



Food and Agriculture
Organization of the
United Nations

RAP PUBLICATION 2013/13

คณะกรรมการประมงภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก (APFIC)

การดำเนินงานตามมาตรการของรัฐเจ้าของท่า
คู่มือทางเทคนิคในการตรวจท่า
ของเรือประมง
เล่มที่ 1



คณะกรรมการการประมงภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก (APFIC)

การดำเนินงานตามมาตรการของรัฐเจ้าของท่า
คู่มือทางเทคนิคในการตรวจท่า
ของเรือประมง
เล่มที่ 1

เรียบเรียงโดย

สตีฟ ดันน์ (Steve Dunn)

ผู้อำนวยการ IC Independent Consulting ออสเตรเลีย

ไซมอน ฟันจ์-สมิธ (Simon Funge-Smith)

เลขาธิการ คณะกรรมการการประมงภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก (APFIC)

โรเบิร์ต ลี (Robert Lee)

เจ้าหน้าที่ประมง องค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ (เอฟเอโอ)

แปลโดย

วีระวัฒน์ หงสกุล

และ

สมิท ธรรมเชื้อ

องค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ
สำนักงานภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก
กรุงเทพฯ 2557

การนำเสนอชื่อตำแหน่งและข้อมูลในเอกสารเผยแพร่ฉบับนี้ไม่ได้บ่งบอกถึงการแสดงความคิดเห็นใดๆ ในส่วนขององค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ (เอฟเอโอ) เกี่ยวกับสถานะทางกฎหมายหรือการพัฒนาของประเทศ อาณาเขต เมือง พื้นที่ใดๆ หรือผู้มีอำนาจของพื้นที่นั้น หรือที่เกี่ยวข้องกับการปักปันพรมแดนหรือเขตแดน การกล่าวถึงบริษัทที่เฉพาะเจาะจงหรือผลิตภัณฑ์ของผู้ผลิต ไม่ว่าจะเป็นการจดสิทธิบัตรหรือไม่ก็ตาม ไม่ได้หมายความว่าบริษัทหรือผลิตภัณฑ์เหล่านี้ได้รับการรับรองหรือนำโดยเอฟเอโอ เหนือกว่าผู้อื่นหรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะคล้ายกันแต่ไม่ได้กล่าวถึง

ทัศนคติที่แสดงออกในเอกสารเผยแพร่ฉบับนี้เป็นของผู้เขียนแต่เพียงผู้เดียว และไม่จำเป็นต้องสะท้อนมุมมองหรือนโยบายของเอฟเอโอ

ISBN 978-92-5-008022-2 (Print)

E-ISBN 978-92-5-008023-9 (PDF)

© FAO 2014

เอฟเอโอสนับสนุนให้ใช้ พิมพ์เพิ่ม และประชาสัมพันธ์เอกสารเผยแพร่ฉบับนี้ได้ โดยสามารถคัดลอก ดาวน์โหลด และพิมพ์เพื่อใช้สำหรับการศึกษส่วนบุคคล การวิจัยและการเรียนการสอน หรือการใช้งานที่ไม่ใช่เชิงพาณิชย์ หรือการบริการ เว้นแต่ที่ระบุไว้เป็นอย่างอื่น ทั้งนี้ ต้องแสดงการอ้างอิงถึงเอฟเอโอ ในฐานะเจ้าของและผู้ถือลิขสิทธิ์ และไม่ได้ส่อให้เห็นว่าเอฟเอโอให้การรับรองความเห็นของผู้ใช้เอกสารที่ได้จัดทำหรือบริการ ในทางใดๆ ทั้งสิ้น

หากต้องการนำไปแปลและปรับเปลี่ยนสภาพที่เหมาะสม หรือสำหรับการขายและการใช้ในเชิงพาณิชย์อื่นๆ ส่งคำร้องขอมาได้ที่ <www.fao.org/contact-us/licence-request> หรือที่ copyright@fao.org

ติดต่อขอเอกสารได้ที่:

ไซมอน ฟันจ์-สมิธ
เจ้าหน้าที่อาวุโสประมง
องค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ (เอฟเอโอ)
สำนักงานภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก
39 ถนนพระอาทิตย์
กรุงเทพฯ 10200 ประเทศไทย
โทรศัพท์: (+66) 2 6974000
โทรสาร: (+66) 2 6974445
อีเมล: FAO-RAP@fao.org

คำนำ

การทำการประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุมเป็นภัยคุกคามทั่วโลกต่อการประมงที่ยั่งยืนและการบริหารจัดการและการอนุรักษ์ทรัพยากรประมง ตลอดจนความหลากหลายทางชีวภาพทางทะเล การควบคุมของรัฐเจ้าของท่าได้รับการยอมรับแล้วว่าเป็นเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพในการต่อสู้กับการประมงที่ผิดกฎหมาย ซึ่งได้มีการพัฒนามาตรการดังกล่าวจนในที่สุดได้เห็นชอบความตกลงของเอฟเอโอว่าด้วยมาตรการของรัฐเจ้าของท่าในการป้องกัน ยับยั้ง และจัดการทำการประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม พ.ศ. 2552 (ความตกลง PSMA)

คณะกรรมการการประมงภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก (APFIC) ได้รับการร้องขอความช่วยเหลือจากประเทศสมาชิกให้พัฒนาแนวทางในระดับภูมิภาค และสร้างขีดความสามารถในการดำเนินการตามมาตรการของรัฐเจ้าของท่า ดังนั้น คณะกรรมการฯ และองค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ สำนักงานภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก (เอฟเอโอ) ด้วยความร่วมมือจากกรมประมงประเทศไทย ได้พัฒนา “หลักสูตรการฝึกอบรมการตรวจท่า” ขึ้น องค์การที่เป็นเป้าหมายของการฝึกอบรมการตรวจท่ามาจากหน่วยงานระดับชาติหลายแห่งที่รับผิดชอบในด้านการบังคับใช้มาตรการดังกล่าว โดยอาจรวมถึงเจ้าหน้าที่จากกรมประมง กรมศุลกากร สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ตำรวจน้ำ กองทัพเรือ องค์การสะพานปลา และกรมเจ้าท่า หลักสูตรได้รับการพัฒนาโดยอาศัยพื้นฐานจากความต้องการการฝึกอบรมสำหรับผู้ตรวจท่า ตามที่ปรากฏในความตกลงของเอฟเอโอว่าด้วยมาตรการของรัฐเจ้าของท่า (ความตกลง PSMA)

เอกสารการฝึกอบรมเพื่อสร้างทักษะและขีดความสามารถของเจ้าหน้าที่ประมง เจ้าท่า ศุลกากร และองค์การสะพานปลาในการดำเนินการตรวจท่าชุดนี้ แบ่งออกเป็นสามเล่ม ทั้งนี้ ในการใช้เอกสารชุดนี้จะต้องใช้ทั้งสามเล่มควบคู่กันไป หนังสือเล่มนี้ “คู่มือทางเทคนิคในการตรวจท่าของเรือประมง” มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้ตรวจท่ามีทักษะและความเชี่ยวชาญในการปฏิบัติและรู้ขั้นตอนการบังคับใช้เพียงพอที่จะมีส่วนร่วมในการตรวจท่า นอกจากนี้ยังจะช่วยในการพัฒนาความรู้เพื่อให้แน่ใจว่าการตรวจสอบท่ามีประสิทธิภาพและส่งเสริมให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายในประเทศและระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง

ผู้เข้ารับการฝึกอบรมควรจะได้รับ ความมั่นใจที่จะเข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งของคณะที่จะดำเนินการตรวจท่า ทั้งโดยดำเนินการภายในหน่วยงานของตน หรือปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยงานที่มีอำนาจอื่นๆ เอกสารอีกสองเล่มในชุดนี้ให้การสนับสนุนข้อมูลพื้นฐานและกิจกรรมการฝึกอบรม โดยถือเป็นส่วนหนึ่งของหลักสูตรการฝึกอบรม หลักสูตรการฝึกอบรมการตรวจท่านี้ เป็นขั้นตอนแรกที่สำคัญในการสร้างขีดความสามารถและความเชื่อมั่นของสถาบันที่จะใช้มาตรการการควบคุมท่าที่มีประสิทธิภาพในการต่อสู้กับการทำการประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม ในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก



สิริยุกิ โคโนมุ

ผู้ช่วยผู้อำนวยการใหญ่และผู้แทนเอฟเอโอประจำภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก
องค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ สำนักงานภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก

คำนำ	iii
เอกสารอื่นที่เกี่ยวข้อง	ix
กิตติกรรมประกาศ	ix
คำเฉพาะและคำย่อ	xi
ภาพโดยรวมของคู่มือทางเทคนิคในการตรวจท่าของเรือประมง	1
จุดประสงค์ของคู่มือฉบับนี้	1
ผลของการเรียนรู้จากการใช้คู่มือทางเทคนิค	1
ตัวบ่งชี้ในการเรียนรู้	1
ความรู้ที่ควรได้รับ	1
ความชำนาญที่ควรมี	2
กลุ่มเป้าหมาย	2
การจัดหลักสูตรและวิธีการอบรม	2
บทนำ – กรอบกฎหมายระหว่างประเทศในการตรวจตราการประมง	3
กฎหมายระหว่างประเทศ	3
เขตแดน ทะเลอาณาเขต และเขตเศรษฐกิจจำเพาะ	4
สิทธิและอำนาจอธิปไตย	4
ความตกลงต่างๆ เกี่ยวกับการประมงระหว่างประเทศ	5
เหตุใดจึงต้องมีมาตรการโดยรัฐเจ้าของท่า	5
ตัวอย่างขององค์กรจัดการประมง/หน่วยงานประมงระดับภูมิภาคในเอเชียและแปซิฟิก	6
หน่วยที่ 1 การจัดการประมง	13
เหตุใดเราจึงต้องจัดการมหาสมุทรต่างๆ และการประมง	13
การประมงปลาทูน่าในมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิกตอนกลางและตะวันตก	13
เหตุผลในการจัดการเชิงระบบนิเวศ	14
ยุทธศาสตร์การจัดการ	15
ปัญหาในการจัดการ	16
การจัดการประมงโดยทั่วไป	17
การประมงแบบอุตสาหกรรม	17
หน่วยที่ 2 แนวความคิดของการตรวจสอบ ควบคุม และเฝ้าระวัง (MCS)	21
บทบาทของการตรวจสอบ ควบคุม และเฝ้าระวังในการประมง	21
ปัจจัยทาง MCS	22
องค์ประกอบ 3 มิติของ MCS	22
หน่วยที่ 3 ความเข้าใจเกี่ยวกับมาตรการของรัฐเจ้าของท่า	24
มาตรการของรัฐเจ้าของท่าเป็นกฎหมายระหว่างประเทศได้อย่างไร	24
จุดประสงค์ของความตกลงมาตรการของรัฐเจ้าของท่า (PSMA)	24

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
ใครต้องบังคับใช้ความตกลง PSMA ของเอฟเอโอว่าด้วยมาตรการของรัฐเจ้าของท่า	25
ใครต้องบังคับใช้ข้อมติที่ 10/11 ของ IOTC เกี่ยวกับมาตรการของรัฐเจ้าของท่า	25
รัฐเจ้าของท่ามีเพียงมาตรการสำหรับการประมงเท่านั้นหรือ	25
ความตกลงว่าด้วยมาตรการของรัฐเจ้าของท่า (PSMA) เกี่ยวข้องกับความร่วมมืออย่างไร	26
มีท่าใดบ้างที่ต้องนำมาตรการของรัฐเจ้าของท่ามาประยุกต์ใช้	26
เรือที่ขอเทียบท่าต้องทำอะไรบ้าง	27
ท่าจะปฏิเสธการขอได้ไหม	27
หากเรือนั้นอยู่ในสถานะเสี่ยงภัยละ	27
เอฟเอโอและองค์กรจัดการประมงระดับภูมิภาคมีผู้สังเกตการณ์ใหม่	27
ความตกลงของเอฟเอโอว่าด้วยมาตรการของรัฐเจ้าของท่าเกี่ยวข้องกับตราสารอื่นๆ อย่างไร	28
หน่วยที่ 4 จริยธรรม	30
จริยธรรมคือ หลักการในจิตใจที่มีผลส่งไปถึงความประพฤติปฏิบัติของผู้คนทั้งหลาย	30
แบบจำลองจรรยาบรรณ	30
ความซื่อสัตย์	31
ความมีเกียรติ	31
ความไม่มีอคติ	31
พันธะความรับผิดชอบและความโปร่งใส	31
ความมีศักดิ์ศรี	31
การเปิดเผยและการรักษาความลับ	31
ความนับถือ	32
ความเป็นผู้นำ	32
ความไม่เห็นแก่ตัว	32
ความปลอดภัย	32
การรายงาน	32
ความขัดแย้งด้านผลประโยชน์	32
ผลประโยชน์ส่วนตัว	32
คำร้องเรียน	33
หน่วยที่ 5 สุขอนามัย ความปลอดภัย และความมั่นคงในระหว่างการเดินทางที่ท่าและบนเรือ	34
สุขอนามัย ความปลอดภัย และความมั่นคง (HSS) ของทุกคนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจที่ท่านั้น มีความสำคัญอย่างยิ่งยวด	34
การประเมินความเสี่ยง	34
เรือประมงเก่าและมีอายุ ทำให้เกิดช่วงของความเสี่ยง HSS แก่คณะผู้ตรวจเรือ	35
หน่วยที่ 6 องค์กรตรวจสอบและอำนาจของเจ้าหน้าที่ประมงผู้ตรวจสอบ	36
กฎหมายประมงกำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบบทบาทหน้าที่และสถานการณ์ใดที่ตนเอง จะสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้	36
อำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่ดังกล่าวนี้ยังมีอยู่อย่างกว้างขวาง และอาจดำเนินการได้ทั้งที่มี หรือไม่มีหมายศาล	36

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
หน่วยที่ 7 ข้อมติเรื่องมาตรการรัฐเจ้าของท่าของ IOTC	38
บทนำ.....	38
ส่วนที่ 1 บทบัญญัติทั่วไป	38
ส่วนที่ 2 การเข้าเทียบท่า	39
ส่วนที่ 3 การใช้ท่าเทียบเรือ	45
ส่วนที่ 4 การตรวจที่ท่าและการปฏิบัติการที่ตามมา	46
ส่วนที่ 5 บทบาทของรัฐเจ้าของธง	54
ส่วนที่ 6 ความต้องการของรัฐกำลังพัฒนา	54
ส่วนที่ 7 หน้าที่ของสำนักเลขาธิการ IOTC	54
หน่วยที่ 8 การขึ้นตรวจเรือขึ้นต้นและการสัมภาษณ์	55
บทบาทของท่านในการขึ้นตรวจเรือ มีจุดมุ่งหมายเพื่อให้แน่ใจว่าเรือและลูกเรือไม่เกี่ยวข้อง	
กับการทำประมงที่ผิดกฎหมาย	55
กฎข้อสำคัญคือคณะผู้ตรวจสอบต้องทำงานร่วมกันเป็นคู่เสมอ	55
การวางแผนและเตรียมการในการตรวจ	55
การเตรียมอุปกรณ์ในการขึ้นตรวจเรือ	56
การเผชิญหน้าและการชี้แจงกับผู้บังคับการเรือและลูกเรือ	56
การตรวจเรือและการตั้งคำถาม	57
การยุติการตรวจ	57
การประเมินผลและการดำเนินการต่อไป	57
การเตรียมการในการสัมภาษณ์	58
การสัมภาษณ์และการจัดทำคำให้การ	58
หน่วยที่ 9 การกระทำผิดกฎ พยานหลักฐาน และคำให้การ	60
การละเมิดทางการประมง	60
พยานหลักฐาน	61
ห่วงโซ่หลักฐาน/ห่วงโซ่ผู้ดูแลรักษาหลักฐาน	62
หลักกฎหมาย	63
การรวบรวมหลักฐาน	63
การจัดบันทึก	64
รายงานการสอบสวน	65
การเขียนรายงาน	66
การสื่อสาร	67
หน่วยที่ 10 การหาข่าวสาร การตรวจซ้ำและการหาหลักฐานเพิ่มเติม – การจำแนกชนิดพันธุ์	
และการตรวจสอบเครื่องมือประมง	68
ข้อมูล	68
การจำแนกเรือ	69
การตรวจสอบสะพานเดินเรือ	69

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
การตรวจห้องเก็บสัตว์น้ำ	70
การประเมินขนาดห้องเก็บสัตว์น้ำ	70
การประเมินปริมาณสัตว์น้ำ	71
ตัวอย่าง: การประเมินโดยคำนึงถึงช่องว่างในการวางสัตว์น้ำทับซ้อนกัน	71
การปรับค่าตามสภาพของสัตว์น้ำเพื่อเปรียบเทียบกับน้ำหนักทั้งหมดที่ประมาณในสมุดปูม	72
การตรวจสอบการนำสัตว์น้ำขึ้นท่า	73
การจำแนกชนิดและการวัดขนาดสัตว์น้ำ	74
การวัดขนาดปลา	81
การวัดเครื่องมือประมง	81
เครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์	84
การดำเนินการภายหลังการตรวจท่า	84
ขณะนี้ท่านสามารถตรวจท่าได้แล้วหรือยัง	86

เอกสารที่เกี่ยวข้อง

คู่มือทางเทคนิคเล่มนี้ควรใช้อ่านประกอบกับเอกสารที่เกี่ยวข้อง

- 1) FAO 2007–2013. Port State Measures – Web site.¹ Port State Measures. FI Institutional Web sites. Text by Skonhoft, A. In: FAO Fisheries and Aquaculture Department [online]. Rome. Updated 7 July 2012.
- 2) IOTC Resolution 10/11 on Port State Measures to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing.
- 3) IOTC. 2013. Procedures for the implementation of the Indian Ocean Tuna Commission Port State Measures. *IOTC, Seychelles. 167 pp.*
- 4) Pew Trusts (2010) A Methodology for Capacity Needs Assessments Towards Implementation of the Port State Measures Agreement.

กิตติกรรมประกาศ

ในระยะแรกของการทำงาน คู่มือเล่มนี้ถูกจัดทำขึ้นเพื่อช่วยเหลือกรมประมงประเทศไทยให้สามารถปฏิบัติตามข้อมติคณะกรรมการการประมงแห่งมหาสมุทรอินเดีย (IOTC) ว่าด้วยมาตรการของรัฐเจ้าของท่าได้ การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการของเจ้าหน้าที่ประมง เจ้าท่า ศุลกากร และการท่า เมื่อเดือนสิงหาคม 2556 ประสบผลสำเร็จ และบทเรียนต่างๆ ที่ได้รับการฝึกอบรม ถูกนำกลับมาปรับปรุงเป็นคู่มือฉบับนี้ ซึ่งถูกจัดทำขึ้นเพื่อสนับสนุนรัฐใดๆ ที่ต้องการพัฒนาทักษะและขีดความสามารถในการดำเนินการตรวจท่า

มีการเปลี่ยนแปลงไม่มากในเอกสารเล่มนี้ หรือมีความแตกต่างจากเอกสารอื่นๆ ที่จัดทำขึ้นเพื่อใช้สำหรับการฝึกอบรมและการพัฒนาขีดความสามารถในลักษณะเช่นเดียวกัน เอกสารนี้ไม่ใช่ตำราเรียน แต่ถูกจัดทำขึ้นเพื่อช่วยเหลือในการปรับปรุงทักษะทางวิชาการและการค้า เอกสารเล่มนี้ประกอบด้วยบทสรุปของข้อมูลและข่าวสารมากมายที่ถูกเปิดเผยอย่างเป็นทางการ เราเข้าใจว่าเนื้อหามีความถูกต้องและจะเป็นประโยชน์สำหรับผู้อื่นที่จะนำไปต่อยอดในอนาคต

ในการจัดทำเอกสารนี้ อาศัยข้อมูลและข่าวสารจากเอกสารที่ถูกเขียนและเผยแพร่เป็นทางการ การหารือด้วยวาจาและการหารือเป็นลายลักษณ์อักษร องค์กรที่ให้ความช่วยเหลือรวมถึง Indian Ocean Tuna Commission (IOTC), Pacific Islands Forum Fisheries Agency (FFA), Secretariat to the Pacific Community (SPC), Western and Central Pacific Fisheries Commission (WCPFC), Australian Fisheries Management Authority (AFMA), NSW Fisheries, และหน่วยงานประมงของออสเตรเลีย เจ้าหน้าที่ขององค์กรดังกล่าวได้ให้ความช่วยเหลือที่เป็นประโยชน์และต้องขอขอบคุณมา ณ ที่นี้ด้วย เอกสารที่ใช้ประกอบได้ถูกอ้างอิงไว้แล้ว อนึ่ง เราต้องขอโทษหากไม่ได้กล่าวถึงองค์กรใดก็ตามที่เราได้นำข้อมูลและเอกสารมาใช้ประกอบในการจัดทำคู่มือฉบับนี้ ซึ่งเราจะขอขอบคุณในโอกาสหน้า เมื่อเราได้รับแจ้ง

¹ <http://www.fao.org/fishery/psm/en>

คำเฉพาะและคำย่อ

AIS	ระบบแจ้งตำแหน่งเรือโดยอัตโนมัติ (Automatic identification system (vessel))
APFIC	คณะกรรมการการประมงภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก (Asia-Pacific Fishery Commission)
CCAMLR	คณะกรรมการเพื่อการอนุรักษ์ทรัพยากรสัตว์น้ำทะเลมีชีวิตรอดในแอนตาร์กติก (Commission for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources)
CCRF	จรรยาบรรณว่าด้วยการประมงอย่างรับผิดชอบของเอฟโอไอ พ.ศ. 2538 (1995 FAO Code of Conduct for Responsible Fisheries)
CDS	ระบบการออกเอกสารการจับ (Catch documentation schemes)
CITES	อนุสัญญาว่าด้วยการค้าระหว่างประเทศซึ่งชนิดพันธุ์สัตว์ป่าและพืชป่าที่ใกล้จะสูญพันธุ์ (Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora)
CLL	อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำหนักบรรทุก พ.ศ. 2509/2531 (1966/1988 International Convention on Load Lines)
CMM	มาตรการอนุรักษ์และจัดการ (Conservation and management measure)
CPCs	รัฐภาคีสมาชิกและรัฐที่ให้ความร่วมมือแต่ไม่ได้เป็นภาคี (Cooperating Parties and Cooperating Non-contracting Parties)
DWFN	ประเทศทำการประมงไกลบ้าน (Distant water fishing nation)
EEZ	เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive economic zone)
Emonitoring	การติดตามตรวจสอบทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic monitoring)
EPIRB	สัญญาณวิทยุแจ้งตำแหน่งเหตุฉุกเฉิน (Emergency position indicating radio beacon)
Ereporting	การรายงานทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic reporting)
FAO	องค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ (เอฟโอไอ) (Food and Agriculture Organization of the United Nations)
FFA	องค์กรประมงสำหรับหมู่เกาะแปซิฟิก (Pacific Islands Forum Fisheries Agency)
Force majeure	ภัยพิบัติอันเกิดจากเหตุสุดวิสัยหรือภาวะที่เกินอำนาจบังคับควบคุมได้โดยภาคีใด อาทิเช่น สงคราม การหยุดงาน อาชญากรรม หรือปรากฏการณ์ที่กฎหมายถือว่าเป็นการกระทำของพระเจ้า (เช่น พายุไต้ฝุ่น น้ำท่วม แผ่นดินไหว หรือภูเขาไฟระเบิด)
GMDSS	ระบบความปลอดภัยและภัยพิบัติทางทะเลสากล (Global Maritime Distress and Safety System)
GPS	ระบบกำหนดตำแหน่งบนผิวโลก (Global positioning system)
HF	วิทยุคลื่นความถี่สูง (High frequency radio)
HSS	สุขอนามัย ความปลอดภัย และความมั่นคง (Health, safety and security)
IMO	องค์การเรือเดินทะเลสากล (International Maritime Organization)
Inter alia	รวมทั้ง (Among other things)

IOTC	คณะกรรมการการปลาทูน่าแห่งมหาสมุทรอินเดีย (Indian Ocean Tuna Commission)
IPOA-IUU	แผนปฏิบัติการระหว่างประเทศเพื่อป้องกัน ยับยั้ง และจัดการทำการประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม ของเอฟเอโอ พ.ศ. 2544 (2001 FAO International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing)
IPTP	โครงการพัฒนาและจัดการปลาทูน่าอินโด-แปซิฟิก (Indo-Pacific Tuna Development and Management Programme)
IUU	(การประมง) ที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงานและไร้การควบคุม (Illegal, unreported and unregulated (fishing))
MARPOL	อนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อป้องกันมลพิษจากเรือเดินสมุทร (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships)
MCS	การตรวจสอบ ควบคุม และเฝ้าระวัง (Monitoring, control and surveillance)
MLC	อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานในเรือเดินทะเล พ.ศ. 2549 (2006 Maritime Labour Convention)
Mutatis mutandis	เปลี่ยนแปลงเฉพาะสิ่งที่จำเป็นต้องเปลี่ยน (Changing only those things which need to be changed)
nm	ไมล์ทะเล (nautical mile)
NPOA	แผนปฏิบัติการระดับชาติ (National plan of action)
PAN-PAN	ความช่วยเหลือที่ต้องการ ซึ่งพอจะเป็นไปได้ (Possible assistance needed)
PSC	การควบคุมโดยรัฐเจ้าของท่า (Port state control)
PSI	การตรวจสอบโดยรัฐเจ้าของท่า (Port state inspection)
PSMs	มาตรการของรัฐเจ้าของท่า (Port state measures)
PSMA	ความตกลงของเอฟเอโอว่าด้วยมาตรการของรัฐเจ้าของท่าในการป้องกัน ยับยั้ง และจัดการทำการประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม พ.ศ. 2552 (2009 FAO Agreement on Port State Measures to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing)
RFB	หน่วยงานประมงระดับภูมิภาค (Regional fisheries body)
RFMO	องค์กรจัดการประมงระดับภูมิภาค (Regional fisheries management organization)
RSW	น้ำทะเลแช่แข็ง (Refrigerated seawater)
SOLAS	อนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความปลอดภัยของชีวิตในทะเล (International Convention for the Safety of Life at Sea)
UHF	วิทยุคลื่นความถี่รุนแรง (Ultra high frequency radio)
UN	องค์การสหประชาชาติ (United Nations)
UNCLOS	อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล พ.ศ. 2525 (1982 United Nations Convention on the Law of the Sea)
UNFSA	ความตกลงสหประชาชาติว่าด้วยมวลสัตว์น้ำ พ.ศ. 2538 (1995 UN Fish Stocks Agreement)

VHF	วิทยุคลื่นความถี่สูงมาก (Very high frequency radio)
VMS	ระบบติดตามตรวจสอบเรือ (Vessel monitoring system)
WCPFC	คณะกรรมการประมงแห่งมหาสมุทรแปซิฟิกตอนกลางและตะวันตก (Western and Central Pacific Fisheries Commission)
WCPO	มหาสมุทรแปซิฟิกตอนกลางและตะวันตก (Western and Central Pacific Ocean)

ภาพโดยรวมของคู่มือทางเทคนิคในการตรวจท่าของเรือประมง

จุดประสงค์ของคู่มือฉบับนี้

คู่มือทางเทคนิคเล่มนี้ถูกจัดทำขึ้นเพื่อสนับสนุนคณะกรรมการการประมงภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกและหลักสูตรฝึกอบรมการตรวจท่าของเรือประมง คู่มือเล่มนี้ควรถูกใช้ควบคู่ไปกับ หนังสือคู่มือกิจกรรมเพื่อเป็นผู้ฝึกการอบรม และ คู่มือและแนวทางปฏิบัติงานในการตรวจเรือที่ท่า ตลอดจนการนำเสนอที่เกี่ยวข้อง

ผลของการเรียนรู้จากการใช้คู่มือทางเทคนิค

การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการจนสำเร็จลุล่วงจะช่วยให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีความชำนาญตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ ซึ่งจะทำให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมี:

- ความชำนาญและความรอบรู้เกี่ยวกับกระบวนการในการบังคับใช้มาตรการดังกล่าว
- ความรู้เพื่อให้สามารถทำการตรวจเรือที่ทำได้อย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับกฎข้อบังคับที่มีอยู่
- เกิดความมั่นใจในความรู้และความสามารถของตน ทำให้ปฏิบัติงานได้อย่างเป็นอิสระและสอดคล้องกับผู้ร่วมงานอื่นในการติดตามตรวจสอบ ควบคุม และเฝ้าระวังในการตรวจตราประมง

ตัวบ่งชี้ในการเรียนรู้

ตัวบ่งชี้ที่สำคัญจะนำมาเสนอไว้ในตอนต้นของแต่ละหน่วยของคู่มือเล่มนี้

ความรู้ที่ควรได้รับ

การฝึกอบรมนี้จะทำให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีความเข้าใจในพื้นฐานเกี่ยวกับ

- ตราสารระหว่างประเทศฉบับต่างๆ และกฎหมายภายในประเทศ
- การติดตามตรวจสอบ ควบคุม และเฝ้าระวัง
- องค์การจัดการประมงระดับภูมิภาค
- มาตรการที่กำหนดขึ้นโดยรัฐเจ้าของท่า
- จรรยาบรรณ
- สุขอนามัย ความปลอดภัยและความมั่นคง
- การขึ้นเรือและการตรวจสอบ
- การคำนวณห้องเก็บ
- ประเมินสัตว์น้ำในห้องเก็บและน้ำหนักที่นำขึ้นท่า
- การหา รวบรวม และการเก็บรักษาพยาบาลหลักฐาน
- การตรวจสอบ การสอบสวน การเตรียมรายงาน เทคนิคในการสัมภาษณ์ และการตรวจสอบย้อนหลัง
- การจำแนกชนิดพันธุ์สัตว์น้ำ
- การจำแนกเรือประมงและเครื่องมือประมง
- อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ของเรือ

ความชำนาญที่ควรมี

การฝึกอบรมนี้จะพัฒนาความชำนาญของผู้เข้ารับการฝึกอบรมเพื่อ

- เข้าใจมาตรการที่รัฐชายฝั่งกำหนดขึ้นใช้
- ปฏิบัติงานตรวจเรือประมงที่เทียบท่า
- สามารถติดต่อสื่อสารกับผู้ควบคุมเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ประเมินผลที่ได้จากการตรวจเรือ
- จัดทำรายงานผลทั้งที่ปฏิบัติตามกฎและละเมิดกฎ
- รวบรวมวัตถุดิบหลักฐานต่างๆ เพื่อการดำเนินคดี และการเก็บรักษา

เป็นที่เข้าใจว่าผู้ตรวจเรืออาวุโสจะได้รับการฝึกอบรมเพิ่มเติมและสามารถนำคณะผู้ตรวจไปดำเนินการตรวจทำได้

กลุ่มเป้าหมาย

ผู้เข้าร่วมรับการฝึกอบรมนั้นคัดเลือกมาจากหน่วยงานระดับชาติต่างๆ ที่มีหน้าที่รับผิดชอบในแง่มุมต่างๆ ของการบังคับใช้มาตรการ จึงอาจประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ฝ่ายประมง ศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง ตำรวจน้ำ กองทัพเรือ องค์การสะพานปลาและเจ้าท่า

การจัดหลักสูตรและวิธีการอบรม

หลักสูตรนี้ประกอบด้วยสิบหน่วยการอบรม ซึ่งจัดทำขึ้นเพื่อสนับสนุนโปรแกรมการตรวจท่าที่มีประสิทธิภาพ หลักสูตรพร้อมการปฏิบัติจริงจะใช้ระยะเวลาในการฝึกอบรมสี่วัน โดยครอบคลุม:

- การเสนอหัวข้อสนทนา ตามด้วยการแลกเปลี่ยนความคิดเห็น
- การแบ่งกลุ่มย่อยเพื่อให้ผู้เข้าฝึกอบรมไปปรึกษาหารือกันก่อนกลับมาเสนอรายงานต่อที่ประชุม
- การตรวจสอบเรือประมงที่ทำ

การตรวจเรือประมงที่เทียบท่าจะเกี่ยวกับ

- การบรรยายสรุปและการหารือกันในชั้นเรียน
- การบรรยายสรุปที่ทำเทียบเรือ
- การตรวจเรือ
- การกรอกแบบฟอร์มต่างๆ และ
- การสรุปผลที่ทำ

ควรใช้เวลาแก่ผู้เข้ารับการฝึกอบรมในการอ่านและทำความเข้าใจคู่มือทางเทคนิคเล่มนี้และลองทำกิจกรรมกลุ่มย่อย

ความปลอดภัยเป็นสิ่งที่สำคัญที่สุดของการฝึกอบรม โดยเฉพาะการบรรยายสรุปก่อนดำเนินการตรวจเรือ

หลังการฝึกอบรมผู้ที่เข้าร่วมในกิจกรรมนี้จะได้รับประกาศนียบัตรรับรองการร่วมฝึกตรวจเรือประมงเป็นหลักฐาน

บทนำ – กรอบกฎหมายระหว่างประเทศในการตรวจตราการประมง

ตัวบ่งชี้หลักในการเรียนรู้

ความเข้าใจอย่างกว้าง ๆ เกี่ยวกับบทบาทและความสำคัญของกฎหมายระหว่างประเทศด้านการประมง

กฎหมายระหว่างประเทศ

การจัดการประมงและการจัดการประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุมนั้น เป็นเรื่องท้าทายระดับโลก กฎหมายระหว่างประเทศที่สำคัญสนับสนุนความพยายามในการดำเนินการกับการทำประมงที่ผิดกฎหมายซึ่งรวมถึง

- อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล พ.ศ. 2525 (1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS))
- ความตกลงเพื่อส่งเสริมการปฏิบัติตามมาตรการสากลเพื่อการอนุรักษ์และการจัดการโดยเรือประมงในทะเลหลวง พ.ศ. 2536 (1993 Agreement to Promote Compliance with International Conservation and Management Measures by Fishing Vessels on the High Seas หรือ 1993 FAO Compliance Agreement)
- จรรยาบรรณเพื่อการประมงอย่างรับผิดชอบของเอฟโอไอ พ.ศ. 2538 (1995 FAO Code of Conduct for Responsible Fisheries)
- การอนุรักษ์และจัดการทรัพยากรมัลลัสต์ว์น้ำที่ข้ามเขตและอพยพย้ายถิ่นไกล พ.ศ. 2538 (1995 Agreement for the Implementation of the Provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks (UNFSA))
- แผนปฏิบัติการระหว่างประเทศเพื่อป้องกัน ยับยั้ง และจัดการทำการประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม พ.ศ. 2544 (2001 FAO International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing (IPOA-IUU))
- แผนต้นแบบของเอฟโอไอสำหรับมาตรการที่รัฐเจ้าของท่าพึงใช้เพื่อป้องกัน ยับยั้ง และจัดการประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม พ.ศ. 2548 (2005 FAO Model Scheme on Port State Measures to Combat Illegal, Unreported and Unregulated Fishing)
- ความตกลงของเอฟโอไอว่าด้วยมาตรการของรัฐเจ้าของท่าเพื่อป้องกัน ยับยั้ง และจัดการทำการประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม พ.ศ. 2552 (2009 FAO Agreement on Port State Measures to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing (PSMA))
- อนุสัญญาที่ก่อให้เกิดองค์กรจัดการประมงระดับภูมิภาคต่างๆ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

เขตแดน ทะเลอาณาเขต และเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

ความเสื่อมโทรมจนใกล้สูญพันธุ์ของทรัพยากรสัตว์น้ำที่สำคัญหลายชนิดก่อให้เกิดความต้องการเร่งด่วนที่จะต้องกำหนดขอบเขตการนำสัตว์น้ำจากมหาสมุทรต่างๆ มาใช้ประโยชน์ในระดับโลก อันนำไปสู่การจัดทำอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลขึ้นใน พ.ศ. 2525 (อนุสัญญาสหประชาชาติ UNCLOS) ซึ่งเป็นการกำหนดอาณาบริเวณอันกว้างขวางในการควบคุมการจัดการทะเลและมหาสมุทรทั่วโลกในทุกด้าน นับตั้งแต่การกำหนดเขตเศรษฐกิจจำเพาะ การควบคุมสิ่งแวดล้อมทางทะเล การวิจัยวิทยาศาสตร์ การประมง และกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการค้าต่างๆ รวมถึงการใช้เทคโนโลยีและการยุติข้อพิพาทอันเกี่ยวเนื่องกับท้องทะเล อนุสัญญาสหประชาชาติ UNCLOS กำหนดสิทธิทางกฎหมายสำหรับรัฐชายฝั่งในการจัดการการประมงนอกชายฝั่งและกรอบในการควบคุมการอนุญาตให้ต่างประเทศเข้ามาทำการประมง

การกำหนดเขตอำนาจรัฐเหนือท้องทะเลที่อยู่ประชิดกับรัฐชายฝั่งเริ่มต้นจากเส้นฐานที่กำหนดตามแนวชายฝั่ง ซึ่งเป็นเส้นที่ลากเชื่อมต่อแผ่นดินที่มีสภาพที่เด่นชัด (หรือระหว่างเกาะในกรณีรัฐหมู่เกาะ) จากเส้นฐานนี้ออกไป 12 ไมล์ทะเล² ถือเป็นทะเลอาณาเขตของรัฐ เส้นเชื่อมต่อถัดออกไปจากนี้อีก 12 ไมล์ทะเล นับเป็นเขตต่อเนื่องห่างจากเขตต่อเนื่องออกไปเป็นระยะ 176 ไมล์ทะเล เรียกว่าเขตเศรษฐกิจจำเพาะซึ่งมีระยะทางจากเส้นฐานของรัฐ 200 ไมล์ทะเล

เมื่ออนุสัญญาสหประชาชาติ UNCLOS นี้เป็นที่ตกลงกันในปี พ.ศ. 2525 นั้น รัฐชายฝั่งมากกว่า 80 รัฐได้ประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของตน ซึ่งส่วนใหญ่ครอบคลุมทะเลชายฝั่งออกไปถึง 200 ไมล์ทะเล ในเขตเหล่านี้ รัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตยเต็มที่ในการสำรวจ แสวงหาประโยชน์ รวมทั้งการอนุรักษ์และจัดการทรัพยากรธรรมชาติที่พบในเขตนั้น ไม่ว่าจะเป็นสิ่งที่มีชีวิตหรือไม่มีชีวิตก็ตาม

เรื่องนี้ทำให้มีการปรับเปลี่ยนหลักกฎหมายระหว่างประเทศ ซึ่งทำให้ยังมีเขตเศรษฐกิจจำเพาะอีกจำนวนมากที่ไม่สามารถจะกำหนดอาณาเขตทางทะเลได้ โดยเฉพาะพื้นที่ระหว่างรัฐที่มีความกว้างระหว่างเส้นฐานที่ใช้วัดไม่เกิน 400 ไมล์ทะเล และพื้นที่ซึ่งยังมีข้อพิพาทเรื่องเขตแดนทางทะเล

สิทธิและอำนาจอธิปไตย

รัฐชายฝั่งมีอำนาจอธิปไตยในทะเลอาณาเขต ซึ่งเป็นอำนาจเต็มในการควบคุมกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นในเขตนี้ โดยมีลักษณะเช่นเดียวกับอธิปไตยเหนือดินแดน

รัฐมีอำนาจควบคุมที่จำกัดในเขตต่อเนื่อง โดยสามารถป้องกัน และ/หรือลงโทษการละเมิดกฎหมาย เช่น ศุลกากร การเข้าเมือง และมลพิษ ในขณะที่เดียวกันก็มีสิทธิอธิปไตยในเขตนี้เช่นเดียวกันกับในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะนั้น รัฐมีสิทธิอธิปไตย (ไม่ใช่อำนาจอธิปไตย) เหนือทรัพยากรที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจ และการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งสิทธิอธิปไตยในการสำรวจและแสวงหาประโยชน์ อนุรักษ์และจัดการทรัพยากรธรรมชาติ ไม่ว่าจะเป็นสิ่งที่มีชีวิตหรือไม่มีชีวิตก็ตาม ซึ่งรวมถึงสัตว์น้ำ แร่ธาตุ และน้ำมัน

