือตามวรรคหนึ่งมาใช้โดยมิได้ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าท่า ที่สั่งตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าท่ามีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตใช้เรือจนกว่าจะได้ปฏิบัติตามคำสั่ง เมื่อได้ปฏิบัติตามคำสั่งตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้เจ้าท่าออกคำสั่งเพิกถอนคำสั่งพักใช้ใบอนุญาตใช้เรือโดยพลัน

เมื่อเจ้าท่าตรวจพบว่าเรือต่างประเทศที่เข้ามาในเขตท่าเรือของประเทศไทยมีอุปกรณ์และเครื่องใช้ประจำเรือไม่ถูกต้องหรือไม่อยู่ในสภาพที่ใช้การได้ตามใบสำคัญตามที่กำหนดในกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือตามมาตรา ๑๖๓ ให้เจ้าท่ามีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้นายเรือแก้ไขให้ถูกต้องเสียก่อนเมื่อเห็นว่าถูกต้องแล้ว จึงจะอนุญาตให้ออกเรือได้”

เมื่อพิจารณาแล้วพบว่า มีการกำหนดให้ตรวจสอบสภาพเรือ อุปกรณ์และเครื่องใช้ประจำเรือไม่ถูกต้องหรือไม่อยู่ในสภาพที่ใช้การได้ ตามที่ระบุใบสำคัญรับรองเท่านั้น ไม่มีการระบุเพิ่มเติมให้มีการตรวจเพิ่มหากพบเหตุหรือข้อบ่งชี้ (Clear Ground) ว่าไม่ปฏิบัติตามอนุสัญญาต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ตามหลักการของการตรวจเรือในเมืองท่า (Port State) ที่กำหนดว่า หากมีเหตุหรือข้อบ่งชี้ อันควรเชื่อได้ว่าเรือกำลังละเมิดหรือไม่ปฏิบัติตามอนุสัญญานั้น การตรวจสอบอย่างละเอียดอาจดำเนินการโดยคำนึงถึงหลักเกณฑ์ที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศกำหนดไว้ ซึ่งถ้าเรือถูกตรวจพบว่า ละเมิดหรือไม่ปฏิบัติตามอนุสัญญานั้น รัฐภาคีอนุสัญญาที่ดำเนินการตรวจสอบอาจดำเนินการตักเตือน กักเรือ หรือให้ออกจากท่าเรือของรัฐตน โดย

ในมาตรา ๑๖๐ วรรคท้าย ยังไม่มีความชัดเจนในอำนาจของเจ้าหน้าที่ตรวจควบคุมเรือในเมืองท่า (PSCO) ในการกักเรือ ซึ่งทำให้เรือเกิดความล่าช้าและอาจถูกเจ้าของเรือฟ้องเรียกค่าชดเชยจากความเสียหายที่ได้รับ

การจัดลำดับความสำคัญของอนุสัญญาระหว่างประเทศตามแผนของกรมเจ้าท่า เมื่อนำปัจจัยเรื่อง การมีผลบังคับใช้ของอนุสัญญา จำนวนของประเทศสมาชิกที่เข้าเป็นภาคีอนุสัญญา และจำนวนกองเรือรวม ของประเทศภาคีสมาชิกอนุสัญญาที่วัดจากร้อยละของตันเน็ตโลกมาวิเคราะห์กับแผนดำเนินการที่จะเข้าเป็น ภาคีอนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ในระยะเวลาระหว่าง พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔ ที่เหลืออีก ๙ ฉบับ ของกรมเจ้าท่า สามารถสรุปได้ตามตารางที่ ๑ ดังนี้

**ตารางที่ ๑** วิเคราะห์แผนการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศเพิ่มเติม ระหว่าง พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔ ของกรมเจ้าท่า (IMO, Printed: 07/04/2020)

Treaty	Date of Entry into force	No. of Contracting States	% World Tonnage
SALVAGE 1989	14/07/1996	73	55.02
LONDON Protocol 1996	24/03/2006	53	40.56
MARPOL Annex IV	27/09/2003	144	96.32
MARPOL Annex V	31/12/1988	154	98.56
SOLAS Protocol 1988	03/02/2000	122	97.86
LOADLINE Protocol 1988	03/02/2000	118	97.80
MARPOL Annex III	01/07/1992	149	98.40
MARPOL Protocol 1997 (Annex VI)	19/05/2005	97	96.75
BWM 2004	08/09/2017	83	81.83

ที่มา: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/StatusOfTreaties.pdf>

