



1.1 ความเป็นมา

ทะเลเป็นแหล่งน้ำขนาดใหญ่ พื้นผิวของโลกเป็นทะเลหรือมหาสมุทรเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากความกว้างใหญ่ของพื้นทะเล ทะเลจึงเป็นทั้งแหล่งผลิตอาหารที่สำคัญ เป็นเส้นทางในการคมนาคมทั้งในการขนส่งสินค้า และการท่องเที่ยว เป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติ ดังนั้นการใช้ประโยชน์จากทะเลในหลายด้านจากมนุษย์จำนวนมากหากปราศจากมาตรการในการควบคุมดูแลแล้ว ก็อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือเกิดมลพิษทางทะเลได้

นอกจากการทิ้งเทของเสียโดยจงใจจากเรือแล้ว ภาวะมลพิษจากเรืออาจเกิดจากการปล่อยทิ้ง (discharges) ของเสียจากเรือจากการปฏิบัติการตามปกติของเรือ (normal operation of vessel) ซึ่งมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 12 ของภาวะมลพิษทั้งหมดที่ปล่อยลงสู่สิ่งแวดล้อมทางทะเล หรืออาจเกิดจากอุบัติเหตุ (accidents) หรืออุบัติการณ์ในการเดินเรือ (incidents of navigation) เช่น การเกยตื้น การชนกัน เป็นต้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเรือนั้นเป็นเรือบรรทุกน้ำมัน (oil tanker) สารพิษ สารที่เป็นอันตราย รวมทั้ง ขยะและของเสียจากเรือ อาจก่อให้เกิดภาวะมลพิษที่ร้ายแรง เมื่อมีอุบัติการณ์ในการเดินเรือเกิดขึ้นแก่เรือหรือแม้แต่ในกรณีของภัยธรรมชาติ เช่น พายุ เป็นต้น น้ำมัน สารพิษ สารที่เป็นอันตราย ของเสียที่รั่วไหลลงสู่สิ่งแวดล้อมทางทะเลอาจทำความเสียหายอย่างมหาศาลต่อทรัพยากรในทะเล สัตว์น้ำ และต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลโดยรวม นอกจากนี้ การแพร่กระจายของน้ำมัน สารที่เป็นอันตรายดังกล่าวอาจส่งผลถึงสิ่งมีชีวิตตลอดทั้งสิ่งแวดล้อมและความน่ารื่นรมย์ตามชายฝั่งของรัฐชายฝั่งได้อีกด้วย การแก้ไขปัญหาภาวะมลพิษจากเรือจึงมิใช่เป้าหมายแรกของการคุ้มครองและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากภาวะมลพิษทางทะเล แต่การป้องกันไว้ก่อนต่างหากที่ถือเป็นมาตรการสำคัญในการคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากน้ำมัน สารพิษ สารที่เป็นอันตราย และ ของเสีย เช่น ความสมบรูณ์และพร้อมใช้ของเรือ (seaworthiness) การดูแลบำรุงรักษาอุปกรณ์ในเรือให้อยู่ในสภาพที่ดีตลอดเวลา การมีเอกสารประจำเรือที่ตรวจสอบสอบได้ตลอดเวลา เป็นต้น บทบาทสำคัญของการคุ้มครองและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากภาวะมลพิษจากเรือจึงตกอยู่ที่รัฐเจ้าของธง (flag state) ของเรือเป็นสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเรือนั้นอยู่ในทะเลหลวง ซึ่งจะ

อยู่ภายใต้เขตอำนาจของรัฐเจ้าของธงแต่เพียงผู้เดียวตามข้อ 92¹ ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 และ ถึงแม้ว่าภาวะมลพิษจากเรือซึ่งชักธงของรัฐอื่นจะเกิดขึ้นในบริเวณที่อยู่ภายในเขตอำนาจแห่งชาติของรัฐชายฝั่ง เช่น เขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่งก็ตาม ถึงแม้ว่ารัฐชายฝั่งจะมีเขตอำนาจในการคุ้มครองและการรักษาสิ่งแวดล้อมในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของตนตามข้อ 56 วรรค 1 (b) (iii)² ก็ตาม การดำเนินมาตรการใดๆ ที่รัฐชายฝั่งกระทำไปต่อเรือต่างชาติที่ก่อให้เกิดภาวะมลพิษในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของตนนั้น รัฐชายฝั่งก็จะต้องแจ้งให้รัฐเจ้าของธงของเรือดังกล่าวทราบถึงมาตรการต่างๆ ของตนที่จะดำเนินไปต่อเรือต่างชาตินั้นด้วย ทั้งนี้เป็นไปตามมาตรการปกป้อง (Safeguard) เรือต่างชาติดังที่บัญญัติไว้ในข้อ 231³ ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 นั้นเอง

¹ UNCLOS, Article 92 Status of ships

1. Ships shall sail under the flag and State only and, save in exceptional cases expressly provided for in international treaties or in this Convention, shall be subject to its exclusive jurisdiction on the high seas. A ship may not change its flag during a voyage or while in a port of call, save in the case of a real transfer of ownership or change of registry.

2. A ship which sails under the flags of two or more States, using them according to convenience, may not claim any of the nationalities in question with respect to any other State, and may be assimilated to a ship without nationality.

² UNCLOS, Article 56 Rights, jurisdiction and duties of the coastal State in the exclusive economic zone

1. in the exclusive economic zone, the coastal State has:

(b) jurisdiction as provided for in the relevant provisions of this Convention with regard to:

(iii) the protection and preservation of the marine environment ;

³ UNCLOS, Article 231 Notification to the flag State and other States concerned States shall promptly notify the flag State and any other State concerned of any measures taken pursuant to section 6 against foreign vessels, and shall submit to the flag State all official reports concerning such measures. However, with respect to violations committed in the territorial sea, the foregoing obligations of the coastal State apply only to such measures as are taken in proceedings. The diplomatic agents or

อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องในเรื่องสิ่งแวดล้อมทางทะเลกับการเดินเรือมีอยู่หลายฉบับ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองสภาพแวดล้อมทางทะเล ซึ่งมีองค์การระหว่างประเทศที่ถูกตั้งขึ้นโดย The Economic and Social Council ขององค์การสหประชาชาติ ซึ่งก็คือ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization, IMO) ในปี ค.ศ. 1982⁴ ซึ่งเป็นองค์การผู้รับผิดชอบในการจัดทำอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องในเรื่องสิ่งแวดล้อมทางทะเลกับการเดินเรือ รวมถึง การป้องกันและควบคุมภาวะมลพิษทางทะเล และ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการเดินเรือ

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศจัดตั้งขึ้นตามอนุสัญญาว่าด้วยองค์การที่ปรึกษาทางทะเลระหว่างรัฐบาล (Convention on the Inter Governmental Maritime Consultative Organization: IMCO) ซึ่งลงนามที่กรุงเจนีวา เมื่อวันที่ 6 มีนาคม ค.ศ. 1948 มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 17 มีนาคม ค.ศ. 1958 และจัดตั้งองค์การสำเร็จในวันที่ 6 มกราคม ปี ค.ศ. 1959 เมื่อมีการประชุมสมัชชา (Assembly) สมัยแรก ต่อมาชื่อขององค์การได้เปลี่ยนเป็น องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ โดยมีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 22 พฤษภาคม ค.ศ. 1982 ประเทศไทยได้เข้าเป็นสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศนี้ เมื่อวันที่ 20 กันยายน ค.ศ. 1973 ปัจจุบันมีประเทศสมาชิกรวมทั้งสิ้น 158 ประเทศ สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ ณ กรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร

หน้าที่ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

หน้าที่ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศตามวัตถุประสงค์ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ค.ศ. 1958 (International Maritime Organization Convention 1958: IMO 1958) นั้นต้องดำเนินการเป็นผู้ประสานความร่วมมือระหว่างรัฐบาลในเชิงนโยบายของรัฐและการดำเนินการร่วมกันทั้งทางด้านปัญหาในการเดินเรือทางการค้าระหว่างประเทศ และเพื่อสร้างความตื่นตัวในการยกระดับมาตรฐานเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินเรือให้สูงขึ้นเพื่อป้องกันมลภาวะทางทะเลจากเรือ และองค์การทางทะเล

consular officers and where possible the maritime authority of the flag State, shall be immediately informed of any such measures taken pursuant to section 6 against foreign vessels.

