



วิเคราะห์ผลที่เกิดขึ้นต่อประเทศไทยในกรณีที่เข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศ
ที่เกี่ยวกับการควบคุม การป้องกัน และการแก้ไขภาวะมลพิษทางทะเลเนื่องจากน้ำมัน

การที่ประเทศไทยได้ร่วมยอมรับลงนามในการประชุมอนุสัญญากฎหมายทางทะเล ค.ศ.
ค.ศ. 1982 ซึ่งแม้จะไม่มีผลผูกพันประเทศไทยในฐานะของรัฐภาคี เนื่องจากประเทศไทย
ยังไม่ได้ให้สัตยาบันต่ออนุสัญญานี้ และอนุสัญญากฎหมายทะเลเองก็ยังไม่ผลบังคับใช้
เนื่องจาก มีรัฐภาคีไม่ครบจำนวน 60 ประเทศ ตามที่กำหนดเอาไว้ แต่การที่ประเทศไทยได้
ร่วมลงนามแล้วย่อมมีผลทำให้ประเทศไทยไม่ควรที่จะกระทำใด ๆ ที่จะเป็นการขัดหรือแย้ง
กับหลักการและวัตถุประสงค์ของอนุสัญญา ตามหลักความสุจริต (Good Faith) นอกจากนั้น
ประเทศไทยยังควรที่จะปฏิบัติให้สอดคล้องกับหลักการของอนุสัญญากฎหมายทะเล ซึ่งในเรื่องของ
การคุ้มครองและรักษาภาวะแวดล้อมทางทะเล ซึ่งบัญญัติไว้ในภาค 12 ได้วางหลักการที่รัฐภาคี
มีหน้าที่จะต้องปกป้องรักษาภาวะแวดล้อมทางทะเล ดังนั้น ประเทศไทยจึงมีพันธกรณีที่จะต้อง
ปฏิบัติตามหลักการดังกล่าว และหลักการในการคุ้มครองและรักษาภาวะแวดล้อมนี้ ได้รับการ
การยอมรับจากประเทศต่าง ๆ ว่ามีผลผูกพันให้ต้องปฏิบัติตาม เนื่องจากทะเลมีความต่อเนื่องกัน
การก่อให้เกิดมลพิษโดยรัฐใดรัฐหนึ่งย่อมจะมีผลกระทบต่อรัฐอื่น ๆ ด้วยเช่นกัน และการที่ทะเล
เป็นมรดกที่มีค่าซึ่งมนุษยชาติร่วมกันจึงต้องมีหน้าที่ที่จะต้องปกป้องและรักษาภาวะแวดล้อมทางทะเล
ไม่ให้เสียหายไปด้วยเหตุใด ๆ

ในฐานะที่ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีชายฝั่งทะเลและท่าจอดเรือ ซึ่งมีเรือเดินทาง
เข้าออกแต่ละปีเป็นจำนวนมาก และยังมีกองเรือไทยซึ่งเดินทางทำการขนส่งระหว่างประเทศ
ดังนั้น ประเทศไทยจึงมีโอกาสดังกล่าวที่จะได้รับผลกระทบจากมลพิษน้ำมัน และกองเรือไทยก็มีโอกาส
ที่สร้างปัญหามลพิษน้ำมันในน่านน้ำต่างประเทศได้เช่นกัน โดยที่มลพิษน้ำมัน จะมีผลสร้างความ
เสียหายต่อสภาวะแวดล้อมทางทะเลอย่างรุนแรง และรวดเร็ว ประเทศไทยจึงควรที่จะพิจารณา
ความเป็นไปได้ของการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ควบคุม ป้องกันการเกิดมลพิษ
น้ำมัน ซึ่งในปัจจุบันนี้คือ อนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ
ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978 หรือ MARPOL 73/78 และในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุของเรือ

ในทะเลหลวง อาจจะมีน้ำมันรั่วไหลออกมา ในฐานะของประเทศชายฝั่งที่อาจจะได้รับผลกระทบที่เกิดขึ้น ดังนั้น ประเทศไทยควรที่จะได้มีการพิจารณาถึงความเหมาะสมหรือไม่ ในการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการแทรกแซงในทะเลหลวง กรณีที่เกิดอุบัติเหตุ ทำให้เกิดมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969 หรือ เพื่อเป็นการป้องกันผลประโยชน์ชายฝั่งทะเลของประเทศไทย ตลอดจนความเหมาะสมในการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายเนื่องจากภาวะมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1976 หรือ CLC และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการตั้งกองทุนระหว่างประเทศสำหรับการชดเชยความเสียหายจากภาวะมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1971 และพิธีสาร ค.ศ. 1976 หรือ IOPC FUND เพื่อให้มีการชดเชยค่าใช้จ่ายในการทำความสะอาด และค่าทดแทนความเสียหายที่เกิดขึ้น เพื่อที่จะใช้เป็นแนวทางในการควบคุม ป้องกัน แก้ไขภาวะมลพิษน้ำมัน ซึ่งการที่จะเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศเหล่านี้ จะต้องพิจารณาถึงผลดีและผลเสียที่เกิดขึ้น ตลอดจนพันธกรณีที่เกิดจากการเข้าเป็นภาคี เพื่อพิจารณาว่าสมควรที่ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศเหล่านี้หรือไม่

1. วิเคราะห์ผลดีและผลเสียของการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978

การเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร 1978 หรือ MARPOL 73/78 ประเทศไทยจะต้องยอมรับภาคผนวกที่ 1 และภาคผนวกที่ 2 ซึ่งบังคับให้รัฐภาคีจะต้องปฏิบัติตาม คือ ข้อกำหนดสำหรับการป้องกันภาวะมลพิษจากน้ำมัน และข้อกำหนดสำหรับการควบคุมภาวะมลพิษจากสารของเหลวเป็นพิษในระวาง

เมื่อประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของ MARPOL 73/78 จะเป็นผลดีต่อประเทศไทยในการควบคุม ป้องกัน มลพิษน้ำมันดังนี้ คือ

1. การเข้าเป็นภาคีของ MARPOL 73/78 จะทำให้ประเทศไทยมีหลักเกณฑ์มาตรฐานที่จะเป็นแนวทางในการดำเนินการเพื่อป้องกันและควบคุมการเกิดมลพิษน้ำมัน ซึ่งจะเป็นการปกป้องสภาวะแวดล้อมทางทะเล การที่ MARPOL 73/78 ภาคผนวกที่ 1 ได้วางมาตรการในที่จะควบคุมการปล่อยทิ้งน้ำมันลงสู่ทะเล ทั้งในด้านการกำหนดมาตรฐานของปริมาณการปนเปื้อน

ของน้ำมันที่จะปล่อยทิ้ง และการติดตั้งอุปกรณ์บนเรือเพื่อการควบคุมให้การปล่อยทิ้งให้เป็นไปตามมาตรฐาน ซึ่งเป็นการกำหนดในรายละเอียดของการปฏิบัติงาน ในขณะที่กฎหมายไทยไม่ได้มีการวางหลักเกณฑ์รายละเอียดเกี่ยวกับการควบคุม ป้องกันภาวะมลพิษน้ำมันเอาไว้ ดังนั้นจึงสามารถที่จะนำเอาหลักเกณฑ์ตาม MARPOL 73/78 มาเป็นแนวทางในการแก้ไข ปรับปรุงมาตรการทางกฎหมาย เพื่อที่จะป้องกัน มลพิษน้ำมันในทะเลของประเทศไทย

2. การที่ MARPOL 73/78 ให้อำนาจแก่รัฐภาคีที่จะปฏิเสธไม่ให้เรือต่างประเทศซึ่งไม่ได้ติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ บนเรือตามที่กำหนดไว้เข้ามาในท่าจอดเรือ และมีสิทธิที่จะกักเรือต่างประเทศที่มีสภาพหรืออุปกรณ์ของเรือไม่เป็นไปตามที่ MARPOL 73/78 กำหนดไม่ให้เดินทางต่อไป จะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการดูแลภาวะแวดล้อมทางทะเลจากมลพิษน้ำมัน ถึงแม้ว่าประเทศไทยสามารถที่จะออกกฎหมายภายใน เพื่อที่จะปฏิเสธการเข้ามาของเรือต่างประเทศ ตลอดจนการกักเรือต่างประเทศได้เองก็ตาม แต่การที่อนุสัญญาระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นการยอมรับของนานาประเทศ เป็นพื้นฐานรองรับการใช้อำนาจดังกล่าว จะทำให้การใช้อำนาจของประเทศไทยดังกล่าวเป็นที่ยอมรับจากประเทศอื่น ๆ

