ทะเลและการขนส่งในประเทศเพียงอย่างเดียวเป็นศูนย์กลางของแหล่งอุตสาหกรรม นอกจากนี้ยังมีการก่อสร้างท่าเรืออีก 2 แห่งที่ภาคใต้ที่สงขลาและภูเก็ต ซึ่งเริ่มก่อสร้างในแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 5 และแล้วเสร็จในแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 6 เช่นกัน

ดังนั้นในแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 6 การพัฒนากิจการพาณิชยนาวีจึงมุ่งเน้นที่การพัฒนาท่าเรือ นอกจากนี้ยังคงพัฒนากองเรืออย่างต่อเนื่อง สาระสำคัญในการพัฒนาทั้ง 2 ส่วนมีดังนี้[18]

1. การพัฒนาท่าเรือ ที่สำคัญ คือ การการเชื่อมโยงระหว่างรูปแบบการขนส่งต่างๆ ให้ประสานและสอดคล้องกัน และการให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน และดำเนินงานท่าเรือที่สร้างขึ้นใหม่และที่มีอยู่แล้ว *และที่สำคัญที่สุด คือ ให้มีองค์กรกลางถาวร ทำหน้าที่ประสานนโยบาย วางแผน ควบคุม ดูแล และพัฒนาท่าเรือต่างๆ ทั่วประเทศ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างต่อเนื่องทั้งนี้ให้พิจารณาปรับปรุงกฎหมายและองค์กรที่มีอยู่เดิมก่อน*

2. การพัฒนาด้านกองเรือ โดยมุ่งเน้นที่การตลาดและการจัดการเพื่อเพิ่มปริมาณสินค้าที่ขนส่งโดยเรือไทย

- *แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535 – 2539)*

การพัฒนากิจการพาณิชยนาวียังคงมุ่งเน้นที่การพัฒนากองเรือ การเปิดเส้นทางเดินเรือใหม่ ในช่วงแผนพัฒนา ฯ ฉบับนี้ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือมาบตาพุด รวมทั้งท่าเรืออีก 2 แห่งในภาคใต้ คือ ท่าเรือสงขลาและท่าเรือภูเก็ตเพิ่งเริ่มดำเนินการ ดังนั้นการพัฒนาจึงมุ่งเน้นการเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจตามแนวชายฝั่งทะเล การประสานโครงข่ายในระบบขนส่งและบริการที่ต่อเนื่องจากท่าเรือ เพื่อให้การขนส่งสินค้าเข้า–ออก ท่าเรือเป็นไปอย่างมีระบบและมีประสิทธิภาพ การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานต่อเนื่อง เช่น ถนน รถไฟ สถานีบรรจุและแยกตู้สินค้าเพื่อช่วยให้ท่าเรือสามารถใช้งานได้อย่างเต็มที่[19]

สิ่งที่เพิ่มเติมมาในแผนพัฒนา ฯ ฉบับนี้ คือ ส่งเสริมเอกชนในการลงทุนก่อสร้าง และประกอบกิจการเรือโดยสารเพื่อการท่องเที่ยวโดยรัฐจะอำนวยความสะดวกในด้านกฎระเบียบตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

- *แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540 – 2544)*

---

[18] สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคม, สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคม, แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 25305– 2539). หน้า 273 – 275.

[19] สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคม, แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535– 2539). หน้า 274 – 275.

ในช่วงแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 8 เศรษฐกิจของโลกได้เข้าสู่ยุคเปิดเสรีพร้อมๆ กับการแข่งขันในทุกด้าน ในปี 2540 ซึ่งเป็นปีแรกของแผนพัฒนา ฯ ฉบับนี้ ประเทศไทยและประเทศที่ประสบความสำเร็จในทวีปเอเชียได้ถูกท้าทายด้วยการถูกโจมตีค่าเงิน ในขณะเดียวกันประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านซึ่งฟื้นตัวจากยุคสงครามเย็นได้มีความร่วมมือที่จะพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมร่วมกันภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (The Greater Mekong Sub – region/GMS) การพัฒนาพาณิชยนาวียังต่อดำเนินนโยบายที่มีมากว่า 3 ทศวรรษ คือ การพัฒนากองเรือไทย การพัฒนาท่าเรือทั้งท่าเรือเดินสมุทร และท่าเรือชายฝั่ง อู่เรือ และบุคลากร ที่เพิ่มเติมให้สอดคล้องกับกระแสการเติบโตของอนุภูมิภาคนี้ คือ การเชื่อมโยงโครงข่ายกับประเทศเพื่อนบ้าน[20] ซึ่งรุดหน้าไปอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะโครงข่ายถนนซึ่งเชื่อมโยงจีนตอนใต้กับอินโดจีน

ในปลายแผน ฯ นี้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ก็ได้ประกาศใช้ ซึ่งสอดรับกับรูปแบบการขนส่งใหม่ของโลกซึ่งผสมผสานจุดแข็งของการขนส่งด้วยพาหนะต่างๆ เพื่อลดเวลา และค่าใช้จ่ายในการขนส่ง และการเปิดมิติใหม่ด้านการค้าการขนส่งในอนุภูมิภาค

- *<u>แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545 – 2549)</u>*

ในช่วงแผนนี้ ประเทศไทยเพิ่งเริ่มฟื้นตัวจากวิกฤตเศรษฐกิจในปี 2545 การพัฒนาประเทศภายใต้แผนพัฒนา ฯ ฉบับ ที่ 9 จึงอยู่ในรูปของการกำหนดยุทธศาสตร์ในด้านต่าง ๆ เพื่อรับมือกับการแข่งขันที่ทวีความรุนแรงขึ้นภายใต้กระแสโลกาภิวัฒน์และเศรษฐกิจเสรี ควบคู่ไปกับแนวพระราชดำริ “เศรษฐกิจพอเพียง”

เหตุการณ์ที่มีผลต่อการพาณิชยนาวีของไทย คือ การยุบรวมสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวีกับกรมเจ้าท่า โดยใช้ชื่อใหม่ว่า กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี และการโอนกิจการต่อเรือและซ่อมเรือให้อยู่ในความดูแลของกระทรวงอุตสาหกรรม ทั้งนี้เป็นผลมาจากการปฏิรูประบบราชการครั้งใหญ่ในปี 2545 ในขณะที่กิจการพาณิชยนาวีกลายเป็นส่วนหนึ่งในยุทธศาสตร์การเพิ่มสมรรถนะและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่ต้องได้รับการพัฒนาให้มีคุณภาพอยู่ในระดับมาตรฐาน สะดวกรวดเร็ว เพื่อสนับสนุนการเพิ่มสมรรถนะของภาคการผลิตและบริการของประเทศ[21]

---

[20] สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคม, <u>แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540 – 2545)</u>. หน้า 95 – 96.

[21] สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคม, <u>แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545 – 2549)</u>. หน้า 91.

- *แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550 – 2554)*

ตลอด 45 ปีของการพัฒนา เศรษฐกิจของประเทศไทยได้เติบโตพร้อม ๆ กับความเสื่อมโทรมของทรัพยากรมนุษย์ และทรัพยากรธรรมชาติ ในแผนพัฒนา ฯ ฉบับนี้จึงมุ่งที่จะสร้างคนและฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พร้อมกับการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงของโลกที่ดำเนินไปอย่างรวดเร็วและรุนแรง

การพาณิชนาวี และการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ได้กลืนเข้าไปกับระบบการจัดการขนส่งแบบเบ็ดเสร็จที่เรียกว่า “การจัดการโลจิกติกส์” (Logistics Management) ทั้งนี้เพื่อสนับสนุนการปรับโครงสร้างการผลิต สาระสำคัญในการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชยนาวี คือ การสนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน ซึ่งการขนส่งทางน้ำนับเป็นการขนส่งที่มีจุดเด่นในเรื่องนี้

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

กฎหมายที่เกียวข้องกับการพาณิชยนาวีมีทั้งสิ้น 13 ฉบับ จำแนกออกเป็นกฎหมายที่มุ่งเน้นในการกำกับ ดูแล และควบคุม และกฎหมายที่ส่งเสริมและสนับสนุน

- กฎหมายควบคุม ดูแล และกำกับ ประกอบด้วย
  - พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456
  - พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ.2521
  - พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ.2522
  - ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58
- กฎหมายส่งเสริมและสนับสนุน ประกอบด้วย
  - พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481
  - พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494
  - พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ.2521
  - พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534
  - พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ.2534
  - พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ.2537
  - พระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 25372
  - พระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภยันตรายในการเดินเรือ พ.ศ. 2542
  - พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ.2548
  - พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548

ตารางที่ 2 สรุปสาระสำคัญกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพาณิชยนาวีไทย

กฎหมาย	วัตถุประสงค์และสาระสำคัญ
<u>การกำกับดูแลและควบคุม</u> 1. พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456	- การจัดระเบียบในการสัญจรไปมาทางน้ำและเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ - การควบคุมการปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำเข้าไปในลำแม่น้ำต้องขออนุญาต - การออกใบอนุญาตใช้เรือ - การตรวจเรือตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือและการออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ - การกำหนดคุณสมบัติ เงื่อนไขของใบอนุญาตคนประจำเรือ
2. พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ.2521	- การสร้างมาตรการคุ้มครอง ควบคุม และส่งเสริมกิจการพาณิชยนาวีอันได้แก่ การขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ กิจการอู่เรือ และท่าเรือ เป็นต้น - กำหนดหลักเกณฑ์และอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี - การควบคุมดูแล ได้แก่ การกำหนดคุณสมบัติและจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการที่ต้องจดทะเบียนประกอบการ
3. ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58	- การกำหนดให้ท่าเรือเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน - การประกอบการท่าเรือขนาด 500 ตันกรอส จะต้องได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรี - การประกอบการต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์สากล คือ ISPS Code
4. พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกันพ.ศ.2522	- เพื่อเป็นการป้องกันมิให้เรือโดนกัน อันเป็นการจัดระเบียบการสัญจรไปมาทางน้ำ

ตารางที่ 2 (ต่อ)

กฎหมาย	วัตถุประสงค์และสาระสำคัญ
<u>การส่งเสริมและสนับสนุน</u> 1.พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481	- การกำหนดคุณสมบัติและเงื่อนไขในการจดทะเบียนเป็นเรือไทย - การโอนกรรมสิทธิ์เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว - การจำนองและบุริมสิทธิเรือที่ได้จดทะเบียนแล้ว - สิทธิและหน้าพิเศษของเรือไทย
2. พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494	การจัดตั้งการท่าเรือแห่งประเทศไทย ประกอบและส่งเสริมกิจการท่าเรือ และดำเนินการอื่นที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าเรือ ในเขตซึ่งอยู่ในความควบคุมและการบำรุงรักษาของการท่าเรือฯ ทั้งทางบกและทางน้ำ
3. พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ.2521	- เพื่อส่งเสริมการพาณิชยนาวี โดยการให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบกิจการพาณิชย-นาวี - การส่งเสริมมุ่งเน้นที่กองเรือพาณิชย์ไทย
4. พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ.2534	การคุ้มครองเจ้าหนี้ในราชอาณาจักรเพื่อใช้สิทธิเรียกร้องต่อเรือของลูกหนี้หรือผู้ครอบครองเพื่อให้เพียงพอต่อการชำระหนี้
5. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534	กฎหมายเฉพาะของการรับขนของทางทะเล ที่ครอบคลุมเรื่องหน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง ผู้ส่งของ ใบตรา ความรับผิดของผู้ขนส่ง รวมทั้งการคิดค่าเสียหายต่าง ๆ

ตารางที่ 2 (ต่อ)

กฎหมาย	วัตถุประสงค์และสาระสำคัญ
6. พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ.2537	กิจการเดินเรือทะเลมีลักษณะเฉพาะที่จำเป็นต้องมีการเคลื่อนที่ไปมาในน่านน้ำของต่างประเทศตลอดเวลา จึงต้องมีกฎหมายเฉพาะเพื่อคุ้มครองบุคคลซึ่งมีส่วนได้เสียเกี่ยวข้องกับเรือเดินทะเลนั้นๆ
7. พระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2537	องค์กรที่มีหน้าที่ส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางเรือ
8. พระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภยันตรายในการเดินเรือ พ.ศ.2542	กำหนดสิทธิ หน้าที่ ความรับผิดของผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการเสียสละทรัพย์สินหรือค่าใช้จ่าย เพื่อให้เรือและทรัพย์สินพ้นภัย
9. พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ.2548	กรณีเรือโดนกันและก่อให้เกิดความเสียหาย อาจเป็นค่าเสียหายที่พึงเรียกได้
10. พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548	กำหนดความรับผิดทางแพ่ง ข้อยกเว้นและข้อจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

กฎหมายที่ส่งเสริมและสนับสนุนส่วนใหญ่เป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจำกัดความรับผิด (Liability) ของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล ยกเว้น พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ.2521 ซึ่งมีเนื้อหาสนับสนุนกิจการพาณิชยนาวีโดยตรง (อย่างไรก็ตามเนื้อหาในพระราชบัญญัติฉบับนี้มีส่วนหนึ่งที่มีลักษณะเป็นการกำกับ ดูแล และควบคุมผู้ประกอบกิจการพาณิชยนาวี) สาระโดยสังเขปของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชยนาวีทั้ง 13 ฉบับ ดังตารางที่ 2

4.3 รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 ซึ่งถือได้ว่าเป็นกฎหมายสูงสุดของประเทศ ในหมวดที่ 5 แนวนโยบายแห่งรัฐ ส่วนที่ 7 แนวนโยบายด้านเศรษฐกิจ มาตรา 84 (12) ได้มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชยนาวีให้เป็นส่วนหนึ่งของแนวนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐ[22] ด้านเศรษฐกิจที่รัฐจะต้องดำเนินการคือ การส่งเสริมและสนับสนุน กิจการการพาณิชยนาวี การขนส่งทางราง รวมทั้งการดำเนินการตามระบบบริหารจัดการขนส่งทั้งภายในและระหว่างประเทศ

นับเป็นรัฐธรรมนูญฉบับแรกของไทยที่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการส่งเสริมและสนับสนุน กิจการพาณิชยนาวี

5. ความล้มเหลวในความสำเร็จของพาณิชยนาวีไทย

หากพิจารณาจากมูลค่าการค้าทางทะเลซึ่งเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 364,315 ล้านบาท ในปี 2525 มาเป็น 6,120,901 ล้านบาทในปี 2548 อาจกล่าวได้ว่าพาณิชยนาวีไทยประสบความสำเร็จอย่างงดงาม แต่เมื่อพิจารณาให้ลึกลงไปถึงผลประโยชน์ที่คนไทยพึงได้นับว่าน้อยมาก กล่าวคือ

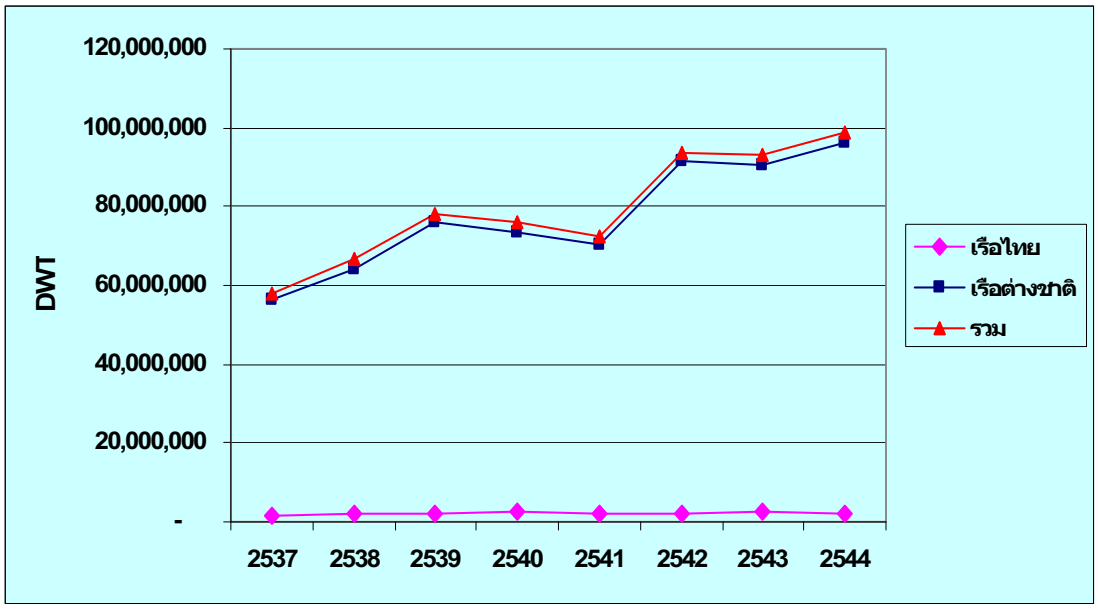
1. เมื่อพิจารณาจากระวางบรรทุกของกองเรือเดินสมุทรที่ขนส่งสินค้าทางทะเลของไทย พบว่าตั้งแต่ปี 2357 – 2544[23] กองเรือไทยมีสัดส่วนในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดย

---

[22] แนวนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐ คือ กรอบหรือแนวทางที่กำหนดในรัฐธรรมนูญในฐานะที่เป็นภารกิจของรัฐที่ต้องดำเนินการแก่ประชาชน เป็นกรอบหรือแนวทางในการตรากฎหมายและกำหนดนโยบาย ซึ่งมีสภาพบังคับให้รัฐต้องดำเนินการตาม ในรัฐธรรมนูญฉบับปี 2550 ได้กำหนดสาระสำคัญของแนวนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐเป็นหัวข้อของแนวนโยบายแต่ละด้านชัดเจน เช่น ด้านความมั่นคงของรัฐ ด้านการบริหารราชการแผ่นดิน ด้านศาสนา สังคม การสาธารณสุข การศึกษา และวัฒนธรรม เป็นต้น เพื่อทำให้ตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ตามแนวนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐของคณะรัฐมนตรีและรัฐสภาได้ง่ายขึ้น ใน สรุปสาระสำคัญของร่างรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ฉบับลงประชามติแบบเรียงหมวด แหล่งที่มา : http://www5.nesac.go.th/document/0-20070706131338_main_point(f).pdf.