สำหรับสัตว์น้ำ รัฐมีสิทธิในการกำหนดปริมาณที่อนุญาตให้จับโดยอาศัยข้อมูลทางวิทยาศาสตร์ที่ดีที่สุดที่มีอยู่ รัฐยังควบคุมมลพิษอีกด้วย รัฐไม่สามารถห้ามการเดินเรือโดยเสรีทั้งอยู่เหนือ อยู่บน หรือใต้ผิวน้ำ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (รวมถึงการเดินเรือที่ไปอย่างช้าๆ) โดยเป็นไปตามกฎหมายภายในและบทบัญญัติของอนุสัญญาสหประชาชาติ UNCLOS

² 1 ไมล์ทะเล เท่ากับ 1.151 ไมล์ หรือ 1.852 กิโลเมตร

ความตกลงต่างๆ เกี่ยวกับการประมงระหว่างประเทศ

ความเห็นชอบระหว่างรัฐต่างๆ ว่าบทบัญญัติในอนุสัญญาสหประชาชาติ UNCLOS นั้นควรปรับปรุงให้เหมาะสมยิ่งขึ้นได้นำไปสู่การจัดทำความตกลงว่าด้วยการอนุรักษ์และการจัดการทรัพยากรสัตว์น้ำชนิดที่ข้ามเขตไปมาและมีการอพยพย้ายถิ่นกว้างไกลที่เรียกโดยย่อว่า ความตกลงสหประชาชาติว่าด้วยมวล์สัตว์น้ำ พ.ศ. 2538 (1995 UN Fish Stocks Agreement) ความตกลงนี้จึงมีพื้นฐานอยู่บนอนุสัญญาสหประชาชาติ UNCLOS และเรียกร้องให้รัฐต่างๆ สนับสนุนให้คนในชาติตนปฏิบัติตามมาตรการอนุรักษ์ที่กำหนดขึ้นสำหรับทรัพยากรสัตว์น้ำในทะเลหลวง เช่นเดียวกับให้รัฐมีเขตอำนาจเหนือเรือชักธงชาติตนที่ไปทำการประมงในทะเลหลวง ความตกลงนี้ยังกำหนดให้มีการก่อตั้งองค์กรจัดการประมงระดับภูมิภาค (RFMOs) ขึ้น และวางแนวทางที่องค์กรนี้สามารถกระทำได้เกี่ยวกับการวิจัยทางวิทยาศาสตร์ การประเมินประชากรสัตว์น้ำ การติดตามตรวจสอบ การเฝ้าระวังการควบคุมและการบังคับใช้กฎหมาย

สำหรับความตกลงเรื่องอื่นๆ อย่างเช่น จรรยาบรรณในการทำการประมงอย่างรับผิดชอบของเอฟโอไอ นั้นได้กำหนดไว้ชัดเจนถึงความรับผิดชอบของรัฐเจ้าของธงในการควบคุมเรือประมงที่ชักธงชาติตน และมุ่งหวังที่จะให้เกิดมีการกำหนดมาตรการจัดการโดยความเห็นชอบระหว่างรัฐที่เกี่ยวข้อง เพื่อปรับปรุงการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรประมงให้ยั่งยืนที่สุดเท่าที่จะกระทำได้

เหตุใดจึงต้องมีมาตรการโดยรัฐเจ้าของท่า

มาตรการที่กำหนดขึ้นโดยรัฐเจ้าของท่าถือเป็นเครื่องมือสำคัญในการต่อต้านการประมงที่ผิดกฎหมาย ไม่ว่าเรือประมงจะไปจับสัตว์น้ำที่ใด แต่ไม่ช้าหรือเร็วปริมาณที่จับได้ก็ต้องนำขึ้นบก ไม่ว่าจะขนมาขึ้นท่าโดยตรงหรือมีเรือมารับขนถ่ายต่อ การกำหนดแผนงานและวิธีการอย่างรอบคอบรัดกุมทั้งสำหรับการสุ่มตัวอย่างตรวจ และการมุ่งตรวจสอบเรือประมงที่เป็นเป้าหมายจะมีผลทำให้การประมงที่ผิดกฎหมาย ยุ่งยากซับซ้อนยิ่งขึ้น และเพิ่มโทษขึ้นอีกมาก อันจะทำให้ยุยงชักจูงใจน้อยลง การมีมาตรการโดยรัฐเจ้าของท่าจึงเป็นยุทธศาสตร์สำคัญระยะยาวในการจัดการประมงที่ผิดกฎหมายเหล่านั้น

รัฐชายฝั่งส่วนใหญ่มีอำนาจในการขึ้นตรวจเรือประมงที่ต้องสงสัยว่าลักลอบทำการประมงในเขตน่านน้ำของตนอยู่แล้ว แต่การพิสูจน์ว่าทำการประมงผิดกฎหมายนั้นมักจะยุ่งยาก โดยเฉพาะในกรณีที่เรือนั้นจดทะเบียนในประเทศอื่น

เพื่อให้เข้าใจว่าจะใช้มาตรการของรัฐเจ้าของท่าให้เกิดประโยชน์แก่เราได้อย่างไรนั้น เราต้องเข้าใจด้วยว่ารัฐชายฝั่งและรัฐเจ้าของธงมักจะร่วมกันทำงานภายใต้กรอบความร่วมมือและการประสานงานระหว่างประเทศ ซึ่งกรอบนี้สนับสนุนโดยอนุสัญญาและความตกลงต่างๆ ที่ระบุพันธกรณีของภาคีไว้ด้วย

ข้อผูกพันตามความตกลงว่าด้วยมาตรการของรัฐเจ้าของท่าของเอฟโอไอ (PSMA) รวมถึง

- การแจ้งล่วงหน้าก่อนนำเรือเข้าเทียบท่า
- การกำหนดให้ใช้ท่าหนึ่งท่าใดโดยเฉพาะ
- ข้อจำกัดในการเข้าท่าและการนำสัตว์น้ำขึ้นท่า/การขนถ่ายสัตว์น้ำ
- ข้อจำกัดเกี่ยวกับเสบียงและการบริการที่ทำ
- เอกสารที่ต้องใช้
- การตรวจเรือที่ทำ และ
- การแจ้งผลภายหลังการตรวจ

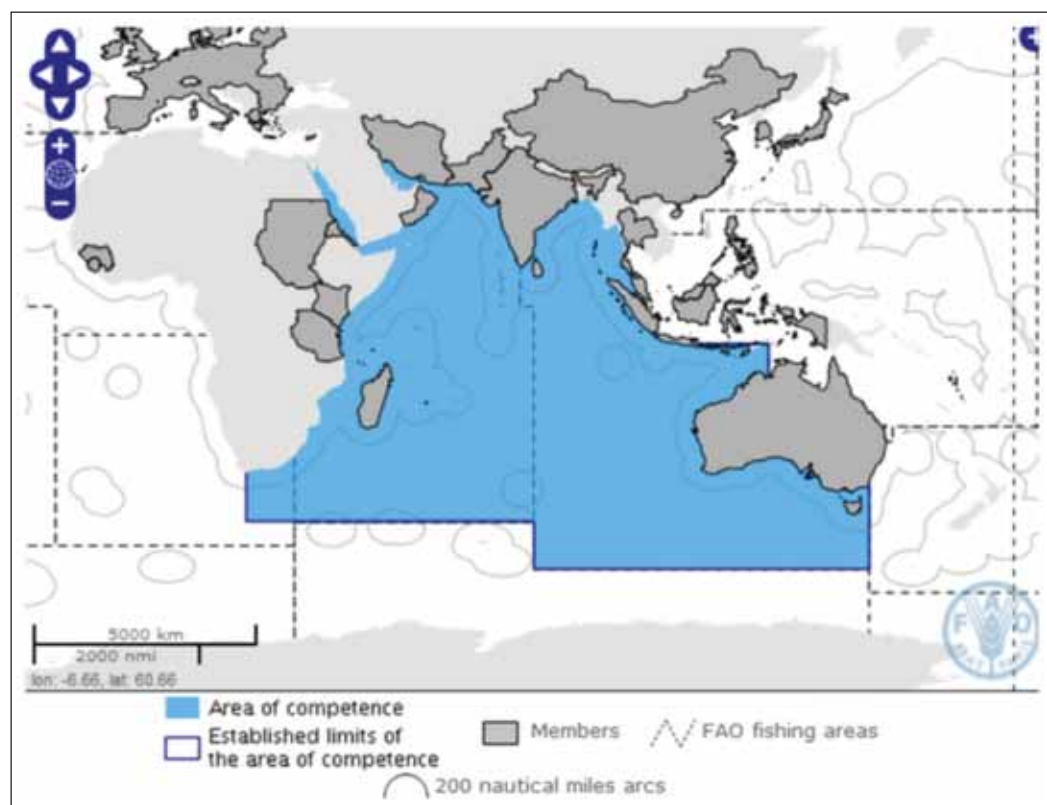
มาตรการของรัฐเจ้าของท่าเป็นส่วนหนึ่งของแผนดำเนินงานเพื่อปฏิบัติการที่เป็นขั้นตอน ซึ่งจะเกี่ยวข้องไปสู่การแก้ไขกฎข้อบังคับ และการเปลี่ยนแปลงบทบาทหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ท่าเรือและเจ้าหน้าที่ประมง ทำให้ต้องมีการปรับปรุงกรอบกฎหมายในระดับประเทศ เพื่อให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่เหล่านี้ดำเนินการกับเรือประมงที่ยุ่งเกี่ยวกับการประมงที่ผิดกฎหมาย ณ ท่าเรือของตน ไม่ว่าเรือนั้นจะทำการประมงที่ผิดกฎหมายในที่ใดก็ตาม หรือช่วยให้สามารถแจ้งรัฐเจ้าของธงหรือรัฐชายฝั่งอื่นดำเนินการกับเรือที่ถูกกล่าวหาได้

นี้หมายความว่ากิจกรรมประมงที่ผิดกฎหมายไม่ว่าจะเป็นในน่านน้ำของท่านหรือในทะเลหลวง ซึ่งไม่ปฏิบัติตามมาตรการว่าด้วยการอนุรักษ์และการจัดการตามท้องที่การจัดการประมงในภูมิภาคหรือโดยรัฐอื่นๆ ย่อมถูกตรวจสอบเอาโทษได้ในประเทศไทยโดยอาศัยการตรวจสอบของรัฐเจ้าของท่า

ตัวอย่างขององค์กรจัดการประมง/หน่วยงานประมงระดับภูมิภาคในเอเชียและแปซิฟิก³

คณะกรรมการปลาทูน่าแห่งมหาสมุทรอินเดีย (IOTC)⁴

คณะกรรมการปลาทูน่าแห่งมหาสมุทรอินเดีย (IOTC) เป็นองค์การระหว่างรัฐบาลที่จัดตั้งขึ้นภายใต้ความตกลง IOTC ในปี พ.ศ. 2536 โดยให้มีภาระหน้าที่จัดการทรัพยากรทูน่าและปลาที่คล้ายทูน่าในมหาสมุทรอินเดียและน่านน้ำข้างเคียง ตามจุดประสงค์ที่จะส่งเสริมความร่วมมือระหว่างรัฐที่เป็นภาคีสมาชิกในการทำให้แน่ใจได้ว่าการจัดการทรัพยากรเหล่านี้เหมาะสม มีการอนุรักษ์พันธุ์และมีการใช้ประโยชน์อย่างพอเหมาะ และส่งเสริมให้มีการพัฒนาการประมงที่อาศัยทรัพยากรเหล่านี้อย่างยิ่งยวด ซึ่งความตกลงก่อตั้ง IOTC ได้มีผลใช้บังคับใน พ.ศ. 2539



ภาพที่ 1 อาณาบริเวณทางภูมิศาสตร์ภายใต้การกำกับดูแลของ IOTC

³ ข้อมูลเพิ่มเติมดูได้จากเว็บไซต์องค์กรจัดการประมงระดับภูมิภาค และเว็บไซต์หน่วยงานประมงภูมิภาคของเอฟโอไอ (<http://www.fao.org/fishery/rfb/search/en>)

⁴ <http://www.iotc.org>

สมาชิกของ IOTC นั้นเปิดให้ประเทศชายฝั่งมหาสมุทรอินเดียตลอดจนประเทศหรือองค์กรบูรณาการทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาคที่เป็นสมาชิกองค์การสหประชาชาติ หรือองค์กรชำนาญพิเศษใดของสหประชาชาติ ที่ทำการประมงในมหาสมุทรนี้เข้าร่วมเป็นภาคี

รัฐภาคีสมาชิกประกอบด้วยออสเตรเลีย เบลีซ จีน คอโมโรส สหภาพยุโรป อิรัค กินี อินเดีย อินโดนีเซีย อิหร่าน ญี่ปุ่น เคนยา มาดากัสการ์ มาเลเซีย มัลดีฟส์ มอริเชียส โอมาน ปากีสถาน ฟิลิปปินส์ เกาหลีใต้ เซเชลส์ เซียร์ราลีโอน ศรีลังกา ซูดาน ไทย แทนซาเนียและวานูอาตู โดยเซเนกัลและแอฟริกาใต้เป็นรัฐที่ให้ความร่วมมือ แม้ไม่ได้เป็นภาคี

การเข้าเป็นสมาชิกเป็นการยอมรับความรับผิดชอบในการปฏิบัติตามมาตรการเพื่อการอนุรักษ์และการจัดการตามมติของ IOTC ซึ่งมีบางข้อเกี่ยวกับการติดตามตรวจสอบ ควบคุม และเฝ้าระวัง โดยเฉพาะข้อมติที่ 10/11 ว่าด้วยมาตรการของรัฐเจ้าของท่าในการป้องกัน ยับยั้ง และจัดการทำการประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม

มติข้อนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อป้องกัน ยับยั้ง และจัดการประมงที่ผิดกฎหมาย โดยการนำเอามาตรการที่มีประสิทธิภาพของรัฐเจ้าของท่ามาบังคับใช้ ซึ่งหากว่ามาตรการเหล่านั้นได้ผลและใช้บังคับกันทั่วโลกแล้ว ก็จะช่วยควบคุมการใช้ประโยชน์จากสัตว์น้ำในเขตอำนาจของ IOTC อันจะเกิดผลช่วยทำให้มั่นใจได้ว่าการอนุรักษ์และการใช้ประโยชน์อย่างยั่งยืนจากทรัพยากรเหล่านั้นและดูแลรักษาระบบนิเวศทางทะเลได้ในระยะยาว

ในฐานะที่เป็นรัฐเจ้าของท่าและเป็นสมาชิกของ IOTC จึงควรดำเนินการดังต่อไปนี้

- นำข้อมตินี้ไปประยุกต์ใช้กับเรือประมงที่ไม่มีสิทธิชักธงชาติตนที่ประสงค์จะเข้าเทียบท่า หรือจอดเทียบท่าแล้ว เว้นแต่เป็นเรือจากรัฐข้างเคียงที่ทำการประมงพื้นบ้านเพื่อยังชีพที่รัฐเจ้าของท่าและรัฐเจ้าของธงได้ร่วมกันทำให้แน่ใจแล้วว่า เรือนั้นมีได้ทำการประมงที่ผิดกฎหมาย หรือร่วมทำกิจกรรมที่สนับสนุนการทำการประมงผิดกฎหมายต่างๆ นอกจากนี้เรือบรรทุกมิได้ขนส่งสัตว์น้ำ หรือหากมีสัตว์น้ำอยู่ก็เป็นประเภทที่ได้นำขึ้นท่ามาก่อนแล้ว โดยไม่มีพริศส์ว่าได้เข้าร่วมในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการประมงผิดกฎหมาย
- กำหนดท่าและเผยแพร่ชื่อท่าเรือที่เรือประมงอาจขอเข้ามาเทียบท่าได้
- ร้องขอข้อมูลข่าวสารบางประการจากเรือก่อนที่จะอนุญาตให้เข้าท่า
- ปฏิเสธการเทียบท่าและการขนถ่ายสินค้าภายใต้เงื่อนไขเฉพาะบางอย่าง
- ทำการตรวจสินค้าที่นำขึ้นท่าอย่างน้อยร้อยละห้า
- ปฏิบัติการตรวจเรือที่เทียบท่าตามมาตรฐานที่ได้กำหนดไว้ และ
- ดำเนินการที่เหมาะสมในกรณีสงสัยว่ามีส่วนเกี่ยวข้องกับการประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม

ในปัจจุบัน IOTC เป็นองค์กรจัดการประมงระดับภูมิภาคเพียงองค์กรเดียวที่บังคับใช้มาตรการของรัฐเจ้าของท่า

คณะกรรมการประมงแห่งมหาสมุทรแปซิฟิกตอนกลางและตะวันตก (WCPFC)⁵

คณะกรรมการประมงแห่งมหาสมุทรแปซิฟิกตอนกลางและตะวันตก (WCPFC) ก่อตั้งขึ้นภายใต้อนุสัญญาเพื่อการอนุรักษ์และการจัดการสัตว์น้ำที่มีการอพยพย้ายถิ่นฐานระยะไกลในมหาสมุทรแปซิฟิกตอนกลางและตะวันตก (อนุสัญญา WCPF) อนุสัญญา WCPF ได้รับการรับรองหลังจากการเจรจาที่เริ่มต้นในปี พ.ศ. 2537 เป็นระยะเวลาหกปี

⁵ <http://www.wcpfc.int/>

วัตถุประสงค์ของการประชุมเพื่อให้แน่ใจโดยผ่านการจัดการที่มีประสิทธิภาพว่ามีการอนุรักษ์และใช้ประโยชน์สัตว์น้ำที่มีการอพยพย้ายถิ่นฐานระยะไกลในมหาสมุทรแปซิฟิกตอนกลางและตะวันตกอย่างยั่งยืน โดยสอดคล้องกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล พ.ศ. 2525 (UNCLOS) และความตกลงสหประชาชาติว่าด้วยมลสัตว์น้ำ พ.ศ. 2538

อนุสัญญา WCPF อ้างถึงบทบัญญัติในความตกลงสหประชาชาติว่าด้วยมลสัตว์น้ำ พ.ศ. 2538 และในเวลาเดียวกันสะท้อนให้เห็นถึงลักษณะพิเศษทางการเมือง เศรษฐกิจและสังคม สิ่งแวดล้อมและลักษณะทางภูมิศาสตร์ในมหาสมุทรแปซิฟิกตอนกลางและตะวันตก อนุสัญญา WCPF มุ่งที่จะแก้ไขปัญหาในการจัดการการประมงในทะเลหลวงที่เกิดมาจากการประมงที่ขาดกฎระเบียบ การลงทุนทางการประมงมากเกินไป กำลังลงแรงประมงเกินความต้องการ เรือเปลี่ยนเพื่อหลบเลี่ยงการควบคุม เครื่องมือประมงที่ไม่เลือกจับชนิดสัตว์น้ำ ฐานข้อมูลที่ไม่น่าเชื่อถือ และความร่วมมือพหุภาคีในการอนุรักษ์และจัดการของสัตว์น้ำที่มีการอพยพย้ายถิ่นฐานระยะไกลที่ไม่เพียงพอ

กรอบการมีส่วนร่วมขององค์กรประมงในคณะกรรมการ WCPFC

- มีบทบัญญัติในอนุสัญญา WCPF ระบุถึงการเข้าร่วมขององค์กรประมงอันมีผลบังคับใช้ทางกฎหมาย
- มั่นใจในการเข้าร่วมของดินแดนอาณานิคมและการให้ความสนใจกับการดำเนินงานของคณะกรรมการ WCPFC
- ตระหนักถึงความต้องการพิเศษของประเทศกำลังพัฒนา
- ให้ความร่วมมือกับองค์กรจัดการประมงระดับภูมิภาคอื่น ซึ่งอาณาบริเวณที่รับผิดชอบมีการทับซ้อนกันกับคณะกรรมการ WCPFC

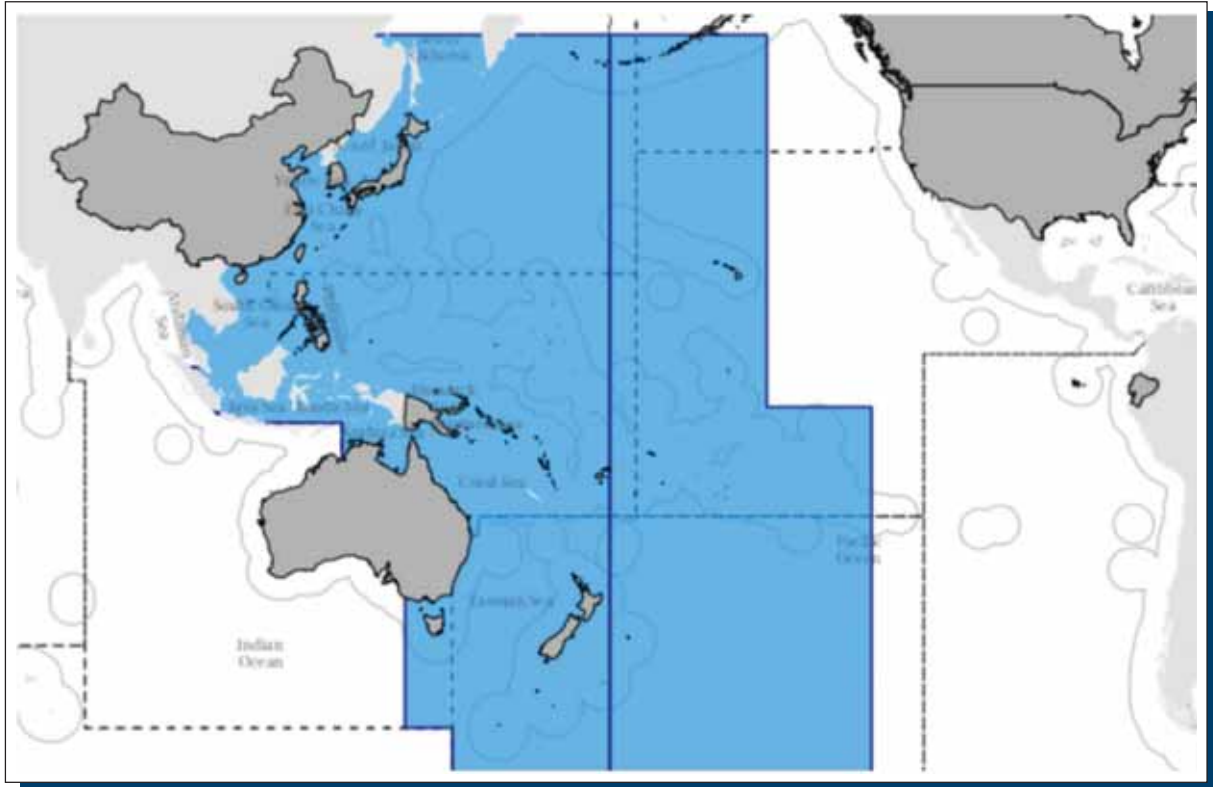
บทบัญญัติเหล่านี้สะท้อนให้เห็นถึงสภาพแวดล้อมทางภูมิศาสตร์และทางการเมืองที่เป็นเอกลักษณ์ซึ่งคณะกรรมการ WCPFC ทำหน้าที่กำกับดูแลอยู่ในปัจจุบัน

คณะกรรมการ WCPFC ให้การสนับสนุนสามหน่วยงานย่อย ได้แก่ คณะกรรมการทางวิทยาศาสตร์ คณะกรรมการเทคนิคและการปฏิบัติตาม และคณะกรรมการทางภาคเหนือ ซึ่งคณะกรรมการแต่ละคณะจะมีการประชุมปีละหนึ่งครั้ง แล้วตามด้วยการประชุมประจำปีของคณะกรรมการ WCPFC

การเข้าเป็นสมาชิกถูกกำหนดโดยอนุสัญญา WCPF ซึ่งได้เปิดให้มีการลงนามเป็นระยะเวลา 12 เดือนนับตั้งแต่วันที่ 5 กันยายน พ.ศ. 2543 โดยรัฐที่เข้าร่วมในการประชุมพหุภาคีระดับสูงเกี่ยวกับการอนุรักษ์และการจัดการสัตว์น้ำที่มีการอพยพย้ายถิ่นฐานระยะไกลในมหาสมุทรแปซิฟิกตอนกลางและตะวันตกซึ่งประกอบด้วยออสเตรเลีย แคนาดา จีน หมู่เกาะคุก หมู่เกาะฟีจี ฝรั่งเศส อินโดนีเซีย ญี่ปุ่น คิริบาส เกาหลีใต้ หมู่เกาะมาร์แชลล์ ไมโครนีเซีย เนอวู นิวซีแลนด์ นิว ปาเลา ปาปัวนิวกินี ฟิลิปปินส์ ซามัว หมู่เกาะโซโลมอน ตองกา ตูวาลู สหราชอาณาจักรบริเตนใหญ่และไอร์แลนด์เหนือ (ในส่วนของพิตแคร์น เฮนเดอสัน ดูซี และหมู่เกาะโออีน) และสหรัฐอเมริกา

อนุสัญญา WCPF ระบุถึงการเตรียมการเฉพาะสำหรับการเข้าร่วมขององค์กรประมง (Fishing Entities) และดินแดนอาณานิคมในอาณาบริเวณที่คณะกรรมการ WCPFC กำกับดูแล เช่น ไต้หวันและโตเกเลา

นอกจากภาคีสมาชิก ดินแดนอาณานิคมที่เข้าร่วมด้วยได้แก่ อเมริกานซามัว เครือจักรภพแห่งหมู่เกาะมาเรียนาเหนือ เฟรนช์โปลินีเซีย กวม นิวแคลิโดเนีย โตเกเลา วาลิสและฟุตูนา ประเทศที่ให้ความร่วมมือแม้ไม่ได้เป็นภาคีได้แก่ เบลีซ เอกวาดอร์ เอลซัลวาดอร์ อินโดนีเซีย เกาหลีเหนือ ปานามา เซนต์คิตส์และเนวิส เซเนกัล ไทย เม็กซิโก และเวียดนาม



ภาพที่ 2 อาณาบริเวณทางภูมิศาสตร์ภายใต้การกำกับดูแลของ WCPFC

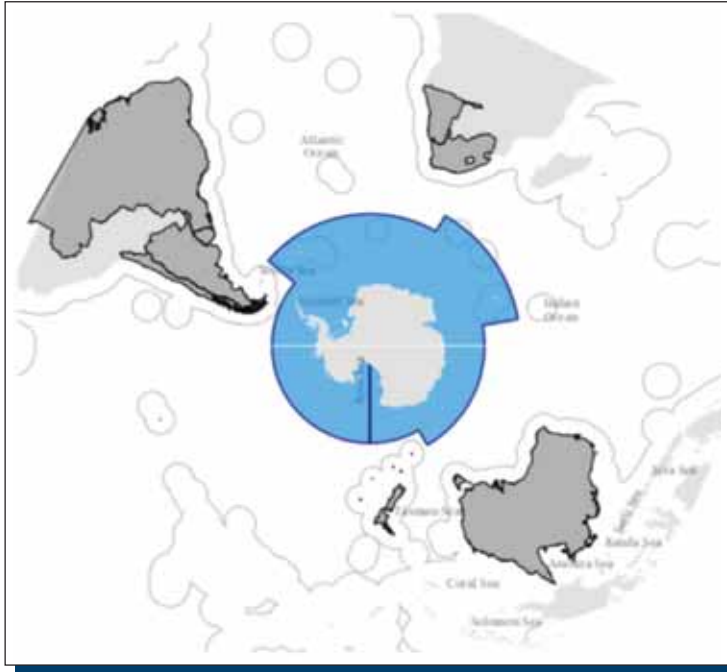
คณะกรรมการเพื่อการอนุรักษ์ทรัพยากรสัตว์น้ำทะเลมีชีวิตในแอนตาร์กติก (CCAMLR)⁶

คณะกรรมการเพื่อการอนุรักษ์ทรัพยากรสัตว์น้ำทะเลมีชีวิตในแอนตาร์กติก (CCAMLR) ก่อตั้งขึ้นตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในปี พ.ศ. 2525 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการอนุรักษ์สิ่งมีชีวิตทางทะเลในแอนตาร์กติก คณะกรรมการ CCAMLR ก่อตั้งขึ้นเพื่อตอบสนองต่อการเพิ่มกิจกรรมเชิงพาณิชย์ในการใช้ประโยชน์ทรัพยากรเคยในแอนตาร์กติก ซึ่งถือเป็นส่วนประกอบหลักสำคัญของระบบนิเวศ

ในฐานะที่กำกับดูแลการอนุรักษ์ระบบนิเวศทางทะเลบริเวณแอนตาร์กติก คณะกรรมการ CCAMLR ดำเนินการจัดการประมงที่คำนึงถึงระบบนิเวศ ซึ่งสามารถทำการประมงได้ทราบเท่าที่การดำเนินการในลักษณะนั้นก่อให้เกิดความยั่งยืนและคำนึงถึงผลกระทบของการประมงต่อองค์ประกอบอื่นๆ ของระบบนิเวศ

CCAMLR เป็นคณะกรรมการระหว่างประเทศประกอบด้วย 25 สมาชิก ได้แก่ อาร์เจนตินา ออสเตรเลีย เบลเยียม บราซิล ชิลี จีน สหภาพยุโรป ฝรั่งเศส เยอรมนี อินเดีย อิตาลี ญี่ปุ่น นามิเบีย นิวซีแลนด์ นอร์เวย์ โปแลนด์ เกาหลีใต้ รัสเซีย แอฟริกาใต้ สเปน สวีเดน ยูเครน สหราชอาณาจักรบริเตนใหญ่และไอร์แลนด์เหนือ สหรัฐอเมริกา และอูรุกวัย นอกจากนี้อีก 11 ประเทศได้ภาคยานุวัติอนุสัญญา คณะกรรมการ CCAMLR ให้การรับรองมาตรการอนุรักษ์ที่กำหนดการใช้ประโยชน์ทรัพยากรที่มีชีวิตทางทะเลในแอนตาร์กติกโดยอาศัยข้อมูลทางวิทยาศาสตร์ที่ดีที่สุดที่มีอยู่

⁶ <http://www.ccamlr.org/>



ภาพที่ 3 อำนาจบริเวณทางภูมิศาสตร์ภายใต้การกำกับดูแลของ CCAMLR

องค์กรประมงสำหรับหมู่เกาะแปซิฟิก (FFA)⁷

องค์กรประมงสำหรับหมู่เกาะแปซิฟิก (FFA) ก่อตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2522 เมื่อสิบประเทศในแปซิฟิกลงนามในอนุสัญญา FFA

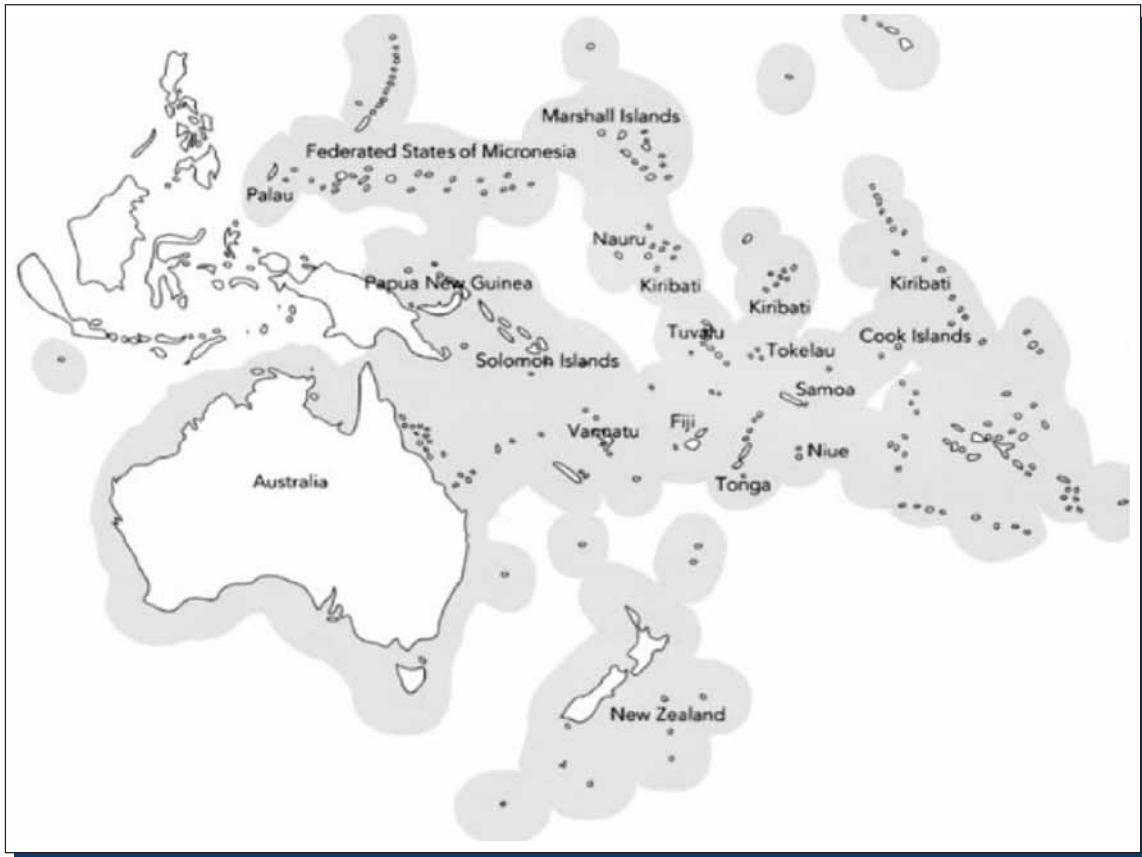
องค์กร FFA ถูกจัดตั้งขึ้นในขณะที่กำลังกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับการประมงในมหาสมุทรมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (UNCLOS) กำหนดให้รัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตยในการจัดการทรัพยากรที่มีชีวิตภายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ 200 ไมล์วัดจากเส้นฐานตามแนวชายฝั่ง

สมาชิกขององค์กร FFA ณ เวลานั้น ตระหนักถึงขีดความสามารถที่จำกัดของตนในการตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว จึงตัดสินใจที่จะร่วมกันในการส่งเสริมการประสานงานและความร่วมมือภายในภูมิภาค ผ่านการประสานนโยบายการจัดการประมงและความร่วมมือในด้านการพัฒนาการประมง การอนุญาตให้ประเทศอื่นเข้ามาใช้ประโยชน์ และการบังคับใช้กฎหมาย

หลังจากนั้นสมาชิกขององค์กร FFA ได้เพิ่มขึ้นเป็น 17 ประเทศ ได้แก่ ออสเตรเลีย หมู่เกาะคุก ไมโครนีเชีย ฟิจิ คิริบาส หมู่เกาะมาร์แชลล์ เนอวู นิวซีแลนด์ นิว ปาเลา ปาปัวนิวกินี ซามัว หมู่เกาะโซโลมอน โตเกเลา ตองกา ตูวาลู และวานูอาตู

องค์กร FFA ประกอบด้วยคณะกรรมการประมง คณะกรรมการกำกับดูแลที่ประกอบไปด้วยตัวแทนจากประเทศสมาชิกและดินแดนอาณานิคม สำนักเลขาธิการตั้งอยู่ที่เมืองโฮนีอาราหมู่เกาะโซโลมอน มีการประชุมรัฐมนตรี FFA เป็นประจำทุกปีเพื่อกำกับดูแลการประมงในภูมิภาค วิสัยทัศน์คือ “เฟลิดเฟลินไปกับผลประโยชน์สูงสุดทางเศรษฐกิจและสังคมที่สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ทรัพยากรปลาทูน่าอย่างยั่งยืน”

⁷ <http://www.ffa.int/>



ภาพที่ 4 เขตเศรษฐกิจจำเพาะของสมาชิก FFA

องค์กร FFA มีความภาคภูมิใจกับความสำเร็จที่เป็นหน่วยงานประมงระดับภูมิภาคในช่วงเวลาที่ผ่านมา 34 ปีที่ผ่านมา ในขณะเดียวกันได้ดำเนินการอย่างแข็งขันในการสนับสนุนกิจกรรมของประเทศสมาชิกที่รวมถึง

- สนับสนุนให้เกิดผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดการประมงในประเทศสมาชิก
- พัฒนาการเป็นพันธมิตรกับองค์กรวิทยาศาสตร์และการจัดการประมงอื่นๆ
- ให้ความช่วยเหลือในการเจรจาทางภาคี รวมทั้งการเจรจาต่อรองและจัดการการทำสนธิสัญญาพหุภาคี
- พัฒนาข้อกำหนดและเงื่อนไขขั้นต่ำที่สอดคล้องสำหรับการออกใบอนุญาต การให้ต่างชาติเข้ามาทำการประมง และการจัดการทรัพยากร
- จัดตั้งและดำเนินการจดทะเบียนเรือประมงต่างประเทศ
- สร้างเครือข่ายการสื่อสารและระบบติดตามเรือ (VMS) ด้วยดาวเทียม
- พัฒนาและจัดการความร่วมมือในการจัดการประมงระดับภูมิภาค
- ช่วยให้ประเทศสมาชิกมีบทบาทนำในคณะกรรมการธิการ WCPFC

ภายใต้บริบทของการจัดการประมงทั่วโลกองค์กร FFA ได้ตอบสนองต่อตราสารระหว่างประเทศต่างๆ รวมถึงความตกลงสหประชาชาติว่าด้วยมวลสัตว์น้ำ พ.ศ. 2538 จรรยาบรรณว่าด้วยการประมงอย่างรับผิดชอบของ เอฟเอโอ พ.ศ. 2538 และการก่อตั้งคณะกรรมการ ธิการ WCPFC การเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ พร้อมกับการให้ความสำคัญระหว่างประเทศต่อการพัฒนาที่ยั่งยืนที่เพิ่มมากขึ้น จะช่วยเสริมสร้างบทบาทสำคัญขององค์กร FFA ในการช่วยให้ประเทศสมาชิกมีความพร้อมที่จะตอบสนองต่อความท้าทายใหม่ๆ

การทำประมงสัตว์น้ำที่มีการอพยพย้ายถิ่นฐานระยะไกลในมหาสมุทรแปซิฟิกตอนกลางและตะวันตก ซึ่งเป็นแหล่งที่สำคัญของโลก มีศักยภาพมากที่สุดสำหรับการพัฒนาอย่างยั่งยืน นอกจากนี้ผลผลิตส่วนใหญ่ได้มาจากการทำประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศสมาชิกขององค์กร FFA

กิจกรรมกลุ่มย่อยที่ 1 – คู่มือที่ 2 การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการว่าด้วยการตรวจท่า – หนังสือคู่มือกิจกรรมเพื่อเป็นผู้ฝึกการอบรม หน้า 1

หน่วยที่ 1 การจัดการประมง

ตัวบ่งชี้ในการเรียนรู้

ความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับเหตุใดเราจึงต้องจัดการประมงของเราและเหตุใดการประมงที่ยั่งยืนจึงสำคัญนัก

เหตุใดเราจึงต้องจัดการมหาสมุทรต่างๆ และการประมง

มหาสมุทรของโลกกำลังถูกคุกคามอย่างรุนแรงทั้งโดยธรรมชาติและผลกระทบจากกิจกรรมของมนุษย์ หากไม่มีการจัดการที่เหมาะสมแล้ว มหาสมุทรของเราไม่น่าจะยังคงมีทรัพยากรทั้งในด้านชนิดและปริมาณอย่างที่มีให้เราใช้อยู่ในปัจจุบันได้อีกต่อไป ทั้งที่มนุษย์ได้ใช้มหาสมุทรของโลกเพื่อการขนส่งและคมนาคมระหว่างชุมชนต่างๆ มานานนับพันปี ทั้งยังเป็นเสมือนกำแพงป้องกันโรคภัย การรุกรานและการบุกรุก และเป็นแหล่งกำเนิดของอาหารและยา เป็นแหล่งวัสดุก่อสร้าง และเป็นแหล่งพักผ่อนหย่อนใจมาแสนนาน