โดยจากผลการวิเคราะห์ปรากฏว่า กลุ่มอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการป้องกันมลพิษทางทะเลจากเรือ ทั้งอนุสัญญา MARPOL Annex III, IV, V, VI เกี่ยวกับการจัดการมลพิษที่เป็นสารอันตรายที่ขนส่งทางทะเลในรูปหีบห่อ สิ่งปฏิภูล ขยะ และมลพิษทางอากาศจากเรือ อนุสัญญา BWM 2004 เกี่ยวกับการจัดการน้ำอับเฉาของเรือ เป็นอนุสัญญาที่มีความสำคัญในลำดับก่อนกลุ่มอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางทะเล ทั้งอนุสัญญา SOLAS Protocol 1988, LOADLINE Protocol 1988 เกี่ยวกับระบบที่สอดคล้องกันของการตรวจเรือและการออกใบสำคัญรับรองของเรือ ในเรื่องความปลอดภัยของชีวิตในทะเล และการกำหนดแนวน้ำบรรทุกของเรือ ตลอดจนอนุสัญญา SALVAGE 1989 เกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล และอนุสัญญา LONDON Protocol 1996

อนึ่ง ในปี ค.ศ.๒๐๒๐ (พ.ศ.๒๕๖๓) องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ กำหนดให้มีโครงการ IMO 2020 มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โดยเป็นมาตรการควบคุมการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ของเรือขนส่งสินค้าทั่วโลก เนื่องจากซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SOx) ซึ่งเกิดจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงที่มีสารซัลเฟอร์ และได้สร้างมลพิษต่อชั้น

บรรยากาศ เป็นต้นเหตุให้เกิดฝนกรด (Acid Rain) นอกจากนี้ ยังก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของมนุษย์ในระบบการหายใจ เป็นเหตุโรครทางปอด ที่ให้ความสำคัญกับการปฏิบัติและบังคับตามอนุสัญญา MARPOL PROT 1997 (Annex VI) เรื่อง มลพิษทางอากาศจากเรือ ดังนั้น ประเทศไทยจึงควรเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา MARPOL PROT 1997 (Annex VI) เป็นลำดับแรก เนื่องจาก ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ค.ศ.๒๐๒๐ (พ.ศ. ๒๕๖๓) จะมีการจำกัดการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ที่อยู่น้ำมันเตาชนิดหนัก (Heavy Fuel Oil, HFO) ที่ใช้เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงหลักของเรือ (Bunker Oil for Ships) ซึ่งปฏิบัติงานอยู่นอกพื้นที่ควบคุมการปล่อยที่ถูกกำหนดไว้ (designated emission control areas) ให้ลดลงเหลือร้อยละ ๐.๐๕ ของมวลโดยมวล (mass by mass) จะเป็นสิ่งสำคัญที่ช่วยลดปริมาณซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ที่ปล่อยออกมาจากเรือ และควรจะไม่กระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโลกเป็นหลัก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้ที่อาศัยอยู่ใกล้บริเวณท่าเรือและชายฝั่ง แม้ว่าประเทศไทยจะยังไม่เข้าเป็นภาคีอนุสัญญา ก็ถูกบังคับใช้ด้วย

นอกจากนี้ กรมเจ้าท่ายังได้เข้าร่วมโครงการการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลแห่งทะเลเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Marine Environment of the South East Asian Seas, MEPSEAS) Project ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization, IMO) และได้รับทุนสนับสนุนจากองค์การความร่วมมือเพื่อการพัฒนาแห่งนอร์เวย์ (Norwegian Agency for Development Cooperation, NORAD) มีดำเนินโครงการในช่วงแรก ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๕๙ ที่ให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศที่กำลังพัฒนาที่เข้าร่วมโครงการ คือ ประเทศกัมพูชา อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ ไทย และเวียดนาม ซึ่งได้กำหนดประเด็นปัญหาสิ่งแวดล้อมทางทะเลอันเนื่องมาจากเรือและการขนส่งทางทะเลที่อยู่ในลำดับความสำคัญสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การดำเนินการใช้บังคับตามอนุสัญญาระหว่างประเทศด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ จำนวน ๓ อนุสัญญา ได้แก่

- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำอับเฉาเรือและตะกอน (BWM 2004)
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบการป้องกันเพลิงที่เป็นอันตรายในเรือ (AFS 2001)
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL)

## บทสรุป

จากการศึกษาวิจัยยุทธศาสตร์ชาติด้านพาณิชยนาวีของไทย กับการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ สามารถสรุปผลการวิเคราะห์แนวทางการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ดังนี้