[23] ข้อมูลนี้อ้างอิงจาก สารสนเทศพาณิชยนาวี ซึ่งจัดทำโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี ข้อมูลรวบรวมถึง ปี 2544 ทั้งนี้เพราะสำนักงาน ฯ ถูกยุบรวมกับกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีในปี 2546

เฉลี่ยเพียงร้อยละ 2.8 ในขณะที่กองเรือต่างประเทศมีสัดส่วนในการขนส่งสินค้าโดยเฉลี่ยถึงร้อยละ 97.2 ซึ่งหมายความว่ายิ่งปริมาณการค้าทางทะเลของไทยเพิ่มสูงขึ้น กองเรือไทยกลับมีสัดส่วนในการขนส่งสินค้าน้อยลง ทั้งนี้เพราะในรอบ 20 ปีที่ผ่านมากองเรือไทยไม่ได้มีขนาดและจำนวนเพิ่มขึ้น ดังจะเห็นได้จากในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ 5 ได้ระบุว่า ในปี 2525 กองเรือพาณิชย์ของประเทศรวมระวางทั้งหมดอยู่เพียง 300,000 เดทเวทตัน และส่วนใหญ่เป็นเรือแบบดั้งเดิมมีอายุการใช้งานมาก ทำให้ต้องอาศัยเรือต่างประเทศในการขนส่งสินค้าเข้า – ออก ถึงร้อยละ 95”[24] ทั้งที่เรื่องการพัฒนากองเรือเป็นนโยบายที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาฯ เกือบทุกแผน



แผนภูมิที่ 3 กองเรือเดินสมุทรที่ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย จำแนกตามประเภทกองเรือ

ที่มา : สารสนเทศพาณิชยนาวี ปี 2537 – 2544

2. เมื่อพิจารณาจากค่าขนส่ง ผู้ประกอบการไทยมีส่วนแบ่งในค่าขนส่งน้อยมาก ทั้งนี้เพราะข้อตกลง INCOTERM[25] ที่ผู้ประกอบการนำเข้า – ส่งออกของไทยนิยมใช้มีดังนี้

---

[24] สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคม, แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525 – 2529). หน้า 99.

[25] ในปี 1936 สภาหอการค้านานาชาติ (International Chamber of Commerce/ICC) ได้จัดทำ “หลักปฏิบัติสำหรับตีความข้อตกลงทางการค้า” หรือ INCOTERM ขึ้น เพื่อเป็นข้อตกลงมาตรฐานเพื่อใช้ในการซื้อขายระหว่างประเทศ INCOTERM แต่ละข้อจะระบุหน้าที่ การรับภาระค่าใช้จ่าย และความเสี่ยงภัยในกรณีสินค้าเสียหาย/สูญหายของผู้ซื้อและผู้ขายไว้อย่างชัดเจน ในครั้งแรก INCOTERM มีเพียง 9 ข้อ ต่อมาได้มีการเพิ่มเติมปรับปรุงให้เหมาะกับรูปแบบการค้าและการขนส่งที่เปลี่ยนแปลงไป INCOTERM ล่าสุดปรับปรุงในปี 2000 ประกอบด้วยข้อตกลง 13 ข้อ

FOB และ CIF นับเป็น INCOTERM ที่มีผู้นิยมใช้กันมาที่สุดโดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศโลกที่ 3

- FOB (Free on Board) เป็นข้อตกลงที่ผู้ส่งออกนิยมใช้ขายสินค้า สาระสำคัญมีดังนี้ *"ภายใต้ข้อตกลงนี้ผู้ขายจะส่งมอบสินค้า ณ ท่าเรือที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขาย และภาระความเสี่ยงในการที่สินค้าสูญหาย/เสียหายจะโอนจากผู้ขายไปเป็นของผู้ซื้อ เมื่อสินค้าได้ผ่านกราบเรือ ณ ท่าเรือที่ทำการบรรทุกสินค้าลงเรือ"*

จากเงื่อนไขดังกล่าวซึ่งหมายความว่าผู้ขายไม่มีหน้าที่ในการจัดหาเรือที่ขนส่งสินค้าไปยังปลายทาง รวมถึงไม่ต้องรับผิดชอบค่าระวางเรือ นอกจากนี้ยังไม่ต้องทำประกันภัยสินค้าทางทะเล ในทางตรงกันข้ามภาระดังกล่าวเป็นของผู้ซื้อ

- CIF (Cost Insurance and Freight) เป็นข้อตกลงที่ผู้นำเข้านิยมใช้ซื้อสินค้า สาระสำคัญในข้อตกลงนี้มีดังนี้ *"ผู้ขายจะต้องจัดหาพาหนะ ชำระค่าระวางในการขนส่งสินค้าไปยังปลายทาง ทำประกันภัยทางทะเลเพื่อคุ้มครองความเสี่ยงในกรณีที่สินค้าเสียหาย/สูญหายระหว่างการขนส่งให้แก่ผู้ซื้อ โดยผู้ขายเป็นผู้ทำสัญญากับบริษัทประกันภัย และเป็นผู้ชำระค่าเบี้ยประกันภัย ขาย และภาระความเสี่ยงในการที่สินค้าสูญหาย/เสียหายจะโอนจากผู้ขายไปเป็นของผู้ซื้อ เมื่อสินค้าได้ผ่านกราบเรือ ณ ท่าเรือที่ทำการบรรทุกสินค้าลงเรือ"*

ข้อตกลงทั้งสองเงื่อนไขมีผลกระทบต่อผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลของเรือไทยและประกันภัย ทั้งนี้เพราะไม่ว่าผู้ซื้อตามข้อตกลง FOB หรือผู้ขายตามข้อตกลง CIF ซึ่งอยู่ในต่างประเทศเป็นผู้มีอำนาจตัดสินใจในการเลือกผู้ขนส่งและบริษัทประกันภัย โดยส่วนใหญ่ก็จะเลือกผู้ประกอบการในประเทศของตน ซึ่งหมายความว่าผู้ประกอบการขนส่งของไทยและประกันภัยมีโอกาสได้รับผลประโยชน์จากการค้าทางทะเลของไทยน้อยมาก อาจกล่าวได้ว่าปัญหาดังกล่าวมีผลต่อสัดส่วนการขนส่งสินค้าของเรือไทย ในขณะเดียวกัน เพราะกองเรือไทยมีขนาดเล็กไม่เพียงพอกับปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว จึงทำให้การขนส่งและการประกันภัยทางทะเลอยู่ในมือผู้ประกอบการชาวต่างประเทศ

3. ท่าเรือซึ่งเป็นจุดที่สำคัญที่สุดของการขนส่งทางทะเล และตลอดชายฝั่งของไทยมีท่าเรือน้อยใหญ่ตั้งเรียงรายตลอดแนวชายฝั่ง มีจำนวนถึง 443 ท่า (รายละเอียดดังตารางที่ 3) แต่กลับไม่มีหน่วยงานกลางถาวรที่ทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย วางแผน ควบคุม และดูแลท่าเรือทั้งหมด หน่วยงานที่รับผิดชอบท่าเรือที่ได้รับการจัดตั้งขึ้นมีเพียงการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งดูแลรับผิดชอบเฉพาะท่าเรือของรัฐเพียงไม่กี่แห่ง ปัญหาที่เกิดขึ้นมีดังนี้

- ท่าเรืออยู่ในความดูแลของหน่วยงานต่างๆ กันไป ซึ่งส่วนใหญ่ขาดความรู้ความชำนาญเรื่องท่าเรือ เช่น การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย กรมธนารักษ์ องค์การบริหารส่วนจังหวัด องค์การบริหารส่วนตำบล ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับว่าท่าเรือตั้งอยู่ในพื้นที่ที่หน่วยงานใด

- ท่าเรือเอกชนขาดหน่วยงานให้การดูแล และสนับสนุน รวมถึงบางพื้นที่ที่ขาดผู้ประกอบการและดูแลโดยสิ้นเชิง ที่สำคัญ คือ บริเวณดังกล่าว มีการบรรทุกขนถ่ายสินค้ามากที่สุดแห่งหนึ่งของประเทศ คือ บริเวณอ่าวจอดเรือเกาะสีชัง

ตารางที่ 3 ท่าเรือไทย -จำแนกตามชายฝั่งทะเล จังหวัด และประเภทท่าเรือ

หน่วย : ท่า

ลำดับ	ชายฝั่งทะเล	จังหวัด	สินค้า	ประมง	โดยสาร	รวม
1	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ตราด	1	11	5	*17*
2	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	จันทบุรี	0	7	0	*7*
3	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	12	22	9	*43*
4	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	17	12	2	*31*
5	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ฉะเชิงเทรา	9	5	0	*14*
		รวมอ่าวไทยฝั่งตะวันออก	*39*	*57*	*16*	*112*
6	อ่าวไทยตอนใน	กรุงเทพฯ	11	1	0	*12*
7	อ่าวไทยตอนใน	สมุทรปราการ	47	1	2	*50*
8	อ่าวไทยตอนใน	สมุทรสงคราม	3	0	5	*8*
9	อ่าวไทยตอนใน	สมุทรสาคร	2	10	4	*16*
		รวมอ่าวไทยตอนใน	*63*	*12*	*11*	*86*
10	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	เพชรบุรี	2	7	0	*9*
11	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	ประจวบคีรีขันธ์	1	19	0	*20*
12	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	ชุมพร	2	14	2	*18*
13	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	สุราษฎร์ธานี	16	8	4	*28*
14	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	นครศรีธรรมราช	5	24	1	*30*
15	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	สงขลา	8	2	3	*13*
16	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	ปัตตานี	0	1	0	*1*
17	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	นราธิวาส	0	1	0	*1*
		รวมอ่าวไทยฝั่งตะวันตก	*34*	*76*	*10*	*120*
18	อันดามัน	ระนอง	2	13	1	*16*
19	อันดามัน	พังงา	0	20	7	*27*
20	อันดามัน	ภูเก็ต	3	6	13	*22*
21	อันดามัน	กระบี่	5	8	7	*20*
22	อันดามัน	ตรัง	1	14	6	*21*
23	อันดามัน	สตูล	0	16	3	*19*
		รวมอันดามัน	*11*	*77*	*37*	*125*
		รวมทั้งสิ้น	*147*	*222*	*74*	*443*

ที่มา : ฝ่ายสถิติ กองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี.

- ขาดนโยบาย การวางแผน และกฎหมายในการส่งเสริมและสนับสนุนกิจการ
- ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานทางบกโดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อพื้นที่แนวหลังกับท่าเรือเอกชน
- ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานทางน้ำซึ่งมีความสำคัญต่อการเดินเรือ ได้แก่[26]

- การกำหนดเส้นทางเดินเรือหลักจากเส้นทางเดินเรือหลักของโลก เข้าท่าเรือที่สำคัญของไทย

- ขาดแผนที่เดินเรือเพื่อเข้าท่าเรือ ทำให้เมื่อสร้างท่าเรือแล้วเสร็จ เรือไม่สามารถเข้าท่าเรือได้

- ขาดสถานีอ้างอิง DGPS ตามชายฝั่ง เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยให้เรือที่เข้า – ออกน่านน้ำไทย

- ขาดสถานีวิทยุที่ออกอากาศข้อมูลความปลอดภัยด้านการเดินเรือ (Maritime Safety Information : MSI) แก่เรือเดินทะเลทั่วทั้งน่านน้ำไทย ในปัจจุบันมีสถานีวิทยุเรือเดินทะเล (Bangkok Radio) หรือ สถานี NAVTEX[27] ครอบคลุมได้ถึงบริเวณจังหวัดชุมพรเท่านั้น ซึ่งหมายความว่าใต้จังหวัดชุมพรและชายฝั่งอันดามันยังไม่มีการส่งสัญญาณไปถึง

- ขาดแผนที่เดินเรือหรือประกาศชาวเรือที่มีข้อมูลตรงกับสภาพความเป็นจริง เนื่องจากเมื่อท่าเรือปรับขยาย หรือเปลี่ยนแปลงท่าเรือ หรือสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ทุ่นปากร่อง ทุ่นกำกับร่องน้ำทางเข้าท่าเรือ ไม่มีการแจ้งหรือส่งข้อมูลให้กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำแผนที่เดินเรือในทะเลไทย

- ขาดความรู้ความเข้าใจเรื่องค่าพิกัดและมูลฐานทางราบ (Geodetic datum of Horizontal datum) ที่ใช้กำกับค่าพิกัดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทำให้ค่าพิกัดของสิ่งอำนวยความสะดวกในท้องน้ำ ที่ปรากฏในแผนที่เดินเรือหรือประกาศชาวเรือ มีความคลาดเคลื่อนสูง

4. กิจการอู่เรือ ซึ่งเป็นอีกกิจกรรมหนึ่งซึ่งรายได้เกิดจากผลประโยชน์ทางทะเล เมื่อพิจารณาจากมูลค่าในแต่ละปี อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรืออาจจะไม่มีนัยสำคัญต่อเศรษฐกิจไทย กล่าวคือ คิดเป็นร้อยละ 0.048 ของ GDP[28] ภาคอุตสาหกรรม แต่เป็นกิจการที่สนับสนุนกองเรือไทย และเป็นกิจกรรมที่ก่อให้เกิดการจ้างงาน และอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องมากมายมหาศาล เนื่องจากเป็นธุรกิจที่ลงทุนสูง ผลตอบแทนต่ำ และระยะคืนทุนนาน ประกอบกับมีการแข่งขันสูงในตลาดแข่งขันสมบูรณ์ (World Single Market) ซึ่งมีแนวต้านสำหรับผู้ประกอบการายใหม่สูง (Barrier to Entry) จึงเป็นอุตสาหกรรมที่ต้องการการสนับสนุนทั้งด้านเงินทุนและ

---

[26] ที่มา : กรมอุทกศาตร์ กองทัพเรือ

[27] สถานีวิทยุแห่งนี้อยู่ในขึ้นกับ บริษัท กสท. จำกัด

[28] สำนักงานสถิติแห่งชาติ. รายงานการสำรวจอุตสาหกรรมการผลิต พ.ศ. 2546 ทั่วราชอาณาจักร

การตลาดจากรัฐสูง แต่อุตสาหกรรมต่อเรือของไทยได้รับการส่งเสริมจากรัฐบาลน้อยมาก ทำให้มีขีดความสามารถที่จำกัด กล่าวคือ มีขีดความสามารถต่อเรือได้ขนาดเล็กกว่า 500 ตันกรอสเท่านั้น และไม่สามารถแข่งกับตลาดโลกได้

ตารางที่ 4 รายได้อุตสาหกรรมต่อเรือ/ซ่อมเรือเปรียบเทียบกับมูลค่าการค้าทางทะเล ปี 2545 - 2549

หน่วย : ล้านบาท

ปี	มูลค่าการค้าทางทะเล (1)	รายได้อูตสาหกรรมต่อเรือ/ซ่อมเรือ (2)	สัดส่วน
2545	3,686,461	2,935	0.080%
2546	4,192,588	4,024	0.096%
2547	5,117,800	4,533	0.089%
2548	6,120,901	5,767	0.094%

ที่มา : (1) Transport Statistics 1991,1997. และ การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ. [สายตรง].กระทรวงคมนาคม. แหล่งที่มา : http://porta.mot.go.th [4 กันยายน 2550].

