

บทที่ 2

หลักการทั่วไปเกี่ยวกับความรับผิดทางอาญาของนายเรือกรณีปล่อยทิ้งของเสีย จากเรือลงสู่ทะเลและมาตรการในการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจาก การปฏิบัติการของเรือ

การขนส่งทางทะเลเป็นที่ได้รับความนิยมตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบัน เนื่องจากสามารถขนส่งสินค้าได้หลากหลายชนิดในคราวเดียวกันและขนส่งจำนวนสินค้าได้เป็นจำนวนมาก การขนส่งทางทะเลใช้เรือเป็นพาหนะในการขนส่งสินค้าซึ่งการปฏิบัติการของเรือเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดภาวะมลพิษทางทะเลอันเนื่องมาจากการปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเล ทำให้ต้องมีการกำหนดหลักเกณฑ์ที่เป็นมาตรการป้องกัน ควบคุม และลดภาวะมลพิษทางทะเลที่เกิดจากการปฏิบัติการของเรือ โดยในการปฏิบัติการของเรือจะมีนายเรือเป็นผู้มีอำนาจสูงสุดในการสั่งการต่างๆภายในเรือ หรืออาจกล่าวได้ว่านายเรือเป็นผู้ควบคุมเรือ ดังนั้นนายเรือจึงเป็นผู้ที่จะต้องรับผิดชอบต่อการกระทำต่างๆของเรือที่กฎหมายกำหนดไว้ว่าเป็นการกระทำความผิด เช่น การปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเล

เมื่อกฎหมายกำหนดให้การปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเลเป็นการกระทำความผิด ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุก โทษปรับ หรือทั้งจำทั้งปรับ อันเป็นบทลงโทษในทางอาญา จึงทำให้การพิจารณาเรื่องความรับผิดทางอาญาของนายเรือจะต้องพิจารณาในเรื่องของขอบเขตการใช้กฎหมายอาญาเป็นหลัก เนื่องจากเป็นการกระทำความผิดบนเรือ เรื่องเขตอำนาจรัฐถือเป็นเรื่องสำคัญในการนำกฎหมายมาใช้บังคับกับเรือและคนที่อยู่บนเรือ และในกรณีการปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเลต้องพิจารณาถึงรูปแบบของการกระทำรวมไปถึงเรื่องประเภทของมลพิษที่ถูกปล่อยทิ้งจากการปฏิบัติการของเรือลงสู่ทะเลด้วย

2.1 ขอบเขตการใช้กฎหมายอาญา

2.1.1 เขตอำนาจรัฐเหนืออาณาเขต

การกระทำความผิดของบุคคลใดที่จะต้องได้รับโทษทางอาญาในราชอาณาจักรหรือไม่ นั้น จะต้องพิจารณาถึงสถานที่ในการกระทำความผิดของผู้กระทำผิดก่อนว่าได้กระทำความผิด ณ ที่ใด โดยสถานที่ที่ใช้บังคับกฎหมายอาญาเป็นสิ่งที่รัฐต้องบัญญัติขอบเขตไว้ให้ชัดเจน

ในกฎหมาย มิฉะนั้นจะลงโทษผู้กระทำความผิดไม่ได้ เพราะจะขัดต่อหลักความชอบด้วยกฎหมาย การจะนำกฎหมายอาญามาใช้บังคับก็มีหลักพิจารณา ดังนี้

2.1.1.1 หลักดินแดน (Territorial Principle)

หลักดินแดนเป็นหลักการที่รัฐทุกรัฐย่อมมีเขตอำนาจเหนือคดีอาญาที่มีการกระทำ เกิดขึ้นในดินแดนของตน ไม่ว่าผู้กระทำความผิดหรือผู้เสียหายจะถือสัญชาติใดหรือแม้จะไม่มีสัญชาติใด เลยก็ตามก็ตกอยู่ภายใต้เขตอำนาจของรัฐนั้น เพราะการกระทำความผิดอาญานั้นเกิดขึ้นในดินแดน ของรัฐตนนั่นเอง¹

ในกฎหมายอาญาของประเทศไทยได้มีการกล่าวถึงหลักดินแดนไว้ในประมวล กฎหมายอาญา มาตรา 4 วรรคหนึ่ง โดยบัญญัติว่า

“ผู้ใดกระทำความผิดในราชอาณาจักร ต้องรับโทษตามกฎหมาย”

ดังนั้น บุคคลใดได้กระทำความผิดในราชอาณาจักรจะต้องใช้กฎหมายอาญาของ ประเทศไทยบังคับกับบุคคลนั้น โดย “ราชอาณาจักร” ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 4 วรรค หนึ่ง หมายถึงอาณาเขตของประเทศไทยตามกฎหมาย ได้แก่

1) พื้นดินและพื้นน้ำ เช่น ภูเขา แม่น้ำ ลำคลอง หนอง บึง เกาะ แ่งต่างๆ ที่ ประกอบเป็นประเทศไทยรวมถึงทะเลภายในด้วย

2) ทะเลอันเป็นอ่าวไทย

3) ทะเลอันห่างจากฝั่งที่เป็นดินแดนของประเทศไทยไม่เกิน 12 ไมล์ทะเล

4) อากาศเหนือพื้นดิน พื้นน้ำ และทะเลตามข้อ 1) 2) และ 3)

2.1.1.2 หลักธงชาติ (Flag Principle)

หลักธงชาติ เป็นหลักที่หากการกระทำความผิดอาญาที่ได้กระทำลงในเรือที่ชักธงของ ชาติใดหรือในอากาศยานที่ได้จดทะเบียนเป็นของชาติใดถือว่าเป็นการกระทำที่ต้องรับโทษตาม กฎหมายอาญาของรัฐเจ้าของเรือหรืออากาศยานนั้น ทั้งนี้ไม่คำนึงถึงสัญชาติของผู้กระทำความผิด และแม้เรือหรืออากาศยานนั้นจะอยู่ในอาณาเขตของรัฐอื่นหรืออยู่ในเขตทะเลหลวงก็ถือว่าเป็น การกระทำที่ต้องใช้กฎหมายอาญาของรัฐเจ้าของเรือหรือเจ้าของอากาศยานนั้นเช่นเดียวกัน³

ในกฎหมายอาญาของประเทศไทยได้มีการกล่าวถึงหลักธงชาติไว้ในประมวล กฎหมายอาญา มาตรา 4 วรรคสอง โดยบัญญัติว่า

¹ ประสิทธิ์ เอกบุตร. (2554). *กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 2 รัฐ* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: วิญญูชน. หน้า 44.