### ๑. การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ตั้งแต่อดีตจนถึงฉบับปัจจุบัน พ.ศ. ๒๕๖๐ เนื่องจากการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศ ซึ่งถือว่าเป็นสนธิสัญญา หรือหนังสือสัญญาระหว่างประเทศ ที่ต้องได้รับการเห็นชอบจากรัฐสภาตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญ ซึ่งต้องใช้เวลาในการดำเนินการตามขั้นตอนการนำเสนอเพื่อขอความเห็นชอบจากรัฐสภา ก่อน จึงทำให้เป็นอุปสรรคในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศของประเทศไทย

## ๒. การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทยในองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

สำหรับการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทยในองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ในฐานะหน่วยงานหลัก (Competence Authority) มีพันธกิจในการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ นับตั้งแต่วันที่ ๒๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๑๖ จนถึงปัจจุบัน ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาเพียง ๑๕ ฉบับ และมีแผนการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศเพิ่มเติม ระหว่าง พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ อีก ๑๑ ฉบับ โดยในปัจจุบันกรมเจ้าท่าได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศเพิ่มเติมเพียง ๒ ฉบับ ได้แก่ อนุสัญญา CLC Protocol 1992 และ FUND Protocol 1992 เนื่องจากประเทศไทยยึดถือทฤษฎีทวินิยม (Dualism Theory) ซึ่งจะต้องมีการแปลงรูป (Transformation) อนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศเป็นกฎหมายภายในเสียก่อน ด้วยการตราเป็นพระราชบัญญัติ หรืออนุบัญญัติต่างๆ จึงจะสามารถนำกฎเกณฑ์ของอนุสัญญาระหว่างประเทศนั้นมาบังคับใช้ โดยที่ผ่านมานั้น กรมเจ้าท่าในฐานะหน่วยงานหลักที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินการ ตั้งแต่การแปลงอนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศเป็นภาษาไทย จัดตั้งคณะทำงานหรือจ้างที่ปรึกษาเพื่อพิจารณาศึกษาและกำหนดรูปแบบของกฎหมายต่างๆ ตลอดจนผลดีผลเสีย ก่อนนำเข้าสู่ขั้นตอนและกระบวนการตามรัฐธรรมนูญ หากเป็นการเสนอร่างพระราชบัญญัติ ในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ต้องร่างเสนอเพื่อนำเข้าสู่ขั้นตอนการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ก่อนกลับเข้าสู่การพิจารณาของรัฐมนตรีอีกครั้งหนึ่ง หากร่างพระราชบัญญัติผ่านการตรวจพิจารณาแล้ว สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรีจะนำเสนอร่างพระราชบัญญัติต่อคณะกรรมการประสานงานสภาผู้แทนราษฎร (วิปรัฐบาล) เมื่อผ่านและจะต้องส่งไปยังสภาผู้แทนราษฎรต่อไปตามระเบียบวาระ เว้นแต่ ในกรณีที่คณะรัฐมนตรีร้องขอให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาเป็นเรื่องด่วนผ่านประธานสภาผู้แทนราษฎร ใน ๓ วาระตามลำดับ คือ ขั้นรับหลักการ ขั้นการพิจารณาตามรายมาตรา และขั้นลงมติเห็นชอบหรือไม่เห็นชอบกับร่างพระราชบัญญัตินั้น สำหรับรูปแบบของกฎหมายภายใน ปัจจุบันถ้ามีอยู่ในพระราชบัญญัติแล้วก็สามารถกำหนดในรูปแบบของอนุบัญญัติ โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเรือ สามารถถอดออกอนุบัญญัติเป็นข้อบังคับที่เจ้าท่ากำหนดโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ตามมาตรา ๑๖๓ และมาตรา ๑๖๓/๑ ภายใต้พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๗) พ.ศ. ๒๕๖๐ ซึ่งต้องนำเสนอร่างผ่านสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเพื่อพิจารณาก่อน

### ๓. การจัดลำดับของอนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

การจัดลำดับความสำคัญของอนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศในการศึกษาครั้งนี้ โดยการศึกษาเกี่ยวกับการมีผลบังคับใช้ (Entry into force) ของอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ และการจัดลำดับความสำคัญของอนุสัญญาระหว่างประเทศตามแผนของกรมเจ้าท่า สามารถสรุปผลได้ตามตารางที่ ๒ แสดงลำดับการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งควรจัดลำดับความสำคัญตามความจำเป็นเร่งด่วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งอนุสัญญา MARPOL ด้านมลพิษจากเรือ เริ่มจาก MARPOL PROT 1977 ในเรื่อง มลพิษทางอากาศจากเรือ เป็นลำดับแรก เนื่องจาก จะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๓ ตามด้วยอนุสัญญา MARPOL ANNEX V เรื่อง มลพิษจากขยะ (Garbage) ของเรือ อนุสัญญา MARPOL ANNEX III เรื่อง