(2) ข้อมูลโรงงานแบ่งตามประเภทอุตสาหกรรม. [สายตรง]. กรมโรงงานอุตสาหกรรม แหล่งที่มา : www.diw.go.th. ตรวจค้นข้อมูลงบการเงิน. [สายตรง]. กรมพัฒนาธุรกิจการค้า แหล่งที่มา : http://www.dbd.go.th. [19 - 26 กันยนยน 2550].และสมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทย

เมื่อพิจารณารายได้ของอุตสาหกรรมต่อเรือ/ซ่อมเรือเปรียบเทียบกับมูลค่าการค้าทางทะเลจะเห็นว่ามีสัดส่วนน้อยมากกล่าวคือ ต่ำกว่าร้อยละ 0.1 เมื่อพิจารณาเฉพาะกิจกรรมซ่อมเรือพบว่า ในระหว่างปี 2546 – 2548 เรือเดินสมุทรที่ขนส่งสินค้าในน่านน้ำไทยมีจำนวน 3,406 3,548 3,703 และ 4,001 ลำ ตามลำดับ ในขณะที่จำนวนเรือที่อู่เรือไทยในช่วงปีดังกล่าวมีจำนวน 412 494 461 และ 408 ลำ หรือประมาณร้อยละ 10 ของจำนวนเรือเดินสมุทนทั้งหมด

ตารางที่ 5 ปริมาณการซ่อมเรือและรายได้จากการซ่อมเรือ ปี 2546 – 2549 จำแนกตามสถานภาพกองเรือ

ประเทศ	ข้อมูล	2546	2547	2548	2549	รายได้เฉลี่ยต่อลำ
ไม่ระบุ	**จำนวน (ลำ)**	**1**	**2**	0	0	0
	รายได้ (บาท)	0	15,000,000.00	0	0	15,000,000.00
เรือไทย	**จำนวน (ลำ)**	**284**	**336**	**289**	**247**	
	รายได้ (บาท)	549,841,526.00	722,655,381.11	760,127,446.79	606,923,361.33	2,457,179.60
เรือต่างชาติ	**จำนวน (ลำ)**	**127**	**156**	**172**	**161**	
	รายได้ (บาท)	607,638,311.32	1,053,049,804.58	1,449,686,705.88	1,406,710,215.67	8,737,330.53
รวม จำนวน (ลำ)		**412**	**494**	**461**	**408**	
รวมรายได้ (บาท)		1,157,479,837.32	1,790,705,185.70	2,209,814,152.67	2,013,633,577.00	4,935,376.41

ที่มา: จากการสำรวจสมาชิกสมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทย จำนวน 15 ราย ระหว่างเดือน มกราคม – เมษายน 2550

7. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

แม้ว่าตลอด 45 ปีแห่งการพัฒนาประเทศได้มีการกำหนดนโยบายและมาตรการในการส่งเสริมกิจการพาณิชนาวี ซึ่งมาตราการส่วนใหญ่เน้นไปที่การพัฒนากองเรือ และท่าเรือ ซึ่งเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่สุดในกิจการพาณิชยนาวี อย่างไรก็ตามดูเหมือนว่าการพาณิชนาวีไทยไม่ได้เจริญรุดหน้าไปได้มากกว่านี้

ปัญหาที่เกิดขึ้นในกิจการพาณิชยนาวี มีลักษณะเหมือนงูกินหาง หรือวัวพันหลัก สะท้อนให้เห็นว่ากิจการพาณิชนาวีเป็นกิจการที่ประกอบด้วยกิจกรรมที่หลากหลายและซับซ้อน และเปลี่ยนแปลงเร็ว และไม่หยุดยั้ง อีกทั้งยังเป็นกิจการที่มีการแข่งขันสูง ตลาดการขนส่งทางทะเล ท่าเรือ หรืออู่เรือ เป็นตลาดที่แข่งขันโดยสมบูรณ์ ดังนั้นบทบาทของรัฐในการพัฒนากิจการพาณิชยนาวีจึงไม่ใช่การควบคุม หรือผูกขาด หรือโอบอุ้ม แต่เป็นนโยบายที่ชัดเจน มาตรการสนับสนุนที่มากพอ ต่อเนื่อง และยาวนานเพียงพอ ท่จะสนับสนุนผู้ประกอบการแข็งแกร่งสามารถต่อสู้และแข่งขันในโลกยุคเปิดเสรีได้

ดังได้กล่าวมาแล้วข้างต้นว่าปัญหาในกิจการพาณิชยนาวีเป็นกิจการที่ซับซ้อน ในการจำเป็นต้องอาศัยการบูรณาการจากหลายฝ่าย จึงจำเป็นต้องมีหน่วยงานกลางที่มีความเข้าใจในธรรมชาติของธุรกิจพาณิชยนาวี เพื่อทำหน้าที่ประสานกับหน่วยงานต่าง ๆ เกี่ยวข้องในการกำหนดนโยบายการพัฒนา

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี, สำนักงาน. สารสนเทศพาณิชยนาวี ปี 2537. กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี, 2538.

----------. สารสนเทศพาณิชยนาวี ปี 2540. กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี, 2541.

----------. สารสนเทศพาณิชยนาวี ปี 2544. กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี, 2545.

คณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (2525 – 2529). กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, (ม.ป.ป.)

----------. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (2530 – 2534). กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, (ม.ป.ป.)

----------. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (2535 – 2539). กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, (ม.ป.ป.)

----------. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (2540 – 2544). กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, (ม.ป.ป.)

----------. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (2545 – 2549). กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, (ม.ป.ป.)

----------. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (2550 – 2554). กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, (ม.ป.ป.)

สถิติแห่งชาติ, สำนักงาน. รายงานการสำรวจอุตสาหกรรมการผลิต พ.ศ. 2546 ทั่วราชอาณาจักร. กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการสถิติแห่งชาติ, (ม.ป.ป.)

ภาษาอังกฤษ

Ministry of Transport. Transports Statistics 1991. Bangkok : Ministry of Transport.

----------. Transports Statistics 1997. Bangkok : Ministry of Transport.

Website

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ. [สายตรง]. กระทรวงคมนาคม. แหล่งที่มา : http://protal.mot.go.th [4 กันยายน 2550].

ประวัติความเป็นมาการท่าเรือแห่งประเทศไทย.[สายตรง]. การท่าเรือแห่งประเทศไทย. แหล่งที่มา : http://www.port.co.th/pat/ประวัติความเป็นมา. [6 กันยายน 2550].

ประวัติท่าเรือแหลมฉบัง. [สายตรง] ท่าเรือแหลมฉบัง. แหล่งที่มา : http://www.leamchabangport.com/ประวัติท่าเรือแหลมฉบัง. [6 กันยายน 2550].

สรุปสาระสำคัญของร่างรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ฉบับลงประชามติแบบเรียงหมวด. [สายตรง]. แหล่งที่มา : http://www5.nesac.go.th.

ข้อมูลโรงงานแบ่งตามประเภทอุตสาหกรรม. [สายตรง]. กรมโรงงานอุตสาหกรรม แหล่งที่มา : www.diw.go.th.

ตรวจค้นข้อมูลงบการเงิน. [สายตรง]. กรมพัฒนาธุรกิจการค้า แหล่งที่มา : http://www.dbd.go.th. [19 - 26 กันยนยน 2550]

กฎหมายภายใน : ปัญหาและแนวทางแก้ไข
(กฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องกับทะเล)

โดย โกมล จิรชัยสุทธิกุล*

ในปัจจุบันประเทศไทยมีกฎหมายที่มีผลบังคับใช้ในระดับพระราชบัญญัติอยู่ประมาณ ๖๗๕ ฉบับ ซึ่งไม่รวมฉบับแก้ไขเพิ่มเติมและกฎหมายลำดับรองลงมา เช่น พระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง ระเบียบ หรือประกาศซึ่งมีเป็นจำนวนมาก ในจำนวนนี้เคยมีผู้ศึกษาว่ามีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับทะเลแม้เพียงเล็กน้อยก็ตามอยู่ประมาณ ๑๐๐ ฉบับ (บางฉบับเกี่ยวข้องเล็กน้อยมาก เช่น กฎหมายว่าด้วยการควบคุมเครื่องอุปโภคบริโภคและของอื่น ๆ ในภาวะคับขัน ซึ่งห้ามการกักตุนสินค้าหรือส่งสินค้าต้องห้ามออกไปนอกราชอาณาจักรโดยไม่ได้รับอนุญาตและอาจมีกรณีลักลอบส่งทางเรือ และกฎหมายนี้ใช้เฉพาะในภาวะคับขันเท่านั้น) แต่ถ้าจะพิจารณาเฉพาะที่เกี่ยวข้องจริง ๆ จะมีประมาณ ๕๐ ฉบับ

ประเทศไทยเป็นประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายแบบ Civil Law ซึ่งหลายประเทศในแถบภาคพื้นยุโรปและประเทศที่ได้รับอิทธิพลจากประเทศดังกล่าวก็ใช้อยู่เช่นเดียวกันโดยระบบกฎหมายนี้จะไม่ถือว่าคำพิพากษาของศาลเป็นกฎหมายดังเช่นในประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายแบบ Common Law ซึ่งประเทศอังกฤษและประเทศที่ได้รับอิทธิพลจากอังกฤษใช้อยู่ และระบบกฎหมายไทยไม่ถือว่ากฎหมายระหว่างประเทศเป็นกฎหมายภายในที่มีผลบังคับใช้ในประเทศอีกด้วย ดังนั้น จึงไม่ใช่เรื่องแปลกที่ประเทศไทยจะมีกฎหมายระดับพระราชบัญญัติเป็นจำนวนมาก (ประเทศในแถบภาคพื้นยุโรป เช่น ฝรั่งเศส จึงมักนิยมนำกฎหมายที่มีลักษณะเดียวกันมารวมเป็นประมวลกฎหมาย อาทิ ประมวลกฎหมายการเงิน)

การที่ประเทศไทยใช้ระบบกฎหมายแบบ Civil Law เป็นสาเหตุที่ทำให้รัฐธรรมนูญบัญญัติให้การเข้าเป็นภาคีสนธิสัญญาใดไม่ว่าจะเป็นแบบทวิภาคี (bilateral) หรือพหุภาคี (multilateral) หากต้องตรากฎหมายภายในเพื่อรองรับตามสนธิสัญญานั้นจะต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภาก่อน ทั้งนี้เพื่อให้มีผลผูกพันต่อรัฐสภาที่ต้องให้ความเห็นชอบเมื่อรัฐบาลเสนอกฎหมายต่อรัฐสภา และตราเป็นกฎหมายใช้บังคับต่อไปอันทำให้รัฐบาลมีเครื่องมือในการปกครองประเทศตอบสนองต่อพันธกรณีที่ได้ทำสนธิสัญญาไว้ได้ (รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ที่เพิ่งผ่านประชามติก็บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๙๐)

สำหรับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ๑๙๘๒ นั้น เมื่อได้ศึกษาแล้ว พบว่าบรรดากฎหมายภายในของไทยที่เกี่ยวข้องกับทะเลทั้งหมดมีกฎหมายที่สอดคล้องกับอนุสัญญาดังกล่าวเพียงไม่กี่ฉบับ และในจำนวนไม่กี่ฉบับนั้นก็มิได้สอดคล้องไปเสียทั้งหมด ดังนั้น หากประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ (ratification) ประเทศไทยจะต้องแก้ไขกฎหมายภายในจำนวนมาก รวมทั้งต้องตรากฎหมายขึ้นใหม่หลายฉบับ อาทิ กฎหมายรองรับสถานะขององค์กรตามอนุสัญญา (องค์กรแสวงประโยชน์จากมรดกร่วมกันของมนุษยชาติที่อยู่ในใต้พื้นดินท้องทะเลหรือพื้นดินท้องทะเล หรือองค์กรระงับข้อพิพาทใด ๆ

---

* ผู้อำนวยการสำนักกฎหมายปกครอง สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะทำงานโครงการสถานการณ์ปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคตของประเทศไทยกับการใช้ทะเลอย่างยั่งยืนโดยการสนับสนุนของ สกว.)

เกี่ยวกับการใช้และตีความอนุสัญญา) หรือกฎหมายรองรับการวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเล หรือกฎหมายรองรับการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลโดยเฉพาะที่อยู่นอกทะเลอาณาเขต จากปัญหาทางด้านกฎหมายนี้เองที่ส่งผลให้รัฐบาลใดที่ประสงค์จะให้สัตยาบันอนุสัญญาฉบับนี้ต้องสามารถอธิบายต่อรัฐสภาได้ว่าจะต้องตรากฎหมายภายในใดบ้าง ไม่ว่าจะเป็นการปรับปรุงแก้ไขหรือตราขึ้นใหม่ รวมทั้งต้องอธิบายได้ว่า ไทยจะได้ประโยชน์จากอนุสัญญานี้อย่างไรบ้าง และต้องเสียประโยชน์หรือไม่ สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้นับว่าเป็นอุปสรรคที่สำคัญต่อการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ๑๙๘๒ ซึ่งประเทศไทยอยู่ในสถานะผู้ลงนามเท่านั้นมาเป็นเวลาหลายปีแล้ว

อย่างไรก็ดี การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ หรือไม่นั้น ยังไม่ใช่ปัญหาที่สำคัญ เพราะปัญหาที่สำคัญยิ่งกว่านั้นก็คือผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ซึ่งในบางเรื่องของอนุสัญญาฯ ได้กลายเป็นจารีตประเพณีระหว่างประเทศที่มีผลบังคับใช้ต่อทุกรัฐ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zone : EEZ) ดังนั้น ประเทศไทยจำเป็นที่จะต้องมีกฎหมายภายในเป็นเครื่องมือในการรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์ดังกล่าวและขจัดปัญหาที่เกี่ยวกับกฎหมายให้หมดไป

ปัญหา แบ่งออกได้เป็น ๒ กรณี คือ

๑. *กรณีแรก* ปัญหาของผู้ใช้กฎหมายหรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือปัญหาในทางปฏิบัติของการบังคับใช้กฎหมาย

๑.๑ ความซ้ำซ้อนในอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่หลายหน่วยงานแต่ขาดการประสานกันระหว่างเจ้าหน้าที่

กิจกรรมทางทะเลบางประเภทนั้นอยู่ในความควบคุมดูแลของกฎหมายหลายฉบับส่งผลให้มีเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจหน้าที่ในการควบคุมกิจกรรมนั้นจากหลายหน่วยงาน ยกตัวอย่างเช่น กรณีที่เรือต่างชาติทิ้งสิ่งปฏิกูลที่ชายฝั่งหรือน่านน้ำภายใน ซึ่งจะเป็นความผิดตามมาตรา ๒๐(๑) แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. ๒๕๓๕ ในกรณีที่ได้มีการออกข้อบัญญัติท้องถิ่นตามมาตรานี้แล้ว และเป็นความผิดตามมาตรา ๓๓ แห่งพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. ๒๕๓๕ ซึ่งกฎหมายทั้งสองฉบับนี้มีเจ้าพนักงานท้องถิ่นเป็นผู้บังคับใช้กฎหมาย และนอกจากความผิดตามกฎหมายทั้งสองฉบับดังกล่าวแล้วยังเป็นความผิดตามมาตรา ๑๑๙ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ ซึ่งเจ้าท่าของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเป็นผู้มีอำนาจดำเนินคดี และอาจมีความผิดตามมาตรา ๑๙ แห่งพระราชบัญญัติการประมง พุทธศักราช ๒๔๙๐ อีกด้วย ซึ่งการดำเนินการตามกฎหมายฉบับนี้เป็นอำนาจหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่สังกัดกรมประมง นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่ตำรวจของกองบังคับการตำรวจน้ำและเจ้าหน้าที่ทหารเรือก็มีอำนาจดำเนินคดีสำหรับการกระทำดังกล่าวอีกเช่นเดียวกัน จึงเห็นได้ว่าเป็นกรณีที่การกระทำความผิดกรรมเดียวเป็นความผิดต่อกฎหมายหลายบทและมีเจ้าหน้าที่ของหลายหน่วยงานเข้ามาเกี่ยวข้องการที่มีเจ้าหน้าที่เข้ามาตรวจสอบดูแลในเรื่องนี้อาจเป็นผลดีหากมีการเชื่อมโยงประสานข้อมูลระหว่างเจ้าหน้าที่เข้าด้วยกัน ซึ่งจะส่งผลให้การนำตัวผู้กระทำผิดมาลงโทษมีประสิทธิภาพ แต่ถ้าไม่มีการเชื่อมโยงประสานระหว่างเจ้าหน้าที่แต่ละฝ่ายแล้วย่อมส่งผลให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายตามมา ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของบทลงโทษตามกฎหมายที่ควรนำมาใช้กับผู้ที่กระทำความผิดหรือช่องทางในการแสวงหาประโยชน์โดยมิชอบของเจ้าหน้าที่

จากตัวอย่างจะเห็นได้ว่า การใช้อำนาจตามกฎหมายเพื่อควบคุมกิจกรรมในการใช้ทะเลมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการประสานงานระหว่างหน่วยงานหลายหน่วยงาน เพื่อให้การควบคุมกิจกรรมการใช้ทะเลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

๑.๒ ความชัดเจนของหน่วยงานผู้รับผิดชอบเพื่อบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย

สถานการณ์ในปัจจุบันของประเทศไทยนั้น หน่วยงานที่มีหน้าที่บังคับให้เป็นไปตามกฎหมายสำหรับบางกรณียังคงขาดความชัดเจนอยู่ ยกตัวอย่างเช่น กรณีเรือต่างชาติทิ้งสิ่งปฏิกูลในน่านน้ำภายในหรือชายฝั่งทะเลและก่อให้เกิดความเสียหายต่อน้ำทะเลโดยอาจทำให้เน่าเสียหรือเกิดภาวะมลพิษต่อทรัพยากรธรรมชาติที่มีชีวิตในบริเวณนั้น ก็ยังไม่แน่ชัดว่าหน่วยงานใดที่จะถือว่าเป็นผู้เสียหายที่มีสิทธิฟ้องร้องให้เรือต่างชาติทำการกำจัดมลพิษที่เกิดขึ้นหรือฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติให้กลับมาเป็นเช่นเดิม หรือเรียกค่าใช้จ่ายกรณีที่หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องได้ทำการขจัดหรือแก้ไขภาวะมลพิษที่เกิดขึ้นไปแล้ว หรือในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในทางแพ่ง ก็ยังไม่มีคำพิพากษาศาลฎีกาเป็นบรรทัดฐานว่ารัฐบาลไทยสามารถใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมผ่านทางศาลในกรณีนี้ได้ ซึ่งตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.๑๙๘๒ ก็ได้กำหนดให้รัฐชายฝั่งมีเขตอำนาจทางแพ่งบนเรือต่างชาติในทะเลอาณาเขตด้วย

ปัญหาในส่วนนี้มีความสำคัญอย่างยิ่ง เนื่องจากความไม่ชัดเจนในหน้าที่ของหน่วยงานของรัฐในการควบคุมกิจกรรมทางทะเลจะส่งผลให้การควบคุมกิจกรรมทางทะเลเป็นไปอย่างไม่มีประสิทธิภาพเนื่องจากเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องย่อมไม่กล้าที่จะดำเนินการตามกฎหมายของตนได้อย่างเต็มที่ เพราะไม่แน่ใจว่าแท้จริงแล้วตนมีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายที่จะเข้าไปควบคุมกิจกรรมการใช้ทะเลในกรณีนั้น ๆ หรือไม่

๑.๓ การบังคับใช้กฎหมายโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบกฎหมายนั้น ๆ ยังไม่มีประสิทธิภาพ