⁴ The Maharaj Nagendra Singh, International Maritime Law Convention Volume 4 (London: Stevens & Son Limited, 1983), p. 3162

ระหว่างประเทศมีอำนาจในการบริหารจัดการ และดำเนินการทางกฎหมายเพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ⁵ รวมถึง การร่างอนุสัญญาระหว่างประเทศ และให้คำปรึกษาแก่ประเทศสมาชิก สนับสนุนการแลกเปลี่ยนข้อมูล และสร้างความร่วมมือทางด้านเทคนิค⁶ และให้คำแนะนำเพื่อแก้ไขปัญหาและระงับข้อพิพาททางกระบวนการตามปกติของการเดินเรือระหว่างประเทศ⁷ การดำเนินงานของ IMO ในลำดับต้นๆ ก็คือ การตราพิธีสาร 1978 เกี่ยวกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (Protocol of 1978 to the International Convention for the Safety of Life at Sea: SOLAS) ฉบับปรับปรุงใหม่ โดยต่อมาอนุสัญญาต่างๆ ของ IMO ก็จะมีส่วนสำคัญที่เหมือนกัน ก็คือการดูแลรักษาความปลอดภัยในการเดินเรือ และสิ่งแวดลอมในทะเล หลังจากนั้น IMO ประสบความสำเร็จที่สามารถทำให้นานาประเทศหันมาสนใจในการให้ความร่วมมือระหว่างประเทศในการวางเส้นทางเดินเรือ การบรรทุกสินค้าและการขนส่งสินค้าที่เป็นสิ่งอันตราย ในขณะที่ระบบการคำนวณน้ำหนักหรือคิดระวางบรรทุกของเรือก็ได้รับการปรับปรุงเช่นเดียวกัน

1.2 สมมุติฐานของการศึกษา

ประเทศไทยเพิ่งเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978 ซึ่งมีผลบังคับใช้ในวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2551 แต่พบว่าหน่วยงานของรัฐและผู้ประกอบการยังไม่อาจที่จะปฏิบัติตามข้อกำหนดและหน้าที่ตามอนุสัญญาฯ ได้อย่างครบถ้วน อีกทั้งกฎหมายภายในยังมีบทบัญญัติที่ไม่สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ อยู่หลายประการจึงเป็นปัญหาในการปฏิบัติตามพันธกรณีในอนุสัญญาฯ ได้

1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

ตามที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978 แล้ว จึงจำเป็นต้องอนุวัติการข้อกำหนดในอนุสัญญาและ ภาคผนวกต่างๆ โดยการศึกษานี้จะแสดงให้เห็นถึงปัญหาและสามารถกำหนดแนวทางในการปรับปรุง กฎ ระเบียบ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือเพื่อออกหรือแก้ไขกฎหมายของประเทศไทย ที่เกี่ยวกับการปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการเดินเรือ

⁵ IMO Convention, Article 1(a)

⁶ IMO Convention, Part II, Article 2

⁷ IMO Convention, Part II, Article 3

ในทะเล เพื่อให้ประเทศไทยปฏิบัติตามพันธกรณีในข้อกำหนดและภาคผนวกต่างๆ ในอนุสัญญา ระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978 ได้

1.4 แนวคิดและหลักการคุ้มครองและรักษาสีงแวดล้อมทางทะเล

ภาวะมลพิษอันเกิดจากการใช้ทะเลเป็นเส้นทางคมนาคมเป็นแหล่งที่มาของ ภาวะมลพิษ และการทำลายสิ่งแวดล้อมอันดับแรกที่ได้รับ ความสนใจจากสังคมโลก มีการกำหนดนโยบายและ มาตรการควบคุมทางกฎหมายในระดับนานาชาติ⁸ การใช้เรือขนาดใหญ่ทำการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ตัวอย่างเช่น เรือบรรทุกน้ำมันได้เพิ่มจำนวนขึ้นถึง หนึ่งเท่าตัวนับจาก ค.ศ. 1954 ถึง ค.ศ. 1977 การขนส่งน้ำมันทางเรือมีปริมาณเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะ น้ำมันดิบจากตะวันออกกลาง ซึ่งขนส่งไปยังส่วนต่างๆ ของโลก ภาวะมลพิษจากเรือจึงเกิดขึ้นได้ จาก การที่เรือปล่อยทิ้งเศษของเสียที่เป็นผลจากการปฏิบัติงานตามปกติของเรือลงสู่ทะเล เช่น น้ำมัน หรือขยะ การปล่อยน้ำล้างท้องเรือที่มีน้ำมันผสมอยู่ลงทะเล นอกจากนี้เรือซึ่งใช้ในการ ขนส่งสินค้าจำพวกน้ำมัน สารเคมี หรือสารอันตราย ก็เป็นต้นเหตุแห่งการเกิดมลภาวะทางทะเล เช่นกัน เรือบรรทุกน้ำมันมักจะปล่อยทิ้งน้ำล้างถังบรรจุน้ำมันหรือน้ำที่มีน้ำมันผสมอยู่ลงสู่ทะเล การเกิดอุบัติเหตุของเรือบรรทุกสารต่างๆ ดังกล่าวและเรือที่ใช้พลังงานนิวเคลียร์ทำให้สารที่เรือ บรรทุกมา และ น้ำมัน หรือ สารที่ให้พลังงานนิวเคลียร์ที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงในเรือปนเปื้อนเข้าสู่ สภาวะแวดล้อมในทะเล รวมถึงการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลต้องระมัดระวังไม่ให้ของเสีย หรือวัตถุ เป็นพิษไหลลงสู่ทะเล อย่างไรก็ตามอาจกล่าวได้ว่าขณะนี้สาเหตุส่วนใหญ่ที่ก่อให้เกิดภาวะมลพิษ จากเรือ ได้แก่ การปนเปื้อนของน้ำมัน สารพิษ สารที่เป็นอันตราย ของเสียที่ลงสู่ทะเล ได้มีการ สำนวนว่ามี การปนเปื้อนของน้ำมันลงสู่ทะเลในปีหนึ่ง ๆ ตั้งแต่ 0.5 - 12.6 ล้านตัน ต่อ ปี การ ปนเปื้อนนี้นี้เกิดจากการขนส่งน้ำมันทางทะเลถึง 30% ของปริมาณการปนเปื้อนทั้งหมด นอกจากนี้ ก็เกิดจากอุบัติเหตุของเรือ เช่น เรือเกยตื้น หรือชนกัน และไฟไหม้ เป็นต้น⁹ ตัวอย่างของการเกิด อุบัติเหตุและทำให้น้ำมันไหลลงสู่สภาวะแวดล้อมทางทะเล ครั้งสำคัญๆ ได้แก่¹⁰

⁸ Martine Remond-Gouilloud, "Prevention and Control of Marine Pollution," in *The Environment Law of the Sea*, ed. Douglas M. Johnston (Switzerland : Dacmisch Mohrgmbh, 1981), p.196.

⁹ จินตนา สุขมณี, "ภาวะมลพิษจากเรือ," ใน *กฎหมายสิ่งแวดล้อม* (กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2528) หน้า 102.

¹⁰ เรื่องเดียวกัน, หน้าเดียวกัน.

- พ.ศ. 2510 เรือ Torrey Canyon เกยตื้นอับปางบริเวณชายฝั่งทะเลด้านตะวันตกเฉียงใต้ของเกาะอังกฤษทำให้น้ำมันดิบประมาณ 880,000 บาเรล รั่วไหลทำความเสียหายให้แก่ชายฝั่งทะเลของอังกฤษและฝรั่งเศส
- พ.ศ. 2510 เรือ Mysella เกิดอุบัติเหตุ น้ำมัน 6,000 ตัน รั่วไหลลงในน่านน้ำมาเลเซีย
- พ.ศ. 2517 เรือ Showa Maru เกยตื้นในช่องแคบมะละกาทำให้น้ำมันประมาณ 50,000 ตัน รั่วไหลลงสู่ทะเล
- พ.ศ. 2518 เรือ Tosa Maru ชนกับเรือ Castus Queen และเรือ Kriti Sun ระเบิดในน่านน้ำสิงคโปร์ ทั้ง 2 กรณีทำให้เกิดน้ำมันรั่วไหลลงสู่ทะเลจำนวนมาก

ในอดีตที่ผ่านมา นั้น มนุษย์แทบจะไม่ต้องกังวลในเรื่องของการคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมเลย เนื่องจากจำนวนประชากรยังมีน้อยเมื่อเทียบกับทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่มากมาย แต่สิ่งนี้ก็ค่อยๆ เปลี่ยนไปเมื่อจำนวนประชากรของโลกเพิ่มขึ้นสูงขึ้นตลอดเวลาในขณะที่ทรัพยากรธรรมชาตินับว่ามีแต่จะลดลงประกอบกับเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่ทำให้กิจกรรมของมนุษย์มีต้นทุนด้านสิ่งแวดล้อม ยิ่งพฤติกรรมของมนุษย์ส่อไปในทางบริโภคนิยมมากขึ้นเท่าใดภาวะมลพิษอันเป็นผลพวงของลัทธิบริโภคนิยมก็มีมากขึ้นเป็นเงาตามตัว

อันที่จริงแล้ว มนุษย์เริ่มให้ความสำคัญต่อการคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นรูปธรรมมากขึ้นตั้งแต่ต้นศตวรรษที่ 20 เป็นต้นมา ดังจะเห็นได้จากอนุสัญญาและสนธิสัญญาหลายฉบับที่เน้นถึงความสำคัญของทรัพยากรบางชนิด เช่น อนุสัญญาเพื่อการคุ้มครองนกที่เป็นประโยชน์ต่อเกษตรกรรม ค.ศ. 1902 (Convention for the Protection of Birds Useful to Agriculture, 1902) สนธิสัญญาเพื่อการรักษาและคุ้มครองแมวน้ำขน ค.ศ. 1911 (Treaty for the Preservation and Protection of the Fur Seals, 1911)¹¹ อนุสัญญาเพื่อการคุ้มครองล่าปลาวาฬ ค.ศ. 1931 (Convention for the Regulation of Whaling, 1931)¹² อนุสัญญาเกี่ยวกับการรักษาสัตว์และพืชตามสภาพธรรมชาติของสัตว์และพืชนั้น ค.ศ. 1933 (Convention

¹¹ British and Foreign State Papers 104, p.175

¹² 155 L.N.T.S. 349 ; 3 Bevens 26

Relative to the Preservation of Fauna and Flora in Their Natural State, 1933)¹³ เป็นต้น แต่อนุสัญญาและสนธิสัญญาดังกล่าวมุ่งเน้นถึงการแก้ปัญหาเฉพาะด้านสิ่งแวดล้อมเรื่องใดเรื่องหนึ่งเป็นสำคัญและยังไม่มีลักษณะครอบคลุมกว้างขวางทุกภูมิภาคของโลกเนื่องจากยังไม่มี ความจำเป็นที่จะต้องทำในระดับนั้น

ในปี ค.ศ. 1941 เกิดปัญหาข้อพิพาทด้านสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศสหรัฐอเมริกา กับ แคนาดา จนไปสู่คำชี้แจงขาดของอนุญาโตตุลาการในคดี Trail Smelter¹⁴ ที่ถือเป็นบรรทัดฐานหนึ่งในเรื่องของความรับผิดชอบของรัฐอันเกิดจากภาวะมลพิษข้ามพรมแดน หลังจากนั้นยังมีคดี Corfu Channel¹⁵ ระหว่างอังกฤษกับอัลบาเนียในปี ค.ศ. 1949 ซึ่งยืนยันหลักกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับความรับผิดชอบของรัฐอันเกิดจากการใช้ทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่งโดยไม่เคารพต่อสิทธิของรัฐอื่นในการใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริต (Right of innocent passage) ในทะเลอาณาเขตดังกล่าว จนกระทั่งถึงช่วงหลังของศตวรรษที่ 20 ที่แนวความคิดเรื่องการคุ้มครองและการรักษาสิ่งแวดล้อมเริ่มชัดเจนมากขึ้นอันเนื่องมาจากการเร่งรัดพัฒนาอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจของรัฐต่างๆ ในทวีปยุโรปและสหรัฐอเมริกาที่ทำให้ความสำคัญของทรัพยากรธรรมชาติเริ่มมีมากขึ้น เพื่อตอบสนองการพัฒนาอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจของประเทศตะวันตก ด้วยเหตุนี้ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ จึงเริ่มปรากฏชัดเจนมากขึ้นและรัฐต่างๆ ที่เกี่ยวข้องก็เริ่มหันมาให้ความสำคัญการคุ้มครองและการรักษาสิ่งแวดล้อมมากขึ้นในทุกๆ ด้านไม่ว่าจะเป็น แหล่งน้ำ ทะเล อากาศ พืชและสัตว์ต่างๆ¹⁶

ความหมายของคำว่า "สิ่งแวดล้อมทางทะเล"

ผู้เขียนขอกล่าวถึงความหมายของ คำว่า "สิ่งแวดล้อม" ก่อน โดยการให้คำนิยามของ คำว่า "สิ่งแวดล้อม" นั้นไม่่ง่ายดังที่คิดเพราะดูเหมือนว่าเป็นคำที่ทุกคนเข้าใจได้ว่าหมายถึง สิ่งแวดล้อมอยู่รอบๆ ตัวมนุษย์ แต่หากจะให้ระบุชัดเจนว่าหมายถึงสิ่งใดบ้างก็ดูจะเป็นการยากที่จะระบุเฉพาะเจาะจงลงไปให้ชัดเจนได้ ดังนั้น จึงเห็นได้ว่าบรรดาสนธิสัญญาระหว่างประเทศที่

¹³ 172 L.N.T.S. 241

¹⁴ 3 U.N.R.I.A.A. 1991

¹⁵ I.C.J. Reports (1979)

¹⁶ A. Kiss & D. Shelton, International Environmental Law, (London : Transnational Publishers, Inc N.Y., Graham & Trotman Limited, 1991), p. 33.

เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองและรักษาสีงแวดล้อมต่างก็หลีกเลี่ยงที่จะให้คำนิยามของคำว่า "สิ่งแวดล้อม"¹⁷

แม้ว่าปฏิญญากรุงสต็อกโฮมว่าด้วยสิ่งแวดล้อมของมนุษย์ ค.ศ. 1972 (Stockholm Declaration on Human Environment, 1972)¹⁸ ซึ่งได้รับการยอมรับในทางระหว่างประเทศว่าเป็นตราสารสำคัญที่วางแนวความคิดและหลักการในการคุ้มครองและการรักษาสีงแวดล้อมที่อยู่ภายใต้การสนับสนุนของสหประชาชาติก็ยังไม่หลีกเลี่ยงที่จะให้คำนิยามของคำว่า "สิ่งแวดล้อม" โดยเพียงแต่มีการกล่าวถึงสิ่งแวดล้อมไว้ในวรรค 1 ของอารัมภบทว่า

"มนุษย์เป็นทั้งผู้สร้างและบ้านหลอมของสิ่งแวดล้อมของมนุษย์ ซึ่งทำให้มนุษย์ดำรงอยู่ได้ทางกายภาพ และให้โอกาสแก่มนุษย์ที่จะเติบโตในด้านสติปัญญา ศิลธรรม สังคม และจิตวิญญาณ ด้านสิ่งแวดล้อมของมนุษย์มีทั้งสองด้าน คือด้านที่เป็นธรรมชาติ และด้านที่มนุษย์ทำขึ้น ซึ่งเป็นสาระสำคัญต่อความอยู่ดีกินดีและต่อการใช้สิทธิมนุษยชนขั้นพื้นฐานแม้กระทั่งสิทธิในการมีชีวิตเองก็ตาม"¹⁹

อย่างน้อยที่สุด สิ่งทีกล่าวถึงในวรรค 1 แห่งอารัมภบทของปฏิญญากรุงสต็อกโฮม ว่าด้วยสิ่งแวดล้อมของมนุษย์ ค.ศ. 1972 ก็คือ "สิ่งแวดล้อม" นั้นมิได้จำกัดอยู่ในเฉพาะสิ่งที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติเท่านั้นแต่ยังรวมถึงสิ่งที่มนุษย์สร้างขึ้นอีกด้วยและทั้งสองสิ่งนี้เกื้อกูลให้มนุษย์สามารถดำรงชีพทางกายภาพและพัฒนาสติปัญญา ศิลธรรม สังคมและจิตวิญญาณ ตลอดทั้งการใช้สิทธิมนุษยชนขั้นพื้นฐานได้

¹⁷ B.W. Birnie and A.E. Boyle, *International law and the Environment*, (Oxford : Clarendon Press, 1992), p. 2.

¹⁸ A/Conf 48 / 14 Rev. 1

¹⁹ 1. Man is both creature and moulders of his environment, which gives him physical sustenance and affords him the opportunity for intellectual, moral, social and spiritual growth. Both aspects of man's environment, the natural and man-made, are essential to his well-being and to the enjoyment of basic human rights-even the right to life itself.

ในส่วนของประเทศไทย ตามมาตรา 4 ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535²⁰ ได้ให้คำจำกัดความของคำว่า "สิ่งแวดล้อม" ไว้ว่า หมายถึง "สิ่งต่างๆ ที่มีลักษณะทางกายภาพและชีวภาพที่อยู่รอบตัวมนุษย์ซึ่งเกิดขึ้นโดยธรรมชาติและสิ่งที่มีมนุษย์ได้ทำขึ้น" ซึ่งจะเห็นได้ว่าความหมายของคำว่า "สิ่งแวดล้อม" ตามมาตรา 4 นี้สอดคล้องใกล้เคียงกับอารัมภบทของปฏิญญากรุงสต็อกโฮล์มว่าด้วยสิ่งแวดล้อมของมนุษย์ ค.ศ. 1972 โดยความหมายของคำว่า "สิ่งแวดล้อม" ตามมาตรา 4 จะกระชับและครอบคลุมเพียงพอสำหรับคำว่า "สิ่งแวดล้อม" และเพื่อความมุ่งประสงค์ในการคุ้มครองและการรักษา "สิ่งแวดล้อม" ดังกล่าวด้วย

นอกจากนี้ มาตรา 4 ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ยังให้คำจำกัดความของคำว่า "คุณภาพสิ่งแวดล้อม" ว่า หมายถึง "คุณภาพของธรรมชาติ สัตว์ พืช และทรัพยากรธรรมชาติต่างๆ และสิ่งที่มีมนุษย์ทำขึ้น ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ต่อการดำรงชีพของประชาชนและความสมบูรณ์สืบไปของมนุษยชาติ" จะได้เห็นว่า คำจำกัดความของ "คุณภาพสิ่งแวดล้อม" มีส่วนในการขยายความของคำว่า "สิ่งแวดล้อม" ด้วย กล่าวคือ ในส่วนของสิ่งต่างๆ ที่มีลักษณะทางกายภาพและชีวภาพที่อยู่รอบตัวซึ่งมนุษย์ซึ่งเกิดขึ้นโดยธรรมชาตินั้นย่อมได้แก่ สัตว์ พืช และทรัพยากรธรรมชาติต่างๆ ทั้งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิตและสิ่งต่างๆ ที่มนุษย์ได้ทำขึ้นไม่ว่าจะเป็นที่อยู่อาศัย เครื่องใช้ไม้สอย สิ่งของต่างๆ ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกทั้งหลายเพื่อประโยชน์ต่อการดำรงชีพของมนุษย์และความสมบูรณ์สืบไปของมนุษยชาตินั้นเองและขอบเขตของ "สิ่งแวดล้อม" ในที่นี้จำกัดอยู่เพียงสิ่งแวดล้อมของโลกใบนี้ตลอดทั้งบรรยากาศที่ปกคลุมโลกนี้เท่านั้น

ความหมายของคำว่า "สิ่งแวดล้อมทางทะเล" (Marine Environment)

จากความหมายของคำว่า "สิ่งแวดล้อม" ดังกล่าวในข้อ 1. ข้างต้นนำไปสู่ความหมายที่แคบลงไปในแง่ของพื้นที่ กล่าวคือ "สิ่งแวดล้อมทางทะเล" ซึ่งหมายถึง สิ่งแวดล้อมดังกล่าวข้างต้นทั้งที่มีลักษณะทางกายภาพและชีวภาพและทั้งที่เกิดขึ้นเองโดยธรรมชาติ ได้แก่ สัตว์ พืช และทรัพยากรธรรมชาติทั้งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต ในทะเลตลอดทั้งสิ่งต่างๆ ที่มนุษย์ทำขึ้น และใช้ในทะเลด้วย เช่น เรือ แท่นขุดเจาะน้ำมัน เกาะเทียม สิ่งติดตั้งตลอดทั้งสิ่งก่อสร้างทุกชนิดในทะเล

²⁰ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 110 ตอนที่ 6 หน้า 1 ลงวันที่ 20 พฤษภาคม 2535

ประเด็นที่จะพิจารณาต่อไปก็คือ อะไรคือความหมายของคำว่า "ทะเล" ในส่วนที่เกี่ยวกับการคุ้มครองและการรักษาสิ่งแวดล้อมในบริเวณดังกล่าว อนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียและสสารอื่น ค.ศ. 1972 (1996 Protocol to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972)²¹ ข้อ 3 (3) ได้ให้คำนิยามของคำว่า "ทะเล" ว่าหมายถึง "น่านน้ำทางทะเลทั้งปวง นอกจากน่านน้ำภายในของรัฐ" ("Sea" means all marine waters other than the internal waters of States) คำนิยามนี้มีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร 1996 (1996 Protocol to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972)²² ข้อ 1 (7) "ทะเล" หมายถึง น่านน้ำทางทะเลทั้งปวงนอกจากน่านน้ำภายในของรัฐ ตลอดทั้ง พื้นดินท้องทะเล (Sea-bed) และพื้นดินใต้ท้องทะเล (Subsoil) ของน่านน้ำทางทะเลเหล่านั้น ทะเลไม่รวมถึงแหล่งใต้พื้นดินท้องทะเล (sub-sea-bed repositories) ที่เข้าถึงได้จากแผ่นดินเท่านั้น²³

นอกจากนี้ อนุสัญญาเพื่อการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากแหล่งบนบก ค.ศ. 1974 (Convention for the Prevention of Marine Pollution from Land-Based Sources, 1974)²⁴ ข้อ 3 (a)²⁵ ได้ให้คำนิยามของคำว่า "พื้นที่ทางทะเล" (maritime area) ว่าหมายถึงทะเลหลวงทะเลอาณาเขตของรัฐภาคีและน่านน้ำทางด้านแผ่นดินของเส้นฐาน ซึ่งใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขตและขยายไปถึงขอบเขตของน้ำจืด (freshwater limit) ในกรณีของทางน้ำ

²¹ 27 U.S.T. 37 ; T.I.A.S. 8225 ; 11 I.L.M. 1358

²² T.I.A.S. 8165

²³ "Sea" means all marine waters other than the internal waters of States, as well as the sea-bed and subsoil thereof; it does not include sub-sea-bed repositories accessed only from land.

²⁴ 13 I.L.M. 352.

²⁵ Article 3 A (a)

For the purpose of the present Convention :

(a) "maritime area" means the high seas, the territorial seas of Contracting Parties and waters on the landward side of the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured and extending in the case of watercourse, unless otherwise decided under Article 16 (c) of the present Convention, up to the freshwater limit ;

(watercourse) ส่วนคำว่า "ขอบเขตของน้ำจืด" (freshwater limit) ดังกล่าวข้างต้นนั้น ข้อ 3 (b)²⁶ ของอนุสัญญาเดียวกันให้ความหมายไว้ว่า หมายถึง สถานที่ในทางน้ำที่ในขณะน้ำลง (low tide) และในช่วงเวลาที่น้ำจืดไหลต่ำนั้น ระดับของความเค็มในทางน้ำนั้นเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด อันเนื่องมาจากการมีอยู่ของน้ำทะเล (seawater)

จะเห็นได้ว่า คำว่า "พื้นที่ทางทะเล" ตามที่นิยามไว้ในอนุสัญญาดังกล่าวข้างต้นนี้ รวมถึงน่านน้ำภายในของรัฐด้วย เพราะใช้คำว่า "น่านน้ำทางด้านแผ่นดินของเส้นฐานซึ่งใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต" ซึ่งหมายถึง น่านน้ำภายในตามข้อ 8 ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ดังกล่าวข้างต้นนั่นเอง และยังขยายลึกเข้าไปในแผ่นดินของรัฐชายฝั่งจนถึง "ขอบเขตของน้ำจืด" (freshwater limit) อีกด้วย และถึงแม้คำนิยามของคำว่า "พื้นที่ทางทะเล" ตามอนุสัญญาดังกล่าวข้างต้นจะมีได้ระบุนถึงพื้นที่ท้องทะเล (sea-bed) และพื้นดินใต้ท้องทะเล (subsoil) ของบริเวณทะเลอาณาเขตและทะเลหลวง ด้วยก็ตามแต่ ก็เป็นที่เข้าใจว่า รวมถึงพื้นดินใต้ท้องทะเลของบริเวณดังกล่าวด้วย ทั้งนี้เพราะทะเลอาณาเขตย่อมรวมถึงพื้นดินท้องทะเล (sea-bed) และพื้นดินใต้ท้องทะเล (subsoil) ของทะเลอาณาเขตอยู่แล้วตามด้วยข้อ 2 วรรค 2²⁷ ของอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 และคำว่า "ทะเลหลวง" ตามที่นิยามไว้ในข้อ 1 ของอนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958²⁸ (Geneva Convention on the High Seas, 1958) ซึ่งมีผลใช้บังคับก่อนหน้าอนุสัญญาเพื่อการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากแหล่งบนบก ค.ศ. 1974 ก็หมายถึงส่วนทั้งหมดของทะเลซึ่งไม่รวมอยู่ในทะเล

²⁶ Article 3 (b)

(b) "Freshwater limit" means the place in the watercourse where, at low tide and in a period of low freshwater flow, there is an appreciable increase in salinity due to the presence of seawater ;

²⁷ UNCLOS, Article 2 paragraph 2 Legal status of the territorial sea, of the air space over the territorial sea and of its bed and subsoil

2. This sovereignty extends to the air space over the territorial sea as well as to its bed and subsoil.

²⁸ 450 U.N.T.S. 82

อาณาเขตหรือน่านน้ำภายในของรัฐ²⁹ ซึ่งย่อมหมายความรวมถึงพื้นดินท้องทะเล (sea-bed) และดินใต้ผิวดิน (subsoil) ของพื้นดินท้องทะเลของทะเลหลวงด้วย โดยจะต้องไม่ลืมนำอนุสัญญาเพื่อการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากแหล่งบนบก ค.ศ. 1974 ซึ่งมีผลใช้บังคับก่อนอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ซึ่งรับรองเขตทะเลที่เกิดขึ้นใหม่ เช่น เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (exclusive economic zone) และ “บริเวณพื้นที่” (the Area) ซึ่งหมายถึงพื้นดินท้องทะเล (sea-bed) และพื้นมหาสมุทร (ocean floor) และพื้นดินใต้ท้องทะเล (subsoil) ที่อยู่นอกเขตอำนาจของรัฐ (national jurisdiction)³⁰ เป็นต้น

หากจะพิจารณาถึงอนุสัญญาที่กล่าวถึงเขตต่างๆ ทางทะเลโดยตรงซึ่งได้แก่ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 แล้วจะเห็นว่าอนุสัญญาดังกล่าวก็มีได้ให้คำนิยามของคำว่า “ทะเล” ไว้เช่นกัน อย่างไรก็ตาม ในส่วนที่เกี่ยวกับการคุ้มครองการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลซึ่งปรากฏอยู่ในภาค 12 (Part XII) ของอนุสัญญาดังกล่าวได้มีการกล่าวถึงคำว่า “ภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเล” (pollution of the marine environment) ไว้ในข้อ 1 (4)³¹ ของอนุสัญญาเดียวกันว่าหมายถึง การที่มนุษย์นำวัตถุหรือพลังงานเข้าไปสู่สิ่งแวดล้อมทะเลรวมทั้งบริเวณปากน้ำ (estuaries) ไม่ว่าจะโดยตรงหรือโดยอ้อม ซึ่งเป็นผลหรือน่าจะเป็นผลร้าย เช่นที่เป็นอันตรายต่อทรัพยากรที่มีชีวิตและสิ่งมีชีวิตในทะเล (marine life) ภัยอันตรายต่อสุขภาพของมนุษย์ อุปสรรคต่อกิจกรรมต่างๆ ทางทะเล รวมทั้งการประมงและการใช้ประโยชน์จากทะเลโดยชอบอื่นๆ การทำให้คุณภาพการใช้ประโยชน์จากน้ำทะเลเสื่อมเสียและการลดความน่ารื่นรมย์ (amenities) ลง จะเห็นได้ว่า คำนิยามของคำว่า “ภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเล” ข้างต้น

²⁹ Geneva Convention on the High Seas. Article 1 The term “high seas” means all parts of the sea that are not included in the territorial sea or in the internal waters of a State.

³⁰ UNCLOS, Article 1 paragraph 1 (1)

³¹ UNCLOS, Article 1 paragraph 1 (4) Use of terms and scope

(4) “pollution of the marine environment” means the introduction by man, directly or indirectly, of substances or energy into the marine environment, including estuaries, which results or is likely to result in such deleterious effects as harm to living resources and marine life, hazards to human health, hindrance to marine activities, including fishing and other legitimate uses of the sea, impairment of quality for use of sea water and reduction of amenities;

รวมถึงการที่มนุษย์นำวัตถุหรือพลังงานเข้าไปสู่สิ่งแวดล้อมทางทะเลรวมทั้งบริเวณปากน้ำ (estuaries) ด้วยซึ่งบริเวณปากน้ำนี้ได้มีการขยายความให้ชัดเจนว่าหมายถึงปากน้ำใน ส่วนที่เป็น "น่านน้ำทางด้านแผ่นดินของเส้นฐานซึ่งใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต" ตามที่นิยามไว้ในข้อ 3 (a) ของอนุสัญญาเพื่อป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากแหล่งบนบก ค.ศ. 1974 ดังกล่าวข้างต้น ซึ่งหมายถึงน่านน้ำภายในของรัฐชายฝั่งนั่นเอง หรือจำกัดอยู่เฉพาะบริเวณแนว น้ำลด (low-water line) ของฝั่งแม่น้ำซึ่งเป็นจุดในการลากเส้นฐานตรง (straight baseline) ณ บริเวณปากน้ำ (mouth of rivers) ตามข้อ 9 ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982³² โดยยังไม่เข้าไปในเขตน่านน้ำภายในของรัฐชายฝั่ง

จะเห็นได้ว่า วัตถุประสงค์ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ในการคุ้มครองและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลตามที่ปรากฏอยู่ในภาค 12 นั้นรวมถึงการ ป้องกัน การลดและการควบคุมมลพิษทางบก (land-based sources) ด้วย ซึ่งเป็นวัตถุประสงค์ หลักของอนุสัญญาเพื่อป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากแหล่งทางบก ค.ศ. 1974 ดังนั้น เพื่อให้ เป็นการป้องกัน การลดและการควบคุมภาวะมลพิษจากแหล่งบนบกให้มีประสิทธิภาพสูงสุด คำว่า "ภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเล" ตามข้อ 1(4) ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วย กฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 จึงน่าจะรวมถึง "น่านน้ำภายใน" ของรัฐชายฝั่งด้วยและไม่ควรจำกัด อยู่เฉพาะน่านน้ำภายในบริเวณปากน้ำ (estuaries) เพียงประการเดียวเท่านั้น แต่รวมถึงน่านน้ำ ภายในทุกกรณีไม่ว่าจะเป็นน่านน้ำภายในที่เกิดจากการลากเส้นฐานตรงปากแม่น้ำในกรณีของ ปากแม่น้ำ (mouths of rivers) ดังกล่าวแล้วข้างต้นหรือที่เกิดจากการลากเส้นฐานปิดปากอ่าว (bays) ตามข้อ 10³³ หรือในกรณีของท่าเรือ (ports) ตามข้อ 11³⁴ หรือ ที่ทอดสมอเรือ

³² UNCLOS, Article 9 Mouths of rivers

If a river flows directly into the sea, the baseline shall be a straight line across the mouth of the river between points on the low-water line of its banks.

³³ UNCLOS, Article 10 Bays

1. This article relates only to bays the coasts of which belong to a single State.
2. For the purposes of this Convention, a bay is a well-marked indentation whose penetration is in such proportion to the width of its mouth as to contain land-locked waters and constitute more than a mere curvature of the coast. An indentation shall not, however, be regarded as a bay unless its area is as large as, or larger than, that of the semi-circle whose diameter is a line drawn across the mouth of that indentation.

(roadsteads) ตามข้อ 12³⁵ หรือแม้กระทั่งพื้นที่ที่อยู่เหนือระดับน้ำขณะน้ำลด (low-tide elevations) ตามข้อ 13³⁶ ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ก็ตาม

3. For the purpose of measurement, the area of an indentation is that lying between the low-water mark around the shore of the indentation and a line joining the low-water mark of its natural entrance points. Where, because of the presence of islands, an indentation has more than one mouth, the semi-circle shall be drawn on a line as long as the sum total of the lengths of the lines across the different mouths. Islands within an indentation shall be included as if they were part of the water area of the indentation.

4. If the distance between the low-water marks of the natural entrance points of a bay exceeds 24 nautical miles, a closing line may be drawn between these two low-water marks, and the waters enclosed thereby shall be considered as internal waters.

5. Where the distance between the low-water marks of the natural entrance points of a bay exceeds 24 nautical miles, a straight baseline of 24 nautical miles shall be drawn within the bay in such a manner as to enclose the maximum area of water that is possible with a line of that length.

6. The foregoing provisions do not apply to so-called "historic" bays, or in any case where the system of straight baselines provided for in article 7 is applied.

³⁴ UNCLOS, Article 11 Ports

For the purpose of delimiting the territorial sea, the outermost permanent harbour works which form an integral part of the harbour system are regarded as forming part of the coast. Off-shore installations and artificial islands shall not be considered as permanent harbour works.

³⁵ UNCLOS, Article 12 Roadsteads

Roadsteads which are normally used for the loading, unloading and anchoring of ships, and which would otherwise be situated wholly or partly outside the outer limit of the territorial sea, are included in the territorial sea.

³⁶ UNCLOS, Article 13 Low-tide elevations

1. A low-tide elevation is a naturally formed area of land which is surrounded by and above water at low tide but submerged at high tide. Where a low-tide elevation is

กล่าวโดยสรุป คำว่า "ทะเล" ในส่วนที่เกี่ยวกับการคุ้มครองและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลนั้น ควรมีความหมายรวมถึงบริเวณพื้นที่ทั้งหมดของทะเลตั้งแต่ทะเลหลวง เขตเศรษฐกิจจำเพาะ ทะเลอาณาเขต น่านน้ำภายในตลอดทั้งพื้นดินท้องทะเลและดินใต้ผิวดิน ทั้งที่เป็นส่วนหนึ่งของบริเวณพื้นที่ (the Area) ของไหล่ทวีป ของเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ของทะเลอาณาเขต และของน่านน้ำภายในด้วย และคำว่า "สิ่งแวดล้อมทางทะเล" จึงหมายถึง "สิ่งต่างๆ ที่มีลักษณะทางกายภาพและชีวภาพที่อยู่รอบตัวมนุษย์ซึ่งเกิดขึ้นโดยธรรมชาติในทะเลและสิ่งที่มีมนุษย์ได้ทำขึ้นในทะเล" นั้นเอง แต่ต้องระลึกไว้เสมอว่าภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเลอาจเกิดขึ้นได้จากแหล่งต่างๆ เช่น จากแหล่งบนบก (land-based sources) จากการทิ้งเท (dumping) จากเรือและสิ่งก่อสร้างในทะเล จากกิจกรรมบนพื้นดินท้องทะเล (sea-bed activities) ในบริเวณที่อยู่ภายใต้เขตอำนาจแห่งชาติของรัฐ จากกิจกรรมในบริเวณพื้นที่ (the Area) และจากหรือผ่านบรรยากาศ (atmosphere) ก็ได้

ในกลุ่มของประเทศแอฟริกา แนวความคิดเรื่องสิทธิในสิ่งแวดล้อม ได้ถูกระบุไว้ใน "กฎบัตรแอฟริกาว่าด้วยสิทธิมนุษยชนและสิทธิของปวงชน" (African Charter on Human and People's Rights, 1981) โดยระบุถึงสิทธิในสิ่งแวดล้อมไว้ในข้อ 24 ของกฎบัตรดังกล่าวว่า "ประชาชนย่อมมีสิทธิในสิ่งแวดล้อมที่ดีอันเอื้อต่อการพัฒนาของตน"

ในประเทศสหรัฐอเมริกา แนวความคิดเรื่อง "สิทธิในสิ่งแวดล้อม" ปรากฏอยู่ใน Public Trust Doctrines โดยแนวความคิดดังกล่าวนี้ถือว่า ประชาชนทุกคนมีสิทธิโดยชอบที่จะดำรงชีวิตอยู่ในสภาพแวดล้อมที่ดี และมีโอกาสได้ใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติที่มีคุณภาพโดยเท่าเทียมกัน โดยถือเป็นหน้าที่ของรัฐในการคุ้มครอง และดูแลรักษาทรัพยากรธรรมชาตินั้นให้อยู่ในสภาพที่ดีอยู่เสมอ ซึ่งเป็นที่มาของการจัดทำกฎหมายสิ่งแวดล้อม (The National Environmental Policy Act) ของสหรัฐอเมริกาในเวลาต่อมา

ในส่วนของประเทศไทย ได้มีการจัดทำกฎหมายในระดับนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และกฎหมายในลำดับรองอีกหลายฉบับในเวลาต่อมา และรัฐธรรมนูญของประเทศไทยก็มีบทบัญญัติรับรอง

situated wholly or partly at a distance not exceeding the breadth of the territorial sea from the mainland or an island, the low-water line on that elevation may be used as the baseline for measuring the breadth of the territorial sea.

“สิทธิในสิ่งแวดล้อม” ของประชาชนไว้เช่นเดียวกันโดยได้มีการเอาหลักการดังกล่าวมาบัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญตั้งแต่ฉบับปี พ.ศ. 2517 เป็นต้นมา โดยเฉพาะอย่างยิ่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 ได้มีบทบัญญัติที่ให้การรับรอง “สิทธิในสิ่งแวดล้อม” ไว้ในมาตรา 67 บัญญัติว่า

“สิทธิของบุคคลที่จะมีส่วนร่วมทั้งกับรัฐและชุมชนในการอนุรักษ์ บำรุงรักษาและการได้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติและหลากหลายทางชีวภาพ และในการคุ้มครอง ส่งเสริม และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ดำรงชีพอยู่ได้อย่างปกติและต่อเนื่องในสิ่งแวดล้อมที่จะไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพอนามัย สวัสดิภาพ หรือคุณภาพชีวิตของตนย่อมได้รับความคุ้มครองตามความเหมาะสม

การดำเนินโครงการหรือกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรงทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ และสุขภาพ จะกระทำมิได้ เว้นแต่จะได้ศึกษา และประเมิน ผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของประชาชนในชุมชน และจัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียก่อน รวมทั้งได้ให้องค์การอิสระซึ่งประกอบด้วยผู้แทนองค์การเอกชนด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ และผู้แทนสถาบันอุดมศึกษาที่จัดการการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมหรือทรัพยากรธรรมชาติหรือด้านสุขภาพ ให้ความเห็นประกอบก่อนมีการดำเนินการดังกล่าว

สิทธิของชุมชนที่จะฟ้องหน่วยงานราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ ราชการส่วนท้องถิ่น หรือองค์กรอื่นของรัฐที่เป็นนิติบุคคล เพื่อให้ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายนี้ ย่อมได้รับความคุ้มครอง”

บทบัญญัติดังกล่าวถือเป็นการรับรองสิทธิในสิ่งแวดล้อมของประชาชนโดยกำหนดให้เป็นหน้าที่ของรัฐที่จะต้องและบำรุงรักษาสิ่งแวดล้อมอย่างเหมาะสม

1.5 อนุสัญญาต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันมลพิษทางทะเล

อนุสัญญาต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันมลพิษทางทะเลนั้นมีหลายฉบับ โดยในส่วนของ การคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลนั้น การจัดทำอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากน้ำมัน ค.ศ. 1954 (International convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954)³⁷

³⁷ 327 U.N.T.S. 3 ; 12 U.S.T. 2989 ; T.I.A.S. No. 4900

แสดงให้เห็นถึงความสำคัญและความจำเป็นในการคุ้มครองและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลในระดับโลกมากขึ้นจนเป็นที่มาของอนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยกฎหมายทะเลอีกหลายฉบับ ใน ค.ศ. 1958 ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ค.ศ. 1958 (Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, 1958)³⁸ อนุสัญญาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 (Convention on the High Sea, 1958)³⁹ และอนุสัญญาว่าด้วยไหล่ทวีป ค.ศ. 1958 (Convention on the Continental Shelf, 1958)⁴⁰ และหลังปี ค.ศ. 1960 อนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการคุ้มครองและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลหลายฉบับก็เปิดให้รัฐต่างลงนามเป็นลำดับ เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการแทรกแซงในทะเลหลวงในกรณีของความเสียหายจากภาวะมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969 (International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969)⁴¹ และอนุสัญญาว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อการชดเชยสำหรับความเสียหายจากภาวะมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1971 (Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971)⁴² ซึ่งจะเห็นได้ว่าความสำคัญของการคุ้มครองและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลเพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับจนถึงจุดสูงสุดที่ประชาคมระหว่างประเทศเริ่มเอาใจจริงเอาใจกับการคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมเมื่อสหประชาชาติโดยมติที่ประชุมของสมัชชาใหญ่สหประชาชาติที่ 2398 (XXIII) ใน ค.ศ. 1968 เสนอให้มีการประชุมด้านสิ่งแวดล้อมที่กรุงสต็อกโฮล์มในวันที่ 5 มิถุนายน ถึง 16 มิถุนายน ค.ศ. 1972 ซึ่งนับเป็นการประชุมที่ยิ่งใหญ่และได้รับการยอมรับในระดับโลก⁴³ และผลของการประชุมดังกล่าวก็คือปฏิญญากรุงสต็อกโฮล์มว่าด้วยสิ่งแวดล้อมของมนุษย์ ค.ศ. 1972 (Stockholm Declaration on Human Environment, 1972)⁴⁴ แต่องค์กรที่ทำหน้าที่หลักในการดำเนินการเป็นผู้ประสานความร่วมมือระหว่างรัฐบาลในเชิงนโยบายของรัฐและการดำเนินการร่วมกันทั้งทางด้านปัญหาในการเดินเรือทางการค้าระหว่างประเทศ และการป้องกันมลภาวะทางทะเลจากเรือ รวมทั้งร่างข้อกำหนดในอนุสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องก็ยังคงเป็น องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

³⁸ 516 U.N.T.S. 205

³⁹ 450 U.N.T.S. 82

⁴⁰ 499 U.N.T.S. 311

⁴¹ 26 U.S.T. 765; T.I.A.S. No. 8068; 9 I.L.M. 25

⁴² 11 I.L.M. 284

⁴³ A. Kiss & D. Shelton, *Supra* note 7, at 38

⁴⁴ U.N.Doc. A/Conf. 48/14 Rev.i ; 11 I.L.M 1416

การปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการเดินเรือในทะเลในอนุสัญญาขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศนั้นปรากฏอยู่ในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องอยู่หลายฉบับ โดยส่วนใหญ่แล้วอนุสัญญาทางทะเลต่างๆ นั้นก็จะเชื่อมโยงและสัมพันธ์กับ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 – UNCLOS 1982) ซึ่งถือว่าเป็นรัฐธรรมนูญทางทะเลของกฎหมายระหว่างประเทศ หรือ Umbrella Convention ก็ได้ เพราะเนื้อหาใน UNCLOS 1982 นั้นส่วนใหญ่เป็นบทบัญญัติในลักษณะหลักการซึ่งต้องไปขยายความและแนวทางปฏิบัติในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องตัวอื่นๆ โดยหลักการใน UNCLOS 1982 นั้นแบ่งตามออกตามวัตถุประสงค์โดยไปเชื่อมโยงกับอนุสัญญาทางทะเลต่าง ๆ เป็น 4 แขนงด้วยกันคือ

1. ด้านความปลอดภัยในการเดินเรือ (Safety of Navigation)

ในด้านของความปลอดภัยในการเดินเรือนั้นประกอบด้วย อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 - SOLAS 74) แล พิธีสาร ค.ศ. 1978 (SOLAS Protocol 78) ซึ่งถือเป็นอนุสัญญาหลักในแขนงนี้ และ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ.1966 (International Convention on Load Lines, 1966 - Load Lines 1966) และ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันเรือ ค.ศ.1969 (International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 - TONNAGE 1969) และ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศ เพื่อป้องกันเรือโดนกันในทะเล ค.ศ. 1972 (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 - COLREG 1972) และ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และ การเข้ายามของคนประจำเรือ ค.ศ.1978 (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 - STCW 1978) และ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางทะเล ค.ศ.1979 (International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR 1979)

2. ด้านการป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเล (Prevention and Control of Marine Pollution)

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และ พิธีสาร ค.ศ. 1978 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL 73/78) และ พิธีสารเกี่ยวกับมลพิษทางอากาศจากเรือ ค.ศ. 1997 (Protocol of 1997 to MARPOL concerning the prevention of air pollution from ships) ซึ่งเป็นอนุสัญญาหลักที่สำคัญในเรื่องการป้องกันและควบคุมมลพิษจากเรือ และมีกระบวนการเตรียมการและการแก้ไขเยียวยาปัญหามลพิษที่ระบุไว้ใน อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการและการปฏิบัติการและความร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990 - OPRC) และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเข้าดำเนินการในทะเลหลวงในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุภาวะมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969 (International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969 - Intervention Convention) และ พิธีสาร ค.ศ.1973 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเข้าไปดำเนินการในทะเลหลวง กรณีที่มีอุบัติเหตุทำให้เกิดมลพิษทางทะเลอันไม่ได้เกิดจากน้ำมัน (Protocol Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Marine Pollution by Substances Other Than Oil, 1973 - Intervention Protocol)

ส่วนที่ยังไม่มีผลบังคับใช้ในขณะนี้ ได้แก่ พิธีสาร ว่าด้วยการเตรียมการและการดำเนินการเพื่อตอบสนองและความร่วมมือต่อเหตุที่ก่อมลพิษจากวัสดุอันตรายและเป็นพิษ ค.ศ. 2000 (Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances, 2000 - HNS Protocol) และ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบการดูแลป้องกันวัสดุที่เป็นอันตราย และของเสียบนเรือ ค.ศ. 2001 (International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001 - AFS) และ International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004 (BWM)

ในส่วนของ การป้องกันการทิ้งของเสียลงทะเลนั้นมีดังนี้ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งของเสียและวัตถุอื่น ค.ศ. 1972 แก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ. 1978 และ ค.ศ.1980 (International Convention on the Prevention of Marine

Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter 1972, as amended in 1978 and 1980 - London Convention) เพื่อการควบคุมระหว่างประเทศในการทิ้งทะเลของเสียลงทะเล โดยหากเป็นสารต้องห้ามที่ระบุไว้ต้องได้รับอนุญาตเป็นพิเศษแต่หากเป็นของเสียอื่นก็ต้องได้รับอนุญาตก่อนทิ้งลงสู่ทะเลแต่ยกเว้นกรณีที่เป็นการกู้ภัยเพื่อป้องกันชีวิตหรือเพื่อความปลอดภัยของเรือ และพิธีสารว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งทะเลของเสียและวัตถุอื่น ค.ศ. 1996 (LC 1996 Protocol)

3. ด้านการกำหนดความรับผิดและชดใช้ค่าเสียหาย (Liability and Compensation)

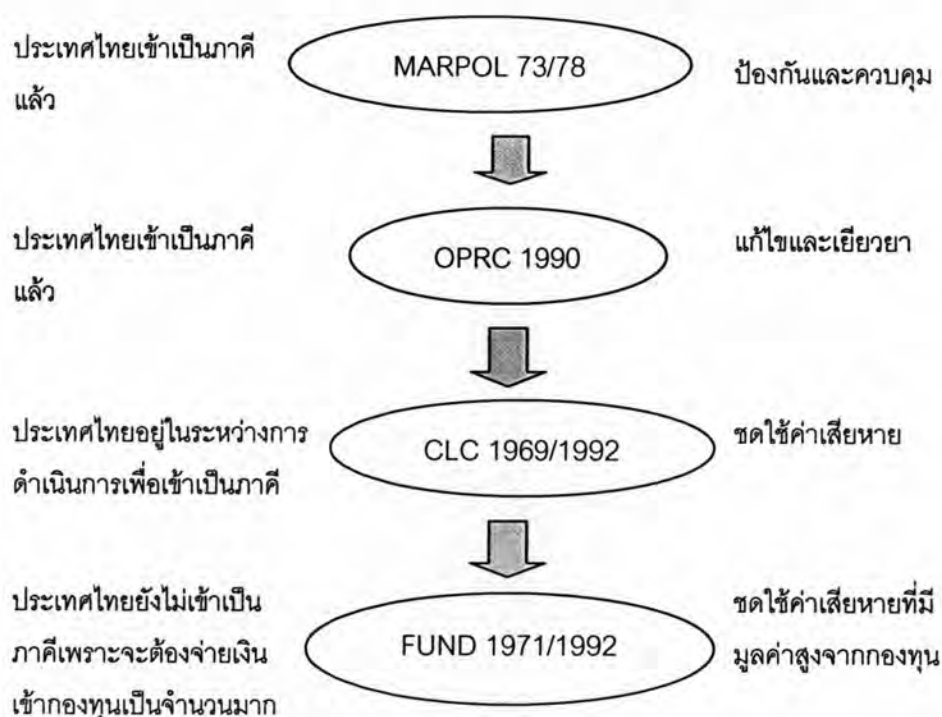
อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายอันเกิดจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ.1969 (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 - the Civil Liability Convention or CLC 1969) และ พิธีสาร ค.ศ. 1992 (CLC Protocol 1992) และ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายอันเนื่องมาจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ.1971 (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971- FUND Convention) และ พิธีสาร ค.ศ. 1992 (FUND Protocol 1992) และ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อชดใช้ค่าเสียหายจากการขนส่งวัตถุที่มีพิษ และที่เป็นอันตรายทางทะเล ค.ศ.1996 (International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS), 1996) และ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเนื่องจากมลพิษของน้ำมันจากน้ำมันเชื้อเพลิงของเรือ ค.ศ.2001 (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001) และ พิธีสาร ค.ศ.2003 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายอันเนื่องมาจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ.1992 (Protocol of 2003 to the International Convention on the establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992) ซึ่งอนุสัญญาเหล่านี้ได้กำหนดหลักการเรื่อง ความรับผิดเด็ดขาด (Strict Liability)

4. ด้านการกำหนดความร่วมมือทางด้านเทคนิคและการช่วยเหลือต่อประเทศกำลังพัฒนา (Technical Co-operation and Assistance for Developing Countries)

อนุสัญญาระหว่างประเทศที่กำหนดความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อช่วยเหลือต่อประเทศกำลังพัฒนาในด้านเทคนิคเพื่อการเตรียมการและป้องกันมลพิษทางทะเลนั้นมีอยู่หลายอนุสัญญา เช่น อนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และ พิธีสาร 1978 (MARPOL 73/78) และ อนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งของเสียและวัตถุอื่น ค.ศ. 1972 และ พิธีสาร ค.ศ. 1996 (The 1972 London Convention and 1996 Protocol) และ อนุสัญญาว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990 - OPRC 1990) และ อนุสัญญาว่าด้วยมาตรฐาน การฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามของคนประจำเรือ ค.ศ.1978 ซึ่งได้มีการแก้ไขในปี ค.ศ. 1995 (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978 as amended 1995 - STCW 78/95) ซึ่งอนุสัญญาเหล่านี้ได้ระบุข้อกำหนดเพื่อให้มีการประสานงานและร่วมมือกันทางด้านเทคนิคของประเทศภาคีสมาชิก

ซึ่งอนุสัญญาต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศนั้นมีความสัมพันธ์และเชื่อมโยงกันในแต่ละสถานการณ์เช่น ในเรื่องการป้องกันมลพิษทางทะเล จะมีกลุ่มของอนุสัญญาที่เริ่มต้นด้วยการเตรียมการ การป้องกัน และความร่วมมือ เพื่อป้องกันและพัฒนามาตรฐานในการป้องกันมลพิษทางทะเล ตามที่ปรากฏในข้อที่ 4. ข้างต้น ในเรื่องมลพิษจากเรือก็จะเกี่ยวข้องกับอนุสัญญา MARPOL 73/78 จะเริ่มต้นที่การป้องกัน และการแก้ไขและเยียวยา ตลอดจนถึงการชดใช้ความเสียหาย โดยในมาตรการป้องกันจะปรากฏอยู่ในอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 กับ พิธีสาร ค.ศ. 1978 และการดำเนินการต่อมาในเรื่องขจัดมลพิษน้ำมันนั้นปรากฏอยู่ในอนุสัญญาว่าด้วยการเตรียมการและการปฏิบัติการ และความร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1990 เมื่อเกิดมลพิษทางทะเลขึ้นก็ต้องมีการชดใช้ค่าเสียหายตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายอันเกิดจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ.1969 โดยหากค่าเสียหายนั้นสูงมากๆ ความรับผิดชอบตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายอันเกิดจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ.1969 อาจไม่พอเพราะถูกจำกัดแค่จำนวนหนึ่ง จึงต้องดูต่อไปว่าประเทศนั้นเป็น

ภาคีในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายอันเนื่องมาจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ.1971 หรือไม่ หากประเทศนั้นเป็นภาคีในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายอันเนื่องมาจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ.1971 ก็สามารถเรียกร้องให้ชดใช้ค่าเสียหายที่สูงกว่าได้ เพราะประเทศที่เป็นภาคีในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายอันเนื่องมาจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ.1971 จะมีวงเงินคุ้มครองที่สูงกว่าแต่ประเทศภาคนั้นก็ต้องจ่ายเงินเข้ากองทุนในอัตราที่สูงด้วย โดยมีความเกี่ยวข้องกันตามแผนภาพที่แสดงนี้



ที่มา : ข้อมูลจากเว็บไซต์ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ เรื่อง Implication of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization ณ วันที่ 31 มกราคม 2550

ในส่วนของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL73/78) เป็นอนุสัญญาที่มีความสำคัญมากที่สุดต่อการปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการเดินเรือในทะเลเพราะอนุสัญญานี้ไม่คำนึงถึงเพียงอุบัติเหตุหรือการปฏิบัติงานบนเรือที่ก่อให้เกิดมลพิษจากน้ำมันเท่านั้นยังบัญญัติในเรื่องมลพิษอื่นๆ จากเรือด้วย โดยควบคุมทั้งการปฏิบัติงานบนเรือ (Operation Control) และ โครงสร้างและอุปกรณ์ของเรือ ด้วย อีกทั้งควบคุม

มลพิษต่างๆ จากเรือ เช่น จากสารเคมี สินค้าที่อยู่ในหีบห่อแล้ว ของเสีย ขยะ และมลภาวะทางอากาศจากเรือ โดยมีการขยายขอบเขตการปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากการเดินเรือให้มากกว่าเดิม โดยแต่เดิมจะกล่าวถึงเรื่องมลพิษจากน้ำมัน (Pollution by Oil) และต่อมาได้บัญญัติเพิ่มในเรื่อง การกำหนดมาตรฐานของถังบรรจุน้ำมัน และ พื้นที่เฉพาะ (Special Areas) ที่ห้ามขนถ่ายน้ำมันในบริเวณดังกล่าว และ การเก็บหรือขนถ่ายสารที่เป็นพิษบนเรือ มาตรการควบคุมการขนถ่าย การบรรจุ และจัดเก็บสารเหลวที่เป็นพิษ การป้องกันการระบายน้ำเสียการทิ้งขยะจากเรือ กำหนดว่าการทิ้งต้องห่างจากฝั่งเท่าใด และการป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือด้วย ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่าอนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศส่วนใหญ่จะมีความเชื่อมโยงและสัมพันธ์กับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 – UNCLOS) ทั้งในเรื่องเนื้อหาและขอบเขตการบังคับให้มาตรการในอนุสัญญาต่างๆ โดยขอบเขตอำนาจของรัฐภาคนั้นก็ได้กล่าวไว้ในบทบัญญัติข้อที่ 211 (2)⁴⁵ ในเรื่องมลพิษจากเรือ และข้อที่ 217 (1),(2)⁴⁶ ใน UNCLOS ซึ่งระบุให้รัฐภาคีที่เป็นรัฐ

⁴⁵ Article 211 Pollution from vessels

1. ...

2. States shall adopt laws and regulations for the prevention, reduction and control of pollution of the marine environment from vessels flying their flag or of their registry. Such laws and regulations shall at least have the same effect as that of generally accepted international rules and standards established through the competent international organization or general diplomatic conference.

⁴⁶ Article 217 Enforcement by flag States

1. States shall ensure compliance by vessels flying their flag or of their registry with applicable international rules and standards, established through the competent international organization or general diplomatic conference, and with their laws and regulations adopted in accordance with this Convention for the prevention, reduction and control of pollution of the marine environment from vessels and shall accordingly adopt laws and regulations and take other measures necessary for their implementation. Flag States shall provide for the effective enforcement of such rules, standards, laws and regulations, irrespective of where a violation occurs.

2. States shall, in particular, take appropriate measures in order to ensure that vessels flying their flag or of their registry are prohibited from sailing, until they can

เจ้าของธงนั้นมีหน้าที่ต้องดูแลรับผิดชอบในการใช้อำนาจบังคับ และกำหนดมาตรการในการควบคุมและป้องกันมลพิษทางทะเลแก่เรือที่ชักธงของตน ไม่ว่าจะเหตุนั้นจะเกิดใน น่านน้ำภายใน ทะเลอาณาเขต ทะเลหลวง หรือ เขตเศรษฐกิจจำเพาะ และเนื่องด้วยความแตกต่างในการบังคับใช้กฎหมายในทะเลอาณาเขต และ เขตเศรษฐกิจจำเพาะ หรือ ทะเลหลวงนั้นอาจทำให้เกิดปัญหาในการควบคุมและป้องกันมลพิษจากการดำเนินการบนเรือ UNCLOS จึงได้มีบัญญัติเรื่องสิทธิในการใช้อำนาจบังคับมาตรการทางกฎหมายในอาณาเขตทางทะเลต่างๆ มาบัญญัติไว้โดยให้อำนาจรัฐภาคี ไม่ว่าจะป็นรัฐเจ้าของธง รัฐชายฝั่ง หรือ รัฐเจ้าของท่า สามารถออกมาตรการในการควบคุมป้องกัน บทลงโทษและ การบังคับใช้กฎหมายและมาตรการทางกฎหมาย เพื่อป้องกันมลพิษทางทะเลตามที่อนุสัญญา กำหนดไว้ แม้ว่าเหตุดังกล่าวจะเกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เช่น บทบัญญัติข้อที่ 56(1)(b)(iii)⁴⁷ 58(3)⁴⁸, และ 220 (1) and (6)⁴⁹ ของ UNCLOS ก็ให้สิทธิ

proceed to sea in compliance with the requirements of the international rules and standards referred to in paragraph 1, including requirements in respect of design, construction, equipment and manning of vessels.

⁴⁷ Article 56 Rights, jurisdiction and duties of the coastal State in the exclusive economic zone

1. In the exclusive economic zone, the coastal State has:

(a) ...

(b) jurisdiction as provided for in the relevant provisions of this Convention with regard to:

(i) ,(ii),

(iii) the protection and preservation of the marine environment;

⁴⁸ Article 58 Rights and duties of other States in the exclusive economic zone

1., 2.

3. In exercising their rights and performing their duties under this Convention in the exclusive economic zone, States shall have due regard to the rights and duties of the coastal State and shall comply with the laws and regulations adopted by the coastal State in accordance with the provisions of this Convention and other rules of international law in so far as they are not incompatible with this Part.

⁴⁹ Article 220 Enforcement by coastal States

ประเทศภาคีในฐานะรัฐชายฝั่งในการออก และ บังคับใช้ กฎหมายและมาตรการสากลอันเป็นที่ ยอมรับในการป้องกัน ลด และควบคุมมลพิษจากเรือ (applicable international rules and standards for the prevention, reduction and control of pollution from vessels) และ ดำเนินคดีลงโทษเรือที่กระทำผิดได้แม้ว่าเหตุจะมีขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ซึ่งเป็นการขยาย ขอบเขตในการออกและบังคับใช้กฎหมายและมาตรการทางกฎหมายของรัฐภาคีโดยมีอนุสัญญา UNCLOS 1982 มารองรับ เพราะโดยหลักทั่วไปแล้วรัฐมีขอบเขตอำนาจในการออกกฎหมาย และบังคับใช้กฎหมายของตนเองภายในขอบเขตอำนาจอธิปไตยของตนเองเท่านั้น เว้นแต่จะมี กฎหมายระหว่างประเทศมารองรับให้สิทธิไว้ เช่น ข้อกำหนดในอนุสัญญาระหว่างประเทศ หรือ หลักจารีตประเพณีระหว่างประเทศ (Customary International Law)

จากที่กล่าวมาข้างต้นเห็นได้ว่าอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 – UNCLOS 1982) นั้นเป็น อนุสัญญาหลักเกี่ยวกับการคุ้มครองและรักษาสีน้ำเงินแวดล้อมทางทะเล ซึ่งเชื่อมโยงกับอนุสัญญา ฉบับอื่นๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ และทำให้การตรากฎหมายภายในของรัฐภาคีมี บทบัญญัติในอนุสัญญาระหว่างประเทศมารองรับอย่างชัดเจน โดยในอนุสัญญา UNCLOS 1982

1. When a vessel is voluntarily within a port or at an off-shore terminal of a State, that State may, subject to section 7, institute proceedings in respect of any violation of its laws and regulations adopted in accordance with this Convention or applicable international rules and standards for the prevention, reduction and control of pollution from vessels when the violation has occurred within the territorial sea or the exclusive economic zone of that State.

2. to 5.

6. Where there is clear objective evidence that a vessel navigating in the exclusive economic zone or the territorial sea of a State has, in the exclusive economic zone, committed a violation referred to in paragraph 3 resulting in a discharge causing major damage or threat of major damage to the coastline or related interests of the coastal State, or to any resources of its

territorial sea or exclusive economic zone, that State may, subject to section 7, provided that the evidence so warrants, institute proceedings, including detention of the vessel, in accordance with its laws.

นั้นมีบทบัญญัติทั้งในเรื่องการประมง การป้องกันมลพิษทางทะเลในเรื่องต่างๆ และในเรื่องอื่นๆ
ดังนั้นหาก ประเทศใดจะลงนามเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ
ในเรื่องต่างๆ ก็ควรพิจารณาว่าประเทศตนได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วย
กฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 แล้วหรือยัง เพราะหากเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาในเรื่องอื่นๆ แต่ยังไม่
ได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาตัวหลักก็อาจทำให้ขาดความเชื่อมโยงในการบังคับใช้กฎหมายทาง
ทะเลให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