มหาสมุทรยังเป็นแหล่งกำเนิดของความหลากหลายทางชีวภาพทุกชนิดเพื่อการมีชีวิตบนพิภพ มหาสมุทรยังให้พื้นที่ใหม่สำหรับการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ การทำเหมืองแร่ การดูดใช้ก๊าซธรรมชาติและพลังงานที่นำมาใช้ใหม่ได้ต่างๆ ตลอดจนของเสียทิ้งที่เราผลิตขึ้นมา นอกจากนี้ มหาสมุทรยังเป็นแหล่งสะสมคาร์บอนและเป็นรากฐานของวงจรน้ำและฟอสฟอรัสที่สำคัญต่อชีวิตบนโลก ดังนั้น มหาสมุทรจึงสำคัญอย่างยิ่งยวดต่อความอยู่รอดของเรา และต้องมีการจัดการให้คงอยู่อย่างยั่งยืน

หน้าที่ของเราในส่วนนี้คือ ช่วยให้มีการจัดการประมงอย่างยั่งยืน และหน้าที่โดยเฉพาะของเราก็คือ เมื่อออกกฎหมายใด ก็ทำให้มันใจด้วยว่ามีผู้เชื่อฟังปฏิบัติตาม

การประมงปลาทูน่าในมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิกตอนกลางและตะวันตก

ปริมาณจับปลาทูน่าและปลาที่คล้ายทูน่าซึ่งอยู่ภายใต้ความตกลง IOTC รวม 16 ชนิดพันธุ์สูงกว่า 1 ล้านตันนับตั้งแต่ พ.ศ. 2536 เป็นต้นมา โดยมีปลาทูน่าถึงร้อยละ 85 ของปริมาณรวมนี้ อย่างไรก็ตาม ปริมาณที่กล่าวถึงนี้ครอบคลุมปริมาณที่จับโดยกองเรือประมงเพียงบางส่วน⁸

มูลค่าของปลาทูน่าที่จับได้นั้นประเมินว่าอยู่ระหว่าง 2–3 พันล้านเหรียญสหรัฐ ต่อปี ไม่นับรวมมูลค่าเพิ่มจากอุตสาหกรรมที่สนับสนุนและการแปรรูปสัตว์น้ำ หรือผลประโยชน์ทางสังคมต่างๆ เช่น การว่างจ้างแรงงานและโภชนาการ

มหาสมุทรอินเดียยังแตกต่างกับมหาสมุทรอื่นๆ ตรงที่มีการประมงพื้นบ้านที่จับปลาทูน่าได้มากเท่ากับประมงอุตสาหกรรมที่เดียว ปริมาณจับโดยประเทศชายฝั่ง (ยกเว้นมัลดีฟส์ ศรีลังกา และอินโดนีเซีย) นั้นมีชนิดพันธุ์ที่หาากินน้ำตื้นเป็นส่วนใหญ่ ขณะที่กองเรือจากประเทศที่ทำการประมงไกลบ้านมุ่งจับปลาทูน่าขนาดใหญ่ในมหาสมุทรเขตร้อนและเขตอบอุ่นเป็นหลัก รวมทั้งปลากะโทงแทงดาบด้วย

⁸ ดูเว็บไซต์ของ IOTC (<http://www.iotc.org/>)

เครื่องมือประมง/ประเภท	ลักษณะ
ประมงพื้นบ้าน	จะใช้วนติดตา เบ็ดราวและเบ็ดตวัดเพื่อจับปลาหน้าและปลาที่คล้ายหน้ากลุ่มนี้มีความสำคัญเพิ่มมากขึ้นและเริ่มใช้เรือพื้นบ้านที่วิ่งได้ไกลขึ้น ทำให้สามารถขยายขอบเขตการประมงของตนได้มากขึ้น
เรือเบ็ดราว	สามารถจับหน้าได้มากถึงปีละ 250,000 ตัน ซึ่งมักเป็นปลามูลค่าสูงที่ส่วนใหญ่ส่งไปขายในตลาดปลาดีราคาแพงต่างๆ
อวนล้อม	ผลิตได้ราวปีละ 360,000 ตัน ซึ่งมักนำผลผลิตที่ได้มาบรรจุกระป๋องขายในราคาถูก

ปลาหน้ากระป๋องจัดเป็นงานสำคัญทางเศรษฐกิจและเป็นแหล่งรายได้ในประเทศต่างๆ รวมทั้งมาดากัสการ์ มอริเชียส เซเชลส์ และไทย

ปลาหน้าในมหาสมุทรแปซิฟิกตอนกลางและตะวันตกเป็นแหล่งอาหารที่สำคัญของประเทศในหมู่เกาะแปซิฟิกและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นับหลายศตวรรษ เทคนิคในการทำการประมงแบบดั้งเดิมและอุปกรณ์ที่ใช้เป็นส่วนหนึ่งของมรดกทางวัฒนธรรมของภูมิภาค

การประมงปลาหน้าเป็นแหล่งการจ้างงานและรายได้ที่สำคัญของรัฐหมู่เกาะแปซิฟิกจำนวนมาก โดยเฉพาะในบางประเทศ ปลาหน้าถือเป็นทรัพยากรที่เกิดขึ้นมาทดแทนใหม่ได้เพียงสิ่งเดียวและยังเป็นโอกาสดีที่สุดในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

การประมงปลาหน้าในมหาสมุทรแปซิฟิกตอนกลางและตะวันตกเป็นแหล่งผลิตปลาหน้าที่ใหญ่ที่สุดในโลก การประมงมีความหลากหลาย โดยมีทั้งการประมงพื้นบ้านขนาดเล็กบริเวณชายฝั่ง อวนล้อมจับอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ เบ็ดตวัดและเบ็ดราวซึ่งทำการประมงบริเวณชายฝั่งและในทะเลหลวง รัฐหมู่เกาะแปซิฟิก ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ ประเทศอาเซียน (โดยเฉพาะอินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และเวียดนาม) และประเทศที่ทำการประมงไกลบ้านต่างก็แสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรปลาหน้าชนิดเดียวกันโดยเฉพาะหน้าท้องแถบ หน้าครีบลีง หน้าตาโต และหน้าครีบลาย

ปลาหน้าที่จับได้นั้นประเมินว่ามีปริมาณ 2.5 ล้านตัน คิดเป็นมูลค่า 5 ล้านเหรียญสหรัฐ⁹

การประมงเหล่านี้ล้วนแต่ต้องมีการจัดการควบคุมเพื่อให้แน่ใจได้ว่าไม่มีการจับจนมากเกินไป และไม่ทำลายแหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์น้ำ ตลอดจนระบบนิเวศโดยรวม

เหตุผลในการจัดการเชิงระบบนิเวศ

การจัดการทรัพยากรทางทะเลนั้นมีมากกว่าสัตว์น้ำ หากแต่รวมถึงแหล่งที่อยู่อาศัยในทะเลกับระบบนิเวศ และแหล่งที่อยู่บนบกที่เกี่ยวข้องกับระบบนิเวศด้วย ปะการังและเทือกปะการังชายฝั่ง ป่าชายเลนและพื้นที่ชุ่มน้ำชายฝั่งซึ่งเป็นแหล่งปกป้องชายทะเล เช่นเดียวกับเป็นที่อยู่อาศัยและแหล่งสารอาหารของสิ่งมีชีวิตมากมายที่เปราะบางอย่างยิ่งต่อกิจกรรมของมนุษย์ หากเราล้มเหลวในการจัดการอย่างที่ควรแล้ว จักเป็นความเสี่ยงที่มีต่อสุขภาพและความยั่งยืนของทรัพยากรทางทะเลเหล่านี้และสิ่งแวดล้อมของพวกเขา ซึ่งจะรุกรามต่อไปถึงทุกชีวิตบนพิภพด้วย

⁹ WCPFC Tuna Fishery Year Book (<http://www.wcpfc.int/statistical-bulletins>)

ความขัดแย้งในการใช้ทรัพยากรของมหาสมุทรเกิดขึ้นบ่อยครั้ง ทำให้จำเป็นจะต้องมีการวางแผนการใช้ให้รัดกุม ตัวอย่างเช่น การทิ้งขยะลงทะเลในพื้นที่ชายฝั่งที่ใกล้เคียงแหล่งทำการประมง จะมีผลเสียหายไม่เพียงแต่ทรัพยากรประมงเท่านั้น แต่ยังก่อผลกระทบต่อการท่องเที่ยวและชุมชนในท้องถิ่นด้วย การพัฒนาชายฝั่งส่งผลกระทบต่อที่อยู่อาศัยที่สำคัญ โดยเฉพาะแหล่งผสมพันธุ์และเลี้ยงตัวอ่อน การตัดไม้ทำลายป่าและการทำลายพื้นที่ต้นน้ำก่อให้เกิดการกัดเซาะและการตกตะกอนอยู่บ่อยครั้ง

ปัญหาทางการประมงจึงกว้างไกลเกินกระทรวงและกรมกองที่ดูแลการใช้ประโยชน์และการจัดการ เพราะไม่อาจถือตามเขตอำนาจและเขตพรมแดนของประเทศได้ ในขณะที่สัตว์น้ำไม่เคารพเขตแดนต่างๆ ดังนั้นเราจึงต้องทำงานร่วมกัน โดยให้ความสำคัญกับความร่วมมือประสานงานทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศ

ยุทธศาสตร์การจัดการ

การพัฒนากฎระเบียบเพื่อการจัดการทรัพยากรทางทะเลนั้น มุ่งให้มีการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรเหล่านี้อย่างยั่งยืน แม้ว่าการกำหนดกฎข้อบังคับบางอย่างอาจทำไปอย่างแยกส่วน และมักทำขึ้นเพื่อแก้ปัญหาข้อพิพาทหรือเพื่อกำหนดขึ้นมาเพราะน่าจะกระทำก็ตาม แต่ที่ควรนั้น มาตรการเหล่านี้ควรเป็นส่วนหนึ่งในยุทธศาสตร์อันกว้างไกลและมีหลักฐานจากการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การประเมินความเสี่ยง และการจัดการเชิงระบบนิเวศมาประกอบการพิจารณาด้วย

ยุทธศาสตร์ดังที่กล่าวนี้อาจพัฒนาขึ้นก่อนมีการประมงหรือภายหลังที่มีการประมงแล้วก็ตาม ยังดีกว่าที่จะไม่มียุทธศาสตร์เลย

ยุทธศาสตร์ควรมีเป้าหมายและมาตรการวัดผลการดำเนินงานประกอบด้วยเพื่อที่เราจะได้รู้ว่า ได้บรรลุเป้าหมายที่มุ่งประสงค์นั้นแล้วหรือไม่

ยุทธศาสตร์ควรใช้กำกับดูแลกิจกรรม เช่น การประมง ให้เกิดความอย่างยั่งยืน ซึ่งหมายถึงการกำหนดขอบเขตของการลงแรงประมงและปริมาณจับ และเพื่อให้มั่นใจได้ว่าวิธีการประมงที่ใช้กันไม่ก่ออันตรายอันแก่ไข่มิได้ โดยกฎทั่วไปนั้น เราควรระมัดระวังให้มากในกรณีที่ต้องตัดสินใจเกี่ยวกับนโยบายประมง โดยเฉพาะในกรณีที่เรายังมีข้อมูลข่าวสารไม่มากพอ เราควรใช้แนวทางป้องกันไว้ก่อนล่วงหน้า

การจัดการประมงนี้อาจกระทำได้ในระดับท้องถิ่นที่ซึ่งแต่ละชุมชนสามารถจัดการการใช้ประโยชน์จากเกาะ อ่าวหรือกลุ่มปะการังได้เอง ในระดับรัฐนั้น รัฐบาลต้องควบคุมว่าใครควรทำการประมง ทำอย่างไร และที่ไหน ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของตน สำหรับระดับระหว่างประเทศนั้น จำต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างประเทศจัดการประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะต่างๆ และในทะเลหลวง

เหล่านี้ล้วนแต่ต้องใช้ข้อมูลข่าวสารซึ่งเราต้องหามาจากบันทึกการจับสัตว์น้ำและองค์ประกอบ โครงการวิจัย และการตรวจสอบสัตว์น้ำ แหล่งที่อยู่อาศัย และระบบนิเวศต่างๆ ตลอดจนแง่คิดทางด้านสังคมและเศรษฐกิจทางการประมงนั้น

เราต้องเข้าใจว่าผลประโยชน์ที่ได้จากการประมงนั้นคุ้มค่าหรือไม่ เพราะเรายังจะไม่ยอมสละผลประโยชน์ระยะสั้นเฉพาะหน้าเพื่อความยั่งยืนระยะยาวของกิจกรรมนั้นๆ แม้ว่าการทำเช่นนั้นอาจจะเป็นสิ่งยากยิ่งอย่างหนึ่งที่ต้องเผชิญ

เราต้องมีความเข้าใจในการแบ่งปันผลประโยชน์ระหว่างกลุ่มต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการประมงพื้นบ้าน การประมงพาณิชย์ชายฝั่ง และการประมงขนาดใหญ่แบบอุตสาหกรรม ในหลายๆ ประเภทยังรวมถึงการประมงเพื่อสันติภาพที่ไม่ได้มุ่งหวังการผลิตเพื่อบริโภคแต่เป็นเกมกีฬาและส่งเสริมการท่องเที่ยว เราต้องแบ่งปันให้เกิดความเป็นธรรมระหว่างกลุ่มต่างๆ เหล่านี้

เรายังควรคำนึงถึงสิ่งที่จะต้องทำให้ได้ประโยชน์มากที่สุดด้วย เราอาจหาทางเพิ่มราคาสัตว์น้ำที่จับได้ จ้างคนได้มากขึ้น และพัฒนาตลาดใหม่ ๆ เราต้องการใช้ทรัพยากรสัตว์น้ำของเรา แต่เราต้องใช้มันในแบบที่ มันใจได้ว่าเราช่วยดูแลมัน และใช้มันอย่างดีที่สุด ว่าจ้างงานได้มากที่สุด เกิดคุณค่าและผลประโยชน์สูงสุดและ มีส่วนเหลือทิ้งน้อยที่สุดและไม่ทำลายระบบนิเวศด้วย

เราต้องเข้าใจผลกระทบของการทำการประมง ใช้ข้อมูลข่าวสารที่ดีที่สุดที่มีอยู่เกี่ยวกับผลจับและองค์ประกอบ และใช้แนวทางป้องกันไว้ก่อนล่วงหน้าในกรณีที่มีข้อมูลน้อยมาก

ปัญหาในการจัดการ

มหาสมุทรนั้นเหมือนกระชกเงา เวลาที่เรามองมันก็เห็นเพียงเงาสสะท้อนของท้องฟ้า แต่ไม่เห็นสิ่งที่ซ่อนอยู่ เบื้องใต้ เช่น มลพิษ ประมงมากเกินไป และความเสียหายของหมู่ปะการังและแหล่งที่อยู่อาศัยอื่นๆ ของสัตว์น้ำ การจัดการประมงให้ได้ผลจึงยากยิ่งเพราะมหาสมุทรนั้นซับซ้อนยิ่งนัก และเพราะมีผู้ใช้ประโยชน์ทำกิจกรรม อันผิดแผกแตกต่างกันมากมาย สิ่งที่เราไม่รู้จึงมีมากกว่าสิ่งที่รู้ และยังมีเรื่องที่น่าสำคัญจริงๆ ที่เรายังไม่ค้นพบ อีกมาก

แต่เราก็มีปัญหาเฉพาะทางด้านการจัดการที่เกี่ยวกับกฎหมาย นโยบายและยุทธศาสตร์ที่เราารู้แล้ว และสามารถ นำมาใช้ได้ อันได้แก่

- สัตว์น้ำที่เป็นเป้าหมาย
- สัตว์น้ำที่ไม่ใช่เป้าหมายและชนิดพันธุ์อื่น
- ธรรมชาติในการย้ายฝูงข้ามเขตพรมแดน
- ถิ่นที่อยู่อาศัย
- ขอบเขตของการใช้ประโยชน์
- ผู้ใช้ประโยชน์หลากหลายแบบและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- ขาดแคลนความรู้ความเข้าใจ
- ข้อพิพาทระหว่างการประมง สิ่งแวดล้อมและการพัฒนาอื่น
- ข้อพิพาทเรื่องความเป็นเจ้าของ
- ทรัพยากรและเงินทุนที่มีจำกัด
- การตัดสินใจตามข้อแนะนำทางวิทยาศาสตร์ที่ดีที่สุด และ
- การทำให้แน่ใจได้ว่า เมื่อออกกฎแล้ว จะมีการปฏิบัติตาม

การพัฒนาที่ยั่งยืนเป็นแนวทางที่สำคัญ ซึ่งหมายความว่า “การพัฒนาซึ่งตอบสนองความต้องการในปัจจุบัน โดยไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อความสามารถของคนรุ่นใหม่ที่ จะดำเนินการเพื่อให้บรรลุความต้องการของตนเองด้วย”¹⁰

การพัฒนาที่ยั่งยืนจึงเป็นเป้าประสงค์สำคัญที่นำเอาการวางแผนระยะยาวและผลลัพธ์ระยะยาวมาใช้เพื่อสร้างความยั่งยืนของทรัพยากรและการพัฒนาทางเศรษฐกิจยิ่งกว่าผลประโยชน์ระยะสั้นทางการเงิน ซึ่งถือได้ว่าเป็น เป้าประสงค์อันซับซ้อนและมีปัจจัยเกี่ยวข้องมากมาย

¹⁰ ดูเว็บไซต์ของ World Bank (<http://www.worldbank.org/depweb/english/sd.html>)

การจัดการประมงโดยทั่วไป

ในการจัดการประมงนั้น มีองค์ประกอบสำคัญ 3 ชนิด คือ ทรัพยากรประมง กิจกรรมของมนุษย์ที่มีสหสัมพันธ์กับทรัพยากรนั้น และพื้นที่ดำเนินการของปัจจัยทั้งปวงในระบบนิเวศอันกว้างขวาง

การจัดการประมงจึงเป็นการทำให้มั่นใจว่ามีการควบคุมกิจกรรมของมนุษย์ โดยเฉพาะการจับสัตว์น้ำ เพื่อดูแลให้มีการจับประชากรสัตว์น้ำอย่างยั่งยืน และในวิถีทางที่ก่อให้เกิดผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคมมากที่สุด

ในบรรดากิจกรรมของมนุษย์ที่เกี่ยวข้องกับทรัพยากรสัตว์น้ำ รวมทั้งการประมง การแปรรูปสัตว์น้ำ การค้าสินค้าสัตว์น้ำ หรือการส่งออกนั้น ถือว่ากิจกรรมประมงสำคัญที่สุด หากไม่มีกฎข้อบังคับควบคุมแล้ว กิจกรรมนี้อาจทำลายทั้งทรัพยากรและถิ่นที่อยู่อาศัยของสัตว์น้ำได้ ในขณะที่การมีการจัดการอย่างเหมาะสมนั้น จะทำให้สิ่งเหล่านี้คงมีอยู่เพื่อใช้ประโยชน์ได้ต่อไปจนชั่วลูกหลาน

การประมงแบบอุตสาหกรรม

วิธีการประมงที่ใช้โดยชาวประมงอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ในมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิกตอนกลาง และตะวันตกนั้นคือ อวนล้อมจับ เบ็ดราว เบ็ดลาก และเบ็ดตวัด ดังที่ได้แสดงไว้ในภาพที่ 5¹¹

¹¹ ปรับปรุงโดยได้รับอนุญาตจาก Gillett, R. 2004. Tuna for tomorrow.

ประเภทเครื่องมือ	เรือประมง	ชนิดพันธุ์เป้าหมาย
อวนล้อมจับ	 	<p>ส่วนใหญ่จับทูน่าทองแถบ</p> <p>ปริมาณจับส่วนใหญ่ใช้บรรจุกระป๋อง</p> <p>จับได้ทูน่าครีบลีโงและทูน่าตาโตด้วย</p>
	 	<p>เรือประมงอวนล้อมเคปคอตและโซโลมอน เฟิร์ล</p>
เบ็ดราว	 	<p>ทูน่าส่วนใหญ่ที่จับได้มีขนาดใหญ่ คือ ครีบลีโง ตาโต และครีบบาว</p> <p>ใช้ส่งครีบลีโงและตาโตเป็นพลาสติกไปตลาดโพ้นทะเล</p> <p>ส่วนครีบบาวบรรจุกระป๋อง</p>
	 	<p>เรือเบ็ดราวมีหลายรูปแบบ</p> <p>จำแนกได้จากทุ่นลอยตาหันทที่ใช้แสดงตำแหน่งสายเบ็ดที่ห้อยบนผิวน้ำ และสายม้วนขนาดใหญ่มาก</p>

ภาพที่ 5 สรุปประเภทเครื่องมือประมง เรือประมง และเรือบรรทุกสัตว์น้ำ

ประเภทเครื่องมือ	เรือประมง	ชนิดพันธุ์เป้าหมาย
เบ็ดตวัด	 	<p>จับทูน่าทองแถบและครีบเหลืองขนาดเล็ก</p> <p>ปริมาณจับใช้บรรจุกระป๋อง</p>
	  	<p>เรือเบ็ดตวัดโซโลมอนแอนเดียเวอร์และเรือโซลไท 105</p>
เบ็ดลาก	 	<p>เรือเบ็ดลากขนาดใหญ่</p> <p>มุ่งจับครีบยาวส่งทำทูน่ากระป๋อง</p>
	 	<p>เรือเบ็ดลากมีหลายขนาดหลายรูปแบบ</p> <p>จำแนกได้จากคานขนาดใหญ่</p> <p>2 ข้างเรือที่ใช้ลากเบ็ด</p>

ภาพที่ 5 สรุปประเภทเครื่องมือประมง เรือประมง และเรือบรรทุกสัตว์น้ำ (ต่อ)

ประเภทเครื่องมือ	เรือประมง	ชนิดพันธุ์เป้าหมาย
เรือขนถ่ายสัตว์น้ำ		
		<p>กลุ่มเรือไตรมารีน (www.trimarinegroup.com)</p> <p>เรือฟรีโอ คานาเรียส เรือโกเซ็ง</p>
		<p>เรือนิฮายัทสูกิ เรือซัลเกอร์</p>

ภาพที่ 5 สรุปประเภทเครื่องมือประมง เรือประมง และเรือบรรทุกสัตว์น้ำ (ต่อ)

กิจกรรมกลุ่มย่อยที่ 2 – ดูละมที่ 2 การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการว่าด้วยการตรวจท่า – หนังสือคู่มือกิจกรรมเพื่อเป็นผู้ฝึกการอบรม หน้า 2

หน่วยที่ 2 แนวความคิดของการตรวจสอบ ควบคุม และเฝ้าระวัง (MCS)

ตัวบ่งชี้ในการเรียนรู้

เกิดความเข้าใจในความหมายของการตรวจสอบ ควบคุม และเฝ้าระวัง (MCS) และเกิดความเข้าใจในเครื่องมือสำหรับ MCS ที่มีการนำมาใช้

บทบาทของการตรวจสอบ ควบคุม และเฝ้าระวังในการประมง

จรรยาบรรณในการประมงอย่างรับผิดชอบของเอฟเอโอ สนับสนุนให้รัฐต่างๆ จัดทำกลไกที่มีประสิทธิภาพในการตรวจสอบ ควบคุม และการเฝ้าระวังการประมง การควบคุมและการบังคับใช้กฎข้อบังคับต่างๆ ตามความสามารถและสมรรถภาพของตน เพื่อให้แน่ใจได้ว่าการปฏิบัติตามมาตรการอนุรักษ์และจัดการประมงที่ตนได้กำหนดขึ้น

กิจกรรมทางด้านการตรวจสอบ ควบคุม และเฝ้าระวัง (MCS) จึงถือเป็นองค์ประกอบที่สำคัญในโครงการจัดการประมงทุกโครงการ

สำหรับองค์ประกอบของ MCS มีการให้คำนิยามไว้ ดังต่อไปนี้

- **การตรวจสอบ** หมายความว่ารวมถึงการรวบรวม การตรวจวัด และการวิเคราะห์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับกิจกรรมประมง ซึ่งรวมตลอดตั้งแต่ปริมาณจับ องค์ประกอบชนิดพันธุ์ในปริมาณจับรวม กำลังลงแรงประมง ปริมาณสัตว์น้ำถูกทิ้งกลับลงทะเล และบริเวณที่ทำการประมง ข้อมูลเหล่านี้ถือเป็นข้อมูลเบื้องต้นที่ผู้จัดการประมงจำเป็นต้องใช้ในการจัดทำมาตรการจัดการ หากไม่มีข้อมูลนี้ หรือมีแต่ไม่แม่นยำพอ หรือไม่สมบูรณ์พอ ผู้จัดการประมงย่อมจะเกิดปัญหาในการจัดทำมาตรการเพื่อการจัดการประมงนั้น ตลอดจนเกิดปัญหาในการนำไปบังคับใช้ต่อไป
- **การควบคุม** การควบคุมนี้เกี่ยวข้องกับการกำหนดลักษณะเฉพาะทั้งในรูปถ้อยคำและเงื่อนไขที่อนุญาตให้ใช้ทรัพยากรนั้นๆ ได้ ลักษณะเฉพาะนี้ควรปรากฏในกฎหมายประมงระดับประเทศ กฎหมายระหว่างประเทศ และในตราสารอื่นๆ เช่น อนุสัญญา หรือสนธิสัญญาที่อาจนำมาประยุกต์ใช้ในภูมิภาคได้ กฎหมายและข้อบังคับนี้จะเป็พื้นฐานของกิจกรรมด้าน MCS
- **การเฝ้าระวัง** การเฝ้าระวังนั้นเกี่ยวข้องกับการตรวจตราและแนะนำกิจกรรมการทำการประมง และกิจกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มั่นใจได้ว่าสอดคล้องกับกฎหมายและข้อบังคับต่างๆ รวมทั้งลักษณะเฉพาะและเงื่อนไขในการอนุญาตให้เข้ามาทำการประมง ตลอดจนมาตรการจัดการประมงต่างๆ กิจกรรมนี้จะช่วยให้มั่นใจได้ว่าการบังคับใช้กฎหมายเพื่อปกป้องทรัพยากร และทำให้มีการทำประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุมลดน้อยลง

จุดประสงค์ของ MCS คือ การทำให้มั่นใจว่านโยบายประมง กฎหมายประมง และยุทธศาสตร์ในการประมง มีโอกาสดำเนินการได้อย่างดีที่สุดจนบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้

ปัจจัยทาง MCS

มีปัจจัยที่สำคัญหลายประการในการดำเนินงาน MCS รวมทั้ง

- การมีส่วนร่วมของผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียทางประมงในการจัดทำแผนจัดการ
- มีกฎหมายสนับสนุนอย่างมีประสิทธิภาพ
- มีระบบรวบรวมข้อมูลข่าวสาร รวมทั้งการมีผู้สังเกตการณ์ การใช้สมุดปูม และการตรวจสอบที่ทำเรือ
- มีการเฝ้าระวัง ติดตามและตรวจสอบเรือประมงและการปฏิบัติงานของกองเรือประมงในทะเล และที่ทำเรือ ไม่ว่าจะเป็นเรือ เครื่องมือ และอุปกรณ์ล่อสัตว์น้ำ (FADs) โดยการใช้
 - เรือตรวจประมง
 - เครื่องบินตรวจการ
- มีการรวบรวมข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของเรือประมง โดย
 - ผู้สังเกตการณ์บนเรือ
 - ระบบติดตามเรือ (VMS)
 - ระบบแจ้งตำแหน่งเรือโดยอัตโนมัติ (AIS)
 - การเฝ้าระวังทางอิเล็กทรอนิกส์
 - สมุดปูม
- มีการเฝ้าระวังและยืนยันผลการจับโดย
 - การตรวจสอบการขนถ่าย
 - การตรวจปริมาณจับที่ทำเรือ
 - การตรวจสอบการนำสัตว์น้ำขึ้นท่า
 - การตรวจสอบข้อมูลจากโรงงาน
- มีการประสานวิธีการรายงานให้สอดคล้องกับความต้องการและมาตรฐานทั้งของรัฐและภูมิภาค และ
- มีการตรวจสอบข้อมูลทางด้านอุตสาหกรรม

องค์ประกอบ 3 มิติของ MCS

การดำเนินงาน MCS ให้ได้ผลสมบูรณ์โดยเฉพาะในการตรวจสอบและเฝ้าระวังนั้น จำเป็นต้องมีองค์ประกอบสำคัญใน 3 มิติ อันได้แก่ พื้นดิน ทะเล และอากาศ ทั้งนี้ การใช้แต่ละมิติจะมากน้อยเพียงใดนั้นขึ้นอยู่กับสถานการณ์และความท้าทายที่ตรวจสอบและทรัพยากรที่มีอยู่ ทั้งนี้ องค์ประกอบหลักได้แก่

พื้นดิน:	ฐานปฏิบัติการ
	การรวบรวมข้อมูล (เช่น VMS/AIS)
	การวิเคราะห์ข้อมูล (เช่น ปริมาณจับ การขนถ่าย รายงานของผู้สังเกตการณ์บนเรือ)
	การตรวจปริมาณจับที่ทำ
	การตรวจสอบการนำสัตว์น้ำขึ้นท่า
	การตรวจเรือและเครื่องมือที่ทำ
ทางทะเล:	กิจกรรมของผู้สังเกตการณ์บนเรือในทะเล
	กิจกรรมตรวจตราในน่านน้ำของรัฐ
	กิจกรรมตรวจตราในทะเลหลวง
	การตรวจสอบการขนถ่าย
ทางอากาศ:	การตรวจตราทางอากาศโดย
	เครื่องบิน
	ยานไร้คนขับ/โดรน
	ภาพถ่ายดาวเทียม

มีแนวโน้มของ MCS ที่จะใช้เทคโนโลยีระบบติดตามตรวจสอบเรือ (VMS) เพิ่มขึ้น การตรวจสอบทางอิเล็กทรอนิกส์ด้วยกล้องถ่ายภาพ เซนเซอร์เครื่องกว้านและเครื่องยนต์ และการรายงานผลการจับทางอิเล็กทรอนิกส์โดยทันทีจากเรือประมงและผู้สังเกตการณ์บนเรือกำลังจะเป็นเครื่องมือสำหรับ MCS ในรุ่นต่อไป

กรณีศึกษาเกี่ยวกับการตรวจสอบ ควบคุม และเฝ้าระวังการประมงระหว่างประเทศ –
 ดุแล่มที่ 2 การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการว่าด้วยการตรวจท่า – หนังสือคู่มือกิจกรรม
 เพื่อเป็นผู้ฝึกการอบรม หน้า 3

กิจกรรมกลุ่มย่อยที่ 3 – ดุแล่มที่ 2 การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการว่าด้วยการตรวจท่า –
 หนังสือคู่มือกิจกรรมเพื่อเป็นผู้ฝึกการอบรม หน้า 5

หน่วยที่ 3 ความเข้าใจเกี่ยวกับมาตรการของรัฐเจ้าของท่า

ตัวบ่งชี้ในการเรียนรู้

ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีความเข้าใจเกี่ยวกับมาตรการของรัฐเจ้าของท่า ที่มา และวัตถุประสงค์

มาตรการของรัฐเจ้าของท่าเป็นกฎหมายระหว่างประเทศได้อย่างไร

เราต้องมีความเข้าใจว่ามาตรการของรัฐเจ้าของท่าคืออะไรและมันกลายเป็นกฎหมายระหว่างประเทศได้อย่างไร

มาตรการของรัฐเจ้าของท่าเป็นข้อเรียกร้องหรือเงื่อนไขที่ใช้บังคับกับเรือที่จะเข้าเทียบท่าโดยรัฐเจ้าของท่า ซึ่งกำหนดในกฎหมาย หรือมาตรการของรัฐเจ้าของท่าในการปฏิบัติตามตราสารระหว่างประเทศที่รัฐนั้นเป็นภาคี

หลักสำคัญในเรื่องนี้ รัฐเจ้าของท่าต้องเห็นชอบในมาตรการ รัฐใดไม่มีกฎหมายที่ให้อำนาจในการตรวจเรือ หรือไม่มีกฎหมายที่ให้การยอมรับความตกลงระหว่างประเทศ ควรพึงระมัดระวังในการดำเนินการตรวจท่า

ข้อผูกพันตามมาตรการของรัฐเจ้าของท่ารวมถึง:

- การแจ้งล่วงหน้าก่อนนำเรือเข้าเทียบท่า
- การกำหนดให้ใช้ท่าหนึ่งท่าใดโดยเฉพาะ
- ข้อจำกัดในการเข้าท่า
- การนำสัตว์น้ำขึ้นท่า/การขนถ่ายสัตว์น้ำ
- ข้อจำกัดเกี่ยวกับเสบียงและการบริการที่ทำ
- เอกสารที่ต้องใช้ และ
- การตรวจที่ท่า

มาตรการอื่นที่เกี่ยวข้องรวมถึงการขึ้นบัญชีเรือประมงที่ผิดกฎหมาย มาตรการเกี่ยวกับการค้า และการลงโทษ

ความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับมาตรการของรัฐเจ้าของท่าได้แก่ ความตกลงของเอฟเอโอว่าด้วยมาตรการของรัฐเจ้าของท่าในการป้องกัน ยับยั้ง และจัดการประมงที่ผิดกฎหมาย ซึ่งได้รับการรับรองในการประชุม เอฟเอโอปี พ.ศ. 2552 (ความตกลง PSMA)

จุดประสงค์ของความตกลงมาตรการของรัฐเจ้าของท่า (PSMA)

วัตถุประสงค์ของความตกลงนี้ คือ

- เพื่อป้องกัน ยับยั้ง และจัดการประมงที่ผิดกฎหมาย โดยการนำมาตรการที่มีประสิทธิภาพของรัฐเจ้าของท่ามาใช้ควบคุมการประมง และ
- ช่วยทำให้มั่นใจถึงการอนุรักษ์และการใช้ประโยชน์ระยะยาวของทรัพยากรเหล่านั้นและระบบนิเวศทางทะเล

ความตกลงมีจุดมุ่งหมายเพื่อห้ามสัตว์น้ำที่ได้มาจากการทำประมงที่ผิดกฎหมายเข้าสู่ตลาดระหว่างประเทศผ่านทางท่าเรือ ภายใต้บทบัญญัติของสนธิสัญญา เรือประมงต่างชาติจะแจ้งล่วงหน้าและขออนุญาตในการเข้าเทียบท่า รัฐจะทำการตรวจเรือตามมาตรฐานสากลขั้นต่ำ ห้ามเรือเข้าใช้ท่าหรือใช้บริการที่ท่า และสร้างเครือข่ายข่าวสาร ณ เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2556 รัฐเจ้าของท่า 23 รัฐได้เป็นภาคีความตกลง PSMA ซึ่งต้องทำหน้าที่ปฏิบัติตามความตกลง PSMA

ถึงเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2556 ฐานข้อมูลมาตรการของรัฐเจ้าของท่าของเอฟเอโอ¹² ระบุรายละเอียดของการบังคับใช้มาตรการดังกล่าวของ 51 ประเทศ ซึ่งรวมถึงอำนาจทางกฎหมายที่สามารถดำเนินการตรวจท่าได้

มีเพียงองค์กรจัดการประมงระดับภูมิภาคเพียงองค์กรเดียวที่ให้การรับรองมาตรการของรัฐเจ้าของท่า บทบัญญัติในข้อมติที่ 10/11 ของ IOTC ส่วนใหญ่คล้ายคลึงกับความตกลง PSMA ของเอฟเอโอว่าด้วยมาตรการของรัฐเจ้าของท่า โดยรัฐภาคีสมาชิกและรัฐที่ให้ความร่วมมือแม้ไม่ได้เป็นภาคีมีหน้าที่ในการบังคับใช้

คณะกรรมการประมงแห่งมหาสมุทรแปซิฟิกตอนกลางและตะวันตก (WCPFC) มีการหารือเพื่อให้ความเห็นชอบและดำเนินการมาตรการควบคุมของรัฐเจ้าของท่าเพื่อต่อต้านการประมงที่ผิดกฎหมายมาพอสมควรแต่ยังไม่ได้ข้อยุติ อย่างไรก็ตามภาคีสมาชิกหลายประเทศได้ให้สัตยาบันความตกลง PSMA ของเอฟเอโอแล้ว

ใครต้องบังคับใช้ความตกลง PSMA ของเอฟเอโอว่าด้วยมาตรการของรัฐเจ้าของท่า

เฉพาะประเทศที่ให้สัตยาบันมีหน้าที่ในการปฏิบัติตามความตกลง PSMA โดยต้องออกกฎหมายเพื่อให้สามารถดำเนินการได้

ใครต้องบังคับใช้ข้อมติที่ 10/11 ของ IOTC เกี่ยวกับมาตรการของรัฐเจ้าของท่า

รัฐภาคีสมาชิกและรัฐที่ให้ความร่วมมือแม้ไม่ได้เป็นภาคีทุกรัฐมีหน้าที่ในการปฏิบัติตามข้อมติกับเรือทุกลำที่แม้จะไม่ได้ชักธงของชาติตนที่ประสงค์ขอเข้ามาเทียบท่า ยกเว้น

- เรือประมงพื้นบ้านของรัฐข้างเคียง ตราบเท่าที่มีได้เข้าร่วมในการประมงที่ผิดกฎหมาย
- เรือบรรทุกสินค้าที่มีได้ชนสัตว์น้ำ และ
- เรือบรรทุกสัตว์น้ำซึ่งเคยนำสัตว์น้ำขึ้นท่ามาก่อนแล้ว ตราบเท่าที่ไม่มีพิรุณขัดแย้งว่าสนับสนุนการประมงที่ผิดกฎหมาย

รัฐเจ้าของท่ามีเพียงมาตรการสำหรับการประมงเท่านั้นหรือ

มิได้ ยังมีวิธีการอื่นๆ ที่รัฐเจ้าของท่าอาจนำมาใช้ เช่น กฎข้อบังคับทางศุลกากร การกักกันสินค้าและลูกเรือเดินทะเล ทางด้านประมงนั้นเป็นเพียงมาตรการที่เพิ่มขึ้นมา อันเป็นเหตุผลว่าเรามีความจำเป็นที่จะต้องร่วมมือกับองค์กรอื่นๆ ด้วย

ตัวอย่างเช่น อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (UNCLOS) กำหนดให้รัฐทุกรัฐมีสิทธิและข้อผูกพันเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือและเสรีภาพในการเดินเรือผ่านน่านน้ำทะเลหลวงและน่านน้ำชายฝั่งของรัฐอื่นได้โดยสุจริต ความรับผิดชอบเหล่านี้มีการขยายความเพิ่มเติมด้านรายละเอียดในอนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ที่ได้พัฒนาและแก้ไขโดยองค์การเรือเดินทะเลสากล (IMO) เช่นในอนุสัญญาต่อไปนี้

¹² ฐานข้อมูลมาตรการของรัฐเจ้าของท่าของเอฟเอโอ: <http://www.fao.org/fishery/psm/search/en>

- อนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความปลอดภัยของชีวิตในทะเล (International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS))
- อนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อการป้องกันมลพิษจากเรือเดินสมุทร (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL))
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวหน้าหน้บรรทุก พ.ศ. 2509/2531 (1966/1988 International Convention on Load Lines)
- อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานในเรือเดินทะเล พ.ศ. 2549 (2006 Maritime Labour Convention (MLC))

ตัวอย่างเช่น องค์การเรือเดินทะเลสากล (IMO) ใช้วิธีการควบคุมโดยรัฐเจ้าของท่า (PSC) ในการตรวจเรือต่างชาติที่มาเทียบท่า เพื่อตรวจสอบสภาพและอุปกรณ์ประจำเรือให้ถูกต้องตามกฎหมายข้อบังคับระหว่างประเทศ และเพื่อยืนยันว่าเรือนั้นมีกำลังคนและการใช้งานอย่างเหมาะสม

ประสบการณ์ของ IMO แสดงให้เห็นว่า การตรวจเรือจะมีประสิทธิภาพอย่างยิ่งหากกระทำในลักษณะภูมิภาค ด้วยเรือที่ไปเข้าท่าประเทศหนึ่งมักจะแวะประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคก่อนที่จะเดินทางกลับ จึงเป็นประโยชน์แก่ทุกฝ่ายหากสามารถประสานงานกันเพื่อให้ตรวจเรือได้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ เน้นย้ำว่าความรับผิดชอบเบื้องต้นในการดูแลให้มีการปฏิบัติตามมาตรฐานนั้นตกอยู่กับรัฐเจ้าของธง แต่การตรวจควบคุมซ้ำโดยรัฐเจ้าของท่าจะเป็นเสมือน “ช่วยนัย” ที่ช่วยกรองหาเรือซึ่งต่ำกว่ามาตรฐานต่างๆ ที่มาเข้าท่า

ในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกนี้ มีความตกลงที่เรียกว่า “บันทึกความเข้าใจโตเกียว (Tokyo MOU)” ใช้ครอบคลุมพื้นที่ในภูมิภาคนี้ บันทึกฯ นี้มีประเทศเข้าร่วมเป็นสมาชิกรวม 18 องค์การซึ่งรวมทั้งประเทศไทย โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะก่อตั้งเขตควบคุมของรัฐเจ้าของท่าที่มีประสิทธิภาพขึ้น ทั้งนี้อาศัยการประสานงานระหว่างสมาชิกและการปรับกิจกรรมตรวจทำให้สอดคล้องกัน เพื่อให้สามารถจัดการเดินเรือที่ต่ำกว่ามาตรฐาน ซึ่งจะส่งผลเสริมความปลอดภัยทางทะเล การปกป้องรักษาสภาพแวดล้อมทางทะเล และเพื่อเกื้อหนุนสภาวะการทำงานและการดำรงชีพบนเรือเดินทะเลให้เหมาะสมยิ่งขึ้นใน พ.ศ. 2555 นั้น มีการตรวจเรือตามเงื่อนไขของบันทึกความเข้าใจนี้ถึง 31,000 ครั้ง และมีเรือถูกกักрав 1,400 ลำ (น้อยกว่าร้อยละ 5)

ความตกลงว่าด้วยมาตรการของรัฐเจ้าของท่า (PSMA) เกี่ยวข้องกับความร่วมมืออย่างไร

รัฐภาคีสมาชิกต้องดำเนินการให้เป็นไปได้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ในการผนวกมาตรการของรัฐเจ้าของท่าในส่วนที่เกี่ยวกับการประมงตามความตกลง PSMA เข้ากับระบบการควบคุมของรัฐเจ้าของท่าที่มีเนื้อหากว้างขวางกว่ารวมถึงมาตรการ MCS อื่นๆ ด้วย

คำนึงถึงแผนปฏิบัติการระหว่างประเทศเพื่อป้องกัน ยับยั้ง และจัดการประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม พ.ศ. 2544 ของเอฟโอไอ (แผนปฏิบัติการ IPOA-IUU) และแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารกับองค์กรอื่นๆ เพื่อประสานงานในกิจกรรมเหล่านี้

ซึ่งหมายความว่าทุกองค์กรมีภาระผูกพันที่ต้องทำงานร่วมกัน

มีท่าใดบ้างที่ต้องนำมาตรการของรัฐเจ้าของท่ามาประยุกต์ใช้

ความตกลง PSMA มีผลบังคับใช้กับท่าเรือที่เรือประมงอาจขอเข้ามาเทียบท่าได้ โดยรัฐภาคีสมาชิกเผยแพร่รายชื่อของท่าเรือที่ถูกกำหนดไว้เหล่านี้ให้ทราบกันอย่างกว้างขวาง ซึ่งหมายถึงว่าเรือสามารถเข้ามาเทียบท่าได้เฉพาะท่าเรือที่กำหนดเท่านั้น

เรื่องที่ขอเทียบท่าต้องทำอะไรบ้าง

เรือที่ต้องการเข้ามาเทียบท่าควรขออนุญาตล่วงหน้าเพื่อเข้าเทียบท่า โดยต้องให้เวลาที่เพียงพอแก่รัฐเจ้าของท่า ในการตรวจสอบข้อมูลข่าวสารที่ได้แจ้งไว้ก่อน ข้อมูลดังกล่าวปรากฏในตารางที่ 1

สำหรับข้อมติของ IOTC การแจ้งล่วงหน้าก่อนเข้าเทียบท่าต้องมีระยะเวลาไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง

ท่าจะปฏิเสธการขอได้ไหม

หลังจากได้รับคำขอเข้าเทียบท่า และมีการประเมินข้อมูลอื่นๆ ว่าเรือนั้นได้เกี่ยวข้องกับการประมงที่ผิดกฎหมาย หรือไม่แล้ว จะต้องมีการตัดสินใจว่าจะอนุญาตให้เรือเข้าเทียบท่าหรือไม่

หากควรอนุญาตก็จะมีกรอบมติตามระเบียบ ผู้บังคับการเรือ/นายท้ายเรือ หรือตัวแทนเรือจะต้องแสดง ใบอนุญาตที่ได้รับแจ้งนั้นเมื่อเข้าเทียบท่า

หากตัดสินใจว่าต้องปฏิเสธการขอเข้าท่า จะต้องส่งคำตัดสินนี้ไปให้รัฐเจ้าของธง และในกรณีที่เหมาะสม ส่งให้รัฐชายฝั่งที่เกี่ยวข้อง องค์การจัดการประมงระดับภูมิภาค และองค์การระหว่างประเทศ สำหรับการปฏิเสธ ภายใต้ข้อมติของ IOTC ต้องส่งให้สำนักเลขาธิการ IOTC

นับเป็นเรื่องสำคัญยิ่งที่จะต้องแสดงเหตุผลอย่างชัดเจนพร้อมหลักฐานในการปฏิเสธการขอเข้าท่า ซึ่งมักจะเป็น กรณีที่มีหลักฐานว่าเรือลำนั้นได้เข้าร่วมในการประมงที่ผิดกฎหมาย หรือให้การสนับสนุนแก่การประมงดังกล่าว หลักฐานนี้อาจเป็นการมีชื่ออยู่ในบัญชีของเรือที่ทำการประมงที่ผิดกฎหมายที่องค์การจัดการประมงระดับ ภูมิภาครวบรวมไว้ก็ได้

การอนุญาตให้เข้าเทียบท่าอาจนานเท่าที่เรือนั้นยินยอมให้มีการตรวจเรือตามมาตรการของรัฐเจ้าของท่า ซึ่งอาจใช้วิธีอื่นๆ ที่ก่อเกิดผลเช่นเดียวกับการปฏิเสธการเข้าท่าหากเกี่ยวข้องกับการประมงที่ผิดกฎหมาย และกิจกรรมที่เกี่ยวข้องอื่นๆ

แม้จะมีการอนุญาตให้เข้าเทียบท่าเพื่อการตรวจสอบ ก็มิได้หมายรวมถึงการใช้ท่าในการนำขึ้นสัตว์น้ำ การขนถ่ายสัตว์น้ำ การบรรจุหีบห่อ และการแปรรูปสัตว์น้ำ ตลอดจนการใช้บริการอื่นๆ ของท่า เช่นการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงและเสบียง การซ่อมแซมเรือและการใช้อู่แห้งเสมอไป

หากเรื่อนั้นอยู่ในภาวะเสี่ยงภัย

ไม่มีข้อความใดในข้อมติดังกล่าวที่มีผลกระทบต่อการเข้าเทียบท่าของเรือที่ประสบเหตุสุดวิสัย อยู่ในภาวะเสี่ยงภัย หรือกีดขวางการให้ความช่วยเหลือแก่ลูกเรือหรือเรือที่ตกอยู่ในอันตรายหรือภาวะเสี่ยงภัย

เอฟเอโอและองค์การจัดการประมงระดับภูมิภาคมีผู้สังเกตการณ์ใหม่

ทั้งเอฟเอโอและองค์การจัดการประมงระดับภูมิภาคมิได้ส่งผู้สังเกตการณ์ประจำบนเรือใด ด้วยเป็นความรับผิดชอบ ของรัฐเจ้าของธงและรัฐชายฝั่งที่จะต้องบังคับใช้มาตรการเหล่านั้น ในทางปฏิบัติ รัฐเหล่านี้ควรมีกฎข้อบังคับ ที่เหมาะสมและเป็นไปตามกฎหมายระหว่างประเทศและความตกลงที่เกี่ยวข้อง เพื่อช่วยให้ผู้สังเกตการณ์ ของชาติตนสามารถทำงานบนเรือได้สำเร็จตามวัตถุประสงค์

ความตกลงของเอฟเอโอว่าด้วยมาตรการของรัฐเจ้าของท่าเกี่ยวข้องกับตราสารอื่นๆ อย่างไร

โดยเฉพาะความตกลงของเอฟเอโอเพื่อส่งเสริมการปฏิบัติตามความตกลงสหประชาชาติว่าด้วยมลสัตว์น้ำ และแผนปฏิบัติการระหว่างประเทศเพื่อป้องกัน ยับยั้ง และจัดการทำการประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม

ความตกลงของเอฟเอโอว่าด้วยมาตรการของรัฐเจ้าของท่า (PSMA) มีบทบัญญัติที่ต่อเนื่องและสอดคล้องกับความตกลงของเอฟเอโอเพื่อส่งเสริมการปฏิบัติตาม ความตกลงสหประชาชาติว่าด้วยมลสัตว์น้ำ และแผนปฏิบัติการระหว่างประเทศเพื่อป้องกัน ยับยั้ง และจัดการทำการประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม

ความตกลงของเอฟเอโอเพื่อส่งเสริมการปฏิบัติตาม พ.ศ. 2536 (1993 FAO Compliance Agreement) มุ่งหวังที่จะปรับปรุงการควบคุมเรือประมงในทะเลหลวง โดยการเสริมสร้างความรับผิดชอบของรัฐเจ้าของธง ภาควิชาของของความตกลงฯ นี้ ต้องทำให้แน่ใจว่ามีการอนุญาตและการบันทึกข้อมูลเรือประมงของตนที่ไปทำการประมงในทะเลหลวง ซึ่งเรือเหล่านี้จะต้องปฏิบัติตามมาตรการอนุรักษ์และการจัดการสากล ความตกลงฯ มีจุดมุ่งหมายเพื่อยับยั้งการนำเรือไปชักธงประเทศอื่นที่ไม่มีความสามารถหรือไม่เต็มใจที่จะบังคับใช้มาตรการดังกล่าว บทบัญญัติเน้นความร่วมมือระหว่างประเทศและการแลกเปลี่ยนข้อมูลในการดำเนินการตามความตกลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งผ่านเอฟเอโอ

ความตกลงสหประชาชาติว่าด้วยมลสัตว์น้ำ พ.ศ. 2538 (1995 UNFSA) กำหนดหลักการในการอนุรักษ์และการจัดการทรัพยากรสัตว์น้ำชนิดที่ข้ามเขตไปมาและมีการอพยพย้ายถิ่นกว้างไกล โดยใช้แนวทางป้องกันไว้ก่อนล่วงหน้าและข้อมูลที่ดีที่สุดทางวิทยาศาสตร์ที่มีอยู่ ความตกลง 1995 UNFSA เน้นหลักการพื้นฐานที่รัฐควรให้ความร่วมมือเพื่อให้แน่ใจว่ามีการอนุรักษ์และส่งเสริมวัตถุประสงค์ของการใช้ประโยชน์สูงสุดของทรัพยากรประมงทั้งภายในและนอกเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ความตกลงฯ ความพยายามที่จะบรรลุวัตถุประสงค์นี้โดยการกำหนดกรอบสำหรับความร่วมมือในการอนุรักษ์และการจัดการทรัพยากรเหล่านั้น ส่งเสริมธรรมาภิบาลในมหาสมุทรผ่านการจัดการที่มีประสิทธิภาพและการอนุรักษ์ทรัพยากรในทะเลหลวง โดยการจัดตั้งมาตรฐานสากลขั้นต่ำสำหรับการอนุรักษ์และการจัดการทรัพยากรสัตว์น้ำชนิดที่ข้ามเขตไปมาและมีการอพยพย้ายถิ่นกว้างไกล สร้างความมั่นใจว่ามาตรการในการอนุรักษ์และการจัดการสัตว์น้ำเหล่านี้ภายใต้เขตอำนาจของรัฐและในทะเลหลวงที่ประชิดเป็นที่รองรับและสอดคล้องกัน สร้างความมั่นใจว่ามีกลไกที่มีประสิทธิภาพสำหรับการปฏิบัติตามและการบังคับใช้มาตรการเหล่านั้นในทะเลหลวง และตระหนักถึงความต้องการพิเศษของประเทศกำลังพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์และการจัดการ รวมทั้งการพัฒนาและการมีส่วนร่วมในการประมงสัตว์น้ำทั้งสองประเภทดังกล่าวข้างต้น

จุดประสงค์ของแผนปฏิบัติการระหว่างประเทศเพื่อป้องกัน ยับยั้ง และจัดการทำการประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงานและไร้การควบคุม พ.ศ. 2544 (2001 IPOA-IUU) เพื่อป้องกัน ยับยั้ง และจัดการประมงที่ผิดกฎหมาย โดยการให้ทุกรัฐมีมาตรการที่ครอบคลุม มีประสิทธิภาพ และโปร่งใสในการต่อต้านการประมงที่ผิดกฎหมาย รวมทั้งประสานงานกับองค์กรจัดการประมงระดับภูมิภาคที่เหมาะสมที่ถูกจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายระหว่างประเทศ นอกจากนี้รัฐควรพัฒนาแผนปฏิบัติการระดับชาติเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของแผนปฏิบัติการระหว่างประเทศ IPOA-IUU

กิจกรรมกลุ่มย่อยที่ 4 – ดุลเล่มที่ 2 การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการว่าด้วยการตรวจทำ –
หนังสือคู่มือกิจกรรมเพื่อเป็นผู้ฝึกการอบรม หน้า 7

หน่วยที่ 4 จริยธรรม

ตัวบ่งชี้ในการเรียนรู้

ความเข้าใจในหลักการด้านจริยธรรมและเหตุที่มีความสำคัญ

จริยธรรมคือ หลักการในจิตใจที่มีผลส่งไปถึงความประพฤติปฏิบัติของผู้คนทั้งหลาย

ในฐานะที่เป็นเจ้าหน้าที่ตรวจการประมง ชุมชนประมงมุ่งหวังที่จะเห็นการปฏิบัติอันเหมาะสมต่อพวกเขา โดยเฉพาะการกระทำที่

- ยุติธรรม
- ซื่อสัตย์ และ
- ไม่มีอคติ

ทั้งคาดหวังว่า เราจะ

- ปฏิบัติงานภายในกรอบของกฎหมาย
- ปฏิบัติต่อพวกเขาอย่างเท่าเทียม
- คงเส้นคงวาในการดำเนินการตรวจค้น

หากจะว่าไปแล้ว จรรยาบรรณของเจ้าหน้าที่มีพื้นฐานมาจากหลักการด้านจริยธรรมที่โปร่งใส

หน่วยงานส่วนใหญ่มีจรรยาบรรณที่กำหนดการปฏิบัติทางด้านจริยธรรมไว้สำหรับลูกจ้างหรือสมาชิกเพื่อให้ปฏิบัติตาม จรรยาบรรณมักจะมีลักษณะที่คล้ายคลึงกันหรือปรับเปลี่ยนเล็กน้อยขึ้นกับสถานการณ์เฉพาะ เช่น แนวทางในการเข้าตรวจค้นเรือ และพูดคุยกับลูกเรือที่ใช้คนละภาษาในการติดต่อสื่อสาร ตัวอย่างจรรยาบรรณปรากฏข้างล่าง

แบบจำลองจรรยาบรรณ

จรรยาบรรณนี้ได้กำหนดมาตรฐานของการปฏิบัติที่ประยุกต์ใช้ได้กับเจ้าหน้าที่ทุกคน จึงสามารถนำไปใช้ร่วมกับกฎหมายและจารีตประเพณีปฏิบัติใดๆ ได้

- ท่านจักต้องปฏิบัติตนในลักษณะที่ไม่นำองค์กรของท่านไปสู่ความเสื่อมเสียและไม่น่าไว้วางใจ
- ในการปฏิบัติตามหน้าที่ของท่านนั้น ท่านจักต้องไม่กระทำการโดยเจตนาที่จะขัดแย้งกับกฎหมาย หรือข้อบังคับทางด้านการบริหารที่เกี่ยวข้อง นโยบาย หรือกระบวนการใดๆ
- ท่านจักต้องไม่กระทำการใดอันเป็นการข่มขู่คุกคาม คุกคามเหยียดหยาม พุดจาหยาบคาย แบ่งแยกกลุ่ม แยกเหล่า หรือเอาเปรียบผู้อื่น โดยเด็ดขาด
- ท่านจักต้องใช้ความระมัดระวังและความรอบคอบอย่างยิ่งในการปฏิบัติหน้าที่ของท่าน
- ท่านจักต้องแสดงความเป็นธรรมและความเสมอภาคในทุกกรณีที่เกิดขึ้น

- ท่านจักต้องพิจารณาทุกเรื่องอย่างมีหลักเกณฑ์และต่อเนื่อง ทันเวลา และเป็นธรรม โดยคำนึงถึงขั้นตอนและกรอบเวลาในเรื่องที่กำลังพิจารณา
- ท่านจักต้องปฏิบัติตามขั้นตอนที่กำหนดไว้อย่างไม่มีอคติและไม่เลือกปฏิบัติ
- ท่านจักต้องไม่ขู่เข็ญหรือมีอคติต่อบุคคล หรือเข้าข้างผู้ที่ข่มขู่ และมีอคติต่อผู้อื่น อันเนื่องมาจากต่างเชื้อชาติ ต่างศาสนา ทพพลภาพ เจ็บป่วย ต่างเพศ เล็กเพศ มีครรภ์ ต่างอายุ หรือต่างสถานะครอบครัว

ความซื่อสัตย์

ท่านมีหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติหน้าที่อย่างซื่อสัตย์ ต้องให้ความสนใจต่อสิ่งใดๆ ที่อาจกระทบต่อการปฏิบัติหน้าที่ และต้องดำเนินการตามขั้นตอนเพื่อแก้ไขข้อพิพาทที่อาจจะเกิดหรือเกิดขึ้นแล้วให้จงได้ ท่านจักต้องเชื่อฟังกฎหมาย ทำงานตามนโยบายและกระบวนการ ยึดถือตามจรรยาบรรณเปิดเผยกรณีข้อพิพาทที่เกิดจากความสนใจอันขัดแย้ง และใช้อำนาจที่ได้รับมอบหมายอย่างเคร่งครัดตามเหตุผลและในขอบเขตอันควร

ความมีเกียรติ

ท่านจักต้องปฏิบัติตนอย่างมีเกียรติและไม่ยอมให้ตนตกอยู่ภายใต้ข้อผูกพันทางการเงินหรือภาระผูกพันใดกับผู้ใดหรือองค์กรใด อันอาจมีอิทธิพลเหนือการตัดสินใจของท่านในการปฏิบัติตามหน้าที่ได้

ความไม่มีอคติ

ท่านมีหน้าที่ที่จะต้องตัดสินใจและให้คำแนะนำและข้อเสนอแนะอย่างไร้อคติ โดยพิจารณาเฉพาะเรื่องที่เกี่ยวข้องเท่านั้น

พันธะความรับผิดชอบและความโปร่งใส

ท่านจักต้องรับผิดชอบต่อการตัดสินใจหรือต่อข้อเสนอแนะใดๆ ที่ได้กระทำ ตลอดจนต่อคำแนะนำที่ได้ให้ไว้ ท่านจึงควรปฏิบัติหน้าที่ตามบทบาทอย่างโปร่งใส ภายในขอบเขตตามหน้าที่ เจเนอรัลการจ้างงานและกฎหมาย

ความมีศักดิ์ศรี

ในทุกกรณี ท่านจักต้องปฏิบัติตามหน้าที่อย่างมีศักดิ์ศรี แสดงถึงความยึดมั่นในหลักจริยธรรม ความซื่อสัตย์ และสุภาพเรียบร้อยเพื่อให้มั่นใจได้ว่ากระบวนการตรวจสอบทุกขั้นตอนนั้นเป็นธรรมและโปร่งใสที่สุดเท่าที่จะทำได้

การเปิดเผยและการรักษาความลับ

ท่านมีหน้าที่ในการดำเนินงานอย่างเปิดเผยให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ ภายใต้เงื่อนไขของสัญญาหรือข้อตกลงใดๆ ไม่ว่าจะเป็นลายลักษณ์อักษรหรือปากเปล่า รวมทั้งการอธิบายถึงเหตุผลในการตัดสินใจใดๆ การให้คำแนะนำหรือเสนอแนะใดๆ การให้ความร่วมมือกับองค์กรผู้ว่าจ้างหรือองค์กรอื่นใดมากที่สุดเท่าที่จะพึงกระทำได้ และการให้ข้อมูลข่าวสารและการติดต่อสื่อสารอย่างชัดเจน แต่ท่านจะต้องเก็บรักษาข้อมูลที่ไม่ควรเผยแพร่เป็นความลับ ขณะที่เปิดเผยเฉพาะส่วนที่ต้องเผยแพร่ตามกฎหมายเท่านั้น

ความนับถือ

ท่านจักต้องปฏิบัติต่อผู้อื่นด้วยความนับถือตลอดเวลา ท่านจักต้องไม่ใช่คำหยาบคายกับผู้อื่น และท่านจักต้องเคารพสิทธิของผู้อื่นด้วย ท่านจักต้องปฏิบัติตนต่อบุคคลอื่นอย่างมีมารยาทในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ของท่าน

ความเป็นผู้นำ

ท่านจักต้องสังเกตแนวทางอันถูกต้องจากหัวหน้าทุกระดับ และส่งเสริมสนับสนุนความเป็นผู้นำจากตัวอย่างพฤติกรรมด้านจริยธรรมต่างๆ

ความไม่เห็นแก่ตัว

ท่านมีหน้าที่ต้องตัดสินใจและให้คำแนะนำและคำปรึกษา เพื่อประโยชน์ของรัฐบาลและชุมชนอย่างกว้างขวาง ท่านจักต้องไม่กระทำเพียงเพื่อหาผลประโยชน์ทางการเงินหรือผลตอบแทนอื่นๆ แก่ตนเอง ครอบครัวของตน มิตรสหายหรือเพื่อความสนใจทางธุรกิจอื่นๆ

ความปลอดภัย

ท่านมีหน้าที่ต้องกระทำในทุกโอกาสเพื่อให้เกิดความมั่นใจในสุขอนามัยและความปลอดภัยของทั้งตัวท่านเอง และผู้อื่นที่ทำงานร่วมกัน การกระทำใดที่อาจก่อภัยอันตรายทั้งทางร่างกายหรือจิตใจได้นั้นเป็นเรื่องที่ไม่ควรยอมให้เกิดขึ้น

การรายงาน

ท่านมีหน้าที่จะต้องรายงานการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณหรือความประพฤติอื่นใดที่ท่านคิดว่าไม่เหมาะสม หรือไม่ชอบด้วยกฎหมายต่อผู้บังคับบัญชา หรือต่อองค์การบังคับใช้กฎหมายที่เหมาะสม

ความขัดแย้งด้านผลประโยชน์

เป็นหน้าที่ของท่านที่จะต้องหลีกเลี่ยงหรือหาทางจัดการความขัดแย้งด้านผลประโยชน์ที่เกิดขึ้น อาจเกิดขึ้นหรือมีโอกาสที่จะเกิดขึ้นโดยเร็วที่สุด ภาระหน้าที่ในที่นี้คือ การที่ท่านจะจำแนกสถานการณ์ต่างๆ แล้วเร่งดำเนินการแก้ไขสถานการณ์นั้นโดยเร็วที่สุด

ความขัดแย้งด้านผลประโยชน์จะเกิดขึ้นได้เมื่อมีผู้พบเห็นหรือคิดว่า ท่านตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของสภาวะบางประการในการปฏิบัติหน้าที่ของท่าน โดยเฉพาะในกรณีที่น่าจะมีการตัดสินใจบนให้ท่าน ผู้ร่วมงาน คู่ครอง หรือสมาชิกในครัวเรือน แม้ว่าจะขาดพยานหลักฐานยืนยันก็ตาม

ผลประโยชน์ส่วนตัว

ของขวัญหรือผลประโยชน์ใดๆ ที่มีราคามากกว่าเครื่องดื่มไร้แอลกอฮอล์เพียงหนึ่งแก้ว เช่น เลี้ยงอาหาร หรือการให้เครื่องดื่มราคาแพง ให้บุตรชมดนตรีหรืองานสังคมวัฒนธรรม หรือกีฬา และของขวัญประเภทวิสกี้ ไวน์

เนคไท ผ้าพันคอ หรือหมวกหูๆ ตลอดจนการจ่ายเงินสดหรือด้วยสินทรัพย์ใดๆ เหล่านี้จัดเป็นผลประโยชน์ส่วนตัวที่ไม่ควรรับไว้

ไม่มีของขวัญหรือผลประโยชน์ใดๆ ที่ถือว่ามีมูลค่าน้อยจนเกิดความเหมาะสมในการรับไว้ ท่านจึงต้องทำบัญชีรายการสิ่งของที่อาจได้รับมานั้นไว้ พร้อมกับรายงานผู้จัดการทางอีเมล หากเกิดข้อสงสัยว่าอาจเป็นสินบนที่ท่านได้รับมา

คำร้องเรียน

หากมีข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการประพฤติที่ผิดจรรยาบรรณนี้ ขอให้ส่งคำร้องเรียนไปยังผู้ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบ

กิจกรรมกลุ่มย่อยที่ 5 – ตอนที่ 2 การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการว่าด้วยการตรวจทำ – หนังสือคู่มือกิจกรรมเพื่อเป็นผู้ฝึกการอบรม หน้า 8

หน่วยที่ 5 สุขอนามัย ความปลอดภัย และความมั่นคงในระหว่าง การตรวจสอบที่ทำและบนเรือ

ตัวบ่งชี้ในการเรียนรู้

**มีความเข้าใจถึงภาระผูกพันที่มีต่อสุขอนามัย ความปลอดภัย และความมั่นคง
และการประเมินความเสี่ยงและการลดความเสี่ยงเหล่านั้น**

สุขอนามัย ความปลอดภัย และความมั่นคง (HSS) ของทุกคนที่เกี่ยวข้องกับ
การตรวจที่ท่า่นั้นมีความสำคัญอย่างยิ่งยวด

ซึ่งรวมถึงบุคลากรทุกคน ทั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการตรวจท่า ผู้สังเกตการณ์ หรือ
ผู้เข้าร่วมงานจากรัฐภาคีสมาชิกและรัฐที่ให้ความร่วมมือแม้ไม่ได้เป็นภาคี (CPCs) อื่นๆ หรือองค์กรจัดการ
ประมงในภูมิภาค ผู้บังคับการเรือ ลูกเรือ และบุคคลอื่นๆ เช่น ตัวแทนบริษัทเรือ เป็นต้น

ความรับผิดชอบขั้นต้นด้าน HSS ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่นั้น อยู่ที่เจ้าหน้าที่อาวุโสผู้นำคณะในการขึ้นตรวจเรือ

เจ้าหน้าที่อาวุโสผู้ที่มีความรับผิดชอบในการประเมินความเสี่ยง กำหนดความเสี่ยงบางประการที่น่าจะเกิด
และที่อาจเกิดตามมา และหาทางบรรเทาความเสี่ยงนั้นอย่างเป็นขั้นตอน ในที่นี้หมายถึงการลดความเสี่ยง
ที่อาจเกิดและผลที่จะตามมาใดๆ ด้วย

การประเมินความเสี่ยง

ควรจะได้้นำการประเมินความเสี่ยงมาชี้แจงให้คณะผู้ตรวจเรือทราบแต่เนิ่นๆ ในการประชุมเตรียมการตรวจเรือ
เพื่อทุกคนจะได้ตระหนักถึงความรับผิดชอบในส่วนของตน เจ้าหน้าที่ทุกคนยังมีความรับผิดชอบร่วมกัน
ในการดูแลมิให้ผู้บังคับการเรือและลูกเรือกระทำการอันใดที่อาจจะก่อให้เกิดกรณี HSS ขึ้นมาในระหว่าง
การตรวจเรือด้วย

การประเมินความเสี่ยงควรครอบคลุม

- การขึ้นและลงเรือ
- การเดินตรวจบนเรือ
- การลื่น สะดุด และล้ม
- การสื่อสารกับลูกเรือ
- ความขัดแย้งกับลูกเรือ
- ความคับแคบของทางเข้าออกในเรือ
- กิจกรรมตรวจตราบนเรือ
- อาวุธปืนหรืออาวุธอื่นๆ ที่พบบนเรือ
- เครื่องมือกลบนดาดฟ้าเรือ
- ไฟฟ้า

- ไฟไหม้
- ภูมิอากาศได้สูง
- การสละเรือ
- การใช้อุปกรณ์ปฐมพยาบาล
- การเรียกขอความช่วยเหลือ
- การสื่อสาร



เรือประมงเก่าและมีอายุ ทำให้เกิดช่วงของความเสี่ยง HSS แก่คณะผู้ตรวจเรือ

ในการประเมินความเสี่ยงควรให้คณะผู้ตรวจเรือกระทำร่วมกัน และทุกคนควรมีส่วนร่วมในการจำแนกความน่าจะเสี่ยงจากเหตุต่างๆ การประเมินความเสี่ยงควรจำแนกอุปกรณ์ที่ต้องการใช้เพื่อรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวกับความเสี่ยงข้างต้น

กิจกรรมกลุ่มย่อยที่ 6 – คู่มือที่ 2 การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการว่าด้วยการตรวจท่า – หนังสือคู่มือกิจกรรมเพื่อเป็นผู้ฝึกการอบรม หน้า 9

หน่วยที่ 6 องค์การตรวจสอบและอำนาจของเจ้าหน้าที่ประมงผู้ตรวจสอบ

ตัวบ่งชี้ในการเรียนรู้

มีความเข้าใจในอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตรวจประมง

กฎหมายประมงกำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบบทบาทหน้าที่และ สถานการณ์ใดที่ตนเองจะสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้

กฎหมายประมงให้อำนาจเฉพาะแก่เจ้าหน้าที่เพื่อช่วยให้พวกเขาสามารถตรวจสอบกิจกรรม รวบรวมพยานหลักฐาน และตรวจพร้อมทั้งรายงานถึงการละเมิดกฎข้อบังคับต่างๆ ตลอดจนบทลงโทษที่เป็นไปได้

ในบางกรณีอำนาจที่มอบให้รวมถึงการเสาะหา การเข้าตรวจค้น การกักกัน การจับกุม การยึด และอำนาจในการเรียกขอข้อมูลข่าวสารบางประการด้วย

เจ้าหน้าที่ผู้ทรงอำนาจ (กฎหมายประมงไทยกล่าวถึงเจ้าหน้าที่ผู้ทรงอำนาจนี้ว่าเป็นเจ้าหน้าที่ผู้สามารถ) จำต้องปฏิบัติงานภายในขอบเขตของอำนาจที่ได้รับมอบอยู่ตลอดเวลา หากเจ้าหน้าที่ผู้นั้นใช้อำนาจเกินขอบเขตที่ให้ไว้ ก็ไม่อาจนำหลักฐานที่พบนั้นมาใช้ได้ และในบางครั้ง เจ้าหน้าที่ผู้นั้นและ/หรือหน่วยงานสังกัดอาจถูกฟ้องร้องให้รับผิดชอบเป็นการส่วนตัวต่อความเสียหายทางการเงินที่เกิดขึ้นด้วย

ฉะนั้น ในกรณีที่สงสัย ให้ตรวจสอบอำนาจหน้าที่เสียก่อน หากตรวจสอบไม่ได้และท่านเองก็ไม่แน่ใจ ก็อย่าปฏิบัติงานกว่าจะเกิดความขัดแย้งในอำนาจหน้าที่

โดยปกติ กฎหมายประมงจะมอบอำนาจให้เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานอื่นๆ เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมาย โดยมักจะรวมเจ้าหน้าที่ประมง เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางทะเล/กรมเจ้าท่า เจ้าหน้าที่ตำรวจ และเจ้าหน้าที่ศุลกากร ท่านจำเป็นต้องรู้ว่าใครมีอำนาจในการตรวจค้นบ้างเมื่อจะปฏิบัติงานร่วมกัน และต้องทำให้เกิดความมั่นใจว่าบุคคลใดๆ ที่ไม่ได้รับมอบอำนาจจะไม่ทำให้การตรวจค้นล้มเหลว

อำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่ดังกล่าวนี้ยังมียุ่อย่างกว้างขวาง และอาจดำเนินการได้ทั้งที่มีหรือไม่มีหมายศาล

เจ้าหน้าที่มีอำนาจในการ

- หยุดเรือ ขึ้นเรือ เข้าไปในเรือ และตรวจค้นเรือประมงใดๆ ในทะเลอาณาเขตและเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐ
- หยุดเรือ ขึ้นเรือ เข้าไปในเรือ และตรวจค้นเรือของรัฐที่ทำการประมงนอกเขตเศรษฐกิจจำเพาะ
- ตรวจเรือประมงใดๆ ในท่าเรือของรัฐ
- เข้าและตรวจค้นสถานที่ต่างๆ
- ตรวจเอกสารและข้อมูลอื่นๆ บนเรือหรือสถานที่ใดๆ
- ตรวจเครื่องมือประมง อุปกรณ์ สมุดปูม และเอกสารอื่นๆ ที่พบในเรือหรืออยู่บนเรือใด หรือในสถานที่ใด

- ตรวจสอบสัณฐานที่จับได้ ยึด นำไปกักกัน และถือครองสัณฐานน้ำใดๆ เครื่องมือทำการประมง เอกสารต่างๆ และหลักฐานอื่นๆ ที่อาจใช้อย่างสมเหตุสมผลว่าเป็นพยานหลักฐานในการละเมิดกฎข้อบังคับ
- จับกุมบุคคลที่เชื่อว่าได้กระทำการละเมิด

เจ้าหน้าที่ผู้ทรงอำนาจนั้นจะต้องเข้าใจอย่างถ่องแท้ถึงอำนาจที่ตนมีและการบังคับใช้อำนาจนั้นในที่ใด เช่น ภายในน่านน้ำที่อยู่ในเขตอำนาจของรัฐ และ/หรือนอกเขตน่านน้ำนั้นออกไปในทะเลหลวง

นอกจากนี้ อำนาจในการหยุดเรือ ชี้นเรือ และตรวจเรือประมงที่ชักธงชาติตนนั้นอาจกระทำได้ที่ทั้งในน่านน้ำที่อยู่ในเขตอำนาจรัฐและนอกเขตดังกล่าวนี้ เพราะรัฐเจ้าของธงมีเขตอำนาจเหนือเรือของตนตามกฎหมายภายในที่ชัดเจน

อย่างไรก็ตาม อำนาจในการหยุดเรือ ชี้นเรือ คั่นเรือ และตรวจเรือประมงต่างชาติในขณะทำการประมงมักกระทำกันเฉพาะในน่านน้ำที่อยู่ภายใต้เขตอำนาจของรัฐ เว้นแต่การบังคับใช้สิทธิไล่ตามติดพัน (hot pursuit) เช่น ในกรณีที่ท่านได้เริ่มไล่จับเรือนั้นตั้งแต่อุบัติอยู่ในน่านน้ำของรัฐออกไปจนถึงทะเลหลวง โดยไม่ยอมให้คลาดสายตาจนกระทั่งเรือลำนั้นยอมหยุดให้จับ

เรือประมงต่างชาติในทะเลหลวงนั้นจะยอมให้ชี้นเรือและตรวจเรือเฉพาะการบังคับใช้สิทธิไล่ตามติดพันเมื่อเริ่มต้นไล่จับกุมในน่านน้ำของรัฐ หรือเมื่อรัฐชายฝั่งได้รับมอบอำนาจในการชี้นเรือและตรวจเรือในทะเลหลวงตามความตกลงหรือกฎข้อบังคับขององค์การจัดการประมงในภูมิภาค

กิจกรรมกลุ่มย่อยที่ 7 – คู่มือที่ 2 การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการว่าด้วยการตรวจท่า –
หนังสือคู่มือกิจกรรมเพื่อเป็นผู้ฝึกการอบรม หน้า 11

หน่วยที่ 7 ข้อมติเรื่องมาตรการรัฐเจ้าของท่าของ IOTC

ตัวบ่งชี้ในการเรียนรู้

มีความเข้าใจข้อมติที่ 10/11 ของ IOTC เกี่ยวกับมาตรการของรัฐเจ้าของท่า

บทนำ

คำเฉพาะที่ควรคุ้นเคยในมาตรการรัฐเจ้าของท่าของ IOTC

<i>Inter alia</i>	รวมทั้ง (รวมในกลุ่มกับสิ่งอื่นๆ)
<i>Mutatis mutandis</i>	เปลี่ยนแปลงเฉพาะสิ่งที่จำเป็นต้องเปลี่ยน
<i>Force majeure</i>	ภัยพิบัติอันเกิดจากเหตุสุดวิสัยหรือภาวะที่เกินอำนาจบังคับควบคุมได้โดย ภาคีใด อาทิเช่น สงคราม การนัดหยุดงาน จลาจล อาชญากรรม หรือ ปรากฏการณ์ที่กฎหมายถือว่าเป็นการกระทำของพระเจ้า (เช่น พายุไต้ฝุ่น น้ำท่วม แผ่นดินไหว หรือภูเขาไฟระเบิด)

ช้อยกเว้น

ผู้ตรวจท่าจำต้องคำนึงถึงช้อยกเว้นต่างๆ ที่อาจสำคัญต่อผลของการตรวจ

ตัวอย่าง เช่น ข้อบัญญัติที่กล่าวไว้ว่า “ให้ใช้กฎดังกล่าวนี้ ยกเว้นในกรณีดังต่อไปนี้ ...”

เนื้อหาต่อไปนี้จะช่วยนำเราไปสู่บทบัญญัติหลักต่างๆ ของมาตรการ ทั้งนี้ ต้องใช้เอกสารฉบับเต็มในกรณีที่ต้องวางแผนการตรวจหรือการบังคับใช้ข้อใดในการพิจารณาข้อมติให้สังเกตคำว่า “ยกเว้น” และ “เว้นแต่”

สถานภาพ

ข้อมตินี้มีผลใช้บังคับในวันที่ 1 มีนาคม 2554 และประยุกต์ใช้กับท่าเทียบเรือในประเทศภาคีสมาชิกและประเทศที่ร่วมมือแม้ไม่เป็นภาคี ในพื้นที่เขตอำนาจของ IOTC และสนับสนุนให้ประเทศภาคีสมาชิกและประเทศที่ร่วมมือแม้ไม่เป็นภาคี ซึ่งอยู่นอกพื้นที่เขตอำนาจนี้ พยายามประยุกต์ใช้มาตรการเหล่านี้ด้วยเช่นกัน

ส่วนที่ 1 บทบัญญัติทั่วไป

ส่วนนี้แสดงคำจำกัดความและวางแผนหรือทิศทางในการประยุกต์ใช้มาตรการรัฐเจ้าของท่า

คำจำกัดความที่กำหนดนั้นกว้างๆ และครอบคลุมเนื้อหาทั่วไป รวมทั้ง

- สัตว์น้ำ (Fish) หมายถึงกลุ่มประชากรสัตว์น้ำที่มีการอพยพย้ายถิ่นไกลทุกชนิดพันธุ์ที่กล่าวถึงในความตกลงก่อตั้ง IOTC
- การทำประมง (Fishing) หมายถึงการค้นหา ล่อเหยื่อ กำหนดตำแหน่งในการจับ การจับ การนำสัตว์น้ำขึ้นมาใช้ประโยชน์ หรือกิจกรรมใดๆ ที่สามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าเป็นการล่อฝูง เจอยฝูง จับและนำสัตว์น้ำมาใช้ประโยชน์

- กิจกรรมเกี่ยวเนื่องกับการทำประมง (Fishing related activities) หมายถึงการปฏิบัติงานใดๆ ที่สนับสนุน หรือเตรียมเพื่อการทำประมง รวมทั้งการนำสัตว์น้ำขึ้นท่า บรรจุหีบห่อ แปรรูป ขนถ่าย หรือขนส่งสัตว์น้ำที่มีได้นำขึ้นท่ามาก่อน ตลอดจนการจัดหาบุคลากร เชื้อเพลิง เครื่องมือประมงและเสบียงต่างๆ ในทะเล
- ท่า (Port) หมายถึงท่าเรือ รวมทั้งจุดจอดเรือนอกฝั่ง และอุปกรณ์ติดตั้งต่างๆ เพื่อความสะดวกในการนำสัตว์น้ำขึ้นท่า การขนถ่าย การบรรจุหีบห่อ การแปรรูป การเติมเชื้อเพลิง และการจัดหาเสบียงเพิ่มให้แก่เรือประมง
- เรือ (Vessel) หมายถึงเรือใดๆ ไม่จำกัดประเภทและขนาดที่ใช้เพื่อหรือติดตั้งอุปกรณ์เพื่อ หรือตั้งใจจะใช้เพื่อการทำประมงหรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการทำประมง

รัฐภาคีสมาชิกและรัฐที่ร่วมมือแม้ไม่เป็นภาคีจะต้องปฏิบัติตามข้อมตินี้

รัฐเหล่านี้ยังต้องประสานมาตรการด้านการประมงกับมาตรการของรัฐเจ้าของท่าเพื่อการทำประมงกับมาตรการควบคุมอื่นที่กำหนดโดยรัฐเจ้าของท่าที่มีเนื้อหากว้างกว่า และกับกิจกรรมทางด้าน MCS ด้วย

ส่วนที่ 2 การเข้าเทียบท่า

ส่วนนี้กล่าวถึงสิ่งที่ต้องกระทำเมื่อประสงค์จะนำเรือเข้าเทียบท่าโดยสังเขป

ข้อมติเรื่องมาตรการรัฐเจ้าของท่าของ IOTC กำหนดให้แก่อรัฐภาคีสมาชิกและรัฐที่ร่วมมือแม้ไม่เป็นภาคี ดำเนินการดังต่อไปนี้

- กำหนดท่าเรือที่สามารถให้เรือเข้าเทียบท่าได้
- เผยแพร่บัญชีรายชื่อท่าเรือดังกล่าวให้แก่ IOTC และ
- ทำให้แน่ใจว่ามีเจ้าหน้าที่ซึ่งได้รับการฝึกฝนไว้เพียงพอแก่การตรวจที่ท่าแล้ว

รัฐภาคีสมาชิกและรัฐที่ให้ความร่วมมือแม้ไม่ได้เป็นภาคี (CPCs) ต้องเรียกร้องให้มีการแจ้งข้อมูลข่าวสารอย่างน้อย 24 ชั่วโมง ก่อนที่เรือจะเข้าเทียบท่า (ดูตารางที่ 1 ข้างล่าง)

ข้อมูลที่ต้องยื่นต้องเป็นมาตรฐานและไม่อาจแก้ไขได้

หลังจากที่รัฐเจ้าของท่าได้พิจารณาข้อมูลที่แจ้งมาแล้ว จะต้องตัดสินใจว่าจะอนุญาตหรือปฏิเสธคำร้องขอเข้าเทียบท่าของเรือนั้น

ในการตัดสินใจดังกล่าว ท่านจะต้องประเมินทุกสิ่งที่ท่านรู้และประเมินสถานะของเรือลำนี้ โดยเฉพาะว่าท่านมีหลักฐานเพียงพอหรือไม่ที่จะสงสัยว่า เรือนี้ได้เคยทำการประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม (IUU fishing) หรือสนับสนุนการทำการประมงที่ผิดกฎหมายมาก่อน

ครั้นเมื่อตัดสินใจได้แล้วว่าอนุญาตหรือปฏิเสธคำร้องขอ เรือหรือตัวแทนเรือจะต้องได้รับการแจ้งให้ทราบถึงผลการพิจารณาโดยทันที

- เรือนี้จะต้องแสดงการได้รับอนุญาตเมื่อเข้ามาเทียบท่า
- หากปฏิเสธคำร้องขอ รัฐเจ้าของท่าจะต้องแจ้งให้เรือ รัฐเจ้าของธง รัฐชายฝั่งอื่นๆ และ IOTC ทราบด้วย
- แม้ว่าเรือนั้นจะต้องสงสัยว่าทำการประมงที่ผิดกฎหมายฯ ท่านยังอาจปล่อยให้เรือเข้ามาเทียบท่าได้ ถ้าท่านต้องการจะดำเนินการกับเรือดังกล่าว

- หากท่านปล่อยให้เรือเข้ามาเทียบท่า แล้วทราบว่าเรือนี้ทำการประมงที่ผิดกฎหมายฯ ท่านก็ต้องไม่ยินยอมให้เรื่อนั้นดำเนินการต่างๆ เช่น นำสัตว์น้ำขึ้นท่า ขนถ่ายสัตว์น้ำ เติมน้ำมัน เติมน้ำมัน ช่อมแซมหรือนำเรือเข้าอู่แห้ง

การปฏิบัติจริงเป็นอย่างไร

เรือประมงที่ต้องการจะนำสัตว์น้ำที่จับได้ขึ้นท่า จะตรวจหาข่าวสารและการติดต่อสื่อสารเกี่ยวกับท่าที่ต้องการ แล้วส่งข่าวแจ้งความจำนงค์ขอเข้าเทียบท่า

ท่าเรือที่ได้รับแจ้งจะระบุข้อมูลที่ต้องการไว้ในแบบฟอร์มขอเข้าเทียบท่า ซึ่งต้องกรอกให้ครบถ้วนและส่งคืนท่าภายใน 24 ชั่วโมง ก่อนการเข้าเทียบท่า (ในบางกรณี ท่าเรืออาจต้องการเวลาในการแจ้งมากกว่า 24 ชั่วโมงก็ได้)

แบบฟอร์มนี้จะช่วยให้เจ้าพนักงานท่าประเมินความเหมาะสมว่า สมควรอนุญาตให้เข้ามาเทียบท่าและควรมีการตรวจเรือที่ท่าหรือไม่

การตัดสินใจที่จะให้เข้ามาเทียบท่าหรือไม่นั้น ควรมีพื้นฐานอยู่บนข้อมูลที่ได้แจ้งไว้ในแบบฟอร์ม และจากการประเมินว่าเรือลำนี้เคยทำการประมงที่ผิดกฎหมายฯ มาก่อนหรือไม่

ข้อควรสังเกต: ยังมีข้อผูกพันอื่นตามกฎหมายระหว่างประเทศ เช่น การเจ็บป่วยของลูกเรือ หรือเกิดเหตุสุดวิสัยขึ้น ซึ่งท่านจะต้องนำมาพิจารณาในกรณีที่จะไม่อนุญาตให้เรือเข้าเทียบท่า

ภาคผนวก 1 – แบบฟอร์มขอเข้าเทียบท่า

ข้อมูลที่เรือซึ่งขอเข้าเทียบท่าต้องแจ้งให้ท่าทราบก่อนล่วงหน้า

1. ท่าที่ต้องการจะเข้าเทียบ								
2. รัฐเจ้าของท่า								
3. วันและเวลาที่มาถึงโดยประมาณ								
4. จุดประสงค์								
5. ท่าและวันที่เข้าจอดก่อนหน้า								
6. ชื่อเรือ								
7. รัฐเจ้าของธง								
8. ประเภทของเรือ								
9. นามเรียกขานวิทยุสากล								
10. ข้อมูลช่องทางติดต่อกับเรือ								
11. เจ้าของเรือ								
12. ใบจดทะเบียนเรือ								
13. รหัสจดทะเบียนเรือตาม IMO (ถ้ามี)								
14. รหัสภายนอกเรือ (ถ้ามี)								
15. รหัสเรือตาม IOTC (ถ้าเกี่ยวข้อง)								
16. ระบบติดตามตรวจสอบเรือ (VMS)	ไม่มี	มี: ของรัฐ	มี: ขององค์กรจัดการประมง			ประเภทในภูมิภาค		
17. ขนาดของเรือ	ความยาว			ความกว้าง		กินน้ำลึก		
18. ชื่อและสัญชาติ ผู้บังคับการเรือ								


19. การอนุญาตในการทำการประมงที่เกี่ยวข้อง								
รหัส	ออกให้โดย	มีอายุใช้ได้จนถึง	แหล่งประมง	ชนิดพันธุ์	เครื่องมือประมง			
20. การอนุญาตในการขนถ่ายสัตว์น้ำที่เกี่ยวข้อง								
รหัส		ออกให้โดย		มีอายุใช้ได้จนถึง				
รหัส		ออกให้โดย		มีอายุใช้ได้จนถึง				
21. ข้อมูลการขนถ่ายสัตว์น้ำของเรือต้นทาง								
วันที่	สถานที่	ชื่อ	รัฐ เจ้าของธง	รหัส ทะเบียน	ชนิดพันธุ์	รูปแบบ ผลผลิต	แหล่งจับ	ปริมาณ
22. ปริมาณสัตว์น้ำบนเรือโดยรวม						23. ปริมาณจับที่จะนำขึ้น		
ชนิดพันธุ์	รูปแบบผลผลิต		แหล่งจับ		ปริมาณ	ปริมาณ		

ตรวจสอบทะเบียนเรือ

ท่านสามารถตรวจสอบข้อมูลต่างๆ ที่ได้แสดงในแบบฟอร์มก่อนเข้าเทียบท่ากับเว็บไซต์ของ IOTC ข้อมูลที่ต้องตรวจสอบเป็นอันดับแรกคือ รายละเอียดการจดทะเบียนของเรือนั้น ซึ่งข้อมูลดังกล่าวจะปรากฏหากเรือได้รับอนุญาตให้ทำการประมงในพื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบขององค์กรจัดการประมงในภูมิภาคนั้น

สำหรับ IOTC ให้ดูได้ที่ www.iotc.org/English/record/record/search3.php#.php ซึ่งจะช่วยให้คุณค้นหาได้ตามรายชื่อเรือ หรือตามเงื่อนไขอื่นๆ

รายละเอียดของเรือแต่ละลำนี้จะใช้เปรียบเทียบกับข้อมูลที่เรือแจ้งมาในแบบฟอร์มขอเข้าเทียบท่า ตัวอย่างเช่น



record of authorised vessels

IOTC RECORD OF VESSELS AUTHORISED TO OPERATE IN THE IOTC AREA

[display current vessels](#)[statistics](#)[about](#)[submit data](#)[display vessels by date](#)[vessels no longer authorised](#)

→ data on: 1 TAIKEI MARU (Japan)

this vessel is currently authorised

vessel identification

vessel name:	1 TAIKEI MARU
IOTC record n°:	IOTC001238
flag:	Japan
national record n°:	MG1-1857
radio call sign:	JRTG

vessel characteristics

type:	Purse seiners
tonnage:	1096 GT 349 GRT
length:	64.21 m
gear used:	Purse seines

administrative details

owner:	TAIKEI FISHERY CO., LTD.
	Address: 3-13-7, SAKANA-MACHI, ISHINOMAKI-SHI, MIYAGI-KEN

vessel history (click on a name to display matching historical record)

➔ Name:	1 TAIKEI MARU	National Reg	authorised from	authorised to
		MG1-1857	2007-11-19	2012-07-31
Flag:	Japan			
Name:	1 TAIKEI MARU	MG1-1857	2003-08-18	2007-11-18
Flag:	Japan			

หากท่านต้องการสอบถาม IOTC เกี่ยวกับเรือที่มีชื่ออยู่ในบัญชีเรือที่ได้รับอนุญาต ท่านสามารถติดต่อสอบถามได้จากอีเมล authorised.vessels@iotc.org เมื่อมีการนำมาตรการของรัฐเจ้าของท่ามาใช้จนกลายเป็นงานประจำแล้ว ความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดยิ่งขึ้นของรัฐกับเจ้าหน้าที่ IOTC จะมีขึ้นสืบต่อไป

องค์กรจัดการประมงในภูมิภาครักษาสัญชีรายชื่อเรือประมงซึ่งทำการประมงที่ผิดกฎหมาย

บัญชีรายชื่อเรือประมงซึ่งทำการประมงที่ผิดกฎหมายในแต่ละมหาสมุทรนั้น ได้รวบรวมและรักษาไว้โดยองค์กรจัดการประมงในภูมิภาคต่างๆ และรายชื่อล่าสุดที่มีจะส่งไปให้เจ้าหน้าที่ผู้ได้รับการแต่งตั้งเป็นผู้แทนรัฐในแต่ละท่าเพื่อทราบ รายชื่อเหล่านี้มักเรียกกันว่าเป็นบัญชีดำของเรือประมงซึ่งทำการประมงที่ผิดกฎหมาย (IUU Blacklists) ตัวอย่าง เช่น

WCPFC IUU VESSEL LIST FOR 2013 (Effective from 6 February 2013, 60 days after WCPFC9)							
Note: Information provided in this list is in accordance with CMM 2010-06 para 19							
Current name of vessel (previous names)	Current flag (previous flags)	Date first included on WCPFC IUU Vessel List	Flag State Registration Number/ IMO Number	Call Sign (previous call signs)	Owner/beneficial owners (previous owners)	Notifying CCM	IUU activities
Neptune	Georgia	10 Dec. 2010	C-00545	4LOG	Space Energy Enterprises Co. Ltd.	France	Fishing on the high seas of the WCPFC Convention Area without being on the WCPFC Record of Fishing Vessels (CMM 2007-03, para 3a)
Fu Lien No 1	Georgia	10 Dec. 2010	IMO No 7355662	4LIN2	Fu Lien Fishery Co., Georgia	United States	Is without nationality and harvested species covered by the WCPFC Convention in the Convention Area (CMM 2007-03, para 3h)
Fu Fong 168	Chinese Taipei	11 Dec. 2009		BJ4786	Chang Lin Pao-Chun, 161 Sanmin Rd., Liouciu Township, Pingtung County 929 Chinese Taipei	Marshall Islands	Fishing in the Exclusive Economic Zone of the Republic of the Marshall Islands without permission and in contravention of Republic of the Marshall Islands's laws and regulations. (CMM 2007-03, para 3b)

IOTC IUU VESSELS LIST (APRIL 2012)								
Current name of vessel (previous names)	Current flag (previous flags)	Date first included on IOTC IUU Vessels List	Lloyds/IMO number	Photo	Call sign (previous call signs)	Owner/beneficial owners (previous owners)	Operator (previous operators)	Summary of IUU activities
Ocean Lion	Unknown (Equatorial Guinea)	June 2005	7826233					Contravention of IOTC Resolution 02/04, 02/05, 03/05
Yu Maan Won	Unknown (Georgia)	May 2007						
Gunuar Melyan 21	Unknown	June 2008						
Hoom Xiang 11	Unknown (Malaysia)	March 2010		Yes. Refer to report IOTC-S14-CoC13-add1 [E]		Hoom Xiang Industries Sdn. Bhd.		Contravention of IOTC Resolution 09/03

ส่วนที่ 3 การใช้ท่าเทียบเรือ

ส่วนนี้สรุปเหตุผลจำเพาะที่ท่านสามารถใช้ในการปฏิเสธการขอเข้าเทียบท่าหรือการใช้ท่าเรือ ซึ่งรวมถึง

- เรือดังกล่าวไม่มีใบอนุญาตที่ยังคงใช้ได้สำหรับการประมงหรือทำกิจกรรมเกี่ยวเนื่องกับการประมงตามที่ เป็นเงื่อนไขของรัฐเจ้าของธงหรือรัฐชายฝั่ง
- มีหลักฐานชัดเจนว่าสัตว์น้ำที่อยู่บนเรือนั้นจับมาอย่างผิดกฎหมาย และ
- เมื่อท่านขอให้รัฐเจ้าของธงยืนยันว่า เรือนั้นทำการประมงหรือทำกิจกรรมเกี่ยวเนื่องกับการประมงอย่างถูกต้องตามกฎหมาย แต่ไม่ได้รับคำยืนยันภายในเวลาที่สมควร

หากท่านปฏิเสธการขอเข้าท่า ท่านต้องแจ้งรัฐเจ้าของธง และรัฐชายฝั่งที่เกี่ยวข้อง IOTC องค์การจัดการประมงในภูมิภาคอื่นๆ และองค์การระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ทราบ ตามความเหมาะสม

ครั้นเมื่อตัดสินใจแล้ว ท่านจะถอนคำปฏิเสธนั้นได้ ก็ต่อเมื่อมีข้อพิสูจน์อย่างเพียงพอว่าเหตุผลที่ใช้ปฏิเสธนั้นไม่ถูกต้อง ไม่พอเพียง และไม่อาจนำมาประยุกต์ใช้ได้ อีก ในกรณีที่ท่านเปลี่ยนใจเช่นนี้ ท่านจะต้องแจ้งหน่วยงานที่กล่าวข้างต้นแล้วทราบด้วยเช่นกัน

กิจกรรมกลุ่มย่อยที่ 8 – คู่มือที่ 2 การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการว่าด้วยการตรวจท่า –
หนังสือคู่มือกิจกรรมเพื่อเป็นผู้ฝึกการอบรม หน้า 12

ส่วนที่ 4 การตรวจที่ท่าและการปฏิบัติการที่ตามมา

ส่วนนี้กล่าวถึงเงื่อนไขในการตรวจ รวมทั้งการปฏิบัติงานตรวจเรือที่ท่าและการฝึกอบรมผู้ตรวจท่า

- ควรตรวจสิ่งที่เรื่อนำขึ้นท่าหรือการขนถ่ายที่ทำอย่างน้อยร้อยละ 5 ในแต่ละปี
- ติดตามตรวจสอบสิ่งที่เรื่อนำขึ้นท่าหรือการขนถ่ายที่ทำทั้งหมดตั้งแต่ต้นจนจบ
- การตรวจต้องรวมถึงการตรวจซ้ำว่ารายการชนิดพันธุ์และปริมาณที่แจ้งไว้ก่อนการเข้าท่านั้น ตรงกับรายการชนิดพันธุ์และปริมาณที่นำขึ้นท่าหรือขนถ่ายที่ทำขณะนี้หรือไม่
- เมื่อเสร็จสิ้นการนำขึ้นท่าหรือการขนถ่ายแล้ว ผู้ตรวจท่าจะต้องตรวจและบันทึกชนิดและปริมาณสัตว์น้ำที่ยังคงเหลืออยู่บนเรือด้วย
- ผู้ตรวจท่าจะต้องดำเนินการตรวจเรือตามที่จำเป็นโดยมิชักช้า และควรระมัดระวังมิให้สัตว์น้ำเสื่อมคุณภาพ

มาตรฐานในการตรวจนี้ปรากฏในตาราง 2

ผู้ตรวจท่าจะต้องรายงานผลการตรวจท่าในแบบฟอร์มรายงานการตรวจท่าตามตาราง 3

ข้อมูลโดยส่วนใหญ่จะเหมือนกับข้อมูลที่ปรากฏในแบบฟอร์มการขอเข้าท่า ดังนั้นควรตรวจสอบกับเอกสารต้นฉบับที่ถูกเก็บไว้ที่เรือ

ใบอนุญาตทำการประมง (หรืออาชญาบัตร)

คณะผู้ตรวจท่าจะต้องตรวจสอบใบอนุญาตทำการประมงหรืออาชญาบัตร และควรถ่ายภาพไว้ด้วยกล้องมือถือแบบดิจิทัลของท่าน เพื่อให้สามารถพิมพ์ออกมาและเก็บไว้ในแฟ้มการตรวจเรือได้ ใช้วันที่และเวลาที่ปรากฏในภาพ พร้อมกับหนังสือพิมพ์ของวันนั้นโดยมีภาพเรืออยู่เบื้องหลังตั้งแต่เริ่มต้นจนเสร็จสิ้นการตรวจสอบ เพื่อเป็นการยืนยันการดำเนินการตรวจท่า จากนั้นเก็บภาพเหล่านี้ไว้ในคอมพิวเตอร์หรือทำสำเนาส่งทางอีเมล ซึ่งจะมีการระบุวันเวลาไว้อ้างอิงเป็นวัตถุพยานหลักฐาน หากจำเป็นในการดำเนินคดีต่อไป

การอนุญาตให้ขนถ่ายสัตว์น้ำ ปริมาณการจับที่นำขึ้นท่า และส่วนที่เหลืออยู่ในเรือ

ข้อมูลอื่นที่ต้องรวบรวมไว้ รวมถึงรายละเอียดการอนุญาตให้ขนถ่ายสัตว์น้ำ การนำขึ้นท่าและปริมาณที่เหลืออยู่ในเรือ

ใบรับรองการจับสัตว์น้ำและสมุดปูมประมง

ท่านจะต้องตรวจสอบสมุดปูมประมงหรือสมุดบันทึกการจับสัตว์น้ำ และรับรองด้วยว่าเอกสารบันทึกข้อมูลปริมาณการจับและการค้าสอดคล้องและถูกต้องหรือไม่

เครื่องมือประมง

จะต้องตรวจเครื่องมือประมงทุกชนิดที่มีอยู่บนเรือ (รวมทั้งที่เก็บในคลังหรือเก็บไว้อย่างมิดชิด) เพื่อให้แน่ใจว่ามีการอนุญาตให้ใช้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย นอกจากนี้ยังต้องตรวจขนาดตาอวนและเส้นเชือก อุปกรณ์ที่ติดตั้งประกอบ ขนาดและรูปร่างลักษณะของอวน ลอบ คราด ขนาดและจำนวนเบ็ด ตลอดจนสัญลักษณ์เครื่องหมายจำแนกชนิดเครื่องมือที่มีอยู่

ภาคผนวก 2 (ข้อมติที่ 10/11 ของ IOTC)

ขั้นตอนการตรวจสอบของรัฐเจ้าของท่า

ผู้ตรวจสอบจะต้อง

- เอ) พิสูจน์ให้เห็นจริงเท่าที่จะทำได้ว่าเอกสารแสดงคุณลักษณะของเรือที่มีไว้ประจำเรือ ตลอดจนข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวกับเจ้าของเรือเป็นจริง สมบูรณ์ และถูกต้อง รวมทั้งการติดต่อผ่านช่องทางที่เหมาะสมกับรัฐบาลเจ้าของธงหรือบันทึกสากลที่แสดงสถิติของเรือ ในกรณีจำเป็น
- บี) พิสูจน์ให้เห็นจริงว่าธงเรือและเครื่องหมายประจำเรือต่างๆ (เช่น ชื่อเรือ หมายเลขการจดทะเบียนซึ่งแสดงไว้ด้านนอกตัวเรือ หมายเลขทะเบียนเรือที่ออกโดย IMO นามเรียกขานวิทยาศาสตร์และเครื่องหมายอื่นๆ รวมทั้งขนาดของเรือ) สอดคล้องกับข้อมูลที่ปรากฏในเอกสาร
- ซี) พิสูจน์ให้เห็นจริงเท่าที่จะทำได้ว่าการให้อนุญาตทำการประมง รวมทั้งกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการทำการประมงเป็นความจริง สมบูรณ์ ถูกต้อง และเป็นจริงตามข้อมูลที่ปรากฏในเอกสารที่ให้ไว้ตามภาคผนวก 1
- ดี) ทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้องทั้งหมดรวมทั้งบันทึกต่างๆ ที่กระทำบนเรือ เท่าที่จะเป็นไปได้ รวมทั้งบันทึกในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ และข้อมูลระบบติดตามตรวจสอบเรือ (VMS) จากรัฐเจ้าของธง หรือสำนักเลขาธิการ IOTC หรือองค์กรจัดการประมงในภูมิภาคที่เกี่ยวข้อง (RFMOs) เอกสารที่เกี่ยวข้องอาจรวมถึงสมุดบันทึกการจับสัตว์น้ำ การขนถ่ายและเอกสารทางการค้า บัญชีลูกเรือ แผนที่แสดงบริเวณที่ใช้เก็บของ รายละเอียดห้องเก็บสัตว์น้ำ ตลอดจนเอกสารที่กำหนดให้เป็นไปตามบทบัญญัติของอนุสัญญาว่าด้วยการค้าระหว่างประเทศซึ่งชนิดพันธุ์สัตว์ป่าและพืชป่าที่ใกล้จะสูญพันธุ์ หรือ Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora: CITES
- อี) ตรวจสอบเครื่องมือทำการประมงที่อยู่บนเรือทั้งหมด เท่าที่จะทำได้ รวมทั้งเครื่องมือประมงที่ถูกเก็บไว้อย่างมิดชิดไม่ได้นำมาใช้งาน ตลอดจนเครื่องมืออื่นที่เกี่ยวข้องด้วย และพิสูจน์ให้เห็นเท่าที่จะทำได้ว่าเครื่องมือประมงสอดคล้องกับการอนุญาต นอกจากนี้ตรวจสอบเครื่องมือประมงเท่าที่จะสามารถทำได้เพื่อให้แน่ใจว่าองค์ประกอบต่างๆ เช่น ขนาดช่องตาอวนและเส้นเชือก อุปกรณ์ที่ติดตั้งประกอบ ขนาดและรูปร่างลักษณะของอวน ลอบ คราด ขนาดและจำนวนของเบ็ด เป็นไปตามกฎข้อบังคับที่ใช้บังคับ ในขณะเดียวกันสัญลักษณ์เครื่องหมายของเรือเป็นไปตามระเบียบที่ใช้บังคับกับเรือ
- เอฟ) ระบุเท่าที่จะเป็นไปได้ว่าสัตว์น้ำที่อยู่บนเรือถูกจับได้ในวิถีทางที่ใบอนุญาตที่ใช้บังคับกำหนดไว้หรือไม่
- จี) ตรวจสอบสัตว์น้ำ รวมทั้งทำการสุ่มตรวจเพื่อประเมินปริมาณและองค์ประกอบของสัตว์น้ำ อื่นๆ ในการดำเนินการเช่นนั้น ผู้ตรวจสอบอาจจะเปิดที่บรรจุซึ่งสัตว์น้ำได้รับการบรรจุหีบห่อขึ้นต้น และเคลื่อนย้ายสัตว์น้ำที่จับได้หรือที่บรรจุสัตว์น้ำเพื่อประเมินสภาพความสมบูรณ์ของห้องเก็บสัตว์น้ำ การตรวจสอบเช่นว่านี้อาจรวมถึงการตรวจสอบรูปแบบของผลิตภัณฑ์ และการคำนวณน้ำหนักโดยประมาณด้วย
- เอช) ประเมินว่ามีพยานหลักฐานชัดเจนเพียงพอที่จะเชื่อได้ว่า เรือที่ถูกตรวจได้เกี่ยวข้องกับการทำการประมงที่ผิดกฎหมาย หรือทำกิจกรรมใดที่เป็นอันตรายต่อการประมงเช่นว่านั้น
- ไอ) เสนอรายงานผลการตรวจสอบแก่ผู้บังคับการเรือ รายงานดังกล่าวรวมถึงมาตรการต่างๆ ที่จะถูกนำมาใช้ ซึ่งทั้งผู้ตรวจสอบและผู้บังคับการเรือจะต้องลงนามในรายงานผลการตรวจสอบด้วย ทั้งนี้ การลงรายมือชื่อของผู้บังคับการเรือเป็นเพียงหลักฐานแสดงว่าได้รับสำเนารายงานแล้วเท่านั้น ผู้บังคับการเรือได้รับโอกาสในการเพิ่มเติมความคิดเห็นหรือข้อคัดค้านของตนลงในรายงานนี้ได้ ตลอดจนหากเป็นการเหมาะสมจะติดต่อกับพนักงานเจ้าหน้าที่ของรัฐเจ้าของธงที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อผู้บังคับการเรือประสบความยากลำบากในการทำความเข้าใจสาระของรายงาน ทั้งนี้ ผู้บังคับการเรือจะได้รับสำเนารายงานด้วย และ
- เจ) ในกรณีจำเป็นและมีความเป็นไปได้ จัดการให้มีการแปลเอกสารที่เกี่ยวข้องด้วย

แบบฟอร์มรายงานผลการตรวจท่าของ IOTC

1. รายงานการตรวจท่าที่			2. รัฐเจ้าของท่า			
3. องค์การที่ตรวจ						
4. ชื่อผู้ควบคุมการตรวจ				รหัสประจำตัว		
5. ท่าที่ทำการตรวจ						
6. วันที่เริ่มตรวจ	ปี	เดือน	วันที่	เวลา		
7. วันที่ตรวจแล้วเสร็จ	ปี	เดือน	วันที่	เวลา		
8. ได้ขออนุญาตแล้วล่วงหน้า				ขอ	ไม่ได้ขอ	
9. จุดประสงค์	นำขึ้นท่า	ขนถ่าย	แปรรูป	อื่นๆ (ระบุ)		
10. ท่า รัฐ และวันที่จอดก่อนหน้า			ปี	เดือน	วันที่	
11. ชื่อเรือ						
12. รัฐเจ้าของธง						
13. ประเภทของเรือ						
14. นามเรียกขานวิหุสากล						
15. ใบจดทะเบียนเรือ						
16. รหัสจดทะเบียนตาม IMO (ถ้ามี)						
17. รหัสภายนอกเรือ (ถ้ามี)						
18. ท่าที่จดทะเบียน						
19. เจ้าของเรือ						
20. ผู้รับผลประโยชน์ หากทราบและมีใช้เจ้าของ						

21. ผู้ใช้เรือ ถ้าต่างจากเจ้าของ						
22. ชื่อและสัญชาติผู้บังคับการเรือ						
23. ชื่อและสัญชาติผู้ทำการประมง (ไต้ก๋ง)						
24. ตัวแทนเรือ						
25. ระบบติดตามตรวจสอบเรือ (VMS)	ไม่มี	มี: ของรัฐชาติตน	มี: ขององค์กรจัดการประมงในภูมิภาค	ประเภท		
26. ฐานะใน IOTC รวมทั้งมีชื่อในบัญชีเรือที่ทำการประมงผิดกฎหมายหรือไม่						
รหัสเรือ	องค์กรจัดการประมงในภูมิภาค	สถานะของรัฐเจ้าของธง	เรืออยู่ในบัญชีที่ได้รับอนุญาต	เรืออยู่ในบัญชีเรือที่ทำการประมงผิดกฎหมาย		
27. การอนุญาตในการทำการประมงที่เกี่ยวข้อง						
รหัส	ออกให้โดย	มีอายุใช้ได้จนถึง	แหล่งประมง	ชนิดพันธุ์	เครื่องมือประมง	
28. การอนุญาตในการขนถ่ายสัตว์น้ำที่เกี่ยวข้อง						
รหัส		ออกให้โดย		มีอายุใช้ได้จนถึง		
รหัส		ออกให้โดย		มีอายุใช้ได้จนถึง		
29. ข้อมูลการขนถ่ายสัตว์น้ำของเรือต้นทาง						
ชื่อเรือ	รัฐเจ้าของธง	รหัสทะเบียน	ชนิดพันธุ์	รูปแบบผลผลิต	แหล่งจับ	ปริมาณ

30. การประเมินปริมาณที่นำขึ้นท่า					
ชนิดพันธุ์	รูปแบบ ผลผลิต	แหล่งจับ	ปริมาณ ที่แจ้ง	ปริมาณที่ นำขึ้นท่า	ความแตกต่างระหว่างปริมาณ ที่แจ้งกับปริมาณที่ประเมิน (ถ้ามี)
31. ปริมาณที่คงค้างบนเรือ					
ชนิดพันธุ์	รูปแบบ ผลผลิต	แหล่งจับ	ปริมาณ ที่แจ้ง	ปริมาณที่ คงอยู่	ความแตกต่างระหว่างปริมาณ ที่แจ้งกับปริมาณที่ประเมิน (ถ้ามี)
32. การตรวจสอบตู้ประมงและเอกสารอื่นๆ		ทำ	ไม่ได้ทำ	ความเห็น	
33. การปฏิบัติตามระบบเอกสารแสดงปริมาณจับ		ทำ	ไม่ได้ทำ	ความเห็น	
34. การปฏิบัติตามระบบข้อมูลข่าวสารทางการค้า		ทำ	ไม่ได้ทำ	ความเห็น	
35. ประเภทเครื่องมือประมงที่ใช้					
36. การตรวจสอบเครื่องมือตามย่อหน้าอีของภาคผนวกบี		ทำ	ไม่ได้ทำ	ความเห็น	

37. ผลการตรวจที่พบโดยคณะผู้ตรวจเรือ
38. การละเมิดที่ตรวจพบ รวมทั้งการอ้างอิงกฎข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง
39. ความเห็นของผู้บังคับการเรือ
40. การปฏิบัติที่ได้กระทำหลังการตรวจบนเรือ
41. ลายมือผู้บังคับการเรือ
42. ลายมือผู้ตรวจสอบ

การฝึกอบรมผู้ตรวจเรือ

ก่อนทำการตรวจเรือ ผู้ตรวจจะต้องแสดงความรู้ความเข้าใจในหน้าที่ให้ผู้บังคับการเรือทราบก่อนว่า ท่านเป็นใครและกำลังจะทำอะไรบนเรือ

ไม่มีกฎหมายตัวในการแจ้ง แต่อย่างน้อยควรแสดงบัตรประจำตัวที่ติดรูปถ่ายซึ่งแสดงหน่วยงานที่ท่านสังกัดแก่ผู้บังคับการเรือ

พึงระลึกไว้ว่าอาจจะมีปัญหาในการสื่อสารทางภาษา หรือท่านไม่สามารถพูดภาษาของผู้บังคับการเรือได้ ดังนั้นควรนำเอกสารที่แปลเป็นภาษาของผู้บังคับการเรือติดตัวไปด้วย นอกจากนี้จะเป็นประโยชน์ถ้าขอให้ผู้บังคับการเรือลงชื่อในหนังสือที่แสดงว่าเข้าใจว่าท่านกำลังจะดำเนินการอย่างไร และมอบสำเนาให้กับผู้บังคับการเรือ

เป็นสิ่งที่ดีหากท่านมีการ์ดภาษาที่มีคำถามและคำพูด เช่น ขอดูสมุดบันทึกทำการประมง ขอดูระบบติดตามเรือ และขอดูห้องเก็บสัตว์น้ำ พึงระลึกไว้ว่าหากท่านพบการกระทำผิด ท่านต้องใช้ล่ามในการสัมภาษณ์เป็นทางการ แต่ในช่วงเริ่มแรกการ์ดภาษาเป็นประโยชน์อย่างมาก

ท่านอาจลองถามว่ามีใครสามารถพูดภาษาท่านได้บ้าง หรือสามารถพูดภาษาใดเป็นภาษาที่สอง

ผู้ตรวจเรือจะต้องตรวจ

- ทุกพื้นที่บนเรือที่เกี่ยวข้อง
- สัตว์น้ำที่มืออยู่บนเรือ
- อวนและเครื่องมือประมงตลอดจนอุปกรณ์อื่นๆ ที่มีอยู่ และ
- เอกสารหรือสมุดปูมบนเรือที่เกี่ยวข้อง

ผู้บังคับการเรือจะต้องใช้ความร่วมมือช่วยเหลือคณะผู้ตรวจในทุกขั้นตอน และให้ข้อมูลข่าวสารที่จำเป็นตลอดจนแสดงหลักฐานเอกสารที่อาจต้องใช้ในการตรวจเรือ

การตรวจเรือต้องกระทำโดยมีชักช้า รวมทั้งลดการแทรกแซงและความไม่สะดวกหรือไม่จำเป็นต่างๆ ในการที่มีคณะผู้ตรวจอยู่บนเรือ และหลีกเลี่ยงการกระทำใดๆ ที่มีผลกระทบต่อคุณภาพของสัตว์น้ำบนเรือ

คณะผู้ตรวจเรือจำต้องพยายามสื่อสารอย่างมีประสิทธิภาพกับผู้บังคับการเรือและลูกเรืออาวุโส รวมทั้งการใช้ล่ามหากจำเป็นและเป็นไปได้

การตรวจเรือต้องกระทำอย่างสุภาพ ยุติธรรม โปร่งใส และไม่มีอคติ

ไม่ขัดขวางหากผู้บังคับการจะสามารถติดต่อกับองค์กรผู้มีส่วนในรัฐเจ้าของธงของตน หรือบริษัท ตัวแทนเรือท้องถิ่น และที่ปรึกษากฎหมาย

ผู้ตรวจเรือจะต้องจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ในการตรวจแต่ละครั้ง โดยมีข้อมูลครบถ้วนพร้อมทั้งรายละเอียดดังที่แสดงไว้ในแบบฟอร์มรายงานผลการตรวจทำของ IOTC (ตาราง 3) ในขณะเดียวกันสามารถจัดทำรายงานโดยละเอียดเกี่ยวกับการตรวจถ้าพบการกระทำผิด

โดยเหตุที่การตรวจเรือนั้นเป็นเรื่องที่หลายองค์กรให้ความสนใจ ฉะนั้น จึงให้ส่งรายงานผลการตรวจแก่องค์กรต่อไปภายใน 3 วัน

- ผู้บังคับการเรือ
- รัฐเจ้าของธง
- สำนักเลขาธิการ IOTC

และถ้าจำเป็น จัดส่งสำเนารายงานผลการตรวจแก่

- รัฐเจ้าของธงของเรือที่ขนถ่ายสัตว์น้ำสู่เรือที่โดนตรวจ
- รัฐที่เป็นเจ้าของสัญชาติของผู้บังคับการเรือ
- รัฐบาลสมาชิกและรัฐที่ให้ความร่วมมือแม้ไม่ได้เป็นภาคีต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และรัฐอื่น

รวมทั้งรัฐที่พบจากการตรวจว่า เรือดังกล่าวได้ทำการประมง IUU หรือร่วมในกิจกรรมอันผิดกฎหมายของรัฐนั้น และรัฐที่ผู้บังคับการเรือนั้นถือสัญชาติ

หากผู้ตรวจเรือพบว่า มีหลักฐานชัดเจนว่าเรือนั้นทำการประมง IUU จริง หรือมีส่วนร่วมในกิจกรรมเหล่านั้น ก็จำเป็นต้องดำเนินการแจ้งผลการตรวจพบให้แก่

- รัฐเจ้าของธง
- สำนักงานเลขาธิการ IOTC
- รัฐชายฝั่งที่เกี่ยวข้อง
- องค์การจัดการประมงในภูมิภาคอื่นๆ และ
- รัฐซึ่งผู้บังคับการเรือนั้นถือสัญชาติ

ปฏิเสธรมิให้เรือนั้นใช้ท่าเทียบเรือเพื่อนำขึ้น ขนถ่าย บรรจุหีบห่อ และแปรรูปสัตว์น้ำรวมทั้งบริการอื่นๆ ของท่า เช่น การเติมเชื้อเพลิงและเสบียง การซ่อมแซมเรือและการเข้าอู่แห้ง

ข้อสังเกต: การใช้บริการของท่าเรือที่จำเป็นเพื่อความปลอดภัยของลูกเรือหรือของเรือนั้น **จักห้ามมิได้**

โปรแกรมฝึกอบรมสำหรับผู้ตรวจ

ผู้ตรวจสอบต้องมีคุณสมบัติอย่างถูกต้องและได้รับอนุญาตให้ดำเนินการตรวจสอบ ข้อมติของ IOTC เกี่ยวกับ มาตรการของรัฐเจ้าของท่าแจกแจงองค์ประกอบของโปรแกรมการฝึกอบรมสำหรับผู้ตรวจสอบ และกำหนดว่า การฝึกอบรมควรมีเนื้อหาอย่างน้อยดังต่อไปนี้

1. จริยธรรม
2. สุขอนามัย ความปลอดภัยและปัญหาด้านความปลอดภัย
3. กฎหมายที่ใช้บังคับในประเทศและกฎระเบียบ พื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบ ข้อมติในการอนุรักษ์และจัดการของ IOTC และกฎหมายระหว่างประเทศที่ใช้บังคับ
4. การเก็บรวบรวม การประเมินผล และการเก็บรักษาหลักฐาน
5. ขั้นตอนการตรวจสอบทั่วไป เช่น การเขียนรายงานและเทคนิคการสัมภาษณ์
6. การวิเคราะห์ข้อมูล เช่น สมุดปูมประมง เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ และประวัติเรือ (ชื่อเจ้าของและรัฐเจ้าของธง) มีความจำเป็นสำหรับการตรวจสอบข้อมูลที่ได้รับจากผู้บังคับการเรือ
7. การขึ้นเรือและการตรวจสอบ รวมถึงการตรวจสอบห้องเก็บและการคำนวณปริมาตรของห้องเก็บ
8. การพิสูจน์และการยืนยันความถูกต้องของข้อมูลเกี่ยวกับการขึ้นท่า ขนถ่าย แปรรูปและสัตว์น้ำที่คงเหลืออยู่ในเรือ รวมถึงการใช้ปัจจัยการแปลงค่าสำหรับชนิดพันธุ์และผลผลิตต่างๆ
9. การจำแนกชนิดพันธุ์สัตว์น้ำและการวัดความยาวและพารามิเตอร์ทางชีวภาพอื่นๆ
10. การจำแนกเรือและเครื่องมือ และเทคนิคในการตรวจสอบและการวัดเครื่องมือ
11. อุปกรณ์และการทำงานของระบบติดตามเรือ และระบบการติดตามอิเล็กทรอนิกส์อื่นๆ
12. การดำเนินการหลังจากเสร็จสิ้นการตรวจ