ในบางกรณีปัญหาในการควบคุมกิจกรรมการใช้ทะเลของเจ้าหน้าที่ก็เกิดขึ้นมาจากการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่มีประสิทธิภาพของเจ้าหน้าที่เอง กล่าวคือ เป็นกรณีที่มีกฎหมายควบคุมการกระทำนั้น ๆ แล้ว แต่ก็ยังมีการฝ่าฝืนกฎหมายเกิดขึ้นอยู่ เช่น ปัญหาของการบุกรุกที่ดินชายฝั่งทะเลอันเป็นที่ของป่าสงวนหรืออุทยานแห่งชาติทางทะเลหรือที่สาธารณสมบัติของแผ่นดิน อันก่อให้เกิดปัญหาป่าชายเลนหรืออุทยานแห่งชาติทางทะเลเสื่อมโทรมหรือลดน้อยลง และส่งผลให้เกิดปัญหาการกัดเซาะพื้นที่ชายฝั่งทะเล และระบบนิเวศของชายฝั่งทะเลต้องสูญเสียไป ไม่ว่าหาดทราย ปะการัง หรือพืชชายฝั่งหรือพืชทะเลบางชนิด เช่น ป่าไม้โกงกางหรือหญ้าทะเล เป็นต้น ปัญหาตามกรณีที่ยกมานี้มีกฎหมายหลายฉบับที่เกี่ยวข้องและมีมาตรการทางกฎหมายเพื่อที่จะดำเนินการกับผู้กระทำความผิดอยู่แล้ว ไม่ว่าจะเป็นกฎหมายว่าด้วยป่าสงวนแห่งชาติ กฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ หรือกฎมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เป็นต้น ซึ่งการแก้ไขปัญหานี้สามารถทำได้ยาก เนื่องจากเป็นปัญหาเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้ที่บังคับใช้กฎหมาย ซึ่งหากปัญหาที่เกิดขึ้นเกิดจากข้อบกพร่องในบทบัญญัติของกฎหมายยังสามารถปรับปรุงกฎหมายนั้น ๆ เพื่อแก้ไขข้อบกพร่องที่เกิดขึ้นได้ แต่ปัญหาในเชิงพฤติกรรมของเจ้าหน้าที่นั้นอาศัยเพียงแต่การแก้ไขกฎหมายไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้ ซึ่งในส่วนนี้ผู้บังคับบัญชาหรือผู้กำกับดูแลเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามกฎหมายจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องให้ความสำคัญกับการควบคุมการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่เพื่อไม่ให้เจ้าหน้าที่ละเลยหน้าที่ตามกฎหมายที่ต้องปฏิบัติ หรืออาศัยอำนาจหน้าที่ของตนแสวงหาประโยชน์โดยมิชอบ รวมทั้งการแนะแนวทางที่จะทำให้การปฏิบัติหน้าที่ลุล่วงไปได้อย่างมีประสิทธิภาพด้วย

๑.๔ ข้อจำกัดเชิงพื้นที่ในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่

บางครั้งการดำเนินการตามกฎหมายบางประการ เช่น การดำเนินคดีตามกฎหมายที่มีการกระทำความผิดในกิจกรรมการใช้ทะเล ยังมีข้อจำกัดในเรื่องพื้นที่สำหรับการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่อยู่ ยกตัวอย่างเช่น กรณีการดำเนินคดีอาญาตามกฎหมายกับผู้ที่กระทำความผิดในท้องทะเล ซึ่งหากความผิดนั้นไม่ใช่ความผิดอาญาแผ่นดินก็จะต้องทำการร้องทุกข์กล่าวโทษต่อพนักงานสอบสวนเสียก่อนจึงจะดำเนินคดีต่อไปได้ หรือในกรณีที่ทำการลงโทษ ผู้ตระเตรียมการหรือพยายามกระทำความผิดในกรณีที่กฎหมายบัญญัติให้การตระเตรียมการหรือการพยายามกระทำความผิดนั้นเป็นความผิดแม้ว่าจะกระทำลงไปนอกราชอาณาจักร หากกระทำการนั้นไปจนความผิดสำเร็จแล้วผลจะเกิดขึ้นในราชอาณาจักร ก็มีปัญหาว่าจะมีเจ้าหน้าที่ใดที่ทำการจับกุมผู้กระทำความผิดนอกราชอาณาจักรในกรณีนี้ (เช่น อาจอยู่ในเขต EEZ) และในกรณีที่การกระทำดังกล่าวไม่ใช่ความผิดอาญาแผ่นดิน ก็จะต้องมีการร้องทุกข์กล่าวโทษเพื่อดำเนินคดีอาญาตามที่ได้กล่าวไปแล้ว และเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญาจะจำกัดอยู่เฉพาะพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจที่มีอำนาจสืบสวน ส่วนอำนาจสอบสวนเป็นของพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ ซึ่งโดยปกติประจำการอยู่บนฝั่ง อันจะเห็นได้ว่าเป็นข้อจำกัดเชิงพื้นที่สำหรับการดำเนินการตามกฎหมายของเจ้าหน้าที่ อีกตัวอย่างหนึ่งของข้อจำกัดเชิงพื้นที่ในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ได้แก่ กรณีที่สามารถจับผู้กระทำความผิดบนเรือในทะเลอาณาเขตได้ ในกรณีที่ไม่มีการแบ่งเขตความรับผิดชอบระหว่างพนักงานสอบสวนภายในทะเลอาณาเขตไว้ดังเช่นที่มีการกำหนดเขตจังหวัดในอ่าวไทยตอนในซึ่งถือเป็นน่านน้ำภายในของประเทศไทย จะต้องนำส่งอัยการสูงสุดหรือพนักงานสอบสวนที่อัยการสูงสุดมอบหมาย ซึ่งเป็นขั้นตอนที่มีความยุ่งยากในทางปฏิบัติ

๒. *กรณีที่สอง* ปัญหาของตัวบทกฎหมายหรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ปัญหาทางกฎหมายของบทบัญญัติของกฎหมายของประเทศไทย

นอกจากปัญหาในทางปฏิบัติเกี่ยวกับการควบคุมกิจกรรมการใช้ทะเลของเจ้าหน้าที่แล้ว บทบัญญัติแห่งกฎหมายภายในเองก็มีข้อบกพร่องด้วยเช่นกัน ดังจะเห็นได้ว่าในทุกเขตของทะเลนั้น กฎหมายของประเทศไทยยังมีข้อบกพร่องที่ไม่สามารถทำการควบคุมกิจกรรมการใช้ทะเลในแต่ละเขตนั้น ๆ ตามอนุสัญญาฯ ได้ ยกตัวอย่างเช่น ในเรื่องของการผ่านทะเลอาณาเขตโดยสุจริตนั้น ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ ได้กำหนดให้กรณีที่มีการดำเนินกิจกรรมวิจัยหรือสำรวจโดยเรือต่างชาติที่เข้ามาในทะเลอาณาเขตจะไม่ถือว่าเป็นการผ่านโดยสุจริต ซึ่งในส่วนนี้กฎหมายภายในของประเทศไทยที่กล่าวถึงเรื่อง การวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเลไว้มีเพียงพระราชบัญญัติปิโตรเลียม พ.ศ. ๒๕๑๔ เท่านั้น ซึ่งก็ไม่เกี่ยวข้องกับการแล่นผ่านทะเลอาณาเขตของเรือต่างชาติแต่ประการใด หรือบทบัญญัติกฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องกับเขตต่อเนื่อง เช่น พระราชบัญญัติโรคติดต่อ พ.ศ. ๒๕๒๓ หรือพระราชบัญญัติโรคระบาดสัตว์ พ.ศ. ๒๔๙๙ ก็ไม่ครอบคลุมไปถึงเขตต่อเนื่องด้วย ๆ ทั้ง ๆ ที่อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ กำหนดให้รัฐชายฝั่งสามารถดำเนินมาตรการในเขตต่อเนื่องเพื่อป้องกันการกระทำความผิดที่เกี่ยวข้องกับการสุขาภิบาลอันจะเกิดขึ้นภายในราชอาณาจักรได้ก็ตาม นอกจากเขตทางทะเลตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้นไม่ว่าจะเป็นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ในเขตไหล่ทวีป ในทะเลหลวงหรือในเรื่องการคุ้มครองและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล บทบัญญัติของกฎหมายภายในยังไม่เข้าไปครอบคลุมทุกกรณีซึ่งอาจสรุปได้ดังต่อไปนี้

(ก) กรณีที่ไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายภายในบัญญัติไว้ในเรื่องนั้น ๆ

หมายความถึงกรณีที่อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ ได้กำหนดในเรื่องใดเรื่องหนึ่งเอาไว้ แต่ไม่มีกฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องหรือบัญญัติถึงเรื่องนั้นเลย ยกตัวอย่าง เช่น อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ ได้กำหนดเรื่องเกี่ยวกับการวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเลเอาไว้ แต่หากพิจารณาตามกฎหมายภายในของประเทศไทยแล้วจะเห็นได้ว่าไม่มีกฎหมายฉบับใดที่กำหนดไว้โดยตรงครอบคลุมการวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเลในทุกเรื่อง นอกจากนี้ ในเขต EEZ หลายกิจกรรมที่ไทยไม่มีกฎหมายบังคับใช้ เช่น หลักเกณฑ์การวางสายหรือท่อใต้ทะเล หรือการสร้างเกาะเทียมหรือสิ่งติดตั้ง หรือการรักษาสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

(ข) กรณีที่บทบัญญัติของกฎหมายภายในกำหนดไว้แตกต่างจากอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒

หมายความถึงกรณีที่กฎหมายภายในได้บัญญัติเรื่องตามที่อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ กำหนดไว้ แต่บทบัญญัติของกฎหมายภายในแตกต่างจากอนุสัญญาฯ ยกตัวอย่างเช่น การกำหนดโทษจำคุกไว้สำหรับการกระทำความผิดในเขตเศรษฐกิจจำเพาะซึ่งต้องห้ามตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ แต่พระราชบัญญัติการประมง พุทธศักราช ๒๔๙๐ ได้กำหนดกรณีการทำการประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของไทยโดยลักษณะที่เป็นการฝ่าฝืนข้อกำหนดของรัฐมนตรีที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการทำประมงในพื้นที่จับสัตว์น้ำตามมาตรา ๓๒ ก็จะต้องรับโทษตามมาตรา ๖๕ ซึ่งกำหนดโทษปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือทั้งปรับทั้งจำ

(ค) กรณีที่มีบทบัญญัติของกฎหมายภายในแต่ไม่ครอบคลุมถึงขอบเขตตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒

หมายความถึงกรณีที่มีกฎหมายภายในบัญญัติในเรื่องนั้น ๆ ตามที่อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ ได้กำหนดเอาไว้ แต่ทว่าในบทบัญญัติของกฎหมายภายในยังไม่ครอบคลุมขอบเขตตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ ยกตัวอย่างเช่น ในเขตทะเลหลวง รัฐมีหน้าที่ในการออกกฎหมายเพื่อกำหนดโทษสำหรับกรณีเรือซึ่งชักธงของตนหรือโดยบุคคลที่อยู่ภายใต้เขตอำนาจของตนทำให้สายเคเบิลใต้ทะเลหลวง ทางท่อหรือสายไฟแรงสูงใต้ทะเลแตกหักหรือเสียหายไม่ว่าจะโดยเจตนาหรือประมาทอันเป็นความผิด ซึ่งในเรื่องนี้พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ ก็ได้กำหนดควบคุมในเรื่องนี้เอาไว้ ซึ่งกำหนดไว้ในหมวดที่สามข้อบังคับว่าด้วยการทอดสมอใกล้เคียงหรือเกาสมอข้ามสายท่อหรือสิ่งก่อสร้างที่ทอดใต้น้ำ แต่พระราชบัญญัตินี้ก็ถูกจำกัดขอบเขตไว้เพียงทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่องเท่านั้น

แนวทางแก้ไข

๑. ประเทศไทยต้องให้สัตยาบันเพื่อเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ (ลงนามไว้ตั้งแต่ ค.ศ. ๑๙๘๒ (๒๕๒๕)) เพราะการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ กฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ จะมีผลดีต่อประเทศไทย เช่น

๑) จะช่วยให้สามารถปกปักษ์รักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถอ้างสิทธิและเสรีภาพในทะเลตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ได้อย่างเต็มที่ อีกทั้งสามารถปกป้องสิทธิของคนในชาติที่ออกไปทำการประมงนอกน่านน้ำได้อย่างเต็มที่ กล่าวคือสามารถนำข้อพิพาทในระหว่างรัฐภาคีอนุสัญญาฯ กฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ ด้วยการขึ้นสู่การพิจารณาของศาลกฎหมายทะเลระหว่างประเทศ (International Tribunal on the Law of the Sea) เพื่อให้พิจารณาตัดสินระงับข้อพิพาทระหว่างกันได้ ทำให้ประเทศไทยสามารถเรียกร้องความเป็นธรรมในฐานะภาคีได้อย่างเต็มที่ เช่น ใช้สิทธิเรียกร้องความเป็นธรรมจากศาลกฎหมายทะเลระหว่างประเทศ ในกรณีทางการมาเลเซียใช้อาวุธปืนยิงเรือประมงไทย ซึ่งถือว่าเป็นการขัดต่อบทบัญญัติมาตรา ๗๓ ของอนุสัญญาฯ กฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ ดังกล่าวอย่างยิ่ง แต่ในทางปฏิบัติประเทศไทยไม่สามารถฟ้องร้องรัฐบาลมาเลเซียต่อศาลกฎหมายทะเลระหว่างประเทศได้ เพราะประเทศไทยยังมิได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว ในขณะที่ประเทศมาเลเซียมีสถานะเป็น “ภาคี” แล้วตั้งแต่ปี ๑๙๙๖ จึงส่งผลให้ประเทศไทยอยู่ในฐานะที่เสียเปรียบประเทศมาเลเซียเป็นอย่างยิ่ง

๒) หลังจากที่เข้าเป็นภาคีแล้วทำให้ประเทศไทยต้องนำหลักปฏิบัติระหว่างประเทศตลอดจนสิทธิ หน้าที่ เขตอำนาจ และบทบาทของรัฐตามบทบัญญัติของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ มาใช้ประกอบการจัดทำแผนปฏิบัติการระดับชาติว่าด้วยการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเล เพื่อเป็นกรอบนโยบายแห่งรัฐในการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลให้มีประสิทธิภาพ และมีแผนการดำเนินการที่ชัดเจน เพื่อเร่งฟื้นฟูสภาพแวดล้อมทางทะเลและความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรสัตว์น้ำและความหลากหลายทางชีวภาพในทะเลของไทยทั้งด้านอ่าวไทยและฝั่งทะเลอันดามัน

๒. ประเทศไทยจะถูกบังคับโดยอัตโนมัติให้จัดทำกรอบนโยบายทางทะเลเพื่อรักษาผลประโยชน์ของชาติให้เป็นรูปธรรม เมื่อกรอบนโยบายได้รับการจัดทำเสร็จแล้วก็จะต้องเริ่มจัดทำกรอบด้านกฎหมายทางทะเลเพื่อให้ครอบคลุมกิจกรรมทางทะเลทั้งหมดที่เกิดขึ้นทางทะเล ซึ่งประกอบด้วยชายฝั่งและน่านน้ำภายใน ทะเลอาณาเขต เขตต่อเนื่อง ไหล่ทวีป เขตเศรษฐกิจจำเพาะ และทะเลหลวง

๓. ในการจัดทำกรอบนโยบายและกรอบด้านกฎหมายทางทะเลของไทย ควรมีการจัดตั้งสำนักงานอิสระขึ้นอย่างน้อยหนึ่งแห่ง โดยให้ทำหน้าที่หลักในการประสานแผนปฏิบัติการต่าง ๆ เพื่อช่วยทำให้นโยบายที่กำหนดไว้สามารถปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนทำหน้าที่กำกับดูแลให้มีการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการดังกล่าวให้บรรลุ ทำหน้าที่วิเคราะห์ผลกระทบทั้งทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง กฎหมาย และสิ่งแวดล้อม อันอาจเกิดมีขึ้นจากการปฏิบัติการต่าง ๆ ดังกล่าว ทั้งนี้ สำนักงานอิสระดังกล่าวควรขึ้นตรงต่อนายกรัฐมนตรีและไม่อยู่ภายใต้กระทรวงใดโดยเฉพาะเพื่อหลีกเลี่ยงการมองภาพทะเลเป็นส่วน ๆ อย่างไรก็ตามอาจประกอบด้วยผู้แทนส่วนราชการต่าง ๆ ที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบต่อกิจกรรมทางทะเลหรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องทั้งหมด โดยเฉพาะอย่างยิ่ง สำนักงานอิสระดังกล่าวจะทำหน้าที่ผลักดันให้เกิดการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติทางทะเลในองค์รวม คือมองทะเลเป็นหนึ่งเดียว เมื่อมียุทธศาสตร์แล้วก็จะผลักดันให้เกิดแผนปฏิบัติการแห่งชาติว่าด้วยกิจกรรมทางทะเล โดยจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการกำหนดหน่วยงานที่ทำหน้าที่รับผิดชอบ (อาจมากกว่าหนึ่งแห่งก็ได้) เพื่อปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการแห่งชาติ ซึ่งจะได้รับการจัดทำร่วมกันของผู้แทนส่วนราชการเพื่อแก้ไขปัญหาอุปสรรคที่เกิดมีขึ้นอยู่ในปัจจุบันแบบบูรณาการ อันจะช่วยลดการซ้ำซ้อนของการดำเนินการและลดการซ้ำซ้อนของการใช้อำนาจหน้าที่เพื่อการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย (law enforcement)

๔. การพัฒนากรอบด้านกฎหมายทางทะเล เห็นว่านอกจากการเร่งเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ โดยเร็วแล้ว รัฐบาลควรเร่งจัดตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงานเฉพาะกิจเพื่อศึกษาถึงความไม่ชัดเจนของอำนาจหน้าที่และกฎหมายที่ให้อำนาจดังกล่าว ความซ้ำซ้อนของการใช้อำนาจ ความไม่ครอบคลุมของบทบัญญัติของกฎหมายที่ใช้อยู่ในปัจจุบันกับกิจกรรมทางทะเลและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เพื่อสรุปปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนากฎหมายทางทะเลทั้งหมดโดยเร็ว และเร่งหาแนวทางแก้ไขปัญหาโดยด่วน หรือกล่าวโดยย่อคือ เร่งสังคยานากฎหมายทางทะเลโดยเร็ว และอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งนี้ เพื่อให้กฎหมายสามารถเป็นเครื่องมือในการใช้คุ้มครอง และรักษาผลประโยชน์ทางทะเลให้เป็นไปอย่างยั่งยืน