มลพิษจากสารอันตรายที่ขนส่งทางทะเลในรูปหีบห่อ (Harmful Substances Carried by Sea in Packaged Form) ของเรือ และอนุสัญญา MARPOL ANNEX IV เรื่อง มลพิษจากน้ำเสีย หรือ สิ่งปฏิกูล (Sewage) ของเรือ ต่อด้วยอนุสัญญา SOLAS PROT 1988 และอนุสัญญา LL PROT 1988 เรื่อง ระบบที่ สอดคล้องกันของการตรวจเรือและการออกใบสำคัญรับรองของเรือ (Harmonized System of Survey and Certification) ในเรื่องความปลอดภัยของชีวิตในทะเล และการกำหนดแนวน้ำบรรทุกของเรือ (Load line) อนุสัญญา BWM 2004 เรื่อง การจัดการน้ำอับเฉา (Ship's Ballast Water Management) ของเรือ อนุสัญญา SALVAGE 1989 เรื่อง การช่วยเหลือกู้ภัย (Salvage) และอนุสัญญา LC PROT 1996 เรื่อง การป้องกันมลพิษทางทะเลเนื่องจากการทิ้งวัสดุเหลือใช้และวัสดุอย่างอื่น (Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter) ซึ่งควรดูจากจำนวนประเทศที่เป็นภาคีเป็นหลัก เนื่องจาก โอกาสของเรือที่ซึกงไทยจะถูกตรวจตามอนุสัญญาเมื่อเข้าเทียบท่าเรือของประเทศที่เป็นภาคี

**ตารางที่ ๒** แสดงการจัดลำดับความสำคัญในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

ลำดับที่	สนธิสัญญา	จำนวนประเทศ ที่เป็นภาคี	ร้อยละของ กรอสตันเน็ตโลก
1	MARPOL PROT 1997	97	96.75
2	MARPOL ANNEX V	154	98.56
3	MARPOL ANNEX III	149	98.40
4	MARPOL ANNEX IV	144	96.32
5	SOLAS PROT 1988	122	97.86
6	LL PROT 1988	118	97.90
7	BWM 2004	83	81.83
8	SALVAGE 1989	73	55.02
9	LC PROT 1996	53	40.56

โดยข้อเสนอแนะในระดับนโยบาย ควรมีนโยบายในการจัดทำแผนระดับชาติ ในการบริหารจัดการ การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ เพื่อให้เกิดความเหมาะสมในภาพรวม มี สอดคล้อง และสามารถใช้เป็นกรอบในการปฏิบัติงานของแต่ละพื้นที่ และจัดการบูรณาการร่วมกัน ระหว่าง หน่วยงานราชการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงสถาบันการศึกษาต่างๆ ในการบริหารจัดการการเข้าเป็นภาคี อนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศอย่างเป็นระบบ มีความเหมาะสม และสอดคล้องกับ ยุทธศาสตร์ชาติ ข้อเสนอแนะในระดับปฏิบัติ ควรมีการดำเนินการในเรื่องสนับสนุนงบประมาณในการ ศึกษาวิจัย ถึงผลกระทบต่อประเทศไทยในด้านต่างๆ ทั้งผลดี ผลเสีย ที่เกิดขึ้นจากการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ และจัดการฝึกอบรมความรู้ และความเข้าใจ อนุสัญญาระหว่างประเทศ ต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ รวมถึงข้อเสนอแนะเชิงการนำไปศึกษาวิจัยต่อไป ควรส่งเสริมให้ มีการศึกษาวิจัยในเรื่องพัฒนาองค์ความรู้ เกี่ยวกับอนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ขององค์การทางทะเล ระหว่างประเทศ ตลอดจนส่งเสริมให้มีหลักสูตรการเผยแพร่ความรู้ ความเข้าใจในเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับ อนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ในระบบการศึกษาของประเทศไทย