² ทวีเกียรติ มินะกะนิษฐ และธรรณกรณ์ บุญมี. (2565). *คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาคทั่วไป* (พิมพ์ครั้งที่ 24). กรุงเทพฯ: วิญญูชน. หน้า 31-32.

³ คณิต ณ นคร. (2653). *กฎหมายอาญาภาคทั่วไป*. (พิมพ์ครั้งที่ 7). กรุงเทพฯ: วิญญูชน. หน้า 110.

“การกระทำความคิดในเรือไทยหรืออากาศยานไทย ไม่ว่าจะอยู่ ณ ที่ใด ให้ถือว่า
กระทำความคิดในราชอาณาจักร”

จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่า มาตรา 4 วรรคสอง ได้ขยายขอบเขตของ
การกระทำความคิดโดยให้รวมถึงการกระทำความคิดที่ได้เกิดขึ้นในเรือไทยหรืออากาศยานไทยซึ่ง
อยู่นอกราชอาณาจักรด้วย กล่าวคือ ให้นำกฎหมายอาญาของประเทศไทยมาใช้บังคับกับการกระทำ
ความคิดที่เกิดขึ้นบนเรือไทยหรืออากาศยานไทย ไม่ว่าจะเรือไทยหรืออากาศยานไทยจะอยู่ ณ ที่ใด โดย
ไม่คำนึงถึงสัญชาติของผู้กระทำความผิดและกฎหมายของสถานที่เกิดเหตุว่าได้มีการบัญญัติถึง
การกระทำความคิดนั้นไว้อย่างไร

2.1.1.3 หลักดินแดนโดยนัยแห่งกฎหมาย (Constructive Territoriality)

หลักดินแดนโดยนัยแห่งกฎหมาย หมายถึง การใช้กฎหมายอาญากับความคิดที่ไม่ได้
เกิดขึ้นจริงในอาณาเขตของรัฐ แต่ให้ถือว่าความคิดเกิดขึ้นภายในรัฐ ทั้งนี้เพื่อขยายขอบเขตของ
หลักดินแดนมิให้เกิดช่องว่าง ในการใช้กฎหมายอาญาบังคับในบางพื้นที่ ได้แก่ ความคิดคาบเกี่ยว
หลายอาณาเขต⁴

ความคิดคาบเกี่ยวหลายอาณาเขต เป็นความคิดที่เกี่ยวข้องกับอาณาเขตตั้งแต่สองรัฐ
ขึ้นไป เพราะบางครั้งการกระทำความคิดมีหลายขั้นตอนต่อเนื่องกัน แต่เมื่อทุกขั้นตอนของความคิด
มิได้เกิดขึ้นในอาณาเขตเดียวกัน หลักดินแดนโดยนัยแห่งกฎหมายจึงรวมความคิดที่เกิดขึ้น
นอกอาณาเขตเข้าไว้และถือว่าทุกขั้นตอนของความคิดเกิดขึ้นในอาณาเขตนั้น และหมายรวมถึง
ความคิดที่ต้องรับผิดก่อนกระทำสำเร็จ เช่น การเตรียมความคิด หรือการพยายามกระทำ
ความคิด ตลอดจนการสมคบกันกระทำความผิดด้วย⁵ โดยในกฎหมายอาญาของประเทศไทย ได้มี

⁴ คณพล จันทน์หอม. (2563). *หลักพื้นฐานกฎหมายอาญา เล่ม 1*. กรุงเทพฯ: วิทยุชน. หน้า 116.

⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 116.

การกล่าวถึงการกระทำความผิดในกรณีที่ความผิดคาบเกี่ยวกันหลายอาณาเขตไว้ในประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 5⁶ และมาตรา 6⁷

2.1.2 เขตอำนาจรัฐนอกอาณาเขต

แม้หลักดินแดนจะเป็นหลักทั่วไปในการใช้กฎหมายอาญากับบุคคลที่อยู่ในอาณาเขตของรัฐนั้น แต่อย่างไรก็ตาม รัฐได้ขยายขอบเขตการใช้กฎหมายอาญาออกไปนอกอาณาเขตของรัฐด้วยกรณีดังกล่าวเรียกว่าเขตอำนาจรัฐนอกอาณาเขต (Extraterritorial Jurisdiction) โดยแม้ว่าจะไม่มีหลักดินแดนเข้ามาเกี่ยวข้องกับการกระทำความผิด แต่รัฐก็มีอำนาจลงโทษผู้กระทำความผิดได้เพราะจุดเกาะเกี่ยวบางประการ ได้แก่

2.1.2.1 หลักสัญชาติ (Nationality Principle)

หลักสัญชาติ เป็นหลักของการที่รัฐมีอำนาจเหนือผู้กระทำความผิดอาญาที่ถือสัญชาติของรัฐนั้นไม่ว่าผู้นั้นจะอยู่แห่งหนใดก็ตาม เพราะคนที่ถือสัญชาติของรัฐโดยอ้อมเป็นคนของรัฐนั้น ดังนั้น รัฐเจ้าของสัญชาติจึงมีเขตอำนาจเหนือคนชาติของตนเอง แม้ความผิดอาญาที่คนชาตินั้นก่อขึ้นจะได้กระทำนอกดินแดนของรัฐนั้นก็ตาม⁸

2.1.2.2 หลักป้องกัน (Protective Principle)

หลักป้องกัน เป็นกรณีที่กฎหมายอาญาของรัฐสามารถใช้บังคับกับการกระทำความผิดของคนต่างด้าวที่ได้กระทำลงในรัฐต่างประเทศได้ด้วย ถ้าการกระทำนั้นละเมิดหรือคุกคาม