3. การเข้าเป็นภาคีของ MARPOL 73/78 จะเป็นการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยให้ได้มาตรฐาน เป็นที่ยอมรับจากสากลประเทศมากยิ่งขึ้น ในปัจจุบันเรือเดินทะเลของไทยมีเรือพาณิชย์จำนวน 95 ลำ เรือบรรทุกน้ำมัน 61 ลำ และเรือบรรทุกก๊าซเหลว ก๊าซเหลว (Liquid Gas Carriers) จำนวน 13 ลำ โดยส่วนใหญ่จะเป็นเรือเก่าที่มีอายุประมาณ 10 กว่าปี และมีเรือใหญ่อยู่เพียงไม่กี่ลำ โดยเรือส่วนมากจะเดินทางขนส่งสินค้าในระหว่างประเทศแถบภูมิภาคเอเชียด้วยกัน เช่น ญี่ปุ่น ชองกง สิงคโปร์ อินโดนีเซีย เป็นต้น โดยเฉพาะเรือบรรทุกน้ำมันจะทำการขนส่งน้ำมันสำเร็จรูปจากประเทศสิงคโปร์ และเป็นเรือที่แล่นอยู่ตามชายฝั่ง เรือที่เป็นเรือเก่าส่วนใหญ่จะไม่ได้ติดตั้งอุปกรณ์ตามที่ MARPOL 73/78 ระบุไว้ การที่เรือต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของ MARPOL 73/78 จะเป็นการพัฒนาและปรับปรุงมาตรฐานของเรือไทย ในส่วนของการป้องกันมลพิษน้ำมัน ให้ได้รับการยอมรับ เช่นเดียวกับเรือที่ได้รับมาตรฐานสากล ซึ่งจะ เป็นผลดีต่อกองเรือพาณิชย์ของไทย ทำให้ได้รับการยอมรับจากผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลมากขึ้น เนื่องจากผู้ขนส่งสินค้าส่วนใหญ่ต้องการที่จะใช้บริการของเรือที่ได้รับมาตรฐานสากล และมีความปลอดภัยในการขนส่งสินค้า เรือที่ได้ถือว่าเป็นมาตรฐานสากล

เป็นที่ยอมรับจากผู้ขนส่งทางทะเล คือ เรือที่มี Class ¹ ที่มีชื่อเสียง เช่น ABS, Lloyd เป็นต้น เป็นผู้ดูแลตรวจเรือซึ่ง Class เหล่านี้จะมีการระบุให้เรือต้องติดตั้งอุปกรณ์ตามข้อกำหนดของ MARPOL 73/78 ด้วย จึงจะสามารถที่จะอยู่ใน Class เหล่านี้ได้ ซึ่งเรือไทยหลายลำที่ทำการขนส่งระหว่างประเทศ อยู่ใน Class ที่ได้มาตรฐานสากล ในขณะที่เรือไทยส่วนใหญ่จะมีกรมเจ้าท่าเป็นผู้ดูแล ที่เรียกว่า TG Class ซึ่งยังไม่ได้รับการยอมรับจากสากล และยังไม่มีการบังคับให้เรือที่กรมเจ้าท่า เป็นผู้ดูแลจะต้องมีการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อการป้องกันภาวะมลพิษน้ำมัน ดังนั้น การเข้าเป็นภาคีของ MARPOL 73/78 จะทำให้เรือทุกลำจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของ MARPOL 73/78 ซึ่งจะเป็นการพัฒนามาตรฐานของเรือไทยให้เป็นที่ยอมรับของผู้ขนส่งทางทะเล

4. การเข้าเป็นภาคีของ MARPOL 73/78 จะทำให้เรือไทยไม่ว่าจะเป็นเรือบรรทุกน้ำมันหรือเรือสินค้า จะได้รับความสะดวกในการเดินทางเข้า - ออกท่าเรือของต่างประเทศ เนื่องจากเรือที่มี IOPP Certificate ที่ออกโดยรัฐบาลไทย ซึ่งรับรองการที่เรือปฏิบัติตามข้อกำหนด MARPOL 73/78 ซึ่งตามบทบัญญัติของ MARPOL 73/78 IOPP Certificate ที่ออกโดยรัฐภาคีหนึ่งจะมีผลบังคับใช้ในรัฐภาคีอื่นเช่นเดียวกับ IOPP Certificate ที่ออกโดยรัฐภาคีนั้น ดังนั้น IOPP Certificate ที่ออกโดยรัฐบาลไทย ย่อมได้รับการยอมรับจากรัฐภาคีอื่น ๆ รัฐภาคีอื่นจึงไม่สามารถที่จะปฏิเสธไม่ให้เรือไทยเดินทางเข้าไป หรือการใช้สิทธิยกเรือไทยด้วยสาเหตุของการไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดของ MARPOL 73/78 ซึ่งในปัจจุบันจำนวนภาคีสมาชิก

¹Class เป็นการแบ่งลำดับชั้นคุณภาพ คุณสมบัติและความสมบูรณ์ของเรือที่ใช้ในการเดินทางทางทะเล การบรรทุกสินค้าโดยมีสถาบันการตรวจเรือ (Classification Society) แต่ละสถาบันเป็นผู้ตรวจสอบอุปกรณ์ติดตั้งประจำเรือ อุปกรณ์การนำร่อง ระบบเครื่องจักร เครื่องอ่านนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้า ตลอดจนระวางชั้นน้ำ โดยสถาบันจะมีผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบ จะเป็นผู้ออกเอกสารรับรองความสมบูรณ์ตามหลักเกณฑ์วิธีการที่สถาบัน เป็นผู้กำหนด โดยจะมีมาตรฐานขั้นต่ำที่ยอมรับจากนานาประเทศที่ประกอบกิจการพาณิชย์ ส่วนมาตรฐานเพิ่มเติมพิเศษ เป็นเงื่อนไขที่แต่ละสถาบันกำหนดขึ้น เพื่อแสวงงขีดสูงสุดแห่งความสมบูรณ์ของเรือที่ได้รับการรับรองโดยแต่ละสถาบัน

ของ MARPOL 73/78 มีจำนวนถึง 60 ประเทศหรือคิดเป็นร้อยละ 85.96 ของกองเรือทั่วโลก² การเข้าเป็นภาคีของ MARPOL 73/78 จึงเป็นการอำนวยความสะดวกแก่เรือไทยในการเดินทางเข้าออกเมืองท่าต่างประเทศ

5. ในกรณีที่มีการปล่อยทิ้งน้ำมันในน่านน้ำอาณาเขตทางทะเลของไทยโดยเรือต่างประเทส ซึ่งเดินทางออกไปจากอาณาเขตทางทะเลของไทยแล้ว ประเทศไทยในฐานะของประเทศชายฝั่งที่ได้รับความเสียหาย สามารถที่จะขอให้รัฐภาคีอื่น ซึ่งเป็นรัฐท่าจอดเรือที่เรือเดินทางไปถึง ทำการตรวจสอบเรือเกี่ยวกับการละเมิดที่เกิดขึ้น เพื่อที่จะดำเนินการกับเรือต่างประเทสดังกล่าว เนื่องจากรัฐท่าจอดเรือที่เรือเดินทางไปถึงสามารถที่จะทำการตรวจสอบเรือได้ โดยตาม MARPOL 73/78 ได้ให้อำนาจแก่รัฐชายฝั่งที่จะลงโทษการละเมิดที่เกิดขึ้นในเขตอำนาจของรัฐนั้น ดังนั้น ในฐานะของการเป็นรัฐชายฝั่ง กรณีที่มีการละเมิดต่อบทบัญญัติของ MARPOL 73/78 เรื่องของการปล่อยทิ้งในทะเลที่อยู่ภายใต้เขตอำนาจศาลของไทย ประเทศไทยย่อมมีอำนาจที่จะดำเนินคดีกับเรือนั้นได้ แม้จะได้เดินทางออกไปจากอาณาเขตทางทะเลของไทยแล้วก็ตาม หรืออาจจะแจ้งให้รัฐที่เรือชกธงทราบ เพื่อที่จะดำเนินการลงโทษต่อไป

เขตอำนาจศาล ตามบทบัญญัติของ MARPOL 73/78 นั้นให้ตีความตามอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ซึ่งตามอนุสัญญากฎหมายทะเล ได้ให้อำนาจแก่รัฐชายฝั่ง ในการควบคุมป้องกันภาวะมลพิษทางทะเล ทั้งในทะเลอาณาเขตเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ซึ่งตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ได้กำหนดขอบเขตการควบคุมการปล่อยทิ้งน้ำมันลงในทะเลภายในน่านน้ำไทย ซึ่งคำว่า "น่านน้ำไทย" ตามคำนิยามศัพท์ คำว่า "น่านน้ำไทย" หมายถึงบรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของประเทศไทย ซึ่งก็คือ น่านน้ำภายใน และทะเลอาณาเขต ส่วนภายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ประเทศไทยมีสิทธิอธิปไตยเท่านั้น ดังนั้น การเข้าเป็นภาคีของ MARPOL 73/78 จะขยายขอบเขตอำนาจการควบคุมการปล่อยทิ้งน้ำมันของประเทศไทยไปในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เนื่องจากตามอนุสัญญากฎหมายทะเล ภายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ รัฐชายฝั่งมีสิทธิที่จะบัญญัติกฎหมาย ข้อบังคับในการควบคุมการปล่อยทิ้งจากเรือ เพื่อป้องกันการ

² ภาณุ วิภาตแพทย์, แปลและเรียบเรียง "วันทางทะเลโลก 1990 เพื่อทะเลที่สะอาดขึ้น: บทบาทของ IMO ในทศวรรษที่ 1990", วารสารพหุวิชาการ 10 (มกราคม 2534): 109.

