

บทที่ 2

มาตรการในการป้องกันและรักษาสภาพแวดล้อมทางทะเล

จากสาเหตุต่าง ๆ ที่ก่อให้เกิดผลเสียต่อสภานาเวลล้อมทางทะเลไม่ว่าจะมาจากแหล่งน้ำกร่อยทะเลเข็มตาม ส่วนใหญ่ในน้ำยังเป็นผู้ก่อให้เกิดหิ้งสันหิ้งนี้เป็นผลมาจากการแล้งหากระยะหนึ่งในด้านต่าง ๆ อันเกี่ยวข้องกับทะเลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อมก็ตาม แต่การก่อให้เกิดผลเสียต่อสภานาเวลล้อมทางทะเลเนื่องผลกระทบต่อประเทศไทยต่าง ๆ โดยรวมด้วยไม่ใช่แค่เฉพาะรัฐชายฝั่งหรือรัฐเจ้าของเรือขนส่งน้ำมันเท่านั้น เนื่องจากความจริงที่ว่าทะเลเป็นที่กว้างขวางและมีได้อยู่ภายใต้เขตอำนาจของรัฐใดรัฐหนึ่งเท่านั้น หากแต่อยู่ภายใต้การครอบครองของรัฐต่าง ๆ จำนวนมาก ผลเสียหายจากการเกิดมลภาวะในบริเวณทะเลนี้อาจแพร่ขยายไปยังบริเวณทะเลอื่นได้ ดังนั้นการที่จะป้องกันและรักษาสภานาเวลล้อมทางทะเลให้ปลอดภัยและรักษาสภานาเวลล้อมทางทะเลให้ปลอดภัยจากการลามถ่ายนั้นคงจะต้องอาศัยมาตรการควบคุมร่วมมือระหว่างประเทศไทยอ่างจังหวัด นิรันดร์แล้วปัญหาดังกล่าวจะไม่ได้รับการแก้ไขและมลภาวะในทะเลคงจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อสภานาเวลล้อมทางทะเลและมนุษยชาติต่อไปและมากขึ้นทุกที่จนถึงที่สุด อาจอยู่ในระดับที่ไม่สามารถจะเยียวยาได้

อย่างไรก็ตามได้มีการกำหนดมาตรการทางกฎหมายไม่ว่าจะเป็นกฎหมายภายในหรือกฎหมายระหว่างประเทศจำนานวนพอสมควรเพื่อวัดถูกประสิทธิ์ในการป้องกันและแก้ไขมลภาวะในทะเล แต่ส่วนมากจะเป็นกฎหมายในลักษณะที่มุ่งนัยยุติชั้นมาเพื่อแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่ได้เกิดขึ้นโดยเฉพาะ ดังจะเห็นได้จากการที่มีอนุสัญญาหลายฉบับซึ่งเกิดจากความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อกำหนดมาตรการในการป้องกันและแก้ไขมลภาวะทางทะเลอันสืบเนื่องมาจากสาเหตุของน้ำมันที่เกิดจากการรุดปั๊วยห้องทึบลงทะเลตามปกติวัลย์ของการเดินเรือและเกิดจากอุบัติเหตุของเรือเดินทะเลที่ปรารถนาอยครั้ง นอกจานี้ยังได้มีการบัญญัติไว้ในอนุสัญญากรุงเจนีวา ค.ศ. 1958 ในส่วนที่ว่าด้วยให้หลีกเวียและทะเลหลวงด้วยเช่นเดียวกัน แม้ว่าจะยังไม่มีการกำหนดกฎหมายที่ชัดเจนอย่างไรก็ตามที่สามารถใช้ในการป้องกันและแก้ไขมลภาวะต่าง ๆ ในทะเลได้โดยทั่วไปในช่วงระยะเวลาอันก่อตาม แต่ก็แสดงให้เห็นว่าลังคอมระหว่างประเทศได้ให้ความสนใจอันยิ่งใหญ่ในมลภาวะในทะเลมากกว่าเดิมและเป็นจุดเริ่มของการนำไปสู่การสนับสนุนและ LW 451 173

ร่วมมือกันมากรขึ้นจนกระทั่งปัจจุบันดังกล่าวได้รับการยอมรับและนับถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายระหว่างประเทศ ค.ศ. 1982 ซึ่งจะนำมาศึกษาตามลำดับต่อไป

2.1 มาตรการตามอนุสัญญากรุงเจนีวา ค.ศ. 1958 อนุสัญญากรุงเจนีวา ค.ศ. 1958 ในส่วนที่ว่าด้วยไฟลังกิวป์ มาตรา 5 วรรค 7 กำหนดให้ "รัฐชาติเมืองมีหน้าที่จะต้องดำเนินมาตรการที่เหมาะสมทั้งปวงในเขตปลอดภัยเพื่อการคุ้มครองกิจกรรมชีวิตในทະ เลให้พ้นจากลั่งที่เป็นอันตราย"

