

การเตรียมการของประเทศไทยในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศ
ว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพลิงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ.2001

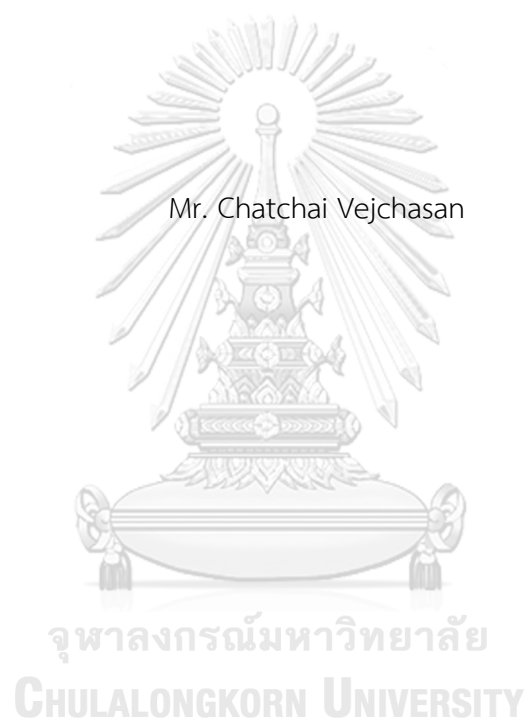


บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)
เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository (CUIR)
are the thesis authors' files submitted through the University Graduate School.

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการบริหารกิจการทางทะเล (สหสาขาวิชา)
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2560
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

PREPARATION OF THAILAND BECOMING A PARTY TO THE INTERNATIONAL
CONVENTION ON THE CONTROL OF HARMFUL ANTI - FOULING
SYSTEMS ON SHIPS (AFS), 2001



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Science Program in Maritime Administration
(Interdisciplinary Program)

Graduate School

Chulalongkorn University

Academic Year 2017

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

การเตรียมการของประเทศไทยในการเข้าเป็นภาคี
อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกัน
เพลิงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ.2001

โดย

นายฉัตรชัย เวชสาร

สาขาวิชา

การบริหารกิจการทางทะเล

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

ศาสตราจารย์ ดร.ชุมพร ปัจจุสานนท์

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยนี้เป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญามหาบัณฑิต

.....คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

(รองศาสตราจารย์ ดร. ธรรมนุญ หนูจักร)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....ประธานกรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร.ปราโมทย์ ไศจุศุภกร)

.....อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

(ศาสตราจารย์ ดร.ชุมพร ปัจจุสานนท์)

.....กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ศารทูล สันติवासะ)

.....กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย

(นายธงชัย พงษ์วิชัย)

ฉัตรชัย เวชสาร : การเตรียมการของประเทศไทยในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ.2001 (PREPARATION OF THAILAND BECOMING A PARTY TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON THE CONTROL OF HARMFUL ANTI - FOULING SYSTEMS ON SHIPS (AFS), 2001) อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก: ศ. ดร.ชุมพร ปัจจุสานนท์, 228 หน้า.

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงการเตรียมความพร้อมของประเทศไทยในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001 ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศซึ่งอนุสัญญาที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศบัญญัติขึ้นเพื่อกำหนดมาตรฐานและแนวปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ การรักษาความปลอดภัยในการขนส่งระหว่างประเทศและคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลที่เกิดจากเรือรวมทั้งเพื่อเป็นกลไกในการสร้างความร่วมมือทางวิชาการระหว่างประเทศสมาชิก

จากการศึกษาพบว่า หากประเทศไทยเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ย่อมก่อให้เกิดผลดีมากกว่าผลเสียทั้งในฐานะรัฐเจ้าของธง รัฐเจ้าของเมืองท่า และเป็นประโยชน์ต่อเจ้าของเรือหรือบริษัทผู้บริหารเรือทั้งด้านการประหยัดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาตัวเรือ ค่าใช้จ่ายในด้านความสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง การที่ประเทศไทยเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาจะทำให้ประเทศไทยต้องมีพันธกรณีในการอนุวัติการกฎหมาย ซึ่งต้องมีการแก้ไขหรือปรับปรุงกฎหมายภายในให้มีความสอดคล้องกับอนุสัญญาฯ

หากแม้ประเทศไทยยังมีไม่ได้เข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ แต่ประเทศไทยก็สามารถที่จะมีการหยิบและเลือก (Pick and Choose) โดยการนำเอาหลักการหรือข้อบัญญัติของอนุสัญญามาบัญญัติเอาไว้ในกฎหมายภายในของประเทศไทยในอนาคตได้ หากเห็นว่าหลักการหรือข้อบัญญัติอื่นใดเป็นประโยชน์ในการยกระดับมาตรฐานเรือไทยในด้านที่เกี่ยวกับการรักษาสภาพแวดล้อมทางทะเล

สาขาวิชา การบริหารกิจการทางทะเล

ลายมือชื่อนิสิต

ปีการศึกษา 2560

ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก

5987118020 : MAJOR MARITIME ADMINISTRATION

KEYWORDS: AFS CONVENTION / ANTIFOULING / TRIBUTYL TIN / IMPOSEX / ORGANOTIN / BARNACLE

CHATCHAI VEJCHASAN: PREPARATION OF THAILAND BECOMING A PARTY TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON THE CONTROL OF HARMFUL ANTI - FOULING SYSTEMS ON SHIPS (AFS), 2001. ADVISOR: PROF. CHUMPHORN PACHUSANOND, Ph.D., 228 pp.

This thesis aims to study for preparation of Thailand becoming a party to the international convention on the control of harmful anti-fouling systems on ship 2001 (AFS convention) by The International Maritime Organization (IMO) and the purpose of IMO conventions for measures to improve the maritime safety and maritime security of international shipping and to prevent marine pollutions from ships including academic cooperation between member states.

According to the studies, it has been found that if Thailand becomes a party to the Convention, it will be effective which flag State, Port State. It is also beneficial to the ship owners or the management companies of the ships, in terms of saving on maintenance costs and fuel consumption. If Thailand becomes a party of this convention, Thailand will be obliged to implement some provisions of this convention through amendment or enactments the national laws and regulations in accordance with positive impact rather with convention.

Even if Thailand is not a party to this Convention. But Thailand can pick and choose by adopting the principles or provisions of the Convention into the internal laws of Thailand in the future. If any of the principles or other provisions are useful in upgrading Thai ships standards in respect of the maintenance of the marine environment.

Field of Study: Maritime Administration Student's Signature

Academic Year: 2017

Advisor's Signature

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สามารถสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยความกรุณา ความช่วยเหลือและกำลังใจจากบุคคลหลายท่าน ในลำดับแรกกระผมขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ ศาสตราจารย์ ดร.ชุมพร ปัจจุสานนท์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์เป็นอย่างยิ่ง ซึ่งท่านได้ให้แนวคิด คำแนะนำ แก้ไขปัญหาและแก้ไขข้อบกพร่องในการเขียนและเรียบเรียงวิทยานิพนธ์ นอกจากนี้ท่านยังสละเวลาอันมีค่าของท่านรับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ให้แก่กระผม และท่านยังมีความเมตตา เอาใจใส่ ตลอดจนชี้แนะแนวทางและให้ข้อคิดแก่กระผม ทำให้กระผมสามารถเรียบเรียงวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ขอขอบพระคุณอาจารย์ รศ.ดร.ปราโมทย์ ไชยศิริกร ที่ได้สละเวลาอันมีค่ารับเป็นประธานสอบวิทยานิพนธ์ให้แก่กระผม ตลอดจนให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ในการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ของกระผมให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น รวมทั้งให้คำแนะนำการเขียนให้มีความรัดกุมถูกต้องมากขึ้น

ขอขอบพระคุณอาจารย์ ผศ.ดร.ศารทูล สันติวาสะ ที่ได้กรุณาให้เกียรติเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ฉบับนี้แก่กระผม ตลอดจนให้คำแนะนำ และข้อเสนอแนะต่างๆในการนำมาปรับปรุงวิทยานิพนธ์เล่มนี้ให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้นเพื่อให้สำเร็จการศึกษา

ขอขอบพระคุณท่าน ผอ.ธงชัย พงษ์วิชัย ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานเรือ กรมเจ้าท่า ที่เป็นทั้งผู้บังคับบัญชาและกรุณาให้การสนับสนุนการศึกษาในหลักสูตรนี้ ตลอดจนให้เกียรติเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ฉบับนี้แก่กระผม คอยให้คำแนะนำ ข้อสังเกตต่างๆ และเอื้อเฟื้อข้อมูลในการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้แก่กระผม เพื่อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะได้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้นอีกด้วย

ขอขอบพระคุณพี่ภูเมศ สุขม่วง หัวหน้ากลุ่มควบคุมเรือในเมืองท่า สำนักมาตรฐานเรือ กรมเจ้าท่า ที่เป็นผู้บังคับบัญชาที่คอยสนับสนุนและช่วยตรวจทานวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ตลอดจนเพื่อนๆ พี่ๆ และน้องๆ เจ้าหน้าที่สำนักมาตรฐานเรือ กรมเจ้าท่าทุกท่านที่เป็นกำลังใจให้

ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงต่อบิดามารดาที่เคารพรักรยิ่งของกระผม คุณพ่อจรัส คุณแม่สุบิน เวชสาร ซึ่งเป็นทั้งผู้ให้กำเนิด ให้ความรัก ความเมตตา และเลี้ยงดูอบรมสั่งสอนกระผมเป็นอย่างดี คอยเป็นกำลังใจให้กับกระผม ขอขอบคุณครอบครัวที่เป็นที่รัก ที่อบอุ่น และคอยเป็นกำลังใจเสมอมา ผลักดันให้กระผมทำวิทยานิพนธ์เล่มนี้จนเสร็จสมบูรณ์

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฅ
สารบัญแผนภูมิ.....	ญ
บทที่ 1 บทนำ	11
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	11
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	14
1.3 ขอบเขตของการวิจัย.....	15
1.4 สมมติฐานของการวิจัย.....	15
1.5 วิธีการดำเนินการวิจัย.....	15
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย.....	15
1.7 ระยะเวลาดำเนินการวิจัย.....	16
บทที่ 2 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพลิง ที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001.....	17
2.1 ความเป็นมาและหลักการของอนุสัญญา.....	17
2.2 โครงสร้างและสาระสำคัญของอนุสัญญา.....	25
2.3 สิทธิ และหน้าที่ของประเทศที่เข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญา.....	61
บทที่ 3 การตรวจสอบพันธกรณีเพื่ออนุวัติการให้เป็นไปตามอนุสัญญา.....	90
3.1 การตรวจสอบพันธกรณีที่ต้องดำเนินการของประเทศไทย.....	90
3.2 การตรวจสอบการเตรียมความพร้อมขององค์กรที่จะต้องดำเนินการ	106

บทที่ 4 บทวิเคราะห์ผลดี ผลเสีย และวิธีการเข้าร่วมเพื่อเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพลิงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001	119
4.1 ผลดีของการเข้าร่วมเป็นภาคีของอนุสัญญา.....	121
4.2 ผลเสียและผลกระทบจากการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา	124
4.3 วิธีการเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาฯ กรณีของประเทศไทย.....	126
บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	132
รายการอ้างอิง	138
ภาคผนวก.....	143
ภาคผนวก ก ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า.....	144
ภาคผนวก ข คำแปลตัวบทของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพลิงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001.....	158
ภาคผนวก ค ตัวบทของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพลิง ที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001.....	198
ตัวบทของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพลิง ที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001.....	199
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์	228

สารบัญตาราง

ตารางที่ 1 องค์ประกอบของสีกันเปรียง	13
ตารางที่ 2 จำนวนประเทศภาคีสมาชิกของอนุสัญญา	20
ตารางที่ 3 ความเชื่อมโยงระหว่างบทบัญญัติ ภาคผนวกและแนวปฏิบัติ	40
ตารางที่ 4 สิทธิและหน้าที่ของประเทศที่เข้าเป็นภาคีอนุสัญญา	62
ตารางที่ 5 สถิติจำนวนเรือสินค้าต่างชาติที่เข้า – ออกประเทศไทยขนาดตั้งแต่ 300 ตันกรอส ขึ้นไประหว่าง พ.ศ.2558 - 2560	114
ตารางที่ 6 การตรวจควบคุมเรือในเมืองท่าของประเทศสมาชิก Tokyo MOU ประจำปี ค.ศ. 2016	114
ตารางที่ 7 อัตรากำลังเจ้าพนักงานตรวจเรือ	116
ตารางที่ 8 งบประมาณของกรมเจ้าท่าตั้งแต่ปีงบประมาณ 2552 - 2560	117
ตารางที่ 9 จำนวนเรือที่ซึกธงไทย	124
ตารางที่ 10 จำนวนเรือขนาดตั้งแต่ 400 ตันกรอสที่เดินระหว่างประเทศที่ต้องมีใบสำคัญรับรอง ตามอนุสัญญา	126
ตารางที่ 11 ผลดี และผลเสียในการเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยระบบ ป้องกันเปรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ.2001	129
ตารางที่ 12 ประเทศและจำนวนอนุสัญญา IMO ที่ได้เข้าเป็นภาคี	134
ตารางที่ 13 อัตราค่าธรรมเนียมเพื่อออกหรือสลักหลังใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการ ควบคุมระบบป้องกันเปรียงที่เป็นอันตรายในเรือ	157

สารบัญแผนภูมิ

แผนภูมิที่ 1 โครงสร้างกรมเจ้าท่า.....	106
แผนภูมิที่ 2 อัตรากำลังเจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่า ปี พ.ศ.2560	112



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เพรียง (BARNACLE) เป็นสัตว์ทะเลที่ไม่มีกระดูกสันหลังประเภทสัตว์ขาปล้อง เปลือกหุ้มตัวจะมีหกแผ่นเรียงซ้อนกัน ลักษณะโครงสร้างของเพรียงจะอยู่ในชั้นเดียวกับปู และกุ้ง คือชั้นคลัสตาเซีย (Class Crustacea) ขาเป็นข้อและโครงสร้างแข็งภายนอก ขาของมันจะใช้สำหรับกรองอาหารขนาดเล็กๆ จากทะเลโดยผ่านฝา 2 ฝาที่สามารถเคลื่อนเปิดปิดได้ อวัยวะต่างๆ อยู่ภายใต้เปลือก ซึ่งมีความจำเป็นต่อการดำรงชีวิต รวมทั้งมีอวัยวะเพศผู้และเพศเมียอยู่ภายในตัวเดียวกันจะมีการปฏิสนธิโดยไข่ของเพรียงที่อยู่ใกล้เคียงกัน รูปร่างของเปลือกมีหลายแบบ เช่น รูปกรวยคว่ำ มีปากเปิดด้านบน เปลือกบริเวณปากบางและคม เกาะอยู่ตามหินและวัสดุอื่นๆ ที่น้ำท่วมถึง ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางที่ฐานประมาณ 1 เซนติเมตร ลักษณะตัวอ่อนของเพรียงมักชอบที่จะลงเกาะบนพื้นผิวที่มีพรอคพอกอาศัยอยู่ก่อนแล้ว หลังจากฟักออกมาจากตัวของแม่แล้ว ตัวอ่อนจะว่ายน้ำไปสูพื้นเพื่อหาบ้านในเวลา 2-3 วันต่อมาค่อยสร้างกาว 2 ต่อมาจะเจริญเติบโตอยู่ใกล้หวนวด ทำให้สามารถลงเกาะที่พื้นผิวในลักษณะที่เอาหัวลง และเมื่อเจริญเติบโตจะมีการสร้างเปลือกอย่างต่อเนื่อง โดยขอบเปลือกจะมีรูปร่างคล้ายภูเขาไฟ ส่วนบนพื้นผิวจะรวมกลุ่มอย่างเบียดเสียด จนกระทั่งเปลือกชนกันเมื่อเจริญเติบโตขึ้น เพราะมันไม่สามารถที่จะกระจายตัวออกไปได้เปลือกของเพรียงจึงเปลี่ยนรูปร่างจนมีลักษณะสูงคล้ายท่อยาวๆ การรวมกลุ่มเป็นสาเหตุให้เพรียงเจริญเติบโตมีรูปร่างผอมยาวเหมือนกับดินสอเทียนขนาดใหญ่ วงจรชีวิตเริ่มต้นของเพรียงมีชีวิตในมหาสมุทรเป็นตัวอ่อนเล็กๆ ที่ว่ายน้ำได้เมื่อโตเต็มวัย และจะเลือกพื้นผิวที่เหมาะสม เช่น ท้องเรือ ก้อนหินหรือแม้กระทั่งครีบลาวาฟแล้วลงเกาะบนพื้นผิว เพื่อสร้างเปลือกแข็งจากนั้นจะไม่เคลื่อนย้ายอีกเลย

การขนส่งทางน้ำเรือเป็นสิ่งสำคัญที่ใช้ในการขนส่ง สำหรับปัญหาที่สำคัญหากว่าตัวเรือถูกเกาะด้วยเพรียงจะทำให้เครื่องยนต์ที่ใช้ในการขับเคลื่อนเรือมีอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันที่สูงขึ้น และจะทำให้ตัวเรือเกิดการ ผุกร่อนเร็วขึ้น และถ้าหากเรามองในสภาพแวดล้อมของโลกจะส่งผลทำให้มีก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) และก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO₂) ในบรรยากาศของโลกเพิ่มมากขึ้น ซึ่งสาเหตุเกิดจากการเผาไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิงที่มากขึ้น วิธีการป้องกันหรือลดการเจริญเติบโตของเพรียงที่เกาะตามตัวเรือ ซึ่งรวมถึงความสกปรกที่เกิดขึ้นจากการเกาะของสิ่งมีชีวิตในทะเลสามารถใช้วิธีทาหรือพ่นด้วยสีกันเพรียง

สำหรับระบบป้องกันเพรียงที่ใช้สำหรับเรือมีอยู่ 4 ประเภท(Marine Insight, 2560) คือ

1. ระบบไฟฟ้า (Electrolytic system) ประกอบด้วยคู่ของ Anodes ส่วนใหญ่เป็นทองแดงและอลูมิเนียม (หรือเหล็ก) Anodes ติดตั้งอยู่ในบริเวณทางน้ำทะเลเข้า (Sea Chest) หรือที่บริเวณกรองทางเข้าของน้ำทะเล โดยใช้ไฟฟ้ากระแสตรง (DC Current) 24 โวลต์ และกระแสไฟฟ้าจะไหล

จากจุดที่มีศักย์ไฟฟ้าสูงกว่าไปยังจุดที่มีศักย์ไฟฟ้าต่ำกว่าเพื่อป้องกันเพรียงหรือสิ่งมีชีวิตต่างๆ มาเกาะบริเวณตัวเรือ

2. การใช้สารเคมี (Chemical Dosing) เป็นการใช้สารเคมีเคลือบผิวเหล็กตัวเรือเพื่อป้องกันการผุกร่อนของตัวเรือและป้องกันเพรียงมาเกาะตัวเรือด้วย เช่น การใช้สีกันเพรียงทาเคลือบผิวตัวเรือชั้นนอกสุดบริเวณใต้แนวน้ำ ซึ่งเป็นวิธีที่นิยมใช้กันอยู่ในปัจจุบันนี้

3. การใช้คลื่นเสียงที่มีความถี่สูง (Ultrasonic)

4. การใช้ระบบไฟฟ้า – คลอรีน (Electro-chlorination) เป็นกระบวนการใช้กระแสไฟฟ้าและสารคลอรีนเพื่อผลิตสารโซเดียมไฮเปอร์คลอไรต์ โดยใช้ไททาเนียมเป็นขั้วลบ (Cathode) และแพลตตินัมเป็นขั้วบวก (Anode) เพื่อใช้ในระบบป้องกันเพรียง

สีกันเพรียง (Anti Fouling Paint) เป็นสีที่ใช้สำหรับทาตัวเรือที่อยู่ใต้น้ำเพื่อป้องกันการผุกร่อนของตัวเรือและสามารถป้องกันการเกาะของสิ่งมีชีวิตต่างๆ เช่น เพรียง สาหร่าย ตะไคร่น้ำ ซึ่งจะทำให้เจ้าของเรือประหยัดค่าบำรุงรักษาเรือ ประหยัดค่าน้ำมันเชื้อเพลิง เนื่องจากเรือสามารถวิ่งได้เร็วขึ้นหากไม่มีเพรียงมาเกาะที่ตัวเรือ และสามารถป้องกันการเกิดตะไคร่น้ำในระบบหล่อเย็น ถึงแม้ว่าจะมีประโยชน์มากมายแต่การใช้สีกันเพรียงก็ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้วยเช่นกัน สาเหตุที่สืบเนื่องมาจาก “สารไตรบิวทิล (Tributyltin : TBT)” ซึ่งเป็นส่วนผสมในสีกันเพรียงสารไตรบิวทิลไม่เพียงแต่ทำลายเพรียงหรือสิ่งมีชีวิตที่มาเกาะเรือเท่านั้น แต่ยังส่งผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตอื่นๆ (Non Target Organisms) อีกด้วย เช่น ก่อให้เกิดความผิดปกติของการสร้างเปลือกหอยนางรม (Oyster) เป็นสาเหตุการตายของตัวอ่อนหอยแมลงภู่และการเกิดการพัฒนาลักษณะเพศผู้ในสัตว์เพศเมีย (Imposex) ในหอยฝาเดียว เช่น หอยเป่าฮือ หรือหอยร้อยรู ทำให้ประชากรหอยหลายชนิดลดจำนวนลงส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจในภาพรวม

สีกันเพรียง เป็นสีใต้น้ำอยู่ชั้นนอกสุดของสีใต้น้ำ ทำหน้าที่ควบคุมการปล่อยสารพิษ (Toxic Substance) ลงในน้ำทะเล เพื่อป้องกันสิ่งมีชีวิตเล็ก ๆ มาเกาะติดตัวเรือ ถ้าการปล่อยสารพิษมีมาก (leaching rate is too high) อายุการใช้งานของสีกันเพรียงจะสั้น ถ้าการปล่อยสารพิษมีน้อย (leaching rate is too low) สีกันเพรียงจะกันเพรียงไม่ได้

สีกันเพรียง (Anti - Fouling Paint) ที่ใช้ในเรือโดยทั่วไป สามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ

1. เป็นระบบสีที่ทำให้ผิวลื่นและเรียบ ซึ่งสิ่งสกปรกและเพรียงต่างๆ ไม่สามารถเกาะได้ที่ผิวเรือ โดยสีจะมีส่วนผสมของซิลิโคนผสมอยู่ทำให้บริเวณที่ใช้สีที่มีความลื่นและเรียบ

2. เป็นระบบสีกันเพรียงที่มีส่วนผสมของสารฆ่าสิ่งมีชีวิตผสมอยู่ด้วยและการออกฤทธิ์ในห้วงเวลาสั้นๆ และสามารถย่อยสลายได้เองตามธรรมชาติ แต่ถ้าหากพิจารณาถึงข้อแตกต่างของทั้ง 2 ระบบได้มีการพัฒนาขึ้นเพื่อให้ใช้งานได้ในสภาพแวดล้อมที่แตกต่างกัน ทำให้สีกันเพรียงมีระบบที่แตกต่างกันอีกหลายระบบ เช่น

2.1 ระบบ Self Polishing Copolymer, SPC : เป็นระบบสีกันเพรียงที่มีประสิทธิภาพการป้องกันสูงสุด การทำงานสม่ำเสมอปล่อยสาร Biocide คงที่ตลอดเวลาอายุการใช้งานมากกว่า 60 เดือน อัตราการขัดตัวเอง (Self Polishing) เป็นไปอย่างช้าๆ ตามสภาพการใช้งาน (ความเร็วของเรือ)

ผิวที่ทาเคลือบมีลักษณะเนียนตลอดเท่าๆกันและไม่มีปัญหาสีพอก ประกอบด้วยเรซินสปูของเกลือโลหะเตรียมได้จากการทำปฏิกิริยาระหว่างสารประกอบที่มีประจุบวกอย่างน้อยบวกสองกับกรดไขมันไม่อิ่มตัวหรืออาจส่วนผสมระหว่างกรดไขมันอิ่มตัวกับกรดอินทรีย์อิ่มตัว

2.2 ระบบ Hybrid SPC / Controlled Depletion Polymer (CPD) เป็นระบบสีที่มีการขัดตัวเองและการปล่อยสารป้องกันเพรียงสม่ำเสมอ สามารถกำหนดความหนาของชั้นสีตามสภาพการใช้งานและระยะเวลา พื้นผิวทนทานต่อสภาพแวดล้อม ปริมาณเนื้อสีมาก ราคาประหยัด

2.3 ระบบ Contact Leaching (CL) เป็นระบบสีกันเพรียงการขัดตัวเองเป็นไปอย่างช้าๆ อายุการใช้งานไม่เกิน 36 เดือนความหนาของฟิล์มสีขึ้นอยู่กับระยะเวลาที่ต้องการใช้งาน มีความทนทานสูง มีปริมาณเนื้อสีสูง คลอบคลุมพื้นที่ได้มากกว่า

2.4 ระบบ Foul Release Technology (FR) ไม่มีสารประเภทโลหะเป็นส่วนผสม ใช้โครงสร้างของซิลิโคน ไม่มีการขัดตัวเองทนทานต่อแรงกระแทบของน้ำ มีความยืดหยุ่นสูงและมีปริมาณเนื้อสีสูง

องค์ประกอบของสีกันเพรียง ประกอบด้วยส่วนสำคัญ 5 ส่วน ดังนี้
ตารางที่ 1 องค์ประกอบของสีกันเพรียง

ส่วนประกอบ	ตัวอย่างของสีกันเพรียง	ปริมาณร้อยละ
1. Binder ¹ (กาว)	Resin	25
2. Pigments ² (สารสี)	Cu ₂ O / ZnO	35/5
3. Additives ³ (สารเติมแต่ง)	Bentone#34	1.5
4. Extenders (ผงสีประกอบ)	Tale / CaCO ₃	10/5
5. Solvents (สารระเหย)	Xylene	20

¹ Binder หรือ Resin หรือ กาว ทำหน้าที่เป็นตัวสร้างฟิล์มยึดเกาะบนพื้นผิวต่างๆ และประสานยึดผงสีและสารต่างๆ ในเนื้อสีไว้ด้วยกัน

² Pigments คือ สี, สารสี, สารมีสีที่ทำให้วัตถุอื่นมีสีได้ ไม่ละลายในตัวทำละลาย แต่สามารถแขวนลอยอยู่ได้ ใช้ทำสีเคลือบผิว ผงสีแต่ละชนิดมีสมบัติเฉพาะตัวในการดูดกลืนและสะท้อนแสงสี จึงทำให้เห็นเป็นสีต่าง ๆ ได้

³ สารเติมแต่ง (Additives) คือ วัสดุที่ถูกเติมลงไปในเรซิน ด้วยปริมาณที่น้อยกว่าเพื่อปรับเปลี่ยนสมบัติให้เหมาะสม โดยปกติสารเติมแต่งนี้จะเข้าไปกระจายอยู่ในเนื้อของพลาสติกโดยทางกายภาพ และไม่เปลี่ยนแปลงโครงสร้างสำคัญ ๆ ของพอลิเมอร์

แนวทางเพื่อแก้ไขปัญหาต่างๆ ดังกล่าวสามารถที่จะดำเนินการได้ {กรมเจ้าท่า, 2554} เช่น การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพลิงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ.2001 ซึ่งเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) ได้ให้การรับรองเมื่อวันที่ 5 ตุลาคม ค.ศ.2001 และมีผลใช้บังคับเมื่อ 17 กันยายน ค.ศ.2008 {IMO, 2560} โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อห้ามการใช้สาร “ดีบุกอินทรีย์” ที่เป็นอันตรายของสีกันเพลิงในเรือและกำหนดกลไกในการป้องกันไม่ให้เกิดการใช้งานในอนาคตของสารที่เป็นอันตรายอื่นๆ ในระบบป้องกันเพลิง ตลอดจนมาตรการที่แตกต่างกันเพื่อป้องกันไม่ให้สิ่งมีชีวิตในทะเลติดไปกับตัวเรือ ซึ่งสารประกอบดีบุกอินทรีย์ เช่น Tributyltin ออกไซด์ (TBT) มีประสิทธิภาพสูงในการป้องกัน แต่การใช้สาร TBT มีผลกระทบในด้านลบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล ผลกระทบทางชีวภาพต่อห่วงโซ่อาหารของมนุษย์ หากมีการสะสมอยู่ใกล้เขตท่าเรือ และอู่เรือ ซึ่งจะเป็นปัญหาที่รุนแรงเนื่องจากผลกระทบดังกล่าว ทำให้หลายประเทศมีการจำกัดหรือห้ามใช้สารไตรบิวทิล(TBT)

สำหรับประเทศไทยยังไม่ได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ แต่อย่างไรก็ตามมีประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หลายประเทศได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้แล้ว เช่น เวียดนาม สิงคโปร์ มาเลเซีย และอินโดนีเซีย ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่ประเทศไทยโดยเฉพาะกรมเจ้าท่าจะต้องคำนึงถึงผลกระทบในด้านต่างๆที่จะตามมา เช่น ปัญหาเรือไทยที่อาจจะถูกกักเรือ เมื่อเจ้าหน้าที่ตรวจควบคุมเรือในเมืองท่า (Port State Control Officers : PSCOs) ขึ้นตรวจเรือ ณ เมืองท่าต่างประเทศของรัฐภาคีอนุสัญญาและเรือไทยไม่มีการปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานข้อกำหนดของอนุสัญญา ทำให้เป็นการเสียโอกาสในการดำเนินธุรกิจในด้านขนส่งสินค้าทางทะเล

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาและให้ทราบถึงหลักการ หลักกฎหมายและพันธกรณีต่างๆของอนุสัญญาฯ หากประเทศไทยต้องการจะเข้าร่วมเป็นภาคีของอนุสัญญาฯ
2. เพื่อศึกษาถึงผลดี ผลเสีย ปัญหาและอุปสรรคหากประเทศไทยต้องการจะเข้าร่วมเป็นภาคีของอนุสัญญาฯ
3. เพื่อศึกษาผลกระทบและเป็นการเตรียมความพร้อมของกรมเจ้าท่าหากประเทศไทยต้องการจะเข้าร่วมเป็นภาคีของอนุสัญญาฯ
4. เพื่อศึกษาและให้ทราบถึงกระบวนการและวิธีการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ ตามหลักกฎหมายของประเทศไทยหากประเทศไทยต้องการจะเข้าร่วมเป็นภาคีของอนุสัญญาฯ

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

1. ศึกษาวิเคราะห์ถึงเนื้อหาของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ.2001 ทั้งฉบับ
2. ศึกษาวิเคราะห์พันธกรณีของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ.2001 ที่มีต่อประเทศไทย
3. ศึกษาวิเคราะห์ถึงความพร้อมของหน่วยงานที่ต้องดำเนินการ หากประเทศไทยต้องการเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญา
4. ศึกษาวิเคราะห์เพื่อหาข้อสรุปถึงผลดี ผลเสีย ในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ.2001
5. ศึกษาวิเคราะห์ถึงกระบวนการและวิธีการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ.2001 ตามหลักกฎหมายของประเทศไทย

1.4 สมมติฐานของการวิจัย

การเข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ.2001 เป็นผลดีกับประเทศไทย แต่กฎหมายภายในที่ต้องดำเนินการตามพันธกรณียังมีไม่เพียงพอ รวมทั้งมีข้อขัดข้องในการบริหารจัดการ จึงสมควรจำแนกเหตุให้แจ้งชัดก่อนเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้

1.5 วิธีการดำเนินการวิจัย

เป็นการค้นคว้าวิจัยเอกสาร (Documentary Research) ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ โดยเป็นการศึกษา ค้นคว้าและวิเคราะห์ข้อมูลจากตัวบทกฎหมาย ได้แก่ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001 (The International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling System on Ship 2001) ข้อมติของคณะกรรมการป้องกันสิ่งแวดล้อมทางทะเล (Marine Environment Protection Committee-MEPC) ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) รวมถึงพันธกรณีของประเทศไทยที่ต้องปฏิบัติตามและดำเนินการต่างๆและสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้อง

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1. เพื่อให้ทราบและเข้าใจถึงเนื้อหาของสาระของอนุสัญญาฯ
2. เพื่อให้ทราบและเข้าใจถึงหลักการ หลักกฎหมายและพันธกรณีของอนุสัญญาฯ
3. เพื่อให้ทราบถึงผลดี ผลเสียของการที่เข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาฯ
4. เพื่อให้ทราบถึงกระบวนการ และขั้นตอนการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ
5. เพื่อเป็นองค์ความรู้ที่จะเป็นประโยชน์สำหรับแนวทางที่เหมาะสมในการปรับใช้และปรับปรุง พัฒนากฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องเพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ

1.7 ระยะเวลาดำเนินการวิจัย

กิจกรรม	ช่วงที่ 1			ช่วงที่ 2			ช่วงที่ 3			ช่วงที่ 4		
	พ.ค. - ส.ค. 2560			ก.ย. - ธ.ค. 2560			ม.ค. - เม.ย. 2561			พ.ค. - ก.ค. 2561		
1. ระบุขอบเขตงานวิจัย	← →											
2. ตั้งปัญหางานวิจัย	← →											
3. วางแผนออกแบบงานวิจัย / เลือกวิธีวิจัย	← →											
4. ทบทวนวรรณกรรม ทฤษฎี งานวิจัยต่างๆ				← →								
5. เขียนโครงร่างวิทยานิพนธ์				← →								
6. ค้นคว้าหาข้อมูล/ เก็บรวบรวมข้อมูล				← →								
7. วิเคราะห์ข้อมูล							← →					
8. สรุปผล / จัดทำแนวทางปฏิบัติ							← →					
9. จัดทำรูปเล่มเอกสารวิจัยครั้งแรก							← →					
10. แก้ไขรูปเล่มเอกสารวิจัย										← →		
11. จัดทำรูปเล่มเอกสารวิจัยครั้งสุดท้าย										← →		
12. ส่งรูปเล่มเอกสารวิจัยที่เสร็จสมบูรณ์										← →		

บทที่ 2

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียง ที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001

ในบทนี้ผู้เขียนจะทำการศึกษาความเป็นมาของอนุสัญญา หลักการที่ได้มีการบัญญัติไว้ในอนุสัญญา โครงสร้างของอนุสัญญา และสาระสำคัญของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001 รวมถึงสิทธิ และหน้าที่ของประเทศที่เข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญานี้ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.1 ความเป็นมาและหลักการของอนุสัญญา

การผลิตสารประกอบดีบุกอินทรีย์ชนิดไดบิวทิลทิน (Dibutyltin) และชนิดไตรบิวทิลทิน (Tributyltin-TBT) เริ่มตั้งแต่ในทศวรรษที่ 1940 แต่การใช้สารดังกล่าวในสีทากันเพรียงเริ่มขึ้นในทศวรรษที่ 1960 สารไตรบิวทิลทิน (Tributyltin:TBT) จัดเป็นโลหะดีบุกที่อยู่ในรูปสารอินทรีย์ตัวหนึ่ง สารดังกล่าวเป็นสารที่ได้จากการสังเคราะห์ขึ้นเท่านั้น ไม่สามารถเกิดขึ้นได้เองตามธรรมชาติโดยขบวนการทางชีวะ ดังนั้น แหล่งที่มาของสารไตรบิวทิลทินจึงมาจากกิจกรรมการใช้สารดังกล่าวเท่านั้น ได้แก่ การใช้เป็นส่วนผสมในอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์สิ่งทอ สารเคมี เคมีเกษตร แก้ว รวมถึงยังสามารถใช้เป็นส่วนผสมในสารป้องกันและรักษาเนื้อไม้ สารป้องกันราเมือก และสารป้องกันตะไคร่น้ำในระบบหล่อเย็น (Cooling tower) สารไตรบิวทิลทินจัดเป็นสารที่มีความเป็นพิษสูงมากตัวหนึ่ง จากรายงานการศึกษาจำนวนมากพบระดับการปนเปื้อนของสารตัวนี้ในน้ำทะเลในระดับ 0.1 ส่วนต่อพันล้านส่วน ซึ่งสามารถมีผลต่ออัตราการตายของสัตว์ทะเลหลายชนิด โดยเฉพาะในสัตว์น้ำวัยอ่อน หรือในระดับที่ต่ำกว่านั้นก็อาจจะมีผลกระทบต่อระบบสืบพันธุ์ในสัตว์บางชนิด เช่น ในกลุ่มพวกหอยฝาเดียวมีการเปลี่ยนแปลง (Imposex) นอกจากนี้สารในกลุ่มประเภทไตรบิวทิลทินยังประกอบด้วยสารพวกโมโนบิวทิลทินและ ไดบิวทิลทิน ซึ่งสารทั้งสองตัวนี้พบมีการใช้มากในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวกับพลาสติกหรือ PVC เพราะจะทำให้พลาสติก หรือ PVC มีความยืดหยุ่นได้ดีและการสลายตัวของสารไตรบิวทิลทินเองในธรรมชาติ จะได้สารไดบิวทิลทินและโมโนบิวทิลทิน ตามลำดับสารไดบิวทิลทินและโมโนบิวทิลทินนี้มีความเป็นพิษเช่นเดียวกันแต่น้อยกว่าไตรบิวทิลทิน สารไตรบิวทิลทินสามารถยึดเกาะกับตะกอนหรือตะกอนแขวนลอยได้ดีแต่ด้วยสารไตรบิวทิลทินที่มีความเป็นพิษค่อนข้างสูง ดังนั้น ถึงแม้สารไตรบิวทิลทิน ส่วนหนึ่งจะไปยึดเกาะอยู่กับตะกอนหรือตะกอนแขวนลอย แต่ส่วนที่เหลืออยู่ในน้ำสามารถมีผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตในน้ำได้[กรมควบคุมมลพิษ, 2555]

ปี ค.ศ.1971 พบว่ามีการเปลี่ยนแปลงของสัตว์น้ำ (imposex) เกิดขึ้น แต่กว่าจะค้นพบว่าปรากฏการณ์ดังกล่าวมีความสัมพันธ์กับการเดินเรือก็เป็นช่วงปลายทศวรรษที่ 1970 และช่วงต้นทศวรรษที่ 1980 ประเทศแรกที่ออกกฎหมายจำกัดการใช้สีทากันเพรียงที่มีสารประกอบดีบุกอินทรีย์ชนิดไตรบิวทิลทินคือ ประเทศสาธารณรัฐฝรั่งเศส สาเหตุเนื่องมาจากผลผลิตหอยนางรมในอ่าว Arcachon ที่มีปริมาณลดลง และหอยนางรมที่เหลืออยู่ก็มีลักษณะที่ผิดปกติรูปร่างทำให้ขายไม่ได้ ในขณะที่ประเทศอังกฤษก็พบการเปลี่ยนแปลงในน่านน้ำของตนเพิ่มมากขึ้นเช่นกัน จึงมีการออกกฎหมายควบคุมการใช้สีทากันเพรียงที่มีสารประกอบดีบุกอินทรีย์ชนิดไตรบิวทิลทินในเรือเล็กเมื่อปี

ค.ศ. 1985 โดยรวมถึงการควบคุมการขายปลีก แนวทางในการใช้สีทากันเพรียงที่มีสารด่างลั่วและตั้งมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมสำหรับสารไตรบิวทิลทิน

ปี ค.ศ. 1988 ประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการจำกัดการใช้สารไตรบิวทิลทิน โดยออกเป็นกฎหมาย The Organotin Antifouling Paint Control Act (OAPCA) ควบคู่กับ The Federal Insecticide, Fungicide, and Rodenticide Act (FIFRA) ที่ใช้บังคับมาตั้งแต่ปี ค.ศ. 1976 และในปีถัดมาก็มีการจำกัดการใช้ในประเทศแคนาดา ออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ ในปี ค.ศ. 1990 องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้มีมติแนะนำให้รัฐภาคีห้ามใช้สาร TBT เป็นส่วนผสมในสีกันเพรียงสำหรับเรือความยาวน้อยกว่า 25 เมตร หากใช้ควรน้อยกว่า 4 ไมโครกรัมต่อตารางเซนติเมตรต่อวัน ปี ค.ศ. 1991 กลุ่มประชาคมยุโรปก็เริ่มจำกัดการใช้สารไตรบิวทิลทินในกลุ่มโดยทำเป็นมาตรฐานเดียวกัน

ปี ค.ศ. 1992 องค์การสหประชาชาติ (United Nation ; UN) ได้มีการประชุมและได้มีมติตามบทที่ 17 ของระเบียบวาระที่ 21⁴{IMO, 2560} รัฐภาคีจะต้องมีมาตรการในการลดมลภาวะที่เกิดจาก

⁴ Chapter 17 of Agenda 21 “17.21 A precautionary and anticipatory rather than a reactive approach is necessary to prevent the degradation of the marine environment. This requires, inter alia, the adoption of precautionary measures, environmental impact assessments, clean production techniques, recycling, waste audits and minimization, construction and/or improvement of sewage treatment facilities, quality management criteria for the proper handling of hazardous substances, and a comprehensive approach to damaging impacts from air, land and water. Any management framework must include the improvement of coastal human settlements and the integrated management and development of coastal areas.

17.22 States, in accordance with the provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea on protection and preservation of the marine environment, commit themselves, in accordance with their policies, priorities and resources, to prevent, reduce and control degradation of the marine environment so as to maintain and improve its life-support and productive capacities. To this end, it is necessary to:

- (a) Apply preventive, precautionary and anticipatory approaches so as to avoid degradation of the marine environment, as well as to reduce the risk of long-term or irreversible adverse effects upon it;
- (b) Ensure prior assessment of activities that may have significant adverse impacts upon the marine environment;
- (c) Integrate protection of the marine environment into relevant general environmental, social and economic development policies;
- (d) Develop economic incentives, where appropriate, to apply clean technologies and other means consistent with the internalization of environmental costs, such as the polluter pays principle, so as to avoid degradation of the marine environment;
- (e) Improve the living standards of coastal populations, particularly in developing countries, so as to contribute to reducing the degradation of the coastal and marine environment."

สาร TBT ที่ใช้ในระบบป้องกันเพลิงไหม้เรือ ในปี ค.ศ. 1995 คณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล (MEPC) ของ IMO ได้มีการประชุมและจัดตั้งคณะทำงานศึกษาผลกระทบจากการใช้สีกันเพลิงที่มีส่วนผสมของสาร TBT โดยมติที่ประชุม MEPC.67(37) ลงวันที่ 15 กันยายน 1995 ได้จัดตั้งคณะทำงานศึกษาผลกระทบฯ มีการออกแนวทางปฏิบัติในการร่วมมือกัน (GUIDELINES ON INCORPORATION OF THE PRECAUTIONARY APPROACH IN THE CONTEXT OF SPECIFIC IMO ACTIVITIES)

ปี ค.ศ. 1997 ญ่ปุ่นห้ามใช้ผลิตภัณฑ์ที่มีส่วนผสมของ TBT ในสีกันเพลิงที่ใช้ทาเรือ ในปี ค.ศ.1998 คณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล(MEPC) ตกลงรับร่างข้อบังคับการห้ามใช้สาร TBT ก่อนจะเสนอสมัชชา(Assembly) ในวันที่ 25 พฤศจิกายน ค.ศ. 1999 สมัชชาของ IMO สมัยที่ 21 ได้มีมติเห็นชอบห้ามใช้สาร TBT ที่เป็นส่วนผสมในสีกันเพลิงที่ใช้ในเรือโดยได้ออกข้อมติ A.895 (21) ให้มีการจำกัดและห้ามการใช้สาร TBT ที่ใช้ในระบบป้องกันเพลิงไหม้เรือตั้งแต่ 1 มกราคม ค.ศ. 2003 และตั้งแต่ 1 มกราคม ค.ศ. 2008 เป็นต้นไปจะไม่มีการใช้สารดังกล่าวในเรืออีกและให้คณะกรรมการ MEPC เร่งออกกฎหมายระหว่างประเทศเพื่อใช้บังคับและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นโดยให้คำนึงถึงแนวทางการพัฒนาและป้องกันสิ่งแวดล้อมตาม Principle 15 of Rio Declaration{IMO, 2560}⁵ และอ้างถึงความร่วมมือตามมติที่ประชุมคณะกรรมการ MEPC.67(37) เมื่อวันที่ 15 กันยายน ค.ศ. 1995 ที่ได้มีการออกแนวทางปฏิบัติในการร่วมมือกัน (GUIDELINES ON INCORPORATION OF THE PRECAUTIONARY APPROACH IN THE CONTEXT OF SPECIFIC IMO ACTIVITIES)

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (The International Maritime Organization : IMO) ก็ได้จัดทำอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพลิงไหม้ที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำกฎระเบียบและมาตรการสำหรับการควบคุมการใช้สารอันตรายในระบบกันเพลิงสำหรับเรือ ดังเช่น การห้ามใช้สีกันเพลิงที่มีส่วนผสมของดีบุกอินทรีย์ (TBT) เป็นสารฆ่าชีวมวล รวมทั้งการจัดการสารอันตรายในระบบกันเพลิงสำหรับเรือ ซึ่งอนุสัญญานี้ IMO ได้ให้การรับรองเมื่อวันที่ 5 ตุลาคม ค.ศ.2001

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพลิงไหม้ที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001 ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) มีวัตถุประสงค์เพื่อห้ามการใช้สาร “ดีบุกอินทรีย์” ที่เป็นอันตรายของสีกันเพลิงในเรือและกำหนดกลไกในการป้องกันไม่ให้เกิดการใช้งานในอนาคตของสารที่เป็นอันตรายอื่นๆ ในระบบป้องกันเพลิงไหม้ ตลอดจนมาตรการที่แตกต่างกันเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดสิ่งมีชีวิตในทะเลติดไปกับตัวเรือ

หลังจากนั้นคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล(MEPC) ของ IMO ได้มีการออกข้อมติและหนังสือแจ้งเวียนเพื่อให้เป็นการปฏิบัติตามอนุสัญญาฯ ดังนี้

⁵ Principle 15 of the Rio Declaration "In order to protect the environment, the precautionary approach shall be widely applied by States according to their capabilities. Where there are threats of serious or irreversible damage, lack of full scientific certainty shall not be used as a reason for postponing cost-effective measures to prevent environmental degradation."

1. วันที่ 11 ตุลาคม ค.ศ.2002 ได้ออกข้อมติ MEPC.102 (48) ว่าด้วยแนวทางการตรวจ และ ออกใบสำคัญรับรองของระบบป้องกันเพลิงภายในเรือ

2. วันที่ 18 กรกฎาคม ค.ศ.2003 ได้ออกข้อมติ MEPC.104 (49) ว่าด้วยแนวทางการเก็บ ตัวอย่างของระบบป้องกันเพลิงในเรือ

3. วันที่ 18 กรกฎาคม ค.ศ.2003 ได้ออกข้อมติ MEPC.105 (49) ว่าด้วยแนวทางการ ตรวจสอบของระบบป้องกันเพลิงในเรือ และหลังจากอนุสัญญามีผลใช้บังคับเมื่อ 17 กันยายน ค.ศ. 2008 ได้ออกหนังสือเวียนตามข้อ 4

4. วันที่ 22 กรกฎาคม ค.ศ.2009 ได้ออกหนังสือเวียน AFS.3/Circ.3 ว่าด้วยแนวทางการ บริหารจัดการที่ดีสำหรับการกำจัดสีกันเพลิงจากเรือรวมถึงการใช้สีที่มีสาร TBT ทาตัวเรือ

ปัจจุบัน (กันยายน 2560) มีประเทศสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ 76 ประเทศ คิดเป็น 93.70 เปอร์เซ็นต์ตันกรอสรวมของโลก {IMO, 2560} ได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ ประกอบด้วย

ตารางที่ 2 จำนวนประเทศภาคีสมาชิกของอนุสัญญา

States	Date of deposit of instrument	Date of entry into force
1. Antigua & Barbuda (accession)	6 January 2003	17 September 2008
2. Australia (ratification)	9 January 2007	17 September 2008
3. Bahamas (accession)	30 January 2008	17 September 2008
4. Barbados (accession)	30 January 2012	30 April 2012
5. Belgium (ratification)	15 April 2009	15 July 2009
6. Brazil (ratification)	20 February 2012	20 May 2012
7. Bulgaria (accession)	3 December 2004	17 September 2008
8. Canada (accession)	8 April 2010	8 July 2010
9. Chile (accession)	6 October 2016	6 January 2017
10. China (accession)	7 March 2011	7 June 2011
11. Congo (accession)	19 May 2009	19 August 2014

States	Date of deposit of instrument	Date of entry into force
12. Cook Islands (accession)	12 March 2007	17 September 2008
13. Croatia (accession)	15 December 2006	17 September 2008
14. Cyprus (accession)	23 December 2005	17 September 2008
15. Denmark (signature)	19 December 2002	17 September 2008
16. Egypt (accession)	26 September 2012	26 December 2012
17. Estonia (accession)	23 January 2009	23 April 2009
18. Ethiopia (accession)	14 July 2009	14 October 2009
19. Finland (acceptance)	9 July 2010	9 October 2010
20. Fiji (accession)	8 March 2016	8 June 2016
21. France (accession)	12 March 2007	17 September 2008
22. Germany (accession)	20 August 2008	20 November 2008
23. Greece (accession)	22 December 2005	17 September 2008
24. Hungary (accession)	30 January 2008	17 September 2008
25. India (accession)	24 April 2015	24 July 2015
26. Indonesia (accession)	11 September 2014	11 December 2014
27. Iran (accession)	6 April 2011	6 July 2011
28. Ireland (accession)	20 October 2011	20 January 2012
29. Italy (accession)	21 January 2013	21 April 2013

States	Date of deposit of instrument	Date of entry into force
30. Japan (accession)	8 July 2003	17 September 2008
31. Jordan (accession)	24 March 2010	24 June 2010
32. Kenya (accession)	7 July 2015	7 October 2015
33. Kiribati (accession)	5 February 2007	17 September 2008
34. Latvia (accession)	9 December 2003	17 September 2008
35. Lebanon (accession)	2 December 2010	2 March 2011
36. Liberia (accession)	17 September 2008	17 December 2008
37. Lithuania (accession)	29 January 2007	17 September 2008
38. Luxembourg (accession)	21 November 2005	17 September 2008
39. Malaysia (accession)	27 September 2010	27 December 2010
40. Malta (accession)	27 March 2009	27 June 2009
41. Marshall Islands (accession)	9 May 2008	17 September 2008
42. Mexico (accession)	7 July 2006	17 September 2008
43. Mongolia (accession)	28 September 2011	28 December 2011
44. Montenegro (accession)	29 November 2011	29 February 2012
45. Morocco (ratification)	14 April 2010	14 July 2010
46. Netherlands (accession)	16 April 2008	17 September 2008
47. Nigeria (accession)	5 March 2003	17 September 2008

States	Date of deposit of instrument	Date of entry into force
48. Niue (accession)	18 May 2012	18 August 2012
49. Norway (accession)	5 September 2003	17 September 2008
50. Palau (accession)	28 September 2011	28 December 2011
51. Panama (accession)	17 September 2007	17 September 2008
52. Poland (accession)	9 August 2004	17 September 2008
53. Republic of Korea (accession)	24 July 2008	24 October 2008
54. Romania (accession)	16 February 2005	17 September 2008
55. Russian Federation (accession)	19 October 2012	19 January 2013
56. Saint Kitts and Nevis (accession)	30 August 2005	17 September 2008
57. Serbia (accession)	8 July 2010	8 October 2010
58. Sierra Leone (accession)	21 November 2007	17 September 2008
59. Singapore (accession)	31 December 2009	31 March 2010
60. Slovenia (accession)	18 May 2007	17 September 2008
61. South Africa (accession)	2 July 2008	2 October 2008
62. Spain (accession)	16 February 2004	17 September 2008
63. Sweden (ratification)	10 December 2003	17 September 2008
64. Switzerland (accession)	24 September 2013	24 December 2013

States	Date of deposit of instrument	Date of entry into force
65. Syrian Arab Republic (accession)	24 April 2009	24 July 2009
66. Togo (accession)	6 February 2017	6 May 2017
67. Tonga (accession)	16 April 2014	16 July 2014
68. Trinidad and Tobago (accession)	3 January 2012	3 April 2012
69. Tunisia (accession)	5 September 2011	5 December 2011
70. Tuvalu (accession)	2 December 2005	17 September 2008
71. Ukraine (accession)	15 June 2017	15 September 2017
72. United Kingdom (accession)	7 June 2010	7 September 2010
73. United States of America (ratification)	21 August 2012	21 November 2012
74. Uruguay (accession)	26 March 2013	26 June 2013
75. Vanuatu (accession)	20 August 2008	20 November 2008
76. Viet Nam (accession)	27 November 2015	27 February 2016

สำหรับประเทศไทยขณะนี้ กรมเจ้าท่ากำลังอยู่ระหว่างการเตรียมความพร้อมในการเข้าร่วมเป็นภาคีสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ (Harmful Anti-fouling Systems for Ships) การดำเนินงานที่ผ่านมาหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องได้ร่วมพิจารณา และมีการบรรจุสารไตรบิวทิลทินในบัญชีรายชื่อวัตถุอันตราย โดยในปี พ.ศ. 2556 ได้มีการประกาศให้สารไตรบิวทิลทินฟลูออไรด์ (tributyltin fluoride) และไตรบิวทิลทินออกไซด์ (tributyltin oxide) เป็นวัตถุอันตรายชนิดที่ 3 {กรมโรงงานอุตสาหกรรม, 2555} ซึ่งวัตถุอันตรายชนิดที่ 3 นี้เป็นวัตถุอันตรายที่การผลิต การนำเข้า การส่งออก หรือการมีไว้ในครอบครองต้องได้รับใบอนุญาต

2.2 โครงสร้างและสาระสำคัญของอนุสัญญา

หลังจากที่ได้ศึกษาถึงประวัติความเป็นมา และหลักการที่สำคัญของอนุสัญญานี้แล้ว ประเด็นต่อมาซึ่งเป็นประเด็นที่สำคัญที่นักศึกษาก็คือ การศึกษาถึงโครงสร้างและสาระสำคัญของอนุสัญญานี้เพื่อที่จะใช้เป็นองค์ความรู้ ที่จะทำให้ทราบถึงโครงสร้างและสาระสำคัญของอนุสัญญา หากว่าประเทศไทยต้องการที่จะเข้าร่วมเป็นภาคีของอนุสัญญาว่าเป็นอย่างไรบ้าง ซึ่งอนุสัญญา AFS หรืออนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ.2001 เป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้นำมาใช้เพื่อเป็นการรักษาและป้องกันสิ่งแวดล้อมทางทะเล โดยจัดทำเป็นข้อตกลง และยึดถือหลักการเดียวกัน อนุสัญญาฯ มีบทบัญญัติทั้งหมด 21 ข้อได้แก่

Article 1 General Obligations (พันธกรณีทั่วไป)

Article 2 Definitions (คำจำกัดความ)

Article 3 Application (ขอบเขตการบังคับใช้)

Article 4 Controls on Anti – Fouling Systems (การควบคุมระบบป้องกันเพรียง)

Article 5 Controls of Annex 1 Waste Materials (การควบคุมของเสียตามภาคผนวก 1)

Article 6 Process for Proposing Amendments to Controls on Anti – Fouling Systems

(กระบวนการเสนอแก้ไขอนุสัญญาสำหรับการควบคุมระบบป้องกันเพรียง)

Article 7 Technical Groups (กลุ่มเทคนิค)

Article 8 Scientific and Technical Research and Monitoring

(ข้อมูลทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคนิคการวิจัยและการเฝ้าระวัง)

Article 9 Communication and Exchange of Information (การสื่อสารและการแลกเปลี่ยนข้อมูล)

Article 10 Survey and Certification (การตรวจและการรับรอง)

Article 11 Inspections of Ships and Detection of Violations

(การตรวจสอบเรือและการป้องกันการละเมิด)

Article 12 Violations (การละเมิด)

Article 13 Undue Delay or Detention of Ships (ความล่าช้าหรือการกักเรือ)

Article 14 Dispute Settlement (การระงับข้อพิพาท)

Article 15 Relationship to International Law of the Sea

(ความสัมพันธ์กับกฎหมายทะเลระหว่างประเทศ)

Article 16 Amendments (การแก้ไข)

Article 17 Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

(การลงนาม, การให้สัตยาบัน, การยอมรับ, การให้ความเห็นชอบ และการภาคยานุวัติ)

Article 18 Entry into force (การมีผลใช้บังคับของอนุสัญญา)

Article 19 Denunciation (การบอกเลิกการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา)

Article 20 Depositary (ผู้เก็บรักษา)

Article 21 Languages (ภาษา)

สำหรับโครงสร้างในการจัดข้อบทต่างๆของอนุสัญญา เมื่อพิจารณาผลทางด้านกฎหมายอนุสัญญานี้เป็นข้อตกลงระหว่างประเทศจะมีผลผูกพันต่อรัฐภาคี ซึ่งต้องนำเอาอนุสัญญานี้มาใช้บังคับระหว่างกันบทบัญญัติข้างต้นจะกำหนดแต่เพียงกรอบของพันธกรณีเกี่ยวกับการใช้สนธิสัญญา ซึ่งรายละเอียดเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของรัฐภาคีที่เกี่ยวกับอนุสัญญานี้ จะปรากฏอยู่ในข้อบทต่างๆ ซึ่งผู้เขียนจะทำการศึกษาและจัดทำเป็นตารางในหัวข้อต่อไป อนุสัญญานี้มีภาคผนวก ซึ่งแบ่งออกเป็น 4 ภาคผนวก(Annex) และถือเป็นส่วนเดียวกับอนุสัญญา ได้แก่

Annex 1 Controls on Anti – Fouling Systems (การควบคุมระบบป้องกันเพรียง)

Annex 2 Required Elements For An Initial Proposal

(องค์ประกอบที่จำเป็นสำหรับการเสนอแก้ไขครั้งแรก)

Annex 3 Required Elements Of a Comprehensive Proposal

(องค์ประกอบที่จำเป็นสำหรับข้อเสนอแก้ไขที่สมบูรณ์)

Annex 4 Survey And Certification Requirements For Anti – Fouling Systems

(การตรวจและข้อกำหนดการรับรองสำหรับระบบป้องกันเพรียง)

นอกจากนี้ยังมีตราสารที่ใช้เป็นแนวทางปฏิบัติ (Guidelines)⁶ ซึ่งมีอยู่ทั้งสิ้น 4 ฉบับ ซึ่งตราสารเหล่านี้ไม่มีผลบังคับเป็นกฎหมายเหมือนกับบทบัญญัติ(Provisions) และภาคผนวก (Annex) ของอนุสัญญาแต่เป็นตราสารที่มีความสำคัญในการกำหนดแนวทางปฏิบัติเพื่อให้เกิดเอกภาพในมาตรฐานของผู้ปฏิบัติ ซึ่งรัฐภาคีที่ให้การรับรองอนุสัญญานี้จะต้องดำเนินการหรือปฏิบัติตามแนวทางที่ IMO กำหนดไว้ เพื่อให้การปฏิบัติตามอนุสัญญามีประสิทธิภาพเป็นไปในแนวทางเดียวกัน ซึ่งองค์การทางทะเลระหว่างประเทศได้มีการออกข้อมติเพื่อใช้เป็นแนวทางปฏิบัติ (Guidelines) หลังจากที่มีการนำอนุสัญญานี้มาใช้ ได้แก่

1. Guidelines For Survey and Certification of Anti – Fouling Systems on Ships, Resolution MEPC.102(48) Adopted on 11 October 2002

⁶ *Recommendations, codes, and guidelines*

Recommendations are mainly guidelines which are not legally accepted. They are not formal documents like convention or protocol but are a list of recommended practices that are closely linked to conventions. For e.g. timber deck cargo code

Recommendations can also be guidelines which are waiting to be accepted by the IMO.

However, it is to note that though recommendations are not legally binding, some governments might apply them in whole or in part.

Codes and guidelines can be both mandatory and non mandatory. Codes such as ISM and IBC codes are mandatory and are a part of a parent convention or protocol.

(ข้อมติ MEPC.102 (48) เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม ค.ศ.2002 ว่าด้วยแนวทางการตรวจและออกใบสำคัญรับรองของระบบป้องกันเพรียงภายในเรือ)

2. Guidelines For Brief Sampling Of Anti – Fouling Systems on Ships, Resolution MEPC.104(49) Adopted on 18 July 2003

(ข้อมติ MEPC.104 (49) เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม ค.ศ.2003 ว่าด้วยแนวทางการเก็บตัวอย่างของระบบป้องกันเพรียงในเรือ)

3. Guidelines For Inspection of Anti – Fouling Systems on Ships, Resolution MEPC.105(49) Adopted on 18 July 2003

(ข้อมติ MEPC.105 (49) เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม ค.ศ.2003 ว่าด้วยแนวทางการตรวจสอบของระบบป้องกันเพรียงในเรือ)

4. Guidance on Best Management Practices For Removal of Anti – Fouling Coatings From Ship, Including TBT Hull Paints, AFS.3/Circ.3 on 22 July 2009

(หนังสือเวียน AFS.3/Circ.3 เมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม ค.ศ.2009 ว่าด้วยแนวทางการบริหารจัดการที่ดีสำหรับการกำจัดสีกันเพรียงจากเรือรวมถึงการใช้สีที่มีสาร TBT ทาตัวเรือ)

สำหรับสาระสำคัญของอนุสัญญาฉบับนี้ ผู้เขียนจะทำการวิเคราะห์ โดยการแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มคือ กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับระบบป้องกันเพรียงภายในเรือ และกลุ่มที่ไม่เกี่ยวข้องกับระบบป้องกันเพรียงภายในเรือ ซึ่งสามารถวิเคราะห์ได้ดังนี้

กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับระบบป้องกันเพรียงภายในเรือ จะมีการแบ่งวิเคราะห์ออกเป็น 3 ส่วนคือ ส่วนที่เป็นสาระสำคัญของอนุสัญญา ส่วนที่เป็นกระบวนการในการปฏิบัติตามอนุสัญญา และส่วนที่เกี่ยวข้องกับความร่วมมือระหว่างรัฐภาคี ซึ่งผู้เขียนจะทำการวิเคราะห์ดังนี้

ส่วนที่เป็นสาระสำคัญของอนุสัญญา จะประกอบไปด้วย

1. พันธกรณีทั่วไป ซึ่งเมื่อพิจารณาข้อ 1 ของอนุสัญญาได้มีการกำหนดพันธกรณีทั่วไป โดยรัฐภาคีจะต้องปฏิบัติให้มีผลสมบูรณ์อย่างเต็มที่ (Give full and complete effect) ในการลดหรือขจัดผลเสียหรือผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลและที่มีผลต่อสุขภาพมนุษย์ อันเนื่องมาจากระบบป้องกันเพรียง และจะต้องให้มีผลบังคับทางด้านกฎหมายของอนุสัญญาฉบับนี้ รวมถึงภาคผนวก (Annex) ของอนุสัญญาด้วย โดยให้ถือว่าเป็นเอกสารฉบับเดียวกัน ซึ่งอนุสัญญามีทั้งหมด 21 ข้อและ 4 ภาคผนวก ประกอบด้วย

ภาคผนวก 1 การควบคุมระบบป้องกันเพรียง จะเป็นการออกมาตรการในการควบคุมเรือไม่ให้มีการใช้สารดีบุกอินทรีย์ที่ทำหน้าที่เป็นตัวฆ่าหรือยับยั้งการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิตขนาดเล็กในระบบป้องกันเพรียง ซึ่งจะบังคับใช้กับเรือทุกลำ โดยการห้ามใช้ในครั้งแรกและไม่ให้มีการนำกลับมาใช้อีก (Re-apply) ทั้งเรือที่ต่อสร้างใหม่รวมถึงเรือที่มีอยู่เดิม โดยเป้าหมายคือตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ค.ศ.2008 เรือทุกลำจะต้องไม่มีการใช้สารดีบุกอินทรีย์ในระบบป้องกันเพรียงในเรืออีกต่อไป ซึ่งรัฐภาคีจะต้องออกกฎหมายในการห้ามใช้สารดีบุกอินทรีย์ที่เป็นส่วนประกอบเพื่อฆ่าและยับยั้งการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิตในระบบป้องกันเพรียงและห้ามไม่ให้นำกลับมาใช้อีก ซึ่ง

รายละเอียดของภาคผนวก 1 จะอยู่ในข้อ 4 ของอนุสัญญาในเรื่องเกี่ยวกับการควบคุมระบบป้องกันเพลิงซึ่งจะได้กล่าวต่อไป

ภาคผนวก 2 จะเป็นรายละเอียดองค์ประกอบที่จำเป็นสำหรับการเสนอแก้ไขครั้งแรกรของระบบป้องกันเพลิง ซึ่งหากรัฐภาคีมีความประสงค์จะเสนอแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก 1 สามารถที่จะยื่นข้อเสนอที่จะแก้ไขต่อองค์การ(IMO) รายละเอียดจะต้องมีข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับระบบป้องกันเพลิง เช่น ชื่อของระบบป้องกันเพลิง ชื่อของสารออกฤทธิ์และบริการทางเคมี บทคัดย่อ เลขทะเบียน (หมายเลข CAS) ตามความเหมาะสม หรือส่วนประกอบของระบบที่สงสัยว่าจะก่อให้เกิดผลร้ายที่เกี่ยวข้อง ลักษณะของข้อมูลที่แสดงให้เห็นว่าระบบป้องกันเพลิง หรือผลการเปลี่ยนแปลงของมันอาจก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อสุขภาพของมนุษย์หรืออาจทำให้เกิดผลร้ายในสิ่งมีชีวิต และมีความเข้มข้นที่อาจพบได้ในสิ่งแวดล้อม (เช่น ผลของการศึกษาความเป็นพิษหรือข้อมูลการสะสมทางชีวภาพ) เป็นต้น ซึ่งรายละเอียดจะอยู่ในข้อ 6 ของอนุสัญญา

ภาคผนวก 3 จะเป็นองค์ประกอบที่จำเป็นของข้อเสนอแก้ไขที่สมบูรณ์ ซึ่งในภาคผนวกนี้ หากรัฐภาคีประสงค์จะแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก 1 และมีการยื่นรายละเอียดตามภาคผนวก 2 ต่อองค์การแล้วคณะกรรมการ MEPC จะพิจารณา และหากพิจารณาแล้วมีการให้ตรวจสอบหรือส่งข้อมูลเพิ่มเติม รัฐภาคีจะต้องส่งข้อมูลรายละเอียดเพิ่มเติมตามภาคผนวก 3 ซึ่งมีข้อมูล เช่น สรุปผลการศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบของระบบป้องกันเพลิง สรุปข้อมูลที่มีอยู่เกี่ยวกับการสัมผัสกับสิ่งแวดล้อมหรือทางนิเวศวิทยาและการประมาณความเข้มข้นของสิ่งแวดล้อมที่พัฒนาขึ้นโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์โดยใช้พารามิเตอร์ทางสิ่งแวดล้อมทั้งหมดที่มีอยู่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่กำหนดโดยการทดลองรวมทั้งการระบุหรืออธิบายวิธีการแบบจำลอง ข้อเสนอแก้ไขที่สมบูรณ์จะต้องรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับคุณสมบัติทางกายภาพและทางเคมีของส่วนประกอบ เป็นต้น ซึ่งรายละเอียดจะอยู่ในข้อ 6 ของอนุสัญญาเป็นเรื่องเกี่ยวกับกระบวนการเสนอแก้ไขอนุสัญญาสำหรับการควบคุมระบบป้องกันเพลิง

ภาคผนวก 4 การตรวจและข้อกำหนดการรับรองสำหรับระบบป้องกันเพลิง ซึ่งภาคผนวกนี้ รัฐภาคีจะต้องมีการออกกฎข้อบังคับเพื่อใช้บังคับกับเรือที่ซีกธงของตนหรือมีการบริหารงานภายใต้อำนาจของรัฐตน เรือที่มีขนาดตั้งแต่ 400 ตันกรอสขึ้นไปและเดินระหว่างประเทศจะต้องได้รับการตรวจและมีการออกไปสำคัญรับรองว่าเรือเหล่านั้นได้มีการปฏิบัติตามอนุสัญญา และเรือที่มีความยาวตั้งแต่ 24 เมตรขึ้นไปและขนาดไม่เกิน 400 ตันกรอส ที่เดินระหว่างประเทศจะต้องมีการตรวจเรือและมีใบประกาศของระบบป้องกันเพลิง โดย IMO ได้มีการออกแนวทางปฏิบัติตามข้อมติ MEPC.102 (48) เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม ค.ศ.2002 ว่าด้วยแนวทางการตรวจและออกไปสำคัญรับรองของระบบป้องกันเพลิงภายในเรือ ซึ่งรายละเอียดจะอยู่ในข้อ 10 ของอนุสัญญาในเรื่องเกี่ยวกับการตรวจเรือและการออกไปรับรอง

การปฏิบัติเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของอนุสัญญา ในการลดหรือขจัดผลเสียต่อสภาพแวดล้อมทางทะเลและสุขภาพของมนุษย์ที่มีสาเหตุเกิดจากระบบป้องกันเพลิงตามอนุสัญญานี้ รัฐภาคีจะต้องดำเนินการทั้งหมด 4 ด้านประกอบด้วย

1. *ด้านความร่วมมือกันระหว่างรัฐภาคี (Co-operate)* เช่น การให้ข้อมูลทางด้านวิทยาศาสตร์ ด้านเทคนิคการวิจัยและการเฝ้าติดตามตรวจสอบ ตลอดจนข้อมูลทางด้านวิชาการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบป้องกันเพลิงภายในเรือ ซึ่งรัฐภาคีต่างๆจะต้องให้ความร่วมมือกันซึ่งมีการบัญญัติไว้ในข้อ 8 การสื่อสารและการแลกเปลี่ยนข้อมูลของระบบป้องกันเพลิงระหว่างรัฐภาคีซึ่งมีการบัญญัติไว้ในข้อ 9 ตลอดจนการร่วมมือกันในการตรวจสอบการละเมิดและการบังคับใช้กฎหมายตามอนุสัญญาซึ่งมีการบัญญัติไว้ในข้อ 11(4)

2. *ด้านการดำเนินการหรือการนำอนุสัญญาไปปฏิบัติ (Implementation)* ซึ่งรัฐภาคีจะต้องออกกฎหมายมาบังคับใช้กับเรือเพื่อให้เป็นไปตามบทบัญญัติของอนุสัญญา เช่น เรือที่บัญญัติไว้ตามข้อ 3 การควบคุมระบบป้องกันเพลิงตามข้อ 4 การควบคุมของเสียที่เกิดจากระบบป้องกันเพลิงตามข้อ 5 การตรวจสอบและการรับรองตามข้อ 10 และการละเมิดตามข้อ 12

3. *ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องตามอนุสัญญา (Compliance)* ซึ่งรัฐภาคีจะต้องมีการปฏิบัติตามเพื่อให้สอดคล้องตามที่อนุสัญญาบัญญัติไว้ เช่น กระบวนการในการเสนอแก้ไขสำหรับการควบคุมระบบป้องกันเพลิงตามข้อ 6 ความล่าช้าหรือการกักเรือตามข้อ 13 การระงับข้อพิพาทตามข้อ 14 ความสัมพันธ์กับกฎหมายระหว่างประเทศตามข้อ 15 การแก้ไขอนุสัญญาตามข้อ 16 การลงนาม การให้สัตยาบัน การยอมรับ การให้ความเห็นชอบและการภาคยานุวัติตามข้อ 17 การมีผลบังคับใช้ของอนุสัญญาตามข้อ 18 การยกเลิกการเข้าเป็นภาคี ตามข้อ 19 ผู้เก็บรักษาตามข้อ 20 และภาษาตามข้อ 21

4. *ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)* รัฐภาคีจะต้องมีการนำอนุสัญญาไปบังคับใช้กับเรือ ซึ่งจะต้องมีทั้งกฎหมายและเจ้าหน้าที่ที่บังคับใช้กฎหมายในการตรวจตราปราบปรามผู้ที่ละเมิดอนุสัญญา พร้อมทั้งมีการลงโทษหากมีการตรวจพบการละเมิดอนุสัญญา เช่น การตรวจเรือเพื่อป้องกันการละเมิดอนุสัญญาตามข้อ 11

รัฐภาคีจะต้องให้ความร่วมมือกันและสนับสนุนให้มีการปฏิบัติตามอนุสัญญา รวมถึงการบังคับใช้อนุสัญญาอย่างมีประสิทธิภาพและสนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบป้องกันเพลิงที่มีประสิทธิภาพและปลอดภัยต่อสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง โดยรัฐภาคีสามารถที่จะกำหนดมาตรการที่เข้มงวดมากขึ้นแต่ไม่ได้ยิ่งหย่อนไปกว่าบทบัญญัติของอนุสัญญาในการลดหรือขจัดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากระบบป้องกันเพลิงเพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศ หรือถ้าหากรัฐภาคีใดมีกฎหมายภายในที่มีมาตรการที่เข้มงวดหรือสูงกว่าบทบัญญัติของอนุสัญญา สามารถที่จะปฏิบัติได้โดยที่ไม่มีบทบัญญัติใดของอนุสัญญาห้ามไว้

2. *คำนิยามหรือคำจำกัดความที่ใช้ในอนุสัญญา* ซึ่งมีการบัญญัติไว้ในข้อ 2 ของอนุสัญญาจะเป็นการกำหนดคำจำกัดความที่ใช้ขยายความในอนุสัญญา เช่น คำว่า “Administration” ซึ่งหมายถึงทางการ หรือรัฐบาลที่เรือนั้นอยู่ภายใต้อำนาจ ก็จะหมายถึงรัฐเจ้าของธงของเรือนั้นๆ (Flag State) ซึ่งมีอำนาจในการควบคุมเรือที่ชักธงของตน เป็นต้น

3. ขอบเขตการบังคับใช้ จะมีการบัญญัติไว้ในข้อ 3 ของอนุสัญญา ซึ่งอนุสัญญานี้จะ ใช้บังคับกับเรือที่ซีกธงของรัฐภาคีรวมถึงเรือที่ไม่ได้ซีกธงของรัฐภาคีสมาชิก แต่หากมีการบริหารภายใต้ อำนาจหน่วยงานของรัฐภาคีก็จะต้องถูกใช้บังคับด้วย ตลอดจนเรือที่เข้ามาเทียบท่า เข้าอู่หรือเข้ามา จอดเทียบท่าภายในอาคารที่อยู่นอกชายฝั่งที่อยู่ภายใต้เขตอำนาจอธิปไตยของรัฐภาคีเรือเหล่านี้ก็ต้อง อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของอนุสัญญานี้ แต่จะไม่นำไปใช้บังคับกับเรือรบ เรือช่วยรบ หรือเรืออื่นที่ บริหารงานโดยรัฐบาลของรัฐภาคีที่ไม่ได้ใช้ในเชิงพาณิชย์ แต่เรือเหล่านี้รัฐภาคีจะต้องมีการพิจารณาถึง ความเหมาะสมหรือมีมาตรการอื่นๆ ที่ไม่เป็นการขัดต่อบทบัญญัติของอนุสัญญา และรัฐภาคีจะต้องให้ ความเคารพและปฏิบัติต่อเรือของรัฐอื่นที่ไม่ได้เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญานี้โดยจะต้องไม่มีผล ปฏิบัติเป็นพิเศษ (No more favorable treatment) โดยที่รัฐภาคีมีหน้าที่ที่จะต้องนำอนุสัญญาไปใช้ บังคับกับเรือเหล่านั้น ซึ่งต้องคำนึงถึงแนวทางที่ IMO กำหนดไว้

4. การควบคุมระบบป้องกันเพลิงภายในเรือจะมีการบัญญัติไว้ในข้อ 4 ของ อนุสัญญา สำหรับข้อนี้ถือว่าเป็นหลักการที่สำคัญของอนุสัญญานี้ ตามข้อกำหนดที่บัญญัติไว้ใน ภาคผนวก 1 รัฐภาคีจะต้องห้าม และ/หรือ จำกัดการใช้สารดับกอินทรีย์ที่เป็นส่วนประกอบในสีกัน เพลิง และจะต้องมีการออกกฎหมายห้ามใช้สารดับกอินทรีย์ที่เป็นส่วนประกอบในสีกันเพลิง ซึ่งใน ภาคผนวก 1 ของอนุสัญญาได้กำหนดให้เรือใหม่ทุกลำที่ต่อสร้างตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ค.ศ.2003 ห้าม ใช้สารดับกอินทรีย์เป็นส่วนประกอบเพื่อฆ่าและยับยั้งการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิตในระบบป้องกัน เพลิงภายในเรือ และห้ามนำกลับมาใช้อีกครั้ง(Re-apply) และให้มีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ค.ศ.2003 ซึ่งเป็นมาตรการควบคุมไม่ให้เรือที่ต่อสร้างใหม่ใช้สารดับกอินทรีย์เป็นส่วนประกอบในระบบ ป้องกันเพลิงในเรือทั้งการใช้ครั้งแรกและการใช้ในครั้งต่อไป

