



บทที่ 3

วิเคราะห์โครงสร้างอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการควบคุม
ป้องกัน และแก้ไขมลพิษเนื่องจากน้ำมัน

อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการควบคุม ป้องกัน และแก้ไขมลพิษทางทะเล เนื่องจากน้ำมัน จะแยกออกเป็น 2 ส่วน คือ หลักเกณฑ์ทั่วไปตามอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ภาค 12 ที่วางหลักการโดยทั่วไปเกี่ยวกับการควบคุมมลพิษทางทะเลทั้งหมด ซึ่งรวมถึง การควบคุมภาวะมลพิษจากเรือ ซึ่งเป็นที่มาอันสำคัญของภาวะมลพิษน้ำมัน โดยเฉพาะเรือบรรทุก น้ำมัน ส่วนของการควบคุมมลพิษจากเรือนั้น อนุสัญญากฎหมายทะเลได้บัญญัติอย่างละเอียดถึงสิทธิ และหน้าที่ของรัฐภาคีที่เกี่ยวข้อง และหลักเกณฑ์เฉพาะตามอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง กับปัญหาภาวะมลพิษจากน้ำมันโดยตรง ดังนั้นการศึกษาในบทนี้ จึงแยกวิเคราะห์โครงสร้างของ อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เหล่านี้ ออกเป็น

1. หลักเกณฑ์ทั่วไปตามอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ภาค 12 ในการควบคุม ป้องกัน และแก้ไขภาวะมลพิษทางทะเล เนื่องจากน้ำมัน

บทบัญญัติในภาค 12 ของอนุสัญญากฎหมาย ค.ศ. 1982 แสดงให้เห็นถึงความ พยายามที่วางโครงสร้างทั่วไปทางกฎหมาย ที่กำหนดหน้าที่ความผูกพันความรับผิดชอบ และอำนาจของรัฐ ในเรื่องทั้งหมดที่เกี่ยวกับการป้องกันสภาวะแวดล้อมทางทะเลในระดับนานาชาติ โดยอนุสัญญา กฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ภาค 12 จัดทำขึ้น การรวบรวมและการพัฒนากฎหมายจารีตประเพณี ที่มีอยู่แล้ว อนุสัญญาระหว่างประเทศ และอนุสัญญาระดับภูมิภาคที่เกี่ยวข้องกับมลพิษทางทะเล โดยมิ ความทั่วไปในการปรับใช้กับสภาวะแวดล้อมทางทะเล และเป็นการรวบรวมลักษณะและแหล่งที่มา ของภาวะมลพิษทางทะเล บทบัญญัติเหล่านี้ไม่เพียงแต่เป็นการวางหน้าที่เบื้องต้นของรัฐเกี่ยวกับ ภาวะมลพิษทางทะเลเท่านั้น แต่ยังวางพื้นฐานสำหรับโครงสร้างของอำนาจและหน้าที่ของรัฐที่กว้าง และสลับซับซ้อนมากยิ่งขึ้นในการควบคุมภาวะมลพิษทางทะเล การยอมรับและการบังคับใช้กฎหมาย และข้อบังคับต่าง ๆ ความร่วมมือและการให้ความช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ทั้งในระดับนานาชาติ และระดับภูมิภาค และความรับผิดชอบของรัฐ บทบัญญัติในอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ภาค 12

เปลี่ยนแปลงหลักการจาก เดิมที่ให้ เป็นอำนาจของรัฐในอันที่จะตัดสินด้วยตนเองอย่าง เป็นอิสระว่าจะควบคุมหรือวางข้อกำหนดเพื่อควบคุมภาวะมลพิษหรือไม่ หรือจะควบคุมอย่างไร ให้เป็นหน้าที่ผูกพันที่จะต้องทำตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา นอกจากอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 จะเป็นการวางหลัก เกณฑ์ที่รัฐจะต้องปฏิบัติตามแล้ว ยังเป็นการจำกัดอิสระของรัฐในอันที่จะไม่ก่อให้เกิดภาวะมลพิษทางทะเล¹

ในการพิจารณาการควบคุม การป้องกัน และการแก้ไขภาวะมลพิษทางทะเล เนื่องจากน้ำมัน จึงต้องนำเอาหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 มาศึกษาวิเคราะห์ด้วย เนื่องจากลักษณะความเป็นทั่วไปที่ครอบคลุมมลพิษทางทะเลจากแหล่งต่าง ๆ ซึ่งย่อมจะรวมถึงมลพิษน้ำมันด้วย

การพิจารณาถึงหลักเกณฑ์การควบคุมป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลตามอนุสัญญากฎหมายทะเล ที่เกี่ยวข้องกับปัญหาภาวะมลพิษน้ำมัน คือ บทบัญญัติในส่วนของ การควบคุมและป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากเรือ เนื่องจากเรือ เป็นแหล่งที่มาของการเกิดภาวะมลพิษน้ำมันที่สำคัญ ซึ่งจากบทบัญญัติที่ต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการควบคุม การป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากเรือ จะเห็นได้ว่า มีรัฐฝ่ายต่าง ๆ เกี่ยวข้องอยู่ 3 ฝ่ายด้วยกัน คือ

1. รัฐที่เรือชกธง (The Flag State)
2. รัฐชายฝั่ง (The Coastal State)
3. รัฐท่าจอดเรือ (The Port State)

แต่ละฝ่ายต่างก็มีอำนาจและหน้าที่ในการควบคุมภาวะมลพิษทางทะเลจากเรือ ดังนั้นในการศึกษาจะแบ่งแยกพิจารณาออกเป็น 2 ประเด็น คือ การแบ่งแยกอำนาจในการควบคุมป้องกัน และการใช้อำนาจในการควบคุมป้องกัน

1.1 การแบ่งแยกอำนาจในการควบคุมป้องกัน

ก่อนที่จะได้ศึกษาในรายละเอียดต่อไปถึงอำนาจของรัฐต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง จะเห็นได้ได้ว่า บทบัญญัติในมาตราต่าง ๆ หลายมาตราได้กล่าวถึง "องค์การระหว่างประเทศที่มี

¹โปรดดู UN Convention on the Law of the Sea, Article 194.

ความสามารถ" (The Competent International Organization) ซึ่งเมื่อพิจารณาจากภาคผนวกที่ 8 ของอนุสัญญากฎหมายทะเล มาตรา 2 (2) ซึ่งกล่าวถึง ผู้เชี่ยวชาญในแต่ละสาขาแล้วจะเห็นว่า เรื่องของภาวะมลพิษจากเรือ ก็คือ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization หรือ IMO) จึงอาจกล่าวได้ว่าอนุสัญญากฎหมายทะเลยอมรับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ว่าเป็นที่ประชุมที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาข้อกำหนดและหลักเกณฑ์ที่จำเป็นต่อการที่จะทำให้บทบัญญัติของอนุสัญญากฎหมายทะเลมีประสิทธิภาพขึ้นเกี่ยวกับการเดินเรือ และการป้องกัน การลด และการควบคุมภาวะมลพิษทางทะเลจากเรือ² คำว่า "มาตรฐานและข้อบังคับระหว่างประเทศที่ใช้กันอยู่ทั่วไป (Applicable International Rules and Standards) หรือ มาตรฐานและข้อบังคับที่ยอมรับกันโดยทั่วไป (Generally Accepted International Rules and Standards) หรือข้อกำหนดระหว่างประเทศที่ยอมรับกันโดยทั่วไป (Generally Accepted International Regulations) เป็นต้น ซึ่งอาจถึงอยู่ในบทบัญญัติมาตราต่าง ๆ โดยที่อนุสัญญากฎหมายทะเลเองไม่ได้ให้คำจำกัดความไว้อย่างชัดเจน แต่อย่างไรก็ตาม เป็นที่ยอมรับกันว่ามาตรฐานและข้อกำหนดระหว่างประเทศที่จัดทำขึ้นโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปในระดับระหว่างประเทศที่ต้องเกี่ยวข้องกับ เรื่องของความปลอดภัยในการเดินเรือ การป้องกันและควบคุมภาวะมลพิษทางทะเลจากเรือ และจากการทิ้งเท ดังนั้น ข้อกำหนดและมาตรฐานขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) จึงเกี่ยวข้องกับรัฐภาคีอนุสัญญากฎหมายทะเลและองค์การระหว่างประเทศอื่น ๆ ในการตีความหรือการปรับใช้บทบัญญัติของอนุสัญญากฎหมายทะเลในเรื่องนั้น ๆ³ เพราะฉะนั้นอนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับปัญหาภาวะมลพิษทางทะเล ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) จึงต้องนำมาพิจารณาประกอบกับบทบัญญัติของอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ภาค 12 ด้วย

²The Netherlands Institute for the Law of the Sea, International Organization and the Law of the Sea (Dordrecht: Martinus Nijhoff Publisher, 1985) p. 314.

³Ibid., p. 342.

1.1.1 อำนาจของรัฐที่เรือชักธงคือ เรือที่ชักธงหรือจดทะเบียนใน
ประเทศของตนเอง

รัฐที่เรือชักธง คือ รัฐที่ให้สัญชาติแก่เรือ โดยรัฐจะเป็นผู้กำหนดเงื่อนไขในการให้สัญชาติแก่เรือ ซึ่งเรือที่แล่นอยู่ในท้องทะเลจะต้องมีสัญชาติเสมอ โดยสัญชาติเป็นเครื่องกำหนดว่าเรือลำนั้นถูกผูกพันกับกฎหมายของประเทศใด⁴ เรือจะมีสัญชาติของรัฐใดรัฐหนึ่งเพียงรัฐเดียว ซึ่งเรือจะได้สัญชาติมาโดยการจดทะเบียนในรัฐนั้น โดยเงื่อนไขในการจดทะเบียนที่รัฐแต่ละรัฐกำหนดขึ้นจะแตกต่างกันไป บางรัฐจะกำหนดให้เจ้าของเรือต้องเป็นบุคคลสัญชาติของตน หรือถ้าหาก เป็นบริษัทซึ่งเป็นนิติบุคคล จะต้องมิบุคคลสัญชาติของรัฐถือหุ้นอย่างน้อยตาม เปอร์เซ็นต์ที่กำหนดในขณะที่ บางรัฐจะไม่คำนึงถึง เรื่องสัญชาติของบุคคลผู้เป็นเจ้าของเรือเลย ซึ่งรัฐประเภทนี้เรียกว่า "Flag of Convenience State" ซึ่งการเปิดรับจดทะเบียนเรือโดยอิสระนี้ เรือที่จดทะเบียนจะอาศัยเพียงชื่อและสัญชาติของรัฐนั้น เพื่ออ้างถึงสิทธิและเสรีภาพในการเดินเรือในทะเลหลวง และเพื่อความสะดวกในการเดินทางเข้าไปยังประเทศที่มีสิทธิการปกครองแตกต่างกับประเทศเจ้าของเรือ ดังนั้นจึงทำให้เรือและเจ้าของเรือหลีกเลี่ยงเงื่อนไขหลายประการ ที่กฎหมายระหว่างประเทศกำหนดไว้ได้ รวมทั้งบทบัญญัติเกี่ยวกับการควบคุมป้องกันภาวะมลพิษทางทะเล เช่น ในปี ค.ศ. 1978 เรือบรรทุกน้ำมัน Amoco Cadiz ซึ่งจดทะเบียนถือสัญชาติของไลบีเรีย ได้จมลงนอกชายฝั่งบริทานี ของประเทศฝรั่งเศส เป็นเหตุให้น้ำมันกว่า 230,000 ตันไหลทะลักลงทะเล สาเหตุสำคัญในภัยพิบัตินี้เนื่องจากเรือลำดังกล่าวได้จดทะเบียนแบบ flag of convenience โดยไม่ต้องตามเงื่อนไขที่กฎหมายทะเลกำหนดไว้เพื่อป้องกันภาวะมลพิษทางทะเล ในการประชุมร่างกฎหมายทะเลครั้งที่ 3 ที่ประชุมยังไม่อาจกำหนดความหมายของคำว่า "Flag of Convenience" ได้ ดังนั้น ในมาตรา 91 วรรค 1 ของอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ยังคงให้คำนิยามไว้เช่นเดียวกับอนุสัญญาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. ค.ศ. 1958 คือ รัฐสามารถจะกำหนดเงื่อนไขในการให้สัญชาติของตนแก่เรือ หรือการจดทะเบียนเรือในรัฐของตน โดยเรือจะมีสัญชาติโดยอัตโนมัติมีความเกี่ยวโยงอันแท้จริงระหว่างรัฐและเรือ⁵

⁴ สุชาติ สัตตบุศย์ รศ., ดร., กฎหมายทะเล (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัรรมค่าแหง, 2524) หน้า 15.

⁵ นพร โพธิ์รังสิยากร "กฎหมายทะเล (ตอนที่ 6)." จุลพาท 35 (พฤศจิกายน-ธันวาคม 2531), หน้า 90.

ซึ่งการที่รัฐให้สัญชาติแก่เรือนั้น เป็นที่มาอันหนึ่งของความรับผิดชอบของรัฐ (State Responsibility) ในส่วนของความสัมพันธ์กับเรือ⁶ จากความสัมพันธ์นี้ทำให้เรือที่เรือชักธง มีเขตอำนาจศาล (Jurisdiction) เหมือนเรือดังกล่าวรวมไปถึงนายเรือ (Master) เจ้าหน้าที่ (Officer) และลูกเรือ (Crew) ที่อยู่บนเรือลำนั้น ไม่ว่าจะ เป็นบุคคลสัญชาติใดก็ตาม⁷ อนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ซึ่งได้บัญญัติถึงหน้าที่และความรับผิดชอบของรัฐเรือชักธง ต่อเรือไว้อย่างละเอียด รวมทั้งการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเล คือ จะต้องทามาตรการที่ทำให้เจ้าของเรือ ตลอดจนผู้ควบคุมเรือ เจ้าหน้าที่ ตลอดจนลูกเรือปฏิบัติตามข้อบังคับระหว่างประเทศเกี่ยวกับ การป้องกัน การลด การควบคุมภาวะมลพิษทางทะเล⁸ ข้อบังคับและมาตรฐานระหว่างประเทศ เกี่ยวกับการป้องกัน ควบคุม ภาวะมลพิษจากเรือ ซึ่งควรจะนำมาพิจารณา ประกอบการพิจารณาเรื่องอำนาจของรัฐที่เรือชักธง คือ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 แก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ. 1978 ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า "MARPOL 73/78"

จากความสัมพันธ์กับเรือดังกล่าว อนุสัญญากฎหมายทะเลภาค 12 จึงได้บัญญัติถึงอำนาจหน้าที่ในการควบคุมป้องกันภาวะมลพิษของรัฐที่เรือชักธงไว้ดังนี้ คือ

ก. การออกกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับเพื่อการควบคุมเรือ

การที่รัฐที่เรือชักธง มีความผูกพันโดยตรงกับเรือที่ชักธงของรัฐ ทำให้สามารถที่จะควบคุมกิจกรรมหรือการกระทำของเรือได้ ดังนั้น ในการควบคุมป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากเรือ จึงเป็นหน้าที่ของรัฐที่จะต้องบัญญัติกฎหมายภายในของตนขึ้น เพื่อที่จะควบคุมป้องกันมิให้เรือที่ชักธงของตนก่อให้เกิดมลพิษนั้น อนุสัญญากฎหมายทะเลไม่ได้กำหนดเนื้อหาสาระโดย เฉพาะ เจาะจงของกฎหมายและข้อบังคับดังกล่าว แต่ใช้การอ้างอิงโดยอ้อมถึงข้อบังคับ

⁶Nagendra Singh, Maritime flag and International Law (Harayana: Thonson Press (Inia) Limited, 1978) p. 36.

⁷UN Convention on the Law of the Sea, Article 94 para 1 (b)

⁸UN Convention on the Law of the Sea, Article 94 para 4 (c)

และมาตรฐานระหว่างประเทศที่ใช้กันอยู่ทั่วไป⁹ ซึ่งจัดทำขึ้นผ่านทางองค์การระหว่างประเทศที่มีอำนาจ ดังนั้น กฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับของรัฐที่เรือชักธงกำหนด จะเป็นมาตรฐานขั้นต่ำเท่ากับข้อบังคับและมาตรฐานระหว่างประเทศ ซึ่งรัฐที่เรือชักธงอาจจะกำหนดให้สูงกว่ามาตรฐานขั้นต่ำที่กำหนดเอาไว้ได้ และรัฐที่เรือชักธงต้องทำให้แน่ใจว่า เรือที่ชักธงรัฐของตนเองปฏิบัติตามข้อบังคับ และมาตรฐานระหว่างประเทศดังกล่าว และกฎหมายภายในของตนที่บัญญัติขึ้น¹⁰ ซึ่งในที่นี้ก็คือ MARPOL 73/78 ในส่วนของการป้องกัน และควบคุมภาวะมลพิษน้ำมันจะอยู่ในภาคผนวกที่ 1 ซึ่งกำหนดรายละเอียดที่เรือจะต้องปฏิบัติตามโดยที่รัฐที่เรือชักธงจะต้องไม่อนุญาตให้เรือออกเดินทางจนกว่าจะได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดขึ้นโดยสอดคล้องกับข้อบังคับและมาตรฐานระหว่างประเทศ ซึ่งรวมไปถึงข้อกำหนดเกี่ยวกับการออกแบบ การก่อสร้าง เครื่องมือ และระบบการทำงานของเรือ ซึ่งในการที่จะเป็นหลักประกันว่าจะมีการปฏิบัติตามข้อบังคับและมาตรฐานระหว่างประเทศก็คือ การกำหนดให้เรือที่ชักธงหรือจดทะเบียนในรัฐของตน จะต้องมีใบสำคัญรับรอง (Certificate) ซึ่งออกตามข้อบังคับและมาตรฐานระหว่างประเทศเก็บเอาไว้บนเรือ ซึ่งรัฐที่เรือชักธงจะต้องตรวจสอบสภาพของเรือตามระยะเวลา เพื่อเป็นหลักประกันว่าใบสำคัญรับรองสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงทางเรือ ซึ่งใบสำคัญรับรองที่ออกให้นี้จะได้รับการยอมรับ และมีผลบังคับใช้เช่นเดียวกับใบสำคัญรับรองที่ออกโดยรัฐภาคีอื่น ๆ เว้นแต่มีหลักเกณฑ์อย่างแจ่มชัดให้เชื่อได้ว่า สภาพของเรือไม่สอดคล้องกับรายละเอียดที่ระบุไว้ในใบสำคัญรับรอง¹² ซึ่งบทบัญญัติในการที่กำหนดให้มีออกใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับสภาพของเรือ และการตรวจสอบสภาพเรือ ตลอดจนผลของใบสำคัญรับรอง ตามอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 เป็นไปในทำนองเดียวกับข้อกำหนดของ MARPOL 73/78¹³

โดยสรุป คือ รัฐที่เรือชักธงสามารถจะป้องกันและควบคุมภาวะมลพิษน้ำมันจากเรือได้ โดยการบัญญัติกฎหมายระเบียบ ข้อบังคับ กำหนดรายละเอียดที่เรือจะต้องปฏิบัติ รวมทั้งโครงสร้าง การติดตั้งเครื่องมือ อุปกรณ์ที่จำเป็นต้องใช้เพื่อป้องกันควบคุมภาวะมลพิษ

⁹UN Convention on the Law of the Sea, Article 211 para 2.

¹⁰UN Convention of the Law of the Sea, Article 217 para 1.

¹¹UN Convention of the Law of the Sea, Article 217 para 2.

¹²โปรดดู UN Convention of the Law of the Sea, Article 217 para 3.

¹³โปรดดู MARPOL 73/78 Article 5 (1) Regulation.

น้ำมันขึ้นใช้บังคับกับเรือ ซึ่งมาตรฐานในเรื่องนี้คือ ภาคผนวก 1 ของ MARPOL 73/78 ซึ่งเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับเดียวที่มีอยู่ในปัจจุบันที่กำหนดรายละเอียดที่ควรจะต้องปฏิบัติของเรือเกี่ยวกับปัญหาภาวะมลพิษจากเรือ รวมทั้งรัฐที่เรือชักธงจะต้องมีมาตรการบังคับที่มีประสิทธิภาพที่จะบังคับให้เรือต้องปฏิบัติตามไม่ว่าเรือนั้นจะอยู่ที่ใดก็ตาม

ข. การตรวจสอบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับความผิดของเรือชักธง

ในกรณีที่เรือที่ชักธงของรัฐละเมิดหลักเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศที่จัดทำขึ้นผ่านองค์การระหว่างประเทศที่มีความสามารถ รัฐที่เรือชักธงจะต้องตรวจสอบข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นโดยทันที ซึ่งการตรวจสอบหากการละเมิดอาจจะริเริ่ม รัฐที่เรือชักธงหรือจากการร้องเรียนเป็นลายลักษณ์อักษรจากรัฐอื่นถึงการกระทำการละเมิดใด ๆ ของเรือที่ชักธงซึ่งในการตรวจสอบข้อเท็จจริง รัฐที่เรือชักธงอาจจะขอความช่วยเหลือจากรัฐภาคีอื่น เพื่อให้ข้อเท็จจริงกระจ่างขึ้น¹⁴ และในกรณีที่ เป็นความจริง รัฐที่เรือชักธงจะต้องดำเนินคดีกับเรือนั้นไม่ว่าจะเกิดการละเมิด ณ ที่ใด หรือภาวะมลพิษที่เกิดจากการละเมิดนั้นจะเกิดขึ้น ณ ที่ใดก็ตาม¹⁵ ดังนั้น จึงควรเป็นการตรวจสอบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการปล่อยทิ้งน้ำมันซึ่งเป็นการละเมิดต่อมาตรฐานระหว่างประเทศ รัฐที่เรือชักธงจะต้องแจ้งให้รัฐที่ร้องเรียนและองค์การทางทะเลระหว่างประเทศทราบถึงการดำเนินการและผลที่ได้รับ ซึ่งข้อมูลเหล่านี้เป็นที่แพร่หลายต่อรัฐภาคีทั้งหมด

ค. การลงโทษเรือที่ชักธงของรัฐตนเอง

รัฐที่เรือชักธงจะต้องกำหนดบทลงโทษเรือที่กระทำละเมิดตามกฎหมายภายในที่รุนแรงเพียงพอ ที่จะทำให้เรือไม่กล้าที่จะละเมิดข้อบังคับและมาตรฐานระหว่างประเทศ ตลอดจนกฎหมายและบังคับที่รัฐกำหนดนั้น ไม่ว่าจะเกิดการละเมิดที่ใด ๆ ก็ตาม¹⁶

1.1.2 อำนาจรัฐท่าจอดเรือ

รัฐท่าจอดเรือ คือรัฐชายฝั่ง ซึ่งเรือเข้ามาแวะจอดที่ท่าเรือ (Port) หรือจุดพักนอกชายฝั่ง (off-shore terminal) ภายหลังจากการละเมิดข้อกำหนด

¹⁴UN Convention on the Law of the Sea, Article 217 (6)

¹⁵UN Convention on the Law of the Sea, Article 217 para 4.

¹⁶Un Convention on the Law of the Sea, Article 217 para 7.