⁶ ประมวลกฎหมายอาญา. มาตรา 5. บัญญัติว่า

“ความผิดใดที่การกระทำแม้แต่ส่วนหนึ่งส่วนใดได้กระทำในราชอาณาจักรก็ตีผลแห่งการกระทำเกิดในราชอาณาจักร โดยผู้กระทำประสงค์ให้ผลนั้นเกิดในราชอาณาจักร หรือโดยลักษณะแห่งการกระทำ ผลที่เกิดขึ้นควรเกิดในราชอาณาจักร หรือย่อมจะสังเกตเห็นได้ว่าผลนั้นจะเกิดในราชอาณาจักรตีให้ถือว่าความผิดนั้นได้กระทำในราชอาณาจักร

ในกรณีการเตรียมการ หรือพยายามกระทำการใดซึ่งกฎหมายบัญญัติเป็นความผิดแม้การกระทำนั้นจะได้กระทำนอกราชอาณาจักร ถ้าหากการกระทำนั้นจะได้กระทำตลอดไปจนถึงขั้นความผิดสำเร็จ ผลจะเกิดขึ้นในราชอาณาจักร ให้ถือว่า การเตรียมการหรือพยายามกระทำความผิดนั้นได้กระทำในราชอาณาจักร”

⁷ ประมวลกฎหมายอาญา. มาตรา 6. บัญญัติว่า

“ความผิดใดที่ได้กระทำในราชอาณาจักรหรือที่ประมวลกฎหมายนี้ถือว่าได้กระทำในราชอาณาจักร แม้การกระทำของผู้เป็นตัวการด้วยกัน ของผู้สนับสนุน หรือของผู้ใช้ให้กระทำความผิดนั้นจะได้กระทำนอกราชอาณาจักร ก็ให้ถือว่าตัวการ ผู้สนับสนุน หรือผู้ใช้ให้กระทำได้กระทำในราชอาณาจักร”

⁸ ประสิทธิ์ เอกบุตร. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 1. หน้า 45.

คุณธรรมทางกฎหมาย (Rechtsgut) ภายในรัฐหรือที่เกี่ยวข้องกับรัฐ รัฐสามารถใช้เขตอำนาจในทางอาญาเพื่อคุ้มครองความมั่นคงของรัฐหรือบุคคลซึ่งมีสัญชาติของรัฐนั้นๆได้⁹

ในกฎหมายอาญาของประเทศไทยก็ได้มีการกล่าวถึงหลักป้องกันโดยปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายอาญากรณีผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรและความผิดเกี่ยวกับการก่อการร้ายตามมาตรา 7(1) และ (1/1) และกรณีคนต่างด้าวกระทำความผิดต่อคนสัญชาติไทยนอกราชอาณาจักรตามมาตรา 8(ข) (1)-(13)¹⁰

2.1.2.3 หลักความพิศสากล (Universal Jurisdiction)

หลักความพิศสากล หรือหลักเขตอำนาจสากล เป็นหลักที่รัฐทุกรัฐใช้ในการลงโทษผู้กระทำความผิดอาญาที่มีลักษณะเป็นความพิศสากล ไม่ว่าผู้กระทำความผิดหรือผู้เสียหายนั้นจะเป็นผู้ที่มีสัญชาติใดและไม่ว่าการกระทำความผิดนั้นจะกระทำที่ใดก็ตาม ทั้งนี้เนื่องจากการกระทำความผิดอาญาที่มีลักษณะเป็นความพิศสากลนี้มีลักษณะเป็นการกระทำความผิดเป็นศัตรูต่อมวลมนุษยชาติ (hostis humani generis) จึงต้องถือว่าการที่รัฐใดรัฐหนึ่งลงโทษผู้กระทำความผิดในลักษณะนี้นั้นย่อมเท่ากับเป็นการลงโทษแทนรัฐอื่นทุกรัฐ¹¹

ในกฎหมายอาญาของประเทศไทยได้มีการกล่าวถึงหลักความพิศสากลไว้ในประมวลกฎหมายอาญามาตรา 7(3) กรณีความผิดฐานชิงทรัพย์และปล้นทรัพย์ซึ่งได้กระทำในทะเลหลวง¹²

2.2 หน้าที่และความรับผิดชอบของนายเรือ

การปฏิบัติงานต่างๆภายในเรือจะมีนายเรือ (Captain or Master) เป็นผู้มีอำนาจสั่งการสูงสุดในเรือ นายเรือจะเป็นผู้รับผิดชอบทุกเรื่องภายในเรือให้มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ (safe and efficient operation) ไม่ว่าจะเป็นการจัดการสินค้า (cargo operation) การเดินเรือ (navigation) การบริหารจัดการคนประจำเรือ (crew management) และทำให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานต่างๆของเรือนั้นเป็นไปตามกฎหมายภายในประเทศและกฎหมายระหว่างประเทศ ตลอดจน

⁹ ภาคภูมิ โลหวิธานนท์ และคงศักดิ์ สุวรรณเพชร. (2561). หลักดินแดนในกฎหมายอาญาและข้อยกเว้น : ศึกษาที่มาทางประวัติศาสตร์. *นิติธรรมประจักษ์ สรุศักดิ์ 60 ปี*. กรุงเทพฯ: เดือนตุลา. หน้า 336.

¹⁰ คณิต ณ นคร. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 3. หน้า 115-116.

¹¹ ประสิทธิ์ เอกบุตร. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 1. หน้า 47.

