

บทที่ 3

หลักกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมและจัดการชนิดพันธุ์ต่างถิ่นที่ติดมากับน้ำอับเฉา
ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและจัดการน้ำอับเฉาและตะกอนเรือ ค.ศ. 2004

3.1 ลักษณะและความเป็นมาของอนุสัญญา

3.1.1 ความเป็นมาของอนุสัญญา

เนื่องจากปัญหาการย้ายถิ่นของสิ่งมีชีวิตต่างถิ่นในน้ำอับเฉาเรือระหว่างการเดินเรือได้ทวีความรุนแรงขึ้น อันส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ระบบนิเวศ และสุขอนามัยของมนุษย์ สอดคล้องกับงานศึกษาวิจัยของบรรดานักวิทยาศาสตร์ ภาครัฐ ชุมชน และสมาคมภาคอุตสาหกรรม ที่มีมานานกว่า 15 ปี ในส่วนองค์การระหว่างประเทศ คือ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ก็ได้ตระหนักว่าการถ่ายเทน้ำอับเฉาและตะกอนจากเรือเดินระหว่างประเทศโดยไม่มีการควบคุม จะนำมาซึ่งปัญหาการเข้ามาของชนิดพันธุ์ต่างถิ่นที่เป็นอันตรายที่ติดมากับน้ำอับเฉาเรือ IMO จึงได้กำหนดกฎเกณฑ์การควบคุมและจัดการน้ำอับเฉาและตะกอนของเรือ โดยผ่านที่ประชุมของรัฐสมาชิกร่วมกันพิจารณาออกอนุสัญญาว่าด้วยการควบคุมและจัดการน้ำอับเฉาและตะกอนเรือ ค.ศ. 2004 เมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 2004¹ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อลดและขจัดปัญหาการย้ายถิ่นหรือการแพร่ระบาดของสิ่งมีชีวิตทั้งพืชและสัตว์และเชื้อโรคที่เป็นอันตรายที่ติดมากับน้ำอับเฉาเรือ เพื่อป้องกันผลกระทบต่อระบบนิเวศ ระบบเศรษฐกิจ และสุขภาพอนามัยของมนุษย์ในภูมิภาคต่างๆ ทั่วโลก

3.1.2 ลักษณะของอนุสัญญา

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและจัดการน้ำอับเฉาและตะกอนเรือ ค.ศ. 2004 นี้ โดยสภาพปัจจุบันยังไม่มีผลบังคับใช้ แต่จะมีผลบังคับใช้ 12 เดือน หลังจากที่มีสมาชิก 30 ประเทศ

¹ Pughiuc.D., International Maritime Organization , Ballast Water Management Convention a multi-disciplinary challenge and an opportunity for co-operative action : 2004, pp. 4-5

ซึ่งมีกองเรือพาณิชย์รวมกันเท่ากับร้อยละ 35 ของกองเรือพาณิชย์ทั่วโลกให้สัตยาบัน² เหตุที่ต้องกำหนดปริมาณกองเรือไว้เนื่องจากมีบางประเทศที่เป็นสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) แต่ไม่ได้มีทางออกทะเล เช่น สวิสเซอร์แลนด์ มองโกเลีย ซึ่งจะไม่ได้รับผลกระทบจากการบังคับใช้³ โดยสถานะนับถึงเดือนเมษายน พ.ศ. 2549 มีประเทศที่ลงนามเข้าร่วมอนุสัญญาฉบับนี้แล้ว 8 ประเทศ คือ อาร์เจนตินา ออสเตรเลีย บราซิล ฟินแลนด์ มัลดีฟ เนเธอร์แลนด์ สเปน และซีเรีย⁴

ถึงแม้ว่าปัจจุบันนี้ อนุสัญญายังไม่มีผลบังคับใช้ เพราะยังอยู่ในช่วงระยะเวลาที่เปิดโอกาสให้รัฐต่างๆ ลงนาม แต่ก็เป็นที่คาดได้ว่าในอนาคตข้างหน้า อนุสัญญานี้จะมีรัฐหลายๆ รัฐให้ความสนใจและเข้าลงนามมากขึ้น โดยเฉพาะจากรัฐที่กำลังพัฒนาและจากรัฐที่เป็นภาคีสมาชิกของ IMO ทั้งนี้ เพราะความต้องการที่จะป้องกัน ลดจำนวน และกำจัดความเสี่ยงภัยของการเข้ามาของชีวินที่รุกรานทางน้ำและเชื้อโรคที่เป็นอันตรายจากต่างถิ่นซึ่งติดมากับน้ำอับเฉาของเรือเดินทะเล อันส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในท้องถิ่นเดิม ต่อสุขภาพอนามัยของมนุษย์ ทรัพย์สินและแหล่งทรัพยากรในทะเล ซึ่งขณะนี้ถือเป็นประเด็นที่ได้รับความสนใจในระดับสากลในเรื่องการคุ้มครองความหลากหลายทางชีวภาพของสิ่งมีชีวิตในทะเล

ดังนั้น เมื่อคำนึงถึงความเป็นไปได้ในอนาคตที่จะมีรัฐต่างๆ เข้าลงนามตามอนุสัญญานี้มากขึ้นและมากพอที่จะให้อนุสัญญานี้มีผลบังคับ กล่าวคือ อย่างน้อยต้องมีรัฐไม่น้อยกว่า 30 รัฐ

² International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004 , Article 18 Entry into Force

1. This Convention shall enter into force twelve months after the date on which not less than thirty States, the combined merchant fleets of which constitute not less than thirty-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.

³งานตรวจสอบและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กลุ่มสิ่งแวดล้อม สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ กรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี, รายงานผลการสัมมนาเพื่อพิจารณาจัดเตรียมโครงการควบคุมและจัดการน้ำอับเฉาเรือ, 2549, น. 6

⁴ เพิ่งอ้าง

ลงนามตามที่กำหนดในมาตรา 18 ของอนุสัญญาฉบับนี้ ประกอบกับประเทศไทยเป็นหนึ่งในภาคีสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ดังนั้นการทำความเข้าใจถึงขอบเขต มาตรการ และเงื่อนไขต่างๆ ที่ปรากฏอยู่ในอนุสัญญานี้ จึงมีความสำคัญและจะเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยสำหรับการควบคุมและจัดการกับน้ำอับเฉาของเรือที่อาจนำเอาชนิดพันธุ์ต่างถิ่นที่เป็นอันตรายเข้ามาสู่สิ่งแวดล้อมภายในประเทศโดยปราศจากการดูแลและการที่ดี จนเกิดเป็นภัยคุกคามต่อความหลากหลายทางชีวภาพของสิ่งมีชีวิตในทะเลภายในเขตอำนาจแห่งรัฐได้

3.1.3 เรือที่อยู่ในบังคับของอนุสัญญา

คำว่า “เรือ” ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำอับเฉาเรือและตะกอน ค.ศ. 2004 หมายถึง พาหนะทุกประเภทที่ใช้งานในน้ำ และรวมถึง ยานได้นำ ยานลอยน้ำ แท่นลอยน้ำ หน่วยเก็บลอยน้ำ และหน่วยผลิต เก็บและสูบลอยน้ำ⁵ ซึ่งมีสิทธิธงของรัฐภาคีแห่งอนุสัญญานี้ หรือถึงแม้จะไม่มีสิทธิธงของรัฐภาคีแห่งอนุสัญญานี้แต่ก็ปฏิบัติงานภายใต้การควบคุมของรัฐภาคีแห่งอนุสัญญานี้⁶

จะเห็นได้ว่า ความหมายของคำว่า “เรือ” ตามอนุสัญญานี้ มีความหมายกว้างมาก เพราะรวมถึงเรือเกือบทุกประเภทที่ปฏิบัติการอยู่ในสิ่งแวดล้อมทางทะเล ไม่ว่าจะเป็นเรือที่ลอยบนผิวน้ำหรือดำน้ำหรือแม้แต่อากาศยานที่สามารถขึ้นหรือลงในทะเลได้ก็อยู่ในความหมายของคำว่า “ยานลอยน้ำ” (floating craft)

⁵ International Convention for the Control and Management of Ships’ Ballast Water and Sediments 2004 , Article 1 paragraph 12 “Ship” means a vessel of any type whatsoever operating in the aquatic environment and includes submersibles, floating craft, floating platforms, FSUs and FPSOs.

⁶ International Convention for the Control and Management of Ships’ Ballast Water and Sediments 2004 , Article 3 paragraph 1 Application

1. Except as expressly provided otherwise in this Convention, this Convention shall apply to:
 - (a) ships entitled to fly the flag of a Party; and
 - (b) ships not entitled to fly the flag of a Party but which operate under the authority of a Party.

แต่อย่างไรก็ตาม อนุสัญญานี้ก็มีข้อยกเว้นไม่ใช้บังคับเรือรบ กองเรือช่วยรบ (naval auxiliary) หรือเรืออื่นที่รัฐเป็นเจ้าของหรือใช้โดยรัฐในขณะนั้นเพื่อภารกิจของรัฐที่มีใช้การพาณิชย์⁷ เนื่องจากเป็นเรือที่มีความคุ้มกันอธิปไตย (sovereign immunity)⁸ ตามข้อ 95 และข้อ 96 ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982⁹ หากแต่มีเงื่อนไขว่ารัฐเจ้าของธงของเรือที่มีความคุ้มกันอธิปไตยดังกล่าวจะต้องมีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อให้มั่นใจว่าเรื่อนั้นปฏิบัติตามข้อบังคับของอนุสัญญานี้ตามสมควรแก่เหตุและเท่าที่ปฏิบัติได้¹⁰

⁷ Article 3 paragraph 2 this convention shall not apply to (e) : any warship, naval auxiliary or other ship owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial 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.

⁸ จุมพต สายสุนทร, กฎหมายสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ พิมพ์ครั้งที่ 2. (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2550), น. 203

⁹ จุมพต สายสุนทร, อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร:นิติธรรม, 2537), น. 84

“ข้อ 95 ความคุ้มกันของเรือรบในทะเลหลวง เรือรบในทะเลหลวงมีความคุ้มกันโดยสมบูรณ์จากเขตอำนาจของรัฐใดๆ นอกเหนือไปจากรัฐเจ้าของธง

ข้อ 96 ความคุ้มกันของเรือซึ่งใช้เพียงเพื่อราชการของรัฐบาลอันมิใช่การพาณิชย์ เรือซึ่งรัฐหนึ่งเป็นเจ้าของหรือดำเนินกิจการและใช้เพียงเพื่อราชการของรัฐบาลอันมิใช่การพาณิชย์ เมื่ออยู่ในทะเลหลวง ให้มีความคุ้มกันโดยสมบูรณ์จากเขตอำนาจของรัฐใดๆ นอกเหนือไปจากรัฐเจ้าของธง”

¹⁰ Article 3 paragraph 2 this convention shall not apply to (e) : any warship, naval auxiliary or other ship owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial 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.

โดยเนื่องจากอนุสัญญานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการจัดการและควบคุมการปล่อยหรือเปลี่ยนถ่ายน้ำอับเฉาของเรือ ดังนั้นเรือที่ไม่ได้ออกแบบหรือต่อสร้างให้บรรทุกน้ำอับเฉา¹¹ และเรือที่มีน้ำอับเฉาบรรจุอยู่อย่างถาวรในถังที่ปิดผนึก ไม่มีการปล่อยทิ้ง¹² ก็ไม่อยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญานี้

อีกทั้งด้วยเหตุที่การเคลื่อนย้ายชนิดพันธุ์ที่ติดมากับน้ำอับเฉาของเรือเดินทะเลในสภาพแวดล้อมที่มีความคล้ายคลึงกันนั้นไม่ทำให้เกิดการรุกรานระบบนิเวศใหม่ที่น้ำอับเฉาของเรือนั้นถูกปล่อยลงสู่ทะเล ดังนั้น เรือของรัฐบาลที่แห่งอนุสัญญานี้ที่ปฏิบัติงานเฉพาะในน่านน้ำภายใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐบาลคือนั้น หรือเรือของรัฐบาลที่แห่งอนุสัญญานี้ที่ปฏิบัติงานเฉพาะในน่านน้ำภายใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐบาลอื่นภายใต้อำนาจของรัฐบาลดังกล่าวสำหรับภารกิจนั้น จึงไม่อยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญานี้ เว้นแต่รัฐบาลจะเห็นว่าการปล่อยทิ้งน้ำอับเฉาของเรือที่ปฏิบัติงานอยู่ในพื้นที่ดังกล่าวจะเป็นอันตรายหรือสร้างความเสียหายแก่สิ่งแวดล้อม สุขอนามัยของมนุษย์ ทรัพยากร หรือทรัพยากร

นอกจากนี้ การเปลี่ยนถ่ายน้ำอับเฉาระหว่างทะเลภายในเขตอธิปไตยของรัฐกับทะเลหลวง ก็ไม่เกิดปัญหาการรุกรานของชนิดพันธุ์ต่างถิ่น ด้วยเหตุที่ว่า ในทะเลหลวงนั้นมีน้ำที่ความเค็มสูง ไม่เหมาะสมแก่สิ่งมีชีวิตซึ่งเคยอยู่อาศัยในน้ำที่มีระดับความเค็มที่ต่ำกว่า อีกทั้งแหล่งอาหารก็ไม่เพียงพอ การอยู่รอดของชนิดพันธุ์ต่างถิ่นที่ถูกนำมาปล่อยทิ้งไว้ในทะเลหลวงจึงน้อย ดังนั้นเรือที่ปฏิบัติอยู่เฉพาะในเขตอธิปไตยของรัฐบาลที่แห่งอนุสัญญาและในทะเลหลวงเท่านั้น ก็ไม่อยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญานี้¹³ แต่ก็มีข้อยกเว้นว่า หากรัฐบาลดังกล่าวพิจารณาเห็นว่าการปล่อยทิ้งน้ำอับเฉาจากเรือนั้นจะเป็นอันตรายหรือสร้างความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม สุขอนามัยของมนุษย์ ทรัพยากร หรือทรัพยากรของตนหรือของรัฐอื่นๆ จะบังคับใช้อนุสัญญานี้กับเรือนั้นก็ได้

¹¹ Article 3 paragraph 2 this convention shall not apply to (a) : ships not designed or constructed to carry Ballast Water.

¹² Article 3 paragraph 2 this convention shall not apply to (f) : permanent Ballast Water in sealed tanks on ships, that is not subject to discharge.

¹³ Article 3 paragraph 2 this convention shall not apply to (d) : ships which only operate in waters under the jurisdiction of one Party and on the high seas, except for ships not granted and authorization pursuant to sub-paragraph (c), unless such Party determines that the discharge of Ballast Water from such ships would impair or damage their environment, human health, property or resources, or those of adjacent of other States.

และเพื่อให้อนุสัญญานี้มีสภาพบังคับใช้ได้ทั่วไป อนุสัญญานี้จึงกำหนดว่า สำหรับเรือของรัฐที่ไม่ได้เป็นภาคีแห่งอนุสัญญานี้ รัฐภาคีแห่งอนุสัญญานี้ต้องนำเอาอนุสัญญานี้ไปบังคับใช้หากจำเป็นเพื่อให้แน่ใจว่าเรือนั้นจะมิได้รับการผ่อนปรน¹⁴ กล่าวคือ เรือที่เดินทางเข้าสู่เขตอธิปไตยของรัฐภาคีแห่งอนุสัญญานี้จะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญานี้เช่นกัน

3.1.4 ความสัมพันธ์ของอนุสัญญากับอนุสัญญาอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

เนื่องจากเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมทางทะเล ซึ่งเป็นเรื่องเฉพาะที่ใช้สำหรับการจัดการและควบคุมน้ำอับเฉาเรือ เพื่อลด และขจัดความเสี่ยงอันอาจเกิดจากชนิดพันธุ์ต่างถิ่นที่เป็นอันตรายที่มากับน้ำอับเฉาเรือ และเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์พื้นที่อันเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของสิ่งมีชีวิตอันมีผลต่อความหลากหลายทางชีวภาพ อนุสัญญานี้จึงเกี่ยวข้องและมีความสัมพันธ์กับอนุสัญญาอีกหลายฉบับซึ่งได้เกิดขึ้นมาก่อนแล้ว ดังนี้

3.1.4.1 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 หรือ UNCLOS นั้นมีผลบังคับใช้ในปี ค.ศ. 1994 มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับสิทธิและหน้าที่ของรัฐภาคีในการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลกล่าวคือ รัฐมีสิทธิอธิปไตยที่จะแสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติของตนตามนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมของตนและตามหน้าที่ของตนที่จะต้องคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อม¹⁵ รัฐจึงมีหน้าที่ที่จะต้องคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลด้วย¹⁶ โดยในอนุสัญญาได้กำหนดถึง

¹⁴ Article 3 paragraph 3 With respect to 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.

¹⁵ UNCLOS, Article 193 : States have the sovereign right to exploit their natural resources pursuant to their environmental policies and in accordance their duty to protect and preserve the marine environment.

¹⁶ UNCLOS, Article 192 General obligation : States have the obligation to protect and preserve the marine environment.