## บรรณานุกรม

- กรมเจ้าท่า, “ข้อมูลสรุปอนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคี”, ๒๕๖๐, (หน้า ๑-๓๘)
- จุมพต สายสุนทร, ดร., “หนังสือสัญญาระหว่างประเทศที่ต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภา”, รายงาน การศึกษาฉบับสมบูรณ์ เสนอ สถาบันรัฐธรรมนูญศึกษา สำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ, ๒๕๕๒, (หน้า ๒๓-๒๕)
- ชนะชัย เลิศสุชาตวนิช, “การศึกษาวิจัยยุทธศาสตร์ชาติด้านพาณิชย์นาวีของไทย กับการเข้าเป็นภาคี อนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ”, เอกสารประจำภาค วิทยาลัยการทัพเรือ กรมยุทธศึกษาทหารเรือ รุ่นที่ ๕๑ ประจำปีการศึกษา ๒๕๖๒
- ฉัตรชัย เวชสาร, “การเตรียมการของประเทศไทยในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่า ด้วยการ ควบคุมระบบป้องกันเพลิงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. ๒๐๐๑”, วิทยานิพนธ์ วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารกิจการทางทะเล (สหสาขาวิชา) บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๖๐, (หน้า ๑๓๒-๑๓๓)
- นรเทพ ครอบปรัชญา, “การตรวจและควบคุมเรือในเมืองท่าภายใต้บันทึกความเข้าใจ โตเกียว : ศึกษากรณี ของประเทศไทย” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๕๖, (ออนไลน์), แหล่งที่มา <http://161.200.145.125/bitstream/123456789/43783/1/5385993934.pdf>
- เผด็จศักดิ์ จารยะพันธุ์ และคณะ, “ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล สถานการณ์และข้อเสนอ”, สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.), สร้างสรรค์ปัญญา: ชุมนโยบายสาธารณะ ลำดับที่ ๑๗, ๒๕๕๐
- พรเพ็ญ พิทักษ์วานิชย์, “ความรับผิดชอบของสมาคมจัดขึ้นเรือ”, วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขา การค้าระหว่างประเทศ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ๒๕๕๙, (ออนไลน์), แหล่งที่มา [http://ethesisarchive.library.tu.ac.th/thesis/2016/TU\\_2016\\_5601033540\\_4171\\_5196.pdf](http://ethesisarchive.library.tu.ac.th/thesis/2016/TU_2016_5601033540_4171_5196.pdf)
- สารัตน์ เกื้อนสุวรรณ, “องค์การทางทะเลระหว่างประเทศกับการเดินเรือขนส่งสินค้าพาณิชย์นาวีของไทย International Maritime Organization and Merchant Marine of Thailand”, บทความ วิชาการ (Academic Article), วารสารสถาบันวิชาการป้องกันประเทศ National Defense Studies Institute Journal, ปีที่ ๗ ฉบับที่ ๓ ประจำเดือนกันยายน – ธันวาคม ๒๕๕๔, (หน้า ๓๔-๔๑)
- ศรัณต์ เพ็ชรพิรุณ, รองศาสตราจารย์ ดร., “สมุทรศาสตร์กรณี (Maritime Affairs)”, สำนักพิมพ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, กรุงเทพฯ, ๒๕๔๙
- อรกานต์ บุญสุทธิ, “การเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์นาวีและ แนวทางการตรากฎหมายเพื่ออนุวัติการของประเทศไทย”, วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ๒๕๕๕, (หน้า ๗-๒๑)

อรณิช รุ่งธิปานนท์, “บทบาทของรัฐสภากับการให้ความเห็นชอบหนังสือสัญญาระหว่างประเทศตามรัฐธรรมนูญ ๒๕๖๐” บทความวิชาการประเด็นร้อน (Hot Issue), ห้องสมุดอิเล็กทรอนิกส์ E-Library, สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, สิงหาคม ๒๕๖๐ (ออนไลน์), แหล่งที่มา

<http://library2.parliament.go.th/ebook/content-issue/2560/hi2560-055.pdf>

International Maritime Organization, “Strategy” (ออนไลน์), แหล่งที่มา

<http://www.imo.org/en/About/strategy/Pages/default.aspx>

International Maritime Organization, “List of Conventions” (ออนไลน์), แหล่งที่มา

<http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListofConventions/Pages/default.aspx>

International Maritime Organization, “Titles of Conventions” (ออนไลน์), แหล่งที่มา

<http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Documents/Convention%20titles%202016.pdf>

International Maritime Organization, “Status of Treaties” (ออนไลน์), แหล่งที่มา

<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/StatusOfTreaties.pdf>

International Maritime Organization, “Strategy Plan” (ออนไลน์), แหล่งที่มา

<http://www.imo.org/en/About/strategy/Pages/default.aspx>