¹² ประมวลกฎหมายอาญา. มาตรา 7. บัญญัติว่า

“ผู้ใดกระทำความผิดดังระบุไว้ต่อไปนี้ นอกราชอาณาจักรจะต้องรับโทษในราชอาณาจักร คือ

(3) ความผิดฐานชิงทรัพย์ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 339 และความผิดฐานปล้นทรัพย์ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 340 ซึ่งได้กระทำในทะเลหลวง”

นโยบายของบริษัทและนโยบายของรัฐเจ้าของธง ทั้งนี้ ทุกคนบนเรือไม่ว่าจะเป็นคนประจำเรือ ลูกเรือ หรือผู้โดยสารก็จะต้องอยู่ภายใต้อำนาจและความรับผิดชอบของนายเรือ¹³

2.2.1 หน้าที่ของนายเรือ

นายเรือทำหน้าที่เป็นตัวแทนเจ้าของเรือ มีภาระผูกพันให้เรือเป็นไปตามอนุสัญญา กฎข้อบังคับต่างๆ เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การรับรอง คุณสมบัติคนประจำเรือ และการเข้ายามของคนประจำเรือ (STCW) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร 1978 (MARPOL 73/78) อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (MLC) เป็นต้น กฎหมาย ข้อบังคับเมืองท่า และท่าเรือ รวมถึงนโยบายของบริษัทที่ เรียกว่า อำนาจสั่งการข้ามชั้นตอนปกติ (Overriding Authority) นายเรือถือเป็นตำแหน่งสูงสุดในเรือ มีอำนาจหน้าที่ในการสั่งการปฏิบัติงานได้ตลอดทั้งเรือจอดและเรือเดิน เพื่อที่จะรักษาชีวิต สิ่งแวดล้อม รวมทั้งทรัพย์สินด้วย¹⁴

2.2.2 ความรับผิดชอบของนายเรือ

ความรับผิดชอบของนายเรือ มีดังนี้¹⁵

1) นายเรือต้องรับผิดชอบอย่างเบ็ดเสร็จต่อคุณสมบัติของเรือที่จะสามารถออกทะเล ได้ เพื่อให้การปฏิบัติงานเรือเป็นไปอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ และนายเรือจะต้องดูแล ความปลอดภัยของผู้คนในเรือ สินค้า และอุปกรณ์เครื่องใช้ต่างๆ

2) นายเรือเป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินงานเกี่ยวกับระบบการจัดการความปลอดภัยใน ทะเล ให้การกำกับดูแล การฝึกอบรม อีกทั้งให้คำแนะนำที่เหมาะสมและชัดเจน เพื่อให้ทุกคนใน เรือสามารถปฏิบัติตามนโยบายของบริษัทที่ว่าด้วยเรื่องของความปลอดภัยและป้องกันสิ่งแวดล้อม ได้อย่างถูกต้อง

¹³ วัชรารักษ์ สิทธิพงษ์. (2559). *วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. : การจัดการประจำเรือ*. วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

¹⁴ คณะทำงานพัฒนาระบบบริหารจัดการความรู้ ศูนย์ศึกษาพัฒนาวิ. (2555). *บทบาท หน้าที่ และความ รับผิดชอบคนประจำเรือ*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.mmmtc.ac.th/km/manual/5507-MMTC-SeafarerDuty.pdf>. [2566, 11 มีนาคม]

¹⁵ คณะทำงานพัฒนาระบบบริหารจัดการความรู้ ศูนย์ศึกษาพัฒนาวิ. (2555). *บทบาท หน้าที่ และความ รับผิดชอบคนประจำเรือ*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.mmmtc.ac.th/km/manual/5507-MMTC-SeafarerDuty.pdf>. [2566, 11 มีนาคม]

3) นายเรือจะต้องพิจารณาทบทวนระเบียบปฏิบัติของเรือว่าด้วยการจัดการความปลอดภัยและการป้องกันมิให้เกิดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม หากมีการตรวจพบสิ่งบกพร่องใดๆ ทางเรือควรจะรายงานให้ผู้รับมอบอำนาจของบริษัททราบเพื่อดำเนินการแก้ไขต่อไป

4) นายเรือมีหน้าที่แจ้งให้บริษัททราบถึงข้อบกพร่อง (Non-Conformance) ที่พบต่อโครงสร้างเรือ เครื่องยนต์ อุปกรณ์ และสิ่งๆ ที่ผลิตปกติไปจากระบบ SMS(Non-Conformity) ที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของเรือ หรือเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม นายเรืออาจร้องขอความช่วยเหลือจากบริษัท ณ ที่หรือเวลาใดๆ ได้ ไม่ว่าจะเป็นช่างเทคนิค หรือผู้รับเหมาอื่นจากภายนอก เพื่อแก้ไขปรับปรุงข้อบกพร่องที่พบในกรณีเร่งด่วน

5) นายเรือจะต้องให้ความสนใจในการบริหารเรืออย่างประหยัด และจะต้องรับผิดชอบในการจัดส่งจดหมาย บันทึก ปุ่มและเอกสารต่างๆ อย่างถูกต้องและทันตามเวลาที่บริษัท ผู้เช่า ผู้ส่งสินค้า และเจ้าหน้าที่การทำเรือหรือหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางเรือร้องขอ

6) นายเรือจะต้องดูแลสวัสดิการ สวัสดิภาพ สุขภาพในเรือ และความปลอดภัยในการทำงานให้เป็นไปตามอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (MLC)

7) การเข้ายามบนสะพานเดินเรือในขณะที่เรือกำลังจะเดินทางเข้าจอดและออกจากเมืองท่า ท่าเทียบเรือ หรือออกจากเทียบ และเลื่อนเรือ หรือในน่านน้ำที่ต้องใช้การนำร่อง นายเรือจะเป็นผู้ควบคุมดูแลและยามบนสะพาน คอยประสานงานและบังคับบัญชาให้การทำหน้าที่เข้ายามเพื่อให้การเดินเรือเป็นไปด้วยความปลอดภัย

2.3 ภาวะมลพิษจากการปฏิบัติการของเรือ

ในการปฏิบัติการของเรื่อนั้นก่อให้เกิดภาวะมลพิษได้ทาง ทั้งภาวะมลพิษจากขยะ สิ่งปฏิกูล ก๊าซพิษที่ถูกปล่อยออกมา รวมไปถึงสินค้าอันตรายที่ใช้เรือในการขนส่ง เช่น น้ำมัน ซึ่งมลพิษเหล่านี้มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล และอาจจะกระทบไปถึงชุมชนที่อาศัยอยู่ตามชายฝั่งด้วย

2.3.1 ลักษณะของการปล่อยทิ้ง

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร 1978 หรือที่รู้จักกันในนาม MARPOL 73/78 ได้ให้ความหมายของการปล่อยทิ้ง (discharge)