เรือที่มีอยู่เดิมหรือเรือที่ต่อสร้างก่อนวันที่ 1 มกราคม ค.ศ.2003 ทุกลำ (ยกเว้นแทน ชุดเจาะที่อยู่กับที่ และแทนชุดเจาะที่ลอยน้ำ) และยังไม่ได้ขึ้นอยู่ในวันหรือหลังจากวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 2003 ห้ามใช้สารดับกอินทรีย์เป็นส่วนประกอบเพื่อฆ่าและยับยั้งการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิตใน ระบบป้องกันเพลิง สำหรับใช้ทาตัวเรือหรือตัวเรือด้านนอก ใช้เป็นสีรองพื้นหรือใช้เคลือบผิวตัวเรือ และให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่ 1 มกราคม ค.ศ.2008 ซึ่งช่วงระหว่างที่เรือยังไม่ได้ขึ้นอยู่ (1 มกราคม ค.ศ. 2003 – 1 มกราคม ค.ศ.2008) เรือเหล่านั้นจะต้องมีมาตรการอย่างหนึ่งอย่างใด เช่น จะต้องไม่มีสาร ดังกล่าวอยู่บนตัวเรือหรือชิ้นส่วนภายนอกหรือพื้นผิว หรือ จะต้องเคลือบผิวซึ่งเป็นการป้องกันต่อการ ชะล้างสารดังกล่าวจากระบบป้องกันเพลิงที่ไม่สามารถใช้งานได้ เป็นมาตรการควบคุมเรือที่มีอยู่เดิม ก่อนที่เรือจะขึ้นอยู่ และหากเรือมีการขึ้นอยู่ก็จะมี การบังคับใช้กฎหมายโดยการห้ามใช้สารดับกอินทรีย์ เป็นส่วนประกอบในระบบป้องกันเพลิงในเรือ ซึ่งโดยปกติเรือจะมีการขึ้นอยู่เพื่อซ่อมทำทุกๆ 5 ปีหรือ อาจจะเร็วกว่านั้นการกำหนดมาตรการและระยะเวลาเช่นนี้ทำให้เรือสามารถปฏิบัติตามอนุสัญญาได้

เรือที่มีระบบป้องกันเพลิงและมีการควบคุมระบบหลังจากที่อนุสัญญามีผลใช้บังคับ สามารถเก็บรักษาระบบป้องกันเพลิงดังกล่าวได้ต่อไปอีกไม่เกิน 60 เดือนและอนุสัญญานี้มีผล ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 17 กันยายน ค.ศ.2008 ซึ่งหากรัฐใดต้องการเข้าร่วมเป็นรัฐภาคีเมื่อได้ดำเนินการ ตามข้อ 17 แล้วอนุสัญญามีผลใช้บังคับภายใน 3 เดือนตามข้อ 18(2)

5. การควบคุมของเสียตามภาคผนวก 1 ซึ่งมีการบัญญัติไว้ในข้อ 5 ของอนุสัญญา โดย รัฐภาคีจะต้องมีแนวปฏิบัติที่เหมาะสมในการควบคุมหรือกำจัดของเสียออกจากระบบป้องกันเพลิง

ว่ามีการเก็บ(Collected) การควบคุมจัดการ(Handled) การบำบัด(Treated) และการทิ้ง (Disposed) เพื่อเป็นการป้องกันสุขภาพมนุษย์และเพื่อเป็นการรักษาสิ่งแวดล้อม ซึ่งรัฐภาคีจะต้องมีการออกกฎหมายหรือแนวปฏิบัติที่เหมาะสมในการควบคุมหรือกำจัดของเสียที่ออกจากระบบป้องกันเปรียง ตามที่ IMO ได้มีหนังสือเวียนที่ AFS.3/Circ.3 เมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม ค.ศ.2009 ว่าด้วยแนวทางการบริหารจัดการที่ดีสำหรับการกำจัดสีก้นเปรียงจากเรือรวมถึงสีก้นที่มีสาร TBT ทาตัวเรือ ซึ่งของเสียที่เกิดจากระบบป้องกันเปรียงก็คือสีก้นเปรียงที่หลุดออกมาจากตัวเรือในขณะที่เรือขึ้นอยู่จะต้องมีการลอกสีก้นเปรียงเดิมออก ก่อนที่จะมีการพ่นหรือทาสีก้นเปรียงใหม่ ของเสียเหล่านี้จะต้องมีการควบคุมหรือกำจัดให้ถูกวิธีเพื่อเป็นการป้องกันสุขภาพมนุษย์และเพื่อเป็นการรักษาสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะต้องมีกฎหมายหรือแนวทางปฏิบัติที่เหมาะสมในการควบคุมจัดการของเสียเหล่านั้น

6. กระบวนการในการเสนอแก้ไขอนุสัญญาสำหรับการควบคุมระบบป้องกันเปรียง ซึ่งมีการบัญญัติไว้ในข้อ 6 ของอนุสัญญา โดยที่รัฐภาคีสามารถเสนอขอแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก 1 ของอนุสัญญาได้ ซึ่งข้อเสนอเบื้องต้นจะต้องมีข้อมูลที่ระบุไว้ในภาคผนวก 2 และจะต้องยื่นต่อองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) หลังจากที่ IMO ได้รับข้อเสนอแล้วจะส่งข้อเสนอไปยังรัฐภาคีสมาชิกอื่นๆ เพื่อทราบ คณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลของ IMO (MEPC) จะพิจารณาหากเห็นว่ามีความเสียหายหรือภัยคุกคามอย่างร้ายแรงต่อสิ่งแวดล้อมและต่อสุขภาพมนุษย์ คณะกรรมการ MEPC สามารถที่จะจัดตั้งกลุ่มเทคนิคตามข้อ 7 เพื่อตรวจสอบข้อเสนอและประเมินว่ามีผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิต สภาพแวดล้อมหรือไม่ ซึ่งข้อเสนอแก้ไขเบื้องต้น หากคณะกรรมการ MEPC พิจารณาแล้วต้องการให้มีการตรวจสอบเพิ่มเติม และต้องการข้อมูลที่มีความสมบูรณ์มากกว่าข้อมูลเบื้องต้นที่เสนอ รัฐภาคีที่เสนอแก้ไขจะต้องเสนอข้อมูลเพิ่มเติม ซึ่งมีรายละเอียดตามที่ระบุไว้ในภาคผนวก 3

ข้อเสนอแก้ไขเบื้องต้นที่ระบุไว้ในภาคผนวก 2 จะต้องมีข้อมูลที่ระบุระบบป้องกันเปรียงในข้อเสนอแก้ไข เช่น ชื่อของระบบป้องกันเปรียง ชื่อของสารออกฤทธิ์และบริการทางเคมี บทคัดย่อเลขทะเบียน (หมายเลข CAS) ตามความเหมาะสม หรือส่วนประกอบของระบบที่สงสัยว่าจะก่อให้เกิดผลร้ายที่เกี่ยวข้อง ลักษณะของข้อมูลที่แสดงให้เห็นว่าระบบป้องกันเปรียง หรือผลการเปลี่ยนแปลงของมันอาจก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อสุขภาพของมนุษย์หรืออาจทำให้เกิดผลร้ายในสิ่งมีชีวิตที่ไม่ใช่เป้าหมาย และมีความเข้มข้นที่อาจพบได้ในสิ่งแวดล้อม (เช่น ผลของการศึกษาความเป็นพิษต่อตัวแทนหรือข้อมูลการสะสมทางชีวภาพ) เป็นต้น

ข้อเสนอแก้ไขที่สมบูรณ์ที่ระบุไว้ในภาคผนวก 3 จะเป็นข้อมูลที่คณะกรรมการ MEPC ให้รัฐภาคีที่ยื่นขอแก้ไขหาข้อมูลเพิ่มเติมจะประกอบไปด้วยข้อมูลที่มีการเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขตามที่มีการยื่นขอแก้ไขในครั้งแรก สรุปผลการศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบของระบบป้องกันเปรียง สรุปข้อมูลที่มีอยู่เกี่ยวกับการสัมผัสกับสิ่งแวดล้อมหรือทางนิเวศวิทยาและการประมาณความเข้มข้นของสิ่งแวดล้อมที่พัฒนาขึ้นโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์โดยใช้พารามิเตอร์ทางสิ่งแวดล้อมทั้งหมดที่มีอยู่โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่กำหนดโดยการทดลองรวมทั้งการระบุหรืออธิบายวิธีการแบบจำลอง สรุปผลการศึกษาใด ๆ ที่มีอยู่เกี่ยวกับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากมาตรการควบคุมที่แนะนำเกี่ยวกับคุณภาพอากาศ สภาพอยู่ต่อเรือ การขนส่งระหว่างประเทศและภาคส่วนที่เกี่ยวข้องอื่น

ๆ ตลอดจนความพร้อมของทางเลือกที่เหมาะสม ข้อเสนอแก้ไขที่สมบูรณ์จะต้องรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับคุณสมบัติทางกายภาพและทางเคมีของส่วนประกอบในสีกันเปรียง เช่น จุดหลอมเหลว จุดเดือด ความหนาแน่น ความดันไอ เป็นต้น ข้อมูลเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดขึ้นในพืชน้ำ สัตว์ไม่มีกระดูกสันหลัง ปลา นกทะเลสัตว์เลื้อยคลานด้วยนมในทะเล สิ่งมีชีวิตใกล้สูญพันธุ์, สิ่งมีชีวิตอื่น ๆ , คุณภาพน้ำ ก้นทะเลหรือแหล่งที่อยู่อาศัยของสิ่งมีชีวิตอื่นรวมถึงสิ่งมีชีวิตที่อาจจะก่อให้เกิดผลกระทบ เป็นต้น เมื่อรัฐภาคีที่ยื่นขอแก้ไขได้รวบรวมข้อมูลต่างๆ ที่ครบถ้วนแล้วก็ยื่นให้คณะกรรมการ MEPC ต่อไป ซึ่งข้อมูลต่างๆเหล่านี้จะมีการส่งให้กับรัฐภาคีอื่นๆ ทราบก่อนที่จะมีการลงมติว่าจะมีการแก้ไขในภาคผนวก 1 ของอนุสัญญาหรือไม่

7. การจัดตั้งกลุ่มเทคนิค (Technical Group) ซึ่งมีการบัญญัติไว้ในข้อ 7 ของอนุสัญญา โดยคณะกรรมการ MEPC มีอำนาจที่จะจัดตั้งกลุ่มเทคนิคขึ้นมาตามข้อ 6 เพื่อพิจารณาข้อเสนอแก้ไขที่รัฐภาคีได้มีการยื่นขอแก้ไข และคณะกรรมการ MEPC พิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นภัยคุกคามและมีผลกระทบที่เสียหายรุนแรง จึงมีการจัดตั้งกลุ่มเทคนิคขึ้นมา มีการกำหนดโครงสร้างอำนาจหน้าที่ของกลุ่มเทคนิค มีการประชุมตามที่กำหนด ในกรณีที่มีข้อเสนอหลายข้อพร้อมกัน อาจจะมีการตั้งกลุ่มเทคนิคขึ้นมาหลายกลุ่มก็ได้ ซึ่งรัฐภาคีอาจจะมีส่วนร่วมในการพิจารณาของกลุ่มเทคนิคโดยการส่งตัวแทนเข้าร่วมในกลุ่มเทคนิคหากมีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านที่เกี่ยวข้อง และตัวแทนของรัฐภาคีสามารถมีส่วนร่วมในการจัดทำข้อเสนอแนะใดๆ ต่อคณะกรรมการ MEPC และข้อมูลต่างๆ ที่มีการส่งมาให้กลุ่มเทคนิคพิจารณา ข้อมูลเหล่านั้นจะได้รับการคุ้มครองที่เป็นความลับ

ข้อมูลของกลุ่มเทคนิคพิจารณาจะประกอบไปด้วยข้อมูลที่มีการเสนอขอแก้ไขนั้น มีผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิต หรือมีผลกระทบต่อสุขภาพมนุษย์หรือไม่ มีการพิจารณาถึงข้อมูลที่มีอยู่เกี่ยวกับผลกระทบอื่น ๆ จากการแนะนำมาตรการควบคุมดังกล่าวที่เกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อม ปัญหาด้านอู่ต่อเรือและปัญหาด้านความปลอดภัย (กล่าวคือผลกระทบต่อพนักงานอู่ต่อเรือ) ค่าขนส่งระหว่างประเทศและภาคอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง การพิจารณาถึงข้อมูลที่มีอยู่เกี่ยวกับผลกระทบอื่น ๆ จากการแนะนำมาตรการควบคุมดังกล่าวที่เกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อม (แต่ไม่จำกัดเฉพาะค่าใช้จ่ายในการไม่ปฏิบัติและผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ) ค่าขนส่งระหว่างประเทศและภาคอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น เมื่อกลุ่มเทคนิคพิจารณาข้อมูลต่างๆ ครบถ้วนแล้วจะมีการรายงานผลไปยังคณะกรรมการ MEPC เพื่อพิจารณาว่าจะมีการเสนอขอแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก 1 ของอนุสัญญาหรือไม่ และรายงานของกลุ่มเทคนิคจะมีการส่งไปให้รัฐภาคีทราบก่อนที่จะมีการลงมติแก้ไขอนุสัญญา

ส่วนที่เป็นกระบวนการในการปฏิบัติตามอนุสัญญา จะประกอบไปด้วย

1. การตรวจและการรับรอง (Survey and Certification) ซึ่งได้มีการบัญญัติไว้ในข้อ 10 ของอนุสัญญา โดยที่รัฐภาคีจะต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่าเรือที่ชักธงของตนหรือดำเนินการภายใต้อำนาจของรัฐตนได้รับการตรวจสอบ(Survey) และมีการออกใบสำคัญรับรอง(Certification) ตามที่กำหนดในภาคผนวก 4 ซึ่งภาคผนวกนี้ รัฐภาคีจะต้องมีการออกกฎข้อบังคับเพื่อใช้บังคับกับเรือที่ชักธงของตนหรือมีการบริหารงานภายใต้อำนาจของรัฐตน เรือที่มีขนาดตั้งแต่ 400 ตันกรอส

ขึ้นไปและเดินระหว่างประเทศจะต้องได้รับการตรวจและมีการออกใบสำคัญรับรองว่าเรือได้มีการปฏิบัติตามอนุสัญญา และเรือที่มีความยาวตั้งแต่ 24 เมตรขึ้นไปและขนาดไม่เกิน 400 ตันกรอส ที่เดินระหว่างประเทศจะต้องมีการตรวจเรือและมีใบประกาศของระบบป้องกันเพลิง ซึ่งในข้อนี้จะเป็นการใช้อำนาจในฐานะรัฐเจ้าของธงเรือ (Flag State) เพื่อควบคุมดูแลเรือให้ได้มาตรฐาน มีการติดตั้งอุปกรณ์ระบบป้องกันเพลิงที่สอดคล้องกับอนุสัญญา และเมื่อทำการตรวจเรือเสร็จสิ้นจะต้องมีการออกใบสำคัญรับรองว่าเรือเหล่านั้นได้มีการปฏิบัติตามที่อนุสัญญาบัญญัติไว้ ซึ่ง IMO ได้ให้แนวทางปฏิบัติตามข้อมติ MEPC.102 (48) เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม ค.ศ.2002 ว่าด้วยแนวทางการตรวจและออกใบสำคัญรับรองของระบบป้องกันเพลิงภายในเรือ

2. การตรวจสอบเรือและการป้องกันการละเมิด ซึ่งได้มีการบัญญัติไว้ในข้อ 11 ของอนุสัญญา โดยที่รัฐที่เป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้สามารถตรวจสอบเรือที่เข้ามาเทียบท่า เข้าอู่หรือเข้ามาในเขตน่านน้ำภายในอธิปไตยของตนได้ ซึ่งเป็นการใช้อำนาจในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า⁷ (Port State) เพื่อตรวจสอบว่าเรือเหล่านั้นได้มีการปฏิบัติตามที่อนุสัญญาบัญญัติไว้หรือไม่ ซึ่งหากไม่มีหลักฐานบ่งชี้ (Clear ground) ว่าเรือลำใดฝ่าฝืน เจ้าหน้าที่ที่สามารถตรวจสอบว่ามีใบรับรอง (Certificate) หรือใบประกาศ (Declaration) ถูกต้องตามข้อกำหนดหรืออาจจะมีการสุ่มตัวอย่างแบบสั้นๆ เกี่ยวกับระบบป้องกันเพลิง โดยการตรวจสอบต้องคำนึงถึงแนวทางปฏิบัติที่ IMO กำหนดไว้⁸ อย่างไรก็ตามระยะเวลาที่ใช้ในการประมวลผลจากการสุ่มตัวอย่างจะต้องไม่ใช่เป็นเหตุผลในการห้ามเคลื่อนย้ายเรือหรือการห้ามออกเรือ

⁷ อำนาจในการควบคุมของรัฐเจ้าของท่าได้มีรากฐานมาจากหลักกฎหมายระหว่างประเทศซึ่งใช้อำนาจรัฐเหนือดินแดนของตน หากเรือต่างชาติเข้ามาอยู่ภายใต้อำนาจรัฐของรัฐเจ้าของท่า รัฐเจ้าของท่านั้นย่อมมีอำนาจเหนือเรือต่างชาตินั้นเอง อำนาจของรัฐเจ้าของท่าได้ถูกระบุไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล มาตรา 219 , มาตรา 226 และมาตรา 227

มาตรา 219 ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลได้ระบุว่า “รัฐเจ้าของท่าสามารถที่กำหนดมาตรการที่เกี่ยวกับเรือก่อนที่จะออกสู่ทะเลได้ เพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้เรือนั้นเป็นเหตุไม่ให้เกิดมลพิษทางทะเล เมื่อรัฐเจ้าของท่าเห็นว่าเรือได้ล่วงละเมิดข้อบังคับระหว่างประเทศและอาจเป็นภัย หรือสร้างความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล รัฐเจ้าของท่ามีอำนาจที่จะห้ามไม่ให้เรือนั้นออกสู่ทะเล และอาจมีคำสั่งให้เรือนั้นปฏิบัติตามแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ อยู่ซ่อมเรือที่ใกล้เคียงที่สุด และเมื่อรัฐเจ้าของท่าเห็นว่าข้อบกพร่องที่อาจเสี่ยงต่อการเกิดมลภาวะทางทะเลได้ถูกแก้ไขแล้ว รัฐเจ้าของท่าจะต้องอนุญาตให้เรือนั้นเดินเรือออกสู่ทะเลได้”

มาตรา 226 ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลได้กำหนดลักษณะของการควบคุมเรือเอาไว้ว่า “การตรวจสภาพเรือต่างชาติจะดำเนินการได้ภายใต้กรอบของการตรวจใบสำคัญรับรอง บันทึกหรือเอกสารอื่นๆ ที่เรือนั้นจะต้องมีไว้พร้อมเสมอบนเรือตามกฎหมายข้อบังคับระหว่างประเทศระบุไว้ หากมีเหตุเชื่อได้ว่าเงื่อนไขของเรือและอุปกรณ์ไม่เป็นไปตามสิ่งที่ระบุไว้ในเอกสาร หรือเนื้อหาของเอกสารไม่เพียงพอที่จะยืนยันหรือพิสูจน์การกระทำอันเป็นที่สงสัย หรือเรือไม่มีใบสำคัญรับรองและบันทึกที่สมบูรณ์แบบ รัฐเจ้าของท่าก็จะไม่อนุญาตให้เรือนั้นออกจากท่าได้”

มาตรา 227 ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลได้กำหนดให้รัฐเจ้าของท่าห้ามดำเนินมาตรการที่เลือกปฏิบัติไม่ว่าจะเป็นในเรื่องรูปแบบหรือข้อเท็จจริง (Discrimination in Form or in Fact)

⁸ Guidelines For Brief Sampling Of Anti – Fouling Systems on Ships, Resolution MEPC. 104(49) Adopted on 18 July 2003

หากมีเหตุบังชี้ (Clear ground)⁹ อันควรเชื่อได้ว่าเรือกำลังละเมิดอนุสัญญา¹⁰ การตรวจสอบอย่างละเอียดอาจดำเนินการได้โดยคำนึงถึงหลักเกณฑ์ที่ IMO กำหนดไว้¹⁰ และหากเรือลำใดถูกตรวจพบว่าการละเมิดอนุสัญญานี้ รัฐบาลที่ตรวจสอบสามารถดำเนินการตักเตือน กักเรือ ถอนทะเบียนเรือหรือให้เรือออกจากท่าของตนได้และต้องแจ้งต่อรัฐเจ้าของธงทราบทันที

รัฐบาลสามารถร่วมมือกันตรวจสอบการละเมิดและการบังคับใช้อนุสัญญานี้ภายใต้เขตอำนาจของรัฐตน หากได้รับการร้องขอให้มีการสืบสวนจากรัฐภาคีใดๆ รายงานการตรวจสอบดังกล่าวจะถูกส่งไปยังรัฐบาลที่ร้องขอให้ทำการสืบสวน ซึ่งวัตถุประสงค์ของความตามข้อนี้จะทำให้การตรวจหาการละเมิดและการบังคับใช้กฎระเบียบต่างๆ เป็นไปในแนวทางเดียวกัน ซึ่ง IMO ได้มีการออกแนวทางปฏิบัติตามข้อมติ MEPC.105 (49) เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม ค.ศ.2003 ว่าด้วยแนวทางการตรวจสอบของระบบป้องกันเพรียงในเรือ และข้อมติ MEPC.104 (49) เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม ค.ศ.2003 ว่าด้วยแนวทางการเก็บตัวอย่างของระบบป้องกันเพรียงในเรือ

3. การละเมิดอนุสัญญา ซึ่งมีการบัญญัติไว้ในข้อ 12 ของอนุสัญญา เมื่อมีการฝ่าฝืนหรือละเมิดอนุสัญญานี้ รัฐบาลจะต้องดำเนินการตามมาตรการทางด้านกฎหมายของหน่วยงานรัฐที่

⁹ คู่มือการตรวจควบคุมเรือในเมืองท่า บันทึกความเข้าใจกรุงโตเกียว หน้า S2-6-3 ระบุไว้ว่า “MORE DETAILED INSPECTION”

3.1 *Clear ground*

3.1.1 A more detailed inspection may be carried out when there has been clear grounds to believe that the ship does not substantially meet the requirements of the AFS Convention. Clear grounds for a more detailed inspection may be when:

- .1 the ship is from a flag of a non-Party to the Convention and there is no AFS documentation;
- .2 the ship is from a flag of a Party to the Convention but there is no valid IAFS Certificate;
- .3 the painting date shown on the IAFS Certificate does not match the dry-dock period of the ship;
- .4 the ship's hull shows excessive patches of different paints; and
- .5 the IAFS Certificate is not properly completed.

3.1.2 If the IAFS Certificate is not properly completed, the following questions may be pertinent:

- .1 "When was the ship's anti-fouling system last applied?";
- .2 "If the anti-fouling system is controlled under Annex 1 to the AFS Convention and was removed, what was the name of the facility and date of the work performed?";
- .3 "If the anti-fouling system is controlled under Annex 1 of the AFS Convention and has been covered by a sealer coat, what was the name of the facility and date applied?";
- .4 "What is the name of the anti-fouling/sealer products and the manufacturer or distributor for the existing anti-fouling system?"; and
- .5 "If the current anti-fouling system was changed from the previous system, what was the type of anti-fouling system and name of the previous manufacturer or distributor?"

¹⁰ Guidelines For Inspection of Anti – Fouling Systems on Ships, Resolution MEPC.105(49) Adopted on 18 July 2003

เกี่ยวข้อง และมีการตรวจสอบพร้อมทั้งให้รายงานต่อองค์การ (IMO) ทราบถึงการดำเนินการใดๆ ที่เกิดขึ้น หากหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องไม่ดำเนินการใดๆ ภายใน 1 ปีนับแต่ได้รับข้อมูลการฝ่าฝืนหรือการละเมิดอนุสัญญาจะต้องแจ้งให้รัฐภาคีนั้นทราบว่าการรายงานการละเมิดที่ถูกกล่าวหา

4. ความล่าช้าหรือการกักเรือ ซึ่งมีการบัญญัติไว้ในข้อ 13 ของอนุสัญญา และการดำเนินการทั้งหมดจะต้องทำเพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้เรือถูกกักหรือเกิดความล่าช้าอย่างไม่เหมาะสมตามข้อ 11 หรือข้อ 12 ซึ่งหากเรือถูกกักอย่างไม่เหมาะสมหรือเกิดความล่าช้าจะมีสิทธิได้รับค่าชดเชยสำหรับความเสียหายที่ได้รับ

สำหรับการบัญญัติความตามอนุสัญญาดังกล่าวต้องการที่จะประสานประโยชน์ของภาคเอกชนและภาครัฐ กล่าวคือ เรือจะต้องไม่ถูกกัก หรือไม่ทำให้เสียเวลาเกินควร หากเรือที่ถูกกักเสียเวลาโดยไม่สมควรก็มีสิทธิได้รับการชดเชยค่าเสียหายสำหรับการสูญเสียและความเสียหายที่ได้รับ

ส่วนที่เกี่ยวข้องกับความร่วมมือระหว่างรัฐภาคี จะประกอบไปด้วย

1. ข้อมูลทางด้านวิทยาศาสตร์และด้านเทคนิคการวิจัย และการเฝ้าระวัง ซึ่งมีการบัญญัติไว้ในข้อ 8 ของอนุสัญญา โดยที่รัฐภาคีจะต้องมีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการวิจัยทางวิทยาศาสตร์และทางเทคนิคเกี่ยวกับผลกระทบของระบบป้องกันเปรียง และเฝ้าติดตามผลกระทบดังกล่าว

รัฐภาคีจะต้องดำเนินการให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรัฐภาคีอื่นๆ เมื่อมีการร้องขอข้อมูล เช่น ข้อมูล โครงการ กิจกรรมทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีทางทะเล ผลกระทบที่สังเกตได้จากโปรแกรมการตรวจสอบและประเมินผลที่เกี่ยวข้องกับระบบป้องกันเปรียง

2. การสื่อสารและการแลกเปลี่ยนข้อมูล ซึ่งมีการบัญญัติไว้ในข้อ 9 ของอนุสัญญา โดยที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) เป็นองค์กรที่กำกับดูแลการดำเนินการภายใต้อนุสัญญา จึงได้มีการกำหนดวิธีการในการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างรัฐภาคีกับ IMO ซึ่งรัฐภาคีจะต้องมีการสื่อสารและแลกเปลี่ยนข้อมูล เช่น

- รัฐภาคีจะต้องแจ้งรายชื่อของเจ้าหน้าที่ที่ตรวจเรือที่ได้รับมอบหมาย (Nominated surveyor) หรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (Recognized Organization ; RO) ความรับผิดชอบและเงื่อนไขที่รัฐภาคีได้มอบหมาย หรือมอบอำนาจให้ดำเนินการ

- รัฐภาคีจะต้องมีการส่งรายงานประจำปีให้กับ IMO โดยต้องมีข้อมูลที่ได้รับ การอนุมัติ การจำกัด หรือข้อห้ามภายใต้กฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องกับระบบป้องกันเปรียง

- รัฐภาคีจะต้องส่งข้อมูลที่ได้มีการอนุมัติ อนุญาต จดทะเบียนที่เกี่ยวข้องกับระบบป้องกันเปรียงให้กับรัฐภาคีอื่นๆ หากมีการร้องขอ

- ห้ามรัฐภาคีให้ข้อมูลใดๆ ที่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย

ปัจจุบัน IMO ได้มีการสื่อสารและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างรัฐภาคี นอกจากการสื่อสารทางโทรศัพท์ โทรสารแล้วยังมีการติดต่อสื่อสารผ่านระบบ GIS (Global Integrated

Shipping Information System) ซึ่งรัฐภาคีสามารถที่จะสื่อสารและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างรัฐภาคีต่างๆ หรือสื่อสารและแลกเปลี่ยนข้อมูลกับ IMO ได้โดยใช้ระบบดังกล่าว

3. การร่วมมือกันตรวจสอบการละเมิดและการบังคับใช้ออนุสัญญาฯนี้ระหว่างรัฐภาคีภายใต้เขตอำนาจของรัฐตน ซึ่งมีการบัญญัติไว้ในข้อ 11(4) ของอนุสัญญา หากได้รับการร้องขอให้มีการสืบสวนจากรัฐภาคีใดๆ รายงานการตรวจสอบดังกล่าวจะถูกส่งไปยังรัฐภาคีที่ร้องขอให้ทำการสืบสวน ซึ่งวัตถุประสงค์ของความตามข้อที่จะทำให้การตรวจหาการละเมิดและการบังคับใช้กฎระเบียบต่างๆ เป็นไปในแนวทางเดียวกัน และเป็นการส่งเสริมความร่วมมือและความสัมพันธ์อันดีระหว่างรัฐภาคีอนุสัญญา

กลุ่มที่ไม่เกี่ยวกับการควบคุมระบบป้องกันเพลิงภายในเรือ จะประกอบไปด้วย

1. การระงับข้อพิพาท ซึ่งมีการบัญญัติไว้ในข้อ 14 ของอนุสัญญา โดยที่รัฐภาคีสามารถระงับข้อพิพาทระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการตีความ หรือการบังคับใช้ออนุสัญญาฯนี้โดยการเจรจา ใต้สวน การไกล่เกลี่ยข้อพิพาท การพิจารณาคดี การใช้หน่วยงานหรือข้อตกลงระดับภูมิภาค หรือวิธีการอื่นที่สันติตามที่เลือก

2. ความสัมพันธ์กับกฎหมายทะเลระหว่างประเทศ มีการบัญญัติไว้ในข้อ 15 ของอนุสัญญา ซึ่งไม่มีบทบัญญัติใดในอนุสัญญาฯนี้จะกระทบต่อสิทธิและพันธกรณีของรัฐใดภายใต้กฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล

3. การแก้ไขอนุสัญญา ซึ่งมีการบัญญัติไว้ในข้อ 16 ของอนุสัญญา โดยที่รัฐภาคีสามารถเสนอแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาฯนี้ได้ทั้งรายมาตราและภาคผนวก ซึ่งสามารถทำได้ 2 วิธีคือ

1. การแก้ไขภายหลังจากที่ได้มีการพิจารณาภายในองค์การ (IMO)

2. การแก้ไขภายหลังจากที่มีการเรียกประชุม

สำหรับการแก้ไขภายใต้อันแรก ซึ่งหมายถึงการแก้ไขโดยมีการพิจารณาภายในองค์การ (IMO) การแก้ไขจะเริ่มขึ้นโดยรัฐภาคีจะต้องนำข้อเสนอที่จะแก้ไขยื่นต่อเลขาธิการ IMO หลังจากนั้นเลขาธิการ IMO จะมีการส่งเรื่องการขอแก้ไขแจ้งเวียนให้รัฐภาคีและสมาชิกขององค์การทราบอย่างน้อย 6 เดือนก่อนที่จะมีการพิจารณา หากเป็นการแก้ไขภาคผนวก 1 (Annex I) ของอนุสัญญาฯจะต้องดำเนินการภายใต้ข้อ 6 ก่อนที่จะมีการพิจารณาภายใต้ข้อนี้

ข้อเสนอแก้ไขจะต้องนำไปให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมทางทะเล (MEPC) พิจารณา ซึ่งรัฐภาคีของอนุสัญญาฯไม่ว่าจะเป็นสมาชิกขององค์การ (IMO) หรือไม่ มีสิทธิ์ที่จะเข้าร่วมในกระบวนการของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมทางทะเล (MEPC) เพื่อจะพิจารณาและยอมรับการแก้ไขนั้น ในการแก้ไขนั้นจะต้องได้รับคะแนนเสียง 2 ใน 3 ของรัฐภาคีสมาชิกของอนุสัญญาฯ ซึ่งจะมีการลงคะแนนเสียงในคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมทางทะเล (MEPC) โดยมีเงื่อนไขว่าที่ประชุมจะต้องมีองค์ประชุม 1 ใน 3 ในขณะที่มีการลงคะแนนเสียงแก้ไขเรื่องดังกล่าว

การแก้ไขตามกระบวนการดังกล่าวข้างต้น เลขานุการขององค์การ (IMO) จะต้องมี การแจ้งเวียนให้รัฐสมาชิกทราบเพื่อที่จะได้ยอมรับปฏิบัติ

การแก้ไขจะถือว่าได้รับการยอมรับโดยกรณีดังต่อไปนี้

1) การแก้ไขบทบัญญัติใดบทบัญญัติหนึ่งของอนุสัญญาฉบับนี้ ถือว่าได้รับการ ยอมรับนับแต่วันที่ได้มีการยอมรับโดยรัฐภาคีสมาชิกของอนุสัญญาแจ้งให้เลขานุการขององค์การ (IMO) เป็นจำนวน 2 ใน 3

2) การแก้ไขภาคผนวก (Annex) จะถือว่าได้รับการยอมรับเมื่อครบสิบสองเดือน หลังจากวันที่ได้รับการยอมรับหรือวันอื่นตามที่คณะกรรมการ MEPC กำหนด อย่างไรก็ตามถ้าในวัน ดังกล่าวรัฐภาคีสมาชิกหนึ่งในสามหรือมากกว่าแจ้งต่อเลขานุการว่าคัดค้านการแก้ไขเพิ่มเติมจะถือว่าไม่ได้รับ การยอมรับ

ในเรื่องการมีผลใช้บังคับของการแก้ไขอนุสัญญาจะมี 3 กรณีดังนี้

1) การแก้ไขบทบัญญัติมาตราใดมาตราหนึ่งของอนุสัญญา จะมีผลใช้บังคับภายใน 6 เดือนหลังจากที่รัฐภาคีสมาชิกได้ยอมรับ

2) การแก้ไขภาคผนวก 1 จะมีผลบังคับใช้ภายใน 6 เดือนหลังจากที่รัฐภาคีสมาชิก ได้ยอมรับ ยกเว้น

- รัฐที่ทำการคัดค้านการแก้ไขภายใต้ย่อหน้าที่ (อี) (ii) ของ paragraph นี้และยัง ไม่ได้มีการถอนคำคัดค้านนั้น

- รัฐที่ได้แจ้งต่อเลขานุการขององค์การ (IMO) ว่าการแก้ไขจะมีผลใช้บังคับต่อเมื่อ ได้รับการยอมรับและจะมีการส่งคำประกาศยอมรับการแก้ไขตามมาภายหลัง

- รัฐที่ได้ทำคำประกาศเมื่อมีการมอบสัตยาบันสารยอมรับหรือให้ความเห็นชอบ หรือภาคยานุวัติอนุสัญญานี้ว่าการแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก 1 จะมีผลใช้บังคับต่อเมื่อได้รับแจ้งต่อ เลขานุการว่าด้วยการยอมรับในส่วนที่เกี่ยวกับการแก้ไขดังกล่าว

3) การแก้ไขภาคผนวกนอกเหนือจากภาคผนวก 1 จะมีผลบังคับใช้ภายใน 6 เดือน หลังจากที่รัฐภาคีสมาชิกได้ยอมรับ ยกเว้นรัฐที่ทำการคัดค้านการแก้ไขภายใต้ย่อหน้าที่ (อี) (ii) ของ paragraph นี้และยังไม่ได้มีการถอนคำคัดค้านนั้น

อย่างไรก็ตามรัฐภาคีสมาชิกที่ได้รับแจ้งคำคัดค้านตามวรรค (เอฟ) (ii) (1) หรือ (iii) อาจแจ้ง เลขานุการ IMO ทราบต่อไปว่าจะยอมรับการแก้ไขดังกล่าว การแก้ไขดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้สำหรับ รัฐภาคีสมาชิกภายใน 6 เดือนหลังจากวันที่ได้รับหนังสือแจ้งการยอมรับหรือวันที่การแก้ไขเพิ่มเติมมีผล บังคับใช้แล้วในภายหลัง

ถ้ารัฐภาคีสมาชิกที่ได้ทำประกาศหรือประกาศตามในวรรค (เอฟ) (ii) (2) หรือ (3) และได้แจ้ง ให้เลขานุการ IMO ทราบเรื่องการแก้ไขเพิ่มเติมการแก้ไขดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้สำหรับรัฐภาคีสมาชิก ภายใน 6 เดือนหลังจากวันที่ได้รับหนังสือแจ้งการยอมรับหรือวันที่การแก้ไขเพิ่มเติมมีผลบังคับใช้แล้ว ในภายหลัง

สำหรับการแก้ไขโดยการจัดประชุม ถ้าหากมีรัฐภาคีสมาชิกต้องการแก้ไขและมีจำนวนเสียงอย่างน้อย 1 ใน 3 องค์การ (IMO) ต้องมีการจัดประชุม การแก้ไขจะต้องได้คะแนนเสียง 2 ใน 3 ของคะแนนเสียงส่วนใหญ่ของรัฐภาคีสมาชิกที่เข้าร่วมประชุมและลงคะแนนเสียง ผลของการแก้ไขเลขาธิการองค์การจะแจ้งให้รัฐภาคีสมาชิกทราบ

หากที่ประชุมมิได้ตัดสินใจเป็นอย่างอื่นการแก้ไขนี้จะถือว่าได้รับการยอมรับแล้วและจะมีผลใช้บังคับตามขั้นตอนที่ระบุไว้ในวรรค (2) (อี) และ (เอฟ) ตามลำดับ (ซึ่งได้กล่าวไว้แล้วตามกรณีที่มีการแก้ไขในวิธีแรก)

รัฐภาคีใดก็ตามที่ปฏิเสธที่จะยอมรับการแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกจะถือว่าเป็นรัฐภาคีที่ไม่ใช่รัฐภาคีเฉพาะในการแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกนั้น การเพิ่มภาคผนวกใหม่จะต้องเสนอและรับรองและจะมีผลใช้บังคับตามขั้นตอนที่ใช้บังคับกับการแก้ไขมาตราของอนุสัญญา

การแจ้งหรือการประกาศตามมาตรานี้จะต้องทำเป็นหนังสือแจ้งให้เลขาธิการ IMO ทราบ เลขาธิการ IMO จะแจ้งให้รัฐภาคีและสมาชิกองค์การทราบถึง

1) การแก้ไขใดๆ ที่มีผลใช้บังคับและวันที่มีผลใช้บังคับโดยทั่วไป และสำหรับแต่ละรัฐภาคีและ

2) การแจ้งหรือการประกาศใด ๆ ที่ทำขึ้นภายใต้มาตรานี้

การแก้ไขได้มีการวางหลักไว้ว่า การแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาสามารถกระทำได้ทั้งรายมาตราและภาคผนวก แต่ต้องทำตามกระบวนการที่กฎหมายกำหนด และจะต้องสอดคล้องกับข้อบทของอนุสัญญานี้ด้วย

4. การลงนาม, การให้สัตยาบัน, การยอมรับ, การให้ความเห็นชอบ และการภาคยานุวัติ ตามข้อ 17 ของอนุสัญญา ซึ่งอนุสัญญานี้ได้มีการเปิดให้รัฐภาคีลงนามเมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 2002 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม ค.ศ. 2002 และภายหลังจากนั้นก็ยังคงเปิดรับภาคยานุวัติเข้าไปได้ การให้สัตยาบัน, การยอมรับ, การให้ความเห็นชอบ และการภาคยานุวัติจะเป็นผลเมื่อมีการส่งมอบเอกสารหรือหนังสือแสดงความจำนงไปยังเลขาธิการ IMO สำหรับกรณีประเทศไทยหรือรัฐใดๆ หากมีความพร้อม หรือความประสงค์ที่เข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาสามารถยื่นภาคยานุวัติ¹¹ โดยการทำหนังสือแสดงความจำนงที่จะเข้าร่วมเป็นภาคีไปยังเลขาธิการ IMO

¹¹ Vienna Convention on the Law of Treaty 1969

Article 15 Consent to be bound by a treaty expressed by accession

The consent of a State to be bound by a treaty is expressed by accession when:

- (a) the treaty provides that such consent may be expressed by that State by means of accession;
- (b) it is otherwise established that the negotiation States were agreed that such consent may be expressed by that State by means of accession; or
- (c) all the parties have subsequently agreed that such consent may be expressed by that State by means of accession.

การภาคยานุวัติ (Accession) คือ การยินยอมเข้าผูกพันในสนธิสัญญา เป็นการยินยอมเข้าผูกพันในสนธิสัญญาซึ่งกระทำหลังจากพ้นกำหนดเวลาที่สนธิสัญญากำหนดไว้สำหรับการให้สัตยาบัน(จตุรนต์ ธีระวัฒน์, 2550)

5. การมีผลบังคับใช้ของอนุสัญญา ซึ่งมีการบัญญัติไว้ในข้อ 18 ของอนุสัญญา โดยจะต้องมีรัฐภาคีสมาชิกให้การรับรองไม่น้อยกว่า 25 ประเทศและมีกองเรือพาณิชย์ไม่น้อยกว่า 25 % ของตันกรอสส์ทั้งหมดในโลก ซึ่งเงื่อนไขในการมีผลบังคับใช้ของอนุสัญญาได้มีการปฏิบัติครบตามที่กำหนดไว้แล้ว (ตุลาคม 2560 มีรัฐภาคีสมาชิกได้ให้การรับรองอนุสัญญานับนี้แล้วจำนวน 76 ประเทศและมีกองเรือพาณิชย์ 93.70 % ของตันกรอสส์ทั้งหมดในโลก) {IMO, 2560} และอนุสัญญาได้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 17 กันยายน ค.ศ. 2008

หากรัฐใดต้องการเข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญานับนี้ เมื่อได้ยื่นสัตยาบันสารต่อเลขาธิการ IMO แล้ว อนุสัญญาจะมีผลบังคับใช้ 3 เดือนนับจากวันที่ได้ยื่นสัตยาบันสารแล้ว

6. การบอกเลิกการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญานับนี้ ซึ่งมีการบัญญัติไว้ในข้อ 19 ของอนุสัญญา รัฐภาคีใดหากประสงค์ที่จะบอกเลิกการเข้าเป็นภาคีสามารถแสดงเจตนาบอกเลิกได้ตลอดเวลาเมื่อพ้น 2 ปีนับจากวันที่อนุสัญญานับนี้มีผลใช้บังคับ โดยการบอกเลิกดังกล่าวจะมีผลเมื่อมีการส่งหนังสือแสดงเจตนาเกี่ยวกับการบอกเลิกต่อเลขาธิการ IMO การบอกเลิกจะมีผลหลังจาก 1 ปีนับจากวันที่ได้ทำการวางหนังสือดังกล่าวต่อเลขาธิการ IMO แล้ว

7. ผู้เก็บรักษา ซึ่งมีการบัญญัติไว้ในข้อ 20 ของอนุสัญญา เมื่อมีการวางหนังสือเพื่อแสดงเจตนาเข้าร่วมผูกพันในอนุสัญญานับนี้ต่อ IMO แล้วเลขาธิการ IMO จะต้องแจ้งให้รัฐภาคีทั้งหลายที่ได้มีการลงนามหรือภาคยานุวัติต่ออนุสัญญานับนี้ให้ทราบเกี่ยวกับการลงนามใหม่หรือการวางหนังสือดังกล่าว วันที่มีผลใช้บังคับของอนุสัญญาหรือหากมีการบอกเลิกก็ต้องมีการแจ้งให้รัฐภาคีทราบพร้อมทั้งวันที่มีผลใช้บังคับด้วย นอกจากนั้นเลขาธิการ IMO จะต้องมีการรับรองสำเนาของอนุสัญญานี้ให้กับรัฐภาคีทุกรัฐ และทำการส่งสำเนาของอนุสัญญาให้แก่เลขาธิการองค์การสหประชาชาติตามมาตรา 102¹² แห่งกฎบัตรสหประชาชาติ

8. ภาษา ซึ่งมีการบัญญัติไว้ในข้อ 21 ของอนุสัญญา โดยที่ต้นฉบับของอนุสัญญานับนี้จัดทำขึ้นเป็นภาษาอาหรับ จีน อังกฤษ ฝรั่งเศส รัสเซียและสเปน โดยให้ถือว่าเอกสารที่ทำเป็นภาษาต่างๆเหล่านี้มีความถูกต้องเท่าเทียมกัน

สำหรับความเชื่อมโยงระหว่างข้อบทของอนุสัญญากับภาคผนวก ซึ่งอนุสัญญานับนี้มีทั้งหมด 21 ข้อและ 4 ภาคผนวก(Annex) อนุสัญญาในข้อ 4 การควบคุมระบบป้องกันเพลิงจะมี

¹² มาตรา 102 กฎบัตรสหประชาชาติ บัญญัติไว้ว่า

1. สนธิสัญญาทุกฉบับและความตกลงระหว่างประเทศทุกฉบับ ซึ่งสมาชิกใดๆ แห่งสหประชาชาติได้เข้าเป็นภาคีภายหลังจากที่กฎบัตรฉบับปัจจุบันได้ใช้บังคับจักต้องจดทะเบียนไว้กับสำนักเลขาธิการโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ และจักได้จัดพิมพ์ขึ้นโดยสำนักงานนี้

2. ภาคีแห่งสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศเช่นว่าใดๆ ซึ่งมีได้จดทะเบียนไว้ตามบทบัญญัติในวรรคหนึ่งแห่งมาตรานี้ไม่อาจยกเอาสนธิสัญญาหรือความตกลงนั้นๆ ขึ้นกล่าวอ้างต่อองค์กรใดๆ ของสหประชาชาติ

ความเชื่อมโยงกับภาคผนวก 1 ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมระบบป้องกันเพลิงเป็นมาตรการในการควบคุมเรือไม่ให้มีการใช้สารดีบุกอินทรีย์ที่ทำหน้าที่เป็นตัวฆ่าหรือยับยั้งการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิตขนาดเล็กในระบบป้องกันเพลิงในเรือ ส่วนในข้อ 6 ของอนุสัญญาเป็นกระบวนการในการเสนอแก้ไขสำหรับการควบคุมระบบป้องกันเพลิงจะมีความเชื่อมโยงกับภาคผนวก 2 ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับข้อเสนอแก้ไขเบื้องต้น และจะมีความเชื่อมโยงกับภาคผนวก 3 ในการเสนอข้อแก้ไขที่สมบูรณ์ หากคณะกรรมการ MEPC พิจารณาแล้วเห็นว่าข้อมูลที่ยื่นขอแก้ไขครั้งแรกอาจมีความสมบูรณ์ไม่เพียงพอในการพิจารณา จะมีการส่งเรื่องให้รัฐภาคีที่ยื่นขอแก้ไขส่งรายละเอียดที่จะขอแก้ไขเพิ่มเติม โดยรายละเอียดจะปรากฏอยู่ในภาคผนวก 3 สำหรับในข้อ 10 ของอนุสัญญาจะมีความเชื่อมโยงกับภาคผนวก 4 ซึ่งเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการตรวจเรือและการออกใบรับรองให้กับเรือ

สำหรับแนวปฏิบัติ(Guidelines) ที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศได้มีการออกเป็นข้อมติเพื่อแจ้งเวียนให้รัฐภาคีใช้เป็นแนวทางปฏิบัติมีทั้งสิ้น 4 ฉบับ ซึ่งแนวทางปฏิบัติเหล่านี้ไม่มีผลบังคับเป็นกฎหมายแต่มีความสำคัญในการกำหนดแนวทางปฏิบัติเพื่อให้เกิดความเอกภาพในมาตรฐานการปฏิบัติและเพื่อให้การบังคับใช้อนุสัญญาเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีแนวทางปฏิบัติที่สอดคล้องกัน ผู้เขียนจะขอสรุปโดยการทำเป็นตารางดังนี้

ตารางที่ 3 ความเชื่อมโยงระหว่างบทบัญญัติ ภาคผนวกและแนวปฏิบัติ

บทบัญญัติ	ภาคผนวก	แนวทางการปฏิบัติ
ข้อ 4 การควบคุมระบบป้องกันเพลิง (1) ตามข้อกำหนดที่ระบุไว้ในภาคผนวก 1 แต่ละรัฐภาคีต้องห้ามและ / หรือ จำกัด (เอ) การบังคับใช้ การบังคับใช้ใหม่ การติดตั้ง หรือการใช้ระบบป้องกันเพลิงในเรือที่อ้างถึงในข้อ 3(1)(เอ) หรือ (บี) และ (บี) การบังคับใช้ การบังคับใช้ใหม่ การติดตั้งหรือการใช้ระบบป้องกันเพลิงในท่าเรือของรัฐภาคี อู่เรือ หรืออาคารนอกชายฝั่ง ในเรือที่อ้างถึงในข้อ 3(1)(ซี) และจะต้องมีมาตรการที่มีประสิทธิภาพเพื่อให้แน่ใจว่าเรือดังกล่าวปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญา	ภาคผนวก 1 ของอนุสัญญาได้กำหนดให้เรือใหม่ทุกลำที่ต่อสร้างตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ค.ศ.2003 ห้ามใช้สารดีบุกอินทรีย์เป็นส่วนประกอบเพื่อฆ่าและยับยั้งการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิตในระบบป้องกันเพลิงภายในเรือ และห้ามนำกลับมาใช้อีกครั้ง(Re-apply) และให้มีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ค.ศ.2003 ซึ่งเป็นมาตรการควบคุมไม่ให้เรือที่ต่อสร้างใหม่ใช้สารดีบุกอินทรีย์เป็นส่วนประกอบในระบบป้องกันเพลิงในเรือทั้งการใช้ครั้งแรกและการใช้ในครั้งต่อไป เรือที่มีอยู่เดิมหรือเรือที่ต่อสร้างก่อนวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 2003 ทุกลำ (ยกเว้นแท่นขุดเจาะที่อยู่กับที่ และแท่นขุดเจาะที่ลอยน้ำ)	

บทบัญญัติ	ภาคผนวก	แนวทางปฏิบัติ
	<p>และยังไม่ได้ขึ้นอยู่ในวันหรือหลังจากวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 2003 ห้ามใช้สารเคมีทุกอินทรีย์เป็นส่วนประกอบเพื่อฆ่าและยับยั้งการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิตในระบบป้องกันเพรียง สำหรับใช้ทาตัวเรือหรือตัวเรือด้านนอก ใช้เป็นสีรองพื้นหรือใช้เคลือบผิวตัวเรือ และให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่ 1 มกราคม ค.ศ. 2008 ซึ่งช่วงระหว่างที่เรือยังไม่ได้ขึ้นอยู่ (1 มกราคม ค.ศ.2003 – 1 มกราคม ค.ศ.2008) เรือเหล่านั้นจะต้องมีมาตรการอย่างหนึ่งอย่างใด เช่น จะต้องไม่มีสารดังกล่าวอยู่บนตัวเรือหรือชิ้นส่วนภายนอกหรือพื้นผิว หรือ จะต้องเคลือบผิวซึ่งเป็นการป้องกันการชะล้างสารดังกล่าวจากระบบป้องกันเพรียงที่ไม่สามารถใช้งานได้ เป็นมาตรการควบคุมเรือที่มีอยู่เดิมก่อนที่เรือจะขึ้นอยู่ และหากเรือมีการขึ้นอยู่ก็จะมี การบังคับใช้กฎหมายโดยการห้ามใช้สารเคมีทุกอินทรีย์เป็นส่วนประกอบในระบบป้องกันเพรียงในเรือ ซึ่งโดยปกติเรือจะมีการขึ้นอยู่เพื่อซ่อมทำทุกๆ 5 ปีหรืออาจจะเร็วกว่านั้นการกำหนดมาตรการและระยะเวลาเช่นนี้ทำให้เรือสามารถปฏิบัติตามอนุสัญญาได้</p>	
ข้อ 5 การควบคุมของเสียตามภาคผนวก 1		Guidance on Best Management Practices For

บทบัญญัติ	ภาคผนวก	แนวทางปฏิบัติ
<p>เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานของกฎหมายระหว่างประเทศ รัฐภาคีจะต้องมีแนวปฏิบัติที่เหมาะสมในการควบคุม หรือ กำจัดของเสียออกจากระบบป้องกันเพลิงในเรือตามภาคผนวก 1 ว่ามีการเก็บ การควบคุมจัดการ การรักษา การทิ้งเพื่อเป็นการป้องกันสุขภาพมนุษย์และเพื่อเป็นการรักษาสิ่งแวดล้อม</p>		<p>Removal of Anti – Fouling Coatings From Ship, Including TBT Hull Paints, AFS.3/Circ.3 on 22 July 2009 (หนังสือเวียน AFS.3/Circ.3 เมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม ค.ศ.2009 ว่าด้วยแนวทางการบริหารจัดการที่ดีสำหรับการกำจัดสีกันเพลิงจากเรือรวมถึงการใช้สีที่มีสาร TBT ทาตัวเรือ)</p> <p>สำหรับแนวทางการบริหารจัดการที่ดีจะรวมถึงวิธีการ เช่น</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) วิธีการควบคุมผลที่เกิดจากการทอ้มน้ำมันเรือ การเก็บกวาด การครอบคลุมกองขยะ และการเก็บรักษาของเสีย และสีที่ออกมาจากระบบป้องกันเพลิง 2) วิธีการเลือก การกรองและการบำบัด (น้ำที่ใช้ล้างตัวเรือหรือถังต่างๆ) การบริหารจัดการที่ดีเหล่านี้ขึ้นอยู่กับความต้องการขั้นพื้นฐานบางอย่างสำหรับประเภทของผู้ต่อเรือและอาคารที่ใช้ในการซ่อมบำรุง

บทบัญญัติ	ภาคผนวก	แนวทางปฏิบัติ
		<p>ข้อกำหนดพื้นฐานสำหรับสถานที่</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. มีแนวทางปฏิบัติในการทำความสะอาดพื้นที่ที่ดี 2. ผู้บริหารที่รับผิดชอบมีการกำหนดกรอบการดำเนินงานที่ชัดเจน มีการกำหนด ผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยด้านเสียง รวมถึงขั้นตอนปฏิบัติในกรณีฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้นจากความผิดพลาดของมนุษย์ น้ำท่วม ไฟไหม้และกรณีอื่นๆ 3. สถานที่ที่ใช้พ่นสีหรือลอกสีที่มีสาร AFS ซึ่งมีความแตกต่างกันอย่างมากมีความซับซ้อนทางเทคโนโลยี ควรมีการจัดการที่ดี มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่สามารถดำเนินงานได้ 4. การออกแบบสถานที่ควรมีระบบระบายอากาศ ระบบกักเก็บน้ำเสีย ระบบระบายน้ำเสีย การจัดการเศษฝุ่น เศษพ่นทราย

บทบัญญัติ	ภาคผนวก	แนวทางปฏิบัติ
		<p>5. เจ้าหน้าที่ประจำ ควร มีการกำหนดบุคลากรที่รับผิดชอบด้านการจัดการขยะมูลฝอยและการจัดการน้ำเสีย</p> <p>6. การเก็บกากของเสีย และการจัดการของเสีย ควรมีการแยกขยะประเภทต่างๆที่เกิดจากการลอกสีระบบป้องกัน เหยียง หากรอการบำบัด และกำจัดทิ้งภาชนะที่ใช้เก็บควรระบุไว้อย่างชัดเจน</p> <p>7. การเก็บน้ำเสีย น้ำที่ปนเปื้อนจากการลอกสี ตัวเรือควรเก็บแยกจากของเหลวอื่นๆ จนกว่าจะสามารถบำบัดได้</p> <p>8. การจัดการน้ำเสีย ควรมีการแยกสารที่ลอกออกจากระบบป้องกัน เหยียงและเคลื่อนย้ายไปยังที่ได้รับอนุญาตเพื่อการบำบัดและกำจัดทิ้ง</p> <p>9. ข้อกำหนดที่เกี่ยวกับปริมาณน้ำที่ปล่อยออกมา ควรมีการระบุวันที่มีการปล่อย ปริมาณที่ปล่อยและรายงานให้เจ้าหน้าที่ทราบ ค่า PH ของน้ำที่ปล่อยออกต้อง</p>

บทบัญญัติ	ภาคผนวก	แนวทางปฏิบัติ
		อยู่ในเกณฑ์ที่กำหนด เช่นค่า PH 6.5 – 9 ควร หลีกเลี่ยงการปล่อยสาร ปนเปื้อนจากระบบ ป้องกันเปรียงไปยังทะเล ที่มีข้อจำกัด
<p>ข้อ 6 กระบวนการในการเสนอ แก้ไขสำหรับการควบคุมระบบ ป้องกันเปรียง</p> <p>(1) รัฐภาคีใด ๆ อาจเสนอการ แก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก 1 ตาม ข้อนี้</p>	<p>ภาคผนวก 2 องค์ประกอบที่จำเป็น สำหรับการเสนอแก้ไขครั้งแรก</p> <p>(1) ข้อเสนอแก้ไขเบื้องต้นจะต้อง รวมถึงเอกสารประกอบที่มีอย่าง เพียงพออย่างน้อยดังต่อไปนี้</p> <p>(เอ) ระบุระบบป้องกันเปรียงใน ข้อเสนอแก้ไข : ชื่อของระบบ ป้องกันเปรียง ชื่อของสารออก ฤทธิ์และบริการทางเคมีบทความย่อ เลขทะเบียน (หมายเลข CAS) ตามความเหมาะสม หรือ ส่วนประกอบของระบบที่สงสัยว่า จะก่อให้เกิดผลร้ายที่เกี่ยวข้อง</p> <p>(บี) ลักษณะของข้อมูลที่แสดงให้เห็น เห็นว่าระบบป้องกันเปรียง หรือ ผลการเปลี่ยนแปลงของมันอาจ ก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อสุขภาพ ของมนุษย์หรืออาจทำให้เกิดผล ร้ายในสิ่งมีชีวิตที่ไม่ใช่เป้าหมาย และมีความเข้มข้นที่อาจพบได้ใน สิ่งแวดล้อม (เช่น ผลของ การศึกษาความเป็นพิษต่อตัวแทน หรือข้อมูลการสะสมทางชีวภาพ)</p> <p>(ซี) วัสดุที่สนับสนุนศักยภาพของ ส่วนประกอบที่เป็นพิษในระบบ</p>	
<p>(2) ข้อเสนอเบื้องต้นต้อง ประกอบด้วยข้อมูลที่ระบุใน ภาคผนวก 2 และจะต้องยื่นต่อ องค์การ เมื่อองค์การได้รับ ข้อเสนอจะต้องนำข้อเสนอ เสนอไปยังรัฐภาคีสมาชิก องค์การ , องค์การ สหประชาชาติและหน่วยงาน เฉพาะกิจขององค์การระหว่าง รัฐบาลที่มีข้อตกลงกับองค์การ</p>		

บทบัญญัติ	ภาคผนวก	แนวทางปฏิบัติ
<p>และองค์กรเอกชนในสถานการณ์ให้คำปรึกษากับองค์กร</p>	<p>ป้องกันเพรียงหรือผลการเปลี่ยนแปลงของมันจะเกิดขึ้นในสิ่งแวดล้อมที่ความเข้มข้นซึ่งอาจส่งผลร้ายต่อสิ่งมีชีวิตที่ไม่ใช่เป้าหมายสุขภาพมนุษย์หรือคุณภาพน้ำ (เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับความคงอยู่ในคอลัมน์น้ำตะกอนและสิ่งมีชีวิต อัตราการปลดปล่อยส่วนประกอบที่เป็นพิษจากพื้นผิวที่ผ่านการบำบัดในการศึกษาหรือภายใต้สภาพการใช้งานจริง หรือข้อมูลการตรวจสอบถ้ามี)</p> <p>(ดี) การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างระบบป้องกันเพรียง ผลกระทบที่ไม่พึงประสงค์และความเข้มข้นของสิ่งแวดล้อมที่สังเกตได้หรือคาดการณ์ไว้และ</p> <p>(อี) คำแนะนำเบื้องต้นเกี่ยวกับประเภทของข้อจำกัด ที่อาจมีผลเพื่อลดความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับระบบป้องกันเพรียง</p> <p>(2) ข้อเสนอแก้ไขเบื้องต้นจะต้องยื่นตามหลักเกณฑ์และวิธีการขององค์กร</p>	
<p>(3) คณะกรรมการจะต้องตัดสินใจว่าระบบป้องกันเพรียงจะเป็นประเด็นที่มีข้อสงสัยว่า จะต้องมีการทบทวนในเชิงลึกมากขึ้นหรือไม่ ขึ้นอยู่กับข้อเสนอเบื้องต้น หากคณะกรรมการเห็นว่ามี การตรวจสอบเพิ่มเติมข้อเสนอ นี้จะต้องให้รัฐภาคีผู้เสนอเสนอ</p>	<p>ภาคผนวก 3 องค์ประกอบที่จำเป็นของข้อเสนอแก้ไขที่สมบูรณ์</p> <p>(1) ข้อเสนอแก้ไขที่สมบูรณ์จะต้องมีเอกสารประกอบที่เพียงพอซึ่งประกอบด้วยข้อมูลดังต่อไปนี้</p> <p>(เอ) การพัฒนาข้อมูลที่อ้างอิงในข้อเสนอแก้ไขเบื้องต้น</p>	

บทบัญญัติ	ภาคผนวก	แนวทางปฏิบัติ
<p>คณะกรรมการข้อเสนอที่ครอบคลุมซึ่งประกอบด้วยข้อมูลที่ระบุไว้ในภาคผนวก 3 ยกเว้นกรณีที่ข้อเสนอเบื้องต้นรวมถึงข้อมูลทั้งหมดที่ต้องการในภาคผนวก 3 ในกรณีที่คณะกรรมการ มีความเห็นว่ามีภัยคุกคามความเสียหายอย่างร้ายแรงหรือไม่อาจกลับคืนมาได้การไม่มีความเชื่อมั่นทางวิทยาศาสตร์อย่างเต็มที่จะต้องไม่ใช่เป็นเหตุผลในการป้องกันไม่ให้ตัดสินใจดำเนินการประเมินข้อเสนอ</p> <p>คณะกรรมการจะจัดตั้งกลุ่มเทคนิคตามข้อ 7</p>	<p>(บี) ข้อค้นพบจากประเภทของข้อมูลที่ระบุไว้ในวรรค (3) (เอ), (บี) และ (ซี) ตามความเหมาะสม ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับหัวข้อของข้อเสนอแก้ไขและการระบุหรือคำอธิบายวิธีการที่ข้อมูลมีการพัฒนา</p> <p>(ซี) สรุปผลการศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบของระบบป้องกันเพียง (ดี) หากมีการตรวจสอบใด ๆ สรุปผลการตรวจสอบรวมทั้งข้อมูลเกี่ยวกับการสัญจรทางเรือและคำอธิบายทั่วไปของพื้นที่ที่ได้รับการตรวจสอบ</p> <p>(อี) สรุปข้อมูลที่มีอยู่เกี่ยวกับการสัมผัสกับสิ่งแวดล้อมหรือทางนิเวศวิทยาและการประมาณความเข้มข้นของสิ่งแวดล้อมที่พัฒนาขึ้นโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์โดยใช้พารามิเตอร์ทางสิ่งแวดล้อมทั้งหมดที่มีอยู่โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่กำหนดโดยการทดลองรวมทั้งการระบุหรืออธิบายวิธีการแบบจำลอง</p> <p>(เอฟ) การประเมินความสัมพันธ์ระหว่างระบบป้องกันเพียงในคำถามผลกระทบที่ไม่พึงประสงค์ที่เกี่ยวข้องและความเข้มข้นของสิ่งแวดล้อมที่สังเกตได้หรือคาดหวัง</p> <p>(จี) ค่าชี้แจงเชิงคุณภาพเกี่ยวกับระดับความไม่แน่นอนในการประเมินซึ่งอ้างถึงใน (เอฟ)</p> <p>(เอช) ข้อเสนอแนะของมาตรการควบคุมเฉพาะเพื่อลดความเสี่ยงที่</p>	

บทบัญญัติ	ภาคผนวก	แนวทางปฏิบัติ
	<p>เกี่ยวข้องกับระบบป้องกันเพลิง; และ</p> <p>(ไอ) สรุปผลการศึกษาใด ๆ ที่มีอยู่ เกี่ยวกับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น จากมาตรการควบคุมที่แนะนำ เกี่ยวกับคุณภาพอากาศสภาพอยู่ต่อ เรือการขนส่งระหว่างประเทศและ ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ตลอดจน ความพร้อมของทางเลือกที่ เหมาะสม</p> <p>(2) ข้อเสนอแก้ไขที่สมบูรณ์จะต้อง รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับคุณสมบัติ ทางกายภาพและทางเคมีของ ส่วนประกอบดังต่อไปนี้ (ถ้ามี)</p> <ul style="list-style-type: none"> - จุดหลอมเหลว - จุดเดือด - ค่าความหนาแน่น (ความ หนาแน่นสัมพัทธ์) - ค่าความดันไอ - ค่าความสามารถในการละลายน้ำ / ค่าความเป็นกรดต่าง / ค่าการ แตกตัวคงที่ (pKa); - ค่าการผสมกับออกซิเจน/ค่าการ ลดศักยภาพ - มวลโมเลกุล - โครงสร้างโมเลกุล และ - คุณสมบัติทางกายภาพและทาง เคมีอื่น ๆ ที่ระบุไว้ในข้อเสนอแก้ไข เบื้องต้น <p>(3) สำหรับจุดประสงค์ของวรรค (1) (บี) ข้างต้นประเภทของข้อมูล คือ</p>	

บทบัญญัติ	ภาคผนวก	แนวทางปฏิบัติ
	<p>(เอ) ข้อมูลเกี่ยวกับการทำให้เกิดผลกระทบและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> - โหมดการย่อยสลาย / การกระจายตัว (เช่นการย่อยสลาย / ย่อยสลายทางชีวภาพ) - การคงอยู่ในส่วนที่เกี่ยวข้อง (เช่น คอลัมน์น้ำ / ตะกอน / สิ่งมีชีวิต) - การตกตะกอน / การแตกตัวของน้ำ - อัตราการละลายของสารฆ่าเชื้อโรคหรือสารออกฤทธิ์ - ความสมดุลของมวล - การสะสมทางชีวภาพ, ค่าสัมประสิทธิ์การกระจายตัว, สัมประสิทธิ์การกระจายของสารในชั้นน้ำและน้ำมันและ - ปฏิกริยาใหม่ที่ก่อให้เกิดผลกระทบหรือมีผลการกระทบที่รู้จัก <p>(บี) ข้อมูลเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดขึ้นในพืชน้ำสัตว์ไม่มีกระดูกสันหลังปลา นกทะเลสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมในทะเลสิ่งมีชีวิตใกล้สูญพันธุ์, สิ่งมีชีวิตอื่น ๆ , คุณภาพน้ำ, ก้นทะเลหรือแหล่งที่อยู่อาศัยของสิ่งมีชีวิตอื่นรวมถึงสิ่งมีชีวิตที่อาจจะก่อให้เกิดผลกระทบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความเป็นพิษเฉียบพลัน - ความเป็นพิษเรื้อรัง - ความเป็นพิษต่อพัฒนาการและการสืบพันธุ์ 	

บทบัญญัติ	ภาคผนวก	แนวทางปฏิบัติ
	<p>- ตัวชี้วัดวางการทำงานของต่อมไร้ท่อ</p> <p>- ความเป็นพิษของตะกอน</p> <p>- การดูดซึม/ผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิต</p> <p>ท้ายห่วงโซ่/การสะสมสารพิษในสิ่งมีชีวิต</p> <p>- โยอาหาร/ผลกระทบต่อประชากร</p> <p>- การสังเกตผลกระทบที่มีผลต่อการตายของปลา/ การเกยตื้น/ การวิเคราะห์เนื้อเยื่อ; และ</p> <p>- การลดลงของอาหารทะเล</p> <p>ข้อมูลเหล่านี้จะเกี่ยวข้องกับสิ่งมีชีวิตหนึ่งชนิดหรือมากกว่าที่ไม่ใช่เป้าหมาย เช่นพืชน้ำสัตว์ไม่มีกระดูกสันหลังปลานกสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมและสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (ซี) ข้อมูลเกี่ยวกับสิ่งที่มีผลกระทบต่อสุขภาพของมนุษย์ (รวมถึง แต่ไม่จำกัดเพียงผลกระทบจากการบริโภคอาหารทะเล)</p> <p>(4) ข้อเสนอแก้ไขที่สมบูรณ์จะต้องรวมถึงรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีการที่ใช้รวมทั้งมาตรการที่เกี่ยวข้องเพื่อการประกันคุณภาพและการทบทวนที่ได้รับจากการศึกษา</p>	
<p>ข้อ 10 การตรวจสอบและการรับรอง</p> <p>รัฐภาคีจะต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่าเรือที่ซักรงของตนหรือดำเนินการภายใต้อำนาจของ</p>	<p>ภาคผนวก 4 การตรวจและข้อกำหนดการรับรองสำหรับระบบป้องกันเพรียง</p> <p>กฎข้อที่ 1 การตรวจ</p>	<p>Guidelines For Survey and Certification of Anti – Fouling Systems on Ships, Resolution</p>

บทบัญญัติ	ภาคผนวก	แนวทางปฏิบัติ
<p>ตนได้รับการตรวจสอบและรับรองตามที่กำหนดในภาคผนวก 4</p>	<p>(1) เรือที่มีขนาด 400 ตันกรอสหรือมากกว่า ที่อ้างถึงในข้อ 3 (1) (เอ) ที่เดินระหว่างประเทศไม่รวมถึงแท่นลอยน้ำหรือแท่นอยู่กับที่ ถังเก็บน้ำมันขนาดใหญ่ซึ่งใช้เก็บน้ำมันที่ผลิตได้จากแท่นผลิตในทะเล (FSUs และ FPSO) จะต้องได้รับการตรวจตามที่ระบุไว้ดังนี้</p> <p>(เอ) การตรวจครั้งแรกก่อนที่เรือจะถูกนำไปใช้งานหรือก่อนที่จะมีการออกใบรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยระบบป้องกันเพลิงครั้งแรก ตามกฎข้อที่ 2 หรือ 3 และ</p> <p>(บี) การตรวจเมื่อระบบป้องกันเพลิงมีการเปลี่ยนแปลงหรือเปลี่ยนใหม่ การตรวจดังกล่าวจะต้องได้รับการรับรองสลักหลังใบรับรองที่ออกตามกฎข้อ 2 หรือ 3</p> <p>(2) การตรวจต้องให้แน่ใจว่าระบบป้องกันเพลิงของเรือเป็นไปตามอนุสัญญานี้</p> <p>(3) หน่วยงานของรัฐต้องกำหนดมาตรการที่เหมาะสมสำหรับเรือที่ไม่อยู่ภายใต้บังคับ (1) ของกฎข้อบังคับนี้เพื่อให้มั่นใจว่าจะเป็นไปตามอนุสัญญานี้</p> <p>(4) (เอ) ในการบังคับใช้อนุสัญญานี้ การตรวจเรือจะต้องกระทำโดยเจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบอำนาจอย่างถูกต้องจากหน่วยงานของรัฐหรือตามข้อ 3 (1) โดยคำนึงถึงแนวทางการตรวจที่จัดทำขึ้นโดยองค์การ หน่วยงานของรัฐอาจมอบหมายการตรวจที่กำหนดโดย</p>	<p>MEPC.102(48) Adopted on 11 October 2002 (ข้อมติ MEPC.102 (48) เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม ค.ศ. 2002 ว่าด้วยแนวทางการตรวจและออกใบสำคัญรับรองของระบบป้องกันเพลิงภายในเรือ)</p> <p>การตรวจครั้งแรกสำหรับเรือใหม่หรือเรือที่มีอยู่เดิมซึ่งเป็นการออกใบรับรองครั้งแรกตามกฎข้อบังคับที่ 2 หรือ 3 ของภาคผนวก 4 ของอนุสัญญา ซึ่งใบรับรองจะต้องมีข้อมูล เช่น ชื่อเรือ สัญญาณเรียกขาน เมืองท่าจดทะเบียน ขนาดตันกรอส หมายเลข IMO ชนิดของระบบป้องกันเพลิง ชื่อของผู้ผลิตระบบฯ ชื่อและสีระบบฯ หมายเลข Chemical Abstract Service Registry Number (CAS No.)</p> <p>การตรวจเรือใหม่</p> <p>1. ตรวจสอบคำขอและเอกสารที่ส่งมาด้วยว่าระบบป้องกันเพลิงเป็นไปตามอนุสัญญาหรือไม่ ระบบที่ใช้กับคำขอเหมือนกันหรือไม่</p>


บทบัญญัติ	ภาคผนวก	แนวทางปฏิบัติ
	<p>อนุสัญญานี้ให้แก่ผู้ตรวจที่ได้รับการเสนอชื่อเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวจากองค์กรที่ได้รับการยอมรับ</p> <p>(บี) การแต่งตั้งผู้ตรวจจากหน่วยงานของรัฐหรือจากองค์กรที่ได้รับการยอมรับ ที่ทำการตรวจอย่างน้อยที่สุดจะต้องให้อำนาจแก่ผู้ตรวจหรือจากองค์กรที่ได้รับการยอมรับดำเนินการ</p> <p>(i) ตรวจเรือเพื่อให้สอดคล้องกับบทบัญญัติของภาคผนวก 1 และ</p> <p>(ii) ดำเนินการตรวจเรือ หากได้รับการร้องขอโดยหน่วยงานของรัฐเจ้าของท่าซึ่งเป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญานี้</p> <p>(ซี) เมื่อผู้ตรวจที่ได้รับการแต่งตั้งจากหน่วยงานของรัฐหรือจากองค์กรที่ได้รับการยอมรับระบุว่าระบบป้องกันเพลิงในเรือไม่สอดคล้องกับรายละเอียดของใบรับรองที่กำหนดไว้ในกฎข้อที่ 2 หรือ 3 หรือตามข้อกำหนดของอนุสัญญานี้ หน่วยงานของรัฐจะตองแน่ใจว่าได้ดำเนินการแก้ไขเพื่อให้เรือปฏิบัติตามผู้ตรวจเรือหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับจะต้องแจ้งให้หน่วยงานของรัฐทราบถึงเรื่องดังกล่าวด้วย หากไม่ดำเนินการแก้ไขจำเป็นต้องแจ้งให้หน่วยงานของรัฐทราบโดยทันที และจะต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่าใบรับรองไม่ได้ออกหรือถูกเพิกถอนตามความเหมาะสม</p> <p>(ดี) ในสถานการณ์ตามที่ระบุไว้ใน</p> <p>(ซี) ถ้าเรืออยู่ในท่าของรัฐภาคีอื่น</p>	<p>2. ตรวจสอบผลิตภัณฑ์ที่ใช้ในระบบป้องกันเพลิงสู่มตัวอย่างและทดสอบระบบป้องกันเพลิงและตรวจสอบอื่นบริเวณหน้างาน</p> <p>3. การตรวจสอบตามข้อ 2 ควรสามารถตรวจสอบได้ตลอดเวลา</p> <p>การตรวจสอบเรือที่มีอยู่เดิมที่มีการเปลี่ยนระบบป้องกันเพลิงใหม่</p> <p>1. หากระบบป้องกันเพลิงเดิมมิได้รับรองว่าไม่เป็นไปตามภาคผนวก 1 ของอนุสัญญาให้ใช้การตรวจตามวิธีการตรวจเรือใหม่</p> <p>2. ถ้าระบบป้องกันเพลิงเดิมไม่มีใบรับรองและไม่ได้เป็นไปตามภาคผนวก 1 ของอนุสัญญาควรมีการตรวจสอบเพื่อยืนยันว่าระบบป้องกันเพลิงเป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญา การตรวจสอบนี้อาจอ้างอิงจากการสู่มตัวอย่างและ/หรือ การทดสอบและ/หรือ จากเอกสารที่มีความน่าเชื่อถือได้ ถ้าเป็นการตรวจสอบระบบป้องกันเพลิงใหม่ให้ใช้</p>

