รายงานการประชุมร่วมกันของรัฐสภา
ครั้งที่ ๑ (สมัยสามัญทั่วไป)
วันศุกร์ที่ ๕ กุมภาพันธ์ พุทธศักราช ๒๕๔๒
ณ ตึกรัฐสภา

เริ่มประชุมเวลา ๑๔.๒๐ นาฬิกา
จำนวนสมาชิกที่มาประชุมทั้งหมดที่ลงชื่อไว้เมื่อเลิกประชุม ๔๒๑ คน

(เนื่องจาก นายวันมูหะมัดนอร์ มะทา ประธานรัฐสภา ติดราชการ นายมีชัย ฤชุพันธุ์ รองประธานรัฐสภา จึงปฏิบัติหน้าที่แทน)

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานรัฐสภา : ขณะนี้มีสมาชิกมาครบองค์ประชุมแล้ว ผมขอเปิดประชุมครับ

ระเบียบวาระที่ ๑ กระทู้ถาม ไม่มี

ระเบียบวาระที่ ๒ เรื่องที่ประธานจะแจ้งต่อที่ประชุม ไม่มี

ระเบียบวาระที่ ๓ รับรองรายงานการประชุม ไม่มี

ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องที่คณะกรรมาธิการพิจารณาเสร็จแล้ว ไม่มี

ระเบียบวาระที่ ๕ เรื่องที่เสนอใหม่

๕.๑ กฎบัตรของศูนย์ฝึกอบรมวนศาสตร์ชุมชนแห่งภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และร่างข้อตกลงระหว่างรัฐบาลไทยและศูนย์ฝึกอบรมวนศาสตร์ชุมชนแห่งภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ซึ่งคณะรัฐมนตรีเป็นผู้เสนอ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
เลขรับ ๔๗๕๖/๒๕๔๑
วันที่ ๒๘ ธ.ค. ๒๕๔๑
เวลา ๑๐.๑๐

ที่ นร ๐๒๐๔/๑๗๐๗๐

สำนักนายกรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กท ๑๐๓๐๐

๒๕ ธันวาคม ๒๕๔๑

เรื่อง กฎบัตรของศูนย์ฝึกอบรมวนศาสตร์ชุมชนแห่งภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และร่างข้อตกลงระหว่างรัฐบาลไทยและศูนย์ฝึกอบรมวนศาสตร์ชุมชนแห่งภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

กราบเรียน ประธานรัฐสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย กฎบัตรของศูนย์ฝึกอบรมวนศาสตร์ชุมชนแห่งภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และร่างข้อตกลงระหว่างรัฐบาลไทยและศูนย์ฝึกอบรมวนศาสตร์ชุมชนแห่งภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก พร้อมคำแปล

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาลงมติให้เสนอกฎบัตรของศูนย์ฝึกอบรมวนศาสตร์ชุมชนแห่งภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และร่างข้อตกลงระหว่างรัฐบาลไทยและศูนย์ฝึกอบรมวนศาสตร์ชุมชนแห่งภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกต่อรัฐสภาเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ

จึงขอเสนอกฎบัตรฯ และร่างข้อตกลงฯ ดังกล่าวข้างต้น เพื่อขอได้โปรดนำเสนอที่ประชุมร่วมกันของรัฐสภาให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๒๒๔ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(นายชวน หลีกภัย)
นายกรัฐมนตรี

ฝ่ายระเบียบวาระ กองการประชุม
รับที่ ๓๗๔/๒๕๔๑
วันที่ ๕/ม.ค./๔๒
เวลา ๑๐.๐๐ น.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
โทร. ๒๘๒๘๑๕๐
โทรสาร ๒๘๒๔๑๔๕

ฝ่ายบริหารงานทั่วไป กองการประชุม
รับที่ ๑๘๑๑/๒๕๔๑
วันที่ ๒๘/ธ.ค./๔๑ เวลา ๑๑.๒๕ น.
ส่งฝ่าย ปัจจุบัน ดำเนินการ

ฝ่ายญัตติ สภาผู้แทนราษฎร
รับที่ ๔๕๓/๒๕๔๑
วันที่ ๒๘/ม.ค./๔๑ เวลา ๑๑.๓๐ น.

ฉบับลงนาม
14 พฤษภาคม 2541

กฎบัตร

ของ

ศูนย์ฝึกอบรมวนศาสตร์ชุมชนแห่ง

ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

กฎบัตร
ของ
ศูนย์ฝึกอบรมวนศาสตร์ชุมชนแห่ง
ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

ข้อ 1
การก่อตั้งและการจัดองค์การ

1.1 ด้วยกฎบัตรฉบับนี้ ผู้ก่อตั้งได้ก่อตั้งศูนย์ฝึกอบรมวนศาสตร์ชุมชนแห่งภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกขึ้น (ต่อไปในกฎบัตรฉบับนี้จะเรียกว่า "ศูนย์ฝึกอบรม") ศูนย์ฝึกอบรมจะดำเนินงานในฐานะเป็นองค์การอิสระไม่ขึ้นกับหน่วยงานใด เป็นองค์การที่ไม่แสวงหากำไร มีฐานะเป็นองค์การระหว่างประเทศ และไม่มีการเมืองเข้ามาเกี่ยวข้องทั้งในด้านการจัดการ ด้านการเจ้าหน้าที่ และด้านการดำเนินงาน ศูนย์ฝึกอบรมดำเนินงานเพื่อวัตถุประสงค์ทางวิทยาศาสตร์ และการศึกษาโดยเฉพาะ

1.2 ที่ตั้งของศูนย์ฝึกอบรมอยู่ที่มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย (ต่อไปในที่นี้ จะเรียกว่า "มหาวิทยาลัย")

1.3 ให้ศูนย์ฝึกอบรมมีคณะกรรมการอำนวยการคณะหนึ่ง (ต่อไปในที่นี้จะเรียกว่า "คณะกรรมการ") และให้มีคณะกรรมการบริหารอีกคณะหนึ่ง ซึ่งมีผู้อำนวยการรวมอยู่ด้วย รายละเอียดของการจัดองค์การ และการจัดการให้คณะกรรมการเป็นผู้กำหนด

1.4 ศูนย์ฝึกอบรมอาจจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมย่อยขึ้นในประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกอีกก็ได้ หากคณะกรรมการเห็นสมควร

1.5 ให้ศูนย์ฝึกอบรมมีสภาพเป็นบุคคลตามกฎหมายระหว่างประเทศโดยครบถ้วน และมีความสามารถตามกฎหมายที่จะดำเนินการให้บรรลุวัตถุประสงค์

1.6 ให้ศูนย์ฝึกอบรมสำรงไว้ซึ่งสัมพันธภาพทางวิชาการกับมหาวิทยาลัย และกับสถาบันอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการเห็นเป็นการสมควร

1.7 ให้ใช้ภาษาอังกฤษเป็นภาษาทางการในการติดต่อสื่อสาร และบันทึกกิจการงานของศูนย์ฝึกอบรม อย่างไรก็ดี ให้ใช้ภาษาต่าง ๆ ทุกภาษาของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ตามที่จะต้องใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการฝึกอบรมทางวิชาการ การสอน และการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารให้แก่ผู้เข้าร่วมการฝึกอบรม หรือสาธารณชนในภูมิภาค

ข้อ 2
สมาชิกผู้ก่อตั้ง

2. ผู้ลงนามไว้ในกฎบัตรฉบับนี้คือสมาชิกผู้ก่อตั้งศูนย์ฝึกอบรม

ข้อ 3
ภารกิจ จุดมุ่งหมาย และวัตถุประสงค์

3.1 ภารกิจของศูนย์ฝึกอบรมคือการช่วยเหลือประชาชนในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกในการจัดการป่าและทรัพยากรธรรมชาติที่เกี่ยวข้องของตนเพื่อให้เกิดประโยชน์มากที่สุดแก่สังคมส่วนรวม โดยคำนึงถึงมุมมองของวัฒนธรรมต่างสังคม การส่งเสริมการผสมผสานภูมิปัญญาชาวบ้าน และขนบประเพณีเข้ากับความรู้ และสถาบันที่ทันสมัย รวมทั้งปลูกฝังความเข้าใจถึงสิทธิ และความรับผิดชอบของตนที่มีต่อป่าไม้ให้หยั่งลึกมากขึ้น จุดมุ่งหมายหลักของศูนย์ฝึกอบรม คือการจัดให้มีขึ้น จัดให้ อำนวยความสะดวก และสนับสนุนโดยประการอื่น ๆ แก่การฝึกอบรมวนศาสตร์ชุมชนในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

3.2 เพื่อเป็นการสนับสนุนภารกิจในการฝึกอบรม ศูนย์ฝึกอบรมจะดำเนินการทำ และอำนวยความสะดวกแก่การวิจัยที่เกี่ยวข้อง การให้ความช่วยเหลือทางวิชาการ การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร การเรียนรู้ด้วยการปฏิบัติ และการสัมมนา การติดต่อกับบุคคล และสถาบันที่เหมาะสม การหาทุนให้ และการส่งเสริมบริการต่าง ๆ ของศูนย์ฝึกอบรม และกิจกรรมอย่างอื่นใดอันอาจเกิดขึ้นเนื่องจาก หรือส่งเสริมบทบาทของศูนย์ฝึกอบรม ในฐานะที่เป็นศูนย์ฝึกอบรมระหว่างประเทศสำหรับวนศาสตร์ชุมชน

3.3 ขอบเขตภารกิจของศูนย์ฝึกอบรมนั้นยังครอบคลุมไปถึงบุคคล และองค์การทั้งหลายที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมสิทธิ และความรับผิดชอบของประชาชนในการพัฒนาป่าด้วย

3.4 ศูนย์ฝึกอบรมตระหนักดีว่าตนคือ

(ก) สะพานเชื่อมระหว่างองค์กรของรัฐบาล และสถาบันเอกชน เช่น ชุมชนท้องถิ่น และองค์กรพัฒนาเอกชน

(ข) ศูนย์รวมของการพัฒนา และเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างบุคคล และองค์การ เช่น รัฐบาล องค์กรพัฒนาเอกชน บริษัทเอกชน ชุมชนท้องถิ่น รวมทั้งผู้นำและผู้ทำงาน นักวิชาการ นักหนังสือพิมพ์ นักวิจัย นักวางแผน ผู้วางนโยบาย ตลอดจนผู้ปฏิบัติงานทุกระดับ ซึ่งทำงานในลักษณะที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของศูนย์ฝึกอบรม

3.5 เพื่อให้ทรัพยากรด้านการเงิน และทรัพยากรมนุษย์ของศูนย์ฝึกอบรมบังเกิดผลอย่างเต็มที่ในระยะเริ่มแรกนี้ ศูนย์ฝึกอบรมจะเน้นการดำเนินงานในประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกตามที่คณะกรรมการกำหนด

3.6 วัตถุประสงค์ทั่วไปของการฝึกอบรม การวิจัย การให้ความช่วยเหลือทางวิชาการ และกิจกรรมอื่น ๆ ก็เพื่อเอื้ออำนวยให้เกิดความเข้าใจที่ดีขึ้น และเป็นที่ยอมรับของสังคมส่วนรวมในเรื่องของสิทธิ และความรับผิดชอบของประชาชนต่อทรัพยากรป่าไม้

3.7 ศูนย์ฝึกอบรมมีวัตถุประสงค์ที่จะบรรลุถึงสภาวะทางการเงินที่เลี้ยงตัวเองได้ในระยะยาว

ข้อ 4
อำนาจ

4.1 เพื่อดำเนินการตามวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น ให้ศูนย์ฝึกอบรมมีอำนาจดังต่อไปนี้

(ก) รับ หรือกระทำการเพื่อให้ได้มา หรือรับมาโดยชอบด้วยกฎหมายโดยประการอื่น จากหน่วยราชการใด ๆ หรือจากบรรษัท บริษัท สมาคม บุคคล ห้าง มูลนิธิ หรือองค์กรใด ไม่ว่าจะเป็นองค์กรระหว่างประเทศ ระดับภูมิภาค ระดับชาติ บรรดาสิ่งที่เป็นการให้สิทธิ การอนุญาต สิทธิ สัมปทาน หรือสิทธิอย่างอื่นที่คล้ายกัน และความช่วยเหลือทั้งด้านการเงิน และด้านอื่น ๆ ที่จะเกื้อหนุน และจำเป็นต่อการบรรลุถึงวัตถุประสงค์ของศูนย์ฝึกอบรม

(ข) รับ หรือกระทำการเพื่อให้ได้มา หรือรับมาโดยชอบด้วยกฎหมาย โดยประการอื่น จากหน่วยราชการใด ๆ หรือจากบรรษัท บริษัท สมาคม บุคคล ห้าง มูลนิธิ หรือองค์กรใด ไม่ว่าจะเป็นองค์กรระหว่างประเทศ ระดับภูมิภาค ระดับชาติ โดยการบริจาค การให้ การแลกเปลี่ยน การยกให้ การทำพินัยกรรมยกให้ การซื้อหรือเช่า ทั้งกระทำโดยเสร็จเด็ดขาด หรืออยู่ในความดูแลของผู้อื่น การสมทบทุนที่เป็นทรัพย์สิน อสังหาริมทรัพย์ สังหาริมทรัพย์ หรือคละกัน รวมทั้งเงิน และสิ่งของมีค่าที่เป็นประโยชน์ หรือจำเป็นแก่การดำเนินการตามเป้าหมาย และกิจกรรมของศูนย์ฝึกอบรม และเพื่อที่จะถือเอา ดำเนินการจัดการ ใช้ ขาย โอน หรือจำหน่าย ซึ่งทรัพย์ที่กล่าวนั้น

(ค) เข้าทำสัญญาข้อผูกพันต่าง ๆ

(ง) จ้างบุคคลตามระเบียบข้อบังคับของศูนย์ฝึกอบรม โดยไม่มีข้อจำกัดว่าด้วยสัญชาติ เพศ หรือศาสนา

(จ) ดำเนิน และต่อสู้คดีความ

(ฉ) กระทำการทั้งหลายทั้งปวงอันเป็นการจำเป็น สมควร หรือเหมาะสมแก่การดำเนินการสืบเนื่อง เพื่อบรรลุผล หรือทำให้ได้บรรลุซึ่งจุดมุ่งหมาย และกิจการอย่างหนึ่งอย่างใดหรือทั้งหมดที่ได้กล่าวไว้ในกฎบัตรฉบับนี้ ที่ปรากฏว่าจะเกื้อหนุนหรือจำเป็น และเป็นประโยชน์ต่อการบรรลุถึงวัตถุประสงค์ และกิจกรรมของศูนย์ฝึกอบรม

4.2 รายได้ของศูนย์ฝึกอบรมไม่ว่าส่วนใดมิให้ตกได้ หรือแจกจ่ายแก่สมาชิก กรรมการอำนวยการ เจ้าหน้าที่ หรือเอกชนบุคคลอื่น ๆ ใด เว้นแต่ที่ศูนย์ฝึกอบรมจะได้รับมอบหมายอำนาจให้ชำระค่าตอบแทนตามสมควรแก่การบริการที่ทำให้ และที่ให้ชำระเงิน และแจกจ่ายเกี่ยวเนื่องกับวัตถุประสงค์ที่ได้กล่าวไว้ในข้อ 3

ข้อ 5
องค์ประกอบ

5. องค์ประกอบของศูนย์ฝึกอบรมมีดังนี้

(ก) คณะกรรมการอำนวยการ (คณะกรรมการ)

(ข) คณะกรรมการบริหาร

ข้อ 6
คณะกรรมการ

6.1 คณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการไม่เกิน 15 คน โดยมาจากการแต่งตั้งดังนี้

(ก) กรรมการที่มหาวิทยาลัยแต่งตั้ง 1 คน

(ข) ผู้อำนวยการของศูนย์ฝึกอบรม ซึ่งจะเป็นกรรมการผู้ไม่มีสิทธิออกเสียง และจะทำหน้าที่เลขานุการคณะกรรมการด้วย

(ค) กรรมการอีกไม่เกิน 13 คน แต่งตั้งทุก ๆ สามปี โดยคณะกรรมการที่ครบวาระซึ่งจะได้รับเลือกตามคุณวุฒิส่วนบุคคล โดยตระหนักว่าเป็นผู้สามารถจะปฏิบัติการอันเป็นประโยชน์แก่ศูนย์ฝึกอบรมได้

6.2 ให้คณะกรรมการชุดแรกแต่งตั้งตนเองดังนี้

(ก) ภายในสามเดือนนับจากวันลงนามในกฎบัตรฉบับนี้ ให้มหาวิทยาลัยแต่งตั้งกรรมการของตน และให้ผู้ก่อตั้งแต่ละท่านแต่งตั้งกรรมการของตนท่านละหนึ่งคน ให้กรรมการชุดนี้เป็นกรรมการชุดก่อตั้งโดยมีกรรมการที่มหาวิทยาลัยแต่งตั้งทำหน้าที่ประธานกรรมการ ให้กรรมการชุดก่อตั้งแต่งตั้งกรรมการอื่นอีกโดยมีผู้แทนจากองค์กรของรัฐบาล และองค์กรของเอกชน จากสถาบันการศึกษาซึ่งดำเนินการในเรื่องของวนศาสตร์ชุมชนจากประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก รวมทั้งประเทศ และองค์กรผู้บริจาค มติของคณะกรรมการชุดก่อตั้งต้องเป็นเอกฉันท์

(ข) ภายในหกเดือนนับจากวันลงนามในกฎบัตรฉบับนี้ ให้มีการประชุมคณะกรรมการครั้งแรก โดยให้แต่งตั้งประธานคณะกรรมการ และรองประธานคณะกรรมการจากผู้เป็นกรรมการในคณะซึ่งมีสิทธิออกเสียง ผู้เป็นกรรมการในคณะกรรมการยกเว้นผู้ซึ่งมหาวิทยาลัยแต่งตั้ง และกรรมการบริหาร ประธานกรรมการ และรองประธานกรรมการอยู่ในตำแหน่งได้คราวละสามปี หรือเพียงเท่าที่ระยะเวลาที่เหลืออยู่ของการดำรงตำแหน่งกรรมการในคณะแล้วแต่ระยะเวลาใดจะสั้นกว่ากัน

6.3 เมื่อได้รับแต่งตั้งในคราวแรกหรือคราวต่อมาไม่ว่าครั้งใด ผู้เป็นกรรมการจะต้องลงนามปฏิญาณในสมุดบันทึกรายงานการประชุมของคณะกรรมการว่าตนตกลงรับตำแหน่ง และจะปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งที่ได้รับแต่งตั้ง

6.4 ผู้เป็นกรรมการที่มหาวิทยาลัยแต่งตั้งนั้น มหาวิทยาลัยอาจเปลี่ยนตัวเมื่อใดก็ได้

6.5 ภายหลังจากการแต่งตั้งคราวแรก และในการแต่งตั้งคราวต่อ ๆ มา ผู้ที่เป็นกรรมการใหม่ทั้งหมด ยกเว้นผู้เป็นกรรมการที่มหาวิทยาลัยแต่งตั้งและผู้อำนวยการ จะต้องได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการชุดที่กำลังจะครบวาระโดยให้อยู่ในตำแหน่งคราวละสามปี ให้คณะกรรมการที่กำลังจะครบวาระแต่งตั้งผู้เป็นกรรมการในคณะกรรมการชุดใหม่โดยเสียงข้างมากของกรรมการที่มาประชุมด้วยวิธีลงคะแนนโดยเปิดเผย กรรมการอาจได้รับเลือกให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกได้ กรรมการในคณะกรรมการชุดต่อ ๆ มาก็เช่นเดียวกับคณะกรรมการชุดแรก คือต้องมีผู้แทนจากองค์กรของรัฐบาล และองค์กรของเอกชน จากสถาบันการศึกษาซึ่งดำเนินการในเรื่องของวนศาสตร์ชุมชน จากประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก รวมทั้งประเทศ และองค์กรผู้บริจาค

6.6 ในกรณีที่ผู้เป็นกรรมการในคณะกรรมการนอกจากผู้เป็นกรรมการที่มหาวิทยาลัยแต่งตั้ง และผู้อำนวยการ พ้นจากตำแหน่งด้วยเหตุเกษียณอายุ มรณกรรม ไร้ความสามารถ หรือด้วยเหตุอื่นใด ให้แต่งตั้งกรรมการใหม่เข้าดำรงตำแหน่งซึ่งว่างลงนั้นด้วยมติเสียงข้างมากของกรรมการที่มาประชุม กรรมการผู้ที่ได้รับแต่งตั้งขึ้นมาใหม่นั้น ให้อยู่ในตำแหน่งเท่ากับเวลาที่ยังเหลืออยู่ของวาระการดำรงตำแหน่งสามปีของกรรมการผู้ที่พ้นตำแหน่งไปนั้น

6.7 ผู้เป็นกรรมการต้องปฏิบัติหน้าที่กรรมการโดยไม่ได้รับค่าตอบแทนจากศูนย์ฝึกอบรม แต่ศูนย์ฝึกอบรมอาจจะจ่ายค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการมาเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการให้ตามสมควร

6.8 ให้คณะกรรมการประชุมกันอย่างน้อยปีละครั้ง ณ ที่ทำการใหญ่ของศูนย์ฝึกอบรม หรือ ณ สถานที่ที่คณะกรรมการกำหนด

6.9 คณะกรรมการอาจเชิญคณะกรรมการบริหาร หรือบุคคลอื่นเข้าร่วมการประชุมด้วยก็ได้ แต่ไม่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนน

6.10 ประธานคณะกรรมการหรือกรรมการส่วนข้างมากอาจเรียกประชุมคณะกรรมการเป็นกรณีพิเศษได้ ทั้งนี้ให้ระบุวัตถุประสงค์พิเศษของการประชุมนั้นในหนังสือเชิญประชุมด้วย หนังสือเชิญประชุมนั้นให้ส่งถึงกรรมการอย่างน้อย 30 วัน ก่อนวันประชุม ในกรณีเร่งด่วน ผู้เป็นกรรมการอาจได้รับการร้องขอให้วินิจฉัยเรื่องราวโดยหนังสือเวียน แทนที่จะเป็นการประชุมคณะกรรมการก็ได้ ทั้งนี้แล้วแต่ประธานกรรมการจะเห็นสมควร

6.11 ในการประชุมคณะกรรมการ จำนวนกรรมการส่วนข้างมากของคณะกรรมการถือเป็นองค์ประชุม เพื่อวินิจฉัยเรื่องราวทั้งปวง เว้นแต่จะได้กำหนดไว้ในกฎบัตรฉบับนี้เป็นประการอื่น มติของคณะกรรมการต้องได้รับความเห็นชอบของเสียงข้างมากของกรรมการที่มาประชุมด้วยวิธีการออกเสียงลงคะแนนเปิดเผย

6.12 ให้คณะกรรมการเปิดรับสมาชิกทั่วไปของศูนย์ฝึกอบรม และให้คณะกรรมการเป็นผู้กำหนดสิทธิ คุณสมบัติ และพันธะหน้าที่ของสมาชิกทั่วไปดังกล่าวนั้น

6.13 ให้คณะกรรมการมีอำนาจ และหน้าที่ดังนี้

(ก) กระทำการเป็นผู้วางนโยบายของศูนย์ฝึกอบรม โดยเป็นผู้กำหนดหรืออนุมัติในหลักการโครงงานสำคัญ

(ข) รับความช่วยเหลือด้านการเงินหรือด้านอื่น ๆ จากประเทศ สถาบัน และหน่วยงานผู้บริจาคต่าง ๆ ตามแต่ที่อาจจะจำเป็นต่อการดำเนินการของศูนย์ฝึกอบรม

(ค) อนุมัติแผนงานรายปี งบประมาณรายปี และรายงานผู้สอบบัญชี รวมทั้งกำกับดูแลประสิทธิภาพต้นทุนของศูนย์ฝึกอบรม และความถูกต้องเที่ยงตรงในด้านการเงิน

(ง) กำหนดข้อบังคับให้สอดคล้องกับกฎบัตรฉบับนี้เพื่อนำมาใช้กำกับการดำเนินงาน

(จ) อนุมัตินโยบายการบัญชี และแต่งตั้งผู้สอบบัญชีที่เป็นบุคคลภายนอก

(ฉ) อนุมัติเค้าโครงองค์การอย่างกว้างของศูนย์ฝึกอบรม

(ช) อนุมัตินโยบายด้านบุคลากรรวมทั้งอัตราเงินเดือน และสวัสดิการ

(ซ) แต่งตั้ง และยกเลิกกรรมการในคณะกรรมการบริหาร รวมทั้งผู้อำนวยการ และอนุมัติระยะเวลาการจ้าง ตลอดจนตรวจสอบการทำงานของบุคคลดังกล่าว

(ฌ) กระทำตามอำนาจอื่นใด และกระทำการอย่างใดอันเป็นการเกื้อหนุนให้บรรลุวัตถุประสงค์ของศูนย์ฝึกอบรม

6.14 คณะกรรมการอาจจะมอบหมายอำนาจของตนให้แก่คณะกรรมการบริหารก็ได้

6.15 คณะกรรมการอาจจัดตั้งคณะอนุกรรมการขึ้นตามแต่จะเห็นว่าเป็นการจำเป็นเพื่อการปฏิบัติตามหน้าที่ของตน

ข้อ 7
คณะกรรมการบริหาร

7.1 คณะกรรมการบริหารประกอบด้วยผู้ทำงานด้านวิชาชีพ ซึ่งคณะกรรมการเป็นผู้แต่งตั้ง มีจำนวน 3 คน ให้ผู้อำนวยการของศูนย์ฝึกอบรมเป็นหัวหน้าของคณะกรรมการบริหาร ส่วนกรรมการอีกสองคนของคณะกรรมการบริหารมีตำแหน่งเป็นรองผู้อำนวยการของศูนย์ฝึกอบรม

7.2 กรรมการในคณะกรรมการบริหารจะเป็นบุคคลสัญชาติใดก็ได้

7.3 ให้คณะกรรมการบริหารซึ่งมีผู้อำนวยการเป็นประธานนั้น นำนโยบายซึ่งคณะกรรมการเป็นผู้กำหนดไปปฏิบัติ ดำเนินการตามแนวทางที่คณะกรรมการกำหนดไว้เพื่อการบริหารงานของศูนย์ฝึกอบรม และดำเนินงานตามคำสั่งการของคณะกรรมการ คณะกรรมการบริหารภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการ มีหน้าที่โดยเฉพาะเจาะจงที่จะต้องกระทำ คือ

(ก) คิดทำแผนงาน และงบประมาณรายปีเพื่อการดำเนินการของศูนย์ฝึกอบรม และทบทวนแผนงาน และงบประมาณดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง

(ข) กำกับดูแลกิจกรรมของศูนย์ฝึกอบรม และดำเนินการให้มีการจัดวางโครงงานที่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งการดำเนินกิจกรรมที่มีประสิทธิภาพเช่นกัน

(ค) คัดเลือกรับเจ้าหน้าที่ และทำหน้าที่เป็นผู้นำ

(ง) ให้คำแนะนำ และข้อมูลข่าวสารแก่ผู้เป็นประธานคณะกรรมการในเรื่องต่าง ๆ ที่สำคัญที่เกี่ยวกับศูนย์ฝึกอบรม

(จ) ปฏิบัติหน้าที่อื่น ๆ ตามแต่ที่คณะกรรมการจะมอบหมาย

7.4 ให้ผู้อำนวยการเป็นหัวหน้าเจ้าหน้าที่บริหารของศูนย์ฝึกอบรมด้วย และต้องรับผิดชอบในเรื่องการดำเนินงาน และการจัดการของศูนย์ฝึกอบรม และดูแลให้มีการกำหนดวัตถุประสงค์ที่สมควร และมีการดำเนินงานตามโครงงาน ทั้งนี้โดยขึ้นตรงต่อคณะกรรมการ

7.5 รองผู้อำนวยการทั้งสองมีหน้าที่ปรึกษา และช่วยผู้อำนวยการ และมีสิทธิที่จะได้รับการหารือจากผู้อำนวยการในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้อำนวยการ ในขณะที่ผู้อำนวยการไม่อยู่ปฏิบัติหน้าที่ ให้รองผู้อำนวยการคนใดคนหนึ่งเข้ารับปฏิบัติหน้าที่แทนผู้อำนวยการ

7.6 ให้คณะกรรมการกำหนดอำนาจที่จะมอบหมายให้แก่ผู้อำนวยการในฐานะที่เป็นผู้แทนโดยชอบด้วยกฎหมายของศูนย์ฝึกอบรม ส่วนบรรดาสัญญาข้อผูกพันต่าง ๆ ซึ่งมีผลกระทบต่อการควบคุม วัตถุประสงค์ สถานที่ตั้ง การขยาย หรือการยุบเลิกของศูนย์ฝึกอบรม หรือที่เกี่ยวข้องกับข้อผูกพันทางการเงินที่สำคัญ หรือเรื่องราวสำคัญเกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์กับประเทศเจ้าบ้านนั้น ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ ผู้อำนวยการมีหน้าที่ลงนามในเอกสารสัญญาข้อผูกพันต่าง ๆ รวมทั้งเอกสารทางกฎหมายทั้งหลายอันจำเป็นต่อการดำเนินงานตามปรกติของศูนย์ฝึกอบรม

ข้อ 8
การเจ้าหน้าที่

8.1 ให้ผู้อำนวยการเป็นผู้แต่งตั้งเจ้าหน้าที่ของศูนย์ฝึกอบรมภายใต้ขอบข่ายนโยบายด้านบุคลากรและการจัดองค์การที่มีอยู่ รวมทั้งให้เป็นไปตามระเบียบข้อบังคับว่าด้วยการเจ้าหน้าที่ที่คณะกรรมการเห็นชอบ

8.2 เจ้าหน้าที่ของศูนย์ฝึกอบรมมีสองประเภท ดังนี้

(ก) เจ้าหน้าที่ทางวิชาชีพ

(ข) เจ้าหน้าที่สนับสนุน

8.3 เจ้าหน้าที่ทางวิชาชีพอาจเป็นบุคคลสัญชาติใดก็ได้ ส่วนเจ้าหน้าที่สนับสนุนนั้น ในเบื้องแรกควรเป็นบุคคลสัญชาติไทย และผู้มีถิ่นที่อยู่ในประเทศไทย หรือในประเทศสมาชิกซึ่งศูนย์ฝึกอบรมดำเนินงานอยู่

8.4 ข้อพิจารณาที่สำคัญที่สุดในการจ้างเจ้าหน้าที่ และในการกำหนดสภาพของงานบริการ คือความจำเป็นที่จะต้องได้มาซึ่งมาตรฐานที่สูงที่สุดในด้านคุณภาพ ประสิทธิภาพ ความสามารถ และความถูกต้องเที่ยงตรง

8.5 ให้กำหนดอัตราเงินเดือน การประกันภัย กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ หรือโครงการบำนาญ และเงื่อนไขการจ้างงานอย่างอื่น ๆ ไว้ในระเบียบข้อบังคับของเจ้าหน้าที่ ซึ่งต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ ระเบียบข้อบังคับของเจ้าหน้าที่นี้ ศูนย์ฝึกอบรมอาจจะแก้ไขเปลี่ยนแปลงเป็นระยะ ๆ ก็ได้ตามความจำเป็นของศูนย์ฝึกอบรม

ข้อ 9
การเงินและการบริหาร

9.1 ให้คณะกรรมการเป็นผู้กำหนดวันที่ของการเริ่มต้นรอบปีบัญชีของศูนย์ฝึกอบรม

9.2 การดำเนินการด้านการเงินของศูนย์ฝึกอบรมให้คู่ภายใต้การควบคุมตามมาตรฐานทางการบัญชีที่เป็นที่ยอมรับกันเป็นสากลตามที่คณะกรรมการกำหนดให้ใช้

9.3 กรรมการแต่ละคนในคณะกรรมการมีสิทธิที่จะตรวจสอบสมุดบัญชีของศูนย์ฝึกอบรมได้ คณะกรรมการอาจจะกำหนดข้อจำกัดได้ตามสมควรในเรื่องของเวลา และวิธีการที่กรรมการจะทำการตรวจสอบ

9.4 ให้มีการตรวจสอบทางการเงินโดยเต็มรูปแบบ กับการดำเนินงานของศูนย์ฝึกอบรมเป็นรายปี โดยสำนักงานสอบบัญชีระหว่างประเทศอิสระที่คณะกรรมการแต่งตั้งขึ้นตามคำแนะนำของผู้อำนวยการ ให้ผู้อำนวยการนำรายงานการสอบบัญชีเสนอต่อคณะกรรมการเพื่อพิจารณาอนุมัติ

ข้อ 10
สิทธิ ประโยชน์ และการได้รับการยกเว้น

10. ให้ศูนย์ฝึกอบรมใช้ความเพียรพยายามอย่างเต็มที่เพื่อหาทางให้ได้รับจากรัฐบาลไทย และจากประเทศเจ้าบ้านอื่น ๆ ซึ่งศูนย์ฝึกอบรมดำเนินงานอยู่ บรรดาข้อตกลงต่าง ๆ อันจำเป็นแก่การที่ศูนย์ฝึกอบรม เจ้าหน้าที่ และบุคลากรของศูนย์ฝึกอบรม จะได้รับอันเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก สิทธิ สิทธิประโยชน์ หรือได้รับการยกเว้นจากข้อจำกัดทั้งหลาย เช่น การตรวจคนเข้าเมือง ภาษีเงินได้ และอากรศุลกากร ตามที่จำเป็นแก่การดำเนินงาน

ข้อ 11
การแก้ไขเพิ่มเติม

11. คณะกรรมการอาจแก้ไขเพิ่มเติมกฎบัตรฉบับนี้ได้ด้วยเสียงข้างมากจำนวนสามในสี่ ของกรรมการผู้มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของคณะกรรมการที่มาประชุม และโดยการลงคะแนนโดยเปิดเผย โดยมีเงื่อนไขว่าหนังสือบอกกล่าวการแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวนั้นพร้อมทั้งข้อความที่จะแก้ไขเพิ่มเติมครบถ้วน ต้องส่งทางไปรษณีย์ถึงกรรมการในคณะกรรมการทุกคนอย่างน้อยแปดสัปดาห์ล่วงหน้าก่อนวันประชุม เว้นแต่กรรมการในคณะกรรมการไม่ติดใจที่จะได้รับหนังสือบอกกล่าวนั้นทุกคน

ข้อ 12
การยุบเลิก

12.1 ศูนย์ฝึกอบรมอาจยุบเลิกได้โดยคำแนะนำด้วยเสียงข้างมากจำนวนสามในสี่ของกรรมการผู้มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของคณะกรรมการที่มาประชุม และโดยการลงคะแนนโดยเปิดเผย หากเห็นว่าได้บรรลุจุดมุ่งหมายของศูนย์ฝึกอบรมในระดับที่น่าพอใจแล้ว หรือในกรณีที่เห็นว่าศูนย์ฝึกอบรมไม่อาจดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิผลอีกต่อไป การยุบเลิกจะมีผลบังคับเมื่อสมาชิกผู้ก่อตั้งให้ความเห็นชอบ ให้นำวิธีการบอกกล่าวแก่กรรมการในคณะกรรมการตามที่ได้ระบุไว้ในข้อ 11 ว่าด้วยการแก้ไขเพิ่มเติมมาใช้กับความในข้อนี้ด้วย

12.2 ในกรณีที่มีการยุบเลิก ทรัพย์สินของศูนย์ฝึกอบรมที่อยู่ในประเทศไทย ให้โอนให้แก่มหาวิทยาลัย ส่วนทรัพย์สินของศูนย์ฝึกอบรมที่อยู่ในประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกให้โอนตามการสั่งการของคณะกรรมการเพื่อใช้ในกิจการที่มีจุดมุ่งหมายทำนองเดียวกันในประเทศนั้น ๆ หรือโอนไปให้กับสถาบันในประเทศนั้น ซึ่งมีจุดมุ่งหมายทำนองเดียวกันกับจุดมุ่งหมายของศูนย์ฝึกอบรม

ข้อ 13
การมีผลใช้บังคับ

13.1 กฎบัตรฉบับนี้ให้มีผลใช้บังคับหลังจากที่สมาชิกผู้ก่อตั้งทั้งหลายได้ลงนามแล้ว และได้มีการลงนามในข้อตกลงระหว่างรัฐบาลไทยกับศูนย์ฝึกอบรมเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์

13.2 มหาวิทยาลัยตกลงยินยอมว่าบรรดาทรัพย์สินทั้งหลายรวมทั้งสิทธิเรียกร้อง และความรับผิดทั้งปวง รวมทั้งสัญญาว่าจ้าง สัญญาเช่า ฯลฯ ซึ่งเกี่ยวข้องกับศูนย์ฝึกอบรม ซึ่งอยู่ในนามของมหาวิทยาลัย จะส่งมอบหรือโอนให้แก่ศูนย์ฝึกอบรมโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย ณ วันที่กฎบัตรฉบับนี้มีผลใช้บังคับ

13.3 นอกจากนี้ มหาวิทยาลัยตกลงให้ศูนย์ฝึกอบรม เช่าอาคารที่ทำการ ณ ที่ตั้งใจจุบัน ตลอดระยะเวลาที่ศูนย์ฝึกอบรมยังคงดำเนินการอยู่ด้วยราคาต่ำสุด

ในนามของรัฐบาลกัมพูชา

ลายมือชื่อ H. E. Dr. Mok Mareth, Minister, Ministry of Environment

วันที่ 14 พฤษภาคม พ.ศ. 2541

ในนามของรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน

ลายมือชื่อ H. E. Mr. Li Changjian, Vice Minister of the State Forestry Administration

วันที่ 14 พฤษภาคม พ.ศ. 2541

ในนามของรัฐบาลสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ลายมือชื่อ Mr. Sithong Chinhothinh, Chargé d' Affairs a.i., Embassy of the Lao People's Republic

วันที่ 14 พฤษภาคม พ.ศ. 2541

ในนามของรัฐบาลสาธารณรัฐสังคมนิยมสหภาพพม่า

ลายมือชื่อ H. E. Colonel Thaik Htun, Deputy Minister, Ministry of Forestry

วันที่ 14 พฤษภาคม พ.ศ. 2541

ในนามของรัฐบาลสวิตเซอร์แลนด์

ลายมือชื่อ H. E. Mr. Bernard Freymond, Ambassador, Embassy of Switzerland

วันที่ 14 พฤษภาคม พ.ศ. 2541

ในนามของรัฐบาลไทย

ลายมือชื่อ H. E. Cdr. Dr. Deja Sukaromana, M.D., Minister, Ministry of University Affairs

วันที่ 14 พฤษภาคม พ.ศ. 2541

ในนามของรัฐบาลสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

ลายมือชื่อ H. E. Mr. Do Ngoc Son, Ambassador, Embassy of the Socialist of Republic of Vietnam

วันที่ 14 พฤษภาคม พ.ศ. 2541

CHARTER

OF THE

REGIONAL COMMUNITY FORESTRY TRAINING CENTER

FOR ASIA AND THE PACIFIC

ARTICLE 1

ESTABLISHMENT AND ORGANIZATION

1.1 With this Charter, the Founders establish the Regional Community Forestry Training Center for Asia and the Pacific (hereinafter called "RECOFTC"). RECOFTC shall operate as a non-profit, autonomous organization, international in status and non-political in management, staffing and operations. RECOFTC shall be organized exclusively for scientific and educational purposes.

1.2 The seat of RECOFTC shall be located at Kasetsart University, Bangkok, Thailand (hereinafter referred to as "the University").

1.3 RECOFTC shall have a Board of Trustees (hereinafter called the "Board") and an Executive Committee that includes the Executive Director. The details of the organization and management shall be decided by the Board.

1.4 RECOFTC may establish sub-centers located in countries of the Asia-Pacific Region if the Board so decides.

1.5 RECOFTC shall possess full juridical international personality and enjoy the legal capacities necessary to exercise and fulfill its mandate.

1.6 RECOFTC shall maintain academic affiliations with the University and with other institutions as deemed appropriate by the Board.

1.7 The official language for purposes of communication and business records of RECOFTC will be English; however, all languages relevant to the Asia-Pacific Region will be used, as practicable, for purposes of technical training, instructions and information dissemination to participants or the public.

ARTICLE 2

FOUNDER MEMBERS

2. The signatories to this Charter are the Founder Members of RECOFTC.

ARTICLE 3

MISSION, PURPOSE AND OBJECTIVES

3.1 The mission of RECOFTC is to assist the people of the Asia-Pacific Region to manage their forests and related natural resources for the greatest social benefit with due consideration of cross-cultural perspectives, promotion of synthesis of local wisdom and customs with modern knowledge and institutions and to foster a deeper understanding of their rights and responsibilities over forests. The main purpose of RECOFTC is to organize, provide, facilitate and otherwise support training for community forestry in the Asia Pacific Region.

3.2 In support of its training mandate, RECOFTC will also undertake and facilitate relevant research, technical assistance, the exchange of information, workshops and seminars, linkages with appropriate individuals and institutions, fundraising for and promotion of its services, and any other activity that may derive from or enhance the role of RECOFTC as an international training center for community forestry.

3.3 The scope of RECOFTC extends to all those individuals and organizations involved in promoting the rights and responsibilities of the people in the development of forests.

3.4 RECOFTC understands itself as:

(a) a bridge between government organizations and the institutions of civil society such as local communities and non-government organization;

(b) a forum for the development and strengthening of cooperation among individuals and organizations such as governments, non-governmental organizations, private companies, local communities and their leaders and functionaries, academicians, journalists, researchers, planners, policy makers and implementors at all levels, whose work is consistent with the objectives of RECOFTC.

3.5 To optimize the impact of its financial and human resources RECOFTC shall initially concentrate its efforts on countries in the Asia-Pacific Region as determined by the Board.

3.6 The general objective of training, research, technical assistance and other activities is to facilitate a deeper and socially acceptable understanding of people's rights and responsibilities over forest resources.

3.7 RECOFTC has the objective of achieving long-term financial sustainability.

ARTICLE 4

POWERS

4.1 In furtherance of the aforesaid objectives, RECOFTC shall have the following powers:

(a) to receive, acquire or otherwise lawfully obtain from any governmental authority or from any corporation, company, association, person, firm, foundation or other entity whether international, regional or national, such charters, licenses, rights, concessions or similar rights, and assistance - financial and otherwise - as are conducive to and necessary for the attainment of the objectives of RECOFTC;

(b) to receive, acquire or otherwise lawfully obtain from any governmental authority or from any corporation, company, association, person, firm, foundation or other entity, whether international, regional or national, by donation, grant, exchange, device, bequest, purchase or lease, either absolutely or in trust, contributions consisting of such properties, real, personal, or mixed, including funds and valuable effects or items, as may be useful or necessary to pursue the aims and activities of RECOFTC and to hold, operate, administer, use, sell, convey or dispose of the said properties;

(c) to enter into agreements and contracts;

(d) to employ persons according to its own rules and regulations without restriction as to nationality, gender, or religion;

(e) to institute and defend legal proceedings;

(f) to perform all acts and functions which may be necessary, expedient, suitable or proper for the furtherance, accomplishment or attainment of any or all of the purposes and activities herein stated, or which shall appear, at any time, conducive to or necessary and useful for the objectives and activities of RECOFTC.

4.2 No part of the earnings of RECOFTC shall inure or be distributable to its members, trustees, officers, or other private persons, except that RECOFTC shall be authorized and empowered to pay reasonable compensation for services rendered and to make payments and distributions in furtherance of the objectives set forth in Article 3.

ARTICLE 5

ORGANS

5. The organs of RECOFTC shall be:

(a) the Board of Trustees (the Board);

(b) the Executive Committee

ARTICLE 6

THE BOARD

6.1 The Board shall consist of no more than 15 members appointed as follows:

(a) one member appointed by the University;

(b) the Executive Director of RECOFTC who will be a non-voting Board Member and who will also serve as Secretary of the Board;

(c) a maximum of 13 members, appointed every three years by the outgoing Board and chosen in their personal capacity in recognition of their potential contribution to RECOFTC.

6.2 The first Board shall constitute itself as follows:

(a) Within three months after the signing of the Charter, the University shall appoint its Board Member and each Founder Member shall appoint one Board Member to the Board. These Board Members constitute the Founding Board which shall be chaired by the Board Member appointed by the University. The Founding Board shall appoint the other Board Members, with representation from government and non-government organizations, academic institutions active in the field of community forestry, the various countries of the Asia Pacific Region, and donor countries and organizations. The Founding Board shall take its decisions unanimously;

(b) Within six months after the signing of the Charter, the first Board shall meet. It shall appoint a Chairperson and a Vice-Chairperson to be selected from the Board Members who have voting rights. The Chairperson and the Vice Chairperson shall have a tenure of office of three years or the remaining period of their term as Board Members, whichever period is less.

6.3 Upon their first or any subsequent appointment, Board Members shall sign a declaration in the minute book of the Board, to the effect that they accept and will act in accordance with the terms of the office.

6.4 The Board Member appointed by the University may be replaced at any time by the University.

6.5 After the first appointment period and for the subsequent appointment periods, all new Board Members, except the Board Member appointed by the University and the Executive Director, shall be appointed by the outgoing Board for a term of 3 years. The outgoing Board shall appoint the Board Members of the new Board by a majority of the Board Members present and by open voting. Board Members may be re-elected. As with the first Board subsequent Board Members should represent government and non-government organizations, academic institutions active in the field of community forestry, the various countries of the Asia-Pacific Region, and donor countries and organizations.

6.6 In cases where a Board Member, other than the Board Member appointed by the University and the Executive Director, vacate the position by reason of retirement, death, incapacity, or any other cause, the said position shall be filled by a new Board Member appointed by a majority of those Board Members present at the meeting. The new Board Members shall be appointed only for the remaining time of the 3 year term of the vacating Board Member.

6.7 The Board Members shall serve as such without remuneration from RECOFTC, but RECOFTC may pay the reasonable expenses incurred in attending the meetings of the Board.

6.8 The Board shall meet at least once a year in the principal office of RECOFTC or at such places as the Board may determine.

6.9 Members of the Executive Committee or other persons may be invited by the Board to participate in its meetings but without voting rights.

6.10 A special meeting of the Board may be called by the Chairperson or by a majority of the Board Members for a special purpose to be specified in the notice of the meeting, which shall be delivered to the Board Members at least 30 days before the meeting is held. On matters of urgency Board Members may be requested to decide by circulation in lieu of a Board meeting, as the Chairperson of the Board deems appropriate.

6.11 At meetings of the Board, a majority of members of the Board shall constitute a quorum for the transaction of business. Except as otherwise provided in this Charter, the decisions of the Board will be made by a majority of the Board Members present and by open voting.

6.12 The Board shall accept new General Members of RECOFTC whose rights, qualifications and obligations will be determined by the Board.

6.13 The Board shall have the following powers and functions:

(a) to act as the policy-making body of RECOFTC, laying down or approving in principle its major programs;

(b) to accept financial or other forms of aid from donor countries, institutions, and agencies as may be required for the operation of RECOFTC;

(c) to approve the yearly workplan, budget, and auditors' report and to ensure RECOFTC's cost-effectiveness, financial integrity and accountability;

(d) to adopt its own By-Laws in line with this Charter;

(e) to approve accounting policies and to appoint external auditors;

(f) to approve RECOFTC's broad organizational framework;

(g) to approve personnel policies including scales of salaries and benefits;

(h) to appoint and dismiss members of the Executive Committee, including the Executive Director, to approve their terms of employment and to monitor their performance;

(i) to exercise any other powers and do any acts conducive to the achievement of the objectives of RECOFTC.

6.14 The Board may delegate any of its powers to the Executive Committee.

6.15 The Board may establish any subcommittee as it deems necessary for the performance of its functions.

ARTICLE 7

THE EXECUTIVE COMMITTEE

7.1 The Executive Committee shall consist of professionals appointed by the Board. It shall have 3 members. The Executive Director of RECOFTC shall be the head of the Executive Committee; the two other members of the Executive Committee shall be the Deputy Directors of RECOFTC.

7.2 Members of the Executive Committee may be of any nationality.

7.3 The Executive Committee chaired by the Executive Director shall implement the policies determined by the Board, follow the guidelines laid down by the Board for the administration of RECOFTC and carry out the directions of the Board. Specifically, the Executive Committee, under the supervision of the Board, shall:

(a) develop yearly workplans and budgets for the operation of RECOFTC and keep these plans under continuing review;

(b) supervise the activities of RECOFTC and ensure effective programming and implementation of the activities;

(c) recruit the staff and provide leadership;

(d) keep the Chairperson of the Board advised and informed on matters of consequence relating to RECOFTC;

(e) perform such other functions as may be delegated by the Board.

7.4 The Executive Director is the Chief Executive Officer of RECOFTC and shall be responsible to the Board for the operation and management of RECOFTC and for assuring that its objectives are properly developed and its programmes are carried out.

7.5 The two Deputy Directors have the duty to consult and assist the Executive Director and have the right to be consulted by the Executive Director in the discharging of his/her responsibilities. During the absence of the Executive Director either of the two Deputy Directors shall assume the responsibilities of the Executive Director.

7.6 The Board shall stipulate the powers which may be delegated to the Executive Director as the legal representative of RECOFTC. Contracts and agreements which affect the governance, objectives, location, expansion or dissolution of RECOFTC or involve major financial commitments or major issues involving relations with the host country are subject to approval by the Board. The Executive Director shall sign all deeds, contracts and agreements and other legal documents which are necessary to ensure the normal operations of RECOFTC.

ARTICLE 8

STAFFING

8.1 The staff of RECOFTC shall be appointed by the Executive Director within the framework of the existing personnel and organizational policies as well as under the staff regulations approved by the Board.

8.2 The staff of RECOFTC shall consist of two categories:

(a) professional staff;

(b) supporting staff.

8.3 The professional staff may be of any nationality while the supporting staff should consist primarily of citizens and permanent residents of Thailand, or the member countries in which it operates.

8.4 The paramount consideration in the employment of staff and in the determination of the conditions of service shall be the necessity of securing the highest standards of quality, efficiency, competence and integrity.

8.5 Salary scales, insurance, provident funds or pension schemes and any other terms of employment shall be laid down in staff regulations approved by the Board. They may be revised regularly according to the needs of RECOFTC.

ARTICLE 9

FINANCE AND ADMINISTRATION

9.1 The Board shall decide on the date of commencement of the financial year of RECOFTC.

9.2 The financial operations of RECOFTC shall be governed by internationally acceptable accounting standards to be adopted by the Board.

9.3 Each member of the Board has the right to inspect the books and accounts of RECOFTC. The Board may impose reasonable restrictions as to the time and manner in which the books and accounts may be inspected by its members.

9.4 A full financial audit of the operations of RECOFTC shall be conducted on an annual basis by an independent international accounting firm appointed by the Board upon the recommendation of the Executive Director. Such audit reports shall be submitted by the Executive Director to the Board for its consideration and approval.

ARTICLE 10

RIGHTS, PRIVILEGES AND EXEMPTIONS

10. RECOFTC shall exercise utmost diligence in obtaining from the governments of Thailand and any other host country in which it works, such agreements as are necessary for the purpose of obtaining for RECOFTC, its officials and staff, regarding facilities, rights, privileges or exemptions from any form of restrictions, such as immigration, income taxes and customs duties, as are required for their work.

ARTICLE 11

AMENDMENTS

11. This charter may be amended by the Board by a three-fourths majority of the voting Members of the full Board present at the meeting and by open voting, provided that notice of such proposed amendment, together with its full text, shall have been mailed to all Board Members at least eight weeks in advance of the meeting, or that such notice is waived by all Board Members.

ARTICLE 12

DISSOLUTION

12.1 RECOFTC may be dissolved, upon recommendation, by a three-fourths majority of the voting Members of the full Board present at the meeting and by open voting, if it is determined that the purpose of RECOFTC has been achieved to a satisfactory degree or if it is determined that RECOFTC will no longer be able to function effectively. The dissolution shall take effect upon agreement by the signatories. The same procedure for notice to Board Members, as stated in Article 11 on Amendments, shall apply

12.2 In the event of a dissolution, the assets of RECOFTC situated in Thailand shall be transferred to the University. Assets of RECOFTC situated in other countries of the Asia-Pacific Region shall be transferred by Board direction for use for similar purposes in the respective countries or to institutions in those countries having purposes similar to those of RECOFTC.

ARTICLE 13

ENTRY INTO FORCE

13.1 This Charter shall enter into force after being signed by the Founder Members and the Agreement signed between the Royal Thai Government and RECOFTC regarding privileges.

13.2 The University agrees that all assets and all claims and liabilities including all employment contracts, deeds of rent, etc., now related to RECOFTC under the University, shall be handed over or transferred to RECOFTC at no cost on the date of the entry into force of this Charter.

13.3 Furthermore, the University shall lease out to RECOFTC at nominal cost the premises where the buildings are located as long as RECOFTC is operational.

The original of this Charter shall be deposited with the Royal Thai Government, which shall send certified copies thereof to the Founder Members.

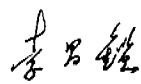
In Witness Whereof the undersigned, being duly authorized thereto by their respective governments, have signed the present Charter.

Done at Bangkok in a single copy in the English language this fourteenth day of May, one thousand nine hundred and ninety-eight.

For the Government of the Kingdom of Cambodia

H. E. Dr. Mok Mareth
Minister, Ministry of Environment

For the Government of the People's Republic of China



H. E. Mr. Li Changjian
Vice Minister of the State Forestry Administration

For the Government of the Lao People's Democratic Republic

Mr. Sithong Chitnhothinh
Chargé d'Affaires a.i.

For the Government of the Union of Myanmar

14/5/98

H. E. Colonel Thaik Htun
Deputy Minister, Ministry of Forestry

For the Government of Switzerland

H. E. Mr. Bernard Freymond
Ambassador

For the Royal Thai Government

H. E. Cdr. Dr. Deja Sukaromana, M.D.
Minister, Ministry of University Affairs

For the Government of the Socialist Republic of Vietnam

H. E. Mr. Do Ngoc Son
Ambassador

Certified true copy

MINISTRY OF UNIVERSITY AFFAIRS

ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม
ตามความเห็นของ
กระทรวงการต่างประเทศ
กรกฎาคม 2541

ข้อตกลง

ระหว่าง

รัฐบาลไทย

(ต่อไปในที่นี้ จะเรียกว่า "รัฐบาล")

และ

ศูนย์ฝึกอบรมวนศาสตร์ชุมชนแห่งภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

(ต่อไปในที่นี้ จะเรียกว่า "RECOFTC")

ด้วยมีความประสงค์ต้องกันที่จะส่งเสริมงานวนศาสตร์ชุมชน การพัฒนาป่าไม้และประชาชน เพื่อให้การก่อตั้ง RECOFTC เป็นไปอย่างสมบูรณ์ และสามารถดำเนินการได้ตามจุดประสงค์ทั้งสองฝ่าย จึงได้จัดทำข้อตกลงขึ้น 12 ข้อ ดังนี้ คือ

ข้อ 1

รัฐบาลรับรอง RECOFTC ว่าเป็นองค์การระหว่างรัฐบาลที่มีที่ตั้งอยู่ในประเทศไทย ซึ่งมีสิทธิในฐานะนิติบุคคล ดังนี้

(ก) สิทธิในการลงนามเป็นคู่สัญญาในข้อตกลงต่าง ๆ ทางกฎหมายในฐานะเป็นนิติบุคคล

(ข) สิทธิจัดหา และจำหน่ายอสังหาริมทรัพย์ และสังหาริมทรัพย์

(ค) สิทธิในการครอบครองอสังหาริมทรัพย์ที่รัฐบาลจัดหาให้โดยไม่คิดมูลค่า และ

(ง) สิทธิในการดำเนินการทางกฎหมายของนิติบุคคล

ข้อ 2

2.1 รัฐบาลให้สัตยาบันข้อตกลงที่มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์จะยก RECOFTC ซึ่งเป็นของมหาวิทยาลัยขึ้นเป็นองค์การระหว่างรัฐบาล พร้อมทั้งมอบที่ดิน อาคาร และทรัพย์สินต่าง ๆ ของ RECOFTC เดิมให้แก่ RECOFTC ใหม่ใช้งานโดยไม่คิดมูลค่า ทั้งนี้รวมทั้งข้อผูกพันทางการเงิน และสัญญาจ้างเจ้าหน้าที่ พนักงาน และอื่น ๆ ที่อยู่กับ RECOFTC

2.2 รัฐบาลจะพิจารณาด้วยความเห็นใจอย่างดียิ่งในกรณีที่ RECOFTC จะต้องขอใช้ที่ดินเพิ่มเติมเพื่อขยายกิจการในอนาคต

2.3 RECOFTC จะเป็นผู้จ่ายค่าไฟฟ้า น้ำ และอื่น ๆ รวมทั้งค่าบำรุงรักษา และปรับปรุงอาคาร รวมถึงค่าซ่อมแซม และซื้อวัสดุครุภัณฑ์ต่าง ๆ ด้วย ให้อยู่ในสภาพดี

2.4 ในกรณีที่ต้องยุบเลิก RECOFTC ทรัพย์สินต่าง ๆ ของ RECOFTC ที่อยู่ในประเทศไทย จะคืนเป็นของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ทั้งหมด

ข้อ 3

รัฐบาลรับรองว่า RECOFTC จะได้รับการบริการด้านสาธารณูปโภค และได้รับการคุ้มกันเรื่องการสื่อสารเท่าเทียมกับที่รัฐให้กับองค์การระหว่างประเทศอื่น ๆ ที่ตั้งอยู่ในประเทศไทย ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความสำคัญก่อนหลังและอัตราค่าธรรมเนียม

ข้อ 4

RECOFTC เป็นองค์การที่ตั้งขึ้นโดยไม่มุ่งหวังผลกำไรทางการเงิน ดังนั้น วัสดุครุภัณฑ์ รายได้ และทรัพย์สินต่าง ๆ ของ RECOFTC จึงได้รับการยกเว้นจาก

(ก) ภาษีอากรต่าง ๆ ยกเว้นเงินภาษีที่อยู่ในค่าบริการด้านสาธารณูปโภค

(ข) ภาษีอากรขาเข้า ภาษีอากรขาออก และภาษีอากรต่าง ๆ นอกเหนือไปจากภาษีมูลค่าเพิ่ม เมื่อมีการนำเข้า หรือส่งออกสิ่งของ หรือครุภัณฑ์ต่าง ๆ และยานพาหนะที่ใช้ในราชการ ส่วนการจำหน่าย

หรือเปลี่ยนมือของสิ่งของต่าง ๆ ดังกล่าวนี้ในประเทศไทย ให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อบังคับของรัฐบาลไทย

ข้อ 5

เมื่อได้รับการยกเว้นภาษีอากร ภาษีขาเข้า ภาษีขาออกต่าง ๆ ดังกล่าวแล้วในข้อ 4 จึงให้ RECOFTC สามารถดำเนินการดังต่อไปนี้ได้ คือ

(ก) สามารถรับเงินอุดหนุนช่วยเหลือ และแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและเปิดบัญชีธนาคารได้ทุกสกุล

(ข) สามารถนำเข้าเงินช่วยเหลือจากต่างประเทศ และแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศได้ทั้งภายในประเทศไทย และส่งออกต่างประเทศเพื่อกิจการของ RECOFTC

เมื่อ RECOFTC ได้รับสิทธิข้อนี้แล้ว RECOFTC จะให้ความสำคัญกับคำเตือนใด ๆ ที่รัฐบาลเห็นสมควร ตราบที่คำร้องขอนั้นไม่เป็นผลเสียกับผลประโยชน์ของ RECOFTC

ข้อ 6

6.1 รัฐจะออกวีซ่าเข้าประเทศแก่บุคคลต่อไปนี้

(ก) คณะกรรมการของ RECOFTC (Board of Trustees)

(ข) เจ้าหน้าที่ของ RECOFTC และภริยา บุตร และผู้อาศัยในครอบครัว

(ค) อาคันตุกะที่ RECOFTC เชิญมาในกิจการของ RECOFTC

6.2 รัฐจะออก multiple entry visas ให้กับเจ้าหน้าที่นานาชาติของ RECOFTC และผู้เชี่ยวชาญต่าง ๆ ที่ RECOFTC เชิญมาอย่างเป็นทางการ โดยมีผู้อำนวยการศูนย์ฯ เป็นผู้แจ้งรับรอง

ข้อ 7

เจ้าหน้าที่ต่างชาติ และสมาชิกของคณะกรรมการ RECOFTC ที่ผู้อำนวยการศูนย์ฯ รับรองนั้น จะได้รับ :

(ก) ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้จากเงินเดือน และค่าตอบแทนอื่นที่ได้รับจาก RECOFTC

(ข) ทั้งเจ้าหน้าที่ คู่สมรส บุตร และผู้ติดตาม จะได้รับการยกเว้น มิต้องแจ้งทรัพย์สินเมื่อจะเดินทางออกนอกประเทศ และจากข้อกำหนดทะเบียนต่างด้าว

(ค) ทั้งเจ้าหน้าที่ คู่สมรส บุตร และผู้ติดตาม จะได้รับการคุ้มกันให้ความสะดวกในการส่งกลับภูมิลำเนาในทันทีที่มีวิกฤตการณ์ระหว่างประเทศ เช่นเดียวกับเจ้าหน้าที่ขององค์การระหว่างประเทศต่าง ๆ

(ง) ได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากรขาเข้าภายในกำหนดหกเดือนหลังจากได้เดินทางมาถึงประเทศไทยเป็นครั้งแรกเพื่อมารับตำแหน่งใน RECOFTC หรือหลังจากข้อตกลงนี้มีผลใช้บังคับในกรณีที่เดินทางมาก่อนแล้ว

1) ของใช้ส่วนตัว

2) ของใช้ในครัวเรือน

ข้อ 8

ผู้ช่วยนายกการ และที่ปรึกษาของ RECOFTC ที่มาปฏิบัติการในประเทศ จะได้รับสิทธิพิเศษ ที่ระบุไว้ในข้อ 7 เช่นกัน ยกเว้นเฉพาะข้อ ง (2)

ข้อ 9

RECOFTC จะต้องส่งรายชื่อของเจ้าหน้าที่ระหว่างประเทศที่กล่าวถึงในข้อ 7 และ 8 นั้นไปยังกระทรวงการต่างประเทศ และกรมวิเทศสหการเป็นครั้งคราว

ข้อ 10

RECOFTC และเจ้าหน้าที่ RECOFTC จะให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ไทยตลอดเวลาเพื่ออนุเคราะห์กระบวนการยุติธรรม และจะปฏิบัติตามระเบียบของผู้พิทักษ์สันติราษฎร์ ป้องกันมิให้ใช้สิทธิพิเศษในทางมิชอบ

ข้อ 11

การเปลี่ยนแปลงแก้ไขข้อตกลงนี้ อาจกระทำได้เป็นครั้งคราว โดยความยินยอมร่วมกันของทั้งสองฝ่าย

ข้อ 12

ข้อตกลงนี้จะมีผลบังคับใช้หลังจากลงนามแล้วสิบห้าวัน จะต้องมีการลงนามในข้อตกลงนี้ โดยผู้แทนรัฐบาลไทย และผู้แทน RECOFTC

ข้อตกลงนี้กระทำเป็นภาษาอังกฤษ และมีคู่ฉบับ ณ กรุงเทพมหานคร ในวันที่ ..... เดือน ..... คริสตศักราชที่หนึ่งพันเก้าร้อยเก้าสิบ ..... (.....) ซึ่งตรงกับพุทธศักราชที่สองพันห้าร้อยสี่สิบ ..... (.....)

ผู้แทนรัฐบาลไทย

ลงชื่อ .....

วันที่ .....

ผู้แทนศูนย์ฝึกอบรมวนศาสตร์ชุมชนแห่งภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

ลงชื่อ .....

วันที่ .....

Revised: 31 July 1998
at the recommendations of
the Ministry of Foreign Affairs

AGREEMENT

between

The Royal Thai Government
(hereinafter called "the Government")

and

THE REGIONAL COMMUNITY FORESTRY TRAINING CENTER
(hereinafter called "RECOFTC")

In View of their desire to promote community forestry and the development of forests and peoples, and

In Order to facilitate the effective discharge of the mandate of RECOFTC, have agreed as follows:

Article 1

The Government recognizes the juridical international personality of RECOFTC, as domiciled in Thailand, and its capacity:

(a) To enter into contracts;

(b) To acquire and dispose of immovable and movable property;

(c) To lease immovable property from the Government at no cost; and

(d) To be party to legal proceedings.

Article 2

2.1 The Government ratifies the commitment by Kasetsart University to lease out at no cost the actual premises of RECOFTC to RECOFTC and the transfer of all assets and all claims and liabilities including all employment contracts, deeds of rent, etc., now related to RECOFTC to RECOFTC.

2.2 The Government agrees to consider sympathetically future requests for land from RECOFTC when an expansion is deemed necessary to respond to changing circumstances.

2.3 RECOFTC shall bear the cost of electricity, heating, water, etc., and the cost of necessary maintenance and renovation of the building(s), and of the operation, maintenance and replacement of all other assets.

2.4 In case of the dissolution of RECOFTC, all assets situated in Thailand shall be transferred to Kasetsart University.

Article 3

The Government undertakes to ensure that RECOFTC shall be supplied with the necessary public services and will enjoy for its official communications the same treatment as other resident international organizations with respect to priorities and rates.

Article 4

On a non-profit basis, the assets, income and other property of RECOFTC shall be exempted:

(a) From any form of direct taxation. RECOFTC, however, will not claim exemption from taxes which are, in effect, no more than charges for public utility services.

(b) From all customs duties and taxes, other than the value added tax, for the import and export of all goods, vehicles and articles which are required for official use. The sale and transfer of such equipment and materials within Thailand must be subject to Thai laws and regulations.

Article 5

RECOFTC may, without being subject to any financial control, regulations or moratoria:

(a) Receive and hold funds and foreign exchange of all kinds and operate accounts in all currencies.

(b) Freely transfer its funds and foreign exchange within Thailand and from Thailand to another country and vice versa.

RECOFTC shall, in exercising its rights under this Article, pay due regard to any representations made by the Government in so far as effect can be given to such representations without detriment to the interests of RECOFTC.

Article 6

6.1 The Government will grant visas which may be necessary for entry into Thailand to the following persons:

(a) Members of the Board of Trustees of RECOFTC.

(b) Employees of RECOFTC and their spouses, children and dependent family members.

(c) Visitors to Thailand invited by RECOFTC.

6.2 The Government will grant multiple entry visas to international employees of RECOFTC, and to experts invited officially by RECOFTC, as communicated by the Executive Director.

Article 7

Except Thai nationals and permanent residents in Thailand, International employees and members of the Board of Trustees whose names are communicated by the Executive Director of RECOFTC shall be:

(a) Exempt from all direct taxation on salaries and emoluments paid to them by RECOFTC.

(b) Exempt, together with their spouses, children and dependent family members, from the tax declaration upon leaving the country and from alien registration.

(c) Accorded, together with their spouses and family members, the same repatriation facilities in times of international crisis as members of international organizations.

(d) Exempt from customs duties on the following articles imported within six months after their first arrival to take up their post in Thailand or after the entry into force of this Agreement, whichever is later:

i) Personal effects

ii) Household effects

Article 8

Experts and consultants other than employees of RECOFTC, who are performing missions for RECOFTC, shall be accorded the privileges specified in Article 7, except those in (d) ii.

Article 9

The names of the employees and persons mentioned in Articles 7 and 8 shall, from time to time, be communicated to appropriate Thai authorities, specifically, the Ministry of Foreign Affairs and the Department of Technical and Economic Cooperation.

Article 10

RECOFTC and its employees shall cooperate at all times with the appropriate Thai authorities to facilitate the proper administration of justice, secure the observance of police regulations and prevent the occurrence of any abuse in connection with the privileges conferred by this Agreement.

Article 11

Modifications to this Agreement may be undertaken with mutual consent from time to time.

Article 12

This Agreement shall enter into force on the fifteenth day after it is signed.

In Witness Whereof the undersigned, duly authorized representatives of the Government and RECOFTC, have signed this Agreement.

Done in duplicate in the English language, at Bangkok, this xxth day of xxxx, in the year one thousand nine hundred ninety-xxxxx of the Christian Era, corresponding to the two thousand five hundred and forty-xxxxx of the Buddhist Era.

For the Royal Thai Government:

Signature:
Date:

For the Regional Community Forestry Training Center:

Signature:
Date:

คณะรัฐมนตรีมีอะไรจะแถลงเชิญครับ

นายประจวบ ไชยสาส์น (รัฐมนตรีว่าการทบวงมหาวิทยาลัย) : กราบเรียนท่านประธานที่เคารพอย่างสูงครับ รัฐบาลขอให้ที่ประชุมร่วมกันได้ให้การรับรองกฎบัตรของศูนย์ฝึกอบรมวนศาสตร์ชุมชนแห่งภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และร่างข้อตกลงระหว่างรัฐบาลไทยกับศูนย์ฝึกอบรมวนศาสตร์ชุมชนแห่งภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ซึ่งเรื่องนี้ได้มีการเจรจาและริเริ่มขึ้นจากสมาชิกประเทศหลายประเทศ และได้มีการตกลงร่วมกันว่าจะยกศูนย์ฝึกอบรมในประเทศไทยในมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ขึ้นเป็นศูนย์ฝึกอบรมนานาชาติ ซึ่งถ้าหากได้มีการรับรองในข้อตกลงนี้แล้ว ประเทศไทยก็จะกลายเป็นศูนย์กลางในการฝึกอบรมทางด้านวนศาสตร์ชุมชน ซึ่งจะเป็นแหล่งที่จะทำให้นานาประเทศได้ส่งบุคลากรมารับการฝึกอบรมตามหลักสูตรที่ทางศูนย์ได้จัดทำขึ้นมา ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยนั้นกลายเป็นศูนย์กลางทางด้านการเรียนรู้ และทางด้านการศึกษาโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นปัญหาใหญ่ในโลกหรือในภูมิภาคปัจจุบันนี้ กระบวนการนี้ก็เพื่อที่จะมุ่งเน้นในการที่จะปลุกจิตสำนึกให้ประชาชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนหรือชนบทได้มีบทบาทเข้ามาเป็นเจ้าของในทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในประเทศและในภูมิภาค ซึ่งเรื่องนี้ก็ก่อให้เกิดกระบวนการดำเนินการมาอย่างต่อเนื่อง จะสังเกตเห็นว่าในปัจจุบันนี้ในประเทศเราเองก็ได้มีการพัฒนาในลักษณะที่จะกระจายความรับผิดชอบให้องค์กรในท้องถิ่นต่าง ๆ ได้มีบทบาทเข้ามามีส่วนร่วมในการที่จะรักษาอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติเหล่านี้ ในรูปแบบขององค์การบริหารส่วนท้องถิ่นต่าง ๆ และกระบวนการของประชาชนก็เริ่มตื่นตัวในการที่จะมีส่วนร่วมในการพิทักษ์หรืออนุรักษ์สิ่งแวดล้อมนี้ตลอดเวลา ทางรัฐบาลได้เห็นความสำคัญในเรื่องนี้ จึงได้ไปลงนามในข้อตกลงและเพื่อที่จะให้ทางที่ประชุมนี้ให้ความเห็นชอบ และจะได้ออกพระราชบัญญัติอนุวัตการให้เป็นไปตามข้อตกลงหรืออนุสัญญานี้ต่อไป กระผมคิดว่าตามขั้นตอนนั้นก็คงจะให้ความเห็นชอบหรือไม่ให้ความเห็นชอบ แต่เรื่องนี้เป็นเรื่องของข้อผูกพันระหว่างประเทศซึ่งได้มีการเจรจามาช้านานแล้ว แล้วทางสภามหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์เองก็ได้มีมติให้ความเห็นชอบในการที่จะยกศูนย์แห่งนี้ขึ้นมาเป็นศูนย์นานาชาติ แล้วทางคณะรัฐมนตรีก็ได้พิจารณา ทางกระทรวงการต่างประเทศ กรมสนธิสัญญาก็คงจะได้ปรับปรุงแก้ไขถ้อยคำต่าง ๆ จนเป็นที่น่าพอใจ คณะกรรมการกฤษฎีกา

ได้ตรวจสอบแล้วน่าจะเป็นประโยชน์ต่อประเทศชาติ แล้วเป็นการรักษาพันธกรณีที่เรามีกับต่างประเทศ ส่วนในเรื่องกฎหมายอนุวัตการให้เป็นตามข้ออนุสัญญานี้ ก็เป็นเรื่องขั้นตอนที่ทางรัฐบาลจะได้เสนอต่อสภาผู้แทนราษฎรและให้วุฒิสภาพิจารณาต่อไป ในชั้นต้นนี้กระผมขอชี้แจงหลักการกว้าง ๆ เพียงเท่านี้ครับท่านประธาน

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานรัฐสภา : เชิญคุณปรีชาครับ

นายปรีชา สุวรรณทัต สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร (กรุงเทพมหานคร) : ท่านประธานที่เคารพครับ กระผม นายปรีชา สุวรรณทัต พรรคประชาธิปัตย์ กระผมสนับสนุนและเห็นด้วยกับกฎบัตรในส่วนที่เกี่ยวกับเรื่องที่จะมีการจัดตั้งศูนย์เอเชียแปซิฟิกขึ้นในประเทศไทยครับ ความจริงประเทศไทยและประเทศในภาคพื้นเอเชีย และรวมถึงประเทศบางประเทศในยุโรปได้ร่วมกันจัดตั้งศูนย์นี้ขึ้นมาแล้วตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๓๑ ครับ ผ่านมาหลายปีแล้ว จากพันธะของกฎบัตรในฉบับนี้ก็จะเป็นไปอย่างที่ทางฝ่ายรัฐบาลได้ชี้แจงให้ทราบ ประเทศไทยมีพันธะที่จะต้องจัดตั้งศูนย์นี้ให้มีสถานะเป็นนิติบุคคลตามกฎหมายของประเทศไทย ในขณะเดียวกันพันธะอีกเรื่องหนึ่งซึ่งเป็นเรื่องสำคัญ ก็คือในเรื่องของความคุ้มกันและเอกสิทธิ์จึงจำเป็นจะต้องมีออกกฎหมายเพื่ออนุวัตให้เป็นไปตามกฎบัตรฉบับนี้ เป็นเรื่องที่มีความจำเป็น กระผมจึงมีความเห็นด้วยที่รัฐสภาแห่งนี้จะต้องให้การรับรองกฎบัตรและร่างข้อบังคับเกี่ยวกับเรื่องของศูนย์ฝึกอบรมนี้ครับ ขอขอบพระคุณครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานรัฐสภา : เชิญคุณสืบแสงครับ

นายสืบแสง พรหมบุญ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร (กรุงเทพมหานคร) : กราบเรียนท่านประธานรัฐสภาที่เคารพ กระผม นายสืบแสง พรหมบุญ ในฐานะสมาชิกรัฐสภา กระผมขอสนับสนุนการให้สัตยาบันกฎบัตรของศูนย์ฝึกอบรมวนศาสตร์ชุมชนแห่งภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก แต่เพื่อความสมบูรณ์และประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของศูนย์แห่งนี้ ซึ่งจะยกสถานภาพขึ้นเป็นศูนย์นานาชาติอย่างแท้จริงนั้น ใน ๒ ประเด็นด้วยกัน คือ

ในประเด็นแรกนั้น เมื่อเป็นศูนย์ฝึกอบรมแห่งภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ขณะนี้มีสมาชิกร่วมลงนามเพียง ๗ ประเทศ รวมทั้งประเทศไทยนะครับ และมีประเทศนอกภูมิภาค ๑ ประเทศ คือ สวิตเซอร์แลนด์ กระผมอยากจะฝากไว้ว่าขอให้ขยายภาคีสมาชิกให้เป็นประเทศของเอเชียแปซิฟิกโดยครอบคลุมอย่างแท้จริง เพราะกระผมได้ศึกษาดูแล้วพบว่าตอนที่เป็นศูนย์อยู่เป็นหน่วยราชการนั้นมีสมาชิกประเทศมาร่วมฝึกอบรมถึง ๒๙ ประเทศ แต่ในตอนที่ลงนามที่จะตั้งเป็นศูนย์ฝึกอบรมนานาชาตินี้มีเพียง ๗ ประเทศเท่านั้น

ประการที่ ๒ เป็นข้อสังเกตที่มีความสำคัญต่อทรัพยากรของประเทศนะครับ ในกฎบัตรทั้งหมดนี้ใช้คำว่า ป่าไม้ เฉย ๆ ทั้งสิ้น แต่กระผมอยากจะกราบเรียนว่าป่าไม้ เฉย ๆ นั้นไม่ครอบคลุมพอนะครับ เพราะในป่าไม้นั้นมีทรัพยากรอื่นที่มีความสำคัญหาค่าไม่ได้ แม้ว่าป่าไม้จะมีค่าอยู่ก็จริง แต่ทรัพยากรอื่นโดยเฉพาะอย่างยิ่ง

ทรัพยากรที่ว่าด้วยความหลากหลายทางชีวภาพนั้นเป็นมูลค่าที่ไม่อาจจะประมาณได้ มีค่าเหนือกว่าป่าไม้มากมายนัก แต่ป่าไม้ย่อมเป็นสิ่งจำเป็นที่จะให้ทรัพยากรเหล่านั้นคงอยู่ได้ เพราะฉะนั้นถ้าศูนย์แห่งนี้เน้นแต่การฝึกอบรมและสร้างความรู้ความเข้าใจเฉพาะป่าไม้ สิ่งมีชีวิตอื่น ๆ ในป่านั้นจะถูกละเลยครับท่านประธานครับ

เพราะฉะนั้นในข้อ ๓.๑ และ ๓.๒ ของกฎบัตรฉบับนี้เน้นในเรื่องของการวิจัย ในเรื่องการวิจัยและความร่วมมือทางด้านการวิจัยทางวิชาการนั้นขอให้ภายใต้ร่มธงของการวิจัยนั้นทำให้ทรัพยากรแห่งความหลากหลายทางชีวภาพนั้นถูกทำลายไปโดยความรู้เท่าไม่ถึงการณ์และถูกทำลายโดยเจตนารมณ์ของนักวิจัยที่ไม่ซื่อสัตย์ของบางประเทศ แม้ว่าจะเป็นมิตรประเทศ แต่เขาถือว่าเมื่อเขาเข้ามาแล้วเราอยากอนุญาตเขาหรือไม่ดูแลทรัพยากรของเราเอง สอดคล้องกับสิ่งนี้กระผมก็อยากจะชี้ให้เห็นประเด็นของการแปลผิดพลาดนะครับ ว่าในต้นฉบับภาษาอังกฤษในข้อ ๓.๑ และ ๓.๓ โดยเฉพาะ ๓.๑ ใช้คำว่า ป่า เฉย ๆ ที่จริงควรจะเป็นป่าไม้ แต่ใน ๓.๑ นั้นได้แปลคำว่า ทรัพยากรธรรมชาติ นั้นผิดพลาดนะครับ ความจริงในฉบับภาษาอังกฤษนั้นจะต้องแปลว่า ทรัพยากรธรรมชาติที่เกี่ยวข้องกับป่าไม้ เพราะว่าทรัพยากรนั้นมีทั้งในป่าไม้ ในทะเล ในอากาศ และในพื้นดินธรรมดา แต่ในเจตนารมณ์ของกฎบัตรฉบับนี้เน้นทรัพยากรธรรมชาติที่เกี่ยวกับป่าไม้ ซึ่งหมายความถึงทรัพยากรชีวภาพและอื่น ๆ ซึ่งเป็นสิ่งมีชีวิตในป่าไม้นั้น เพราะฉะนั้นสิ่งนี้เกี่ยวข้องกับการวิจัยและการฝึกอบรม เพราะฉะนั้นกระผมก็อยากจะฝากข้อสังเกตในประเด็นนี้ซึ่งเป็นประเด็นที่มีความสำคัญอย่างยิ่งครับ ท่านประธานครับขอบพระคุณมากครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานรัฐสภา : เชิญดอกเตอร์พิสิษฐ์

นายพิสิษฐ์ ณ พัทลุง สมาชิกวุฒิสภา : ขอบพระคุณครับ

ท่านประธาน ผม พิสิษฐ์ ณ พัทลุง สมาชิกวุฒิสภา ขอเรียนสนับสนุนที่ประชุมนี้ว่า ผมมีส่วนเกี่ยวข้องทำงานร่วมกับศูนย์วนศาสตร์ อบรมวนศาสตร์ชุมชนแห่งนี้มาหลายปี ขอเรียนว่าเป็นศูนย์ที่มีคุณค่ามาก ทำคุณประโยชน์ให้มาก ผู้ที่มาเข้าอบรมนี้มาจากทั่วโลก เป็นการเรียนรู้เกี่ยวกับการอยู่ร่วมกันระหว่างมนุษย์ ธรรมชาติ ป่าไม้ สัตว์ป่า ผมคิดว่าศูนย์นี้ได้สร้างชื่อเสียงให้กับประเทศไทยมาก แต่เสียอยู่นิดเดียวที่ว่าคนในประเทศไทยไม่ค่อยจะรู้จักเพราะว่าผู้เข้าฝึกอบรมจำนวนประมาณครึ่งหนึ่งเป็นชาวต่างประเทศ แต่ประสบการณ์ส่วนตัวที่ได้เข้าไปมีส่วนร่วมตรงนี้ ศูนย์นี้ได้ให้ความรู้ของคนในภูมิภาคนี้และนอกภูมิภาคจำนวนมากมาแล้ว วิชาการที่ให้ไปนั้นจากที่เข้าไปได้เรียนรู้นั้นอาจารย์สมศักดิ์ ศุภวงศ์ ซึ่งเป็นผู้บริหารศูนย์นี้ได้เป็นบุคคลหนึ่งที่ในวงการอนุรักษ์ป่าไม้ สัตว์ป่าและธรรมชาติของประเทศไทยนั้นให้ความเคารพสูงสุด เนื่องจากท่านเป็นผู้ที่

มีความรู้ความเข้าใจในเรื่องนี้มาเป็นเวลายาวนานมาก สิ่งที่ศูนย์นี้ได้สามารถดำเนินการมาได้ก็ด้วยเงินช่วยเหลือจากธนาคารพัฒนาเอเชีย หรือ เอ.ดี.บี. (ADB) และหน่วยงานอื่นในต่างประเทศหลาย ๆ แห่ง การที่จะมีการขอออกกฎบัตรของศูนย์ในวันนี้ผมขอสนับสนุนเต็มที่ เนื่องจากว่าถ้าหากว่าสิ่งนี้ไม่ผ่านไป เงินช่วยเหลือในต่างประเทศจะมีปัญหาในอนาคต ศูนย์นี้ต้องการความเป็นอิสระในลักษณะเดียวกับมหาวิทยาลัย เอ.ไอ.ที. (AIT) ที่อยู่ในบ้านเรา ซึ่งสามารถมีเงินสนับสนุนเข้ามาสู่ศูนย์โดยตรงเพื่อการปฏิบัติงานจะได้เป็นไปอย่างคล่องตัว กระผมคิดว่าอยากจะเรียนให้ทราบจากประสบการณ์ส่วนตัวว่าศูนย์นี้เป็นศูนย์ที่น่าสนับสนุน เป็นศูนย์ที่สร้างชื่อเสียงได้กับประเทศไทย และเป็นศูนย์ที่ให้ความรู้สำคัญมากสำหรับอนาคตในการอยู่ร่วมกันระหว่างมนุษย์กับธรรมชาติ ขอเพระคุณครับ ท่านประธาน

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา : เชิญคุณวิชัยครับ

นายวิชัย พรหมศิลป์ สมาชิกวุฒิสภา : กราบเรียนท่านประธาน

รัฐสภาที่เคารพ กระผม นายวิชัย พรหมศิลป์ สมาชิกวุฒิสภา ในฐานะสมาชิกรัฐสภา กระผมขออนุญาตกราบเรียนท่านประธานผ่านไปยังท่านรัฐมนตรีว่าการทบวงมหาวิทยาลัยด้วยความเคารพ กระผมได้ศึกษาประวัติความเป็นมาตลอดจนกฎบัตรและข้อตกลงของศูนย์ฝึกอบรมวนศาสตร์ชุมชนแห่งภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกนี้แล้ว กระผมขอเรียนดังนี้ เริ่มแต่มีคณะวนศาสตร์ชุมชนแห่งภูมิภาคนี้ขึ้นครั้งแรกได้นำตอเปี้ยจากกองทุนองค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ ซึ่งมอบให้แก่คณะวนศาสตร์เป็นจำนวนเงิน ๓ แสนบาทมาดำเนินการ หลังจากนั้นก็ได้ติดต่อกับธนาคารพัฒนาเอเชีย หรือ เอ.ดี.บี. เพื่อที่จะจัดตั้งศูนย์นี้ขึ้นเพื่อทำหน้าที่ฝึกอบรม รวบรวมและเผยแพร่ข้อมูลด้านวนศาสตร์ชุมชน ในปีพุทธศักราช ๒๕๒๖ ต่อมาธนาคารพัฒนาเอเชียหรือ เอ.ดี.บี. ได้เจรจากับรัฐบาลสวิตเซอร์แลนด์เมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม พุทธศักราช ๒๕๓๐ ได้มีการตกลงสนับสนุนโครงการนี้โดยธนาคารพัฒนาเอเชียและรัฐบาลสวิตเซอร์แลนด์ได้ช่วยเหลือเงินโดยการให้เปล่ามูลค่า ๓๘ ล้านบาท และรัฐบาลไทยสมทบทุนมูลค่า ๕ ล้านบาทเพื่อการจัดตั้ง นอกจากเงินดังกล่าวแล้วคณะวนศาสตร์ยังได้รับเงินจัดสรรจากงบประมาณแผ่นดินเป็นรายปีทุก ๆ ปี โดยเฉพาะในปีงบประมาณ ปี ๒๕๔๒ รวมเงินงบประมาณแผ่นดินประมาณ ๒๐ ล้านบาท ที่ดำเนินการ ศูนย์มีอาคารจำนวน ๒ หลัง ประกอบด้วยอาคาร ๔ ชั้น

๑ หลังและอาคาร ๕ ชั้นจำนวน ๑ หลัง มีห้องทำงาน มีห้องประชุม ห้องเรียน และหอพักนักศึกษาที่ดินของคณะวนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เป็นผู้อำนวยการศูนย์ในปัจจุบัน ในด้านการบริหารเดิมสังกัดในคณะวนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ปัจจุบันนี้ได้ขึ้นโดยตรงต่อมหาวิทยาลัย ---------

- ๔/๑

ท่านประธานที่เคารพ ในวันนี้สมาชิกรัฐสภาทุกท่านได้มาร่วมกันเพื่อที่จะพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อกฎบัตรและข้อตกลงของศูนย์ฝึกอบรมวนศาสตร์ชุมชนแห่งภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเพื่อที่จะเปลี่ยนฐานะเป็นองค์การอิสระไม่ขึ้นต่อหน่วยงานใดเป็นองค์การระหว่างประเทศ เมื่อรัฐสภาเห็นชอบแล้วรัฐบาลไทยจะต้องลงนามในข้อตกลงกับผู้แทนของศูนย์ โดยมีข้อตกลงในประเด็นสำคัญดังนี้ รัฐบาลจะให้สัตยาบันที่มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์จะยกศูนย์ซึ่งเป็นของมหาวิทยาลัยอยู่แล้วขึ้นเป็นองค์การระหว่างรัฐบาลพร้อมทั้งมอบที่ดิน อาคารและทรัพย์สินต่าง ๆ ของศูนย์เดิมให้แก่ศูนย์ใหม่ใช้งานโดยไม่คิดมูลค่า รัฐบาลจะต้องพิจารณาด้วยความเห็นใจอย่างดียิ่งที่ศูนย์จะต้องขอใช้ที่ดินเพิ่มเติมภายในมหาวิทยาลัยเพื่อขยายกิจการในอนาคต ศูนย์มีฐานะเป็นนิติบุคคล สิทธิจัดหาและจำหน่ายอสังหาริมทรัพย์ สังหาริมทรัพย์ สิทธิครอบครองสังหาริมทรัพย์ที่รัฐบาลจัดหาให้โดยไม่คิดมูลค่า การยกเว้นภาษีอากรสิ่งของ ครุภัณฑ์ยานพาหนะ ของใช้ส่วนตัว ครัวเรือนและตลอดจนการยกเว้นภาษีเงินเดือน ค่าตอบแทนของเจ้าหน้าที่ต่างชาติของศูนย์ ตลอดจนสิทธิอื่น ๆ หลายประการ กระผมจะขอเรียนท่านประธานมา ณ ที่นี้ว่ายังมีประเด็นสำคัญที่กระผมคิดว่า

๑. ที่ดินซึ่งเป็นที่ดินของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์อันเป็นสมบัติของแผ่นดินของประเทศชาติและเงินงบประมาณบางส่วนที่ได้ดำเนินการไปแล้วเป็นจำนวนไม่น้อย ตลอดจนการดำเนินการของเจ้าหน้าที่ของรัฐมีความจำเป็นที่จะต้องยกให้เป็นองค์การระหว่างประเทศหรือไม่ เป็นองค์กรอิสระโดยที่จะไม่ขึ้นต่อหน่วยใดซึ่งรัฐบาลไม่สามารถที่จะควบคุมได้ หรือว่าจะให้มาอยู่ในลักษณะเดิมซึ่งได้ปฏิบัติหน้าที่มาเป็นเวลา ๑๐ ปีแล้ว

๒. กฎบัตรและข้อตกลงของศูนย์และการให้ความเห็นชอบของรัฐสภาว่าประเทศชาติและประชาชนส่วนรวมจะได้รับประโยชน์มากน้อยเพียงใดในการเปลี่ยนฐานะนี้ เพราะเท่าที่ทุกครั้งทุกปีเจ้าหน้าที่ของฝ่ายไทยจะอบรมได้ปีละ ๒ ท่านแค่นั้นเอง

๓. จากการสอบถามของคณาจารย์ของคณะวนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ คณบดี รองคณบดี หัวหน้าภาควิชา ร้อยละ ๙๙ ไม่เห็นด้วยที่จะให้เป็นองค์การระหว่างประเทศ เป็นองค์กรอิสระประเภทที่จะจัดตั้งนี้ ปรารถนาที่จะให้เป็นส่วนหนึ่งของคณะวนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์หรือของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์เพื่อที่รัฐจะได้ควบคุม ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการ

เอื้ออำนวยต่อการเรียน การสอน การวิจัย การพัฒนาทรัพยากรบุคคลของประเทศชาติเป็นส่วนใหญ่

จากเหตุผลดังกล่าวนี้กระผมจึงได้เรียนเสนอต่อท่านประธานด้วยความเคารพต่อท่านรัฐมนตรีว่าการทบวงมหาวิทยาลัย โดยความบริสุทธิ์และจริงใจต่อชาติบ้านเมืองเพื่อที่จะให้ท่านรัฐสภาทั้งหลายได้มีโอกาสได้พิจารณารอบคอบว่าศูนย์นี้จะเป็นประโยชน์หรือไม่ หรือว่าจะยกแผ่นดินทรัพย์สมบัติซึ่งรัฐบาลมีส่วนหนึ่งที่ดำเนินการไปให้เป็นองค์กรเอกชนหรือองค์กรระหว่างประเทศ ผมจะขอหารือว่าเราจะดำเนินการอย่างไร และจะขอความเห็นของท่านสมาชิกรัฐสภาท่านอื่นด้วยว่ามีความสมควรมากน้อยแค่ไหน แล้วก็สามารถที่จะจัดตั้งกรรมาธิการวิสามัญศึกษาพิจารณาก่อนที่จะให้ความเห็นชอบที่พวกเราทุกท่านจะให้ความเห็นชอบนี้ได้หรือไม่อย่างไร

- ๕/๑

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานรัฐสภา : คุณมนตรีครับ

นายมนตรี ด่านไพบูลย์ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร (ลำพูน) : ท่านประธานรัฐสภาที่เคารพ กระผม มนตรี ด่านไพบูลย์ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จังหวัดลำพูน ในฐานะสมาชิกรัฐสภา ท่านประธานครับ ในส่วนนี้ก็ถือว่าเป็นความก้าวหน้าและเป็นประโยชน์ต่อมวลมนุษยชาติในการที่จะพัฒนาบุคลากรที่จะไปสู่การพัฒนาทางด้านป่าไม้ ชุมชนวนศาสตร์ สิ่งเหล่านี้คงจะเป็นประโยชน์ต่อภูมิภาคและชุมชนเป็นอย่างยิ่ง ความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกิดขึ้นมานั้น ก็คิดว่าโลกคงจะตระหนักถึงปัญหาของสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นกับโลกของเราเอง เพราะฉะนั้นความร่วมมือจากต่างประเทศที่มาจากหลายประเทศ ซึ่งก็คงจะมีความร่วมมือจาก เอ.ดี.บี. จากรัฐบาลสวิตเซอร์แลนด์ซึ่งเป็นหลักอยู่ก็คงจะมีความร่วมมือจากราชอาณาจักรออสเตรเลีย สหรัฐอเมริกา แคนาดา และมูลนิธิฟอร์ด เป็นต้น รวมทั้งหลายประเทศที่ได้มีโอกาสได้มาร่วมตรงนี้ วันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๔๐ ผมเคยมีโอกาสไปทำหน้าที่เป็นประธานในการเปิดศูนย์แห่งนี้ ในฐานะที่เป็นรัฐมนตรีว่าการทบวงมหาวิทยาลัยในขณะนั้น และมีผู้เข้ามาอบรมผ่านมาถึง ๒๙ ประเทศ ทั้งเอเชีย แอฟริกา ยุโรป ออสเตรเลีย เพราะฉะนั้นสิ่งที่เป็นความร่วมมือที่ผ่านมานั้น เป็นการพัฒนาองค์กรของบุคลากรให้เข้มแข็งในเรื่องของวนศาสตร์ การพัฒนาสิ่งเหล่านี้ก็จะไปรองรับกับภูมิปัญญาของท้องถิ่น สิ่งที่เขาพัฒนาขึ้นมานี้ ผมคิดว่าเมื่อก้าวมาถึงจุดที่สำคัญของความร่วมมือระหว่างประเทศแล้ว องค์การระหว่างประเทศที่จะเกิดขึ้นนั้นน่าจะเป็นองค์การที่จะสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศให้ชัดเจนและมั่นคงมากยิ่งขึ้น ในความเห็นของท่านวุฒิสมาชิกที่ได้กล่าวนำไปแล้วนั้น ผมคิดว่าอาจจะมีความเห็นที่แตกต่างกันบ้าง แต่ในทรรศนะของผม ผมคิดว่านี่คือส่วนหนึ่งของกลไกในการที่จะสร้างสรรค์โลก ถ้ากลไกตรงนี้มาตั้งอยู่ในประเทศไทยเราก็จะได้ประโยชน์ ในส่วนหนึ่งก็คือว่าเราเป็นศูนย์กลางของวนศาสตร์ทางด้านนี้ ทางด้านวนศาสตร์ชุมชนแห่งภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก กระผมเคยได้เห็นองค์การระหว่างประเทศหลาย ๆ องค์การที่มาจัดตั้งในประเทศไทย อย่างกรณีของฮิบสแรม (IBSRAM) หรือองค์การเกี่ยวกับงานวิจัยดินระหว่างประเทศก็ตั้งอยู่ที่กรมพัฒนาที่ดินก็ได้ดำเนินการอย่างนี้ และเป็นประโยชน์ คือเป็นประโยชน์ต่อภูมิภาค ต่อโลก และเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยด้วย เพราะฉะนั้นสิ่งที่เราจะดำเนินการตรงนี้ผมคิดว่าไม่น่าจะเป็นปัญหาอะไร ไม่น่าจะขัดข้องอะไร คณะวนศาสตร์ก็ดี หรือกรมป่าไม้ก็ดี

หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับทางด้านทรัพยากรของประเทศเราก็ดีมีภารกิจหน้าที่ต่าง ๆ มากมาย เพราะฉะนั้นส่วนนี้เป็นความร่วมมือระหว่างประเทศถ้าเขาต้องการความคล่องตัวในการแก้ปัญหาในการพัฒนาก็น่าจะให้สิ่งเหล่านี้ให้เขา ให้คล่องตัว ให้มีความสามารถในการพัฒนาศักยภาพขององค์กรนี้ให้เข้มแข็ง ไม่ใช่คิดแต่เฉพาะประเทศไทย แต่ประเทศไทยน่าจะได้ประโยชน์จากสิ่งเหล่านี้ด้วย เพราะฉะนั้นผมมีความเห็นว่าน่าจะเป็นประโยชน์ และผมเห็นด้วยในการที่จะให้องค์กรแห่งนี้ได้จัดตั้งในประเทศไทย และก็น่าจะผ่านความเห็นชอบของรัฐสภา แล้วก็จะเป็นประโยชน์ต่อภูมิภาคของเรา รวมทั้งต่อโลกของเราด้วยต่อไป ขอบคุณครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานรัฐสภา : เชิญคุณกุเทพครับ

ร้อยโท กุเทพ ใสกระจ่าง สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร (ศรีสะเกษ) : ท่านประธานที่เคารพ กระผม กุเทพ ใสกระจ่าง สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจังหวัดศรีสะเกษ พรรคความหวังใหม่ ในฐานะสมาชิกรัฐสภา ขออนุญาตตั้งข้อสังเกตตรงนี้เกี่ยวกับเรื่องที่รัฐบาลได้เสนอเอกสารสู่สภา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในระยะหลังมานี้เรามีเอกสารแปลพร้อมกับต้นฉบับภาษาอังกฤษมาบ่อยครั้ง ความไม่ต่อเนื่องและความไม่สอดคล้องตรงนี้เป็นปัญหาสำหรับการทำความเข้าใจพอสมควร ----------

เอกสารเรื่องกฎบัตรของศูนย์ฝึกอบรมวัฒนธรรมแห่งภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ถ้าท่านประธานจะกรุณาดูกำหนดความเป็นภาษาไทย ก็จะเห็นความไม่ต่อเนื่องอยู่ด้วยเหมือนกันนะครับ อักษรย่อที่เรียกชื่อองค์ศูนย์นี้ในภาษาลังกฤษเราจะอ่านอย่างไรก็ตาม ผมพยายามจะอ่านว่า เรคอฟทีซี (RECOFTC) อะไรก็แล้วแต่ แต่เวลามาใช้ชื่อย่อในกฎบัตรเราใช้ศูนย์ฝึกอบรมตัวนี้ก็เข้าใจกัน แต่ถ้าเผื่อว่าจะคงอักษรย่อเป็นภาษาอังกฤษไว้ตรงนี้ น่าจะมีเหตุผลมากกว่าที่จะไปดูหน้าสุดท้ายเมื่อมีราชกิจจานุเบกษาของรัฐมนตรีที่ลงนาม ผมพยายามอ่าน ผมไม่เข้าใจว่าท่านเลขา สุขาภรณ์ หรือสุขาภรณ์ คือรัฐมนตรีท่านที่แล้ว แต่ก่อนจะรู้จักชื่อท่านตรงนี้ก็ลองตรวจสอบดูนาน บังเอิญในเอกสารแปลไม่ได้เขียนชื่อภาษาไทยไว้จริง ๆ แล้วชื่อเหล่านี้ถ้าเป็นชื่อในภาษาลังกฤษก็เป็นชื่ออังกฤษแล้ว ในภาษาไทยเราจะพยายามเลียนเสียงให้เป็นไทยไว้ หรือชื่อไทยที่เป็นชื่อจริง ๆ ก็น่าจะเขียนเป็นชื่อไทยไว้ ที่สำคัญก็คือว่าในภาษาลังกฤษนั้นไม่มีวันที่ที่ลงนาม แต่ในภาษาไทยกลับมีที่ลงนามเมื่อวันที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๔๑ ตรงนี้จะเป็นความเข้าใจผิดของผมเองหรือว่าเป็นความคลาดเคลื่อนของการทำต้นฉบับภาษาที่เสนอมาก็ไม่อาจจะทราบได้ แต่ตรงนี้ผมขอตั้งเป็นข้อสังเกตเท่านั้นเองว่า สิ่งที่มีเหตุผลควรจะเอาเป็นทีหลังก็ไว้ เช่น ชื่อย่อของศูนย์นี้กับสิ่งที่ไม่น่าจะจำเป็นต้องคงไว้ในชื่อภาษาลังกฤษของท่านรัฐมนตรีในการที่เสนอเป็นภาษาไทย ตรงนี้ผมคิดว่าเข้าใจในชื่อภาษาไทยจะทำให้เราเข้าใจได้ง่ายว่าเป็นผู้ใด เพราะเมื่อสักครู่ผมก็พยายามติดอยู่นาน เพราะท่านรัฐมนตรีที่มาเสนอคราวนี้เป็นท่านรัฐมนตรีคนใหม่ แต่ยังเหลืองบางท่านในช่วงรัฐมนตรีท่านก่อนท่านประชาชนที่เคารพครับ ในเรื่องของศูนย์นี้ผมคงไม่ได้อัดใจว่าจะพัดพิงแต่ว่าฟังจากท่านอุปัฏสมาชิกพื้นที่ศิปรายเมื่อสักครู่เห็นว่ามีเหตุผลที่น่าสนใจ ผมเข้าใจครับว่า รัฐบาลเสนอมาตามมาตรา ๒๓๔ ของรัฐธรรมนูญ ซึ่งรัฐมนตรีก็ยอมรับคู่แล้วว่าต้องไปดูกฎหมายอนุวัตรตรงนี้เป็นธรรมเนียมที่ดี เรามีธรรมเนียมที่ดีเราจะมาทำอย่างนั้นแต่เราไม่ได้ทำและมีปัญหาอยู่ในขณะนี้ ผมไม่ทราบไปตรวจครับว่าจะมี ไซด์ เลตเตอร์ส (Side letters) ตรงนี้ไหม แต่ผมอยากจะขอให้รัฐบาลต้องบอกเราวันนี้ว่ากฎหมายที่ท่านจะไปดูนั้นถึงหน้าจะเป็นอย่างไร วันนี้มีหลายท่านพูดถึงว่าใช่เป็นหน่วยงานอิสระ อิสระตรงนี้ก็คือมีอิสระเป็นแบบองค์กรในรัฐธรรมนูญนู้นอย่างนั้นหรือเปล่า หรือมีอิสระเพียงแต่ว่ามีฐานะเป็นแบบมหาวิทยาลัยแต่ระบบต่างสุรนารีที่ท่านกำลังพูดถึง ตรงนี้ต้องให้ชัดเจน ผมอยากจะเรียนท่านว่าเมื่อเราจะยอมรับให้สัตยาบันกับกฎบัตรนี้ไปแล้วรัฐบาล

จะเสนอกฎหมายมานั้น กฎหมายจะต้องมีตัวแบบของกฎหมายให้เราดู อย่างน้อยที่สุดก็ต้องบอกได้ว่าสถานะท่านเป็นอะไรแน่ รัฐบาลมีข้อผูกพันที่จะต้องไปสนับสนุนขนาดไหน ต้องใช้งบประมาณปีละเท่าไร ประโยชน์ที่จะได้ถ้าล่าพังเอาคนไทยไปอบรมปีละ ๒ คน อย่างที่ว่ามันคุ้มไหม เพราะฉะนั้นตรงนี้ผมกราบเรียนว่าต้องเป็นเรื่องที่ท่านรัฐมนตรีต้องให้ความกระจ่างกับเราตรงนี้นิดหน่อยครับว่าจริง ๆ แล้วถ้ามาตั้งศูนย์ตรงนี้ยกฐานะขึ้นมาโดยกฎหมายไทยรองรับ ศักยภาพคือว่าไทยเป็นเจ้าของหรือไม่ หรือว่ากฎหมายไทยฉบับนี้จะไปรองรับศูนย์นี้เกิดขึ้นมาเป็นศูนย์ระหว่างประเทศอิสระโดยที่เมืองไทยไม่ได้เป็นเจ้าของ ต้องพูดให้ชัดเจนว่าหลายประเทศที่ลงนามตรงนี้หรือจะเป็นสมาชิกต่อไปนั้นมีส่วนเป็นเจ้าของกับศูนย์นี้กันเราไหม เพราะผมไม่เคยปรากฏ ถ้าท่านมีปรากฏก็บอกผมด้วยว่า กฎหมายไทยไปรองรับการจัดตั้งศูนย์แล้วศูนย์นี้เป็นสมบัติของต่างชาติหรือหน่วยงานคล้าย ๆ กันตรงนี้มีอยู่ในประเทศไทยยกมาสักแห่งหนึ่ง ผมจะได้มีความมั่นใจมากขึ้น เพราะฉะนั้นผมติดใจในส่วนที่ว่าศูนย์นี้เมื่อเกิดขึ้นมาแล้ว เมืองไทยจะต้องไปผูกพันสนับสนุนขนาดไหน คนไทยจะได้ประโยชน์อย่างไร ผมเป็นคนชาตินิยม จะต้องรู้เหมือนกันว่ารัฐสภาไทยออกกฎหมายไปจะยอมรับให้ศูนย์นี้ตั้ง สิ่งที่จะได้มากับคนไทยนั้นมันพอเห็นเป็นรูปธรรมมากขนาดไหนนอกจากสำนวนโวหารที่พูดกันว่า วันนี้โลกเจริญ เราจะต้องให้กับโลก เราจะต้องสร้างสรรค์โลกให้น่าอยู่ แต่วันนี้โลกเอาเปรียบคนไทยหรือไม่ เอาเปรียบประเทศไทยหรือเรา เป็นเรื่องที่รัฐสภาไทยมองข้ามไม่ได้หรอกครับ ท่านประธาน ขอกราบขอบคุณครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานรัฐสภา : เชิญคุณดำรงครับ

นายดำรง พุฒตาล สมาชิกวุฒิสภา : ท่านประธานที่เคารพ กระผม ดำรง พุฒตาล ขอสนับสนุนศูนย์ที่เรากำลังอภิปรายกันอยู่นี้มีเรื่องที่น่ากังวลสำหรับสังคมไทยและประเทศไทยก็คือ มีองค์กรต่าง ๆ หลายองค์กรที่เข้ามาตั้งสำนักงานอยู่ในประเทศไทยได้ย้ายไปตั้งอยู่ในประเทศอื่น ๆ เช่น ย้ายไปอยู่ในเวียดนามเป็นต้น ศูนย์ที่ว่านี้เติบโตมา ๑๐ กว่าปีแล้วครับท่านประธานที่เคารพ แล้วเติบโตด้วยตัวของเขาเอง ปัจจุบันนี้เติบโตใหญ่โตกว้างขวาง แต่ประเด็นที่ทางศูนย์พยายามจะขอเป็นนิติบุคคล ผมว่าเนื่องมาจากงบประมาณค่าใช้จ่ายที่ศูนย์ได้จากนานาอารยประเทศ อย่างเช่นกล่าวถึง ประเทศสวิตเซอร์แลนด์เป็นต้น ที่ผ่านมาการส่งงบประมาณจะส่งในระบบแบบรัฐบาลต่อรัฐบาลคือ จี. ทู จี. (G to G) ซึ่งมีความละเอียดอ่อนสลับซับซ้อนอยู่ ถ้าหากว่าที่ประชุมรัฐสภาแห่งนี้เห็นด้วยอนุมัติในประเด็นตามที่เข้ามาประชุมในรัฐสภาแห่งนี้แล้ว จะทำให้ศูนย์แห่งนี้มีสภาพ ยกตัวอย่างให้เห็นชัด ๆ อย่าง เอ.ไอ.ที. เอ.ไอ.ที. คนไทยอาจจะไม่รู้จักนักที่ตั้งอยู่ที่ทางรังสิต แต่ว่าเป็นสถาบันการศึกษาชั้นสูงแห่งหนึ่งของโลกที่ได้รับความเชื่อถือจากนานาอารยประเทศ ฉันใดก็ดีศูนย์นี้ก็จะอยู่ในสภาพเช่นนั้น ถ้าหากรัฐสภาอนุมัติ ผมย้ำอีกครั้งหนึ่งว่าถ้ารัฐสภาอนุมัติศูนย์เป็นนิติบุคคล การรับงบประมาณเงินทุนจากนานาอารยประเทศก็จะสามารถส่งเงินได้โดยตรงจากรัฐบาลหรือจากผู้บริจาคเงินนั้นเข้ามาที่ศูนย์นี้ทันทีโดยไม่ต้องผ่านรัฐบาล มามหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์แล้วถึงจะมาที่ศูนย์ ซึ่งผมว่าสังคมไทยยอมรับว่าความสลับซับซ้อนของระบบราชการไทยมันจะทำให้องค์กรระหว่างประเทศขาดความสะดวกในการทำงาน ผมเห็นโดยส่วนตัวว่าไม่มีความจำเป็นจะต้องตั้งคณะกรรมการหรือคณะกรรมาธิการขึ้นมาศึกษาอีก เพราะถ้าล่าช้าได้ยินว่าแม้แต่สักเดือนหรือ ๒ เดือนคนที่ให้เงินอาจจะหยุดหรืองดให้งบประมาณ แน่นอนศูนย์นี้ก็จะได้รับผลกระทบถึงกับอาจจะต้องเลิกไปหรือย้ายไปอยู่ประเทศอื่น ผมมองไม่เห็นโทษหรืออันตรายที่ประเทศไทยจะได้รับ แต่กำลังกังวลว่าถ้าเราไม่ผ่านหรือไม่รับศูนย์นี้มันก็น่าจะเสียดายที่ศูนย์นี้อาจจะต้องย้ายไปอยู่ที่อื่นหรือเลิกล้มไปเหมือนอย่างที่หลาย ๆ องค์กรถอนตัวออกไปจากประเทศไทย ขอบพระคุณครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานรัฐสภา : เชิญครับท่านรองนายกฯ ครับ

นายพิชัย รัตตกุล (รองนายกรัฐมนตรี) : ท่านประธานสภาที่เคารพครับ กระผม นายพิชัย รัตตกุล สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรกรุงเทพมหานคร

พรรคประชาธิปัตย์ ในฐานะรองนายกรัฐมนตรี ความจริงแล้วที่ท่านสมาชิกหลายท่านได้อภิปรายไปแล้วนั้น ไม่ว่าสมาชิกวุฒิสภาหรือสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรก็ได้เรียนให้ทราบถึงความดีคือความจำเป็นที่เราจะต้องให้การรับรองกฎบัตรนี้ แต่เพื่อประโยชน์ของความเข้าใจเพิ่มเติมผมอยากจะถือโอกาสนี้เรียนดังต่อไปนี้ ความจริงแล้วกฎบัตรจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมนี้เป็นหนังสือสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่ทำขึ้นและลงนามโดยรัฐบาล ๗ ประเทศดังที่ได้ทราบอยู่แล้ว คือ กัมพูชา สาธารณรัฐประชาชนจีน ลาว พม่า ไทย สวิตเซอร์แลนด์ และเวียดนาม ศูนย์ฝึกอบรมนี้จึงเป็นองค์การอย่างที่ท่านวุฒิสมาชิกได้กล่าวแล้ว คือเป็นองค์การระหว่างประเทศ ทั้งนี้ได้ระบุไว้โดยชัดเจนให้เป็นเช่นนั้นในกฎบัตรข้อที่ ๑.๑ เปรียบเทียบได้กับที่ท่านวุฒิสมาชิกท่านหนึ่งได้กล่าวเมื่อสักครู่นี้ เปรียบได้กับองค์การที่คล้ายคลึงกันที่เรามีอยู่ เช่น สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย คือ เอ.ไอ.ที. หรือแม้แต่องค์กรรัฐมนตรีว่าการศึกษาแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซีมีโอ (SEAMEO) เป็นต้น ศูนย์ฝึกอบรมนี้ท่านประธานที่เคารพครับ จะมีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศไทย ฉะนั้นจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีสภาพเป็นนิติบุคคลตามกฎหมายไทยด้วย จึงจะสามารถปฏิบัติภารกิจได้โดยสมบูรณ์ ----------

การที่องค์การหรือนิติบุคคลตามกฎหมายระหว่างประเทศ กล่าวคือถือกำเนิดจากสนธิสัญญาระหว่างประเทศ ถ้าหากองค์การนี้จะมีฐานะเป็นนิติบุคคลมาย่อมกฎหมายไทยได้นั้นจะต้องมีการยินยอมรับโดยกฎหมายไทย ผมเน้นว่าจะต้องมีการยินยอมรับโดยกฎหมายไทย แต่โดยที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ครอบคลุมถึงนิติบุคคลตามกฎหมายระหว่างประเทศ เราจึงจำเป็นต้องมีการตราพระราชบัญญัติรับรองฐานะขององค์การระหว่างประเทศแต่ละองค์การ ยกเว้นองค์การสหประชาชาติและทบวงชำนัญพิเศษ เช่น ยูเนสโก (UNESCO) องค์การอนามัยโลกเหล่านี้เป็นต้น ในกรณีของ เอ.ไอ.ที. และ ซีมีโด ก็ต้องตราพระราชบัญญัติรับรองฐานะเช่นเดียวกันที่เราจะต้องกระทำต่อไป ในกรณีของศูนย์ฝึกอบรมนี้เท่าที่ระบุไว้ในกฎบัตร พันธกรณีของรัฐบาลไทยในฐานะประเทศเจ้าภาพของศูนย์นี้ ก็คือจะต้องปฏิบัติเพื่อรับรองฐานะทางกฎหมายของศูนย์ ก็ไม่แตกต่างไปจากบทบัญญัติในกฎบัตรขององค์การต่าง ๆ องค์การอื่น ๆ ในอดีต เช่น เอ.ไอ.ที. หรือ ซีมีโด ฉะนั้นในประเด็นนี้ก็ไม่น่ามีข้อขัดข้องแต่อย่างใด เหตุผลที่ ๓ เมื่อศูนย์นี้จะมีฐานะเป็นนิติบุคคลตามกฎหมายไทยแล้ว สิ่งที่จะต้องบัญญัติต่อไปก็คือความสะดวกในการปฏิบัติการกิจขององค์การระหว่างประเทศนั้น โดยตามหลักทางปฏิบัติสากลทั่วไปแล้วมักจะต้องบัญญัติไว้ในข้อตกลงระหว่างองค์การนั้นกับรัฐบาลเจ้าภาพ ซึ่งในกรณีของศูนย์อบรมนี้ก็เช่นเดียวกับการที่ก่อน ๆ เช่น เอ.ไอ.ที. หรือ ซีมีโด คือคู่ในร่างข้อตกลงระหว่างศูนย์กับรัฐบาลไทย ซึ่งก็ได้เสนอของความเห็นชอบรัฐสภาตามรัฐธรรมนูญด้วย เพราะจะต้องตราเป็นกฎหมายหรือรวมอยู่ในพระราชบัญญัติ ซึ่งจะต้องตราขึ้นรับรองฐานะของศูนย์ บทบัญญัติในด้านให้ความสะดวกแก่การปฏิบัติภารกิจของขององค์การระหว่างประเทศนี้มักจะเกี่ยวกับการภาษีอากร เช่น ภาษีรายได้ ภาษีศุลกากร และการเข้าเมือง ซึ่งในกรณีของศูนย์นี้ก็เช่นเดียวกันคล้ายคลึงกับในอดีต คือ เอ.ไอ.ที. หรือ ซีมีโอ ที่จะกล่าวถึงการยกเว้นภาษีอากรสำหรับองค์การหรือศูนย์เองประการหนึ่ง และสำหรับบุคลากรประจำและชั่วคราวของศูนย์อีกประการหนึ่ง ซึ่งทั้งหมดนี้รัฐบาลไทยก็ไม่อาจหลีกเลี่ยงให้ได้ นอกจากจะมีกฎหมายให้อำนาจไว้เป็นพิเศษ เพราะฉะนั้นเมื่อกล่าวโดยสรุปแล้วเมื่อวิเคราะห์ดูทั้งกฎบัตรและร่างข้อตกลงนี้แล้วก็เห็นว่าเป็นไปในทำนองเดียวกับการที่ก่อน ๆ ซึ่งที่ผมเรียนมาทราบแล้ว ซึ่งรัฐบาลไทยได้เคยกระทำมา ไม่ว่าในรูปแบบ

หรือในเนื้อหาสาระ กระผมจึงเห็นว่า รัฐบาลจึงเห็นว่าไม่น่าจะมีเหตุขัดข้องอะไร จึงขอความกรุณาที่ประชุมรัฐสภาได้โปรดพิจารณา ขอบพระคุณครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานรัฐสภา : เราก็ได้อภิปรายนานพอสมควรนะครับ ไม่มีท่านผู้ใดจะประสงค์อภิปราย ก็ถือว่าเป็นอันปิดอภิปราย

(ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานรัฐสภามีสัญญาณให้สมาชิกที่มาประชุมทราบก่อนลงมติ)

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานรัฐสภา : ต่อไปผมจะขอมติจากที่ประชุมว่าจะให้ความเห็นชอบกับข้อตกลงที่รัฐบาลเสนอหรือไม่นะครับ เชิญลงคะแนนได้เลยครับ

(สมาชิกทำการเสียบบัตรแสดงตนและกดปุ่มลงคะแนน)

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานรัฐสภา : ขอถามมติที่ประชุมว่าจะอนุญาตให้ พลเอก วิฮิต โหวตด้วยเสียงก็แล้วกันครับ ท่าน พลเอก วิฮิต เห็นชอบหรือไม่เห็นชอบครับ

พลเอก วิฮิต บุญอะวัฒน์ สมาชิกวุฒิสภา : เห็นชอบครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานรัฐสภา : ให้ความเห็นชอบ ๑๒๕ เสียง บวก ๑ เสียง เป็น ๑๒๖ เสียง ไม่มีใครไม่ให้ความเห็นชอบนะครับ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบเป็นเอกฉันท์นะครับ

025	138	ประกอบ จิรกิติ ปชป.	เห็นด้วย
026	141	ประจวบ ไชยสาส์น ชพน.	เห็นด้วย
027	161	ปรีชา มุสิกุล ปชป.	เห็นด้วย
028	164	ปรีชา สุวรรณทัต ปชป.	เห็นด้วย
029	174	เผดิมชัย สะสมทรัพย์ อภ.	เห็นด้วย
030	175	พงศกร อรรถนนพพร ชพน.	เห็นด้วย
031	176	พงษ์อุดม ตรีสุขี ชพน.	เห็นด้วย
032	177	พรเทพ เตชะไพบูลย์ ปชป.	เห็นด้วย
033	178	พรศักดิ์ เจริญประเสริฐ ชพน.	เห็นด้วย
034	182	พิชัย รัตตกุล ปชป.	เห็นด้วย
035	191	พีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค ปชป.	เห็นด้วย
0	197	ไพร พัฒโน ปชป.	เห็นด้วย
037	208	มนตรี ด่านไพบูลย์ ควม.	เห็นด้วย
038	210	มยุรา อุรเดนทร์ ควม.	เห็นด้วย
039	214	มานะ มหาสุวีระชัย ปชป.	เห็นด้วย
040	217	ต.มารุต บุนนาค ปชป.	เห็นด้วย
041	218	มุกดา พงษ์สมบัติ กค.	เห็นด้วย
042	229	รักษ์ ตันติสุนทร ปชป.	เห็นด้วย
043	230	รัตนา จงสุทธนามณี ชพน.	เห็นด้วย
044	231	น.ส.รัตนา อนันต์นาคินทร์ ปชป.	เห็นด้วย
045	239	วรศุลี เชาว์ศิริกุล ปชป.	เห็นด้วย
046	242	พล.อ.วัฒนชัย วุฒิศิริ ปชป.	เห็นด้วย
047	254	วิชัย ตันศิริ ปชป.	เห็นด้วย
048	257	วิเชียร คันฉ่อง ปชป.	เห็นด้วย
049	259	วิทยา แก้วภราดัย ปชป.	เห็นด้วย
050	279	พล.ต.ศรชัย มนตริวัต ควม.	เห็นด้วย
051	281	ศิริวรรณ ปราศจากศัตรู ปชป.	เห็นด้วย
052	285	สกุล ศรีพรหม ชพน.	เห็นด้วย
053	288	พล.ต.สนั่น ขจรประศาสน์ ปชป.	เห็นด้วย
054	318	สัมพันธ์ ทองสมัคร ปชป.	เห็นด้วย
055	321	สาทิตย์ วงศ์หนองเตย ปชป.	เห็นด้วย
056	326	สิทธิชัย โควสุรัตน์ ชพน.	เห็นด้วย
057	328	สืบแสง พรหมบุญ ปชป.	เห็นด้วย
058	331	มรว.สุขุมพันธุ์ บริพัตร ปชป.	เห็นด้วย
059	343	สุนัย จุลพงศธร ชพน.	เห็นด้วย

เรื่อง กฎบัตรของศูนย์ฝึกอบรมวนศาสตร์ชุมชนแห่งภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และร่างข้อตกลงระหว่างรัฐบาลไทยและศูนย์ฝึกอบรมวนศาสตร์ชุมชนแห่งภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

วันที่ 5 เดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2542 เวลา 15:05:34

จำนวนผู้เข้าประชุม	127
เห็นด้วย	125+1=126
ไม่เห็นด้วย	0
งดออกเสียง	1
ไม่ลงคะแนนเสียง	1-1=0

ลำดับที่	เลขที่บัตร	ชื่อ	ผลการลงคะแนน
001	012	ร.ท. กุเทพ ใสกระจ่าง ควม.	เห็นด้วย
002	027	คำรณ ณ ลำพูน ปชป.	เห็นด้วย
003	036	จำลอง ครุฑขุนทด ชพน.	เห็นด้วย
004	037	จุติ ไกรฤกษ์ ปชป.	เห็นด้วย
005	040	เจริญ คันธวงศ์ ปชป.	เห็นด้วย
006	042	เจะอามิง โตะตาหยง ปชป.	เห็นด้วย
007	050	เฉลิมชัย เอี่ยมสกุล ควม.	เห็นด้วย
008	052	น.ส.ชรินรัตน์ พุทธปวน ปชป.	เห็นด้วย
009	060	ชาญศักดิ์ ชวลิตนิติธรรม ชท.	เห็นด้วย
010	069	ชูชีพ หาญสวัสดิ์ ควม.	เห็นด้วย
011	073	ไชยยศ สะสมทรัพย์ อภ.	เห็นด้วย
012	078	ณัฐวุฒิ ประเสริฐสุวรรณ ชท.	เห็นด้วย
013	092	ทรงพล โกวิทศิริกุล ปชป.	เห็นด้วย
014	098	ทศพร มูลศาสตรสาทร ควม.	เห็นด้วย
015	100	ทิวา เงินยวง ปชป.	เห็นด้วย
016	103	ธวัชชัย สัจจกุล ปชป.	เห็นด้วย
017	104	ธวัชชัย อนามพงษ์ ชพน.	เห็นด้วย
018	119	นิพนธ์ พร้อมพันธุ์ ปชป.	เห็นด้วย
019	121	นิภา พริ้งศุลกะ ปชป.	เห็นด้วย
020	126	บรรหาร ศิลปอาชา ชท.	เห็นด้วย
021	129	บุญเกิด หิรัญคำ ควม.	เห็นด้วย
022	131	บุญช่วย ภู่จีนาพันธุ์ ชพน.	เห็นด้วย
023	133	บุญชู โรจนเสนีย ปชป.	เห็นด้วย
024	135	บุญพันธ์ แขวัฒนะ กต.	เห็นด้วย

060	354	สุรเชษฐ์ มาศติตถ์ ปชป.	เห็นด้วย
061	357	สุรศักดิ์ อนรรฆพันธ์ กค.	เห็นด้วย
062	358	สุรสิทธิ์ นิติวุฒิวรรักษ์ ชท.	เห็นด้วย
063	384	อำนวย ยศสุข ควม.	เห็นด้วย
064	385	อำนวย สุวรรณคีรี ปชป.	เห็นด้วย
065	387	อิสสระ สมชัย ปชป.	เห็นด้วย
066	388	อุดม ไกรวัตนุสสรณ์ ควม.	เห็นด้วย
067	390	เอกพจน์ ปานแย้ม ปชป.	เห็นด้วย
068	406	นางกรองแก้ว อัศวชิน	เห็นด้วย
069	408	นายกิรินทร์ ชัชวาลวงศ์	เห็นด้วย
070	409	นางกีระณา สุมาวงศ์	เห็นด้วย
071	413	พล.อ.อ.เกษม ทวีวัฒน์	เห็นด้วย
072	416	นายเกษม สรศักดิ์เกษม	เห็นด้วย
073	418	พล.ร.อ.เกาะหลัก เจริญรุกข์	เห็นด้วย
074	419	นายโกวิท วรพิพัฒน์	เห็นด้วย
075	424	พล.อ.จรัล กุลละวณิชย์	เห็นด้วย
076	428	นายจำนงค์ ทองประเสริฐ	เห็นด้วย
077	433	นายเฉลิม เชี่ยวสกุล	เห็นด้วย
078	434	คุณหญิงชนัตถ์ ปิยะอุย	เห็นด้วย
079	437	นายชัยเชต สุนทรพิพิธ	เห็นด้วย
080	449	นายดำรง พุฒตาล	เห็นด้วย
081	457	นายทองดี นิคงรัมย์	เห็นด้วย
082	458	นายทวี หนุนภักดี	เห็นด้วย
083	459	พล.ร.อ.ทวีศักดิ์ ศรีประยูร	เห็นด้วย
084	461	พล.อ.บุญศักดิ์ กำแหงฤทธิรงค์	เห็นด้วย
085	473	นายธีรพจน์ จรูญศรี	เห็นด้วย
086	475	คุณหญิงนันทกา สุประภาตะนันทน์	เห็นด้วย
087	478	นายนิพนธ์ สรการ	เห็นด้วย
088	479	นายนิมุดตาร์ วาบา	เห็นด้วย
089	480	คุณหญิงนิรมล สุริยสัตย์	เห็นด้วย
090	491	นายบูรพา อัตถากร	เห็นด้วย
091	510	นายผัน จันทรปาน	เห็นด้วย
092	522	นายพิสิษฐ์ ณ พัทลุง	เห็นด้วย
093	530	พล.อ.ไพบูลย์ เอมพันธุ์	เห็นด้วย
094	533	นายไพศาล กบิลสิงห์	เห็นด้วย

095	535	ศ.ไพศิษฐ์ พิพัฒนกุล	เห็นด้วย
096	538	นายมนัส รุ่งเรือง	เห็นด้วย
097	539	นายมนัส สุขสมาน	เห็นด้วย
098	540	นายมหิดล จันทรางกูร	เห็นด้วย
099	548	นายลิขิต เทอดสถิรศักดิ์	เห็นด้วย
100	555	นายวัลลภ ตังคณานุรักษ์	เห็นด้วย
101	557	นายวิจิตร ณ ระนอง	เห็นด้วย
102	563	นายวิชัย พรหมศิลป์	งดออกเสียง
103	564	พล.อ.วิชิต บุณยะวัฒน์	ไม่ลงคะแนนเสียง
104	566	นายวิเชียร เตชะไพบูลย์	เห็นด้วย
105	570	พล.อ.วินิจ กระจ่างสนธิ์	เห็นด้วย
106	574	นายวิศาล ภัทรธรรมมาศ	เห็นด้วย
107	579	นายวีระชัย สูตรสุวรรณ	เห็นด้วย
108	581	นางสาวศรีสว่าง พั่ววงศ์แพทย์	เห็นด้วย
109	583	นายศิริ เกวลินสฤษดิ์	เห็นด้วย
110	585	พล.อ.ศิรินท์ ชูปกล่ำ	เห็นด้วย
111	590	พล.ต.ท.สมควร หริกุล	เห็นด้วย
112	591	นายสมชัย วุฒิปรีชา	เห็นด้วย
113	592	ร.ต.สมนึก เกิดเกษ	เห็นด้วย
114	594	นายสมพร เทพสิทธา	เห็นด้วย
115	600	นายสมหมาย สุรกุล	เห็นด้วย
1	608	พล.ร.ท.สำราญ อ่ำสำอางค์	เห็นด้วย
117	612	นางสุกัญญา ชลศึกษ์	เห็นด้วย
118	619	นายสุธรรม จิตรานุเคราะห์	เห็นด้วย
119	623	นางสุมน สมสาร	เห็นด้วย
120	627	นายสุรัฐ ศิลปอนันต์	เห็นด้วย
121	630	คุณหญิงสุวัฒนา เพชรทองคำ	เห็นด้วย
122	631	นายเสรี สุขสถาพร	เห็นด้วย
123	633	นายอบ ทองไข่มุกต์	เห็นด้วย
124	644	นางอรัญญา สุจนิล	เห็นด้วย
125	645	นายอรุณ ชัยเสรี	เห็นด้วย
126	652	พ.อ.หญิง อัสนีย์ เสาวภาพ	เห็นด้วย
127	660	นายอดุล บุญประกอบ	เห็นด้วย

ต่อไป ๕.๒ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๗๘ คณะรัฐมนตรีเป็นผู้เสนอเชิญคณะรัฐมนตรีครับ ใครจะแถลงเชิญครับ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
เลขรับ ๗๓๕/๒๕๔๒
วันที่ ๒๕ ม.ค. ๒๕๔๒
เวลา ๑๐.๑๐

ที่ นร ๐๒๐๔/ ๙๑๑

สำนักนายกรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กท ๑๐๓๐๐

๒๒ มกราคม ๒๕๔๒

เรื่อง อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๗๘

กราบเรียน ประธานรัฐสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๗๘ พร้อมคำแปล

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาลงมติให้เสนออนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๗๘ ต่อรัฐสภา

จึงขอเสนออนุสัญญาและพิธีสารดังกล่าวข้างต้น เพื่อขอได้โปรดนำเสนอที่ประชุมร่วมกันของรัฐสภาให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๑๙๓ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(นายชวน หลีกภัย)
นายกรัฐมนตรี

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
โทร. ๒๘๑๐๐๐๗,๒๘๒๓๖๔๔
โทรสาร ๒๘๒๔๑๔๕

ฝ่ายระเบียบวาระ กองการประชุม
รับที่ ๔๑๔, ๒๕๔๒
วันที่ ๒๕/ ม.ค./ ๔๒
เวลา ๑๑.๐๐ น.

ฝ่ายญัตติ สภาผู้แทนราษฎร
รับที่ ๓๑ / ๒๕๔๒
วันที่ ๒๕/ ม.ค./ ๔๒ เวลา ๑๐.๓๐ น.

ฝ่ายบริหารงานทั่วไป กองการประชุม
รับที่ ๓๕/ ๔๒
วันที่ ๒๕/ ม.ค./ ๔๒ เวลา ๑๐.๑๕ น.
ส่งฝ่าย ญัตติ ดำเนินการ

INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973
AND PROTOCOL 1978

ANNEX I Regulations for the Prevention of Pollution by Oil

ANNEX II Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk

อนุสัญญาระหว่างประเทศ
ว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. 1973
และพิธีสาร ค.ศ. 1978

ภาคผนวกที่ 1 กฎข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน

ภาคผนวกที่ 2 กฎข้อบังคับว่าด้วยการควบคุมมลพิษจากสารของเหลวที่มีพิษในปริมาตรรวม

HARBOUR DEPARTMENT
JUNE 1998

กรมเจ้าท่า
มิถุนายน 2541

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

อนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. 1973

Contents

สารบัญ

	Page หน้า	
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973.....	1 - 33	(หน้าคี่)
อนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. 1973.	2 - 34	(หน้าคู่)
PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973.....	35 - 43	(หน้าคี่)
พิธีสาร ค.ศ. 1978 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. 1973	36 - 44	(หน้าคู่)
PROTOCAL I PROVISIONS CONCERNING REPORTS ON INCIDENTS INVOLVING HARMFUL SUBSTANCES	45 49	(หน้าคี่)
พิธีสาร ฉบับที่ 1 บทบัญญัติเกี่ยวกับรายงานอุบัติเหตุ อันเนื่องมาจากสารที่เป็นอันตราย.	46 -50	(หน้าคู่)
PROTOCAL II ARBITRATION.....	51 - 57	(หน้าคี่)
พิธีสาร ฉบับที่ 2 การระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ.....	52 - 58	(หน้าคู่)

	Page หน้า	
Annex I of MARPOL 73/78 : Regulations for the Prevention of Pollution by Oil	59 - 181	(หน้าคี่)
ภาคผนวกที่ 1 MARPOL 73/78 กฎข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน	60 182	(หน้าคู่)
Annex II of MARPOL 73/78 : Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk...	183 - 245	(หน้าคี่)
ภาคผนวกที่ 2 MARPOL 73/78 กฎข้อบังคับว่าด้วยการควบคุมมลพิษจาก สารของเหลวที่มีพิษในปริมาตรรวม.....	184 - 246	(หน้าคู่)

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

อนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. 1973

INTERNATIONAL CONVENTION

FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

THE PARTIES TO THE CONVENTION,

BEING CONSCIOUS of the need to preserve the human environment in general and the marine environment in particular,

RECOGNIZING that deliberate, negligent or accidental release of oil and other harmful substances from ships constitutes a serious source of pollution,

RECOGNIZING ALSO the importance of the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, as being the first multilateral instrument to be concluded with the prime objective of protecting the environment, and appreciating the significant contribution which that Convention has made in preserving the seas and coastal environment from pollution,

DESIRING to achieve the complete elimination of intentional pollution of the marine environment by oil and other harmful substances and the minimization of accidental discharge of such substances,

CONSIDERING that this object may best be achieved by establishing rules not limited to oil pollution having a universal purport,

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE 1

General Obligations under the Convention

(1) The Parties to the Convention undertake to give effect to the provisions of the present Convention and those Annexes thereto by which they are bound, in order to prevent the pollution of the marine environment by the discharge of harmful substances or effluents containing such substances in contravention of the Convention.

(2) Unless expressly provided otherwise, a reference to the present Convention constitutes at the same time a reference to its Protocols and to the Annexes.

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วย
การป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. 1973

ภาคีอนุสัญญานี้

สำนึกถึงความจำเป็นที่จะปกป้องรักษาสภาพแวดล้อมทั่ว ๆ ไปของมนุษย์ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งสภาพแวดล้อมในทะเล

ยอมรับว่า การปล่อยน้ำมันและสารอื่น ๆ ที่เป็นอันตรายจากเรือโดยเจตนา โดยประมาทเลินเล่อ หรือโดยอุบัติเหตุก็ตาม เป็นแหล่งกำเนิดของมลภาวะที่สำคัญ

ยอมรับอีกด้วยถึงความสำคัญของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะทางทะเลเนื่องจากน้ำมัน ค.ศ. 1954 ซึ่งเป็นผลของความร่วมมือระหว่างประเทศครั้งแรก ที่มีมติร่วมกันในอันที่จะปกป้องรักษาสภาพแวดล้อม และอนุสัญญานี้มีส่วนช่วยเหลือที่สำคัญในการป้องกันรักษาสภาพแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งให้รอดพ้นจากมลภาวะ

มีความมุ่งมั่นที่จะกำจัดมลภาวะในทะเลเนื่องจากน้ำมันหรือสารที่เป็นอันตรายโดยเจตนา และลดอุบัติเหตุที่เกิดจากการปล่อยทิ้งสารเช่นว่านั้นให้เหลือน้อยที่สุด

พิจารณาว่า วิธีการที่ดีที่สุดที่จะบรรลุถึงวัตถุประสงค์ได้คือ การวางกฎเกณฑ์ซึ่งใช้ได้โดยทั่วไปและไม่จำกัดอยู่เฉพาะมลภาวะที่เกิดขึ้นเนื่องจากน้ำมัน

ได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ 1
พันธกรณีทั่วไปภายใต้อนุสัญญา

(1) ภาคีอนุสัญญายอมรับที่จะนำบทบัญญัติของอนุสัญญานี้ และภาคผนวกต่าง ๆ ของอนุสัญญานี้ ซึ่งผูกพันภาคีอยู่มาใช้ เพื่อที่จะป้องกันมลภาวะทางทะเลเนื่องมาจากการปล่อยทิ้งสารอันตรายหรือน้ำที่มีสารอันตรายเช่นว่านั้นปนอยู่ด้วย อันเป็นการละเมิดอนุสัญญา

(2) เว้นแต่จะบัญญัติไว้ชัดแจ้งเป็นอย่างอื่น การอ้างอิงถึงอนุสัญญานี้ให้หมายรวมถึงการอ้างอิงถึงในพิธีสารและภาคผนวกของอนุสัญญานี้ด้วย

ARTICLE 2

Definitions

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

(1) "Regulations" means the Regulations contained in the Annexes to the present Convention.

(2) "Harmful substance" means any substance which, if introduced into the sea, is liable to create hazards to human health, to harm living resources and marine life, to damage amenities or to interfere with other legitimate uses of the sea, and includes any substance subject to control by the present Convention.

(3) (a) "Discharge", in relation to harmful substances or effluents containing such substances, means any release howsoever caused from a ship and includes any escape, disposal, spilling, leaking, pumping, emitting or emptying;

(b) "Discharge" does not include:

(i) dumping within the meaning of the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, done at London on 13 November 1972; or

(ii) release of harmful substances directly arising from the exploration,exploitation and associated off-shore processing of sea bed mineral resources; or

(iii) release of harmful substances for purposes of legitimate scientific research into pollution abatement or control.

(4) "Ship" means a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and fixed or floating platforms

(5) "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 the Government of that State. With respect to fixed or floating platforms engaged in exploration and exploration of the sea-bed and subsoil thereof adjacent to the coast over which the coastal State exercises sovereign rights for the purposes of exploration and exploitation of their natural resources, the Administration is the Government of the coastal State concerned.

(6) "Incident" means an event involving the actual or probable discharge into the sea of a harmful substance, or effluents containing such a substance.

(7) "Organization" means the International Maritime Organization

ข้อ 2

คำนิยาม

เพื่อความมุ่งหมายของอนุสัญญานี้ เว้นแต่จะบัญญัติไว้ชัดแจ้งเป็นอย่างอื่น

(1) " ระเบียบข้อบังคับ " หมายถึง ระเบียบข้อบังคับที่มีผลอยู่ในขณะใดขณะหนึ่งตามอนุสัญญานี้

(2) " สารที่เป็นอันตราย " หมายถึง สารใด ๆ ซึ่งเมื่อปล่อยลงสู่ทะเลแล้วสามารถก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของมนุษย์ เป็นอันตรายต่อทรัพยากรที่มีชีวิตและสิ่งมีชีวิตในทะเล ทำให้เกิดความเสียหายต่อความงามของสภาพตามธรรมชาติ หรือรบกวนการใช้ประโยชน์อื่น ๆ จากทะเลอันชอบด้วยกฎหมายและรวมถึงสารใด ๆ ที่อยู่ภายใต้การควบคุมของอนุสัญญานี้

(3) (ก) " การปล่อยทิ้ง " ที่มีความหมายต่อสารที่เป็นอันตราย หรือสิ่งใด ๆ ที่มีสารที่เป็นอันตราย เช่นว่านั้นปนอยู่ หมายถึง การปล่อยจากเรือไม่ว่าจะด้วยสาเหตุใดก็ตามและรวมถึง การรั่ว การกำจัด การหก การซึม การสูบ การแพร่กระจายหรือไหล การเท

(ข) " การปล่อยทิ้ง " ไม่รวมถึง

(i) การปล่อยทิ้งในความหมายของอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันมลภาวะทางทะเล เนื่องจากการทิ้งของเสียและสิ่งอื่นใด ซึ่งกระทำ ณ กรุงลอนดอน วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 หรือ

(ii) การปล่อยสารอันตรายที่เกิดขึ้นโดยตรงจากการสำรวจ จากการแสวงหาประโยชน์และจากกระบวนการเกี่ยวกับทรัพยากรแร่บนพื้นท้องทะเลนอกชายฝั่ง

(iii) การปล่อยสารอันตรายเพื่อวัตถุประสงค์ในการวิจัยทางวิทยาศาสตร์อันชอบด้วยกฎหมายเกี่ยวกับการลดหรือการควบคุมมลภาวะ

(4) " เรือ " หมายถึง เรือประเภทใดก็ตามที่ปฏิบัติงานอยู่ในทะเล และรวมถึงเรือไฮโดรฟอยล์ ยานเบาะอากาศ ยานใต้น้ำ ยานลอยน้ำ และแท่นชนิดประจำที่หรือชนิดที่ลอยได้

(5) " ทางการ " หมายถึง รัฐบาลของรัฐซึ่งมีสำนักงานหน้าที่ปฏิบัติงานอยู่ ในส่วนของเรือซึ่งมีสิทธิชักธงของรัฐใด ทางการให้หมายถึงรัฐบาลของรัฐนั้น ในส่วนของแท่นชนิดประจำที่หรือชนิดที่ลอยได้ที่ใช้ในการสำรวจและใช้ในการแสวงหาประโยชน์จากพื้นท้องทะเล และชั้นดินใต้พื้นท้องทะเลที่อยู่ติดกับชายฝั่ง ซึ่งรัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตยในการสำรวจและแสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ ทางการให้หมายถึงรัฐบาลของรัฐชายฝั่งนั้น

(6) " เหตุฉุกเฉิน " หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นหรือคาดจะเกิดขึ้นเกี่ยวกับการปล่อยทิ้งสารที่เป็นอันตราย หรือสิ่งใด ๆ ที่มีสารที่เป็นอันตรายเช่นว่านั้นปนอยู่ลงสู่ทะเล

(7) " องค์การ " หมายถึง องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

ARTICLE 3

Application

(1) The present Convention shall apply to:

(a) ships entitled to fly the flag of a Party to the Convention, and

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

(2) Nothing in the present Article shall be construed as derogating from or extending the sovereign rights of the Parties under international law over the sea-bed and subsoil thereof adjacent to their coasts for the purposes of exploration and exploitation of their natural resources.

(3) The present Convention shall not apply to 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 the 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 the present Convention.

ARTICLE 4

Violation

(1) Any violation of the requirements of the present Convention shall be prohibited and sanctions shall be established therefor under the law of the Administration of the ship concerned wherever the violation occurs. If the Administration is informed of such a violation and is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken as soon as possible, in accordance with its law.

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

ข้อ 3
การบังคับใช้

(1) อนุสัญญานี้ใช้บังคับกับ

(เอ) เรือที่มีสิทธิชักธงของภาคีอนุสัญญา และ

(บี) เรือที่ไม่มีสิทธิชักธงของภาคี แต่ปฏิบัติงานอยู่ภายใต้อำนาจของภาคีใดภาคีหนึ่ง

(2) ความในข้อนี้ไม่ปั่นทอนหรือขยายสิทธิอธิปไตยตามกฎหมายระหว่างประเทศของภาคีเหนือพื้นท้องทะเล และชั้นดินใต้พื้นท้องทะเลที่ติดต่อกับชายฝั่งของภาคีดังกล่าว เพื่อวัตถุประสงค์ในการสำรวจและแสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ

(3) อนุสัญญานี้ไม่ใช้บังคับกับเรือรบ เรือช่วยรบ หรือเรืออื่นใดที่รัฐเป็นเจ้าของหรือใช้ปฏิบัติงานซึ่งในช่วงระยะเวลานั้นใช้ในกิจการที่มิใช่การค้าของรัฐเท่านั้น อย่างไรก็ตาม แต่ละภาคีต้องจัดหามาตรการอันเหมาะสมที่จะไม่กระทบต่อการปฏิบัติงานหรือความสามารถในการปฏิบัติงานของเรือที่ภาคีนั้นเป็นเจ้าของหรือใช้ปฏิบัติงานเพื่อให้แน่ใจว่าเรือนั้นปฏิบัติสอดคล้องกับอนุสัญญานี้เท่าที่สมควรแก่เหตุผลและสามารถปฏิบัติได้

ข้อ 4
การละเมิด

(1) ห้ามมิให้ละเมิดข้อกำหนดของอนุสัญญานี้และต้องจัดให้มีบทลงโทษภายใต้กฎหมายของทางการของเรือที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าการละเมิดจะเกิดขึ้น ณ ที่ใด ถ้าทางการได้รับแจ้งถึงการละเมิดเช่นว่านั้นและมีหลักฐานจนเป็นที่พอใจและเพียงพอที่จะดำเนินคดีกับข้อกล่าวหาการละเมิดนั้นแล้ว ให้รีบดำเนินคดีเช่นว่านั้นโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ตามกฎหมายของทางการนั้น

(2) ห้ามมิให้ละเมิดข้อกำหนดของอนุสัญญานี้ภายใต้เขตอำนาจของภาคีอนุสัญญา และต้องจัดให้มีบทลงโทษภายใต้กฎหมายของภาคีนั้น เมื่อใดที่เกิดการละเมิดเช่นว่านั้น ภาคีนั้นต้อง

(a) cause proceedings to be taken in accordance with its law; or

(b) furnish to the Administration of the ship such information and evidence as may be in its possession that a violation has occurred.

(3) Where information or evidence with respect to any violation of the present Convention by a ship is furnished to the Administration of that ship, the Administration shall promptly inform the Party which has furnished the information or evidence, and the Organization, of the action taken.

(4) The penalties specified under the law of a Party pursuant to the present Article shall be adequate in severity to discourage violations of the present Convention and shall be equally severe irrespective of where the violations occur.

ARTICLE 5

Certificates and Special Rules on Inspection of Ships

(1) Subject to the provisions of paragraph (2) of the present Article a certificate issued under the authority of a Party to the Convention in accordance with the provisions of the Regulations shall be accepted by the other Parties and regarded for all purposes covered by the present Convention as having the same validity as a certificate issued by them.

(2) A ship required to hold a certificate in accordance with the provisions of the Regulations is subject, while in the ports or off-shore terminals under the jurisdiction of a Party, to inspection by officers duly authorized by that Party. Any such inspection shall be limited to verifying that there is on board a valid certificate, unless there are clear grounds for believing that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of that certificate. In that case, or if the ship does not carry a valid certificate, the Party carrying out the inspection shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment. That Party may, however, grant such a ship permission to leave the port or off-shore terminal for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available.

(ก) ดำเนินคดีตามกฎหมายของภาคีนั้น หรือ

(ข) จัดส่งข้อมูลและหลักฐานที่มีอยู่ในครอบครองที่แสดงว่าได้มีการละเมิดเกิดขึ้นไปยังทางการของเรือ

(3) เมื่อข้อมูลหรือหลักฐานที่ได้รับการละเมิดใด ๆ ของเรือตามอนุสัญญานี้ได้จัดส่งให้ทางการของเรือนั้น ทางการนั้นต้องแจ้งภาคีซึ่งได้ส่งข้อมูลหรือหลักฐานและแจ้งองค์การฯ ให้ทราบโดยพลันถึงการดำเนินการที่ได้กระทำไปแล้ว

(4) การลงโทษตามกฎหมายของรัฐภาคีตามข้อนี้ต้องเท่าเทียมกันเมื่อกระทำการละเมิดตามอนุสัญญานี้และต้องเท่าเทียมกันไม่ว่าการละเมิดจะเกิดขึ้นที่ใด

ข้อ 5
ใบสำคัญรับรองและระเบียบพิเศษสำหรับการตรวจเรือ

(1) ภายใต้บังคับของบทบัญญัติของวรรค (2) ของข้อนี้ ใบสำคัญรับรองที่ออกภายใต้อำนาจของภาคีหนึ่งของอนุสัญญานี้ตามบทบัญญัติของระเบียบข้อบังคับ จะได้รับการยอมรับจากภาคีอื่น ๆ และถือว่ามีผลบังคับใช้เช่นเดียวกับใบสำคัญรับรองที่ออกโดยภาคีอื่น ๆ สำหรับวัตถุประสงค์ทุกอย่างที่ครอบคลุมโดยอนุสัญญานี้

(2) เรือที่จะต้องมีใบสำคัญรับรองตามบทบัญญัติของระเบียบข้อบังคับขณะที่อยู่ในเมืองท่าหรือท่อสู่ ณ สถานีนอกชายฝั่งภายใต้เขตอำนาจของภาคี เจ้าหน้าที่ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยรัฐบาลต้องจากภาคีนั้นมีสิทธิตรวจเรือดังกล่าว การตรวจใด ๆ เช่นว่านั้นเพียงเพื่อตรวจสอบว่ามีใบสำคัญรับรองที่มีผลบังคับใช้อยู่ในเรือเว้นแต่จะมีหลักฐานที่แน่ชัดให้เชื่อได้ว่าสภาพของเรือ หรืออุปกรณ์ประจำเรือในส่วนที่สำคัญไม่เป็นไปตามรายละเอียดที่ระบุไว้ในใบสำคัญรับรองนั้น ในกรณีดังกล่าว หรือถ้าเรือไม่มีใบสำคัญรับรองที่มีผลบังคับใช้ ให้ภาคีที่ทำการตรวจดำเนินการเพื่อให้แน่ใจว่า เรือต้องไม่ออกเดินทางจนกว่าจะสามารถออกสู่ทะเลได้โดยไม่เป็นอันตรายต่อ ส่งแวดล้อมทางทะเลโดยไม่สมเหตุผล อย่างไรก็ตาม ภาคีนั้นอาจอนุญาตให้เรือเช่นว่านั้นออกจากเมืองท่าหรือสถานีนอกชายฝั่งเพื่อไปยังอู่ต่อเรือที่ใกล้ที่สุด

(3) If a Party denies a foreign ship entry to the ports or off shore terminals under its jurisdiction or takes any action against such a ship for the reason that the ship does not comply with the provisions of the present Convention, the Party shall immediately inform the consul or diplomatic representative of the Party whose flag the ship is entitled to fly, or if this is not possible, the Administration of the ship concerned. Before denying entry or taking such action the Party may request consultation with the Administration of the ship concerned. Information shall also be given to the Administration when a ship does not carry a valid certificate in accordance with the provisions of the Regulations.

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

ARTICLE 6

Detection of Violations and Enforcement of the Convention

(1) Parties to the Convention shall co-operate in the detection of violations and the enforcement of the provisions of the present Convention, using all appropriate and practicable measures of detection and environmental monitoring, adequate procedures for reporting and accumulation of evidence.

(2) A ship to which the present Convention applies may, in any port or off shore terminal of a Party, be subject to inspection by officers appointed or authorized by that Party for the purpose of verifying whether the ship has discharged any harmful substances in violation of the provisions of the Regulations. If an inspection indicates a violation of the Convention, a report shall be forwarded to the Administration for any appropriate action.

(3) Any Party shall furnish to the Administration evidence, if any, that the ship has discharged harmful substances or effluents containing such substances in violation of the provisions of the Regulations. If it is practicable to do so, competent authority of the former Party shall notify the Master of the ship of the alleged violation.

(3) ถ้าภาคีปฏิเสธเรือต่างชาติในการเข้าเมืองท่า หรือสถานีนอกชายฝั่งที่อยู่ภายใต้เขตอำนาจของภาคีนั้น หรือดำเนินการใด ๆ กับเรือเช่นว่านั้นด้วยเหตุผลที่เรือนั้นไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติของอนุสัญญานี้ ให้ภาคีแจ้งให้กงสุลหรือผู้แทนทางทูตของภาคีเจ้าของธงที่เรือนั้นชักอยู่โดยพลัน หรือถ้าไม่สามารถกระทำได้ให้แจ้งทางการของเรือนั้นก่อนที่จะมีการปฏิเสธการเข้าเมืองท่าหรือดำเนินการใด ๆ เช่นว่านั้น ภาคีอาจร้องขอให้มีการหารือกันกับทางการของเรือนั้น ในกรณีที่เรือไม่มีใบสำคัญรับรองที่มีผลบังคับใช้ตามบทบัญญัติของระเบียบข้อบังคับให้ภาคีแจ้งทางการของเรือนั้นด้วย

(4) ในส่วนที่เกี่ยวกับเรือที่ไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญานี้ ภาคีจะใช้ข้อกำหนดของอนุสัญญานี้เท่าที่อาจจำเป็นเพื่อให้มั่นใจว่าจะไม่ให้ผลประดิบัติอันเป็นการอนุเคราะห์แก่เรือเช่นว่านั้นมากไปกว่าที่กำหนดไว้

ข้อ 6

การตรวจหาการละเมิด และการบังคับให้เป็นไปตามอนุสัญญา

(1) ให้ภาคีอนุสัญญาร่วมมือในการตรวจหาการละเมิด และการบังคับให้เป็นไปตามบทบัญญัติของอนุสัญญานี้ โดยการใช้มาตรการที่เหมาะสมและที่สามารถปฏิบัติได้ทั้งปวงในการตรวจหาและตรวจสอบสภาพแวดล้อม และใช้กระบวนการที่ดีพอในการรายงานและการรวบรวมหลักฐาน

(2) ให้เจ้าหน้าที่ที่ได้รับแต่งตั้งหรือได้รับมอบอำนาจจากภาคีนั้นมีอำนาจตรวจเรือซึ่งอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญานี้ที่อยู่ในเมืองท่าหรือสถานีนอกชายฝั่งใด ๆ ของภาคี เพื่อวัตถุประสงค์ในการตรวจสอบว่าเรือนั้นได้ปล่อยทิ้งสารที่เป็นอันตรายใดอันเป็นการละเมิดบทบัญญัติของระเบียบข้อบังคับหรือไม่ ถ้าการตรวจสอบชี้ให้เห็นว่ามีการละเมิดต่ออนุสัญญานี้ จะต้องส่งรายงานไปยังทางการเพื่อจะได้ดำเนินการใด ๆ ที่เหมาะสมต่อไป

(3) ให้ภาคีจัดหาหลักฐานให้แก่ทางการ (หากมี) ว่าเรือได้ปล่อยทิ้งสารที่เป็นอันตรายหรือสิ่งใด ๆ ที่มีสารที่เป็นอันตรายเช่นว่านั้นปนอยู่อันเป็นการละเมิดต่อบทบัญญัติของระเบียบข้อบังคับ หากสามารถกระทำได้ให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของภาคีฝ่ายแรกแจ้งข้อกล่าวหาของการละเมิดต่อนายเรือ

(4) Upon receiving such evidence, the Administration so informed shall investigate the matter, and may request the other Party to furnish further or better evidence of the alleged contravention. If the Administration is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken in accordance with its law as soon as possible. The Administration shall promptly inform the Party which has reported the alleged violation, as well as the Organization, of the action taken.

(5) A Party may also inspect a ship to which the present Convention applies when it enters the ports or off-shore terminals under its jurisdiction, if a request for an investigation is received from any Party together with sufficient evidence that the ship has discharged harmful substances or effluents containing such substances in any place. The report of such investigation shall be sent to the Party requesting it and to the Administration so that the appropriate action may be taken under the present Convention.

ARTICLE 7

Undue Delay to Ships

(1) All possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed under Articles 4, 5 or 6 of the present Convention.

(2) When a ship is unduly detained or delayed under Articles 4,5 or 6 of the present Convention, it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered.

(4) เมื่อได้รับหลักฐานเช่นว่านั้น ทางการฝ่ายที่ได้รับแจ้งจะต้องทำการสืบสวนเรื่องราวและอาจร้องขอไปยังภาคีอื่นให้จัดหาหลักฐานเพิ่มเติมหรือที่ดีขึ้นของการละเมิดนั้น หากเป็นที่พอใจของทางการว่ามีหลักฐานนั้นเพียงพอสำหรับการดำเนินคดีต่อข้อกล่าวหาของการละเมิด ก็จะจัดการให้มีการดำเนินคดีตามกฎหมายของตนโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ ทางการต้องแจ้งให้ภาคีทราบผลของการละเมิดตลอดจนองค์การทราบ โดยพลันถึงการดำเนินการที่ได้กระทำไปแล้ว

(5) ภาคีอาจตรวจเรือซึ่งอยู่ใต้บังคับอนุสัญญานี้ เมื่อเรือนั้นเข้าไปยังเมืองท่าหรือสถานีนอกชายฝั่งที่อยู่ภายใต้เขตอำนาจของภาคีนั้นด้วย หากได้รับการร้องขอให้ทำการสืบสวนจากภาคีใด ๆ โดยมีหลักฐานประกอบอย่างเพียงพอว่า เรือนั้นได้ปล่อยทิ้งสารที่เป็นอันตรายหรือสิ่งใด ๆ ที่มีสารที่เป็นอันตรายเช่นว่านั้นอยู่ในที่ใด ให้ส่งรายงานการสืบสวนเช่นว่านั้นไปยังภาคีที่ร้องขอ และไปยังทางการเพื่อจะได้ดำเนินการที่เหมาะสมตามอนุสัญญานี้

ข้อ 7

การทำให้เรือเสียเวลาโดยไม่สมควร

(1) ให้พยายามทุกวิถีทางที่จะหลีกเลี่ยงมิให้เรือต้องถูกกักหรือทำให้เสียเวลาโดยไม่สมควรตามข้อ 4, 5 หรือ 6 ของอนุสัญญานี้

(2) ในกรณีที่เรือถูกกักหรือทำให้เสียเวลาโดยไม่สมควร ตามข้อ 4,5 หรือ 6 ของอนุสัญญานี้ เรือนั้น มีสิทธิที่จะได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับการสูญเสียและความเสียหายที่ได้รับ

ARTICLE 8

Reports on Incidents Involving Harmful Substances

(1) A report of an incident shall be made without delay to the fullest extent possible in accordance with the provisions of Protocol I to the present Convention.

(2) Each Party to the Convention shall:

(a) make all arrangements necessary for an appropriate officer or agency to receive and process all reports on incidents; and

(b) notify the Organization with complete details of such arrangements for circulation to other Parties and Member States of the Organization.

(3) Whenever a Party receives a report under the provisions of the present Article, that Party shall relay the report without delay to

(a) the Administration of the ship involved, and

(b) any other State which may be affected.

(4) Each Party to the Convention undertakes to issue instructions to its maritime inspection vessels and aircraft and to other appropriate services, to report to its authorities any incident referred to in Protocol I to the present Convention. That Party shall, if it considers it appropriate, report accordingly to the Organization and to any other party concerned.

ข้อ 8

รายงานเหตุอุบัติเกี่ยวกับสารที่เป็นอันตราย

(1) ให้จัดทำรายงานเหตุอุบัติโดยละเอียดที่สุดเท่าที่จะทำได้ตามแบบพิธีบัญชีท้ายพิธีสารฉบับที่ I ของอนุสัญญานี้ โดยไม่ชักช้า

(2) ให้แต่ละภาคีอนุสัญญา

(ก) ดำเนินการทั้งปวงที่จำเป็นเพื่อให้เจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานที่เหมาะสมทำหน้าที่รับและดำเนินการเกี่ยวกับรายงานเหตุอุบัติทั้งปวง และ

(ข) แจ้งองค์การให้ทราบถึงรายละเอียดโดยสมบูรณ์เกี่ยวกับการดำเนินการดังกล่าว เพื่อแจกแจงให้ภาคีอื่น ๆ และรัฐสมาชิกขององค์การได้ทราบ

(3) เมื่อภาคีได้รับรายงานตามบทบัญญัติของข้อนี้ ให้ภาคีนั้นส่งรายงานดังกล่าวโดยไม่ชักช้าต่อไปยัง

(ก) หน่วยงานของเรือที่เกี่ยวข้อง และ

(ข) รัฐอื่นใดที่อาจได้รับผลกระทบ

(4) แต่ละภาคีอนุสัญญาตกลงที่จะออกคำสั่งให้เรือและอากาศยานตรวจการทางทะเลของตนและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เหมาะสมรายงานไปยังเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของตนให้ทราบถึงเหตุอุบัติใด ๆ ที่อ้างอิงถึงในพิธีสารฉบับที่ I ของอนุสัญญานี้ หากเห็นเป็นการสมควรให้ภาคีนั้นรายงานไปยังองค์การและภาคีอื่นใดที่เกี่ยวข้องด้วย

ARTICLE 9

Other Treaties and Interpretation

(1) Upon its entry into force, the present Convention supersedes the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, as amended, as between Parties to that Convention.

(2) Nothing in the present Convention shall prejudice the codification and development of the law of the sea by the United Nations Conference on the Law of the Sea convened pursuant to Resolution 2750 C (XXV) of the General Assembly of the United Nations nor the present or future claims and legal views of any State concerning the law of the sea and the nature and extent of coastal and flag State jurisdiction.

(3) The term "jurisdiction" in the present Convention shall be construed in the light of international law in force at the time of application or interpretation of the present Convention.

ARTICLE 10

Settlement of Disputes

Any dispute between two or more Parties to the Convention concerning the interpretation or application of the present Convention shall, if settlement by negotiation between the Parties involved has not been possible, and if these Parties do not otherwise agree, be submitted upon request of any of them to arbitration as set out in Protocol II to the present Convention.

ข้อ 9
สนธิสัญญาอื่น ๆ และการตีความ

(1) เมื่ออนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับให้ใช้แทนที่อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะในทะเลเนื่องจากน้ำมัน ค.ศ. 1954 ตามที่แก้ไขแล้วในระหว่างภาคีอนุสัญญาฉบับนั้น

(2) ความในอนุสัญญานี้ ไม่มีผลกระทบต่อการประมวลและพัฒนากฎหมายทะเลโดยที่ประชุมสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ซึ่งได้จัดขึ้นตามข้อมติที่ 2750 ซี (XXV) ของสมัชชาใหญ่แห่งองค์การสหประชาชาติ และไม่กระทบถึงสิทธิเรียกร้องและความเห็นทางกฎหมายทั้งในปัจจุบันและในอนาคตของรัฐใด ๆ เกี่ยวกับกฎหมายทะเลและสถานะและขอบเขตอำนาจของรัฐชายฝั่งและรัฐเจ้าของธง

(3) คำว่า " เขตอำนาจ " ในอนุสัญญานี้ ให้ตีความตามกฎหมายระหว่างประเทศที่มีผลใช้บังคับอยู่ในเวลาที่มีการบังคับใช้หรือมีการตีความอนุสัญญานี้

ข้อ 10
การระงับข้อพิพาท

ข้อพิพาทใดๆ ระหว่างภาคีอนุสัญญานี้สองภาคีหรือมากกว่าเกี่ยวกับการตีความหรือการบังคับใช้อนุสัญญานี้ หากไม่อาจระงับได้โดยการเจรจาระหว่างภาคีที่เกี่ยวข้องและ หากภาคีเหล่านี้ไม่ได้ตกลงกันเป็นอย่างอื่นแล้ว ให้เสนอคำร้องขอของภาคีหนึ่งภาคีใดเหล่านั้นต่ออนุญาโตตุลาการตามที่กำหนดไว้ในพิธีสารฉบับที่ II ของอนุสัญญานี้

ARTICLE 11

Communication of Information

(1) The Parties to the Convention undertake to communicate to the Organization:

(a) the text of laws, orders, decrees and regulations and other instruments which have been promulgated on the various matters within the scope of the present Convention,

(b) a list of nominated surveyors or recognized organizations which are authorized to act on their behalf in the administration of matters relating to the design, construction, equipment and operation of ships carrying harmful substances in accordance with the provisions of the Regulations for circulation to the Parties for information of their officers. The Administration shall therefore notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to nominated surveyors or recognized organizations

(c) a sufficient number of specimens of their certificates issued under the provisions of the Regulations;

(d) a list of reception facilities including their location, capacity and available facilities and other characteristics;

(e) official reports or summaries of official reports in so far as they show the results of the application of the present Convention; and

(f) an annual statistical report, in a form standardized by the Organization, of penalties actually imposed for infringement of the present Convention

(2) The Organization shall notify Parties of the receipt of any communications under the present Article and circulate to all Parties any information communicated to it under sub paragraphs (1) (b) to (f) of the present Article.

ข้อ 11

การแจ้งข้อมูล

(1) ภาคีตามอนุสัญญานี้จะแจ้งให้องค์การทราบถึง

(เอ) ตัวบทแห่งกฎหมาย คำสั่ง กฎระเบียบ และตราสารอื่น ๆ ซึ่งได้บัญญัติขึ้นเรื่องต่าง ๆ ภายในเขตแดนของตนที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญานี้

(บี) บัญชีรายชื่อของนายช่างตรวจเรือที่ได้รับแต่งตั้งหรือหน่วยงานที่ทางการยอมรับ ซึ่งได้รับมอบอำนาจให้ทำการแทนภาคีตามอนุสัญญานี้ในเรื่องเกี่ยวกับการออกแบบ การต่อสร้างอุปกรณ์ และการปฏิบัติงานของเรือที่ทรงทุกสารที่เป็นอันตรายตามความในระเบียบบัญญัติของระเบียบข้อบังคับ เพื่อเวียนให้ภาคีทั้งหลายสำหรับเป็นข้อมูลแก่เจ้าหน้าที่ของตน ในการนี้ทางการต้องแจ้งองค์การถึงความรับผิดชอบโดยแน่ชัดและเงื่อนไขของอำนาจที่มอบให้แก่นายช่างตรวจเรือที่ได้รับแต่งตั้งหรือหน่วยงานที่ทางการยอมรับ

(ซี) ตัวอย่างใบสำคัญรับรองซึ่งออกตามความในระเบียบบัญญัติของระเบียบข้อบังคับ

(ดี) บัญชีรายชื่อของอุปกรณ์เพื่อรองรับของเสียซึ่งรวมถึงตำแหน่งที่ตั้ง ขีดความสามารถและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่มีอยู่และลักษณะเฉพาะอื่น ๆ

(อี) รายงานที่เป็นทางการหรือเทียบเท่ารายงานที่เป็นทางการ เท่าที่จะแสดงให้เห็นถึงผลของการบังคับใช้อนุสัญญานี้ และ

(เอฟ) รายงานสถิติตามรูปแบบมาตรฐานที่องค์การกำหนด ที่แสดงถึงการทดสอบสำหรับการละเมิดอนุสัญญานี้ตามที่ได้ลงอาญาไปจริง

(2) ให้องค์การแจ้งให้ภาคีต่าง ๆ ทราบถึงการได้รับการแจ้งใด ๆ ตามข้อนี้และเวียนให้ภาคีทั้งปวงทราบถึงข้อมูลที่ได้รับแจ้งตามอนุวรรค (1) (บี) ถึง (เอฟ) ของข้อนี้

ARTICLE 12

Casualties to Ships

(1) Each Administration undertakes to conduct an investigation of any casualty occurring to any of its ships subject to the provisions of the Regulations if such casualty has produced a major deleterious effect upon the marine environment.

(2) Each Party to the Convention undertakes to supply the Organization with information concerning the findings of such investigation, when it judges that such information may assist in determining what changes in the present Convention might be desirable.

ARTICLE 13

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

(1) The present Convention shall remaim open for signature at the Headquarters of the Organization from 15 January 1974 until 31 December 1974 and shall thereafter remain open for accession. States may become Parties to the present Convention by:

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval, or

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

(c) accession.

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

(3) The Secretary General of the Organization shall inform all States which have signed the present Convention or acceded to it of any signature or of the deposit of any new instrument of ratification, acceptance, approval or accession and the date of its deposit.

ข้อ 12
ความเสียหายต่อเรือ

(1) ทางการของแต่ละภาคีตกลงที่จะดำเนินการตรวจสอบความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นแก่เรือของตน ทั้งนี้ภายใต้บทบัญญัติของระเบียบข้อบังคับ หากความเสียหายนั้นได้ก่อให้เกิดผลเสียหายอย่างร้ายแรงต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล

(2) แต่ละภาคีอนุสัญญาตกลงที่จะจัดหาข้อมูลเกี่ยวกับผลการสอบสวนให้แก่องค์การเมื่อพิจารณาเห็นว่าข้อมูลดังกล่าวนั้นจะช่วยในการพิจารณาว่าควรจะมีการแก้ไขอนุสัญญานี้อย่างไร

ข้อ 13
การลงนาม การให้สัตยาบัน การยอมรับ การให้ความเห็นชอบ และการภาคยานุวัติ

(1) อนุสัญญานี้เปิดให้ลงนาม ณ สำนักงานใหญ่ขององค์การ ตั้งแต่วันที่ 15 มกราคม พ.ศ. 2517 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2517 และหลังจากนั้นจะยังคงเปิดให้ภาคยานุวัติ รัฐอาจเข้าเป็นภาคีอนุสัญญานี้โดย

(เอ) การลงนามโดยไม่มีข้อสงวนเกี่ยวกับการให้สัตยาบัน การยอมรับ หรือการให้ความเห็นชอบ หรือ

(บี) การลงนามโดยมีเงื่อนไขว่าต้องมีการให้สัตยาบัน การยอมรับ หรือการให้ความเห็นชอบแล้วตามด้วยการให้สัตยาบัน การยอมรับ หรือการให้ความเห็นชอบ หรือ

(ซี) การภาคยานุวัติ

(2) การให้สัตยาบัน การยอมรับ การให้ความเห็นชอบหรือการภาคยานุวัติ ให้กระทำโดยการส่งมอบตราสารเพื่อการนั้น ต่อเลขาธิการขององค์การ

(3) ให้เลขาธิการขององค์การแจ้งให้รัฐทั้งปวงซึ่งได้ลงนามในอนุสัญญานี้หรือได้ภาคยานุวัติได้ทราบถึงการลงนามใด ๆ หรือการส่งมอบตราสารฉบับใหม่ใด ๆ สำหรับการให้สัตยาบัน การยอมรับ การให้ความเห็นชอบ หรือการภาคยานุวัติ และวันที่มีการส่งมอบตราสารนั้น

ARTICLE 14

Optional Annexes

(1) A State may at the time of signing, ratifying, accepting, approving or acceding to the present Convention declare that it does not accept any one or all of Annexes III,IV and V (hereinafter referred to as "Optional Annexes") of the present Convention. Subject to the above, Parties to the Convention shall be bound by any Annex in its entirety.

(2) A State which has declared that it is not bound by an Optional Annex may at any time accept such Annex by depositing with the Organization an instrument of the kind referred to in Article 13 (2).

(3) A State which makes a declaration under paragraph (1) of the present Article in respect of an Optional Annex and which has not subsequently accepted that Annex in accordance with paragraph (2) of the present Article shall not be under any obligation nor entitled to claim any privileges under the present Convention in respect of matters related to such Annex and all references to Parties in the present Convention shall not include that State in so far as matters related to such Annex are concerned.

(4) The Organization shall inform the States which have signed or acceded to the present Convention of any declaration under the present Article as well as the receipt of any instrument deposited in accordance with the provisions of paragraph (2) of the present Article.

MEPC 1/Circ

ข้อ 14

ภาคผนวกเผื่อเลือก

(1) ในขณะที่ลงนาม ให้สัตยาบัน ให้การยอมรับ ให้ความเห็นชอบหรือภาคยานุวัติอนุสัญญานี้ รัฐภาคีจะแถลงว่าไม่ยอมรับภาคผนวกที่ III ภาคผนวกที่ IV และภาคผนวกที่ V (ซึ่งต่อไปในอนุสัญญานี้เรียกว่า "ภาคผนวกเผื่อเลือก") ของอนุสัญญานี้ฉบับใด ๆ หรือทั้งหมดเว้นจากที่กล่าวมาข้างต้นภาคีอนุสัญญาจะต้องผูกพันตามภาคผนวกฉบับใด ๆ ตลอดทั้งฉบับ

(2) รัฐซึ่งได้แถลงว่าจะไม่ยอมผูกพันโดยภาคผนวกเผื่อเลือกฉบับใดฉบับหนึ่ง อาจยอมรับภาคผนวกนั้นเมื่อใดก็ได้โดยการส่งมอบตราสารพหินัยที่กล่าวถึงในข้อ 13 (2) ต่อองค์การ

(3) รัฐซึ่งได้มีคำแถลงตามความในวรรค (1) ของข้อนี้เกี่ยวกับภาคผนวกเผื่อเลือก และซึ่งมิได้ยอมรับภาคผนวกนั้นในเวลาต่อมาตามความในวรรค (2) ของข้อนี้ ก็ยอมจะไม่มีฟันธงรณีหรือสิทธิเรียกร้องเอาสิทธิใด ๆ ภายใต้อนุสัญญานี้ในเรื่องที่เกี่ยวกับภาคผนวกดังกล่าว และคำกล่าวอ้างทั้งปวงที่ภาคีอนุสัญญานี้กระทำต่อรัฐนั้นก็ไม่รวมถึงรัฐนั้นเท่าที่เกี่ยวข้องกับภาคผนวกดังกล่าวนั้น

(4) ให้องค์การแจ้งให้รัฐต่าง ๆ ที่ได้ลงนามหรือภาคยานุวัติอนุสัญญานี้ทราบถึงคำแถลงตามข้อนี้ตลอดจนการได้รับตราสารใด ๆ ที่ส่งมอบตามบทบัญญัติของวรรค (2) ของข้อนี้

ARTICLE 15

Entry into Force

(1) The present Convention shall enter into force twelve months after the date on which not less than 15 States, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have become parties to it in accordance with Article 13.

(2) An Optional Annex shall enter into force twelve months after the date on which the conditions stipulated in paragraph (1) of the present Article have been satisfied in relation to that Annex.

(3) The Organization shall inform the States which have signed the present Convention or acceded to it of the date on which it enters into force and of the date on which an Optional Annex enters into force in accordance with paragraph (2) of the present Article.

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

(5) For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance,approval or accession after the date on which the Convention or an Optional Annex entered into force, the Convention or the Optional Annex shall become effective three months after the date of deposit of the instrument.

(6) After the date on which all the conditions required under Article 16 to bring an amendment to the present Convention or an Optional Annex into force have been fulfilled, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the Convention or Annex as amended.

ข้อ 15

การมีผลใช้บังคับ

(1) ให้อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับเมื่อครบสิบสองเดือนหลังจากวันที่รัฐไม่น้อยกว่า 15 รัฐ ซึ่งมีกองเรือพาณิชย์รวมกันแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบของจำนวนตันกรอสส์ของเรือพาณิชย์ของโลกได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญานี้ ตาม ข้อ 13

(2) ให้ภาคผนวกที่เลือกมีผลใช้บังคับเมื่อพ้นสิบสองเดือนหลังจากวันที่ได้มีการปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในวรรค (1) ของข้อนี้อย่างครบถ้วนสำหรับภาคผนวกนั้น

(3) ให้องค์การแจ้งรัฐต่าง ๆ ที่ได้ลงนามในอนุสัญญานี้หรือได้ภาคยานุวัติอนุสัญญานี้ทราบถึงวันที่อนุสัญญามีผลใช้บังคับและวันที่ภาคผนวกเพื่อเลือกมีผลใช้บังคับ ให้ตามความในวรรค (2) ของข้อนี้

(4) สำหรับรัฐที่ได้ส่งมอบตราสารการให้สัตยาบัน การยอมรับ การให้ความเห็นชอบหรือการภาคยานุวัติในส่วนของอนุสัญญานี้หรือภาคผนวกเพื่อเลือกใด ๆ ภายหลังที่ได้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดเพื่อให้มีผลใช้บังคับ แต่ก่อนวันที่จะมีผลใช้บังคับ ให้การให้สัตยาบัน การยอมรับ การให้ความเห็นชอบ หรือการภาคยานุวัติมีผลตั้งแต่วันที่อนุสัญญาหรือภาคผนวกดังกล่าวนั้นมีผลใช้บังคับ หรือสามเดือนหลังจากวันที่ได้มีการส่งมอบตราสาร แล้วแต่ว่าวันใดจะมาถึงทีหลัง

(5) สำหรับรัฐซึ่งได้ส่งมอบตราสารการให้สัตยาบัน การยอมรับ การให้ความเห็นชอบหรือการภาคยานุวัติภายหลังวันที่อนุสัญญาหรือภาคผนวกเพื่อเลือกมีผลใช้บังคับ ให้อนุสัญญาหรือภาคผนวกเพื่อเลือกนั้นมีผลใช้บังคับสามเดือนหลังจากวันที่ส่งมอบตราสาร

(6) หลังจากวันที่เงื่อนไขทั้งปวงที่กำหนดไว้ในข้อ 16 เพื่อทำให้ข้อแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญานี้หรือภาคผนวกเพื่อเลือกมีผลใช้บังคับได้รับการปฏิบัติอย่างครบถ้วน ตราสารใด ๆ ของการให้สัตยาบัน การยอมรับ การให้ความเห็นชอบหรือการภาคยานุวัติ ซึ่งได้มีการส่งมอบให้ให้กับอนุสัญญาหรือภาคผนวกตามที่ได้แก้ไขเพิ่มเติมแล้ว

ARTICLE 16

Amendments

(1) The present Convention may be amended by any of the procedures specified in the following paragraphs.

(2) Amendments after consideration by the Organization:

(a) any amendment proposed by a Party to the Convention shall be submitted to the Organization and circulated by its Secretary General to all Members of the Organization and all Parties at least six months prior to its consideration,

(b) any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to an appropriate body by the Organization for consideration;

(c) Parties to the Convention, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the appropriate body;

(d) amendments shall be adopted by a two-thirds majority of only the Parties to the Convention present and voting;

(e) if adopted in accordance with sub paragraph (d) above, amendments shall be communicated by the Secretary General of the Organization to all the Parties to the Convention for acceptance;

(f) an amendment shall be deemed to have been accepted in the following circumstances:

(i) an amendment to an Article of the Convention shall be deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two thirds of the Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty percent of the gross tonnage of the world's merchant fleet;

(ii) an amendment to an Annex to the Convention shall be deemed to have been accepted in accordance with the procedure specified in sub paragraph (f) (iii) unless the appropriate body, at the time of its adoption, determines that the amendment shall be deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two thirds of the Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet. Nevertheless, at any time before the entry into force of an amendment to an Annex to the Convention, a Party may notify the Secretary-General of the Organization that its express approval will be necessary before the amendment enters into force for it. The latter shall bring such notification and the date of its receipt to the notice of Parties;

ข้อ 16
การแก้ไขเพิ่มเติม

(1) อนุสัญญานี้อาจแก้ไขเพิ่มเติมได้โดยการยอมรับการแก้ไขอย่างใดอย่างหนึ่งตามที่กำหนดไว้ในวรรคต่อไปนี้

(2) การแก้ไขเพิ่มเติมหลังจากการพิจารณาโดยองค์การ

(ก) การแก้ไขเพิ่มเติมใด ๆ ที่เสนอโดยภาคีหนึ่งของอนุสัญญา ต้องยื่นต่อองค์การและให้เลขาธิการขององค์การเวียนให้สมาชิกทั้งปวงขององค์การและภาคีทั้งปวงได้ทราบอย่างน้อยหกเดือนก่อนการพิจารณา

(ข) ให้ส่งการแก้ไขเพิ่มเติมใด ๆ ที่เสนอและเวียนตามความข้างต้นไปยังหน่วยงานที่เหมาะสมขององค์การเพื่อพิจารณา

(ค) ให้ภาคีอนุสัญญาไม่ว่าจะเป็นสมาชิกขององค์การหรือไม่ มีสิทธิเข้าร่วมในการพิจารณาของหน่วยงานที่เหมาะสมดังกล่าว

(ง) ให้การแก้ไขเพิ่มเติมซึ่งได้รับเอาโดยคะแนนเสียงส่วนใหญ่ สองในสามของภาคีอนุสัญญาที่เข้าร่วมประชุมและลงคะแนนเสียง

(จ) ให้เลขาธิการขององค์การแจ้งการแก้ไขเพิ่มเติมซึ่งได้รับเอาตามความในอนุวรรค (ง) ข้างต้นไปยังภาคีอนุสัญญาทั้งปวงเพื่อให้มีการยอมรับ

(ฉ) ให้ถือว่าได้มีการยอมรับการแก้ไขเพิ่มเติมในกรณีดังต่อไปนี้

(i) ให้ถือว่าการแก้ไขเพิ่มเติมของข้อความของอนุสัญญานี้ได้รับการยอมรับ ในวันที่การแก้ไขเพิ่มเติมนั้นได้รับการยอมรับ โดยจำนวนสองในสามของภาคี ซึ่งมีกองเรือพาณิชย์รวมกันแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบของจำนวนตันกรอสส์ของกองเรือพาณิชย์ของโลก

(ii) ให้ถือว่าการแก้ไขเพิ่มเติมของภาคผนวกใดๆ ของอนุสัญญานี้ได้รับการยอมรับตามกระบวนการที่กำหนดไว้ในอนุวรรค (จ)(iii) เว้นแต่หน่วยงานที่เหมาะสมในขณะที่ได้รับเอาการแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกดังกล่าว กำหนดให้ถือว่ามีการยอมรับการแก้ไขเพิ่มเติมนั้น ในวันซึ่งได้มีการยอมรับโดยจำนวนสองในสามของภาคีซึ่งมีกองเรือพาณิชย์รวมกันแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบของจำนวนตันกรอสส์ของกองเรือพาณิชย์ของโลก อย่างไรก็ตาม ในเวลาใดก่อนที่การแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกของอนุสัญญา จะมีผลใช้บังคับอาจแจ้งต่อเลขาธิการขององค์การว่าจำเป็นต้องให้มีการให้ความเห็นชอบโดยชัดแจ้งของตน ก่อนที่การแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวจะมีผลใช้บังคับกับภาคีนั้น ให้เลขาธิการขององค์การแสดงการแจ้งและวันที่ได้รับแจ้งดังกล่าวให้ภาคีทั้งหลายทราบ

MARSHDOC

(iii) an amendment to an Appendix to an Annex to the Convention shall be deemed to have been accepted at the end of a period to be determined by the appropriate body at the time of its adoption, which period shall be not less than ten months, unless within that period an objection is communicated to the Organization by not less than one-third of the Parties or by the Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet whichever condition is fulfilled;

(iv) an amendment to Protocol I to the Convention shall be subject to the same procedures as for the amendments to the Annexs to the Convention, as provided for in sub-paragraph (f) (ii) or (f) (iii) above;

(v) an amendment to Protocol II to the Convention shall be subject to the same procedures as for the amendments to an Article of the Convention, as provided for in sub-paragraph (f) (i) above;

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

(i) in the case of an amendment to an Article of the Convention, to Protocol II, or to Protocol I or to an Annex to the Convention not under the procedure specified in sub-paragraph (f) (iii), the amendment accepted in conformity with the foregoing provisions shall enter into force six months after the date of its acceptance with respect to the Parties which have declared that they have accepted it,

(ii) in the case of an amendment to Protocol I, to an Appendix to an Annex or to an Annex to the Convention under the procedure specified in sub-paragraph (f) (iii), the amendment deemed to have been accepted in accordance with the foregoing conditions shall enter into force six months after its acceptance for all the Parties with the exception of those which, before that date, have made a declaration that they do not accept it or a declaration under sub paragraph (f) (ii), that their express approval is necessary

(3) Amendment by a Conference

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

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

(iii) ให้ถือว่า การแก้ไขเพิ่มเติมในอนุผนวกของภาคผนวกของอนุสัญญานี้ได้รับการยอมรับเมื่อสิ้นสุดช่วงเวลาที่หน่วยงานที่เหมาะสมกำหนด ขณะที่ให้การยอมรับซึ่งต้องไม่น้อยกว่าสิบเดือน เว้นแต่ในระหว่างช่วงเวลาดังกล่าวนั้นได้มีการแจ้งคัดค้านไปยังองค์การโดยภาคีจำนวนไม่น้อยกว่าหนึ่งในสาม หรือโดยภาคีซึ่งมีกองเรือพาณิชย์รวมกันแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบ ของจำนวนต้นกรอสส์ของกองเรือพาณิชย์ของโลก อย่างใดอย่างหนึ่ง

(iv) ให้การแก้ไขเพิ่มเติมพิธีสารฉบับที่ I ของอนุสัญญานี้เป็นไปตามกระบวนการอย่างเดียวกันกับการแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกของอนุสัญญา ตามที่กำหนดไว้ในอนุวรรค (เอฟ) (ii) หรือ (เอฟ) (iii) ข้างต้น

(v) ให้การแก้ไขเพิ่มเติมพิธีสารฉบับที่ II ของอนุสัญญานี้เป็นไปตามกระบวนการอย่างเดียวกันกับการแก้ไขเพิ่มเติมข้อบทของอนุสัญญาตามที่กล่าวไว้ในอนุวรรค (เอฟ) (i) ข้างต้น

(จี) ให้การแก้ไขเพิ่มเติมมีผลใช้บังคับภายใต้เงื่อนไขดังต่อไปนี้

(i) ในกรณีที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมข้อบทของอนุสัญญานี้ พิธีสารฉบับที่ II หรือพิธีสารฉบับที่ I หรือภาคผนวกของอนุสัญญา ซึ่งมีได้อยู่ใต้บังคับของกระบวนการที่กำหนดไว้ในอนุวรรค (เอฟ) (iii) การแก้ไขเพิ่มเติมที่ได้รับการยอมรับตามบทบัญญัติที่กล่าวข้างต้นจะมีผลใช้บังคับหกเดือนหลังจากวันที่ได้มีการยอมรับการแก้ไขเพิ่มเติมนั้นในส่วนที่เกี่ยวกับภาคีที่ได้แถลงว่าได้ยอมรับการแก้ไขเพิ่มเติมนั้น

(ii) ในกรณีที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมพิธีสารฉบับที่ I อนุผนวกของภาคผนวกใด หรือภาคผนวกของอนุสัญญานี้ ภายใต้บังคับของกระบวนการที่กำหนดไว้ในอนุวรรค (เอฟ) (iii) การแก้ไขเพิ่มเติมที่ถือว่าได้รับการยอมรับตามเงื่อนไขที่ได้กล่าวข้างต้นจะมีผลใช้บังคับกับภาคีทั้งปวงหกเดือนหลังจากที่ได้มีการยอมรับยกเว้นบรรดาภาคีซึ่งได้แถลงก่อนวันดังกล่าวว่าไม่ยอมรับการแก้ไขเพิ่มเติมนั้น หรือได้แถลงตามความในอนุวรรค (เอฟ) (ii) ว่าการแก้ไขเพิ่มเติมนั้นจะต้องได้รับความเห็นชอบจากตนก่อน

(3) การแก้ไขเพิ่มเติมโดยที่ประชุม

(เอ) เมื่อได้รับการร้องขอจากภาคีใดภาคีหนึ่ง โดยมีภาคีจำนวนไม่น้อยกว่าหนึ่งในสามเห็นพ้องด้วยให้องค์การเรียกประชุมภาคีอนุสัญญาเพื่อพิจารณาการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญานี้

(บี) ให้เลขาธิการขององค์การแจ้งการแก้ไขเพิ่มเติมทุกเรื่อง ซึ่งที่ประชุมได้มีมติรับเอาโดยเสียงข้างมากสองในสามของจำนวนภาคีที่เข้าประชุม และออกเสียงไปยังภาคีทั้งปวงของอนุสัญญาเพื่อให้การยอมรับ

(c) Unless the Conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and to have entered into force in accordance with the procedures specified for that purpose in paragraph (2) (f) and (g) above.

(4) (a) In the case of an amendment to an Optional Annex, a reference in the present Article to a "Party to the Convention" shall be deemed to mean a reference to a Party bound by that Annex.

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

(5) The adoption and entry into force of a new Annex shall be subject to the same procedres as for the adoption and entry into force of an amendment to an Article of the Convention.

(6) Unless expressly provided otherwise, any amendment to the present Convention made under this Article, which relates to the structure of a ship, shall apply only to ships for which the building contract is placed, or in the absence of a building contract, the keel of which is laid, on or after the date on which the amendment comes into force.

(7) Any amendment to a Protocol or to an Annex shall relate to the substance of that Protocol or Annex and shall be consistent with the Articles of the present Convention.

(8) The Secretary-General of the Organization shall inform all Parties of any amendments which enter into force under the present Article, together with the date on which each such amendment enters into force.

(9) Any declaration of acceptance or of objection to an amendment under the present article shall be notified in writing to the Secretary General of the Organization. The latter shall bring such notification and the date of its receipt to the notice of the Parties to the Convention.

(ซ) เว้นแต่ที่ประชุมจะมีวินิจฉัยเป็นอย่างอื่น ให้ถือว่าการแก้ไขเพิ่มเติมได้รับการยอมรับและได้มีผลใช้บังคับตามกระบวนการที่กำหนดไว้เพื่อจุดมุ่งหมายนั้นในวรรค (2) (เอฟ) และ (จี) ข้างต้น

(4) (เอ) ในกรณีที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกเผ่าคเลือก การอ้างถึง "ภาคีคนุสัญญา"ในข้อบทนี้ให้มีความหมายถึง การอ้างอิงถึงภาคีซึ่งถูกผูกพันโดยภาคผนวกดังกล่าว

(บี) ภาคีใดซึ่งปฏิเสธที่จะยอมรับการแก้ไขเพิ่มเติมในภาคผนวกฉบับใดฉบับหนึ่ง ให้ถือเสมือนว่าไม่ใช่ภาคีเฉพาะในการใช้ข้อแก้ไขเพิ่มเติมนั้น

(5) การรับเอาและการมีผลใช้บังคับของภาคผนวกฉบับใหม่ให้เป็นไปตามกระบวนการอย่างเดียวกันกับที่ใช้สำหรับการรับเอา และการมีผลใช้บังคับของการแก้ไขเพิ่มเติมข้อบทของอนุสัญญา

(6) เว้นแต่จะบัญญัติไว้ชัดแจ้งเป็นอย่างอื่น การแก้ไขเพิ่มเติมใด ๆ ของอนุสัญญานี้ ที่กระทำตามข้อนี้ซึ่งเกี่ยวกับโครงสร้างของเมือ ให้ใช้บังคับแฉพาะกับเรือซึ่งสัญญาต่อสร้างนี้ก่อได้ทำ หรือในกรณีที่ไม่มีสัญญาต่อสร้างเมือได้วางกระดูกงู ในวันหรือหลังวันที่การแก้ไขเพิ่มเติมมีผลใช้บังคับ

(7) การแก้ไขเพิ่มเติมใด ๆ ของพิธีสารหรือภาคผนวกฉบับใดฉบับหนึ่ง จะต้องเกี่ยวข้องกับสาระของพิธีสารหรือภาคผนวกฉบับนั้น และจะต้องสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของอนุสัญญานี้

(8) ให้เลขาธิการขององค์การแจ้งภาคีทั้งปวงให้ทราบถึงการแก้ไขเพิ่มเติมใด ๆ ซึ่งมีผลให้บังคับตามข้อนี้ พร้อมทั้งวันที่การแก้ไขเพิ่มเติมเช่นว่านั้นแต่ละเรื่องมีผลใช้บังคับ

(9) การแถลงยอมรับ หรือคัดค้านการแก้ไขเพิ่มเติมใด ๆ ตามข้อนี้ ต้องกระทำเป็นลายลักษณ์อักษรถึงเลขาธิการขององค์การ ให้เลขาธิการขององค์การแจ้งคำแถลงและวันที่ได้รับหนังสือดังกล่าวให้ภาคีอนุสัญญาทราบ

ARTICLE 17

Promotion of Technical Co-operation

The Parties to the Convention shall promote, in consultation with the Organization and other international bodies, with assistance and co ordination by the Executive Director of the United Nations Environment Programme, support for those Parties which request technical assistance for:

(a) the training of scientific and technical personnel;

(b) the supply of necessary equipment and facilities for reception and monitoring;

(c) the facilitation of other measures and arrangements to prevent or mitigate pollution of the marine environment by ships; and

(d) the encouragement of research; preferably within the countries concerned, so furthering the aims and purposes of the present Convention.

ARTICLE 18

Denunciation

(1) The present Convention or any Optional Annex may be denounced by any Parties to the Convention at any time after the expiry of five years from the date on which the Convention or such Annex enters into force for that Party.

(2) Denunciation shall be effected by notification in writing to the Secretary General of the Organization who shall inform all the other Parties of any such notification received and of the date of its receipt as well as the date on which such denunciation takes effect.

(3) A denunciation shall take effect twelve months after receipt of the notification of denunciation by the Secretary General of the Organization or after the expiry of any other longer period which may be indicated in the notification.

MARPOL/CONS.

ข้อ 17

การส่งเสริมความร่วมมือทางวิชาการ

โดยการหารือกับองค์การและหน่วยงานระหว่างประเทศอื่น ๆ ด้วยความช่วยเหลือและประสานงานของผู้อำนวยการบริหารของโครงการสิ่งแวดล้อมแห่งสหประชาชาติ ให้ภาคีอนุสัญญานี้ส่งเสริมให้มีการสนับสนุนแก่บรรดาภาคีทั้งหลายที่ร้องขอความช่วยเหลือทางวิชาการเพื่อ

(เอ) การฝึกอบรมบุคลากรทางวิทยาศาสตร์และทางวิชาการ

(บี) การจัดหาอุปกรณ์และอุปกรณ์เพื่อรองรับของเสียที่จำเป็น เพื่อใช้รองรับและติดตามตรวจสอบ

(ซี) การอำนวยความสะดวกสำหรับมาตรการและการจัดเตรียมการอย่างอื่นเพื่อป้องกันหรือลดมลภาวะในสิ่งแวดล้อมทางทะเลที่เกิดจากเรือ และ

(ดี) การส่งเสริมการวิจัย โดยควรกระทำภายในกลุ่มประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เป้าหมายและวัตถุประสงค์ของอนุสัญญานี้รุดหน้าต่อไป

ข้อ 18

การบอกเลิก

(1) ภาคีอนุสัญญาอาจบอกเลิกอนุสัญญานี้หรือภาคผนวกเผื่อเลือกใด ๆ ได้ในเวลาใด ๆ หลังจากพ้นระยะเวลา ๖ ปี นับแต่วันที่อนุสัญญานี้หรือภาคผนวกเช่นว่านั้นมีผลใช้บังคับกับภาคีนั้น

(2) ให้การบอกเลิกมีผลโดยการแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรไปยังเลขาธิการขององค์การซึ่งต้องแจ้งไปยัง ภาคีอื่น ๆ ทั้งปวงให้ทราบถึงการแจ้งที่ได้รับเช่นว่านั้น และวันที่ได้รับพร้อมทั้งวันที่การบอกเลิกเช่นว่านั้นจะมีผลใช้บังคับ

(3) ให้การบอกเลิกมีผลเมื่อพ้นกำหนดสิบสองเดือนนับแต่วันที่เลขาธิการขององค์การได้รับหนังสือแจ้งการบอกเลิก หรือหลังจากสิ้นสุดช่วงระยะเวลาอื่นใดที่ยาวกว่าซึ่งอาจระบุไว้ในหนังสือแจ้ง

ARTICLE 19

Deposit and registration

(1) The present Convention shall be deposited with the Secretary-General of the Organization who shall transmit certified true copies thereof to all States which have signed the present Convention or acceded to it.

(2) As soon as the present Convention enters into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General of the Organization to the Secretary General of the United Nations for registration and publication, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE 20

Languages

The present Convention is established in a single copy in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic. Official translations in the Arabic, German, Italian and Japanese languages shall be prepared and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned[1] being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.

DONE AT LONDON this second day of November, one thousand nine hundred and seventy-three.

---

[1] Signatures omitted

ข้อ 19

การส่งมอบและการจดทะเบียน

(1) ให้เก็บรักษาตนฉบับอนุสัญญานี้ไว้กับเลขาธิการขององค์การซึ่งต้องส่งสำเนาที่รับรองว่าถูกต้องของอนุสัญญานี้ไปยังรัฐทั้งปวงซึ่งได้ลงนามในอนุสัญญานี้หรือได้ภาคยานุวัติ

(2) ทันทีที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับ ให้เลขาธิการขององค์การส่งตัวบทของอนุสัญญาให้กับเลขาธิการขององค์การสหประชาชาติเพื่อลงทะเบียนและพิมพ์เผยแพร่ตามข้อ 102 ของกฎบัตรสหประชาชาติ

ข้อ 20

ภาษา

อนุสัญญานี้ได้จัดทำขึ้นฉบับเดียวเป็นภาษาอังกฤษ ภาษาฝรั่งเศส ภาษารัสเซีย และภาษาสเปน แต่ละภาษามีความถูกต้องเท่าเทียมกัน ได้จัดทำคำแปลเป็นทางการเป็นภาษาอาหรับ ภาษาเยอรมัน ภาษาอิตาลี และภาษาญี่ปุ่น และเก็บรักษาไว้พร้อมกับต้นฉบับที่ได้ลงนามแล้ว

เพื่อเป็นพยานแห่งการนี้ ผู้ลงนามท้ายนี้ [1] ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยถูกต้องเพื่อการนี้จากรัฐบาลของแต่ละฝ่าย ได้ลงนามในอนุสัญญานี้

กระทำ ณ กรุงลอนดอน วันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ. 2516

---

[1] ละเว้นลายมือชื่อ

PROTOCOL OF 1978
RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

พิธีสาร ค.ศ. 1978
ของอนุสัญญาระหว่างประเทศ
ว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. 1973

PROTOCOL OF 1978
RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

พิธีสาร ค.ศ. 1978
ของอนุสัญญาระหว่างประเทศ
ว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. 1973

PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

THE PARTIES TO THE PRESENT PROTOCOL,

RECOGNIZING the significant contribution which can be made by the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, to the protection of the marine environment from pollution from ships,

RECOGNIZING ALSO the need to improve further the prevention and control of marine pollution from ships, particularly oil tankers,

RECOGNIZING FURTHER the need for implementing the Regulations for the Prevention of Pollution by Oil contained in Annex I of that Convention as early and as widely as possible,

ACKNOWLEDGING HOWEVER the need to defer the application of Annex II of that Convention until certain technical problems have been satisfactorily resolved,

CONSIDERING that these objectives may best be achieved by the conclusion of a Protocol relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973,

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE I

General Obligations

1. The Parties to the present Protocol undertake to give effect to the provisions of:
   (a) the present Protocol and the Annex hereto which shall constitute an integral part of the present Protocol; and
   (b) the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as "the Convention"), subject to the modifications and additions set out in the present Protocol.
2. The provision of the Convention and the present Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument.
3. Every reference to the present Protocol constitutes at the same time a reference to the Annex hereto

พิธีสาร ค.ศ. 1978 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศ
ว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. 1973

ภาคีของพิธีสารนี้

ยอมรับถึงประโยชน์อันใหญ่หลวงของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. 1973 ในการป้องกันสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากมลภาวะจากเรือ

ยอมรับด้วยถึงความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงให้มีการป้องกันและควบคุมมลภาวะทางทะเลจากเรือโดยเฉพาะเรือบรรทุกน้ำมัน

ยอมรับเป็นด้วยถึงความจำเป็นสำหรับภาครัฐที่จะปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับเพื่อป้องกันมลภาวะจากน้ำมันในภาคผนวกที่ I ของอนุสัญญาโดยเร็วและกว้างขวางเท่าที่จะกระทำได้

อย่างไรก็ดี เป็นที่ทราบถึงความจำเป็นที่จะต้องผ่อนผันการบังคับใช้ภาคผนวกที่ II ของอนุสัญญาจนกว่าปัญหาทางเทคนิคบางประการได้รับการแก้ไขเป็นที่พอใจ

พิจารณาว่า วิธีการที่ดีที่สุดที่จะบรรลุถึงวัตถุประสงค์ได้คือ การจัดทำพิธีสารเกี่ยวกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. 1973

ได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ I
พันธกรณีทั่วไป

(1) ภาคีของพิธีสารนี้จะดำเนินการให้มีผลตามบทบัญญัติของ
(ก) พิธีสารนี้และภาคผนวกในที่นี้ซึ่งให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของพิธีสารนี้ และ
(ข) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ.1973 (ต่อไปจะเรียกว่า "อนุสัญญา") ภายใต้การแก้ไขเปลี่ยนแปลงและเพิ่มเติมที่จะระบุในพิธีสารนี้

(2) บทบัญญัติของอนุสัญญาและพิธีสารนี้ให้นำไปใช้และตีความด้วยกันในฐานะเป็นตราสารเดียวกัน

(3) คำกล่าวอ้างถึงพิธีสารนี้ ให้ถือเป็นคำกล่าวอ้างถึงภาคผนวกในที่นี้ด้วย

ARTICLE II

Implementation of Annex II of the Convention

1. Notwithstanding the provisions of Article 14 (1) of the Convention, the Parties to the present Protocol agree that they shall not be bound by the provisions of Annex II of the Convention for a period of three years from the date of entry into force of the present Protocol or for such longer period as may be decided by a two-thirds majority of the Parties to the present Protocol in the Marine Environment Protection Committee (hereinafter referred to as "the Committee") of the International Maritime Organization (hereinafter referred to as "the Organization")

2. During the period specified in paragraph 1 of this Article, the Parties to the present Protocol shall not be under any obligations nor entitled to claim any privileges under the Convention in respect of matters relating to Annex II of the Convention and all reference to Parties in the Convention shall not include the Parties to the present Protocol in so far as matters relating to that Annex are concerned.

ARTICLE III

Communication of Information

The text of Article 11 (1) (b) of the Convention is replaced by the following:

"a list of nominated surveyors or recognized organizations which are authorized to act on their behalf in the administration of matters relating to the design, construction, equipment and operation of ships carrying harmful substances in accordance with the provisions of the Regulations for circulation to the Parties for information of their officers. The Administration shall therefore notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to nominated surveyors or recognized organizations."

MARPOL/ENG

ข้อ II

การดำเนินการตามภาคผนวกที่ II ของอนุสัญญา

(1) ไม่ว่าบทบัญญัติในข้อ 14(1) ของอนุสัญญานี้จะกล่าวไว้อย่างไร ภาคีของพิธีสารนี้ตกลงที่จะไม่ผูกพันโดยบทบัญญัติของภาคผนวกที่ II ของอนุสัญญาเป็นเวลา 3 ปีจากวันที่พิธีสารนี้มีผลใช้บังคับหรือเป็นระยะเวลาซึ่งนานกว่า โดยเคารพจะตัดสินจากคะแนนเสียงส่วนใหญ่สองในสามของภาคีของพิธีสารนี้ในคณะกรรมการป้องกันสิ่งแวดล้อมทางทะเล (ต่อไปจะเรียกว่า "คณะกรรมการ") ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (ต่อไปจะเรียกว่า "องค์การ")

(2) ระหว่างช่วงเวลาที่กำหนดในวรรค 1 ของข้อนี้ ภาคีของพิธีสารนี้จะไม่อยู่ภายใต้พันธกรณีหรือมีสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับสิทธิใด ๆ ภายใต้อนุสัญญาในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับภาคผนวกที่ II ของอนุสัญญาและคำกล่าวอ้างทั้งปวงถึงภาคีของอนุสัญญาก็ลดไม่รวมถึงภาคีของพิธีสารเท่าที่เกี่ยวกับเรื่องที่เกี่ยวข้องกับภาคผนวกเช่นว่านั้น

ข้อ III

การแจ้งข้อมูล

ตัวบทในข้อ 11(1) (บี) ของอนุสัญญาจะแทนที่โดยตัวบทต่อไปนี้

"บัญชีรายชื่อของนายช่างตรวจเรือที่ได้รับแต่งตั้งหรือหน่วยงานที่ทางการยอมรับ ซึ่งได้รับมอบอำนาจให้ทำการแทนภาคีตามอนุสัญญาในเรื่องเกี่ยวกับการออกแบบ การต่อสร้าง อุปกรณ์และการปฏิบัติงานของเรือที่กรรมสารที่เป็นอันตรายตามความในบทบัญญัติของระเบียบข้อบังคับ เพื่อเรียนให้ภาคีทั้งหลายสำหรับเป็นข้อมูลแก่เจ้าหน้าที่ของตน ในการนี้ทางการต้องแจ้งองค์การถึงความรับผิดชอบโดยเฉพาะและเงื่อนไขของอำนาจที่มอบให้แก่นายช่างตรวจเรือที่ได้รับแต่งตั้งหรือหน่วยงานที่ทางการยอมรับ"

ARTICLE IV

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

1. The present Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 June 1978 to 31 May 1979 and shall thereafter remain open for accession. States may become Parties to the present Protocol by:
   (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
   (b) signature, subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
   (c) accession.
2. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

ARTICLE V

Entry into Force

1. The present Protocol shall enter into force twelve months after the date on which not less than fifteen States, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have become Parties to it in accordance with Article IV of the present Protocol.
2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which the present Protocol enters into force shall take effect three months after the date of deposit.
3. After the date on which an amendment to the present Protocol is deemed to have been accepted in accordance with Article 16 of the Convention, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the present Protocol as amended.

ข้อ IV
การลงนาม การให้สัตยาบัน การยอมรับ การให้ความเห็นชอบ และการภาคยานุวัติ

(1) พิธีสารนี้เปิดให้ลงนาม ณ สำนักงานใหญ่ขององค์การตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2521 จนถึงวันที่ 31 พฤษภาคม 2522 และหลังจากนั้นจะยังคงเปิดให้ภาคยานุวัติ รัฐอาจเข้าเป็นภาคีของพิธีสารนี้โดย

(ก) การลงนามโดยไม่มีข้อสงวนเกี่ยวกับการให้สัตยาบัน การยอมรับ หรือการให้ความเห็นชอบหรือ

(ข) การลงนามโดยมีเงื่อนไขว่าต้องมีการให้สัตยาบัน การยอมรับ หรือการให้ความเห็นชอบแล้วตามด้วยการให้สัตยาบัน การยอมรับ หรือการให้ความเห็นชอบ หรือ

(ค) การภาคยานุวัติ

(2) การให้สัตยาบัน การยอมรับ การให้ความเห็นชอบหรือการภาคยานุวัติ ให้กระทำโดยการส่งมอบเอกสารเพื่อการนั้นต่อเลขาธิการขององค์การ

ข้อ V
การมีผลใช้บังคับ

(1) ให้พิธีสารนี้มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นสิบสองเดือนหลังจากวันที่รัฐไม่น้อยกว่า 15 รัฐซึ่งมีกองเรือพาณิชย์รวมกันแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบของจำนวนตันกรอสส์ของเรือพาณิชย์ของโลก ได้เข้าเป็นภาคีของพิธีสารนี้ตามข้อ IV

(2) ตราสารใด ๆ ของการให้สัตยาบัน การยอมรับ การให้ความเห็นชอบ หรือการภาคยานุวัติ ที่ได้ส่งมอบภายหลังวันที่พิธีสารนี้มีผลใช้บังคับ จะมีผลใช้บังคับเมื่อพ้นสามเดือนหลังจากวันที่ได้ส่งมอบ

(3) หลังจากวันที่ถือได้ว่าการแก้ไขเพิ่มเติมพิธีสารนี้ได้รับการยอมรับตามข้อ 16 ของอนุสัญญา ตราสาร ใด ๆ ของการให้สัตยาบัน การยอมรับ การให้ความเห็นชอบหรือการภาคยานุวัติที่ส่งมอบแล้ว ให้นำมาใช้ตามพิธีสารที่แก้ไขเพิ่มเติม

MARITIME

ARTICLE VI

Amendments

The procedures set out in Article 16 of the Convention in respect of amendments to the Articles, an Annex and an Appendix to an Annex of the Convention shall apply respectively to amendments to the Articles, the Annex and an Appendix to the Annex of the present Protocol.

ARTICLE VII

Denunciation

1. The present Protocol may be denounced by any Party to the present Protocol at any time after the expiry of five years from the date on which the Protocol enters into force for that Party.
2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary General of the Organization.
3. A denunciation shall take effect twelve months after receipt of the notification by the Secretary-General of the Organization or after the expiry of any other longer period which may be indicated in the notification.

ข้อ VI
การแก้ไขเพิ่มเติม

ตามกระบวนการแก้ไขเพิ่มเติมที่บัญญัติไว้ในข้อ 16 ของอนุสัญญาในส่วนที่เกี่ยวกับการแก้ไขเพิ่มเติมข้อบท ภาคผนวก และอนุผนวกของภาคผนวกของอนุสัญญา ให้ถือตามการแก้ไขเพิ่มเติมข้อบท ภาคผนวก และอนุผนวกของภาคผนวกของพิธีสารนี้

ข้อ VII
การบอกเลิก

(1) ภาคีใด ๆของพิธีสารอาจบอกเลิกพิธีสารนี้ในเวลาใด ๆ หลังจากพ้นระยะเวลา 5 ปี นับแต่วันที่พิธีสารนี้มีผลใช้บังคับกับภาคีนั้น

(2) ให้การบอกเลิกมีผลโดยการมอบตราสารแจ้งการบอกเลิกต่อเลขาธิการขององค์การ

(3) ให้การบอกเลิกมีผลเมื่อพ้นกำหนดสิบสองเดือนนับแต่วันที่เลขาธิการขององค์การได้รับหนังสือแจ้งหรือหลังจากสิ้นสุดช่วงระยะเวลาอื่นใดที่ยาวกว่าซึ่งอาจระบุไว้ในหนังสือแจ้ง

ARTICLE VIII

Depositary

1. The present Protocol shall be deposited with the Secretary General of the Organization (hereinafter referred to as "the Depositary")

2. The Depositary shall:

   (a) inform all States which have signed the present Protocol or acceded thereto of:

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

      (ii) the date of entry into force of the present Protocol;

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

      (iv) any decision made in accordance with Article II (1) of the present Protocol;

   (b) transmit certified true copies of the present Protocol to all States which have signed the present Protocol or acceded thereto.

3. As soon as the present Protocol enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depositary to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE IX

Languages

The present Protocol is established in a single original in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equallyauthentic. Official translations in the Arabic, German, Italian and Japanese languages shall be prepared and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned [1] being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Protocol.

DONE AT LONDON this seventeenth day of February one thousand nine hundred and seventy eight.

---

[1] Signatures omitted.

ข้อ VIII

ผู้เก็บรักษาตราสาร

(1) ให้เก็บรักษาพิธีสารนี้ไว้กับเลขาธิการของสหประชาชาติ (ต่อไปจะเรียกว่า "ผู้เก็บรักษาตราสาร")

(2) ให้ผู้เก็บรักษาตราสาร

(i) แจ้งรัฐทั้งปวงซึ่งได้ลงนามในพิธีสารนี้ หรือได้ภาคยานุวัติเกี่ยวกับ

(i) ภาคีใหม่ที่ได้ลงนาม หรือส่งมอบตราสารการให้สัตยาบัน การยอมรับ การให้ความเห็นชอบ หรือการภาคยานุวัติ และวันที่ที่ได้กระทำการ

(ii) วันที่พิธีสารนี้มีผลใช้บังคับ

(iii) การมอบตราสารแจ้งการบอกเลิกพิธีสาร พร้อมวันที่ได้รับตราสารแจ้งการบอกเลิก และวันที่การบอกเลิกนั้นมีผลใช้บังคับ

(iv) การตัดสินใจใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับ ข้อ II (1) ของพิธีสารนี้

(ii) ส่งสำเนาที่ถูกต้องที่รับรองแล้วของพิธีสารนี้ให้กับรัฐทั้งปวงซึ่งได้ลงนามในพิธีสารนี้ หรือได้ภาคยานุวัติ

(3) ทันทีที่พิธีสารนี้มีผลใช้บังคับ ให้ผู้เก็บรักษาตราสารส่งสำเนาที่ถูกต้องที่รับรองแล้วให้กับเลขาธิการ ขององค์การสหประชาชาติเพื่อลงทะเบียนและพิมพ์เผยแพร่ตามข้อ 102 ของกฎบัตรสหประชาชาติ

ข้อ IX

ภาษา

พิธีสารนี้ได้จัดทำขึ้นฉบับเดียวเป็นภาษาอังกฤษ ภาษาฝรั่งเศส ภาษารัสเซีย และภาษาสเปน แต่ละ ภาษามีความถูกต้องเท่าเทียมกัน ได้จัดทำคำแปลเป็นทางการเป็นภาษาอาหรับ ภาษาเยอรมัน ภาษาอิตาลี และภาษาญี่ปุ่น และเก็บรักษาไว้พร้อมกับต้นฉบับที่ได้ลงนามแล้ว

เพื่อเป็นพยานแห่งการนี้ ผู้ลงนามท้ายนี้ * ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยถูกต้องเพื่อการนั้นจากรัฐบาล ของได้ลงนามในพิธีสารนี้

กระทำ ณ กรุงเจนีวา วันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2521

---

* ละเว้นลายมือชื่อ

PROTOCAL I

PROVISIONS CONCERNING REPORTS ON INCIDENTS INVOLVING HARMFUL SUBSTANCES

พิธีสาร ฉบับที่ 1

บทบัญญัติเกี่ยวกับรายการอุบัติเหตุ อันเนื่องมาจากสารที่เป็นอันตราย

PROTOCAL I

PROVISIONS CONCERNING REPORTS ON INCIDENTS INVOLVING HARMFUL SUBSTANCES

พิธีสาร ฉบับที่ 1

บทบัญญัติเกี่ยวกับรายการอุบัติเหตุ อันเนื่องมาจากสารที่เป็นอันตราย

PROTOCOL I

PROVISIONS CONCERNING REPORTS ON INCIDENTS INVOLVING HARMFUL SUBSTANCES

(in accordance with Article 8 of the Convention)

Article I

Duty to Report

(1) The Master of a ship involved in an incident referred to in Article III of this Protocol, or other person having charge of the ship, shall report the particulars of such incident without delay and to the fullest extent possible in accordance with the provisions of this Protocol.

(2) In the event of the ship referred to in paragraph (1) of the present Article being abandoned, or in the event of a report from such ship being incomplete or unobtainable, the owner, charterer, manager or operator of the ship, or their agents shall, to the fullest extent possible assume the obligations placed upon the Master under the provisions of this Protocol.

Article II

Methods of Reporting

(1) Each report shall be made by radio whenever possible, but in any case bythe fastest channels available at the time the report is made. Reports made by radio shall be given the highest possible priority.

(2) Reports shall be directed to the appropriate officer or agency specified in paragraph (2) (a) of Article 8 of the Convention.

พิธีสารฉบับที่ I
บทบัญญัติเกี่ยวกับรายงาน
เหตุอุบัติอันเนื่องมาจากสารที่เป็นอันตราย
(ตามข้อ 8 ของอนุสัญญา)

ข้อ I
หน้าที่ที่จะต้องรายงาน

(1) ให้นายเรือของเรือที่เกี่ยวข้องกับเหตุอุบัติตามที่อ้างอิงถึงในข้อ III ของพิธีสารนี้หรือบุคคลอื่นใดที่มีหน้าที่รับผิดชอบในเรือ รายงานรายละเอียดเหตุอุบัตินั้นโดยไม่ชักช้า และให้มีรายละเอียดมากที่สุดที่จะทำได้ตามบทบัญญัติของพิธีสารนี้

(2) ในกรณีที่เรือตามที่อ้างอิงถึงในวรรค (1) ของข้อนี้บูทสละ หรือในกรณีที่รายงานของเรือนั้นไม่สมบูรณ์หรือไม่สามารถหามาได้ก็ให้เจ้าของเรือ ผู้เช่าเรือ ผู้จัดการหรือผู้ดำเนินกิจการของเรือนั้น หรือ ตัวแทนรับฟันธกรณีที่กำหนดให้นายเรือกระทำภายใต้บทบัญญัติของพิธีสารนี้ให้มากที่สุดที่จะทำได้

ข้อ II
วิธีการรายงาน

(1) การรายงานแต่ละครั้งให้รายงานทางวิทยุทุกครั้งที่กระทำได้ แต่ไม่ว่าในกรณีใดก็ตามให้ใช้ช่องวิทยุที่จะใช้ได้เร็วที่สุดที่หาได้ในขณะที่รายงาน รายงานที่กระทำโดยทางวิทยุจะได้รับความสำคัญเป็นลำดับสูงสุด

(2) การรายงานให้มุ่งกระทำต่อเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบหรือหน่วยงานที่ระบุไว้ในวรรค (2) (เอ) ของข้อ 8 ของอนุสัญญา

Article III

When to make Reports

The report shall be made whenever an incident involves:

(a) a discharge other than as permitted under the present Convention; or

(b) a discharge permitted under the present Convention by virtue of the fact that:

(i) it is for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or

(ii) it results from damage to the ship or its equipment; or

(c) a discharge of a harmful substance for the purpose of combating a pecific pollution incident or for purposes of legitimate scientific research into pollution abatement or control, or

(d) the probability of a discharge refered to in sub-paragraphs (a),(b) or (c) of this Article.

Article IV

Contents of Report

(1) Each report shall contain in general:

(a) the identity of the ship;

(b) the time and date of the occurrence of the incident;

(c) the geographic position of the ship when the incident occurred;

(d) the wind and sea conditions prevailing at the time of the incident; and

(e) relevant details respecting the condition of the ship.

(2) Each report shall contain, in particular:

(a) a clear indication or description of the harmful substances involved, including, if possible, the correct technical names of such substances (trade names should not be used in place of the correct technical names);

(b) a statement or estimate of the quantities, concentrations and likely conditions of harmful substances discharged or likely to be discharged into the sea;

(c) where relevant, a description of the packaging and identifying marks; and

(d) if possible the name of the consignor, consignee or manufacturer

ข้อ III

เมื่อใดจึงรายงาน

การรายงานให้กระทำทุกครั้งที่เกิดเหตุอุบัติเกี่ยวกับ

(เอ) การปล่อยทิ้ง ซึ่งนอกเหนือจากที่อนุญาตให้ทำได้ภายใต้อนุสัญญานี้ หรือ

(บี) การปล่อยทิ้ง ที่อนุญาตให้ทำได้ภายใต้อนุสัญญานี้ โดยผลของข้อเท็จจริง ดังนี้

(i) เป็นการกระทำเพื่อความปลอดภัยของเรือ หรือเพื่อช่วยชีวิตในทะเล หรือ

(ii) เป็นผลจากความเสียหายของเรือหรืออุปกรณ์ของเรือ หรือ

(ซี) การปล่อยทิ้งสารที่เป็นอันตรายเพื่อขจัดเหตุอุบัติทางมลภาวะเฉพาะราย หรือเพื่อการ ค้นคว้าทางวิทยาศาสตร์ที่ชอบด้วยกฎหมายอันจะนำไปสู่การลดหรือควบคุมมลภาวะ หรือ

(ดี) การที่คาดจะมีการปล่อยทิ้งตามที่อ้างอิงถึงในอนุวรรค (เอ), (บี) หรือ (ซี) ของข้อนี้

ข้อ IV

เนื้อหาของรายงาน

(1) รายงานแต่ละครั้ง ปกติต้องมีข้อมูลดังนี้

(เอ) รายละเอียดของเรือ

(บี) วัน เวลา ที่เกิดเหตุอุบัติ

(ซี) ตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ของเรือขณะเกิดเหตุอุบัติ

(ดี) สภาพของลมและทะเลในขณะที่เกิดเหตุอุบัติ และ

(อี) รายละเอียดที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับสภาพของเรือ

(2) รายงานแต่ละครั้งต้องมีข้อมูลโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ดังต่อไปนี้

(เอ) การระบุอย่างชัดเจนของสารที่เป็นอันตรายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งชื่อทางวิชาการที่ถูกต้องหากเป็นไปได้ (ไม่ควรใช้ชื่อทางการค้าแทนชื่อทางวิชาการที่ถูกต้อง)

(บี) การใช้พิกัดและ/หรือการประมาณ ปริมาณ ความเข้มข้น และสภาพที่น่าจะเป็นไปได้ของสารที่เป็นอันตรายที่ถูกปล่อยทิ้งหรือเป็นไปได้อย่างยิ่งว่าจะถูกปล่อยทิ้งลงสู่ทะเล

(ซี) รูปพรรณสัณฐานของหีบห่อและเครื่องหมายระบุสิ่งของ หากเป็นประโยชน์ และ

(ดี) หากเป็นไปได้ให้ระบุชื่อผู้ส่งของ ผู้รับของและผู้ผลิต

(3) Each report shall clearly indicate whether the harmful substance discharged, or likely to be discharged is oil, a noxious liquid substance, a noxious solid substance or a noxious gaseous substance and whether such substance was or is carried in bulk or contained in packaged form, freight containers, portable tanks, or road and rail tank wagons.

(4) Each report shall be supplemented as necessary by any other relevant information requested by a recipient of the report or which the person sending the report deems appropriate.

Article V

Supplementary Report

Any person who is obliged under the provisions of this Protocol to send a report shall, when possible:

(a) supplement the initial report, as necessary, with information concerning further developments; and

(b) comply as fully as possible with requests from affected States for additional information concerning the incident.

(3) รายงานแต่ละครั้งให้ระบุไว้อย่างชัดเจนว่าสารที่เป็นอันตรายที่ถูกปล่อยทิ้งหรืออาจจะถูกปล่อยทิ้งนั้น เป็นน้ำมัน สารเหลวที่มีพิษ สารที่เป็นของแข็งที่มีพิษ หรือสารที่เป็นก๊าซที่มีพิษ และสารเช่นว่านั้นบรรทุกมาในรูปสินค้าในปริมาตรรวม หรือบรรจุในลักษณะเป็นทีบห่อ บรรจุในตู้สินค้า บรรจุในถังขนาดเล็กหรือบรรจุในถังที่ติดตั้งบนรถพ่วง

(4) รายงานแต่ละครั้งต้องมีข้อมูลเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องเท่าที่จำเป็นตามที่ผู้รับรายงานร้องขอหรือผู้ที่ส่งรายงานเห็นสมควร

ข้อ V
รายงานเพิ่มเติม

บุคคลใดที่มีพันธกรณีภายใต้บทบัญญัติของพิธีสารนี้ที่จะต้องส่งรายงาน หากเป็นไปได้จะต้อง

(เอ) เพิ่มเติมรายงานฉบับแรกเท่าที่จำเป็นด้วยข้อมูลเกี่ยวกับความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นต่อมา และ

(บี) ให้ข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับเหตุอุบัตินั้นตามคำร้องขอจากรัฐที่ได้รับผลกระทบให้มากที่สุดที่จะทำได้

PROTOCAL II

ARBITRATION

พิธีสาร ฉบับที่ 2

การระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ

PROTOCAL II

ARBITRATION

พิธีสาร ฉบับที่ 2

การระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ

PROTOCOL II

ARBITRATION

(in accordance with Article 10 of the Convention)

Article I

Arbitration procedure, unless the Parties to the dispute decide otherwise, shall be in accordance with the rules set out in this Protocol.

Article II

(1) An Arbitration Tribunal shall be established upon the request of one Party to the Convention addressed to another in application of Article 10 of the present Convention. The request for arbitration shall consist of a statement of the case together with any supporting documents.

(2) The requesting Party shall inform the Secretary General of the Organization of the fact that it has applied for the establishment of a Tribunal, of the names of the Parties to the dispute, and of the Articles of the Convention or Regulations over which there is in its opinion disagreement concerning their interpretation or application. The Secretary-General shall transmit this information to all Parties.

Article III

The Tribunal shall consist of three members: one Arbitrator nominated by each Party to the dispute and a third Arbitrator who shall be nominated by agreement between the two first named, and shall act as its Chairman.

พิธีสารฉบับที่ II
การระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ
(ตามข้อ 10 ของอนุสัญญา)

ข้อ I

วิธีพิจารณาความของอนุญาโตตุลาการ หากผู้พิพาทมิได้ตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่นให้เป็นไปตามกฎเกณฑ์ที่วางไว้ในพิธีสารนี้

ข้อ II

(1) ให้ก่อตั้งคณะอนุญาโตตุลาการเมื่อมีคำร้องของภาคีฝ่ายหนึ่งของภาคีฝ่ายหนึ่งของอนุสัญญานี้ต่อภาคีอีกฝ่ายหนึ่งตามข้อ10 ของอนุสัญญานี้ คำร้องขอให้ระงับข้อพิพาทโดยคณะอนุญาโตตุลาการจะต้องประกอบด้วยคำแถลงในคดีพร้อมทั้งเอกสารสนับสนุน

(2) ให้ภาคีที่ร้องขอแจ้งต่อเลขาธิการว่าคนได้ยื่นคำขอให้ก่อตั้งคณะอนุญาโตตุลาการโดยแจ้งชื่อคู่พิพาทและข้อบทของอนุสัญญาหรือระเบียบข้อบังคับซึ่งตนเห็นว่ามีความไม่ลงรอยกันเกี่ยวกับการตีความหรือการบังคับใช้ให้เลขาธิการส่งข้อมูลนี้แก่ภาคีทั้งปวง

ข้อ III

ให้คณะอนุญาโตตุลาการประกอบด้วยสมาชิกสามคน คือ อนุญาโตตุลาการที่แต่งตั้งโดยคู่พิพาทแต่ละฝ่ายกับอนุญาโตตุลาการคนที่สามซึ่งแต่งตั้งโดยความตกลงกันระหว่างอนุญาโตตุลาการสองคนแรก และจะทำหน้าที่เป็นประธาน

Article IV

(1) If, at the end of a period of sixty days from the nomination of the second Arbitrator, the Chairman of the Tribunal shall not have been nominated, the Secretary General of the Organization upon request of either Party shall within a further period of sixty days proceed to such nomination, selecting him from a list of qualified persons previously drawn up by the Council of the Organization.

(2) If, within a period of sixty days from the date of the receipt of the request, one of the Parties shall not have nominated the member of the Tribunal for whose designation it is responsible, the other Party may directly inform the Secretary-General of the Organization who shall nominate the Chairman of the Tribunal within a period of sixty days, selecting him from the list prescribed in paragraph (1) of the present Article.

(3) The Chairman of the Tribunal shall, upon nomination, request the Party which has not provided an Arbitrator, to do so in the same manner and under the same conditions. If the Party does not make the required nomination, the Chairman of the Tribunal shall request the Secretary-General of the Organization to make the nomination in the form and conditions prescribed in the preceding paragraph.

(4) The Chairman of the Tribunal, if nominated under the provisions of the present Article, shall not be or have been a national of one of the Parties concerned, except with the consent of the other Party.

(5) In the case of the decease or default of an Arbitrator for whose nomination one of the Parties is responsible, the said Party shall nominate a replacement within a period of sixty days from the date of decease or default. Should the said Party not make the nomination, the arbitration shall proceed under the remaining Arbitrators. In case of the decease or default of the Chairman of the Tribunal, a replacement shall be nominated in accordance with the provisions of Article III above, or in the absence of agreement between the members of the Tribunal within a period of sixty days of the decease or default, according to the provisions of the present Article.

ข้อ IV

(1) เมื่อครบกำหนดหกสิบวันหลังจากแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนที่สองแล้วประธานคณะอนุญาโตตุลาการก็ยังมิได้รับการแต่งตั้ง ให้เลขาธิการของสงค์การดำเนินการแต่งตั้งดังกล่าวเมื่อได้รับคำร้องขอจากคู่พิพาทฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งภายในกำหนดเวลาหาสิบวันต่อมา โดยเลือกจากรายชื่อผู้ทรงคุณวุฒิที่ได้จัดทำไว้โดยคณะมนตรีของสงค์การ

(2) ถ้าภายในกำหนดหาสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำร้องขอ คู่พิพาทฝ่ายหนึ่งยังมิได้แต่งตั้งสมาชิกในคณะคนุญาโตตุลาการที่ตนเป็นผู้รับผิดชอบที่จะต้องแต่งตั้ง คู่พิพาทอีกฝ่ายหนึ่งอาจแจ้งโดยการส่งต่อเลขาธิการของสงค์การซึ่งจะเป็นผู้แต่งตั้งประธานของคณะคนุญาโตตุลาการภายในหาสิบวัน โดยเลือกจากรายชื่อที่ระบุไว้ในวรรค (1) ของข้อนี้

(3) ประธานของคณะคนุญาโตตุลาการเมื่อได้รับการแต่งตั้งแล้ว จะร้องขอให้คู่พิพาทที่ยังมิได้จัดหาคนุญาโตตุลาการ ดำเนินการนั้นโดยวิธีเดียวกันและภายใต้เงื่อนไขเดียวกัน หากคู่พิพาทฝ่ายนั้นไม่ดำเนินการ แต่งตั้งตามที่จะต้องกระทำ ให้ประธานของคณะอนุญาโตตุลาการร้องขอให้เลขาธิการของสงค์การทำการแต่งตั้งในรูปแบบและเงื่อนไขที่ระบุไว้ในวรรคก่อน

(4) ประธานของคณะคนุญาโตตุลาการ หากได้รับการแต่งตั้งภายใต้บทบัญญัติของข้อนี้แล้ว จะต้องไม่ เป็นหรือเคยเป็นคนชาติของคู่พิพาทฝ่ายใดที่เกี่ยวข้องเว้นแต่จะได้รับความยินยอมจากคู่พิพาทอีกฝ่าย หนึ่ง

(5) ในกรณีของการตายหรือการไม่สามารถมาปฏิบัติหน้าที่ได้ของคนุญาโตตุลาการซึ่งคู่พิพาทฝ่ายหนึ่งเป็นผู้รับผิดชอบที่จะต้องแต่งตั้ง คู่พิพาทฝ่ายนั้นจะต้องแต่งตั้งผู้มาปฏิบัติหน้าที่แทนภายในกำหนดหาสิบวันนับแต่วันที่ตายหรือการไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ หากคู่กรณีฝ่ายนั้นไม่ทำการแต่งตั้ง การระงับข้อพิพาทโดยคนุญาโตตุลาการจะดำเนินต่อไปโดยคณะอนุญาโตตุลาการที่เหลืออยู่ ในกรณีของการตายหรือการไม่สามารถมาปฏิบัติหน้าที่ได้ของประธานคณะอนุญาโตตุลาการ ผู้ที่จะมาปฏิบัติหน้าที่แทนจะต้องได้รับการแต่งตั้งตามบทบัญญัติของข้อ III ข้างต้น หรือในกรณีที่ไม่สามารถตกลงกันได้ระหว่างสมาชิกของคณะคนุญาโตตุลาการภายในกำหนดหกสิบวันนับจากการตายหรือการไม่สามารถมาปฏิบัติหน้าที่ได้ตามบทบัญญัติของข้อนี้

Article V

The Tribunal may hear and determine counter claims arising directly out of the subject matter of the dispute

Article VI

Each Party shall be responsible for the remuneration of its Arbitrator and connected costs and for the costs entailed by the preparation of its own case. The remuneration of the Chairman of the Tribunal and of all general expenses incurred by the Arbitration shall be borne equally by the Parties The Tribunal shall keep a record of all its expenses and shall furnish a final statement thereof

Article VII

Any Party to the Convention which has an interest of a legal nature and which may be affected by the dicision in the case may, after giving written notice to the Parties which have originally initiated the procedure, join in the arbitration procedure with the consent of the Tribunal.

Article VIII

Any Arbitration Tribunal established under the provisions of the present Protocol shall decide its own rules of procedure.

ข้อ V

คณะอนุญาโตตุลาการมีสิทธิที่จะพิจารณาและวินิจฉัยชี้ขาดการฟ้องแย้งอันเป็นผลโดยตรงจากเนื้อหาสาระของการพิพาทนั้น

ข้อ VI

ให้คู่พิพาทแต่ละฝ่ายรับผิดชอบจ่ายค่าตอบแทนแก่อนุญาโตตุลาการของตนและค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับค่าใช้จ่ายในการเตรียมคดีของตน ค่าตอบแทนประธานคณะอนุญาโตตุลาการและค่าใช้จ่ายทั่วไปทั้งปวงอันเกิดจากการระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการให้เป็นภาระของคู่พิพาทเท่าๆ กันให้คณะอนุญาโตตุลาการบันทึกค่าใช้จ่ายทั้งหมดของตนและให้จัดทำยอดรวมค่าใช้จ่ายเหล่านั้นด้วย

ข้อ VII

ภาคีใด ๆ ของอนุสัญญานี้ที่มีผลประโยชน์เกี่ยวข้องในเชิงกฎหมาย และอาจได้รับผลกระทบจากคำตัดสินในคดีนั้น หลังจากที่ได้แจ้งให้คู่พิพาทซึ่งเป็นผู้เริ่มกระบวนพิจารณาแล้วเป็นลายลักษณ์อักษรอาจเข้าร่วมในกระบวนการพิจารณาของอนุญาโตตุลาการได้โดยความยินยอมของอนุญาโตตุลาการ

ข้อ VIII

คณะอนุญาโตตุลาการใด ๆ ที่ก่อตั้งขึ้นภายใต้บทบัญญัติของพิธีสารฉบับนี้จะเป็นผู้กำหนดระเบียบข้อบังคับของตนเอง

Article IX

(1) Decisions of the Tribunal both as to its procedure and its place of meeting and as to any question laid before it, shall be taken by majority votes of its members; the absence or abstention of one of the members of the Tribunal for whose nomination the Parties were responsible, shall not constitute an impediment to the Tribunal reaching a decision. In cases of equal voting, the vote of the Chairman shall be decisive.

(2) The Parties shall facilitate the work of the Tribunal and in particular, in accordance with their legislation, and using all means at their disposal

(a) provide the Tribunal with the necessary documents and information;

(b) enable the Tribunal to enter their territory, to hear witnesses or experts, and to visit the scene

(3) Absence or default of one Party shall not constitute an impediment to the procedure.

Article X

(1) The Tribunal shall render its award within a period of five months from the time it is established unless it decides, in the case of necessity, to extend the time limit for a further period not exceeding three months. The award of the Tribunal shall be accompanied by a statement of reasons. It shall be final and without appeal and shall be communicated to the Secretary-General of the Organization. The Parties shall immediately comply with the award.

(2) Any controversy which may arise between the Parties as regards interpretation or execution of the award may be submitted by either Party for judgment to the Tribunal which made the award, or, if it is not available to another Tribunal constituted for this purpose, in the same manner as the original Tribunal.

ข้อ IX

(1) คำตัดสินของคณะอนุญาโตตุลาการทั้งในเรื่องระบบพิจารณาและสถานที่ประชุมของตน และในเรื่องปัญหาที่เสนอต่อคณะอนุญาโตตุลาการ ให้กระทำโดยเสียงข้างมากของสมาชิกของคณะอนุญาโตตุลาการ การขาดประชุมหรือการงดออกเสียงของสมาชิกคณะอนุญาโตตุลาการซึ่งคู่พิพาทเป็นผู้รับผิดชอบในการแต่งตั้งจะไม่เป็นอุปสรรคต่อการที่คณะอนุญาโตตุลาการจะทำคำวินิจฉัยชี้ขาด ในกรณีที่มีคะแนนเสียงเท่ากันให้เสียงของประธานเป็นเสียงชี้ขาด

(2) ให้คู่พิพาทอำนวยความสะดวกแก่งานของคณะอนุญาโตตุลาการและโดยเฉพาะอย่างยิ่งเท่าที่เป็นไปตามกฎหมายของคู่พิพาท และโดยทุกวิถีทางที่จะกระทำได้

(ก) จัดหาเอกสารและข้อมูลที่จำเป็นให้แก่คณะอนุญาโตตุลาการ

(ข) ทำให้คณะอนุญาโตตุลาการสามารถเข้าไปในดินแดนของตนได้ เพื่อฟังการนำสืบพยานหรือผู้เชี่ยวชาญ และเพื่อดูสถานที่เกิดเหตุ

(3) การที่คู่พิพาทฝ่ายหนึ่งไม่อยู่หรือขาดนัดจะไม่เป็นอุปสรรคต่อกระบวนการพิจารณา

ข้อ X

(1) ให้คณะอนุญาโตตุลาการทำคำวินิจฉัยชี้ขาดภายในกำหนดเวลาห้าเดือนนับตั้งแต่ที่ได้รับการแต่งตั้ง เว้นแต่ว่าคณะอนุญาโตตุลาการเห็นว่าได้วินิจฉัยในกรณีที่จำเป็น ให้ขยายกำหนดเวลาออกไปอีกไม่เกินสามเดือนคำวินิจฉัยชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการจะต้องมีเหตุผลประกอบ คำวินิจฉัยชี้ขาดให้ถือเป็นยุติและอุทธรณ์ไม่ได้ และต้องส่งให้แก่เลขาธิการขององค์การ ให้คู่พิพาทปฏิบัติตามคำวินิจฉัยชี้ขาดโดยพลัน

(2) ความขัดแย้งใด ๆ ที่อาจมีขึ้นระหว่างคู่พิพาทในส่วนที่เกี่ยวกับการตีความหรือการปฏิบัติตามคำวินิจฉัยชี้ขาด คู่พิพาทฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งมีสิทธิที่จะเสนอต่อคณะอนุญาโตตุลาการที่ทำคำวินิจฉัยชี้ขาดนั้นเพื่อให้ตัดสินหรือหาคณะอนุญาโตตุลาการนั้นไม่ว่างก็ให้เสนอต่อคณะอนุญาโตตุลาการอีกคณะหนึ่งซึ่งก่อตั้งขึ้น เพื่อการนั้น ในสัญญานี้เรียกว่าคณะอนุญาโตตุลาการคณะแรก

Annex I of MARPOL 73/78

Regulations for the Prevention of Pollution by Oil

ภาคผนวกที่ 1 MARPOL 73/78

กฎข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน

Annex II of MARPOL 73/78

Regulations for The Control of Pullution by Noxious Liquid Substances in Bulk

ภาคผนวกที่ 2 MARPOL 73/78

กฎข้อบังคับว่าด้วยการควบคุมมลพิษจาก สารของเหลวที่มีพิษในปริมาตรรวม

Annex I of MARPOL 73/78

Regulations for the Prevention of Pollution by Oil

ภาคผนวกที่ 1 MARPOL 73/78

กฎข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน

Annex I of MARPOL 73/78

Regulations for the Prevention of Pollution by Oil

Chapter I

General

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

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

(2) "Oily mixture" means a mixture with any oil content

(3) "Oil fuel" means any oil used as fuel in connection with the propulsion and auxiliary machinery of the ship in which such oil is carried.

(4) "Oil tanker" means a ship constructed or adapted primarily to carry oil in bulk in its cargo spaces and includes combination carriers and any "chemical tanker" as defined in Annex II of the present Convention when it is carrying a cargo or part cargo of oil in bulk.

(5) "Combination carrier" means a ship designed to carry either oil or solid cargoes in bulk.

(6) "New ship" means a ship:

(a) for which the building contract is placed after 31 December 1975; or

(b) in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after 30 June 1976; or

ภาคผนวกที่ 1 MARPOL 73/78
กฎข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน

บทที่ 1
บททั่วไป

กฎข้อบังคับที่ 1
คำนิยาม

เพื่อความมุ่งหมายของภาคผนวกนี้

(1) "น้ำมัน" หมายถึง น้ำมันปิโตรเลียมในรูปแบบใด ๆ รวมถึงน้ำมันดิบ น้ำมันเชื้อเพลิง ตะกอน น้ำมัน ขยะเก๊ลนน้ำมัน และผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ผ่านกลั่นแล้ว (นอกจากเคมีภัณฑ์จากน้ำมันปิโตรเลียม ซึ่งอยู่ภายใต้บทบัญญัติในภาคผนวกที่ 2 ของอนุสัญญานี้) และรวมถึงสารต่าง ๆ ซึ่งระบุไว้ในอนุผนวกที่ 1 ของภาคผนวกนี้ โดยไม่จำกัดขอบเขตของความหมายกว้าง ๆ

(2) "สารผสมปนน้ำมัน" หมายถึง สารผสมที่มีน้ำมันไม่ว่าในรูปใดปนอยู่ด้วย

(3) "น้ำมันเชื้อเพลิง" หมายถึง น้ำมันชนิดใด ๆ ซึ่งเรือลำนั้นบรรทุกอยู่ และใช้เป็นเชื้อเพลิงที่เกี่ยวกับการขับเคลื่อนจักรใหญ่และเครื่องจักรช่วยของเรือซึ่งบรรทุกอยู่ในเรือลำนั้น

(4) "เรือบรรทุกน้ำมัน" หมายถึง เรือซึ่งต่อสร้างหรือดัดแปลงด้วยจุดประสงค์แรกเพื่อบรรทุกน้ำมันในปริมาตรรวมลงระวางบรรทุกสินค้า และรวมถึงเรือบรรทุกสินค้าผสมและเรือบรรทุกสารเคมีใด ๆ ตามที่ให้คำจำกัดความไว้ในภาคผนวกที่ 2 ของอนุสัญญาฉบับนี้ในขณะที่เรือนั้นบรรทุกสินค้าน้ำมันทั้งหมดหรือบางส่วนในระวาง

(5) "เรือบรรทุกสินค้าผสม" หมายถึง เรือซึ่งออกแบบให้ใช้บรรทุกไม่ว่าน้ำมันหรือสินค้าที่เป็นของแข็งในระวาง

(6) "เรือใหม่" หมายถึง เรือ
(ก) สัญญาต่อสร้างเรือได้กระทำหลังวันที่ 31 ธันวาคม 2518 หรือ
(ข) ในกรณีที่ไม่มีสัญญาต่อสร้างได้วางกระดูกงูหรือการต่อสร้างเรืออยู่ในขั้นตอนเช่นเดียวกับการต่อสร้างหลังวันที่ 30 มิถุนายน 2519 หรือ

(c) the delivery of which is after 31 December 1979; or

(d) which has undergone a major conversion:

(i) for which the contract is placed after 31 December 1975; or

(ii) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 30 June 1976; or

(iii) which is completed after 31 December 1979.

(7) "Existing ship" means a ship which is not a new ship.

(8) (a) "Major conversion" means a conversion of an existing ship:

(i) which substantially alters the dimensions or carrying capacity of the ship; or

(ii) which changes the type of the ship; or

(iii) the intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong its life; or

(iv) which otherwise so alters the ship that, if it were a new ship, it would become subject to relevant provisions of the present Convention not applicable to it as an existing ship.

(b) Notwithstanding the provisions of subparagraph (a) of this paragraph, conversion of an existing oil tanker of 20,000 tons deadweight and above to meet the requirements of regulation 13 of this Annex shall not be deemed to constitute a major conversion for the purposes of this Annex

(9) "Nearest land" The term "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 present Convetion, "from the nearest land" off the northeastern 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	140°	00′	E.
thence to a point	latitude	9°	10′	S,	longitude	143°	00′	E.
thence to a point	latitude	9°	00′	S.	longitude	144°	30′	E.

(ซี) การส่งมอบเรือหลังวันที่ 31 ธันวาคม 2522 หรือ

(ดี) ได้มีการเปลี่ยนสภาพเรือในส่วนใหญ่

(i) ตามสัญญาที่ได้ทำหลังวันที่ 31 ธันวาคม 2518 หรือ

(ii) ในกรณีไม่มีสัญญา งานต่อสร้างได้เริ่มหลังวันที่ 30 มิถุนายน 2519 หรือ

(iii) ได้เสร็จสิ้นหลังจากวันที่ 31 ธันวาคม 2522

(7) "เรือที่มีอยู่แล้ว" หมายถึง เรือซึ่งมิใช่เรือใหม่

(8) (เอ) "การเปลี่ยนแปลงสภาพส่วนใหญ่" หมายถึง การดัดแปลงเรือซึ่งมีอยู่แล้ว

(i) ซึ่งเปลี่ยนแปลงขนาดเรือความสามารถในการบรรทุกของเรือ หรือ

(ii) ทำให้ประเภทของเรือเปลี่ยนไป หรือ

(iii) ซึ่งโดยความมุ่งหมายแล้วตามความเห็นของทางการเป็นการยืดอายุของเรือออกไป

หรือ

(iv) ไม่เช่นนั้นก็ได้เปลี่ยนแปลงเรือไปจนถึงขนาดที่เป็นเรือใหม่ เรือลำนั้นจะอยู่ภายใต้บังคับของกฎบัญญัติที่เกี่ยวข้องแห่งอนุสัญญานี้ซึ่งใช้บังคับต่อเรือลำนั้นในฐานะเป็นเรือที่มีอยู่

(บี) ไม่ว่ากฎบัญญัติแห่งอนุวรรค (ก) ของวรรคนี้จะกล่าวไว้อย่างไร การเปลี่ยนแปลงเรือบรรทุกน้ำมันที่มีอยู่ขนาด 20,000 ตันเดดเวท และมากกว่าขึ้นไป เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดตามกฎข้อบังคับที่ 13 ของภาคผนวกนี้จะไม่ถือว่าเป็นการเปลี่ยนสภาพในส่วนใหญ่ตามความมุ่งหมายของภาคผนวกนี้

(9) "แผ่นดินที่ไกลสุด" คำว่า "จากแผ่นดินที่ไกลที่สุด" หมายถึง จากเส้นฐานซึ่งทะเลอาณาเขตของดินแดนที่กล่าวถึงได้ถูกกำหนดขึ้น ตามกฎหมายระหว่างประเทศ ทั้งนี้เว้นแต่เพื่อวัตถุประสงค์ของอนุสัญญานี้ คำว่า "จากแผ่นดินที่ไกลที่สุด" นอกฝั่งตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศออสเตรเลีย ให้หมายถึงจากเส้นซึ่งลากจากตำบลที่บนฝั่งทะเลของประเทศออสเตรเลียที่

	แลตติจูด	11°	00′	ใต้	ลองกิจูด	142°	08′	ตะวันออก
ไปยังตำบลที่	แลตติจูด	10°	35′	ใต้	ลองกิจูด	141°	56′	ตะวันออก
ไปยังตำบลที่	แลตติจูด	10°	00′	ใต้	ลองกิจูด	140°	00′	ตะวันออก
ไปยังตำบลที่	แลตติจูด	9°	10′	ใต้	ลองกิจูด	143°	00′	ตะวันออก
ไปยังตำบลที่	แลตติจูด	9°	00′	ใต้	ลองกิจูด	144°	30′	ตะวันออก

thence to a point	latitude	13°	00′	S,	longitude	144°	00′	E.
thence to a point	latitude	15°	00′	S,	longitude	146°	00′	E.
thence to a point	latitude	18°	00′	S,	longitude	147°	00′	E.
thence to a point	latitude	21°	00	S,	longitude	153°	00′	E.

thence to a point on the coast of Australia

in latitude 24° 42′ S, longitude 153° 15′ E.

(10) "Special area" means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by oil is required. Special areas shall include those listed in regulation 10 of this Annex.

(11) "Instantaneous rate of discharge of oil content" means the rate of discharge of oil in litres per hour at any instant divided by the speed of the ship in knots at the same instant.

(12) "Tank" means an enclosed space which is formed by the permanent structure of a ship and which is designed for the carriage of liquid in bulk.

(13) "Wing tank" means any tank adjacent to the side shell plating.

(14) "Centre tank" means any tank inboard of a longitudinal bulkhead.

(15) "Slop tank" means a tank specifically designated for the collection of tank drainings, tank washings and other oily mixtures.

(16) "Clean ballast" means the ballast in a tank which since oil was last carried therein, has been so cleaned that effluent therefrom if it were discharged from a ship which is stationary into clean calm on a clear day would not produce visible traces of oil on the surface of the water or on adjoining shorelines or cause a sludge or emulsion to be deposited beneath the surface of the water or upon adjoining shorelines. If the ballast is discharged through an oil discharge monitoring and control system approved by the

ไปยังตำแหน่งที่	แลตติจูด	13°	00′	ใต้	ลองกิจูด	144°	00′	ตะวันออก
ไปยังตำแหน่งที่	แลตติจูด	15°	00′	ใต้	ลองกิจูด	146°	00′	ตะวันออก
ไปยังตำแหน่งที่	แลตติจูด	18°	00′	ใต้	ลองกิจูด	147°	00′	ตะวันออก
ไปยังตำแหน่งที่	แลตติจูด	21°	00′	ใต้	ลองกิจูด	153°	00′	ตะวันออก
ไปยังจุด ๆ หนึ่งในฝั่งทะเลของประเทศออสเตรเลีย								
ณ ตำแหน่งที่	แลตติจูด	24°	42′	ใต้	ลองกิจูด	153°	15′	ตะวันออก

(10) "พื้นที่กำหนดพิเศษ" หมายถึง พื้นที่ในทะเลซึ่งยอมรับตามเหตุผลทางวิชาการ ในส่วนที่เกี่ยวกับสภาพสมุทรศาสตร์และนิเวศน์วิทยา และเกี่ยวกับลักษณะเฉพาะของการจราจร ทำให้จำเป็นต้องรับเอาวิธีการบังคับพิเศษเพื่อป้องกันมลภาวะทางทะเลจากน้ำมัน พื้นที่กำหนดพิเศษให้รวมถึงราเพื่อพื้นที่ต่าง ๆ ตามกฎข้อบังคับที่ 10 ของภาคผนวกนี้

(11) "อัตราความเร็วที่ขณะใดขณะหนึ่งของการปล่อยสารปนน้ำมัน" หมายถึง อัตราการถายออกน้ำมันที่เป็นลิตรต่อชั่วโมงในช่วงเวลาใด ๆหารด้วยความเร็วของเรือเป็นน็อตในช่วงเวลาเดียวกัน

(12) "ถัง" หมายถึง ที่ว่างซึ่งถูกปิดซึ่งอยู่ในรูปโครงสร้างถาวรของเรือ และได้รับการออกแบบให้ใช้บรรทุกของเหลวในปริมาตรรวม

(13) "วิงแท้งค์" หมายถึง ถังใด ๆ ซึ่งอยู่ติดกับปล่องเรือด้านข้าง

(14) "เซนเตอร์แท้งค์" หมายถึง ถังใด ๆ ซึ่งอยู่ด้านในของผนังถังตามทางยาวเรือ

(15) "สลอพแท้งค์" หมายถึง ถังซึ่งออกแบบเป็นพิเศษเฉพาะเพื่อให้เป็นที่เก็บรวมของน้ำระบายจากถังถัง น้ำล้างถังและสารปนน้ำมันอื่น ๆ

(16) "อัตราสะอาด" หมายถึง อัตราในถังซึ่งตั้งแต่ได้บรรทุกน้ำมันลงถังนั้นเมื่อครั้งก่อนแล้วได้รับการทำความสะอาดจนกระทั่งน้ำที่ระบายออกจากถังนั้น ถ้าถูกปล่อยออกจากเรือซึ่งจอดอยู่กับที่ในน่านน้ำสะอาดและสงัดลมในวันที่อากาศแจ่มใสจะไม่ก่อให้เกิดร่องรอยของน้ำมันบนผิวน้ำหรือแนวฝั่งที่ประชิดนั้นให้เห็นได้หรือก่อให้เกิดตะกอนน้ำมัน หรือน้ำมันที่ผสมน้ำสะสมอยู่ใต้ผิวน้ำหรือแนวฝั่งที่ประชิดนั้น ถ้าอัตราถูกทิ้งออกทางระบบควบคุม และตรวจสอบน้ำมันที่ทิ้งออกซึ่งได้รับการยอมรับโดยทางการ สิ่งที่ปรากฏตามระบบนี้ให้ผลออกมาว่า ส่วนประกอบที่เป็นน้ำมันที่ปนอยู่ในน้ำที่สูบออกไปนั้นไม่เกิน 15 ส่วนในล้านส่วน จะชั่วขณะนั้นสะอาดไม่ว่าจะมีร่องรอยปรากฏหรือไม่ก็ตาม

Administration, evidence based on such a system to the effect that the oil content of the effluent did not exceed 15 parts per million shall be determinative that the ballast was clean, notwithstanding the presence of visible traces.

(17) "Segregated ballast" means the ballast water introduced into a tank which is completely separated from the cargo oil and oil fuel system and which is permanently allocated to the carriage of ballast or to the carriage of ballast or cargoes other than oil or noxious substances as variously defined in the Annexes of the present Convention.

(18) "Length" (L) means 96 per cent of the total length on a waterline at 85 per cent of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the foreside of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline. The length (L) shall be measured in metres.

(19) "Forward and after perpendiculars" shall be taken at the forward and after ends of the length (L). The forward perpendicular shall coincide with the foreside of the stem on the waterline on which the length is measured.

(20) "Amidship" is at the middle of the length (L).

(21) "Breadth" (B) means the maximum breadth of the ship, measured amidships to the moulded line of the frame in a ship with a metal shell and to the outer surface of the hull in a ship with a shell of any other material. The breadth (B) shall be measured in metres.

(22) "Deadweight" (DW) means the difference in metric tons between the displacement of a ship in water of a specify gravity of 1.025 at the load waterline corresponding to the assigned summer freeboard and the lightweight of the ship.

(23) "Lightweight" means the displacement of a ship in metric tons without cargo, fuel lubricating oil, ballast water, fresh water and feed water in tanks, consumable stores, and passengers and crew and their effects.

(17) "อับเฉาแยก" หมายถึง น้ำคับแมทที่บรรจุลงถังซึ่งแยกโดยเด็ดขาดจากระบบสินค้าน้ำมันและน้ำมันเชื้อเพลิง และได้แยกไว้เป็นการถาวรเพื่อบรรทุกคับแฉาตลอดไป หรือเพื่อการบรรทุกอับเฉาหรือสินค้าอื่นใดนอกจากน้ำมันหรือสารพิษตามที่ให้ตามที่กำหนดไว้ต่าง ๆ กันในภาคผนวกทั้งของอนุสัญญาฉบับนี้

(18) "ความยาว" (L) หมายถึง ร้อยละ 96 ของความยาวเรือทั้งหมดที่แนวน้ำ ณ ระดับร้อยละ 85 ของความลึกน้อยที่สุดที่วัดจากส่วนบนของกระดูกงูขึ้นมาหรือตั้งแต่ความยาวจากด้านหน้าของส่วนหัวไปถึงแกนหางเสือที่แนวน้ำนั้น ถ้าความยาวนั้นมากกว่าในเรือซึ่งออกแบบให้มีกระดูกงูลาดเอียง แนวน้ำซึ่งใช้สำหรับวัดความยาวนี้ จะต้องเป็นแนวน้ำที่ขนานกับแนวน้ำที่ออกแบบ ความยาว (L) ให้วัดเป็นเมตร

(19) "เส้นฉากหัวและท้าย" ให้อยู่ที่ปลายหัวและท้ายของความยาว (L) เส้นฉากหัวต้องตัดกับเพลาหัวตรงแนวน้ำซึ่งใช้วัดความยาว

(20) "กึ่งกลางลำ" หมายถึง กึ่งกลางของความยาว (L)

(21) "ความกว้าง" (B) หมายถึง ความกว้างที่สุดของเรือวัดตรงกึ่งกลางลำไปถึงขอบนอกของกงในเรือ ซึ่งเรือมีเปลือกเรือเป็นโลหะ และวัดจากผิวนอกของตัวเรือ ในเรือซึ่งเรือมีเปลือกเรือเป็นวัสดุชนิดอื่น ๆ ความกว้าง (B) ให้วัดเป็นเมตร

(22) "เดดเวท" (DW) หมายถึง จำนวนเมตริกตันที่แตกต่างกันระหว่างระวางขับน้ำของเรือในน้ำซึ่งมีความถ่วงจำเพาะ 1.025 ที่แนวน้ำบรรทุกแนวเดียวกันกับระยะกราบพื้นน้ำในเขตร้อนที่กำหนดให้ กับน้ำหนักเรือเบา

(23) "น้ำหนักเรือเบา" หมายถึง ระวางขับน้ำเป็นเมตริกตันของเรือซึ่งไม่มีสินค้า น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น น้ำอับเฉา น้ำจืด และน้ำเลี้ยงอยู่ในถัง วัสดุใช้สิ้นเปลือง และคนโดยสารกับลูกเรือ และเครื่องใช้ส่วนตัวของเขาเหล่านั้น

MARPOL (DOC)

(24) "Permeability" of a space means the ratio of the volume within that space which is assumed to be occupied by water to the total volume of that space.

(25) "Volumes" and "areas" in a ship shall be calculated in all cases to moulded lines.

(26) Notwithstanding the provisions of paragraph (6) of this regulation, for the purposes of regulations 13, 13B, 13E and 18(4) of this Annex, "new oil tanker" means an oil tanker:

(a) for which the building contract is placed after 1 June 1979; or

(b) in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after 1 January 1980; or

(c) the delivery of which is after 1 June 1982; or

(d) which has undergone a major conversion

(i) for which the contract is placed after 1 June 1979; or

(ii) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 1 January 1980; or

(iii) which is completed after 1 June 1982;

except that, for oil tankers of 70,000 tons deadweight and above, the definition in paragraph (6) of this regulation shall apply for the purposes of regulation 13(1) of this Annex.

(27) Notwithstanding the provisions of paragraph (7) of this regulation, for the purposes of regulations 13, 13A, 13B, 13C, 13D, 18(5) and 18(6)(c) of this Annex, "existing oil tanker" means an oil tanker which is not a new oil tanker as defined in paragraph (26) of this regulation.

(28) "Crude oil" means any liquid hydrocarbon mixture occurring naturally in the earth whether or treated to render it suitable for transportation and includes:

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

(b) crude oil to which certain distillate fractions may have been added.

(29) "Crude oil tanker" means an oil tanker engaged in the trade of carrying crude oil.

(30) "Product carrier" means an oil tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil.

(24) "ความชื้นแทรก" หมายถึง อัตราส่วนระหว่างปริมาตรภายในเนื้อที่นั้นซึ่งสมมุติให้ถูกแทนที่ด้วยน้ำจนเต็มต่อปริมาตรทั้งหมดของเนื้อที่นั้น

(25) "ปริมาตร" และ "พื้นที่" ในเรือต้องคำนวณโดยใช้ขอบนอกสุดทุกกรณี

(26) "ไม่ว่าบทบัญญัติในวรรค (6) ของกฎข้อบังคับข้อนี้จะกล่าวไว้อย่างไร เพื่อความมุ่งหมายของกฎข้อบังคับที่ 13, 13บี, 13อี, และ 18(4) ของภาคผนวกนี้ คำว่า "เรือบรรทุกน้ำมันใหม่" หมายถึง เรือบรรทุกน้ำมัน

(เอ) ซึ่งสัญญาต่อสร้างได้ทำหลังวันที่ 1 มิถุนายน 2522 หรือ

(บี) ในกรณีที่ไม่มีสัญญาต่อสร้าง ได้วางกระดูกงูหรือการต่อสร้างอยู่ในขั้นดำเนินการคล้ายกันหลังวันที่ 1 มกราคม 2523 หรือ

(ซี) ซึ่งการส่งมอบได้ทำหลังวันที่ 1 มิถุนายน 2525 หรือ

(ดี) ซึ่งได้รับการเปลี่ยนสภาพในส่วนใหญ่

(i) ตามสัญญาซึ่งได้ทำหลังวันที่ 1 มิถุนายน 2522 หรือ

(ii) ในกรณีที่ไม่มีสัญญา งานต่อสร้างได้เริ่มหลังวันที่ 1 มกราคม 2523 หรือ

(iii) ที่ได้เสร็จสิ้นหลังวันที่ 1 มิถุนายน 2525

เว้นแต่ว่า สำหรับเรือบรรทุกน้ำมันขนาดน้ำหนักบรรทุกสุทธิ 70,000 ตัน หรือมากกว่าค่าจำกัดความในวรรค (6) ของกฎข้อบังคับนี้ให้ใช้สำหรับความมุ่งหมายตามกฎข้อบังคับที่ 13(1) ของภาคผนวกนี้

(27) ไม่ว่าบทบัญญัติในวรรค (7) ของกฎข้อบังคับนี้จะกล่าวไว้อย่างไร เพื่อความมุ่งหมายของกฎข้อบังคับที่ 13, 13เอ, 13บี, 13ซี, 13ดี, 18(5) และ 18(6)(ซี) ของภาคผนวกนี้ คำว่า "เรือบรรทุกน้ำมันที่มีอยู่แล้ว" หมายถึง เรือบรรทุกน้ำมันซึ่งมิใช่เรือน้ำมันใหม่ ตามที่ได้ให้คำจำกัดความไว้ในวรรค (26) ของกฎข้อบังคับนี้

(28) "น้ำมันดิบ" หมายถึง สารผสมไฮโดรคาร์บอนเหลวในรูปใด ๆ ซึ่งเกิดขึ้นตามธรรมชาติในโลก ไม่ว่าจะถูกกระทำให้เหมาะสมสำหรับการขนส่งหรือไม่ก็ตาม และรวมถึง

(เอ) น้ำมันดิบซึ่งมีส่วนหนึ่งของน้ำมันถูกกลั่นแยกออกไปแล้ว และ

(บี) น้ำมันดิบซึ่งมีส่วนหนึ่งของน้ำมัน ที่ได้มาจากการกลั่นผสมรวมเข้าด้วยแล้ว

(29) "เรือบรรทุกน้ำมันดิบ" หมายถึง เรือบรรทุกน้ำมันซึ่งใช้ในการค้าเพื่อขนส่งน้ำมันดิบ

(30) "เรือบรรทุกผลิตภัณฑ์" หมายถึง เรือบรรทุกน้ำมันซึ่งใช้ในการค้าเพื่อขนส่งน้ำมันอื่น ๆ นอกเหนือจากน้ำมันดิบ

Regulation 2

Application

(1) Unless expressly provided otherwise, the provisions of this Annex shall appy to all ships.

(2) In ships other than oil tankers fitted with cargo spaces which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or more, the requirements to regulations 9, 10, 14, 15(1), (2) and (3), 18, 20 and 24(4) of this Annex for oil tankers shall also apply to the construction and operation of those spaces, except that where such aggregate capacity is less than 1,000 cubic metres the requirements of regulation 15(4) of this Annex may apply in lieu of regulation 15(1), (2) and (3).

(3) Where a cargo subject to the provisions of Annex II of the present Convention is carried in a cargo space of an oil tanker, the appropriate requirements of Annex II of the present Convention shall also apply.

(4) (a) Any hydrofoil, air cushion vehicle and other new type of vessel (near-surface craft, submarine craft, etc.) whose constructional features are such as to render the application of any of the provisions of chapters II and III of this Annex relating to construction and equipment unreasonable or impracticable may be exempted by the Administration from such provisions, provided that the construction and equipment of that ship provides equivalent protection against pollution by oil, having regard to the service for which it is intended.

(b) Particulars of any such exemption granted by the Administration shall be indicated in the Certificate referred to in regulation 5 of this annex.

(c) The Administration which allows any such exemption shall, as soon as possible, but not more than 90 days thereafter, communicate to the Organization particulars of same and the reasons therefor, which the Organization shall circulate to the Parties to the Convention for their information and appropriate action, if any.

MARPOL 73/78

กฎข้อบังคับที่ 2
การใช้บังคับ

(1) นอกจากจะบัญญัติไว้เป็นอย่างอื่นโดยชัดแจ้ง บทบัญญัติของภาคผนวกนี้ใช้บังคับต่อเรือทุกลำ

(2) ในเรื่องที่นอกเหนือจากเรือบรรทุกน้ำมันที่มีระวางบรรทุกสินค้าที่สร้างขึ้น และให้หมายรวมถึงเรือบรรทุกน้ำมันในปริมาตรรวมโดยเฉลี่ยความยาวรวมถึง 200 ลูกบาศก์เมตร หรือมากกว่าที่ตัดทำหนดของกฎข้อบังคับที่ 9, 10, 14, 15(1), และ (3), 18, 20 และ 24(1) ของภาคผนวกนี้ สำหรับเรือบรรทุกน้ำมันให้บังคับการต่อสร้าง และการใช้งานของพื้นที่เหล่านั้นด้วย นอกจากว่าในการณีที่ความจุรวมกันน้อยกว่า 1,000 ลูกบาศก์เมตร ตัดทำหนดของกฎข้อบังคับที่ 15(4) แห่งภาคผนวกนี้อาจใช้บังคับแทนที่กฎข้อบังคับที่ 15(1), (2) และ (3)

(3) ในการณีที่สินค้าใดภายใต้บทบัญญัติของภาคผนวกที่ 2 แห่งอนุสัญญาฉบับนี้ถูกบรรทุกในระวางบรรทุกสินค้าของเรือบรรทุกน้ำมัน ให้นำข้อกำหนดที่เหมาะสมในภาคผนวกที่ 2 ของอนุสัญญาฉบับนี้มาใช้บังคับด้วย

(4) (ก) เรือไฮโดรฟอยล์, ยานเกาะอากาศ และเรือชนิดใหม่อื่น ๆ (เรือใกล้ผิวน้ำ เรือดำน้ำ ฯลฯ) ซึ่งลักษณะการต่อสร้างของเรือเช่นว่านั้น กันทำให้การบังคับใช้บทบัญญัติของ บทที่ 2และ 3 ของภาคผนวกนี้ที่เกี่ยวกับโครงการต่อสร้างและเครื่องมือเครื่องใช้นั้น หาดเหตุผลหรือปฏิบัติไม่ได้ อาจจะได้รับการยกเว้นจากการมีต้องปฏิบัติตามบัญญัติเหล่านั้น โดยมีเงื่อนไขว่า การต่อสร้างและเครื่องมือเครื่องใช้ในเรือนั้นสามารถป้องกันมลภาวะโดยน้ำมันได้เท่ากัน โดยคำนึงถึงการใช้งานของเรือซึ่งประสงค์จะนำไปใช้

(ข) รายละเอียดเฉพาะใด ๆ ของข้อยกเว้นดังกล่าวซึ่งคณะบุคคลให้ทำได้โดยทางการต้องแสดงไว้ในใบสำคัญรับรองซึ่งกล่าวไว้ในกฎข้อบังคับที่ 5 ของภาคผนวกนี้

(ซี) ทางการซึ่งคณะบุคคลให้มีข้อยกเว้นใด ๆ เช่นนั้น จะต้องแจ้งไปยังองค์การถึงรายละเอียดเช่นเดียวกันนั้น และเหตุผลต่าง ๆ ให้เร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้แต่ต้องไม่เกินก้าสิบวัน หลังจากนั้นซึ่งองค์การจะได้เวียนแจ้งไปยังประเทศภาคีแห่งอนุสัญญาเพื่อทราบและเพื่อ ดำเนินการตามความเหมาะสมต่อไป ถ้ามี

Regulation 3

Equivalents

(1) The Administration may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship as an alternative to that required by this Annex if such fitting, material, appliance or apparatus is at least as effective as that required by this Annex. This authority of the Administration shall not extend to substitution of operational methods to effect the control of discharge of oil as equivalent to those design and construction features which are prescribed by regulations in this Annex.

(2) The Administration which allows a fitting, material, appliance or apparatus, as an alternative to that required by this Annex shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the Convention particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

กฎข้อบังคับที่ 3
สิ่งที่ใช้แทนกันได้

(1) ทางการอาจอนุญาตให้ติดตั้งส่วนประกอบ วัสดุ เครื่องใช้หรือเครื่องมือใดในเรือเพื่อใช้แทนสิ่งซึ่งกำหนดไว้โดยภาคผนวกนี้ ถ้าส่วนประกอบ วัสดุ เครื่องใช้เรือเครื่องมือนั้นอย่างน้อยที่สุดมีประสิทธิภาพเท่ากับสิ่งที่กำหนดไว้โดยภาคผนวกนี้ หน่วยงานของทางการดังกล่าวนี้จะต้องไม่ก้าวล่วงไปถึงขั้นการปฏิบัติให้มีผลกระทบต่อการควบคุมปริมาณน้ำมันที่ปลอยทิ้ง เช่นเดียวกันกับสิ่งที่ให้แทนกันได้ ซึ่งการออกแบบและลักษณะโครงสร้างเหล่านั้นกำหนดโดยกฎพักบังคับในภาคผนวกนี้

(2) ทางการผู้ซึ่งอนุญาตให้ใช้ส่วนประกอบ วัสดุ เครื่องใช้หรือเครื่องมือ แทนสิ่งที่กำหนดโดยภาคผนวกนี้ต้องแจ้งรายละเอียดดังกล่าวไปยังคงค์การสำหรับเวียนต่อไปยังภาคีอนุสัญญาเพื่อทราบและเพื่อดำเนินการตามความเหมาะสม ต่อไป

Regulation 4

Surveys and inspections

(1) Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above, and every other ship of 400 tons gross tonnage and above shall be subject to the surveys specified below

(a) An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under regulation 5 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete survey of its structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements an material fully comply with the applicable requirements of this Annex.

(b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration but not exceeding five years, which shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems fittings, arrangemaents and material fully comply with the requirements of this Annex.

(c) A minimum of one intermediate survey during the period of validity of the Certificate which shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems, including oil discharge monitoring and control systems, crude oil washing systems, oily-water separating equipment and oil filtering systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. In cases where only one such intermediate survey is carried out in any one Certificate validity period, it shall be held not before six months prior to, nor later than six months after the half-way date of the Certificate's period of validity. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 5 of this Annex.

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

(3) (a) Survey of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

กฎข้อบังคับที่ 4

การตรวจเรือและการตรวจสอบ

(1) เรือบรรทุกน้ำมันขนาด 150 ตันกรอสส์ และมากกว่าทุกลำและเรือกลื่น ๆ ขนาด 400 ตันกรอสส์และมากกว่าทุกลำต้องอยู่ภายใต้บังคับการตรวจเรือตามที่ระบุไว้ข้างล่างนี้

(ก) การตรวจเรือครั้งแรก ก่อนที่เรือลำดังกล่าวใช้งานหรือก่อนออกใบสำคัญรับรองให้ครั้งแรก ตามที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับที่ 5 ของผนวกนี้ ซึ่งจะรวมตลอดถึงการตรวจต่างสมบูรณ์ของโครงสร้างตัวเรือ เครื่องมือเครื่องใช้ระบบต่าง ๆ ส่วนประกอบ การจัดเตรียมและวัสดุทางสมบูรณ์เท่าที่ภาคผนวกนี้ครอบคลุมถึงเรือนั้น การตรวจเรือนี้จะต้องกระทำเพื่อให้แน่นอนว่าโครงสร้าง เครื่องมือเครื่องใช้ ระบบต่าง ๆ ส่วนประกอบ การจัดเตรียมการและวัสดุที่ใช้เป็นไปตามข้อกำหนดของภาคผนวกนี้ที่ให้บังคับโดยสมบูรณ์

(ข) การตรวจเรือเป็นระยะเวลาตามช่วงเวลาที่ทางการกำหนด แต่ต้องไม่เกินห้าปี ซึ่งต้องกระทำเพื่อให้แน่นอนว่าโครงสร้าง เครื่องมือเครื่องใช้ ระบบต่าง ๆ ส่วนประกอบการจัดเตรียม และวัสดุที่ใช้เป็นไปตามข้อกำหนดของภาคผนวกนี้อย่างครบครัน

(ค) การตรวจเรือช่วงกลางระยะเวลาอย่างน้อยที่สุดครั้งหนึ่งในระหว่างช่วงเวลาที่ใบสำคัญรับรองยังมีความสมบูรณ์อยู่ ซึ่งต้องกระทำเพื่อให้แน่นอนว่าเครื่องมือเครื่องใช้และปั๊มและระบบท่อทางที่เกี่ยวข้อง รวมถึงระบบติดตามตรวจสอบและควบคุมน้ำมันที่ทำให้ปราศจาก ระบบล้างน้ำมันดิบ เครื่องแยกน้ำปนน้ำมัน และระบบกรองน้ำมันเป็นไปตามข้อกำหนดของภาคผนวกนี้ที่ให้บังคับโดยครบครันและอยู่ในสภาพที่ทำงานได้ดี ในกรณีที่ได้ตรวจเรือช่วงกลางระยะเวลา ในช่วงระยะเวลาใด เพียงช่วงเดียวของใบสำคัญรับรองยังมีความสมบูรณ์อยู่ ต้องไม่ตรวจก่อนหกเดือนหรือหลังหกเดือนของครึ่งระยะช่วงเวลาที่ใบสำคัญรับรองยังมีความสมบูรณ์อยู่ การตรวจเรือกลางระยะเวลาเช่นนั้นต้องบันทำลงในใบสำคัญรับรองซึ่งออกให้ภายใต้บทบัญญัติกฎข้อบังคับที่ 5 ของภาคผนวกนี้

(2) ทางการต้องวางมาตรการอันเหมาะสมสำหรับเรือซึ่งมิได้อยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งวรรค (1) ของกฎข้อบังคับนี้ เพื่อให้แน่นอนว่าบทบัญญัติของภาคผนวกนี้ที่ใช้บังคับอยู่ได้รับการปฏิบัติตาม

(3) (ก) การตรวจเรือตามที่บังคับโดยบทบัญญัติของภาคผนวกนี้ต้องดำเนินการ โดยเจ้าพนักงานของทางการต่างไปกว่าที่ทางการอาจมอบหมายการตรวจเรือให้กับนายช่างตรวจเรือผู้ได้รับการแต่งตั้งเพื่อความมุ่งหมายนี้หรือให้กับองค์การต่าง ๆ ซึ่งทางการรับรอง

(b) The Administration shall institute arrangements for unscheduled inspections to be carried out during the period of validity of the Certificate. Such inspections shall ensure that the ship and its equipment remain in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended. These inspections may be carried out by their own inspection services, or by nominated surveyors or by recognized organizations, or by other Parties upon request of the Administration. Where the Administration, under the provisions of paragraph (1) of this regulation, establishes mandatory annual surveys, the above unscheduled inspections shall not be obligatory.

(c) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys and inspections as set forth in subparagraphs (a) and (b) of this paragraph, shall as a minimum empower any nominated surveyor or recognized organization to

(i) require repairs to a ship, and

(ii) carry out surveys and inspections if requested by the appropriate authorities of a port State.

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 to the present Protocol for the information of their officers.

(d) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the Certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and if the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation. When applicable, the Government of the port State concerned shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest

(บี) ทางการต้องกำหนดการปฏิบัติเพื่อดำเนินการตรวจสอบแบบไม่มีการกำหนดล่วงหน้าในระหว่างช่วงเวลาของใบสำคัญรับรองที่ยังมีความสมบูรณ์อยู่ การตรวจสอบเช่นนั้นกระทำเพื่อให้แน่นอนว่าเรือและเครื่องมือเครื่องใช้ของเรือยังคงมีสภาพเหมาะสมในทุกด้านสำหรับการใช้งานของเรือซึ่งประสงค์จะนำไปใช้ การตรวจสอบนี้อาจกระทำโดยหน่วยงานตรวจสอบของตนเอง หรือโดยนายช่างตรวจเรือผู้ได้รับการแต่งตั้งหรือโดยองค์การการสถาบันซึ่งได้รับการรับรองหรือโดยภาคีอื่นเมื่อทางการร้องขอในกรณีที่ทางการได้ก่อตั้งระบบการตรวจเรือประจำปีที่มีลักษณะบังคับภายใต้บทบัญญัติของวรรค (1) ของกฎข้อบังคับนี้ การตรวจสอบแบบไม่มีการกำหนดล่วงหน้าดังกล่าวข้างต้นก็มิจำเป็นต้องกระทำ

(ซี) ทางการซึ่งแต่งตั้งนายช่างตรวจเรือหรือซึ่งได้รับรององค์การให้ดำเนินการตรวจเรือ และตรวจสอบตามที่ได้กำหนดไว้ดังกล่าวมาแล้วในวรรคย่อย ก และ ข ของวรรคนี้อย่างน้อยที่สุดต้องให้อำนาจแก่นายช่างตรวจเรือที่ได้รับการแต่งตั้งหรือองค์การสถาบันที่ได้รับการรับรองแล้วให้สามารถ

(i) ความต้องการซ่อมเรือ และ

(ii) ดำเนินการตรวจเรือและตรวจสอบถ้าได้รับการร้องขอจากหน่วยงานที่มีอำนาจของรัฐเจ้าของเมืองท่า ทางการต้องแจ้งไปยังองค์การถึงความรับผิดชอบโดยเฉพาะและเงื่อนไขของอำนาจซึ่งมอบให้นายช่างตรวจเรือผู้ได้รับการแต่งตั้ง หรือองค์การสถาบันซึ่งได้รับการรับรองเพื่อเวียนต่อไปยังภาคีของพิธีสารฉบับนี้ให้เจ้าพนักงานของทางการทราบ

(ดี) เมื่อนายช่างตรวจเรือผู้ได้รับแต่งตั้ง หรือองค์การซึ่งทางการรับรองเห็นว่าสภาพของเรือหรือเครื่องมือเครื่องใช้ไม่ตรงตามรายการละเอียดของใบสำคัญรับรองเป็นอย่างมาก หรือ เรือไม่อยู่ในสภาพพร้อมที่จะออกทะเลโดยไม่มีเหตุผลอันน่าจะเป็นอันตรายที่คุกคามต่อสภาพแวดล้อมทางทะเล นายช่างตรวจเรือหรือองค์การดังกล่าวต้องกระทำเพื่อให้แน่นอนทันทีว่าได้มีการแก้ไขให้ถูกต้องและต้องแจ้งไปยังทางการในระยะเวลาอันสมควร ถ้ามิได้มีการแก้ไขให้ถูกต้องเช่นว่านั้น อาจถูกเพิกถอนใบสำคัญรับรองและให้รีบแจ้งต่อทางการในทันที และถ้าเรืออยู่ในเมืองท่าของภาคีอื่น ให้รีบแจ้งต่อหน่วยงานผู้มีอำนาจของรัฐเจ้าของเมืองท่าทันที เมื่อเจ้าพนักงานของทางการ นายช่างตรวจเรือที่ได้รับการแต่งตั้งหรือองค์การซึ่งทางการรับรองได้แจ้งไปยังหน่วยงานผู้มีอำนาจของรัฐเจ้าของเมืองท่าแล้ว รัฐบาลแห่งรัฐเจ้าของเมืองท่าที่เกี่ยวข้องต้องให้ความช่วยเหลือตามความจำเป็นต่อเจ้าพนักงาน นายช่างตรวจเรือหรือองค์การเพื่อปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ระเบียบข้อบังคับนี้ ถ้าเป็นไปได้รัฐบาลแห่งเจ้าของเมืองท่าที่เกี่ยวข้องต้องดำเนินการตามขั้นตอนดังกล่าว เพื่อให้แน่น่อนว่าเรือจะไม่ออกเดินทางจนกว่าเรือมีขีดความสามารถออกทะเลได้หรือออกจากเมืองท่านั้น เพื่อความมุ่งหมายที่จะเดินทางไปอู่ซ่อมที่เหมาะสมที่ใกล้ที่สุดซึ่งมีอยู่ โดยไม่มีเหตุผลอันน่าจะเป็นอันตรายที่คุกคามต่อสภาพแวดล้อมทางทะเล

appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

(c) In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and inspection and shall undertake to ensure the necessary arrangemaents to satisfy this obligation.

(4) (a) The condition of the and its equipment shall be maintained to conform with the provisions of the present Convensions of the present Convention to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

(b) After any survey of the ship under paragraph (1) of this regulation has been completed, no change shall be made in the structure, equipment, systems, fittings arrangements or material covered by the survey, without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings.

(c) Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the integrity of the ship or the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex the master or owner 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) of this regulation is necessary. If the ship is in a port of another Party the master or owner 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.

(ก) ในทุกกรณีทางการที่เกี่ยวข้องต้องรับรองอย่างเต็มที่ในความสมบูรณ์และประสิทธิภาพของการตรวจเรือและการตรวจสอบและต้องดำเนินการให้เป็นที่แน่นอนว่าได้มีการจัดเตรียมการดังกล่าวเป็นเพื่อปฏิบัติตามพันธกรณีนี้

(1) (ก) สภาพของเรือและเครื่องมือเครื่องใช้ต้องได้รับการบำรุงรักษาให้เป็นไปตามบทบัญญัติของอนุสัญญาฉบับนี้เพื่อให้เป็นที่แน่นอนว่า เรือนั้นยังคงความพร้อมในทุกด้านที่คงทนทะเล โดยไม่มีเหตุผลอันน่าจะเป็นต้นเหตุที่ทุกตามต่อสภาพแวดล้อมทางทะเล

(ข) ภายหลังการตรวจเรือไม่ว่าครั้งใดตามที่ได้วรรค (1) ของระเบียบข้อบังคับนี้แล้วสิ้นสุดลงมิให้มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้าง เครื่องมือเครื่องใช้ประเภทต่าง ๆ ส่วนประกอบจัดเตรียมการหรือวัสดุใด ๆ ซึ่งครอบคลุมการตรวจนั้นโดยมิได้ผ่านการพิจารณาเจากทางการ นอกจากการเปลี่ยนเครื่องมือเครื่องใช้หรือส่วนประกอบนั้นโดยตรงทั้งเครื่อง

(ค) เมื่อใดก็ตามที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นต่อเรือ หรือการตรวจพบสิ่งบกพร่องดังมีผลกระทบอย่างมากต่อความพร้อมของเรือ หรือประสิทธิภาพหรือความสมบูรณ์ครบถ้วนของเครื่องมือเครื่องใช้ครอบคลุมโดยภาคผนวกนี้ นายเรือหรือเจ้าของเรือต้องรายงานโดยโอกาสแรกต่อทางการองค์การซึ่งทางการรับรองหรือนายช่างตรวจเรือผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งให้รับผิดชอบการลงไปสำคัญรับรองในเรื่องที่เกี่ยวข้อง ซึ่งบุคคลเหล่านี้จะเป็นผู้ริเริ่มให้มีการสอบหาข้อเท็จจริงเพื่อกำหนดว่าจำเป็นต้องทำการตรวจเรือตามที่กำหนดโดยวรรค (1) ของระเบียบข้อบังคับนี้หรือไม่ ถ้าเรือดังกล่าวในเมืองท่าของภาคีอื่น นายเรือ หรือเจ้าของเรือต้องรายงานโดยทันทีต่อหน่วยงานผู้มีอำนาจแห่งรัฐเจ้าของเมืองท่าและนายช่างตรวจเรือผู้ได้รับการแต่งตั้งหรือองค์การ ซึ่งทางการรับรองต้องแน่ใจว่ามีการรายงานเช่นนั้นแล้ว

Regulation 5

Issue of certificate

(1) An International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued, after survey in accordance with the provisions of regulation 4 of this Annex, to any oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and any other ships of 400 tons gross tonnage and above which are engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention. In the case of existing ships this requirement shall apply twelve months after the date of entry in force of the present Convention.

(2) Such certificate shall be issued either by the Administration or by any persons or organization duly authorized by it. In every case the Administration assumes full responsibility for the certificate.

กฎข้อบังคับที่ 5
การออกประกาศนียบัตร

(1) หลังจากการตรวจเรือตามบทบัญญัติในกฎข้อบังคับที่ 4 ของภาคผนวกนี้แล้ว ต้องออกใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากน้ำมันให้แก่เรือบรรทุกน้ำมันขนาด 150 ตันกรอสส์หรือมากกว่า และเรือลำอื่นใดขนาด 400 ตันกรอสส์หรือมากกว่า ใช้ในการเดินทางไปยังท่าเรือต่าง ๆ หรือฐานขุดเจาะน้ำมันนอกทะเลฝั่งภายในเขตอำนาจของภาคีแห่งอนุสัญญาในกรณีของเรือที่มีอยู่แล้ว ข้อกำหนดนี้จะใช้บังคับเมื่อพ้นสิบสองเดือนหลังจากวันที่อนุสัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับ

(2) ใบสำคัญรับรองเช่นว่านั้นออกให้โดยทางการ หรือโดยบุคคล หรือองค์การซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยถูกต้อง ในทุกกรณีให้ถือว่าทางการมีความรับผิดชอบในใบสำคัญรับรองนั้นอย่างเต็มที่

Regulation 6

Issue of a certificate by another Government

(1) The Government of a Party to the Convention may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issue of an International Oil Pollution Prevention Certificate to the ship in accordance with this Annex

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

(3) A certificate so issued shall contain a statement 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 the certificate issued under regulation 5 this Annex

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

Regulation 7

Form of certificate

The International Oil Pollution Prevention Certificate shall be drawn up in an official language of the issuing country in the form corresponding to the model given in appendix II to this Annex. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

กฎข้อบังคับที่ 6
การออกใบสำคัญรับรองโดยรัฐบาลอื่น

(1) เมื่อได้รับคำร้องขอจากทางการ รัฐบาลของภาคีอนุสัญญาอาจดำเนินการให้มีการตรวจเรือและถ้าเป็นที่พอใจว่ามีการปฏิบัติตามบทบัญญัติในภาคผนวกนี้แล้ว ต้องออกหรือมอบอำนาจให้ออกใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากน้ำมันให้กับเรือนั้นตามความในภาคผนวกนี้

(2) ต้องส่งสำเนาใบสำคัญรับรองและสำเนารายงานการตรวจเรือให้กับทางการผู้ร้องขอโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้

(3) ใบสำคัญรับรองซึ่งออกให้เช่นนั้นต้องมีข้อความแสดงว่าได้ออกให้ตามคำร้องขอของทางการและมีผลบังคับและได้รับการยอมรับเช่นเดียวกับใบสำคัญรับรองที่ออกให้ภายใต้กฎข้อบังคับที่ 5 ของภาคผนวกนี้

(4) มิให้ออกใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากน้ำมันให้กับเรือซึ่งชักธงของรัฐที่มิได้เป็นภาคี

กฎข้อบังคับที่ 7
แบบของใบสำคัญรับรอง

ใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากน้ำมันต้องทำขึ้นเป็นภาษาราชการของประเทศผู้ออกตามแบบที่สอดคล้องกับรูปแบบที่ให้ไว้ในอนุผนวกที่ 2 ของภาคผนวกนี้ ถ้าภาษาที่ใช้มิใช่ภาษาอังกฤษหรือภาษาฝรั่งเศสอย่างใดอย่างหนึ่งแล้วต้องมีข้อความซึ่งแปลเป็นภาษาใดภาษาหนึ่งที่กล่าวมาทำกับไว้ด้วย

Regulation 8

Duration of certificate

(1) An International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue, provided that in the case of an oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks for a limited period specified in regulation 13(9) of this Annex, the period of validity of the certificate shall not exceed such specified period.

(2) A certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the construction, equipment, system, fittings, arrangements or material required without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings, or if intermediate surveys as specified by the Administration under regulation 4(1)(c) of this Annex are not carried out.

(3) A certificate issued to a ship shall also cease to be valid upon transfer of the ship to the flag of another State. A new certificate shall only be issued when the Government issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in full compliance with the requirements of regulation 4(4)(a) and (b) of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit as soon as possible to the Administration a copy of the certificate carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

กฎข้อบังคับที่ 8

อายุของใบสำคัญรับรอง

(1) ใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากน้ำมัน ต้องออกให้เป็นระยะเวลาตามที่ระบุโดยทางการ ซึ่งต้องไม่เกินห้าปีนับจากวันที่ออกให้ โดยมีเงื่อนไขว่าในกรณีเรือบรรทุกน้ำมันซึ่งปฏิบัติการโดยใช้ถังอับเฉาสะอาด สำหรับระยะเวลาจำกัดตามที่ระบุไว้ในกฎข้อบังคับที่ 13(9) ของภาคผนวกนี้ ระยะเวลาที่ใบสำคัญรับรองมีผลใช้บังคับต้องไม่เกินระยะเวลาที่ระบุไว้ดังกล่าว

(2) ให้ใบสำคัญรับรองสิ้นสุดลงหาก มีการเปลี่ยนแปลงส่วนสาระสำคัญในเรื่องโครงสร้างเครื่องมือเครื่องใช้ ระบบต่าง ๆ ส่วนประกอบการจัดเตรียมการ หรือวัสดุที่กำหนดโดยมิได้รับการพิจารณาจากทางการ เว้นแต่การเปลี่ยนแทนโดยตรงของเครื่องมือเครื่องใช้ดังกล่าวหรือส่วนประกอบ หรือถ้ามิได้ทำการตรวจเรือกลางช่วงระยะเวลาตามที่ระบุโดยทางการ ภายใต้ กฎข้อบังคับที่ 4(1)(ซี) ของภาคผนวกนี้

(3) ใบสำคัญรับรองที่ออกให้กับเรือแล้วหมดอายุ เมื่อเรือเปลี่ยนไปให้ทงของรัฐอื่น ใบสำคัญรับรองใหม่จะออกให้ก็ต่อเมื่อรัฐบาลซึ่งออกใบสำคัญรับรองให้ใหม่นั้น พอใจว่าเรือเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎข้อบังคับที่ 4(4)(เอ) และ (บี) ของภาคผนวกนี้ทุกประการ ในกรณีที่เปลี่ยนธงระหว่างภาคีด้วยกัน รัฐบาลของภาคีซึ่งเป็นเจ้าของธงที่เรือนั้นชักอยู่ก่อน ต้องส่งมอบสำเนาใบสำคัญรับรองซึ่งเรือถืออยู่ก่อนเปลี่ยนธงให้เร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ และสำเนารายงานการตรวจเรือที่เกี่ยวข้องถ้ามีให้แก่ทางการถ้าได้รับการร้องขอภายในสามเดือนหลังจากการเปลี่ยนธง

Chapter II

Requirement for control of gentional pollution

Regulation 9

Control of discharge of oil

(1) Subject to the provisions of regulations 10 and 11 of this Annex and paragraph (2) of oil or oily mixtures, from ships to which this Annex applies shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

(a) for an oil tanker, except as provided for in subparagraph (b) of this paragraph:

(i) the tanker is not within a special area;

(ii) the tanker is more than 50 nautical miles from the nearest land;

(iii) the tanker is proceeding en route;

(iv) the instantaneous rate of discharge of oil content does not exceed 60 litres per nautical mile;

(v) the total quantity of oil discharged into the sea does not exceed for existing tankers 1/15,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part, and for new tankers 1/30,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part, and

(vi) the tanker has in operation an oil discharge monitoring and control system and a slop tank arrangement as required by regulation 15 of this Annex.

(b) from a ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker and from machinery space bilges excluding cargo pump-room bilges of an oil tanker unless mixed with oil cargo residue:

(i) the ship is not within a special area;

(ii) the ship is more than 12 nautical miles from the nearest land;

(iii) the ship is proceeding en route;

(iv) the oil content of the effluent is less than 100 parts per million;

and

(v) the ship has in operation an oil discharge monitoring and control system, oily water separating equipment, oil filtering equipment or other installation as required by regulation 16 of this Annex.

บทที่ 2

กฎข้อบังคับที่ 9
การควบคุมการปล่อยทิ้งน้ำมัน

(1) ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติของกฎข้อบังคับที่ 10 และ 11 แห่งภาคผนวกนี้ และวรรค(2) ของกฎข้อบังคับนี้ ห้ามปล่อยทิ้งน้ำมันหรือสารปนน้ำมันใด ๆ จากเรือสู่ทะเล ซึ่งภาคผนวกนี้ใช้บังคับเว้นแต่เมื่อเงื่อนไขดังต่อไปนี้ทั้งหมดปรากฏเป็นที่พอใจ

(ก) สำหรับเรือบรรทุกน้ำมัน นอกจากที่บัญญัติไว้ในอนุวรรค (ii) ของวรรคนี้

(i) เรือบรรทุกน้ำมันนั้นมิได้อยู่ภายในพื้นที่พิเศษ

(ii) เรือบรรทุกน้ำมันนั้นอยู่ห่างจากแผ่นดินที่ใกล้ที่สุดมากกว่า 50 ไมล์ทะเล

(iii) เรือบรรทุกน้ำมันนั้นกำลังเดินอยู่ในเส้นทางเดินเรือ

(iv) อัตราความเร็วที่ขณะใดขณะหนึ่งของการทิ้งปริมาณน้ำมันเจือปนไม่เกิน 60 ลิตร ต่อระยะทางหนึ่งไมล์ทะเล

(v) ปริมาณทั้งหมดของน้ำมันที่ปล่อยทิ้งลงสู่ทะเล สำหรับเรือบรรทุกน้ำมันที่มีอยู่แล้วต้องไม่เกิน 1/15,000 ปริมาณทั้งหมดเฉพาะสินค้าซึ่งก่อให้เกิดกากน้ำมันส่วนหนึ่งสำหรับเรือบรรทุกน้ำมันใหม่ 1/30,000 ของปริมาณทั้งหมดของสินค้าซึ่งก่อให้เกิดกากน้ำมันนั้น และ

(vi) ในขณะปฏิบัติการเรือบรรทุกน้ำมันนั้นมีระบบควบคุมและตรวจสอบการปล่อยทิ้งน้ำมันใช้การอยู่ และการจัดให้มีถังน้ำเสียตามที่กำหนดโดยกฎข้อบังคับที่ 15 ของภาคผนวกนี้

(ข) จากเรือลำใหม่ขนาด 400 ตันกรอสส์ หรือมากกว่า ซึ่งมิใช่เรือบรรทุกน้ำมัน และจากห้องเครื่องพื้นที่สำหรับเครื่องจักร โดยไม่รวมถึงห้องเรือให้ห้องสูบถ่ายสินค้าของเรือบรรทุกน้ำมัน หากมิได้ปนอยู่กับกากของสินค้าน้ำมันแล้ว

(i) เรือนั้นมิได้อยู่ภายในพื้นที่กำหนดพิเศษ

(ii) เรือนั้นอยู่ห่างจากแผ่นดินที่ใกล้ที่สุดมากกว่า 50 ไมล์ทะเล

(iii) เรือนั้นกำลังเดินอยู่ในเส้นทางเดินเรือ

(iv) ปริมาณน้ำมันเจือปนที่ปล่อยคงคามากน้อยกว่า 100 ส่วนในล้านส่วน และ

(v) ในขณะปฏิบัติการเรือนั้นมีระบบควบคุมและตรวจสอบการปล่อยทิ้งน้ำมันเครื่องแยกน้ำกับน้ำมันเครื่องกรองน้ำมัน หรือเครื่องอื่นใดใช้การอยู่ตามที่กำหนดโดยกฎข้อบังคับที่ 16 ของภาคผนวกนี้

(2) In the case of a ship of less than 400 tons gross tonnage other than an oil tanker whilst outside the special area, the Administration shall ensure that it is equipped as far as practicable and reasonable with installations to ensure the storage of oil residues on board and their discharge to reception facilities or into the sea in compliance with the requirements of paragraph (1)(b) of this regulation.

(3) Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake, Governments of Parties to the Convention should, to the extent they are reasonably able to do so, promptly investigate the facts bearing on the issue of whether there has been a violation of the provisions of this regulation or regulation 10 of this Annex. The investigation should include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the ship, other possible sources of the visible traces in the vicinity, and relevant oil discharge records.

(4) The provisions of paragrah (1) of this regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast or unprocessed oily mixtures which without dilution have an oil content not exceeding 15 parts per million and which do not originate from cargo pump-room ilges and are not mixed with oil cargo residues. The provisions of subparagraph (1)(b) of this regulation shall not apply to the discharge of the processed oily mixture, provided that all of the following conditions are satisfied:

(a) the oily mixture does not originate from cargo pump-room bilges;

(b) the oily mixture is not mixed with oil cargo residues,

(c) the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million, and

(d) the ship has in operation oil filtering equipment complying with regulation 16 (7) of this Annex.

(5) No discharge into the sea shall contain chemicals or other substances in quantities or concentrations which are hazardous to the marine environment or chemicals or other substances introduced for the purpose of circumventing the conditions of discharge specified in this regulation.

(6) The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with paragraphs (1), (2) and (4) of this regulation shall be retained on board or discharged to reception facilities.

(2) ในกรณีของเรือยื่นขนาดต่ำกว่า 400 ตันกรอสส์ ซึ่งมิใช่เรือบรรทุกน้ำมัน ขณะอยู่นอกพื้นที่กำหนดพิเศษ ทางการต้องกระทำเพื่อให้แน่นอนว่า เรือนั้นได้ติดตั้งเครื่องมือต่าง ๆ เท่าที่จะปฏิบัติได้ และมีเหตุผลอันควรเพื่อให้แน่นอนว่า มีการเก็บกักกากน้ำมันไว้บนเรือและสูบทิ้งในอุปกรณ์เพื่อรองรับของเสียหรือทิ้งลงสู่ทะเล ตามข้อกำหนดของวรรค (1) (ii) ของกฎข้อบังคับนี้

(3) เมื่อใดก็ตามที่ปรากฏร่องรอยของน้ำมันที่สังเกตุเห็นบนหรือใต้ผิวน้ำในบริเวณใกล้เรือหรือพริ้วใบจักร รัฐบาลของภาคีแห่งอนุสัญญานี้ควรสอบสวนหาข้อเท็จจริงทันทีในขอบเขตที่สามารถกระทำได้ตามเหตุผลสมควรเกี่ยวกับการปล่อยออกว่ามีการละเมิดบทบัญญัติของกฎข้อบังคับนี้ หรือกฎข้อบังคับที่ 10 ของภาคผนวกนี้หรือไม่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสอบสวนหาข้อเท็จจริงควรรวมถึงลมและสภาพของทะเลเส้นทางและความเร็วเรือ แหล่งที่มาอื่น ๆ ที่ก่อให้เกิดร่องรอยให้เห็นได้ในบริเวณใกล้เคียงและบันทึกการปล่อยทิ้งน้ำมันที่เกี่ยวข้องใด ๆ

(4) บทบัญญัติของวรรค (1) ของกฎข้อบังคับนี้ ไม่ใช้บังคับต่อการปล่อยทิ้งอับเฉาสะอาดหรืออับเฉาแยก หรือสารปนน้ำมันที่ยังมิได้ผ่านกระบวนการบำบัดใด ๆ ที่ยังไม่ได้ทำให้เจือจาง มีปริมาณน้ำมันเจือปนอยู่ไม่เกิน 15 ส่วนในล้านส่วน และซึ่งมิได้มาจากท้องเรือในห้องสูบถ่ายสินค้า และไม่ปนอยู่กับกากของสินค้าน้ำมัน บทบัญญัติของอนุวรรค (1)(บ) ของกฎข้อบังคับนี้ไม่ใช้บังคับเกี่ยวกับการปล่อยทิ้งของสารผสมปนน้ำมัน ซึ่งผ่านกระบวนการแล้ว ถ้าหากว่าเงื่อนไขดังต่อไปนี้ทั้งหมดปรากฏเป็นที่พอใจ

(เอ) สารผสมปนน้ำมันมิได้มาจากท้องเรือของห้องสูบถ่ายสินค้า

(บี) สารผสมปนน้ำมันมิได้ปนกับกากของสินค้าน้ำมัน

(ซี) ปริมาณเจือปนของน้ำมันปล่อยออกมาที่ยังไม่ได้ทำให้เจือจางมีน้ำมันปนอยู่ไม่เกิน 15 ส่วนในล้านส่วน และ

(ดี) เรือนั้นมีเครื่องกรองน้ำมันใช้การอยู่ตามระเบียบข้อบังคับที่ 16(7) ของภาคผนวกนี้

(5) การปล่อยทิ้งลงสู่ทะเลต้องไม่มีสารเคมีหรือสารอื่นใดเจือปนในปริมาณหรือความเข้มข้น ซึ่งเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมในทะเลหรือมีสารเคมีหรือสารอื่น ๆ ซึ่งนำมาใช้เพื่อความมุ่งหมายในการหลีกเลี่ยงเงื่อนไขของการปล่อยทิ้งต่าง ๆ ตามที่ระบุไว้ในกฎข้อบังคับนี้

(6) กากน้ำมันซึ่งไม่สามารถปล่อยทิ้งลงในทะเลตามวรรค (1),(2) และ (4) ของระเบียบข้อบังคับนี้นั้นต้องเก็บกักไว้บนเรือหรือทิ้งในอุปกรณ์เพื่อรองรับของเสีย

Regulation 10

Methods for the prevention of oil pollution from ships while operating in special areas

(1) For the purposes of this Annex, the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area, the "Gulfs area", the Gulf of Aden area and the Antarctic area, which are defined as follows.

(a) The Mediterranean Sea area means the Mediterranean Sea proper including the gulfs and seas therein with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the 41° N parallel and bounded to the west by the Straits of Gibraltar at the meridian of 5° 36′ W.

(b) The Baltic Sea area means the Baltic Sea proper with the Gulf of Bothnia, the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded by the parallel of the Skaw in the Skagerrak at 57° 44.8′ N.

(c) The Black Sea area means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the parallel 41° N.

(d) The Red Sea area means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south by the rhumb line between Ras si Ane (12° 28.5′ N, 43° 19.6′ E) and Husn Murad (12° 40.4′ N, 43° 30.2′ E).

(e) The Gulfs area means the sea area located north-west of the rhumb line between Ras al Hadd (22° 30′ N, 59° 48′ E) and Ras Al Fasteh (25° 04′ N, 61° 25′ E).

(f) The Gulfs area means that part of the Gulf of Aden between the Red Sea and the Arabian Sea bounded to the west by the rhumb line between Ras si Ane (12°28.5′ N, 43° 19.6′ E) and Husn Murad (12° 40.4′ N, 43° 30.2′ E) and to the east by the rhumb line between Ras Asr(11° 50′ N, 51° 16.9′ E) and the Ras Fartak(15° 35′ N, 52° 13.8′ E).

(g) The Antarctic area means the sea area south of latitude 60° S.

(2) Subject to the provision of regulation 11 of this Annex,

(a) Any discharge into the sea of oil or oily mixture from any oil tanker and any ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker shall be prohibited while in a special area. In respect of the Antarctic area, any discharge into the sea of oil or oily mixture from any ship shall be prohibited.

กฎข้อบังคับที่ 10
วิธีการป้องกันมลภาวะจากน้ำมันจากเรือ
ขณะปฏิบัติการอยู่ในพื้นที่พิเศษ

(1) เพื่อความมุ่งหมายของภาคผนวกนี้ พื้นที่พิเศษคือ พื้นที่ของทะเลเมดิเตอเรเนียน พื้นที่ของทะเลบอลติค พื้นที่ของทะเลดำ พื้นที่ของทะเลแดงและพื้นที่อ่าวอีเดนและพื้นที่แอนตาร์คติก ซึ่งได้ให้คำจำกัดความไว้ดังนี้

(เอ) พื้นที่ของทะเลเมดิเตอเรเนียน หมายถึง ส่วนที่เป็นทะเลเมดิเตอเรเนียนรวมถึงอ่าวและทะเลต่าง ๆ ในนั้น ซึ่งมีเส้นแบ่งเขตระหว่างทะเลเมดิเตอเรเนียน และทะเลดำ กำหนดโดยเส้นขนาน 41° เหนือ และมีเขตติดต่อกับด้านตะวันตกโดยช่องแคบยิบรอลต้าที่เส้นเมอริเดียน 5° 36' ตะวันตก

(บี) พื้นที่ทะเลบอลติค หมายถึง ส่วนที่เป็นทะเลบอลติคติดกับอ่าวบอทเนีย อ่าวฟินแลนด์ และทางเข้าทะเลบอลติค กำหนดเขตโดยเส้นขนานของสกอในสกาเกอรัคที่ 57° 44.8' เหนือ

(ซี) พื้นที่ทะเลดำ หมายถึง ส่วนที่เป็นทะเลดำ ซึ่งมีเส้นแบ่งเขตระหว่างทะเลเมดิเตอเรเนียนและทะเลดำ กำหนดโดยเส้นขนาน 41° เหนือ

(ดี) พื้นที่ทะเลแดง หมายถึง ส่วนที่เป็นทะเลแดง รวมถึงอ่าวสุเอซ และอ่าวอะกาบาติดต่อกับด้านใต้โดยเส้นเกลียวระหว่างราสซิอาน (12° 28.5' เหนือ 43° 19.6' ตะวันออก) และฮุสน์มูราด (12° 40.4' เหนือ 43° 30.2' ตะวันออก)

(อี) พื้นที่อ่าว หมายถึง พื้นที่ของทะเลซึ่งตั้งอยู่ทางตะวันตกเฉียงเหนือของเส้นเกลียวระหว่างราสอัลฮาด (22° 30' เหนือ 59° 48' ตะวันออก) และราสอัลฟาสเต (25° 04' เหนือ 61° 25' ตะวันออก)

(เอพ) พื้นที่อ่าว หมายถึง ส่วนของอ่าวเอเดน ระหว่าง ทะเลแดง และทะเลอาราเบียน ติดต่อกับด้านตะวันตกโดยเส้นเกลียวระหว่าง ราสซิอาน(12°28.5′เหนือ 43°19.6′ ตะวันออก) และ ราสอะเซอร์ (11°50′ เหนือ 51°16.9′ ตะวันออก) และ ราสฟาร์ทาค (15°35′ เหนือ 52°13.8′ตะวันออก)

(จี) พื้นที่แอนตาร์กติค หมายถึง พื้นที่ ทะเลทางด้านใต้ของละติจูด 60° ใต้

(2) ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติของกฎข้อบังคับที่ 11 ของภาคผนวกนี้

(เอ) ห้ามมิให้ทำการสูบถ่ายน้ำมันหรือสารผสมน้ำมันใด ๆ จากเรือบรรทุกน้ำมัน หรือ เรืออื่นใดที่มิใช่เรือบรรทุกน้ำมันที่มี ขนาด 400 ตันกรอสส์ หรือมากกว่า ลงสู่ทะเลขณะอยู่ในพื้นที่พิเศษในพื้นที่ทะเลแอนตาคติค การสูบถ่ายน้ำมันและสารผสมน้ำมันจากเรือ

(b) Except as provided for in respect of the Antarctic area under subparagraph 2(a) of this regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixture from a ship of less than 400 tons gross tonnage, other than an oil tanker, shall be prohibited while in a special area, except when the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million or alternatively when all of the following conditions are satisfied:

(i) the ship is proceeding on route;

(ii) the oil content of the effluent is less than 100 parts per million; and

(iii) the discharge is made as far as practicable from the land, but in no case less than 12 nautical miles from the nearest land.

(3) (a) The provisions of paragraph (2) of this regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.

(b) The provisions of subparagraph (2)(a) of this regulation shall not apply to the discharge of processed bilge water from machinery spaces, provided that all of the following conditions are satisfied:

(i) the bilge water does not originate from cargo pump room bilge;

(ii) the bilge water is not mixed with oil cargo residues;

(iii) the ship is proceeding on route;

(iv) the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 part per million;

(v) the ship has in operation oil filtering equipment complying with regulation 16(7) of this Annex; and

(vi) the filtering system is equipped with a stopping device which will ensure that the discharge is automatically stopped when the oil content of the effluent exceeds 15 parts per million.

(4) (a) No discharge into the sea shall contain chemicals or other substances in quantities or concentrations which are hazardous to the marine environmentt or chemicals or other substances introduced for the purpose of circumvening the conditions of discharge specified in this regulation.

(b) The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with paragraph (2) or (3) of this regulation shall be retained on board or discharged to reception facilities.

(ii) ห้ามปล่อยทิ้งน้ำมันหรือสารผสมปนน้ำมันใด ๆ จากเรือขนาดต่ำกว่า 400 ตันกรอสส์ ซึ่งมิใช่เรือบรรทุกน้ำมันลงสู่ทะเลขณะอยู่ในพื้นที่กำหนดพิเศษ เว้นแต่เมื่อปริมาณน้ำมันเจือปนที่ปล่อยออกโดยยังมิได้ทำให้เจือจางมีน้ำมันปนอยู่ไม่เกิน 15 ส่วนในล้านส่วน หรือมิฉะนั้น เมื่อได้เป็นไปตามเงื่อนไขต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ทั้งหมด

(i) เรือนั้นกำลังเดินอยู่ในเส้นทางเดินเรือ

(ii) ปริมาณน้ำมันเจือปนที่ปล่อยออกน้อยกว่า 100 ส่วนในล้านส่วน และ

(iii) การปล่อยทิ้งได้กระทำให้ไกลแผ่นดินที่สุดเท่าที่จะทำได้ แต่ไม่ว่ากรณีใดต้องไม่น้อยกว่า 12 ไมล์ทะเล จากแผ่นดินที่ใกล้ที่สุด

(3) (เอ) บทบัญญัติของวรรค (2) ของกฎข้อบังคับนี้ไม่ใช้บังคับกับการสูบถ่ายออกของอับเฉาสะอาดหรือคับเฉาแยก

(บี) บทบัญญัติของอนุวรรค (2) (เอ) ของกฎข้อบังคับนี้ไม่ใช้บังคับการปล่อยทิ้งน้ำท้องเรือในห้องเครื่องซึ่งได้ผ่านกระบวนการบำบัดแล้ว จากบริเวณห้องเครื่องจักรและได้จัดการตามเงื่อนไขต่าง ๆ ข้างล่างนี้อยู่ในสภาพที่พอใจ

(i) น้ำท้องเรือนั้นมิได้เกิดมาจากน้ำสกปรกของห้องสูบถ่ายสินค้า

(ii) น้ำสกปรกนั้นมิได้ปนอยู่กับกากของสินค้าน้ำมัน

(iii) เรือกำลังเดินอยู่ในเส้นทางการเดินเรือ

(iv) ปริมาณน้ำมันเจือปนที่ปล่อยออกโดยยังมิได้ทำให้เจือจางมีน้ำมันปนอยู่ไม่เกิน 15 ส่วนในล้านส่วน

(v) เรือบรรทุกมีเครื่องกรองน้ำมันใช้การอยู่ ตามกฎข้อบังคับที่ 16 (7) ของภาคผนวกนี้ และ

(vi) ระบบการกรองประกอบด้วยกลไกเพื่อหยุดการทำงานซึ่งเชื่อได้ว่าจะหยุดการสูบถ่ายออกโดยอัตโนมัติ เมื่อปริมาณน้ำมันเจือปนเกิน 15 ส่วนในล้านส่วน

(4) (เอ) การปล่อยทิ้งลงสู่ทะเลต้องไม่มีสารเคมีหรือสารอื่นใดเจือปนในปริมาณหรือความเข้มข้นซึ่งเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดการล้อมในทะเล หรือมีสารเคมีหรือสารอื่นใด ซึ่งนำมาใช้เพื่อความมุ่งหมายที่จะหลีกเลี่ยงเงื่อนไขการทิ้งต่าง ๆ ตามที่ระบุไว้ในกฎข้อบังคับนี้

(บี) กากน้ำมันซึ่งไม่สามารถปล่อยทิ้งลงสู่ทะเลตามวรรค (2) หรือ (3) ของกฎข้อบังคับนี้ต้องเก็บไว้บนเรือหรือปล่อยทิ้งลงในอุปกรณ์เพื่อรองรับของเสีย

(5) Nothing in this regulation shall prohibit a ship on a voyage only part of which is in a special area from discharging outside the special area in accordance with regulation 9 of this Annex.

(6) Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake , the Government of Parties to the Convention should, to the extent they are reasonably able to do so, promptly investigate the facts caring on the issue of whether there has been a violation of the provisions of this egulation or regulation 9 of this Annex. The investigation should include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the ship, other possible sources of the visible traces in the vicinity, and any relevant oil discharge records

(7) Reception facilities within special areas:

(a) Mediterranean Sea, Black Sea and Baltic Sea areas:

(i) The Government of each Party to the Convention the coastline of which borders on any given special area undertakes to ensure that not later than 1 January 1977 all oil loading terminals and repair ports within the special area are provided with facilities adequate for the reception and treatment of all the dirty ballast and tank washing water from oil tankers. In addition all ports within the special area shall be provided with adequate reception facilities shall have adequate capacity to meet the needs of the ships using them without causing under delay.

(ii) The Government of each Party having undue its jurisdiction entrances to seawater courses with low depth contour which might require a reduction of draught by the discharge of ballast undertakes to ensure the provision of the facilities referred to in subparagraph (a) (i) of this paragraph but with the proviso that ship required to discharg slops or dirty ballast could be subject to some delay.

(5) ไม่มีข้อบทใดในกฎข้อบังคับนี้ที่ห้ามเรือซึ่งมีการเดินทางเพียงบางส่วนอยู่ในพื้นที่ที่กำหนดพิเศษทำการปล่อยทิ้งนอกพื้นที่กำหนดพิเศษ ตามกฎข้อบังคับที่ 9 ของภาคผนวกนี้

(6) เมื่อใดก็ตามที่ปรากฏร่องรอยของน้ำมันที่สังเกตเห็นบนหรือใต้ผิวน้ำในบริเวณใกล้เรือหรือพริ้วไหวมา รัฐบาลของภาคีแห่งอนุสัญญานี้ควรสอบสวนเหตุการณ์ดังกล่าวทันทีในขอบเขตที่สามารถกระทำได้ตามเหตุผลสมควรเกี่ยวกับการปล่อยออกว่ามีการละเมิดบทบัญญัติของกฎข้อบังคับนี้หรือกฎข้อบังคับที่ 9 ของภาคผนวกนี้หรือไม่ การสอบสวนควรรวมถึงรายละเอียดของลมหรือสภาพของทะเล เส้นทางและความเร็วของเรือแหล่งที่มาอื่น ๆ ที่เป็นไปได้ ของเส้นทางที่เห็นด้วยตาในบริเวณใกล้เคียงและบันทึกการปล่อยทิ้งน้ำมันใด ๆ ที่เกี่ยวข้อง

(7) อุปกรณ์รองรับของเสียหายในพื้นที่พิเศษ

(ก) พื้นที่ทะเลเมดิเตอเรเนียน ทะเลดำ และทะเลบอลติค

(i) รัฐบาลของแต่ละภาคีแห่งอนุสัญญา ซึ่งเส้นแนวชายฝั่งทะเลติดต่อกับพื้นที่กำหนดพิเศษใด ๆ ต้องดำเนินการให้เป็นที่แน่นอนว่า สถานีบรรทุกน้ำมันและเมื่อท่าที่ซ่องเรือทั้งหมดภายในพื้นที่กำหนดพิเศษให้จัดให้มีอุปกรณ์เพียงพอที่จะรับและทำการบำบัดสำหรับสารปรกทั้งหลาย และน้ำล้างถังจากเรือบรรทุกน้ำมันก่อนวันที่ 1 มกราคม 2520 นอกเหนือจากนี้ ภายในท่าทั้งหลายที่อยู่ภายใต้พื้นที่กำหนดพิเศษต้องจัดให้มีอุปกรณ์รองรับของเสียอย่างเพียงพอสำหรับกากน้ำมันและสารผสมปนน้ำมันจากเรือทั้งหลาย อุปกรณ์ดังกล่าวต้องมีความจุเพียงพอที่จะสนองความต้องการของเรือทั้งหลายที่ใช้อุปกรณ์เหล่านั้น โดยไม่ทำให้เรือต้องเสียเวลาโดยไม่สมควร

(ii) รัฐบาลของแต่ละภาคี ซึ่งมีทางเข้าน่านน้ำภายในเขตอำนาจของตนดันมีเส้นความลึกเท่าห่างกันมากอันอาจทำให้ต้องลดกินน้ำลึกของเรือลง โดยการปล่อยทิ้งกับแต่ต้องดำเนินการให้เป็นที่แน่นอนว่า ได้จัดให้มีอุปกรณ์ตามที่กล่าวในอนุวรรค (จ)(1)ของวรรคนี้ แต่มีข้อแม้ว่าเรือที่ต้องการจะปล่อยทิ้งน้ำเสีย หรือตัวแทนของเรืออาจต้องเสียเวลาไปบ้าง

(iii) During the period between the entry into force of the present Convention (if earlier than 1 January 1977) and 1 January 1977 ships while navigating in the special areas shall comply with the requirements of regulation 9 of this Annex. However, the Governments of Parties the coastlines of which border any of the special areas under this subparagraph may establish a date earlier than 1 January 1977 , but after the date of entry in force of the present Convention , from which the requirements of this regulation in respect of the special areas in question shall take effect:

(1) if all the reception facilities required have been provided by the date so established, and

(2) provided that the Parties concerned notify the Organization of the date so established at least six months in advance, for circulation to other Parties.

(iv) After 1 January 1977, or the date established in accordance with subparagraph (a) (iii) of this paragraph if earlier, each Party shall notify the Organization for transmission to the Contracting Governments concerned of all cases where the facilities are alleged to be inadequate

(b) Red Sea area, Gulfs area and Gulf of Aden area:

(i) The Government of each Party the coastline of which borders on the special areas undertakes to ensure that as soon as possible all oil loading terminals and repair ports within these special areas are provided with facilities adequate for the reception and treatment of all the dirty ballast and tank washing water from tankers. In addition all ports within the special area shall be provided with adequate reception facilities for other residues and oily mixtures from all ships. Such facilities shall have adequate capacity to meet the needs of the ships using them without causing undue delay.

(ii) The Government of each Party having under its jurisdiction entrances to seawater courses with low depth contour which might require a reduction of draught by the discharge of ballast shall undertake to ensure the provision of the facilities referred to in subparagraph (b) (i) of this paragraph but with the proviso that ship required to discharge slops or dirty ballast could be subject to some delay

(iii) ในช่วงระยะเวลาระหว่างวันที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับ (ถ้าก่อนวันที่ 1 มกราคม 2520) และวันที่ 1 มกราคม 2520 เรือทั้งหลายขณะที่เดินเรืออยู่ในพื้นที่กำหนดพิเศษต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของกฎข้อบังคับที่ 9 ของภาคผนวกนี้ อย่างไรก็ดีรัฐบาลของภาคีอนุสัญญา ซึ่งแนวชายฝั่งทะเลติดกับพื้นที่กำหนดพิเศษใด ๆ ภายใต้อนุวรรคนี้ อาจกำหนดวันก่อนวันที่ 1 มกราคม 2520 แต่หลังวันที่ที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับเป็นวันซึ่งข้อกำหนดในกฎข้อบังคับนี้อันเกี่ยวกับพื้นที่กำหนดพิเศษดังกล่าวมีผลใช้บังคับ

(1) ถ้าในวันที่กำหนดนั้นได้จัดให้มีอุปกรณ์รองรับของเสีย ตามที่กำหนดไว้แล้วทั้งหมด และ

(2) หากว่าภาคีที่เกี่ยวข้องดังกล่าวได้แจ้งวันที่กำหนดขึ้นให้องค์การทราบเป็นการล่วงหน้าไม่น้อยกว่าหกเดือน เพื่อเวียนไปยังภาคีอื่น ๆ

(iv) ภายหลังวันที่ 1 มกราคม 2520 หรือวันที่กำหนดขึ้นตามอนุวรรค (เอ)(iii) ของวรรคนี้ ถ้ามาถึงก่อน แต่ละภาคีต้องแจ้งต่อองค์การเพื่อแจ้งไปยังรัฐบาลภาคีที่เกี่ยวข้องทุกกรณี ที่ถูกกล่าวหาว่าอุปกรณ์ไม่เพียงพอ

(บี) พื้นที่ของทะเลแดงและพื้นที่อ่าวอาหรับ

(i) รัฐบาลของแต่ละภาคีซึ่งแนวชายฝั่งทะเลติดต่อกับพื้นที่กำหนดพิเศษใด ๆ ต้องดำเนินการให้เป็นที่แน่นอนว่าสถานีบรรทุกน้ำมัน และเมืองท่าซ่อมเรือทั้งหมดภายในพื้นที่กำหนดพิเศษนี้ ได้จัดให้มีอุปกรณ์เพียงพอที่จะรองรับและดำเนินการบำบัดอับเฉาสกปรกและน้ำล้างถังทั้งหลายจากเรือบรรทุกน้ำมันโดยเร็วที่สุดเท่าที่เป็นไปได้นอกเหนือจากนี้เมืองท่าทั้งหลายในพื้นที่กำหนดพิเศษต้องจัดให้มีอุปกรณ์รองรับของเสียสำหรับขยะและสารผสมปนน้ำมันจากเรือทั้งหลายให้เพียงพอ อุปกรณ์เช่นว่านั้นต้องมีความจุเพียงพอที่จะสนองความต้องการของเรือทั้งหลายที่ใช้อุปกรณ์เหล่านั้นโดยไม่ทำให้เรือต้องเสียเวลาโดยไม่สมควร

(ii) รัฐบาลของแต่ละภาคีซึ่งมีทางเข้าน่านน้ำภายใต้เขตอำนาจของตนอันมีเส้นความลึกเท่าห่างกันมากอันอาจทำให้ต้องลดระดับกินน้ำลึกของเรือลงโดยการปล่อยทิ้งอับเฉาต้องดำเนินการให้เป็นที่แน่นอนว่าได้จัดให้มีอุปกรณ์ตามที่กล่าวในอนุวรรค (บี)(i) ของวรรคนี้ แต่มีข้อแม้ว่า เรือที่ต้องการจะปล่อยทิ้งน้ำเสียหรืออับเฉาสกปรก อาจต้องเสียเวลาบ้าง

(iii) Each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to provisions of subparagraph (b) (i) and (ii) of this paragraph. Upon receipt of sufficient notifications the Organization shall establish a date from which the requirements of this regulation in respect of the area in question shall take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than twelve month in advance of that date.

(iv) During the period between the entry into force of the present Convention and the date so established, ships while navigating in the special area shall comply with the requirements of regulation 9 of this Annex.

(v) After such date oil tankers loading in ports in these special areas where such facilities are not yet available shall also fully comply with the requirements of this regulation. However, oil tankers entering these special areas for the purpose of loading shall make every effort to enter the area with only clean ballast on board.

(vi) After the date on which the requirements for the special area in question take effect, each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities are alleged to be inadequate.

(vii) At least the reception facilities as prescribed in regulation 12 of this Annex shall be provided by 1 January 1977 or one year after the date of entry into force of the present Convention, whichever occurs later.

(8) Notwithstanding paragraph (7) of this regulation, the following rules apply to the Antarctic area:

(a) The Government of each Party to the Convention at whose ports ships depart en route to or arrive from the Antarctic area undertakes to ensure that as soon as practicable adequate facilities are provided for the reception of all sludge, dirty ballast, tank washing water, and other oily residues and mixtures from all ships, without causing undue delay, and according to the needs of the ships using them.

(iii) แต่ละภาคีที่เกี่ยวข้องต้องแจ้งต่อองค์การถึงมาตรการต่าง ๆ ที่ได้ดำเนินการไปตามบทบัญญัติของอนุวรรค (บี)(i) และ (ii) ของวรรคนี้ เมื่อได้รับการแจ้งมากพอแล้ว องค์การต้องกำหนดวันเริ่มมีผลใช้บังคับตามข้อกำหนดของกฎข้อบังคับนี้ที่เกี่ยวกับพื้นที่ดังกล่าว องค์การต้องแจ้งไปยังภาคีทั้งปวงถึงวันที่ได้กำหนดขึ้นเป็นเวลาล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสิบสองเดือนของวันที่กำหนดขึ้นนั้น

(iv) ในช่วงระยะเวลาระหว่างที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับ และวันที่ได้กำหนดขึ้น เรือทั้งหลายขณะที่เดินเรืออยู่ในพื้นที่กำหนดพิเศษ ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของกฎข้อบังคับที่ 9 ของภาคผนวกนี้

(v) ภายหลังวันดังกล่าวเรือบรรทุกน้ำมันทั้งหลาย ซึ่งบรรทุกน้ำมันในเมืองท่าในพื้นที่กำหนดพิเศษเหล่านี้ที่ยังไม่มีอุปกรณ์ดังกล่าวต้องปฏิบัติตามข้อบังคับของกฎข้อบังคับนี้อย่างเต็มที่ด้วย อย่างไรก็ดีเรือบรรทุกน้ำมันที่เข้ามาในพื้นที่กำหนดพิเศษเหล่านี้เพื่อความมุ่งหมายในการบรรทุกน้ำมันต้องพยายามดำเนินการทุกอย่างเพื่อที่จะเข้ามาในพื้นที่โดยมีอับเฉาสะอาดเท่านั้นอยู่บนเรือ

(vi) ภายหลังวันซึ่งข้อกำหนดสำหรับพื้นที่กำหนดพิเศษเรื่องดังกล่าวมีผลบังคับ แต่ละภาคีต้องแจ้งต่อองค์การเพื่อส่งต่อไปยังภาคีที่เกี่ยวข้องทุกกรณีที่ถูกกล่าวหาว่าอุปกรณ์ไม่เพียงพอ

(vii) อย่างน้อยที่สุดต้องจัดให้มีอุปกรณ์รองรับของเสียตามที่กล่าวไว้ในกฎข้อบังคับที่ 12 ภาคผนวกนี้ภายในวันที่ 1 มกราคม 2520 หรือ 1 ปี หลังจากวันที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับแล้วแต่ว่าวันใดจะมาถึงทีหลัง

(8) ถึงแม้ว่าได้กำหนดใน ย่อหน้าที่ (7) ของกฎข้อบังคับนี้ กฎดังต่อไปนี้ จะใช้กับพื้นที่แอนตาร์กติก

(เอ) รัฐบาลซึ่งเป็นภาคีของอนุสัญญา ซึ่งเป็นเจ้าของท่าเรือ ซึ่งมีเรือออกเดินทางไปหรือเดินทางมาจากพื้นที่แอนตาร์กติก จะต้องให้แน่ใจ เร็วที่สุดเท่าที่จะปฏิบัติว่ามีอุปกรณ์อย่างเพียงพอในการรองรับน้ำสกปรก น้ำถ่วงเรือสกปรก น้ำล้างถังกากปนเปื้อนน้ำมัน และสารผสมอื่น ๆ จากเรือทุกลำ โดยไม่ทำให้เกิดการหน่วงเวลาโดยไม่มีกำหนด และตามความต้องการของเรือที่จะใช้อุปกรณ์รองรับ

(b) The Government of each Party to the Convention shall ensure that all ships entitled to fly its flag, before entering the Antarctic area, are fitted with a tank or tanks of sufficient capacity on board for the retention of all sludge, dirty ballast, tank washing water and other oily residues and mixtures while operation in the area and have concluded arrangements to discharge such oily residues at a reception facility after leaving the area

Regulation 11

Exceptions

Regulation 9 and 10 of this Annex shall not apply to

(a) the discharge into the sea of oil or oily mixture necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or

(b) the discharge into the sea of oil or oily mixture resulting from damage to a ship or its equipment:

(i) provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of thedamage or discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and

(ii) except if the owner or the master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result; or

(c) the discharge into the sea of substances containing oil, approved by the Administration,when being used for the purpose of combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution. Any such discharge hall be subject to the approval of any Government in whose jurisdiction it is contemplated the discharge will occur.

(บี) รัฐบาลซึ่งเป็นภาคีของอนุสัญญาจะต้องแน่ใจว่า เรือทุกลำที่ชักธงของรัฐบาลภาคีของอนุสัญญาก่อนที่จะเข้าสู่พื้นที่แอนตาร์กติก จะต้องติดตั้งถังหรือถังซึ่งมีปริมาตรเพียงพอบนเรือสำหรับจัดเก็บน้ำสกปรก น้ำถ่วงเรือสกปรก น้ำล้างถังกากปนเปื้อนน้ำมัน และสารผสมอื่น ๆ ในขณะปฏิบัติการอยู่ในพื้นที่ และมีการเตรียมที่จะสูบถ่ายกากน้ำมัน เช่น น้ำมันสู่ที่มีอุปกรณ์รองรับหลังการเดินทางออกจากพื้นที่

กฎข้อบังคับที่ 11
ข้อยกเว้น

กฎข้อบังคับที่ 9 และ 10 ของภาคผนวกนี้ไม่ใช้บังคับต่อ

(เอ) การปล่อยทิ้งน้ำมันหรือสารผสมปนน้ำมันลงสู่ทะเลที่จำเป็นต้องกระทำเพื่อความมุ่งหมายที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยของเรือหรือชีวิตในทะเล หรือ

(บี) การปล่อยทิ้งน้ำมันหรือสารผสมปนน้ำมันลงสู่ทะเลอันเป็นผลเนื่องมาจากความเสียหายจากเรือหรือเครื่องมือเครื่องใช้

(i) โดยมีเงื่อนไขว่าได้มีการใช้ความระมัดระวังที่สมเหตุสมผลอย่างเต็มที่ภายหลังการเกิดความเสียหายที่เกิดขึ้นหรือการค้นพบ การปล่อยทิ้งเพื่อความมุ่งหมายในการป้องกันหรือการปล่อยทิ้งให้น้อยที่สุด และ

(ii) เว้นแต่ถ้าเจ้าของเรือหรือนายเรือกระทำโดยเจตนาให้เกิดความเสียหายหรือประมาทเลินเล่ออย่างใดอย่างหนึ่ง ทั้งที่ทราบว่าอาจก่อให้เกิดความเสียหาย หรือ

(ซี) การปล่อยทิ้งสารมีน้ำมันปนที่ทางการเห็นชอบแล้วลงสู่ทะเล เมื่อใช้เพื่อความมุ่งหมายในการต่อต้านเหตุอุบัติที่เป็นมลภาวะเฉพาะอย่างเพื่อบรรเทาความเสียหายจากมลภาวะให้น้อยที่สุด การทิ้งใด ๆ เช่นว่านั้นต้องขึ้นอยู่กับความเห็นชอบของรัฐบาลใด ๆ ที่ได้เล็งเห็นแล้วว่าการทิ้งจะเกิดขึ้นในเขตอำนาจของตน

Regulation 12

Reception facilities

(1) Subject to the provisions of regulation 10 of this Annex, the Government of each Party undertakes to ensure the provision at oil loading terminals, repair ports, and in other ports in which ships have oily residues to discharge, of facilities for the reception of such residues and oily mixtures as remain from oil tankers and other ships adequate to meet the needs of the ships using them without causing undue delay to ships.

(2) Reception facilities in accordance with paragraph (1) of this regulation shall be provided in

(a) all ports and terminals in which crude oil is loaded into oil takers where such tankers have immediately prior to arrival completed a ballast voyage of not more than 72 hours or not more than 1,200 nautical miles;

(b) all ports and terminals in which oil other than crude oil in bulk is loaded at an average quantity of more than 1,000 metric tons per day,

(c) all ports having ship repair yards or tank cleaning facilities;

(d) all ports and terminals which handle ships provided with the sludge tank(s) required by regulation 17 of this Annex,

(e) all ports in respect of oily bilge waters and other residues, which cannot be discharged in accordance with regulation 9 of this Annex; and

(f) all loading ports for bulk cargoes in respect of oil residues from combination carriers which cannot be discharged in accordance with regulation 9 of this Annex.

(3) The capacity for the reception facilities shall be as follows

(a) Crude oil loading terminals shall have sufficient reception facilities to receive oil and oily mixtures which cannot be discharge in accordance with the provisions of regulation 9 (1)(a) of this Annex from all oil tankers on voyages as described in paragraph (2)(a) of this regulation.

(b) Loading ports and terminals referred to in paragraph 2(b) of this regulation shall have sufficient reception facilities to receive oil and oily mixtures which cannot be discharged in accordance with the provisions of regulation 9(1)(a) of this Annex from oil tankers which load oil other than crude oil in bulk.

กฎข้อบังคับที่ 12
อุปกรณ์เพื่อรองรับของเสีย

(1) ภายใต้บทบัญญัติของกฎข้อบังคับที่ 10 ของภาคผนวกนี้ รัฐบาลของแต่ละภาคีต้องดำเนินการให้เป็นที่แน่นอนว่า ณ สถานีบรรทุกน้ำมัน ท่าที่ซ่อมเรือ และท่าเรืออื่น ๆ ซึ่งเรือมีภาชนะน้ำมันที่จะต้องทิ้ง ได้จัดให้มีอุปกรณ์เพื่อรองรับกากน้ำมันและสารปนน้ำมันนั้น ซึ่งตกค้างจากเรือบรรทุกน้ำมันและเรืออื่น ๆ ให้เพียงพอที่จะสนองความต้องการของเรือทั้งหลายที่ใช้อุปกรณ์เหล่านั้น โดยไม่ทำให้เรือต้องเสียเวลาโดยไม่สมควร

(2) อุปกรณ์เพื่อรองรับ ตามวรรค (1) ของกฎข้อบังคับนี้ต้องจัดให้มีใน

(เอ) ทุกเมืองท่าและทุกสถานีที่สูบถ่ายน้ำมันดิบลงเรือบรรทุกน้ำมัน เมื่อเรือบรรทุกน้ำมันเหล่านั้นทันทีก่อนมาถึงสิ้นสุดเที่ยวที่ใช้สิ่งอำนวยในการเดินทางไม่เกิน 72 ชั่วโมง หรือไม่เกิน 1,200 ไมล์ทะเล

(บี) ทุกเมืองท่าและทุกสถานีสูบถ่ายน้ำมันซึ่งมิใช่น้ำมันดิบจากสถานีสูบถ่ายน้ำมันในปริมาตรรวมเป็นรายเดือนมากกว่า 1,000 เมตริกตันต่อวัน

(ซี) ทุกท่าที่มีอู่ซ่อมเรือหรืออุปกรณ์ทำความสะอาดถัง

(ดี) ทุกเมืองท่าและทุกสถานีซึ่งดำเนินกิจการกับเรือจัดให้มีถังน้ำสกปรกตามข้อกำหนดของกฎข้อบังคับที่ 17 ของภาคผนวกนี้

(อี) ทุกท่าเรือที่เกี่ยวข้องกับน้ำเค็มเรือที่มีน้ำมันปนหรือกากน้ำมันอื่น ๆ ซึ่งไม่สามารถสูบถ่ายออกได้ตามกฎข้อบังคับที่ 9 ของภาคผนวกนี้ และ

(เอฟ) ทุกท่าบรรทุกสินค้าในถังระวางที่เกี่ยวข้องกับการน้ำมัน จากเรือบรรทุกสินค้ารวมซึ่งไม่สามารถทิ้งได้ตามกฎข้อบังคับที่ 9 ของภาคผนวกนี้

(3) ความจุของอุปกรณ์เพื่อรองรับของเสียให้เป็นดังต่อไปนี้

(เอ) สถานีบรรทุกน้ำมันดิบต้องมีอุปกรณ์เพื่อรองรับของเสียเพียงพอที่จะรับน้ำมันหรือสารปนน้ำมัน ซึ่งไม่สามารถปล่อยทิ้งได้ตามบทบัญญัติของกฎข้อบังคับที่ 9 (1)(เอ) ของภาคผนวกนี้จากเรือบรรทุกน้ำมันทุกลำในเที่ยวเรือตามที่กล่าวในวรรค (2)(เอ) ของกฎข้อบังคับนี้

(บี) ท่าเรือและสถานีบรรทุกน้ำมันตามที่กล่าวในวรรค (2)(บี) ของกฎข้อบังคับนี้ต้องมีอุปกรณ์เพื่อรองรับของเสียเพียงพอที่จะรับน้ำมันและสารผสมปนน้ำมัน ซึ่งไม่สามารถปล่อยทิ้งได้ตามบทบัญญัติของกฎข้อบังคับที่ 9 (1)(เอ) ของภาคผนวกนี้จากเรือบรรทุกน้ำมันซึ่งบรรทุกน้ำมันที่มิใช่น้ำมันดิบในปริมาตรรวม

(c) All ports having ship repair yards or tank cleaning facilities shall have sufficient reception facilities to receive all residues and oily mixtures which remain on board for disposal from ships prior to entering such yards or facilities.

(d) All facilities provided in ports and terminals under paragraph (2)(d) of this regulation shall be sufficient to receive all residues retained according to regulation 17 of this Annex from all ships that may reasonably be expected to call at such ports and terminals.

(e) All facilities provided in ports and terminal under this regulation shall be sufficient to receive oily bilge waters and other residues which cannot be discharged in accordance with regulation 9 of this Annex

(f) The facilities provided in loading ports for bulk cargoes shall take into account the special problems of combination carriers as appropriate

(4) The reception facilities prescribed in paragraphs (2) and (3) of this regulation shall be made available no later than one year from the date of entry into force of the present Convention or by 1 January 1977, whichever occurs later

(5) Each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities provided under this regulation are alleged to be inadequate.

MARPOL 73/78

(ช) ทุกท่าเรือที่มีอู่ซ่อมเรือหรืออุปกรณ์ทำความสะอาดถังต้องมีอุปกรณ์เพื่อรองรับของเสียให้เพียงพอที่จะรับกากน้ำมันและสารผสมน้ำมันทั้งหมด ซึ่งตกค้างอยู่บนเรือเพื่อการถ่ายเทจากเรือก่อนเข้าไปยังอู่ซ่อมเรือหรือรับบริการดังกล่าว

(ซ) อุปกรณ์ต่าง ๆ ซึ่งจัดให้มีในท่าเรือและสถานีภายใต้ (2)(ค) ของกฎข้อบังคับนี้ต้องเพียงพอที่จะรับกากน้ำมันทั้งหมดที่เก็บเก็บไว้ตามกฎข้อบังคับที่ 17 ของภาคผนวกนี้จากเรือทั้งปวงซึ่งคาดคะเนอย่างสมเหตุสมผลว่าจะเข้ามายังเมืองท่าและสถานีดังกล่าวนั้น

(ฌ) อุปกรณ์ทั้งปวงซึ่งจัดให้มีในท่าเรือและสถานีภายใต้กฎข้อบังคับนี้ต้องเพียงพอที่จะรับน้ำท้องเรือที่มีน้ำมันปนและกากน้ำมันอื่น ๆ ซึ่งไม่สามารถปล่อยทิ้งได้ตามกฎข้อบังคับที่ 9 ของภาคผนวกนี้

(ญ) อุปกรณ์ทั้งปวงซึ่งจัดให้มีในท่าบรรทุกสินค้า สำหรับสินค้าที่มีมาตรรวมต้องคำนึงถึงปัญหาเฉพาะต่างของเรือบรรทุกสินค้ารวมตามความเหมาะสม

(4) อุปกรณ์เพื่อรองรับของเสียที่ได้กำหนดในวรรค (2) และ (3) ของกฎข้อบังคับนี้ต้องจัดให้มีขึ้นไม่ช้ากว่าหนึ่งปีนับจากวันที่อนุสัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับหรือภายในวันที่ 1 มกราคม 2520 แล้วแต่ว่ากรณีใดจะมาถึงทีหลัง

(5) แต่ละภาคีต้องแจ้งต่อองค์การเพื่อแจ้งต่อภาคีที่เกี่ยวข้องถึงทุกกรณี ซึ่งจัดอุปกรณ์ตามกฎข้อบังคับนี้ไว้ไม่เพียงพอ

Regulation 13

Segregated ballast tanks, dedicated clean ballast tanks and crude oil washing

Subject to the provisions of regulation 13C and 13D of this Annex, oil tankers shall comply with the requirements of this regulation.

New oil tanker of 20,000 tons deadweight and above

(1) Every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above and every new product carrier of 30,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with paragraphs (2),(3) and (4), or paragraph (5) as appropriate, of this regulation.

(2) The capacity of the segregated ballast tanks shall be so determined that the ship may operate safely on ballast voyages without recourse to the use of cargo tanks for water ballast except as provided for in paragraph (3) or (4) of this regulation. In all cases, however, the capacity of segregated ballast tanks shall be at least such that, in any ballast condition at any part to the voyage, including the condisions consisting of lightweight plus segregated ballast only, the ship's draughts and trim can meet each of the following requirements:

(a) the moulded draught amidships (dm) in metres (without tanking into account any ship's deformation) shall not be less than:

$$dm = 2.0 + 0.02L,$$

(b) the draughts at the forward and after perpendiculars shall correspond to those determined by the draught amidships (dm) as specified in subparagraph (a) of this paragraph, in association with the trim by the stern of not greater than 0.015L; and

(c) in any case the draught at the after perpendicular shall not be less than that which is necessary to obtain full immersion of the propeller(s).

(3) In no case shall ballast water be carried in cargo tanks, except:

(a) on those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship; and

กฎข้อบังคับที่ 13
ถังอับเฉาแยก ถังอับเฉาสะอาด และการล้างน้ำมันดิบ

ภายใต้เทคโนโลยีปัจจุบันของกฎข้อบังคับที่ 13ค และ 13ง ของภาคผนวกนี้ เรือบรรทุกน้ำมันทั้งหลายต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎข้อบังคับนี้

เรือบรรทุกน้ำมันใหม่ขนาด 20,000 ตันเดดเวทและมากกว่า

(1) เรือใหม่ที่บรรทุกน้ำมันดิบทุกลำขนาด 20,000 ตันเดดเวทและมากกว่า และเรือใหม่ที่บรรทุกผลิตภัณฑ์น้ำมันทุกลำขนาด 30,000 ตันเดดเวทและมากกว่า ต้องจัดให้มีถังอับเฉาแยกและต้องตามวรรค (2),(3) และ (4) หรือวรรค (5) ตามความเหมาะสมของกฎข้อบังคับนี้

(2) ความจุของถังอับเฉาแยกต้องกำหนดว่าเรือสามารถปฏิบัติการได้โดยปลอดภัยในแต่ละเที่ยวที่ใช้สับเฉาในการเดินทาง โดยมิต้องอาศัยการใช้ถังระวางสินค้าสำหรับน้ำอับเฉา นอกจากที่กำหนดไว้ในวรรค (3) หรือ (4) ของกฎข้อกำหนดนี้ อย่างไรก็ดีในทุกกรณีความจุของถังสับเฉาแยกอย่างน้อยที่สุดต้องให้ได้ดังนี้ ในการเดินทางด้วยสภาวะสับเฉาใด ๆ ไม่ว่าจะเป็นช่วงใดของการเดินทาง รวมถึงสภาวะซึ่งประกอบด้วยน้ำหนักเรือเบาบวกด้วยสับเฉาแยกเท่านั้น ระดับกินน้ำเสียของเรือ และระดับความต่างระดับกินน้ำลึกหัวและท้าย จะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดแต่ละข้อต่อไปนี้

(เอ) ระดับกินน้ำลึกที่กึ่งกลางลำ (dm) เป็นเมตร (ไม่คำนึงถึงการเปลี่ยนรูปแบบใด ๆ ของเรือ) ต้องไม่น้อยกว่า

$$dm = 2.0 + 0.02\ L$$

(บี) ระดับกินน้ำลึกที่เส้นฉากหัวและท้ายจะสอดคล้องกับระดับกินน้ำลึกที่หาได้โดยระดับกินน้ำลึกที่กึ่งกลางลำ (dm) ตามที่ระบุในอนุวรรค (เอ) ของวรรคนี้ ซึ่งสัมพันธ์กับความต่างระดับกินน้ำลึกท้ายไม่มากกว่า 0.015 L และ

(ซี) ในกรณีใด ๆ ระดับกินน้ำลึกที่เส้นฉากท้ายเรือต้องไม่น้อยกว่าระดับกินน้ำลึกซึ่งจำเป็นที่ต้องให้ใบจักรจมมิดน้ำ

(3) ไม่ว่ากรณีใด ต้องไม่บรรทุกน้ำอับเฉาในถังระวางสินค้า เว้นแต่

(เอ) ในบางเที่ยวเรือเมื่อสภาพอากาศรุนแรงมาก จนกระทั่งนายเรือมีความเห็นว่าจำเป็นต้องใส่น้ำอับเฉาเพิ่มเติมลงในถังระวางสินค้าเพื่อความปลอดภัยของเรือ

(b) in exceptional cases where the particular character of the operation of an oil tanker renders it necessary to carry ballast water in excess of the quantity required under paragraph (2) of this regulation, provided that such operation of the oil tanker falls under the category of exceptional cases as established by the Organization.

Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with regulation 9 of this Annex and in accordance with the requirements of regulation 15 of this Annex and an entry shall be made in the Oil Record Book referred to in regulation 20 of this Annex.

(4) In the case of new crude oil tankers, the additional ballast permitted in paragraph (3) of this regulation shall be carried in cargo tanks only if such tanks have been crude oil washed in accordance with regulation 13B of this Annex before departure from an oil unloading port or terminal.

(5) Notwithstanding the provisions of paragraph (2) of this regulation, the segregated ballast conditions for oil tankers less than 150 metres in length shall be to the satisfaction of the Administration.

(6) Every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above shall be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing. The Administration shall undertake to ensure that the system fully complies with the requirements of regulation 13B of this Annex within one year after the tanker was first engaged in the trade of carrying crude oil or by the end of the third voyage carrying crude oil suitable for crude oil washing, whichever occurs later. Unless such oil tanker carries crude oil which is not suitable for crude oil washing, the oil tanker shall operate the system in accordance with the requirements of that regulation.

(บ) ในกรณียกเว้นเฉพาะกรณีเมื่อลักษณะเฉพาะในการปฏิบัติการของเรือบรรทุกน้ำมันทำให้จำเป็นต้องบรรทุกน้ำอับเฉาเกินกว่าปริมาณที่กำหนดภายใต้วรรค (2) ของกฎข้อบังคับนี้ โดยมีเงื่อนไขว่าการปฏิบัติการของเรือบรรทุกน้ำมันนั้นอยู่ภายใต้ข่ายของกรณียกเว้นเฉพาะกรณีตามที่กำหนดไว้โดยองค์การ

น้ำอับเฉาที่เพิ่มเติมนั้นต้องผ่านกระบวนการบำบัดและปล่อยทิ้งตามกฎข้อบังคับที่ 9 ของภาคผนวกนี้และตามข้อกำหนดของกฎข้อบังคับที่ 15 ของภาคผนวกนี้และการลงบันทึกต้องกระทำในสมุดบันทึกน้ำมันที่กล่าวไว้ในกฎข้อบังคับที่ 20 ของภาคผนวกนี้

(4) ในกรณีของเรือใหม่ที่บรรทุกน้ำมันดิบ อับเฉาที่อนุญาตให้เพิ่มเติมในวรรค (3) ของกฎข้อบังคับนี้ต้องบรรทุกในถังระวางสินค้าเท่านั้น ถ้าถังเหล่านั้นได้ถูกล้างโดยระบบล้างน้ำมันดิบ ตามกฎข้อบังคับที่ 13บี ของภาคผนวกนี้ก่อนเดินทางออกจากเมืองท่าหรือสถานีถ่ายน้ำมัน

(5) แม้ว่าจะมีบทบัญญัติของวรรค (2) ของกฎข้อบังคับนี้ สภาพของอับเฉาแยกสำหรับเรือบรรทุกน้ำมันที่มีความยาวน้อยกว่า 150 เมตร ต้องเป็นไปตามที่ทางการเห็นชอบ

(6) เรือใหม่ที่บรรทุกน้ำมันดิบทุกลำขนาด 20,000 ตันเดตเวท และมากกว่าทุกลำ ต้องติดตั้งระบบทำความสะอาดถังระวางสินค้าใช้น้ำมันดิบ ในการล้าง ทางการต้องดำเนินการเพื่อให้เป็นที่แน่นอนว่าระบบนั้นเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎข้อบังคับที่ 13บี ของภาคผนวกนี้ภายในหนึ่งปีหลังจากเรือบรรทุกน้ำมันนั้นถูกใช้เพื่อขนส่งน้ำมันดิบครั้งแรก หรือสิ้นสุดเที่ยวที่สามของการขนส่งน้ำมันดิบซึ่งเหมาะในการล้างน้ำมันดิบ แล้วแต่ว่ากรณีใดเกิดขึ้นทีหลัง นอกจากว่าเรือบรรทุกน้ำมันนั้นขนส่งน้ำมันดิบซึ่งแล้วแต่อันไหนจะเกิดทีหลัง นอกจากว่าเรือน้ำมันนั้นบรรทุกน้ำมันดิบ ซึ่งไม่เหมาะกับการล้างน้ำมันดิบ เรือบรรทุกน้ำมันนั้นจะต้องปฏิบัติตามระบบซึ่งกำหนดไว้ในกฎข้อบังคับนี้

Existing crude oil tankers of 40,000 tons deadweight and above

(7) Subject to the provisions of paragraph (8) and (9) of this regulation every existing crude oil tanker of 40,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this regulation from the date of entry into force of the present Convention.

(8) Existing crude oil tankers referred to in paragraph (7) of this regulation may, in lieu of being provided with segregated ballast tanks, operate with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing in accordance with regulation 13B of this Annex unless the crude oil tanker is intended to carry crude oil which is not suitable for crude oil washing.

(9) Existing crude oil tankers referred to in paragraph (7) or (8) of this regulation may, in lieu of being provided with segregated ballast thanks or operating with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing, operate with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of regulation 13A of this Annex for the following period:

(a) for crude oil tankers of 70,000 tons deadweight and above, until two years after the date of entry into force of the present Convention; and

(b) for crude oil tankers of 40,000 tons deadweight and above but below 70,000 tons deadweight, until four years after the date of entry into force of the present Convention.

Existing product carrier of 40,000 tons deadweight and above

(10) From the date of entry into force of the present Convention, every existing product carrier of 40,000 tons deadweight and above shall be provided paragraphs (2) and (3) of this regulation, or, alternatively, operate with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of regulation 13A of this Annex

เรือซึ่งบรรทุกน้ำมันดิบที่มีอยู่แล้วขนาด 40,000 ตันเดดเวทและมากกว่า

(7) ภายใต้บทบัญญัติของวรรค (8) และ (9) ของกฎข้อบังคับนี้ เรือบรรทุกน้ำมันดิบที่มีอยู่แล้วทุกลำขนาด 40,000 ตันเดดเวทและมากกว่า ต้องจัดให้มีถังอับเฉาแยก และต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของวรรค (2) และ (3) ของกฎข้อบังคับนี้ ตั้งแต่วันที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับ

(8) เรือบรรทุกน้ำมันดิบที่มีอยู่แล้วตามที่กล่าวในวรรค (7) ของกฎข้อบังคับนี้ อาจจะจัดให้มีถังอับเฉาแยกสามารถปฏิบัติการด้วยกระบวนการทำความสะอาดถังระวางสินค้าโดยการใช้น้ำมันดิบตามกฎข้อบังคับที่ 13ที ของภาคผนวกนี้ นอกจากว่าเรือบรรทุกน้ำมันดิบนั้นมีประสงค์จะขนส่งน้ำมันดิบซึ่งไม่เหมาะในการล้างน้ำมันดิบ

(9) เรือบรรทุกน้ำมันดิบที่มีอยู่แล้วตามที่กล่าวในวรรค (7) หรือ (8) ของกฎข้อบังคับนี้อาจจะจัดให้มีถังอับเฉาแยกหรือปฏิบัติการด้วยกระบวนการทำความสะอาดถังระวางสินค้าโดยการล้างน้ำมันดิบสามารถปฏิบัติการโดยใช้ถังที่เฉาสะอาดตามบทบัญญัติของกฎข้อบังคับที่ 13เอ ของภาคผนวกนี้ สำหรับช่วงระยะเวลาต่อไปนี้

(เอ) สำหรับเรือบรรทุกน้ำมันดิบขนาด 40,000 ตันเดดเวท และมากกว่า จนกระทั่งสองปีหลังจากวันที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับ และ

(บี) สำหรับเรือบรรทุกน้ำมันดิบขนาด 40,000 ตันเดดเวท และมากกว่า แต่ต่ำกว่า 70,000 ตันเดดเวท จนกระทั่งสี่ปีหลังจากวันที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับ

เรือบรรทุกผลิตภัณฑ์น้ำมันที่มีอยู่แล้วขนาด 40,000 ตันเดดเวท และมากกว่า

(10) ตั้งแต่วันที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับ เรือบรรทุกผลิตภัณฑ์น้ำมันที่มีอยู่แล้วขนาด 40,000 ตันเดดเวท และมากกว่าทุกลำต้องจัดให้มีถังอับเฉาแยกและต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของวรรค (2) และ (3) ของกฎข้อบังคับนี้ หรือสามารถเลือกปฏิบัติการด้วยถังอับเฉาสะอาดตามบทบัญญัติในกฎข้อบังคับที่ 13เอ ของภาคผนวกนี้

An oil tanker qualified as a segregated ballast oil tanker

(11) Any oil tanker which is not required to be provided with segregated ballast tanks in accordance with paragraphs (1),(7) or (10) of this regulation may, however, be qualified as a segregated ballast tanker, provided that it complies with the requirements of paragraphs (2) and (3), or paragraph (5) as appropriate, of this regulation.

Regulation 13A

Requirements for oil tankers with dedicated clean ballast tanks

(1) An oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of regulation 13(9) or (10) of this Annex, shall have adequate tank capacity, dedicated solely to the carriage of clean ballast as defined in regulation 1 (16) of this Annex, to meet the requirements of regulation 13(2) and (3) of this Annex.

(2) The arrangements and operational procedures for dedicated clean ballast tanks shall comply with the requirements established by the Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the Specifications for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks adopted by the International Conference on Tanker Safety and Pollution Preventing, 1978, in resolution 14 and as may be revised by the Organization.

Reference is made to the Revised Specifications for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks adopted by the Organization by resolution A.495 (XII).

เรือบรรทุกน้ำมันที่มีคุณสมบัติเช่นเดียวกับเรือบรรทุกน้ำมันที่มีอับเฉาแยก

(11) เรือบรรทุกน้ำมันใด ๆ ซึ่งมิได้ถูกกำหนดให้มีถังอับเฉาแยกตามข้อกำหนดของวรรค (1), (7) หรือ (10) ของกฎข้อบังคับนี้ อย่างไรก็ดีอาจมีคุณสมบัติเช่นเดียวกับเรือบรรทุกน้ำมันที่มีอับเฉาแยกโดยมีเงื่อนไขว่าต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของวรรค (2) และ (3) หรือวรรค (5) ของกฎข้อบังคับนี้ตามความเหมาะสม

กฎข้อบังคับที่ 13 ก

ข้อกำหนดสำหรับเรือบรรทุกน้ำมันที่มีถังอับเฉาสะอาด

(1) เรือบรรทุกน้ำมันที่ใช้การอยู่มีถังอับเฉาสะอาดตามบทบัญญัติของกฎข้อบังคับที่ 13(9) หรือ (10) ของภาคผนวกนี้ ต้องมีความจุของถังที่พอเพียงที่จะบรรจุอับเฉาสะอาดเพียงอย่างเดียวตามที่ได้ให้คำจำกัดความไว้ในกฎข้อบังคับที่ 1 (16) ของภาคผนวกนี้ เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของกฎข้อบังคับที่ 13(2) และ (3) ของภาคผนวกนี้

(2) การจัดเตรียมการและวิธีการปฏิบัติสำหรับถังอับเฉาสะอาดต้องเป็นไปตามข้อกำหนดที่ทางการกำหนดขึ้น ข้อกำหนดเช่นว่านั้นอย่างน้อยที่สุดต้องมีบทบัญญัติทั้งหมดเรื่องคุณสมบัติที่กำหนดสำหรับเรือบรรทุกน้ำมันที่มีถังอับเฉาสะอาดซึ่งยอมรับในการประชุมระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยของเรือบรรทุกน้ำมัน และการป้องกันมลภาวะ ค.ศ 1978 ตามข้อมติที่ 14 และตามที่องค์การอาจจะแก้ไข [1]

---

[1] ค้างอิงถึงคุณสมบัติที่กำหนดซึ่งได้แก้ไขสำหรับเรือบรรทุกน้ำมันที่มีถังอับเฉาสะอาดซึ่งยอมรับในการประชุมสมัชชาครั้งที่สิบสองขององค์การตามข้อมติ (ค 495(XII))

(3) An oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks shall be equipped with an oil content meter, approved by the Administration on the basis of specifications recommended by the Organization,* to enable supervided of the oil content in ballast water being discharged. The oil content meter shall be installed no later than at the first scheduled shipyard visit of the tanker following the entry into force of the present Convention. Until such time as the oil content meter is installed, it shall immediately before discharge of ballast be established by examination of the ballast water from dedicated tanks that no contamination with oil has taken place.

(4) Every oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks shall be provided with a Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual** detailing the system and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the Specifications referred to in paragraph (2) of this regulation. If an alteration affecting the dedicated clean ballast tank system is made, the Operation Manual shall be revised accordingly.

---

* Reference is made to the recommendation on International Performance and Test Specifications for Oily Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by resolution A.393 (X).

** See resolution A.496(XII) for the standard format of the Manual.

(3) เรือบรรทุกน้ำมันใช้การอยู่ที่มีถังอับเฉาสะอาดต้องติดตั้งเครื่องวัดปริมาณน้ำมันเจือปน ซึ่งทางการอนุมัติแล้วบนพื้นฐานของคุณสมบัติท็องค์การกำหนด[1] เพื่อทำให้สามารถตรวจตราควบคุมปริมาณน้ำมันปนน้ำอับเฉาที่กำลังปล่อยทิ้ง เครื่องวัดปริมาณน้ำมันเจือปนต้องติดตั้งไม่ช้ากว่ากำหนดการเข้าอู่ครั้งแรกของเรือบรรทุกน้ำมันหลังจากอนุสัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับ จนกระทั่งถึงเวลาเช่นว่าที่เครื่องวัดปริมาณน้ำมันเจือปนได้ติดตั้งแล้ว ให้กำหนดการตรวจสอบน้ำอับเฉาจากถังอับเฉาสะอาดในทันทีก่อนที่จะปล่อยทิ้งอับเฉา ว่าไม่มีน้ำมันปนเปื้อนอยู่

(4) เรือบรรทุกน้ำมันทุกลำที่มีถังอับเฉาสะอาดใช้การอยู่ ต้องจัดให้มีคู่มือการปฏิบัติงานเกี่ยวกับถังอับเฉาสะอาด[2] ชี้แจงรายละเอียดของระบบและระบุวิธีการปฏิบัติ คู่มือเช่นว่านั้นต้องได้รับความเห็นชอบจากเจ้าพนักงานและต้องมีข้อมูลทั้งหมดตามที่กำหนดคุณสมบัติที่อ้างถึงในวรรค (2) ของกฎข้อบังคับนี้ ถ้าการดัดแปลงที่ได้กระทำส่งผลกระทบต่อระบบถังอับเฉาสะอาด คู่มือการปฏิบัติต้องได้รับการแก้ไขตามนั้น

---

[1] อ้างถึงข้อแนะนำว่าด้วยการปฏิบัติงานระหว่างประเทศและข้อกำหนดการตรวจสอบ สำหรับเครื่องแยกน้ำปนน้ำมัน และเครื่องวัดปริมาณน้ำมันเจือปนซึ่งได้รับเลขโดยองค์การตามข้อมติ เอ 393 (X)

[2] ดูข้อมติ เอ 405 (XII) สำหรับรูปแบบมาตรฐานของคู่มือ

Regulation 13B

Requirements for crude oil washing

(1) Every crude oil washing system required to be provided in accordance with regulation 13 (6) and (8) of this Annex shall comply with the requirements of this regulation.

(2) The crude oil washing installation and associated equipment and arrangements shall comply with the requirements established by the Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the Specifications for the Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems adopted by the International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention, 1978, in resolution 15 and as may be revised by the Organization.[1]

(3) An inert gas system shall be provided in every cargo tank and slop tank in accordance with the appropriate regulation of chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as modified and added to by the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 and as may be further amended.

(4) With respect to the ballasting of cargo tanks, sufficient cargo tanks shall be crude oil washed prior to each ballast voyage in order that, taking into account the tanker's trading pattern and expected weather conditionas, ballast water is put only into cargo tanks which have been crude oil washed.

(5) Every oil tanker operating with crude oil washing systems shall be provided with an Operations and Equipment Manual[2] detailing the system and equipment and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the Specifications referred to in paragraph (2) of this regulation. If an alteration affecting the crude oil washing system is made, the Operations and Equipment Manual shall be revised accordingly.

---

[1] Reference is made to Revised Specifications for the Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems adopted by the Organization by resolution A.446(XI) and amended by the Organization by resolution A.497(XII).

[2] Reference is made to the Standard Format of the Crude Oil Washing Operation and Equipment Manual adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.3(XII).

กฎข้อบังคับที่ 13 บี
ข้อกำหนดสำหรับการล้างน้ำมันดิบ

(1) ระบบการล้างน้ำมันดิบทุกระบบซึ่งกำหนดให้มีตามกฎข้อบังคับที่ 13(6) และ (8) ของภาคผนวกนี้ ต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎข้อบังคับนี้

(2) การติดตั้งระบบล้างน้ำมันดิบและเครื่องมือประกอบที่เกี่ยวข้องและการจัดเตรียมการต้องเป็นไปตามข้อกำหนดที่ทางการกำหนดขึ้น ข้อกำหนดเช่นว่านั้นอย่างน้อยที่สุดต้องมีบทบัญญัติทั้งหมดของคุณสมบัติที่กำหนดสำหรับการคลุกเคล้า การปฏิบัติงานและการควบคุมระบบล้างน้ำมันดิบ ซึ่งได้รับยอมรับโดยการประชุมระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยของเรือบรรทุกน้ำมันและการป้องกันมลภาวะ ค.ศ. 1978 ตามข้อมติที่ 15 และตามที่องค์การอาจแก้ไข[*]

(3) ระบบแก๊สเฉื่อยต้องจัดให้มีทุกถังระวางสินค้าและถังน้ำเสีย ตามกฎข้อบังคับที่ของบทที่ 2-2 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล 1974 แก้ไขและเพิ่มเติมโดยพิธีสาร ค.ศ.1978 ที่เกี่ยวกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 และอาจจะมีการแก้ไขต่อไป

(4) เกี่ยวกับการบรรจุอับเฉาลงในระวางสินค้า จำนวนถังระวางสินค้าที่ต้องได้รับการล้างน้ำมันดิบให้มีเพียงพอก่อนจะเดินทางโดยใช้อับเฉาในแต่ละเที่ยวเพื่อบรรจุน้ำอับเฉาลงในถังระวางสินค้าซึ่งล้างน้ำมันดิบแล้วเท่านั้น โดยคำนึงถึงรูปแบบการทำการค้าของเรือและสภาพอากาศที่ได้คาดการณ์ไว้

(5) เรือบรรทุกน้ำมันทุกลำที่มีระบบล้างน้ำมันดิบใช้การอยู่ ต้องจัดให้มีคู่มือการปฏิบัติงานและเครื่องมือประกอบ[**] ชี้แจงรายละเอียดของระบบและเครื่องมือประกอบ คู่มือเช่นว่านั้นต้องได้รับความเห็นชอบจากทางการและต้องมีข้อมูลตามที่กำหนดคุณสมบัติที่กล่าวไว้ในวรรค (2) ของระเบียบข้อบังคับนี้ ถ้าการดัดแปลงที่ได้กระทำส่งผลกระทบต่อระบบล้างน้ำมันดิบ คู่มือการปฏิบัติงานและเครื่องมือประกอบต้องได้รับการแก้ไขตามนั้น

---

[*] อ้างอิงถึงอุปกรณ์ที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดสำหรับการออกแบบ การปฏิบัติงานและการควบคุมระบบล้างน้ำมันดิบซึ่งได้รับยอมรับโดยการประชุมแห่งสหประชาชาติว่าด้วยเรื่องเดียวกันตามข้อมติ A.446 (XI) และแก้ไขโดยข้อมติของตามข้อมติ A.497 (XII)

[**] อ้างอิงถึงมาตรฐานคู่มือการปฏิบัติงานและเครื่องมือประกอบของการล้างน้ำมันดิบ ซึ่งได้รับยอมรับโดยองค์การและกรรมการป้องกันน้ำมันล้นทะเลของประชาคมยุโรป (เอกสาร MEPC 13 (XII))

Regulation 13C

Existing tankers engaged in specific trades

(1) Subject to the provision of paragraph (2) of this regulation, regulation 13 (7) to (10) of this Annex shall not apply to an existing oil tanks solely engaged in specific trades between:

(a) ports or terminals within a State Party to the present Convention; or

(b) ports or terminals of States Parties to the present Convention, where:

(i) the voyage is entirely within a special area as defined in regulation 10(1) of this Annex; or

(ii) the voyage is entirely within other limits designated by the Organization

(2) The provisions of paragraph (1) of this regulation shall only apply when the ports or terminals where cargo is loaded on such voyages are provided with reception facilities adequate for the reception and treatment of all the ballast and tank washing water from oil tankers using them and all the following conditions are complied with:

(a) subject to the exceptions provided for in regulation 11 of this Annex, all ballast water, including clean ballast water, and tank washing residues are retained on board and transferred to the reception facilities and the appropriate entry in the Oil Record Book referred to in regulation 20 of this Annex is endorsed by the competent port State authority;

(b) agreement has been reached between the Administration and the Governments of the port States referred to in subparagraph (1)(a) or (b) of this regulation concerning the use of an existing oil tanker for a specific trade;

(c) the adequacy of the reception facilities in accordance with the relevant provisions of this Annex at the ports or terminals referred to above, for the purpose of this regulation, is approved by the Governments of the States Parties to the present Convention within which such ports or terminals are situated; and

(d) the International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is solely engaged in such specific trade

กฎข้อบังคับที่ 13ซี
เรือบรรทุกน้ำมันที่มีอยู่แล้วที่ใช้ในเขตการค้าพิเศษ

(1) ภายใต้บทบัญญัติของวรรค (2) ของกฎข้อบังคับนี้ กฎข้อบังคับที่ 13(7) ถึง (10) ของภาคผนวกนี้ไม่ใช้บังคับกับเรือบรรทุกน้ำมันที่มีอยู่แล้วที่ใช้ในเขตการค้าพิเศษระหว่าง

(ก) เมืองท่าหรือสถานีภายในรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาฉบับนี้ หรือ

(ข) เมืองท่าหรือสถานีของรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาฉบับนี้ เมื่อ

(1) การเดินทางทั้งหมดอยู่ภายในพื้นที่กำหนดพิเศษตามค่าจำกัดความในกฎข้อบังคับที่ 10(1) ของภาคผนวกนี้ หรือ

(2) การเดินทางทั้งหมดอยู่ภายในเขตจำกัดอื่น ๆ ซึ่งกำหนดโดยองค์การ

(2) บทบัญญัติของวรรค (1) ของกฎข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับต่อท่าเรือหรือสถานีที่ซึ่งสูบถ่ายสินค้าในเที่ยวนั้น ๆ เท่านั้น ซึ่งจัดให้มีอุปกรณ์เพื่อรองรับของเสียพอเพียงสำหรับการรองรับและบำบัดน้ำอับเฉาและน้ำล้างถังทั้งหมดจากเรือบรรทุกน้ำมันซึ่งใช้อุปกรณ์เหล่านั้นและได้เป็นไปตามข้อกำหนดดังต่อไปนี้

(เอ) ภายใต้ข้อยกเว้นที่กำหนดในกฎข้อบังคับที่ 11 ของภาคผนวกนี้ น้ำอับเฉาทั้งหมด รวมถึงน้ำอับเฉาสะอาดและน้ำล้างถังที่ถูกเก็บไว้ในเรือ และสูบถ่ายไปยังอุปกรณ์เพื่อรองรับของเสีย และบันทึกถูกต้องตรงกันกับลงในสมุดบันทึกน้ำมันที่กล่าวไว้ในกฎข้อบังคับที่ 20 ของภาคผนวกนี้ซึ่งได้ลงนามรับรองโดยเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจของรัฐเจ้าของเมืองท่า

(บี) ได้มีการตกลงกันระหว่างทางการและรัฐบาลเจ้าของเมืองท่าตามที่กล่าวไว้ในอนุวรรค (1)(เอ) หรือ (บี) ของกฎข้อบังคับนี้เกี่ยวกับการใช้เรือบรรทุกน้ำมันที่มีอยู่แล้วสำหรับทำการค้าพิเศษ

(ซี) ความพอเพียงของอุปกรณ์เพื่อรองรับของเสียตามบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องของภาคผนวกนี้ ณ เมืองท่าหรือสถานีที่กล่าวถึงข้างต้น เพื่อความมุ่งหมายของระเบียบข้อบังคับนี้ได้รับการเห็นชอบโดยรัฐบาลของรัฐภาคีแห่งอนุสัญญานี้ซึ่งเมืองท่าหรือสถานีเช่นว่านั้นตั้งอยู่ และ

(ดี) ในสำคัญรับรองการป้องกันมลภาวะจากน้ำมันระหว่างประเทศได้รับการสลักหลังความว่า เรือบรรทุกน้ำมันนั้นใช้ทำการค้าเป็นพิเศษจำเพาะเช่นว่านั้นเพียงอย่างเดียว

Regulation 13D

Existing oil tankers having special ballast arrangements

(1) Where an existing oil tanker is so constructed or operates in such a manner that it complies at all times with the draught and trim requirements set out in regulation 13(2) of this Annex without recourse to the use of ballast water, it shall be deemed to comply with the segregated ballast tank requirements referred to in regulation 13(7) of this Annex, provided that all of the following conditions are complied with:

(a) operational procedures and ballast arrangements are approved by the Administration;

(b) agreement is reached between the Administration and the Governments of the port States Parties to the present Convention concerned when the draught and trim requirements are achieved through an operational procedure; and

(c) the International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is operating with special ballast arrangements.

(2) In no case shall ballast water be carried in oil tanks except on those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship. Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with regulation 9 of this Annex and in accordance with the requirements of regulation 15 of this Annex, and entry shall be made in the Oil Record Book referred to in regulation 20 of this Annex.

(3) An Administration which has endorsed a Certificate in accordance with subparagraph (1) (c) of this regulation shall communicate to the Organization the particulars thereof for circulation to the Parties to the present Convention.

กฎข้อบังคับที่ 13ดี
เรือบรรทุกน้ำมันที่มีอยู่แล้วมีอับเฉาพิเศษที่จัดขึ้นเฉพาะ

(1) เมื่อเรือบรรทุกน้ำมันที่มีอยู่แล้วได้ดัดแปลงสร้างขึ้นหรือใช้งานอยู่ในลักษณะที่เป็นไปตามข้อกำหนดเกี่ยวกับระดับกินน้ำลึก และความต่างระดับกินน้ำลึกหัวและท้ายที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับที่ 13(2) ของภาคผนวกนี้ดดลดเวลาโดยไม่ต้องคำนึงการใช้น้ำอับเฉา ให้ถือเสมือนว่าเป็นไปตามข้อกำหนดเกี่ยวกับเงื่อนไขแห่งการตามที่กล่าวไว้ในกฎข้อบังคับที่ 13(7) ของภาคผนวกนี้ ว่าได้เป็นไปตามเงื่อนไขทั้งหมดดังต่อไปนี้

(เอ) วิธีการปฏิบัติงานและการจัดการเกี่ยวกับน้ำอับเฉาได้รับความเห็นชอบโดยทางการ

(บี) ได้มีการตกลงกันระหว่างทางการและรัฐบาลของรัฐภาคีเจ้าของเมืองท่าตามอนุสัญญาฉบับนี้เมื่อข้อกำหนดเกี่ยวกับระดับกินน้ำและความต่างกินน้ำลึกหัวและท้ายบรรลุจุดประสงค์จากวิธีการปฏิบัติงาน และ

(ซี) ในสำคัญรับรองการไม่ปนเปื้อนจากน้ำมันระหว่างประเทศได้รับการสลักหลังเพื่อยืนยันว่าเรือบรรทุกน้ำมันนั้นใช้งานโดยการจัดการอับเฉาพิเศษ

(2) ไม่ว่ากรณีใดต้องไม่บรรทุกน้ำมันในถังระวางสินค้า เว้นแต่ในกรณีเรือเมื่อสภาพอากาศรุนแรงมากจนกระทั่งนายเรือมีความเห็นว่าจำเป็นต้องใส่น้ำอับเฉาเพิ่มเติมลงในถังระวางสินค้าเพื่อความปลอดภัยของเรือ น้ำอับเฉาเพิ่มเติมเช่นว่านั้นต้องผ่านกระบวนการบำบัดและปล่อยทิ้งตามกฎข้อบังคับที่ 9 ของภาคผนวกนี้ และตามข้อกำหนดของกฎข้อบังคับที่ 16 ของภาคผนวกนี้และต้องบันทึกลงในสมุดบันทึกน้ำมันตามที่กล่าวไว้ในกฎข้อบังคับที่ 20 ของภาคผนวกนี้

(3) ทางการซึ่งได้สลักหลังในสำคัญรับรองตามอนุวรรค (1) (ซี) ของกฎข้อบังคับนี้ให้แจ้งไปยังองค์การถึงรายละเอียดดังกล่าว เพื่อเวียนไปยังภาคีแห่งอนุสัญญาฉบับนี้

MARPOL 73/78

Regulation 13E

Protective location of segregated ballast spaces

(1) In every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above and every new product carrier of 30,000 tons deadweight and above, the segregated ballast tanks required to provide the capacity to comply with the requirements of regulation 13 of this Annex which are located within the cargo tank length, shall be arranged in accordance with the requirements of patagraphs (2), (3) and (4) of this regulation to provide a measure of protection against oil outflow in the event of grounding or collision.

(2) Segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks within the cargo tank length (L_t) shall be so arranged as to comply with the following requirement:

$$\Sigma PA_c + \Sigma PA_s \geq J \left[L_t (B + 2D) \right]$$

Where: PA_c = the side shell area in square metres for each segregated ballast tank or space other than an oil tank based on projected moulded di mensions,

PA_s = the bottom shell area in square metres for ecah such tank or space based on project moulded dimensions,

L_t = length in metres between the forward and after extremities of the cargo tanks,

B maximum breadth of the ship in metres as defined in regulation 1 (21) of this Annex,

D = moulded depth in metres measured vertically form the top of the keel to the top of the freeboard deck beam of side amidships. In ships having rounded gunwales, the moulded depth shall be measured to the point of intersection at the moulded lines of the deck and side shell plating,the lines extending as though the gunwale were of angular design,

J = 0.45 for oil tankers of 20,000 tons deadweight, 0.30 for oil tankers of 200,000 tons deadweight and above subject to the provisions of paragraph (3) of this regulation. For intermediate values of dead-weight the value of J shall be determined by linear interpolation.

ระเบียบข้อบังคับที่ 13อี

ตำแหน่งที่ว่างเพื่อป้องกันอับเฉาแยก

(1) ในเรือบรรทุกน้ำมันดิบซึ่งเป็นเรือใหม่ขนาด 20,000 ตันเดดเวท และมากกว่าทุกลำและเรือบรรทุกผลิตภัณฑ์ซึ่งเป็นเรือใหม่ขนาด 30,000 ตันเดดเวท และมากกว่าทุกลำ ถังอับเฉาแยกที่กำหนดให้มีความจุตามข้อกำหนดของระเบียบข้อบังคับที่ 13 ของภาคผนวกที่ นี้ ซึ่งตั้งอยู่ภายในช่วงความยาวของถังระวางสินค้า ต้องจัดการให้เป็นไปตามข้อกำหนดของข้อ (2),(3) และ (4) ของกฎข้อบังคับนี้ เพื่อให้เป็นมาตรการป้องกันไม่ให้น้ำมัน รั่วไหลออกมาในกรณีที่เรือเกยตื้นหรือเรือโดนกัน

(2) ถังอับเฉาแยกและที่ว่างอื่น ๆ นอกจากถังน้ำมันภายในช่วงความยาว (L_1) ของถังสินค้าต้องจัดการเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดดังต่อไปนี้

$$\Sigma PA_1 + \Sigma PA_2 \geq J \left[L_1 (B + 2D) \right]$$

เมื่อ PA_1 = พื้นที่เปลือกเรือด้านข้างเป็นตารางเมตรสำหรับแต่ละถังอับเฉาแยก หรือที่ว่างนอกจากถังน้ำมันพื้นคู่ที่มีขนาดเส้นโปรเจค

PA_2 = พื้นที่เปลือกท้องเรือเป็นตารางเมตรสำหรับแต่ละถังหรือที่ว่างเช่นว่านั้น ขึ้นอยู่กับขนาดเส้นของโปรเจค

L_1 = ความยาวเป็นเมตรระหว่างหัวสุดและท้ายสุดของถังระวางสินค้า

B = ความกว้างที่สุดของเรือเป็นเมตรตามที่ได้ให้คำจำกัดความไว้ในกฎ ข้อบังคับที่ 1 (21) ของภาคผนวกนี้

D = ความลึกเส้นขอบเป็นเมตรวัดทางดิ่งจากส่วนบนของกระดูกงูถึง ส่วนบนของคานขวางดาดฟ้าฟรีบอร์ดที่ที่ว่างเรือกึ่งกลางลำ ในเรือที่มีขอบบนของกราบเรือเป็นรูปโค้งความลึกเส้นขอบให้วัดถึงจุดตัดของเส้นขอบของดาดฟ้าและเปลือกเรือด้านข้าง เส้นดังกล่าวยื่นออกมาเช่นเดียวกันถึงแม้ว่าขอบของกราบเรือจะถูกออกแบบให้เป็นมุม

J = 0.45 สำหรับเรือบรรทุกน้ำมันขนาด 20,000 ตันเดดเวท 0.30 สำหรับเรือบรรทุกน้ำมันขนาด 200,000 ตันเดดเวท และมากกว่าภายใต้บทบัญญัติของวรรค (3) ของกฎข้อบังคับนี้ สำหรับค่า J ระหว่างกลางของขนาดตันเดดเวททำได้โดยเทียบส่วน

Whenever symbols given in this paragraph appear in this regulation, they have the meaning as defined in this paragraph.

(3) For tankers of 200,000 tons deadweight and above the value of J may be reduced as follows.

$$J \text{ reduced} = \left[J \left(a \quad \frac{Oc + Os}{4O_A} \right) \right] \quad \text{or } 0.2 \text{ whichever is greater}$$

Where: a 0.25 for oil tankers of 200,000 tons deadweight,

a = 0.40 for oil tankers of 300,000 tons deadweight,

a = 0.50 for oil tankers of 420,000 tons deadweight and above. For intermediate values of deadweight the value of a shall be determined by linear interpolation.

O_c as defined in regulation 23(1)(a) of this Annex.

O_s -- as defined in regulation 23(1)(b) of this Annex

O_A = the allowable oil outflow as required by regulation 24(2) of this Annex.

(4) In the determination of PA_c and PA_s for segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks the following shall apply

(a) the minimum width of each wing tank on space either of which extends for the full depth of the ship's side or form the deck to the top of the double bottom shall be not less than 2 metres. The width shall be measured inboard form the ship's side at right angles to the centreline Where a lesser width is provided the wing tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area PA_s ; and

(b) the minimum vertical depth of each double bottom tank or space shall be B/15 or 2 metres, whichever is the lesser. Where a lesser depth is provided the bottom tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area PA_s.

The minimum width and depth of wing tanks and double bottom tanks shall be measured clear of the bilge area and, in the case of minimum width shall be measured clear of any rounded gunwale area.

เมื่อใดก็ตามที่สัญลักษณ์ที่ให้ไว้ในวรรคนี้ปรากฏในกฎข้อบังคับนี้ สัญลักษณ์เหล่านั้นมีความหมายตามที่จำกัดความไว้ในวรรคนี้

(3) สำหรับเรือบรรทุกน้ำมันขนาด 200,000 ตันเดดเวท และมากกว่า ค่าของ "J" อาจจะลดลงดังนี้

J ลดลง $\left[J - \left(a - \frac{Oc + Os}{4O_A}\right)\right]$ หรือ 0.2 ซึ่งแล้วแต่ค่าใดมากกว่า

เมื่อ a = 0.25 สำหรับเรือบรรทุกน้ำมันขนาด 200,000 ตันเดดเวท

a = 0.40 สำหรับเรือบรรทุกน้ำมันขนาด 300,000 ตันเดดเวท

a = 0.50 สำหรับเรือบรรทุกน้ำมันขนาด 420,000 ตันเดดเวทและมากกว่าในช่วงระหว่างเดดเวตดังกล่าวข้างต้น ค่าของ a ให้หาโดยวิธีการเทียบส่วน

O_c = ตามที่จำกัดความไว้ในระเบียบข้อบังคับที่ 23(1) (เอ) ของภาคผนวกนี้

O_s = ตามที่จำกัดความไว้ในระเบียบข้อบังคับที่ 23 (1) (บี) ของภาคผนวกนี้

O_A = ปริมาณน้ำมันที่ยอมให้ไหลออกได้ตามที่กำหนด โดยระเบียบข้อบังคับที่ 2(2) ของภาคผนวกนี้

(4) ในการหาค่าของ PA_c และ PA_s สำหรับถังอับเฉาแยกและที่ว่าง ที่มิใช่ถังน้ำมันให้ปฏิบัติต่อไปนี้

(เอ) ความกว้างน้อยที่สุดของวิงแทงค์หรือที่ว่าง ที่ยื่นลงไปเต็มความลึกของข้างเรือหรือจากดาดฟ้าถึงส่วนบนของท้องเรือสองชั้นอย่างใดอย่างหนึ่ง ต้องไม่น้อยกว่า 2 เมตร ความกว้างให้วัดจากข้างเรือเข้าไปในเรือทำมุมฉากกับเส้นกลางลำ ในกรณีที่ความกว้างน้อยกว่านี้ วิงแทงค์หรือที่ว่างนั้นไม่ต้องคำนึงถึงเมื่อคำนวณพื้นที่ป้องกัน PA_c และ

(บี) ความลึกในแนวดิ่งที่น้อยที่สุดในแนวดิ่งของถังท้องเรือสองชั้น หรือที่ว่างต้องเป็น B/15 หรือ 2 เมตร ซึ่งแล้วแต่ค่าใดน้อยกว่า ในกรณีที่ความลึกน้อยกว่านี้ถังท้องเรือสองชั้นหรือที่ว่างนั้นไม่ต้องคำนึงถึงเมื่อคำนวณพื้นที่ป้องกัน PA_s

ในการวัดความกว้างและความลึกน้อยที่สุดของวิงแทงค์และถังท้องเรือสองชั้นให้หลีกเลี่ยงพื้นที่รับน้ำท้องเรือ และในกรณีของการวัดความกว้างน้อยที่สุดให้หลีกเลี่ยงพื้นที่กราบเรือรูปโค้ง

Regulation 14

Segregation of oil and water ballast and carriage of oil in forepeak tanks

(1) Except as provided in paragraph (2) of this regulation, in new ships of 4,000 tons gross tonnage and above other than oil tankers, and in new oil tankers of 150 tons gross tonnage and above, no ballast water shall be carried in any oil fuel tank.

(2) Where abnormal conditions or the need to carry large quantities of oil fuel render it necessary to carry ballast water which is not a clean ballast in any oil fuel tank, such ballast water shall be discharged to reception facilities or into the sea in compliance with regulation 9 using the equipment specified in regulation 16(2) of this Annex, and an entry shall be made in the Oil Record Book to this effect.

(3) All other ships shall comply with the requirements of paragraph (1) of this Regulation as far as is reasonable and practicable

(4) In a ship of 400 tons gross tonnage and above, for which the building contract is placed after 1 January 1982 or, in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after 1 July 1982, oil shall not be carried in a forepeak tank or a tank forward of the collision bulkhead.

(5) All ships other tand those subject to paragraph (4) of this regulation shall comply with the provisions of that paragraph, as far as is reasonable and practicable.

กฎข้อบังคับที่ 14
การแบ่งแยกน้ำมันและน้ำอับเฉา และการบรรทุกน้ำมันในโฟร์ฟีดแทงค์

(1) นอกจากตามที่กำหนดไว้ในวรรค (2) ของกฎข้อบังคับนี้ ในเรือใหม่ขนาด 4,000 ตันกรอสส์ และมากกว่าที่มิใช่เรือบรรทุกน้ำมัน และในเรือบรรทุกน้ำมันใหม่ขนาด 150 ตันกรอสส์และมากกว่า ไม่ให้บรรทุกน้ำอับเฉาลงในถังน้ำมันเชื้อเพลิงใด ๆ

(2) ในกรณีที่สภาวะผิดปกติหรือความต้องการบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิงจำนวนมาก ทำให้จำเป็นต้องบรรทุกน้ำอับเฉาซึ่งมิใช่อับเฉาสะอาดลงในถังน้ำมันเชื้อเพลิงใด ๆ น้ำอับเฉาเช่นว่านั้นต้องถูกปล่อยลงสู่อุปกรณ์เพื่อรองรับ ของเสียหรือลงสู่ทะเล ตามกฎข้อบังคับที่ 9 โดยใช้เครื่องมือที่ระบุในกฎข้อบังคับที่ 16(2) ของภาคผนวกนี้และต้องบันทึกในสมุดบันทึกน้ำมันถึงการกระทำนี้

(3) ให้เรืออื่น ๆ ทั้งปวงปฏิบัติตามข้อกำหนดของวรรค (1) ของกฎข้อบังคับนี้เท่าที่มีเหตุผลสมควรและสามารถกระทำได้

(4) ในเรือขนาด 400 ตันกรอสส์ และมากกว่า ซึ่งสัญญาต่อสร้างได้ทำขึ้นหลังวันที่ 1 มกราคม 2525 หรือไม่มีการทำสัญญาต่อสร้าง แต่ได้วางกระดูกงูหรือการต่อสร้างอยู่ในขั้นดำเนินการเดียวกันหลังวันที่ 1 กรกฎาคม 2525 ไม่ให้บรรทุกน้ำมันในถังโฟร์ฟีดหัวเรือ หรือถังที่อยู่ด้านหน้าผนังขั้นเรือชน

(5) ให้เรือทั้งปวงนอกจากเรือซึ่งอยู่ภายใต้บังคับของวรรค (4) ของกฎข้อบังคับนี้ปฏิบัติตามบทบัญญัติของวรรคนั้น เท่าที่มีเหตุสมควรและสามารถกระทำได้

MARPOL 73/78

Regulation 15

Retention of oil on board

(1) Subject to the provisions of paragraphs (5) and (6) of this regulation, oil tankers of 150 tons gross tonnage and above shall be provided with arrangements in accordance with the requirements of paragraph (2) and (3) of this regulation , provided that in the case of existing tankers the requirements for oil discharge monitoring and control systems and slop tank arrangements shall apply three years after the date of entry into force of the present Convention.

(2) (a) Adequate means shall be provided for cleaning the cargo tanks and transferring the dirtyballast residue and tank washings from the cargo tanks into a slop tank approved by the Administration. In existing oil tankers, any cargo tank may be designated as a slop tank

(b) In this system arrangements shall be provided to transfer the oily waste into a slop tank or combination of slop tanks in such a way that any effluent discharged into the sea will be such as to comply with the provisions of regulation 9 of this Annex.

(c) The arrangements of the slop tank or combination of slop tanks shall have a capacity necessary to retain the slop generated by tank washings, oil residues and dirty ballast residues. The total capacityn of the slop tank or tanks shall not be less than 3 per cent of the oil carrying capacity of the ship, except that the Administration may accept:

(i) 2 per cent for such oil tankers where the tank washing arrangements are such that once the slop tank or tanks are charged with washing water, this water is sufficient for tank washing and, where applicable, for providing the driving fluid for eductors, without the introduction of additional water into the system,

(ii) 2 per cent where segregated ballast tanks or dedicated cleanballast tanks are provided in accordance with regulation 13 of this Annex, or where a cargo tank cleaning system using crude oil washing is fitted in accordance with regulation 13B of this Annex. This capacity may be further reduced to 1 5 per cent for such oil tankers where the tank washing arrangements are such that once the slop tank or tanks are charged with washing water, this water is sufficient for tank washing and, where applicable, for providing the driving fluid for eductors, ithout the introduction of additional water into the system;

กฎข้อบังคับที่ 15
การเก็บกักน้ำมันไว้บนเรือ

(1) ภายใต้บทบัญญัติของวรรค (5) และ (6) ของกฎข้อบังคับนี้ เรือบรรทุกน้ำมันขนาด 150 ตันกรอสส์ และมากกว่า ต้องได้รับการดำเนินการให้เป็นไปตามข้อกำหนดของวรรค (2) และ (3) ของระเบียบข้อบังคับนี้ โดยมีเงื่อนไขว่าในกรณีของเรือบรรทุกน้ำมันที่มีอยู่แล้ว ข้อกำหนดสำหรับระบบควบคุมและตรวจสอบการปล่อยทิ้งน้ำมันและระบบควบคุม และการให้มีถังน้ำเสียให้มีผลใช้บังคับหลังวันที่อนุสัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับแล้ว 3 ปี

(2) (เอ) ต้องจัดให้มีเครื่องมืออย่างเพียงพอในการทำความสะอาดถังระวางสินค้าและการสูบถ่ายกากอับเฉาสกปรกและน้ำล้างถังจากถังระวางสินค้าไปยังถังน้ำเสีย ซึ่งได้รับความเห็นชอบแล้วจากทางการ ในเรือบรรทุกน้ำมันที่มีอยู่แล้ว ถังระวางสินค้าใด ๆ อาจ ถูกกำหนดให้เป็นถังน้ำเสียได้

(บี) ในระบบนี้ต้องจัดให้มีการดำเนินการสูบถ่ายของเสียที่ปนน้ำมันไปยังถังน้ำเสียหรือถังน้ำเสียรวมในลักษณะที่ว่าการปล่อยทิ้งสิ่งใด ๆ ไหลลงสู่ทะเล การดำเนินการเช่นว่านั้นตามบทบัญญัติของกฎข้อบังคับที่ 9 ของภาคผนวกนี้

(ค) การดำเนินการให้ถังน้ำเสียหรือถังน้ำเสียรวม มีความจุเท่าที่จำเป็นเพื่อเก็บกักน้ำเสียซึ่งเกิดจากการล้างถังกากน้ำมัน และกากอับเฉาสกปรก ความจุรวมของถังน้ำเสียถังเดียวหรือหลายถังต้องไม่น้อยกว่าร้อยละสามของความจุของถังบรรทุกน้ำมันของเรือนอกเสียจากว่าทางการยอมรับ

(i) ร้อยละ 2 สำหรับเรือบรรทุกน้ำมันเช่นว่านั้น ในกรณีที่การดำเนินการล้างถังอยู่ในลักษณะที่ว่าถังน้ำเสียถังเดียวหรือหลายถังใช้การบรรจุน้ำล้างถังน้ำนี้เพียงพอสำหรับการล้างถังและใช้ดีดีแคนเตอร์ดูดของเหลวออกโดยมิต้องนำน้ำมาเพิ่มในระบบ

(ii) ร้อยละ 2 ในกรณีที่ถังอับเฉาหรือถังอับเฉาสะอาดได้รับการจัดไว้ตามกฎข้อบังคับที่ 13 ของภาคผนวกนี้ หรือในกรณีระบบทำความสะอาดถังระวางสินค้าซึ่งใช้น้ำมันดิบได้ ติดตั้งตามระเบียบข้อบังคับที่ 13บี ของภาคผนวกนี้ ความจุนี้อาจลดลงถึงร้อยละ 1.5 สำหรับเรือบรรทุกน้ำมันเช่นว่านั้น การดำเนินการล้างถังอยู่ในลักษณะนี้น้ำเสียถังเดียวหรือหลายถังให้บรรจุน้ำล้างถังน้ำนี้มีเพียงพอสำหรับการล้างถังและใช้สำหรับดีดีแคนเตอร์ดูดของเหลวออกโดยมิต้องนำน้ำมาเพิ่มในระบบ

(iii) 1 percent for combination carriers where oil cargo is only carried in tanks with smooth walls. This capacity may be further reduced to 0.8 per cent where the tank washing arrangements are such that once the slop tank or tanks are charged with washing water, this water is sufficient for tank washing and, where applicable, for providing the driving fluid for eductors, without the introduction of additional water into the system. New oil tankers of 70,000 tons deadweight and above shall be provided with at least two slop tanks.

(d) Slop tanks shall be so designed particularly in respect of the position of inlets, outlets, baffles or weirs where fitted, so as to avoid excessive turbulence and entrainment of oil or emulsion with the water.

(3) (a) An oil discharge monitoring and control system approved by the Administration shall be fitted. In considering the design of the oil content meter to be incorporated in the system, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization. The system shall be fitted with a recording device to provide a continuous record of the discharge in litres per nautical mile and total quantity discharged, or the oil content and rate of discharge. This record shall be identifiable as to time and date and shall be kept for at least three years. The oil discharge monitor and control system shall come into operation when there is any discharge of effluent into the sea and shall be such as will ensure that any discharge of oily mixture is automatically stopped when the instantaneous rate of discharge of oil exceeds that permitted by regulation 9 (1)(a) of this Annex. Any failure of this monitoring and control system shall stop the discharge and be noted in the Oil Record Book. A manually operated alternative method shall be provided and may be used in the event of such failure, but the defective unit shall be made operable as soon as possible.* The port State authority may allow the tanker with a defective unit to undertake one ballast voyage before proceeding to a repair port.* The oil dischargemonitoring and control system shall be designed and installed in compliance with the Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers developed by the Organization.** Administrations may accept such specific arrangements as detailed in the Guidelines and Specifications.

---

* Reference is made to the Recommendation on International Performance Standards for Oily Water Separating Equipment and Oil Content Meter adopted by the Organization by resolution A.393(X).

* This amendment was adopted by the MEPC at its sixty-first session and will enter into force on 1 April 1993.

** Reference is made to the Revised Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers adopted by the Organization by resolution A.496(XII).

(3) ร้อยละ 1 สำหรับเรือบรรทุกสินค้าแห้งรวม ในการนี้สินค้าน้ำมันได้บรรทุกในถังระวางผนังเรียบเท่านั้น ความจุนี้อาจลดลงอีกต่อไปถึงร้อยละ 0.8 ในการนี้ที่การดำเนินการล้างยังอยู่ในลักษณะที่ว่าในพันที่ที่ถังน้ำเสียถังเดียวหรือหลายถังได้รับการเรจุน้ำล้างถังนี้เพียงพอสำหรับล้างถังและเช้ยีดีดเตอร์ดูดของเหลวออก โดยมิต้องนำน้ำมาเพิ่มในระบบเรือบรรทุกน้ำมันใหม่ขนาด 70,000 ตันเดดเวทและมากกว่าต้องได้รับการจัดให้มีถังน้ำเสียอย่างน้อย 2 ถัง

(ต) ถังน้ำเสียต้องออกแบบโดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่เกี่ยวกับตำแหน่งติดตั้งของทางเข้าทางออกแผ่นกั้นหรือทำนบเพื่อหลีกเลี่ยงการไหลทะลักในถานและทำให้เกิดน้ำมันในน้ำหรือเป็นมีดาทับน้ำ

(3) (ค) ให้ติดตั้งระบบตรวจสอบและควบคุมการปล่อยทิ้งน้ำมันที่เห็นชอบแล้วโดยทางการในการพิจารณาการออกแบบเครื่องวัดปริมาณน้ำมันเจือปนที่จะติดตั้งเข้าในระบบทางการจะต้องพิจารณาถึงข้อกำหนดคุณลักษณะซึ่งกำหนดโดยองค์การ ระบบดังกล่าวต้องติดตั้งเครื่องมือบันทึกเพื่อบันทึกอย่างต่อเนื่องสำหรับการปล่อยทิ้งเป็นลิตรต่อไมล์ทะเล และจำนวนที่ปล่อยทิ้งทั้งหมดหรืออัตราปริมาณน้ำมันเจือปนและอัตราการปล่อยทิ้ง การบันทึกนี้ต้องแสดงถึงเวลาและวันที่ และต้องเก็บรักษาไว้อย่างน้อยสามปี ระบบตรวจสอบและควบคุมการปล่อยทิ้งน้ำมันต้องทำงานทันทีเมื่อมีการปล่อยทิ้งสิ่งใด ๆ ไหลลงสู่ทะเลและในลักษณะเช่นนั้นต้องทำให้แน่ใจว่า การปล่อยทิ้งสารปนน้ำมันหยุดโดยอัตโนมัติเมื่ออัตราการปล่อยทิ้งเกินกว่าที่ยินยอมให้โดยระเบียบข้อบังคับที่ 9 ข้อ (1)(ค) ของภาคผนวกนี้ การทำงานของระบบการตรวจสอบและควบคุมขัดข้องด้วยเหตุใด ๆ จะต้องหยุดการปล่อยทิ้ง และวันที่ในสมุดวันที่น้ำมัน การควบคุมด้วยมือจะต้องติดตั้งและใช้สำหรับเหตุการณ์เช่นว่านั้น แต่ส่วนที่เกี่ยวข้องจะต้องทำให้สามารถใช้ได้เร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ ทางการอาจอนุญาตให้เรือน้ำมันที่ซึ่งส่วนลากพลังงานโดยใช้ถังแฉกคนถึงมีความท่าทีจะทำการขัดขวางเครื่องมือ ระบบการตรวจสอบและระบบควบคุมการปล่อยทิ้งจะต้องออกแบบและติดตั้งให้เป็นไปตามคำแนะนำและคุณลักษณะสำหรับเครื่องตรวจสอบและควบคุมน้ำมันสำหรับเรือน้ำมันที่ปรับปรุงโดยองค์การ ทางการอาจยอมรับหุ่นแล้วและรายละเอียดในข้อกำหนดลักษณะ

---

[1] ข้อแนะนำด้านการปฏิบัติงานและข้อกำหนดลักษณะสำหรับอุปกรณ์ตรวจสอบและควบคุมการปล่อยน้ำมันจากห้องเครื่องของเรือเดินทะเล A.393(X)

[2] ข้อแนะนำว่าด้วยการออกแบบและการดำเนินงานของเครื่องแยกน้ำมันกับน้ำและเครื่องกรองน้ำมันสำหรับใช้ในการบำบัดน้ำอับเฉาของเรือเดินทะเล MEPC.60(33) ในการประชุมครั้งที่ 33 และข้อแนะนำฉบับปรับปรุงที่ 4 แทนความ 1993

[3] ข้อแนะนำเกี่ยวกับการออกแบบและการดำเนินงานของเครื่องแยกน้ำมันกับน้ำและเครื่องกรองน้ำมันสำหรับใช้ในการบำบัดน้ำอับเฉาของเรือเดินทะเล A.393(X)

(b) Effective oil/water interface detectors approved by the Administration shall be provided for a rapid and accurate determination of the oil/water interface in slop tanks and shall be available for use in other tanks where the separation of oil and water is effected and from which it is intended to discharge effluent direct to the sea.

(c) Instructions as to the operation of the system shall be in accordance with an operational manual approved by the Administration. They shall cover manual as well as automatic operations and shall be intended to ensure that at no time shall oil be discharged except in compliance with the conditions specified in regulation 9 of this Annex.*

(4) The requirements of paragraphs (1),(2) and (3) of this regulation shall not apply to oil tankers of less than 150 tons gross tonnage, for which the control of discharge of oil under regulation 9 of this Annex shall be effected by the retention of oil on board with subsequent discharge of all contaminated washings to reception facilities. The total quantity of oil and water used for washing and returned to a storage tank shall be recorded in the Oil Record Book. This total quantity shall be discharged to reception facilities unless adequate arrangements are made to ensure that any effluent which is allowed to be discharged into the sea is effectively monitored to ensure that the provisions of regulation 9 of this Annex are complied with.

(5) (a) The Administration may waive the requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this regulation for any oil tanker which engages exclusively on voyages both of 72 hours or less in duration and within 50 miles from the nearest land, provided that the oil tanker is engaged exclusively in trades between ports or terminals within a State Party to the present Convention. Any such waiver shall be subject to the requirement that the oil tanker shall retain on board all oily mixtures for subsequent discharge to reception facilities and to the determination by the Administration that facilities available to receive such oily mixtures are adequate.

---

* Information is provided in Clean Seas Guide for Oil Tankers, published by the International Chamber of Shipping and the Oil Companies International Marine Forum.

(บ) ต้องจัดให้มีเครื่องตรวจสอบพื้นผิวแบ่งเขตน้ำมัน/น้ำ อันมีประสิทธิภาพที่คนมัติโดยทางการสำหรับการกำหนดพื้นผิวแบ่งเขตน้ำมัน/น้ำในถังน้ำเสียอย่างรวดเร็วและถูกต้องและต้องมีไว้เพื่อใช้ในถังดื่น ๆ ซึ่งได้ปฏิบัติการแยกน้ำมันและน้ำและต้องการจะปล่อยไหลทิ้งลงสู่ทะเลโดยตรง

(ฑ) คู่มือเกี่ยวกับการทำงานของระบบต้องเป็นไปตามคู่มือการปฏิบัติที่ทางการอนุมัติแล้วโดยทางการ คู่มือนั้นต้องครอบคลุมถึงการทำงานด้วยมือเช่นเดียวกับการทำงานโดยอัตโนมัติและต้องมีจุดประสงค์เป็นที่แน่นอนว่าจะไม่มีโอกาสปล่อยทิ้งน้ำมันนอกจากเป็นไปตามเงื่อนไข ซึ่งระบุไว้ในกฎข้อบังคับที่ 9 ของภาคผนวกนี้

(4) ข้อกำหนดในวรรค (1), (2) และ (3) ของกฎข้อบังคับนี้ ไม่ให้บังคับกับเรือบรรทุกน้ำมันขนาดต่ำกว่า 150 ตันกรอสส์ ซึ่งการควบคุมการปล่อยทิ้งน้ำมันภายใต้กฎข้อบังคับที่ 9 ของภาคผนวกนี้ให้ปฏิบัติโดยกักน้ำมันไว้บนเรือ ซึ่งน้ำเปื้อนน้ำมันทั้งหมดจะปล่อยทิ้งสู่อุปกรณ์เพื่อรองรับของเสียภายหลังจากโรงงานทั้งหมดของน้ำมันและน้ำที่ใช้ล้างถังและนำกลับไปยังถังเก็บต้องบันทึกลงในสมุดบันทึกน้ำมัน ปริมาณทั้งหมดนี้ต้องปล่อยทิ้งสู่อุปกรณ์เพื่อรองรับของเสีย นอกจากได้จัดให้มีการดำเนินการอย่างเพียงพอ เพื่อให้แน่นอนว่าสิ่งใด ๆ ซึ่งยอมรับให้ปล่อยทิ้งลงสู่ทะเลได้รับการตรวจสอบการอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อให้แน่นอนว่าได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติของกฎข้อบังคับที่ 9 ของภาคผนวกนี้

(5) (ก) ทางการอาจละเว้นข้อกำหนดในวรรค (1) (2) และ(3) ของกฎข้อบังคับนี้ให้แก่เรือบรรทุกน้ำมันใด ๆ ซึ่งใช้เฉพาะในการเดินทางทั้งที่มีช่วงระยะเวลา 72 ชั่วโมงหรือน้อยกว่า และในระยะ 50 ไมล์ จากแผ่นดินที่ใกล้ที่สุด โดยมีเงื่อนไขว่าเรือบรรทุกน้ำมันนั้นใช้เฉพาะในการค้าระหว่างเมืองท่าหรือสถานีภายในรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาฉบับนี้การละเว้นใด ๆ เช่นว่านั้นต้องอยู่ภายใต้ข้อกำหนดว่า เรือบรรทุกน้ำมันต้องเก็บกักสารผสมในน้ำมันทั้งหมดไว้บนเรือสำหรับจะปล่อยทิ้งสู่อุปกรณ์เพื่อรองรับของเสียภายหลังและการกำหนดโดยทางการว่าอุปกรณ์ที่จะรับสารผสมในน้ำมันเช่นว่านั้นมีเพียงพอ

[illegible]

(b) The Administration may waive the requirements of paragraph (3) of this regulation for oil tankers other than those referred to in subparagraph (a) of this paragraph in cases where:

(i) the tanker is an existing oil tanker of 40,000 tons deadweight or above, as referred to in regulation 13G(1) of this Annex engaged in specific trades, and the conditions specified in regulation 13G(2) are complied with; or

(ii) the tanker is engaged exclusively in one or more of the following categories of voyages:

(1) voyages within special areas; or

(2) voyages within 50 miles from the nearest land outside special areas where the tanker is engaged in:

(aa) trades between ports or terminals of a State Party to the present Convention, or

(bb) restricted voyages as determined by the Administration, and of 72 hours or less in duration; provided that all of the following conditions are complied with

(3) all oily mixtures are retained on board for subsequent discharge to reception facilities;

(4) for voyages specified in subparagraph (b)(ii)(2) of this paragraph, the Administration has determined that adequate reception facilities are available to receive such oily mixtures in those oil loading ports or terminals the tanker calls at;

(5) the International Oil Pollution Prevention Certificate when required, is endorsed to the effect that the ship is exclusively engaged in one or more of the categories of voyages specified in subparagraphs (b)(ii)(1) and (b)(ii)(2)(bb) of this paragraph; and

(6) the quantity, time, and port of discharge are recorded in the Oil Record Book

(ii) หางการสาจละเว้นข้อกำหนดในวรรค (3) ของกฎข้อบังคับนี้ให้แก่เรือบรรทุกน้ำมันนอกเหนือไปจากเรือบรรทุกน้ำมันที่กล่าวไว้ในอนุวรรค (i) ของวรรคนี้ ในกรณีที่

(i) เรือบรรทุกน้ำมันเป็นเรือบรรทุกน้ำมันที่มีอยู่แล้วขนาด 40,000 ตันเดดเวท หรือมากกว่า ตามที่กล่าวไว้ในระเบียบข้อบังคับที่ 13ซี (1) ของภาคผนวกนี้ ซึ่งใช้ทำการค้าเป็นพิเศษจำเพาะและได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆที่ระบุในกฎข้อบังคับที่ 13ซี (2) หรือ

(ii) เรือบรรทุกน้ำมันที่ใช้เฉพาะในหนึ่งประเภทหรือหลายประเภทของการเดินทางดังต่อไปนี้

(1) การเดินทางภายในพื้นที่กำหนดพิเศษหรือ

(2) การเดินทางภายในระยะ 50 ไมล์ จากแผ่นดินที่ใกล้ที่สุด นอกพื้นที่กำหนดพิเศษ ซึ่งใช้เรือบรรทุกน้ำมันใน

(เอเค) การค้าระหว่างเมืองท่าหรือสถานีของรัฐภาคีแห่งคนุสัญญาฉบับนี้ หรือ

(บีบี) การเดินทางในขอบเขตจำกัดตามที่หางการกำหนดและในช่วงระยะเวลา 72 ชั่วโมง หรือน้อยกว่าโดยมีข้อแม้ว่าได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขต่าง ๆ ทั้งหมดดังต่อไปนี้

(3) เก็บเก็บสารตนน้ำมันทั้งหมดไว้ในเรือเพื่อปล่อยทิ้งสู่อุปกรณ์เพื่อรองรับของเสียภายหลัง

(4) สำหรับการเดินทางที่ได้ระบุเฉพาะในอนุวรรค (1)(ii) (2) ของข้อนี้ หางการได้กำหนดว่าต้องจัดให้มีอุปกรณ์ที่เพียงพอเพื่อรองรับสารบนน้ำมันเช่นว่านั้น ณ เมืองท่าหรือสถานีเหล่านั้นที่จ่ายน้ำมันที่เรือน้ำมันเข้า

(5) เมื่อจำเป็นในโอกาสสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมันต้องได้รับการสลักหลังเป็นข้อความว่าเรือได้ใช้เฉพาะในหนึ่ง ประเภทหรือหลายประเภทของการเดินทางที่ระบุในอนุวรรค (1)(ii)(1) และ (2)(ii)(2)(บีบี) ของข้อนี้ และ

(6) ปริมาณ เวลา และเมืองท่าที่ปล่อยทิ้งสิ่งใด ๆ ข้างต้น ในสมุดบันทึกน้ำมัน

(6) Where in the view of the Organization equipment required by regulation 9(1)(a)(vi) of this Annex and specified in subparagraph (3)(a) of this regulation is not obtainable for the monitoring of discharge of light refined products (white oils), the Administration may waive compliance with such requirement, provided that discharge shall be permitted only in compliance with procedures established by the Organization which shall satisfy the conditions of regulation 9(1)(a) of this Annex except the obligation to have an oil discharge monitoring and control system in operation. The Organization shall review the availability of equipment at intervals not exceeding twelve months.

(7) The requirements of paragraphs (1),(2) and (3) of this regulation shall not apply to oil tankers carrying asphalt or other products subject to the provisions of this Annex, which through their physical properties inhibit effective product/water separation and monitoring, for which the control of discharge under regulation 9 of this Annex shall be effected by the retention of residues on board with discharge of all contaminated washings to reception facilities.

(6) เมื่อคณะกรรมการเห็นว่าเครื่องมือซึ่งกำหนดโดยกฎกระทรวงตามข้อ 9 ข้อ (1)(เอ)(vi) ของภาคผนวกนี้และซึ่งในระหว่างข้อ (3)(เอ) ของกฎกระทรวงนี้ ยังไม่สามารถหามาได้เพื่อให้ตรวจสอบการปล่อยทิ้งผลิตภัณฑ์จากการกลั่นชนิดเบา (น้ำมันขาว) ทางการแพทย์ละเว้นการบังคับใช้ข้อกำหนดเช่นว่านั้น โดยมีเงื่อนไขว่า การปล่อยทิ้งจะกระทำได้ก็ต่อเมื่อได้ปฏิบัติตามวิธีการที่จัดทำขึ้นโดยองค์การ ซึ่งต้องเป็นไปตามเงื่อนไขของกฎกระทรวงนี้ ข้อ 9 ข้อ (1)(เอ) ของภาคผนวกนี้ เว้นแต่ข้อผูกพันที่ให้ต้องมีระบบตรวจสอบและควบคุมการปล่อยทิ้งใช้การโดยองค์การตรวจสอบการหามาได้ของเครื่องมือในช่วงเวลาไม่เกินสิบสองเดือน

(7) ข้อกำหนดของข้อ (1), (2) และ (3) ของกฎกระทรวงนี้ต้องไม่ใช้บังคับกับน้ำมันหรือสารทุกน้ำมันที่ใช้บรรทุกแคสฟัลท์หรือผลิตภัณฑ์อื่นภายใต้บทบัญญัติของภาคผนวกนี้ ซึ่งโดยคุณสมบัติทางฟิสิกส์ของสิ่งดังกล่าวเป็นอุปสรรคต่อการแยกและการตรวจสอบและการควบคุมผลิตภัณฑ์กับน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งการควบคุมการปล่อยทิ้งภายใต้กฎกระทรวงนี้ ข้อ 9 ของภาคผนวกนี้จะมีผลต่อการเก็บของกากของเสียจากเรือกับการปล่อยลงไปยังอุปกรณ์เพื่อรองรับของเสีย

Regulation 16

Oil discharge monitoring and control system and oily-water separating and oil filtering equipment

(1) Any ship of 400 tons gross tonnage and above but less than 10,000 tons gross tonnage shall be fitted with oily-water separating equipment (100 ppm equipment) complying with paragraph (6) of this regulation. Any such ship which carries large quantities of oil fuel shall comply with paragraph (2) of this regulation or paragraph (1) of regulation 14.

(2) Any ship of 10,000 tons gross tonnage and above shall be fitted either

(a) with oily-water separating equipment (100 ppm equipment) complying with paragraph (6) of this regulation and with an oil discharge monitoring and control system complying with paragraph (5) of this regulation; or

(b) with oil filtering equipment (15 ppm equipment) complying with paragraph (7) of this regulation.

(3) (a) The Administration may waive the requirements of paragraphs (1) and (2) of this regulation for any ship engaged exclusively on:

(i) voyages within special areas; or

(ii) voyages within 12 miles of the nearest land outside special areas, provided the ship is in:

(1) trade between ports or terminals within a State Party to the present Convention; or

(2) restricted voyages as determined by the Administration; provided that all of the following conditions are complied with:

(iii) the ship is fitted with a holding tank having a volume adequate, to the satisfaction of the Administration, for the total retention on board of the oily bilge water;

(iv) all oily bilge water is retained on board for subsequent discharge to discharge to reception facilities;

(v) the Administration has determined that adequate reception facilities are available to receive such oily bilge water in a sufficient number of ports or terminals the ship calls at;

กฎข้อบังคับที่ 16

ระบบตรวจสอบและควบคุม การปล่อยทิ้งน้ำมัน

และเครื่องแยกน้ำปนน้ำมัน และเครื่องกรองน้ำมัน

(1) เรือสำใดขนาด 400 ตันกรอสส์และมากกว่า แต่น้อยกว่า 10,000 ตันกรอสส์ ต้องติดตั้งเครื่องแยกน้ำปนน้ำมัน (เครื่องขนาดร้อยส่วนในล้านส่วน) ให้เป็นไปตามข้อ (6) ของกฎข้อบังคับนี้เรือเช่นว่านั้นสำใดซึ่งบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นจำนวนมากต้องปฏิบัติตามข้อ(2) ของกฎข้อบังคับนี้ หรือข้อ (1) ของกฎข้อบังคับที่ 14

(2) เรือสำใดขนาด 10,000 ตันกรอสส์และมากกว่า ต้องติดตั้งอย่างใดอย่างหนึ่ง

(ก) เครื่องแยกน้ำมันปนน้ำ (เครื่องขนาดร้อยส่วนในล้านส่วน) ซึ่งเป็นไปตามข้อ (6) ของกฎข้อบังคับนี้ และระบบตรวจสอบและควบคุมการปล่อยทิ้งน้ำมัน ซึ่งเป็นไปตามข้อ (5) ของกฎข้อบังคับนี้ หรือ

(ข) เครื่องกรองน้ำมัน (เครื่องขนาดสิบห้าส่วนในล้านส่วน) ซึ่งเป็นไปตามข้อ (7) ของกฎข้อบังคับนี้

(3) (ก) ทางการอาจละเว้นข้อกำหนดของข้อ (1) และ (2) ของกฎข้อบังคับนี้ ให้แก่เรือที่ใช้เฉพาะสำหรับ

(i) การเดินทางภายในพื้นที่กำหนดพิเศษ หรือ

(ii) การเดินทางภายในระยะ 12 ไมล์ จากแผ่นดินที่ใกล้ที่สุด นอกพื้นที่กำหนดพิเศษโดยมีเงื่อนไขว่าเรือคงอยู่ระหว่าง

(1) ท่าการค้าระหว่างเมืองท่าหรือสถานีภายในรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาฉบับนี้หรือ

(2) การเดินทางในทะเลเขตจำกัด ตามที่ทางการกำหนดโดยมีข้อแม้ว่าได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆ ทั้งหมด ดังต่อไปนี้

(iii) เรือได้ติดตั้งถังเก็บที่มีปริมาตรเพียงพอ ตามที่ทางการเห็นชอบเพื่อเก็บน้ำท้องเรือปนน้ำมันทั้งหมดไว้ในเรือ

(iv) น้ำท้องเรือปนน้ำมันทั้งหมดได้ถูกเก็บไว้บนเรือ เพื่อส่งไปสู่อุปกรณ์เพื่อรองรับของเสียภายหลัง

(v) ทางการได้กำหนดให้มีอุปกรณ์เพื่อรองรับของเสียอย่างเพียงพอที่จะรองรับน้ำท้องเรือปนน้ำมันเช่นว่านั้น ตามจำนวนเมืองท่าหรือสถานีที่เพียงพอที่เรือเดินทางไป

MARPOL 73/78

(vi) the International Oil Pollution Prevention Certificate, when required, is endorsed to the effect that the ship is exclusively engaged on the voyages specified in subparagraph (a)(i) or (a)(ii)(2) of this paragraph; and

(vii) the quantity, time, and port of discharge are recorded in the Oil Record Book

(b) The Administration shall ensure that ships of less than 400 tons gross tonnage are equipped, as far as practicable, to retain on board oil or oily mixtures or discharge them in accordance with the requirements of regulation 9(1) (b) of this Annex.

(4) For existing ship the requirements of paragraphs (1),(2) and (3) of this regulation shallply three years after the date of entry into force of the present Convention.

(5) An oil discharge monitoring and control system shall be of a design approved by the Administration. In considering the design of the oil content meter to be incorporated into the system, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.* The system shall be fitted with a recording device to provide a continuous record of the oil content in parts per million . This record shall be identifiable as to time and date and shall be kept for at least three years. The system shall come into operation when there is any discharge of effluent into the sea and shall be such as will ensure that any discharge of oily mixture is automatically stopped when the oil content of effluent exceeds that permitted by regulation 9(1)(b) of this Annex. Any failure of the system shall stop the discharge and be noted in the Oil Record Book. The defective unit shall be made operable before the ship commences its next voyage unless it is proceeding to a repair port. Existing ships shall comply with all of the provisions specified above except that the stopping of the discharge may be performed manually.

(6) Oily water separating equipment referred to in paragraphs (1) and (2)(a) of this regulation shall be of a design approved by the Administration and shall be such as will ensure that any oily mixture discharged into the sea after passing through the system has an oil content of less than 100 parts per million. In considering the design of such equipment, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.*

---

* Reference is made to the Recommendation on International Performance and Test Specifications for Oily Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by resolution A. 393(X).

(vi) ใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมันเมื่อจำเป็นต้องได้รับการสลักหลังเป็นข้อความว่าเรือได้ใช้เฉพาะในการเดินทางตามที่ได้ระบุในข้อ (เอ)(i) หรือ (เอ)(ii)(2) ของข้อนี้และ

(vii) ปริมาณ เวลา และเมืองท่า ที่ปล่อยทิ้งใด ๆ ข้อต้นในสมุดบันทึกน้ำมัน

(บี) ทางการต้องทำให้แน่นอนว่าเรือขนาดต่ำกว่า 400 ตันกรอสส์ ได้มีการดำเนินการเท่าที่สามารถปฏิบัติได้เพื่อเก็บกักน้ำมันหรือสารปนน้ำมันไว้บนเรือ หรือปล่อยทิ้งสิ่งเหล่านั้นตามข้อกำหนดของระเบียบข้อบังคับที่ 9 ข้อ (1)(บี) ของภาคผนวก

(4) สำหรับเรือที่มีอยู่แล้ว ข้อกำหนดของข้อ (1),(2) และ (3) ของระเบียบข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับสามปีหลังจากวันที่อนุสัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับ

(5) ระบบตรวจสอบและควบคุมการปล่อยทิ้งน้ำมัน ต้องเป็นการออกแบบซึ่งได้รับความเห็นชอบโดยทางการในการพิจารณาการออกแบบของเครื่องวัดปริมาณน้ำมันเจือปนที่จะประกอบร่วมเข้าไปในระบบทางการต้องพิจารณาถึงคำแนะนำขององค์การเรื่องข้อกำหนดคุณลักษณะ[1] ระบบดังกล่าวต้องติดตั้งอุปกรณ์บันทึก เพื่อบันทึกปริมาณน้ำมันเจือปนอย่างต่อเนื่องเป็นส่วนต่อล้านส่วน การบันทึกนี้ต้องสามารถแสดงถึงเวลาและวันที่และต้องเก็บรักษาไว้อย่างน้อยสามปี ระบบนี้ต้องทำงานทันทีเมื่อมีการปล่อยทิ้งสิ่งใด ๆ ไหลลงสู่ทะเล และต้องทำให้แน่นอนว่าการปล่อยทิ้งสารปนน้ำมันจะหยุดโดยอัตโนมัติ เมื่อปริมาณน้ำมันเจือปนของสิ่งดังกล่าวเกินกว่าที่ยินยอมให้ โดยระเบียบข้อบังคับที่ 9 ข้อ (1)(บี) ของภาคผนวกนี้ ระบบดังกล่าวขัดข้องด้วยเหตุใด ๆ ให้หยุดการปล่อยทิ้งและบันทึกในปูมบันทึกน้ำมันชิ้นส่วนทิบกพร่องต้องได้รับการซ่อมให้ใช้งานได้ก่อนที่เรือจะเริ่มเดินทางในเที่ยวต่อไป นอกจากเดินทางไปยังเมืองท่าที่ซ่อม เรือที่มีอยู่แล้วต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติทั้งหมดที่ระบบข้างต้นนี้ นอกจากว่าการหยุดปล่อยทิ้งสามารถกระทำด้วยมือได้

(6) เครื่องแยกน้ำปนน้ำมันที่กล่าวถึงในข้อ (1) และ (2)(เอ) ของระเบียบข้อบังคับนี้ต้องเป็นการออกแบบซึ่งได้รับความเห็นชอบโดยทางการและต้องเป็นไปในลักษณะที่จะทำให้แน่นอนว่า การปล่อยทิ้งสารน้ำมันใด ๆ ลงสู่ทะเลหลังจากผ่านระบบโดยตลอดแล้ว มีปริมาณน้ำมันเจือปนน้อยกว่า 100 ส่วนต่อล้านส่วน ในการพิจารณาการออกแบบของเครื่องเช่นว่านั้น ทางการต้องพิจารณาถึงคำแนะนำขององค์การ เรื่องข้อกำหนดคุณลักษณะด้วย[2]

---

[1] [illegible]

[2] [illegible]

(7) Oil filtering equipment referred to in paragraph (2)(b) of this regulation shall be of a design approved by the Administration and shall be such as will ensure that any oily mixture discharged into the sea after passing through the system or systems has an oil content not exceeding 15 parts per million.It shall be provided with alarm arrangements to indicate when this level cannot be maintained. In considering the design of such equipment, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.[1] In the case of ships less than 10,000 tons gross tonnage, other than those carrying large quantities of oil fuel or those discharging bilge water under regulation 10(3)(b), which are provided with oil filtering equipment in lieu of oily water separating equipment, the requirements of the alarm arrangements shall be complied with as far as is reasonable and practicable .

[1] Reference is made to the Recommendation on International Performance and Test Specifications for Oily Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by resolution A.393 (X).

(7) เครื่องกรองน้ำมันที่กล่าวถึงในข้อ (2)(บี) ของระเบียบข้อบังคับนี้ต้องเป็นการออกแบบซึ่งได้รับความเห็นชอบโดยทางการ และต้องเป็นไปในลักษณะที่จะทำให้แน่นอนว่าการปล่อยทิ้งสารปนน้ำมันใด ๆ ลงสู่ทะเลหลังจากผ่านระบบนี้เพียงระบบเดียวหรือหลายระบบโดยตลอดแล้ว มีปริมาณน้ำมันเจือปน ไม่เกิน 15 ส่วนต่อล้านส่วน ต้องดำเนินการให้มีสัญญาณเตือนเพื่อแสดงเมื่อเครื่องกรองน้ำมันไม่สามารถรักษาระดับนี้ไว้ได้ ในการพิจารณาการออกแบบของเครื่องเช่นว่านั้น ทางการต้องพิจารณาถึงคำแนะนำขององค์การเรื่องข้อกำหนดคุณลักษณะ ในกรณีของเรือขนาดต่ำกว่า 10,000 ตันกรอสส์ นอกเหนือไปจากบรรดาเรือซึ่งบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นจำนวนมาก หรือบรรดาเรือซึ่งทำการปล่อยทิ้งน้ำท้องเรือภายใต้ระเบียบข้อบังคับที่ 10 ข้อ (3)(บี) ซึ่งได้จัดให้มีเครื่องกรองน้ำมันแทนเครื่องแยกน้ำปนน้ำมัน ข้อกำหนดสำหรับการจัดให้มีสัญญาณเตือนต้องได้รับการปฏิบัติตามเท่าที่มีเหตุผลสมควรและสามารถปฏิบัติได้

ข้อบังคับที่แนะนำเรื่องข้อกำหนดคุณลักษณะและการทำงานของเครื่องแยกน้ำปนน้ำมันและเครื่องวัดปริมาณน้ำมันเจือปน ซึ่งได้รับการโดยองค์การขนาดข้อมูล A.393(X)

Regulation 17

Tanks for oil residues (sludge)

(1) Every ship of 400 tons gross tonnage and above shall be provided with a tank or tanks of adequate capacity, having regard to the type of machinery and length of voyage, to receive the oil residues (sludge) which cannot be dealt with otherwise in accordance with the requirements of this Annex, such as those resulting from the purification of fuel and lubricating oils and oil leakages in the machinery spaces.

(2) In new ships, such tanks shall be designed and constructed so as to facilitate their cleaning and the discharge of residues to reception facilities. Existing ships shall comply with this requirement as far as is reasonable and practicable.

(3) Piping to and from sludge tanks shall have no direct connection overboard, other than the standard discharge connection referred to in regulation 19.

กฎข้อบังคับที่ 17
ถังสำหรับกากน้ำมัน (ตะกอนน้ำมัน)

(1) เรือทุกลำที่มีขนาด 400 ตันกรอสส์ และมากกว่าต้องจัดให้มีถังถังเดียวหรือหลายถังที่มีความจุเพียงพอที่จะรองรับกากน้ำมันตามชนิดของเครื่องจักรและระยะการเดินทาง (ตะกอนน้ำมัน) ซึ่งไม่สามารถดำเนินการกำจัดอย่างอื่นได้ตามข้อกำหนดของภาคผนวกนี้ เช่น บรรดาสิ่งซึ่งเป็นผลมาจากการทำความสะอาดน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น และการรั่วของน้ำมันในห้องเครื่องจักร

(2) ในเรือใหม่ ถังเช่นว่านั้นต้องออกแบบและต่อสร้างเพื่อให้สะดวกต่อการทำความสะอาดและการปล่อยทิ้งกากไปยังอุปกรณ์เพื่อรองรับของเสีย เรือที่มีอยู่แล้วต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดนี้เท่าที่มีเหตุผลสมควรและสามารถปฏิบัติได้

(3) ท่อทางน้ำเข้าและออกจากถังน้ำมันสกปรก จะต้องไม่ต่อโดยตรงกับทางส่งออกของเรือ ไม่หมายถึงพักต่อท่อส่งออกมาตรฐานที่กำลังใช้ในกฎข้อ 19

Regulation 18

Pumping, piping and discharge arrangements of oil tankers

(1) In every oil tanker, a discharge manifold for connection to reception facilities for the discharge of dirty ballast water or oil contaminated water shall be located on the open deck on both sides of the ship.

(2) In every oil tanker, pipelines for the discharge to the sea of ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas which may be permitted under regulation 9 or regulation 10 of this Annex shall be led to the open deck or to the ship's side above the waterline in the deepest ballast condition. Different piping arrangements to permit operation in the manner permitted in subparagraphs (6)(a) to (c) of this regulationmay be accepted.

(3) In new oil tankers means shall be provided for stopping the discharge into the sea of ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas, other than those discharges below the watering permetted under paragraph (6) of this regulation, from a position on the upper deck or above located so that the manifold in use referred to in paragraph (1) of this regulation and the discharge to the sea from the pipelines referred to in paragraph (2) of this regulation may be visually observed. Means for stopping the discharge need not be provided at the observation position if a positive communication system such as a telephone or radio system is provided between the observation position and the discharge control position.

(4) Every new oil tanker required to be provided with segregated ballast tanks or fitted with a crude oil washing system shall comply with the following requirements:

(a) it shall be equipped with oil piping so designed and installed that oil retention in the lines is minimized, and

(b) means shall be provided to drain all cargo pumps and all oil lines at the completion of cargo discharge, where necessary by connection to a stripping device. The line and pump drainings shall be capable of being discharged both ashore and to a cargo tank or a slop tank. For discharge ashore a special small diameter line shall be provided and shall be connected outboard of the ship's manifold valves.

กฎข้อบังคับที่ 18
การจัดการเกี่ยวกับการสูบท่อทางและการปล่อยทิ้งของเรือบรรทุกน้ำมัน

(1) ในเรือบรรทุกน้ำมันทุกลำ หัวท่อรวมสำหรับต่อกับอุปกรณ์เพื่อรองรับของเสียเพื่อปล่อยทิ้งน้ำอับเฉาสกปรก หรือน้ำปนน้ำมัน ต้องตั้งอยู่บนดาดฟ้าเปิดทั้งสองกราบของเรือ

(2) ในเรือบรรทุกน้ำมันทุกลำ ท่อทางสำหรับปล่อยทิ้งน้ำอับเฉา หรือน้ำปนน้ำมันจากพื้นที่ถังระวางสินค้าลงสู่ทะเล ซึ่งอาจยินยอมให้ภายใต้กฎข้อบังคับที่ 9 หรือกฎข้อบังคับที่ 10 ของภาคผนวกนี้ ต้องวางท่อขึ้นไปบนดาดฟ้าเปิด หรือไปยังข้างเรือเหนือแนวน้ำในสภาพบัลลาสต์ที่ลึกที่สุด การดำเนินการวางท่อทางที่แตกต่างออกไป เพื่อวัตถุประสงค์ให้การปฏิบัติงานทำนองเดียวกับที่ได้ยินยอมให้ในข้อ (6)(เอ) ถึง (อี) ของกฎข้อบังคับนี้ อาจได้รับการยอมรับ

(3) ในเรือบรรทุกน้ำมันใหม่ ต้องจัดให้มีวิธีการสำหรับหยุดการปล่อยทิ้งน้ำอับเฉา หรือน้ำปนน้ำมันจากพื้นที่ถังระวางสินค้าลงสู่ทะเล นอกเหนือจากบรรดาการปล่อยทิ้งใต้แนวน้ำที่ได้รับการยินยอมภายใต้วรรค (6) ของกฎข้อบังคับนี้ จากดาดฟ้าชั้นบนหรือในตำแหน่งที่อยู่สูงกว่า เพื่อว่าจะได้สามารถมองเห็นหัวท่อรวมที่ใช้งานตามที่ได้กล่าวถึงในวรรค (1) ของกฎข้อบังคับนี้ และการปล่อยทิ้งลงสู่ทะเลจากท่อทางตามที่ได้กล่าวถึงในวรรค (2) ของกฎข้อบังคับนี้ เครื่องมือสำหรับหยุดการปล่อยทิ้งไม่จำเป็นจะต้องได้รับการจัดให้มี ณ ตำแหน่งที่เฝ้าตรวจ ถ้าระบบการติดต่อสื่อสารซึ่งเป็นที่เชื่อได้ เช่น ระบบโทรศัพท์ หรือระบบวิทยุได้รับการจัดให้อยู่ระหว่างตำแหน่งที่เฝ้าตรวจกับตำแหน่งที่ควบคุมการปล่อยทิ้ง

(4) เรือบรรทุกน้ำมันใหม่ทุกลำ ซึ่งได้ถูกกำหนดให้มีถังอับเฉาแยก หรือติดตั้งระบบล้างน้ำมันดิบ ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดดังต่อไปนี้

(เอ) ต้องวางท่อน้ำมันที่ได้รับการออกแบบและติดตั้งให้มีน้ำมันค้างอยู่ในท่อน้อยที่สุด และ

(บี) ต้องจัดให้มีวิธีการระบายน้ำมันออกจากปั๊มสินค้าน้ำมันทั้งปวง และท่อน้ำมันทั้งหมดเมื่อเสร็จสิ้นการสูบถ่ายสินค้าในกรณีที่จำเป็น โดยต่อเข้ากับเครื่องสูบเท็บจนหมด การระบายออกจากท่อทางและปั๊มต้องสามารถทำได้ทั้งสูบถ่ายขึ้นบกและสูบถ่ายไปยังถัง ระวางสินค้า หรือถังน้ำเสีย สำหรับการสูบถ่ายขึ้นบกต้องจัดให้มีท่อเส้นผ่าศูนย์กลางขนาดเล็กเป็นพิเศษและต้องต่อกับสิ้นท่อรวมบนดาดฟ้า

MARPOL 73/78

(5) Every existing crude oil tanker required to be provided with segregated ballast tanks, or to be fitted with a crude oil washing system, or to operate with dedicated clean ballast tanks, shall comply with the provisions of paragraph (4)(b) of this regulation.

(6) On every oil tanker the discharge of ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas shall take place above the waterline, except as follows:

(a) Segregated ballast and clean ballast may be discharged below the waterline

(i) in ports or at offshore terminals, or

(ii) at sea by gravity,

provided that the surface of the ballast water has been examined immediately before the discharge to ensure that no contamination with oil has taken place.

(b) Existing oil tankers which, without modification, are not capable of discharging segregated ballast above the waterline may discharge segregated ballast below the waterline at sea, provided that the surface of the ballast water has been examined immediately before the discharge to ensure that no contamination with oil has taken place

(c) Existing oil tankers operating with dedicated clean ballast tanks,which with out modification are not capable of discharging ballast water from dedicated clean ballast tanks above the waterlind, may discharge this ballast below the waterline provided that the discharge of the ballast water is supervised in accordance with regulation 13 A(3) of this Annex

(d) On every oil tanker at sea, dirty ballast water or oil contaminated water from tanks in the cargo area, other than slop tanks, may be discharged by gravity below the waterline, provided that sufficient time has elapsed in order to allow oil/water separation to have taken place and the ballast water has been examined immediately before the discharge with an oil/water interface detector referred to in regulation 15(3) (b) of this Annex, in order to ensure that the height of the interface is such that the discharge does not involve any increased risk of harm to the marine environment

(e) On existing oil tankers at sea, dirty ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas may be discharged below the waterline, subsequent to or in lieu of the discharge by the method referred to in subparagraph (d) of this paragraph, provided that:

(5) เรือที่มีอยู่แล้วและบรรทุกน้ำมันดิบทุกลำ ซึ่งได้รับการกำหนดให้มีถังน้ำคับเฉาแยก หรือติดตั้งระบบล้างน้ำมันดิบ หรือมีถังอับเฉาสะอาดใช้การอยู่ ต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติของข้อ (4)(ก) ของกฎข้อบังคับนี้

(6) ในเรือน้ำมันทุกลำ การปล่อยทิ้งน้ำคับเฉา หรือน้ำปนน้ำมันจากบังระวางสินค้า ต้องกระทำเหนือน้ำ เว้นแต่กรณีดังต่อไปนี้

(ก) อับเฉาแยกและถังอับเฉาสะอาดอาจปล่อยลงใต้แนวน้ำ

(i) ในเมืองท่าหรือ ณ สถานีนอกฝั่ง หรือ

(ii) ในทะเลโดยความเร็ว

โดยมีเงื่อนไขว่าผิวหน้าของน้ำคับเฉาได้รับการตรวจสอบเพื่อที่ก่อนการปล่อยทิ้งเพื่อให้เป็นที่แน่นอนว่าไม่มีน้ำมันปนอยู่

(ข) เรือบรรทุกน้ำมันที่มีอยู่แล้ว ซึ่งมิได้แก้ไขดัดแปลง ทำให้ไม่สามารถปล่อยทิ้งอับเฉาแยกเหนือแนวน้ำ อาจปล่อยทิ้งคับเฉาแยกใต้แนวน้ำขณะอยู่ในทะเลโดยมีเงื่อนไขว่าผิว หน้าของน้ำอับเฉาได้รับการตรวจสอบทันทีก่อนการปล่อยทิ้ง เพื่อให้เป็นที่แน่นอนว่าไม่มีน้ำมันปนอยู่

(ค) เรือบรรทุกน้ำมันที่มีอยู่แล้ว มีถังคับเฉาสะอาดใช้การอยู่ซึ่งมิได้แก้ไขดัดแปลงทำให้ไม่สามารถปล่อยทิ้งน้ำคับเฉาจากถังอับเฉาสะอาดเหนือแนวน้ำ อาจปล่อยทิ้งอับเฉานี้ใต้แนวน้ำโดยมีเงื่อนไขว่า การปล่อยทิ้งน้ำคับเฉาได้รับการควบคุมดูแลตามกฎข้อบังคับที่ 13(ค)(3) ของภาคผนวกนี้

(ง) ในเรือบรรทุกน้ำมันทุกลำขณะอยู่ในทะเล น้ำอับเฉาสกปรก หรือน้ำปนน้ำมันจากถังภายในระวางสินค้า มิใช่ถังน้ำเสีย อาจจะปล่อยทิ้งโดยความเร็งได้แนวน้ำ โดยมีเงื่อนไขว่าต้องปล่อยให้เวลาล่วงไปเพียงพอที่น้ำมัน/น้ำ จะแยกตัวออกจากกัน และน้ำอับเฉาได้รับการตรวจทันทีก่อนการปล่อยทิ้งโดยเครื่องตรวจสอบพื้นผิวน้ำมัน/น้ำที่ได้กล่าวถึงในระเบียบข้อบังคับที่ 15 ข้อ (3)(บี) ของภาคผนวกนี้ เพื่อให้แน่นอนว่าระดับความสูงของพื้นที่ผิวน้ำมัน/น้ำอยู่ในลักษณะที่ว่าการปล่อยทิ้งนั้นไม่เพิ่มความเสี่ยงใด ๆ อันเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล

(จ) ในเรือบรรทุกน้ำมันที่มีอยู่แล้วขณะอยู่ในทะเล น้ำคับเฉาสกปรกหรือน้ำปนน้ำมันจากภายในถังระวางสินค้า อาจปล่อยทิ้งใต้แนวน้ำ หลังจากหรือแทนการปล่อยทิ้งโดยวิธีที่กล่าวถึงในอนุข้อ (ข) ของข้อนี้ โดยมีเงื่อนไขว่า

(i) a part of the flow of such water is led through permanent piping to a readily accessible location on the upper deck or above where it may be visually observed during the discharge operation, and

(ii) such part flow arrangements comply with the requirements established by the Administration, which shall contain at least all the provisions of the Specifications for the Design, Installation and Operation of a Part Flow System for Control of Overboard Discharges adopted by the Organization.

(i) ส่วนหนึ่งของน้ำเช่นว่านั้นไหลผ่านท่อทางที่ติดตั้งเหนือไปยังสถานที่ที่สามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวกภายในหกฟุตหรือสูงกว่านั้น ซึ่งสามารถมองเห็นได้ระหว่างปฏิบัติการปล่อยทิ้ง และ

(ii) ส่วนหนึ่งของน้ำที่จัดการให้ไหลเช่นว่านั้น เป็นไปตามข้อกำหนดซึ่งได้จัดทำขึ้นโดยทางการ ซึ่งอย่างน้อยที่สุดต้องประกอบด้วยภาคผนวกทั้งหมดว่าด้วยข้อกำหนดคุณลักษณะสำหรับการออกแบบ การติดตั้งและการปฏิบัติงานของระบบส่วนหนึ่งของน้ำไหลผ่าน เพื่อควบคุมการปล่อยทิ้งออกนอกเรือ ซึ่งยอมรับโดยองค์การ

Regulation 19

Standard discharge connection

To enable pipes of reception facilities to be connected with the ship's discharge pipeline or residues from machinery bilges,both lines shsall be fitted with a standard discharge connection in accordance with the followwing table:

Standard dimensions of flanges for discharge connections

Description	Dimension
Outside diameter	215 mm
Inner diameter	According to pipe outside diameter
Bolt circle diameter	183 mm
Slots in flange	6 holes 22 mm in diameter equidistantly placed on a bolt circle of the above diameter, slotted to the flange periphery. The slot width to be 22 mm
Flange thickness	20 mm
Bolts and nuts quantity, diameter	6, each of 20 mm in diameter and of suitable length
The flange is designed to accept pipes up to a maximum internal diameter of 125 mm and shall be of steel or other equivalent material having a flat face. This flange, together with a gasket of oil-proof material, shall be suitable for a service pressure of 6 kg/cm^2	

กฎข้อบังคับที่ 19

ข้อต่อสูบถ่ายมาตรฐาน

เพื่อให้ท่อรับของคุปกรณ์รองรับของเสียต่อเข้ากับท่อส่งสำหรับกากที่เหลือจากห้องเรือห้องเครื่องจักรของเรือ ท่อทั้งสองต้องต่อเข้าด้วยกันด้วยข้อต่อสูบถ่ายมาตรฐาน ต้องเป็นไปตามตารางดังต่อไปนี้

ขนาดมาตรฐานของหน้าแปลนสำหรับข้อต่อเพื่อการสูบถ่าย

รายละเอียด	ขนาด
เส้นผ่าศูนย์กลางภายนอก	215 มม.
เส้นผ่าศูนย์กลางภายใน	ขึ้นอยู่กับเส้นผ่าศูนย์กลางภายนอกของท่อ
เส้นผ่าศูนย์กลาง วงกลมสลักยึด	183 มม.
ช่องร้อยสลักยึดบนหน้าแปลน	เจาะ 6 รู เส้นผ่าศูนย์กลาง 22 มม. ระยะห่างเท่ากัน อยู่บนตำแหน่งวงกลมสลักยึด ซึ่งมีเส้นผ่าศูนย์กลางดังกล่าวข้างต้น และเจาะรูให้ช่องกว้าง 22 มม.
ความหนาของหน้าแปลน	20 มม.
สลักยึดและนัต : จำนวน เส้นผ่าศูนย์กลาง	6 ชุด เส้นผ่าศูนย์กลาง 20 มม. และมีความยาวตามความเหมาะสม
หน้าแปลนได้รับการออกแบบที่จะรับกับท่อที่มีเส้นผ่าศูนย์กลางภายในกว้างที่สุดถึง 125 มม. และต้องทำด้วยเหล็กหรือวัสดุอื่นที่เทียบเท่ากัน มีผิวหน้าแบนเรียบ หน้าแปลนพร้อมด้วยแผ่นรองหน้าแปลนทนน้ำมันเหมาะสมสำหรับใช้งานที่ความดัน 6 กก./ซม.²	

MARPOL 73/78

Regulation 20

Oil Record Book

(1) Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and every ship of 400 tons gross tonnage and above other than oil tanker shall be provided with an Oil Record Book Part I (Machinery Space Operations). Every oil tanker of 150 tons gross tonnageand above shall also be provided with an Oil Record Book Part II (Cargo/Ballast Operations). The Oil Record Book(s), whether as a part of the ship's official log-book or otherwise, shall be in the Form(s) specified in appendix III to this Annex

(2) The Oil Record Book shall be completed on each occasion, on a tank-to-tank basis if appropriate,whenever any of the following operations take place in the ship:

(a) for machinery space operations (all ships):

(i) ballasting or cleaning of oil fuel tank;

(ii) discharge of dirty ballast or cleaning water from tanks referred to under (i) of the subparagraph;

(iii) disposal of oily residues (sludge);

(iv) discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces;

(b) for cargo/ballast operations (oil tankers)

(i) loading of oil cargo;

(ii) internal transfer of oil cargo during voyage;

(iii) unloading of oil cargo;

(iv) ballasting of cargo tanks and didicated clean ballast tanks;

(v) cleaning of cargo tanks including crude oil washing;

(vi) discharge of ballast except from segregated ballast tanks;

(vii) discharge of water from slop tanks,

(viii) closing of all applicable valves or siminar devices after slop tank discharge operations;

(ix) closing of valves necessary for isolation of dedicated clean ballast tanks form cargo and stripping lines after slop tank discharge operations;

(x) disposal of residues.

กฎข้อบังคับที่ 20
สมุดบันทึกน้ำมัน

(1) เรือบรรทุกน้ำมันทุกลำขนาด 150 ตันกรอสส์และมากกว่า และเรือทุกลำขนาด 400 ตันกรอสส์ และมากกว่า ซึ่งมิใช่เรือบรรทุกน้ำมัน ต้องจัดให้มีสมุดบันทึกน้ำมัน ภาค 1 (การปฏิบัติงานในห้องเครื่องจักร) เรือบรรทุกน้ำมันทุกลำขนาด 150 ตันกรอสส์และมากกว่าต้องจัดให้มีสมุดบันทึกน้ำมันภาค 2 (การปฏิบัติงานเกี่ยวกับอับเฉา/สินค้า)ด้วย สมุดบันทึกน้ำมันไม่ว่าจะเป็นส่วนหนึ่งของสมุดปูมเรือที่เป็นทางการหรือทำนองอื่นก็ตาม ต้องมีรูปแบบตามที่ระบุไว้ในตอนผนวก 3 ของภาคผนวกนี้

(2) สมุดบันทึกน้ำมันต้องบันทึกให้สมบูรณ์ในแต่ละครั้งเป็นรายการตามความเหมาะสมเมื่อใดก็ตามที่มีการปฏิบัติงานในเรือดังต่อไปนี้

(ก) สำหรับการปฏิบัติงานในห้องเครื่องจักร (เรือทุกลำ)
- (i) การบรรจุอับเฉาหรือการทำความสะอาดถังน้ำมันเชื้อเพลิง
- (ii) การปล่อยทิ้งอับเฉาสกปรกหรือน้ำทำความสะอาดจากถังตามที่กล่าวใน (i) ของอนุวรรคนี้
- (iii) การทิ้งกากน้ำมัน (ตะกอนสกปรก)
- (iv) การปล่อยทิ้งข้างเรือหรือการทิ้งในลักษณะอื่นของน้ำท้องเรือ ซึ่งสะสมอยู่ห้องเครื่องจักร

(ข) สำหรับการปฏิบัติงานเกี่ยวกับสินค้า/อับเฉา (เรือบรรทุกน้ำมัน)
- (i) การบรรทุกสินค้าน้ำมัน
- (ii) การสูบถ่ายสินค้าน้ำมันในเรือขณะเดินทาง
- (iii) การสูบส่งสินค้าน้ำมัน
- (iv) การบรรจุอับเฉาลงในถังระวางสินค้าและถังสับเฉาสะอาด
- (v) การทำความสะอาดถังระวางสินค้ารวมถึงการล้างด้วยน้ำ มันดิบ
- (vi) การปล่อยทิ้งสับเฉาออกจากถังสับเฉาแยก
- (vii) การปล่อยทิ้งน้ำจากถังน้ำเสีย
- (viii) การปิดสิ้นทั้งหมดที่ใช้งานอยู่หรือกลไกอื่นใดที่คล้ายคลึงกันหลังจากการปล่อยทิ้งน้ำจากถังน้ำเสีย
- (ix) การปิดสิ้นที่จำเป็นเพื่อแยกถังสับเฉาสะอาดออกจากถังระวางสินค้าและท่อทางหลังจากการปล่อยทิ้งน้ำจากถังน้ำเสีย
- (x) การทิ้งกากน้ำมัน

(3) In the event of such discharge of oil or oily mixture as is referred to in regulation 11 of this Annex or in the event of accidental or other exceptional discharge of oil not excepted by that regulation, a statement shall be made in the Oil Record Book of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.

(4) Each operation described in paragraph (2) of this regulation shall be fully recorded without delay in the Oil Record book so that all entries in the book appropriate to that operation are completed. Each completed operation shall be signed by the officer or officers in charge of the operations concerned and each completed page shall be signed by the master of ship. The entries in the Oil Record Book shall be in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, and, for ships holding an International Oil Pollution Prevention Certificate, in English of French. The entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

(5) The Oil Record Book shall be kept in such a place as to be readily available for inspection at all reasonble times and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on borad the ship It shall be preserved for a period of three years after the last entry has been made.

(6) The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Oil Record Book on borad any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminals and may make a copy of any entry in that book and may require the master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which had been certified by the master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Oil Record Book shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

(7) For oil tankers of less that 150 tons gross tonnage operating in accordance with regulation 15(4) of this Annex an appropriate Oil Record Book should be developed by the Administration.

(3) ในกรณีที่มีการปล่อยทิ้งน้ำมันหรือสารปนเปื้อนน้ำมัน ตามกฎข้อบังคับที่ 11 ของภาคผนวกนี้ หรือในกรณีของการปล่อยทิ้งน้ำมันโดยอุบัติเหตุหรือเหตุผิดปกติอื่น ๆ ซึ่งไม่ได้รับการยกเว้นโดยกฎข้อกำหนดนั้น ให้บันทึกเหตุการณ์และเหตุผลของการปล่อยทิ้งลงในสมุดบันทึกน้ำมัน

(4) การปฏิบัติงานแต่ละครั้งตามที่กล่าวในวรรค (2) ของกฎข้อบังคับนี้ ต้องบันทึกให้ละเอียดในสมุดบันทึกน้ำมันโดยเร็วที่สุด เพื่อให้การบันทึกทั้งหมดเสร็จเรียบร้อย สอดคล้องกับการปฏิบัติเสร็จสิ้น การปฏิบัติงานที่เสร็จสมบูรณ์แล้วแต่ละครั้งต้องลงนามโดยนายประจำเรือหรือนายทหารผู้รับผิดชอบการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง แต่ละหน้าต้องให้นายเรือลงนาม การบันทึกในสมุดบันทึกน้ำมันต้องบันทึกเป็นภาษาราชการของรัฐเจ้าของธงที่เรือนั้นชักอยู่ และสำหรับเรือที่มีใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมันให้บันทึกเป็นภาษาอังกฤษหรือฝรั่งเศส ในกรณีที่เกิดข้อพิพาทหรือมีความแตกต่างกันให้ใช้การบันทึกเป็นภาษาราชการประจำชาติของรัฐเจ้าของธงที่เรือนั้นชักอยู่เป็นหลัก

(5) ให้เก็บสมุดบันทึกน้ำมันไว้ในที่ที่พร้อมสำหรับการตรวจสอบได้ทุกเวลาตามที่สมควรยกเว้นกรณีที่เรือไม่อยู่ภายใต้การควบคุมแล้วถูกลากจูงให้เก็บไว้บนเรือ และให้เก็บรักษาสมุดนี้ไว้เป็นระยะเวลา 3 ปี หลังจากการบันทึกครั้งสุดท้าย

(6) เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐบาลของภาคีแห่งอนุสัญญา อาจตรวจสมุดบันทึกน้ำมันบนเรือลำใดที่อยู่ภายใต้บังคับของภาคผนวกนี้ได้ในขณะที่เรือนั้นอยู่ในเมืองท่าหรือสถานีนอกฝั่ง และอาจทำสำเนาข้อความที่บันทึกลงในสมุดนั้นไว้ และอาจให้นายเรือของเรือนั้นรับรองว่าเป็นสำเนาที่ถูกต้องของบันทึกเช่นว่านั้น สำเนาใด ๆ ที่ทำขึ้นตามที่กล่าวข้างรับรองโดยนายเรือของเรือนั้นแล้วว่าเป็นสำเนาที่ถูกต้องของบันทึกในสมุดบันทึกน้ำมันของเรือ ให้ยอมรับได้ในกระบวนการทางศาลในฐานะเป็นหลักฐานแห่งข้อเท็จจริงที่บันทึกลงไว้ การตรวจสมุดบันทึกน้ำมันและการทำสำเนาที่รับรองแล้วโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามวรรคนี้ ต้องกระทำโดยรวดเร็วเท่าที่จะทำได้ โดยมิให้เกิดความล่าช้าขึ้นกับเรือโดยไม่จำเป็น

(7) สำหรับเรือบรรทุกน้ำมันขนาดต่ำกว่า 150 ตันกรอสส์ ซึ่งปฏิบัติงานตามกฎข้อบังคับที่ 15 (4) ของภาคผนวกนี้ การดัดแปลงสมุดบันทึกน้ำมันแพ่งใช้ตามความเหมาะสมโดยทางการ

Regulation 21

Special requirements for drilling rigs and other platforms

Fixed and floating drilling rigs when engaged in the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea bed mineral resources and other platforms shall comply with the requirements of this Annex applicable to ships of 400 tons gross tonnage and above other than oil tankers, except that:

(a) they shall be equipped as far as practicable with the installations required in regulations 16 and 17 of this Annex;

(b) they shall keep a record of all operations involving oil or oily mixture discharges, in a form approved by the Administration; and

(c) in any special area and subject to the provisions of regulation 11 of this Annex, the discharge into the sea of oil or oily mixture shall be prohibited except when the oil content of the discharge without dilution does not exceed 15 parts per million.

(d) Outside special areas and more than 12 nautical miles from the nearest land and subject to the provisions of regulation 11 of this Annex, the discharge from such drilling rigs and platforms when stationary into the sea of oil or oily mixture shall be prohibited except when the oil content of the discharges without dilution does not exceed 100 parts per million unless there are appropriate national regulations which are more stringent, in which case the appropriate national regulations shall apply

กฎข้อบังคับที่ 21
ข้อกำหนดพิเศษสำหรับแท่นขุดเจาะหรือแท่นอื่น ๆ

แท่นขุดเจาะหรือแท่นลอยและอยู่ประจำที่ที่ใช้เพื่อการสำรวจ การแสวงประโยชน์ และการเกี่ยวกับทรัพยากรแหล่งแร่ใต้ทะเลนอกฝั่ง และแท่นอื่น ๆ ต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของภาคผนวกนี้ที่ใช้บังคับที่ก่อสร้างขนาด 400 ตันกรอสส์ และมากกว่าซึ่งมิได้เรือบรรทุกน้ำมัน เว้นแต่

(เอ) ให้ติดตั้งเครื่องมือตามที่กำหนดในกฎข้อบังคับที่ 16 และ 17 ของภาคผนวกนี้ให้มากที่สุดเท่าที่จะปฏิบัติได้

(บี) ให้บันทึกการปฏิบัติงานทั้งหมดเกี่ยวกับการปล่อยทิ้งน้ำมัน หรือสารผสมปนน้ำมัน ลงในแบบฟอร์มที่ทางการบริหารอนุมัติ และ

(ซี) ในพื้นที่พิเศษใด ๆ และภายใต้บทบัญญัติของระเบียบข้อบังคับที่ 11 ของภาคผนวกนี้ห้ามปล่อยทิ้งน้ำมันสารผสมน้ำมันลงสู่ทะเล เว้นแต่มีปริมาตรน้ำมันเจือปนของสิ่งที่ปล่อยทิ้งไม่เกิน 15 ส่วนในล้านส่วน โดยมิได้ทำให้เจือจางก่อน

(ดี) นอกพื้นที่พิเศษและเกินกว่า 12 ไมล์ทะเล จากแผ่นดินที่ใกล้ที่สุด และภายใต้บทบัญญัติของกฎข้อบังคับที่ 11 ของภาคผนวกนี้ ห้ามปล่อยทิ้งน้ำมันและสารผสมปนน้ำมันจากแท่นขุดเจาะและแท่นเช่นว่านั้นในขณะที่หยุดอยู่กับที่ เว้นแต่มีปริมาณน้ำมันเจือปนของสิ่งที่ปล่อยทิ้งไม่เกิน 100 ส่วนในล้านส่วนโดยมิได้ทำให้เจือจางก่อน นอกจากจะมีกฎข้อบังคับแห่งชาติที่เคร่งครัดกว่าในการณีนี้ให้นำกฎข้อบังคับแห่งชาตินั้นมาใช้บังคับ

Chapter III

Requirements for minimizing oil pollution from oil tankers due to side and bottom damages

Regulation 22

Damage assumptions

(1) For the purpose of calculating hypothetical oil outflow from oil tankers, three dimensions of the extent of damage of a parallelepiped on the side and bottom of the ship are assumed as follows. In the case of bottom damages two conditions are set forth to be applied individually to the stated portions of the oil tanker.

(a) Side damage

(i) Longitudinal extent (l_c):	1/3 $L^{2/3}$ or 14.5 metres, whichever is less
(ii) Transverse extent (t_c) (inboard from the ship's side at right angles to the centre line at the level corresponding to the assigned summer freeboard):	B/5 or 11.5 metres, whichever is less
(iii) Vertical extent (v_c):	From the base line upwards without limit

(b) Bottom damage

	For 0.3L from the forward perpendicular of the ship	*Any other part of the ship*
(i) Longitudinal extent (l_s):	L/10	L/10 or 5 metres, whichever is less
(ii) Transverse extent (t_s):	B/6 or 10 metres, whichever is less but not less than 5 metres	5 metres.
(iii) Vertical extent from the base line (v_s):	B/15 or 6 metres, whichever is less	

(2) Wherever the symbols given in this regulation appear in this chapter, they have the meaning as defined in this regulation.

บทที่ 3

กฎข้อบังคับที่ 22
ข้อสมมติเกี่ยวกับความเสียหาย

(1) เพื่อความมุ่งหมายในการคำนวณการรั่วไหลของน้ำมันจากเรือบรรทุกน้ำมัน ขนาด 3 มิติ ของขอบเขตความเสียหายเป็นรูปทรงสี่เหลี่ยมด้านข้างเรือและท้องเรือดังต่อไปนี้ ในการเกิดความเสียหายของห้องเรือโดยสมมุติได้กำหนดเงื่อนไข 2 ข้อไว้เพื่อให้ใช้แต่ละข้อกับส่วนต่าง ๆ ตังกล่าวของเรือบรรทุกน้ำมัน

(ก) ความเสียหายข้างเรือ

(i) ขอบเขตตามแนวยาว (l_s) :	$1/3\ L^{2/3}$	หรือ 14.5 เมตร แล้วแต่ค่าใดน้อยกว่า
(ii) ขอบเขตตามแนวขวาง (t_s) : (จากข้างเรือเข้าไปในเรือ ทำมุมฉากกับเส้นกลางลำ ณ ระดับที่สัมพันธ์กับเฟรียเดอร์ท เขตร้อนซึ่งได้กำหนดไว้) :	B/5	หรือ 11.5 เมตร แล้วแต่ค่าใดน้อยกว่า
(iii) ขอบเขตตามแนวตั้ง (v_s) :	จากเส้นฐานขึ้นไปโดยไม่มีขอบเขตจำกัด	

(ข) ความเสียหายท้องเรือ

	สำหรับ 0.3 L จากเส้นฉากหัวเรือ	*ส่วนอื่นใดของเรือดังกล่าว*
(i) ขอบเขตตามแนวยาว (l_s) :	L/10	L/10 หรือ 5 เมตร แล้วแต่ค่าใดน้อยกว่า
(ii) ขอบเขตตามแนวขวาง (t_s)	B/6 หรือ 10 เมตร แล้วแต่ค่าใดน้อยกว่า แต่ไม่น้อยกว่า 5 เมตร	5 เมตร
(iii) ขอบเขตตามแนวตั้งจากเส้นฐาน (v_s) :	B/15 หรือ 6 เมตร แล้วแต่ค่าใดน้อยกว่า	

(2) เมื่อใดก็ตามสัญลักษณ์ที่ให้ไว้ในกฎข้อบังคับนี้ ปรากฏในบทนี้ ให้มีความหมายตามที่กำหนดไว้ในระเบียบข้อบังคับนี้

MARPOL.BOOK

Regulation 23

Hypothetical outflow of oil

(1) The hypothetical outflow of oil in the case of side damage (O_c) and bottom damage (O_s) shall be calculated by the following formulae with respect to compartments breached by damage to all conceivable locations along the length of the ship to the extent as defined in regulation 22 of this Annex

(a) For side damages:

$$O_c = \sum W_i + \sum K_i C_i \qquad (I)$$

(b) For bottom damage:

$$O_s = \frac{1}{n} (\sum Z_i W + \sum Z_i C_i) \qquad (II)$$

Where : W = volume of a wing tank in cubic metres assumed to be breached by the damage as specified in regulation 22 of this Annex; W_i for a segregated ballast tank may be taken equal to zero.

C_i = volume of a centre tank in cubic metres assumed to be breached by the damage as specified in regulation 22 of this Annex; C_i for a segregated ballast tank may be taken equal to zero

K_i = $1 - b_i/t_c$ when b_i is equal to or greater than t_c, K_i shall be taken equal to zero.

Z_i = $1 - h_i/v_c$ when h_i is equal to or greater than v_c, Z_i shall be taken equal to zero.

b_i = width of wing tank in metres under consideration measured inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard.

h_i minimum depth of the double bottom in metres under consideration; where no double bottom is fitted h_i shall be taken equal to zero.

Whenever symbols given in this paragraph appear in this chapter, they have the meaning as defined in this regulation.

กฎข้อบังคับที่ 23
การรั่วไหลสมมุติของน้ำมันโดยสมมติ

(1) ในการณีการรั่วไหลสมมุติของน้ำมันโดยความเสียหายข้างเรือ (O_s) และความเสียหายท้องเรือ (O_b) ต้องคำนวณโดยสูตรดังต่อไปนี้ ในส่วนที่เกี่ยวกับห้องที่มีรอยแตกอันเนื่องมาจากความเสียหายในเวณที่มองเห็นได้ทั้งหมดตามความยาวของเรือตามขอบเขตดังที่ได้กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับที่ 22 ของภาคผนวกนี้

(ก) สำหรับความเสียหายข้างเรือ

$$O_s = \sum W_i + \sum K_i C_i \qquad (I)$$

(ข) สำหรับความเสียหายท้องเรือ

$$O_b = \sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i \qquad (II)$$

เมื่อ W_i = ปริมาตรของถังปีกเป็นลูกบาศก์เมตรสมมติว่ามีรอยแตกอันเนื่องมาจากความเสียหายดังที่ระบุไว้ในกฎข้อบังคับที่ 22 ของภาคผนวกนี้ : W_i สำหรับถังอับเฉาแยกอาจจะมีค่าเท่ากับศูนย์

C_i = ปริมาตรของถังกลางเป็นลูกบาศก์เมตรสมมติว่ามีรอยแตกอัน เนื่องมาจากความเสียหายดังที่ระบุไว้ในกฎข้อบังคับที่ 22 ของภาคผนวกนี้ : C_i สำหรับถังอับเฉาแยกอาจจะมีค่าเท่ากับศูนย์

K_i = $1 - b_i/v_i$ เมื่อ b_i เท่ากับหรือมากกว่า v_i K ให้มีค่าเท่ากับศูนย์

Z_i = $1 - h_i/v_i$ เมื่อ h_i เท่ากับหรือมากกว่า v_i Z_i ให้มีค่าเท่ากับศูนย์

b = ความกว้างของถังปีกเป็นเมตรโดยวัดจากท้องเรือเข้าไปในเรือ ทำมุมฉากกับเส้นกลางลำ ณ ระดับที่มีกับพรีบดร์ดเทอร์มินซึ่งได้กำหนดไว้

h = ความลึกต่ำสุดของท้องเรือสองชั้นเป็นเมตร ภายใต้การพิจารณาเมื่อไม่มีท้องเรือสองชั้น b_i ให้มีค่าเท่ากับศูนย์

เมื่อใดก็ตามที่สัญลักษณ์ที่ให้ไว้ในวรรคนี้ ปรากฏในเพชนี้ให้มีความหมายตามที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับนี้

MARPOL 73/78

(2) If a void space or segregated ballast tank of a length less than l_i as defined in regulation 22 of this Annex is located between wing oil tanks, O_i in' formula (I) may be calculated on the basis of volume W_i being the actual volume of one such tank (where they are of equal capacity) or the smaller of the two tanks (if they differ in capacity) adjacent to such space, multiplied by S_i as defined below and taking for all other wing tanks involved in such a collision the value of the actual full volume.

$$S_i = 1 - l / l_i$$

where l_i length in metres of void space or segregated ballast tank under consideration

(3) (a) Credit shall only be given in respect of double bottom tanks which are either empty or carrying clean water when cargo is carried in the tanks above

(b) Where the double bottom does not extend for the full length and width of the tank involved, the double bottom is considered non-existent and the volume of the tanks above the area of the bottom damage shall be included in formula (II) even if the tank is not considered breached because of the installation of such a partial double bottom.

(c) Suction wells may be neglected in the determination of the value h provided such wells are not excessive in area and extend below the tank for a minimum distance and in no case more than half the height of the double bottom. If the depth of such a well exceeds half the height of the double bottom, h_i shall be taken equal to the double bottom height minus the well height. Piping serving such wells if installed within the double bottom shall be fitted with valves or other closing arrangements located at the point of connection to the tank served to prevent oil outflow in the event of damage to the piping. Such piping shall be installed as high from the bottom shell possible. 'These valves shall be kept closed at sea at any time when the tank contains oil cargo, except that they may be opened only for cargo transfer needed for the purpose of trimming of the ship

(2) ถ้าบริเวณช่องว่างหรือถังอับเฉาแยก ซึ่งมีความยาวน้อยกว่า l_i ตามที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับที่ 22 ของภาคผนวกนี้ต้องอยู่ระหว่างถังปีก O_i ในสูตร (1) อาจคำนวณบนพื้นฐานของปริมาตร W ซึ่งเป็นปริมาตรแท้จริงของถังใดถังหนึ่งเช่นว่านั้น (เมื่อถังดังกล่าวมีความจุเท่ากัน) หรือปริมาตรของถังที่เล็กกว่า (ถ้าถังดังกล่าวมีความจุแตกต่างกัน) ซึ่งอยู่ติดกับบริเวณเช่นว่านั้น คุณด้วย S_i ตามที่กำหนดไว้ข้างล่างนี้ และให้นำถังปีกอื่นทั้งหมดรวมเข้าไปด้วยในลักษณะการโดนกันซึ่งค่าของปริมาตรเต็มอยู่จริง

$$S_i = 1 - l_i / l_i$$

เมื่อ l_i = ความยาวเป็นเมตรของบริเวณช่องว่างหรือถังอับเฉาแยกแล้วแต่กรณี

(3) (เอ) การให้การยอมรับจะให้ได้เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับถังท้องเรือสองชั้น ซึ่งเป็นถังว่างหรือถังที่บรรทุกน้ำสะอาด เมื่อสินค้าได้บรรทุกในถังที่อยู่เหนือกว่านั้น

(บี) ในกรณีที่ท้องเรือสองชั้นไม่ตลอดความยาวและความกว้างทั้งหมดของถังที่เกี่ยวข้องให้ถือว่าไม่มีท้องเรือสองชั้นดังกล่าว และปริมาตรของถังซึ่งอยู่เหนือบริเวณความเสียหายท้องเรือนั้น ให้รวมเข้าไปด้วยในสูตร (2) แม้ว่าถังนั้นไม่ได้ถือว่าเป็นถัง ซึ่งมีรอยแตกอันเนื่องมาจากการต่อสร้างท้องเรือสองชั้นเพียงบางส่วน

(ซี) บริเวณบ่อดูดอาจจะไม่นำมาคำนวณเพื่อหาค่า h_i โดยมีเงื่อนไขว่า บ่อดูดนั้นไม่ใช้เนื้อที่มากเกินไปและต่อต่ำกว่าถังเป็นระยะที่น้อยที่สุด และไม่มากกว่าครึ่งหนึ่งของความสูงท้องเรือสองชั้น ถ้าความลึกของบ่อเช่นว่านั้นเกินกว่าครึ่งหนึ่งของความสูงท้องเรือสองชั้นให้ h_i มีค่าเท่ากับความสูงท้องเรือสองชั้นลบด้วยความสูงของบ่อนั้น ท่อทางของบ่อดูดเช่นว่านั้น ถ้าติดตั้งไว้ภายในท้องเรือสองชั้นต้องติดตั้งลิ้นหรือดำเนินการปิดโดยวิธีอื่น ณ บริเวณจุดที่ต่อเข้ากับถังเพื่อป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันในกรณีท่อทางได้รับความเสียหาย ท่อทางเช่นว่านั้นให้ติดตั้งไว้สูงจากพื้นท้องเรือเท่าที่จะทำได้ ลิ้นเหล่านี้ต้องปิดสนิทในทะเลตลอดเวลาเมื่อถังนั้นบรรจุสินค้าน้ำมัน เว้นแต่ลิ้นเหล่านั้นอาจจะเปิดเมื่อจำเป็นต้องถ่ายเทสินค้า เพื่อวัตถุประสงค์ของการปรับระดับกินน้ำลึกหัวและท้ายของเรือเหล่านั้น

(4) In the case where bottom damage simultaneously involves four centre tanks, the value of O_s may be calculated according to the formula

$$O_s = 1/4 \ (\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i O_i) \qquad \text{(III)}$$

(5) An Administration may credit as reducing oil outflow in case of bottom damage, an installed cargo transfer system having an emergency high suction in each cargo oil tank, capable of transferring from a breached tank or tanks to segregated ballast tanks or to vailable cargo tandage if it can be assured that such tanks will have sufficient ullage. Credit for such a system would be governed by ability to transfer in two hours of operation oil equal to one half of the largest of the breached tanks involved and by availability If equivalent receiving capacity in ballast or cargo tanks. The credit shall be confined to permitting calculation of Os according to formula (III). The pipes for such suctions shall be installed at least at a height not less than the vertical extent of the bottom damage Vs. The Administration shall supply the Organization with the information concerning the arrangements accepted by it, for circulation to other Parties to the Convention.

(4) ในกรณีที่เสียหาย 4 ถังหรือมากกว่าในเวลาเดียวกัน ค่าของ O_{il} อาจจะคำนวณตามสูตรดังนี้

$$O_{il} = 1/4 \ (\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \qquad \text{(III)}$$

(5) ทางการอาจยอมรับแรงดันเป็นการลดการรั่วไหลของน้ำมันในกรณีความเสียหายที่ตัวเรือ ซึ่งระบบการถ่ายเทสินค้าที่มีทางดูดซึ่งตั้งอยู่ระดับสูงเพื่อการดูดเฉพาะที่ติดตั้งในแต่ละถังระวางสินค้าน้ำมันเพื่อสามารถถ่ายเทน้ำมันจากถังที่มีรอยแตกถังหนึ่ง หรือหลายถังไปยังถังอับเฉา หรือไปยังถังระวางสินค้าที่ใช้ได้หากแน่ใจว่าถังเช่นว่านั้นจะบรรจุน้ำมันที่เหลืออยู่ได้เพียงพอกับการยอมรับระบบเช่นว่านั้นจะพิจารณาจากความสามารถในการถ่ายเทน้ำมันในเวลาปฏิบัติการ 2 ชั่วโมงเท่ากับครึ่งหนึ่งของถังที่เกี่ยวข้องหรือใหญ่สุดซึ่งมีรอยแตกและจากปริมาณความจุที่ทัดเทียมกันของถังอับเฉาหรือถังระวางสินค้าที่จะใช้ได้ การยอมรับให้จำกัดเฉพาะการคำนวณ O_{il} ตามสูตร (3) ท่อสำหรับทางดูดเช่นว่านั้นต้องติดตั้งอย่างน้อยที่สุดที่ความสูงไม่น้อยกว่าขอบเขตตามแนวดิ่งของความเสียหายที่ตัวเรือ V_{il} ทางการต้องให้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินการที่ยอมรับแล้วแก่องค์การ เพื่อเวียนไปยังภาคีในแห่งอนุสัญญา

Regulation 24

Limitation of size and arrangement of cargo tanks

(1) Every new oil tanker shall comply with the provisions of this regulation. Every existing oil tanker shall be required, within two years after the date of entry into force of the present Convention, to comply with the provisions of this regulation if such a tanker falls into either of the following categories:

(a) a tanker, the delivery of which is after 1 January 1977; or

(b) a tanker to which both the following conditions apply:

(i) delivery is not later than 1 January 1977; and

(ii) the building contract is placed after 1 January 1974, or in cae where no building contract has previously been placed, the keel is laid or the tanker is at a similar stage of construction after 30 June 1974.

(2) Cargo tanks of oil tankers shall be of such size and arrangements that the hypothetical outflow O_c or O_s calculated in accordance with the provisions of regulation 23 of this Annex anywhere in the length of the ship does not exceed 30,000 cubic metres or $400\sqrt[3]{DW}$, whichever is the greater, but subject to a maximum of 40,000 cubic metres.

(3) The volume of any one wing cargo oil tank of an oil tanker shall not exceed 75 percent of the limits of the hypothetical oil outflow referred to in paragraph (2) of this regulation. The volume of any one centre cargo oil tank shall not exceeding 50,000 cubic metres. Howevery, in segregated ballast oil tankers as defined in regulation 13 of this Annex, the permitted volume of a wing cargo oil tank situated between two segregated ballast tanks, each exceeding l_i in length, may be increased to the maximum limit of hypothetical oil outflow provided that the width of the wing tanks exceeds t_c.

(4) The length of each cargo tank shall not exceed 10 metres or one of the following values, whichever is the greater

(a) where no longitudinal bulkhead is provided: $0.1l$;

(b) where a longitudinal bulkhead is provided at the centreline only: $0.15l$.

กฎข้อบังคับที่ 24

ข้อจำกัดของขนาดและการจัดถังระวางสินค้า

(1) เรือบรรทุกน้ำมันใหม่ทุกลำต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติของกฎข้อบังคับนี้ เรือบรรทุกน้ำมันที่มีคู่แล้วทุกลำต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติของกฎข้อบังคับนี้ภายใน 2 ปี หลังวันที่อนุสัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับ เว้นเรือบรรทุกน้ำมันเช่นว่านั้นคู่ในประเภทใดประเภทหนึ่งดังต่อไปนี้

(เอ) เรือบรรทุกน้ำมัน ซึ่งการส่งมอบเรือได้ทำหลังวันที่ 1 มกราคม 2520 หรือ

(บี) เรือบรรทุกน้ำมัน ซึ่งเป็นไปตามเงื่อนไขทั้ง 2 ข้อต่อไปนี้

(i) การส่งมอบเรือไม่เข้าไปกว่าวันที่ 1 มกราคม 2520 และ

(ii) สัญญาการต่อสร้างเรือได้ทำหลังวันที่ 1 มกราคม 2517 หรือในกรณีที่ไม่ได้ทำสัญญาต่อสร้างเรือก่อนหน้านี้ แต่ได้วางกระดูกงู หรือเรือบรรทุกน้ำมันอยู่ในขั้นทำนองเดียวกันการวางกระดูกงูหลังวันที่ 30 มิถุนายน 2517

(2) ถังระวางสินค้าของเรือบรรทุกน้ำมันต้องมีขนาดและการจัดในลักษณะซึ่งการรั่วไหลโดยสมมติของ O_1 หรือ O_2 ที่ได้คำนวณตามบทบัญญัติของกฎข้อบังคับที่ 23 ของภาคผนวกนี้ ที่ปริมาณใด ๆ ตามความยาวของเรือนั้นมีปริมาตรไม่เกิน 30,000 ลูกบาศก์เมตร หรือ 400 $\sqrt{(DW)}$ แล้วแต่ค่าใดมากกว่า แต่มีปริมาตรได้สูงสุด 40,000 ลูกบาศก์เมตร

(3) ปริมาตรของถังใดระวางสินค้าน้ำมันถังหนึ่งถังใดของเรือบรรทุกน้ำมันต้องไม่เกินร้อยละเจ็ดสิบห้าของพิกัดจำกัดของการรั่วไหลของน้ำมันโดยสมมติที่กล่าวไว้ในวรรค (2) ของกฎข้อบังคับนี้ ปริมาตรของถังกลางระวางสินค้าน้ำมันถังหนึ่งถังใดต้องไม่เกิน 50,000 ลูกบาศก์เมตร อย่างไรก็ตามในเรือบรรทุกน้ำมันที่มีลับเฉลาแยกตามที่กำหนดไว้ใน กฎข้อบังคับที่ 13 ของภาคผนวกนี้ ปริมาตรที่ยอมให้ของถังปีกระวางสินค้าน้ำมัน ซึ่งคู่ระหว่างถังอับเฉลาแยก 2 ถัง โดยแต่ละถังอับเฉลามีความยาวเกินกว่า l_s อาจจะเพิ่มขึ้นถึงพิกัดจำกัดสูงสุดของการรั่วไหลของน้ำมันโดยสมมตินั้นถ้าความกว้างของถังปีกเกินกว่า l_s

(4) ความยาวของแต่ละถังระวางสินค้าต้องไม่เกิน 10 เมตร หรือค่าหนึ่งค่าใดต่อไปนี้แล้วแต่ค่าใดมากกว่า

(เอ) เมื่อไม่มีผนังกั้นตามแนวยาว : 0.1l

(บี) เมื่อมีผนังกั้นตามแนวยาวที่เส้นกลางลำเท่านั้น : 0.15l

(c) where two or more longitudinal bulkheads are provided:

(i) for wing tanks: 0.2L

(ii) for centre tanks:

(1) if b_i/B is equal to or greater than 1/5 : 0.2L

(2) if b_i/B is less than 1/5 :

- where no centreline longitudinal bulkhead us provided : $(0.5\ b_i/B + 0.1)L$
- where a centreline longitudinal bulkhead is provided : $(0.25\ b_i/B + 0.15)L$

(5) In order not to exceed the volume limits established by paragraphs (2), (3) and (4) of this regulation and irrespective of the accepted type of cargo transfer system installed, whensuch system interconnects two or more cargo tanks, valves or other similar closing devices shall be provided for separating the tanks from each other. These valves or devices shall be closed when the tanker is at sea.

(6) Line of piping which run through cargo tanks in a position less than tc from the ship's sideor less than v_c from the ship's bottom shall be fitted with valves or similar closing devicesat the point at which thety open into any cargo tank. These valves shall be kept clased at sea at any time when the tanks contain cargo oil, except that they may be opened only focargo transfer needed for the purpose of trimming of the ship.

(ซี) เมื่อมีผนังกั้นตามแนวยาวจำนวน 2 แนว หรือ มากกว่านั้น :

(i) สำหรับถังปีก : 0.2L

(ii) สำหรับถังกลาง :

(1) ถ้า b_i/B เท่ากับหรือมากกว่า 1/5 : 0.2L

(2) ถ้า b_i/B น้อยกว่า 1/5 :

- เมื่อไม่มีผนังกั้นตามแนวยาวที่เส้นกลางลำ : $(0.5\ b_i/B + 0.1)L$
- เมื่อมีผนังกั้นตามแนวยาวที่เส้นกลางลำ : $(0.25\ b_i/B + 0.15)L$

(5) เพื่อไม่ให้เกินข้อจำกัดของโปรแกรมที่กำหนดโดยกรรค (2) (3) และ (4) ของระเบียบข้อบังคับนี้ และโดยคำนึงถึงประเภทที่ได้รับการอนุมัติของระบบถ่ายเทสินค้าที่ได้ติดตั้งไว้ เมื่อระบบเช่นว่านั้นเชื่อมต่อระหว่างถังระวางสินค้าสองถังหรือมากกว่าลิ้นหรือเครื่องมือปิดอื่นใดที่คล้ายคลึงกันต้องจัดให้มีไว้เพื่อแยกถังออกจากกัน ลิ้นหรือเครื่องมือเหล่านี้ ต้องปิดเมื่อเรือบรรทุกน้ำมันอยู่ในทะเล

(6) ท่อทางซึ่งวางผ่านถังระวางสินค้าในต้นแหน่งต่ำกว่า t_c จากข้างเรือหรือน้อยกว่า v_c จากท้องเรือ ต้องติดตั้งลิ้นหรือเครื่องมือปิดอื่นใดที่คล้ายคลึงกัน ณ จุดซึ่งเปิดเข้าถังระวางสินค้าใด ๆ ลิ้นเหล่านี้ต้องปิดขณะอยู่ในทะเล เมื่อใดก็ตามที่ถังมีสินค้าน้ำมันบรรจุอยู่เว้นแต่ลิ้นนั้นอาจถูกเปิดเพื่อการถ่ายเทสินค้าที่จำเป็นเพื่อวัตถุประสงค์ในการปรับระดับเรือเท่านั้น

Regulation 25

Subdivision and stability

(1) Every new oil tanker shall comply with the subdivision and damage stability criteria as specified in paragraph (3) of this regulation, after the assumed side or bottom damage as specified in paragraph (2) of this regulation, for any operating draught reflecting actualpartial or full load conditions consistent with trim and strength of the ship as well as specificgravities of the cargo. Such damage shall be applied to all conceivable locations along the length of the ship as follows:

(a) in tankers of more than 225 metres in length, anywhere in the ship's length;

(b) in tankers of more than 150 metres, but not exceeding 225 metres in length, anywhere in the ship's length except involving either after or forward bulkhead bounding the machinery space located aft. The machinery space shall be treated as a single floodable compartment; and

(c) in tankers not exceeding 150 metres in length, anywhere in the ship's length between adjacent transverse bulkheads with the exception of the machinery space. For tankers of 100 metres or less in length where all requirements of paragraph (3) of this regulation cannot be fulfilled without materially impairing the operational qualities of the ship,Administrations may allow relaxations from these requirements. Ballast conditions where the tanker is not carrying oil in cargo tanks, excluding any oil residues, shall not be considered.

(2) The following provisions regarding the extent and the character of the assumed damage shall apply:

(a) Side damage

(i) Longitudinal extent:	1/3 ($L^{2/3}$)	or 14.5 metres, whichever is less
(ii) Transverse extent(inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level of the summer load line):	B/5	or 11.5 metres, whichever is less
(iii) Vertical extent:	From the moulded line of the bottom shell plating at centreline,upwards without limit	

กฎข้อบังคับที่ 25

การแบ่งระวางและการทรงตัวของเรือ

(1) เรือบรรทุกน้ำมันใหม่ทุกลำต้องปฏิบัติตามการแบ่งระวางและมาตรฐานการทรงตัวขณะเรือได้รับความเสียหายตามที่ระบุไว้ในวรรค (3) ของกฎข้อบังคับนี้ หลังจากได้สันนิษฐานความเสียหายของห้องเรือหรือข้างเรือตามที่ระบุไว้ในวรรค (2) ของกฎข้อบังคับนี้ สำหรับระดับกินน้ำลึกของเรือขณะปฏิบัติการที่แสดงให้เห็นถึงสภาพการบรรทุกทางส่วนหัวเต็มที่ซึ่งสอดคล้องกับความต่างระดับกินน้ำลึกและความแข็งแรงของเรือดังกล่าวรวมทั้งความต่างเฉพาะของสินค้า ความเสียหายเช่นว่านั้นต้องใช้บังคับตลอดความยาวที่เส้นได้ตามความยาวของเรือดังต่อไปนี้

(ก) ในเรือบรรทุกน้ำมันที่มีความยาวมากกว่า 226 เมตร บริเวณหนึ่งบริเวณใดตามความยาวของเรือ

(ข) ในเรือบรรทุกน้ำมันที่มีความยาวมากกว่า 150 เมตร แต่ไม่เกิน 226 เมตร บริเวณใดบริเวณหนึ่งตามความยาวของเรือ เว้นแต่ที่เกี่ยวกับผนังกั้นด้านหลังที่ผนังกั้นด้านหน้าอย่างใดอย่างหนึ่งที่ล้อมรอบห้องเครื่องจักรที่อยู่ตอนท้ายเรือห้องเครื่องจักรดังกล่าวให้ถือเสมือนเป็นห้องที่น้ำท่วมถึงได้เพียงห้องเดียว

(ค) ในเรือบรรทุกน้ำมันที่มีความยาวไม่เกิน 150 เมตร บริเวณหนึ่งบริเวณใดตามความยาวของเรือ ซึ่งอยู่ระหว่างผนังกั้นตามแนวขวางที่อยู่ใกล้เคียงกันนั้น โดยยกเว้นห้องเครื่องจักร สำหรับเรือบรรทุกน้ำมันที่มีความยาว 100 เมตร หรือน้อยกว่า เมื่อข้อกำหนดทั้งปวงของวรรค (3) ของกฎข้อบังคับนี้ไม่สามารถปฏิบัติได้ครบถ้วน โดยไม่เป็นผลเสียทางวัตถุต่อคุณภาพในการปฏิบัติการของเรือ ทางการอาจยินยอมผ่อนปรนจากข้อกำหนดเหล่านี้สภาพของอับเฉาเมื่อเรือบรรทุกน้ำมันดังกล่าวไม่ได้บรรทุกน้ำมันในถังระวางสินค้า โดยไม่รวมถึงกากน้ำมันใด ๆ ไม่ต้องพิจารณา

(2) ให้นำหลักปฏิบัติดังต่อไปนี้เกี่ยวกับขอบเขตและลักษณะของความเสียหาย โดยสันนิษฐานมาใช้บังคับ

(ก) ความเสียหายข้างเรือ

(i) ขอบเขตตามแนวยาว	1/3 ($L^{2/3}$)	หรือ 14.5 เมตรแล้วแต่ค่าใดน้อยกว่า
(ii) ขอบเขตตามแนวขวาง (จากข้างเรือเข้าไปในเรือทำมุมฉากกับเส้นกลางลำ ณ ระดับเส้นแนวน้ำบรรทุกเต็มร้อน)	B/5	หรือ 11.5 เมตรแล้วแต่ค่าใดน้อยกว่า
(iii) ขอบเขตตามแนวตั้ง	จากเส้นขอบนอกของแผ่นท้องเรือณ เส้นกลางลำขึ้นไปโดยไม่มีขอบเขตจำกัด	

MARPOL 73/78

(b) Bottom damage

	For 0.3L_f from the forward perpendicular of the ship	*Any other part of the ship*
(i) Longitudinal extent:	1/3 ($L_f^{2/3}$) or 14.5 metres whichever is less	1/3 ($L_f^{2/3}$) or 5 metres, whichever is less
(ii) Transverse extent:	B/6 or 10 metres, whichever is less	B/6 or 5 metres, whichever is less
(iii) Vertical extent:	B/15 or 6 metres, whichever is less, measured from the moulded line of the bottom shell plating at centreline	B/15 or 6 metres, whichever is less, measured from the moulded line of the bottom shell plating at centreline

(c) If any damage of a lesser extent than the maximum extent of damage specified in subparagraphs (a) and (b) of this paragraph would result in a more severe condition, such damage shall be considered.

(d) Where the damage involving transverse bulkheads is envisaged as specified in subparagraphs (1)(a) and (b) of this regulation, transverse watertight bulkheads shall be spaced at least at a distance equal to the longitudinal extent of assumed damage specified in subparagraph (a) of this paragraph in order to be considered effective. Where transverse bulkheads are spaced at alesser distance, one or more of these bulkheads within such extent of damage shall be assumed as nonexistent for the purpose of determining flooded compartments.

(e) Where the damage between agjacent transverse watertiing bulkheads is envisaged as specified in subparagraph (1)(c) of this regulation, no main transverse bulkhead or a transverse bulkhead bounding side tanks or double bottom tanks shall be assumed damaged, unless:

(i) the spacing of the adjacent bulkheads is less than the longitudinal extent of assumed damage specified in subparagraph (a) of this paragraph; OR

(ii) there is a step or recess in a transverse bulkhead of more than 3.05 metres in length, located within the extent of penetration of assumed damage. The step formed by the after peak bulkhead and after peak tank top shall not be regarded as a step for the purpose of this regulation.

(บี) ความเสียหายท้องเรือ

	สำหรับ 0.3 L จากเส้นฉากหัวเรือ	*ส่วนอื่นใด ของเรือ ตัวเส้าว*
(i) ขอบเขตตามแนวยาว	1/3 ($L^{2/3}$) หรือ 14.5 เมตร แล้วแต่ค่าใดน้อยกว่า	1/3 ($L^{2/3}$) หรือ 5 เมตร แล้วแต่ค่าใดน้อยกว่า
(ii) ขอบเขตตามแนวขวาง	B/6 หรือ 10 เมตร แล้วแต่ค่าใดน้อยกว่า	B/6 หรือ 5 เมตร แล้วแต่ค่าใดน้อยกว่า
(iii) ขอบเขตตามแนวตั้ง	B/15หรือ 6 เมตร แล้วแต่ค่าใดน้อยกว่า โดยวัดจากเส้นขอบนอกของแผ่นท้องเรือ ณ เส้นกลางลำ	B/15 หรือ 6 เมตร แล้วแต่ค่าใดน้อยกว่า โดยวัดจากเส้นขอบนอกของแผ่นท้องเรือ ณ เส้นกลางลำ

(ซี) ถ้าความเสียหายใด ๆ ซึ่งมีขอบเขตน้อยกว่าขอบเขตสูงสุดของความเสียหายตามที่ระบุไว้ในอนุวรรค (เอ) และ (บี) ของวรรคนี้ ซึ่งจะก่อผลให้มีสภาวะรุนแรงมากขึ้นความเสียหายเช่นว่านั้นต้องได้รับการพิจารณาด้วย

(ดี) ในกรณีความเสียหายซึ่งรวมไปถึงผนังกั้นตามแนวขวางเกิดขึ้นตามที่ระบุไว้ในอนุวรรค (1)(เอ) และ (บี) ของระเบียบข้อบังคับนี้ ผนังกั้นผนึกน้ำตามแนวขวางต้องมีระยะต่างอย่างน้อยที่สุดเท่ากับระยะของขอบเขตตามแนวยาวของความเสียหายโดยสันนิษฐานตามที่ระบุไว้ในอนุวรรค (เอ) ของวรรคนี้ เพื่อที่จะพิจารณาอย่างมีประสิทธิภาพ ในกรณีผนังกั้นตามแนวขวางมีระยะห่างที่สั้นกว่าผนังกั้นหนึ่งหรือมากกว่านั้นภายในขอบเขตของความเสียหายเช่นว่านั้นต้องสันนิษฐานว่าไม่มี ตามวัตถุประสงค์ของการกำหนดห้องที่ยอมให้น้ำท่วมได้

(อี) ในกรณีความเสียหายเกิดขึ้นระหว่างผนังกั้นผนึกน้ำทางขวางที่ใกล้เคียงกันตามที่ระบุไว้ในอนุวรรค (1)(ซี) ของระเบียบข้อบังคับนี้ ผนังกั้นหลักการตามแนวขวางหรือผนังกั้นตามแนวขวางที่ล้อมรอบถังด้านข้างหรือถังท้องเรือสองชั้น ไม่ให้สันนิษฐานว่าได้รับความเสียหาย เว้นแต่

(i) ระยะห่างของผนังกั้นที่อยู่ใกล้เคียงน้อยกว่าขอบเขตตามแนวยาวของความเสียหายโดยสันนิษฐานตามที่ระบุไว้ในอนุวรรค (เอ) ของวรรคนี้ หรือ

(ii) ผนังกั้นตามแนวขวางงอเป็นขั้นหรือหยักเข้ามาประมาณ 3.05 เมตร ซึ่งอยู่ภายในขอบเขตการเจาะทะลุของความเสียหาย โดยสันนิษฐานขั้นที่เกิดขึ้นโดยผนังกั้นท้ายสุดและผนังกั้นเหนือพื้นท้องเรือชั้นในด้านท้ายสุดไม่ให้ถือว่าเป็นขั้นตามวัตถุประสงค์ของระเบียบข้อบังคับนี้

MARPOL 73/78

(f) If pipes, ducts or tunnels are situated within the assumed extent of damage, arrangements shall be made so that progressive flooding cannot thereby extend to compartments other than those assumed to be floodable for each case of damage..

(3) Oil tankers shall be regarded as complying with the damage stability criteria if the following requirements are met:

(a) The final waterline, taking into account sinkage, heel and trim, shall be below the lower edge of any opening through which progressive flooding may take place. Such openings shall include air pipes and those which are closed by means of weathertight doors or hatch covers and may exclude those openings closed by means of watertight manhole covers and flush scuttles, small watertight cargo tank hatch covers which maintain the high integrity of the deck, remotely operated watertight sliding doors, and sidescuttles of the non-opening type.

(b) In the final stage of flooding, the angle of heel due to unsymmetrical flooding shall not exceed 25 degrees, provided that this angle may be increased up to 30 degrees if no deck edge immersion occurs.

(c) The stability in the final stage of flooding shall be investigated and may be regarded as sufficient if the righting lever curve has at least a range of 20 degrees beyond the position of equilibrium in association with a maximum residual righting lever of at least 0.1 metre within the 20 degrees range, the area under the curve within this range shall not be less than 0.0175 metre-radians. Unprotected openings shall not be immersed within this range unless the space concerned is assumed to be flooded. Within this range, the immersion of any of the openings listed in subparagraph (a) of this paragraph and other openings capable of being closed weathertight may be permitted.

(d) The Administration shall be satisfied that the stability is sufficient during intermediate stages of flooding.

(e) Equalization arrangements requiring mechanical aids such as valves or crolevelling pipes, if fitted, shall not be considered for the purpose of reducing an angle of heel or attaining the minimum range of residual stability to meet the requirements of subparagraphs (a), (b) and (c) of this paragraph and sufficien residual stability shall be maintained during all stages where equalization is used. Spaces which are linked by ducts of a large cross-sectional area may be considered to be common.

(เอฟ) ถ้าท่อ ท่อลม หรือคุโมง ตั้งอยู่ภายในขอบเขตที่ได้สันนิษฐานความเสียหายไว้ต้องดำเนินการมิให้น้ำที่ท่วมมากขึ้นนั้นไหลไปยังห้องอื่นนอกจากห้องที่ยอมให้น้ำท่วมได้ สำหรับความเสียหายในแต่ละกรณี

(3) ให้ถือว่าเรือบรรทุกน้ำมันได้ปฏิบัติตามเกณฑ์การทรงตัวเมื่อเรือได้รับความเสียหายหากเป็นไปตามข้อกำหนดต่อไปนี้

(เอ) เมื่อพิจารณาในส่วนที่จม การเอียงตัวของเรือและความต่างระดับกินน้ำลึกแนวน้ำครั้งท้ายสุดจะอยู่ใต้ขอบล่างของช่องเปิดใด ๆ ซึ่งการไหลที่เพิ่มมากขึ้นอาจเกิดขึ้นช่องเปิดเช่นว่านั้นต้องรวมไปถึงท่อลมและช่องต่าง ๆ ซึ่งปิดโดยประตูผนึกสภาพอากาศหรือฝาปิดระวาง และอาจไม่รวมถึงท่อลมเปิดทั้งหลายที่ปิดโดยฝาปิดผนึกน้ำของท่อลมคนละคัน และรูระบายน้ำที่พื้นดาดฟ้าไว้ฝาปิดถังระวางสินค้าผนึกน้ำขนาดเล็กซึ่งถังคงรักษาความสมบูรณ์ของดาดฟ้าเป็นอย่างดี ประตูแบบบานเลื่อนที่ผนึกน้ำที่สามารถใช้การได้โดยกังหันจากระยะไกลและรูเจาะข้างเรือประเภทที่ไม่สามารถเปิดได้

(บี) ในขั้นตอนสุดท้ายของการไหลท่วม มุมของการเอียงคันนี้คงจากการไหลท่วมมีไม่สมดุลย์ต้องไม่เกิน 25 องศา โดยมีเงื่อนไขว่ามุมนี้อาจจะเพิ่มขึ้นถึง 30 องศาหากไม่มีขอบดาดฟ้าจมอยู่

(ซี) การทรงตัวดังกล่าวในขั้นตอนสุดท้ายของการไหลท่วมต้องได้รับการตรวจสอบและอาจถือว่าเพียงพอ ถ้าเส้นโค้งระยะตั้งฉากมีช่วงระหว่าง 20 องศา เลยจากจุดสมดุลย์ รวมทั้งมีระยะตั้งฉากที่เหลืออยู่มากที่สุดอย่างน้อย 0.1 เมตร ภายในช่วง 20 องศา พื้นที่ใต้เส้นโค้งภายในช่วงนี้ต้องไม่น้อยกว่า 0.0175 เมตรเรเดียน ช่องเปิดที่ไม่ได้มีการโค่งกันต้องไม่จมอยู่ภายในช่วงนี้เว้นแต่บริเวณที่เกี่ยวข้องนั้นได้สันนิษฐานการไหลท่วมไว้ภายในช่วงนี้ อาจอนุญาตให้มีการจมของช่องเปิดใด ๆ ที่ระบุไว้ในอนุวรรค (เอ) ของวรรคนี้ และท่อลมเปิดอื่นที่สามารถจะปิดผนึกสภาพอากาศได้

(ดี) ต้องทำให้เป็นที่พอใจแก่ทางการว่า การทรงตัวมีเพียงพอในระหว่างขั้นตอนช่วงกลางของการไหลท่วม

(อี) การดำเนินการเพื่อให้เกิดความสมดุลย์โดยใช้เครื่องมือกล เช่น สิ้นเหลือท่อไหลข้างเพื่อปรับระดับ ถ้าติดตั้งไว้ต้องไม่นำมาพิจารณาเพื่อความมุ่งหมายในการลดมุมของการเอียงตัวของเรือ หรือเพื่อให้ได้ช่วงที่ต่ำที่สุดของการทรงตัวที่เหลืออยู่ตามข้อกำหนดของอนุวรรค (เอ) (บี) และ (ซี) ของวรรคนี้ และต้องให้มีการทรงตัวที่เหลืออยู่อย่างเพียงพอในระหว่างขั้นตอนทั้งปวงเพื่อให้เกิดความสมดุลย์บริเวณซึ่งเชื่อมต่อด้วยท่อลมที่มีพื้นที่หน้าตัดขวางขนาดใหญ่อาจถือว่าเป็นบริเวณเดียวกัน

MARPOL.COM

(4) The requirements of paragraph (1) of this regulation shall be confirmed by calculations which take into consideration the design characteristics of the ship, the arrangements, configuration and contents of the damaged compartments; and the distribution, specific gravities and the free surface effect of liquids. The calculations shall be based on the following:

(a) Account shall be taken of any empty or partially filled tank, the specific gravity of cargoes carried, as well as any outflow of liquids from damaged compartments

(b) The permeabilities assumed foe spaces flooded as a result of damage shall be as follows:

Spaces	Permeabilities
Appropriated to stores	0.60
Occupied by accommodation	0.95
Occupied by machinery	0.85
Voids	0.95
Intended for consumable liquids	0 to 0.95 [1]
Intended for other liquids	0 to 0.95 [1]

(c) The buoyancy of any superstructure directly above the side damage shall be disregarded. The unflooded parts of superstructures beyond the extent of damage, however, may be take consideration provided that they are separated from the damaged space by watertight bulkheads and the requirements of subparagraph (3)(a) of this regulation inrespect of these intact spaces are complied with. Hinged watertight doors may be acceptable in watertight bulkheads in the superstructre.

(d) The free surface effect shall be calculated at an angle of heel of 5 degrees for each individual compartment. The Administration may require or allow the free surface correction to be calculated at an angle of heel greater than 5 degrees for partially filled tanks.

(e) In claculating the effect of free surfaces of consumable liquids it shall be assumed that, for each type of liquid at least one transverse pair or a single centreline tank has a free surface and the tank or combination of tanks to be taken into account shall be those where the effect of free surfaces is the greatest.

---

[1] The permeability of partially filled compartments shall be consistent with the amount of liquid carried in the compartment. Whenever damage penetrates a tank containing liquids, it shall be assumed that the contents are completely lost from the compartment and replaced by salt water up to the level of the final plane of equilibrium.

(4) ข้อกำหนดของวรรค (1) ของกฎข้อบังคับนี้ต้องได้รับการยืนยันโดยการคำนวณ ซึ่งได้นำลักษณะการออกแบบของเรือ คุณลักษณะของเรือ การจัดการ รูปทรงและสิ่งที่มีอยู่ในห้องที่ได้รับความเสียหายและการจัดระวางความบ่วงจำเพาะและการกระฉอกของของเหลวมาพิจารณาด้วยการคำนวณต้องอยู่บนพื้นฐานต่อไปนี้

(ก) รายการต้องรวมถึงถังเปล่าหรือถังที่ทะรุจุเพียงบางส่วน ความถ่วงจำเพาะของสินค้าที่บรรทุก เช่นเดียวกันกับการรั่วไหลของของเหลวใด ๆ จากห้องที่เสียหาย

(ข) ความสามารถในการซึมแทรกที่ได้สันนิษฐานไว้สำหรับบริเวณที่ไหลท่วมถึงในผลจากความเสียหายต้องเป็นดังต่อไปนี้

บริเวณ	ความสามารถในการซึมแทรก
เหมาะสมให้เป็นที่เก็บของ	0.60
ใช้เป็นที่พักอาศัย	0.95
ใช้เป็นห้องเครื่อง	0.85
ช่องว่าง	0.95
ที่มุ่งหมายสำหรับของเหลวใช้การ	0-0.95 [1]
ที่มุ่งหมายสำหรับของเหลวอื่น	0-0.95 [1]

(ซ) ไม่ให้นำมาลอยตัวของโครงสร้างเหนือดาดฟ้าใด ๆ ซึ่งอยู่เหนือความเสียหายข้างเรือโดยตรงมาพิจารณาอย่างไรก็ตามส่วนใด ๆ ของโครงสร้างเหนือดาดฟ้าที่น้ำท่วมไม่ถึงถัดจากขอบเขตของความเสียหายอาจนำมาพิจารณาด้วยโดยมีเงื่อนไขว่าโครงสร้างเหนือดาดฟ้านั้นแยกจากบริเวณซึ่งมีความเสียหายโดยผนังกั้นผนึกน้ำและข้อกำหนดของอนุวรรค (3)(เอ) ของระเบียบข้อบังคับนี้ ในส่วนที่เกี่ยวกับบริเวณที่ไม่ได้รับความเสียหายเหล่านี้ได้รับการปฏิบัติตาม ประตูผนึกน้ำแบบบานพับอาจจะเป็นที่ยอมรับได้ในผนังกั้น ผนึกน้ำในโครงสร้างเหนือดาดฟ้า

(ด) การกระฉอกต้องคำนวณ ณ มุมของการเอียง 5 องศา สำหรับแต่ละระวางนั้นเพราะทางการอาจจะกำหนดหรืออนุมัติให้มีการปรับแก้การคำนวณการกระฉอก ณ มุมของการเอียงมากกว่า 5 องศาได้ สำหรับถังที่ทะรุจุเพียงบางส่วน

(อี) ในการคำนวณการกระฉอกของของเหลวใช้การ ให้สันนิษฐานว่าอย่างน้อยที่สุดถังคู่ตามแนวขวางหนึ่งคู่ หรือถังกลางลำหนึ่งถังสำหรับแต่ละประเภทของของเหลวมีผิวหน้าอิสระและถังเดี่ยวหรือถังคู่ที่จะนำมาพิจารณานั้นต้องเป็นถังซึ่งมีการกระฉอกมากที่สุด

---

[1] ความสามารถในการซึมแทรกของช่องว่างสำหรับของเหลวใช้การ ของเหลวอื่น และที่มุ่งหมายสำหรับของเหลวใช้การ ของเหลวที่ทะรุจุของเหลวใช้การ ในถังใดถังหนึ่งต้องได้รับการพิจารณาโดยการทดลอง หรือโดยการอ้างอิงถึงค่าที่ยอมรับได้ซึ่งมีประสบการณ์ในการใช้งานมาแล้วในเรือประเภทที่คล้ายกัน

(5) The master of every new oil tanker and the person in charge of a new non-self-propelled oil tanker to which this Annex applies shall be supplied in an approved form with:

(a) information relative to loading and distribution of cargo necessary to ensure compliance with the provisions of this regulation; and

(b) data on the ability of the ship to comply with damage stability criteria as determined by this regulation, including the effect of relaxations that may have been allowed under subparagraph (1)(c) of this regulation.

(5) นายเรือของเรือบรรทุกน้ำมันใหม่ทุกลำและผู้ควบคุมเรือบรรทุกน้ำมันที่ไม่มีเครื่องขับจากในตัว ซึ่งภาคผนวกนี้บังคับใช้ ต้องได้รับข้อมูลตามแบบที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว ดังนี้

(เอ) ข่าวสารที่จำเป็นเกี่ยวกับการบรรทุกและการจัดระวางสินค้าเพื่อให้แน่นอนว่า เป็นไปตามบทบัญญัติของกฎข้อบังคับนี้ และ

(บี) ข้อมูลเกี่ยวกับความสามารถของเรือดังกล่าวที่เป็นไปตามเกณฑ์การทรงตัวขณะเรือได้รับความเสียหายที่ทำได้จากกฎข้อบังคับนี้รวมถึงผลการผ่อนผันซึ่งอาจได้รับการอนุญาตแล้วภายใต้อนุวรรค (1)(ซี) ของกฎข้อบังคับนี้

Chapter IV

Prevention of pollution arising from an oil pollution incident[*]

Regulation 26

Shipboard oil pollution emergency plan

(1) Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and every ship other than an oil tanker of 400 tons gross tonnage and above shall carry on board a shipboard oil pollution emergency plan approved by the Administration. In the case of ships built before 4 April 1993 this requirement shall apply 24 months after that date.

(2) Such a plan shall be in accordance with guidelines [**] developed by the Organization and written in the working language of the master and officers. The plan shall consist at least of:

(a) the procedure to be followed by the master or other persons having charge of the ship to report an oil pollution incident, as required in article 8 and Protocol I of the present Convention based on the guidelines developed by the Organization; [***]

(b) the list of authorities or persons to be contacted in the event of an oil pollution incident;

(c) a detailed description of the action to be taken immediately by persons on board to reduce or control the discharge of oil following the incident; and

(d) the procedures point of contact on the ship for co ordinating shipboard action with national and local authorities in combating the pollution.

---

[*] This amendment was adopted by the MEPC at its forty first session and will enter into force on 5 April 1993.

[**] Reference is made to "Guidelines on Oil Pollution Emergency Plans" (publication pending) to be developed by the Organization.

[***] Reference is made to "General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements, including Guidelines for Reporting Incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants" adopted by the Organization by resolution A.648(16).

บทที่ 4
การป้องกันมลพิษซึ่งเกิดจากอุบัติเหตุน้ำมัน

กฎข้อบังคับที่ 26
แผนฉุกเฉินสำหรับมลพิษจากน้ำมันของเรือ

(1) เรือบรรทุกน้ำมัน ขนาด 150 ตันกรอสส์ หรือมากกว่าทุกลำ และเรือประเภทอื่น ๆที่มิใช่เรือบรรทุกน้ำมันที่มีขนาด 400 ตันกรอสส์ และมากกว่าทุกลำ จะต้องมีแผนฉุกเฉินสำหรับการป้องกันมลพิษจากน้ำมันของเรือซึ่งได้รับการอนุมัติโดยจากทางราชการเก็บไว้บนเรือ ในกรณีของเรือซึ่งต่อสร้างก่อน วันที่ 4 เมษายน ค.ศ.1993 ข้อกำหนดนี้จะบังคับให้หลังจากวันนี้ไปเป็นเวลา 24 เดือน

(2) แผนฉุกเฉินดังกล่าวจะได้รับการแก้ไขปรับปรุงจากองค์การ ตามหลักแนะนำ [1] และเขียนขึ้นในภาษาของนายเรือและนายประจำเรือ แผนนี้อย่างน้อยที่สุดต้อง

(ก) ขั้นตอนในการปฏิบัติตามโดยนายเรือ หรือคนประจำเรือ คนอื่น ๆ ซึ่งรับผิดชอบเรือในการรายงานอุบัติเหตุน้ำมันหกที่เกิดขึ้น ตามมาตรา 8 และพิธีสาร 1 ของอนุสัญญาปัจจุบันตามข้อแนะนำที่ได้รับการแก้ไขปรับปรุงโดยองค์การ [2]

(ข) รายชื่อของหน่วยงานทางราชการ หรือบุคคลที่สามารถติดต่อได้ในกรณีเกิดอุบัติเหตุน้ำมันเกิดขึ้น

(ซ) รายละเอียดคำอธิบายของมาตรการที่ต้องปฏิบัติในทันทีโดยคนประจำเรือเพื่อลด หรือควบคุมการรั่วไหลของน้ำมันหลังที่เกิดอุบัติเหตุ และ

(ง) ขั้นตอนการติดต่อสื่อสารบนเรือ สำหรับการประสานงานในเรือ กับหน่วยงานรัฐเจ้าของธงและหน่วยงานในเขตพื้นที่มีอำนาจในการขจัดมลพิษ

---

[1] แนวทางที่ใช้ในขณะนี้ก็คือ MEPC.1/Circ.85 ในการแก้ไขครั้งที่ 3 และแก้ไขฉบับปรับปรุงครั้งที่ 4 ในเดือนธันวาคม ค.ศ. 2000

[2] ดู ข้อบังคับที่ 26 ของภาคผนวกที่ไม่ใช่ภาคบังคับของพิธีสารที่ 1 ปี 1978 ของอนุสัญญา

[3] ดู ข้อบังคับที่ 8 ของภาคผนวกที่ไม่ใช่ภาคบังคับของพิธีสารที่ 1 ปี 1978 ของอนุสัญญา ว่าด้วยการรายงานอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งน้ำมันและการปฏิบัติตามข้อแนะนำที่ได้รับการแก้ไขปรับปรุงโดยองค์การ และเรื่องแนวทางการรายงานอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งน้ำมันและการปฏิบัติตามข้อแนะนำที่ได้รับการแก้ไขปรับปรุงโดยองค์การ ตามมติ A.648(16)

Annex II of MARPOL 73/78

Regulations for The Control of Pullution by Noxious Liquid Substances in Bulk

ภาคผนวกที่ 2 MARPOL 73/78

กฎข้อบังคับว่าด้วยการควบคุมมลพิษจาก สารของเหลวที่มีพิษในปริมาตรรวม

Annex II of MARPOL 73/78

Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk

Regulation 1

Definition

For the purposes of this Annex

(1) "Chemical tanker" means a ship constructed or adapted primarily to carry a cargo of noxious liquid substances in bulk and includes an "oil tanker" as defined in Annex I of the present Convention when carrying a cargo or part cargo of noxious liquid substances in bulk.

(2) "Clean ballast" means ballast carried in a tank which, since it was last used to carry a cargo containing a substance in Category A, B, C or D, has been thoroughly cleaned and the residues resulting therefrom have been discharged and the tank emptied in accordance with the appropriate requirements of this Annex.

(3) "Segregated ballast" means ballast water introduced into a tank permanently allocated to the carriage of ballast or to the carriage of ballast or cargoes other than oil or noxious liquid substances as variously defined in the Annexes of the present Convention, and which is completely separated from the cargo and oil fuel system.

(4) "Nearest land" is as defined in regulation (9) of Annex I of the present Convention.

(5) "Liquid substances" are those having a vapour pressure not exceeding 2.8 kp/cm^2 at a temperature of 37.8°C.

(6) "Noxious liquid substance" means any substance designated in appendix II to this Annex or provisionally assessed under the provisions of regulation 3(4) as falling into Category A, B, C or D.

ภาคผนวกที่ 2 MARPOL 73/78
กฎข้อบังคับว่าด้วยการควบคุมมลพิษจากสารเหลวที่มีพิษในปริมาตรรวม

กฎข้อบังคับที่ 1
คำนิยาม

เพื่อความมุ่งหมายของภาคผนวกนี้

(1) "เรือบรรทุกสารเคมี" หมายถึง เรือซึ่งต่อสร้างหรือดัดแปลงด้วยความมุ่งหมายในอันดับแรกเพื่อการบรรทุกสินค้าซึ่งเป็นสารที่เป็นของเหลวมีพิษในปริมาตรรวมและรวมถึง "เรือบรรทุกน้ำมัน" ตามที่ได้นิยามไว้ในภาคผนวก I ของอนุสัญญาฉบับนี้ในขณะที่บรรทุกสินค้าซึ่งเป็นสารที่เป็นของเหลวมีพิษทั้งหมดหรือบางส่วนในปริมาตรรวม

(2) "อับเฉาสะอาด" หมายถึง อับเฉาที่บรรทุกในถังซึ่งได้ทำความสะอาดทั่วถึงแล้ว นับจากครั้งสุดท้ายที่ได้บรรทุกสินค้าที่มีสารชั้น เอ บี ซี และ ดี และได้ปล่อยทิ้งกากสารที่เป็นผลจากการทำความสะอาดแล้วและถังนั้นว่างเปล่า ตามข้อกำหนดที่เหมาะสมของภาคผนวกนี้

(3) "อับเฉาแยก" หมายถึง น้ำอับเฉาที่สูบลงถังซึ่งแบ่งไว้เพื่อการบรรทุกอับเฉาตลอดไปหรือเพื่อบรรทุกอับเฉาหรือสินค้าอื่นใดนอกจากน้ำมันหรือสารที่เป็นของเหลวมีพิษ ตามที่ได้นิยามต่าง ๆ กัน ในภาคผนวกของอนุสัญญาฉบับนี้ และได้แยกโดยเด็ดขาดจากสินค้าและระบบน้ำมันเชื้อเพลิง

(4) "แผ่นดินใกล้ที่สุด" มีความหมายตามที่ได้นิยามไว้ในกฎข้อบังคับที่ 1(9) ของภาคผนวก 1 ของอนุสัญญาฉบับนี้

(5) "สารที่เป็นของเหลว" คือของเหลวใด ๆ ที่มีความดันไอไม่เกิน 2.8 กก ต่อ ซม.^{2} ที่อุณหภูมิ 37.8 องศาเซลเซียส

(6) "สารที่เป็นของเหลวมีพิษ" หมายถึง สารใด ๆ ที่ระบุไว้ในภาคผนวก II ของภาคผนวกนี้ หรือได้กำหนดไว้ชั่วคราวภายใต้บทบัญญัติของกฎข้อบังคับที่ 3(4) ซึ่งจัดอยู่ในชั้น เอ บี ซี หรือ ดี

(7) "Special area" means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographic and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by noxious liquid substances is required.

Special areas shall be:

(a) the Baltic Sea area, and

(b) the Black Sea area

(8) "Baltic Sea area" is as defined in regulation 10(1)(b) of Annex I of the present Convention.

(9) "Black Sea area" is as defined in regulation 10(1)(c) of Annex I of the present Convention.

(10) "International Bulk Chemical Code" means the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.19 (22), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted and brought into force in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning amendment procedures applicable to an appendix to an Annex.

(11) "Bulk Chemical Code" mens the Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC. 20 (22), as may be amended by the Organization provided that such amendments are adopted and brought into force in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning amendment procedures applicable to an appendix to an Annex.

(7) "พื้นที่กำหนดพิเศษ" หมายถึง พื้นที่ในทะเลซึ่งตามเหตุผลทางวิชาการอันเป็นที่ยอมรับแล้วเกี่ยวกับสมุทรศาสตร์ สมุทรศาสตร์และนิเวศน์วิทยาและการจราจรเพื่อการขนส่งพิเศษ ทำให้จำเป็นต้องรับเอาวิธีการบังคับพิเศษเพื่อป้องกันมลภาวะทางทะเล เนื่องจากสารที่เป็นของเหลวมีพิษ

พื้นที่กำหนดพิเศษให้รวมถึง
(เอ) พื้นที่ของทะเลบอลติค และ
(บี) พื้นที่ของทะเลดำ

(8) "พื้นที่ของทะเลบอลติค" มีความหมายตามที่ได้ให้นิยามไว้ในกฎข้อบังคับที่ 10 (1)(บี) ของภาคผนวก 1 ของอนุสัญญาฉบับนี้

(9) "พื้นที่ของทะเลดำ" มีความหมายที่ได้ให้นิยามไว้ ในกฎข้อบังคับที่ 10 (1)(ซี) ของภาคผนวก 1 ของอนุสัญญาฉบับนี้

(10) "ข้อบังคับระหว่างประเทศเกี่ยวกับสารเคมี ในปริมาตรรวม" หมายถึง ข้อบังคับระหว่างประเทศเกี่ยวกับการต่อสร้างอุปกรณ์ของเรือที่บรรทุกสารเคมีที่เป็นอันตรายในปริมาตรรวมซึ่งได้รับเอาโดยคณะกรรมการป้องกันสิ่งแวดล้อมทางทะเลขององค์การฯ ตามข้อมติ MEPC. 19(22) องค์การฯ หากแก้ไขเพิ่มเติมได้โดยมีเงื่อนไขว่าการแก้ไขเพิ่มเติมเช่นว่านั้นได้รับเอาและนำไปใช้บังคับตามบทบัญญัติของข้อ (16) ของอนุสัญญาฉบับนี้ ในส่วนที่เกี่ยวกับขั้นตอนการแก้ไขเพิ่มเติมที่ใช้กับอนุผนวกของภาคผนวก

(11) "ข้อบังคับเกี่ยวกับสารเคมีในปริมาตรรวม" หมายถึง ข้อบังคับเกี่ยวกับการต่อสร้างและอุปกรณ์ของเรือที่บรรทุกสารเคมีที่เป็นอันตรายในปริมาตรรวม ซึ่งได้รับเอาโดยคณะกรรมการป้องกันสิ่งแวดล้อมทางทะเลขององค์การตามข้อมติ MEPC. 20 (22) องค์การฯ อาจจะทำการแก้ไขเพิ่มเติมได้โดยมีเงื่อนไขว่า การแก้ไขเพิ่มเติมเช่นว่านั้นได้รับเอาและนำไปใช้บังคับตามบทบัญญัติของข้อ (16) ของอนุสัญญาฉบับนี้ ในส่วนที่เกี่ยวกับขั้นตอนการแก้ไขเพิ่มเติมที่ใช้กับภาคผนวก

MARPOL 73/78

(12) "Ship constructed" means a ship the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction. A ship converted to a chemical tanker, irrespective of the date of construction, shall be treated as a chemical tanker constructed on the date on which such conversion commenced. This conversion provision shall not apply to the modification to a ship which complies with all of the following conditions:

(a) the ship is constructed before 1 July 1986; and

(b) the ship is certified under the Bulk Chemical Code to carry only those products identified by the Code as substances with pollution hazards only.

(13) "Similar stage of construction" means the stage at which:

(a) construction identifiable with a specific ship begins; and

(b) assembly of that ship has commenced comprising at least 50 tons or one percent of the estimated mass of all structural material, whichever is less.

(12) "เรือที่ต่อสร้างแล้ว" หมายถึง เรือซึ่งได้วางกระดูกงูแล้วหรือได้ต่อสร้างมาถึงขั้นตอนที่น่าเชื่อว่ามีการต่อสร้างเรือจริง เรือที่เปลี่ยนสภาพมาเป็นเรือบรรทุกสารเคมีโดยไม่คำนึงถึงวันที่ต่อสร้างต้องได้รับการปฏิบัติเช่นเดียวกับเรือบรรทุกสารเคมีซึ่งได้ต่อสร้างในวันที่เริ่มมีการเปลี่ยนสภาพเช่นว่านั้น บทบัญญัติของการเปลี่ยนสภาพนี้ไม่ใช้บังคับการเปลี่ยนแปลงของเรือซึ่งปฏิบัติตามเงื่อนไขทั้งหมด ดังต่อไปนี้

(เอ) เรือซึ่งต่อสร้างก่อนวันที่ 1 กรกฎาคม 2529 และ

(บี) เรือซึ่งมิได้รับการรับรองภายใต้ข้อบังคับเกี่ยวกับสารเคมีในปริมาตรรวมให้บรรทุกเฉพาะผลิตภัณฑ์ที่จำแนกโดยทั่วไปว่าเป็นสารที่ทำให้เกิดมลพิษที่เป็นอันตรายเท่านั้น

(13) "ขั้นตอนที่น่าเชื่อว่ามีการต่อสร้างเรือจริง" หมายถึง ขั้นตอนซึ่ง

(เอ) เรือซึ่งต่อสร้างก่อนวันที่ 1 กรกฎาคม 2529 และ

(บี) การประกอบเรือลำนั้นได้เริ่มขึ้นแล้ว โดยมีส่วนประกอบอย่างน้อยที่สุด 50 ตัน หรือร้อยละหนึ่งของมวลวัสดุโครงสร้างทั้งหมดที่ได้ประมาณไว้แล้วแต่ว่าค่าใดน้อยกว่า

MARPOL 73/78

Regulation 2

Application

(1) Unless expressly provided otherwise the provisions of this Annex shall apply to all ships carrying noxius liquid substances in bulk

(2) Where a cargo subject to the provisions of Annex I of the present Convention is carried in a cargo space of a chemical tanker, the appropriate requirements of Annex I of the present Convention shall also apply.

(3) Regulation 13 of this Annex shall apply only to ships carrying substances which are categorized for discharge control purposes in Category A, B or C.

(4) For ships constructed before 1 July 1986, the provisions of regulation 5 of this Annex in respect of the requirement to discharge below the waterline and maximm concentration in the wake astern of the ship shall apply as from 1 January 1988.

(5) The Administration may allow any fitting , material , apphance or apparatus to be fitted in a ship as an alternative to that required by this Annex if such fitting, material, appliance or apparatus is at least as effective as that required by this Annex. This authority of the Administration shall not extebd to the substitutuin of operational methods to effect the control of discharge of noxious liquid substances as equivalent to those design and construction features which are prescribed by regulations in this Annex.

(6) The Adminstration which allows a fiting, material, apphance or apparatus as alternative to that required by this Annex, under paragraph (5) of this regulation, shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the Convention, particulars thereof, for their information and appropriate action, if any

MARPOL 73/78

กฎข้อบังคับที่ 2
การบังคับใช้

(1) นอกจากจะได้บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่นโดยชัดแจ้ง บทบัญญัติของภาคผนวกนี้ให้บังคับต่อเรือทุกลำที่บรรทุกสารที่เป็นของเหลวมีพิษในปริมาตรรวม

(2) ในกรณีที่สินค้าภายในบทบัญญัติของภาคผนวกที่ 1 แห่งอนุสัญญาฉบับนี้บรรทุกในระวางบรรทุกสินค้าของเรือบรรทุกสารเคมี ให้นำข้อกำหนดที่เหมาะสมในภาคผนวกที่ 1 แห่งอนุสัญญาฉบับนี้มาใช้บังคับด้วย

(3) กฎข้อบังคับที่ 13 ของภาคผนวกนี้ให้ใช้บังคับเฉพาะเรือที่บรรทุกสารซึ่งได้แบ่งเป็นชั้น เค วี หรือ ซี เพื่อวัตถุประสงค์ในการควบคุมการปล่อยทิ้ง

(4) สำหรับเรือซึ่งต่อสร้างก่อนวันที่ 1 กรกฎาคม 2529 บทบัญญัติของกฎข้อบังคับที่ 5 ของภาคผนวกนี้ในส่วนที่เกี่ยวกับข้อกำหนดของการปล่อยทิ้งที่ต่ำกว่าแนวน้ำและความเข้มข้นสูงสุดของพรั่วน้ำท้ายเรือให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2531

(5) ทางการอาจอนุญาตให้ติดตั้งส่วนประกอบ วัสดุ เครื่องใช้หรือเครื่องมือใด ๆ ในเรือเพื่อใช้แทนสิ่งซึ่งกำหนดโดยภาคผนวกนี้ ถ้าส่วนประกอบ วัสดุ เครื่องใช้หรือเครื่องมือใช้งานได้อย่างน้อยเท่ากับสิ่งที่กำหนดไว้โดยภาคผนวกนี้ คำนาจหน้าที่ของทางการดังกล่าวนี้ไม่คลุมไปถึงการทดแทนของวิธีการปฏิบัติที่มีผลต่อการควบคุมการปล่อยทิ้งสารที่เป็นของเหลวมีพิษที่ทัดเทียมกับลักษณะของการคดกแบบและการต่อสร้างเหล่านั้น ซึ่งได้กำหนดโดยกฎข้อบังคับในภาคผนวกนี้

(6) ทางการซึ่งอนุญาตให้ใช้ส่วนประกอบ วัสดุ เครื่องใช้หรือเครื่องมือแทนสิ่งที่กำหนดโดยภาคผนวกนี้ภายใต้ (5) ของกฎข้อบังคับนี้ต้องแจ้งรายละเอียดดังกล่าวไปยังองค์การฯ สำหรับแจ้งต่อไปยังภาคภาคีแห่งอนุสัญญาฯ เพื่อทราบ และเพื่อดำเนินการตามความเหมาะสมถ้ามี

Regulation 3

Categorization and listing of noxious liquid substances

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

(a) Category A: Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a major hazard to either marine resources or human health or causeserious harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify the application fo stringent anti-pollution measure.

(b) Category B: Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a hazard to either marine resources or human health or cause harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify the application fo special anti-pollution measures

(c) Category C: Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a minor hazard to either marine resources or human health or cause minor harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore require special operational conditions.

(d) Category D Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a recognizable hazard to either marine resources or human health or cause minimal harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therfore require some attention in operational conditions

(2) Guidelines for use in the categorization of noxious liquid substances are given in appendix I to this Annex.

(3) The list of noxious substances carried in bulk and persently categorized which are subject to the provisions of this Annex is set out in appendix II to this Annex.

(4) Where it is proposed to carry a liquid substance in bulk which has not been categorized under paragraph (1) of this regulation or evaluated as referred to in regulation 4(1) of this Annex, the Government of Parties to the Government involved in the porposed operation shell establish and agree on a provisional assessment for the proposed operation on the

กฎข้อบังคับที่ 3
การจัดชั้นและการทำบัญชีรายชื่อของสารที่เป็นของเหลวมีพิษ

(1) เพื่อความมุ่งหมายของกฎข้อบังคับในภาคผนวกนี้ สารที่เป็นของเหลวมีพิษได้แบ่งออกเป็น 4 ชั้น ดังนี้

(เอ) ชั้น เอ - สารที่เป็นของเหลวมีพิษซึ่งถ้าปล่อยทิ้งลงสู่ทะเลจากการทำความสะอาดถัง หรือการปล่อยอับเฉาจะเป็นอันตรายค่อนข้างมากต่อทรัพยากรทางทะเลหรือสุขภาพของมนุษย์หรือก่อความเสียหายร้ายแรงต่อสภาพตามธรรมชาติหรือการใช้ประโยชน์อื่นใดจากทะเลโดยถูกกฎหมายและด้วยเหตุนี้ จึงสมควรนำมาตรการขจัดมลภาวะที่เข้มงวดกวดขันมาใช้

(บี) ชั้น บี สารที่เป็นของเหลวมีพิษซึ่งถ้าปล่อยทิ้งลงสู่ทะเลจากการทำความสะอาดถังหรือการปล่อยอับเฉาจะเป็นอันตรายค่อนข้างมากต่อทรัพยากรทางทะเลหรือสุขภาพของมนุษย์หรือก่อความเสียหายร้ายแรงต่อสภาพตามธรรมชาติ หรือการใช้ประโยชน์อื่นใดจากทะเลโดยถูกกฎหมายและด้วยเหตุนี้จึงสมควรนำมาตรการพิเศษมาใช้ขจัดมลภาวะ

(ซี) ชั้น ซี สารที่เป็นของเหลวมีพิษซึ่งถ้าปล่อยทิ้งลงสู่ทะเลจากการทำความสะอาดถังหรือการปล่อยอับเฉาจะเป็นอันตรายเล็กน้อยต่อทรัพยากรทางทะเล หรือสุขภาพของมนุษย์หรือก่อความเสียหายเล็กน้อยต่อสภาพตามธรรมชาติ หรือการใช้ประโยชน์อื่นใดจากทะเลโดยถูกกฎหมาย และด้วยเหตุนี้จึงจำเป็นต้องมีเงื่อนไขพิเศษเกี่ยวกับการปฏิบัติงาน

(ดี) ชั้น ดี สารที่เป็นของเหลวมีพิษซึ่งถ้าปล่อยทิ้งลงสู่ทะเลจากการทำความสะอาดถังหรือการปล่อยอับเฉาจะเป็นอันตรายต่อทรัพยากรทางทะเลหรือสุขภาพของมนุษย์ หรือก่อความเสียหายน้อยมากต่อสภาพตามธรรมชาติหรือการใช้ประโยชน์อื่นใดจากทะเลโดยถูกกฎหมายและด้วยเหตุนี้จึงจำเป็นต้องมีการพิจารณาเงื่อนไขเกี่ยวกับปฏิบัติงาน

(2) แนวทางปฏิบัติสำหรับใช้ในการจัดชั้นของสารที่เป็นของเหลวมีพิษได้ให้ไว้ในอนุผนวก 1 ของภาคผนวกนี้

(3) บัญชีรายชื่อของสารมีพิษที่กรรทุกในปริมาตรรวมขณะนี้ได้จัดชั้นมาแล้วตามบทบัญญัติของภาคผนวกนี้ได้กำหนดไว้ในอนุผนวก 2 ของภาคผนวกนี้

(4) ในกรณีมีการเสนอที่จะบรรทุกสารที่เป็นของเหลวในปริมาตรรวมซึ่งยังไม่ได้รับการจัดชั้นมาก่อนได้ (1) ของกฎข้อบังคับนี้หรือยังไม่ได้รับการพิจารณาตามที่กำหนดในกฎข้อบังคับที่ 4(1) ของภาคผนวกนี้ ของรัฐบาลภาคีแห่งอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการตามที่เสนอ ต้องจัดทำและเห็นพ้องกับข้อกำหนดชั่วคราวเกี่ยวกับการ

basis of the guidelines referred to in paragraph (2) of this Regulation. Until full agreement between the Government involved has been reached, the substance shall be carried under the most severe conditions proposed . As soon as possible, but not later than 90 days after its first carriage, the Administration concerned shall notify the Organization and provide details of the substance and the provisional assessment for prompt circulation to all Parties for their information and consideration . The Government of each Party shall have a period fo 90 days in which to forward its comments to the Organization, with a view to the assessment of the substanc

Regulation 4

Other liquid substances

(1) The substances listed in appendix III to this Annex have been evaluated and found to fall outside the Categories A, B, C and D as defined in regulation 3(1) of this Annex because they are presently considered to present no harm to human health, marine resources, amenities or other legitimate uses of the sea, when discharged into the sea from tank cleaning or deballasting opeerations.

(2) The discharge of bilge or ballast water or other residues or mixtures containing only substances listed in appendix III to this Annex shall not be subject to any requiremet of this Annex

(3) The discharge into the sea of clean ballast or segregated ballast shall not be subject to any requirement of this Annex .

ปฏิบัติตามแสนยภาพพื้นฐานของแนวทางปฏิบัติที่อ้างถึงในวรรค (2) ของกฎข้อบังคับนี้ จนกระทั่งได้ตกลงกันทั้งหมดแล้วระหว่างรัฐภาคที่เกี่ยวข้อง สารนั้นต้องบรรทุกภายใต้เงื่อนไขที่เข้มงวดที่สุดตามที่แสนสภาไว้ ทางการที่เกี่ยวข้องต้องจัดหาภาคละเอียดของสารและข้อกำหนดชั่วคราวเพื่อแจ้งไปยังองค์การฯ โดยเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นได้ แต่ไม่ช้ากว่าเก้าสิบวันหลังจากการบรรทุกครั้งแรกเพื่อเปิดโอกาสให้ภาคีทั้งปวงทราบและพิจารณาโดยพลันรัฐภาคแต่ละภาคีต้องมีเวลาเก้าสิบวันที่จะส่งข้อคิดเห็นเกี่ยวกับข้อกำหนดของสารไปยังองค์การฯ

กฎข้อบังคับที่ 4
สารที่เป็นของเหลวอื่น ๆ

(1) สารตามรายที่ระบุในภาคผนวก 3 ของภาคผนวกนี้ที่ได้รับการพิจารณาแล้ว และปรากฏว่าไม่จัดอยู่ในชั้น เอ บี ซี และ ดี ตามที่ได้จำแนกไว้ในกฎข้อบังคับที่ 3(1) ของภาคผนวกนี้เพราะขณะได้พิจารณาแล้วว่าไม่เป็นอันตรายต่อสุขภาพมนุษย์ ทรัพยากรทางทะเล สภาพตามธรรมชาติ หรือการใช้ประโยชน์อื่นใดจากทะเลโดยถูกกฎหมายเมื่อปล่อยลงสู่ทะเล จากการทำความสะอาดถังหรือการปล่อยอับเฉา

(2) การปล่อยทิ้งน้ำที่ล้างเรือหรือน้ำอับเฉาหรือกากสารอื่น ๆ หรือสารผสมที่ประกอบด้วยสารตามรายชื่อในอนุผนวก 3 ของภาคผนวกนี้ต้องไม่อยู่ภายใต้ข้อกำหนดใด ๆ ของภาคผนวกนี้

(3) การปล่อยทิ้งลงสู่ทะเลของอับเฉาสะอาดหรือกับเฉาแยกต้องไม่อยู่ภายใต้ข้อกำหนดใด ๆ ของภาคผนวกนี้

Regulation 5

Dischaarge of noxious liquid substances

Category A, B and C substances outside special areas and Category D substances in all areas

Subject to the provisions of regulation 6 of this Annex,

(1) The discharge into the sea of substances in Category A as defined in regulation 3(1)(a) of this Annex or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited. If tanks containing such substances or mixtures are to be washed, the residues shall be discharged to a reception facility until the concentration of the substance in the effluent to such facility is at or below the residual concentration prescribed for that substance in column III of appendix II to this Annex and until the tank is empty. Any water subsequently added to the tank may be discharged into the sea when all the following conditions are satisfied, shipping or producing country. Upon request, the manufacturer should provide the Government of the flag State or receiving State with full details of the mixture. Notification of the assignment by the manufacturer should be accompanied by the authorization letter inficating that the manufacturer acts under instruction and on behalf of the Government of the Party.

(a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 konts in the case of ships which are not self-propelled;

(b) the discharge is ,made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes, and

(c) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land in a depth of water of not less than 25 metres.

(2) The discharge ino the sea of substances in Category B as defomed in regulation 3(1)(b) of this Annex or of those provisionallly assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

(a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;

กฎข้อบังคับที่ 5
การปล่อยทิ้งสารที่เป็นของเหลวมีพิษ

สารชั้น เอ บี และซี ภายนอกพื้นที่ที่กำหนดพิเศษและสารชั้นดีในพื้นที่ทั้งหมด

ภายใต้บทบัญญัติของกฎข้อบังคับที่ 6 ของภาคผนวกนี้

(1) ห้ามทำการปล่อยทิ้งสารในชั้นเอ ตามที่จำแนกไว้ในกฎข้อบังคับที่ 3 (1)(เอ) ของภาคผนวกนี้ หรือสารที่กำหนดไว้ชั่วคราวเช่นนั้นหรือน้ำดับเฉา การล้างถังหรือกากสารอื่น ๆ หรือผสมที่มีสารเช่นว่านั้นลงสู่ทะเล ถ้าถังที่บรรจุสารเช่นว่านั้นหรือสารผสมได้รับการล้างกากสารที่เป็นผลจากการทำความสะอาดต้องปล่อยทิ้งลงสู่อุปกรณ์เพื่อรองรับของเสียเฉพาะซึ่งความเข้มข้นของสารที่ปล่อยลงสู่อุปกรณ์เช่นว่านั้นอยู่ ณ ระดับหรือต่ำกว่าระดับความเข้มข้นของกากสารที่ได้กล่าวไว้สำหรับสารนั้นในแต่ละที่ 3 ของอนุผนวก 2 ของภาคผนวกนี้ และจนกว่าถังนั้นจะว่างเปล่าน้ำใดที่เติมลงไปในถังหลังจากนั้นสามารถปล่อยทิ้งลงสู่ทะเลได้เมื่อเงื่อนไขดังต่อไปนี้ทั้งหมดปรากฏเป็นที่พอใจ

(เอ) เรือนั้นกำลังเดินอยู่ในเส้นทางเดินเรือที่อัตราเร็วอย่างน้อยที่สุด 7 นิ้อต ในกรณีที่เรือขับเคลื่อนด้วยตัวเอง หรืออย่างน้อยที่สุด 4 นิ้อต ในกรณีที่เรือไม่ได้ขับเคลื่อนด้วยตัวเอง

(บี) การปล่อยทิ้งได้กระทำต่ำกว่าระดับแนวน้ำ โดยพิจารณาถึงตำแหน่งของช่องที่น้ำทะเลไหลเข้าและ

(ซี) การปล่อยทิ้งได้กระทำห่างจากแผ่นดินที่ใกล้ที่สุดเป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 12 ไมล์ทะเล และด้วยระดับความลึกของน้ำไม่น้อยกว่า 25 เมตร

(2) ห้ามทำการปล่อยทิ้งสารในชั้น บี ตามที่จำแนกไว้ในกฎข้อบังคับที่ 3 (1)(บี) ของภาคผนวกนี้ หรือสารที่กำหนดไว้ชั่วคราวเช่นนั้น หรือน้ำดับเฉา การล้างถังหรือกากสารอื่น ๆ หรือสารเช่นว่านั้นปนอยู่ลงสู่ทะเล เว้นแต่เงื่อนไขดังต่อไปนี้ทั้งหมดปรากฏเป็นที่พอใจ

(เอ) เรือนั้นกำลังเดินอยู่ในเส้นทางเดินเรือที่มีอัตราเร็วอย่างน้อยที่สุด 7 นิ้อตในกรณีที่เรือขับเคลื่อนด้วยตัวเอง หรืออย่างน้อยที่สุด 4 นิ้อต ในกรณีที่เรือไม่ได้ขับเคลื่อนด้วยตัวเอง

(b) the procedures and arrangements for discharge are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 1 part per million;

(c) the maximum quantity of cargo discharged from each tank and its associated piping system does not exceed the maximum quantity approved in accordance with the procedures referred to in subparagraph (b) of this paragraph, which shall in no case exceed the greater of 1 cubic metre or 1/3,000 of the tank capacity in cubic metres;

(d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and

(e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres

(3) The discharge into the sea of substances in Category C as defined in regulation 3(1)(c) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied.

(a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;

(b) the procedures and arrangements for discharge are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship dose not exceed 10 parts per million;

(c) the maximum quantity of cargo discharged from each tank and its associated piping system does not exceed the maximum quantity approved in accordance with the procedures referred to in subparagaph (b) of this paragraph, which shall in no case exceed the greater of 3 cubic metres or 1/1,000 of the tank capacity in cubic metres;

(d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and

(e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

(ii) กระบวนการและการจัดการสำหรับการปล่อยทิ้งได้รับความเห็นชอบจากทางการแล้ว กระบวนการและการจัดการเช่นว่านั้นต้องเป็นไปตามมาตรฐานซึ่งได้พัฒนาโดยองค์การฯและต้องให้เป็นที่แน่นอนว่าความเข้มข้นและอัตราการปล่อยทิ้งของสิ่งดังกล่าว เป็นไปในลักษณะที่ว่าความเข้มข้นของสารในพริ้วน้ำท้ายเรือนั้นไม่เกิน 1 ส่วนในล้านส่วน

(ข) ปริมาณสูงสุดของสินค้าที่ปล่อยทิ้งจากแต่ละถังและจากระบบท่อทางที่เกี่ยวข้องไม่เกินปริมาณสูงสุดที่ได้รับความเห็นชอบแล้วตามกระบวนการที่อ้างถึงในอนุวรรคของวรรคนี้ซึ่งต้องไม่มีกรณีที่เกินกว่า 1 ลูกบาศก์เมตรหรือ 1/3,000 ของความจุของถังเป็นลูกบาศก์เมตร

(ค) การปล่อยทิ้งได้กระทำต่ำกว่าระดับแนวน้ำ โดยพิจารณาถึงตำแหน่งของช่องที่น้ำทะเลไหลเข้า

(ง) การปล่อยทิ้งได้กระทำห่างจากแผ่นดินที่ใกล้ที่สุดเป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 12 ไมล์ทะเล และในระดับความลึกของน้ำไม่น้อยกว่า 20 เมตร

(3) ห้ามทำการปล่อยทิ้งสารชั้น ซี ตามที่จำแนกไว้ในกฎข้อบังคับที่ 3 (1)(ซี) ของภาคผนวกนี้ หรือสารที่กำหนดไว้ชั่วคราวเช่นนั้นหรือน้ำล้างเถ้า การล้างถังหรือจากสารอื่น ๆ หรือสารผสมที่มีสารเช่นว่านั้นปนเปื้อนอยู่ลงสู่ทะเลเว้นแต่เงื่อนไขต่างๆต่อไปนี้ทั้งหมดปรากฏเป็นที่พอใจ

(ก) เรือนั้นกำลังเดินอยู่ในเส้นทางเดินเรือที่อัตราเร็วอย่างน้อยที่สุด 7 น็อต ในกรณีที่เรือขับเคลื่อนด้วยตัวเองหรืออย่างน้อยที่สุด 4 น็อต ในกรณีที่เรือไม่ได้ขับเคลื่อนด้วยตัวเอง

(ii) กระบวนการและการจัดการสำหรับการปล่อยทิ้งได้รับความเห็นชอบจากทางการแล้ว กระบวนการและการจัดการเช่นว่านั้นต้องเป็นไปตามมาตรฐานซึ่งได้พัฒนาโดยองค์การและต้องให้เป็นที่แน่นอนว่าความเข้มข้นและอัตราการปล่อยทิ้งของสิ่งดังกล่าวเป็นไปในลักษณะที่ว่าความเข้มข้นของสารในพริ้วน้ำท้ายเรือนั้นไม่เกิน 10 ส่วนในล้านส่วน

(ข) ปริมาณสูงสุดของสินค้าที่ปล่อยทิ้งจากแต่ละถังและจากระบบท่อทางที่เกี่ยวข้องไม่เกินปริมาณสูงสุดที่ได้รับความเห็นชอบแล้วตามกระบวนการที่อ้างถึงในอนุวรรค (ii) ของวรรคนี้ ซึ่งต้องไม่มีกรณีที่เกินกว่า 3 ลูกบาศก์เมตรหรือ 1/1,000 ของความจุของถังเป็นลูกบาศก์เมตร

(ค) การปล่อยทิ้งได้กระทำต่ำกว่าระดับแนวน้ำ โดยพิจารณาถึงตำแหน่งของช่องที่น้ำทะเลไหลเข้า และ

(ง) การปล่อยทิ้งได้กระทำห่างจากแผ่นดินที่ใกล้ที่สุดเป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 12 ไมล์ทะเล และในระดับความลึกของน้ำไม่น้อยกว่า 25 เมตร

(4) The discharge into the sea of substances in Category D as defined in regulation 3 (1) (d) of this Annex, or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

(a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled,

(b) such mixtures are of a concentration not greater than one part of the substance in ten parts of water; and

(c) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land.

(5) Ventilation procedures approved by the Administration may be used to remove cargo residues from a tank. Such procedures shall be based upon standards developed by the Organization. Any water subsequently introduced into the tank shall be regarded as clean and shall not be subject to paragraph (1), (2), (3) or (4) of this regulation.

(6) The discharge into the sea of substances which have not been categorized, provisionally assessed, or evaluated as referred to in regulation 4 (1) of this Annex, or of ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited.

Category A, B and C substances within special areas

Subject to the provisions of regulation 6 of this Annex,

(4) ห้ามทำการปล่อยทิ้งสารในชั้น ดี ที่จำแนกไว้ในกฎข้อบังคับที่ 3 (1)(ดี) ของภาคผนวกนี้ หรือสารที่กำหนดไว้ชั่วคราวเช่นนั้นหรือน้ำอับเฉา การล้างถังหรือภากสารอื่น ๆ หรือสารผสมที่มีสารเช่นว่านั้นปนอยู่ลงสู่ทะเล เว้นแต่มีเงื่อนไขดังต่อไปนี้ทั้งหมดบรากฏเป็นที่พอใจ

(เอ) เรือนั้นกำลังเดินอยู่ในเส้นทางเดินเรือที่อัตราเร็วอย่างน้อยที่สุด 7 น็อต ในกรณีที่เรือขับเคลื่อนด้วยตัวเอง หรืออย่างน้อยที่สุด 4 น็อต ในกรณีที่เรือไม่ได้ขับเคลื่อนด้วยตัวเอง

(บี) สารผสมเช่นว่านั้นมีความเข้มข้นไม่มากกว่า 1 ส่วนของสารนั้นใน 10 ส่วนของน้ำ และ

(ซี) การปล่อยทิ้งได้กระทำห่างจากแผ่นดินที่ใกล้ที่สุดเป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 12 ไมล์ทะเล

(5) กระบวนการระบายอากาศที่ได้รับความเห็นชอบจากทางการแล้วกาจใช้เพื่อนำกากสินค้าที่เหลือออกจากถัง กระบวนการเช่นว่านั้นต้องอยู่บนพื้นฐานของมาตรฐานซึ่งได้พัฒนาโดยองค์การ น้ำใด ๆ ที่นำไปใส่ในถังหลังจากนั้นต้องถือว่าเป็นน้ำสะอาดและไม่ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนด (1), (2), (3) หรือ (4) ของกฎข้อบังคับนี้

(6) ห้ามทำการปล่อยทิ้งสารซึ่งได้รับการจัดชั้น กำหนดไว้ชั่วคราว หรือพิจารณาตามที่อ้างถึงในระเบียบข้อบังคับที่ 4 (1) ของภาคผนวกนี้ หรือน้ำอับเฉา การล้างถังหรือภากสารอื่น ๆ หรือสารผสมที่มีสารเช่นว่านั้นปนอยู่ลงสู่ทะเล

สารชั้น เอ บี และ ชั้น ซี ภายในพื้นที่กำหนดพิเศษ

ภายใต้บทบัญญัติของระเบียบข้อบังคับที่ 6 ของภาคผนวกนี้,

(7) The discharge into the sea of substances in Category A as defined in regulation 3 (1) (a) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited. If tanks containing such substances or mixtures are to be washed, the resulting residues shall be discharged to a reception facility which the States bordering the special area shall provide in accordance with regulation 7 of this Annex, until the concentration of the substance in the effluent to such facility is at or below the residual concentration prescribed for that substance in column IV of appendix II to this Annex and until the tank is empty. Any water subsequently added to the tank may be discharged into the sea when all the following conditions are satified:

(a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knot in the case of self propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self propelled;

(b) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and

(c) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

(8) The discharge into the sea of substances in Category B as defined in regulation (3) (1) (b) of this Annex or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the follwing condtitions are satisfied:

(a) the tank has been prewashed in accordance with the procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization and the resulting tank washings have been discharged to a reception facility;

(b) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self propelled;

(c) the procedures and arrangements for discharge and washings are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 1 part per million;

(d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and

(e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 meters.

(7) ห้ามทำการปล่อยทิ้งสารในชั้นเอซาม่าที่จำแนกไว้ในระเบียบข้อบังคับที่ 3 (1)(เอ) ของภาคผนวกนี้ หรือสารที่กำหนดไว้ชัดเจนเช่นนั้นหรือน้ำล้างเรือ การล้างหรือวัสดุอื่น ๆ หรือสารผสมที่มีสารเช่นว่านั้นปนอยู่สู่ทะเล เว้นแต่เมื่อเงื่อนไขดังต่อไปนี้ทั้งหมดปรากฏเป็นที่พอใจ

(เอ) เรือนั้นกำลังเดินอยู่ในเส้นทางเดินเรือที่จัดตรงเร็วอย่างน้อยที่สุด 7 น็อต ในกรณีที่เรือมีขับเคลื่อนด้วยตัวเองหรืออย่างน้อยที่สุด 4 น็อต ในกรณีที่เรือไม่ได้ขับเคลื่อนด้วยตัวเอง

(บี) การปล่อยทิ้งได้กระทำต่ำกว่าระดับแนวน้ำ โดยพิจารณาถึงตำแหน่งของช่องที่น้ำทะเลไหลเข้า และ

(ซี) การปล่อยทิ้งได้กระทำห่างจากแผ่นดินที่ใกล้ที่สุดเป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 12 ไมล์ ทะเลและในระดับความลึกของน้ำไม่น้อยกว่า 25 เมตร

(8) ห้ามทำการปล่อยทิ้งสารในชั้น บี ตามที่จำแนกไว้ในระเบียบข้อบังคับที่ 3 (1)(บี) ของภาคผนวกนี้ หรือสารที่กำหนดไว้ชัดเจนเช่นนั้นหรือน้ำอับเฉา การล้างถังหรือวัสดุอื่น ๆ หรือสารผสมที่มีสารเช่นว่านั้นปนอยู่ลงสู่ทะเล เว้นแต่เมื่อเงื่อนไขดังต่อไปนี้ทั้งหมดปรากฏเป็นที่พอใจ

(เอ) ถังได้ล้างไว้ล่วงหน้าตามกระบวนการที่ได้รับความเห็นชอบจากทางการแล้วและอยู่บนพื้นฐานของมาตรฐานซึ่งได้พัฒนาโดยองค์การฯ และสิ่งที่เป็นผลจากการนั้นต้องปล่อยทิ้งลงสู่อุปกรณ์เพื่อรองรับของเสีย

(บี) เรือนั้นกำลังเดินอยู่ในเส้นทางเดินเรือที่จัดตรงเร็วอย่างน้อยที่สุด 7 น็อต ในกรณีที่เรือมีขับเคลื่อนด้วยตัวเองหรืออย่างน้อยที่สุด 4 น็อต ในกรณีที่เรือไม่ได้ขับเคลื่อนด้วยตัวเอง

(ซี) กระบวนการและการจัดการสำหรับการปล่อยทิ้งและการล้างได้รับความเห็นชอบจากทางการแล้ว กระบวนการและการจัดการเช่นว่านั้นต้องอยู่บนพื้นฐาน ของมาตรฐาน ซึ่งได้พัฒนาโดยองค์การ และต้องทำให้แน่นอนว่าความเข้มข้นของสารในพรีน้ำท้ายเรือนั้นไม่เกิน 1 ส่วนในล้านส่วน

(ดี) การปล่อยทิ้งได้กระทำต่ำกว่าระดับแนวน้ำ โดยพิจารณาถึงตำแหน่งของช่องที่น้ำทะเลไหลเข้า และ

(อี) การปล่อยทิ้งได้กระทำห่างจากแผ่นดินที่ใกล้ที่สุดเป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 12 ไมล์ทะเล และในระดับความลึกของน้ำไม่น้อยกว่า 25 เมตร

(9) The discharge into the sea of substances in Category C sd defined in regulation 3 (1) (c) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satified:

(a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;

(b) the procedures and arrangements for discharge are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship dose not exceed 1 part per million;

(c) the maximum quantity of cargo discharged from each tank and its associated piping system does not exceed the maximum quantity approved in accordance with the procedures referred to in subparagraph (b) of this paragraph which shall in no case exceed the greater of 1 cubic metre or 1/3,000 of the tank capacity in cubic metres;

(d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes, and

(e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

(10) Ventilation procedures approved by the Administration may be used to remove cargo residues from a tank. Such procedures shall be based upon standards developed by the Organization. Any water subsequently introduced into the tank shall be regarded as clean and shall not be subject to paragraph (7), (8) or (9) of this regulation

(11) The discharge into the sea of substances which have not been categorized provisionally assessed or evaluated as referred to in regulation 4 (1) of this Annex, or of ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited.

(9) ห้ามทำการปล่อยทิ้งสารในชั้น ซี ตามที่จำแนกไว้ในระเบียบข้อบังคับที่ 3 (1)(ซี) ของภาคผนวกนี้ หรือสารที่กำหนดไว้ชั่วคราวเช่นนั้น หรือน้ำอับเฉา การล้างถังหรือการกำสารอื่น ๆหรือสารผสมที่มีสารเช่นว่านั้นปนอยู่ลงสู่ทะเลเว้นแต่เมื่อเงื่อนไขดังต่อไปนี้ทั้งหมดปรากฏเป็นที่พอใจ

(เอ) เรือนั้นกำลังเดินอยู่ในเส้นทางเดินเรือที่ใช้ความเร็วอย่างน้อยที่สุด 7 น็อต ในกรณีที่เรือขับเคลื่อนด้วยตัวเอง หรืออย่างน้อยที่สุด 4 น็อต ในการนีที่เรือไม่ได้ขับเคลื่อนด้วยตัวเอง

(บี) วิธีการและการจัดการสำหรับการปล่อยทิ้งได้รับการอนุมัติจากทางการแล้ว วิธีการและการจัดการเช่นว่านั้นต้องอยู่บนพื้นฐานของมาตรฐานซึ่งได้พัฒนาโดยองค์การ และต้องทำให้แน่ใจว่าความเข้มข้นและอัตราการปล่อยทิ้งของสิ่งดังกล่าวเป็นไปในลักษณะที่ว่าความเข้มข้นของสารในพริ้วน้ำท้ายเรือไม่เกินกว่า 1 ส่วนในล้านส่วน

(ซี) ปริมาณสูงสุดของสินค้าที่ปล่อยทิ้งจากแต่ละถังและจากระบบท่อทางที่เกี่ยวข้องไม่เกินปริมาณสูงสุดที่ได้รับการอนุมัติแล้ว ตามวิธีการที่อ้างถึงในอนุวรรค (บี) ของวรรคนี้ซึ่งต้องไม่มีการนีที่เกินกว่า 1 ลูกบาศก์เมตร หรือ 1/3,000 ของความจุของถังเป็นลูกบาศก์เมตร

(ดี) การปล่อยทิ้งได้กระทำต่ำกว่าระดับแนวน้ำ โดยพิจารณาถึงตำแหน่งของช่องที่น้ำทะเลไหลเข้า และ

(อี) การปล่อยทิ้งได้กระทำห่างจากแผ่นดินที่ใกล้ที่สุดเป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 12 ไมล์ทะเล และในระดับความลึกของน้ำไม่น้อยกว่า 25 เมตร

(10) วิธีการระบายอากาศที่ได้รับการอนุมัติจากทางการแล้วอาจใช้เพื่อนำกากสินค้าที่เหลือออกจากถัง วิธีการเช่นว่านั้นต้องอยู่บนพื้นฐานของมาตรฐานซึ่งได้พัฒนาโดยองค์การ น้ำใด ๆ ที่นำไปใส่ในถังหลังจากนั้นต้องมีค่าเป็นน้ำสะอาดและไม่อยู่ภายใต้วรรค (7), (8) หรือ (9) ของระเบียบข้อบังคับนี้

(11) ห้ามทำการปล่อยทิ้งสารซึ่งไม่ได้รับการจัดชั้น กำหนดไว้ชั่วคราวหรือพิจารณาตามที่อ้างถึงในระเบียบข้อบังคับที่ 4 (1) ของภาคผนวกนี้ หรือน้ำอับเฉา การล้างถังหรือการกำสารอื่น ๆ หรือสารผสมที่มีสารเช่นว่านั้นปนอยู่ลงสู่ทะเล

(12) Nothing in this regulation shall prohibit a ship from retaining on board the residues from a Category B or C cargo and discharging such residues into the sea outside a special area in accordance with paragraph (2) or (3) of this regulation, respectively.

(13) (a) The Governments of Parties to the Convention, the coastlines of which border on any given special area, shall collectively agree and establish a date by which time the requirement of regulation 7 (1) of this Annex will be fulfilled and from which the requirements of paragraphs (7), (8), (9) and (10) of this regulation in respect of that area shall take effect and notify the Organization of the date so established at least six months in advance of that date. The Organization shall then promptly notify all Parties of that date.

(b) If the date of entry into force of the present Convention is earlier than the date established in accordance with subparagraph (a) of this paragraph, the requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this regulation shall apply during the interim period.-

(12) ไม่มีบทบัญญัติในระเบียบข้อบังคับนี้จะห้ามเรือเก็บเกี่ยวสารที่เหลือจากสินค้าขั้นปิโตรเลียมไว้บนเรือและปล่อยทิ้งสารเช่นว่านั้นลงสู่ทะเลภายนอกพื้นที่กำหนดพิเศษตามวรรค (2) หรือ (3) ของระเบียบข้อบังคับนี้ตามลำดับ

(13) (ก) รัฐบาลของภาคีแห่งอนุสัญญาฯ ซึ่งแนวชายฝั่งทะเลติดต่อกับพื้นที่กำหนดพิเศษใด ๆ ต้องตกลงร่วมกันและกำหนดวันตามเวลาที่ข้อกำหนดของระเบียบข้อบังคับที่ 7 (1) ของภาคผนวกนี้จะได้รับการปฏิบัติตามและการมีผลใช้บังคับตามข้อกำหนดของวรรค (7), (8), (9) และ (10) ของระเบียบข้อบังคับนี้ที่เกี่ยวกับพื้นที่นั้นและให้แจ้งวันที่กำหนดนั้นไปยังองค์การฯ ล่วงหน้าอย่างน้อย 6 เดือน ก่อนถึงวันนั้น จากนั้นองค์การฯ ต้องแจ้งวันดังกล่าวไปยังภาคีทั้งปวงโดยพลัน

(ข) ถ้าวันที่มีผลให้บังคับของอนุสัญญานี้มาถึงก่อนวันที่ได้กำหนดขึ้นตามอนุวรรค (ก) ของวรรคนี้ ให้ข้อกำหนดของวรรค (1), (2) และ (3) ของระเบียบข้อบังคับนี้ใช้บังคับระหว่างช่วงเวลาดังกล่าว

Regulation 5A

Pumping, piping and unloading arrangements

(1) Every ship constructed on or after 1 July 1986 shall be provided with pumping and piping arrangements to ensure, through testing under favourable pumping conditions, that each tank designated for the carriage of a Category B substance does not retain a quantity of residue in excess of 0.1 cubic metres in the tank' s associated piping and in the immediate vicinity of that tank' s suction point.

(2) (a) Subject to the provisions of subparagraph (b) of this paragraph, every ship constructed before July 1986 shall be provided with pumping and piping arrangements to ensure, through testing under favourable pumping conditions, that each tank designated for the carriage of a Category B substance does not retain a quantity of residue in excess of 0.3 cubic metres in the tank' s associated piping and in the immediate vicinity of that tank' s suction point.

(b) Until 2 October 1994 ships referred to in subparagraph (a) of this paragraph if not in compliance with the requirements of that subparagraph shall, as a minimum, be provided with pumping and piping arrangements to ensure, through testing under favourable pumping conditions and surface residue assessment, that each tank designated for the carriage of a Category B substance does not retain a quantity of residue in excess of 1 cubic metre or 1/3000 of the tank capacity in cubic metres, whichever is greater, in that tank and the associated piping.

(3) Every ship constructed on or after 1 July 1986 shall be provided with pumping and piping arrangements to ensure, through testing under favourable pumping conditions, that each tank designated for the carriage of a Category C substance does not retain a quantity of residue in excess of 0.3 cubic metres in the tank' s associated piping and in the immediate vicinity of that tank' s suction point.

(4) (a) Subject to the provisions of subparagraph (b) of this paragraph, every ship constructed before 1 July 1986 shall be provided with pumping and piping arrangements to ensure, through testion under favourable pumping conditions, that each tank designated for the carriage of a Category C substance does not retain a quantity of residue in excess of 0.3 cubic metres in the tank's associated piping and in the immediate vicinity of that tank's suction point.

กฎข้อบังคับที่ 5 ก

การสูบ ท่อทาง และการจัดการสูบถ่ายออก

(1) เรือทุกลำซึ่งต่อสร้างในวันหรือหลังวันที่ 1 กรกฎาคม 2529 ต้องจัดให้มีการดำเนินการเกี่ยวกับการสูบถ่ายและการวางท่อทาง โดยผ่านการทดสอบการสูบถ่ายเป็นที่พอใจ เพื่อให้เป็นที่แน่นอนว่าแต่ละถังที่ระบุให้บรรทุกสารในชั้น บี ไม่เก็บกักกากสารในปริมาณเกินกว่า 0.1 ลูกบาศก์เมตร ในท่อทางที่เชื่อมต่อกับถังน้ำมัน และบริเวณปากทางดูดประจำถังนั้น

(2) (เอ) มากไปกว่าบทบัญญัติของอนุวรรค (บี) ของวรรคนี้ เรือทุกลำซึ่งต่อสร้างก่อนวันที่ 1 กรกฎาคม 2529 ต้องจัดให้มีการดำเนินการเกี่ยวกับการสูบถ่ายและการวางท่อทางโดยผ่านการทดสอบการสูบถ่ายเป็นที่พอใจ เพื่อให้เป็นที่แน่นอนว่าแต่ละถังที่ระบุให้บรรทุกสารในชั้น บี ไม่เก็บกักกากสารในปริมาณเกินกว่า 0.3 ลูกบาศก์เมตร ในท่อทางที่เชื่อมต่อกับถังนั้นและในบริเวณปากทางดูดประจำถังนั้น

(บี) เมื่อถึงวันที่ 2 ตุลาคม 2537 เรือที่กล่าวถึงในอนุวรรค (เอ) ของวรรคนี้ถ้าไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุวรรคนั้น อย่างน้อยที่สุดต้องจัดให้มีการดำเนินการเกี่ยวกับการสูบถ่ายและการวางท่อทาง โดยผ่านการทดสอบการสูบถ่ายเป็นที่พอใจและการประเมินผลเกี่ยวกับผิวหน้าของการสารเพื่อให้เป็นที่แน่นอนว่าแต่ละถังที่ระบุให้บรรทุกสารในชั้น บี ไม่เก็บกักกากสารในปริมาณเกินกว่า 1 ลูกบาศก์เมตร หรือ 1/3,000 ของความจุของถังเป็นลูกบาศก์เมตร แล้วแต่ค่าใดมากกว่าในถังนั้นและท่อทางที่เชื่อมต่อกัน

(3) เรือทุกลำซึ่งต่อสร้างในวันหรือหลังวันที่ 1 กรกฎาคม 2529 ต้องจัดให้มีการดำเนินการเกี่ยวกับการสูบถ่ายและการวางท่อทาง โดยผ่านการทดสอบการสูบถ่ายเป็นที่พอใจ เพื่อให้เป็นที่แน่นอนว่าแต่ละถังที่ระบุให้บรรทุกสารในชั้น ซี ไม่เก็บกักกากสารในปริมาณเกินกว่า 0.3 ลูกบาศก์เมตร ในท่อทางที่เชื่อมต่อกันกับถังนั้น และในบริเวณปากทางดูดประจำถังนั้น

(4) (เอ) มากไปกว่าบทบัญญัติของอนุวรรค (บี) ของวรรคนี้ เรือทุกลำซึ่งต่อสร้างก่อนวันที่ 1 กรกฎาคม 2529 ต้องจัดให้มีการดำเนินการเกี่ยวกับการสูบถ่ายและการวางท่อทางโดยผ่านการทดสอบการสูบถ่ายเป็นที่พอใจ เพื่อให้เป็นที่แน่นอนว่าแต่ละถังที่ระบุให้บรรทุกสารในชั้น ซี ไม่เก็บกักสารในปริมาณเกินกว่า 0.9 ลูกบาศก์เมตร ในท่อทางที่เชื่อมต่อกับถังน้ำมัน และในบริเวณปากทางดูดประจำถังนั้น

(b) Until 2 October 1994 the ships referred to in subparagraph (a) of this paragraph if not in compliance with the requirements of that sub-paragraph shall, as a minimum, be provided with pumping and piping arrangements to ensure, through testing under favourable pumping conditions and surface residue assessment, that each tank designated for the carriage of a Category C substance does not retain a quantity of residue in excess of 3 cubic metres or 1/1000 of the tank capacity in cubic metres, whichever is grater, in that tank and the associated piping.

(5) Pumping conditions referred to in paragraphs (1), (2), (3) and (4) of this regulation shall be approved by the Administration and based on standards developed by the Organization. Pumping efficiency tests referred to in paragraphs (1), (2), (3) and (4) of this regulation hall use water as the test medium and shall be approved by the Adminstration and based on standards developed by the Organization. The residues on cargo tank surfaces, referred to in paragraphs (2) (b) and (4) (b) of this regulation shall be determined based on standards developed by the Organization.

(6) (a) Subject to the provisions of subparagraph (b) of this paragraph, the provisions of paragaphs (2) and (4) of this regulation meed not apply to a ship constructed before 1 July 1986 which is engaged in restricted voyages as determined by the Administration between:

(i) ports or terminals within a State Party to the present Convention, or

(ii) ports or terminals of States Parties to the present Convention.

(b) The provisions of subparagraph (a) of this paragraph shall only apply to a ship constructed before 1 July 1986 if:

(i) each time a tank containing Category B or C substances or mixtures is to be washed or ballasted, the tank is washed in accordance with a prewash procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization and the tank washings are discharged to a reception facility;

(ii) subsequent washings or ballast water are discharged to a reception facility or at sea in accordance with other provisions of this Annex;

(ii) เมื่อถึงวันที่ 2 ตุลาคม 2537 เรือที่อ้างถึงในอนุวรรค (a) ของวรรคนี้ถ้าไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุวรรคนั้น อย่างน้อยที่สุดต้องจัดให้มีการดำเนินการเกี่ยวกับการสูบถ่ายและการวางท่อทางโดยผ่านการทดสอบการสูบถ่ายเป็นที่พอใจ และการประเมินผลเกี่ยวกับผิดหน้าของกากสารเพื่อให้เป็นที่แน่นอนว่าแต่ละถังที่ระบุให้บรรทุกสารในพื้นชี ไม่เกินกากสารในประมาณเกินกว่า 3 ลูกบาศก์เมตร หรือ 1/1,000 ของความจุของถังเป็นลูกบาศก์เมตร แล้วแต่ค่าใดมากกว่า ในถังนั้นและท่อทางที่เชื่อมต่อกัน

(5) การสูบถ่ายที่อ้างถึงในวรรค (1), (2), (3) และ (4) ของกฎข้อบังคับนี้ต้องได้รับการอนุมัติจากทางการและต้องเป็นไปตามมาตรฐานซึ่งได้พัฒนาโดยองค์การฯ การทดสอบประสิทธิภาพของการสูบถ่ายตามที่อ้างถึงในวรรค (1), (2), (3) และ (4) ของกฎข้อบังคับนี้ ต้องใช้น้ำเป็นตัวกลางในการทดสอบ และต้องได้รับการอนุมัติจากทางการและต้องเป็นไปตามมาตรฐานซึ่งได้พัฒนาโดยองค์การฯ กากสารบนพื้นผิวถังระวางสินค้าที่อ้างถึงในวรรค (2)(ii) และ (4)(บี) ของระเบียบข้อบังคับนี้ต้องกำหนดตามมาตรฐานซึ่งได้พัฒนาโดยองค์การฯ

(6) (a) ภายใต้บทบัญญัติของอนุวรรค (บี) ของวรรคนี้ บทบัญญัติของวรรค (2) และ (4) ของระเบียบข้อบังคับนี้ไม่ใช้บังคับกับเรือซึ่งต่อสร้างก่อนวันที่ 1 กรกฎาคม 2529 ซึ่งทางการจำกัดเขตการเดินเรือระหว่าง

(i) เมืองท่าหรือสถานีภายในรัฐภาคีแห่งอนุสัญญานี้ หรือ

(ii) เมืองท่าหรือสถานีของรัฐภาคีทั้งหลายแห่งอนุสัญญานี้

(บี) บทบัญญัติของอนุวรรค (a) ของวรรคนี้ใช้บังคับเฉพาะเรือซึ่งต่อสร้างก่อนวันที่ 1 กรกฎาคม 2529 ถ้า

(i) ในแต่ละครั้งที่ต้องล้างหรือบรรจุขับเคลื่อนในถังที่บรรจุสารในชั้น บี หรือ ซี หรือสารผสม การล้างถังต้องเป็นไปตามกรรมวิธีเตรียมการล้างซึ่งได้รับการอนุมัติจากทางการ และต้องเป็นไปตามมาตรฐานซึ่งได้พัฒนาโดยองค์การฯ และสารที่ถูกชะล้างจากถังต้องปล่อยทิ้งลงสู่ภูมิประเทศเพื่อรองรับของเสียหรือลงสู่ทะเล

(ii) สารที่ถูกชะล้างครั้งต่อ ๆ ไปพร้อมน้ำอับเฉาที่ปล่อยทิ้งลงสู่ภูมิประเทศเพื่อรองรับของเสียหรือลงสู่ทะเล ต้องเป็นไปตามบทบัญญัติอื่นของภาคผนวกนี้ด้วย

(iii) the adequacy of the reception facilities at the ports or terminals referred to above, for the purpose of this paragraph, is approved by the Governments of the States Parties to the present Convention within which such ports or terminals are situated;

(iv) in the case of ships engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the present Convention, the Administration communicates to the Organization, for circulation to the Parties to the Convention, particulars of the exemption, for their information and appropriate action, if any; and

(v) the certificate required under this Annex is endorsed to the effect that the ship is solely engaged in such restricted voyages.

(7) For a ship whose constructional and operational features are such that ballasting of cargo tanks is not required and cargo tank washing is only required for repair or dry-docking, the Administration may allow exemption from the provisions of paragraphs (1), (2), (3) and (4) of this regulation, provided that all of the following conditions are complied with:

(a) the design, construction and equipment of the ship are approved by the Administration, having regard to the service for which it is intended;

(b) any effluent from tank washings which may be carried out before a repair or dry docking is discharged to a reception facility, the adequacy of which is ascertained by the Administration;

(c) the certificate required under this Annex indicates:

(i) that each cargo tank is certified for the carriage of only one named substance, and

(ii) the particulars of the exemption;

(d) the ship carries a suitable operational manual approved by the Administration; and

(e) in the case of ships engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the present Convention, the Administration communicates to the Organization, for circulation to the Parties to the Convention, particulars of the exemption, for their information and appropriate action, if any.

(iii) ความเพียงพอของอุปกรณ์เพื่อรองรับของเสียที่เมืองท่าหรือสถานีตามที่อ้างถึงข้างต้น ต้องได้รับการอนุมัติจากหน่วยงานของรัฐภาคีแห่งอนุสัญญานี้ ซึ่งเมืองท่าหรือสถานีเช่นว่านั้นตั้งอยู่

(iv) ในกรณีที่เรือเดินอยู่ในเส้นทางไปยังเมืองท่าหรือสถานีภายใต้เขตอำนาจของรัฐภาคีอื่นแห่งอนุสัญญานี้ให้ทางการแจ้งรายละเอียดของการยกเว้นไปยังองค์การฯ เพื่อเวียนไปยังภาคีแห่งอนุสัญญานี้เพื่อทราบและดำเนินการตามความเหมาะสมถ้ามี และ

(v) ใบสำคัญรับรองที่กำหนดภายใต้ภาคผนวกนี้ได้รับการสลักหลัง เพื่อให้มีผลว่าเรือนั้นเดินในเขตจำกัดเช่นว่านั้นเท่านั้น

(7) สำหรับเรือซึ่งมีลักษณะการต่อสร้างและการปฏิบัติงานเป็นไปในลักษณะที่ไม่ต้องการให้ทรงจุอับเฉาในถังระวางสินค้าและต้องทำการล้างถังระวางสินค้าเพื่อการซ่อมหรือขึ้นอู่แห้งเท่านั้น ทางการอาจอนุญาตให้มีการยกเว้นจากบทบัญญัติของวรรค (1), (2), (3) และ (4) ของกฎข้อบังคับนี้ เมื่อเงื่อนไขทั้งหมดต่อไปนี้ได้รับการปฏิบัติตาม

(เอ) การออกแบบ การต่อสร้างและอุปกรณ์ของเรือได้รับอนุมัติจากทางการโดยคำนึงถึงความมุ่งหมายของการให้บริการ

(บี) สิ่งใด ๆ จากการล้างถังซึ่งอาจกระทำก่อนการซ่อมหรือการขึ้นอู่แห้งให้ปล่อยทิ้งลงสู่อุปกรณ์เพื่อรองรับของเสียที่มีอยู่เพียงพอซึ่งจัดหาไว้โดยทางการ

(ซี) ใบสำคัญรับรองที่กำหนดภายใต้ภาคผนวกนี้ แสดงว่า

(i) ถังระวางสินค้าแต่ละถังได้รับการรับรองเพื่อการบรรทุกสารที่ระบุชื่อเพียงหนึ่งชนิดเท่านั้น และ

(ii) รายละเอียดของการยกเว้น

(ดี) เรือนั้นมีสมุดคู่มือการปฏิบัติงานที่เหมาะสมซึ่งได้รับการอนุมัติจากทางการแล้ว และ

(อี) ในกรณีที่เรือเดินอยู่ในเส้นทางไปยังเมืองท่าหรือสถานีภายใต้เขตอำนาจของรัฐภาคีอื่นแห่งอนุสัญญานี้ ให้ทางการแจ้งรายละเอียดของการยกเว้นไปยังองค์การเพื่อเวียนไปยังภาคีแห่งอนุสัญญานี้เพื่อทราบและดำเนินการตามความเหมาะสม ถ้ามี

Regulation 6

Exceptions

Regulation 5 of this Annex shall not apply to:

(a) the discharge into the sea of noxious liquid substances or mixtures containing such substances necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea, or

(b) the discharge into the sea of noxius liuquid substances or mixtures containing such substances resulting from damage to a ship or its equipment:

(i) provided that all resonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge, and

(ii) except if the owner or the master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result; or

(c) the discharge into the sea of noxious liquid substances or mixtures containing such substances, approved by the Administration, when being used for the purpose of combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution. Any such discharge shall be subject to the approval of any Government in whose jurisdiction it is contemplated the discharge will occur.

กฎข้อบังคับที่ 6
ข้อยกเว้น

กฎข้อบังคับที่ 6 ของภาคผนวกนี้ไม่ให้บังคับต่อ

(เอ) การปล่อยทิ้งสารเหลวเป็นพิษหรือสารผสมที่มีสารเช่นว่านั้นปนอยู่ลงสู่ทะเล เมื่อจำเป็นต้องกระทำเพื่อความมุ่งหมายในการรักษาความปลอดภัยของเรือหรือความปลอดภัยของชีวิตในทะเล หรือ

(บี) การปล่อยทิ้งสารเหลวเป็นพิษหรือสารผสมที่มีสารเช่นว่านั้นปนอยู่ลงสู่ทะเล อันเป็นผลจากการเกิดความเสียหายต่อเรือหรืออุปกรณ์ของเรือ

(i) โดยมีเงื่อนไขว่า ได้ใช้ความระมัดระวังที่สมเหตุสมผลอย่างเต็มที่ภายหลัง การเกิดความเสียหายหรือพบการปล่อยทิ้งเพื่อความมุ่งหมายในการป้องกันหรือจำกัดการปล่อยทิ้งให้น้อยที่สุด และ

(ii) เว้นแต่ถ้าเจ้าของเรือหรือนายเรือกระทำโดยแจตนาให้เกิดความเสียหายหรือโดยประมาทเลินเล่ออย่างใดอย่างหนึ่งทั้งที่ทราบว่าอาจก่อให้เกิดความเสียหาย หรือ

(ซี) การปล่อยทิ้งสารเหลวเป็นพิษหรือสารผสมที่มีสารเช่นว่านั้นปนอยู่ลงสู่ทะเล ได้รับการผ่อนผันจากทางการแล้ว เมื่อใช้เพื่อความมุ่งหมายในการพิจัดเหตุฉุกเฉินที่เป็นมลพิษเฉพาะอย่างเพื่อบรรเทาความเสียหายจากมลพิษให้น้อยที่สุด การปล่อยทิ้งใด ๆ เช่นว่านั้นต้องขึ้นอยู่กับการอนุมัติของรัฐบาลใด ๆ ที่ได้เล็งเห็นแล้วว่าการปล่อยทิ้งจะเกิดขึ้นในเขตอำนาจของตน

Regulation 7

Reception facilities and cargo unloading terminal arrangements

(1) The Government of each Party to the Convention undertakes to ensure the provision of reception facilities according to the needs of ships using its ports, terminals or repair ports as follows:

(a) cargo loading and unloading ports and terminals shall have facilities adequate for reception without undue delay to ships of such residues and mixtures containing noxious liquid substances as would remain for disposal from ships carrying them as a consequence of application of this Annex; and

(b) ship repair ports undertaking repairs to chemical tankers shall have facilities adequate for the reception of residues and mixtures containing noxious liquid substances.

(2) The Government of each Party shall determine the types of facilities provided for the purpose of paragraph (1) of this regulation at each cargo loading and unloading port, terminal and ship repair port in its territories and notify the Organization thereof.

(3) The Government of each Party to the Convention shall undertake to ensure that cargo unloading terminals shall provide arrangements to facilitate stripping of cargo tanks of ships unloading noxious liquid substances at stripping of cargo tanks of ships unloading noxious liquid substances at these terminals. Cargo hoses and piping systems of the terminal, containing noxious liquid substances received from ships unloading these substances at the terminal, shall not be drained back to the ship.

(4) Each Party shall notify the Organization, for transmission to the Parties concerned, of any case where facilities required under paragraph (1) or arrangements required under paragraph (3) of this regulation are alleged to be inadequate.

กฎข้อบังคับที่ 7
การดำเนินการเกี่ยวกับอุปกรณ์เพื่อรองรับของเสียและสถานีสูบถ่ายสินค้าขึ้น

(1) รัฐบาลของแต่ละภาคีแห่งอนุสัญญารับดำเนินการตามบทบัญญัติเพื่อให้เป็นที่แน่นอนเรื่องอุปกรณ์ เพื่อรองรับของเสียตามความต้องการของเรือที่ใช้เมืองท่า สถานีหรือเมืองท่าที่มีการซ่อมเรือดังต่อไปนี้

(เอ) เมืองท่าและสถานีขนถ่ายสินค้าขึ้น-ลงต้องมีอุปกรณ์อย่างเพียงพอเพื่อรองรับกากสารเช่นว่านั้นและสารผสมที่มีสารเหลวมีพิษปนอยู่ซึ่งเหลือจากการกำจัดจากเรือที่บรรทุกสารเหล่านั้น จากเรือโดยไม่ชักช้า อันเป็นผลมาจากการบังคับใช้ภาคผนวกนี้ และ

(บี) เมืองท่าที่มีการซ่อมเรือซึ่งดำเนินการซ่อมเรือบรรทุกสารเคมีต้องมีอุปกรณ์อย่างเพียงพอเพื่อรองรับกากหรือสารผสมที่มีสารเหลวเป็นพิษปนอยู่

(2) รัฐบาลของแต่ละภาคีต้องกำหนดชนิดของอุปกรณ์ที่จัดให้มีตามความมุ่งหมายของวรรค (1) ของกฎข้อบังคับนี้ ณ แต่ละเมืองท่าที่ขนถ่ายสินค้าขึ้น-ลงสถานีของเมืองท่าที่มีการซ่อมเรือในอาณาเขตนั้น และต้องแจ้งเรื่องดังกล่าวไปยังองค์การฯ

(3) รัฐบาลของแต่ละภาคีแห่งอนุสัญญา ต้องดำเนินการเพื่อให้เป็นที่แน่นอนว่าสถานีสูบถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือต้องจัดให้มีการดำเนินการ เพื่ออำนวยความสะดวกให้การสูบถ่ายให้หมดจากถังระวางสินค้าของเรือที่ขนถ่ายสารเหลวมีพิษที่สถานีเหล่านั้น สายสูบและระบบท่อทางของสถานีซึ่งมีสารเหลวมีพิษที่รับจากเรือซึ่งขนถ่ายสารเหล่านั้นที่สถานี ต้องปล่อยไหลกลับไปยังเรืออีก

(4) แต่ละภาคีต้องแจ้งไปยังองค์การฯเพื่อ ส่งต่อไปยังภาคีที่เกี่ยวข้องถึงกรณีใด ๆ ซึ่งอุปกรณ์ที่กำหนดไว้ภายใต้วรรค (1) หรือการดำเนินการตามที่กำหนดไว้ภายใต้วรรค (3) ของกฎข้อบังคับนี้ถูกกล่าวอ้างว่าไม่เพียงพอ

Regulation 8

Measures of control

(1) (a) The Government of each Party to the Convention shall appoint or authorize surveyors for the purpose of implementing this regulation. The surveyors shall execute control in accordance with control procedures developed by the Organization.

(b) The master of a ship carrying noxious liquid substances in bulk shall ensure that the provisions of regulation 5 and this regulation have been complied with and that the Cargo Record Book is completed in accordance with regulation 9 of this Annex whenever operations as referred to in that regulation take place.

(c) An exemption referred to in paragraph (2) (b), (5) (b), (6) (c) or (7) (c) of this regulation may only be granted by the Government of the receiving Party to a ship engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the present Convention. When such an exemption has been granted, the appropriate entry made in the Cargo Record Book shall be endorsed by the surveyor referred to in subparagraph (a) of this paragraph.

Category A substances in all areas

(2) With respect to Category A substances the following provisions shall apply in all areas:

(a) A tank which has been unloaded shall subject to the provisions of subparagraph (b) of this paragraph, be washed in accordance with the requirements of paragraph (3) or (4) of this regulation before the ship leaves the port of unloading.

(b) At the request of the ship's master, the Government of the receiving Party may exempt the ship from the requirements referred to in subparagraph (a) of this paragraph, where it is satisfied that:

(i) the tank unloaded is to be reloaded with the same substance or another substance compatible with the previous one and that the tank will not be washed or ballasted prior to loading; or

(ii) the tank unloaded is neither washed nor ballasted at sea and the provisions of paragraph (3) or (4) of this regulation are complied with at another port provided that it has been confirmed in writing that a reception facility at that port is available and is adequate for such a purpose; or

(iii) the cargo residues will be removed by a ventilation procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization.

กฎข้อบังคับที่ 8

มาตรการควบคุม

(1) (เอ) รัฐบาลของแต่ละภาคีแห่งคนุสัญญานี้ ต้องแต่งตั้งหรือมอบอำนาจให้เจ้าพนักงานตรวจเรือ เพื่อความมุ่งหมายในการทำให้กฎข้อบังคับนี้เป็นผล เจ้าพนักงานตรวจเรือต้องกระทำการควบคุมตามกระบวนการควบคุมซึ่งได้พัฒนาโดยองค์การฯ

(บี) นาระเรือของเรือซึ่งการทุกสารเหลวมีพิษในปริมาตรรวม ต้องทำให้แน่นอนว่าพหกัญญัติของกฎข้อบังคับที่ 5 และกฎข้อบังคับนี้ได้รับการปฏิบัติตาม และว่าสมุดบันทึกสินค้านั้นสรุจสมบูรณ์ตามกฎข้อบังคับที่ 9 ของภาคผนวกนี้ เมื่อใดที่ตามที่การปฏิบัติงานตามที่อ้างถึงในกฎข้อบังคับนั้นเกิดขึ้น

(ซี) การยกเว้นที่ระบุในวรรค (2)(บี), (5)(บี), (6)(ซี) หรือ (7)(ซี) ของกฎข้อบังคับนี้อาจได้รับการยกเว้นโดยทางการของรัฐภาคีผู้รับการร้องขอซึ่งทำสังเดินทางอยู่ในเส้นทางไปยังเมืองท่าหรือสถานีภายใต้เขตอำนาจของรัฐภาคีอื่นแห่งอนุสัญญานี้ เมื่อให้ข้อยกเว้นเช่นว่านั้นแล้ว ให้เจ้าพนักงานตรวจเรือที่อ้างอิงในอนุวรรค (เอ) ของวรรคนี้ สลักหลังการ ลงรายการที่เหมาะสมในสมุดบันทึกสินค้า

สารชั้น เอ ในพื้นที่ทั้งหมด

(2) ในส่วนที่เกี่ยวกับสารชั้น เอ ภายใต้บทบัญญัติต่อไปนี้ต้องใช้บังคับในพื้นที่ทั้งหมด

(เอ) ภายใต้บทบัญญัติของอนุวรรค (บี) ของวรรคนี้ ถังซึ่งได้ขนถ่ายสินค้าลงแล้วต้องล้างตามข้อกำหนดของวรรค (3) หรือ (4) ของกฎข้อบังคับนี้ก่อนที่เรือ ออกเดินทางจากเมืองท่าที่ทำการขนถ่ายขึ้นจากเรือ

(บี) เมื่อมีการร้องขอจากนายเรือ รัฐบาลภาคีผู้รับการร้องขออาจจะยกเว้นเรือลำนั้นจากข้อกำหนดที่ระบุในอนุวรรค (เอ) ของวรรคนี้ เมื่อเป็นที่พอใจว่า

(i) ถังซึ่งได้ขนถ่ายสินค้าออกแล้วต้องบรรทุกสารพนิดเดียวกันซ้ำอีก หรือสารอื่นที่เข้ากันได้กับสารก่อนหน้านี้ และถังนั้นจะไม่ล้างหรือบรรจุอับเฉาก่อนหน้าการขนถ่ายสารลงเรือ หรือ

(ii) ถังซึ่งได้ขนถ่ายสินค้าคอกแล้วที่ไม่ได้ล้าง และไม่ได้บรรจุอับเฉาในทะเลและบทบัญญัติของวรรค (3) หรือ (4) ของกฎข้อบังคับนี้ ได้รับการปฏิบัติตามที่เมืองท่าคืนโดยมีเงื่อนไขว่า ได้รับการยืนยันเป็นลายลักษณ์อักษร แล้วว่ามีอุปกรณ์เพื่อรองรับของเสียที่เมืองท่านั้น และมีเพียงพอสำหรับความมุ่งหมายเช่นว่านั้น หรือ

(iii) ภาคสินค้าจะนำคอกไปโดยวิธีการระบายอากาศที่ได้รับการอนุมัติ จากทางการและจะเป็นไปตามมาตรฐานซึ่งได้พัฒนาโดยองค์การฯ

(3) If the tank is to be washed in accordance with subparagraph (2) (a) of this regulation, the effluent from the tank washing operation shall be discharged to a reception facility at least until the concentration of the substance in the discharge, as indicated by analyses of samples of the effluent taken by the surveyor, has fallen to the residual concentration specified for that substance in appendix II to this Annex. When the required residual concentration has been achieved, remaining tank washings shall continue to be discharged to the reception facility until the tank is empty. Appropriate entries of these operations shall be made in the Cargo Record Book and endorsed by the surveyor referred to under paragraph (1) (a) of this regulation.

(4) Where the Government of the receiving party is satisfied that it is impracticable to measure the concentration of the substance in the effluent without causing undue delay to the ship, that Party may accept an alternative procedure as being equivalent to paragraph (3) of this regulation provided that:

(a) the tank is prewashed in accordance with a procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization; and

(b) the surveyor referred to under paragraph (1) (a) certifies in the Cargo Record Book that:

(i) the tank, its pump and piping systems have been emptied; and

(ii) the prewash has been carried out in accordance with the prewash procedure approved by the Administration for that tank and that substance, and

(iii) the tank washings resulting from such prewash have been discharged to a reception facility and the tank is empty.

Category B and C substances outside special areas

(5) With respect to Category B and C substances, the following provisions shall apply outside special areas:

(a) A tank which has been unloaded shall, subject to the provisions of subparagraph (b) of this paragraph, be prewashed before the ship leaves the port of unloading, whenever:

(i) the substance unloaded is identified in the standards developed by the Organization as resulting in a residue quantity exceeding the maximum quantity which may be discharged into the sea under regulation 5 (2) or (3) of this Annex in case of Category B or C substances respectively; or

(3) ถ้าต้องล้างถังตามอนุวรรค (2)(เอ) ของกฎข้อบังคับนี้ สิ่งใด ๆ จากการปฏิบัติการล้างถังต้องปล่อยทิ้งลงสู่อุปกรณ์ เพื่อรองรับของเสียอย่างน้อยที่สุดจนกระทั่งความเข้มข้นของสารที่ปล่อยทิ้ง ซึ่งบ่งชี้โดยการวิเคราะห์ตัวอย่างของสิ่งนั้นโดยเจ้าพนักงานตรวจเรือ ลดลงจนถึงความเข้มข้นของกากสารที่ได้ระบุไว้สำหรับสารนั้นในคนุวรรคที่ (2) ของภาคผนวกนี้ เมื่อได้ความเข้มข้นของกากสารที่กำหนด สิ่งที่เหลืออยู่จากการล้างถังต้องปล่อยทิ้งลงสู่อุปกรณ์เพื่อรองรับของเสียต่อไปจนกระทั่งถังนั้นว่างเปล่า การลงรายการที่เหมาะสมของการปฏิบัติงานเหล่านี้ต้องกระทำในสมุดบันทึกสินค้าและสลักหลังโดยเจ้าพนักงานตรวจเรือที่อ้างถึงภายใต้วรรค (1)(เอ) ของกฎข้อบังคับนี้

(4) ในกรณีที่รัฐบาลของภาคีผู้รับการร้องทดพอใจว่า ไม่สามารถที่จะขจัดความเข้มข้นของสารในสิ่ง ใด ๆ ได้โดยไม่ทำให้เรือเสียเวลาโดยไม่สมควร ภาคีนั้นอาจจะยกเว้นวิธีการดื่นซึ่งหัดเทียมกับวรรค (3) ของกฎข้อบังคับนี้ โดยมีเงื่อนไขว่า

(เอ) ถังได้ล้างขั้นต้นตามวิธีการที่ได้รับการอนุมัติจากทางการ และเป็นไปตามมาตรฐานซึ่งได้พัฒนาโดยองค์การฯ

(บี) เจ้าพนักงานตรวจเรือที่อ้างถึง ภายใต้วรรค (1)(ข) รับรองในสมุดบันทึกสินค้าว่า

(i) ถัง ปั๊ม และระบบท่อทางว่างเปล่าดูแล และ

(ii) การล้างขั้นต้นได้กระทำตามวิธีการล้างขั้นต้นซึ่งได้รับความเห็นชอบจากทางการสำหรับถังนั้นและสารนั้น และ

(iii) สารที่ถูกชะล้างจากถังที่เป็นผลจากการล้างขั้นต้นเช่นว่านั้น ได้ปล่อยทิ้งลงสู่อุปกรณ์เพื่อรองรับของเสีย และถังนั้นว่างเปล่า

สารชั้น บี และ ซี ภายนอกพื้นที่กำหนดพิเศษ

(5) ในส่วนที่เกี่ยวกับสารชั้น บี และ ซี ภายใต้บทบัญญัติต่อไปนี้ต้องใช้บังคับภายนอกพื้นที่กำหนดพิเศษ

(เอ) ภายใต้บทบัญญัติของคนุวรรค (บี) ของวรรคนี้ ถังซึ่งได้ขนถ่ายสินค้าออกแล้วต้องทำ การล้างขั้นต้นก่อนที่เรือลำดังกล่าวเดินทางจากเมืองท่าที่ทำการขนถ่ายสินค้า ขึ้นจากเรือ เมื่อไรก็ตามที่

(i) สารที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือได้รับการจำแนกตามมาตรฐานซึ่งได้พัฒนาโดยองค์การฯอันเป็นผลให้ปริมาณของกากสารเกินกว่าปริมาณสูงสุดที่ อาจจะปล่อยทิ้งลงสู่ทะเลได้ ภายใต้กฎข้อบังคับที่ 5 (2) หรือ (3) ของ ภาคผนวกนี้ ในกรณีของสารชั้น บี หรือ ซี ตามลำดับ หรือ

(ii) the unloading is not carried out in accordance with the pumping conditions for the tank approved by the Administration and based on standards developed by the Organization as referred to under regulation 5A (5) of this Annex, unless alternative measures are taken to the satisfaction of the surveyor referred to in paragraph (1) (a) of this regulation to remove the cargo residues from the ship to quantities specified in regulation 5A of this Annex as applicable.

The prewash procedure used shall be approved by the Administration and based on standards developed by the Organization and the resulting tank washings shall be discharged to a reception facility at the port of unloading.

(b) At the request of the ship's master the Government of the receiving party may exempt the ship from the requirements of subparagraph (a) of this 0paragraph, where it is satisfied that:

(i) the tank unloaded is to be reloaded with the same substance or another substance compatible with the previous one and that the tank will not be washed nor ballasted prior to loading; or

(ii) the tank unloaded is neither washed nor ballasted at sea and the tank is prewashed in accordance with a procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization and resulting tank washings are discharged to a reception facility at another port, provided that it has been confirmed in writing that a reception facility at that port is available and adequate for such a purpose; or

(iii) the cargo residues will be removed by a ventilation procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization.

Category B substances within special areas

(6) With respect to Category B substances, the following provisions shall apply within special areas:

(a) A tank which has been unloaded shall, subject to the provisions of subparagraphs (b) and (c), be prewashed before the ship leaves the port of unloading. The prewash procedure used shall be approved by the Administration and based on standards developed by the Organization and the resulting tank washings shall be disharged to a reception facility at the port of unloading.

(b) The requirements of subparagraph (a) of this paragraph do not apply when all the following conditions are satisfied:

(ii) การขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือไม่ได้กระทำตามเงื่อนไขการสูบถ่ายสำหรับถังที่ได้รับการอนุมัติจากทางการ และไม่เป็นไปตามมาตรฐานซึ่งได้พัฒนาโดยองค์การฯตามที่อ้างถึงภายใต้กฎข้อบังคับที่ 5เอ (5) ของภาคผนวกนี้ เว้นแต่ได้นำมาตรการอื่นมาใช้ตามความเห็นชอบของเจ้าพนักงานตรวจเรือที่อ้างถึงในวรรค (1)(เอ) ของกฎข้อบังคับนี้ เพื่อนำกากสินค้าจากเรือออกไปในปริมาณที่ระบุไว้ในระเบียบข้อบังคับที่ 5 เอ ของภาคผนวกนี้เท่าที่จะใช้บังคับได้

วิธีการล้างข้างต้นที่ใช้ต้องได้รับการอนุมัติจากทางการ และต้องเป็นไปตามมาตรฐานซึ่งได้พัฒนาโดยองค์การฯและสิ่งที่ได้จากการล้างถังต้องปล่อยทิ้งลงสู่อุปกรณ์เพื่อรองรับของเสีย ณ เมืองท่าที่ทำการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ

(บี) เมื่อมีการร้องขอจากนายเรือ รัฐบาลของภาคีผู้รับการร้องขอ อาจยกเว้นเรือลำนั้นจากข้อกำหนดของอนุวรรค (เอ) ของวรรคนี้ ในกรณีปรากฏเป็นที่พอใจว่า

(i) ถังซึ่งได้ขนถ่ายสินค้าออกแล้วต้องบรรทุกสารชนิดเดียวกันซ้ำอีกหรือสารอื่นที่เข้ากันได้กับสารก่อนหน้านี้ และถังนั้นจะไม่ล้างหรือบรรจุอับเฉาก่อนหน้าการขนถ่ายสินค้าลงเรือ หรือ

(ii) ถังซึ่งได้ขนถ่ายสินค้าออกแล้วที่ไม่ได้ล้างและไม่ได้บรรจุอับเฉาในทะเล และ ถังที่ได้ล้างขั้นต้นแล้วตามกระบวนการที่ได้รับการอนุมัติจากทางการ และต้องเป็นไปตามมาตรฐานซึ่งได้พัฒนาโดยองค์การฯและสิ่งที่ได้จากการล้างถังได้ถูกปล่อยทิ้งลงอุปกรณ์เพื่อรองรับของเสียที่เมืองท่าอื่น โดยมีเงื่อนไขว่าได้รับการยืนยัน เป็นลายลักษณ์อักษรแล้วว่า มีอุปกรณ์เพื่อรองรับของเสียที่เมืองท่านั้น และมีเพียงพอสำหรับความมุ่งหมายเช่นว่านั้น หรือ

(iii) กากสินค้าจะนำออกไปโดยวิธีการระบายอากาศที่ได้รับการอนุมัติ จากทางการและจะเป็นไปตามมาตรฐานซึ่งได้พัฒนาองค์การฯ

สารชั้น บี ภายในพื้นที่กำหนดพิเศษ

(6) ในส่วนที่เกี่ยวกับสารชั้นข บทบัญญัติต่อไปนี้ต้องใช้บังคับภายในพื้นที่ที่กำหนดพิเศษ

(เอ) ภายใต้บทบัญญัติของอนุวรรค (บี) และ (ซี) ถังซึ่งได้ขนถ่ายสารดังกล่าวออกแล้วต้องทำการล้างขั้นต้นก่อนที่เรือออกเดินทางจากเมืองท่าที่ทำการขนถ่ายสารนั้นขึ้นจากเรือ วิธีการล้างขั้นต้นต้องได้รับการอนุมัติจากทางการ และเป็นไปตามมาตรฐานซึ่งได้พัฒนาโดยองค์การฯ และสิ่งที่ได้จากการล้างถังต้องปล่อยทิ้งลงสู่อุปกรณ์เพื่อรองรับของเสีย ณ เมืองท่าที่ทำการขนถ่ายสารนั้นขึ้นจากเรือ

(บี) ข้อกำหนดของอนุวรรค (เอ) ของวรรคนี้ไม่ใช้บังคับเมื่อ เงื่อนไขดังต่อไปนี้ทั้งหมดปรากฏเป็นที่น่าพอใจ

(i) the Category B substance unloaded is identified in the standards developed by the Organization as resulting in a residue quantity not exceeding the maximum quantity which may be discharged into the sea outside special areas under regulation 5 (2) of this Annex, and the residues are retained on board for subsequent discharge into the sea outside the special area in compliance with regulation 5 (2) of this Annex; and

(ii) the unloading is carried out in accordance with the pumping conditions for the tank approved by the Administration and based on standards developed by the Organization as referred to under regulation 5A (5) of this Annex, or failing to comply with the approved pumping conditions, alternative measures are taken to the satisfaction of the surveyor referred to in paragraph (1)(a) of this regulation to remove the cargo residues from the ship to quantities specified in regulation 5A of this Annex as applicable.

(c) At the request of the ship's master, the Government of the receiving party may exempt the ship from the requirements of subparagraph (a) of this paragraph, where it is satisfied that:

(i) the tank unloaded is to be reloaded with the same substance or another substance compatible with previous one and that the tank will not be washed or ballasted prior to loading, or

(ii) the tank unloaded is neither washed nor ballasted at sea and the tank is prewashed in accordance with a procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization and resulting tank washings are discharged to a reception facility at another port, provided that it has been confirmed in writing that a reception facility at that port is available and adequate for such a purpose; or

(iii) the cargo residues will be removed by a ventilation procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization.

Category C substances within special areas

(7) With respect to Category C substances, the following provisions shall apply within special areas

(i) สารชั้น บี ที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือได้รับการจำแนกตามมาตรฐานซึ่งได้พัฒนาโดยองค์การฯอันเป็นผลให้ปริมาณของสารไม่เกินอัตราปริมาณสูงที่อาจปล่อยทิ้ง ลงสู่ทะเลภายนอกพื้นที่กำหนดพิเศษภายใต้กฎข้อบังคับที่ 5 (2) ของภาคผนวกนี้ และ การสารนั้นถูกเก็บไว้ในถังเปล่าเพื่อนำไปทิ้งในทะเลนอกพื้นที่กำหนดพิเศษภายใต้กฎข้อบังคับที่ 5 (2) ของภาคผนวกนี้ และ

(ii) การขนถ่ายสารนั้นขึ้นจากเรือกระทำตามเงื่อนไขการสูบถ่ายสำหรับถังที่ได้รับความเห็นชอบจากทางการและเป็นไปตามมาตรฐานซึ่งได้พัฒนาโดยองค์การฯ ที่อ้างถึงภายใต้กฎข้อบังคับที่ 6ค (5) ของภาคผนวกนี้ หรือการไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขการสูบถ่ายที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว ให้นำตรการอื่น ๆ ใช้ได้ตามความเห็นชอบของ นายช่างตรวจเรือที่อ้างถึงในวรรค (1)(ค) ของกฎข้อบังคับนี้เพื่อนำกากสินค้าจากเรือคงค้างไปในการรับรองที่ระบุไว้ในกฎข้อบังคับที่ 6.อ ของภาคผนวกนี้ เท่าที่ใช้บังคับ

(ซ) เมื่อมีการร้องขอจากนายเรือ รัฐบาลของภาคีผู้รับการร้องขออาจยกเว้นเรือลำนั้น จากข้อกำหนดของอนุวรรค (เอ) ของวรรคนี้ ในกรณีปรากฏเป็นที่พอใจว่า

(i) บังซึ่งได้ขนถ่ายสารดังกล่าวออกแล้วต้องบรรทุกสารชนิดเดียวกันหรือสารอื่นที่เข้ากันได้กับสารตกค้างนั้นและบังนั้นจะไม่ล้างหรือบรรจุอับเฉาก่อนการขนถ่ายสารนั้นลงเรือ หรือ

(ii) บังซึ่งได้ขนถ่ายสารดังกล่าวตกค้างแล้วไม่ได้ล้างและไม่ได้บรรจุอับเฉาในทะเล และบังที่ได้ล้างขั้นต้นแล้วตามกระบวนการที่ได้รับความเห็นชอบจากทางการ และเป็นไปตามมาตรฐานซึ่งได้พัฒนาโดยองค์การฯ และสิ่งที่ได้จากการล้างบังได้ถูกทิ้งลงสู่อุปกรณ์เพื่อ รองรับของเสีย ณ เมืองท่าอื่น โดยมีเงื่อนไขว่าได้รับการยืนยันเป็นลายลักษณ์อักษรแล้วว่ามีอุปกรณ์เพื่อรองรับ

(iii) กากสินค้านั้นจะนำตกค้างไปโดยกระบวนการระบายอากาศที่ได้รับความเห็นชอบจากทางการและจะเป็นไปตามมาตรฐานซึ่งได้พัฒนาโดยองค์การฯ

สารชั้น ซี ภายในพื้นที่กำหนดพิเศษ

(7) ในส่วนที่เกี่ยวกับสารชั้น ซี บทบัญญัติต่อไปนี้ต้องใช้บังคับภายในพื้นที่กำหนดพิเศษ

(a) A tank which has been unloaded shall, subject to the provision of subparagraphs (b) and (c) of this paragraph, be prewashed before the ship leaves the port of unloading, whenever

(i) the Category C substance unloaded is identified in the standards developed by the Organization as resulting in a residue quantity exceeding the maximum quantity which may be discharged into the sea under regulation 5(9) of this Annex; or

(ii) the unloading is not carried out in accordance with the pumping conditions for the tank approved by the Administration and based on standards developed by the Organization as referred to under regulation 5A (5) of this Annex, unless alternative measures are taken to the satisfaction of the surveyor referred to in paragraph (1) (a) of this regulation to remove the cargo residues from the ship to quantities specified in regulation 5A of this Annex as applicable.

The prewash procedure used shall be approved by the Administration and based on standards developed by the Organization and the resulting tank washings shall be discharged to reception facility at the port of unloading.

(b) The requirements of subparagraph (a) of this paragraph do not apply when all the following conditions are satisfied:

(i) the Category C substance unloaded is identified in the standards developed by the Organization as resulting in a residue quantity not exceeding the maximum quantity which may be discharged into the sea outside special areas under regulation 5 (3) of this Annex, and the residues are retained on board for subsequent discharge into the sea outside the special area in compliance with regulation 5 (3) of this Annex; and

(ii) the unloading is carried out in accordance with the pumping conditions for the tank approved by the Administration and based on standards developed by the Organization as referred to under regulation 5A (5) of this Annex, or failing to comply with the approved pumping conditions, alternative casures are taken to the satisfaction of the surveyor referred to in paragraph (1) (a) of this regulation to remove the cargo residues from the ship to quantities specified in regulation 5A of this Annex as applicable.

(เอ) ภายใต้บทบัญญัติของอนุวรรค (ก) และ (ข) ของวรรคนี้ สิ่งซึ่งได้ขนถ่ายสารดังกล่าวลงมาแล้ว ต้องล้างขั้นต้นก่อนที่เรือจะเดินทางจากเมืองท่าที่ทำการขนถ่ายสารนั้นขึ้นจากเรือเมื่อไม่ปฏิบัติตามที่

(1) สารชั้น ซี ที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือได้รับการจำแนกตามมาตรฐานซึ่งได้พัฒนาโดยองค์การฯ อันเป็นผลให้ปริมาณของกากสารเกินกว่าปริมาณสูงสุดที่อาจปล่อยทิ้งลงสู่ทะเลภายใต้กฎข้อบังคับที่ 5 (9) ของภาคผนวกนี้ หรือ

(2) การขนถ่ายสารนั้นขึ้นจากเรือไม่ได้กระทำตามเงื่อนไขการสูบถ่ายสำหรับถังที่ได้รับการอนุมัติจากทางการและไม่เป็นไปตามมาตรฐานซึ่งได้พัฒนาโดยองค์การฯ ตามที่อ้างถึงภายใต้กฎข้อบังคับที่ 5(1) (ข) ของภาคผนวกนี้ เว้นแต่ได้นำมาตรการอื่นมาใช้ตามความเห็นชอบของเจ้าพนักงานตรวจเรือที่อ้างถึงในวรรค (1)(เอ) ของกฎข้อบังคับนี้ เพื่อนำกากสินค้าจากเรือลงไปในปริมาณที่ระบุไว้ในกฎข้อบังคับที่ 5(1) ของภาคผนวกนี้เท่าที่ใช้บังคับได้

กระบวนการล้างขั้นต้นที่ใช้ต้องได้รับความเห็นชอบจากทางการ และต้องเป็นไปตามมาตรฐานซึ่งได้พัฒนาโดยองค์การฯ และสิ่งที่ได้จากการล้างต้องปล่อยทิ้งลงสู่อุปกรณ์เพื่อรองรับของเสีย ณ เมืองท่าที่ทำการขนถ่ายสารนั้นขึ้นจากเรือ

(ที) ข้อกำหนดของอนุวรรค (เอ) ของวรรคนี้ไม่ใช้บังคับเมื่อเงื่อนไขดังต่อไปนี้ทั้งหมดปรากฏเป็นพอใจ

(i) สารชั้น ซี ที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือได้รับการจำแนกตามมาตรฐานที่ได้พัฒนาโดยองค์การฯ อันเป็นผลให้ปริมาณของกากสารไม่เกินกว่าปริมาณสูงสุดที่อาจปล่อยทิ้งลงสู่ทะเลภายนอกที่กำหนดพิเศษภายใต้กฎข้อบังคับที่ 5 (3) ของภาคผนวกนี้ และกากสารได้เก็บรักอยู่ในเรือเพื่อการปล่อยทิ้งครั้งต่อไปลงสู่ทะเลภายนอกพื้นที่กำหนดพิเศษตามกฎข้อบังคับที่ 5 (3) ของภาคผนวกนี้ และ

(ii) การขนถ่ายสารดังกล่าวขึ้นจากเรือกระทำตามเงื่อนไขการสูบถ่ายสำหรับถังที่ได้รับการอนุมัติจากทางการและเป็นไปตามมาตรฐานซึ่งได้พัฒนาโดยองค์การฯ ที่อ้างถึง ภายใต้กฎข้อบังคับที่ 5เอ (ข) ของภาคผนวกนี้ หรือการไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขการสูบถ่ายที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว ให้นำมาตรการอื่นมาใช้ได้ตามความเห็นชอบของเจ้าพนักงานตรวจเรือที่อ้างถึงในวรรค (1)(เอ) ของกฎข้อบังคับนี้ เพื่อนำกากสินค้าจากเรือลงไปในปริมาณที่ระบุไว้ในกฎข้อบังคับที่ 5เอ ของภาคผนวกนี้เท่าที่ใช้บังคับได้

(c) At the request of the ship's master, the Government of the receiving party may exempt the ship from the requirements of subparagraph (a) of this paragraph, where it is satisfied that:

(i) the tank unloaded is to be reloaded with the same substance or another substance compatible with the previous one and that the tank will not be washed or ballasted prior to loading; or

(ii) the tank unloaded is neither washed nor ballasted at sea and the tank is prewashed in accordance with a procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization and resulting tank washings are discharged to a reception facility at another port, provided that it has been confirmed in writing that a reception facility at that port is available and adequate for such a purpose; or

(iii) the cargo residues will be removed by a ventilation procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization.

Category D substances in all areas

(8) With respect to Category D substances, a tank which has been unloaded shall either be washed and the resulting tank washings shall be discharged to a reception facility, or the remaining residues in the tank shall be diluted and discharged into the sea in accordance with regulation b(4) of this Annex.

Discharge from a slop tank

(9) Any residues retained on board in a slop tank, including those from cargo pump-room bilges, which contain a Category A substance, or within a special area either a Category A or a Category B substance, shall be discharged to a reception facility in accordance with the provisions of regulation b (1), (7) or (8) of this Annex, whichever is applicable.

(ซ) เมื่อมีการร้องขอจากนายเรือ รัฐบาลของภาคีผู้รับการร้องขออาจยกเว้นเรือลำนั้นจากที่กำหนดของอนุวรรค (ค) ของวรรคนี้ ในกรณีใดๆ ที่ปรากฏเป็นที่พอใจว่า

(i) ถังซึ่งได้ขนถ่ายสารดังกล่าวออกแล้วต้องบรรทุกสารชนิดเดียวกันซ้ำอีก หรือสารอื่นที่เข้ากันได้กับสารก่อนหน้านี้และถังนั้นจะไม่ล้างหรือกระจุยอุบเฉาก่อนการขนถ่ายสารนั้นลงเรือ หรือ

(ii) ถังซึ่งได้ขนถ่ายสารดังกล่าวออกแล้วไม่ได้ล้างและไม่ได้บรรจุกับเฉาในทะเล และถังได้ล้างขั้นต้นแล้วตามกระบวนการที่ได้รับการอนุมัติจากทางการและเป็นไปตามมาตรฐานซึ่งได้พัฒนาโดยองค์การฯและสิ่งที่ได้จากการล้างถังได้ถูกปล่อยทิ้งลงสู่อุปกรณ์เพื่อรองรับของเสีย ณ เมืองท่าอื่น โดยมีเงื่อนไขว่าได้รับการยืนยันเป็นลายลักษณ์อักษรแล้วว่ามีอุปกรณ์เพื่อรองรับของเสีย ณ เมืองท่านั้นและมีเพียง พอสำหรับความมุ่งหมายแห่งนั้น หรือ

(iii) การสินค้านั้นจะนำออกไปโดยวิธีการระบายอากาศที่ได้รับความเห็นชอบจากทางการ และจะเป็นไปตามมาตรฐานซึ่งได้พัฒนาโดยองค์การฯ

สารชั้น ดี ในพื้นที่ทั้งหมด

(8) ในส่วนที่เกี่ยวกับสารชั้น ดี ถังซึ่งได้ขนถ่ายสารออกแล้วต้องล้างและสิ่งที่ได้จากการล้างถังต้องปล่อยทิ้งลงสู่อุปกรณ์เพื่อรองรับของเสีย หรือการสารที่ยังคงเหลืออยู่ในถังต้องทำให้เจือจางและปล่อยทิ้งลงสู่ทะเลตามกฎข้อบังคับที่ 5 (4) ของภาคผนวกนี้

การปล่อยทิ้งจากถังน้ำเสีย

(9) การสารใด ๆ ที่เก็บเก็บอยู่ในเรือในถังน้ำเสียรวมทั้งการสารจากท้องเรือของห้องปั๊มสินค้า ซึ่งมีสารชั้น เอ หรือการในพื้นที่กำหนดพิเศษไม่ว่าจะเป็นชั้น เอ หรือชั้น บี ต้องปล่อยทิ้งลงสู่อุปกรณ์เพื่อรองรับของเสียตามบทบัญญัติที่ 5 (1), (7) หรือ (8) ของ ภาคผนวกนี้แล้วแต่จะใช้บังคับ

Regulation 9

Cargo Record Book

(1) Every ship to which this Annex applies shall be provided with a Cargo Record Book, whether as part of the ship's official log-book or otherwise, in the form specified in appendix IV to this Annex.

(2) The Cargo Record Book shall be completed, on a tank-to-tank basis, whenever any of the following operations with respect to a noxious liquid substance take pleace in the ship

(i) oading of cargo;

(ii) internal transfer of cargo;

(iii) unloading of cargo;

(iv) cleaning of cargo tanks;

(v) ballasting of cargo tanks;

(vi) discharge of ballast from cargo tank;

(vii) disposal of residues to reception facilities;

(viii) discharge into the sea or removal by ventilation of residues in accordance with regulation 5 of this Annex.

(3) In the event of any discharge of the kind referred to in article 8 of the present Convention and regulation 6 to this Annex of any noxius liquid substance or mixture containing such substance, whether intentional or accidental, an entry shall be made in the Cargo Record Book stating the circumstances of, and the reason for, the discharge.

(4) When a surveyor appointed or authorized by the Government of the Party to the Convention to supervi se any operations under this Annex has inspected a ship, then that surveyor shall make an appropriate entry in the Cargo Record Book.

กฎข้อบังคับที่ 9
สมุดบันทึกสินค้า

(1) เรือทุกลำที่ภาคผนวกนี้ใช้บังคับต้องจัดให้มีสมุดบันทึกสินค้าในรูปแบบที่ระบุในอนุผนวกที่ 4 ของภาคผนวกนี้ ไม่ว่าจะเป็นส่วนหนึ่งของสมุดปูมเรือที่เป็นทางการหรือเป็นอย่างอื่นก็ตาม

(2) สมุดบันทึกสินค้าต้องบันทึกให้ครบถ้วนในเรื่องต่อไปนี้ซึ่งเกี่ยวกับสารเหลวเป็นพิษในแต่ละครั้ง

(i) การขนถ่ายสินค้าลงเรือ

(ii) การสูบถ่ายสินค้าในเรือ

(iii) การสูบถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ

(iv) การทำความสะอาดถังระวางสินค้า

(v) การกระจุอับเฉลาลงในถังระวางสินค้า

(vi) การสูบถ่ายถ้ำแนาจากถังระวางสินค้า

(vii) การทิ้งกากสารสู่อุปกรณ์เพื่อรองรับของเสีย

(viii) การปล่อยทิ้งกากสารสู่ทะเลหรือการขนย้ายกากสารออกไป โดยการระบายตามภาคตามกฎข้อบังคับที่ 5 ของภาคผนวกนี้

(3) ในกรณีที่มีการปล่อยทิ้งสารเหลวชนิดใด ๆ ที่มีพิษหรือสารผสมที่มีสารเช่นว่านั้นปนอยู่ตามที่อ้างถึงในข้อ (8) แห่งอนุสัญญานี้และกฎข้อบังคับที่ 6 ของภาคผนวกนี้ไม่ว่าจะโดยแผลนาหรือไม่เจตนา ให้บันทึกสภาพเหตุการณ์และเหตุผลของการสูบถ่ายลงในสมุดบันทึกสินค้า

(4) เมื่อเจ้าพนักงานตรวจเรือซึ่งได้รับแต่งตั้งหรือได้รับมอบอำนาจจากรัฐบาลของภาคีแห่งอนุสัญญาฯ ให้ตรวจตราการปฏิบัติการใด ๆ ภายใต้ภาคผนวกนี้ได้ทำการตรวจสอบเรือแล้วเจ้าพนักงานตรวจเรือนั้นต้องทำบันทึกที่เหมาะสมในสมุดบันทึกสินค้า

(5) Each operation referred to in paragraphs (2) and (3) of this regulation shall be fully recorded without delay in the Cargo Record Book so that all the entries in the book appropriate to that operation are completed. Each entry shall be signed by the officer or officers in charge of the operation concerned and each page shall be signed by the master of the ship. The entries in the Cargo Record Book shall be in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, and, for ships holding an International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk or a certificate referred to in regulaion 12A of this Annex in English of French The entries in an official notional language of the State whose flag the ship is entitled to fly shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

(6) The Cargo Record Book shall be kept in such a place as to be reddily available for inspection and, except in the case if unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be rotained for a period of three years after the last entry has been made.

(7) The competent authority of the Government of a Party may inspect the Cargo Record Book on board any ship to which this Annex apphes while the ship is in its port, and may make a copy of any entry in that book and may require the master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the master of the ship as a true copy of an entry in ths ship's Cargo Recird Book shall be made admissible in any judicial proceedubgs as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of a Cargo Record Book and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

(5) การปฏิบัติงานแต่ละครั้งตามที่อ้างถึงในวรรค (2) และ (3) ของกฎข้อบังคับนี้ ต้องบันทึกให้ละเอียดลงในสมุดบันทึกสินค้าโดยมิชักช้า เพื่อให้การบันทึกทั้งมวลในสมุดเสร็จเรียบร้อยเหมาะสมกับการปฏิบัติงาน ดังกล่าวการบันทึกแต่ละครั้งต้องลงนามโดยเจ้าหน้าที่หรือเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง และแต่ละหน้าที่ของสมุดต้องให้นายเรือลงนาม การบันทึกในสมุดบันทึกสินค้าต้องทำเป็นภาษาราชการของรัฐที่เรือนั้นชักธงอยู่ และสำหรับเรือที่มีใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษสำหรับการบรรทุกสารเหลวมีพิษในปริมาตรรวมหรือใบสำคัญรับรองที่อ้างถึงในกฎข้อบังคับที่ 12เอ ของภาคผนวกนี้ให้ทำเป็นภาษาอังกฤษหรือฝรั่งเศส ในกรณีที่เกิดข้อพิพาทหรือมีความแตกต่างกัน ให้ใช้การบันทึกที่เป็นภาษาราชการประจำชาติของรัฐที่เรือนั้นชักธงอยู่

(6) สมุดบันทึกสินค้าต้องเก็บไว้ในที่พร้อมสำหรับการตรวจสอบและให้เก็บไว้บนเรือ ยกเว้นกรณีที่เรือถูกลากจูงโดยไม่มีคนประจำเรือ สมุดดังกล่าวต้องเก็บรักษาไว้เป็นระยะเวลา 3 ปี หลังจากการบันทึกครั้งสุดท้าย

(7) เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐบาลของภาคีอาจตรวจสอบสมุดบันทึกสินค้าบนเรือลำใดที่ภาคผนวกนี้ใช้บังคับในขณะที่เรือนั้นอยู่ในเมืองท่า และอาจทำสำเนาข้อความที่ได้บันทึกสมุดนั้นไว้ และอาจให้นายเรือของเรือนั้นรับรองว่าเป็นสำเนาข้อความที่ถูกต้อง สำเนาใด ๆ ที่ทำขึ้นซึ่งรับรองโดยนายเรือของเรือนั้นแล้วว่าเป็นสำเนาข้อความที่ถูกต้องในสมุดบันทึกสินค้าของเรือให้ยอมรับได้ในกระบวนการทางศาล ในฐานะเป็นหลักฐานแห่งข้อเท็จจริงที่บันทึกไว้การตรวจสอบสมุดบันทึกสินค้าและการทำสำเนาที่รับรองแล้วโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามวรรคนี้ ต้องกระทำโดยรวดเร็ว เท่าที่จะทำได้โดยมิให้เกิดความล่าช้าขึ้นกับเรือโดยไม่จำเป็น

Regulation 10

Surveys

(1) Ships carrying noxious liquid substances in bulk shall be subject to the surveys specified below.

(a) An initial survey before the ship is put in service or before the certificate required under regulation 11 of this Annex is issued for the first time, and which shall include a complete survey of its structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.

(b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, and which shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the requirements of this Annex.

(c) A minimum of one intermediate survey during the period of validity of the certificate and which shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. In cases where only one such intermediate survey is carried out in any one certificate validity period, it shall be held not before six months prior to, nor later than six months after the half-way date of the certificate's period of validity. Such intermediate surveys shall be endorsed on the certificate issued under regulation 11 of this Annex.

(d) An annual survey within three months before or after the day and the month of the date of issue of the certificate and which shall include a general examination to ensure that the structure, fittings, arrangements and materials remain in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the certificate issued under regulation 11 of this Annex.

กฎข้อบังคับที่ 10

การตรวจเรือ

(1) เรือบรรทุกสารเหลวมีพิษในปริมาตรรวมต้องอยู่ภายใต้บังคับการตรวจเรือตามที่ระบุไว้ข้างล่างนี้

(ก) การตรวจเรือครั้งแรกก่อนเริ่มใช้งาน หรือก่อนออกใบสำคัญรับรองให้เป็นครั้งแรกที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับที่ 11 ของภาคผนวกนี้ และซึ่งจะรวมตลอดถึงการตรวจอย่างสมบูรณ์โครงสร้างตัวเรือ อุปกรณ์ ระบบต่าง ๆ ส่วนประกอบการจัดเตรียมการและวัสดุเท่าที่ภาคผนวกนี้ครอบคลุมถึงเรือนั้น การตรวจเรือนี้ต้องกระทำเพื่อให้เป็นที่แน่นอนว่าโครงสร้าง อุปกรณ์ ระบบต่าง ๆ ส่วนประกอบ การจัดเตรียมการและวัสดุที่ใช้เป็นไปตามข้อกำหนดของภาคผนวกนี้ที่ใช้บังคับโดยสมบูรณ์

(ข) การตรวจเรือตามระยะช่วงเวลาที่ทางการกำหนด แต่ไม่เกิน 5 ปี และซึ่งต้องกระทำเพื่อให้เป็นที่แน่นอนว่าโครงสร้างอุปกรณ์ ระบบต่าง ๆ ส่วนประกอบ การจัดเตรียมการ และวัสดุที่ใช้เป็นไปตามข้อกำหนดของภาคผนวกนี้โดยสมบูรณ์

(ซ) การตรวจเรือช่วงกลางระยะเวลาอย่างน้อยที่สุดครึ่งหนึ่งในระหว่างช่วงเวลาที่ใบสำคัญรับรองมีผลบังคับใช้ และซึ่งต้องกระทำเพื่อให้เป็นที่แน่นอนว่าอุปกรณ์และระบบปั๊มและระบบท่อทางที่เกี่ยวข้องเป็นไปตามข้อกำหนดของภาคผนวกนี้ที่ใช้บังคับโดยสมบูรณ์และอยู่ในสถานที่ทำงานได้ดี ในกรณีที่ได้ตรวจเรือช่วงกลางระยะเวลาเพียงครั้งเดียวในช่วงระยะเวลาใด ๆ เพียงช่วงเดียวที่ใบสำคัญรับรองมีผลบังคับใช้ต้องไปตรวจก่อน 6 เดือน หรือหลัง 6 เดือน ของครึ่งระยะช่วงเวลาที่ใบสำคัญรับรองมีผลบังคับใช้การตรวจเรือช่วงกลางระยะเวลาเช่นว่านั้นต้องสลักหลังในใบสำคัญรับรองซึ่งออกให้ภายใต้กฎข้อบังคับที่ 11 ของภาคผนวกนี้

(ฌ) การตรวจเรือประจำภายใน 3 เดือน ก่อนหรือหลังวันและเดือนของวันที่ออกใบสำคัญรับรอง และซึ่งต้องรวมถึงการตรวจทั่วไปเพื่อให้เป็นที่แน่นอนว่าโครงสร้างส่วนประกอบการจัดเตรียมการและวัสดุยังคงมีสภาพเหมาะสมในทุกด้านสำหรับการใช้งานของเรือที่ประสงค์จะนำไปใช้ การตรวจเรือประจำปีเช่นว่านั้นต้องสลักหลังในใบสำคัญรับรองแล้ว ซึ่งออกให้ภายใต้กฎข้อบังคับที่ 11 ของภาคผนวกนี้

MARPOL Thai

(2) (a) Surveys of ships as regards the dnforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

(b) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys and inspections as set forth in subparagraph (a) of this paragraph, shall as a minimum empower any nominated surveyor or recognized organization to:

(i) require repairs to a ship; and

(n) carry out surveys and inspections if requested by the appropriate authorities of a port State.

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

(c) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate, or is such that the ship in not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due coures notify the Adminstrtion. If such corrective action is not taken the certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and if the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer, surveyor, or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation. When applicable, the Government of the port State concerned shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

(2) (ก) การตรวจเรือที่เกี่ยวกับการบังคับใช้บทบัญญัติของภาคผนวกนี้ ต้องดำเนินการโดยเจ้าหน้าที่ของทางการ อย่างไรก็ดีทางการอาจมอบหมายการตรวจเรือให้กับเจ้าพนักงานตรวจเรือผู้ได้รับการแต่งตั้งเพื่อความมุ่งหมายนี้หรือให้กับองค์การฯต่าง ๆ ซึ่ง ทางการรับรอง

(ข) ทางการซึ่งแต่งตั้งนายช่างตรวจเรือหรือซึ่งรับรององค์การฯ ให้ดำเนินการตรวจเรือและตรวจสอบตามที่ได้กำหนดไว้ในอนุวรรค (เอ) ของวรรคนี้อย่างน้อยที่สุดต้องมอบอำนาจแก่เจ้าพนักงานตรวจเรือที่ได้รับการแต่งตั้งหรือองค์การที่ได้รับการรับรองเพื่อ

(i) ข้อกำหนดการของเรือ และ

(ii) ทำการตรวจเรือและตรวจสอบเท่าได้รับการร้องขอจากหน่วยงานที่มีอำนาจของรัฐเจ้าของเมืองท่า

ทางการต้องแจ้งไปยังองค์การถึงความรับผิดชอบโดยเฉพาะเงื่อนไขของอำนาจที่มอบให้เจ้าพนักงานตรวจเรือผู้ได้รับการแต่งตั้งหรือองค์การซึ่งได้รับการรับรองเพื่อเวียนต่อไปยังภาคี ของอนุสัญญานี้เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของภาคีทราบ

(ค) เมื่อเจ้าพนักงานตรวจเรือผู้ได้รับการแต่งตั้งหรือองค์การ ซึ่งได้รับการรับรองเห็นว่าสภาพของเรือหรืออุปกรณ์ไม่ตรงตามรายละเอียดของใบสำคัญรับรองเป็นส่วนมาก หรือเรือไม่อยู่ในสภาพพร้อมที่จะออกทะเลโดยไม่มีเหตุผลอันน่าจะเป็นอันตรายที่คุกคามต่อสภาพแวดล้อมทางทะเล เจ้าพนักงานตรวจเรือหรือองค์การดังกล่าวต้องกระทำเพื่อให้เป็นที่แน่นอนในทันทีว่าได้มีการแก้ไขให้ถูกต้องและแจ้งไปยังทางการในระยะเวลาอันสมควร ถ้ามิได้มีการแก้ไขให้ถูกต้องเช่นว่านั้น ใบสำคัญรับรองอาจถูกเพิกถอนและทางการต้องรีบแจ้งในทันที และถ้าเรืออยู่ในเมืองท่าของภาคีอื่นให้รีบแจ้งต่อหน่วยงานผู้มีอำนาจของรัฐเจ้าของเมืองท่าทันที เมื่อเจ้าหน้าที่ของทางการเจ้าพนักงานตรวจเรือผู้ได้รับการแต่งตั้งหรือองค์การซึ่งได้รับการรับรองได้แจ้งไปยังหน่วยงานผู้มีอำนาจของรัฐเจ้าของเมืองท่าแล้ว รัฐบาล แห่งรัฐเจ้าของเมืองท่าที่เกี่ยวข้อง ต้องให้ความช่วยเหลือตามความจำเป็นแก่เจ้าหน้าที่ นายช่างตรวจเรือ หรือองค์การฯ เพื่อปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้กฎข้อบังคับนี้ถ้าปฏิบัติได้รัฐบาลแห่งเจ้าของเมืองท่าที่เกี่ยวข้องต้องดำเนินการตามขั้นตอนดังกล่าวเพื่อทำให้เป็นที่แน่นอนว่าเรือจะไม่ออกเดินทางจนกว่าเรือสามารถออกทะเลที่ไกล้ ที่สุดซึ่งมีอยู่โดยไม่มีเหตุผลอันน่าจะเป็นอันตรายที่คุกคามต่อสภาพแวดล้อม ทางทะเล

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

(3) (a) The condition of the ship and its equipment shall be maintained to conform with the provisions of the present Convention to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

(b) After any survey of the ship under paragraph (1) of this regulation has been completed, no change shall be made in the structure, equipment, systems, fittings, arrangements or material covered by the survey, without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings.

(c) Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the integrity of the ship or the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex, the master or owner 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) of this regulation is necessary. If the ship is in a port of another Party, the master or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the port State and the nominated surveyor or recognized organizat shall ascertain that such report has been made.

MARPOL CIRC

(ดี) ในทุกกรณีทางการที่เกี่ยวข้องต้องรับรองอย่างเต็มที่ในความสมบูรณ์และประสิทธิภาพของการตรวจเรือและตรวจสภาและต้องรับดำเนินการเพื่อให้เป็นที่แน่นอนว่าได้มีการจัดเตรียมการเท่าที่จำเป็นเพื่อปฏิบัติตามพันธกรณีนี้

(3) (เอ) สภาพของเรือและอุปกรณ์ของเรือต้องรับการบำรุงรักษาให้เป็นไปตามบทบัญญัติของคนุสัญญานี้ เพื่อให้เป็นที่แน่นอนว่า เรือนั้นยังคงความพร้อมในทุกด้านที่คำนึงทะเล โดยไม่มีเหตุผลอันหน้าจะเกิดอันตรายต่อสภาพแวดล้อมทางทะเล

(บี) การเปลี่ยนแปลงการตรวจเรือไม่ว่าครั้งใดภายใต้วรรค (1) ของกฎข้อบังคับนี้เสร็จสิ้นลง มิให้มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้าง อุปกรณ์ ระบบต่าง ๆ ส่วนประกอบ การจัดเตรียม การหรือวัสดุใด ๆ ซึ่งการตรวจนั้นครอบคลุมถึงโดยมิได้รับการอนุมัติจากทางการ เว้นแต่การนำอุปกรณ์ และส่วนประกอบเช่นว่านั้น มาเปลี่ยนแทนโดยตรง

(ซี) เมื่อใดก็ตามที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับเรือหรือมีการตรวจพบสิ่งบกพร่องซึ่งมีผลกระทบอย่างมากต่อความพร้อมของเรือ หรือประสิทธิภาพ หรือความสมบูรณ์ของเครื่องมือของอุปกรณ์ ซึ่งภาคผนวกนี้ครอบคลุมถึงนายเรือหรือเจ้าของเรือ ต้องรายงานในโอกาสแรกต่อทางการ องค์การซึ่งได้รับการรับรองหรือ เจ้าพนักงานตรวจเรือผู้ได้รับการแต่งตั้งให้รับผิดชอบการตอกใบสำคัญรับรองที่เกี่ยวข้องซึ่งบุคคลเหล่านี้ต้องเป็นผู้ริเริ่มให้มีการสอบสวนเพื่อหาข้อเท็จจริงเพื่อกำหนดว่าจำเป็นต้องทำการตรวจเรือตามที่กำหนดโดยวรรค (1) ของกฎข้อบังคับนี้หรือไม่ ถ้าเรืออยู่ในเมืองท่าของภาคีอื่น นายเรือหรือเจ้าของเรือ ต้องรายงานโดยทันทีต่อหน่วยงานผู้มีอำนาจแห่งรัฐเจ้าของเมืองท่า และนายช่างตรวจเรือผู้ได้รับการแต่งตั้งหรือองค์การซึ่งได้รับการรับรองต้องแน่ใจว่ามีการรายงาน เช่นนั้นแล้ว

Regulation 11

Issue of certificate

(1) An International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk Shall be issued, after survey in accordance with the provisions of regulation 10 of this Annex, to any ship carrying noxious liquid suvstances in bulk and which is engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention.

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

(3) (a) The Government of a Party to the Convention may, at the request of the dministration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issue of an Internatioard Pollution Prevention Cartificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk to the ship in accordance with this Annex.

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

(c) 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 the certificate issued under paragraph (1) of this regulation.

(d) No International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious iquid Substances in Bulk shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

(4) The International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be drawn up in an official language of the issuing country in the form corresponding to the model given in appendix V to this Annex. If the language used is neither English nor French, the text shall includ a translation into one of these languages.

กฎข้อบังคับที่ 11
การออกใบสำคัญรับรอง

(1) หลังจากการตรวจเยี่ยมตามเทกัญญัติในกฎข้อบังคับที่ 10 ของภาคผนวกนี้ต้อง ออกใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษสำหรับการบรรทุกสารเหลวมีพิษในปริมาตรรวมให้แก่เรือใด ๆ ซึ่งบรรทุกสารที่เป็นของเหลวเป็นพิษในปริมาตรรวมและเดินทางไปยังเมืองท่าหรือสถานีการใต้เขตอำนาจของภาคีอื่นแห่งอนุสัญญาฯ

(2) ใบสำคัญรับรองเช่นว่านั้นต้องออกให้โดยทางการหรือโดยบุคคลหรือองค์การซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยถูกต้อง ในกรณีถือว่าทางการมีความรับผิดชอบเต็มที่ในใบสำคัญรับรองอย่างนั้นเต็มที่

(3) (ก) เมื่อได้รับคำร้องขอจากทางการ รัฐบาลของภาคีแห่งคนุสัญญาฯ อาจดำเนินการให้มีการตรวจเรือและถ้าเป็นที่พอใจว่ามีการปฏิบัติตามเทกัญญัติในภาคผนวกนี้แล้วต้องออกหรือมอบอำนาจให้ออกใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศ ว่าด้วยการป้องกันมลพิษสำหรับการบรรทุกสารเหลวมีพิษในปริมาตรรวม ให้กับเรือนั้นตามความในภาคผนวกนี้

(ข) ต้องส่งสำเนาใบสำคัญรับรองและสำเนารายงานการตรวจเรือให้กับทางการผู้ร้องขอโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้

(ซี) ใบสำคัญรับรองซึ่งออกให้เช่นนั้นต้องมีข้อความแสดงว่า ได้ออกให้ตามคำรับรองของทางการและมีผลบังคับและได้รับการยอมรับเช่นเดียวกับใบสำคัญรับรองที่ออกให้ภายใต้วรรค (1) ของกฎข้อบังคับนี้

(ดี) มิให้ออกใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษสำหรับการบรรทุกสารเหลวเป็นพิษในปริมาตรรวมให้กับเรือซึ่งมีสิทธิชักธงของรัฐที่มิได้เป็นภาคี

(4) ใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษรับการบรรทุกสารเหลวเป็นพิษในปริมาตรรวมต้องทำขึ้นเป็นภาษาทางการของประเทศผู้ออกใบสำคัญรับรองตามแบบที่ลดคล้องกับรูปแบบที่ให้ไว้ในอนุผนวกที่ 5 ของภาคผนวกนี้ ถ้าภาษาที่ใช้ไม่ใช่ภาษาอังกฤษและมิใช่ภาษาฝรั่งเศสแล้ว ต้องมีข้อความซึ่งแปลเป็นภาษาใดภาษาหนึ่งที่กล่าวมากำกับไว้ด้วย

Regulation 12

Duration of certificate

(1) An International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue.

(2) A certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the construction, equipment, systems, fittings, arrangements or material required without the sanction of the Administration, exept the direct replacement of such equipment or fittings, or if intermediate or annual surveys as specified by the Administration under regulation 10 (1) (c) or (d) of this Annex are not carried out.

(3) A certificate issued to a ship shall also cease to be valid upon transfer of the ship to the flag of another State. A new certificate shall be issued only when the Government issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in full compliance with the requirements of regulation 10 (3) (a) and (b) of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place,the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit as soon as possible to the Administration a copy of the certificate carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

Regulation 12A

Survey and certification to chemical tankers

Notwithstanding the provisions of regulations 10, 11 and 12 of this Annex, chemical tankers which have been surveyed and certified by States Parties to the present Convention in accordance with the provisions of the international Bulk Chemical Code or the Bulk Chemical Code, as applicable, shall be deemed to have complied with the provisions of the said regulations, and the certificate issued under that Code shall have the same force and receive the same recognition as the certificate issued under regulation 11 of this Annex.

กฎข้อบังคับที่ 12
อายุของใบสำคัญรับรอง

(1) ใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษสำหรับการบรรทุกสารเหลวมีพิษในปริมาตรรวมต้องสลักให้เป็นระยะเวลาตามที่ระบุโดยทางการ ซึ่งต้องไม่เกิน 5 ปี นับจากวันที่ลงนาม

(2) ให้ใบสำคัญรับรองสิ้นสุดการมีผลบังคับใช้ถ้ามีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในเรื่องโครงสร้างอุปกรณ์ ระบบต่าง ๆ ส่วนประกอบ การจัดเตรียมการพรีคัสดุที่ได้รับการอนุมัติจากทางการ เว้นแต่การเปลี่ยนแทนโดยตรงของอุปกรณ์หรือส่วนประกอบแต่ละชิ้นหรือถ้าไม่ได้ทำการตรวจเรือช่วงกลางระยะเวลาหรือตรวจเรือประจำปีตามที่ระบุโดยทางการภายใต้กฎข้อบังคับที่ 10 (1)(ซี) หรือ (ดี) ของภาคผนวกนี้

(3) ใบสำคัญรับรองที่ออกให้กับเรือลำหนึ่งต้องสิ้นสุดการมีผลบังคับใช้ด้วยเมื่อเรือเปลี่ยนไปชักธงของรัฐอื่น ใบสำคัญรับรองใหม่จะออกให้ก็ต่อเมื่อรัฐบาลซึ่งออกใบสำคัญรับรองใหม่นั้นพอใจว่าเรือเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎข้อบังคับที่ 10 (3)(เอ) หรือ (บี) ของภาคผนวกนี้ทุกประการ ในกรณีเปลี่ยนธงระหว่างภาคีด้วยกันถ้าได้รับการร้องขอภายใน 3 เดือน หลังจากการเปลี่ยนธงรัฐบาลของภาคีซึ่งเป็นเจ้าของธงที่เรือนั้นชักธงคู่ก่อน ต้องส่งมอบสำเนาใบสำคัญรับรองซึ่งเรืออยู่ก่อนการเปลี่ยนธงให้เร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ และสำเนารายงานการตรวจเรือที่เกี่ยวข้องถ้าได้ให้แก่ทางการ

กฎข้อบังคับที่ 12เอ
การตรวจเรือและใบสำคัญรับรองของเรือบรรทุกสารเคมี

ไม่ว่าบทบัญญัติในกฎข้อบังคับที่ 10, 11 และ 12 ของภาคผนวกนี้จะกล่าวไว้อย่างไร เรือบรรทุกสารเคมี ซึ่งได้รับการตรวจเรือและการรับรองแล้วจากรัฐภาคีแห่งอนุสัญญานี้ ตามบทบัญญัติของข้อบังคับระหว่างประเทศเกี่ยวกับสารเคมีในปริมาตรรวมหรือข้อบังคับแห่งชาติเกี่ยวกับสารเคมีในปริมาตรรวมเท่าที่จะใช้บังคับได้ ต้องถือว่าได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติของกฎข้อบังคับเช่นว่านั้นแล้ว ใบสำคัญรับรองที่ออกให้ภายใต้ข้อบังคับนั้นต้องมีผลบังคับและได้รับการรับรองเช่นเดียวกับใบสำคัญรับรองที่ออกให้ภายใต้กฎข้อบังคับที่ 11 ของภาคผนวกนี้

Regulation 13

Requirements for minimizing accidental pollution

(1) The design, construction, equipment and operation of ships carrying noxious liquid substances of Category A, B or C in bulk, shall be such as to minimize the uncontrolled discharge into the sea of such substances.