เกี่ยวกับการควบคุมมลพิษ ซึ่งการละเมิดกฎหมายได้เกิดขึ้น นอกเขตอำนาจศาลของรัฐท่าจอดเรือ¹⁷ รัฐท่าเรือจึงไม่ได้เกี่ยวข้องโดยตรงกับปัญหาภาวะมลพิษ แต่อนุสัญญากฎหมายทะเลกำหนดให้รัฐท่าจอดเรือมีอำนาจที่จะดำเนินการกับเรือที่เข้ามาจอดในท่าเรือหรือจุดพักนอกชายฝั่ง เนื่องจากมีจุดมุ่งหมายต้องการให้เป็นการประนีประนอมระหว่างรัฐที่เรือชักธงและรัฐชายฝั่ง เพื่อให้การควบคุมป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากเรือ มีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งสามารถที่จะแยกพิจารณาถึงอำนาจของรัฐท่าจอดเรือ ได้ดังนี้ คือ

ก. การตรวจสอบเรือต่างประเทศที่เข้ามาจอดที่ท่าเรือ

เมื่อเรือเข้ามาจอด ณ ท่าจอดเรือหรือจุดพักนอกชายฝั่งของรัฐใดรัฐหนึ่ง รัฐท่าจอดเรือมีสิทธิที่จะตรวจสอบเรือลำนั้น เพื่อหาข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการละเมิดหลักเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศที่ใช้กันอยู่ทั่วไปในเรื่องของการปล่อยทิ้งจากเรือ ซึ่งในปัจจุบันคือ MARPOL 73/78 ที่ได้กำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการปล่อยทิ้งน้ำมันไว้ ดังนั้น ถ้าหากรัฐท่าจอดเรือ เชื่อว่า เรือนั้นได้ละเมิดข้อกำหนดเกี่ยวกับปล่อยทิ้งดังกล่าวในทะเลหลวง รัฐท่าจอดเรือมีอำนาจที่จะตรวจสอบเรือนั้นได้¹⁸ โดยการริเริ่มของท่าจอดเรือเอง นอกจากนี้ ถ้าหากมีการปล่อยทิ้งน้ำมันในน่านน้ำภายในทะเลอาณาเขตหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐใด รัฐที่มีการละเมิดเกิดขึ้นอาจร้องขอให้รัฐท่าจอดเรือตรวจสอบเรือนั้นได้ ส่วนรัฐที่เรือชักธงอาจร้องขอให้รัฐท่าจอดเรือตรวจสอบเรือที่ชักธงของตนได้เช่นกัน โดยที่ไม่คำนึงถึงว่าจะมีปล่อยทิ้ง ซึ่งเป็นการละเมิดเกิดขึ้น ณ ที่ใดก็ตาม¹⁹

การตรวจสอบเรือที่รัฐท่าจอดเรือจะต้องทำโดยไม่ชักช้า ทำให้เรือเสียเวลาโดยไม่จำเป็น และต้องปฏิบัติตามขั้นตอนของการตรวจ คือการตรวจจะทำได้เพียงการตรวจใบสำคัญรับรอง (Certificate) บันทึกรายงาน และเอกสารต่าง ๆ ที่จะต้อง

¹⁷ David W. Abecassis, Oil Pollution from Ship: International United Kingdom and United State Law and Practice (London: Stevens & Sons. Ltd., 1985), p. 618.

¹⁸ UN Convention on the Law of the Sea, Article 218 para 1.

¹⁹ UN Convention of the Law of the Sea, Article 218 para 3.

เก็บไว้กับเรือเป็นประจำเท่านั้น การตรวจสอบสภาพของเรือจริง จะกระทำได้อต่อเมื่อตรวจสอบ เอกสารที่มีอยู่แล้ว เห็นว่า สภาพความเป็นจริงของเรือ เครื่องมือต่าง ๆ ไม่เป็นไปตามที่ระบุไว้ในกำหนดไว้ในเอกสารหรือรายละเอียดของ เอกสารนั้นไม่พอเพียงที่จะแสดงให้เห็นว่า มีการกระทำคามผิดหรือไม่ หรือใบสำคัญรับรองและบันทึกต่าง ๆ นั้นไม่สมบูรณ์²⁰

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าอำนาจของรัฐท่าจอดเรือที่จะตรวจ เรือ นั้น เพื่อตรวจสอบหาการกระทำคามผิดเกี่ยวกับการปล่อยทิ้ง ซึ่งขัดต่อหลักเกณฑ์และมาตรฐาน ระหว่างประเทศ ในด้านของมลพิษน้ำมัน คือ หลักเกณฑ์และข้อบังคับตาม MARPOL 73/78 แต่ไม่มีอำนาจตรวจ เครื่องมืออุปกรณ์ที่ติดตั้งของเรือได้โดยตรงและการตรวจนั้นจะต้องปฏิบัติตาม ขั้นตอน โดยการตรวจสอบ เอกสารก่อนที่เรือจะต้องมีไว้เพื่อแสดงความพร้อมทางเรือ หากเอกสาร นั้นไม่ถูกต้อง หรือไม่สมบูรณ์ รัฐท่าจอดเรือจึงจะสามารถตรวจสอบสภาพของตัวเรือได้ ซึ่ง MARPOL 73/78 ก็ได้บัญญัติถึงอำนาจของรัฐท่าจอดเรือที่จะตรวจเรือไว้ทำนองเดียวกัน²¹

ข. การดำเนินคดีและหยุดเรือ

หากรัฐท่าจอดเรือตรวจพบว่า เรือ นั้นกระทำการละเมิด ข้อบังคับเกี่ยวกับการปล่อยทิ้งจริง ก็สามารถจะดำเนินคดีกับเรือลำนั้นได้ สำหรับการกระทำ ความผิดที่เกิดขึ้นในทะเลหลวง ซึ่งเป็นการขยายขอบเขตของการควบคุมป้องกันภาวะมลพิษทาง ทะเลให้กว้างขวางขึ้น โดยการให้อำนาจแก่รัฐท่าจอดเรือ ที่จะดำเนินคดีกับเรือที่กระทำความ ผิดในทะเลหลวง แต่ถ้าการกระทำคามผิดเกิดขึ้นภายในอาณาเขตทางทะเลของรัฐชายฝั่งอื่น ๆ รัฐท่าจอดเรือไม่สามารถดำเนินคดีกับเรือ นั้นได้ เว้นแต่จะได้รับการร้องขอจากรัฐนั้นหรือรัฐที่ ได้รับ ความเสียหาย หรืออาจจะได้รับความเสียหายจากการละเมิดนั้นในน่านน้ำภายในทะเลอาณาเขต หรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ²² เนื่องจากจะเป็นการแทรกแซงต่ออธิปไตยของรัฐอื่น เพราะการ ที่การกระทำคามผิดเกิดขึ้นในท้องทะเลที่อยู่ภายใต้อธิปไตยของรัฐใดหรือความเสียหายเกิดขึ้น

²⁰UN Convention on the Law of the Sea, Article 226.

²¹MARPOL 73/78, Article 5 (2) 2.

²²UN Convention on the Law of the Sea, Article 218.

ต่อทะเลที่อยู่ภายใต้อธิปไตยของรัฐใดก็ตาม ย่อมจะเป็นอำนาจของรัฐดังกล่าวจะดำเนินคดีกับเรือซึ่งกระทำความผิด นอกจากนั้น รัฐที่เรือชักธงสามารถที่จะร้องขอให้รัฐท่าจอดเรือดำเนินคดีกับเรือนั้น ไม่ว่าจะกระทำความผิด ณ ที่ใดก็ตาม เพราะรัฐที่เรือชักธงมีอำนาจดำเนินคดีกับเรือที่กระทำความผิดได้เสมอ ซึ่งอำนาจในการดำเนินคดีของรัฐท่าจอดเรือในกรณีนี้ เปรียบเสมือนการกระทำของตัวแทนที่ปฏิบัติตามคำร้องขอของรัฐต่าง ๆ ดังกล่าว ถ้าหากรัฐท่าจอดเรือเห็นว่า สภาพของเรือขัดต่อข้อกำหนดและมาตรฐานระหว่างประเทศที่ใช้กันอยู่ในเรือความปลอดภัยของการเดินเรือ และอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ภาวะมลพิษทางทะเล รัฐท่าจอดเรืออาจจะห้ามมิให้เรือนั้นเดินทางต่อไป แต่อาจจะอนุญาตให้นำเรือไปกระทำการซ่อมแซม ณ ท่าซ่อมเรือที่ใกล้ที่สุดก่อนที่จะอนุญาตให้เดินทางต่อไป²³ จะเห็นได้ว่า อำนาจของรัฐชายฝั่งตามอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ที่สำคัญ คือ การที่ให้อำนาจของรัฐชายฝั่งเพื่อตรวจสอบและดำเนินคดีกับการกระทำความผิดเกี่ยวกับการปล่อยทิ้งที่เกิดขึ้นในทะเลหลวง ซึ่งไม่อยู่ภายใต้อธิปไตยของรัฐใด ๆ ด้วยวัตถุประสงค์เพื่อการคุ้มครองทะเลที่กว้างขึ้น ซึ่งเมื่อนำมาพิจารณาเกี่ยวกับเรื่องของน้ำมัน จะทำให้รัฐท่าจอดเรือสามารถป้องกันทะเลหลวงจากภาวะมลพิษน้ำมันที่เกิดจากการปล่อยทิ้งจากเรือได้

1.1.3 อำนาจรัฐชายฝั่งต่อเรือต่างประเทศที่ผ่านเข้ามาในน่านน้ำ

ประเทศของตน

รัฐชายฝั่ง (Coastal State) หมายถึง รัฐที่มีอธิปไตย หรือ เขตอำนาจศาล (Jurisdiction) เหนืออาณาเขตทางทะเล ซึ่งเรือได้กระทำความผิดละเมิดต่อกฎหมาย ข้อบังคับภาวะมลพิษทางทะเล ไม่ว่าจะเรือจะเข้ามาจอด ณ ท่าจอดเรือของรัฐนั้น หรือ เพียงแต่แล่นผ่านอาณาเขตทางทะเลของรัฐนั้นเท่านั้น ตามอนุสัญญากฎหมายระหว่างทะเล ค.ศ. 1982 ได้แบ่งทะเลออกเป็นส่วนต่าง ๆ คือ ทะเลอาณาเขต (territorial sea) เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (exclusive economic zone) เขตไหล่ทวีป (Continental shelf) และทะเลหลวง (High Seas) ซึ่งรัฐชายฝั่งจะมีอธิปไตยและอำนาจเหนืออาณาเขตทางทะเลเหล่านี้แตกต่างกันตามทีอนุสัญญากฎหมายทะเลกำหนดไว้ ดังนั้น จึงจะได้กล่าวถึงลักษณะโดยกว้าง ๆ ของอาณาเขตทางทะเลเหล่านี้พอเป็นสังเขป ดังนี้คือ

²³ UN Convention on the Law the Sea, Article 219.

- ทะเลอาณาเขต (territorial sea) หมายถึง ทะเล ส่วนที่ประชิดติดกับฝั่งของรัฐใด ๆ ซึ่งรัฐนั้นมีย่านน่านน้ำโดยตามกฎหมายเสมือนน่านน้ำโดย บนพื้นดิน ยกเว้นแต่การใช้สิทธิผ่านโดยสุจริตของเรือ (Innocent Passage) ซึ่งทะเล อาณาเขตนี้ไม่รวมถึง น่านน้ำทั้งภายใน (Internal water) ซึ่งได้แก่แม่น้ำ ลำคลอง และ อ่างต่าง ๆ ซึ่งรัฐนั้นมีย่านน่านน้ำโดยโดยเด็ดขาด²⁴ ตามอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 รัฐทุกรัฐมีสิทธิที่จะประกาศทะเลอาณาเขตของตนให้มีความกว้างได้ไม่เกิน 12 ไมล์ จากเส้น ฐานที่กำหนดไว้ตามอนุสัญญา ภายในทะเลอาณาเขตรัฐชายฝั่งจะมีอำนาจอธิปไตยเหนือพื้นน้ำจน ถึงห้วงอากาศ ตลอดจนพื้นดินใต้ท้องทะเลและดินใต้ผิวดินของทะเลอาณาเขต แต่การใช้อำนาจ อธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขตจะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ซึ่งกำหนดให้รัฐอื่นสามารถใช้สิทธิโดยสุจริต (Innocent Passage) แล่นเรือผ่านทะเล อาณาเขตได้²⁵ ซึ่งรัฐชายฝั่งมีสิทธิที่จะออกกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกัน การลด และควบคุมภาวะมลพิษในทะเล อาณาเขตได้ แต่จะต้องไม่กระทบกระเทือนต่อการใช้สิทธิโดย สุจริตของเรือ โดยกฎหมายข้อบังคับดังกล่าวจะต้องสอดคล้องกับอนุสัญญากฎหมายทะเล เอง

- เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (exclusive economic zone) หมายถึง น่านน้ำส่วนที่ต่อออกไปจากทะเลอาณาเขต โดยวัดจากเส้นฐานออกไปเป็นระยะ 200 ไมล์ เขตเศรษฐกิจจำเพาะเป็นทะเลส่วนที่ตกอยู่ภายใต้สิทธิอธิปไตยของรัฐชายฝั่ง และภายใต้ อำนาจศาลของรัฐชายฝั่งในบางกรณี²⁶ ในขณะที่รัฐอื่นยังมีสิทธิและเสรีภาพในการประมง และเสรีภาพในลักษณะของทะเลหลวง ภายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะรัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตย ในการสำรวจแสวงประโยชน์ อนุรักษ์และการจัดการในทรัพยากรธรรมชาติไม่ว่าจะมีชีวิตหรือ ไม่มีชีวิตที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ รวมทั้งมีย่านน่านน้ำในการป้องกันและอนุรักษ์ซึ่งสภาวะแวดล้อม ทางทะเลภายในเขตนี้ด้วย²⁷

²⁴ จตุพร วงศ์ทองสวรรค์, คำบรรยายวิชากฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยทะเล (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2520), หน้า 14.

²⁵ UN Convention on the Law of the Sea, Article 17.

²⁶ นพพร โพธิ์รังสิยากร "กฎหมายทะเล (ตอนที่ 5)" จุลพาท 35 (กันยายน- ตุลาคม 2531) หน้า 105.

²⁷ UN Convention on the Law of the Sea, Article 56.

- เขตไหล่ทวีป - คำว่า "ไหล่ทวีป" เป็นคำลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่ใช้เรียกพื้นที่บริเวณใต้ทะเลขอบของพื้นทวีป ซึ่งจะมีลักษณะพิเศษคือ จะเป็นพื้นดินใต้ผิวน้ำที่เอียงลาดออกไปจากฝั่งก่อนที่จะหักตกลงไปสู่ท้องทะเลลึก ส่วนของแนวพื้นดินที่หักตกลงไปเรียกว่า ขอบทวีป หรือที่ลาด โดยปกติรูปฐาน (contour) ของไหล่ทวีปจะมีความกว้างจากชายฝั่งประมาณ 100 ถึง 200 เมตร และอยู่ในระยะของความลึกไม่เกิน 200 เมตร²⁸ ส่วนอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 นั้น คำว่า "ไหล่ทวีป" หมายถึงพื้นดินท้องทะเล และได้ผิวดินของบริเวณใต้ทะเลที่ขยายออกไปในทะเล จนถึงขอบทวีป หรือจนถึงระยะ 200 ไมล์ทะเล จากเส้นฐานซึ่งใช้กำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตในกรณีที่ยอดลาดของทวีปมีความยาวออกไปไม่เกิน 200 ไมล์ทะเล

- ทะเลหลวง หมายถึงทะเลส่วนที่ไม่รวมอยู่ในทะเลอาณาเขตเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ไหล่ทวีป เป็นทะเลบริเวณที่ถือกันว่าเป็นทะเลส่วนที่ทุกคนมีสิทธิที่จะใช้ร่วมกัน ซึ่งรัฐใดรัฐหนึ่งจะอ้างอธิปไตยเหนือบริเวณทะเลหลวงมิได้

ตามอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 รัฐชายฝั่งมีอำนาจในการควบคุมป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากเรือภายในอาณาเขตทางทะเลที่อยู่ในอธิปไตยของตน คือ ทะเลอาณาเขต และเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ซึ่งจะได้พิจารณาถึงอำนาจของรัฐชายฝั่งดังนี้คือ

ก. การออกกฎหมายระเบียบ ข้อบังคับ ในการควบคุมป้องกันภาวะมลพิษทางทะเล

การที่รัฐชายฝั่งมีอธิปไตยเหนืออาณาเขตทางทะเล ในอันที่จะป้องกันและรักษาภาวะแวดล้อมทางทะเล ดังนั้นรัฐชายฝั่งจึงมีอำนาจที่จะออกกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ เพื่อการควบคุมป้องกันภาวะมลพิษภายในอาณาเขตทางทะเลของตน ซึ่งอำนาจในการที่จะออกกฎหมายข้อบังคับของรัฐชายฝั่ง จะมีเงื่อนไขที่แตกต่างกันสำหรับอาณาเขตทางทะเลแต่ละส่วน ซึ่งในอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 กำหนดไว้ดังนี้คือ

- ทะเลอาณาเขต การที่รัฐชายฝั่งมีอำนาจอธิปไตยเหนือบริเวณทะเลอาณาเขต ดังนั้น เพื่อการป้องกันการเกิดภาวะมลพิษ ซึ่งจะทำความเสียหายแก่ชาย

²⁸ นพพร โปธิรังสิยากร "กฎหมายทะเล (ตอนที่ 5)." หน้า 47.

ฝั่งประเทศของตน รัฐชายฝั่งจึงมีอำนาจออกกฎหมายข้อบังคับ เพื่อการป้องกันควบคุมภาวะมลพิษขึ้นเพื่อใช้บังคับกับเรือที่แล่นผ่านเข้ามาในบริเวณทะเลอาณาเขต แต่กฎหมายข้อบังคับดังกล่าวจะต้องไม่กระทบกระเทือนต่อสิทธิการผ่านโดยสุจริต (Innocent Passage)²⁹ ซึ่งเมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติถึงอำนาจของรัฐชายฝั่งภายในทะเลอาณาเขตที่มีต่อเรือซึ่งใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริตตามมาตรา 21 แล้วจะเห็นว่า กฎหมายและข้อบังคับดังกล่าวไม่ครอบคลุมถึงการออกแบบโครงสร้าง การติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ บนเรือ เว้นแต่จะมีผลเช่นเดียวกับข้อบังคับและมาตรฐานระหว่างประเทศที่ใช้กันอยู่ ดังนั้น ในเรื่องของปัญหาภาวะมลพิษทางทะเล เนื่องจากน้ำมัน รัฐชายฝั่งจึงสามารถที่จะบัญญัติกฎหมายหรือกำหนดระเบียบ ข้อบังคับ เพื่อควบคุมการปล่อยทิ้งน้ำมัน ได้อย่างเป็นอิสระ โดยไม่ถูกจำกัดว่าจะต้องเป็นไปโดยสอดคล้องกับข้อบังคับและมาตรฐานการปล่อยทิ้งน้ำมัน ซึ่งในที่นี้ก็คือ MARPOL 73/78 กฎหมายข้อบังคับที่รัฐชายฝั่งกำหนดขึ้นสำหรับการควบคุมการปล่อยทิ้งน้ำมันในทะเลอาณาเขต จึงอาจจะเข้มงวดมากกว่าหรือน้อยกว่า ข้อกำหนดของ MARPOL 73/78 ก็ได้ แต่ในการที่รัฐชายฝั่งจะออกกฎหมาย ข้อบังคับเพื่อควบคุมโครงสร้าง การออกแบบ การติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ บนเรือที่แล่นผ่านเข้ามาแล้ว กฎหมายข้อบังคับนั้นจะต้องเป็นไปโดยสอดคล้องกับข้อบังคับและมาตรฐานตามที่ MARPOL 73/78 กำหนดเอาไว้

เรือซึ่งแล่นผ่านทะเลอาณาเขต จะไม่สามารถที่จะอ้างสิทธิการผ่านโดยสุจริตได้ ถ้าหากปล่อยทิ้งน้ำมันโดยจงใจและร้ายแรง (Wilful and Serious) ทำให้เกิดภาวะมลพิษขึ้นแก่รัฐชายฝั่ง ตามมาตรา 19 (h) ของอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982

- เขตเศรษฐกิจจำเพาะ แนวความคิดเรื่องเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เพิ่งจะมีขึ้นในอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ซึ่งรัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตยเหนือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ซึ่งทำให้รัฐชายฝั่งมีสิทธิในการป้องกันรักษาภาวะแวดล้อมของทะเลภายในเขตเศรษฐกิจ แต่ขณะเดียวกันจะต้องคำนึงถึงสิทธิของรัฐอื่น ๆ ซึ่งรวมถึงสิทธิในการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ดังนั้น จึงทำให้รัฐชายฝั่งมีสิทธิที่จะบัญญัติกฎหมาย ข้อบังคับที่จะควบคุม ป้องกันภาวะมลพิษภายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เพื่อการควบคุม ป้องกันภาวะมลพิษจากเรือที่แล่นเข้ามา แต่สิทธิที่จะบัญญัติกฎหมายและข้อบังคับดังกล่าว จะต้องเป็นไปโดยสอดคล้อง

²⁹ UN Convention on the Law of the Sea, Article 11 para 4.

กับข้อบังคับและมาตรฐานระหว่างประเทศที่กำหนดขึ้นผ่านองค์การระหว่างประเทศที่มีอำนาจ³⁰ ซึ่งในเรื่องของมลพิษน้ำมันก็คือ MARPOL 73/78 ดังนั้น จึงเป็นการควบคุมและจำกัดอำนาจ ในการบัญญัติกฎหมาย ข้อบังคับของรัฐชายฝั่งโดยจะต้องเป็นไปตามมาตรฐานระหว่างประเทศ การที่จะบัญญัติกฎหมายข้อบังคับหรือไม่ขึ้นอยู่กับความคิดเห็นของรัฐชายฝั่ง เนื่องจากกรณีนี้ อนุสัญญากฎหมายทะเลไม่ได้กำหนดให้เป็นความผูกพันที่รัฐชายฝั่งจะต้องปฏิบัติ แต่เมื่อรัฐชายฝั่ง ต้องการที่จะบัญญัติกฎหมายข้อบังคับขึ้นมาใช้ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะแล้ว จะต้องใช้ข้อบังคับและ มาตรฐานระหว่างประเทศเป็นหลักเกณฑ์ในการบัญญัติกฎหมาย

ถ้ารัฐชายฝั่งเห็นว่า ข้อบังคับและมาตรฐานระหว่างประเทศนั้น ไปเหมาะสมกับเขตพื้นที่เฉพาะภายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ด้วยเหตุผลทางเทคนิคเกี่ยวกับ ระบบนิเวศน์วิทยา สภาพทางทะเลการใช้ประโยชน์และรักษาแหล่งทรัพยากรธรรมชาติโดยเฉพาะ ลักษณะเส้นทางการเดินเรือ ภายหลังจากการปรึกษากับรัฐภาคีอื่นที่เกี่ยวข้องผ่านทางองค์การ ระหว่างประเทศที่มีอำนาจ การเสนอหลักฐานทางวิทยาศาสตร์และทางเทคนิคให้กับองค์การ ระหว่างประเทศแล้ว องค์การระหว่างประเทศจะเป็นผู้ตัดสินว่า พื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่พิเศษหรือไม่ ซึ่งรัฐชายฝั่งอาจจะบัญญัติกฎหมายระเบียบข้อบังคับขึ้นใช้บังคับกับพื้นที่พิเศษดังกล่าว โดยการยอมรับ ข้อบังคับและมาตรฐานระหว่างประเทศ ซึ่งองค์การระหว่างประเทศกำหนดขึ้นให้ใช้กับ เขต พื้นที่พิเศษ³¹ MARPOL 73/78 ได้กำหนดเขตพื้นที่พิเศษ ซึ่งจะต้องใช้หลักเกณฑ์เฉพาะสำหรับ พื้นที่ดังกล่าว³² หรือรัฐชายฝั่งอาจจะบัญญัติกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับของตนเอง แต่กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ นี้จะจำกัดอยู่เฉพาะในเรื่องของการปล่อยทิ้งหรือการเดินเรือเท่านั้น ไม่รวม ถึงการออกแบบ โครงสร้าง หรือการติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ บนเรือ ซึ่งยังคงต้องเป็นไปตามข้อบังคับ และมาตรฐานระหว่างประเทศ³³ รัฐชายฝั่งมีหน้าที่ที่จะต้องประกาศให้ทราบถึงพื้นที่พิเศษดังกล่าว

จะเห็นได้ว่า อำนาจของรัฐชายฝั่งในการบัญญัติกฎหมาย ข้อบังคับ เพื่อควบคุม ป้องกันภาวะมลพิษในอาณาเขตทางทะเล จะแตกต่างกัน กล่าวคือ ในทะเลอาณาเขต

³⁰UN Convention on the Law of the Sea, Article 211 para 5.

³¹UN Convention on the Law of the Sea, Article 211 6 (A)

³²โปรดดู MARPOL 73/78 Annex 1 Regulation 10.

³³UN Convention on the Law of the Sea, Article 211 6 (b).