บทบัญญัติ	ภาคผนวก	แนวทางปฏิบัติ
	<p>หน่วยงานของรัฐเจ้าของเมืองท่า จะต้องได้รับการแจ้งให้ทราบเมื่อ หน่วยงานของรัฐแต่งตั้งผู้ตรวจเรือ หรือหน่วยงานที่ได้รับการมอบอำนาจ ให้แจ้งหน่วยงานรัฐเจ้าของเมืองท่า นั้น เพื่อให้ความช่วยเหลือ ในการปฏิบัติตามข้อผูกพันภายใต้ ข้อบังคับนี้ รวมถึงการกระทำใด ๆ ที่อธิบายไว้ในข้อ 11 หรือ 12</p> <p>กฎข้อที่ 2 การออกหรือการสลัก หลังใบรับรองระหว่างประเทศว่า ด้วยระบบป้องกันเพลิง</p> <p>(1) หน่วยงานของรัฐต้องกำหนดให้ เรือที่ใช้บังคับตามกฎข้อที่ 1 มี ใบรับรองหลังจากเสร็จสิ้นการ ตรวจสอบตามกฎข้อที่ 1 ใบรับรองที่ออก ภายใต้อำนาจที่รัฐจะต้องได้รับการ ยอมรับจากรัฐภาคีอื่นและถือว่า เป็นไปตามวัตถุประสงค์ทั้งหมดที่ กำหนดโดยอนุสัญญานี้ว่ามีความ ถูกต้องเช่นเดียวกับใบรับรองที่ออก โดยรัฐภาคีนั้น</p> <p>(2) ใบรับรองที่ออกหรือสลักหลัง โดยหน่วยงานรัฐหรือโดยบุคคล หรือองค์กรที่ได้รับมอบอำนาจ อย่างถูกต้องในทุกกรณีหน่วยงาน ของรัฐ จะต้องรับผิดชอบ ต่อ ใบรับรองทั้งหมด</p> <p>(3) สำหรับเรือที่มีระบบป้องกัน เพลิงภายใต้ภาคผนวก 1 ที่ใช้ก่อน วันที่มีผลใช้บังคับ ของระบบ ดังกล่าวหน่วยงานของรัฐจะออก ใบรับรองตาม (2) และ (3) ของกฎ ข้อบังคับนี้ ไม่เกินสองปีหลังจากที่ มีผลใช้บังคับ ความในข้อนี้จะไม่</p>	<p>การตรวจตามวิธีการ ตรวจเรือใหม่</p> <p>3.ถ้ามีการลอกกระบอก ป้องกันเพลิงเดิมออก ควรได้รับการยืนยันว่า เป็นไปตามข้อกำหนดใน paragraph 5.1.</p> <p>การตรวจสอบเรือที่มีอยู่ เดิมที่มีการร้องขอเฉพาะ ใบรับรอง</p> <p>1.ถ้าระบบป้องกันเพลิง เดิมมีการใบประกาศว่ามี การควบคุมตาม ภาคผนวก 1 ของ อนุสัญญา (เช่น มีสาร ต้องห้ามหรือมีสาร ควบคุม) ใบรับรองจะมี การออกก็ต่อเมื่อมีการ ลอกกระบอกป้องกันเพลิง เดิมออกหรือมีการเคลือบ ป้องกันตามข้อกำหนด ของอนุสัญญา</p> <p>2.ถ้าระบบป้องกันเพลิง เดิมมีการใบประกาศว่า ไม่ได้มีการควบคุมตาม ภาคผนวก 1 ของ อนุสัญญาควรมีการ ตรวจสอบเพื่อยืนยันว่า ระบบป้องกันเพลิง เป็นไปตามข้อกำหนด ของอนุสัญญา การ ตรวจสอบนี้อาจอ้างอิง จากการสุ่มตัวอย่าง และ/ หรือ การทดสอบ และ/ หรือ จากเอกสารที่มี</p>

บทบัญญัติ	ภาคผนวก	แนวทางปฏิบัติ
	<p>ส่งผลต่อข้อกำหนดใด ๆ ที่เรือต้องปฏิบัติตามภาคผนวก 1</p> <p>(4) ใบรับรองจะจัดทำขึ้นในรูปแบบที่สอดคล้องกับรูปแบบที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 1 ของภาคผนวกนี้และจะต้องเขียนอย่างน้อยที่สุดเป็นภาษาอังกฤษฝรั่งเศสหรือสเปน หากใช้ภาษาราชการของรัฐที่ใช้ในการออกใบอนุญาตให้ใช้บังคับในกรณีที่เกิดข้อพิพาทหรือความขัดแย้งกัน</p> <p>กฎข้อที่ 3 การออกหรือการสลักหลังใบรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยระบบป้องกันเพลิงของรัฐภาคีอื่น</p> <p>(1) หากมีการร้องขอจากหน่วยงานรัฐ รัฐภาคีอีกฝ่ายหนึ่งอาจทำการตรวจเรือและหากพอใจว่าได้ปฏิบัติตามอนุสัญญานี้แล้วจะต้องออกหรือมอบอำนาจในการออกใบรับรองให้แก่เรือและในกรณีที่สมควรสลักหลังหรือมอบอำนาจให้สลักหลังใบรับรองของเรือดังกล่าวให้เป็นไปตามอนุสัญญานี้</p> <p>(2) สำเนาของใบรับรองและสำเนารายงานการตรวจจะถูกส่งให้เร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้สำหรับหน่วยงานรัฐที่ร้องขอให้ตรวจ</p> <p>(3) ใบรับรองที่ออกจะต้องมีข้อความว่าได้ออกตามความต้องการของหน่วยงานรัฐที่กล่าวถึงใน (1) และจะมีอำนาจเช่นเดียวกันและได้รับการยอมรับเช่นเดียวกับใบรับรองที่ออกโดยหน่วยงานรัฐที่ร้องขอ</p>	<p>ความน่าเชื่อถือได้ หากข้อมูลเป็นไปตามภาคผนวก 1 และไม่มีข้อสงสัยใดๆ อาจจะมีการออกใบรับรอง</p> <p>การตรวจสอบเรือระหว่างที่อนุสัญญากำลังจะมีผลใช้บังคับ</p> <p>1. ก่อนที่อนุสัญญาจะมีการบังคับใช้ทางการ อาจจะมีการตรวจเรือตามแนวทางปฏิบัติและมีการออกเอกสาร (Statement of compliance) ว่าได้มีการปฏิบัติตามแล้ว</p> <p>2. เรือที่มีเอกสารแสดงว่าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดครบถ้วน เมื่ออนุสัญญามีผลใช้บังคับใบรับรองจะมีการออกตามข้อมูล ซึ่งอาจขึ้นอยู่กับข้อกำหนดเพิ่มเติมของทางการออกหรือสลักหลังใบรับรอง</p> <p>1. ใบรับรองและการบันทึกข้อมูลเกี่ยวกับระบบป้องกันเพลิง ควรจะ</p> <ul style="list-style-type: none"> -มีการออกหลังจากที่ทำการตรวจครั้งแรกเสร็จสิ้น -มีการออกเมื่อได้รับการยอมรับจากรัฐภาคี หรือ

บทบัญญัติ	ภาคผนวก	แนวทางปฏิบัติ
	<p>(4) ไม่มีการออกใบรับรองให้แก่เรือที่ซ้กรงของรฐอื่นซึ่งไม่ใช่รฐภาคี</p> <p>กฎข้อที่ 4 การสิ้นสุดของใบรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยระบบป้องกันเพรียง</p> <p>(1) ใบรับรองที่ออกตามกฎข้อที่ 2 หรือ 3 จะสิ้นสุดลงในกรณีใดกรณีหนึ่งดังต่อไปนี้</p> <p>(เอ) ถ้าระบบป้องกันเพรียงมีการเปลี่ยนหรือแทนที่และใบรับรองไม่ได้มีการสลักหลังตามอนุสัญญานี้ และ</p> <p>(บี) เมื่อเรือมีการเปลี่ยนงใบรับรองฉบับใหม่จะออกให้เฉพาะเมื่อรฐภาคีที่ออกใบรับรองฉบับใหม่พึงพอใจอย่างเต็มที่ว่าเรือนั้นเป็นไปตามอนุสัญญานี้ในกรณีที่มีการเปลี่ยนงระหว่างรฐภาคี หากมีการร้องขอภายในสามเดือนหลังจากที่มีการเปลี่ยนงเกิดขึ้นเรือจะต้องส่งมอบสำเนาใบรับรองและรายงานการตรวจที่เกี่ยวข้องถ้ามีให้แก่หน่วยงานรฐก่อนที่จะมีการเปลี่ยนงโดยเร็วที่สุด</p> <p>(2) การออกใบรับรองฉบับใหม่โดยรฐภาคีให้แก่เรือที่เปลี่ยนงจากรฐภาคีอื่นอาจขึ้นอยู่กับ การตรวจครั้งใหม่หรือใบรับรองซึ่งออกโดยรฐภาคีก่อนหน้าที่เรือจะเปลี่ยนง</p> <p>กฎข้อที่ 5 ใบประกาศของระบบป้องกันเพรียง</p> <p>(1) หน่วยงานของรฐต้องใช้กับเรือที่มีความยาว 24 เมตรหรือมากกว่า แต่มีขนาดน้อยกว่า 400 ตันกรอสที่เดินระหว่างประเทศและใช้ข้อ 3</p>	<p>-มีการสลักหลังหลังจากที่มีการตรวจเมื่อมีการเปลี่ยนแปลง หรือแทนที่ระบบป้องกันเพรียง</p>

บทบัญญัติ	ภาคผนวก	แนวทางปฏิบัติ
	<p>(1) (a) (ไม่รวมแท่นลอยน้ำหรือแท่นอยู่กับที่ ถังเก็บน้ำมันขนาดใหญ่ซึ่งใช้เก็บน้ำมันที่ผลิตได้จากแท่นผลิตในทะเล (FSUs และ FPSOs) ใบประกาศที่ลงนามโดยเจ้าของหรือตัวแทนที่ได้รับอนุญาตของเจ้าของ ใบประกาศดังกล่าวต้องมาพร้อมกับเอกสารที่เหมาะสม (เช่น ใบเสร็จรับเงิน หรือ ใบเสร็จรับเงินของผู้รับเหมา) หรือ มีการรับรองที่เหมาะสม</p> <p>(2) ใบประกาศจะจัดทำขึ้นในรูปแบบที่สอดคล้องกับแบบที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 2 ของภาคผนวกนี้และจะต้องเขียนอย่างน้อยเป็นภาษาอังกฤษฝรั่งเศสหรือสเปน ถ้าเป็นภาษาราชการของรัฐเจ้าของธงก็ให้ใช้ในกรณีที่เกิดข้อพิพาทหรือมีข้อขัดแย้งกัน</p> <p>ภาคผนวก 1 ของภาคผนวก 4</p> <p>ใบรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยระบบป้องกันเพรียง (ดูได้จากภาคผนวกท้ายวิทยานิพนธ์นี้)</p> <p>ภาคผนวก 2 ของภาคผนวก 4</p> <p>แบบฟอร์มใบประกาศระบบป้องกันเพรียง (ดูได้จากภาคผนวกท้ายวิทยานิพนธ์นี้)</p>	
<p>ข้อ 11 การตรวจเรือและการป้องกันการละเมิด</p> <p>(1) อนุสัญญานี้ใช้บังคับกับเรือที่เข้ามาเทียบท่าต่อเรือหรือท่าเรือนอกชายฝั่งของรัฐภาคีใด ๆ และจะต้องได้รับการตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบอำนาจจากรัฐภาคีนั้น</p>		<p>Guidelines For Brief Sampling Of Anti – Fouling Systems on Ships, Resolution MEPC.104(49)</p> <p>Adopted on 18 July 2003</p>

บทบัญญัติ	ภาคผนวก	แนวทางปฏิบัติ
<p>เพื่อที่จะพิจารณาว่าเรื่อนั้นได้ปฏิบัติตามอนุสัญญานี้หรือไม่ เว้นแต่จะมีหลักฐานบ่งชี้ว่าเรื่อลำไผ่ฝืนอนุสัญญานี้การตรวจสอบจะจำกัดไว้เพียง</p> <p>(เอ) ตรวจสอบว่ามีใบรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยระบบป้องกันเพลิงที่ถูกต้องตามข้อกำหนดหรือคำประกาศเกี่ยวกับระบบป้องกันเพลิง และ / หรือ</p> <p>(บี) การสุ่มตัวอย่างแบบสั้น ๆ เกี่ยวกับระบบป้องกันเพลิงของเรือที่ไม่ส่งผลกระทบต่อความสมบูรณ์ของโครงสร้างหรือการทำงานของระบบป้องกันเพลิง โดยคำนึงถึงแนวทางที่ทางองค์การกำหนดไว้ อย่างไรก็ตามระยะเวลาที่ใช้การประมวลผลจากการสุ่มตัวอย่างดังกล่าวจะต้องไม่ใช่เป็นเหตุผลในการห้ามการเคลื่อนย้ายและออกเรือ</p>	 <p>กรมการขนส่งทางเรือ CHULALONGKORN UNIVERSITY</p>	<p>(ข้อมติ MEPC.104 (49) เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม ค.ศ.2003 ว่าด้วยแนวทางการเก็บตัวอย่างของระบบป้องกันเพลิงในเรือ) จะเป็นแนวทางการช่วยทางการ และองค์กรที่ได้รับการยอมรับในการปฏิบัติตามอนุสัญญาได้อย่างถูกต้อง ช่วยเป็นแนวทางให้เจ้าหน้าที่ตรวจควบคุมเรือในเมืองท่าในการเก็บตัวอย่างตามข้อ 11(1)(b) ของอนุสัญญา และช่วยให้บริษัทเรือ ผู้ต่อสร้างเรือ ผู้ผลิต ระบบป้องกันเพลิงและผู้ที่เกี่ยวข้องสนใจทั่วไป เข้าใจขบวนการเก็บตัวอย่างตามข้อกำหนดของอนุสัญญา</p> <p>การวิเคราะห์</p> <p>การวิเคราะห์ระบบป้องกันเพลิง ควรคำนึงถึงความคุ้มค่า และต้นทุนทางเศรษฐกิจ</p> <p>การวิเคราะห์ ควรดำเนินการโดยห้องปฏิบัติการที่ได้รับการยอมรับตามมาตรฐาน ISO 17025 หรือสถานที่อื่นที่เหมาะสมตามดุลย</p>

บทบัญญัติ	ภาคผนวก	แนวทางปฏิบัติ
		<p>พินิจของทางการหรือรัฐเจ้าของท่า</p> <p>กระบวนการวิเคราะห์และผลที่ได้ควรใช้เวลาให้น้อยที่สุดเพื่อเจ้าหน้าที่จะได้ดำเนินการตามกฎหมายต่อไป</p> <p>การวิเคราะห์ควรให้ผลลัพธ์ที่ชัดเจนสอดคล้องกับข้อกำหนดอนุสัญญาและหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง เช่น สำหรับสาร TBT ผลลัพธ์หน่วยควรเป็น: mg tin (Sn) ต่อ กิโลกรัมสำหรับสีแห้ง</p>
<p>(2)หากมีเหตุสงสัยอันควรเชื่อได้ว่าเรือกำลังละเมิดอนุสัญญานี้ การตรวจสอบอย่างละเอียดอาจดำเนินการโดยคำนึงถึงหลักเกณฑ์ที่องค์การกำหนดไว้</p>	 <p>จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย CHULALONGKORN UNIVERSITY</p>	<p>Guidelines For Inspection of Anti – Fouling Systems on Ships, Resolution MEPC.105(49) Adopted on 18 July 2003 (ข้อมติ MEPC.105 (49) เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม ค.ศ.2003 ว่าด้วยแนวทางการตรวจสอบของระบบป้องกันเพรียงในเรือ) จะช่วยเป็นแนวทางปฏิบัติสำหรับเจ้าหน้าที่ตรวจควบคุมเรือในเมืองท่า ซึ่งขั้นตอนในการตรวจมีดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ตรวจใบรับรอง/ใบประกาศ และ/หรือ เก็บ

บทบัญญัติ	ภาคผนวก	แนวทางปฏิบัติ
		ตัวอย่างของระบบ ป้องกันเหรียญ 2. หากไม่มีข้อบ่งชี้หยุด ตรวจ 3. หากพบข้อบ่งชี้ ดำเนินการตรวจเอกสาร เพิ่มเติม และ/หรือส่วน อื่นที่เกี่ยวข้อง 4. หากไม่พบการละเมิด หยุดตรวจ 5. หากพบการละเมิดทำ การตักเตือน กักเรือ ถอนทะเบียนเรือ ชับไล่ ออกจากท่าเรือ 6. รายงานให้รัฐเจ้าของ เรือทราบถึงการละเมิด และ/หรือ แจ้งไปยังเมือง ทำต่อไป

กล่าวโดยสรุปอนุสัญญาฉบับนี้ รัฐภาคีจะต้องปฏิบัติให้มีผลสมบูรณ์อย่างเต็มที่ (Give full and complete effect) ในการลดหรือขจัดผลเสียหรือผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลและที่มีผลต่อสุขภาพมนุษย์ อันเนื่องมาจากระบบป้องกันเหรียญ และจะต้องให้มีผลบังคับทางด้านกฎหมายของอนุสัญญาฉบับนี้รวมถึงภาคผนวก (Annex) ของอนุสัญญาด้วย โดยให้ถือว่าเป็นเอกสารฉบับเดียวกัน ซึ่งการปฏิบัติเพื่อให้เกิดผลสมบูรณ์อย่างเต็มที่รัฐภาคีจะต้องดำเนินการ 4 ด้าน ประกอบด้วยด้านความร่วมมือกันระหว่างรัฐภาคี (Co-operate) ด้านการดำเนินการ (Implementation) โดยต้องมีการออกกฎหมายมาบังคับใช้กับเรือ ด้านการปฏิบัติตาม (Compliance) ซึ่งรัฐภาคีจะต้องปฏิบัติตามที่อนุสัญญาบัญญัติไว้ และด้านการบังคับใช้กฎหมายหมาย (Enforcement) ซึ่งจะต้องมีเจ้าหน้าที่และกฎหมายในการตรวจการปราบปรามเพื่อป้องกันการละเมิดอนุสัญญา ซึ่งขอบเขตการบังคับใช้ อนุสัญญาฉบับนี้จะใช้บังคับกับเรือที่ซีกธงของรัฐภาคีรวมถึงเรือที่ไม่ได้ซีกธงของรัฐภาคีสมาชิก แต่หากมีการบริหารภายใต้อำนาจหน่วยงานของรัฐภาคีก็จะต้องถูกใช้บังคับด้วย ตลอดจนเรือที่เข้ามาเทียบท่า เข้าอู่หรือเข้ามาจอดเทียบท่าภายในอาคารที่อยู่นอกชายฝั่งที่อยู่ภายใต้เขตอำนาจอธิปไตยของรัฐภาคีเรือเหล่านี้ก็ต้องอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของอนุสัญญา

ฉบับนี้ แต่จะไม่นำไปใช้บังคับกับเรือรบ เรือช่วยรบ หรือเรืออื่นที่บริหารงานโดยรัฐบาลของรัฐภาคีที่ไม่ได้ใช้ในเชิงพาณิชย์ การควบคุมระบบป้องกันเพลิง ซึ่งเป็นหลักการที่สำคัญของอนุสัญญาฉบับนี้ รัฐภาคีจะต้องออกกฎหมายหรือกฎข้อบังคับในการห้ามและ/หรือ จำกัดการใช้สารติดุกอินทรีย์ที่เป็นส่วนประกอบในสีกันเพลิงเพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญานี้ และต้องมีการกำหนดมาตรการที่มีประสิทธิภาพเพื่อให้แน่ใจว่าเรือได้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญาตามที่ระบุไว้ในภาคผนวก 1 สำหรับเรือที่มีระบบป้องกันเพลิงและมีการควบคุมระบบหลังจากที่อนุสัญญามีผลใช้บังคับสามารถเก็บรักษาระบบป้องกันเพลิงดังกล่าวได้ต่อไปอีกไม่เกิน 60 เดือน(อนุสัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 17 กันยายน ค.ศ.2008 เมื่อได้ดำเนินการตามมาตรา 17 แล้วอนุสัญญาจะมีผลใช้บังคับภายใน 3 เดือนตามมาตรา 18(2)) การควบคุมของเสียตามภาคผนวก 1 รัฐภาคีจะต้องออกกฎหมายหรือแนวปฏิบัติที่เหมาะสมในการควบคุมหรือกำจัดของเสียที่ออกจากระบบป้องกันเพลิงว่ามีการเก็บ (Collected) การควบคุมจัดการ (Handled) การบำบัด (Treated) และการทิ้ง (Disposed) เพื่อเป็นการป้องกันสุขภาพมนุษย์และเพื่อเป็นการรักษาสีสิ่งแวดล้อม

ส่วนที่เป็นกระบวนการในการปฏิบัติตามอนุสัญญา รัฐภาคีมีสิทธิที่จะตรวจเรือและออกใบรับรองภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้ ซึ่งรัฐภาคีมีหน้าที่ที่จะต้องออกกฎข้อบังคับเพื่อตรวจเรือให้สอดคล้องกับอนุสัญญานี้ เพื่อบังคับใช้กับเรือที่ซักรงของตนรวมถึงเรือที่ไม่ได้ซักรงของรัฐภาคีแต่มีการบริหารงานภายใต้อำนาจหน่วยงานของรัฐภาคี ว่าได้มีการปฏิบัติตามอนุสัญญาอย่างครบถ้วนและจะต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่าเรือที่ซักรงของตนหรือดำเนินการภายใต้อำนาจของตนได้รับการตรวจสอบและรับรองตามที่กำหนดในภาคผนวก 4 การตรวจและข้อกำหนดการรับรองสำหรับระบบป้องกันเพลิง ซึ่งภาคผนวกนี้ รัฐภาคีจะต้องมีการออกกฎข้อบังคับเพื่อใช้บังคับกับเรือที่ซักรงของตนหรือมีการบริหารงานภายใต้อำนาจของรัฐตน เรือที่มีขนาดตั้งแต่ 400 ตันกรอสขึ้นไปและเดินระหว่างประเทศจะต้องได้รับการตรวจและมีการออกใบสำคัญรับรองว่าเรือเหล่านั้นได้มีการปฏิบัติตามอนุสัญญา และเรือที่มีความยาวตั้งแต่ 24 เมตรขึ้นไปและขนาดไม่เกิน 400 ตันกรอส ที่เดินระหว่างประเทศจะต้องมีการตรวจเรือและมีใบประกาศของระบบป้องกันเพลิง การตรวจเรือและการป้องกันการละเมิดตาม รัฐภาคีมีสิทธิตรวจเรือที่เข้ามาเทียบท่า เข้าอู่ หรือเข้ามาในเขตอำนาจอธิปไตย ในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่าได้เพื่อให้เป็นไปตามอนุสัญญา และเพื่อเป็นการป้องกันการละเมิดอนุสัญญาของเรือเหล่านั้น ซึ่งสามารถตรวจสอบเรืออย่างละเอียดโดยคำนึงถึงหลักเกณฑ์ที่องค์การกำหนดไว้ หากมีเหตุบ่งชี้อันควรเชื่อได้ว่าเรือกำลังละเมิดอนุสัญญานี้ หากเจ้าหน้าที่ตรวจพบการละเมิดอนุสัญญานี้สามารถดำเนินการตักเตือน, กักเรือ, ถอนทะเบียนเรือหรือให้ออกจากท่าเรือของตนได้ และจะต้องแจ้งให้รัฐเจ้าของธงทราบทันที ซึ่งรัฐภาคีมีหน้าที่ที่จะต้องออกกฎหมายเพื่อให้สามารถตรวจเรือที่เข้ามาเทียบท่า เข้าอู่ หรืออาคารที่อยู่นอกชายฝั่งของรัฐภาคีในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า เพื่อให้เรือเหล่านั้นที่เข้ามาได้มีการปฏิบัติตามอนุสัญญา หากมีการร่วมมือกันตรวจสอบการละเมิดและการบังคับใช้อนุสัญญานี้ภายใต้เขตอำนาจของรัฐภาคี และมีการร้องขอให้สืบสวนจากรัฐภาคีอื่น จะต้องส่งรายงานการตรวจสอบดังกล่าวไปยังรัฐภาคีที่ร้องขอให้ทำการสืบสวน หากเรือของ

รัฐภาคีถูกกล่าวหาว่าฝ่าฝืนหรือละเมิดอนุสัญญา มีสิทธิร้องขอให้รัฐภาคีอื่นที่กล่าวหารายงานเพื่อแสดงหลักฐานเพิ่มเติมเกี่ยวกับการละเมิดที่ถูกกล่าวหาได้ หากมีการตรวจพบการฝ่าฝืนอนุสัญญานี้ รัฐภาคีจะต้องดำเนินการตามมาตรการทางด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และมีการตรวจสอบพร้อมทั้งให้รายงานต่อ IMO ทราบถึงการดำเนินการใดๆ ที่เกิดขึ้น หากทางการไม่ดำเนินการใดๆ ภายใน 1 ปีนับแต่ได้รับข้อมูลจะต้องแจ้งให้รัฐภาคีนั้นทราบว่ามีกรรายงานการละเมิดที่ถูกกล่าวหา ซึ่งรัฐภาคีมีหน้าที่ที่จะต้องออกกฎหมายและกำหนดบทลงโทษที่รุนแรงเพียงพอเพื่อขัดขวางการละเมิดอนุสัญญานี้ รวมถึงต้องแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหากมีการละเมิดเกิดขึ้น หากเรือถูกกักอย่างไม่เหมาะสมหรือเกิดความล่าช้า ตามข้อ 11 หรือข้อ 12 จะมีสิทธิได้รับค่าชดเชยสำหรับความเสียหายที่ได้รับ

ส่วนที่เกี่ยวข้องกับความร่วมมือระหว่างรัฐภาคี รัฐภาคีมีหน้าที่ที่จะต้องกำหนดมาตรการที่เหมาะสมเพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการวิจัยทางวิทยาศาสตร์และทางเทคนิคเกี่ยวกับผลกระทบของระบบป้องกันเพรียงและการแผ่ติดตามผลกระทบดังกล่าว มีหน้าที่ส่งเสริมและร่วมมือกันในการให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรัฐภาคีอื่น ๆ ที่ร้องขอ เช่น กิจกรรมทางวิทยาศาสตร์และทางเทคนิคที่ดำเนินการตามอนุสัญญานี้ โครงการวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีทางทะเลและวัตถุประสงค์ของโครงการ และ ผลกระทบที่สังเกตได้จากโปรแกรมการตรวจสอบและประเมินผลที่เกี่ยวข้องกับระบบป้องกันเพรียง เป็นต้น รัฐภาคีมีหน้าที่ที่จะต้องแจ้งรายชื่อของเจ้าหน้าที่ตรวจเรือที่ได้รับมอบหมาย (Nominated surveyor) หรือองค์กรที่ได้รับ การยอมรับ (Recognized Organization ; RO) ความรับผิดชอบและเงื่อนไขที่รัฐภาคีได้มอบหมาย หรือมอบอำนาจให้ดำเนินการต่อองค์การ รวมถึงหน้าที่ที่จะต้องมีการส่งรายงานประจำปีให้กับองค์การ ซึ่งต้องมีข้อมูลที่ได้รับการอนุมัติ การจำกัด หรือข้อห้ามภายใต้กฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องกับระบบป้องกันเพรียง และมีหน้าที่ที่จะต้องให้ข้อมูลหรือกำหนดให้ผู้ผลิตระบบป้องกันเพรียงให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องของตนมีแก่รัฐภาคีอื่นตามที่ร้องขอ เมื่อได้รับการอนุมัติหรือจดทะเบียนหรือได้รับอนุญาตจากรัฐภาคี และห้ามให้ข้อมูลใดๆ ที่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย

สำหรับสิทธิ และหน้าที่ของประเทศที่เข้าร่วมเป็นรัฐภาคีก็เป็นอีกประเด็นหนึ่งที่จะต้องทำการศึกษา ถ้าหากประเทศไทยต้องการที่จะเข้าผูกพันเป็นรัฐภาคีในอนุสัญญานี้ ซึ่งผู้เขียนจะได้กล่าวในหัวข้อต่อไป

2.3 สิทธิ และหน้าที่ของประเทศที่เข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญา

สำหรับการเข้าผูกพันในอนุสัญญานี้ ผู้เขียนได้มีการจัดทำตารางเพื่อใช้ตรวจสอบสิทธิ หน้าที่ ของประเทศที่เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญา พร้อมทั้งมีการสรุปประเด็นในตอนท้ายของตารางว่ารัฐภาคีมีสิทธิและหน้าที่อย่างไร เพื่อใช้เป็นแนวทางหรือเพื่อเป็นประโยชน์สำหรับประเทศไทย หากต้องการและมีความพร้อมที่จะเข้าผูกพันเป็นรัฐภาคีในอนุสัญญานี้ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 4 สิทธิและหน้าที่ของประเทศที่เข้าเป็นภาคีอนุสัญญา

บทบัญญัติ	สิทธิ ¹³ / หน้าที่ ¹⁴	
	สิทธิ	หน้าที่
<p>ข้อ 1 พันธกรณีทั่วไป</p> <p>(1) รัฐภาคีของอนุสัญญานี้ต้องปฏิบัติที่จะให้ผลสมบูรณ์อย่างเต็มที่ในการลดหรือขจัดผลเสียต่อสภาพแวดล้อมทางทะเลและสุขภาพของมนุษย์ที่มีสาเหตุเกิดจากระบบป้องกันเพรียง</p>		<p>รัฐภาคีจะต้องปฏิบัติเพื่อให้เกิดผลสมบูรณ์อย่างเต็มที่ (Give full and complete effect) ในการลดหรือขจัดผลเสียต่อสภาพแวดล้อมทางทะเลและสุขภาพของมนุษย์ที่มีสาเหตุเกิดจากระบบป้องกันเพรียงตามอนุสัญญานี้</p>
<p>(2) ภาคผนวกเป็นส่วนหนึ่งของอนุสัญญานี้ เว้นแต่มีการกำหนดไว้เป็นอย่างอื่นอย่างชัดเจน การอ้างถึงในภาคผนวกให้ถือว่าเหมือนกับอนุสัญญานี้</p>		<p>รัฐภาคีจะต้องปฏิบัติให้ผลบังคับทางด้านกฎหมายทั้งอนุสัญญาฉบับนี้และภาคผนวก (Annex) ของอนุสัญญา โดยให้ถือว่าเป็นเอกสารฉบับเดียวกัน ซึ่งอนุสัญญามีทั้งหมด 21 มาตราและ 4 ภาคผนวก ซึ่งภาคผนวกมีดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.ภาคผนวก 1 การควบคุมระบบป้องกันเพรียง 2.ภาคผนวก 2 จะเป็นรายละเอียดองค์ประกอบที่จำเป็นสำหรับการเสนอแก้ไขครั้งแรกของระบบป้องกันเพรียง

¹³ [สิทธิ, สิດ] น. อำนาจอันชอบธรรม เช่น บุคคลมีสิทธิและหน้าที่ตามรัฐธรรมนูญ เขามีสิทธิในที่ดินแปลงนี้

¹⁴ [หน้าที่] น. กิจที่จะต้องทำด้วยความรับผิดชอบ

บทบัญญัติ	สิทธิ ¹³ / หน้าที่ ¹⁴	
	สิทธิ	หน้าที่
		3.ภาคผนวก 3 จะเป็นองค์ประกอบที่จำเป็นของข้อเสนอแก้ไขที่สมบูรณ์ 4.ภาคผนวก 4 การตรวจและข้อกำหนดการรับรองสำหรับระบบป้องกันเพียง
(3) ไม่มีบทบัญญัติใดแห่งอนุสัญญานี้ที่จะถูกตีความว่ารัฐจะต้องปฏิบัติเป็นการเฉพาะหรือร่วมกันใช้มาตรการที่เข้มงวดมากขึ้นในการลดหรือขจัดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากระบบป้องกันเพียงเพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศ	หากรัฐภาคีใดมีกฎหมายภายในที่มีมาตรการเข้มงวดหรือมาตรฐานสูงกว่าอนุสัญญาสามารถปฏิบัติตามกฎหมายภายในของตนได้โดยที่ไม่มีบทบัญญัติใดของอนุสัญญานี้ห้ามไว้	
(4) รัฐภาคีจะต้องพยายามร่วมมือกัน (Co-operate) เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติหรือการดำเนินการ (Implementation) ,การปฏิบัติให้สอดคล้อง (Compliance) ตามอนุสัญญา และการบังคับใช้ (Enforcement) อนุสัญญานี้อย่างมีประสิทธิภาพ		รัฐภาคีจะต้องดำเนินการใน 4 ด้านเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการปฏิบัติตามอนุสัญญาดังนี้ 1.ด้านความร่วมมือกันของรัฐภาคี (Co-operate) เช่น การให้ข้อมูลทางด้านวิทยาศาสตร์ ด้านเทคนิค การวิจัยและการเฝ้าติดตามตรวจสอบ (ข้อ 8) การสื่อสารและการแลกเปลี่ยนข้อมูลของระบบป้องกันเพียงระหว่างรัฐภาคี (ข้อ 9) การร่วมมือกันในการตรวจสอบการละเมิดและ

บทบัญญัติ	สิทธิ ¹³ / หน้าที่ ¹⁴	
	สิทธิ	หน้าที่
		<p>การบังคับใช้กฎหมายตามอนุสัญญา (ข้อ 11(4))</p> <p>2.ด้านการดำเนินการหรือการนำอนุสัญญาไปปฏิบัติ (Implementation) ซึ่งรัฐภาคีจะต้องออกกฎหมายมาบังคับใช้กับเรือเพื่อให้เป็นไปตามอนุสัญญา เช่น เรือที่บัญญัติไว้ตามมาตรา 3 การควบคุมระบบป้องกันเพลิง (ข้อ 4) การควบคุมของเสียที่เกิดจากระบบป้องกันเพลิง (ข้อ 5) การตรวจสอบและการรับรอง (ข้อ 10) และการละเมิด (ข้อ 12)</p> <p>3.ด้านการปฏิบัติตามให้สอดคล้องกับอนุสัญญา (Compliance) ซึ่งรัฐภาคีจะต้องมีการปฏิบัติตามโดยต้องมีการนำอนุสัญญาไปบังคับใช้และให้สอดคล้องตามที่อนุสัญญาบัญญัติไว้ เช่น กระบวนการในการเสนอแก้ไขสำหรับการควบคุมระบบป้องกันเพลิง (ข้อ 6) ความล่าช้าหรือการกักเรือ (ข้อ 13) การระงับข้อพิพาท (ข้อ 14) ความสัมพันธ์กับ</p>

บทบัญญัติ	สิทธิ ¹³ / หน้าที่ ¹⁴	
	สิทธิ	หน้าที่
		<p>กฎหมายระหว่างประเทศ (ข้อ 15) การแก้ไขอนุสัญญา (ข้อ 16) การลงนาม การให้สัตยาบัน การยอมรับ การให้ความเห็นชอบและการภาคยานุวัติ (ข้อ 17) การมีผลบังคับใช้ของอนุสัญญา (ข้อ 18) การยกเลิกการเข้าเป็นภาคี (ข้อ 19) ผู้เก็บรักษา (ข้อ 20) และภาษา (ข้อ 21)</p> <p>4.ด้านการบังคับใช้ กฎหมาย (Enforcement) ซึ่งรัฐภาคีจะต้องมีการนำอนุสัญญาไปบังคับใช้กับเรือ เช่น การตรวจเรือ เพื่อป้องกันการละเมิดอนุสัญญา (ข้อ 11)</p>
(5) รัฐภาคีจะสนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบป้องกันแพริ่งที่มีประสิทธิภาพและปลอดภัยต่อสิ่งแวดล้อม	มหาวิทยาลัย CHULALONGKORN UNIVERSITY	<p>รัฐภาคีจะต้องสนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบป้องกันแพริ่งที่มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง ซึ่งหากมีระบบป้องกันแพริ่งใหม่ๆ เกิดขึ้น จะต้องให้การสนับสนุน และต้องมีการศึกษา วิจัยและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง และระบบป้องกันแพริ่งจะต้องไม่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม</p>

บทบัญญัติ	สิทธิ ¹³ / หน้าที่ ¹⁴	
	สิทธิ	หน้าที่
ข้อ 2 จะเป็นการกำหนดคำจำกัดความที่ใช้ขยายความในอนุสัญญา	-	-
ข้อ 3 การบังคับใช้ (1) เว้นแต่จะระบุไว้เป็นอย่างอื่นในอนุสัญญานี้, อนุสัญญานี้จะใช้บังคับแก่ (เอ) เรือที่ชกธงของรัฐภาคีสมาชิก (บี) เรือที่ไม่ได้ชกธงของรัฐภาคีสมาชิกแต่มีการบริหารงานภายใต้อำนาจหน่วยงานของรัฐภาคีสมาชิก		รัฐภาคีจะต้องมีการนำอนุสัญญาไปบังคับใช้กับเรือที่ชกธงของตนรวมถึงเรือที่ไม่ได้ชกธงของตนแต่มีการบริหารงานภายใต้อำนาจหน่วยงานของรัฐตน ว่าเรือดังกล่าวได้มีการปฏิบัติตามอนุสัญญาอย่างครบถ้วน
(ซี) เรือที่เข้ามาเทียบท่า เข้าอู่ หรืออาคารที่อยู่นอกชายฝั่งของรัฐภาคีสมาชิก ที่ไม่อยู่ภายในข้อ (เอ) หรือ (บี)		รัฐภาคีจะต้องนำอนุสัญญาไปใช้บังคับกับเรือที่เข้ามาเทียบท่า เข้าอู่ หรืออาคารที่อยู่นอกชายฝั่งของรัฐภาคี เพื่อให้เรือดังกล่าวที่เข้ามาได้มีการปฏิบัติสอดคล้องตามอนุสัญญา
(2) อนุสัญญานฉบับนี้ไม่ใช่บังคับกับเรือรบ เรือช่วยรบ หรือเรืออื่นที่บริหารงานโดยรัฐภาคีสมาชิกที่ไม่ได้ใช้ในเชิงพาณิชย์ ซึ่งจะต้องพิจารณาถึงความเหมาะสมเพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญา	รัฐภาคีสามารถกำหนดมาตรการที่เหมาะสมสำหรับเรือรบ เรือช่วยรบหรือเรืออื่นที่บริหารงานโดยรัฐที่ไม่ได้ใช้ในเชิงพาณิชย์ เพื่อปฏิบัติให้สอดคล้องกับอนุสัญญา โดยที่อนุสัญญาไม่ได้มีการบังคับใช้กับเรือเหล่านี้	รัฐภาคีจะต้องกำหนดมาตรการที่เหมาะสมสำหรับเรือรบ เรือช่วยรบหรือเรืออื่นที่บริหารงานโดยรัฐที่ไม่ได้ใช้ในเชิงพาณิชย์ ว่าได้มีการปฏิบัติสอดคล้องกับอนุสัญญา
(3) จะต้องให้ความเคารพและปฏิบัติต่อเรือของรัฐอื่นที่ไม่ได้เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญานฉบับนี้อย่างเท่าเทียมกัน		รัฐภาคีจะต้องให้ความเคารพและปฏิบัติต่อเรือของรัฐอื่นที่ไม่ได้เข้าร่วม

บทบัญญัติ	สิทธิ ¹³ / หน้าที่ ¹⁴	
	สิทธิ	หน้าที่
		เป็นภาคีในอนุสัญญาฉบับนี้โดยจะต้องไม่ให้มีผลปฏิบัติเป็นพิเศษ (No more favorable treatment)
<p>ข้อ 4 การควบคุมระบบป้องกันเพรียง</p> <p>(2) ตามข้อกำหนดที่ระบุไว้ในภาคผนวก 1 แต่ละรัฐภาคีต้องห้ามและ / หรือ จำกัด</p> <p>(เอ) การบังคับใช้ การบังคับใช้ใหม่ การติดตั้ง หรือการใช้ระบบป้องกันเพรียงในเรือที่อ้างถึงในข้อ 3(1)(เอ) หรือ (บี) และ</p> <p>(บี) การบังคับใช้ การบังคับใช้ใหม่ การติดตั้งหรือการใช้ระบบป้องกันเพรียงในท่าเรือของรัฐภาคี อู่เรือ หรืออาคารนอกชายฝั่ง ในเรือที่อ้างถึงในข้อ 3(1)(ซี) และจะต้องมีมาตรการที่มีประสิทธิภาพเพื่อให้แน่ใจว่าเรือดังกล่าวปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญา</p>		<p>รัฐภาคีจะต้องออกกฎหมายหรือกฎข้อบังคับในการห้ามและ/หรือ จำกัดการใช้สารดีบุกอินทรีย์ที่เป็นส่วนประกอบในสีกันเพรียงเพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญานี้และต้องมีการกำหนดมาตรการที่มีประสิทธิภาพเพื่อให้แน่ใจว่าเรือได้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญาซึ่งในภาคผนวก 1 จะเป็นการควบคุมระบบป้องกันเพรียง มีการออกมาตรการในการควบคุมเรือไม่ให้มีการใช้สารดีบุกอินทรีย์ที่ทำหน้าที่เป็นตัวฆ่าหรือยับยั้งการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิตขนาดเล็กในระบบป้องกันเพรียง การบังคับใช้กับเรือ รวมถึงวันที่มีผลบังคับใช้ โดยการควบคุมจะคำนึงถึงวันที่เรือต่อสร้างก่อนหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2003 และไม่ได้ขึ้นอยู่กับวันหรือหลังจากวันที่ 1 มกราคม 2003</p>

บทบัญญัติ	สิทธิ ¹³ / หน้าที่ ¹⁴	
	สิทธิ	หน้าที่
(2) เรือที่มีระบบป้องกันเพลิงและมีการควบคุมระบบตามที่แก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก 1 หลังจากที่มีอนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับอาจเก็บรักษาระบบดังกล่าวได้จนกว่าจะมีการต่ออายุตามกำหนดเวลาของระบบดังกล่าวต่อไป แต่ไม่เกิน 60 เดือนนับจากวันที่มีผลใช้บังคับเว้นแต่คณะกรรมการพิจารณาว่ามีกรณีพิเศษเพื่อรับรองการใช้ระบบการควบคุมก่อนหน้านี้	สำหรับเรือที่มีระบบป้องกันเพลิงและมีการควบคุมระบบ หลังจากที่มีอนุสัญญามีผลใช้บังคับสามารถเก็บรักษาระบบป้องกันเพลิงดังกล่าวได้ต่อไปอีกไม่เกิน 60 เดือน(อนุสัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 17 กันยายน ค.ศ.2008 เมื่อได้ดำเนินการตามมาตรา 17 แล้วอนุสัญญาจะมีผลใช้บังคับภายใน 3 เดือนตามมาตรา 18(2))	
ข้อ 5 การควบคุมของเสียตามภาคผนวก 1 เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานของกฎหมายระหว่างประเทศ รัฐภาคีจะต้องมีแนวปฏิบัติที่เหมาะสมในการควบคุม หรือกำจัดของเสียออกจากระบบป้องกันเพลิงในเรือตามภาคผนวก 1 ว่ามีการเก็บ การควบคุม จัดการ การบำบัด การทิ้งเพื่อเป็นการป้องกันสุขภาพมนุษย์และเพื่อเป็นการรักษาสิ่งแวดล้อม		รัฐภาคีจะต้องออกกฎหมายหรือแนวปฏิบัติที่เหมาะสมในการควบคุมหรือกำจัดของเสียที่ออกมาจากระบบป้องกันเพลิงว่ามีการเก็บ (Collected) การควบคุมจัดการ(Handled) การบำบัด(Treated) การทิ้ง (Disposed) เพื่อเป็นการป้องกันสุขภาพมนุษย์และเพื่อเป็นการรักษาสิ่งแวดล้อม
ข้อ 6 กระบวนการในการเสนอแก้ไขสำหรับการควบคุมระบบป้องกันเพลิง	รัฐภาคีสามารถเสนอข้อแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก 1 ของ	

บทบัญญัติ	สิทธิ ¹³ / หน้าที่ ¹⁴	
	สิทธิ	หน้าที่
(2) รัฐภาคีใด ๆ อาจเสนอการแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก 1 ตามข้อนี้	อนุสัญญานี้ได้ หากเห็นว่ามีข้อมูลที่เพียงพอที่จะยื่นขอแก้ไข โดยการยื่นขอแก้ไขต้องมีข้อมูลตามภาคผนวก 2 และยื่นต่อองค์การเพื่อพิจารณา หากองค์การพิจารณาแล้วอาจจะให้มีการส่งข้อมูลเพิ่มเติมตามภาคผนวก 3 ก็ได้	
(2) ข้อเสนอเบื้องต้นต้องประกอบด้วยข้อมูลที่ระบุในภาคผนวก 2 และจะต้องยื่นต่อองค์การ เมื่อองค์การได้รับข้อเสนอจะต้องนำข้อเสนอเสนอไปยังรัฐภาคีสมาชิกองค์การ , องค์การสหประชาชาติและหน่วยงานเฉพาะกิจขององค์การระหว่างรัฐบาลที่มีข้อตกลงกับองค์การและองค์กรเอกชนในสถานการณ์ให้คำปรึกษากับองค์การ	รัฐภาคีสามารถรับทราบข้อเสนอเบื้องต้นที่จะมีการเสนอแก้ไขเพิ่มเติมจากองค์การ	
(3) คณะกรรมการจะต้องตัดสินใจว่าระบบป้องกันเพียงจะเป็นประเด็นที่มีข้อสงสัยว่า จะต้องมีการทบทวนในเชิงลึกมากขึ้นหรือไม่ ขึ้นอยู่กับ ข้อเสนอเบื้องต้น หากคณะกรรมการเห็นว่ามีการตรวจสอบเพิ่มเติมข้อเสนอนี้จะต้องให้รัฐภาคีผู้เสนอเสนอคณะกรรมการข้อเสนอที่ครอบคลุมซึ่งประกอบด้วยข้อมูลที่ระบุไว้ในภาคผนวก 3 ยกเว้นกรณีที่ข้อเสนอเบื้องต้นรวมถึงข้อมูลทั้งหมดที่ต้องการในภาคผนวก 3 ในกรณีที่คณะกรรมการ มีความเห็นว่ามีภัยคุกคามความเสียหายอย่างร้ายแรงหรือไม่อาจกลับคืนมาได้การไม่มีความเชื่อมั่นทางวิทยาศาสตร์อย่างเต็มที่ที่จะต้องไม่ใช่เป็น	มหาวิทยาลัย SRI RANGKUN UNIVERSITY	

บทบัญญัติ	สิทธิ ¹³ / หน้าที่ ¹⁴	
	สิทธิ	หน้าที่
เหตุผลในการป้องกันไม่ให้ตัดสินใจดำเนินการประเมินข้อเสนอ คณะกรรมการจะจัดตั้งกลุ่มเทคนิคตามข้อ 7		
<p>(4) กลุ่มเทคนิคจะตรวจสอบข้อเสนอที่ครอบคลุมพร้อมกับข้อมูลเพิ่มเติมที่ส่งให้องค์การและจะประเมินและรายงานต่อคณะกรรมการว่าข้อเสนอดังกล่าว ก่อให้เกิดความเสี่ยงมีผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตหรือสุขภาพของมนุษย์หรือไม่ การแก้ไขเพิ่มเติมในภาคผนวก 1 :</p> <p>(เอ) กลุ่มเทคนิคจะมีการทบทวนรวมถึง</p> <p>i. การประเมินความสัมพันธ์ระหว่างระบบป้องกันเพียงในคำถามและผลข้างเคียงที่เกี่ยวข้องที่สังเกตได้ทั้งในสิ่งแวดล้อมหรือสุขภาพของมนุษย์ แต่ไม่จำกัดเพียงการบริโภคอาหารทะเลที่ได้รับผลกระทบหรือผ่านการศึกษาที่มีการควบคุมตามข้อมูลที่ระบุไว้ในภาคผนวก 3 และข้อมูลที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ที่เปิดเผย</p> <p>ii. การประเมินการลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากมาตรการควบคุมที่เสนอและมาตรการควบคุมอื่นใดที่อาจได้รับการพิจารณาโดยกลุ่มเทคนิค</p> <p>iii. การพิจารณาข้อมูลที่มีอยู่เกี่ยวกับความเป็นไปได้ทางเทคนิคของมาตรการควบคุมและความคุ้มค่าของข้อเสนอ</p> <p>iv. การพิจารณาถึงข้อมูลที่มีอยู่เกี่ยวกับผลกระทบอื่น ๆ จากการแนะนำมาตรการควบคุมดังกล่าวที่เกี่ยวข้องกับ</p> <ul style="list-style-type: none"> - สภาพแวดล้อม (รวมถึง แต่ไม่จำกัดเฉพาะค่าใช้จ่ายในการไม่ปฏิบัติและผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ) 		

บทบัญญัติ	สิทธิ ¹³ / หน้าที่ ¹⁴	
	สิทธิ	หน้าที่
<p>- ปัญหาด้านอุปต่อเรือและปัญหาด้านความปลอดภัย (กล่าวคือผลกระทบต่อพนักงานอุปต่อเรือ)</p> <p>- ค่าขนส่งระหว่างประเทศและภาคอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และ</p> <p>v. พิจารณาถึงความพร้อมของทางเลือกที่เหมาะสมรวมถึงการพิจารณาความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากทางเลือก</p>		
<p>(บี) รายงานของกลุ่มเทคนิคจะต้องเป็นลายลักษณ์อักษรและจะต้องพิจารณาถึงการประเมินและข้อควรพิจารณาที่กล่าวถึงใน (เอ) ยกเว้นว่ากลุ่มเทคนิคอาจตัดสินใจที่จะไม่ดำเนินการประเมินและข้อพิจารณาที่อธิบายไว้ใน (เอ) (ii) ถึง (เอ) (v) ถ้ากำหนดหลังจากการประเมินใน (เอ) (i) ว่าข้อเสนอไม่ได้รับการพิจารณาเพิ่มเติม</p> <p>(ซี) รายงานของกลุ่มเทคนิคจะรวมถึงข้อเสนอแนะว่าการควบคุมระหว่างประเทศภายใต้อนุสัญญานี้จะได้รับการรับรองในระบบป้องกันเพลิงหรือไม่ที่เกี่ยวข้องกับความเหมาะสมของมาตรการควบคุมเฉพาะที่เสนอในข้อเสนอที่ครอบคลุมหรือมาตรการควบคุมอื่น ๆ ซึ่งเชื่อว่าเหมาะสมกว่า</p>		
<p>(5) รายงานของกลุ่มเทคนิคจะถูกส่งต่อไปยังรัฐภาคีสมาชิกองค์การองค์การสหประชาชาติและหน่วยงานพิเศษขององค์การระหว่างรัฐบาลที่มีข้อตกลงกับองค์การและองค์กรเอกชนในสถานการณ์ให้คำปรึกษากับองค์การก่อนที่คณะกรรมการจะพิจารณาคณะกรรมการจะต้องตัดสินใจว่าจะอนุมัติข้อแก้ไขในภาคผนวก 1 และการปรับเปลี่ยนใด ๆ หากเป็นไปได้โดยคำนึงถึงรายงานของกลุ่มเทคนิค ถ้ารายงานพบว่ามีความสำคัญความเสียหายอย่าง</p>	<p>รัฐภาคีจะได้รับรายงานของกลุ่มเทคนิคในฐานะรัฐภาคีก่อนที่คณะกรรมการจะตัดสินใจว่าจะอนุมัติข้อแก้ไขในภาคผนวก 1</p>	

บทบัญญัติ	สิทธิ ¹³ / หน้าที่ ¹⁴	
	สิทธิ	หน้าที่
ร้ายแรงหรือไม่สามารถกลับคืนได้ การขาดความเชื่อมั่นทางวิทยาศาสตร์อย่างเต็มที่จะต้องไม่ถูกนำมาใช้เพื่อเหตุผลในการป้องกันไม่ให้เกิดการตัดสินใจนำรายการระบบป้องกันเพรียงมาใช้ในภาคผนวก 1 การแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก 1 ถ้าได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการให้เผยแพร่ตามข้อ 16(2)(เอ) การตัดสินใจที่จะไม่อนุมัติข้อเสนอจะไม่ขัดขวางการยื่นข้อเสนอใหม่ในอนาคตเกี่ยวกับระบบป้องกันเพรียงที่เฉพาะเจาะจงหากมีการเปิดเผยข้อมูลใหม่		
(6) เฉพาะรัฐภาคีเท่านั้นที่จะมีส่วนร่วมในการตัดสินใจตามที่คณะกรรมการอธิบายไว้ในวรรค (3) และ (5)	รัฐภาคีจะมีสิทธิเข้าไปมีส่วนร่วมในการตัดสินใจว่าจะมีการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาหรือไม่	
ข้อ 7 กลุ่มเทคนิค (1) คณะกรรมการจะจัดตั้งกลุ่มเทคนิคขึ้นตามข้อ 6 เมื่อได้รับข้อเสนอที่ครอบคลุมในกรณีที่มีข้อเสนอหลายข้อพร้อมกันหรือตามลำดับคณะกรรมการอาจกำหนดกลุ่มทางเทคนิคอย่างน้อยหนึ่งกลุ่มตามความจำเป็น		
(2) รัฐภาคีใด ๆ อาจมีส่วนร่วมในการพิจารณาของกลุ่มเทคนิคและควรดึงความเชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องให้แก่รัฐภาคีนั้น	รัฐภาคีสามารถเข้าไปมีส่วนร่วมในการพิจารณาของกลุ่มเทคนิคและสามารถใช้ความเชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องได้	
(3) คณะกรรมการจะต้องตัดสินใจเกี่ยวกับข้อกำหนดขององค์กรและการดำเนินงานของกลุ่มเทคนิค ข้อกำหนดดังกล่าวจะต้องมีการคุ้มครองข้อมูลที่เป็นความลับ ที่อาจมีการส่งมา กลุ่มเทคนิคอาจจัดให้มีการ		

บทบัญญัติ	สิทธิ ¹³ / หน้าที่ ¹⁴	
	สิทธิ	หน้าที่
ประชุมตามที่กำหนด แต่ต้องพยายามดำเนินการโดยการติดต่อเป็นลายลักษณ์อักษรหรือทางอิเล็กทรอนิกส์หรือสื่ออื่น ๆ ตามความเหมาะสม		
(4) เฉพาะตัวแทนของรัฐภาคีอาจมีส่วนร่วมในการจัดทำข้อเสนอแนะใด ๆ ต่อคณะกรรมการตามข้อ 6 กลุ่มเทคนิคจะต้องพยายามให้เกิดการเป็นเอกฉันท์ในหมู่ตัวแทนของรัฐภาคี ถ้าความเป็นเอกฉันท์เป็นไปได้กลุ่มเทคนิคจะสื่อสารมุมมองที่เป็นเสียงส่วนน้อยของตัวแทนดังกล่าว	ตัวแทนของรัฐภาคีสามารถมีส่วนร่วมในการจัดทำข้อเสนอแนะใดๆต่อคณะกรรมการ MEPC ได้	
ข้อ 8 ข้อมูลทางด้านวิทยาศาสตร์และด้านเทคนิคการวิจัย และการเฝ้าระวัง (1) รัฐภาคีจะต้องมีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการวิจัยทางวิทยาศาสตร์และทางเทคนิคเกี่ยวกับผลกระทบของระบบป้องกันเพลิง และการเฝ้าติดตามผลกระทบดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการวิจัยดังกล่าวควรรวมถึงการสังเกตการณ์การสู่มตัวอย่างการประเมินผลและการวิเคราะห์ผลกระทบของระบบป้องกันเพลิง		รัฐภาคีจะต้องมีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการวิจัยทางวิทยาศาสตร์และทางเทคนิคเกี่ยวกับผลกระทบของระบบป้องกันเพลิง และการเฝ้าติดตามผลกระทบดังกล่าว
(2) รัฐภาคีจะดำเนินการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของอนุสัญญานี้ส่งเสริมการมีข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรัฐภาคีอื่น ๆ ที่ร้องขอ (เอ) กิจกรรมทางวิทยาศาสตร์และทางเทคนิคที่ดำเนินการตามอนุสัญญานี้ (บี) โครงการวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีทางทะเลและวัตถุประสงค์ของโครงการและ (ซี) ผลกระทบที่สังเกตได้จากโปรแกรมการตรวจสอบและประเมินผลที่เกี่ยวข้องกับระบบป้องกันเพลิง		รัฐภาคีจะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของอนุสัญญานี้และส่งเสริมการมีข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรัฐภาคีอื่น ๆ ที่ร้องขอ

บทบัญญัติ	สิทธิ ¹³ / หน้าที่ ¹⁴	
	สิทธิ	หน้าที่
<p>ข้อ 9 การสื่อสารและการแลกเปลี่ยนข้อมูล</p> <p>(1) รัฐภาคีรับที่จะสื่อสารกับองค์การ</p> <p>(เอ) รายชื่อผู้ตรวจเรือที่ได้รับการเสนอชื่อหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับซึ่งได้รับมอบอำนาจให้ทำหน้าที่ในนามของรัฐภาคีนั้นในนามหน่วยงานที่ทำหน้าที่ตรวจสอบเกี่ยวกับการควบคุมระบบป้องกันเพียงให้สอดคล้องกับอนุสัญญาเพื่อให้รัฐภาคีทราบข้อมูลของเจ้าหน้าที่ รัฐภาคีควรแจ้งให้องค์การทราบถึงความรับผิดชอบและเงื่อนไขเฉพาะของผู้มีอำนาจที่ได้รับมอบหมายให้เป็นผู้ตรวจเรือหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับ และ</p> <p>(บี) รายงานประจำปี ต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับระบบป้องกันเพียงที่ได้รับการอนุมัติ การจำกัด หรือข้อห้ามภายใต้กฎหมายภายในของตน</p>		<p>1. รัฐภาคีจะต้องแจ้งรายชื่อของเจ้าหน้าที่ตรวจเรือที่ได้รับมอบหมาย (Nominated surveyor) หรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (Recognized Organization ; RO) ความรับผิดชอบและเงื่อนไขที่รัฐภาคีได้มอบหมาย หรือมอบอำนาจให้ดำเนินการ</p> <p>2. รัฐภาคีจะต้องมีการส่งรายงานประจำปีให้กับ IMO โดยต้องมีข้อมูลที่ได้รับการอนุมัติ การจำกัด หรือข้อห้ามภายใต้กฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องกับระบบป้องกันเพียง</p>
<p>(2) องค์การจะจัดให้มีการสื่อสารข้อมูลตามวรรค (1) ผ่านทางวิธีการที่เหมาะสมใด ๆ</p>		
<p>(3) สำหรับระบบป้องกันเพียงที่ได้รับการอนุมัติจดทะเบียนหรือได้รับอนุญาตจากรัฐภาคีนั้น รัฐภาคีนั้นจะต้องจัดหาหรือกำหนดให้ผู้ผลิตระบบป้องกันเพียงดังกล่าวให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องของตนมีแก่รัฐภาคีอื่นตามที่ร้องขอ รวมทั้งข้อมูลที่ระบุไว้ในภาคผนวก 3 หรือข้อมูลอื่น ๆ ที่เหมาะสมสำหรับการประเมินระบบป้องกันเพียงที่เหมาะสม ห้ามให้ข้อมูลใด ๆ ที่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย</p>		<p>รัฐภาคีจะต้องให้ข้อมูลหรือกำหนดให้ผู้ผลิตระบบป้องกันเพียงให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องของตนมีแก่รัฐภาคีอื่นตามที่ร้องขอ เมื่อได้รับการอนุมัติหรือจดทะเบียนหรือได้รับอนุญาตจากรัฐภาคี และห้ามให้ข้อมูลใดๆ ที่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย</p>

บทบัญญัติ	สิทธิ ¹³ / หน้าที่ ¹⁴	
	สิทธิ	หน้าที่
<p>ข้อ 10 การตรวจสอบและการรับรอง</p> <p>รัฐภาคีจะต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่าเรือที่ซักรงของตนหรือดำเนินการภายใต้อำนาจของตนได้รับการตรวจสอบและรับรองตามที่กำหนดในภาคผนวก 4</p>	<p>รัฐภาคีสามารถตรวจเรือ และสามารถออกใบรับรองภายใต้อนุสัญญานี้</p>	<p>รัฐภาคีจะต้องออกกฎข้อบังคับเพื่อตรวจเรือให้สอดคล้องกับอนุสัญญานี้เพื่อบังคับใช้กับเรือที่ซักรงของตนรวมถึงเรือที่ไม่ได้ซักรงของรัฐภาคีแต่มีการบริหารงานภายใต้อำนาจหน่วยงานของรัฐภาคี ว่าได้มีการปฏิบัติตามอนุสัญญาอย่างครบถ้วนและจะต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่าเรือที่ซักรงของตนหรือดำเนินการภายใต้อำนาจของตนได้รับการตรวจสอบและรับรองตามที่กำหนดในภาคผนวก 4 การตรวจและข้อกำหนดการรับรองสำหรับระบบป้องกันเพลิง ซึ่งภาคผนวกนี้รัฐภาคีจะต้องมีการออกกฎข้อบังคับเพื่อใช้บังคับกับเรือที่ซักรงของตนหรือมีการบริหารงานภายใต้อำนาจของรัฐตน ที่มีขนาดตั้งแต่ 400 ตัน กรอสขึ้นไปและเดินระหว่างประเทศจะต้องได้รับการตรวจและมีการออกใบสำคัญรับรองว่าเรือได้มีการปฏิบัติตามอนุสัญญา และเรือที่มีความยาวตั้งแต่ 24 เมตร</p>

บทบัญญัติ	สิทธิ ¹³ / หน้าที่ ¹⁴	
	สิทธิ	หน้าที่
		ขึ้นไปและขนาดไม่เกิน 400 ตันกรอส ที่เดินระหว่างประเทศจะต้องมีการตรวจเรือและมีใบประกาศของระบบป้องกันเพลิง
<p>ข้อ 11 การตรวจเรือและการป้องกันการละเมิด</p> <p>(3) อนุสัญญานี้ใช้บังคับกับเรือที่เข้ามาเทียบท่าต่อเรือหรือท่าเรือนอกชายฝั่งของรัฐภาคีใด ๆ และจะต้องได้รับการตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบอำนาจจากรัฐภาคีนั้นเพื่อที่จะพิจารณาว่าเรื่อนั้นได้ปฏิบัติตามอนุสัญญานี้หรือไม่ เว้นแต่จะมีหลักฐานบ่งชี้ว่าเรือลำใดฝ่าฝืนอนุสัญญานี้การตรวจสอบจะจำกัดไว้เพียง</p> <p>(เอ) ตรวจสอบว่ามีใบรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยระบบป้องกันเพลิงที่ถูกต้องตามข้อกำหนดหรือคำประกาศเกี่ยวกับระบบป้องกันเพลิง และ / หรือ</p> <p>(บี) การสุ่มตัวอย่างแบบสุ่ม ๆ เกี่ยวกับระบบป้องกันเพลิงของเรือที่ไม่ส่งผลกระทบต่อความสมบูรณ์ของโครงสร้างหรือการทำงานของระบบป้องกันเพลิง โดยคำนึงถึงแนวทางที่ทางองค์การกำหนดไว้ อย่างไรก็ตามระยะเวลาที่ใช้การประมวลผลจากการสุ่มตัวอย่างดังกล่าวจะต้องไม่ใช่เป็นเหตุผลในการห้ามการเคลื่อนย้ายและออกเรือ</p>	<p>สามารถตรวจเรือที่เข้ามาเทียบท่า เข้าอู่ หรือเข้ามาในเขตอำนาจอธิปไตย ในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า(Port State) ได้เพื่อให้เป็นไปตามอนุสัญญา และเพื่อเป็นการป้องกันการละเมิดอนุสัญญาของเรือเหล่านั้น</p>	<p>รัฐภาคีจะต้องออกกฎหมายเพื่อให้สามารถตรวจเรือต่างชาติที่เข้ามาเทียบท่า เข้าอู่ หรืออาคารที่อยู่นอกชายฝั่งของรัฐภาคีในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า เพื่อให้เรือต่างชาติดังกล่าวที่เข้ามาได้มีการปฏิบัติสอดคล้องตามอนุสัญญา และจะต้องทำการตรวจเรือเพื่อป้องกันการละเมิดกฎหมายรวมทั้งตรวจสอบว่าเรื่อนั้นได้ปฏิบัติตามอนุสัญญาหรือไม่ หากไม่มีเหตุบ่งชี้ (Clear ground) การตรวจสอบสามารถตรวจได้เฉพาะ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ตรวจสอบว่ามีใบรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยระบบป้องกันเพลิงที่ถูกต้องตามข้อกำหนดหรือคำประกาศเกี่ยวกับระบบป้องกันเพลิง และ / หรือ

บทบัญญัติ	สิทธิ ¹³ / หน้าที่ ¹⁴	
	สิทธิ	หน้าที่
		2. การสูมตัวอย่างแบบ สั้นโดยคำนึงถึงแนว ปฏิบัติขององค์การ (IMO) กำหนดไว้
(4) หากมีเหตุบ่งชี้อันควรเชื่อได้ว่าเรือกำลัง ละเมิดอนุสัญญานี้ การตรวจสอบอย่าง ละเอียดอาจดำเนินการโดยคำนึงถึง หลักเกณฑ์ที่องค์การกำหนดไว้	รัฐภาคีสามารถ ตรวจสอบเรืออย่าง ละเอียดโดยคำนึงถึง หลักเกณฑ์ที่องค์การ กำหนดไว้หากมีเหตุ บ่งชี้อันควรเชื่อได้ว่า เรือกำลังละเมิด อนุสัญญานี้	รัฐภาคีจะต้องตรวจสอบ เรืออย่างละเอียด หากมี เหตุบ่งชี้ (Clear ground) ว่าเรือกำลังละเมิด อนุสัญญาโดยคำนึงถึง หลักเกณฑ์ที่องค์การ กำหนดไว้
(3) ถ้าเรือถูกตรวจพบว่าการละเมิด อนุสัญญานี้ รัฐภาคีที่ดำเนินการตรวจสอบ อาจดำเนินการตักเตือน, กักเรือ, ถอน ทะเบียนเรือหรือให้ออกจากท่าเรือของตน การดำเนินการดังกล่าวต่อเรือเนื่องจาก เหตุผลที่เรือไม่ปฏิบัติตามอนุสัญญานี้ รัฐ ภาคีจะต้องแจ้งให้รัฐเจ้าของธงทราบทันที	หากเจ้าหน้าที่ตรวจพบ การละเมิดอนุสัญญานี้ สามารถดำเนินการ ตักเตือน, กักเรือ, ถอน ทะเบียนเรือหรือให้ ออกจากท่าเรือของตน ได้และจะต้องแจ้งให้รัฐ เจ้าของธงทราบทันที	หากเรือลำใดถูกตรวจ พบว่าการละเมิด อนุสัญญานี้ และได้มีการ กักเรือ ถอนทะเบียนเรือ หรือให้เรือออกจากท่า ของตน รัฐภาคีต้องแจ้ง ต่อรัฐเจ้าของธงทราบ ทันที
(4) รัฐภาคีจะร่วมมือกันในการตรวจสอบ การละเมิดและการบังคับใช้อนุสัญญานี้ รัฐ ภาคีอาจตรวจเรือเมื่อเรือเข้าเทียบท่าอยู่ต่อ เรือหรืออาคารนอกชายฝั่งภายใต้เขตอำนาจ ศาลของตนหากได้รับการร้องขอให้มีการ สืบสวนจากรัฐภาคีใด ๆ รวมทั้งหลักฐาน เพียงพอที่เรือกำลังดำเนินการหรือ ดำเนินการอย่างไม่เหมาะสม การประชุม รายงานการตรวจสอบดังกล่าวจะถูกส่งไปยัง รัฐภาคีที่ร้องขอและให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ ของเรือที่เกี่ยวข้องดูแล เพื่อให้การ ดำเนินการที่เหมาะสมสามารถกระทำได้ ภายใต้อนุสัญญานี้	หากมีการร่วมมือกัน ตรวจสอบการละเมิดและ การบังคับใช้อนุสัญญานี้ ภายใต้เขตอำนาจของรัฐ ภาคี และมีการร้องขอให้ สืบสวนจากรัฐภาคีอื่น จะต้องส่งรายงานการ ตรวจสอบดังกล่าวไปยัง รัฐภาคีที่ร้องขอให้ทำการ สืบสวน	

บทบัญญัติ	สิทธิ ¹³ / หน้าที่ ¹⁴	
	สิทธิ	หน้าที่
<p>ข้อ 12 การละเมิด</p> <p>(1) ห้ามมิให้มีการฝ่าฝืนอนุสัญญา¹³และจะมีการกำหนดบทลงโทษภายใต้กฎหมายของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องเมื่อมีการฝ่าฝืน หากมีการแจ้งให้หน่วยงานของรัฐทราบถึงการละเมิดดังกล่าวจะมีการตรวจสอบเรื่องนี้ และอาจร้องขอให้รัฐภาคีรายงานเพื่อแสดงหลักฐานเพิ่มเติมเกี่ยวกับการละเมิดที่ถูกกล่าวหา หากหน่วยงานของรัฐเห็นว่ามีความพยานหลักฐานเพียงพอที่จะทำให้การดำเนินคดีเกิดขึ้นในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการละเมิดที่ถูกกล่าวหาจะทำให้การดำเนินการดังกล่าวดำเนินการโดยเร็วที่สุดตามกฎหมาย หน่วยงานของรัฐจะต้องแจ้งให้รัฐภาคีที่ถูกกล่าวหารวมทั้งรายงานการฝ่าฝืนให้องค์การทราบถึงการดำเนินการใด ๆ ที่เกิดขึ้น หากหน่วยงานของรัฐไม่ดำเนินการใด ๆ ภายในหนึ่งปีนับแต่ได้รับข้อมูลดังกล่าวจะต้องแจ้งให้รัฐภาคีนั้นทราบว่ามี การรายงานการละเมิดที่ถูกกล่าวหา</p>	<p>หากเรือของรัฐภาคีถูกกล่าวหาว่าฝ่าฝืนหรือละเมิดอนุสัญญาสามารถร้องขอให้รัฐภาคีอื่นที่กล่าวหา รายงานเพื่อแสดงหลักฐานเพิ่มเติมเกี่ยวกับการละเมิดที่ถูกกล่าวหาได้</p>	<p>หากมีการตรวจพบการฝ่าฝืนอนุสัญญา¹³รัฐภาคีจะต้องดำเนินการตามมาตรการทางด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และมีการตรวจสอบพร้อมทั้งให้รายงานต่อ IMO ทราบถึงการดำเนินการใดๆ ที่เกิดขึ้น หากทางการไม่ดำเนินการใดๆ ภายใน 1 ปีนับแต่ได้รับข้อมูล จะต้องแจ้งให้รัฐภาคีนั้นทราบว่ามี การรายงานการละเมิดที่ถูกกล่าวหา</p>
<p>(2) การฝ่าฝืนอนุสัญญา¹³ภายใต้เขตอำนาจศาลของรัฐภาคีใด ๆ จะไม่ได้รับอนุญาตและจะมีการกำหนดบทลงโทษตามกฎหมายของรัฐภาคีนั้น เมื่อใดก็ตามที่เกิดการละเมิดดังกล่าวรัฐภาคีนั้นจะต้อง</p> <p>(เอ) ให้ดำเนินการตามกฎหมายของตน หรือ</p> <p>(บี) ให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องให้ข้อมูลและหลักฐานซึ่งอาจมีอยู่ในครอบครองจากการละเมิดเกิดขึ้น</p>	<p>มหาวิทยาลัย</p> <p>CHULALONGKORN UNIVERSITY</p>	<p>ต้องดำเนินการ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ออกกฎหมายห้ามมิให้มีการฝ่าฝืน พร้อมทั้งกำหนดบทลงโทษหากมีการฝ่าฝืน 2. แจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหากมีการละเมิดเกิดขึ้น
<p>(3) การลงโทษที่กำหนดขึ้นภายใต้กฎหมายของรัฐภาคีตามข้อนี้จะต้องมีความรุนแรงเพียงพอที่จะขัดขวางการละเมิดอนุสัญญา¹³นี้ได้</p>	<p>รัฐภาคีสามารถกำหนดบทลงโทษเพื่อขัดขวางการละเมิดอนุสัญญา¹³นี้ได้</p>	<p>รัฐภาคีจะต้องออกกฎหมายและกำหนดบทลงโทษที่รุนแรงเพียงพอเพื่อขัดขวางการละเมิดอนุสัญญา¹³</p>

บทบัญญัติ	สิทธิ ¹³ / หน้าที่ ¹⁴	
	สิทธิ	หน้าที่
ข้อ 13 ความล่าช้าหรือการกักเรือ (1) การดำเนินการทั้งหมดจะต้องทำเพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้เรือถูกกักหรือให้เกิดล่าช้าอย่างไม่เหมาะสมตามข้อ 11 หรือ 12		
(2) เมื่อเรือถูกกักอย่างไม่เหมาะสมหรือเกิดความล่าช้าตามข้อ 11 หรือ 12 จะมีสิทธิได้รับค่าชดเชยสำหรับความสูญเสียหรือความเสียหายที่ได้รับ	หากเรือถูกกักอย่างไม่เหมาะสมหรือเกิดความล่าช้ารัฐเจ้าของธงจะมีสิทธิได้รับค่าชดเชยสำหรับความเสียหายที่ได้รับ	
ข้อ 14 การระงับข้อพิพาท รัฐภาคีจะระงับข้อพิพาทระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการตีความหรือการบังคับใช้อนุสัญญานี้โดยการเจรจา ไต่สวนการไกล่เกลี่ยข้อพิพาท การพิจารณาคดี การใช้หน่วยงานหรือข้อตกลงระดับภูมิภาคหรือวิธีการอื่นที่สันติตามที่ตนเลือก	สามารถระงับข้อพิพาทระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการตีความหรือการบังคับใช้อนุสัญญานี้โดยการเจรจา ไต่สวน การไกล่เกลี่ยข้อพิพาท การพิจารณาคดี การใช้หน่วยงานหรือข้อตกลงระดับภูมิภาคหรือวิธีการอื่นที่สันติตามที่เลือก	รัฐภาคีจะต้องสร้างกระบวนการ ขั้นตอนหรือวิธีการเพื่อระงับข้อพิพาทหากเกิดข้อพิพาทในกรณีต่างๆ
ข้อ 15 ความสัมพันธ์กับกฎหมายทะเลระหว่างประเทศ ไม่มีบทบัญญัติใดในอนุสัญญานี้จะกระทบต่อสิทธิและพันธกรณีของรัฐใดภายใต้กฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล		
ข้อ 16 การแก้ไข (1) อนุสัญญานี้อาจได้รับการแก้ไขโดยใช้ขั้นตอนใดขั้นตอนหนึ่งตามที่ระบุในย่อหน้าต่อไป		

บทบัญญัติ	สิทธิ ¹³ / หน้าที่ ¹⁴	
	สิทธิ	หน้าที่
<p>(2) การแก้ไขหลังจากการพิจารณาภายในองค์การ</p> <p>(เอ) รัฐภาคีใด ๆ อาจเสนอการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญานี้ การแก้ไขที่เสนอจะต้องยื่นต่อเลขาธิการจากนั้นจะส่งให้รัฐภาคีและสมาชิกองค์การทราบล่วงหน้าอย่างน้อยหกเดือนก่อนที่จะมีการพิจารณาในกรณีที่มีข้อเสนอเพื่อแก้ไขภาคผนวก 1 จะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามข้อ 6 ก่อนที่จะมีการพิจารณาภายใต้ข้อนี้</p>	<p>รัฐภาคีสามารถเสนอแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญานี้ได้ทั้งรายมาตราและภาคผนวก ซึ่งต้องดำเนินการตามกระบวนการ ขั้นตอนที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา</p>	
<p>(บี) การแก้ไขข้อเสนอและการส่งเรื่องดังกล่าวข้างต้นจะถูกส่งไปยังคณะกรรมการเพื่อพิจารณา รัฐภาคีสมาชิกองค์การจะมีสิทธิเข้าร่วมในกระบวนการพิจารณาของคณะกรรมการเพื่อพิจารณาและรับรองการแก้ไขเพิ่มเติม</p>	<p>รัฐภาคีจะมีสิทธิเข้าร่วมในกระบวนการพิจารณาของคณะกรรมการเพื่อพิจารณาและรับรองการแก้ไขเพิ่มเติม</p>	
<p>(ซี) การแก้ไขจะเกิดขึ้นโดยเสียงส่วนใหญ่สองในสามของรัฐภาคีที่มีอยู่และออกเสียงลงคะแนนในคณะกรรมการโดยมีเงื่อนไขอย่างน้อยหนึ่งในสามของรัฐภาคีจะต้องอยู่ในช่วงเวลาลงคะแนนเสียง</p>	<p>รัฐภาคีสามารถออกเสียงลงคะแนนให้มีการแก้ไขอนุสัญญา</p>	
<p>(ดี) การแก้ไขตาม (ซี) จะต้องแจ้งโดยเลขาธิการให้รัฐภาคีทราบ</p> <p>(อี) การแก้ไขให้ถือว่าการยอมรับในกรณีต่อไปนี้</p> <p>(i) การแก้ไขในมาตราของอนุสัญญานี้จะถือว่าการได้รับการยอมรับในวันที่ รัฐภาคีสองในสามได้แจ้งให้เลขาธิการรับทราบ</p> <p>(ii) การแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกจะถือว่าการได้รับการยอมรับเมื่อครบสิบสองเดือนหลังจากวันที่ได้รับการยอมรับหรือวันอื่นตามที่คณะกรรมการกำหนดอย่างไรก็ตามถ้าในวันดังกล่าว รัฐภาคีหนึ่งในสามหรือ</p>		