กิจกรรมกลุ่มย่อยที่ 9 – คู่มือที่ 2 การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการว่าด้วยการตรวจท่า – หนังสือคู่มือกิจกรรมเพื่อเป็นผู้ฝึกการอบรม หน้า 13

ส่วนที่ 5 บทบาทของรัฐเจ้าของธง

เนื้อหาในส่วนนี้กล่าวถึงบทบาทของรัฐเจ้าของธง โดยเฉพาะในการทำให้มั่นใจว่าเรือของตนให้ความร่วมมือในการตรวจของเรือเจ้าของท่า หากพบหลักฐานชัดเจนที่เชื่อได้ว่าเรือดังกล่าวได้ทำการประมงที่ผิดกฎหมาย หรือทำกิจกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง และกำลังพยายามเข้าท่าหรือเข้าเทียบท่าแล้วในรัฐอื่น รัฐเจ้าของธงต้องขอให้มีการตรวจเรือนั้น

หากเรือเจ้าของท่าตรวจพบว่า มีหลักฐานชัดเจนที่เชื่อได้ว่าเรือเกี่ยวข้องกับการทำประมงที่ผิดกฎหมาย หรือเรือทำกิจกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง รัฐเจ้าของธงจะต้องสอบสวนเรื่องนี้และดำเนินคดีต่อไปตามความเหมาะสม และยังคงรายงานให้รัฐภาคีสมาชิกและรัฐที่ให้ความร่วมมือแม้ไม่ได้เป็นภาคีอื่น รัฐเจ้าของท่าต่างๆ องค์กรจัดการประมงในภูมิภาคอื่นๆ และเอฟโออีทราบเกี่ยวกับการดำเนินงานนั้นด้วย

ส่วนที่ 6 ความต้องการของรัฐกำลังพัฒนา

ส่วนนี้เกี่ยวกับความต้องการของรัฐกำลังพัฒนาต่างๆ ที่อาจต้องการความช่วยเหลือในการนำมาตรการเหล่านี้มาปฏิบัติ โดยเฉพาะในด้านการพัฒนากฎหมายและข้อบังคับต่างๆ และเพื่อปฏิบัติตามมาตรการของรัฐเจ้าของท่า

IOTC ต้องทำให้แน่ใจได้ว่าความต้องการพิเศษของรัฐภาคีสมาชิกและรัฐที่ให้ความร่วมมือแม้ไม่ได้เป็นภาคีที่เป็นประเทศกำลังพัฒนานั้น มีการยอมรับและจะไม่เป็นภาระเพิ่มเติมสำหรับรัฐกำลังพัฒนาในการใช้มาตรการดังกล่าว

ส่วนที่ 7 หน้าที่ของสำนักเลขาธิการ IOTC

ส่วนนี้กล่าวถึงหน้าที่ของสำนักเลขาธิการ IOTC ซึ่งได้มีการนำมาแสดงบนเว็บไซต์ของ IOTC

- บัญชีรายชื่อท่าเรือที่ถูกกำหนดให้ใช้
- ระยะเวลาที่ต้องยื่นคำร้องขอเข้าท่า
- ข้อมูลเกี่ยวกับองค์กรผู้ทรงอำนาจในการตรวจตามที่รัฐกำหนด
- แบบฟอร์มการรายงานผลการตรวจท่าของ IOTC

รายงานผลการตรวจท่าทุกฉบับที่ส่งมาให้โดยเรือเจ้าของท่านั้น จะถูกเก็บไว้ในเว็บไซต์บริเวณที่ควบคุมความลับและการเข้าถึง นอกจากนี้ ยังต้องจัดส่งรายงานผลการตรวจท่าเหล่านี้ไปให้องค์กรจัดการประมงในภูมิภาคที่เกี่ยวข้องด้วย

กิจกรรมกลุ่มย่อยที่ 10 – คู่มือที่ 2 การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการว่าด้วยการตรวจท่า – หนังสือคู่มือกิจกรรมเพื่อเป็นผู้ฝึกการอบรม หน้า 14

หน่วยที่ 8 การขึ้นตรวจเรือขึ้นต้นและการสัมภาษณ์

ตัวบ่งชี้ในการเรียนรู้

มีความเข้าใจในความสำคัญของการวางแผนตรวจเรือ มีความเข้าใจวิธีการแบบ PEACE ในการสัมภาษณ์ และมีความเข้าใจในวิธีการเขียนคำแถลง

บทบาทของท่านในการขึ้นตรวจเรือ มีจุดมุ่งหมายเพื่อให้แน่ใจว่าเรือและลูกเรือไม่เกี่ยวข้องกับการทำประมงที่ผิดกฎหมาย

ครั้งเมื่อท่านขึ้นไปบนเรือแล้ว ทุกอย่างที่ท่านพูดและทำ ทุกอย่างที่ท่านเห็นและได้ยิน ล้วนแต่ช่วยให้ท่านทราบว่าเป็นเรือลำนั้นและลูกเรือได้ปฏิบัติตามกฎหมายหรือไม่ หน้าที่ของท่านคือ การยืนยันว่าเรือนี้มิได้ทำการประมงที่ผิดกฎหมาย หรือกิจกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง

ในการปฏิบัติให้ได้ผลสำเร็จ ท่านต้องรู้จักตั้งคำถาม ตรวจสอบเอกสาร ตรวจสอบเครื่องมือ และตรวจสอบเรือ และปริมาณจับที่อยู่บนเรือ ท่านจะต้องทำให้แน่ใจได้ว่าเป็นพื้นที่ที่เป็นกระดาด พื้นที่ที่เป็นอิเล็กทรอนิกส์ และสัตว์น้ำที่ตรวจพบทั้งในด้านชนิดพันธุ์และปริมาณ มีความสอดคล้องกัน

สิ่งเหล่านี้เป็นเรื่องซับซ้อน ดังนั้นท่านจึงต้องรู้ก่อนทำการตรวจสอบว่าจะมองหาอะไรและควรตั้งคำถามอย่างไร

กฎข้อสำคัญคือคณะผู้ตรวจสอบต้องทำงานร่วมกันเป็นคู่เสมอ โดย

- คนหนึ่งจะคอยตั้งคำถาม
- อีกคนหนึ่งคอยฟังแล้วจด ตรวจสอบสถานการณ์ และติดต่อกับคณะบนฝั่งอย่างสม่ำเสมอ

วิธีนี้ช่วยให้แน่ใจว่า มีคนสนับสนุนหลักฐานที่ท่านพบ และยังช่วยระวังความปลอดภัยให้ด้วย

เมื่อใดก็ตามที่ท่านเข้าไปอยู่ในห้องแคบ เช่น ห้องแช่แข็งหรือห้องเก็บสัตว์น้ำ จะต้องมีคนหนึ่งอยู่ข้างใน ส่วนอีกคนหนึ่งอยู่ข้างนอกห้องเย็นในขณะเดียวกันควรตรวจดูว่าเครื่องมือสื่อสารของท่านใช้งานในที่เช่นนั้นได้หรือไม่

หลังจากที่ท่านได้แนะนำตัวต่อผู้บังคับการเรือแล้ว ท่านต้องพูดคุยให้มีการกำหนดบุคคลที่จะช่วยนำทางไปตรวจเรือ ซึ่งไม่จำเป็นจะต้องเป็นผู้บังคับการเอง แต่ควรเป็นลูกเรืออาวุโสและสามารถสื่อสารภาษาเดียวกันกับท่าน หากตัวแทนเจ้าของเรือหรือตัวแทนเรือพยายามจะครอบงำการตรวจ ท่านจะต้องยืนยันว่าจะฟังเฉพาะจากผู้บังคับการเรือคนเดียวเท่านั้น เพราะเขาเป็นผู้ที่น่าจะต้องรับผิดชอบต่อทุกอย่างบนเรือ

การวางแผนและเตรียมการในการตรวจ

ท่านจะต้องรวบรวมข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับเรือลำนี้ให้มากที่สุด นับตั้งแต่ประวัติของเรือและการทำประมง นอกจากนี้ ท่านจะได้ข้อมูลข่าวสารจากแบบฟอร์มการขอเข้าท่า ซึ่งจะมีข้อมูลหลากหลายที่ท่านต้องการ และท่านควรตรวจสอบว่าใบอนุญาตใช้เรือและอาชญาบัตรถูกต้องตามที่แจ้งหรือไม่ รวมทั้งตรวจสอบข้อมูล

ข่าวสารอื่นๆ ก่อนที่จะขึ้นเรือ ท่านควรทราบและพร้อมดำเนินการตามขั้นตอนในกรณีฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้น ตรวจสอบเรือ รวมทั้งการดำเนินการตามขั้นตอนในกรณีมีเหตุการณ์เกิดขึ้นบนเรือ ซึ่งชี้แจงให้คณะผู้ตรวจทราบในขั้นเตรียมการตรวจแล้ว เช่น ควรทำอย่างไรหากเกิดมีเพลิงไหม้หรือเครื่องจักรขัดข้อง (เช่น คานยก เครื่องกว้านบนเรือ) ท่านจะแจ้งใคร จะอพยพอย่างไร และจะรวมพลกันตรงไหน นอกจากนี้ การเข้าไปตรวจในห้องเย็นและที่มิดชิดอื่นๆ นั้นอันตราย ท่านจึงควรเตรียมตัวไว้สำหรับงานนี้

การเตรียมอุปกรณ์ในการขึ้นตรวจเรือ

เมื่อขึ้นไปตรวจเรือแล้ว ก็จะเหลือวิธีที่จะหาอุปกรณ์ใดที่ท่านลืมไว้ข้างล่าง ฉะนั้นการเตรียมรายการอุปกรณ์ที่ควรมีติดตัวไว้ก่อนจึงเป็นสิ่งสำคัญ รายการอุปกรณ์ที่ต้องจัดเตรียมอากรวมถึง

- บัตรแสดงตนของเจ้าหน้าที่ทุกคน (เช่น บัตรประจำตัวข้าราชการ)
- สำเนาใบแสดงอำนาจให้ตรวจค้นของทางราชการ
- กล้องวิดีโอและกล้องถ่ายรูป
- แผ่นรองเขียน กระดาษและปากกา
- สมุดบันทึกประจำตัวผู้ตรวจ
- สำเนาแบบฟอร์มขออนุญาตเข้าเทียบท่า
- สำเนาแบบฟอร์มรายงานผลการตรวจ
- เทปวัดขนาดและเครื่องมือวัดอื่นๆ ที่มาตรฐาน
- เครื่องบันทึกเสียงสำหรับบันทึกการตรวจและการสัมภาษณ์
- คู่มือการจำแนกชนิดพันธุ์สัตว์น้ำ
- วิทยุสื่อสารประจำตัว
- โทรศัพท์มือถือ
- เครื่องมือปฐมพยาบาล และ
- อุปกรณ์ป้องกันตัวส่วนบุคคล

การเผชิญหน้าและการชี้แจงกับผู้บังคับการเรือและลูกเรือ

ติดต่อผู้บังคับการเรือและลูกเรือโดยวิทยุหรือโทรศัพท์ สอบถามถึงจุดประสงค์ในการเข้าเทียบท่า และให้คำแนะนำว่าจะมีการดำเนินการตรวจสอบเรือ คณะที่จะขึ้นตรวจเรือในขั้นต้นควรประกอบด้วยเจ้าหน้าที่อาวุโสและผู้ตรวจสอบที่มีประสบการณ์ เจ้าหน้าที่อย่างน้อยหนึ่งคนควรอยู่บนดาดฟ้าเรือและติดต่อประสานงานกับคณะที่ขึ้นตรวจทางวิทยุ ครั้นเมื่อขึ้นไปอยู่บนเรือ ท่านจะต้องเผชิญหน้ากับผู้บังคับการเรือและต้องชี้แจงให้ทราบถึงสิ่งที่จะต้องกระทำบนเรือ จะเป็นประโยชน์มากหากท่านจะขอให้ผู้บังคับการเรือยืนยันว่า เข้าใจความประสงค์ของท่านและมีคำถามอย่างไรหรือไม่ หากท่านมีข้อสงสัย ก็ควรขอให้ล่ามช่วยชี้แจงหรือใช้การ์ดที่แสดงภาษา

ท่านควรให้ผู้บังคับการเรือรับรองความปลอดภัย โดยเฉพาะขอให้ชี้สิ่งที่เป็นอันตรายที่มีอยู่บนเรือ หากพบว่าผู้บังคับการเรือหรือลูกเรืออาวุโสดูจะมีท่าทีหงุดหงิดหรือประสาทเสียแล้ว ก็ควรระวังให้มาก หากสถานการณ์ดูจะไปเกินกำลังแล้ว ก็ควรถอยออกมาอย่างปลอดภัยก่อน แล้วหาคนช่วยเหลือต่อไป

เมื่อท่านพอใจว่าการตรวจสอบสามารถดำเนินการโดยปลอดภัย เรียกทีมที่เหลือขึ้นเรือและทำการตรวจ

การตรวจเรือและการตั้งคำถาม

กำหนดว่าจะทำการตรวจเรืออย่างไร คู่มือการตรวจท่ามีขั้นตอนที่จะช่วยท่านในการตรวจ ท่านต้องตรวจสอบแผนเดินเรือ ห้องเก็บสัตว์น้ำ บริเวณที่เก็บเครื่องมือประมง และบริเวณอื่นๆ ที่อาจจะใช้เป็นที่พักสัตว์น้ำที่จับได้ (เช่น ทูบลามแห้ง) ในระยะนี้ท่านยังไม่ได้ทำการสัมภาษณ์เป็นทางการ แต่สิ่งที่พูดคุยควรถูกบันทึกเอาไว้เนื่องจากสามารถนำมาใช้ตรวจเช็คกับบันทึกและการให้ถ้อยคำเป็นทางการใดๆ ในภายหลัง

ท่านต้องตรวจสอบเอกสารต่างๆ ของเรือ รวมทั้งใบจดทะเบียนเรือ ใบอาชญาบัตรทำการประมงหรือใบอนุญาตเรือ ผลจับ และปูมการขนถ่าย ท่านควรขอสำเนารายการสินค้าและแผนการเก็บสิ่งของในเรือ ซึ่งแสดงปริมาณห้องเก็บสัตว์น้ำและปริมาณสัตว์น้ำแต่ละชนิดที่เก็บไว้ในแต่ละห้อง โดยปกติผู้บังคับการเรือจะรายงานผลการจับสัตว์น้ำให้เจ้าของเรือทราบในแต่ละวัน ขอสำเนาข้อมูลนี้ด้วย

คู่มือคู่มือกิจกรรมเพื่อเป็นผู้ฝึกการอบรมเพื่อหาคำแนะนำในการสัมภาษณ์

ท่านอาจจะตรวจสอบสัตว์น้ำในขณะลำเลียงขึ้นท่า หากเป็นอย่างนี้ท่านจะต้องมีความรู้ในการประเมินน้ำหนักและชนิดพันธุ์ เก็บข้อมูลแผนในการนำสัตว์น้ำขึ้นท่าให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ ท่านจะต้องรู้ว่าสัตว์น้ำชนิดใดอยู่ปะปนกันในห้องเก็บสัตว์น้ำแต่ละห้อง ช่วงเวลาที่จะถูกนำขึ้นท่า และจะทำการประเมินปริมาณได้ด้วยวิธีใด บ่อยครั้งที่มีการถ่ายวิดีโอบันทึกการนำสัตว์น้ำขึ้นท่าตลอดเวลา ซึ่งในกรณีที่ท่านสงสัยในระหว่างการนำสัตว์น้ำขึ้นท่าไม่ว่าจะเป็นปริมาณหรือชนิดพันธุ์ ท่านสามารถนำภาพวิดีโอมาตรวจเช็คความถูกต้องได้

ข้อควรจำ: ในการตรวจเรือตามหน้าที่ของท่าน จะต้องทำให้ความซุกซนเกิดขึ้นกับเรือน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้

การยุติการตรวจ

โดยทั่วไปหลังจากทำการตรวจเรือ จะไม่พบการกระทำความผิด ซึ่งหมายความว่าท่านต้องร่วมมือกับผู้บังคับการเรือให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ พร้อมกับหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดการรบกวนในขณะที่ท่านทำการตรวจเรือ อย่างไรก็ตาม ท่านต้องปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มที่ โดยมีใช้ถือเป็นการผ่อนปรนหรือละเลยการปฏิบัติงาน

เมื่อตรวจเสร็จแล้ว ก็จำเป็นจะต้องยุติการตรวจอย่างเหมาะสม ซึ่งหมายถึงการขอบคุณผู้บังคับการเรือและลูกเรืออาวุโสที่ให้ความร่วมมือ และบอกพวกเขาด้วยว่าจะเกิดอะไรขึ้นหลังจากนั้น โดยเฉพาะการที่ท่านจะต้องประมวลข้อมูลที่ได้ทั้งหมด และจัดทำรายงานผลการตรวจเรือภายใน 3 วันข้างหน้า ท่านควรบอกพวกเขาว่าท่านอาจจะมีความจำเป็นต้องขอพบพวกเขาอีก

หากท่านพบอะไรบางอย่างที่ทำให้ท่านเชื่อว่าการประมงที่ผิดกฎหมาย ท่านก็ต้องตัดสินใจว่าจะทำอย่างไรต่อไป เช่น การสัมภาษณ์เป็นทางการและมีคำให้การของผู้บังคับการเรือ ท่านอาจจำต้องปกป้องพยานหลักฐานมิให้ถูกทำลายหรือยึดหลักฐานนั้นมา กักเรือ ยุติการนำสัตว์น้ำขึ้นท่า และท่านควรเปิดโอกาสให้ผู้บังคับการเรือได้รับคำแนะนำทางกฎหมายเพื่อต่อสู้คดีต่อไป ติดต่อเจ้าของเรือ ตัวแทนเรือ หรือรัฐเจ้าของธงด้วย

การประเมินผลและการดำเนินการต่อไป

เมื่อท่านปฏิบัติล่วงมาถึงขั้นนี้แล้ว ท่านจะต้องชี้แจงให้คณะผู้ตรวจของท่านทราบและร่วมประเมินผลทุกราย รวมทั้งข้อมูลที่ท่านตรวจพบ จากนั้นจึงพิจารณาดำเนินการขั้นต่อไป

หากมีความขัดแย้งในสิ่งที่คณะไต่สวนหรือได้เห็นในระหว่างการตรวจเรือ ช่วงเวลานี้เป็นโอกาสอย่างยิ่งที่คณะผู้ตรวจเรือจะได้หารือร่วมกันเพื่อให้ได้ข้อยุติ โดยที่แต่ละคนยังคงมีความทรงจำที่ดีหลังจากฟังเสร็จสิ้นการตรวจ และในขณะเดียวกันสามารถกลับไปขึ้นเรือเพื่อหาความชัดเจนในเรื่องต่างๆ ที่มีความเห็นไม่ตรงกันได้

การเตรียมการในการสัมภาษณ์

เทคนิคในการสัมภาษณ์ในที่นี้ คือการใช้วิธี PEACE ซึ่งมี 5 ขั้นตอน

P = Planning and preparation	คือ การวางแผนและเตรียมการ
E = Engagement and explanation	คือ การเผชิญหน้าและการชี้แจง
A = Account (ask questions)	คือ การตั้งคำถาม
C = Closure	คือ การยุติการตรวจและงานขั้นตอนต่อไป
E = Evaluation	คือ การประเมินผลและดำเนินการ

หนังสือคู่มือกิจกรรมเพื่อเป็นผู้ฝึกการอบรมมีรายละเอียดของแบบจำลอง PEACE และการดำเนินการสัมภาษณ์

การสัมภาษณ์และการจัดทำคำให้การ

1. หากท่านได้จำแนกข้อที่สงสัยจะมีการละเมิดแล้ว ท่านต้องทำคำให้การของผู้บังคับการเรือและลูกเรือเพื่อใช้เป็นพยานหลักฐาน
2. เมื่อทราบว่าการสอบสวนจะสอบปากคำผู้ใดแล้ว ควรหาที่เงียบๆ ซึ่งทุกท่านอาจนั่งคุยได้อย่างสบายๆ เพื่อสอบปากคำ
3. ท่านต้องเตือนพยานแต่ละคนและแจ้งถึงสิทธิที่พึงมีตามกฎหมายของท่านก่อนจะเริ่มสอบพยาน
4. ผู้นำการสอบสวนจะต้องแนะนำผู้เข้าร่วมทุกคนและอธิบายให้พยานทราบถึงเหตุผลในการสอบปากคำ
5. พยายามชวนพยานพูดคุยเพื่อสร้างความสัมพันธ์กับพยาน
6. ให้ถามพยานก่อนว่า พร้อมที่จะบอกเรื่องที่ทราบหรือไม่ และพร้อมจะเล่าเรื่องที่ท่านกำลังสอบสวนหรือไม่
7. ให้บันทึกรายละเอียดเกี่ยวกับพยาน เช่น ชื่อ อายุ ที่อยู่ หมายเลขโทรศัพท์ การทำงาน สถานะครอบครัว ฯลฯ
8. ขอให้พยานเล่าถึงเรื่องที่เกิดขึ้นทุกอย่างและบันทึกไว้ตามลำดับเวลา โดยการขอให้เล่าตั้งแต่แรกเริ่มครั้นเมื่อเล่าจบแล้ว ให้ถามถึงข้อมูลบางอย่างที่ยังขาดไปหรือไม่ชัดเจน เพื่อบันทึกเรื่องราวตามลำดับเวลา (ตามที่พยานได้พบเห็น ได้ยิน หรือมีประสบการณ์) ทั้งนี้ ให้ใช้วิธีถามนำเป็นแนวทาง
9. พยายามจดบันทึกและหลีกเลี่ยงถ้อยคำที่เป็นความเห็นส่วนตัวของพยาน เว้นแต่เป็นเรื่องสำคัญที่ควรสอบสวนต่อ
10. ขอให้พยานเล่าเรื่องซ้ำอีกทีเพื่อยืนยันและเขียนคำให้การนับแต่เริ่มต้น
11. หลังจากเขียนคำให้การแล้ว ควรอ่านให้พยานฟังเพื่อแก้ไขหากจำเป็น หากเป็นที่พอใจแล้ว ก็ขอให้พวกเขาลงนามรับรองและลงวันที่ไว้
12. ท่านอาจให้สำเนาแก่พวกเขาได้ หากไม่ขัดกับกฎหมายว่าด้วยพยานหลักฐานของท่าน
13. หากท่านสามารถใช้เครื่องบันทึกเสียงในการสอบปากคำ ท่านควรจัดทำบันทึกถอดความเป็นลายลักษณ์อักษรไว้ด้วย

14. ในการจัดทำคำให้การนั้น ให้พยายามยึดข้อเท็จจริงและละเว้นการให้ความคิดเห็นในรายงานนี้ เพราะมักจะเป็นข้อกล่าวหาที่ไม่อาจใช้ได้ ศาลหรือแสดงความมื่อคดี อย่างไรก็ตาม สิ่งนั้นอาจจะมีประโยชน์ จึงควรบันทึกไว้และติดตามเรื่องต่อไป
15. หากการสอบสวนของท่านยังต้องการให้มีการซักพยานต่อในภายหลังเพื่อความชัดเจนของคำให้การ ท่านอาจจัดทำบันทึกเพิ่มเติมเพื่อความกระจ่างในส่วนนั้น

กิจกรรมกลุ่มย่อยที่ 11 – คู่มือที่ 2 การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการว่าด้วยการตรวจทำ – หนังสือคู่มือกิจกรรมเพื่อเป็นผู้ฝึกการอบรม หน้า 15

หน่วยที่ 9 การกระทำผิดกฎหมาย พยานหลักฐาน และคำให้การ

ตัวบ่งชี้ในการเรียนรู้

ความเข้าใจเกี่ยวกับการละเมิดประเภทต่าง ๆ ความเข้าใจเกี่ยวกับวัตถุพยานหลักฐานชนิดต่าง ๆ และวิธีการรวบรวมและดูแลรักษา การเตรียมการจัดทำคำให้การเป็นลายลักษณ์อักษร

การละเมิดทางการประมง

เราตรวจสอบกฎหมายประมงของเราเพื่อหาว่ากิจกรรมประมงใดถูกต้องตามกฎหมายและกิจกรรมใดไม่ถูกต้องซึ่งปรากฏในกฎหมายประมงและระเบียบทางการประมงที่เกี่ยวข้อง และ/หรือกฎหมายรองที่ออกมาภายใต้กฎหมายประมง

ในการตรวจสอบที่มีประสิทธิภาพ เราต้องรู้ว่าเมื่อใดและที่ใดอนุญาตให้จับสัตว์น้ำ และต้องมีเงื่อนไขในการออกใบอนุญาต/อาชญาบัตรอย่างใดบ้างที่ต้องปฏิบัติตาม มีการอนุญาตให้จับสัตว์น้ำชนิดใด และไม่อาจจับหรือครอบครองชนิดใดบ้าง ขนาดที่ให้อ้างได้นั้นเท่าใด ให้เรือจับได้มากน้อยเพียงใด และให้ใช้เครื่องมือประมงประเภทใดในการจับ

กฎหมายประมงควรระบุให้ชัดว่าต้องมีหลักฐานใดจึงจะถือว่าละเมิด ขอบเขตของการลงโทษในกรณีละเมิดต่าง ๆ เป็นอย่างไร และการต่อสู้คดีแบบใดจึงอาจเป็นที่ยอมรับ นี่เป็นกรอบสำหรับเจ้าหน้าที่ประมงจะต้องใช้ในการบังคับใช้กฎหมายและดำเนินคดี

เพื่อให้การดำเนินคดีประสบความสำเร็จ เจ้าหน้าที่จำเป็นต้องรู้ถึงปัจจัยในการล่วงละเมิดต่าง ๆ เพื่อใช้ในการพิสูจน์จนไม่มีข้อสงสัย

ปัจจัยดังกล่าวเป็นสิ่งที่ต้องพิสูจน์ เพราะเป็นเสมือนองค์ประกอบในการละเมิดกฎหมายที่เจ้าหน้าที่จำเป็นต้องพิสูจน์ปัจจัยเหล่านี้ทั้งหมดก่อนที่จะตัดสินลงโทษจำเลยได้

ประเภทของการละเมิด	ลักษณะ พยานหลักฐาน/สิ่งพิสูจน์ที่ใช้ฟ้องคดี
การละเมิดทางอาญา	โดยผู้มีจิตสำนึกผิด (mens rea) นั่น ผู้ดำเนินคดีจะต้องพิสูจน์ให้เห็นว่า
	เกิดการกระทำผิดขึ้นจริง (actus reus)
	ใครกระทำ และ...
	กระทำไปโดยตั้งใจ ทั้งที่รู้หรือมีเจตนา
	หรือว่าเป็นเพราะสะเพร่า
	หรือว่าเป็นความละเลย
	การต่อสู้คดีในกรณีสำนึกผิดคือ ยอมรับอย่างชัดแจ้งว่ากระทำไปด้วยความเข้าใจผิด

การละเมิดที่ผูกพัน ตามกฎหมาย	ซึ่งผู้ดำเนินคดีจะต้องพิสูจน์ว่า
	เกิดการกระทำขึ้นจริง และ...
	ไม่รับฟังข้ออ้างว่าเป็นการกระทำอันเนื่องมาจากการใช้ข้อเท็จจริงอย่างซื่อสัตย์และมีเหตุผล
	การต่อสู้คดีนี้ต้องอ้างว่า กระทำไปอย่างซื่อสัตย์และมีเหตุผลแต่เข้าใจข้อเท็จจริงผิดหรือมีความจำเป็นต้องทำ เช่นเดียวกับการแก้ข้อหาอื่น ๆ
การละเมิดอย่างผูกมัด ตามกฎหมาย	แบบนี้เข้มงวดที่สุด
	ผู้ดำเนินคดีเพียงแต่พิสูจน์ว่ามีการกระทำจริง
	การต่อสู้คดีมีจำกัดมาก และไม่อาจอ้างการใช้ข้อเท็จจริงอย่างซื่อสัตย์และมีเหตุผลประกอบได้
	จากมุมมองในแง่การปฏิบัติตาม การละเมิดอย่างผูกมัดถือเป็นการละเมิดโดยตรงที่ต้องฟ้องร้อง

พยานหลักฐาน

เหตุผลที่ต้องมีการตรวจเรื่องที่ท่านนั้นก็เพื่อให้แน่ใจว่า เรื่อนั้นปฏิบัติงานอย่างถูกต้องตามกฎหมาย ในการนี้ท่านอาจต้องรวบรวมและประเมินหลักฐานที่ตรวจพบ

- อาจจะไปหาที่ท่านเห็นอะไรบางอย่างที่ท่านคิดว่าเป็นพยานหลักฐานของการละเมิดโดยทันที
- ไม่แน่ว่าหลักฐานนี้จะใช้ได้ ศาลหรือไม่ ซึ่งขึ้นอยู่กับกฎหมายที่ท่านใช้และวิธีการที่ท่านรวบรวมหลักฐาน จดบันทึกและเก็บรักษาหลักฐานนั้นไว้

พยานหลักฐานนั้นอาจมีได้หลายรูปแบบ เช่น

- หลักฐานที่เป็นเอกสาร เช่น อาชญาบัตร สมุดปูม แผนที่เดินเรือ และอะไรอื่นๆ ที่อาจใช้พิสูจน์ความจริงอันเป็นพื้นฐานของการละเมิด
- หลักฐานทางกายภาพ เช่น ระบบติดตามเรือที่ชำรุด ครีบลามบนเรือ หรือเครื่องมือประมง
- หลักฐานทางอิเล็กทรอนิกส์ เช่น ข้อมูลจากคอมพิวเตอร์ ระบบติดตามเรือ หรือเครื่องพิมพ์เส้นทางเดินเรือ
- ภาพถ่ายดิจิทัลที่แสดงถึงการละเมิดซึ่งระบุวันเวลา
- พยานหลักฐานโดยตรง (อาจเรียกว่าพยานหลัก)
 - วาจาโต้ตอบ (เรียกว่าหลักฐานปากเปล่า) ซึ่งมักใช้ในการซักค้านในศาลหรืออนุญาตตุลาการ) และ
 - การเขียน (มักอยู่ในรูปของคำให้การหรือคำสาบานที่ให้ไว้กับศาล) หรือคำให้การของพยานโจทก์ที่สนับสนุนข้อเท็จจริงในกรณีพิพาทนั้น
- หลักฐานจากผู้เชี่ยวชาญ เมื่อมีบุคคลที่เป็นผู้เชี่ยวชาญในเรื่องนั้นแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับเรื่องที่พิจารณาโดยไม่จำเป็นต้องเป็นพยาน แต่อาจถูกเรียกโดยฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งให้ขึ้นไปให้ปากคำในการพิจารณาคดี หรือโดยศาลเอง
- หลักฐานทางวิทยาศาสตร์ เป็นหลักฐานที่ให้โดยผู้เชี่ยวชาญ ซึ่งอาจจะสนับสนุนหรือโต้แย้งเรื่องที่พิพาทกันอยู่ หลักฐานนี้ต้องมีพื้นฐานจากการทดลองค้นคว้าและเป็นไปตามวิธีการทางวิทยาศาสตร์

ผู้เชี่ยวชาญส่วนใหญ่มีหน้าที่แจ้งต่อศาลว่าหลักฐานเหล่านี้ไม่มีอคติเจือปนและทำตามแนวทางบางประการในการให้หลักฐานนั้นเพื่อใช้ดำเนินคดี

- พยานแวดล้อม มักจะเป็นการสรุปโดยอิงข้อเท็จจริงต่างๆ เข้าด้วยกันจนแน่ใจได้ว่า ไม่มีเหตุผลอื่นใดอีกนอกจากข้อสรุปนี้
- หลักฐานจากข่าวลือ เช่น เกิดจากมีคนอ้างว่าได้ยินมาจากบุคคลอื่นโดยไม่ได้ประสบมาเอง หลักฐานพวกนี้มักไม่เป็นที่ยอมรับในศาล และหากมีการใช้ ก็มิใช่เพราะเป็นหลักฐานในคดีว่าเป็นข้อเท็จจริง เพียงแต่เป็นหลักฐานว่ามีการกล่าวถึงกันจริงเท่านั้น และ
- หลักฐานจากการแสดงความคิดเห็น เช่น เมื่อมีผู้หนึ่งผู้ใดแสดงความคิดเห็น ความเชื่อ หรือเอ่ยอ้างถึงเรื่องที่เป็นข้อพิพาท หลักฐานจำพวกนี้ไม่เป็นที่ยอมรับในศาล เว้นเสียแต่ผู้นั้นเป็นผู้เชี่ยวชาญในสาขานั้นๆ และให้ความเห็นไว้ในฐานะผู้เชี่ยวชาญเท่านั้น

ห่วงโซ่หลักฐาน/ห่วงโซ่ผู้ดูแลรักษาหลักฐาน

ห่วงโซ่หลักฐานและห่วงโซ่ผู้ดูแลรักษาหลักฐานใช้สลับกันได้ ขบวนการหลักฐานซึ่งโยงเป็นสายโซ่แสดงให้เห็นว่า

- ใครเป็นคนได้หลักฐาน
- ได้หลักฐานที่ไหนและเมื่อใด
- ใครเป็นผู้รักษาหลักฐาน และ
- ใครมีอำนาจในการควบคุมหรือครอบครองหลักฐานนั้น

ห่วงโซ่หลักฐานมีลำดับเรียงกันดังนี้

- การจำแนกประเภทและการรวบรวม
- การวิเคราะห์
- การเก็บไว้ใช้งาน
- การคงรักษา
- การเคลื่อนย้าย
- การนำเสนอในศาล
- การส่งคืนเจ้าของ (ตามความเหมาะสม)

ห่วงโซ่ของผู้ดูแลรักษาหลักฐานแสดงการเคลื่อนย้ายและตำแหน่งที่เก็บหลักฐานทางกายภาพนับจากวันที่เก็บรวบรวมได้จนถึงเวลาที่ต้องนำเสนอในศาล

ต้องมีการพิสูจน์ห่วงโซ่ของผู้ดูแลรักษาหลักฐานนี้ หาก

- หลักฐานนั้นไม่เด่นชัดพอ หรือ
- ในกรณีที่ความเหมาะสมของหลักฐานขึ้นอยู่กับผลการวิเคราะห์ภายหลังการถูกยึด

มีคำให้การ 3 แบบ¹³ ที่ต้องการห่วงโซ่ผู้ดูแลรักษาหลักฐานอันสมควร ได้แก่

- คำให้การว่าหลักฐานนั้นคือสิ่งที่ควรเป็น (เช่น ชนิดพันธุ์ของสัตว์น้ำ)
- คำให้การของบุคลากรที่ครอบครองหลักฐานนั้นไว้อย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่ยึดได้จนถึงเวลาที่นำเสนอในศาล

¹³ คำให้การคือ การกล่าวถึงพยานหลักฐานที่ได้รับจากพยานที่ให้การไว้หรือสำแดงข้อเท็จจริงในการไต่สวน คำให้การนี้อาจเป็นด้วยวาจาหรือข้อเขียน และมักกระทำภายใต้คำสาบานหรือคำยืนยันรับรองที่อาจมีโทษฐานให้การเท็จได้

- ค่าให้การของแต่ละบุคคลผู้ซึ่งครอบครองหลักฐานชิ้นหนึ่งชิ้นใดไว้ในสภาพเดิม นับตั้งแต่ได้ครอบครองไว้จนถึงขณะที่ส่งผ่านต่อไปให้ผู้ถือครองแทน (เช่น ค่าให้การเกี่ยวกับหลักฐานที่เก็บไว้อย่างมั่นคง)

จึงเป็นขบวนการต่อเนื่องในการเก็บรักษาหลักฐานไว้พิสูจน์นับตั้งแต่การยึดไว้จนถึงการนำมาใช้ในศาล ซึ่งแต่ละขั้นตอนนั้นต้องมีการจดบันทึกไว้เพื่อให้มีการยุ่งเกี่ยวกับหลักฐานหรือทำให้หลักฐานสูญหายได้

หลักกฎหมาย

ก่อนที่ท่านจะใช้หลักฐานใดหรือสิ่งใดเป็นพยานหลักฐานในการดำเนินคดี ท่านต้องแน่ใจเสียก่อนว่ากฎหมายของท่านยินยอมให้ท่านใช้หลักฐานประเภทนั้นพิสูจน์การละเมิดได้ มีบางเรื่องที่น่าจะเป็นประโยชน์ตามหลักกฎหมายที่ท่านควรจะใช้ (ตัวอย่างในภาษาแบบเรียบง่าย) ได้แก่

- สัตว์น้ำที่พบอยู่บนเรือประมงเป็นหลักฐานบ่งชี้ว่า สัตว์น้ำนั้นจับโดยหรือนำมาจากเรือนั้น
- เครื่องมือประมงที่พบอยู่บนเรือเป็นหลักฐานบ่งชี้ว่า มีการใช้เครื่องมือนั้นทำการประมง
- ข้อมูลจากเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ติดตามตำแหน่งเรือเป็นหลักฐานแสดงตำแหน่งของเรือในเวลาและวันนั้นๆ
- ข้อมูลจากเครื่องติดตามเรือแบบจีพีเอสเป็นหลักฐานแสดงตำแหน่งของเรือที่จุดนั้นในวันเวลานั้นๆ
- ข้อมูลจากระบบติดตามตรวจสอบเรือ (VMS) ได้มาจากเรือที่ลงทะเบียนไว้
- ความเสียหายทางกายภาพของเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ บนเรือและของระบบติดตามเรือเป็นหลักฐานว่า ได้มีการแทรกแซงการใช้งานของเครื่องนั้นๆ
- บันทึกเส้นทางและสมุดปูมที่พบบนเรือประมงอาจใช้เป็นหลักฐานแสดงการทำการประมง หรือในกรณีที่พบว่าบันทึกหรือสมุดปูมมีข้อมูลขัดแย้งกับหลักฐานอื่นๆ อาจเป็นหลักฐานแสดงการบิดเบือนข้อมูลที่จดบันทึกได้

ข้อกล่าวหาข้างต้นนี้อาจถูกท้าทายโดยหลักฐานหักล้างที่จำเลยอาจนำมาเสนอ แต่จำเลยจำเป็นต้องหาหลักฐานมาโต้แย้งให้ได้ในความท้าทายนั้น

นอกจากนี้ ยังอาจเป็นประโยชน์มากหากภาระในการหาหลักฐานพิสูจน์จะเปลี่ยนข้างในการละเมิดบางประเภท **ตัวอย่างที่ดีมาก** คือ การที่ผู้บังคับการเรือจะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่า เรือของตนมีใบอนุญาตในการจับสัตว์หรือทำกิจกรรมอันเกี่ยวเนื่อง เช่น การขนถ่ายสัตว์น้ำ ในขณะที่รัฐต้องพิสูจน์ว่าไม่มีใบอนุญาตให้กระทำการจริง

ในการดำเนินคดีนั้นจำเป็นต้องมีวัตถุพยานหลักฐานแน่ชัด หนังสือรับรองหลักฐานนี้มีฐานะเป็นหลักฐานเบื้องต้นที่อาจไม่ยอมรับโดยฝ่ายจำเลย หนังสือรับรองนี้จึงต้องมีรูปแบบชัดเจนและควรใช้โดยจำเลยในช่วงเวลาหนึ่งก่อนการไต่สวนในศาล

การรวบรวมหลักฐาน

การละเมิดส่วนใหญ่จะสืงองค์ประกอบทั่วไปที่ใช้สำหรับการพิสูจน์ ซึ่งรวมถึง

- การระบุตัวผู้ถูกกล่าวหา
- วันที่ละเมิด
- ชนิดของการละเมิด และ
- ตำแหน่งที่ทำการละเมิด

จึงจำเป็นที่เจ้าหน้าที่ประมงจะต้องเข้าใจองค์ประกอบเหล่านี้ตามหลักกฎหมายเพื่อให้แน่ใจว่า มีหลักฐานที่จำเป็นครบถ้วนแล้ว