ว่าหมายถึง การปล่อยทิ้งโดยเหตุใดก็ตามจากเรือ รวมทั้งการรั่วไหล (escape) การกำจัด (disposal) การไหลล้น (spilling) การรั่ว (leaking) การสูบ (pumping) หรือการไหลทิ้ง (emptying)¹⁶

2.3.2 ความแตกต่างระหว่างการปล่อยทิ้งและการทิ้งเท

ลักษณะของภาวะมลพิษที่เกิดจากการปล่อยทิ้ง (discharge) มีความแตกต่างจากภาวะมลพิษที่เกิดจากการทิ้งเท (dumping) โดยการทิ้งเทนั้นมุ่งเน้นที่การทิ้งเทของเสียและสารอื่นอย่างจงใจ (deliberate) ลงสู่ทะเล การทิ้งเทไม่ได้พิจารณาถึงที่มาว่าของเสียหรือวัตถุอื่นที่นำมาทิ้งลงสู่ทะเลนั้นจะนำมาจากที่ใด ไม่ว่าจะเป็นแหล่งที่มาจากบนบก คราวเรือน กระบวนการอุตสาหกรรม หรือสิ่งก่อสร้างที่มนุษย์สร้างขึ้นในทะเล ส่วนการปล่อยทิ้ง (discharge) หมายถึงการกำจัดของเสียอันเกิดจากการปฏิบัติการของเรือเดินทะเล (operation of ship) เท่านั้น อีกทั้งตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (UNCLOS) ได้ให้นิยามของการทิ้งเทว่าไม่รวมถึงการกำจัดของเสียหรือสารอื่นที่สืบเนื่องจากการปฏิบัติการโดยปกติของเรือ ดังนั้นการทิ้งเท (dumping) จึงไม่รวมถึงการปล่อยทิ้ง (discharge) โดยการปล่อยทิ้งมิได้เฉพาะแต่ของเสียหรือสารอันเกิดจากการปฏิบัติการของเรือเท่านั้น¹⁷

2.3.3 สถานที่ในการปล่อยทิ้ง

การปล่อยทิ้งจากการปฏิบัติการของเรือจะเกิดขึ้นที่บริเวณใดในทะเลก็ได้ ไม่ว่าจะเป็นบริเวณที่อยู่ภายในเขตอำนาจของรัฐ (national jurisdiction of state) ได้แก่ ทะเลอาณาเขต (territorial sea) ซึ่งทุกรัฐมีสิทธิกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตของตนไม่เกิน 12 ไมล์ทะเล¹⁸ เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (exclusive economic zone) ซึ่งรัฐขยายออกไปได้ไม่เกิน 200 ไมล์ทะเล

¹⁶ MARPOL 73/78. Article 2. 3(a).

“Discharge”, in relation to harmful substance or effluents containing such substances, means any release howsoever caused from a ship and includes any escape, disposal, spilling, leaking, pumping, emitting or emptying. อ้างถึงใน จุมพต สายสุนทร. (2560). *กฎหมายสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ* (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: วิทยุชน. หน้า 275.

¹⁷ชลทิศ รันสินโย. (2560). *มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมการปล่อยทิ้งขยะจากปฏิบัติการของเรือเดินทะเล*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 14.

¹⁸ UNCLOS. Article 3.

Every State has the right to establish the breadth of its territorial sea up to a limit not exceeding 12 nautical miles, measured from baselines determined in accordance with this Convention. อ้างถึงใน กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงต่างประเทศ. (2548). *อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982*. กรุงเทพฯ: เอรวัฒน์การพิมพ์. หน้า 5.

จากเส้นฐาน¹⁹ และไหล่ทวีป (continental shelf) ของรัฐชายฝั่งซึ่งประกอบด้วยพื้นดินท้องทะเล และดินใต้ผิวดินของบริเวณใต้ทะเล ซึ่งขยายออกไปเลยทะเลอาณาเขตของรัฐตลอดแนวทอดยาวตามธรรมชาติของอาณาเขตทางบกของตนจนถึงริมนอกของขอบทวีปหรือถึงระยะ 200 ไมล์ทะเลจากเส้นฐานซึ่งใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขตในกรณีที่มีริมนอกของขอบทวีปขยายไปไม่ถึงระยะนั้น²⁰ และบริเวณที่อยู่นอกขอบเขตอำนาจแห่งชาติของรัฐ ได้แก่ ทะเลหลวง (high seas) ซึ่งเป็นบริเวณที่ไม่ได้รวมอยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ทะเลอาณาเขต หรือในน่านน้ำภายใน หรือในน่านน้ำภายในของรัฐหมู่เกาะ²¹ เป็นต้น²²

2.3.4 ประเภทของมลพิษ

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร 1978 หรือ MARPOL 73/78 จัดทำขึ้นมาโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันและควบคุมภาวะมลพิษที่เกิดจากการปฏิบัติการของเรือตามปกติ โดยมีการแบ่งประเภทของมลพิษเป็น 6 ประเภท ดังนี้

¹⁹ UNCLOS. Article 57.

The exclusive economic zone shall not extend beyond 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured. อ้างถึงใน กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงต่างประเทศ. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 18. หน้า 25.

²⁰ UNCLOS. Article 76.

1. The continental shelf of a coastal State comprises the seabed and subsoil of the submarine areas that extend beyond its territorial sea throughout the natural prolongation of its land territory to the outer edge of the continental margin, or to a distance of 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured where the outer edge of the continental margin does not extend up to that distance. อ้างถึงใน กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงต่างประเทศ. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 18. หน้า 36.

²¹ UNCLOS. Article 86.

The provisions of this Part apply to all parts of the sea that are not included in the exclusive economic zone, in the territorial sea or in the internal waters of a State, or in the archipelagic waters of an archipelagic State. This article does not entail any abridgement of the freedoms enjoyed by all States in the exclusive economic zone in accordance with article 58. อ้างถึงใน กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงต่างประเทศ. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 18. หน้า 40.

²² เตือนเด่น นาคสีหราช. (2561). *ภาวะมลพิษทางทะเลจากเรือ*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน. หน้า 102.