บทบัญญัติ	สิทธิ ¹³ / หน้าที่ ¹⁴	
	สิทธิ	หน้าที่
มากกว่าแจ้งต่อเลขาธิการว่าคัดค้านการแก้ไขเพิ่มเติมจะถือว่าไม่ได้รับการยอมรับ		
<p>(เอฟ) การแก้ไขจะมีผลใช้บังคับภายใต้เงื่อนไขดังต่อไปนี้</p> <p>(i) การแก้ไขในมาตราของอนุสัญญานี้จะมีผลบังคับใช้สำหรับรัฐภาคีที่ประกาศว่าได้ให้การยอมรับแล้วหกเดือนหลังจากวันที่ยอมรับตาม (อี) (i)</p> <p>(ii) การแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก 1 จะมีผลบังคับใช้กับรัฐภาคีทั้งหมด 6 เดือนนับจากวันที่ถือว่าเป็นที่ยอมรับยกเว้นรัฐภาคีที่มี</p> <p>(1) แจ้งว่ามีกรคัดค้านการแก้ไขตามวรรค (อี) (ii) และไม่ได้เพิกถอนการคัดค้านดังกล่าว</p> <p>(2) แจ้งต่อเลขาธิการก่อนมีผลใช้บังคับในการแก้ไขเพิ่มเติมว่าการแก้ไขเพิ่มเติมจะมีผลใช้บังคับต่อเมื่อได้รับการยอมรับตามมาภายหลัง หรือ</p> <p>(3) ได้ทำคำประกาศเมื่อมีการมอบสัตยาบันสารยอมรับหรือให้ความเห็นชอบหรือภาคยานุวัติอนุสัญญานี้ว่าการแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก 1 จะมีผลใช้บังคับต่อเมื่อได้รับแจ้งต่อเลขาธิการว่าด้วยการยอมรับในส่วนที่เกี่ยวกับการแก้ไขดังกล่าว</p> <p>(iii) การแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกที่นอกเหนือจากภาคผนวก 1 จะมีผลบังคับใช้กับรัฐภาคีทั้งหมด 6 เดือนหลังจากวันที่ได้รับการยอมรับยกเว้นรัฐภาคีที่แจ้งการคัดค้านการแก้ไขตามวรรค (อี) (ii) และไม่ได้เพิกถอนการคัดค้านดังกล่าว</p>		
(จี) (i) รัฐภาคีที่ได้รับแจ้งคำคัดค้านตามวรรค (เอฟ) (ii) (1) หรือ (iii) อาจแจ้งเลขาธิการทราบต่อไปว่าจะยอมรับการแก้ไขดังกล่าว การแก้ไขดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้		

บทบัญญัติ	สิทธิ ¹³ / หน้าที่ ¹⁴	
	สิทธิ	หน้าที่
<p>สำหรับรัฐภาคีนั้นภายใน 6 เดือนหลังจากวันที่ได้รับหนังสือแจ้งการยอมรับหรือวันที่ การแก้ไขเพิ่มเติมมีผลบังคับใช้แล้วใน ภายหลัง</p> <p>(ii) ถ้ารัฐภาคีที่ได้ทำประกาศหรือประกาศ ตามในวรรค (เอฟ) (ii) (2) หรือ (3) แจ้งให้ เลขาธิการทราบเรื่องการแก้ไขเพิ่มเติมการ แก้ไขดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้สำหรับรัฐภาคี นั้นภายใน 6 เดือนหลังจากวันที่ได้รับ หนังสือแจ้งการยอมรับหรือวันที่การแก้ไข เพิ่มเติมมีผลบังคับใช้แล้วในภายหลัง</p>		
<p>(3) การแก้ไขโดยการประชุม</p> <p>(เอ) ตามที่รัฐภาคีเห็นด้วยอย่างน้อยหนึ่งใน สามของรัฐภาคีองค์การต้องจัดให้มีการ ประชุมของรัฐภาคีเพื่อพิจารณาแก้ไข เพิ่มเติมอนุสัญญา</p> <p>(บี) การแก้ไขที่จะนำมาใช้จากการประชุม ดังกล่าวด้วยการลงคะแนนเสียงสองในสาม ของรัฐภาคีที่มีอยู่จะได้รับการแจ้งจาก เลขาธิการให้ทุกรัฐภาคียอมรับ</p> <p>(ซี) เว้นแต่จะมีการประชุมเป็นอย่างอื่นการ แก้ไขนี้จะถือว่าได้รับการยอมรับแล้วและจะ มีผลใช้บังคับตามขั้นตอนที่ระบุไว้ในวรรค (2) (อี) และ (เอฟ) ตามลำดับของมาตรานี้</p>		
<p>(4) รัฐภาคีใดก็ตามที่ปฏิเสธที่จะยอมรับการ แก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกจะถือว่าเป็นรัฐภาคี ที่ไม่ใช่ รัฐภาคีเฉพาะในการแก้ไขเพิ่มเติม ภาคผนวกนั้น</p>		
<p>(5) การเพิ่มภาคผนวกใหม่จะต้องเสนอและ รับรองและจะมีผลใช้บังคับตามขั้นตอนที่ใช้ บังคับกับการแก้ไขมาตราของอนุสัญญานี้</p>		
<p>(6) การแจ้งหรือการประกาศตามมาตรานี้ จะต้องทำเป็นหนังสือแจ้งให้เลขาธิการ ทราบ</p>		

บทบัญญัติ	สิทธิ ¹³ / หน้าที่ ¹⁴	
	สิทธิ	หน้าที่
<p>(7) เลขาธิการจะแจ้งให้รัฐภาคีและสมาชิกองค์การทราบถึง</p> <p>(เอ) การแก้ไขใดๆ ที่มีผลใช้บังคับและวันที่มีผลใช้บังคับโดยทั่วไปและสำหรับแต่ละรัฐภาคีและ</p> <p>(บี) การแจ้งหรือการประกาศใด ๆ ที่ทำขึ้นภายใต้มาตรานี้</p>		
<p>ข้อ 17 การลงนาม ,การให้สัตยาบัน ,การยอมรับ ,การให้ความเห็นชอบและการภาคยานุวัติ</p> <p>(1) อนุสัญญานี้จะเปิดให้รัฐภาคีใด ๆ ลงนาม ณ สำนักงานใหญ่ขององค์การตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ ค.ศ.2002 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม ค.ศ.2002 หลังจากนั้นจะยังคงเปิดรับภาคยานุวัติของรัฐภาคีใดก็ได้</p>	สามารถภาคยานุวัติได้ตลอดเวลา หากมีความพร้อมที่จะเข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญานี้	
<p>(2) รัฐอาจกลายเป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญานี้โดย</p> <p>(เอ) การลงนามไม่ขึ้นอยู่กับการให้สัตยาบัน ,การยอมรับ ,หรือการให้ความเห็นชอบหรือ</p> <p>(บี) การลงนามต้องให้สัตยาบัน ,การยอมรับหรือการให้ความเห็นชอบตามด้วยการให้สัตยาบัน การยอมรับหรือการให้ความเห็นชอบ หรือ</p> <p>(ซี) การภาคยานุวัติ</p>		
<p>(3) การให้สัตยาบันการยอมรับการให้ความเห็นชอบ หรือการภาคยานุวัติจะเป็นผลเมื่อมีการส่งมอบให้เลขาธิการ</p>		
<p>(4) ถ้ารัฐมีอาณาเขตสองแห่งหรือมากกว่าซึ่งมีระบบกฎหมายที่แตกต่างกันในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญานี้ในขณะที่ลงนาม ให้สัตยาบันยอมรับเห็นชอบหรือภาคยานุวัติต้องประกาศว่าอนุสัญญานี้จะให้แก่อำนาจอท่งหมดของตนหรือเฉพาะหนึ่งอาณา</p>		

บทบัญญัติ	สิทธิ ¹³ / หน้าที่ ¹⁴	
	สิทธิ	หน้าที่
เขตหรือมากกว่า และอาจแก้ไขการประกาศนั้นได้ตลอดเวลา		
(5) การประกาศดังกล่าวจะต้องแจ้งให้เลขาธิการทราบและระบุถึงรัฐอาณาเขตที่อนุสัญญานี้ใช้บังคับ		
ข้อ 18 การมีผลใช้บังคับของอนุสัญญาฯ (1) อนุสัญญานี้จะมีผลบังคับใช้เมื่อสิบสองเดือนนับแต่วันที่รัฐภาคีให้การรับรองไม่น้อยกว่ายี่สิบห้ารัฐ ขนาดตันกรอสรวมซึ่งมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละยี่สิบห้าของน้ำหนักตันกรอสรวมทั้งหมดของโลก ได้ลงนามโดยไม่ได้รับการยืนยันว่าจะให้สัตยาบัน การยอมรับหรือการให้การรับรองหรือได้มอบสัตยาบันสารยอมรับการอนุมัติหรือการภาคยานุวัติตามข้อ 17		
(2) สำหรับรัฐภาคีที่ได้มอบสัตยาบันสารยอมรับการเข้าร่วมเป็นภาคี หรือภาคยานุวัติในส่วนที่เกี่ยวกับอนุสัญญานี้ หลังจากที่ได้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดในการใช้บังคับแล้ว แต่ก่อนวันที่มีผลใช้บังคับให้สัตยาบันยอมรับเห็นชอบหรือภาคยานุวัติ จะมีผลบังคับใช้ในวันที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับหรือสามเดือนหลังจากวันที่ส่งมอบสัตยาบันสารแล้วแต่ว่าวันใดจะถึงก่อน		
(3) เอกสารการให้สัตยาบันการยอมรับการให้การรับรองหรือการภาคยานุวัติใด ๆ ที่ฝากไว้หลังจากวันที่อนุสัญญานี้มีผลบังคับใช้มีผลใช้บังคับสามเดือนหลังจากวันที่ฝาก		
(4) หลังจากวันที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญานี้ถือว่าได้รับการยอมรับตามข้อ 16 แล้วเอกสารการสัตยาบันการยอมรับการให้การรับรองหรือการภาคยานุวัติใด ๆ ที่นำมาวางไว้จะใช้บังคับกับอนุสัญญานี้ด้วย		

บทบัญญัติ	สิทธิ ¹³ / หน้าที่ ¹⁴	
	สิทธิ	หน้าที่
<p>ข้อ 19 การยกเลิกการเข้าเป็นภาคี</p> <p>(1) อนุสัญญานี้จะจถูกยกเลิกการเข้าเป็นภาคีโดยรัฐภาคีใด ๆ เมื่อใดก็ได้หลังจากพ้นสองปีนับแต่วันที่อนุสัญญานี้มีผลบังคับใช้สำหรับรัฐภาคีนั้น</p>	<p>หากเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาแล้ว 2 ปีนับจากวันที่อนุสัญญามีผลบังคับใช้เมื่อไม่ต้องการที่จะเข้าร่วมอีกต่อไปสามารถบอกเลิกได้ตลอดเวลา</p>	
<p>(2) การยกเลิกการเข้าเป็นภาคีจะเป็นผลเมื่อมีการส่งหนังสือแจ้งไปยังเลขาธิการเมื่อพ้นระยะเวลาหนึ่งปีนับแต่วันที่ได้รับหนังสือ</p>		
<p>ข้อ 20 ผู้เก็บรักษา</p> <p>(1) อนุสัญญานี้จะมอบให้กับเลขาธิการซึ่งจะต้องส่งสำเนาที่ได้รับการรับรองจากอนุสัญญานี้ไปยังทุกรัฐที่ได้ลงนามในอนุสัญญานี้หรือเข้าร่วมในอนุสัญญานี้</p>		
<p>(2) นอกเหนือจากหน้าที่ที่ระบุไว้ในอนุสัญญานี้เลขาธิการจะต้อง</p> <p>(เอ) แจ้งให้ทุกรัฐที่ได้ลงนามในอนุสัญญานี้หรือที่ได้ภาคยานุวัติอนุสัญญานี้</p> <p>(i) แต่ละลายมือชื่อใหม่หรือการมอบสัตยาบันสารการยอมรับการให้ความเห็นชอบหรือการภาคยานุวัติร่วมกับวันที่ดังกล่าว</p> <p>(ii) วันที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับและ</p> <p>(iii) การมอบตราสารแห่งการบอกเลิกอนุสัญญานี้รวมถึงวันที่ได้รับและวันที่การบอกเลิกนั้นมีผล และ</p>		
<p>(บี) ทันทีที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับให้ส่งข้อความดังกล่าวไปยังเลขาธิการองค์การสหประชาชาติเพื่อลงทะเบียนและตีพิมพ์ตามมาตรา 102 แห่งกฎบัตรสหประชาชาติ</p>		

บทบัญญัติ	สิทธิ ¹³ / หน้าที่ ¹⁴	
	สิทธิ	หน้าที่
ข้อ 21 ภาษา อนุสัญญาฉบับนี้ได้รับการจัดตั้งขึ้นเป็นฉบับเดียวในภาษาอาหรับจีนอังกฤษฝรั่งเศสรัสเซียและสเปนโดยแต่ละข้อความมีความเท่าเทียมกัน		

จากตารางแสดงสิทธิและหน้าที่ของประเทศที่เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาที่กล่าวมาข้างต้น ผู้เขียนจะขอสรุปประเด็นในการที่รัฐภาคีมีสิทธิและหน้าที่ หากว่ามีการเข้าผูกพันในอนุสัญญาฉบับนี้ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยหากมีความต้องการและมีความพร้อมที่จะเข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาฉบับนี้ ดังมีรายละเอียดดังนี้

1. พันธกรณีทั่วไปตามข้อ 1 อนุสัญญาได้กำหนดให้รัฐภาคีมีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติ เพื่อให้เกิดผลสมบูรณ์อย่างเต็มที่ (Give full and complete effect) ในการลดหรือขจัดผลเสียต่อสภาพแวดล้อมทางทะเลและต่อสุขภาพของมนุษย์ที่มีสาเหตุเกิดจากระบบป้องกันเปรียง ซึ่งการปฏิบัติเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของอนุสัญญา รัฐภาคีจะต้องปฏิบัติใน 4 ด้านประกอบด้วย ด้านความร่วมมือกันระหว่างรัฐภาคี (Co – operate) ด้านการอนุวัติการหรือการดำเนินการ (Implementation) ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้อง (Compliance) และด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) ซึ่งรัฐภาคีจะต้องปฏิบัติให้ผลบังคับทางด้านกฎหมายทั้งอนุสัญญาฉบับนี้และภาคผนวก (Annex) ของอนุสัญญาโดยให้ถือว่าเป็นเอกสารฉบับเดียวกัน ซึ่งอนุสัญญามีทั้งหมด 21 มาตราและ 4 ภาคผนวก รวมถึงรัฐภาคีจะต้องสนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบป้องกันเปรียงที่มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง ซึ่งหากมีระบบป้องกันเปรียงใหม่ๆเกิดขึ้น จะต้องให้การสนับสนุน และต้องมีการศึกษา วิจัยและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง และระบบป้องกันเปรียงจะต้องไม่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม แต่หากรัฐภาคีใดมีกฎหมายภายในที่มีมาตรการเข้มงวดหรือมาตรฐานสูงกว่าอนุสัญญาสามารถปฏิบัติตามกฎหมายภายในของตนได้โดยที่ไม่มีบทบัญญัติใดของอนุสัญญานี้ห้ามไว้ ซึ่งเป็นสิทธิข้อหนึ่งที่อนุสัญญาได้มีการบัญญัติไว้

2. ขอบเขตการบังคับใช้ตามข้อ 3 สำหรับหน้าที่ของรัฐภาคีในการนำอนุสัญญาไปบังคับใช้ จะต้องมีการนำอนุสัญญาไปบังคับใช้กับเรือที่ซักรงของตนรวมถึงเรือที่ไม่ได้ซักรงของรัฐตน แต่มีการบริหารงานภายใต้อำนาจหน่วยงานของรัฐตน ว่าเรือเหล่านั้นได้มีการปฏิบัติตามอนุสัญญาอย่างครบถ้วน รวมถึงจะต้องนำอนุสัญญาไปใช้บังคับกับเรือที่เข้ามาเทียบท่า เข้าอู่ หรืออาคารที่อยู่ นอกชายฝั่งของรัฐภาคี เพื่อให้เรือดังกล่าวที่เข้ามาได้มีการปฏิบัติตามอนุสัญญา สำหรับเรือรบ เรือช่วยรบหรือเรืออื่นที่บริหารงานโดยรัฐที่ไม่ได้ใช้ในเชิงพาณิชย์อนุสัญญาได้ให้สิทธิรัฐภาคีเป็นผู้กำหนดมาตรการที่เหมาะสมว่าได้มีการปฏิบัติตามสอดคล้องกับอนุสัญญา ซึ่งอนุสัญญาไม่ได้บังคับ และรัฐภาคีจะต้องให้ความเคารพและปฏิบัติต่อเรือของรัฐอื่นที่ไม่ได้เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาฉบับนี้โดยจะต้องไม่ให้มีผลปฏิบัติเป็นพิเศษ (No more favorable treatment)

3. การควบคุมระบบป้องกันเปรียงตามข้อ 4 ซึ่งเป็นหลักการที่สำคัญของอนุสัญญาฉบับนี้ รัฐภาคีจะต้องออกกฎหมายหรือกฎข้อบังคับในการห้ามและ/หรือ จำกัดการใช้สารติดคุก

อินทรีย์ที่เป็นส่วนประกอบในสีกันเพรียงเพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฯนี้และต้องมีการกำหนดมาตรการที่มีประสิทธิภาพเพื่อให้แน่ใจว่าเรือได้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญาฯตามที่ระบุไว้ในภาคผนวก 1 สำหรับเรือที่มีระบบป้องกันเพรียงและมีการควบคุมระบบหลังจากที่อนุสัญญาฯมีผลใช้บังคับสามารถเก็บรักษาระบบป้องกันเพรียงดังกล่าวได้ต่อไปอีกไม่เกิน 60 เดือน(อนุสัญญาฯฉบับนี้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 17 กันยายน ค.ศ.2008 เมื่อได้ดำเนินการตามมาตรา 17 แล้วอนุสัญญาฯจะมีผลใช้บังคับภายใน 3 เดือนตามมาตรา 18(2))

4. การควบคุมของเสียตามภาคผนวก 1 ซึ่งมีการบัญญัติไว้ในข้อ 5 รัฐภาคีจะต้องออกกฎหมายหรือแนวปฏิบัติที่เหมาะสมในการควบคุมหรือกำจัดของเสียที่ออกจากระบบป้องกันเพรียงว่ามีการเก็บ (Collected) การควบคุมจัดการ (Handled) การบำบัด (Treated) และการทิ้ง (Disposed) เพื่อเป็นการป้องกันสุขภาพมนุษย์และเพื่อเป็นการรักษาสิ่งแวดล้อม

5. กระบวนการในการเสนอแก้ไขสำหรับการควบคุมระบบป้องกันเพรียงตามข้อ 6 รัฐภาคีมีสิทธิเสนอขอแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก 1 ของอนุสัญญาฯนี้ได้ หากเห็นว่ามีข้อมูลที่เพียงพอที่จะยื่นขอแก้ไขโดยการยื่นขอแก้ไขต้องมีข้อมูลตามภาคผนวก 2 และยื่นต่อองค์การเพื่อพิจารณา หากองค์การพิจารณาแล้วอาจจะให้มีการส่งข้อมูลเพิ่มเติมตามภาคผนวก 3 ซึ่งรัฐภาคีมีสิทธิที่จะรับทราบข้อเสนอบื้องต้นตามภาคผนวก 2 หากมีรัฐภาคีอื่นใดยื่นขอแก้ไขเพิ่มเติมจากองค์การ รัฐภาคีมีสิทธิที่จะได้รับรายงานของกลุ่มเทคนิคในฐานะรัฐภาคีก่อนที่คณะกรรมการ MEPC จะตัดสินใจว่าจะอนุมัติข้อแก้ไขในภาคผนวก 1 เพื่อจะได้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจว่าจะมีการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาฯหรือไม่

6. กลุ่มเทคนิคตามข้อ 7 ของอนุสัญญาฯ รัฐภาคีมีสิทธิที่จะส่งตัวแทนเข้าไปมีส่วนร่วมในการพิจารณาของกลุ่มเทคนิคและสามารถใช้ความเชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องได้ ตัวแทนของรัฐภาคีสามารถมีส่วนร่วมในการจัดทำข้อเสนอแนะใดๆ ต่อคณะกรรมการ MEPC ได้

7. ข้อมูลทางด้านวิทยาศาสตร์และด้านเทคนิคการวิจัย และการเฝ้าระวังตามข้อ 8 รัฐภาคีมีหน้าที่ที่จะต้องกำหนดมาตรการที่เหมาะสมเพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการวิจัยทางวิทยาศาสตร์และทางเทคนิคเกี่ยวกับผลกระทบของระบบป้องกันเพรียงและการเฝ้าติดตามผลกระทบดังกล่าว มีหน้าที่ส่งเสริมและร่วมมือกันในการให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรัฐภาคีอื่น ๆ ที่ร้องขอ เช่น กิจกรรมทางวิทยาศาสตร์และทางเทคนิคที่ดำเนินการตามอนุสัญญาฯนี้ โครงการวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีทางทะเลและวัตถุประสงคฺ์ของโครงการ และ ผลกระทบที่สังเกตได้จากโปรแกรมการตรวจสอบและประเมินผลที่เกี่ยวข้องกับระบบป้องกันเพรียง เป็นต้น

8. การสื่อสารและการแลกเปลี่ยนข้อมูลตามข้อ 9 รัฐภาคีมีหน้าที่ที่จะต้องแจ้งรายชื่อของเจ้าหน้าที่ตรวจเรือที่ได้รับมอบหมาย (Nominated surveyor) หรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (Recognized Organization ; RO) ความรับผิดชอบและเงื่อนไขที่รัฐภาคีได้มอบหมาย หรือมอบอำนาจให้ดำเนินการต่อองค์การ รวมถึงหน้าที่ที่จะต้องมีการส่งรายงานประจำปีให้กับองค์การ ซึ่งต้องมีข้อมูลที่ได้รับการอนุมัติ การจำกัด หรือข้อห้ามภายใต้กฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องกับระบบป้องกันเพรียง และมีหน้าที่ที่จะต้องให้ข้อมูลหรือกำหนดให้ผู้ผลิตระบบป้องกันเพรียงให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องของตนมีแก่รัฐภาคีอื่นตามที่ร้องขอ เมื่อได้รับการอนุมัติหรือจดทะเบียนหรือได้รับอนุญาตจากรัฐภาคี และห้ามให้ข้อมูลใดๆที่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย

9. การตรวจสอบและการรับรองตามข้อ 10 รัฐภาคีมีสิทธิที่จะตรวจเรือและออกใบรับรองภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้ ซึ่งรัฐภาคีมีหน้าที่ที่จะต้องออกกฎข้อบังคับเพื่อตรวจเรือให้สอดคล้องกับอนุสัญญานี้ เพื่อบังคับใช้กับเรือที่ซีกธงของตนรวมถึงเรือที่ไม่ได้ซีกธงของรัฐภาคีแต่มีการบริหารงานภายใต้อำนาจหน่วยงานของรัฐภาคี ว่าได้มีการปฏิบัติตามอนุสัญญาอย่างครบถ้วนและจะต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่าเรือที่ซีกธงของตนหรือดำเนินการภายใต้อำนาจของตนได้รับการตรวจสอบและรับรองตามที่กำหนดในภาคผนวก 4 การตรวจและข้อกำหนดการรับรองสำหรับระบบป้องกันเพลิง ซึ่งภาคผนวกนี้รัฐภาคีจะต้องมีการออกกฎข้อบังคับเพื่อใช้บังคับกับเรือที่ซีกธงของตนหรือมีการบริหารงานภายใต้อำนาจของรัฐตน เรือที่มีขนาดตั้งแต่ 400 ตันกรอสขึ้นไปและเดินระหว่างประเทศจะต้องได้รับการตรวจและมีการออกไปสำคัญรับรองว่าเรือเหล่านั้นได้มีการปฏิบัติตามอนุสัญญา และเรือที่มีความยาวตั้งแต่ 24 เมตรขึ้นไปและขนาดไม่เกิน 400 ตันกรอส ที่เดินระหว่างประเทศจะต้องมีการตรวจเรือและมีใบประกาศของระบบป้องกันเพลิง

10. การตรวจเรือและการป้องกันการละเมิดตามข้อ 11 รัฐภาคีมีสิทธิตรวจเรือที่เข้ามาเทียบท่า เข้าอู่ หรือเข้ามาในเขตอำนาจอธิปไตย ในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่าได้เพื่อให้เป็นไปตามอนุสัญญา และเพื่อเป็นการป้องกันการละเมิดอนุสัญญาของเรือเหล่านั้น ซึ่งสามารถตรวจสอบเรืออย่างละเอียดโดยคำนึงถึงหลักเกณฑ์ที่องค์การกำหนดไว้ หากมีเหตุบ่งชี้อันควรเชื่อได้ว่าเรือกำลังละเมิดอนุสัญญานี้ หากเจ้าหน้าที่ตรวจพบการละเมิดอนุสัญญานี้สามารถดำเนินการตักเตือน, กักเรือ, ถอนทะเบียนเรือหรือให้ออกจากท่าเรือของตนได้และจะต้องแจ้งให้รัฐเจ้าของธงทราบทันที ซึ่งรัฐภาคีมีหน้าที่ที่จะต้องออกกฎหมายเพื่อให้สามารถตรวจเรือที่เข้ามาเทียบท่า เข้าอู่ หรืออาคารที่อยู่นอกชายฝั่งของรัฐภาคีในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า เพื่อให้เรือเหล่านั้นที่เข้ามาได้มีการปฏิบัติสอดคล้องตามอนุสัญญา หากมีการร่วมมือกันตรวจสอบการละเมิดและการบังคับใช้อนุสัญญานี้ภายใต้เขตอำนาจของรัฐภาคี และมีการร้องขอให้สืบสวนจากรัฐภาคีอื่น จะต้องส่งรายงานการตรวจสอบดังกล่าวไปยังรัฐภาคีที่ร้องขอให้ทำการสืบสวน

11. การละเมิดตามข้อ 12 หากเรือของรัฐภาคีถูกกล่าวหาว่าฝ่าฝืนหรือละเมิดอนุสัญญามีสิทธิร้องขอให้รัฐภาคีอื่นที่กล่าวหารายงานเพื่อแสดงหลักฐานเพิ่มเติมเกี่ยวกับการละเมิดที่ถูกกล่าวหาได้ หากมีการตรวจพบการฝ่าฝืนอนุสัญญานี้รัฐภาคีจะต้องดำเนินการตามมาตรการทางด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และมีการตรวจสอบพร้อมทั้งให้รายงานต่อ IMO ทราบถึงการดำเนินการใดๆ ที่เกิดขึ้น หากทางการไม่ดำเนินการใดๆ ภายใน 1 ปีนับแต่ได้รับข้อมูลจะต้องแจ้งให้รัฐภาคีนั้นทราบว่ามีการรายงานการละเมิดที่ถูกกล่าวหา ซึ่งรัฐภาคีมีหน้าที่ที่จะต้องออกกฎหมายและกำหนดบทลงโทษที่รุนแรงเพียงพอเพื่อขัดขวางการละเมิดอนุสัญญานี้ รวมถึงต้องแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหากมีการละเมิดเกิดขึ้น

12. ความล่าช้าหรือการกักเรือตามข้อ 13 หากเรือถูกกักอย่างไม่เหมาะสมหรือเกิดความล่าช้า ตามข้อ 11 หรือข้อ 12 จะมีสิทธิได้รับค่าชดเชยสำหรับความเสียหายที่ได้รับ

13. การระงับข้อพิพาทตามข้อ 14 รัฐภาคีสามารถระงับข้อพิพาทระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการตีความ หรือการบังคับใช้อนุสัญญานี้โดยการเจรจา ใต้สวน การไกล่เกลี่ยข้อพิพาท การพิจารณาคดี การใช้หน่วยงานหรือข้อตกลงระดับภูมิภาคหรือวิธีการอื่นที่สันติตามที่จะเลือก ซึ่งจะต้องสร้างกระบวนการ ขั้นตอนหรือวิธีการเพื่อระงับข้อพิพาท หากเกิดข้อพิพาทในกรณีต่างๆ

14. การแก้ไข ตามข้อ 16 รัฐภาคีมีสิทธิที่จะเสนอแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญานี้ได้ทั้งรายมาตราและภาคผนวกซึ่งต้องดำเนินการตามกระบวนการ ขั้นตอนที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา และมีสิทธิเข้าร่วมในกระบวนการพิจารณาของคณะกรรมการเพื่อพิจารณาและรับรองการแก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงมีสิทธิออกเสียงลงคะแนนให้มีการแก้ไขอนุสัญญา

15. การลงนาม ,การให้สัตยาบัน ,การยอมรับ ,การให้ความเห็นชอบและการภาคยานุวัติตามข้อ 17 อนุสัญญานี้จะเปิดให้รัฐภาคีใด ๆ ลงนาม ณ สำนักงานใหญ่ขององค์การตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ ค.ศ.2002 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม ค.ศ.2002 หลังจากนั้นจะยังคงเปิดรับภาคยานุวัติของรัฐภาคีใดก็ได้ ซึ่งรัฐภาคีใดๆ สามารถภาคยานุวัติได้ตลอดเวลา หากมีความพร้อมที่จะเข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญานี้

16. การยกเลิกการเข้าเป็นภาคีตามข้อ 19 หากเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาแล้ว 2 ปีนับจากวันที่อนุสัญญามีผลบังคับใช้เมื่อไม่ต้องการที่จะเข้าร่วมอีกต่อไปสามารถบอกเลิกได้ตลอดเวลา

จากการที่ผู้เขียนได้มีการกล่าวถึงประวัติความเป็นมา หลักการของอนุสัญญา โครงสร้างและสาระสำคัญของอนุสัญญา ตลอดจนสิทธิและหน้าที่ของประเทศที่เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญานี้แล้ว ซึ่งมีหลายประเทศในเขตเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญานี้ ไม่ว่าจะเป็นสิงคโปร์ เวียดนาม อินโดนีเซีย และมาเลเซีย ซึ่งการที่ประเทศไทยจะเข้าผูกพันเป็นรัฐภาคีในอนุสัญญานี้จะต้องมีหน่วยงานหรือองค์กรที่จะต้องดำเนินการ เช่น จะต้อง มีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ทำการตรวจสอบกฎหมายภายในของประเทศไทยว่ามีความพร้อมหรือเพียงพอหรือไม่ในการที่จะอนุวัติการให้เป็นไปตามที่อนุสัญญานี้บัญญัติไว้ตามพันธกรณีในข้อ 1 ของอนุสัญญา และบุคลากรที่จะทำการตรวจเรือทั้งในฐานะรัฐเจ้าของธงเรือ(Flag State) และในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า (Port State) ตามที่บัญญัติไว้ในข้อ 10 และข้อ 11 ของอนุสัญญามีความพร้อมหรือเพียงพอหรือไม่ ตลอดจนงบประมาณที่จะใช้ดำเนินการซึ่งเป็นเรื่องที่สำคัญ หากประเทศไทยต้องการที่จะเข้าผูกพันเป็นรัฐภาคีของอนุสัญญานี้ ซึ่งผู้เขียนจะทำการวิเคราะห์ และตรวจสอบพันธกรณี รวมถึงความพร้อมในด้านต่างๆ ของประเทศไทยในบทต่อไป

บทที่ 3

การตรวจสอบพันธกรณีเพื่ออนุวัติการให้เป็นไปตามอนุสัญญา

ในบทที่ 3 นี้ผู้เขียนจะทำการตรวจสอบถึงพันธกรณีของประเทศไทยเพื่ออนุวัติการให้เป็นไปตามอนุสัญญา รวมถึงตรวจสอบการเตรียมความพร้อมขององค์กรที่จะต้องดำเนินการ หากประเทศไทยมีความประสงค์ที่จะเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว ซึ่งการตรวจสอบพันธกรณีจะมีการแบ่งออกเป็น 3 กลุ่มดังนี้

1. การตรวจสอบพันธกรณีกลุ่มที่เกี่ยวกับเนื้อหาสาระของอนุสัญญาในเรื่องที่เกี่ยวกับระบบป้องกันเพลิงภายในเรือ

2. การตรวจสอบพันธกรณีกลุ่มที่เกี่ยวกับกระบวนการในการปฏิบัติตามอนุสัญญา

3. การตรวจสอบพันธกรณีกลุ่มที่เกี่ยวกับความร่วมมือระหว่างรัฐภาคี

สำหรับการตรวจสอบการเตรียมความพร้อมขององค์กรที่จะต้องดำเนินการ หากประเทศไทยมีความประสงค์ที่จะเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว โดยจะมีการตรวจสอบใน 3 ด้านประกอบด้วย

1. ด้านองค์กร

2. ด้านบุคลากร

3. ด้านงบประมาณ

3.1 การตรวจสอบพันธกรณีที่ต้องดำเนินการของประเทศไทย

3.1.1 การตรวจสอบพันธกรณีกลุ่มที่เกี่ยวกับเนื้อหาสาระของอนุสัญญา ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับระบบป้องกันเพลิงภายในเรือ ประกอบด้วย

1. พันธกรณีทั่วไป ซึ่งมีการบัญญัติไว้ในข้อ 1 ของอนุสัญญา หากประเทศไทยมีความประสงค์ที่จะเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว หน่วยงานที่รับผิดชอบ คือ กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม จะต้องมีการตรวจสอบกฎหมายภายในว่ามีเพียงพอหรือไม่ในการที่จะปฏิบัติตามอนุสัญญา สำหรับสิทธิและหน้าที่ของรัฐภาคีได้มีการกล่าวไว้แล้วในบทที่ 2 ส่วนการศึกษาถึงโครงสร้างองค์กรบุคลากรและงบประมาณผู้เขียนจะได้กล่าวในหัวข้อต่อไป

2. ขอบเขตการบังคับใช้ตามข้อ 3 ของอนุสัญญา สำหรับในกรณีประเทศไทย หากมีการเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว เรือที่ถูกระบุไว้ในมาตรา 8 พรบ.เรือไทย พ.ศ.2481¹⁵ คือ

¹⁵ มาตรา 8 เรือดังกล่าวต่อไปนี้ เมื่อได้จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้แล้วให้ถือว่าเป็นเรือไทย สำหรับการค้าในน่านน้ำไทย

1. เรือกล ขนาดตั้งแต่สิบตันกรอสขึ้นไป

2. เรือทะเลที่มีใช้เรือกล ขนาดตั้งแต่ยี่สิบตันกรอสขึ้นไป

3. เรือลำน้ำที่มีใช้เรือกล ขนาดตั้งแต่ห้าสิบตันกรอสขึ้นไป

เรือขนาดต่างๆ ที่ได้มีการจดทะเบียนเรือตามกฎหมายแล้วให้ถือว่าเป็นเรือไทย ซึ่งเรือเหล่านี้จะต้องถูกบังคับให้ต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาฉบับนี้ และจะต้องมีการออกกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือเพื่อใช้ตรวจเรือที่ซักรงไทยหรือเรืออื่นที่ไม่ได้ซักรงไทยแต่มีการบริหารภายใต้อำนาจหน่วยงานของรัฐบาลไทย ซึ่ง IMO ได้ออกแนวทางปฏิบัติตามข้อมติ MEPC.102 (48) เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม ค.ศ. 2002 ว่าด้วยแนวทางการตรวจและออกใบสำคัญรับรองของระบบป้องกันเพลิงภายในเรือ เพื่อใช้เป็นแนวทางปฏิบัติสำหรับรัฐภาคีในการตรวจเรือที่ซักรงของรัฐตนและเมื่อตรวจเรือเสร็จสิ้นจะต้องมีการออกใบสำคัญรับรองของระบบป้องกันเพลิงภายในเรือเพื่อให้สอดคล้องตามบทบัญญัติของอนุสัญญา

เรือที่เข้ามาเทียบท่า เข้าอู่หรืออาคารที่อยู่นอกชายฝั่งที่อยู่ภายใต้เขตอำนาจอธิปไตยของประเทศไทย หากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้แล้ว เรือเหล่านี้ก็จะต้องถูกบังคับให้ต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติของอนุสัญญา ซึ่งประเทศไทยจะต้องใช้อำนาจในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า (Port State) ในการตรวจเรือเหล่านี้ว่าได้มีการปฏิบัติตามบทบัญญัติของอนุสัญญาหรือไม่ ซึ่งการตรวจเรือเพื่อป้องกันการละเมิดได้มีการบัญญัติไว้ในข้อ 11 และหากเรือเหล่านั้นได้มีการละเมิดอนุสัญญา ประเทศไทยสามารถลงโทษหรือปฏิบัติต่อเรือที่ละเมิดเหล่านั้นอย่างไร ซึ่งมีการบัญญัติไว้ในข้อ 12 ของอนุสัญญา ซึ่งผู้เขียนจะกล่าวต่อไป

3. การควบคุมระบบป้องกันเพลิงภายในเรือจะมีการบัญญัติไว้ในข้อ 4 ของอนุสัญญา สำหรับข้อนี้ถือว่าเป็นหลักการที่สำคัญของอนุสัญญาฉบับนี้ ตามข้อกำหนดที่บัญญัติไว้ในภาคผนวก 1 ประเทศไทยจะต้องมีการออกกฎหมายหรือกฎข้อบังคับในการห้าม และ/หรือ จำกัดการใช้สารดีบุกอินทรีย์ที่เป็นส่วนประกอบในสีกันเพลิง ซึ่งในภาคผนวก 1 ของอนุสัญญาได้กำหนดให้เรือใหม่ทุกลำที่ต่อสร้างตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ค.ศ.2003 ห้ามใช้สารดีบุกอินทรีย์เป็นส่วนประกอบเพื่อฆ่าและยับยั้งการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิตในระบบป้องกันเพลิงภายในเรือ และห้ามนำกลับมาใช้อีกครั้ง (Re-apply) และให้มีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ค.ศ.2003 ซึ่งเป็นมาตรการควบคุมไม่ให้เรือที่ต่อสร้างใหม่ใช้สารดีบุกอินทรีย์เป็นส่วนประกอบในระบบป้องกันเพลิงในเรือทั้งการใช้ครั้งแรกและการใช้ในครั้งต่อไป

เรือที่มีอยู่เดิมหรือเรือที่ต่อสร้างก่อนวันที่ 1 มกราคม ค.ศ.2003 ทุกลำ (ยกเว้นแทนชุดเจาะที่อยู่กับที่ และแทนชุดเจาะที่ลอยน้ำ) และยังไม่ได้ขึ้นอยู่ในวันหรือหลังจากวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 2003 ห้ามใช้สารดีบุกอินทรีย์เป็นส่วนประกอบเพื่อฆ่าและยับยั้งการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิตในระบบป้องกันเพลิง สำหรับใช้ทาตัวเรือหรือตัวเรือด้านนอก ใช้เป็นสีรองพื้นหรือใช้เคลือบผิวตัวเรือ และให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่ 1 มกราคม ค.ศ.2008 ซึ่งช่วงระหว่างที่เรือยังไม่ได้ขึ้นอยู่ (1 มกราคม ค.ศ. 2003 – 1 มกราคม ค.ศ.2008) เรือเหล่านี้จะต้องมีมาตรการอย่างหนึ่งอย่างใด เช่น จะต้องไม่มีสารดังกล่าวอยู่บนตัวเรือหรือชิ้นส่วนภายนอกหรือพื้นผิว หรือจะต้องเคลือบผิวซึ่งเป็นการป้องกันต่อการ

สำหรับการประมง

1. เรือกลทุกขนาด
2. เรือที่มีใช้เรือกลขนาดตั้งแต่หกตันกรอสขึ้นไป

ชะล้างสารดังกล่าวจากระบบป้องกันเพลิงที่ไม่สามารถใช้งานได้ เป็นมาตรการควบคุมเรือที่มีอยู่เดิม ก่อนที่เรือจะขึ้นอู่ และหากเรือมีการขึ้นอู่ก็จะมีกำบังค้ำใช้กฎหมายโดยการห้ามใช้สารดีบุกอินทรีย์ เป็นส่วนประกอบในระบบป้องกันเพลิงในเรือ ซึ่งโดยปกติเรือจะมีการขึ้นอู่เพื่อซ่อมทำทุกๆ 5 ปีหรือ อาจจะเร็วกว่านั้นการกำหนดมาตรการและระยะเวลาเช่นนี้ทำให้เรือสามารถปฏิบัติตามอนุสัญญาได้

สำหรับกรณีของประเทศไทย การที่จะออกกฎข้อบังคับมาบังคับใช้กับเรือที่มีอยู่เดิม หรือเรือที่ต่อสร้างใหม่ ผู้เขียนมีความเห็นว่าควรจะกำหนดค่านายมให้ชัดเจนเนื่องจากอนุสัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับมาตั้งแต่วันที่ 17 กันยายน ค.ศ.2008 ซึ่งหากประเทศไทยต้องการเข้าร่วมเป็นรัฐภาคี เมื่อได้ดำเนินการตามข้อ 17 แล้วอนุสัญญาจะมีผลใช้บังคับภายใน 3 เดือนตามข้อ 18(2) ซึ่งอาจจะกำหนดค่านายมในกฎข้อบังคับว่า “เรือที่ต่อใหม่” หมายความว่า เรือที่ต่อสร้างหรือวางกระดูกงู ภายในหรือหลังจากวันที่ข้อบังคับนี้มีผลบังคับใช้ และ “เรือที่มีอยู่เดิม” หมายความว่า เรือที่ต่อสร้าง หรือวางกระดูกงูก่อนที่ข้อบังคับนี้มีผลบังคับใช้ โดยให้นับวันที่กฎข้อบังคับมีผลบังคับใช้เป็นวันที่แยก ระหว่างเรือที่ต่อใหม่และเรือที่มีอยู่เดิม เนื่องจากหากเรือที่มีระบบป้องกันเพลิงและมีการควบคุม ระบบก่อนที่กฎข้อบังคับจะมีผลใช้บังคับ เรือเหล่านั้นสามารถเก็บรักษาระบบป้องกันเพลิงดังกล่าว ได้ต่อไปอีกไม่เกิน 60 เดือนตามข้อ 4(2) ซึ่งช่วงระยะเวลาดังกล่าวหากเรือมีการขึ้นอู่ หรือมีการ เปลี่ยนแปลงระบบป้องกันเพลิงภายในเรือกฎข้อบังคับจะต้องมีการใช้บังคับทันที และไม่ให้มีการนำ ระบบป้องกันเพลิงที่มีส่วนผสมของสารดีบุกอินทรีย์นำกลับมาใช้กับเรืออื่นๆ อีกต่อไป ซึ่งจะเป็นการ ควบคุมเรือต่างๆ เหล่านี้ให้สามารถปฏิบัติได้สอดคล้องตามที่อนุสัญญาได้บัญญัติไว้

4. การควบคุมของเสียตามภาคผนวก 1 ซึ่งมีการบัญญัติไว้ในข้อ 5 ของอนุสัญญา จะต้องมีความปฏิบัติที่เหมาะสมในการควบคุมหรือกำจัดของเสียออกจากระบบป้องกันเพลิงว่ามีการ เก็บ(Collected) การควบคุมจัดการ(Handled) การบำบัด(Treated) และการทิ้ง(Disposed) อย่างไร เพื่อเป็นการป้องกันสุขภาพมนุษย์และเพื่อเป็นการรักษาสีสิ่งแวดล้อม จะต้องมีการออกกฎหมายหรือ แนวปฏิบัติที่เหมาะสมในการควบคุมหรือกำจัดของเสียที่ออกจากระบบป้องกันเพลิง ตามที่ IMO ได้ มีหนังสือเวียนที่ AFS.3/Circ.3 เมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม ค.ศ.2009 ว่าด้วยแนวทางการบริหารจัดการที่ดีสำหรับการกำจัดสีกันเพลิงจากเรือรวมถึงสีที่มีสาร TBT ทาตัวเรือ ซึ่งของเสียที่เกิดจากระบบ ป้องกันเพลิงก็คือสีกันเพลิงที่หลุดออกมาจากตัวเรือในขณะที่เรือขึ้นอู่จะต้องมีการลอกสีกันเพลิง เดิมออก ก่อนที่จะมีการพ่นหรือทาสีกันเพลิงใหม่ ของเสียเหล่านี้จะต้องมีการควบคุมหรือกำจัดให้ถูก วิธีเพื่อเป็นการป้องกันสุขภาพมนุษย์และเพื่อเป็นการรักษาสีสิ่งแวดล้อม และจะต้องมีระเบียบหรือ แนวทางปฏิบัติที่เหมาะสมในการควบคุมจัดการของเสียเหล่านั้น

กรณีของประเทศไทย ได้มีการบัญญัติกฎหมายที่มีผลบังคับใช้แล้วหลายฉบับ ซึ่ง วิธีการควบคุมของเสียที่เกิดจากระบบป้องกันเพลิง มีดังนี้

ด้านการเก็บรักษา (Collected) ปัจจุบันมีกฎหมายตาม พรบ.วัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 มาตรา 18 ได้มีการแบ่งสารอันตรายออกเป็น 4 ชนิด ซึ่งสาร TBT อยู่ในบัญชีรายชื่อวัตถุ อันตรายชนิดที่ 3 (การผลิต การนำเข้า การส่งออกหรือการมีไว้ครอบครองต้องได้รับอนุญาต) ผู้ครอบ ครองหรือเก็บไว้ต้องปฏิบัติตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ หากฝ่าฝืนจะมีความผิดจำคุกไม่เกิน 2 ปีหรือ ปรับไม่เกินสองแสนบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ พระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดเกณฑ์ควบคุมวัตถุอันตราย โดย

การนำเข้า ผลิต ขนส่ง ใช้งาน การกำจัดและส่งออก ไม่ให้มีผลกระทบต่อมนุษย์ สัตว์ พืช สมบัติหรือสิ่งแวดล้อม (กรมโรงงานอุตสาหกรรม, 2555b)¹⁶ เพื่อให้สามารถควบคุมได้อย่างถูกต้องและเหมาะสม และจัดตั้งศูนย์ข้อมูลวัตถุอันตราย เพื่อประสานงานกับหน่วยงานราชการอื่นๆ ในด้านข้อมูลวัตถุอันตรายและสร้างเกณฑ์และวิธีการจดทะเบียนวัตถุอันตรายซึ่งได้มีการบรรจุสารไตรบิวทิลทินในบัญชีรายชื่อวัตถุอันตรายเมื่อปี พ.ศ.2556 ได้มีการประกาศให้สารไตรบิวทิลทินฟลูออไรด์ (tributyltin fluoride) และไตรบิวทิลทินออกไซด์ (tributyltin oxide) เป็นวัตถุอันตรายประเภทที่ 3 (วัตถุอันตรายที่การผลิต การนำเข้า การส่งออก หรือการมีไว้ในครอบครองต้องได้รับใบอนุญาต)

ด้านการควบคุมจัดการ(Handled) จะมีการบัญญัติไว้ตามพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.2535 หมวด 3 การจัดการสิ่งปฏิกูลและขยะมูลฝอยตามมาตรา 18 ,19 และ 20 และตาม พรบ.การสาธารณสุข(ฉบับที่ 2) พ.ศ.2535 มีการแบ่งขยะมูลฝอยออกเป็น 4 ประเภท ตามความในพระราชบัญญัตินี้ กรมควบคุมมลพิษจะเกี่ยวข้องในส่วนการกำจัดของเสีย ทั้งการควบคุมผู้ประกอบการขนส่ง / ผู้รับจ้างกำจัดขยะมูลฝอยและของเสีย และการกำหนดเกณฑ์ควบคุม เหตุเดือดร้อนรำคาญของส่วนรวมที่เกิดจากกลิ่น แสง รังสี เสียง ความร้อน สารอันตราย ความสั่นสะเทือน ฝุ่น ไข่ฝ้าพิษ ที่มีผลกระทบต่อมนุษย์และสิ่งแวดล้อม

กรมควบคุมมลพิษจะมีหน้าที่ในการควบคุมดูแลกิจการที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ ตลาด การเก็บรักษา การเก็บขนและสถานที่กำจัดมูลฝอย การปล่อยน้ำทิ้งและอากาศเสีย(กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2560a) ซึ่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2550 ได้แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 4 ให้ความหมายในคำนิยามของคำว่า “มูลฝอย”เพิ่มเติมขึ้นมาใหม่ว่า ให้รวมถึงมูลฝอยติดเชื้อ มูลฝอยที่เป็นพิษ หรืออันตรายจากชุมชน ดังนั้นในปัจจุบัน “มูลฝอย” ตามกฎหมายบังคับใช้ได้กำหนดให้มีการแบ่งประเภทมูลฝอยออกมาชัดเจน คือ มูลฝอยทั่วไป มูลฝอยติด

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

CHULALONGKORN UNIVERSITY

¹⁶ มาตรา 18 พรบ.วัตถุอันตราย พ.ศ.2535 บัญญัติไว้ว่า “วัตถุอันตรายแบ่งออกตามความจำเป็นแก่การควบคุม ดังนี้

(1) วัตถุอันตรายชนิดที่ 1 ได้แก่วัตถุอันตรายที่การผลิต การนำเข้า การส่งออก หรือการมีไว้ในครอบครองต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนด

(2) วัตถุอันตรายชนิดที่ 2 ได้แก่วัตถุอันตรายที่การผลิต การนำเข้า การส่งออก หรือการมีไว้ในครอบครองต้องแจ้งให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบก่อนและต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดด้วย

(3) วัตถุอันตรายชนิดที่ 3 ได้แก่วัตถุอันตรายที่การผลิต การนำเข้า การส่งออก หรือการมีไว้ในครอบครองต้องได้รับใบอนุญาต

(4) วัตถุอันตรายชนิดที่ 4 ได้แก่วัตถุอันตรายที่ห้ามมิให้มีการผลิต การนำเข้า การส่งออก หรือการมีไว้ในครอบครอง

เพื่อประโยชน์แก่การป้องกันและระงับอันตรายที่อาจมีแก่บุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์สิน หรือสิ่งแวดล้อม ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมโดยความเห็นของคณะกรรมการมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษาระบุชื่อหรือคุณสมบัติของวัตถุอันตราย ชนิดของวัตถุอันตราย กำหนดเวลาการใช้บังคับและหน่วยงานผู้รับผิดชอบในการควบคุมวัตถุอันตรายดังกล่าว”

เชื้อ และมูลฝอยที่เป็นพิษ หรืออันตรายจากชุมชนแต่มูลฝอยอีกประเภทหนึ่งคือ มูลฝอย หรือ ของเสียจากโรงงาน ซึ่งต้องจัดการตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ.2535

ปัจจุบันถ้าจะแบ่งประเภทมูลฝอยตามกฎหมายแบ่งได้เป็น 4 ประเภท คือ มูลฝอยทั่วไป มูลฝอยติดเชื้อ และมูลฝอยที่เป็นพิษ หรืออันตรายจากชุมชน และมูลฝอยหรือของเสียโรงงานอุตสาหกรรม ดังนั้นการจัดการขยะมูลฝอย แต่ละประเภทต้องจัดการให้ถูกสุขลักษณะที่แตกต่างกัน การกำหนดกฎหมายในการจัดการต้องมีความแตกต่างกันตามประเภทที่ต้องกำจัดและการบังคับใช้กฎหมาย ถ้าเป็นมูลฝอยทั่วไป จะบังคับใช้ตาม พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ.2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ส่วนมูลฝอยติดเชื้อ และมูลฝอยที่เป็นพิษหรืออันตรายจากชุมชน จะบังคับใช้ตามพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.2535 และมูลฝอยที่เกิดจากการผลิตในโรงงานจะบังคับใช้ตาม พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ.2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม และได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2560 เป็นฉบับล่าสุดโดยได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2560

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ เนื่องจากพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.2535 ไม่มีกลไกหรือหน่วยงานที่ขับเคลื่อนการบังคับใช้กฎหมายในระดับพื้นที่โดยตรง ทำให้การจัดการปัญหาด้านอนามัยสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ประกอบกับสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป ทำให้มีปัจจัยที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนมากขึ้นสมควรกำหนดให้มีคณะกรรมการสาธารณสุขจังหวัดและคณะกรรมการสาธารณสุขกรุงเทพมหานครทำหน้าที่ขับเคลื่อนการบังคับ ใช้กฎหมายในระดับพื้นที่โดยคำนึงถึงหลักการมีส่วนร่วมของประชาชน และกำหนดให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมี อำนาจประกาศพื้นที่ควบคุมเหตุรำคาญเพื่อระงับและจัดการตามความจำเป็นมิให้เหตุรำคาญนั้นเกิดขึ้นอีก ตลอดจนกำหนดให้ผู้ขออนุญาตในกิจการบางประเภทหรือบางขนาดต้องดำเนินการตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุขประกาศกำหนดก่อนที่เจ้าพนักงานท้องถิ่นพิจารณาออกใบอนุญาต

นอกจากนี้ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชน สมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับ การอุทธรณ์ให้เกิดความรอบคอบโดยให้มีคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์และกำหนดระยะเวลาการพิจารณาอุทธรณ์ ให้รวดเร็วยิ่งขึ้น รวมทั้งแก้ไขเพิ่มเติมบทกำหนดโทษและบทบัญญัติเกี่ยวกับการเปรียบเทียบให้เหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบันและในกฎหมายฉบับนี้ได้มีการบัญญัติ

การจัดการสิ่งปฏิกูลและมูลฝอยไว้ในหมวด 3 มาตรา 18¹⁷, 19¹⁸ และ 20 (กระทรวงสาธารณสุข ,2560)¹⁹

ด้านการบำบัด (Treated) พรบ.โรงงาน พ.ศ.2535 มาตรา 8(5) {กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2560} ได้มีการกำหนดมาตรฐานและวิธีการปล่อยของเสียมลพิษหรือสิ่งใดๆ ที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมซึ่งเกิดขึ้นจากการประกอบกิจการโรงงาน ซึ่งการที่จะ

¹⁷ มาตรา 18 พรบ.การสาธารณสุข พ.ศ.2535 บัญญัติไว้ว่า “การเก็บ ขน หรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยในเขตราชการส่วนท้องถิ่นใดให้เป็นอำนาจของราชการส่วนท้องถิ่นนั้น

ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่งราชการส่วนท้องถิ่นอาจร่วมกับหน่วยงานของรัฐหรือราชการส่วนท้องถิ่นอื่นดำเนินการภายใต้ข้อตกลงร่วมกันก็ได้แต่ในกรณีจำเป็นเพื่อประโยชน์สาธารณะโดยส่วนรวมรัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวงโดยคำแนะนำของคณะกรรมการกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการดำเนินการร่วมกันได้

ในกรณีที่มีเหตุอันสมควรราชการส่วนท้องถิ่นอาจมอบให้บุคคลใดดำเนินการตามวรรคหนึ่งแทนภายใต้การควบคุมดูแลของราชการส่วนท้องถิ่น หรืออาจอนุญาตให้บุคคลใดเป็นผู้ดำเนินการรับทำการเก็บ ขน หรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยตามมาตรา 19 ก็ได้

บทบัญญัติตามมาตรานี้ และมาตรา 19 มิให้ใช้บังคับกับการจัดการของเสียอันตรายตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน แต่ให้ผู้ดำเนินการโรงงานที่มีของเสียอันตราย และผู้ดำเนินการรับทำการเก็บ ขนหรือกำจัดของเสียอันตรายดังกล่าว แจ้งการดำเนินการเป็นหนังสือต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่น”

¹⁸ มาตรา 19 พรบ.การสาธารณสุข พ.ศ.2535 บัญญัติไว้ว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดดำเนินการรับทำการเก็บ ขน หรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย โดยทำเป็นธุรกิจหรือโดยได้รับประโยชน์ตอบแทนด้วยการคิดค่าบริการ เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่น”

¹⁹ มาตรา 20 พรบ.การสาธารณสุข พ.ศ.2535 บัญญัติไว้ว่า “เพื่อประโยชน์ในการรักษาความสะอาดและการจัดระเบียบในการเก็บ ขน และกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย ให้ราชการส่วนท้องถิ่นมีอำนาจออกข้อบัญญัติท้องถิ่นดังต่อไปนี้

(1) ห้ามการถ่าย เท ทิ้ง หรือทำให้มีขึ้นในที่หรือทางสาธารณะซึ่งสิ่งปฏิกูล หรือมูลฝอย นอกจากในที่ที่ราชการส่วนท้องถิ่นจัดไว้ให้

(2) กำหนดให้มีที่รองรับสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยตามที่หรือทางสาธารณะและสถานที่เอกชน

(3) กำหนดวิธีการเก็บ ขน และกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยหรือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือสถานที่ใดๆ ปฏิบัติให้ถูกต้องด้วยสุขลักษณะตามสภาพหรือลักษณะการใช้อาคารหรือสถานที่นั้น ๆ

(4) กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมในการให้บริการของราชการส่วนท้องถิ่น หรือบุคคลอื่นที่ราชการส่วนท้องถิ่นมอบให้ดำเนินการแทน ในการเก็บ ขน หรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย ไม่เกินอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง ทั้งนี้ การจะกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมการกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยราชการส่วนท้องถิ่นนั้นจะต้องดำเนินการให้ถูกต้องด้วยสุขลักษณะตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

(5) กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการเก็บ ขน และกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย เพื่อให้ผู้รับใบอนุญาตตามมาตรา 19 ปฏิบัติตลอดจนกำหนดอัตราค่าบริการขั้นสูงตามลักษณะการให้บริการที่ผู้รับใบอนุญาตตามมาตรา 19 จะพึงเรียกเก็บได้

(6) กำหนดการอื่นใดที่จำเป็นเพื่อให้ถูกต้องด้วยสุขลักษณะ

[คำว่า “ข้อบัญญัติท้องถิ่น” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2560]

ปล่อยของเสีย มลพิษหรือสิ่งใดๆจะต้องมีการบำบัดให้ได้ตามเกณฑ์มาตรฐานก่อนที่จะมีการปล่อยออกไปจากโรงงาน

ตามความในมาตราของพระราชบัญญัตินี้ กรมควบคุมมลพิษมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดเกณฑ์และมาตรฐานในการควบคุมการดำเนินกิจการของโรงงานอุตสาหกรรม โดยเฉพาะมาตรฐานและวิธีการควบคุมการกำจัดของเสียมลพิษหรือสารปนเปื้อนซึ่งเกิดจากกิจการของโรงงานที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม(กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2560b)²⁰ ภายใต้พระราชบัญญัติโรงงาน กระทรวงอุตสาหกรรมสามารถประกาศกฎกระทรวงเกี่ยวกับการกำจัดของเสียสิ่งปฏิกูลและขยะมูลฝอย ห้ามการปล่อยทิ้งน้ำเสียและอากาศเสียจากโรงงานอุตสาหกรรม แนวทางการมีระบบบำบัดของเสีย ตลอดจนกำหนดระดับเสี่ยงไม่เกินมาตรฐานของ EPA (US Environmental Protection Agency) ซึ่งบัญญัติไว้ในกฎกระทรวงฉบับที่ 2 (พ.ศ.2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ.2535 ในหมวด 4 การควบคุมการปล่อยของเสีย มลพิษ หรือสิ่งใด ๆ ที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมข้อ 13 ,14 ,15 และ 16 (กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม,2560a)²¹

²⁰ มาตรา 8(5) พรบ.โรงงาน พ.ศ.2535 บัญญัติไว้ว่า “เพื่อประโยชน์ในการควบคุมการประกอบกิจการโรงงานให้รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวงเพื่อให้โรงงานจำพวกใดจำพวกหนึ่งหรือทุกจำพวกตามมาตรา 7 ต้องปฏิบัติตามในเรื่องดังต่อไปนี้

(5) กำหนดมาตรฐานและวิธีการควบคุมการปล่อยของเสีย มลพิษหรือสิ่งใดๆ ที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมซึ่งเกิดขึ้นจากการประกอบกิจการโรงงาน”

²¹ กฎกระทรวงฉบับที่ 2 (พ.ศ.2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ.2535

ข้อ 13 การกำจัดขยะ สิ่งปฏิกูล และวัสดุที่ไม่ใช่

(1) ต้องรักษาโรงงานให้สะอาดปราศจากขยะและสิ่งปฏิกูลอยู่เสมอและจัดให้มีที่ รองรับหรือที่กำจัดขยะและสิ่งปฏิกูลตามความจำเป็นและเหมาะสม

(2) ต้องแยกเก็บสิ่งปฏิกูลหรือวัสดุที่ไม่ใช่แล้วซึ่งมีวัตถุมีพิษปนอยู่ด้วยหรือสาลีผ้า หรือเศษด้ายที่เป็นวัตถุไวไฟไว้ในที่รองรับต่างหากที่เหมาะสมและมีฝาปิดมิดชิด และต้องจัดให้มีการกำจัดสิ่งดังกล่าวโดยเฉพาะด้วยวิธีการที่ปลอดภัยและไม่ก่อให้เกิด ความเดือดร้อนรำคาญ

(3) ผู้ประกอบกิจการโรงงานที่มีสิ่งปฏิกูลหรือวัสดุที่ไม่ใช่แล้ว ซึ่งมีลักษณะและ คุณสมบัติตามที่รัฐมนตรีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาต้องดำเนินการ เกี่ยวกับการกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือวัสดุที่ไม่ใช่แล้วดังต่อไปนี้

(ก) ห้ามมิให้นำสิ่งปฏิกูลหรือวัสดุที่ไม่ใช่แล้วออกนอกบริเวณโรงงาน เว้นแต่ จะได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมโรงงานอุตสาหกรรมหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมโรงงาน อุตสาหกรรมมอบหมายให้นำออกไปเพื่อการทำลายฤทธิ์ กำจัด ทิ้งหรือฝังด้วยวิธี การและสถานที่ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

(ข) ต้องแจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับชนิด ปริมาณ ลักษณะคุณสมบัติและสถานที่ เก็บสิ่งปฏิกูลหรือวัสดุที่ไม่ใช่แล้วนั้น ๆ พร้อมทั้งวิธีการเก็บทำลายฤทธิ์ กำจัด ทิ้ง ฝัง เคลื่อนย้าย และการขนส่งตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ข้อ 14 ห้ามระบายน้ำทิ้งออกจากโรงงาน เว้นแต่ได้ทำการอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่าง จนน้ำทิ้งนั้นมีลักษณะเป็นไปตามที่รัฐมนตรีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาแต่ทั้งนี้ต้องไม่ใช่วิธีทำให้เจือจาง (dilution)

ข้อ 15 ในกรณีที่ระบบบำบัดน้ำเสียผู้ประกอบกิจการต้องปฏิบัติตามดังต่อไปนี้

(1) ต้องติดตั้งมาตรวัดปริมาณการใช้ไฟฟ้าสำหรับระบบบำบัดน้ำเสียโดยเฉพาะไว้ใน ที่ที่ง่ายต่อการตรวจสอบ

นอกจากนี้กระทรวงอุตสาหกรรมยังได้มีการออกประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากโรงงาน พ.ศ.2560 ซึ่งอาศัยอำนาจตามข้อ 14 ของกฎกระทรวงฉบับที่ 2 (พ.ศ.2535) เป็นการปรับปรุงการกำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากการประกอบกิจการโรงงาน เพื่อให้มีค่ามาตรฐานและวิธีการตรวจสอบน้ำทิ้งจากโรงงานให้เหมาะสมและเป็นไปตามมาตรฐานสากล รวมถึงเป็นการควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากโรงงานและได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2560 และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2559 อนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติโรงงาน (ฉบับที่.....) พ.ศ..... ซึ่งกฎหมายฉบับดังกล่าวมีการเพิ่มโทษสำหรับโรงงานผู้กระทำผิดปล่อยน้ำเสีย ปล่อยมลภาวะ จากเดิมมีความผิดทางแพ่งอายุความ 1 ปี ปรับ 200,000 บาท เพิ่มโทษเป็นมีความผิดทางอาญา ซึ่งต้องพิจารณาโทษหนักหลายชั้นศาลโทษจำคุก 1 ปี ปรับ 200,000 บาท หรือทั้งจำและปรับ ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการออกกฎหมาย

ด้านการทิ้ง (Disposed) ได้มีการบัญญัติไว้ตามกฎกระทรวงฉบับที่ 2 พ.ศ.2535 ออกตามพรบ.โรงงานพ.ศ. 2535²² พรบ.โรงงาน พ.ศ.2535 มาตรา 8(5)²³ และตาม พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 มาตรา 119 บัญญัติไว้ว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใด ๆ ให้ หิน กรวด ททราย ดิน โคลน อับเฉาสิ่งของหรือสิ่งปฏิกูลใด ๆ ยกเว้นน้ำมันและเคมีภัณฑ์ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันหรือทะเลภายในน่านน้ำไทย อันจะเป็นเหตุให้เกิดการตื้นเขิน ตกตะกอนหรือสกปรก เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียในการขจัดสิ่งเหล่านั้นด้วย”

[มาตรา 119 แก้ไขโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ.2535]

มาตรา 119 ทวิ บัญญัติไว้ว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใด ๆ ให้ น้ำมันและเคมีภัณฑ์หรือสิ่งใด ๆ ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบอันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทยอันอาจจะเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อมหรือเป็นอันตรายต่อการเดินเรือในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบดังกล่าว ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับ

และต้องมีการจดบันทึกเลขหน่วยและปริมาณการใช้ไฟฟ้าประจำวันด้วย

(2) ในกรณีมีการใช้สารเคมีหรือสารชีวภาพในระบบบำบัดน้ำเสีย ต้องมีการบันทึกการใช้สารเคมีหรือสารชีวภาพในการบำบัดน้ำเสียประจำวันและมีหลักฐานในการจัดหา สารเคมี หรือสารชีวภาพดังกล่าวด้วย

ข้อ 16 ห้ามระบายอากาศเสียออกจากโรงงาน เว้นแต่ได้ทำการอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างจนอากาศที่ระบายออกนั้นมีปริมาณ ของสารเจือปนไม่เกินกว่าค่าที่รัฐมนตรีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาแต่ทั้งนี้ ต้องไม่ใช่วิธีทำให้เจือจาง (dilution)

²²กฎกระทรวงฉบับที่ 2 พ.ศ.2535 ออกตามพรบ.โรงงาน 2535 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกกฎกระทรวงเกี่ยวกับการกำจัดของเสียและสิ่งปฏิกูลและขยะมูลฝอย "ห้ามปล่อยของเสียและอากาศเสียจากโรงงานอุตสาหกรรม"

²³ อ่างแล้ว

ไม่เกินหกหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไป ในการแก้ไขสิ่งเป็นพิษ หรือชดใช้ค่าเสียหายเหล่านั้นด้วย”

[มาตรา 119 ทวิ เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ.2535 (รก.2535/44/16)]

ดังนั้นหากประเทศไทยจะเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ ถึงแม้กฎหมายภายในจะมีการบัญญัติครอบคลุมในด้านต่างๆ ทั้ง 4 ด้านแล้ว แต่ประเทศไทยจะต้องมีการออกระเบียบหรือวิธีปฏิบัติในการควบคุมของเสียหรือสิ่งปนเปื้อนต่างๆ ที่เกิดจากระบบป้องกันเพลิงเวลาที่เรือมีการขึ้นอยู่ ซึ่ง IMO ได้มีการให้แนวทางปฏิบัติไว้แล้วตามหนังสือเวียน AFS.3/Circ.3 ว่าด้วยแนวทางการบริหารจัดการที่ดี สำหรับการกำจัดสีกันเพลิงจากเรือรวมถึงการใช้สีที่มีสารTBT ทาตัวเรือ เมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม ค.ศ.2009

5. กระบวนการในการเสนอแก้ไขสำหรับการควบคุมระบบป้องกันเพลิงตามข้อ 6 ถ้าหากประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาฉบับนี้แล้ว จะทำให้ประเทศไทยมีสิทธิเสนอขอแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก 1 ของอนุสัญญานี้ได้ หากเห็นว่ามีข้อมูลที่เพียงพอที่จะยื่นขอแก้ไข โดยการยื่นขอแก้ไขต้องมีข้อมูลตามภาคผนวก 2 และยื่นต่อองค์การเพื่อพิจารณา หากองค์การพิจารณาแล้ว อาจจะทำให้มีการส่งข้อมูลเพิ่มเติมตามภาคผนวก 3 ก็ได้

กรณีที่รัฐภาคีอื่นๆ ยื่นขอแก้ไขอนุสัญญาตามข้อนี้ จะทำให้ประเทศไทยมีสิทธิที่จะรับทราบข้อเสนอบื้องต้นตามภาคผนวก 2 และมีสิทธิที่จะได้รับรายงานของกลุ่มเทคนิคในฐานะรัฐภาคีก่อนที่คณะกรรมการ MEPC จะตัดสินใจว่าจะอนุมัติข้อแก้ไขในภาคผนวก 1 เพื่อจะได้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจว่าจะมีการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาหรือไม่

6. กลุ่มเทคนิคตามข้อ 7 ของอนุสัญญา ถ้าหากประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาฉบับนี้แล้ว มีสิทธิที่จะส่งตัวแทนเข้าไปมีส่วนร่วมในการพิจารณาของกลุ่มเทคนิคและสามารถใช้ความรู้ ความเชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องได้ ตัวแทนของประเทศไทยสามารถมีส่วนร่วมในการจัดทำข้อเสนอแนะใดๆ ต่อคณะกรรมการ MEPC ได้

3.1.2 การตรวจสอบพันธกรณีกลุ่มที่เกี่ยวกับกระบวนการในการปฏิบัติตามอนุสัญญา มีดังนี้

1. การตรวจและการรับรอง (Survey and Certification) ซึ่งได้มีการบัญญัติไว้ในข้อ 10 ของอนุสัญญา โดยที่ประเทศไทยจะต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่าเรือที่ชกธงไทยหรือดำเนินการภายใต้อำนาจของประเทศไทยได้รับการตรวจสอบ(Survey) และมีการออกใบสำคัญรับรอง (Certification) ตามที่กำหนดในภาคผนวก 4 ซึ่งภาคผนวกนี้ จะต้องมีการออกกฎข้อบังคับเพื่อใช้บังคับกับเรือที่ชกธงไทยหรือมีการบริหารงานภายใต้อำนาจของไทย เรือที่มีขนาดตั้งแต่ 400 ตันกรอสขึ้นไปและเดินระหว่างประเทศจะต้องได้รับการตรวจและมีการออกใบสำคัญรับรองว่าเรือได้มีการปฏิบัติตามอนุสัญญา และเรือที่มีความยาวตั้งแต่ 24 เมตรขึ้นไปและขนาดไม่เกิน 400 ตันกรอส ที่เดินระหว่างประเทศจะต้องมีการตรวจเรือและมีใบประกาศของระบบป้องกันเพลิง ซึ่งในข้อนี้จะเป็นการใช้อำนาจในฐานะรัฐเจ้าของธงเรือ (Flag State) เพื่อควบคุมดูแลเรือให้ได้มาตรฐาน มีการติดตั้ง

อุปกรณ์ระบบป้องกันเพลิงที่สอดคล้องกับอนุสัญญา และเมื่อทำการตรวจเรือเสร็จสิ้นจะต้องมีการออกใบสำคัญรับรองว่าเรือเหล่านั้นได้มีการปฏิบัติตามที่อนุสัญญาระบุไว้ ซึ่ง IMO ได้ให้แนวทางปฏิบัติตามข้อมติ MEPC.102 (48) เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม ค.ศ.2002 ว่าด้วยแนวทางการตรวจและออกใบสำคัญรับรองของระบบป้องกันเพลิงภายในเรือ

เมื่อพิจารณาแล้วการตรวจเรือและการออกใบสำคัญรับรอง สำหรับเรือไทยจะอาศัยฐานอำนาจจาก พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และ พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 17) พ.ศ.2560 ซึ่งการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศ ประเทศไทยจะต้องมีการเตรียมการออกกฎหมายภายในเพื่อรองรับการเข้าเป็นรัฐภาคี ในส่วนกรมเจ้าท่าได้มีการเตรียมการแก้ไขกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติ ทั้งพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่...) พ.ศ.... และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่...) พ.ศ... เพื่อรองรับการเข้าเป็นรัฐภาคีและเพื่อเป็นการรองรับการตรวจสอบจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ในปี พ.ศ.2564 ซึ่งขณะนี้ร่างกฎหมายทั้ง 2 ฉบับอยู่ในขั้นตอนของคณะกรรมการกฤษฎีกา และผู้เขียนได้มีการร่างข้อบังคับ กรมเจ้าท่าว่าด้วยการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขและค่าธรรมเนียมการตรวจและการออกใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับระบบป้องกันเพลิงที่เป็นอันตรายในเรือ พ.ศ.....เพื่อใช้ตรวจเรือไทยในฐานะที่เป็นรัฐเจ้าของธงเรือ(Flag State) ซึ่งเป็นการออกกฎข้อบังคับของกรมเจ้าท่าโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 163/1 ตาม พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย(ฉบับที่ 17) พ.ศ.2560 รายละเอียดจะปรากฏอยู่ในภาคผนวกท้ายเล่ม

กฎหมายในระดับอนุบัญญัติเพิ่มเติม เช่น กฎกระทรวง หรือข้อบังคับกรมเจ้าท่าที่ต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม พระราชบัญญัติที่ได้มีการแก้ไขแล้ว เช่น พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2525 ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 160 มาตรา 162 มาตรา 163 (ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 17) พ.ศ. 2560) และมี การเพิ่มมาตรา 162 ทวิ มาตรา 162 ตริ และมาตรา 164 ทวิ บทบัญญัติดังกล่าวเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับอำนาจเจ้าท่าในการตรวจสอบ (Inspection) การสั่งพักใช้ใบอนุญาต ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ การร้องขอให้เจ้าพนักงานตรวจเรือซึ่งก็คืออำนาจรัฐเมืองท่า (Port State) ในการตรวจตราควบคุมดูแล ส่วนพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2535 ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 170²⁴ มาตรา 175²⁵ และมาตรา 176(กรมเจ้าท่า, 2559c)²⁶ ซึ่งก็คืออำนาจของรัฐเมืองท่า (Port State) เช่นเดียวกัน

²⁴มาตรา 170 วรรคสอง พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย(ฉบับที่ 14) พ.ศ.2535 บัญญัติไว้ว่า “ผู้ใดใช้เรือที่เจ้าท่าสั่งห้ามใช้ตามวรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท”

²⁵มาตรา 175 พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย(ฉบับที่ 14) พ.ศ.2535 บัญญัติไว้ว่า“ผู้ใดใช้เรือผิดจากเงื่อนไขหรือข้อกำหนดในใบอนุญาตใช้เรือต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท”

²⁶มาตรา 176 พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย(ฉบับที่ 14) พ.ศ.2535 บัญญัติไว้ว่า “เรือลำใดบรรทุกเกินกว่าที่กำหนดในใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก เจ้าท่ามีอำนาจที่จะกักเรือลำนั้นไว้ และสั่งให้นายเรือหรือผู้ควบคุมเรือจัดการให้เรือลำนั้นบรรทุกให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 17) พ.ศ. 2560 ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมดังนี้

1. มาตรา 9 ให้ยกเลิกความในมาตรา 163 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่13) พ.ศ. 2525 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 163 ให้เจ้าท่าและเจ้าพนักงานตรวจเรือมีอำนาจตรวจและออกใบสำคัญในเรื่องดังต่อไปนี้

- (1) ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือ
- (2) ใบสำคัญแสดงการตรวจเรือเพื่อจดทะเบียนเรือไทย
- (3) ใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล
- (4) ใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก
- (5) ใบสำคัญรับรองการตรวจในเรื่องอื่นใดที่เจ้าท่าประกาศกำหนดเพื่อให้เป็นไปตามความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคีหรือมีพันธกรณีที่ต้องปฏิบัติตาม
- (6) ใบสำคัญรับรองการตรวจในเรื่องอื่นใดนอกจาก (5) ที่เจ้าท่าโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศกำหนดเพื่อให้สอดคล้องกับความตกลงระหว่างประเทศ”

ใบสำคัญรับรองต่างๆ ที่มีการออกให้กับเรือที่ชกธงไทยตามมาตรา 163 (5) ที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาเรียบร้อยแล้ว เช่น