สำหรับหลักฐานที่ยอมรับโดยศาลนั้น มักจะมีลักษณะดังนี้

- มีความเกี่ยวข้องกับคดีและน่าเชื่อถือ (พิสูจน์อะไรบางอย่าง)
- มีการเก็บรวบรวมมาอย่างโปร่งใส
- มีการจดบันทึกไว้เป็นทางการ
- มีการแจ้งเรื่องการยึดที่ต้องมอบให้เจ้าของทราบตามความเหมาะสม และ
- มีห่วงโซ่ผู้รักษาหลักฐานที่มั่นคง

ตัวอย่างเช่น หากกล่าวหาว่า “ทำการจับสัตว์น้ำในบริเวณที่เรือนั้นมีใบอนุญาตให้ทำการประมงได้ในเวลาที่กำหนด” แล้ว ท่านจำต้องพิสูจน์ให้เห็นว่า

- มีสัตว์น้ำที่จับได้จริง
- ชนิดพันธุ์ของสัตว์น้ำที่พบอยู่บนเรือ
- แหล่งที่ทำการประมง
- พบเรืออยู่ในบริเวณนั้น
- พบเรือทำการประมงอยู่ในบริเวณนั้น และ
- วันเวลาที่ละเมิด

เว้นเสียแต่ที่ท่านจะอยู่ในเหตุการณ์และพบเห็นการละเมิดจริง บางเรื่องก็ยากต่อการพิสูจน์ ถึงแม้ว่าท่านอาจคิดว่าท่านรู้ก็ตาม

การจดบันทึก

สมุดบันทึกภาคสนามเป็นสิ่งจำเป็นที่จะช่วยให้ท่านระลึกเรื่องราวต่างๆ ที่เกิดขึ้นและที่มีการให้ถ้อยคำในระหว่างการตรวจสอบ ท่านสามารถเขียนรายงานอย่างถูกต้องและยังเป็นประโยชน์ต่อการให้ปากคำในศาลได้อย่างแม่นยำ สมุดบันทึกที่ถูกเขียนรายละเอียดแต่ละหน้า ในแต่ละวัน มีการลงชื่อทั้งสองฝ่าย ถือเป็นพยานหลักฐานได้

สมุดบันทึกควรมีรายละเอียด เช่น

- เมื่อไหร่ ที่ไหน และใคร
- ท่านพบเห็นอะไร
- ท่านเห็นใคร
- ท่านปฏิบัติตนอย่างไร
- ท่านพูดคุยกับใครบ้าง
- ท่านพูดอะไร
- พวกเค้าพูดอะไร

ข้อแนะนำในการจดบันทึกมีดังนี้

- ลงเลขหน้าในสมุดบันทึกอย่างเรียงตามลำดับ
- ไม่มีสมุดบันทึกหน้าใดที่ว่างเปล่า
- เริ่มลงรายการด้วยวันที่และเวลาที่จดบันทึก
- จดสิ่งที่เกิดขึ้น ที่ไหน เมื่อใด ใครเกี่ยวข้องและเกิดอะไรขึ้น

- จัดโดยย่อแต่ต้องตามข้อเท็จจริง
- จัดรายละเอียดของพยานหลักฐานที่พบ โดยเฉพาะวัตถุพยานที่ยึดมา
- หากท่านแสวงหาคำแนะนำด้านกฎหมายจากใคร หรือได้รับคำแนะนำจากบุคคลอาวุโสผู้ใด ให้จัดคำแนะนำนั้นไว้ด้วย
- ท่านจะต้องไม่ชุดลบขีดฆ่าหรือเขียนทับอะไรที่เขียนไว้แล้ว หากต้องการแก้ไข ให้ขีดเส้นโยงไปแต่ต้องไม่ทำให้สิ่งที่เขียนไว้เดิมเลอะเลือนจนอ่านไม่ได้ความ และให้ลงนามย่อและวันที่กำกับส่วนที่ขีดคร่อมนั้นด้วย
- สมุดบันทึกของท่านอาจใช้เป็นพยานหลักฐานในศาล และทนายจำเลยอาจสอบถามถึงความถูกต้องของท่านเกี่ยวกับข้อความที่ลบทิ้งหรือขีดคร่อมนั้นได้
- จะเป็นการดีหากท่านจะขอให้ผู้บังคับบัญชาช่วยลงนามและวันที่ในสมุดบันทึกของท่าน โดยเฉพาะในกรณีคดีที่สำคัญยิ่ง

กิจกรรมกลุ่มย่อยที่ 12 – คู่มือที่ 2 การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการว่าด้วยการตรวจท่า – หนังสือคู่มือกิจกรรมเพื่อเป็นผู้ฝึกการอบรม หน้า 16

รายงานการสอบสวน

รายงานการสอบสวนถือเป็นหลักฐานทางกฎหมายอย่างเป็นทางการ เมื่อสิ้นสุดกระบวนการจะเป็นพยานหลักฐาน นอกจากนี้เป็นคำให้การที่ทั้งพยานผู้อยู่ในเหตุการณ์และผู้ต้องสงสัยให้การรับรอง มันไม่ใช่เป็นการเขียนบันทึกคำต่อคำ การสอบสวนเป็นวิธีการที่ทำให้ท่านได้ข้อเท็จจริงที่นำมาจัดทำรายงาน

รายงานการสอบสวนที่ดีควรมีองค์ประกอบดังนี้

- บันทึกวัน เวลา ชื่อ สถานที่ และรายละเอียดอื่นๆ ให้ถูกต้อง
- เขียนด้วยภาษาที่เรียบง่ายและชัดเจน และ
- ใช้ภาษาราชการซึ่งบุคคลที่ไม่มีความรู้ทางวิชาการหรือความเชี่ยวชาญสามารถอ่านเข้าใจได้ง่าย

สิ่งต่อไปนี้ไม่ควรนำมาใช้

- คำย่อ
- ตัวย่อ
- ภาษาถิ่น
- ภาษาทางวิชาการที่ไม่มีคำอธิบาย

รายงานควรไม่ใช่เรื่องส่วนตัวและเน้นเฉพาะเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ข้อเท็จจริง และหลักฐาน ทั้งนี้ ข้อคิดเห็น ความคิด หรือความรู้สึกไม่เกี่ยวข้องและไม่ควรปรากฏในรายงาน

ตรวจสอบการจัดทำรายงานก่อนที่จะเสร็จสิ้น ทำเสมือนเป็นผู้ทักท้วง โดยถามตัวเองดังนี้

- มีข้อผิดพลาดหรือไม่
- จะก่อให้เกิดคำถามอะไรหรือเปล่า
- มีอะไรบ้างที่จะทำให้เกิดการท้าทายหรือการไม่ยอมรับ

ต้องมั่นใจว่าผู้สอบสวนและพยาน หรือผู้ต้องสงสัยลงชื่อในรายงาน ซึ่งจะมีเนื้อหาสั้นเท่าที่จะทำได้ แต่ในขณะเดียวกันก็สามารถมีความยาวได้ หากจำเป็น

กิจกรรมกลุ่มย่อยที่ 13 – คู่มือที่ 2 การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการว่าด้วยการตรวจท่า – หนังสือคู่มือกิจกรรมเพื่อเป็นผู้ฝึกการอบรม หน้า 17

การเขียนรายงาน

การเขียนรายงานเป็นส่วนสำคัญในกระบวนการตรวจท่าในบางครั้งท่านสามารถใช้แบบฟอร์มในการเขียนรายงาน และตัวอย่างที่ดีคือแบบฟอร์มรายงานการตรวจท่าตามมาตรการรัฐเจ้าของท่าของ IOTC ในโอกาสอื่นท่านจะต้องเตรียมการจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์

ฉบับแรกเป็นรายงานตรวจเรือที่สรุปเนื้อหาข้อเท็จจริง หลักฐานและผลการวิเคราะห์ของท่าน เพื่อที่จะใช้ตัดสินใจว่าจะดำเนินการต่ออย่างไร ในรายงานควรมีเนื้อหาสำคัญทุกประการสำหรับผู้ตัดสินใจพิจารณาตัดสินว่าจะให้ดำเนินการอย่างไรต่อไป

ครั้งเมื่อมีการตัดสินใจแล้วว่าควรดำเนินคดี รายงานฉบับที่สองซึ่งท่านต้องจัดทำ คือ รายงานผลการสอบสวน ซึ่งมีรายละเอียดอย่างมาก โดยความเป็นจริงแล้ว เป็นเอกสารและข้อมูลที่ทีมกฎหมายซึ่งทำการฟ้องร้องและศาลต้องการเพื่อให้การฟ้องร้องดำเนินคดีประสบความสำเร็จ

รายงานนี้ควรประกอบด้วย

- สารบัญของเนื้อหา
- บทสรุปข้อกล่าวหา
- รายงานการสอบสวน
- คดีที่กล่าวหา
- บันทึกเกี่ยวกับประเด็นทางกฎหมายที่อาจมีการนำมาอ้าง
- คำแนะนำให้การของพยาน
- หลักฐานจากผู้เชี่ยวชาญ (เช่น การจำแนกสัตว์น้ำ การวิเคราะห์ตำแหน่งจีพีเอส หรือระบบติดตามเรือ)
- สำเนาภาพถ่าย แผนที่ และแผนผังใดที่เกี่ยวข้อง
- สำเนารูปเขียนหรือแผนภูมิพร้อมการวัดขนาดตามความเหมาะสม
- หลักฐานเอกสารอื่นๆ (เช่น สมุดปูม)
- บทสรุปหรือคำให้การจากการสัมภาษณ์จำเลย
- การสื่อสารอื่นๆ กับจำเลย
- รายงานเกี่ยวกับการติดต่อสื่อสารกับจำเลย
- ยืนยันการตรวจค้นหา เช่น การจดทะเบียนเรือและเจ้าของเรือ ลักษณะเฉพาะของลูกเรือและจำเลย และการตรวจสอบพยานด้านการกระทำผิดในอดีต
- การอ้างอิงถึงเอกสารอื่นใด ทั้งที่ใช้และไม่ใช้ ซึ่งอาจมีผลทำให้การดำเนินคดีอ่อนหย่อนหรือช่วยฝ่ายจำเลย
- เอกสารอื่นใดหรือถ้อยแถลงใดที่อาจมีผลบรรเทาผิดให้แก่ฝ่ายจำเลย
- ทักษะขององค์กรจัดการประมงในภูมิภาคและของรัฐเจ้าของธงที่เป็นลายลักษณ์อักษร และ
- ข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับคดี

จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องเปิดเผยและไม่ปกปิดรายละเอียดที่เกี่ยวข้องทั้งหมด อันเป็นการทำทุกสิ่งทุกอย่างเพื่อให้เกิดความสำเร็จ

รายงานนี้จำเป็นต้องจำแนกปัจจัยสำคัญต่างๆ ของคดีและมีหลักฐานอันน่าเชื่อถือและยอมรับได้เพื่อพิสูจน์ปัจจัยเหล่านั้น

รายงานนี้ยังต้องรวมข้อเท็จจริงและข้อมูลที่อาจเป็นประโยชน์แก่จำเลย และจำเลยอาจนำมาใช้ประโยชน์ในการต่อสู้คดี ตลอดจนการนำเสนอใดๆ ของฝ่ายจำเลยเกี่ยวกับคดีที่ได้รับมานี้

การสื่อสาร

การติดต่อสื่อสารกับลูกเรือประมงที่มาจากหลายประเทศ ใช้ภาษาต่างๆ กัน และมีวัฒนธรรมประเพณีต่างกันนั้น ถือเป็นข้อท้าทายอย่างยิ่ง จึงจำเป็นที่อาจต้องใช้ล่ามช่วยแปลในกรณีที่สงสัยว่าลูกเรืออาจไม่เข้าใจคำถาม หรือตอบมาอย่างคลาดเคลื่อน ล่ามที่จะใช้นี้จะต้องมีความเหมาะสมและหากจำเป็นควรเป็นล่ามที่เคยใช้แปลในศาลมาก่อน เพราะต้องใช้เอกสารประจำตัวและใบรับรองการปฏิบัติหน้าที่ของล่ามเป็นหลักฐานในศาลด้วย ทั้งนี้ ไม่อาจอนุญาตให้ลูกเรือคนใดเป็นล่ามได้ หากพบว่าเรื่อนั้นละเมิดกฎหมายจนอาจต้องถูกดำเนินคดี จึงจำไว้ว่าลูกเรือสามารถเดินทางกลับภูมิลำเนาโดยเจ้าของเรือ และจะเป็นการยากที่จะนำตัวกลับมาขึ้นศาลอีก ท่านควรใช้ล่ามที่ท่านรู้จักว่าสามารถนำตัวมาที่ศาลได้

กิจกรรมกลุ่มย่อยที่ 14 – คู่มือที่ 2 การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการว่าด้วยการตรวจท่า – หนังสือคู่มือกิจกรรมเพื่อเป็นผู้ฝึกการอบรม หน้า 18

หน่วยที่ 10 การหาข่าวสาร การตรวจ査และการหาหลักฐานเพิ่มเติม – การจำแนกชนิดพันธุ์และการตรวจสอบเครื่องมือประมง

ตัวบ่งชี้ในการเรียนรู้

มีความเข้าใจเพิ่มเติมในกระบวนการตรวจเรือ การจำแนกชนิดพันธุ์ การวัดเครื่องมือ และหลักฐาน

ข้อมูล

ในการตรวจเรือที่ทำให้ได้ผลสำเร็จดีนั้น เราต้องการข้อมูลข่าวสารหลายชนิด ข้อมูลส่วนมากจะต้องขอจากผู้บังคับการเรือและมาจากแหล่งอื่นๆ บางแหล่งข้อมูลที่สำคัญเป็นองค์ระหว่างประเทศ เช่น องค์การจัดการประมงในภูมิภาค อย่างไรก็ตาม ข้อมูลจำนวนมากมาจากแหล่งที่ไม่เป็นทางการที่มีการพัฒนาตามท่าเรือ และจากชาวประมงในกองเรือประมงที่ต้องการให้มั่นใจว่ามีการจัดการประมงที่ดี

ข้อมูลที่ได้มานี้ควรจะมีการยืนยันจากแหล่งอื่นด้วย ยิ่งเราสามารถยืนยันความถูกต้องแม่นยำของข้อมูลได้มากเท่าใด เราก็จะพบปัญหาในการปฏิบัติตามกฏน้อยลงไปเท่านั้น

ข้อมูลข่าวสารนี้อาจจำแนกเป็นกลุ่มใหญ่ๆ ได้ดังนี้

- ข้อมูลเกี่ยวกับเรือ ชื่อเรือ รัฐบาลของธงและเลขทะเบียน ใบอนุญาตหรืออาชญาบัตรให้ทำการประมง ชนิดของเครื่องมือที่อนุญาตให้ใช้ พร้อมทั้งรูปถ่ายล่าสุดของเรือ ความยาวและขนาดเรือ รวมทั้งลักษณะ
- ข้อมูลเกี่ยวกับผู้บังคับการเรือ ลูกเรือ สัญชาติของพวกเขา และความชำนาญด้านภาษา
- ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์จากเครื่องระบุตำแหน่งเรือ (GPS) ระบบติดตามเรือ และคอมพิวเตอร์ใดๆ บนเรือ
- รายละเอียดเกี่ยวกับปริมาณจับสัตว์น้ำใดๆ ที่พบบนเรือ ไม่ว่าเรือนั้นจะจับมาเองหรือรับขนถ่ายมาจากเรือลำอื่น และบริเวณที่เก็บสัตว์น้ำ
- ข้อมูลจากสมุดปูมเกี่ยวกับเรือและกิจกรรมจับสัตว์น้ำ ตลอดจนการขนถ่าย

ข้อมูลแต่ละชิ้นจะโยงไปถึงเรื่องอื่นที่ช่วยให้ยืนยันความถูกต้องได้ ตัวอย่างเช่น:

- ข้อมูลการจดทะเบียนเรือที่ระบุไว้ในแบบฟอร์มการขอเข้าท่า อาจใช้ตรวจสอบกับบัญชีรายชื่อเรือในทะเบียนของ IOTC หรือขององค์การจัดการประมงส่วนภูมิภาคอื่นได้
- การเคลื่อนย้ายตำแหน่งเรือที่บันทึกไว้ในระบบนำทางของเรือนั้นควรสอดคล้องกับข้อมูลเกี่ยวกับปริมาณจับที่ระบุวันที่จับและสมุดปูมเดินเรือ ตลอดจนเส้นทางตามระบบติดตามเรือขององค์การจัดการประมงในภูมิภาค
- ปริมาณจับสัตว์น้ำที่มีอยู่บนเรือควรสอดคล้องกับปริมาณจับที่แจ้งไว้ในแบบฟอร์มขอเข้าท่าและสมุดปูมจับสัตว์น้ำของเรือ

การยืนยันข้อมูลเรื่องวันเวลาจะเป็นการตั้งต้นที่ดีในการตรวจหาปัญหาและนำทางไปสู่แหล่งที่อาจมีพยานหลักฐานสำคัญได้

การจำแนกเรือ¹⁴

เราอาจจำแนกเรือได้จากชื่อ เลขทะเบียน นามเรียกขานวิทุที่ใช้ และท่าที่จดทะเบียน ข้อมูลเหล่านี้ควรแสดงไว้ที่ท้ายเรือหรือข้างเรือ เช่นเดียวกับบนดาตฟ้าเพื่อการตรวจดูทางอากาศ

แต่เป็นเรื่องปกติที่เรือซึ่งกระทำละเมิดจะปกปิดเลขทะเบียนเรือในขณะที่ทำการประมง โดยการใช้ผ้าใบคลุมกองอวนหรือเอาอุปกรณ์อื่นๆ วางทับไว้

การจดทะเบียนเรือโดยองค์การจัดการประมงในภูมิภาคหลายแห่งจึงต้องการให้แนบภาพถ่ายสุดของเรือไว้ในแฟ้ม จึงควรตรวจเรื่องนี้ ก่อนขึ้นตรวจเรือที่ทำด้วย

เมื่อได้รับแบบฟอร์มการขอเข้าท่ามาจากเรือ จำเป็นต้องติดต่อองค์การจัดการประมงในภูมิภาคเพื่อสอบถามรายละเอียดของเรือ

หากเกิดความสับสนอย่างใดขึ้นมา ท่านก็ควรติดต่อกับรัฐเจ้าของธงด้วย ทำให้ท่านมีข้อมูลยืนยันจากหลายแหล่ง ซึ่งท่านสามารถตรวจสอบกับเอกสารของเรือ เมื่อมาถึงท่าแล้ว



การตรวจสอบพบเดินเรือ

สะพานเดินเรือเป็นสถานที่เก็บเอกสารส่วนใหญ่ทั้งที่เป็นกระดาษและบันทึกอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับเรือที่ไม่เกี่ยวข้องกับการทำการประมงที่ผิดกฎหมาย ท่านสามารถตรวจสอบความถูกต้องของบันทึกในสมุดปูมเรือ สมุดปูมประมง และเส้นทางตามระบบติดตามเรือได้อย่างรวดเร็ว ในขณะเดียวกันก็จะสามารถเห็นความแตกต่างที่เกิดขึ้นจากข้อมูลดังกล่าวได้ทันที ต้องจดบันทึกวัน สถานที่ และกิจกรรมที่ได้จากแหล่งข้อมูลเพื่อจะนำไปใช้ในการเปรียบเทียบ โดยแจ้งข้อมูลเป็นตารางเปรียบเทียบ

- ถามคำถามเกี่ยวกับอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่มีอยู่ในสะพานเดินเรือตลอดจนการใช้งานอุปกรณ์ดังกล่าว
- ขอตรวจสอบบันทึกและตู้เก็บของ พร้อมกับสอบถามสิ่งของที่ให้เห็น
- ขอตรวจสอบแผนที่เดินเรือ และมองหาข้อความที่เขียนลงไป พร้อมกับขอทราบรายละเอียดของข้อความนั้น
- ขอตรวจสอบสมุดปูมเรือ สมุดปูมประมงและสมุดปูมการขนถ่าย ใบอนุญาตให้ขนถ่าย บัญชีรายการสินค้า และแผนภาพแสดงของที่เก็บไว้ในห้องต่างๆ รวมทั้งห้องเก็บส้วน้ำ

¹⁴ ภาพเรือในที่นี้ไม่ได้แสดงว่าเกี่ยวข้องกับการประมงที่ผิดกฎหมายแต่อย่างใด

บันทึกการตรวจด้วยกล้องวิดีโอ ซึ่งแม้ท่านจะไม่ใช่มือเชี่ยวชาญ แต่ก็สามารถนำไปให้ผู้เชี่ยวชาญวิเคราะห์รายละเอียดและให้ข้อคิดเห็น

ถ้าในขณะผู้ตรวจของท่านไม่มีผู้เชี่ยวชาญทางด้านอิเล็กทรอนิกส์ แต่เกิดข้อสงสัยบางประการ พยายามหาผู้เชี่ยวชาญเข้ามาเสริมโดยเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งก่อนทำการยึดอุปกรณ์นั้น หากท่านทำการยึดอุปกรณ์นั้นแล้ว ท่านต้องใช้ห่วงโซ่ของผู้ดูแลรักษาหลักฐานเพื่อไม่ให้มีคนกล่าวหาว่าท่านมีส่วนในการเปลี่ยนแปลงข้อมูล นำอุปกรณ์ที่ยึดใส่ถุงและปิดผนึก และห้ามเปิดและขยับเปลี่ยนที่ เว้นแต่ได้ดำเนินการตามกระบวนการห่วงโซ่ของผู้ดูแลรักษาหลักฐาน

พึงระลึกว่าผู้บังคับการเรือมักจะเก็บอาวุธไว้ที่สะพานเดินเรือ ดังนั้นควรถามว่ามีอาวุธเก็บไว้บ้างหรือไม่ และท่านต้องระมัดระวังตัว

การตรวจห้องเก็บสัตว์น้ำ

สิ่งแรกที่ต้องคำนึงในการตรวจห้องเก็บสัตว์น้ำคือความปลอดภัย เพราะเป็นที่แคบมีประตูปิดกันแข็งแรง และโดยปกติมีอุณหภูมิค่อนข้างต่ำ จึงไม่ควรก้าวเข้าไปโดยมิได้ตรวจก่อนว่ามีอากาศถ่ายเทหรือไม่ และท่านควรแจ้งเพื่อนร่วมงานให้ทราบ และให้คนหนึ่งคอยคุมอยู่นอกห้องด้วย

ควรตรวจบันไดที่จะไต่ลงไปก่อนว่าแข็งแรงพอหรือไม่ และควรใส่อุปกรณ์ป้องกันที่เหมาะสมไว้ด้วย เช่น

- รองเท้าพื้นยางเพื่อกันลื่นและลัม
- หมวกกันน็อกจากของที่อาจหล่นใส่ศีรษะ
- เสื้อคลุมกันหนาวและถุงมือเพื่อการป้องกันในห้องแช่เยือกแข็ง

ห้องเก็บสัตว์น้ำส่วนใหญ่จะง่ายต่อการวัดขนาด จุดมุ่งหมายทั่วไป คือ

- วัดขนาดห้องให้แม่นยำที่สุดเท่าที่จะพอทำได้เพื่อคำนวณปริมาตรของห้องทั้งหมด
- ประเมินขนาดของบริเวณที่มีสัตว์น้ำกอนอยู่เพื่อคำนวณน้ำหนักของสัตว์น้ำ
- เปรียบเทียบปริมาณสัตว์น้ำที่ประเมินได้นี้กับปริมาณที่แจ้งในสมุดปูมจับสัตว์น้ำ

การประเมินขนาดห้องเก็บสัตว์น้ำ

ถามผู้บังคับการเรือว่ามีแผนผังเรือหรือห้องเก็บสัตว์น้ำอยู่หรือไม่ หากไม่มี ท่านต้องประเมินขนาดห้องเก็บสัตว์น้ำหรือท่านทำการประเมินเปรียบเทียบกับแผนผัง ทั้งนี้ ท่านอาจตรวจหาห้องเก็บสัตว์น้ำที่ถูกซุกซ่อนไว้หรือห้องเล็กๆ ในห้องเก็บ

- ในการตรวจสอบปริมาตรของห้องเก็บสัตว์น้ำ ให้คำนวณความยาว x ความกว้าง x ความสูง
- ให้ใช้หน่วยเมตรในการวัดโดยน้อยสุดเริ่มจาก 0.1 เมตร
- ตัวอย่าง เช่น ห้องเก็บสัตว์น้ำมีขนาด 4.5 เมตร x 3.2 เมตร x 3.8 เมตร = 54.7 ลูกบาศก์เมตร

แต่ห้องเก็บสัตว์น้ำมิได้มีขนาดเป็นมาตรฐานสี่เหลี่ยมเท่าๆ เดียวเสมอไป ท่านจึงอาจต้องคิดเป็นส่วนๆ เพื่อหาปริมาตรรวม ทั้งยังควรตรวจสอบขนาดห้องเก็บนี้กับขนาดโดยรวมของเรือ

หากรูปแบบห้องเก็บสัตว์น้ำผิดจากธรรมดา เช่น บริเวณหัวเรือของเรือขนาดเล็ก พยายามนึกว่าส่วนใดของสี่เหลี่ยมลูกบาศก์ที่ควรนำมาใช้คำนวณ (ร้อยละ 50 หรือ ร้อยละ 30) จากนั้นคำนวณขนาดโดยเสมือนหนึ่งเป็นสี่เหลี่ยมและใช้สัดส่วนเปอร์เซ็นต์ที่ประมาณไว้

หากขนาดของห้องเก็บเล็กกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับขนาดของเรือ ให้ตรวจสอบขนาดของห้องเก็บเปรียบเทียบกับขนาดของเรือทั้งลำ (โดยเฉพาะความกว้างและยาวของดาดฟ้า) เพื่อตรวจหาห้องเก็บที่อาจถูกซุกซ่อนไว้ ซึ่งโดยทั่วไปมักจะเป็นชั้นที่ซ่อนอยู่ใต้พื้นในห้องเก็บ

การประเมินปริมาณสัตว์น้ำ

การประเมินปริมาณสัตว์น้ำอาจทำได้ยาก โดยเฉพาะสัตว์น้ำที่ถูกคลุมด้วยน้ำแข็งหรือน้ำทะเลแช่แข็ง ปกตินั้นมิได้มีการวางสัตว์น้ำไว้เป็นตั่งๆ ซ้อนกันในที่เดียว แต่อาจจะวางไว้ด้วยกันตามชนิดพันธุ์ หรือตามแต่ละกลุ่มที่จะขึ้นท่าต่างๆ ท่านจึงอาจจะต้องตรวจห้องเก็บหลายแห่ง เพื่อคำนวณปริมาณสัตว์น้ำที่มีอยู่ทั้งหมด

พึงระลึกว่า เมื่อมาถึงขั้นนี้ ท่านจะต้องพยายามประเมินปริมาณสัตว์น้ำให้ได้อย่างรวดเร็ว เพื่อนำไปใช้เปรียบเทียบกับข้อมูลในสมุดปูม หากท่านพบว่ามีความแตกต่างอย่างมาก ท่านต้องใช้วิธีการที่แม่นยำกว่านี้

มีบางเรื่องที่ต้องคำนึงถึง

- ปริมาตรของพื้นที่ซึ่งใช้เก็บสัตว์น้ำ
- น้ำหนักของสัตว์น้ำต่อลูกบาศก์เมตร
- น้ำหนักของสัตว์น้ำตามที่บันทึกในสมุดปูมเป็นน้ำหนักทั้งตัว หรือน้ำหนักที่เกิดจากควักเหงือก ไล่หรือตัดหัวทิ้งแล้ว เนื่องจากท่านต้องเปรียบเทียบวิธีการคานน้ำหนักกับสิ่งที่เห็นด้วย และ
- ช่องว่างระหว่างสัตว์น้ำในห้องเก็บ (ถูกคลุมด้วยน้ำแข็ง อากาศ หรือน้ำ)

พิจารณาห้องเก็บที่มีการประเมินสัตว์น้ำแล้ว

- ถ้าท่านประเมินว่าห้องเก็บนั้นมีสัตว์น้ำอยู่ราวหนึ่งในสี่ ก็เท่ากับมีสัตว์น้ำในปริมาตร 13.6 ลูกบาศก์เมตร (54.7 หาดด้วย 4)
- ค่าประเมินความหนาแน่นโดยเฉลี่ยของสัตว์น้ำ คือ 1,080 กิโลกรัมต่อลูกบาศก์เมตร
- สัตว์น้ำที่พบ = $1,080 \times 13.6 = 14.7$ ตัน

ตัวอย่าง: การประเมินโดยคำนึงถึงช่องว่างในการวางสัตว์น้ำทับซ้อนกัน



ปลาขนาดใหญ่แช่แข็งถูกวางทับซ้อนกันอย่างหลวมๆ ในขณะที่ปลาขนาดเล็กถูกวางซ้อนเบียดกันแน่น

ในกรณีที่เรากำลังหาค่าประเมินที่ละเอียดยิ่งขึ้น เราต้องคำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงค่าความหนาแน่นในกรณีที่วางปลาแช่แข็งทับซ้อนกันด้วย

- ปลาขนาดใหญ่มักจะวางเบียดกันแน่นเพื่อลดช่องว่างระหว่างตัวปลาและเพิ่มเนื้อที่ในการเก็บมากขึ้น

- การปรับค่าปริมาณลงร้อยละ 20-30 นี้ถือว่ายอมรับได้
- ร้อยละ 20 จะมีผลลดค่าประเมินลงเป็น 11.7 ตัน (ลดร้อยละ 20 จาก 14.7)
- ร้อยละ 30 จะลดค่าประเมินลงเป็น 10.2 ตัน (ลดร้อยละ 30 จากเดิม)

การปรับค่าตามสภาพของสัตว์น้ำเพื่อเปรียบเทียบกับน้ำหนักทั้งหมดที่ประมาณในสมุดปูม

สัตว์น้ำที่เก็บไว้ในเรือนี้อาจมีหลายรูปแบบ เช่น

- เก็บไว้ทั้งตัว
- ควักใส่ทิ้ง (ผ่าท้องเอาเครื่องในออกทั้งหมด แต่ยังคงเก็บหัวไว้)
- ควักใส่และตัดหัวทิ้ง (ตัดส่วนหัวและเหงือกออก และควักใส่ทิ้งด้วย)

ในการปรับค่าประเมินตามรูปแบบเหล่านี้ ซึ่งจะนำไปใช้เปรียบเทียบกับสมุดปูม ต้องใช้ค่าปรับคงที่ตามชนิดพันธุ์และสภาพสัตว์น้ำ

ตัวอย่างค่าปรับคงที่ปรากฏตามตารางข้างล่าง

ชนิดพันธุ์	สภาพสัตว์น้ำ		
	ทั้งตัว	ควักใส่ออก	ตัดหัวและควักใส่ออก
ทูน่า	1.00	1.16	1.36
กะโทงแทง	1.00	1.10	1.30
ฉลาม	1.00	1.10	1.20

ในตัวอย่างที่ยกมาข้างต้น ขณะที่ท่านตรวจสอบสมุดปูมการทำประมง ควรมองหาค่าน้ำหนักของสัตว์น้ำที่จับได้ เพื่อจะเปรียบเทียบกับน้ำหนักของสัตว์น้ำในท้องเก็บ

หากสัตว์น้ำที่พบเป็นทั้งตัว จำเป็นต้นปรับค่าประเมินท้องเก็บตามสภาพสัตว์น้ำ

- สำหรับสัตว์น้ำที่จับด้วยเบ็ดราว โดยปกติจะถูกควักใส่ทิ้ง แต่ไม่ตัดหัว
- ดังนั้น หากสัตว์น้ำ 11.7 ตัน ในท้องเก็บเป็นปลาทูน่าที่ถูกควักใส่แล้ว ก็จำเป็นต้องปรับค่าคงที่ให้เป็นปลาทั้งตัวเพื่อเปรียบเทียบกับผลจับในสมุดปูมประมง
- ประเมินว่ามี 11.7 ตัน x 1.16 (ค่าปรับคงที่สำหรับปลาทูน่าควักใส่แต่ยังไม่ตัดหัว) = 13.6 ตัน

ปริมาณนี้เป็นจำนวนที่จะใช้ตรวจสอบกับสมุดปูมประมงว่าสอดคล้องกันหรือไม่

หากพบว่ามีความแตกต่างกันมาก ท่านก็ควรสอบถามผู้บังคับการเรือก่อนที่จะดำเนินการประเมินโดยสมบูรณ์ บางทีเขาอาจมีคำอธิบายง่ายๆ ให้ท่านก็เป็นได้

สำหรับครีบน้ำเงินนั้น มักมีน้ำหนักเพียงร้อยละ 2 ถึงร้อยละ 5 ของน้ำหนักตัวรวมของฉลาม แม้สมุดปูมอาจจะบันทึกน้ำหนักตัวรวม แต่คงเก็บไว้แต่เพียงครีบน้ำเงินส่วนลำตัวนั้นมักโยนทิ้งทะเลไป (ข้อควรทราบ: ปัจจุบันนี้ องค์การจัดการประมงในภูมิภาคบางแห่งและหลายประเทศมีนโยบายให้นำฉลามทั้งตัวขึ้นท่า ฉะนั้น การตัดเอาเฉพาะครีบน้ำเงินจึงต้องถูกห้ามโดยปริยาย)

กิจกรรมกลุ่มย่อยที่ 15 – คู่มือที่ 2 การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการว่าด้วยการตรวจท่า – หนังสือคู่มือกิจกรรมเพื่อเป็นผู้ฝึกการอบรม หน้า 20

การตรวจสอบการนำสัตว์น้ำขึ้นท่า

หากต้องการรู้ปริมาณสัตว์น้ำในเรือ การตรวจสอบการนำสัตว์น้ำขึ้นท่ามีบทบาทที่สำคัญยิ่งสำหรับการตรวจท่า แม้ว่าท่านจะมีทักษะและความสามารถในการประเมินปริมาณสัตว์น้ำในท้องเก็บ แต่ก็เป็นการประเมินอย่างหยาบ ก่อนที่จะเริ่มตรวจสอบการนำสัตว์น้ำขึ้นท่า ท่านควรมีการเตรียมการว่าจะให้ดำเนินการอย่างไร หากท่านได้ขึ้นไปตรวจเรือด้วยตัวเองแล้ว ท่านจะมีความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้บังคับการเรือและลูกเรือ ซึ่งท่านสามารถวางแผนกับพวกเขาในการตรวจการนำสัตว์น้ำขึ้นท่า โดยก่อให้เกิดความไม่สะดวกและขัดจังหวะการทำงานน้อยที่สุด

ในขณะที่ท่านตรวจสะพานเดินเรือ ท่านต้องขอบัญชีรายการสินค้าและแผนผังการจัดเก็บสัตว์น้ำไว้ในห้อง ท่านอาจขอสำเนารายงานผลการจับที่ส่งไปให้เจ้าของเรือ ท่านจะได้ข้อมูลและรายละเอียดเกี่ยวกับชนิดพันธุ์ที่จับได้และถูกเก็บไว้ที่ใด หากผู้บังคับการเรือให้ความร่วมมืออย่างดี จะช่วยให้การทำงานของท่านง่ายขึ้น

พึงระลึกว่าอย่าประเมินระยะเวลาน้อยไปสำหรับการตรวจสอบการนำสัตว์น้ำขึ้นท่า เช่น การตรวจสอบเรือเบ็ดราวขนาดเล็กอาจใช้เวลาไม่กี่ชั่วโมง แต่สำหรับเรือขนาดใหญ่ โดยเฉพาะเรือบรรทุกสัตว์น้ำ อาจใช้เวลามากกว่าหนึ่งวัน



การนำสัตว์น้ำขึ้นท่าโดยใช้การยกเชือกและใช้ตาข่าย

คำถามแรก: จะนำสัตว์น้ำขึ้นท่าโดยวิธีใด

โดยปกติจะนำสัตว์น้ำขึ้นท่าเป็นกลุ่มด้วยการยกเชือกที่ร้อยอยู่บริเวณหางปลา หรือใช้ตาข่ายยกขึ้นก่อนนำไปแช่แข็ง

คำถามที่สอง: ท่านจะประเมินน้ำหนักอย่างไร

ทั้งเรือและโรงงานแปรรูปให้ความสนใจกับน้ำหนักที่ถูกต้อง แต่ในความเป็นจริงมีความขัดแย้งกัน (โดยที่ฝ่ายหนึ่งไม่ต้องการจ่ายค่าไป ในขณะที่อีกฝ่ายก็ไม่ต้องการจ่ายสูงไป) ดังนั้น คงมีใครบางคนที่กำลังดำเนินการ เช่นเดียวกับท่าน เพื่อทำให้ปริมาณสัตว์น้ำถูกต้องและเป็นที่ยอมรับ หากท่านปฏิบัติงานโดยไม่ก่อให้เกิดความขัดแย้งในผลประโยชน์แล้ว มันจะช่วยให้ท่านปฏิบัติงานได้ง่ายขึ้น

คำถามที่สาม: ท่านควรจะยืนอยู่บริเวณใดในขณะที่ตรวจสอบการนำสัตว์น้ำขึ้นท่า – ในห้องเก็บบนดาดฟ้า หรือบนฝั่งในจุดที่เหมาะสมบนท่าเรือ

ต้องพิจารณาเรื่องความปลอดภัยเป็นหลัก ท่านต้องไม่ไปยืนอยู่ในตำแหน่งที่เสี่ยงต่อความปลอดภัยทั้งตัวท่านหรือคณะผู้ตรวจ

นอกจากนี้ ท่านต้องเห็นกระบวนการนำสัตว์น้ำขึ้นท่าให้มากที่สุด และท่านต้องสามารถติดต่อกับผู้ตรวจสอบท่านอื่นและลูกเรือที่ทำหน้าที่นำสัตว์น้ำขึ้นท่าได้อย่างดี

โดยปกติรถเครนจะใช้ตะขอที่ติดตั้งเครื่องชั่งไว้ด้วยในการยกสัตว์น้ำขึ้นจากเรือ ท่านสามารถขอข้อมูลน้ำหนักที่วัดได้ ในบางกรณีสัตว์น้ำจะไม่ถูกวัดน้ำหนักจนกว่าจะถึงโรงงานและถูกคัดแยกชนิดพันธุ์ ท่านอาจจะขอข้อมูลเหล่านี้จากโรงงาน

ถ้าไม่มีข้อมูลใดๆ ท่านต้องสุ่มตัวอย่างเพื่อคำนวณหาน้ำหนักเฉลี่ย โดยอาจนับจำนวนชนิด จำนวนอวนที่ใช้ในการนำสัตว์น้ำขึ้นท่า แล้วคำนวณปริมาณน้ำหนักทั้งหมดเป็นรายชนิดพันธุ์โดยใช้จำนวนตัวคูณกับค่าเฉลี่ย ทั้งนี้ การคำนวณในลักษณะนี้ไม่ใช่เรื่องง่ายและท่านอาจจะได้ปริมาณน้ำหนักที่ผิดในช่วงแรกๆ เมื่อท่านเริ่มปฏิบัติงานโดยขาดประสบการณ์

พึงระลึกว่า ไม่ว่าท่านจะใช้วิธีไหน ต้องตรวจสอบปริมาณสัตว์น้ำที่คงเหลืออยู่ในเรือภายหลังการนำขึ้นท่าก่อนที่จะเปรียบเทียบข้อมูลจากการประเมินกับสมุดปูมประมง ณ เวลานี้ สัตว์น้ำที่ถูกนำขึ้นท้าน่าอยู่ในช่วงของการถูกแปรรูป บรรจุกระป๋อง และส่งไปขายแล้ว กระบวนการเหล่านี้ไม่อาจจะรอให้ท่านประเมินและสรุปผลการตรวจ

ดูจะเป็นงานค่อนข้างมาก และในขณะเดียวกันเป็นการยากในการตรวจปริมาณให้ได้ใกล้เคียงของสัตว์น้ำที่ถูกนำขึ้นท่ากับสมุดปูมประมงแม้เพียงสำหรับเรือลำเดียว ดังนั้น เมื่อพิจารณาถึงเรือบรรทุกสัตว์น้ำ เป็นไปได้ว่าคงอาจจะเป็นไปไม่ได้ อย่างไรก็ตาม ใดก็ตามที่ทุกสิ่งมีการเปลี่ยนแปลงเสมอ ระบบเอกสารในการจับได้รับการพัฒนาตามข้อเรียกร้องของตลาดและระบบการรับรอง ซึ่งระบบดังกล่าวจะเป็นการผสมผสานระหว่างสมุดปูมอิเล็กทรอนิกส์กับแบบฟอร์มต่างๆ สำหรับผลจับ การขนถ่าย การขึ้นท่า และการแปรรูป เทคโนโลยีใหม่นี้จะช่วยให้ผู้ตรวจท่าเข้าถึงข้อมูลผลการจับและประเมินความถูกต้องได้เร็วขึ้น

การจำแนกชนิดและการวัดขนาดสัตว์น้ำ

การจำแนกชนิดพันธุ์ของสัตว์น้ำนั้นเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจที่ทำเรือประมง ท่านจำเป็นต้องมั่นใจเต็มร้อยว่าท่านสามารถจำแนกชนิดพันธุ์ของสัตว์น้ำได้อย่างถูกต้อง หากต้องการจะประสบความสำเร็จในการดำเนินคดีผู้ละเมิดมาตรการของรัฐเจ้าของท่า

ต้องมีอย่างน้อยหนึ่งคนในทุกคณะผู้ตรวจเรือที่เชี่ยวชาญในการจำแนกชนิดพันธุ์สัตว์น้ำ และพร้อมที่จะให้การในศาลในฐานะผู้เชี่ยวชาญ ท่านต้องสามารถให้ใบรับรองที่เป็นหลักฐานยืนยันว่าสัตว์น้ำที่ตรวจพบนั้นเป็นชนิดเดียวกับที่ท่านคิด

ซากปลาแช่แข็งที่พบบังจะไม่มีความหมาย ไม่มีครีบหรือหาง และชาวโพลนด้วยเกล็ดน้ำแข็งห่อหุ้มตัว ทำให้ดูเหมือนทั้งหมด ฉะนั้น หากท่านจะดำเนินคดีจริงๆ และยังมีข้อสงสัยเกี่ยวกับชนิดอยู่ ก็ควรจะตัดแบ่งเอาตัวอย่างเนื้อปลานั้นไปตรวจต่อในห้องปฏิบัติการบนบก หากหลักฐานนั้นจะเป็นประโยชน์

ตารางต่อไปนี้จะแสดงสัตว์น้ำบางชนิดที่พบในพื้นที่ของ IOTC และคำชี้แนะเกี่ยวกับลักษณะเฉพาะที่จะช่วยในการจำแนกชนิดพันธุ์

ทูน่าทองแถบ (Skipjack tuna, *Katsuwonus pelamis*)



ขนาดทั่วไปยาว 80 ซม. (ความยาวส้อมหาง)หนัก 8-10 กก.