ห้องนี้ "เขตปลอดภัย" (Safety Zone) เป็นเขตที่รัฐช่วยผ่อนกำหนดชั่วคราว ที่สังกัดตั้งที่รือกลอุปกรณ์บนไฟล์ทวีปของตนซึ่งถูกสร้างขึ้นเนื่องจากประสนค์ในการสำรวจและแสวงหาทรัพยากรธรรมชาติของไฟล์ทวีป โดยที่เขตปลอดภัยนี้กว้าง เป็นระยะ 500 เมตร โดยรอบของบริเวณสิ่งติดตั้งและกลุ่มป่าที่อยู่ในเขตจะต้องเคารพต่อเขตปลอดภัยที่ว่านี้ (มาตรา 5 วรรค 2 และ 3)

ดังนั้นในเขตปลดภัย อนุสัญญากรุงเจนิวาให้อำนาจแก่รัฐชาติผู้กำกับดูแล มาตรการต่าง ๆ ตามที่ตนเห็นสมควรในการป้องกันความเสียหายต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นต่อ สภาพแวดล้อมทางทะเลและจากเรือเดินทาง เลต่าง ๆ ที่แล่นผ่านในบริเวณดังกล่าวนี้ได้โดยมี วัตถุประสงค์เพื่อการคุ้มครองทรัพยากรที่มีชีวิต ในทะเลให้พ้นจากอันตรายนั้นเอง

ส่วนอนุสัญญากรุงเจนิวา ค.ศ.1958 ในส่วนที่ว่าด้วยทะเบียน ได้นับัญชีให้รัฐทุกรัฐมีอำนาจที่จะกำหนดข้อบังคับเพื่อป้องกันการทำให้ในประเทศไทยโดยการถ่ายเนื้อมันจากเรือหรือท่าเรือ หรือเป็นผลจากการแสวงหาประโภชน์และสำรวจพื้นดินท้องทะเล หรือดินใต้น้ำเดินท้องทะเล ทั้งนี้โดยคำนึงถึงบทแห่งสนธินิติสัญญาที่ได้อัญญานี้ไว้ในเรื่องนี้ประกอบด้วย (มาตรา 24) นอกจากนี้ตามมาตรา 25 วรรค 2 แห่งอนุสัญญาฉบับเดียวกันได้กำหนดให้รัฐทั้งปวงดำเนินการเพื่อร่วมมือกับองค์การระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องในการใช้มาตรการสำคัญป้องกันการทำให้น้ำทะเล หรือหัวของอากาศเนื้องบนโลก ขึ้นเป็นผลจากกิจกรรมใดซึ่งใช้วัสดุกัมมันตภาพรังสีหรือลังทูนันต์รายค่าต่อหน่วย

จะเห็นได้ว่ามาตรการในการป้องกันและรักษาสภาพแวดล้อมในประเทศตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญากรุงเจนีวา ค.ศ. 1958 ในส่วนที่ว่าด้วยไฟล์ทวีปและทะเลหลวงนี้ ตามปกติสามารถ

ใช้บังคับในบริเวณทะเลที่มีความกว้างในระยะที่ต่างออกไปจากฝั่งทะเลของรัฐชายฝั่งมากพอสมควร อย่างไรก็ตามอนุสัญญากรุงเจนิวา ค.ศ. 1958 ในส่วนที่ว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่องได้มีการนัดหยุดไว้ในมาตรา 24 ซึ่งกำหนดให้รัฐชายฝั่งอาจดำเนินการควบคุมตามที่จำเป็นในเขตทะเลหลวง โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณที่ต่อเนื่องกับทะเลอาณาเขตเพื่อป้องกันและลงโทษการละเมิดข้อบังคับเกี่ยวกับศุลกากร รัษฎากร การเข้าเมือง หรือการอนามัยภายในอาณาเขตหรือทะเลอาณาเขตของตน จากบทบัญญัติังกล่าวสามารถนำมารับใช้เกี่ยวกับมาตรการในการควบคุมและป้องกันสacheตุของภารกิจที่เกิดมูลภาวะในทะเลได้โดยอาจพิจารณาว่าเป็นการกระทำที่ละเมิดต่อข้อบังคับอันเกี่ยวข้องกับการอนามัยนั้นเอง แต่ทั้งนี้บริเวณทะเลที่อยู่ภายใต้กฎหมายของเขตต่อเนื่องจะจำกัดอยู่เฉพาะระยะความกว้างไม่ใกล้กันกว่า 12 ไมล์จากฝั่งทะเลเท่านั้น