1. International Oil Pollution Prevention Certificate , Annex I
2. International Oil Pollution Prevention Certificate For Carriage Of Noxious Liquid Substance in Bulk , Annex II
3. Maritime Labor Certificate ,MLC 2006 (เป็นอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ(ILO) ที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นรัฐภาคี)

ใบสำคัญรับรองตามมาตรา 163 (6) ตัวอย่างรายชื่อใบสำคัญรับรองที่ประเทศไทยยังไม่ได้เข้าเป็นภาคี แต่มีผลบังคับใช้แล้ว เช่น

1. MARPOL 73/78 as Amended, Issuance of Certificate and/or Statement of Compliance in accordance with Marine Department Rules
 - 1.1 Prevention of Pollution by Harmful substances Carried by Sea in Packaged Form, Annex III
 - Statement of Compliance
 - 1.2 Sewage Pollution Prevention ,Annex IV
 - Sewage Pollution Prevention Statement of Compliance

ถ้านายเรือหรือผู้ควบคุมเรือผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งเจ้าท่าตามวรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท

- 1.3 Prevention of pollution by garbage from ships, Annex V
 - Statement of Compliance
- 1.4 Prevention of Air Pollution from Ships, Annex VI
 - Air Pollution Prevention Statement of Compliance
 - Statement of Compliance for Engine Air Pollution Prevention
- 1.5 Prevention of Air Pollution Emitted from Ships, Annex VI with the NOx Technical Code 2008
 - Statement of Compliance with NOx Technical Code 2008
- 1.6 The Energy Efficiency of Ship, Annex VI
 - Statement of Compliance for Energy Efficiency
- 2. Mobile Offshore Drilling Unit Code 1979,1989 and 2009
 - Statement of Compliance
 - Exemption Certificate
- 3. International convention on the Control of Harmful Antifouling Systems
 - Document of Compliance Regarding Antifouling Systems
- 4. Ballast Water Management and Sediment Convention
 - Ballast Water Management Statement of Compliance
- 5. Code of Safety for Diving Systems
 - Diving System Safety (DSS) of Statement
- 6. Guideline for Vessel with Dynamic Position System, MSC/Circ.645
 - Statement of Compliance
- 7. ILO Convention 92 (เป็นอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ(ILO))
 - C 92 Accommodation of Crews Convention (Revised) 1949
- 8. ILO Convention 133 (เป็นอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ(ILO))
 - Document of Compliance of Crew Accommodation
- 9. ILO Convention 152 (เป็นอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ(ILO))
 - Certificate of Test and Examination of Derricks, Winches and their Accessory Gear

2. มาตรา 10 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 163/1 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยพระพุทศักราช 2456

“มาตรา 163/1 หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจและการออกใบสำคัญ ตามมาตรา 163 ให้เป็นไปตามข้อบังคับที่เจ้าท่ากำหนดโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการ กระทรวงคมนาคม

ข้อบังคับตามวรรคหนึ่งในส่วนที่เกี่ยวกับเรือประมงตามกฎหมายว่าด้วยการประมงให้หารือ กรมประมงก่อน

ในกรณีที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือได้ให้สถาบันการตรวจเรือที่เจ้าท่ากำหนด ตรวจและออกใบสำคัญแล้ว เจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือจะยื่นคำขอต่อเจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานตรวจ เรือตามมาตรา 163 พร้อมชำระค่าธรรมเนียมเพื่อให้ถือว่าการตรวจและใบสำคัญนั้นเป็นการตรวจ และใบสำคัญที่ออกตาม พระราชบัญญัตินี้แล้วก็ได้

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการประกาศกำหนดสถาบันการตรวจเรือตาม วรรคสามให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนด”

3. มาตรา 11 ให้ยกเลิกมาตรา 165 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 17) พ.ศ. 2560 ได้มีการให้เหตุผลเพื่อให้การตรวจและออกใบสำคัญสำหรับเรือเป็นไปอย่างมี ประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น จำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเพื่อกำหนดให้เจ้าท่ามีอำนาจในการตรวจ และออกใบสำคัญสำหรับเรือ ซึ่งก็คืออำนาจของรัฐเจ้าของธงเรือ (Flag State) ในการควบคุมดูแลเรือ ที่ซักธงของรัฐตนนั้น และในปัจจุบันตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกัน เพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001 กรมเจ้าท่าได้มีการออกใบสำคัญรับรองให้กับเรือที่ซักธงไทย โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 163 (6) สืบเนื่องจากอนุสัญญามีผลใช้บังคับแล้วแต่ประเทศไทยยังไม่ได้ เข้าร่วมเป็นรัฐภาคีฉบับนี้

2. การตรวจสอบเรือและการป้องกันการละเมิด ซึ่งได้มีการบัญญัติไว้ในข้อ 11 ของ อนุสัญญา โดยที่ประเทศไทย หากเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้สามารถตรวจสอบเรือที่เข้ามาเทียบท่า เข้าอู่หรือเข้ามาในเขตน่านน้ำภายในอติปไตยของประเทศไทยได้ ซึ่งเป็นการใช้อำนาจในฐานะรัฐ เจ้าของเมืองท่า²⁷ (Port State) เพื่อตรวจสอบว่าเรือเหล่านั้นได้มีการปฏิบัติตามที่อนุสัญญาบัญญัติไว้ หรือไม่ ซึ่งหากไม่มีหลักฐานบ่งชี้ (Clear ground) ว่าเรือลำใดฝ่าฝืน เจ้าหน้าที่สามารถตรวจสอบว่ามี ใบรับรอง(Certificate) หรือใบประกาศ (Declaration) ถูกต้องตามข้อกำหนดหรืออาจจะมีการสุ่ม ตัวอย่างแบบสั้นๆ เกี่ยวกับระบบป้องกันเปรียง โดยการตรวจสอบต้องคำนึงถึงแนวทางปฏิบัติที่ IMO กำหนดไว้²⁸ อย่างไรก็ตามระยะเวลาที่ใช้ในการประมวลผลจากการสุ่มตัวอย่างจะต้องไม่ใช่เป็นเหตุผล ในการห้ามเคลื่อนย้ายเรือหรือการห้ามออกเรือ

หากมีเหตุบ่งชี้ (Clear ground)²⁹ อันควรเชื่อได้ว่าเรือกำลังละเมิดอนุสัญญานี้การ ตรวจสอบอย่างละเอียดอาจดำเนินการได้โดยคำนึงถึงหลักเกณฑ์ที่ IMO กำหนดไว้³⁰ และหากเรือลำ ใดถูกตรวจพบที่มีการละเมิดอนุสัญญานี้ ประเทศไทยสามารถดำเนินการตักเตือน กักเรือ ถอน ทะเบียนเรือหรือให้เรือออกจากท่าได้และต้องแจ้งต่อรัฐเจ้าของธงทราบทันที

²⁷ อ้างแล้ว

²⁸ อ้างแล้ว

²⁹ อ้างแล้ว

³⁰ Guidelines For Inspection of Anti – Fouling Systems on Ships, Resolution MEPC.105(49) Adopted on 18 July 2003

ประเทศไทยสามารถร่วมมือกับรัฐภาคีอื่นในการตรวจสอบการละเมิดและการบังคับใช้อนุสัญญาภายใต้เขตอำนาจของประเทศไทย (1 พฤษภาคม ค.ศ. 1996 ประเทศไทยได้ลงนามตามบันทึกความเข้าใจกรุงโตเกียวในการตรวจควบคุมเรือในเมืองท่า)³¹ หากได้รับการร้องขอให้มีการสืบสวนจากรัฐภาคีใดๆ รายงานการตรวจสอบดังกล่าวจะถูกส่งไปยังรัฐภาคีที่ร้องขอให้ทำการสืบสวน ซึ่งวัตถุประสงค์ของความตามข้อนี้จะทำให้การตรวจหาการละเมิดและการบังคับใช้กฎระเบียบต่างๆ เป็นไปในแนวทางเดียวกัน ซึ่ง IMO ได้มีการออกแนวทางปฏิบัติตามข้อมติ MEPC.105 (49) เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม ค.ศ.2003 ว่าด้วยแนวทางการตรวจสอบของระบบป้องกันเพลิงในเรือ และข้อมติ MEPC.104 (49) เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม ค.ศ.2003 ว่าด้วยแนวทางการเก็บตัวอย่างของระบบป้องกันเพลิงในเรือ

สำหรับฐานอำนาจในการตรวจสอบเรือต่างชาติที่เข้ามาเทียบท่า เข้าอู่หรือเข้ามาในเขตอำนาจอธิปไตยของประเทศไทยจะเป็นไปตามมาตรา 139 และมาตรา 160 แห่ง พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ซึ่งในอนุสัญญาข้อ 11 ได้ให้สิทธิแก่รัฐภาคีในการตรวจสอบเรือที่ซังกต่างชาติที่เข้ามาเทียบท่า เข้าอู่หรือเข้ามาในเขตอำนาจอธิปไตยของรัฐภาคีเพื่อเป็นการป้องกันการละเมิด ซึ่งมาตรา 139 และมาตรา 160 บัญญัติไว้ว่า

มาตรา 139 เมื่อเจ้าท่าตรวจพบว่าเรือกำปั่นลำใดที่ใช้ในทะเลหรือเรือที่ใช้ในแม่น้ำไม่อยู่ในสภาพที่ปลอดภัย หรือไม่เหมาะสมสำหรับการใช้ให้เจ้าท่ามีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือถึงนายเรือห้ามใช้เรือนั้นและสั่งให้เปลี่ยนแปลงแก้ไขหรือซ่อมแซมให้เรียบร้อยจนเป็นที่ปลอดภัยหรือมีสภาพเหมาะสมสำหรับการใช้

ถ้านายเรือนำเรือตามวรรคหนึ่งมาใช้โดยมิได้ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าท่าที่สั่งตามวรรคหนึ่งให้ เจ้าท่ามีอำนาจกักเรือนั้นไว้จนกว่าจะได้ปฏิบัติให้ถูกต้องตามคำสั่ง

[มาตรา 139 แก้ไขโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2525]

มาตรา 160 เมื่อปรากฏว่าเรือไทยที่ได้รับใบอนุญาตใช้เรือมีอุปกรณ์ และเครื่องใช้ประจำเรือไม่ถูกต้องหรือไม่อยู่ในสภาพที่ใช้การได้ตามใบสำคัญที่ออกตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือตามมาตรา 163 ให้เจ้าท่ามีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้นายเรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด

ถ้านายเรือนำเรือตามวรรคหนึ่งมาใช้โดยมิได้ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าท่าที่สั่งตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าท่ามีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตใช้เรือจนกว่าจะได้ปฏิบัติถูกต้องตามคำสั่ง

เมื่อได้ปฏิบัติถูกต้องตามคำสั่งตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้เจ้าท่าออกคำสั่งเพิกถอนคำสั่งพักใช้ใบอนุญาตใช้เรือโดยพลัน

เมื่อเจ้าท่าตรวจพบว่าเรือต่างประเทศที่เข้ามาในเขตท่าเรือของประเทศไทยมีอุปกรณ์ และเครื่องใช้ประจำเรือไม่ถูกต้องหรือไม่อยู่ในสภาพที่ใช้การได้ตามใบสำคัญตามที่กำหนดในกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือตามมาตรา 163 ให้เจ้าท่ามีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้นายเรือแก้ไขให้ถูกต้องเสียก่อน เมื่อเห็นว่าถูกต้องแล้ว จึงจะอนุญาตให้ออกเรือได้

³¹ Asia Pacific Port State Control Manual 2015 ,Section 1-1 ,Page S1-1-1

[มาตรา 160 แก้ไขโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือฯ (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2525]

เมื่อพิจารณามาตรา 139 และมาตรา 160 แล้วยังมีประเด็นที่ยังไม่ครอบคลุมตามที่อนุสัญญาบัญญัติไว้ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบเรือต่างประเทศที่เข้ามาในเขตอำนาจอธิปไตยของประเทศไทยจะต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติม พบ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 มาตรา 160 เพื่อให้สามารถออกกฎข้อบังคับสำหรับตรวจเรือต่างชาติที่เข้ามาเทียบท่า เข้าอู่ หรือเข้ามาในเขตอำนาจอธิปไตยของไทยโดยคำนึงถึงแนวทางที่ IMO กำหนดไว้ (MEPC.105(49) ว่าด้วยแนวทางการตรวจสอบของระบบป้องกันเพลิงในเรือ วันที่ 18 กรกฎาคม ค.ศ.2003) ในฐานะรัฐเจ้าของท่าได้

3. การละเมิดตามข้อ 12 ของอนุสัญญาหากเรือไทยถูกกล่าวหาว่าฝ่าฝืนหรือละเมิดอนุสัญญามีสิทธิร้องขอให้รัฐภาคีอื่นที่กล่าวหารายงานเพื่อแสดงหลักฐานเพิ่มเติมเกี่ยวกับการละเมิดที่ถูกกล่าวหาได้ หากมีการตรวจพบการฝ่าฝืนอนุสัญญานี้ประเทศไทยโดยกรมเจ้าท่าจะต้องดำเนินการตามมาตรการทางด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และมีการตรวจสอบพร้อมทั้งให้รายงานต่อ IMO ทราบถึงการดำเนินการใดๆ ที่เกิดขึ้น หากไม่ดำเนินการใดๆ ภายใน 1 ปีนับแต่ได้รับข้อมูลจะต้องแจ้งให้รัฐภาคีนั้นทราบว่ามีกรรณการรายงานการละเมิดที่ถูกกล่าวหา ซึ่งประเทศไทยโดยกรมเจ้าท่ามีหน้าที่ที่จะต้องออกกฎหมายและกำหนดบทลงโทษที่รุนแรงเพียงพอเพื่อขัดขวางการละเมิดอนุสัญญานี้ รวมถึงต้องแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหากมีการละเมิดเกิดขึ้น

4. ความล่าช้าหรือการกักเรือ ซึ่งมีการบัญญัติไว้ในข้อ 13 ของอนุสัญญา ซึ่งการดำเนินการทั้งหมดจะต้องทำเพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้เรือถูกกักหรือเกิดความล่าช้าอย่างไม่เหมาะสมตามข้อ 11 หรือข้อ 12 ซึ่งหากเรือถูกกักอย่างไม่เหมาะสมหรือเกิดความล่าช้าจะมีสิทธิได้รับค่าชดเชยสำหรับความเสียหายที่ได้รับ

หากเรือถูกกักอย่างไม่เหมาะสมหรือเกิดความล่าช้าตามข้อ 11 หรือ 12 ของอนุสัญญาเจ้าของเรือหรือผู้บริหารเรือจะมีสิทธิฟ้องร้องเพื่อให้ได้รับค่าชดเชยสำหรับความสูญเสียหรือความเสียหายที่ได้รับ ซึ่งกฎหมายไทยได้มีการบัญญัติไว้ใน พรบ.ความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ.2539 ซึ่งมาตรา 5 พรบ.ความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ.2539 บัญญัติไว้ว่า “หน่วยงานของรัฐต้องรับผิดต่อผู้เสียหายในผลแห่งละเมิดที่เจ้าหน้าที่ของตนได้กระทำการปฏิบัติหน้าที่ ในกรณีนี้ผู้เสียหายอาจฟ้องหน่วยงานของรัฐดังกล่าวได้โดยตรง แต่จะฟ้องเจ้าหน้าที่มิได้

ถ้าการละเมิดเกิดจากเจ้าหน้าที่ซึ่งไม่ได้สังกัดหน่วยงานของรัฐแห่งใดให้ถือว่ากระทรวงการคลังเป็นหน่วยงานของรัฐที่ต้องรับผิดตามวรรคหนึ่ง”

อย่างไรก็ตามผู้เขียนมีความเห็นว่ามาตรา 160 วรรคท้าย ยังไม่มีความชัดเจนในอำนาจของเจ้าหน้าที่ตรวจควบคุมเรือในเมืองท่า (PSCO) ว่ามีอำนาจในการสั่งกักเรือ ถอนทะเบียนเรือหรือสั่งให้เรือออกจากท่าได้หรือไม่ และหากเจ้าหน้าที่ดำเนินการกักเรือ หรือทำให้เรือเกิดความล่าช้า เจ้าหน้าที่เองอาจจะถูกเจ้าของเรือฟ้องร้องเพื่อให้ได้รับค่าชดเชยสำหรับความเสียหายที่ได้รับตามข้อ 13(2) ของอนุสัญญา ทำให้เจ้าหน้าที่จะต้องระมัดระวังการใช้อำนาจ และไม่ตัดสินใจในกรณีที่มีเสียงต่อการที่จะถูกฟ้องร้อง อนุสัญญาก็ไม่ได้รับบุให้สิทธิคุ้มครองเจ้าหน้าที่ของรัฐในการที่ได้รับผลกระทบระหว่างที่ฟ้องร้องคดี ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าควรที่จะมีการแก้ไขกฎหมายภายในของไทยเพื่อที่จะคุ้มครองสิทธิเจ้าหน้าที่ของรัฐ หากมีการฟ้องร้องกันเกิดขึ้นจากการปฏิบัติหน้าที่

3.1.3 การตรวจสอบพันธกรณีกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับความร่วมมือระหว่างรัฐภาคี

1. ข้อมูลทางด้านวิทยาศาสตร์และด้านเทคนิคการวิจัย และการเฝ้าระวัง ซึ่งมีการบัญญัติไว้ในข้อ 8 ของอนุสัญญา หากประเทศไทยเข้าร่วมเป็นรัฐภาคีจะต้องมีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการวิจัยทางวิทยาศาสตร์และทางเทคนิคเกี่ยวกับผลกระทบของระบบป้องกันเปรียงและเฝ้าติดตามผลกระทบดังกล่าว ประเทศไทยจะต้องดำเนินการให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรัฐภาคีอื่นๆ เมื่อมีการร้องขอข้อมูล เช่น ข้อมูล โครงการ กิจกรรมทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีทางทะเล ผลกระทบที่สังเกตได้จากโปรแกรมการตรวจสอบและประเมินผลที่เกี่ยวข้องกับระบบป้องกันเปรียง ซึ่งปัจจุบันผู้เขียนเห็นว่ายังไม่มีข้อกำหนดหรือกฎหมายที่แจ้งชัดในการให้ข้อมูลต่างๆ เหล่านี้

2. การสื่อสารและการแลกเปลี่ยนข้อมูล ซึ่งมีการบัญญัติไว้ในข้อ 9 ของอนุสัญญาโดยที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) เป็นองค์กรที่กำกับดูแลการดำเนินการภายใต้อนุสัญญา จึงได้มีการกำหนดวิธีการในการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างรัฐภาคีกับ IMO ซึ่งรัฐภาคีจะต้องมีการสื่อสารและแลกเปลี่ยนข้อมูล เช่น

- รัฐภาคีจะต้องแจ้งรายชื่อของเจ้าหน้าที่ตรวจเรือที่ได้รับมอบหมาย (Nominated surveyor) หรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (Recognized Organization ; RO) ความรับผิดชอบและเงื่อนไขที่รัฐภาคีได้มอบหมาย หรือมอบอำนาจให้ดำเนินการ
- รัฐภาคีจะต้องมีการส่งรายงานประจำปีให้กับ IMO โดยต้องมีข้อมูลที่ได้รับ การอนุมัติ การจำกัด หรือข้อห้ามภายใต้กฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องกับระบบป้องกันเปรียง
- รัฐภาคีจะต้องส่งข้อมูลที่ได้รับการอนุมัติ อนุญาต จดทะเบียนที่เกี่ยวข้องกับระบบป้องกันเปรียงให้กับรัฐภาคีอื่นๆ หากมีการร้องขอ
- ห้ามรัฐภาคีให้ข้อมูลใดๆ ที่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย

ปัจจุบันผู้เขียนเห็นว่ายังไม่มีข้อกำหนดหรือกฎหมายที่แจ้งชัดในการให้ข้อมูลต่างๆ เหล่านี้ แต่ในฐานะที่ประเทศไทยเป็นสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ(IMO) การสื่อสารหรือแลกเปลี่ยนข้อมูลจะเป็นในฐานะรัฐสมาชิกขององค์การเท่านั้น ส่วนการให้ข้อมูลตามบทบัญญัติของอนุสัญญานั้นๆ ประเทศไทยจะต้องเข้าผูกพันในฐานะรัฐภาคีสมาชิกของอนุสัญญานั้นๆ เสียก่อนจึงจะต้องมีการออกระเบียบหรือข้อบังคับที่จะต้องมีการให้ข้อมูลระหว่างรัฐภาคีสมาชิกของอนุสัญญานั้นๆ

3. การร่วมมือกันตรวจสอบการละเมิดและการบังคับใช้อนุสัญญานี้ระหว่างรัฐภาคีภายใต้เขตอำนาจของรัฐตน ซึ่งมีการบัญญัติไว้ในข้อ 11(4) ของอนุสัญญา สำหรับพันธกรณีในข้อนี้ซึ่งเป็นการใช้อำนาจในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า (Port State) ปัจจุบันประเทศไทยได้เป็นสมาชิกในการตรวจควบคุมเรือในเมืองท่าภูมิภาคเอเชีย แปซิฟิกภายใต้บันทึกความเข้าใจกรุงโตเกียว (Tokyo MOU) มีประเทศสมาชิกทั้งหมด 21 ประเทศ การตรวจควบคุมเรือในเมืองท่าจะอาศัยฐานอำนาจจาก

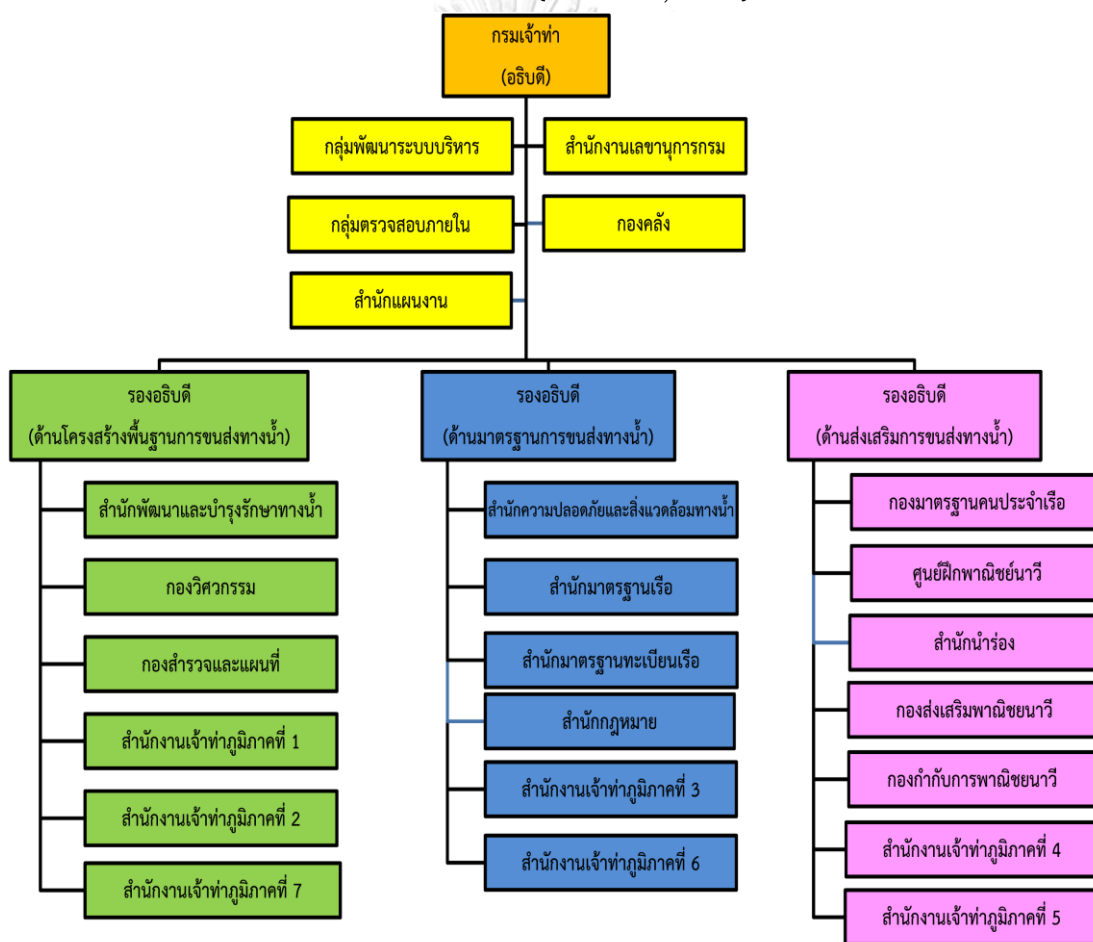
มาตรา 139 และมาตรา 160 ตาม พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย 2456 ซึ่งผู้เขียนได้มีการวิเคราะห์ พิจารณไว้แล้วในข้อการตรวจสอบเรือและการป้องกันการละเมิด

3.2 การตรวจสอบการเตรียมความพร้อมขององค์กรที่จะต้องดำเนินการ

หากประเทศไทยมีความประสงค์ที่จะเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ โดยจะมีการ ตรวจสอบใน 3 ด้านประกอบด้วย

3.2.1 ด้านองค์กร

หากประเทศไทยต้องการที่จะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้หน่วยงานที่จะต้อง ดำเนินการ คือ กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ผู้เขียนจึงต้องศึกษาถึงโครงสร้างของกรมเจ้าท่า ซึ่ง เมื่อพิจารณาแล้วโครงสร้างของกรมเจ้าท่ามีดังนี้ {กรมเจ้าท่า, 2559}



แผนภูมิที่ 1 โครงสร้างกรมเจ้าท่า

จากแผนภูมิแสดงโครงสร้างของกรมเจ้าท่า จะมีการแบ่งส่วนราชการออกเป็นระดับ สำนัก 16 สำนัก ระดับกอง 6 กองและมีอีก 2 กลุ่มงานคือ กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร และกลุ่ม ตรวจสอบภายในซึ่งขึ้นตรงกับอธิบดีกรมเจ้าท่า ส่วนอำนาจหน้าที่ กรมเจ้าท่ามีอำนาจหน้าที่ตาม กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2558{กระทรวงคมนาคม, 2560}

โดยให้มีภารกิจเกี่ยวกับการกำกับดูแล การส่งเสริม การพัฒนาระบบ การขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี ให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่น ๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้า ท่าเรือ อุเรือ กองเรือไทย และกิจการเกี่ยวเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ทัวถึง และปลอดภัย ตลอดจนการสนับสนุนภาคการส่งออกให้มีความเข้มแข็ง โดยให้มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(1) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(2) ศึกษา วิเคราะห์และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ

(3) ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี

(4) ดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวี

(5) ร่วมมือและประสานงานกับองค์การและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศ และต่างประเทศในด้านการขนส่งทางน้ำ การพาณิชย์นาวี และในส่วนที่เกี่ยวกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ

(6) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

จากแผนภูมิโครงสร้างกรมเจ้าท่า แบ่งส่วนราชการได้ดังนี้

(1) สำนักงานเลขานุการกรม

(2) กองกำกับการพาณิชย์นาวี

(3) กองคลัง

(4) กองมาตรฐานคนประจำเรือ

(5) กองวิศวกรรม

(6) กองส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

(7) กองสำรวจและแผนที่

(8) ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี

(9) สำนักกฎหมาย

(10) สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ

(11) สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 1-7

(12) สำนักนำร่อง

(13) สำนักแผนงาน

(14) สำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ

(15) สำนักมาตรฐานทะเบียนเรือ

(16) สำนักมาตรฐานเรือ

(17) กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร

(18) กลุ่มตรวจสอบภายใน

เมื่อพิจารณาหน่วยงานภายในกรมเจ้าท่าแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ที่จะต้องดำเนินการ หากประเทศไทยต้องการเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ มีด้วยกัน 3 หน่วยงาน

ประกอบด้วย สำนักกฎหมาย สำนักมาตรฐานเรือ และสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 1 – 7 {กรมเจ้าท่า ,2559} ซึ่งสำนักกฎหมายเป็นหน่วยงานที่ตั้งอยู่ในส่วนกลาง มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) ดำเนินการเกี่ยวกับงานด้านกฎหมายตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(2) ดำเนินการเกี่ยวกับงานนิติกรรมและสัญญา งานเกี่ยวกับความรับผิดชอบทางแพ่ง อาญา งานคดีปกครอง และงานคดีอื่นที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของกรม

(3) ให้คำปรึกษาและแนะนำเกี่ยวกับการดำเนินงานตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประกาศ และข้อบังคับที่จำเป็นต่อการควบคุมดูแลการขนส่งทางน้ำ และการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

(4) ศึกษาและวิเคราะห์เพื่อยกร่างและพัฒนากฎหมายที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรม

(5) ศึกษา วิเคราะห์ และติดตามการเปลี่ยนแปลงกฎหมาย ตลอดจนให้คำปรึกษา และเสนอแนะในการจัดทำอนุสัญญา สนธิสัญญา และความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำ และการพาณิชย์นาวี

(6) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

สำนักมาตรฐานเรือ เป็นหน่วยงานที่ตั้งอยู่ในส่วนกลาง มีอำนาจหน้าที่ต่อไปนี้

(1) ดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจสอบเรือ เครื่องจักร อุปกรณ์และเครื่องใช้ประจำเรือ เพื่อออกไปสำคัญรับรองตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ

(2) ดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจสอบชนิดแบบแปลนเรือให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น หรืออนุสัญญาระหว่างประเทศ ตลอดจนติดตามการปรับปรุงแก้ไขอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง

(3) ดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจเรือ สำหรับเรือต่างประเทศที่เดินเรือเข้ามาในน่านน้ำไทย ตามกฎหมายว่าด้วยการนั้นหรืออนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ

(4) ดำเนินการเกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐานเรือ อุปกรณ์ประจำเรือ และการตรวจรับรองวัสดุ เครื่องมือเครื่องใช้และอุปกรณ์ประจำเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

(5) ดำเนินการเกี่ยวกับการกำหนดหลักเกณฑ์และกำกับดูแลองค์กรที่ได้รับมอบอำนาจให้ทำการตรวจเรือและออกไปสำคัญรับรองตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ

(6) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 1-7 เป็นหน่วยงานของกรมเจ้าท่าที่ตั้งอยู่ในส่วนภูมิภาคทั่วประเทศ มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กฎหมายว่าด้วย การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องตามที่ได้รับมอบหมายในเขตพื้นที่ที่อธิบดีกำหนด

(2) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับ มอบหมาย

สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 1-7 มีการแบ่งเขตพื้นที่ที่รับผิดชอบดังนี้

สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 1 ประกอบด้วย

1. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาเชียงใหม่ พื้นที่รับผิดชอบ จ.ลำปาง แม่ฮ่องสอน ลำพูน และเชียงใหม่

2. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขานครสวรรค์ พื้นที่รับผิดชอบ จ.นครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร และอุทัยธานี

3. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาเชียงราย พื้นที่รับผิดชอบ จ.เชียงราย และพะเยา

4. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาพิษณุโลก พื้นที่รับผิดชอบ จ.พิษณุโลก ตาก สุโขทัย และเพชรบูรณ์

5. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาแพร่ พื้นที่รับผิดชอบ จ.แพร่ น่าน และอุตรดิตถ์

สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 2 ประกอบด้วย

1. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาอยุธยา พื้นที่รับผิดชอบจ.อยุธยา อ่างทอง และสิงห์บุรี

2. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาสุพรรณบุรี พื้นที่รับผิดชอบ จ.สุพรรณบุรี และชัยนาท

3. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาลพบุรี พื้นที่รับผิดชอบ จ.ลพบุรี และสระบุรี

4. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขานนทบุรี พื้นที่รับผิดชอบ จ.นนทบุรี และปทุมธานี

สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 3 ประกอบด้วย

1. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาสมุทรสงคราม พื้นที่รับผิดชอบ จ.สมุทรสงคราม

2. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาประจวบคีรีขันธ์ พื้นที่รับผิดชอบ จ.ประจวบคีรีขันธ์

3. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขากาญจนบุรี พื้นที่รับผิดชอบจ.กาญจนบุรี

4. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาสมุทรสาคร พื้นที่รับผิดชอบจ.สมุทรสาคร

5. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขานครปฐม พื้นที่รับผิดชอบจ.นครปฐม และราชบุรี

สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 4 ประกอบด้วย

1. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาสงขลา พื้นที่รับผิดชอบจ.สงขลา และพัทลุง

2. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาปัตตานีพื้นที่รับผิดชอบจ.ปัตตานี และยะลา

3. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาชุมพร พื้นที่รับผิดชอบ จ.ชุมพร

4. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขานครศรีธรรมราช พื้นที่รับผิดชอบ จ.นครศรีธรรมราช

5. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาสุราษฎร์ธานี พื้นที่รับผิดชอบ จ.สุราษฎร์ธานียกเว้นอ.

เกาะสมุย และอ.เกาะพะงัน

6. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขานราธิวาส พื้นที่รับผิดชอบ จ.นราธิวาส

7. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาเกาะสมุย พื้นที่รับผิดชอบ อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี

8. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาเกาะพะงันพื้นที่รับผิดชอบอ.เกาะพะงันจ.สุราษฎร์ธานี

สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 5 ประกอบด้วย

1. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาภูเก็ต พื้นที่รับผิดชอบจ.ภูเก็ต
2. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาพังงา พื้นที่รับผิดชอบจ.พังงา
3. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขากระบี่ พื้นที่รับผิดชอบจ.กระบี่
4. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาระนอง พื้นที่รับผิดชอบจ.ระนอง
5. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาสตูล พื้นที่รับผิดชอบจ.สตูล

สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 6 ประกอบด้วย

1. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาชลบุรี พื้นที่รับผิดชอบจ.ชลบุรี
2. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาฉะเชิงเทรา พื้นที่รับผิดชอบจ.ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี

และนครนายก

3. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาระยอง พื้นที่รับผิดชอบจ.ระยอง
4. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาสมุทรปราการ พื้นที่รับผิดชอบจ.สมุทรปราการ
5. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาตราด พื้นที่รับผิดชอบจ.ตราด
6. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาจันทบุรี พื้นที่รับผิดชอบจ.จันทบุรี และสระแก้ว
7. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาพัทยา พื้นที่รับผิดชอบเมืองพัทยา อ.บางละมุง และอ.

สัตหีบ จ.ชลบุรี

สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 7 ประกอบด้วย

1. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาหนองคาย พื้นที่รับผิดชอบจ.หนองคาย เลย หนองบัวลำภู อุดรธานี และบึงกาฬ
2. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาอุบลราชธานี พื้นที่รับผิดชอบจ.อุบลราชธานี อำนาจเจริญ ศรีสะเกษและยโสธร
3. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขานครราชสีมา พื้นที่รับผิดชอบจ.นครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ และสุรินทร์
4. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขานครพนม พื้นที่รับผิดชอบจ.นครพนม มุกดาหารและสกลนคร
5. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาขอนแก่น พื้นที่รับผิดชอบจ.ขอนแก่น ร้อยเอ็ด มหาสารคาม และกาฬสินธุ์

เมื่อพิจารณาจากโครงสร้างกรมเจ้าท่า และอำนาจหน้าที่แล้ว กรมเจ้าท่าจะต้องเป็นหน่วยงานที่ต้องรับผิดชอบดำเนินการตามกฎหมาย หากประเทศไทยมีความประสงค์ และมีความพร้อมที่จะเข้าร่วมเป็นภาคีสัญญาดังนี้ ซึ่งตามกฎหมายกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2558 ข้อ (5) ได้บัญญัติไว้โดยให้กรมเจ้าท่าร่วมมือและประสานงานกับองค์การและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศ และต่างประเทศในด้านการขนส่งทางน้ำ การพาณิชย์นาวี และในส่วนที่เกี่ยวกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ

เมื่อพิจารณาจากหน่วยงานภายในของกรมเจ้าท่าแล้ว หน่วยงานของกรมเจ้าท่าที่จะต้องดำเนินการเพื่ออนุวัติการตามอนุสัญญาฉบับนี้

1. สำนักกฎหมาย จะต้องดำเนินการในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาต่างๆ หากประเทศไทยมีความประสงค์ และมีความพร้อมที่จะเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ ซึ่งตามกฎหมายกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 ได้บัญญัติไว้ในข้อ 14 (5) โดยให้อำนาจหน้าที่สำนักกฎหมายมีหน้าที่ศึกษา วิเคราะห์ และติดตามการเปลี่ยนแปลงกฎหมาย ตลอดจนให้คำปรึกษา และเสนอแนะในการจัดทำอนุสัญญา สนธิสัญญา และความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์

ตามพันธกรณีในข้อ 1 ของอนุสัญญารัฐภาคีจะต้องปฏิบัติเพื่อให้มีผลสมบูรณ์อย่างเต็มที่ (Give full and complete effect) ในการลดหรือขจัดผลเสียหรือผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลและที่มีผลต่อสุขภาพมนุษย์ อันเนื่องมาจากระบบป้องกันเพลิง และจะต้องให้มีผลบังคับทางด้านกฎหมายของอนุสัญญาฉบับนี้รวมถึงภาคผนวก (Annex) ของอนุสัญญาด้วย โดยให้ถือว่าเป็นเอกสารฉบับเดียวกัน ซึ่งรัฐภาคีจะต้องตรวจสอบกฎหมายภายในของตนว่ามีเพียงพอหรือไม่ในการที่จะอนุวัติการตามอนุสัญญา ดังนั้นเมื่อพิจารณาอำนาจหน้าที่ของสำนักกฎหมายแล้ว จะต้องดำเนินการตรวจสอบกฎหมายภายในของประเทศไทยว่ามีเพียงพอหรือไม่ ในการที่จะอนุวัติการตามอนุสัญญาบัญญัติไว้ และหากต้องการที่จะเข้าผูกพันเป็นรัฐภาคีก็จะต้องเป็นหน่วยงานที่จะต้องดำเนินการหลักและมีหน่วยงานอื่นๆช่วยสนับสนุน

2. สำนักมาตรฐานเรือ จะต้องดำเนินการในเรื่องเกี่ยวกับการตรวจสอบเรือ เครื่องจักร อุปกรณ์และเครื่องใช้ประจำเรือ เพื่อออกใบสำคัญรับรองตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ การตรวจเรือในฐานะที่เป็นรัฐเจ้าของธงเรือ (Flag State) ซึ่งตามกฎหมายกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 ได้บัญญัติไว้ในข้อ 21 (1) และต้องดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจเรือสำหรับเรือต่างประเทศที่เดินเรือเข้ามาในน่านน้ำไทย ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทยหรืออนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า (Port State) ซึ่งตามกฎหมายกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 ได้บัญญัติไว้ในข้อ 21 (3)

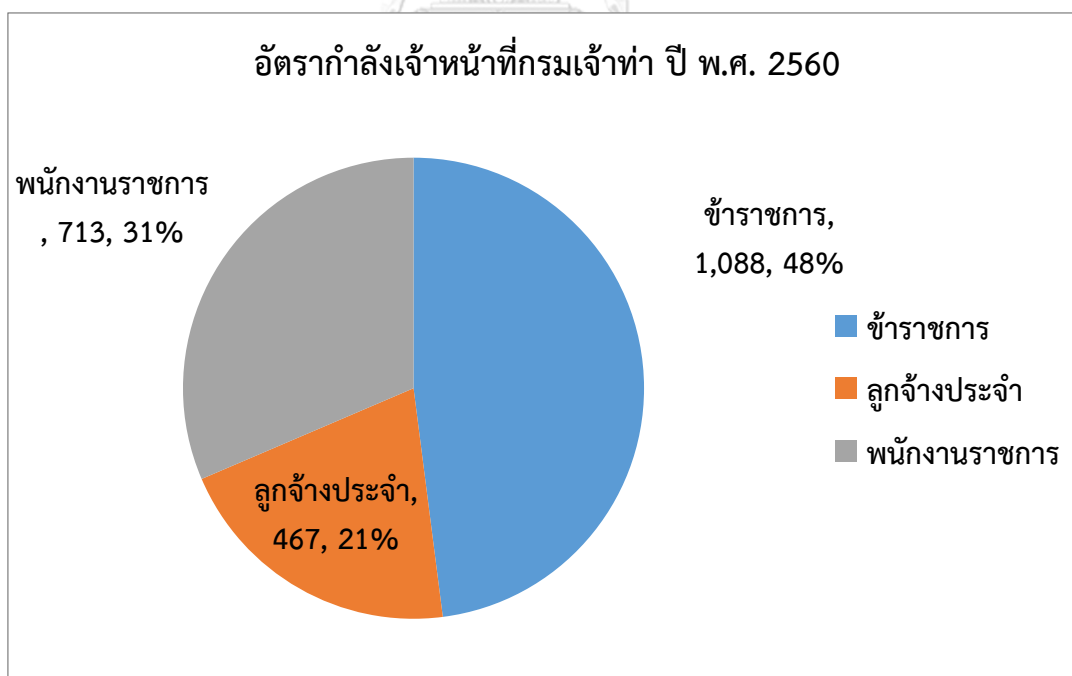
ตามพันธกรณีในข้อ 10 ของอนุสัญญาได้บัญญัติไว้ว่ารัฐภาคีจะต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่าเรือที่ชักธงของตนหรือดำเนินการภายใต้อำนาจของรัฐตนได้รับการตรวจสอบ (Survey) และมีการออกใบสำคัญรับรอง (Certification) ตามที่กำหนดในภาคผนวก 4 ซึ่งเมื่อพิจารณาตามอำนาจหน้าที่แล้ว สำนักมาตรฐานเรือเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการตรวจเรือและออกใบสำคัญรับรองในฐานะรัฐเจ้าของธงเรือ (Flag State) และข้อ 11 ของอนุสัญญาได้บัญญัติไว้ว่ารัฐที่เป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้สามารถตรวจสอบเรือที่เข้ามาเทียบท่า เข้าอยู่หรือเข้ามาในเขตน่านน้ำภายในอู่ไทยของตนได้ ซึ่งเป็นการใช้อำนาจในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่าเพื่อตรวจสอบว่าเรือเหล่านั้นได้มีการปฏิบัติตามอนุสัญญาบัญญัติไว้หรือไม่ ซึ่งเมื่อพิจารณาตามอำนาจหน้าที่แล้ว สำนักมาตรฐานเรือเป็นหน่วยงานที่

มีอำนาจหน้าที่ในการตรวจเรือต่างชาติที่เข้ามาเทียบท่า เข้าอู่ หรือหรือเข้ามาในเขตน่านน้ำภายในอธิปไตยของประเทศไทยในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า(Port State)

3. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 1-7 มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 ได้บัญญัติไว้ใน ข้อ 16 (1) ที่จะต้องดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทยในเขตพื้นที่รับผิดชอบ ซึ่งจะต้องดำเนินการตรวจเรือทั้งในฐานะที่เป็นรัฐเจ้าของธงเรือ(Flag State) ตามพันธกรณีในข้อ 10 และในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า(Port State) ตามพันธกรณีในข้อ 11 ของอนุสัญญา

3.2.2 ด้านบุคลากร ซึ่งเป็นส่วนที่สำคัญอีกส่วนหนึ่ง หากประเทศไทยต้องการที่จะเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ ผู้เขียนจึงต้องมีการตรวจสอบจำนวนบุคลากรของกรมเจ้าท่าที่จะต้องดำเนินการโดยจะทำการตรวจสอบในภาพรวมทั้งกรมเจ้าท่า และจะมีการแยกตรวจสอบจำนวนบุคลากรทั้งสำนักกฎหมาย สำนักมาตรฐานเรือ และสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 1-7 และจะมีการแยกตรวจสอบในตำแหน่งที่จะต้องรับผิดชอบในการตรวจเรือทั้งในฐานะรัฐเจ้าของธงเรือ(Flag State) และในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า(Port State)

1. บุคลากรของกรมเจ้าท่า ปัจจุบันมีอัตรากำลังข้าราชการจำนวน 1,088 คน ลูกจ้างประจำจำนวน 467 คนและพนักงานราชการจำนวน 713 คนรวมทั้งสิ้น 2,268 คน{กรมเจ้าท่า, 2560} รายละเอียดตามแผนภาพ



แผนภูมิที่ 2 อัตรากำลังเจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่า ปี พ.ศ.2560

2. บุคลากรของสำนักกฎหมาย มีจำนวนข้าราชการ 17 อัตราดังนี้
 - 2.1 ผู้อำนวยการสำนัก จำนวน 1 อัตรา
 - 2.2 ฝ่ายบริหารงานทั่วไป ตำแหน่ง เจ้าพนักงานธุรการ จำนวน 1 อัตรา
 - 2.3 กลุ่มนิติกรรมสัญญา ตำแหน่ง นิติกร จำนวน 4 อัตรา
 - 2.4 กลุ่มกฎหมายและความตกลงระหว่างประเทศ ตำแหน่ง นิติกร จำนวน 5 อัตรา
 - 2.5 กลุ่มกฎหมายทั่วไป ตำแหน่ง นิติกร จำนวน 4 อัตรา
 - 2.6 กลุ่มคดีและบังคับคดี ตำแหน่ง นิติกร จำนวน 2 อัตรา
 รวมจำนวนข้าราชการของสำนักกฎหมายมีจำนวนทั้งสิ้น 17 อัตรา

3. บุคลากรของสำนักมาตรฐานเรือมีจำนวนทั้งสิ้น 25 อัตรา โดยแบ่งเป็นข้าราชการ จำนวน 21 อัตราและพนักงานราชการ 4 อัตราดังนี้
 - 4.1 ตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักจำนวน 1 อัตรา
 - 4.2 ตำแหน่งนายช่างเขียนแบบ จำนวน 1 อัตรา
 - 4.3 ตำแหน่งเจ้าพนักงานธุรการ จำนวน 2 อัตรา
 - 4.4 พนักงานราชการที่ทำหน้าที่งานธุรการ จำนวน 4 อัตรา
 - 4.5 ตำแหน่งเจ้าพนักงานตรวจเรือและวิศวกรจำนวน 17 อัตรา แบ่งเป็นกลุ่มตรวจสภาพเรือจำนวน 5 อัตรา ,กลุ่มมาตรฐานอุปกรณ์ประจำเรือจำนวน 2 อัตราและกลุ่มวิศวกรรมเรือและนวัตกรรม มีตำแหน่งวิศวกรจำนวน 5 อัตรา ซึ่งจะทำหน้าที่ในการตรวจเรือไทยให้เป็นไปตามอนุสัญญาในฐานะรัฐเจ้าของธงเรือ (Flag State) ตามข้อ 10 ของอนุสัญญาที่ได้บัญญัติไว้ว่ารัฐภาคีจะต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่าเรือที่ซักรงของตนหรือดำเนินการภายใต้อำนาจของรัฐตนได้รับการตรวจสอบ(Survey) และมีการออกใบสำคัญรับรอง(Certification) ตามที่กำหนดในภาคผนวก 4 และกลุ่มควบคุมเรือในเมืองท่ามีจำนวน 5 อัตรา ซึ่งจะทำหน้าที่ในการตรวจเรือต่างชาติที่เข้ามาเทียบท่า เข้าอยู่หรือเข้ามาในเขตอำนาจอธิปไตยของไทย ซึ่งกลุ่มควบคุมเรือในเมืองท่าจะมีหน้าที่รับผิดชอบในการตรวจเรือต่างชาติเหล่านั้น เพื่อให้เป็นไปตามอนุสัญญาในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า(Port State) ตามข้อ 11 ของอนุสัญญาที่ได้บัญญัติไว้ว่ารัฐที่เป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้สามารถตรวจสอบเรือที่เข้ามาเทียบท่า เข้าอยู่หรือเข้ามาในเขตอำนาจอธิปไตยของตนได้ ซึ่งเป็นการใช้อำนาจในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่าเพื่อตรวจสอบว่าเรือเหล่านั้นได้มีการปฏิบัติตามที่อนุสัญญาบัญญัติไว้หรือไม่ หากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้

จากการที่ประเทศไทยได้เป็นสมาชิกในการตรวจควบคุมเรือในเมืองท่าภายใต้บันทึกความเข้าใจ ณ กรุงโตเกียว (Tokyo MOU) เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม ค.ศ.1996 (Tokyo MOU Secretariat, 2558) ซึ่งปัจจุบันมีประเทศสมาชิกทั้งหมด 21 ประเทศรวมทั้งประเทศไทยด้วย จำนวนปริมาณเรือต่างชาติที่เข้ามาเทียบท่า หรือเข้ามาในเขตน่านน้ำภายในอธิปไตยของประเทศไทยมี

จำนวนมากปีละประมาณเกือบ 20,000 เทียบต่ปีแต่จำนวนเจ้าหน้าที่ที่ทำหน้าที่ในการตรวจควบคุมเรือในเมืองท่ามีอัตรากำลังเพียง 5 อัตราเท่านั้น

ตารางที่ 5 สถิติจำนวนเรือสินค้าต่างชาติที่เข้า - ออกประเทศไทยขนาดตั้งแต่ 300 ตันกรอส ขึ้นไป ระหว่าง พ.ศ.2558 - 2560 {กรมเจ้าท่า, 2560}

เขตท่าเรือ	พ.ศ. 2560 (เที่ยว)	พ.ศ. 2559 (เที่ยว)	พ.ศ. 2558 (เที่ยว)
กรุงเทพ	3,723	3,946	1,269
ภาคตะวันออก(แหลมฉบัง, ศรีราชา, ระยอง, มาบตาพุด)	11,228	11,233	3,648
ภาคใต้ (สงขลา, ภูเก็ต)	3,864	3,602	1,012
รวม	18,815	18,781	5,929

การที่ประเทศไทยมีอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ตรวจควบคุมเรือในเมืองท่าที่ค่อนข้างน้อย ปริมาณงานที่ค่อนข้างมาก ทำให้ปริมาณการตรวจควบคุมเรือต่างชาติไม่สามารถดำเนินการได้เต็มที่ เนื่องจากมีข้อจำกัดในด้านบุคลากร เมื่อเทียบกับประเทศสมาชิกอื่นๆ ของ Tokyo MOU ซึ่งปริมาณการตรวจควบคุมเรือต่างชาติของประเทศไทยเมื่อปี พ.ศ. 2560 ปรากฏตามตารางที่แสดง

ตารางที่ 6 การตรวจควบคุมเรือในเมืองท่าของประเทศสมาชิก Tokyo MOU ประจำปี

ค.ศ. 2016{Tokyo MOU Secretariat, 2560}

ประเทศ	จำนวนเรือที่ตรวจ (ลำ)	จำนวนเรือที่ตรวจ และพบ ข้อบกพร่อง(ลำ)	จำนวนเรือที่ กัก (ลำ)	เปอร์เซ็นต์ เรือที่ถูกกัก
ออสเตรเลีย	3,675	2,123	245	6.67 %
แคนาดา	510	304	2	0.39 %
ชิลี	869	389	11	1.27 %
จีน	7,736	6,418	422	5.46 %
ฟิลิปปินส์	10	0	0	0 %
ฮ่องกง	630	561	24	3.81 %
อินโดนีเซีย	2,143	604	33	1.54 %
ญี่ปุ่น	5,438	3,348	181	3.33 %
เกาหลี	1,988	1,330	72	3.62 %
มาเลเซีย	1,193	469	18	1.51 %
หมู่เกาะมาแชล	19	15	2	10.53 %
นิวซีแลนด์	184	116	3	1.63 %
ปาปัวนิวกินี	129	60	4	3.10 %
เปรู	484	146	3	0.62 %

ประเทศ	จำนวนเรือที่ตรวจ (ลำ)	จำนวนเรือที่ตรวจ และพบ ข้อบกพร่อง(ลำ)	จำนวนเรือที่ กัก (ลำ)	เปอร์เซ็นต์ เรือที่ถูกกัก
ฟิลิปปินส์	2,420	680	1	0.04 %
รัสเซีย	1,049	807	22	2.10 %
สิงคโปร์	1,035	712	29	2.80 %
ไทย	634	107	0	0 %
วานูอาตู	0	0	0	0 %
เวียดนาม	1,532	831	18	1.17 %
รวม	31,678	19,020	1,090	3.44 %

จากตารางที่ 5 แสดงสถิติจำนวนเรือสินค้าต่างชาติที่เข้า - ออกประเทศไทยขนาดตั้งแต่ 300 ตันกรอส ขึ้นไประหว่าง พ.ศ.2558 - 2560 เปรียบเทียบกับตารางที่ 5 แสดงการตรวจควบคุมเรือในเมืองท่าของประเทศไทย ประจำปี ค.ศ. 2016 (พ.ศ.2559) จะเห็นได้ว่ามีจำนวนเรือต่างชาติที่เข้า - ออกเมืองท่าในประเทศไทยมีจำนวนที่ค่อนข้างมากแต่การตรวจควบคุมเรือต่างชาติทำได้น้อย ซึ่งในปี พ.ศ. 2559 มีเรือต่างชาติเข้าและออกเมืองท่าที่สำคัญของประเทศไทยจำนวนประมาณเกือบ 19,000 เทียบแต่ปริมาณการตรวจเรือต่างชาติเจ้าหน้าที่ทำการตรวจได้จำนวนแค่ 600 กว่าลำเท่านั้น

5. บุคลากรของสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 1-7 มีข้าราชการ จำนวน 328 อัตราแบ่งเป็น

5.1 สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 1 มีข้าราชการ จำนวน 37 อัตรา

5.2 สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 2 มีข้าราชการ จำนวน 34 อัตรา

5.3 สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 3 มีข้าราชการ จำนวน 50 อัตรา

5.4 สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 4 มีข้าราชการ จำนวน 58 อัตรา

5.5 สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 5 มีข้าราชการ จำนวน 54 อัตรา

5.6 สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 6 มีข้าราชการ จำนวน 59 อัตรา

5.7 สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 7 มีข้าราชการ จำนวน 36 อัตรา

6. ตำแหน่งเจ้าพนักงานตรวจเรือทั่วประเทศมีจำนวน 52 คน ที่จะทำการตรวจเรือและมีการออกไปสำคัญรับรองหลังจากที่ตรวจเรือเสร็จสิ้น (Survey and Certification) ตามที่ได้มีการบัญญัติไว้ในข้อ 10 ของอนุสัญญา โดยที่รัฐภาคีจะต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่าเรือที่ซึกธงของตนหรือดำเนินการภายใต้อำนาจของรัฐตนได้รับการตรวจสอบ(Survey) และมีการออกไปสำคัญรับรอง (Certification) ตามที่กำหนดในภาคผนวก 4 ซึ่งในข้อนี้จะเป็นการใช้อำนาจในฐานะรัฐเจ้าของธงเรือ (Flag State) เพื่อควบคุมดูแลเรือให้ได้มาตรฐาน มีการติดตั้งอุปกรณ์ระบบป้องกันเพลิงที่สอดคล้องกับอนุสัญญา และเมื่อทำการตรวจเรือเสร็จสิ้นจะต้องมีการออกไปสำคัญรับรองว่าเรือเหล่านั้นได้มีการปฏิบัติตามที่อนุสัญญาบัญญัติไว้ ซึ่งผู้ที่ดำรงตำแหน่งเจ้าพนักงานตรวจเรือ กรมเจ้าท่า จะต้องเป็นผู้ทำการตรวจเรือที่ซึกธงไทย เพื่อให้เรือที่ซึกธงไทยได้มาตรฐาน และมีการออกไปสำคัญรับรองเมื่อ

ทำการตรวจเรือเสร็จสิ้นสอดคล้องตามบทบัญญัติของอนุสัญญา หากประเทศไทยเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ ปัจจุบันตำแหน่งเจ้าพนักงานตรวจเรือ กรมเจ้าท่า มีจำนวน 52 คน (กรมเจ้าท่า, 2560b) รายละเอียดตามตาราง

ตารางที่ 7 อัตรากำลังเจ้าพนักงานตรวจเรือ

สังกัด	ตำแหน่งเจ้าพนักงานตรวจเรือ (คน)
สำนักมาตรฐานเรือ	12
สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 1	5
สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 2	4
สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 3	6
สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 4	7
สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 5	6
สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 6	7
สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 7	5
รวม	52

นอกจากนี้แล้วกรมเจ้าท่ายังได้มีการมอบอำนาจให้กับองค์กรที่ได้รับการยอมรับทำการตรวจเรือและมีการออกใบสำคัญรับรองให้กับเรือที่ซีกองไทยเพื่อให้เรือที่ซีกองไทยได้มาตรฐานและมีการออกใบสำคัญรับรองเมื่อทำการตรวจเรือเสร็จสิ้น เพื่อให้สอดคล้องตามบทบัญญัติของอนุสัญญาอีกด้วย สำหรับองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (Recognized Organization ; RO) (กรมเจ้าท่า, 2559a)³² และได้รับมอบอำนาจให้ทำการตรวจเรือที่ซีกองไทยจากกรมเจ้าท่ามีจำนวน 8 องค์กรคือ

1. Nippon Kaiji Kyokai (Class NK) แห่งญี่ปุ่น
2. Lloy's Register (Class LR) แห่งสหราชอาณาจักร
3. American Bureau of Shipping (Class ABS) แห่งสหรัฐอเมริกา

³²องค์กรที่ได้รับการยอมรับ (Recognized Organization ; RO) หมายถึง สถาบันตรวจเรือหรือสถาบันจัดชั้นเรือ (Classification Society) ซึ่งเป็นองค์กรไม่ค้ากำไรที่มีชื่อของรัฐบาลจัดตั้งขึ้นโดยกลุ่มอุตสาหกรรมต่อเรือ อุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีหรือองค์กรเอกชนที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจพาณิชย์นาวี และกรมเจ้าท่าได้ให้การยอมรับ เพื่อให้ดำเนินการตรวจเรือและออกใบสำคัญรับรอง ตามข้อกำหนดของอนุสัญญาระหว่างประเทศและพิธีสารที่เกี่ยวข้อง ซึ่งต้องผ่านหลักเกณฑ์และการตรวจประเมินจากสำนักมาตรฐานเรือ กรมเจ้าท่า โดยมีคุณสมบัติตามที่กำหนดในกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 45) ดังนี้

1. มีมาตรฐานตามประมวลว่าด้วยองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (Code for Recognized Organizations) ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization ; IMO)
2. มีสถานะความเป็นสมาชิกโดยสมบูรณ์ ขององค์กรสถาบันจัดชั้นเรือระหว่างประเทศ (International Association of Classification Societies ; IACS)
3. มีสำนักงานและมีเจ้าหน้าที่ตรวจเรือ (Exclusive Surveyor) อย่างน้อย 1 นาย ประจำอยู่ในประเทศไทย

4. Bureau Veritas (Class BV) แห่งฝรั่งเศส
5. Korean Register of Shipping (Class KR) แห่งสาธารณรัฐเกาหลี
6. Registro Italiano Navale (Class RINA) แห่งอิตาลี
7. Det Norske Veritas Germanischer Lloyd (Class DNV GL) แห่งนอร์เวย์ และเยอรมนี

8. Indian Register of Shipping (Class IRS) แห่งอินเดีย

องค์กรที่ได้รับการยอมรับเหล่านี้จะมีสำนักงานอยู่ในประเทศต่างๆ ทั่วโลก หากว่าเรือไทยได้เข้าไปจดทะเบียนท่า ขนถ่ายสินค้าหรือทำการค้าขายในน่านน้ำต่างๆ ทั่วโลก เมื่อเรือเหล่านั้นถึงกำหนดที่จะต้องทำการตรวจเรือ และออกใบสำคัญรับรอง เจ้าของเรือไทยสามารถดำเนินการให้เจ้าหน้าที่ตรวจเรือขององค์กรที่ได้รับการยอมรับเหล่านี้ตรวจเรือที่ซีกธงไทยได้ ทำให้เกิดความสะดวกกับเจ้าของเรือไทยอีกด้วย

3.2.3 ด้านงบประมาณ ผู้เขียนจะทำการตรวจสอบในภาพรวมของกรมเจ้าท่า โดยมี การตรวจสอบงบประมาณย้อนหลังตั้งแต่ปีงบประมาณ 2552 จนถึงปีงบประมาณ 2560 เพื่อจะได้ พิจารณาว่า หากประเทศไทยต้องการที่จะเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้แล้วจะต้องใช้งบประมาณ ในการดำเนินการจากส่วนใด และงบประมาณที่ใช้มาน้อยเพียงใด ซึ่งงบประมาณของกรมเจ้าท่าใน ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 กรมเจ้าท่าได้รับจัดสรรงบประมาณทั้งสิ้น 4,815.3292 ล้านบาท(กรม เจ้าท่า, 2560a)³³ โดยแบ่งเป็นงบลงทุนจำนวน 3,709.3269 ล้านบาท และงบรายจ่ายประจำจำนวน 1,106.0023 ล้านบาท รายละเอียดตามตารางฯ{กรมเจ้าท่า, 2560}

ตารางที่ 8 งบประมาณของกรมเจ้าท่าตั้งแต่ปีงบประมาณ 2552 - 2560

ปีงบประมาณ	งบลงทุน	งบรายจ่ายประจำ ³⁴	รวม(ล้านบาท)
2552	3,035.5203	685.8467	3,721.3670
2553	2,624.9876	714.2150	3,339.2026
2554	3,169.0281	842.8751	4,011.9032
2555	4,717.1365	1,192.5009	5,909.6374
2556	3,112.7154	918.7622	4,031.4776
2557	3,293.9066	938.7613	4,232.6679
2558	3,757.4358	999.7857	4,757.2215
2559	4,449.0352	1,014.0006	5,463.0357
2560	3,709.3269	1,106.0023	4,815.3292

สำหรับงบประมาณที่จะต้องดำเนินการหากประเทศไทยต้องการที่จะเข้าร่วมเป็น ภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ กรมเจ้าท่าจะต้องมีการขอตั้งงบประมาณเพื่อการเข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญา

³³ กองคลัง (ฝ่ายบัญชีและงบประมาณ) กรมเจ้าท่า, วันที่ 31 สิงหาคม 2560

³⁴ งบรายจ่ายประจำ หมายถึง งบประมาณรายจ่ายในหมวดงบบุคลากร งบดำเนินงาน งบเงินอุดหนุนและงบรายจ่าย อื่น

ฉบับนี้ในงบประมาณต่อไป เนื่องจากกรมเจ้าท่าไม่ได้มีการจัดสรรงบประมาณในการที่จะเข้าเป็นภาคีไว้ ซึ่งการขอตั้งงบประมาณจะต้องดำเนินการก่อนที่จะถึงปีงบประมาณนั้นๆ เพื่อกรมเจ้าท่าจะได้พิจารณาจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการ โดยที่สำนักที่เกี่ยวข้องจะต้องมีการเขียนโครงการ เหตุผล ความจำเป็น รายละเอียดของกิจกรรมที่จะต้องดำเนินการ งบประมาณที่ใช้ในแต่ละกิจกรรมว่าต้องใช้จำนวนเงินเท่าใด เพื่อที่จะได้เสนอขอให้กรมเจ้าท่าพิจารณาจัดสรรงบประมาณในปีงบประมาณต่อไปให้สามารถดำเนินการต่อไปได้ แต่ถ้าหากเป็นกิจกรรมที่มีความเร่งด่วนสำนักที่เกี่ยวข้องอาจจะใช้งบดำเนินงานในส่วนที่เป็นงบรายจ่ายประจำของสำนักฯ นั้นๆ เพื่อใช้ดำเนินการก่อนได้ เช่น ใช้ในการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง(กุลภัส จินตะกัน ,สัมภาษณ์ 10 กรกฎาคม 2561)

หากประเทศไทยมีความต้องการ และมีความพร้อมที่จะเข้าร่วมเป็นภาคีของอนุสัญญาฉบับนี้ กรมเจ้าท่าจะต้องมีการกำหนดแผนงาน จัดทำโครงการ กำหนดกิจกรรมที่จะต้องดำเนินการ มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน เพื่อจะได้ขอตั้งงบประมาณในการดำเนินการในปีงบประมาณต่อไป และจะต้องมีการตั้งคณะทำงานโดยมีหน่วยงานหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมเป็นคณะทำงานเพื่อดำเนินการในการเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาต่อไป

การที่จะเข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาในแต่ละฉบับจะต้องมีการศึกษาถึงผลดี และผลเสียก่อนที่จะเข้าผูกพันเป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญานั้นๆ ซึ่งผู้เขียนจะมีการวิเคราะห์ถึงผลดี และผลเสียทั้งในฐานะรัฐเจ้าของธงเรือ (Flag State) ในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า (Port State) และในฐานะผู้บริหารเรือหรือเจ้าของเรือ ซึ่งจะกล่าวในบทต่อไป

บทที่ 4

บทวิเคราะห์ผลดี ผลเสีย และวิธีการเข้าร่วมเพื่อเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพลิงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001

รัฐเจ้าของธง (Flag State) หมายถึง รัฐที่ให้สัญชาติแก่เรือ โดยสัญชาติของเรือนี้เป็นเครื่องกำหนดว่าเรือลำนั้นผูกพันอยู่กับกฎหมายของรัฐใด (สุธาบดี สัตตบุศย์, 2558) ซึ่งการใช้อำนาจในฐานะรัฐเจ้าของธงนี้คือ หลักการใช้อำนาจอธิปไตยเหนือบุคคล (Personal Jurisdiction)

อำนาจของรัฐเจ้าของธงนี้มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการควบคุมมาตรฐานต่างๆ ของเรือโดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณทะเลหลวง (High Sea) ซึ่งพื้นที่ทางทะเลบริเวณนี้เป็นพื้นที่ที่รัฐไม่สามารถอ้างอำนาจอธิปไตยหรืออ้างสิทธิอธิปไตยเหนือพื้นที่บริเวณนี้ได้ รัฐต่างๆจึงไม่อาจบังคับใช้กฎหมายโดยอาศัยหลักอำนาจอธิปไตยเหนือดินแดน (Territorial Jurisdiction) ในพื้นที่ที่เป็นทะเลหลวงได้ ซึ่งทะเลหลวงนั้นเป็นพื้นที่ที่มีบริเวณกว้างขวาง มีทรัพยากรเป็นจำนวนมาก จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการควบคุมมาตรฐานของเรือ เมื่อรัฐไม่สามารถที่จะบังคับใช้กฎหมายในพื้นที่ทะเลหลวงโดยอาศัยหลักอำนาจอธิปไตยเหนือดินแดนได้ ก็จำเป็นต้องใช้อำนาจในฐานะรัฐเจ้าของสัญชาติเข้ามาควบคุมมาตรฐานของเรือในขณะที่เรื่อนั้นแล่นอยู่ในทะเลหลวง(High Sea)

เมื่อการใช้อำนาจบังคับใช้กฎหมายเหนือเรือโดยเฉพาะในพื้นที่ทะเลหลวงเป็นอำนาจของรัฐเจ้าของธงเรือ ก็ปรากฏอุปสรรคที่สำคัญตามมากกล่าวคือ รัฐทุกรัฐนั้นไม่ได้มีประสิทธิภาพในการควบคุมเรือที่ซีกธงของตนอย่างเพียงพอในรัฐบางรัฐ ไม่ว่าจะเป็นเพราะการไม่เอาใจใส่ของรัฐเจ้าของธงในการควบคุมเรือที่ซีกธงของตนก็ตาม หรือเพราะรัฐไม่มีความสามารถเทคโนโลยี ความรู้มากเพียงพอในการควบคุมเรือที่ซีกธงของตนก็ตาม จะก่อให้เกิดปัญหาในทะเลขึ้นทันที เพราะรัฐชายฝั่งซึ่งบังคับใช้กฎหมายกับเรือโดยอาศัยหลักอำนาจอธิปไตยจะไม่สามารถดำเนินการกับเรือที่ทำผิดกฎหมายหรือมีมาตรฐานไม่สอดคล้องกับอนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆได้ เพราะอำนาจของรัฐชายฝั่งนั้นจะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อเรือได้กระทำความผิดในพื้นที่ทางทะเลที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของตนหรืออยู่ในเขตที่ตนมีสิทธิอธิปไตยเท่านั้น(นรเทพ ครบปรัชญา, 2556)

ในการตรวจเรือและการควบคุมมาตรฐานความปลอดภัยในด้านต่างๆของเรือไม่ว่าจะเป็นอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ต่างๆที่อยู่ในเรือ ระบบการทำงานในเรือจะต้องมีคู่มือการทำงานเพื่อให้เกิดความปลอดภัย (ISM Code) รวมถึงคนประจำเรือที่ทำงานในเรื่อนั้น รัฐเจ้าของธงเรือหรือรัฐที่ให้เรือถือสัญชาตินั้นจะมีบทบาทและหน้าที่ที่สำคัญที่สุด เพราะว่าเรือทุกลำไม่ว่าจะเป็นเรือสินค้าหรือเรือประมงจะต้องมีสัญชาติเรือ ซึ่งจะใช้เป็นเครื่องมือในการเชื่อมโยงระหว่างการใช้อำนาจรัฐเจ้าของสัญชาติหรือรัฐเจ้าของธงกับเรื่อนั้น รัฐต่างๆมีอำนาจที่จะออกกฎระเบียบ หรือข้อกำหนดต่างๆ พร้อมทั้งเงื่อนไขในการให้สัญชาติแก่เรื่อนั้นโดยการจดทะเบียนเรือ และอนุญาตให้เรือซีกธงชาติของตน หากเรือลำใดจดทะเบียน และถือสัญชาติของรัฐใด รัฐนั้นๆ ก็มีอำนาจที่จะควบคุมมาตรฐานในด้านต่างๆ และสามารถตรวจเรือหรืออาจจะมอบอำนาจให้องค์กรที่ได้รับการยอมรับทำการตรวจเรือแทนได้ เพื่อให้เรือได้มาตรฐานและมีความปลอดภัยสามารถเดินทางไปยังเมืองท่าต่างๆได้

ดังนั้นรัฐเจ้าของธงเรือจึงมีอำนาจที่จะดำเนินการควบคุมเรือที่ซีกธงของตนได้ ไม่ว่าจะ เป็นเรื่องการบริหารระบบงานต่างๆภายในเรือที่ซีกธงของรัฐตน ซึ่งอำนาจของรัฐเจ้าของธงนั้นจะมี อยู่เหนือเรือตลอดเวลาไม่ว่าเรือจะแล่นอยู่บริเวณใด รัฐเจ้าของธงจะต้องใช้มาตรการเพื่อประกันความ ปลอดภัยในทะเลเหนือเรือที่ซีกธงของตน โดยการตรวจเรือไม่ว่าจะเป็นการตรวจโดยเจ้าพนักงาน ตรวจเรือของรัฐ หรือเจ้าหน้าที่ตรวจเรือขององค์กรที่ได้รับมอบอำนาจ (Recognize Organization; RO) เพื่อให้แน่ใจว่าเรือที่ซีกธงของตนนั้นมีมาตรฐานที่ดีสามารถแล่นเรือในทะเลโดยมีความปลอดภัย ในชีวิตและไม่เป็นอันตรายหรือทำลายสิ่งแวดล้อมในทะเล

การที่รัฐจะดำเนินมาตรการควบคุมเรืออย่างมีประสิทธิภาพ รัฐต้องมีความเกี่ยวพัน ที่แท้จริง (Genuine Link) ระหว่างรัฐและเรือ กล่าวคือรัฐจะต้องมีอำนาจที่จะดำเนินมาตรการต่างๆ ต่อเรือได้เต็มที่ รวมถึงมีอำนาจสั่งการและดำเนินมาตรการบังคับใช้กฎหมายต่อเรือ สามารถลงโทษ เรือและเจ้าของเรือได้อย่างแท้จริง ถ้ารัฐไม่อาจดำเนินการทางกฎหมายต่อเรือและเจ้าของได้อย่าง เต็มที่ย่อมส่งผลให้ประสิทธิภาพของการควบคุมเรือลดน้อยลง

ประเทศไทยโดยกรมเจ้าท่า ในฐานะรัฐเจ้าของธงเรือ (Flag State) และมีบทบาท หน้าที่ภายใต้กรอบของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982(United Nation Convention on the Law of the Sea, UNCLOS 1982) ที่จำเป็นต้องดำเนินการตามพันธกรณีของ อนุสัญญาเพื่อให้แน่ใจว่าเรือที่ซีกธง หรือถือสัญชาติของประเทศไทย มีความปลอดภัยและไม่ ก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม โดยต้องดำเนินการตามมาตรการ วิธีการ ทั้งการตรากฎหมาย กระบวนวิธีปฏิบัติ รวมทั้งการกำหนดองค์กรที่รับผิดชอบในการดำเนินการให้เป็นไปตามพันธกรณี และเป็นไปตามอนุสัญญาอันมีบทบัญญัติเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยระบบป้องกันเพลิงในเรือ ค.ศ. 2001 นับเป็น อนุสัญญาระหว่างประเทศที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการไม่ก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม เป็น กฎหมายภายใต้การกำกับขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization ,IMO) ซึ่งเป็นองค์การชำนาญพิเศษ (Special Agency) ขององค์การสหประชาชาติ (United Nation ,UN) ขณะนี้ประเทศไทยยังไม่ได้ยื่นเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญานี้

สาระสำคัญของอนุสัญญา ครอบคลุมถึงพันธกรณีของรัฐภาคี อันได้แก่ บทบังคับ ทั่วไป คำจำกัดความ ช้อยกเว้น การควบคุมระบบป้องกันเพลิงในเรือและระบบของเสียอื่นๆ การ วิจัยทางด้านวิทยาศาสตร์และด้านเทคนิค การตรวจสอบและการออกใบรับรอง มาตรการทาง กฎหมาย และกระบวนการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา การลงนาม การให้สัตยาบัน การยอมรับ เป็นต้น นอกจากนั้นความในอนุสัญญายังปรากฏส่วนที่เป็นข้อกำหนดทางเทคนิค สำหรับรัฐพึงจะต้องนำไป พิจารณาดำเนินการ โดยต้องมีการตราเป็นกฎหมายภายใน และถือเป็นพันธกรณีสำคัญที่รัฐภาคี อนุสัญญา ต้องดำเนินการกระบวนการภายในให้สามารถนำอนุสัญญาไปใช้ให้เกิดผลอย่างเต็มที่ เพื่อให้ เรือมีการควบคุมและป้องกันเพลิงเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งโดยปกติของกฎหมาย อนุสัญญาหรือ ตราสารระหว่างประเทศที่ตกอยู่ภายใต้การดำเนินการของรัฐภาคี ในการปรับปรุง แก้ไข เพิ่มเติม บทบัญญัติ เนื้อความ สาระในอนุสัญญาให้มีความทันสมัย และสอดคล้องต่อวิวัฒนาการอันก้าวหน้า ทั้ง ในด้านวิชาการ กระบวนการ เพื่ออำนวยความสะดวกและความเหมาะสมตามสภาพการปฏิบัติงาน ของเรือ รวมถึงการปรับปรุงรูปแบบ วิธีการดำเนินงานของรัฐ เพื่อให้เอื้อต่อการดำเนินการในทาง

เศรษฐกิจด้วย ดังนั้นในอนุสัญญาจึงมีบทบัญญัติว่าด้วยการรับรอง หรือยอมรับให้มีการแก้ไข (Amendment) เปลี่ยนแปลง หรือตราเป็นพิธีสาร (Protocol) เพื่อให้อนุสัญญานั้น เป็นอนุสัญญาที่มีชีวิต และตอบสนองได้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของวิถีโลกได้

การดำเนินการของรัฐภาคีอนุสัญญาเป็นการยืนยันให้เห็นชัดเจนว่าได้มีการใช้บังคับสาระสำคัญ หรือได้ดำเนินการตามพันธกรณีแห่งอนุสัญญานั้นแล้ว ได้แก่ การออกใบสำคัญรับรอง (Certification) โดยรัฐนั้น ซึ่งหมายถึงการสื่อสารและแสดงให้เห็นเป็นประจักษ์ในการดำเนินการตามบทบัญญัติของอนุสัญญานั้นอย่างเต็มที่ โดยมีหลักฐานเป็นเอกสารหรือที่เรียกว่า ใบสำคัญรับรอง (Certificate) ทั้งนี้เป็นไปตามข้อกำหนดในอนุสัญญาที่บัญญัติว่า รัฐจะออกใบสำคัญรับรองใดๆ ได้ก็ต่อเมื่อได้แน่ใจแล้วว่า เรือนั้นได้ผ่านการตรวจและพิสูจน์จนชัดเจนแล้วว่าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดที่มีผลใช้บังคับกับเรือนั้นอย่างครบถ้วน ซึ่งสะท้อนให้เห็นภาพรวมในบทบาทของรัฐ ตามกรอบวิธีระหว่างประเทศ และบทบาทในอนุสัญญา ซึ่งผู้เขียนจะได้อธิบายให้เห็นถึงผลดี ผลเสียของการรับเอาอนุสัญญามาใช้กับประเทศไทย ตลอดจนกระบวนการในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา

4.1 ผลดีของการเข้าร่วมเป็นภาคีของอนุสัญญา

4.1.1 ประโยชน์ในฐานะรัฐเจ้าของธง (Flag State)

1. อนุสัญญาเป็นหนึ่งในกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลอย่างยั่งยืน การเข้าเป็นภาคีสมาชิกเป็นการแสดงให้เห็นถึงความตั้งใจ ตระหนักถึงการร่วมเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกันของประชาคมโลกในการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล

2. ประเทศไทยสามารถออกกฎหมายภายในในการให้อำนาจรัฐเจ้าของธง และรัฐเจ้าของเมืองท่าในการบังคับใช้ให้เป็นไปตามข้อบังคับของอนุสัญญาฯ และเป็นโอกาสที่ประเทศไทยจะได้บูรณาการการรักษาสีสิ่งแวดล้อมทางทะเลของประเทศเพื่อป้องกันและควบคุมระบบป้องกันเพลิงที่เป็นอันตรายในเรือ และมีมาตรการในการควบคุม กำกับดูแล

3. สามารถขอความช่วยเหลือทางด้านวิชาการ ข้อมูลทางการวิจัย ข้อมูลทางด้านวิทยาศาสตร์และข้อมูลอื่นๆ จากรัฐภาคีสมาชิกและจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศเพื่อแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับระบบป้องกันเพลิงที่เป็นอันตรายในเรือให้เป็นไปตามข้อบังคับของอนุสัญญา

4. การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ เป็นโอกาสที่ประเทศไทยสามารถเข้าร่วมแสดงข้อคิดเห็นในประเด็นที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับระบบป้องกันเพลิงที่เป็นอันตรายในเรือในเวทีระหว่างประเทศ

5. เป็นผลดีต่อเรือที่ชักธงไทย และประเทศไทยสามารถเป็นที่ยอมรับทำการค้าได้สะดวกมากขึ้น มีโอกาสในการแข่งขันด้านพาณิชย์นาวีไทยเพิ่มมากขึ้น

6. ช่วยรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมของประเทศไทยให้อยู่ในสภาพดี ส่งผลดีต่อคุณภาพชีวิตและสุขภาพของประชากรในประเทศไทย สามารถควบคุม กำกับดูแลในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับระบบป้องกันเพลิงที่เป็นอันตรายในเรือตามพันธกรณีของอนุสัญญา

4.1.2 ประโยชน์ในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า (Port State)

1. ประเทศไทยสามารถควบคุมมาตรฐานด้านการตรวจเรือสำหรับเรือต่างชาติที่เข้ามาในน่านน้ำไทยได้

อนุสัญญาฉบับนี้ ได้บัญญัติให้ใช้บังคับกับเรือที่เข้ามาเทียบท่า เข้าอู่ หรืออาณาเขตอธิปไตยของรัฐภาคีสมาชิกได้ ซึ่งเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการควบคุมเรือต่างชาติที่เข้ามาในน่านน้ำไทย ทำให้เจ้าหน้าที่ตรวจควบคุมเรือในเมืองท่า (Port State Control Officers ; PSCO) สามารถตรวจสอบเรือต่างชาติ ตรวจสอบความถูกต้องของใบสำคัญรับรอง ตรวจสอบอุปกรณ์ที่ใช้สำหรับป้องกันเพลิงในเรือว่าเป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญาหรือไม่ หากไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญาสามารถสั่งให้แก้ไขก่อนเรือออกเดินทางหรือหากไม่ปฏิบัติตามหรือไม่แก้ไขตามคำสั่งที่ชอบด้วยกฎหมาย เจ้าหน้าที่สามารถกักเรือได้(IMO, 2560a)³⁵ รวมทั้งสามารถแจ้งไปยังเมืองท่าถัดไปได้ถึงสภาพของอุปกรณ์ป้องกันเพลิงของเรือนั้น และอาจร้องขอให้เมืองท่ารัฐภาคีอื่นๆ ดำเนินมาตรการควบคุมอื่นๆได้ ซึ่งประเทศไทยได้เป็นสมาชิกในการตรวจควบคุมเรือในเมืองท่าภายใต้บันทึกความเข้าใจ ณ กรุงโตเกียว (Tokyo MOU) เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม ค.ศ.1996 (Tokyo MOU Secretariat, 2558)³⁶ การตรวจเช่นนี้สามารถสร้างเครือข่าย(Safety Net) ในด้านการตรวจเรือและป้องกันสิ่งแวดล้อมได้ ซึ่งจะส่งผลให้มาตรฐานการกำกับดูแลเรือที่ไม่ได้ปฏิบัติตามอนุสัญญาจะต้องมีการปรับปรุง มีการดูแลบำรุงรักษาอุปกรณ์ป้องกันเพลิงอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งเป็นไปตามข้อ 11 ของอนุสัญญาในการตรวจเรือเพื่อป้องกันการละเมิด

2. ประเทศไทยสามารถที่จะเน้นหรือให้ความสำคัญต่อการดำเนินการควบคุม (Control) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ภายใต้บทบัญญัติของอนุสัญญาได้มีการกำหนดหลักการให้เรือที่ได้รับความเสียหายจากการกระทำของรัฐเจ้าของท่า (Port State) ที่ก่อให้เกิดความล่าช้าโดยไม่มีเหตุผลสมควรสามารถเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดขึ้นได้ ซึ่งการบัญญัติเช่นนี้เป็นมาตรการควบคุมการกระทำของรัฐเจ้าของท่าให้เกิดความตระหนัก และให้ความเคารพต่อการดำเนินกิจการเดินเรือ เจ้าหน้าที่ตรวจควบคุมเรือในเมืองท่าต้องใช้ความเป็นมืออาชีพในการตัดสินใจ (Professional Judgment) เพราะหากมีการตัดสินใจผิดพลาดอาจทำให้ถูกฟ้องเรียกค่าเสียหายได้รัฐที่เข้าเป็นภาคี และรัฐเจ้าของท่าจะต้องสร้างมาตรฐานการปฏิบัติงาน รวมทั้งการตรวจควบคุมเรือในเมืองท่าต้องยึดถือแนวทางปฏิบัติตามที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศกำหนด หรือที่ตกลงไว้ในระดับภูมิภาค รัฐเจ้าของท่าต้องระมัดระวังในการใช้อำนาจของตนมากขึ้นและต้องพัฒนาปรับปรุงประสิทธิภาพในการตรวจสอบให้มีความถูกต้องและรอบคอบรัดกุม ดังนั้นการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาย่อมนำไปสู่การพัฒนาการทำงานในด้านการตรวจควบคุมเรือในเมืองท่าในฐานะรัฐเจ้าของท่าได้

³⁵ Article 10(3)

³⁶Asia-Pacific Port State Control Manual Version 2015 ,หน้า S1-1-1

3. ประเทศไทยสามารถที่จะจัดข้อได้เปรียบของประเทศที่ไม่เป็นภาคีสัญญา

ตามหลักการสากลที่ว่า รัฐพึงจะใช้มาตรการของอนุสัญญาใดก็ตาม รัฐนั้นพึงต้องเป็นภาคีของอนุสัญญานั้น การเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาย่อมทำให้ข้อได้เปรียบของรัฐที่ไม่ได้เข้าเป็นภาคีของอนุสัญญานั้นหมดไป ยกตัวอย่างเช่น การใช้มาตรการตรวจควบคุมเรือในเมืองท่า การตรวจเรือที่ซีกองต่างชาติเวลาเข้ามาเทียบท่า หรือเข้ามาในเขตน่านน้ำอธิปไตยของไทย หากไทยไม่ได้เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญานั้นๆ เจ้าหน้าที่ตรวจควบคุมเรือในเมืองท่า (Port State Control Officers: PSCOs) ของไทยจะไม่สามารถตรวจเรือต่างชาติเหล่านั้นว่ามีการละเมิดหรือไม่ได้ปฏิบัติตามอนุสัญญานั้นๆ บัญญัติไว้ แต่ในทางตรงกันข้ามหากเรือที่ซีกองไทยเข้าไปเทียบท่า หรือเข้าไปทำการค้าในเขตน่านน้ำอธิปไตยกับประเทศที่เป็นภาคีสมาชิกอนุสัญญานั้นๆ เจ้าหน้าที่ตรวจควบคุมเรือในเมืองท่าของประเทศนั้นสามารถที่จะตรวจสอบเรือไทยว่ามีการละเมิดหรือไม่ได้มีการปฏิบัติตามบทบัญญัติของอนุสัญญานั้นๆ ได้ ซึ่งถ้าหากประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีสมาชิกของอนุสัญญาข้อได้เปรียบเสียเปรียบเหล่านั้นจะหมดไป ส่งผลให้รัฐต่างๆ สามารถดำเนินการตรวจเรือได้เท่าเทียมกัน (No more favorable treatment) และเป็นผลดีต่อสภาพสิ่งแวดล้อมของโลกต่อไป

4.1.3 ประโยชน์ต่อเจ้าของเรือหรือผู้บริหารเรือ

1. เจ้าของเรือหรือผู้บริหารเรือสามารถใช้สิทธิเรียกร้องชดเชยค่าเสียหายจากการกระทำที่ไม่สมเหตุสมผลของรัฐเจ้าของเมืองท่าตามข้อ 13 ของอนุสัญญา เนื่องจากบางครั้งเจ้าหน้าที่ของรัฐเจ้าของเมืองท่าอาจใช้อำนาจในการกักเรือที่ไม่เป็นธรรม หรือให้ข้อบกพร่องที่ไม่สมเหตุสมผลทำให้เรือเกิดความล่าช้าไม่สามารถเดินทางไปยังเมืองท่าต่อไปตามกำหนดเวลาได้

2. เจ้าของเรือสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาตัวเรือ เนื่องจากหากมีระบบป้องกันเพลิงที่ติดตามข้อกำหนดของอนุสัญญานี้ สามารถป้องกันเพลิงไม่ให้มาเกาะตัวเรือจะทำให้เรือสามารถใช้ความเร็วในการเดินทาง ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงอันเป็นการลดต้นทุนค่าใช้จ่ายของเจ้าของเรือหรือผู้บริหารเรือได้

3. เรือสามารถเดินทางเข้าไปเทียบท่า หรือทำการค้าในประเทศที่เป็นรัฐภาคีสัญญานี้ โดยที่เรืออาจจะไม่ถูกเพ่งเล็งจากรัฐเจ้าของเมืองท่าว่าเรือที่ซีกองไทยไม่ได้มีการปฏิบัติตามอนุสัญญานี้ ทำให้เจ้าของเรือหรือบริษัทบริหารเรือสามารถนำเรือไปทำการค้า หรือเทียบท่าในรัฐที่เป็นภาคีสัญญาได้โดยไม่ต้องกังวลว่ามีการฝ่าฝืนกฎหมายหรือบทบัญญัติของอนุสัญญาเป็นที่ยอมรับของรัฐภาคีอื่นๆ

4.2 ผลเสียและผลกระทบจากการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา

หากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ เรือที่ซึกธงไทยทุกลำจะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาซึ่งเป็นไปตามพันธกรณีในข้อ 3 ของอนุสัญญา(IMO, 2560a)³⁷ แต่อย่างไรก็ตามในภาคผนวก 4 ได้กำหนดให้เรือที่มีขนาด 400 ตันกรอสหรือมากกว่าที่อ้างถึงในข้อ 3(1)(เอ) ที่เดินระหว่างประเทศ โดยไม่รวมถึงแท่นลอยน้ำหรือแท่นอยู่กับที่ ถังเก็บน้ำมันขนาดใหญ่ซึ่งใช้เก็บน้ำมันที่ผลิตได้จากแท่นผลิตในทะเล(FSUs และ FPSO)จะต้องได้รับการตรวจและต้องมีการออกไปสำคัญรับรอง ส่วนเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 400 ตันกรอสที่ไม่ได้เดินระหว่างประเทศทางการ (Administration) หรือ กรมเจ้าท่าจะต้องมีการกำหนดหลักเกณฑ์ หรือมาตรการที่เหมาะสมสำหรับเรือที่ไม่ได้อยู่ได้ข้อบังคับ และต้องแน่ใจว่ากฎข้อบังคับที่ออกมาใช้บังคับกับเรือเหล่านั้นเป็นไปตามที่อนุสัญญากำหนด

สำหรับจำนวนเรือที่ซึกธงไทยที่จะได้รับผลกระทบจากการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามีดังนี้

ตารางที่ 9 จำนวนเรือที่ซึกธงไทย

ประเภทเรือ	จำนวน (ลำ)
เรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ	276
เรือกลเดินทะเลใกล้ฝั่ง	305
เรือกลเดินทะเลเฉพาะเขต	30,825
เรือกลเดินทะเลชายแดน	295
เรือกลประมงทะเลลึกชั้น 1	49
เรือกลประมงทะเลลึกชั้น 2	1
เรือกลประมงทะเลลึก	473
เรือกลประมงทะเล ชั้น 1	5,621

³⁷ARTICLE 3 Application

(1) Unless otherwise specified in this Convention, this Convention shall apply to:

(a) ships entitled to fly the flag of a Party;

(b) ships not entitled to fly the flag of a Party, but which operate under the authority of a Party;
and

(c) ships that enter a port, shipyard, or offshore terminal of a Party, but do not fall within subparagraph (a) or (b).

ประเภทเรือ	จำนวน (ลำ)
เรือกลประมงทะเล ชั้น 2	5,059
เรือกลประมงทะเล ชั้น 3	27,828
เรือใบชายทะเลชายแดน	25
เรือเดินทะเลที่มีใช้เรือกล	3,787
เรือกลลำน้ำ	19,180
เรือลำน้ำที่มีใช้เรือกล	2,823
เรือที่ใช้ในกิจการอื่น	359
รวม	96,906

จากข้อมูลในตารางด้านบนจะเห็นได้ว่าจำนวนเรือที่ชกธงไทยมีจำนวน 96,906 ลำ {กรมเจ้าท่า, 2560} ที่จะได้รับผลกระทบจากการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ ซึ่งผลกระทบต่อเจ้าของเรือจะเกิดจากค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นในกรณีที่ใช้สีกันเปรียงที่มีประสิทธิภาพที่ดีและใช้ได้ทนนาน ราคาของสีกันเปรียงจะขึ้นอยู่กับยี่ห้อสี ประเภทของสี ประสิทธิภาพหรือคุณสมบัติของสี และจำนวนชั้นในการทาหรือพ่นของสี ซึ่งจะขึ้นอยู่กับงบประมาณในการซ่อมทำของเจ้าของเรือหรือบริษัทบริหารเรือว่าต้องการได้สีกันเปรียง ยี่ห้ออะไร ประเภทไหน คุณสมบัติของสีเป็นอย่างไร จำนวนการทาหรือพ่นกี่ชั้น หากต้องการสีที่มีคุณภาพดีใช้ได้ทนนานราคาก็จะสูงไปด้วย และในปัจจุบันบริษัทที่จำหน่ายสีกันเปรียงในประเทศไทยไม่ได้มีการจำหน่ายสีกันเปรียงที่มีส่วนผสมของสาร TBT เป็นส่วนผสมแล้ว {จุไรรัตน์ วรกิจเจริญ, สัมภาษณ์ 14 กันยายน 2560} สำหรับเรือกลเดินทะเลต่างประเทศและเรือกลเดินทะเลใกล้ฝั่งจำนวน 581 ลำ เรือกลุ่มนี้จะไม่ได้รับผลกระทบหากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้เนื่องจากเรือกลุ่มนี้จะต้องเดินทางไปทำการค้ายังเมืองท่าต่างๆทั่วโลกบางครั้งอาจต้องเข้าไปเทียบท่ายังเมืองท่าที่เป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้จึงต้องมีการปฏิบัติตามโดยการใช้สีกันเปรียงที่ไม่มีส่วนผสมของสาร TBT พร้อมทั้งต้องมีใบสำคัญรับรองทำให้ไม่ได้รับผลกระทบเพราะต้องปฏิบัติตามเพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาอยู่แล้วกลับจะเป็นผลดีตามที่ได้กล่าวมาแล้วเสียอีก

ตารางที่ 10 จำนวนเรือขนาดตั้งแต่ 400 ตันกรอสที่เดินระหว่างประเทศที่ต้องมีใบสำคัญรับรองตามอนุสัญญา (กรมเจ้าท่า, 2560)³⁸

ประเภทเรือ	จำนวน (ลำ)
เรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ	191
เรือกลเดินทะเลใกล้ฝั่ง	152

เมื่อพิจารณาถึงผลดีและผลเสีย ทั้งในฐานะรัฐเจ้าของธงเรือ (Flag State) ในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า (Port State) และในฐานะผู้บริหารเรือหรือเจ้าของเรือแล้ว หากประเทศไทยเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญานี้ จะก่อให้เกิดผลดีมากกว่าผลเสีย ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทยควรที่จะเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญานี้ ส่วนวิธีการเข้าร่วมจะต้องดำเนินการอย่างไรจะได้อีกต่อไป

4.3 วิธีการเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาฯ กรณีของประเทศไทย

สำหรับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001 (The International convention on the control of harmful anti-fouling systems on ships 2001) เป็นข้อตกลงระหว่างประเทศ การเข้าร่วมเป็นภาคีในข้อตกลงระหว่างประเทศจะต้องมีการพิจารณาเป็น 2 ขั้นตอนคือ

1. ขั้นตอนก่อนการเข้าร่วมเป็นภาคีโดยอาศัยกรอบกฎหมายรัฐธรรมนูญของประเทศไทย และ
 2. วิธีการตามทีอนุสัญญาหรือข้อตกลงระหว่างประเทศนั้นๆ ระบุไว้
- ขั้นตอนตามที่กฎหมายไทยได้กำหนดไว้ในรัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2560 มาตรา 178 ได้บัญญัติไว้ดังนี้

มาตรา 178 บัญญัติไว้ว่า “พระมหากษัตริย์ทรงไว้ซึ่งพระราชอำนาจในการทำหนังสือสัญญาสันติภาพ สัญญาสงบศึก และสัญญาอื่นกับนานาประเทศหรือกับองค์การระหว่างประเทศ

หนังสือสัญญาใดมีบทเปลี่ยนแปลงอาณาเขตไทย หรือเขตพื้นที่นอกอาณาเขตซึ่งประเทศไทย มีสิทธิอธิปไตยหรือมีเขตอำนาจตามหนังสือสัญญาหรือตามกฎหมายระหว่างประเทศ หรือจะต้องออกพระราชบัญญัติเพื่อให้การเป็นไปตามหนังสือสัญญา และหนังสือสัญญาอื่นที่อาจมีผลกระทบต่อความมั่นคง ทางเศรษฐกิจ สังคม หรือการค้าหรือการลงทุนของประเทศอย่างกว้างขวาง ต้องได้รับความเห็นชอบของรัฐสภา ในการนี้รัฐสภาต้องพิจารณาให้แล้วเสร็จภายในหกสิบวันนับแต่

³⁸ อ่างแล้ว

วันที่ได้รับเรื่อง หากรัฐสภาพิจารณาไม่แล้วเสร็จภายในกำหนดเวลาดังกล่าว ให้ถือว่ารัฐสภาให้ความเห็นชอบ

หนังสือสัญญาอื่นที่อาจมีผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม หรือการค้า หรือการลงทุน ของประเทศอย่างกว้างขวางตามวรรคสอง ได้แก่ หนังสือสัญญาเกี่ยวกับการค้าเสรี เขตศุลกากรร่วม หรือการให้ใช้ทรัพยากรธรรมชาติ หรือทำให้ประเทศต้องสูญเสียสิทธิในทรัพยากรธรรมชาติทั้งหมด หรือบางส่วน หรือหนังสือสัญญาอื่นตามที่กฎหมายบัญญัติ

ให้มีกฎหมายกำหนดวิธีการที่ประชาชนจะเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น และได้รับ การเยียวยาที่จำเป็นอันเกิดจากผลกระทบของการทำหนังสือสัญญาตามวรรคสามด้วย

เมื่อมีปัญหว่าหนังสือสัญญาใดเป็นกรณีตามวรรคสองหรือวรรคสามหรือไม่ คณะรัฐมนตรี จะขอให้ศาลรัฐธรรมนูญวินิจฉัยก็ได้ ทั้งนี้ ศาลรัฐธรรมนูญต้องวินิจฉัยให้แล้วเสร็จภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่รับคำขอ”

ถ้าพิจารณาตามมาตรา 178 วรรค 2 กำหนดว่า ถ้าข้อตกลงระหว่างประเทศใดที่ประเทศไทยประสงค์จะเข้าร่วม โดยถ้าเข้าร่วมแล้วมีบทเปลี่ยนแปลงอาณาเขตไทยหรือเขตพื้นที่นอกอาณาเขตซึ่งประเทศไทย มีสิทธิอธิปไตยหรือมีเขตอำนาจตามหนังสือสัญญาหรือตามกฎหมายระหว่างประเทศหรือจะต้องออกพระราชบัญญัติเพื่อให้การเป็นไปตามหนังสือสัญญา และหนังสือสัญญาอื่นที่อาจมีผลกระทบต่อความมั่นคง ทางเศรษฐกิจ สังคม หรือการค้าหรือการลงทุนของประเทศอย่างกว้างขวาง ต้องได้รับความเห็นชอบของรัฐสภา ซึ่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพลิงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001 หากประเทศไทยต้องการจะเข้าร่วม จะต้องมีการพิจารณาแก้ไขพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยโดยเฉพาะเรื่องอำนาจของรัฐเจ้าของเมืองท่า (Port State) ยกตัวอย่างเช่น อำนาจของเจ้าหน้าที่ตรวจควบคุมเรือในเมืองท่า (Port State Control Officers) ในการควบคุมและตรวจสอบ (Inspection) ในส่วนที่ยังไม่ได้บัญญัติไว้ เช่น อำนาจในการกักเรือหรือวางหลักประกัน หากก่อให้เกิดความเสียหายหรือมีการล่าช้าของเรือ เจ้าหน้าที่อาจโดนฟ้องเรียกค่าเสียหายจากเจ้าของเรือได้อำนาจในการตรวจเรือเพื่อการออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือให้กระทำโดยรัฐอื่นที่เป็นประเทศคู่สัญญาได้ การออกใบสำคัญรับรอง หรือการสลักหลังก็ดี ให้มีผลตามกฎหมายไทย และต้องมีการบัญญัติกฎหมายในการห้ามใช้หรือจำกัดการใช้สารติบุกอินทรีย์ที่เป็นส่วนผสมในสีกันเพลิง ตลอดจนบัญญัติกฎหมายให้มีการรับโทษ หากมีการฝ่าฝืนกฎหมายและอนุสัญญานับนี้ย่อมกระทบต่อการใช้อำนาจรัฐ (State Jurisdiction) โดยนัยของกฎหมายระหว่างประเทศ ดังนั้นจึงต้องมีการนำเอาอนุสัญญานับนี้เข้าสู่กระบวนการของรัฐสภา เพื่อให้ความเห็นชอบก่อนที่ฝ่ายบริหารจะเข้าผูกพันต่ออนุสัญญานับนี้

มาตรา 178 วรรค 3 กำหนดว่าหนังสือสัญญาอื่นที่อาจมีผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม หรือการค้า หรือการลงทุน ของประเทศอย่างกว้างขวางตามวรรคสอง ได้แก่ หนังสือสัญญาเกี่ยวกับการค้าเสรี เขตศุลกากรร่วม หรือการให้ใช้ทรัพยากรธรรมชาติ หรือทำให้ประเทศต้องสูญเสียสิทธิในทรัพยากรธรรมชาติทั้งหมด หรือบางส่วน หรือหนังสือสัญญาอื่นตามที่กฎหมายบัญญัติ

มาตรา 178 วรรค 4 กำหนดว่าให้มีกฎหมายกำหนดวิธีการที่ประชาชนจะเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและได้รับการเยียวยาที่จำเป็นอันเกิดจากผลกระทบของการทำ

หนังสือสัญญาตามวรรคสามด้วยซึ่งจะต้องดำเนินการให้ข้อมูลและจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของภาคประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน และจะต้องมีการชี้แจงต่อคณะกรรมการสิทธิการของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (สนช.) เกี่ยวกับอนุสัญญาฉบับนี้ และต้องเปิดโอกาสรับฟังความคิดเห็นของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องต่างๆ เปิดโอกาสให้ผู้สนใจส่งความเห็นทางไปรษณีย์หรือแสดงความคิดเห็นผ่านทางเว็บไซต์และต้องมีการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ วิทยุกระจายเสียง และผ่านสื่อโทรทัศน์ รวมถึงมีการจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นของภาคประชาชนทั่วไป

สิทธิในการแสดงความคิดเห็นของประชาชนแต่เดิมรัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2550 กำหนดให้รัฐบาลต้องทำ “ก่อน” การดำเนินการเจรจาหรือลงนามข้อตกลงใดๆ แต่ตามรัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2560 ไม่ได้บังคับให้รัฐบาลต้องให้ข้อมูลและรับฟังประชาชนก่อน แต่เขียนไว้ว่าให้ออกกฎหมายกำหนดวิธีการที่ประชาชนจะเข้ามามีส่วนร่วมได้

มาตรา 178 วรรค 5 กำหนดว่าเมื่อมีปัญหาว่าหนังสือสัญญาใดเป็นกรณีตามวรรคสองหรือวรรคสามหรือไม่ คณะรัฐมนตรี จะขอให้ศาลรัฐธรรมนูญวินิจฉัยก็ได้ ทั้งนี้ ศาลรัฐธรรมนูญต้องวินิจฉัยให้แล้วเสร็จภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่รับคำขอ

รัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2560 ได้มีการตัดขั้นตอนในการทำหนังสือสัญญาออกไปบางประเด็น ได้แก่

- 1) การกำหนดให้รัฐบาลต้องให้ข้อมูล และรับฟังความคิดเห็นของประชาชนก่อนการดำเนินการ
- 2) การกำหนดให้รัฐบาลต้องชี้แจงต่อรัฐสภา และเสนอกรอบการเจรจาให้รัฐสภาเห็นชอบก่อนการดำเนินการ
- 3) การกำหนดให้รัฐบาลต้องเปิดให้ประชาชนเข้าถึงรายละเอียดของหนังสือสัญญาได้

โดยสรุปแล้วประเทศไทย โดยกรมเจ้าท่าจะต้องมีการจัดทำเอกสารแสดงผลดีผลเสียของการเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ ต้องแปลเอกสารเป็นภาษาไทย รับฟังความคิดเห็นของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องซึ่งมีหลากหลายรูปแบบ นำเรื่องเข้าสู่รัฐสภาเพื่อแสดงความคิดเห็น หรือให้ความเห็นชอบ และให้การรับรองก่อนที่จะเข้าร่วมในอนุสัญญาฉบับนี้ และจะต้องมีการตรวจสอบเอกสาร เช่น กฎหมายภายในว่ามีการตรากฎหมายภายในรองรับเพียงพอหรือไม่ทั้งในระดับพระราชบัญญัติ กฎกระทรวงหรือกฎหมายลำดับรองอื่นๆ และมีการเตรียมประกาศกฎหมายดังกล่าวเพื่อให้มีผลใช้บังคับเมื่อประเทศไทยเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาแล้ว

ข้อกำหนดตามทีอนุสัญญาได้บัญญัติไว้เพื่อภาคยานุวัติเข้าไปเป็นภาคีสมาชิก ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยสนธิสัญญา การที่จะเข้าร่วมเป็นภาคีในข้อตกลงระหว่างประเทศใด รัฐที่ประกาศจะเข้าร่วมต้องแสดงเจตนาที่จะเข้าผูกพัน (Consent to be bound) การเข้าร่วมจะทำได้หลายแบบตามที่กำหนดไว้ในข้อ 17 ของอนุสัญญาฉบับนี้ โดยอาจจะลงนามโดยไม่มีการแสดงข้อสงวนสิทธิในการให้สัตยาบัน การยอมรับ หรือการรับรอง หรือลงนามแต่ต้องมีการให้สัตยาบัน การยอมรับ หรือการรับรองโดยจะต้องมีการให้สัตยาบัน การยอมรับ หรือการรับรองอีกครั้งหนึ่ง หรือการภาคยานุวัติคือภายหลังที่อนุสัญญามีผลใช้บังคับแล้ว

สำหรับกรณีของประเทศไทยอาจลงนามที่จะแสดงเจตนาภาคยานุวัติแต่ต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภาตามกระบวนการของกฎหมายภายในเสียก่อน เพราะประเทศไทยจะลงนามภายหลังจากเวลาที่เปิดให้ลงนามในครั้งแรก คือระหว่างวันที่ 1 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 2002 ถึง 31 ธันวาคม ค.ศ. 2002 การจะลงนามภายหลังจากนี้องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ก็เปิดโอกาสให้ลงนามโดยกำหนดว่า ลงนามและจะแสดงเจตนาภาคยานุวัติภายหลังตารางที่ 11 ผลดี และผลเสียในการเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยระบบป้องกันเพลิงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ.2001

ผลดี	ผลเสีย
ในฐานะรัฐเจ้าของธง (Flag State)	หากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญานี้
1. อนุสัญญาฯ เป็นหนึ่งในกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลอย่างยั่งยืน การเข้าเป็นภาคีสมาชิกเป็นการแสดงให้เห็นถึงความตั้งใจ ตระหนักถึงการร่วมเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกันของประชาคมโลกในการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล	เรือที่ซีกธงไทยทุกลำจะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาซึ่งเป็นไปตามพันธกรณีในข้อ 3 ของอนุสัญญา(IMO, 2560a) ³⁹ แต่อย่างไรก็ตามในภาคผนวก 4 ได้กำหนดให้เรือที่มีขนาด 400 ตันกรอสหรือมากกว่าที่อ้างถึงในข้อ 3(1)(เอ) ที่เดินระหว่างประเทศ โดยไม่รวมถึงแท่นลอยน้ำหรือแท่นอยู่กับที่ ถังเก็บน้ำมันขนาดใหญ่ซึ่งใช้เก็บน้ำมันที่ผลิตได้จากแท่นผลิตในทะเล(FSUs และ FPSO) จะต้องได้รับการตรวจและต้องมีการออกไปสำคัญรับรอง ส่วนเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 400 ตันกรอสที่ไม่ได้เดินระหว่างประเทศ ทางกร (Administration) หรือ กรมเจ้าท่าจะต้องมีการกำหนดหลักเกณฑ์ หรือมาตรการที่เหมาะสมสำหรับเรือที่ไม่ได้อยู่ใต้ข้อบังคับ และต้องแน่ใจว่ากฎข้อบังคับที่ออกมาใช้บังคับกับเรือเหล่านั้นเป็นไปตามที่อนุสัญญากำหนด
2. ประเทศไทยสามารถออกกฎหมายภายในในการให้อำนาจรัฐเจ้าของธง รัฐชายฝั่งและรัฐเจ้าของเมืองท่าในการบังคับใช้ให้เป็นไปตามข้อบังคับของอนุสัญญาฯ และเป็นโอกาสที่ประเทศไทยจะได้บูรณาการการรักษาสีสิ่งแวดล้อมทางทะเลของประเทศเพื่อป้องกันและควบคุมระบบป้องกันเพลิงที่เป็นอันตรายในเรือ และมีมาตรการในการควบคุม กำกับดูแล	จำนวนเรือที่ซีกธงไทยมีจำนวน 96,906 ลำ (กรมเจ้าท่า, 2560)ที่จะได้รับผลกระทบจากการ

³⁹ARTICLE 3 Application

(1) Unless otherwise specified in this Convention, this Convention shall apply to:

(a) ships entitled to fly the flag of a Party;

(b) ships not entitled to fly the flag of a Party, but which operate under the authority of a Party; and

(c) ships that enter a port, shipyard, or offshore terminal of a Party, but do not fall within subparagraph (a) or (b).

ผลดี	ผลเสีย
<p>3. สามารถขอความช่วยเหลือทางด้านวิชาการ ข้อมูลทางการวิจัย ข้อมูลทางด้านวิทยาศาสตร์และข้อมูลอื่นๆ จากรัฐภาคีสมาชิกและจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศเพื่อแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับระบบป้องกันเพลิงที่เป็นอันตรายในเรือให้เป็นไปตามข้อบังคับของอนุสัญญา</p>	<p>เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ ซึ่งผลกระทบต่อเจ้าของเรือจะเกิดจากค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นในกรณีที่ใช้สีกันเพลิงที่มีประสิทธิภาพที่ดีและใช้ได้ทนนาน ราคาของสีกันเพลิงจะขึ้นอยู่กับยี่ห้อสี ประเภทของสี ประสิทธิภาพหรือคุณสมบัติของสี และจำนวนชั้นในการทาหรือพ่นของสี ซึ่งจะขึ้นอยู่กับงบประมาณในการซ่อมทำของเจ้าของเรือหรือบริษัทบริหารเรือว่าต้องการได้สีกันเพลิง ยี่ห้ออะไร ประเภทไหน คุณสมบัติของสีเป็นอย่างไร จำนวนการทาหรือพ่นกี่ชั้น หากต้องการสีที่มีคุณภาพดี ใช้ได้ทนนานราคาก็จะสูงไปด้วย และในปัจจุบันบริษัทที่จำหน่ายสีกันเพลิงในประเทศไทย</p>
<p>4. การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ เป็นโอกาสที่ประเทศไทยสามารถเข้าร่วมแสดงข้อคิดเห็นในประเด็นที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับระบบป้องกันเพลิงที่เป็นอันตรายในเรือ</p>	<p>ไม่ได้มีการจำหน่ายสีกันเพลิงที่มีส่วนผสมของสาร TBT เป็นส่วนผสมแล้ว(จุไรรัตน์ วรกิจเจริญ สัมภาษณ์ 14 กันยายน 2560) สำหรับเรือกลเดินทะเลต่างประเทศและเรือกลเดินทะเลใกล้ฝั่งจำนวน 581 ลำ (กรมเจ้าท่า, 2560) เรือกลุ่มนี้จะไม่ได้รับผลกระทบหากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้เนื่องจากเรือกลุ่มนี้จะต้องเดินทางไปทำการค้ายังเมืองท่าต่างๆทั่วโลกบางครั้งอาจต้องเข้าไปเทียบท่ายังเมืองท่าที่เป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้จึงต้องมีการปฏิบัติตามโดยการใช้สีกันเพลิงที่ไม่มีส่วนผสมของสาร TBT พร้อมทั้งต้องมีใบสำคัญรับรองทำให้ไม่ได้รับผลกระทบเพราะต้องปฏิบัติตามเพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาอยู่แล้ว</p>
<p>5. เป็นผลดีต่อเรือที่ซึกธงไทย และประเทศไทยสามารถเป็นที่ยอมรับทำการค้าได้สะดวกมากขึ้น มีโอกาสในการแข่งขันด้านพาณิชย์นาวีไทยเพิ่มมากขึ้น</p>	<p>กลับจะเป็นผลดีตามที่ได้กล่าวมาแล้วเสียอีก</p>
<p>6. ช่วยรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมของประเทศไทยให้อยู่ในสภาพดี ส่งผลดีต่อคุณภาพชีวิตและสุขภาพของประชากรในประเทศไทย สามารถควบคุม กำกับดูแลในประเด็นที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับระบบป้องกันเพลิงที่เป็นอันตรายในเรือตามพันธกรณีของอนุสัญญา</p>	
<p>ในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า (Port State)</p>	
<p>1. ประเทศไทยสามารถควบคุมมาตรฐานด้านการตรวจเรือสำหรับเรือต่างชาติที่เข้ามาในน่านน้ำไทยได้</p>	
<p>2. ประเทศไทยสามารถที่จะเน้นหรือให้ความสำคัญต่อการดำเนินการควบคุม (Control) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p>	

ผลดี	ผลเสีย
<p>3. ประเทศไทยสามารถที่จะจัดซื้อได้เปรียบของประเทศที่ไม่เป็นภาคีอนุสัญญา</p>	
<p>ประโยชน์ต่อเจ้าของเรือหรือผู้บริหารเรือ (Ship's Owners)</p>	
<p>1. เจ้าของเรือหรือผู้บริหารเรือสามารถใช้สิทธิเรียกร้องชดเชยค่าเสียหายจากการกระทำที่ไม่สมเหตุสมผลของรัฐเจ้าของเมืองท่าตามข้อ 13 ของอนุสัญญา เนื่องจากบางครั้งเจ้าหน้าที่ของรัฐเจ้าของเมืองท่าอาจใช้อำนาจในการกักเรือที่ไม่เป็นธรรม หรือให้ข้อบกพร่องที่ไม่สมเหตุสมผลทำให้เรือเกิดความล่าช้าไม่สามารถเดินทางไปยังเมืองท่าต่อไปตามกำหนดเวลาได้</p>	
<p>2. เจ้าของเรือสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาตัวเรือ เนื่องจากหากมีระบบป้องกันเพลิงที่ติดตามข้อกำหนดของอนุสัญญานี้ สามารถป้องกันเพลิงไม่ให้มาเกาะตัวเรือจะทำให้เรือสามารถใช้ความเร็วในการเดินทาง ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงอันเป็นการลดต้นทุนค่าใช้จ่ายของเจ้าของเรือหรือผู้บริหารเรือได้</p>	
<p>3. เรือสามารถเดินทางเข้าไปเทียบท่าหรือทำการค้าในประเทศที่เป็นรัฐภาคีอนุสัญญานี้ โดยที่เรืออาจจะไม่ถูกเพ่งเล็งจากรัฐเจ้าของเมืองท่าว่าเรือที่ซ้กธงไทยไม่ได้มีการปฏิบัติตามอนุสัญญานี้ ทำให้เจ้าของเรือหรือบริษัทบริหารเรือสามารถนำเรือไปทำการค้า หรือเทียบท่าในรัฐที่เป็นภาคีอนุสัญญาได้โดยไม่ต้องกังวลว่ามีการฝ่าฝืนกฎหมายหรือบทบัญญัติของอนุสัญญา เป็นที่ยอมรับของรัฐภาคีอื่นๆ</p>	

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพลิงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ.2001 เป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) ได้ให้การรับรองเมื่อวันที่ 5 ตุลาคม ค.ศ.2001 และมีผลใช้บังคับเมื่อ 17 กันยายน ค.ศ.2008 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อห้ามการใช้สาร “ดีบุกอินทรีย์” ที่เป็นอันตรายของสีกันเพลิงในเรือและกำหนดกลไกในการป้องกันไม่ให้เกิดการใช้งานในอนาคตของสารที่เป็นอันตรายอื่นๆ ในระบบป้องกันเพลิง ตลอดจนมาตรการที่แตกต่างกันเพื่อป้องกันไม่ให้สิ่งมีชีวิตในทะเลติดไปกับตัวเรือ ซึ่งสารประกอบดีบุกอินทรีย์ เช่น Tributyltin ออกไซด์ (TBT) มีประสิทธิภาพสูงในการป้องกัน แต่การใช้สาร TBT มีผลกระทบในด้านลบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล ผลกระทบทางชีวภาพต่อห่วงโซ่อาหารของมนุษย์ หากมีการสะสมอยู่ในสิ่งแวดล้อมทางทะเล และอยู่เรือ ซึ่งจะเป็นปัญหาที่รุนแรงเนื่องจากผลกระทบดังกล่าว ทำให้หลายประเทศมีการจำกัดหรือห้ามใช้สารไตรบิวทิล(TBT)

จากการศึกษา จะเห็นได้ว่าการเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญานี้ มีผลดีมากกว่าผลเสีย หากแม้ประเทศไทยยังมิได้เข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญานี้ แต่ประเทศไทยก็สามารถที่จะมีการหยิบและเลือก (Pick and Choose) โดยการนำเอาหลักการหรือข้อบัญญัติของอนุสัญญามาบัญญัติเอาไว้ในกฎหมายภายในของประเทศไทยในอนาคตได้ หากเห็นว่าหลักการหรือข้อบัญญัติอื่นใดเป็นประโยชน์ในการยกระดับมาตรฐานเรือไทยในด้านที่เกี่ยวกับการรักษาสภาพแวดล้อมทางทะเล แต่อย่างไรก็ตามผู้เขียนยังมีข้อสังเกตว่าประเทศไทยควรที่จะมีการดำเนินการในด้านต่างๆหลายประการ เช่น

ประการที่หนึ่ง การแก้ไขกฎหมายภายในเพื่อให้อำนาจเจ้าหน้าที่ตรวจควบคุมเรือในเมืองท่า (Port State Control Officers : PSCO) ในการตรวจควบคุมเรือต่างชาติที่เข้ามาขนถ่ายสินค้า หรือเทียบท่าในเขตประเทศไทย จะต้องพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งปัจจุบันการตรวจควบคุมเรือต่างชาติอาศัยอำนาจตามมาตรา 160 วรรคท้าย(กรมเจ้าท่า, 2559c)⁴⁰ เมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นว่ามีข้อกำหนดให้ตรวจสอบสภาพเรือตามทีระบุในใบสำคัญรับรองเท่านั้น ไม่มีการระบุให้ทำการตรวจเพิ่มเติมหากพบข้อบกพร่อง (Clear Ground) ว่าเรือลำนั้นปฏิบัติไม่เป็นไปตามอนุสัญญา ซึ่งอนุสัญญาได้มีการบัญญัติไว้ในข้อ 11 (2) หากมีเหตุบ่งชี้ (Clear Ground) อันควรเชื่อได้ว่าเรือกำลังละเมิดอนุสัญญาการตรวจสอบอย่างละเอียดอาจ

⁴⁰มาตรา 160 วรรคท้าย บัญญัติไว้ว่า “เมื่อเจ้าท่าตรวจพบว่าเรือต่างประเทศที่เข้ามาในเขตท่าเรือของประเทศไทย มีอุปกรณ์ และเครื่องใช้ประจำเรือไม่ถูกต้องหรือไม่อยู่ในสภาพที่ใช้การได้ตามใบสำคัญตามที่กำหนดในกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือตามมาตรา 163 ให้เจ้าท่ามีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้นายเรือแก้ไขให้ถูกต้องเสียก่อน เมื่อเห็นว่าถูกต้องแล้ว จึงจะอนุญาตให้ออกเรือได้” (มาตรา 160 แก้ไขโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2525)

ดำเนินการโดยคำนึงถึงหลักเกณฑ์ที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศกำหนดไว้และในข้อ 11(3) ถ้าเรือถูกตรวจพบว่ามีภาระละเมิดอนุสัญญาฯ รัฐภาคีที่ดำเนินการตรวจสอบอาจดำเนินการตักเตือน, กักเรือ, ถอนทะเบียนเรือหรือให้ออกจากท่าเรือของตน ซึ่งเมื่อพิจารณามาตรา 160 วรรคท้าย ยังไม่มีความชัดเจนในอำนาจของเจ้าหน้าที่ตรวจควบคุมเรือในเมืองท่า (PSCO) ว่ามีอำนาจในการสั่งกักเรือ ถอนทะเบียนเรือหรือสั่งให้เรือออกจากท่าได้หรือไม่ และหากเจ้าหน้าที่ดำเนินการกักเรือ หรือทำให้เรือเกิดความล่าช้า เจ้าหน้าที่เองอาจจะถูกเจ้าของเรือฟ้องร้องให้ได้รับค่าชดเชยสำหรับความเสียหายที่ได้รับตามข้อ 13(2) ของอนุสัญญาฯ ทำให้เจ้าหน้าที่จะต้องระมัดระวังการใช้อำนาจ และไม่ตัดสินใจในกรณีที่สุ่มเสี่ยงต่อการที่จะถูกฟ้อง อนุสัญญาฯ ไม่ได้ระบุให้สิทธิคุ้มครองเจ้าหน้าที่ของรัฐในการที่ได้รับผลกระทบระหว่างที่ฟ้องร้องคดี

ประเทศไทยเมื่อปี ค.ศ. 2016 ไม่มีการกักเรือต่างชาติที่เข้ามาเทียบท่าหรือเข้ามาขนถ่ายสินค้าในเขตประเทศไทยเลย(ข้อมูลตามตารางที่ 5) การตรวจควบคุมเรือในเมืองท่าในฐานะรัฐเจ้าของเมืองท่า (Port State) เป็นสิ่งสำคัญที่จะควบคุมเรือต่างชาติให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายหรือกฎข้อบังคับต่างๆระหว่างประเทศให้มีมาตรฐานทั้งด้านความปลอดภัยของตัวเรือ ความปลอดภัยในชีวิตของคนประจำเรือ ด้านมาตรฐานสำหรับการรักษาสภาพแวดล้อมที่อาจจะเกิดจากเรือ หากกฎหมายไม่ให้อำนาจเจ้าหน้าที่หรือกฎหมายไม่ได้รับการปฏิบัติงานจะทำให้เจ้าหน้าที่ไม่กล้าที่จะตัดสินใจในกรณีที่สุ่มเสี่ยงต่อการถูกฟ้อง ดังนั้นผู้เขียนจึงมีความเห็นว่าควรที่จะมีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายเพื่อให้อำนาจเจ้าหน้าที่ตรวจควบคุมเรือในเมืองท่าให้ชัดเจน และให้ความคุ้มครองสิทธิระหว่างการฟ้องร้องคดีหากเกิดการฟ้องร้องเรียกค่าชดเชยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นระหว่างเจ้าของเรือกับเจ้าหน้าที่

ประการที่สอง อัตรากำลังเจ้าหน้าที่ตรวจควบคุมเรือในเมืองท่า (Port State Control Officers) ที่ทำหน้าที่ในการตรวจเรือต่างชาติที่เข้ามาเทียบท่า หรือเข้ามาขนถ่ายสินค้าในประเทศไทย ปัจจุบันมีอัตรากำลังเพียง 5 อัตราซึ่งค่อนข้างน้อยเมื่อเทียบกับจำนวนเรือต่างชาติที่เข้ามาขนถ่ายสินค้าในประเทศไทย ซึ่งภารกิจ หน้าที่ ความรับผิดชอบของกลุ่มควบคุมเรือในเมืองท่า สำนักมาตรฐานเรือ มีดังนี้ (กรมเจ้าท่า, 2559c)⁴¹

- ตรวจเรือต่างประเทศที่เข้ามาในน่านน้ำไทย ตามกฎข้อบังคับ ข้อกำหนด หรือความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นสมาชิกและตามพันธกรณีที่ต้องดำเนินการตามความตกลงระหว่างประเทศ

- เสนอแนะเพื่อปรับปรุง แก้ไข กฎข้อบังคับ สำหรับการตรวจและควบคุมเรือต่างประเทศ
- จัดทำและรายงานสรุปผลการตรวจและควบคุมเรือในเมืองท่าไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- ให้คำปรึกษา ข้อเสนอแนะ แก่เรือไทย กรณีประสบปัญหา ด้านการตรวจและควบคุมเรือในเมืองท่าต่างประเทศ

- ประสานงานและให้ความร่วมมือตามข้อกำหนดของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการควบคุมเรือในเมืองท่าในภูมิภาคเอเชีย แปซิฟิกและภูมิภาคอื่นๆ

⁴¹ คำสั่งกรมเจ้าท่า ที่ 654/2558 เรื่องกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของส่วนราชการในสังกัดกรมเจ้าท่า ลงวันที่ 28 สิงหาคม 2558

- ติดตาม ทบทวนและรายงานผลการปฏิบัติงานของสำนักมาตรฐานเรือ
- ปฏิบัติงานอื่นตามที่ได้รับมอบหมาย

ตามข้อ 3 (ซี) ของอนุสัญญาได้มีการบัญญัติให้เรือที่เข้าเทียบท่า เข้าอู่ หรือเข้ามาในเขตอำนาจอธิปไตยของรัฐภาคีต้องอยู่ในบังคับของอนุสัญญานี้ด้วย การตรวจสอบเรือเพื่อป้องกันการละเมิดก็มีการบัญญัติไว้ในข้อ 11 ของอนุสัญญา ซึ่งรัฐภาคีต้องมีการตรวจสอบเรือที่เข้ามาเทียบท่า เข้าอู่ หรือเข้ามาในเขตอำนาจอธิปไตยของรัฐภาคีด้วย หากประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ก็ต้องมีการพิจารณาเพิ่มจำนวนเจ้าหน้าที่ตรวจควบคุมเรือในเมืองท่า (PSCO) ในเมืองท่าที่สำคัญ และมีเรือสินค้าต่างประเทศเข้าออกเป็นจำนวนมาก เช่น ในภาคตะวันออกที่ทำเรือแหลมฉบัง ท่าเรือศรีราชา ท่าเรือระยอง หรือในภาคใต้ที่ทำเรือสงขลา เป็นต้น เพื่อจะได้มีการตรวจสอบเรือที่เข้ามาขนถ่ายสินค้าหรือเทียบท่าว่าได้มีการปฏิบัติตามอนุสัญญาหรือไม่

ประการที่สาม อนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) มีจำนวน 50 กว่าฉบับ ซึ่งวัตถุประสงค์ของอนุสัญญาที่ IMO บัญญัติขึ้นเพื่อกำหนดมาตรฐานและแนวปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือและการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล รวมทั้งเพื่อเป็นกลไกในการสร้างความร่วมมือทางวิชาการระหว่างประเทศสมาชิกประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาของ IMO มากถึง 29 ฉบับและมีหลายประเทศที่ได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาของ IMO ดังนี้{(IMO), 2560}

ตารางที่ 12 ประเทศและจำนวนอนุสัญญา IMO ที่ได้เข้าเป็นภาคี

ประเทศ	จำนวนอนุสัญญาที่ได้เข้าเป็นภาคี(ฉบับ)
สิงคโปร์	29
มาเลเซีย	25
อินโดนีเซีย	24
เวียดนาม	24
ฟิลิปปินส์	20
กัมพูชา	19
บรูไน	15
พม่า	15
ไทย	15
ลาว	2

สถานะของประเทศไทยต่ออนุสัญญาและพิธีสารของ IMO

- 1) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ค.ศ.1948 (IMO 1948)
- 2) ข้อแก้ไข ค.ศ. 1991 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (Amendment 1991 to IMO Convention)

3) ข้อแก้ไข ค.ศ.1993 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (Amendments 1993 to IMO Convention) วัตถุประสงค์ เพื่อกำหนดโครงสร้าง แนวทาง และขั้นตอนการดำเนินงานขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ และกติกากิจการดำเนินการต่างๆ สำหรับประเทศสมาชิก IMO

4) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศเพื่อป้องกันเรือโดนกันในทะเล ค.ศ. 1972 (COLREG 1972) วัตถุประสงค์ เพื่อให้มีกฎข้อบังคับเป็นแบบอย่างสากลว่าด้วยการเดินเรือในเวลาเรือเข้าใกล้กันหรือในกรณีที่ทัศนวิสัยไม่ดี ตลอดจนวางกฎเกณฑ์เกี่ยวกับสัญญาณ แสงเสียง และเครื่องหมายสัญญาณรูปทรงต่างๆ ทั้งนี้ เพื่อป้องกันการโดนกันของเรือ

5) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ.1974 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ. 1988 (SOLAS 1974/88) วัตถุประสงค์ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ โดยกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำในเรื่อง โครงสร้าง ประเภท และวิธีการติดตั้งอุปกรณ์และการใช้งานบนเรือ

6) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินเรือระหว่างประเทศ ค.ศ.1965 (FAL 1965) วัตถุประสงค์ เพื่อป้องกันความล่าช้าที่อาจเกิดขึ้นแก่เรือที่เข้าออกจากท่าเรือสากล โดยไม่จำเป็นด้วยสาเหตุจากความยุ่งยากซับซ้อนและความแตกต่างของแบบฟอร์ม สอบถาม ข้อมูลเกี่ยวกับเรือสินค้าและลูกเรือที่แตกต่างกันไปในท่าเรือแต่ละท่า โดยการยอมรับแบบฟอร์ม ข้อมูลที่เป็นรูปแบบมาตรฐานเดียวกัน

7) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ.1966 (LL 1966) วัตถุประสงค์ เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ในการคำนวณความสามารถในการบรรทุกสูงสุด ของเรือแต่ละประเภท แต่ละลำ โดยคำนึงถึงความสามารถในการลอยตัวของเรือเพื่อ ความปลอดภัยในการเดินเรือ

8) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การดาวเทียมทางทะเลระหว่างประเทศ (INMARSAT 1976)

9) ความตกลงด้านการปฏิบัติการเกี่ยวกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การดาวเทียมทางทะเลระหว่างประเทศ (INMARSAT OA 1976) วัตถุประสงค์ เพื่อจัดตั้งองค์การดาวเทียมช่วยการเดินเรือระหว่างประเทศขึ้น เพื่อเข้าทำการบริหารและปรับปรุงการสื่อสารโทรคมนาคมโดยผ่านดาวเทียมสื่อสาร สำหรับการเดินเรือ

10) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันเรือ ค.ศ.1969 (TONNAGE 1969) วัตถุประสงค์ เพื่อให้มีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับวิธีการวัดปริมาตรของเรือเพื่อการคำนวณ ค่าภาระต่างๆของเรือซึ่งเป็นมาตรฐานสากล และเพื่อใช้อ้างอิงเกี่ยวกับขนาดของเรือในอนุสัญญาอื่นๆ

11) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐาน การฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามของคนประจำเรือ ค.ศ.1978 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ.2010 (STCW 78/2010) วัตถุประสงค์ เพื่อให้มีเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ในการปฏิบัติหน้าที่ในเรือของชาวเรือ ตลอดจนคุณสมบัติน้ำขั้นต่ำของคนประจำเรือ และมาตรฐานในการฝึกอบรมและการ ออกประกาศนียบัตรให้เหมาะสมและเกิดความปลอดภัยแก่ชีวิตและทรัพย์สินในการเดินเรือ รวมถึงสภาพแวดล้อมในทะเล

12) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และ ความร่วมมือในการป้องกัน และขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1990 (OPRC 1990) วัตถุประสงค์ เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศในการขจัดคราบน้ำมัน

13) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978 (MARPOL 73/78) Annex I และ II วัตถุประสงค์ เพื่อป้องกันมลภาวะทางทะเลที่เกิดจากการปฏิบัติการของเรือหรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในทะเล โดยอนุสัญญาครอบคลุมกฎระเบียบที่มุ่งป้องกันและลดมลภาวะจากเรือมีภาคผนวก 6 ด้าน คือ ภาคผนวก 1 ด้านการป้องกันมลภาวะจากน้ำมัน ภาคผนวก 2 ด้านการควบคุมมลภาวะจากสารเคมีในถังระวางเรือ ภาคผนวก 3 ด้านการป้องกันอันตรายจากการขนส่งวัตถุเคมีในรูปแบบหีบห่อ ภาคผนวก 4 ด้านการป้องกันมลภาวะจากของเสียในเรือ ภาคผนวก 5 ด้านการป้องกันมลภาวะจากขยะบนเรือ และภาคผนวก 6 ด้านการป้องกันมลภาวะทางอากาศจากเครื่องยนต์เรือ ซึ่งขณะนี้ประเทศไทยเข้าเป็นภาคี 2 Annex คือ Annex I ด้านการป้องกันมลภาวะจากน้ำมันและ Annex II ด้านการควบคุมมลภาวะจากสารเคมีในถังระวางเรือ

14) พิธีสาร ค.ศ.1992 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายอันเกิดจากมลพิษของน้ำมัน (Protocol of 1992 amended the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage:CLC Protocol 92) วัตถุประสงค์ เพื่อสร้างหลักประกันในการคุ้มครองทรัพยากรทางทะเลและผู้ใช้ประโยชน์ทุกฝ่ายให้ได้รับการชดใช้ค่าเสียหายจากเจ้าของเรือไทยและเรือต่างประเทศในจำนวนที่เพียงพอและเพื่อให้เจ้าของเรือบรรทุกน้ำมันไทยสามารถจัดหาหลักประกันในการชำระค่าเสียหายในกรณีเกิดอุบัติเหตุรั่วไหลจากเรือตนด้วยต้นทุนที่ไม่สูงเกินไป และจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 7 กรกฎาคม 2561

15) พิธีสาร ค.ศ.1992 ของอนุสัญญาว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายอันเนื่องมาจากมลพิษทางน้ำมัน (Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage :FUND Protocol 92) วัตถุประสงค์ เพื่อให้บุคคลผู้ที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษน้ำมันที่เกิดจากเรือ ได้รับค่าสินไหมทดแทนที่เพียงพอจากเจ้าของเรือและจากกองทุนระหว่างประเทศ เพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันไม่ว่าจะเป็นความเสียหายที่เกิดจากการปล่อยทิ้งน้ำมัน การรั่วไหลของน้ำมัน หรือการประสูติภัยของเรือ และจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 7 กรกฎาคม 2561

การที่ประเทศไทยไม่ได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาทำให้เกิดผลเสีย ประเทศไทยไม่อาจดำเนินการตามสิทธิที่ได้รับจากอนุสัญญาหากเรือไทยเข้าไปขนถ่ายสินค้าหรือเทียบท่าของรัฐที่เป็นภาคีอนุสัญญานั้นๆ เรือไทยจะต้องปฏิบัติตามพันธกรณีของอนุสัญญาที่รัฐเมืองท่านั้นๆ เข้าเป็นภาคี เช่น หากเรือไทยเข้าไปขนถ่ายสินค้าหรือเทียบท่าที่ประเทศสิงคโปร์ เรือไทยต้องปฏิบัติตามพันธกรณีของอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ประเทศสิงคโปร์ได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญา นั้นๆด้วย และเจ้าหน้าที่ตรวจควบคุมเรือในเมืองท่า (Port State Control Officers : PSCOs) ของสิงคโปร์ก็มีอำนาจที่จะตรวจเรือไทยว่าได้มีการปฏิบัติตามอนุสัญญาฯ ที่ประเทศสิงคโปร์ได้เข้าเป็นภาคีหรือไม่ แต่ในทางตรงข้ามกัน หากเรือต่างชาติเข้ามาเทียบท่าหรือขนถ่ายสินค้าในประเทศไทยเจ้าหน้าที่ตรวจควบคุมเรือในเมืองท่า (Port State Control Officers : PSCOs) ของไทยไม่มีอำนาจที่จะตรวจเรือต่างชาติเหล่านั้นที่เข้ามาขนถ่ายสินค้า หรือเข้ามาเทียบท่าในประเทศไทยว่าได้มีการปฏิบัติตามอนุสัญญาฯ ที่ประเทศไทยไม่ได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาหรือไม่ เจ้าหน้าที่ที่สามารถตรวจได้เฉพาะอนุสัญญาฯ ที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีแล้วเท่านั้น ซึ่งอาจทำให้เรือต่างชาติเหล่านั้นไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานที่อนุสัญญาระหว่างประเทศกำหนด

ประเทศไทยอาจจะขาดความเชื่อมั่นในเวทีระหว่างประเทศและการพัฒนากฎหมายภายในของไทยไม่มี
ความสอดคล้องหรือทันต่อการเปลี่ยนแปลงตามหลักกฎหมายขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

ดังนั้นประเทศไทย โดยเฉพาะกรมเจ้าท่าควรที่จะรีบดำเนินการเพื่อเข้าเป็นภาคี
อนุสัญญาระหว่างประเทศของ IMO เพื่อเป็นการปกป้องผลประโยชน์ทางทะเลได้อย่างเต็มที่ในเวที
ระหว่างประเทศและเพื่อให้การพัฒนากฎหมายภายในของไทยให้สอดคล้องหรือทันต่อการ
เปลี่ยนแปลงของหลักกฎหมายระหว่างประเทศ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบ
ป้องกันเพลิงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ.2001 เป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศของ IMO อีกฉบับหนึ่งที่
ประเทศไทยยังไม่ได้เข้าเป็นภาคี ซึ่งอนุสัญญานี้มีวัตถุประสงค์ในการห้ามใช้สารดับเพลิงอินทรีย์ที่
เป็นอันตรายของสีกันเพลิงในเรือ และกำหนดกลไกในการป้องกันไม่ให้เกิดการใช้งานในอนาคตของ
สารที่เป็นอันตรายอื่นๆ ในระบบป้องกันเพลิงในเรือ เป็นประโยชน์ต่อการรักษาสภาพแวดล้อมทาง
ทะเล ประเทศอื่นๆในเขตเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไม่ว่าจะเป็นสิงคโปร์ อินโดนีเซีย เวียดนาม และ
มาเลเซียต่างก็เข้าเป็นภาคีอนุสัญญานี้เรียบร้อยแล้ว ซึ่งจากการศึกษาผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทยควรที่
จะเร่งดำเนินการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญานี้ รวมทั้งอนุสัญญานับอื่นๆของ IMO ด้วย



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

รายการอ้างอิง



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ภาษาไทย

กรมควบคุมมลพิษ. (2555). ของเสียอันตราย. (ออนไลน์) แหล่งที่มา

http://infofile.pcd.go.th/bid/27_2552.pdf (2 กรกฎาคม 2560)

กรมเจ้าท่า. (2554). สีกันเพรียงอันตรายกว่าที่คิด. (ออนไลน์) แหล่งที่มา

<http://oldweb.md.go.th/interest/antifoulingPaint.php> (8 มิถุนายน 2560)

กรมเจ้าท่า. (2559). กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ(ฉบับที่ 45). (ออนไลน์) แหล่งที่มา

<http://www.md.go.th/md/index.php/2014-01-19-05-02-28/2014-01-19-05-22-26>
(29 สิงหาคม 2560)

กรมเจ้าท่า. (2559). โครงสร้างกรมเจ้าท่า. (ออนไลน์) แหล่งที่มา

<http://www.md.go.th/md/index.php/2014-01-16-18-12-50/2014-01-16-18-18-42/departement-structure> (16 กรกฎาคม 2560)

กรมเจ้าท่า. (2559). พรบ.การเดินทางเรือในน่านน้ำไทย 2456. (ออนไลน์) แหล่งที่มา

<http://www.md.go.th/md/index.php/2014-01-19-05-02-28/2014-01-19-05-22-26>
(15 กรกฎาคม 2560)

กรมเจ้าท่า. (2560). กองคลัง (ฝ่ายบัญชีและงบประมาณ) กรมเจ้าท่า (ระบบเครือข่ายภายใน)

แหล่งที่มา http://doc.md.go.th/ibmcognos/cgi-bin/cognos.cgi?b_action=xts.run&m=portal/main.xts&startwel=yes
(27 สิงหาคม 2560)

กรมเจ้าท่า. (2560). ฝ่ายการเจ้าหน้าที่ สำนักงานเลขาธิการกรม (ระบบเครือข่ายภายใน) แหล่งที่มา

<http://dpis.md.go.th:8080/admin/index.html> (28 สิงหาคม 2560)

กรมเจ้าท่า. (2560). ระบบ National Single Window (NSW) (ระบบเครือข่ายภายใน) แหล่งที่มา

<http://nsw.md.go.th/portal/Home3.aspx> (27 สิงหาคม 2560)

กรมเจ้าท่า.(2560) สำนักมาตรฐานทะเบียนเรือ. ระบบทะเบียนเรือ (ระบบเครือข่ายภายใน)

แหล่งที่มา <http://app.md.go.th/ProjectWeb/> (9 กรกฎาคม 2560)

กรมโรงงานอุตสาหกรรม. (2555). พรบ.วัตถุอันตราย. (ออนไลน์) แหล่งที่มา

http://www2.diw.go.th/Haz_o/hazard/lawsnew/9.pdf (9 กรกฎาคม 2560)

กระทรวงคมนาคม.(2560).กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า (ออนไลน์) แหล่งที่มา

http://www.mot.go.th/file_upload/2559/regulations_mot/regulations_md2558.pdf
(6 สิงหาคม 2560)

- กรมควบคุมมลพิษ. (2560). กฎกระทรวงฉบับที่ 2 (พ.ศ.2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติ
โรงงาน พ.ศ.2535. (ออนไลน์) แหล่งที่มา
http://www.pcd.go.th/info_serv/test_regulation5.cfm?task=s3(28 สิงหาคม 2560)
- กรมควบคุมมลพิษ. (2560). พรบ.กฎหมายและมาตรฐานที่เกี่ยวกับการควบคุมมลพิษ. (ออนไลน์)
แหล่งที่มา http://www.pcd.go.th/info_serv/test_regulation5.cfm?task=s3
(28 สิงหาคม 2560)
- กรมควบคุมมลพิษ (2560). พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535. (ออนไลน์) แหล่งที่มา
http://www.pcd.go.th/info_serv/reg_relatedlaw.html#s2
(27 กรกฎาคม 2560)
- กระทรวงสาธารณสุข, (2560). พรบ.การสาธารณสุข พ.ศ.2535 (ออนไลน์) แหล่งที่มา
<http://www.anamai.moph.go.th/download/download/publichealthact.htm>
(24 สิงหาคม 2560)
- กุลภัส จินตะกัน, นักตรวจสอบภายในปฏิบัติการ กลุ่มตรวจสอบภายใน กรมเจ้าท่า สัมภาษณ์
(10 กรกฎาคม 2561)
- เกษมพงษ์รัตน์. (2560). เทคโนโลยีสีกันเปรียง. (ออนไลน์) แหล่งที่มา
<http://www.kasemponggrat.com/index.php?page=showtopics&fn=view&id=28>
(6 มิถุนายน 2560)
- คณะอนุกรรมการจัดการความรู้เพื่อผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล (อจชล.), (2557). สาระสำคัญของ
อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982. (ออนไลน์) แหล่งที่มา
<http://www.mkh.in.th/index.php/2010-03-22-18-03-43/unclos-1982>
(25 มิถุนายน 2560)
- คณะอนุกรรมการจัดการความรู้เพื่อผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล(อจชล.), (2557). อนุสัญญาว่า
ด้วยกฎหมายทะเลระหว่างประเทศ. (ออนไลน์) แหล่งที่มา
<http://www.mkh.in.th/index.php/2010-03-22-18-03-43> (25 มิถุนายน 2560)
- จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2560). สารเติมแต่ง. (ออนไลน์) แหล่งที่มา
<http://pioneer.netserv.chula.ac.th/~sanongn1/additives.pdf> (26 สิงหาคม 2560)
- จตุรนต์ ธีระวัฒน์ (2550). กฎหมายระหว่างประเทศ พิมพ์ครั้งที่ 2 .(กรุงเทพมหานคร , หน้า 141)
- จุไรรัตน์ วรกิจเจริญ, เจ้าหน้าที่ฝ่ายขายอาวุโส บริษัท ซีดับเบิลยูเอสโกลบอลโคพดิงส์ จำกัด ,
สัมภาษณ์ (14 กันยายน 2560)

ชุมพร ปัจจุสานนท์ และคณะ (2555). โครงการศึกษาความเป็นไปได้เพื่อเตรียมความพร้อมในการเข้าเป็นภาคีสัญญา International Convention for the Safety of Life at Sea, Protocol 1988 กรมเจ้าท่า , กรุงเทพมหานคร. หน้า 3-1

นรเทพ ครบปรัชญา, (2556). การตรวจควบคุมเรือในเมืองท่าภายใต้บันทึกความเข้าใจโตเกียว. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 84
พรทิต ยารวง, เจ้าหน้าที่บริการเทคนิคสีเรือ ,บริษัท โจตัน(ประเทศไทย) จำกัด. สัมภาษณ์. (8 ธันวาคม 2560)

สุธาบดี สัตตบุศย์, (2558). กฎหมายทะเล (กรุงเทพมหานคร ,หน้า 15)

TOA Group, (2559). องค์ประกอบหลักของสี. (ออนไลน์) แหล่งที่มา <http://www.misterpainting.com/Paint-knowledge/Paint-Component.html> (30 มิถุนายน 2560)

ภาษาอังกฤษ

(IMO), International Maritime Organization (2017). International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships Retrieved 15 June 2017 from <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-the-Control-of-Harmful-Anti-fouling-Systems-on-Ships-%28AFS%29.aspx>

(IMO), International Maritime Organization (2017). List of IMO Conventions Retrieved 17 June 2017 from <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Default.aspx>

(IMO), International Maritime Organization (2017). MEPC.104(49) Retrieved 21 June 2017 from [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-\(MEPC\)/Documents/MEPC.104\(49\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-(MEPC)/Documents/MEPC.104(49).pdf)

(IMO), International Maritime Organization (2017). Principle 15 of the Rio Declaration Retrieved 22 June 2017 from [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-\(MEPC\)/Documents/MEPC.67\(37\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-(MEPC)/Documents/MEPC.67(37).pdf)

- (IMO), International Maritime Organization (2017). RESOLUTION MEPC.67(37) Retrieved 20 June 2017 from [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-\(MEPC\)/Documents/MEPC.67\(37\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-(MEPC)/Documents/MEPC.67(37).pdf)
- (IMO), International Maritime Organization (2017). Summary of Status of Conventions. Retrieved 23 June 2017 from <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>
- (IMO), International Maritime Organization (2017). Anti-fouling systems. Retrieved 22 June 2017 from <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Anti-foulingSystems/Pages/Default.aspx>
- Marine Insight, (2017). 4 Types of Anti-fouling Systems Used on Board Ships to Prevent Marine Growth. Retrieved 1 Junly 2017 from <https://www.marineinsight.com/tech/4-types-of-anti-fouling-systems-used-on-board-ships-to-prevent-marine-growth/>
- Marine Insight, (2017). 5 Instruments of International Maritime Organization (IMO) Every Seafarer Should Know. Retrieved 22 July 2018 from <https://www.marineinsight.com/maritime-law/5-instruments-of-international-maritime-organization-imo-every-seafarer-should-know/>
- Tokyo MOU Secretariat, (2017). Asia-Pacific Port State Control Manual Retrieved 2 August 2017 from <http://tokyomou-private.org/mou/members/>.
- Tokyo MOU Secretariat, (2017). PSC Database. Retrieved 2 August 2017 from http://www.tokyo-mou.org/inspections_detentions/psc_database.php
- The Tokyo MOU Secretariat. (2017) Asia-Pacific Port State Control Manual Version 2015. (Unpublished Manuscript)



ภาคผนวก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY



ข้อบังคับกรมเจ้าท่า

ว่าด้วยการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขและค่าธรรมเนียมการตรวจและการออกไปสำคัญรับรองเกี่ยวกับระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ พ.ศ.

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 163/1 ประกอบมาตรา 163 (5) แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 17) พ.ศ. 2560 เจ้าท่าโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจึงออกข้อบังคับไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ข้อบังคับนี้เรียกว่า “ข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขและค่าธรรมเนียมการตรวจและการออกไปสำคัญรับรองเกี่ยวกับระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ พ.ศ.”

