

(สำเนา)

ประกาศกรมเจ้าท่า

ที่ 86 /๒๕๕๕

เรื่อง มาตรการแก้ไขปัญหากองเรือชักธงไทยถูกขึ้นบัญชีดำ (Black List)

ด้วย ปรากฏว่าในปัจจุบันมีเรือชักธงไทยถูกกักโดยเจ้าหน้าที่ตรวจควบคุมเรือในเมืองท่า
ของต่างประเทศเป็นจำนวนมาก เป็นเหตุให้สถานะของกองเรือชักธงไทยได้ถูกขึ้นบัญชีดำ (Black List)
ในฐานข้อมูลของ TOKYO MOU

ดังนั้น เพื่อลดจำนวนเรือชักธงไทยให้มีจำนวนการถูกกักเรือลดลง และเพื่อให้สถานะ
ของกองเรือชักธงไทยได้หลุดพ้นจากการขึ้นบัญชีดำ (Black List) ของ TOKYO MOU กรมเจ้าท่า จึงได้จัดทำ
มาตรการต่างๆ ขึ้นมาเพื่อให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับปัญหาได้ร่วมมือกันปฏิบัติ โดยให้สำนักมาตรฐานเรือ
เป็นหน่วยงานผู้รับผิดชอบหลักในการดำเนินการ ซึ่งประกอบด้วยมาตรการที่ต้องดำเนินการ ดังต่อไปนี้

๑. มาตรการเชิงป้องกันในการดำเนินการแก้ไขปัญหา

- ๑.๑ ต้องจัดให้มีการฝึกอบรมให้ความรู้และความเข้าใจที่ถูกต้องในเรื่อง Port State Control แก่ผู้บริหารเรือ
- ๑.๒ ต้องจัดให้มีการฝึกอบรมให้ความรู้เรื่อง Port State Control แก่บุคลากร
ผู้ปฏิบัติงานบนเรือโดยจัดรูปแบบการฝึกอบรมให้หลากหลายวิธีและง่ายต่อการ
เรียนรู้ เช่น อบรมในห้องเรียน, อบรมที่บริษัท, อบรมบนเรือ โดยใช้ CD-ROM,
คอมพิวเตอร์ หรือสื่ออื่นๆ เป็นส่วนช่วยในการให้ความรู้
- ๑.๓ ต้องมีการตรวจเรือก่อนเข้าหรือออกจากเมืองท่าทุกครั้งโดยเจ้าของเรือเป็นผู้ดำเนินการ
โดยใช้ Port State Control Preventive Maintenance Checklist เป็น
แนวทางในการตรวจ
- ๑.๔ สำหรับเรือที่มีประวัติอัตราการถูกกักสูง ต้องมีการร่วมมือกันระหว่างเจ้าหน้าที่ของ
กรมเจ้าท่า และเจ้าหน้าที่ของบริษัทเรือทำการตรวจเรือก่อนที่เรือจะเดินทางไป
เมืองท่าต่างประเทศ โดยใช้วิธีการตรวจเช่นเดียวกับเจ้าหน้าที่ควบคุมเรือในเมืองท่า
ที่ต่างประเทศดำเนินการ

๒. มาตรการดำเนินการแก้ปัญหา ระหว่างกรมเจ้าท่ากับเจ้าของเรือ หรือบริษัทผู้บริหารเรือ

- ๒.๑ ให้เจ้าของเรือและบริษัทผู้บริหารเรือชี้แจงถึงสาเหตุและการดำเนินการในกรณี
ที่ได้รับแจ้งจากหน่วยงานที่ทำการตรวจกักเรือโดยกำหนดเวลาการดำเนินการแล้ว
เสร็จให้ชัดเจน
- ๒.๒ จัดส่งเจ้าพนักงานตรวจเรือหรือเจ้าหน้าที่ของสมาคมจัดขึ้นเรือที่ได้รับมอบอำนาจ
ไปตรวจเรือซ้ำ หากเป็นข้อบกพร่องที่ร้ายแรง

๒.๓ สำนักมาตรฐานเรือ โดยเจ้าพนักงานตรวจเรืออาจจะออกไปสำคัญรับรองการตรวจเรือ ในการตรวจเรือประจำปีให้แก่เจ้าของเรือไม่เต็มจำนวน ๑๒ เดือน (เช่น ไม่เกิน ๖ เดือน เป็นต้น) ถ้าหากพบว่าเรือลำใดมีประวัติการถูกกักสูงเกินกว่า ๑ ครั้งในรอบ ๑๒ เดือน และเป็นข้อบกพร่องในกลุ่มเดิมที่เคยเป็นสาเหตุให้เรือถูกกักมาแล้ว

๒.๔ ดำเนินการตรวจ Additional Audit ของ Safety Management Certificate หากพบว่าเรือที่เคยมีประวัติการถูกกักมาก่อน ต่อมาพบว่ามีประวัติการถูกกักอีกในกลุ่มข้อบกพร่องที่เคยเป็นสาเหตุให้เรือถูกกักมาแล้วหรือหากพบว่ามีประวัติการถูกกักอีกในช่วงเวลา ๑๒ เดือนที่ต่อเนื่องกัน

๓. มาตรการดำเนินการแก้ไขปัญหา ระหว่างกรมเจ้าท่ากับหน่วยงานผู้ได้รับมอบอำนาจ

๓.๑ ให้หน่วยงานผู้ได้รับมอบอำนาจชี้แจงถึงสาเหตุและการดำเนินการในกรณีที่ได้รับแจ้งจากหน่วยงานที่ทำการตรวจกักเรือ

๓.๒ ส่งเจ้าพนักงานไปตรวจเรือซ้ำหรือร่วมตรวจหากเป็นข้อบกพร่องที่ร้ายแรงหรือยังไม่มั่นใจว่ามีการดำเนินการตามกฎหมายข้อบังคับฯ และเงื่อนไขของการมอบอำนาจ

๓.๓ หากพิจารณาแล้วพบว่าข้อบกพร่องต่างๆ ยังไม่มีการดำเนินการแก้ไขให้เรืออยู่ในสภาพปกติและปลอดภัยสำนักมาตรฐานเรืออาจจะพิจารณายกเลิกการมอบอำนาจเป็นการชั่วคราวเฉพาะลำต่อหน่วยงานผู้ได้รับมอบอำนาจนั้นๆ ก่อน จนกว่าจะมีการดำเนินการแก้ไขให้แล้วเสร็จ

๓.๔ ยกเลิกการมอบอำนาจเป็นการถาวร หากพบว่าหน่วยงานผู้ได้รับมอบอำนาจไม่ใส่ใจในการควบคุมมาตรฐานความปลอดภัยของเรือหรือพบว่าหน่วยงานผู้ได้รับมอบอำนาจขาดประสิทธิภาพในการดำเนินการ

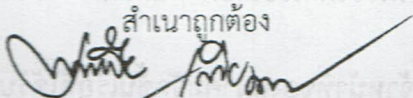
ประกาศ ณ วันที่ ๓๐ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๕

(ลงชื่อ) ถวัลย์รัฐ อ่อนศิริ

(นายถวัลย์รัฐ อ่อนศิริ)

อธิบดีกรมเจ้าท่า

สำเนาถูกต้อง



(น.อ.ธัญชัย เสี่ยมศักดิ์)

เจ้าพนักงานตรวจเรือชำนาญการ

ธัญชัย / คัด / ทาน