(2) Chemical tankers constructed on or after 1 July 1986 shall comply with the the requirements of the International Bulk Chemical Code

(3) Chemical tankers constructed before 1 July 1986 shall comply with the following requirements:

(a) The following chemical tankers shall comply with the requirements of the Bulk Chemical Code as applicable to ships referred to in 1.7.2 of that Code:

(i) ships for which the building contract is placed on or after 2 November 1973 and which are engaged on voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the Convention, and

(ii) ships constructed on or after 1 July 1983 which are engaged solely on voyages between ports or terminals within the State the flag of which the ship is entitled to fly.

(b) The following chemical tankers shall comply with the requirements of the Bulk Chemical Code as applicable to ships referred to in 1.7.3 of that Code:

(i) ships for which the building contract is placed before 2 November 1973 and which are engaged on voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the Convention, and

(ii) ship constructed before 1 July 1983 which are engaged on voyages between ports or terminals within the State the flag of which the ship is entitled to fly, except that for ships of less than 1,600 tons gross tonnage compliance with the Code in respect of construction and equipment shall take effect not later than 1 July 1994

(4) In respect of ships other than chemical tankers carrying noxious liquid substances of Category A, B or C in bulk, the Administration shall establish appropriate measures based on the Guidelines developed by the Organization in order to ensure that the provisions of paragraph (1) of this regulation are complied with.

กฎข้อบังคับที่ 13

ข้อกำหนดเพื่อลดมลพิษเนื่องจากอุบัติเหตุให้น้อยที่สุด

(1) การออกแบบ การต่อสร้าง อุปกรณ์และการปฏิบัติการของเรือที่บรรทุกสารเหลวมีพิษ ชั้น เอ บี หรือ ซี ในปริมาตรรวมต้องทำให้มีการปล่อยทิ้งที่ไม่สามารถควบคุมได้ของสารเช่นว่านั้นลงสู่ทะเลให้น้อยที่สุด

(2) เรือบรรทุกสารเคมีที่ต่อสร้างแล้วในวันหรือหลังวันที่ 1 กรกฎาคม 2529 ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของประมวลข้อบังคับระหว่างประเทศว่าด้วยสารเคมีในปริมาตรรวม

(3) เรือบรรทุกสารเคมีต่อสร้างแล้วก่อนวันที่ 1 กรกฎาคม 2529 ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดดังต่อไปนี้

(ก) เรือบรรทุกสารเคมีดังต่อไปนี้ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของกฎข้อบังคับว่าด้วยสารเคมีในปริมาตรรวมตามที่ใช้บังคับได้กับเรือที่อ้างถึงใน 1.7.2 ของกฎข้อบังคับดังกล่าว

(i) เรือซึ่งสัญญาการต่อสร้างได้ทำในวันที่หรือหลังวันที่ 2 พฤศจิกายน 2516 และซึ่งใช้ในการเดินทางไปยังเมืองท่าหรือสถานีภายใต้เขตอำนาจของรัฐภาคีอื่นแห่งอนุสัญญาฯ และ

(ii) เรือที่ต่อสร้างแล้วก่อนวันที่ 1 กรกฎาคม 2526 ซึ่งใช้ในการเดินทางเฉพาะระหว่างเมืองท่าหรือสถานีภายในรัฐซึ่งเรือมีสิทธิที่ทำธง

(ข) เรือบรรทุกสารเคมีดังต่อไปนี้ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของกฎข้อบังคับว่าด้วยสารเคมีในปริมาตรรวมตามที่ใช้บังคับได้กับเรือที่อ้างถึงใน 1.7.3 ของกฎข้อบังคับนั้น

(i) เรือซึ่งสัญญาการต่อสร้างได้ทำก่อนวันที่ 2 พฤศจิกายน 2516 และซึ่งใช้ในการเดินทางไปยังเมืองท่าหรือสถานีภายใต้เขตอำนาจของรัฐภาคีอื่นแห่งอนุสัญญาฯ และ

(ii) เรือที่ต่อสร้างแล้วก่อนวันที่ 1 กรกฎาคม 2526 ซึ่งใช้ในการเดินทางระหว่างเมืองท่าหรือสถานีภายในรัฐซึ่งเรือมีสิทธิชักธง ยกเว้นเรือดังกล่าวที่มีขนาดต่ำกว่า 1,600 ตันกรอสส์ ที่เป็นไปตามประมวลข้อบังคับในส่วนที่เกี่ยวกับการต่อสร้างและอุปกรณ์ ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของประมวล ข้อบังคับดังกล่าวไม่เกินวันที่ 1 กรกฎาคม 2537

(4) สำหรับเรือที่ไม่ใช่เรือบรรทุกสารเคมีซึ่งบรรทุกสารที่เป็นของเหลวมีพิษชั้น เอ บี หรือ ซี ในปริมาตรรวม ทางการต้องวางมาตรการอันเหมาะสมตามแนวทางซึ่งได้พัฒนาโดยองค์การ เพื่อให้เป็นที่แน่นอนว่าบทบัญญัติในวรรค (1) ของกฎข้อบังคับนี้ได้รับการปฏิบัติตาม

Regulation 14

Carriage and discharge of oil-like substances

Notwithstanding the provisions of other regulations of this Annex, noxious liquid substances designated in Appendix II of this Annex as falling under Category C or D and identified by the Organization as oil like substances under the criteria developed by the Organization, may be carried on an oil tanker as defined in Annex I of the Convention and discharged in accordance with the provisions of Annex I of the present Convention, provided that all of the following conditions are complied with

(a) the ship complies with the provisions of Annex I of the present Convention as applicable to product carriers as defined in that annex;

(b) the ship carries an International Oil Pollution Prevention Certificate and its Supplement B and the certificate is endorsed to indicate that the ship may carry oil-like substances in conformity with this regulation and the endoresement includes a list of oil-like substances the ship is allowed to carry.

(c) in the case of Category C substances the ship complies with the ship type 3 damage stability requirements of

(i) the International Bulk Chemical Code in the case of a ship constructed on or after 1 July 1986; or

(ii) the Bulk Chemical Code, as applicable under regulation 13 of this Annex, in the case of a ship constructed before 1 July 1986; and

(d) the oil content meter in the oil discharge monitoring and control system of the ship is approved by the Administration for use in monitoring the oil like substances to be carried.

กฎข้อบังคับที่ 14
การบรรทุกและการปล่อยทิ้งสารคล้ายน้ำมัน

ไม่ว่าจะกฎบัญญัติในกฎข้อบังคับอื่นของภาคผนวกนี้จะระบุไว้อย่างไร สารที่เป็นของเหลวมีพิษที่ระบุในกฎผนวกที่ 2 ของภาคผนวกนี้ซึ่งอยู่ภายใต้ชั้น ซี หรือ ดี และจำแนกโดยองค์การฯ ว่า เป็นสารคล้ายน้ำมันจากได้เกณฑ์ที่พัฒนาโดยองค์การฯ อาจจะบรรทุกบนเรือบรรทุกน้ำมันตามที่ได้นิยามไว้ในภาคผนวกที่ 1 ของอนุสัญญาฯ และปล่อยทิ้งตามบทบัญญัติในภาคผนวกที่ 1 ของอนุสัญญานี้ เมื่อเงื่อนไขทั้งหมดต่อไปนี้ได้รับการปฏิบัติตาม

(เอ) เรือปฏิบัติตามบทบัญญัติในภาคผนวกที่ 1 ของอนุสัญญานี้ ตามที่ใช้บังคับได้กับเรือบรรทุกผลิตภัณฑ์ตามที่ได้นิยามไว้ในภาคผนวกนั้น

(บี) เรือมีใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากน้ำมัน และเอกสารเพิ่มเติมปี และใบสำคัญรับรองได้รับการสลักหลังเพื่อแสดงว่าเรือนั้น อาจจะบรรทุกสารคล้ายน้ำมันตามระเบียบข้อบังคับนี้และการสลักหลังนี้รวมไปถึงรายชื่อของสารคล้ายน้ำมันที่อนุญาตให้เรือบรรทุกได้

(ซี) ในกรณีของสารชั้น ซี เรือนั้นต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการทรงตัวเมื่อเรือประเภท 3 ได้รับความเสียหาย

(i) ประมวลข้อบังคับระหว่างประเทศเกี่ยวกับสารเคมีในปริมาตรรวมในกรณีของเรือที่ต่อสร้างแล้วในวันหรือหลังวันที่ 1 กรกฎาคม 2529 หรือ

(ii) ประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับสารเคมีในปริมาตรรวม ตามที่ใช้บังคับได้กับเรือได้กฎข้อบังคับที่ 13 ของภาคผนวกนี้ในกรณีของเรือที่ต่อสร้างแล้วก่อนวันที่ 1 กรกฎาคม 2529 และ

(ดี) เครื่องวัดปริมาณน้ำเจือปนในระบบควบคุม และตรวจสอบการปล่อยทิ้งน้ำมันของเรือได้รับการอนุมัติจากทางการเพื่อใช้ในการตรวจสอบสารคล้ายน้ำมัน ที่จะบรรทุก

หม่อมราชวงศ์สุขุมพันธุ์ บริพัตร (รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการต่างประเทศ) : กราบเรียนท่านประธานที่เคารพ กระผม หม่อมราชวงศ์สุขุมพันธุ์ บริพัตร สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรกรุงเทพมหานคร พรรคประชาธิปัตย์ ในฐานะรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการต่างประเทศ ผมใคร่ขอกราบเรียนท่านประธานที่เคารพว่า ตามที่คณะรัฐมนตรีได้ลงมติให้เสนอขอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ หรือ พ.ศ. ๒๕๑๖ และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๗๘ หรือ พ.ศ. ๒๕๒๑ ต่อรัฐสภา ในการประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๔๑ นั้น ในนามของรัฐบาลกระผมใคร่ขอเสนอให้รัฐสภาพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อขอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะทางเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๗๘ ในวันนี้กระผมใคร่ขอกราบเรียนท่านประธานเพิ่มเติมว่า อนุสัญญาและพิธีสารดังกล่าวกำหนดให้รัฐภาคีร่วมมือกันป้องกันมลพิษในทะเลที่เกิดขึ้นจากการทิ้งเทน้ำมันและสารที่เป็นอันตรายจากเรือ ข้อ ๕ และข้อ ๖ ของอนุสัญญาฉบับนี้กำหนดให้รัฐภาคีห้ามมิให้เรือที่อยู่ในบังคับของตนและเมื่อข้อกำหนดของอนุสัญญา และต้องจัดให้มีบทลงโทษตามกฎหมายต่อเจ้าของเรือที่ทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติของอนุสัญญา ไม่ว่าการฝ่าฝืนจะเกิดขึ้น ณ ที่ใดก็ตาม ในเรื่องจากกฎหมายที่เกี่ยวข้องกล่าวคือ พระราชบัญญัติเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๔๙๖ และพระราชบัญญัติปิโตรเลียม พ.ศ. ๒๕๑๙ ไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติตามพันธกรณีในอนุสัญญา กล่าวคือ ไม่สามารถใช้ลงโทษเจ้าของเรือไทยที่ไปทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติของอนุสัญญานอกน่านน้ำของไทยได้ จึงจำเป็นต้องมีการออกพระราชบัญญัติรองรับพันธกรณีในส่วนนี้ โดยที่มาตรา ๒๒๔ วรรคสองของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๔๐ ได้บัญญัติไว้ว่า สนธิสัญญาที่จะต้องมีการออกพระราชบัญญัติเพื่อให้การเป็นไปตามสัญญาจะต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภาก่อนนั้น ดังนั้นรัฐบาลจึงจำเป็นต้องเสนอขอนุสัญญาให้รัฐสภาพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนการภาคยานุวัติเข้าเป็นภาคี จึงขอเรียนเสนอให้ที่ประชุมรัฐสภาแห่งนี้พิจารณาให้ความเห็นชอบต่อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๗๘ ฉบับดังกล่าวด้วยครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานรัฐสภา : เชิญคุณบูรพาครับ

นายบูรพา อัตถากร สมาชิกวุฒิสภา : ท่านประธานรัฐสภาที่เคารพ กระผม บูรพา อัตถากร สมาชิกวุฒิสภา ในฐานะสมาชิกรัฐสภา ท่านประธานครับ กระผมก็สนับสนุนอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะทางเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๗๘ แต่กระผมได้สังเกตว่าอนุสัญญานี้ได้ทำขึ้นตั้งแต่ ค.ศ. ๑๙๗๓ คือ ๒๖ ปีมาแล้ว แต่เพิ่งจะมีการเสนอต่อรัฐสภา อยากจะขอความรู้ว่าทำไมถึงใช้เวลานานนัก เท่าที่ผมได้อ่านดูอนุสัญญาและพิธีสารก็เห็นว่าส่วนหนึ่งก็เป็นเรื่องของการร่วมมือกัน เช่น การกำหนดให้ภาคีมีหน้าที่แจ้ง ไอ.เอ็ม.โอ. (IMO) คือเป็นองค์กรระหว่างประเทศ อินเตอร์เนชั่นแนล มาริไทม์ ออร์แกไนเซชั่น (International maritime organization) ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งพิธีสารก็ระบุรายละเอียดว่าจะมีวิธีการแจ้งอย่างไร และในรายงานจะต้องมีรายละเอียดอะไรบ้าง มีการกำหนดแนวทางปฏิบัติในการเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้กระทำผิด มีการกำหนดให้ใบสำคัญรับรองสภาพเรือของประเทศภาคีหนึ่ง ในการรับรองจากต่างประเทศอื่น ๆ แต่กระผมคิดว่าประโยชน์จริง ๆ ของการเป็นภาคีอนุสัญญานี้ก็คงจะเป็นการที่จะได้รู้ว่าแนวทางป้องกันควบคุมมลพิษทางเรือหรือจากเรือมีอะไรบ้าง และมาตรฐานสากลเป็นอย่างไร แล้วเราก็คงจะต้องมาออกกฎหมายกำหนดมาตรการป้องกันควบคุมของเราให้ได้ผลในทางปฏิบัติตามที่ท่านรัฐมนตรีช่วยว่าการได้เรียนที่ประชุมไว้แล้วว่าเราจะต้องดำเนินการต่อไป เพื่อที่จะให้ได้ผลประโยชน์จากการเป็นภาคีอนุสัญญามากที่สุด ผมคิดว่าเราก็คงจะต้องมีผู้เชี่ยวชาญหรือมีกลุ่มบุคคลที่จะต้องคอยทำความเข้าใจติดตามและเสนอแนะรัฐบาลในสิ่งที่ควรจะทำ ทั้งในเรื่องการออกกฎหมายแล้วก็ระเบียบปฏิบัติต่าง ๆ รวมทั้งจะต้องมีผู้ที่จะคอยติดตามการบังคับใช้กฎหมายด้วย การเป็นภาคีอนุสัญญาในตัวเองคงจะไม่ได้ทำให้มลภาวะทางเรือลดน้อยลงไปหรือหายไป ผมเพียงแต่หวังว่าในกรณีนี้รัฐบาลก็คงจะมีความพร้อมที่จะดำเนินการต่อไปทั้งในด้านงบประมาณและด้านอื่น ๆ ขอขอบพระคุณครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานรัฐสภา : เชิญคุณปรีชาครับ

นายปรีชา สุวรรณทัต สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร (กรุงเทพมหานคร) : ท่านประธานที่เคารพครับ กระผม นายปรีชา สุวรรณทัต จากพรรคประชาธิปัตย์ กระผมเห็นด้วยครับและสนับสนุนอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกัน

มลภาวะจากเรือ ปี ค.ศ. ๑๙๗๓ ประกอบด้วยพิธีสาร ปี ค.ศ. ๑๙๗๘ อย่างไรก็แล้วแต่ครับท่านประธานครับ จะต้องพิจารณาถึงภาคผนวกที่ ๑ และภาคผนวกที่ ๒ ด้วย เพราะมีความสำคัญ อนุสัญญาฉบับนี้ความจริงได้มีการเริ่มจัดทำควบคู่กันที่สหประชาชาติได้ดำเนินการจัดทำกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยทะเล เพราะฉะนั้นในอนุสัญญาฉบับนี้ถ้าท่านประธานได้ดูข้อ ๙ จะเห็นได้ว่ามีความสัมพันธ์กับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยทะเลคือข้อ ๒ กับข้อ ๓ ข้อ ๓ ความในอนุสัญญาจะเขียนไว้ว่า ความในอนุสัญญานี้ไม่มีผลกระทบต่อการประมวลและพัฒนากฎหมายทะเล โดยที่ประชุมสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ซึ่งได้จัดขึ้นตามข้อมติที่ ๒๗๕๐๔ ของสมัชชาใหญ่แห่งองค์การสหประชาชาติ และไม่กระทบถึงสิทธิเรียกร้องและความเห็นทางกฎหมายทั้งในปัจจุบันและในอนาคตของรัฐใด ๆ เกี่ยวกับกฎหมายทะเล และสถานะและขอบเขตอำนาจของรัฐชายฝั่งและรัฐเจ้าของธง ----------

อีกส่วนหนึ่งครับที่มีความสำคัญ คือในเรื่องเขตอำนาจตามอนุสัญญาฉบับนี้ ได้กำหนดเอาไว้ใน (๓) ในข้อ ๙ เช่นเดียวกัน คำว่า เขตอำนาจ ในอนุสัญญานี้ให้ตีความตามกฎหมายระหว่างประเทศที่มีผลใช้บังคับอยู่ในเวลาที่มีการใช้บังคับ หรือมีการตีความอนุสัญญานี้ ใน ๒ ส่วนนี้มีความสำคัญ อนุสัญญาฉบับนี้มีทั้งที่มีความสัมพันธ์และไม่สัมพันธ์กับกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยทะเล คือ กฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยทะเลปี ค.ศ. ๑๙๘๒ ที่ประเทศไทยยังไม่ได้เข้าไปให้สัตยาบัน อย่างไรก็แล้วแต่เขตอำนาจตามอนุสัญญาฉบับนี้ก็จะต้องพิจารณาตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยทะเล ซึ่งปัจจุบันในทางสากลหรือแม้แต่ในประเทศไทย เราจะเริ่มต้นตั้งแต่ทะเลอาณาเขต ๑๒ ไมล์ทะเล และก็ไปเขตต่อเนื่องอีก ๒๔ ไมล์ทะเล และเป็นเขตทะเลใหม่ ที่เราเรียกว่า เขตเศรษฐกิจจำเพาะ ๒๐๐ ไมล์ทะเล ในส่วนที่เกี่ยวกับกฎหมายภายในตามที่ทางท่านรัฐมนตรีได้ชี้แจงแล้ว มีขอบเขตจำกัด กฎหมายที่มีความสำคัญมากก็คือ กฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือในน่านน้ำไทย ปี พ.ศ. ๒๔๕๖ เก่ามากแล้วครับท่านประธานครับ ในกฎหมายฉบับนี้ในสมัยนั้นก็มีความคิดที่ก้าวหน้า มีอยู่หลายมาตราที่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับเรื่องของมาตรการในการป้องกันมลภาวะในด้านถังน้ำมันจากเรือ แต่กฎหมายเดิมจำกัดเฉพาะเขตทะเลที่เป็นเขตอำนาจอธิปไตยเท่านั้น ซึ่งได้แก่ทะเลอาณาเขต เพราะฉะนั้นตามกฎหมายฉบับนี้จึงไม่สอดคล้องกับอนุสัญญาฉบับนี้ ซึ่งมีความจำเป็นจะต้องมีการแก้ไขต่อไป นอกเหนือจากกฎหมาย พ.ร.บ. ปิโตรเลียม แต่อย่างไรก็แล้วแต่แม้เขตทะเลปัจจุบันตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทยจะมีเขตจำกัดเฉพาะในเขตทะเลอาณาเขตเท่านั้น แต่เราสามารถที่จะเยียวยาได้ เพราะปัจจุบันประเทศไทยได้ประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ๒๐๐ ไมล์ทะเล มีอยู่ ๓ ฉบับด้วยกัน เพื่อประโยชน์นะครับ ฉบับที่ ๑ ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๒๔ เราได้ประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เพื่อให้สอดคล้องกับหลักสากลของหลักกฎหมายทะเลระหว่างประเทศปี ค.ศ. ๑๙๘๒ แม้เราจะยังไม่ได้ให้สัตยาบัน แต่ก็ยอมรับมาโดยกฎหมายจารีตธรรมเนียมประเพณี อีกฉบับหนึ่งคือเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๓๑ ประเทศไทยได้ประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะในด้านเกี่ยวกับเขตที่ประชิดชายฝั่งกับประเทศมาเลเซีย ฉบับที่ ๓ ซึ่งเป็นฉบับสุดท้ายก็คือ ในเขตของทะเลอันดามัน ใน ๓ ส่วนนี้ได้มีข้อกำหนดว่าประเทศชายฝั่ง เช่น ประเทศไทยมีสิทธิอธิปไตยเหนือทรัพยากรธรรมชาติต่าง ๆ ท่านประธานจะเห็นได้ว่าหลักกฎหมายระหว่างประเทศในส่วนเขตเศรษฐกิจจำเพาะนั้นเราใช้แตกต่างกับหลักของทะเลอาณาเขต หลักทะเลอาณาเขตประเทศไทย

มีอำนาจคลุมไปถึงที่สมบูรณ์ แต่เขตเศรษฐกิจจำเพาะมีเฉพาะสิทธิอธิปไตย และเหนือทรัพยากรธรรมชาติ อย่างไรก็แล้วแต่ในประกาศฉบับนี้ทั้ง ๓ ฉบับ ได้ให้อำนาจประเทศไทยกำหนดมาตรการเกี่ยวกับมลภาวะด้วย เมื่อเป็นอย่างนี้ ประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะจึงมาเสริมอำนาจของกฎหมายในประเทศไทย ปัจจุบันว่าสามารถที่จะกำหนดมาตรการเกี่ยวกับมลภาวะในทางทะเล เช่น ในด้านของเรือทะเล ในด้านมลภาวะจากน้ำมันต่าง ๆ ในเขต ๒๐๐ ไมล์ทะเลได้ สิ่งนี้นับว่าเป็นประโยชน์แต่ก็มีจุดอ่อนในทางด้านกฎหมาย เพราะการประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะนั้น เป็นการประกาศโดยพระบรมราชโองการ ยังไม่มีผลใช้บังคับเสมือนกับพระราชบัญญัติ สิ่งนี้เป็นสิ่งที่ทางกระทรวงการต่างประเทศจำเป็นจะต้องคิดที่จะให้มีผลบังคับเป็นกฎหมายหรือไม่ อย่างไรก็แล้วแต่การที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ ผมเห็นว่าเป็นประโยชน์เป็นอย่างยิ่ง เราจะได้มีมาตรการในทางสากลที่จะป้องกันมลภาวะจากเรือ----------

และก็มีข้อสังเกตว่า มลภาวะจากเรือตามอนุสัญญาฉบับนี้มีข้อจำกัดเฉพาะเรือที่ไม่ใช่เป็นเรือรบหรือเรือช่วยรบ ได้มีข้อยกเว้นไว้ในอนุสัญญาดังกล่าวนี้แล้ว เพราะฉะนั้นในส่วนนี้เราก็จำเป็นจะต้องใช้หลักธรรมเนียมประเพณีจารีตกฎหมายระหว่างประเทศ นำกฎหมาย ปี ค.ศ. ๑๙๘๒ เอามาเป็นกฎหมายจารีตประเพณี ซึ่งอาจจะสามารถบังคับถึงเรือรบที่เข้ามายังท่าเรือของประเทศไทยได้ กระผมจึงเห็นว่าในสิ่งนี้จะเป็นประโยชน์เป็นอย่างยิ่ง เพียงมีข้อสังเกตประการสุดท้ายในอนุสัญญาที่เสนอมาเพื่อให้รัฐสภาให้ความเห็นชอบ ท่านประธานจะสังเกตว่า มีภาคผนวกที่ ๑ กับภาคผนวกที่ ๒ ภาคผนวกที่ ๑ คือกฎข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน ภาคผนวกที่ ๒ คือกฎข้อบังคับว่าด้วยการควบคุมมลพิษ ถ้าผมเข้าใจไม่ผิดแสดงว่าจะต้องยอมรับ ๒ ภาคผนวกนี้ไปด้วยในการให้สัตยาบันหรือให้ภาคยานุวัติ ข้อนี้เป็นการตั้งคำถาม แต่อย่างไรก็แล้วแต่ในเรื่องของภาคผนวก ถ้าท่านประธานได้ดูในข้อ ๑๔ ของอนุสัญญา ในเรื่องภาคผนวกนั้นใช้คำว่า ภาคผนวกเผื่อเรียก ทำไมเผื่อเรียกครับ ภาคผนวกท้ายอนุสัญญานี้ทั้งหมดมีด้วยกัน ๕ ภาคผนวก ๕ ฉบับแต่เผื่อเรียกครับ เพราะฉะนั้นแสดงว่าเราเลือกภาคผนวกที่ ๑ ที่ ๒ ใช่หรือไม่ ถ้าท่านไม่เลือกข้อที่ ๓ ภาคผนวกที่ ๓ ที่ ๔ ที่ ๕ ท่านจะต้องปฏิบัติตามข้อ ๑๔ (๑) ที่บอกว่า รัฐจะต้องแถลงว่าไม่ยอมรับภาคผนวกที่ ๓ ที่ ๔ และที่ ๕ เพราะฉะนั้นถ้าเป็นอย่างที่ผมเข้าใจ ตอนที่จะเข้าภาคยานุวัติจะต้องแสดงโดยชัดเจนว่า ไม่รับภาคผนวกที่ ๓ ที่ ๔ และที่ ๕ กระผมมีข้อสังเกตเพียงเท่านี้ครับ ขอขอบพระคุณครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานรัฐสภา : เชิญคุณกุเทพ

ร้อยโท กุเทพ ไสกระจ่าง สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร (ศรีสะเกษ) : ท่านประธานที่เคารพ กระผม กุเทพ ไสกระจ่าง สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จังหวัดศรีสะเกษ พรรคความหวังใหม่ ในฐานะสมาชิกรัฐสภา ในเรื่องอนุสัญญาที่ทางรัฐบาลได้นำเสนอมาตรงนี้ กระผมเองก็คิดว่าเป็นเรื่องที่มีประโยชน์ และเป็นการสอดคล้องกับสถานการณ์ เพราะบ่อยครั้งที่เราได้ยินเรื่องน้ำมันชายฝั่งเป็นปัญหาต่อสิ่งแวดล้อมและชีวิตสัตว์ในทะเล เป็นเรื่องที่เราเองก็ไม่เข้าใจว่ากลไกที่ทำงานแก้ไขปัญหาเหล่านี้ที่มีอยู่ในขณะนี้มีประสิทธิภาพพอเพียงหรือไม่ เพราะฉะนั้นการที่รัฐบาลได้เสนอเรื่องนี้เข้ามา ก็มีคำถามที่จะต้องเรียนถามเพิ่มเติมไปยังรัฐบาล ซึ่งทางรัฐมนตรีก็คงจะชี้แจงว่า

หลังจากที่เราให้สัตยาบันรับรองอนุสัญญานี้ไปแล้ว ท่านก็จะต้องไปออกกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เมื่อสักครู่ท่านพูดถึงกฎหมายบางฉบับที่มีใช้อยู่ นั่นหมายถึงว่าท่านอาจจะต้องไปแก้ไขกฎหมายเหล่านั้น เพราะฉะนั้นอยากจะเรียนทราบว่าโครงการที่ท่านจะต้องออกกฎหมายเพื่ออนุวัตตามอนุสัญญาตรงนี้ที่เป็นกฎหมายใหม่จริง ๆ มีหรือไม่ หรือว่าจะต้องไปแก้กฎหมายที่มีอยู่ แล้วมีโครงการที่จะทำให้สำเร็จได้เมื่อไร นั่นเป็นคำถามประเด็นที่ ๑

ส่วนอีกประเด็นหนึ่งที่กระผมคิดว่าก็คงจะต้องพูดไว้ตรงนี้ ถึงแม้ว่าจะเป็นเรื่องที่ค่อนข้างเล็กน้อย แต่บ่อยครั้งที่เราพิจารณาเอกสารในนี้ ก็จะเห็นความสับสนอยู่เป็นประจำ เอกสารฉบับนี้เช่นกัน ท่านประธานครับ ในหน้าที่เป็นปก ก็เห็นความแตกต่างอยู่แล้ว นั่นก็คือในเรื่องอนุสัญญานี่ท่านใช้คำว่า ป้องกันมลภาวะจากเรือ แต่ในส่วนที่เป็นภาคผนวกกลับใช้คำว่า มลพิษ ทีนี้ ๒ คำนี้มาจากภาษาอังกฤษคำเดียวกันแน่นอนก็คือ พอลลูชั่น (Pollution) เพราะฉะนั้นตรงนี้กระผมอยากจะกราบเรียนว่า จริง ๆ แล้วสภาของเราก็ไม่ใช่มาตรฐานที่จะต้องมาพูดเรื่องภาษาละครับ แต่ว่าก็มีความจำเป็นต้องทำความเข้าใจกันเหมือนกัน เพราะคำว่า มลพิษ หรือ มลภาวะ นั้นจริง ๆ แล้วศัพท์คำว่า มลภาวะ ในพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถานไม่ปรากฏ จะมีคำว่า มล ซึ่งแปลว่า ความมัวหมอง ความสกปรก และเมื่อบวกกับภาวะ ก็เป็นว่าภาวะความสกปรก ความมัวหมอง

แต่มีการมองกันในหรรดาผู้เชี่ยวชาญด้านภาษาบอกว่า เพียงแค่พังความสกปรก ความมัวหมองนี่มันก็ไม่น่าจะต้องเป็นเรื่องพอลลูชั่นถึงขนาดนั้น เขาก็เลยคิดว่าศัพท์ที่ใช้กันในพจนานุกรมนี่ต้องมลพิษ แต่ว่าพิษเกิดจากความมัวหมองหรือความสกปรก เพราะฉะนั้นสิ่งที่กำลังพูดคุยอยู่ขณะนี้ก็คือว่าสิ่งที่มันก่อพิษขึ้นมา ไม่ว่าจะจากเรือเพราะจากน้ำมัน หรือว่าจากเรือเพราะสารเคมีก็แล้วแต่ ฉะนั้นตรงนี้ผมคิดว่าเมื่อเราใช้ ๒ คำแตกต่างกัน แต่ว่ารากศัพท์ที่แปลมาเป็นคำเดียวกันมันก็เกิดความสับสนอยู่ วันนี้เราก็ยังใช้ภาษาไทยสับสนอยู่เหมือนกันนะครับ ในทุกวงการก็จะใช้ ๒ คำนี้สับสนอยู่เหมือนกัน เพราะฉะนั้นผมก็อยากจะกราบเรียนถามว่า ในฐานะที่ทางกระทรวงการต่างประเทศจะต้องดูแลเรื่องนี้เป็นพิเศษ ท่านใช้บรรทัดฐานอะไร ในการที่จะถอดความแปลความมาเพื่อให้สมาชิกพิจารณา ผมคิดว่าถ้าเป็นเรื่องเดียวกันรากศัพท์เดียวกันน่าจะใช้แบบเดียวกันจะสร้างความสับสนน้อยลง ขอกราบเรียนถามคุณท่านประธานครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา : เชิญอาจารย์จำนงค์ครับ

นายจำนงค์ ทองประเสริฐ สมาชิกวุฒิสภา : กราบเรียน

ท่านประธานที่เคารพ ผม นายจำนงค์ ทองประเสริฐ สมาชิกวุฒิสภา ในฐานะสมาชิกวุฒิสภา กำลังจะเสนอเพื่อเป็นการปรึกษาเกี่ยวกับเรื่องคำว่า มลพิษ และ มลภาวะ คล้ายเหมือนกันนะครับ ความจริงคำนี้เป็นคำบัญญัติมาจากคำว่าพอลลูชั่น แล้วผมก็ยังจำได้ว่าเคยมีปัญหามานานแล้วก่อนนั้นเราพยายามต่อต้านพอลลูชั่นเพราะยังไม่มีศัพท์บัญญัติ และเรื่องนี้ก็ได้เข้าสู่ที่ประชุมคณะกรรมการพิจารณาบัญญัติศัพท์ของราชบัณฑิตยสถาน ซึ่งตอนนั้น พลตรี พระเจ้าวรวงศ์เธอกรมหมื่นนราธิปพงศ์ประพันธ์ ทรงเป็นนายกราชบัณฑิตยสถานและเป็นประธานกรรมการก็มีการถกเถียงกันอยู่ประมาณ ๔ ครั้งว่าควรจะใช้คำว่าอะไร ความจริงคำว่าพอลลูชั่น ตามศัพท์มันก็แค่มลภาวะ แต่มีปัญหาว่าเรามาต่อต้านมลภาวะเราต่อต้านทำไม เพราะทุกหนทุกแห่งมันมีมลภาวะทั้งนั้น คือความเป็นมลพิษมีมากหรือมีน้อย แต่ที่เราต้องต่อต้านนั้นก็เพราะว่ามันเป็นพิษ เสด็จในกรมก็ทรงพิจารณาบัญญัติศัพท์นี้ขึ้นโดยมุ่งถึงเจตนาของการที่เราต่อต้านพอลลูชั่น พระองค์จึงให้ศัพท์บัญญัติไว้ ๒ ศัพท์ ก็คือคำว่า มลพิษ ถ้าหากว่าจะพูดในแง่ของภาวะ พระองค์ก็ใช้ว่า ภาวะมลพิษ เพราะฉะนั้นในที่นี้ผมก็ลงมาจะให้มันเกิดเอกภาพ และก็ใช้ให้ตรงกันและให้ถูกต้องตามความหมายของคำนี้ อยากจะขอกราบเรียนท่านประธานผ่านไปยังท่านรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศว่า คำนี้ขอให้ใช้คำว่า มลพิษ เพียงคำเดียว ขอขอบคุณครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานรัฐสภา : เชิญคุณสุรสิทธิ์ นิติวุฒิวรรักษ์

นายสุรสิทธิ์ นิติวุฒิวรรักษ์ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร (ชลบุรี) : กราบเรียนท่านประธานรัฐสภาที่เคารพ กระผม นายสุรสิทธิ์ นิติวุฒิวรรักษ์ ในฐานะสมาชิกรัฐสภา ผมขอกราบเรียนด้วยเวลาสักเล็กน้อยนะครับ ในสาระสำคัญของอนุสัญญาฉบับนี้ ถ้าหากว่าเราดูในภาพรวมแล้ว การรักษาสภาพแวดล้อมโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของการปล่อยน้ำมันและสารพิษอื่น ๆ การควบคุมเรื่องของการปล่อยทิ้งน้ำมันนั้นเป็นสิ่งที่ดี โดยเฉพาะอย่างยิ่งในอนุสัญญานี้จะมีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการตีความระงับข้อพิพาทและก็เรื่องของอนุบาโตตุลาการ รวมทั้งในเรื่องของการส่งเสริมความร่วมมือทางด้านวิชาการในด้านบุคลากรและวิทยาศาสตร์ ในด้านของการจัดหาอุปกรณ์ ในเรื่องของการอำนวยความสะดวก ในเรื่องของการป้องกัน รวมทั้งในเรื่องของการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างกลุ่มของสมาชิก สิ่งหนึ่งซึ่งผมคิดว่าเป็นปัญหาที่ควรจะเรียนถามท่านประธานผ่านไปยังรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ นั่นก็คือหากว่าเราได้เห็นชอบต่ออนุสัญญาฉบับนี้แล้ว หมายความว่าประเทศไทยเราจะต้องเข้าสู่การเป็นภาคีสมาชิก โดยการให้ภาคยานุวัติ สิ่งที่ตามมาก็คือว่ารัฐบาลไทยจะต้องเข้าสู่การเป็นภาคีสมาชิก ซึ่งจะต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับหลายสิ่งหลายอย่าง

โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องนี้จะมีข้อกำหนดในเรื่องของการดำเนินคดีและการลงโทษด้วย ถ้าหากว่าเรามาดูข้อกังต้นนะครับ กฎข้อกังดับที่ปรากฏอยู่ในท้ายอนุสัญญานี้จะปรากฏภาระหน้าที่ของภาคีอนุสัญญาไว้หลายประการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสิ่งที่ผมมองก็คือ ในเรื่องของเครื่องมือและอุปกรณ์ที่มีความสำคัญ ยกตัวอย่างเช่น ในกฎข้อบังคับที่ ๑๒ เป็นตัวอย่างที่ทำให้ผมมองว่าความพร้อมในการที่รัฐบาลไทยจะเข้าไปรับภาระตรงนี้ โดยเฉพาะอุปกรณ์ที่จะต้องใช้เทคโนโลยีมากมาย ความว่ารัฐบาลไทยเราพร้อมหรือยังกึ่งแม้ว่า ๒๐ กว่าปีที่ผ่านมา อนุสัญญาฉบับนี้ได้มีการลงนามเอาไว้ ดูเสมือนว่ารัฐบาลไทยเรากำลังมีความพร้อมที่จะเข้าสู่ภาคีสมาชิก ผมจึงขอขอบเรียนถาม ๒ ประการด้วยกันก็คือ

ประการที่ ๑ ในเรื่องของข้อตกลงหรือว่ากฎข้อบังคับที่จะบังคับเอากับภาคีสมาชิก รัฐบาลไทยมีความพร้อมมากน้อยแค่ไหน ทั้งในด้านวัสดุอุปกรณ์และในด้านของเทคโนโลยี

ประการที่ ๒ นั้น ผมอยากเรียนถามว่า การเข้าสู่ภาคีสมาชิกโดยการให้ภาคยานุวัติครั้งนี้ รัฐบาลของเราจะต้องรับภาระต่อการเข้าสู่ภาคีแค่ไหนอย่างไร ผมขอเรียนถาม ๒ ประการครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานรัฐสภา : คุณพีระพันธุ์ เศิญศรีบ

นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาต สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร (กรุงเทพมหานคร) : ขอบคุณครับ ท่านประธานครับ ผม พีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาต สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจากจังหวัดกรุงเทพมหานคร พรรคประชาธิปัตย์ ในฐานะสมาชิกรัฐสภา ผมอยากจะกราบเรียนท่านประธานว่า วันนี้เราคงไม่ต้องมาพูดกันเรื่องความสำคัญของน้ำหรือว่าทะเล เพราะว่าคงเป็นที่ยอมรับกันดีอยู่แล้วครับว่าทั้ง ๒ สิ่งนี้มีความสำคัญต่อมนุษย์อนาคตไหน แต่ที่สำคัญที่สุดก็คือ ทรัพยากรธรรมชาติและระบบนิเวศในทะเลและในน้ำ เพราะสิ่งเหล่านี้ละครับจะเป็นอนาคตของประเทศเราและของโลก ด้วยเหตุนี้กระผมจึงครับถึงได้มีการออกอนุสัญญานี้ขึ้นมา ถึงแม้จะได้ออกมาเนิ่นนานกว่าก่อนที่เราจะนำเข้ามาพิจารณากันในรัฐสภาแห่งนี้ เพื่อจะพิจารณาว่าเข้ามาเป็นภาคีกับเขาด้วยดีหรือไม่ สิ่งที่เพื่อนสมาชิกได้กรุณาเป็นห่วงหลายเรื่องที่ตั้งคำถามกับท่านรัฐมนตรีไว้ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของความพร้อมหรือเรื่องของการออกกฎหมายก็สุดแล้วแต่ ผมอย่างที่ท่านรัฐมนตรีได้กรุณาชี้แจงต่อท่านประธานครับว่า การที่ต้องนำอนุสัญญาฉบับนี้เข้ามาลดความเหลื่อมล้ำเพราะว่าเราจำเป็นต้องไปออกหมายหมาย

เพื่อที่จะให้สอดคล้อง เหตุที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะว่า อนุสัญญาดังกล่าวเป็นแต่
กฎหมายระหว่างประเทศ เราจะให้มีผลบังคับภายในก็ต่อเมื่อมีกฎหมายมารองใน
ที่เรียกว่า พระราชบัญญัติ มารองรับ ตามที่ ฯพณฯ รัฐมนตรีได้กรุณาชี้ให้เห็น
ครับว่า วันนี้เรามีกฎหมายที่เกี่ยวข้องคือพระราชบัญญัติเดินเรือในน่านน้ำไทย
กับพระราชบัญญัติปิโตรเลียม แต่เราต้องยอมรับครับว่า การพัฒนากฎหมาย
ทางด้านเหล่านี้ ทางด้านของการป้องกันสภาวะแวดล้อมของประเทศของเรานั้น
ค่อนข้างจะล้าหลัง แล้วก็มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องน้อยเหลือเกิน และด้วยเหตุนี้
แหละครับที่ทำให้มีการฝ่าฝืนและทำให้เกิดความเสียหายแก่น้ำหรือในทะเล
จำนวนมาก ถ้าท่านประธานดูในอนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับดังกล่าว
เขาบอกว่าให้สำนึกถึงความจำเป็นที่จะปกป้องรักษาสภาพแวดล้อมทั่ว ๆ ไป
ของมนุษย์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสภาพแวดล้อมในทะเล แล้วก็ให้ยอมรับว่า
การปล่อยน้ำมันและสารอื่น ๆ ที่เป็นอันตรายจากเรือโดยเจตนา โดยประมาท
หรือโดยอุบัติเหตุก็ตาม เป็นแหล่งกำเนิดของมลภาวะที่สำคัญ ตรงนี้ครับ
ท่านประธานที่สำคัญก็คือ เราจะเห็นว่าสิ่งที่ทำให้เกิดเป็นปัญหาที่สุดของมลภาวะ
ในทะเลหรือในน้ำก็คือน้ำมัน และตรงนี้ก็มักจะมีปัญหา มีข่าวตราวเกิดขึ้นเสมอ
เป็นตัวอย่าง เมื่อไม่นานมานี้ก็เคยมีปัญหาเรื่องน้ำมันรั่วในทะเลใกล้ ๆ
ประเทศเรา แล้วก็มีปัญหาหนึ่งเกรงกันว่าน้ำมันดังกล่าวจะไหลเข้ามาจนถึง
ฝั่งไทย และจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อระบบนิเวศ มีผลกระทบต่อเรื่องของ
การประมง เราจึงจะเห็นว่าผลร้ายของมลภาวะที่เกิดในน้ำดังกล่าวนี้
ไม่ใช่แต่เพียงแค่เรื่องของความสวยงามหรือเรื่องของการที่จะมีปัญหา
แต่จะก่อให้ผลกระทบถึงเรื่องของภาวะทางเศรษฐกิจด้วย โดยเฉพาะ
ในภาวะปัจจุบันที่พึ่งการส่งออกในเรื่องของภาคเกษตรของเรามีความจำเป็น
จึงต้องมีความจำเป็นต้องให้ความสำคัญในเรื่องนี้เป็นพิเศษ ท่านประธานครับ
ผมอยากจะกราบเรียนว่า อยากจะฝากรัฐบาลว่า ไม่ใช่แต่เพียงว่าเรามี
ภาวะหรือมีภาระที่จะต้องไปลอกกฎหมายมารองรับสัญญาฉบับนี้เท่านั้น
เพราะว่าการที่เราจะให้บรรลุวัตถุประสงค์เป้าหมายของอนุสัญญาฉบับนี้
ก็คือ

ประการที่ ๑ ทำอย่างไรครับ เราถึงจะสามารถป้องกันไม่ให้
เกิดภาวะหรือมลพิษในน้ำหรือในทะเล และเมื่อเกิดสิ่งเหล่านั้นขึ้น คนที่ทำให้
เกิดความเสียหายเหล่านั้นขึ้นจะต้องได้รับโทษหรือต้องชดใช้ความเสียหายอย่างไร
และท้ายที่สุดครับ ทำอย่างไรสิ่งเหล่านี้ถึงจะขจัดพ้นไปได้ เราจะรอให้มัน

ขจัดหายไปได้โดยธรรมชาติค่อย ๆ หายไปเองเป็นไปไม่ได้ครับ ถ้าหากเป็นไปได้ก็คงจะต้องทำให้ระบบนิเวศหรือทรัพยากรธรรมชาติต่าง ๆ ในน้ำในทะเลต้องสูญเสียไปด้วย ----------

เพราะฉะนั้นสิ่งที่ผมยากจะฝากรัฐบาลไป ไม่ใช่เฉพาะในเรื่องของการออกกฎหมาย เราจะต้องเตรียมความพร้อมครับ ความพร้อมในการป้องกันของกฎหมายเป็นแต่เพียงเครื่องมือในการที่จะเอาตัวผู้ที่กระทำความผิดมาลงโทษมารับโทษ แต่สิ่งที่เราต้องการไม่ใช่เรื่องเอาคนมาลงโทษ สิ่งที่เราต้องการก็คือทำอย่างไรไม่ให้คนเขาทำผิด และทำอย่างไรเมื่อความผิดเกิดขึ้นแล้วคนที่กระทำผิดรับโทษไปแล้ว แต่ทำอย่างไรจะทำให้ภาวะต่าง ๆ กลับคืนสู่ภาวะปกติได้ ตรงนี้เป็นสิ่งที่ผมยากจะฝากรัฐบาลไป ในส่วนตรงนี้ผมยากจะกราบเรียนว่าสนับสนุนครับ เพราะว่า ๒๖ ปี ยังดีกว่าไม่ได้เกิดเลย ผมยากจะกราบเรียนท่านประธานครับว่า นับเป็นสิ่งดีที่รัฐบาลนี้ให้ความสำคัญและเห็นถึงสิ่งตรงนี้ ผมจึงขอสนับสนุนอย่างเต็มที่ แต่อย่างไรก็ตามยากจะฝากทางรัฐบาลไปว่าอย่าลืม แล้วก็อย่าคิดถึงแต่เพียงเรื่องของการออกกฎหมายลูกหรือกฎหมายภายในร่างพระราชบัญญัติ ไม่ว่าจะเป็นร่างพระราชบัญญัติฟิเฟศออกมาใหม่ หรือจะเป็นการแก้ไขร่างพระราชบัญญัติเดินเรือในน่านน้ำไทย หรือร่างพระราชบัญญัติการปิโตรเลียมก็สุดแล้วแต่ แต่สิ่งหนึ่งเราต้องป้องกัน ต้องมีมาตรการทางการบริหาร ในการป้องกันไม่ให้เกิดสิ่งเหล่านี้ เราต้องมีมาตรการทางการบริหารในการจัดสิ่งเหล่านี้ เพราะฉะนั้นตรงนี้ละครับ เป็นสิ่งที่ผมเป็นห่วง และอยากจะฝากรัฐบาลไป เพราะละไรครับ เพราะวันนี้ประเทศเรามีปัญหาเรื่องของเศรษฐกิจ เรามีปัญหาเรื่องงบประมาณ อย่าลืมว่าปัญหาที่ผมได้กราบเรียนว่า ปัญหาในการป้องกัน ปัญหาในการจัดเป็นปัญหาของรัฐบาล เป็นปัญหาของประเทศ เราจะต้องใช้เงินงบประมาณ ต้องใช้เงินของประเทศ เงินภาษีของประชาชนในการดำเนินการตรงนี้ เราพร้อมหรือยังครับวันนี้ เราได้มีการเตรียมมาตรการ เราได้มีการเตรียมเงินงบประมาณหรือจัดองค์กรขึ้นมาพิเศษสำหรับรองรับป้องกันและจัดปัญหานี้แล้วหรือไม่ ในต่างประเทศหลายประเทศครับ ผมเห็นว่าเขามีหน่วยงานราชการพิเศษเลยครับ สำหรับดูแลเรื่องของทะเลโดยเฉพาะ เรื่องของน้ำโดยเฉพาะ โดยเฉพาะเมื่อมีปัญหาเกิดขึ้นจะมีหน่วยงานมีเครื่องไม้เครื่องมือพร้อมในการที่จะไปขจัดโดยเฉพาะกากน้ำมัน แต่วันนี้ของประเทศไทยเรามีไหมครับ เรายังไม่มีและเราก็ยังไม่พร้อม และโดยเฉพาะในปัจจุบัน อยากกราบเรียนท่านประธานไปนิดหนึ่งว่า งานตรงนี้เราไปฝากไว้กับกองทัพ เท่าที่ผมตรวจสอบมาแล้วนั้นงานในเรื่องของการขจัดกาก ซึ่งเป็นงานบริหาร หลังจากที่กระทำความผิดผู้กระทำความผิดรับโทษตามที่เราจะตรากฎหมายรองรับไปแล้วในอนาคต

สุ่มตัวอย่าง อย่างเช่น การต่อเรือ ท่านเชี่ยวน่า ต่อสร้างเรือ ผมฟังไม่รู้เรื่อง ไม่มีศัพท์คำว่า ต่อสร้างเรือ อยู่ในภาษาไทยเลย ต่อเรือก็ต่อเรือ พจนานุกรม ต่อ ก็คือ เอาสิ่งต่าง ๆ มาบรรจบ มาต่อกันเข้าให้เป็นรูปเรือขึ้นมา สร้างก็สร้าง ต่อก็ต่อ แล้วต่อสร้างเรือผมไม่ทราบว่าทางผู้แปลมีความหมายว่าอะไร ก็ต้อง ไปดูภาษาอังกฤษ หรือท่านไปดูลึกที่สิครับ ในหน้า ๑๗๘ เอาเป็นตัวอย่าง ผมหยิบขึ้นมาเผลอไปเจอก็เลยยกมา ดังนั้นขอประทานโทษเยอะครับ ผมจะอ่านให้ท่านฟัง แล้วท่านตอบผมด้วยว่าท่านเข้าใจไหม หน้า ๑๗๘ ข้อ (ซ) ครับ----------

- ๑๖/๑

หลังจากที่รับรองอนุสัญญาฉบับนี้แล้ว เราต้องขจัดสิ่งเหล่านั้นครับ โดยเฉพาะน้ำมันตรงนี้และครับที่จะเป็นผลกระทบต่อระบบนิเวศเป็นอย่างยิ่ง และภาระวันนี้เราฝากไว้กับกองทัพเรือ แต่ในขณะที่เราฝากไว้กับกองทัพเรือนั้น ปรากฏว่าวันนี้เรามีปัญหางบประมาณ เราไปตัดงบประมาณกองทัพเรือไปอีก และในอนาคตงบปี ๒๕๔๓ งบปี ๒๕๔๔ งบปี ๒๕๔๕ เราก็ยังไม่มีความพร้อมที่จะเพิ่มงบประมาณในด้านต่าง ๆ เราพร้อมที่จะออกกฎหมาย เพราะกฎหมายเป็นกระดาษ เขียนหนังสือบนกระดาษผ่านสภาก็มีผลแล้ว แต่ความพร้อมในเรื่องของการบริหารต้องใช้เงิน ต้องมีอุปกรณ์ มีเครื่องมือ ผมอยากจะฝากว่าวัตถุประสงค์ของความสำเร็จของอนุสัญญาฉบับนี้ วัตถุประสงค์ของความสำเร็จของรัฐบาลที่ได้นำอนุสัญญาฉบับนี้เข้ามาขอความเห็นชอบ ความสำเร็จของรัฐบาลในการที่จะไปออกร่างพระราชบัญญัติมารองรับบทบัญญัติของอนุสัญญาฉบับนี้ไม่ใช่แต่เพียงแค่กฎหมายผ่านสภามีผลบังคับใช้ แต่ความสำเร็จตรงนี้จะอยู่ที่ว่าเราป้องกันได้หรือไม่ เราขจัดปัญหานั้นได้หรือไม่ ได้แค่ไหน ตรงนั้นคือผลสำเร็จที่เราจะเชิดหน้าชูตากับประเทศภาคีสมาชิก แต่วันนี้งบประมาณตรงนั้นไม่พอ เพราะฉะนั้นถ้าหากว่าทางท่านรัฐมนตรีอยากจะให้บรรลุวัตถุประสงค์ตรงนี้ รัฐบาลต้องการให้บรรลุวัตถุประสงค์ตรงนี้แล้ว ผมอยากจะกราบเรียนท่านประธานถึงรัฐบาลครับว่า ฝากดูแลงบประมาณให้กองทัพเรือในการที่จะเพิ่มเติมอุปกรณ์เครื่องมือ และบุคลากรที่จะต้องฝึกในเรื่องของความชำนาญทางด้านนี้โดยเฉพาะ เพราะวันนี้มีไม่พอครับ เพราะฉะนั้นอยากกราบเรียนท่านประธานครับว่า ผมในฐานะสมาชิกรัฐสภาขอให้การสนับสนุน และขอขอบพระคุณรัฐบาลที่ได้เห็นความสำคัญในสิ่งเหล่านี้ แต่ขอฝากไปเรื่องงบประมาณที่จะจัดสรรในกองทัพเรือเพื่อจะทำหน้าที่นี้ต่อไป ขอขอบพระคุณท่านประธานครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานรัฐสภา : เชิญ พลเรือเอก เกาะหลัก ครับ

พลเรือเอก เกาะหลัก เจริญรุกข์ สมาชิกวุฒิสภา : กราบเรียนท่านประธานที่เคารพ กระผม พลเรือเอก เกาะหลัก สมาชิกวุฒิสภา ในนามของสมาชิกรัฐสภา ผมรักมันเหมือนกัน ผมขึ้นมาจากเรือนานแล้ว แต่ยังมีนอยู่เลยครับ ไม่ว่ามีนอะไร มีนเพราะมลพิษครับ มลพิษที่ว่าก็คือมลพิษทางภาษา กระผมก็อยากจะกราบเรียนสักนิดหนึ่ง ผมไม่ได้ขึ้นมาพูดเพื่อที่จะไม่เห็นด้วยกับพิธีสาร หรือว่าอนุสัญญานี้หรอกครับ แต่ว่าผมไม่ค่อยสันทัดในภาษาอังกฤษ ไปด่านภาษาไทยเลย ไม่รู้เรื่องเลย ไม่ทราบว่าแปลมาอย่างไร เดาง่าย ๆ เปิดไปหรืออะไร มีคนมาพูดถึงเรื่องมลพิษ มลภาวะแล้ว ผมก็คิดว่าคงจะหมดเท่านั้น แต่เมื่อเปิดไปแล้ว

ไม่ให้นำมาลอยตัวของโครงสร้างเหนือดาดฟ้า ซึ่งอยู่เหนือความเสียหาย ท้างเรือโดยตรงมาพิจารณา เข้าใจว่าอย่างไรครับ ต่ำนอีกทีนะครับเดี๋ยวจะเร็วเกินไปครับ ไม่ให้นำมาลอยตัวของโครงสร้างเหนือดาดฟ้าใด ๆ ซึ่งอยู่เหนือความเสียหายท้างเรือโดยตรงมาพิจารณา ผมรับว่าไม่เข้าใจ ผมต้องไปดูภาษาอังกฤษหน่อยตามแกะเปิดดิคชันนารี (Dictionary) แล้วเปิดอีก ผมว่ามันน่าจะหมายความว่า ไม่ให้นำค่าลอยตัวของโครงสร้างที่อยู่เหนือขึ้นไปโดยตรงลงด้านที่เกิดความเสียหายมาคำนวณ นี่คือพูดมังท่าจะคำนวณค่าลอยตัวของเรือ ไม่ใช่ไม่ให้นำมาลอยตัว แล้วผมเลยไม่รู้เรื่อง แล้วไปเปิดดูอีกหลาย ๆ แห่งก็มีลักษณะอย่างนี้ ลูกแล้วครับท่านประธาน อนุสัญญาก็ดี พิธีสารก็ดี เขามีบังคับไว้ว่าให้ใช้แค่ ๔ ภาษา ภาษาไทยคงไม่เข้าบังคับ เมื่อมีปัญหาเกิดขึ้นคงจะใช้ภาษาที่เขากำหนดเอาไว้ แต่ว่าเมื่อเรือนมาเป็นภาษาไทยมาเสนอต่อสภาแห่งนี้ก็ยอดความกรุณาสักนิดได้ไหม แปลให้มันเป็นภาษาไทย แล้วอ่านให้รู้เรื่อง ถ้าไม่รู้ไปลามเทคนิคเขา เรื่องที่ผมนำมากล่าวนี้ไม่ใช่เพราะมีเจตนาที่ลดติหรอกครับ กระผมจำได้ว่าที่รัฐสภาแห่งนี้ได้เคยพิจารณาเรื่องเหล่านี้มาอย่างน้อย ๒ ครั้งแล้ว แล้วมีปัญหาเรื่องภาษาเกิดขึ้นมาทุกครั้ง มีผู้ทักท้วงแล้วขอร้องว่าให้ไปทำเสียให้ดี ไปไปทำเสียให้ดี แล้วก็ให้ไปทำเสียให้ดี วันนี้ก็มีอีกแล้ว ผมก็เข้าใจว่าคราวหน้าคงจะมีอีก เพราะฉะนั้นวันนี้ผมขอถอนอนุสัญญาจากท่านประธานกรุณาให้สัญญากันผมนิดหนึ่งคราวหน้าจะไม่มีนะครับ ลักษณะที่ล่ามแล้วไม่รู้ว่าพูดภาษาอะไร วันนี้ผมก็มีเรื่องที่จะกราบเรียนแค่นี้ เพราะผมรู้สึกมันน่าละอายเขาเป็นคนไทยแล้วอยู่ในรัฐสภาแห่งนี้ด้วย กระผมขอกราบเรียนท่านประธานฝากไปยังผู้รับผิดชอบ ผมไม่สามารถจะพูดได้ว่ากระทรวง พบวง กรมไหนหรอกครับ แต่ว่าขอฝากไว้ด้วยก็แล้วกันว่ากรุณาเถอะครับ อย่าให้ภาษาผิดพลาดเช่นนี้มีอีก มันเป็นเรื่องที่น่าขายหน้า ขอบพระคุณครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานรัฐสภา : เชิญคุณสำนวยครับ

นายสำนวย สุวรรณดีรี สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร (สงขลา) : กราบเรียนท่านประธานรัฐสภาที่เคารพ กระผม สำนวย สุวรรณดีรี สมาชิกรัฐสภาจากสงขลา ก็คงไม่มีปัญหา เห็นด้วยกับอนุสัญญาฉบับนี้อยู่แล้ว แต่ว่าอยากฝากข้อสังเกตนิดหนึ่ง

ประการหนึ่งท่านเพื่อนสมาชิกพูดไปแล้วว่า ควรจะแปลให้ดีซึ่งอยู่ในสภานี้มานาน แล้วก็รู้สึกว่าเป็นอย่างนี้มาตลอดจริง ๆ และเอกสารนี้จะต้องเป็นเอกสารที่ควรจะเก็บไว้ที่รัฐสภานี้ อันนี้ก็เป็นข้อสังเกตประการที่ ๒ ว่ารัฐสภา

เมื่อเราขอค้นเอกสารใด ห้องสมุดรัฐสภาต้องหยิบให้เราได้ทันทีแล้วต้องถูกต้อง เพราะฉะนั้นทางกระทรวงฯ คงจะต้องไปแปลภาษาไรที่ให้มันผ่านเข้าใจสำหรับคนที่ไม่ชำนาญภาษาอังกฤษ เพื่อจะเก็บไว้เป็นเอกสารของราชการ ที่อยากจะฝากเป็นประการสำคัญก็คือว่า สภานี้ได้เคยศึกษาเรื่องมลพิษทางทะเลจากน้ำมันหรือมลพิษทางด้านอื่นอยู่หลายครั้ง ผมเคยเป็นประธานคณะกรรมาธิการวิสามัญตอนที่เรือเดินมหาสมุทรที่บรรทุกน้ำมันผ่านช่องแคบมะละกาแล้วน้ำมันรั่วไปเชยชิดหิน แล้วทำท่าจะไหลมาสู่เกาะอาดัง สู่เกาะตะรุเตา สู่สตูลหรือมาภูเก็ต เราก็ได้ศึกษาแล้วก็ได้ช่วยกันหลายฝ่ายทั้งกองทัพเรือด้วย รู้สึกว่าข้อมูลที่ศึกษานั้นจะเป็นประโยชน์ ถ้าเผื่อว่ารัฐบาลจะได้เอกสารนี้จากรัฐสภาไป แล้วก็นำไปประกอบในการที่จะนำไปสู่การแก้ปัญหาก็จะเป็นประโยชน์ แทนที่ว่าเสนอไว้แล้วก็จะเงียบอยู่ที่นี่ ก็จะนำไปสู่การแก้ปัญหาแล้วจากกรมเจ้าท่า แล้วจากกองทัพเรือที่ได้รับความช่วยเหลือจากต่างประเทศด้วย ในการที่จะมาป้องกันมลพิษมลภาวะพวกนี้ซึ่งจะต้องทำลายสิ่งแวดล้อม ทำลายแหล่งเพาะพันธุ์ปลา ทรัพยากรชีวธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวอะไรมากมายที่จะเกิดขึ้น รวมทั้งในผ่านน้ำเจ้าพระยาและลำน้ำอื่น ๆ ด้วยเท่าที่ศึกษาไว้ เพราะฉะนั้นจะเป็นประโยชน์ต่อรัฐบาลในการที่จะนำข้อมูลเหล่านั้นไปสู่การแก้ปัญหา ----------

แล้วฝากไว้ประการสุดท้ายก็คือรัฐสภาเคยเอกสารพวกนี้อยากจะย้ำว่าให้เก็บเป็นระบบแบบห้องสมุดของรัฐสภาที่ลืนที่สามารถจะหยิบได้ทันที อย่างวันนี้ถ้าผมอยากได้ชุดนั้นผมต้องได้ทันที ต้องกราบเรียนท่านประธานรัฐสภาหรือรองประธานรัฐสภาไว้ด้วยว่าต้องสมุดรัฐสภาต่อไปก็คงจะมีเอกสารเหล่านั้นผมขอปั๊บก็ต้องมาได้ทันที หรือผมจะไปนั่งทิกเทปเรื่องรัฐสภานานาชาติต่างประเทศจะขอของประเทศที่เราทำลังจะพูดต้องหยิบได้ทันทีทุกเรื่อง เพราะกรรมาธิการแต่ละชุดได้ไปมาทั่วโลกแล้ว แล้วก็ได้รายงานไว้แล้วเวลากลับมารวมทั้งเอกสารจากกระทรวงการต่างประเทศหรือจากสถานทูตที่เกี่ยวข้องด้วย ถ้าเป็นระบบอย่างนั้นการทำงานของสภาจะเร็วมาก ก็ฝากเป็นข้อสังเกตไว้ ขอบพระคุณครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานรัฐสภา : เชิญท่านรัฐมนตรีครับ

หม่อมราชวงศ์สุขุมพันธุ์ บริพัตร (รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการต่างประเทศ) : ขอบคุณมากครับ ท่านประธานที่เคารพ ผมหม่อมราชวงศ์สุขุมพันธุ์ บริพัตร สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรกรุงเทพมหานครพรรคประชาธิปัตย์ ในฐานะรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการต่างประเทศผมต้องขอบพระคุณท่านสมาชิกรัฐสภาผู้ทรงเกียรติทุกท่านที่ได้เล็งคำถามมาที่กระผม แต่ผมขอกราบเรียนด้วยความเคารพว่าเรื่องนี้เป็นความริเริ่มของกระทรวงคมนาคม ดังนั้นกระทรวงคมนาคมคงจะสามารถชี้แจงรายละเอียดในเชิงที่เป็นเทคนิคได้ดีกว่ากระผม ผมขอสนองตอบในส่วนที่เกี่ยวกับกระทรวงการต่างประเทศและในแง่ของกฎหมาย ทั้งกฎหมายระหว่างประเทศและความเกี่ยวโยงระหว่างกฎหมายระหว่างประเทศกับกฎหมายภายในนะครับ ท่านวุฒิสมาชิกท่านหนึ่งได้ตั้งคำถามที่ดีว่า ทำไมอนุสัญญาฉบับนี้มีตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๑๖ หรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ แต่ว่าเพิ่งมามีให้ความเห็นชอบในขณะนี้ใช่ครับ อนุสัญญาฉบับนี้ได้ร่างกันและเป็นที่ตกลงกันเมื่อปี ค.ศ. ๑๙๗๓ แต่ว่าไม่เคยเป็นนโยบายของประเทศไทยของรัฐบาลไทยที่จะเข้าเป็นภาคี แล้วก็ตัวอนุสัญญาเคงถึงแม้ว่าได้ร่างแล้วเสร็จและเป็นที่ตกลงกันในเบื้องต้นในปี พ.ศ. ๒๕๑๖ แต่กว่าจะมีผลใช้บังคับก็เมื่อปี ๒๕๒๖ คือ ๑๐ ปีต่อมานะครับ อนุสัญญาฉบับนี้หลังจากที่มีผลใช้บังคับก็เปิดให้ประเทศต่าง ๆ สามารถเข้าเป็นภาคีได้โดยการภาคยานุวัติ ซึ่งในขณะนี้เนื่องจากว่ารัฐบาลมีความเห็นว่าการเข้าเป็นภาคีเป็นเรื่องที่เป็นประโยชน์ต่อประเทศเป็นอย่างมากจึงได้เสนอให้รัฐสภาพิจารณาให้ความเห็นชอบต่ออนุสัญญาและพิธีสารดังกล่าวเพื่อที่ประเทศไทยจะได้เข้าเป็นภาคีโดยการภาคยานุวัติ เป็นเรื่องที่ดี

เพราะว่าในขณะนี้ในกลุ่มประเทศอาเซียนของเราเองมีบรูไนดารุสซาลาม อินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์และเวียดนามได้เป็นภาคีแล้ว ส่วนประเทศไทยและฟิลิปปินส์กำลังอยู่ในระหว่างการดำเนินการเพื่อเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาดังกล่าว ดังนั้นสิ่งที่เรากำลังทำอยู่นั้นอาจจะกล่าวได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งของบรรทัดฐานในระดับภูมิภาคที่ได้เกิดขึ้นแล้ว ดังนั้นจึงเป็นสิ่งที่น่าจะเป็นประโยชน์ต่อไทยและทำให้ท่าทีของไทยนโยบายของไทยในเรื่องนี้มีความสอดคล้องต้องกันกับประเทศเพื่อนบ้านอาเซียนซึ่งมีผลประโยชน์จากการใช้พื้นที่ทางทะเลโดยตรง ในส่วนของคำแปลนั้นผมขอน้อมรับข้อสังเกตของสมาชิกรัฐสภาทุกท่านที่ได้กล่าวไว้ในวันนี้ ผมอ่านหน้า ๑๗๘ ก็เหมือนกัน ----------

แต่ผมขอกราบเรียนอย่างนี้ว่า การแปลหนังสือสัญญาหรือเอกสารสำคัญทุกฉบับ จะต้องมีหน่วยราชการที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายอยู่ในคณะกรรมการร่วมกันแปล ซึ่งในกรณีนี้ก็มีผู้แทนจากกระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม กระทรวงคมนาคม โดยกรมเจ้าท่า และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี ดังนั้นเป็นผลงานร่วม แต่แน่นอน ในเมื่อกระทรวงการต่างประเทศน่าจะเป็นองค์กรที่มีทักษะและความรู้ด้านภาษาและในการแปลภาษามากที่สุด ผมขอน้อมรับข้อสังเกตทุกประการ และในคราวหน้าจะพยายามให้การแปลเอกสารสำคัญนั้นมีข้อบกพร่องน้อยกว่าที่เป็นอยู่ครับ ส่วนมลภาวะและมลพิษนั้น ผมไม่ใช่เป็นผู้เชี่ยวชาญด้านภาษา แต่ถ้าหากผมเข้าใจไม่ผิด มลภาวะนั้นความหมายออกมาในทางที่เป็นนามธรรม คือพอลลูชั่นที่เกิดขึ้นโดยทั่วไป แต่ว่าผู้แปลต้องการแยกแยะระหว่างสิ่งที่เป็นนามธรรมและสิ่งที่เป็นรูปธรรม คือผลที่เป็นรูปธรรมจากสารที่เป็นพิษภัยต่าง ๆ ซึ่งในส่วนของพิธีสารฉบับแรกจะเห็นได้ว่า เรากำลังพูดถึงปัญหาเฉพาะซึ่งเกิดขึ้นจากคุบัติเหตุน้ำมัน และในภาคผนวกที่ ๒ เรากำลังพูดถึงปัญหาเฉพาะที่เกิดขึ้นจากของเหลวที่มีพิษในปริมาตรรวม ดังนั้นผมเข้าใจว่าผู้แปลคงมีความเข้าใจว่า ถึงแม้ว่าคำภาษาอังกฤษจะเป็นคำเดียวกันคือพอลลูชั่น แต่จริง ๆ แล้วน่าจะมีการแยกแยะระหว่างสิ่งที่เป็นนามธรรมคือสภาวะกับสิ่งที่เป็นรูปธรรมคือผลที่เกิดขึ้นจากปัจจัยเฉพาะจากสาเหตุเฉพาะ ซึ่งผู้ใดจะเห็นด้วยหรือไม่อย่างไรนั่นอีกเรื่องหนึ่ง แต่ถ้าจะถามเหตุผลเบื้องหลังของการใช้ภาษาไทย ๒ คำ ในขณะที่ภาษาอังกฤษเป็นคำเดียวกันนั้น นี่คงเป็นเหตุผลสำคัญ ขอขอบคุณมากครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา : เชิญท่านรัฐมนตรีครับ

นายเผดิมชัย สะสมทรัพย์ (รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม) : กราบเรียนท่านประธานและท่านสมาชิกวุฒิสภาที่เคารพ ผมอยากจะตอบท่านสมาชิกที่เป็นห่วงกันในเรื่องของการเตรียมความพร้อมว่า จริง ๆ แล้วเรื่องนี้เป็นเรื่องของความรับผิดชอบในการดูแลของกรมเจ้าท่าของกระทรวงคมนาคม เรารู้อยู่แล้วว่าในการที่เราจะยอมรับเขาไปเป็นภาคีอนุสัญญาในครั้งนี้ การที่เราจะมีความพร้อมร้อยเปอร์เซ็นต์นั้นคงจะเป็นไปไม่ได้ แต่ถ้าเราคิดว่าเรามีความพร้อมสัก ๘๐ หรือ ๙๐ เปอร์เซ็นต์อะไรที่เป็นผลประโยชน์แก่ประเทศชาตินั้น เราควรจะยอมรับในบางส่วน เช่นเราต้องยอมรับว่า ถ้าเรายอมรับเป็นภาคีอนุสัญญาตาม ค.ศ. ๑๙๗๓ หรือพิธีสาร

ค.ศ. ๑๙๗๘ แล้ว เราก็ต้องยอมรับในภาคผนวกที่ ๑ และที่ ๒ แน่นอนที่สุด ส่วนภาคผนวกที่ ๓ ที่ ๔ ที่ ๕ นั้นเราสามารถเลือกได้ว่า ถ้าประเทศไทยยังไม่พร้อมยอมรับ เนื่องจากในบางส่วนของเราที่จะปฏิบัติตามในเรื่องของ เช่น สารเคมีอันตรายที่บรรจุหีบห่อ หรือการป้องกันมลพิษจากน้ำเสียของเรือ และการป้องกันมลพิษจากขยะจากเรือนั้นเรายังพร้อมไม่เต็มที่ แต่ในส่วนที่กระทรวงคมนาคมพร้อมและเห็นว่าต้องรีบเร่งด่วนก็คือว่า เรามีปัญหาถ้าเราไม่อยู่ในภาคีอนุสัญญาแล้ว เรือไทยโดยกรมเจ้าท่า เมื่อเราเดินทางไปประเทศที่เป็นภาคีทั้งหมดเกือบ ๑๐๐ กว่าประเทศ ประเทศไทยเมื่อยังไม่ได้เป็น เรือไทยเมื่อยังไปถึงประเทศที่เป็นภาคีเราไม่ได้มีการยอมรับของเรือไทยว่า การติดตั้งอุปกรณ์นั้นเหมือนกับว่าไม่มีแสตนดาร์ต (Standard) ก็เป็นปัญหากับเรือไทยทั้งหมดที่ไปต่างประเทศที่เป็นประเทศภาคี เราถูกกักเรือเป็นหลายครั้งและบ่อยครั้ง ถ้าหากว่าประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาแล้ว สิ่งที่จะทำให้รัฐบาลไทยและเรือไทยนั้นมีผลประโยชน์ขึ้นมาทันที คือโดยกรมเจ้าท่านั้นสามารถที่จะออกใบสำคัญรับรองในฐานะที่เป็นที่เชื่อถือของรัฐภาคีและมีความเป็นสากลมากขึ้น ก็จะทำให้เรือไทยเรานั้นเป็นที่ยอมรับได้และมีความสะดวกมากขึ้น และอีกทั้งเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยก็สามารถที่จะตรวจเรือต่างประเทศที่เข้ามาในเขตของประเทศน่านน้ำไทยได้ ทำให้เราสามารถตรวจเครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ ของเขาก็ได้ แล้วอีกอย่างหนึ่งในความพร้อมที่เป็นห่วงกันหลายฝ่ายก็คือเรื่องคราบน้ำมัน เรามีวิธีกำจัดคราบน้ำมัน และตอนนี้ก็มีการที่ผมพยายามอย่างยิ่งที่จะหางบประมาณมาเสริม อย่างที่สมาชิกหลายท่านเป็นห่วง เพราะหลายคนนั้นเทิกเฉยกับมลภาวะที่น่าเป็นห่วงว่า ทรัพยากรทางทะเลนั้นเป็นเรื่องที่สำคัญเราควรจะอนุรักษ์กันไว้ เรามีการขยายน่านน้ำไปเมื่อเร็ว ๆ นี้ เพราะว่าเมื่อก่อนทางแหลมฉบังเราปิดจำกัดน่านน้ำแค่ ๕๐ ไมล์ทะเล เรือส่วนใหญ่ก็จะไปออกน่านน้ำขึ้นไป เราขยายเขตออกไป เพราะเรือเหล่านั้นเมื่อไปทอดฝั่งห่างไกลขึ้นไปก็ทำอะไรโดยอิสระการ ------ ------ ------

ปัจจุบันความพร้อมของกรมเจ้าท่าที่มีอยู่ก็มีอุปกรณ์ที่จะขจัดน้ำมันในเรือขจัดคราบน้ำมันที่เราได้จากเดนมาร์กมา และตัวเราเองก็มีจำนวนเรือทั้งหมด ๓ ลำ แต่ความพร้อมทั้งหมดก็ยังไม่มีนะครับ ขณะนี้อยู่ในระหว่างที่จะเพิ่มเติมอีกลำและ ๒ ลำ กำลังขอทางสภาพัฒน์ และขอไปทางกระทรวงการคลังอยู่นะครับ ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีที่ว่าด้วยการป้องกันขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน ปี พ.ศ. ๒๕๓๘ นั้น โดยมีคณะกรรมการซึ่งประกอบไปด้วยผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และก็มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมซึ่งเป็นประธานอยู่นะครับ เรามีข้อมูลต่าง ๆ พร้อมที่จะให้คณะกรรมการได้จัดทำแผนป้องกันปฏิบัติเพื่อขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันไว้แล้ว เมื่อ ๒ สัปดาห์ที่แล้ว ผมเองได้มีความพร้อมได้เชิญผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศมาให้ความร่วมมือมาสาธิตมาที่กรมเจ้าท่า มาที่ฝ่ายควบคุมมลภาวะของเรานะครับ ไม่ว่าจะมลภาวะน้ำมัน ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญจากประเทศอังกฤษ เราต้องมีความพร้อม ได้มาตรวจสอบเครื่องมือของเราว่ามีมาตรฐานหรือยังมีความพร้อมหรือยังในการที่จะลงไปนะครับ ต้องมีการฝึกเจ้าหน้าที่ของเราซึ่งจะต้องมีการทดสอบด้วยของจริง ต้องไปปฏิบัติจริงนะครับ ในภาวะอย่างนั้นปัจจุบันเรามีอีกวิธีการคือใช้สารเคมีทำจัดคราบน้ำมันลงไปอีกวิธีหนึ่งด้วย เพราะฉะนั้นความพร้อมต่าง ๆ ทางกรมเจ้าท่าก็รับว่าจะไปเตรียมอุปกรณ์นะครับ พยายามที่จะเอาความรู้ทั้งหมดที่ได้ในวันนี้จากท่านสมาชิกทั้งหลายมาประกอบกัน และต้องขอขอบคุณในการเสนอแนะที่เป็นประโยชน์อีกหลายอย่างทางกรมเจ้าท่านะครับ กระทรวงคมนาคมยินดีที่จะเอาไปทบทวนและศึกษาและปฏิบัติโดยเคร่งครัด ขอขอบคุณครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา : ถ้าจะให้เขาแปลเสียใหม่ กรมเจ้าท่าคงปฏิบัติไม่ถูก เพราะภาษาอ่านแล้วจะไม่รู้เรื่อง บางอันก็เอาอีกย่อหน้าหนึ่งมาแปลเป็นอีกย่อหน้าหนึ่ง เพราะฉะนั้นก่อนทำงานนี้ก็ต้องไปแปลกันใหม่ ก็เป็นอันยุติการอภิปราย เพราะไม่มีผู้อภิปรายแล้วนะครับ ต่อไปผมจะขอมติที่ประชุมว่าจะเห็นชอบด้วยกับคำขอของคณะรัฐมนตรีหรือไม่นะครับ ขอเชิญลงคะแนนได้ครับ

(สมาชิกทำการเสียบบัตรแสดงตนและกดปุ่มลงคะแนน)

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา : เรียบร้อยหรือยังครับ เรียบร้อยแล้วเชิญรวมคะแนนได้ครับ มีผู้ให้ความเห็นชอบเป็นเอกฉันท์นะครับ

อง

ที่ 5 เดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2542 เวลา 15:58:12

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978

นวนผู้เข้าประชุม	98
นด้วย	97
ไม่เห็นด้วย	0
งดออกเสียง	0
ไม่ลงคะแนนเสียง	1

ลำดับที่	เลขที่บัตร	ชื่อ	ผลการลงคะแนน
001	027	คำรณ ณ ลำพูน ปชป.	ไม่ลงคะแนนเสียง
002	034	จาตุรงค์ เพ็งนรพัฒน์ ชท.	เห็นด้วย
003	036	จำลอง ครุฑขุนทด ชพน.	เห็นด้วย
004	037	จุติ ไกรฤกษ์ ปชป.	เห็นด้วย
005	040	เจริญ คันธวงศ์ ปชป.	เห็นด้วย
006	042	เจะอามิง โตะตาหยง ปชป.	เห็นด้วย
007	052	น.ส.ชรินรัตน์ พุทธปวน ปชป.	เห็นด้วย
008	078	ณัฐวุฒิ ประเสริฐสุวรรณ ชท.	เห็นด้วย
009	092	ทรงพล โกวิทศิริกุล ปชป.	เห็นด้วย
010	100	ทิวา เงินยวง ปชป.	เห็นด้วย
011	103	ธวัชชัย สัจจกุล ปชป.	เห็นด้วย
012	104	ธวัชชัย อนามพงษ์ ชพน.	เห็นด้วย
013	119	นิพนธ์ พร้อมพันธุ์ ปชป.	เห็นด้วย
014	121	นิภา พริ้งศุลกะ ปชป.	เห็นด้วย
015	126	บรรหาร ศิลปอาชา ชท.	เห็นด้วย
016	129	บุญเกิด หิรัญคำ ความ.	เห็นด้วย
017	131	บุญช่วย ภูจีนาพันธุ์ ชพน.	เห็นด้วย
018	135	บุญพันธ์ แขวัฒนะ กค.	เห็นด้วย
019	138	ประกอบ จิรกิติ ปชป.	เห็นด้วย
020	161	ปรีชา มุสิกุล ปชป.	เห็นด้วย
021	164	ปรีชา สุวรรณเทัต ปชป.	เห็นด้วย
022	174	เผดิมชัย สะสมทรัพย์ อก.	เห็นด้วย
023	175	พงศกร อรรถนพพร ชพน.	เห็นด้วย
024	176	พนัส[illegible] ศรีสดี ชพน.	เห็นด้วย

025	177	พรเทพ เดชะไพบูลย์ ปชป.	เห็นด้วย
026	178	พรศักดิ์ เจริญประเสริฐ ชพน.	เห็นด้วย
027	182	พิชัย รัตตกุล ปชป.	เห็นด้วย
028	191	พีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค ปชป.	เห็นด้วย
029	197	ไพร พัฒโน ปชป.	เห็นด้วย
030	210	มยุรา อุรเคนทร์ ควม.	เห็นด้วย
031	217	ต.มารุต บุนนาค ปชป.	เห็นด้วย
032	218	มุกดา พงษ์สมบัติ กค.	เห็นด้วย
033	226	ระวี หิรัญโชติ กค.	เห็นด้วย
034	229	รักษ์ ตันติสุนทร ปชป.	เห็นด้วย
035	231	น.ส.รัตนา อนันต์นาคินทร์ ปชป.	เห็นด้วย
	239	วรสุลี เชาว์ศิริกุล ปชป.	เห็นด้วย
037	254	วิชัย ตันศิริ ปชป.	เห็นด้วย
038	257	วิเชียร คันฉ่อง ปชป.	เห็นด้วย
039	259	วิทยา แก้วภราดัย ปชป.	เห็นด้วย
040	279	พล.ต.ศรชัย มนตริวัต ควม.	เห็นด้วย
041	281	ศิริวรรณ ปราศจากศัตรู ปชป.	เห็นด้วย
042	285	สกุล ศรีพรหม ชพน.	เห็นด้วย
043	288	พล.ต.สนั่น ขจรประศาสน์ ปชป.	เห็นด้วย
044	318	สัมพันธ์ ทองสมัคร ปชป.	เห็นด้วย
045	321	สาทิตย์ วงศ์หนองเตย ปชป.	เห็นด้วย
046	326	สิทธิชัย โควสุรัตน์ ชพน.	เห็นด้วย
047	328	สืบแสง พรหมบุญ ปชป.	เห็นด้วย
048	331	มรว.สุขุมพันธุ์ บริพัตร ปชป.	เห็นด้วย
049	343	สุนัย จุลพงศธร ชพน.	เห็นด้วย
050	350	สุรเชษฐ์ มาศดิตถ์ ปชป.	เห็นด้วย
051	357	สุรศักดิ์ อนรรฆพันธ์ กค.	เห็นด้วย
052	358	สุรสิทธิ์ นิติวุฒิวรรักษ์ ชท.	เห็นด้วย
053	373	อภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ ปชป.	เห็นด้วย
054	378	อัญชลี วานิช เทพบุตร ปชป.	เห็นด้วย
055	384	อำนวย ยศสุข ควม.	เห็นด้วย
056	385	อำนวย สุวรรณคีรี ปชป.	เห็นด้วย
057	387	อิสสระ สมชัย ปชป.	เห็นด้วย
058	388	อุดม ไกรวัตนุสสรน์ ควม.	เห็นด้วย
059	390	เอกพจน์ ปานแย้ม ปชป.	เห็นด้วย

060	406	นางกรองแก้ว อัศวชิน	เห็นด้วย
061	408	นายกิรินทร์ ชัชวาลวงศ์	เห็นด้วย
062	409	นางกีระณา สุมาวงศ์	เห็นด้วย
063	416	นายเกษม สรศักดิ์เกษม	เห็นด้วย
064	418	พล.ร.อ.เกาะหลัก เจริญรุกข์	เห็นด้วย
065	419	นายโกวิท วรพิพัฒน์	เห็นด้วย
066	424	พล.อ.จรัส กุลละวณิชย์	เห็นด้วย
067	434	คุณหญิงชนัตถ์ ปิยะอุย	เห็นด้วย
068	437	นายชัยเชต สุนทรพิพิธ	เห็นด้วย
069	457	นายทองดี นิคงรัมย์	เห็นด้วย
070	458	นายทวี หนุนภักดี	เห็นด้วย
071	459	พล.ร.อ.ทวีศักดิ์ ศรีประยูร	เห็นด้วย
072	461	พล.อ.บุญศักดิ์ กำแหงฤทธิรงค์	เห็นด้วย
073	473	นายธีรพจน์ จรูญศรี	เห็นด้วย
074	475	คุณหญิงนันทกา สุประภาตะนันทน์	เห็นด้วย
075	478	นายนิพนธ์ สรการ	เห็นด้วย
076	480	คุณหญิงนิรมล สุริยสัตย์	เห็นด้วย
077	491	นายบูรพา อัตถากร	เห็นด้วย
078	510	นายเผัน จันทรปาน	เห็นด้วย
079	533	นายไพศาล ทุมาลย์วิสัย	เห็นด้วย
080	535	ศ.ไพศิษฐ์ พิพัฒนกุล	เห็นด้วย
081	539	นายมนัส สุขสมาน	เห็นด้วย
082	540	นายมหิดล จันทรางกูร	เห็นด้วย
083	564	พล.อ.วิชิต บุณยะวัฒน์	เห็นด้วย
084	570	พล.อ.วินิจ กระจ่างสนธิ์	เห็นด้วย
085	574	นายวิศาล ภัทรธรรมมาศ	เห็นด้วย
086	581	นางสาวศรีสว่าง พั่ววงศ์แพทย์	เห็นด้วย
087	583	นายศิริ เกวลินสฤษดิ์	เห็นด้วย
088	585	พล.อ.ศิรินท์ ธูปกล่ำ	เห็นด้วย
089	592	ร.ต.สมนึก เกิดเกษ	เห็นด้วย
090	600	นายสมหมาย สุรกุล	เห็นด้วย
091	608	พล.ร.ท.สำราญ อ่ำสำอางค์	เห็นด้วย
092	619	นายสุธรรม จิตรานุเคราะห์	เห็นด้วย
093	627	นายสุรัฐ ศิลปอนันต์	เห็นด้วย
094	631	นายเสรี สุขสถาพร	เห็นด้วย

095	644	นางอรัญญา สุจนิล	เห็นด้วย
096	645	นายอรุณ ชัยเสรี	เห็นด้วย
097	652	พ.อ.หญิง อัสนีย์ เสาวภาพ	เห็นด้วย
098	660	นายอดุล บุญประกอบ	เห็นด้วย

ระเบียบวาระที่ ๖ เรื่องอื่น ๆ ไม่มีนะครับ วันนี้หมดระเบียบวาระการประชุมแล้ว ผมขอขอบพระคุณครับ ขอปิดประชุมครับ

เลิกประชุมเวลา ๑๕.๕๕ นาฬิกา

การประชุมร่วมกันของรัฐสภา ครั้งที่ ๑/๒๕๔๒ (สมัยสามัญทั่วไป)
วันศุกร์ที่ ๕ กุมภาพันธ์ พุทธศักราช ๒๕๔๒

ผู้จดรายงานการประชุม

นภา วีรยุทธโกศล
กรุณา สกุลพานิช
ประภาลักษณ์ ปุนบุตตา
อัมพา ก้นทีโกวิทย์
ศิริพร ดีภาพ
เบญจกุล ธนะนิรันดร์
อารีรัตน์ พัฒนโศภนพงศ์
จงถนอม พลัดเสนา
วีรพร กิจกนกศร
สาวิตรี ศรีวงศ์จรรยา
ชนิกา ศรีสมวงษ์
เยาวเรศ เจริญเฉลิมศักดิ์
จินตนา โชติกะนาวิน
นาพร ไวยพัฒน์
จีรภา เตี่ยวสกุล
วีณา สัตตวัตรกุล
หทัยกาญจน์ คงแก้ว
สันทนา ทรัพย์พูนผล
สมบัติ จันทร์ไพจิตร

ศูนย์ชวเลขและพิมพ์ดีด.

รายงานการประชุมร่วมกันของรัฐสภา
(รัฐสภายังมิได้มีการรับรอง)

รายงานการประชุมร่วมกันของรัฐสภาครั้งนี้ รัฐสภายังมิได้มีการรับรอง เนื่องจากมีพระราชกฤษฎีกายุบสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๔๓ ตามมาตรา ๑๑๖ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๔๐ เมื่อวันที่ ๙ พฤศจิกายน ๒๕๔๓ ทำให้สภาผู้แทนราษฎรสิ้นสุดลง

จึงขอบันทึกไว้เป็นหลักฐาน และขอรับรองความถูกต้องของรายงานการประชุมร่วมกันของรัฐสภาครั้งนี้ ตามนัยแห่งข้อบังคับการประชุมร่วมกันของรัฐสภา พ.ศ. ๒๕๓๙ ข้อ ๒๓ วรรคสอง

(นางศิริลักษณ์ ปั้นบ่ารุงกิจ)
เลขาธิการรัฐสภา

หมายเหตุ ครั้งที่ ๑ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) วันพุธที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๔๑
ครั้งที่ ๑ (สมัยสามัญทั่วไป) วันศุกร์ที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๒
ครั้งที่ ๑ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) วันศุกร์ที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๒
ครั้งที่ ๑ (สมัยสามัญทั่วไป) วันศุกร์ที่ ๑๔ มกราคม ๒๕๔๓
ครั้งที่ ๑ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) วันพฤหัสบดีที่ ๑๗ สิงหาคม ๒๕๔๓ และ
ครั้งที่ ๒ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) วันพฤหัสบดีที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๔๓

ฝ่ายรายงานการประชุม
กองการประชุม