1) น้ำมัน (oil)

น้ำมัน ปรากฏอยู่ในภาคผนวกที่ 1 (Annex I) โดยประกอบไปด้วยข้อบังคับต่างๆ ในการป้องกันและควบคุมการปล่อยทิ้งมลพิษน้ำมันจากเรือที่รัฐภาคีแห่ง MARPOL 73/78 จะต้องปฏิบัติตาม ซึ่ง MARPOL 73/78 ได้กำหนดคำนิยามเกี่ยวกับมลพิษจากน้ำมันไว้ดังนี้

น้ำมัน หมายถึง น้ำมันปิโตรเลียมใดๆ รวมถึงน้ำมันดิบ ตะกอน ขยะปนน้ำมัน และผลิตภัณฑ์น้ำมันซึ่งกลั่นแล้ว โดยปิโตรเลียมใดๆ เช่น น้ำมันรวมทั้งน้ำมันดิบ (crude oil)²³ ซึ่งหมายถึง ของผสมไฮโดรคาร์บอนเหลวใด ๆ ที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติในโลก ไม่ว่าจะได้ทำให้เหมาะสมเพื่อการขนส่งหรือไม่ก็ตาม และหมายความรวมถึงน้ำมันดิบที่อาจนำส่วนแยกกลั่น (distillate fractions) บางส่วนออกไปหรือที่อาจเพิ่มส่วนแยกกลั่นเข้าไป น้ำมันเชื้อเพลิง (fuel oil) กากน้ำมัน (sludge) ขยะน้ำมัน (oil refuse) และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่น (refined products) นอกจากนี้ปิโตรเลียมเคมีซึ่งจะอยู่ในบังคับของภาคผนวกที่ 2 ของ MARPOL 73/78 และยังรวมถึง สารที่ระบุไว้ในเอกสารแนบฉบับที่ 1 (Appendix 1) ของภาคผนวกที่ 1 (Annex 1) ด้วย²⁴ ตัวอย่างเช่น น้ำมันดีเซล น้ำมันอะโรมาติก (aromatic oil) น้ำมันหล่อลื่น (lubricating oil) น้ำมันแร่ (mineral oil) น้ำมันเครื่อง (motor oil) น้ำมันก๊าด (kerosene) แนปธา (naphtha) และสารอื่นๆ อีกหลายชนิด²⁵ ทั้งนี้

²³ MARPOL 73/78. Annex 1. Regulation 1.

28. "Crude" means any liquid hydrocarbon mixture occurring naturally in the earth whether or not treated to render it suitable for transportation and includes :

(a) crude oil from which certain distillate fractions may have been removed; and

(b) crude oil to which certain distillate fractions may have been added. อ้างถึงใน เดือนเด่น นาคสิทธิ์ราช. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 22. หน้า 103.

²⁴ MARPOL 73/78. Annex I. Regulation 1 (1).

For the purpose of this Annex :

1. "Oil" means petroleum in any form including crude oil, fuel oil, sludge, oil refuse and refined products (other than petrochemicals which are subject to the provisions of Annex II of the present Convention) and, without limiting the generality of the foregoing, includes the substances listed in Appendix I to this Annex. อ้างถึงใน เดือนเด่น นาคสิทธิ์ราช. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 22. หน้า 104.

²⁵ MARPOL 73/78. Annex I. Appendix I.

The list of oils shall not necessarily be considered as comprehensive.

Asphalt Solutions, Blending Stocks, Roofers Flux, Straight Run Residue, Oils, Clarified, Crude oil, Mixtures containing crude oil, Diesel Oil, Fuel Oil No. 4, Fuel Oil No. 5, Fuel Oil No. 6, Road Oil, Transformer Oil, Aromatic Oil (excluding vegetable oil), Lubricating Oils and Blending Stocks, Mineral Oil, Motor Oil,

พิธีสาร 1978 ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม MARPOL 73 โดยเฉพาะในภาคผนวกที่ 1 ที่ว่าด้วยเรื่องน้ำมัน โดยให้ความสำคัญเพิ่มเติมเป็นพิเศษในกรณีเรือบรรทุกน้ำมันดิบ (crude oil tankers)

2) ของเหลวที่เป็นพิษ (noxious liquid substances)

ของเหลวที่เป็นพิษ ปรากฏอยู่ในภาคผนวกที่ 2 (Annex II) ประกอบด้วยข้อบังคับต่างๆในการป้องกันการปล่อยทิ้งของเหลวที่เป็นพิษจากเรือที่รัฐภาคีแห่ง MARPOL 73/78 จะต้องปฏิบัติตาม โดยแบ่งของเหลวที่เป็นพิษได้ 4 ประเภทดังต่อไปนี้²⁶

2.1) ประเภท X (category X) เป็นของเหลวที่เป็นพิษซึ่งหากปล่อยลงสู่ทะเลจากการทำความสะอาดถังระวางสินค้าหรือการล้างถังอับเฉาจะก่อให้เกิดอันตรายอย่างมาก (major hazard) ต่อทรัพยากรทางทะเล หรือต่อสุขภาพของมนุษย์ และด้วยเหตุนี้จึงสมควรที่จะใช้มาตรการห้ามปล่อยทิ้งของเหลวที่เป็นพิษเหล่านี้ลงสู่ทะเล²⁷

2.2) ประเภท Y (category Y) เป็นของเหลวที่เป็นพิษซึ่งหากปล่อยลงสู่ทะเลจากการทำความสะอาดถังระวางสินค้าหรือการล้างถังอับเฉาจะก่อให้เกิดอันตราย (hazard) ต่อทรัพยากรทางทะเล หรือต่อสุขภาพของมนุษย์ หรือทำให้เกิดความเสียหายต่อความมั่งคั่งตาม

Penetrating Oil, Spindle Oil, Turbine Oil, Distillates, Straight Run, Flashed Feed Stocks, Gas Oil, Cracked, Gasoline Blending Stocks, Alkylates Fuel, Reformates, Polymer Fuel, Gasolines, Casinghead (natural), Automotive, Aviation, Straight Run, Fuel Oil No. 1 (kerosene), Fuel Oil No. 1-D, Fuel Oil No. 2, Fuel Oil No. 2-D, Jet Fuels, JP-1 (kerosene), JP-3, JP-4, JP-5 (kerosene, heavy), Turbo Fuel, Kerosene, Mineral Spirit, Naphtha, Solvent, Petroleum. Heartcut Distillate Oil. อ้างถึงใน เดือนเด่น นาคสีหราช. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 22. หน้า 104.