เกิดมลพิษ³ โดยบทบัญญัติดังกล่าวจะต้องสอดคล้องกับข้อบังคับและมาตรฐานระหว่างประเทศ คือ MARPOL 73/78 ซึ่งประเทศไทย เลือกที่จะบัญญัติกฎหมายข้อบังคับดังกล่าวหรือไม่ก็ได้ เป็นการขยายขอบเขตการควบคุมการป้องกันมลพิษน้ำมันที่เกิดขึ้นจากเรือให้กว้างขวางขึ้น โดยมี หลักอนุสัญญากฎหมายทะเลรองรับ

6. ถ้าประเทศไทย เข้าเป็นภาคีของอนุสัญญา MARPOL 73/78 และมีการบังคับให้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญา นอกจากจะเป็นผลดีในการรักษาภาวะแวดล้อมทางทะเล จากคราบน้ำมันที่เกิดจากการปล่อยทิ้งของเรือ แล้วยังจะมีผลดีทางอ้อมต่อการประกอบธุรกิจอื่น ๆ คือ เมื่อทะเลสะอาดปราศจากคราบน้ำมันแล้ว สัตว์น้ำจะเจริญเติบโตได้ดี ซึ่งจะเป็นผลดีต่อการประมง และขณะเดียวกันก็จะป้องกันไม่ให้เกิดคราบน้ำมันติดตามชายหาดทะเล ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ก็จะทำให้มีนักท่องเที่ยวไปเที่ยว เป็นผลดีต่อธุรกิจการท่องเที่ยวของประเทศ

ผลเสียของการเข้าเป็นภาคี คือ

1. การที่ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของ MARPOL 73/78 ในเรื่องของการติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ จะเป็นการสร้างภาระให้แก่เจ้าของเรือไทย ทั้งเรือสินค้าต่าง ๆ และเรือบรรทุกน้ำมันที่จะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการจัดซื้ออุปกรณ์เหล่านี้ ซึ่งมีราคาสูง ตลอดจนการปรับปรุงสภาพของเรือเพื่อการติดตั้งอุปกรณ์เหล่านี้ ซึ่งจะเป็นการเพิ่มภาระค่าใช้จ่ายจำนวนมากให้แก่เจ้าของเรือ ซึ่งข้อบังคับใช้ของ MARPOL 73/78 จะบังคับกับเรือสินค้าที่มีน้ำหนักตั้งแต่ 400 ตันกรอสขึ้นไป และเรือบรรทุกน้ำมันน้ำหนักตั้งแต่ 150 ตันกรอสขึ้นไป ซึ่งแม้เรือที่มีน้ำหนักต่ำกว่าน้ำหนักที่กำหนดไว้ จะไม่ต้องติดตั้งอุปกรณ์ตามที่ระบุไว้ในอนุสัญญา MARPOL 73/78 แต่ก็ยังมีหน้าที่จะต้องมีการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อการเก็บรักษาน้ำมันเสียหรือน้ำที่ปนเปื้อนน้ำมันเอาไว้บนเรือ เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่จะวางมาตรฐานของอุปกรณ์ที่จะใช้ ซึ่งจะเป็นภาระค่าใช้จ่ายแก่เรือเล็ก ๆ เหล่านี้เช่นกัน

2. ในฐานะของรัฐภาคี ประเทศไทยมีหน้าที่ที่จะต้องสร้างที่รองรับของเสีย (Reception Facilities) โดยที่รัฐบาลอาจจะก่อสร้างเองหรือสนับสนุนให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนก่อสร้าง ซึ่งการก่อสร้างจะต้องทำให้เพียงพอกับความต้องการของเรือไทยและ

³โปรดดูหัวข้อที่ 1.1.3

เรือต่างประเทศที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทย ซึ่งจะต้องเสียค่าใช้จ่ายจำนวนมาก ตลอดจนการหาพื้นที่ที่เหมาะสม ในปัจจุบัน เฉพาะสถานีน้ำมันของบริษัทไทยออยล์ และบริษัทเอสโซ่ จำกัด เท่านั้น ที่มีที่รองรับของเสีย (Reception Facilities)

๑. การเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญา MARPOL 73/78 จะสร้างภาระให้รัฐบาลในการจัดเตรียมบุคลากร และเครื่องมืออุปกรณ์ในการบังคับให้เรือปฏิบัติตามข้อกำหนดของ MARPOL 73/78 เนื่องจากข้อกำหนดของ MARPOL 73/78 มีลักษณะของการเป็นข้อกำหนดรายละเอียดทางเทคนิค ซึ่งมีความสลับซับซ้อน ดังนั้นจึงต้องการผู้ที่มีความเข้าใจในเทคนิควิธีการที่กำหนดไว้ จึงจำเป็นต้องมีการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานให้มีความรู้ความเข้าใจในข้อกำหนดของ MARPOL 73/78 เพื่อที่จะดูแลให้เรือปฏิบัติตามได้อย่างถูกต้อง

ในกรณีที่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญา MARPOL 73/78 จะสร้างพันธกรณีให้กับประเทศไทยที่จะต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติของอนุสัญญา ดังนี้คือ

1. เมื่อประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญา MARPOL 73/78 จะมีการบัญญัติกฎหมายอนุวัติการให้เป็นไปตามอนุสัญญา และจะต้องมีการวางกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับหรือปรับปรุงกฎหมายระเบียบข้อบังคับที่มีอยู่แล้วให้เหมาะสม เพื่อที่ให้สามารถดำเนินการตามที่อนุสัญญากำหนดได้

2. ประเทศไทยจะต้องมีการจัดเตรียมเจ้าหน้าที่ เครื่องมืออุปกรณ์ให้พร้อมสำหรับการตรวจสอบและการปฏิบัติตามข้อกำหนด และการตรวจสอบหากการละเมิดเกิดขึ้น ซึ่งจะเป็นการทำให้การบังคับให้เป็นไปตามบทบัญญัติมีประสิทธิภาพ

๓. ประเทศไทยจะต้องจัดเตรียมทำรายงานเหตุปฏิบัติตามแบบที่กำหนดในพิธีสารที่ 1 และจะต้องจัดเตรียมหน่วยงานที่เหมาะสมให้ทำหน้าที่รับแจ้งรายงานเหตุอุบัติ และแจ้งให้องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ รัฐที่เรือชกธง และรัฐที่อาจจะได้รับผลกระทบทราบ

4. การเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญา จะทำให้รัฐบาลไทยจะต้องจัดสร้างที่รองรับของเสีย (Reception Facilities) หรือสนับสนุนให้เอกชนเป็นผู้จัดสร้าง เป็นจำนวนเพียงพอที่จะรองรับน้ำปนเปื้อนน้ำมัน โดยจะต้องจัดสร้างตามท่าเรือต่าง ๆ ตามที่ MARPOL 73/78 กำหนดไว้

เมื่อพิจารณาถึงผลดี-ผลเสียของการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญา MARPOL 73/78 แล้ว ประเทศไทยควรเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญา MARPOL 73/78 เนื่องจาก อนุสัญญา MARPOL 73/78 เป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ประเทศต่าง ๆ ยอมรับกันอย่างแพร่หลาย การเข้าเป็นภาคีจะเป็นผลดีทางเศรษฐกิจ ทั้งในด้านการพาณิชย์นาวีเอง โดยเป็นการพัฒนา ปรับปรุงมาตรฐานเรือไทย ในด้านการรักษาภาวะแวดล้อมให้ดีขึ้น

การยอมรับเข้าเป็นภาคีของ MARPOL 73/78 เป็นการแสดงให้เห็น ความมุ่งหมายในการที่จะปฏิบัติตามหน้าที่ความรับผิดชอบในการดูแลรักษาภาวะแวดล้อมทางทะเล ตามอนุสัญญากฎหมายทะเล 5.ศ. 1982

การเข้าเป็นภาคีของ MARPOL 73/78 จะสร้างภาระให้กับหน่วยงานที่ รัฐบาลที่จะต้องจัดสร้างที่รองรับของเสีย และภาระแก่เอกชนเจ้าของเรือที่จะต้องติดตั้งอุปกรณ์ เครื่องมือ แต่เมื่อเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายเหล่านี้กับผลกระทบที่เกิดขึ้น ค่าใช้จ่ายที่จะต้องใช้ในการทำความสะอาด ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับการดำเนินธุรกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับทะเล เช่น การท่องเที่ยว ซึ่งสามารถนำเงินรายได้เข้าประเทศเป็นจำนวนมาก เป็นต้น อีกทั้งผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อไปในอนาคต ค่าใช้จ่ายที่จะต้องจ่ายเหล่านี้มีมากกว่าค่าใช้จ่ายในการติดตั้งอุปกรณ์ เครื่องมือดังกล่าวมาก