๕. โดยที่การสังคยานากฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องกับทะเลมีจำนวนมาก อาจทำให้เกิดความล่าช้าได้ภายใต้ระบบการตรากฎหมายของไทย ดังนั้น ในระหว่างการสังคยานาควรเร่งจัดทำกฎหมายกลางเพื่อคุ้มครองสิทธิและหน้าที่ที่ประเทศไทยพึงมีและทำให้ไทยมีเขตอำนาจของรัฐในทะเลต่าง ๆ ที่อยู่นอกทะเลอาณาเขตอันเป็นการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายไปพลางก่อน และเมื่อการสังคยานากฎหมายในแต่ละฉบับเสร็จสิ้นลงก็อาจยกเลิกกฎหมายกลาง คงไว้แต่เพียงกฎหมายจัดตั้งสำนักงานอิสระตามข้อ ๓ เพื่อแก้ไขปัญหาในทางปฏิบัติดังที่กล่าวไว้ข้างต้น

อนึ่ง แม้ประเทศไทยจะไม่ให้สัตยาบันอนุสัญญาฯ ก็ตาม (เนื่องจากอุปสรรคดังที่กล่าวไว้ข้างต้น) แต่ก็ควรเร่งดำเนินการตามข้อ ๒ ถึงข้อ ๕ โดยเร็ว ทั้งนี้ อาจตั้งคณะกรรมการขึ้นชุดหนึ่งศึกษาในการจัดทำกรอบด้านนโยบายฯ และกรอบด้านกฎหมายฯ เพื่อนำไปสู่การจัดตั้งสำนักงานอิสระและการสังคยานากฎหมายต่อไป ซึ่งจะเกิดประโยชน์ที่ทำให้มีเครื่องมือรักษาผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลทั้งหมดและเป็นเครื่องมือที่ลดอุปสรรคทำให้การให้สัตยาบันนั้นเป็นไปโดยง่ายยิ่งขึ้นอีกด้วย

ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล
“สมดุล พอเพียง และยั่งยืน”

ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งของไทยต้องถูกใช้อย่างถูกหลักสมุทราภิบาล[1] เพื่อให้ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลมีให้คนไทยใช้ได้อย่างพอเพียงและยั่งยืน

****

สถานการณ์

- ประเทศไทยมีพื้นที่ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลประมาณ 320,000 ตารางกิโลเมตร ซึ่งคิดเป็นกว่า 60 เปอร์เซ็นต์ของพื้นที่ทางบกที่มีอยู่ประมาณ 513,000 ตารางกิโลเมตร มีแนวชายฝั่งรวมทั้งด้านทะเลอ่าวไทยและทะเลอันดามันประมาณ 2,800 กิโลเมตร คนไทยอย่างน้อย 19 ล้านคนใน 23 จังหวัดที่ติดทะเลได้รับประโยชน์โดยตรง และคนไทยทุกคนในทุกพื้นที่ของประเทศล้วนแล้วแต่ได้รับประโยชน์จากทะเลทั้งสิ้น

- นอกจากนี้ ทะเลยังให้ประโยชน์ในทางอ้อม เช่น ป่าชายเลนช่วยป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง ช่วยลดความรุนแรงของคลื่นลมและพายุที่จะพัดเข้าทำลายชายฝั่งทะเลของประเทศไทย เป็นต้น ซึ่งจะทำให้ความเสียหายที่เกิดจากภัยธรรมชาติลดน้อยลงได้

- แม้ว่าผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลของไทยจะมีอยู่มาก แต่ในความเป็นจริงประเทศไทยสูญเสียผลประโยชน์อันพึงจะได้รับไปเป็นจำนวนมาก ซึ่งเป็นผลมาจาก 1) ทรัพยากรมีอยู่อย่างจำกัด มีการใช้ประโยชน์อย่างไม่ยั่งยืน ส่งผลให้เกิดความเสื่อมโทรม และหมดไปของทรัพยากรธรรมชาติ ผู้เชี่ยวชาญคาดว่ามูลค่าการสูญเสียผลประโยชน์ทางทะเลในปัจจุบัน เช่น การสูญพันธุ์ของสัตว์และพืชทะเล เป็นต้น มีมากกว่ามูลค่าการใช้หลายเท่า 2) ขาดองค์ความรู้ที่มีความจำเป็นต่อการบริหารจัดการผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล เช่น วิทยาศาสตร์ทางทะเล การบริหารจัดการทรัพยากรประมงในน่านน้ำไทย การประมงนอกน่านน้ำไทย กิจการทางทะเล การขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี เป็นต้น 3) กฎข้อบังคับในระดับภูมิภาคหรือระดับโลกที่มีการเปลี่ยนแปลงไป โดยที่ประเทศไทยยังไม่ได้ปรับเปลี่ยนให้เท่าทัน 4) ประชาชนในพื้นที่ชายฝั่งทะเลยังขาดโอกาสในการเข้าถึงการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลแบบบูรณาการ และที่สำคัญ คือ 5) ***ภาครัฐขาดนโยบายและแผนยุทธศาสตร์ในการจัดการผลประโยชน์ชาติทางทะเลในภาพรวม*** ซึ่งทำให้การบริหารจัดการทะเลที่ผ่านมาไม่ประสบความสำเร็จ

- ประมาณการณ์มูลค่าผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลของประเทศไทยจากการใช้ไม่ต่ำกว่า 7.5 ล้านล้านบาท ในจำนวนนี้ตกอยู่ในมือคนไทยไม่ถึง 30 เปอร์เซ็นต์

---

[1] สมุทราภิบาล มาจากคำว่า สมุทร ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 แปลว่า ทะเลลึก (ส.; ป. สมุทฺท) รวมกับคำว่า อภิบาล ซึ่งแปลว่า บำรุงรักษา, ปกครอง รวมแล้วหมายถึง การบำรุงทะเลให้มีผลผลิตเพิ่มขึ้น แทนการมุ่งเพื่อใช้ทรัพยากรทางทะเลแต่เพียงด้านเดียว เสนอโดย ศาสตราจารย์กิตติคุณ ดร. ทวีศักดิ์ ปิยะกาญจน์ ที่ปรึกษาสมาคมวิทยาศาสตร์ทางทะเลแห่งประเทศไทย

ในห้วงเวลา 10 ปีข้างหน้า ผลประโยชน์ทางทะเลของประเทศไทยจะยิ่งมีมูลค่าเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ยังมีภัยคุกคามที่ส่งผลกระทบต่อเสรีภาพในการใช้ทะเลของประเทศไทยอยู่หลายประการ ทั้งจากภัยทางทหาร และภัยอื่นๆ โดยเฉพาะการก่อการร้ายในทะเล การกระทำอันเป็นโจรสลัด และ ภัยธรรมชาติต่างๆ ที่นับวันจะทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น ดังนั้น ประเทศไทยจึงจำเป็นจะต้องสร้างนโยบายแห่งชาติขึ้นเพื่อเกื้อหนุนการดำเนินงานต่างๆ ในการปกป้องรักษาผลประโยชน์แห่งชาติที่เกิดจากการใช้ทะเลน่านน้ำไทยอย่างเหมาะสมและเป็นธรรมกับทุกฝ่าย ทั้งนี้จะต้องได้รับการสนับสนุนและความร่วมมือจากผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนทั้งจากภาคประชาชนทั่วไปและภาครัฐ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในหน่วยงานระดับสูงอย่างรัฐบาลที่มีหน้าที่สำคัญในการบริหารนำพาประเทศให้เจริญก้าวหน้าและดำรงอยู่ในประชาคมโลกได้อย่างภาคภูมิ

รัฐบาลควรทำอะไร?

1. ประกาศนโยบายและยุทธศาสตร์ระดับชาติเกี่ยวกับผลประโยชน์ชาติทางทะเลในทุกมิติอย่างเป็นระบบที่สอดคล้องกัน ด้วยกระบวนการการมีส่วนร่วมของทุกฝ่าย
2. รณรงค์สร้างจิตสำนึกสาธารณะเกี่ยวกับผลประโยชน์ชาติทางทะเลในทุกมิติให้กับกลุ่มคนทุกระดับอย่างเป็นรูปธรรม
3. ส่งเสริมและสนับสนุนการศึกษาวิจัยอย่างบูรณาการที่ครอบคลุมทุกมิติ เช่น วิทยาศาสตร์ทางทะเล การบริหารจัดการประมงอย่างรับผิดชอบในน่านน้ำไทย การประมงนอกน่านน้ำไทย กิจการทางทะเล การขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กฎหมายระหว่างประเทศ
4. ให้หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการให้สัตยาบันเพื่อเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (ลงนามรับรองไว้ตั้งแต่ ค.ศ. 1982 (2525)) เพื่อสร้างโอกาสที่จะสงวนรักษา และปกป้องสิทธิที่พึงมีพึงได้จากการใช้ทะเลของคนในชาติ
5. จัดตั้งคณะทำงานในลักษณะคณะกรรมการระดับชาติ หรือ คณะกรรมการที่ปรึกษา (Advisory Board) หรือ ในชื่ออื่นๆ เพื่อทำหน้าที่เป็นหน่วยประมวลความรู้ (Think Tank) และกำหนดนโยบายผลประโยชน์ชาติทางทะเล รวมทั้งผลักดันให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามกรอบยุทธศาสตร์ที่ตั้งไว้ โดยคณะกรรมการหรือคณะทำงานดังกล่าวต้องมีความคล่องตัวในการดำเนินการเพื่อให้คำปรึกษาแก่ผู้มีอำนาจในการตัดสินใจได้

รายงานการระดมความคิดเห็นหัวข้อ
"นโยบายและการจัดการเกี่ยวกับทะเลเพื่อผลประโยชน์ของชาติและของประชาชน"
ห้อง Meeting Room 3
ในการสัมมนา "7.5 ล้านล้านบาทผลประโยชน์ชาติทางทะเล: วิกฤติหรือโอกาส"
วันที่ 10 กันยายน 2550 ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์

ประธาน ศร. ดร. ศรัณย์ เพ็ชร์พิรุณ
เลขานุการ นางสาวอรชา ธนากร
เลขานุการ นายศักดิ์อนันต์ ปลาทอง

ศ.ดร. ทวีศักดิ์ ปียะกาญจน์ มีความเห็นว่าการที่จะดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องทางทะเลต่อไปนั้น ความเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชนในทุกระดับเป็นสิ่งสำคัญและจำเป็น ซึ่งในอดีตเราละเลย ในการประชุมครั้งนี้ อยากจะให้ผู้เข้าร่วมประชุมทุกท่าน ทั้งผู้ที่ใช้ประโยชน์จากทะเลและผู้ปฏิบัติให้ข้อคิดเห็นและข้อแนะนำเพิ่มเติม จากที่ดร. ศรัณย์ได้กล่าวไว้

ในปัจจุบัน เขตทางทะเลของไทยเช่น อ่าวไทย ก็ได้ถูกเพื่อนบ้านแบ่งส่วน ทำให้มีพื้นที่น้อยลง ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องพิจารณาว่าควรทำอย่างไร เพื่อจะแก้ไขปัญหาหรือหาทางออก ที่ผ่านมา เราใช้ประโยชน์จากทะเลแต่เพียงอย่างเดียว ทำให้ทะเลและสิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรม เมื่อราวๆปี 2504 ไทยเคยจับสัตว์น้ำได้ 300 กิโลกรัมต่อชั่วโมง แต่สถิติในปี 2542 พบว่าไทยจับสัตว์น้ำได้เพียง 30 กิโลกรัมต่อชั่วโมง

ควรที่จะมีความคิดใหม่ๆ ว่าจะทำอย่างไร เพื่อที่จะฟื้นฟูทะเล ทำให้น่านน้ำไทย โดยเฉพาะอ่าวไทยสมบูรณ์ ควรที่จะกระตุ้นหรือทำให้เกิดแนวความคิดในการทะนุบำรุงทะเล ซึ่งนำมาสู่แนวความคิดเรื่อง สมุทธาภิบาล โดยสร้างความรู้เกี่ยวกับการทำนุบำรุงรักษาทะเลให้แก่เยาวชน

ดร.พิพัฒน์ ตั้งสืบกุล ในปัจจุบัน เขตเศรษฐกิจจำเพาะของไทยถูกล้อมโดยประเทศเพื่อนบ้าน เช่น พม่า อินโดนีเซีย อินเดีย ทำให้เราต้องเผชิญปัญหาในการเดินเรือ สำหรับเรื่องกฎหมายทะเลนั้น นอกจาก อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ซึ่งเราต้องการที่จะให้มีการสัตยาบันแล้ว ก็ยังมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับทะเลออกมาอีกหลายฉบับที่ไทยยังไม่ได้เข้าเป็นภาคีซึ่งต้องติดตาม นอกจากนั้น อยากจะให้ไทยมีองค์กรที่ดูแลเกี่ยวกับทะเลครบวงจรเช่นสถาบัน MIMA ของมาเลเซีย

พลเรือเอก ถนอม เจริญลาภ ในการประชุมครั้งนี้ มีการกล่าวถึงไมล์ทะเลอยู่เสมอ จึงอยากจะให้ข้อมูลว่า 1 ไมล์ทะเลมีค่าเท่ากับ 1853 เมตร สำหรับประเด็นเรื่องทำไมไทยยังไม่เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ ค.ศ.1982 นั้น มีผู้แสดงความคิดเห็นกันมาก และมีคำตอบที่แตกต่างกันไป แต่ในโอกาสนี้ ตนจะขอบอกเหตุผลที่แท้จริงว่า ไทยยังไม่จำเป็นต้องรีบร้อนที่จะต้องรีบให้สัตยาบัน หากรอได้ ก็อยากจะให้รอ เนื่องจากการเข้าเป็นภาคีในตอนนี้ อาจมีผลกระทบต่อท่าทีในการเจรจาแบ่งเขตทางทะเลกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งในอดีตและอนาคต โดยได้ยกตัวอย่างการเจรจาแบ่งเขตทางทะเลกับมาเลเซีย ซึ่งใช้เกาะโลซิน ซึ่งอิงระบอบเกาะตามอนุสัญญาฯ กรุงเจนีวา ค.ศ. 1958 ซึ่งกำหนดว่าเกาะได้แก่พื้นดินที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติ ล้อมรอบด้วยน้ำและอยู่เหนือระดับน้ำขณะน้ำขึ้น ซึ่งตามนิยามนี้ โขดหินก็เป็นเกาะได้ ส่วนตามอนุสัญญาฯ ค.ศ.1982 กำหนดว่าเกาะนั้น คือบริเวณแผ่นดินที่ก่อตัวขึ้นตามธรรมชาติ โดยมีน้ำล้อมรอบซึ่งอยู่เหนือน้ำในขณะน้ำขึ้นสูงสุด ส่วนโขดหินโดยสภาพแล้วมนุษย์ไม่สามารถอยู่อาศัยหรือยังชีพทางเศรษฐกิจได้ ดังนั้น เกาะตามอนุสัญญาฯ ค.ศ.1982 จะต้องยังชีพทางเศรษฐกิจได้

ศ.ดร.ชุมพร ปัจจุสานนท์ การให้สัตยาบันอนุสัญญาฯ ค.ศ.1982 หรือไม่ ไม่สำคัญแล้วในตอนนี้ เห็นว่าเราน่าจะ pick and choose สิ่งที่เราได้รับประโยชน์จากอนุสัญญาฯ เห็นว่าอนุสัญญาฯค.ศ.1982 ค่อนข้างจะเก่าแล้ว และในขณะนี้ มีกฎหมายเกี่ยวกับการประมงและสิ่งแวดล้อมใหม่ๆ เกิดขึ้นหลายฉบับ ไทยไม่เคยทบทวนกฎหมายภายในให้ทันสมัยกับเวทีโลก กฎหมายภายในของเราที่ออกมาไม่ค่อยได้ผล เพราะเรายุ่งแต่กฎหมายสารบัญญัติ แต่ไม่ได้ integration policy ควรจะมีนโยบายรวมเพื่อบูรณาการนโยบายของหน่วยงานต่างๆ กฎหมายสารบัญญัติของไทยกระจัดกระจาย วิธีการบังคับใช้และติดตามไม่มี

ขอเสนอแนะให้มีพระราชบัญญัติกลาง 1 ฉบับ โดยไม่จำเป็นต้องเป็นกฎหมายกลางเพื่ออนุวัติการตามอนุสัญญาฯ ค.ศ.1982 แต่เป็นกฎหมายกลางเพื่อปรับกฎหมายสารบัญญัติให้ไปในทิศทางเดียวกัน

น.อ. ปรีชา สมสุขเจริญ เสนอแนะให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อบูรณาการในแต่ละด้าน ทางด้านพาณิชยนาวี เรายังขาดโครงสร้างหลักๆหลายประการ แต่เรายังไม่มีเจ้าภาพที่ชัดเจน ทำให้โครงสร้างหลักๆเราไม่มี ทางด้านกฎหมายทะเล หน่วยที่ทำงานขาดข้อมูล เช่นข้อมูลความชัดเจนของแผนที่ เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานอาทิ กรมประมง ตำรวจน้ำ ยังขาดเครื่องมือที่ชัดเจน

คุณยุทธนา วานิชอังกูร สนับสนุนให้ประชาชนมีส่วนร่วมมากขึ้นในเรื่องทางทะเล โดยสอดคล้องกับหลักการตามรัฐธรรมนูญฉบับปัจจุบันที่ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารประเทศ

คุณธีรยุทธ ควรจะมีหน่วยงานกลางที่ดูแลด้านทะเลโดยเร็ว นอกจากคำนึงถึงเรื่องทางทะเลแล้ว ควรดูเรื่องที่มีสาเหตุมาจากบนบกด้วย เช่นมลภาวะต่างๆที่เกิดจากบนฝั่งไปสู่ทะเล

ผู้แทนกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ประเด็นปัญหาที่คุณสุมาลี วิทยากรในช่วงเช้ากล่าวถึงปัญหาเรื่องพาณิชยนาวีนั้น กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้ทราบแล้วและหาทางแก้ไขปัญหา โดยในขณะนี้มีการผลักดันให้มีกองเรือแห่งชาติอย่างเป็นรูปธรรม

ผศ.ดร. เตือนใจ สมบูรณ์วิวัฒน์ องค์ประกอบของคณะทำงานด้านนโยบาย มีแต่ฝ่ายรัฐ อยากให้มีตัวแทนของเอกชนอย่างน้อย 1 ใน 5

นาวาเอกสมเดช ในการร่างกฎหมายเกี่ยวกับทะเลเรื่องใด ควรจะคำนึงถึงส่วนอากาศเหนือทะเลด้วย เพราะมีทรัพยากร และ location ของดาวเทียม ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับผลประโยชน์

ดร.สิตานนท์ เจษฎาพิพัฒน์ ไม่ได้กังวลเรื่องการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ ค.ศ.1982 แต่เห็นว่าสิ่งสำคัญคือการที่เราจัดการทรัพยากรธรรมชาติ และขอวิจารณ์ตาราง เช่นวิธีการคำนวณ ผลรับที่ได้ วิธีการคำนวณ ได้มาอย่างไร คิดมูลค่าต่อปี หรือ ณ ปีที่คำนวณ มูลค่า ราคา มีฐานจากอะไร ในส่วนของค่าที่คำนวณ อยากให้ทบทวน ไม่อยากให้ใช้วิธีการคำนวณที่เอาข้อมูลมาจากแหล่งต่างๆ เห็นด้วยกับบทสรุปของดร.ศรัณย์

ควรดู GATS ภายใต้ ความตกลง WTO ภายใต้ GATS เป็นการเปิดเสรีด้านบริการซึ่งรวมถึงบริการทางด้านทะเล รวมถึงการแข่งขัน ไม่อยากให้พิจารณาทะเลแต่ในมุมของการดูอาณาเขตแห่งชาติ เพราะจะเป็นการจำกัดความคิด คือคิดแต่ปกป้อง ไม่มีการรุก ทำให้ได้ประโยชน์ไม่เต็มที่

ควรกำหนดนโยบายรักษาผลประโยชน์แห่งชาติให้ชัดเจน ทำอย่างไรให้ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลได้รับการปกป้องรักษา ควรยกย่องให้ถึงระดับ national agenda

ควรมีองค์กรที่ทำหน้าที่ดูแลทางด้านทะเล ซึ่งขึ้นตรงต่อฝ่ายการเมือง สามารถผลักดันกฎหมาย และนโยบายให้สามารถไปถึงขั้นปฏิบัติได้

ที่สำคัญประการหนึ่งและขาดไม่ได้คือการกระจายอำนาจ

รายงานการระดมความคิดเห็นหัวข้อ
“นโยบายและการจัดการเกี่ยวกับทะเลเพื่อผลประโยชน์ของชาติและของประชาชน”
ห้อง Meeting Room 4
ในการสัมมนา “7.5 ล้านล้านบาทผลประโยชน์ชาติทางทะเล: วิกฤติหรือโอกาส”
วันที่ 10 กันยายน 2550 ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์

ประธาน ดร.สมิท ธรรมเชื้อ
เลขานุการ นายเทวัญ ธนมาลารัตน์
เลขานุการ นางสุนันทา เจริญปัญญายิ่ง

เริ่มการประชุม เวลา 14.00 น.

ประธานกล่าวแนะนำตัวเองและแนะนำเลขานุการ พร้อมกับบรรยายเนื้อหาที่มาของการประชุม และสรุปผลงานวิจัยสถานการณ์และแนวโน้มของผลประโยชน์ชาติทางทะเลโดยย่อ เพื่อเป็นแนวทางในการระดมความคิดเห็นจากสมาชิกในที่ประชุม ก่อนเปิดให้สมาชิกในที่ประชุม มีส่วนร่วมในการอภิปรายให้ความคิดเห็น ได้แนะนำบุคคลสำคัญ ซึ่งเป็นผู้อาวุโสและ มีประสบการณ์ด้านทะเลทั้งในทางวิชาการและการเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องกับกฎหมายทะเล (UNCLOS 1982) ของประเทศไทยในเวทีโลกมาตั้งแต่ยุคเริ่มแรก เพื่อให้ความรู้เพิ่มเติม พร้อมทั้งชี้แนะแนวทางที่จะเป็นประโยชน์ในการพิจารณากำหนดบทบาท นโยบายในอนาคต ของประเทศไทยต่อกฎหมายทะเลที่กำลังมีความพยายามในการผลักดันให้ประเทศไทยให้สัตยาบัน

ผู้อาวุโสท่านแรกได้แก่ ดร.สมปองฯ ได้เล่าถึงในช่วงระยะเวลาในอดีตที่รัฐบาลไทยพยายามที่จะเข้าไปมีส่วนร่วมในการประชุมกฎหมายทะเล โดยส่งผู้แทนไทยเข้าไปและได้รับการเลือก ให้เป็นประธานในที่ประชุมอย่างต่อเนื่องหลายสมัย นอกจากนั้นยังได้ให้ความเห็นอีกว่า กฎหมายทะเล (UNCLOS 1982) ส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นกฎหมายจารีตประเพณี มีผลผูกพัน ประเทศไทยอยู่แล้วบางส่วน ในส่วนที่ยังไม่แน่ชัดจำเป็นต้องมีการให้สัตยาบัน จึงจะมีโอกาส เข้าร่วมในการบริหารจัดการหรือกำหนดนโยบายตามกฎหมายดังกล่าว และที่สำคัญประเทศไทย ควรจะมีการให้สัตยาบรรณก่อนที่จะเป็นประเทศสุดท้าย

ดร.เทพ เมนะเศวต ซึ่งเป็นผู้อาวุโสท่านที่สอง ที่ได้ให้ข้อคิดและแนวทางที่เกี่ยวข้องหลายประเด็น โดยเฉพาะได้ยืนยันว่ารัฐบาลควรให้สัตยาบันกฎหมายทะเล (UNCLOS 1982) มิฉะนั้นอาจ

เป็น ปัญหาต่อการออกไปทำการประมงในต่างประเทศของเรือประมงไทยมากขึ้น และประเด็นที่สำคัญในปัจจุบันคือ รัฐบาลจำเป็นต้องมีนโยบายที่ชัดเจนทั้งปัจจุบันและอนาคต เพื่อสนับสนุน การพัฒนาฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติ นโยบายดังกล่าว ควรเป็นนโยบายรวมเป็นหลักการระยะยาว เว้นแต่ในด้านการกำหนดยุทธศาสตร์สามารถปรับเปลี่ยนได้ตามความเหมาะสมกับสถานการณ์ ลดความซ้ำซ้อนเพื่อมิให้เกิดความสิ้นเปลืองงบประมาณ ที่สำคัญต้องทำงานใกล้ชิดกันกับ ระดับภูมิภาคและระดับนานาชาติ ภาครัฐและภาคเอกชนต้องร่วมมือกัน ยุทธศาสตร์ต้องมีการ เชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพในทางปฏิบัติ โดยจัดให้มีองค์กรที่ไม่ใช่ราชการ ที่มีภารกิจประจำเป็นกลไกในการขับเคลื่อนผลักดันนโยบายไปสู่ความสำเร็จ ที่สำคัญจำเป็นต้อง มีงบประมาณที่ได้รับสนับสนุนมาจากทั้งภาครัฐและภาคเอกชน และยังได้ให้ความเห็นเพิ่มเติม ในช่วงท้ายเกี่ยวกับสมุทราภิบาลคือ การใช้ทะเลอย่างคุ้มค่าและมีความมั่นคง ส่วนกลไกหนึ่งที่ ประเทศไทยได้เคยคิดไว้ในการประชุม SEAPOL คือการตั้งสถาบัน Thailand Institute of Maritime Agency (TIMA) ซึ่งเป็นสถาบันที่เป็นผู้กำหนดนโยบาย มีพลังอำนาจ แต่ไม่ใช่ หน่วยปฏิบัติ ต้องแยกหน่วยปฏิบัติออกและมีการติดตามผล ที่สำคัญจะต้องมีงบประมาณของ ตนเอง และในการดำเนินการเกี่ยวกับการผลักดันองค์กรที่จะมีขึ้น จะต้องมีการพูดคุยกัน เป็นประจำอย่างน้อยทุกเดือน

ผู้อาวุโสท่านที่สาม คือ ดร.พิพัฒน์ ตั้งสืบกุล ได้ให้ความเห็นสั้นๆว่าควรพิจารณาให้เห็นถึงแนวทาง การรักษาและแสวงหาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล โดยเฉพาะในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของต่างประเทศนั้น ตามกฎหมายทะเลแล้ว เรือประมงไทยยังสามารถเจรจาทำข้อตกลง เพื่อเข้าไป ทำการประมงได้ทุกประเทศ

จากนั้นประธานได้เปิดเวทีให้แก่ผู้เข้าร่วมประชุมได้เสนอข้อคิดเห็นต่อที่ประชุม โดย น.อ. จักรกฤษฯ จากกรมอุทกศาสตร์ทหารเรือ ได้ให้ความเห็นเป็นท่านแรกเกี่ยวกับปัจจุบัน ไม่มีใครรู้จักการใช้ทะเลอย่างไร อีกทั้งนโยบายรัฐบาลยังขาดความชัดเจน ไม่สามารถเป็นตัวชี้นำ ไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเห็นว่าหากนโยบายของรัฐบาลมีความชัดเจน การปฏิบัติในลักษณะบนสู่ล่าง (Top Down) จะทำให้เกิดความชัดเจนและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เนื่องจากมีความมั่นใจจากภาครัฐพร้อมทั้งน่าจะได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐได้อย่างเต็มที่ โดยเฉพาะในการนำทฤษฎีสมุทธานุภาพมาใช้เป็นหลักปฏิบัติ

พลเรือตรีศิริวัฒน์ฯ กล่าวเน้นการใช้ทะเลอย่างเสมอภาคและยั่งยืน ควรมีแผนระยะสั้น กลางและระยะยาว และโดยปกติมักมีปัญหาขาดผู้นำแผน/นโยบายไปปฏิบัติ

คุณไพโรจน์ ช้ายเกลี้ยง จากกรมประมง ได้ให้ความเห็นเป็นท่านต่อไปว่า ที่ผ่านมาเคยมีการประชุม ในลักษณะเช่นเดียวกันนี้มาแล้ว ซึ่งพิจารณาถึงอนาคตการประมงไทยเป็นหลัก และต่อมา ยังได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการฟื้นฟูทะเลไทยขึ้นมา เพื่อการพัฒนาทะเลไทยโดยเฉพาะอีก คณะหนึ่ง แต่ปัจจุบันก็ยังไม่มีอะไรคืบหน้าชัดเจน และหากพิจารณาในระดับประเทศในแผน พัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาตินับตั้งแต่ฉบับแรกมาจนถึงปัจจุบัน ก็มีการกำหนดแนว นโยบายการพัฒนามาอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในระยะแรกมุ่งเน้นการพัฒนาด้านปัจจัยพื้นฐาน เป็นหลักและมาจนถึงปัจจุบันได้หันมามุ่งการพัฒนาคนเพื่อให้คนเป็นศูนย์กลางการพัฒนาต่อไป แต่ความจำเป็นหนึ่งที่สำคัญคือ การผลักดันให้ไปสู่ความสำเร็จได้ จำเป็นต้องมีองค์กรที่มีบุคลากร

จากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเข้ามาร่วมดำเนินงานกันอย่างจริงจัง ลดความซ้ำซ้อน ประสานให้เกิด ประสิทธิภาพสามารถติดตาม กำกับ ดูแลการดำเนินการของหน่วยงานต่างๆให้อยู่ในกรอบนโยบาย และสามารถนำเสนอหรือชี้แนะแนวทางต่อรัฐบาลได้

คุณวีรพงษ์ฯ จากมหาวิทยาลัยบูรพา เสนอข้อคิดเห็นว่า มีปัญหาส่วนหนึ่งที่น่าเป็นห่วงจากการ ปล่อยให้ต่างชาติเข้ามาทำวิจัยทรัพยากรทางทะเลไทย และหากมีการค้นพบสารสกัดที่ได้จากธรรมชาติบางอย่างที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้ และหากไม่แจ้ง แต่นำกลับไปจดสิทธิบัตร ในประเทศของตน จะทำให้เกิดความเสียหายต่อประเทศไทยอย่างยิ่ง โดยเฉพาะทะเลไทยซึ่งตั้งอยู่ ในเขตร้อน มีความหลากหลายทางชีวภาพมากกว่าทางเขตอบอุ่น จึงควรมีการป้องกันการกระทำ ดังกล่าว และมีการพัฒนา marine technology

คุณสุริยันฯ จากศูนย์พัฒนาการประมงแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรือ SEAFDEC เสนอข้อมูล เพิ่มเติมในการพิจารณาผลประโยชน์ของชาติเชิงสังคม และการกินดีอยู่ดีของ ชุมชนชายฝั่ง (Livelihood) ซึ่งยังไม่มีการรวบรวมไว้ ซึ่งผลประโยชน์ดังกล่าวเป็นผลประโยชน์แฝงที่มีอยู่ ในการดำเนินการก่อให้เกิดกลไกการผลักดัน ควรมองในรูปของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder) ซึ่งรวมเป็นกลุ่ม/องค์กรอาชีพเข้ามาร่วมกันในการกำหนดนโยบาย องค์กรเหล่านี้ จะมีส่วนช่วยในการตรวจสอบการดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกประเด็นหนึ่ง ในด้าน นโยบายการค้าควรเน้นระบบ Supply Driven Policy เพื่อให้ฝ่ายผลิตสามารถเป็นผู้กำหนด เงื่อนไขข้อตกลงต่างๆ ได้ ในขณะที่ปัจจุบัน ฝ่ายซื้อหรือผู้นำเข้ากลับเป็นผู้กำหนดเงื่อนไขต่างๆ ของสินค้าที่ตนนำเข้า นอกจากนี้สนับสนุนแนวคิดการอาศัยโอกาสในการพัฒนาความร่วมมือ ในภูมิภาคในการดำเนินการเช่นกัน

คุณเพราลัยฯ จากศูนย์วิจัยและพัฒนาประมงทะเล จ.ภูเก็ต เสนอข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการขาดแคลน บุคลากรที่มีขีดความสามารถหรือมีความรู้ความชำนาญ ตลอดจนทักษะการปฏิบัติงานทางทะเล ทำให้เกิดปัญหาการออกปฏิบัติงานของเรือประมงต่างๆ ที่จำเป็นต้องรับเอาชาวต่างชาติเข้ามา ทำงาน

แทนจำนวนมาก ดังนั้น จำเป็นต้องพัฒนาศักยภาพลูกเรือและเทคโนโลยีทางทะเล และใน ด้านของอู่ต่อเรือที่มีบางท่านเห็นว่าขาดการสนับสนุนจากทางภาครัฐนั้น ตนเห็นว่าภาครัฐมี นโยบายให้ เรือราชการเข้าซ่อมที่อู่เรือไทย เว้นแต่ว่าจะเป็นเรือที่มีขนาดใหญ่ หรือมีเทคโนโลยี สูงเกินขีดจำกัดของอู่ซ่อมเรือในประเทศไทยจะรองรับได้เท่านั้น คณะกรรมการควรมีอำนาจ ในการตัดสินใจ รวมทั้งต้องผลักดันให้เกิดการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน

น.อ.สมบัติฯ จากกรมยุทธการทหารเรือ ชี้ให้เห็นถึงปัญหาของช่องแคบมะละกา ข้อเท็จจริงประเทศไทยได้ถูกจัดอยู่ในสมาชิกรัฐชายฝั่งของช่องแคบมะละกา ซึ่งได้มีการพิจารณาว่าไทยควร ลงนามใน SOP หรือไม่ และไทยขอเสนอมีชื่อใน SOP แต่ได้รับการคัดค้านจากประเทศสมาชิก 3 ประเทศ เนื่องจากไทยไม่ได้เข้าร่วมมาตั้งแต่เริ่มแรก และในส่วนขององค์กรที่ทำหน้าที่ในการดูแลผลประโยชน์ชาติทางทะเลปัจจุบันเห็นว่า มีศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของ

ชาติทางทะเล หรือ ศร.ชล.ดำเนินการส่วนหนึ่งอยู่แล้ว แต่ยังขาดการปฏิบัติการเชิงรุกที่ชัดเจน เห็นด้วยกับการจัดตั้งองค์กรขึ้นเพื่อดำเนินการและควรให้มีบทบาทในการชี้แนะรัฐบาลได้โดยตรงด้วย ซึ่ง ดร.สมปองฯ ได้เสนอความเห็นเพิ่มเติมว่าไทยควรเข้าร่วมเป็นสมาชิกช่องแคบมะละกา แม้จะไม่ได้เข้าร่วมตั้งแต่แรก แต่ก็ควรต้องเจรจาต่อไป เพื่อปกป้องผลประโยชน์ของประเทศไทย

ประธาน กล่าวเสริมถึงแนวคิดในการพัฒนานโยบายด้านทะเลของต่างประเทศ เช่นการตั้งกระทรวง เพื่อดูแลด้านทะเลโดยเฉพาะ ในเกาหลีใต้และอินโดนีเซีย และการพัฒนาบุคลากรโดยส่งไปเรียนต่อที่ต่างประเทศ นอกจากนั้นได้กล่าวเน้นถึงกลไกที่สำคัญ ได้แก่ Political Champion และ Political Agenda ตลอดจนการผลักดันให้มีหน่วยงานที่รับผิดชอบร่วมกันในลักษณะบูรณาการ อย่างมีพลังและต่อเนื่อง