²⁶ MARPOL 73/78. Annex II. Regulation 1 Definitions.

10. "Noxious liquid substance" means any substance indicated in the Pollution Category column of chapter 17 or 18 of the International Bulk Chemical Code or provisionally assessed under the provisions of Regulation 6.3 as falling into Category X, Y, or Z.

²⁷ MARPOL 73/78. Annex II. Regulation 6 Categorization and listing of noxious liquid substances and other substances.

1. For the purpose of the regulations of this Annex, noxious liquid substances shall be divided into four categories as follows:

1. Category X: Noxious liquid substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a major hazard to either marine resources or human health and, therefore, justify the prohibition of the discharge into the marine environment;

ธรรมชาติ หรือรบกวนการใช้ประโยชน์ทางทะเลโดยชอบด้วยกฎหมายประการอื่นๆ และด้วยเหตุนี้ จึงสมควรที่จะมีการจำกัดปริมาณและคุณภาพของสิ่งที่จะปล่อยลงสู่ทะเล²⁸

2.3) ประเภท Z (category Z) เป็นของเหลวที่เป็นพิษซึ่งหากปล่อยลงสู่ทะเลจากการทำความสะอาดถังระวางสินค้าหรือการล้างถังอับเฉาจะก่อให้เกิดความเสียหายเล็กน้อย (minor hazard) ต่อทรัพยากรทางทะเล หรือต่อสุขภาพของมนุษย์ และด้วยเหตุนี้จึงมีข้อจำกัดที่เข้มงวดน้อยกว่าในเรื่องของปริมาณและคุณภาพของสิ่งที่จะปล่อยลงสู่ทะเล²⁹

2.4) ประเภทอื่นๆ (other substances หรือ os) เป็นสารเคมีเหลวประเภทอื่นที่ไม่ได้อยู่ในกลุ่มของเหลวที่เป็นพิษประเภท X Y หรือ Z ซึ่งในปัจจุบันยังไม่พบว่าก่อให้เกิดผลกระทบหรือเป็นอันตรายต่อทรัพยากรทางทะเล สุขภาพของมนุษย์ ความงดงามทางธรรมชาติ หรือรบกวนการใช้ประโยชน์ทางทะเลโดยชอบด้วยกฎหมายประการอื่นๆ เมื่อมีการปล่อยลงสู่ทะเลจากการทำความสะอาดถังระวางสินค้าหรือการล้างถังอับเฉา การปล่อยน้ำห้องเรือ หรือน้ำอับเฉา หรือสิ่งตกค้าง หรือสารผสมอื่นๆที่มีเฉพาะสารที่เรียกว่า “สารอื่นๆ” จะไม่อยู่ภายใต้ข้อบังคับใดๆของภาคผนวกนี้³⁰

²⁸ MARPOL 73/78. Annex II. Regulation 6 Categorization and listing of noxious liquid substances and other substances.

1. For the purpose of the regulations of this Annex, noxious liquid substances shall be divided into four categories as follows:

2. Category Y: Noxious liquid substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a hazard to either marine resources or human health or cause harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify a limitation on the quality and quantity of the discharge into the marine environment;

²⁹ MARPOL 73/78. Annex II. Regulation 6 Categorization and listing of noxious liquid substances and other substances.

1. For the purpose of the regulations of this Annex, noxious liquid substances shall be divided into four categories as follows:

3. Category Z: Noxious liquid substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a minor hazard to either marine resources or human health and therefore justify less stringent restrictions on the quality and quantity of the discharge into the marine environment;

³⁰ MARPOL 73/78. Annex II. Regulation 6 Categorization and listing of noxious liquid substances and other substances.

3) สารอันตรายบรรจุหีบห่อ (packaged harmful substances)

สารอันตรายบรรจุหีบห่อ ปรากฏอยู่ในภาคผนวกที่ 3 (Annex III) โดยประกอบด้วย ข้อบังคับต่างๆที่รัฐภาคีแห่ง MARPOL 73/78 สามารถที่จะเลือกปฏิบัติตามได้ แตกต่างจาก ภาคผนวกที่ 1 และภาคผนวกที่ 2 ซึ่งเป็นกรณีที่ผูกพันให้รัฐภาคีต้องปฏิบัติตาม โดยข้อกำหนด ทั่วไปจะเกี่ยวข้องกับมาตรฐานในการบรรจุหีบห่อ ในสินค้า การเขียนชื่อและการติดฉลาก การทำ เอกสารแสดงคุณสมบัติของสินค้า วิธีการเก็บ และข้อห้ามต่างๆ ทั้งนี้ สารอันตรายบรรจุหีบห่อ หมายถึง สารใดๆ ซึ่งหากปล่อยลงสู่ทะเลแล้วจะก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของมนุษย์ หรือ ก่อให้เกิดอันตรายต่อทรัพยากรและสิ่งมีชีวิตทางทะเล หรือทำความเสียหายต่อความมั่งคั่งทางธรรมชาติ หรือแทรกแซงการใช้ประโยชน์ทางทะเลโดยชอบด้วยกฎหมาย และรวมถึงสารที่อยู่ ภายใต้อการควบคุมของ MARPOL 73/78 ด้วย³¹

4) น้ำเสีย (sewage)

น้ำเสีย ปรากฏอยู่ในภาคผนวกที่ 4 (Annex IV) โดยประกอบด้วยข้อบังคับต่างๆที่ รัฐภาคีแห่ง MARPOL 73/78 สามารถเลือกที่จะปฏิบัติตามได้ ซึ่งในภาคผนวกนี้ได้กำหนด ความหมายของน้ำเสียไว้ดังนี้

4.1) น้ำทิ้ง (drainage) และของเสีย (wastes) อื่นๆ จากโถส้วม (toilets) โถปัสสาวะ (urinals) และท่อระบายน้ำ (scuppers) ของห้องน้ำไม่ว่าจะอยู่ในรูปแบบใดๆก็ตาม

1. For the purpose of the regulations of this Annex, noxious liquid substances shall be divided into four categories as follows:

4. Other substances: Substances indicated as OS (Other substances) in the pollution category column of chapter 18 of the International Bulk Chemical Code which have been evaluated and found to fall outside category X, Y or Z as defined in regulation 6.1 of this Annex because they are, at present, considered to present no harm to marine resources, human health, amenities or other legitimate uses of the sea when discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations. The discharge of bilge or ballast water or other residues or mixtures containing only substances referred to as “Other Substances” shall not be subject to any requirements of the Annex.

³¹ MARPOL 73/78. Article 2 Definitions.

2. “Harmful substance” means any substance which, if introduced into the sea, is liable to create hazards to human health, to harm living resources and marine life, to damage amenities or to interfere with other legitimate uses of the sea, and includes any substance subject to control by the present Convention. อ้างถึงใน เตือนเด่น นาค สีหราช. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 22. หน้า 107.

4.2) น้ำทิ้ง (drainage) จากสถานพยาบาล (medical premises) (ห้องจ่ายยา ห้องพักคนไข้ ฯลฯ) ผ่านอ่างล้างหน้า (wash basins) อ่างซักล้าง (wash tubs) และท่อระบายน้ำที่อยู่ในสถานพยาบาลนั้น

4.3) น้ำทิ้ง (drainage) จากบริเวณที่มีสัตว์มีชีวิต หรือ

4.4) น้ำเสียอื่นๆ เมื่อผสมกับน้ำทิ้งตามที่นิยามไว้ข้างต้น³²

5) ขยะ (garbage)

ขยะ ปรากฏอยู่ในภาคผนวกที่ 5 (Annex V) โดยประกอบด้วยข้อบังคับต่างๆที่รัฐภาคีแห่ง MARPOL 73/78 สามารถเลือกที่จะปฏิบัติตามได้ ซึ่งได้ให้คำนิยามไว้ว่า ขยะ หมายถึง ของเสีย (waste) ประเภทเศษอาหาร (victual) ของเสียจากครัวเรือน (domestic) และของเสียจากการปฏิบัติการ (operational) ทุกชนิด ยกเว้น ปลาสด (fresh fish) และชิ้นส่วนของปลาสดที่ปล่อยทิ้งในระหว่างปฏิบัติการตามปกติของเรือและจะต้องกำจัดทิ้งอย่างต่อเนื่อง (continuously) หรือเป็นระยะๆ (periodically) ยกเว้นสารที่ระบุไว้ในภาคผนวกอื่นๆของ MARPOL 73/78³³

ในกรณีที่รัฐภาคีแห่ง MARPOL 73/78 เลือกที่จะปฏิบัติตามข้อบังคับในภาคผนวกที่ 5 ซึ่งว่าด้วยเรื่องขยะนี้ ข้อบังคับในภาคผนวกที่ 5 นี้จะใช้บังคับแก่เรือทุกประเภทที่ชักธงของรัฐภาคีเว้นแต่จะมีการกำหนดไว้เป็นอย่างอื่นโดยชัดแจ้ง³⁴

³² MARPOL 73/78. Annex IV. Regulation 1 Definitions.

For the purposes of the present Annex:

3. "Sewage" means:

1. drainage and other wastes from any form of toilets and urinals;

2. drainage from medical premises (dispensary, sick bay, etc.) via wash basins, wash tubs and scuppers located in such premises;

3. drainage from spaces containing living animals; or

4. other waste waters when mixed with the drainages defined above. อ้างถึงใน จมพต สายสุนทร. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 16. หน้า 330.

³³ MARPOL 73/7. Annex V. Regulation 1 Definitions.

For the purposes of this Annex:

1. "Garbage" means all kinds of victual, domestic and operational waste excluding fresh fish and parts thereof, generated during the normal operation of the ship and liable to be disposed of continuously or periodically except those substances which are defined or listed in other Annexes to the present Convention. อ้างถึงใน เตือนเด่น นาคสีหราช. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 22. หน้า 109.

³⁴ MARPOL 73/78. Annex V. Regulation 2 Application.

6) ภาวะมลพิษทางอากาศ (air pollution)

ภาวะมลพิษทางอากาศ ปรากฏอยู่ในภาคผนวกที่ 6 (Annex VI) โดยประกอบด้วย ข้อบังคับต่างๆที่รัฐภาคีแห่ง MARPOL 73/78 สามารถที่จะเลือกปฏิบัติตามได้ ซึ่งภาคผนวกที่ 6 ได้กำหนดให้มีการจำกัดการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ออกไซด์ และก๊าซไนโตรเจนออกไซด์จากไอเสียของเรือ (Ship Exhausts) และห้ามมิให้มีการปลดปล่อยสารที่ทำลายชั้นโอโซนโดยเจตนา (Prohibits deliberate emissions of Ozone Depleting Substances) การกำหนดพื้นที่ควบคุมการปลดปล่อย โดยตั้งมาตรฐานที่เข้มงวดขึ้นสำหรับก๊าซซัลเฟอร์ออกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ และฝุ่นละอองต่าง ๆ (More stringent standards for SOx, NOx and particulate matter) ภาคผนวกนี้ ถูกนำมาใช้ในปี ค.ศ. 2011 โดยให้มีการบังคับใช้ในทางเทคนิคและมาตรการทางปฏิบัติเกี่ยวกับการเพิ่มประสิทธิภาพของพลังงาน (Technical and operational energy efficiency measures) ที่มีจุดมุ่งหมาย เพื่อลดการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากเรือ (Greenhouse Gas emissions from ships)³⁵

Unless expressly provided otherwise, the provisions of this Annex shall apply to all ships.

³⁵ ชนะชัย เลิศสุชาตวนิช. (2565). *อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL)*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://storage.mmtc.ac.th/web/ebook/ebook-2022-10-12-085731358567.pdf>. [2566, 17 มีนาคม]