รัฐชายฝั่งมีอำนาจที่จะบัญญัติกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ เพื่อป้องกันรักษาสภาพแวดล้อมทางทะเล ซึ่งเป็นผลประโยชน์ของตนได้ โดยอยู่ภายใต้ข้อจำกัดตามอนุสัญญากฎหมายทะเลในเรื่องของสิทธิ การผ่านโดยสุจริต ในขณะที่ภายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ รัฐชายฝั่งไม่สามารถจะบัญญัติกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ได้อย่างอิสระ โดยจะต้องปฏิบัติตามข้อบังคับ และมาตรฐานระหว่างประเทศ ที่กำหนดขึ้นผ่านทางองค์การระหว่างประเทศ อำนาจในการบัญญัติกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ของรัฐชายฝั่งภายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ จึงเป็นส่วนที่สนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายซึ่งจะเห็น ได้จากมาตรา 211 (5) ที่ใช้คำว่า " เพื่อวัตถุประสงค์ในการบังคับใช้ ซึ่งกำหนดไว้ในส่วนที่ 6 (for the purpose of enforcement as provided for in Section 6.)

ข. การตรวจสอบเรือเพื่อให้เป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ เกี่ยวกับการควบคุม การป้องกัน ภาวะมลพิษทางทะเลที่บังคับใช้อยู่ในน่านน้ำของตน

การที่รัฐชายฝั่งมีสิทธิที่จะออกกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ เพื่อควบคุมป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลขึ้นบังคับใช้ภายในทะเลอาณาเขต ดังนั้น ถ้าหากรัฐชายฝั่ง มีความเชื่ออย่างมั่นใจว่า เรือที่แล่นอยู่ในทะเลอาณาเขตนั้นได้ละเมิดกฎหมายของตนที่บัญญัติขึ้น ดังกล่าว รัฐชายฝั่งมีอำนาจที่จะตรวจเรือนั้นได้ โดยอยู่ภายใต้เงื่อนไขว่าจะต้องไม่กระทบกระเทือน ต่อสิทธิการผ่านโดยสุจริตของเรือ ซึ่งการตรวจนั้นก็ต้องปฏิบัติตามขั้นตอนเช่นเดียวกับรัฐท่าเรือ จอดเรือ ³⁴

ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ถ้าหากรัฐชายฝั่งเชื่อได้ว่า เรือนั้น ละเมิดต่อข้อบังคับและมาตรฐานระหว่างประเทศ หรือ กฎหมาย ข้อบังคับ ที่รัฐชายฝั่งกำหนดขึ้น โดยสอดคล้องกับข้อบังคับและมาตรฐานระหว่างประเทศ ดังกล่าวภายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ แม้เรือจะแล่นอยู่ในทะเลอาณาเขตหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ รัฐชายฝั่งมีสิทธิที่จะขอข้อมูล เกี่ยวกับ เมืองท่าที่เรือ เดินทางมา และเมืองท่าที่กำลังเดินทางไป รัฐที่เรือจอดทะเบียน ตลอดจนข้อมูล ที่จำเป็นอื่น ๆ ³⁵ แต่ถ้าหากการละเมิดของเรือดังกล่าวทำให้เกิดการปล่อยทิ้งที่สำคัญ ซึ่งทำให้

³⁴ UN Convention on the Law of the Sea, Article 220 (2).

³⁵ UN Convention on the Law of the Sea, Article 220 (3).

เกิดภาวะมลพิษต่อสภาวะแวดล้อมทางทะเล รัฐชายฝั่งสามารถที่จะตรวจสอบสภาพเรือเกี่ยวกับข้อเท็จจริงของการละเมิดได้ ถ้าหากเรือดังกล่าวปฏิบัติสิ่งที่ทำให้ข้อมูลที่รัฐชายฝั่งขอ หรือข้อมูลนั้นแตกต่างอย่างเห็นได้ชัดกับสภาพข้อเท็จจริง³⁶

ค. การดำเนินคดี และยึดเรือ ต่างประเทศที่ละเมิดกฎหมายระเบียบ ข้อบังคับ เกี่ยวกับการควบคุมป้องกันภาวะมลพิษทางทะเล

อำนาจรัฐชายฝั่งในการดำเนินคดีและยึดเรือต่างประเทศจะขึ้นอยู่กับจุดที่เรื่อนั้นอยู่ ถ้าหากว่าเรือลำนั้นเข้ามาจอด ณ ท่าจอดเรือ หรือจุดพักนอกชายฝั่งโดยสมัครใจ รัฐชายฝั่งสามารถจะดำเนินคดีกับเรือลำนั้นได้ ไม่ว่าจะมีการละเมิดกฎหมายของรัฐชายฝั่งหรือข้อบังคับและมาตรฐานระหว่างประเทศ ภายในทะเลอาณาเขต หรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ³⁷ ในกรณีนี้รัฐชายฝั่งมีลักษณะของรัฐท่าจอดเรืออยู่ด้วย ถ้าหากรัฐชายฝั่งตรวจเรือที่อยู่ในทะเลอาณาเขตและพบว่ามีการกระทำความผิดจริง รัฐชายฝั่งมีอำนาจที่จะดำเนินคดีตลอดจนยึดเรือที่กระทำความผิดนั้นได้³⁸ แต่ถ้าหากเรื่อนั้นได้ละเมิดกฎหมาย ข้อบังคับ ภายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ รัฐชายฝั่งมีอำนาจที่จะดำเนินคดี ตลอดจนยึดเรือตามกฎหมายของตน ถ้าหากการละเมิดดังกล่าว ทำให้เกิดการปล่อยทิ้งที่ก่อให้เกิดความเสียหายอย่างแรง หรือทำความเสียหายแก่ชายฝั่ง หรือผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการทำความเสียหายแก่แหล่งทรัพยากรธรรมชาติในทะเลอาณาเขต หรือ เขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่ง³⁹

1.2 การแบ่งแยกการใช้อำนาจในการควบคุม ป้องกันและแก้ไขภาวะมลพิษทางทะเล

แนวความคิดเดิมในการบังคับใช้กฎหมายควบคุมภาวะมลพิษจากเรือ จะเป็นอำนาจของรัฐที่เรือชุกธง เท่านั้น ซึ่งจะเห็นได้จากอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากน้ำมัน ค.ศ. 1958 ได้พูดถึงหน้าที่ของรัฐที่เรือชุกธงในการป้องกันภาวะมลพิษ

³⁶ UN Convention on the Law of the Sea, Article 220 (5).

³⁷ UN Convention on the Law of the Sea, Article 220 (1).

³⁸ UN Convention on the Law of the Sea, Article 220 (2).

³⁹ UN Convention on the Law of the Sea, Article 220 (6).

จากเรือไว้⁴⁰ รัฐชายฝั่งมีอำนาจเหนือเรือต่างประเทศ เมื่อการละเมิดกฎหมายที่ควบคุมป้องกันภาวะมลพิษได้เกิดขึ้นในน่านน้ำภายใน เพราะน่านน้ำภายในหรือทะเลภายในจะเป็นส่วนของทะเลที่อยู่ภายใต้อธิปไตยโดยแท้ของรัฐผู้เป็นเจ้าของ⁴¹ แต่การให้อำนาจแก่รัฐที่เรือชกธงเพียงผู้เดียวไม่ประสบความสำเร็จ ในการป้องกันควบคุมภาวะมลพิษทางทะเล เนื่องจากเรือเป็นสิ่งที่เคลื่อนที่ไปในท้องทะเล รัฐที่เรือชกธงไม่อาจจะบังคับควบคุมเรือของคนใดตลอดเวลา และบางครั้งรัฐที่เรือชกธงเองไม่ได้ให้ความสนใจที่ควบคุมเรือที่ชกธงรัฐของตนเองมากเท่าที่ควร แนวความคิดจึงได้เริ่มเปลี่ยนแปลงไปในทางที่จะให้รัฐชายฝั่ง ซึ่งเป็นผู้ที่ได้รับความกระทบกระเทือนจากภาวะมลพิษที่เกิดขึ้น เป็นผู้มีอำนาจที่จะกำหนดกฎหมายระเบียบ ข้อบังคับ ตลอดจนการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับดังกล่าว ในการควบคุมภาวะมลพิษทางทะเล รวมทั้งการขยายอำนาจให้แก่รัฐท่าจอดเรือ ที่จะเข้ามามีส่วนในการป้องกันสภาวะแวดล้อมของทะเลที่ไม่อยู่ในเขตอำนาจของรัฐใด ๆ

1.2.1 การแข่งขันในการใช้อำนาจของรัฐต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการควบคุม ป้องกันและแก้ไขภาวะมลพิษทางทะเลจากน้ำมัน

จากการศึกษาในส่วนที่แล้วจะเห็นได้ว่าทั้งรัฐที่เรือชกธง รัฐชายฝั่ง และรัฐท่าจอดเรือต่างก็มีส่วนในการที่จะควบคุมป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากเรือ ซึ่งเป็นแหล่งที่มาของพิษน้ำมัน แต่จะดำเนินการได้มากน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับเงื่อนไขตามอนุสัญญากฎหมายทะเลที่กำหนดไว้ ซึ่งในการประชุมพิจารณากฎหมายทะเลครั้งที่ 3 ได้มีการเสนอแนวทางการคิดเป็น 3 ทาง เพื่อให้การควบคุมป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลอย่างมีประสิทธิภาพ แนวความคิดแรกเสนอให้การบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมป้องกันภาวะมลพิษทางทะเล เป็นอำนาจของรัฐที่เรือชกธงเช่นเดิม ประเทศที่สนับสนุนแนวความคิดนี้ คือ ประเทศรัสเซีย อิตาลี เป็นต้น แนวความคิดที่สองยอมรับอำนาจของรัฐชายฝั่ง ในการที่จะตรวจสอบและจับกุมเรือต่างประเทศที่ละเมิดต่อกฎหมายว่าด้วยการควบคุมป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลในน่านน้ำอาณาเขตของรัฐชายฝั่ง ผู้ที่สนับสนุนแนวความคิดนี้ คือ เคนยา แคนาดา นิวซีแลนด์ เป็นต้น แนวความคิดที่สาม ยอมรับให้รัฐซึ่งเรือเข้าไปจอดเทียบท่าสามารถดำเนินการคดีกับเรือได้ โดยที่รัฐที่เรือชกธงและ

⁴⁰Convention on High Sea, 1958, Article 24.

⁴¹นพทร โพธิ์รังสิยากร "กฎหมายทะเล (ตอนที่ 2)." หน้า 86.

รัฐชายฝั่ง เป็นผู้หาพยานหลักฐานมาสนับสนุน แนวความคิดสุดท้ายไม่ค่อยได้รับการสนับสนุน แต่ได้รับการยอมรับในการที่นำไปใช้ร่วมกับแนวความคิดแรกและแนวความคิดที่สอง บทบัญญัติที่ได้จากการประชุมในส่วนของการคุ้มครองสภาวะแวดล้อมทางทะเล ภาค 12 ได้แสดงให้เห็นถึงการผสมผสานของแนวความคิดทั้งสาม

การใช้อำนาจของรัฐที่เรือชักธงคือเรือ เป็นการใช้อำนาจอธิปไตยต่อเรือในฐานะที่เป็นผู้ให้สัญชาติแก่เรือ จึงทำให้รัฐที่เรือชักธงมีอำนาจเหนือเรือ เสมือนหนึ่งว่า เรือลำนั้น เป็นส่วนหนึ่งของดินแดนของรัฐ ดังนั้นไม่ว่าเรือจะกระทำความผิด ณ ที่ใดก็ตาม รัฐที่เรือชักธงจึงสามารถจะตรวจสอบและดำเนินคดีกับเรือได้ตลอดเวลา ในขณะที่รัฐท่าจอดเรือมีอำนาจในการตรวจสอบและดำเนินคดีกับเรือต่างประเทศ จากเงื่อนไขที่ว่า เรือต่างประเทศนั้น เข้ามาจอด ณ ท่าจอดเรือ หรือจุดพักนอกชายฝั่ง ซึ่งอยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของคุณ ส่วนรัฐชายฝั่งนั้นสามารถใช้อำนาจในการตรวจสอบ เรือและดำเนินคดีกับเรือที่กระทำความผิดภายในน่านน้ำอาณาเขตของตน ซึ่งการใช้อำนาจของรัฐชายฝั่งจะแตกต่างกันในแต่ละอาณาเขตทางทะเล บางกรณี รัฐชายฝั่งจะมีฐานะเป็นรัฐท่าจอดเรือด้วย คือ เมื่อเรือต่างประเทศที่ละเมิดกฎหมายที่ควบคุมป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลในอาณาเขตทางทะเลของตน เข้าไปจอด ณ ท่าจอดเรือของรัฐชายฝั่ง ซึ่งทำให้รัฐชายฝั่งมีอำนาจในการดำเนินคดีกับเรือลำนั้นได้ ในทำนองเดียวกัน การกระทำความผิดของเรือภายในทะเลอาณาเขตแตกต่างกันตรงที่กรณีที่เรื่อนั้นอยู่ที่ท่าจอดเรือ รัฐชายฝั่งสามารถที่จะตรวจสอบและดำเนินคดีกับเรือได้โดยไม่ว่าจะเป็นที่จะมีหลักฐานชัดเจนถึงการกระทำความผิด แต่ในกรณีที่เรือแล่นอยู่ในทะเลอาณาเขต จะต้องมียุทธศาสตร์ชัดเจนที่แสดงให้เห็นว่า มีการกระทำความผิดเกิดขึ้น เช่น การเกิดรอยคราบน้ำมัน เป็นต้น

จากกรณีที่รัฐทั้ง 3 ฝ่ายต่างสามารถที่จะใช้อำนาจกับเรือได้ จึงทำให้เกิดการแข่งขันในการใช้อำนาจของรัฐในแง่ของการใช้อำนาจอธิปไตยของรัฐ คือ รัฐที่เรือชักธงมีอำนาจอธิปไตยเหนือเรือไม่ว่าเรื่อนั้นจะอยู่ ณ ที่ใดก็ตาม รัฐชายฝั่งมีอธิปไตยเหนือน่านน้ำ ภายใต้อธิปไตยของตน ซึ่งก็คือ น่านน้ำภายใน ทะเลอาณาเขต และเขตเศรษฐกิจจำเพาะ รัฐชายฝั่งมีอำนาจที่จะตรวจสอบและดำเนินคดีกับเรือซึ่งละเมิดกฎหมาย ข้อบังคับของรัฐชายฝั่ง ตลอดจนข้อบังคับและมาตรฐานระหว่างประเทศ ภายในน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อธิปไตยของตน ตามเงื่อนไขที่กำหนดในขณะที่รัฐท่าจอดเรือมีอำนาจที่จะตรวจสอบและดำเนินคดีกับเรือที่เข้ามา

จอด ณ ท่าจอดเรือ หรือ จุดพักนอกชายฝั่ง แม้รัฐท่าจอดเรืออาจจะถือได้ว่าเป็นบุคคลที่ 3 เนื่องจากไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับเรือ หรือได้รับความเสียหายจากการกระทำของเรืออย่างเช่น รัฐที่เรือชกธง หรือ รัฐชายฝั่ง

การใช้อำนาจของรัฐทั้ง 3 ฝ่าย จะเกิดการซ้อนกันของการใช้อำนาจของรัฐเหล่านั้น อาทิเช่น แต่เดิมที่รัฐที่เรือชกธงเป็นผู้ที่มีอำนาจที่ควบคุม และดำเนินคดีกับเรือที่กระทำความผิดในทะเลหลวง เนื่องจากการที่รัฐที่เรือชกธงมีอำนาจเหนือ แต่ตามอนุสัญญากฎหมายทะเล กำหนดให้รัฐท่าจอดเรือมีอำนาจที่จะดำเนินคดีกับการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นในทะเลหลวงได้ เช่นเดียวกัน ถึงแม้ว่าจะ เป็นสิทธิของรัฐท่าจอดเรือที่จะดำเนินการหรือไม่ก็ได้ และในขณะเดียวกันการที่รัฐที่เรือชกธงมีอำนาจที่จะดำเนินคดีกับเรือไม่ว่า เรือนั้นจะกระทำความผิด ณ ที่ใดก็ตาม ถ้าหาก เรือนั้นละเมิดต่อกฎหมาย ข้อบังคับหรือมาตรฐานระหว่างภายในอาณาเขตทางทะเลของรัฐชายฝั่ง ทำให้รัฐชายฝั่งมีอำนาจในการที่จะดำเนินคดีกับ เรือดังกล่าวขึ้นอยู่กับ เงื่อนไขของอนุสัญญากฎหมายทะเลตามที่ได้กล่าวมาแล้ว ดังนั้น ทั้งรัฐที่เรือชกธง และรัฐชายฝั่งต่างก็มีอำนาจที่จะดำเนินคดีกับ เรือนั้น อำนาจของรัฐที่เรือชกธง จึงมีอำนาจของรัฐชายฝั่ง และรัฐท่าจอด เรือคู่ขนานอยู่ด้วย

จากการที่แต่ละรัฐต่างก็มีอำนาจที่จะดำเนินการกับเรือได้ ดังนั้น อนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 จึงได้มีบัญญัติว่าด้วยการป้องกัน (Safeguard) ซึ่งเพื่อป้องกันการใช้อำนาจของรัฐต่าง ๆ ไปในทางที่ผิดและเพื่อการจัดระบบการใช้อำนาจของรัฐที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะการปฏิบัติของรัฐชายฝั่งและรัฐท่าจอดเรือต่อเรือต่างประเทศ เพื่อมิให้เป็นการแทรกแซงต่ออำนาจของรัฐที่เรือชกธง คือ การใช้อำนาจของรัฐชายฝั่งและรัฐท่าจอดเรือต้องไม่เลือกปฏิบัติต่อเรือต่างประเทศของรัฐใด ๆ ⁴² และจะต้องไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อการเดินเรือหรือ เป็นอันตรายต่อเรือ ⁴³ การใช้อำนาจนั้นจะต้องเป็นการปฏิบัติหน้าที่โดยเรือหรืออากาศยานที่เป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐ การใช้อำนาจตรวจเรือจะต้องทำตามขั้นตอนที่จะต้อง

⁴² UN Convention on the Law of the Sea, Article 227.

⁴³ UN Convention on the Law of the Sea, Article 225.

ตรวจ เอกสารที่จำเป็นจะต้องเก็บรักษาบนเรือก่อน เมื่อ เอกสารนั้นไม่สมบูรณ์หรือไม่ตรงตามความเป็นจริง รัฐท่าจอดเรือและรัฐชายฝั่งจึงจะตรวจสภาพเรือได้⁴⁵ ในการดำเนินคดีกับเรือรัฐชายฝั่งและรัฐท่าจอดเรือจะรับฟังพยานหลักฐานและยอมรับการเข้าร่วมการพิจารณาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) รัฐที่เรือชักธง และรัฐที่ได้รับความเสียหายจากภาวะมลพิษ⁴⁸ การปล่อยเรือจะกระทำได้เมื่อมีการวางประกัน เว้นแต่ในกรณีที่เรือไม่เหมาะสมแก่การเดินเรือ⁴⁷

1.2.2 อำนาจเด็ดขาดของรัฐในการควบคุม ป้องกันภาวะมลพิษทางทะเล

แม้ว่ารัฐที่เรือชักธง รัฐท่าจอดเรือ และรัฐชายฝั่งต่างก็มีอำนาจที่จะดำเนินคดีกับเรือที่กระทำละเมิดได้ แต่การใช้อำนาจของรัฐท่าจอดเรือและรัฐชายฝั่งถูกจำกัดลงโดยการใช้อำนาจในการดำเนินคดีของรัฐที่เรือชักธง กล่าวคือ ในกรณีที่รัฐที่เรือชักธงดำเนินคดีกับเรือที่กระทำความผิด ภายใน 6 เดือน นับแต่วันที่รัฐท่าจอดเรือหรือรัฐชายฝั่ง เริ่มต้นดำเนินคดีกับเรือ รัฐท่าจอดเรือหรือรัฐชายฝั่งจะต้องระงับการดำเนินคดีของตน แต่ถ้าหากรัฐที่เรือชักธงจะดำเนินคดีต่อไป สิทธิที่จะดำเนินคดีของรัฐที่เรือชักธงย่อมหมดไป กรณียกเว้นที่รัฐท่าจอดเรือ และรัฐชายฝั่งไม่ต้องระงับการดำเนินคดีกับเรือ คือ ถ้าหากกรณีดังกล่าวก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงต่อรัฐชายฝั่ง หรือ เป็นการกระทำความผิดภายในทะเลอาณาเขตของรัฐท่าจอดเรือหรือรัฐชายฝั่ง ดังนั้น ในกรณีนี้จะเห็นได้ว่าเป็นสิทธิของรัฐที่ชักธงที่จะตัดสินใจว่าควรจะ

⁴⁴ UN Convention on the Law of the Sea, Article 226.

⁴⁵ UN Convention on the Law of the Sea, Article 223.

⁴⁶ UN Convention on the Law of the Sea, Article 226.

⁴⁷ UN Convention on the Law of the Sea, Article 226.

ให้รัฐท่าจอดเรือหรือรัฐชายฝั่งดำเนินคดีกับเรือที่ชักธงของรัฐตนเองหรือควรจะขอให้ระงับการดำเนินคดีนั้น⁴⁸

ในการดำเนินคดีกับเรือต่างประเทศของรัฐท่าจอดเรือและรัฐชายฝั่ง จะต้องกระทำภายใน 3 ปี นับแต่วันที่กระทำความผิด ในขณะที่อนุสัญญากฎหมายและไม่ได้จำกัดอายุความ การดำเนินคดีของรัฐที่เรือชักธงเอาไว้ ซึ่งย่อมเป็นไปตามกฎหมายภายในของรัฐที่เรือชักธงเอง⁴⁹

การดำเนินคดีของรัฐท่าจอดเรือและรัฐชายฝั่งไม่กระทบกระเทือนต่อสิทธิของรัฐที่เรือชักธงที่จะใช้มาตรการใด ๆ ต่อเรือ รวมทั้งการดำเนินคดีกับเรื่อนั้นตามกฎหมายของรัฐที่เรือชักธง โดยไม่คำนึงถึงการดำเนินคดีของรัฐอื่น⁵⁰

นอกจากนั้นในการใช้อำนาจบังคับกับเรือต่างประเทศ รัฐที่ดำเนินการกับเรือดังกล่าวมีหน้าที่จะแจ้งให้รัฐที่เรือชักธงทราบถึงการดำเนินการที่^{ทำแล้ว}ทำไปแล้ว

แม้ว่าตามอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 จะได้เปลี่ยนแปลงแนวความคิดจากเดิมที่ให้รัฐที่เรือชักธงเป็นผู้ที่มีอำนาจหน้าที่ในการป้องกัน และควบคุมภาวะมลพิษทางทะเลจากเรือ โดยการให้รัฐท่าจอดเรือ และรัฐชายฝั่งเข้ามามีส่วนในการควบคุม ป้องกันด้วยก็ตาม ผู้ที่มีความสำคัญในการควบคุมป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากเรือ ก็ยังคงเป็นรัฐที่เรือชักธงเช่นเดิม

จะเห็นได้ว่า อนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 มีลักษณะของการเป็น "อนุสัญญาร่ม" (Umbrella Convention) ที่วางระบบกฎหมายทางทะเลเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ทั่วไปที่กล่าวไว้ในคำนำคือ "เพื่อความสะดวกในการติดต่อระหว่างประเทศ และสนับสนุนการใช้ทะเลและมหาสมุทรอย่างสันติ การใช้ประโยชน์จากแหล่งทรัพยากรธรรมชาติของ

⁴⁸UN Convention on the Law of the Sea, Article 228 (1).

⁴⁹UN Convention on the Law of the Sea, Article 228 (2).

⁵⁰UN Convention on the Law of the Sea, Article 228 (3).

⁵¹UN Convention on the Law of the Sea, Article 231.

ทะเลมหาสมุทรอย่างมีประสิทธิภาพและเท่าเทียมกันในการศึกษา การป้องกันและการรักษาสภาพแวดล้อมทางทะเล⁵² โดยอนุสัญญากฎหมายทะเลระหว่างประเทศ ค.ศ. 1982 จะวางหลักเกณฑ์สิทธิและหน้าที่ของรัฐภาคีไว้อย่างกว้าง ๆ ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์จากทะเล รวมทั้ง เรื่องของการควบคุมนั้นยังคงต้องพิจารณาจากอนุสัญญาระหว่างประเทศโดยเฉพาะที่เกี่ยวข้อง ซึ่งอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ยอมรับว่า บทบัญญัติที่เกี่ยวกับการป้องกันและรักษาสถานะแวดล้อมทางทะเลตามอนุสัญญากฎหมายทะเลเอง ไม่กระทบกระเทือนต่อภาระหน้าที่ของรัฐภาคีภายใต้อนุสัญญาและข้อตกลงโดยเฉพาะเจาะจง⁵³ นอกจากนี้ยังยอมรับว่า บทบัญญัติของอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 นี้จะไม่เปลี่ยนแปลงสิทธิและหน้าที่ของรัฐภาคีที่กำหนดขึ้นจากความตกลงอื่น ๆ ซึ่งไม่มีผลต่อการใช้สิทธิของรัฐภาคีอื่น ๆ หรือการปฏิบัติตามภาวะผูกพันภายใต้อนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982⁵⁴

ดังนั้น อาจสรุปได้ว่าอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ยอมรับการมีอยู่ของอนุสัญญาระหว่างประเทศ หรือข้อตกลง โดยเฉพาะซึ่งวางหลักเกณฑ์เฉพาะในการรักษาสถานะแวดล้อมของทะเล โดยที่อนุสัญญาและข้อตกลงโดยเฉพาะดังกล่าว ซึ่งรัฐเข้าเป็นภาคีนั้นจะเป็นการขยายความหลักทั่วไปที่กำหนดไว้ในอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 โดยที่สิทธิและหน้าที่ของรัฐภาคีภายใต้อนุสัญญาและข้อตกลงดังกล่าวจะต้องสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ทั่วไปและวัตถุประสงค์ของอนุสัญญากฎหมายทะเล ตลอดจนการปฏิบัติตามบทบัญญัติของอนุสัญญาและข้อตกลง โดยเฉพาะนั้น จะต้องไม่กระทบต่อการใช้สิทธิ ตลอดจนการปฏิบัติตามความผูกพันของรัฐภาคีนั้น ๆ

นอกจากอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 จะยอมรับอนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าว เพื่อที่จะอาศัยหลักเกณฑ์รายละเอียดในอนุสัญญาเหล่านี้ในการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ทั่วไปที่วางไว้ในอนุสัญญากฎหมายทะเล ดังนั้นในบทบัญญัติต่าง ๆ ของอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 จึงได้อ้างถึงหลักเกณฑ์และข้อกำหนดของอนุสัญญาระหว่างประเทศ

⁵²The Netherland & Institute for the Law of the Sea, International Organizations and the Law of the Sea p. 368.

⁵³UN Convention on the Law of the Sea, Article 237.

⁵⁴UN Convention on the Law of the Sea, Article 311 para 2.

โดยเฉพาะเหล่านี้ในการปฏิบัติตามอนุสัญญากฎหมายทะเล ดังเช่น บทบัญญัติเกี่ยวกับการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ซึ่งจะมีคำว่า "หลักและมาตรฐานระหว่างประเทศที่ใช้กันอยู่ ซึ่งกำหนดขึ้นผ่านองค์การระหว่างประเทศที่มีความสามารถหรือที่ประชุมทางการทูตทั่วไป (Applicable International Rules and Standards Established through the Competent International Organization or General Diplomatic Conference) ซึ่งรัฐต่าง ๆ ทั้งที่เป็นรัฐที่เรือชกธง (Flag State) รัฐท่าจอดเรือ (Port State) และรัฐชายฝั่ง (Coastal State) ต้องใช้เป็นหลักในการปฏิบัติตามอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ซึ่งถ้าพิจารณาอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมป้องกันภาวะมลพิษน้ำมันแล้ว หลักและมาตรฐานระหว่างประเทศดังกล่าวก็คือ อนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978 (MARPOL 73/78) ซึ่งบทบัญญัติของอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 หลายมาตราบัญญัติในทำนองเดียวกับ MARPOL 73/78 นอกจากนี้บทบัญญัติของอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 บางมาตราได้บอกลำถึงการยอมรับอนุสัญญาระหว่างประเทศอื่น ๆ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ได้แก่ การยอมรับสิทธิของรัฐชายฝั่งภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ทั้งกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ และอนุสัญญาระหว่างประเทศ ที่จะใช้มาตรการต่าง ๆ นอกอาณาเขตทางทะเลของรัฐชายฝั่งต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นหรือใกล้จะเกิด เพื่อป้องกันชายฝั่งทะเลหรือผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้องจากภาวะมลพิษที่เกิดจากอุบัติเหตุทางทะเล หรือการกระทำซึ่งเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุดังกล่าว ซึ่งคาดว่าจะทำให้เกิดอันตรายอย่างร้ายแรง⁵⁵ ซึ่งอนุสัญญาระหว่างประเทศที่กำหนดรายละเอียดในการที่รัฐชายฝั่งจะเข้าไปแทรกแซงอุบัติเหตุในทะเลหลวง เพื่อป้องกันความเสียหายแก่ชายฝั่งของตนจากภาวะมลพิษน้ำมันก็คือ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการแทรกแซงในทะเลหลวงในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุทำให้เกิดมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969 (International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Case of Oil Pollution Casualties, 1969) ในส่วนของความรับผิดชอบและการชดใช้ความเสียหายจากภาวะมลพิษทางทะเลนั้น ซึ่งเป็นการแก้ไขความเสียหายที่เกิดขึ้น อนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้บัญญัติถึงภาระหน้าที่ของรัฐภาคีเอาไว้ในที่จะจัดให้มีการช่วยเหลือตามกฎหมาย เพื่อให้มีการชดใช้ความ

⁵⁵ UN Convention on the Law of the Sea, Article 221.

เสียหายอย่างเพียงพอและในทันทีหรือการบรรเทาทุกข์อื่น ๆ สำหรับความเสียหายจากภาวะมลพิษทางทะเลโดยบุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคลที่อยู่ภายใต้เขตอำนาจ⁵⁶ การที่จะให้มีหลักประกันถึงการชดใช้ความเสียหายอย่างเพียงพอในทันที รัฐภาคีจะให้ความร่วมมือในการยอมรับกฎหมายระหว่างประเทศที่มีอยู่ และกฎหมายระหว่างประเทศที่จะพัฒนายอมรับกฎหมายระหว่างประเทศที่มีอยู่ และกฎหมายระหว่างประเทศที่จะพัฒนาต่อไปเกี่ยวกับความรับผิดชอบ และความรับผิดสำหรับการประเมินค่าเสียหาย และการชดใช้ค่าเสียหายและการระงับข้อพิพาท รวมไปถึงการพัฒนามาตรฐานและวิธีการสำหรับการชดใช้ค่าเสียหายที่เหมาะสม อย่างเช่น การทำประกันภัย หรือจัดตั้งกองทุนเพื่อชดใช้ความเสียหาย⁵⁷ ในส่วนของการชดใช้ความเสียหายสำหรับการเกิดภาวะมลพิษทางทะเล มีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องอยู่ 2 ฉบับด้วยกันคือ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่ง สำหรับความเสียหายเนื่องจากภาวะมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969 (The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969) และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการตั้งกองทุนระหว่างประเทศ สำหรับการชดใช้ความเสียหายจากภาวะมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1971 (The International Convention on the Establishment of an International Fund for Oil Pollution Damage, 1971)

จากการที่ได้ศึกษาถึงหลัก เกณฑ์ทั่วไปตามอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ถึงสิทธิและหน้าที่ของรัฐภาคีในการควบคุม ป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลมาแล้ว ในส่วนของการควบคุม การป้องกัน และการแก้ไขภาวะมลพิษทางทะเล เนื่องจากน้ำมันได้มีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่วางหลักเกณฑ์ไว้โดยเฉพาะแล้ว ดังนั้น จึงจะพิจารณาถึงหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับภาวะมลพิษน้ำมันดังกล่าว

2 หลักเกณฑ์เฉพาะตามอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการควบคุม ป้องกัน และแก้ไขภาวะมลพิษทางทะเล เนื่องจากน้ำมัน

จากส่วนที่แล้วจะเห็นได้ว่า อนุสัญญาระหว่างประเทศที่มีรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับภาวะมลพิษน้ำมันโดยตรงมีหลายฉบับด้วยกัน โดยจัดทำขึ้นด้วยวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกัน

⁵⁶ UN Convention on the Law of the Sea, Article 235 para 2.

⁵⁷ UN Convention on the Law of the Sea, Article 235 para 3.

ซึ่งอาจจะแยกพิจารณาอนุสัญญาระหว่างประเทศเหล่านี้แยกได้ เป็นดังนี้

2.1 การควบคุม การป้องกันการปล่อยทิ้งน้ำมันลงสู่ทะเล

อนุสัญญาระหว่างประเทศ ซึ่งวางข้อบังคับ เกี่ยวกับควบคุมโครงสร้างของเรือ และมาตรฐานการปล่อยทิ้งน้ำมันลงสู่ทะเล ที่มีผลใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันคือ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol 1978) ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า "MARPOL 73/78" ในภาคผนวกที่ 1 ซึ่งเป็นข้อกำหนดเกี่ยวกับการควบคุม ป้องกันการเกิดภาวะมลพิษน้ำมันโดยเฉพาะ ได้วางหลักเกณฑ์ในทางปฏิบัติเกี่ยวกับมาตรฐานการปล่อยทิ้งน้ำมันที่จะไม่สร้างปัญหามลพิษ ตลอดจนมาตรฐานของโครงสร้าง การออกแบบ อุปกรณ์ที่เรือต่าง ๆ ควรจะต้องมีเพื่อใช้ในการควบคุมการปล่อยทิ้งน้ำมัน ตลอดจนการป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันในระหว่างการปฏิบัติงานของเรือ

คำนิยาม

คำว่า "น้ำมัน" หมายถึง บีโตรเลียมในรูปแบบใด ๆ รวมทั้ง น้ำมันดิบ (Crude Oil) น้ำมันเตา (Fuel Oil) ตะกอน (Sludge) น้ำมันเสีย (Oil Refuse) และน้ำมันสำเร็จรูป รวมทั้งสารที่ระบุในส่วนต่อท้ายของภาคผนวกที่ 1⁵⁸

คำว่า "ปล่อยทิ้ง" หมายถึง การปล่อยจากเรือไม่ว่าสาเหตุใด ๆ ก็ตาม และรวมถึง การรั่ว การกำจัด การหก การซึม การสูบ และการกระจายหรือการเท แต่ไม่รวมถึง

1. การปล่อยทิ้งตามความหมายของอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเล เนื่องจากการทิ้งเทของเสีย และวัตถุอื่น ค.ศ. 1972
2. การปล่อยสารอันตรายที่เกิดขึ้นโดยตรงจากการแสวงหา การขุดค้นแหล่งทรัพยากรจากพื้นดินใต้ท้องทะเล
3. การปล่อยสารอันตรายเพื่อวัตถุประสงค์ของการวิจัยทางวิทยาศาสตร์โดยถูกต้องตามกฎหมาย เกี่ยวกับการขจัดหรือการควบคุมทรัพยากรธรรมชาติ⁵⁹

⁵⁸ MARPOL 73/78, Annex 1, Regulation 1. (1).

⁵⁹ MARPOL 73/78, Article 1 (3).

คำว่า "เรือ" หมายถึง เรือประเภทใดก็ตามที่ปฏิบัติงานอยู่ในทะเลและรวมถึง ไฮโดรฟอยล์ เรือเบาอากาศ เรือดำน้ำ ยานลอยน้ำ และแท่นชนิดประจำที่หรือชนิดลอยน้ำได้⁶⁰ การศึกษาในเรื่องนี้จะแยกเรือออกเป็น 2 ประเภท คือ เรือบรรทุกน้ำมัน (Tanker) ซึ่งแบ่ง เป็นเรือบรรทุกน้ำมันดิบ (Crude Oil Tankers) และเรือบรรทุกน้ำมันสำเร็จรูป (Product Carriers) และเรือสินค้าอื่น ๆ ทั่วไป

คำว่า "ทางการ" หมายถึง รัฐบาลของรัฐซึ่งมีอำนาจเหนือเรือที่ปฏิบัติงานอยู่ใน ส่วนของเรือซึ่งมีสิทธิชกธงของรัฐใด ทางการให้หมายถึงรัฐบาลของรัฐนั้น ในส่วนของแท่น ประจำที่หรือชนิดที่ลอยน้ำได้ ที่ใช้ในการสำรวจและใช้ในการแสวงหาประโยชน์จากพื้นที่ท้องทะเล และชั้นดินใต้พื้นที่ท้องทะเลที่ติดต่อกับชายฝั่ง ซึ่งรัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตยในการสำรวจและแสวงหา ประโยชน์จากพื้นที่ท้องทะเล และชั้นดินใต้พื้นที่ท้องทะเลที่ติดต่อกับชายฝั่งซึ่งรัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตย ในการสำรวจและแสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ ทางการให้หมายถึงรัฐบาลของรัฐ ที่เรือชกธง

การควบคุมการปล่อยทิ้งน้ำมันในเขตพื้นที่พิเศษ

พื้นที่พิเศษ คือ ทะเลในส่วนที่มีความละเอียดอ่อนต่อการเกิดมลพิษน้ำมัน โดยมีลักษณะ ของการเป็นทะเลปิด ซึ่งได้แก่ ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ทะเลแดง ทะเลบอลติก ทะเลดำ และ อ่าวเปอร์เซีย

กรณีของเรือบรรทุกน้ำมัน เรือบรรทุกน้ำมันใด ๆ ห้ามปล่อยทิ้งน้ำมันจากระวางบรรทุก ในเขตพื้นที่พิเศษ แต่มีกรณียกเว้นที่สามารถจะปล่อยทิ้งน้ำมันได้เมื่อ เป็นการปล่อยทิ้งน้ำเสียจาก ท้องเครื่องยนต์ เมื่อเป็นไปตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้⁶²

1. เรืออยู่ในระหว่างการเดินทาง (en route)
2. น้ำมันปนเขื่อนอยู่ไม่เกิน 15 ppm (part per million) โดยไม่ผ่านการเจือจาง

⁶⁰MARPOL 73/78, Article 2 (4).

⁶¹MARPOL 73/78, Article 2 (5).

⁶²MARPOL 73/78, Annex 1, Regulation 10 (3) (a).

3. เรือนั้นใช้อุปกรณ์การกรอง (Filtering Equipment) ซึ่งมีเครื่องควบคุมที่จะหยุดโดยอัตโนมัติเมื่อน้ำมันเกินจำนวน 15 ppm

4. น้ำมันไม่ได้มาจากน้ำเสียห้องสูบน้ำมัน (Cargo Pump Room bilges) หรือไม่ได้ปนเปื้อนกับน้ำมันที่เหลือนในระวางบรรทุก

5. เรือนั้นอยู่ในระยะ 12 ไมล์ทะเลจากชายฝั่ง

กรณีของเรือสินค้าอื่น ๆ ห้ามมิให้ปล่อยทิ้งน้ำมันจากห้องเครื่องยนต์เว้นแต่

1. เรือที่มีน้ำหนักต่ำกว่า 400 ตันกรอส⁶³ จะปล่อยทิ้งน้ำจากห้องเครื่องยนต์ได้เมื่อ⁶⁴

ก. ภายในระยะ 12 ไมล์ทะเลจากชายฝั่ง น้ำที่ปล่อยทิ้งมีน้ำมันปนเปื้อนไม่เกิน 15 ppm โดยไม่ผ่านการเจือจาง

ข. ระยะที่เกินกว่า 12 ไมล์ทะเลจากชายฝั่ง น้ำที่ปล่อยทิ้งมีน้ำมันปนเปื้อนไม่เกิน 15 ppm โดยไม่ผ่านการกรอง หรือเรือนั้นอยู่ในระหว่างการเดินทางและน้ำมันที่ปนเปื้อนต่ำกว่า 100

2. เรือที่มีน้ำหนักมากกว่า 400 ตันกรอส จะปล่อยทิ้งน้ำจากห้องเครื่องยนต์ได้ต่อเมื่อ⁶⁵

ก. เรืออยู่ในระหว่างการเดินทาง และ

ข. น้ำมันปนเปื้อนไม่เกิน 15 ppm โดยไม่ผ่านการเจือจาง และ

ค. เรือนั้นใช้อุปกรณ์การกรอง ที่มีเครื่องควบคุมที่จะหยุดโดยอัตโนมัติ

เมื่อน้ำมันเกินจำนวน 15 ppm

การควบคุมการปล่อยทิ้งน้ำมันนอกพื้นที่พิเศษ

กรณีของเรือบรรทุกน้ำมัน ห้ามมิให้ปล่อยทิ้งน้ำมันใด ๆ เว้นแต่เมื่อเป็นไปตามเงื่อนไข

ดังนี้คือ

⁶³ ตันกรอส คือ น้ำหนักของเรือที่ได้บันทึกไว้ก่อนหักน้ำหนักเรือเบาหรือความจุอากาศเครื่องยนต์ รวมทั้งอุปกรณ์ที่ใช้ในการเดินทาง ตลอดจนอุปกรณ์อื่น ๆ ที่ติดตั้งบนเรือ

⁶⁴ MARPOL 73/78 Annex 1, Regulation 10 (2) (b).

⁶⁵ MARPOL 73/78 Annex 1, Regulation 10 (2) (b).

1. เรือบรรทุกน้ำมันจะปล่อยทิ้งน้ำเสียจากห้องเครื่องยนต์ได้เมื่อ
 - ก. ภายในระยะ 12 ไมล์ทะเลจากฝั่ง จะปล่อยทิ้งได้ค่อนเมื่อน้ำมันปนเปื้อนโดยไม่ผ่านการเจือจางไม่เกิน 15 ppm ⁶⁶
 - ข. ระยะเกินกว่า 12 ไมล์ทะเลจากชายฝั่ง จะปล่อยทิ้งน้ำเสียจากห้องเครื่องยนต์เครื่องยนต์ได้เมื่อ ⁶⁷
 1. น้ำมันปนเปื้อนไม่เกิน 15 ppm หรือ
 2. เรืออยู่ในระหว่างการเดินทาง และมีน้ำมันปนเปื้อนไม่เกิน 100 และเรื่อนั้นปฏิบัติการผ่านเครื่องวัดและควบคุมจำนวนน้ำมันที่ปนไปกับน้ำปล่อยทิ้ง (an oily discharge monitoring and control system) เครื่องแยกน้ำและน้ำมัน (oily-water separating equipment) เครื่องมือกรองน้ำมัน (oil filtering system) และน้ำเสียนั้นไม่ได้มาจากน้ำเสียจากห้องสูบน้ำมันหรือไม่ได้ผสมกับน้ำมันเหลือในระวาง
2. เรือบรรทุกน้ำมัน จะปล่อยทิ้งน้ำมันหรือน้ำปนเปื้อนน้ำมันได้ในกรณีดังต่อไปนี้ ⁶⁸
 - ก. เรือบรรทุกน้ำมันนั้นอยู่ในระยะมากกว่า 50 ไมล์ทะเลจากชายฝั่ง
 - ข. เรื่อนั้นอยู่ในระหว่างเดินทาง
 - ค. อัตราการปล่อยทิ้งมีน้ำมันปนเปื้อนไม่เกิน 60 ลิตรต่อไมล์ทะเล
 - ง. ปริมาณการปล่อยทิ้งทั้งหมดไม่เกิน 1/30,000 ของจำนวนบรรทุกทั้งหมดสำหรับเรือบรรทุกน้ำมันใหม่ ⁶⁹ และจำนวน 1/15,000 ของจำนวนบรรทุกทั้งหมดสำหรับเรือบรรทุกน้ำมันที่มีอยู่แล้ว ⁷⁰

⁶⁶ MARPOL 73/78 Annex 1 Regulation 9 (4).

⁶⁷ MARPOL 73/78 Annex 1 Regulation 9 (1) (b).

⁶⁸ MARPOL 73/78 Annex 1 Regulation 9 (1) (a).

⁶⁹ เรือใหม่ หมายถึง เรือที่ทำสัญญาต่อเรือหลังวันที่ 31 ธันวาคม ค.ศ. 1975 หรือในกรณีที่ไม่มีสัญญาการก่อสร้าง หมายถึงเรือที่วางกระดูกงูหลังจากวันที่ 30 มิถุนายน ค.ศ. 1976 หรือการส่งมอบหลังวันที่ 3 ธันวาคม ค.ศ. 1979.

⁷⁰ เรือบรรทุกน้ำมันที่มีอยู่แล้ว หมายถึง เรือบรรทุกน้ำมันที่ไม่ใช่เรือบรรทุกน้ำมันใหม่.

จ. เรือน้ำมันใช้เครื่องวัดและควบคุมน้ำมันที่ปนไปกับน้ำปล่อยทิ้ง Can oily discharge monitoring and control system และใช้ระบบ LOT ⁷¹

กรณีของเรือสินค้าอื่น ๆ ที่มีน้ำหนักตั้งแต่ 400 ตันกรอสขึ้นไป ห้ามมิให้ปล่อยทิ้งน้ำที่มาจากห้องเครื่อง เว้นแต่กรณีดังต่อไปนี้คือ

1. ภายในระยะ 12 ไมล์ทะเลจากชายฝั่ง จะปล่อยทิ้งน้ำมันที่มีน้ำหนักปนเปื้อน โดยไม่ผ่านการทำให้เจือจางมีน้ำมันปนเปื้อนไม่เกิน 15 ppm ⁷²

2. ระยะที่มากกว่า 12 ไมล์ทะเลจากชายฝั่ง จะปล่อยทิ้งน้ำมันได้ต่อเมื่อ ⁷³

ก. น้ำมันปนเปื้อนไม่เกิน 15 ppm หรือ

ข. เรืออยู่ในระหว่างการเดินทาง และมีน้ำมันปนเปื้อนไม่เกิน 100

และเรือนั้นปฏิบัติการผ่านเครื่องวัดและควบคุมจำนวนน้ำมันที่ปนไปกับน้ำที่ปล่อยทิ้ง เครื่องแยกน้ำและน้ำมันหรือเครื่องกรองน้ำมัน

ในกรณีใด ๆ ก็ตาม เรือบรรทุกน้ำมันสามารถที่จะปล่อยทิ้งน้ำอับเฉาสะอาด (clean ballast) หรือ น้ำอับเฉาจากถังน้ำอับเฉาแยก (segregated ballast) ได้เสมอ

และในกรณีที่เรือบรรทุกน้ำมันและเรือสินค้าอื่น ๆ ไม่สามารถที่จะปฏิบัติตามข้อกำหนดมาตรฐานเหล่านี้ จะต้องเก็บน้ำมันหรือน้ำปนเปื้อนน้ำมันเหล่านี้ไว้บนเรือเพื่อนำไปทิ้งที่ ณ ที่รองรับของเสีย (Reception Facilities) บนชายฝั่ง

การติดตั้งที่รองรับของเสีย (Reception Facilities) เป็นหน้าที่ของรัฐบาลที่จะต้องจัดสร้างขึ้นให้เพียงพอที่จะรองรับน้ำมันเสียหรือน้ำปนเปื้อนน้ำมัน ซึ่งเหลืออยู่บนเรือจากเรือบรรทุกน้ำมันและเรือสินค้าอื่น ๆ โดยไม่ทำให้เกิดความเสียหายเวลาแก่เรือ โดยต้องสร้างขึ้น ณ ท่าจอดเรือต่าง ๆ คือ ⁷⁴

⁷¹Lot (Load-On-Top) เป็นวิธีการลดปริมาณน้ำมันที่จะถูกถ่ายทิ้งลงทะเล โดยการใส่น้ำลงในถังบรรทุกน้ำมัน ทำให้เกิดน้ำผสมน้ำมัน ซึ่งกากน้ำมันที่ลอยเหนือน้ำจะถูกบีบไปเก็บไว้ในถังรองรับน้ำเสีย (Slop Tank) ส่วนน้ำสะอาดจะถูกบีบลงทะเล

⁷²MARPOL 73/78 Annex 9 (4).

⁷³MARPOL 73/78 Annex 9 (b).

⁷⁴MARPOL 73/78 Annex 1 Regulation 12 (1).

1. ทำจอดเรือหรือจุดจอดพักที่ขนถ่ายน้ำมันดิบ ซึ่งเรือบรรทุกน้ำมันเดินทางไม่เกิน 72 ชั่วโมงหรือมีระยะเดินทางไม่เกิน 1,200 ไมล์ทะเล
2. ทำจอดเรือหรือจุดจอดพักนอกชายฝั่ง ซึ่งขนถ่ายน้ำมันอื่นนอกเหนือจากน้ำมันดิบ ในปริมาณประมาณ 1,000 เมตริกตันต่อวัน
3. ทำจอดเรือซึ่งมีอุ้มเรือหรือมีบริการล้างถังน้ำมัน
4. ทำเรือที่สามารถรับเรือขนาดตั้งแต่ 400 ตันกรอสขึ้นไป
5. ทำขนถ่ายสินค้าที่ไม่ได้บรรจุหีบห่อ (bulk cargos) น้ำมันเสียจากเรือที่บรรทุกได้ทั้งน้ำมันหรือสินค้าแห้งที่ไม่ได้บรรจุหีบห่อ (combination carriers) ⁷⁵

กรณียกเว้นที่เรือต่าง ๆ สามารถจะปล่อยทิ้งน้ำมันได้โดยไม่ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานการปล่อยทิ้งน้ำมัน คือ ⁷⁶

1. เพื่อความปลอดภัยของเรือ
2. การปล่อยทิ้งเกิดขึ้นจากความเสียหายของเรือหรืออุปกรณ์ของเรือ เช่นการเกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น
3. การปล่อยทิ้งน้ำมันเพื่อทำลายมลพิษ เพื่อที่จะลดความเสียหายจากมลพิษ โดยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากทางการ หรือจากรัฐซึ่งมีอธิปไตยเหนือบริเวณนั้น

การควบคุมโครงสร้างของเรือ

การที่จะควบคุมมิให้มีการปล่อยทิ้งน้ำมัน หรือน้ำมันปนเปื้อน หรือมีการปล่อยทิ้งน้ำมันตามมาตรฐานที่กำหนด รวมทั้งเพื่อป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันในระหว่างการปฏิบัติงานจะต้องอาศัยอุปกรณ์เครื่องมือที่มีเทคโนโลยีทันสมัยประกอบด้วย MARPOL 73/78 จึงกำหนดให้มีการติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ ดังนี้ คือ

⁷⁵ MARPOL 73/78 Annex 1 Regulation 12 (2).

⁷⁶ MARPOL 73/78 Annex 1 Regulation 11.

⁷⁷ MARPOL 73/78 Annex 1 Regulation 16 (1).

เรือสินค้าทั่วไป

1. เรือสินค้าที่มีน้ำหนักตั้งแต่ 400 ตันกรอสขึ้นไป แต่ไม่เกิน 10,000 ตันกรอส แยกออกได้ดังนี้คือ ⁷⁷

ก. เรือซึ่งมิได้บรรทุกน้ำอับเฉาในถังน้ำมันเชื้อเพลิง (fuel oil tank) จะต้องติดตั้งเครื่องแยกน้ำมันและน้ำ (oily water separating equipment) ⁷⁸ หรือเครื่องกรองน้ำมัน (filtering system)

ข. เรือที่บรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิงจำนวนมาก เนื่องจากจำเป็นที่จะต้องเดินทางในทะเล เป็นเวลานานจากลักษณะพิเศษของการปฏิบัติงานของเรือหรือประเภทของธุรกิจ ดังนั้น จึงจำเป็นใส่น้ำอับเฉาในถังน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อถ่วงเรือให้มีความปลอดภัยในการเดินทาง จะต้องติดตั้งเครื่องวัดและควบคุมจำนวนน้ำมันที่ปนไปกับน้ำที่ปล่อยทิ้ง (an oily discharge monitoring and control system) นอกเหนือจากเครื่องแยกน้ำและน้ำมันดังกล่าวพร้อมด้วยการบันทึกสมุดบันทึกน้ำมัน (Oil Record Book)

2. เรือสินค้าที่มีน้ำหนักตั้งแต่ 10,000 ตันกรอสขึ้นไป จะต้องติดตั้ง ⁷⁹

ก. เครื่องแยกน้ำและน้ำมันพร้อมทั้งเครื่องวัดและควบคุมจำนวนน้ำมันที่ปนไปกับน้ำที่ปล่อยทิ้ง หรือ

ข. เครื่องแยกน้ำและน้ำมันและ เครื่องกรองน้ำมันพร้อมทั้งสัญญาณเตือน เมื่อปริมาณน้ำมันปนเปื้อนมากกว่า 15 ppm

3. เรือตั้งแต่ 400 ตันกรอสขึ้นไป จะต้องติดตั้งถังเก็บตะกอนน้ำมัน (Sludge Tank) เพื่อที่จะเก็บกากน้ำมัน ซึ่งไม่สามารถที่จะปล่อยทิ้งได้ตามข้อกำหนด โดยคำนึงถึงขนาดของเครื่องจักรและระยะทางของการเดินทาง ⁸⁰

⁷⁸ เป็นเครื่องมือที่แยกน้ำมันออกจากน้ำ เพื่อให้ไขมันปนเปื้อนอยู่ในน้ำที่จะปล่อยทิ้ง ไม่เกิน 100 ppm.

⁷⁹ MARPOL 73/78 Annex 1, Regulation 16 (2).

⁸⁰ MARPOL 73/78 Annex 1, Regulation 17.

4. เรือจะต้องติดตั้งหน้าแปลนมาตรฐาน (Standard Discharge Connection) สำหรับใช้ต่อท่อปล่อยน้ำเสียจากน้ำเสียห้องเครื่อง เชื่อมต่อกับท่อปล่อยน้ำเสียของที่รองรับน้ำเสียบนชายฝั่ง⁸¹

5. เรือบรรทุกน้ำมันตั้งแต่ขนาด 400 ตันกรอสขึ้นไป จะต้องจัดทำสมุดบันทึกน้ำมัน (Oil Record Book) เกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเครื่องจักร (Machinery Space Operation) ตามรูปแบบที่กำหนด เพื่อบันทึกกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการใช้น้ำมันของเครื่องจักรทั้งหมด เช่น การล้างเครื่องจักร การปล่อยทิ้งน้ำมันจากเครื่องจักร⁸²

เรือบรรทุกน้ำมัน

1. เรือบรรทุกน้ำมันตั้งแต่ 150 ตันกรอสขึ้นไป จะต้องติดตั้งเครื่องวัดและควบคุมจำนวนน้ำมันที่ปนไปกับน้ำปล่อยทิ้ง (an oil discharge monitoring and control system) และเครื่องตรวจการปนเปื้อนของน้ำและน้ำมัน (oil/water interface detectors)⁸³

2. การติดตั้งถังน้ำอับเฉา (Ballast Tanks) และการติดตั้งการล้างถังน้ำมันด้วยน้ำมันดิบ (Crude-Oil-Washing)

ก. เรือบรรทุกน้ำมันดิบใหม่ตั้งแต่ 20,000 เดทเวทตัน⁸⁴ ขึ้นไปหรือเรือบรรทุกน้ำมันสำเร็จรูปใหม่ตั้งแต่ 30,000 ตัน จะต้องติดตั้งถังน้ำอับเฉาแยกต่างหาก (Segregated Ballast Tanks) และห้ามใส่น้ำอับเฉาในถังบรรทุกน้ำมัน⁸⁵

ข. เรือบรรทุกน้ำมันดิบใหม่ตั้งแต่ 20,000 เดทเวทตันขึ้นไปจะต้องติดตั้งระบบการล้างถังบรรทุกน้ำมันโดยใช้น้ำมันดิบ (Crude-Oil Washing)⁸⁶

⁸¹MARPOL 73/78 Annex 1, Regulation 19.

⁸²MARPOL 73/78 Annex 1, Regulation 20.

⁸³MARPOL 73/78 Annex 1, Regulation 15 (3) (b).

⁸⁴เดทเวทตัน คือ ความสามารถในการบรรทุกของเรือ.

⁸⁵MARPOL 73/78 Annex 1, Regulation 13 (1).

⁸⁶MARPOL 73/78 Annex 1, Regulation 13 (6).

ค. เรือบรรทุกน้ำมันดิบที่มีอยู่แล้ว ตั้งแต่ 40,000 เดทเวทตันขึ้นไป อาจจะต้องติดตั้งถังน้ำอับเฉาแยกต่างหาก โดยห้ามใส่น้ำอับเฉาในถังบรรทุกน้ำมัน หรือใช้ระบบการล้างถังด้วยน้ำมันดิบแทน เว้นแต่เรือบรรทุกน้ำมันนั้นใช้เพื่อบรรทุกน้ำมันที่ไม่เหมาะสมกับระบบการล้างถังด้วยน้ำมันดิบ⁸⁷

ง. เรือบรรทุกน้ำมันสำเร็จรูปที่มีอยู่แล้วตั้งแต่ 40,000 เดทเวทตันขึ้นไปจะต้องติดตั้งถังน้ำอับเฉาแยก และจะไม่ใส่น้ำอับเฉาในถังบรรทุกน้ำมัน หรืออาจจะใช้ระบบถังน้ำอับเฉาสะอาดเฉพาะ (Dedicated Clean Ballast Tanks)⁸⁸

จ. เรือบรรทุกน้ำมันทุกลำจะต้องติดตั้งท่อปล่อยทิ้ง (Discharge Manifold) เพื่อการปล่อยทิ้งน้ำมันอับเฉาที่สกปรกหรือน้ำที่ปนเปื้อนน้ำมัน เพื่อเชื่อมติดต่อกับที่รองรับของเสียไว้บนดาดฟ้าทั้ง 2 ด้านทางเรือ⁸⁹

ช. เรือบรรทุกน้ำมันใหม่ทุกลำที่ใช้ระบบการล้างถังด้วยน้ำมันดิบ หรือติดตั้งถังน้ำอับเฉาแยกจะต้องติดตั้งท่อน้ำมัน (Oil Piping) ที่ทำให้เหลือน้ำมันบน lines น้อยที่สุด⁹⁰ พร้อมมีเครื่องที่จะทำความสะอาด cargo pumping และ oil lines โดยสามารถที่จะปล่อยทิ้งได้ทั้งบนฝั่งและถังบรรทุกน้ำมันหรือถังเก็บน้ำมันเสีย (Slop Tank)⁹¹

ซ. เรือบรรทุกน้ำมันตั้งแต่ 400 ตันกรอสขึ้นไป จะต้องติดตั้งถังเก็บกากน้ำมัน (Sludge Tank)⁹²

⁸⁷ MARPOL 73/78 Annex 1, Regulation 13 (8).

⁸⁸ MARPOL 73/78 Annex 1, Regulation 13 (10).

⁸⁹ MARPOL 73/78 Annex 1, Regulation 18 (1).

⁹⁰ MARPOL 73/78 Annex 1, Regulation 18 (4) (a).

⁹¹ MARPOL 73/78 Annex 1, Regulation 18 (4) (b).

⁹² MARPOL 73/78 Annex 1, Regulation 17.

6. เรือบรรทุกน้ำมันทุกลำจะต้องปล่อยทิ้งน้ำอับ เจาทิ้งจากถังน้ำมันอับ เจาแยกต่างหาก หรือน้ำอับ เจาสะอาด เหนือแนวน้ำ (Waterline) เว้นแต่ถ้าได้มีการตรวจผิวหน้าของน้ำว่าไม่มี การปนเปื้อนน้ำมันแล้ว จึงจะปล่อยทิ้งต่ำกว่าแนวน้ำได้⁹³

มาตรการในการบังคับให้เป็นไปตามอนุสัญญา MARPOL 73/78

บทบัญญัติของ MARPOL 73/78 มีผลใช้บังคับกับเรือที่ชักธงของรัฐภาคี และเรือที่ไม่มีลิตธิ ชักธงของรัฐภาคี แต่ปฏิบัติงานภายใต้อำนาจของรัฐภาคีรัฐใดภาคีหนึ่ง⁹⁴ แต่ไม่รวมถึงเรือรบ หรือ เรืออื่นใดที่รัฐ เป็นเจ้าของซึ่งมิได้ใช้เพื่อการพาณิชย์⁹⁵

มาตรการที่ใช้ในการบังคับให้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดต่าง ๆ บัญญัติทั้งในอนุสัญญาและ ภาคผนวกที่ 1 ซึ่งภาคผนวก 1 เป็นการวางหลักเกณฑ์ในการควบคุมมาตรฐานการปล่อยทิ้งน้ำมัน ตลอดจนโครงสร้าง เครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ ก็กำหนดมาตรการที่ควบคุมให้เรือปฏิบัติตามข้อกำหนด เหล่านี้ ซึ่งตามภาคผนวก 1 นี้ จะใช้บังคับกับเรือทุกประเภทที่เป็นเรือสินค้าและเรือบรรทุกน้ำมัน⁹⁶ โดยได้วางมาตรการไว้ดังนี้ คือ

1. การออกใบสำคัญรับรอง เพื่อให้มั่นใจว่าเรื่อนั้นติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ ครบถ้วนและ อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดี ทางการของเรือจึงมีหน้าที่ตรวจเรือก่อนที่จะอนุญาตให้เรือออกเดินทาง⁹⁷ เมื่อเห็นว่าเรื่อนั้นมีอุปกรณ์ต่าง ๆ ครบถ้วนทางการจะออกใบสำคัญรับรองการป้องกันภาวะมลพิษ น้ำมันระหว่างประเทศ (International Oil Pollution Prevention Certificate หรือ IOPP Certificate)⁹⁸ ซึ่งเป็นเอกสารที่ใช้เพื่อการเดินทางเข้า-ออกเมืองท่าของรัฐ ภาคีอื่น ๆ เป็นการรับรองว่า เรื่อนั้นได้ติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ ครบถ้วนตามที่ MARPOL 73/78 กำหนด ดังนั้นเรือจะต้องเก็บรักษา IOPP Certificate เอาไว้บนเรือเสมอ ซึ่ง IOPP จะมี อายุไม่เกิน 5 ปี นับแต่วันที่ออก

⁹³ MARPOL 73/78 Annex 1, Regulation 18.(4) (b).

⁹⁴ MARPOL 73/78 Annex 1, Article 3 (1).

⁹⁵ MARPOL 73/78 Article 3 (3).

⁹⁶ MARPOL 73/78 Annex 1, Regulation 2 (1).

⁹⁷ MARPOL 73/78 Annex 1, Regulation 4 (1).

⁹⁸ MARPOL 73/78 Annex 1, Regulation 5.

2. การจัดทำสมุดบันทึกน้ำมัน (Oil Record Book) ตามรูปแบบที่กำหนด ซึ่งเรือบรรทุกน้ำมันตั้งแต่ 150 ตันกรอสขึ้นไปและเรือสินค้าอื่น ๆ ตั้งแต่ 400 ตันกรอสขึ้นไป จะต้องจัดทำและเก็บรักษาเอาไว้บนเรือ ⁹⁹

ก. สมุดบันทึกน้ำมันเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเครื่องจักร (Machinery Space Operations) สำหรับเรือทุกลำ ซึ่งจะบันทึกการปฏิบัติงานของเรือที่เกี่ยวข้องกับการใช้น้ำมันของเครื่องจักร เช่น การล้างถังน้ำมัน เชื้อเพลิงการปล่อยทิ้งน้ำล้างถังน้ำมัน การปล่อยทิ้งน้ำมันเสีย เป็นต้น

ข. สมุดบันทึกน้ำมันเกี่ยวกับการปฏิบัติการสินค้าน้ำมัน (Cargo/Ballast Operation) สำหรับเรือบรรทุกน้ำมัน โดยจะบันทึกการปฏิบัติงานเกี่ยวกับสินค้าน้ำมันที่บรรทุก เช่น การขนถ่ายสินค้า น้ำมัน การย้ายน้ำมันในระหว่างการเดินทาง การล้างถังบรรทุกน้ำมัน เป็นต้น

ตลอดจนจะต้องบันทึกถึงการปล่อยทิ้งน้ำมันทุกครั้งที่เกิดขึ้น รวมทั้งการปล่อยทิ้งน้ำมันโดยอุบัติเหตุ โดยเจ้าหน้าที่ของเรือจะเป็นผู้บันทึกพร้อมทั้งการลงลายมือชื่อกำกับคู่กับนายเรือ (Master of the Ship) ซึ่งแนวความคิดของการจัดทำสมุดบันทึกน้ำมัน เป็นแนวความคิดเดิมที่มีมาจากอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1954 ซึ่งการที่ให้เจ้าหน้าที่ของเรือทำหน้าที่บันทึกอาจมีความบกพร่องในการกรอกรายละเอียดต่าง ๆ ดังนั้นจึงต้องมีการที่มี การที่มีการกำหนดให้เรือต้องติดตั้ง เครื่องวัดและควบคุมจำนวนน้ำมันที่ปนไปกับน้ำที่ปล่อยทิ้ง (an oily discharge monitoring and control system) ซึ่งบันทึกปริมาณการปนเปื้อนของน้ำมัน วัน เวลา อัตราการปล่อยทิ้ง และความเร็วของเรือ เป็นต้น ตลอดจนควบคุมปริมาณการปนเปื้อนมิให้เกินกำหนด โดยระบบอัตโนมัติ นอกเหนือจากที่ยังคงต้องจัดทำสมุดบันทึกน้ำมันเช่นเดิม

ในการที่จะบังคับให้เป็นไปตามบทบัญญัติและข้อบังคับ ของอนุสัญญาเป็นสิ่งที่รัฐภาคีจะต้องปฏิบัติ ซึ่งอนุสัญญาได้วางหลัก เกณฑ์ถึงอำนาจของรัฐภาคีในอันที่จะบังคับให้เป็นไปตามอนุสัญญาตลอดจนการดำเนินการต่อการละเมิดที่เกิดขึ้น ซึ่งจะแยกพิจารณาถึงอำนาจของรัฐภาคีตามอนุสัญญาได้ดังนี้คือ

⁹⁹MARPOL 73/78 Annex 1, Regulation 20.

1. รัฐที่เรือชักธง (Flag State)
2. รัฐท่าจอดเรือ (Port State)
3. รัฐชายฝั่ง (Coastal State)

รัฐที่เรือชักธง (Flag State) รัฐที่เรือชักธงเป็นรัฐที่มีความสัมพันธ์โดยตรงกับเรือ ดังนั้นในการควบคุมป้องกันมลพิษน้ำมัน รัฐที่เรือชักธงเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในอันที่จะควบคุมให้เรือปฏิบัติตามข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการควบคุมป้องกัน และแก้ไขภาวะมลพิษทางทะเลเนื่องจากรั่วไหล ซึ่งตาม MARPOL 73/78 ได้กำหนดถึงอำนาจหน้าที่ของรัฐที่เรือชักธงในการที่จะบังคับให้เรือปฏิบัติตามข้อกำหนดต่าง ๆ ดังนี้ คือ

1. การตรวจเรือ การตรวจเรือของรัฐที่เรือชักธงเป็นไปเพื่อให้มั่นใจว่า เรือซึ่งจดทะเบียนในรัฐของตนได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของ MARPOL 73/78 ในเรื่องเกี่ยวกับโครงสร้าง การติดตั้ง เครื่องมือ อุปกรณ์ตามที่กำหนด ซึ่งปกติเรือที่จะออกแล่นในทะเลได้ รัฐที่เรือชักธงจะต้องตรวจสอบสภาพความพร้อมในการเดินเรือของเรืออยู่แล้ว ในเรื่องของการป้องกันภาวะมลพิษน้ำมัน MARPOL 73/78 กำหนดให้รัฐที่เรือชักธงจะต้องตรวจเรือ เพื่อให้แน่ใจว่ามีโครงสร้างการติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ ครบถ้วน โดยแบ่งเป็น 3 ระยะด้วยกันคือ

- ก. การตรวจเรือครั้งแรก รัฐที่เรือชักธงจะทำการตรวจเรือก่อนที่จะอนุญาตให้เรือออกแล่น เมื่อเรือมีการติดตั้ง เครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ ครบถ้วน ทางการของรัฐที่เรือชักธงจะออกใบสำคัญรับรองการป้องกันภาวะมลพิษน้ำมันระหว่างประเทศ (International Oil Pollution Prevention Certificate หรือที่เรียกว่า IOPP Certificate) ตามแบบฟอร์มที่กำหนด ซึ่งเรือบรรทุกน้ำมันตั้งแต่ 150 ตันกรอสขึ้นไป และเรือสินค้าอื่น ๆ ตั้งแต่ 400 ตันกรอสขึ้นไป ที่จะต้องเดินทางเข้าออกยังเมืองท่าของรัฐภาคีจะต้องมีเก็บเอาไว้บนเรือ¹⁰⁰ โดย IOPP นี้จะได้รับการยอมรับและมีผลบังคับใช้ในรัฐภาคีอื่น ๆ เช่นเดียวกับ IOPP Certificate ที่ออกโดยรัฐภาคีนั้นเอง¹⁰¹

¹⁰⁰ MARPOL 73/78 Annex 1, Regulation 5.

¹⁰¹ MARPOL 73/78, Article 5 (1).

ข. การตรวจประจำปี ซึ่งจะกระทำเพื่อให้มั่นใจว่า เรือยังคงปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับโครงสร้าง เครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ อยู่ และจะต้องบันทึกไว้ใน IOPP Certificate

ค. การตรวจระหว่างกึ่งกลางอายุใบรับรอง Intermediate Surveys ซึ่งจะกำหนดโดยทางการของรัฐที่เรือชักธง แต่ไม่เกิน 30 เดือน เพื่อให้มั่นใจว่า เครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ ยังคงอยู่ในสภาพที่ทำงานได้ดีและจะต้องบันทึกไว้ใน IOPP Certificate ด้วยเช่นกัน

2. การสอบสวนและการลงโทษผู้ที่กระทำละเมิด เมื่อรัฐที่เรือชักธงตรวจพบการที่เรือชักธงของรัฐตนเองละเมิดต่อบทบัญญัติของ MARPOL 73/78 หรือ เมื่อได้แจ้งถึงการละเมิดพร้อมทั้งพยานหลักฐานที่เพียงพอจากรัฐภาคีอื่น¹⁰² รัฐที่เรือชักธงจะต้องทำการสอบสวนเมื่อเห็นว่าเป็นความจริง รัฐที่เรือชักธงจะต้องดำเนินคดีและกำหนดบทลงโทษเรือที่ชักธงของตน ไม่ว่าจะเกิดการละเมิดขึ้น ณ ที่ใดก็ตาม¹⁰³ และบทลงโทษนั้นจะต้องรุนแรงเพียงพอที่จะให้เกิดการละเมิดต่อบทบัญญัติของ MARPOL 73/78 อีก

ซึ่งการละเมิดที่เกิดขึ้นนอกอาณาเขตซึ่งรัฐที่เรือชักธงจะต้องดำเนินการสอบสวนและลงโทษจากการแจ้งของรัฐภาคีอาจจะเป็นการละเมิดต่อบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการปล่อยทิ้งน้ำมัน หรือ บทบัญญัติที่ควบคุมโครงสร้าง เครื่องมือและอุปกรณ์ต่าง ๆ ของเรือ

3. รัฐที่เรือชักธงมีพันธที่จะดำเนินการตรวจสอบความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นกับเรือของตน ถ้าหากความเสียหายนั้นก่อให้เกิดผลเสียหายอย่างร้ายแรงต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล และรายงานผลการสอบสวนในท้องที่การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ทราบ เมื่อเห็นว่าข้อมูลนั้นจะมีประโยชน์ในการพิจารณาแก้ไข MARPOL 73/78¹⁰⁴

รัฐท่าจอดเรือ เป็นรัฐที่เรือเข้ามาจอดในท่าจอดเรือหรือจุดพักนอกชายฝั่งซึ่งรัฐท่าจอดเรือมีอำนาจในการควบคุมป้องกัน ภาวะมลพิษทางทะเล เนื่องจากน้ำมันตาม MARPOL 73/78 ดังนี้คือ

¹⁰² MARPOL 73/78 Annex 1, Article 4 (1).

¹⁰³ MARPOL 73/78 Annex 1, Article 4 (4).

¹⁰⁴ MARPOL 73/78, Article 12.

อำนาจของรัฐท่าจอดเรือ

1. การตรวจเรือ รัฐท่าจอดเรือมีอำนาจที่จะตรวจเรือต่างประเทศที่เข้ายังท่าจอดเรือหรือจุดพักนอกชายฝั่งในเขตอำนาจของตน การตรวจเป็นการตรวจสอบความสมบูรณ์ของ The IOPP Certificate ที่มีอยู่บนเรือว่ายังมีผลใช้บังคับอยู่หรือไม่ นอกจากนั้น รัฐท่าจอดเรือยังสามารถตรวจเรือเพื่อวัตถุประสงค์ในการตรวจสอบว่า เรือนั้นได้ปล่อยทิ้งน้ำมัน ซึ่งเป็นการละเมิดข้อกำหนดของ MARPOL 73/78 หรือไม่¹⁰⁵ หรือตรวจเรือตามคำร้องขอจากรัฐภาคีอื่นพร้อมทั้งหลักฐานประกอบอย่างเพียงพอว่า เรือนั้นได้ปล่อยทิ้งน้ำมันกัน เป็นการละเมิดบทบัญญัติของ MARPOL 73/78¹⁰⁶

การตรวจหาการปล่อยทิ้งน้ำมันว่า จะละเมิดบทบัญญัติของ MARPOL 73/78 หรือไม่ สามารถตรวจสอบได้จากการตรวจสอบบันทึกน้ำมัน (Oil Record Book) ซึ่งเรือที่อยู่ภายใต้บังคับของ MARPOL 73/78 จะต้องจัดทำและเก็บรักษาเอาไว้บนเรือ นอกจากนี้การตรวจการปล่อยทิ้งน้ำมันยังสามารถตรวจสอบได้จากบันทึกของเครื่องวัดและควบคุมจำนวนน้ำมันที่ปนไปกับน้ำที่ปล่อยทิ้ง (an oily discharge monitoring and control system)

กรณีที่รัฐท่าจอดเรือพบว่ามี การละเมิดบทบัญญัติของ MARPOL 73/78 ในเรื่องของการปล่อยทิ้ง รัฐท่าจอดเรือจะรายงานให้รัฐที่เรือชักธงทราบพร้อมด้วยหลักฐานประกอบเพื่อให้ดำเนินคดีกับเรือ ในกรณีที่ได้รับการร้องขอให้ทำการสืบสวน รัฐท่าจอดเรือจะรายงานผลการตรวจเรือให้รัฐที่ร้องขอและรัฐที่เรือชักธงทราบ เพื่อดำเนินการต่อไป

2. การปฏิเสธไม่ให้เรือเข้าเมืองท่า และการกักเรือรัฐท่าจอดเรือมีอำนาจที่จะกักเรือต่างประเทศเข้ามายังท่าจอดเรือหรือจุดพักนอกชายฝั่ง และเจ้าหน้าที่ของรัฐท่าจอดเรือตรวจพบว่าสภาพของเรือและอุปกรณ์ประจำเรือไม่เป็นไปตาม IOPP Certificate หรือเรือนั้นไม่มี IOPP Certificate หรือ IOPP Certificate ไม่มีผลสมบูรณ์ รัฐท่าจอดเรือสามารถกักเรือเพื่อให้แน่ใจว่าเรือจะไม่ออกเดินทางจนกว่าจะสามารถออกทะเลได้โดยไม่ทำให้เกิดอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล แต่อาจจะอนุญาตให้เดินทางไปยังอู่ซ่อมเรือที่ใกล้ที่สุด¹⁰⁷

¹⁰⁵ MARPOL 73/78, Article 6 (2).

¹⁰⁶ MARPOL 73/78, Article 6 (5).

¹⁰⁷ MARPOL 73/78, Article 5 (2).

รัฐที่ทำจอดค เรือยังมีอำนาจที่จะปฏิเสธไม่ให้เรือต่างประเทศเดินทาง เข้ามายังท่าจอด เรือหรือจุดพักนอกชายฝั่งของตนด้วย เหตุผลที่เรือต่างประเทศนั้นไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติของเกี่ยวกับโครงสร้างและอุปกรณ์เครื่องมือต่าง ๆ โดยรัฐท่าจอดเรืออาจจะร้องขอให้มีการปรึกษาหารือกับรัฐที่เรือชั่งงก่อนที่จะปฏิเสธไม่ให้เรือต่างประเทศนั้นเข้าท่าจอดเรือ¹⁰⁸

รัฐชายฝั่ง (Coast State) รัฐชายฝั่ง คือ รัฐที่เรือแล่นผ่านอาณาเขตของทะเลที่อยู่ภายใต้เขตอำนาจของรัฐนั้น เขตอำนาจของรัฐชายฝั่งตาม MARPOL 73/78 จะครอบคลุมมากน้อยเพียงใด จะต้องพิจารณาตามอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 เนื่องจากในขณะที่จัดทำ MARPOL 73/78 ยังอยู่ในระหว่างการเริ่มต้นของการประชุมเพื่อจัดทำอนุสัญญากฎหมายทะเลครั้งที่ 3 ดังนั้น ที่ประชุมขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) จึงกำหนดให้การตีความคำว่า "เขตอำนาจ" ให้เป็นไปตามกฎหมายระหว่างประเทศที่มีผลใช้บังคับอยู่ในเวลาที่มีการบังคับใช้หรือตีความ MARPOL 73/78 ซึ่งปัจจุบันนี้คือ อนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ซึ่งกำหนดขอบเขตอำนาจของรัฐชายฝั่งเหนืออาณาเขตทางทะเล คือ น่านน้ำภายใน ทะเลอาณาเขต ไหล่ทวีป และเขตเศรษฐกิจจำเพาะ นอกจากนั้น ในภาค 12 ของอนุสัญญากฎหมายทะเลก็ได้วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอำนาจสิทธิและหน้าที่ของรัฐชายฝั่งในอันที่จะปกป้องรักษาสภาวะแวดล้อม จากภาวะมลพิษที่มีแหล่งกำเนิดจากเรือไว้ เช่นกันของตนไว้เช่นกัน ดังนั้นในการพิจารณาดังอำนาจของรัฐชายฝั่งที่มีเหนืออาณาเขตทางทะเล จึงต้องพิจารณาดังอำนาจของรัฐชายฝั่งในการที่จะควบคุมป้องกันภาวะมลพิษจากเรือตามอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982¹⁰⁹

ตาม MARPOL 73/78 รัฐชายฝั่งจะต้องกำหนดให้มีบทลงโทษตามกฎหมายภายในของรัฐชายฝั่งต่อการละเมิดที่เกิดขึ้นภายใต้เขตอำนาจ และในกรณีที่มีการละเมิดเกิดขึ้น รัฐชายฝั่งสามารถที่จะ

1. ดำเนินคดีตามกฎหมายภายในของตน หรือ
2. จัดส่งข้อมูลและหลักฐานที่มีอยู่ในครอบครองที่แสดงว่าได้มีการละเมิดเกิดขึ้นไปยังทางการของเรือ เพื่อให้ดำเนินการต่อไป¹¹⁰

¹⁰⁸ MARPOL 73/78, Article 5 (3).

¹⁰⁹ ไปรตดู หัวข้อที่ 3.1, 1.3.

¹¹⁰ MARPOL 73/78, Article 4 (2).

กรณีเรือต่างประเทศเดินทางเข้าไปยังท่าจอดเรือหรือจุดพักนอกชายฝั่งของรัฐชายฝั่งย่อมจะมีฐานะเป็นรัฐท่าจอดเรือด้วย

นอกจากอำนาจหน้าที่ของรัฐภาคีดังกล่าวข้างต้นแล้ว MARPOL 73/78 ยังได้กำหนดให้รัฐภาคีจะต้องทำรายงานเกี่ยวกับเหตุอุบัติเหตุ (Incident) ที่เกี่ยวกับสารที่เป็นอันตราย ซึ่งรวมถึงน้ำมันด้วย เพื่อเป็นภาวะควบคุมป้องกันการแพร่กระจายออกไปโดยกำหนดให้จัดทำรายงานตามพิธีสารฉบับที่ 1 โดยกำหนดให้แต่ละภาคีจะต้อง

1. ดำเนินการตั้งปวงที่จำเป็นเพื่อให้เจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานที่เหมาะสมทำหน้าที่รับและดำเนินการเกี่ยวกับรายงานเหตุอุบัติเหตุตั้งปวง และ
2. แจ้งให้องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ทราบรายละเอียดเกี่ยวกับการดำเนินการดังกล่าว เพื่อเวียนให้ภาคีอื่น ๆ และรัฐภาคีขององค์การได้ทราบ

เมื่อรัฐภาคีได้รับรายงานดังกล่าวแล้ว ให้ส่งรายงานนั้นไปยังผู้ที่เกี่ยวข้องโดยไม่ชักช้าคือ

- ก. ทหารการของเรือที่เกี่ยวข้อง
- ข. รัฐอื่นใดที่อาจจะถูกกระทบกระเทือน ¹¹¹

และรัฐภาคีของ MARPOL 73/78 ยังมีหน้าที่จะต้องแจ้งข้อมูลให้องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งเสมือนศูนย์กลางของข้อมูลข่าวสารของรัฐภาคี ตลอดจนเป็นผู้ที่รับผิดชอบต่อ MARPOL 73/78 โดยข้อมูลข่าวสารที่รัฐภาคีมีหน้าที่จะต้องแจ้งให้องค์การทางทะเลระหว่างประเทศทราบคือ

1. ตัวบทกฎหมาย คำสั่ง ระเบียบข้อบังคับ และตราสารอื่น ๆ ที่ได้บัญญัติขึ้นภายในขอบเขตของอนุสัญญาฉบับนี้
2. บัญชีรายชื่อของนายช่างตรวจเรือที่ได้รับการแต่งตั้งหรือหน่วยงานที่ทางการยอมรับให้กระทำการแทนในเรื่องของการออกแบบก่อสร้างอุปกรณ์ และการปฏิบัติงานของเรือที่มีบรรทุกสารที่เป็นอันตรายตามที่กำหนดในข้อบังคับ โดยทางการจะต้องแจ้งให้ทราบถึงความรับผิดชอบโดยเฉพาะและเงื่อนไขของอำนาจที่มอบให้

¹¹¹ MARPOL 73/78, Article 8.

3. ตัวอย่างของใบสำคัญรับรองที่ออกตามความข้อบังคับ
4. รายชื่อของอุปกรณ์เพื่อรองรับของ เสีย สถานที่ตั้ง ข้อความสามารถและอุปกรณ์ต่าง ๆ
5. รายงานที่เป็นทางการหรือบทคัดย่อที่เป็นทางการ ที่แสดงให้เห็นผลของการบังคับ

ไข้อนุสัญญาฯ นี้ และ

6. รายงานสถิติประจำปีตามรูปแบบที่องค์การทางทะเล ระหว่างประเทศกำหนดที่แสดงให้เห็นถึงการลงโทษที่ลงไปแล้วจริง

โดยที่องค์การทางทะเล ระหว่างประเทศมีหน้าที่จะต้องแจ้งให้รัฐภาคีทั้งปวงทราบถึงข้อมูลที่ได้รับแจ้งมาแล้วนั้น ¹¹²

ในการที่จะบังคับให้เป็นไปตามอนุสัญญานั้น การตรวจหาการละเมิด เป็นปัจจัยที่สำคัญ เนื่องจากเรือเป็นสิ่งที่เคลื่อนที่ได้ ดังนั้น MARPOL 73/78 จึงกำหนดให้รัฐภาคีจะต้องร่วมมือกันในการตรวจหาการละเมิด และการบังคับให้เป็นไปตามบทบัญญัติทางอนุสัญญา โดยใช้มาตรการที่เหมาะสมและที่สามารถปฏิบัติได้ในการตรวจหา ในการรายงานและการรวบรวมพยานหลักฐาน ¹¹³ ตลอดจนกรณีที่มีร่องรอยคราบน้ำมันบนผิวน้ำใกล้กับเรือ รัฐภาคีมีหน้าที่จะต้องตรวจสอบข้อเท็จจริงว่ามีการละเมิดต่อข้อกำหนดเกี่ยวกับมาตรฐานการปล่อยทิ้งน้ำมันหรือไม่ โดยคำนึงถึงปัจจัยทางสภาพแวดล้อม ประกอบด้วย คือ สภาพของลม ความเร็วของเรือ และข้อมูลการปล่อยทิ้งน้ำมันจากบันทึกต่าง ๆ ¹¹⁴ จากบทบัญญัติเกี่ยวกับอำนาจทางรัฐภาคีที่เกี่ยวข้อง จะเห็นได้ว่ารัฐที่เรือชกธงยังคงเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการที่จะควบคุม ป้องกันภาวะมลพิษน้ำมัน แต่จากการที่เรือเป็นสิ่งที่เคลื่อนที่ได้ ดังนั้น รัฐท่าจอดเรือ และรัฐชายฝั่งซึ่งมีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับเรือ จึงมีส่วนช่วยในการที่ทำให้การบังคับให้เป็นไปตาม MARPOL 73/78 มีประสิทธิภาพมากขึ้น

บทบัญญัติเกี่ยวกับอำนาจของรัฐภาคี ไม่ว่าจะเป็นรัฐที่เรือชกธง รัฐท่าจอดเรือ และรัฐชายฝั่งจะเป็นไปโดยสอดคล้องกับอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 โดยที่บางมาตราทั้งอนุสัญญากฎหมายทะเลและ MARPOL 73/78 บัญญัติไว้เหมือนกัน คือ การพิจารณาคดีและลงโทษเรือที่กระทำ

¹¹² MARPOL 73/78, Article 11,

¹¹³ MARPOL 73/78, Article 6 (1).

¹¹⁴ MARPOL 73/78 Annex 1, Regulation 9 (3), 10 (6),

ผิดโดยรัฐที่เรือชักธงไม่ว่าจะเกิดการละเมิดขึ้น ณ ที่ใดก็ตาม¹¹⁵ การที่รัฐที่เรือชักธงทำการสอบสวนข้อเท็จจริงเกี่ยวกับข้อกล่าวหาการละเมิดทางเรือ และอาจจะร้องขอให้รัฐภาคีอื่น ทำการตรวจสอบพยานหลักฐานเพิ่มเติม ตลอดจนการดำเนินคดีกับ เรือ นั้น¹¹⁶ การกำหนดให้มีการลงโทษที่รุนแรงเพียงพอที่จะไม่ให้เกิดการละเมิดขึ้นอีก¹¹⁷ ความสำคัญของใบสำคัญรับรองเพื่อเป็นการรับรองการปฏิบัติตามข้อกำหนดทางเรือ¹¹⁸ อำนาจของรัฐท่าจอดเรือในการตรวจเรือ¹¹⁹ วิธีการตรวจเรือต่างประเทศ¹²⁰ อำนาจในการกักเรือทางรัฐท่าจอดเรือ¹²¹

การที่อนุสัญญากฎหมายทะเล จัดทำขึ้นภายหลัง MARPOL 73/78 ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมป้องกันภาวะมลพิษจากเรือฉบับเดียวที่มีอยู่ขณะนี้ ดังนั้นจึงได้นำบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับอำนาจของรัฐภาคีตาม MARPOL 73/78 มาบัญญัติไว้พร้อมทั้งขยายความให้ละเอียดมากขึ้น โดยที่ในส่วรายละเอียดของข้อกำหนดต่าง ๆ นั้น อนุสัญญากฎหมายทะเลยังคงยอมรับให้เป็นไปตาม MARPOL 73/78

¹¹⁵ ปรกติ UN Convention on the Law of the Sea, Article 127 (4) และ MARPOL 73/78 Article 4 (1).

¹¹⁶ ปรกติ UN Convention on the Law of the Sea, Article 217 (5) (6) และ MARPOL 73/78 Article 6 (4).

¹¹⁷ ปรกติ UN Convention on the Law of the Sea, Article 217 (8) และ MARPOL 73/78 Article (4).

¹¹⁸ ปรกติ UN Convention on the Law of the Sea, Article 217 (3) และ MARPOL 73/78 Article 5 (1).

¹¹⁹ ปรกติ UN Convention on the Law of the Sea, Article 218 (1) และ MARPOL 73/78 Article 6 (2).

¹²⁰ ปรกติ UN Convention on the Law of the Sea, Article 226 (a) และ MARPOL 73/78 5 (2).

¹²¹ ปรกติ UN Convention on the Law of the Sea, Article 219 และ MARPOL 73/78 Article 5 (2).

เมื่อเปรียบเทียบอำนาจของรัฐท่าจอดเรือตาม MARPOL 73/78 และตามอนุสัญญา
กฎหมายทะเลจะเห็นได้ว่า อำนาจของรัฐท่าจอดเรือตามอนุสัญญากฎหมายทะเลนั้นกว้างขวางกว่า
อำนาจของรัฐท่าจอดเรือตาม MARPOL 73/78 คือ รัฐท่าจอดเรือตามอนุสัญญากฎหมายทะเลสามารถ
จะดำเนินคดีกับเรือที่ละเมิดต่อบทบัญญัติ เกี่ยวกับการปล่อยทิ้งในทะเลหลวงได้ ในขณะที่ท่าจอดเรือ
ตาม MARPOL 73/78 มีอำนาจเพียงตรวจสอบว่ามีการละเมิดหรือไม่ แต่อำนาจในการดำเนินคดี
ยังคงเป็นทางรัฐที่เรือซัดลง เว้นแต่กรณีที่เกิดการละเมิดในอาณาเขตทางทะเลที่อยู่ภายใต้เขต
อำนาจทางรัฐท่าจอดเรือ ในกรณีนี้รัฐท่าจอดเรือมีฐานะเป็นรัฐชายฝั่งด้วย จึงจะมีอำนาจในการ
ดำเนินคดีต่อเรือที่กระทำละเมิดดังกล่าว ดังนั้น ทั้งอนุสัญญากฎหมายทะเลและ MARPOL 73/78
จึงมีการยอมรับซึ่งกันและกัน ¹²²

2.2 การเข้าไปดำเนินการป้องกัน แก๊ซ และกำจัดภาวะมลพิษจาก
น้ำมันในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นในทะเลหลวง

อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการเข้าไปดำเนินการ
ป้องกันแก๊ซ และกำจัดภาวะมลพิษน้ำมันในทะเลหลวง คือ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการ
แทรกแซงในทะเลหลวงในกรณีที่เกิดความเสียหายจากภาวะมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969 (Internat-
ional Convention Relating to Intervention on the High Sea in Cases of
Oil Pollution Casualties, 1969) ซึ่งได้จัดทำขึ้นเพื่อวางหลักเกณฑ์รายละเอียดของการ
ที่รัฐภาคีซึ่งเป็นรัฐชายฝั่งจะใช้มาตรการในทะเลหลวงเท่าที่จำเป็นเพื่อป้องกัน โยกย้ายหรือ ชจัด
อันตรายที่เกิดขึ้นต่อรัฐชายฝั่ง หรือผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้องจากภาวะมลพิษทางทะเลจากน้ำมัน ซึ่งเกิดขึ้น
เกิดขึ้นเนื่องมาจากการเกิดอุบัติเหตุทางทะเล หรือการกระทำที่เกี่ยวข้องเนื่องจากอุบัติเหตุดังกล่าว
ในทะเลหลวง ¹²³

¹²² ปรกติ UN Convention on the Law of the Sea, Article 237 และ
MARPOL 73/78 Article 9.

¹²³ International Convention Relating to Intervention on the High
Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969 (ต่อไปนี้จะเรียกว่า "Oil
Pollution Casualties," 1969), Article (1).

คำนิยาม "อุบัติเหตุทางทะเล" ตามความหมายของอนุสัญญาฉบับนี้ หมายถึง การเกิดอุบัติเหตุทางเรือ¹²⁴ คำว่า "เรือ" หมายถึงเรือประเภทใด รวมถึงสิ่งที่ลอยน้ำได้ แต่โดยจุดมุ่งหมายหลักแล้วต้องการเน้นที่... เรือบรรทุกน้ำมัน เนื่องจากอนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับนี้จัดทำขึ้นภายหลังการเกิดอุบัติเหตุของเรือบรรทุกน้ำมัน "Torry Canyon" เพื่อที่จะป้องกันและแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในทำนองเดียวกัน และจะเห็นได้จากคำนิยามของคำว่า "น้ำมัน" หมายถึง น้ำมันดิบ น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันดีเซล และน้ำมันหล่อลื่น¹²⁵ ซึ่งปริมาณของน้ำมันเหล่านี้ ซึ่งจะก่อให้เกิดอันตราย หรืออาจจะเกิดอันตรายแก่ชายฝั่ง ตลอดจนผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้องของรัฐชายฝั่ง เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้จะต้องมีจำนวนมาก ซึ่งเรือบรรทุกน้ำมันได้ครั้งละปริมาณมาก ๆ ก็คือเรือบรรทุกน้ำมันอนุสัญญาฉบับนี้ไม่ใช่บังคับกับสิ่งติดตั้งหรืออุปกรณ์ในการสำรวจที่ใช้เรือตามความหมายของอนุสัญญาและเรือรบหรือเรืออื่น ๆ ซึ่งรัฐบาลใช้ในกิจการอื่น ๆ อันมิใช่เพื่อการพาณิชย์¹²⁶ ในกรณีของสิ่งติดตั้งมีผู้ให้ความเห็นว่า ถ้าถูกชนโดยเรือแล้ว รัฐบาลก็จะใช้มาตรการต่อสิ่งติดตั้งนั้นได้ เพราะการที่เรือเข้ามาเกี่ยวข้องกับตัวจึงเข้าหลักเกณฑ์ทางการเกิดอุบัติเหตุทางทะเล (Maritime Casualties) ซึ่งถ้าหากเป็นอุบัติเหตุของสิ่งติดตั้งนั้นเอง โดยไม่มีเรือเข้ามาเกี่ยวข้องกับตัวแล้ว ก็จะอยู่ภายใต้การดำเนินการของรัฐที่มีอธิปไตยเหนือไหล่ทวีป¹²⁷

ดังนั้นอนุสัญญาฉบับนี้มีขอบเขตของการบังคับใช้ต่อการกระทำใด ๆ ที่จำเป็นและเหมาะสมในการเข้าไปดำเนินการป้องกัน โยกย้ายหรือขจัดภาวะมลพิษน้ำมันที่เกิดขึ้นในทะเลหลวงโดยมีเงื่อนไขไว้ดังนี้คือ

- กำหนดให้รัฐชายฝั่งจะต้องบอกกล่าวและปรึกษาหารือกับรัฐอื่น ซึ่งจะได้รับผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งรัฐที่เรือชกธง รวมทั้งผู้เชี่ยวชาญอิสระที่ได้รับคัดเลือกจากบัญชีรายชื่อ ที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) จัดทำขึ้น

¹²⁴Oil Pollution Casualties, 1969, Article 2 (1).

¹²⁵Oil Pollution Casualties, 1969, Article 2 (3).

¹²⁶Oil Pollution Casualties, 1969, Article 1 (2).

¹²⁷David W. Abecassis, Marine oil Pollution (Cambridge: University of Cambridge, 1967), p. 64.

ก่อนที่จะใช้มาตรการใด ๆ เข้าไปดำเนินการกับเรือที่เกิดอุบัติเหตุในทะเลหลวงนั้น รวมทั้งแจ้ง มาตรการที่จะใช้ให้บุคคลผู้ที่มีส่วนได้ เสี่ยงทราบในระหว่างการปรึกษาหารือ ซึ่งในกรณีนี้อาจจะได้แก่ เจ้าของ เรือซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล และรัฐชายฝั่งจะต้องยอมรับข้อคิดเห็นของบุคคล ดังกล่าวด้วย เว้นแต่ในกรณีที่เป็นการฉุกเฉินอย่างยิ่งที่จำเป็นจะต้องดำเนินการโดยทันที รัฐภาคี สามารถดำเนินการได้เท่าที่จำเป็นโดยไม่ต้องบอกกล่าวและปรึกษาล่วงหน้า ซึ่งมาตรการที่ใช้จะ ต้องหลีกเลี่ยงการก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตมนุษย์และพยายามให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ที่เดือดร้อน ซึ่ง เมื่อใช้มาตรการแล้วรัฐภาคีจะต้องแจ้งให้แก่อันตรายและบุคคลที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง เลขานุการขององค์ การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)ทราบโดยไม่ชักช้า ¹²⁸

- มาตรการที่รัฐชายฝั่งใช้จะต้องได้สัดส่วนเหมาะสมกับอันตรายที่ เกิดขึ้นหรือที่อาจจะเป็นอันตรายต่อรัฐชายฝั่ง ซึ่งในการพิจารณาว่ามาตรการที่ใช้นั้น เหมาะสมหรือไม่ จะต้องพิจารณาจาก

1. ขนาดและความน่าจะเป็นของความเสียหายในทันทีหากมิได้ใช้
2. ประสิทธิภาพที่น่าจะได้รับจากการใช้มาตรการนั้น
3. ขนาดของความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากมาตรการ เหล่านั้น

มาตรการดังกล่าว

ดังนั้น การใช้มาตรการดังกล่าวจะต้องไม่เกินขอบเขตของความ จำเป็นเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการป้องกัน การโยกย้าย และการขจัดอันตรายที่เกิดขึ้นหรือ ใกล้เคียงเกิดต่อชายฝั่งทะเลของรัฐชายฝั่ง และขณะเดียวกันการใช้มาตรการต่าง ๆ จะต้องไม่เข้าไปแทรกแซงต่อสิทธิและประโยชน์ของรัฐที่เรือชักธง รัฐที่สาม และบุคคลใด ๆ โดยไม่จำเป็น ¹²⁹

- รัฐชายฝั่งที่ได้เข้าไปดำเนินการในทะเลหลวงจะต้องรับผิดชอบ ชดเชยค่าเสียหายในกรณีที่เกิดความเสียหายเกิดขึ้นจากการใช้มาตรการ เข้าไปดำเนินการเกินสมควร

¹²⁸ Oil Pollution Casualties 1969, Article 3.

¹²⁹ Oil Pollution Casualties 1969, Article 5.

แก่เหตุ ไม่ได้สัดส่วนกับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุหรือความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ นั้น ๆ ¹³⁰

- ในกรณีที่เกิดข้อขัดแย้งระหว่างรัฐภาคี เกี่ยวกับการใช้มาตรการซึ่งฝ่าฝืนบทบัญญัติของอนุสัญญาฉบับนี้หรือปัญหาเกี่ยวกับการที่จะต้องชดเชยค่าเสียหายหรือไม่อย่างไร และเป็นจำนวนที่จะต้องชำระเท่าใด จะต้องมีการระบวงการวิธีพิจารณาจะรับข้อพิพาทที่เกิดขึ้นจากการใช้อำนาจเข้าไปดำเนินการของรัฐชายฝั่งดังกล่าว โดยวิธีการประนีประนอม และการอนุญาโตตุลาการ ตามลำดับ โดยให้รัฐเจ้าของเรือซึ่งได้รับความเสียหายเป็นผู้เสนอข้อโต้แย้งต่อคณะกรรมการประนีประนอมข้อพิพาทและอนุญาโตตุลาการตามลำดับ ¹³¹ อนุสัญญาฉบับนี้ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารว่าด้วยการเข้าไปดำเนินการในทะเลหลวงในกรณีที่มีอุบัติเหตุทำให้เกิดมลพิษทางทะเลโดยสารอื่นที่มีใช้น้ำมัน ค.ศ. 1973 (Protocol Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Marine Pollution by Pollution by Substances other than Oil 1973 ซึ่งได้มีการลงนามเมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน ค.ศ. 1973 และมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 30 เมษายน ค.ศ. 1983

ภายในทะเลอาณาเขต ถือได้ว่าอยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งแต่ขณะเดียวกัน เรือของรัฐที่เรือชักธงสามารถจะใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริตแล่นเข้าไปในทะเลอาณาเขตนั้นได้ ¹³² ซึ่งถ้าหากเรือนั้นอุบัติเหตุจมลง รัฐชายฝั่งย่อมจะมีสิทธิที่จะดำเนินการอย่างใด ๆ ก็ได้ที่จะป้องกันตลอดจนขจัดภาวะมลพิษน้ำมันที่อาจจะเกิดขึ้นกับชายฝั่งของตนเองได้ แต่ในทะเลหลวงซึ่งรัฐทุกรัฐมีเสรีภาพที่จะเดินเรือได้โดยเสรี ดังนั้น อนุสัญญาฉบับนี้จึงเป็นสมดุลภาพระหว่างผลประโยชน์ของรัฐที่เรือชักธงและรัฐชายฝั่ง คือ การที่รัฐที่เรือชักธงให้ความคุ้มครองแก่เรือชักธงของตนเองในอันที่จะใช้สิทธิเสรีภาพ การเดินเรือในทะเลหลวง ซึ่งถ้าหากรัฐชายฝั่งเข้าไปแทรกแซงกับเรือดังกล่าว ถือว่ารัฐชายฝั่งใช้สิทธิของตนเกินสมควรแก่เหตุ แต่ในกรณีเกิดอุบัติเหตุกับเรือนั้นจนก่อให้เกิดอันตรายและใกล้จะถึงแก่ชายฝั่งของรัฐชายฝั่ง ซึ่งถือได้ว่า ผลประโยชน์ของรัฐ

¹³⁰Oil Pollution Casualties 1969, Article 6.

¹³¹Oil Pollution Casualties 1969, Article 8,

¹³²UN Convention on the Law of the Sea, Article 38,

ชายฝั่งมีความสำคัญกว่าผลประโยชน์ของรัฐภาคีเรือชักธง ดังนั้นรัฐชายฝั่งจึงสามารถที่จะเข้าไปแทรกแซงได้โดยชอบธรรม ตามหลักความจำเป็นในการป้องกันตนเอง ซึ่งอนุสัญญาฉบับนี้จึงได้วางหลักเกณฑ์เพื่อความเหมาะสมของมาตรการที่ใช้ว่าจะต้องเหมาะสมกับภัยอันตรายอย่างร้ายแรงที่เกิดขึ้นแต่อย่างไรก็ตาม ความหมายของคำว่า ภัยอันตรายอย่างร้ายแรงและใกล้จะเกิดซึ่งคาดว่า จะก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรง (Grave and Imminent Dangers,..which may Reasonably be Expected to Result in Major Harmful Circumstances) นำมาปรับใช้กับสถานการณ์ตามความเป็นจริงค่อนข้างลำบากเพราะไม่มีคำจำกัดความ ดังนั้นจึงเห็นว่าภัยอันตรายอย่างร้ายแรงควรจะเป็นภัยอันตรายที่ก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงต่อ เศรษฐกิจของรัฐชายฝั่ง เช่น การประมง การท่องเที่ยวตามชายหาด เป็นต้น

2.3 การจ่ายค่าทดแทนความเสียหายที่เกิดจากมลพิษน้ำมัน

เมื่อมีการเกิดความเสียหายจากภาวะมลพิษน้ำมันเกิดขึ้น ทั้งจากการปล่อยทิ้ง และการรั่วไหลจะของน้ำมันต้องมีการชดเชยค่าเสียหายจากผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยการฟ้องร้อง เป็นคดีแพ่ง ดังนั้นรัฐมีหน้าที่ต้องให้หลักประกันว่าตามกฎหมายภายในของตน การเรียกร้องชดเชยหรือบรรเทาความเสียหาย สามารถทำได้อย่างเพียงพอและไม่ชักช้า¹³³ ซึ่งในกรณีของการปล่อยทิ้งน้ำมัน รัฐชายฝั่งที่ได้รับความเสียหายมีสิทธิที่จะยึดและดำเนินคดีกับเรือที่กระทำความผิดได้ตามอำนาจของรัฐชายฝั่งในกรณีที่กระทำความผิดนั้นเกิดขึ้น ภายในอาณาเขตทางทะเลซึ่งรัฐชายฝั่งสามารถจะใช้อำนาจได้ เช่น ภายในทะเลอาณาเขต โดยที่ไม่มีผลกระทบกระเทือนต่อสิทธิของผู้เสียหายที่จะฟ้องร้องทางแพ่ง ซึ่งอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ก็ยอมรับถึงสิทธิดังกล่าวไว้เช่นกัน¹³⁴ อีกทั้งสนับสนุนให้มีการยอมรับอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับความรับผิดชอบในการชดเชยความเสียหายจากภาวะมลพิษน้ำมัน¹³⁵ ในการพิจารณาถึงการชดเชยความเสียหายจากภาวะมลพิษน้ำมันจะแยกออกเป็น 2 ส่วน คือ

¹³³ UN Convention on the Law of the Sea, Article 235 para 2,

¹³⁴ UN Convention on the Law of the Sea, Article 229,

¹³⁵ UN Convention of the Law of the Sea, Article 235 para 3,

2.3.1 ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือที่ก่อให้เกิดความเสียหาย

อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ สำหรับความเสียหายจากภาวะมลพิษน้ำมันที่มีอยู่ในปัจจุบัน คือ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายที่เกิดจากภาวะมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969 หรือที่รู้จักกันในชื่อว่า "CLC" ก่อนที่จะมีการจัดทำอนุสัญญาดังกล่าวขึ้น การที่เรือลำใดลำหนึ่งก่อให้เกิดภาวะมลพิษน้ำมันแก่ชายฝั่งของรัฐใดรัฐหนึ่ง ปัญหาของการที่เอกชนผู้ได้รับความเสียหาย หรือหน่วยงานของรัฐบาลที่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการทำความสะอาดคราบน้ำมัน จะฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายได้หรือไม่ส่วนใหญ่จะขึ้นอยู่กับกฎหมายภายในของรัฐให้เกิดปัญหาขึ้นในหลาย ๆ รัฐอย่าง เช่น ถ้าหากความรับผิดชอบนั้นกฎหมายกำหนดว่าจะต้องเกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ใจทกซึ่งเป็นผู้ที่ฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายต้องมีหน้าที่ในการพิสูจน์ถึงความจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ซึ่งการพิสูจน์ดังกล่าวทำได้ยาก นอกจากนี้ปัญหาของเขตอำนาจศาล ในกรณีที่ผู้ที่จะต้องรับผิดชอบนั้นอยู่ในรัฐอื่น ๆ ซึ่งการเดินทางไปฟ้องร้องคดีในรัฐนั้นอาจจะไม่สะดวก ทำให้ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางมาก และศาลดังกล่าวยังไม่ได้เชื่อมโยงใกล้ชิดกับเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายและอาจปฏิเสธการพิจารณาคดี ซึ่งจะ เป็นผลเสียแก่ผู้เสียหายได้ ประกอบกับถ้าจำเลยมีทรัพย์สินอยู่ในหลายรัฐ ผู้เสียหายก็ต้องฟ้องร้องคดีในรัฐทั้งหลายเหล่านั้น ซึ่งก่อให้เกิดความยุ่งยากแก่ผู้เสียหาย¹³⁶ และการที่ไม่มีการบังคับให้มีการประกันภัยเรือต่อความรับผิดชอบจากความเสียหายจากภาวะมลพิษน้ำมันนั้น ในกรณีที่เรือไม่มีการประกันภัยหรือมีประกันภัยไม่เพียงพอ ถ้าหากผู้ที่จะต้องรับผิดชอบไม่สามารถจะชดเชยค่าเสียหาย จะตกเป็นบาปเคราะห์แก่ผู้ได้รับความเสียหายจากเหตุการณ์ Torry Canyon ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความยุ่งยากในการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายดังกล่าว ดังนั้นจึงได้มีการจัดทำอนุสัญญาดังกล่าวขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาโดยมีจุดมุ่งหมายให้ผู้ได้รับความเสียหายได้รับค่าเสียหายอย่างเพียงพอ โดยไม่ชักช้า ซึ่งอาจจะสรุปสาระสำคัญของอนุสัญญาดังกล่าวได้ดังนี้คือ

¹³⁶ สุนิสา เตชะเสถียร "หลักกฎหมายทะเลว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่ง สำหรับความเสียหายที่เกิดจากภาวะมลพิษน้ำมันจากเรือเดินทะเล" (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต สาขานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2530), หน้า 77,

1. ผู้ที่จะต้องรับผิดชอบตามอนุสัญญาฯ คือ เจ้าของเรือบรรทุกน้ำมัน ซึ่งได้จดทะเบียนเป็นเจ้าของเรือที่ก่อให้เกิดความเสียหายจากภาวะมลพิษจากการรั่วไหลหรือการปล่อยทิ้งน้ำมัน ซึ่ง "น้ำมัน" ตามคำของอนุสัญญาฯ หมายถึง น้ำมันที่ไม่สลายตัวง่าย (Persistent Oils) เช่น น้ำมันดิบ น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันดีเซลหนัก น้ำมันหล่อลื่น และน้ำมันปลาวาฬ ไม่ว่าจะบรรทุกอยู่บนเรือลำนั้นเป็นสินค้าที่บรรทุก หรือบรรจุอยู่ในถังน้ำมันของเรือดังกล่าว¹³⁷ แต่มีข้อยกเว้นซึ่งเจ้าของเรือบรรทุกน้ำมันอาจไม่ต้องรับผิดชอบ¹³⁸ คือ

- ก. ความเสียหายเกิดขึ้นจากสงครามหรือจากปรากฏการณ์ธรรมชาติที่มีอาจหลีกเลี่ยงได้ หรือ
- ข. ความเสียหายดังกล่าว เกิดขึ้นจากบุคคลที่สาม หรือ
- ค. ความเสียหายเกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ที่ได้รับความเสียหาย

ซึ่งความรับผิดของเจ้าของเรือบรรทุกน้ำมันภายใต้อนุสัญญาดังกล่าวนี้ เจ้าของเรือยังมีสิทธิที่จะไล่เบี้ยเอาจากบุคคลที่สามด้วยกฎหมายภายในของตนได้¹³⁹

2. ขอบเขตของความรับผิด เจ้าของเรือบรรทุกน้ำมันจะต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายจากมลพิษที่เกิดจากการรั่วไหลของน้ำมันจากเรือที่บรรทุกน้ำมันเป็นสินค้าเท่านั้น น้ำมันจะต้องรั่วไหลหรือปล่อยทิ้งจากเรือขณะที่บรรทุกน้ำมัน จึงไม่รวมถึงการรั่วไหลจากเรือบรรทุกน้ำมันซึ่งเป็นเรือเปล่า หรือ การรั่วไหลจากถังน้ำมันเชื้อเพลิงของเรือประเภทอื่น ๆ นอกจากความเสียหายจากมลพิษที่เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบแล้วยังรวมถึงค่าใช้จ่ายเพื่อทำการป้องกันใด ๆ ที่ได้ทำขึ้นเพื่อการป้องกัน หรือบรรเทาความเสียหายจากภาวะมลพิษภายหลังที่

¹³⁷CLC, Article (5).

¹³⁸CLC, Article 3 (2).

¹³⁹CLC, Article 3 (5).

ได้เกิดเหตุรั่วไหลของน้ำมัน¹⁴⁰ ซึ่งความเสียหายจากภาวะมลพิษน้ำมันที่ได้เกิดขึ้นในดินแดนตลอดจนทะเลอาณาเขตของรัฐภาคี โดยไม่คำนึงว่าการรั่วไหลจะเกิดขึ้น ณ ที่ใด¹⁴¹

3. การจำกัดความผิดของเจ้าของเรือ เจ้าของ

เรือบรรทุกน้ำมันสามารถจำกัดความรับผิดของตนสำหรับการเกิดมลพิษน้ำมันครั้งหนึ่งได้เป็นจำนวน 133 หน่วย คิตบัญญัติ (สิทธิพิเศษถอนเงิน) สำหรับแต่ละตันของขนาดเรือ แต่จำนวนความรับผิดจะต้องไม่เกิน 14 ล้านหน่วยคิตบัญญัติ (สิทธิพิเศษถอนเงิน)¹⁴² แต่ถ้าหากผู้ที่ได้รับความเสียหายพิสูจน์ได้ว่า เหตุที่เกิดภาวะมลพิษน้ำมันมาจากความผิดที่แท้จริงหรือความผิดส่วนตัวของเจ้าของเรือ เจ้าของเรือไม่มีสิทธิที่จะจำกัดความผิด¹⁴³ ถ้าหากเจ้าของเรือต้องการจะใช้ประโยชน์จากข้อจำกัดความผิดของตน เจ้าของเรือจะต้องวางเงินสด หรือวางประกันธนาคาร หรือประกันอื่น ๆ ซึ่งเป็นที่ยอมรับตามกฎหมายและได้รับการพิจารณาว่าเหมาะสมไว้ต่อศาลหรือเจ้าพนักงานซึ่งมีอำนาจในรัฐภาคีที่มีการฟ้องร้อง เรียกค่าเสียหาย¹⁴⁴ ซึ่งเงินที่วางประกันนี้จะถูกแบ่งให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายตามสัดส่วนของความเสียหายที่ได้รับ¹⁴⁵ ผลจากการที่เจ้าของเรือได้วางหลักประกัน เพื่อจำกัดความรับผิดมีดังนี้คือ¹⁴⁶

ก. ผู้ที่มีสิทธิเรียกร้องสำหรับความเสียหายจาก

ภาวะมลพิษน้ำมันที่เกิดขึ้นไม่มีสิทธิเรียกร้องเอาจากทรัพย์สินอื่นใดของเจ้าของอีก

ข. ศาลหรือเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐภาคี

ใด ๆ อาจสั่งให้ปล่อยเรือหรือทรัพย์สินใด ๆ ที่เป็นของเจ้าของเรือ ซึ่งได้ถูกยึดไว้เนื่องจากการเรียกร้องค่าเสียหายจากภาวะมลพิษน้ำมันในกรณีดังกล่าวและอาจต้องปลดปล่อยเงินประกันใด ๆ หรือหลักประกันอื่นที่วางไว้เพื่อมิให้มีการยึดดังกล่าว

¹⁴⁰CLC. Article 1 (6).

¹⁴¹CLC, Article 2.

¹⁴²CLC, Article 5 (1).

¹⁴³CLC, Article 5 (2).

¹⁴⁴CLC, Article 5 (3).

¹⁴⁵CLC, Article 5 (4).

¹⁴⁶CLC, Article 6.

4. เจ้าของเรือบรรทุกน้ำมัน ซึ่งบรรทุกน้ำมันเกินกว่า 2,000 ตัน จะต้องจัดให้มีการประกันภัย หรือการค้ำประกันฐานะการเงินอย่างอื่น เช่น การประกันของธนาคาร หรือหนังสือรับรองซึ่งออกให้โดยกองทุนชดเชยความเสียหายระหว่างประเทศ ตามจำนวนที่กำหนดจากข้อจำกัดความรับผิด ซึ่งเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐที่เรือชกธง จะต้องออกหนังสือรับรองแสดงว่า การประกันภัย หรือหลักประกันทางการเงินอื่น ๆ มีผลบังคับใช้ จะต้องไม่อนุญาตให้เรือบรรทุกน้ำมันที่ชกธงของคนดังกล่าว ทำการค้าจนกว่าจะได้ออกหนังสือรับรองการประกันภัย หรือหลักประกันทางการเงินอย่างถูกต้อง ¹⁴⁷

5. รัฐท่าจอดเรือ ซึ่งเป็นภาคีของอนุสัญญา CLC อาจกำหนดให้เรือบรรทุกน้ำมันมากกว่า 2,000 ตัน ที่เข้ามาและออกไปจากท่าจอดเรือในดินแดนของตน หรือมาถึงยัง หรือออกไปจากจุดพักนอกชายฝั่ง (off-shore terminal) จะมีการทำประกันภัย หรือหลักประกันอื่น ¹⁴⁸

6. การฟ้องร้องคดีเพื่อเรียกค่าเสียหาย กระทำได้ในศาลของรัฐภาคีที่เกิดความเสียหายนั้น ไม่ว่าเจ้าของเรือจะอยู่ ณ ที่ใดก็ตาม ซึ่งรัฐภาคีมีหน้าที่จะต้องรับรองศาลของตนมีเขตอำนาจที่จะดำเนินการพิจารณา เพื่อเรื่องดังกล่าว ¹⁴⁹ และค่าตัดสินของศาลดังกล่าวได้รับการยอมรับในรัฐภาคีอื่น ๆ โดยมีเงื่อนไขว่า ¹⁵⁰

- ก. ค่าตัดสินนั้นจะต้องถึงที่สุด
- ข. ค่าตัดสินนั้นจะต้องไม่ได้มาจากการฉ้อฉล
- ค. จำเลยได้รับค่าบอกกล่าวที่เหมาะสมและ

ได้รับโอกาสที่เป็นธรรมในการเสนอข้อต่อสู้ของตน

¹⁴⁷CLC, Article 7 (1).

¹⁴⁸CLC, Article 7 (11).

¹⁴⁹CLC, Article 9.

¹⁵⁰CLC, Article 10.

7. บทบัญญัติของอนุสัญญาฉบับนี้ ไม่ใช่บังคับกับเรือ
สงคราม หรือ เรืออื่นซึ่งมีรัฐเป็นเจ้าของหรือดำเนินการ ซึ่งใช้ในกิจการที่ไม่ใช่เพื่อการพาณิชย์
ของรัฐภาคี ¹⁵¹

ดังนั้น อาจสรุปได้ว่า CLC วางอยู่บนหลักของความ
รับผิดโดยเด็ดขาดของเจ้าของเรือบรรทุกน้ำมัน โดยเจ้าของเรือจะรับผิดจำกัดอยู่ที่ 133 หน่วยคิด
บัญชี สำหรับแต่ละตันของ แต่ไม่เกินจำนวนรวมทั้งสิ้น 14 ล้านหน่วยคิดบัญชี โดยไม่คำนึงถึงความผิด
ซึ่งอนุสัญญาฉบับนี้ใช้กับการเกิดภาวะมลพิษน้ำมันที่เกิดจากการรั่วไหล หรือการปล่อยทิ้งก่อให้เกิดความ
เสียหายในดินแดน ตลอดจนทะเลอาณาเขตของรัฐภาคี โดยไม่คำนึงถึงว่าเรือบรรทุกน้ำมันลำดับ
กล่าวจะชักรธงของรัฐใด หรือสัญชาติของเจ้าของเรือ จะเป็นบุคคลสัญชาติใดก็ตาม แต่ถ้าหากผู้ที่ได้
รับความเสียหายสามารถพิสูจน์ได้ถึงความผิดในส่วนของผู้เป็นเจ้าของเรือ เจ้าของเรือไม่มีสิทธิที่จะจำกัด
ความรับผิด ซึ่งเมื่อเจ้าของเรือ เลือกที่จะจำกัดความรับผิดของตนมีผลทำให้ผู้เสียหายหมดสิทธิเรียก
ร้องต่อทรัพย์สินอื่น ๆ ของเจ้าของเรือลำดังกล่าว และการบังคับให้เรือบรรทุกน้ำมันมากกว่า
2,000 ตันที่จดทะเบียนให้รัฐภาคีของอนุสัญญาฉบับนี้จะต้องมีการประกันภัย หรือหลักประกันอื่น ๆ
เท่ากับจำนวนเงินที่เจ้าของเรือจำกัดความรับผิด อนุสัญญาฉบับนี้มีทั้งหมดและผล เสียซึ่งจะได้พิจารณา
ในบทต่อไป

ในส่วนของการอุตสาหกรรมน้ำมันและวงการเรือ
บรรทุกน้ำมัน ได้ร่วมมือกันทำความตกลงกันเองในกลุ่ม โดยข้อตกลงที่ทำขึ้นนั้นจะมี เนื้อหาสาระและ
เงื่อนไขเช่นเดียวกับ CLC สำหรับความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969 ซึ่งเรียกว่า "Tanker
Owner's Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution
Damage (TOVALOP)" ซึ่งจัดทำขึ้นในปี ค.ศ. 1969 เช่นเดียวกับอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดทาง
แห่งฯ เพื่อที่เป็นมาตรการชั่วคราวก่อนที่การยอมรับบังคับใช้อนุสัญญาว่าด้วยการรับผิดทางแห่งฯ ¹⁵²

¹⁵¹ CLC, Article 11.

¹⁵² Douglas A. Jacobsen and James D. Yellen, "Oil Pollution:
The 1984 London Protocols and the AMOCO CADIZ." Journal of Maritime
Law and Commerce, (October, 1984): 472.