พลเรือตรีศิริวัฒน์ฯ จากกองทัพเรือ ตั้งคำถามว่า จากการที่ท่านประธานในพิธีเปิดการประชุม ฯ (ฯพณฯ รองนายกรัฐมนตรี นายไพบูลย์ วัฒนศิริธรรม) ได้กล่าวไว้ว่าในการจัดตั้งองค์กรหรือหน่วยงาน ขึ้นมาขับเคลื่อนไม่จำเป็นต้องจัดงบประมาณ ให้ใช้ความร่วมมือจากหน่วยงาน ต่างๆที่มีอยู่ จะมีความเป็นไปได้หรือไม่ อย่างไร ซึ่งได้รับการเสนอแนะจากหลายท่าน โดยเฉพาะ ดร.พิพัฒน์ฯ ซึ่งเห็นว่า องค์กรจำเป็นต้องมีงบประมาณของตน เพื่อใช้ในการดำเนินงานเฉพาะ เช่น ศร.ชล. เป็นหน่วยงานที่มีทหารเรือเป็นแกนนำเหมาะสมแล้วแต่ไม่ควรให้ ศร.ชล.ใช้งบประมาณ ของทหารเรือต้องมีการจัดสรรให้ ศร.ชล.ต่างหากจากงบประมาณปกติของทหารเรือ ส่วน ดร.สมปองฯ ให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่า ทางองค์การสหประชาชาติ หรือ UN เมื่อมอบหมายหรือจัดทำ โครงการ จะต้องมีการจัดสรรงบประมาณให้เสมอ และ ดร.เทพฯ เห็นด้วยกับการจัดงบประมาณ ให้กับองค์กรที่จัดตั้งเพื่อดำเนินการตามวัตถุประสงค์ ทั้งนี้ คุณไพโรจน์ฯ จากกรมประมงเสริมว่า หากจำเป็นก็ ควรจัด

งบประมาณเฉพาะในส่วนของการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ และ เป้าหมายขององค์กร แต่ค่าใช้จ่ายในส่วนของเงินเดือน ค่าจ้าง บุคคลากรที่เข้ามาร่วมก็สามารถ เบิกจ่ายจากหน่วยงานต้นสังกัดได้อยู่แล้ว ซึ่งจะเป็นการประหยัดงบประมาณได้อีกทางหนึ่ง

ประธาน แจ้งให้ทราบว่า หากผู้เข้าร่วมการประชุมมีข้อคิดเห็นเพิ่มเติม สามารถส่งผ่านเว็บไซท์ต่อไปนี้ http://marinepolicy.trf.or.th

ประธานสรุปการประชุมกลุ่มย่อยและปิดการประชุม ในเวลาประมาณ 17.30 น.

สรุปรายชื่อผู้เข้าร่วมสัมมนา
ในการสัมมนา “7.5 ล้านล้านบาทผลประโยชน์ชาติทางทะเล: วิกฤติหรือโอกาส”
วันที่ 10 กันยายน 2550 ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์

	คำนำหน้า	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง/ หน่วยงาน	หมายเหตุ
1.	นาย	ไพบูลย์ วัฒนศิริธรรม	รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์	ประธานเปิด
2.	ศ. ดร.	ปิยะวัติ บุญ-หลง	สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย	กล่าวรายงาน
3.	รศ. ดร.	พิพัฒน์ ตั้งสืบกุล	โครงการกฎหมายทะเล	ที่ปรึกษา
4.	นาย	โกมล จิรชัยสุทธิกุล	ผู้อำนวยการสำนักปกครอง สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา 2 (เทเวศร์)	วิทยากร
5.	ดร.	เทพ เมนะเศวต	ผู้ทรงคุณวุฒิ	วิทยากรและผู้วิพากษ์
6.	ศ. ดร.	สมปอง สุจริตกุล	ผู้ทรงคุณวุฒิ	วิทยากรและผู้วิพากษ์
7.	พลเรือเอก	วีรพล วรานนท์	เสนาธิการกองทัพเรือ	วิทยากร
8.	นาง	สุมาลี สุขดานนท์	สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	วิทยากร
9.	พลเรือเอก	ถนอม เจริญลาภ	ที่ปรึกษารัฐบาลไทย	ผู้วิพากษ์
10.	ศ. ดร.	ทวีศักดิ์ ปิยะกาญจน์	ที่ปรึกษาสมาคมวิทยาศาสตร์ทางทะเลแห่งประเทศไทย	ผู้วิพากษ์
11.	พลเรือตรี	ศิริวัฒน์ ธนะเพทย์	กองทัพเรือ	ผู้วิพากษ์
12.	รศ. ดร.	สิตานนท์ เจษฎาพิพัฒน์	ศูนย์เครือข่ายงานวิเคราะห์วิจัยและฝึกอบรมการเปลี่ยนแปลงสภาวะอากาศของโลกในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	ผู้วิพากษ์
13.	พลเรือเอก	นคร อรัณยะนาค	อนุกรรมาธิการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง (ประธาน) สภานิติบัญญัติแห่งชาติ	
14.	รศ.	สุชาตา ชินะจิตร	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย	
15.	นาง	สุปราณี จงดีไพศาล	ผู้อำนวยการฝ่ายสวัสดิภาพสาธารณะ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย	
16.	อาจารย์	อังคณา ศิริวิวัฒน์นานนท์	โครงการกฎหมายทะเล	
17.	ดร.	อานนท์ สนิทวงศ์ ณ อยุธยา	ศูนย์เครือข่ายงานวิเคราะห์วิจัยและฝึกอบรมการเปลี่ยนแปลงสภาวะอากาศของโลกในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	
18.	นาย	กฤตย์ สิงห์เหลือง	นิติกร 5 สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี	
19.	นาย	กฤษฎี ภู่ศิริมงคล	ศูนย์พัฒนาการประมงแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (SEAFDEC)	

20.	นาย	กำธร สนทอง	ท่าเรือกรุงเทพ	
21.	นาย	กิตติ เพ็ญภาคกุล	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม 8 ว กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม	
22.	นาย	กิตติวัฒน์ ทวีเจริญ	นักธรณีวิทยา 8 ว กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ	
23.	นาย	กิติ ตันหัน	ผู้อำนวยการกองติดตามและประเมินผล สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	
24.	นางสาว	ขวัญชนก อำภา	กรมโยธาธิการและผังเมือง สำนักผังประเทศและผังภาค	
25.	นาย	คงไผท ศราภัยวานิช	หัวหน้าฝ่ายสารสนเทศ ศูนย์พัฒนาการประมงแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (SEAFDEC)	
26.	นางสาว	จริยา แสงงาม	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 6 ว สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี	
27.	นาย	จรูญโรจน์ มัญชุนากร	สภานิติบัญญัติแห่งชาติ อนุกรรมาธิการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง	
28.	นาย	จักรพัณน์ ปิ่นพุทธศิลป์	นักวิชาการประมง 4 ศูนย์วิจัยและพัฒนาประมงทะเลอ่าวไทยตอนบน (สมุทรปราการ)	
29.	นาย	จาตุร อภิชาตบุตร	รองปลัดสำนักนายกรัฐมนตรีสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี	
30.	นาย	จิตรพรต พัฒนสิน	ผู้อำนวยการฝ่ายกฎหมายทรัพยากรธรรมชาติ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา	
31.	นาง	จินดา ซ้ายเกลี้ยง	นักวิชาการประมง 8 ว สำนักวิจัยและพัฒนาประมงทะเล กรมประมง	
32.	นางสาว	จินตนา จินดาลิขิต	นักวิชาการประมง 7 ว ศูนย์วิจัยและพัฒนาประมงทะเลอ่าวไทยตอนบน (สมุทรปราการ)	
33.	นาง	จุฑามาศ กวินาสกสรรค์	กรมควบคุมมลพิษ สำนักจัดการคุณภาพน้ำ	
34.	นาย	เฉลิมเกียรติ สลักคำ	ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง	
35.	นางสาว	ชลธิดา ผลัญชัย	เจ้าหน้าที่วิเทศสัมพันธ์ 7 สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ	
36.	นางสาว	ชลาทิพย์ จันทร์ชมภู	นักวิชาการประมง ส่วนส่งเสริมการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง	

37.	ร.ต.	ชัยวัฒน์ เจริญสุข	ผู้อำนวยการสำนักงาน ททท. ภาคกลางเขต 3 (พัทยา)	
38.	นาง	ชูขวัญ นิลศิริ	นักผังเมือง 7 ว สำนักผังเมือง	
39.	นางสาว	ชูศรี กี่ดำรงกูล	ผู้อำนวยการภารกิจการต่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ	
40.	นาย	โชติอนันต์ งามดำรง	สมาชิกคณะทำงาน สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	
41.	นางสาว	ญาณิดา สุทธิผล	Information officer ศูนย์พัฒนาการประมงแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (SEAFDEC)	
42.		ดวงพร ณ ป้อมเพ็ชร์	กองประมงต่างประเทศ กรมประมง	
43.	นาย	ถาวร กล่อมประเสริฐ	นักวิชาการเกษตร 7 ว สำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร	
44.	พลเรือตรี	ถาวร เจริญดี	รองผู้อำนวยการศูนย์ภัยพิบัติแห่งชาติ	
45.	นาย	ทรงเกียรติ ลือสัตย์จา	สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ที่ปรึกษาอนุกรรมาธิการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง	
46.	นาย	ทัศนีย์ โรจน์คุรีเสถียร	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	
47.	นาย	ธงชัย สุปราการ	ฝ่ายแผนงานและการตลาด การท่าเรือแห่งประเทศไทย	
48.	ดร.	ธนา ยิ่งเจริญ	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง	
49.	นาย	ธานินทร์ ผะเอม	ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจสังคมแห่งชาติ	
50.	นาง	นพาวรรณ อรัยอานนท์	นักวิชาการประมง 7 ว กองประมงต่างประเทศ กรมประมง	
51.	นาย	นภดล พฤกษะวัน	ผู้อำนวยการส่วนจัดการทรัพยากรฯ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	
52.	นาย	นภดล สมจิตต์	ต้นเรือ “ซีฟเดค” ศูนย์พัฒนาการประมงแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (SEAFDEC)	
53.	นางสาว	นฤมล ทับทิม	นักวิชาการการจัดการระบบการประมงของรัฐ ศูนย์พัฒนาการประมงแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (SEAFDEC)	
54.	นางสาว	บุญญผล จำปาเทศ	นักวิชาการ 11 ฝ่ายแผนงานและการตลาด การท่าเรือแห่งประเทศไทย	
55.	นาย	ปกรณ์ วราภาสกุล	สถาปนิก 6 ว กรมโยธาธิการและผังเมือง	

			สำนักผังประเทศและผังภาค	
56.	นาย	ประพนธ์ กาใจทราย	สำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ ที่ 5 (นครศรีธรรมราช) กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	
57.	นาย	ประสิทธิ์ ส่งสุข	เจ้าหน้าที่บริหารงานประมง 6 สำนักบริหารจัดการด้านการประมง กรมประมง	
58.	นาย	ประเสริฐ สอนสถาพรกุล	นักวิชาการป่าไม้ 8 ว สำนักอุทยานแห่งชาติฯ ส่วนนโยบายฯ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	
59.	นาย	ปรีชา เล่าชู	สำนักทรัพยากรแร่ กรมทรัพยากรธรณี	
60.	นางสาว	ปานกมล ศรสุวรรณ	นักวิเคราะห์โครงการ โครงการ BRT	
61.	นาง	ปิยะวรรณ หัสดี	นักวิชาการประมง ศูนย์วิจัยและพัฒนาประมงทะเลอ่าวไทยตอนบน	
62.	นาย	พงศ์พัฒน์ บุญชูวงศ์	ผู้อำนวยการส่วนเศรษฐกิจการประมงส่วนเศรษฐกิจการประมง กรมประมง	
63.	นางสาว	พวงทอง ฤาชุตา	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์งบประมาณ 8 สำนักงบประมาณ	
64.	นางสาว	พันธนัสต์ พงษ์ขวัญ	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม 4 กรมควบคุมมลพิษ	
65.	นางสาว	พิชานนท์ อนุดิษฐ์	ภาควิชาเศรษฐศาสตร์เกษตรและทรัพยากร มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	
66.	นางสาว	พิศสม มิถม	สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI)	
67.	นาง	เพ็ญจันทร์ ละอองมณี	Fishing Ground & Fishery Oceanography Section Head ศูนย์พัฒนาการประมงแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (SEAFDEC)	
68.	นาย	ไพโรจน์ ซ้ายเกลี้ยง	นักวิชาการประมง 8 ว ศูนย์วิจัยและพัฒนาประมงทะเลอ่าวไทยตอนกลาง (ชุมพร)	
69.	นาย	เฟื่อง พานิชกิจ	ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	
70.	นางสาว	ภัทรจิตร แก้วนุชรัชตาสาร	นักวิชาการการจัดการระบบการประมงของรัฐ ศูนย์พัฒนาการประมงแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (SEAFDEC)	
71.	พ. ต. ท.	มงคล อนงค์พรยศกุล	สว.กก.3 บก.รน. กองบังคับการตำรวจน้ำ	
72.	นาย	มณเฑียร แผ้วสกุล	ต้นกลบก/ต้นกลเรือ ซีฟเดค ศูนย์พัฒนาการประมงแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	

			(SEAFDEC)	
73.	นาย	มิคมินทร์ จารุจินดา	ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งอ่าวไทยฝั่งตะวันออก	
74.	ดร.	ยุทธนา เทพอรุณรัตน์ ชายฝั่ง	หัวหน้ากองการจัดการประมง ศูนย์พัฒนาการประมงแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (SEAFDEC)	
75.	เรือโท	ยุทธนา โมกขาว	ท่าเรือแหลมฉบัง	
76.	นาย	ยุทธนา วานิชอังกูร	ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ รัฐสภาสำนักงานเลขาฯ	
77.	นาย	รักชาติ สุขสำราญ	นักวิชาการป่าไม้ 8 ว สำนักอนุรักษ์ทรัพยากรป่าชายเลน กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง	
78.	นาย	รังสิโรจห์ วงศ์พรหมเมฆ	นักธรณีวิทยา 8 กรมทรัพยากรธรณี	
79.	นางสาว	รัตนาวลี พูลสวัสดิ์	นักวิชาการประมง ศูนย์วิจัยและพัฒนาประมงทะเลอ่าวไทยตอนบน	
80.		ละอองดาว วงเวิน	กองประมงต่างประเทศ กรมประมง	
81.	นางสาว	วนิดา ศักดิ์สงวนมนูญ	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 7 ว สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม	
82.	นางสาว	วรมณี มงคลสนธิ์	สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ	
83.	นาย	วรรณศักดิ์ รุ่งโรจน์วณิชย์	นักวิชาการป่าไม้ 8 ว กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	
84.	นาย	วรวิทย์ อินทร์ชม	สำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	
85.	นาย	วิเชียร อินต๊ะเสน	นักธรณีวิทยา 7 กรมทรัพยากรธรณี	
86.	นาย	วิรัตน์ ทำนุราศี	อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น	
87.	นาง	วิลาวรรณ ศิริงานเพ็ญ	ผู้อำนวยการกองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	
88.	นางสาว	วีราภรณ์ ไตรวัฒนธงไชย	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	
89.	ดร.	ศรีสุดา จารยะพันธุ์	COBSEA	
90.	นาง	ศศกร ลออศรีสกุล	กรมบัญชีกลาง	
91.	นาย	ศศิภัทร์ นันทิคุปต์	เจ้าหน้าที่บริหารงาน 10 ส่วนพัฒนาธุรกิจและตลาด การท่าเรือแห่งประเทศ	
92.	นาง	ศศิภัทร์ นันทิคุปต์	เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป 10การท่าเรือแห่งประเทศไทย	

93.	นาง	ศิรินันท์ อ่อนละมุล	กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน	
94.	นาง	ศิริลักษณ์ พฤกษ์ปิติกุล	รักษาการหัวหน้าฝ่ายสารสนเทศทางทะเล สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (องค์การมหาชน)	
95.	นาวาเอก	ศิริวัฒน์ พรรณวัลย์	สภานิติบัญญัติแห่งชาติ อนุกรรมาธิการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง (เลขา)	
96.	นาย	ศุภกร ภัทรวิเชียร ว	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 8 กลุ่มพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	
97.	นาย	ศุภวัตร กาญจน์อดิเรกลาภ	นักวิชาการประมง 8 ว ศูนย์วิจัยทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งอ่าวไทยฝั่งตะวันออก	
98.	พล. ร. ต.	สมหมาย ปราการสมุทร	ผู้อำนวยการสำนักงานวิจัยและพัฒนาการทางทหาร กองทัพเรือสำนักงานวิจัยและพัฒนาการทางทหาร กองทัพเรือ	
99.	นาย	สาธร นราวิสุทธิ์	ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผน สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย	
100.	นาย	สุชาติ ทีฆกุล	รักษาการผู้อำนวยการฝ่ายสิ่งแวดล้อม นิเวศวิทยาและพลังงาน สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย	
101.	นาย	สุชิน รัตนเสถียร	ผู้อำนวยการศูนย์ควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล ศูนย์ควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล ท่าเรือแหลมฉบัง	
102.	นาย	สุธีร์ ราชรุจิทอง	หัวหน้ากองเรือ ศูนย์พัฒนาการประมงแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (SEAFDEC)	
103.	นางสาว	สุภาภรณ์ วิไลเรืองสุวรรณ	นักวิชาการอุตสาหกรรม 6 ว สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม	
104.	นาง	สุมณฑา รุ่งเรือง	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 7 ส่วนยุทธศาสตร์ด้านสาธารณภัยและพัฒนาเมือง สำนักนโยบายและแผน สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย กระทรวงมหาดไทย	
105.	นางสาว	สุมลรัตน์ นาคพานิช	สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา	
106.	นาย	สุรชัย ศิริจิระพัฒนา	นักธรณีวิทยา 8 ว กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ	
107.	นาย	สุรพล กฤษณามะระ	ผู้อำนวยการส่วนจัดการที่ดินชายฝั่ง กรม	

			ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ส่วนจัดการที่ดินชายฝั่ง	
108.	นาย	สุรศักดิ์ จิตจงยิ่งเจริญ	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์และแผน 8 ว สำนักงานปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์	
109.	นาย	สุรศักดิ์ บุญลือออ	กองธรณีวิทยาสิ่งแวดล้อม กรมทรัพยากรธรณี	
110.	นาย	สุรศักดิ์ วานิชกิจ	สมาชิกคณะทำงาน สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	
111.	นาย	สุริยัน วิจิตรเลขการ	Policy & Program Coordinator ศูนย์พัฒนาการประมงแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (SEAFDEC)	
112.	นาย	สุวิทย์ รัตนมณี	ผู้อำนวยการสำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 5 (นครศรีธรรมราช) กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	
113.	นางสาว	เสาวรีย์ คำแฝง	สมาคมอาหารแช่เยือกแข็งไทย	
114.	นาย	อนุรักษ์ ลูกอ้น ผู้ช่วยต้นเรือ “ซีฟเดค”	ศูนย์พัฒนาการประมงแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (SEAFDEC)	
115.	นาย	อนุสรณ์ เกื้อทิพย์วิทยา	กระทรวงพาณิชย์ สำนักงานยุทธศาสตร์การพาณิชย์	
116.	นางสาว	อรประพิมพ์ จันทร์นวล	สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
117.	นาย	อังคาร วงษ์ดีไทย	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 5 สำนักงานปลัดกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี	
118.	นาง	อังสุนีย์ ชุณหปราณ	นักวิชาการประมง 8 ว ศูนย์วิจัยและพัฒนาประมงทะเลอ่าวไทยตอนบน (สมุทรปราการ)	
119.	นาย	อัศนีย์ มั่นประสิทธิ์	ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายวิชาการ ศูนย์พัฒนาการประมงแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (SEAFDEC)	
120.	นาย	อุดม มีพยุง	นักวิชาการอุตสาหกรรม 8 ว สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม	
121.	นาย	เอิบเปรม วัชรางกูร	หัวหน้ากลุ่มโบราณคดีใต้น้ำ สำนัก	

			โบราณคดี กรมศิลปากร	
122.	นาย	โอภาส ชามะสนธิ์	นักวิชาการประมง ศูนย์วิจัยและพัฒนาประมงทะเลอ่าวไทยตอนบน	
123.	นาย	ชัยณรงค์ จันทร์ถนอม	กองเรือทุ่นระเบิด	
124.	นาย	โอภาส เพชรมุณี	คณะกรรมการบริหารกิจการ ขสมก.	
125.	นาวาเอก	คงคา เทพกุญชร	ผู้อำนวยการกองวิชาเสนาธิการกิจ สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง	
126.	น.อ.	คมสัน กลิ่นสุคนธ์	หัวหน้ากองอุปกรณ์การเดินเรือ กรมอุทกศาสตร์	
127.	น.อ.	คิดควร สดับ	กองนโยบายและแผน กองบัญชาการกองทัพอากาศ กรมยุทธการทหารอากาศ	
128.	น.อ.	จักรกฤช มะลิขาว	ผู้อำนวยการกองอุตุนิยมวิทยา	
129.	นาวาโท	เฉลี่ย พรหมอินทร์	อาจารย์กองวิชาเสนาธิการกิจ สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง	
130.	พ.อ.	ชด พรหมเดช	กรมแผนที่ทหาร	
131.	น.อ.	ชัยฤทธิ์ เกิดผล	ผู้บังคับหมวดเรืออุทกศาสตร์ กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ	
132.	นาวาเอก	ชูฤกษ์ บุญทัศน์	ช่วยปฏิบัติราชการผู้อำนวยการกองวิชายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง	
133.	น.อ.	ไชยวุฒิ นาวิกาญจนะ	ผู้อำนวยการกองสมุทรศาสตร์ กรมอุทกศาสตร์	
134.	พลตรี	ดำรง อุณหบุตต์	ผู้บัญชาการศูนย์วิจัยและพัฒนาการทหาร กองบัญชาการทหารสูงสุด	
135.	นาย	ทวีป บุญวานิช	ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีประมงทะเล (สพทท.)	
136.	พล. ร. ต. ศ.	นคร ทนุวงศ์	รองเจ้ากรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ	
137.	น. อ.	บรรพต เกิดภู่	ผู้อำนวยการกองวิทยาการ กรมกิจการพลเรือนทหารเรือ	
138.	นาวาเอก	บุญเรือง หอมขจร ชั้นสูง	ผู้อำนวยการกองศึกษาวิทยาลัยการทัพเรือ สถาบันวิชาการทหารเรือ	
139.	น.อ.	ปฐมพจน์ แก่นจันทร์	ผู้อำนวยการกองสร้างแผนที่ กรมอุทกศาสตร์	
140.	น.อ.	ปรีชา สมสุขเจริญ	ผู้อำนวยการกองวิทยาการ กรมอุทกศาสตร์	
141.	นาวาเอก	พินิจ พิพารัตน์	ประจำกองศึกษายุทธศาสตร์ ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ทหารเรือ สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง	

142.	นาวาโท	พิสุทธิ์ศักดิ์ ศรีชุมพล	หัวหน้าแผนกแผนผสม กรมยุทธการทหารเรือ กองทัพเรือ	
143.	พันเอก	โยธิน อินทรศิริ	ผช.ผอ.กวล.ศรพท. กองบัญชาการทหารสูงสุด	
144.	พันเอก	วีระพล ระงับภัย	รองผู้อำนวยการกองสนับสนุนศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์กลาโหม	
145.	น.อ.	สนิท โมธินา	ประจำกรมกำลังพลทหารเรือ ช่วยปฏิบัติราชการ สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง	
146.	นาวาเอก	สมบัติ นราวิโรจน์	ประจำ ฝนผ.ศรชล. ศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล กองบัญชาการ กองทัพเรือ	
147.	นาวาเอก	สมเดช อุดมศิลป์	ศูนย์วิจัยและพัฒนาการทหาร	
148.	อ.	กรณ์รวี เอี่ยมสมบูรณ์	ภาควิชาวิทยาศาสตร์ทางทะเล คณะวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	
149.	รศ. ดร.	กังวาลย์ จันทรโชติ	ภาควิชาการจัดการประมง คณะประมง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	
150.	รศ. ดร.	กัลยา วัฒยากร	สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	
151.	ดร.	กิติธร สรรพานิช	สถาบันวิทยาศาสตร์ทางทะเล มหาวิทยาลัยบูรพา	
152.	นาวาเอก	จรินทร์ บุญเหมาะ	ผู้อำนวยการกองวิชาการเรือและเดินเรือ โรงเรียนนายเรือ	
153.	นางสาว	จันทรา ศรีสมวงศ์	คณะประมง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	
154.	ดร.	จิตรา ตีระเมธี	สถาบันวิทยาศาสตร์ทางทะเล มหาวิทยาลัยบูรพา	
155.	ดร.	เจริญ นิติธรรมยง	ภาควิชาวิทยาศาสตร์ทางทะเล คณะวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	
156.	ศ. ดร.	ชุมพร ปัจจุสานนท์	คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	
157.	นางสาว	ทรรศิน ปณิธานะรักษ์	สถาบันวิทยาศาสตร์ทางทะเล มหาวิทยาลัยบูรพา	
158.	ผศ. ดร.	สิทธิพันธ์ ศิริรัตนชัย	มหาวิทยาลัยบูรพา	
159.	ดร.	ธรรมศักดิ์ ยีมิน	กลุ่มวิจัยความหลากหลายทางชีวภาพในทะเล มหาวิทยาลัยรามคำแหง	
160.	ผศ.	ธิติพันธุ์ เชื้อบุญชัย	คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	
161.	รศ. ดร.	ธีรยุทธ ภู่เพ็ชร์	ภาควิชาวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	

162.	นางสาว	นพพร	มหาวิทยาลัยมหิดล คณะสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรศาสตร์	
163.	นาย	พลาเดช ณ ป้อมเพชร	โครงการนำร่องอันดามัน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย สถาบันวิจัยสังคม	
164.	ผศ. ดร.	เพ็ญใจ สมพงษ์ชัยกุล	มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ คณะการจัดการสิ่งแวดล้อม	
165.	ผศ. ดร.	เรวดี โรจนกนันท์	มหาวิทยาลัยมหิดล คณะสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรศาสตร์	
166.	รศ. ดร.	เรืองไร โตกฤษณะ	ภาควิชาเศรษฐศาสตร์เกษตรและทรัพยากร คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	
167.	ผศ. ดร.	วิภูษิต มัณฑะจิตร	ภาควาริชศาสตร์ คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา	
168.	นาย	วีรพงศ์ วุฒิพันธุ์ชัย	ภาควาริชศาสตร์ คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา	
169.	ดร.	แววตา ทองระอา	สถาบันวิทยาศาสตร์ทางทะเล มหาวิทยาลัยบูรพา	
170.	นางสาว	ศิริวรรณ ศิริบุญ	วิทยาลัยประชากรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	
171.	นาวาเอก	สมมาตร์ เนียมนิล	โรงเรียนนายเรือ กองวิชาการเรือและเดินเรือ	
172.	ดร.	สมฤดี มีประเสริฐ	ภาควิชาวิทยาศาสตร์ทางทะเล คณะวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	
173.	รศ. ดร.	สุบัณฑิต นิ่มรัตน์	ภาควิชาจุลชีววิทยา คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา	
174.		สุวัชรา ลีลามณีพงศ์	ฝ่ายวิจัย คณะวิทยาศาสตร์มหาวิทยาลัยมหิดล	
175.	ผศ. ดร.	สุวิทย์ จิตรภักดี	คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีการประมง มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย วิทยาเขตตรัง	
176.	ผศ.	แสงเทียน อัจจิมางกูร	ภาควิชาการจัดการประมง คณะประมง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	
177.	อาจารย์	อมรศักดิ์ สวัสดี	สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์และทรัพยากร มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์	
178.	ผศ.	อิทธิพล ศรีเสาวลักษณ์	คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	
179.	นาย	กัณตภณ ผกากาญจน์	ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดระนอง	
180.	นาย	คนึง คมขำ	เจ้าพนักงานประมง 5 สำนักงานประมง	

			จังหวัดฉะเชิงเทรา	
181.	นาย	ทรงศักดิ์ นาคชำนาญ	หัวหน้ากลุ่มงานทรัพยากรน้ำสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดฉะเชิงเทรา	
182.	นาง	พัทธนันท์ สมบูรณ์พงษ์	องค์การบริหารส่วนจังหวัดสุราษฎร์ธานี	
183.	นาย	วิเชียร ทรัพย์เจริญ	นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดตราด	
184.	นาย	วิรัช เบ็ญจพันธุ์ทวี	ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดตราด	
185.	นาย	เวทิน พุ่มอินทร์	ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสมุทรสาคร	
186.	นาย	วิรัตน์ สาระคง	ศูนย์ประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่น จังหวัดสุราษฎร์ธานี สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย สำนักงานภาค	
187.	เรือเอก	วิรัตน์ อาจคงหาญ	นักวิชาการประมง 7 สำนักงานประมงจังหวัดชลบุรี	
188.	นาย	สมบูรณ์ อัพภาสกิจ	ศูนย์ประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นภาคใต้ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย สำนักงานภาค	
189.	นาย	สมพงษ์ หลีเคราะห์	หน่วยประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นจังหวัดสตูล สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย สำนักงานภาค	
190.	นาย	สายันต์ เอี่ยมรอด	ประมงจังหวัดสุราษฎร์ธานี	
191.	นาย	วสันต์ ศรีวัฒนะ	ประมงจังหวัดปัตตานี	
192.	นาง	อารีย์ อินทรสมบัติ	ประมงจังหวัดสมุทรสาครสำนักงาน	
193.	ดร.	กฤตยากานต์ เดชดี	อุปนายกสมาคมส่งเสริมการเรียนรู้ท้องถิ่น	
194.	นาย	โกวิท กุวานนท์	ที่ปรึกษาสมาคมเจ้าของเรือไทย	
195.	นาย	คำรณวุฒิ คล่องคำนวณการ	เลขานุการสมาคมเจ้าของเรือไทย	
196.	นาง	งามวัลย์ ทัศนียานนท์	มูลนิธิศูนย์กฎหมายสิ่งแวดล้อม-ประเทศไทย	
197.	นาย	ดำรงรักษ์ โหงวเจริญพร	สมาคมประมงเรือลากคู	
198.	นาย	ทองอยู่ คงขันธ์	นายกสมาคมขนส่งสินค้าเพื่อการนำเข้าและส่งออก	
199.	นาย	นภดล แก้วสุพัฒน์	นายกสมาคมองค์การบริหารส่วนตำบลแห่งประเทศไทย	
200.	นางสาว	ปฐพร เนียมธรรม	ชมรมผู้ประกอบกิจการท่าเรือเอกชน (สมาชิก) บริษัท บีเอ็มพี แปซิฟิค จำกัด	
201.	น. อ.	ประมวญ บุณยะมาน	นายกสมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทย	

202.	นางสาว	วรรณา มณีคุณ	สมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทย	
203.		ศิรินทร สิริยากรนุรักษ์	ชมรมผู้ประกอบกิจการท่าเรือเอกชน	
204.	นาย	สิทธิไชย ศรีพิชิต	ชมรมผู้ประกอบกิจการท่าเรือเอกชน (สมาชิก) บจก. ยูไนเต็ด สแตนดาร์ด เทอร์มินอล	
205.	นาย	สุทิน ชาวปากน้ำ	รองประธานสมาคมการประมงแห่งประเทศ ไทย	
206.	นาย	อธิวัจน์ อัสรางชัย	ชมรมผู้ประกอบกิจการท่าเรือเอกชน (สมาชิก) บจก. ไทยพรอสเพอริตี้ เทอร์มินอล	
207.	นาย	อาวุธ วณิชย์ศุภภร	สมาคมการประมงแห่งประเทศไทย	
208.	นาย	ส่องแสง ปทะวานิช	รองประธานคณะกรรมการธุรกิจและ อุตสาหกรรมต่อเนื่องด้านการประมงนอก น่านน้ำ	
209.		ฐิติวิภา ภูอนันตานนท์	Government Relations supervisor บริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน)	
210.	พล. ร. ท.	ทนง ศิริรังษี	กรรมการผู้จัดการ บริษัท ศรีราชา ฮาร์เบอร์	
211.	นาย	ฉัตรชัย ศิริอำพันธ์กุล	ธนาคารกรุงไทย จำกัด มหาชน ฝ่ายวิจัยธุรกิจ สำนักงานใหญ่	
212.	นาย	โชคชัย กิจเกษมทวีสิน เจ้าหน้าที่วิจัยธุรกิจ	ธนาคารกรุงไทย จำกัด มหาชน ฝ่ายวิจัยธุรกิจ	
213.		เบญจมาศ เอื้อพิพัฒน์	ธนาคารกรุงไทย จำกัด มหาชน ฝ่ายวิจัยธุรกิจ	
214.	นาย	ธวัชชัย ไกรภักดี	บริษัท เบสท์ อาฟริกา คาร์โก้ จำกัด	
215.	นาง	อัมพร จิตรานุเคราะห์	บริษัท ยูนิไทย ไลน์ จำกัด (มหาชน)	
216.	นาย	ภูวดล ศรีมงคล	ผู้จัดการส่วนปฏิบัติการส่งออก บริษัท ปูนซีเมนต์นครหลวง จำกัด (มหาชน)	
217.	นาย	ประพัฒน์ ปัญญาชาติรักษ์	รองหัวหน้าพรรคชาติไทย	
218.	นาย	อรุณ สุชาฎา	สมาชิกพรรคชาติไทย	
219.	นาย	โมไนย เย็นบุตร	สื่อมวลชน	
220.	นาย	พีรภัทร	หนังสือพิมพ์เดลินิวส์	
221.	นาย	จตุพล	หนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ	
222.	นาย	เทวัญ ธนมาลารัตน์	กรมประมง	นักวิจัย
223.	รศ. ดร.	เผดิมศักดิ์ จารยะพันธุ์	สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย	นักวิจัย
224.	นาง	พวงทอง อ่อนอุระ	กองประมงต่างประเทศ กรมประมง	นักวิจัย

225.	รศ. ดร.	ศรัณย์ เพ็ชร์พิรุณ	ภาควิชาวิทยาศาสตร์ทางทะเล คณะประมง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	นักวิจัย
226.	นาย	ศักดิ์อนันต์ ปลาทอง	ภาควิชาชีววิทยา คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์	นักวิจัย
227.	นาย	สมภพ รุ่งสุภา	สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	นักวิจัย
228.	ดร.	สมิท ธรรมเชื้อ	กองประมงต่างประเทศ กรมประมง	นักวิจัย
229.	นาง	สุนันทา เจริญปัญญายิ่ง	สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	นักวิจัย
230.	นางสาว	อรชา ธนากร	กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงการต่างประเทศ	นักวิจัย
231.	นางสาว	พรพรรณ จันทร์แจ้ง4	สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ 4	
232.	นางสาว	วราภรณ์ วงศ์พล	สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ	
233.	นางสาว	วลัยพร ล้ออัศจรรย์	สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ	
	นางสาว	โสภิต สร้อยสอดศรี	สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ	
234.	นางสาว	อลิสา ไทรงาม	สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ	
235.	นางสาว	อาภรณ์ โพธิ์พงศ์วิวัฒน์	สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ	