



ปัญหาการดำเนินคดีอาญาภายใต้ พระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558
ที่มีผลกระทบต่อประมงพาณิชย์ กรณีศึกษาบทลงโทษทางอาญาต่อการจัดทำเอกสาร
เข้า ออกเรือประมงพาณิชย์

กมลภัทร ลี้มประเสริฐ

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชานิติศาสตร์

คณะนิติศาสตร์ปรีดี พนมยงค์

มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต

ปีการศึกษา 2566

THE CRIMINAL PROSECUTION PROBLEMS UNDER THE ROYAL ORDINANCE
ON FISHERIES B.E. 2558 (2015) :
A CASE STUDY OF CRIMINAL PENALTIES FOR PREPARING ENTRY
AND EXIT DOCUMENTS FOR COMMERCIAL FISHING VESSELS.

KAMONLAPAT LIMPRASERT

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Law
Department of Law,
Pridi Banomyong Faculty of Law
Dhurakij Pundit University
Academic Year 2023



ใบรับรองวิทยานิพนธ์

คณะกรรมการปริทัศน์ พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต
ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต


หัวข้อวิทยานิพนธ์ ปัญหาการดำเนินคดีอาญาภายใต้ พระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558
ที่มีผลกระทบต่อประมงพาณิชย์ กรณีศึกษาบึงทองโหล่ทางอาญาต่อการจัดทำเอกสาร
เข้าออกเรือประมงพาณิชย์


เสนอโดย กมลภัทร ลีประเสริฐ
สาขาวิชา นิติศาสตร์
หมวดวิชา กฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรมทางอาญา

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ อาจารย์ ดร.จิรวุฒิ ลิปิพันธ์
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม อาจารย์ ดร.ดลนภา นันทวโรไพโร


ได้พิจารณาเห็นชอบโดยคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์แล้ว


.....ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.ปกป้อง ศรีสนิท)


.....กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์
(อาจารย์ ดร.จิรวุฒิ ลิปิพันธ์)


.....กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม
(อาจารย์ ดร.ดลนภา นันทวโรไพโร)

คณะกรรมการปริทัศน์ พนมยงค์ รับรองแล้ว


..... คณบดีคณะกรรมการปริทัศน์ พนมยงค์
(อาจารย์ ดร. สุทธิพล ทวีชัยการ)
วันที่ 24 เดือน กรกฎาคม พ.ศ. 2564

หัวข้อวิทยานิพนธ์	ปัญหาการดำเนินคดีอาญาภายใต้ พระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 ที่มีผลกระทบต่อประมงพาณิชย์ กรณีศึกษาบตลงโทษทางอาญาต่อการจัดทำ เอกสารเข้า ออกเรือประมงพาณิชย์
ชื่อผู้เขียน	กมลภัทร ลีประเสริฐ
อาจารย์ที่ปรึกษา	ดร.จิรวุฒิ ลิปิพันธ์
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม	ดร.ตลนภา นันทวโรไพโร
หลักสูตร	นิติศาสตร์
ปีการศึกษา	2566

บทคัดย่อ

ในปีพุทธศักราช 2557 มีการออกพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 ภายใต้มาตรา 44 แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว)

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาแนวคิด และทฤษฎีกระบวนการ และรูปแบบวิธีการในการจัดทำเอกสารที่ถูกบัญญัติเป็นโทษทางอาญาตาม พระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 (2) ศึกษากรณีบทลงโทษที่รุนแรงในการประกอบอาชีพประมง ตาม พระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 (3) ศึกษากฎหมายเปรียบเทียบของไทย และต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับโทษอาชีพรประมง ตาม พระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 (4) วิเคราะห์ปัญหาการปฏิบัติงานที่ขาดประสิทธิภาพของเจ้าหน้าที่รัฐพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 (5) ศึกษาปัญหาความทับซ้อนในการลงโทษของเจ้าหน้าที่รัฐตามพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 เป็นงานวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) เกี่ยวกับ พระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 มาตรา 39,มาตรา 81, มาตรา 82, มาตรา 83, มาตรา 113, มาตรา 114, มาตรา 151 ,มาตรา 152 และมาตรา 170 โทษปรับตามกฎหมายอาญาของไทย และต่างประเทศ คือ ประเทศญี่ปุ่น ออสเตรเลีย และฟิลิปปินส์ มาตรฐานการวางหลักเกณฑ์โทษปรับในต่างประเทศ และเป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ทรงคุณวุฒิทั้งหมด 5 ท่าน ผลการวิจัยพบว่า พระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 นี้ มีปัญหาประเด็นแรก ปัญหาความจำเป็นเรื่อง การจัดทำเอกสารเกี่ยวกับการทำการประมง และการติดตั้งอุปกรณ์ติดตามเรือประมง มีขั้นตอน และความซับซ้อนมากเกินไป ประเด็นที่สอง ปัญหาค่าปรับไม่ได้สัดส่วนทางอาญา ประเด็นที่สาม ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่รัฐ

ผู้วิจัย เห็นว่า ทางฝ่ายนิติบัญญัติควรเร่งตราพระราชบัญญัติการประมงฉบับใหม่อย่างเร่งด่วน โดยเฉพาะการแก้ไขอัตราโทษปรับให้สอดคล้องกับสภาพแห่งการกระทำผิด ให้แก่เจ้าหน้าที่ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้

เข้าใจถึงหลักกฎหมายตามพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 โดยเฉพาะเรื่องเจตนา กรมประมงควรลดระดับความยากในการกรอกเอกสารให้กับชาวประมง ผู้ควบคุมเรือ หรือไตเรือ

ดังนั้น หากทางภาครัฐมีการแก้ไขเป็นพระราชบัญญัติการประมงฉบับใหม่จะสามารถช่วยเหลือ บรรเทาแก้ไขความเดือดร้อนให้แก่อาชีพประมงตลอดระยะเวลาานาน 9 ปีที่ผ่านมาได้มากยิ่งขึ้น และเป็นกำลังใจให้กับผู้ประกอบการอาชีพประมงให้มีร่างกาย แรงใจในการประกอบอาชีพโดยสุจริต และยั่งยืนตลอดไปตราบชั่วลูกชั่วหลาน

คำสำคัญ: พระราชกำหนดการประมง พ.ศ.2558, กฎหมายประมง, การประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม, ทำการประมง, กรมประมง, ไม่ได้สัดส่วน



Thesis Title	THE CRIMINAL PROSECUTION PROBLEMS UNDER THE ROYAL ORDINANCE ON FISHERIES B.E. 2558 (2015): A CASE STUDY OF CRIMINAL PENALTIES FOR PREPARING ENTRY AND EXIT DOCUMENTS FOR COMMERCIAL FISHING VESSELS.
Author	Kamonlapat Limprasert
Thesis Advisor	Dr. Jirawut Lipipun
Co-Thesis Advisor	Dr.Dolnapa Nantawaroprai
Program	Master of Laws
Academic Year	2023

ABSTRACT

In 2014, the Fisheries Emergency Decree B.E. 2558 was enacted under Section 44 of the Constitution of the Kingdom of Thailand (Interim). This research aims to (1) study the concepts, theories, processes, and methods in preparing documents that constitute criminal offenses under the Fisheries Emergency Decree B.E. 2558, (2) examine severe penalties for engaging in fishing activities according to the Fisheries Emergency Decree B.E. 2558, (3) compare the relevant fisheries penalty laws of Thailand with those of other countries, namely Japan, Australia, and the Philippines, (4) analyze the inefficiencies in the enforcement of the Fisheries Emergency Decree B.E. 2558 by state officials, and (5) explore issues of overlapping penalties imposed by state officials under the Fisheries Emergency Decree B.E. 2558. This study is a documentary research focusing on Sections 39, 81, 82, 83, 113, 114, 151, 152, and 170 of the Fisheries Emergency Decree B.E. 2558, and it compares the standards for fines in different countries. Additionally, it includes Qualitative Research through in-depth interviews with five experts. The findings reveal several issues with the Fisheries Emergency Decree B.E. 2558. Firstly, the necessity for extensive documentation and the installation of tracking equipment on fishing vessels is overly complex. Secondly, the fines imposed are disproportionate to the offenses. Thirdly, there are problems with the enforcement of the law by state officials.

The researcher suggests that the legislative body should urgently enact a new Fisheries Act, particularly revising the fine rates to be proportional to the nature of the offenses.

Furthermore, officials in relevant agencies should be well-informed about the legal principles under the Fisheries Emergency Decree B.E. 2558, especially regarding intent. The Department of Fisheries should simplify the documentation process for fishermen, vessel controllers, or ship captains.

Therefore, if the government revises and enacts a new Fisheries Act, it could significantly alleviate the hardships faced by the fishing industry over the past nine years. This would encourage fishermen to continue their profession honestly and sustainably for generations to come.

Keywords: Royal Fisheries Regulations B.E. 2558, Fisheries Laws, IUU Fishing, Illegal, Unreported and Unregulated Fishing, Fishing, Department of Fisheries, Principle of proportionality



กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จลงได้ด้วยความอนุเคราะห์และความช่วยเหลืออย่างดียิ่งของ ดร.จิรวุฒิ ลิปิพันธ์ และ ดร.ดลนภา นันทวโรไพโร ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณทั้งสองท่าน ที่ได้กรุณารับเป็นอาจารย์ ที่ปรึกษา ที่ได้ช่วยแก้ไข ให้ข้อสังเกต ข้อชี้แนะ แนวคิด และคำปรึกษาอันเป็นประโยชน์อย่างยิ่ง สำหรับการเรียบเรียงจัดทำ วิทยานิพนธ์ฉบับนี้

ขอกราบขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ปกป้อง ศรีสนิท ประธานคณะกรรมการสอบ ที่กรุณารับเป็นคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ซึ่งได้ให้ ข้อเสนอแนะและคำปรึกษาที่เป็นประโยชน์มาก จนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

นอกจากนี้ ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ อาจารย์ทุกท่านผู้ประสิทธิประสาทศาสตร์วิชา ตลอดจนท่านผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งห้าท่าน อันได้แก่ ดร. วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์ อดีตสมาชิกวุฒิสภา ที่ปรึกษาสมาคมประมงแห่งประเทศไทย และอดีตประธานสมาคมประมงแห่งประเทศไทย คุณณรงค์ สุขเจริญคุณา ประธานสมาคมประมงแห่งประเทศไทย และผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 คุณสุวิวัฒน์ วงศ์สุวัฒน์ ประมงจังหวัดปทุมธานี คุณศราวุธ โถวสกุล ชาวประมง และคุณกัลปึงหา จันทวงษ์โส ชาวประมง ตลอดจนชาวประมงทุกท่านที่ได้ มีส่วนถ่ายทอดวิชาความรู้ให้กับผู้เขียน จนเป็นพื้นฐานสำคัญสำหรับการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ตลอดจนบิดา มารดา ครอบครัว เพื่อนร่วมงาน เพื่อน ๆ ทุกท่าน โดยเฉพาะชาวประมงผู้ประสบความสำเร็จอย่างแสนสาหัสตลอดระยะเวลา 9 ปีที่ผ่านมา ซึ่งเป็นแรงบันดาลใจที่สำคัญยิ่งให้แก่ผู้เขียนในการตั้งใจทำวิทยานิพนธ์จนเสร็จสมบูรณ์ อีกทั้งขอให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้อยู่เคียงข้าง เป็นกำลังใจ และเป็นหยาดน้ำทิพย์ชโลมใจให้แก่ชาวประมงทุกท่านที่กำลังโยเยหาความยุติธรรม หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีคุณค่าและเป็นประโยชน์ในทางวิชาการ ผู้เขียนขอเทิดพระคุณคณาจารย์ ผู้ประสิทธิประสาทวิชา และมหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต ที่ได้ให้โอกาสทางการศึกษาแก่ผู้เขียนมา ณ โอกาสนี้ด้วย หากมีข้อบกพร่องประการใด ผู้เขียนขอน้อมรับไว้ด้วยความเคารพแต่ผู้เดียว

กมลภัทร ลิ้มประเสริฐ

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ฉ
กิตติกรรมประกาศ.....	ช
สารบัญ.....	ซ
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญภาพ.....	ฎ
บทที่	
1. บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์.....	6
1.3 สมมติฐานของการวิจัย.....	7
1.4 ขอบเขตของการวิจัย.....	7
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	8
2. หลักการ แนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดโทษทางอาญา.....	9
2.1 ทฤษฎีความได้สัดส่วน (Principle of Proportionality).....	9
2.2 หลักนิติเศรษฐศาสตร์ Law and Economics).....	10
2.3 แนวคิดทฤษฎี และหลักการเกี่ยวกับโทษปรับ.....	13
2.4 แนวความคิดเกี่ยวกับกฎหมายประมง.....	17
3. กฎหมายประมงต่างประเทศ.....	26
3.1 ประเทศญี่ปุ่น.....	27
3.2 ประเทศออสเตรเลีย.....	28
3.3 ประเทศฟิลิปปินส์.....	29

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
4. ปัญหาการดำเนินคดีอาญาภายใต้ พระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558.....	45
ที่มีผลกระทบต่อประมงพาณิชย์ กรณีศึกษาบตลงโทษทางอาญาต่อการจัดทำเอกสาร เข้า ออกเรือประมงพาณิชย์	
4.1 ปัญหาความจำเป็นเรื่อง การจัดทำเอกสารเกี่ยวกับการทำการประมงและการติดตั้ง... อุปกรณ์ติดตามเรือประมง	48
4.2 ปัญหาค่าปรับไม่ได้สัดส่วนทางอาญา กรณีที่มีการกระทำความผิดเพียงเล็กน้อย.....	54
4.3 ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่รัฐ.....	63
5. ข้อสรุป และข้อเสนอแนะ.....	68
5.1 ข้อสรุป.....	68
5.2 ข้อเสนอแนะ.....	71
บรรณานุกรม.....	74
ภาคผนวก.....	77
ประวัติผู้เขียน.....	174

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 ตารางแสดงผลกระทบต่อธุรกิจประมงและธุรกิจต่อเนื่อง จากการแก้ไขปัญหาการประมงผิดกฎหมายอย่างเร่งด่วน	21
2.2 ตารางแสดงผลกระทบต่อธุรกิจประมง และธุรกิจต่อเนื่องในรอบ 5 ปี จากการแก้ไข..... ปัญหาประมงผิดกฎหมายอย่างเร่งด่วน	22
3.1 ตารางเปรียบเทียบความแตกต่างโทษทางอาญาของกฎหมายประมงของประเทศไทย..... ประเทศญี่ปุ่น ประเทศออสเตรเลีย และประเทศฟิลิปปินส์	32

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
2.1 กราฟสถิติแสดงข้อมูลคดีประมงไทย จากกรมประมง..... ตั้งแต่ปีพุทธศักราช 2560 ถึง 2567	25
4.1 ภาพกระบวนการทำธุรกิจประมง.....	45
4.2 ภาพ Operation Plan	46

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มา และความสำคัญ

กฎหมายประมงไทยนั้น มีต้นกำเนิดมาจากอากรค่าน้ำสมยอมอยุธยา ซึ่งมีเจ้าภาษีส่งให้กับทางรัฐที่เรียกว่า “อากรค่าน้ำ ” หรือ ถือได้ว่าเป็นกฎหมายจัดการทรัพยากร (ดร.วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์ กล่าวไว้)

ต่อมามี พระราชบัญญัติการประมง พุทธศักราช 2490 ซึ่งเป็นเรื่องจัดการทรัพยากรสัตว์น้ำ และมีเนื้อหาเกี่ยวกับ การจัดการทรัพยากร โดยมีการเสียภาษีค่าน้ำตามที่รัฐกำหนด ในปี 2528 มีการแก้ไข พระราชบัญญัติ ฉบับนี้ 2-3 ครั้งโดยเฉพาะในส่วนที่มีปัญหา เช่น มาตรา 28 ทวิ มาตรา 24 และมาตรา 64 ทวิ เนื้อหาระบุว่าเจ้าของเรือมีหน้าที่จ่ายค่าปรับ ต้องรับลูกเรือที่ไปตกค้างในต่างประเทศกลับกรณีเรือถูกจับในต่างประเทศ หากไม่ชำระค่าใช้จ่าย ต้องมีโทษทั้งจำและปรับ (ดร.วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์ กล่าวไว้)

เนื่องจากก่อนปี พุทธศักราช 2503 ประเทศไทยมีทรัพยากรเหลือเฟือ ทั้งในฝั่งอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เพราะเรือประมงส่วนใหญ่ยังใช้แล่นใบหรือใช้เครื่องยนต์รุ่นเก่าที่ล่าสมัย (เครื่องเผาหัว) ส่วนเครื่องมือประมงก็ยังเป็นเครื่องมือประจำที่หรือมีขนาดเล็ก จะมีก็แต่เครื่องมือโปะหรืออวนต่งเกที่เป็นเครื่องมือในเชิงพาณิชย์เท่านั้น ที่จึงได้มีการคิดค้นเครื่องมือจับสัตว์น้ำในรูปแบบต่างๆเพิ่มมากขึ้น จึงทำให้เกิดปัญหาในการจับสัตว์น้ำซึ่งอยู่ในปฐมวัย (ดร.วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์ กล่าวไว้)

ต่อมา ในปี พุทธศักราช 2503 กรมประมงได้มีการนำเครื่องมือประมงประเภทอวนลากซึ่งเป็นเทคโนโลยีสมัยใหม่ในการจับปลาได้ครั้งละมากๆเข้ามาทดลองใช้ และประสบผลสำเร็จเป็นอย่างยิ่ง จึงได้มีการแนะนำและทำการสนับสนุนจัดอบรมให้ชาวประมงมีการจับสัตว์น้ำโดยใช้เครื่องมือที่ชื่อว่า อวนลาก นี้ ในการทำประมงพาณิชย์ นอกจากนี้ ในสมัยนั้น และหลังจากนั้น ยังมีการพัฒนาเครื่องมือจับสัตว์น้ำในรูปแบบต่างๆ เช่น อวนดำ อวนล้อม เป็นต้น (ดร.วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์ กล่าวไว้)

อีก 15 ปีต่อมา นับจากปี พุทธศักราช 2540 ได้มีการพยายามจะแก้ไขกฎหมายประมง แต่ทว่า ไม่สามารถแก้ไขให้บรรลุเป้าหมายได้ เนื่องจากจากกรมประมงไม่สามารถชี้แจงประเด็นที่ต้องการจะแก้ไขให้เกิดความกระจ่างกับชาวประมงได้ ทั้งยังมีปัญหาความเห็นของ นักวิชาการ และนักกฎหมายที่มีความคิดเห็นที่ไม่ตรงกัน ทำให้การแก้ไขกฎหมายจึงสะดุดหยุดลง บางครั้ง ก็มีการส่งไปมาระหว่างกรมประมง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กับสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา จนท้ายที่สุด เมื่อมีข้อยุติแล้ว จึงล้มเลิกการดำเนินการแก้ไขกฎหมายดังกล่าว ต่อมา มีการส่งการร่างแก้ไขกฎหมายประมงที่เป็นปัญหาไปที่จากกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ผ่านสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาไปถึงรัฐสภา แต่ถึงกระนั้น ก็มีการยุบสภาไปก่อน จนทำให้ต้องกลับมาเริ่มต้นใหม่ (ดร.วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์ กล่าวไว้)

พุทธศักราช 2555 มีการนำร่างแก้ไขกฎหมายประมงดังกล่าวเข้าสู่การพิจารณาของรัฐสภา ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรได้รับหลักการในวาระที่หนึ่ง อยู่ระหว่างการพิจารณาในวาระที่ 2-3 แต่การพิจารณาก็ต้องสะดุดหยุดลง เนื่องจากการรัฐประหาร ในปี แต่ พุทธศักราช 2557 ก็ถูกปฏิวัติเลยต้องหยุดชะงักไว้ชั่วคราว

ปลายปี 2557 สนช. รัฐบาลในขณะนั้น ได้นำร่างกฎหมายที่ค้างอยู่ในการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรไปพิจารณาและนำมาเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติเพื่อพิจารณาใหม่อีกครั้ง และได้ลงมติให้ความเห็นชอบผ่านออกมาเป็นกฎหมายที่เรียกว่า “พระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558” เมื่อพิจารณาแล้วเสร็จ จึงนำไปขึ้นทูลเกล้าถวายฎีกา เพื่อทรงลงพระปรมาภิไธยและประกาศใช้ ซึ่งได้มีผลบังคับใช้ เดือน มิถุนายน 2558 ซึ่งเป็นการบังคับใช้ภายในระยะเวลา 6 เดือนเท่านั้น

ต่อมา เมื่อวันที่ 21 เมษายน พุทธศักราช 2558 คณะกรรมาธิการยุโรป (The European Commission) สหภาพยุโรป (Europe Union หรือ EU) ได้มีประกาศแจ้งเตือนประเทศไทยอย่างเป็นทางการโดย ได้ให้ใบเหลือง โดยระบุว่า ไทยเป็นประเทศที่สามที่ไม่ให้ความร่วมมือในการต่อต้านการทำประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม (Illegal, Unreported and Unregulated Fishing) พร้อมทั้งแนะนำให้ไทยแก้ไขกฎหมาย กฏระเบียบ และดำเนินการจัดการการประมงทะเลของไทยให้สอดคล้องกับกฏระเบียบของสหภาพยุโรป ที่ (EC) No.1005/2008 ว่าด้วยการจัดตั้งระบบของประชาคมยุโรป เพื่อป้องกัน ยับยั้ง และขจัดการทำประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม โดยให้ระยะเวลาประเทศไทยในการเสนอแผนการแก้ไขภายใน 6 เดือน คือ เดือน พฤษภาคม ถึง เดือน ตุลาคม 2558 หากไม่สามารถนำเสนอได้แก้ไขไม่สำเร็จจะระงับการนำเข้าสินค้าสัตว์น้ำ และผลิตภัณฑ์ประมงไทยเข้าสู่ตลาดสหภาพยุโรป¹

ด้วยความเข้าใจผิดในเหตุข้างต้นของรัฐบาลในขณะนั้น ที่เข้าใจไปว่าสหภาพยุโรป ให้เวลาประเทศไทยในการแก้ไขปัญหาให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา 6 เดือน ประกอบกับการต้องการให้สหภาพยุโรปยอมรับสถานะการเป็นรัฐบาลทหาร (คณะรักษาความสงบแห่งชาติที่มีที่มาจากจากรัฐประหาร) ของตน จึงได้ใช้อำนาจฝ่ายบริหารในการออกประเทศไทยจึงมี พระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 ซึ่งได้ออกภายใต้คำสั่ง คณะรักษาความสงบแห่งชาติ หรือ คสช. ตามความมาตรา 44² แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ขึ้นบังคับใช้ในทันที โดย

¹ วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์, *การแก้ไขปัญหาการประมงโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย (IUU Fishing) ของประเทศไทยในรอบ 5 ปี* (ม.ป.ป.) 1-2.

² มาตรา 44 แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557 วางหลักว่า ในกรณีที่หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติเห็นเป็นการจำเป็นเพื่อประโยชน์ในการปฏิรูปในด้านต่าง ๆ การส่งเสริมความสามัคคีและความสมานฉันท์ของประชาชนในชาติ หรือเพื่อป้องกัน ระงับ หรือปราบปรามการกระทำอันเป็นการบ่อนทำลายความสงบเรียบร้อยหรือความมั่นคงของชาติ ราชบัลลังก์ เศรษฐกิจของประเทศ หรือราชการแผ่นดิน ไม่ว่าจะเกิดขึ้นภายในหรือภายนอกราชอาณาจักร ให้หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติโดยความเห็นชอบของคณะรักษาความสงบแห่งชาติมีอำนาจสั่งการระงับยับยั้ง หรือกระทำการใด ๆ ได้ ไม่ว่าการกระทำนั้นจะมีผลบังคับในทางนิติบัญญัติ ในทางบริหาร หรือในทางตุลาการ และให้ถือว่าคำสั่งหรือการ

ไม่มีการรับฟังความเห็นของประชาชน หรือการให้เวลาผู้ถูกบังคับใช้ได้มีโอกาสปรับตัว แม้จะมีหลักการและบทบัญญัติที่ใหม่ที่บังคับใช้มาก่อนด้วยเลย

ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557³ ซึ่งทางรัฐบาลไทย หรือ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้ดำเนินการออกพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 ฉบับใหม่นี้ นอกจากจะเป็นการตราที่เร่งด่วนแล้ว ยังมีบทบัญญัติที่ขัดกับรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยในประเด็นของการกีดรอนสิทธิในการประกอบอาชีพของประชาชน สิทธิในทรัพย์สิน การบังคับใช้ที่ไม่เสมอภาคหรือเท่าเทียม โดยเฉพาะบทลงโทษที่สูงมากและ โดยทำให้ขาดการพิจารณาถึงความ ไม่ได้มีส่วนร่วมในทางอาญา ในการกำหนดโทษปรับซึ่งใน พระราชกำหนด ฉบับนี้ มีค่าปรับขั้นสูงสุดถึงสามสิบล้านบาท⁴ อันถือได้ว่าเป็นค่าปรับจำนวนที่สูงที่สุดในบรรดาค่าปรับที่มีอยู่ตามกฎหมายไทย และสูงมากสำหรับคนทำมาหากิน และประกอบอาชีพเลี้ยงครอบครัวตนเองโดยสุจริต เมื่อเปรียบเทียบกับโทษปรับตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 343 ในความผิดฐานฉ้อโกงประชาชน ซึ่งมีโทษปรับเพียงหนึ่งแสนบาทเท่านั้น⁵ หรือตามพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 มาตรา 151⁶ ที่กำหนดโทษปรับถึงสิบล้านบาทโดยไม่มีอัตราโทษปรับขั้นสูงสุด

กระทำ รวมทั้งการปฏิบัติตามคำสั่งดังกล่าว เป็นคำสั่งหรือการกระทำ หรือการปฏิบัติที่ชอบด้วยกฎหมายและรัฐธรรมนูญนี้และเป็นที่สุด ทั้งนี้ เมื่อได้ดำเนินการดังกล่าวแล้ว ให้รายงานประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติและนายกรัฐมนตรีทราบโดยเร็ว

³ มีที่มาจาก ยุค รัฐบาลของจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ จนถึงรัฐบาลของจอมพลถนอม กิตติขจร มีการใช้อำนาจตาม มาตรา 17 ของธรรมนูญการปกครองราชอาณาจักร พ.ศ.2502 ที่บัญญัติว่า

“มาตรา 17 ในระหว่างที่ใช้ธรรมนูญนี้ ในกรณีที่นายกรัฐมนตรีเห็นสมควรเพื่อประโยชน์ในการระงับหรือปราบปรามการกระทำอันเป็นการบ่อนทำลายความมั่นคงของราชอาณาจักร กวน หรือคุกคามความสงบที่เกิดขึ้นภายใน หรือมาจากภายนอก ราชอาณาจักร ให้นายกรัฐมนตรีโดยมติของคณะรัฐมนตรีมีอำนาจสั่งการ หรือกระทำการใดๆ ได้ และให้ถือว่าคำสั่งหรือการกระทำ เช่นว่านั้นเป็นคำสั่งหรือการกระทำที่ชอบด้วยกฎหมาย

เมื่อนายกรัฐมนตรีได้สั่งการหรือกระทำการใดไปตามความในวรรคก่อนแล้ว ให้นายกรัฐมนตรีแจ้งให้สภาทราบ” ซึ่งใช้เฉพาะโทษทางอาญาที่ร้ายแรงเท่านั้น

⁴ พ.ร.ก.การประมง พ.ศ.2558 มาตรา 165 วางหลักว่า ผู้ใดปลอมแปลง ปิดบัง หรือเปลี่ยนแปลงเครื่องหมายประจำเรือประมง หรือทะเบียนเรือประมง ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท

วรรคท้าย วางหลักว่า ถ้าผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง ใช้เรือขนาดตั้งแต่หนึ่งร้อยห้าสิบล้านกิโลกรัมขึ้นไป ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หกสิบล้านบาทถึงสามสิบล้านบาท

⁵ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 343 วางหลักว่า ถ้าการกระทำความผิดตามมาตรา 341 ได้กระทำด้วยการแสดงข้อความอันเป็นเท็จต่อประชาชน หรือด้วยการปกปิดความจริงซึ่งควรบอกให้แจ้งแก่ประชาชน ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

⁶ มาตรา 181 วรรคหนึ่ง วางหลักว่า ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 81 (1) หรือ (4) หรือมาตรา 88 (1) ต้องระวางโทษปรับสองหมื่นบาท

วรรคท้าย วางหลักว่า ถ้าผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง ใช้เรือขนาดตั้งแต่หนึ่งร้อยห้าสิบล้านกิโลกรัมขึ้นไป ต้องระวางโทษปรับสี่สิบล้านบาท

จากการตรวจสอบกับเจ้าหน้าที่ในกรมประมง ทราบว่า พระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 ฉบับนี้ เกิดจากอีกทั้ง เป็นการคัดลอกกฎหมายประมงจากต่างประเทศมาปรับแก้เพื่อใช้บังคับใช้กับกฎหมายประมงไทย โดยปราศจากการไตร่ตรองอย่างรอบด้าน ซึ่งถือได้ว่าทำให้เกิดปัญหาใหม่ขึ้น คือ เนื่องจากผู้ร่างที่เป็นผู้ที่รู้กฎหมายแต่ไม่มีความรู้เกี่ยวกับการประมง ส่วนผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับการประมงก็ไม่รู้กฎหมาย ดังนั้น เมื่อพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 ออกมาบังคับใช้ จึงเป็นเหตุให้เกิดปัญหา และเป็นอุปสรรคในการประกอบอาชีพในทางปฏิบัติงานจริงอย่างมากในสายประมงเป็นอย่างมาก รวมถึงพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 นี้ ไม่มีเงื่อนไขในการชะลอการบังคับใช้เพื่อให้ชาวประมงได้ปรับตัวหรือปรับเปลี่ยนเครื่องมือวิธีการ ทำการประมง หรือปรับปรุงเรือให้สอดคล้องกับข้อกำหนดใหม่ และอันเนื่องมาจากการประกาศใช้ได้ทันที ทำให้เมื่อออกกฎหมายฉบับนี้มาทำให้ชาวประมงเป็นผู้กระทำความผิดกฎหมายอย่างฉับพลันทันใด เมื่อเทียบกับประเทศเวียดนามซึ่งถูกใบเหลืองจากสหภาพยุโรป (European Union หรือ EU) เช่นเดียวกับไทย ก็มีการแก้ไขกฎหมายประมงโดยให้ระยะเวลา 1 ปีถึงให้มีผลบังคับใช้ เพื่อให้ชาวประมงเวียดนามได้มีการปรับตัว และจะได้ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศน้อยที่สุด

นอกจากนี้ ยังมีปัญหาการตีความกฎหมายความไม่เข้าใจของเจ้าหน้าที่รัฐ มีหลายหน่วยงานไม่มีมาตรฐานในการตีความและการบังคับใช้ ของกฎหมาย มองการกระทำความผิดในทุกประเด็นตามกฎหมายฉบับนี้ เป็น IUU Fishing (Illegal, Unreported and Unregulated Fishing) ทั้งหมด ทั้งๆที่ IUU Fishing (Illegal, Unreported and Unregulated Fishing) เป็นเรื่องเฉพาะความผิดที่เกี่ยวกับการใช้ทรัพยากรโดยเรือที่มิได้จดทะเบียน หรือเรือไร้สัญชาติ หรือการทำประมงโดยไม่มีใบอนุญาตเท่านั้น นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่รัฐฝ่ายต่างๆก็เกรงกลัวต่ออำนาจของรัฐบาลทหารที่มีอำนาจเบ็ดเสร็จตามมาตรา 44 แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557 จึงมุ่งเอาใจสหภาพยุโรปตามที่รัฐบาลทหารต้องการ ทั้งนี้ ไม่รวมถึงบทบัญญัติของกฎหมายคำสั่ง และระเบียบต่างๆโดยใช่ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งออกตามอำนาจคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ตามมาตรา 44 แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557 อีกด้วย

เนื่องจาก รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557 ได้บัญญัติเป็นความผิดร้ายแรงโดยการกำหนดโทษที่รุนแรงเกินไปสำหรับคนประกอบอาชีพประมง ซึ่งปรากฏ

ในบทบัญญัติแห่งพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 มาตรา 81 วางหลักว่า ผู้ใดจะนำเรือประมงที่มีขนาดตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดออกไปทำการประมงพาณิชย์ต้องดำเนินการ ดังต่อไปนี้

(2) จัดทำสมุดบันทึกการทำประมง ซึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วยประเภทและปริมาณ ของสัตว์น้ำที่จับได้ จุดจอดเรือ การขนถ่ายสัตว์น้ำ การขาย หรือการเททิ้งสัตว์น้ำ ซึ่งต้องรับรองความถูกต้อง โดยผู้ควบคุมเรือ และต้องส่งรายงานให้กรมประมงทราบ ตามระยะเวลาและโดยวิธีการที่อธิบดีประกาศกำหนด

(3) แจ้งการเข้าออกท่าเทียบเรือประมงทุกครั้ง ณ ศูนย์ควบคุมการแจ้งเรือเข้าออกตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่อธิบดีประกาศกำหนด และในกรณีเข้าเทียบท่าเพื่อขนถ่ายสัตว์น้ำ หรือนำสัตว์น้ำ หรือผลิตภัณฑ์ สัตว์น้ำ

ขึ้นทำเทียบเรือประมง ต้องส่งมอบสำเนาบันทึกการทำการประมง และเอกสารหลักฐานอื่นตามที่อธิบดี ประกาศ กำหนดด้วย หากไม่ปฏิบัติตามจะได้รับโทษทางอาญา

ตามมาตรา 152 ซึ่งวางหลักการลงโทษว่า ผู้ใดทำการประมงหรือขนถ่ายสัตว์น้ำโดยมิได้รายงานตาม หลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในมาตรา 81 (2) หรือ (3) มาตรา 82 หรือมาตรา 88 (1) หรือ (3) หรือทำรายงานอันเป็นเท็จ หรือไม่นำเรือกลับเข้าทำเทียบเรือประมงตามมาตรา 81 (5) ต้องระวางโทษปรับหนึ่งหมื่นบาท

ถ้าผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง ใช้เรือขนาดตั้งแต่ยี่สิบตันกรอสขึ้นไปแต่ไม่ถึงหกสิบตันกรอส ต้องระวางโทษปรับหนึ่งแสนบาท ถ้าผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง ใช้เรือขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสขึ้นไปแต่ไม่ถึงหนึ่งร้อยห้าสิบตันกรอส ต้องระวางโทษปรับห้าแสนบาท

ถ้าผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง ใช้เรือขนาดตั้งแต่หนึ่งร้อยห้าสิบตันกรอสขึ้นไป ต้องระวาง โทษปรับสองล้านบาท

ด้วยเหตุข้างต้นจึงทำให้เกิดประเด็นปัญหาในข้อเท็จจริง และในเชิงปฏิบัติ 3 ประการ

ประการแรก ปัญหาการจัดทำเอกสารที่มีอยู่จำนวนมากเป็นอุปสรรคต่อการประกอบอาชีพประมง ที่ต้องสำแดงทุกครั้งเมื่อเรือเข้าออก

ประการที่สอง ปัญหาด้านบุคลากรบนเรือ (ได้แก่)⁷ ที่มีความรู้น้อย และไม่ที่มีศักยภาพในการจัดทำเอกสาร และการที่เจ้าของเรือประมงจะต้องมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอีกมากในการจ้างบุคคลภายนอกมาจัดทำเอกสารแทน บางครั้งเกิดปัญหาในการทำเอกสารผิดพลาดจนนำไปสู่ความผิดในการจดแจ้งข้อมูลอันเป็นเท็จโดยมิได้ตั้งใจ

ประการที่สาม ปัญหาบุคลากรของหน่วยงานของรัฐมีบทบาทมากเกินไป มีการตรวจเรือ แรงงาน และเอกสารต่างๆที่เกี่ยวข้องกับเรือประมงพาณิชย์ทุกลำทั้งในขณะเรือจอดท่า การเข้า-ออกท่า และในทะเล ตลอดจนทรัพยากรบุคคลของรัฐไม่เพียงพอ และทำให้ค่าใช้จ่ายของทางรัฐในการจ้างบุคลากรเพิ่มมากขึ้น

นอกจากนี้ การบังคับใช้มีปัญหาการจัดการที่มีการให้อำนาจเจ้าหน้าที่รัฐในการจัดการเองอย่างเด็ดขาดมากเกินไป ตั้งแต่การจับกุม การสั่งกักเรือ การยึดเครื่องมือประมง การยึดสัตว์น้ำ ฯลฯ และเบ็ดเสร็จ ในกระบวนการลงโทษขั้นตอนมี ทั้งยังให้ถือว่าการนำไปดำเนินคดีของพนักงานเจ้าหน้าที่เป็นการกระทำที่สุจริต ตามคำสั่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ฉบับที่ 10/2558, 22/2558, 2560 ที่ระบุว่า การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่สุจริต ไม่มีความผิด รวมทั้งยังบังคับให้ต้องจอดเรือจนกว่าคดีจะถึงที่สุด ซึ่งเป็นกฎหมายปิดปาก เมื่อเรือถูกจับต้องจอดเสมอตามคำสั่งของ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) แม้ระยะเวลาการดำเนินคดีที่สามศาลแต่ละคดีใช้เวลาประมาณ 5 ปีหรือกว่านั้น ทำให้คนที่เป็นชาวประมงไม่สามารถประกอบอาชีพประมงทั้งชีวิตของตนเองในระหว่างนั้นได้ ซึ่งทำให้บางครอบครัวต้องขายทรัพย์สินเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี และเลี้ยงดูครอบครัว บางรายร้ายแรงถึง

⁷ ได้แก่ หมายถึง ผู้ควบคุมเรือ กัปตันเรือ มีหน้าที่ดำเนินการกำกับควบคุมดูแลเป็นหัวหน้าควบคุมดูแลการทำการประมงในเรือประมง

ชั้นล้มละลายก็มี การที่ชาวประมงที่ทำประมงมาทั้งชีวิตจะไปเริ่มต้นทำอาชีพอื่นซึ่งไม่มีความชำนาญและเชี่ยวชาญก็ค่อนข้างลำบาก เพราะชาวประมงบางรายก็มาอายุที่มาก

เนื่องด้วย พระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 มีลักษณะเป็นกฎหมายปิดปากจึงทำให้ชาวประมงที่ส่วนมากไม่มีความรู้ทางกฎหมาย หรือแม้มีความรู้ทางได้กฎหมายก็แก้ต่างได้ยาก จนนำไปสู่การยอมรับความผิดโดยปริยาย เพื่อหวังว่าเมื่อยอมรับผิดและเสียค่าปรับแล้ว จะสามารถนำเรือออกไปทำการประมงได้อีก ซึ่งในหลายกรณีก็ไม่สามารถนำออกไปทำการประมงได้ เพราะกรมประมงมีคำสั่งทางปกครองสั่งพักหรือยึดใบอนุญาตจากความผิดนั้น ทำให้ต้องจอดเรือตลอดไปก็มี

เมื่อพิจารณาพระราชกำหนดฉบับนี้แล้ว จะเห็นได้ว่าการกำหนดโทษที่ไม่ได้สัดส่วนในการกระทำความผิด ซึ่งจากการสืบค้นจากรฐานของมูลของสมานิติบัญญัติแห่งชาติ พบว่า จำนวนค่าปรับที่สูงถึง 30 ล้านบาท นั้น มาจากค่าปรับของกฎหมายที่นำมาจากต่างประเทศ โดยเฉพาะจากประเทศในสหภาพยุโรปที่มีการปรับในบางกรณีถึง 1 ล้านยูโร ผู้กร่างจึงนำมาบัญญัติเป็นค่าปรับ (30 ล้านบาท) ตาม พรก.การประมงฉบับนี้ โดยไม่มีการพิจารณาถึงค่าเงินของไทยที่แตกต่างกับประเทศในสหภาพยุโรป และไม่ได้มีการแปลงค่าเงินจากต่างประเทศ มูลค่าของเรือ เรือประมงของต่างประเทศส่วนมากที่เป็นเรือขนาดใหญ่มีมูลค่าประมาณลำละ 500 ล้านบาท ส่วนเรือประมงไทยมีมูลค่า ประมาณ ห้าล้าน ถึง สิบสองล้านบาทเท่านั้น รวมถึงไม่มีการพิจารณาถึงราคาขายของสัตว์น้ำที่แตกต่างกัน และค่าครองชีพของคนภายในประเทศ ตลอดจนความสามารถในการเสียค่าปรับให้แก่รัฐบาลอีกด้วย

1.2 วัตถุประสงค์

1.2.1 เพื่อศึกษาแนวคิด และทฤษฎีกระบวนการ และรูปแบบวิธีการในการจัดทำเอกสารที่ถูกบัญญัติเป็นโทษทางอาญาตาม พระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558

1.2.2 เพื่อศึกษากรณี บทลงโทษที่รุนแรงในการประกอบอาชีพประมง ตาม พระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558

1.2.3 เพื่อศึกษากฎหมายเปรียบเทียบของไทย และต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับโทษอาชีพรประมง ตาม พระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558

1.2.4 เพื่อวิเคราะห์ปัญหาการปฏิบัติงานที่ขาดประสิทธิภาพของเจ้าหน้าที่รัฐพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558

1.2.5 เพื่อศึกษาปัญหาความทับซ้อนในการลงโทษของเจ้าหน้าที่รัฐตามพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558

1.3 สมมติฐาน

เนื่องจากตามที่พระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 ได้ออกภายใต้คำสั่ง อำนาจของรัฐบาล ที่มาจากคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่มีอำนาจเบ็ดเสร็จตามความในมาตรา 44 แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) ในปีพุทธศักราช 2557 ทางรัฐบาลไทยได้ดำเนินการออกพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 โดยอำนาจของฝ่ายบริหารเป็นการเร่งด่วน เป็นเหตุให้เกิดปัญหาในการกำหนดโทษปรับที่มากเกินไปจนความจำเป็น ขาดความเหมาะสมพอดี และไม่ได้สัดส่วนในทางอาญาใน พระราชกำหนดฉบับนี้ ทำให้ชาวประมงได้รับความเสียหายและเดือดร้อนเป็นจำนวนมาก บางรายถึงขั้นต้องเลิกกิจการ บางรายถึงขั้นผูกคอตายเพราะไม่มีเงินจ่ายค่าปรับที่สูงเกินไปก็มี

ทำให้เกิดช่องทางให้ปัญหาเจ้าหน้าที่รัฐทุจริต รวมถึงปัญหาการใช้อำนาจทับซ้อนกันเองของเจ้าหน้าที่รัฐหลายหน่วยงาน เกี่ยวกับอิทธิพลการบังคับใช้กฎหมายของกองทัพเรือ ตำรวจน้ำ หรือเจ้าหน้าที่จากกรมประมง ตลอดจนการตีความตามตัวบทที่แตกต่างกันกันของเจ้าพนักงานแต่ละหน่วยงาน จนสร้างความสับสนให้แก่ชาวประมง

อีกทั้ง ดังนั้น ทางหน่วยงานของรัฐควรมีการปรับปรุง และควรกำหนดโทษปรับที่เหมาะสมและได้สัดส่วนกับความผิดให้แก่ชาวประมงผู้ประกอบการอาชีพสุจริต เนื่องจากการกำหนดโทษปรับที่สูงเกินไปบางรายไม่สามารถจ่ายค่าปรับได้ถึงขั้นต้องขายทรัพย์สิน และต้องเลิกกิจการ เพราะไม่มีทุนเพียงพอในการประกอบอาชีพอีกต่อไป ส่งผลกระทบต่อชาวประมง และธุรกิจต่อเนื่องอย่างมาก และนอกจากนี้ ทางภาครัฐควรออกกฎหมายโดยคำนึงถึงผู้ประกอบการสัตว์น้ำ สิ่งแวดล้อมทางทะเล และผลประโยชน์ของประเทศชาติแบบมหภาคเป็นหลัก รวมถึงควรมีการจ่ายค่าเสียหายเพื่อเยียวยาชาวประมงผู้ได้รับผลกระทบจากการออกกฎหมายและกำหนดนโยบายประมง

1.4 ขอบเขตการวิจัย

1.4.1 เป็นการศึกษาเชิงเอกสาร (Documentary Research) เกี่ยวกับ พระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 มาตรา 39, มาตรา 81, มาตรา 82, มาตรา 83, มาตรา 113, มาตรา 114, มาตรา 151, มาตรา 152 และมาตรา 170 โทษปรับตามกฎหมายอาญาของไทย และต่างประเทศ มาตรฐานการวางหลักเกณฑ์โทษปรับในต่างประเทศ

1.4.2 การศึกษางานวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยการสัมภาษณ์เชิงลึกกับ

1) ประธานสมาคมประมงแห่งประเทศไทย	1	ท่าน
2) ผู้ทรงคุณวุฒิของสมาคมประมงแห่งประเทศไทย	1	ท่าน
3) เจ้าหน้าที่ของกรมประมง	1	ท่าน
4) ชาวประมง	2	ท่าน
รวมผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด	5	ท่าน

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 เพื่อทราบกฎหมายที่กำหนดความรับผิดชอบที่เป็นโทษทางอาญาตาม พระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำเอกสารที่ถูกบัญญัติเป็นโทษทางอาญาตาม พระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558

1.5.2 เพื่อทราบปัญหาการบังคับโทษที่มากเกินไปในการประกอบอาชีพประมง ตาม พระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำเอกสารที่ถูกบัญญัติเป็นโทษทางอาญาตาม พระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558

1.5.3 เพื่อทราบปัญหาความทับซ้อนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ และหน่วยงานทางภาครัฐ เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำเอกสารที่ถูกบัญญัติเป็นโทษทางอาญาตาม พระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558

เพื่อให้ทราบ และศึกษาในส่วนที่นำไปใช้ในการแก้ไขเฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำเอกสารที่ถูกบัญญัติเป็นโทษทางอาญาตาม พระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 ต่อไป

บทที่ 2

แนวคิด และทฤษฎี

เนื่องด้วยพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 นี้ ไม่ต้องตามทฤษฎีกฎหมายหลายทฤษฎี ผู้เขียนจึงได้นำเสนอแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหา ดังต่อไปนี้

2.1 ทฤษฎีความได้สัดส่วน (Principle of Proportionality)

ตามทฤษฎีนี้ได้รับการรับรองในคำประกาศสิทธิมนุษยชนและสิทธิพลเมือง 1789 ข้อ 8. ซึ่งบัญญัติว่า “กฎหมายจะกำหนดบทลงโทษใด ๆ ได้ก็แต่เฉพาะเท่าที่จำเป็นอย่างยิ่งและเห็นเป็นที่ประจักษ์ชัดเท่านั้นผู้ใดจะถูกลงโทษได้ก็แต่โดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายที่บัญญัติขึ้นและประกาศใช้ก่อนหน้าการกระทำอันเป็นความผิด และได้ใช้บทบัญญัติของกฎหมายนั้น ๆ โดยชอบแล้วเท่านั้น”⁸ และตรงกับหลักการของ ซีซาร์ เบคคาเรีย (Cesare Beccaria) กล่าวว่า “เพื่อไม่ให้โทษทางอาญาใดก็ตามเป็นการกระทำที่รุนแรงโดยคนหนึ่งหรือหลายคนต่อประชาชน โทษทางอาญาจึงต้องเปิดเผย จำเป็น และรุนแรงน้อยที่สุดตามสถานการณ์ที่ปรากฏ และได้สัดส่วนกับความผิด และต้องเป็นโทษที่กำหนดโดยกฎหมาย” สำหรับในประเทศไทย แม้จะไม่มีระบุทฤษฎีนี้ไว้ในประมวลกฎหมายอาญาเป็นลายลักษณ์อักษร แต่ก็สามารถใช้มาตรา 26 วรรคหนึ่ง แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 ซึ่งได้วางหลักไว้ว่า การตรากฎหมายที่มีผลเป็นการจำกัดสิทธิ หรือเสรีภาพของบุคคลต้องเป็นไปตามเงื่อนไขที่บัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญ ในกรณีที่รัฐธรรมนูญมิได้บัญญัติเงื่อนไขไว้ กฎหมายดังกล่าวต้องไม่ขัดต่อหลักนิติธรรม ไม่เพิ่มภาระหรือจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพของบุคคลเกินสมควรแก่เหตุ และจะกระทบต่อศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ของบุคคลมิได้รวมทั้งต้องระบุเหตุผลความจำเป็นในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพไว้ด้วย⁹

มาตราข้างต้นแสดงให้เห็นว่า การออกกฎหมาย หรือการตรากฎหมายจะต้องไม่ขัดต่อหลักนิติธรรม คือกฎหมายต้องมีความยุติธรรม ไม่มีการจำกัดสิทธิ หรือเสรีภาพของบุคคลเกินสมควร ทั้งต้องไม่กระทบกระเทือนต่อศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ หากจะต้องจำกัดสิทธิ หรือเสรีภาพของบุคคล ก็ต้องระบุเหตุผลความจำเป็นนั้นไว้ด้วย อันถือได้ว่า มาตรา 26 นี้ได้กล่าวถึง ทฤษฎีความได้สัดส่วน (Principle of Proportionality) ด้วยนั่นเอง

โดยสรุป ทฤษฎีความได้สัดส่วนทางอาญา (Principle of Proportionality) คือ การกำหนดโทษทางอาญาจะต้องมีความพอเหมาะพอดี กำหนดเท่าที่จำเป็นในวิธีทางที่น้อยที่สุด ไม่มากเกินไปและน้อยเกินไป โดยดูจากพฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งความผิดนั้นๆว่า มีผลกระทบต่อสังคมโดยภาพรวมมากน้อยเพียงใด

⁸ มูลนิธิอาสาสมัครเพื่อสังคม และเครือข่ายฯ, ‘พื้นที่คนรุ่นใหม่ งานอาสาสมัคร’ <<https://thaivolunteer.org/>> สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2567.

⁹ ปกป้อง ศรีสนิท, *กฎหมายอาญาชั้นสูง* (สำนักพิมพ์วิญญูชน 2563) 145.

อีกทั้งผู้กำหนดโทษจะต้องพิจารณาด้วยความละเอียด รอบคอบโดยปราศจากอคติ ไม่ทำตามอำเภอใจ และเต็มเปี่ยมไปด้วยหัวใจแห่งความยุติธรรมอย่างแท้จริง

2.2 หลักนิติเศรษฐศาสตร์ (Law and Economics)

หลักนิติเศรษฐศาสตร์ (Law and Economics) เป็นหลักนักนิติศาสตร์มักกล่าวถึง ในการใช้กำหนดโทษ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการใช้กำหนดโทษปรับ เพื่อใช้ในการแสวงหาการคิดวิเคราะห์ถึงการกำหนดโทษปรับที่เหมาะสม ซึ่งโทษปรับดังกล่าวมักเกี่ยวข้องกับอาชญากรรมทางเศรษฐกิจ ในหลักนี้ จะใช้ทั้งหลักเศรษฐศาสตร์ (Economics) และนิติศาสตร์ (Jurisprudence) มาประกอบการพิจารณาด้วยกัน

2.2.1 ความเป็นมาและความหมาย

หลักนิติเศรษฐศาสตร์ (Law and Economics) มีจุดเริ่มต้นในศตวรรษที่ 18 จากบทนิพนธ์ของซีซาร์ เบคคาเรีย (Cesare Beccaria) นักอาชญาวิทยาชาวอิตาลี เกี่ยวกับอาชญากรรมและการลงโทษ (On Crime and Punishments) มีสาระสำคัญว่า ผู้กระทำความผิดสามารถเลือกที่จะตัดสินใจในการกระทำความผิดได้ ซึ่งผู้กระทำความผิดนั้นได้วิเคราะห์ถึงประโยชน์ที่จะได้รับนั้น โดยการคาดการณ์ว่า คุ่มค่ากับการลงทุนในการกระทำความผิดมากน้อยเพียงใด อนึ่ง ซีซาร์เบคคาเรีย (Cesare Beccaria) ได้ให้ความเห็นว่า การกำหนดโทษทางอาญาจะต้องกระทำเพื่อข่มขู่ยับยั้ง ให้ทั้งผู้กระทำความผิดเข็ดหลาบ ไม่กล้าที่จะเสี่ยงกระทำความผิดอีก ตลอดถึง ผู้ที่คิดว่าจะกระทำความผิดเมื่อเห็นบทลงโทษแล้วก็ไม่กล้า และกลัวที่จะกระทำความผิดเช่นเดียวกัน¹⁰

ในปีศตวรรษที่ 19 มี Gray Becker ซึ่งเป็นนักเศรษฐศาสตร์ที่ได้รับรางวัลโนเบล มีหนังสือชื่อว่า Crime and Punishment: An Economic Approach ได้เขียนถึงหลักเศรษฐศาสตร์ของอาชญากรรมและการลงโทษ โดยนำทฤษฎีเศรษฐศาสตร์มาอธิบายเพื่อให้ผู้อ่านได้ทำความเข้าใจพฤติกรรมทางอาญาและระบบยุติธรรมทางอาญา รวมไปถึงแนวความคิดในเชิงคณิตศาสตร์มาอธิบายเรื่องการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง ด้วยเหตุนี้จึงทำให้หลักนิติเศรษฐศาสตร์ (Law and Economics) นี้ เป็นที่สนใจ และเป็นที่ยอมรับกันทั่วโลกอีกด้วย¹¹

สำหรับนิยามความหมายของคำว่า “หลักนิติเศรษฐศาสตร์ (Law and Economics)” หมายถึง การใช้หลักคิดของเศรษฐศาสตร์มาประยุกต์รวมกับหลักของนิติศาสตร์ โดยคิดว่า มนุษย์เป็นสัตว์เศรษฐกิจ จึงมีเหตุผลและมีปัจจัยในการกระทำความผิด นอกจากนี้หลักการข้างต้นสามารถใช้วิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมาย โดยเน้นไปที่ผลกระทบที่เกิดจากการปฏิบัติกฎหมายต่อการเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจและการวางแผนการจัดทำนโยบายต่างๆ โดยมีการใช้หลักเศรษฐศาสตร์เป็นเครื่องมือในการคิดวิเคราะห์ โดยมีได้มุ่งเป้าหมายหรือผลประโยชน์ในเชิง

¹⁰ นันดา เพชรดี, ‘การกำหนดโทษอาญา: ศึกษาโทษปรับกรณีทุจริตในการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ’ (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2561) 17.

¹¹ ปกป้อง จันวิทย์, *การวิเคราะห์กฎหมายด้วยหลักเศรษฐศาสตร์* (มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อพัฒนาประเทศไทย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย 2554) 1-2.

เศรษฐิกิจนั้นเพียงอย่างเดียว แต่ยังหมายความรวมถึง เหตุผลของการกระทำความผิดด้วยการพิจารณาพฤติกรรมของมนุษย์ในสังคม¹²

หรืออาจกล่าวได้โดยง่ายว่า หลักนิติเศรษฐศาสตร์ (Law and Economics) คือ ความยุติธรรมที่มีผลกระทบต่อพฤติกรรมของคนในสังคมผ่านทางรูปแบบการคิดวิเคราะห์อย่างมีเหตุผลจากการรวบรวมข้อมูลตามข้อเท็จจริงต่างๆ และนำมาสรุปเป็นแนวคิดหรือทฤษฎี โดยอธิบายถึงความสัมพันธ์ระหว่างความมีประสิทธิภาพกับความยุติธรรม ซึ่งหากความมีประสิทธิภาพกับความยุติธรรมสามารถอธิบายไปด้วยกันได้ย่อมหมายความว่า เป็นความยุติธรรมที่มีประสิทธิภาพนั่นเอง¹³

เมื่อนำหลักนิติเศรษฐศาสตร์ (Law and Economics) มาวิเคราะห์แล้วสามารถนำเนื้อหา มาพิจารณาได้ 4 ประการ ดังต่อไปนี้

ประการแรก หลักการกำหนดความรับผิดชอบและการลงโทษต่อผู้กระทำความผิด ต้องพิจารณาทั้งหลักความรับผิดชอบเด็ดขาด และหลักความรับผิดชอบบนพื้นฐานของความผิด

ประการที่สอง รูปแบบวิธีการลงโทษที่เป็นตัวเงิน เช่น โทษปรับ ส่วนการลงโทษที่ไม่ใช่ตัวเงิน เช่น โทษประหารชีวิต จำคุก เป็นต้น

ประการที่สาม ขนาดของบทลงโทษจะต้องลงโทษโดยคำนึงถึงความเหมาะสม และปัจจัยร่วมต่างๆของบทลงโทษที่จะได้รับ

ประการที่สี่ โอกาสในการจับกุมผู้กระทำความผิดมาลงโทษนั้น มีความสัมพันธ์กับต้นทุนทางสังคมอย่างไร เช่น งบประมาณในการจับกุม ตลอดจนการดำเนินการในคดีอาญา เป็นต้น¹⁴

2.2.2 แนวคิดทางอาชญวิทยา (Criminology)

อาชญวิทยา (Criminology) เป็นสาขาวิชาแขนงหนึ่งที่ค้นพบโดยชาวอิตาลี ค้นพบราวช่วงศตวรรษที่ 18 ในช่วงแรก มีนักปราชญ์หลายท่านมารวมตัวกัน โดยใช้หลักการนี้ เรียกว่า “School of thought” หรือที่เรียกกันว่า “สำนักแนวคิดทางอาชญวิทยา” โดยได้ศึกษาเกี่ยวกับการปรับตัวในพฤติกรรมของของมนุษย์ในสังคม โดยใช้เครื่องมือในการศึกษาด้วยวิธีการทางสังคมวิทยา ปรัชญา จิตวิทยา และปัจจัยอื่นๆ ซึ่งปรับเปลี่ยนแตกต่างกันออกไปตามยุคสมัย¹⁵

นักอาชญวิทยาที่ชื่อ Enrico Ferri ชาวอิตาลี ได้ทำการวิจัยปัจจัยทางสรีรวิทยาที่ว่าอะไรเป็นแรงจูงใจให้อาชญากร การวิจัยของ Ferri ทำให้เกิดทฤษฎีที่วิธีการป้องกันอาชญากรรมในการบังคับใช้กฎหมาย

¹² ปกป้อง จันวิทย์ (เชิงอรรถที่ 11) 6.

¹³ ปกป้อง ศรีสนิท (เชิงอรรถที่ 9) 93-95.

¹⁴ เพชรลดา สำลีทอง, ‘โทษปรับแบบหน่วย’ (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2557) 19.

¹⁵ อัจฉริยา ชูตินันท์, *อาชญวิทยาและทัณฑวิทยา* (สำนักพิมพ์วิญญูชน 2557) 66.

ชั้น¹⁶ ซึ่ง Ferri ได้แต่งหนังสือ ชื่อว่า “Criminal Sociology” ในหนังสือเล่มนี้ได้แบ่งอาชญากรออกเป็น 4 ประเภท คือ 1) อาชญากรที่วิกลจริต 2) อาชญากรโดยกำเนิด 3) อาชญากรที่กระทำความผิดเป็นครั้งคราว 4) อาชญากรที่กระทำความผิดเพราะความกดดันทางอารมณ์¹⁷

แต่ทว่า กาฟาโล (Raffaele Garofalo) ในค.ศ.1852-1934 เป็นลูกศิษย์ของซีซาร์ ลอมโบโซ (Cesare Lombroso) เห็นด้วยในด้านแนวคิดการสืบทอดอาชญากรรมที่มาจากบรรพบุรุษ แต่ไม่เห็นด้วยกับความผิดปกติทางชีววิทยา และ ร่างกาย เนื่องจาก เพราะบุคคลที่เป็นอาชญากรมาจากความบกพร่องทางด้านจิตใจและอารมณ์ ไม่รู้ผิดชอบชั่วดี มีเชื้อเกิดจากกายภาพ และได้จำแนกลักษณะอาชญากรออกเป็น 4 ประเภท คือ

- 1) อาชญากรที่เป็นฆาตกร (Murderers)
- 2) อาชญากรที่ชอบความรุนแรง (Violent Criminals)
 - 2.1) ผู้ที่กระทำผิดเกี่ยวกับฆาตกรรม
 - 2.2) ผู้ที่กระทำผิดเกี่ยวกับการทำร้ายร่างกายในขั้นรุนแรง หรือกระทำผิดทางศีลธรรมจรรยา
 - 2.3) ผู้ที่กระทำผิดที่อยู่ในวัยเด็กและเยาวชน
 - 2.4) ผู้ที่กระทำผิดที่ขาดการอบรมทางศีลธรรม
- 3) อาชญากรที่ขาดสติในความซื่อสัตย์ (Criminals deficient in probity)
- 4) อาชญากรที่โลภมาก (Lascivious Criminals)¹⁸

2.2.3 สาเหตุการกระทำความผิด

สาเหตุการกระทำความผิดทางอาญามีหลายปัจจัย อาจเป็นเรื่องของสภาพแวดล้อมที่แตกต่างกัน หรือเป็นผลมาจากปัจจัยทางสังคม จิตวิทยา หรือเหตุผลประการอื่น ๆ ที่แตกต่างกันออกไป ตัวอย่างเช่น การเสพยาเสพติด ความลำบากจากความอดอยาก มีอาการทางจิต ความโลภ เป็นต้น

2.2.4 การกำหนดโทษที่เหมาะสม

การกำหนดโทษที่เหมาะสมทางอาญา เป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้ประชาชนนั้นได้เข้าถึงความยุติธรรม หากลงโทษมากเกินไปย่อมทำให้ประชาชนเสียหาย และผิดหวังในกระบวนการยุติธรรม ในขณะที่หากกำหนดโทษน้อยเกินไปผู้กระทำความผิดก็จะมีโอกาสกระทำความผิดซ้ำได้ ในการพิจารณาการกำหนดโทษนี้ควรพิจารณาจากความรุนแรงของการกระทำผิด ลักษณะการกระทำผิด ความชั่วร้ายในจิตใจของผู้กระทำความผิด และสภาพแวดล้อมขณะกระทำความผิด เพื่อให้การกำหนดโทษมีความเหมาะสม และทำให้ประชาชนสัมผัสได้ถึงความ

¹⁶ ‘Enrico Ferri (นักอาชญาวิทยา)’ <[https://hmong.in.th/wiki/Enrico_Ferri_\(criminologist\)](https://hmong.in.th/wiki/Enrico_Ferri_(criminologist))> สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2567.

¹⁷ อัจฉริยา ชูตินันท์ (เชิงอรรถ 15) 74.

¹⁸ linznarcissus. เข้าถึงได้จาก inznarcissus.wordpress.com: https://linznarcissus.wordpress.com/tag/ค้นพบเมื่อวันที่_5_สิงหาคม_2556_https://linznarcissus.wordpress.com/

ยุติธรรมได้ หรือควรนำหลักความได้สัดส่วนทางอาญามาใช้ประกอบการพิจารณาในการกำหนดบทลงโทษด้วย
นั่นเอง

2.3 แนวคิดทฤษฎี และหลักการเกี่ยวกับโทษปรับ

โทษปรับเป็นการลงโทษที่กำหนดให้ชำระเงินให้กับรัฐหรือองค์การอื่นๆของรัฐ เช่น การชำระค่าปรับจากการกระทำผิดกฎหมาย เช่น การขับรถเร็วเกินกำหนด หรือการไม่ใส่หมวกกันน็อคเมื่อขับรถจักรยานยนต์ เป็นต้น จำนวนเงินที่ต้องชำระควรพิจารณาความรุนแรงของความผิด และทำให้คดีอาญานั้นเป็นอันระงับตามมาตรา 39 ประกอบ มาตรา 37 ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา¹⁹

2.3.1 วิวัฒนาการของโทษปรับ

วิวัฒนาการของโทษปรับได้เกิดขึ้นตามการเปลี่ยนแปลงของสังคมและสภาพแวดล้อมที่แตกต่างกันในแต่ละยุค โดยมีปัจจัยหลายอย่างที่ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของโทษปรับ ได้แก่

การเปลี่ยนแปลงของกฎหมาย: การเปลี่ยนแปลงของกฎหมายสามารถส่งผลต่อการกำหนดโทษปรับ โดยเฉพาะเมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงในปริมาณของการกระทำผิดกฎหมายหรือความรุนแรงของการกระทำนั้น กฎหมายในบางประเทศอาจจะเปลี่ยนแปลงให้มีความเข้มงวดขึ้นเพื่อสร้างความกลัวและเป็นกำลังภายในการต่อต้านการกระทำผิดกฎหมาย

การเปลี่ยนแปลงในการจัดการกับความผิด: การจัดการกับความผิดได้เปลี่ยนแปลงจากการใช้โทษปรับเป็นหลักไปเป็นการใช้วิธีการอื่น ๆ เช่น การใช้เทคโนโลยีเพื่อตรวจสอบการกระทำผิดกฎหมาย การจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมาย และการจัดการความผิด ซึ่งอาจทำให้โทษปรับไม่ได้ใช้เป็นวิธีการจัดการกับความผิดเท่าที่เคยใช้มาก่อน

2.3.2 วัตถุประสงค์ของโทษปรับ

วัตถุประสงค์ของโทษปรับมีหลายอย่าง ซึ่งสามารถจัดเป็นกลุ่มๆ ได้ดังนี้

1) ปรับปรุงพฤติกรรม: โทษปรับเป็นเครื่องมือหนึ่งที่ช่วยปรับปรุงพฤติกรรมของบุคคลให้ดีขึ้น โดยเมื่อผู้กระทำผิดกฎหมายได้รับโทษปรับแล้วจะมีแรงกดดันให้ผู้กระทำไม่ทำผิดกฎหมายอีกในอนาคต

¹⁹ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

มาตรา 37 วางหลักว่า คดีอาญาเลิกกันได้ ดังต่อไปนี้

(1) ในคดีมีโทษปรับสถานเดียว เมื่อผู้กระทำผิด ยินยอมเสียค่าปรับในอัตราอย่างสูงสำหรับความผิดนั้นแก่พนักงาน
เจ้าหน้าที่ ก่อนศาลพิจารณา

มาตรา 39 วางหลักว่า สิทธินำคดีอาญามาฟ้องย่อมระงับไปดังต่อไปนี้

(3) เมื่อคดีเลิกกันตามมาตรา 37

- 2) ลดความเสี่ยงของการถูกจับ: โทษปรับจะช่วยลดความเสี่ยงในการถูกจับของผู้กระทำผิดกฎหมาย เนื่องจากผู้กระทำอาชญากรรมจะเลือกที่จะไม่ทำผิดกฎหมายเพื่อป้องกันไม่ให้อำนาจเงินโทษปรับ
- 3) เพิ่มรายได้ของรัฐ: โทษปรับเป็นแหล่งรายได้สำคัญของรัฐ โดยเมื่อผู้กระทำผิดกฎหมายต้องจ่ายเงินโทษปรับแล้ว จะทำให้รัฐได้รับรายได้จากการใช้โทษปรับนี้
- 4) เสริมสร้างความเท่าเทียมกัน: โทษปรับช่วยเสริมสร้างความเท่าเทียมกันในสังคม เนื่องจากโทษปรับเป็นการกำหนดโทษตามความผิดที่เป็นเท่าเทียมกันสำหรับทุกคนที่กระทำผิดกฎหมายเดียวกัน
- 5) ลดค่าใช้จ่ายในการจัดการกับความผิด: โทษปรับเป็นวิธีการจัดการกับความผิดที่มีค่า

2.3.3 ทฤษฎีเกี่ยวกับโทษปรับ และหลักเกณฑ์การกำหนดโทษปรับ

ใช้สมมติฐานว่า ผู้กระทำจะพยายามเลือกตัดสินใจเพื่อทำให้มีประโยชน์สูงสุดต่อตนเอง ดังนั้นถ้าผู้กระทำรู้ว่าการกระทำผิดกฎหมายนั้นมีโทษปรับน้อยกว่าค่าใช้จ่ายในการป้องกันการกระทำผิดกฎหมาย ผู้กระทำก็จะเลือกที่จะกระทำความผิดกฎหมาย เนื่องจากมีประโยชน์สูงสุดต่อตนเอง

หลักเกณฑ์การกำหนดโทษปรับจะแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ และโดยทั่วไปแล้วจะพิจารณาจากปัจจัยต่างๆ เช่น ความรุนแรงของความผิดกฎหมาย ความเสี่ยงที่จะถูกจับ ระยะเวลาที่ผู้กระทำทำผิดกฎหมาย และความสามารถในการจ่ายเงินโทษปรับ เป็นต้น โดยทั่วไปแล้วหลักเกณฑ์การกำหนดโทษปรับ จะใช้หลักการเทียบค่าของการกระทำผิดกฎหมายกับความสามารถในการจ่ายเงินของผู้กระทำ ซึ่งจะต้องเหมาะสมกับฐานะเศรษฐกิจและสังคมของผู้กระทำด้วย

2.3.4 ประเภทของโทษปรับ

โทษปรับเป็นหนึ่งในประเภทของโทษที่ใช้ในการปรับปรุงพฤติกรรมของผู้กระทำผิดกฎหมาย โดยการข่มขู่ยับยั้งผู้กระทำความผิดให้หลายจำ ซึ่งต้องชำระเงินให้กับรัฐหรือบุคคลอื่นที่ได้รับความเสียหายเนื่องจากการกระทำผิดกฎหมาย

โทษปรับสามารถแบ่งออกเป็นหลายประเภทตามลักษณะของการกระทำผิดกฎหมาย ดังนี้

ก) โทษปรับแบบอัตราตายตัว (Fix-Sum System)

โทษปรับแบบอัตราตายตัว (Fix-Sum System) หมายถึง การกำหนดโทษปรับในรูปแบบที่สามารถใช้ดุลพินิจของศาลในอันที่จะสามารถยืดหยุ่นได้ แต่บางกรณีก็ยืดหยุ่นได้ก็น้อยมาก ผู้กระทำความผิดต้องชำระค่าปรับตามอัตราที่กำหนดไว้โดยอัตโนมัติไว้เท่านั้น ซึ่งอาจกำหนดเป็นขั้นสูงขั้นต่ำ²⁰

ตัวอย่างของโทษปรับแบบอัตราตายตัวได้แก่

พระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 มาตรา 152 วางหลักว่า ผู้ใดทำการประมงหรือขนถ่ายสัตว์น้ำโดยมิได้รายงานตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ในมาตรา 81 (2) หรือ (3) ประกอบกับมาตรา 82 คือ มี

²⁰ นันดา เพชรดี (เชิงอรธ 10) 32.

การแจ้งการเข้าออกทำเทียบเรือประมงทุกครั้ง ณ ศูนย์ควบคุมการแจ้งเรือ และมีการส่งเอกสารให้กับศูนย์ควบคุมดังกล่าวทั้งหมด 12 รายการ หรือมาตรา 88 (2) หรือ (3) วางหลักว่า เรือขนถ่ายสัตว์น้ำต้องมีการแจ้งเข้าแจ้งออกหรือทำรายงานอันเป็นเท็จ หรือไม่นำเรือกลับเข้าทำเทียบเรือประมงตามมาตรา 81 (5) หากฝ่าฝืนมีโทษปรับตามขนาดเรือ ต้องระวางโทษปรับหนึ่งหมื่นบาท

ถ้าผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง ใช้เรือขนาดตั้งแต่ยี่สิบตันกรอสขึ้นไปแต่ไม่ถึงหกสิบตันกรอส ต้องระวางโทษปรับหนึ่งแสนบาท

ถ้าผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง ใช้เรือขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสขึ้นไปแต่ไม่ถึงหนึ่งร้อยห้าสิบตันกรอส ต้องระวางโทษปรับห้าแสนบาท

ถ้าผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง ใช้เรือขนาดตั้งแต่หนึ่งร้อยห้าสิบตันกรอสขึ้นไป ต้องระวางโทษปรับสองล้านบาท

มาตรา 162 วางหลักว่า ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามหนังสือเรียกของพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ออกตามมาตรา 102 (1) หรือไม่อำนวยความสะดวกแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 102 วรรคห้า หรือฝ่าฝืนตามคำสั่งอธิบดี ตามมาตรา 113 (2) โดยถือว่าเป็นผู้ทำการประมงโดยฝ่าฝืนกฎหมายอย่างร้ายแรง ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงห้าหมื่นบาท

ในกรณีผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นนิติบุคคล ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งแสนบาท ถึงหนึ่งล้านบาท

ข) โทษปรับตามฐานะเศรษฐกิจ (Day-Fine System)

โทษปรับตามฐานะเศรษฐกิจ หมายถึง การกำหนดโทษปรับโดยพิจารณาจากฐานะเศรษฐกิจของผู้กระทำผิดกฎหมาย โดยทำการกำหนดจำนวนเงินที่จะต้องชำระในรูปแบบที่สอดคล้องกับระดับรายได้หรือสถานะการเงินของผู้กระทำผิดกฎหมาย โดยจะให้โทษปรับสูงขึ้นสำหรับผู้กระทำผิดกฎหมายที่มีรายได้สูงหรือมีสถานะการเงินดีกว่า ในขณะที่จะให้โทษปรับต่ำลงสำหรับผู้กระทำผิดกฎหมายที่มีรายได้น้อยหรือไม่มีทั้งสิ้น

ตัวอย่างของโทษปรับตามฐานะเศรษฐกิจ ได้แก่การกำหนดเงินปรับให้แตกต่างกันตามระดับรายได้ของผู้กระทำผิดกฎหมาย เช่น ในการกระทำความผิดเกี่ยวกับการขับซึ่รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกกันน็อค ในบางประเทศ เช่นในเยอรมันอาจจะกำหนดโทษปรับให้มากกว่าสำหรับผู้มีรายได้สูงกว่าผู้ที่มีรายได้ต่ำกว่า ซึ่งมีจุดประสงค์เพื่อให้ผู้กระทำผิดกฎหมายได้รับโทษที่เหมาะสมกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจของตน และให้ผู้กระทำผิดกฎหมายได้รับการกั้นชนกับโทษปรับที่ไม่สามารถชำระได้ด้วยฐานะการเงินของตนเองได้²¹

ค) โทษปรับแบบหน่วย (Penalty Units System)

²¹ สมยศ วงษ์ดี, การนำระบบโทษปรับโดยคำนึงถึงฐานะทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิดมาใช้กับกระบวนการยุติธรรมของไทย (คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2563) 88-92.

โทษปรับแบบหน่วย หมายถึง การกำหนดโทษปรับโดยให้ผู้กระทำความผิดกฎหมายชำระเงินตามจำนวนหน่วยของความผิดที่กระทำ โดยแต่ละหน่วยจะมีจำนวนเงินที่ต้องชำระเท่ากัน และจำนวนหน่วยขึ้นอยู่กับความรุนแรงของการกระทำความผิด²² การกำหนดโทษปรับแบบหน่วยมักนิยมใช้กับความผิดทางการจราจร และความผิดทางสิ่งแวดล้อม เช่น พระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 เป็นต้น

ตัวอย่างของโทษปรับแบบหน่วย ได้แก่การกระทำความผิด

ง) โทษปรับตามจำนวนเท่าของผลประโยชน์ที่ได้รับจากการกระทำความผิด (Criminal Benefit Fine System)

โทษปรับตามจำนวนเท่าของผลประโยชน์ที่ได้รับจากการกระทำความผิด หมายถึง การกำหนดจำนวนเงินที่ต้องชำระโดยคำนวณจากจำนวนเงินที่ผู้กระทำความผิดได้รับผลประโยชน์จากการกระทำความผิดนั้น โดยหลักการของโทษปรับตามจำนวนเท่าของผลประโยชน์ที่ได้รับจากการกระทำความผิดคือการให้โทษปรับที่สอดคล้องกับหลักการว่าผู้กระทำความผิดจะต้องชดเชยผลกระทบจากการกระทำความผิด โดยมีวัตถุประสงค์ในการยับยั้งการกระทำความผิด²³

ตัวอย่างเช่น พระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 มาตรา 127 วางหลักว่า ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 34²⁴ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงห้าแสนบาท หรือปรับจำนวนห้าเท่าของมูลค่าสัตว์น้ำที่ได้จากการทำการประมง แล้วแต่จำนวนใดจะสูงกว่า

2.3.5 การเปรียบเทียบข้อดีและข้อเสียของโทษปรับ

ข้อดีของโทษปรับสามารถสรุปได้ ดังนี้

1) โทษปรับไม่เป็นการจำคุกผู้กระทำความผิดแต่เพียงแต่จัดให้มีความเสียหายทางเศรษฐกิจหรือการใช้ชีวิตชั่วคราว โดยไม่ต้องเข้าคุกตามเหตุการณ์โดยช่วยวิธีการลดความรุนแรงของการลงโทษ และเสียหายในสังคม และช่วยชุมชนยิ่งขึ้น ป้องกันไม่ให้กระทำความผิดซ้ำอีก

2) โทษปรับเป็นการเตือนผู้กระทำความผิดว่าพฤติกรรมที่ทำนั้นไม่ถูกต้อง ทำให้ผู้กระทำความผิดมีโอกาสแก้ไขข้อผิดพลาดดังกล่าวได้ในอนาคต

3) โทษปรับเป็นวิธีการที่มีความยืดหยุ่นเพื่อให้เหมาะสมกับบุคคลแต่ละคนที่กระทำความผิดเล็กน้อยถึงปานกลาง

4) ช่วยเพิ่มรายได้ให้แก่รัฐ และลดค่าใช้จ่ายได้มากเมื่อเทียบกับโทษจำคุกซึ่งรัฐต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายต่างๆมากมาย เช่น เงินเดือนเจ้าหน้าที่ ค่าอาหารของนักโทษ เป็นต้น

²² เพชรลดา สาลีทอง (เชิงอรรถ 14) 35.

²³ นันดา เพชรดี (เชิงอรรถ 10) 38.

²⁴ พระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 มาตรา 34 วางหลักว่า ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตทำการประมงพื้นบ้าน ทำการประมงในเขตทะเล นอกชายฝั่ง

สำหรับโทษปรับมีข้อเสียบางประการซึ่งสามารถสรุปได้ ดังต่อไปนี้

- 1) หากกำหนดโทษปรับมากเกินไปไม่ได้สัดส่วน ทำให้ประชาชนอาจหมดศรัทธากับความยุติธรรม ทั้งอาจต้องไปสร้างภาระหนี้สินในการมาจ่ายค่าปรับ
- 2) หากกำหนดโทษปรับน้อยเกินไปไม่เหมาะสม อาจทำให้ผู้กระทำความผิดไม่หลาบจำ และอาจกระทำความผิดอีกได้ ผู้กระทำความผิดที่มีเงิน หรือทรัพย์สินมากกว่ามูลค่าของโทษปรับที่จะได้รับ จึงเลือกที่จะเสียที่จะได้รับโทษปรับ
- 3) ใน โทษปรับบางกรณีอาจไม่สามารถชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ เช่น ขับรถโดยประมาททำให้ผู้อื่นรับอันตรายสาหัส ซึ่งคนที่ถูกรถชนอาจพิการตลอดชีวิต ทำให้เขาสูญเสียคุณภาพชีวิตที่ดีไปอย่างน่าเสียดาย และคงไม่มีเงินจำนวนใดๆที่ชดเชยความเสียหายเหล่านั้นได้

2.4 แนวความคิดเกี่ยวกับกฎหมายประมง

กฎหมายประมง คือ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการล่าสัตว์น้ำ ซึ่งประกอบด้วยประมงน้ำจืด และประมงน้ำเค็ม ซึ่งการทำประมงจะเป็นอาชีพในการเลี้ยงตนที่สร้างรายได้ให้กับประชาชนในหลากหลายประเทศ โดยเฉพาะประเทศที่มีภูมิศาสตร์ติดกับทะเล เช่น ประเทศไทย ออสเตรเลีย ญี่ปุ่น อังกฤษ สิงคโปร์ เป็นต้น ซึ่งในแต่ละประเทศก็มีการออกกฎหมายเพื่อควบคุม และป้องกันผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและการอนุรักษ์ทรัพยากรทางน้ำไว้อีกด้วย (ดร.วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์ กล่าวไว้)

สำหรับ กฎหมายประมงไทยนั้น มีต้นกำเนิดมาจากอากรค่าน้ำสมัยอยุธยา ซึ่งมีเจ้าภาษีส่งให้กับทางรัฐที่เรียกว่า “ อากรค่าน้ำ ” หรือ ถือได้ว่าเป็นกฎหมายจัดการทรัพยากร ต่อมาเมื่อพระราชบัญญัติการประมง พุทธศักราช 2490 ซึ่งเป็นเรื่องจัดการทรัพยากร และมีเนื้อหาเกี่ยวกับ การจัดการทรัพยากร โดยมีการเสียภาษีค่าน้ำตามที่รัฐกำหนด ในปีพุทธศักราช 2528 มีการแก้พระราชบัญญัติฉบับนี้ 2-3 ครั้ง โดยเฉพาะในส่วนที่มีปัญหา เช่น มาตรา 28 ทวิ มาตรา 24 และมาตรา 64 ทวิ เนื้อหาระบุว่าเจ้าของเรือมีหน้าที่จ่ายค่าปรับ เนื่องจากมีทรัพยากรเหลือเฟือ จึงได้มีการคิดค้นเครื่องมือจับสัตว์น้ำในรูปแบบต่างๆเพิ่มมากขึ้น จึงทำให้เกิดปัญหาในการจับสัตว์น้ำซึ่งอยู่ในปฐมวัย

ใน ปีพุทธศักราช 2503 กรมประมงได้ทำการสนับสนุนจัดอบรมให้ชาวประมงมีการจับสัตว์น้ำโดยใช้เครื่องมือที่ชื่อว่า อวนลาก ในการทำประมงพาณิชย์ นอกจากนี้ ในสมัยนั้นยังมีการพัฒนาเครื่องมือจับสัตว์น้ำในรูปแบบต่างๆ เช่น อวนดำ อวนล้อม เป็นต้น

อีก 15 ปีต่อมา ได้มีการพยายามจะแก้ไขกฎหมายประมง แต่ทว่า ติดอยู่ที่กรม นักวิชาการ และนักกฎหมายมีความคิดเห็นที่ไม่ตรงกัน จึงล้มเลิกการดำเนินการแก้ไขกฎหมายดังกล่าว ต่อมาเมื่อมีการส่งการแก้ไขกฎหมายประมงที่เป็นปัญหาไปที่กระทรวงเกษตรผ่านกฤษฎีกาไปถึงรัฐสภา แต่ถึงกระนั้นก็มีการยุบสภา

พุทธศักราช 2555 มีการนำร่างแก้ไขกฎหมายประมงดังกล่าวเข้าสภา แต่พุทธศักราช 2557 ก็ถูกปฏิวัติโดยต้องหยุดชะงักไว้ชั่วคราว (ดร.วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์ ให้สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2567)

ต่อมาได้มี พระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 ซึ่งได้ออกภายใต้คำสั่ง คณะรักษาความสงบแห่งชาติ หรือ คสช. ตามความมาตรา 44 แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557²⁵ ซึ่งทางรัฐบาลไทย หรือ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ หรือ คสช. ได้ดำเนินการออกพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 ในการแก้ปัญหาปลดใบเหลืองที่ทางสหภาพยุโรป (Europe Union หรือ EU) ได้มีประกาศแจ้งเตือนประเทศไทยอย่างเป็นทางการโดยรัฐบาลซึ่งมาจากการรัฐประหารได้ใช้ ระยะเวลาแก้ไขภายใน 6 เดือน คือ เดือน พฤษภาคม ถึง เดือน ตุลาคม พุทธศักราช 2558 ซึ่งเป็นระยะเวลาที่รวดเร็วเกินไป

ต่อมา เมื่อวันที่ 21 เมษายน พ.ศ. 2558 คณะกรรมาธิการยุโรป (The European Commission) สหภาพยุโรป (Europe Union หรือ EU) ได้มีประกาศแจ้งเตือนประเทศไทยอย่างเป็นทางการโดย ได้ให้ใบเหลือง โดยระบุว่า ไทยเป็นประเทศที่สามที่ไม่ให้ความร่วมมือในการต่อต้านการทำประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม (Illegal, Unreported and Unregulated Fishing) พร้อมทั้งแนะนำให้ไทยแก้ไขกฎหมาย กฎระเบียบ และดำเนินการจัดการการประมงทะเลของไทยให้สอดคล้องกับกฎระเบียบของสหภาพยุโรป ที่ (EC) No.1005/2008 ว่าด้วยการจัดตั้งระบบของประชาคมยุโรป เพื่อป้องกัน ยับยั้ง และขจัดการทำประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม โดยให้ระยะเวลาประเทศไทยในการเสนอแผนการแก้ไขภายใน 6 เดือน คือ เดือน พฤษภาคม ถึง เดือน ตุลาคม 2558 หากไม่สามารถนำเสนอได้แก้ไขไม่สำเร็จจะระงับการนำเข้าสินค้าสัตว์น้ำ และผลิตภัณฑ์ประมงไทยเข้าสู่ตลาดสหภาพยุโรป²⁶

ด้วยความเข้าใจผิดในเหตุข้างต้นของรัฐบาลในขณะนั้น ที่เข้าใจไปว่าสหภาพยุโรป ให้เวลาประเทศไทย ในการแก้ไขปัญหามาแล้วเสร็จภายในระยะเวลา 6 เดือน ประกอบกับการต้องการให้สหภาพยุโรปยอมรับ สถานะการเป็นรัฐบาลทหาร (คณะรักษาความสงบแห่งชาติที่มีที่มาจากจากรัฐประหาร) ของตน จึงได้ใช้อำนาจ ฝ่ายบริหารในการออกประเทศไทยจึงมี พระราชกำหนดการประมง พ.ศ.2558 ซึ่งได้ออกภายใต้คำสั่ง คณะรักษา

²⁵ มีที่มาจาก ยุค รัฐบาลของจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ จนถึงรัฐบาลของจอมพลถนอม กิตติขจร มีการใช้อำนาจตาม มาตรา 17 ของธรรมนูญการปกครองราชอาณาจักร พุทธศักราช 2502 ที่บัญญัติว่า

“มาตรา 17 ในระหว่างที่ใช้ธรรมนูญนี้ ในกรณีที่นายกรัฐมนตรีเห็นสมควรเพื่อประโยชน์ในการระงับหรือปราบปรามการ กระทำอันเป็นการบ่อนทำลายความมั่นคงของราชอาณาจักร กวน หรือคุกคามความสงบที่เกิดขึ้นภายใน หรือมาจากภายนอก ราชอาณาจักร ให้นายกรัฐมนตรีโดยมติของคณะรัฐมนตรีมีอำนาจสั่งการ หรือกระทำการใดๆ ได้ และให้ถือว่าคำสั่งหรือการกระทำ เช่นว่านั้นเป็นคำสั่งหรือการกระทำที่ชอบด้วยกฎหมาย

เมื่อนายกรัฐมนตรีได้สั่งการหรือกระทำการใดไปตามความในวรรคก่อนแล้ว ให้นายกรัฐมนตรีแจ้งให้สภาทราบ” ซึ่งใช้ เฉพาะโทษทางอาญาที่ร้ายแรงเท่านั้น

²⁶ วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์ (เชิงอรรถ 1) 1-2.

ความสงบแห่งชาติ หรือ คสช. ตามความมาตรา 44²⁷ แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ขึ้นบังคับใช้ในทันที โดยไม่มีการรับฟังความเห็นของประชาชน หรือการให้เวลาผู้ถูกบังคับใช้ได้มีโอกาสปรับตัว แม้จะมีหลักการและบทบัญญัติใหม่ที่ยังบังคับใช้มาก่อนด้วยเลย

ต่อมา มีการใช้รัฐธรรมนูญไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557²⁸ ซึ่งทางรัฐบาลไทย หรือ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ หรือ คสช. ได้ดำเนินการออกพระราชกำหนดการประมง พ.ศ.2558 ฉบับใหม่²⁹ นอกจากจะเป็นการตราที่เร่งด่วนแล้ว ยังมีบทบัญญัติที่ขัดกับรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยในประเด็นของการการลิดรอนสิทธิในการประกอบอาชีพของประชาชน สิทธิในทรัพย์สิน การบังคับใช้ที่ไม่เสมอภาคหรือเท่าเทียม โดยเฉพาะบทลงโทษที่สูงมากและ โดยทำให้ขาดการพิจารณาถึงความ ไม่ได้มีส่วนร่วมในทางอาญา ในการกำหนดโทษปรับซึ่งในพระราชกำหนดฉบับนี้ มีค่าปรับขั้นสูงสุดถึงสามสิบล้านบาท²⁹ อันถือได้ว่าเป็นค่าปรับจำนวนที่สูงที่สุดในบรรดาค่าปรับที่มีอยู่ตามกฎหมายไทย และสูงมากสำหรับคนทำมาหากิน และประกอบอาชีพเลี้ยงครอบครัวตนเองโดยสุจริต เมื่อเปรียบเทียบกับโทษปรับตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 343 ในความผิดฐานฉ้อโกงประชาชน ซึ่งมี

²⁷ มาตรา 44 แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557 วางหลักว่า ในกรณีที่มีหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติเห็นเป็นการจำเป็นเพื่อประโยชน์ในการปฏิรูปในด้านต่าง ๆ การส่งเสริมความสามัคคีและความสมานฉันท์ของประชาชนในชาติ หรือเพื่อป้องกัน ระงับ หรือปราบปรามการกระทำอันเป็นการบ่อนทำลายความสงบเรียบร้อยหรือความมั่นคงของชาติ ราชบัลลังก์ เศรษฐกิจของประเทศ หรือราชการแผ่นดิน ไม่ว่าจะเกิดขึ้นภายในหรือภายนอกราชอาณาจักร ให้หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติโดยความเห็นชอบของคณะรักษาความสงบแห่งชาติมีอำนาจสั่งการระงับยับยั้ง หรือกระทำการใด ๆ ได้ ไม่ว่าการกระทำนั้นจะมีผลบังคับในทางนิติบัญญัติ ในทางบริหาร หรือในทางตุลาการ และให้ถือว่าคำสั่งหรือการกระทำ รวมทั้งการปฏิบัติตามคำสั่งดังกล่าว เป็นคำสั่งหรือการกระทำ หรือการปฏิบัติที่ชอบด้วยกฎหมายและรัฐธรรมนูญนี้และเป็นที่สุด ทั้งนี้ เมื่อได้ดำเนินการดังกล่าวแล้ว ให้รายงานประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติและนายกรัฐมนตรีทราบโดยเร็ว

²⁸ มีที่มาจาก ยุค รัฐบาลของจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ จนถึงรัฐบาลของจอมพลถนอม กิตติขจร มีการใช้อำนาจตาม มาตรา 17 ของธรรมนูญการปกครองราชอาณาจักร พุทธศักราช 2502 ที่บัญญัติว่า

“มาตรา 17 ในระหว่างที่ใช้ธรรมนูญนี้ ในกรณีที่นายกรัฐมนตรีเห็นสมควรเพื่อประโยชน์ในการระงับหรือปราบปรามการกระทำอันเป็นการบ่อนทำลายความมั่นคงของราชอาณาจักร กวน หรือคุกคามความสงบที่เกิดขึ้นภายใน หรือมาจากภายนอกราชอาณาจักร ให้นายกรัฐมนตรีโดยมติของคณะรัฐมนตรีมีอำนาจสั่งการ หรือกระทำการใด ๆ ได้ และให้ถือว่าคำสั่งหรือการกระทำ เช่นว่านั้นเป็นคำสั่งหรือการกระทำที่ชอบด้วยกฎหมาย

เมื่อนายกรัฐมนตรีได้สั่งการหรือกระทำการใดไปตามความในวรรคก่อนแล้ว ให้นายกรัฐมนตรีแจ้งให้สภาทราบ” ซึ่งใช้เฉพาะโทษทางอาญาที่ร้ายแรงเท่านั้น

²⁹ พระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช.2558 มาตรา 165 วางหลักว่า ผู้ใดปลอมแปลง ปิดบัง หรือเปลี่ยนแปลง เครื่องหมายประจำเรือประมง หรือทะเบียนเรือประมง ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท

วรรคท้าย วางหลักว่า ถ้าผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง ใช้เรือขนาดตั้งแต่หนึ่งร้อยห้าสิบตันกรอสขึ้นไป ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หกสิบล้านบาทถึงสามสิบล้านบาท

โทษปรับเพียงหนึ่งแสนบาทเท่านั้น³⁰ หรือตามพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 มาตรา 151³¹ ที่กำหนดโทษปรับถึงสี่ล้านบาทโดยไม่มีอัตราโทษปรับขั้นสูงต่ำ และเมื่อพิจารณาในเนื้อหาแล้วนั้น พบว่าขาดความละเอียดรอบคอบ ไม่มีผู้มีส่วนได้เสียในการโต้แย้งคัดค้านในกฎหมายฉบับดังกล่าว ทำให้เกิดผลเสียมากกว่าผลดี โดยเฉพาะการกำหนดโทษปรับที่รุนแรงเกินสมควร โดยเฉพาะมาตรา 83 อนุ 2 และ อนุ 3 ซึ่งจะกล่าวโดยละเอียดต่อไปในบทที่ 4 หัวข้อ ปัญหาเกี่ยวกับกฎหมายประมงไทย ต่อไปในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

นอกจากนี้ หากมพระราชกำหนดการประมง พ.ศ.2558 ที่มีโทษรุนแรงไม่ได้สัดส่วนแห่งการกระทำ ความผิดของผู้ประกอบอาชีพเกี่ยวกับประมงนี้ อาจส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจไทยในมหภาค ทำให้เกิดปัญหาต่างๆภายในประเทศ เช่น ลูกหลานชาวประมง ไม่ว่าจะเป็นประมงพาณิชย์ หรือประมงพื้นบ้านก็ตาม โดยเกิดความหวาดกลัวต่อกฎหมายประมงไม่กล้าสืบทอดธุรกิจประมงด้วยเหตุว่า กฎหมายประมงไม่มีความยืดหยุ่นแก่คนที่ประกอบอาชีพ มีความหวาดกลัวว่าจะทำความผิดกฎหมาย แม้ว่าจะทำผิดเล็กน้อยก็ได้รับบทลงโทษซึ่งเป็นโทษปรับในอัตราที่สูง อาจต้องนำไปสู่การกู้หนี้ยืมสิน เพื่อนำเงินมาจ่ายค่าปรับให้แก่ทางภาครัฐ และอาจส่งผลกระทบต่อเล็กรกิจการโดยปริยาย จำนวนสินค้าสัตว์น้ำนั้นไม่เพียงพอต่อการบริโภคภายในประเทศทำให้ผู้บริโภคต้องซื้อสินค้าสัตว์น้ำในราคาที่สูงเกินไป เมื่อเรือประมงลดลงผู้ประกอบการธุรกิจต่อเนื่องเกี่ยวกับประมงอาจต้องล้มหายตายจากกันไปจากระบบเศรษฐกิจไทย ซึ่งปัจจุบันก็กำลังเป็นเช่นนั้น เป็นต้น

³⁰ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 343 วางหลักว่า ถ้าการกระทำความผิดตามมาตรา ๓๔๑ ได้กระทำด้วยการแสดงข้อความอันเป็นเท็จต่อประชาชน หรือด้วยการปกปิดความจริงซึ่งควรบอกให้แจ้งแก่ประชาชน ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

³¹ มาตรา 181 วรรคหนึ่ง วางหลักว่า ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 81 (1) หรือ (4) หรือมาตรา 88 (1) ต้องระวางโทษปรับสองหมื่นบาท วรรคท้าย วางหลักว่า ถ้าผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง ใช้เรือขนาดตั้งแต่หนึ่งร้อยห้าสิบตันกรอสขึ้นไป ต้องระวางโทษปรับสี่ล้านบาท

ตารางที่ 2.1 ตารางแสดงผลกระทบต่อธุรกิจประมงและธุรกิจต่อเนื่อง จากการแก้ไขปัญหาการประมงผิดกฎหมายอย่างเร่งด่วน³²

ประเภทกิจการที่ได้รับผลกระทบ	มูลค่าความเสียหายทางเศรษฐกิจ/ปี (โดยประมาณ)	มูลค่าความเสียหายต่อการจ้างงาน/ปี (โดยประมาณ)
ผู้ประกอบการกิจการประมง	35,000 ล้านบาท	5,000 คน
ผู้บริโภคขาดแคลนสัตว์น้ำ	15,000 ล้านบาท	-
โรงงานน้ำแข็งไม่สามารถขายน้ำแข็งได้	1,100 ล้านบาท	600 คน
โรงงานแปรรูปเบื้องต้น แปรรูปขนาดเล็ก ปลาเค็ม ปลาตากแห้ง ขาดแคลนวัตถุดิบ	6,000 ล้านบาท	5,000 คน
โรงงานแปรรูปขนาดใหญ่ขาดแคลนวัตถุดิบ	10,000 ล้านบาท	5,000 คน
โรงงานห้องเย็นขาดแคลนสินค้ารับฝาก	600 ล้านบาท	1,000 คน
โรงงานผู้ผลิตปลาแปรรูปขาดแคลนวัตถุดิบ	2,250 ล้านบาท	500 คน
สะพานปลา แพปลา และท่าเทียบเรือขาดแคลนสัตว์น้ำผ่านท่า หรือเข้าสู่ตลาด	5,000 ล้านบาท	2,000 คน
สถานีเรือน้ำมัน ไม่สามารถขายน้ำมันดีเซลให้กับเรือประมง	4,800 ล้านบาท	200 คน
เกษตรกรผู้ผลิตอาหาร	2,190 ล้านบาท	10,000 คน
มูลค่าการนำเข้าสัตว์น้ำเพื่อการบริโภค	30,000 ล้านบาท	-
ลูกเรือประมงที่เดือดร้อนจากการจอดเรือ	6,000 ล้านบาท	50,000 คน
รวม	117,940 ล้านบาท	79,300 คน

³² วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์ (เชิงอรรถ 1) 116-117.

ตารางที่ 2.2 ตารางแสดงผลกระทบต่อธุรกิจประมง และธุรกิจต่อเนื่องในรอบ 5 ปี จากการแก้ไขปัญหาประมงผิดกฎหมายอย่างเร่งด่วน³³

ประเภทกิจการที่ได้รับผลกระทบ	มูลค่าความเสียหายทางเศรษฐกิจ/5 ปี
ผู้ประกอบการกิจการประมง	175,000 ล้านบาท
ผู้บริโภคน้ำจืดและน้ำจืด	100,000 ล้านบาท
โรงงานน้ำแข็งไม่สามารถขายน้ำแข็งได้	5,500 ล้านบาท
โรงงานแปรรูปเบื้องต้น แปรรูปขนาดเล็ก ปลาเค็ม ปลาตากแห้ง ชาติแคลนวัตถุดิบ	30,000 ล้านบาท
โรงงานแปรรูปขนาดใหญ่ชาติแคลนวัตถุดิบ	100,000 ล้านบาท
โรงงานห้องเย็นชาติแคลนสินค้ารับฝาก	5,000 ล้านบาท
โรงงานผู้ผลิตปลาปนชาติแคลนวัตถุดิบ	12,000 ล้านบาท
สะพานปลา ตลาดปลา แพงปลา และทำเทียบเรือ ชาติแคลนสัตว์น้ำผ่านท่า หรือเข้าสู่ตลาด	25,000 ล้านบาท
สถานีน้ำมันไม่สามารถขายน้ำมันดีเซลให้กับเรือประมง	25,000 ล้านบาท
เกษตรกรผู้ผลิตอาหาร	10,000 ล้านบาท
มูลค่าการเข้าสัตว์น้ำเพื่อการบริโภค	200,000 ล้านบาท
ลูกเรือประมงที่เดือดร้อนจากการจอดเรือ	30,000 ล้านบาท
รวม	717,500 ล้านบาท

เมื่อพิจารณาทั้งสองแผนภาพ และทั้งสองตารางแล้ว จะเห็นได้ว่า การทำเรือประมงมีธุรกิจต่อเนื่องอย่างมากมาย ซึ่งตอนนี้ เรือประมงหายออกจากระบบไปประมาณ 6,000 ลำ และปัจจุบัน ยังออกทำการประมงไม่ได้อีก 3,000 กว่าลำ หากธุรกิจประมงดับสูญลง ด้วยการใช้พ.ร.ก.การประมง พ.ศ.2558 ต่อไป ก็ย่อมส่งผลให้ธุรกิจต่อเนื่องเหล่านี้อาจล้มหายตายจากไปด้วย และสร้างความเสียหายให้กับประเทศชาติอย่างมหาศาล ซึ่งอาจไม่คุ้มกับการได้รับค้ำยกย่องจากต่างประเทศ

2.4.1 ความสำคัญของกฎหมายประมง

กฎหมายประมงมีความสำคัญอย่างมากในการควบคุมการประมงและอนุรักษ์ทรัพยากรประมงให้เป็นไปตามแนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยสามารถสร้างประโยชน์ต่อประเทศชาติ และประโยชน์ส่วนรวมได้ รวมถึงการคิด วิเคราะห์ และแยกแยะผลดีผลเสียอย่างรอบด้าน โดยควรรับฟังเสียงจากชาวประมงผู้ประกอบการอาชีพที่ได้รับผลกระทบด้วย

³³ วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์ (เชิงอรรถ 1) 117.

หลักคิดในการร่างกฎหมายประมงไทย ซึ่งมีความผิดทางอาญา ควรพิจารณา การกำหนดโทษ โดยคำนึงลักษณะการกระทำความผิด องค์ประกอบ เจตนา ข้อจำกัด การกระทำความผิดซ้ำ หลักความได้สัดส่วน ในทางอาญา ตลอดจน สิ่งแวดล้อม สังคม ผลกระทบต่างๆและเศรษฐกิจของประเทศ และยังคงคำนึงถึง กติกาสากล สนธิสัญญา อนุสัญญาระหว่างประเทศซึ่งประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคี และให้สัตยาบันแล้ว เช่น การไม่ลงโทษ ด้วยการยึดเรือ การมาลงโทษด้วยการจำคุกลูกเรือ ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 เป็นต้น และไม่มีการลงโทษซ้ำซ้อน เช่น การลงโทษทั้งกัก ทั้งปรับเรือ ทั้งกักเรือ ทั้งยกเลิกใบอนุญาต ทั้งห้ามขออนุญาตในอนาคต ในเวลาเดียวกัน ซึ่งจะกล่าวต่อไปในบทที่ 4 ในเรื่อง ปัญหาเกี่ยวกับกฎหมายประมงไทย³⁴

2.4.2 กฎหมายหรือมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายประมง

กฎหมายประมงประกอบด้วยกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประมงทั้งในทะเล และน้ำจืด เช่น กฎหมายว่าด้วยการประมงเศรษฐกิจชุมชน กฎหมายว่าด้วยการประมงทะเล และกฎหมายว่าด้วยการประมงน้ำจืด ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมการประมงและอนุรักษ์ทรัพยากรประมง ซึ่งมีกฎหมายระหว่างประเทศ

สำหรับการประมงโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย (IUU Fishing) เป็นพัฒนาการที่เกิดขึ้นจากอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (UNCLOS 1982) ที่อนุสัญญาฯได้ให้สิทธิแก่รัฐชายฝั่งในการขยายเขตทะเลของตนออกไปได้ไกลถึง 200 ไมล์ทะเล โดยรัฐชายฝั่งนั้น จะต้องทำหน้าที่ในการอนุรักษ์และจัดการการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรมีชีวิตที่อยู่ในเขตทะเลดังกล่าวให้เกิดความยั่งยืนด้วย (ข้อ 21 ว่าด้วยการอนุรักษ์ทรัพยากรมีชีวิต และข้อ 62 ว่าด้วยการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรมีชีวิต) IUU ไม่ถูกต้องโดยเฉพาะเจ้าหน้าที่การกระทำความผิดเอาอยู่ต้องมี 3 องค์ประกอบด้วยกันคือ I U U หรือ Illegal, Unreported and Unregulated Fishing

Illegal Fishing เป็นการทำการประมงในเขตน่านน้ำของประเทศต่างๆโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือโดยฝ่าฝืนต่อระเบียบและกฎหมายที่กำหนดขึ้นหรือฝ่าฝืนพันธกรณีระหว่างประเทศด้านการประมง รวมทั้งพันธกรณีตามความตกลงหรือร่วมมือทางประมงในภูมิภาคด้วย ซึ่งเป็นหน้าที่รัฐที่จะต้องจัดการทรัพยากร เช่น เรือ ประมงไม่จดทะเบียนนั้นไปจับปลา ซึ่งถือได้ว่าเป็นการทำการประมงที่เป็นความผิดอันร้ายแรง หรือเรือมีทะเบียนเรือแต่ไม่มีใบอนุญาตทำการประมง

Unreported Fishing เป็นการทำการประมงโดยไม่รายงานหรือรายงานไม่ถูกต้องตามกฎหมายเกณฑ์ที่กำหนดไว้ต่อหน่วยงานที่ดูแลการประมงแห่งชาติหรือองค์การบริหารจัดการประมงในภูมิภาคและ

³⁴ วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์ (เชิงอรธร 1) 70-72.

Unregulated Fishing เป็นกรณีการทำประมงในเขตพื้นที่ต่างๆโดยเรือไม่ปรากฏสัญชาติหรือเรือที่ไม่ติดธงของประเทศเป็นการฝ่าฝืนต่อมาตรการที่กำหนดขึ้นรวมทั้งทำการประมงในที่สงวนที่มีการกำหนดมาตรการอนุรักษ์ไว้³⁵

ต่อมาในปี 2538 องค์การอาหาร และเกษตรแห่งสหประชาชาติ (Food and Agriculture Organization FAO) ได้พัฒนา “จรรยาบรรณในการทำ การประมงด้วยความรับผิดชอบ (FAOs Code of Conduct for Responsible Fisheries: CCRE)” เพื่อเป็น มาตรการความร่วมมือที่ให้ประเทศสมาชิก PAO นำไปใช้เป็นแนวทางในการบริหารจัดการด้านการประมงของแต่ละประเทศตามความสมัครใจเพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาดังกล่าว ในขณะที่เดียวกัน FAO ได้กำหนดคุณลักษณะ ของการประมงที่ไม่สอดคล้องกับจรรยาบรรณดังกล่าว ได้แก่ “การประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และใช้การ ควบคุม” หรือ IUU Fishing (การประมงโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย) นั่นเอง ดังนั้น FAO จึงได้พัฒนาเครื่องมือขึ้น ในปี 2554 เรียกว่า “แผนปฏิบัติการสากลว่าด้วยการป้องกัน ลด และเลิกการทำ ประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการ รายงาน และใช้การควบคุม” (International Plan of Action on Prevent, Deter and Eliminate illegal, Unreported and Unregulated Fishing: IPOA-IUU) เพื่อให้ประเทศสมาชิก นำไปใช้เป็นแนวทางอ้างอิงในการ จัดทำแผนปฏิบัติการระดับชาติของตน (National Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal Unreported and Unregulated fishing: NPOA-IUU)³⁶

นอกจากนี้ ในอนุสัญญา สหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (UNCLOS 1982) ได้กำหนดหลักเกณฑ์ อันเกี่ยวกับการวางเงินประกันเรือ และการจับกุมเรือ ในข้อ 73. ว่า การบังคับใช้กฎหมายและข้อบังคับของรัฐ ชายฝั่ง

1. ในการใช้สิทธิอธิปไตยของตนเพื่อสำรวจ แสวงประโยชน์ อนุรักษ์และจัดการทรัพยากรมีชีวิตในเขต เศรษฐกิจ จำเพาะ รัฐชายฝั่งอาจใช้มาตรการต่าง ๆ รวมทั้งการขึ้นเรือ ตรวจสอบ จับกุม และดำเนินคดี เท่าที่จำเป็น เพื่อประกัน การปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับที่ตนได้วางไว้โดยสอดคล้องกับอนุสัญญานี้

2. เรือที่ถูกจับกุมและลูกเรือ จะได้รับการปล่อยโดยพลันเมื่อมีการวางเงินประกันหรือหลักประกันอื่นๆ ที่สมเหตุสมผล

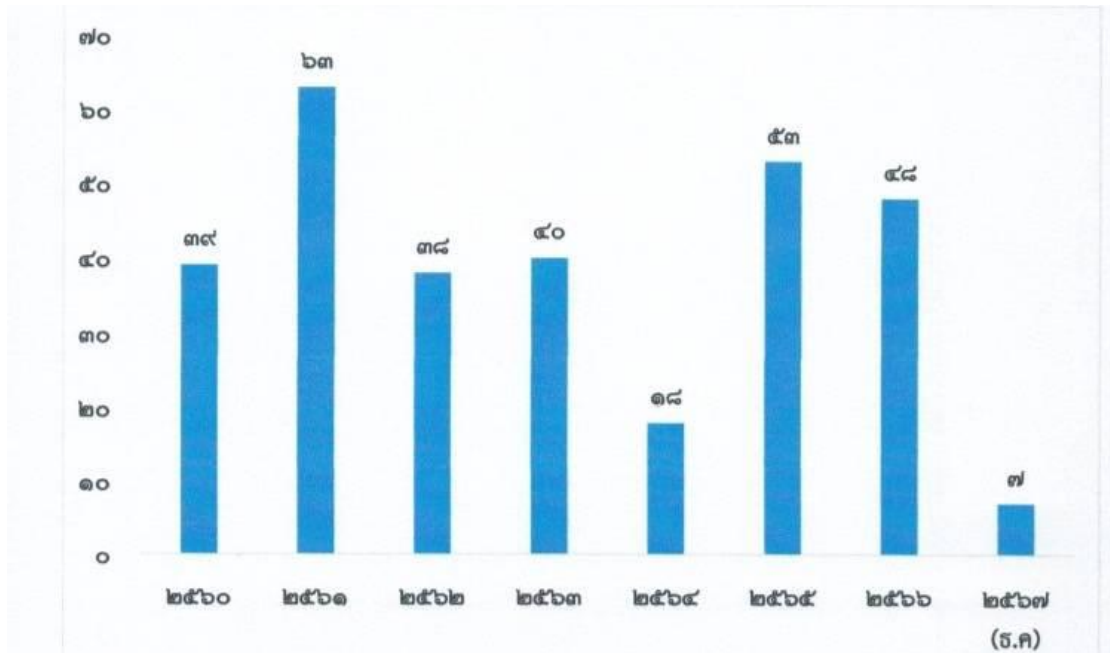
3. บทกำหนดโทษของรัฐชายฝั่งสำหรับการละเมิดกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับการประมงในเขต เศรษฐกิจ จำเพาะต้องไม่รวมถึงโทษจำคุก ถ้ามิได้มีการตกลงระหว่างรัฐที่เกี่ยวข้องไว้เป็นอย่างอื่นหรือการลงโทษ ทางร่างกาย ในรูปอื่นใด

³⁵ ดลนภา นันทวโรไพโร, มาตรการการลงโทษภายใต้พระราชกำหนดประมง พ.ศ. 2558ต่อการปฏิบัติตามพันธกรณี ภายใต้กฎข้อบังคับขององค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ (FAO) และกฎข้อบังคับ (IUU) ของสหภาพยุโรปที่มี ผลกระทบต่อวิกฤตประมงไทย (ม.ป.ป.).

³⁶ วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์ (เชิงอรรถ 1) 9.

4. ในกรณีที่มีการจับกุมหรือกักเรือต่างชาติ รัฐชายฝั่งจะแจ้งผ่านช่องทางที่เหมาะสมให้รัฐเจ้าของธงทราบ โดยพลัน เกี่ยวกับมาตรการที่ได้ดำเนินไปและการลงโทษที่ได้ลงไปหลังจากนั้น

ภาพที่ 2.1 กราฟสถิติแสดงข้อมูลคดีประมงไทย จากกรมประมง ตั้งแต่ปีพุทธศักราช 2560 ถึง 2567



เมื่อศึกษาแล้ว พบว่า จำนวนคดีที่เกิดขึ้นกับชาวประมงใน พุทธศักราช 2560 มีจำนวน 39 คดี พุทธศักราช 2561 มีจำนวน 63 คดี

พุทธศักราช 2562 มีจำนวน 38 คดี

พุทธศักราช 2563 มีจำนวน 40 คดี

พุทธศักราช 2564 มีจำนวน 18 คดี

พุทธศักราช 2565 มีจำนวน 53 คดี

พุทธศักราช 2566 มีจำนวน 48 คดี

พุทธศักราช 2560 มีจำนวน 7 คดี (ไม่ครบปี)

ซึ่งระยะเวลา 8 ปีนั้น มีจำนวนทั้งสิ้น 306 คดี อันถือได้ว่า เป็นคดีที่เกี่ยวกับวิธีการประกอบอาชีพของชาวประมง ทำให้ชาวประมงผู้ตกเป็นจำเลยในคดี เมื่อโดนคดีความย่อมไม่สามารถไปประกอบอาชีพหาเลี้ยงตนเอง และครอบครัวได้

บทที่ 3

กฎหมายต่างประเทศ

เนื่องด้วยวิธานิพนธ์ฉบับนี้ เป็นเรื่องเกี่ยวกับปัญหาโทษปรับของกฎหมายประมงไทย จึงได้ทำการศึกษาโทษปรับ ซึ่งข้อกำหนดของสหภาพยุโรป มิได้กำหนดอัตราโทษปรับไว้ชัดเจน ซึ่งข้อกำหนดที่สหภาพยุโรป ให้ประเทศอื่นต้องปฏิบัติตามเกี่ยวกับการทำประมง (กรณีศึกษาประเทศที่ ได้ดำเนินการและผ่านการรับรองของ คณะกรรมาธิการยุโรป สหภาพยุโรป) มีดังนี้

ภาพรวมประเทศต่างๆ ในปี พุทธศักราช 2555 สหภาพยุโรปได้ออกใบเหลืองถึง 4 ประเทศ ได้แก่ เบลีซ กัมพูชา ฟิจิ ปานามา ศรีลังกา โตโก และวานูอาตู ซึ่งเป็นประเทศที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายการประมงระหว่างประเทศและกฎระเบียบ แบบ ข้อกำหนด ของสหภาพยุโรป ใบเหลืองเน้นความจำเป็นในการดำเนินการ อย่างรวดเร็วเพื่อให้ประเทศเหล่านี้ทำการปรับปรุงระบบการจัดการประมงภายในประเทศและกฎหมายของแต่ละประเทศ โดยประเทศเบลีซ กัมพูชา และกินี ได้รับใบแดงในเดือนพฤศจิกายน คริสต์ศักราช 2013 เนื่องจากไม่มีความคืบหน้าเพียงพอ ส่วนศรีลังกาได้รับใบแดงในเดือนตุลาคม คริสต์ศักราช 2014 ประเทศเหล่านี้ส่วนใหญ่มีความมุ่งมั่นที่จะปรับปรุงระบบการจัดการและการควบคุมการประมง ตลอดจนมีเจตจำนงค์ที่จะให้ความร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับสหภาพยุโรปเพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลง ที่จำเป็น ในช่วงระยะเวลาสองปีครึ่งประเทศเหล่านี้ได้รับการแก้ไขกฎหมายและนโยบายที่สำคัญ รวมถึง การปรับปรุงกฎหมายภายในเพื่อเพิ่มการตรวจสอบและควบคุม นาน้ำของแต่ละประเทศ มีการใช้นโยบายใหม่เพื่อเสริมสร้างการตรวจสอบในท่าเรือ ปฏิรูประบบทะเบียนเรือโดยสิ้นเชิงและยกเลิกการลงจดทะเบียนเรือ ที่มีประวัติการทำประมง IUU การลดกองเรือประมงของประเทศ อย่างมีนัยสำคัญเพื่อให้สอดคล้องกับขนาดของเรือปริมาณของทรัพยากรที่มีอยู่ในน่านน้ำของตน โดยมีการตรวจสอบการควบคุมและการเฝ้าระวังในประเทศอย่างแท้จริง การปฏิบัติตามกฎหมายระหว่างประเทศและการใช้กรอบกฎหมายที่เหมาะสมสำหรับการบังคับใช้กับการทำประมงแบบ IUU ของกองเรือประมงน่านน้ำ เสริมสร้างมาตรการลงโทษและบังคับใช้กับเรือที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการทำประมงแบบ IUU การขบประมาณ และจัดอัตราค่าลงสำหรับฝ่ายบริหารและฝ่ายควบคุมการประมงให้เหมาะสมและเพียงพอ

มีประเทศเบลีซ, ฟิจิ, ปานามา, โตโก และวานูอาตู ถูกถอนใบเหลืองออกในปี คริสต์ศักราช 2004 โดย เนื่องจากได้ ค่าดำเนินการตามขั้นตอนที่เหมาะสมเพื่อแก้ไขข้อบกพร่อง ในทางตรงกันข้ามกัมพูชา กินี และศรีลังกา ไม่สามารถดำเนินการปฏิรูปที่จำเป็นเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องที่ระบุโดยสหภาพยุโรป และทำให้สถานะยังคงเป็น สีใบแดงต่อไป ในกลางปีคริสต์ศักราช 2015 และพื้นที่ที่ประเทศเหล่านี้จัดการข้อบกพร่องในระบบเพื่อแก้ไขปัญหา

การทำการประมง IUU ได้อย่างมีประสิทธิภาพ คณะกรรมการฯ จะตรวจสอบสถานะของแต่ละประเทศอีกครั้ง³⁷

โดยจะยกตัวอย่างของประเทศที่มีชื่อเสียงโด่งดังในการทำการประมงมา 2 ประเทศ ซึ่งเป็นคนละระบบกฎหมายกัน นั่นก็คือ

- 3.1 ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นประเทศที่ใช้ระบบกฎหมาย Civil Law แบบเดียวกับประเทศไทย
- 3.2 ประเทศออสเตรเลีย ซึ่งใช้ระบบกฎหมาย Common Law
- 3.2 ประเทศฟิลิปปินส์ ที่ใช้ระบบกฎหมาย Civil Law

3.1 ประเทศญี่ปุ่น

ในประเทศญี่ปุ่นก็มีปัญหาเกี่ยวกับการประมงคือ Overfishing³⁸ เช่นเดียวกับประเทศไทย ญี่ปุ่นจึงได้ออกกฎหมายหลายฉบับที่เกี่ยวข้องกับการประมง รวมถึงกฎหมายที่ส่งผลต่อการกำกับดูแลของเรือประมง ตัวอย่างเช่น กฎหมายการประมงของประเทศญี่ปุ่น (Fisheries Act) และกฎหมายการควบคุมการประมงของประเทศญี่ปุ่น (Fisheries Control Law) ซึ่งกำหนดเกณฑ์และกฎเกณฑ์ในการประมง รวมถึงการกำหนดสิทธิในการประมงในพื้นที่ที่เป็นส่วนหนึ่งของประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น ซึ่งในที่นี้จะยกตัวอย่างแค่ Fisheries Act 1949

3.1.1 ความสำคัญ และที่มาของ Fisheries Act 1949

ใช้ในการอนุรักษ์และควบคุมทรัพยากรประมงและกำหนดระบบการอนุญาตและใบอนุญาตการประมง และระบบพื้นฐานอื่น ๆ สำหรับการผลิตประมง

3.1.2 วัตถุประสงค์ของ Fisheries Act 1949

พระราชบัญญัตินี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการใช้ทรัพยากรประมงเป็นไปอย่างยั่งยืนและส่งเสริมการใช้น้ำอย่างครอบคลุมโดยกำหนดมาตรการในการอนุรักษ์และควบคุมทรัพยากรประมงและกำหนดระบบการอนุญาตและใบอนุญาตการประมงและระบบพื้นฐานอื่น ๆ สำหรับการผลิตประมง และเพื่อให้ พัฒนาผลผลิตทางการประมง กฎหมายประกอบด้วย 146 มาตรา แบ่งออกเป็น 10 บท³⁹

3.1.3 โทษปรับใน Fisheries Act 1949

³⁷ วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์ (เชิงอรธ 1) 41.

³⁸ Katelin Reisinger, 'Japan's Overfishing Problem' (7 November 2022).

<<https://themiawave.org/10339/uncategorized/japans-overfishing-problem/>> สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2567.

³⁹ The gateway to environmental law, 'Fisheries Act, 1949 (Act No. 267 of 1949)'

<<https://www.ecolex.org/details/legislation/fisheries-act-1949-act-no-267-of-1949-lex-faoc001710/>>

สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2567.

โทษปรับที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายประมงในประเทศญี่ปุ่นจะขึ้นอยู่กับความรุนแรงของการฝ่าฝืนกฎหมาย โดยกฎหมายการประมง และกฎหมายการควบคุมการประมงของประเทศญี่ปุ่นกำหนดโทษปรับตามลักษณะของการฝ่าฝืนดังนี้:

การประมงในพื้นที่ที่เป็นส่วนหนึ่งของประเทศญี่ปุ่นโดยไม่ได้รับอนุญาต หรือฝ่าฝืนข้อกำหนดของใบอนุญาต หรือการตกปลาในพื้นที่ที่มีการกำหนดห้ามตามกฎหมายจะถูกปรับไม่เกิน 2 ล้านเยน หรือประมาณ 18,000 ดอลลาร์สหรัฐ หรือ 502,690 บาทไทย

การทำประมงในพื้นที่ที่ไม่ได้รับอนุญาตหรือฝ่าฝืนข้อกำหนดของใบอนุญาต โดยมีการใช้เครื่องมือการประมงที่ไม่ได้รับอนุญาตหรือกฎหมายห้าม หรือการประมงตามกฎหมายแต่ใช้เครื่องมือหรือวิธีการฝ่าฝืนกฎหมายจะถูกปรับไม่เกิน 3 ล้านเยน หรือประมาณ 27,000 ดอลลาร์สหรัฐ หรือ 754,035 บาทไทย

พิเคราะห์ได้ว่า กฎหมายประมงของญี่ปุ่นนั้นมีโทษปรับที่รุนแรง เฉพาะกรณีที่มีการทำการประมงอันเป็นการส่งผลกระทบต่อการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลอย่างร้ายแรง หรือการทำการประมงโดยไม่อนุญาตจากทางภาครัฐเท่านั้น

ซึ่งในกฎหมายประมงของญี่ปุ่นนี้ ไม่มีโทษปรับเกี่ยวกับการแจ้งเข้าแจ้งออกแต่อย่างใด เหมือนเช่นพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 ของประเทศไทย

3.2 ประเทศออสเตรเลีย

กฎหมายประมงประเทศออสเตรเลีย

กฎหมายประมงประเทศออสเตรเลียแบ่งมีหลายกฎหมาย โดยมีเป้าหมายเพื่อประโยชน์แก่สิ่งแวดล้อม การเก็บรักษาทรัพยากรทางทะเล และการเฝ้าระวังการฝ่าฝืนกฎหมายทางทะเลในประเทศออสเตรเลีย ในประเทศออสเตรเลียมีกฎหมายเกี่ยวกับประมงที่สำคัญคือ Fisheries Act 1991⁴⁰

นอกจากนี้ ยังมีกฎหมายอื่น ๆ เช่น กฎหมายการคุ้มครองสัตว์น้ำ กฎหมายการกำจัดการประมงที่ผิดกฎหมาย และกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมการส่งออกผลิตภัณฑ์ประมง เป็นต้น

ซึ่งในที่นี้จะยกตัวอย่างแค่ Fisheries Act 1991

3.1.1 ความสำคัญ และที่มาของ Fisheries Act 1991

Fisheries Act 1991 ได้รับอิทธิพลมาจากประเทศอังกฤษ⁴¹

3.1.2 วัตถุประสงค์ของ Fisheries Act 1991

⁴⁰ 'Australian Government' <<https://www.afma.gov.au/fisheries-management/fishing-rights-and-permits>> สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2567.

⁴¹ เฟ็งอ้าง, 48.

วัตถุประสงค์ อำนาจ และหน้าที่ของกฎหมายฉบับนี้ ถูกกำหนดโดยกฎหมายที่จัดตั้งขึ้นและกฎหมายหลายฉบับที่ใช้บังคับ พื้นฐานทางกฎหมายของ the Australian Fisheries Management Authority หรือ AFMA แสดงถึงอำนาจที่รัฐสภาแห่งเครือจักรภพ เพื่อจัดการอนาคตการประมงของออสเตรเลีย

3.1.3 โทษปรับใน Fisheries Act 1991

โทษปรับในกฎหมายประมงประเทศออสเตรเลียจะขึ้นอยู่กับความรุนแรงของความผิดกฎหมาย โดยในบางกรณี การฝ่าฝืนกฎหมายประมงอาจถูกกำหนดโทษปรับเป็นจำนวนเงินสูงมาก เช่น การประมงในเขตหวงห้าม โดยมีโทษปรับสูงสุดถึง 1.1 ล้านดอลลาร์ออสเตรเลีย หรือ 24,767,710 บาทไทย

ในกรณีที่ผู้ฝ่าฝืนกฎหมายประมงเป็นครั้งแรกและมีความผิดเล็กน้อย โทษปรับที่กำหนดจะต่ำกว่านั้น โดยเฉลี่ยการละเมิดกฎหมายประมงอาจถูกกำหนดโทษปรับประมาณ 1,000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย หรือ 22,516.10 บาทไทย

วิเคราะห์ได้ว่า กฎหมายประมงในประเทศออสเตรเลียนั้น มักมีโทษปรับที่รุนแรง กรณีที่เป็นการทำการประมงที่เป็นการทำลายทรัพยากรทางทะเลอย่างร้ายแรง เช่นเดียวกับกฎหมายประมงในประเทศญี่ปุ่นได้วิเคราะห์ไว้แล้วข้างต้น นอกจากนี้ ในส่วนที่เป็นความผิดครั้งแรก และมีความผิดเล็กน้อยจะมีการตักเตือนชาวประมงโดยใช้วิธีการปรับน้อยกว่าอัตราโทษที่กฎหมายกำหนดเสียก่อน และในไม่มีการกำหนดโทษปรับที่รุนแรง กรณีมีการแจ้งเข้า แจ้งออก ดังเช่นในพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 ของประเทศไทย

ในประเทศไทย ในทางปฏิบัติ หากชาวประมงโดนจับกุมโดยเจ้าหน้าที่ที่มีความเมตตา และเข้าใจถึงหลักเจตนาตามกฎหมาย สำหรับโทษที่มีความผิดเล็กน้อยก็จะมีการตักเตือนเสียก่อน แต่ทว่า หากเจอเจ้าหน้าที่ที่ไม่เข้าใจถึงวิถีชีวิตชาวประมง และหลักเจตนา เมื่อมีการกระทำความผิดเข้าองค์ประกอบภายนอกเกิดขึ้นก็มักโดนแจ้งข้อกล่าวหา และถูกดำเนินคดี แม้เป็นความผิดเพียงเล็กน้อยก็ตาม ซึ่งไม่เหมือนกับกฎหมายประเทศออสเตรเลียที่กำหนดบรรทัดฐานให้เจ้าหน้าที่กระทำตามโดยชัดเจนเป็นลายลักษณ์อักษร

3.3 ประเทศฟิลิปปินส์

สำหรับประเทศฟิลิปปินส์ ในเวลาไม่ถึงสองปีนับตั้งแต่มีการหารือกับคณะกรรมการฯ ฟิลิปปินส์ได้มีการออกกฎหมาย ด้านการประมงใหม่ปรับปรุงชุดตรวจสอบและปรับปรุงระบบตรวจสอบย้อนกลับให้เป็นไปตามกฎหมายระหว่างประเทศ การปฏิรูปครั้งนี้จะต้องดำเนินการในหลายปีข้างหน้าเพื่อให้เกิด ความก้าวหน้ามากขึ้น และทั้งสองประเทศมีความมุ่งมั่นที่จะปรับปรุงระบบการจัดการและควบคุม การประมงต่อไป อย่างไรก็ตามหากไม่ปฏิบัติตามข้อผูกพันเหล่านี้ก็ต้องถูกปรับขึ้นอีกครั้ง นับตั้งแต่มีการออกใบเหลืองฟิลิปปินส์ได้ให้ความสำคัญกับการ การจัดการและควบคุมการทำ การประมง IUU ในระดับนานาชาติ การให้สัตยาบันในข้อตกลงเกี่ยวกับสัตว์น้ำ

มวบรวมของ สหประชาชาติ (UNFSA) และเริ่มขั้นตอนการให้สัตยาบันในข้อตกลงมาตรการเกี่ยวกับท่าเรือ นอกจากนี้ยังได้⁴²

3.3.1 ความสำคัญ และที่มาของ Fisheries Code ปี 1998

ในฟิลิปปินส์ กฎหมายหลักที่ควบคุมการประมงคือ Fisheries Code ปี 1998 หรือที่รู้จักกันอย่างเป็นทางการในชื่อ Republic Act No. 8550 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย Republic Act No. 10654 กฎหมายฉบับนี้บัญญัติไว้เพื่อการอนุรักษ์ การจัดการ และการพัฒนาอย่างยั่งยืนของการประมงและสัตว์น้ำ ทรัพยากรในประเทศ

โดยแบ่งออกเป็น 8 บรรพ: บรรพที่ 1 ประกาศนโยบายของรัฐเกี่ยวกับการประมงและมีหมวดคำจำกัดความขนาดใหญ่ เป็นนโยบายที่ประกาศไว้เพื่อจำกัดการเข้าถึงทรัพยากรประมงและสัตว์น้ำของฟิลิปปินส์เพื่อการใช้งานและความบันเทิงของพลเมืองทุกคนโดยเฉพาะ รวมถึงภาคสตรีและเยาวชน หลักการของนโยบายอีกประการหนึ่งคือการคุ้มครองชาวประมงในเขตเทศบาล ทรัพยากรประมงและสัตว์น้ำต้องได้รับการจัดการให้สอดคล้องกับแนวคิดการจัดการพื้นที่ชายฝั่งแบบผสมผสาน คำจำกัดความที่ระบุไว้ในส่วนที่ 4 รวมถึง: พื้นที่/เขตชายฝั่ง; การประมงพาณิชย์ น้ำเทศบาล ที่ดินชายฝั่ง ผลผลิตสูงสุดอย่างยั่งยืน สิ่งอำนวยความสะดวกหลังการเก็บเกี่ยว

บรรพที่ 2 ประกอบด้วยเนื้อหาหลักของกฎที่เกี่ยวข้องกับการจัดการและการอนุรักษ์การประมงและการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ การประมงจัดอยู่ในประเภทการประมงในเขตเทศบาล ได้แก่ การประมงในน่านน้ำในเขตเทศบาล และการประมงพาณิชย์ บทบัญญัติของบทนี้ยังควบคุมสิ่งอำนวยความสะดวกหลังการเก็บเกี่ยว กิจกรรมและการค้า สำนักประมงและทรัพยากรสัตว์น้ำถูกสร้างขึ้นใหม่และสภากาการจัดการประมงและสัตว์น้ำถูกสร้างขึ้นภายใต้บทบัญญัติของหมวด 3 สำนักเป็นหน่วยงานที่ปรึกษาด้านนโยบายและการดำเนินนโยบายระดับชาติ มีการจัดตั้งสภากาการจัดการประมงและสัตว์น้ำแห่งชาติภายใต้มาตรา 70 และสภาเทศบาล/เมืองภายใต้มาตรา 73 สถาบันเหล่านี้จะช่วยในการกำหนดนโยบายของตำรวจแห่งชาติและท้องถิ่นตามลำดับ กรมประมงอาจกำหนดพื้นที่ในน่านน้ำฟิลิปปินส์เกิน 15 กิโลเมตรจากแนวชายฝั่งให้เป็นเขตสงวนประมงหรือที่ลี้ภัยและเขตรักษาพันธุ์ปลาในอ่าว พื้นที่ชายฝั่งทะเล ไหล่ทวีป หรือพื้นที่จับปลาใด ๆ ที่จะกันไว้สำหรับปลูกป่าชายเลนเพื่อเสริมสร้างแหล่งที่อยู่อาศัยและ แหล่งวางไข่ของปลา

บทที่เหลือเกี่ยวข้องกับการวิจัยและพัฒนาการประมง (5) กำหนดบทลงโทษและความผิด (6) และมีบทบัญญัติทั่วไป (7)⁴³

3.3.2 วัตถุประสงค์ของ Fisheries Code ปี 1998

เพื่อการอนุรักษ์ การจัดการ และการพัฒนาอย่างยั่งยืนของการประมงและสัตว์น้ำ ทรัพยากรในประเทศ

⁴² วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์ (เชิงอรธร 1) 44.

⁴³ 'Philippine Fisheries Code of 1998 (Republic Act No. 8550)'

3.3.3 โทษปรับใน Fisheries Code ปี 1998

ผู้ฝ่าฝืนอาจถูกปรับเป็นเงิน จำนวนเงินอาจแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับความผิดที่กระทำ ค่าปรับสามารถบังคับใช้กับบุคคล เจ้าของเรือประมง หรือผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการประมงที่ผิดกฎหมายได้

สังเกตได้ว่า กฎหมายประมงของประเทศฟิลิปปินส์นี้ มีความมุ่งมั่นในเรื่องเกี่ยวกับการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลเช่นเดียวกับทางประเทศญี่ปุ่น และออสเตรเลีย เมื่อได้ศึกษาในเนื้อหาแล้วพบว่า ไม่มีการวางหลักให้มีโทษปรับที่รุนแรง กรณีการแจ้งเข้า แจ้งออก ดังเช่นพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 ของประเทศไทย

ตารางที่ 3.1 ตารางเปรียบเทียบความแตกต่างโทษทางอาญาของกฎหมายประมงของประเทศไทย ประเทศญี่ปุ่น ประเทศออสเตรเลีย และประเทศฟิลิปปินส์

ลำดับ	กฎหมายประมงไทย พ.ร.ก.การประมง พ.ศ.2558	ประเทศญี่ปุ่น Fisheries Act 1949	ประเทศออสเตรเลีย Fisheries Act 1991	ประเทศฟิลิปปินส์ Fisheries Code ปี 1998	ข้อสังเกต
1	มาตรา 9 เจ้าหน้าที่มีอำนาจในการตรวจสอบ ทำสถิติการทำประมง และผู้ประกอบอาชีพประมงมีหน้าที่ตอบคำถามตามความเป็นจริง ฝ่าฝืนต้องรับโทษทางอาญาตาม มาตรา 122 ระวังโทษปรับไม่เกินสองพันบาท	มาตรา 193 บุคคลใดขัดขวางไม่ให้ความสะดวกแก่เจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบต่างๆ จำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินสามแสนเยน (72,272.97 บาท)	มาตรา 108 ผู้ใดไม่ให้ความสะดวกเจ้าหน้าที่หรือละเลยข้อกำหนดของเจ้าหน้าที่ หรือดูหมิ่นหรือข่มขู่เจ้าหน้าที่ หรือต่อต้าน หรือแอบอ้างเจ้าหน้าที่ ระวังโทษจำคุกสิบสองเดือน	มาตรา 106 ผู้ใดขัดขวางเจ้าหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายประมง ต้องระวางโทษปรับหนึ่งหมื่นเปโซ (6,262.71 บาท) และถูกเพิกถอนใบอนุญาตทำการประมง	กฎหมายไทยเป็นโทษเล็กน้อย กฎหมายญี่ปุ่น มีโทษจำคุก และปรับสูงกว่าไทย กฎหมายออสเตรเลีย มีโทษจำคุกอย่างเดียว ประเทศฟิลิปปินส์ มีโทษปรับเพียงเล็กน้อย แต่มีมาตรการทางปกครองด้วย
2	มาตรา 10 ห้ามไม่ให้ใช้เรือที่ไม่มีสัญชาติทำการประมง ฝ่าฝืนต้องรับโทษทางอาญาตาม มาตรา 123 กรณีห้ามใช้เรือไม่มีสัญชาติ ระวังโทษปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงสามสิบล้านบาท หรือปรับจำนวนห้าเท่าของมูลค่าสัตว์น้ำที่ได้จากการทำ การประมง แล้วแต่จำนวนใดจะสูงกว่า (ปรับสามสิบล้านบาท	ไม่มี	มาตรา 99 เรือต่างชาติทำการประมงโดยมิได้รับใบอนุญาต ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 2,500 หน่วย โทซ (16,827,125.00 บาท)	มาตรา 86 ห้ามมิให้ทำการประมงโดยมิได้รับอนุญาต ฝ่าฝืนจำคุกหกเดือน ปรับหนึ่งหมื่นเปโซ (6,262.71 บาท)	เป็นโทษที่กำหนดแทบทุกประเทศ ประเทศไทยโทษปรับมากกว่าประเทศอื่นๆคือสามสิบล้านบาท

ลำดับ	กฎหมายประมงไทย พ.ร.ก.การประมง พ.ศ.2558	ประเทศญี่ปุ่น Fisheries Act 1949	ประเทศออสเตรเลีย Fisheries Act 1991	ประเทศฟิลิปปินส์ Fisheries Code ปี 1998	ข้อสังเกต
	เป็นค่าปรับที่สูงสุดของพ.ร.ก.การประมง พ.ศ.2558)				
3	มาตรา 33 ผู้ทำการประมงพื้นบ้านต้องทำสมุดบันทึกการทำประมง ฝ่าฝืนต้องรับโทษทางอาญาตาม มาตรา 126 คือ ปรับไม่เกินห้าพันบาท	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	สำหรับประเทศไทยถือว่าเป็นโทษเล็กน้อย ส่วนประเทศญี่ปุ่น ออสเตรเลีย และฟิลิปปินส์ไม่มีบัญญัติไว้
4	มาตรา 36 ผู้ทำประมงพาณิชย์ต้องมีใบอนุญาต ฝ่าฝืนต้องรับโทษทางอาญาตาม มาตรา 129 มีค่าปรับตั้งแต่หนึ่งแสนบาทถึงสามสิบล้านบาทโดยดูตามจำนวนตันกรอส หรือปรับจำนวนห้าเท่าของมูลค่าสัตว์น้ำแล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่ากัน	ไม่มี	มาตรา 105A ผู้ทำประมงพาณิชย์ต้องมีใบอนุญาต ฝ่าฝืนปรับ 500 หน่วย โทษ (3,365,425.00 บาท) มาตรา 105H เรือต่างประเทศที่ไม่ได้รับอนุญาตให้ทำประมงพาณิชย์ได้ทำการประมง ระวังโทษปรับ500 หน่วย โทษ (3,365,425.00 บาท)	มาตรา 86 ห้ามมิให้ทำการประมงโดยไม่ได้รับอนุญาต ฝ่าฝืนจำคุกหกเดือน ปรับหนึ่งหมื่นเปโซ (6,262.71 บาท)	สำหรับประเทศไทยมีโทษปรับประมงพาณิชย์ที่ไม่ได้รับใบอนุญาตสูงมาก
5	มาตรา 38 ห้ามประมงพาณิชย์ทำการประมงในเขตทะเลชายฝั่ง	มาตรา 190 ห้ามทำการประมงนอกเขตที่ได้รับ	ไม่มี	ไม่มี	สำหรับประเทศไทยมีโทษปรับประมงพาณิชย์ที่ไม่ได้รับใบอนุญาตสูงมาก

ลำดับ	กฎหมายประมงไทย พ.ร.ก.การประมง พ.ศ.2558	ประเทศญี่ปุ่น Fisheries Act 1949	ประเทศออสเตรเลีย Fisheries Act 1991	ประเทศฟิลิปปินส์ Fisheries Code ปี 1998	ข้อสังเกต
	ฝ่าฝืนต้องรับโทษทางอาญาตาม มาตรา 130 ปรับตั้งแต่หนึ่งแสนบาท ถึงสามสิบล้านบาทโดยดูตามจำนวน ต้นกรอส หรือปรับจำนวนห้าเท่าของ มูลค่าสัตว์น้ำแล้วแต่จำนวนใดจะ มากกว่ากัน	อนุญาต จำคุกไม่เกิน สามปี หรือปรับไม่เกิน สามสิบล้านเยน (7,227,297.00 บาท)			
6	มาตรา 43 หากมีการดัดแปลง เครื่องมือทำประมงที่มีได้ระบุไว้ใน ใบอนุญาต หรือตามที่อธิบดีกำหนด เป็นคราว ต้องให้เวลาล่วงหน้าไม่น้อย กว่าสามสิบวัน ฝ่าฝืนต้องรับโทษทางอาญาตาม มาตรา 130 ปรับตั้งแต่หนึ่งแสนบาท ถึงสามสิบล้านบาทโดยดูตามจำนวน ต้นกรอส หรือปรับจำนวนห้าเท่าของ มูลค่าสัตว์น้ำแล้วแต่จำนวนใดจะ มากกว่ากัน	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ประเทศไทยได้บัญญัติไว้ประเทศเดียว และมี โทษปรับสูงมาก
7	มาตรา 49 ผู้ทำการประมงในเขตนอก น่านน้ำไทยต้องขออนุญาต และปฏิบัติ ตามมาตรการของรัฐชายฝั่ง และ องค์การระหว่างประเทศ ฝ่าฝืนต้องรับ	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ประเทศไทยได้บัญญัติไว้ประเทศเดียว และมี โทษปรับสูงมาก

ลำดับ	กฎหมายประมงไทย พ.ร.ก.การประมง พ.ศ.2558	ประเทศญี่ปุ่น Fisheries Act 1949	ประเทศออสเตรเลีย Fisheries Act 1991	ประเทศฟิลิปปินส์ Fisheries Code ปี 1998	ข้อสังเกต
	โทษทางอาญาตาม มาตรา 134 ปรับตั้งแต่สองล้านบาทถึงสามสิบล้าน บาทโดยดูตามจำนวนตันกรอส หรือ ปรับจำนวนห้าเท่าของมูลค่าสัตว์น้ำ แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่ากัน				
8	มาตรา 50 ผู้ทำการประมงในเขตนอก น่านน้ำไทยต้องมีผู้สังเกตการณ์ประจำ เรือ ตามหลักเกณฑ์ ฝ่าฝืนต้องรับโทษทางอาญาตาม มาตรา 135 ปรับหนึ่งล้าน หรือสอง ล้านบาทแล้วแต่จำนวนตันกรอส	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ประเทศไทยได้บัญญัติไว้ประเทศเดียว และมี โทษปรับสูงมาก
9	มาตรา 57 ห้ามจับสัตว์น้ำขนาดเล็ก กว่าที่กำหนด ฝ่าฝืนต้องรับโทษทางอาญาตาม มาตรา 139ปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาท ถึงสามสิบล้านบาท โดยดูตามตัน กรอสหรือปรับจำนวนห้าเท่าของ มูลค่าสัตว์น้ำแล้วแต่จำนวนใดจะ มากกว่ากัน	มาตรา 189 ห้ามจับ สัตว์น้ำอันเป็นการ ขัดขวางการเจริญเติบโต ของสัตว์น้ำ จำคุกไม่เกิน สามปี หรือปรับไม่เกิน สามสิบล้านเยน (7,227,297.00 บาท)	ไม่มี	ไม่มี	ประเทศไทยได้บัญญัติไว้ โทษปรับสูงมากที่สุด
10	มาตรา 58 ห้ามทำสิ่งที่เป็นมลพิษแก่ สัตว์น้ำ	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ประเทศไทยได้บัญญัติไว้ โทษปรับสูงมากที่สุด

ลำดับ	กฎหมายประมงไทย พ.ร.ก.การประมง พ.ศ.2558	ประเทศญี่ปุ่น Fisheries Act 1949	ประเทศออสเตรเลีย Fisheries Act 1991	ประเทศฟิลิปปินส์ Fisheries Code ปี 1998	ข้อสังเกต
	ฝ่าฝืนต้องรับโทษทางอาญาตาม มาตรา 140 ปรับตั้งแต่สามแสนบาท ถึงห้าแสนบาท				
11	มาตรา 62 ห้ามจับสัตว์น้ำที่เป็นที่เป็น สาธารณสมบัติของแผ่นดิน ฝ่าฝืนต้องรับโทษทางอาญาตาม มาตรา 143 ปรับหนึ่งหมื่นบาทถึงหนึ่ง ล้านบาท	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ประเทศไทยได้บัญญัติไว้ประเทศเดียว และมี โทษปรับสูงมาก
12	มาตรา 63 ห้ามกั้น หรือกระทำการ ใดๆกั้นทางเดินสัตว์น้ำ หรือเป็น อุปสรรคในการเจริญเติบโตสัตว์น้ำ ฝ่าฝืนต้องรับโทษทางอาญาตาม มาตรา 143 ปรับหนึ่งหมื่นบาทถึงหนึ่ง ล้านบาท	มาตรา 189 ห้ามจับ สัตว์น้ำอันเป็นการ ขัดขวางการเจริญเติบโต ของสัตว์น้ำ จำคุกไม่เกิน สามปี หรือปรับไม่เกิน สามสิบล้านเยน (7,227,297.00 บาท)	ไม่มี	ไม่มี	ประเทศญี่ปุ่นมีโทษปรับสูงกว่าประเทศไทย
13	***มาตรา 81 (1) ผู้ทำการประมง พาณิชย์ต้องติดตั้งระบบติดตามเรือ ฝ่าฝืนต้องรับโทษทางอาญาตาม มาตรา 151 ปรับสองหมื่นบาทถึงสี่ ล้านบาท โดยดูจำนวนตันกรอส	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ประเทศไทยได้บัญญัติไว้ประเทศเดียว และมี โทษปรับสูงมาก

ลำดับ	กฎหมายประมงไทย พ.ร.ก.การประมง พ.ศ.2558	ประเทศญี่ปุ่น Fisheries Act 1949	ประเทศออสเตรเลีย Fisheries Act 1991	ประเทศฟิลิปปินส์ Fisheries Code ปี 1998	ข้อสังเกต
14	***มาตรา 81 (2) ผู้ทำการประมง พาณิชย์ต้องจัดทำสมุดบันทึกการ ประมง ฝ่าฝืนต้องรับโทษทางอาญาตาม มาตรา 152 ปรับหนึ่งหมื่นบาทถึงสอง ล้านบาท ดูจำนวนต้นกรอส	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ประเทศไทยได้บัญญัติไว้ประเทศเดียว และมี โทษปรับสูงมาก
15	***มาตรา 81 (3) ผู้ทำการประมง พาณิชย์ต้อง แจ้งเข้าแจ้งออกทำเทียบ เรือทุกครั้ง ฝ่าฝืนต้องรับโทษทางอาญาตาม มาตรา 152 ปรับหนึ่งหมื่นบาทถึงสอง ล้านบาท ดูจำนวนต้นกรอส	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ประเทศไทยได้บัญญัติไว้ประเทศเดียว และมี โทษปรับสูงมาก
16	มาตรา 81 (4)) ผู้ทำการประมง พาณิชย์ต้องจัดทำเครื่องหมายประจำ เรือประมง ฝ่าฝืนต้องรับโทษทางอาญาตาม มาตรา 151 ปรับสองหมื่นบาทถึงสี่ ล้านบาท โดยดูจำนวนต้นกรอส	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ประเทศไทยได้บัญญัติไว้ประเทศเดียว และมี โทษปรับสูงมาก
17	มาตรา 81 (5)) ผู้ทำการประมง พาณิชย์ต้องกลับทำเทียบเรือตาม หลักเกณฑ์	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ประเทศไทยได้บัญญัติไว้ประเทศเดียว และมี โทษปรับสูงมาก

ลำดับ	กฎหมายประมงไทย พ.ร.ก.การประมง พ.ศ.2558	ประเทศญี่ปุ่น Fisheries Act 1949	ประเทศออสเตรเลีย Fisheries Act 1991	ประเทศฟิลิปปินส์ Fisheries Code ปี 1998	ข้อสังเกต
	ฝ่าฝืนต้องรับโทษทางอาญาตาม มาตรา 152 ปรับหนึ่งหมื่นบาทถึงสอง ล้านบาท ดูจำนวนต้นกรอส				
18	มาตรา 82 ก่อนเรือประมงพาณิชย์ ออกจากท่าจะต้องนำเอกสาร ใบอนุญาตเกี่ยวกับเรือ คนประจำเรือ หลักฐานเกี่ยวกับสุขอนามัยยื่นต่อ เจ้าหน้าที่ ฝ่าฝืนต้องรับโทษทางอาญาตาม มาตรา 152 ปรับหนึ่งหมื่นบาทถึงสอง ล้านบาท ดูจำนวนต้นกรอส	มาตรา 193 บุคคลใดไม่ รายงาน หรือแฉความ อันเป็นเท็จเกี่ยวกับ ลูกจ้าง จำคุกไม่เกินหก เดือน หรือปรับไม่เกิน สามแสนเยน (72,272.97 บาท)	ไม่มี	มาตรา 104 คนงานใน เรือประมงพาณิชย์ต้องมี ใบอนุญาตหากเจ้าของ เรือประมงพาณิชย์ฝ่าฝืน ปรับห้าร้อยเปโซต่อเดือน ที่มีการจ้างงานเดียวกัน (313.14 บาท) หรือหนึ่ง พันเปโซต่อเดือน (626.27 บาท)ต่อคนที่ไม่มี ใบอนุญาต	ประเทศไทยได้บัญญัติไว้มีโทษปรับสูงมาก ที่สุด
19	มาตรา 83 ต้องมีหนังสือประจำเรือ และคนประจำเรือไม่มีสัญชาติไทยต้อง มีใบอนุญาต ฝ่าฝืนต้องรับโทษทางอาญาตาม มาตรา 153 ปรับไม่น้อยกว่าสี่แสน บาทถึงแปดแสนบาท	มาตรา 193 บุคคลใดไม่ รายงาน หรือแฉความ อันเป็นเท็จเกี่ยวกับ ลูกจ้าง จำคุกไม่เกินหก เดือน หรือปรับไม่เกิน สามแสนเยน (72,272.97 บาท)	ไม่มี	ไม่มี	ประเทศไทยได้บัญญัติไว้ประเทศเดียว และมี โทษปรับสูงมาก

ลำดับ	กฎหมายประมงไทย พ.ร.ก.การประมง พ.ศ.2558	ประเทศญี่ปุ่น Fisheries Act 1949	ประเทศออสเตรเลีย Fisheries Act 1991	ประเทศฟิลิปปินส์ Fisheries Code ปี 1998	ข้อสังเกต
20	มาตรา 84 ทำเทียบเรือต้องจดทะเบียน ฝ่าฝืนต้องรับโทษทางอาญาตาม มาตรา 154 ปรับหนึ่งแสนบาทถึงหนึ่ง ล้านบาท	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ประเทศไทยได้บัญญัติไว้ประเทศเดียว และมี โทษปรับสูงมาก
21	มาตรา 85 เจ้าของทำเทียบเรือต้อง บันทึกข้อมูลเรือประมงทุกลำ ฝ่าฝืนต้องรับโทษทางอาญาตาม มาตรา 154 ปรับหนึ่งแสนบาทถึงหนึ่ง ล้านบาท	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ประเทศไทยได้บัญญัติไว้ประเทศเดียว และมี โทษปรับสูงมาก
22	มาตรา 86 ห้ามขนถ่ายสัตว์น้ำ นอกจากทำเทียบเรือ ฝ่าฝืนต้องรับโทษทางอาญาตาม มาตรา 155 ปรับหนึ่งแสนบาทถึงห้า ล้านบาท หรือปรับจำนวนห้าเท่าของ มูลค่าสัตว์น้ำแล้วแต่จำนวนใดจะ มากกว่ากัน	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ประเทศไทยได้บัญญัติไว้ประเทศเดียว และมี โทษปรับสูงมาก
23	มาตรา 88 (1) เรือประมงที่ได้จด ทะเบียนเป็นเรือขนถ่ายต้องติดตั้ง ระบบติดตามเรือประมง	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ประเทศไทยได้บัญญัติไว้ประเทศเดียว และมี โทษปรับสูงมาก

ลำดับ	กฎหมายประมงไทย พ.ร.ก.การประมง พ.ศ.2558	ประเทศญี่ปุ่น Fisheries Act 1949	ประเทศออสเตรเลีย Fisheries Act 1991	ประเทศฟิลิปปินส์ Fisheries Code ปี 1998	ข้อสังเกต
	ฝ่าฝืนต้องรับโทษทางอาญาตาม มาตรา 151 ปรับสองหมื่นบาทถึงสี่ ล้านบาทโดยดูตามจำนวนต้นกรอส				
24	มาตรา 88 (2) เรือประมงที่ได้จัด ทะเบียนเป็นเรือขนถ่ายต้องจัดทำ หนังสือกำกับการขนถ่ายสัตว์น้ำ ฝ่าฝืนต้องรับโทษทางอาญาตาม มาตรา 152 ปรับหนึ่งหมื่นบาทถึงสอง ล้านบาทโดยดูตามจำนวนต้นกรอส	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ประเทศไทยได้บัญญัติไว้ประเทศเดียว และมี โทษปรับสูงมาก
25	มาตรา 88 (3) เรือประมงที่ได้จัด ทะเบียนเป็นเรือขนถ่ายต้องแจ้งเข้า ออกท่าเทียบเรือ ฝ่าฝืนต้องรับโทษทางอาญาตาม มาตรา 152 ปรับหนึ่งหมื่นบาทถึงสอง ล้านบาทโดยดูตามจำนวนต้นกรอส	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ประเทศไทยได้บัญญัติไว้ประเทศเดียว และมี โทษปรับสูงมาก
26	มาตรา 88 (4) เรือประมงที่ได้จัด ทะเบียนเป็นเรือขนถ่ายต้องได้รับ อนุมัติแผนการขนถ่ายสัตว์น้ำจาก เจ้าหน้าที่	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ประเทศไทยได้บัญญัติไว้ประเทศเดียว และมี โทษปรับสูงมาก

ลำดับ	กฎหมายประมงไทย พ.ร.ก.การประมง พ.ศ.2558	ประเทศญี่ปุ่น Fisheries Act 1949	ประเทศออสเตรเลีย Fisheries Act 1991	ประเทศฟิลิปปินส์ Fisheries Code ปี 1998	ข้อสังเกต
	ฝ่าฝืนต้องรับโทษทางอาญาตาม มาตรา 152 ปรับหนึ่งหมื่นบาทถึงสอง ล้านบาทโดยดูตามจำนวนต้นกรอส				
27	มาตรา 88 (5) เรือประมงที่ได้จัด ทะเบียนเป็นเรือขนถ่ายนอกลำน้ำ ไทยต้องมีผู้สังเกตการณ์ประจำอยู่ใน เรือ ฝ่าฝืนต้องรับโทษทางอาญาตาม มาตรา 152 ปรับหนึ่งหมื่นบาทถึงสอง ล้านบาทโดยดูตามจำนวนต้นกรอส	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ประเทศไทยได้บัญญัติไว้ประเทศเดียว และมี โทษปรับสูงมาก
28	มาตรา 88 (6)) เรือประมงที่ได้จัด ทะเบียนเป็นเรือขนถ่ายต้องกลับ เข้าท่าเทียบเรือประมงตามหลักเกณฑ์ ฝ่าฝืนต้องรับโทษทางอาญาตาม มาตรา 152 ปรับหนึ่งหมื่นบาทถึงสอง ล้านบาทโดยดูตามจำนวนต้นกรอส	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ประเทศไทยได้บัญญัติไว้ประเทศเดียว และมี โทษปรับสูงมาก
29	มาตรา 88 (7)) เรือประมงที่ได้จัด ทะเบียนเป็นเรือขนถ่ายต้องทำ เครื่องหมายประจำเรือ	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ประเทศไทยได้บัญญัติไว้ประเทศเดียว และมี โทษปรับสูงมาก

ลำดับ	กฎหมายประมงไทย พ.ร.ก.การประมง พ.ศ.2558	ประเทศญี่ปุ่น Fisheries Act 1949	ประเทศออสเตรเลีย Fisheries Act 1991	ประเทศฟิลิปปินส์ Fisheries Code ปี 1998	ข้อสังเกต
	ฝ่าฝืนต้องรับโทษทางอาญาตาม มาตรา 151 ปรับสองหมื่นบาทถึงสี่ ล้านบาทโดยดูตามจำนวนตันกรอส				
30	มาตรา 89 เรือประมงที่เป็นเรือชน ถ่ายสัตว์น้ำต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ของรัฐชายฝั่ง หรือกฎระเบียบของค์กร ระหว่างประเทศ ฝ่าฝืนต้องรับโทษทางอาญาตาม มาตรา 155 ปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาท ถึงยี่สิบห้าล้านบาท โดยดูตามตัน กรอส หรือปรับจำนวนห้าเท่าของ มูลค่าสัตว์น้ำแล้วแต่จำนวนใดจะ มากกว่ากัน	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ประเทศไทยได้บัญญัติไว้ประเทศเดียว และมี โทษปรับสูงมาก
31	มาตรา 94 ห้ามนำเรือประมงที่มีไซ้ เรือประมงไทยเข้ามา ฝ่าฝืนต้องรับโทษทางอาญาตาม มาตรา 159 ปรับหนึ่งล้านบาทถึง สามสิบล้านบาท หรือปรับจำนวนห้า เท่าของมูลค่าสัตว์น้ำแล้วแต่จำนวนใด จะมากกว่ากัน	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ประเทศไทยได้บัญญัติไว้ประเทศเดียว และมี โทษปรับสูงมาก

ลำดับ	กฎหมายประมงไทย พ.ร.ก.การประมง พ.ศ.2558	ประเทศญี่ปุ่น Fisheries Act 1949	ประเทศออสเตรเลีย Fisheries Act 1991	ประเทศฟิลิปปินส์ Fisheries Code ปี 1998	ข้อสังเกต
32	มาตรา 96 เจ้าของเรือ หรือผู้ควบคุมเรือสามารถนำเรือเทียบท่าได้ ทั้งต้องพิสูจน์ให้ได้ว่า เรือประมงมีใบอนุญาต มีหลักฐานมิได้ทำประมงผิดกฎหมาย รัฐเจ้าของธงยืนยันว่า สัตว์น้ำที่จับได้เป็นไปตามข้อบังคับองค์การระหว่างประเทศ ฝ่าฝืนต้องรับโทษทางอาญาตาม มาตรา 159 ปรับหนึ่งล้านบาทถึงสามสิบล้านบาท หรือปรับจำนวนห้าเท่าของมูลค่าสัตว์น้ำแล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่ากัน	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ประเทศไทยได้บัญญัติไว้ประเทศเดียว และมีโทษปรับสูงมาก
33	มาตรา 102 (1) เจ้าพนักงานมีอำนาจเรียกผู้รับอนุญาต หรือบุคคลที่เกี่ยวข้องมาให้ถ้อยคำหรือส่งเอกสารหรือหลักฐาน ฝ่าฝืนต้องรับโทษทางอาญาตาม มาตรา 162 บุคคลธรรมดาปรับหนึ่งหมื่นบาทถึงห้าหมื่นบาท กรณีเป็นนิติบุคคลปรับหนึ่งแสนบาทถึงหนึ่งล้านบาท	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ประเทศไทยได้บัญญัติไว้ประเทศเดียว และมีโทษปรับสูงมาก

ลำดับ	กฎหมายประมงไทย พ.ร.ก.การประมง พ.ศ.2558	ประเทศญี่ปุ่น Fisheries Act 1949	ประเทศออสเตรเลีย Fisheries Act 1991	ประเทศฟิลิปปินส์ Fisheries Code ปี 1998	ข้อสังเกต
34	มาตรา 102 วรรคท้าย ผู้รับอนุญาตหรือผู้ซึ่งเกี่ยวข้องต้องอำนวยความสะดวกแก่เจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ฝ่าฝืนต้องรับโทษทางอาญาตาม มาตรา 162 บุคคลธรรมดาปรับหนึ่งหมื่นบาทถึงห้าหมื่นบาท กรณีเป็นนิติบุคคลปรับหนึ่งแสนบาทถึงหนึ่งล้านบาท	มาตรา 193 บุคคลใดขัดขวางไม่ให้ความสะดวกแก่เจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบต่างๆ จำคุกไม่เกินหกเดือนหรือปรับไม่เกินสามแสนเยน (72,272.97 บาท)	ไม่มี	ไม่มี	ประเทศไทยได้บัญญัติไว้ประเทศเดียว และมีโทษปรับสูงมาก

หมายเหตุ : *** หมายถึง มีประเด็นปัญหามากในประเทศไทย

บทที่ 4

ปัญหาการดำเนินคดีอาญาภายใต้ พระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 ที่มีผลกระทบต่อประมงพาณิชย์ กรณีศึกษาบทลงโทษทางอาญาต่อการจัดทำเอกสาร เข้า ออกเรือประมงพาณิชย์

เนื่องจากในปี 2557 ได้มีการออกพระราชกำหนดการประมง 2558 โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 44 แห่งรัฐธรรมนูญ (ฉบับชั่วคราว) 2557 เพราะประเทศไทยได้ใบเหลืองจากสหภาพยุโรป แต่ทว่าการแก้ไขโดยเร่งรีบโดยพระราชกำหนดดังกล่าว ระยะเวลาเพียง 6 เดือนนั้นกลับทำให้สร้างปัญหามากกว่าเดิม ด้วยเหตุว่ากฎหมายดังกล่าวได้สร้างความเปลี่ยนแปลงในวิถีชีวิตอย่างรวดเร็วเกินไปแก่ชาวประมง ไม่ว่าจะเป็นประมงพาณิชย์ ประมงพื้นบ้าน โรงงานแปรรูปอาหารทะเล รวมถึงธุรกิจต่อเนื่องเกี่ยวกับอาหารทะเลอื่นๆ สร้างปัญหาทางด้านเศรษฐกิจภายในประเทศอย่างมากมาย รวมถึงครอบครัวของชาวประมงเองตลอดจนครอบครัวของ แรงงานประมง หรือเจ้าของเรือบางคนถึงขั้นผูกคอตาย หรือล้มละลาย เพราะไม่สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้ หรือนำเงินมาชำระค่าปรับที่สูงเกินส่วนได้ตามพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 ฉบับนี้ นอกจากนี้ มีการให้อำนาจเจ้าหน้าที่รัฐมากขึ้น รวมถึง มีการลงโทษด้วยมาตรการทางปกครองทับซ้อนกับโทษทางอาญาก็มี ซึ่งต่างจากกฎหมายประมงของต่างประเทศในบทที่ 3 อันได้แก่ ประเทศออสเตรเลีย ญี่ปุ่น และฟิลิปปินส์ ซึ่งทั้ง 3 ประเทศนี้ ไม่มีค่าปรับสูงในกรณีความผิดเกี่ยวกับเอกสารในการทำการประมงเหมือนเช่นประเทศไทย ซึ่งมีทั้งความยาก ซับซ้อน และแทบไม่สามารถทำให้ถูกต้องได้ ทั้งๆที่เป็นความผิดเพียงเล็กน้อยก็ตาม

สำหรับในทางปฏิบัติแล้วธุรกิจประมงพาณิชย์ในประเทศไทย มีกระบวนการในเชิงปฏิบัติหลายขั้นตอน เพื่อความเข้าใจโดยง่าย จึงได้ทำแผนภาพประกอบ ดังนี้

ภาพที่ 4.1 ภาพกระบวนการทำธุรกิจประมง



ในภาพที่ 2 นี้ แสดงให้เห็นถึงวงจรการทำธุรกิจประมง โดยการสร้างเรือ ตั้งแต่การหาแหล่งเงินทุน เช่น ธนาคาร มีการเริ่มสร้างเรือที่ต่อเรือโดยใช้ช่างฝีมือเฉพาะทาง เช่น ช่างสี ช่างตอกหมัน มีการซื้ออุปกรณ์จากโรงกลึง โรงหล่อโลหะ ไม้ ทองเหลือง เหล็ก เป็นต้น เจ้าของเรือประมงต้องไปติดต่อซื้อสินค้า เช่น เครื่องจักรต่างๆ จากบริษัทนำเข้า ในการสร้างเรือหนึ่งลำจะต้องมีการติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆที่สำคัญ เช่น เพลลา ใบจักร ทางเสื่อ เครื่องกว้าน อวน สลึง สมอ เรด้า ซาวนด์เตอร์ ระบบติดตามเรือ (VMS) เป็นต้น ซึ่งต้องซื้อจากร้านอุปกรณ์ฮาร์ดแวร์ของเรือ และซื้ออวนจากร้านที่ทำอวนโดยเฉพาะ

จะเห็นได้ว่า กว่าชาวประมงจะสร้างเรือให้เสร็จสิ้นในแต่ละลำต้องใช้เงินทุน เสียดอกเบี้ยจากธนาคาร มีค่าใช้จ่ายในการจ้างงานกับช่างที่มีความชำนาญเฉพาะทาง รวมถึงบริษัทนำเข้าเครื่องจักร หรืออะไหล่ และอุปกรณ์ที่สำคัญต่างๆมากมาย ซึ่งมีใช้เรื่องง่ายเลยในการประกอบธุรกิจเรือประมงเช่นนี้ ชาวประมงจะต้องมีความอดทน และมีความพยายามเป็นอย่างมากในการสร้างธุรกิจของพวกเขาเอง ชาวประมงบางรายก็เริ่มต้นจากการพายเรือจับปลาตกเบ็ดขาย พัฒนาตนเองมาเป็นประมงพื้นบ้านขนาดเล็ก เก็บหอมรอมริบด้วยความมานะ และยากลำบาก หรือกู้หนี้ยืมสินมาสร้างเรือประมงพาณิชย์ด้วยสองมือ และความสามารถของตนเอง

ภาพที่ 4.2 ภาพ Operation Plan



ตามภาพที่ 3 ได้แสดงให้เห็นถึงขั้นตอนของเรือประมงตั้งแต่เริ่มต้นเตรียมการก่อนออกทะเล

บรรยาย ภาพที่ 3 เป็นขั้นตอนของเรือประมง มีกระบวนการ ดังนี้

ขั้นแรก คือ หากคนงานลงเรือ ประกอบไปด้วย ไต้ก๋งเรือ นายท้ายเรือ ช่างเครื่อง คนงาน

ขั้นต่อมา คือ การลงน้ำมัน โดยเติมที่ปั้มน้ำมัน เรื่อน้ำมันกลางทะเล หรือที่เรียกกันว่า น้ำมันเขี้ยวตนเอง

ขั้นตอนอีกประการหนึ่ง คือ การลงน้ำแข็ง ซึ่งซื้อจากโรงน้ำแข็ง และที่ขาดไม่ได้ คือ การซื้อเครื่องมืออุปกรณ์ติดตั้งจากร้านขายของฮาร์ดแวร์โดยเฉพาะ ตลอดจนร้านทำอวนสำหรับการทำการประมง

หลังจากนั้น เจ้าของเรือจะต่อซื้อเสบียงอาหารจากตลาดสด เช่น ตลาดผัก น้ำดื่ม น้ำลงเรือสำหรับใช้อาบ และยาสามัญประจำบ้านจากร้านขายยา

เมื่อเรือจะออกจะต้องแจ้งเวลาออกกับ PIPO หรือ ศูนย์ Port-in Port-out ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐ ชาวประมงมักเรียกสั้นๆกันว่า ปีโป้ หรือไปโป้ โดยเจ้าของเรือ หรือผู้จัดการเรือจะต้องยื่นเอกสารทั้งหมด 12 รายการ ได้แก่

- 1.ทะเบียนเรือไทย
- 2.ใบอนุญาตใช้เรือ
- 3.ใบประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือ
- 4.ใบประกาศนียบัตรช่างเครื่องยนต์เรือ
- 5.ใบอนุญาตให้ทำการประมง
- 6.บัตรประชาชนผู้ควบคุมเรือ
- 7.บัตรประชาชนช่างเครื่องยนต์เรือ หรือบัตรประจำตัวคนไม่มีสัญชาติไทย
- 8.บัญชีรายชื่อ และหนังสือคนประจำเรือ
- 9.ในกรณีคนประจำเรือไม่มีสัญชาติไทยต้องได้รับใบอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง และใบอนุญาตให้ทำงานตามกฎหมายว่าด้วยการทำงานของคนต่างด้าว
- 10.หลักฐานการติดตั้งเครื่องติดตามเรือ (VMS)
- 11.หลักฐานการตรวจอุปกรณ์ความปลอดภัย
- 12.หลักฐานการตรวจสอบอนามัย และสวัสดิภาพในการทำงานของคนประจำเรือ

ตามมาตรา 81(3) ประกอบกับ มาตรา 82 แห่งพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 หากฝ่าฝืนมีโทษปรับ ซึ่งขึ้นอยู่กับตามขนาดตันกรอสของเรือตามมาตรา 152 คือ โทษปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงสองล้านบาท หากชาวประมงไม่ยอมเสียค่าปรับ ถือว่าเป็นการทำประมงโดยฝ่าฝืนกฎหมายอย่างร้ายแรง ตามมาตรา 114(3) ชาวประมงผู้กระทำความผิดตามมาตราดังกล่าวจะถูกให้คณะกรรมการมาตรการทางปกครองมีอำนาจสั่ง เช่น ยึดสัตว์น้ำ สั่งพักใช้ใบอนุญาตมีกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวัน ถูกเพิกถอนใบอนุญาต หรือถูกสั่งกักเรือ หากถูกคำสั่ง ตามมาตรา 113 ชาวประมงคนนั้นจะเข้าลักษณะต้องห้ามไม่สามารถขอรับใบอนุญาตได้ตามมาตรา 39(3) อีกด้วย ซึ่งในทางปฏิบัติ สมมติ เจ้าของเรือมีเรือประมงทั้งหมด 5 ลำ มีเรือที่กระทำความผิดเพียงหนึ่งลำก็ตาม ก็ไม่สามารถขอใบอนุญาตได้ทั้งหมด 5 ลำ ด้วยเหตุนี้ ชาวประมงเมื่อถูกเจ้าหน้าที่กล่าวหา และตั้งข้อหาแล้วส่วนใหญ่จึงจำยอมสารภาพผิด และจ่ายค่าปรับเพื่อมิให้ได้รับผลกระทบดังกล่าว

จากนั้นเรือประมงก็แล่นไปสู่ทะเลเพื่อทำการประมงโดยจับสัตว์น้ำในทะเล โดยต้องมีการบันทึกการจับปลาโดยละเอียดว่า เริ่มลงอวนเวลาใด ณ ที่ใด (ละติจูด ลองจิจูดที่เท่าไร) กู้เวลาใด ได้ปลาอะไรบ้าง ตามแบบฟอร์มสมุดทำการประมง (Log Book) ของกรมประมง⁴⁴ (ซึ่งยากสำหรับผู้ควบคุมเรือ หรือได้ก่งเรือที่มีความรู้ น้อย) ตามมาตรา 81(2) แห่งพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 หากฝ่าฝืนถูกระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงสองล้านบาท โดยพิจารณาโทษปรับจากขนาดเรือ ตามมาตรา 152 หากชาวประมงไม่ยอมเสียค่าปรับ ถือว่าเป็นการทำประมงโดยฝ่าฝืนกฎหมายอย่างร้ายแรง ตามมาตรา 114(3) และจะถูกให้คณะกรรมการมาตรฐานการทางปกครองมีอำนาจสั่ง เช่น ยึดสัตว์น้ำ สั่งพักใช้ใบอนุญาตที่มีกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวัน ถูกเพิกถอนใบอนุญาต หรือถูกสั่งกักเรือ หากถูกคำสั่ง ตามมาตรา 113 ชาวประมงคนนั้นจะเข้าลักษณะต้องห้ามไม่สามารถขอรับใบอนุญาตได้ตามมาตรา 39(3) เช่นเดียวกันกับกรณีฝ่าฝืนการแจ้งเข้าแจ้งออก

เมื่อจับสัตว์น้ำเสร็จ ชาวประมงก็ต้องแจ้งเวลาเข้าฝั่งกับ PIPO หรือ ศูนย์ Port-in Port-out แล้วนำปลาหรือสัตว์น้ำที่จับได้ไปขึ้นที่ท่าเอกชน หรือองค์กรสะพานปลาซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐโดยทำเรือ ต้องทำเอกสารกำกับการณ์ขนส่งสินค้าสัตว์น้ำ เพื่อนำส่งแปปลา

ขั้นต่อมา ทางเจ้าของเรือประมงจะบรรทุกสินค้าประมงโดยรถของตนเอง หรือทำการจ้างรถตู้เย็น หรือรถบรรทุกปลา ไปยังตลาดปลา หรือสะพานปลา เช่น ตลาดปลาทะเลไทย ตลาดปลาสหกรณ์ประมงแม่กลอง หรือท่าเทียบเรืออื่นๆ เพื่อทำการขายสินค้าสัตว์น้ำแกมีผู้ซื้อปลาจากโรงงาน ห้องเย็นต่างๆ ซึ่งอาจนำสินค้าทะเลเหล่านั้นมาแปรรูป เช่น ทำซูริมิ ลูกชิ้น หรืออื่นๆ เพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศ โดยต้องมีเอกสารเพื่อตรวจสอบย้อนกลับอีก บางส่วนก็ขายให้แม่ค้าในตลาดสด ร้านอาหาร และผู้บริโภคโดยตรง

จากการศึกษาพบว่า ในพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 สามารถแบ่งประเด็นปัญหาใหญ่ ออกเป็นทั้งหมด 3 ประเด็น ดังนี้

4.1 ปัญหาความจำเป็นเรื่อง การจัดทำเอกสารเกี่ยวกับการทำการประมง และการติดตั้งอุปกรณ์ติดตามเรือประมง

4.1.1 ปัญหาการควบคุมกฎหมาย

ก) ปัญหาที่กฎหมายควบคุมการติดตั้ง (VMS)

ประเทศไทยได้ใบเหลืองจากสหภาพยุโรปซึ่งเมื่อก่อนกฎหมายไทยได้ใช้บังคับคือพระราชบัญญัติการประมงพุทธศักราช 2490 ซึ่งเมื่อก่อนไม่มีการบังคับใช้ระบบติดตามเรือ (VMS) (คล้ายกับ GPS ของรถยนต์) แต่ภายหลังเมื่อทางประเทศไทยได้รับใบเหลืองจากสหภาพยุโรปในสมัยนั้นทางรัฐบาลจึงมีการบังคับใช้กฎหมายคือ

⁴⁴ ดูภาคผนวก

พระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 ไม่บังคับว่าเรือตั้งแต่ 60 ตันกรอสขึ้นไปจะต้องมีการติดตั้งระบบติดตามเรือ หรือ VMS

ข้อดีของระบบติดตามเรือได้แก่เจ้าของเรือสามารถรู้ตำแหน่งหรือได้ว่าอยู่ ณ ที่ใดสามารถติดตามเรือกรณีที่ผู้ควบคุมเรือหรือไตเรือนำเรือออกนอกเส้นทางสามารถติดตามเรือในกรณีที่โจรสลัดยึดเรือได้เป็นเครื่องประกันความสุจริตของชาวประมงในการทำการประมง ไม่ให้ไปทำการประมงล้วงล้ำเขตต้องสามารถ หรือจับปลาในฤดูวางไข่ ทั้งเป็นช่วยทางเจ้าหน้าที่รัฐดูแลทรัพยากรทางทะเลได้อีกด้วย

แต่อย่างไรก็ตาม การติดตั้งระบบติดตามเรือหรืออุปกรณ์วีเอ็มเอสนั้นก็ยังคงมีปัญหาในเชิงปฏิบัติด้วยเหตุว่า เป็นการเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลันทันด่วนของชาวประมงทำให้ชาวประมงต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มทั้งระบบ VMS นี้ไม่มีความเสถียรของอุปกรณ์กล่าวคือระบบดาวเทียมมักมีการ ERROR อยู่บ่อยครั้ง โดยทางบริษัทแจ้งว่าเครื่องติดตั้งระบบติดตามเรือประมงนั้นใช้ไม่ได้ชั่วคราว หรือ VMS error มีระยะไม่น้อยกว่าสองร้อยเมตร มีบางครั้งเรือกระทำได้โดยไม่เจตนา 50 เมตรถึง 100 เมตร เมื่อทางเจ้าหน้าที่เห็นในพิกัดดาวเทียมว่า มีการทำการประมงล้วงล้ำเข้าไปในเขตหวงห้ามทำการประมง ใช้ดุลพินิจเขาจับชาวประมง และกล่าวหาว่าชาวประมงกระทำความผิดตามมาตรา 105 แต่ความจริงคือแค่เกิดจากการที่อุปกรณ์นั้นไม่มีความเสถียรภาพ เท่านั้นเอง เมื่อก้าวเป็นภาษากฎหมายแล้วสามารถวินิจฉัยได้ว่า ไม่มีทั้งเจตนา และการกระทำความผิดทางอาญาแต่อย่างใด หากไม่เข้าฝั่งตามที่กรมประมงประกาศก็ย่อมเป็นความผิดตามมาตรา 81 ต้องติดตั้งระบบติดตามเรือประมง ซึ่งเป็นเทคโนโลยีใหม่ และการแจ้งเข้าออกที่เป็นงานเอกสารราชการซึ่งเป็นสิ่งที่ชาวประมงไม่เชี่ยวชาญ

นอกจากนี้ติดตั้ง VMS หรือระบบติดตามเรื่อนั้น จำกัดเพียงเรือขนาดใหญ่คือเริ่มต้นเรือตั้งแต่ 30 ตันกรอสขึ้นไป แต่ไม่ได้จำกัดเรือที่มีประสิทธิภาพสูงในการจับอีกหลายประเภทเช่น อวนลากปั่นไฟ ผู้วิจัยเห็นว่าเมื่อถามภาครัฐมีการเปลี่ยนแปลงฉับพลันทันด่วนซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงวิถีของชาวประมงทางภาครัฐควรอุดหนุนค่าใช้จ่าย ในส่วนของระบบติดตามเรือในการติดตั้งให้กับชาวประมงในราคา 25,000 บาทต่อลำ รายเดือนเดือนละ 2,500 บาท เช่นบางประเทศให้กับชาวประมงและควรให้ระยะเวลาพอสมควรในการปรับเปลี่ยน วิถีชีวิตของชาวประมงแบบดั้งเดิมมีการทำการประมง เช่น ประเทศเวียดนาม ได้ให้ระยะเวลาให้กับชาวประมงในประเทศเวียดนามเป็นระยะเวลาหนึ่งปีในการปรับเปลี่ยนวิธีการประกอบอาชีพประมงภายหลังที่ได้ไปเหลือจากสหภาพยุโรป

กรณีเครื่องติดตั้งระบบติดตามเรือประมงไม่เสถียรนี้ มีตัวอย่างคือ เจ้าของเรือปัตตานีไม่จ่ายค่าเครื่องติดตั้งระบบติดตามเรือประมง ทำให้สัญญาณเครื่องติดตั้งระบบติดตามเรือประมงหน้าท่าไม่เสถียร เพราะบริษัท VMS จึงตัดสัญญาณเจ้าของเรือลงล้มไม่ได้สนใจ จึงถูกดำเนินคดีซึ่งทางเจ้าของเรือมีเรือที่ประกอบการประมงทั้งหมด 8 ลำ และมีใบอนุญาตถูกต้องทำการประมงไม่ได้ทั้ง 8 หลังตามมาตรา 114 (3) ซึ่งเป็นข้อหาร้ายแรงตามมาตรา 113 ทันทีโดยเป็นการกล่าวหาของเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 105

จากบทสัมภาษณ์ของผู้วิจัยต่อผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 5 ท่านส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการติดตั้งระบบติดตามเรือ เพราะต้องตามความต้องการของสหภาพยุโรปที่สามารถมีการตรวจสอบย้อนกลับได้ว่า เรือประมงไปทำการประมง ณ ที่ใด อยู่ในเขตหวงห้ามหรือไม่ แต่ในทางบังคับใช้นั้น ควรจะบังคับใช้เฉพาะขณะเรือทำการประมงเท่านั้น มิใช่ใช้ในกรณีที่เรือจอด หรือซ่อม มิได้ทำการประมง ซึ่งเป็นเรื่องที่ไม่เกี่ยวข้องกับ IUU Fishing (Illegal, Unreported and Unregulated Fishing) เลย

เมื่อเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศในบทที่ 3 อันได้แก่ประเทศ ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย ฟิลิปปินส์ มิได้มีประกาศบังคับให้ติดตั้งระบบติดตามเรือในกฎหมายประมงแต่อย่างใด

ดังนั้น ผู้วิจัยเห็นว่าควรมีระบบติดตามเรือแต่ประเทศไทยควรปรับปรุงปัญหาในเชิงปฏิบัติการของการบังคับใช้กฎหมายต้องให้ระยะเวลาอันพอสมควรให้แก่ชาวประมงได้ปรับเปลี่ยนวิธีการทำการประมงและควรให้ทางภาครัฐมีการอุดหนุนภาระค่าใช้จ่ายในการติดตั้งและค่าใช้จ่ายรายเดือนแก่ชาวประมง อีกทั้งกรมประมงควรควรมีการแก้ไขระบบที่ไม่มีเสถียรภาพของ VMS และควรใช้ VMS ในกรณีที่ชาวประมงทำการประมงเท่านั้น มีการอบรมเจ้าหน้าที่ให้มีการใช้ดุลพินิจโดยการตีความ คำว่า “ เจตนา ” ซึ่งเป็นหัวใจหลักของการใช้ดุลพินิจในการกล่าวหาการกระทำความผิดทางอาญาแก่ชาวประมงตามพระราชกำหนดการประมงพุทธศักราช 2558

ข) ปัญหากฎหมายควบคุมการจัดทำสมุดทำการประมง (Log Book)

การจัดทำสมุดทำการประมง หรือ Log Book อยู่ในหนึ่งในสาม ของกติกาสหประชาชาติของ Illegal, Unreported and Unregulated Fishing (IUU) ผิดกฎหมายขาดการรายงานและไร้การควบคุมซึ่งถือเป็น เรื่องสำคัญ ซึ่งตามพระราชกำหนดการประมงพุทธศักราช 2558 นั้นได้บัญญัติไว้ในมาตรา 81 (2) นี้ซึ่งการจัดทำสมุดทำการประมงนี้มีความจำเป็นเพราะเกี่ยวข้องกับปริมาณสัตว์น้ำ หรือคำนวณค่า MSY (Maximum Sustainable Yield)

สำหรับประเด็นปัญหาการจัดทำสมุดทำการประมงคือ บังคับใช้เฉพาะกับเรือประมงพาณิชย์เท่านั้นซึ่งตามข้อเท็จจริงแล้วจะต้องบังคับใช้กับเรือประมงทุกลำทุกขนาด จึงเป็นปัญหาทำให้ไม่สามารถคำนวณค่า MSY (Maximum Sustainable Yield) ได้ตามความเป็นจริง

ในส่วนปัญหาในเชิงปฏิบัติงานจริงของชาวประมงคือ สมุดทำการประมงนั้นจะต้องเขียนน้ำหนักปลาแยกชนิดแยกประเภทซึ่งในประเทศไทยนั้นมีปลามากมายหลายชนิดมากกว่าต่างประเทศ เพราะประเทศไทยค่อนข้างมีความอุดมสมบูรณ์ และอยู่ใกล้เส้นศูนย์สูตรซึ่งต่างจากต่างประเทศที่มีปลาเพียงไม่กี่ชนิดเช่น แหล่งจับปลาทุ่นาก็จะมีเฉพาะปลาทุ่น แหล่งจับปลาแหลมอลก็จะมีเฉพาะปลาแหลมอน ทำให้ต่างประเทศสามารถระบุพันธุ์สัตว์น้ำและชนิดสัตว์น้ำได้ง่ายกว่าในประเทศไทย จึงเป็นปัญหาว่า เป็นการยากในการแยกชนิดปลารวมถึงในเรือประมงที่จับปลาไม่สามารถชั่งน้ำหนักตามจริงได้ต้องใช้การกะประมาณโดยสายตา เพราะปากกระวางเรือค่อนข้างเอียง รวมถึงในเรือขณะจับปลานั้นในเรือมีคลื่นลม จึงไม่สามารถใช้ตราชั่งได้ในขณะทำการประมง และในทางปฏิบัติทางกรมประมงได้บังคับว่า ห้ามคำนวณปริมาณสัตว์น้ำคลาดเคลื่อนเกิน 20 เปอร์เซ็นต์ ซึ่งเป็นเรื่องที่เป็นไปได้ยาก เพราะสายตาของแต่ละคนมีการกะประมาณที่ไม่เท่ากัน

ประเด็นปัญหาซึ่งเป็นเรื่องที่ยากใหญ่ สำหรับชาวประมงในการเขียนสมุดทำการประมง (Log Book) ผู้เขียนมักจะเป็นไตเรือซึ่งส่วนใหญ่มีความรู้ไม่สูงมากนัก และเอกสารในสมุดทำการประมงนี้ เป็นเอกสารทางราชการมีรายละเอียดมาก ทำให้ผู้ควบคุมเรือ หรือไตเรื่อนั้นสามารถกรอกผิดได้โดยไม่เจตนา แต่เมื่อเจ้าหน้าที่กรมประมงทราบว่าผู้ควบคุมเรือลงน้ำหนักผิดเกินกำหนด 20 เปอร์เซ็นต์ เกิน 4 ครั้ง จะกลายเป็นเรือเฝ้าระวังอัตราทะเลที่รุนแรง ซึ่งไม่ใช่ปัญหาในการทำลายทรัพยากรทางทะเลแต่เป็นปัญหาเพียงเล็กน้อยเท่านั้น

ในส่วนของภาระขูดปลาในสมุดทำการประมงนี้เป็นเรื่องที่สร้างความสับสนเป็นอย่างมาก เพราะบางครั้งชนิดปลาชาวประมงมักเรียกชื่อปลาแต่ละชนิดแตกต่างกันเป็นภาษาถิ่น เช่น ปลามังกรคือปลาไหล ปลาгимส์คือปลาข้างเหลือง หรือปลาเม็ดขนุน ปลาไส้ตันคือ ปลากระทิง เป็นต้น และกรณีคนงานรวมปลาหลายชนิด เพราะคัดแยกในเรือไม่ทัน ต้องมาคัดแยกที่แพปลาทำให้เกิดปัญหาในการเขียนสมุดทำการประมงที่จำกัดมิให้เกิน 20 เปอร์เซ็นต์

นอกจากนี้ ตามพระราชกำหนดประมง พุทธศักราช 2558 นั้นกำลังมีบทบัญญัติเพิ่มเติมให้จัดทำสมุดทำการประมงเป็นรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ หรือเรียกว่า E-Log Book โดยอ้างว่า จะช่วยลดปริมาณเอกสารก่อนออกจากท่าเทียบเรือ แต่ด้วยความเคารพ เมื่อพิจารณาถึงความเป็นจริงแล้วเป็นเรื่องที่ยากมากสำหรับผู้ควบคุมเรือ หรือไตนายเรือหรือไตก๋งเรือที่เป็นคนมีอายุ มีความรู้น้อย ขาดความเชี่ยวชาญในการทำเอกสารกระดาษ และในอนาคตยังมีการเพิ่มภาระในการจัดทำสมุดทำการประมงเป็นรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ หรือเรียกว่า E-Log Book สำหรับผู้เขียน เห็นว่าเป็นการผลักภาระทางทะเบียนของเจ้าหน้าที่รัฐ อีกทั้งเป็นการเพิ่มภาระค่าใช้จ่ายของเจ้าของเรือประมงในการส่งไปเรียนเพิ่มเติมทางด้านคอมพิวเตอร์โดยเริ่มตั้งแต่การเปิดปิดเครื่อง และการจับเมาส์ รวมทั้งซื้อ โน้ตบุ๊ก ไอแพด หรือสมาร์ทโฟนไว้สำหรับทำเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ในเรือ และซื้อแพ็คเกจอินเทอร์เน็ต hi-speed ไว้สำหรับการจัดทำเอกสารไว้ประจำเรือประมงโดยเฉพาะ

เมื่อศึกษาจากกฎหมายต่างประเทศในบทที่ 3 คือประเทศญี่ปุ่น ออสเตรเลีย ฟิลิปปินส์ พบว่ามิได้มีกฎหมายประมงในประเทศเหล่านั้นในการบังคับการจัดทำสมุดทำการประมง (Log-Book) ให้แก่ชาวประมงเลย

ฉะนั้น ผู้วิจัยเห็นว่า การจัดทำสมุดทำการประมงในประเทศไทยนั้นยังขาดประสิทธิภาพ ด้วยเพราะผู้ที่จัดทำเอกสารเช่น ไตเรือหรือผู้ควบคุมเรื่อนั้นมีความรู้ค่อนข้างจำกัด ซึ่งไม่ตรงกับแนวคิดของกรมประมงที่คิดว่า บุคคลย่อมมีการศึกษาเท่าเทียมกันทุกคน ผู้วิจัย จึงขอเสนอให้ปรับเปลี่ยนแบบฟอร์มการจัดทำสมุดทำการประมงให้ทำงานง่ายขึ้น หรือมีความยืดหยุ่นมากขึ้น สำหรับผู้ควบคุมเรือหรือไตเรือในการจัดทำ

นอกจากนี้ทางกรมประมงควรมีการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ในการตีความเรื่องเจตนาเกี่ยวกับการกรอกเอกสารของเรือประมง และ ควรมีการจัดทำคลิปวิดีโอทั้งสั้นและยาวทางโซเชียลมีเดียแนะนำวิธีการทำเอกสารนี้เพื่อให้ไตเรือหรือผู้ควบคุมเรือหรือผู้ค้าเอกสารต่างๆได้เข้าใจวิธีการที่ถูกต้องเป็นการป้องกันและยับยั้งไม่ให้พวกเขาเหล่านั้นกระทำความผิดและเป็นการประหยัดงบประมาณให้กับกรมประมงและป้องกันการเข้าใจ

ตลาดเคลื่อนของผู้กรอกเอกสารโดยการตระเวนอบรมตามจังหวัดชายทะเล ซึ่งมี 22 จังหวัด ได้แก่ กระบี่ จันทบุรี ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ชุมพร ตรัง ตรวด นครศรีธรรมราช นราธิวาส ประจวบคีรีขันธ์ ปัตตานี พังงา เพชรบุรี ภูเก็ต ระนอง ระยอง สงขลา สตูล สมุทรปราการ สมุทรสงครามสมุทรสาคร สุราษฎร์ธานี

ค) ปัญหาที่กฎหมายควบคุมการแจ้งเข้า แจ้งออก PIPO

การแจ้งเข้าแจ้งออกนั้นใช้กับเรือตั้งแต่ 30 ตันกรอสขึ้นไปกับเครื่องมือบางประเภทเป็นเรือประมงพาณิชย์เช่นอวนลากที่ต่ำกว่า 30 ตันกรอสเรืออวนลอยซึ่งถือเป็นเรือประมงพาณิชย์เช่นเดียวกันวัตถุประสงค์ของการแจ้งเข้าแจ้งออกนั้นเกิดจากต้องการให้มีการตรวจสอบย้อนกลับตกที่สหภาพยุโรปกำหนดไว้หรือเป็นตัว Testability อย่างหนึ่ง ซึ่งผู้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับ กฎหมายควบคุมการแจ้งเข้าแจ้งออก PIPO

สำหรับกรณีเรือเข้าทำเทียบเรือผิดเวลาที่แจ้งไว้เข้าขอหาร้ายแรงตามมาตรา 81(3) ประกอบ 114(3) ระวังโทษต้องปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาท ถึงสองล้านบาทตามมาตรา 152 กรณีนี้ หากเป็นเรื่องเรือขนส่งสินค้าทั่วไป ทั้งเรือสัญชาติไทยและมีใช้สัญชาติไทย (ยกเว้นกรณีเรือสินค้าท่องเที่ยว) จะมีความยืดหยุ่นมากกว่า และในกรณีที่เป็นความผิด ก็มีโทษปรับต่ำกว่ามาก (ดูตารางข้างท้ายประกอบในภาคผนวก) ถ้าแจ้งเข้าผิดเวลาไม่เกิน 24 ชั่วโมง ถิ่นนับว่าเป็นความผิดร้ายแรงตามพระราชกำหนดนี้ หลักเกณฑ์ ของ IUU (Illegal, Unreported and Unregulated Fishing) ตัวอย่างเช่น เรือไร้สัญชาติ เรือไม่มีทะเบียน เรือไม่มีใบอนุญาต เป็นต้น

อย่างไรก็ตามก็ยังมีปัญหาในเชิงปฏิบัติทางรัฐบาลผู้ออกกฎหมายตามมาตรา 81ประกอบมาตรา 82 แห่งพระราชกำหนดการประมงพุทธศักราช 2558นี้ได้ วางกฎเกณฑ์ไว้มากเกินไปโดยเฉพาะขั้นตอนในการแจ้งเอกสารซึ่งมีทั้งหมด 12 รายการอันได้แก่

1. ทะเบียนเรือไทย
2. ใบอนุญาตใช้เรือ
3. ใบประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือ
4. ใบประกาศนียบัตรช่างเครื่องยนต์เรือ
5. ใบอนุญาตให้ทำการประมง
6. บัตรประชาชนผู้ควบคุมเรือ
7. บัตรประชาชนช่างเครื่องยนต์เรือหรือบัตรประจำตัวคนไม่มีสัญชาติไทย
8. บัญชีรายชื่อและหนังสือคนประจำเรือ
9. ในกรณีคนประจำเรือไม่มีสัญชาติไทยต้องได้รับใบอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองและใบอนุญาตให้ทำงานตามกฎหมายว่าด้วยการทำงานของคนต่างด้าว
10. หลักฐานการติดตั้งเครื่องติดตามเรือ หรือวีเอ็มเอส
11. หลักฐานการตรวจอุปกรณ์ความปลอดภัย
12. หลักฐานการตรวจสอบอนามัยและสวัสดิภาพในการทำงานของคนประจำเรือ

และตามหลักกฎหมายต้องใช้เวลา 5 ปี อีกทั้งเอกสารใน 12 ข้อยังมีความซับซ้อนและใช้ระยะเวลาในการดำเนินการเช่น ประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือประกาศนียบัตรช่างเครื่องยนต์เรือ และหลักฐานประจำตัวแรงงานเล่ม Seabook ตามมาตรา 83 นั้นหนังสือคนประจำเรือต้องใช้เวลานานนับเดือน เพื่อทำเอกสารให้ครบ จากการสัมภาษณ์พบว่า การแจ้งเข้าแจ้งออกนั้นสามารถทำได้โดยระบบอิเล็กทรอนิกส์คือ ระบบ E285 ซึ่งควบคุมโดยกรมเจ้าท่าร่วมกับหน่วยงานทางภาคประมง และหน่วยงานที่เกี่ยวกับสหภาพยุโรป มีการสแกนเอกสารใช้เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งหากนำมาประสานงานกับศูนย์การแจ้งเข้า แจ้งออกของเรือประมงหรือเจ้าหน้าที่แจ้งเข้าแจ้งออกสามารถทำงานเอกสารนั้นสะดวก รวดเร็ว ลดปริมาณเอกสารในการจัดทำได้โดยไม่เป็นภาระกับชาวประมง กรณีการแจ้งเข้าออกเรือในการประกอบอาชีพ

โดยสรุปแล้ว ผู้วิจัยขอเสนอว่า ระบบแจ้งเข้าแจ้งออกนั้น ควรใช้เอกสารเพียงครั้งแรกเท่านั้น โดยกรมประมงควรใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งมีอยู่แล้วในระบบของทางกรมเจ้าท่า คือ ระบบ E285 ในการตรวจสอบการเข้าออกเรือประมงแต่ละลำ เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายค่าจ้างคนทำเอกสารให้กับชาวประมงผู้ประกอบอาชีพโดยสุจริตทางกรมประมงควรประสานงานกับกรมเจ้าท่าในการลิงค์ระบบเข้าด้วยกัน มิใช่ยังใช้ระบบโบราณคือ ตรวจเอกสารที่เป็นกระดาษทีละใบ ซึ่งเป็นการเปลืองทรัพยากร และงบประมาณในการจ้างเจ้าหน้าที่และเสียเวลาการทำมาหากินของชาวประมง สำหรับเจ้าหน้าที่ก็สามารถไปทำหน้าที่ในการอนุรักษ์ทรัพยากรให้กับชาวประมงในหน้าที่อื่น ๆ ที่สำคัญกว่าได้

4.1.2 ปัญหาเกี่ยวกับการจัดทำเอกสารสำหรับชาวประมง

สำหรับ Illegal, Unreported and Unregulated Fishing (IUU) นั้นเอกสารการทำประมงนั้นจำเป็นแต่ประเทศไทยเกี่ยวกับกำหนดการจัดทำเอกสารที่มากเกินไปจนความจำเป็นโดยสามารถแบ่งเอกสารได้เป็น 2 กรณี

กรณีแรก กรณีที่จำเป็น เช่น การจัดทำสมุดการทำประมง ใบอนุญาตการใช้เรือ ใบอนุญาตการทำประมง

กรณีที่สอง เอกสารที่ฟุ่มเฟือยเกินไป ไม่จำเป็น และเป็นภาระให้กับชาวประมงเกินควร เช่นเอกสารเกี่ยวกับลูกเรือบัญชีลูกเรือการเข้าออกของลูกเรือ ซึ่งการเข้า การออกของแรงงานนั้นได้มีหน่วยงานเกี่ยวกับใบอนุญาตของแรงงานต่างด้าวอยู่แล้ว คือ กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน สังกัดกระทรวงแรงงาน ซึ่งเป็นเรื่องที่ใช้กฎหมายซ้ำซ้อนเกินไป และสามารถทำให้เจ้าของเรือแจ้งกระทำผิดได้ บางกรณี เช่น มีการเข้าออกของแรงงานในเรือบ่อยทำให้อาจมีการแจ้งผิดพลาดโดยไม่เจตนา

เมื่อเทียบกับกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น ออสเตรเลีย และฟิลิปปินส์ ในบทที่ 3 พบว่ามีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการแจ้งเอกสารแรงงานประมงเหมือนเช่นประเทศไทย ก่อนออกทำการประมงแต่อย่างใด

นอกจากนี้ ส่วนใหญ่ชาวประมงมากเรียนหนังสือไม่สูงมาก ซึ่งมีปัญหาคือ เรือขนาดใหญ่ที่มีกำลังทรัพย์มากสามารถจ้างผู้จัดการในการ จัดทำเอกสารจำนวนมากในเรือโดยไม่มีปัญหา สำหรับเรือขนาดเล็กหรือ

เรือที่มีทุนทรัพย์น้อย หากเจ้าของเรือไม่มีบุตรหลานที่จะสามารถจัดทำเอกสารจำนวนมากได้ก็ยอมล้มหายตายจากไปไม่สามารถทำการประมงได้ หรือหากโชคดีบุตรหลานของชาวประมงสามารถทำเอกสารได้ก็ไม่สามารถทำอาชีพอื่นได้ ต้องกลับมาช่วยกิจการครอบครัวในการทำเอกสาร แม้ว่าบางคนจะจบระดับปริญญาโทก็ตาม หรือบางคนถึงขั้นต้องลาออกจากโรงเรียน เพื่อมาช่วยพ่อแม่ผู้เป็นผู้ประกอบการเรือประมงในการจัดทำเอกสารทั้งเข้าและออกทำการประมง ด้วยปัญหาเหล่านี้จึงอาจมีผู้ประกอบการประมงพาณิชย์บางรายไม่มีผู้สืบทอด เพราะไม่ต้องการทำเอกสารเป็นจำนวนมาก มีโอกาสผิดพลาด กระทบผิดกฎหมายสูง และมีความละเอียดเกินกว่าวิถีชีวิตของชาวประมง

สำหรับผู้วิจัยนั้น เห็นว่า มีความจำเป็นในการจัดทำเอกสารในการทำประมงแต่ทว่ากรมประมงควรลดภาระเอกสารที่ไม่มีความจำเป็นออก เหลือเพียงเอกสารใบ Log Book ซึ่งจะต้องแก้ไขให้สามารถกรอกได้อย่างง่ายไม่มีรายละเอียดเกินไป ใบอนุญาตการใช้เรือ ใบอนุญาตการทำประมงเพียง 3 อย่างเท่านั้นเพราะไม่ถูกต้องที่จะบังคับชาวประมงให้จัดทำเอกสารโดยละเอียดแบบทางราชการชาวประมงนั้นไม่มีความถนัดในการทำงานทางราชการเพราะวิถีชีวิต และความถนัดนั้นต่างกัน อีกทั้งเป็นภาระเกินไปสำหรับชาวประมง

4.2 ปัญหาค่าปรับไม่ได้สัดส่วนทางอาญา กรณีที่มีการกระทำความผิดเพียงเล็กน้อย

4.2.1 ปัญหากรณีที่เรือประมงถูกดำเนินคดีมีการกักเรือเป็นระยะเวลายาวนาน

จากบทสัมภาษณ์ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ เห็นด้วย ในกรณีกระทำความผิดจริง แต่ไม่เห็นด้วยกับการไปกักเรือที่ไม่เกี่ยวข้องกับความผิดเลย และเมื่อมีการวางหลักประกันแล้วจะต้องปล่อยเรือนั้นโดยพลัน

ตามหลักของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล 1982 (UNCLOS 1982) ได้วางหลักเรื่องการกักเรือไว้ว่า ในข้อ 73 ว่า การบังคับใช้กฎหมายและข้อบังคับของรัฐชายฝั่งของเรือที่ถูกจับกุมและลูกเรือ จะได้รับการปล่อยโดยพลันเมื่อมีการวางเงินประกันหรือหลักประกันอื่นๆที่สมเหตุผล

เนื่องด้วย พระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 เนื่องจากการที่กรมประมงไม่ออกกฎหมายระเบียบมา 9 ปี และเพิ่งออกมาล่าสุดทำให้เดิมชาวประมงได้รับผลกระทบในระบบกล่าวหาที่ซึ่งขัดต่อรัฐธรรมนูญ พุทธศักราช 2560 มาตรา 29 วรรคสอง ซึ่งวางหลักไว้ว่า “ ในคดีอาญา ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ต้องหาหรือจำเลย ไม่มีความผิด และก่อนมีคำพิพากษาอันถึงที่สุดแสดงว่าบุคคลใดได้กระทำความผิด จะปฏิบัติต่อบุคคลนั้นเสมือนเป็นผู้กระทำความผิดมิได้” แต่กฎหมายประมงตามมาตรา 105 คดีจะเข้าสู่กระบวนการเปรียบเทียบปรับตามมาตรา 170 ที่ให้อำนาจรัฐมนตรีหรือออกประกาศกระทรวงฯในเรื่องของการออกเปรียบเทียบปรับถ้าเสียค่าปรับแล้ว คดีอาญาก็สิ้นสุดลง มาตรา 105 วรรคสอง ให้ดำเนินการสองรูปแบบทั้งมาตรการทางปกครอง และมาตรการทางอาญาโดยการสั่งดำเนินคดีและพิจารณาคำสั่งตาม หมวด 10 มาตรการทางปกครอง และหมวด 11 บทลงโทษถือว่าเป็นความผิดทันที หากไม่มีการวางหลักประกันสู้คดี ผลคือ ถ้ามีการสู้คดีในชั้นศาล ชาวประมงจะต้องถูกจอดเรือจนกว่าคดีจะถึงที่สุด ทำให้ชาวประมง เลือกว่าจะยอมรับผิดโดยเสียค่าปรับมากกว่าเสียเวลาประกอบอาชีพประมง

คำสั่งทางปกครองจริงๆกฎหมายประมงตีการกระทำความผิด IUU (Illegal, Unreported and Unregulated Fishing) ไม่ถูกต้องโดยเฉพาะเจ้าหน้าที่การกระทำความผิดเอาอยู่ต้องมี 3 องค์ประกอบด้วยกันคือ I, U และ U หรือ Illegal, Unreported and Unregulated Fishing

Illegal Fishing เป็นการทำประมงในเขตน่านน้ำของประเทศต่างๆโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือโดยฝ่าฝืนต่อระเบียบและกฎหมายที่กำหนดขึ้นหรือฝ่าฝืนพันธกรณีระหว่างประเทศด้านการประมง รวมทั้งพันธกรณีตามความตกลงหรือร่วมมือทางประมงในภูมิภาคด้วย ซึ่งเป็นหน้าที่รัฐที่จะต้องจัดการทรัพยากร เช่น เรือประมงไม่จดทะเบียนนั้นไปจับปลา ซึ่งถือได้ว่าเป็นการทำประมงที่เป็นความผิดอันร้ายแรง หรือเรือมีทะเบียนเรือแต่ไม่มีใบอนุญาตทำการประมง

Unreported Fishing เป็นการทำการประมงโดยไม่รายงานหรือรายงานไม่ถูกต้องตามกฎหมายเกณฑ์ที่กำหนดไว้ต่อหน่วยงานที่ดูแลการประมงแห่งชาติหรือองค์การบริหารจัดการประมงในภูมิภาคและ

Unregulated Fishing เป็นกรณีการทำประมงในเขตพื้นที่ต่างๆโดยเรือไม่ปรากฏสัญชาติหรือเรือที่ไม่ติดธงของประเทศเป็นการฝ่าฝืนต่อมาตรการที่กำหนดขึ้นรวมทั้งทำการประมงในที่สงวนที่มีการกำหนดมาตรการอนุรักษ์ไว้

ผู้วิจัยสามารถวิเคราะห์ได้ว่า การแก้ปัญหา Illegal, Unreported and Unregulated Fishing แบ่งเป็น 2 ส่วน

ส่วนแรก เป็นการกีดกันทางการค้า

ส่วนที่สอง เป็นการรักษาทรัพยากร

ตัวอย่างเรือประมง Illegal, Unreported and Unregulated สัตว์น้ำให้มีความยั่งยืนตราบชั่วคราวชั่วคราว หลาน แต่พระราชกำหนดการประมง พ.ศ.2558 ได้บัญญัติไว้ไม่ถูกต้องตามเจตนารมณ์ดังกล่าวเนื่องด้วยตีความเรือประมง IUUผิดปลา Fishing (IUU) ตามนิยามของต่างประเทศเช่นเรือประมงที่ลักลอบทำการประมงในทะเลหลวงซึ่งสงวนไว้ในเรื่องของสัตว์น้ำที่จะต้องรักษาดูแล เรือสวมทะเบียนเรือ เรือทำประมงสัมปทานต่างประเทศได้สิทธิแค่สองลำแต่เอาลำอื่นอีก10ลำมาสวมสิทธิคือ เอาทรัพยากรของประเทศอื่นในทะเลหลวงมานั่นเอง แต่เรือประมงในประเทศไม่เข้าหลักเกณฑ์ของไอยูยู เป็นการทำประมงในน่านน้ำของเราที่จัดสรรทรัพยากรของเราเองให้มีความยั่งยืนให้อยู่ยั่งยืนไปตราบจนชั่วคราวหลาน

กรณีเรือขนาดน้อยกว่า 30 ตันกรอสหรือเรือประมงขนาดเล็กไม่สามารถส่งออกต่างประเทศได้ หรือต่างประเทศไม่ยอมรับให้ส่งออกเพราะไม่มีการจัดทำบันทึกการทำประมงติดตั้งเครื่องมือติดตามเรือประมงและไม่มีการตรวจสอบย้อนหลัง ทำการจัดทำเอกสารไม่ได้ จึงไม่มีความน่าเชื่อถือ

จากการศึกษาพบว่า เจ้าหน้าที่กรมประมง ถือว่า อะไรที่กระทำผิดกฎหมายเป็น Illegal, Unreported and Unregulated Fishing (IUU) ทั้งหมดไม่มีข้อยกเว้น ซึ่งเห็นว่าเป็นการตีความที่ผิด

การกระทำความผิดกำหนดไว้ในมาตรา 114 เข้าซื้อหาร้ายแรงหมดในพระราชกำหนดการประมง พ.ศ.2558 ทำให้การลงโทษชาวประมงผิด IUU (Illegal, Unreported and Unregulated Fishing) ทั้งหมด โดยมาตรา 114 นี้ เมื่อพิจารณาอย่างถี่ถ้วนจะเห็นว่า มีบางอนุมาตราที่เป็นความผิดเล็กน้อย และเกิดขึ้นได้โดยความไม่รู้ หรือปราศจากเจตนาร้ายของชาวประมง จึงไม่ควรนำมาบัญญัติเป็นความผิดอาญาร้ายแรง

นอกจากนี้ เรื่องที่กระทำความผิดในกฎหมายไทยหรือกฎหมายภายในไม่นับว่าเป็น IUU (Illegal, Unreported and Unregulated Fishing) เพราะเป็นการกระทำความผิดกฎหมายภายในประเทศเท่านั้น การออกกฎหมายตามพระราชกำหนดประมงนี้เท่ากับเป็นการทำลายอาชีพชาวประมงในประเทศจนหมดสิ้นที่เรือประมงละเว้นปฏิบัติหน้าที่ที่มีความผิดตามมาตรา 113 วรรคสอง ให้เจ้าของเรือวางหลักประกันตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดีกำหนดได้

ตามพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 ตามมาตรา 170 วรรคสี่ วางหลัก ให้คณะกรรมการเปรียบเทียบปรับคดีอาญาเล็กน้อยตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

มาตรา 105 ประกอบมาตรา 170 วรรคสี่ หากเจ้าของเรือไม่สู้คดีตามประกาศของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ชำระค่าปรับคดีอาญาคืออาญาเล็กน้อยตามมาตรา 114 ประกอบ มาตรา 105 ประกอบ มาตรา 114 และมาตรา 113

หากกรณีการกระทำความผิดเข้าอนุไดอนุหนึ่งในสิบลี้อนุมาตราตามมาตรา 114 นับว่าเป็นการกระทำความผิดร้ายแรงตามมาตรา 113 ทั้งนี้ คณะกรรมการตามมาตรการทางปกครองสามารถสั่งยึดกักเรือสั่งพักใบอนุญาตเกือบทุกคดีส่วนใหญ่จะสั่งพักสามสิบถึงเก้าสิบวัน

สำหรับการสั่งพักใบอนุญาตข้างต้นส่งผลให้ เจ้าของเรือประมงบางรายขาดทุนเป็นหลักล้าน เพราะต้องจ่ายค่าจ้างคนประจำเรือหรือลูกจ้างในเรือตลอด

แม้ว่าจะมีประกาศกรมประมงเรื่องกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการวางประกันแทนการยึดเครื่องมือทำการประมงหรือกักเรือประมง พุทธศักราช 2566 แต่ทว่าก็มีปัญหาเกิดขึ้นคือหลักประกันที่ได้กำหนดไว้ตามประกาศนี้มีมูลค่าสูงเกินไปซึ่งไม่เหมาะกับยุคเศรษฐกิจในปัจจุบัน และสถานะของชาวประมงในปัจจุบันนี้ ซึ่งการหาเงินมาวางหลักประกันเป็นจำนวนมากเป็นเรื่องที่ยากมาก ตัวอย่างเช่น เรือหางยาว 5 ถึง 14 เมตรต้องวางหลักประกันถึง 8,000 บาท เรือขนาดสูงสุด 9.8 ตันกรอสลำหนึ่ง ต้องวางประกันถึง 44,000 บาท ในส่วนเรือประมงขนาด 10 ตันกรอสขึ้นไปถึง 20 ตันกรอสจะต้องวางประกัน 380,000 บาท ส่วนเรือขนาด 140 ตันกรอสถึง 150 ตันกรอสจะต้องวางประกันสูงถึง 4,000,000 บาทซึ่งเกินกำลังของชาวประมงในยุคเศรษฐกิจเช่นนี้

ในเชิงปฏิบัติมีปัญหาคือ ตามพระราชกำหนดการประมงพุทธศักราช 2558 มาตรา 105 ได้ให้การกักเรือจนกว่าคดีถึงที่สุด เมื่อมีการแจ้งความดำเนินคดีกับตำรวจ และสอบสวนผู้ควบคุมเรือ รายงานในเรือประมงรวมถึงเจ้าของเรือ ในกรณีที่ผู้ควบคุมเรือปฏิเสธความผิดตำรวจก็จะส่งสำนวนให้อัยการเพื่อฟ้องร้องต่อศาล ซึ่งใช้

เวลาในการดำเนินคดีเป็นระยะเวลาเรายาวนานเกินไปบางครั้ง อาจเสียเวลาถึง 5 ปีทำให้เรือประมงมีสภาพทรุดโทรมและกล่าวเมื่อศาลยกฟ้องแล้ว เจ้าของเรือต้องดำเนินการเสียค่าใช้จ่ายซ่อมเรือด้วยตนเองเป็นจำนวนมาก

เมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่า เรื่องหลักเกณฑ์การวางประกันเรือนั้นจะต้องมีการกำหนดหลักเกณฑ์ที่ถูกต้องและเหมาะสมตามสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบัน เช่น วางหลักประกันเพียง 1 ใน 10 ของมูลค่าที่แท้จริงของเรือลำนั้นและจะต้องเป็นเรือที่กระทำความผิดจริง เมื่อวางหลักประกันแล้วทางเจ้าหน้าที่รัฐจะต้องปล่อยเรือนั้นโดยพลันติดตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล คริสตศักราช 1982 ข้อ 73 ซึ่งเป็นไปตามหลักสากลที่ทั่วโลกได้วางหลักเกณฑ์กัน

4.2.2 ปัญหาวิธีการกำหนดโทษปรับ

ก่อนอื่นต้องพิจารณาก่อนว่า กฎหมายอาญาคือ กฎหมายซึ่งมีความผิด และกำหนดโทษไว้ ซึ่งความผิดเหล่านั้นจะต้องเป็นความผิดที่ร้ายแรงและเป็นภัยต่อสังคม หรือประเทศชาติ แต่ทว่า ตามพระราชกำหนดการประมง พ.ศ.2558 นั้นได้บัญญัติบทกำหนดโทษทางอาญาไว้ทั้งหมด 53 มาตราในหมวด 11 และมาตรการทางปกครองไว้ทั้งหมด 14 มาตรา ซึ่งมีบทลงโทษที่ค่อนข้างรุนแรงโดยเฉพาะค่าปรับที่มีจำนวนสูงสุดถึงสามสิบล้านบาท และไม่ว่าทำอะไรก็ดูเป็นความผิดไปเสียหมด ซึ่งเป็นอุปสรรคในการประกอบอาชีพประมงไทยเป็นอย่างมาก รวมถึงโทษทางอาญาเหล่านี้ได้สร้างความหวาดกลัวในการประกอบอาชีพประมงทำให้ลูกหลานชาวประมง และอุตสาหกรรมเกี่ยวกับประมง ไม่กล้าสืบทอดอาชีพต่อจากพ่อแม่ เพราะกลัวกระทำผิดกฎหมายตามพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 และกฎหมายประมงอื่นๆ นอกจากนี้ เงื่อนไข หรือหลักเกณฑ์ที่ให้ชาวประมงที่ไม่มีความชำนาญในการทำเอกสารทางอิเล็กทรอนิกส์ปฏิบัติได้ยาก เพราะอายุมาก จึงไม่มีพื้นฐานทางคอมพิวเตอร์ บ้างต้องไปจ้างบุคคลอื่นมาดำเนินการ ซึ่งมีค่าใช้จ่ายอย่างต่ำเดือนละ 20,000 ถึง 50,000 บาท

จากการศึกษา อัตราค่าครองชีพ และค่าแรงขั้นต่ำ พบว่า

ประเทศไทย

ค่าครองชีพ เฉลี่ยเดือนละ 21,771 บาท⁴⁵ หรือ วันละ 725.7 บาท

ค่าแรงขั้นต่ำ ประมาณวันละ 331 บาท

ราคาเรือประมง ขนาดส่วนใหญ่ ประมาณ 100 ตันกรอส (Gross Ton) ยาวประมาณ 23-24 เมตร เครื่อง Cummins⁴⁶ 500-600

⁴⁵ ผลสำรวจรายพื้นที่จากสำนักงานสถิติแห่งชาติ ปี 2563

⁴⁶ เครื่อง Cummins หมายถึง เครื่องยนต์ในเรือใช้น้ำมันดีเซล

แรงงาน อายุ ประมาณ 10-15 ปี ราคาประมาณลำละ 5 ล้าน ถึง 7 ล้านบาท (เรืออวนลาก⁴⁷ เรือปลา⁴⁸จะแพงกว่าเรือหุ⁴⁹)

1) ประเทศญี่ปุ่น

ค่าครองชีพ เฉลี่ยเดือนละ 130,000 เยน⁵⁰ หรือ เฉลี่ยเดือนละ 32,301.10 บาท หรือวันละ 1,076.70 บาท

ค่าแรงขั้นต่ำ ประมาณ 1,000 เยนต่อชั่วโมง⁵¹ หรือ 248.70 บาทต่อชั่วโมง หรือ วันละ 1,989.36 บาท (กรณีทำงานวันละ 8 ชั่วโมง)

2) ประเทศออสเตรเลีย

ค่าครองชีพ ประมาณเดือนละ 43,200 บาท⁵²

ค่าแรงขั้นต่ำ ประมาณสัปดาห์ละ 882.80 ดอลลาร์ออสเตรเลีย⁵³ หรือ ประมาณวันละ 2,972.61 บาท

หมายเหตุ : 1 หน่วยโทซ ของออสเตรเลีย เท่ากับ 192.31 ดอลลาร์ หรือ 6,730.85 บาท

3) ประเทศฟิลิปปินส์

ค่าครองชีพ ประมาณเดือนละ 32,570 บาท⁵⁴

ค่าแรงขั้นต่ำ ประมาณวันละ 362 บาท⁵⁵

⁴⁷ อวนลากคู่ หมายถึง เครื่องมือประมงประเภทหนึ่ง ประกอบไปด้วยเรือ 2 ลำ คือ เรือปลา และเรือหุ

⁴⁸ เรือปลา หมายถึง เรือหลักในการทำงานของเรืออวนลากคู่ ใช้ในการดำเนินการจับปลา มีอุปกรณ์จับปลา และคนงานอยู่ในลำนี้เป็นส่วนใหญ่

⁴⁹ เรือหุ หมายถึง เรือที่ช่วยพยุงเรือปลาในการจับปลา หรือจูงอวนอีกข้างหนึ่งของเรือปลา

⁵⁰ ‘ค่าครองชีพในญี่ปุ่นโดยเฉลี่ยและเคล็ดลับในการใช้ชีวิตที่ญี่ปุ่น’

< <https://we-xpats.com/th/guide/as/jp/detail/10831/>> สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2567.

⁵¹ ‘ญี่ปุ่นจ่อขึ้นค่าแรงเป็น 240 บาทต่อชั่วโมง หวังแก้ปัญหาเงินเฟ้อ แรงงานขาดแคลน’ (31 กรกฎาคม 2566),

< https://www.thairath.co.th/money/economics/world_econ/2713733> สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2567.

⁵² ‘เปรียบเทียบค่าใช้จ่าย 8 เมืองยอดฮิตในประเทศออสเตรเลีย’ (6 มกราคม 2566).

< <https://one-educationgroup.com/study-in-australia-living-cost/>> สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2567.

⁵³ ‘ออสเตรเลียขึ้นค่าแรงขั้นต่ำ 5.75% มีผล 1 ก.ค. 66 นี้ คาดเกือบ 2.75 ล้านคนได้ขึ้นค่าแรง’ (7 มิถุนายน 2566),

< <https://prachatai.com/journal/2023/06/104472>> สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2567.

⁵⁴ ‘สวนทางรายได้! กรุงเทพฯ อันดับ 2 เมืองค่าครองชีพแพงสุดใน 6 เมืองหลวงเอเชียตะวันออกเฉียงใต้’

(14 กรกฎาคม 2564) <<https://www.bltbangkok.com/bangkok-update/36435/>> สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2567.

⁵⁵ ‘ค่าแรงคนจบใหม่ ใช้ชีวิตในกรุงเทพฯ เท่าไหร่พอ’ (1 พฤษภาคม 2566)

<<https://www.thaipbs.or.th/news/content/327195>> สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2567.

ตัวอย่าง เรืออวนลากค่าใช้จ่ายตกละประมาณ 300,000 บาทต่อเดือน ไม่รวมค่าใช้จ่ายอื่นๆ และไม่มีรายได้จากการทำประมง บางกรณีได้รับความอนุเคราะห์ของเจ้าหน้าที่ทำให้กักเรือระยะเวลาอันสั้น คือ 30 วัน

แต่ทว่าระยะหลังมีหลักเกณฑ์ว่าผู้ใดมาจ่ายค่าปรับก่อนจะเสียการพักใบอนุญาตน้อยวันคือ สามสิบวันซึ่งถ้าเป็นกรณีที่ชาวประมงไม่มีเงินมาชำระค่าปรับจะโดนพักใบอนุญาตทั้งหมดสูงสุดถึงเก้าสิบวัน เห็นว่า ควรพิจารณาถึงลักษณะการกระทำความผิดว่ามีเจตนาหรือไม่หรือไม่เจตนามากหรือน้อยเพียงใด สำหรับชาวประมงนั้นเมื่อถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดและถูกพักใบอนุญาตทำการประมง ย่อมต้องได้รับความเสียหายเป็นค่าใช้จ่ายจำนวนมากเท่ากับเป็นการประหารชีวิตทางอาชีพของชาวประมงโดยทางอ้อมทีเดียว บางรายถึงขั้นต้องขายบ้านขายรถจํานองบ้านจํานองรถ เพื่อนำเงินมาชำระค่าปรับให้ทางเจ้าหน้าที่รัฐ ซึ่งค่าปรับนั้นได้ถูกบัญญัติไว้ในหมวดที่ 11 ซึ่งเป็นการกำหนดบทลงโทษและมีการเปรียบเทียบปรับตามมาตรา 170 ปรับนั้นมีจำนวนสูงสุดในหมวดนี้ คือ สามสิบล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับอัตราค่าครองชีพ และค่าแรงขั้นต่ำ ของประเทศไทย พบว่า ผู้เสียค่าปรับจะต้องทำงานเป็นระยะเวลาประมาณ 1,378 เดือนของอัตราค่าครองชีพ หรือประมาณ 114 ปีของอัตราค่าครองชีพ หรือประมาณ 90,634 วันต่ออัตราค่าแรงขั้นต่ำ ในการจ่ายค่าปรับ

บางในหลายกรณี มีการใช้หลักเกณฑ์ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 83 ถือว่า เจ้าของเรือ นายเรือ และลูกเรือทุกคน ร่วมกันกระทำความผิด จึงขอให้ศาลลงโทษจำเลยทุกคน จนเป็นเหตุให้จำนวนค่าปรับเพิ่มขึ้นนับสิบล้านบาท สูงกว่าโทษที่บัญญัติไว้ตามกฎหมาย เช่น บางกรณี มีการบวกลงโทษทางอาญาโดยมีค่าปรับ ร้อยกว่าสิบล้านบาท เพราะเจ้าของเรือโดนปรับสามสิบล้านบาท ไต้เรือโดนปรับสามสิบล้านบาทมีลูกจ้างในเรือประมงโดนปรับคนละสามสิบล้านบาทซึ่งในเรือลำนั้นมีจำนวนลูกจ้างทั้งหมดประมาณ 40 คนเท่ากับจะต้องเสียค่าปรับให้กับทางรัฐ 120 ล้านบาทตามมาตรา 166 เมื่อเปรียบเทียบกับอัตราค่าครองชีพ และค่าแรงขั้นต่ำ ของประเทศไทย พบว่า ผู้เสียค่าปรับจะต้องทำงานเป็นระยะเวลาประมาณ 5,512 เดือนของอัตราค่าครองชีพ หรือประมาณ 459 ปีของอัตราค่าครองชีพ หรือประมาณ 362,538 วันต่ออัตราค่าแรงขั้นต่ำ ในการจ่ายค่าปรับด้วยความเคารพผู้เขียนเห็นว่าลูกน้องไม่น่าเกี่ยวกับการกระทำความผิด และเมื่อเปรียบเทียบกับโทษปรับของพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พุทธศักราช 2535 ซึ่งเป็นอาชญากรรมทางเศรษฐกิจในประเทศ มาตรา 241 ในความผิดในการวิเคราะห์หรือคาดการณ์ที่ใช้ข้อมูลเท็จหรือบิดเบือนข้อมูลที่เป็นกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลใดซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของบริษัทที่ออกหลักทรัพย์ ระวังโทษปรับสูงสุดเพียงห้าสิบล้านบาท

เห็นว่าการเขียนกฎหมายในลักษณะนี้ทำให้ผู้ได้รับใบอนุญาตมีการกระทำความผิดไปด้วย แต่ตามข้อเท็จจริงนั้นผู้ได้รับใบอนุญาตไม่ได้ไปทำการประมงด้วยต่างจากมาตรา 38 ตามพระราชกำหนดนี้ ได้วางหลักว่าผู้ได้รับอนุญาตได้เข้าไปทำการประมงเองนั้นมีความผิด

สำหรับ เรื่องของการกระทำความผิดนั้นต้องลงโทษเจ้าของเรือซึ่งไม่เกี่ยวข้องในขณะกระทำความผิดด้วยตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่สุด คือ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 524/2563 ได้ยืนยันชัดเจนว่า ผู้กระทำความผิดคือ นายท้ายเรือ หรือไต้เรือ ตามมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทยพุทธศักราช 2481 วางหลักว่า 9. "ผู้ควบคุม

เรือ" หมายความว่าถึง นายเรือ สร้าง ไต้ก๋ง นายท้าย คนถือท้ายหรือ บุคคลใดอื่น ผู้มีหน้าที่บังคับเรือและรับผิดชอบในเรือ แต่ไม่หมายความว่าถึงผู้นำร่อง” เป็น ผู้กระทำความผิดจริงไม่เกี่ยวกับลูกน้อง หรือคนประจำเรือ

อย่างไรก็ตาม แม้อีกไม่ได้พิพากษาว่าเจ้าของเรือเป็นผู้กระทำความผิด ซึ่งทำให้พออนุมานได้ว่าเจ้าของเรือเป็นผู้กระทำความผิด เพราะทุกคดีที่เคยพิพากษามามากจะพิพากษาว่า เจ้าของเรือเป็นผู้กระทำความผิดตามมาตรา 166 ทำให้เจ้าของเรือถูกดำเนินคดีไปด้วย และถูกเปรียบเทียบปรับไปด้วย

ตามแนวคำพิพากษากฎีกาเดิมในช่วงปีพุทธศักราช 2558 ถึง 2560 ได้กล่าวถึง การให้สามารถดำเนินคดีกับเจ้าของเรือได้ด้วย ซึ่งมีคำพิพากษาที่ 524/2563 น่าจะกลับแนวเดิมไปเสียแล้ว ซึ่งกล่าวว่า เจ้าของเรือคือผู้ได้รับใบอนุญาตทำการประมงตามมาตรา 166 ทำให้การฟ้องเข้าลักษณะเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตตามมาตรา 36 เช่นเดียวกัน เมื่อเปรียบเทียบกับกรณีผู้ประกอบการผู้ได้รับใบอนุญาตขนส่งรถบรรทุกมีลูกจ้าง ซึ่งเป็นคนขับขับรถชนคนตายโดยประมาทผู้กระทำความผิดอาญาในที่มีผู้เดียวคือ คนขับรถบรรทุก ซึ่งก็ไม่ต่างอะไรกับกรณีดังกล่าว ที่ผู้กระทำความผิดคือผู้ควบคุมเรือแต่เพียงผู้เดียวแต่กฎหมายประมงได้วางหลักว่าเจ้าของเรือเป็นผู้กระทำความผิดด้วยนั้นเห็นว่าไม่น่าจะต้อง ทำให้แนวฎีกาเดิมในช่วงปีพุทธศักราช 2558 ถึง 2560 นี้ ทำให้ผู้ได้รับใบอนุญาตทำการประมงทั้งหลายเกิดความเสียหายกันเป็นอย่างมาก

ตัวอย่างมาตราที่มีปัญหามากที่สุดคือ ลักษณะต้องห้ามของผู้ขอรับใบอนุญาตทำการประมงตามมาตรา 39 มีปัญหาร้ายแรงที่สุดของชาวประมง เพราะเป็นการลิดรอนสิทธิของชาวประมง ทั้ง ผู้ได้รับใบอนุญาตทำการประมงพื้นบ้าน มาตรา 32 และ ผู้ได้รับใบอนุญาตทำประมงพาณิชย์มาตรา 36

ตัวอย่างสมมุติ เจ้าของเรือไม่ไปเปรียบเทียบปรับหรือสู้คดีหรือเสียค่าปรับในการดำเนินคดีในชั้นศาล ศาลจะลงโทษกึ่งหนึ่งและรอลงอาญาเมื่อคดีถึงที่สุดแล้วศาลตัดสินชาวประมงรับสารภาพควรที่จะจบในชั้นศาลแต่ก็เกิดปัญหาทางกฎหมายคือ มาตรา 39 (1) วางหลักว่า ผู้เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดยังไม่ถึงห้าปีนับแต่วันที่มิคำพิพากษาถึงที่สุดทำให้ไม่สามารถขอใบอนุญาตที่จะทำการประมงได้เข้าลักษณะต้องห้ามตามมาตรา 39 (1) ย่อมถือว่าเป็นการลงโทษที่ซ้ำซ้อนเป็นเหตุให้ขออนุญาตทำการประมงไม่ได้ตลอดระยะเวลาห้าปี

นอกจากนี้ มีกรณีที่เจ้าของเรือมีใบอนุญาตทำการประมงทั้งหมด 5 ลำก็ยอมไม่สามารถขอใบอนุญาตได้ทั้ง 5 ลำ เป็นเหตุให้ตัดการทำมาหากินของชาวประมงผู้เป็นเจ้าของเรือไม่กล้าที่จะต่อสู้คดีเพื่อความยุติธรรมของตนเอง เพราะ ถ้าสู้แล้วจะทำให้การขออนุญาตทำการประมงซึ่งเป็นอาชีพหลักไม่ได้ทั้งหมด

สำหรับ มาตรา 39 (2) ผู้ที่อยู่ระหว่างถูกพักใบอนุญาตทำการประมงขอใบอนุญาตทำการประมงไม่ได้เลย เช่น ต้นปีขอใบอนุญาต 1 กุมภาพันธ์ 2567 ถึง 1 กุมภาพันธ์ 2567 ขออนุญาตไม่ได้ทั้งปี ต้องรอขออีกสองปี

กรณีมีคำสั่งตามมาตรา 113 (1) ถึง (3) คณะกรรมการปกครองสั่งยึดหรือพักใบอนุญาตนั้นเป็นปัญหาที่ร้ายแรงมาก คือ การกระทำความผิดที่มีแรงงานผิดกฎหมาย ลืมต่อใบอนุญาตเพียงแค่ว่าหนึ่งคนตามมาตรา 153 ประกอบมาตรา 83 วรรคสี่ ต้องระวางโทษปรับสี่แสนบาท หรือถูกเพิกถอนใบอนุญาตซึ่งรุนแรงเกินไป

ยกตัวอย่างในกรณีจริงของเรือลำหนึ่งตอนออกเรือประมงใบอนุญาตของคนงานไม่หมดไปหมดกลางทะเลเมื่อเรือเข้าท่าเทียบเรือก็ถูกปรับสี่แสนบาท และถูกเพิกถอนใบอนุญาตทั้งเรือลากและเรือหูก

มีปัญหาเจ้าของเรือเดิมต้องรับผิดชอบ กรณีขายเรือไปแล้วเรือลำนั้นเนื่องจากไม่ได้โอนเป็นการผ่อนชำระ จึงยังไม่มีการโอนใบอนุญาตให้กับเจ้าของคนใหม่หรือเป็นการทำสัญญาซื้อขายแบบเช่าซื้อซึ่งทางปฏิบัติแล้วยังไม่มีการโอนทางทะเบียนเปลี่ยนชื่อเจ้าของเวลาเรือลำนี้ไปกระทำความผิดเจ้าของเรือไม่ก็ไม่มี ความผิดเรื่องเอกสารเจ้าหน้าที่ตีความตามมาตรา 36 คือผู้ขอใบอนุญาตหรือในที่นี้ผู้ที่ถูกเปรียบเทียบปรับคือเจ้าของเรือเดิม

สำหรับปัญหาการใช้กฎหมายหรือการกระทำการสิทธิในเรื่องของการเช่าเรือก็ไม่สามารถกระทำได้ เพราะเรือมีทะเบียนเรือ สมมติเจ้าของหรือให้เช่าเรือลงโทษผู้เช่าเรือและเจ้าของเรือด้วยกันบางที่เจ้าของเรือสี่ถึงห้าคนคนลงโทษทั้ง 5 คนคนละ 3 ล้านบาททำให้ทางภาครัฐได้เข้าปรับไป 15 ล้านบาท

ผู้เขียนเห็นว่า การกำหนดโทษปรับตามพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 ควรกำหนดแยกเป็น 2 กรณี ดังต่อไปนี้

- 1) โทษปรับในความผิดที่มีการทำการประมงอันเป็นการทำลายทรัพยากรทางทะเลอย่างร้ายแรง

ควรปรับในอัตราโทษสูงเช่น การจับปลาในฤดูวางไข่ การจับปลาในเขตหวงห้าม ใช้เรือไร้สัญชาติทำการประมง ทำการประมงโดยไม่มีใบอนุญาตซึ่งส่งผลกระทบต่อสังคมโดยรวม ทำให้อาณาเขตขาดแคลนทรัพยากรทางธรรมชาติได้

- 2) โทษที่มีความผิดเล็กน้อยไม่ควรกำหนดเป็นโทษร้ายแรงตาม พระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558

ตามมาตรา 114 ได้วางหลักว่า การกระทำความผิดต่อไปนี้ให้ถือว่าเป็นการทำประมงโดยฝ่าฝืนกฎหมายอย่างร้ายแรง ตามมาตรา 113 เพราะไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรา 81 ประกอบกับมาตรา 82 ในการแจ้งเอกสารเข้าออกเขตผลิตซึ่งได้กล่าวเอาไว้ข้างต้นแล้วว่ามีรายละเอียดค่อนข้างมาก และมีเอกสารจำนวนมาก ประกอบกับผู้เขียนควบคุมเรือหรือไต่เรื่อนั้นมีความรู้ไม่ถนัดในการกรอกเอกสารทางราชการจึงสามารถก็ผลิตปลาได้โดยง่ายโดยไม่เจตนา หรือคนงานในเรือประมงมีการเข้าออกหรือกลับบ้านเจ้าของเรือประมงมาเดินเลอ ลืมแจ้งผู้ที่กลับมาเพียงหนึ่งรายชื่อ จึงยึดสัตว์น้ำ อุปกรณ์ทำการประมง และห้ามทำการประมงเป็นระยะเวลา 30 ถึง 90 วัน ซึ่งที่เป็นการลงโทษที่เกินสัดส่วนในการกระทำความผิดเป็นอย่างมาก หรือหลายกรณีที่มีการปรับเป็นเงินที่สูงมากจากการกระทำความผิดที่ขาดเจตนา

เนื่องจากการกระทำความผิดตามมาตรา 114 ก็ต้องให้คณะกรรมการมาตรฐานการทางปกครองมีอำนาจในการยึดสัตว์น้ำห้ามทำการประมงสั่งพักใช้ใบอนุญาตที่มีกำหนดครั้งละไม่เกิน 90 วันก็เรือเป็นต้น ถือได้ว่าเป็นการลงโทษในการกระทำความผิดเพียงเล็กน้อยนั้นไม่ใช่สิ่งที่เป็นความยุติธรรมแต่อย่างใดสำหรับชาวประมงบางมาตรา ไม่ควรนำมาบัญญัติเป็นโทษทางอาญาก็มี ซึ่งตามที่ศึกษาในบทที่ 3 กฎหมายประมงของทั้งประเทศ ออสเตรเลีย ญี่ปุ่น และฟิลิปปินส์ไม่มีบัญญัติเอาไว้เลย ตัวอย่างเช่น

กรณีข้อเท็จจริง ที่เจ้าของเรือหลงลืมแจ้งข้อมูลคนประจำเรือพลาดไปบางคน ในการแจ้งออกจากท่าเทียบเรือ ตามมาตรา 81 (3) ซึ่งต้องดำเนินการนำเอกสารเกี่ยวกับทะเบียนเรือ ใบอนุญาตใช้เรือ ใบอนุญาตทำการประมง และจำนวนรายชื่อ และหนังสือคนประจำเรือ ตามมาตรา 82 กรณีดังกล่าวนี้ ทำให้เจ้าของเรือถูกปรับไปถึงสองล้านบาทตามมาตรา 152 วรรคท้าย เมื่อเปรียบเทียบโทษปรับสูงสุดของประมวลกฎหมายอาญาของไทย ในความผิดฐานรับสินบนของเจ้าพนักงานที่เป็นความผิดอาญาร้ายแรงนั้น มีโทษปรับสูงสุดเพียงแค่สี่แสนบาทเท่านั้น

นอกจากนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์ท่านหนึ่งได้ ให้ความเห็นที่น่าสนใจในประเด็นหนึ่งเกี่ยวกับค่าปรับว่าไม่ควรปรับแรงงานหรือคนงานในเรือประมง เพราะคนงานในเรือประมงได้ทำตามคำสั่งของผู้ควบคุมเรือหรือใต้เรือเท่านั้นแรงงานประมงไม่ทราบว่าการกระทำนั้นเป็นความผิดจึงไม่ควรปรับแรงงานประมงเมื่อผู้วิจัยได้ไปศึกษาเพิ่มเติมในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทางทะเล 1982 (UNCLOS 1982) พบว่า ข้อ 62 4. คนสัญชาติของรัฐอื่นที่ทำการประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะจะต้องปฏิบัติตามมาตรการอนุรักษ์และตามรัฐชายฝั่งกฎหมายข้อบังคับเหล่านี้จะต้องสอดคล้องกับอนุสัญญานี้และอาจเกี่ยวข้องกับเรื่องต่างๆอาทิเช่น (เอ)การออกใบอนุญาตให้แก่ชาวประมงเรือประมงและอุปกรณ์รวมทั้งการชำระค่าธรรมเนียมและค่าตอบแทนอื่นในกรณีที่เกี่ยวข้องกับรัฐชายฝั่งที่กำลังพัฒนาอาจประกอบด้วยค่าชดเชยที่เพียงพอในด้านการเงินและอุปกรณ์และเทคโนโลยีเกี่ยวกับอุตสาหกรรมประมง (บี) การกำหนดโควตาปริมาณการจับไม่ว่าจะเป็นมวลเฉพาะประเภทหรือกลุ่มมวลสัตว์นั้นหรือปริมาณการจับต่อเรือลำหนึ่ง สำหรับระยะเวลาหนึ่งหรือเกี่ยวกับปริมาณการจับโดยคนชาติของรัฐใดรัฐหนึ่ง ในระยะเวลาที่ระบุไว้

จะเห็นว่า อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทางทะเล 1982 (UNCLOS 1982) ดังกล่าวได้ระบุโดยชัดแจ้งว่าการจับคนชาติของรัฐใดรัฐหนึ่งจะต้องมีระยะเวลาระบุไว้ซึ่งประเทศไทยมิได้ระบุไว้ดังเช่นอนุสัญญานี้หากมีการฝ่าฝืนการทำประมงที่ลูกเรือซึ่งเป็นชาวรัฐอื่นถูกจับหรือเป็นคนสัญชาติอื่นถูกจับลูกเรืออาจต้องติดคุกกระยะเวลานานหรือถูกปรับโดยต้องเสียค่าปรับเอง ซึ่งถือได้ว่าเป็นการไม่ได้รับความเป็นธรรม

อย่างไรก็ตาม เคยมีการเสนอให้แก่กฎหมายมาตรา 166 นี้ ในปีพุทธศักราช 2560 แล้วว่า คนประจำเรือ หรือลูกน้องในเรือประมงไม่ควรมีส่วนในการกระทำความผิด แต่ทว่าก็ยังมีการกำหนดในมาตรา 113 ให้ศาลเป็นคนชี้ว่าผู้ใดเป็นผู้กระทำความผิด ซึ่งตามความเป็นจริงแล้วไม่มีชาวประมงคนไหนต้องการให้คดีไปถึงชั้นศาล ในการวางหลักประกันเรื่องคนไม่สามารถสู้คดีได้มาตรา 166 จึงเป็นปัญหาเรื่องการตีความของเจ้าของเรือว่าเป็นผู้ได้รับผลตอบแทนกรณีแรกเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตตามมาตรา 36 และกรณีมาตรา 166 ดังกล่าวที่ตีความว่าเป็นผู้ได้รับผลตอบแทน

สำหรับเจ้าหน้าที่ของทางภาครัฐก็ต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่ขาดความยุติธรรมบางประการโดยความไม่เต็มใจ แต่ต้องปฏิบัติ เพราะกฎหมายบังคับไว้ บังคับแม้กระทั่งศาลโดยไม่ให้ศาลมีโอกาสใช้ดุลพินิจเพื่อประโยชน์แห่งความยุติธรรมให้แก่ชาวประมง

ผลการศึกษาเปรียบเทียบกับกฎหมายประมงของประเทศญี่ปุ่นออสเตรเลียและประเทศฟิลิปปินส์ นั้นมีโทษปรับเป็น จำนวนน้อยมากเมื่อเทียบกับประเทศไทยในต่างประเทศนั้นโทษปรับที่สูงมักจะเป็นความผิดเกี่ยวกับการทำลายทรัพยากรทางธรรมชาติหรือการจับปลาในฤดูวางไข่ซึ่งส่งผลกระทบต่อทรัพยากรทางธรรมชาติทางทะเลของชาติบ้านเมืองของประเทศเหล่านั้นเท่านั้น สำหรับประเทศไทยมีโทษสูงสุดถึง 30 ล้านบาท ซึ่งที่ เมื่อเทียบกับค่าครองชีพของไทยเฉลี่ยเดือนละ 21,771 บาท หรือ วันละ 725.7 บาท เมื่อชาวประมงถูกปรับ โทษสูงสุดจะสามารถคำนวณได้ว่า คนไทยผู้มีค่าครองชีพตามค่าเฉลี่ยนั้นจะต้องทำงานเพื่อนำเงินเดือนมาจ่าย ค่าปรับยาวนานถึง 1,378 เดือน หรือ เป็นระยะเวลายาวนานถึง 115 ปี

จากการสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิทั้ง 5 ท่านได้ให้ความเห็นว่า ค่าปรับควรกำหนดสูงสุด 500,000 ถึง 1,000,000 บาท ในพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558

ดังนั้น ผู้วิจัยเห็นว่าในการกำหนดโทษปรับนั้น ควรกำหนดโทษปรับอย่างสูงสำหรับการทำประมงที่ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรทางธรรมชาติเช่น การจับปลาในฤดูวางไข่ การลักลอบจับปลาในเขตหวงห้าม เรือต่างชาติไร้สัญชาติแอบลักลอบทำการประมง หรือ เป็นการทำการประมงโดยไม่มีใบอนุญาต เป็นต้น และทางกรมประมงควรระบุว่า โทษปรับเหล่านั้นจะนำไปพัฒนาประเทศให้กับชาวประมงได้อย่างไรเช่น ใช้ช่วยอุดหนุนชาวประมงในการติดตั้งอุปกรณ์ติดตามเรือ (VMS) และการจ่ายค่าบริการรายเดือนของอุปกรณ์ติดตามเรือ (VMS) การซื้อเรือคีน หรือจ่ายค่าชดเชย กรณีที่รัฐได้ออกมาตรการที่เป็นการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของชาวประมงในระยะเวลาอันสั้น และเป็นการสร้างความเดือดร้อนให้กับชาวประมง หรือการนำเงินเหล่านี้ไปปล่อยกู้ให้กับชาวประมงที่กำลังประสบปัญหาทางเศรษฐกิจให้ชาวประมงสามารถกลับมาทำการประมงเพื่อหล่อเลี้ยงชีวิตและครอบครัวได้ต่อไป

สำหรับโทษที่มีความผิดเล็กน้อยควรใช้มาตรการอื่นในการกำหนดโทษ เช่น การให้บริการสาธารณะ การเก็บขยะในทะเล การให้ชาวประมงช่วยกรมประมงปล่อยพืชน้ำแพลงก์ตอนน้ำ เป็นต้น ควรให้กฎหมายให้อำนาจศาล หรือเจ้าหน้าที่ใช้ดุลพินิจในการกำหนดโทษ เช่น ในการทำความผิดครั้งแรกควรมีการตักเตือนเสียก่อน หรือนำไปอบรมได้เป็นการกระทำความผิดกฎหมายประมงเพราะบางครั้งชาวประมงมิได้มีความรู้ความชำนาญเกี่ยวกับกฎหมายทางกรมประมงควรมีการประชาสัมพันธ์ให้ชาวประมงได้รับรู้ หรือปรับเพียงเล็กน้อย เป็นต้น

4.3 ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่รัฐ

สำหรับนักศึกษากฎหมายอาญาส่วนใหญ่ จะเริ่มศึกษาจากประมวลกฎหมายอาญามาตรา 59 เป็นอันดับแรกโดยเฉพาะ การตีความคำว่า “เจตนา” (Intention) มาตรา 59 วรรคหนึ่ง วางหลักว่า บุคคลจะต้องรับผิดชอบในทางอาญาก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา เว้นแต่จะได้กระทำความโดยประมาท ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดชอบเมื่อได้กระทำโดยประมาท หรือเว้นแต่ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้โดยแจ้งชัดให้ต้องรับผิดชอบแม้ได้กระทำ

โดยไม่มีเจตนา และ มาตรา 59 วรรคสอง วางหลักว่า กระทำโดยเจตนา ได้แก่กระทำโดยรู้สำนึกในการที่กระทำ และในขณะเดียวกันผู้กระทำประสงค์ต่อผล หรือยอมเล็งเห็นผลของการกระทำนั้น

แสดงว่ากฎหมายอาญา มาตรา 59 นี้ ให้ความสำคัญกับหลักเจตนา หากไม่มีเจตนา ก็ถือได้ว่า ไม่ครบองค์ประกอบความผิดอาญา เช่นเดียวกัน ตามพระราชกำหนดการประมงพ.ศ.2558 นี้ ซึ่งมีทั้งโทษทางอาญา และมาตรการทางปกครอง ผู้บังคับใช้กฎหมายหรือเจ้าหน้าที่รัฐจะต้องพิจารณา "เจตนา" ของผู้กระทำความผิด เป็นอันดับแรก เช่น

ตามมาตรา 81 (1) ในเรื่องการติดตั้งระบบติดตามเรือประมงหรือ VMS ที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นแล้วว่า ระบบสัญญาณดาวเทียมไม่เสถียรอาจเกิดความผิดพลาดกรณีที่เรือทำการประมงใกล้เขตหวงห้าม

การแจ้งบัญชีรายชื่อคนงานและแจ้งรายชื่อเข้าออกท่าเทียบเรือหากแจ้งไม่ถูกต้อง เพราะหลงลืมเพียงหนึ่งคนเท่านั้นก็ย่อมมีความผิดอันเป็นความผิดร้ายแรงตามมาตรา 81 ประกอบมาตรา 82 ประกอบมาตรา 114 (3) และ(4)

ผู้ควบคุมเรือ หรือไตเรือไม่มีความชำนาญในการกรอกเอกสารเพราะมีอายุมากลึกลงหน้าหนึ่งในสมุดบันทึกการทำประมงเพราะกรอกผิด แล้วกรอกใหม่อีกหน้าหนึ่งโดนดำเนินคดีข้อหาทำลายหลักฐานตามมาตรา 114 (4)

กรณีศึกษาความผิดที่เจ้าหน้าที่รัฐเปรียบเทียบปรับเรือประมงโดยนายเอเป็นเจ้าของเรือ มีความผิดตามมาตรา 81(4) การทำสัญลักษณ์ข้างเรือเจ้าของเรือผู้ได้รับใบอนุญาตจะต้องเปลี่ยนรหัสข้างเรือ กล่าวคือ มีเจ้าของเรือรายหนึ่งที่มีใบอนุญาตไม่ได้ทำการประมงมาประมาณ 3 ปี แต่เปิดอุปกรณ์ติดตามเรือ (VMS) ตลอด เจ้าของเรือได้มีเรือประมงอื่นๆด้วยก็ให้ทำการประมงไปก่อน แต่ทว่าเจ้าของเรือลืมเปลี่ยนสัญลักษณ์ข้างเรือตามกำหนดระยะเวลา เมื่อมีเจ้าหน้าที่ทหารเรือมาตรวจจึงถูกปรับไปหนึ่งล้านบาทตามระวางเรือซึ่งไม่ได้มีการทำการประมงระหว่างนั้น มีการจอดท่าเทียบเรือ และเปิดอุปกรณ์ติดตามเรือ (VMS) ตลอด 3 ปี เสียค่าบริการอุปกรณ์ติดตามเรือ (VMS) เดือนละ 1,200 บาท คิดเป็นอัตราปีละ 12,000 บาท แต่ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดไม่พ้นรหัสข้างเรือซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับความผิด (Illegal, Unreported and Unregulated Fishing) เห็นว่าควรเสียค่าปรับน้อยกว่านั้นหรือเจ้าหน้าที่ควรตักเตือนเสียก่อนให้ไปพ้นสีเรือมาใหม่มิใช่กล่าวหาและเปรียบเทียบโดยทันที

นอกจากนี้ ในพระราชกำหนดการประมง 2558 นั้นได้บัญญัติให้ใช้ระบบกล่าวหาโดยเจ้าหน้าที่รัฐ ซึ่งมีประกาศของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ฉบับที่ 17 ปีพุทธศักราช 2559 ได้จัดตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่หลายหน่วยงานซึ่งเป็นหน่วยงานอื่นเข้ามาเกี่ยวข้องกับกฎหมายประมงด้วยกฎหมายนี้ทำให้การตีความกฎหมายไม่เป็นที่แน่นอนเพราะมีหน่วยงานบางหน่วยงานนั้นขาดความเชี่ยวชาญทางด้านประมงมาเกี่ยวข้องเช่น ตำรวจ ตำรวจน้ำ ทหารเรือ หรือ IUU HUNTER ซึ่งเป็นหน่วยเฉพาะกิจในการไล่ล่าชาวประมงที่กระทำผิดกฎหมาย และหากมีหน่วยงานหนึ่งโต้แย้งหน่วยงานอื่นก็ไม่กล้าที่จะบอกว่าจะไม่ถูกต้อง แต่ปัจจุบันประกาศดังกล่าวได้ถูกยกเลิกไปแล้ว กรณีมีคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 22/2560 เรื่องการแก้ไขปัญหาคาการทำการประมงผิดกฎหมาย

ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม (เพิ่มเติมครั้งที่ 4) ข้อ 25 ที่บัญญัติว่า “ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐซึ่งกระทำไปตามอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการประมง และตามที่กำหนดไว้ในคำสั่งนี้ ได้รับความคุ้มครองความปลอดภัย และการช่วยเหลือด้านการเงินและด้านอื่นที่เกี่ยวข้องจากรัฐในกรณีที่ถูกดำเนินคดีตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด” อีกด้วย ซึ่งเป็นการให้ท้ายให้เจ้าหน้าที่ไม่ต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ดุลยพินิจในการกล่าวหา จับกุม หรือดำเนินคดีกับชาวประมง

นอกจากนี้ยังมีเรื่องระเบียบรางวัลนำจับที่กำลังจะออกกระเปียบออกมาซึ่งได้วางหลักให้เจ้าหน้าที่ได้รับผลประโยชน์หรือผลตอบแทนในเรื่องของรายได้จากรางวัลนำจับเนื่องด้วยกฎหมายประมงมีโทษร้ายแรงมีการเปรียบเทียบปรับค่อนข้างสูงเช่นมาตรา 81 กรณีแจ้งเข้าแจ้งออกทำเทียบเรือหากไม่แจ้งหรือแจ้งผิดมีโทษปรับสามล้านถึงห้าล้านบาทหากพนักงานเจ้าหน้าที่มีผลตอบแทนในส่วนแบ่งถึงอัตราร้อยละ 70 ถึง 80 จำนวนเป็น 2,100,000 บาท ถึง 4,000,000 บาท แต่นายกสมาคมประมงแห่งประเทศไทยได้ทำการออกหนังสือคัดค้านรางวัลนำจับดังกล่าวก่อนออกบังคับใช้ระเบียบโดยให้ชะลอการออกระเบียบออกไปก่อน

ในช่องโหว่ของพระราชกำหนดการประมงฉบับนี้ ทำให้เจ้าหน้าที่ที่ต้องการเลื่อนขั้นทำการจับกุมชาวประมงหรือกล่าวหาชาวประมงเป็นจำนวนมากเนื่องด้วยได้รางวัลในการตามจับและมีการเลื่อนขั้นเลื่อนตำแหน่งเพิ่มขึ้น ซึ่งในกฎหมายประมงของทั้งประเทศญี่ปุ่น ออสเตรเลีย และฟิลิปปินส์นั้นไม่มีบัญญัติไว้เหมือนอย่างในประเทศไทย ซึ่งกล่าวไว้แล้วในบทที่ 3

จากบทสัมภาษณ์เห็นว่าชาวประมงไทย ซึ่งตั้งแต่พระราชกำหนดการประมงพุทธศักราช 2558 นั้น มีผลบังคับใช้ทำให้ชาวประมงไทยได้รับความยุติธรรมเป็นจำนวนมากเพราะเจ้าหน้าที่บางส่วนที่ต้องการเลื่อนตำแหน่งเลื่อนขั้นหรือต้องการได้รับเงินรางวัลตั้งแต่จับผิดชาวประมงเพื่อผลประโยชน์ของตัวเองจนถึงเจ้าหน้าที่รัฐบางส่วนไม่ได้จบนิติศาสตร์หรือวิทยาศาสตร์หรือคณะประมงซึ่งมีการสอนหลักเจตนาตามมาตรา 59 แห่งประมวลกฎหมายอาญา หรือแม้เป็นนิติกร หรือผู้จับกฎหมายก็ไม่ได้มีความเข้าใจเกี่ยวกับวิธีการทำประมงของชาวประมงไทย ทำให้มีการตีความกฎหมายในเรื่องเจตนาผิดพลาดหลายกรณีทำให้ชี้ความผิด และเกิดความ ยุติธรรมกับชาวประมงรวมถึงกฎหมายที่บังคับใช้ไม่มีข้อผ่อนปรนในการตัดเตือนเสียก่อน เมื่อชาวประมงผิดพลาดโดยไม่เจตนาเช่น กรณีที่เจ้าของเรือหลงลืมแจ้งรายชื่อคนงานพลาดไป 1 คน เจ้าหน้าที่ควรใช้ดุลยพินิจในการตัดเตือนและส่งเจ้าของเรือไปแก้ไขใหม่ให้ถูกต้องเสียก่อน หากมีการกระทำความผิดซ้ำหลายๆรอบ จึงค่อยพิจารณาให้ปรับ เพราะการหลงลืมแจ้งชื่อผิดในทางเอกสารย่อมเกิดขึ้นได้สำหรับชาวประมง เนื่องด้วยก่อนจะออกจากทำเทียบเรือในการทำประมงนั้น ตามมาตรา 82 มีเอกสารที่จะต้องแจ้งเยอะมาก ชาวประมงส่วนใหญ่ไม่มีความชำนาญในการทำเอกสาร ด้วยเพราะดั้งเดิมอาชีพประมงเป็นอาชีพที่ค่อนข้างทำอะไรรวดเร็ว มักใช้ทักษะในการดูลมฟ้าอากาศในการออกทะเลเป็นหลัก นอกจากนี้ ไต้เรือ หรือไต้ก๋งเรือ มักเป็นคนมีอายุ รุ่นเก่า ไม่ได้จบปริญญา จึงขาดทักษะในการทำเอกสาร

กรณีการกรอกสมุดทำการประมงผิดพลาด เพราะเป็นเอกสารที่ค่อนข้างมีรายละเอียดเยอะและผู้กรอกมีความรู้ไม่เข้าใจการกรอกเอกสารทางราชการ น้ำหนักสัตว์น้ำมีความคลาดเคลื่อนเพราะใช้การกดประมาณทางสายตา หรือการแจ้งเข้าแจ้งออกผิดพลาดไปเพียงเล็กน้อย เพราะอาจจะติดปัญหาคลื่นลมในทะเลทำให้เข้าฝั่งล่าช้า หรือเข้าฝั่งเร็วกว่ากำหนดเพียงเล็กน้อย หรือการที่ระบบติดตามเรือประมง (VMS) ไม่มีเสถียรภาพซึ่งไม่ใช่ความผิดของชาวประมง แต่เป็นความผิดของสัญญาดาวเทียม เป็นต้น ก็มักถูกกล่าวหาว่าเป็นผู้กระทำความผิด และถูกดำเนินคดีตามกฎหมาย ชาวประมงส่วนมากเกรงกลัว จึงยอมเสียค่าปรับซึ่งตามพระราชกำหนดการประมงนี้ มีค่าปรับถึงสามสิบล้านบาท หากชาวประมงไม่ยินยอมที่จะเสียค่าปรับก็จะถูกตำรวจส่งสำนวนคดีให้แก่อัยการ เพื่อดำเนินคดีทางศาล และมีผลทำให้ไม่สามารถขอใบอนุญาตได้ตามมาตรา 39 เพราะยังอยู่ในระยะเวลาการดำเนินคดีและมีผลให้เรือประมงทุกลำของเจ้าของเรือไม่สามารถออกทำการประมงเลี้ยงชีพเลี้ยงครอบครัวได้จะต้องจอด และเมื่อเรือประมงไม่ได้ทำการประมงก็มักจะเสื่อมโทรม ต้องมีการซ่อมแซมกันเมื่อคดีถึงที่สุด แม้ภายหลังศาลจะตัดสินยกฟ้องแล้วก็ตามนั่นคือ ความยุติธรรมที่ชาวประมงได้รับ เมื่อต้องการต่อสู้ทวงความยุติธรรมให้แก่ตนเอง

มีเรื่องที่น่าแปลกใจมากอีกเรื่องหนึ่ง จากบทสัมภาษณ์คือ กฎหมายประมงมีการประกาศใช้หลายฉบับทำให้เจ้าหน้าที่รัฐเกิดความสับสนว่าประกาศใดยกเลิกใช้ไปแล้ว บางครั้งเจ้าหน้าที่รัฐทำการจับชาวประมงตามประกาศที่ถูกยกเลิกใช้ไปแล้วส่วนชาวประมงก็ไม่ทราบว่ามีกฎหมายที่ถูกยกเลิกใช้ไปเช่นเดียวกัน

ดังนั้น ผู้วิจัยจึงเห็นว่าเป็นหน้าที่ของกรมประมงที่จะต้องอบรมเจ้าพนักงานให้เข้าใจถึงหลักเจตนาตามกฎหมายอาญาและเข้าใจถึงวิถีชีวิตของชาวประมงของไทยอย่างแท้จริงเพื่อให้ชาวประมงได้รับความยุติธรรมตามกฎหมายควรมีการกล่าวตักเตือนให้ชาวประมงเข้าใจถึงการกระทำความผิดเหล่านั้นเสียก่อนเพราะขนาดผู้เรียนกฎหมายบางครั้งก็ไม่เข้าใจกฎหมายประมงไทยเพราะไม่เข้าใจวิถีชีวิตของชาวประมงไทย

ดังนั้น จากการศึกษาพบว่า ตั้งแต่บังคับใช้พระราชกำหนดการประมง พ.ศ. 2558นี้ทำให้ประเทศไทยได้รับความเสียหายเป็นจำนวนเงินไม่น้อยกว่า 200,000 ล้านบาทต่อปีสำหรับเรือประมงนอกน่านน้ำ 1,000กว่าลำไม่สามารถออกทำการประมงมาได้ 9 ปีแล้วแต่ละปีนอกน่านน้ำจะมีการจับสัตว์น้ำมาไม่น้อยกว่า 50,000 ล้านบาท

ในส่วนของการลงทุนหรือต้นทุนก่อนที่เรือประมงจะออกทะเลตั้งแต่พระราชกำหนดนี้ออกมา ทำให้ขาดรายได้หมุนเวียนเงินตราภายในประเทศไม่น้อยกว่า 40,000 ล้านบาท เช่น การซื้อของเข้าไปยังเรือประมงก่อนออกทะเลทำให้เกิดการหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจ

กรณีประมงพาณิชย์ 20,000กว่าลำลดลงเหลือ 9,000กว่าลำ ทำให้รายได้ของประเทศเสียหายไปไม่น้อยกว่าแสนล้านบาทต่อปี

นอกจากนี้ ปัญหาตามพระราชกำหนดการประมงนี้ ไม่ใช่เป็นเพียงการได้รับผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจทั้งในประเทศเท่านั้น แต่ยังเกิดปัญหาสำหรับชาวประมงผู้ประกอบการอาชีพสุจริตจำนวนมากที่เสียหายและเลิกกิจการ ไม่สามารถประกอบอาชีพประมงได้อีกต่อไป ถึงขนาดต้องล้มละลายขายบ้านขายรถขายทรัพย์สินที่มี

อยู่ เพื่อไปจ่ายค่าปรับให้แก่รัฐ อันถือได้ว่า เป็นเรื่องที่โหดเหี้ยมสำหรับผู้ประกอบอาชีพประมงโดยสุจริตสำหรับการออกกฎหมายประมงนี้ นับได้ว่า เป็นการกระทำที่บีบบังคับให้ชาวประมงต้องทนทุกข์ทรมานเป็นระยะเวลา 9 ปี ซึ่งนับได้ว่า เป็นความอยุติธรรมในการออกกฎหมาย และและบังคับใช้กฎหมายไม่ต้องตามหลักเกณฑ์ในการกำหนดโทษทางอาญาตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 77 ซึ่งความหลักกว่า การกำหนดโทษทางอาญาจะต้องเป็นโทษทางอาญาที่ร้ายแรงเท่านั้น เห็นว่ามาตราดังกล่าวมีทั้งหลักนิติรัฐและนิติธรรม ซึ่งควรค่าแก่มอบความยุติธรรมไว้ให้กับชาวประมงเช่นเดียวกัน

อีกทั้งจากการศึกษาพบว่าพระราชกำหนดการประมง นี้ มิได้ช่วยแก้ปัญหาให้กับประเทศชาติแต่กลับสร้างปัญหาเพิ่มมากยิ่งขึ้นให้กับชาวประมง และระบบเศรษฐกิจของทางประเทศ ทางรัฐบาลจึงควรคำนึงถึงการแก้กฎหมายประมงตามพระราชกำหนดการประมงพุทธศักราช 2558 เพื่อลดความไม่ได้สัดส่วนทางอาญาในพระราชกำหนดประมงฉบับนี้ ควรกำหนดบทลงโทษให้เหมาะสมกับผู้กระทำความผิดให้มีการยืดหยุ่นแก่ผู้ประกอบอาชีพประมงโดยสุจริตโดยเฉพาะเจ้าหน้าที่รัฐควรมีความยืดหยุ่นในการบังคับใช้กฎหมาย เพราะการทำงานมีข้อผิดพลาดใดเป็นเรื่องธรรมดาควรมีการตักเตือน เพื่อให้มีการแก้ไขให้ถูกต้องก่อนการแจ้งข้อกล่าวหาให้กับชาวประมงผู้ไม่มีความเชี่ยวชาญและชำนาญทางด้านเอกสารและเทคโนโลยีโดยเร็ว เพราะความยุติธรรมที่ล่าช้าคือ ความอยุติธรรมกฎหมายเป็นเพียงเครื่องมือที่อำนวยความสะดวกซึ่งหลักความยุติธรรมแห่งประเทศไทยและควรมอบสิ่งเหล่านี้ให้กับชาวประมงซึ่งนับได้ว่าเป็นกระดูกสันหลังของประเทศไทยก็ว่าได้

บทที่ 5

ข้อสรุป และข้อเสนอแนะ

5.1 ข้อสรุป

ผู้วิจัยเห็นว่าพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 สามารถแบ่งเป็นประเด็นปัญหาใหญ่ได้ 3 ประเด็น ดังนี้

ประเด็นแรก ปัญหาความจำเป็นเรื่อง การจัดทำเอกสารเกี่ยวกับการทำการประมง และการติดตั้งอุปกรณ์ติดตามเรือประมง

ประเด็นที่สอง ปัญหาค่าปรับไม่ได้สัดส่วนทางอาญา กรณีที่มีการกระทำความผิดเพียงเล็กน้อย

ประเด็นที่สาม ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่รัฐ

ในประเด็นแรก ปัญหาความจำเป็นเรื่อง การจัดทำเอกสารเกี่ยวกับการทำการประมง และการติดตั้งอุปกรณ์ติดตามเรือประมง

สำหรับการจัดทำเอกสารเกี่ยวกับการทำการประมงมีความจำเป็น เพราะเป็นตามหลักเกณฑ์การรายงาน ในการทำประมงของสหภาพยุโรป แต่ทว่า การจัดทำเอกสารในประเทศไทยมีข้อบกพร่อง เพราะมีการบังคับให้ ชาวประมงทำเอกสารมากเกินไป และเป็นการกรอกเอกสารทางราชการที่ละเอียดเกินกว่าที่ วิธีชาวประมงจะรับได้ รวมถึงผู้ควบคุมเรือ หรือไตเรือนั้นมีความรู้ที่น้อย จึงทำให้การกรอกเอกสารแบบทางราชการนั้นเป็นเรื่องที่ยากมาก สำหรับชาวประมง

ผู้วิจัยเห็นว่า ทางกรมประมงควรลดภาระการจัดทำเอกสารของชาวประมงโดยอาจมีการให้จำเฉพาะ ช่วงแรกของการทำประมง จากนั้นใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ในการตรวจสอบ และแสกนเอกสารต่างๆโดยทางกรม ประมงควรประสานงานกับกรมเจ้าท่า ซึ่งมีระบบ E285 อยู่แล้ว ในการบันทึกเอกสารต่างๆเท่าที่จำเป็นเพียง ซึ่ง จากการวิจัย ผู้วิจัยเห็นว่า มีเพียง 3 รายการ คือ สมุดบันทึกการทำประมง ใบอนุญาตการใช้เรือ ใบทะเบียนเรือ

กรณีการติดตั้งอุปกรณ์ติดตามเรือประมง หรือ VMS นั้น เห็นว่า มีความจำเป็นเช่นเดียวกัน เพราะเป็นไปตามหลักเกณฑ์ เป็นเรื่องของการตรวจสอบย้อนกลับเหมือนกัน ข้อดี คือ มีการตรวจสอบเรือได้แม่นยำ ในการกระทำความผิดของเรือ

อย่างไรก็ตามในทางปฏิบัติ อุปกรณ์ติดตามเรือประมง หรือ VMS นั้น มีข้อบกพร่องคือ เป็นระบบ ดาวเทียมมีการ Error เมื่อเกินกว่าร้อยละ 200 เมตร ทำให้เจ้าหน้าที่บางรายผู้ไม่รู้หลักเกณฑ์การตีความกฎหมาย ใน เรื่อง “ เจตนา ” ใช้ระบบกล่าวหา และตั้งข้อหาว่าชาวประมงกระทำความผิดตามพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558

เมื่อพิจารณาแล้ว เห็นว่า กรมประมงควรมีความยืดหยุ่นในการบังคับใช้กฎหมายฉบับนี้ ควรลดความยาก และจำนวนในการจัดทำเอกสาร และควรวางวิธีแก้ปัญหาความไม่เสถียรของระบบติดตามเรือประมง รวมถึงทำความเข้าใจกับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานให้ตีความกฎหมายให้ถูกต้อง

ประเด็นที่สอง ปัญหาค่าปรับไม่ได้สัดส่วนทางอาญา กรณีที่มีการกระทำความผิดเพียงเล็กน้อย

เนื่องด้วยการออกพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 นี้ ไม่มีความละเอียดรอบคอบ เพราะออกโดยเร่งรีบเกินไปไม่ได้ปรึกษาผู้ประกอบการอาชีพประมงที่ได้รับผลกระทบเป็นวงกว้าง ไม่มีระยะเวลาพอสมควรที่ให้ชาวประมงไทยปรับตัว และไม่มีการชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้ที่ได้รับความเดือดร้อนจากมาตรการใหม่ๆ ตลอดจนไม่มีการไตร่ตรองทบทวนก่อนออกกฎหมายว่า วิถีชีวิตของผู้ประกอบอาชีพประมงในประเทศไทย มีความแตกต่างจากทางแถบยุโรป หรือประเทศอื่นๆ โดยสิ้นเชิง อีกทั้งมีการกำหนดโทษปรับรุนแรงเกินไปไม่ได้สัดส่วนแห่งการกระทำความผิดทางอาญา มีการลงโทษทางอาญาทับซ้อนกันเกินความจำเป็น บางมาตราตามพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 ไม่ควรบัญญัติเป็นโทษทางอาญา เพราะเป็นเรื่องของวิธีการทางเอกสาร ซึ่งชาวประมงไม่มีความชำนาญ และอาจกระทำความผิดโดยขาดเจตนา เช่น มาตรา 81(2) การจัดทำสมุดบันทึกการประมง ซึ่งมีรายละเอียดมาก มาตรา 81(3) ประกอบมาตรา 82 ในเรื่องการแจ้งเข้า แจ้งออกทำเทียบเรือ มาตรา 81(4) เรื่อง การทำสัญลักษณ์ข้างเรือ เป็นต้น รวมถึง บางมาตราซึ่งเป็นความผิดที่เกิดจากอุปกรณ์สัญญาณไม่เสถียร เช่น กรณีที่เครื่องระบบติดตามเรือ หรือ VMS ชัดข้อง เห็นชัดว่า ชาวประมงมิได้มีเจตนากระทำความผิดเลย หรือความผิดเกี่ยวกับการแจ้งเข้า แจ้งออกผิดเวลาหลักเกณฑ์ เพราะเหตุนี้ขึ้นน้ำลง ซึ่งเป็นกรณีสุจริต หรือทำเทียบเรือเต็ม ทำให้ต้องจอดเรือที่ทำเทียบเรือข้างเคียง เป็นต้น

จากการศึกษาผู้วิจัยสามารถสรุปได้ว่า ในการกำหนดโทษปรับให้ได้สัดส่วนในทางอาญาตามพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 นั้นควรแบ่งการพิจารณาออกเป็น 2 กรณี คือ

กรณีที่หนึ่ง โทษปรับในความผิดที่มีการทำการประมงอันเป็นการทำลายล้างทรัพยากรทางทะเลอย่างร้ายแรงเช่นนี้ควรปรับในอัตราโทษสูงเช่น การจับปลาในฤดูวางไข่ การจับปลาโดยใช้สารพิษ การจับปลาในเขตหวงห้าม ใช้เรือไร้สัญชาติทำการประมง ทำการประมงโดยไม่มีใบอนุญาตซึ่งส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติได้ ซึ่งส่งผลกระทบอย่างร้ายแรงต่อประเทศชาติ

กรณีที่สอง ในโทษที่มีความผิดเล็กน้อยไม่ควรกำหนดเป็นโทษร้ายแรง ตามพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 เช่น ตามมาตรา 114 ได้วางหลักว่า การกระทำความผิดต่อไปนี้ให้ถือว่าเป็นการทำประมงโดยฝ่าฝืนกฎหมายอย่างร้ายแรง ตามมาตรา 113 เพราะไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรา 81 ประกอบกับมาตรา 82 ในการแจ้งเอกสารเข้าออกผิดพลาดซึ่งได้กล่าวเอาไว้ข้างต้นแล้วว่า มีรายละเอียดค่อนข้างมาก และมีเอกสารจำนวน 12 รายการ ซึ่งมีความละเอียดมากประกอบกับผู้เขียนคือ ควบคุมเรือ หรือไต่เรือซึ่งเป็นบุคคลที่มีความรู้ไม่ถนัดในการกรอกเอกสารทางราชการ จึงสามารถที่ผิดพลาดได้โดยง่ายโดยไม่เจตนา หรือคนงานในเรือประมงมีการเข้าออกหรือกลับบ้านเจ้าของเรือประมงมาเหลือนแล้ว ลืมแจ้งผู้ที่กลับมาเพียงหนึ่งรายชื่อ จึงยึดสัตว์น้ำ อุปกรณ์ทำการ

ประมง และห้ามทำการประมงเป็นระยะเวลา 30 ถึง 90 วัน ซึ่งที่เป็นการลงโทษที่เกินสัดส่วนในการกระทำ ความผิดเป็นอย่างมาก หรือหลายกรณีที่มีการปรับเป็นเงินที่สูงมากจากการกระทำ ความผิดที่ขาดเจตนา

รวมถึง กรณีลูกจ้างแรงงานในเรือมีควมเสียค่าปรับ หากอยู่ในเรือซึ่งถูกกล่าวหาว่ากระทำ ความผิด เพราะไม่ต้องตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทางทะเล 1982 (UNCLOS 1982) อันได้ระบุไว้ว่า การจับคน ชาติของรัฐใดรัฐหนึ่งจะต้องมีระยะเวลาระบุไว้ซึ่งประเทศไทยได้ระบุไว้ดังเช่น อนุสัญญานี้หากมีการฝ่าฝืนการทำ ประมงที่ลูกเรือซึ่งเป็นชาวรัฐอื่นถูกจับหรือเป็นคนสัญชาติอื่นถูกจับลูกเรืออาจต้องติดคุกระยะเวลา นานหรือถูก ปรับโดยต้องเสียค่าปรับเอง ซึ่งถือได้ว่าเป็นการไม่ได้รับความเป็นธรรม

อีกทั้ง แม้ทางภาครัฐมีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการวางหลักประกันตามหลักของอนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทางทะเล 1982 (UNCLOS 1982) ได้วางหลัก เรื่อง การกักเรือไว้ ในข้อ 73 ว่า การบังคับใช้ กฎหมายและข้อบังคับของรัฐชายฝั่งของเรือที่ถูกจับกุม และลูกเรือจะได้รับการปล่อยโดยพลัน เมื่อมีการวางเงิน ประกัน หรือหลักประกันอื่น ๆ ที่สมเหตุสมผลก็ตาม แต่ในการวางหลักประกันนั้นต้องใช้เงินเป็นจำนวนมากเกินกว่าที่ ชาวประมงจะนำมาวางได้ในยุคเศรษฐกิจเช่นนี้ จึงทำให้หลักเกณฑ์ในประกาศกรมประมง เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการในการวางเงินประกันแทนการยึดเครื่องมือทำการประมง หรือกักเรือประมง พุทธศักราช 2566 นี้ ไม่ สามารถใช้บังคับได้จริง เช่น เรือหางยาว 5 ถึง 14 เมตรต้องวางหลักประกันถึง 8,000 บาท เรือขนาดสูงสุด 9.8 ตันกรอสลำหนึ่ง ต้องวางประกันถึง 44,000บาท ในส่วนเรือประมงขนาด 10 ตันกรอสขึ้นไปถึง 20 ตันกรอส จะต้องวางประกัน 380,000 บาท ส่วนเรือขนาด 140 ตันกรอสถึง 150 ตันกรอสจะต้องวางประกันสูงถึง 4,000,000 บาท เป็นต้น

เมื่อพิจารณาถึงหลักการของ IUU Fishing (Illegal, Unreported and Unregulated Fishing) หรือการ ประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม นั้น ผู้ออกกฎหมายควรพิจารณาถึงความเหมาะสม ความ ยุติธรรม และความได้สัดส่วนของโทษในการกระทำ ความผิดทางอาญาประกอบด้วย รวมถึงควรกำหนดหลักเกณฑ์ ที่เชื่อมโยงต่อวิธีการประกอบอาชีพของชาวประมงไทยให้สามารถปฏิบัติตามได้จริง มีความสะดวกและง่ายในการ กรอก ไม่ควรกำหนดหลักเกณฑ์ ขั้นตอน หรือเอกสารมากเกินกว่าที่ชาวประมงจะสามารถทำได้ ไม่ควรกำหนดโทษ ทางอาญาในความผิดอันเกี่ยวกับเอกสาร ซึ่งวิธีการกรอกเป็นแบบเอกสารราชการอันมีความละเอียดมาก และ มี ความเป็นไปได้มากที่ชาวประมงจะกรอกผิดพลาดได้ เป็นต้น

การกำหนดโทษปรับตามพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 เห็นว่า ควรกำหนดโทษปรับสูงสุด ไม่เกินหนึ่งล้านบาท และโทษที่ปรับสูงควรเป็นโทษที่มีการกระทำ ความผิดอันเกี่ยวกับการทำลายทรัพยากรทาง ธรรมชาติ หรือเป็นการกระทำ ความผิดซึ่งส่งผลกระทบต่อส่วนรวมอย่างเช่น กฎหมายประมงในประเทศญี่ปุ่น ออสเตรเลีย ฟิลิปปินส์ ส่วนความผิดเล็กน้อยเช่นความผิดอันเกี่ยวกับเอกสารควรมีการตักเตือน หรืออบรมให้ แก่ไขให้ถูกต้องเสียก่อน และทางรัฐควรออกหลักเกณฑ์ในการกรอกเอกสารให้สามารถกรอกได้ง่าย สะดวก และ มี ความเหมาะสมกับวิถีชีวิตของชาวประมง ในการกำหนดโทษปรับนั้นควรปรับเพียงเล็กน้อยก็เพียงพอแล้ว

ประเด็นที่สาม ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่รัฐ

ทางภาครัฐมีความบกพร่องการให้ความรู้แก่บุคลากรตามหน่วยงานของรัฐ ในการตีความกฎหมายประมง โดยเฉพาะเรื่อง “เจตนา” ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของกฎหมายอาญา อันจำเป็นต้องใช้ดุลพินิจในการตีความตามพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 สาเหตุหนึ่งที่พบคือ เจ้าหน้าที่ของกรมประมงส่วนมาก จบการศึกษามาจากคณะประมง หรือวิทยาศาสตร์ จึงไม่สามารถเข้าใจหลักเจตนาได้ ทำให้ไม่มีความยืดหยุ่นในการพิจารณาการกระทำผิดของชาวประมง เจ้าหน้าที่รัฐเองก็ตีความกฎหมายไม่ตรงกัน หากเป็นเรื่องเล็กน้อยไม่ร้ายแรง ไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนไม่มีการตักเตือนให้ไปแก้ไขก่อน แต่เจ้าหน้าที่กระทำการจับกุมทันทีทันใด อย่างเช่น เรือเข้าฝั่งล่าจากที่แจ้งไว้เพียงไม่กี่นาทีก็ถูกปรับ หรือแจ้งคนขาดไปเพียงคนเดียว เพราะหลงลืม ก็ได้รับโทษปรับที่รุนแรงถึง 2,000,000 บาท เป็นต้น

นอกจากนี้ ในพระราชกำหนดการประมง 2558 นั้นได้บัญญัติให้ใช้ระบบกล่าวหาโดยเจ้าหน้าที่รัฐ ซึ่งมีประกาศของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ฉบับที่ 17 ปีพุทธศักราช 2559 ได้จัดตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่หลายหน่วยงานซึ่งเป็นหน่วยงานอื่นเข้ามาเกี่ยวข้องกับกฎหมายประมงด้วยกฎหมายนี้ทำให้การตีความกฎหมายไม่เป็นที่แน่นอนเพราะมีหน่วยงานบางหน่วยงานนั้นขาดความเชี่ยวชาญทางด้านประมงมาเกี่ยวข้องเช่น ตำรวจ ตำรวจน้ำ ทหารเรือ หรือ IUU HUNTER ซึ่งเป็นหน่วยเฉพาะกิจในการไล่ล่าชาวประมงที่กระทำผิดกฎหมาย และหากมีหน่วยงานหนึ่งได้แย้งหน่วยงานอื่นก็ไม่กล้าที่จะบอกว่าไม่ถูกต้อง แต่ปัจจุบันประกาศดังกล่าวได้ถูกยกเลิกไปแล้ว

อีกทั้งมีเรื่องระเบียบรางวัลนำจับที่กำลังจะออกระเบียบออกมาซึ่งได้วางหลักให้เจ้าหน้าที่ได้รับผลประโยชน์หรือผลตอบแทนในเรื่องของรายได้จากรางวัลนำจับเนื่องด้วยกฎหมายประมงมีโทษร้ายแรงมีการเปรียบเทียบปรับค่อนข้างสูง ทำให้เจ้าหน้าที่ที่ต้องการเลื่อนขั้นทำการจับกุมชาวประมงหรือกล่าวหาชาวประมงเป็นจำนวนมากเนื่องด้วยได้รางวัลในการตามจับและมีการเลื่อนขั้นเลื่อนตำแหน่งเพิ่มขึ้น

ในกฎหมายประมงของทั้งประเทศญี่ปุ่น ออสเตรเลีย และฟิลิปปินส์นั้นไม่มีบัญญัติไว้เหมือนอย่างในประเทศไทย ซึ่งกล่าวไว้แล้วในบทที่ 3

5.2 ข้อเสนอแนะ

5.2.1 การแก้ไขปัญหาความจำเป็นเรื่อง การจัดทำเอกสารเกี่ยวกับการทำการประมง และการติดตั้งอุปกรณ์ติดตามเรือประมง

- 1) รัฐควรช่วยอุดหนุนค่าใช้จ่ายในการติดตั้งระบบติดตามเรือ หรือ VMS ให้แก่ชาวประมง ตั้งแต่ค่าใช้จ่ายในการติดตั้ง และค่าใช้จ่ายรายเดือน
- 2) รัฐควรหามาตรการแก้ปัญหาระบบ ERROR ระบบติดตามเรือ หรือ VMS และควรให้เปิด ระบบติดตามเรือ หรือ VMS เฉพาะช่วงออกทำการประมงเท่านั้น และเจ้าหน้าที่ควรมีความยืดหยุ่นในการบังคับใช้

กฎหมาย กรณีระบบติดตามเร็ว ERROR ซึ่งเกิดจากความผิดพลาดของระบบ อันมิใช่เจตนาในการกระทำความผิดของชาวประมง

3) ควรมีการลดจำนวนปริมาณการทำเอกสารให้แก่ชาวประมงในทางปฏิบัติ ควรให้ทำโดยละเอียด เฉพาะครั้งแรกเท่านั้น โดยกรมประมงจะต้องประสานงานกับกรมเจ้าท่าในการตรวจสอบเอกสารทางระบบอิเล็กทรอนิกส์โดยใช้ระบบ E285 เพื่อมิให้เป็นภาระให้กับชาวประมง และเป็นการลดภาระค่าใช้จ่ายต่างๆให้แก่ชาวประมง ควรให้ชาวประมงทำเอกสารเท่าที่จำเป็น เช่น สมุดบันทึกการทำประมง ใบอนุญาตการใช้เรือ ใบทะเบียนเรือ

4) ควรจัดทำเอกสารสมุดบันทึกการทำประมงให้ผู้ควบคุมเรือ หรือไตเรือให้สามารถทำได้โดยง่าย ไม่ซับซ้อน และไปจัดแยกประเภทปลาในชั้นตอนซึ่งจริงหน้าท่า หรือแพปลา

5) กรมประมงควรมีการจัดการอบรม ประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับกฎหมายประมงให้แก่ชาวประมงเป็นภาษาที่เข้าใจโดยง่าย ไม่ว่าจะเป็นการเผยแพร่คลิปสอนให้ความรู้ทางโซเชียลมีเดีย การจัดอบรมนอกสถานที่ เป็นต้น

5.2.2 การแก้ไขปัญหาค่าปรับไม่ได้สัดส่วนทางอาญา กรณีที่มีการกระทำความผิดเพียงเล็กน้อย

1) ควรมีการแก้ไขกฎหมายประมง หรือพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558 โดยตราเป็นพระราชบัญญัติการประมงไทย พ.ศ. ... โดยควรพิจารณาโทษที่เหมาะสม และได้สัดส่วนแห่งการกระทำความผิดมาใช้ในกฎหมายประมง รวมถึงไม่ควรลงโทษทางอาญาและลงโทษทางปกครองทับซ้อนกันเกินความจำเป็น ควรนำหลักมาตรฐานการกำหนดโทษปรับทางอาญาของต่างประเทศมาประกอบการพิจารณาด้วย ในส่วนเกี่ยวกับโทษทางอาญาบางมาตราไม่ควรนำมาบัญญัติเป็นโทษทางอาญา หรือมาตรการทางปกครอง หากนำรูปแบบมาจากต่างประเทศ ควรคำนึงถึงบริบทของประเทศไทยทั้งเงื่อนไขทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง วัฒนธรรม และวิถีชุมชน ที่แตกต่างกัน ค่าของเงินในไทย ซึ่งแตกต่างกับค่าของเงินในต่างประเทศมาก และการร่างกฎหมายทุกครั้งควรมีความละเอียดรอบคอบ ใช้หลักนิติศาสตร์หลักเดียวมิได้ ควรศึกษาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นโดยภาพรวมทั้ง ด้านเศรษฐกิจ ธุรกิจ รัฐศาสตร์ รวมถึง ควรมีผู้เชี่ยวชาญทั้งภาคทฤษฎี ภาคปฏิบัติ และผู้ที่ได้รับผลกระทบมาร่วมพิจารณาในการร่างกฎหมาย เพื่อให้เข้ากับวิถีทำการประมงให้เป็นไปตามมาตรฐานยุคใหม่ พร้อมด้วยการร่างกฎหมายประมงนั้นต้องให้ระยะเวลาชาวประมงไทยซึ่งคุ้นชินกับวิถีการทำประมงแบบดั้งเดิมมานานหลายสิบปี หากมีประเด็นหรือหลักการใหม่ที่ต่างไปจากเดิม ต้องกำหนดระยะเวลาพอสมควรให้พวกเขาปรับตัว และควรมีการชดเชยค่าเสียหายให้แก่ให้แก่ผู้ที่ได้รับความเดือดร้อนจากมาตรการใหม่ๆ ตลอดจนควรคำนึงถึงสภาพทรัพยากรสัตว์น้ำ สิ่งแวดล้อม และวิถีชีวิตของผู้ประกอบอาชีพประมงในประเทศไทย ซึ่งมีความแตกต่างจากทางแถบยุโรป หรือประเทศอื่นๆโดยสิ้นเชิง

2) ในกรณีการกำหนดโทษปรับ ควรพิจารณาหลักความได้สัดส่วนในทางอาญาจากความร้ายแรงแห่งการกระทำความผิด หากเป็นการกระทำความผิดซึ่งส่งผลกระทบต่อการทำประมงที่ทำลายทรัพยากรทางธรรมชาติ

ทางทะเล ทำให้สังคมเกิดผลกระทบที่รุนแรง เช่น การจับปลาในฤดูวางไข่ การทำการประมงในเขตอนุรักษ์ หรือ หวงห้าม เรือที่ทำการประมงไม่มีใบอนุญาตที่ถูกต้อง เป็นต้น ควรกำหนดโทษปรับอย่างสูง ส่วนความผิดเล็กน้อย เช่น การกรอกเอกสารมาถูกต้องของชาวประมง เพราะผู้ควบคุมเรือ หรือไต้เรือมีความรู้ น้อย ไม่มีความชำนาญในการกรอกเอกสารทางราชการ ควรมีการตักเตือนเสียก่อน และควรกำหนดโทษปรับเพียงเล็กน้อย

3) ควรยกเว้นลูกจ้างแรงงานในเรือมีควมเสียค่าปรับ ตามมาตรา 166 ตามพระราชกำหนดฉบับนี้ หากแรงงานประมงอยู่ในเรือซึ่งถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิด ด้วยเหตุว่า ไม่ต้องตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทางทะเล 1982 (UNCLOS 1982) กรณีวางประกันรัฐควรปล่อยเรือโดยพลันตามหลักของ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทางทะเล 1982 (UNCLOS 1982) ได้วางหลักเรื่องการกักเรือไว้ว่า ในข้อ 73 และทางรัฐบาลควรมีการแก้ไขประกาศกรมประมงเรื่องกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการวางประกันแทนการยึดเครื่องมือทำการประมงหรือกักเรือประมง พุทธศักราช 2566 ให้มีการวางหลักประกันให้ตรงกับสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบันของชาวประมง คือ ให้ชาวประมงวางหลักประกันเพียง 1 ใน 10 ของมูลค่าที่แท้จริงของเรือลำนั้น และจะต้องเป็นเรือที่กระทำความผิดจริงในขณะทำการประมง

5.2.3 การแก้ไขปัญหาการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่รัฐ

ควรมีการให้ความรู้แก่บุคลากรตามหน่วยงานของรัฐมากกว่านี้ โดยการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงาน (Standard of Procedures/SOP) ของเจ้าหน้าที่ให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน ควรจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานทางโซเซียล ให้แก่เจ้าหน้าที่ในการตีความกฎหมาย และควรมีความยืดหยุ่นในบางกรณีอย่างเช่นหน่วยงานอื่น เช่น ความรู้ในการตีความกฎหมายประมง การพิจารณา “หลักเจตนา” แม้ไม่กำหนดคำว่า เจตนา ไว้ในตัวบท ก็ต้องพิจารณาถึงเจตนาในการกระทำความผิดเป็นลำดับแรก ซึ่งเจ้าหน้าที่รัฐเองก็ตีความกฎหมายไม่ตรงกัน หากเป็นเรื่องเล็กน้อยไม่ร้ายแรงควรตักเตือนให้ไปแก้ไขก่อน มิใช่จับกุมทันทีทันใด ทำให้ชาวประมงเกิดความหวาดกลัวไม่กล้าที่จะประกอบอาชีพประมงไทย ซึ่งต่อไปอาจส่งผลกระทบต่อสันคลอนเศรษฐกิจภายในประเทศ ธุรกิจต่อเนื่อง แรงงานแม่ค้า รวมถึงประชาชนผู้บริโภคอาหารทะเลต่อไป

สุดท้ายนี้ ผู้วิจัยมีความเห็นว่า ทางภาครัฐบาลควรเร่งแก้ไขพระราชบัญญัติการประมง เพื่อลดความเดือดร้อน และความเสียหายให้แก่ชาวประมงไทยผู้ประกอบการอาชีพโดยสุจริต ตลอดระยะเวลา 9 ปีที่ผ่านมา โดยคำนึงถึงความได้สัดส่วนในการกำหนดโทษแห่งการกระทำความผิดในทางอาญา ควรมีการควบคุม อบรม ให้ความรู้ ในการตีความตามกฎหมายให้แก่เจ้าหน้าที่รัฐให้ถูกต้อง ทั้งการออกกฎหมายนี้ควรให้สอดคล้องแก่วิถีชีวิตของชาวประมงไทยโดยคำนึงถึงหลักความยุติธรรม และผลกระทบที่จะเกิดขึ้นโดยภาพรวมทั้ง ด้านทรัพยากรทางทะเล ด้านเศรษฐกิจ ธุรกิจ รัฐศาสตร์ ประกอบกันด้วย เพราะความยุติธรรมที่ล้ำค่าคือ ความยุติธรรม กฎหมายนั้น เป็นเพียงเครื่องมือในการสร้างความสงบสุขในสังคมเท่านั้น มิใช่เครื่องมือในการสร้างความเดือดร้อน และเป็นอุปสรรคต่อวิถีชีวิตของผู้ประกอบอาชีพโดยสุจริตดังเช่น ชาวประมง ผู้เป็นเสมือนกระดูกสันหลังของประเทศชาติ

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

- ‘ค่าครองชีพในญี่ปุ่นโดยเฉลี่ยและเคล็ดลับในการใช้ชีวิตที่ญี่ปุ่น’
< <https://we-xpats.com/th/guide/as/jp/detail/10831/>> สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2567.
- ‘ค่าแรงคนจบใหม่ ใช้ชีวิตในกรุงเทพฯ เท่าไหร่พอ’ (1 พฤษภาคม 2566)
<<https://www.thaipbs.or.th/news/content/327195>> สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2567.
- วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์, การแก้ไขปัญหาการประมงโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย (IUU Fishing)
ของประเทศไทยในรอบ 5 ปี (ม.ป.ป.)
- ‘ญี่ปุ่นจ่อขึ้นค่าแรงเป็น 240 บาทต่อชั่วโมง หวังแก้ปัญหาเงินเฟ้อ แรงงานขาดแคลน’ (31 กรกฎาคม 2566),
<https://www.thairath.co.th/money/economics/world_econ/2713733>
สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2567.
- นันทา เพชรดี, ‘การกำหนดโทษอาญา: ศึกษาโทษปรับกรณีทุจริตในการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ’
(วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2561).
- ดลนภา นันทวโรไพโร, *มาตรการการลงโทษภายใต้พระราชกำหนดประมง พ.ศ. 2558ต่อการปฏิบัติตามพันธกรณี
ภายใต้กฎข้อบังคับขององค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ (FAO) และกฎข้อบังคับ (IUU)
ของสหภาพยุโรปที่มีผลกระทบต่อวิกฤตประมงไทย* (ม.ป.ป.).
- ปกป้อง ศรีสนิท, *กฎหมายอาญาชั้นสูง* (สำนักพิมพ์วิญญูชน 2563).
- ปกป้อง จันวิทย์, *การวิเคราะห์กฎหมายด้วยหลักเศรษฐศาสตร์* (มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อพัฒนาประเทศไทย
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย 2554).
- ‘เปรียบเทียบค่าใช้จ่าย 8 เมืองยอดฮิตในประเทศออสเตรเลีย’ (6 มกราคม 2566),
<<https://one-educationgroup.com/study-in-australia-living-cost/>>
สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2567.
- เพชรลดา สำลีทอง, ‘โทษปรับแบบหน่วย’ (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2557).
- มูลนิธิอาสาสมัครเพื่อสังคม และเครือข่ายฯ, ‘พื้นที่คนรุ่นใหม่ งานอาสาสมัคร’
<<https://thaivolunteer.org/>> สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2567.
- ‘สวนทางรายได้! กรุงเทพฯ อันดับ 2 เมืองค่าครองชีพแพงสุดใน 6 เมืองหลวงเอเชียตะวันออกเฉียงใต้’
(14 กรกฎาคม 2564) <<https://www.bltbangkok.com/bangkok-update/36435/>>
สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2567.

บรรณานุกรม (ต่อ)

สมยศ วงษ์ดี, การนำระบบโทษปรับโดยคำนึงถึงฐานะทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิดมาใช้กับกระบวนการยุติธรรมของไทย (คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2563).

‘ออสเตรเลียขึ้นค่าแรงขั้นต่ำ 5.75% มีผล 1 ก.ค. 66 นี้ คาดเกือบ 2.75 ล้านคนได้ขึ้นค่าแรง’ (7 มิถุนายน 2566), <<https://prachatai.com/journal/2023/06/104472>> สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2567.

อัจฉรียา ชูตินันท์, *อาชญาวิทยาและทัณฑวิทยา* (สำนักพิมพ์วิญญูชน 2557).

‘Australian Government’ <<https://www.afma.gov.au/fisheries-management/fishing-rights-and-permits>> สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2567.

Katelin Reisinger, ‘Japan’s Overfishing Problem’ (7 November 2022).

<<https://themiawave.org/10339/uncategorized/japans-overfishing-problem/>>
สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2567.

‘Philippine Fisheries Code of 1998 (Republic Act No. 8550)’

<<https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC016098/>>
สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2567.

The gateway to environmental law, ‘Fisheries Act, 1949 (Act No. 267 of 1949)’

<<https://www.ecolex.org/details/legislation/fisheries-act-1949-act-no-267-of-1949-lex-faoc001710/>> สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2567.

ภาคผนวก

ผู้ให้สัมภาษณ์ท่านที่ 1



ดร. วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์

อดีตสมาชิกวุฒิสภา ที่ปรึกษасมาคมประมงแห่งประเทศไทย อดีตนายกสมาคมการประมงนอกร่น้ำไทย
และอดีตประธานสมาคมประมงแห่งประเทศไทย

1. ท่านมีความเห็นอย่างไรที่มีกฎหมายควบคุมว่า

1.1 ต้องติดตั้ง vms

ต้องเข้าใจก่อนว่า ก่อนการได้ใบเหลืองจากสหภาพยุโรป กฎหมายไทยที่บังคับใช้อยู่ คือ พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 ซึ่งไม่มีประเด็นของการต้องติดตั้ง VMS เรื่องนี้เพิ่งจะเกิดขึ้นในภายหลังที่เราได้รับใบเหลืองจาก EU แล้ว โดยมีคำสั่ง คสช.ออกมาบังคับใช้กับเรือที่มีขนาดตั้งแต่ 60 ตันกรอสขึ้นไป ทั้งนี้ เพื่อติดตามเรือประมงมิให้ทำผิดกฎหมายโดยเฉพาะในประเด็นของการทำประมงในเขตหวงห้ามหรือออกนอกเขตที่กฎหมายกำหนด ผมอยากจะทำความว่า ปัญหาของการประมงไทยในช่วงเวลาที่ผ่านมา นั้น ส่วนหนึ่งของปัญหาที่เกิดขึ้นและสะสมมานั้นเกิดจากการไม่ได้บังคับใช้กฎหมาย ภายใต้ พรบ.ประมง 2490 แม้เรามีกฎหมายก็จริง แต่ไม่ได้มีการบังคับใช้เลย ซึ่งในหลายประเด็นคือมันยังบังคับใช้ได้ แต่ไม่มีการบังคับใช้ ยกตัวอย่างง่ายๆ ก็คืออย่างเรือเรือประมงนี้ หากเราเอากฎหมายเข้าไปจับ ถ้าเป็นเรือที่ถูกกฎหมายทั้งหมด จะต้องมีเอกสาร 3 ใบ ประกอบด้วย

1. ต้องมีใบทะเบียนเรือ
2. ใบอนุญาตใช้เรือ และ

3. อาชญาบัตรทำประมง สมัยนั้น ยังไม่มีเรื่องการรายงานเข้ามาเกี่ยวไม่มีแรงงานที่เป็นแรงงานต่างด้าว นอกจากนี้ ยังมีอันที่ 4 คือ เครื่องมือประมง ที่มีการใช้ผิดประเภท ซึ่งถือว่าเป็นการผิดกฎหมายด้วย

ข้อเท็จจริง คือ ประเภทที่ 1 มีเรือบางลำที่มันไม่มีทะเบียนเลย พอไม่มีทะเบียนคุณก็ไม่สามารถไปขอใบอนุญาตใช้เรือ เมื่อไม่มีใบใช้เรือ ก็ไปขออาชญาบัตรไม่ได้ ฉะนั้นมันก็ผิดหมด ประเภทที่ 2 มีทะเบียนเรือ แต่ไม่มีใบอนุญาตใช้เรือ และทำให้ไม่มีอาชญาบัตร ประเภทที่ 3 ก็คือ มีใบทะเบียนเรือ มีใบอนุญาตใช้เรือ แต่ไม่มีอาชญาบัตร และประเภทที่ 4 ก็คือ มีใบอนุญาตครบหมด แต่ใช้เครื่องมือผิดประเภทจากเครื่องมือที่ได้รับอนุญาต ฉะนั้นมีอยู่ 4 ระดับที่เข้าข่ายความผิด ตาม IUU ซึ่งพอ IUU มาปั๊บ รัฐบาลในขณะนั้น ก็กวาด 4 ประเภทเนี่ย ให้ผิดกฎหมายทั้งหมดเลย ฉะนั้น เรือที่ถูกจอดอย่างที่เราเห็นกัน มันเพราะกรณีนี้ ที่จริงแล้ว ทั้ง 4 กรณีจะเอาผิด อย่างน้อย 3 กรณี ทะเบียนเรือ ใบใช้เรือ แล้วก็อาชญาบัตร อาจจะทำให้ผิดก็ได้ แต่ประเภทที่ 4 ใช้เครื่องมือประมงผิดประเภท ไม่ควรจะให้ผิดก็ให้เขาปรับเปลี่ยนประเภทเครื่องมือให้มันถูกต้องก็ทำได้ แต่รัฐบาลในขณะนั้นไม่ยอมทำสาเหตุของผู้ประกอบการที่ทำผิดในกลุ่มประเภทที่ 4 เพราะว่า ตอนนั้น

รัฐบาลเขามีนโยบายในการควบคุมเรือประมงที่ทำประมงด้วยเครื่องมืออวนลาก เมื่อชาวประมงเขาไปขออนุญาตจากกรมประมง กรมประมงบอกว่าเขาควบคุม เขาห้ามต่อเรือประมงเพิ่ม ห้ามอนุญาตให้ใช้เครื่องมือประมงประเภทอวนลากเพิ่มเติม กรมฯจึงออกใบอาชญาบัตร (ใบอนุญาต) เครื่องมืออวนลากตามที่ขอไม่ได้ แต่ให้ใบอนุญาตอื่นได้ บอกคุณเอาใบอาชญาบัตรอวนลอยไปก็แล้วกัน ซึ่งเกิดการสมยอมกันทั้งคู่ ทั้งเจ้าหน้าที่รัฐ ทั้งเจ้าของเรือ โดยรู้กันว่า เครื่องมือที่ชาวประมงใช้ยังคงเป็นเครื่องมืออวนลากตามที่อยากได้ แต่ใช้ใบอนุญาตเครื่องมืออวนลอยแทน โดยไม่มีใครตรวจสอบหรือตรวจจับ ฉะนั้นประเภทนี้เนี่ย มันไม่ควรจะให้เขาผิด มันควรจะโอเคให้ไปใช้เครื่องมือที่ถูกต้องตามที่อาชญาบัตรระบุ หรือว่าออกอาชญาบัตรใหม่ให้ตรงกับเครื่องมือได้ใหม่ ซึ่งก็จะช่วยได้หลายร้อยลำ แต่รัฐบาลกวาดเรียบเลย เป็นจำนวนเยอะ อย่างของเวียดนามทุกวันนี้ เขาได้ใบเหลืองมา 7-8 ปีแล้ว แต่เรือบางลำยังไม่จดทะเบียนเลย ไม่เห็น EU ไปไล่บี้เลย แต่ประเทศไทยไล่บี้มาตลอด นี่คือการที่มาที่ไปของปัญหา IUU ซึ่งขอตอบประเด็นนี้ก่อนที่จะตอบคำถามลงลึกเป็นข้อๆต่อไปกล่าวโดยรวม ที่ถามมาทั้ง 3 ประเด็น คือ การติดตั้งอุปกรณ์ VMS การจัดทำสมุดบันทึกการประมง และการแจ้งเข้าแจ้งออกเรือ นั้น โดยส่วนตัวเห็นด้วย กับที่บัญญัติไว้ตามมาตรา 81 แต่ประเด็นก็คือว่าอุปกรณ์ VMS ที่ติดนั้น ควรจะบังคับกับเรือที่ออกไปทำประมง ทุกวันนี้บังคับตั้งแต่ประเภทเรือ ถ้าคุณเป็นเรือประมง คุณต้องมีอุปกรณ์นี้ ไม่ว่าจะคุณจะออกหรือไม่ออกก็แล้วแต่ การติดตั้ง VMS ในการบังคับใช้มี 2 ระยะ ในระยะเริ่มแรกคือ เริ่มติดตั้งตามคำสั่ง คสช. ที่ 10/2558 เจ้าของเรือประมงทุกคนถูกบังคับให้ต้องติดตั้งอุปกรณ์ VMS ทุกลำ ไม่ว่าจะคุณจะมีเรือหรือไม่มีเรือ หรือเรือมันจมไปแล้ว แต่ทะเบียนเรือยังอยู่ ถ้าไม่ติดตั้ง กรมประมงก็ไปตามจับเจ้าของเรือมาเสียค่าปรับ ถ้าจำไม่ผิด มีจำนวนกว่า 5,000 ราย ทำให้เดือดร้อนไปทั่ว เพราะนอกจากเสียค่าปรับแล้ว

ยังต้องเดินทางมาเสียค่าปรับถึงในกรุงเทพฯด้วย ส่วนระยะที่สอง คือ ที่มีการออกเป็นพระราชกำหนดการประมงแล้ว ประเด็นปัญหา ข้อแรกก็คือว่า ยังไปบังคับให้ติดตั้งอุปกรณ์นี้ ไม่ว่าจะมื่อเรือ หรือไม่มีเรือ หรือว่าออกทำการประมง หรือไม่ออกทำการประมงก็ตาม ก็ต้องติดตั้ง

ปัญหาที่ 2 มาบังคับใช้ว่า อุปกรณ์ VMS นี้ จะต้องทำงานตลอดเวลาหลังจากติดตั้งแล้ว ไม่ว่าจะเรือจะออกทำการประมงหรือไม่ก็ตาม ถ้าไม่ทำงานก็เป็นความผิดของเจ้าของเรือ จริงๆ แล้วความผิด ถ้าไม่ทำงาน มีสาเหตุตั้งหลายอย่าง ไม่ว่าจะระบบที่กรมประมงผิดพลาด ดาวเทียมผิดพลาด หรืออุปกรณ์ที่เรือผิดพลาด ตอนนั้นเขาลงให้ชาวประมงหมดเลย ต่อมาก็มีการแก้ไขให้แจ้งงัดใช้ได้ มีช่วงเวลาในการซ่อมบำรุง ฯลฯ เขาก็ผ่อนผันให้ แต่ก็ยังบังคับว่า ถ้าเป็นเรือประมงที่มีใบอนุญาตก็ต้องมี ซึ่งเพิ่งจะมีการผ่อนผันใหม่ว่า สำหรับเรือที่ไม่มีใบอนุญาตประมงว่าไม่ต้องติด แต่เดิมต้องติดด้วย ที่เห็นตัวในการติดอุปกรณ์นี้ คือ ตอนนี้อย่างไร เขาก็ใช้ระบบควบคุมการทำการประมงด้วยการใช้ VMS ทั่วโลกเขาใช้กับประมงพาณิชย์ทั้งหลาย เขาก็บังคับให้ติด VMS เพื่อที่จะติดตามเรือขณะทำการประมง อันที่จริง VMS ไม่ใช่เรื่องใหม่สำหรับเรือประมงนอกน่านน้ำ แต่ไม่ค่อยมีใครทราบ แม้แต่กรมประมงของไทย ซึ่งเมื่อก่อนยังไม่บังคับใช้ แต่เจ้าของเรือติดตั้งกันเอง ตั้งแต่เมื่อก่อนปี 2540 เพื่อที่จะได้ทราบว่าเรือของตนแล่นอยู่ตรงไหน เรือของผมนเองก็เอาตัวรอดจากอันตรายในขณะอยู่ต่างประเทศ 2-3 กรณี กรณีแรกคือว่า ขณะที่เรือประมงของเราจับปลาที่ไซมาเลียอย่างถูกต้องตามกฎหมาย

แต่ถูกโจรสลัดจับไปเรียกค่าไถ่ ถามว่าพอเรือรายงานว่าถูกจับแล้ว ถามว่าเรารู้ไหม คำตอบคือเรารู้ เพราะที่เรือติดตั้งอุปกรณ์ VMS และที่ออฟฟิศเรามีตัวมอนิเตอร์ เราจึงสามารถแจ้งไปที่ศูนย์ต่อต้านโจรสลัดสากล บอกว่าเรือเราถูกโจรสลัดจับกุมไป ขณะนี้เรือแล่นอยู่ในตำแหน่งไหน ขอให้เขาไปตามให้ ไปช่วยลูกเรือ และเอาเรือคืน กรณีที่ 2 ที่ไปโดนจับที่เอริเทรีย เราก็กู้ตำแหน่งของเรือที่ Tracking โดย VMS ไปสู้ ฉะนั้น VMS คือ อุปกรณ์ติดตามเรือที่เป็นไปตามมาตรฐานของโลก ไม่ได้บังคับเฉพาะประเทศไทย แต่ที่เป็นปัญหา คือ ประเทศไทยออกกติกาบังคับบนความไม่รู้ ไม่เข้าใจ คือบังคับจนแน่น ทำอะไรก็ผิด พวกนี้เข้าใจผิดๆ

ฉะนั้น จะทำอย่างไรซึ่งขณะนี้ก็ยังเป็นปัญหาเพราะความไม่มีเสถียรภาพของอุปกรณ์ VMS ที่ติดตั้งอยู่บนเรือและระบบเครื่องมอนิเตอร์ที่ตั้งอยู่ที่กรมประมง เพราะ VMS กระโดด กล่าวคือ เรือจอดอยู่ริมฝั่งแม่น้ำ แต่เครื่องมอนิเตอร์ VMS ที่ตั้งอยู่ที่กรมประมง บอกว่าเรืออยู่กลางแม่น้ำ หรือกรณีที่เรือทำการประมงใกล้เขตแดนทางทะเลของไทย แต่เครื่องมอนิเตอร์ระบุว่าเรือออกไปทำการประมงอยู่นอกน่านน้ำไทย ซึ่งทั้ง 2 กรณี กรมประมงก็นำไปร้องทุกข์กล่าวโทษเป็นคดีมาแล้วหลายครั้ง ดีหน่อย ที่ตอนนี้มีการแก้ไข โดยให้เวลาในการแก้ไข หาก VMS ของเราไม่ทำงานโดยไม่ต้องกลับเข้าฝั่งในทันทีเหมือนในช่วงแรกที่บังคับกันความต้องการของชาวประมงให้เขาบังคับใช้เฉพาะกรณีที่เรือลำนั้นออกไปทำการประมงคือ เรือที่อยู่ในฝั่งไม่ควรจะมาบังคับให้เปิดอุปกรณ์เพื่อติดตาม เพราะว่า หลักการก็คืออุปกรณ์นี้สำหรับที่จะติดตามเรือ เพื่อดูการทำการประมงที่ผิดกฎหมาย หรือทำการประมงนอกเขตอนุญาตการประมงไม่ชอบด้วยกฎหมาย ไม่ใช่ติดตามเรือที่ไม่ได้ทำการประมง

1.2 ต้องมีการจัดทำสมุดทำการประมง

เรื่องลือกบึกหรือสมุดทำการประมงนี้เป็นความจำเป็น เพราะเกี่ยวข้องกับปริมาณสัตว์น้ำที่เราจับได้ ซึ่งจะไปรวมถึงการจับปลาทั้งหมดว่า อยู่ในกรอบของ MSY ที่กำหนดไว้หรือไม่ แต่ตอนนี้ประเด็นปัญหาคือ บังคับใช้เฉพาะกับเรือประมงพาณิชย์ จริงๆต้องบังคับใช้กับเรือประมงทุกลำที่สำคัญไม่ว่าจะเป็นพาณิชย์หรือพื้นบ้านก็ตาม เรือประมงทุกขนาดจะต้องทำ แต่วันนี้เรือประมงพื้นบ้านไม่ทำ จึงไม่สามารถตอบได้ว่าเราทำการประมงเกินหรือไม่ เกินกรอบ MSY ซึ่งเป็นปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่ทั่วถึงและเป็นธรรม ประเด็นที่สอง คือ ปัญหาของการลงบันทึก หากไปเขียนผิดแล้วแก้ ก็จะเป็นปัญหาในข้อกฎหมายว่า การบันทึกข้อความอันเป็นเท็จ เขามองว่าลือกบึก คือ เอกสารราชการ หากไปแก้ไข คือผิด ประเด็นอยู่ที่ไม่ตั้งใจกับตั้งใจ ยกตัวอย่างโดยไม่ตั้งใจ เช่น การลงชนิดสัตว์น้ำผิด การลงผิดช่อง บางครั้งก็มีปัญหาในเรื่องปริมาณของสัตว์น้ำที่จับได้เพราะ บนเรือไม่มีเครื่องชั่ง ก็ขึ้นอยู่กับปริมาณว่า ยอมรับความผิดพลาดได้แค่ไหน เพราะต้องระบุเป็นกิโล ส่วนความผิดโดยตั้งใจ คือ ออกไปทำการประมงข้างนอกเขต แต่มาลงบันทึกว่าอยู่ในเขตพวกนี้เป็นความผิดโดยตั้งใจ แต่ไม่ควร มาเอาโทษรุนแรงเกี่ยวกับเรื่องยิบย่อยเหล่านี้

1.3 การแจ้งเข้า แจ้งออก PIPO

เรื่องแจ้งเข้าแจ้งออก ประเด็นปัญหามีอยู่ว่า กฎหมายบังคับว่าเรือประมงพาณิชย์ทุกลำต้องแจ้งเข้าแจ้งออก ไม่ว่าจะออกจากท่าไปไหนก็ช่าง ซึ่งจริงๆแล้วถ้าจะบังคับควรจะบังคับเรือทุกลำเฉพาะที่ออกไปทำการประมง ไม่ใช่เรือทุกลำที่มีการเคลื่อนย้ายออกจากท่าเดิมก็ต้องแจ้ง ในวันนี้ไม่ว่าจะไปขึ้นคานก็ต้องแจ้งย้ายเรือไปลงน้ำแข็ง ก็ต้องไปแจ้งเขา เติมน้ำมันก็ต้องไปแจ้งเขา เป็นปัญหามาก รวมทั้งเรื่องที่จอดเรือ เคยมีกรณีของเรือที่นครศรีธรรมราช มีเรือลำหนึ่งแจ้งว่าจะเข้ามาจอดที่ท่าเทียบเรือแห่งหนึ่งในแม่น้ำ พอเรือมาถึง ท่าเรือนั้นมีเรือจอดเต็ม ก็ไปจอดที่ท่าเทียบเรือที่อยู่ฝั่งตรงข้าม ปรากฏว่า ถูกจับโดยกล่าวหาว่าทำผิดกฎหมายอีก ปรับไป 500,000 บาท ดังนั้น การแจ้งเข้าออกต้องแก้ไขให้แจ้งเฉพาะเรือที่จะออกไปทำการประมงเท่านั้น นอกจากนี้ ยังมีประเด็นของระยะเวลาที่เหลื่อม ทั้งเวลาที่แจ้งเข้าและแจ้งออกกับการเข้าออกจริง ก็มีประเด็นปัญหาด้วย ทั้งการเข้าก่อนหรือหลังเวลาที่แจ้ง เพราะความซ้ำเร็ว มีสิทธิคลาดเคลื่อนได้ อันเนื่องมาจากกระแสน้ำ กระแสลม หรือการขัดข้องของเครื่องยนต์

2. ท่านมีความเห็นอย่างไรในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่รัฐในการจับกุมชาวประมงโดยกรณีความผิดเล็กน้อย ควรมีการตักเตือนก่อน ในกรณีการกระทำซึ่งไม่มีเจตนา เช่น การจัดทำเอกสารหรือเครื่องมือบางอย่างขัดข้อง

จริง ๆ พวกนี้เป็นหลักการทั่วไป แม้แต่ EU ในประเทศต่าง ๆ ที่เป็นสมาชิกของ EU เขามีกรอบความชัดเจนในการลงโทษ เช่น หากว่าการทำผิดใช้ใหม่ เป็นความผิดครั้งแรก เขาใช้วิธีการตักเตือน แต่ของเราเนื่องจากกฎหมายไม่เปิดช่องให้ทำได้ นอกจากนี้ ในช่วงแรกเนื่องจากว่า EU มันเฝ้าติดตามตลอด

ดังนั้น รัฐบาลก็กลัว EU พยายามบังคับกฎหมายให้เข้มงวดเต็มที่ที่สุด แต่ตอนนี้ เราอยู่ระหว่างแก้กฎหมายถ้าแก้กฎหมายแล้ว สามารถที่จะผ่อนหนักเป็นเบาลงได้

3. ในกรณีที่เรือประมงถูกดำเนินคดี ท่านเห็นด้วยหรือไม่ที่มีการกักเรือควรมีการวางหลักทรัพย์อื่นแทนการกักเรือ และควรปล่อยเรือโดยพลันเมื่อมีการวางหลักประกันแล้วหรือไม่ อย่างไร

ประเด็นก็คือว่า การกักเรือ คุณต้องดูตามหลักความจริงว่าอย่างเช่น พอเรือถูกจับ เจ้าหน้าที่ก็จะใช้อำนาจตามกฎหมายที่ให้อำนาจทั้งสั่งกักเรือ ยึดเครื่องมือ ยึดสัตว์น้ำ แต่เจ้าหน้าที่ใช้อำนาจไปในทางมิชอบ กล่าวคือ ไม่ได้ดูหลักความจริงที่ว่าความผิดนั้น จำเป็นต้องกักเรือหรือไม่เช่น ที่นครศรีธรรมราช เรือที่ว่า จอดติดฝั่งแม่น้ำ หลังจากเข้าไปจับแล้ว อันดับแรกคือ เขาสั่งกักเรือ

อันดับสองคือไปสั่งยึดเครื่องมือ และสามคือ ไปสั่งยึดสัตว์น้ำ ทั้งๆที่ไม่เกี่ยวกับความผิดเลย

ถามว่าเกี่ยวข้องตรงไหน กับการจอดเรือผิดที่ ไม่เกี่ยวกันเลย แต่ไปใช้อำนาจของตัวเองว่ากฎหมายให้อำนาจก็เลยสั่งหมดทั้งสามอย่าง จึงเป็นปัญหาในทางปฏิบัติ แต่เป็นการใช้วิจารณ์โดยมิชอบของพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือการตีความตามอำเภอใจมากกว่า

อีกกรณีหนึ่ง คือ ในกรณีของการกักเรือ ที่เหมือนกับศาลไม่ให้ประกัน สำหรับการประมงนั้น

การกักเรือมันเป็นมาตรการลงโทษขั้นต้น ทั้งๆที่ยังไม่รู้ว่่าที่ถูกจับถูกกล่าวหา นั้นเป็นความผิดหรือไม่ แต่มีการใช้อำนาจลงโทษไปแล้ว ซึ่งไม่ใช่เรื่องของการที่จะไปประณัยยับยั้ง คือ ถ้าเรือไม่ได้ทำความผิดเรือไม่ได้ใช้กระทำความผิด ถามว่าแล้วคุณไปกักเค้าทำไม เพราะฉะนั้น ต้องกลับมาสู่การวินิจฉัยว่า ควรกักเรือหรือไม่กักเรือ ในช่วงแรกที่เขียนกฎหมาย ไม่มีการกำหนดให้มีการวางประกัน ต่อมามีการแก้ไข แต่อธิปไตยกรรมประมงไม่ยอมออกระเบียบในการวางหลักประกัน จนกระทั่งเพิ่งมาออกเมื่อเร็วๆนี้

ประเด็นปัญหาคือว่า ข้อกำหนดในการวางหลักประกันตอนนี้มูลค่ามันสูงมาก เราแทบจะไม่มีทางเลือกก็ต้องยอมให้กักเรืออยู่ดี ผมเห็นด้วยในกรณีที่ทำความผิดแล้วถูกกัก แต่ไม่เห็นด้วยกับการไปกักเรือโดยที่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับความผิดเลย

ส่วนระเบียบการวางหลักประกันก็ต้องปรับปรุงให้เหมาะสม และเมื่อถูกกักเรือแล้ว หากมีการวางหลักประกันก็ต้องปล่อยโดยพลัน ซึ่งหลักการนี้ เป็นหลักการสากล ตาม UNCLOS ถ้าเขาวางประกันแล้วต้องปล่อย

นอกจากนี้ ยังมีคำสั่ง คสช.ที่ 22/2560 ข้อ 22 ซึ่งบัญญัติไว้ว่า ถ้าเรือโดนจับในคดี เรือต้องจอดจนกว่าคดีจะเสร็จสิ้น เขาไม่นึกว่า การสั่งให้จอดเรือ นั่นคือการลงโทษไปแล้ว นั่นคือเขาเสียหายแล้วไม่รู้ว่่าผิดหรือถูก แต่ลงโทษก่อน ทำให้ไม่มีใครยอมสู้คดี เพราะไม่รู้ว่่าจะต้องจอดเรื่อนานเท่าใดทุกคนแม้ไม่ผิด ก็ยอม เสียค่าปรับ เพื่อเอาเรือออกไปทำการประมงเพื่อให้มีรายได้

4. ท่านมีความเห็นอย่างไรเกี่ยวกับการจัดทำเอกสารสำหรับชาวประมง จำเป็นหรือไม่สำหรับ IUU เอกสารกรณีไหนควรทำ และไม่ควรถ่าย

เอกสารแยกเป็นสองส่วน คือ

ส่วนที่หนึ่ง กรณีที่จำเป็น อย่างเช่น เรื่องของเอกสารอย่างของเกี่ยวกับการประมง ลือคึกเป็นความจำเป็น

อันที่สอง เอกสารเกี่ยวกับลูกเรือ ลูกเรือ บัญชีลูกเรือ การเข้าออกของลูกเรือ อะไรทั้งหลายเป็นสิ่งจำเป็น แต่ตอนนี้ส่วนใหญ่ทำเฉพาะที่กฎหมายบังคับ เวลาออกกฎหมายใหม่ ในหลักการทั่วไป หากแก้แล้วเป็นประโยชน์กับชาวบ้าน เขาจะบังคับใช้ทันที แต่ถ้าเกิดเป็นโทษ เป็นปัญหา ควรจะต้องมีช่องว่างในการบังคับใช้ ให้เขาปรับตัว แต่กฎหมายประมงของไทยไม่มีเลย เวียดนามเขายังให้เวลาหนึ่งปีในการปรับตัว แล้วแถมไม่พอเวลาบังคับใช้จริง ๆ ก็ปล่อยเนิ่นนานมากถึง 7-8 ปีค่อยมาบังคับใช้ ทั้งๆที่ในกฎหมายเขาเขียนเปิดช่องว่างให้หนึ่งปีแล้ว เพื่อให้ชาวประมงของเขาปรับตัว แต่ของเราไม่มีเลย กฎหมายประมงของเรามีปัญหาตั้งแต่ออกมาใช้บังคับโดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นเรื่องโทษไม่ได้สัดส่วนกับการเรามีความผิด แล้วก็ไม่ได้สัดส่วนกับสภาพสังคมและสิ่งแวดล้อมของประเทศ นี่อันที่ 1 อันที่ 2 ก็คือว่ากฎหมายกำหนดมีความซ้ำซ้อน ซ้ำซ้อนคือว่า คุณไปปรับแล้ว คุณยังไปยึดใบอนุญาต ยึดทรัพย์สินอีก รวมทั้งปรับแล้ว แล้วสุดท้ายถึงขนาดไปถอนทะเบียนเรือเขา อ้างว่าเป็น IUU ถามว่าต้องเป็นกรณีร้ายแรงมาก กรณีร้ายแรงเนี่ย ควรจะจำกัดเฉพาะเรื่องของทรัพยากรที่ใช้ที่เกี่ยวกับการประมงเนี่ยมันมีความผิดร้ายแรง แต่ความผิดทางธุรกรรม ถึงแม้ว่าเอกสารแจ้งผิดซึ่งไม่ใช่ความผิดร้ายแรง แต่ไปกำหนดให้เป็นความผิดร้ายแรงไปลงโทษซ้ำซ้อน ซ้ำซ้อนโดยตัวของกฎหมายเอง อย่างเช่น ห้ามผู้รับใบอนุญาตในบางกรณีไม่สามารถไปขออนุญาตได้อีก สมัยก่อน ถ้ามีเรือ 5 ลำ ผิดลำหนึ่ง อีก 4 ลำก็ผิดไปด้วย คือทุกลำขอใบอนุญาตไม่ได้ เหตุคือ ใบอนุญาต ที่ของไทยไประบุเป็นผู้ขอรับใบอนุญาต

ดังนั้น เมื่อผู้ขอใบอนุญาตเป็นผู้กระทำความผิด บทลงโทษทางปกครองคือ การตัดสิทธิ์บุคคล ดังนั้น เมื่อมีเรือหลายลำ จึงถูกตัดสิทธิ์ทั้งหมด แต่ในต่างประเทศ เวลาเราไปขอใบอนุญาต พอใบอนุญาตออก เขาออกให้เรือเป็นการระบุชื่อเรือที่ขอใบอนุญาต ไม่ได้ออกให้กับนาย ก. นาย ข. ไม่ได้ออกให้กับผู้ขอ แต่ของเราไปออกให้กับผู้ขอเป็นหลัก ดังนั้น ถ้าผู้ขอทำผิด จึงผิดไปหมดเลย ลำที่มีได้กระทำความผิด แต่มีเจ้าของคนเดียวกัน ก็ไม่สามารถขอใบอนุญาตได้ คุณมีเรือกี่ลำคุณผิดไปหมดเลย

สรุปว่า ชาวประมงจำนวนมากจึง เพราะกฎหมาย

5. วิธีการกำหนดโทษปรับ กรณีใดควรปรับหรือไม่ควรปรับ

หากมีโทษปรับสูงสุดควรกำหนดเท่าไรถึงเหมาะสม และควรกำหนดวิธีการปรับอย่างไร ต้องเข้าใจว่ากฎหมายประมงของไทยเราฉบับนี้ คือ ไปก๊อปปี้เขามา โดยไม่ได้ดูเลยว่าใช้กับเมืองไทยได้หรือไม่ ความจริงก็ต้องปรับบ้าง เพราะบริบทต่างกันมาก และที่สำคัญคือ การต้องทำความเข้าใจกันทั้งผู้บังคับใช้ และผู้ถูกบังคับใช้

ในประเด็นนี้ ผมเคยมีประสบการณ์ตรง ตอนผมไปทำประมงที่ประเทศออสเตรเลีย เมื่อปี 1985 หรือเมื่อเกือบ 40 ปีที่แล้ว เราต้องทำการประมงภายใต้กฎหมายของเขา พอเรือไปถึงรัฐบาลออสเตรเลียเชิญได้ก่งเรือเราไปทำความเข้าใจในข้อกำหนดของเขาก่อนที่จะออกทำการประมง ผมบอกว่าทำไมเอาได้ก่งเรือ ไม่เอาผม เขาบอกว่า คุณไม่ได้ไปกับเรือ คนไปกับเรือคือได้ก่งเรือ เพราะฉะนั้นคนที่จะทำผิดกฎหมายคือ ได้ก่งเรือ ฉะนั้นเขาต้องรู้กฎหมายของประเทศนี้ เขาอาจคุ้นเคยว่าประเทศคุณมีกฎหมายอะไรบ้าง แต่ประเทศนี้กฎหมายว่าอย่างนี้ ถ้าคุณทำผิด คุณจะโดนอะไรบ้าง และความผิดคืออะไร ทำความเข้าใจก่อน เรื่องการจับปลา หรือเรื่องอะไรต่าง ๆ เขาจะอธิบายให้ฟังหมดเลย จนกระทั่งทุกคนเข้าใจ นี่คือการผิด คุณก็ออกไปทำประมงได้ ถือว่าเข้าใจแล้ว ได้ก่งเราไม่รู้ภาษาอังกฤษ เขาก็จ้างล่ามมาแปลให้ เจ้าของไม่เกี่ยว ไปคุยจนได้ก่งทำความเข้าใจในทุกประเด็นถามว่าประเทศไทย มีไหมแบบนี้ ไม่มีเลย ทุกวันนี้ถามว่าได้ก่งรู้กฎหมายบ้างไหม ไม่รู้ บางทีเจ้าของเรือผิดเพราะว่าได้ก่งไปทำ ไม่รู้ว่ากฎหมายเป็นยังไง ประเด็นคือว่า เจ้าของเรือก็ไม่สนใจกรมประมงก็ไม่สนใจ วันนี้ ควรจะจับได้ก่งเรือมาอบรมว่า คุณทำอะไรผิดบ้าง ถ้าคุณทำเนี่ย เจ้าของเรือแยเลยหมดเนื้อหมดตัวก็เพราะคุณ คือเจ้าของเรือก็ไม่ให้ความสำคัญ วันนี้บอกเขาอนุญาตให้ออกทำการประมงได้ 240 วัน ปีนี้มี 365 วัน บอกให้ทำแค่ 240 วัน วันว่าง ทำไมคุณจะจอดเรือสัก 10 วันไม่ได้ เอาได้ก่งมาอบรม ทุกคนต้องมองว่านี่คือการคุ้มครองตัวเองในการจะไม่กระทำผิดกฎหมาย ก็ไม่ทำ นี่คือการปัญหาของเจ้าของเรือ วิธีคิดของเจ้าของเรือที่ไม่สนใจในจุดอ่อนของตัวเอง เพราะว่า เมื่อเรือออกไปแล้วได้ก่งเรือเป็นคนรับผิดชอบหมด ทำผิดกฎหมายอย่างไรอยู่ที่ได้ก่งเรือหมด แต่เจ้าของต้องจ่ายค่าปรับแทน จึงควรจะต้องมาคิดกันใหม่ หรือไม่ก็ต้องทำเป็นคู่มือในการทำการประมงให้ได้ก่งอ่านกัน

ผู้ให้สัมภาษณ์ท่านที่ 2



คุณมงคล สุขเจริญคณา

ประธานสมาคมประมงแห่งประเทศไทย และผู้ช่วยเลขาธิการคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558

1. ท่านมีความเห็นอย่างไรที่มีกฎหมายควบคุมว่า

1.1 ต้องติดตั้ง vms

ติดตั้งวีเอ็มเอส สหภาพยุโรป Comment มาเลยว่า ต้องมีการระบบติดตามเรือเหมือนควบคุมการทำประมงตัวนี้มีความสำคัญในความน่าเชื่อถือของฝรั่ง เพราะว่าทำให้สามารถลิงค์เข้ามาดูได้ว่าเรือลำนี้ทำถูกต้องตามกฎหมายหรือไม่ เพราะเขาไม่ค่อยเชื่อ ซึ่งถือว่า เป็นเรื่องของการตรวจสอบย้อนกลับเหมือนกัน

ข้อดีของ VMS คือ มีการตรวจสอบเรือได้แม่นยำ ในการที่จะดูว่าเรือกระทำผิด หรือไม่กระทำผิด

ข้อเสียคือว่า VMS เป็นระบบดาวเทียมมีการ error เมื่อเกินกว่าร้อยละ 200 เมตรแต่ประเด็นปัญหาคือการบังคับใช้กฎหมายของไทยไม่สนใจในเรื่องแบบนี้ เรือเข้าเขตหรือข้ามเขตไปหน่อยเดียวก็ใช้วิธีกล่าวหา ซึ่งไม่ยุติธรรมกับชาวประมงอันนี้เป็นข้อเสีย

1.2 ต้องมีการจัดทำสมุดทำการประมง (Logbook)

สมุดทำการประมง เป็นส่วนหนึ่งของการตรวจสอบย้อนกลับเป็นแหล่งที่มาของสัตว์น้ำที่ไปจับได้ ยกตัวอย่างเรือหนึ่งลำเวลาไปทำประมงที่ไหน จะได้ว่าแหล่งปลาตรงนี้ที่ซื้อไปผลิตแปรรูปได้จากปลาอยู่แหล่งตรงนี้ อันนี้ เป็นการบันทึกในข้อมูลในระบบ Logbook ซึ่งก็เป็นระบบการเช็คตรวจสอบย้อนกลับ

ข้อดีคือ มีการตรวจสอบได้ได้แม่นยำจนถึงเรือและแหล่งทำประมง แต่

ข้อเสียคือ ใต้เรือ หรือผู้ควบคุมเรือ เรือนหนังสือน้อย เวลาลง Logbook ก็ผิด กรออะไรผิด การคำนวณ สัตว์น้ำผิด ก็จะมีการผิดพลาดได้ซึ่งเป็น ถูกกล่าวหาว่า เป็นการกระทำความผิด ซึ่งไม่เป็นธรรมกับชาวประมง เพราะว่าชาวประมงไทย ส่วนใหญ่แล้ว มีการศึกษาน้อย ไม่จบหนังสือ หรือจบหนังสือไม่สูง และการที่เขาต้องมานั่งเขียน ตัวหนังสือเป็นเรื่องที่เขาไม่ชอบอย่างมาก ทำให้เกิดปัญหาเรื่องของการลงบันทึก ถูกมั่งไม่ถูกมั่ง แล้วก็กลายเป็นต้องถูกดำเนินคดี

1.3 การแจ้งเข้า แจ้งออก PIPO

ระบบการแจ้งเข้าแจ้งออก คือ เขาจะได้อันนี้ เรือแต่ละลำก่อนออกไปทำการประมงก็ต้องแจ้งออกไปเวลาจะกลับเข้าเทียบท่า ออกจากท่า ก็ต้องแจ้ง เพื่อจะได้มีการตรวจสอบย้อนกลับอีกเช่นกัน ซึ่งเป็นตัว Testability อย่างหนึ่ง ในเรื่องของการตรวจสอบย้อนกลับถ้ามีความสำคัญ แก้ปัญหาของที่เราเจอคือ เราไปเขียนกฎหมายมั่ว ก็คือว่า ไปเขียนว่าต้องแจ้งเข้าแจ้งออกทุกครั้ง และทุกครั้ง ไม่พูดถึงว่า เมื่อออกไปทำการประมงหรือกลับเข้าฝั่ง ตกค่าน้ำก็เลย กลายเป็นว่าเรือที่อยู่ในร่องน้ำต่างๆ ที่มีความจำเป็นที่มีกิจกรรมจะต้องขยับเรือไปนู่นไปนี่ก็เกิดปัญหา เวลาถ้าไม่ได้แจ้ง สมมุติว่า เรือเข้ามาแล้วจะต้องขยับเรือไปทำอื่น เช่น ทำขึ้นทะเลเบียดทำขึ้นลงน้ำแข็งค่าทำนี่ ทำให้ถ้าไม่ได้แจ้งลิ้มแจ้งก็ถูกดำเนินคดีว่า ไม่ได้แจ้งอันนี้ เป็นการเขียนกฎหมายไม่ครบทำให้เกิดปัญหา ชาวประมงถูกดำเนินคดีอยู่บ่อยๆแล้วการที่ไปแจ้งเข้ามาผิดเวลาเล็กๆน้อยๆก็ถูกดำเนินคดีซึ่งไม่ใช่เรื่องของการกระทำความผิด กฎหมาย IUU มีความเข้าใจคลาดเคลื่อนในการที่เรือเข้ามาแล้ว สมมติหลบคลื่นหลบลมเข้ามา พอแจ้งเข้ามา พอจอดไปปั๊บ ก็ถือว่าเป็นความผิดเลย เพราะมี VMS ตามเรือ

2. ท่านมีความเห็นอย่างไรในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่รัฐในการจับกุมชาวประมง โดยกรณีความผิดเล็กน้อย ควรมีการตักเตือนก่อน ในกรณีการกระทำซึ่งไม่มีเจตนา เช่น การจัดทำเอกสาร หรือเครื่องมือบางอย่าง ขัดข้อง

คือ สิ่งที่เกิดขึ้นกับชาวประมงไทยในการบังคับใช้กฎหมายที่อยู่ยุติธรรมโดยเจ้าหน้าที่ที่มีอคติต่อชาวประมงแล้ว บางส่วนก็ได้รับประโยชน์จากการที่ไล่จับชาวประมงแล้วได้รับการเลื่อนขั้นเลื่อนตำแหน่ง ยิ่งจับมากยิ่งขึ้นได้ตำแหน่งเพิ่ม ตรงนี้เป็นตัวบ่งชี้ของปัญหาใหญ่ ในการใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ ซึ่งมันไม่มีความยุติธรรมสำหรับประชาชนการกระทำ ที่ไม่มีเจตนา กฎหมายประมงถือว่า เป็นกฎหมายอาญา แต่ในกฎหมายอาญา มาตรา 59 ชัดเจนว่าไม่มีเจตนาถือว่าไม่ได้มีความผิด แต่กฎหมายนี้ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ในการกล่าวหา ตาม

มาตรา 105 ใช้วิธีการกล่าวหา ถ้าชาวประมงไม่ยินยอมรับผิดก็เข้าสู่กระบวนการฟ้องศาล ก็ทำให้เกิดปัญหาคือ ถ้าเกิดไปสู่ในชั้นศาลชาวประมงอาจจะหลุด หรืออาจไปปรับสภาพในชั้นศาล เรือลำนั้นก็จอดเงื่อนไขการขอใบอนุญาตไม่ได้อีก 5 ปีตามมาตรา 39 (1) เท่านั้นไม่พอจะกระทบต่อเรือหลายๆลำที่เจ้าของชื่อเดียวกันก็ขอใบอนุญาตไม่ได้เลยทั้งหมด สมมติว่ามี 5 ลำ ขอไม่ได้ทั้ง 5 ลำ อันนี้มันเป็นการกระทำที่แบบ อยุติธรรมสำหรับชาวประมงสุดท้าย ชาวประมงก็เลยต้องยอมเสียค่าปรับทุกครั้ง ที่ถูกกล่าวหา จริงๆแล้วถ้าหน่วยงานราชการ มีใจเป็นธรรมมีความยุติธรรมก็สามารถดูเจตนาได้ว่า ถ้าเขาไม่กระทำผิดก็ใช้วิธีการตักเตือนก็เพียงพอแล้ว แต่ไม่ต้องไปลงโทษกระทำความผิดเขาเกินสมควร โดนเสียค่าปรับจริงเป็นล้านหลายๆล้าน

3. ในกรณีที่เรือประมงถูกดำเนินคดี ท่านเห็นด้วยหรือไม่ที่มีการกักเรือ ควรมีการวางหลักทรัพย์อื่นแทนการกักเรือ และควรปล่อยเรือโดยพลันเมื่อมีการวางหลักประกันแล้วหรือไม่ อย่างไร

ข้อนี้คือตัวปัญหาอีกตัวหนึ่ง ที่มีสาระสำคัญมากๆคือ การที่กฎหมายประมงมาตรา 113 วรรคสอง กำหนดให้มีการออกประกาศการวางประกันเรือในกรณีถูก การกล่าวหา แต่ในช่วง 9 ปีที่ผ่านมาไม่มีการออกหลักเกณฑ์การวางประกันเรือตัวนี้ ซึ่งข้อเท็จจริงก็คือกระทำการผิดรัฐธรรมนูญ เพราะ รัฐธรรมนูญมาตรา 29 กำหนดไว้ชัดเจนว่า ผู้ถูกกล่าวหายังถือว่าเป็นผู้บริสุทธิ์ แต่การใช้วิธีการกล่าวหาตามมาตรา 105 ของเจ้าหน้าที่แล้วกรมประมงละเว้นการออกประกาศ ตามมาตรา 113 ถือว่าเป็นการละเลยการตรากฎหมายที่จะให้ความยุติธรรมกับประชาชน โดยมีการหารือกับ EU ซึ่ง EU บอกว่าไม่ให้ออก ซึ่งกรณีนี้ไม่น่าจะต้องนักกับความยุติธรรมของประชาชน ส่วนการจัดเรือต้นทางมาจากการไปกำหนดความร้ายแรง ตามมาตรา 114 ซึ่งมีทั้งหมด 14 อนุ ถือว่าเป็นการกำหนดเกือบทั้งหมดในกฎหมายประมงถือว่า เป็นความผิดร้ายแรงทั้งหมดเลย จะต้องมีการถูกสั่งกักเรือตามมาตรา 105 และ 103 นั่นคือเป็นปัญหา เพราะว่าไปกำหนดการกระทำความผิดต่างๆ ถือเป็นการกระทำความผิดที่ร้ายแรงตามมาตรา 114 นี้เป็นตัวกระหน่ำ

4. ท่านมีความเห็นอย่างไรเกี่ยวกับการจัดทำเอกสารสำหรับชาวประมง จำเป็นหรือไม่สำหรับ IUU เอกสารกรณีไหนควรทำ และไม่ควรรทำ

การจัดทำเอกสารชาวประมง มีหลายส่วน ส่วนที่หนึ่งก็คือ เรื่องของเอกสารประจำเรือ เช่น ทะเบียนเรือใบอนุญาตใช้เรือ ใบอนุญาตทำการประมง ซึ่งตรงนี้ไปเขียนกฎหมายให้พินกันหมด จริงๆแล้วการทำประมงต้องดูแล ใบอนุญาตทำการประมงเท่านั้น ก็เพียงพอแล้ว แต่พอไปเขียนกฎหมายว่าต้องดูแลหมดก็กลายเป็นปัญหาคือ ไปเขียนในท้ายใบอนุญาตทำการประมงว่า ใบอนุญาตทุกชนิดต้องมีอายุเลย มีปัญหาก็คือ ถ้าใบอนุญาตใช้เรือหมดอายุก่อนเรือเข้าฝั่งถูกดำเนินคดีถูกปรับไป 600,000 ทั้งๆที่ใบอนุญาตใช้เรือมันเป็นการใช้เรือเฉยๆไม่ได้มีการบังคับ ไม่เกี่ยวกับการว่า ต้องไปใช้ในการทำประมง ซึ่งใบอนุญาตที่สำคัญคือ ต้องใบอนุญาตทำการประมง ถ้าไม่มีถือเป็นความผิดร้ายแรง แต่พอไปเขียนโยงเข้าไปเลยทำให้เกิดปัญหา

สอง เรื่อง บัญชีรายชื่อคนงานไม่ควรจะต้องไปเขียนในกฎหมายประมงให้เป็นตามกฎหมายของกรมเจ้าท่า เพราะบัญชีรายชื่อคนงาน มีตามกฎหมายกรมเจ้าท่าอยู่ว่า จะต้องแจ้งรายชื่อคนงานที่ไปลงเรือ เวลาแจ้งผิดแจ้งถูก มีโทษปรับหลักหมื่น แต่พอเป็นกฎหมายประมงมีโทษปรับสูงสุดถึง 4 ล้านบาทต่อหนึ่งคน เมื่อต้นปีนี้ถูกปรับไป สองล้านแจ้งชื่อคนผิดสำหรับคน เรือเกิน 150 ตันถูกปรับไปสองล้าน เมื่อปี 66 ต้นปี ก็คือเป็นเรื่องที่ไม่ถูกต้อง ตรงนี้ก็เป็นอีกตัวหนึ่ง แล้วอีกตัวหนึ่งที่เป็นเกี่ยวข้องกับเรื่องแรงงานก็คือ มาตรา 82 มาตรา 82 หลักการหนังสือคน ประจำเรือตามมาตรา 83 ยุ่งไปหมด แทนที่จะมีใบอนุญาตทำงานของกระทรวงแรงงานอย่างเดียวก็เพียงพอแล้ว แต่ตรงนี้ไม่ใช่ต้องมาทำ Seabook ตามมาตรา 83 อีกว่า เป็นคนงานต่างดาว แล้วยังไปเขียนกฎหมายอีกว่า ถ้า เป็นคนไทยต้องทำ Seaman Book ก็ไม่ใช่อีก เพราะกฎหมายคนไทย Seaman Book ต้องเป็นการกระทำที่คน ไทยที่จะเดินทางไปทำการประมงต่างประเทศถึงจะทำ Seaman Book ซึ่งพอไปเขียนตรงนี้ จึงเกิดปัญหาคือ เวลา คนไทยลงเรือไม่ได้ ทุกครั้งก็ต้องไปทำ Seaman Book ทุกครั้ง คนไทยเปลี่ยนบ่อยซึ่งมีความยุ่งยาก อันนี้ก็เคย เป็นปัญหา

5. วิธีการกำหนดโทษปรับ กรณีใดควรปรับหรือไม่ควรปรับ หากมีโทษปรับสูงสุดควรกำหนดเท่าไรถึงเหมาะสม และควรกำหนดวิธีการปรับอย่างไร

คือ การลงโทษปรับต้องแยกออกเป็น 2 ส่วน

ส่วนที่หนึ่ง คือ เป็นการทำประมง IUU ผิดกฎหมายจริงๆ ซึ่งส่วนใหญ่แล้วจะเป็นการทำประมงเถื่อนส่วน ทำประมงนอกน่านน้ำ ต้องแยกกฎหมายออกไป ส่วนการกระทำความผิดในน่านน้ำไทยถือว่า เป็นการกระทำความผิด ตามกฎหมายทั่วไป ก็ลงโทษตามความเหมาะสมพอสมควร ยกตัวอย่างเช่น โทษลงโทษไม่น่าจะเกิน 500,000 บาทต่อหนึ่งกรณี แต่นี่จะไปลงโทษจริง 30 ล้านสูงสุดแล้วใช้ขนาดเรือซึ่งก็ไม่ใช่อีก เพราะ การกระทำความผิด เหมือนกัน แต่ใช้ขนาดเรือจะเอาขนาดเรือมาวัดก็ไม่ได้ ส่วนใหญ่แล้วเวลากระทำความผิดจริงๆจะเป็นงานเอกสารส่วน ใหญ่ การกระทำความผิดกฎหมายประมง จริงๆก็จะมีกรณีที่ VMS ผิดพลาดโดดเข้าไปเข้าเขตไปหน่อยหนึ่ง 50 เมตรร้อย เมตรก็จะถูกกล่าวหา และซึ่งความจริงแล้ว ต้องไปดูที่เจตนาถ้าเขาติด VMS แล้ว ก็รู้อยู่แล้วว่า มีระบบติดตาม เรือ เขาก็มีเจตนาเข้าไปกระทำความผิดได้อย่างไร เขารู้ตัวอยู่ซึ่งอันนี้ต้องไปดูว่า มุมที่เขาไปกระทำความผิด เพราะอะไร มีสาเหตุ เช่น กรมประมงไปกำหนดเขตชายฝั่ง เขามีดาวเทียมกับ VMS แต่ไปเอาค่าของ VMS ไปให้ ชาวประมงใส่ในดาวเทียม ซึ่งต้องแปลงค่าก่อน ทำให้ลงค่าผิดพลาดก็ทำให้เกิดเป็นการเข้าเขตโดยไม่เจตนาแล้วก็เป็นความผิดก็ถูกปรับกันไปหลาย แสนหลายล้านบาทกันในช่วงมีการประกาศเขตชายฝั่งใหม่ พอดีที่ถูกปรับ อันนี้ ก็คือ เป็นกฎหมายที่ไม่ยุติธรรม

สำคัญที่สุดในเรื่องของการกำหนดโทษสูงสุดในพระราชกำหนดประมง คือ 500,000 บาท

ผู้ให้สัมภาษณ์ท่านที่ 3

สัมภาษณ์วิทยานิพนธ์



คุณสุวิธน์ วงศ์สุวัฒน์

ประมงจังหวัดปทุมธานี

1. ท่านมีความเห็นอย่างไรที่มีกฎหมายควบคุมว่า

1.1 ต้องติดตั้ง VMS

จริงๆระบบการติดตั้ง VMS ย่อมาจาก Vessel Monitoring System โดยหลักการแล้วคือ เครื่องบอกตำแหน่งของเรือประมงเท่านั้นเอง ที่นี้ในการติดตั้งเครื่องมือนี้ เป้าหมายหลักคือ การ ติดตั้งในเรือประมงพาณิชย์ ที่ใช้เครื่องมือทำการประมงบางประเภทที่เราเห็นว่า มีความจำเป็นต้องควบคุมกำกับการทำการประมงโดยเฉพาะ เครื่องมือทำการประมงที่มีประสิทธิภาพสูงในการทำการประมง เช่น เครื่องมืออวนทุกประเภท อวนลาก อวนล้อม อวนดำ อวนล้อมปลากะตัก กลุ่มอวนล้อมจับทุกประเภท เครื่องมืออวนครอบซ้อนยก ที่นี้ก็ไปกำหนดที่ประสิทธิภาพของเรือที่จะควบคุม แต่ของกรมประมงได้ออกข้อกำหนดใน กฎหมายว่า เราจะกำหนดที่เรือขนาด 30 ตันกรอสขึ้นไป นี่เป็นข้อกำหนดออกเป็นกฎกระทรวงกำหนดให้ขนาด ชนิดประเภทของเรือที่ต้องติดตั้งเครื่องมือติดตามเรือเครื่องมือติดตามเรือ เราใช้ขนาดตั้งแต่ 30 ตันกรอสก็ขึ้นไป ส่วนเรือที่ต่ำกว่า 30 ตันกรอส เราไม่ได้มีแค่ VMS ที่เป็นเครื่องมือบอกตำแหน่งอย่างเดียวยังมี เช่น AIS ใช้ในระบบของเรือที่เดินเรือระหว่างประเทศ ซึ่งประเทศไทยเราลงนามในสัตยาบัน Unclos แล้ว เรือที่เดินทางในต่างประเทศจะต้องแสดงเครื่องมือบอกตำแหน่ง เหมือนเรือวิ่งสวนกันเรือลำนี้ชื่ออะไร สัญชาติใด แต่กรณีของ VMS บ้านเรา เพื่อเสริมประสิทธิภาพของการจัดการทรัพยากร สวัสดิภาพของการจัดการทรัพยากรคือ เพื่อเป็นเครื่องมือในการควบคุม ป้องกัน การลักลอบทำการประมงด้วยในเขตหวงห้าม เป็นเครื่องมือเพราะว่า เราสามารถเห็นตำแหน่งเขาแล้วเราสามารถแจ้ง เตือนได้ว่า ขณะนี้ ท่านสุ่มเสี่ยงที่จะเข้าไปอยู่ในเขตนั้น ส่วนการใช้เครื่องมือหรือไม่ก็เป็นอีกเรื่องหนึ่ง เพราะเราไม่

สามารถเห็นได้ว่าเรือลำนี้กำลังทำการประมงอยู่หรือไม่ แต่ใช้การสังเกตเรื่องความเร็วของเรือ เรื่องลักษณะของ Tracking ของเรือที่บอกตำแหน่งว่า เรือวิ่งเป็นวงกลมหรือไม่อย่างไร สังเกตดูลักษณะการทำการประมง

สรุปคือ ประเด็นที่หนึ่ง เราใช้เพื่อการควบคุมป้องกันการลักลอบการทำประมง เพื่อให้ประสิทธิภาพของมาตรการการจัดการทรัพยากร ประเด็นที่สอง การที่ติดตั้งเครื่องมือบอกตำแหน่ง ส่งผลต่อเจ้าของเรือประมงที่จะทราบตำแหน่งเรือตัวเอง เรือการ Monitor เจ้าของเรือสามารถตรวจสอบได้เหมือนกัน ตัวเซิร์ฟเวอร์กลางของกรมประมงจะเห็นภาพใหญ่ เจ้าของเรือเห็นเฉพาะข้อมูลของเรือตัวเอง เห็นว่า เป็นผลดี เพราะว่า เราสามารถติดตามความเคลื่อนไหวของเรือตัวเองได้ว่าเขาไปอยู่ที่ไหนเขาเดินทางไปในจุดที่หวงห้ามหรือไม่ หรือจอดในท่าเทียบเรือซึ่งเราไม่ได้ให้เขาขึ้น หรือเขาแอบเอาเรือข้ามฝั่งโดยที่เราไม่รู้หรือเปล่า หรือตามเรือตัวเองว่า ผู้ควบคุมเรือเอาไป ที่ไหนอย่างไร ซึ่งเป็นผลดีกับเจ้าของเรือ กรณีเกิดภัยพิบัติ เราสามารถแจ้ง เหตุแล้วก็บอกตำแหน่งของเรือนั้นได้ ถือเป็นข้อดี เพราะว่า ถ้าไฟฟ้าดับ อยู่ได้อีกไม่แน่ใจน่าจะ 3 ชั่วโมง หมายถึงว่าแล้วแต่ประสิทธิภาพของชนิดของรุ่นหรือประเภทของ VMS คือ ข้อดีของการติดตั้ง VMS โดยหลักการแล้ว เป็นเครื่องประกันความสุจริตของ การทำการประมงด้วย หมายถึงว่า เจ้าของเรือ ถ้าเขาสุจริต เขาก็ต้อง ทำให้เครื่องมือ VMS แสดงสถานะอยู่ได้ตลอดเวลา ไม่เป็นทำให้เสียหายไปทำให้ช้อนเร้น หรือทำให้เป็นข้อดี ที่นี้ VMS ถามว่าควรติดทุกเครื่องมือหรือไม่ หรือควรจะติดเรือขนาดไหน อย่างไร ในอนาคตข้างหน้า จริงๆมีปัญหาการใช้เครื่องมือบางประเภทที่ต่ำกว่า 30 ตันกรอสแล้ว ลักลอบทำการประมงบริเวณชายฝั่งก็เป็นปัญหาในการควบคุม กำกับในเขตทะเลชายฝั่งซึ่งเรามองว่าเป็นพื้นที่สำหรับ คุณแลสัตว์น้ำไว้ก่อน

1.2 ต้องมีการจัดทำสมุดทำการประมง

ถ้าความเห็นในฐานะเจ้าหน้าที่รัฐ การควบคุมกำกับให้เราทราบ คือ การจัดการทรัพยากรเกี่ยวพันกับเรื่องจำนวนสัตว์น้ำสูงสุดที่ให้ใช้ประโยชน์ได้ เป็นหลักฐานเป็นจุดอ้างอิงในการในการใช้ทรัพยากรว่า เริ่มจากพระราชกำหนดการประมงฉบับใหม่ไปเกี่ยวข้องกับเรื่องของการกำหนดสัตว์น้ำสูงสุดในการจัดสรร เพื่อให้การใช้ประโยชน์นั้นทำให้เกิดความยั่งยืน จุดอ้างอิง หรือหลักการบริหารในมาตรา 4 ไว้ด้วย มีการใช้หลักฐานทางวิทยาศาสตร์ที่ดีที่สุด เพื่อให้การบริหารจัดการทรัพยากรสัตว์น้ำ นำไปสู่การพัฒนาระบบเศรษฐกิจและในระดับที่ก่อให้เกิดผลผลิตสูงสุดของสัตว์น้ำที่สามารถทำการประมงได้อย่างยั่งยืนในมาตรา 4 (5) ในเรื่องของการจัดสรรทรัพยากร กรมประมงก็ไปกำหนดวิธีการประเมินสถานะทรัพยากรโดยใช้ค่าสัตว์น้ำสูงสุดที่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้คือ ค่า MSY เป็นค่าที่ได้จากการคำนวณในทางวิทยาศาสตร์เป็นฐานในการคำนวณ เรียก เป็นการคำนวณสต็อกสัตว์น้ำในพื้นที่ทะเลในความรับผิดชอบของกรมประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของเรา จำนวนออกมา ค่านี้เมื่อถูกกำหนดแล้ว ไปเกี่ยวข้องเกี่ยวกับการจัดสรรใบอนุญาตทางการประมง ใบอนุญาตทำการประมงในเรือแต่ละประเภท แต่ละประเภททำการประมงก็กำหนดสัตว์น้ำ เพื่อกำหนดสัดส่วนการใช้ประโยชน์ของสัตว์น้ำของเรือแต่ละประเภท ในต่างประเทศเรียก โควตาทำการประมง แต่ในต่างประเทศเป็นสัตว์น้ำเป็นแบบ single species เป็นปลาคอส แซลมอนปลาเป็นตัวเดียว ทูน่า บ้านเราไม่ใช่อย่างนั้น ไม่ใช่ single species แต่เป็น multi

species ทำให้ไม่สามารถกำหนดปริมาณสัตว์น้ำให้จับได้จำเพาะ เราก็เลยกำหนดเป็นมาเทียบกลับ นำสัตว์น้ำมาคำนวณเป็นปริมาณสัตว์น้ำ แต่ละครึ่งต่อวัน เทียบกลับไปเป็นจำนวนวันทำการประมงโดยดูจากปริมาณการจับในแต่ละวันเราก็กำหนดวันทำการประมงเอาเรือแต่ละประเภท เพราะกำหนดวันทำการประมงให้เรือแต่ละประเภทเนี่ยสิ่งที่เราอยากรู้ต่อจากนั้นก็ไปเกี่ยวข้องกับสมุดบันทึกของการทำการประมงในแต่ละวัน

หลักการในการกำหนดสมุดบันทึกการทำการประมง หรือเรียก สมุดบันทึกการทำการประมง (Logbook) อันนี้ต้องเขียนที่เรือประมง โดยหลักการเขาเขียนที่เรือ ใช้ได้ทั้งเรือเป็นคนเขียน ที่นี้ปัญหา Logbook เป็นเอกสารที่เขียนเป็นภาษาเขียนเฉพาะกำหนดชนิดสัตว์น้ำที่เขียนลงไป ปัญหาที่เราพบก็คือว่า ราชการมีความเข้าใจว่า บุคคลต้องเสมอกันในการศึกษาได้เรือบางคนมีความรู้ น้อย หนึ่งบางคนเรียนไม่จบ เพราะฉะนั้นการบันทึก ไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร เพราะว่าพื้นฐานของการศึกษาของคนในเรือประมงบ้านเรา ไม่เท่ากัน

สอง การคัดแยกชนิดประเภทสัตว์น้ำ เขาอาจจะมียกจำกัดในการคัดแยก เนื่องจากใช้ภาษาถิ่นเรียกสัตว์น้ำ นั่นอาจจะไม่ได้ตรงตามที่เราต้องการว่า ชนิดสัตว์น้ำบางประเภท เช่น เรียกเป็นภาษาจีนก็มี เรียกเป็นภาษาไทยก็มี มีชื่อเรียกที่แตกต่างกัน อาจจะมีควมมีข้อจำกัดเรื่องความรู้ เรื่อง การคัดแยก

ประเด็นถัดมา การที่จะเขียนในเรือ มีข้อจำกัดด้วย ด้วยลักษณะทางกายภาพอยู่แล้ว เราจะมานั่งเขียนในโต๊ะในเรือประมง ไม่ใช่ราบเรียบเหมือนโต๊ะทำงาน ในเรือมันมีคลื่นลมมันมีลม มีข้อจำกัดเยอะ เรือประมงอวนลาก ยิ่งแล้วใหญ่เลยลูกคลื่นลมมากเท่าไรยิ่งออกไปลากเท่านั้น เพราะฉะนั้นการทำการเขียน Logbook ประสิทธิภาพในการเขียน มีข้อจำกัด ที่นี้ความเห็นส่วนตัว ถ้ามว่า ปัญหาของการเขียน Logbook จะแก้อย่างไร

ในความเห็นส่วนตัวคิดว่า สัตว์น้ำในอ่าวไทย คือ แหล่งทำการประมงในอ่าวไทย ไม่มีความจำเป็นจะต้องไปเขียนตำแหน่งแห่งหนของการทำการประมงในแต่ละครั้งว่า ทำที่ไหน อย่างไร แต่สุดท้าย สัตว์น้ำชนิดนี้ ต้องขึ้นท่าเหมือนเดิม เพราะฉะนั้นการชั่งสัตว์น้ำหน้าท่าจะเป็นตัวบอกว่า ชนิดสัตว์น้ำใด มีปริมาณเท่าไรในแต่ละช่วงเวลาของการทำการประมงนั้นภาษาชาวประมงใช้คำว่า น้ำ แต่ละน้ำ หมายถึง เรียกแต่ละเที่ยวของการทำการประมง เวลาขึ้นสัตว์น้ำนั้นบอกอยู่แล้วว่า สัตว์น้ำตัวนั้นเท่านี้ สัตว์น้ำตัวนี้เท่านี้ การชั่งสัตว์น้ำหน้าท่า จะเป็นตัวบอกปริมาณสัตว์น้ำที่จับได้ทั้งหมดในเรือประมงในแต่ละครั้ง ชัดเจนว่าการเขียน Logbook ที่ลงตำแหน่งแห่งหนของการทำการประมง การชั่งสัตว์น้ำหน้าท่า ซ้ำยังเป็นหลักฐานเชิงประจักษ์ด้วยซ้ำว่า สัตว์น้ำได้ขึ้นท่าจริงๆ

มีความเห็นจะทำอย่างไรที่จะให้การเขียน Logbook มีประสิทธิภาพ

1. จัดทำเอกสาร Logbook ง่าย
2. สะดวกที่จะใช้
3. ใช้มาตรการชั่งสัตว์น้ำหน้าท่าเป็นตัวควบคุมกันไป บอกปริมาณสัตว์น้ำที่จับได้ ใช้หลักฐานมาคำนวณได้

1.3 การแจ้งเข้า แจ้งออก PIPO

การใช้การแจ้งเข้า แจ้งออกใช้กับเรือ ตั้งแต่ขนาด 30 ตันกรอสขึ้นไป กับเครื่องมือบางประเภทซึ่งกำหนดให้เป็นเรือประมงพาณิชย์ เช่น อวนลากที่ต่ำกว่า 30 ตันกรอส เรือลากหอย ก็ถือเป็นเรือประมงพาณิชย์

เช่นกัน การแจ้งเข้า แจ้งออกไม่กำหนดการแจ้งเข้าออกลำพัง บอกว่าเรือลำนี้จะเข้าจะออกอย่างเดียวแต่เกี่ยวข้องกับแรงงาน ความปลอดภัยในเรือประมง เช่น การป้องกันภัย อุบัติเหตุ ชูชีพ และตรวจสอบแรงงานที่ออกไป เมื่อออกไปแล้วคนที่กลับมาต้องเท่าเดิมหรือไม่ ตกเรือสูญหายหรือไม่ การแจ้งเข้า แจ้งออกตรวจสอบการลักลอบแรงงานต่างด้าวเข้ามา แรงงานเถื่อน และตรวจเรื่องสุขอนามัย โรค ผ่านการตรวจโรครมาแล้ว ใช้ในการตรวจสอบพอแจ้งออกแล้ว ก็มาดูการแจ้งเข้า เป็นเรื่องของการดูแลสวัสดิการ ผู้ใช้แรงงานในเรือประมง ซึ่งประเทศไทยเกี่ยวข้องกับสัตยาบันระหว่างประเทศ ถ้าเข้ามีการแจ้งเข้าออกแบบอิเล็กทรอนิกส์ก็จะเบา จะใช้การสุ่มตรวจ มีการผ่อนปรนให้มากขึ้น การแจ้งเข้าออก เป็นผลดีในการแสดงความสุจริตของแรงงาน

เรื่องการแจ้งเข้าออกเรือแต่ละลำศักยภาพไม่เหมือนกัน บางคนเจ้าของเรือเป็นนิติบุคคลก็จะมีคนดำเนินการเป็นผู้มีความรู้ความสามารถในการจัดทำเอกสาร สะดวกในการทำ โอกาสที่จะพลาดน้อย แต่ถ้ากรณีเป็นธุรกิจครอบครัว สามีออกเรือ ภรรยาเป็นคนแจ้ง พื้นฐานความรู้ไม่เท่ากันโอกาสพลาดมีแล้วจะเกิดความยุ่งยากในเรื่องการจัดทำเอกสาร นำส่งสาร หรือผู้ประกอบการที่เป็นผู้สูงอายุ เขาไม่สะดวก ทั้งจะเป็นการเพิ่มภาระค่าใช้จ่ายให้เขา การเปลี่ยนแปลงกระทันหันจึงเป็นเรื่องอันตรายสำหรับชาวประมงกลุ่มนี้ที่สุ่มเสี่ยงจะผิดกฎหมายได้

โดยหลักการในความเห็น การเปลี่ยนแปลงลักษณะแบบนี้ที่เกี่ยวข้องกับวิถีชีวิตของคน

1. ระยะเวลาเป็นเรื่องสำคัญของการนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงที่ดี ควรมีระยะเวลาพอสมควร ไม่ใช่การเปลี่ยนแปลงแบบพลิกฟ้าพลิกแผ่นดิน เพราะการเปลี่ยนวิถีชีวิต และความคิดของคนเป็นเรื่องที่เปลี่ยนยากมาก

2. รัฐควรรับภาระเป็นการจัดการ รัฐควรออกค่าใช้จ่าย หรืออุดหนุนให้ชาวประมง เช่น VMS ไม่ควรให้ชาวประมงเสียค่า Air time เอง เรื่องอะไรที่เพิ่มภาระให้เขา รัฐควรจัดการให้เขา ไม่ใช่ผลักภาระให้พี่น้องชาวประมงจัดการเอง ยกตัวอย่างเช่น ประเทศเวียดนาม EU ได้ให้ใบแดง แต่รัฐบาลเวียดนามขอเวลาในการแก้ไขปัญหา 8 ปี เพราะเกี่ยวข้องกับวิถีชีวิตของคน โดยเฉพาะชาวประมงจำนวนมากต้องค่อยๆเป็น ค่อยๆไป และรัฐต้องจัดสรรงบประมาณเพื่ออุดหนุนช่วยเหลือ ซึ่งได้ศึกษา IUU มาใหม่ ขณะเดียวกันของเกาหลีใต้ รัฐอุดหนุนเหมือนกัน รัฐบาลเกาหลีใต้ แยกการจัดการประมงในประเทศกับนอกประเทศโดยใช้กฎหมายคนละฉบับ แยกออกจากกันโดยสิ้นเชิง เพราะว่าการทำการประมงภายในประเทศมีกฎหมายภายในควบคุมอยู่แล้ว แต่เขาจัดการเฉพาะเรือประมงนอกร่านน้ำของเกาหลีใต้เท่านั้น โดยออกกฎหมายมาอีก 1 ฉบับ คือ พ.ร.บ.การประมงนอกร่านน้ำ เพราะเขามองว่าวิถีจัดการคือ ประมงนอกร่านน้ำ เพราะเขามองปัญหาหลักเลย ของประเทศไทยควรจะกำหนดเช่นนั้นเหมือนกัน แต่ของไทยเอาวิถีจัดการนอกร่านน้ำมาจัดการในน่านน้ำ

2. ท่านมีความเห็นอย่างไรในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่รัฐในการจับกุมชาวประมง โดยกรณีความผิดเล็กน้อย ควรมีการตักเตือนก่อน ในกรณีการกระทำซึ่งไม่มีเจตนา เช่น การจัดทำเอกสาร หรือเครื่องมือบางอย่างขัดข้อง

โดยปกติในการกระทำความผิดทางอาญาจะต้องดูคำว่า เจตนา เป็นหลัก ตามมาตรา 59 ประมวลกฎหมายอาญา แต่ทว่าเจ้าหน้าที่ของกรมประมงบางคน ไม่ได้จับกฎหมาย จบวิทยาศาสตร์บ้าง จบประมงบ้าง ทำให้มาตรฐานการบังคับใช้กฎหมายไม่เหมือนกัน ไม่มีความรู้ในทางกฎหมายอย่างถ่องแท้ ทำให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นปัญหา คนไม่รู้กฎหมายไม่ได้ดูรากคือ เจตนา กลับไปดูกฎหมายตามตัวอักษรแทน แม้มีการทำความเข้าใจกับเจ้าหน้าที่แล้ว มีการให้คู่มือ แต่เจ้าหน้าที่แต่ละคนไม่เหมือนกัน

โดยหลักแล้วเจ้าหน้าที่ทางกฎหมายต้องรู้แก่นของกฎหมายก่อน ในทางอาญาคือ ต้องรู้แก่นรู้หลักก่อนว่า ความผิดในทางอาญาต้องมองเรื่องเจตนาไปเลย ต้องให้ความเป็นธรรม ใช้หลักคุณธรรมมากกว่ากฎหมายด้วยซ้ำไปว่า การบังคับใช้กฎหมายนั้นจะต้อง คิดเรื่อง ข้อจำกัดของเขาในหลายเรื่อง การศึกษาเรื่องของอายุ ข้อจำกัด อื่นใดที่ทำให้เขาไม่สามารถปฏิบัติตามกฎหมายได้ ควรจะต้องดูให้ครบถ้วน ก่อนที่จะดำเนินคดีโดยเฉพาะเรื่องเจตนา เรื่องเจตนาเป็นหลักการพื้นฐาน ที่นี้ถามว่าเตือนได้ไหม ควรจะเตือนได้ แต่แนวคิดในขณะนั้นมันเตือนไม่ได้ เนื่องจากว่าถูกตรวจสอบโดยอำนาจเหนือ คือ ศปผ.หรือรัฐบาลที่ยังมีแนวคิด แบบนั้นส่งคนมากำกับ ส่งคนของรัฐบาลมากำกับส่งคนองค์กรพิเศษมากำกับทำให้การวินิจฉัยของเจ้าหน้าที่หรือการทำให้มัน ยืดหยุ่นเนี่ยทำได้ยาก ไม่สามารถใช้ดุลพินิจได้ เพราะกลัวการตรวจสอบเกรงจะถูกดำเนินคดีในฐานะเจ้าพนักงานของรัฐแล้ว ละเว้นการปฏิบัติที่มันมีคนที่มาควบคุมกำกับที่องค์กร นอกเหนือจากประมงเพราะฉะนั้นเจ้าหน้าที่ประมง ขาดความเป็นอิสระในการใช้กฎหมาย นี่คือ ปัญหาหลักของกรมขณะนั้น แต่วันนี้ไม่มีคนแนวคิดแบบนั้น คนในรัฐบาลไม่ได้มีแนวคิดแบบนั้นแล้ว ฉะนั้น ปัจจุบันมันก็เริ่มผ่อนคลายลง แต่ถามว่ายังมีปัญหาใหม่ก็ยังมีอยู่คือ คนบังคับใช้กฎหมาย แต่ละคนมีดุลพินิจไม่เท่ากัน อันนี้เป็นเรื่องใหญ่ของประมงในเรื่องของการกำกับควบคุมให้เจ้าหน้าที่รัฐเนี่ยใช้อำนาจโดยชอบ แม้จะมีนิติกร แต่วานิติกรเข้าไปให้ความเห็นในทางกฎหมายเหมือนกับนิติกรเรียนกฎหมายทั่วไป เป็นนิติกร ไม่ใช่จะรู้วิธีชาวประมง ส่วนตัวผมรู้วิธีชาวประมง เพราะว่าเราเรียนจบกฎหมาย และผ่านประสบการณ์ชีวิตทำงานคลุกคลีกับชาวประมงมานาน เพราะฉะนั้นสองเรื่องนี้มันมาบวกกัน ในขณะนั้นนักกฎหมายไปมองแบบนักกฎหมายอย่างเดียว ความยืดหยุ่น ความเข้าใจในบริบทสังคมมันไม่มี นั่นคือ พอเห็นเข้าองค์ประกอบความผิดก็บอกว่าผิดแล้วทั้งที่ขาดเจตนา บางทีแต่ เราไม่พูดเรื่องเจตนา หลักการพื้นฐานส่วนมากถูกละเลยกัน ซึ่งเป็นหน้าที่ของกรมประมงที่จะควบคุมกำกับ เจ้าหน้าที่ของรัฐ

3. ในกรณีที่เรือประมงถูกดำเนินคดี ท่านเห็นด้วย หรือไม่ที่มีการกักเรือ ควรมีการวางหลักทรัพย์อื่นแทนการกักเรือ และควรปล่อยเรือโดยพลันเมื่อมีการวางหลักประกันแล้วหรือไม่ อย่างไร

ที่จริงแนวคิดเรื่องนี้เคยมีมาก่อน คือ สมัยก่อนเนี่ยเราใช้พ.ร.บ.การประมง 2490 สมัยนั้น ระวังโทษจำคุกด้วย แต่ว่าโทษจำคุกตามพระราชบัญญัติการประมง 2490 เป็นโทษที่อยู่ในอำนาจการพิจารณาของศาลแขวง โทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี ปรับไม่เกิน 50,000 บาท ขึ้นศาลแขวง ต้องไปดูอำนาจขึ้นศาลแขวง เพราะฉะนั้นการขึ้นศาลแขวง หนึ่ง โทษปรับถูก สอง โทษจำคุกไม่เกิน 3 ปีก็จริง แต่ว่า ถ้าบุคคลไม่เคยทำความผิดมาศาลจะรอลงอาญา

สมมุติว่า เรือถูกดำเนินคดีวันนี้ แล้วขึ้นศาล พรุ่งนี้เขาสามารถออก ทำการประมงได้เลย เราจะไม่มีการกักเรือในสมัยก่อน ทีนี้แนวคิดเรื่องการกักเรือในระหว่างการพิจารณาของศาล แต่เดิมก็มีแนวคิด แต่ว่าเราก็ไม่ได้แก้กฎหมาย ในกฎหมายฉบับใหม่อำนาจ การพิจารณาของศาลอาญา เนื่องจากเกินอำนาจศาลแขวงสมัยนี้ขึ้นศาลอาญา เมื่อเจ้าพนักงานผู้จับกุม จับกุมปุ๊บ เรือจะถูกกักทันที ในระหว่างคดีไม่สามารถออกไปทำการประมงได้ แต่กฎหมายไปเขียนเปิดช่องไว้ว่าให้ สามารถวางประกันได้ วางประกันได้ ตามมาตรา 113 (5) คือการกักเรือ ทีนี้การกักเรือ กักสองชั้น กักชั้นแรกคือ กักในชั้นจับกุม ตามมาตรา 105 จับกุม เจ้าพนักงานที่สั่งกักเรือจะสั่งตามมาตรา 105 ก่อน มาตรา 105 เขาบอกว่า ในกรณีที่มีหลักฐานอันควรเชื่อได้ว่า ผู้ใดกระทำความผิด หรือเกี่ยวข้องการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติเหล่านี้ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินการ ดังต่อไปนี้

หนึ่ง บันทึกข้อมูล

สอง สั่งยึดเครื่องมือ นำผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำขนาดสัตว์ หรือที่ได้จากการทำงานไม่ชอบด้วยกฎหมาย หรือสั่งกักเรือไว้จนกว่าการพิจารณาคดี การพิจารณาจะมีการจะมีคำสั่งตามหมวด 10 ไปทางปกครอง และหมวด 11 ทางอาญา พอมาถึงชั้นปกครอง การกักเรือก็ให้ไปอยู่ในอำนาจของคณะกรรมการมาตรการทางปกครองด้วยที่ไปเขียนอยู่ในมาตรา 113 (5) คือ กักเรือ พอกักเรือ เรือนั้นไม่สามารถออกไปทำการประมงได้แล้ว กฎหมายกำหนดให้สามารถวางประกันได้ใน มาตรา 113 วรรคสอง การสั่งยึดเครื่องมือการกักเรือ ตาม (5) เจ้าของเรือจะวางประกันแทนตามหลักเกณฑ์หรือวิธีการที่อธิบดีประกาศกำหนด ซึ่งการวางหลักประกัน เพิ่งประกาศไป เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2566 ทั้งที่พ.ร.ก.การประมงออกมา เมื่อตั้งแต่ 2558 เกิดคำถามว่า ทำไมไม่ทำ ถ้าคิดลบก็คือว่า แนวคิดของการควบคุมการทำการประมง แนวคิดแบบสายเหยี่ยว คือ ควบคุมกำกับไว้ก่อน อะไรที่เป็น ผลประโยชน์ที่พี่น้องชาวประมงสามารถทำได้ แนวคิดในสมัยนั้นไม่ทำ เพราะใช้แนวคิดแบบอำนาจนิยม จนมาถึงช่วงเวลาของรัฐบาลที่มีการเลือกตั้ง มีเป็นข้อเรียกร้องของพี่น้องชาวประมงว่า ควรจะเอาเรื่อง การวางหลักประกันมา เพื่อจะได้นำเรื่อนั้น ในระหว่างถูกคดี เขาสามารถเอาเรื่อนั้นออกไปทำการประมงได้ เพื่อยังชีพเขา สมัยก่อนกักเรือไว้กักลอยก็มี กักลอยยาวไปจะไม่บอก ระยะเวลาการกัก สั่งกักโดยที่ไม่กำหนดเวลา ชาวประมงจะทำอะไรได้ สิ้นเนื้อประดาตัว เรือโทรมหมดเลย เพราะว่าการบำรุงรักษาคือ เรือ ถ้าไม่ใช้เสียหาย จะทรุดโทรม เปื่อย เน่าหมด เครื่องมือ เครื่องไม้ อวนเปื่อยหมดโดนแดดเผาหมด ตัวเรือแยกหมด คาดฟ้าแตกหมด

การวางหลักประกัน เป็นเรื่องดีที่เจ้าของเรือ จะได้นำเรือไปประกอบอาชีพได้มาพุงชีวิตเขา ต่อชีวิตเขา ในเรื่องเศรษฐกิจเขาได้ ต่อยึดอายุอาชีพเขาได้ ไม่สร้างผลกระทบทางเศรษฐกิจเขา

แต่ล่าสุดท้าย มีความเห็นส่วนตัวว่า ยังไม่ตรงตามวัตถุประสงค์ ตรงใจกับชาวประมง จริงๆคือ การวางหลักประกันนั้น มูลค่าของการวางประกันมันสูงเกินไป จริงๆการวางหลักประกัน ต้องวางพอสมควรแก่เหตุที่เขาสามารถดำเนินการได้ พอเราไปกำหนดการวางประกันเป็นขนาดเรือ แล้วเรื่องมูลค่าของการวางประกันสูง ยกตัวอย่างเช่น เรือโดยใช้ขนาดของเรือ ตามตันกรอส มันสูง เรือหางยาว 5 ถึง 14 เมตร ขึ้นต่ำเนี่ย 0.6 ตันกรอส เพราะต้องวางประกันถึง 8,000 เรือขนาดสูงสุด 9.8 ตันกรอส ลำหนึ่งต้องวางประกันถึง 44,000 ตันกรอส ประมงพื้นบ้าน

ขณะนี้ ใครจะสามารถเอาเงินมาวางประกันได้ ในขณะที่เรามาดูเรือขนาดใหญ่ ตั้งแต่ 10 ตันกรอสขึ้นไป วางประกัน 200,000 ส่วน 10 ตันกรอสขึ้นไปถึง 20 ตันกรอส 380,000 ต่อลำ อัตราชั้นสูง 140 ตันกรอสถึง 150 ตันกรอส วางประกัน 4,000,000 เกินกำลังของพี่น้องชาวประมงที่จะเอาเงินสด ในสถานการณ์แบบนี้ ที่เขาบอบช้ำมาจากการใช้มาตรการ IUU มาระยะหนึ่งแล้วเนี่ย แล้ว วันนี้ เขาจะต้องวางประกันสถานเดียว เพราะฉะนั้นการวางประกันเนี่ยแทบจะไม่เกิดผลดีกับ พี่น้องชาวประมงจะไม่เกิดประโยชน์ เพียงแต่รู้สึกผ่อนคลาย นั่นเองว่า มีการวางประกัน แต่ผลที่ได้จากการวางประกันที่ชาวประมงจะได้ประโยชน์จริงๆ ยังไม่เห็นว่าจะได้ และขณะนี้ก็ยังมีเรือโดนคดี ก็เลยยังไม่ได้มีการวางประกัน เมื่อวางประกันสูงเกินไป ในสภาวะแบบนี้ จริงๆการวางประกัน แค่วางประกันว่า เรือลำนี้ไม่หลบไม่หนีถามว่า เจ้าของเรือจะพาเรือหลบหนีหรือ ไม่มีทาง เขาก็ต้องหากิน จริงๆในความเห็น เขาเรียกดีตามสภาพ ควรจะดีตามสภาพ แต่ไม่ควรดีตามขนาดเรือ สภาพเรือขณะนี้ มีคณะกรรมการพิจารณาอยู่ แล้ว การวางประกันก็ดีตามสภาพของเรือเหล่านี้ มูลค่าขนาดนี้ สมมุติว่า เรือ หนึ่งลำน ก็ดีสัก 1 ใน 4 ของ ถามว่า เขาเอาไปเขาจะหนีหรือ ไม่มีทาง ไม่มีอยู่แล้ว จริงๆ เราวางประกันได้ก็ประเภท และใช้หลักอะไรบ้างหนึ่ง เงินสด สอง แคชเชียร์เช็ค สาม หนังสือประกันธนาคาร สี่ ที่ดินโฉนด หนังสือทำประโยชน์ ห้า ที่ดินโฉนด สิ่งปลูกสร้าง ห้องชุด หุ่นตู้ หลักทรัพย์มีค่าอย่างอื่น เช่น สลากออมสิน บุคคลเป็นประกันดูตามกระบวนการกำหนดไว้ บุคคลวางประกัน จริงๆ การใช้บุคคลก็น่าจะโอเค บุคคลที่มีความน่าเชื่อถือในการวางประกัน นี่ถ้า เกิดวางประกันชาวประมงเลือกที่จะใช้บุคคล ควรจะใช้บุคคลประกันการใช้บุคคลค้ำประกัน เราไม่ต้องเอาหลักทรัพย์มาวางประกันใช้ไหม ที่น่าเชื่อถืออะไรประมาณนี้ มีเกณฑ์การใช้บุคคลมีเกณฑ์ ถ้ารัฐเขียนการวางหลักประกัน ผู้วางประกันไม่สามารถวางประกันให้ต้องตามความประสงค์กับเจตนาของรัฐได้ หลักเกณฑ์การวางประกันก็เปล่าประโยชน์

4. ท่านมีความเห็นอย่างไรเกี่ยวกับการจัดทำเอกสารสำหรับชาวประมง จำเป็นหรือไม่สำหรับ IUU เอกสารกรณีไหนควรทำ และไม่ควรทำ

จำเป็นสำหรับการทำครั้งแรก ควรจะทำให้ครั้งแรก ครั้งที่หนึ่ง คือ ต้องเข้าระบบครั้งแรกทุกอย่างหลังจากนั้นเอกสารต้องไม่มีความจำเป็นเลย รัฐต้องจัดการอย่างนั้น ต้องจัดการที่ให้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ เพราะฉะนั้น การจัดการเอกสารที่อยู่ในระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้หมด เลือกคนอยู่ในระบบอิเล็กทรอนิกส์เพราะมันอยู่ในระบบอิเล็กทรอนิกส์แล้ว จะลดการใช้เอกสารไปเลย หรือไม่ใช้เลยก็ได้ หรือการแจ้งโดยใช้แอป สมัยใหม่ ไม่ต้องใช้เอกสารแล้ว ความพร้อมของรัฐเป็นเรื่องสำคัญในการจัดการให้ การแจ้งเอกสาร ไม่เป็นภาระให้พี่น้องประชาชน

5. วิธีการกำหนดโทษปรับ กรณีใดควรปรับหรือไม่ควรปรับ หากมีโทษปรับสูงสุดควรกำหนดเท่าไรถึงเหมาะสม และควรกำหนดวิธีการปรับอย่างไร

จริงๆกฎหมายฉบับนี้ บังคับให้คนไปเสียค่าปรับ ไปเขียนในมาตรา 39 เรื่อง คุณสมบัติผู้ขอใบอนุญาต แทบจะปิดโอกาสให้ ผู้ต้องหาผู้ถูกกล่าวหาสู้คดี แต่ปิดโอกาสเลย เพราะอะไรเมื่อถูกคดีปุ๊บ เรือถูกกัก ทำการประมงไม่ได้ วางประกันขณะนั้นก็ยังไม่เกิด วันนี้ เกิดแล้ว ที่สำคัญคือเวลาชั้นศาล อำนาจการพิจารณา เกินอำนาจศาลแขวง เพราะฉะนั้นชั้นศาลอาญา เมื่อชั้นศาลอาญากระบวนการพิจารณา ศาลมีขั้นตอนวิธีการที่ค่อนข้างจะใช้เวลานาน เพราะฉะนั้นชาวประมง มีความจำเป็นต้องออกทำการประมงออกหากิน ในเมื่อเครื่องมือก็ไม่สามารถออกหากินได้ จึงไม่มีเวลาที่จะเอาหลักฐานพิสูจน์ เรื่องเจตนาขึ้นไปสู่ในศาลเลย ชาวประมงจึงเลือกวิธีการไปเสียค่าปรับ เรียกว่า ปรับทั้งน้ำตา เสียค่าปรับทั้งน้ำตา ยอมรับสารภาพทั้งน้ำตา โดยที่ไม่ได้พิสูจน์เรื่องเจตนา ซึ่งเป็นหลักการพื้นฐานในทางอาญาเหมือนที่เราพูดกันมาตั้งแต่ต้นแล้ว ไม่ได้ถูกพิสูจน์ แต่จำเป็นต้องไปเสียค่าปรับ เพื่อให้คดีเป็นอันยุติ ผู้ต้องหายินยอมที่จะเสียค่าปรับแล้วให้คดีอาญานั้นเป็นอัน ถือเป็นอันสิ้นสุด มาตรา 39 ก็ไปเขียนไว้ว่าอย่างนี้ ในเรื่องของการขอใบอนุญาต ผู้รับใบอนุญาตตามมาตรา 32 ,มาตรา 35 และมาตรา 39 ต้องไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

(1) เป็นผู้ต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่า กระทำความผิดอย่างใดอย่างหนึ่งตามที่กฎหมาย บัญญัติไว้ในมาตรา 114 คือ ความผิดร้ายแรงยังไม่ถึง 5 ปีนับแต่ วันที่ศาลมีคำพิพากษาถึงที่สุด อันนี้ เรื่องที่หนึ่งที่เขาบอกว่าถ้าต้องคำพิพากษา เขาต้องคำพิพากษาคือว่า ถ้าไปสูศาลแล้วก็แพ้ ถ้าประเภนี้ เขาจะต้องเสียสิทธิไปห้าปี เรือจอดตาย ห้าปีเจ๊งเลย

(2) เป็นผู้อยู่ระหว่างการถูกใช้ถูกพักใช้บริจาค อันนี้เป็นมาตรการทางปกครองที่ถูกคดีแล้ว คณะกรรมการ มาตรการทางปกครองไปออกพักใบอนุญาต เขาก็ขอไม่ได้ ถ้าเกิดเขาถูกพักใบอนุญาตแล้วเกินเลยช่วงเวลา ที่ช่วง การออกประกาศให้มีการขอใบอนุญาต เลยช่วงเวลาที่เรียกห้วงเวลาใช้ใหม่ ห้วงเวลาของ การประกาศเกินเลยห้วง เวลานั้นถือว่า สละสิทธิ์ที่จะขออนุญาต เขาถูกพักแล้วขอไม่ได้ ถูก ตัดขาด ด้วยคุณสมบัติของมาตรา 39 (1) เขาถึง เลือที่จะไปเสียค่าปรับ พอไปเสียค่าปรับเสร็จเขาสามารถที่จะขอใบอนุญาตในระหว่างปีนั้น แต่ถ้าชั้นศาลแขวง สมมุติว่า ชั้นศาลแขวงก่อนเองได้พิจารณาคดีของกำหนดบทกำหนด โทษของคดีประมง ถ้าอยู่ในอำนาจศาล แขวง ได้ กระบวนการพิจารณาจะเร็วใช้ใหม่ฟ้อง ผู้ต้องหาส่งฟ้องภายใน 48 ชั่วโมง พิพิจารณาเลย คดีสิ้นสุดเร็วก็จะ เป็นผลดีกับพี่น้องชาวประมง คือ กระบวนการพิจารณาของศาล ถ้ากระบวนการพิจารณาล่าช้า คดีนี้อาจจะพอ ทน แต่คดีประมงมันเกี่ยวข้องกับเรื่องการใช้เรือเป็นเครื่องมือในการทำประมง ถ้าไม่มีเรือออกไปทางการเมืองแล้ว เขาจะหาเงินที่ไหน มาใช้ในบ้าน สร้างผลกระทบไปหมดทั้งบ้าน ทั้งลูก ทั้งเมีย ทั้งรถ สารพัด ธุรกิจต่อเนื่อง แรงงานเกี่ยวข้องกันหมด เพราะฉะนั้นการกำหนดโทษค่าปรับเนี่ย ถ้าเผื่อสามารถปรับ แล้วเนี่ยคดีสิ้นสุดได้เร็ว จริงๆโดยหลักการโทษปรับนั้นต้องเหมาะสม กับความเสียหายที่เกิดขึ้น จากการใช้ทรัพยากร แต่ถ้าปรับโดยเอา

ขนาดเรือมาเป็นตัวตั้ง อันนี้ไม่เป็นผลดี ไม่ดี แต่ควรจะคำนวณจากความเสียหายที่เกิดขึ้นจาก การใช้ทรัพยากรผิดกฎหมาย

เห็นว่าโทษปรับสูงสุดในพระราชบัญญัติประมงควรจะมีไม่เกินหนึ่งล้านบาทเหมาะสมแล้ว การปรับ 30 ล้านบาท แต่ยกเว้นว่า กรณีที่เป็นการทำการประมงต่างประเทศนอกน่านน้ำ ควรจะเริ่มเพราะว่า กฎหมายไทย รอประเมินค่าความเสียหายของทรัพยากรในพื้นที่ที่เป็นสากลไม่ได้ เรือในประเทศควรปรับหนึ่งล้านบาท ความผิดควรจะแยกกัน ระหว่างอัตราการปรับเรือภายในประเทศกับเรือนอกน่านน้ำควรจะมีค่าแตกต่างกัน แต่ทั้งหมดทั้งมวลของการแก้ปัญหา IUU บ้านเรา ในความเห็นส่วนตัว หนึ่ง เราควรจะต้องแยกการประมงนอกน่านน้ำแยกออกจากการทำประมงภายในประเทศ เนื่องจากว่า รูปแบบวิธีการของการจัดการมีความแตกต่างกัน ส่วนการกำหนดวิธีการปรับ ขณะนี้ เขาใช้การเปรียบเทียบปรับโดยคณะกรรมการเปรียบเทียบที่จังหวัด มีอัยการเป็นประธาน ผู้บังคับการตำรวจเป็นกรรมการแล้วก็มี ประมงจังหวัดเป็นเลขานุการ มาตรา 170 มาตรา 114 แต่จริงๆการเปรียบเทียบปรับ ในความเห็นส่วนตัว ไม่มีความจำเป็นต้องมีคณะกรรมการเปรียบเทียบปรับ เพียงแต่ถ้าเรากำหนดหลักเกณฑ์เงื่อนไขวิธีการให้ชัดเจน การเปรียบเทียบปรับใช้กลไกไปสำนักงานประมงจังหวัดก็ใช้ได้ แต่การเปรียบเทียบโดยองค์คณะอย่างนี้ ก็เป็นผลดี เพราะจะได้ถ่วงดุลการใช้อำนาจกันก็เป็นหลักประกันความสุจริตเหมือนกัน เป็นข้อดีเรื่องการตรวจสอบถ่วงดุล และก็เป็นเรื่องของการสร้างหลักประกันความสุจริตก็มี คณะกรรมการเปรียบเทียบต่างหน่วยงาน คณะกรรมการหน่วยเดียวอาจจะทำให้การเปรียบเทียบปรับนั้น อาจจะไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ทางกฎหมายก็ได้ อาจจะมีการปรับน้อยอาจจะมีการปรับมากดุลยพินิจมันอาจจะเกิดช่องว่าง เพราะว่าแต่การที่มีองค์คณะในการเปรียบเทียบจะทำให้การเปลี่ยนการถ่วงดุลดีขึ้น แต่สิ่งหนึ่งในเรื่องของการเปรียบเทียบ ที่คณะกรรมการเปรียบเทียบควรจะมีความเป็นอิสระในการแสวงหาข้อเท็จจริงว่า การกระทำความผิดในแต่ละกระทงที่นำมาสู่การเปรียบเทียบที่เสนอโดยพนักงานสอบสวนในส่งมา ให้กรรมการเปรียบเทียบดำเนินการเปรียบเทียบ ควรจะให้มีความอิสระในการแสวงหาข้อเท็จจริง เพื่อนำไปสู่การวินิจฉัยว่าคดีนั้น และควรเปรียบเทียบปรับหรือไม่อย่างไร เพราะว่า เรากำลังมองว่าพนักงานเปรียบเทียบเหมือนกับองค์คณะในศาล เพราะฉะนั้นควรจะมีอำนาจในการแสวงหาข้อเท็จจริง พิจารณาเรื่องเจตนาว่า ผู้ต้องหาไม่ตั้งใจในการกระทำความผิดตามที่มีการกล่าวหา หรือไม่ อย่างไร ฉะนั้น การเปรียบเทียบลักษณะแบบนี้มันจะทำให้ผู้ต้องหา ผู้ถูกเปรียบเทียบปรับ เขาจะได้หาข้อเท็จจริง เพื่อจะมาชี้แจงแสดงหลักฐานต่อคณะกรรมการเปรียบเทียบได้อย่างเต็มที่ เป็นการสร้างหลักประกันความเป็นธรรมในชั้นเปรียบเทียบด้วย หลักการควรจะเป็นอย่างนั้น

ความเห็นส่วนตัวที่ไม่ควรเปรียบเทียบเลย คือ ลูกเรือประมง เมื่อลูกเรือประมงเป็นคนในเรือประมง ไม่ควรจะถูกเปรียบเทียบเลย เพราะอะไรเหตุผล เพราะว่าลูกเรือประมง เขาเป็นแค่แรงงานในเรือประมง เขาไม่มีเจตนาที่จะทำผิดเลย เนื่องจากว่า เขาถูกใช้ให้ทำ การประมงโดยสุจริตของเขาคือ เขาสุจริตที่จะทำ เพราะว่า เขาเป็นแค่แรงงานใช้ไหม ถูกใช้เอาอวนมา เอาอวนยกเอาขึ้นปลาขึ้น ถ้ามารู้มัยว่า ห้ามหรือไม่ห้าม ผิดหรือไม่ ผิด เขาไม่รู้เลย เพราะเจตนาในทางอาญามันขาดสิ้นเลย แล้วที่สำคัญคือ ไปปรับเขา เขาไม่มีโอกาสที่จะนำเอกสาร

หลักฐาน หรือแสวงหาข้อเท็จจริงได้ขึ้นมาเรื่อยๆ มาต่อสู่เลย ขณะนี้ได้ปรับหัวละ 500 จริงๆ ไม่ควรปรับด้วยซ้ำไป เรือพาไปไหน ถามว่า กระโดดเรือได้ไหม เวลาเขาเห็นพาไปเขตหวงห้ามบอกว่า ผมไม่ไป ผมกระโดดตึกว่า ถามว่าทำได้ไหม ไม่ได้ แสดงว่าเราเจตนาเขาขาดหมดแล้ว เป็นเรื่อง สำคัญมากเลยกรรมการเปรียบเทียบ ถ้าจะมีต้องมี ดุลพินิจด้วยการวินิจฉัย หรือแสวงหาข้อเท็จจริง เพื่อนำไปสู่การตัดสินว่าปรับ หรือไม่ปรับ หรือสัดส่วนการปรับควรเป็นเท่าใด

จริงๆอยากให้ความเห็น เพิ่มเติมอีกเรื่องหนึ่งคือ เรื่อง ของการริบเครื่องมือ คือ บางประเภท กฎหมายเขียนฐานความผิดเขียนให้เหมือนกับบังคับศาลให้ยึดเครื่องมือ ดูตัวอย่าง พ.ร.ก.ประมง ออกกฎหมายในฝ่ายบริหาร แต่ว่าไปบังคับฝ่ายนิติบัญญัติ ว่าต้องอย่างนั้น ต้องอย่างเดียว ไปดูการปรับ เรื่อง การริบ การยึด นี้เขียนในมาตรา 169 เครื่องมือทำการประมง สัตว์น้ำ ผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ เรือประมง หรือสิ่งอื่นใดที่ใช้ในการกระทำความผิด หรือที่ได้มาจากการกระทำความผิด และความผิดนั้นเป็นการทำการประมงโดยฝ่าฝืนกฎหมายอย่างร้ายแรง ตามมาตรา 114 ให้ริบเสียทั้งสิ้น เว้นแต่ มีการวางประกัน หรือให้ริบเงินประกันนั้นแทน ไปเขียนว่า ให้ริบเสียทั้งสิ้น เหมือนกับบังคับศาลว่า ศาลต้องริบ ทั้งที่ควรจะเขียน ว่า ให้ศาลริบเสียก็ได้ ซึ่งศาลก็สามารถพิจารณาโดยดูเรื่อง เศรษฐกิจ เรื่องสังคม ดูเรื่องวิญญูติ ดูเรื่ององค์ประกอบอื่นใดเพราะฉะนั้นศาลจะริบหรือไม่ริบก็ได้ เขามีสิทธิเขายังไม่ได้ทำผิดร้ายแรง และเขายังมีวิญญูติไม่ถึงเขายังไม่รู้เขาอาจจะผิดหลง เพราะฉะนั้นก็ไม่ต้องริบให้เขาเอาเครื่องมือไปต่อชีวิตเขาก็คงกฎหมายต้องทำให้สังคมสงบสุข ริบแล้วสังคมสงบสุขไหม ถ้าริบไปอย่างเดียว คือ ไปได้ต้นไม้ผูกคอตายเท่านั้น แต่แนวคิดนี้แบบเหยี่ยว เขาคงจะอึดอัดเหมือนกันเจ้าหน้าที่ปฏิบัติ ตาม พูดคุยกับชาวประมงเห็นใจเขา การสั่งริบเครื่องมือทำการประมงเหมือนให้ชาวประมงสิ้นเนื้อประดาตัว พูดเวทีไหนก็อยากจะสะท้อนให้เสนอกฎหมายฉบับใหม่มองว่า อำนาจในการเพิกถอนใบอนุญาต ไม่ควรเป็นอำนาจของฝ่ายบริหารโดยการเพิกถอนใบอนุญาต วันนี้ มันเพิกถอนโดยฝ่ายฝ่ายบริหารฝ่ายองค์คณะกรรมการมาตรการทางปกครองอยู่ในกฎหมายฉบับนี้ตามมาตรา 112 วรรคหนึ่ง พอเขา เสนอมา บางเรื่องที่เป็นความผิดร้ายแรงตามมาตรา 114 กรรมการไปเพิกถอนใบอนุญาต พบเพิกถอนใบอนุญาตทำการประมงปรับ เรื่อนั้นถูกเพิกถอนแล้ว เขาจะเอาเรือไปไหน มันคือ ทรัพย์ลอยน้ำที่ไร้ค่าเลย 10 ล้าน 20 ล้าน 30 ล้าน ไม่มีใบอนุญาตทำการประมงออกทำการประมงไม่ได้ การแสวงหาข้อเท็จจริง เพื่อนำไปสู่การออกคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาตควรจะละเอียด รัดกุมรอบคอบ โดยให้เป็นอำนาจของศาล ในการไต่สวนเพื่อนำไปสู่การเพิกถอน ในกฎหมายฉบับที่เขียนเรื่องมาตรา 83 เหมือนกัน ผู้ใดทำการประมงผิดตามมาตรา 83 เรื่องคนงาน เรื่องคนบนเรือ จริงๆกฎหมายฉบับใหม่ได้เสนอเอาเรื่องเกี่ยวกับคนบนเรือออก อยู่ในนี้แล้ว มาตรา 83 เจ้าของเรือผู้ใดใช้ คนประจำเรือที่ไม่มีหนังสือคนประจำเรือหรือไม่ได้รับอนุญาตตามมาตรา 83 มาจาก 153 หรือฝ่าฝืน มาตรา 83/1 ต้องระวางโทษปรับ 4 ปี ปรับไม่น้อยกว่า 400,000 บาท แต่ไม่เกิน 800,000 บาทต่อคน ประจำเรือหนึ่งคนให้อธิบดีกรมประมงสั่งเพิกถอนใบอนุญาตทำการประมงของเจ้าของเรือบังคับเลย กฎหมายฉบับนี้บังคับฝ่ายบริหารเลย ก็ใช้อำนาจบังคับอธิบดีบอกถ้ามีมาตรา 83 คุณก็ต้องเพิกถอน เราให้เจ้าของเรือร้องให้นำน้ำตาเป็นเลือด แล้วมาพิสูจน์เจตนาอีก อธิบดียังงี้ก็ต้องเพิก

ถอน เพราะกฎหมายบัญญัติให้อธิบดีกรมประมง ต้องเพิกถอนใบอนุญาต หากไม่ทำก็เข้าข่ายความผิดตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 157 อดิอธิบดีลงนาม ทั้งน้ำตา และทั้งเจ้าของเรือด้วย ไม่เซ็นก็ไม่ได้ เพราะกฎหมายบังคับให้ต้องเพิกถอนใบอนุญาต เพิกถอนแล้ว เมื่อเพิกถอนแล้วเข้าตามมาตรา 39 ทันทีเลยเป็นผู้ถูกเพิกถอนใบอนุญาต กฎหมายฉบับนี้อันตราย แต่ถามว่ากฎหมายฉบับนี้ดีไหมบางส่วนมีส่วนดี เพราะส่วนหนึ่งมันไม่ได้ไม่ดีทั้งหมด แต่มันนำหลักการ ในเรื่องของการใช้หลักฐานทางวิทยาศาสตร์มาเพื่อการจัดสรรทรัพยากรอันนี้ถือว่า ดี แต่เราไปกลับไปหาวิธีทำการประมง แบบเดิมแบบมือใครสาวได้สาวเอาแบบเดิมไม่ได้แล้ว วันนี้ เรากลับไปแบบนั้นไม่ได้แล้ว ทรัพยากรมีพอ สำหรับทุกคน แต่ไม่พอสำหรับคนโลก ต้องสร้างจุดสมดุล เราคิดว่าจุดสมดุลมันอยู่ที่ไหน อันนี้ต้องหาให้เจอเป็นความยากของราชการที่ต้องหาให้เจอ มีสมดุลสองส่วน ส่วนแรกคือ สมดุลของทรัพยากร ชีวิตได้น้ำต้องสมดุล มีสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่สมดุล มีโอกาสได้ออกแม่แพร์ลูก เพื่อขยายพันธุ์ มีพื้นที่เพื่อการสงวนรักษาคุ่มครองมีพื้นที่ของการใช้ประโยชน์ มีช่วงเวลาของการห้ามทำการประมง ในช่วงเวลาของการวางไข่เลี้ยงตัวอ่อน มีเครื่องมือที่ห้ามทำการประมงประเภทที่ห้ามทำการประมงในพื้นที่บางพื้นที่อย่างนี้ เป็นต้น ก็เป็นเรื่องของความสมดุลในชีวิตได้น้ำ ชีวิตบนน้ำคือ สมดุลของผู้ใช้ทรัพยากร โดยจะสร้างความสมดุลให้คน ผู้ใช้ทรัพยากรสามารถดำรงคงชีวิตอยู่ ได้ใช้ทรัพยากร เพื่อการประกอบอาชีพได้ ใช้ทรัพยากรเพื่อการเลี้ยงชีพได้ ใช้ทรัพยากรเพื่อสร้างเศรษฐกิจของประเทศ และชุมชนได้ อย่างนี้คือ เรื่องความสมดุล แต่ว่า ถ้าความสมดุลนั้นมันขาดสัดส่วนใดสัดส่วนหนึ่ง หรือว่าล้มเหลว คนตายหมดโดยทรัพยากรยังเหลืออยู่ก็ไม่ได้เห็นจะมีประโยชน์ ทรัพยากรหมด สุดท้ายคนก็ตาย ความล่มสลายของประกอบอาชีพก็ล่มสลายอยู่ดี สัดส่วนต้องสมดุล หน้าที่ที่จะจัดการทรัพยากรให้สมดุล ไม่ใช่หน้าที่รัฐฝ่ายเดียว ความสมดุลที่ว่าจะเกิดขึ้นได้ มันต้องได้รับความร่วมมือร่วมใจทั้งภาครัฐ ทั้งพี่น้องชาวประมง ทั้งผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง สิ่งใดที่มีหน้าที่ส่งผลต่อการใช้ทรัพยากรให้เกิดความสมดุลได้ อันนี้ต้องเข้ามาเกี่ยวข้อง ถึงจะสำเร็จ การใช้ทรัพยากรวันนี้ไม่ได้ใช้เพื่อคนรุ่นพวกเรา แต่ จะต้องใช้เพื่อคนรุ่นต่อไป ด้วย นี่แหละสำคัญ

ผู้ให้สัมภาษณ์ท่านที่ 4



คุณศราวุธ ไถวสกุล

ชาวประมง

1. ท่านมีความเห็นอย่างไรที่มีกฎหมายควบคุมว่า

1.1 ต้องติดตั้ง VMS

คือ จริงๆ การติดตั้ง VMS เป็นหัวใจของระบบ ของ IUU เพราะว่า เรือต้องไม่ผิดกฎหมาย และต้องมีการตรวจสอบได้แล้วก็ต้องมีการควบคุมได้ VMS คือ เหมือนกับ GPS ติดตามเรือ เพื่อให้ทราบว่าเป็นเรือประมงในกลุ่มของเรือประมงพาณิชย์ เนี่ย เรือเริ่มต้นเรือ 30 ต้นกรอสขึ้นมาก่อน แล้วก็เรือ ประเภทอีก 7 เครื่องมืออาทิเช่น อวนลากปั่นไฟ อีก 7 เครื่องมือที่เป็นเครื่องมือที่อยู่ในโหมดของเรือประมงพาณิชย์ ที่ไม่กำหนดขนาด กลุ่มพวกนี้ เขาต้องการที่จะให้ทราบว่าจะเกิดกลุ่มประสิทธิภาพสูงทั้งหลาย อยู่ที่ไหน แล้วเหลือ 38 เริ่มจากเรือ 30 ต้นกรอสขึ้นมาก่อน เพื่อจะได้ควบคุมว่าเข้าทำการประมงในเขตชายฝั่งหรือไม่ นั่นคือวัตถุประสงค์หลัก และมีการลวงลำลำน้าของประเทศเพื่อนบ้านหรือเปล่า กลับ ได้มีการดำเนินการการแจ้งเข้าแจ้งออก เพราะการติด VMS ต่างประเทศก็มีการติด แต่มีการอุดหนุนในต่างประเทศในสหภาพยุโรป มีการติดตั้ง VMS ให้ฟรีในบางประเทศ และอุดหนุนค่าบริการรายเดือน แต่ในสำหรับประเทศไทย การเริ่มต้นการทำกฎหมาย IUU อย่างเร่งรีบตั้งแต่เริ่มต้นพระราชกำหนดการประมง เมษายน 2558 แล้วให้ EU ตรวจสอบไม่ผ่านก็เลยออกเป็นพระราชกำหนดการประมงฉบับเดือนตุลาคม 2558 มีการเขียนพระราชกำหนดอย่างเร่งรีบเหมือนกระดุมเม็ดแรกกลัดผิด และมีเจตนาของกรมประมงที่จัดระเบียบ เรือประมงโดยอาศัยอำนาจมาตรา 44 โดยมีเรื่องของ IUU เป็นข้ออ้าง เพราะ IUU จะโปกส์ ไปที่สินค้าประมงที่ผลิตและส่งออกจากประเทศไทยตัวหลักอาทิเช่น ทูน่า กุ้ง ซึ่งไปท่วมตลาด ในตลาด EU และอเมริกา ทำให้ประเทศปลายทางที่เป็นคู่ค้าทั้งสองทวีป ผู้ประกอบการในประเทศ ไม่สามารถแข่งขันได้ กับผู้ผลิตของประเทศไทย จึงเป็นต้นเหตุของการที่ตั้งระบบ IUU ส่วนในเรื่องของ VMS ประเทศไทยบังคับใช้โดยให้ การให้ Provider ที่จำหน่าย VMS ขายเครื่องให้กับชาวประมงในราคา 25,000 บาท และมีค่าบริการรายเดือนเดือนละ

1,200 บาท ซึ่งเป็นภาระของเรือประมงทั้งระบบ เริ่มต้นจากเรือประมงประมาณ 3,000 ลำที่ 38 ตันกรอสขึ้นไป และเป็นราคาที่ไม่เป็นธรรมกับชาวประมงโดยหลัก ภาครัฐควรจะอุดหนุนอุปกรณ์ VMS ให้กับเรือกลุ่มนี้ก่อน

1.2 ต้องมีการจัดทำสมุดทำการประมง

การจัดทำสมุดบันทึกการทำการประมงอยู่ใน 1 ใน 3 กติกาของ IUU คือ ผิดกฎหมายขาดการรายงาน และไร้การควบคุม การจัดทำสมุดบันทึกทำการประมงถือเป็นเรื่องสำคัญ แต่ไม่ควรจะมีข้อกำหนด ที่มีโทษปรับรุนแรง เกินกว่ากฎหมายทุกฉบับของประเทศ ควรจะมีการฝึก ตักเตือนในกลุ่มของไตเรือประมง ที่มีความรู้บ้าง และใช้เวลาในการปรับตัว แต่ภาครัฐกลับใช้เป็นเครื่องมือในการเอาผิดกับผู้ควบคุมเรือ และเจ้าของเรือ โดยการลงบันทึก มีการระบุพื้นที่ที่จับสัตว์น้ำ ตำแหน่ง ที่อยู่ในบริเวณอ่าวไทย และอันดามัน ทำให้เกิดการสับสน ในช่วงแรกของการจัดทำสมุดบันทึกทำการประมงเป็นอย่างมาก เพราะขาดความรู้ อีกทั้ง การบันทึกทำการประมง จะต้องพูดจะต้องส่งใบบันทึกจากสมุดบันทึกทำการประมงให้กับเมื่อเทียบท่า ก่อนที่จะขึ้นสัตว์น้ำ มีการดำเนินคดีในกรณีขึ้นสัตว์น้ำก่อน ส่งสมุดบันทึกทำการประมง ในมูลค่าสัตว์น้ำ แค่เป็นหลักพัน เพราะ อยู่ในระหว่างการเดินทางของหนังสือสมุดบันทึกทำการประมง ให้กับเจ้าหน้าที่ PIPO ปรับ 500,000 บาท ในหลายกรณี ในหลายคดีมีหลายคดีที่ปรับ 500,000 บาท เพราะถือว่าเป็นประเด็นเล็กน้อยในเรื่องของธุรการ ปัจจุบันมี e-logbook เป็นเวอร์ชันสอง ซึ่งตอนนี้ในเรือประมงยังไม่มีใครทำแล้วจะบันทึกในระบบ e-logbook เบื้องต้น เรือประมงในประเทศ ยังไม่มีความรู้ความเข้าใจ และยังเป็นระบบ VMS เวอร์ชันหนึ่ง ซึ่งยังไม่สามารถทำเป็นระบบ e-logbook ได้ แต่ปัจจุบัน หลังจากรัฐบาล ปี 60 เป็นต้นมาให้มีการส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ได้เช่น ทางไลน์ กรณีเข้าทำสัตว์น้ำ

1.3 การแจ้งเข้า แจ้งออก PIPO

ต้องย้อนอดีตก่อนพรกประมง ปี 2558 เรือประมง ยังมีเอกสาร ส่วนใหญ่ไม่ครบถ้วน และหลังจากการจัดระเบียบ IUU ปี 58 ภาครัฐ ได้ใช้มาตรา 44 ตั้งคณะสพม.ขึ้นมา โดยมีผู้บัญชาการทหารเรือเป็นประธาน และได้กำหนดหลักเกณฑ์ การแจ้งเข้าแจ้งออกเรือประมง เริ่มต้นจากเรือขนาด 30 ตันกรอสขึ้นไป โดยเป็นเอกสาร ตามมาตรา 82 ของพระราชกำหนดการประมง 2558 ทั้งหมด 12 รายการ มี

1. ทะเบียนเรือไทย
2. ใบอนุญาตใช้เรือ
3. ใบประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือ
4. ใบประกาศนียบัตรช่างเครื่องยนต์เรือ
5. ใบอนุญาตให้ทำการประมง
6. บัตรประชาชนผู้ควบคุมเรือ
7. บัตรประชาชนช่างเครื่องยนต์เรือ หรือบัตรประจำตัวคนไม่มีสัญชาติไทย
8. บัญชีรายชื่อ และหนังสือคนประจำเรือ

9. ในกรณีคนประจำเรือไม่มีสัญชาติไทยต้องได้รับใบอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง และใบอนุญาตให้ทำงานตามกฎหมายว่าด้วยการทำงานของคนต่างด้าว

10. หลักฐานการติดตั้งเครื่องติดตามเรือ (VMS)

11. หลักฐานการตรวจอุปกรณ์ความปลอดภัย

12. หลักฐานการตรวจสอบอนามัย และสวัสดิภาพในการทำงานของคนประจำเรือ

ซึ่งผู้ประกอบการในเรือประมง ส่วนใหญ่ ยังไม่มีใบผู้ควบคุมเรือ และตามหลักกฎหมายต้องใช้เวลา 5 ปี อีกทั้งเอกสารใน 12 ข้อ ยังมีความซับซ้อน และระยะเวลาในการทำ อาทิเช่น ประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือ ประกาศนียบัตรช่างเครื่องยนต์เรือ และหลักฐานประจำตัวแรงงาน เล่มซีบู๊คตามมาตรา 83 หนังสือคนประจำเรือ ซึ่งต้องใช้เวลาเป็นเดือนนับเดือน เพื่อจะทำเอกสารให้ครบ ซึ่งทางผู้ประกอบการได้ร้องขอกับรัฐบาล เพื่อผ่อนปรน และอำนวยความสะดวกในการทำเอกสาร แต่รัฐบาลไม่เข้าใจ และจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 กรกฎาคมปี 58 จึงทำให้เป็นที่มาให้เรือประมงทั่วประเทศ ไม่สามารถออกทำการประมงได้ในวันที่ 1 กรกฎาคม ปี58 แต่หลังจากนั้น ภาครัฐได้ออกมารับฟังความคิดเห็น และดำเนินการให้เอกสารที่เรือประมงต้องใช้ ตามหลักการแจ้งเข้าแจ้งออก 12 ข้อ อำนวยความสะดวกให้ทำได้ ภายในเดือน กรกฎาคมปี 58 แต่สิ่งที่ตามมา คือยังขาดแรงงานไทย ในการถือประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือ และช่างเครื่องยนต์เรือ จึงทำให้เรือประมง ไม่น้อยกว่า 2,000 ลำ ยังไม่สามารถออกทำการประมงได้ ภายในเดือน กรกฎาคมปี 58

มีความเห็นว่า ระบบการแจ้งเข้าแจ้งออกซึ่งปัจจุบัน ช่วง 4 ปีที่ผ่านมา ได้ปรับเป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ E285 ควบคุมระบบโดยเจ้าท่า ร่วมกับหน่วยงานภาคประมงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับ EU ทั้งหมด มีการสแกนเอกสารใช้เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งปัจจุบัน มีการทำงานที่คล่องตัวขึ้น แต่วิธีการตรวจ ยังใช้ระบบแบบโบราณ อาทิเช่น สหวิชาชีพ ประจำหน่วย PIPO ยังใช้การตรวจเอกสารที่มีอยู่จริง ณ สำนักงาน โดย ไม่ได้มีการทำการบ้าน เนื่องจากเรือประมงมีการสแกนเอกสารของแรงงาน และเอกสารประจำเรือทั้งหมดเข้าระบบ E285 ไปทั้งหมดแล้ว สามารถใช้ User Password ในการตรวจสอบเอกสารได้ ยังมีการตรวจใช้เอกสารจริง อาทิเช่น ประมงก็ต้องตรวจไปประมงพาณิชย์จริง เจ้าท่าก็ต้องตรวจทะเบียนเรือจริง ต้องตรวจใบสำคัญการตรวจเรือจริง สวัสดิการคุ้มครองแรงงานก็ต้องตรวจสัญญาจ้างจริง ต้องตรวจสอบอนามัยในเรือประมง น้ำดื่ม อาหาร ยารักษาโรค และประกาศนียบัตรซีพียอร์ (เรื่อง การช่วยเหลือ CPR ในเรือประมง) ในการจัดหางานก็ยังคงตรวจบัตรชมพู Work permit เล่มส้ม ซึ่งไม่ควรจะเป็นวิถีทางของการทำงานในยุคปัจจุบัน เนื่องจากปัจจุบัน ในยุค 4.0 ระบบอิเล็กทรอนิกส์ 285 ซึ่งมีเอกสาร ทั้งหมดของเรือประมง และแรงงานในเรือประมงอยู่แล้ว ควรจะมีการตรวจเพียงแค่หนังสือคนประจำเรือ (ซีบู๊ค) ตามมาตรา 83 เพราะ เล่มซีบู๊ค ก่อนที่จะนำแรงงานไปทำ จะต้องประกอบด้วยเอกสารทั้งหมดที่กล่าวไปข้างต้น ถึงจะทำได้เป็นเล่มซีบู๊คได้เท่านั้น เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับชาวประมง และแรงงานที่ไม่ต้องถือเอกสารคนละหลายสิบหน้ากระดาษโดยการตรวจสอบย้อนกลับสามารถทำได้ทางระบบอิเล็กทรอนิกส์โดยการสแกนในระบบ e285 ได้อยู่แล้ว นี่คือนี่สิ่งที่อยากจะให้แก่ และเนื่องจากเรือประมงในปัจจุบัน

ทุกลำถูกต้องตามกฎหมายอยู่แล้วก็ไม่ควรใช้การตรวจการแจ้งเข้าแจ้งออกโดย PIPO เพื่อเอาผิดกับเรือประมงภายในประเทศโดยจะมีการสุ่มตรวจทุกห้าถึงสิบเที่ยวเรือ เพื่อลดปริมาณงานของเจ้าหน้าที่รัฐ

2. ท่านมีความเห็นอย่างไรในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่รัฐในการจับกุมชาวประมง โดยกรณีความผิดเล็กน้อย ควรมีการตักเตือนก่อน ในกรณีการกระทำซึ่งไม่มีเจตนา เช่น การจัดทำเอกสาร หรือเครื่องมือบางอย่างขัดข้อง

เรื่องการเอาผิดเจ้าหน้าที่รัฐตั้งแต่ พ.ร.ก.การประมง ปี 5 ได้บังคับใช้มีการเอาความผิดโดยเข้มข้นกับชาวประมงโดยมีนโยบายทำยอด ตรวจสอบ เพื่อบังคับใช้กฎหมายโดยมีข้อผ่อนปรน อาทิเช่น ความผิดของธุรการ บัญชีรายชื่อ ใบประกาศนียบัตร Fishing logbook ซึ่งเป็นความผิดเล็กน้อย แต่มีความผิดตามขนาดของเรือ ซึ่งความผิดเหล่านี้มีจำนวนหลายร้อยรายที่เสียค่าปรับตั้งแต่ หนึ่งแสนถึงห้าแสนบาท ซึ่งเป็นความผิดเกี่ยวกับเอกสารไม่ครบถ้วน หลักการเหล่านี้ไม่ได้ส่งเสริมให้อาชีพประมงสามารถแข่งขัน และทำได้ในสังคมโลก ทำให้คนรุ่นใหม่ ไม่ต้องการที่จะออกมาทำอาชีพประมง และต่อเนื่องประมง รัฐควรแก้กฎหมายลูกไม่ว่าจะเป็นประกาศระเบียบ คำสั่ง ซึ่งเกี่ยวข้องกับกาแจ้งเข้า แจ้งออก และระบบธุรการให้สอดคล้องกับความเป็นจริงในบริบทของการทำการประมง และโทษปรับควรจะทำเทียมกับกฎหมายทั่วไปในสังคมไทย

3. ในกรณีที่เรือประมงถูกดำเนินคดี ท่านเห็นด้วยหรือไม่ที่มีการกักเรือ ควรมีการวางหลักทรัพย์อื่นแทนการกักเรือ และควรปล่อยเรือโดยพลันเมื่อมีการวางหลักประกันแล้วหรือไม่ อย่างไร

ไม่เห็นด้วยที่มีการกักเรือตามมาตรา 105 เนื่องจากระบบกฎหมายไทยเป็นระบบกล่าวหา ควรให้เจ้าของเรือสามารถประกันเรือ เพื่อสู้คดีได้ตามหลักสิทธิการประกอบอาชีพ ขอเพิ่มเติม ด้วยระบบของพ.ร.ก.การประมง ปี 2558 เรื่องของการกล่าวหา จะใช้วิธีการกักเรือตามมาตรา 105 จนกว่าคดีจะถึงที่สุด กรมประมงมีการแจ้งความดำเนินคดีกับตำรวจ และสอบสวนผู้ควบคุมเรือ และแรงงานในเรือประมงรวมถึงเจ้าของเรือในกรณีที่ผู้ควบคุมเรือปฏิเสธความรับผิดชอบ ตำรวจจะส่งสำนวนให้กับอัยการ เพื่อฟ้องร้องต่อศาล กรณีผู้ควบคุมเรือทำผิดจะถูกปรับ อาทิเช่น ปี 2559 มีเรือประมงอวนล้อมจับเข้าในเขตอุทยานแห่งชาติ ชุมพร มีการดำเนินคดี โดยมีการปรับตามขนาดของเรือ เรือขนาดเกิน 150 ตันกรอส โดนปรับ สามล้านต่อคน เป็นจำนวน 40 คน เป็นจำนวน 1,200 ล้านบาท ซึ่งเกินจากความเป็นจริง หลังจากนั้นทางรัฐบาลเมียนมาได้มีข้อท้วงติงว่า นำแรงงานในเรือประมาณ 38 คนที่เป็นคนเมียนมาติดคุก เพราะไม่มีเงินเสียค่าปรับ จึงเป็นที่มาของการแก้ ออกประกาศกระทรวงเกษตรใช้มาตรา 170 โดยให้อำนาจรัฐมนตรีกำหนดหลักเกณฑ์ในการเปรียบเทียบปรับซึ่งผู้ควบคุมเรือ และเจ้าของเรือปรับตามขนาดของเรือ ส่วนแรงงานจะปรับเป็นเท่าไรก็ได้ ตามประกาศเปรียบเทียบปรับปี 2560

ย้อนความในกรณีที่กักเรือ ในพ.ร.ก.ประมง ถือว่าเป็นกฎหมายปิดปากโดยที่ไม่ต้องการให้เจ้าของเรือต่อสู้เมื่อถูกดำเนินคดีจะถูกกักเรือทันทีจนกว่าคดีจะถึงที่สุด ถ้ามีการเปรียบเทียบปรับเจ้าพนักงานประมงจะต่อแจ้ง

ความดำเนินคดีต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ เมื่อรวบรวมเอกสารครบถ้วนจะถูกเรียกประชุมคณะกรรมการเปรียบเทียบปรับ ภายใน 1 เดือน นับจากวันที่ถูกดำเนินคดี ในกรณีที่ผู้ควบคุมเรือยอมรับความผิด ค่าปรับจะปรับผู้ควบคุมเรือและเจ้าของเรือ ตามพร.ก.ประมง ซึ่งเป็นค่าปรับที่สูงมาก อาทิเช่น เข้าในเขตประมงชายฝั่ง เรือ 60 ตันกรอส ถึง 150 ตันกรอส ปรับตันกรอสที่ 60 ถูกปรับหกแสนบาท หลังจากนั้นจะถูกปรับตันกรอสละ 50,000 บาท ถ้าเรือขนาด 100 ตันกรอส ผู้ควบคุมเรือ จะถูกปรับ 2,600,000 บาท เจ้าของเรือจะโดนปรับ 2,600,000 บาท และแรงงานจะถูกปรับ 500-1,000 บาทต่อคน แต่ถ้าปฏิเสธข้อกล่าวหา คณะกรรมการเปรียบเทียบปรับจะส่งเรื่องให้ตำรวจ และจะส่งต่อให้อัยการดำเนินคดีในศาลตามกฎหมายอาญา ในระหว่างที่ถูกดำเนินคดีเรือจะถูกกักไม่ให้ทำการประมง ซึ่งใช้เวลาในการต่อสู้คดีหลายปี และจะเข้าตามมาตรา 39 ของคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตประมง ทำให้เจ้าของเรือไม่สามารถขอใบอนุญาตทำการประมงได้ จึงทำให้ผู้ควบคุมเรือ และเจ้าของเรือต้องรับสารภาพทุกครั้งไป อีกทั้ง มีมาตรการทางปกครอง หลังจากการเสียค่าปรับมีการพักใช้สูงสุดถึง 90 วัน

4. ท่านมีความเห็นอย่างไรเกี่ยวกับการจัดทำเอกสารสำหรับชาวประมง จำเป็นหรือไม่สำหรับ IUU เอกสารกรณีไหนควรทำ และไม่ควรรทำ

เอกสาร IUU ช่วงเริ่มต้น ปี 58 เอกสารค่อนข้างยุ่งยากมาก 12 ข้อ ของการแจ้งเข้าแจ้งออก รวมถึงการแสดงเอกสารทุกครั้ง สำหรับการขนถ่ายสินค้า จาก Log-book มาเป็น MCPD มาขายปลาที่ตลาดปลาให้กับแพปลา เพื่อทำเอกสารให้กับโรงงาน ทำให้ขั้นตอนยุ่งยาก และทำให้โรงงานที่ซื้อสินค้ากับชาวประมงหันมาซื้อสินค้านำเข้า ซึ่งมีเอกสารไม่ยุ่งยาก ทำให้ราคาสินค้าสัตว์น้ำตกต่ำ จึงเห็นว่าเอกสาร ในระบบของ IUU ไม่ควรจะยุ่งยากขนาดนั้น เห็นว่า ควรมีเอกสารแค่ เล่ม Seabook และการขายสินค้ากรมประมงควรจัดทำระบบให้กับผู้ประกอบการ โรงงานผู้ซื้อสินค้า และแพปลาโดยง่าย

ในกรณีสำหรับชาวประมงรัฐสามารถที่จะตรวจสอบเอกสารได้โดยง่าย เพื่อไม่ให้เกิดความยุ่งยากในการที่จะตรวจสอบเอกสาร และในอนาคต หนังสือคนประจำเรือ (Seabook) ในกรณีแรงงานต่างด้าว ควรจะเป็นหนังสือที่เป็น Work permit ที่ออกโดยกรมประมง โดยไม่ต้องไปขออนุญาตหน่วยงานอื่นมาประกอบเอกสาร และยังสามารถทำให้ตรวจสอบการเคลื่อนย้ายแรงงานต่างด้าวได้อย่างแม่นยำ โดยใช้ระบบการเชื่อมโยงกับสมาคมประมงแห่งประเทศไทย และสามารถตรวจสอบได้โดยแยกแรงงานประมงออกจากแรงงานประเภทอื่น

5. วิธีการกำหนดโทษปรับ กรณีใดควรปรับหรือไม่ควรปรับ หากมีโทษปรับสูงสุดควรกำหนดเท่าไรถึงเหมาะสม และควรกำหนดวิธีการปรับอย่างไร

กรณีกำหนดโทษปรับของเอกสารทางธุรการ เช่น บัญชีรายชื่อ ใบอนุญาตใช้เรือขาดอายุ หนังสือคนประจำเรือ ในระหว่างที่เรือทำการประมงขาดอายุ การเขียน Fishing Log-book ไม่ตรง ควรมีการตักเตือน แจ้งให้เจ้าของเรือทำให้ถูกต้องก่อนนำเรือออกทำการประมง ซึ่งเรื่องเหล่านี้ไม่ใช่สาระสำคัญของ IUU แต่ในกรณีที่มีการ

กระทำต่อทรัพยากรเข้าเขตประมงชายฝั่ง หรือฤดูวางไข่ เข้าเขตน่านน้ำประเทศเพื่อนบ้าน ก็ให้ปรับตามหลักสากลของประเทศที่มีค่าครองชีพใกล้เคียงกับประเทศไทย อาทิเช่น ประเทศมาเลเซีย เวียดนาม หรือฟิลิปปินส์ ซึ่งน้อยกว่า พ.ร.ก.ประมงไทยหลายเท่า ฉะนั้นควรกำหนดโทษปรับให้น้อยลง

เห็นว่า ควรมีโทษปรับสูงสุดไม่ควรเกิน 3,000,000 บาท โดยปกติดูขนาดของเรือเป็นหลัก และเหตุของความผิด และประสิทธิภาพของเรือประมงประเภทนั้นๆ

ขอทิ้งท้ายนิดหนึ่งว่า ตั้งแต่ IUU ปี 58 ซึ่งใช้กฎหมาย มาตรา 44 ในการออกพ.ร.ก.ประมง ปี 2558 มีผลกระทบทำให้เรือประมงต้องหยุดทำการประมงมากกว่า 3,000 ลำในน่านน้ำ ส่วนนอกน่านน้ำจากที่มีประมาณ 500 ลำ ปัจจุบันไม่มีเลย ทำให้ประเทศชาติเสียหายปีละกว่าสองแสนล้าน ตั้งแต่การจับปลา ผู้ซื้อทำเทียบเรือระบบการหมุนเวียนของ 22 จังหวัดชายทะเล ตลาดกลาง และผู้แปรรูปส่งออก เพราะมีการจัดระเบียบให้เสร็จสิ้นอย่างเร่งด่วนซึ่งไม่ตรงกับบริบทที่ EU ใช้เวลากว่า 15 ปี และใช้เงินไปมากกว่าห้าแสนล้านในการที่จะซื้อเรือออกนอกระบบ จึงทำให้ GDP ภาคประมงหายไปกว่า ห้าเท่า เมืองชายทะเล 22 จังหวัด รวมถึงผู้เกี่ยวเนื่องจากการใช้สินค้าประมงต้องล้มหายตายจากและบรรดาลูกหลาน ของผู้ที่ทำงานเกี่ยวเนื่องของผู้ทำประมง และอุตสาหกรรมประมงทั้งระบบต้องตกราน ออกจากโรงเรียน และไม่คิดจะกลับมาทำอาชีพนี้อีก ทำให้ประเทศไทยจากผู้ที่เคยอยู่หนึ่งในสิบอันดับประมงของโลก ไม่สามารถที่จะสู้กับประเทศอื่นได้ อีกทั้งปัจจุบัน รัฐบาลในช่วงปี 58 ถึง 66 ยังมีการสนับสนุนให้นำเข้าสินค้าประมงจากทั่วโลกเข้ามายังประเทศ ทำให้ชาวประมงในประเทศต้องขาดทุน เนื่องจากราคาสินค้าประมงตกต่ำ จึงควรเป็นบทเรียนให้ภาครัฐเร่งแก้ไข และฟื้นฟู โดยตั้งคณะทำงานร่วมกับชาวประมงในการที่จะร่วมกันให้ฟื้นฟูอาชีพประมงกลับมาดีขึ้น แต่คิดว่า คงจะไม่เหมือนเดิมเนื่องจากโครงสร้างหลักใหญ่ได้ถูกทำลายเกือบจะทั้งหมดแล้ว

ในเบื้องต้น จึงอยากขอให้ทางรัฐบาลเร่งแก้กฎหมายพ.ร.บ.ประมง ที่ทางภาครัฐ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ร่วมกับชาวประมง และองค์กรประมงโดยการร่างพ.ร.บ.ประมงให้ตรงกับบริบทอาชีพประมงของประเทศไทย

ผู้ให้สัมภาษณ์ท่านที่ 5



คุณกัลปิงหา จันทวงษ์โส

ชาวประมง

1. ท่านมีความเห็นอย่างไรที่มีกฎหมายควบคุมว่า

1.1 ต้องติดตั้ง VMS

ตั้งแต่ปี 54 ไซ้เขาเดือนมาก่อนแต่ว่าชาวว่ามี ปี 57 ก็ประชุมอย่างเดียวเลย ผมยังไม่รู้เลยว่า IUU คืออะไร ก็ไปนั่งฟัง เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม ปี 58 เรือจอดไปกว่าสามพันเก้าร้อยกว่าลำ ณ วันนั้นเลย แต่เรามาโดนเมื่อตอน 57 แล้ว ก็มีสัญญาจ้างก็ประชุมก็มีคัดค้านกันว่าทำไม่ได้ ก็แก้ไข เรือบัตร์เขาก็ถูกต้อง อย่างไรก็ตามก็ผิดกฎหมาย เรือจะเอาไปเข้าที่ไหน สมัยนั้นเงินเดือนแค่ 6,000 – 7,000 เรือเดียวจะไปเข้าที่ไหนก็ต้องจ่าย 500 แล้วคู่ประมาณ 1,000 ทุกทีที่ผมเข้าจ่ายตั้งค์หมด ก็ต้องเข้าใจ

เรื่องติดตั้งเครื่องมือเนี่ย ติดตั้งทั้ง 3 ตัวเนี่ย มีจัดทำสมุด มีแจ้งเข้าแจ้งออก คือ ถามว่ามีความเห็นอย่างไร เห็นด้วย อันนี้ตอนที่ออกมาที่แรก ปี 2558 ตอนมาตรา 81 (1) เขาก็บอกว่า VMS ต้องใช้ได้ ตลอดเวลาที่ไปทำการ ประมง VMS ต้องใช้ได้ตลอดเวลา ตอนที่เขาเริ่มประกาศให้ว่าไม่ต้องติดได้แล้ว เพิ่งมีการผ่อนผันใหม่

ผมแค่จะเสริมนิดหนึ่งว่า ตอนที่เขาแก้ปัญหา เมื่อตอนปี 58 ก่อนที่จะบังคับ พรก.จะออก ตอนนั้น เป็นกฎหมายเก่า แต่เรือประมงตอนนั้นเขาผิด อาชญาบัตรเขาผิด แต่ตอนปี 58 ตอนปี 57 เขาเริ่มมาประชุม ให้มี สัญญาจ้าง แต่ว่าเขายังไม่ได้บังคับ เขาจะให้แค่ความสมัครใจแต่ชาวประมงส่วนมากจะค้าน พอปี 58 เขาให้ แก้ปัญหาแรงงานก่อน ตอนนั้นต้องไปทำบัตรชมพู ต้นปี 58 ความยำแหย่ของชาวประมงเริ่มตรงนั้น เพราะว่าเรือไม่ ถูกต้อง 1 กรกฎาคม ปี 58 ที่ต้องจอด เพราะตอนนั้นผมเปรียบเทียบเรือ 1 ลำเนี่ย มีแรงงาน 30 กว่าคน ทำบัตร

ชมพูนคนหนึ่ง ค่าใช้จ่ายผมไม่รู้ว่าจะจ่ายเท่าไร แต่ว่าเราต้องจ้างเขาทำประมาณ 3,700 อย่างเรือลำหนึ่งต้องเสียค่าบัตรเป็นแสน คนร่างนี้ก็หลายหมื่น เขาก็บังคับให้เราทำ เราก็กต้องไปทำกัน พอไปทำเสร็จ ก็มีศูนย์พักโรค ต้องแจ้งเข้าแจ้งออก เปิดครั้งแรกที่มหาชัย 6 พฤษภาคม 2558

ตอนนั้น ประมงจังหวัด ผมเป็นคนแรกที่ไปแจ้ง ก็มีปัญหาเยอะตอนที่แจ้งวันแรก พอวันที่ 1 กรกฎาคม เขาออกระเบียบมาว่า ต้องมีระเบียบ 15 ข้อ ถูกต้องหมด เช่น มีใบอนุญาตทำระดับนายเรือ ใบช่างเครื่องชั้นหนึ่ง ข้าราชการ ตอนนั้น นายท้ายมีไม่ถึง เรือเขาก็เลยจอดกันหมด เขากล่าวหาว่า ประมงประท้วง

อันนี้ มีแรงงานอยู่ด้วย จะไปผูกกับ VMS พอวันที่ 1 กรกฎาคม เขาบังคับ อันนี้ข้อมูลจากกรมประมง วันนั้นเรามีเรือที่ผิดกฎหมายเลย 1,177 ลำ อันนี้เป็นหนังสือกรมประมงที่ได้มาเลยนะครับ อันนี้คือเรือที่ผิด ไม่มีทะเบียนเรือ ไม่มีทะเบียนเรือ 1,177 แต่มันมีอยู่ 2,698 ลำ มีทะเบียนเรือ มีใบอนุญาตใช้เรือ มีใบอนุญาตบัตรด้วย ก่อนปี 58 เราเป็นใบอนุญาต แต่ถือใบอนุญาตผิดประเภทที่ท่านพูด อันนี้ข้อมูลของกรมประมง แล้วเรือพื้นบ้านมี 10,000 กว่าลำ คนที่เขาเขียนเป็น นักวิชาการประมงเขาเขียน เราตำหนิเจ้าหน้าที่ประมง เขาก็บอกว่าเรือประมงวันนั้น ปี 58 เรามีใบอนุญาตอยู่ พอปี 59 ต่อมันมี 12,600 ลำ เมื่อปี 59 แต่ตอนปี 58 ที่จอด ตามที่เขาบอก มี 3,860 ลำ แสดงว่า วันนั้นมันมีของพาณิชย์ทั้งหมด 16,000 กว่าลำ ตามข้อมูลครับ ที่เรือที่ผิดที่มันจอดวันนั้น แล้วก็ไม่เคยชดเชยเยียวยา แล้วคนที่เขาเขียนเขาบอกเลยว่า เรือประมงในประเทศไทยเยอะเกินไป ควรจะมี 8,000 ลำ เขาก็ไปเขียนให้ไปเอาเรือออกจากระบบ ถ้าเรือที่มีใบอนุญาตเนี่ยให้ไปซื้อครึ่งหนึ่ง เรือที่ไม่มีใบอนุญาตให้ซื้อ 1 ใน 4 แต่ประเด็นคือผู้บริหารขนาดนั้นต้องการลดเรือโดยที่ไม่ต้องจ่ายเงิน โดยใช้กฎหมายบังคับให้คนจอดจากอำนาจรัฐ ที่นี้จะพูดถึงทำไมต้องมี VMS มาจากเรือตรังนี้ มีเรือตามอ่าวข้างนอก เพราะเรือพวกนี้จอด แต่ก็มีคนที่ออกได้ คือสาเหตุที่ต้องติด VMS เพราะว่า วันนั้นอำนาจรัฐเป็นคนใช้ กรมประมงไม่ได้ใช้ของตัวเอง คนที่อยู่ข้างนอกเขาใหญ่นี้เข้าใหญ่จริงๆ เรือพวกนี้เป็นเรือที่ผิดจอดอยู่ ส่วน PIPO ยังไม่มีนายควบคุม พรก.ประมงยังไม่มี เขาก็แอบไปทำประมงได้ วันนี้ ชาวประมงส่วนน้อยที่ไม่ดีทำผิดกฎหมาย ทำให้ชาวประมงที่ดีอีก 90 เปอร์เซ็นต์เดือดร้อน

ที่เขาตั้ง สปมผ. มาก่อน แล้วก็ออกคำสั่งใน ปี 2558 มีปัญหาคือข้อ 15 เจ้าหน้าที่กระทำการใดๆ เขาสั่งมาให้มี แต่ว่ามาบังคับใช้ตอนมี พรก.ประมง ตอนนั้นเป็นคำสั่งของ คสช. เขาสั่งให้ติดระบบควบคุมเรายังไม่มีการใช้ VMS ปัจจุบันเขาสั่งให้ติดโดยที่เขาไม่มีข้อมูลอะไรเลย ประเด็นก็คือว่า ตอนนั้น ทั่วโลก เขาใช้ระบบควบคุม โดยการใช้ VMS ทั่วโลก เขาใช้กับประมงพาณิชย์ทั้งหลาย เขาบังคับให้ติด VMS เพื่อที่จะติดตามเรือขณะทำการประมง

การติด VMS ไม่ใช่ปัญหา ปัญหาอยู่ที่ว่ารัฐบังคับให้ใช้ ไม่มีความรู้ ประเด็นปัญหาก็คือว่า ถ้าไม่มี คุณผิด สัญญาไม่มี คุณผิด ประเด็นมันอยู่ตรงนี้ คือ คือการติดตั้ง VMS ไม่ใช่ประเด็นปัญหา เป็นสิ่งที่ถูกต้อง ปัจจุบันเรามี VMS ฉบับที่ 13 ตอนนี้เสถียรแล้ว คือ ตอนเขาออกใหม่ๆ รัฐไม่มีความรู้ ก็มาบอกว่าใครจะขาย ก็ต้องมาเสนอแบบ กรมประมงอนุมัติ ระบบนี้ต้องเป็นแบบนี้ ผมก็มีหน้าที่จ่ายเงิน แล้วก็จ่ายรายเดือน แต่พอสัญญาหายไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น ผมคือผู้ผิด พอสัญญาหาย ตี 1 ตี 2 เขาโทรมาเลย ถ้าสัญญาหาย ภายใน 4 ชั่วโมง ไม่

กลับมา ผมต้องนำเรือเข้าฝั่ง คือ ปัญหาปัจจุบันมีการแก้ไขแล้ว ตอนนี้ ภาครัฐผ่อนปรนไปเยอะ เพราะ หนึ่ง คือ ปลดใบเหลืองไปแล้ว แล้วก็ไม่ได้ใช้อำนาจเหมือนเดิม ก็ผ่อนปรนลง เช่น VMS สัญญาหาย อันนี้แจ้งออกได้ เขาไม่ว่าอะไร ผมเคยโดนกล่าวหา โดนจับ VMS อยู่ครั้งหนึ่ง หว่าผมเข้าเขตชลบุรี ไม่ได้เขตต้น ประเด็นคือ เขาจะจับ แต่ว่า ถ้า VMS หาย เราแก้ไขกลับมาไม่ได้ ก็ต้องกลับมาภายใน 4 ชั่วโมง แต่ปัจจุบันที่เขาออกประกาศมาใหม่ ที่เราเสนอกันไป ที่เขตแนวฝั่ง ฉะนั้นเรือ ที่เขาติด VMS กันเราไปลากแนวเขต

อะไรที่อยู่ใกล้ชายฝั่งใกล้เขตต่อเนื่องอะไรต่างๆก็ดี อยู่ใกล้มากเกินไป เขาก็ถือว่าตอนเนี้ยอาจต้องกลับเข้าฝั่งแต่อยู่นอกเขตที่กำหนด เขาก็ให้เวลาปฏิบัติมากขึ้น ซึ่งเป็น 12 ชั่วโมงคือมีเวลาแก้ไขมากขึ้นตอนนี้ก็ แล้วก็ประสบความสำเร็จตรง เขาเคยจะจับผมตรงนี้ แต่ตามระเบียบของกรมประมงคือ ผมไม่รู้กฎหมาย เขาจะจับเรือ ไต้เรือปฏิเสธ เขาจะยึดสัตว์น้ำผม แต่ผมสู้คดี ผมไม่จ่ายเงิน เขาก็ไม่กล้ายึดเพราะว่า สู้คดีมันเสียหาย สรุปรวบรวมตามมาตรา 105 ส่งคณะกรรมการประมง ไปพิจารณา ผมก็เลยรอด ถ้าไม่รู้ว่ากฎหมายก็ให้เข้ายึดสัตว์น้ำ สองวัน ก็เรียบร้อยโดนจับต่อไป ตอนนี้กฎหมายลูกแก้แล้ว กฎหมายลูก คือตอนแรกเริ่มเลยที่เขาออกมา ขณะออกไปกรมประมงให้ใช้ VMS ได้ตลอดเวลา แต่เขามาแก้ไขตอนปี 60 เขามาแก้ 60 เรือประมงต้องให้ระบบ VMS ใช้ได้ตลอดเวลา ก็เลยเป็นความเดือดร้อน เพราะหมดทุน

กฎหมายลูกตอนนี้เขาแก้แล้วว่าถ้าไม่ออกประมง ไม่ต้องเปิดสัญญาณก็ได้ และเรือที่จอด ตอนนี้ ผมพยายามพูดมาหลายปีตอนนี้คือ เราไม่ออกกรมประมง เขาก็ที่ผมพูดที่เขาประมงให้มา โดยแต่ว่าเขาจะปิดได้เราก็ก็นำแจ้งใช้เรือเจ้าท่า พอแจ้งชื่อเขาแจ้งมาปีหนึ่งเราต้องไปต่อทุกปี แล้วก็โดนหักชาวสัมด้วย ตอนหลังๆเขาก็ให้ได้ ไปแจ้งกับ PIPO ก็ต้องมาถ่ายรูปมาดูว่าเรืออยู่ตรงไหนแล้วก็ต้องคอยมาตรวจสอบ อันนี้คือตามประกาศไปที่เราเสนอไปถึง ซึ่งขอมานานแล้ว

1.2 ต้องมีการจัดทำสมุดทำการประมง

การทำระบบล็อกบู๊ตตอนนี้ทุกคนต้องเขียน ถ้าเขียนผิด ที่แรกกฎหมายลูกไม่บอกมาให้เขียนแบบไหน เขาไปจับเรือเลย ชาวประมงบางคนสู้คดีไม่เป็นเขาก็ยอมจ่ายค่าปรับ แต่กรมประมงรู้ว่ามีปัญหา ก็ไปแก้ประกาศ ต้องเข้าและออกไปกรมประมง หลังจากกรมประมงแล้วต้องเขียนระบุภายใน 24 ชั่วโมง คือต้องเขียน แต่ประเด็นที่เขามีปัญหาในการจัดระบบ รู้สึกเหมือนจะเป็นความผิด ถ้าไม่ส่งจะเป็นความผิดตามมาตรา 81 (2) เขาบอกว่าถ้าน้ำหนักผิดเกิน 20% เขาก็จะมาตรวจสอบ ตั้งเดิมที่ใช้เขามาตรวจสอบคือ แจ้งเข้าแจ้งออก เขาจะมาตรวจสอบ 3 รอบ ซึ่งมันก็ไม่ได้ยาก แต่เขามีความพยายาม เขามีกฎหมายมาว่า ถ้าเราเขียนผิดเกิน 20% 4 ครั้ง เขาจะให้เป็นความผิดตามมาตรา 81 (2) พร้อมบอกว่าเมื่อก่อนผิดแค่ไปตรวจแต่พอเขาจะออกกฎหมายมาว่าถ้าผิดเป็นความผิดตามมาตรา 81 (2) เพราะถ้าเกิดเป็นความผิดตามมาตรา 81 (2) จะเป็นความผิดที่ร้ายแรงตามมาตรา 114 สุดท้ายชาวประมงจะมีความผิดตามมาตรา 114 เพราะมี มาตรา 81 อยู่ในนี้ด้วย

1.3 การแจ้งเข้า แจ้งออก PIPO

เรือประสิทธิภาพสูง 10 ตันกรอส ก็ต้องแจ้งเรือประมงก็แบ่งประเภทเป็นเรือประสิทธิภาพสูง อาชีพประมงมีทั้งหมด 21 ชนิด 22 ชนิด ประสิทธิภาพสูง มี 7 ชนิด ก็ต้องแจ้งไปหมด

คือ กฎหมายถ้าต่ำกว่า 60 ตันกรอส เขาให้ 20,000 เมตร ถ้าเกิน 60 เขาให้ 30,000 เมตร แต่ปล่อยจริงๆ เกินที่กฎหมายกำหนดบางลำ เช่น อวนปู เขาปล่อยอวนลอยปู 20ไมล์

แล้วปล่อยอวนลอยปลาปิดด้านเหนือ ด้านใต้อีกหลายไมล์ ซึ่งเป็นการปล่อยอวนเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด แต่ว่ารัฐ เขาไม่ได้ควบคุมเลยเขาก็ปล่อยเหมือนเสรี ทุกวันเนี่ยคือ ที่ต้องการควบคุม เขาก็จะออกกฎหมายมาควบคุมอาชีพประสิทธิภาพสูงคือ เหมือนกับมัดมือมัดเท้าอาชีพพวกนี้ แต่การแจ้งเข้าแจ้งออก ตอนนี้เขาแก้กฎหมายแล้วเพราะว่า มาจากที่เปลี่ยนเป็นรัฐบาลใหม่ เขาให้เราไปแก้กฎหมายลูกมา เช่น เวลาแจ้ง เขาก็แจ้งเสร็จปั๊บก่อนเราออกทำการประมง ในระบบ 285 จะมีข้อมูลขึ้นมันจะมีรายละเอียดบอกว่าเวลาเราแจ้งออกจะมีใบแจ้งออกก็จะระบุเขาจะมีใบ มีวันที่ออก จากท่าไหน เรือชื่ออะไร ขนาดเท่าไร ทะเบียนเรืออะไร แล้วกรณีนี้ก่อนจะออก แจ้งก่อนอย่างน้อย หนึ่งชั่วโมง ก่อนเวลาเข้าก็ต้องแจ้งก่อนถึงชั่วโมง แล้วก็เวลาออก สมมุติว่า ถ้ายังไม่ถึงเวลาที่เรแจ้งเวลาออกจะมีเวลาที่แจ้งเวลาที่ออก เวลาที่แจ้งคือ เวลาเราแจ้งความประสงค์ไปเอา เวลาที่ออกคือเวลาที่เราระบุไว้

มีกรมประมงเขามาให้ใหม่แล้ว เวลาเข้าเราก็ต้องแจ้งเขาก่อน 1 ชั่วโมง และเวลาเข้า สมมุติเราแจ้งตอน 3 โมงเย็น แล้วขอเวลาได้หนึ่งชั่วโมง หลังเวลาที่แจ้งได้ 2 ชั่วโมง มีประเด็นอยู่ เมื่อก่อนเขาให้ 4 ชั่วโมง เช่น สมมุติเรือเค้าต้องการจะกลับ แจ้งเข้า 6 โมงเย็น เมื่อก่อนเขาให้ 4 ชั่วโมง เข้าช้าคือ 4 ชั่วโมงเจ้าหน้าที่จะไปคอยตรวจ

2. ท่านมีความเห็นอย่างไรในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่รัฐในการจับกุมชาวประมง โดยกรณีความผิดเล็กน้อย ควรมีการตักเตือนก่อน ในกรณีการกระทำซึ่งไม่มีเจตนา เช่น การจัดทำเอกสาร หรือเครื่องมือบางอย่างขัดข้อง

ประกาศดั้งเดิม การกระทำผิด เมื่อก่อนเขา พอเวลาทำความผิดกฎหมายประมง เขาจะมีให้คณะกรรมการเปรียบเทียบปรับก่อน เมื่อก่อนนี้ คณะกรรมการเปรียบเทียบแต่ละจังหวัดเขาจะมี อัยการเป็นประธาน ประมงจังหวัดเป็นเลขา แล้วก็ผู้กำกับกองเมืองเป็นกรรมการ มี 3 คน ปัญหาจากตรงนี้ พอเราโดนจับ ก็ต้องจ่ายค่าปรับ มีประกาศไปใหม่ ถ้าจ่ายค่าปรับแล้วก็จบ กรมประมงแก้ปัญหามาโดย เขาจะมีระเบียบคณะกรรมการเปรียบเทียบมาว่า คดีแบบนี้ปรับเท่านี้ ๆ แต่ก็ปรับตามขั้นต่ำที่กฎหมายประมงบอก คือต่ำกว่านี้ไม่ได้ กรณีที่หนึ่ง ออกประกาศไปแล้ว แล้วก็เขามาแก้ เมื่อปีที่แล้ว รู้สึกถ้าผมจำไม่ผิด รู้สึกจะออก 5 พฤษภาคม

3. ในกรณีที่เรือประมงถูกดำเนินคดี ท่านเห็นด้วยหรือไม่ที่มีการกักเรือ ควรมีการวางหลักทรัพย์อื่นแทนการกักเรือ และควรปล่อยเรือโดยพลันเมื่อมีการวางหลักประกันแล้วหรือไม่ อย่างไร

มาตรา 105 มีอำนาจกักได้ ประเด็นก็คือว่า การจะกัก ต้องมีฐานความผิด และมีมาตรา 113 เขาออกระเบียบมาว่า วางหลักประกันได้แล้ว เพิ่งออก ผมยังอ่านไม่หมดเลย อันนี้ก็ เป็นกฎทั่วไป กฎหมายลูก เขาออกประกาศมา แต่เยอะมาก ตอนนี้ออกมาใหม่เยอะมาก

คำสั่งคสช.ที่ 10/2558 ข้อ 15 ที่บอกให้เจ้าหน้าที่จับ คำสั่งคสช.ที่ 22/2560 ข้อ 22 ถ้าเรือโดนจับในคดีเรือต้องจอด จนกว่าคดีจะเสร็จสิ้น ชาวประมงโดนกตจนเคยตัว

แล้วคำสั่งพวกนี้ มันโดนยกเลิกโดยคำสั่ง คสช.ที่ 9/2562 มันยกเลิกไปหมดแล้ว แต่ประเด็นเจ้าหน้าที่บางคนที่จับเพื่อนผมคนนั้น ก็ยังอ้างคำสั่ง คสช.อยู่ ประเด็นทุกวันนี้ที่ผมรู้ ที่เคยไปประชุมกับกรมประมงบ่อย ๆ เจ้าหน้าที่กรมประมงฝ่ายกฎหมาย ไม่ได้รู้เลยว่าการทำประมง ต้องทำยังไง แล้วที่ฝ่ายปฏิบัติ ก็ไม่แม่นกฎหมาย เพราะที่ผมสัมผัสกับตัวผม ทุกวันนี้เจ้าหน้าที่แถวนี้ เขามาตรวจเรือผม จะไม่วุ่นมากเลย เจ้าหน้าที่ไม่แม่น อันนี้คือสิ่งที่จริง ๆ คนที่ทำงานก็ไม่ได้รู้กฎหมาย ที่ผมแม่นกว่าเพราะว่า ผมจำเฉพาะที่ผมต้องใช้ แต่เจ้าหน้าที่เขาต้องจำทั้งหมด แล้วก็ไม่ได้อยู่ในชีวิตเขา อันนี้กฎหมายเขากำลังแก้ไข

4. ท่านมีความเห็นอย่างไรเกี่ยวกับการจัดทำเอกสารสำหรับชาวประมง จำเป็นหรือไม่สำหรับ IUU เอกสารกรณีไหนควรทำ และไม่ควรทำ

การจัดทำเอกสาร มองว่าจำเป็นแต่รายละเอียด ไม่สมควรจะมากเกินไป ถ้ามีการผิดพลาดไม่สมควรจะเป็นความผิดอาจจะมีการตักเตือนอบรมให้ความรู้ก็ว่ากันไปอันนี้คือประเด็น ที่นี้เขาพยายามจะให้ผิดจะเป็นความผิด ผมก็ถามว่าที่ผิดก็เปอร์เซ็นต์ เขาบอกว่าประมาณ 5% ผมบอกเขาว่า คุณจะให้เขียนกฎหมายเพื่อบังคับให้คนถูกหมดเป็นไปไม่ได้ ผมก็บอกว่าข้าราชการกรมประมง บางกรณีไม่จำเป็นจะต้องเป็นความผิดคือ ชาวประมงที่กระทำผิดก็ไปอบรมไป จับก็ว่ากันไป แต่เขาไม่มีเจตนากระทำความผิดตามมาตรา 81(2) ซึ่งเป็นความผิดที่ร้ายแรง ซึ่งแตกต่างกับ ประมงพื้นบ้าน

คือสภาพปัจจุบัน คนรุ่นอายุ 50 ขึ้น จะเป็นคนทำเรือที่ทำเอกสารก็จะเป็นรุ่นลูก คนมีเงินน้อย ก็จะเป็นลูก พอเรียนจบหน่อย ก็มาแจ้งเข้า แจ้งออก อายุ 20 กว่า 30 คนที่ทำไม่เป็นก็จะจ้างเขา ประเด็นคือว่า ตอนนี้คนรุ่นใหม่อายุรุ่นลูก 20 กว่า 30 กว่า ทำเอกสารเป็น แต่ความรู้ทางเรือ ต้องเข้าใจว่า ไม่ใช่ใครจะเข้าใจกันได้ง่าย ๆ ถ้ารุ่นพ่อหมดแรง ถามว่ารุ่นลูกจะบริหารต่อได้ไหม ผมว่าไม่มีทาง แล้วอย่างผมทำเรือยนต์ อาชีพประมง ก็หมดแล้ว ผมก็ไม่คิดว่าลูกจะทำได้

ในปัจจุบันส่วนเอกสารที่ต้องทำ อันแรกคือ เอกสารเรือ

1. ต้องมีทะเบียนเรือ
2. มีใบอนุญาตใช้เรือ
3. มีใบประมงพาณิชย์

ตอนนี้ 3 ใบนี้ ขาดไม่ได้แน่นอน ใบที่ประกอบ ได้แก่ ใบติดตั้ง VMS เขาก็จะมาตรวจ ใบติดตั้ง VMS แล้วตอนนี้มีใบ สร.3ใบตรวจสุขอนามัยเรือที่บรรทุกปลา อันนี้คือ เอกสารเรือ แล้วก็มีใบติดตั้งวิทยุ วิทยุต้องมีทะเบียนเอกสารเรือส่วนที่หนึ่ง

เอกสารส่วนที่สอง เอกสารคนงานในเรือ ได้แก่ Passport ,Work Permit ในส่วนของ Passport มีปัญหาอยู่ เพราะว่ามีบางคนที่ใบ Passport แดงมาจากประเทศพม่า บางคนก็จะมีเค้าเรียกเล่มสีตอง CI หนังสือรับรองบุคคล แล้วเมื่อก่อนมีเยอะกว่านี้อีก เมื่อก่อนมี Sample Passport ตอนนี้ไม่มีแล้ว ตอนนี้จะเหลือ 2 อย่าง เป็น Passport ,Work Permit สำหรับ Work Permit ในเรือจะเป็นเล่มส้ม อันนี้บัตรชมพู บัตรชมพูเค้าเรียกว่าบัตรชมพู บัตรประจำตัวคนซึ่งไม่มีสัญชาติไทย อันนี้คือปกติ คนงานบนฝั่งมีแค่นี้ ในเรือต้องเพิ่มอีกอย่างหนึ่งคือ Seabook Seabook ก็ลอกแบบมาจาก Seaman Book เขาให้ไปทำ Seabook เป็นหนังสือขออนุญาตทำงานตามเรือ แต่ Seaman Book คือใบอนุญาตคนไทยไปต่างประเทศ ไปมาเลเซียก็มีทำ Passport ทำ Seaman Book ไป ไปถึงก็ลงเรือได้ แล้วก็ไปต่อ 90 วันทีนั้น กลับบ้านเราเหมือนกัน แต่ Seabook ประเด็นคือ ถ้าคุณไม่มี Passport ไม่มี Work Permit ทำ Seabook ไม่ได้ ซึ่งเป็นเอกสารกรมประมงที่ต้องให้กรมประมงตรวจ คือ มี Logbook ที่ต้องกรอก ต้องกรอกภายใน 24 ชั่วโมงหลังจากทำประมงแล้วต้องกรอกภายใน 24 ชั่วโมง ถ้าคุณไม่กรอกคุณก็จะมีคามผิด ถามว่าจำเป็นต้องใช้ไหม ถ้าเมื่อก่อนนี้ สิ่งพวกนี้ถามว่ามันจำเป็นไหม จำเป็น แต่ที่มีปัญหาในทางปฏิบัติ เพราะเวลารัฐจะให้ทำอะไร สิ่งที่รัฐควรทำ

1. ควรต้องถามความเห็นชาวประมงก่อนว่าทำอย่างไร

2. ควรจะให้ความรู้เขาว่าต้องทำอย่างไร แต่สิ่งที่รัฐทำสมัย คสช. ออกประกาศมาเลยต้องทำ ถ้าไม่ทำก็จับสิ่งที่พูดมาทั้งหมดบางเรื่องเห็นว่า จำเป็นต้องทำ แต่ตอนบังคับใช้ ความผิดมันต้องจากเบาหาหนัก แล้วต้องดูเจตนาของการกระทำความผิด เพราะเรื่องที่ทำผิดก็ต้องทำผิดซ้ำแล้วซ้ำอีก ทุกวันนี้ที่ปฏิบัติกันมา ผิดครั้งเดียวแจ้งโทษมันแจ้งไปเลย

ตอนแรก มีการตั้ง ศปมผ.หัวหน้าศูนย์มาจากทหารเรือ ที่บ้านเขาทำการประมงพื้นบ้านมาก่อน แล้วมีปัญหา กับประมงพาณิชย์ คือเรือลากคู่ ลากอวนลอยของเขาไป ทำให้เครื่องมือประมงเสียหาย เขาก็มี อคติกับประมงพาณิชย์ พอมีอำนาจ ก็เล่นงานประมงพาณิชย์เต็มที่เลย ทุกเรื่องมันมีที่มาที่ไป ถ้าเราพูดโดยใจเป็นธรรม ชาวประมงพาณิชย์ด้วยกันคนที่ดีก็มี คนที่ไม่ดีก็มี ในส่วนไม่ดีคือ การออกกฎหมายบังคับ บังคับอย่างเดียวเลย ชาวประมงก็เลยยำแหย่กันขนาดนี้

5. วิธีการกำหนดโทษปรับ กรณีใดควรปรับหรือไม่ควรปรับ หากมีโทษปรับสูงสุดควรกำหนดเท่าไรถึงเหมาะสม และควรกำหนดวิธีการปรับอย่างไร

กำหนดสูตรปรับและวิธีการปรับ กรณีเป็นความผิดที่ร้ายแรง ถ้าเป็นการกระทำความผิดซ้ำ เช่น คุณไปลากแล้วเข้าเขตอนุรักษ์ ความผิดซ้ำคือ ความผิดร้ายแรง ตามมาตรา 114 การแจ้งเข้าแจ้งออกเป็นความผิด

ร้ายแรงตามมาตรฐานนี้ เช่น ถ้าคุณจ่ายค่าปรับไปเสร็จแล้ว คดีควรต้องจบไป แต่คุณจบไปหนหนึ่ง ถ้าคุณไปทำ ความผิดเก่าซ้ำอีก เขาเพิกถอนใบพาดินชี้ เพราะว่ามีชาวประมงโดนแล้ว

มาตรา 170 วรรค 1 คณะกรรมการทางปกครองมีอำนาจ (1) ถึง (5) กักเรือเพื่อถอนใบอนุญาต อันนี้คือ วรรคหลัง เขาบอกเลยว่า การสั่งตามวรรคหนึ่ง ให้คณะกรรมการทางปกครองนึกถึงสภาพความร้ายแรงแห่ง ความผิด การกระทำความผิดซ้ำ ป้องกันไม่ให้ความผิด หมายถึง คนที่เข้าไปดูแลร่างในเขต และเขาก็จ่ายค่าปรับไป แล้วรอบหนึ่ง ภายหลังเขาก็ไปโดนจับอีก พอโดนจับอีกเขาก็ไปจ่ายค่าปรับอีก พอจ่ายค่าปรับเสร็จ เรือหลุด แต่เขา เพิกถอนใบประมงพาดินชี้ การเพิกถอนใบอนุญาต คือ การไปจ่ายคณะกรรมการ จ่ายในครั้งเดียว ถ้าคุณไปโดนซ้ำ ถ้ายังไม่เกิน 2 ปีหรือ 5 ปี ไม่ต้องจ่ายให้เขายึดเรือไปเลย

ถ้าผมโดนจับ ผมจะไม่ยอมจ่ายปรับปรับให้กรมประมง จะสู้คดีถึงที่สุด ก็ยอมเป็น Case Study ถ้ามันเป็น กฎหมายมันไม่เป็นธรรม ดูการจะปรับหรือจะลงโทษ ควรดูเจตนาว่า เจตนาแล้วมันมีผลกับกับทรัพยากรไหม เช่น อย่างการแจ้งเข้าแจ้งออกผิดเวลา หรือเข้าผิดเวลา มันเจตนาในการกระทำความผิดไหม ถ้ามันเป็นความผิดครั้ง แรก ขาดเจตนา หรือว่าเป็นการผิดพลาดด้วยอะไรก็ตาม ไม่มีผลกับทรัพยากร ควรจะลงโทษจากสถานเบาไปหา หนัก คนที่มันจะกระทำความผิดซ้ำ เช่น ไปลากในเขตหวงห้าม ซึ่งมันมีผลกับทรัพยากรควรจะลงโทษเต็มที่

ตัวอย่างการแจ้งเข้าแจ้งออก สมมติ เราแจ้งเข้า 15.00 น. เราแจ้งไปแล้ว ถ้ายังไม่ถึง 15.00 น.เราขึ้นปลา ไม่ได้ ไม่ได้ปรับอย่างเดียว ยึดสัตว์น้ำทั้งหมด คือ เรือเขาอาจจะเข้ามาถึง 14.30 น. ค่อนขำมีความเหลื่อมล้ำ เพราะเจ้าของเรือที่มีกำลังทรัพย์ ส่วนมากจ้างผู้จัดการ ผู้จัดการบางครั้งจะไปทะเลาะกับเจ้าหน้าที่ ทำให้ เจ้าหน้าที่มีอคติ พอขึ้นปลาผิดเวลา เจ้าหน้าที่ก็ใช้อำนาจตามกฎหมายจับ

ถ้าถามผมพรก. ประมงนี้เลวร้ายไหม ก็ได้เลวร้ายจนเกินไป แต่มันเลวร้ายในการปฏิบัติ แล้วก็ลำดับ ความสำคัญ แต่ผมเป็นคนปรับตัวแล้ว วันนี้โลกมันเปลี่ยน คือ เราอยู่ได้สังคมโลก เราก็ต้องยอมรับความ เปลี่ยนแปลง การควบคุมเป็นสิ่งจำเป็น แต่การควบคุมควรบังคับใช้เท่าที่จำเป็น และมีผลกับทรัพยากรเท่านั้น

เราจะไปลอกกฎหมายต่างชาติมาทั้งหมดไม่ได้ คือ การลงโทษมันก็ต้องลงโทษให้เหมาะสมอย่างปัจจุบันนี้ มีการเปลี่ยนรัฐบาลใหม่ บางคนก็บอกว่าจะไม่ให้แจ้งเข้าแจ้งออก ซึ่งผมไม่เห็นด้วย คือทุกอย่าง และที่ทำมาคือ วันนี้เรามาไกลไปแล้ว มีคนบาดเจ็บไปเยอะแยะเรามาไกลไปแล้ว แต่ว่าบางอย่าง เรามีข้อมูลแล้ว บางอย่างโทษ บังคับใช้รุนแรงเกินไป อย่างการกักเรือ ถ้าศาลพิสูจน์แล้ว มีความผิดจริงก็จะกักอะไรที่กว่ากันไป แต่เคสแรกมาจับ แล้วกักเรือก่อนจะพิสูจน์ ไม่ถูกต้อง มีอคติ

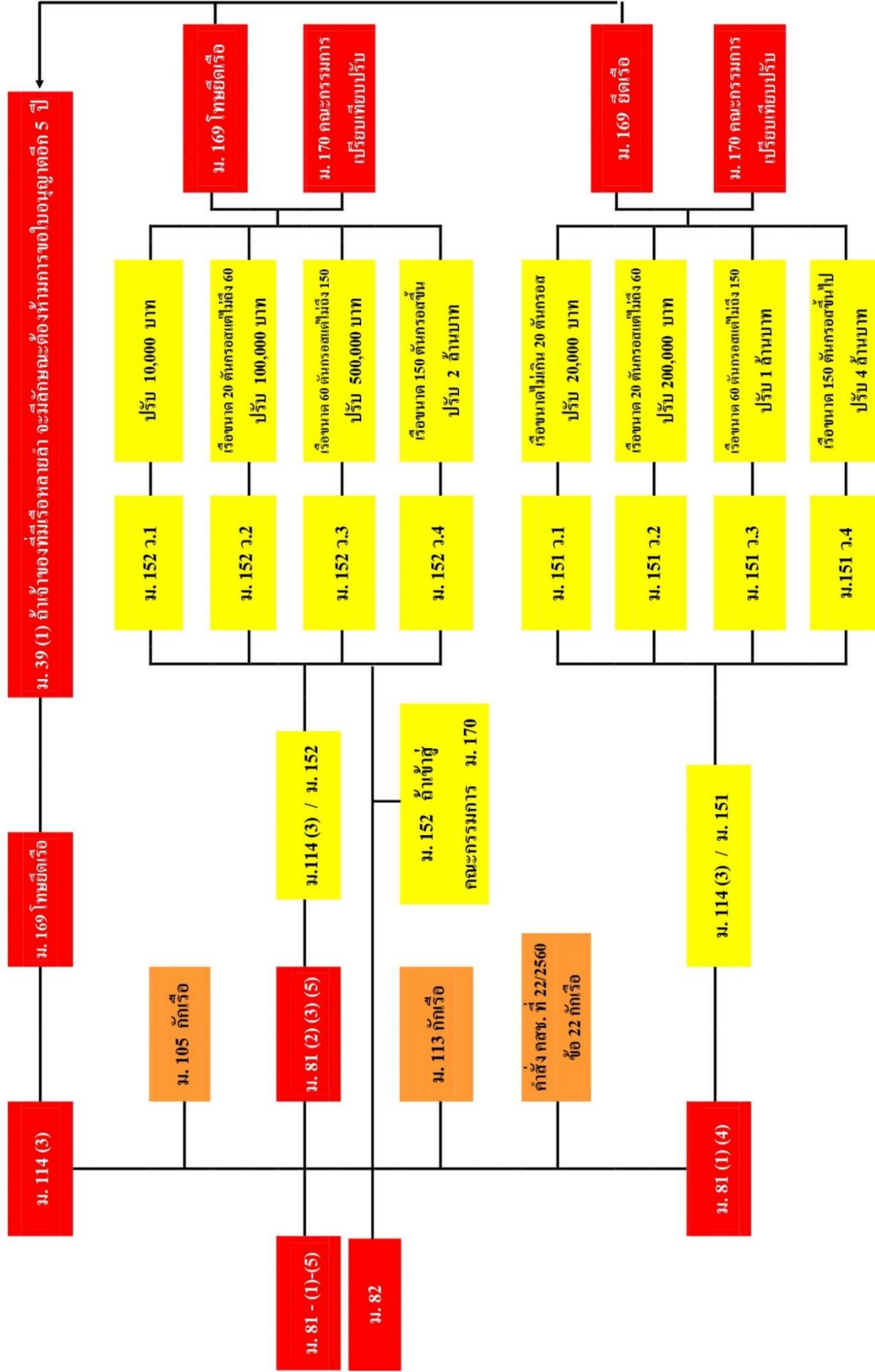
มุมมองผม เวลาเรามองว่ารัฐมีปัญหา เราต้องยอมรับว่าการเปลี่ยนแปลง อันไหนควรจะเปลี่ยนแปลง แต่อันไหนมีปัญหา แล้วเราต้องคิดว่า เราจะให้เขาทำอะไรให้เรา แล้วเราก็ต้องมีข้อมูล ต้องมีการเก็บสถิติ ต้องมี ข้อมูล ไปเสนอเขา เป็นหลักฐานที่เชื่อถือ เช่น เรือถ่ายปลาต้องมี VMS เพราะ เรือต่ำกว่า 30 ตันกรอสไม่ได้ติด VMS ก่อนจะถ่ายปลาให้ ผมไปแจ้งกับ PIPO อย่างน้อยก่อน 4 ชั่วโมง ว่าผมจะถ่ายปลากัน และฝากของกันมา เขา

ก็จะควบคุมเราผ่านระบบ VMS ได้ เราไม่ได้ทำโดยเสรี คือ การทำประมงโดยเสรีมันหมดแล้ว เรา ต้องเข้าใจบริบท
ตรงนี้

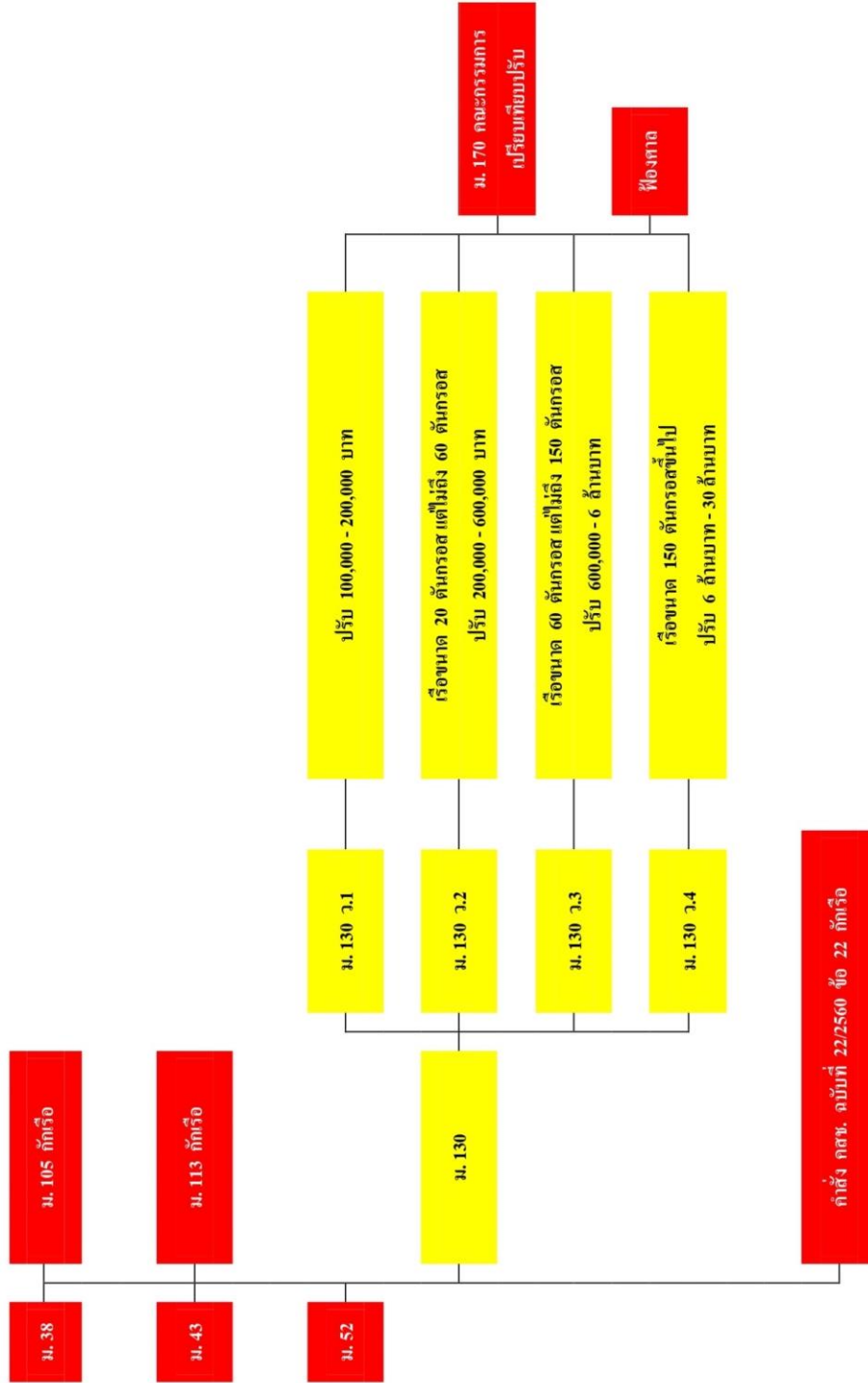
ตาราง แสดงการแจ้งเข้าออกท่าของเรือประเภทต่างๆ ตามกฎหมายไทยและบทลงโทษ

ประเด็น	พระราชกำหนดการประมง พุทธศักราช 2558	พระราชบัญญัติเดินเรือในน่านน้ำไทย
	ขนาด 30 ตันกรอสขึ้นไป	ขนาด 60 ตันกรอสขึ้นไป
การแจ้งเข้าท่า	แจ้งกำหนดเวลาเข้าก่อนเรือเข้าเทียบท่าไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมง โดยจะเข้าเทียบท่าก่อนเวลาที่กำหนดน้อยกว่า 1 ชั่วโมงมิได้ และต้องเข้าเทียบท่าภายในเวลาที่กำหนดได้ไม่เกิน 2 ชั่วโมง (ม.81(3))	แจ้งเมื่อเรือถึงท่าแล้ว ไม่เกิน 24 ชั่วโมง (ม.18)
การแจ้งออก จากท่า	แจ้งก่อนเรือออกไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมง โดยจะต้องออกจากท่าภายใน 1 ชั่วโมงนับแต่กำหนดที่แจ้ง (กรณีมีเจ้าหน้าที่มาตรวจเรือ) หรือ จะต้องออกจากท่าภายใน 24 ชั่วโมงนับแต่กำหนดที่แจ้ง (กรณีไม่มีเจ้าหน้าที่มาตรวจเรือ) (ม.81(3))	แจ้งกำหนดออกเรือต่อเจ้าท่าก่อนออกเรือเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 6 ชั่วโมง และต้องออกเรือภายใน 24 ชั่วโมง นับแต่เวลาที่แจ้งออกแล้ว (ม.21,22)
บทลงโทษ	ผู้ใดกระทำความผิด ต้องระวางโทษปรับหนึ่งหมื่นบาท ถ้าใช้เรือขนาดตั้งแต่ยี่สิบตันกรอสขึ้นไปแต่ไม่ถึงหกสิบตันกรอส ต้องระวางโทษปรับหนึ่งแสนบาท ถ้าใช้เรือขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสขึ้นไปแต่ไม่ถึงหนึ่งร้อยห้าสิบตันกรอส ต้องระวางโทษปรับห้าแสนบาท ถ้าใช้เรือขนาดตั้งแต่หนึ่งร้อยห้าสิบตันกรอสขึ้นไป ต้องระวางโทษปรับสองล้านบาท (ม.152)	ปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาท (ม.24)

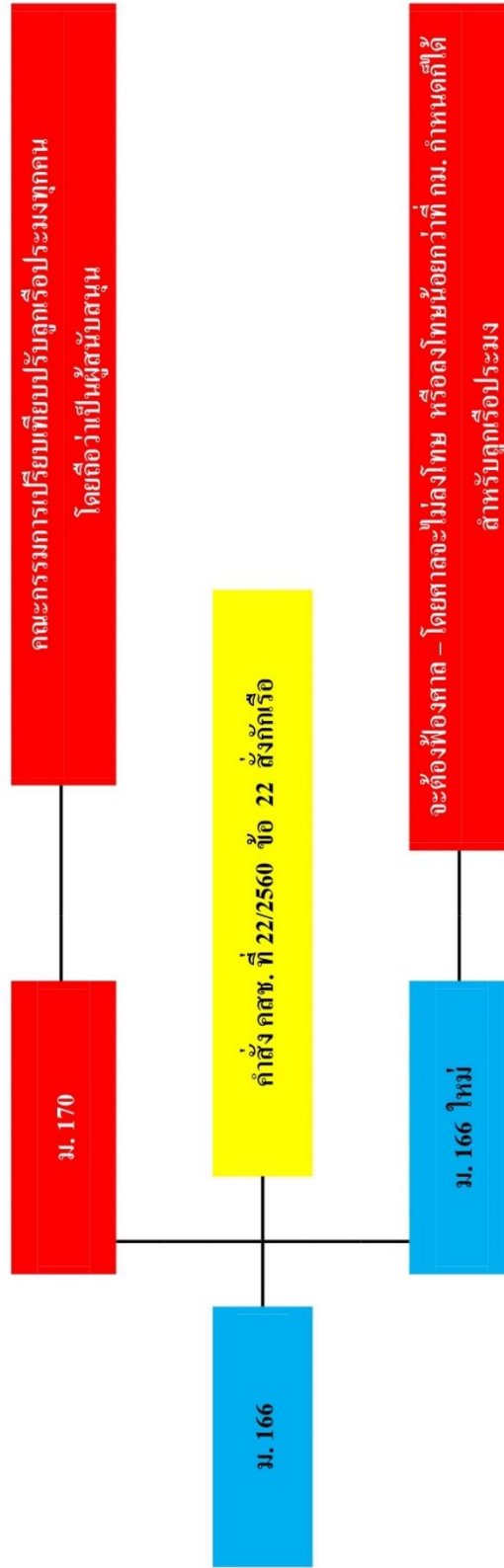
ภาพที่ 4รกร. การประมวล พ.ศ. 2558-2560 ที่มีปัญหาในเรื่องการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติตามประกาศของกรมประมง เพื่อใช้บังคับกับชาวประมง



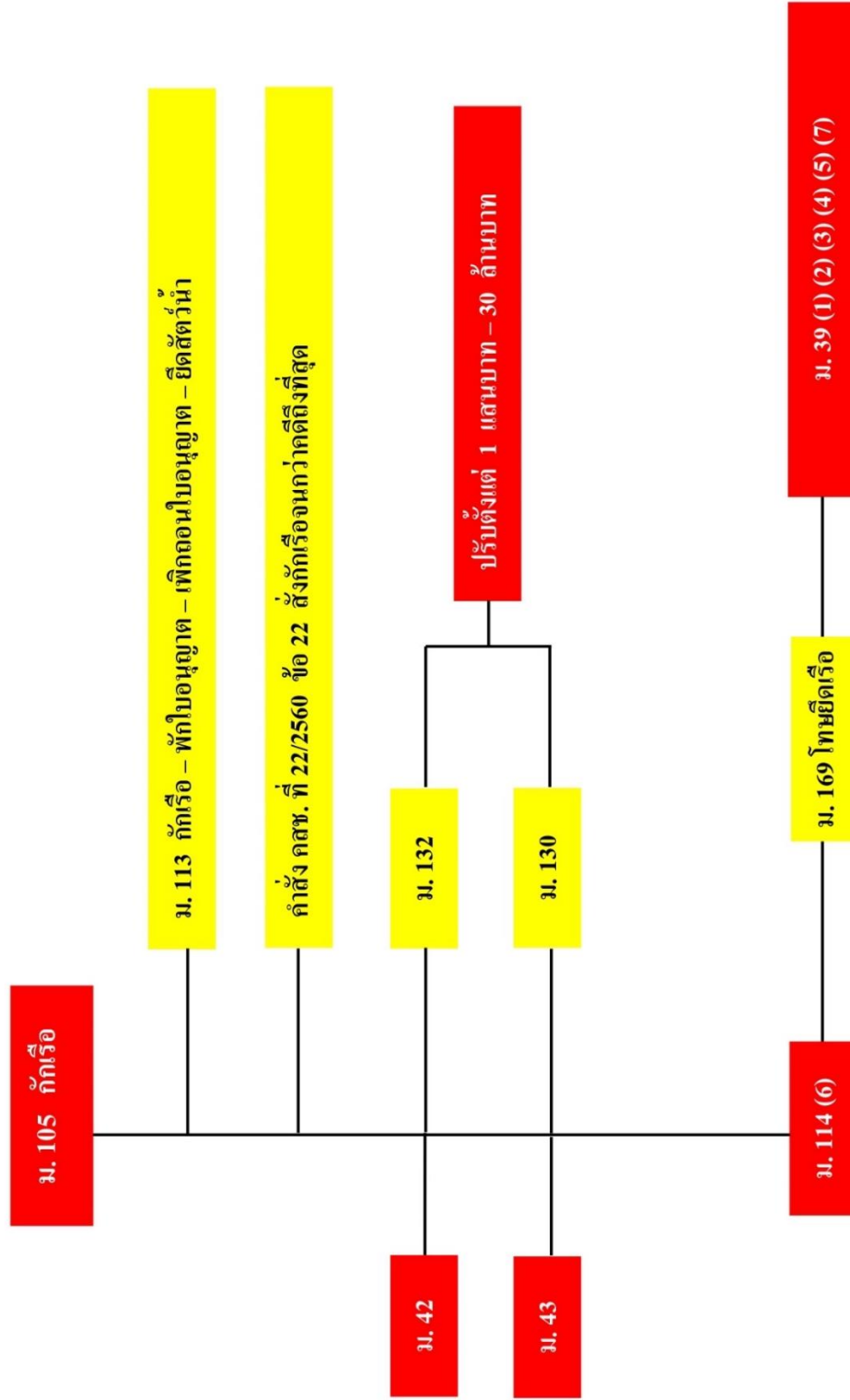
ภาพที่ 5: เครื่องมือที่กระทำได้โดยการทำงบประมาณในเขตทะเลชายฝั่ง ทำการประเมินที่คิดไปจากที่ระบุไว้ในใบอนุญาต และเรือที่ทำการประมงนอกน่านน้ำไทย เข้าม่าทำการประมงในเขตน่านน้ำไทย เข้าม่าทำการประมงในเขตน่านน้ำไทยโดยไม่ได้รับใบอนุญาต



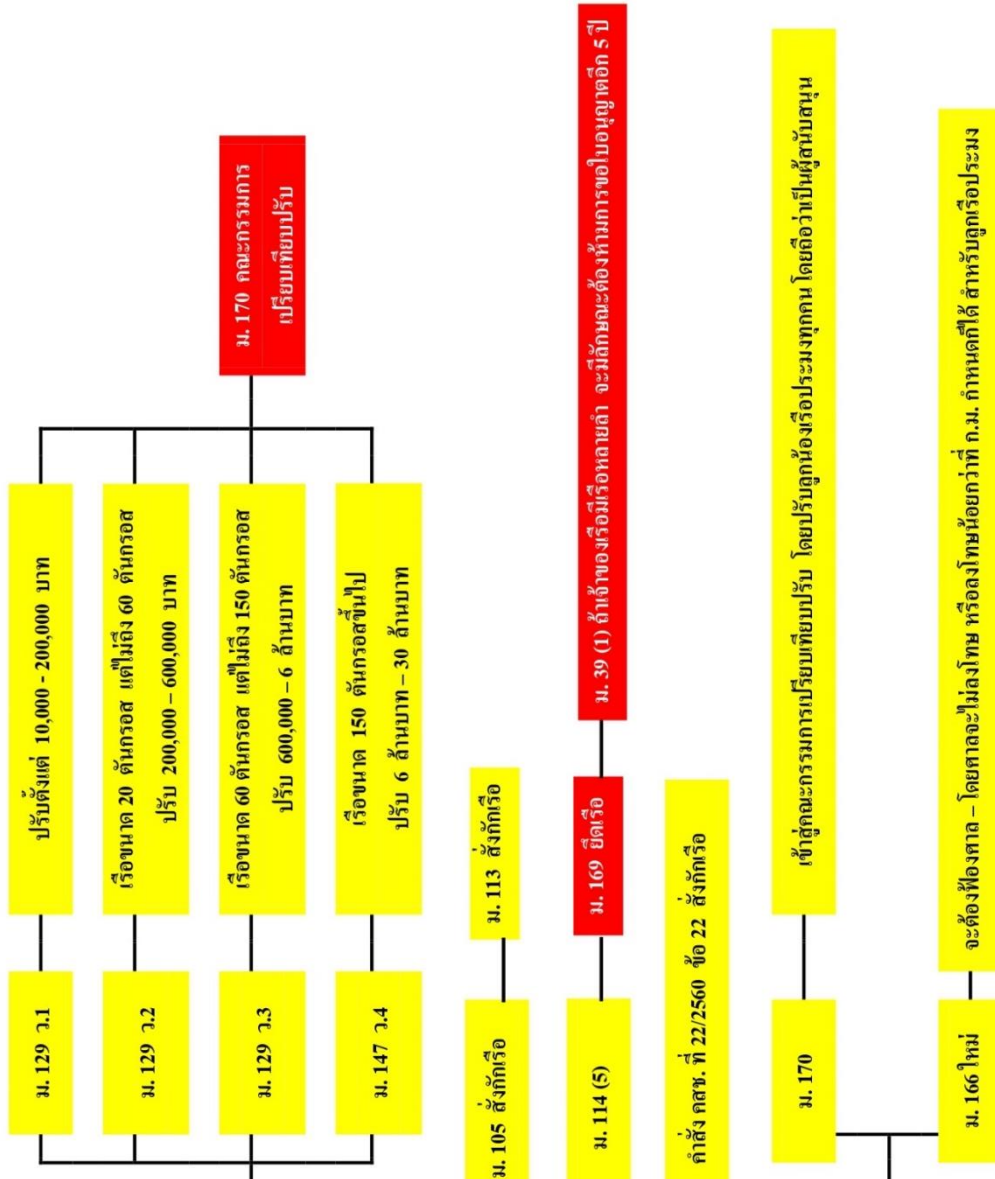
ภาพที่ 6: พรธ. การประมง พ.ศ. 2560 (ฉบับที่ 2) ที่ยังมีผลบังคับใช้ โดยให้ถือว่าเป็นผู้สนับสนุน 1



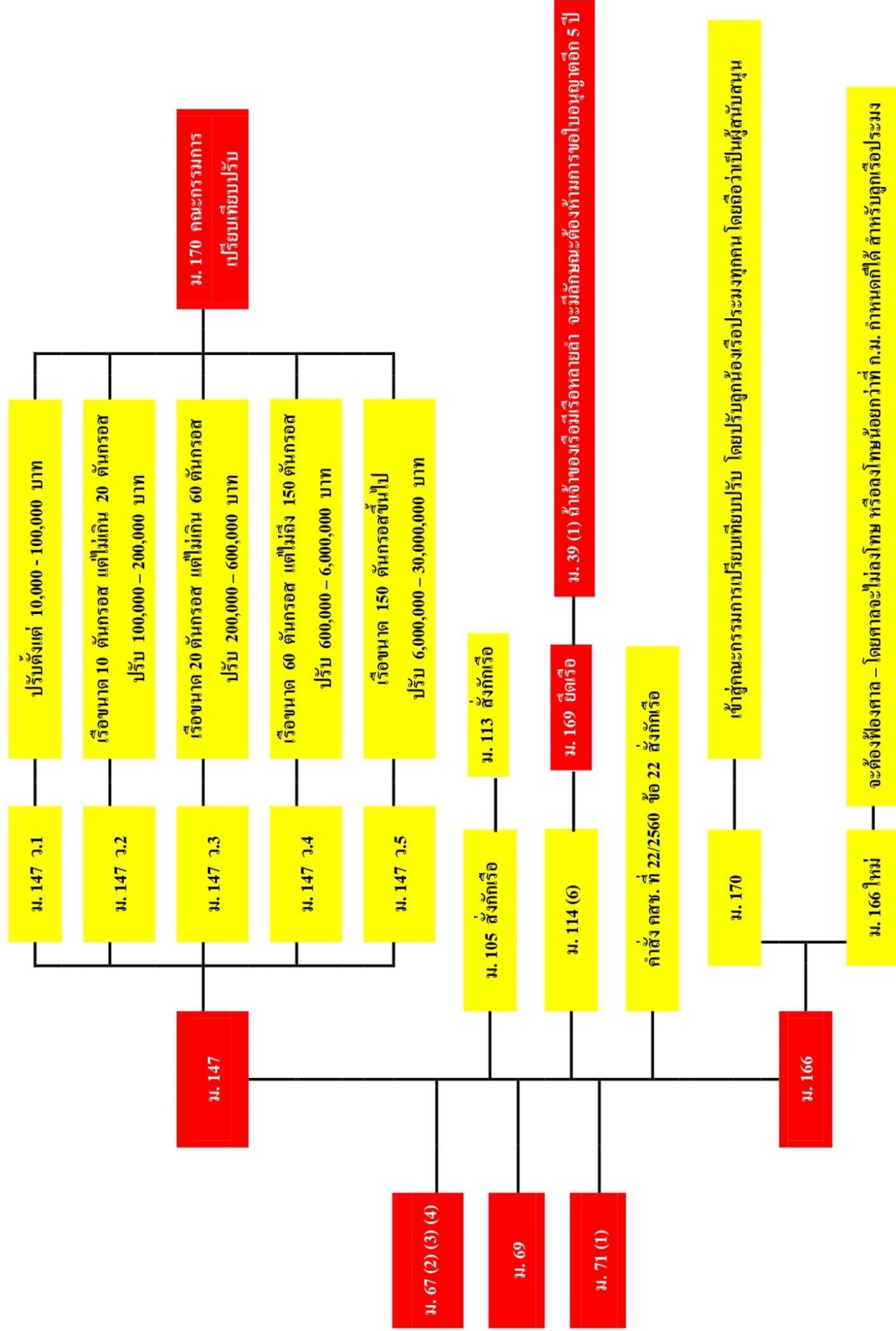
ภาพที่ 7:พ.ร.ก.การประมง พ.ศ. 2560 (ฉบับที่ 2) ที่ยังมีการลงโทษดูเรืออยู่โดยให้ถือว่า เป็นผู้สนับสนุน (ต่อ)



เรือประมงที่ไม่มีใบอนุญาตทำการประมงพาณิชย์ แต่ฝ่าฝืนไปทำการประมง



ภาพที่ 9: ในกรณีกระทำความผิดตาม พรก. การประมง พ.ศ. 2558 ซึ่งมีโทษรุนแรงมากเกินไป

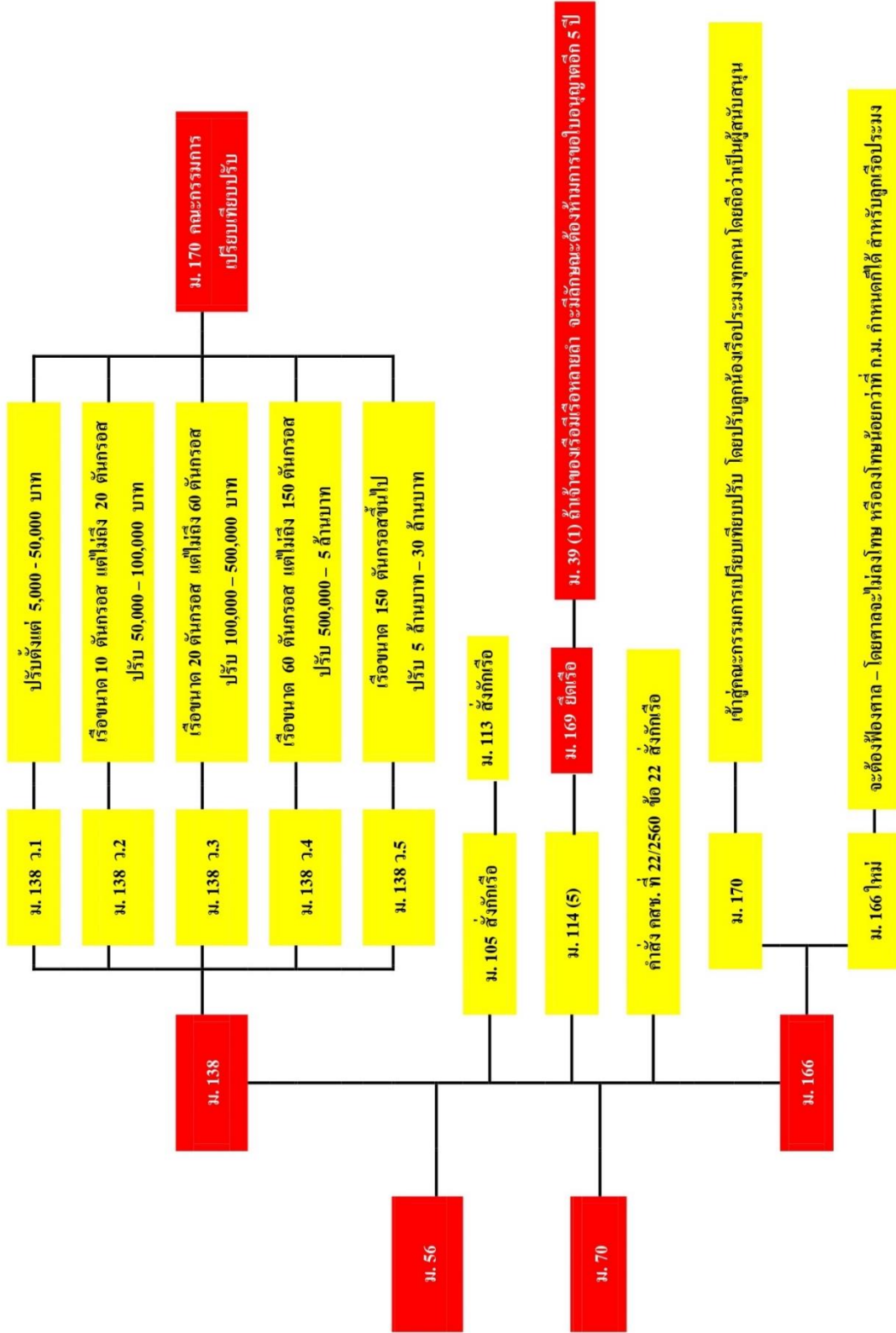


ม. 67 (2) (3) (4)

ม. 69

ม. 71 (1)

เรือประมงที่เข้าไปทำการประมงในเขตอนุรักษ์พันธุ์สัตว์น้ำ หรือเข้าไปทำการประมงในช่วงห้ามทำการประมงในช่วงฤดูปลาวางไข่



ภาพที่ 10:

สรุปสาระสำคัญของประกาศกรมประมง

เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการแจ้งเข้าออกท่าเทียบเรือประมงของเรือประมงพาณิชย์ พ.ศ. 2566

ประกาศราชกิจจานุเบกษา
เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2566 เล่ม 140 ตอนพิเศษ 319 ง
บังคับใช้ในวันที่ 19 มกราคม 2567



โดย กองตรวจสอบเรือประมง สินค้าสัตว์น้ำ และปัจจัยการผลิต

สรุปสาระสำคัญของประกาศกรมประมง

เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการแจ้งเข้าออกท่าเทียบเรือประมงของเรือประมงพาณิชย์ พ.ศ. 2566

กลุ่มเรือประมงที่ต้องแจ้ง



เรือประมงที่มีขนาดตั้งแต่ 30 ตันกรอสขึ้นไป ทุกชนิดเครื่องมือประมง และ

เรือประมงที่มีขนาดตั้งแต่ 10 ตันกรอสขึ้นไป ชนิดอวนลากคู่ อวนลากคานถ่าง อวนลากแผ่นตะเฆ่ อวนล้อมจับ อวนล้อมจับปลากระตัก อวนครอบปลากระตัก

ข้อ 2





ช่องทางการแจ้ง



Single Window 4 Fishing Fleet
(<https://fpipo.md.go.th>)

โดย กองตรวจสอบเรือประมง สินค้าสัตว์น้ำ และปัจจัยการผลิต

สรุปสาระสำคัญประกาศกรมประมง

เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการแจ้งเข้าออกท่าเทียบเรือประมงของเรือประมงพาณิชย์ พ.ศ. 2566

ข้อ 2 บรรค 3 สำหรับกรณีดังต่อไปนี้

1. การเคลื่อนย้ายเรือประมงที่อยู่ในเขตน่านน้ำภายในที่เป็นร่องน้ำเดียวกันซึ่งอยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของศูนย์ PIPO
2. การนำเรือประมงออกไปทอดสอบเรือ หรือเครื่องยนต์เรือ
3. การนำเรือประมงออกไปช่วยเหลือเรือ หรือผู้ประสบภัยทางทะเล
4. การนำเรือประมงออกไปร่วมพิธีกรรมทางศาสนา หรือร่วมกิจกรรมสาธารณะ
5. การนำเรือประมงซึ่งไม่สามารถเคลื่อนที่ได้ด้วยตัวเรือเองโดยใช้เรือประมง หรือยานพาหนะอื่นช่วยในการเคลื่อนย้ายออกท่าเทียบเรือประมง

ให้แจ้งศูนย์ PIPO ในพื้นที่ตามแบบฟอร์ม PIPO 2



2 / 8

โดย กองตรวจสอบเรือประมง สินค้าสัตว์น้ำ และปัจจัยการผลิต

สรุปสาระสำคัญประกาศกรมประมง

เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการแจ้งเข้าออกท่าเทียบเรือประมงของเรือประมงพาณิชย์ พ.ศ. 2566

พิมพ์แบบตอบรับการแจ้ง



เมื่อดำเนินการแจ้งออกแล้ว ให้เจ้าของเรือพิมพ์แบบตอบรับการแจ้งที่ระบุหมายเลขการแจ้งออก (เลขที่ PO)

ข้อ 3

ห้ามนำเรือออกก่อนเวลา



ข้อ 4

เว้นแต่
มีคลื่นลมแรง

สามารถนำเรือออกไปจอดหลบได้ โดยให้แจ้งศูนย์ PIPO

3 / 8

โดย กองตรวจสอบเรือประมง สินค้าสัตว์น้ำ และปัจจัยการผลิต

สรุปสาระสำคัญประกาศกรมประมง

เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการแจ้งเข้าออกท่าเทียบเรือประมงของเรือประมงพาณิชย์ พ.ศ. 2566

เมื่อนำเรือออกแล้ว ห้ามแวะเข้าทำอื่น

ข้อ 5



เว้นแต่



เกิดภัยธรรมชาติ
คนบนเรือเกิดอุบัติเหตุ



เพื่อความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สิน

โดยให้แจ้งศูนย์ PIPO ทราบ ภายในระยะเวลาไม่เกิน 1 ชั่วโมง

เมื่อพบว่าคนบนเรือไม่ตรงกับเอกสาร LR ที่แจ้งไว้

ภายในระยะเวลา 24 ชั่วโมง หลังจากเวลา PO

ข้อ 6



ให้แจ้งศูนย์ PIPO ทราบ เพื่อทำการแก้ไข ตามแบบ PIPO 5
สำหรับกรณีคนบนเรือประมงไม่มีรายชื่อในเอกสาร
ใบอนุญาต 285ให้นำเรือกลับเข้าเทียบท่าทันที

สรุปสาระสำคัญประกาศกรมประมง

เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการแจ้งเข้าออกท่าเทียบเรือประมงของเรือประมงพาณิชย์ พ.ศ. 2566

ห้ามเข้าทำก่อน เวลา 1 ชั่วโมง

และต้องเข้าทำภายใน เวลา 2 ชั่วโมง

ข้อ 7



เว้นแต่



เกิดภัยธรรมชาติ
คนบนเรือเกิดอุบัติเหตุ หรือเจ็บป่วย



อาจเกิดความเสียหายหรืออันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สิน

ให้แจ้งศูนย์ PIPO ทราบ ก่อน หรือภายใน 30 นาที หลังจากเทียบท่า

ตัวอย่าง



เจ้าของเรือ
ยื่นคำขอในระบบ

เวลายื่นคำขอ



แจ้งว่าจะเข้าทำ (PI)



สามารถนำเรือเข้าเทียบท่าได้ตั้งแต่เวลา 11:00 น. จนถึง 14:00 น.
โดยจะสามารถขึ้นสัตว์น้ำได้เมื่อเวลา 12:00 น. เป็นต้นไป เท่านั้น

สรุปสาระสำคัญของประกาศกรมประมง

เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการแจ้งเข้าออกท่าเทียบเรือประมงของเรือประมงพาณิชย์ พ.ศ. 2566

กรณีนำเรือเข้าเทียบท่ามากกว่า 1 ท่า

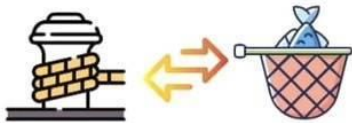


ข้อ 8

ให้แจ้งพร้อมกันในคราวเดียว

โดยท่าเทียบเรือประมงนั้นต้องอยู่ในเขตพื้นที่รับผิดชอบเดียวกันของศูนย์ PIPO กรณีอยู่นอกพื้นที่เขตรับผิดชอบให้ดำเนินการแจ้งออกใหม่

ขอเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์



ข้อ 9

หรือขอเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มท่าเทียบเรือ

ให้แจ้งศูนย์ PIPO ภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 วัน นับจากเวลาที่เรือ PI ตามแบบฟอร์ม PIPO 3

6 / 8

โดย กองตรวจสอบเรือประมง สินค้าสัตว์น้ำ และปัจจัยการผลิต

สรุปสาระสำคัญของประกาศกรมประมง

เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการแจ้งเข้าออกท่าเทียบเรือประมงของเรือประมงพาณิชย์ พ.ศ. 2566

กรณีเรืออับปาง เกิดอุบัติเหตุ



ข้อ 10

โดนโจรสลัดปล้น หรือถูกจับโดยรัฐต่างประเทศ

ให้แจ้งศูนย์ PIPO พร้อมเอกสารบันทึกประจำวันที่เกี่ยวข้องภายในระยะเวลาไม่เกิน 7 วัน นับจากที่ทราบเหตุ ตามแบบฟอร์ม PIPO 4

กรณีเข้าเทียบท่าเพื่อขนถ่ายสัตว์น้ำ



ข้อ 11

ต้องส่งมอบสำเนาสมุดบันทึกการทำประมง Fishing logbook ตามช่องทางที่กำหนดในมาตรา 81 (2)

ในกรณีเรือประมงขนถ่ายสัตว์น้ำกับเรือขนถ่ายสัตว์น้ำ ต้องส่งมอบรายงานการขนถ่ายสัตว์น้ำซึ่งรับรองโดยผู้ควบคุมเรือขนถ่ายฯ ด้วย

7 / 8

โดย กองตรวจสอบเรือประมง สินค้าสัตว์น้ำ และปัจจัยการผลิต

สรุปสาระสำคัญประกาศกรมประมง

เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการแจ้งเข้าออกท่าเทียบเรือประมงของเรือประมงพาณิชย์ พ.ศ. 2566

การแจ้งต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ PIPO



สามารถแจ้งโดยตรง หรือทางจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ หรือทางโทรสาร หรือทางโปรแกรม Line ของศูนย์ PIPO ได้

ข้อ 12

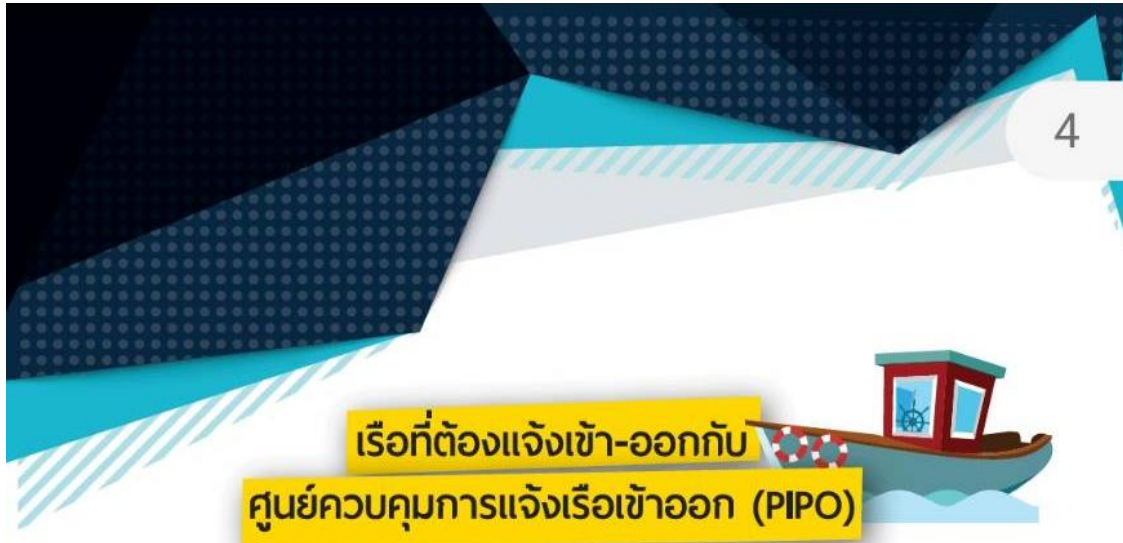
การมอบหมายให้ผู้อื่นดำเนินการแทน



เจ้าของเรือสามารถมอบหมายให้ผู้ควบคุมเรือ หรือบุคคลอื่น ดำเนินการแทนได้ ตามแบบฟอร์มการมอบหมายที่กำหนด

ข้อ 13

ข้อมูลจาก กองบริหารจัดการเรือประมง และการทำการประมง



1. เรือประมงพาณิชย์ ขนาดตั้งแต่ 30 ตันกรอส ขึ้นไป
2. เรือประมงพาณิชย์ ขนาดตั้งแต่ 10 ตันกรอส ขึ้นไป 3 ประเภทเครื่องมือ อวนลาก อวนล้อม อวนครอบปลาตะกั๊ก
3. เรือที่จดทะเบียนกับกรมประมงเป็นเรือขนถ่ายเพื่อการประมง ทุกขนาด
4. เรือบรรทุกน้ำจืด ขนาดตั้งแต่ 30 ตันกรอส ขึ้นไป
5. เรือบรรทุกสินค้าประมงห้องเย็น ขนาดตั้งแต่ 30 ตันกรอส ขึ้นไป
6. เรือบรรทุกน้ำมันเพื่อการประมง ขนาดตั้งแต่ 30 ตันกรอส ขึ้นไป
7. เรือบรรทุกสินค้าห้องเย็น ขนาดตั้งแต่ 30 ตันกรอส ขึ้นไป
8. เรือสนับสนุนการประมง ขนาดตั้งแต่ 30 - 1,000 ตันกรอส ขึ้นไป



เอกสารหลักฐาน ที่ใช้ในการแจ้งเข้าออก

1. ทะเบียนเรือไทย
2. ใบอนุญาตใช้เรือ
3. ใบประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือ
4. ใบประกาศนียบัตรช่างเครื่องยนต์เรือ
5. ใบอนุญาตให้ทำการประมง
6. บัตรประชาชนผู้ควบคุมเรือ
7. บัตรประชาชนช่างเครื่องยนต์เรือ หรือบัตรประจำตัวคนไม่มีสัญชาติไทย
8. บัญชีรายชื่อและหนังสือคนประจำเรือ
9. ในกรณีคนประจำเรือไม่มีสัญชาติไทยต้องได้รับใบอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองและใบอนุญาตให้ทำงานตามกฎหมายว่าด้วยการทำงานของคนต่างด้าว
10. หลักฐานการติดตั้งเครื่องติดตามเรือ (VMS)
11. หลักฐานการตรวจอุปกรณ์ความปลอดภัย
12. หลักฐานการตรวจสอบอนามัยและสวัสดิภาพในการทำงานของคนประจำเรือ



ทะเบียนเรือไทย



1. เรือจะต้องจดทะเบียนเรือไทยกับกรมเจ้าท่า
2. ตัวเรือต้องมีการเขียนชื่อเรือ และหมายเลขทะเบียน ถูกต้องและชัดเจน
3. ขนาดและประเภทของเรือจริง จะต้องถูกต้องตามทะเบียนเรือ

ใบอนุญาตใช้เรือ

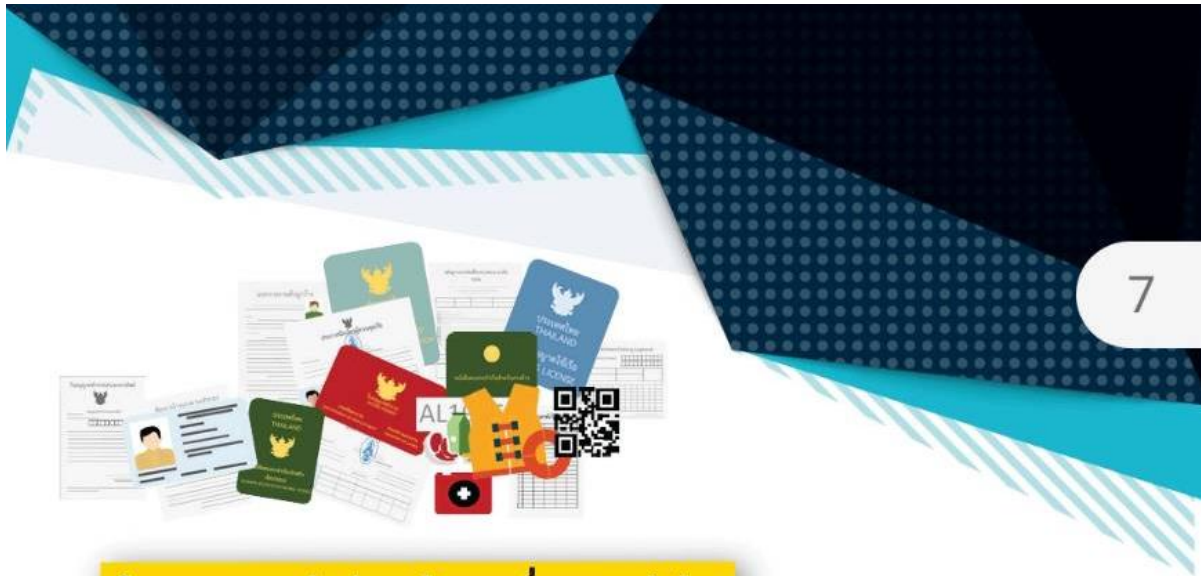


1. ใบอนุญาตใช้เรือจะต้องไม่หมดอายุ
2. ชื่อเรือ ประเภทเรือ ขนาดเรือ จะต้องตรงกันกับในทะเบียนเรือไทย
3. ชื่อเจ้าของเรือจะต้องเป็นบุคคลเดียวกันกับในทะเบียนเรือไทย

ใบประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือ



1. ใบประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือจะต้องไม่หมดอายุ
2. ระดับชั้นความสามารถผู้ควบคุมเรือจะต้องไม่ต่ำกว่าที่ระบุในใบอนุญาตใช้เรือ
3. ชื่อผู้ควบคุมเรือ จะต้องมียาข้อมืออยู่ในรายชื่อคนประจำเรือ



ใบประกาศนียบัตรช่างเครื่องยนต์เรือ



1. ใบประกาศนียบัตรช่างเครื่องยนต์เรือจะต้องไม่หมดอายุ
2. ระดับชั้นความสามารถช่างเครื่องยนต์เรือจะต้องไม่ต่ำกว่าที่ระบุในใบอนุญาตที่ใช้เรือ
3. ชื่อช่างเครื่องยนต์เรือ จะต้องมียรายชื่ออยู่ในรายชื่อคนประจำเรือ

ใบอนุญาตให้ทำการประมง



1. ผู้ที่จะทำการประมงจะต้องได้รับอนุญาตกับกรมประมง
2. ชนิดเครื่องมือที่ใช้ทำการประมงจะต้องตรงกับที่อนุญาต
3. จำนวนเครื่องมือที่ใช้จะต้องไม่เกินจากที่ได้รับอนุญาต
4. ผู้ที่ได้รับอนุญาตจะต้องทำการประมงตามเงื่อนไขที่ระบุในใบอนุญาต
5. ชื่อของผู้ได้รับใบอนุญาตจะต้องตรงกับชื่อเจ้าของเรือประมง

บัตรประชาชนผู้ควบคุมเรือ



1. ผู้ควบคุมเรือจะต้องพกบัตรประชาชนไว้กับตัว
2. บัตรประชาชน ต้องไม่หมดอายุ



บัตรประชาชนช่างเครื่องยนต์เรือ หรือบัตรประจำตัวคนไม่มีสัญชาติไทย



1. ช่างเครื่องยนต์เรือจะต้องพกบัตรประชาชนหรือบัตรประจำตัวคนไม่มีสัญชาติไทยไว้กับตัว
2. บัตรประชาชนหรือบัตรประจำตัวคนไม่มีสัญชาติไทย ต้องไม่หมดอายุ

บัญชีรายชื่อ และหนังสือคนประจำเรือ



1. ผู้ที่จะทำงานในเรือประมงจะต้องจัดทำหนังสือคนประจำเรือ และจะต้องมีรายชื่ออยู่ในบัญชีรายชื่อคนทำงานในเรือประมง (285)
2. หนังสือคนประจำเรือ สำหรับคนไทย สามารถขอได้ที่กรมเจ้าท่า
3. หนังสือคนประจำเรือ สำหรับต่างดาว สามารถขอได้ที่กรมประมง

ใบอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักร และใบอนุญาตให้ทำงาน

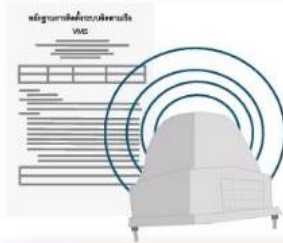


1. คนประจำเรือที่ไม่มีสัญชาติไทย ต้องได้รับใบอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักร (บัตรชมพู ซีไอ พาสพอร์ต ฯลฯ)
2. คนประจำเรือที่ไม่มีสัญชาติไทย ที่จะทำงานในเรือประมง จะต้องได้รับใบอนุญาตทำงาน (Work permit)



9

หลักฐานการติดตั้งเครื่องติดตามเรือ (VMS)



1. เรือประมง ขนาดตั้งแต่ 30 ตันกรอส จะต้องติดตั้ง VMS
2. หลังจากติดตั้งระบบติดตามเรือ (VMS) แล้วจะต้องให้เจ้าหน้าที่ศูนย์ PIPO ทำการลือคตริงอุปกรณ์
3. ระบบติดตามเรือ (VMS) จะต้องเปิดสัญญาณตลอดเวลา

หลักฐานการตรวจอุปกรณ์ความปลอดภัย



1. เรือจะต้องมีการจัดเตรียมอุปกรณ์ความปลอดภัยสำหรับคนประจำเรือ ได้แก่ เสื้อชูชีพ พวงชูชีพ ถังดับเพลิง ตามที่กรมเจ้าท่ากำหนด
2. อุปกรณ์ความปลอดภัยจะต้องอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน

หลักฐานการตรวจสอบอนามัย

และสวัสดิภาพในการทำงานของคนประจำเรือ



1. เจ้าของเรือจะต้องจัดเตรียม อาหาร น้ำดื่ม ยารักษาโรค ใให้เพียงพอสำหรับคนประจำเรือ
2. จะต้องมีการจัดเวลาพักให้แก่คนประจำเรือไม่น้อยกว่าวันละ 7 ชั่วโมง



1. ยื่นคำขอแจ้งออกล่วงหน้า 2 - 24 ชั่วโมง

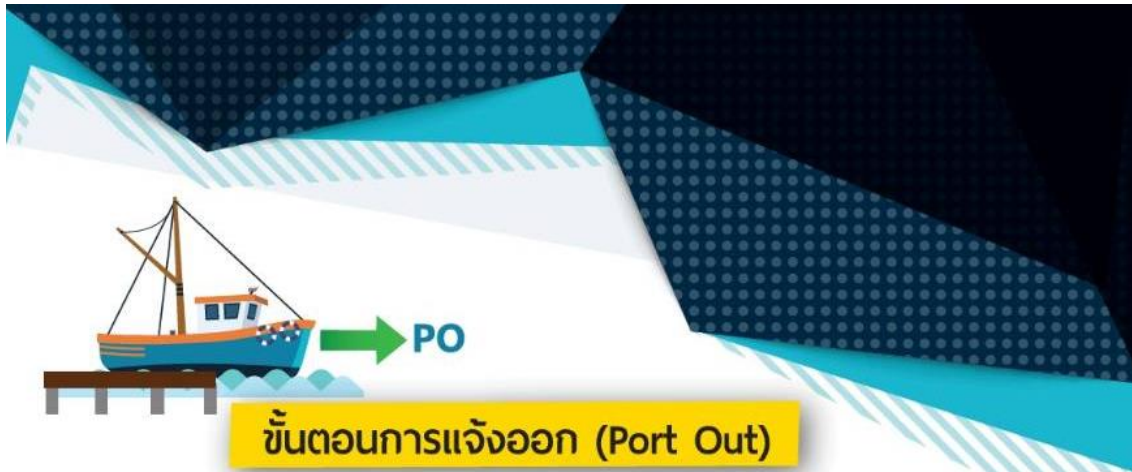


2. เจ้าของเรือ หรือผู้ควบคุมเรือยื่นแบบฟอร์มการแจ้งและเอกสารหลักฐานสำหรับแจ้งออกเรือที่ศูนย์ PIPO

3. เจ้าหน้าที่ตรวจสอบความถูกต้องของเอกสารตามที่กำหนด



4. เจ้าหน้าที่บันทึกคำขอแจ้งออกลงในระบบสารสนเทศ (Fishing info2) สถานะ "ร่าง"



5. นัดหมายตรวจเรือประมง (เวลา และสถานที่ตรวจ)
แก่เจ้าของเรือหรือผู้ควบคุมเรือ



6. ตรวจสอบตัวเรือ เครื่องมือ อุปกรณ์ติดตามเรือ
คนประจำเรือ เทียบกับเอกสารที่แจ้ง

7. เจ้าหน้าที่บันทึกผลการตรวจลงในระบบ
สารสนเทศ (Fishing info2) สถานะ "ผ่าน"



8. เจ้าหน้าที่อนุญาตให้เรือออกจากท่าเทียบเรือ





1. เอกสารที่ใช้ยื่นแจ้งออก 12 รายการ 12

2. สมุดบันทึกทำการประมง
Fishing Logbook



3. แบบฟอร์มการแจ้งการเข้าออกท่าเทียบเรือประมง

4. อาหาร น้ำดื่ม ยารักษาโรค
และอุปกรณ์ความปลอดภัย





1. ยื่นคำขอแจ้งเข้าล่วงหน้า 2 - 24 ชั่วโมง



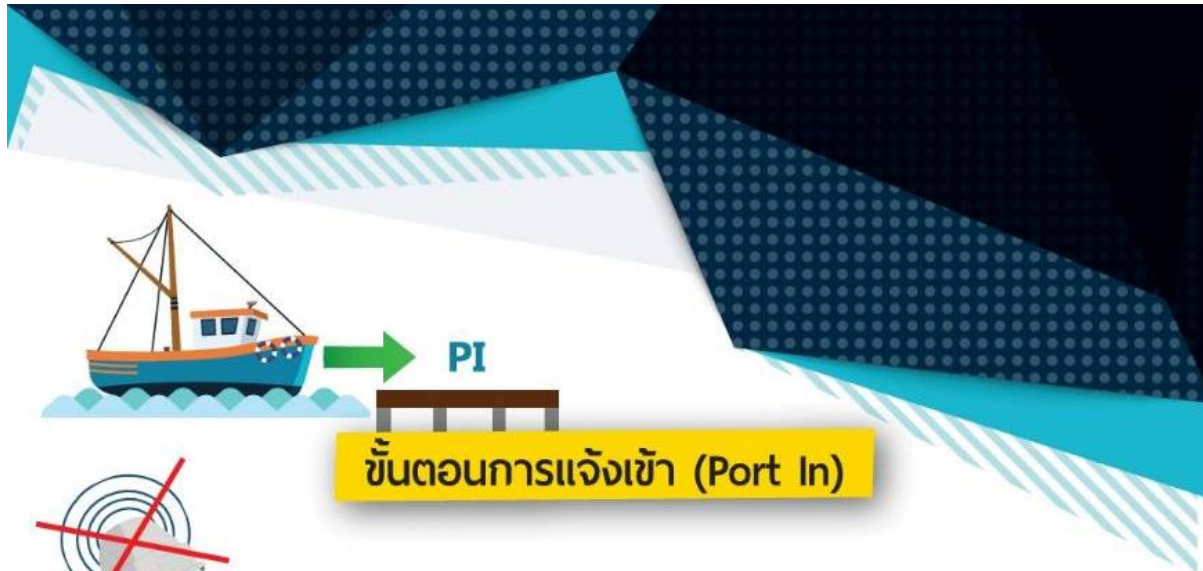
2. เจ้าของเรือ หรือผู้ควบคุมเรือยื่นแบบฟอร์มการแจ้ง และเอกสารหลักฐานสำหรับแจ้งเข้าท่าเทียบเรือที่ศูนย์ PIPO

14

3. เจ้าหน้าที่ตรวจสอบความถูกต้องของเอกสาร ตามที่กำหนด



4. เจ้าหน้าที่ตรวจสอบประวัติเส้นทางการเดินเรือและการส่งสัญญาณ VMS



ศฟป.7.1

ศฟป.7.2

5. กรณีสัญญาณ VMS ขาดหาย จะต้องส่งเอกสาร ใบรายงานตำแหน่งเรือ (ศฟป.7.1 , ศฟป.7.2)

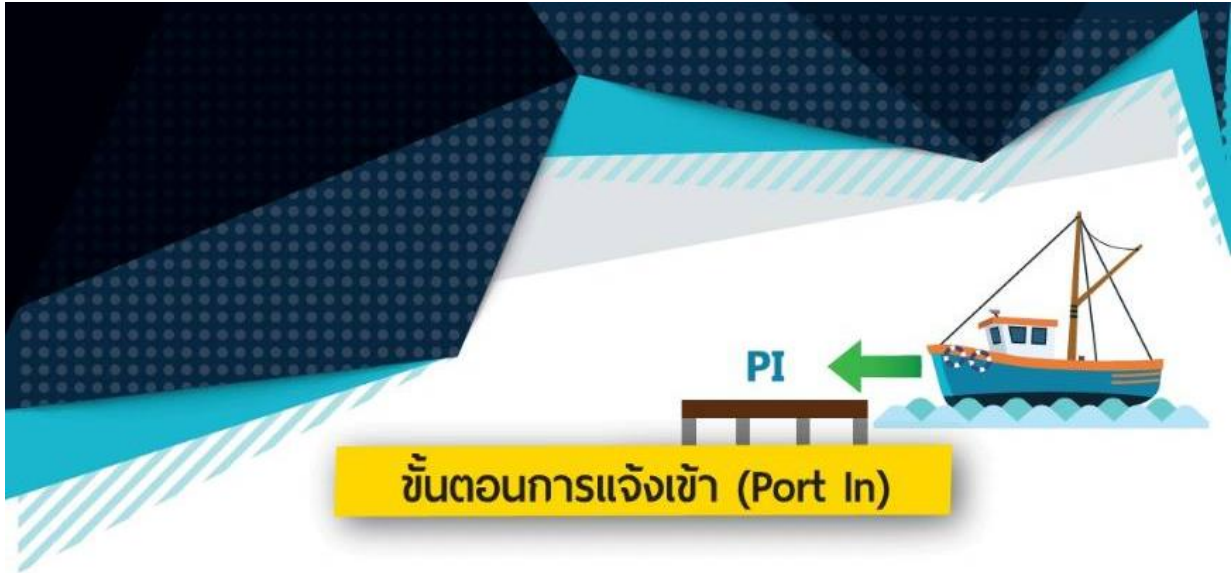
6. เจ้าหน้าที่บันทึกคำขอแจ้งเข้าลงในระบบสารสนเทศ (Fishing info2) สถานะ "ว่าง"



7. เจ้าหน้าที่ตรวจสอบเรือประมง เมื่อเรือประมงเข้าถึงท่าเทียบเรือ

8. ผู้ควบคุมเรือส่งสมุดบันทึกทำการประมง (Fishing Logbook) กับเจ้าหน้าที่ กั้นที





9. เจ้าหน้าที่ตรวจสอบสมุดบันทึกทำการประมง (Fishing Logbook) กับปริมาณสัตว์น้ำว่าสอดคล้องกันหรือไม่

10. ตรวจสอบตัวเรือ เครื่องมือ อุปกรณ์ติดตามเรือ คนประจำเรือ เทียบกับเอกสารที่แจ้ง



11. เจ้าหน้าที่บันทึกผลการตรวจสอบในระบบสารสนเทศ (Fishing info2) สถานะ "ผ่าน"

12. เจ้าหน้าที่อนุญาตให้เรือประมงขึ้นสัตว์น้ำได้





สมุดบันทึกทำการประมง

ผู้ควบคุมเรือจะต้องบันทึกปริมาณสัตว์น้ำที่จับได้ลงในสมุดบันทึกทำการประมง
ทุกครั้งที่มีการประมง และปริมาณสัตว์น้ำที่บันทึกจะต้องใกล้เคียงกับปริมาณสัตว์น้ำที่จับได้จริง

ชื่อเรือ (Red arrow pointing to the red-bordered box)		ทำเทียบเรือ (Blue arrow pointing to the blue-bordered box)	พื้นที่และเครื่องมือ (Green arrow pointing to the green-bordered box)	หมายเลขการแจ้ง (Brown arrow pointing to the brown-bordered box)
4 ชื่อเรือ 5 เลขเบ็ดเรือเลขที่ 6 ชื่อเรือ (ชื่อขง) (มีขีดตั้ง ขีดเอียง ขีดขวางตามลำดับ) 7 เลขเบ็ดเรือเลขที่		8 ปริมาณเรือประมงที่ออก วันที่ / / 9 จำนวนเรือประมงที่เข้า วันที่ / / 10 ชนิด	11 ประเภทของเครื่องมือ / ชนิดของ 12 พื้นที่ทำการประมง 13 เครื่องมือทำการประมง 14 ล่าลอย 15 ล่าตลิ่ง 16 ล่าลากอวน 17 ล่าลากตาข่าย	18 เลขที่ PO 19 เลขที่ PI 20 วันเดือนปีออกเรือ วันที่ / / 21 ละติจูด 22 ปริมาณสัตว์น้ำที่จับได้รวม (ลิตรกรัม) 23 นำหนักสัตว์น้ำรวม (กิโลกรัม)
นำหนักสัตว์น้ำที่จับได้ (กิโลกรัม)				
24 เดือน 25 วันที่ 26 เรือสังกัดกรมประมง 27 ประเภทเรือประมง 28 ประเภท (ชนิด) 29 อดจ๊อบ 30 ออดจ๊อบ	31 ปี พ.ศ. 32 ปีก่อน / หลัง 33 ตารางวา 34 ไร่ 35 ไร่เศษ (0.001) 36 ฟอง 37 ฟอง 38 ฟอง 39 ฟอง 40 ฟอง 41 ฟอง 42 ฟอง 43 ฟอง 44 ฟอง 45 ฟอง 46 ฟอง 47 ฟอง 48 ฟอง 49 ฟอง 50 ฟอง 51 ฟอง 52 ฟอง 53 ฟอง 54 ฟอง 55 ฟอง 56 ฟอง 57 ฟอง 58 ฟอง 59 ฟอง 60 ฟอง	61 ชนิดสัตว์น้ำ (ชื่อ) 62 ชนิดสัตว์ 63 ชนิดสัตว์ 64 ชนิดสัตว์ 65 ชนิดสัตว์ 66 ชนิดสัตว์ 67 ชนิดสัตว์ 68 ชนิดสัตว์ 69 ชนิดสัตว์ 70 ชนิดสัตว์ 71 ชนิดสัตว์ 72 ชนิดสัตว์ 73 ชนิดสัตว์ 74 ชนิดสัตว์ 75 ชนิดสัตว์ 76 ชนิดสัตว์ 77 ชนิดสัตว์ 78 ชนิดสัตว์ 79 ชนิดสัตว์ 80 ชนิดสัตว์	81 สัตว์น้ำอื่นๆ (ระบุ) 82 ปริมาณ 83 ปริมาณ 84 ปริมาณ 85 ปริมาณ 86 ปริมาณ 87 ปริมาณ 88 ปริมาณ 89 ปริมาณ 90 ปริมาณ 91 ปริมาณ 92 ปริมาณ 93 ปริมาณ 94 ปริมาณ 95 ปริมาณ 96 ปริมาณ 97 ปริมาณ 98 ปริมาณ 99 ปริมาณ 100 ปริมาณ	101 นำหนัก 102 รวม 103 รายวัน 104 ปริมาณสัตว์น้ำที่จับได้รวม (กิโลกรัม)
วันที่ พักทำการประมง (Purple arrow pointing to the purple-bordered box)		ชนิดสัตว์น้ำและปริมาณ (Purple arrow pointing to the purple-bordered table)		
105 นำหนักรวม				
106 จ้าบเห็นเรือรบหรือเรือดำน้ำหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร 107 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
108 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
109 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
110 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
111 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
112 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
113 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
114 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
115 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
116 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
117 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
118 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
119 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
120 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
121 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
122 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
123 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
124 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
125 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
126 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
127 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
128 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
129 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
130 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
131 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
132 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
133 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
134 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
135 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
136 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
137 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
138 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
139 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
140 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
141 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
142 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
143 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
144 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
145 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
146 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
147 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
148 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
149 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				
150 จ้าบเห็นเรือรบหรือไม่ ถ้ามีชื่อเรือและขนาดอย่างไร				

บันทึกการทำกาารประมง

อวนลาก - อวนรุนเคย

เลขที่ PO

เลขที่ PI

ชื่อเรือ	ท่าเทียบเรือประมงที่ออก	วันที่ / /	ท่าเรือหมาย / ในช่อง <input type="radio"/>	วันที่ขนถ่าย	วันที่ / /
ทะเบียนเรือเลขที่	จังหวัด		เครื่องมือทำการประมง	ชนิดจุด	อวนจุด
ชื่อเรือ (เรือหู) (บันทึกชื่อเรือเฉพาะอวนลาก)	ท่าเทียบเรือประมงที่เข้า	วันที่ / /	<input type="radio"/> อวนลาก	ปริมาณสัตว์น้ำที่ขนถ่าย (กิโลกรัม)	
ทะเบียนเรือเลขที่	จังหวัด		<input type="radio"/> ทะเลอันดามัน	น้ำหนักสัตว์น้ำรวม (กิโลกรัม)	
น้ำหนักสัตว์น้ำที่จับ ได้ (กิโลกรัม)					
ชนิดปลา	จำนวนปลา	น้ำหนัก (กิโลกรัม)	ชนิดปลา	จำนวนปลา	น้ำหนัก (กิโลกรัม)
น้ำหนักรวม					
ข้าพเจ้าขอรับรองว่า สัตว์น้ำที่จับ ได้ทั้งหมด ได้มาจากการทำประมงที่ถูกต้อง และไม่ได้อยู่ร่วมกับการทำประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไม่มีการควบคุมใดๆ เลย					
โดยมี สัตว์น้ำ ที่ขึ้นทะเบียนเรือประมง 1. จังหวัด จำนวนปลา กิโลกรัม ปลาชนิด กิโลกรัม					
2. จังหวัด จำนวนปลา กิโลกรัม ปลาชนิด กิโลกรัม					
จุดออกเรือหรือจุดพักเรือหรือหลังจับมาขาย สัตว์น้ำ ทำทะเบียนเรือประมง หรือ พิกัดตำแหน่ง หรือ พิกัดตำแหน่ง จังหวัด อวนจุด					
					ลงชื่อผู้ควบคุมเรือ
					วคป

บันทึกการทำการประเมิน

อวนล้อมจับ

เลขที่ PO

เลขที่ PI

ชื่อเรือ	<input type="text"/>	วันที่ / /	พื้นที่ตั้งถ่าย ตะกอน ปริมาณตะกอนที่ขนถ่าย (กิโลกรัม) น้ำหนักสัตว์น้ำรวม (กิโลกรัม)	วันที่ / /
ทะเบียนเรือเลขที่	<input type="text"/>			
น้ำหนักเรือประมงที่ออก				
จังหวัด				
เลขทะเบียนเรือเป็นไฟ		ท่าเครื่องทย / ในช่อง <input type="radio"/>		
ลำดับ 1	<input type="text"/>	พื้นที่ทำการประมง		เครื่องมือทำการประมง
ลำดับ 2	<input type="text"/>	อ่าวไทย		<input type="radio"/> อวนล้อมปลาตะกั้ง
ลำดับ 3	<input type="text"/>	ทะเลอันดามัน		<input type="radio"/> อวนล้อม
นำเทียบเรือประมงที่เข้า				
จังหวัด				

น้ำหนักสัตว์น้ำที่จับได้ (กิโลกรัม)																			
ชนิดสัตว์	น้ำหนัก	ชนิดปลา	ชื่อ	ชนิดปลา	ชนิดปลา	ชนิดปลา	ชนิดปลา	ชนิดปลา	ชนิดปลา	ชนิดปลา	ชนิดปลา	ชนิดปลา	สัตว์น้ำอื่น ๆ (ระบุ)						
													ชนิดปลา	ชนิดปลา					

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าสัตว์น้ำที่จับได้ทั้งหมด ได้มาจากท่าประมงที่ถูกต้อง และไม่ได้เกี่ยวพันกับการทำประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุมใดๆ เลย

โดยมีหลักฐานที่แนบมาประกอบด้วย

1. นำเทียบเรือประมง.....จังหวัด.....จำนวนปลา.....กิโลกรัม ปลาชนิด.....กิโลกรัม

2. นำเทียบเรือประมง.....จังหวัด.....จำนวนปลา.....กิโลกรัม ปลาชนิด.....กิโลกรัม

จุดจอดเรือจุดพักเรือฯ.....จังหวัด.....หรือที่ติดต่อประมง.....จังหวัด.....

ลงชื่อผู้ควบคุมเรือ.....

วาตป.....

บันทึกการทำกรประชุม

ออนอม-อวนลอม-อวนคิตดา

เลขที่ PO

เลขที่ PI

ชื่อเรือ	วันที่ / /		ทำเครื่องหมาย / ใบช่อง	นำหนักสัตว์น้ำรวม (กิโลกรัม)	
ทะเบียนเรือเลขที่	วันที่ / /	สถานที่ทำกรประชุม	เครื่องมือที่ใช้กรประชุม		
ทำเทียมเรือประมงที่ออก	วันที่ / /	อ่าวไทย	<input type="radio"/>		
จังหวัด	จังหวัด	ทะเลอันดามัน	<input type="radio"/>		
นำหนักสัตว์น้ำที่จับได้ (กิโลกรัม)					
ชนิดสัตว์น้ำ	ปริมาณ (กิโลกรัม)	ชนิดสัตว์น้ำ	ชนิดสัตว์น้ำ	สัตว์น้ำอื่นๆ (ระบุ)	
				ชนิดสัตว์น้ำ	ชนิดสัตว์น้ำ
ปลา	...	ปลา
...
นำหนักรวม					
ข้าพเจ้าขอรับรองว่า สัตว์น้ำที่จับได้ทั้งหมด ได้มาจากกรทำกรประมงที่ถูกต้อง และ ไม่ได้เกี่ยวพันกับกรทำกรประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดกรว พงรณ และ ไร่กรควมคุม เคอ เดอ					
โดยนำ สัตว์น้ำ ที่จับทำเทียมเรือประมง 1. ทำเทียมเรือประมง..... จังหวัด..... จำนวนปลา..... กิโลกรัม ปลาชนิด..... กิโลกรัม					
จุดออกเรือจุดพักเรือส่งขึ้นชายฝั่งที่..... หรือ พักสัตว์น้ำ ทำเทียมเรือประมง..... จังหวัด..... ดองจุด.....					
2. ทำเทียมเรือประมง..... จังหวัด..... จำนวนปลา..... กิโลกรัม ปลาชนิด..... กิโลกรัม 3. ชื่อผู้ควบคุมเรือ..... 4. ชื่อผู้ควบคุมเรือ..... 5. ชื่อผู้ควบคุมเรือ.....					

การติดตั้งอุปกรณ์ระบบติดตามเรือ



1. เจ้าของเรือติดต่อบริษัทผู้ให้บริการ เพื่อติดตั้งระบบติดตามเรือ

2. หลังจากติดตั้งแล้วเสร็จ เจ้าของเรือแจ้งข้อมูล ต่อศูนย์ปฏิบัติการเพื่าระวังการทำการประมง ทาง Email : vms4staff@gmail.com พร้อมแนบเอกสาร ดังต่อไปนี้

1. ใบรายงานการติดตั้งอุปกรณ์ระบุตำแหน่งเรือ (ศฟป.1)
2. สำเนาบัตรประชาชน หรือสำเนาทะเบียนบ้าน ของเจ้าของเรือ
3. สำเนาทะเบียนเรือ
4. สำเนาใบอนุญาตใช้เรือ
5. สำเนาใบอนุญาตทำการประมงพาณิชย์ (ถ้ามี)
6. หนังสือมอบอำนาจ กรณีให้บุคคลอื่นดำเนินการแทน



สแกนเพื่อตรวจสอบ

3. ตรวจสอบการนำเข้าข้อมูลจากบริษัทผู้ให้บริการ โดยนำรหัสอุปกรณ์ (Serial number) หรือ เลขกล่อง (Box ID) ของอุปกรณ์ระบุตำแหน่งเรือประมง ตรวจสอบผ่านเว็บไซต์ <http://vms.fisheries.go.th/gpsstatus>

4. เมื่อดำเนินการแล้วเสร็จให้แจ้งต่อศูนย์ควบคุมการแจ้งเรือเข้าออก (PIPO) เพื่อทำการลือคตรึงและติดตั้งอุปกรณ์ระบุตำแหน่งเรือประมง ภายใน 24 ชั่วโมง





1. ผู้ได้รับใบอนุญาตฯ หรือเจ้าของเรือ จัดทำใบคำร้องขอปิดสัญญาณอุปกรณ์ระบุตำแหน่งเรือ (ศฟป.4) พร้อมแนบเอกสารหลักฐานแจ้งต่อศูนย์ควบคุมการแจ้งเรือเข้าออก (PIPO) ในพื้นที่
2. รอการเห็นชอบและตอบกลับจากพนักงานเจ้าหน้าที่ศูนย์ปฏิบัติการเฝ้าระวังและคาดการณ์สถานการณ์ด้านการประมง จึงจะสามารถปิดสัญญาณอุปกรณ์ระบุตำแหน่งเรือชั่วคราวได้

ขอปิดสัญญาณอุปกรณ์ชั่วคราวได้ 3 กรณี

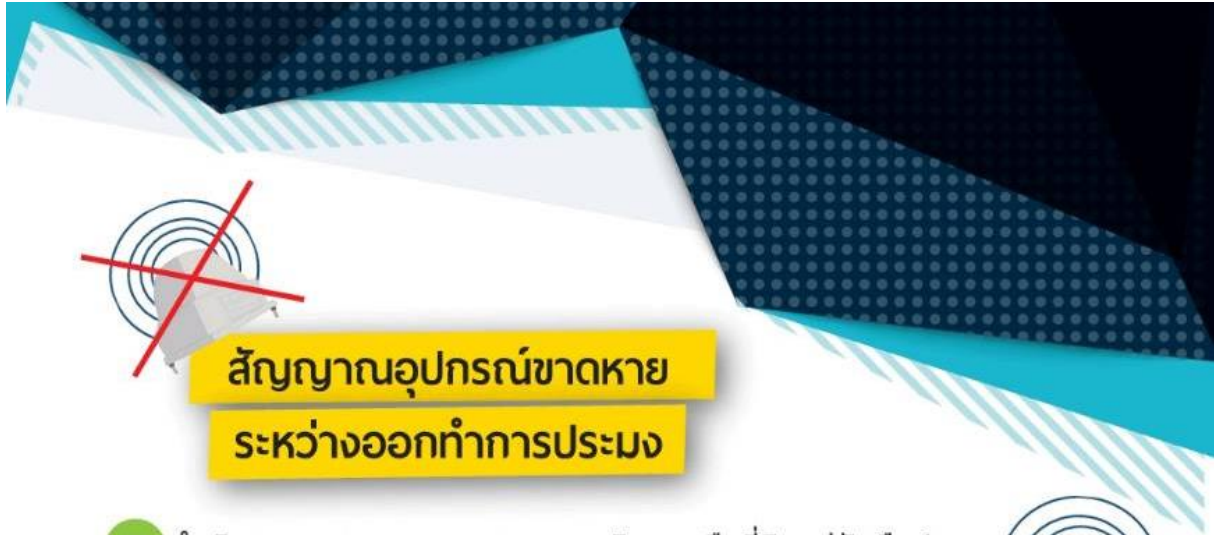
1. นำเรือขึ้นซ่อมแซมโดยขึ้นคาน ซึ่งต้องมีหนังสือรับรองจากอู่ซ่อมเรือระบุวันที่ขึ้นคานและลงจากคาน โดยแจ้งก่อนที่จะปิด VMS ไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง
2. อุปกรณ์ระบุตำแหน่งเรือชำรุด และอยู่ระหว่างการซ่อมแซมหรือเปลี่ยนอุปกรณ์ โดยให้แจ้งภายใน 6 ชั่วโมง หลังจากเกิดเหตุการณ์ พร้อมหนังสือรับรองจากบริษัทผู้ให้บริการ
3. เรืออับปาง โดยให้แจ้งภายใน 6 ชั่วโมง หลังจากเกิดเหตุการณ์ พร้อมสำเนาฉบับที่กประจำวันจากสถานีตำรวจ

26



อย่าลืม

ระบุวันที่เริ่มต้นและสิ้นสุดของการขอปิดสัญญาณฯ



1. ดำเนินการหาสาเหตุ ตรวจสอบระบบติดตามเรือที่ติดอยู่กับเรือประมง ว่าอยู่ในสภาพปกติหรือไม่



2. ให้ผู้ควบคุมเรือประมงแจ้งพิกัดปัจจุบัน และพิกัดทุก 1 ชั่วโมง ผ่านระบบสื่อสารทางวิทยุระบบ HF/SFB (USB)



ช่องหลักความถี่หลัก 8228.0 KHz ช่องรองความถี่ 6290.0 KHz หรือระบบ CB ช่องหลักความถี่ 11 C ช่องรองความถี่ 12 C
ต่อศูนย์ควบคุมการแจ้งเรือเข้าออก (PIPO) ทันทีที่ตรวจพบว่ามีเครื่องขัดข้อง

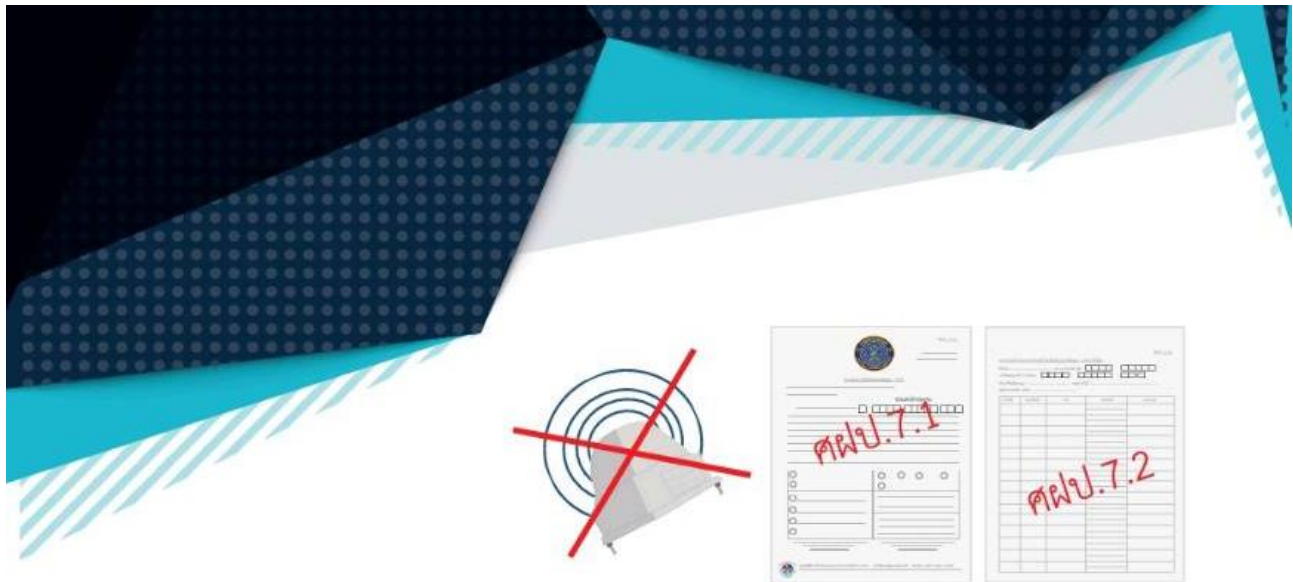
3. ให้ผู้ควบคุมเรือ หรือผู้ได้รับใบอนุญาตฯ บันทึกสาเหตุการขัดข้อง และตำแหน่งเรือ ตามแบบรายงาน (ศฟป.7.1 และ ศฟป.7.2) ทุก 1 ชั่วโมง



4. ดำเนินการแก้ไขให้กลับมาใช้ได้ ภายใน 4 ชั่วโมง นับจากได้รับแจ้ง

5. หากไม่สามารถแก้ไขได้ภายใน 4 ชั่วโมง นับจากได้รับแจ้งให้นำเรือกลับเข้าเทียบท่าทันที

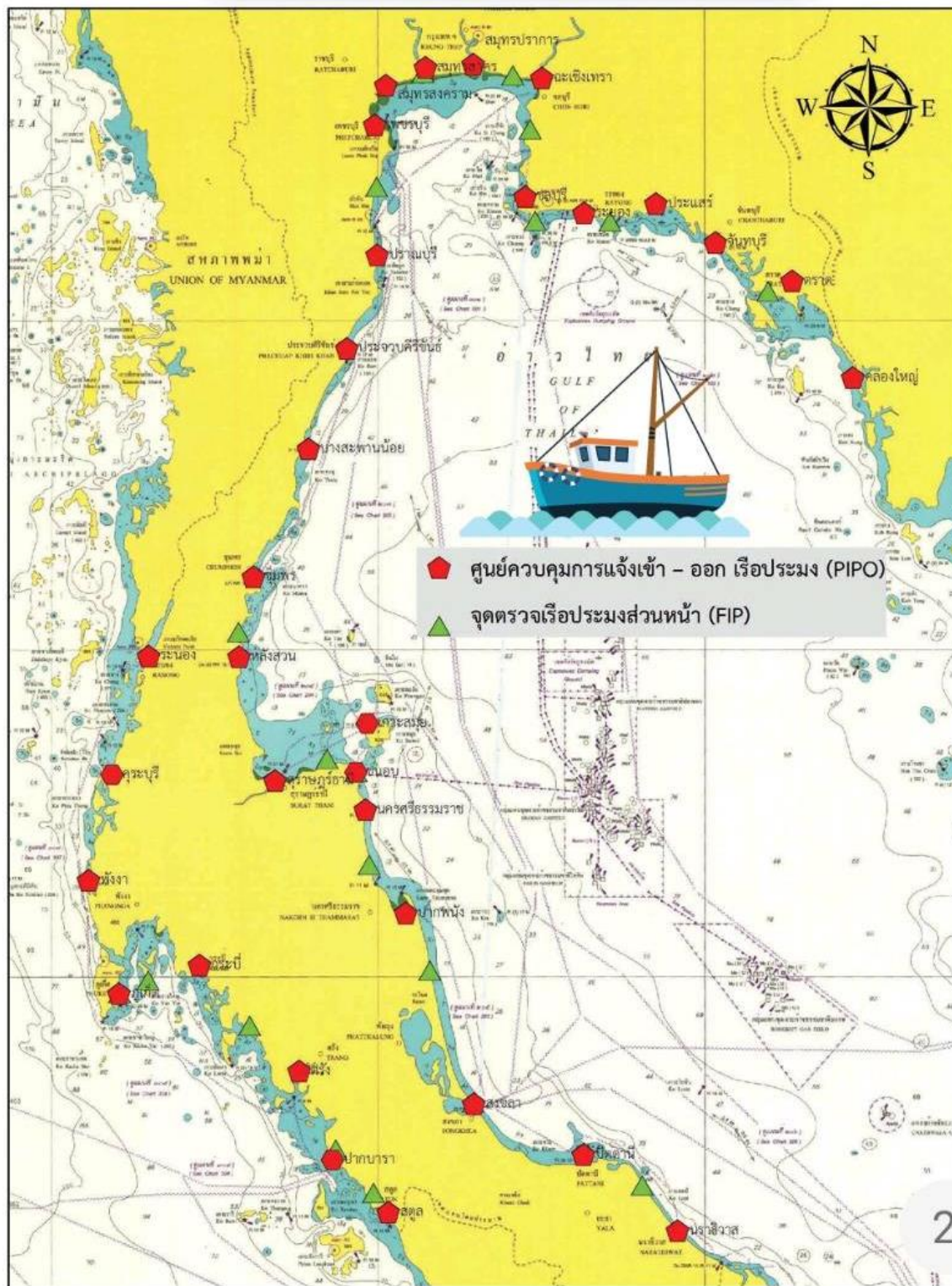




6. ให้ส่งใบรายงานแจ้งเหตุเมื่อเรือไม่ส่งข้อมูล VMS (ศฟป.7.1 และ ศฟป.7.2) ต่อศูนย์ควบคุมการแจ้งเรือเข้าออก (PIPO) ทันทีเมื่อเรือเข้าเทียบท่า
7. ดำเนินการทดสอบระบบการส่งสัญญาณกับพนักงานเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ควบคุมการแจ้งเรือเข้าออก (PIPO) ณ บริเวณท่าเทียบเรือที่กำหนดเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 12 ชั่วโมง หากไม่สามารถส่งสัญญาณจากระบบติดตามเรือได้ ให้ดำเนินการซ่อมแซมทันที



แผนที่ศูนย์ควบคุมการแจ้งเรือเข้าออก



หน้า ๓

เล่ม ๑๔๐ ตอนพิเศษ ๓๒๖ ง

ราชกิจจานุเบกษา

๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๖

ประกาศกรมประมง

เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการวางประกันแทนการยึดเครื่องมือทำการประมง
หรือกักเรือประมง
พ.ศ. ๒๕๖๖

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๑๓ วรรคสอง แห่งพระราชกำหนดการประมง พ.ศ. ๒๕๕๘ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดการประมง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๐ อธิบดีกรมประมง ออกประกาศไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ในประกาศนี้

“เจ้าของเรือ” หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตทำการประมงพื้นบ้าน ผู้ได้รับใบอนุญาตทำการประมงพาณิชย์ ผู้ได้รับใบอนุญาตทำการประมงนอกน่านน้ำไทย หรือเจ้าของกรรมสิทธิ์เรือประมง

“ประมงจังหวัด” หมายความว่า รวมถึง ประมงพื้นที่กรุงเทพมหานคร

ข้อ ๒ ประกาศกรมประมงฉบับนี้ให้ใช้บังคับกับการวางประกันของเจ้าของเรือแทนการยึดเครื่องมือทำการประมงหรือการกักเรือประมง ตามคำสั่งของคณะกรรมการมาตรฐานการทางปกครอง ตามมาตรา ๑๑๓ แห่งพระราชกำหนดการประมง พ.ศ. ๒๕๕๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

ข้อ ๓ เจ้าของเรือมีสิทธิยื่นคำขอวางประกันแทนการยึดเครื่องมือทำการประมงหรือการกักเรือประมงตามแบบ ปก.๑ แนบท้ายประกาศนี้ ต่อเจ้าหน้าที่ ณ สำนักงานประมงจังหวัด ที่เครื่องมือทำการประมงถูกยึดหรือเรือประมงถูกกัก หรือต่อเจ้าหน้าที่ ณ กองบริหารจัดการเรือประมงและทำการทำการประมง แล้วแต่กรณี หรือวิธีการอื่นตามที่กรมประมงประกาศกำหนด

ข้อ ๔ หลักประกัน ได้แก่ ทรัพย์สินอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

(๑) เงินสด

(๒) แคชเชียร์เช็ค

(๓) หนังสือค้ำประกันของธนาคาร (bank guarantee)

(๔) ที่ดินมีโฉนดหรือหนังสือรับรองการทำประโยชน์

(๕) ที่ดินมีโฉนดหรือหนังสือรับรองการทำประโยชน์และสิ่งปลูกสร้าง

(๖) ห้องชุดมีหนังสือแสดงกรรมสิทธิ์

(๗) พันธบัตรรัฐบาลไทย

(๘) หุ่นหรือหุ่นกึ่งที่ออกโดยนิติบุคคลที่มีกฎหมายเฉพาะจัดตั้งขึ้น

(๙) หลักทรัพย์มีค่าอย่างอื่นที่กำหนดราคามูลค่าที่แน่นอน เช่น สลากออมสิน บัตร หรือ

สลากออมทรัพย์ทวีสินของธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร ใบรับเงินฝากประจำธนาคาร ตัวแลกเงินที่ธนาคารเป็นผู้จ่ายและธนาคารผู้จ่ายได้รับรองตลอดไปแล้ว ตัวสัญญาใช้เงินที่ธนาคารเป็นผู้ออกตัว เช็คที่ธนาคารเป็นผู้ส่งจ่ายและรับรองซึ่งสามารถเรียกเก็บเงินได้ในวันที่ทำสัญญาประกัน หนังสือรับรองของธนาคารหรือบริษัทประกันภัยเพื่อชำระเบี้ยปรับแทนกรณีผิดสัญญาประกัน หรือ หลักทรัพย์อื่นที่มีลักษณะทำนองเดียวกัน

หน้า ๔

เล่ม ๑๔๐ ตอนพิเศษ ๓๒๖ ง ราชกิจจานุเบกษา ๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๖

(๑๐) บุคคลเป็นประกัน

หลักทรัพย์ตามวรรคหนึ่ง กรณีเป็นหลักทรัพย์ประเภทที่ต้องดำเนินการตามกระบวนการที่กฎหมายกำหนดไว้ว่าด้วยการค้ำประกัน จำนำ จำนอง ก็ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนนำมาวางเป็นหลักประกัน

ข้อ ๕ กรณีบุคคลเป็นผู้ประกันต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้

(๑) เป็นผู้มีความรู้หน้าที่การงานหรือมีรายได้แน่นอน เช่น เป็นข้าราชการ ข้าราชการบำนาญ สมาชิกรัฐสภา ผู้บริหารท้องถิ่น สมาชิกสภาท้องถิ่น พนักงานส่วนท้องถิ่น พนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานของรัฐประเภทอื่น ๆ ลูกจ้างของทางราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ผู้บริหารพรรคการเมือง หรือ ทนายความ

(๒) เป็นผู้มีความสัมพันธ์กับผู้ยื่นคำขอ เช่น เป็นผู้บุพการี ผู้สืบสันดาน สามี ภริยา ญาติพี่น้อง ผู้บังคับบัญชา นายจ้าง บุคคลที่เกี่ยวข้องกันโดยทางสมรส หรือบุคคลที่ประมงจังหวัด หรือคณะกรรมการพิจารณาการวางประกัน แล้วแต่กรณี เห็นว่ามีความสัมพันธ์ใกล้ชิดเสมือนเป็นญาติพี่น้องหรือมีความสัมพันธ์ในทางอื่นที่ประมงจังหวัดหรือคณะกรรมการพิจารณาการวางประกัน แล้วแต่กรณี เห็นสมควรให้ประกันได้

ข้อ ๖ กรณีมีบุคคลเป็นประกัน ให้พิจารณาตามหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

(๑) ให้บุคคลผู้เป็นประกันเสนอหนังสือรับรองจากต้นสังกัดหรือนายจ้าง หรือหลักฐานอื่นที่เชื่อถือได้ และหากบุคคลผู้เป็นประกันมีคู่สมรส ให้แสดงหลักฐานการยินยอมของคู่สมรสด้วย

(๒) ให้ทำสัญญาประกันได้ในวงเงินไม่เกินสิบเท่าของอัตราเงินเดือนหรือรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ข้อ ๗ เมื่อเจ้าหน้าที่ได้รับคำขอตามข้อ ๓ แล้ว ให้ออกใบรับคำขอให้แก่เจ้าของเรือ และดำเนินการตรวจสอบความถูกต้องและครบถ้วนของคำขอและเอกสารหรือหลักฐานประกอบคำขอ ให้แล้วเสร็จภายในสามวันนับแต่วันที่รับคำขอ

กรณีที่คำขอและเอกสารหรือหลักฐานประกอบคำขอไม่ถูกต้องหรือไม่ครบถ้วน ให้แจ้งเจ้าของเรือ เพื่อดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมคำขอหรือจัดส่งเอกสารหรือหลักฐานให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด

ในกรณีที่เจ้าของเรือไม่แก้ไขเพิ่มเติมคำขอหรือไม่ส่งเอกสารหรือหลักฐานให้ถูกต้องและครบถ้วน ภายในระยะเวลาดังกล่าว ให้คำขอนั้นเป็นอันยกเลิก

ข้อ ๘ ให้บุคคลดังต่อไปนี้ มีอำนาจในการพิจารณาการวางประกันแทนการยึดเครื่องมือทำการประมงหรือการกักเรือประมง

(๑) ประมงจังหวัด กรณีที่เครื่องมือทำการประมงถูกยึดและเรือประมงถูกกักเป็นเรือไทย ตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย

(๒) คณะกรรมการพิจารณาการวางประกัน กรณีที่เครื่องมือทำการประมงถูกยึดและเรือประมงถูกกักเป็นเรือที่ได้รับใบอนุญาตทำการประมงนอกน่านน้ำไทย หรือเรือที่มีชื่อเรือไทย ตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทยที่มีขนาดตั้งแต่สามสิบตันกรอส

หน้า ๕

เล่ม ๑๔๐ ตอนพิเศษ ๓๒๖ ง ราชกิจจานุเบกษา

๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๖

ข้อ ๙ ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่ง เรียกว่า “คณะกรรมการพิจารณาการวางประกัน”
ให้มีหน้าที่และอำนาจพิจารณาการวางประกันตามข้อ ๘ (๒) โดยมีองค์ประกอบ ดังต่อไปนี้

- (๑) รองอธิบดีกรมประมงที่อธิบดีกรมประมงมอบหมาย เป็นประธานกรรมการ
- (๒) ผู้แทนกรมเจ้าท่า เป็นกรรมการ
- (๓) ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นกรรมการ
- (๔) ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด เป็นกรรมการ
- (๕) ผู้อำนวยการกองกฎหมาย เป็นกรรมการ
- (๖) ผู้อำนวยการกองบริหารจัดการทรัพยากรและกำหนดมาตรการ เป็นกรรมการ
- (๗) ผู้อำนวยการกองประมงต่างประเทศ เป็นกรรมการ
- (๘) ผู้อำนวยการกองบริหารจัดการเรือประมงและการทำการประมง เป็นกรรมการและเลขานุการ
- (๙) หัวหน้ากลุ่มวิเคราะห์ ติดตาม และเฝ้าระวังเรือประมงนอกลำน้ำไทย เป็นผู้ช่วยเลขานุการ

ข้อ ๑๐ เมื่อคำขอและเอกสารหรือหลักฐานถูกต้องและครบถ้วน ให้เจ้าหน้าที่ผู้รับคำขอส่งให้
ประมงจังหวัด หรือคณะกรรมการพิจารณาการวางประกัน พิจารณาคำขอวางประกันตามหลักเกณฑ์
ดังต่อไปนี้ให้แล้วเสร็จภายในสิบห้าวัน

- (๑) เรือประมงที่ขอวางประกันจะต้องไม่เป็นเรือไร้สัญชาติ
- (๒) เรือประมงที่ขอวางประกันจะต้องไม่เป็นเรือประมงที่อยู่ในบัญชีรายชื่อเรือประมงที่
ทำการประมงโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายที่ประกาศโดยรัฐต่างประเทศหรือองค์การระหว่างประเทศ
- (๓) กรณีเรือที่ขอวางประกันเป็นเรือที่ใช้ทำการประมงพื้นบ้าน ต้องเป็นเรือที่มีทะเบียนเรือไทย
- (๔) กรณีเรือที่ขอวางประกันเป็นเรือที่ใช้ทำการประมงพาณิชย์
 - (ก) ต้องมีทะเบียนเรือไทย
 - (ข) ต้องมีใบอนุญาตทำการประมงพาณิชย์ และไม่ใช้เรือประมงที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาต
ทำการประมง เว้นแต่เป็นการวางประกันเพื่อนำเรือประมงไปซ่อมแซมบำรุงรักษา
- (๕) กรณีที่เรือขอวางประกันเป็นเรือที่ใช้ทำการประมงนอกลำน้ำไทย
 - (ก) ต้องมีทะเบียนเรือไทย
 - (ข) ต้องมีใบอนุญาตทำการประมงนอกลำน้ำไทย และไม่ใช้เรือประมงที่ถูกเพิกถอน
ใบอนุญาตทำการประมง เว้นแต่เป็นการวางประกันเพื่อนำเรือประมงไปซ่อมแซมบำรุงรักษา
- (๖) กรณีเรือที่ขอวางประกันเป็นเรือประมงที่ไม่มีสัญชาติไทย ต้องเป็นเรือที่มีทะเบียนเรือ
และมีหนังสือรับรองการจดทะเบียนเรือจากรัฐเจ้าของธง
- (๗) เครื่องมือทำการประมงหรือเรือประมงที่ขอวางประกันต้องไม่เคยถูกใช้กระทำความผิดซ้ำ
ในการทำการประมงโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย
- (๘) เครื่องมือทำการประมงที่ขอวางประกัน ต้องไม่ใช่เครื่องมือทำการประมงที่ห้ามใช้หรือ
ห้ามมิไว้ในครอบครองเพื่อใช้ทำการประมงตามมาตรา ๖๗

(๙) เหตุผล ความจำเป็น และความเร่งด่วนที่ต้องนำเครื่องมือทำการประมง หรือเรือประมงไปดูแลรักษา

(๑๐) ความเสี่ยงต่อความเสียหาย สูญหาย ถูกทำลาย ปลอม หรือแก้ไขเปลี่ยนแปลง ที่อาจเกิดขึ้นจากการนำเครื่องมือทำการประมงหรือเรือประมงไปดูแลรักษาหรือใช้ประโยชน์

(๑๑) ความเสี่ยงที่จะนำเครื่องมือทำการประมงหรือเรือประมงไปใช้ทำการประมงโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย

(๑๒) ความร้ายแรงของพฤติกรรมในการกระทำความผิด

ข้อ ๑๑ ในกรณีที่ประมงจังหวัด หรือคณะกรรมการพิจารณาการวางประกัน ได้พิจารณาตามข้อ ๑๐ แล้วเห็นควรอนุญาต ให้ประมงจังหวัด หรือคณะกรรมการพิจารณาการวางประกัน กำหนดจำนวนเงินที่จะวางประกันตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้ ทั้งนี้ แล้วแต่จำนวนใดจะสูงกว่า

(๑) มูลค่าของเรือและอุปกรณ์ภายในเรือตามบัญชีแนบท้ายประกาศนี้

(๒) มูลค่าของเครื่องมือทำการประมงตามบัญชีแนบท้ายประกาศนี้

กรณีที่มีการกระทำความผิดกฎหมายหลายกรรมต่างกัน ให้คิดอัตราวางประกันโดยพิจารณาจากความผิดที่มีอัตราโทษสูงสุด

ให้มีหนังสือแจ้งจำนวนเงินประกัน พร้อมทั้งวันและสถานที่ทำสัญญาประกันไปยังเจ้าของเรือ

กรณีเป็นการอนุญาตให้วางประกันแทนเรือที่ใช้ทำการประมงที่บ้านหรือเรือที่ใช้ทำการประมงพาณิชย์ที่ไม่อยู่ในบังคับต้องติดตั้งระบบติดตามเรือประมงตามมาตรา ๘๑ แห่งพระราชกำหนดการประมง พ.ศ. ๒๕๕๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ประมงจังหวัด หรือคณะกรรมการพิจารณาการวางประกัน จะกำหนดให้เรือประมงดังกล่าวติดตั้งระบบติดตามเรือประมงหรือระบบอื่นใดเพื่อประโยชน์ในการเฝ้าติดตามในระหว่างการวางประกันก็ได้ โดยเจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ

ในกรณีที่ประมงจังหวัด หรือคณะกรรมการพิจารณาการวางประกัน พิจารณาไม่อนุญาตให้วางประกัน ให้มีหนังสือแจ้งผลการพิจารณาพร้อมทั้งสิทธิและระยะเวลาอุทธรณ์ตามพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. ๒๕๓๙ ไปยังเจ้าของเรือ

ข้อ ๑๒ ในกรณีเจ้าของเรือไม่มาทำสัญญาประกันและนำหลักประกันมาวางตามวัน เวลา และสถานที่ที่กำหนดในข้อ ๑๑ ให้ถือว่าไม่ประสงค์จะวางประกันและให้ค่านั้นเป็นอันยกเลิก

สัญญาประกันให้เป็นไปตามแบบแนบท้ายประกาศนี้

การเก็บรักษาหลักประกัน ให้เป็นไปตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการเบิกเงินจากคลัง การรับเงิน การจ่ายเงิน การเก็บรักษาเงิน และการนำเงินส่งคลัง พ.ศ. ๒๕๖๒

ข้อ ๑๓ เมื่อได้ทำสัญญาประกันตามข้อ ๑๒ แล้ว ก่อนส่งมอบเครื่องมือทำการประมง หรือเรือประมงให้แก่เจ้าของเรือ ให้เจ้าหน้าที่ซึ่งประมงจังหวัดมอบหมาย หรือเจ้าหน้าที่ซึ่งผู้อำนวยการกองบริหารจัดการเรือประมงและการทำการประมงมอบหมาย แล้วแต่กรณี ดำเนินการ ดังต่อไปนี้

(๑) บันทึกรายละเอียด ร่องรอย หรือตำหนิรูปพรรณของเครื่องมือทำการประมงหรือเรือประมงถ่ายภาพ เพื่อใช้ในการพิสูจน์ทางคดีและเป็นหลักฐานยืนยันความถูกต้องแท้จริงของเครื่องมือทำการประมงหรือเรือประมงนั้น รวมทั้งเก็บรวบรวมพยานหลักฐานในการดำเนินคดี ตามแบบแนบท้ายประกาศนี้ พร้อมทั้งให้เจ้าของเรือลงลายมือชื่อในบันทึกดังกล่าวไว้เป็นหลักฐาน

(๒) ให้เจ้าของเรือดำเนินการทาสีเหลืองที่กราบเรือทั้งสองด้าน เพื่อแสดงว่าเป็นเรือประมงที่ได้รับอนุญาตให้วางประกัณก่อนรับมอบเรือประมงจากเจ้าหน้าที่

เมื่อดำเนินการตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้เจ้าหน้าที่แจ้งไปยังกองกฎหมาย กองตรวจการประมง กองบริหารจัดการเรือประมงและการทำการประมง กองตรวจสอบเรือประมง สินค้าสัตว์น้ำ และปัจจัยการผลิต พนักงานสอบสวน พนักงานอัยการ กรมเจ้าท่า กรมศุลกากร ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล กองบังคับการตำรวจน้ำ และกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ตามแบบแนบท้ายประกาศนี้ เพื่อทราบถึงการวางประกัณ

การแจ้งตามวรรคสองให้กระทำเป็นหนังสือหรือโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ ๑๔ ให้ประมงจังหวัดหรือคณะกรรมการพิจารณาวางประกัณแจ้งให้เจ้าของเรือส่งคืนเครื่องมือทำการประมงหรือเรือประมงตามแบบแนบท้ายประกาศนี้ เมื่อปรากฏเหตุหนึ่งเหตุใด ดังต่อไปนี้

(๑) เจ้าของเรือผิดสัญญาประกัณ

(๒) คดีถึงที่สุดหรือคดีเสร็จเด็ดขาด และศาลมีคำพิพากษาหรือคำสั่งให้รับหรือให้คืนแก่บุคคลอื่นหรือให้ตกเป็นของแผ่นดิน และเจ้าของเรือประสงค์จะขอหลักประกัณคืน

(๓) มีการนำเครื่องมือทำการประมงหรือเรือประมงนั้นไปใช้ทำการประมงโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายอีก

(๔) ครบกำหนดระยะเวลาตามสัญญาวางประกัณกรณีที่มีการกำหนดระยะเวลา

(๕) มีเหตุจำเป็นอย่างอื่นเพื่อป้องกันไม่ให้เครื่องมือทำการประมง หรือเรือประมง เสียหาย สูญหาย ถูกทำลาย ปลอม หรือแก้ไขเปลี่ยนแปลง

เมื่อเจ้าของเรือได้ส่งคืนเครื่องมือทำการประมงหรือเรือประมงแก่เจ้าหน้าที่แล้ว ให้เจ้าหน้าที่แจ้งไปยังหน่วยงานที่ระบุไว้ในข้อ ๑๓ วรรคสอง ทราบ ตามแบบแนบท้ายประกาศนี้ และให้นำความในข้อ ๑๓ วรรคสาม มาใช้บังคับกับการแจ้งด้วยโดยอนุโลม

ข้อ ๑๕ กรณีเจ้าของเรือประสงค์จะส่งคืนเครื่องมือทำการประมง หรือเรือประมงก่อนครบกำหนดระยะเวลาที่ได้รับอนุญาต ให้ยื่นคำขอตามแบบท้ายประกาศนี้ ต่อเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่ตามข้อ ๓

เมื่อเจ้าหน้าที่ได้รับคำขอตามวรรคหนึ่งแล้ว ก่อนคืนหลักประกัณให้แก่เจ้าของเรือให้เจ้าหน้าที่ซึ่งได้รับมอบหมายจากประมงจังหวัดหรือเจ้าหน้าที่ซึ่งผู้อำนวยการกองบริหารจัดการเรือประมงและการทำการประมงมอบหมาย แล้วแต่กรณี ตรวจสอบว่าเป็นเครื่องมือทำการประมงหรือเรือประมงที่ได้รับอนุญาตวางหลักประกัณไป

หน้า ๘

เล่ม ๑๔๐ ตอนพิเศษ ๓๒๖ ง ราชกิจจานุเบกษา ๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๖

เมื่อเจ้าหน้าที่ได้ตรวจสอบเรือประมงและเครื่องมือทำการประมงตามวรรคสองและเจ้าของเรือลงลายมือชื่อรับรองไว้ ตามแบบแนบท้ายประกาศนี้ ให้ดำเนินการคืนหลักประกันแก่เจ้าของเรือให้แล้วเสร็จภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่เจ้าของเรือได้ส่งคืนเครื่องมือทำการประมงหรือเรือประมง

ข้อ ๑๖ การคืนหลักประกัน ให้เจ้าหน้าที่คืนหลักประกันแก่เจ้าของเรือเต็มจำนวน เว้นแต่เป็นกรณีผิดสัญญาประกัน ให้เจ้าหน้าที่รับหลักประกัน แล้วจัดการนำส่งเป็นรายได้แผ่นดิน

ข้อ ๑๗ ในกรณีที่คดีอาญาถึงที่สุดโดยคดีอาญาเล็กน้อย หรือมีคำสั่งเด็ดขาดไม่ฟ้องคดี หรือศาลมีคำพิพากษาถึงที่สุดไม่ริบเครื่องมือทำการประมงหรือเรือประมงที่ได้รับอนุญาตให้วางประกัน ให้เจ้าหน้าที่ดำเนินการคืนหลักประกันแก่เจ้าของเรือเต็มจำนวนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ทราบคำพิพากษาของศาลหรือได้รับคำขอคืนหลักประกันจากเจ้าของเรือ

ในกรณีที่คดีอาญาถึงที่สุดและศาลมีคำพิพากษาถึงที่สุดให้ริบเครื่องมือทำการประมงหรือเรือประมงที่ได้รับอนุญาตให้วางประกัน หากเจ้าของเรือยื่นคำขอคืนหลักประกัน ให้เจ้าหน้าที่คืนหลักประกันเมื่อเจ้าของเรื่อนำเครื่องมือทำการประมงหรือเรือประมงและตรวจสอบแล้วว่าเป็นเครื่องมือทำการประมงหรือเรือประมงที่ได้รับอนุญาตวางหลักประกันไปภายในเจ็ดวันนับแต่ได้รับคำขอ และให้ดำเนินการจัดการของกลางที่ตกเป็นของแผ่นดินตามระเบียบที่กรมประมงประกาศกำหนด

ในกรณีที่เจ้าของเรือไม่นำเครื่องมือทำการประมงหรือเรือประมงที่ได้รับอนุญาตให้วางประกันมาคืนภายในเวลาที่กำหนดซึ่งต้องไม่ต่ำกว่าเจ็ดวันแต่ไม่เกินสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่งให้ส่งคืนเครื่องมือทำการประมงหรือเรือประมงตามข้อ ๑๔ (๒) ให้เจ้าหน้าที่รับหลักประกัน แล้วจัดการนำส่งเป็นรายได้แผ่นดิน

การยื่นขอคืนหลักประกันให้ยื่นคำขอตามแบบแนบท้ายประกาศนี้

ข้อ ๑๘ ก่อนครบกำหนดระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาประกัน ถ้าเจ้าของเรือผู้ได้รับอนุญาตให้วางประกันเห็นว่ามีความจำเป็นที่จะต้องนำเครื่องมือทำการประมงหรือเรือประมงนั้นไปดูแลรักษาหรือใช้ประโยชน์ต่อไป ให้เจ้าของเรือขยายระยะเวลาวางประกันต่อเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่ตามข้อ ๓ ก่อนครบกำหนดระยะเวลาดังกล่าวไม่น้อยกว่าเจ็ดวัน

ให้นำความในข้อ ๗ ข้อ ๑๐ (๘) (๙) และ (๑๐) และข้อ ๑๑ มาใช้บังคับกับการพิจารณาขยายระยะเวลาวางประกันโดยอนุโลม

ข้อ ๑๙ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดสี่สิบห้าวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๑๓ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๖

บัญชา สุขแก้ว

รองอธิบดี รักษาราชการแทน

อธิบดีกรมประมง

บัญชี ๑ ตารางอัตราราคาวางประกันเรือประมงพื้นบ้านขนาดเล็ก

๑.๑ ลักษณะเรือท้องแบน ขนาด ๓ - ๖ เมตร ใช้เครื่องหางยาว ๕ - ๑๓ แรงม้า

ขนาด ตันกรอส	อัตราราคาวางประกัน เรือพร้อมเครื่องยนต์/ชุดหางยาว (บาท)
๐.๒๒	๔,๕๐๐
๐.๓๙	๕,๐๐๐
๐.๗๖	๖,๕๐๐
๑.๒๕	๑๑,๐๐๐

๑.๒ ลักษณะเรือต่อท้องวี เช่น เรือหัวโทง ใช้เครื่องหางยาว ขนาด ๕ - ๑๔ เมตร

ขนาด ตันกรอส	อัตราราคาวางประกัน เรือพร้อมเครื่องยนต์/ชุดหางยาว (บาท)
๐.๖๐	๘,๐๐๐
๑.๕๕	๙,๐๐๐
๒.๑๑	๑๓,๐๐๐
๔.๘๖	๒๐,๐๐๐
๕.๘๙	๒๖,๐๐๐
๗.๖๓	๓๔,๐๐๐
๙.๘๗	๔๔,๐๐๐

๑.๓ ลักษณะเรือกอลและท้ายตัด เครื่องหางยาวเกะท้าย

ขนาด ตันกรอส	อัตราราคาวางประกัน เรือพร้อมเครื่องยนต์/ชุดหางยาว (บาท)
๓.๐๑	๕๔,๐๐๐
๕.๑๙	๕๘,๐๐๐
๑๐.๕๖	๖๕,๐๐๐

บัญชี ๒ ตารางอัตราราคาวางประกันเรือประมงที่ทำด้วยไม้
ที่ทำประมงด้วยเครื่องมือทำการประมงประสิทธิภาพสูงหรือเครื่องมือทำการประมงประสิทธิภาพต่ำ

ขนาดเรือ (ตันกรอส)	อัตราราคาวางประกัน เรือพร้อมเครื่องยนต์ (บาท)
๑๐	๒๐๐,๕๐๐
๑๐.๑- ๒๐	๓๘๗,๐๐๐
๒๐.๑- ๓๐	๖๐๘,๐๐๐
๓๐.๑- ๔๐	๘๑๓,๐๐๐
๔๐.๑- ๕๐	๑,๐๑๙,๐๐๐
๕๐.๑- ๖๐	๑,๒๒๗,๐๐๐
๖๐.๑- ๗๐	๑,๔๕๐,๐๐๐
๗๐.๑- ๘๐	๑,๖๕๖,๐๐๐
๘๐.๑- ๙๐	๑,๙๔๒,๐๐๐
๙๐.๑- ๑๐๐	๒,๓๐๘,๐๐๐
๑๐๐.๑ - ๑๑๐	๒,๖๗๕,๐๐๐
๑๑๐.๑ - ๑๒๐	๓,๐๓๐,๐๐๐
๑๒๐.๑ - ๑๓๐	๓,๓๘๐,๐๐๐
๑๓๐.๑ - ๑๔๐	๓,๗๓๐,๐๐๐
๑๔๐.๑ -๑๕๐ ขึ้นไป	๔,๓๐๔,๐๐๐

บัญชี ๓ ตารางอัตราราคาวางประกันเรือประมงเหล็ก สำหรับการทำการประมงนอกน่านน้ำไทย

ขนาดเรือ (ตันกรอส)	อัตราราคา วางประกัน (บาท)
๑๐๐ ตันกรอส ขึ้นไป	๑๕,๑๑๐,๐๐๐
๓๐๐ ตันกรอส ขึ้นไป	๒๐,๑๔๐,๐๐๐
๕๐๐ ตันกรอส ขึ้นไป	๒๕,๑๘๐,๐๐๐
๗๐๐ ตันกรอส ขึ้นไป	๔๓,๖๕๐,๐๐๐
๙๐๐ ตันกรอส ขึ้นไป	๕๕,๔๐๐,๐๐๐
๑,๑๐๐ ตันกรอส ขึ้นไป	๖๘,๘๓๐,๐๐๐
๑,๓๐๐ ตันกรอส ขึ้นไป	๘๐,๕๘๐,๐๐๐
๑,๕๐๐ ตันกรอส ขึ้นไป	๙๒,๓๓๐,๐๐๐

บัญชี ๔ ตารางอัตราราคาประกันแทนเครื่องมือทำการประมง

ลำดับที่	ชนิดเครื่องมือทำการประมง	อัตรา (บาท/เมตร,ลูก)
๑	เครื่องมืออวนลากคู่	๒,๑๐๐
๒	เครื่องมืออวนลากแผ่นตะเภา	๑,๘๐๐
๓	เครื่องมืออวนลากคานถ่าง	๒,๖๐๐
๔	เครื่องมืออวนล้อมจับ	๒,๘๐๐
๕	เครื่องมืออวนล้อมจับปลากะตัก	๓,๕๐๐
๖	เครื่องมืออวนครอบปลากะตัก	๔,๕๐๐
๗	เครื่องมืออวนช้อน/ยกปลากะตัก	๔,๕๐๐
๘	เครื่องมืออวนครอบหมึก	๑,๐๐๐
๙	เครื่องมืออวนช้อนปลาจะละเม็ด	๒๔๔
๑๐	เครื่องมืออวนติดตามปู	๖
๑๑	เครื่องมืออวนติดตามปลาหลังเขียว	๑๘๐
๑๒	เครื่องมืออวนติดตามปลาทุ	๒๘
๑๓	เครื่องมืออวนติดตามปลาทราย	๑๖
๑๔	เครื่องมืออวนติดตามอื่นๆ เช่น อวนปลาเลย กูเรา กะพง จะระเม็ด	๔๗
๑๕	เครื่องมืออวนติดตามปลาอินทรี	๑๒๕
๑๖	เครื่องมืออวนติดตามกุ้ง/หมึก	๑๘
๑๗	เครื่องมืออวนรุนเคย	๓๙๐
๑๘	เครื่องมือคราดหอยลาย คราดหอยแครง หรือคราดหอยอื่น ๆ	๑๕,๐๐๐
๑๙	ลอบปลายักษ์	๓,๘๐๐
๒๐	ลอบปลา	๑,๔๕๐
๒๑	ลอบหมึก	๑๗๕
๒๒	ลอบปู	๙๐
๒๓	ลอบหมึกสาย	๓๐
๒๔	เบ็ดราว (ความยาวสายคร่าวต่อ ๑๐๐ เมตร)	๓๗๐
๒๕	แผงยกบูจักจัน	๘๕๐



แผนภาพที่ 11 : เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการวางประกัน แทนการยึดเครื่องมือทำการประมงหรือกักเรือประมง พ.ศ. 2566





หลักประกัน

- เงินสด
- เช็ค
- โฉนดที่ดิน
- หุ้นหรือหุ้นกู้
- พันธบัตรรัฐบาลไทย
- โฉนดที่ดิน หรือ นส. 3 และสิ่งปลูกสร้าง
- หนังสือค้ำประกันของธนาคาร
- หลักทรัพย์อย่างอื่น เช่น สลากออมสิน สลากออมส เป็นต้น
- บุคคล

เจ้าของเรือ



1. ผู้ได้รับใบอนุญาตทำการประมงพื้นบ้าน
2. ผู้ได้รับใบอนุญาตทำการประมงพาณิชย์
3. ผู้ได้รับใบอนุญาตทำการประมงนอกน่านน้ำไทย
4. เจ้าของกรรมสิทธิ์เรือประมง

มีสิทธิยื่นคำขอวางประกันแทนการยึดเครื่องมือทำการประมงหรือการกักเรือประมง

กรณีเจ้าของเรือไม่มาทำสัญญาประกันและนำหลักฐานมาวางตามวัน เวลา และสถานที่ที่กำหนด ให้อธิบายประมงจะวางประกันและให้คำขอนั้นเป็นอันยกเลิก

บุคคลที่มีอำนาจพิจารณาการวางประกัน แทนการยึดเครื่องมือทำการประมงหรือกักเรือประมง

1. ประมงจังหวัด
2. คณะกรรมการพิจารณาการวางประกัน

การคืนหลักประกัน

ให้เจ้าหน้าที่คืนหลักประกันแก่เจ้าของเรือเต็มจำนวน เว้นแต่เป็นกรณีผิดสัญญาประกัน ให้เจ้าหน้าที่รับหลักประกัน แล้วจัดการนำส่งเป็นรายได้แผ่นดิน

กรณีที่เจ้าของเรือไม่นำเครื่องมือทำการประมงหรือเรือประมงที่ได้รับอนุญาตให้วางประกันมาคืนภายในเวลาที่กำหนด ซึ่งต้องไม่ต่ำกว่า 7 วัน แต่ไม่เกิน 30 วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่ง ให้ส่งคืนเครื่องมือทำการประมงหรือเรือประมง ให้เจ้าหน้าที่รับหลักประกัน แล้วจัดการนำส่งเป็นรายได้แผ่นดิน

ก่อนครบกำหนดระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาประกัน ถ้าเจ้าของเรือผู้ได้รับอนุญาตให้วางประกันเห็นว่ามีความจำเป็นที่จะต้องนำเครื่องมือทำการประมงหรือเรือประมงนั้นไปดูแลรักษา หรือใช้ประโยชน์ต่อไป ให้เจ้าของเรือขยายระยะเวลาวางประกันต่อเจ้าหน้าที่ ก่อนครบระยะเวลาดังกล่าวไม่น้อยกว่า 7 วัน



แผนภาพที่ 12 : ขั้นตอนการยื่นคำขอวางประกัน

แทนการยึดเครื่องมือทำการประมงหรือกักเรือประมง

1. ยื่นคำขอวางประกันต่อเจ้าหน้าที่ ณ สำนักงานประมงจังหวัดที่เครื่องมือการทำประมงถูกกัก หรือต่อเจ้าหน้าที่ ณ กองบริหารจัดการเรือประมงทำการประมง

✓ คำขอถูกต้องครบถ้วน ส่งให้ประมงจังหวัด หรือคณะกรรมการพิจารณาวางประกันพิจารณาคำขอ

✗ คำขอไม่ถูกต้อง ให้แจ้งเจ้าของเรือ ดำเนินการแก้ไข ภายในระยะเวลาที่กำหนด

3. ประมงจังหวัดหรือคณะกรรมการพิจารณาการวางประกันพิจารณาคำขอไปแล้วเสร็จ ภายใน 15 วัน

 กรณีอนุญาต แจ้งจำนวนเงิน วัน และสถานที่ทำสัญญาประกัน

 กรณีไม่อนุญาต แจ้งผลการพิจารณา สิทธิ และระยะเวลาอุทธรณ์ ตาม พ.ร.บ.วิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539

กรณีเจ้าของเรือไม่มาทำสัญญาประกันและนำหลักประกันมาวาง ให้ถือว่าไม่ประสงค์จะวางประกัน และให้คำขอนั้นเป็นอันยกเลิก

การแจ้งให้เจ้าของเรือส่งคืนเครื่องมือทำการประมงหรือเรือประมง

1. เจ้าของเรือมีสัญญาประกัน
2. คดีถึงที่สุดหรือคดีเสร็จเด็ดขาด และศาลมีคำพิพากษา หรือคำสั่งไว้รับหรือให้คืนแก่บุคคลอื่นหรือตกเป็นของแผ่นดิน และเจ้าของเรือประสงค์จะขอหลักประกันคืน
3. มีกรมนำเครื่องมือทำการประมงหรือเรือประมงนั้น ไปใช้ทำการประมงโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายอีก

4. ครบกำหนดระยะเวลาตามสัญญาวางประกัน กรณีที่มีการกำหนดระยะเวลา
5. มีเหตุจำเป็นอย่างอื่นเพื่อป้องกันไม่ให้เครื่องมือทำการประมง หรือเรือประมง เสียหาย สูญหาย ถูกทำลาย ปล่อย หรือแก้ไขเปลี่ยนแปลง

 **การคืนหลักประกัน**

 ให้เจ้าหน้าที่คืนภายใน 7 วัน

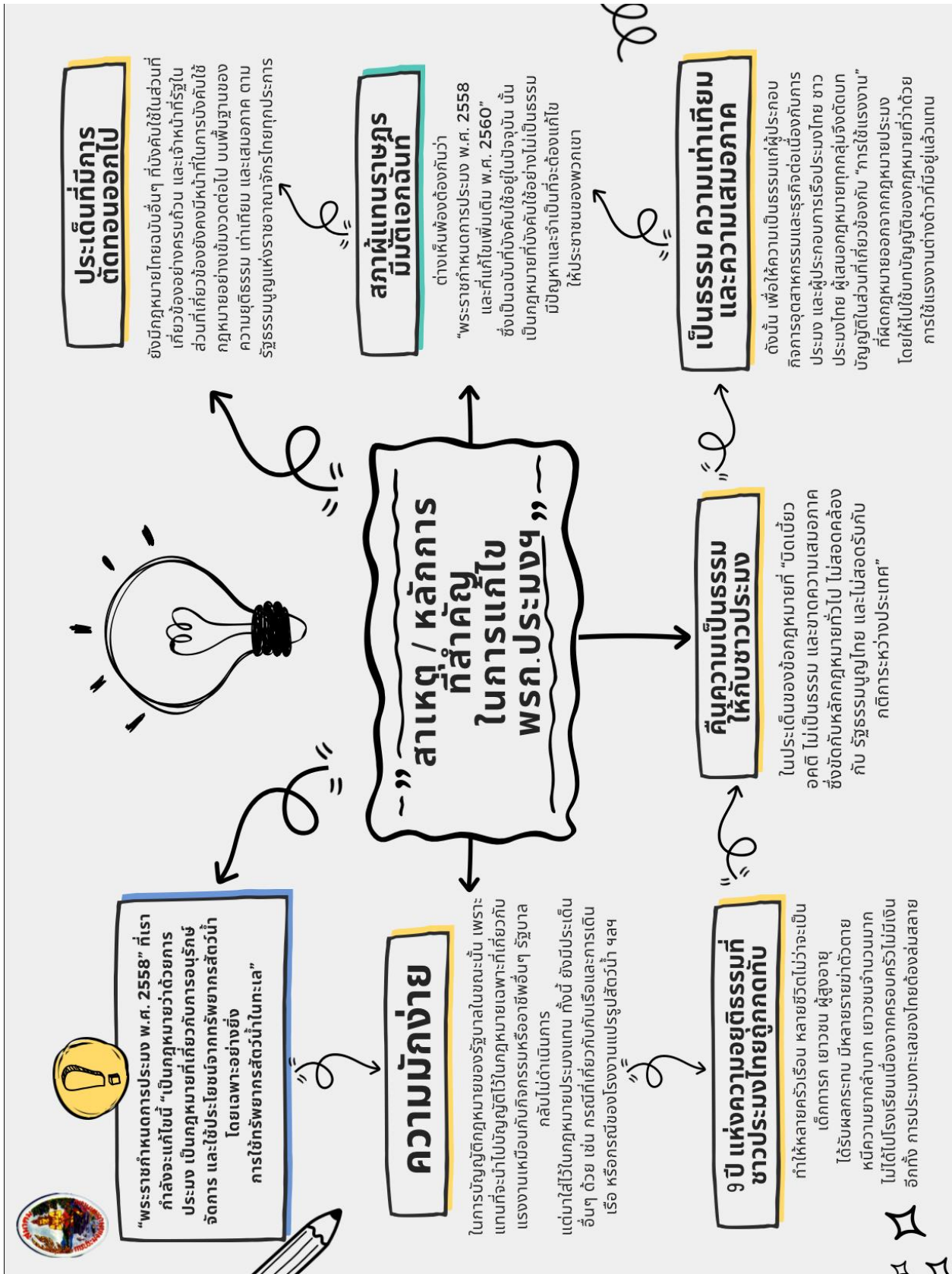
มี 2 กรณี ดังต่อไปนี้

1. กรณีคดีอาญาถึงที่สุด โดยคดีอาญาเล็กน้อย หรือมีคำสั่งเด็ดขาดไม่ฟ้องคดี หรือศาลมีคำพิพากษาถึงที่สุด ไม่รับเครื่องมือ เรือ ที่ได้รับอนุญาตให้วางประกัน
2. กรณีคดีอาญาถึงที่สุดและศาลมีคำพิพากษาถึงที่สุดให้รับเครื่องมือ เรือ ที่ได้รับอนุญาตให้วางประกัน เมื่อเจ้าของเรือนำเครื่องมือหรือเรือ ที่ได้วางประกันไว้มาคืนแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ทำการตรวจสอบและคืนหลักประกันแก่เจ้าของเรือ

กรมประมง Department Of Fisheries
<https://www4.fisheries.go.th/law>

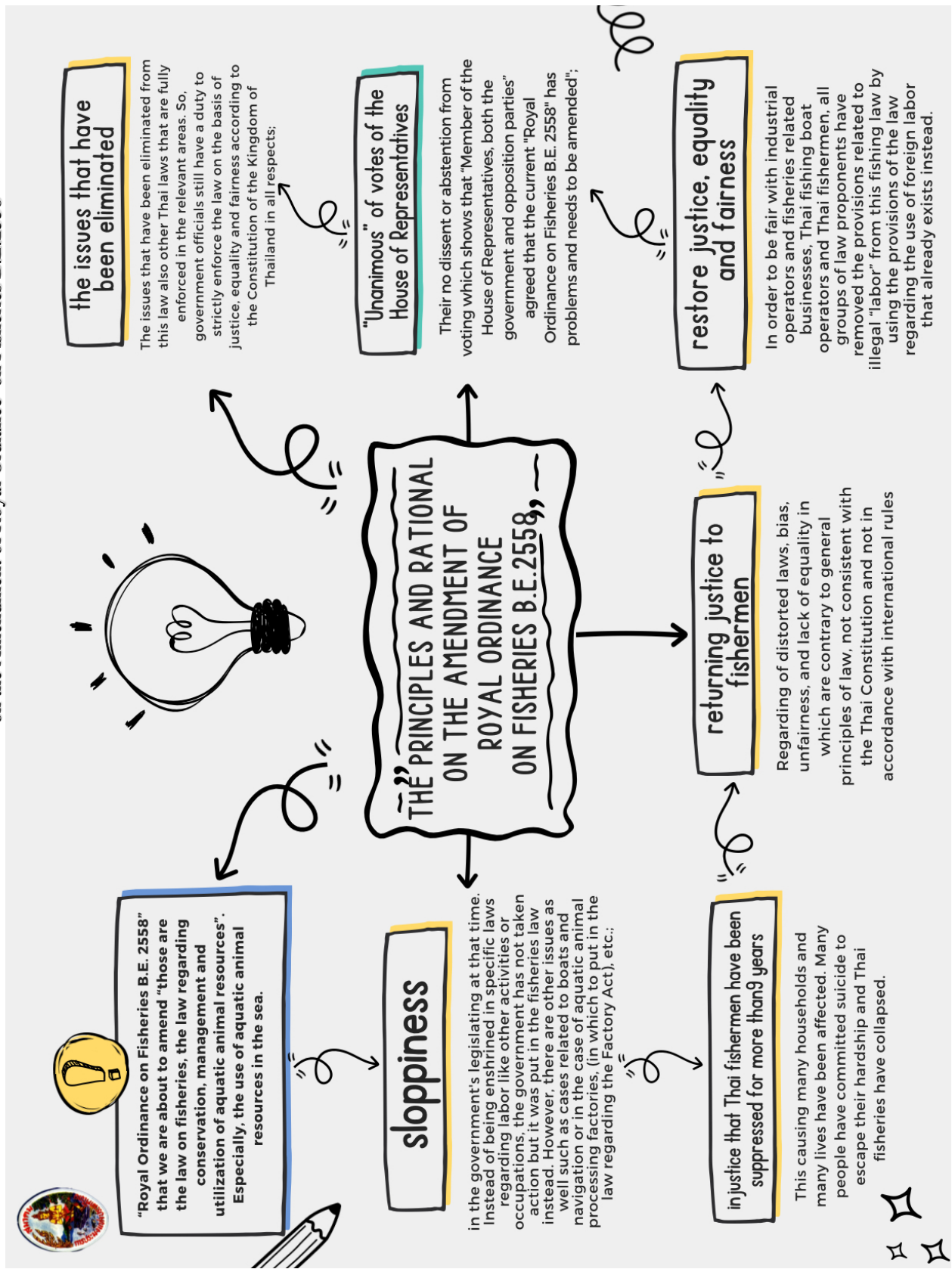
Tel. 02 - 5612928 ต่อ 2203

แผนภาพที่ 13 : สาเหตุ/หลักการที่สำคัญในการแก้ไข พ.ร.ก. ประมง



แผนภาพที่ 14 : The Principles and Rational

on the Amendment of Royal Ordinance on Fisheries B.E.2558



แผนภาพที่ 15



การบังคับใช้กฎหมายในปัจจุบันต่อผู้ประกอบการเรือประมง และผู้ประกอบการธุรกิจต่อเนื่องกับการประมง

ป ร ะ เ ต ื น		บทบัญญัติใน ก.ม.ประมงฯ	บทบัญญัติใน ก.ม.แรงงานฯ
กรณีมีแรงงานที่ผิดกฎหมายในโรงงานหรือสถานประกอบการ	อุตสาหกรรมทั่วไป	-	ปรับ 10,000-100,000 บาท (ต่อแรงงาน 1 คน)
	อุตสาหกรรมและธุรกิจต่อเนื่องกับการประมง	ปรับ 400,000-800,000 บาท (ต่อ 1 ฐานความผิด) และอาจถูกสั่งปิดโรงงานได้อีกด้วย	-
กรณีมีแรงงานที่ผิดกฎหมาย	กิจการอื่น	-	ปรับ 10,000-100,000 บาท (ต่อแรงงาน 1 คน)
	กิจการเรือประมง	ปรับ 400,000-800,000 บาท (ต่อ 1 ฐานความผิด) และอาจถูกยึดใบอนุญาตทำการประมงได้อีกด้วย	-

แผนภาพที่ 16



The present laws enforcement against fishing boat and related fishing business

I S S U E		Provisions in Fisheries Law	Provisions in Labor Law
in the case of illegal labor in a factory or premise	general industry	-	fine 10,000-100,000 baht (per 1 illegal labor)
	industry and business related to fishing	fine 400,000 - 800,000 baht (per 1 illegal) and may also be ordered to close the factory	-
in the case of illegal labor	other businesses	-	fine 10,000-100,000 baht (per 1 illegal labor)
	fishing boat business	fine 400,000 - 800,000 baht (per 1 illegal) and fishing license may also be confiscated	-

การท้วงติงกรณี “การคุ้มครองแรงงานและการใช้แรงงานผิดกฎหมาย ถูกตัดออกจากส่วนหลัก การและเหตุผลของร่างกฎหมาย ซึ่งเป็นประเด็นสำคัญที่ต้องคัดกรองระหว่างประเทศให้ความสนใจ การใช้ประโยชน์กฎหมายเป็นข้อห่วงใยที่ทาง TIP OFFICE และ EU ให้ความสำคัญ” นั้น



การคุ้มครองแรงงานและการใช้แรงงาน ประมงผิดกฎหมายโดยเฉพาะแรงงานต่างด้าว

ในปัจจุบัน ประเทศไทยมีกฎหมายว่าด้วยการนั้นบังคับใช้เป็นการทั่วไปแล้ว คือ “พระราชกำหนดการบริหารจัดการการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2560” และในส่วนองแรงงานประมงทะเลก็ยังมีกฎหมายเฉพาะบังคับอยู่อีก 1 ฉบับ ที่ไม่ได้มีการแก้ไขแต่ประการใด คือ “พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงานในทางประมง พ.ศ. 2562” ที่บัญญัติการตาม “อนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ 188 ว่าด้วยการทำงานในภาคประมง ค.ศ.2007 ซึ่งประเทศไทย ได้ให้สัตยาบันไว้”



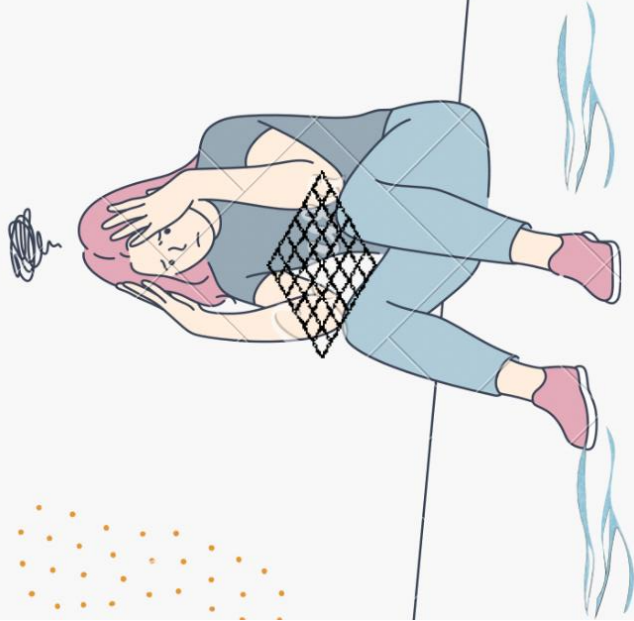
การวิพากษ์วิจารณ์ และขาดการศึกษา

กลุ่มฯ กลับมาวิพากษ์วิจารณ์ฯ พวกท่านทราบหรือไม่ว่า ในปัจจุบัน “พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงานในทางประมง พ.ศ. 2562” ที่บัญญัติการตาม “อนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ 188 ว่าด้วยการทำงานในภาคประมง ค.ศ.2007 ซึ่งประเทศไทยได้ให้สัตยาบันไว้” นั้น ได้มีบทบัญญัติที่กำหนดไว้ **เกินกว่ากรอบของอนุสัญญาฯ ที่กำหนดไว้เสียอีก**



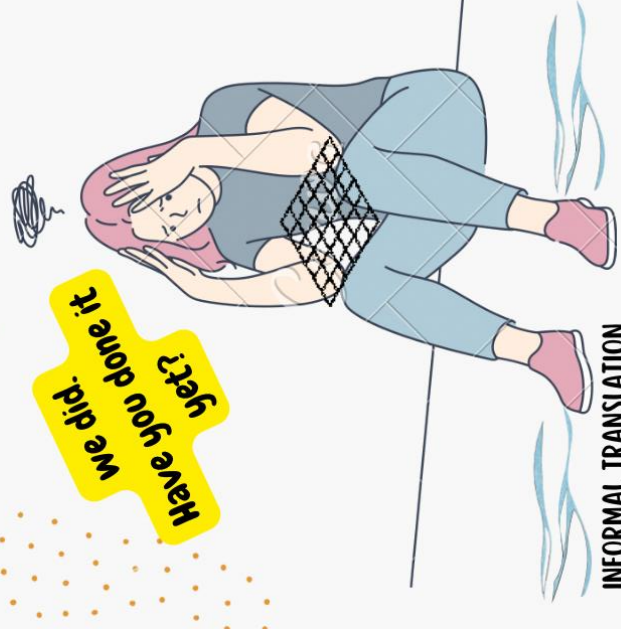
การตระหนักถึงโดยแท้จริง

เสนอให้ “องค์กรเครือข่ายด้านแรงงานข้ามชาติ” ที่ภาคตระหนักถึง “การคุ้มครองแรงงานในกิจการประมงจริง” ควรไปช่วยเร่งรัดคดีให้สมาชิกขององค์กรแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) ส่วนใหญ่**อีกเกือบ 200 ประเทศ** ได้ให้ความสำคัญกับ “อนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ 188 ว่าด้วยการทำงานในภาคประมง ค.ศ.2007” **ได้เร่งการให้สัตยาบันเหมือนกับประเทศไทยที่ได้ดำเนินการมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2562 โดยเร็วด้วย มิใช่ปล่อยให้ประเทศเหล่านั้น ใช้ช่องว่างในการละเมิดสิทธิแรงงานได้อย่างเสรี**





On the observation for “Labor protection and the use of illegal fishing labor were taken out from the principles and rational part on the draft act. This is an important focus among international organizations. Illegal fishing labor is a serious concern for the TIP Office and the EU;”



INFORMAL TRANSLATION

Labor protection and illegal fishing labor especially for foreign workers

at present, Thailand has a law that is generally enforced, namely the "Royal Ordinance on Foreigners' Working Management Act B.E. 2560". For marine fishing workers, there is still one more specific law that has not been amended, which is the "Labor Protection in Fishing Work Act B.E. 2562" that implements the "International Labor Organization Convention No. 188 on Work in the Fishing Sector, 2007, which Thailand has already ratified."



Criticism and lack of Knowledge

who criticized, did you know that the present the "Labor Protection in Fisheries Act B.E. 2562" which implements the "International Labor Organization Convention No. 188 on Work in the Fishing Sector, 2007, which Thailand has ratified," *it has provisions that go beyond the framework of the Convention.*



Real protecting labor in fishing business

We ask the "Migrant Labor Network Organization" that comes out to demand this issue, please understand and be fair to Thai fishermen. We would like to ask the "Migrant Labor Network Organization" as if aware of "*real protecting labor in fishing business*" to help most International Labor Organization (ILO) members in *nearly 200 countries to realize the importance of the "International Labor Organization Convention No. 188 on Work in the Fishing Sector, 2007" and also accelerated ratification in the same manner as Thailand did since 2019, not just let them freely use the gap to violate labor rights like what's happened today.*





**ขอเรียกร้องให้
“องค์กรเครือข่ายด้าน
แรงงานข้ามชาติ”
เหล่านี้ควร**

(ก) หยุดวิพากษ์วิจารณ์ในสิ่งที่ตนเองยังมีได้ทำความเข้าใจให้ถ่องแท้

(ข) เลิกอคติต่อชาวประมงไทย

(ค) เลิกเป็นกระบอกเสียงให้องค์กรระหว่างประเทศ ที่ต้องการจะให้ร้ายชาวประมงไทยเพื่อกีดกันทางการค้า

(ง) ลืมตา เปิดใจให้กว้าง รับฟัง ข้อเท็จจริง ข้อกฎหมาย และสาเหตุของการปรับแก้ไข ตลอดจนบทบาทบัญญัติที่ขอปรับแก้ไขใหม่ โดยใช้วิจักษณ์ญาณอย่างมีเหตุผลและเป็นธรรม และ

(จ) ควรส่งเสริมและสนับสนุนการทำการประมงและการใช้แรงงานที่ถูกกฎหมายภายใต้บริบทของกฎหมายและกติกาสากลที่ถูกต้องและเป็นธรรม



**We urge these
“Migrant Labor Network
Organizations” to:**

(a) Stop criticizing things that you do not yet fully understand;

(b) Stop prejudice against Thai fishermen;

(c) Stop being a whistleblower for international organizations who want to eliminate Thai fishermen (especially legally Thai commercial fishermen) in order to trade barrier;

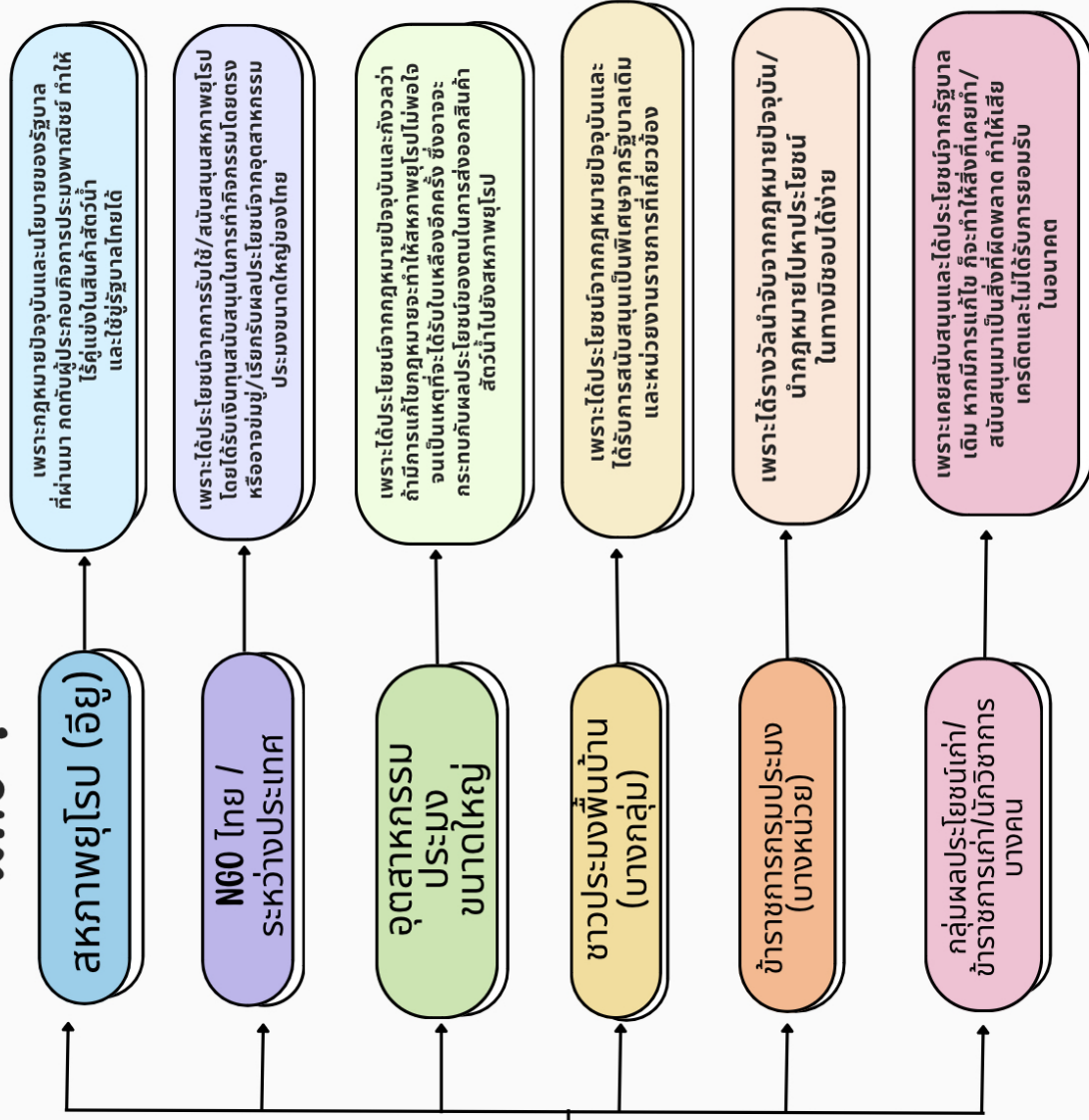
(d) Open your eyes, open your mind, listen to facts, laws, and reasons of adjustments as well as provisions that are requested to be revised by using reason and fair judgement;

(e) Promote and support legal fishing and labor within the context of correct and fair international laws and regulations.

INFORMAL TRANSLATION

WHY ?

WHO ?



ใครที่ไม่ต้องการให้รัฐบาลไทยแก้ไข ก.ม.ประมงฯ /แก้ไขปัญหาที่ชาวประมงพาณิชย์เผชิญอยู่?

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ - นามสกุล	กมลภัทร ลีประเสริฐ
ประวัติการศึกษา	<p>พ.ศ.2557 นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์</p> <p>พ.ศ.2560 ประกาศนียบัตรหลักสูตรวิชาว่าความของสำนักฝึกอบรมวิชาว่าความแห่งสหภาพนายความ รุ่นที่ 48</p> <p>พ.ศ.2564 เนติบัณฑิตไทย สมัย 74</p> <p>พ.ศ.2566 ประกาศนียบัตร Mini MBA หลักสูตรการบริหารดิจิทัล รุ่นที่ 7 (Certificate of Excellence) มหาวิทยาลัยมหิดล</p> <p>ประกาศนียบัตรหลักสูตร กฎหมายแรงงานเพื่อการบริหารจัดการที่ดี วิทยาลัยการศึกษาและการจัดการทางทะเล มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ร่วมกับ คณะนิติศาสตร์ปริธี พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต</p>
ตำแหน่งและสถานที่ทำงานปัจจุบัน	<p>นายความ</p> <p>เจ้าของกิจการแพปลาทวีชัย จังหวัด สมุทรสงคราม</p> <p>เจ้าของโครงการเฮียกี้ (ร้านค้าให้เช่า) จังหวัด สมุทรสงคราม</p>