ข้อ 2 ข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนด 90 วันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ 3 บรรดาข้อบังคับสำหรับการตรวจเรืออื่นใดที่ขัดหรือแย้งกับข้อบังคับนี้ให้ใช้ข้อบังคับนี้แทน

ข้อ 4 ข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับกับเรือที่มีขนาด 400 ตันกรอสหรือมากกว่าที่เดินระหว่างประเทศแต่ไม่รวมถึงแท่นลอยน้ำหรือแท่นอยู่กับที่ ถึงเก็บน้ำมันขนาดใหญ่ซึ่งใช้เก็บน้ำมันที่ผลิตได้จากแท่นผลิตในทะเล (FSUs และ FPSO)⁴²

ข้อ 5 ในข้อบังคับนี้ เว้นแต่กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

“เรือ⁴³(Ship)” หมายความว่า เรือใดๆ ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ที่ปฏิบัติงานอยู่ในสถานะแวดล้อมทางทะเล รวมถึงเรือไฮโดรฟอยล์ (Hydrofoil Boat) ยานเบาอากาศ (Air-cushion vehicles) ยานใต้ผิวน้ำ (Submersibles) ยานลอยน้ำ (Floating craft) แท่นลอยน้ำหรือแท่นอยู่กับที่ (Fix or Floating platforms) ถึงเก็บน้ำมันขนาดใหญ่ซึ่งใช้เก็บน้ำมันที่ผลิตได้จากแท่นผลิตในทะเล (Floating storage units ; FSUs and Floating production storage and off-loading units ; FPSOs)

“เดินระหว่างประเทศ”⁴⁴(International Voyage) หมายความว่า การเดินทางไปยังเมืองท่านอกประเทศ หรือการเดินทางจากเมืองท่านอกประเทศเข้ามาภายในประเทศ

“ระบบป้องกันเพรียง”⁴⁵(Anti – Fouling System) หมายความว่า การเคลือบผิวการพ่นสี การรักษาพื้นผิวหรืออุปกรณ์ที่ใช้ในเรือโดยไม่ใช้หรือนำสารประกอบดีบุกอินทรีย์หรือสารอื่นใดที่อนุสัญญาห้ามไว้มาเป็นส่วนผสม เพื่อควบคุมหรือป้องกันการเกาะติดของสิ่งมีชีวิตที่ไม่พึงประสงค์

⁴² Annex 4 Regulation 1(1)

⁴³ Article 2 (9) - Definitions

⁴⁴ Article 2 (5) - Definitions

⁴⁵ Article 2 (2) - Definitions

“ตันกรอสส์⁴⁶”(Gross Tonnage) หมายความว่า ขนาดของเรือที่คำนวณได้ตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ

“ความยาว⁴⁷” (Length) หมายความว่า ความยาวร้อยละ 96 ของความยาวทั้งหมดบนเส้นแนวนอนที่ ร้อยละ 85 ของความลึกต่ำสุดเหนือกระดูกงู โดยวัดจากตอนบนของกระดูกงูหรือวัดจากความยาวจากด้านหน้าของทวนหัวถึงแกนหางเสือที่เส้นแนวนอนนั้นสุดแต่ว่าความยาวใดมากกว่า ถ้าเรือออกแบบให้กระดูกงูมีความลาดเอียง เส้นแนวนอนที่ใช้วัดความยาวจะต้องใช้เส้นขนานกับเส้นแนวนอนที่ออกแบบไว้

“องค์กรที่ได้รับการยอมรับ”(Recognized Organization) หมายความว่า องค์กรที่กรมเจ้าท่ายอมรับเพื่อดำเนินการตรวจเรือและออกใบสำคัญรับรองตามข้อกำหนดของอนุสัญญา ระหว่างประเทศและพิธีสารที่เกี่ยวข้อง และกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือที่ว่าด้วยองค์กรที่ได้รับการยอมรับ

“อนุสัญญา” หมายความว่า อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพลิงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001

“เรือที่ต่อใหม่” หมายความว่า เรือที่ต่อสร้างหรือวางกระดูกงูภายในหรือหลังจากวันที่ ข้อบังคับนี้มีผลบังคับใช้

“เรือที่มีอยู่เดิม” หมายความว่า เรือที่ต่อสร้างหรือวางกระดูกงูก่อนที่ข้อบังคับนี้มีผลบังคับใช้

ข้อ 6 เพื่อให้การบังคับใช้ข้อบังคับ ข้อกำหนด หลักการและกฎเกณฑ์ สำหรับการตรวจเรือและการออกใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศตามข้อบังคับนี้เป็นไปตามอนุสัญญา จึงให้ปฏิบัติดังนี้

การตรวจ (Surveys)

6.1 การตรวจครั้งแรก (Initial Survey) สำหรับเรือที่ต่อใหม่หรือเรือที่มีอยู่เดิม ก่อนนำเรือไปใช้งานหรือก่อนการออกใบสำคัญรับรองครั้งแรกที่กำหนดไว้ในข้อ 6.9- 6.12 หรือข้อ 6.13 - 6.16 ของข้อบังคับนี้ เป็นการตรวจเรือโดยสมบูรณ์สำหรับโครงสร้าง อุปกรณ์ การติดตั้ง การจัดการระบบป้องกันเพลิงภายในเรือ⁴⁸

6.2 การตรวจเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงหรือมีการเปลี่ยนระบบป้องกันเพลิงใหม่ จะต้องได้รับการรับรองสลักหลังใบสำคัญรับรองที่ออกภายใต้ข้อ 6.9- 6.12 หรือข้อ 6.13 - 6.16 ของข้อบังคับนี้⁴⁹

⁴⁶ Article 2(4) - Definitions

⁴⁷ Article 2(6) - Definitions

⁴⁸ Annex 4 Regulation 1(1)(a) and Resolution MEPC.102(48) adopted on 11 October 2002

⁴⁹ Annex 4 Regulation 1(1)(b)

6.3 การตรวจเรือครั้งแรก หรือการตรวจเรือเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงหรือมีการเปลี่ยนระบบป้องกันเพลิงไหม้ต้องกระทำเพื่อให้แน่ใจว่าโครงสร้าง อุปกรณ์ การติดตั้ง การจัดการระบบป้องกันเพลิงภายในเรือครบถ้วนตามข้อกำหนดที่บังคับใช้ตามอนุสัญญา⁵⁰

6.4 กรมเจ้าท่าสามารถกำหนดหลักเกณฑ์ มาตรการที่เหมาะสมสำหรับเรือ ซึ่งมีได้อยู่ภายใต้บทบัญญัติในข้อบังคับนี้ เพื่อให้แน่ใจว่าบทบัญญัติที่บังคับใช้ในข้อบังคับนี้ได้ปฏิบัติตามโดยสมควรแล้ว⁵¹

6.5 การตรวจเรือภายใต้การบังคับใช้บทบัญญัตินี้ ต้องดำเนินการโดยเจ้าพนักงานตรวจเรือของกรมเจ้าท่า หรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับ⁵²

6.6 เจ้าพนักงานตรวจเรือของกรมเจ้าท่าหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับ ที่ดำเนินการตรวจเรือตามที่กำหนดในข้อบังคับนี้ให้มีอำนาจดำเนินการดังนี้⁵³

6.6.1 ดำเนินการตรวจเรือและกำหนดการซ่อมทำสำหรับเรือนั้นเพื่อให้สอดคล้องกับบทบัญญัติของภาคผนวก 1 ของอนุสัญญา และ⁵⁴

6.6.2 ดำเนินการตรวจเรือ เมื่อได้รับการร้องขอจากหน่วยงานของรัฐเจ้าของท่า ทั้งนี้ กรมเจ้าท่าต้องรายงานไปยังองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ(IMO) ถึงความรับผิดชอบเฉพาะเงื่อนไขของการมอบอำนาจที่มอบให้แก่เจ้าพนักงานตรวจเรือ หรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับเพื่อแจ้งเวียนไปยังรัฐภาคีของอนุสัญญานี้เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับเจ้าหน้าที่ของรัฐนั้น⁵⁵

6.7 เมื่อเจ้าพนักงานตรวจเรือหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับ พิจารณาว่าระบบป้องกันเพลิงภายในเรือไม่เป็นไปตามรายละเอียดในใบสำคัญรับรอง หรือไม่เหมาะสมตามข้อกำหนดของอนุสัญญา เจ้าพนักงานตรวจเรือหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับต้องสั่งการให้เรือดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้องทันทีและต้องรายงานต่อกรมเจ้าท่าโดยมิล่าช้า หากเรือนั้นมีได้ดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้องให้เพิกถอนใบสำคัญรับรองและรายงานต่อกรมเจ้าท่าโดยทันที ในกรณีที่เรือนั้นอยู่ในท่าเรือของรัฐภาคีอื่น ให้แจ้งต่อหน่วยงานผู้มีอำนาจของรัฐเจ้าของเมืองท่านั้นโดยทันที เพื่อให้แน่ใจว่าเรือนั้นต้องไม่ออกเดินทางสู่ทะเลหรือออกจากท่าเรือเพื่อวัตถุประสงค์ในการเดินทางสู่ท่าเรือที่เหมาะสมที่ใกล้ที่สุดได้โดยไม่มีภัยคุกคามที่ไม่สมเหตุสมผลต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล⁵⁶

6.8 กรมเจ้าท่า ต้องรับผิดชอบอย่างเต็มที่ในความสมบูรณ์และประสิทธิภาพของการตรวจเรือในทุกกรณี และต้องดำเนินการให้แน่ใจว่าการจัดการที่จำเป็นได้ดำเนินการอย่างเหมาะสมแล้ว

⁵⁰Annex 4 Regulation 1(2)

⁵¹Annex 4 Regulation 1(3)

⁵²Annex 4 Regulation 1(4)(a)

⁵³Annex 4 Regulation 1(4)(b)

⁵⁴Annex 4 Regulation 1(b)(i)

⁵⁵Annex 4 Regulation 1(b)(ii)

⁵⁶Annex 4 Regulation 1(4)(c),(d)

การออกหรือการสลักหลังใบสำคัญรับรอง (Issue or Endorsement of certificate)

6.9 หลังจากการตรวจเรือครั้งแรกหรือการตรวจเรือใหม่ตามบทบัญญัติในข้อ 6.1 – 6.8 ของข้อบังคับนี้ใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพลิงที่เป็นอันตรายในเรือต้องออกให้แก่เรือที่มีขนาด 400 ตันกรอสส์หรือมากกว่าที่เดินระหว่างประเทศ⁵⁷

6.10 ใบสำคัญรับรองนั้นต้องออกหรือสลักหลังโดยเจ้าพนักงานตรวจเรือของกรมเจ้าท่า หรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับ และกรมเจ้าท่าต้องรับผิดชอบต่อใบสำคัญรับรองนั้นอย่างเต็มที่ในทุกกรณี⁵⁸

6.11 สำหรับเรือที่มีการติดตั้งระบบป้องกันเพลิงภายในเรือ และมีการออกใบสำคัญรับรอง (Statement of Compliance ; SOC) ก่อนที่ข้อบังคับฉบับนี้มีผลบังคับใช้ ให้สามารถใช้ได้ต่อไปอีกไม่เกิน 2 ปีนับจากวันที่ข้อบังคับฉบับนี้มีผลบังคับใช้⁵⁹

6.12 ใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพลิงที่เป็นอันตรายในเรือให้เป็นไปตามแบบที่ให้ไว้ในภาคผนวก 1 ของข้อบังคับนี้⁶⁰

การออกหรือการสลักหลังใบสำคัญรับรองให้แก่รัฐภาคีอื่น (Issue or Endorsement of certificate by another party)

6.13 เมื่อได้รับคำร้องขอจากรัฐบาลของรัฐภาคีอื่น กรมเจ้าท่าสามารถดำเนินการตรวจเรือนั้นได้ และหากเรือนั้นปฏิบัติตามบทบัญญัติในข้อบังคับนี้แล้ว กรมเจ้าท่าสามารถออกหรือมอบอำนาจเพื่อการออกใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพลิงที่เป็นอันตรายในเรือให้กับเรือนั้น และสลักหลังหรือมอบอำนาจการสลักหลังใบสำคัญรับรองบนเรือนั้นได้⁶¹

6.14 กรมเจ้าท่าต้องส่งสำเนาใบสำคัญรับรองและสำเนารายงานการตรวจเรือให้กับรัฐบาลของภาคีสัญญาผู้ร้องขอโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้⁶²

6.15 ใบสำคัญรับรองซึ่งออกให้เช่นนั้นต้องมีข้อความแสดงว่าได้ออกให้ตามคำร้องขอของรัฐบาลของรัฐภาคีใด และให้มีผลบังคับและยอมรับเช่นเดียวกับใบสำคัญรับรองที่ออกให้ภายใต้หัวข้อการออกหรือการสลักหลังใบสำคัญรับรอง (Issue or Endorsement of certificate) ของข้อบังคับนี้⁶³

6.16 ห้ามมิให้ออกใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพลิงที่เป็นอันตรายในเรือให้กับเรือซึ่งซ่งธงของรัฐบาลที่มีได้เป็นรัฐภาคี⁶⁴

⁵⁷Annex 4 Regulation 2(1)

⁵⁸Annex 4 Regulation 2(2)

⁵⁹Annex 4 Regulation 2(3)

⁶⁰Annex 4 Regulation 2(4)

⁶¹Annex 4 Regulation 3(1)

⁶²Annex 4 Regulation 3(2)

⁶³Annex 4 Regulation 3(3)

⁶⁴Annex 4 Regulation 3(4)

การสิ้นสุดของใบสำคัญรับรอง (Validity of Certificate)

6.17 ใบสำคัญรับรองที่ออกตามข้อบังคับนี้จะสิ้นสุดลงในกรณีดังต่อไปนี้⁶⁵

6.17.1 มีการเปลี่ยนระบบป้องกันเฟรียง หรือใช้ระบบอื่นแทนที่ และใบสำคัญรับรองไม่ได้รับการสลักหลังตามข้อบังคับนี้⁶⁶

6.17.2 ในกรณีที่เรือเปลี่ยนธงไปสู่รัฐภาคีอื่น และมีการร้องขอภายใน 3 เดือน หลังจากการเปลี่ยนธง กรมเจ้าท่าต้องส่งสำเนาใบสำคัญรับรองที่อยู่บนเรือก่อนการเปลี่ยนธงไปยังรัฐภาคีนั้นโดยเร็วที่สุด และหากกระทำได้อาจส่งสำเนารายงานการตรวจเรือให้แก่รัฐนั้นด้วย⁶⁷

6.18 กรณีเรือเปลี่ยนธงมาชักรงไทย จะต้องทำการตรวจเรือและออกใบสำคัญรับรองฉบับใหม่⁶⁸

กรมเจ้าท่าอาจออกใบสำคัญรับรองฉบับชั่วคราวโดยให้มีอายุไม่เกิน 3 เดือน นับจากวันที่เสร็จสิ้นการตรวจเรือ

6.19 หากการตรวจเรือเพื่อการออกใบสำคัญรับรองใหม่เสร็จสิ้นลงแต่ไม่สามารถออกใบสำคัญรับรองใหม่ได้ เจ้าพนักงานตรวจเรือหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับสามารถสลักหลังใบสำคัญรับรองเดิมเพื่อให้ใบสำคัญรับรองนั้นมีผลต่อไปอีกไม่เกิน 3 เดือนนับจากวันที่ตรวจเรือเสร็จสิ้น

ใบประกาศของระบบป้องกันเฟรียง (Declaration on Anti-fouling System)

6.20 สำหรับเรือที่มีความยาวตั้งแต่ 24 เมตรขึ้นไป แต่มีขนาดน้อยกว่า 400 ตัน กรอสส์ที่เดินระหว่างประเทศแต่ไม่รวมถึงแท่นลอยน้ำหรือแท่นอยู่กับที่ ถังเก็บน้ำมันขนาดใหญ่ซึ่งใช้เก็บน้ำมันที่ผลิตได้จากแท่นผลิตในทะเล (FSUs และ FPSO) จะต้องมีใบประกาศของระบบป้องกันเฟรียง (Declaration on Anti-fouling System) ที่ลงนามโดยเจ้าของเรือหรือผู้ที่ได้รับมอบอำนาจจากเจ้าของเรือพร้อมกับเอกสารที่แสดงว่ามีการใช้ระบบป้องกันเฟรียงที่เหมาะสม เช่น หนังสือรับรองหรือใบเสร็จรับเงินหรือเอกสารอื่นใดจากอู่ซ่อมเรือหรือบริษัทจำหน่ายสีกันเฟรียง⁶⁹

6.21 ใบประกาศของระบบป้องกันเฟรียงให้เป็นไปตามแบบที่ให้ไว้ในภาคผนวก 2 ของข้อบังคับนี้⁷⁰

ข้อ 7 อัตราค่าธรรมเนียมสำหรับการตรวจเรือ เพื่อออกหรือสลักหลังใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเฟรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ให้เป็นไปตามภาคผนวก 3 ของข้อบังคับนี้

⁶⁵Annex 4 Regulation 4(1)

⁶⁶Annex 4 Regulation 4(1)(a)

⁶⁷Annex 4 Regulation 4(1)(b)

⁶⁸Annex 4 Regulation 4(2)

⁶⁹Annex 4 Regulation 5(1)

⁷⁰Annex 4 Regulation 5(2)

ข้อ 8 อัตราค่าธรรมเนียมการตรวจเรือ เพื่อออกหรือสลักหลังใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพลิงที่เป็นอันตรายในเรือขององค์กรที่ได้รับการยอมรับจากกรมเจ้าท่า ให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ(ฉบับที่ 45) พ.ศ.2558

ข้อ 9 ให้อธิบดีกรมเจ้าท่าเป็นผู้รักษาการตามข้อบังคับนี้

ประกาศ ณ วันที่

.....
อธิบดีกรมเจ้าท่า



ภาคผนวก 1

ใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ
(INTERNATIONAL ANTI-FOULING SYSTEM CERTIFICATE)



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY



Certificate No.....

**THE KINGDOM OF THAILAND
MARINE DEPARTMENT
INTERNATIONAL ANTI-FOULING SYSTEM CERTIFICATE**

(Note : This certificate shall be supplemented by a Record of Anti-fouling Systems)
Issued under the
International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships

Under the authority of the Government of
THE KINGDOM OF THAILAND

When a Certificate has been previously issued, this Certificate replaces the Certificate dated.....

Particulars of ship

Name of Ship
Distinctive number or Letters
Port of Registry
Gross Tonnage
IMO Number

An anti-fouling system controlled under Annex I has not been applied during or after construction of this ship.....

An anti-fouling system controlled under Annex I has been applied on this ship previously, but has been removed by..... on

An anti-fouling system controlled under Annex I has been applied on this ship previously, but has been covered with a sealer coat applied by on
.....

An anti-fouling system controlled under Annex I was applied on this ship prior to
.....
but must be removed or covered with a sealer coat prior to

THIS IS TO CERTIFY THAT:

1. the ship has been surveyed in accordance with regulation 1 of Annex 4 to the Convention; and
2. the survey shows that the anti-fouling system on the ship complies with the applicable requirements of Annex I on the Convention.

Issued at on

.....)

GOVERNMENT SHIP SURVEYORDate of completion of the survey
on which this certificate is issued:The logo of Chulalongkorn University, featuring a central emblem with a sunburst and a tiered structure, set within a decorative oval frame.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

RECORD OF ANTI-FOULING SYSTEMS

This Record shall be permanently attached to the International Anti-fouling system Certificate.
Particulars of ship

Name of Ship _____
Distinctive Number or Letters _____
IMO Number _____

Details of anti-fouling system(s) applied

Type(s) of anti-fouling system(s) used

Date(s) of application of anti-fouling system(s)

Name(s) of company(ies) and facility(ies) location(s) where applied

Name(s) of anti-fouling system(s) manufacturer(s)

Name(s) and colour(s) of anti-fouling system(s)

Active ingredient(s) and their Chemical Abstract Services Registry Number(s) (CAS number(s))

Type(s) of sealer coat, if applicable

Name(s) and colour(s) of sealer coat applied, if applicable

Date of application of sealer coat

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at on.....

(.....)

GOVERNMENT SHIP SURVEYOR

Endorsement of the Record

THIS IS CERTIFY that a survey required in accordance with regulation I(1)(b) of Annex 4 to the Convention found that the ship was in compliance with the Convention:

Details of anti-fouling system(s) applied

Type(s) of anti-fouling system(s) used

.....

Date(s) of application of anti-fouling system(s)

Name(s) of company(ies) and facility(ies) location(s) where applied

.....

Name(s) of anti-fouling system(s) manufacturer(s)

.....

Name(s) and colour(s) of anti-fouling system(s)

.....

.....

Active ingredient(s) and their Chemical Abstract Services Registry Number(s) (CAS number(s))

.....

.....

Type(s) of sealer coat, if applicable

.....

Name(s) and colour(s) of sealer coat applied, if applicable

.....

Date of application of sealer coat

Signed:

Place:

Date:

ภาคผนวก 2
ใบประกาศของระบบป้องกันเพรียง
Declaration on Anti-fouling System
Drawn up under the

International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships

Name of ship :

Distinctive number or letters :

Port of registry :

Length :

Gross tonnage :

IMO number (if applicable) :

I declare that the anti-fouling system used on this ship complies with Annex 1 of the Convention.

.....
 (Date) (Signature of owner or owner's authorized agent)

Endorsement of anti-fouling system(s) applied

Type(s) of anti-fouling systems(s) used and date(s) of application.....

.....
 (Date) (Signature of owner or owner's authorized agent)

Type(s) of anti-fouling systems(s) used and date(s) of application.....

.....
 (Date) (Signature of owner or owner's authorized agent)

Type(s) of anti-fouling systems(s) used and date(s) of application.....

.....
 (Date) (Signature of owner or owner's authorized agent)

ภาคผนวก 3

อัตราค่าธรรมเนียมเพื่อออกหรือสลักหลังใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพลิงที่เป็นอันตรายในเรือ

ตารางที่ 13 อัตราค่าธรรมเนียมเพื่อออกหรือสลักหลังใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพลิงที่เป็นอันตรายในเรือ

ขนาดตันกรอสส์	ตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองครั้งละ (บาท)	ตรวจเรือเพื่อสลักหลังครั้งละ (บาท)
ขนาดต่ำกว่า 500	500	250
ขนาดตั้งแต่ 500 แต่ไม่เกิน 1,000	1,000	500
ขนาดตั้งแต่ 1,000 แต่ไม่เกิน 1,500	2,000	1,000
ขนาดตั้งแต่ 1,500 แต่ไม่เกิน 5,000	3,000	1,500

ถ้าเรือมีขนาดเกิน 5,000 ตันกรอสส์ขึ้นไป ให้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมการตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองเพิ่มขึ้นอีก 50 บาท ต่อทุก ๆ 100 ตันกรอสส์ เศษของ 100 ตันกรอสส์ ถ้าเกินครึ่งหนึ่ง ให้คิดเป็น 100 ตันกรอสส์

ถ้าไม่ถึงครึ่งหนึ่งไม่ต้องเรียกเก็บ สำหรับการตรวจเรือเพื่อสลักหลังใบสำคัญรับรองให้เรียกเก็บในอัตรากึ่งหนึ่งของอัตราค่าธรรมเนียมการตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองนั้น

ภาคผนวก ข
คำแปลตัวบทของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพลิง
ที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

**คำแปลตัวบทของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียง
ที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001**

International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001	อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001
<p>ARTICLE 1 General Obligations (1) Each Party to this Convention undertakes to give full and complete effect to its provisions in order to reduce or eliminate adverse effects on the marine environment and human health caused by anti-fouling systems.</p>	<p>ข้อ 1 พันธกรณีทั่วไป (1) รัฐภาคีของอนุสัญญานี้ต้องปฏิบัติที่จะให้ผลสมบูรณ์อย่างเต็มที่ตามบทบัญญัติของอนุสัญญาในการลดหรือขจัดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทางทะเลและสุขภาพของมนุษย์ที่มีสาเหตุเกิดจากระบบป้องกันเพรียง</p>
<p>(2) The Annexes form an integral part of this Convention. Unless expressly provided otherwise, a reference to this Convention constitutes at the same time a reference to its Annexes.</p>	<p>(2) ภาคผนวกเป็นส่วนหนึ่งของอนุสัญญานี้ เว้นแต่จะมีการกำหนดไว้เป็นอย่างอื่นอย่างชัดเจน การอ้างถึงอนุสัญญานี้ในขณะเดียวกันให้ถือว่าเป็นการอ้างถึงภาคผนวก</p>
<p>(3) No provision of this Convention shall be interpreted as preventing a State from taking, individually or jointly, more stringent measures with respect to the reduction or elimination of adverse effects of anti-fouling systems on the environment, consistent with international law.</p>	<p>(3) ไม่มีบทบัญญัติใดแห่งอนุสัญญานี้ที่จะถูกตีความว่าเป็นการห้ามรัฐจากการดำเนินการเฉพาะหรือร่วมกันใช้มาตรการที่เข้มงวดมากขึ้นในการลดหรือขจัดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากระบบป้องกันเพรียงเพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศ</p>
<p>(4) Parties shall endeavor to co-operate for the purpose of effective implementation, compliance and enforcement of this Convention.</p>	<p>(4) รัฐภาคีจะต้องพยายามร่วมมือกันเพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติตามอนุสัญญา และการบังคับใช้อนุสัญญานี้อย่างมีประสิทธิภาพ</p>
<p>(5) The Parties undertake to encourage the continued development of anti-fouling systems that are effective and environmentally safe.</p>	<p>(5) รัฐภาคีดำเนินการเพื่อสนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบป้องกันเพรียง ที่มีประสิทธิภาพและปลอดภัยต่อสิ่งแวดล้อม</p>

<p>International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001</p>	<p>อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001</p>
<p>ARTICLE 2 Definitions For the purposes of this Convention, unless expressly provided otherwise:</p>	<p>ข้อ 2 คำนิยาม เพื่อวัตถุประสงค์ของอนุสัญญานี้เว้นแต่จะมีการบัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น</p>
<p>(1) "Administration" means the Government of the State under whose authority the ship is operating. With respect to a ship entitled to fly a flag of a State, the Administration is the Government of that State. With respect to fixed or floating platforms engaged in exploration and exploitation of the seabed and subsoil thereof adjacent to the coast over which the coastal State exercises sovereign rights for the purposes of exploration and exploitation of their natural resources, the Administration is the Government of the coastal State concerned.</p>	<p>(1) "ทางการ" หมายความว่า รัฐบาลแห่งรัฐที่เรือถูกใช้งานภายใต้อำนาจของรัฐนั้นใน ส่วนเรือที่ซังกงในนามของรัฐใด ทางการก็คือรัฐบาลของรัฐนั้น ในส่วนที่เกี่ยวกับแท่นที่ตั้งอยู่กับที่หรือแท่นที่ลอยตัว เพื่อใช้ในการสำรวจและใช้ประโยชน์จากทะเลและพื้นที่ติดกับชายฝั่งซึ่งรัฐชายฝั่งจะใช้สิทธิอธิปไตยเพื่อการสำรวจและใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติของตน ทางการก็คือรัฐบาลของรัฐชายฝั่งที่เกี่ยวข้อง</p>
<p>(2) "Anti-fouling system" means a coating, paint, surface treatment, surface, or device that is used on a ship to control or prevent attachment of unwanted organisms.</p>	<p>(2) "ระบบป้องกันเพรียง" หมายความว่า การเคลือบผิวการพ่นสี การรักษาพื้นผิวหรืออุปกรณ์ที่ใช้ในเรือเพื่อควบคุมหรือป้องกันการเกาะติดของสิ่งมีชีวิตที่ไม่พึงประสงค์</p>
<p>(3) "Committee" means the Marine Environment Protection Committee of the Organization.</p>	<p>(3) "คณะกรรมการ" หมายความว่า คณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลขององค์การ</p>
<p>(4) "Gross tonnage" means the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex 1 to the International Convention on Tonnage Measurement of</p>	<p>(4) "ตันกรอส" หมายความว่า ขนาดตันกรอสที่คำนวณได้ตามหลักเกณฑ์การวัดระวางบรรทุกที่มีอยู่ในภาคผนวก 1 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดเรือตันของเรือ ค.ศ.1969 หรือที่แก้ไขเพิ่มเติม</p>

<p>International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001</p>	<p>อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001</p>
<p>Ships, 19691, or any successor Convention.</p>	
<p>(5) "International voyage" means a voyage by a ship entitled to fly the flag of one State to or from a port, shipyard, or offshore terminal under the jurisdiction of another State.</p>	<p>(5) "เที่ยวเรือระหว่างประเทศ" หมายความว่า เที่ยวเรือของเรือที่ชักธงของรัฐหนึ่งไปยังหรือจากท่าเรือต่อเรือหรือสถานบริการนอกชายฝั่งภายใต้เขตอำนาจของรัฐอื่น</p>
<p>(6) "Length" means the length as defined in the International Convention on Load Lines, 19662, as modified by the Protocol of 1983 relating thereto, or any successor Convention.</p>	<p>(6) "ความยาว" หมายความว่า ความยาวตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ. 1966 ที่แก้ไขโดยพิธีสาร ค.ศ. 1988 หรืออนุสัญญาใดๆ ที่ออกตามมาภายหลัง</p>
<p>(7) "Organization" means the International Maritime Organization.</p>	<p>(7) "องค์การ" หมายความว่า องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)</p>
<p>(8) "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.</p>	<p>(8) "เลขาธิการ" หมายความว่า เลขาธิการขององค์การ</p>
<p>(9) "Ship" means a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft, fixed or floating platforms, floating storage units (FSUs) and floating production storage and off-loading units (FPSOs).</p>	<p>(9) "เรือ" หมายความว่า เรือทุกประเภทที่ใช้ในงานในสิ่งแวดล้อมทางทะเลรวมถึงเรือไฮโดรฟอยล์ ยานเบาะอากาศ เรือสำรวจใต้น้ำ ยานลอยน้ำแท่นลอยน้ำหรืออยู่กับที่ แท่นลอยน้ำหรือแท่นเคลื่อนที่ถังเก็บน้ำมันขนาดใหญ่ซึ่งใช้เก็บน้ำมันที่ผลิตได้จากแท่นผลิตในทะเล (FSUs และ FPSO) แท่นกักเก็บลอยน้ำและแท่นผลิตและเก็บกักน้ำมันลอยน้ำ</p>
<p>(10) "Technical Group" is a body comprised of representatives of the Parties, Members of the Organization, the United Nations and its Specialized Agencies, intergovernmental organizations having agreements with the Organization, and nongovernmental organizations in consultative status with the Organization,</p>	<p>(10) "กลุ่มเทคนิค" ประกอบด้วยกลุ่มตัวแทนจากรัฐภาคีสมาชิกองค์การองค์การสหประชาชาติและองค์การชำนาญพิเศษเฉพาะเรื่องขององค์การสหประชาชาติหน่วยงานระหว่างรัฐบาลที่มีข้อตกลงกับองค์การและองค์กรเอกชนที่มีสถานะเป็นที่ปรึกษาขององค์การ ซึ่งควรรวมถึงตัวแทนของสถาบันและห้องปฏิบัติการที่มีส่วนร่วม</p>

<p>International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001</p>	<p>อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001</p>
<p>which should preferably include representatives of institutions and laboratories that engage in antifouling system analysis. These representatives shall have expertise in environmental fate and effects, toxicological effects, marine biology, human health, economic analysis, risk management, international shipping, anti-fouling systems coating technology, or other fields of expertise necessary to objectively review the technical merits of a comprehensive proposal.</p>	<p>ในการวิเคราะห์ระบบป้องกันเพรียง ตัวแทนเหล่านี้จะต้องมีความเชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อมและผลกระทบในด้านต่างๆ ผลกระทบทางพิษวิทยาชีววิทยาทางทะเล สุขภาพมนุษย์ การวิเคราะห์ทาง เศรษฐศาสตร์การบริหารความเสี่ยง การขนส่งระหว่างประเทศเทคโนโลยีการเคลือบป้องกันเพรียงหรือสาขาอื่น ๆ ที่มีความเชี่ยวชาญที่จำเป็นในการทบทวน วัตถุประสงค์ทางเทคนิคที่ครอบคลุมของ ข้อเสนอ</p>
<p>ARTICLE 3 Application (1) Unless otherwise specified in this Convention, this Convention shall apply to: (a) ships entitled to fly the flag of a Party; (b) ships not entitled to fly the flag of a Party, but which operate under the authority of a Party; and (c) ships that enter a port, shipyard, or offshore terminal of a Party, but do not fall within subparagraph (a) or (b).</p>	<p>ข้อ 3 การบังคับใช้ (1) เว้นแต่จะระบุไว้เป็นอย่างอื่นในอนุสัญญานี้, อนุสัญญานี้จะใช้บังคับแก่ (เอ) เรือที่ชักธงของรัฐภาคีสมาชิก (บี) เรือที่ไม่ได้ชักธงของรัฐภาคีสมาชิกแต่ปฏิบัติภารกิจภายใต้อำนาจของรัฐภาคีสมาชิก (ซี) เรือที่เข้ามาเทียบท่า เข้าอู่ หรืออาคารที่อยู่นอกชายฝั่งของรัฐภาคีสมาชิก ที่ไม่อยู่ภายในข้อ (เอ) หรือ (บี)</p>
<p>(2) This Convention shall not apply to any warships, naval auxiliary, or other ships owned or operated by a Party and used, for the time being, only on government noncommercial service. However, each Party shall ensure, by the adoption of appropriate measures not impairing operations or operational</p>	<p>(2) อนุสัญญานี้ไม่ใช้บังคับกับเรือรบ เรือช่วยรบ หรือเรืออื่นที่เป็นเจ้าของและบริหารงานโดยรัฐภาคีสมาชิกในขณะนั้นที่ไม่ได้ใช้ในเชิงพาณิชย์ ซึ่งรัฐภาคีต่างจะต้องพิจารณาถึงมาตรการที่เหมาะสมที่ไม่เป็นการบั่นทอนการปฏิบัติหรือความสามารถในทางปฏิบัติกับเรือที่รัฐเป็นเจ้าของและ</p>

<p>International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001</p>	<p>อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001</p>
<p>capabilities of such ships owned or operated by it, that such ships act in a manner consistent, so far as is reasonable and practicable, with this Convention.</p>	<p>ไม่ได้ใช้เชิงพาณิชย์ว่าเรือได้ปฏิบัติสอดคล้องกับอนุสัญญาฯ</p>
<p>(3) With respect to the ships of non-Parties to this Convention, Parties shall apply the requirements of this Convention as may be necessary to ensure that no more favorable treatment is given to such ships.</p>	<p>(3) จะต้องให้ความเคารพเรือของรัฐภาคีอื่นที่ไม่ได้เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาฯ ฉบับนี้</p>
<p>ARTICLE 4 Controls on Anti-Fouling Systems (1) In accordance with the requirements specified in Annex 1, each Party shall prohibit and/or restrict: (a) the application, re-application, installation, or use of harmful anti-fouling systems on ships referred to in article 3(1)(a) or (b); and (b) the application, re-application, installation or use of such systems, whilst in a Party's port, shipyard, or offshore terminal, on ships referred to in article 3(1)(c), and shall take effective measures to ensure that such ships comply with those requirements.</p>	<p>ข้อ 4 การควบคุมระบบป้องกันเพรียง (1)ตามข้อกำหนดที่ระบุไว้ในภาคผนวก 1 แต่ละรัฐภาคีต้องห้ามและ / หรือ จำกัด (เอ) การบังคับใช้ การบังคับใช้ใหม่ การติดตั้ง หรือการใช้ระบบป้องกันเพรียงในเรือที่อ้างถึงในข้อ 3(1)(เอ) หรือ (บี) และ (บี) การบังคับใช้ การบังคับใช้ใหม่ การติดตั้งหรือการใช้ระบบป้องกันเพรียงในท่าเรือของรัฐภาคี อยู่เรือ หรืออาคารนอกชายฝั่ง ในเรือที่อ้างถึงในข้อ 3(1)(ซี) และจะต้องมีมาตรการที่มีประสิทธิภาพเพื่อให้แน่ใจว่าเรือดังกล่าวปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญา</p>
<p>(2) Ships bearing an anti-fouling system which is controlled through an amendment to Annex 1 following entry into force of this Convention may retain that system until the next scheduled renewal of that system, but in no event for a period exceeding 60 months</p>	<p>(2) เรือที่มีระบบป้องกันเพรียงและมีการควบคุมระบบตามที่แก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก 1 หลังจากทีอนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับอาจเก็บรักษาระบบดังกล่าวได้จนกว่าจะมีการต่ออายุตามกำหนดเวลาของระบบดังกล่าวต่อไป แต่ไม่เกิน 60 เดือนนับจากวันที่มีผลใช้บังคับเว้นแต่คณะกรรมการพิจารณาว่ามี</p>

<p>International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001</p>	<p>อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001</p>
<p>following application, unless the Committee decides that exceptional circumstances exist to warrant earlier implementation of the control.</p>	<p>กรณีพิเศษเพื่อรับรองการใช้ระบบการควบคุมก่อนหน้านี้</p>
<p>ARTICLE 5 Controls of Annex 1 Waste Materials Taking into account international rules, standards and requirements, a Party shall take appropriate measures in its territory to require that wastes from the application or removal of an anti-fouling system controlled in Annex 1 are collected, handled, treated and disposed of in a safe and environmentally sound manner to protect human health and the environment.</p>	<p>ข้อ 5 การควบคุมของเสียตามภาคผนวก 1 เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานของกฎหมายระหว่างประเทศ รัฐภาคีจะต้องมีแนวปฏิบัติที่เหมาะสมในการควบคุม หรือกำจัดของเสียออกจากระบบป้องกันเพรียงในเรือตามภาคผนวก 1 ว่ามีการเก็บ การควบคุม จัดการ การรักษา การทิ้งเพื่อเป็นการป้องกันสุขภาพมนุษย์และเพื่อเป็นการรักษาสิ่งแวดล้อม</p>
<p>ARTICLE 6 Process for Proposing Amendments to Controls on Anti-Fouling Systems (1) Any Party may propose an amendment to Annex 1 in accordance with this article.</p>	<p>ข้อ 6 กระบวนการในการเสนอแก้ไขสำหรับการควบคุมระบบป้องกันเพรียง (1) รัฐภาคีใด ๆ อาจเสนอการแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก 1 ตามข้อนี้</p>
<p>(2) An initial proposal shall contain the information required in Annex 2, and shall be submitted to the Organization. When the Organization receives a proposal, it shall bring the proposal to the attention of the Parties, Members of the Organization, the United Nations and its Specialized Agencies, intergovernmental organizations having agreements with the Organization and non-governmental organizations in consultative status with</p>	<p>(2) ข้อเสนอเบื้องต้นต้องประกอบด้วยข้อมูลที่ระบุในภาคผนวก 2 และจะต้องยื่นต่อองค์การ เมื่อองค์การได้รับข้อเสนอ จะต้องนำข้อเสนอเสนอไปยังรัฐภาคีสมาชิก องค์การ , องค์การสหประชาชาติและหน่วยงานเฉพาะกิจขององค์การระหว่างรัฐบาลที่มีข้อตกลงกับองค์การและองค์กรเอกชนในสถานะการให้คำปรึกษากับองค์การ</p>

<p>International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001</p>	<p>อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001</p>
<p>the Organization and shall make it available to them.</p>	
<p>(3) The Committee shall decide whether the anti-fouling system in question warrants a more in-depth review based on the initial proposal. If the Committee decides that further review is warranted, it shall require the proposing Party to submit to the Committee a comprehensive proposal containing the information required in Annex 3, except where the initial proposal also includes all the information required in Annex 3. Where the Committee is of the view that there is a threat of serious or irreversible damage, lack of full scientific certainty shall not be used as a reason to prevent a decision to proceed with the evaluation of the proposal. The Committee shall establish a technical group in accordance with article 7.</p>	<p>(3) คณะกรรมการจะต้องตัดสินใจว่าระบบป้องกันเพรียงจะเป็นประเด็นที่มีข้อสงสัยว่า จะต้องมีการทบทวนในเชิงลึกมากขึ้นหรือไม่ขึ้นอยู่กับข้อเสนอเบื้องต้น หากคณะกรรมการเห็นว่ามี การตรวจสอบเพิ่มเติมข้อเสนอนี้จะต้องให้รัฐภาคีผู้เสนอเสนอคณะกรรมการข้อเสนอที่ครอบคลุมซึ่งประกอบด้วยข้อมูลที่ระบุไว้ในภาคผนวก 3 ยกเว้นกรณีข้อเสนอบริเวณต้นรวมถึงข้อมูลทั้งหมดที่ต้องการในภาคผนวก 3 ในกรณีที่คณะกรรมการ มีความเห็นว่ามีภัยคุกคาม ความเสียหายอย่างร้ายแรงหรือไม่อาจกลับคืนมาได้การไม่มีความเชื่อมั่นทางวิทยาศาสตร์อย่างเต็มที่ที่จะต้องไม่ใช่เป็นเหตุผลในการป้องกันไม่ให้ตัดสินใจดำเนินการประเมินข้อเสนอ คณะกรรมการจะจัดตั้งกลุ่มเทคนิคตามข้อ 7</p>
<p>(4) The technical group shall review the comprehensive proposal along with any additional data submitted by any interested entity and shall evaluate and report to the Committee whether the proposal has demonstrated a potential for unreasonable risk of adverse effects on non-target organisms or human health such that the amendment of Annex 1 is warranted. In this regard: (a) The technical group's review shall include:</p>	<p>(4) กลุ่มเทคนิคจะตรวจสอบข้อเสนอกับข้อมูลที่ส่งให้ องค์การและจะประเมินและรายงานต่อ คณะกรรมการว่าข้อเสนอดังกล่าว ก่อให้เกิดความเสี่ยงมีผลกระทบต่อ สิ่งมีชีวิตหรือสุขภาพของมนุษย์หรือไม่ การแก้ไขเพิ่มเติมในภาคผนวก 1 : (เอ) กลุ่มเทคนิคจะมีการทบทวนรวมถึง (i) การประเมินความสัมพันธ์ระหว่างระบบป้องกันเพรียงในคำถามและผลข้างเคียงที่เกี่ยวข้องที่สังเกตได้ทั้งในสิ่งแวดล้อมหรือสุขภาพของมนุษย์ แต่ไม่จำกัดเพียงการ</p>

International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001	อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001
<p>(i) an evaluation of the association between the anti-fouling system in question and the related adverse effects observed either in the environment or on human health, including, but not limited to, the consumption of affected seafood, or through controlled studies based on the data described in Annex 3 and any other relevant data which come to light;</p> <p>(ii) an evaluation of the potential risk reduction attributable to the proposed control measures and any other control measures that may be considered by the technical group;</p> <p>(iii) consideration of available information on the technical feasibility of control measures and the cost-effectiveness of the proposal;</p> <p>(iv) consideration of available information on other effects from the introduction of such control measures relating to:</p> <ul style="list-style-type: none"> - the environment (including, but not limited to, the cost of inaction and the impact on air quality); - shipyard health and safety concerns (i.e. effects on shipyard workers); - the cost to international shipping and other relevant sectors; and <p>(v) consideration of the availability of suitable alternatives, including a consideration of the potential risks of alternatives.</p>	<p>บริโภคอาหารทะเลที่ได้รับผลกระทบหรือผ่านการศึกษามีการควบคุมตามข้อมูลที่ระบุไว้ในภาคผนวก 3 และข้อมูลที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ที่เปิดเผย</p> <p>(ii) การประเมินการลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากมาตรการควบคุมที่เสนอและมาตรการควบคุมอื่นใดที่อาจได้รับการพิจารณาโดยกลุ่มเทคนิค</p> <p>(iii) การพิจารณาข้อมูลที่มีอยู่เกี่ยวกับความเป็นไปได้ทางเทคนิคของมาตรการควบคุมและความคุ้มค่าของข้อเสนอ</p> <p>(iv) การพิจารณาถึงข้อมูลที่มีอยู่เกี่ยวกับผลกระทบอื่น ๆ จากการแนะนำมาตรการควบคุมดังกล่าวที่เกี่ยวข้องกับ</p> <ul style="list-style-type: none"> - สภาพแวดล้อม (รวมถึง แต่ไม่จำกัดเฉพาะค่าใช้จ่ายในการไม่ปฏิบัติและผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ) - ปัญหาด้านอุตสาหกรรมและปัญหาด้านความปลอดภัย (กล่าวคือผลกระทบต่อพนักงานอุตสาหกรรม) - ค่าขนส่งระหว่างประเทศและภาคอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และ <p>(v) พิจารณาถึงความพร้อมของทางเลือกที่เหมาะสมรวมถึงการพิจารณาความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากทางเลือก</p>

International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001	อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001
<p>(b) The technical group's report shall be in writing and shall take into account each of the evaluations and considerations referred to in subparagraph (a), except that the technical group may decide not to proceed with the evaluations and considerations described in subparagraph (a)(ii) through (a)(v) if it determines after the evaluation in subparagraph (a)(i) that the proposal does not warrant further consideration.</p> <p>(c) The technical group's report shall include, inter alia, a recommendation on whether international controls pursuant to this Convention are warranted on the anti-fouling system in question, on the suitability of the specific control measures suggested in the comprehensive proposal, or on other control measures which it believes to be more suitable.</p>	<p>(บี) รายงานของกลุ่มเทคนิคจะต้องเป็นลายลักษณ์อักษรและจะต้องพิจารณาถึงการประเมินและข้อควรพิจารณาที่กล่าวถึงใน (เอ) ยกเว้นว่ากลุ่มเทคนิคอาจตัดสินใจที่จะไม่ดำเนินการประเมินและข้อพิจารณาที่อธิบายไว้ใน (เอ) (ii) ถึง (เอ) (v) ถ้ากำหนดหลังจากการประเมินใน (เอ) (i) ว่าข้อเสนอไม่ได้รับการพิจารณาเพิ่มเติม</p> <p>(ซี) รายงานของกลุ่มเทคนิคจะรวมถึงข้อเสนอแนะว่าการควบคุมระหว่างประเทศภายใต้อนุสัญญานี้จะได้รับการรับรองในระบบป้องกันเพรียงหรือไม่ที่เกี่ยวกับความเหมาะสมของมาตรการควบคุมเฉพาะที่เสนอในข้อเสนอที่ครอบคลุมหรือมาตรการควบคุมอื่น ๆ ซึ่งเชื่อว่าเหมาะสมกว่า</p>
<p>(5) The technical group's report shall be circulated to the Parties, Members of the Organization, the United Nations and its Specialized Agencies, intergovernmental organizations having agreements with the Organization and non-governmental organizations in consultative status with the Organization, prior to its consideration by the Committee. The Committee shall decide whether to approve any proposal to amend Annex 1, and any modifications thereto, if appropriate, taking into account the technical group's report. If the report</p>	<p>(5) รายงานของกลุ่มเทคนิคจะถูกส่งต่อไปยังรัฐภาคีสมาชิกองค์การองค์การสหประชาชาติและหน่วยงานพิเศษขององค์การระหว่างรัฐบาลที่มีข้อตกลงกับองค์การและองค์กรเอกชนในสถานะการให้คำปรึกษากับองค์การก่อนที่คณะกรรมการจะพิจารณาคณะกรรมการจะต้องตัดสินใจว่าจะอนุมัติข้อแก้ไขในภาคผนวก 1 และการปรับเปลี่ยนใด ๆ หากเป็นไปได้โดยคำนึงถึงรายงานของกลุ่มเทคนิค ถ้ารายงานพบว่ามีภัยคุกคามความเสียหายอย่างร้ายแรงหรือไม่สามารถกลับคืนได้ การขาดความเชื่อมั่นทางวิทยาศาสตร์อย่างเต็มที่</p>

International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001	อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001
finds a threat of serious or irreversible damage, lack of full scientific certainty shall not, itself, be used as a reason to prevent a decision from being taken to list an anti-fouling system in Annex 1. The proposed amendments to Annex 1, if approved by the Committee, shall be circulated in accordance with article 16(2)(a). A decision not to approve the proposal shall not preclude future submission of a new proposal with respect to a particular anti-fouling system if new information comes to light.	จะต้องไม่ถูกนำมาใช้เพื่อเหตุผลในการป้องกันไม่ให้เกิดการตัดสินใจนำรายการระบบป้องกันเพรียงมาใช้ในภาคผนวก 1 การแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก 1 ถ้าได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการให้เผยแพร่ตามข้อ 16(2)(เอ) การตัดสินใจที่จะไม่อนุมัติข้อเสนอจะไม่ขัดขวางการยื่นข้อเสนอใหม่ในอนาคตเกี่ยวกับระบบป้องกันเพรียงที่เฉพาะเจาะจงหากมีการเปิดเผยข้อมูลใหม่
(6) Only Parties may participate in decisions taken by the Committee described in paragraphs (3) and (5).	(6) เฉพาะรัฐภาคีเท่านั้นที่จะมีส่วนร่วมในการตัดสินใจตามที่คณะกรรมการอธิบายไว้ในวรรค (3) และ (5)
ARTICLE 7 Technical Groups (1) The Committee shall establish a technical group pursuant to article 6 when a comprehensive proposal is received. In circumstances where several proposals are received concurrently or sequentially, the Committee may establish one or more technical groups as needed.	ข้อ 7 กลุ่มเทคนิค (1) คณะกรรมการจะจัดตั้งกลุ่มเทคนิคขึ้นตามข้อ 6 เมื่อได้รับข้อเสนอที่ครอบคลุมในกรณีที่มีข้อเสนอหลายข้อพร้อมกันหรือตามลำดับคณะกรรมการอาจกำหนดกลุ่มทางเทคนิคอย่างน้อยหนึ่งกลุ่มตามความจำเป็น
(2) Any Party may participate in the deliberations of a technical group, and should draw on the relevant expertise available to that Party.	(2) รัฐภาคีใด ๆ อาจมีส่วนร่วมในการพิจารณาของกลุ่มเทคนิคและควรดึงความเชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องให้แก่รัฐภาคีนั้น
(3) The Committee shall decide on the terms of reference, organization and operation of the technical groups. Such	(3) คณะกรรมการจะต้องตัดสินใจเกี่ยวกับข้อกำหนดขององค์กรและการดำเนินงานของกลุ่มเทคนิค ข้อกำหนดดังกล่าวจะต้อง

<p>International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001</p>	<p>อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001</p>
<p>terms shall provide for protection of any confidential information that may be submitted. Technical groups may hold such meetings as required, but shall endeavor to conduct their work through written or electronic correspondence or other media as appropriate.</p>	<p>มีการคุ้มครองข้อมูลที่เป็นความลับ ที่อาจมีการส่งมา กลุ่มเทคนิคอาจจัดให้มีการประชุมตามที่กำหนด แต่ต้องพยายามดำเนินการโดยการติดต่อเป็นลายลักษณ์อักษรหรือทางอิเล็กทรอนิกส์หรือสื่ออื่น ๆ ตามความเหมาะสม</p>
<p>(4) Only the representatives of Parties may participate in formulating any recommendation to the Committee pursuant to article 6. A technical group shall endeavor to achieve unanimity among the representatives of the Parties. If unanimity is not possible, the technical group shall communicate any minority views of such representatives.</p>	<p>(4) เฉพาะตัวแทนของรัฐภาคีอาจมีส่วนร่วมในการจัดทำข้อเสนอแนะใด ๆ ต่อคณะกรรมการตามข้อ 6 กลุ่มเทคนิคจะต้องพยายามให้เกิดการเป็นเอกฉันท์ในหมู่ตัวแทนของรัฐภาคี ถ้าความเป็นเอกฉันท์เป็นไปได้กลุ่มเทคนิคจะสื่อสารมุมมองที่เป็นเสียงส่วนน้อยของตัวแทนดังกล่าว</p>
<p>ARTICLE 8 Scientific and Technical Research and Monitoring (1) The Parties shall take appropriate measures to promote and facilitate scientific and technical research on the effects of anti-fouling systems as well as monitoring of such effects. In particular, such research should include observation, measurement, sampling, evaluation and analysis of the effects of anti-fouling systems.</p>	<p>ข้อ 8 ข้อมูลทางด้านวิทยาศาสตร์และด้านเทคนิค การวิจัย และการเฝ้าระวัง (1) รัฐภาคีจะต้องมีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการวิจัยทางวิทยาศาสตร์และทางเทคนิคเกี่ยวกับผลกระทบของระบบป้องกันเพรียงและการเฝ้าติดตามผลกระทบดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการวิจัยดังกล่าวควรรวมถึงการสังเกตการณ์การวัดการสุ่มตัวอย่างการประเมินผลและการวิเคราะห์ผลกระทบของระบบป้องกันเพรียง</p>
<p>(2) Each Party shall, to further the objectives of this Convention, promote the availability of relevant information to other Parties who request it on:</p>	<p>(2) รัฐภาคีจะดำเนินการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของอนุสัญญานี้ส่งเสริมการมีข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรัฐภาคีอื่น ๆ ที่ร้องขอ (เอ) กิจกรรมทางวิทยาศาสตร์และทางเทคนิคที่ดำเนินการตามอนุสัญญานี้</p>

<p>International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001</p>	<p>อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001</p>
<p>(a) scientific and technical activities undertaken in accordance with this Convention;</p> <p>(b) marine scientific and technological programmes and their objectives; and</p> <p>(c) the effects observed from any monitoring and assessment programmes relating to anti-fouling systems.</p>	<p>(ปี) โครงการวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีทางทะเลและวัตถุประสงค์ของโครงการและ</p> <p>(ซี) ผลกระทบที่สังเกตได้จากโปรแกรมการตรวจสอบและประเมินผลที่เกี่ยวข้องกับระบบป้องกันเพรียง</p>
<p>ARTICLE 9 Communication and Exchange of Information</p> <p>(1) Each Party undertakes to communicate to the Organization:</p> <p>(a) a list of the nominated surveyors or recognized organizations which are authorized to act on behalf of that Party in the administration of matters relating to the control of anti-fouling systems in accordance with this Convention for circulation to the Parties for the information of their officers. The Administration shall therefore notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to nominated surveyors or recognized organizations; and</p> <p>(b) on an annual basis, information regarding any anti-fouling systems approved, restricted, or prohibited under its domestic law.</p>	<p>ข้อ 9 การสื่อสารและการแลกเปลี่ยนข้อมูล</p> <p>(1) รัฐภาคีรับที่จะสื่อสารกับองค์การ</p> <p>(เอ) รายชื่อผู้ตรวจเรือที่ได้รับการเสนอชื่อหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับซึ่งได้รับมอบอำนาจให้ทำหน้าที่ในนามของรัฐภาคีนั้นในนามหน่วยงานที่ทำหน้าที่ตรวจสอบเกี่ยวกับการควบคุมระบบป้องกันเพรียงให้สอดคล้องกับอนุสัญญานี้เพื่อให้รัฐภาคีทราบข้อมูลของเจ้าหน้าที่ รัฐภาคีควรแจ้งให้องค์การทราบถึงความรับผิดชอบและเงื่อนไขเฉพาะของผู้มีอำนาจที่ได้รับมอบหมายให้เป็นผู้ตรวจเรือหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับ และ</p> <p>(บี) รายงานประจำปี ต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับระบบป้องกันเพรียงที่ได้รับการอนุมัติ การจำกัด หรือข้อห้ามภายใต้กฎหมายภายในของตน</p>
<p>(2) The Organization shall make available, through any appropriate means,</p>	<p>(2) องค์การจะจัดให้มีการสื่อสารข้อมูลตามวรรค (1) ผ่านทางวิธีการที่เหมาะสมใด ๆ</p>

<p>International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001</p>	<p>อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001</p>
<p>information communicated to it under paragraph (1).</p>	
<p>(3) For those anti-fouling systems approved, registered or licensed by a Party, such Party shall either provide, or require the manufacturers of such anti-fouling systems to provide, to those Parties which request it, relevant information on which its decision was based, including information provided for in Annex 3, or other information suitable for making an appropriate evaluation of the anti-fouling system. No information shall be provided that is protected by law.</p>	<p>(3) สำหรับระบบป้องกันเพรียงที่ได้รับการอนุมัติจดทะเบียนหรือได้รับอนุญาตจากรัฐภาคีนั้นรัฐภาคีนั้นจะต้องจัดหาหรือกำหนดให้ผู้ผลิตระบบป้องกันเพรียงดังกล่าวให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องของตนมีแก่รัฐภาคีอื่นตามที่ร้องขอ รวมทั้งข้อมูลที่ระบุไว้ในภาคผนวก 3 หรือข้อมูลอื่น ๆ ที่เหมาะสมสำหรับการประเมินระบบป้องกันเพรียงที่เหมาะสม ห้ามให้ข้อมูลใด ๆ ที่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย</p>
<p>ARTICLE 10 Survey and Certification A Party shall ensure that ships entitled to fly its flag or operating under its authority are surveyed and certified in accordance with the regulations in Annex 4.</p>	<p>ข้อ 10 การตรวจสอบและการรับรอง รัฐภาคีจะต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่าเรือที่ชักธงของตนหรือดำเนินการภายใต้อำนาจของตนได้รับการตรวจสอบและรับรองตามที่กำหนดในภาคผนวก 4</p>
<p>ARTICLE 11 Inspections of Ships and Detection of Violations (1) A ship to which this Convention applies may, in any port, shipyard, or offshore terminal of a Party, be inspected by officers authorized by that Party for the purpose of determining whether the ship is in compliance with this Convention. Unless there are clear grounds for believing that a ship is in</p>	<p>ข้อ 11 การตรวจเรือและการป้องกันการละเมิด (1) อนุสัญญานี้ใช้บังคับกับเรือ ทำเรืออยู่ต่อเรือหรือท่าเรือนอกชายฝั่งของรัฐภาคีใด ๆ และจะต้องได้รับการตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบอำนาจจากรัฐภาคีนั้นเพื่อที่จะพิจารณาว่าเรือนั้นได้ปฏิบัติตามอนุสัญญานี้หรือไม่ เว้นแต่จะมีหลักฐานบ่งชี้ว่าเรือลำใดฝ่าฝืนอนุสัญญานี้ การตรวจสอบจะจำกัดไว้เพียง (เอ) ตรวจสอบว่ามีใบรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยระบบป้องกันเพรียงที่</p>

International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001	อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001
<p>violation of this Convention, any such inspection shall be limited to:</p> <p>(a) verifying that, where required, there is onboard a valid International Antifouling System Certificate or a Declaration on Anti-fouling System; and/or</p> <p>(b) a brief sampling of the ship's anti-fouling system that does not affect the integrity, structure, or operation of the anti-fouling system taking into account guidelines developed by the Organization. However, the time required to process the results of such sampling shall not be used as a basis for preventing the movement and departure of the ship.</p>	<p>ถูกต้องตามข้อกำหนดหรือคำประกาศเกี่ยวกับระบบป้องกันเพรียง และ / หรือ</p> <p>(บี) การสุ่มตัวอย่างแบบสั้น ๆ เกี่ยวกับระบบป้องกันเพรียงของเรือที่ไม่ส่งผลกระทบต่อความสมบูรณ์ของโครงสร้างหรือการทำงานของระบบป้องกันเพรียง โดยคำนึงถึงแนวทางที่ทางองค์การกำหนดไว้ อย่างไรก็ตามการประมวลผลจากการสุ่มตัวอย่างดังกล่าวจะต้องไม่ใช่เป็นเหตุผลในการห้ามการเคลื่อนย้ายและออกเรือ</p>
<p>(2) If there are clear grounds to believe that the ship is in violation of this Convention, a thorough inspection may be carried out taking into account guidelines developed by the Organization.</p>	<p>(2) หากมีเหตุบ่งชี้อันควรเชื่อได้ว่าเรือกำลังละเมิดอนุสัญญานี้ การตรวจสอบอย่างละเอียดอาจดำเนินการโดยคำนึงถึงหลักเกณฑ์ที่องค์การกำหนดไว้</p>
<p>(3) If the ship is detected to be in violation of this Convention, the Party carrying out the inspection may take steps to warn, detain, dismiss, or exclude the ship from its ports. A Party taking such action against a ship for the reason that the ship does not comply with this Convention shall immediately inform the Administration of the ship concerned.</p>	<p>(3) ถ้าเรือถูกตรวจพบว่ามี การละเมิดอนุสัญญานี้ รัฐบาลที่ดำเนินการตรวจสอบอาจดำเนินการตักเตือน, กักเรือ, ถอนทะเบียนเรือหรือให้ออกจากท่าเรือของตนเอง การดำเนินการดังกล่าวต่อเรือเนื่องจากเหตุผลที่เรือไม่ปฏิบัติตามอนุสัญญานี้ รัฐบาลจะต้องแจ้งให้รัฐเจ้าของธงทราบทันที</p>
<p>(4) Parties shall co-operate in the detection of violations and the enforcement of this Convention. A Party may also inspect a ship when it enters</p>	<p>(4) รัฐบาลจะร่วมมือกันในการตรวจสอบการละเมิดและการบังคับใช้อนุสัญญานี้ รัฐบาลอาจตรวจเรือเมื่อเรือเข้าเทียบท่าอยู่ต่อเรือหรืออาคารนอกชายฝั่งภายใต้เขต</p>

<p>International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001</p>	<p>อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเฟรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001</p>
<p>the ports, shipyards, or offshore terminals under its jurisdiction, if a request for an investigation is received from any Party, together with sufficient evidence that a ship is operating or has operated in violation of this Convention. The report of such investigation shall be sent to the Party requesting it and to the competent authority of the Administration of the ship concerned so that the appropriate action may be taken under this Convention.</p>	<p>อำนาจศาลของตนหากได้รับการร้องขอให้มีการสืบสวนจากรัฐภาคีใด ๆ รวมทั้งหลักฐานเพียงพอที่เรือกำลังดำเนินการหรือดำเนินการอย่างไม่เหมาะสม การประชุมรายงานการตรวจสอบดังกล่าวจะถูกส่งไปยังรัฐภาคีที่ร้องขอและให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของเรือที่เกี่ยวข้องดูแลเพื่อให้การดำเนินการที่เหมาะสมสามารถกระทำได้ภายใต้อนุสัญญานี้</p>
<p>ARTICLE 12 Violations (1) Any violation of this Convention shall be prohibited and sanctions shall be established therefor under the law of the Administration of the ship concerned wherever the violation occurs. If the Administration is informed of such a violation, it shall investigate the matter and may request the reporting Party to furnish additional evidence of the alleged violation. If the Administration is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken as soon as possible, in accordance with its laws. The Administration shall promptly inform the Party that reported the alleged violation, as well as the Organization, of any action taken. If the Administration has not taken any action within one year after</p>	<p>ข้อ 12 การละเมิด (1) ห้ามมิให้มีการฝ่าฝืนอนุสัญญานี้และจะมีการกำหนดบทลงโทษภายใต้กฎหมายของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องเมื่อมีการฝ่าฝืน หากมีการแจ้งให้หน่วยงานของรัฐทราบถึงการละเมิดดังกล่าวจะมีการตรวจสอบเรื่องนี้และอาจร้องขอให้รัฐภาคีรายงานเพื่อแสดงหลักฐานเพิ่มเติมเกี่ยวกับการละเมิดที่ถูกกล่าวหา หากหน่วยงานของรัฐเห็นว่ามีพยานหลักฐานเพียงพอที่จะให้การดำเนินคดีเกิดขึ้นในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการละเมิดที่ถูกกล่าวหาจะทำให้การดำเนินการดังกล่าวดำเนินการโดยเร็วที่สุดตามกฎหมาย หน่วยงานของรัฐจะต้องแจ้งให้รัฐภาคีที่ถูกกล่าวหา รวมทั้งรายงานการฝ่าฝืนให้องค์การทราบถึงการดำเนินการใด ๆ ที่เกิดขึ้น หากหน่วยงานของรัฐไม่ดำเนินการใด ๆ ภายในหนึ่งปีนับแต่ได้รับข้อมูลดังกล่าวจะต้องแจ้งให้รัฐภาคีนั้นทราบว่ามีกรรายงานการละเมิดที่ถูกกล่าวหา</p>

<p>International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001</p>	<p>อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001</p>
<p>receiving the information, it shall so inform the Party which reported the alleged violation.</p>	
<p>(2) Any violation of this Convention within the jurisdiction of any Party shall be prohibited and sanctions shall be established therefor under the law of that Party. Whenever such a violation occurs, that Party shall either: (a) cause proceedings to be taken in accordance with its law; or (b) furnish to the Administration of the ship concerned such information and evidence as may be in its possession that a violation has occurred.</p>	<p>(2) การฝ่าฝืนอนุสัญญานี้ภายใต้เขตอำนาจศาลของรัฐภาคีใด ๆ จะไม่ได้รับอนุญาต และจะมีการกำหนดบทลงโทษตามกฎหมายของรัฐภาคีนั้น เมื่อใดก็ตามที่เกิดการละเมิดดังกล่าวรัฐภาคีนั้นจะต้อง (เอ) ให้ดำเนินการตามกฎหมายของตน หรือ (บี) ให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องให้ข้อมูลและหลักฐานซึ่งอาจมีอยู่ในครอบครองจากการละเมิดเกิดขึ้น</p>
<p>(3) The sanctions established under the laws of a Party pursuant to this article shall be adequate in severity to discourage violations of this Convention wherever they occur.</p>	<p>(3) บทลงโทษที่กำหนดขึ้นภายใต้กฎหมายของรัฐภาคีตามข้อนี้จะต้องมีความรุนแรงเพียงพอที่จะขัดขวางการละเมิดอนุสัญญานี้ได้</p>
<p>ARTICLE 13 Undue Delay or Detention of Ships (1) All possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed under article 11 or 12.</p>	<p>ข้อ 13 ความล่าช้าหรือการกักเรือ (1) การดำเนินการทั้งหมดจะต้องทำเพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้เรือถูกกักหรือให้เกิดล่าช้าอย่างไม่เหมาะสมตามข้อ 11 หรือ 12</p>
<p>(2) When a ship is unduly detained or delayed under article 11 or 12, it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered.</p>	<p>(2) เมื่อเรือถูกกักอย่างไม่เหมาะสมหรือเกิดความล่าช้าตามข้อ 11 หรือ 12 จะมีสิทธิได้รับค่าชดเชยสำหรับความสูญเสียหรือความเสียหายที่ได้รับ</p>
<p>ARTICLE 14 Dispute Settlement Parties shall settle any dispute between them concerning the interpretation or</p>	<p>ข้อ 14 การระงับข้อพิพาท รัฐภาคีจะระงับข้อพิพาทระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการตีความหรือการบังคับ</p>

<p>International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001</p>	<p>อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเฟรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001</p>
<p>application of this Convention by negotiation, enquiry, mediation, conciliation, arbitration, judicial settlement, resort to regional agencies or arrangements, or other peaceful means of their own choice.</p>	<p>ใช้อนุสัญญานี้โดยการเจรจาได้ส่วนการไกล่เกลี่ยข้อพิพาทการพิจารณาคดีการใช้หน่วยงานหรือข้อตกลงระดับภูมิภาคหรือวิธีการอื่นที่สันติตามที่ตนเลือก</p>
<p>ARTICLE 15 Relationship to International Law of the Sea Nothing in this Convention shall prejudice the rights and obligations of any State under customary international law as reflected in the United Nations Convention on the Law of the Sea.</p>	<p>ข้อ 15 ความสัมพันธ์กับกฎหมายทะเลระหว่างประเทศ ไม่มีบทบัญญัติใดในอนุสัญญานี้จะกระทบต่อสิทธิและพันธกรณีของรัฐใดภายใต้กฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล</p>
<p>ARTICLE 16 Amendments (1) This Convention may be amended by either of the procedures specified in the following paragraphs.</p>	<p>ข้อ 16 การแก้ไข (1) อนุสัญญานี้อาจได้รับการแก้ไขโดยใช้ขั้นตอนใดขั้นตอนหนึ่งตามที่ระบุในย่อหน้าต่อไปนี้</p>
<p>(2) Amendments after consideration within the Organization: (a) Any Party may propose an amendment to this Convention. A proposed amendment shall be submitted to the Secretary-General, who shall then circulate it to the Parties and Members of the Organization at least six months prior to its consideration. In the case of a proposal to amend Annex 1, it shall be processed in accordance with article 6, prior to its consideration under this article.</p>	<p>(2) การแก้ไขหลังจากการพิจารณาภายในองค์การ (เอ) รัฐภาคีใด ๆ อาจเสนอการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญานี้ การแก้ไขที่เสนอมจะต้องยื่นต่อเลขาธิการจากนั้นจะส่งให้รัฐภาคีและสมาชิกองค์การทราบล่วงหน้าอย่างน้อยหกเดือนก่อนที่จะมีการพิจารณาในกรณีที่มีข้อเสนอเพื่อแก้ไขภาคผนวก 1 จะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามข้อ 6 ก่อนที่จะมีการพิจารณาภายใต้ข้อนี้ (บี) การแก้ไขข้อเสนอและการส่งเรื่องดังกล่าวข้างต้นจะถูกส่งไปยังคณะกรรมการเพื่อพิจารณา รัฐภาคีสมาชิกองค์การจะมีสิทธิเข้าร่วมในกระบวนการ</p>

International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001	อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001
<p>(b) An amendment proposed and circulated as above shall be referred to the Committee for consideration. Parties, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Committee for consideration and adoption of the amendment.</p> <p>(c) Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the Committee, on condition that at least one-third of the Parties shall be present at the time of voting.</p>	<p>พิจารณาของคณะกรรมการเพื่อพิจารณาและรับรองการแก้ไขเพิ่มเติม</p> <p>(ซี) การแก้ไขจะเกิดขึ้นโดยเสียงส่วนใหญ่สองในสามของรัฐภาคีที่มีอยู่และออกเสียงลงคะแนนในคณะกรรมการโดยมีเงื่อนไขอย่างน้อยหนึ่งในสามของรัฐภาคีจะต้องอยู่ในช่วงเวลาลงคะแนนเสียง</p>
<p>(d) Amendments adopted in accordance with subparagraph (c) shall be communicated by the Secretary-General to the Parties for acceptance.</p> <p>(e) An amendment shall be deemed to have been accepted in the following circumstances:</p> <p>(i) An amendment to an article of this Convention shall be deemed to have been accepted on the date on which two-thirds of the Parties have notified the Secretary-General of their acceptance of it.</p> <p>(ii) An amendment to an Annex shall be deemed to have been accepted at the end of twelve months after the date of adoption or such other date as determined by the Committee. However, if by that date more than one-third of the</p>	<p>(ดี) การแก้ไขตาม (ซี) จะต้องแจ้งโดยเลขาธิการให้รัฐภาคีทราบ</p> <p>(อี) การแก้ไขให้ถือว่าเป็นการยอมรับในกรณีต่อไปนี้</p> <p>(i) การแก้ไขในมาตราของอนุสัญญานี้จะถือว่าได้รับการยอมรับในวันที่ รัฐภาคีสองในสามได้แจ้งให้เลขาธิการรับทราบ</p> <p>(ii) การแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกจะถือว่าได้รับการยอมรับเมื่อครบสิบสองเดือนหลังจากวันที่ได้รับการยอมรับหรือวันอื่นตามที่คณะกรรมการกำหนดอย่างไรก็ตามถ้าในวันดังกล่าว รัฐภาคีหนึ่งในสามหรือมากกว่าแจ้งต่อเลขาธิการว่าคัดค้านการแก้ไขเพิ่มเติมจะถือว่าไม่ได้รับการยอมรับ</p>

<p>International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001</p>	<p>อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001</p>
<p>Parties notify the Secretary-General that they object to the amendment, it shall be deemed not to have been accepted.</p>	
<p>(f) An amendment shall enter into force under the following conditions:</p> <p>(i) An amendment to an article of this Convention shall enter into force for those Parties that have declared that they have accepted it six months after the date on which it is deemed to have been accepted in accordance with subparagraph (e)(i).</p> <p>(ii) An amendment to Annex 1 shall enter into force with respect to all Parties six months after the date on which it is deemed to have been accepted, except for any Party that has:</p> <p>(1) notified its objection to the amendment in accordance with subparagraph (e)(ii) and that has not withdrawn such objection;</p> <p>(2) notified the Secretary-General, prior to the entry into force of such amendment, that the amendment shall enter into force for it only after a subsequent notification of its acceptance; or</p> <p>(3) made a declaration at the time it deposits its instrument of ratification, acceptance or approval of, or accession to, this Convention that amendments to Annex 1 shall enter into force for it only after the notification to the Secretary-</p>	<p>(เอฟ) การแก้ไขจะมีผลใช้บังคับภายใต้เงื่อนไขดังต่อไปนี้</p> <p>(i) การแก้ไขในมาตราของอนุสัญญานี้จะมีผลบังคับใช้สำหรับรัฐภาคีที่ประกาศว่าได้ให้การยอมรับแล้วหกเดือนหลังจากวันที่ยอมรับตาม (อี) (i)</p> <p>(ii) การแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก 1 จะมีผลบังคับใช้กับรัฐภาคีทั้งหมด 6 เดือนนับจากวันที่ถือว่าเป็นที่ยอมรับยกเว้นรัฐภาคีที่มี</p> <p>(1) แจ้งว่ามีการคัดค้านการแก้ไขตามวรรค (อี) (ii) และไม่ได้เพิกถอนการคัดค้านดังกล่าว</p> <p>(2) แจ้งต่อเลขาธิการก่อนมีผลใช้บังคับในการแก้ไขเพิ่มเติมว่าการแก้ไขเพิ่มเติมจะมีผลใช้บังคับต่อเมื่อได้รับการยอมรับตามมาภายหลัง หรือ</p> <p>(3) ได้ทำคำประกาศเมื่อมีการมอบสัตยาบันสารยอมรับหรือให้ความเห็นชอบหรือภาคยานุวัติอนุสัญญานี้ว่าการแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก 1 จะมีผลใช้บังคับต่อเมื่อได้รับแจ้งต่อเลขาธิการว่าด้วยการยอมรับในส่วนที่เกี่ยวกับการแก้ไขดังกล่าว</p> <p>(iii) การแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกที่นอกเหนือจากภาคผนวก 1 จะมีผลบังคับใช้กับรัฐภาคีทั้งหมด 6 เดือนหลังจากวันที่ได้รับการยอมรับยกเว้นรัฐภาคีที่แจ้งการคัดค้านการแก้ไขตามวรรค (อี) (ii) และไม่ได้เพิกถอนการคัดค้านดังกล่าว</p>

<p>International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001</p>	<p>อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001</p>
<p>General of its acceptance with respect to such amendments. (iii) An amendment to an Annex other than Annex 1 shall enter into force with respect to all Parties six months after the date on which it is deemed to have been accepted, except for those Parties that havenotified their objection to the amendment in accordance with subparagraph (e)(ii) and that have not withdrawn such objection.</p>	
<p>(g) (i) A Party that has notified an objection under subparagraph (f)(ii)(1) or (iii) may subsequently notify the Secretary-General that it accepts the amendment. Such amendment shall enter into force for such Party six months after the date of its notification of acceptance, or the date on which the amendment enters into force, whichever is the later date. (ii) If a Party that has made a notification or declaration referred to in subparagraph (f)(ii)(2) or (3), respectively, notifies the SecretaryGeneral of its acceptance with respect to an amendment, such amendment shall enter into force for such Party six months after the date of its notification of acceptance, or the date on which the amendment enters into force, whichever is the later date.</p>	<p>(จ) (i) รัฐภาคีที่ได้รับแจ้งคำคัดค้านตามวรรค (เอฟ) (ii) (1) หรือ (iii) อาจแจ้งเลขาธิการทราบต่อไปว่าจะยอมรับการแก้ไขดังกล่าว การแก้ไขดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้สำหรับรัฐภาคีนั้นภายใน 6 เดือนหลังจากวันที่ได้รับหนังสือแจ้งการยอมรับหรือวันที่การแก้ไขเพิ่มเติมมีผลบังคับใช้แล้วในภายหลัง (ii) ถ้ารัฐภาคีที่ได้ทำประกาศหรือประกาศตามในวรรค (เอฟ) (ii) (2) หรือ (3) แจ้งให้เลขาธิการทราบเรื่องการแก้ไขเพิ่มเติมการแก้ไขดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้สำหรับรัฐภาคีนั้นภายใน 6 เดือนหลังจากวันที่ได้รับหนังสือแจ้งการยอมรับหรือวันที่การแก้ไขเพิ่มเติมมีผลบังคับใช้แล้วในภายหลัง</p>
<p>(3) Amendment by a Conference:</p>	<p>(3) การแก้ไขโดยการประชุม</p>

International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001	อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001
<p>(a) Upon the request of a Party concurred in by at least one-third of the Parties, the Organization shall convene a Conference of Parties to consider amendments to this Convention.</p> <p>(b) An amendment adopted by such a Conference by a two-thirds majority of the Parties present and voting shall be communicated by the Secretary-General to all Parties for acceptance.</p> <p>(c) Unless the Conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and shall enter into force in accordance with the procedures specified in paragraphs (2)(e) and (f) respectively of this article.</p>	<p>(เอ) ตามที่รัฐภาคีเห็นด้วยอย่างน้อยหนึ่งในสามของรัฐภาคีองค์การต้องจัดให้มีการประชุมของรัฐภาคีเพื่อพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญานี้</p> <p>(บี) การแก้ไขที่จะนำมาใช้จากการประชุมดังกล่าวด้วยการลงคะแนนเสียงสองในสามของรัฐภาคีที่มีอยู่จะได้รับการแจ้งจากเลขาธิการให้ทุกรัฐภาคียอมรับ</p> <p>(ซี) เว้นแต่จะมีการประชุมเป็นอย่างอื่นการแก้ไขนี้จะถือว่าได้รับการยอมรับแล้วและจะมีผลใช้บังคับตามขั้นตอนที่ระบุไว้ในวรรค (2) (อี) และ (เอฟ) ตามลำดับของมาตรานี้</p>
<p>(4) Any Party that has declined to accept an amendment to an Annex shall be treated as a non-Party only for the purpose of application of that amendment.</p>	<p>(4) รัฐภาคีใดก็ตามที่ปฏิเสธที่จะยอมรับการแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกจะถือว่าเป็นรัฐภาคีที่ไม่ใช่ รัฐภาคีเฉพาะในการแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกนั้น</p>
<p>(5) An addition of a new Annex shall be proposed and adopted and shall enter into force in accordance with the procedure applicable to an amendment to an article of this Convention.</p>	<p>(5) การเพิ่มภาคผนวกใหม่จะต้องเสนอและรับรองและจะมีผลใช้บังคับตามขั้นตอนที่ใช้บังคับกับการแก้ไขมาตราของอนุสัญญานี้</p>
<p>(6) Any notification or declaration under this article shall be made in writing to the Secretary-General.</p>	<p>(6) การแจ้งหรือการประกาศตามมาตรานี้จะต้องทำเป็นหนังสือแจ้งให้เลขาธิการทราบ</p>
<p>(7) The Secretary-General shall inform the Parties and Members of the Organization of:</p>	<p>(7) เลขาธิการจะแจ้งให้รัฐภาคีและสมาชิกองค์การทราบถึง</p>

<p>International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001</p>	<p>อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001</p>
<p>(a) any amendment that enters into force and the date of its entry into force generally and for each Party; and (b) any notification or declaration made under this article.</p>	<p>(เอ) การแก้ไขใดๆ ที่มีผลใช้บังคับและวันที่มีผลใช้บังคับโดยทั่วไปและสำหรับแต่ละรัฐภาคีและ (บี) การแจ้งหรือการประกาศใด ๆ ที่ทำขึ้นภายใต้มาตรานี้</p>
<p>ARTICLE 17 Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession (1) This Convention shall be open for signature by any State at the Headquarters of the Organization from 1 February 2002 to 31 December 2002 and shall thereafter remain open for accession by any State.</p>	<p>ข้อ 17 การลงนาม ,การให้สัตยาบัน ,การยอมรับ , การให้ความเห็นชอบและการภาคยานุวัติ (1) อนุสัญญานี้จะเปิดให้รัฐภาคีใด ๆ ลงนาม ณ สำนักงานใหญ่ขององค์การตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ ค.ศ.2002 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม ค.ศ.2002 หลังจากนั้นจะยังคงเปิดรับภาคยานุวัติของรัฐภาคีใดก็ได้</p>
<p>(2) States may become Parties to this Convention by: (a) signature not subject to ratification, acceptance, or approval; or (b) signature subject to ratification, acceptance, or approval, followed by ratification, acceptance, or approval; or (c) accession.</p>	<p>(2) รัฐอาจกลายเป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญานี้โดย (เอ) การลงนามไม่ขึ้นอยู่กับ การให้สัตยาบัน ,การยอมรับ ,หรือการให้ความเห็นชอบ หรือ (บี) การลงนามต้องให้สัตยาบัน ,การยอมรับหรือการให้ความเห็นชอบตามด้วยการให้สัตยาบัน การยอมรับหรือการให้ความเห็นชอบ หรือ (ซี) การภาคยานุวัติ</p>
<p>(3) Ratification, acceptance, approval, or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.</p>	<p>(3) การให้สัตยาบันการยอมรับการให้ความเห็นชอบ หรือการภาคยานุวัติจะเป็นผลเมื่อมีการส่งมอบให้เลขาธิการ</p>
<p>(4) If a State comprises two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it</p>	<p>(4) ถ้ารัฐมีอาณาเขตสองแห่งหรือมากกว่า ซึ่งมีระบบกฎหมายที่แตกต่างกันในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญานี้ในขณะที่ยังไม่ลงนามให้สัตยาบันยอมรับเห็นชอบหรือ</p>

<p>International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001</p>	<p>อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001</p>
<p>may at the time of signature, ratification, acceptance, approval, or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.</p>	<p>ภาคยานุวัติ ต้องประกาศว่าอนุสัญญานี้จะให้แก่อำณาเขตทั้งหมดของตนหรือเฉพาะหนึ่งอาณาเขตหรือมากกว่า และอาจแก้ไขการประกาศนั้นได้ตลอดเวลา</p>
<p>(5) Any such declaration shall be notified to the Secretary-General and shall state expressly the territorial units to which this Convention applies.</p>	<p>(5) การประกาศดังกล่าวจะต้องแจ้งให้เลขาธิการทราบและระบุถึงรัฐอาณาเขตที่อนุสัญญานี้ใช้บังคับ</p>
<p>ARTICLE 18 Entry into force (1) This Convention shall enter into force twelve months after the date on which not less than twenty-five States, the combined merchant fleets of which constitute not less than twenty-five percent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval, or have deposited the requisite instrument of ratification, acceptance, approval or accession in accordance with article 17.</p>	<p>ข้อ 18 การมีผลใช้บังคับของอนุสัญญาฯ (1) อนุสัญญานี้จะมีผลบังคับใช้เมื่อสิบสองเดือนนับแต่วันที่มีรัฐภาคีให้การรับรองไม่น้อยกว่ายี่สิบห้ารัฐ ขนาดตันกรอสรวมซึ่งมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละยี่สิบห้าของน้ำหนักตันกรอสรวมทั้งหมดของโลก ได้ลงนามโดยไม่ได้รับการยืนยันว่าจะให้สัตยาบันการยอมรับหรือการให้การรับรองหรือได้มอบสัตยาบันสารยอมรับการอนุมัติหรือการภาคยานุวัติตามข้อ 17</p>
<p>(2) For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Convention after the requirements for entry into force thereof have been met, but prior to the date of entry in force, the ratification, acceptance, approval or accession shall take effect on the date of</p>	<p>(2) สำหรับรัฐภาคีที่ได้มอบสัตยาบันสารยอมรับการเข้าร่วมเป็นภาคี หรือภาคยานุวัติในส่วนที่เกี่ยวกับอนุสัญญานี้ หลังจากที่ได้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดในการใช้บังคับแล้ว แต่ก่อนวันที่มีผลใช้บังคับให้สัตยาบันยอมรับเห็นชอบหรือภาคยานุวัติ จะมีผลบังคับใช้ในวันที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับหรือสามเดือน</p>