ขนาดใหญ่ที่สุดที่พบยาว 110 ซม. หนักราว 35 กก.

ลักษณะเฉพาะ

ครีบล้างอันที่ 1 และ 2 อยู่ชิดกัน ไม่ห่างเกินความกว้างของตา

ปลายครีบอกยื่นไม่ถึงช่องระหว่างครีบล้างอันที่ 1 และ 2

ครีบล้างอันที่ 2 และครีบทหางมีครีบลอยตามมา 7-9 และ 7-8 อันตามลำดับ

ลำตัวรูปกระสวย ยาว กลม มีพินรูปกรวยเล็กๆ เรียงเป็นแถวเดี่ยว

ลำตัวเกลี้ยงเกลา ยกเว้นมีลายและเส้นข้างตัว

ก้านหางแข็งแรง มีสันเล็กๆ ประกบทั้งสองข้าง

ไม่มีกระเพาะลม

ลำตัวตอนบนสีน้ำเงินเข้ม ด้านข้างและท้องสีเงิน

มีลายสีเข้มตามยาว 4-6 เส้น ใต้เส้นข้างตัว

ทูน่าตาโต (Bigeye tuna, *Thunnus obesus*)



ขนาดใหญ่อาจยาว 230 ซม. และหนักราว 200 กก.

ทูน่าตาโตมีสีน้ำเงินเป็นเงาอยู่ที่ลำตัวด้านบน ด้านข้างและส่วนท้องมีสีจางลง ไม่มีลายหรือจุดดำใดๆ บนลำตัว

กระโดงครีบหลังและครีบทวารสีเหลืองและมีครีบย่อยสีเหลืองสดขอบดำไปจรดหาง

ปลามีชีวิตจะมีเส้นข้างตัวสีน้ำเงินสะท้อนแสงยาวตลอดสองข้างลำตัว

ลักษณะเฉพาะ

ลำตัวรูปกระสวย เพรียาว และแบนข้างเล็กน้อย

ลำตัวหนาสุดบริเวณกลางครีบหลังแรกที่มีก้านครีบ

ก้านหางแข็งแรง มีสันที่พัฒนาดีอยู่สองข้าง

ครีบหลังมีก้านครีบแข็งกับครีบหลังอ่อนอันที่สอง ตามด้วยครีบฝอยเล็กๆ 7-10 อัน

ครีบอกยาวพอควรประมาณร้อยละ 22-31 ของความยาวลำตัว

ขากรรไกรมีฟันซี่เล็กรูปกรวยเรียงเป็นแถวเดียว

ลำตัวมีเกล็ดเล็กๆ ส่วนหัวตอนหน้ามีเกล็ดโตขึ้น

ทูน่าครีบลีอง (Yellowfin tuna, *Thunnus albacores*)



ตัวใหญ่สุดที่พบยาว 210 ซม. หนักราว 176 กก.

ลักษณะเฉพาะ

ครีบล้างอันที่สองและครีบทวารมีครีฝอยตามหลัง 7-10 อัน

ลำตัวรูปกระสวย เปรี้ยวยาว และแบนข้างเล็กน้อย

มีฟันรูปกรวยซี่เล็กๆ เรียงเป็นแถวบนขากรรไกรทั้งบนล่าง

กล้ามเนื้อแข็งแรง มีสันทางประคบทั้งสองข้าง

ครีบล้างอยู่แยกกันเล็กน้อย

ปลาขนาดใหญ่ มีครีบล้างอันที่สองและครีบทวารยาวยื่นออกมาราวร้อยละ 20 ของความยาวส้อมหางและมีสีเหลืองสด

ครีบอกยาวพอควร ยื่นไปจรดฐานครีบล้างอันที่สอง แต่ไม่ยาวเกินฐานครีบน้ำ

ลำตัวมีเกล็ดเล็กๆ ส่วนหัวมีเกล็ดใหญ่ขึ้น

ลำตัวด้านบนสีน้ำเงินเข้ม ด้านข้างสีเหลืองเงิน และสีเงินทางด้านท้อง

ตามลำตัวมักมีเส้นประสีขาวในแนวตั้งราว 20 เส้น

ครีบล้าง ครีฝอยตอนบน ครีบทวารและครีฝอยด้านล่างมีสีเหลืองสด ครีฝอยนั้น มีขอบสีดำ

ทูน่าครีบน้ำยาวหรืออัลบาคอร์ (Albacore, *Thunnus alalunga*)



ตัวอย่างขนาดใหญ่ยาว 130 ซม.หนัก 40 กก.

ลักษณะเฉพาะ

ครีบล้างแยกจากกันเล็กน้อย

ครีบล้างอันที่สองและครีบทวารมีครีฝอย 7-10 อันตามมา

ลำตัวรูปกระสวย เพรีวยาว และแบนข้างเล็กน้อย

ครีบอกยาวมาก อย่างน้อยร้อยละ 30 ของความยาวจรดหางในปลาขนาดยาว 50 ซม. จนเกินครีบล้างอันที่สอง

มีฟันรูปกรวยซี่เล็กๆ อยู่เรียงเป็นแถวเดี่ยวบนขากรรไกร

ลำตัวมีเกล็ดเล็กๆ

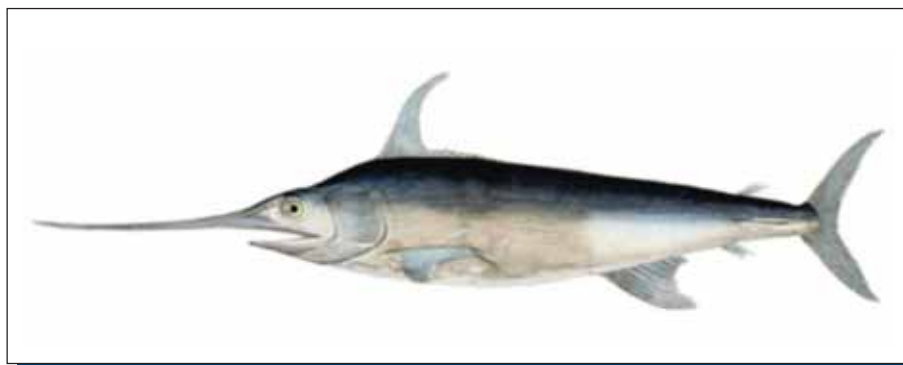
ก้านหางมีสันทางที่พัฒนาดี และมีสันเล็กๆ อยู่สองข้าง

ลำตัวตอนบนสีน้ำเงินเป็นเงา ด้านข้างและท้องสีขาว ไม่มีจุดดำหรือลายบนตัว

ครีบล้างและครีบทวารสีเหลือง ครีฝอยสีเหลืองแก่

ปลามีชีวิตจะมีเส้นข้างตัวสีน้ำเงินสดใส ซึ่งจะจางหายเมื่อตายลง

กะโทงแทงดาบ (Swordfish, *Xiphias gladius*)



ตัวอย่างขนาดใหญ่ยาว 450 ซม. และหนัก 600 กก. แต่ส่วนใหญ่ที่พบเล็กกว่านี้

ลักษณะเฉพาะ

ครีบหลังมีก้านครีบยาว อันแรกมี 34-49 ซี่ อันหลังมี 4-6 ซี่

ครีบทวารแรกมีก้านครีบ 13-14 ซี่ อันหลังมี 3-4 ซี่

ครีบอกมีก้านครีบ 16-18 ซี่

ครีบสะโพกไม่มีปรากฏ

กรวยจมูกยาวและแบน

ไม่ปรากฏเส้นข้างตัวเมื่อโตขึ้น แต่เห็นได้ในวัยอ่อนจนมีขนาด 1 เมตร

ไม่มีเกล็ดและฟัน เว้นแต่อยู่ในวัยอ่อน

ลำตัวทรงกระบอกและเพรียวยาว

ครีบหลังทั้งสองแยกจากกัน แต่ติดกันในช่วงวัยอ่อน ครีบหลังอันแรกหดตัวลงเรื่อยๆ เมื่อโตเต็มวัย

ช่วงวัยอ่อนพัฒนาขากรรไกรบนและล่าง โดยที่ขากรรไกรล่างหดหายไปเรื่อยๆ เมื่อโตขึ้น

ช่วงวัยอ่อนมีเกล็ดและฟันทั้งขากรรไกรบนและล่าง

ลำตัวสีน้ำตาลแก่ และเปลี่ยนเป็นน้ำตาลอ่อนใต้ผิวน้ำ ครีบหลังอันแรกมีแผ่นบางสีน้ำตาลแก่ซึ่งก้านครีบ ครีบอื่นมีสีน้ำตาลหรือน้ำตาลแก่

กะโทงแทงลาย (Striped marlin, *Tetrapturus aurax*)



ตัวอย่างที่พบยาว 250 ซม. และหนัก 100 กก.

ลักษณะเฉพาะ

ก้านครีบหลังอันแรก 37-42 ซี่ อันหลังมี 5-6 ซี่

ก้านครีบทวารมี 13-18 ซี่ และ 5-6 ซี่ตามลำดับ

ครีบอกมีก้านครีบ 18-22 ซี่

ลำตัวค่อนข้างเพรียวยาว และแบนข้างเล็กน้อย

ครีบอกยาวแคบ ปลายแหลม และมักแนบชิดตัว

กระโดงครีบหลังสูงเกือบเท่าความลึกลำตัว

เกล็ดมีรูปยาวและอาจหักปลาย 1-2 ซี่ในตัวเต็มวัย

ขากรรไกรและเพดานปากมีฟันละเอียดเรียงเป็นแถบ

ลำตัวด้านบนสีน้ำเงินเข้ม ด้านขอบสีขาวเงิน

มีแถบแนวตั้งยาว 20 แถบขั้ลำตัวไปจนถึงก้านหาง

แถบนี้มีจุดสีน้ำเงินหรือเป็นเส้นสั้นๆ

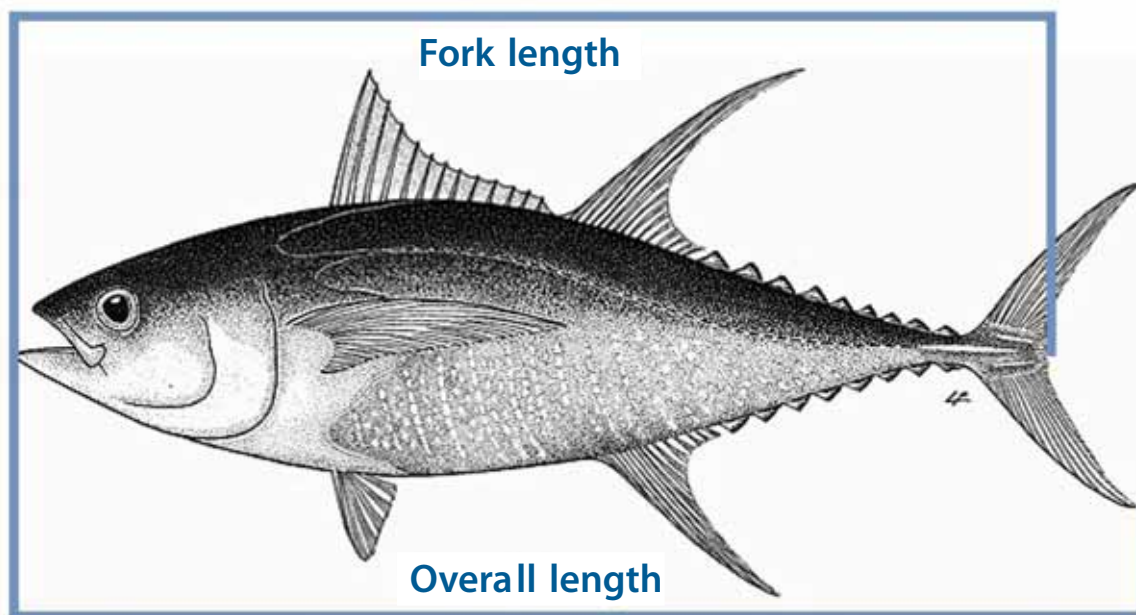
ครีบหลังอันแรกสีน้ำเงินเข้ม ครีบอื่นๆ มักมีสีน้ำตาล

การวัดขนาดปลา

วิธีการวัดขนาดความยาวของปลาที่ผันแปรตามกฎหมายและจุดประสงค์ในการวัด

หากมีการกำหนดขนาดตามกฎหมายแล้ว มักจะวัดความยาวตลอดตัว (Overall length) คือ ต้องวัดจากปลายจมูกไปจรดปลายหาง

หากท่านต้องการวัดโดยวัตถุประสงค์ทางวิทยาศาสตร์ ก็มักจะวัดความยาวส้อมหาง (Fork length) คือ ตั้งแต่ปลายจมูกไปจนถึงส่วนส้อมหางให้ได้ไกลที่สุดดังรูป



ฉะนั้น หากท่านจะต้องวัดปลา ท่านต้องรู้ก่อนว่าต้องการวัดแบบไหน

มีหลายกรณีที่ปลาซึ่งเก็บไว้ในห้องเก็บสัตว์น้ำนั้น จะไม่มีหัวหรือหาง การวัดซากเช่นนี้จึงไม่มีกฎตายตัว แต่ต้องเลือกทำวิธีการหนึ่งได้อย่างสม่ำเสมอ ตัวอย่างเช่น ท่านอาจวัดความยาวตลอดตัว หรือจากโคนครีบหนึ่งไปยังอีกครีบหนึ่งก็ได้

การวัดเครื่องมือประมง

อาจมีความจำเป็นจะต้องทำการวัดเครื่องมือประมงด้วยเหตุผลหลายประการ หากมีการจำกัดจำนวนเครื่องมือประมงบนเรือหรือจำกัดการใช้หรือกำหนดควบคุมขนาดความยาวอวนหรือขนาดตาอวน ซึ่งเป็นมาตรการตรวจตราการปฏิบัติตามอย่างง่าย โดยการวัดหรือนับจำนวนเครื่องมือที่มีอยู่บนเรือนั้น

- สายเชือกและจำนวนเบ็ดนั้นอาจพร้อมให้วัดและนับอยู่แล้ว โดยวัดขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางของก้ามม้วนสายเบ็ดและนับจำนวนเบ็ด
- การตรวจวัดอวนอาจยุ่งยากสักหน่อย
 - ตัวอย่างเช่น การกำหนดควบคุมขนาดอวนอาจรวมถึงวงรอบและความลึกของผืนอวนล้อมจับที่ใช้
 - หากจะวัด ก็จำเป็นต้องแผ่อวนออกในที่โล่งกว้างๆ และ
 - สำหรับอวนล้อมจับ อาจต้องใช้คานยกและรถบรรทุกในการนำลงมาตรวจ โดยมีเจ้าหน้าที่หลายคนช่วยคลี่ผืนอวนเพื่อการวัด

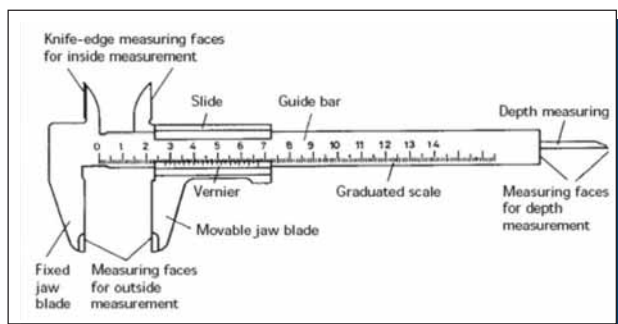
ไม่ว่าท่านจะใช้อุปกรณ์ใดในการตรวจวัดเครื่องมือประมงหรือสัตว์น้ำ ไม่ว่าจะวัดน้ำหนักหรือความยาวหรือขนาดปลา เครื่องมือที่ใช้จะต้องมีการตรวจสอบความแน่นอนแม่นยำที่ควรมีใบรับรองความถูกต้องตามกฎหมาย และควรเก็บสำเนาใบรับรองนี้ประกอบหลักฐานที่ตรวจพบด้วย

- หากต้องการจะวัดขนาดตาอวน ก็จำเป็นต้องมีเครื่องมือวัดขนาดตาอวนที่เชื่อถือได้ การวัดตาอวนนี้ ให้วัดจากปมหนึ่งถึงปมที่อยู่ตรงข้าม
- ขั้นตอนและลักษณะเฉพาะในการวัดขนาดตาอวนนี้มักจะระบุไว้ในกฎข้อบังคับ ตัวอย่างเช่น
 - ให้น้ำอวนจุ่มน้ำสักระยะก่อนทำการวัดขนาดตาเพื่อมิให้น้ำอวนอ่อนตัว ไม่แข็งกระด้าง
 - ใช้เครื่องมือวัดที่รู้น้ำหนักเพื่อชั่งวัดความเสถียรอันเนื่องมาจากความบกพร่องของผู้ใช้

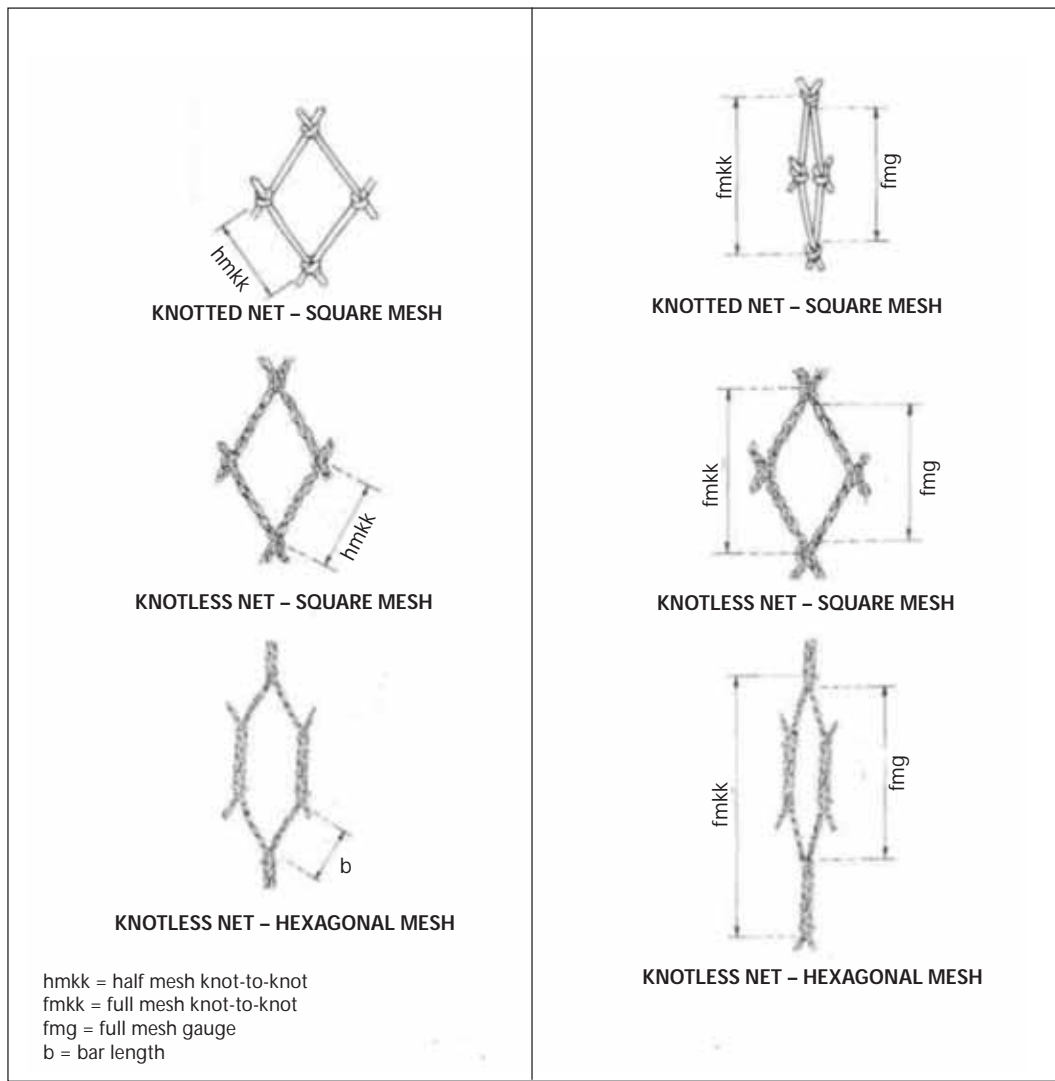
วิธีวัดแบบหนึ่ง คือ การใช้แผ่นโลหะกลมที่รู้ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง หรือใช้กรวยโลหะที่มีขีดแจ้งระยะความกว้างเป็นลำดับบนกรวยนั้น แล้วใช้ดันผ่านช่องตาอวน โดยมักจะวัดตาอวนราว 20 แห่ง แล้วหาค่าเฉลี่ยจากการวัด วิธีการทั้งหมดนี้ควรบันทึกไว้ในนโยบาย และยิ่งเหมาะสมหากกำหนดให้ชัดเจนในกฎข้อบังคับ การวัดตาอวนอาจทำได้หลายวิธี ฉะนั้น จึงจำเป็นจะต้องกำหนดให้ชัดเจนในกฎข้อบังคับ

สำหรับอุตสาหกรรมประมงนั้น ต้องแจ้งให้พวกเขารู้ด้วยว่า จะมีการตรวจวัดตาอวนของพวกเขาอย่างแน่นอน

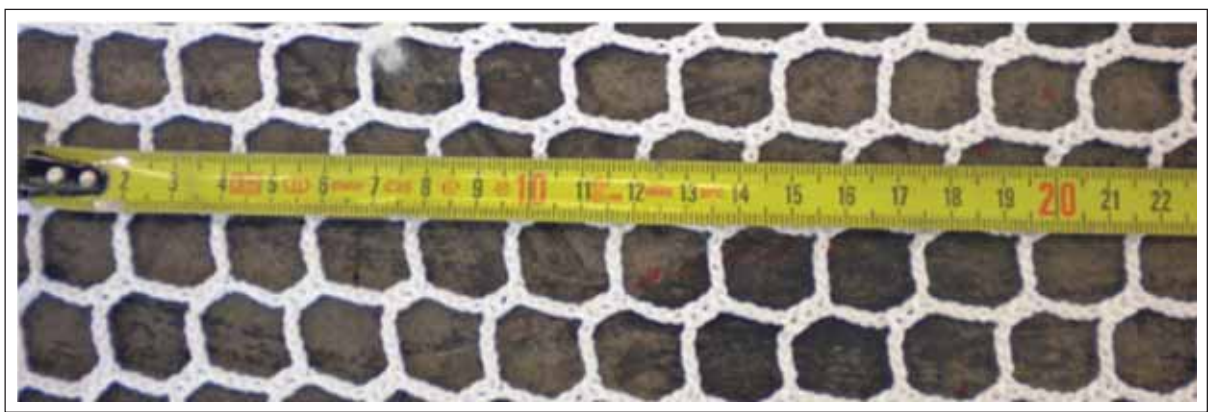
การวัดขนาดตาอวนอาจทำได้หลายวิธี ดังนั้นจึงต้องกำหนดวิธีการที่จะใช้วัดให้ชัดเจนในกฎข้อบังคับ



เวอร์เนีย คัลลิเปอร์สำหรับวัดขนาดตาอวน



การวัด 10 ช่องตาอวนเพื่อหาค่าเฉลี่ยนั้นเป็นวิธีรวดเร็วในการประเมินขนาดตาอวน



เครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์

มีเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์หลายประเภทถูกนำมาใช้บนเรือประมง ทำให้มีข้อมูลมากมายที่เก็บรักษาไว้ในเครื่องมือ หรือส่งออกจากเครื่องมือเหล่านั้นที่ท่านอาจนำมาใช้เป็นพยานหลักฐานได้ หากกฎหมายของท่านอนุญาตให้ใช้

ขอให้คิดว่าเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์เหล่านี้มีทั้งแบบปิดและเปิด เครื่องมือจำพวกปิด ได้แก่ ระบบติดตามเรือที่เรียกว่าปิดนั้นเพราะผู้บังคับการเรือไม่อาจควบคุมหรือเข้าถึงได้ ในกรณีที่ท่านทำการตรวจตามมาตรการของรัฐเจ้าของท่า ท่านจึงควรร้องขอให้ห้องจัดการจัดการประมงในภูมิภาคที่เกี่ยวข้อง หรือรัฐเจ้าของธงมอบข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทางเดินเรือที่บันทึกไว้โดยระบบ VMS ในช่วงเวลาดังกล่าว และขอให้ช่วยยืนยันด้วยว่ามีการใช้ VMS ในช่วงนั้น และไม่ได้ใช้ในช่วงใด หากท่านได้รับข้อมูลเหล่านี้มาแล้ว ท่านสามารถตรวจสอบความถูกต้องกับสมุดปูมเดินเรือ และข้อมูลจากเครื่องพิมพ์แผนที่เดินเรือ (Chart plotter) ซึ่งมีอยู่บนเรือนั้น

เครื่องมือในการเดินเรือส่วนใหญ่ เช่น เครื่องพิมพ์แผนที่เดินเรือเก็บข้อมูลลงรหัสเกี่ยวกับวันและเวลา ซึ่งสามารถใช้ยืนยันสมุดปูมเดินเรือและข้อมูลจากระบบ VMS ได้

ในขั้นต้นเช่นนั้น ท่านสามารถขอความร่วมมือจากผู้บังคับการเรือในการสอบถามข้อมูลของเครื่องพิมพ์แผนที่เดินเรือนั้น หากท่านเชื่ออย่างมีเหตุผลว่าน่าจะมีการละเมิดและไม่ได้ได้รับความร่วมมือจากผู้บังคับการเรือแล้ว ท่านก็ควรจะไปตรวจสอบเพื่อป้องกันมิให้มีการลบล้างแก้ไขข้อมูลในเครื่อง ฉะนั้น กฎหมายของท่านจึงควรให้อำนาจท่านสามารถยึดอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ประเภทนี้ไว้เป็นหลักฐานได้

อาจจะไม่สมเหตุสมผลนักหากจะคาดหวังว่าสมาชิกในคณะผู้ตรวจเรือทุกคนจะมีความชำนาญในการเข้าถึงข้อมูลที่มีอยู่ในเครื่องพิมพ์แผนที่เดินเรือทุกรุ่นทุกแบบ ฉะนั้น หากต้องการใช้ข้อมูลที่ได้จากเครื่องพิมพ์แผนที่เดินเรือ จะต้องระบุหลักฐานที่พบและให้ผู้เชี่ยวชาญที่รู้เรื่องลงนามกำกับด้วย

เครื่องคอมพิวเตอร์ที่มีอยู่บนเรืออาจจะเก็บรักษาข้อมูลซึ่งผู้เชี่ยวชาญสามารถเข้าไปทำการวิเคราะห์ มีตัวอย่างหลายครั้งที่ตารางข้อมูลต่างๆ ที่เก็บไว้ในคอมพิวเตอร์ รวมทั้งอีเมลเกี่ยวกับการเตรียมขนถ่ายสัตว์น้ำสามารถนำมาใช้เป็นพยานหลักฐานดำเนินคดีได้

การดำเนินการภายหลังการตรวจท่า

ถึงแม้ว่าการตรวจท่าจะพบการกระทำที่ต้องสงสัยหรือไม่ก็ตาม มีการปฏิบัติที่ต้องดำเนินการภายหลังการตรวจท่า

การปฏิบัติการต่างๆ ขึ้นอยู่กับเหตุผลว่าทำไมท่านต้องดำเนินการตรวจสอบ เช่น ถ้าท่านปฏิบัติตาม IOTC ท่านต้องรายงานผลการตรวจท่าในแบบฟอร์มที่กำหนดภายใน 3 วัน ถ้าท่านปฏิบัติตามกฎหมายภายใน ท่านต้องตรวจสอบว่ามีข้อกำหนดเกี่ยวกับการรายงานหรือไม่ หรือท่านเพียงแค่ขอบคุณผู้บังคับการเรือที่ให้ความร่วมมือหลังจากเสร็จสิ้นภารกิจ

หากท่านพบหลักฐานที่ทำให้เชื่อได้ว่าเรือนั้นทำการประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงานและไร้การควบคุม ควรแจ้งผู้บังคับการเรือทราบ คณะผู้ตรวจเรืออาจจะแจ้งผู้บังคับการเรือว่า พวกตนรู้สึกกังวลต่อสิ่งที่ตรวจพบบางอย่าง และอาจจำเป็นต้องขอยึดสมุดปูมและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์บนเรือมาตรวจสอบโดยละเอียดต่อไป

จากนั้น ผู้ตรวจเรืออาจจะต้องแจ้งผลการตรวจนี้ให้ผู้บังคับบัญชาทราบทันที และแสวงหาข้อสนับสนุนทางด้านกฎหมาย โดยเฉพาะในกรณีที่ท่านเตรียมจะกักหรือยึดเรือ เครื่องมือประมง หรือผลจับ หรือตั้งข้อหาผู้บังคับการเรือ

นอกจากนี้ ยังควรเสนอให้เจ้าหน้าที่อาวุโสในกรมเป็นผู้ดำเนินการขั้นตอนต่อไป ด้วยอาจมีความเกี่ยวข้องไปถึงความสัมพันธ์ระหว่างประเทศได้

ในการณีพบว่าเรือเกี่ยวข้องกับการทำประมงที่ผิดกฎหมายฯ การดำเนินการภายใต้มาตรการของรัฐเจ้าของท่าของ IOTC รัฐเจ้าของท่าจะแจ้งผลการตรวจท่าที่พบแก่:

- รัฐเจ้าของธง
- สำนักเลขาธิการ IOTC
- รัฐชายฝั่งที่เกี่ยวข้อง
- องค์กรจัดการประมงระดับภูมิภาคอื่นๆ
- รัฐที่ผู้บังคับการเรือถือสัญชาติ

รัฐเจ้าของท่าควรปฏิเสธการใช้ท่าเรือเพื่อการนำขึ้น ขนถ่าย บรรจุหีบห่อ หรือแปรรูปสัตว์น้ำ และห้ามให้บริการของท่าอื่นๆ รวมทั้งการเติมน้ำมันเชื้อเพลิง และเสบียง การซ่อมบำรุงและการซ่อมในอู่แห้ง

การปฏิบัติการเหล่านี้ควรเกิดขึ้นอย่างรวดเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ แต่ไม่เกิน 3 วัน ของการตรวจเรือ

ประเด็นสำคัญที่ต้องคำนึง คือ การใช้บริการท่าเรือมีความจำเป็นต่อความปลอดภัยหรือสุขอนามัยของลูกเรือ ในขณะที่เดียวกันความปลอดภัยของเรือก็เป็นสิ่งที่ไม่สามารถปฏิเสธได้

หากตรวจเรือไม่พบสิ่งผิดปกติ จะต้องให้สำเนาการตรวจนั้นแก่ผู้บังคับการเรืออย่างรวดเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ กรณีการตรวจเรือตาม IOTC คือภายใน 3 วันนับตั้งแต่วันที่เริ่มการตรวจเรือ

หากท่านตัดสินใจไม่รายงานข้อสงสัยเกี่ยวกับการทำการประมงที่ผิดกฎหมายฯ เนื่องจากหลักฐานไม่เพียงพอ ท่านควรคืนเอกสารหรืออุปกรณ์ที่ยึดไว้โดยเร็วที่สุด

พึงระมัดระวังในการใช้จดหมายเตือนเป็นทางการ การส่งจดหมายเตือนควรกระทำเฉพาะเมื่อท่านมีหลักฐานเพียงพอที่จะพิสูจน์ว่ามีการละเมิด หรือในบางกรณีท่านจะส่งจดหมายเตือนเพราะท่านเชื่อว่ามีข้อผิดพลาดเกิดขึ้นจริง หรือมีการฝ่าฝืนเพียงเล็กน้อย หรือเป็นนโยบายที่ต้องดำเนินการในสถานการณ์เฉพาะ ท่านไม่ควรส่งจดหมายเตือนในกรณีที่ท่านมีความสงสัยว่ามีการละเมิด ซึ่งในที่นี้ท่านเพียงส่งจดหมายถึงผู้บังคับการเรือแจ้งให้ทราบถึงหน้าที่ซึ่งต้องปฏิบัติตามกฎหมาย พึงระลึกว่าผู้บังคับการเรือจะตอบโต้จดหมายเตือนหากเชื่อว่าตนเองไม่ได้ทำการละเมิดใดๆ

กิจกรรมกลุ่มย่อยที่ 16 – คู่มือที่ 2 การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการว่าด้วยการตรวจท่า –
หนังสือคู่มือกิจกรรมเพื่อเป็นผู้ฝึกการอบรม หน้า 21

ขณะนี้ท่านสามารถตรวจทำได้แล้วหรือยัง

จุดประสงค์ของการฝึกอบรมเพื่อช่วยให้มีความเข้าใจพื้นฐานในการตรวจทำคือ ทำให้มั่นใจในเรื่องความปลอดภัย และให้แนวทางสำหรับดำเนินการตรวจสอบ ท่านจะมีความรู้และทักษะเพิ่มขึ้นเมื่อผ่านการฝึกอบรมและการปฏิบัติจริง เช่นเดียวกับงานของการตรวจสอบ ควบคุม และเฝ้าระวัง (MCS) มีทักษะและความสามารถหลายประการที่เกี่ยวข้องและจำเป็นเมื่อต้องดำเนินการตรวจทำให้ครอบคลุมและทั่วถึง ดังต่อไปนี้

บริเวณที่ดำเนินการ	ความรู้ ทักษะและความสามารถ
การเดินทางและสะพานเดินเรือ	
เกี่ยวกับแผนที่ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์	การอ่านแผนที่
	หาตำแหน่งด้วยละติจูดและลองจิจูด
	คำนวณเส้นทาง ระยะเวลา และระยะทาง
	ความเข้าใจรายละเอียดและลักษณะของแผนที่
	ความเข้าใจในสัญลักษณ์และข้อมูลอื่นๆ
	แจกแจงประเภท อ่านและทำความเข้าใจข้อมูลจากเครื่องมือช่วยสนับสนุนการเดินทางและความปลอดภัย รวมถึง
	ระบบกำหนดตำแหน่งบนผิวโลก
	เครื่องพิมพ์แผนที่
	เรดาร์
	อุปกรณ์ติดต่อสื่อสาร (โทรศัพท์ด้วยดาวเทียม วิทยุคลื่นความถี่สูงมาก วิทยุคลื่นความถี่สูง ระบบความปลอดภัยและภัยพิบัติทางทะเลสากล สัญญาณมอร์ส)
	เข็มทิศแม่เหล็กและวงแหวน
	เครื่องส่งสัญญาณสภาพอากาศ
	สัญญาณวิทยุแจ้งตำแหน่งฉุกเฉิน
	แจกแจงประเภท อ่านและทำความเข้าใจข้อมูลจากเครื่องมือช่วยสนับสนุนการประมงรวมถึง
	อุปกรณ์วัดความลึก
	โซนาร์
	มาตรวัดอุณหภูมิน้ำ
	เครื่องมือวัดการเปลี่ยนแปลงอุณหภูมิโดยฉับพลัน
	เครื่องหาทิศทางคลื่นวิทยุ
	ระบบติดตามเรือ
สมุดบันทึก	ทำความเข้าใจอย่างลึกซึ้ง สร้างความคุ้นเคยและประมวลผลข้อมูลจาก
	สมุดปุมเรือ
	สมุดปุมประมง
	สมุดปุมการขนถ่าย
	บันทึกเหล่านี้สามารถทำได้โดยเขียนบนสมุดหรือทำในแบบอิเล็กทรอนิกส์

บริเวณที่ดำเนินการ	ความรู้ ทักษะและความสามารถ
การทำการประมงและการนำสัตว์น้ำขึ้นท่า	
ทำความเข้าใจกับการทำ การประมงหลายรูปแบบ	เครื่องมือประมง – การวางเครื่องมือและการกู้
	แหล่งทำการประมง
	กระแสน้ำในมหาสมุทร
	ข้างขึ้นข้างแรม
	ภูมิอากาศ
	ประเภทของระบบทำความเย็น
	คลุ่ดด้วยน้ำแข็ง
	น้ำทะเลแช่แข็ง
	เครื่องทำความเย็น
	วางกองอยู่เหนือน้ำแข็ง
	อัตราการเก็บสัตว์น้ำ
	สัตว์น้ำขนาดเล็ก กลาง และใหญ่ในรูปแบบและการจัดเก็บต่างๆ
	ทั้งตัว คัดไส้ ตัดหัวพร้อมกับคัดไส้
	แจกแจงปลาเหยื่อที่ใช้กับเบ็ดราว
	อัตราการเน่าเสียของสัตว์น้ำ
	ระบบประกันคุณภาพสัตว์น้ำ
การจำแนก	เครื่องมือเสริมอื่นๆ
	ปลาที่แตกต่างกัน
	ชนิดพันธุ์ฉลาม
	เต่า
	นกทะเล
การติดต่อสื่อสารระหว่างเรือกับฝั่ง	
กระบวนการและขั้นตอน การติดต่อทางวิทยุที่ ถูกต้องรวมถึง	ตัวอักษรและการออกเสียง
	ตัวเลข
	การขอความช่วยเหลือ
	ความช่วยเหลือที่ต้องการซึ่งพอจะเป็นไปได้
	ความช่วยเหลือทางการแพทย์ที่ต้องการซึ่งพอจะเป็นไปได้
	ข้อความกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน
ความปลอดภัย	
พื้นฐานและพัฒนา	ปฐมพยาบาลเบื้องต้น
	ความปลอดภัยบนเรือ
กฎหมายและระเบียบข้อบังคับ	
ความเข้าใจที่ครอบคลุม	อำนาจตามกฎหมายของประเทศและ
	กฎหมายระหว่างประเทศ



ASIA-PACIFIC FISHERY COMMISSION
FAO Regional Office for Asia and the Pacific
39 Phra Athit Road, Bangkok, Thailand
www.apfic.org

ISBN 978-92-5-008022-2



9 789250 080222

I3508Thai/1/11.14