มาตรการต่างๆ สำหรับป้องกัน ลด และควบคุมมลพิษที่เกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อมทางทะเล และปกป้องรักษาระบบนิเวศ ชนิดพันธุ์ที่ตกอยู่ในอันตราย หรือถูกคุกคามและสิ่งมีชีวิตทางทะเลในรูปแบบอื่นไว้

โดยในมาตรา 196(1)¹⁷ ของอนุสัญญานี้ได้กำหนดให้รัฐจะต้องใช้มาตรการที่จำเป็นทั้งปวงเพื่อป้องกัน ลด และควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเลอันเป็นผลมาจากการใช้เทคโนโลยีภายในเขตอำนาจหรือการควบคุมของตนหรือการนำชนิดพันธุ์ต่างถิ่นหรือชนิดพันธุ์ใหม่ไม่ว่าโดยจงใจหรือโดยบังเอิญเข้าสู่ส่วนใดส่วนหนึ่งของสิ่งแวดล้อมทางทะเลซึ่งอาจก่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงที่สำคัญและที่เป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลในบริเวณนั้นด้วย

จึงเห็นได้ว่าอนุสัญญาฉบับนี้ได้วางหลักการพื้นฐานสำหรับคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลและสำหรับปัญหาของการนำเข้าชนิดพันธุ์ต่างถิ่นที่ติดมากับน้ำอับเฉาและตะกอนเรือ นั้น ซึ่งถือเป็นภัยที่กำลังคุกคามต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลและนับวันจะทวีความรุนแรงขึ้นเรื่อยๆ โดยอนุสัญญาฉบับนี้ได้พูดถึงอย่างกว้างๆ แต่ไม่ได้วางกำหนดรายละเอียดไว้ โดยกำหนดให้รัฐจะต้องใช้มาตรการที่จำเป็นทั้งปวงเพื่อป้องกัน ลด และควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเลอันเป็นผลมาจากการนำชนิดพันธุ์ต่างถิ่นหรือชนิดพันธุ์ใหม่โดยบังเอิญเข้าสู่ส่วนใดส่วนหนึ่งของสิ่งแวดล้อมทางทะเลซึ่งอาจก่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงที่สำคัญและที่เป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลในบริเวณนั้นด้วย

3.1.4.2 อนุสัญญาว่าด้วยความหลากหลายทางชีวภาพ ค.ศ. 1992

อนุสัญญาว่าด้วยความหลากหลายทางชีวภาพ (Convention on Biological Diversity) เป็นผลจากข้อตกลงข้อหนึ่งที่เกี่ยวเนื่องด้วยการอนุรักษ์และการใช้ประโยชน์อย่างยั่งยืน ในการประชุมสิ่งแวดล้อมโลก ขององค์การสหประชาชาติ เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2535 ที่กรุงริโอ เดอ จาเนโร ประเทศบราซิล ที่ใช้ชื่อเป็นทางการว่า การประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการสิ่งแวดล้อมและการพัฒนา (UN Conference on Environment and Development- UNCED) หรือการประชุมสุดยอดสิ่งแวดล้อม

¹⁷ UNCLOS, Article 196 paragraph 1 Use of technologies or introduction of alien or new species

1. States shall take all measures necessary to prevent, reduce and control pollution of the marine environment resulting from the use of technologies under their jurisdiction of control, or the intentional or accidental introduction of species, alien or new, to a particular part of the marine environment, which may cause significant and harmful changes thereto.

โลก (Earth Summit) ซึ่งเรื่องที่เป็นสาระสำคัญของการประชุม คือ การพัฒนาแบบยั่งยืนจะไม่สร้างความหายนะให้แก่บรรดาสิ่งแวดลอมที่มนุษย์ต้องพึ่งพาด้วยการตระหนักถึงข้อเท็จจริงที่ว่า สภาพแวดลอมมีขีดจำกัดในการตอบสนองต่อความต้องการที่มีอยู่อย่างไม่จำกัดของมนุษยชาติ¹⁸

อนุสัญญานี้มีผลบังคับใช้ตามกฎหมายตั้งแต่วันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2536 โดยประเทศไทย ได้ให้สัตยาบันไปแล้ว เป็นสมาชิกลำดับที่ 188 และมีผลบังคับใช้ผูกพันประเทศไทยตั้งแต่วันที่ 29 มกราคม 2547 เป็นต้นมา

อนุสัญญาว่าด้วยความหลากหลายทางชีวภาพ มาตรา 2 ได้ให้คำจำกัดความของ “ความหลากหลายทางชีวภาพ” และ “ระบบนิเวศ” ไว้เพื่อให้เกิดความชัดเจน โดยวัตถุประสงค์ของอนุสัญญาความหลากหลายทางชีวภาพมี 3 ประการ คือ เพื่อการอนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพ, เพื่อใช้ประโยชน์องค์ประกอบความหลากหลายทางชีวภาพอย่างยั่งยืน และเพื่อแบ่งปันผลประโยชน์ที่เกิดจากการใช้ทรัพยากรพันธุกรรมอย่างเท่าเทียมและยุติธรรม¹⁹ นอกจากนี้ ในมาตรา 8 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยความหลากหลายทางชีวภาพยังกล่าวถึงเรื่องชนิดพันธุ์ใหม่และชนิดพันธุ์ต่างถิ่นด้วย ซึ่งสอดคล้องกับหลักการในอนุสัญญากฎหมายทะเล (UNCLOS) ที่ว่า รัฐมีอำนาจอธิปไตยที่จะใช้ทรัพยากรของตนตามนโยบายสิ่งแวดลอมของตน และตามหน้าที่ของตน โดยไม่สร้างความเสียหายให้แก่สิ่งแวดลอม และรัฐภาคีจะต้องป้องกัน ควบคุม หรือกำจัดชนิดพันธุ์ต่างถิ่นที่คุกคามระบบนิเวศ แหล่งที่อยู่อาศัย หรือชนิดพันธุ์เท่าที่เป็นไปได้และเท่าที่จำเป็น โดยบทบัญญัติในมาตรา 4²⁰ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยความหลากหลายทางชีวภาพ ไม่ได้กำหนดให้ใช้บังคับต่อความ

¹⁸ ภัทรดาสิน เ็นม้นคง, “การอนุรักษ์ตามอนุสัญญาความหลากหลายทางชีวภาพภายใต้กระบวนการนิติบัญญัติของไทย: ศึกษากรณีชนิดพันธุ์ต่างถิ่น,” (วิทยานิพนธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.) น. 28

¹⁹ สำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดลอม ,ความหลากหลายทางชีวภาพ Biological Diversity “โลกทำอะไรบ้าง แล้วเราจะทำอะไร”. กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดลอม, กรุงเทพฯ. 2546 น. 10

²⁰ CBD, Article 4 “Subject to the rights of other States, and except as otherwise expressly provided in this Convention, the provisions of this Convention apply, in relation to each Contracting Party:

(b) In the cases of processes and activities, regardless of where their effects occur, carried out under its jurisdiction or control, within the area of its national jurisdiction or beyond the limits of national jurisdiction.”

หลากหลายทางชีวภาพภายในเขตอำนาจของรัฐภาคีเท่านั้น แต่รวมถึงความหลากหลายทางชีวภาพในทุกที่ จึงที่เห็นได้ชัดว่า รัฐส่วนใหญ่มีความรับผิดชอบในทางระหว่างประเทศต่อปัญหาการย้ายหรือถ่ายเทชนิดพันธุ์ต่างถิ่นที่เกิดขึ้นภายในเขตอำนาจของตนหรือเนื่องจากกิจกรรมภายใต้การควบคุมดูแลของตน ซึ่งสามารถกล่าวได้ว่าความรับผิดชอบดังกล่าวนั้นขยายขอบเขตถึงบทบาทของรัฐเจ้าของธง หรือรัฐเจ้าของเรือ ในอันที่จะต้องร่วมรับผิดชอบปัญหาการแพร่กระจายของชนิดพันธุ์ต่างถิ่นที่มากับน้ำอับเฉาเรือด้วย แต่เนื่องจากอนุสัญญาฉบับนี้ไม่ได้กล่าวถึงรายละเอียดของขั้นตอนและวิธีปฏิบัติในการดำเนินการเกี่ยวกับการควบคุมและจัดการน้ำอับเฉาเรือเพื่อจะลดความเสี่ยงต่อการเคลื่อนย้ายชนิดพันธุ์ต่างถิ่นที่เป็นอันตราย ดังนั้น IMO ในฐานะองค์การระหว่างประเทศที่มีบทบาทสำคัญต่อกิจกรรมการเดินเรือทะเล จึงนำมาพิจารณาวางกฎเกณฑ์และขั้นตอนปฏิบัติสำหรับการควบคุมและจัดการน้ำอับเฉาเรือไว้โดยเฉพาะ

3.1.4.3 Rio Declaration และ Agenda 21

จากผลของการประชุมของ UNCED (United Nations Conference on Environment and Development) ที่นคร Rio de Janeiro ประเทศบราซิล ทำให้ที่ประชุมยอมรับปฏิญญากรุงริโอว่าด้วยสิ่งแวดล้อมและการพัฒนา (Declaration of Rio on Environment and Development) และวาระ 21: แผนการปฏิบัติการเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน (Agenda 21: Programme of Action for Sustainable Development) โดยสมัชชาใหญ่ สหประชาชาติได้มีข้อมติที่ 47/190 ลงวันที่ 22 ธันวาคม 1992 รับรองปฏิญญากรุงริโอว่าด้วยสิ่งแวดล้อมและการพัฒนา และถึงแม้ว่าปฏิญญากรุงริโอว่าด้วยสิ่งแวดล้อมและการพัฒนาและ วาระ 21: แผนการปฏิบัติการเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนดังกล่าวจะไม่มีผลผูกพันรัฐต่างๆ ในฐานะสนธิสัญญา แต่รัฐที่เข้าประชุมก็เห็นด้วยที่จะต้องมีการอนุวัติการให้เป็นไปตามปฏิญญากรุงริโอว่าด้วยสิ่งแวดล้อมและการพัฒนา และ วาระ 21: แผนการปฏิบัติการเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนดังกล่าวต่อไป

เพื่อให้การอนุวัติการตามปฏิญญากรุงริโอว่าด้วยสิ่งแวดล้อมและการพัฒนา และวาระ 21: แผนการปฏิบัติการเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนนั้นเป็นไปได้อย่างจริงจัง UNCED ได้ขอให้สมัชชาใหญ่สหประชาชาติ จัดตั้งคณะกรรมการแห่งสหประชาชาติเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน (United Nations Commission for Sustainable Development) ขึ้น ซึ่งในปี ค.ศ. 1992 สมัชชาใหญ่สหประชาชาติได้จัดตั้งคณะกรรมการดังกล่าวขึ้นซึ่งประกอบด้วยผู้แทนจากรัฐสมาชิกของสหประชาชาติเพื่อทำหน้าที่ติดตามความก้าวหน้าของการอนุวัติการตามปฏิญญากรุงริโอว่าด้วยสิ่งแวดล้อมและการพัฒนา และวาระ 21: แผนการปฏิบัติการเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน

ปฏิกิริยาของริโอเกี่ยวข้องกับการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยประกอบด้วยหลักการสำคัญ 27 หลักการ ซึ่งในหลักการที่ 15²¹ ว่าด้วยการป้องกันไว้ก่อนนั้นถือเป็นหลักการสำคัญของการริเริ่มอนุสัญญาฉบับนี้ ในวาระ 21: แผนการปฏิบัติการเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนนั้นประกอบด้วยหมวดต่างๆ ของการพัฒนาที่ยั่งยืน 4 หมวด โดยในส่วนที่เกี่ยวกับการอนุรักษ์และการจัดการทรัพยากรจะอยู่ในหมวดที่ 2 บทที่ 17 ซึ่งเป็นบทที่ว่าด้วยการคุ้มครองมหาสมุทร ทะเลทุกประเภท รวมทั้งทะเลเปิดและทะเลกึ่งปิด ตลอดทั้งพื้นที่ชายฝั่งและการคุ้มครองการใช้อย่างสมเหตุสมผล และการพัฒนาทรัพยากรที่มีชีวิตในแหล่งเหล่านั้น ในบทนี้กำหนดให้รัฐทุกรัฐต้องดำเนินการให้บรรลุผลของอนุสัญญาที่มีอยู่และสนับสนุนงานของ IMO และตัวแทนอื่นเพื่อพัฒนามาตรการระหว่างประเทศเพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากมลภาวะที่เกี่ยวกับเรือ และยังกำหนดให้วางกฎเกณฑ์ในการควบคุมการปล่อยน้ำอับเฉาเพื่อป้องกันการแพร่กระจายของชนิดพันธุ์ต่างถิ่น²²

นอกจากนี้ การควบคุมการนำเข้าสิ่งมีชีวิตต่างถิ่นที่คุกคามต่อระบบนิเวศยังถูกกำหนดไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยความหลากหลายทางชีวภาพ และได้วางเป้าหมายของการกระทำในแผนการดำเนินการให้บรรลุผลที่ได้รับการยอมรับในการประชุมโลกว่าด้วยการพัฒนาที่ยั่งยืน (WSSD) ในปี 2002 ด้วยเหตุนี้ IMO จึงได้พยายามผลักดันให้มีการออกอนุสัญญาขึ้นมาเพื่อควบคุมและจัดการเกี่ยวกับการปล่อยน้ำอับเฉาและตะกอนจากเรือเดินทะเล เพื่อลดความเสี่ยงและภัยอันตรายที่จะเกิดขึ้นจากการนำเข้าสิ่งมีชีวิตจากต่างแดน

²¹ Rio Declaration, Principle 15 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.

²² Section 17.30 of Agenda 21 provides that “State, acting individually, bilaterally, regionally or multilaterally and within the framework of IMO and other relevant international organizations, whether subregional, regional or global, as appropriate, should assess the need for additional measures to address degradation of the marine environment:

a. From shipping, by:

vi. Considering the adoption of appropriate rules on ballast water discharge to prevent the spread of non-indigenous organisms;”

3.2 วัตถุประสงค์ของอนุสัญญา

อนุสัญญานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการที่จะป้องกัน ลดจำนวน และกำจัดความเสี่ยงภัยจากการเข้ามาของชีวินทรีย์ทางน้ำและเชื้อโรคที่เป็นอันตรายจากต่างถิ่นซึ่งติดมากับน้ำอับเฉาของเรือเดินทะเล อันส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในท้องถิ่นเดิม ส่งผลต่อสุขอนามัยของมนุษย์ ทรัพยากร และแหล่งทรัพยากรในทะเล

โดยอนุสัญญานี้ได้วางมาตรการ ขอบเขต และเงื่อนไขต่างๆ สำหรับการควบคุมและจัดการน้ำอับเฉาเรือไว้ เพื่อลดและขจัดความเสี่ยงจากชนิดพันธุ์ต่างถิ่นทางน้ำและเชื้อโรคที่เป็นอันตรายซึ่งติดมากับน้ำอับเฉาของเรือเดินทะเลที่อาจเป็นภัยคุกคามต่อความหลากหลายทางชีวภาพของสิ่งมีชีวิตในทะเลภายในเขตอำนาจแห่งรัฐ ดังต่อไปนี้

3.3 มาตรการของรัฐภาคีตามอนุสัญญา

3.3.1 มาตรการจัดการและควบคุมน้ำอับเฉาเรือ

อนุสัญญานี้ได้วางกฎเกณฑ์ในการควบคุมและจัดการกับน้ำอับเฉาเรือและตะกอน²³ ซึ่งน้ำอับเฉานั้นถูกสูบน้ำขึ้นและถ่ายทิ้งจากเรือเดินทะเล และตามอนุสัญญานี้ น้ำอับเฉา หมายถึง “น้ำรวมทั้งสารแขวนลอยในน้ำที่นำขึ้นเรือเพื่อควบคุม การลอยตัว การเอียง อัตรากินน้ำลึก หรือการโคลงของเรือ” ส่วนคำว่า ตะกอน หมายถึง “สารที่แยกตัวออกจากน้ำอับเฉาในเรือ”²⁴ โดยมีอนุสัญญานี้ได้วางมาตรการให้แก่รัฐเจ้าของธงของเรือ รัฐท่าเรือ และรัฐชายฝั่ง ดังนี้

²³ International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004, Article 1 Definition 2 “Ballast Water” means water with its suspended matter taken on board a ship to control trim, list, draught, stability or stresses of the ship.

²⁴ International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004, Article 1 Definition 11 “Sediments” means matter settled out of Ballast water within a ship

3.3.1.1 ในฐานะรัฐเจ้าของธง (Flag State)

เรือเดินทะเลทุกลำจะต้องมีสัญชาติของรัฐใดรัฐหนึ่งเสมอ เพราะสัญชาติเป็นเครื่องกำหนดว่า เรือลำนั้นผูกพันอยู่กับกฎหมายของรัฐใด การให้สัญชาติแก่เรือเป็นเรื่องของกฎหมายภายในของแต่ละประเทศที่จะกำหนดว่าจะต้องผ่านเงื่อนไขอย่างไร จึงจะให้สัญชาติของรัฐได้ และทำให้เรือนั้นมีสิทธิชกธงของรัฐ²⁵ เนื่องจากรัฐเจ้าของธง (flag state) เป็นรัฐที่ให้สัญชาติแก่เรือหรืออากาศยาน ดังนั้นรัฐเจ้าของธง ซึ่งเป็นองค์กรเบื่องต้นที่สามารถใช้อำนาจควบคุมตามกฎหมายต่อเรือหรืออากาศยานที่ถือสัญชาติของรัฐ รัฐเจ้าของธงจึงมีบทบาทสำคัญในการวางกฎเกณฑ์ให้กับเรือสำหรับการควบคุมและจัดการน้ำอับเฉาเรือทั้งจากการสูบและถ่ายให้มีประสิทธิภาพ เพราะเหตุดังกล่าวอนุสัญญา²⁶ จึงกำหนดให้รัฐเจ้าของธงมีฐานะเป็นรัฐทางการ²⁶ ที่มีหน้าที่ในการควบคุมและจัดการกับปัญหาที่เกิดจากการบรรทุกหรือถ่ายน้ำอับเฉาเรือโดยปราศจากการบำบัดก่อนปล่อยสู่ทะเลนั้น ซึ่งรัฐเจ้าของธงสามารถควบคุมเรือที่ชกธงของรัฐได้โดยการออกบทบัญญัติกฎหมายภายในและมาตรการขึ้นเพื่อควบคุมและจัดการกับการเปลี่ยนถ่ายน้ำอับเฉาที่ไม่คำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลของเรือที่ชกธงของรัฐ ซึ่งอนุสัญญานี้กำหนดบทบาทของรัฐเจ้าของธงของเรือ ในการควบคุมการปฏิบัติงานของเรือเกี่ยวกับการควบคุมและจัดการน้ำอับเฉาเรือไว้หลายมาตรการ พิจารณาได้ดังนี้

(ก) มาตรการจัดการ

- มาตรฐานการจัดการน้ำอับเฉาเรือ

วิธีการจัดการน้ำอับเฉาเรือที่มีประสิทธิภาพมีหลายวิธี เช่น การใช้คลอรีน ความร้อน แผ่นกรอง เป็นต้น แต่วิธีหนึ่งที่ได้รับการยอมรับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศว่าเป็นวิธีที่ให้ผล

²⁵ สุธาบดี สัตตบุศย์, กฎหมายทะเล, (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2524), น. 2

²⁶ International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004, Article 1 Definition 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 any State, the Administration is Government of that State..."

บรรลุนิติบุคคลในการควบคุมการเคลื่อนย้ายสิ่งมีชีวิตในน้ำและเชื้อโรคที่เป็นอันตรายที่ติดมากับน้ำอับเฉาและตะกอน คือ การเปลี่ยนถ่ายน้ำอับเฉาเรือในบริเวณที่กำหนดว่าปลอดภัย ซึ่งตามอนุสัญญาได้ระบุว่าการเปลี่ยนน้ำอับเฉาเรือในบริเวณที่ปลอดภัยคือที่ระยะห่างอย่างน้อย 200 ไมล์ทะเลจากแผ่นดินที่ใกล้ที่สุด²⁷ และที่ระดับความลึกอย่างน้อย 200 เมตร แต่ในกรณีที่ไม่สามารถกระทำเช่นนั้นได้ เรือจะต้องทำการเปลี่ยนถ่ายน้ำอับเฉาเรือที่ระยะอย่างน้อย 50 ไมล์ทะเลจากชายฝั่งที่ใกล้ที่สุด และที่ระดับความลึก 200 เมตร²⁸ ซึ่งอนุสัญญานี้ยังได้กำหนดปริมาณของน้ำ

²⁷ Annex Regulations for the Control and Management of Ships'Ballast Water and Sediments, Regulation A-1

6. "From the nearest land" means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law except that, for the purposes of the Convention, "from the nearest land" off the north-eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in

latitude 11°00'S, longitude 142°08'E
to a point in latitude 10°35'S, longitude 141°55'E
thence to a point latitude 10°00'S, longitude 142°00'E
thence to a point latitude 9°10'S, longitude 143°52'E
thence to a point latitude 9°00'S, longitude 144°30'E
thence to a point latitude 10°41'S, longitude 145°30'E
thence to a point latitude 13°00'S, longitude 145°00'E
thence to a point latitude 15°00'S, longitude 146°00'E
thence to a point latitude 17°30'S, longitude 147°00'E
thence to a point latitude 21°00'S, longitude 152°55'E
thence to a point latitude 24°30'S, longitude 154°00'E
thence to a point on the coast of Australia
in latitude 24°42'S, longitude 153°15'E.

²⁸ Annex Regulations for the Control and Management of Ships'Ballast Water and Sediments, Regulation B-4 Ballast Water Exchange

1. A ship conducting Ballast Water exchange to meet the standard in regulation D-1 shall:

อับเฉาที่จะทำการเปลี่ยนถ่ายลงสู่ทะเลไว้เพื่อเป็นตัวกำหนดว่าการเปลี่ยนถ่ายน้ำอับเฉาในแต่ละครั้งนั้นมีประสิทธิภาพอันจะส่งผลกระทบต่อวัตถุประสงค์ของอนุสัญญานี้ โดยข้อบังคับ D-1 แห่งอนุสัญญานี้ได้กำหนดให้เรือจะต้องทำการเปลี่ยนถ่ายน้ำอับเฉาที่ปริมาตรไม่น้อยกว่าร้อยละ 95 ของปริมาตรน้ำอับเฉาทั้งหมด ซึ่งเรือที่เปลี่ยนถ่ายน้ำอับเฉาด้วยวิธีสูบผ่าน ต้องสูบผ่านน้ำอับเฉาเป็นปริมาตรสามเท่าของขนาดถังเก็บน้ำอับเฉา เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ แต่การสูบผ่านปริมาตรน้ำอับเฉาไม่น้อยกว่าสามเท่าของปริมาตรถังอับเฉาสามารถยอมรับได้หากเรือแสดงให้เห็นว่าได้เปลี่ยนถ่ายน้ำอับเฉาไปแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละ 95²⁹

นอกจากนี้อนุสัญญายังกำหนดมาตรฐานประสิทธิภาพน้ำอับเฉาที่เปลี่ยนถ่ายลงสู่ท้องทะเลไว้ด้วย กล่าวคือ เรือที่ดำเนินการจัดการน้ำอับเฉาตามข้อบังคับจะต้องปล่อยทิ้งสิ่งมีชีวิตขนาดใหญ่กว่าหรือเท่ากับ 50 ไมโครเมตร น้อยกว่า 10 ตัวต่อลูกบาศก์เมตร และสิ่งมีชีวิตที่มีขนาดเล็กกว่า 50 ไมโครเมตรและใหญ่กว่าหรือเท่ากับ 10 ไมโครเมตร น้อยกว่า 10 ตัวต่อมิลลิลิตร³⁰ และจะต้องมีความหนาแน่นของจุลชีพที่เป็นตัวชีวิต ไม่เกินค่าที่กำหนดไว้ดังต่อไปนี้

.1 wherever possible, conduct such Ballast Water exchange at least 200 nautical miles from the nearest land and in water at least 200 metres in depth, taking into account the Guidelines developed by the Organization;

.2 in cases where the ship is unable to conduct Ballast Water exchange in accordance with paragraph 1.1, such Ballast Water exchange shall be conducted taking into account the Guidelines described in paragraph 1.1 and as far from the nearest land as possible, and in all cases at least 50 nautical miles from the nearest land and in water at least 200 metres in depth.

²⁹ Annex Regulations for the Control and Management of Ships'Ballast Water and Sediments, Regulation D-1 Ballast Water Exchange Standard

1. Ships performing Ballast Water exchange in accordance with this regulation shall do so with an efficiency of at least 95 percent volumetric exchange of Ballast Water.

³⁰ Annex Regulations for the Control and Management of Ships'Ballast Water and Sediments, Regulation D-2 Ballast Water Performance Standard

1. Ship conducting Ballast Water Management in accordance with this regulation shall discharge less than 10 viable organisms per cubic metre greater than or equal to 50 micrometres in minimum dimension and less than 10 viable organisms per milliteter less

- (a) เชื้อ *Vibrio cholerae* ซึ่งมีพิษ (O1 และ O139) น้อยกว่า 1 cfu (Colony Forming Unit) ต่อ 100 มิลลิลิตร หรือน้อยกว่า 1 cfu ต่อ 1 กรัม (น้ำหนักเปียก) ของตัวอย่างแพลงก์ตอนสัตว์
- (b) เชื้อ *Escherichia coli* น้อยกว่า 250 cfu ต่อ 100 มิลลิลิตร
- (c) เชื้อ *Enterococci* ที่อาศัยในลำไส้ น้อยกว่า 100 cfu ต่อ 100 มิลลิลิตร³¹

อนุสัญญาได้กำหนดข้อยกเว้นให้กับเรือสำหรับกรณีที่เรือไม่ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานการจัดการน้ำอับเฉาเรือโดยให้เป็นสิทธิของรัฐภาคีที่จะสามารถออกข้อยกเว้นการปฏิบัติตามข้อบังคับในเรื่องการจัดการน้ำอับเฉาสำหรับเรือ หรือมาตรการเพิ่มเติม รวมทั้งข้อยกเว้นที่อยู่ในส่วนอื่นๆ ของอนุสัญญาได้ภายในน่านน้ำในเขตอำนาจ เพียงแต่ต้องออกให้แก่เรือที่เดินระหว่างเฉพาะท่าเรือใดๆ หรือพื้นที่ใดๆ หรือให้กับเรือที่ปฏิบัติงานเฉพาะระหว่างท่าและพื้นที่ใดๆ ซึ่งข้อยกเว้นนั้นใช้ได้ในระยะเวลาไม่เกินกว่า 5 ปี โดยต้องมีการทบทวนด้วย และจะออกบทยกเว้นได้ก็เฉพาะให้แก่เรือที่ไม่มีการผสมน้ำอับเฉาและตะกอนนอกเหนือจากท่าเรือหรือพื้นที่ที่ระบุไว้ข้างต้น ทั้งนี้ จะรัฐภาคีจะออกบทยกเว้นการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการจัดการน้ำอับเฉาเรือเช่นนั้นได้ก็ต่อเมื่อได้ทำการประเมินความเสี่ยงตามแนวทางที่ IMO ได้พัฒนาขึ้น³²

than 50 micrometres in minimum dimension and greater than or equal to 10 micrometres in minimum dimension; and discharge of the indicator microbes shall not exceed the specified concentrations described in paragraph 2.

2 Indicator microbes, as a human health standard, shall include:

- .1 Toxicogenic *Vibrio cholerae* (O1 and O139) with less than 1 colony forming unit (cfu) per 100 milliliters or less than 1 cfu per 1 gram (wet weight) zooplankton samples;
- .2 *Escherichia coli* less than 250 cfu per 100 milliliters;
- .3 Intestinal *Enterococci* less than 100 cfu per 100 milliliters.

³¹ *Ibid.*

³² Annex Regulations for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, Regulation A-4 Exemptions

1. A Party or Parties, in waters under their jurisdiction, may grant exemptions to any requirements to apply regulations B-3 or C-1, in addition to those exemptions contained elsewhere in this Convention, but only when they are:

บทยกเว้นดังกล่าวนี้จะมีผลหลังจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้รับทราบและแจ้งเวียนแก่รัฐภาคีอื่นๆ ซึ่งจะต้องไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม สุขภาพของมนุษย์ ทรัพย์สินหรือทรัพยากรของรัฐที่อยู่ติดกันหรือรัฐอื่นๆ โดยรัฐภาคีต้องหารือกับรัฐที่เห็นว่าอาจได้รับผลเสียหายเพื่อแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้น และบทยกเว้นดังกล่าวนี้ต้องบันทึกไว้ในสมุดบันทึกน้ำอับเฉา³³

- แผนการจัดการน้ำอับเฉาเรือ

เรือแต่ละลำต้องมีแผนการจัดการน้ำอับเฉาบนเรือและเรือต้องปฏิบัติตามแผนการจัดการน้ำอับเฉานั้น โดยแผนการจัดการน้ำอับเฉาดังกล่าวต้องได้รับการรับรองจากทางการตามแนวทางที่พัฒนาขึ้นโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) แผนการจัดการน้ำอับเฉานั้นเป็นสิ่งที่ระบุไว้

-
- .1 granted to ship or ship on a voyage or voyages between specified ports of locations; or to ship which operates exclusively between specified ports of locations;
 - .2 effective for a period of no more than five years subject to intermediate review;
 - .3 granted to ships that do not mix Ballast Water or Sediments other than between the ports or locations specified in paragraph 1.1; and
 - .4 granted based on the Guidelines on risk assessment developed by the Organization.
- 2. Exemptions granted pursuant to paragraph 1 shall not be effective until after communication to the Organization and circulation of relevant information to the Parties.
 - 3. Any exemption granted under this regulation shall not impair or damage the environment, human health, property or resources of adjacent or other States. Any State that the Party determines may be adversely affected shall be consulted, with a view to resolving any identified concerns.
 - 4. Any exemption granted under this regulation shall be recorded in the Ballast record book.

³³ *Ibid.*

ใช้เฉพาะกับเรือเดินทะเลแต่ละลำ ซึ่งอนุสัญญากำหนดไว้ให้แผนจัดการน้ำอับเฉาเรือนั้นอย่างน้อยต้องประกอบด้วย³⁴

- รายละเอียดด้านความปลอดภัยสำหรับเรือและคนประจำเรือตามข้อกำหนดของอนุสัญญา
- รายละเอียดของการปฏิบัติเพื่อดำเนินการตามความต้องการของการจัดการน้ำอับเฉาและมาตรการเพิ่มเติมที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา
- รายละเอียดในการกำจัดตะกอนทั้งในทะเลและบนฝั่ง

³⁴ Annex Regulations for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, Regulation B-1 Ballast Water Management Plan

Each ship shall have on board and implement a Ballast Water Management plan. Such a plan shall be approved by the Administration taking into account Guidelines developed by the Organization. The Ballast Water Management plan shall be specific to each ship and shall at least:

1. detail safety procedures for the ship and the crew associated with Ballast Water Management as required by this Convention;
2. provide a detailed description of the actions to be taken to implement the Ballast Water Management requirements and supplemental Ballast Water Management practices as set forth in this Convention;
3. detail the procedures for the disposal of Sediments:
 - .1 at sea; and
 - .2 to shore;
4. include the procedures for coordinating shipboard Ballast Water Management the involves discharge to the sea with the authorities of the State into whose waters such discharge will take place;
5. designate the officer on board in charge of ensuring that the plan is properly implemented;
6. contain the reporting requirements for ships provided for under this Convention; and
7. be written in the working language of the ship. If the language used is not English, French or Spanish a translation into one of these languages shall be included.

- ขั้นตอนในการประสานแผนการจัดการน้ำอับเฉาของเรือในเรื่องการถ่ายทิ้งน้ำอับเฉากับหน่วยงานของรัฐผู้มีอำนาจในน่านน้ำที่มีการถ่ายทิ้งน้ำอับเฉา
- ต้องระบุนายประจำเรือที่รับผิดชอบ เพื่อให้แน่ใจว่ามีการปฏิบัติตามแผนอย่างเหมาะสม
- ต้องมีข้อกำหนดการรายงานของเรือภายใต้อนุสัญญานี้ และ
- ภาษาที่ระบุในแผนจัดการน้ำอับเฉาต้องใช้ภาษาทางการของเรือ หากภาษาที่ใช้ไม่ใช่ภาษาอังกฤษ ฝรั่งเศสหรือสเปน ต้องมีคำแปลเป็นภาษาใดภาษาหนึ่งไว้ด้วย

(ข) มาตรการควบคุม

- การออกแบบเรือที่มีการบรรทุกน้ำอับเฉา

พื้นที่ของโลกส่วนที่เป็นทะเลนั้นมีความกว้างมากและรัฐต่างๆมีขีดความสามารถที่จำกัดในการสอดส่องดูแลการกระทำอันเป็นฝ่าฝืนวัตถุประสงค์ของอนุสัญญานี้ ดังนั้น วิธีการที่จะช่วยป้องกัน ลด และกำจัดความเสี่ยงจากชนิดพันธุ์ต่างถิ่นที่มากับน้ำอับเฉาเรือที่ดีวิธีหนึ่งคือ การกำหนดแบบ การก่อสร้างและอุปกรณ์ประจำเรือให้สอดคล้องกับอนุสัญญา ซึ่งรัฐเจ้าของธงของเรือมีบทบาทสำคัญในการตรวจสอบว่าแบบ การก่อสร้าง และอุปกรณ์ประจำเรือของเรือที่จดทะเบียนถือสัญชาติของรัฐนั้นว่าเหมาะสมหรือไม่³⁵

เนื่องจากอนุสัญญานี้เป็นปรากฏการณ์ใหม่ที่กำหนดขึ้นเพื่อใช้บังคับกับเรือที่มีการบรรทุกน้ำอับเฉา ซึ่งเรือแต่ละลำอาจก่อสร้างขึ้นในช่วงเวลาที่ต่างกัน จึงมีทั้งเรือที่ได้ก่อสร้างแล้ว และที่กำลังจะก่อสร้างขึ้นใหม่ ที่จะได้รับผลกระทบและต้องเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติตามอนุสัญญา และเพื่อให้เดือร่อนแก่เจ้าของเรือในการปฏิบัติตามอนุสัญญานี้เกินสมควร อนุสัญญานี้จึงได้วางเงื่อนไขในการมีผลบังคับใช้กับเรือที่ก่อสร้างขึ้นในแต่ละช่วงเวลา ดังนี้

สำหรับเรือที่ต่อ³⁶ ก่อนปี 2009 และมีปริมาตรถึงอับเฉาระหว่าง 1,500 และ 5,000 ลูกบาศก์เมตร³⁷ ต้องจัดการน้ำอับเฉาตามมาตรฐานของข้อบังคับที่กำหนดไว้ตามข้อบังคับ D-1 หรือ D-2 เป็นอย่างน้อยจนถึงปี 2014 หลังจากนั้นต้องเป็นไปตามมาตรฐานของข้อบังคับ D-2

³⁵ อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 8, น. 221

³⁶ Annex Regulations for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, Regulation A-1

4. "Constructed" in respect of a ship means a stage of construction where:

เรือที่ต่อก่อนปี 2009 ที่มีปริมาตรถังอับเฉาน้อยกว่า 1,500 หรือมากกว่า 5,000 ลูกบาศก์เมตร³⁸ ต้องจัดการน้ำอับเฉาตามมาตรฐานของข้อบังคับที่กำหนดไว้ตามข้อบังคับ D-1 หรือ D-2 เป็นอย่างน้อยจนถึงปี 2016 หลังจากนั้นต้องเป็นไปตามมาตรฐานของข้อบังคับ D-2

ทั้งนี้ เรือที่ต่อก่อนปี 2009 ทั้งสองกรณีข้างต้นต้องดำเนินการดังกล่าวไม่ช้ากว่าการตรวจเรือระหว่างที่ใบอนุญาตยังไม่หมดอายุหรือในการตรวจเพื่อออกใบอนุญาตครั้งต่อไป แล้วแต่ว่าการตรวจครั้งไหนจะมาถึงก่อน หลังจากครบ 1 ปีของการตรวจรับเรือในปีที่เรือต้องปฏิบัติตามมาตรฐาน³⁹

-
- .1 the keel in laid; or
 - .2 construction identifiable with the specific ship begins;
 - .3 assembly of the ship has commenced comprising at least 50 tonnes or 1 percent of the estimated mass of all structural material, whichever is less; or
 - .4 the ship undergoes a major conversion.

³⁷ Annex Regulations for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, Regulation B-3 Ballast Water Management for Ships

1 A ship constructed before 2009:

.1 with a Ballast Water Capacity of between 1,500 and 5,000 cubic metres, inclusive, shall conduct Ballast Water Management that at least meets the standard described in regulation D-1 or regulation D-2 until 2014, after which time it shall at least meet the standard described in regulation D-2;

.2 with a Ballast Water Capacity of less than 1,500 or greater than 5,000 cubic metres shall conduct Ballast Water Management that at least meets the standard described in regulation D-1 or regulation D-2 until 2016, after which time it shall at least meet the standard described in regulation D-2.

2 A Ship to which paragraph 1 applies shall comply with paragraph 1 not later than the first intermediate or renewal survey, whichever occurs first, after the anniversary date of delivery of the ship in the year of compliance with the standard applicable to the ship.

³⁸ *Ibid.*

³⁹ *Ibid.*

เรือที่ต่อในหรือหลังปี 2009 ที่มีปริมาตรถังอับเฉาน้อยกว่า 5,000 ลูกบาศก์เมตรต้องดำเนินการจัดการน้ำอับเฉาตามข้อบังคับ D-2⁴⁰

เรือที่ต่อในหรือหลังปี 2009 แต่ก่อนปี 2012 ที่มีปริมาตรถังอับเฉา 5,000 ลูกบาศก์เมตรหรือมากกว่า ต้องดำเนินการจัดการน้ำอับเฉาตามมาตรฐานของข้อบังคับที่กำหนดไว้ตามข้อบังคับ D-1 หรือ D-2 เป็นอย่างน้อยจนถึงปี 2016 หลังจากนั้นต้องเป็นไปตามมาตรฐานของข้อบังคับ D-2⁴¹

เรือที่ต่อในหรือหลังปี 2012 ที่มีปริมาตรถังอับเฉา 5,000 ลูกบาศก์เมตรหรือมากกว่า ต้องดำเนินการจัดการน้ำอับเฉาตามข้อบังคับ D-2⁴²

ทั้งนี้ ข้อกำหนดดังกล่าวทั้งหมดข้างต้นไม่นำไปใช้กับเรือที่ถ่ายเทน้ำอับเฉาลงในอุปกรณ์รองรับที่ออกแบบตามข้อเสนอแนะของ IMO⁴³

⁴⁰ Annex Regulations for the Control and Management of Ships'Ballast Water and Sediments, Regulation B-3 Ballast Water Management for Ships

3. A ship constructed in or after 2009 with a Ballast Water Capacity of less than 5,000 cubic metres shall conduct Ballast Water Management that at least meets the standard described in regulation D-2.

⁴¹ Annex Regulations for the Control and Management of Ships'Ballast Water and Sediments, Regulation B-3 Ballast Water Management for Ships

4. A ship constructed in or after 2009, but before 2012, with a Ballast Water Capacity of 5,000 cubic metres or more shall conduct Ballast Water Management in accordance with paragraph 1.2.

⁴² Annex Regulations for the Control and Management of Ships'Ballast Water and Sediments, Regulation B-3 Ballast Water Management for Ships

5. A ship constructed in or after 2012 with a Ballast Water Capacity of 5,000 cubic metres or more shall conduct Ballast Water Management that at least meets the standard described in regulation D-2.

6. The requirements of this regulation do not apply to ships that discharge Ballast Water to reception facility designed taking into account the Guidelines developed by the Organization for such facilities.

⁴³ *Ibid.*

อนุสัญญานี้ได้ขยายเวลาผ่อนผันให้กับเรือในการปฏิบัติตามเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการลด และกำจัดความเสี่ยงในการปล่อยทิ้งชนิดพันธุ์ต่างถิ่นและเชื้อโรคที่เป็นอันตรายลงสู่ท้องทะเล แหล่งใหม่ที่เรือไปเยือนถิ่น โดยแปรผันตามช่วงเวลาที่ก่อสร้าง และปริมาณถึงอับเฉาที่เรือสามารถบรรทุกน้ำอับเฉาได้

เนื่องจากแนวคิดในการค้นหาวิธีการจัดการน้ำอับเฉาให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นนั้น ยังไม่หยุดนิ่งโดยยังมีการพัฒนาต่อไปเรื่อยๆ ดังนั้นในอนาคตต่อศักราชทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) หรือสถาบันทั้งที่เป็นองค์การภาครัฐและเอกชนอื่นๆ จึงอาจทำการพัฒนาวิธีการจัดการน้ำอับเฉาที่ดีกว่าและมีประสิทธิภาพมากกว่าวิธีที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาและภาคผนวกของอนุสัญญานี้ ตามข้อบังคับ D-1 และ D-2 ได้ ซึ่งวิธีการจัดการน้ำอับเฉาสำหรับเรือที่เป็นทางเลือกใหม่ดังกล่าวนี้ จะต้องได้รับการรับรองในหลักการจากคณะกรรมการการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล (MEPC)⁴⁴

- การตรวจเรือ (survey)

การตรวจสอบและการออกใบรับรอง⁴⁵ เป็นเรื่องการควบคุมเพื่อบังคับให้เป็นไปตามข้อบังคับของอนุสัญญาซึ่งรัฐเจ้าของธงของเรือมีบทบาทมากในการตรวจสอบมาตรฐานและการออกใบรับรองให้แก่เรือที่ชักธงของตนและหากรัฐเจ้าของธงปล่อยปละละเลยเกี่ยวกับการตรวจสอบดังกล่าว ปัญหาที่เกิดจากการปล่อยทิ้งน้ำอับเฉาเรือรุกรามจนยากที่จะป้องกันและควบคุมให้อยู่ในเกณฑ์ที่เหมาะสมได้

อนุสัญญานี้ได้กำหนดเงื่อนไขของการออกใบรับรองของการจัดการน้ำอับเฉาเรือ ไว้ว่าเรือขนาด 400 ตันกรอสเป็นต้นไป (ยกเว้นหน่วยเก็บลอยน้ำ (FSUs) และหน่วยผลิต เก็บ และสูบน้ำ)

⁴⁴ Annex Regulations for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, Regulation B-3 Ballast Water Management for Ships

7. Other methods of Ballast Water Management may also be accepted as alternatives to the requirements described in paragraphs 1 to 5, provided that such methods ensure at least the same level of protection to the environment, human health, property or resources, and are approved in principle by the Committee.

⁴⁵ International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004, Article 1 Definitions

4. "Certificate" means the International Ballast Water Management Certificate.

ลอยน้ำ (FPSOs)) จะต้องได้รับการตรวจสอบก่อนที่จะมีการออกไปรับรอร์ดังกล่าวให้⁴⁶ โดยรัฐเจ้าของธงของเรือดังกล่าวต้องตรวจสอบเรือก่อน ซึ่งแบ่ง 4 ขั้นตอน ดังนี้

1. การตรวจเรือเบื้องต้น (initial survey)

การตรวจเรือเบื้องต้นเป็นการตรวจเรือครั้งแรกก่อนการใช้งานหรือก่อนการออกไปสำคัญรับรอร์ดของการจัดการน้ำอับเฉาเรือตามข้อบังคับเป็นครั้งแรก การตรวจเรือจะต้องพิสูจน์ว่าแผนการจัดการน้ำอับเฉาตามข้อบังคับที่กำหนดไว้และโครงสร้าง อุปกรณ์ ระบบ การติดตั้ง การจัดการและวัสดุ หรือกระบวนการใดๆ ที่เกี่ยวข้องจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญา⁴⁷

2. การตรวจเรือเพื่อออกไปรับรอร์ดใหม่ (renewal survey)

การตรวจเรือเพื่อออกไปรับรอร์ดใหม่นี้ จะกระทำในช่วงๆ ตามที่รัฐเจ้าของธงกำหนดไว้เพื่อการออกไปสำคัญรับรอร์ดใหม่ ซึ่งจะต้องไม่เกิน 5 ปี (เว้นแต่มีการใช้ข้อบังคับตาม อี-5.2 อี-5.5 หรือ อี-5.7) การตรวจเรือจะต้องพิสูจน์ว่าแผนการจัดการน้ำอับเฉาตามข้อบังคับที่ได้กำหนดไว้ และโครงสร้าง อุปกรณ์ ระบบ การติดตั้ง การจัดการและวัสดุ หรือกระบวนการใดๆ ที่เกี่ยวข้องจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญา⁴⁸

⁴⁶ *infra note 47*

⁴⁷ Annex Regulations for the Control and Management of Ships'Ballast Water and Sediments, Regulation E-1 Surveys 1. Ships of 400 gross tonnage and above to which this Convention applies, excluding floating platforms, FSUs and FPSOs, shall be subject to surveys specified below:

.1 An initial survey before the ship is put in service of before the Certificate required under regulation E-2 or E-3 is issued for the first time. This survey shall verify that the Ballast Water Management plan required by regulation B-1 and any associated structure, equipment, systems, fitting, arrangements and material or processes comply fully with the requirements of this Convention

⁴⁸ Annex Regulations for the Control and Management of Ships'Ballast Water and Sediments, Regulation E-1 Survey

3. การตรวจเรือระยะกลาง (intermediate survey)

การตรวจเรือระยะกลางนี้ เป็นการตรวจสอบภายในระยะเวลา 3 เดือน ก่อนหรือหลังวันครบรอบปีที่ 2 หรือระยะเวลา 3 เดือน ก่อนหรือหลังวันครบรอบปีที่ 3 ของใบสำคัญรับรอง ซึ่งจะแทนการตรวจเรือประจำปี การตรวจเรือระยะนี้จะตรวจว่าอุปกรณ์ ระบบ และกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการจัดการน้ำอับเฉาเป็นไปตามข้อบังคับของภาคผนวกและอยู่ในสภาพดี ซึ่งไม่ใช่การตรวจสอบในด้านโครงสร้างหรือวัสดุของเรือดังเช่นการตรวจสอบเบื้องต้น หรือการตรวจสอบเป็นระยะ ทั้งนี้เมื่อทำการตรวจสอบแล้วจะต้องบันทึกไว้ในใบสำคัญรับรองด้วย⁴⁹

.2 A renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, except where regulation E-5.2, E-5.5, E5-6, or E-5.7 is applicable. This survey shall verify that the Ballast Water Management plan required by regulation B-1 and any associated structure, equipment, systems, fitting, arrangements and material or processes comply fully with the applicable requirements of this Convention.

⁴⁹ Annex Regulations for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, Regulation E-1 Survey

.3 An intermediate survey within three months before or after the second Anniversary date or within three months before or after the third Anniversary date of the Certificate, which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph 1.4. The intermediate surveys shall ensure that the equipment, associated systems and processes for Ballast Water Management fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation E-2 or E-3.

.4 An annual survey within three months before or after each Anniversary date, including a general inspection of the structure, any equipment, systems, fittings, arrangements and material or processes associated with the Ballast Water Management plan required by regulation B-1 to ensure that they have been maintained in accordance with paragraph 9 and remain satisfactory for the service for which the ship is intended.

4. การตรวจเรือเพิ่มเติม (additional survey)

การตรวจเรือเพิ่มเติมใดๆ ไม่ว่าจะเป็นการตรวจทั่วไปหรือเพียงบางส่วนตามสถานการณ์ จะต้องกระทำหลังจากที่มีการเปลี่ยนแปลง ทดแทน หรือซ่อมแซมใหญ่ซึ่งส่งผลกระทบต่อ โครงสร้าง อุปกรณ์ ระบบ การติดตั้ง การจัดการและวัสดุ การตรวจสอบดังกล่าวเพื่อให้มั่นใจว่าการ เปลี่ยนแปลง ทดแทน หรือซ่อมแซมที่สำคัญได้ดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้เรือยังคง ปฏิบัติตามข้อบังคับในอนุสัญญานี้ การตรวจเรือดังกล่าวจะต้องได้รับการสลักหลังในใบสำคัญ รับรองซึ่งออกภายใต้ข้อบังคับที่กำหนดไว้⁵⁰

ผู้มีบทบาทและหน้าที่ในการตรวจเรือภายใต้วัตถุประสงค์เพื่อการบังคับใช้บทบัญญัติของ อนุสัญญานี้คือ เจ้าหน้าที่ของรัฐเจ้าของธงของเรือ อย่างไรก็ตาม รัฐเจ้าของธงสามารถที่ มอบหมายการตรวจสอบให้ผู้ตรวจเรือที่ได้รับการแต่งตั้งเพื่อการนี้ หรือมอบหมายให้แก่องค์กรที่รัฐ เจ้าของธงให้การยอมรับ⁵¹ ทั้งนี้ การแต่งตั้งผู้ตรวจเรือหรือองค์กรที่จะทำการตรวจสอบนั้น อย่างน้อย

Such annual surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation E-2 or E-3.

⁵⁰ Annex Regulations for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, Regulation E-1 Survey

.5 An additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a change, replacement, or significant repair of the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material necessary to achieve full compliance with this Convention. The survey shall be such as to ensure that any such change, replacement, or significant repair has been effectively made, so that the ship complies with the requirements of this Convention. Such surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation E-2 or E-3.

⁵¹ Annex Regulations for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, Regulation E-1 Survey

3. Surveys of ships for the purpose of enforcement of the provisions of this Convention shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may,

จะต้องให้อำนาจในการตรวจสอบเพื่อบังคับให้เรือที่ถูกตรวจสอบนั้นปฏิบัติตามข้อบังคับของอนุสัญญา และกรณีได้รับการร้องขอจากหน่วยงานที่เหมาะสมของรัฐเจ้าท่าที่เป็นภาคีอนุสัญญาองค์กรที่ได้รับมอบหมายก็มีอำนาจตรวจเรือและตรวจสอบการปฏิบัติตามข้อบังคับของอนุสัญญา⁵² ในกรณีดังกล่าวรัฐเจ้าของธงจะต้องแจ้งให้ทราบถึงความรับผิดชอบและเงื่อนไขของการมอบอำนาจแก่ผู้ตรวจเรือที่ได้รับการแต่งตั้งหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับเพื่อแจ้งเวียนเป็นข้อมูลของเจ้าหน้าที่ของรัฐภาคี⁵³

ผู้ตรวจเรือและองค์กรที่ได้รับมอบหมายจากรัฐเจ้าของธงสามารถทำการตรวจเรือและตรวจสอบ เมื่อได้รับการร้องขอจากเจ้าพนักงานที่มีอำนาจของรัฐเจ้าท่าเรือที่เป็นรัฐภาคี และหากผลการตรวจสอบปรากฏว่าสภาพของเรือและอุปกรณ์ไม่เป็นไปตามรายละเอียดของใบรับรองหรือเรือมีสภาพไม่เหมาะสมที่จะเดินทางโดยไม่คุกคามให้เกิดอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม สุขภาพอนามัยของมนุษย์ ทรัพย์สิน หรือทรัพยากร ผู้ตรวจเรือหรือองค์กรดังกล่าวจะต้องทำให้แน่ใจว่ามีการแก้ไขสิ่งดังกล่าวและจะต้องแจ้งให้รัฐเจ้าของธงทราบ และหากไม่มีการแก้ไข ให้ถอนใบรับรองและแจ้งให้รัฐเจ้าของธงทราบ และหากเรือดังกล่าวอยู่ในท่าเรือของรัฐภาคีอื่น ก็จะต้องแจ้งให้

however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

⁵² Annex Regulations for the Control and Management of Ships'Ballast Water and Sediments, Regulation E-1 Survey

4. An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys, as described in paragraph 3 shall, as a minimum, empower such nominated surveyors or recognized organizations to :

- .1 require a ship that they survey to comply with the provision of this Convention; and
- .2 carry out surveys and inspections if requested by the appropriate authorities of a port State that is a Party.

⁵³ Annex Regulations for the Control and Management of Ships'Ballast Water and Sediments, Regulation E-1 Survey

5. The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations, for circulation to Parties for the information of their officers.

เจ้าพนักงานของรัฐเจ้าของท่าเรือทราบทันที โดยรัฐเจ้าของท่าเรือและเจ้าหน้าที่ของรัฐเจ้าของท่าเรือ จะต้องให้การช่วยเหลือแก่ผู้ตรวจสอบหรือองค์กรดังกล่าวตามที่จำเป็นให้มีการปฏิบัติตามข้อบังคับนี้ และรัฐเจ้าของท่าเรือจะต้องมั่นใจว่าเรือดังกล่าวไม่ออกจากท่าจนกว่าจะได้ซ่อมแซมเรือนั้นให้อยู่ในสภาพพร้อมต่อการออกทะเลโดยไม่ส่งภัยคุกคามต่อสิ่งแวดล้อม สุขภาพอนามัยของมนุษย์ ทรัพย์สินและทรัพยากร ไม่ว่ากรณีใดก็ตาม รัฐเจ้าของธงจะต้องรับประกันถึงความสมบูรณ์และประสิทธิภาพของการตรวจสอบดังกล่าวด้วย

เมื่อการตรวจสอบเสร็จสิ้นข้างต้นเสร็จสิ้นแล้ว ห้ามทำการเปลี่ยนแปลงใดๆ ต่อโครงสร้าง อุปกรณ์ การติดตั้ง การจัดการหรือวัสดุที่เกี่ยวข้องกับแผนการจัดการน้ำอับเฉาเรือตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ เว้นแต่จะเป็นการเปลี่ยนอุปกรณ์ที่มีประสิทธิภาพไม่ด้อยไปกว่าเดิม นอกจากนี้ สภาพของเรือ อุปกรณ์ ระบบ และกระบวนการใดๆ จะต้องได้รับการบำรุงรักษาให้เป็นไปตามบทบัญญัติของอนุสัญญานี้ เพื่อให้มั่นใจว่าเรืออยู่ในสภาพพร้อมต่อการออกทะเลโดยไม่ส่งภัยคุกคามต่อสิ่งแวดล้อม สุขภาพอนามัยของมนุษย์ ทรัพย์สินหรือทรัพยากร⁵⁴

กรณีที่เรือเกิดอุบัติเหตุหรือพบสิ่งผิดปกติที่ส่งผลกระทบต่อความสามารถของเรือในการจัดการน้ำอับเฉาตามอนุสัญญานี้ เจ้าของเรือ ผู้ปฏิบัติการ หรือบุคคลอื่นใดที่รับผิดชอบเรือจะต้องรายงานให้รัฐเจ้าของธงทราบ เจ้าหน้าที่ของรัฐเจ้าของธงที่รับผิดชอบต่อการออกใบสำคัญรับรองการจัดการน้ำ

⁵⁴ Annex Regulations for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, Regulation E-1 Survey

4 . In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

5 . The condition of the ship and its equipment, systems and processes shall be maintained to conform with the provisions of this Convention to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting a threat of harm to the environment, human health, property or resources.

6 . After any survey of the ship under paragraph 1 has been completed, no change shall be made in the structure, any equipment, fittings, arrangements or material associated with the Ballast Water Management plan required by regulation B-1 and covered by the survey without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings.

อับเฉาจะต้องดำเนินการสอบสวนเพื่อพิจารณาว่าจำเป็นจะต้องดำเนินการตรวจสอบเรือหรือไม่ หากปรากฏว่าขณะนั้นเรืออยู่ในเมืองท่าของรัฐภาคีอื่น เจ้าของเรือ ผู้ปฏิบัติการ หรือบุคคลอื่นที่มีหน้าที่รับผิดชอบจะต้องรายงานให้หน่วยงานที่มีอำนาจของรัฐเมืองท่าทราบในทันที และเจ้าพนักงานตรวจเรือที่ได้รับการเสนอชื่อหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับจะต้องดำเนินการให้แน่ใจว่าได้มีการรายงานดังกล่าวแล้ว⁵⁵

- ใบสำคัญรับรอง (certificate)

เมื่อการตรวจสอบเรือของรัฐเจ้าของธง หรือผู้ตรวจเรือหรือองค์กรที่ได้รับมอบหมายจากรัฐเจ้าของธงเสร็จสิ้นแล้ว และผลการตรวจสอบแสดงให้เห็นว่า เรือลำดังกล่าวมีระบบการจัดการกับน้ำอับเฉาที่มีประสิทธิภาพ สามารถลดความเสี่ยงอันอาจเกิดขึ้นจากการปล่อยทิ้งน้ำอับเฉา รัฐเจ้าของธงของเรือดังกล่าว หรือผู้ตรวจเรือ หรือองค์กรที่รัฐเจ้าของธงมอบหมาย จะต้องออกใบสำคัญรับรองว่า เรือที่ทำการตรวจสอบนั้นมีระบบการจัดการกับน้ำอับเฉาและตะกอนของเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพภายใต้อนุสัญญานี้ ใบสำคัญรับรองที่ออกโดยทางการของรัฐเจ้าของธง หรือผู้ได้รับ

⁵⁵ Annex Regulations for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, Regulation E-1 Survey

7. Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affect the ability of the ship to conduct Ballast Water Management in accordance with this Convention, the owner, operator or other person in charge of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the recognized organization or the nominated surveyor responsible for issuing the relevant Certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey as required by paragraph 1 is necessary. If the ship is in a port of another Party, the owner, operator or other person in charge shall also report immediately to the appropriate authorities of the port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such report has been made.

มอบหมายจากรัฐเจ้าของธง มีผลให้รัฐเจ้าของธงต้องรับผิดชอบอย่างเต็มที่ต่อไปสำหรับธงนั้น ดังนั้นใบสำคัญรับรอร์ดังกล่าวจึงไม่มีการออกให้แก่เรือซึ่งชักธงของรัฐซึ่งมิใช่ภาคีแห่งอนุสัญญา⁵⁶

การออกใบสำคัญรับรองอาจออกโดยรัฐภาคีที่มีใช้รัฐเจ้าของธงที่เรือชักก็ได้ เช่นรัฐท่าเรือและรัฐชายฝั่ง เมื่อรัฐท่าเรือหรือรัฐชายฝั่งดังกล่าวนั้นได้รับการร้องขอจากรัฐเจ้าของธง โดยจะต้องทำการตรวจสอบเรือและผลการตรวจสอบเป็นไปตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ รัฐท่าเรือหรือรัฐชายฝั่งดังกล่าวจะต้องออกใบสำคัญรับรองให้กับเรือ โดยระบุข้อความว่าได้รับการร้องขอจากรัฐเจ้าของธงลงไว้ในใบสำคัญรับรอง และจะต้องส่งมอบสำเนาใบสำคัญรับรองนั้นและสำเนารายงานการตรวจเรือให้แก่รัฐเจ้าของธงให้เร็วที่สุดเท่าที่เป็นได้ ใบสำคัญรับรองที่ออกโดยรัฐที่มีใช้รัฐเจ้าของธงนั้น ห้ามมิให้ออกให้กับรัฐอื่นที่ไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญานี้ ใบสำคัญรับรอร์ดังกล่าวที่ออกโดยรัฐท่าเรือหรือรัฐชายฝั่งมีฐานะเป็นที่ยอมรับเช่นเดียวกับใบสำคัญที่ออกให้โดยรัฐเจ้าของธงที่เรือชัก⁵⁷

⁵⁶ Annex Regulations for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, Regulation E-2 Issuance or Endorsement of a Certificate

1. The Administration shall ensure that a ship to which regulation E-1 applies is issued a Certificate after successful completion of a survey conducted in accordance with regulation E-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.

⁵⁷ Annex Regulations for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, Regulation E-3 Issuance or Endorsement of a Certificate by Another Party

1. At the request of the Administration, another Party may cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Convention are complied with, shall issue or authorize the issuance of a Certificate to the ship, and where appropriate, endorse or authorize the endorsement of the Certificate on the ship, in accordance with this Annex.

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

ใบรับรองนั้นมีการกำหนดระยะเวลาการบังคับใช้ ซึ่งในการออกหนังสือรับรองโดยปกติจะมีระยะเวลาไม่เกิน 5 ปี⁵⁸ เมื่อหนังสือรับรองหมดอายุจะต้องมีการตรวจสอบระบบการจัดการกับน้ำ อับเฉาและตะกอนของเรือใหม่อีกครั้ง แต่ก็มีกรณีที่ทำให้ใบรับรองสิ้นอายุทันทีหากปรากฏว่า

1. เมื่อปรากฏว่ามีการเปลี่ยนแปลงในส่วนสำคัญต่อโครงสร้าง อุปกรณ์ ระบบ สิ่งติดตั้ง การจัดการหรือวัสดุของเรือที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติตามอนุสัญญานี้ โดยไม่มีการสลักหลังเช่นว่า นั้นไว้ในใบรับรอง⁵⁹

3. A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration 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 entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

⁵⁸ Annex Regulations for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, Regulation E-5 Duration and Validity of the Certificate

1. A Certificate shall be issued for a period specified by the Administration that shall not exceed five years.

⁵⁹ Annex Regulations for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, Regulation E-9

9. A Certificate issued under regulation E-2 or E-3 shall cease to be valid in any of the following cases:

.1 if the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material necessary to comply fully with this Convention is charged, replaced or significantly repaired and the Certificate is not endorsed in accordance with this Annex;

.2 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 the requirements of regulation E-1. 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 copies of the Certificated carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey report;

2. เมื่อมีการโอนเรือดังกล่าวเพื่อไปใช้ธงของรัฐอื่น การออกใบรับรองใหม่จะกระทำได้อีกต่อเมื่อรัฐที่ออกใบรับรองใหม่นั้นพอใจว่าเรือดังกล่าวได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในข้อบังคับ อี-1 ของอนุสัญญาแล้ว และในกรณีของการโอนเรือระหว่างรัฐภาคีแห่งอนุสัญญานี้ด้วยกัน หากได้รับการร้องขอภายใน 3 เดือนหลังจากการโอนเรือดังกล่าวไปแล้ว รัฐภาคีแห่งอนุสัญญาที่เคยเป็นรัฐเจ้าของธงของเรือดังกล่าว จะต้องส่งสำเนาใบรับรองที่ออกให้เรือเช่นว่านั้นโดยเร็วที่สุดเท่าที่ทำได้ไปยังรัฐเจ้าของธงใหม่ที่เรื่อนั้นโอนไปและส่งสำเนารายงานการตรวจสอบที่เกี่ยวข้องไปให้รัฐเจ้าของธงใหม่ด้วยหากมี⁶⁰

การนำระบบการออกใบรับรองมาใช้ถือเป็นแนวทางป้องกันล่วงหน้าที่ดีประการหนึ่งซึ่งทำให้สามารถตรวจสอบได้ว่าเรือเดินทะเลนั้นมีโครงสร้างและอุปกรณ์สอดคล้องกับแนวทางการจัดการน้ำอับเฉาที่มีประสิทธิภาพอันทำให้เปลี่ยนถ่ายน้ำอับเฉาลงสู่ทะเลไม่เกิดเป็นภัยคุกคามต่อสิ่งแวดล้อม สุขอนามัยของมนุษย์ ทรัพยากร และทรัพยากร

- สมุดบันทึกน้ำอับเฉา (ballast water record book)

เรือที่อยู่ในบังคับของอนุสัญญานี้ จะต้องมีสมุดบันทึกน้ำอับเฉา (ballast water record book) ตามแบบฟอร์มที่ระบุไว้ใน Appendix II ของภาคผนวกทำอนุสัญญา โดยสมุดบันทึกน้ำอับเฉาต้องเก็บรักษาไว้บนเรืออย่างน้อย 2 ปี หลังจากการบันทึกครั้งสุดท้ายและต่อจากนั้นจะต้องอยู่ในความควบคุมของบริษัทอีกเป็นอย่างน้อย 3 ปี⁶¹ สมุดบันทึกน้ำอับเฉานั้นจะต้องเก็บไว้ให้พร้อม

.3 if the relevant surveys are not completed within the periods specified under regulation E-1.1; or

.4 if the Certificate is not endorsed in accordance with regulation E-1.1.

⁶⁰ *Ibid.*

⁶¹ Annex Regulations for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, Regulation B-2 Ballast Water Record Book

1. Each ship shall have on board a Ballast Water record book that may be an electronic record system, or that may be integrated into another record book or system and, which shall at least contain the information specified in Appendix II

สำหรับการตรวจสอบทุกเวลาที่เหมาะสมและในขณะที่เป็นการลากจูงเรือเปล่า อาจเก็บไว้ในเรือลากจูงได้⁶²

หลักการมีว่าเมื่อใดที่เรือได้ปฏิบัติดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับน้ำอับเฉาทุกครั้ง ต้องมีการบันทึกอย่างครบถ้วนลงในสมุดบันทึกน้ำอับเฉาโดยไม่ชักช้า⁶³ หากมีเหตุการณ์ที่มีการถ่ายทิ้งน้ำอับเฉาตามข้อบังคับ A-3, A-4, B-3.6 หรือเนื่องจากอุบัติเหตุอื่น หรือการถ่ายทิ้งที่ได้รับการยกเว้นตามอนุสัญญา⁶⁴ นี้ จะต้องบันทึกเหตุการณ์และเหตุผลของการถ่ายทิ้งดังกล่าวไว้ในสมุดบันทึกด้วย⁶⁴ เช่น

2. Ballast Water record book entries shall be maintained on board the ship for a minimum period of two years after the last entry has been made and thereafter in the Company's control for a minimum period of three years.

⁶² Annex Regulations for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, Regulation B-2 Ballast Water Record Book

4. The Ballast Water record book shall be kept readily available for inspection at all reasonable times and, in the case of an unmanned ship under tow, may be kept on the towing ship.

⁶³ Annex Regulations for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, Regulation B-2 Ballast Water Record Book

5. Each operation concerning Ballast Water shall be fully recorded without delay in the Ballast Water record book. Each entry shall be signed by the officer in charge of the operation concerned and each completed page shall be signed by the master. The entries in the Ballast Water record book shall be in a working language of the ship. If that language is not English, French or Spanish the entries shall contain a translation into one of those languages. When entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, these shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

⁶⁴ Annex Regulations for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, Regulation B-2 Ballast Water Record Book

3. In the event of the discharge of Ballast Water pursuant to regulations A-3, A-4 or B-3.6 or in the event of other accidental or exceptional discharge of Ballast Water not

การเปลี่ยนถ่ายน้ำอับเฉาเรือในทะเลนั้น จำเป็นต้องคำนึงถึงความปลอดภัยเนื่องจากอาจมีผลต่อโครงสร้างของเรือ อีกทั้งหากเกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้วจะก่อให้เกิดมลพิษทางทะเลอื่นๆ เช่น น้ำมันรั่วไหล ดังนั้นจึงเป็นดุลพินิจของนายเรือในการเปลี่ยนถ่ายน้ำอับเฉาโดยคำนึงถึงความปลอดภัย ซึ่งหากมีการเปลี่ยนถ่ายน้ำอับเฉาลงสู่ทะเลไม่ว่าเพราะเหตุผลใด ก็ต้องจดแจ้งเหตุผลไว้ในสมุดบันทึกน้ำอับเฉาด้วย

การจดบันทึกในแต่ละครั้งนายประจำเรือที่มีหน้าที่รับผิดชอบต้องลงชื่อกำกับ และให้นายเรือลงนามกำกับในแต่ละหน้าที่ได้ลงบันทึกเต็มแล้ว การบันทึกข้อมูลให้ใช้ภาษาทางการของเรือ หากภาษาที่ใช้ไม่ใช่ภาษาอังกฤษ ฝรั่งเศส หรือสเปน ต้องมีคำแปลเป็นภาษาใดภาษาหนึ่งไว้ด้วย เมื่อมีการบันทึกเป็นภาษาทางการของรัฐที่เป็นเจ้าของธงของเรือจะใช้บันทึกดังกล่าวในกรณีที่เกิดข้อพิพาท⁶⁵

เจ้าพนักงานที่รับมอบอำนาจจากรัฐภาคีสามารถตรวจสอบสมุดบันทึกน้ำอับเฉาบนเรือใดๆ ที่อยู่ใต้บังคับของข้อบังคับนี้ได้ในขณะที่เรืออยู่ในท่าเรือหรือสถานนอกฝั่งของรัฐภาคี และอาจทำสำเนาบันทึกใดๆ และให้นายเรือลงชื่อรับรองสำเนาดังกล่าวว่าเป็นสำเนาที่ถูกต้อง สำเนาที่ได้รับการรับรองสามารถใช้เป็นหลักฐานในการพิจารณาคดีของศาล การตรวจสอบสมุดบันทึกน้ำอับเฉาและการทำสำเนาที่ถูกต้อง ต้องดำเนินการอย่างรวดเร็วเพื่อให้เรือต้องเสียเวลาโดยไม่สมควร⁶⁶

otherwise exempted by this Convention, an entry shall be made in the Ballast Water record book describing the circumstances of, and the reason for, the discharge.

⁶⁵ *super note* 62

⁶⁶ Annex Regulations for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, Regulation B-2 Ballast Water Record Book

6. Officers duly authorized by a Party may inspect the Ballast Water record book on board any ship to which this regulation applies while the ship is in its port or offshore terminal, and may make a copy of any entry, and require the master to certify that the copy is a true copy. Any copy so certified shall be admissible in any judicial proceeding as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of a Ballast Water record book and the taking of a certified copy shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

3.3.1.2 ในฐานะรัฐชายฝั่ง (Coastal State)

มลพิษจากชนิดพันธุ์ต่างถิ่นที่มากับน้ำอับเฉาของเรือและตะกอนนั้นส่งผลเสียร้ายเป็นพื้นที่กว้างไปทุกภูมิภาคทั่วโลก ดังนั้นในการคุ้มครองและรักษาสีงแวดล้อมทางทะเลจึงต้องครอบคลุมพื้นที่ทางทะเลทั้งหมดเพื่อจะให้การบังคับใช้อนุสัญญานี้มีผลสำเร็จมากขึ้น

รัฐชายฝั่งจึงมีบทบาทสำคัญในการออกกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการป้องกัน ลด และกำจัดความเสี่ยงของอันตรายที่จะเกิดขึ้นจากชนิดพันธุ์ต่างถิ่นที่ติดมากับน้ำอับเฉาเรือได้ และบังคับใช้กฎเกณฑ์นั้นโดยอาศัยหลักพื้นที่ (spatiality principle)⁶⁷ เมื่อการบรรทุกหรือเปลี่ยนน้ำอับเฉาเกิดขึ้นในบริเวณที่อยู่ภายในเขตอำนาจแห่งรัฐนั้น ทั้งนี้ โดยไม่จำกัดว่าเรือที่บรรทุกหรือปล่อยทิ้งน้ำอับเฉาในเขตดังกล่าวจะเป็นเรือที่ชักธงของรัฐใด ซึ่งตามอนุสัญญานี้ได้กำหนดมาตรการสำหรับรัฐชายฝั่งไว้แยกได้ดังนี้

(ก) มาตรการจัดการ

- กำหนดพื้นที่เปลี่ยนถ่ายน้ำอับเฉา

บริเวณที่เรือควรทำการเปลี่ยนถ่ายน้ำอับเฉาได้อย่างมีประสิทธิภาพที่สุด สอดคล้องกับที่อนุสัญญาได้กำหนดไว้ คือ ในระยะ 200 ไมล์ทะเลจากแผ่นดินที่ใกล้ที่สุดและมีระดับความลึกของน้ำอย่างน้อย 200 เมตร ซึ่งเป็นไปตามแนวทางที่จัดทำขึ้นโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) แต่ในกรณีที่เรือไม่สามารถเปลี่ยนน้ำอับเฉาได้ตามเงื่อนไขดังกล่าว การเปลี่ยนน้ำอับเฉานั้นยังคงต้องปฏิบัติตามแนวทางที่จัดทำขึ้นโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) และต้องห่างจากฝั่งที่ใกล้ที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ แต่ในทุกกรณีต้องห่างจากฝั่งไม่น้อยกว่า 50 ไมล์ทะเลและมีระดับความลึกของน้ำอย่างน้อย 200 เมตร แต่อย่างไรก็ตามอนุสัญญานี้ก็ให้อำนาจแก่รัฐชายฝั่ง ตามข้อบังคับ B-4.2 ที่จะกำหนดพื้นที่ให้ทำการเปลี่ยนถ่ายน้ำอับเฉาได้โดยต้องปรึกษากับรัฐใกล้เคียงหรือรัฐอื่นตามความเหมาะสม ให้เป็นที่เปลี่ยนน้ำอับเฉาตามแนวทางของอนุสัญญา⁶⁸

⁶⁷ อ้างแล้ว เชนอร์รทที่ 8, น. 293

⁶⁸ Annex Regulations for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, Regulation B-4 Ballast Water Exchange

ในการเปลี่ยนถ่ายน้ำอับเฉาบริเวณที่กำหนดไว้ นั้น รัฐชายฝั่งจะบังคับให้เรือที่ทำการเปลี่ยนน้ำอับเฉาไม่ได้ หากนายเรือมีเหตุอันสมควรว่า การเปลี่ยนน้ำอับเฉาจะเป็นผลเสียกับความปลอดภัยหรือการทรงตัวของเรือ ลูกเรือ หรือผู้โดยสารในเรือ เนื่องจากสภาวะอากาศรุนแรง รูปแบบของเรือ การเสียหายของอุปกรณ์ หรือเหตุผิดปกติอื่นๆ ทั้งนี้ หากเรือต้องเปลี่ยนน้ำอับเฉาในบริเวณที่กำหนดแต่ไม่สามารถดำเนินการได้ จะต้องทำการบันทึกเหตุผลว่าเพราะเหตุใดลงไว้ในสมุดบันทึกน้ำอับเฉาเพื่อเป็นหลักฐานในการตรวจสอบ⁶⁹

(ข) มาตรการควบคุม

- มาตรการเพิ่มเติมในพื้นที่เฉพาะ

รัฐชายฝั่งสามารถวางมาตรการเพิ่มเติมในพื้นที่เฉพาะได้ ซึ่งตามข้อบังคับ C-1 แห่งอนุสัญญา นี้กำหนดว่า หากรัฐภาคีแต่ละรัฐหรือร่วมกับรัฐภาคีอื่นพิจารณาเห็นว่ามาตรการเพิ่มเติมมีความจำเป็นเพื่อป้องกัน ลด หรือขจัดการเคลื่อนย้ายสิ่งมีชีวิตในน้ำที่เป็นอันตรายหรือเชื้อโรคทางน้ำ อับเฉาเรือและตะกอน รัฐภาคีหรือกลุ่มรัฐภาคีนั้นอาจกำหนดให้เรือต้องดำเนินการตามมาตรฐาน

2. In sea areas where the distance from the nearest land or the depth does not meet the parameters described in paragraph 1.1 or 1.2, the port State may designate areas, in consultation with adjacent or other States, as appropriate, where a ship may conduct Ballast Water exchange, taking into account the Guidelines described in paragraph 1.1.

⁶⁹ Annex Regulations for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, Regulation B-4 Ballast Water Exchange

4. A ship conducting Ballast Water exchange shall not be required to comply with paragraphs 1 or 2, as appropriate, if the master reasonably decides that such exchange would threaten the safety or stability of the ship, its crew, or its passengers because of adverse weather, ship design or stress, equipment failure, or any other extraordinary condition.

หรือข้อกำหนดดังกล่าวได้ หากไม่ขัดกับกฎหมายระหว่างประเทศ⁷⁰ อย่างไรก็ตาม ก่อนจะกำหนดมาตรฐานหรือข้อกำหนดดังกล่าว รัฐภาคีหรือกลุ่มรัฐภาคีนั้นต้องปรึกษากับรัฐใกล้เคียงหรือรัฐอื่นที่อาจได้รับผลกระทบจากมาตรฐานหรือข้อกำหนดดังกล่าว⁷¹

รัฐภาคีหรือกลุ่มรัฐภาคีที่ตั้งใจจะนำเสนอมาตรการเพิ่มเติมต้องคำนึงถึงแนวทางที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) จัดทำขึ้น และต้องแจ้งความตั้งใจในการเสนอมาตรการเพิ่มเติมไปยังองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 6 เดือนก่อนวันบังคับใช้มาตรการดังกล่าว ยกเว้นเป็นกรณีฉุกเฉิน หรือเกิดการระบาด ทั้งนี้ การแจ้งดังกล่าวต้องประกอบด้วย สถานที่ที่แน่นอนที่มาตรการนั้นจะบังคับใช้ ความต้องการและเหตุผลในการบังคับใช้ มาตรการเพิ่มเติมรวมทั้งประโยชน์ที่จะได้รับ รายละเอียดของมาตรการเพิ่มเติม และการจัดการใดๆ ที่จะอำนวยความสะดวกให้เรือปฏิบัติตามมาตรการเพิ่มเติม นอกจากนี้ ยังต้องคำนึงถึงขอบเขตของกฎหมายระหว่างประเทศอันได้แก่อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลที่เหมาะสมและได้รับการรับรองจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) รัฐภาคีหรือกลุ่มรัฐภาคีที่เสนอมาตรการเพิ่มเติมต้องพยายามจัดการบริการที่เหมาะสมทั้งปวงซึ่งอาจรวมถึงการแจ้งชาวเรือให้ทราบถึงพื้นที่ เส้นทางหรือท่าเรือที่เป็นทางเลือกเพื่อแบ่งเบาภาระของเรือ⁷²

⁷⁰ Annex Regulations for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, Regulation C-1 Additional Measures

1. If a Party, individually or jointly with other Parties, determines that measures in addition to those in section B are necessary to prevent, reduce, or eliminate the transfer of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens through ships' Ballast Water and Sediments, such Party or Parties may, consistent with international law require ships to meet a specified standard or requirement.

2. Prior to establishing standards or requirements under paragraph 1, a Party or Parties should consult with adjacent or other States that may be affected by such standards or requirements.

⁷¹ *Ibid.*

⁷² Annex Regulations for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, Regulation C-1 Additional Measures

3. A Party or Parties intending to introduce additional measures in accordance with paragraph 1 shall:

มาตรการเพิ่มเติมที่รับรองโดยรัฐภาคีหรือกลุ่มรัฐภาคีต้องไม่เป็นการผ่อนคลายด้านความปลอดภัยและความมั่นคงของเรือ และในทุกกรณีต้องไม่ขัดแย้งกับอนุสัญญาระหว่างประเทศอื่นที่เรือต้องปฏิบัติตาม และรัฐภาคีหรือกลุ่มรัฐภาคีที่เสนอมาตรการเพิ่มเติมอาจยกเว้นการบังคับใช้มาตรการในระยะเวลาใดหรือในกรณีพิเศษใดๆ ได้หากเห็นว่าเหมาะสม⁷³

.1 take into account the Guidelines developed by the Organization.

.2 communicate their intention to establish additional measure(s) to the Organization at least 6 months, except in emergency or epidemic situations, prior to the projected date of implementation of the measure(s). Such communication shall include:

- .1 the precise co-ordinates where additional measure(s) is/are applicable;
- .2 the need and reasoning for the application of the additional measure(s),
- .3 a description of the additional measure(s); and
- .4 any arrangements that may be provided to facilitate ships' compliance

with the additional measure(s).

.3 to the extent required by customary international law as reflected in the United Nations Convention on the Law of the Sea, as appropriate, obtain the approval of the Organization.

4. Any additional measures adopted by a Party or Parties shall endeavour to make available all appropriate services, which may include but are not limited to notification to mariners of areas, available and alternative routed or ports, as far as practicable, in order to ease the burden on the ship.

⁷³ Annex Regulations for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, Regulation C-1 Additional Measures

5. Any additional measures adopted by a Party or Parties shall not compromise the safety and security of the ship and in any circumstances not conflict with any other convention with which the ship must comply.

6. A Party or Parties introducing additional measures may waive these measures for a period of time or in specific circumstances as they deem fit.

- การแจ้งเตือนการสูบน้ำอับเฉาในบางพื้นที่

มาตรการแจ้งเตือนให้ทราบถือเป็นมาตรการสำคัญอย่างหนึ่งที่มีอยู่ในอนุสัญญา⁷⁴ เป็นเรื่องของการอนุรักษ์แหล่งที่อยู่อาศัย ซึ่งตามอนุสัญญานี้ กำหนดให้ รัฐต้องพยายามแจ้งเตือนชาวเรือถึงพื้นที่ที่อยู่ภายใต้เขตอธิปไตยของตน ว่าเป็นพื้นที่ที่ต้องไม่ทำการสูบน้ำอับเฉาเข้าสู่เรือตามสภาวะที่รับรู้ได้ โดยรัฐดังกล่าวต้องแจ้งพิกัดที่แน่นอนของพื้นที่ดังกล่าวเท่าที่เป็นไปได้ และพื้นที่ทางเลือกที่เรือสามารถสูบน้ำอับเฉา โดยคำเตือนนั้นอาจแจ้งถึงพื้นที่ที่เกิดเหตุการณ์ดังต่อไปนี้ ตัวอย่างเช่น ทราบชัดเจนว่ามีการระบาดหรือการเพิ่มประชากรของสิ่งมีชีวิตในน้ำที่เป็นอันตรายหรือเชื้อโรค เช่น สาหร่ายที่มีพิษ เป็นต้น ซึ่งจะเกี่ยวข้องกับการสูบน้ำอับเฉาหรือถ่ายเทน้ำอับเฉา หรือใกล้ทางระบายน้ำเสียชุมชน หรือที่ซึ่งมีการแลกเปลี่ยนมวลน้ำน้อยหรือในระยะเวลาที่น้ำมีความขุ่นสูงมาก⁷⁴

⁷⁴ Annex Regulations for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, Regulation C-2 Warning Concerning Ballast Water Uptake in Certain Areas and Related Flag State Measures.

1. A Party shall endeavour to notify mariners of areas under their jurisdiction where ships should not uptake Ballast Water due to known conditions. The Party shall include in such notices the precise coordinates of the area or areas, and, where possible, the location of any alternative area or areas for the uptake of Ballast Water, Warnings may be issued for areas:

- .1 known to contain outbreaks, infestations, or populations of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens (e.g., toxic algal blooms) which are likely to be of relevance to Ballast Water uptake or discharge;
- .2 near sewage outfalls; or
- .3 where tidal flushing is poor or times during which a tidal stream is known to be more turbid.

2. In addition to notifying mariners of areas in accordance with the provisions of paragraph 1, a Party shall notify the Organization and any potentially affected coastal States of any areas identified in paragraph 1 and the time period such warning is likely to be in effect. The notice to the Organization and any potentially affected coastal States shall include the precise coordinates of the area or areas, and, where possible, the

คำเตือนเกี่ยวกับการสูบน้ำอับเจนนัน รัฐต้องแจ้งให้องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) หรือรัฐชายฝั่งที่อาจได้รับผลกระทบทราบด้วย โดยต้องแจ้งถึงพื้นที่ที่ได้ระบุไว้และระยะเวลาที่คำเตือนนั้นมีผล สำหรับการแจ้งให้องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) และรัฐชายฝั่งที่อาจได้รับผลกระทบต้องประกอบด้วยพิกัดที่แน่นอนของพื้นที่ และพื้นที่ทางเลือกสำหรับการสูบน้ำอับเจเข้าในเรือ คำเตือนต้องมีคำแนะนำสำหรับเรือที่ต้องการสูบน้ำอับเจในพื้นที่ อธิบายถึงการเตรียมทางเลือก และรัฐจะต้องแจ้งชาวเรือ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) และรัฐชายฝั่งที่อาจได้รับผลกระทบเมื่อคำเตือนนั้นได้รับการยกเลิก⁷⁵

นอกจากนี้ ในบทบาทของรัฐชายฝั่งที่มีฐานะเป็นผู้ใช้อำนาจอธิปไตยเพื่อการสำรวจและผลิตทรัพยากรธรรมชาตินั้นถือว่ารัฐชายฝั่งดังกล่าวเป็นรัฐทางการ (Administration)⁷⁶ ของแท่นลอยน้ำที่ใช้สำหรับการสำรวจและผลิตทรัพยากรจากพื้นทะเล รวมทั้งหน่วยเก็บลอยน้ำ (FSUs) และหน่วยผลิต เก็บ และสูบน้ำถ่ายลอยน้ำ (FPSOs) ดังนั้นรัฐชายฝั่งที่เป็นผู้ใช้อำนาจอธิปไตยเพื่อการสำรวจและผลิตทรัพยากรธรรมชาติซึ่งเป็นรัฐทางการจึงมีบทบาทหน้าที่เหมือนกับรัฐเจ้าของธงที่เรือชักและโดยลักษณะของแท่นลอยน้ำ หน่วยเก็บลอยน้ำ หน่วยผลิต เก็บ และสูบน้ำถ่ายลอยน้ำ เป็นสิ่งที่ยังลอยอยู่ในทะเลไม่ได้แล่นไปเรื่อยๆเหมือนเช่นเรือเดินทะเล หรือเรือขนส่งสินค้า ดังนั้นบทบาทสำคัญ

location of any alternative area or areas for the uptake of Ballast Water. The notice shall include advice to ships needing to uptake Ballast Water in the area, describing arrangements made for alternative supplies. The party shall also notify mariners, the Organization , and any potentially affected coastal States when a given warning is no longer applicable.

⁷⁵ *Ibid.*

⁷⁶ International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004, Article 1 Definition

1 "Administration" means "...With respect to 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 its natural resources, including Floating Storage Units (FSUs) and Floating Production Storage and Offloading Units (FPSOs), the Administration is the Government of the coastal State concerned."

ของรัฐชายฝั่งที่เป็นผู้ใช้อำนาจอธิปไตยเพื่อการสำรวจและผลิตทรัพยากรธรรมชาติจึงต้องมีการตรวจสอบแท่นลอยน้ำ หน่วยเก็บลอยน้ำ หน่วยผลิต เก็บ และสูบน้ำถ่ายลอยน้ำว่ามีอุปกรณ์ติดตั้งแผนการจัดการน้ำอับเฉา มาตรการจัดการน้ำอับเฉาที่ถูกต้องตามแนวทางที่เป็นที่ยอมรับจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) โดยจะต้องจดบันทึกลงสมุดบันทึกน้ำอับเฉาประจำเรือในทุกครั้งที่บรรทุกและเปลี่ยนถ่ายน้ำอับเฉา จึงออกไปสำคัญรับรองให้กับแท่นลอยน้ำ หน่วยเก็บลอยน้ำ หน่วยผลิต เก็บ และสูบน้ำถ่ายลอยน้ำที่อยู่ในเขตอำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งนั้นได้

3.3.1.2 ในฐานะรัฐท่าเรือ (Port State)

เนื่องจากเรือบรรทุกสินค้าระหว่างประเทศที่จอดเทียบท่าจะทำการสูบน้ำเข้าและออกน้ำอับเฉาของเรือในปริมาณมากในบริเวณท่าเรือที่เรือเข้าเทียบท่า รัฐภาคีที่มีฐานะเป็นรัฐท่าเรือจึงมีบทบาทอย่างมากในการดำเนินการให้บรรลุวัตถุประสงค์ของอนุสัญญานี้ โดยรัฐท่าเรือสามารถออกกฎหมายเกี่ยวกับการป้องกัน ลด และกำจัดความเสี่ยงของอันตรายที่จะเกิดขึ้นจากชนิดพันธุ์ต่างถิ่นที่ติดมากับน้ำอับเฉาเรือที่นำเข้ามาสู่บริเวณท่าเรือของรัฐดังกล่าวได้ เมื่อการบรรทุกหรือปล่อยทิ้งน้ำอับเฉาเกิดขึ้นในบริเวณที่อยู่ภายในเขตอำนาจแห่งรัฐนั้น ทั้งนี้ โดยไม่จำกัดว่าเรือที่บรรทุกหรือปล่อยทิ้งน้ำอับเฉาในเขตดังกล่าวจะเป็นเรือที่ชักธงของรัฐใด ซึ่งตามอนุสัญญานี้ได้กำหนดมาตรการสำหรับรัฐท่าเรือไว้แยกได้ดังนี้

(ก) มาตรการจัดการ

- อุปกรณ์รองรับตะกอน (Sediments Reception Facilities)

ตะกอนซึ่งอยู่ภายใต้คำจำกัดความของอนุสัญญานี้คือ สารที่แยกตัวออกจากน้ำอับเฉาภายในเรือ ซึ่งตะกอนนั้นอาจมีสิ่งมีชีวิตและเชื้อโรคที่เป็นอันตรายสะสมอยู่เป็นจำนวนมาก ดังนั้นอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำอับเฉาเรือและตะกอน ค.ศ. 2004 จึงกำหนดว่ารัฐภาคีที่เป็นรัฐท่าเรือหรือสถานที่กำหนดให้เป็นที่ทำความสะอาดหรือซ่อมถังอับเฉา มีหน้าที่ต้องจัดเตรียมอุปกรณ์รองรับตะกอนอย่างเพียงพอและเป็นไปตามแนวทางที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) กำหนด อุปกรณ์รองรับตะกอนเช่นว้านนั้นต้องให้บริการได้โดยเรือไม่ต้อง

เสียเวลาเกินสมควรและต้องมีการกำจัดตะกอนดังกล่าวอย่างปลอดภัย ไม่สร้างความเสียหายแก่สิ่งแวดล้อม สุขภาพของมนุษย์ ทรัพย์สิน หรือทรัพยากรของตนหรือของรัฐอื่น ๆ⁷⁷

เพื่อให้มีมาตรฐานในการจัดอุปกรณ์รองรับตะกอนที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ อนุสัญญานี้ได้กำหนดว่าหากสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับรองรับตะกอนนั้นของรัฐท่าเรือนั้นมีไม่เพียงพอ รัฐภาคีใดรัฐภาคีหนึ่งมีหน้าที่ต้องแจ้งองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) เพื่อเชิญให้รัฐภาคีที่เกี่ยวข้องอื่นได้ทราบว่ารัฐท่าเรือหรือสถานที่ที่กำหนดให้เป็นที่ทำความสะอาดหรือซ่อมถังอับเฉานั้น มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับรองรับตะกอนไม่เพียงพอ เพื่อให้ปรับปรุงและพัฒนาให้มีความเป็นมาตรฐานเดียวกันในการจัดเตรียมอุปกรณ์รองรับตะกอนของรัฐท่าเรือ

- กำหนดพื้นที่เปลี่ยนถ่ายน้ำอับเฉา

โดยหลัก บริเวณที่กำหนดให้เปลี่ยนถ่ายน้ำอับเฉาเรือได้นั้น จะอยู่ที่ระยะ 200 ไมล์ทะเลห่างจากชายฝั่งที่ใกล้ที่สุดและในระดับความลึกอย่างน้อย 200 เมตร ซึ่งเป็นบริเวณที่ถือว่ามีความปลอดภัย แต่หากไม่สามารถทำได้เรือจะเปลี่ยนน้ำอับเฉาได้ในบริเวณที่ห่างจากฝั่งไม่น้อยกว่า 50 ไมล์ทะเลและที่ระดับความลึกอย่างน้อย 200 เมตร กรณีที่ไม่สามารถทำได้ ข้อบังคับ บี-4 (2) แห่งอนุสัญญานี้กำหนดว่ารัฐท่าเรืออาจกำหนดพื้นที่ให้เปลี่ยนน้ำอับเฉาตามแนวทางที่จัดทำขึ้นโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) เมื่อรัฐนั้นได้ปรึกษากับรัฐใกล้เคียงหรือรัฐอื่นตามความเหมาะสม ไม่ว่าจะอย่างไรก็ตาม เรือที่ทำการเปลี่ยนน้ำอับเฉาจะไม่ถูกบังคับให้ปฏิบัติตามดังกล่าว หาก

⁷⁷ International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004, Article 5 Sediment Reception Facilities

1. Each Party undertakes to ensure that, in ports and terminals designated by that Party where cleaning or repair of ballast tanks occurs, adequate facilities are provided for the reception of Sediments, taking into account the Guidelines developed by the Organization. Such reception facilities shall operate without causing undue delay to ships and shall provide for the safe disposal of such Sediments that does not impair or damage their environment, human health, property or resources or those of other States.

2. Each Party shall notify the Organization for transmission to the other Parties concerned of all cases where the facilities provided under paragraph 1 are alleged to be inadequate.

นายเรือมีเหตุอันสมควรว่า การเปลี่ยนน้ำอับเฉาจะเป็นผลเสียกับความปลอดภัยหรือการทรงตัวของเรือ ลูกเรือ หรือผู้โดยสารในเรือ เนื่องจากสภาวะอากาศรุนแรง รูปแบบของเรือ การเสียหายของอุปกรณ์ หรือเหตุผิดปกติอื่นๆ ทั้งนี้ หากเรือต้องเปลี่ยนน้ำอับเฉาในบริเวณที่กำหนดแต่ไม่สามารถดำเนินการได้ จะต้องทำการบันทึกเหตุผลว่าเพราะเหตุใดลงไว้ในสมุดบันทึกน้ำอับเฉาเพื่อเป็นหลักฐานในการตรวจสอบ

(ข) มาตรการควบคุม

- มาตรการเพิ่มเติมในพื้นที่เฉพาะ

สำหรับบริเวณพื้นที่เฉพาะใดที่รัฐท่าเรือ เห็นว่าต้องกำหนดมาตรการเพิ่มเติมที่จำเป็นเพื่อป้องกัน ลด หรือขจัดการเคลื่อนย้ายสิ่งมีชีวิตในน้ำหรือเชื้อโรคที่เป็นอันตรายที่มากับน้ำอับเฉาและตะกอนน้ำอับเฉาภายในเรือ รัฐท่าเรือสามารถระบุพื้นที่ภายในเขตอำนาจของรัฐเป็นพื้นที่ที่เรือไม่ควรสูบน้ำ-ออกน้ำอับเฉา เนื่องจากอาจได้รับทราบสถานการณ์บางอย่าง เช่น ทราบว่าเป็นพื้นที่ที่มีการแพร่ระบาด เพาะพันธุ์ของสิ่งมีชีวิตน้ำที่เป็นอันตราย และเชื้อโรคต่างๆ เช่น เกิดปรากฏการณ์ขึ้นปลาหวี เป็นต้น ซึ่งตามข้อบังคับ C-1 แห่งอนุสัญญาฯ กำหนดว่า หากรัฐภาคีนั้นเองหรือร่วมกับรัฐภาคีอื่นพิจารณาเห็นว่ามาตรการเพิ่มเติมมีความจำเป็นเพื่อป้องกัน ลด หรือขจัดการเคลื่อนย้ายสิ่งมีชีวิตในน้ำที่เป็นอันตรายหรือเชื้อโรคทางน้ำอับเฉาเรือและตะกอน รัฐภาคีนั้นหรือกลุ่มรัฐภาคีนั้นอาจกำหนดให้เรือต้องดำเนินการตามมาตรฐานหรือข้อกำหนดดังกล่าวได้ หากไม่ขัดกับกฎหมายระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตาม ก่อนจะกำหนดมาตรฐานหรือข้อกำหนดดังกล่าว รัฐภาคีหรือกลุ่มรัฐภาคีนั้นต้องปรึกษากับรัฐใกล้เคียงหรือรัฐอื่นที่อาจได้รับผลกระทบจากมาตรฐานหรือข้อกำหนดดังกล่าว

รัฐภาคีหรือกลุ่มรัฐภาคีที่ตั้งใจจะเสนอมาตรการเพิ่มเติมต้องคำนึงถึงแนวทางที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) จัดทำขึ้น และต้องแจ้งความประสงค์ในการเสนอมาตรการเพิ่มเติมไปยังองค์การทางทะเลระหว่างประเทศล่วงหน้าอย่างน้อย 6 เดือนก่อนวันบังคับใช้มาตรการดังกล่าว ยกเว้นเป็นกรณีฉุกเฉิน หรือเกิดการระบาด ทั้งนี้ การแจ้งดังกล่าวต้องประกอบด้วย สถานที่ที่แน่นอนที่มาตรการนั้นจะบังคับใช้ ความต้องการและเหตุผลในการบังคับใช้มาตรการเพิ่มเติมรวมทั้งประโยชน์ที่จะได้รับ รายละเอียดของมาตรการเพิ่มเติม และการจัดการใดๆ ที่จะอำนวยความสะดวกให้เรือปฏิบัติตามมาตรการเพิ่มเติม นอกจากนี้ ยังต้องคำนึงถึงขอบเขตของกฎหมายระหว่างประเทศอันได้แก่อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลที่เหมาะสมและได้รับการรับรองจาก

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ รัฐภาคีหรือกลุ่มรัฐภาคีที่เสนอมาตรการเพิ่มเติมต้องพยายามจัดการบริการที่เหมาะสมทั้งปวงซึ่งอาจรวมถึงการแจ้งข่าวเรือให้ทราบถึงพื้นที่ เส้นทางหรือท่าเรือที่เป็นทางเลือกเพื่อแบ่งเบาภาระของเรือ

มาตรการเพิ่มเติมที่รับรองโดยรัฐภาคีหรือกลุ่มรัฐภาคีต้องไม่เป็นการผ่อนคลายด้านความปลอดภัยและความมั่นคงของเรือ และในทุกกรณีต้องไม่ขัดแย้งกับอนุสัญญาะหว่างประเทศอื่นที่เรือต้องปฏิบัติตาม และรัฐภาคีหรือกลุ่มรัฐภาคีที่เสนอมาตรการเพิ่มเติมอาจยกเว้นการบังคับใช้มาตรการในระยะเวลาใดหรือในกรณีพิเศษใดๆ ได้หากเห็นว่าเหมาะสม

- การแจ้งเตือนการสูบน้ำอับเฉาในบางพื้นที่

มาตรการแจ้งเตือนให้ทราบถือเป็นมาตรการสำคัญอย่างหนึ่งที่มีอยู่ในอนุสัญญานี้ ปรากฏในข้อบังคับ C-2 แห่งอนุสัญญาว่า รัฐต้องแจ้งเตือนชาวเรือในพื้นที่ภายใต้เขตอธิปไตยของตน ถึงพื้นที่ที่ต้องไม่สูบน้ำอับเฉาเข้าสู่เรือตามสภาวะที่รับรู้ได้ โดยจะต้องแจ้งพิกัดที่แน่นอนของพื้นที่และพื้นที่ทางเลือกที่เรือสามารถสูบน้ำอับเฉาได้ คำเตือนอาจแจ้งถึงพื้นที่ที่เกิดเหตุการณ์ดังต่อไปนี้ พื้นที่ที่ทราบชัดเจนว่ามีการระบาดหรือการเพิ่มประชากรของสิ่งมีชีวิตในน้ำที่เป็นอันตรายหรือเชื้อโรค เช่น สาหร่ายที่มีพิษ เกิดปรากฏการณ์ขึ้นปลาหวี เป็นต้น ซึ่งจะเกี่ยวข้องกับการสูบน้ำอับเฉาหรือใกล้ทางระบายน้ำเสียชุมชน หรือที่ซึ่งมีการแลกเปลี่ยนมวลน้ำน้อยหรือในระยะเวลาที่น้ำมีความขุ่นสูงมาก นอกจากจะแจ้งชาวเรือถึงพื้นที่เฝ้าระวังดังกล่าวนี้ ยังต้องแจ้งองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) และรัฐชายฝั่งที่อาจได้รับผลกระทบถึงพื้นที่ที่ได้รับระบุไว้และระยะเวลาที่คำเตือนนั้นมีผล สำหรับการแจ้งองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) และรัฐชายฝั่งที่อาจได้รับผลกระทบต้องประกอบด้วยพิกัดที่แน่นอนของพื้นที่ และพื้นที่ทางเลือกสำหรับการสูบน้ำอับเฉาเข้าในเรือ คำเตือนต้องมีคำแนะนำสำหรับเรือที่ต้องการสูบน้ำอับเฉาในพื้นที่ อธิบายถึงการเตรียมทางเลือก และรัฐภาคีต้องแจ้งชาวเรือ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) และรัฐชายฝั่งที่อาจได้รับผลกระทบเมื่อคำเตือนนั้นได้รับการยกเลิก

3.3.2 มาตรการบังคับใช้

อนุสัญญาะหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและจัดการน้ำอับเฉาเรือและตะกอน ค.ศ. 2004 เป็นกฎหมายระหว่างประเทศที่มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันและควบคุมภาวะมลพิษจากน้ำอับเฉาของเรือ รัฐที่เข้าเป็นภาคี ไม่ว่าจะเป็นสถานะเป็นรัฐเจ้าของธง รัฐชายฝั่ง หรือรัฐเจ้าของท่าเรือ จึงมีพันธกรณีโดยตรงที่จะต้องผูกพันและปฏิบัติการให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ของอนุสัญญานี้ โดยการ

กำหนดกฎหมายภายในของรัฐให้สอดคล้องกับอนุสัญญานี้ ซึ่งบทลงโทษที่กำหนดในกฎหมายของรัฐนั้นจะต้องเข้มงวดเพียงพอที่จะปราบปรามการละเมิดอันเป็นการฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ของอนุสัญญา ไม่ว่าการละเมิดนั้นจะเกิดขึ้นที่ใด⁷⁸

เนื่องจากการควบคุมและจัดการน้ำอับเฉาเรือเพื่อลดความเสี่ยงภัยอันเกิดจากการคุกคามของชนิดพันธุ์ต่างถิ่นที่เป็นอันตรายนั้น เป็นมลพิษทางทะเลที่เกิดจากเรือ ดังนั้นรัฐเจ้าของธงของเรือจึงมีบทบาทสำคัญที่จะต้องประกันว่า การก่อสร้าง อุปกรณ์ สิ่งติดตั้ง การดำเนินการและวัสดุของเรือตลอดจนระบบต่างๆ บนเรือเกี่ยวกับการควบคุมและจัดการน้ำอับเฉาเรือและตะกอนนั้นเป็นไปตามข้อบังคับของอนุสัญญานี้อย่างเคร่งครัด โดยรัฐเจ้าของธงมีอำนาจเตือน หรือกักเรือเพื่อบังคับให้เรือปฏิบัติตามอนุสัญญา ซึ่งในทางปฏิบัติย่อมมิใช่เรื่องที่ย่ายนักรที่รัฐเจ้าของธงของเรือจะบังคับให้เป็นไปตามข้อบังคับของอนุสัญญานี้ เนื่องมาจากปัญหาพื้นฐานของรัฐเจ้าของธงที่ไม่สามารถสอดส่องเรือที่ชักธงจำนวนมากของตนได้อย่างทั่วถึง ปัญหาการขาดบุคลากรของรัฐที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญ อีกทั้งกฎหมายภายในของรัฐก็ไม่ทันสมัยหรือรัดกุมพอจะทำให้การตรวจสอบการละเมิดของเรือที่ชักธงของรัฐดังกล่าวเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น วิธีการที่จะทำให้การบังคับใช้อนุสัญญาอย่างได้ผล คือการให้ความสำคัญต่อบทบาทของรัฐชายฝั่งหรือรัฐท่าเรือมากขึ้น

รัฐชายฝั่งหรือรัฐท่าเรือสามารถตรวจเรือที่ปฏิบัติการภายในเขตอำนาจของรัฐดังกล่าวได้ โดยมีอำนาจดังนี้

1. ทำการตรวจสอบใบรับรอง สมุดบันทึกน้ำอับเฉา หรือเก็บตัวอย่างน้ำอับเฉา ตามแนวทางที่กำหนดโดย IMO สำหรับการเก็บตัวอย่างน้ำอับเฉาเรือนั้น⁷⁹ หากผลระบุว่าน้ำอับเฉาของ

⁷⁸ International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004, Article 8 Violations

3. The sanctions provided for by the laws of a Party pursuant to this Article shall be adequate in severity to discourage violations of this Convention wherever they occur.

⁷⁹ International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004, Article 9 Inspection of Ships

1. A ship to which this Convention applies may, in any port or offshore terminal of another Party, be subject to inspection by officers duly authorized by that Party for the purpose of determining whether the ship is in compliance with this Convention. Except as provided in paragraph 2 of this Article, any such inspection is limited to:

เรือนั้นอาจสร้างความเสียหายแก่สิ่งแวดล้อม สุขภาพของมนุษย์ ทรัพย์สิน และทรัพยากร ห้ามเรือ
นั้นถ่ายน้ำอับเฉาจนกว่าการคุกคามจะหมดไป

2. ในกรณีที่เรือนั้นมีใบรับรองที่ขาดอายุ หรือมีเหตุเชื่อว่าสภาพของเรือและอุปกรณ์ไม่เป็นไปตามใบรับรอง หรือนายเรือไม่คุ้นเคยกับกระบวนการเกี่ยวกับการจัดการน้ำอับเฉา หรือปรากฏว่าเรือนั้นไม่ดำเนินการตามกระบวนการเกี่ยวกับการจัดการน้ำอับเฉา รัฐชายฝั่งหรือรัฐท่าเรือสามารถทำการตรวจสอบเรือนั้นอย่างละเอียด ซึ่งระหว่างนั้นห้ามเรือสูบน้ำอับเฉาทิ้งจนกว่าจะพิสูจน์ได้ว่าการกระทำเช่นนั้นไม่สร้างความเสียหายแก่สิ่งแวดล้อม สุขภาพอนามัยของมนุษย์ ทรัพย์สิน และทรัพยากร⁸⁰

(a) verifying that there is onboard a valid Certificate, which, if valid shall be accepted; and

(b) inspection of the Ballast Water record book, and/or

(c) a sampling of the ship's Ballast Water, carried out in accordance with the guidelines to be developed by the Organization. However, the time required to analyse the samples shall not be used as a basis for unduly delaying the operation, movement or departure of the ship.

⁸⁰ International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004, Article 9 Inspection of Ships

2. Where a ship does not carry a valid Certificate or there are clear grounds for believing that:

(a) the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate; or

(b) the master or the crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to Ballast Water Management, or have not implemented such procedures; a detailed inspection may be carried out.

3. In the circumstances given in paragraph 2 of this Article, the Party carrying out the inspection shall take such steps as will ensure that the ship shall not discharge Ballast Water until it can do so without presenting a threat of harm to the environment, human health, property or resources.

ในกรณีที่รัฐชายฝั่งหรือรัฐเจ้าของท่าเรือดำเนินการสอบสวนเรือที่ละเมิดหรือฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ของอนุสัญญานี้แล้ว พบว่าเรือได้ละเมิดกฎเกณฑ์ในอนุสัญญานี้ รัฐชายฝั่งหรือรัฐท่าเรือที่เป็นภาคีอนุสัญญาสามารถเตือน กักเรือ หรือสั่งไม่ให้นำเรือเข้ามาในบริเวณเขตของรัฐนั้นได้ โดยรัฐท่าเรือหรือรัฐชายฝั่งนั้นอาจอนุญาตให้เรือเดินทางออกจากท่าหรือชายฝั่งเพื่อถ่ายน้ำอับเฉา หรือไปยังคู่มุมเรือที่อยู่ใกล้ที่สุดที่เหมาะสมหรือมีอุปกรณ์รองรับตะกอนเพื่อไม่สร้างความเสียหายแก่สิ่งแวดล้อม สุขภาพของมนุษย์ ทรัพย์สิน หรือทรัพยากร⁸¹

นอกจากนี้ เมื่อปรากฏว่าเรือกระทำการละเมิด รัฐชายฝั่งหรือรัฐท่าเรือที่ดำเนินการสอบสวนการละเมิดดังกล่าวนั้นจะต้องส่งรายงานอย่างเป็นทางการเกี่ยวกับการดำเนินการสอบสวนพร้อมหลักฐานการละเมิดไปยังรัฐเจ้าของธง และต้องแจ้งผลการสอบสวนให้แก่เรือดังกล่าวทราบด้วย นอกจากนี้ยังต้องแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับการกระทำละเมิดของเรือนั้นไปยังรัฐชายฝั่งหรือรัฐท่าเรือถึงไปที่เรือนั้นจะเดินทางไป⁸²

⁸¹ International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004, Article 10 Detection of Violations and Control of Ships

2 If a ship is detected to have violated this Convention, the Party whose flag the ship is entitled to fly, and/or the Party in whose port or offshore terminal the ship is operating, may, in addition to any sanctions described in Article 8 or any action described in Article 9, take steps to warn, detain, or exclude the ship. The Party in whose port or offshore terminal the ship is operating, however, may grant such a ship permission to leave the port or offshore terminal for the purpose of discharging Ballast Water or proceeding to the nearest appropriate repair yard or reception facility available, provided doing so does not present a threat of harm to the environment, human health, property or resources.

⁸² International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004, Article 10 Detection of Violations and Control of Ships

4 A Party may also inspect a ship when it enters the ports 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 a provision in this Convention. The report of such investigation shall be sent to the Party requesting it

อย่างไรก็ตาม กรณีที่เรือถูกหน่วงเหนี่ยวหรือเสียเวลาโดยไม่สมควรซึ่งเป็นผลจากการตรวจสอบการละเมิดของรัฐท่าเรือ หรือรัฐชายฝั่ง เรือนั้นสามารถเรียกค่าชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นได้⁸³ เว้นแต่ ระยะเวลาที่สูญหายไปเนื่องจากการวิเคราะห์ตัวอย่างน้ำอับเฉาเรือตามแนวทางของ IMO ซึ่งรัฐท่าเรือ หรือรัฐชายฝั่ง เก็บตัวอย่างน้ำอับเฉาดังกล่าวมาเพื่อใช้ตรวจสอบการกระทำละเมิดของเรือไม่ถือเป็นการทำให้เรือเสียเวลาโดยไม่สมควร⁸⁴

ดังนั้น จึงกล่าวโดยสรุปได้ว่า การควบคุมและจัดการน้ำอับเฉาของเรือและตะกอน เพื่อป้องกัน ลด และกำจัดความเสี่ยงของชนิดพันธุ์ต่างถิ่นที่มากับน้ำอับเฉาของเรือและตะกอนนั้นจะมีประสิทธิภาพมากหรือน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับรัฐที่มีเขตอำนาจเหนือเรือโดยตรงคือ รัฐเจ้าของธง ส่วนรัฐชายฝั่งและรัฐเจ้าของท่าเรือจะช่วยให้มีการบังคับให้เป็นไปตามมาตรการควบคุมและจัดการน้ำอับเฉาของเรือและตะกอน เพื่อป้องกัน ลด และกำจัดความเสี่ยงของชนิดพันธุ์ต่างถิ่นที่มากับน้ำอับเฉาของเรือและตะกอนอันอาจส่งก่อให้เกิดปัญหามลพิษทางทะเล โดยเฉพาะในบริเวณทางทะเลที่อยู่ภายในเขตอำนาจแห่งชาติของรัฐชายฝั่งและรัฐเจ้าของท่าเรือ

แต่อย่างไรก็ตาม ผู้เขียนมีข้อสังเกตเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้อนุสัญญาว่า ในเนื้อหาของอนุสัญญานี้มิได้กำหนดในเรื่องความรับผิดชอบและการชดเชยความเสียหายอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนถ่ายน้ำอับเฉาและตะกอนอย่างไม่มีประสิทธิภาพ กรณีจึงเป็นปัญหาว่าผู้ที่ได้รับความเสียหายจะเรียกร้องให้ผู้รับผิดชอบ และต้องรับผิดชอบอย่างไร

and to the competent authority of the Administration of the ship concerned so that appropriate action may be taken.

⁸³ International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004, Article 12 Undue Delay to Ships

1 All possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed under Article 7.2, 8, 9 or 10.

2 When a ship is unduly detained or delayed under Article 7.2, 8, 9 or 10, it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered.

⁸⁴ *supra* note 79

3.3.3 มาตรการประสานความร่วมมือ

เนื่องจากลักษณะภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเลนั้นไม่อาจจะจำกัดขอบเขตให้อยู่ภายในอาณาเขตของรัฐใดรัฐหนึ่งได้ ดังนั้นการคุ้มครองและป้องกันการเกิดภาวะมลพิษทางทะเลจึงต้องได้รับการร่วมมือจากรัฐทุกรัฐ ซึ่งตามอนุสัญญานี้ได้กำหนดพันธกรณีทั่วไปให้รัฐภาคีทุกรัฐต้องให้ความร่วมมือเพื่อให้เกิดการปฏิบัติและบังคับใช้อนุสัญญานี้

ความร่วมมือระหว่างประเทศ ซึ่งรัฐภาคีมีหน้าที่ต้องร่วมกันดำเนินการ อาจแยกพิจารณาได้ดังนี้

1. ความร่วมมือเพื่อสร้างกฎเกณฑ์ในระดับโลกและระดับภูมิภาค

ความร่วมมือระหว่างประเทศในโลกจะมีลักษณะขอบเขตที่กว้างขวาง และครอบคลุมทั่วไป ส่วนความร่วมมือในระดับภูมิภาค ซึ่งมีลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้องใกล้เคียงกันนั้น จึงสามารถอำนวยความสะดวกให้บรรลุผลตามวัตถุประสงค์ของความร่วมมือได้ดียิ่ง

อนุสัญญานี้ได้ส่งเสริมให้รัฐภาคีในพื้นที่ซึ่งมีลักษณะทางภูมิศาสตร์เดียวกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งรัฐภาคีที่อยู่ในพื้นที่ทะเลเปิดหรือกึ่งปิด ทำข้อตกลงระดับภูมิภาคที่เป็นไปตามอนุสัญญาเพื่อพัฒนากระบวนการที่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อคุ้มครองสิ่งแวดล้อม สุขภาพของมนุษย์ ทรัพยากร และทรัพยากรในพื้นที่นั้นๆ

2. การติดตามตรวจสอบและประเมินสถานการณ์

การติดตามตรวจสอบและประเมินสถานการณ์ เป็นขั้นตอนที่สำคัญ ซึ่งอนุสัญญานี้กำหนดให้รัฐภาคีต้องร่วมมือกันดำเนินการติดตามตรวจสอบผลของการจัดการน้ำอับเฉาในน่านน้ำอาณาเขตงานวิจัย โดยการติดตามตรวจสอบนั้นจะต้องรวมถึง ข้อสังเกต การวัดผล การเก็บตัวอย่าง การประเมินและการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพและผลกระทบทางลบของเทคโนโลยีหรือวิธีการ รวมทั้งผลกระทบทางลบของสิ่งมีชีวิตหรือเชื้อโรคเหล่านั้นที่ติดมากับน้ำอับเฉาเร็ว

3. ความร่วมมือด้านวิชาการและการสื่อสารข้อมูล

รัฐภาคีจะต้องให้ความร่วมมือซึ่งกันและกันทั้งโดยตรงและโดยผ่านองค์การระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องทั้งในระดับโลกและระดับภูมิภาคเพื่อสนับสนุนและดำเนินงานวิจัยทางวิทยาศาสตร์และทางวิชาการในเรื่องการจัดการน้ำอับเฉาแก่รัฐภาคีที่ต้องการความช่วยเหลือทางวิชาการ เกี่ยวกับ การเตรียมการด้านเทคโนโลยีและอุปกรณ์ การเตรียมการวิจัยและพัฒนาโครงการร่วมกัน การฝึกอบรมบุคลากร และอื่นๆ ที่จะเพิ่มประสิทธิภาพแก่การบังคับใช้อนุสัญญา

ในด้านการสื่อสารข้อมูลนั้น รัฐภาคีต้องรายงานข้อมูลเกี่ยวกับความต้องการและกระบวนการเกี่ยวกับการจัดการน้ำอับเฉา รวมทั้ง กฎหมาย ข้อบังคับ และแนวทางปฏิบัติตามอนุสัญญาของรัฐ

ภาคีให้แก่รัฐภาคีอื่นๆ และองค์การระหว่างประเทศทราบ นอกจากนี้ยังต้องรายงานข้อมูลเกี่ยวกับสถานที่ตั้งของอุปกรณ์รองรับน้ำอับเฉาและตะกอนที่ปลอดภัยต่อสิ่งแวดล้อมที่รัฐภาคีนั้นจัดเตรียมไว้

กรณีที่บริเวณพื้นที่ของรัฐภาคีใดปรากฏว่ามีสิ่งมีชีวิตในน้ำหรือเชื้อโรคที่เป็นอันตราย รวมทั้งตะกอนที่อาจมีสิ่งมีชีวิตเช่นว่านั้นอยู่ อันอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม สุขภาพของมนุษย์ ทรัพย์สินหรือทรัพยากรของรัฐภาคีอื่น รัฐภาคีดังกล่าวจะต้องแจ้งข้อมูลของสถานการณ์อันตรายนั้นให้กับเรือที่ชักธงของตนหรือเรือที่อยู่ภายใต้เขตอำนาจของรัฐทราบ เพื่อหลีกเลี่ยงการสูบน้ำอับเฉาที่มีสิ่งมีชีวิตในน้ำและเชื้อโรคที่เป็นอันตราย รวมทั้งตะกอนที่อาจมีสิ่งมีชีวิตเช่นว่านั้นเท่าที่ทำได้⁸⁵

3.3.4 มาตรการระงับข้อพิพาท

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและจัดการน้ำอับเฉาเรือและตะกอน ค.ศ. 2004 ได้กำหนดมาตรการเกี่ยวกับการระงับข้อพิพาทไว้ กรณีที่รัฐภาคีมีข้อพิพาทระหว่างกัน จะใช้แนวทางใดในการระงับข้อพิพาทดังกล่าว โดยอนุสัญญานี้ได้กำหนดแนวทางไว้เช่นเดียวกับอนุสัญญาระหว่างประเทศอื่นๆ สอดคล้องกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศที่ปรากฏในกฎบัตรสหประชาชาติ⁸⁶ โดยกำหนดไว้ในตามมาตรา 15⁸⁷ แห่งอนุสัญญานี้ ว่ารัฐภาคีต้องตัดสินข้อพิพาท

⁸⁵ International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004, Article 2

8. Parties shall encourage ships entitled to fly their flag, and to which this Convention applies, to avoid, as far as practicable, the uptake of Ballast Water with potentially Harmful Aquatic Organisms and Pathogens, as well as Sediments that may contain such organisms, including promoting the adequate implementation of recommendations developed by the Organization.

⁸⁶ the Charter of the United Nations, Article 33

1. The parties to any dispute, the continuance of which is likely to endanger the maintenance of international peace and security, shall, first of all, seek a solution by negotiation, enquiry, mediation, conciliation, arbitration, judicial settlement, resort to regional agencies or arrangements or other peaceful means of their own choice.

⁸⁷ International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004, Article 15 Dispute Settlement: Parties shall settle any dispute

ระหว่างกันในเรื่องการตีความและการปฏิบัติตามข้อบังคับของอนุสัญญาโดยการเจรจา (Negotiation) การสอบสวน (Enquiry) การใช้คนกลางในการประนีประนอม (Mediation) การไกล่เกลี่ย (Conciliation) อนุญาโตตุลาการ (Arbitration) การระงับข้อพิพาททางศาล (Judicial Settlement) หรือโดยอาศัยองค์กรหรือข้อตกลงในระดับภูมิภาคหรือวิธีอื่นใดอย่างสันติวิธีตามแต่จะเลือก

โดยสรุปแล้ว จะเห็นได้ว่าอนุสัญญานี้ได้วางมาตรการการควบคุมและจัดการน้ำอับเฉาของเรือและตะกอนเพื่อลดความเสี่ยงอันอาจเกิดขึ้นจากสิ่งมีชีวิตในน้ำและเชื้อโรคที่เป็นอันตรายที่ติดมากับน้ำอับเฉาของเรือและตะกอน ซึ่งกำหนดมาตรการบังคับการให้เป็นไปตามอนุสัญญานี้ไว้อย่างกว้าง โดยได้ให้ความสำคัญแก่บทบาทของรัฐเจ้าของธงของเรือ รัฐชายฝั่งและรัฐท่าเรือในการดำเนินการและปฏิบัติการให้เป็นไปตามอนุสัญญานี้ โดยรัฐเจ้าของธงของเรือ รัฐชายฝั่ง และรัฐท่าเรือสามารถทำการออกกฎเกณฑ์ ระเบียบ ข้อบังคับภายในของรัฐเกี่ยวกับการควบคุมและจัดการน้ำอับเฉาและตะกอนของเรือได้อีกชั้นหนึ่ง ดังนั้น จึงเป็นที่คาดหมายได้ว่า หากอนุสัญญานี้มีผลบังคับใช้ และรัฐเจ้าของธงของเรือ รัฐชายฝั่งและรัฐท่าเรือได้ดำเนินการให้เป็นไปตามอนุสัญญานี้อย่างเคร่งครัด ภัยที่อาจเกิดขึ้นจากการบุกรุกของชีวินทรีย์น้ำและพยาธิที่เป็นอันตรายซึ่งติดมากับน้ำอับเฉาและตะกอนของเรือที่จะส่งผลกระทบต่อความหลากหลายทางชีวภาพของสิ่งมีชีวิตในท้องทะเล และส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของมนุษย์ก็จะลดน้อยลง

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.