2.3.2 การตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อการชดใช้ความ

เสียหายที่เกิดจากมลพิษน้ำมัน

กองทุนระหว่างประเทศเพื่อการชดใช้ความเสียหายที่เกิดจากมลพิษน้ำมัน เป็นไปตามอนุสัญญาว่าด้วยการตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากภาวะมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1971 จัดตั้งขึ้น เพื่อเป็นส่วนเสริมให้การชดใช้ค่าเสียหายจากภาวะมลพิษน้ำมันให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายมีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งกองทุนที่จัดตั้งขึ้นนี้มีสภาพเป็นองค์การระหว่างประเทศ ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า "The IOPC Fund" ซึ่งมีโครงสร้างขององค์การดังนี้คือ

1. ที่ประชุมใหญ่ (Assembly) ซึ่งประกอบด้วยสมาชิกทั้งหมดขององค์กร เป็นองค์กรหลักของ The IOPC Fund หน้าที่สำคัญคือ การจัดทำงบประมาณขององค์กร และกำหนดการสะสมทุนรายปี การแต่งตั้งผู้อำนวยการ (Director) และการควบคุมดูแลให้เป็นไปตามอนุสัญญา
2. คณะกรรมการ (Executive Committee) ประกอบด้วยสมาชิกหนึ่งในสามของสมาชิกสภา ซึ่งไม่น้อยกว่า 7 คน แต่ไม่เกิน 15 คน ทำหน้าที่พิจารณาและอนุมัติข้อเรียกร้องค่าชดเชยความเสียหายจากภาวะมลพิษน้ำมันที่มีต่อ The IOPC Fund และกำหนดเงื่อนไขของการชำระเงินตามบทบัญญัติของอนุสัญญา
3. เลขาธิการ (Secretariat) ซึ่งประกอบด้วย ผู้อำนวยการ (Director) และเจ้าหน้าที่ฝ่ายต่าง ๆ ซึ่งปัจจุบันมีอยู่ 7 คน ฝ่ายเลขาธิการจะทำหน้าที่งานธุรการทั่วไปของ The IOPC Fund โดยผู้อำนวยการเป็นผู้แทนตามกฎหมายของกองทุน และตามระเบียบภายในยังมีอำนาจที่จะจ่ายเงินค่าชดเชยความเสียหายได้ในกรณีพิเศษถ้าจำนวนเงินรวมทั้งสิ้นไม่เกิน 2.2 ล้านดอลลาร์ โดยไม่ต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริหาร¹⁵³

¹⁵³ "Gasses and solids added to IMO's post Exxon Valdez debates," Lloyd's Ship Manager & Shipping News International (March, 1990) 45.

การจ่ายเงินค่าชดเชยความเสียหายของ The IOPC Fund เพื่อเป็นการเสริมและแก้ไขจุดบกพร่องของ CLC ให้ผู้เสียหายได้รับการชดเชยความเสียหายอย่างเพียงพอ เนื่องจากบางกรณี CLC ไม่อาจจะชำระค่าชดเชยความเสียหายได้อย่างเพียงพอ ดังนั้นรัฐใดที่จะเข้าเป็นภาคีของ The IOPC Fund ได้จะต้องเป็นภาคีของ CLC ด้วย หลักการพื้นฐานของ The IOPC Fund คือ เมื่อความรับผิดของ CLC สิ้นสุดลง ความรับผิดของ The IOPC Fund จึงเริ่มต้น ถึงแม้ว่าจะมีบางกรณีที่ The IOPC Fund ต้องรับผิดแม้ว่าเจ้าของเรือจะไม่ต้องรับผิดภายใน CLC ซึ่งความรับผิดของ The IOPC Fund เป็นความรับผิดเด็ดขาด เช่นกันโดยอยู่ภายใต้ข้อต่อผู้ที่จำกัด¹⁵⁴

ค่าจำกัดความของ The IOPC Fund จึงใช้จำกัดความเดียวกับอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดทางแห่งๆ คือ คำว่า "เรือ" "บุคคล" "เจ้าของ" "อุบัติเหตุ" "ความเสียหายจากมลพิษ" "องค์การ" "การทำการป้องกัน" "น้ำมัน" แต่คำว่า "น้ำมัน" ตาม The IOPC ให้ค่าจำกัดความแคบลง โดยให้หมายถึง แร่น้ำมันไฮโดรคาร์บอน เพื่อที่จะตัดน้ำมันปลาวาฬ¹⁵⁵ ออกไป เนื่องจากความสัมพันธ์ระหว่าง CLC และ The IOPC Fund ดังกล่าวนอกจากนี้ The IOPC Fund ต้องการที่จะแบ่งเบาภาระทางการเงินของเจ้าของเรือลง โดยให้บริษัทอุตสาหกรรมน้ำมัน เข้ามามีส่วนช่วยรับผิดชอบต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันที่เกิดขึ้นเนื่องจากเป็นผู้ที่ได้รับประโยชน์จากการขนส่งน้ำมันทางทะเล เช่นกัน ดังนั้นในการปฏิบัติหน้าที่ของ The IOPC Fund ทั้งผู้ที่ได้รับความเสียหาย และเจ้าของเรือต่างเป็นผู้ที่มีสิทธิเรียกร้องต่อ The IOPC Fund ดังจะแยกพิจารณาออกเป็นดังนี้ คือ

1. การจ่ายค่าชดเชยความเสียหายแก่ผู้ที่ได้รับ

ความเสียหาย

The IOPC Fund ต้องรับผิดชอบจ่ายเงินค่าชดเชยความเสียหายจากมลพิษน้ำมันที่เกิดขึ้นในดินแดนรวมถึงทะเลอาณาเขตของรัฐภาคี รวมทั้งการทำการ

¹⁵⁴David W. Abecassis Oil Pollution From Ships : International United Kingdom and United States Law and Practice, (London: Stevens & Sons, 1985), p. 254.

¹⁵⁵The IOPC Fund, Article 1 (2).

ป้องกันที่ได้ทำขึ้น เพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหาย¹⁵⁶ ไม่ว่าเรือที่ก่อให้เกิดความเสียหายจะมีสัญชาติรัฐภาคีใดก็ตาม

ซึ่งคำว่า "ความเสียหายจากมลพิษ" มีความหมายเช่นเดียวกับ CLC คือ เป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการรั่วไหลหรือปล่อยทิ้งของน้ำมันจาก เรือ รวมถึงค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการทำการป้องกัน และความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยการทำกรป้องกันนั้น¹⁵⁷ และตลอดจนค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นอย่างเหมาะสม หรือการสูญเสียที่ทำไปอย่างมีเหตุผล ด้วยความสมัครใจของเจ้าของ เพื่อที่จะป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายจากมลพิษ คือ เสมือนหนึ่งว่าเป็นความเสียหายจากมลพิษเช่นกัน โดยกองทุนจะจ่ายค่าเสียหายแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษ หากค่าเสียหายที่ผู้นั้นได้รับจาก CLC ไม่เพียงพอเนื่องมาจาก

ก. ไม่มีความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นภายในอนุสัญญาความรับผิดทางแพ่ง¹⁵⁸

ข. เจ้าของเรือไม่มีความสามารถทางการเงินเพียงพอที่จะชำระ ตาม CLC และผู้รับประกันของเจ้าของเรือไม่สามารถที่จะชำระค่าเสียหายได้เช่นกัน

ค. ความเสียหายที่เกิดขึ้นมีมากกว่าความรับผิดชอบของเจ้าของเรือภายใต้

กรณีที่กองทุนไม่ต้องรับผิด ในกรณีดังนี้คือ¹⁵⁹

ก. ความเสียหายจากมลพิษเป็นผลมาจากการสงคราม หรือ การจราจล หรือ เกิดขึ้นจากน้ำมันที่รั่วไหล หรือถูกปล่อยทิ้งจากเรือสงคราม หรือ เรืออื่น ๆ ซึ่งมีรัฐเป็นเจ้าของ และใช้เป็นที่ปฏิบัติการที่มิได้เป็นการค้า

¹⁵⁶ CLC, Article 1 (6).

¹⁵⁷ The IOPC Fund, Article 4 (1).

¹⁵⁸ CLC, Article 3.

¹⁵⁹ The OIPC Fund, Article 4 para 3.

ข. ผู้เสียหายพิสูจน์ไม่ได้ว่า ความเสียหาย
เกิดขึ้นจากเรือลำใดลำหนึ่ง หรือมากกว่า

ค. หาก The IOPC Fund สามารถพิสูจน์
ได้ว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมดหรือแต่บางส่วนมาจากการละเว้นการกระทำที่ทำด้วยความจงใจ
หรือความประมาทของผู้เสียหาย แต่สำหรับการกระทำเพื่อการป้องกัน ซึ่งได้กระทำไปนั้น The IOPC
Fund ยังคงต้องรับผิดชอบสำหรับผู้เสียหายสำหรับเงินที่ได้ใช้ไป ¹⁶⁰

CLC
ดังนั้น แม้กรณีที่ไม่มีความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ
เพราะพิสูจน์ได้ตาม ข้อ 3 (2) ของ CLC แต่ The IOPC Fund ยังคงต้องรับผิดชอบจ่ายค่าชดเชย
ความเสียหายอยู่ ซึ่งได้แก่ กรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากเหตุดังต่อไปนี้

1. ความเสียหายเกิดขึ้นจากเหตุการณ์
ธรรมชาติ ซึ่งผิดปกติมีอาจหลีกเลี่ยงไป
ที่ก่อให้เกิดความเสียหายโดยบุคคลที่สาม
2. เป็นการกระทำหรือละเว้นกระทำ โดยจงใจ
3. ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากความประมาท
หรือการกระทำผิดอื่นใดของรัฐ หรือผู้มีอำนาจเกี่ยวข้องรับผิดชอบสำหรับการดูแลรักษาประการ
หรือสิ่งช่วยเหลือในการทำงานอื่น ๆ ในการปฏิบัติหน้าที่นั้น

เนื่องจากสาเหตุเหล่านี้ไม่ได้อยู่ในเหตุข้อจำกัด
ซึ่ง The IOPC Fund ไม่ต้องรับผิดชอบตามที่กำหนดเอาไว้

จำนวนเงินค่าชดเชยความเสียหาย ค่าชดเชยความเสียหายที่อาจ
จ่ายได้โดย The IOPC Fund สำหรับอุบัติเหตุครั้งหนึ่งจะไม่เกินหรือประมาณ 30 US\$ ล้านหน่วย
คิดบัญชี (สิทธิพิเศษถอนเงิน) ¹⁶¹ ซึ่งรวมกับจำนวนที่ค่าชดเชยความเสียหายที่ได้จ่ายไปจริง CLC

¹⁶⁰The IOPC Fund , Article 4 para 3.

¹⁶¹ เดิมที The IOPC Fund กำหนดค่าชดเชยไม่เกิน 450 ล้านฟรังก์ทองคำ ต่อมาพิธีสาร
ปี ค.ศ. 1976 ได้เปลี่ยนแปลงเป็นหน่วยคิดบัญชีสิทธิพิเศษถอนเงินคือ (SDR) และที่ประชุมใหญ่
(Assembly) ได้แก้ไขเพิ่มขึ้นเป็น 675 ล้านฟรังก์ทองคำ หรือ 45 ล้านหน่วยคิดบัญชี (สิทธิพิเศษถอนเงิน)
ตั้งแต่วันที่ 20 เมษายน ค.ศ. 1979 เป็นต้นมา.

ดังนั้นถ้าไม่มีความรับผิดชอบของเจ้าของเรือภายใต้ CLC เกิดขึ้น The IOPC Fund จะต้องจ่ายค่าชดเชยเต็มจำนวน ซึ่งสภา (Assembly) สามารถจะเปลี่ยนแปลงแก้ไขจำนวนเงินให้สูงขึ้นได้ แต่มีข้อจำกัดว่าจะต้องไม่เกิน 60 ล้านหน่วยคิดบัญชี (สิทธิพิเศษถอนเงิน) และไม่ต่ำกว่า 30 ล้านหน่วยคิดบัญชี (สิทธิพิเศษถอนเงิน) ซึ่งการแก้ไขเปลี่ยนแปลงนี้มีผลใช้บังคับกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นหลังจากวันที่คำตัดสินเปลี่ยนแปลง

2. การจ่ายเงินค่าทดแทนให้แก่เจ้าของเรือ

ในกรณีที่เรือซึ่งจดทะเบียนในรัฐภาคีของ The IOPC Fund ก่อให้เกิดความเสียหายจากมลพิษ โดยการปล่อยทิ้งน้ำมันหรือเกิดการรั่วไหลขึ้นในดินแดน ตลอดจนทะเลอาณาเขตของรัฐภาคี The IOPC Fund ด้วยกันแล้ว ¹⁶² The IOPC Fund จะจ่ายเงินค่าทดแทนให้แก่เจ้าของเรือ สำหรับส่วนของจำนวนของความรับผิดชอบของเจ้าของเรือภายใต้ CLC ซึ่งเกินไปกว่า 100 หน่วยบัญชี (สิทธิพิเศษถอนเงิน) ต่อหนึ่งตันของขนาดเรือ หรือเกินกว่า 8,333,000 หน่วยคิดบัญชี และไม่เกินกว่า 133 หน่วยคิดบัญชี (สิทธิพิเศษถอนเงิน) ต่อหนึ่งตันของขนาดเรือ หรือ 14 ล้านหน่วยคิดบัญชี (สิทธิพิเศษถอนเงิน) ซึ่งเป็นข้อจำกัดความรับผิดชอบของเจ้าของเรือภายใต้ CLC เพราะฉะนั้น The IOPC Fund จึงชำระค่าทดแทนให้กับเจ้าของเรือเท่ากับ 33 หน่วยคิดบัญชี (สิทธิพิเศษถอนเงิน) ต่อหนึ่งตันของขนาดเรือ หรือเท่ากับ 5,667,000 หน่วยคิดบัญชี (สิทธิพิเศษถอนเงิน) ¹⁶³

แต่กองทุนไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีดังต่อไปนี้ ¹⁶⁴

1. ความเสียหายจากมลพิษมาจากการจงใจทำ

ความผิดของเจ้าของเรือเอง

2. ถ้าหากกองทุน สามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหาย

ที่เกิดขึ้น เป็นผลมาจากความผิดที่แท้จริงหรือความผิดส่วนตัวของเจ้าของ จากการที่ละเมิดบทบัญญัติของอนุสัญญาระหว่างประเทศต่อไปนี้ทั้งหมดหรือแต่เพียงบางส่วน ¹⁶⁴

¹⁶²The IOPC Fund, Article 3 para 2.

¹⁶³The IOPC Fund, Article 5 para 1.

¹⁶⁴The IOPC Fund, Article 5 para 3.

ก. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการ
ป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลเนื่องจากน้ำมัน ค.ศ. 1954 และตามที่ได้แก้ไขเพิ่มเติมใน ค.ศ.
1962 และ ค.ศ. 1969

ข. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความ
ปลอดภัยของชีวิตในทะเล ค.ศ. 1960

ค. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยสาย
การเดินทางเรือบรรทุก ค.ศ. 1966

ง. กฎระเบียบระหว่างประเทศเพื่อป้องกัน
เรือโดนกันในทะเล ค.ศ. 1960

จ. บทเพิ่มเติมใด ๆ ของอนุสัญญาดังกล่าว
ข้างต้น ซึ่งได้รับการพิจารณาว่าเป็นเรื่องสำคัญ

๓. การสะสมทุน การสะสมทุนของ The IOPC
Fund กำหนดขึ้นโดยบนหลักการของปริมาณน้ำมันที่รัฐภาคีได้รับเอาไว้ คือ ผู้ที่ได้รับน้ำมันดิบไว้ใน
รัฐภาคีของ The IOPC Fund เป็นจำนวนเกินกว่า 150,000 ตัน ในแต่ละปี¹⁶⁵ เป็นผู้มีหน้าที่
จ่ายเงินเข้ากองทุนเป็นการสะสมทุน ซึ่งน้ำมันสะสม (Contributing Oil) ได้รับไว้ใน ณ
ท่าจอดเรือ หรือสถานีปลายทางของรัฐภาคี จะถูกนำมาคำนวณในการสะสมทุน ซึ่งการสะสมทุนจะ
แยกออกเป็นการสะสมทุนครั้งแรก และการสะสมทุนรายปี

ก. การสะสมทุนครั้งแรก (Initial
Contributions) จะมีขึ้นเมื่อรัฐได้เข้าเป็นภาคีของ The IOPC Fund ซึ่งการสะสมทุนครั้งแรก
จะคำนวณจากน้ำมันสะสมที่รัฐภาคีได้รับไว้ปีก่อนหน้าที่จะเป็นภาคีของ The IOPC Fund ซึ่งถ้าหาก
ปริมาณนำเข้าไม่ถึง 150,000 ตัน ก็ไม่ต้องจ่ายเงินสะสมทุนครั้งแรก

ข. การสะสมทุนรายปี (Annual
Contributions) สภาจะเป็นผู้กำหนดสัดส่วนการสะสมทุนรายปีให้แก่แต่ละรัฐภาคี โดยคำนวณจาก
รายรับ ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ของ The IOPC Fund และจำนวนน้ำมันที่รัฐภาคีนำเข้าในแต่ละปี

¹⁶⁵The IOPC Fund, Article 10 para 1,

การกำหนดปริมาณขั้นต่ำการนำเข้าน้ำมันไว้ที่

150,000 ตัน หมายความว่า รัฐซึ่งมีการนำเข้าปริมาณน้ำมันดิบและน้ำมันเชื้อเพลิงน้อย ก็สามารถ
จะเป็นภาคีของ The IOPC Fund ได้โดยได้ความคุ้มครองเต็มที่แต่ไม่ต้องชำระเงินสะสมทุน¹⁶⁶

ดังนั้น ผู้ที่มีหน้าที่จ่ายเงินสะสมทุนให้กับ The IOPC Fund คือ บริษัทผู้นำเข้าน้ำมัน รัฐบาลของรัฐภาคีไม่มีความรับผิดชอบต่อการจ่ายเงิน เว้นแต่รัฐบาล
นั้นจะสมัครใจที่จะรับภาระความรับผิดชอบที่จะจ่ายเงินสะสมทุนเอง แต่รัฐภาคีมีความผูกพันที่จะต้อง
ให้ผู้นำเข้ามีการปฏิบัติตามหน้าที่ในการสะสมทุนแก่ The IOPC Fund รวมทั้งจะต้องทำการใด ๆ
ที่เหมาะสมภายใต้กฎหมายภายในของตน รวมทั้งการกำหนดบทลงโทษที่จำเป็นต่อบุคคลผู้ซึ่งทำหน้าที่
ในการสะสมทุนเพื่อบังคับให้มีการปฏิบัติตามหน้าที่¹⁶⁷ และเป็นหน้าที่ของรัฐภาคีจะต้องแจ้งให้
ผู้อำนวยการ (Director) ของ The IOPC Fund ทราบทุก ๆ ปี ถึงชื่อที่อยู่ของบุคคลในรัฐซึ่งมี
หน้าที่รับผิดชอบในการสะสมทุนพร้อมด้วยข้อมูลเกี่ยวกับปริมาณน้ำมันสะสมที่ได้รับไว้โดยบุคคลนั้นใน
ระหว่างรอบปีปฏิทินก่อนหน้านั้น¹⁶⁸ ถ้าหากมีการผิดนัดชำระเงินสะสมทุนเป็นระยะเวลากว่า 3
เดือน ผู้อำนวยการ (Director) สามารถที่จะดำเนินการฟ้องร้องบุคคลนั้นได้ในฐานะผู้แทนของ
The IOPC Fund¹⁶⁹ ซึ่งตั้งแต่เริ่มก่อตั้ง The IOPC Fund ในปี ค.ศ. 1978 มาจนกระทั่งปี
ค.ศ. 1989 เป็นเวลากว่า 11 ปี มีเพียง 1.15% ของการสะสมทุนเท่านั้นที่ยังไม่มีการชำระ¹⁷⁰

การดำเนินการเรียกร้องจาก The IOPC Fund

การเรียกร้องค่าชดเชยความเสียหายจากภาวะมลพิษหรือค่าทดแทนจาก The IOPC Fund จะต้อง
ฟ้องร้องหรือแจ้งให้ The IOPC Fund ทราบถึงการฟ้องร้องภายใน 3 ปี นับแต่วันที่ความเสียหาย
เกิดขึ้น แต่อย่างไรก็ตามไม่อาจจะดำเนินการฟ้องร้องภายหลัง 6 ปี นับตั้งแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ
ที่ก่อให้เกิดความเสียหาย แต่เจ้าของเรือหรือผู้ค้าประกันของเจ้าของที่จะเรียกร้องค่าทดแทนจาก

¹⁶⁶David W. Abecassis, Oil Pollution From Ships, International, United Kingdom and United States, p. 279,

¹⁶⁷The IOPC Fund, Article 13 para 2.

¹⁶⁸The IOPC Fund, Article 15 para 2.

¹⁶⁹The IOPC Fund, Article 13 para 3.

¹⁷⁰Gasses and Solids added to IMO's post Exxon Valdez Debates" Lloyd's Slip Manager & Shipping News International, p. 45.

The IOPC Fund ได้ภายใน 6 เดือน นับแต่วันที่เจ้าของเรือหรือผู้ค้ำประกันของเจ้าของได้ทราบถึงการฟ้องร้อง เรียกค่าเสียหายจากภาวะมลพิษน้ำมันภายใต้ CLC ¹⁷¹

การฟ้องร้องคดีจะต้องฟ้องต่อศาลของรัฐภาคี

The IOPC Fund ซึ่งได้รับความเสียหายจากภาวะมลพิษในดินแดนรวมทั้งทะเลอาณาเขต ซึ่งได้มีการพิจารณาคดีที่ฟ้องร้อง เรียกค่าเสียหายจากภาวะมลพิษภายใต้ CLC แล้ว เว้นแต่การฟ้องร้อง เรียกค่าเสียหายจากมลพิษภายใต้ CLC ได้นำขึ้นสู่ศาลที่เป็นรัฐภาคีของ CLC ไม่ได้เป็นภาคีของ The IOPC Fund การฟ้องร้องต่อ The IOPC Fund เพื่อเรียกร้องค่าเสียหายจากมลพิษหรือ การเรียกร้องค่าทดแทนของเจ้าของเรือจะต้องฟ้องต่อศาลที่กองทุนมีสำนักงานใหญ่อยู่ คือ กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ หรือศาลของรัฐภาคีที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน เช่นกัน ¹⁷² เนื่องจาก CLC และ The IOPC Fund มีความเกี่ยวโยงในด้านของความรับผิดชอบต่อผู้เสียหาย ดังนั้น จึงควรได้รับการพิจารณาในศาลเดียวกัน เพื่อที่สะดวกในการคำนวณหาจำนวนเงินที่จะต้องจ่ายชำระเป็นค่าชดเชยความเสียหาย หรือค่าทดแทนความเสียหายของเจ้าของเรืออีกทั้งเป็นการสะดวกในการรับฟังพยานหลักฐานและการดำเนินคดี

รัฐภาคีจะต้องรับรองให้ The IOPC Fund

มีสิทธิที่จะเข้าไปร่วมในการพิจารณาคดีในศาลของตนในฐานะ เสมือนเป็นคู่ความในกรณีที่มีการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายจากเจ้าของเรือตาม CLC ¹⁷³ เนื่องจากฐานะของ The IOPC Fund ต่อผู้ได้รับความเสียหายจากมลพิษน้ำมันเปรียบเสมือนผู้ค้ำประกันของเจ้าของเรือหรือผู้ค้ำประกันของเจ้าของเรือ The IOPC Fund จึงควรจะได้รับทราบการพิจารณาคดีด้วยเช่นกัน

คำพิพากษาที่ถึงที่สุด ไม่ได้มาจากการฉ้อฉลและจำเลยได้รับค่าบอกกล่าวที่เหมาะสม ¹⁷⁴ และได้รับโอกาสที่เป็นธรรมในการเสนอข้อต่อสู้ของตน จะได้รับการยอมรับและบังคับใช้ในรัฐภาคีอื่น ๆ

¹⁷¹The IOPC Fund, Article 6.

¹⁷²The IOPC Fund, Article 7 para 1-2.

¹⁷³The IOPC Fund, Article 7 para 4.

¹⁷⁴The IOPC Fund, Article 8.

ขณะเดียวกันก็มีความตกลงในระหว่างกลุ่มของ
เอกชนระหว่างบริษัทผู้ค้าน้ำมัน ที่เรียกว่า Contract Regarding Interium Supplement
to Tanker Liability for Oil Pollution (CRISTAL) ซึ่งก่อตั้งขึ้นในปี ค.ศ. 1971
โดยมีเนื้อหาระเช่นเดียวกับ The IOPC Fund ซึ่งการจัดทำ CRISTAL ขึ้นเพื่อเชื่อมต่อ
ระยะเวลาระหว่างที่รอให้ The IOPC Fund มีผลบังคับใช้ ซึ่งการเรียกร้องต่อ CRISTAL
จะกระทำได้เฉพาะแต่กรณีที่อยู่เสียหายได้ดำเนินการทุกขั้นตอนที่เหมาะสมที่จะให้มีการชำระค่า
ชดเชยจากแหล่งอื่น ๆ เสียก่อนที่จะมาเรียกร้องจาก CRISTAL ได้