<p>International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001</p>	<p>อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001</p>
<p>entry into force of this Convention or three months after the date of deposit of instrument, whichever is the later date.</p>	<p>หลังจากวันที่ส่งมอบสัตยาบันสารแล้วแต่ว่าวันใดจะถึงก่อน</p>
<p>(3) Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which this Convention enters into force shall take effect three months after the date of deposit.</p>	<p>(3) เอกสารการให้สัตยาบันการยอมรับการให้การรับรองหรือการภาคยานุวัติใด ๆ ที่ฝากไว้หลังจากวันที่อนุสัญญานี้มีผลบังคับใช้จะมีผลใช้บังคับสามเดือนหลังจากวันที่ฝาก</p>
<p>(4) After the date on which an amendment to this Convention is deemed to have been accepted under article 16, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the Convention as amended.</p>	<p>(4) หลังจากวันที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญานี้ถือว่าได้รับการยอมรับตามข้อ 16 แล้วเอกสารการสัตยาบันการยอมรับการให้การรับรองหรือการภาคยานุวัติใด ๆ ที่นำมาวางไว้จะใช้บังคับกับอนุสัญญานี้ด้วย</p>
<p>ARTICLE 19 Denunciation (1) This Convention may be denounced by any Party at any time after the expiry of two years from the date on which this Convention enters into force for that Party.</p>	<p>ข้อ 19 การยกเลิกการเข้าเป็นภาคี (1) อนุสัญญานี้อาจถูกยกเลิกการเข้าเป็นภาคีโดยรัฐภาคีใด ๆ เมื่อใดก็ได้หลังจากพ้นสองปีนับแต่วันที่อนุสัญญานี้มีผลบังคับใช้สำหรับรัฐภาคีนั้น</p>
<p>(2) Denunciation shall be effected by the deposit of written notification with the Secretary-General, to take effect one year after receipt or such longer period as may be specified in that notification.</p>	<p>(2) การยกเลิกการเข้าเป็นภาคีจะเป็นผลเมื่อมีการส่งหนังสือแจ้งไปยังเลขาธิการเมื่อพ้นระยะเวลาหนึ่งปีนับแต่วันที่ได้รับหนังสือ</p>
<p>ARTICLE 20 Depositary (1) This Convention shall be deposited with the Secretary-General, who shall transmit certified copies of this</p>	<p>ข้อ 20 ผู้เก็บรักษา (1) อนุสัญญานี้จะมอบให้กับเลขาธิการซึ่งจะต้องส่งสำเนาที่ได้รับการรับรองจาก</p>

<p>International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001</p>	<p>อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001</p>
<p>Convention to all States which have signed this Convention or acceded thereto.</p>	<p>อนุสัญญานี้ไปยังทุกรัฐที่ได้ลงนามในอนุสัญญานี้หรือเข้าร่วมในอนุสัญญานี้</p>
<p>(2) In addition to the functions specified elsewhere in this Convention, the Secretary-General shall:</p> <p>(a) inform all States which have signed this Convention or acceded thereto of:</p> <p>(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval, or accession, together with the date thereof;</p> <p>(ii) the date of entry into force of this Convention; and</p> <p>(iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention, together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect; and</p>	<p>(2) นอกเหนือจากหน้าที่ที่ระบุไว้ในอนุสัญญานี้เลขาธิการจะต้อง</p> <p>(เอ) แจ้งให้ทุกรัฐที่ได้ลงนามในอนุสัญญานี้หรือได้รับความยินยอมจาก</p> <p>(i) แต่ละลายมือชื่อใหม่หรือการมอบสัตยาบันสารการยอมรับการให้ความเห็นชอบหรือการภาคยานุวัติร่วมกับวันที่ดังกล่าว</p> <p>(ii) วันที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับ และ</p> <p>(iii) การมอบตราสารแห่งการบอกเลิกอนุสัญญานี้รวมถึงวันที่ได้รับและวันที่การบอกเลิกนั้นมีผล และ</p>
<p>(b) as soon as this Convention enters into force, transmit the text thereof to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.</p>	<p>(บี) ทันทีที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับให้ส่งข้อความดังกล่าวไปยังเลขาธิการองค์การสหประชาชาติเพื่อลงทะเบียนและตีพิมพ์ตามมาตรา 102 แห่งกฎบัตรสหประชาชาติ</p>
<p>ARTICLE 21 Languages This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.</p>	<p>ข้อ 21 ภาษา อนุสัญญานี้ได้รับการจัดตั้งขึ้นเป็นฉบับเดียวในภาษาอาหรับจีนอังกฤษฝรั่งเศสรัสเซียและสเปนโดยแต่ละข้อความมีความเท่าเทียมกัน</p>

Annex 1 (ภาคผนวก 1)

CONTROLS ON ANTI-FOULING SYSTEMS (การควบคุมระบบป้องกันเพรียง)

Anti-fouling system (ระบบป้องกันเพรียง)	Control measures (มาตรการควบคุม)	Application (การบังคับใช้)	Effective date (วันที่มีผลใช้ บังคับ)
Organotin compounds which act as biocides in anti-fouling systems (สารประกอบดีบุกอินทรีย์ที่ทำหน้าที่เป็นตัวฆ่าหรือยับยั้งการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิตขนาดเล็กในระบบป้องกันเพรียง)	Ships shall not apply or re-apply such compounds (เรือต้องไม่ใช้หรือนำส่วนผสมดังกล่าวไปใช้ใหม่อีกครั้ง)	All ships (เรือทุกลำ)	1 January 2003 (1 มกราคม ค.ศ. 2003)
Organotin compounds which act as biocides in anti-fouling systems (สารประกอบดีบุกอินทรีย์ที่ทำหน้าที่เป็นตัวฆ่าหรือยับยั้งการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิตขนาดเล็กในระบบป้องกันเพรียง)	Ships either: (1) shall not bear such compounds on their hulls or external parts or surfaces; or (2) shall bear a coating that forms a barrier to such compounds leaching from the underlying noncompliant antifouling systems เรือต้องมีมาตรการอย่างใดอย่างหนึ่ง (1) จะต้องไม่มีสารดังกล่าวอยู่บนตัวเรือหรือชิ้นส่วนภายนอกหรือพื้นผิว หรือ (2) จะต้องเคลือบผิวซึ่งเป็นการป้องกันต่อ	All ships (except fixed and floating platforms, FSUs, and FPSOs that have been constructed prior to 1 January 2003 and that have not been in dry-dock on or after 1 January 2003) เรือทุกลำ (ยกเว้นแท่นลอยน้ำหรือแท่นอยู่กับที่ ถังเก็บน้ำมันขนาดใหญ่ซึ่งใช้เก็บน้ำมันที่ผลิตได้จากแท่นผลิตในทะเล (FSUs และ	1 January 2008 (1 มกราคม ค.ศ. 2008)

Anti-fouling system (ระบบป้องกันเพรียง)	Control measures (มาตรการควบคุม)	Application (การบังคับใช้)	Effective date (วันที่มีผลใช้บังคับ)
	การชะล้างสาร ดังกล่าวจากระบบ ป้องกันเพรียงที่ไม่ สามารถใช้งานได้	FPSO) ที่สร้างขึ้น ก่อนวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 2003 และไม่ได้ ขึ้นอยู่ในวันหรือหลัง วันที่ 1 มกราคม ค.ศ.2003)	

ANNEX 2 (ภาคผนวก 2)

REQUIRED ELEMENTS FOR AN INITIAL PROPOSAL (องค์ประกอบที่จำเป็นสำหรับ
การเสนอแก้ไขครั้งแรก)

International convention on the control of harmful anti - fouling systems on ships 2001	อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001
(1) An initial proposal shall include adequate documentation containing at least the following: (a) identification of the anti-fouling system addressed in the proposal: name of the anti-fouling system; name of active ingredients and Chemical Abstract Services Registry Number (CAS number), as applicable; or components of the system which are suspected of causing the adverse effects of concern;	(1) ข้อเสนอแก้ไขเบื้องต้นจะต้องรวมถึงเอกสารประกอบที่มีอย่างเพียงพออย่างน้อยดังต่อไปนี้ (เอ) ระบุระบบป้องกันเพรียงในข้อเสนอแก้ไข : ชื่อของระบบป้องกันเพรียง ชื่อของสารออกฤทธิ์และบริการทางเคมีบทความย่อ เลขทะเบียน (หมายเลข CAS) ตามความเหมาะสม หรือส่วนประกอบของระบบที่สงสัยว่าจะก่อให้เกิดผลร้ายที่เกี่ยวข้อง
(b) characterization of the information which suggests that the anti-fouling system or its transformation products may pose a risk to human health or may cause adverse effects in non-target organisms at concentrations likely to be	(บี) ลักษณะของข้อมูลที่แสดงให้เห็นว่าระบบป้องกันเพรียง หรือผลการเปลี่ยนแปลงของมันอาจก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อสุขภาพของมนุษย์หรืออาจทำให้เกิดผลร้ายในสิ่งมีชีวิตที่ไม่ใช่เป้าหมาย และมีความเข้มข้นที่อาจพบได้ในสิ่งแวดล้อม

<p>International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001</p>	<p>อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001</p>
<p>found in the environment (e.g., the results of toxicity studies on representative species or bioaccumulation data);</p>	<p>(เช่น ผลของการศึกษาความเป็นพิษต่อตัวแทนหรือข้อมูลการสะสมทางชีวภาพ)</p>
<p>(c) material supporting the potential of the toxic components in the anti-fouling system, or its transformation products, to occur in the environment at concentrations which could result in adverse effects to non-target organisms, human health, or water quality (e.g., data on persistence in the water column, sediments and biota; the release rate of toxic components from treated surfaces in studies or under actual use conditions; or monitoring data, if available);</p>	<p>(ซี) วัสดุที่สนับสนุนศักยภาพของส่วนประกอบที่เป็นพิษในระบบป้องกันเพรียงหรือผลการเปลี่ยนแปลงของมันจะเกิดขึ้นในสิ่งแวดล้อมที่ความเข้มข้นซึ่งอาจส่งผลร้ายต่อสิ่งมีชีวิตที่ไม่ใช่เป้าหมาย สุขภาพมนุษย์หรือคุณภาพน้ำ (เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับความคงอยู่ในคอลัมน์น้ำตะกอนและสิ่งมีชีวิต อัตราการปลดปล่อยส่วนประกอบที่เป็นพิษจากพื้นผิวที่ผ่านการบำบัดในการศึกษาหรือภายใต้สภาพการใช้งานจริง หรือข้อมูลการตรวจสอบถ้ามี)</p>
<p>(d) an analysis of the association between the anti-fouling system, the related adverse effects and the environmental concentrations observed or anticipated; and</p>	<p>(ดี) การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างระบบป้องกันเพรียง ผลกระทบที่ไม่พึงประสงค์และความเข้มข้นของสิ่งแวดล้อมที่สังเกตได้หรือคาดการณ์ไว้และ</p>
<p>(e) a preliminary recommendation on the type of restrictions that could be effective in reducing the risks associated with the anti-fouling system.</p>	<p>(อี) คำแนะนำเบื้องต้นเกี่ยวกับประเภทของข้อจำกัด ที่อาจมีผลเพื่อลดความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับระบบป้องกันเพรียง</p>
<p>(2) An initial proposal shall be submitted in accordance with rules and procedures of the Organization.</p>	<p>(2) ข้อเสนอแก้ไขเบื้องต้นจะต้องยื่นตามหลักเกณฑ์และวิธีการขององค์การ</p>

International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001	อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001
ANNEX 3 (ภาคผนวก 3) REQUIRED ELEMENTS OF A COMPREHENSIVE PROPOSAL (องค์ประกอบที่จำเป็นของข้อเสนอแก้ไขที่สมบูรณ์)	
(1) A comprehensive proposal shall include adequate documentation containing the following: (a) developments in the data cited in the initial proposal;	(1) ข้อเสนอแก้ไขที่สมบูรณ์จะต้องมีเอกสารประกอบที่เพียงพอซึ่งประกอบด้วยข้อมูลดังต่อไปนี้ (เอ) การพัฒนาข้อมูลที่อ้างถึงในข้อเสนอแก้ไขเบื้องต้น
(b) findings from the categories of data set out in paragraphs (3)(a), (b) and (c), as applicable, depending on the subject of the proposal and the identification or description of the methodologies under which the data were developed;	(บี) ข้อค้นพบจากประเภทของข้อมูลที่ระบุไว้ในวรรค (3) (เอ), (บี) และ (ซี) ตามความเหมาะสมทั้งนี้ขึ้นอยู่กับหัวข้อของข้อเสนอแก้ไขและการระบุหรือคำอธิบายวิธีการที่ข้อมูลมีการพัฒนา
(c) a summary of the results of studies conducted on the adverse effects of the anti-fouling system;	(ซี) สรุปผลการศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบของระบบป้องกันเพรียง
(d) if any monitoring has been conducted, a summary of the results of that monitoring, including information on ship traffic and a general description of the area monitored;	(ดี) หากมีการตรวจสอบใด ๆ สรุปผลการตรวจสอบรวมทั้งข้อมูลเกี่ยวกับการสัญจรทางเรือและคำอธิบายทั่วไปของพื้นที่ที่ได้รับการตรวจสอบ
(e) a summary of the available data on environmental or ecological exposure and any estimates of environmental concentrations developed through the application of mathematical models, using all available environmental fate	(อี) สรุปข้อมูลที่มีอยู่เกี่ยวกับการสัมผัสกับสิ่งแวดล้อมหรือทางนิเวศวิทยาและการประมาณความเข้มข้นของสิ่งแวดล้อมที่พัฒนาขึ้นโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์โดยใช้พารามิเตอร์ทางสิ่งแวดล้อมทั้งหมดที่มีอยู่โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่กำหนดโดยการ

<p>International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001</p>	<p>อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001</p>
<p>parameters, preferably those which were determined experimentally, along with an identification or description of the modeling methodology;</p>	<p>ทดลองรวมทั้งการระบุหรืออธิบายวิธีการแบบจำลอง</p>
<p>(f) an evaluation of the association between the anti-fouling system in question, the related adverse effects and the environmental concentrations, either observed or expected;</p>	<p>(เอฟ) การประเมินความสัมพันธ์ระหว่างระบบป้องกันเพรียงในคำถามผลกระทบที่ไม่พึงประสงค์ที่เกี่ยวข้องและความเข้มข้นของสิ่งแวดล้อมที่สังเกตได้หรือคาดหวัง</p>
<p>(g) a qualitative statement of the level of uncertainty in the evaluation referred to in subparagraph (f);</p>	<p>(จี) คำชี้แจงเชิงคุณภาพเกี่ยวกับระดับความไม่แน่นอนในการประเมินซึ่งอ้างถึงใน (เอฟ)</p>
<p>(h) a recommendation of specific control measures to reduce the risks associated with the anti-fouling system; and</p>	<p>(เอช) ข้อเสนอแนะของมาตรการควบคุมเฉพาะเพื่อลดความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับระบบป้องกันเพรียง; และ</p>
<p>(i) a summary of the results of any available studies on the potential effects of the recommended control measures relating to air quality, shipyard conditions, international shipping and other relevant sectors, as well as the availability of suitable alternatives.</p>	<p>(ไอ) สรุปผลการศึกษาใด ๆ ที่มีอยู่เกี่ยวกับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากมาตรการควบคุมที่แนะนำเกี่ยวกับคุณภาพอากาศสภาพแวดล้อมที่เรือการขนส่งระหว่างประเทศและภาคส่วนที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ตลอดจนความพร้อมของทางเลือกที่เหมาะสม</p>
<p>(2) A comprehensive proposal shall also include information on each of the following physical and chemical properties of the component(s) of concern, if applicable:</p> <ul style="list-style-type: none"> - melting point; - boiling point; - density (relative density); - vapour pressure; 	<p>(2) ข้อเสนอแก้ไขที่สมบูรณ์จะต้องรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับคุณสมบัติทางกายภาพและทางเคมีของส่วนประกอบดังต่อไปนี้ (ถ้ามี)</p> <ul style="list-style-type: none"> - จุดหลอมเหลว - จุดเดือด - ค่าความหนาแน่น (ความหนาแน่นสัมพัทธ์) - ค่าความดันไอ

<p>International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001</p>	<p>อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001</p>
<ul style="list-style-type: none"> - water solubility / pH / dissociation constant (pKa); - oxidation/reduction potential; - molecular mass; - molecular structure; and - other physical and chemical properties identified in the initial proposal. 	<ul style="list-style-type: none"> - ค่าความสามารถในการละลายน้ำ / ค่าความเป็นกรดต่าง / ค่าการแตกตัวคงที่ (pKa); - ค่าการผสมกับออกซิเจน/ค่าการลดศักยภาพ - มวลโมเลกุล - โครงสร้างโมเลกุล และ - คุณสมบัติทางกายภาพและทางเคมีอื่น ๆ ที่ระบุไว้ในข้อเสนอแก้ไขเบื้องต้น
<p>(3) For the purposes of paragraph (1)(b) above, the categories of data are:</p> <p>(a) Data on environmental fate and effect:</p> <ul style="list-style-type: none"> - modes of degradation/dissipation (e.g., hydrolysis/photo degradation/biodegradation); - persistence in the relevant media (e.g., water column/sediments/biota); - sediments/water partitioning; - leaching rates of biocides or active ingredients; - mass balance; - bioaccumulation, partition coefficient, octanol/water coefficient; and - any novel reactions on release or known interactive effects. 	<p>(3) สำหรับจุดประสงค์ของวรรค (1) (บี) ข้างต้นประเภทของข้อมูลคือ</p> <p>(เอ) ข้อมูลเกี่ยวกับการทำให้เกิดผลกระทบและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> - โหมดการย่อยสลาย / การกระจายตัว (เช่นการย่อยสลาย / ย่อยสลายทางชีวภาพ) - การคงอยู่ในส่วนที่เกี่ยวข้อง (เช่นคอลัมน์น้ำ / ตะกอน / สิ่งมีชีวิต) - การตกตะกอน / การแตกตัวของน้ำ - อัตราการละลายของสารฆ่าเชื้อโรคหรือสารออกฤทธิ์ - ความสมดุลของมวล - การสะสมทางชีวภาพ, ค่าสัมประสิทธิ์การกระจายตัว, สัมประสิทธิ์การกระจายของสารในชั้นน้ำและน้ำมันและ - ปฏิกริยาใหม่ที่ก่อให้เกิดผลกระทบหรือมีผลการกระทบที่รู้จัก
<p>(b) Data on any unintended effects in aquatic plants, invertebrates, fish, seabirds, marine mammals, endangered</p>	<p>(บี) ข้อมูลเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดขึ้นในพืชน้ำจืดไม่มีกระดูกสันหลังปลา นกทะเลสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมในทะเลสิ่งมีชีวิตใกล้สูญพันธุ์,</p>

International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001	อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001
<p>species, other biota, water quality, the seabed, or habitat of non-target organisms, including sensitive and representative organisms:</p> <ul style="list-style-type: none"> - acute toxicity; - chronic toxicity; - developmental and reproductive toxicity; - endocrine disruption; - sediment toxicity; -bioavailability/biomagnification /bioconcentration; - food web/population effects; - observations of adverse effects in the field/fish kills/strandings/ tissue analysis; and - residues in seafood. <p>These data shall relate to one or more types of non-target organisms such as aquatic plants, invertebrates, fish, birds, mammals and endangered species.</p>	<p>สิ่งมีชีวิตอื่น ๆ , คุณภาพน้ำ, ก้นทะเลหรือแหล่งที่อยู่อาศัยของสิ่งมีชีวิตอื่นรวมถึงสิ่งมีชีวิตที่อาจจะก่อให้เกิดผลกระทบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความเป็นพิษเฉียบพลัน - ความเป็นพิษเรื้อรัง - ความเป็นพิษต่อพัฒนาการและการสืบพันธุ์ - ตัวขัดขวางการทำงานของต่อมไร้ท่อ - ความเป็นพิษของตะกอน - การดูดซึม/ผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตทำยห้วงโซ่/การสะสมสารพิษในสิ่งมีชีวิต - โยอาหาร/ผลกระทบของประชากร - การสังเกตผลกระทบที่มีผลต่อการตายของปลา/ การเกยตื้น/ การวิเคราะห์เนื้อเยื่อ; และ - การลดลงของอาหารทะเล <p>ข้อมูลเหล่านี้จะเกี่ยวข้องกับสิ่งมีชีวิตหนึ่งชนิดหรือมากกว่าที่ไม่ใช่เป้าหมาย เช่นพืชน้ำสัตว์ไม่มีกระดูกสันหลังปลานกสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมและสัตว์ใกล้สูญพันธุ์</p>
<p>(c) Data on the potential for human health effects (including, but not limited to, consumption of affected seafood).</p>	<p>(ซี) ข้อมูลเกี่ยวกับสิ่งที่มีผลกระทบต่อสุขภาพของมนุษย์ (รวมถึง แต่ไม่จำกัดเพียงผลกระทบจากการบริโภคอาหารทะเล)</p>
<p>(4) A comprehensive proposal shall include a description of the methodologies used, as well as any relevant measures taken for quality assurance and any peer review conducted of the studies.</p>	<p>(4) ข้อเสนอแก้ไขที่สมบูรณ์จะต้องรวมถึงรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีการที่ใช้รวมทั้งมาตรการที่เกี่ยวข้องเพื่อการประกันคุณภาพและการทบทวนที่ได้รับจากการศึกษา</p>

International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001	อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001
ANNEX 4 (ภาคผนวก 4) SURVEYS AND CERTIFICATION REQUIREMENTS FOR ANTI-FOULING SYSTEMS (การตรวจและข้อกำหนดการรับรองสำหรับระบบป้องกันเพรียง)	
REGULATION 1 Surveys	กฎข้อที่ 1 การตรวจ
<p>(1) Ships of 400 gross tonnage and above referred to in article 3(1)(a) engaged in international voyages, excluding fixed or floating platforms, FSUs, and FPSOs, shall be subject to surveys specified below:</p> <p>(a) an initial survey before the ship is put into service or before the International Antifouling System Certificate (Certificate) required under regulation 2 or 3 is issued for the first time; and</p> <p>(b) a survey when the anti-fouling systems are changed or replaced. Such surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 2 or 3.</p>	<p>(1) เรือที่มีขนาด 400 ตันกรอสหรือมากกว่า ที่อ้างถึงในข้อ 3 (1) (เอ) ที่เดินระหว่างประเทศไม่รวมถึงแท่นลอยน้ำหรือแท่นอยู่กับที่ ถึงเก็บน้ำมันขนาดใหญ่ซึ่งใช้เก็บน้ำมันที่ผลิตได้จากแท่นผลิตในทะเล (FSUs และ FPSO) จะต้องได้รับการตรวจตามที่ระบุไว้ดังนี้</p> <p>(เอ) การตรวจครั้งแรกก่อนที่เรือจะถูกนำไปใช้งานหรือก่อนที่จะมีการออกไปรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยระบบป้องกันเพรียงครั้งแรก ตามกฎข้อที่ 2 หรือ 3 และ</p> <p>(บี) การตรวจเมื่อระบบป้องกันเพรียงมีการเปลี่ยนแปลงหรือเปลี่ยนใหม่ การตรวจดังกล่าวจะต้องได้รับการรับรองสลักหลังในใบรับรองที่ออกตามกฎข้อ 2 หรือ 3</p>
(2) The survey shall be such as to ensure that the ship's anti-fouling system fully complies with this Convention.	(2) การตรวจต้องให้แน่ใจว่าระบบป้องกันเพรียงของเรือเป็นไปตามอนุสัญญานี้
(3) The Administration shall establish appropriate measures for ships that are not subject to the provisions of paragraph (1) of this regulation in order to ensure that this Convention is complied with.	(3) หน่วยงานของรัฐต้องกำหนดมาตรการที่เหมาะสมสำหรับเรือที่ไม่อยู่ภายใต้บังคับ (1) ของกฎข้อบังคับนี้เพื่อให้มั่นใจว่าจะเป็นไปตามอนุสัญญานี้
(4) (a) As regards the enforcement of this Convention, surveys of ships shall	(4) (เอ) ในการบังคับใช้อนุสัญญานี้การตรวจเรือจะต้องกระทำโดยเจ้าหน้าที่ที่

<p>International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001</p>	<p>อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001</p>
<p>be carried out by officers duly authorized by the Administration or as provided in regulation 3(1), taking into account guidelines for surveys developed by the Organization. Alternatively, the Administration may entrust surveys required by this Convention either to surveyors nominated for that purpose or to organizations recognized by it.</p>	<p>ได้รับมอบอำนาจอย่างถูกต้องจากหน่วยงานของรัฐหรือตามข้อ 3 (1)โดยคำนึงถึงแนวทางการตรวจที่จัดทำขึ้นโดยองค์การ หน่วยงานของรัฐอาจมอบหมายการตรวจที่กำหนดโดยอนุสัญญานี้ให้แก่ผู้ตรวจที่ได้รับการเสนอชื่อเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวจากองค์กรที่ได้รับการยอมรับ</p>
<p>(b) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys shall, as a minimum, empower any nominated surveyor or recognized organization to:</p> <p>(i) require a ship that it surveys to comply with the provisions of Annex 1; and</p> <p>(ii) carry out surveys if requested by the appropriate authorities of a port State that is a Party to this Convention.</p>	<p>(บี) การแต่งตั้งผู้ตรวจจากหน่วยงานของรัฐหรือจากองค์กรที่ได้รับการยอมรับ ที่ทำการตรวจอย่างน้อยที่สุดจะต้องให้อำนาจแก่ผู้ตรวจหรือจากองค์กรที่ได้รับการยอมรับดำเนินการ</p> <p>(i) ตรวจเรือเพื่อให้สอดคล้องกับบทบัญญัติของภาคผนวก 1 และ</p> <p>(ii) ดำเนินการตรวจเรือ หากได้รับการร้องขอโดยหน่วยงานของรัฐเจ้าของท่าซึ่งเป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญานี้</p>
<p>(c) When the Administration, a nominated surveyor, or a recognized organization determines that the ship's anti-fouling system does not conform either to the particulars of a Certificate required under regulation 2 or 3, or to the requirements of this Convention, such Administration, surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken to bring the ship into compliance. A surveyor or organization shall also in due course</p>	<p>(ซี) เมื่อผู้ตรวจที่ได้รับการแต่งตั้งจากหน่วยงานของรัฐหรือจากองค์กรที่ได้รับการยอมรับระบุว่าระบบป้องกันเพรียงในเรือไม่สอดคล้องกับรายละเอียดของใบรับรองที่กำหนดไว้ในกฎข้อที่ 2 หรือ 3 หรือตามข้อกำหนดของอนุสัญญานี้ หน่วยงานของรัฐจะต้องแน่ใจว่าได้ดำเนินการแก้ไขเพื่อให้เรือปฏิบัติตามผู้ตรวจเรือหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับจะต้องแจ้งให้หน่วยงานของรัฐทราบถึงเรื่องดังกล่าวด้วย หากไม่ดำเนินการแก้ไขจำเป็นต้องแจ้งให้หน่วยงานของรัฐทราบโดยทันทีและจะต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่า</p>

<p>International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001</p>	<p>อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001</p>
<p>notify the Administration of any such determination. If the required corrective action is not taken, the Administration shall be notified forthwith and it shall ensure that the Certificate is not issued or is withdrawn as appropriate.</p>	<p>ใบรับรองไม่ได้ออกหรือถูกเพิกถอนตามความเหมาะสม</p>
<p>(d) In the situation described in subparagraph (c), if the ship is in the port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall be notified forthwith. When the Administration, a nominated surveyor, or a recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such Administration, surveyor, or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation, including any action described in article 11 or 12.</p>	<p>(ด) ในสถานการณ์ตามที่ระบุไว้ใน (ซี) ถ้าเรืออยู่ในท่าของรัฐภาคีอื่นหน่วยงานของรัฐเจ้าของเมืองท่าจะต้องได้รับการแจ้งให้ทราบเมื่อหน่วยงานของรัฐแต่งตั้งผู้ตรวจเรือหรือหน่วยงานที่ได้รับการมอบอำนาจ ให้แจ้งหน่วยงานรัฐเจ้าของเมืองท่านั้น เพื่อให้ความช่วยเหลือในการปฏิบัติตามข้อผูกพันภายใต้ข้อบังคับนี้ รวมถึงการกระทำใด ๆ ที่อธิบายไว้ในข้อ 11 หรือ 12</p>
<p>REGULATION 2 Issue or Endorsement of an International Anti-fouling System Certificate</p>	<p>กฎข้อที่ 2 การออกหรือการสลักหลังใบรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยระบบป้องกันเพรียง</p>
<p>(1) The Administration shall require that a ship to which regulation 1 applies is issued with a Certificate after successful completion of a survey in accordance with regulation 1. A Certificate issued under the authority of a Party shall be accepted by the other Parties and regarded for all purposes covered by this Convention as having</p>	<p>(1) หน่วยงานของรัฐต้องกำหนดให้เรือที่ใช้บังคับตามกฎข้อที่ 1 มีใบรับรองหลังจากเสร็จสิ้นการตรวจตามกฎข้อที่ 1 ใบรับรองที่ออกภายใต้รัฐภาคีจะต้องได้รับการยอมรับจากรัฐภาคีอื่นและถือว่าเป็นไปตามวัตถุประสงค์ทั้งหมดที่กำหนดโดยอนุสัญญานี้ว่ามีความถูกต้องเช่นเดียวกับใบรับรองที่ออกโดยรัฐภาคีนั้น</p>

<p>International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001</p>	<p>อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001</p>
<p>the same validity as a Certificate issued by them.</p>	
<p>(2) Certificates shall be issued or endorsed either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the Certificate.</p>	<p>(2) ใบรับรองที่ออกหรือสลักหลังโดยหน่วยงานรัฐหรือโดยบุคคลหรือองค์กรที่ได้รับมอบอำนาจอย่างถูกต้องในทุกกรณี หน่วยงานของรัฐจะต้องรับผิดชอบต่อใบรับรองทั้งหมด</p>
<p>(3) For ships bearing an anti-fouling system controlled under Annex 1 that was applied before the date of entry into force of a control for such a system, the Administration shall issue a Certificate in accordance with paragraphs (2) and (3) of this regulation not later than two years after entry into force of that control. This paragraph shall not affect any requirement for ships to comply with Annex 1</p>	<p>(3) สำหรับเรือที่มีระบบป้องกันเพรียงภายใต้ภาคผนวก 1 ที่ใช้ก่อนวันที่มีผลใช้บังคับของระบบดังกล่าวหน่วยงานของรัฐจะออกใบรับรองตาม (2) และ (3) ของกฎข้อบังคับนี้ ไม่เกินสองปีหลังจากที่มีผลใช้บังคับ ความในข้อนี้จะไม่ส่งผลต่อข้อกำหนดใด ๆ ที่เรือต้องปฏิบัติตามภาคผนวก 1</p>
<p>(4) The Certificate shall be drawn up in the form corresponding to the model given in Appendix 1 to this Annex and shall be written at least in English, French, or Spanish. If an official language of the issuing State is also used this shall prevail in the case of the dispute or discrepancy.</p>	<p>(4) ใบรับรองจะจัดทำขึ้นในรูปแบบที่สอดคล้องกับรูปแบบที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 1 ของภาคผนวกนี้และจะต้องเขียนอย่างน้อยที่สุดเป็นภาษาอังกฤษ ฝรั่งเศสหรือสเปน หากใช้ภาษาราชการของรัฐที่ใช้ในการออกใบอนุญาตให้ใช้บังคับในกรณีที่เกิดข้อพิพาทหรือความขัดแย้งกัน</p>
<p>REGULATION 3 Issue or Endorsement of an International Anti-fouling System Certificate by another Party</p>	<p>กฎข้อที่ 3 การออกหรือการสลักหลังใบรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยระบบป้องกันเพรียงของรัฐภาคีอื่น</p>
<p>(1) At the request of the Administration, another Party may</p>	<p>(1) หากมีการร้องขอจากหน่วยงานรัฐ รัฐภาคีอีกฝ่ายหนึ่งอาจทำการตรวจเรือและ</p>

<p>International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001</p>	<p>อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001</p>
<p>cause a ship to be surveyed and, if satisfied that this Convention has been complied with, it shall issue or authorize the issue of a Certificate to the ship and, where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that Certificate for the ship, in accordance with this Convention.</p>	<p>หากพอใจว่าได้ปฏิบัติตามอนุสัญญานี้แล้ว จะต้องออกหรือมอบอำนาจในการออกใบรับรองให้แก่เรือและในกรณีที่สมควร สลักหลังหรือมอบอำนาจให้สลักหลังใบรับรองของเรือดังกล่าวให้เป็นไปตามอนุสัญญานี้</p>
<p>(2) A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.</p>	<p>(2) สำเนาของใบรับรองและสำเนารายงานการตรวจจะถูกส่งให้เร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้สำหรับหน่วยงานรัฐที่ร้องขอให้ตรวจ</p>
<p>(3) A Certificate so issued shall contain a statement that it has been issued at the request of the Administration referred to in paragraph (1) and it shall have the same force and receive the same recognition as a Certificate issued by the Administration.</p>	<p>(3) ใบรับรองที่ออกจะต้องมีข้อความว่าได้ออกตามความต้องการของหน่วยงานรัฐที่กล่าวถึงใน (1) และจะมีอำนาจเช่นเดียวกันและได้รับการยอมรับเช่นเดียวกับใบรับรองที่ออกโดยหน่วยงานรัฐที่ร้องขอ</p>
<p>(4) No Certificate shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.</p>	<p>ไม่มีการออกใบรับรองให้แก่เรือที่ซักรธงของรัฐอื่นซึ่งไม่ใช่รัฐภาคี</p>
<p>REGULATION 4 Validity of an International Anti-fouling System Certificate</p>	<p>กฎข้อที่ 4 การสิ้นสุดของใบรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยระบบป้องกันเพรียง</p>
<p>(1) A Certificate issued under regulation 2 or 3 shall cease to be valid in either of the following cases: (a) if the anti-fouling system is changed or replaced and the Certificate</p>	<p>(1) ใบรับรองที่ออกตามกฎข้อที่ 2 หรือ 3 จะสิ้นสุดลงในกรณีใดกรณีหนึ่งดังต่อไปนี้ (เอ) ถ้าระบบป้องกันเพรียงมีการเปลี่ยนหรือแทนที่และใบรับรองไม่ได้มีการสลักหลังตามอนุสัญญานี้ และ</p>

<p>International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001</p>	<p>อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001</p>
<p>is not endorsed in accordance with this Convention; and (b) upon transfer of the ship to the flag of another State. A new Certificate shall only be issued when the Party issuing the new Certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with this Convention. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration a copy of the Certificates carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey reports.</p>	<p>(ปี) เมื่อเรือมีการเปลี่ยนธง ใบรับรองฉบับใหม่จะออกให้เฉพาะเมื่อรัฐภาคีที่ออกใบรับรองฉบับใหม่พึงพอใจอย่างเต็มที่ว่าเรือนั้นเป็นไปตามอนุสัญญานี้ในกรณีที่มีการเปลี่ยนธงระหว่างรัฐภาคี หากมีการร้องขอภายในสามเดือนหลังจากที่มีการเปลี่ยนธงเกิดขึ้นเรือจะต้องส่งมอบสำเนาใบรับรองและรายงานการตรวจที่เกี่ยวข้องถ้ามีให้แก่หน่วยงานรัฐก่อนที่จะมีการเปลี่ยนธงโดยเร็วที่สุด</p>
<p>(2) The issue by a Party of a new Certificate to a ship transferred from another Party may be based on a new survey or on a valid Certificate issued by the previous Party whose flag the ship was entitled to fly.</p>	<p>(2) การออกใบรับรองฉบับใหม่โดยรัฐภาคีให้แก่เรือที่เปลี่ยนธงจากรัฐภาคีอื่นอาจขึ้นอยู่กับ การตรวจครั้งใหม่หรือใบรับรองซึ่งออกโดยรัฐภาคีก่อนหน้านี้ที่เรือจะเปลี่ยนธง</p>
<p>REGULATION 5 Declaration on Anti-fouling System</p>	<p>กฎข้อที่ 5 ใบประกาศของระบบป้องกันเพรียง</p>
<p>(1) The Administration shall require a ship of 24 meters or more in length, but less than 400 gross tonnage engaged in international voyages and to which article 3(1)(a) applies (excluding fixed or floating platforms, FSUs, and FPSOs) to carry a Declaration signed by the owner or</p>	<p>(1) หน่วยงานของรัฐต้องใช้กับเรือที่มีความยาว 24 เมตรหรือมากกว่า แต่มีขนาดน้อยกว่า 400 ตันกรอสที่เดินระหว่างประเทศและใช้ข้อ 3 (1) (a) (ไม่รวมแท่นลอยน้ำหรือแท่นอยู่กับที่ ถังเก็บน้ำมันขนาดใหญ่ซึ่งใช้เก็บน้ำมันที่ผลิตได้จากแท่นผลิตในทะเล(FSUs และ FPSO) ใบประกาศที่ลงนามโดยเจ้าของหรือตัวแทนที่ได้รับอนุญาต</p>

<p>International convention on the control of harmful anti – fouling systems on ships 2001</p>	<p>อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001</p>
<p>owner's authorized agent. Such Declaration shall be accompanied by appropriate documentation (such as a paint receipt or a contractor invoice) or contain appropriate endorsement.</p>	<p>ของเจ้าของ ใบประกาศดังกล่าวต้องมาพร้อมกับเอกสารที่เหมาะสม (เช่น ใบเสร็จรับเงินหรือใบเสร็จรับเงินของผู้รับเหมา) หรือมีการรับรองที่เหมาะสม</p>
<p>(2) The Declaration shall be drawn up in the form corresponding to the model given in Appendix 2 to this Annex and shall be written at least in English, French, or Spanish. If an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly is also used, this shall prevail in the case of a dispute or discrepancy.</p>	<p>(2) ใบประกาศจะจัดทำขึ้นในรูปแบบที่สอดคล้องกับแบบที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 2 ของภาคผนวกนี้และจะต้องเขียนอย่างน้อยเป็นภาษาอังกฤษ ฝรั่งเศสหรือสเปน ถ้าเป็นภาษาราชการของรัฐเจ้าของธงก็ให้ใช้ในกรณีที่เกิดข้อพิพาทหรือมีข้อขัดแย้งกัน</p>
<p>APPENDIX 1 TO ANNEX 4 MODEL FORM OF INTERNATIONAL ANTI-FOULING SYSTEM CERTIFICATE</p>	<p>ภาคผนวก 1 ของภาคผนวก 4 ใบรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยระบบป้องกันเพรียง (ดูได้จากภาคผนวกท้ายวิทยานิพนธ์นี้)</p>
<p>APPENDIX 2 TO ANNEX 4 MODEL FORM OF DECLARATION ON ANTI-FOULING SYSTEM</p>	<p>ภาคผนวก 2 ของภาคผนวก 4 แบบฟอร์มใบประกาศระบบป้องกันเพรียง (ดูได้จากภาคผนวกท้ายวิทยานิพนธ์นี้)</p>

ภาคผนวก ค
ตัวบทของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพลิง
ที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ตัวบทของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบป้องกันเพรียง
ที่เป็นอันตรายในเรือ ค.ศ. 2001

INTERNATIONAL CONVENTION ON THE CONTROL OF HARMFUL ANTI-FOULING
SYSTEMS ON SHIPS, 2001

THE PARTIES TO THIS CONVENTION,

NOTING that scientific studies and investigations by Governments and competent international organizations have shown that certain anti-fouling systems used on ships pose a substantial risk of toxicity and other chronic impacts to ecologically and economically important marine organisms and also that human health may be harmed as a result of the consumption of affected seafood,

NOTING IN PARTICULAR the serious concern regarding anti-fouling systems that use organotin compounds as biocides and being convinced that the introduction of such organotins into the environment must be phased-out,

RECALLING that Chapter 17 of Agenda 21 adopted by the United Nations Conference on Environment and Development, 1992, calls upon States to take measures to reduce pollution caused by organotin compounds used in anti-fouling systems,

RECALLING ALSO that resolution A.895(21), adopted by the Assembly of the International Maritime Organization on 25 November 1999, urges the Organization's Marine Environment Protection Committee (MEPC) to work towards the expeditious development of a global legally binding instrument to address the harmful effects of anti-fouling systems as a matter of urgency,

MINDFUL OF the precautionary approach set out in Principle 15 of the Rio Declaration on Environment and Development and referred to in resolution MEPC.67(37) adopted by MEPC on 15 September 1995,

RECOGNIZING the importance of protecting the marine environment and human health from adverse effects of anti-fouling systems,

RECOGNIZING ALSO that the use of anti-fouling systems to prevent the build-up of organisms on the surface of ships is of critical importance to efficient commerce, shipping and impeding the spread of harmful aquatic organisms and pathogens,

RECOGNIZING FURTHER the need to continue to develop anti-fouling systems which are effective and environmentally safe and to promote the substitution of harmful systems by less harmful systems or preferably harmless systems,
HAVE AGREED as follows:

ARTICLE 1

General Obligations

(1) Each Party to this Convention undertakes to give full and complete effect to its provisions in order to reduce or eliminate adverse effects on the marine environment and human health caused by anti-fouling systems.

(2) The Annexes form an integral part of this Convention. Unless expressly provided otherwise, a reference to this Convention constitutes at the same time a reference to its Annexes.

(3) No provision of this Convention shall be interpreted as preventing a State from taking, individually or jointly, more stringent measures with respect to the reduction or elimination of adverse effects of anti-fouling systems on the environment, consistent with international law.

(4) Parties shall endeavour to co-operate for the purpose of effective implementation, compliance and enforcement of this Convention.

(5) The Parties undertake to encourage the continued development of anti-fouling systems that are effective and environmentally safe.

ARTICLE 2

Definitions

For the purposes of this Convention, unless expressly provided otherwise:

(1) "Administration" means the Government of the State under whose authority the ship is operating. With respect to a ship entitled to fly a flag of a State, the Administration is the Government of that State. With respect to fixed or floating platforms engaged in exploration and exploitation of the sea-bed and subsoil thereof adjacent to the coast over which the coastal State exercises sovereign rights for the purposes of exploration and exploitation of their natural resources, the Administration is the Government of the coastal State concerned.

- (2) "Anti-fouling system" means a coating, paint, surface treatment, surface, or device that is used on a ship to control or prevent attachment of unwanted organisms.
- (3) "Committee" means the Marine Environment Protection Committee of the Organization.
- (4) "Gross tonnage" means the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex 1 to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, or any successor Convention.
- (5) "International voyage" means a voyage by a ship entitled to fly the flag of one State to or from a port, shipyard, or offshore terminal under the jurisdiction of another State.
- (6) "Length" means the length as defined in the International Convention on Load Lines, 1966, as modified by the Protocol of 1983 relating thereto, or any successor Convention.
- (7) "Organization" means the International Maritime Organization.
- (8) "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.
- (9) "Ship" means a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft, fixed or floating platforms, floating storage units (FSUs) and floating production storage and off-loading units (FPSOs).
- (10) "Technical Group" is a body comprised of representatives of the Parties, Members of the Organization, the United Nations and its Specialized Agencies, intergovernmental organizations having agreements with the Organization, and nongovernmental organizations in consultative status with the Organization, which should preferably include representatives of institutions and laboratories that engage in antifouling system analysis. These representatives shall have expertise in environmental fate and effects, toxicological effects, marine biology, human health, economic analysis, risk management, international shipping, anti-fouling systems coating technology, or other fields of expertise necessary to objectively review the technical merits of a comprehensive proposal.

ARTICLE 3

Application

(1) Unless otherwise specified in this Convention, this Convention shall apply to:

(a) ships entitled to fly the flag of a Party;

(b) ships not entitled to fly the flag of a Party, but which operate under the authority of a Party; and

(c) ships that enter a port, shipyard, or offshore terminal of a Party, but do not fall within subparagraph (a) or (b).

(2) This Convention shall not apply to any warships, naval auxiliary, or other ships owned or operated by a Party and used, for the time being, only on government noncommercial service. However, each Party shall ensure, by the adoption of appropriate measures not impairing operations or operational capabilities of such ships owned or operated by it, that such ships act in a manner consistent, so far as is reasonable and practicable, with this Convention.

(3) With respect to the ships of non-Parties to this Convention, Parties shall apply the requirements of this Convention as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to such ships.

ARTICLE 4

Controls on Anti-Fouling Systems

(1) In accordance with the requirements specified in Annex 1, each Party shall prohibit and/or restrict:

(a) the application, re-application, installation, or use of harmful anti-fouling systems on ships referred to in article 3(1)(a) or (b); and

(b) the application, re-application, installation or use of such systems, whilst in a Party's port, shipyard, or offshore terminal, on ships referred to in article 3(1)(c), and shall take effective measures to ensure that such ships comply with those requirements.

(2) Ships bearing an anti-fouling system which is controlled through an amendment to Annex 1 following entry into force of this Convention may retain that system until the next scheduled renewal of that system, but in no event for a period exceeding

60 months following application, unless the Committee decides that exceptional circumstances exist to warrant earlier implementation of the control.

ARTICLE 5

Controls of Annex 1 Waste Materials

Taking into account international rules, standards and requirements, a Party shall take appropriate measures in its territory to require that wastes from the application or removal of an anti-fouling system controlled in Annex 1 are collected, handled, treated and disposed of in a safe and environmentally sound manner to protect human health and the environment.

ARTICLE 6

Process for Proposing Amendments to Controls on Anti-Fouling Systems

(1) Any Party may propose an amendment to Annex 1 in accordance with this article.

(2) An initial proposal shall contain the information required in Annex 2, and shall be submitted to the Organization. When the Organization receives a proposal, it shall bring the proposal to the attention of the Parties, Members of the Organization, the United Nations and its Specialized Agencies, intergovernmental organizations having agreements with the Organization and non-governmental organizations in consultative status with the Organization and shall make it available to them.

(3) The Committee shall decide whether the anti-fouling system in question warrants a more in-depth review based on the initial proposal. If the Committee decides that further review is warranted, it shall require the proposing Party to submit to the Committee a comprehensive proposal containing the information required in Annex 3, except where the initial proposal also includes all the information required in Annex 3. Where the Committee is of the view that there is a threat of serious or irreversible damage, lack of full scientific certainty shall not be used as a reason to prevent a decision to proceed with the evaluation of the proposal. The Committee shall establish a technical group in accordance with article 7.

(4) The technical group shall review the comprehensive proposal along with any additional data submitted by any interested entity and shall evaluate and report to the Committee whether the proposal has demonstrated a potential for unreasonable risk of adverse effects on non-target organisms or human health such that the amendment of Annex 1 is warranted. In this regard:

(a) The technical group's review shall include:

(i) an evaluation of the association between the anti-fouling system in question and the related adverse effects observed either in the environment or on human health, including, but not limited to, the consumption of affected seafood, or through controlled studies based on the data described in Annex 3 and any other relevant data which come to light;

(ii) an evaluation of the potential risk reduction attributable to the proposed control measures and any other control measures that may be considered by the technical group;

(iii) consideration of available information on the technical feasibility of control measures and the cost-effectiveness of the proposal;

(iv) consideration of available information on other effects from the introduction of such control measures relating to:

- the environment (including, but not limited to, the cost of inaction and the impact on air quality);

- shipyard health and safety concerns (i.e. effects on shipyard workers);

- the cost to international shipping and other relevant sectors; and

(v) consideration of the availability of suitable alternatives, including a consideration of the potential risks of alternatives.

(b) The technical group's report shall be in writing and shall take into account each of the evaluations and considerations referred to in subparagraph (a), except that the technical group may decide not to proceed with the evaluations and considerations described in subparagraph (a)(ii) through (a)(v) if it determines after the evaluation in subparagraph (a)(i) that the proposal does not warrant further consideration.

(c) The technical group's report shall include, inter alia, a recommendation on whether international controls pursuant to this Convention are warranted on the anti-fouling system in question, on the suitability of the specific control measures suggested in the comprehensive proposal, or on other control measures which it believes to be more suitable.

(5) The technical group's report shall be circulated to the Parties, Members of the Organization, the United Nations and its Specialized Agencies, intergovernmental organizations having agreements with the Organization and non-governmental organizations in consultative status with the Organization, prior to its consideration by the Committee. The Committee shall decide whether to approve any proposal to amend Annex 1, and any modifications thereto, if appropriate, taking into account the technical group's report. If the report finds a threat of serious or irreversible damage, lack of full scientific certainty shall not, itself, be used as a reason to prevent a decision from being taken to list an anti-fouling system in Annex 1. The proposed amendments to Annex 1, if approved by the Committee, shall be circulated in accordance with article 16(2)(a). A decision not to approve the proposal shall not preclude future submission of a new proposal with respect to a particular anti-fouling system if new information comes to light.

(6) Only Parties may participate in decisions taken by the Committee described in paragraphs (3) and (5).

ARTICLE 7

Technical Groups

(1) The Committee shall establish a technical group pursuant to article 6 when a comprehensive proposal is received. In circumstances where several proposals are received concurrently or sequentially, the Committee may establish one or more technical groups as needed.

(2) Any Party may participate in the deliberations of a technical group, and should draw on the relevant expertise available to that Party.

(3) The Committee shall decide on the terms of reference, organization and operation of the technical groups. Such terms shall provide for protection of any

confidential information that may be submitted. Technical groups may hold such meetings as required, but shall endeavour to conduct their work through written or electronic correspondence or other media as appropriate.

(4) Only the representatives of Parties may participate in formulating any recommendation to the Committee pursuant to article 6. A technical group shall endeavour to achieve unanimity among the representatives of the Parties. If unanimity is not possible, the technical group shall communicate any minority views of such representatives.

ARTICLE 8

Scientific and Technical Research and Monitoring

(1) The Parties shall take appropriate measures to promote and facilitate scientific and technical research on the effects of anti-fouling systems as well as monitoring of such effects. In particular, such research should include observation, measurement, sampling, evaluation and analysis of the effects of anti-fouling systems.

(2) Each Party shall, to further the objectives of this Convention, promote the availability of relevant information to other Parties who request it on:

- (a) scientific and technical activities undertaken in accordance with this Convention;
- (b) marine scientific and technological programmes and their objectives; and
- (c) the effects observed from any monitoring and assessment programmes relating to anti-fouling systems.

ARTICLE 9

Communication and Exchange of Information

(1) Each Party undertakes to communicate to the Organization:

- (a) a list of the nominated surveyors or recognized organizations which are authorized to act on behalf of that Party in the administration of matters relating to the control of anti-fouling systems in accordance with this Convention for circulation to the Parties for the information of their officers. The Administration shall therefore

notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to nominated surveyors or recognized organizations; and

(b) on an annual basis, information regarding any anti-fouling systems approved, restricted, or prohibited under its domestic law.

(2) The Organization shall make available, through any appropriate means, information communicated to it under paragraph (1).

(3) For those anti-fouling systems approved, registered or licensed by a Party, such Party shall either provide, or require the manufacturers of such anti-fouling systems to provide, to those Parties which request it, relevant information on which its decision was based, including information provided for in Annex 3, or other information suitable for making an appropriate evaluation of the anti-fouling system. No information shall be provided that is protected by law.

ARTICLE 10

Survey and Certification

A Party shall ensure that ships entitled to fly its flag or operating under its authority are surveyed and certified in accordance with the regulations in Annex 4.

ARTICLE 11

Inspections of Ships and Detection of Violations

(1) A ship to which this Convention applies may, in any port, shipyard, or offshore terminal of a Party, be inspected by officers authorized by that Party for the purpose of determining whether the ship is in compliance with this Convention. Unless there are clear grounds for believing that a ship is in violation of this Convention, any such inspection shall be limited to:

(a) verifying that, where required, there is onboard a valid International Antifouling System Certificate or a Declaration on Anti-fouling System; and/or

(b) a brief sampling of the ship's anti-fouling system that does not affect the integrity, structure, or operation of the anti-fouling system taking into account guidelines developed by the Organization. However, the time required to process the results of such sampling shall not be used as a basis for preventing the movement and departure of the ship.

(2) If there are clear grounds to believe that the ship is in violation of this Convention, a thorough inspection may be carried out taking into account guidelines developed by the Organization.

(3) If the ship is detected to be in violation of this Convention, the Party carrying out the inspection may take steps to warn, detain, dismiss, or exclude the ship from its ports. A Party taking such action against a ship for the reason that the ship does not comply with this Convention shall immediately inform the Administration of the ship concerned.

(4) Parties shall co-operate in the detection of violations and the enforcement of this Convention. A Party may also inspect a ship when it enters the ports, shipyards, or offshore terminals under its jurisdiction, if a request for an investigation is received from any Party, together with sufficient evidence that a ship is operating or has operated in violation of this Convention. The report of such investigation shall be sent to the Party requesting it and to the competent authority of the Administration of the ship concerned so that the appropriate action may be taken under this Convention.



ARTICLE 12

Violations

(1) Any violation of this Convention shall be prohibited and sanctions shall be established therefor under the law of the Administration of the ship concerned wherever the violation occurs. If the Administration is informed of such a violation, it shall investigate the matter and may request the reporting Party to furnish additional evidence of the alleged violation. If the Administration is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken as soon as possible, in accordance with its laws. The Administration shall promptly inform the Party that reported the alleged violation, as well as the Organization, of any action taken. If the Administration has not taken any action within one year after receiving the information, it shall so inform the Party which reported the alleged violation.

(2) Any violation of this Convention within the jurisdiction of any Party shall be prohibited and sanctions shall be established therefor under the law of that Party. Whenever such a violation occurs, that Party shall either:

- (a) cause proceedings to be taken in accordance with its law; or
- (b) furnish to the Administration of the ship concerned such information and evidence as may be in its possession that a violation has occurred.

(3) The sanctions established under the laws of a Party pursuant to this article shall be adequate in severity to discourage violations of this Convention wherever they occur.

ARTICLE 13

Undue Delay or Detention of Ships

(1) All possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed under article 11 or 12.

(2) When a ship is unduly detained or delayed under article 11 or 12, it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered.

ARTICLE 14

Dispute Settlement

Parties shall settle any dispute between them concerning the interpretation or application of this Convention by negotiation, enquiry, mediation, conciliation, arbitration, judicial settlement, resort to regional agencies or arrangements, or other peaceful means of their own choice.

ARTICLE 15

Relationship to International Law of the Sea

Nothing in this Convention shall prejudice the rights and obligations of any State under customary international law as reflected in the United Nations Convention on the Law of the Sea⁴.

ARTICLE 16

Amendments

(1) This Convention may be amended by either of the procedures specified in the following paragraphs.

(2) Amendments after consideration within the Organization:

(a) Any Party may propose an amendment to this Convention. A proposed amendment shall be submitted to the Secretary-General, who shall then circulate it to the Parties and Members of the Organization at least six months prior to its consideration. In the case of a proposal to amend Annex 1, it shall be processed in accordance with article 6, prior to its consideration under this article.

(b) An amendment proposed and circulated as above shall be referred to the Committee for consideration. Parties, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Committee for consideration and adoption of the amendment.

(c) Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the Committee, on condition that at least one-third of the Parties shall be present at the time of voting.

(d) Amendments adopted in accordance with subparagraph (c) shall be communicated by the Secretary-General to the Parties for acceptance.

(e) An amendment shall be deemed to have been accepted in the following circumstances:

(i) An amendment to an article of this Convention shall be deemed to have been accepted on the date on which two-thirds of the Parties have notified the Secretary-General of their acceptance of it.

(ii) An amendment to an Annex shall be deemed to have been accepted at the end of twelve months after the date of adoption or such other date as determined by the Committee. However, if by that date more than one-third of the Parties notify the Secretary-General that they object to the amendment, it shall be deemed not to have been accepted.

(f) An amendment shall enter into force under the following conditions:

(i) An amendment to an article of this Convention shall enter into force for those Parties that have declared that they have accepted it six months after the date on which it is deemed to have been accepted in accordance with subparagraph (e)(i).

(ii) An amendment to Annex 1 shall enter into force with respect to all Parties six months after the date on which it is deemed to have been accepted, except for any Party that has:

(1) notified its objection to the amendment in accordance with subparagraph (e)(ii) and that has not withdrawn such objection;

(2) notified the Secretary-General, prior to the entry into force of such amendment, that the amendment shall enter into force for it only after a subsequent notification of its acceptance; or

(3) made a declaration at the time it deposits its instrument of ratification, acceptance or approval of, or accession to, this Convention that amendments to Annex 1 shall enter into force for it only after the notification to the Secretary-General of its acceptance with respect to such amendments.

(iii) An amendment to an Annex other than Annex 1 shall enter into force with respect to all Parties six months after the date on which it is deemed to have been accepted, except for those Parties that have notified their objection to the amendment in accordance with subparagraph (e)(ii) and that have not withdrawn such objection.

(g) (i) A Party that has notified an objection under subparagraph (f)(ii)(1) or (iii) may subsequently notify the Secretary-General that it accepts the amendment. Such amendment shall enter into force for such Party six months after the date of its notification of acceptance, or the date on which the amendment enters into force, whichever is the later date.

(ii) If a Party that has made a notification or declaration referred to in subparagraph (f)(ii)(2) or (3), respectively, notifies the Secretary-General of its acceptance with respect to an amendment, such amendment shall enter into force for such Party six months after the date of its notification of acceptance, or the date on which the amendment enters into force, whichever is the later date.

(3) Amendment by a Conference:

(a) Upon the request of a Party concurred in by at least one-third of the Parties, the Organization shall convene a Conference of Parties to consider amendments to this Convention.

(b) An amendment adopted by such a Conference by a two-thirds majority of the Parties present and voting shall be communicated by the Secretary-General to all Parties for acceptance.

(c) Unless the Conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and shall enter into force in accordance with the procedures specified in paragraphs (2)(e) and (f) respectively of this article.

(4) Any Party that has declined to accept an amendment to an Annex shall be treated as a non-Party only for the purpose of application of that amendment.

(5) An addition of a new Annex shall be proposed and adopted and shall enter into force in accordance with the procedure applicable to an amendment to an article of this Convention.

(6) Any notification or declaration under this article shall be made in writing to the Secretary-General.

(7) The Secretary-General shall inform the Parties and Members of the Organization of:

(a) any amendment that enters into force and the date of its entry into force generally and for each Party; and

(b) any notification or declaration made under this article.

ARTICLE 17

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

(1) This Convention shall be open for signature by any State at the Headquarters of the Organization from 1 February 2002 to 31 December 2002 and shall thereafter remain open for accession by any State.

(2) States may become Parties to this Convention by:

(a) signature not subject to ratification, acceptance, or approval; or

(b) signature subject to ratification, acceptance, or approval, followed by ratification, acceptance, or approval; or

(c) accession.

(3) Ratification, acceptance, approval, or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

(4) If a State comprises two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval, or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

(5) Any such declaration shall be notified to the Secretary-General and shall state expressly the territorial units to which this Convention applies.

ARTICLE 18

Entry into force

(1) This Convention shall enter into force twelve months after the date on which not less than twenty-five States, the combined merchant fleets of which constitute not less than twenty-five percent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval, or have deposited the requisite instrument of ratification, acceptance, approval or accession in accordance with article 17.

(2) For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Convention after the requirements for entry into force thereof have been met, but prior to the date of entry in force, the ratification, acceptance, approval or accession shall take effect on the date of entry into force of this Convention or three months after the date of deposit of instrument, whichever is the later date.

(3) Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which this Convention enters into force shall take effect three months after the date of deposit.

(4) After the date on which an amendment to this Convention is deemed to have been accepted under article 16, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the Convention as amended.

ARTICLE 19

Denunciation

(1) This Convention may be denounced by any Party at any time after the expiry of two years from the date on which this Convention enters into force for that Party.

(2) Denunciation shall be effected by the deposit of written notification with the Secretary-General, to take effect one year after receipt or such longer period as may be specified in that notification.

ARTICLE 20

Depositary

(1) This Convention shall be deposited with the Secretary-General, who shall transmit certified copies of this Convention to all States which have signed this Convention or acceded thereto.

(2) In addition to the functions specified elsewhere in this Convention, the Secretary-General shall:

(a) inform all States which have signed this Convention or acceded thereto of:

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval, or accession, together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of this Convention; and

(iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention, together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect; and

(b) as soon as this Convention enters into force, transmit the text thereof to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations⁵.

ARTICLE 21

Languages

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed this Convention.

DONE AT LONDON, this fifth day of October, two thousand and one.

ANNEX 1

CONTROLS ON ANTI-FOULING SYSTEMS

Anti-fouling system	Control measures	Application	Effective date
Organotin compounds which act as biocides in anti-fouling systems	Ships shall not apply or re-apply such compounds	All ships	1 January 2003
Organotin compounds which act as biocides in anti-fouling systems	Ships either: (1) shall not bear such compounds on their hulls or external parts or surfaces; or (2) shall bear a coating that forms a barrier to such compounds leaching from the underlying noncompliant antifouling systems	All ships (except fixed and floating platforms, FSUs, and FPSOs that have been constructed prior to 1 January 2003 and that have not been in dry-dock on or after 1 January 2003)	1 January 2008

ANNEX 2

REQUIRED ELEMENTS FOR AN INITIAL PROPOSAL

(1) An initial proposal shall include adequate documentation containing at least the following:

(a) identification of the anti-fouling system addressed in the proposal: name of the anti-fouling system; name of active ingredients and Chemical Abstract Services Registry Number (CAS number), as applicable; or components of the system which are suspected of causing the adverse effects of concern;

(b) characterization of the information which suggests that the anti-fouling system or its transformation products may pose a risk to human health or may cause adverse effects in non-target organisms at concentrations likely to be found in the environment (e.g., the results of toxicity studies on representative species or bioaccumulation data);

(c) material supporting the potential of the toxic components in the anti-fouling system, or its transformation products, to occur in the environment at concentrations which could result in adverse effects to non-target organisms, human health, or water quality (e.g., data on persistence in the water column, sediments and biota; the release rate of toxic components from treated surfaces in studies or under actual use conditions; or monitoring data, if available);

(d) an analysis of the association between the anti-fouling system, the related adverse effects and the environmental concentrations observed or anticipated; and
(e) a preliminary recommendation on the type of restrictions that could be effective in reducing the risks associated with the anti-fouling system.

(2) An initial proposal shall be submitted in accordance with rules and procedures of the Organization.

ANNEX 3

REQUIRED ELEMENTS OF A COMPREHENSIVE PROPOSAL

(1) A comprehensive proposal shall include adequate documentation containing the following:

(a) developments in the data cited in the initial proposal;

(b) findings from the categories of data set out in paragraphs (3)(a), (b) and (c), as applicable, depending on the subject of the proposal and the identification or description of the methodologies under which the data were developed;

(c) a summary of the results of studies conducted on the adverse effects of the anti-fouling system;

(d) if any monitoring has been conducted, a summary of the results of that monitoring, including information on ship traffic and a general description of the area monitored;

(e) a summary of the available data on environmental or ecological exposure and any estimates of environmental concentrations developed through the application of mathematical models, using all available environmental fate parameters, preferably those which were determined experimentally, along with an identification or description of the modelling methodology;

(f) an evaluation of the association between the anti-fouling system in question, the related adverse effects and the environmental concentrations, either observed or expected;

(g) a qualitative statement of the level of uncertainty in the evaluation referred to in subparagraph (f);

(h) a recommendation of specific control measures to reduce the risks associated with the anti-fouling system; and

(i) a summary of the results of any available studies on the potential effects of the recommended control measures relating to air quality, shipyard conditions, international shipping and other relevant sectors, as well as the availability of suitable alternatives.

(2) A comprehensive proposal shall also include information on each of the following physical and chemical properties of the component(s) of concern, if applicable:

- melting point;

- boiling point;

- density (relative density);
- vapour pressure; - water solubility / pH / dissociation constant (pKa);
- oxidation/reduction potential;
- molecular mass;
- molecular structure; and
- other physical and chemical properties identified in the initial proposal.

(3) For the purposes of paragraph (1)(b) above, the categories of data are:

(a) Data on environmental fate and effect:

- modes of degradation/dissipation (e.g., hydrolysis/photodegradation/biodegradation);
- persistence in the relevant media (e.g., water column/sediments/biota);
- sediments/water partitioning;
- leaching rates of biocides or active ingredients;
- mass balance;
- bioaccumulation, partition coefficient, octanol/water coefficient; and
- any novel reactions on release or known interactive effects.

(b) Data on any unintended effects in aquatic plants, invertebrates, fish, seabirds, marine mammals, endangered species, other biota, water quality, the seabed, or habitat of non-target organisms, including sensitive and representative organisms:

- acute toxicity;
- chronic toxicity;
- developmental and reproductive toxicity;
- endocrine disruption;
- sediment toxicity;
- bioavailability/biomagnification/bioconcentration;
- food web/population effects;
- observations of adverse effects in the field/fish kills/ strandings/ tissue analysis; and
- residues in seafood.

These data shall relate to one or more types of non-target organisms such as aquatic plants, invertebrates, fish, birds, mammals and endangered species.

(c) Data on the potential for human health effects (including, but not limited to, consumption of affected seafood).

(4) A comprehensive proposal shall include a description of the methodologies used, as well as any relevant measures taken for quality assurance and any peer review conducted of the studies.

ANNEX 4

SURVEYS AND CERTIFICATION REQUIREMENTS FOR ANTI-FOULING SYSTEMS

REGULATION 1 Surveys

(1) Ships of 400 gross tonnage and above referred to in article 3(1)(a) engaged in international voyages, excluding fixed or floating platforms, FSUs, and FPSOs, shall be subject to surveys specified below:

(a) an initial survey before the ship is put into service or before the International Antifouling System Certificate (Certificate) required under regulation 2 or 3 is issued for the first time; and

(b) a survey when the anti-fouling systems are changed or replaced. Such surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 2 or 3.

(2) The survey shall be such as to ensure that the ship's anti-fouling system fully complies with this Convention.

(3) The Administration shall establish appropriate measures for ships that are not subject to the provisions of paragraph (1) of this regulation in order to ensure that this Convention is complied with.

(4) (a) As regards the enforcement of this Convention, surveys of ships shall be carried out by officers duly authorized by the Administration or as provided in regulation 3(1), taking into account guidelines for surveys developed by the Organization. Alternatively, the Administration may entrust surveys required by this Convention either to surveyors nominated for that purpose or to organizations recognized by it.

(b) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations⁶ to conduct surveys shall, as a minimum, empower any nominated surveyor or recognized organization to:

(i) require a ship that it surveys to comply with the provisions of Annex 1; and
 (ii) carry out surveys if requested by the appropriate authorities of a port State that is a Party to this Convention.

⁶ Refer to the guidelines adopted by the organization by resolution A.739(18), as may be amended by the Organization, and the specifications adopted by the Organization by resolution A.789(19), as may be amended by the Organization

(c) When the Administration, a nominated surveyor, or a recognized organization determines that the ship's anti-fouling system does not conform either to the particulars of a Certificate required under regulation 2 or 3, or to the requirements of this Convention, such Administration, surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken to bring the ship into compliance. A surveyor or organization shall also in due course notify the Administration of any such determination. If the required corrective action is not taken, the Administration shall be notified forthwith and it shall ensure that the Certificate is not issued or is withdrawn as appropriate.

(d) In the situation described in subparagraph (c), if the ship is in the port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall be notified forthwith. When the Administration, a nominated surveyor, or a recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such Administration, surveyor, or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation, including any action described in article 11 or 12.

REGULATION 2 Issue or Endorsement of an International Anti-fouling System Certificate

(1) The Administration shall require that a ship to which regulation 1 applies is issued with a Certificate after successful completion of a survey in accordance with regulation 1. A Certificate issued under the authority of a Party shall be accepted by the other Parties and regarded for all purposes covered by this Convention as having the same validity as a Certificate issued by them.

(2) Certificates shall be issued or endorsed either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the Certificate.

(3) For ships bearing an anti-fouling system controlled under Annex 1 that was applied before the date of entry into force of a control for such a system, the Administration shall issue a Certificate in accordance with paragraphs (2) and (3) of this regulation not later than two years after entry into force of that control. This paragraph shall not affect any requirement for ships to comply with Annex 1.

(4) The Certificate shall be drawn up in the form corresponding to the model given in Appendix 1 to this Annex and shall be written at least in English, French, or Spanish. If an official language of the issuing State is also used this shall prevail in the case of the dispute or discrepancy.

REGULATION 3 Issue or Endorsement of an International Anti-fouling System Certificate by another Party

(1) At the request of the Administration, another Party may cause a ship to be surveyed and, if satisfied that this Convention has been complied with, it shall issue or authorize the issue of a Certificate to the ship and, where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that Certificate for the ship, in accordance with this Convention.

(2) A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

(3) A Certificate so issued shall contain a statement that it has been issued at the request of the Administration referred to in paragraph (1) and it shall have the same force and receive the same recognition as a Certificate issued by the Administration.

(4) No Certificate shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

REGULATION 4 Validity of an International Anti-fouling System Certificate

(1) A Certificate issued under regulation 2 or 3 shall cease to be valid in either of the following cases:

(a) if the anti-fouling system is changed or replaced and the Certificate is not endorsed in accordance with this Convention; and

(b) upon transfer of the ship to the flag of another State. A new Certificate shall only be issued when the Party issuing the new Certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with this Convention. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration a copy of the Certificates carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey reports.

(2) The issue by a Party of a new Certificate to a ship transferred from another Party may be based on a new survey or on a valid Certificate issued by the previous Party whose flag the ship was entitled to fly.

REGULATION 5 Declaration on Anti-fouling System

(1) The Administration shall require a ship of 24 meters or more in length, but less than 400 gross tonnage engaged in international voyages and to which article 3(1)(a) applies (excluding fixed or floating platforms, FSUs, and FPSOs) to carry a Declaration signed by the owner or owner's authorized agent. Such Declaration shall

be accompanied by appropriate documentation (such as a paint receipt or a contractor invoice) or contain appropriate endorsement.

(2) The Declaration shall be drawn up in the form corresponding to the model given in Appendix 2 to this Annex and shall be written at least in English, French, or Spanish. If an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly is also used, this shall prevail in the case of a dispute or discrepancy.



APPENDIX 1 TO ANNEX 4

*MODEL FORM OF INTERNATIONAL ANTI-FOULING SYSTEM CERTIFICATE***INTERNATIONAL ANTI-FOULING SYSTEM CERTIFICATE**

(This certificate shall be supplemented by a Record of Anti-fouling Systems)

*(Official seal)**(State)***Issued under the
International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on
Ships***under the authority of the Government of*.....
*(name of the State)**by*.....
(person or organization authorized)

When a Certificate has been previously issued, this Certificate replaces the certificate dated

Particulars of ship⁷

Name of ship

Distinctive number or letters.....

Port of registry

Gross tonnage

IMO number⁸

An anti-fouling system controlled under Annex 1 has not been applied during or after construction of this ship

An anti-fouling system controlled under Annex 1 has been applied on this ship previously, but has been removed by *(insert name of the facility)*
..... on ... *(date)*⁷ Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.⁸ In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organization with Assembly resolution A.600(15)

An anti-fouling system controlled under Annex 1 has been applied on this ship previously, but has been covered with a sealer coat applied by

..... *(insert name of the facility)*

..... on *(date)*.....

An anti-fouling system controlled under Annex 1 was applied on this ship prior to.....

*(date)*⁹, but must be removed or covered with a sealer coat prior to

.....*(date)*¹⁰

THIS IS TO CERTIFY THAT:

1 the ship has been surveyed in accordance with regulation 1 of Annex 4 to the Convention; and

2 the survey shows that the anti-fouling system on the ship complies with the applicable requirements of Annex 1 to the Convention.

Issued at.....

(Place of issue of Certificate)

.....
(Date of issue)

.....
(Signature of authorized official issuing the Certificate)

Date of completion of the survey
on which this certificate is issued:

⁹ Date of entry into force of the control measure

¹⁰ Date of expiration of any implementation period specified in article 4(2) or Annex 1.

MODEL FORM OF RECORD OF ANTI-FOULING SYSTEMS

RECORD OF ANTI-FOULING SYSTEMS

This Record shall be permanently attached to the International Anti-Fouling System Certificate.

Particulars of ship

Name of ship :

Distinctive number or letters :

IMO number :

Details of anti-fouling system(s) applied

Type(s) of anti-fouling system(s) used

Date(s) of application of anti-fouling system(s).....

Name(s) of company(ies) and facility(ies)/location(s) where applied

.....

.....

Name(s) of anti-fouling system

manufacturer(s).....

.....

Name(s) and colour(s) of anti-fouling system(s).....

.....

Active ingredient(s) and their Chemical Abstract Services Registry Number(s) (CAS number(s))

Type(s) of sealer coat, if applicable

.....

Name(s) and colour(s) of sealer coat applied, if applicable

.....

Date of application of sealer coat.....

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at.....

(Place of issue of Record)

.....

*(Date of issue)**(Signature of authorized official issuing the record)***Endorsement of the Records¹¹**

THIS IS TO CERTIFY that a survey required in accordance with regulation 1(1)(b) of Annex 4 to the Convention found that the ship was in compliance with the Convention

Details of anti-fouling system(s) applied

Type(s) of anti-fouling system(s)

used.....

.....

Date(s) of application of anti-fouling system(s).....

Name(s) of company(ies) and facility(ies) location(s) where applied.....

.....

Name(s) of anti-fouling system(s) manufacturer(s).....

.....

Name(s) and colour(s) of anti-fouling system(s)

.....

Active ingredient(s) and their Chemical Abstract Services Registry Number(s) (CAS number(s))

Type(s) of sealer coat, if applicable

Name(s) and colour(s) of sealer coat applied, if applicable

.....

Date of application of sealer coat

Signed:.....

(Signature of authorized official issuing the Record)

Place:

Date¹²:*(Seal or stamp of the authority)*

¹¹ This page of the record shall be reproduced and added to the Record as considered necessary by the Administration

¹² Date of completion of the survey on which this endorsement is made.

APPENDIX 2 TO ANNEX 4

MODEL FORM OF DECLARATION ON ANTI-FOULING SYSTEM

DECLARATION ON ANTI-FOULING SYSTEM

Drawn up under the
International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships

Name of ship

Distinctive number or letters

Port of registry

Length

Gross tonnage.....

IMO number (if applicable)

I declare that the anti-fouling system used on this ship complies with Annex 1 of the Convention.

.....
 (Date) (Signature of owner or owner's authorized agent)

Endorsement of anti-fouling system(s) applied

Type(s) of anti- fouling system(s) used and date(s) of application.....

.....
 (Date) (Signature of owner or owner's authorized agent)

Type(s) of anti- fouling system(s) used and date(s) of application.....

.....
 (Date) (Signature of owner or owner's authorized agent)

Type(s) of anti-fouling system(s) used and date(s) of application

.....
 (Date) (Signature of owner or owner's authorized agent)

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นายฉัตรชัย เวชสาร เกิดและศึกษาที่ จ.อุบลราชธานี จนถึงระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี เมื่อ ปี พ.ศ.2540 จากคณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง และในปี พ.ศ.2542 จบจากศูนย์ฝึกพณิชยนาวิ กรมเจ้าท่า (หลักสูตร 5 ปี ฝ่ายช่างกลเรือ) รุ่นที่ 19 หลังจากนั้นเข้ารับราชการที่กรมเจ้าท่า ในตำแหน่ง นายช่างกลเรือ 3 - 5 กองชุดและรักษา ร่องน้ำชายฝั่งทะเล ปี พ.ศ.2547-2549 ดำรงตำแหน่ง เจ้าพนักงานตรวจเรือ 5 - 6ว. สำนักงาน เจ้าท่าภูมิภาคที่ 3 สาขากาญจนบุรี ปี พ.ศ.2549 - 2556 ดำรงตำแหน่ง เจ้าพนักงานตรวจเรือ 6 ว. - 7ว. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 4 สาขานครศรีธรรมราช ปี พ.ศ.2556 - ปัจจุบัน ดำรงตำแหน่ง เจ้าพนักงานตรวจเรือชำนาญการ กลุ่มควบคุมเรือในเมืองท่า สำนักมาตรฐานเรือ กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม





จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY