

บทที่ 1

บทนำ

1. ที่มาและสภาพปัญหา

เนื่องจากโลกประกอบไปด้วยพื้นน้ำถึง 3 ใน 4 ส่วน จึงทำให้เรือเป็นวิธีการขนส่งที่สะดวกที่สุดเพราะสามารถเดินทางไปได้เกือบทั่วโลก อีกทั้งยังมีค่าขนส่งที่ถูกลงเมื่อเทียบกับวิธีการขนส่งอื่น ๆ เพราะต้นทุนในการดำเนินงานถูกกว่า ตลอดจนเรือเดินทะเลมีขนาดใหญ่และบรรทุกสินค้าได้คราวละมาก ๆ¹ จึงทำให้การขนส่งทางทะเลเป็นการขนส่งที่นิยมกันมากที่สุดในทางการค้าระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตาม แม้ว่าการขนส่งทางเรือจะเป็นประโยชน์ต่อการค้าของเอกชนอย่างมาก แต่ในขณะเดียวกันผลกระทบข้างเคียงต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นตามสถานที่ต่าง ๆ ที่เรือเดินทะเลเหล่านั้นเดินทางไปถึงก็เป็นสิ่งที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้เช่นกัน อาทิ การเกิดคราบน้ำมันรั่วไหลจากการปฏิบัติงานตามปกติหรืออุบัติเหตุทางทะเล การทิ้งน้ำปนเปื้อนสารเคมีหรือน้ำมันกรณีสารเคมีหกหรือรั่วไหลลงสู่ทะเลเนื่องจากอุบัติเหตุ การทิ้งขยะหรือของเสีย หรือแม้กระทั่งไอเสียและสารมลพิษจากห้องปฏิบัติการเผาไหม้ ห้องทำความเย็น หรือเครื่องกำเนิดไฟฟ้าในเรือเดินทะเล เป็นต้น

ในหลายประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศแถบสหภาพยุโรป² พบว่าแหล่งก๊าซมลพิษไอเสีย และมลพิษทางอากาศอื่น ๆ บริเวณท่าเรือและเมืองท่าสำคัญนั้น นอกจากจะมีแหล่งที่มาจากยานพาหนะทางบกและโรงงานอุตสาหกรรมแล้ว เรือเดินทะเลก็เป็นแหล่งมลพิษที่สำคัญอีกแหล่งหนึ่งที่ทำให้ปัญหามลพิษทางอากาศในภูมิภาคดังกล่าวทวีความรุนแรงขึ้น ทั้งนี้ เนื่องจากผลกระทบของมลพิษทางอากาศนั้นมิได้ส่งผลกระทบที่ก่อมลพิษเท่านั้น แต่จะสามารถกระจาย

¹ ไผทชิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี (maritime law), ตอน 1 พิมพ์ครั้งที่ 4, (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2544) น. 45.

² สำหรับแหล่งมลพิษทางอากาศที่เกิดขึ้นในสหภาพยุโรปนั้นพบว่า เรือเดินทะเลกลายเป็นแหล่งมลพิษทางอากาศที่ใหญ่ที่สุดในการก่อให้เกิดมลพิษดังกล่าว (และโปรดดูสหภาพยุโรป Transport and Environment Policy <http://ec.europa.eu/environment/air/transport.htm>)

ตัวไปได้ไกลตามอิทธิพลของกระแสลมและมวลอากาศ ทั้งนี้ไม่ว่ามลพิษดังกล่าวจะมีที่มาจากแหล่งกำเนิดใดก็ตาม ด้วยเหตุนี้จึงทำให้มลพิษประเภทนี้มีลักษณะข้ามพรมแดน (transfrontier) ไปยังรัฐข้างเคียงได้ โดยหากทำให้อีกรัฐหนึ่งได้รับความเสียหายด้วยแล้ว รัฐที่เป็นต้นเหตุหรือก่อนมลพิษก็อาจมีความรับผิดชอบและเกิดเป็นข้อพิพาทระหว่างรัฐได้³ นอกจากนี้ผลของมลพิษทางอากาศยังทำให้สภาวะแวดล้อมของโลกเสื่อมโทรมและเป็นสาเหตุให้เกิดสภาวะผิดปกติต่าง ๆ เช่น ปรากฏการณ์เรือนกระจก สภาวะโลกร้อน ปรากฏการณ์เอลนีโญ เกิดกลุ่มควันอนุภาคมลสาร (smog) รบกวนทัศนียภาพในการมองเห็น เกิดโอโซนระดับต่ำ และรบกวนต่อสุขภาพของสิ่งมีชีวิตต่าง ๆ เป็นต้น

อย่างไรก็ดี เรือเดินทะเลถือเป็นแหล่งมลพิษทางอากาศที่ควบคุมได้ยากเนื่องจากเป็นยานพาหนะที่นิยมใช้ในการขนส่งข้ามพรมแดนระหว่างรัฐต่าง ๆ ทั่วโลก โดยในหลายกรณีเรือก็เดินเข้าไปในบริเวณที่อยู่นอกเหนือการกำกับควบคุมของรัฐเจ้าของธงเรือหรืออยู่ไกลเกินกว่าการสอดส่องดูแลของรัฐใดรัฐหนึ่ง ดังนั้น การควบคุมแหล่งมลพิษทางอากาศชนิดนี้จึงต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างรัฐเป็นสำคัญ จึงเป็นที่มาของการกำหนดหลักเกณฑ์ในการควบคุมและป้องกันภาวะมลพิษทางอากาศจากเรือเดินทะเลซึ่งดำเนินการขนส่งระหว่างประเทศ โดยในปี ค.ศ. 1997 องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization หรือ IMO) ได้ริเริ่มกำหนดหลักเกณฑ์ในรูปของความร่วมมือระหว่างรัฐเพื่อลดและขจัดปัญหาดังกล่าวขึ้น โดยที่ประชุม IMO มีมติให้จัดทำเป็นภาคผนวกใหม่ (ภาคผนวกที่ 6) ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลที่เกิดจากเรือ 1973/1978 (International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships of 2 November 1973, as modified by the Protocol of 17 February 1978 หรือ MARPOL 73/78) ในรูปของพิธีสาร ค.ศ. 1997 แก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญา MARPOL 73/78 (Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships of 2 November

³ ปี ค.ศ. 1927 เคยเกิดคดีพิพาทเกี่ยวกับมลพิษทางอากาศที่มีลักษณะข้ามพรมแดนเช่นที่กล่าวมา ระหว่างประเทศสหรัฐอเมริกาและแคนาดามาแล้ว โดยมีสาเหตุมาจากการที่ในสหรัฐอเมริกามีการปล่อยทิ้งสารไนโตรเจนออกไซด์ (NO_x) ในปริมาณสูงมากและส่งผลกระทบต่อประเทศแคนาดา (สนใจโปรดดู Gerald F. Hess, “the Trail Smelter, the Columbia River, and the Extraterritorial Application of Cercla”, 18 Georgetown International Environmental Law Review 1, (Fall 2005).

1973, as modified by the Protocol of 17 February 1978) โดยเริ่มมีผลบังคับใช้นับตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2005 ที่ผ่านมา โดยปัจจุบันมีรัฐเข้าร่วมเป็นภาคีสมาชิกของพิธีสารดังกล่าวเป็นจำนวนมาก คิดเป็นร้อยละ 79.30 ของระวางบรรทุกทั้งหมดของโลก⁴

สำหรับประเทศไทย หากพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมภายในประเทศแล้ว จะเห็นว่า จากตัวอย่างการศึกษาในช่วงเดือนตุลาคม 2548 ถึงเดือนพฤศจิกายน 2549⁵ ที่ผ่านมาในบริเวณเขตเมืองท่าและนิคมอุตสาหกรรมสำคัญอย่างมาบตาพุดของกรมควบคุมมลพิษ ตรวจพบตัวอย่างสารอินทรีย์ระเหย (VOCs) จำนวนมากกว่า 40 ชนิด ซึ่งในจำนวนดังกล่าวพบว่าเป็นสารที่ก่อให้เกิดมะเร็งถึง 21 ชนิด และยังตรวจพบปริมาณก๊าซซัลเฟอร์ออกไซด์ และไนโตรเจนออกไซด์ ในปริมาณสูงอีกด้วย โดยการสำรวจดังกล่าวจะเน้นไปที่แหล่งกำเนิดจากโรงงานอุตสาหกรรม และโรงไฟฟ้าเป็นส่วนใหญ่ และยังมีได้มีรายงานโด่งดังถึงปัญหามลพิษจากเรือบริเวณชายฝั่งได้อย่างชัดเจน ซึ่งนับได้ว่าปัญหาเรื่องมลพิษทางอากาศจากเรือเดินทะเลตามบริเวณแนวชายฝั่งของประเทศไทยยังไม่มี ความรุนแรงเหมือนในต่างประเทศจึงทำให้แหล่งมลพิษชนิดนี้ยังไม่ถือเป็นปัจจัยสำคัญในการศึกษาวิจัย

อย่างไรก็ดี การมีหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศในการควบคุมเรื่องมลพิษทางอากาศจากเรือตามอนุสัญญา MARPOL 73/78 โดยพิธีสาร ค.ศ. 1997 ก็อาจส่งผลกระทบต่อประเทศไทยหลายประการด้วยกันทั้งผลต่อภาครัฐและภาคเอกชน อันได้แก่ นักธุรกิจซึ่งประกอบกิจการค้าระหว่างประเทศ กลุ่มเจ้าของเรือ ผู้ประกอบกิจการขนส่ง ฯลฯ อาทิ

- ภาครัฐ

แม้ว่าปัญหามลพิษทางอากาศจากเรือเดินทะเลโดยตรงจะยังไม่มีผลกระทบมากนักในประเทศไทย แต่หากประเทศไทยยังไม่มีกฎเกณฑ์ควบคุมกวดขันในเรื่องดังกล่าวไว้ล่วงหน้าแล้ว หากว่าเรือจดทะเบียนเรือไทยลำใดไปปฏิบัติการก่อมลพิษจนทำให้ทำให้เสียหายแก่รัฐอื่น หรือถูกรื้อถอนจากรัฐอื่นแล้ว กรณีดังกล่าวก็อาจทำให้เกิดความรับผิดชอบระหว่างรัฐขึ้นได้ อีกทั้ง

⁴ ปัจจุบัน (พฤษภาคม 2008) ภาคผนวกที่ 6 ของอนุสัญญา MARPOL เกี่ยวกับการป้องกันมลภาวะทางอากาศจากเรือ มีรัฐที่ให้สัตยาบันแล้วจำนวนทั้งสิ้น 49 รัฐ ซึ่งมีรัฐต่างๆ เข้าร่วมภาคีหลายรัฐด้วยกัน เช่น สหราชอาณาจักร ฝรั่งเศส นอร์เวย์ ปานามา อิตาลี เยอรมัน ออสเตรเลีย จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ สิงคโปร์ เป็นต้น และโปรดดูเพิ่มเติม องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ, <http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=247>.

⁵ “จี้รัฐแก้ “มลพิษน้ำ” มาบตาพุด”, ฐานเศรษฐกิจ, (22 มกราคม 2550), น. 2.

การที่ประเทศไทยยังไม่มีกฎเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวไว้เป็นการเฉพาะ อาจทำให้ประเทศไทย ถูกมองว่าเป็นประเทศที่ไม่ให้ความสำคัญต่อสิ่งแวดล้อมและอาจมีการนำประเด็นดังกล่าวมาเป็น ข้อกีดกันทางการค้าต่อเรือไทยในลักษณะที่มีใช้มาตรการทางพิกัดอัตราภาษีศุลกากร (NTBs) ได้ ในอนาคต เนื่องจากปัจจุบันนานาประเทศต่างก็ตื่นตัวกับปัญหาสภาวะโลกร้อนที่ส่งผลกระทบต่อ รุนแรงในหลายพื้นที่ทั่วโลก ในทางกลับกัน หากประเทศไทยไม่มีหลักเกณฑ์ควบคุมการก่อมลพิษ จากแหล่งมลพิษชนิดนี้ เรือต่างประเทศที่เข้ามาดำเนินการในประเทศไทยอาจปฏิบัติกา รณ์ท่าเรือ ไทยโดยหละหลวมไม่เคร่งครัดเท่ากับขณะที่ตนปฏิบัติการณ์ในรัฐมีหลักเกณฑ์ควบคุมเพราะ การฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่กำหนดในรัฐดังกล่าวอาจเรือล่าช้าหรือได้รับผลประโยชน์ ซึ่งส่งผลต่อการเดินเรือตามปกติได้ กรณีเช่นนี้ถือได้ว่าเป็นการกระทำที่เอารัดเอาเปรียบ ต่อสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย

- ภาคเอกชน

เนื่องจากตามหลักเกณฑ์การป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือเดินทะเลตาม อนุสัญญา MARPOL ได้กำหนดควบคุมการปล่อยมลพิษทางอากาศจากเรือเอาไว้หลายประการ ด้วยกัน เช่น การควบคุมการปล่อยก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ ซัลเฟอร์ออกไซด์ สารอินทรีย์ระเหย (VOCs) และยังรวมไปถึงการควบคุมมาตรฐานของเตาเผาไหม้ที่ใช้บนเรือ น้ำมันที่ใช้ในเรือเดิน ทะเล ซึ่งเหล่านี้จะถูกควบคุมบังคับด้วยกลไกของการตรวจ/สำรวจเรือตามระยะเวลา ตลอดจนมี การออกใบรับรองระหว่างประเทศเรื่องการป้องกันมลพิษทางอากาศ (International Air Pollution Prevention Certificates) เพื่อเป็นใบสำคัญที่รับรองว่าเรือดังกล่าวได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และ มาตรฐานที่อนุสัญญา MARPOL กำหนดแล้ว ด้วยเหตุนี้ จึงอาจก่อให้เกิดความเสี่ยงแก่เรือไทย ซึ่งเดินเข้าไปยังน่านน้ำหรือเมืองท่าของรัฐภาคีของอนุสัญญา MARPOL ที่ได้ออกกฎหมาย มาอนุวัติการหลักการดังกล่าวแล้วว่า เรือดังกล่าวอาจถูกเรียกตรวจในท่าเรือทุกแห่งที่เรือดังกล่าว เดินทางไปถึงเนื่องจากเรือไทยไม่มีใบสำคัญแสดงการรับรองที่ยอมรับเป็นสากล ทั้งนี้ไม่ว่า เรือดังกล่าวจะได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่อนุสัญญา MARPOL กำหนดแล้วหรือไม่ก็ตาม โดยหากรัฐเจ้าของเมืองท่าผู้ตรวจใช้ดุลพินิจแล้วเห็นว่าเรือดังกล่าวสมควรถูกกักไว้เพื่อดำเนินการ ให้ถูกต้องจนเป็นที่พอใจแก่รัฐเจ้าของเมืองท่าก่อนจึงจะออกจากท่าเรือดังกล่าวได้ เรือดังกล่าว ก็อาจถูกกักไว้และอาจต้องเสียค่าธรรมเนียม และ/หรือ ค่าใช้จ่ายหลายประการเพื่อปฏิบัติตาม หลักเกณฑ์หรือติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมมลพิษเพิ่มเติม ณ เมืองท่าดังกล่าว

กรณีต่าง ๆ ที่กล่าวมา นอกจากจะทำให้เจ้าของเรือ และ/หรือ ผู้ขนส่งจะต้อง เสียค่าธรรมเนียม และ/หรือ ค่าใช้จ่ายเพื่อมิให้เรือถูกกักต่อไปแล้ว การล่าช้าหรือเสียเวลาของเรือ

จากการถูกกักเรือดังกล่าวยังทำให้เกิดผลกระทบข้างเคียงประการอื่น อาทิ อาจทำให้ผู้ขนส่งบางรายซึ่งชาร์เตอร์เรือมาตามสัญญา Charter party⁶ เพื่อใช้ในกิจการขนส่งของตน อาจต้องรับภาระในการชำระค่าเรือเสียเวลา (Demurrage)⁷ เพิ่มขึ้นกว่าที่จำเป็นเพราะเดินเรือล่าช้ากว่ากำหนด นอกจากนี้ในกรณีที่ระยะเวลาถือเป็นสาระสำคัญในการขนส่งหรือสินค้าที่ขนส่งเป็นสินค้าประเภทที่เน่าเสียได้ง่าย การขนส่งสินค้าไม่ทันตามกำหนดระยะเวลาดังกล่าว หรือขนส่งสินค้าล่าช้าอาจทำให้ผู้ขนส่งเกิดความรำคาญได้ นอกจากนี้จะส่งผลกระทบต่อผู้ขนส่งตามสัญญาขนส่งแล้ว การล่าช้าหรือเสียเวลาของเรือดังกล่าวยังส่งผลกระทบต่อระบบการค้าระหว่างประเทศโดยรวมด้วย เช่น อาจส่งผลเสียหายแก่ผู้ส่งของ และ/หรือ ผู้รับของซึ่งเป็นผู้สัญญาต่อกันในสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ ซึ่งอาจต้องเสียหาย และ/หรือ รำคาญต่อคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งตาม

⁶ Charter party เป็นสัญญาในทางธุรกิจพาณิชย์ประเภทหนึ่งโดยคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งคือเจ้าของเรือ ตกลงทำสัญญากับคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเรียกว่า Charterer ที่จะให้ Charterer ได้ใช้สอยตัวเรือและระวางเรือในการบรรทุกสินค้าและขนส่งสินค้าหรือนำไปใช้ให้บริการขนส่งสินค้าจากท่าเรือหนึ่งไปยังท่าเรืออื่น ๆ ภายในกำหนดระยะเวลาหรือเป็นรายเที่ยว โดยเจ้าของเรือจะได้รับค่าเช่าหรือค่าระวางเป็นการตอบแทน ซึ่งส่วนใหญ่แล้วการชาร์เตอร์ เรือจะใช้กับการขนส่งสินค้าครั้งละมาก ๆ ซึ่งจะมีผลให้ค่าระวางถูก ซึ่งมักได้แก่สินค้าขึ้นปรุ้ม เช่น สินค้าเกษตร แร่ธาตุ และน้ำมัน เป็นต้น

⁷ โดยในสัญญา Charter party บางชนิดจะมีข้อตกลงกำหนดว่าจะต้องให้มีการขนถ่ายสินค้าขึ้นยังท่าปลายทางปริมาณต่อวันละเป็นเท่าไร และจะแล้วเสร็จภายในกำหนดกี่วันด้วย โดยมักมีข้อตกลงควบคู่กันไปด้วยว่าหากใช้เวลาในการขนถ่ายสินค้าเกินกว่ากำหนดเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ดังกล่าว จะต้องมีการเสียค่าปรับ หรือค่าเรือเสียเวลา (Demurrage) ด้วย

สัญญาดังกล่าว ทั้งนี้ แล้วแต่ว่าเป็นการตกลงซื้อขายสินค้ากันในทอมใด⁸ ซึ่งอาจรวมไปถึงการชำระราคา และการประกันภัยด้วย เป็นต้น ซึ่งตัวอย่างความเสียหายเหล่านี้ หากคิดคำนวณเป็นมูลค่าเงินแล้วนับว่ามีมูลค่ามหาศาลทางเศรษฐกิจ

จากที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่า แม้ประเทศไทยจะมีได้มีส่วนได้เสียโดยตรงทางสิ่งแวดล้อมจากการเกิดขึ้นของหลักเกณฑ์เรื่องมลพิษทางอากาศจากเรือเดินทะเลอย่างประเทศเมืองท่าสำคัญอื่น ๆ ของโลกซึ่งประสบปัญหาจากมลพิษทางอากาศจากเรือเดินทะเล แต่การริเริ่มบังคับใช้หลักเกณฑ์ดังกล่าวก็มีนัยสำคัญต่อประเทศไทยเช่นเดียวกัน การศึกษาถึงหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศ ตลอดจนผลกระทบที่อาจมีขึ้น ย่อมบรรเทาความเสียหายได้ไม่มากนักน้อย อีกทั้งเพื่อเป็นการสร้างบรรยากาศอันดีในทางการค้าและการขนส่งทางพาณิชย์ รวมทั้งแสดงถึงบทบาทของประเทศไทยในการร่วมรักษาและปกป้องสุขภาพอนามัยของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณชายฝั่งทะเลและบริเวณใกล้เคียงให้ปลอดภัย ตลอดจนแสดงถึงความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมอันถือเป็นสมบัติร่วมกันของมวลมนุษยชาติด้วยอีกประการหนึ่ง

2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

ตามที่ได้กล่าวถึงที่มาและสภาพของปัญหาข้างต้นสำหรับการศึกษาเรื่องการป้องกันและควบคุมภาวะมลพิษทางอากาศจากเรือเดินทะเลนี้ มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

2.1 เพื่อให้เข้าใจและทราบเป็นอย่างดีถึง ลักษณะและปัจจัยของการเกิดปัญหาสารมลพิษที่เป็นแหล่งมลพิษ ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากสารมลพิษ ปัจจัยในเรือเดินทะเลที่ก่อให้เกิด

⁸ ในการทำสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายซึ่งอยู่ห่างกัน โดยระยะทาง มักจะมีการตกลงเรื่องการหน้าที่ ความรับผิดชอบและการโอนความเสี่ยงภัยระหว่างกันไว้ล่วงหน้า ซึ่งเป็นธรรมเนียมปฏิบัติทางการค้าระหว่างประเทศซึ่งรู้จักกันในนามของ Incoterms ซึ่งกำหนดขึ้นโดยหอการค้านานาชาติ (International Chamber of Commerce) โดยที่ใช้อยู่ในปัจจุบันคือ Incoterms 2000 ซึ่งจะมีทั้งสิ้น 13 เทอม อันได้แก่ EXW-Ex Works, FCA-Free Carrier, FAS-Free Alongside Ship, FOB-Free On Board, CFR-Const and Freight, CIF-Cost Insurance and Freight, CPT-Carriage Paid To, CIP-Carriage and Insurance Paid To, DAF-Delivered At Frontier, DES-Delivered EX Shop, DEQ-Delivered Ex Quay, DDU-Delivered Duty Unpaid และ DDP-Delivered Duty Paid

มลพิษ รวมทั้งวิธีการทางเทคโนโลยีต่าง ๆ ที่ช่วยลดหรือบรรเทาปัญหามลพิษทางอากาศที่เกิดขึ้นจากเรือเดินทะเล

2.2 เพื่อให้เข้าใจและทราบถึงหลักเกณฑ์และโครงสร้างของกฎหมายพาณิชย์นาวีในระดับระหว่างประเทศซึ่งวางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือว่ามีอยู่อย่างไร อันได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเลซึ่งเป็นกฎเกณฑ์ที่มีลักษณะเป็นการทั่วไปและภาคผนวกที่ 6 ของอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลที่เกิดจากเรือเดินทะเล ค.ศ. 1973/1978 (MARPOL) ซึ่งปรากฏในพิธีสาร ค.ศ. 1997 ซึ่งได้วางข้อบังคับสำหรับการป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือซึ่งเป็นกฎเกณฑ์ที่มีลักษณะเฉพาะ

2.3 เพื่อให้เข้าใจถึงผลกระทบและข้อพิจารณาบางประการของหลักเกณฑ์ในกฎหมายพาณิชย์นาวีระหว่างประเทศที่มีต่อประเทศไทยในปัจจุบัน อันสืบเนื่องจากผลกระทบของการวางหลักเกณฑ์เรื่องการป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือตามพิธีสาร ค.ศ. 1997 ของอนุสัญญา MARPOL

2.4 เพื่อทราบถึงความคืบหน้าของประเทศไทยในปัจจุบันเกี่ยวกับการพิจารณาให้ความร่วมมือเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ในเรื่องมลพิษทางอากาศจากเรือ

2.5 เพื่อวิเคราะห์ว่าประเทศไทยควรเลือกที่จะรับรองหลักเกณฑ์ในการป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือตามพิธีสาร ค.ศ. 1997 ของอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลที่เกิดจากเรือเดินทะเล ค.ศ. 1973/1978 (MARPOL) หรือไม่ และถ้าจะลงนามรับรองพิธีสารดังกล่าวกฎหมายไทยที่มีอยู่นั้นมีเพียงพอหรือไม่

3. ขอบเขตการศึกษา

โดยทั่วไปแล้ว ปัญหาภาวะมลพิษทางทะเลซึ่งมีที่มาจากเรือเดินทะเลมีหลากหลายประเภท เช่น ภาวะมลพิษจากน้ำมัน ภาวะมลพิษจากการทิ้งเท (Dumping) ภาวะมลพิษจากสารเหลวเป็นพิษ (noxious liquid substances) ภาวะมลพิษจากการขนส่งสารอันตรายที่อยู่ในบรรจุภัณฑ์ (harmful substances carried by sea in packaged form) ภาวะมลพิษจากของโสโครก (Sewage) และภาวะมลพิษทางอากาศ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม การศึกษาถึงผลกระทบของกฎหมายพาณิชย์นาวีระหว่างประเทศที่มีต่อประเทศไทยตามวัตถุประสงค์ที่กล่าวมาข้างต้นในงานเขียนฉบับนี้ จะศึกษาโดยอยู่ภายใต้ขอบเขตดังนี้

3.1 งานเขียนฉบับนี้จะมีมุ่งศึกษาเฉพาะกรณีปัญหาภาวะมลพิษทางอากาศจากเรือเดินทะเลซึ่งดำเนินการขนส่งระหว่างประเทศเป็นสำคัญ โดยไม่ก้าวล่วงเข้าไปศึกษาหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับปัญหาภาวะมลพิษประการอื่น ๆ ที่เกิดจากเรือเดินทะเล

3.2 ศึกษาภายใต้ขอบเขตและหลักการของกฎหมายพาณิชย์ระหว่างประเทศที่วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับปัญหาภาวะมลพิษทางอากาศจากเรือเดินทะเล อาทิ อนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 และข้อบังคับเรื่องการป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือที่ปรากฏตามพิธีสาร ค.ศ. 1997 ของอนุสัญญา MARPOL เท่านั้น

3.3 ศึกษาเชิงเปรียบเทียบ วิเคราะห์ และวิจารณ์ ระหว่างปัญหาและผลกระทบของการมีผลใช้บังคับของหลักเกณฑ์ควบคุมมลพิษทางอากาศจากเรือเดินทะเลตามพิธีสาร ค.ศ. 1997 ของอนุสัญญา MARPOL กับกฎหมายภายในของประเทศไทยในปัจจุบันที่เกี่ยวข้องกับกรณีศึกษา เพื่อหาแนวทางเกี่ยวกับการพิจารณารับรองหลักเกณฑ์ตามพิธีสารดังกล่าว ของประเทศไทย และข้อสรุปอันเหมาะสม

4. วิธีการศึกษาวิจัย

ในการศึกษาวิจัยงานเขียนฉบับนี้มุ่งวิเคราะห์วิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) เป็นสำคัญ โดยพิจารณาจากหนังสือคำอธิบายของนักกฎหมายต่าง ๆ ทั้งที่เป็นภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ, บทความในวารสารทั้งที่เป็นภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ รวมทั้งเอกสาร บทความ และข้อมูลที่ได้จากการสืบค้นในอินเทอร์เน็ต โดยเน้นศึกษาและวิเคราะห์อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลที่เกิดจากเรือเดินทะเล (International Convention on Prevention of Pollution from Ships หรืออนุสัญญา MARPOL) ในส่วนของหลักเกณฑ์ในการป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือเป็นหลัก เพื่อวิเคราะห์ถึงผลกระทบของการมีหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศดังกล่าวว่ามีผลกระทบอย่างไรต่อประเทศไทยทั้งภาครัฐและเอกชน รวมถึงลดจนการพิจารณาว่าประเทศไทยควรพิจารณาลงนามรับรองพิธีสาร ค.ศ. 1997 ของอนุสัญญา MARPOL ซึ่งกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวไว้โดยเฉพาะหรือไม่ และพิจารณาศึกษาว่ากฎหมายที่ใช้ในปัจจุบันนั้นเพียงพอที่จะนำมาใช้บังคับกับกรณีดังกล่าวแล้วหรือไม่

5. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

5.1 ทำให้ทราบถึงรายละเอียดของหลักเกณฑ์การควบคุมและป้องกันภาวะมลพิษทางอากาศจากเรือในพิธีสาร ค.ศ. 1997 ของอนุสัญญา MARPOL

5.2 ทำให้ทราบถึงผลกระทบของการที่กฎหมายระหว่างประเทศได้กำหนดให้มีหลักเกณฑ์ดังกล่าวขึ้นว่า หลักเกณฑ์ดังกล่าวมีความจำเป็นและผลกระทบต่อประเทศไทย ทั้งภาครัฐ และเอกชนอย่างไรบ้าง

5.3 ทำให้ทราบว่ากฎหมายไทยที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันมีความเหมาะสมและสามารถรองรับผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ครอบคลุมหรือไม่เพียงใด

5.4 เป็นแนวทางในการวิเคราะห์แนวทางของประเทศไทยว่าควรพิจารณาเข้าลงนามรับรองพิธีสาร ค.ศ. 1997 ของอนุสัญญา MARPOL ซึ่งได้กำหนดวางหลักเกณฑ์เพื่อใช้บังคับกับกรณีภาวะมลพิษทางอากาศจากเรือเดินทะเลโดยเฉพาะ ตลอดจนควรจะอนุวัติการให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวด้วยหรือไม่ อย่างไร