ผู้เขียนมีความเห็นว่า เมื่อพิจารณาถึงผลดี ผลเสียและพันธกรณีที่เกิดขึ้น จากการเข้าเป็นภาคีของ MARPOL 73/78 แล้ว ประเทศไทยควรที่จะเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญา MARPOL 73/78 โดยควรที่จะมีการวางมาตรการเพื่อให้การปฏิบัติตามข้อกำหนดของ MARPOL 73/78 ได้ผลอย่างจริงจังและมีประสิทธิภาพ คือ

1. ในการเข้าเป็นภาคีของ MARPOL 73/78 สิ่งที่เป็นกระทบที่เห็นได้ อย่างชัดเจน คือ ค่าใช้จ่ายของเจ้าของเรือ โดยเฉพาะเรือไทยส่วนมากเป็นเรือเก่า จึงต้อง มีการดัดแปลง ปรับปรุงสภาพของเรือ ตลอดจนการติดตั้งอุปกรณ์เหล่านี้ ดังนั้น ควรที่จะมีการ ลดภาษีนำเข้าสำหรับเครื่องมือ อุปกรณ์เหล่านี้

ในการติดตั้งเครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ นั้น MARPOL 73/78 ได้ให้ ข้อยกเว้นสำหรับเรือบรรทุกน้ำมัน ซึ่งเดินทางภายในระยะเวลา 72 ชั่วโมงหรือน้อยกว่า และเดินทางภายใน 50 ไมล์ทะเลจากชายฝั่ง ไม่ต้องติดตั้งเครื่องวัดและควบคุมปริมาณน้ำมัน

ของเจ้าของเรือ โดยใบสำคัญรับรองดังกล่าวจะมีอายุเพียง 1 ปี และหลักเกณฑ์ในการตรวจเรือ ยังไม่เป็นที่ไปตามข้อกำหนดของ

โดยที่เรือไทยหลายลำมี Class เป็นผู้ดูแลตรวจเรืออยู่ และมีบริษัท ตรวจเรือหลายบริษัทในประเทศไทย ดังนั้น การตรวจสภาพเรือก่อนที่จะออกใบสำคัญรับรอง อาจจะมอบให้บริษัทตรวจเรือ เป็นผู้กระทำให้แทนเป็นการแบ่งเบาภาระของกรมเจ้าท่า ซึ่งอาจจะ มีเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอในการปฏิบัติงาน แต่หน้าที่ในการออกใบสำคัญรับรองการป้องกันมลพิษ น้ำมัน ยังคงเป็นหน้าที่ของกรมเจ้าท่า เนื่องจากใบสำคัญรับรอง เป็นการแสดงให้เห็นการปฏิบัติตาม ภาระหน้าที่ของรัฐ เป็นภาคี การปฏิบัติหน้าที่เหล่านี้จะต้องมีจำนวนเจ้าหน้าที่ที่เพียงพอ และมีความรู้ความเข้าใจในหน้าที่อย่างดี

4. ในการสร้างที่รองรับของเสีย (Reception Facilities)

ตามท่าเรือต่าง ๆ นั้น หน่วยงานของประเทศไทย ที่รับผิดชอบเกี่ยวกับกิจการท่าเรือ คือ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ดังนั้นหน้าที่ในการก่อสร้างที่รองรับของเสีย จึงได้แก่ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งการที่จะมีการวางมาตรการจูงใจให้เรือปล่อยทิ้งน้ำที่ปนเปื้อน น้ำมันลงในที่รองรับของเสีย โดยการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ท่า โดยไม่คำนึงว่า เรือลำ ดังกล่าวจะใช้บริการการปล่อยทิ้งน้ำเป็นน้ำมันหรือไม่ เนื่องจากเมื่อเรือต้องเสียค่าธรรมเนียม ย่อมมีความรู้สึกที่จะต้องใช้ประโยชน์จากสิ่งที่คุณได้ชำระ เงินแล้ว และควรที่จะส่งเสริมให้บริษัทน้ำมัน ที่มีท่าจอดเรือของตนเอง มีการติดตั้งที่รองรับน้ำมันเสีย

5. ควรจะมีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการปล่อยทิ้งน้ำมัน

ให้มีบทลงโทษที่รุนแรง เพื่อให้เกิดการเข็ดหลาบ ไม่กล้าที่จะทำละเมิดอีกต่อไป ซึ่งตามพระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 119 ได้บัญญัติถึงการห้ามปล่อยทิ้งสิ่งใด ๆ ลงในแม่น้ำลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ และทะเลภายในน่านน้ำของไทย ผู้ฝ่าฝืนต้องระวางโทษ ปรับไม่เกิน 2,000 บาท และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่เจ้าหน้าที่ได้จ่ายไป ในกรณีของ กรณีการปฏิบัติงานของเรือบรรทุกน้ำมัน บทบัญญัติของมาตรา 204 พระราชบัญญัติการเดินเรือ ในน่านน้ำไทย ยังควบคุมการปฏิบัติงานของเรือบรรทุกน้ำมัน ไม่ให้เอาน้ำมันปิโตรเลียม ไม่ว่าจะ เป็นน้ำมันที่ปนน้ำหรือไม่ก็ตาม เททิ้งลงในเขตท่าเรือหรือแม่น้ำจากเรือบรรทุกน้ำมัน หรือจากสถานที่ได้รับอนุญาตสำหรับเป็นที่เก็บน้ำมันเป็นอันตราย และมาตรา 208 ได้กำหนด บทลงโทษผู้ที่กระทำละเมิด จะต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 500 บาท หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน

ไปกับน้ำที่ปล่อยทิ้ง (an oily discharge monitoring and control system) โดยเรือบรรทุกน้ำมัน เหล่านี้จะต้องไม่ทิ้งน้ำปนน้ำมันลงทะเล แต่จะต้องเก็บเอาไว้บนเรือ เพื่อนำไปทิ้งบนฝั่ง แต่จะต้องมีการวางมาตรการตรวจสอบที่จะบังคับให้เรือปฏิบัติตาม

สำหรับเรือทั่วไปที่มีขนาดต่ำกว่า 400 ตันกรอส แม้จะไม่ต้องติดตั้งอุปกรณ์เครื่องมือแยกน้ำและน้ำมันก็ตาม แต่ยังคงเป็นหน้าที่ของประเทศไทยที่จะวางมาตรการของเครื่องมืออุปกรณ์ที่เรือจะต้องใช้เพื่อมิให้มีการปล่อยทิ้งน้ำมันลงทะเล ดังนั้น จึงควรที่จะมีการทำการศึกษาเครื่องมือที่เหมาะสม และไม่เป็นการค่าใช้จ่ายแก่เจ้าของเรือมากนัก

2. การที่จะปฏิบัติตามข้อกำหนดของ MARPOL 73/78 ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จะต้องให้เจ้าหน้าที่ของเรือมีความรู้ความเข้าใจในหน้าที่ของตน ไม่ว่าจะเป็นการบันทึกกิจกรรมที่เกี่ยวกับน้ำมันลงใน Oil Record Book การใช้งานอุปกรณ์ต่าง ๆ และภาระหน้าที่ของเจ้าหน้าที่เรือตามอนุสัญญา ดังนั้น จึงควรมีการจัดอบรมความรู้ให้แก่เจ้าหน้าที่ของเรือ

3. มาตรการที่สำคัญตาม MARPOL 73/78 คือ การออกใบสำคัญรับรอง ซึ่งในการตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองนี้ ควรจะเป็นหน้าที่ของกรมเจ้าท่า ซึ่งตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 163 กรมเจ้าท่าโดยอนุมัติของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม มีอำนาจออกกฎข้อบังคับ สำหรับการตรวจเรือ เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการออกใบสำคัญ ดังต่อไปนี้ คือ

- 1) ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือ
- 2) ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่อจดทะเบียนเรือไทย
- 3) ใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล
- 4) ใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก
- 5) ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่อการอื่น ๆ

กรมเจ้าท่าจึงสามารถอาศัยอำนาจตามมาตราดังกล่าว วางหลักเกณฑ์ข้อบังคับเพื่อการตรวจเรือในการที่ออกใบสำคัญรับรองการป้องกันมลพิษน้ำมัน (The IOPP Certificate) ซึ่งในปัจจุบันนี้กรมเจ้าท่าได้ออกใบสำคัญรับรองบ้างแล้ว⁴ ตามคำร้องขอ

⁴โปรดดูภาคผนวก

ซึ่งเป็นบทลงโทษที่ไม่รุนแรงเพียงพอที่จะทำให้เรือไม่กล้าที่จะกระทำความผิด นอกจากนั้น ตามข้อกำหนดของ MARPOL 73/78 ยังได้กำหนดถึงอำนาจของรับที่เรือซึ่งจะต้องดำเนินการ กับเรือที่กระทำความผิดภายในน่านน้ำของประเทศอื่น ๆ ดังนั้น ในฐานะที่ประเทศไทยเป็น ประเทศที่มีเรือเดินทางไปต่างประเทศเช่นกัน จึงต้องมีการวางกำหนดบทลงโทษการกระทำ ความผิดของเรือที่เกิดขึ้นนอกราชอาณาจักร

จากที่ได้ศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญา MARPOL 73/78 ในกรณีประเทศไทย ไม่อาจเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาดังกล่าวได้ด้วยเหตุใดก็ตาม ก็ควรที่จะมีการปรับปรุงกฎหมายและวางมาตรการเพื่อมิให้มีการปล่อยทิ้งน้ำมันที่จะสร้างความเสียหายให้กับสภาวะแวดล้อมทางทะเลของไทย โดยเฉพาะการนำหลักการของการติดตั้ง ที่รองรับของเสีย (Reception Facilities) มาใช้ เนื่องจากการที่เรือไม่สามารถที่จะปล่อย ทิ้งน้ำมันหรือน้ำมันปนเปื้อนน้ำมันบนชายฝั่ง จึงจำเป็นต้องปล่อยทิ้งน้ำมันดังกล่าว ลงสู่ทะเล

2. วิเคราะห์ผลดีและผลเสียทางการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการแทรกแซงในทะเลหลวง กรณีที่เกิดอุบัติเหตุในทะเลหลวงและทำให้เกิดภาวะมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969.

ในกรณีที่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีทางอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการแทรกแซง ในทะเลหลวง กรณีที่เกิดความเสียหายจากภาวะมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969 หรือ Oil Pollution Casuatties 1969 ซึ่งให้สิทธิแก่ประเทศไทยในอันที่จะเข้าดำเนินการใด ๆ กับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น กับเรือในทะเลหลวง ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดความเสียหายทางมลพิษน้ำมันกับชายฝั่งของประเทศไทย โดยวิธีการต่าง ๆ เช่น การจมเรือที่เกิดอุบัติเหตุทิ้ง เป็นต้น อาจจะมีผลดีและผลเสียต่อ ประเทศไทย ซึ่งสามารถจะแยกพิจารณาได้เป็นดังนี้ คือ

ผลดี

1. การเข้าเป็นภาคีทำให้ประเทศไทยมีหลักปฏิบัติที่เป็นมาตรฐาน เช่นเดียวกับ รัฐบาลอื่น ๆ ในการที่จะเข้าไปดำเนินการใด ๆ ในทะเลหลวง เพื่อป้องกันและขจัดอันตราย ที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ ซึ่งจะทำการดำเนินการใด ๆ ของประเทศไทย มีพื้นฐานทางกฎหมาย คือ อนุสัญญาระหว่างฉบับดังกล่าวรองรับ และมีรายละเอียดในการปฏิบัติที่ชัดเจน แม้ประเทศไทย

สามารถสามารถที่จะเข้าไปดำเนินการได้โดยอาศัยหลักกฎหมายจารีตประเพณีว่าด้วยการป้องกันตนเอง แต่หลักดังกล่าวไม่ชัดเจน และอาจจะมีข้อโต้แย้งจากรัฐอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

2. การที่รัฐภาคีอื่น ๆ จะใช้อำนาจดำเนินการใด ๆ ต่อเรือที่ชักธงไทยที่เกิดอุบัติเหตุในทะเลหลวง จะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดเอาไว้ในอนุสัญญาฉบับนี้ ซึ่งจะเป็นการคุ้มครองผลประโยชน์ของเรือไทย เพราะการจะดำเนินการใด ๆ กับเรือไทย รัฐชายฝั่งจะต้องหารือกับประเทศไทยซึ่งเป็นรัฐเจ้าของธงก่อน นอกจากนี้ หากรัฐชายฝั่งได้ใช้มาตรการเกินสมควรแก่เหตุจนก่อให้เกิดความเสียหายต่อเรือไทย รัฐนั้นจะต้องชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้นด้วย

ผลเสีย คือ

1. การที่จะเข้าดำเนินการใด ๆ ในทะเลหลวงได้ ประเทศไทยจะต้องดำเนินการบางอย่างเสียก่อนเช่นกัน เช่น การปรึกษารัฐอื่น ๆ ที่อาจจะมีผลกระทบจากมลพิษน้ำมัน เช่นเดียวกัน การขอความเห็นจากบุคคลหรือรัฐที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น ซึ่งอาจจะทำให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินการใด ๆ

2. ในกรณีที่รัฐอื่น ๆ ไม่เห็นด้วยกับการดำเนินการที่ประเทศไทยทำขึ้น อาจจะได้แย้งการดำเนินการนั้นโดยอ้างว่า การดำเนินการนั้น ๆ ในทะเลหลวงของประเทศไทยเป็นการไม่เหมาะสม

3. ประเทศไทยยังขาดอุปกรณ์เครื่องมือที่ทันสมัยมีประสิทธิภาพ ที่จะเข้าดำเนินการได้ ดังนั้น จึงอาจจะใช้ประโยชน์ได้จากอนุสัญญานี้ไม่มากเท่าที่ควร

4. นับตั้งแต่แนวความคิดเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zone) ตามอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้รับการยอมรับจากประเทศต่าง ๆ โดยการขยายเขตเศรษฐกิจจำเพาะของตนออกไป ซึ่งประเทศใกล้เคียงกับประเทศไทย เช่น กัมพูชา เวียดนาม มาเลเซีย พม่า เป็นต้น ต่างก็ได้ประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของตนออกไป รวมทั้งประเทศไทย ซึ่งได้ประกาศพระบรมราชโองการประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทยออกไปมีความกว้าง 200 ไมล์ทะเล วัดจากเส้นฐานที่ใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขตตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2524 ซึ่งทะเลทางด้านอ่าวไทยมีความกว้าง

ไม่พอที่จะให้แต่ละประเทศ จึงทำให้เขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยถูกปิดล้อมจากเขตเศรษฐกิจจำเพาะจากประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้ประเทศไทยไม่มีน้ำมันที่ติดต่อกับทะเลหลวง ดังนั้นประเทศไทยแทบจะไม่มีโอกาสเข้าไปใช้สิทธิดำเนินการในทะเลหลวงได้

ในการดำเนินคดีของอนุสัญญาฉบับนี้ ไม่ได้ก่อให้เกิดพันธกรณีใด ๆ แก่ประเทศไทย เนื่องจากเป็นการให้สิทธิแก่ประเทศ โดยไม่ได้กำหนดภาระหน้าที่ในการเข้าเป็นภาคี ดังนั้นเมื่อพิจารณาถึงผลดี และผลเสีย ตลอดจนพันธกรณีของอนุสัญญาฉบับนี้แล้ว ผู้เขียนเห็นว่าการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาฉบับนี้แล้ว เนื่องจากจะมีประโยชน์ต่อประเทศไทยในแง่ของการให้ความคุ้มครองแก่เรือไทยที่เดินทางขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งอาจจะมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุขึ้นในทะเลหลวง ซึ่งตามค่านิยมของอนุสัญญา คำว่า "เรือ" หมายถึง เรือเดินทะเลทุกประเภท แม้ว่าเรือบรรทุกน้ำมันของไทยจะเป็นเรือชายฝั่ง หรือ เดินทางขนส่งน้ำมันจากประเทศสิงคโปร์ แต่ยังมีเรือสินค้าของไทยที่เดินทางขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และจะต้องเดินทางผ่านทะเลหลวง ซึ่งมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุขึ้นในทะเลหลวง การเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญา ทำให้รัฐภาคีชายฝั่งที่จะดำเนินการต่อเรือไทย จะต้องทำตามขั้นตอนของอนุสัญญาฉบับนี้ ซึ่งจะเป็นการให้ความคุ้มครองแก่เรือไทย จากการใช้สิทธิดำเนินการใด ๆ โดยไม่มีหลักเกณฑ์ใด ๆ จากรัฐภาคีชายฝั่ง

๓. วิเคราะห์ผลดีและผลเสียของการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่ง เนื่องจากความเสียหายจากภาวะมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969 พิธีสาร ค.ศ. 1976 และอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยการตั้งกองทุนระหว่างประเทศ สำหรับการชดใช้ความเสียหายจากภาวะมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1971 และพิธีสาร ค.ศ. 1976

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่ง เนื่องจากความเสียหายจากภาวะมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969 หรือ CLC และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการตั้งกองทุนระหว่างประเทศสำหรับการชดใช้ความเสียหายจากภาวะมลพิษน้ำมัน หรือ The IOPC Fund เป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศที่มีจุดมุ่งหมายให้ผู้เสียหายได้รับค่าเสียหายอย่างรวดเร็ว และพอเพียง และในขณะเดียวกัน ก็ไม่สร้างปัญหาให้กับเจ้าของเรือไทยที่จะต้องรับผิดชอบจนกระทั่งประสบปัญหาทางการเงิน ซึ่งอนุสัญญา CLC และ IOPC Fund มีความสัมพันธ์กัน คือ การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา The IOPC Fund ได้ต่อเมื่อได้เข้าเป็นภาคีของ CLC แล้ว ดังนั้น The IOPC Fund จึงเป็นส่วนเสริมการชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันตาม The IOPC Fund

ไม่พอที่จะให้แต่ละประเทศ จึงทำให้เขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยถูกปิดล้อมจากเขตเศรษฐกิจจำเพาะจากประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้ประเทศไทยไม่มีน้ำมันที่ติดต่อกับทะเลหลวง ดังนั้นประเทศไทยแทบจะไม่มีโอกาสเข้าไปใช้สิทธิดำเนินการในทะเลหลวงได้

ในการดำเนินคดีของอนุสัญญาฉบับนี้ ไม่ได้ก่อให้เกิดพันธกรณีใด ๆ แก่ประเทศไทย เนื่องจากเป็นการให้สิทธิแก่ประเทศ โดยไม่ได้กำหนดภาระหน้าที่ในการเข้าเป็นภาคี ดังนั้น เมื่อพิจารณาถึงผลดี และผลเสีย ตลอดจนพันธกรณีของอนุสัญญาฉบับนี้แล้ว ผู้เขียนเห็นว่าการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาฉบับนี้แล้ว เนื่องจากจะมีประโยชน์ต่อประเทศไทยในแง่ของการให้ความคุ้มครองแก่เรือไทยที่เดินทางขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งอาจจะมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุขึ้นในทะเลหลวง ซึ่งตามคำนิยามของอนุสัญญา คำว่า "เรือ" หมายถึง เรือเดินทะเลทุกประเภท แม้ว่าเรือบรรทุกน้ำมันของไทยจะเป็นเรือชายฝั่ง หรือ เดินทางขนส่งน้ำมันจากประเทศสิงคโปร์ แต่ยังมีเรือสินค้าของไทยที่เดินทางขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และจะต้องเดินทางผ่านทะเลหลวง ซึ่งมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุขึ้นในทะเลหลวง การเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญา ทำให้รัฐภาคีชายฝั่งที่จะดำเนินการต่อเรือไทย จะต้องทำตามขั้นตอนของอนุสัญญาฉบับนี้ ซึ่งจะเป็นการให้ความคุ้มครองแก่เรือไทย จากการใช้สิทธิดำเนินการใด ๆ โดยไม่มีหลักเกณฑ์ใด ๆ จากรัฐภาคีชายฝั่ง

๓. วิเคราะห์ผลดีและผลเสียของการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่ง เนื่องจากความเสียหายจากภาวะมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969 พิธีสาร ค.ศ. 1976 และอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยการตั้งกองทุนระหว่างประเทศ สำหรับการชดใช้ความเสียหายจากภาวะมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1971 และพิธีสาร ค.ศ. 1976

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่ง เนื่องจากความเสียหายจากภาวะมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969 หรือ CLC และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการตั้งกองทุนระหว่างประเทศสำหรับการชดใช้ความเสียหายจากภาวะมลพิษน้ำมัน หรือ The IOPC Fund เป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศที่มีจุดมุ่งหมายให้ผู้เสียหายได้รับค่าเสียหายอย่างรวดเร็ว และพอเพียง และในขณะเดียวกัน ก็ไม่สร้างปัญหาให้กับเจ้าของเรือไทยที่จะต้องรับผิดชอบจนกระทั่งประสบปัญหาทางการเงิน ซึ่งอนุสัญญา CLC และ IOPC Fund มีความสัมพันธ์กัน คือ การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา The IOPC Fund ได้ต่อเมื่อได้เข้าเป็นภาคีของ CLC แล้ว ดังนั้น The IOPC Fund จึงเป็นส่วนเสริมการชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันตาม The IOPC Fund

การที่ประเทศไทย มีเรือบรรทุกน้ำมันต่างประเทศเดินทางเข้าออกเป็นจำนวน ไม่น้อย ซึ่งอาจจะมีการปล่อยทิ้งน้ำมัน หรือ มีการรั่วไหลของน้ำมันจากเรือ สร้างความสกปรก เสียหายให้แก่่าน้ำของประเทศไทย และชายฝั่งทะเล ดังนั้น จึงควรที่จะนำอนุสัญญา CLC และ The IOPC Fund มาพิจารณา เพื่อเป็นแนวทางในการที่จะชดเชยค่าเสียหายแก้ไขเยียวยา ให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายอย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากอนุสัญญาระหว่างประเทศทั้ง 2 ฉบับ มีจุดมุ่งหมายเพื่อการชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากมลพิษน้ำมันโดยตรง ถึงแม้ว่าการฟ้องร้องเรียก ค่าเสียหายจะเป็นการร้องในทางแพ่งก็ตาม แต่การที่จะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศ ใดก็ตาม ผลประโยชน์ของประเทศ เป็นสิ่งที่จะต้องนำมาคำนึงถึงเป็นสำคัญ ประเทศไทยยังไม่ได้ เข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศทั้ง 2 ฉบับนี้ ซึ่งถ้าหากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของ อนุสัญญาเหล่านี้แล้ว อาจจะทำให้เกิดพันธกรณี ตลอดจนผลดีและผลเสียแก่ประเทศไทย

พันธกรณีที่ประเทศไทยจะต้องปฏิบัติ กรณีที่เข้าเป็นภาคีอนุสัญญา CLC และ The IOPC Fund มีดังนี้ คือ

1. จะต้องมีการบัญญัติกฎหมายอนุวัติการให้เป็นไปตามอนุสัญญาดังกล่าว
2. จะต้องมีการวางหลักเกณฑ์บังคับให้เรือบรรทุกน้ำมันของไทย ที่มีน้ำหนัก บรรทุกเกินกว่า 2,000 ตัน จะต้องประกัน หรือ มีหลักประกันทางการเงินอื่น ๆ เพื่อประกัน ความรับผิดชอบบุคคลภายนอก สำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากมลพิษน้ำมัน และได้รับหนังสือ รับรอง ดังนั้นจึงต้องออกหนังสือรับรองการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินให้กับเรือ บรรทุกน้ำมันไทย เพื่อใช้แสดงในการเดินทางเข้าไปยังประเทศภาคีอื่น มิฉะนั้น เรือดังกล่าว จะไม่ได้รับอนุญาตให้เดินทางทำการค้าได้
3. จะต้องจัดให้ศาลไทย มีเขตอำนาจศาลที่จะพิจารณาตัดสินการฟ้องร้อง เรียกค่าเสียหายที่เกิดจากมลพิษน้ำมัน ไม่ว่าจะเป็นการฟ้องร้องจากเรียกค่าเสียหายจาก เจ้าของเรือต่างประเทศ หรือ จาก The IOPC Fund หรือเป็นกรณีที่เจ้าของเรือเรียกชดเชย ค่าทดแทนจาก The IOPC Fund
4. จะต้องมีการวางกฎระเบียบ ข้อบังคับ การเดินทางเข้าออกน่านน้ำไทย ณ ท่าจอดเรือใด ๆ กำหนดให้เรือบรรทุกน้ำมันต่างประเทศที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่า 2,000 ตัน จะต้องมิหนังสือรับรองการประกันภัยที่แสดงว่า เรือลำดังกล่าว ได้มีการประกันความรับผิดชอบ เจ้าของเรือแล้ว ตามข้อกำหนดของอนุสัญญา CLC

5. ในการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญา The IOPC Fund จะต้องมีการจัดให้ ผู้นำเข้าน้ำมันในประเทศไทย จ่ายเงินสะสมเข้ากองทุน IOPC Fund เมื่อมีการนำเข้าน้ำมันในประเทศไทยในจำนวนที่เกินกว่า 150,000 ตัน

6. จะต้องมีการจัดทำบัญชีรายชื่อผู้นำเข้าน้ำมันในประเทศ ซึ่งจะต้องมีหน้าที่ในการจ่ายเงินสะสมเข้ากองทุน และข้อมูลปริมาณน้ำมันที่รับเอาไว้โดยผู้นำเข้าน้ำมันดังกล่าว ตลอดจนจะต้องรายงานชื่อและที่อยู่ของผู้นำเข้าดังกล่าว พร้อมข้อมูลปริมาณนำเข้าน้ำมันในระหว่างรอบปีปฏิทิน ให้กับผู้อำนวยการของกองทุน ตามระยะและวิธีการที่กองทุนกำหนด

เมื่อพิจารณาถึงพันธกรณีในประเทศไทยจะต้องดำเนินการแล้ว อาจจะทำให้เกิดผลดีและผลเสียแก่ประเทศไทย ซึ่งอาจจะแยกพิจารณาได้ดังนี้ คือ

ผลดีทางการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญา CLC และ The IOPC Fund มีดังนี้ คือ

1. การนำเรือบรรทุกน้ำมันจะต้องมีการทำประกันภัย หรือ มีหลักประกันทางการเงินอื่น จะเป็นหลักประกันว่า ถ้าหากมีการรั่วไหลของน้ำมันเกิดขึ้นในประเทศไทยแล้ว ผู้ที่ได้รับความเสียหายในประเทศไทย จะได้รับการชดเชยค่าเสียหายอย่างแน่นอน ถึงแม้ว่าจะเรียกร้องจากเจ้าของเรือไม่ได้ด้วยเหตุใด ๆ ก็ยังคงสามารถเรียกร้องจากผู้รับประกันได้อย่างแน่นอน ตาม CLC และในกรณีที่ความเสียหายที่เกิดขึ้นมีมากกว่าความเสียหายตาม CLC ผู้เสียหายยังสามารถที่จะเรียกร้องค่าชดเชยส่วนที่ยังขาดอยู่จาก The IOPC Fund ซึ่งตามอนุสัญญา The IOPC Fund แม้จะมีกรณีที่เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบ แต่ The IOPC Fund ก็ยังคงมีความรับผิดชอบอยู่

2. ในการที่จะดำเนินการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายจากเจ้าของเรือ ผู้รับประกันของเจ้าของเรือ หรือ The IOPC Fund สามารถที่จะกระทำได้ในศาลแห่งของไทยโดยตรง เนื่องจากบทบัญญัติของ CLC กำหนดให้ศาลของรัฐภาคีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นเป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดี ดังนั้น จึงเป็นผลดีที่ผู้เสียหายในประเทศไทยไม่ต้องเสียเงินค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปฟ้องยังศาลในต่างประเทศ

ในการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากภาวะมลพิษน้ำมันนั้น ประเทศไทย
 ยังไม่มีหลักเกณฑ์โดยตรง แต่ในส่วนของการเรียกค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการขจัดคราบน้ำมันนั้น
 มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องอยู่ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ซึ่งบัญญัติว่า

กรณีที่เกิดความเสียหายจากการรั่วไหลของน้ำมันในประเทศไทย กฎหมาย
 ไทยที่เกี่ยวข้องกับการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหาย และค่าใช้จ่ายในการขจัดคราบน้ำมันโดยตรง
 ยังไม่มีเช่นกัน แต่ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ได้มีบทบัญญัติที่
 เกี่ยวข้องกับการออกค่าใช้จ่ายในการขจัดหรือป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ซึ่งย่อมจะรวมถึงมลพิษ
 น้ำมันด้วย คือ

มาตรา 121 "เมื่อมีเรือไทย เรือต่างประเทศ หรือสิ่งอื่นใดจมลง
 หรืออยู่ในสภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่การเดินเรือในน่านน้ำไทย ให้เจ้าของเรือหรือตัวแทน
 เจ้าของเรือ หรือสิ่งอื่นใดนั้นจัดทำเครื่องหมายแสดงอันตรายโดยพลัน ด้วยเครื่องหมายตามที่
 เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีความเห็นสมควร สำหรับเป็นที่สังเกตในการเดินเรือทั้งเวลากลางวัน
 และเวลากลางคืน จนกว่าเจ้าของหรือตัวแทนเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นจะได้กู้ รื้อ ขน ทำลายหรือ
 กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่เรือหรือสิ่งอื่นใดซึ่งได้จมลง หรืออยู่ในสภาพที่อาจเป็นอันตราย
 แก่การเดินเรือออกจากที่นั้นเรียบร้อยแล้ว ซึ่งต้องกระทำให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่เจ้าท่า
 กำหนด

.....

ถ้าเรือไทย เรือต่างประเทศหรือสิ่งอื่นใดตามวรรคหนึ่ง มีสิ่งที่ยกหรือ
 อาจก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม ให้เจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือ หรือสิ่งอื่นใดนั้นขจัด
 หรือป้องกันมลพิษให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนด หากไม่แล้วเสร็จภายในระยะเวลา
 ดังกล่าว ให้เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจหน้าที่กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด เพื่อขจัดหรือ
 ป้องกันมลพิษนั้นได้ โดยเรียกค่าใช้จ่ายจากเจ้าของเรือ ตัวแทนเจ้าของเรือ หรือสิ่งอื่นใดนั้น

แต่ในส่วนของการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหาย ซึ่งเป็นเรื่องของทางแพ่งนั้น
 จะต้องพิจารณาตามหลักกฎหมายทั่วไป ซึ่งได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องละเมิด
 ซึ่งตามหลักละเมิด ตามมาตรา 420 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้เสียหายจะต้อง
 พิสูจน์ให้เห็นถึงการจงใจหรือประมาทเลินเล่อของเจ้าของเรือ ในขณะที่ความรับผิดชอบตามกฎหมาย

CLC เป็นความรับผิดชอบเด็ดขาด ดังนั้นผู้เสียหายจึงไม่มีภาระของการพิสูจน์ให้เห็นถึงความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ ในการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายที่เกิดจากความรับผิด ละเมิดตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 4 (3) ผู้เสียหายซึ่งมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทย จะฟ้องร้องเจ้าของเรือบรรทุกน้ำมันต่างประเทศที่ไม่มีภูมิลำเนาในประเทศไทยได้ ต่อเมื่อเจ้าของเรือดังกล่าวเดินทางเข้ามาในประเทศไทย และศาลจะดำเนินคดีต่อไปได้ต่อเมื่อได้ส่งหมายเรียกให้แก่เจ้าของเรือในประเทศไทยแล้ว ดังนั้นถ้าหากเจ้าของเรือมีภูมิลำเนาในต่างประเทศและไม่ได้เข้ามาในประเทศไทยเลย ผู้เสียหายจะไม่อาจฟ้องร้องคดีในศาลไทยได้เลย จะต้องเดินทางไปดำเนินการยังศาลในต่างประเทศที่เจ้าของเรือมีภูมิลำเนา ซึ่งจะมีผลที่ยุ่งยากแก่ผู้เสียหาย

การเข้าเป็นภาคี CLC จึงทำให้ศาลไทยมีเขตอำนาจศาล ที่จะพิจารณาตัดสินความเสียหายที่เกิดขึ้นจากมลพิษน้ำมัน อีกทั้งผลของคำพิพากษาของศาลไทยจะมีผลบังคับในทุกรัฐภาคี จึงนำเอาคำพิพากษาของศาลไทยไปบังคับคดีในศาลต่างประเทศได้โดยไม่ต้องพิจารณาคดีใหม่ เป็นการลดความยุ่งยากแก่ผู้เสียหาย

3. กรณีที่มีการรั่วไหล เกิดขึ้นจากเรือบรรทุกน้ำมันในน่านน้ำต่างประเทศ เจ้าของเรือบรรทุกน้ำมันไทยสามารถที่จะจำกัดความรับผิดได้ตามจำนวนที่กำหนดเอาไว้ใน CLC ซึ่งจะเป็นผลดีแก่เจ้าของเรือที่สามารถจะคาดการณ์ล่วงหน้า ซึ่งค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นจากความรับผิดชอบต่อมลพิษน้ำมันที่เกิดขึ้น และเจ้าของเรือบรรทุกน้ำมันไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบเต็มตามความเสียหายที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ การเข้าเป็นภาคีของ The IOPC Fund เจ้าของเรือบรรทุกน้ำมันสามารถที่จะเรียกร้องค่าทดแทนจาก The IOPC Fund ได้บางส่วน สำหรับค่าเสียหายที่ตนได้ชำระไปแล้ว ซึ่งจะเป็นการแบ่งเบาภาระของเจ้าของเรือบรรทุกน้ำมันลง

4. การเข้าเป็นภาคีของ The IOPC Fund ทำให้ประเทศไทยสามารถที่จะขอความช่วยเหลือจาก The IOPC Fund ให้จัดหาบุคคล วัตถุ และการบริการเพื่อช่วยดำเนินการในการป้องกันการเกิดมลพิษน้ำมันจากการรั่วไหลของน้ำมันจากเรือบรรทุกน้ำมัน หรือ โยกย้ายลดความเสียหายที่เกิดขึ้นจากมลพิษได้ ซึ่ง The IOPC Fund ที่อยู่ภายใต้การดูแลขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) จะมีผู้เชี่ยวชาญทางด้านมลพิษน้ำมัน ซึ่งจะทำให้สามารถป้องกันและลดความเสียหายที่เกิดขึ้นจากมลพิษน้ำมันได้

แต่ในขณะเดียวกัน การเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญา CLC และ The IOPC Fund จะทำให้เกิดผลเสียแก่ประเทศไทย ดังนี้คือ

1. กรณีที่เรือบรรทุกน้ำมันสร้างความเสียหายมากกว่าข้อกำหนดความรับผิดตาม CLC และเกินกว่าจำนวนเงินค่าทดแทนความเสียหายจาก The IOPC Fund จะทำให้ผู้เสียหายได้รับการชดเชยความเสียหายไม่เต็มตามจำนวนที่ควรจะได้รับ

2. การเข้าเป็นภาคีของ The IOPC Fund จะเป็นการเพิ่มภาระให้แก่ผู้นำเข้าน้ำมันในประเทศไทยที่นำเข้าน้ำมันจำนวนตั้งแต่ 150,000 ตันขึ้นไป ที่จะต้องจ่ายเงินสะสมกองทุน ทั้งการสะสมทุนครั้งแรกและการสะสมทุนรายปี ซึ่งจะกลายเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัท ที่อาจถูกผลกระทบมาให้กับผู้บริโภคน้ำมัน อาจก่อให้เกิดการกระทบกระเทือนทางเศรษฐกิจแก่ประเทศไทย เพราะการเข้าเป็นภาคีของ The IOPC Fund รัฐจะต้องดำเนินการให้ผู้นำเข้าน้ำมันในประเทศจะต้องจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุน จากสถิติปี พ.ศ. 2532 ประเทศไทยมีการนำเข้าน้ำมันดิบประมาณ 9,936,342 ตัน น้ำมันเบนซิน 400,934 ตัน น้ำมันดีเซล 3,303,399 ตัน น้ำมันเตา 235,324 ตัน และน้ำมันหล่อลื่น 253,898 ตัน⁵ ซึ่งจะเห็นได้ว่าเป็นปริมาณการนำเข้าจำนวนมาก สัดส่วนของการสะสมเงินเข้ากองทุน จะ เป็นไปตามปริมาณการนำเข้าน้ำมันของผู้นำเข้าใน ซึ่งย่อมจะเป็นเรื่องธรรมดาในเชิงธุรกิจ ที่บริษัทน้ำมันเอกชนจะไม่ยอมรับภาระค่าใช้จ่ายเหล่านี้เอาไว้ที่ตนเอง และผลกระทบเหล่านี้ไปให้กับผู้บริโภคน้ำมัน โดยการขึ้นราคาน้ำมัน ซึ่งย่อมส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศอย่างต่อเนื่อง เป็นลูกโซ่ เนื่องจากน้ำมันเป็นปัจจัยสำคัญในการผลิต และเป็นสิ่งที่จะต้องใช้ในการดำเนินชีวิตประจำวัน

เมื่อพิจารณาข้อเท็จจริงของการขนส่งน้ำมันโดยเรือบรรทุกน้ำมันของไทย จะเป็นเรือที่แล่นตามชายฝั่งและเดินทางไปบรรทุกน้ำมันสำเร็จรูปจากประเทศสิงคโปร์ โดยการที่จะเข้าออกเมืองท่าของสิงคโปร์ได้จะต้องมีการทำ Certificate of Insurance ซึ่ง

⁵ มาจากสถิติสินค้าประเภทน้ำมัน เชื้อเพลิงนำเข้านเฉพาะท่ากรุงเทพ - ศรีราชา ระหว่างปี พ.ศ. 2528-2532พ

มีอายุ 1 ปี ซึ่งมาจากการนำเอา Blue Card ที่ได้รับจากการร้องขอจาก P & I Club⁶ ที่ตนทำประกันภัยอยู่ด้วยมาร้องขอ โดยจ่ายค่าธรรมเนียมให้กับรัฐบาลสิงคโปร์ เพื่อเป็นหลักประกันว่า เมื่อมีการรั่วไหลของน้ำมันในน่านน้ำของสิงคโปร์ จะมีผู้ที่รับผิดชอบต่อความเสียหาย และค่าใช้จ่ายในการทำความสะอาด การเข้าเป็นภาคีของ CLC จึงมิได้ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศไทยมากนัก โดยเฉพาะเรือบรรทุกน้ำมันของไทย ซึ่งบรรทุกน้ำมันสำเร็จรูป ซึ่งเมื่อเกิดการรั่วไหล น้ำมันประเภทนี้จะระเหยไปได้ง่าย ไม่สร้างปัญหามลพิษมากเท่ากับน้ำมันที่สลายตัวยาก เช่น น้ำมันดิบ น้ำมันเตา เป็นต้น และน้ำมันสำเร็จรูป ไม่ได้อยู่ในความหมายของคำว่า "น้ำมัน" ตามคำนิยามศัพท์ของ CLC ดังนั้น เจ้าของเรือบรรทุกน้ำมันไทยจึงไม่ได้รับความคุ้มครองที่จะจำกัดความรับผิดของตนตาม CLC แต่ขณะที่เรือบรรทุกน้ำมันที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยจะเป็นเรือบรรทุกน้ำมันดิบมาส่งตามโรงกลั่นน้ำมันของบริษัทต่าง ๆ ถ้าเกิดการรั่วไหลของน้ำมันดิบเหล่านี้ ย่อมสร้างความเสียหายเป็นจำนวนมาก การเข้าเป็นภาคีของ CLC จะทำให้เจ้าของเรือบรรทุกน้ำมันที่เป็นภาคีของ CLC สามารถจำกัดความรับผิดของตนได้ ซึ่งจะส่งผลเสียต่อผู้เสียหายในประเทศไทย การเข้าเป็นภาคีของ The IOPC Fund เพื่อที่จะส่วนเสริมในการชดเชยความเสียหาย จะทำให้เพิ่มภาระของผู้นำเข้าน้ำมัน และมีผลกระทบกระเทือนต่อเศรษฐกิจโดยรวม เนื่องจากการสะสมเงินเข้ากองทุน The IOPC Fund จะคำนวณตามจำนวนการนำเข้าน้ำมันในแต่ละปี ซึ่งประเทศไทยมีการนำเข้าน้ำมันเป็นจำนวนมาก การสะสมทุนย่อมจะเป็นเงินจำนวนมาก

เมื่อ เมื่อพิจารณาถึงผลประโยชน์ของประเทศไทยแล้ว การเข้าเป็นภาคีของ CLC และ The IOPC Fund มิได้สร้างประโยชน์ให้แก่ประเทศไทยเท่าที่ควร เนื่องจากเป็นการสร้างให้ทั้งเจ้าของเรือและผู้นำเข้าน้ำมันในประเทศไทย ประเทศไทยจึงไม่ควรเข้าเป็นภาคีของ CLC และ The IOPC Fund

⁶P & I Insurance (Protection and Indemnity Insurance) คือการประกันภัยชนิดหนึ่ง ซึ่งประกันภัยนี้จะคุ้มครองความเสี่ยงภัยที่เกิดขึ้นแก่บุคคลที่สาม หรือความรับผิดประเภทอื่น ๆ ที่นอกเหนือจาก ตัวเรือ และอุปกรณ์เครื่องมือประจำเรือ โดยเจ้าของเรือ (Shipowner) หรือผู้เช่าเรือ (Charter) เป็นผู้ทำประกันต่อ P & I Club แห่งหนึ่งแห่งใด ซึ่งเป็นสมาคมที่รวมตัวกันโดยเจ้าของเรือ ซึ่งเป็นสมาคมที่ไม่ได้หวังผลประโยชน์ทางด้านกำไร

แต่ในขณะเดียวกัน ควรจะมีบทบาทในการที่จะทำให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายได้รับความคุ้มครองที่จะได้รับการชดเชยความเสียหายอย่างรวดเร็ว และพอเพียง สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี จึงได้จัดร่างพระราชบัญญัติกักเรือ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้ที่อยู่ในประเทศไทย ซึ่งมีลูกหนี้เป็นเจ้าของเรือต่างประเทศ หรือผู้ดำเนินงาน เช่น ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการกระทำละเมิดของเรือต่างชาติ เจ้าของสินค้าที่ส่งมายังประเทศไทยโดยเรือต่างประเทศ เป็นต้น โดยก่อนฟ้องคดีต่อศาล ผู้ได้รับความเสียหายหรือเจ้าหนี้สามารถที่จะขอให้กักเรือไว้เป็นประกันการชำระหนี้ ซึ่งตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งในปัจจุบัน เจ้าหนี้ไม่อาจทำได้ เมื่อศาลได้กักเรือไว้ตามคำขอแล้ว ศาลดังกล่าวจะมีอำนาจพิจารณาพิพากษาได้แม้ว่า จำเลยหรือเจ้าของเรือ จะไม่ได้มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักร และมูลคดีจะไม่ได้เกิดในราชอาณาจักรก็ตาม โดยศาลสามารถจะดำเนินการพิจารณาไปได้แม้จะไม่อาจส่งคำคู่ความและเอกสารให้แก่จำเลยได้ ซึ่งการกักเรือตามร่างพระราชบัญญัติ กักเรือ นี้ อาจจะกักเรือลำใดลำหนึ่งของเจ้าของหรือลูกหนี้ได้ โดยไม่จำเป็นต้องเป็นเรือที่เกี่ยวข้องหนี้ที่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องของผู้เสียหายหรือเจ้าหนี้ ในกรณีที่เจ้าของเรือต้องการให้มีการปล่อยเรือได้ โดยการวางหลักประกัน ตามจำนวนที่ศาลเป็นผู้กำหนด ในกรณีที่ศาลพิพากษาให้ชนะคดีแล้ว ก็สามารถจะบังคับคดีได้โดยการนำเรือที่กักไว้ออกขายทอดตลาดหรือริบหลักประกันของลูกหนี้ได้เลย

ดังนั้น ถ้าหากร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มีผลใช้บังคับ จะเป็นการทำให้ผู้เสียหายมีหลักประกันการชำระค่าเสียหาย ถ้าหากมีความเสียหายจากภาวะมลพิษน้ำมันของการรั่วไหลจากเรือผู้เสียหายสามารถจะอาศัยสิทธิอำนาจตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ เรียกร้องความเสียหายจากเจ้าของเรือได้ และเป็นหลักประกันว่า จะได้รับการชดเชยอย่างแน่นอน