2.2 มาตรการตามอนุสัญญาอื่น ๆ เกี่ยวกับการป้องกันและรักษาสภาพแวดล้อมในทะเล ก่อนส่งคราม โลกครั้งที่หนึ่งอาจกล่าวได้ว่าไม่มีกฎหมายใดที่เกี่ยวกับการป้องกันและรักษาสภาพแวดล้อมในทะเลแต่อย่างใด แต่หลังจากที่ส่งครามโลกครั้งที่หนึ่งลงบังลงได้มีการเพิ่มผลผลิตทางน้ำมันมากขึ้นตามความต้องการของตลาดโลกและการขยายตัวทางด้านอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์เชื้อเพลิงและขนาดของเรือขนส่งน้ำมันเพิ่มมากขึ้น การประกอบกิจกรรมต่าง ๆ เหล่านี้ย่อมส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทางทะเลอย่างแย่ย่นไม่ว่าจะเป็นผลจากการกระทำโดยตรงหรือโดยอ้อมก็ตาม

จากความจริงดังกล่าวจึงได้มีความพยายามที่จะจัดประชุมในปี ค.ศ. 1926 เพื่อพิจารณาปัญหาเกี่ยวกับเรื่องรากน้ำมันของประเทศต่าง ๆ ทั้งประเทศผู้ผลิตและชนกลุ่มน้ำมันรายใหญ่ของโลกตั้ง เช่นประเทศไทยและอังกฤษเป็นต้น เพื่อทามาตรการในการร่วมมือกันเพื่อป้องกันและรักษาสภาพแวดล้อมในทะเลแต่การประชุมในปี ค.ศ. 1926 ไม่ประสบความสำเร็จแต่อย่างใด ต่อมาในปี ค.ศ. 1930 องค์การสันนิบาตชาติได้จัดให้มีการประชุมระหว่างประเทศเพื่อประมวลกฎหมายพาณิชยนาวี (Maritime Law) และในที่ประชุมนี้ได้นำปัญหาเรื่องมลภาวะทางทะเลที่อาจเกิดจากเรื่องรากน้ำมันขึ้นมาอภิปรายเช่นกัน แต่ไม่ปรากฏผลสรุปอย่างชัดเจนเกี่ยวกับเรื่องนี้เช่นเดียวกัน (รายงานการศึกษาวิจัยของคณะกรรมการสาขากฎหมายความสัมพันธ์ระหว่างประเทศและการค้าระหว่างประเทศ 2538)

หลังสัมมารถการโลกร่วมกันที่สอง ปัญหาเรื่องมลภาวะในทะเลที่เกิดจากการขนส่งน้ำมันเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้สืบเนื่องมาจากการที่เกิดอุบัติเหตุจากเรือต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งและมากขึ้นเรื่อย ๆ รวมทั้งเกิดจากการปฏิบัติการปล่อยน้ำมันหรือส่วนผสมต่าง ๆ ที่มีน้ำมันเจือปนอยู่ลงสู่ทะเลโดยตรงของเรือบรรทุกน้ำมันต่าง ๆ ปัญหาดังกล่าวได้ถูกนำเสนอขึ้นมาอภิปรายในคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมของสหประชาชาติ (Economic and Social Council) ต่อมาในปี ก.ศ. 1951 คณะกรรมการฯ ได้ส่งประเด็นปัญหานี้ให้องค์การกิจการทางทะเลระหว่างประเทศ (International Governmental Maritime Consultative Organization หรือ IMCO แต่ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น International Maritime Organization หรือ IMO ซึ่งเป็นหน่วยงานภายใต้ผู้ว่าฯ ของสหประชาชาตินี้ที่ในการประสานความร่วมมือระหว่างรัฐบาลของประเทศต่าง ๆ โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะสร้างเสริมมาตรฐานทางด้านประเพณีด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับการเดินเรือทางทะเล) เนื้อพิจารณาตามมาตรการต่าง ๆ ที่เหมาะสมในการป้องกันและรักษาสภาพแวดล้อมทางทะเลต่อไป

ได้มีการร่วมรวมมาตรการตามวิถีทางระหว่างประเทศต่าง ๆ ซึ่งเกิดจากความตกลงร่วมกันของสังคมระหว่างประเทศในรูปของอนุสัญญาเพื่อกำหนดกฎหมายเดียวกัน โดยมีวัตถุ-ประสงค์เพื่อแก้ไขสถานการณ์อันเนื่องมาจากการลาก่อนที่จะได้รับการยอมรับในประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งสาเหตุจากน้ำมันกามีผลลัพธ์เนื่องมาจากการเดินเรือทางทะเลดังจะได้กล่าวต่อไป (จตุพร วงศ์ทองสරศรี 2520, 77-84; รายงานการศึกษาวิจัยของคณะกรรมการสหกฎหมายความสัมพันธ์ระหว่างประเทศและการค้าระหว่างประเทศ 2538, 126-151; เอกสารประกอบการสัมมนาเรื่องกฎหมายทะเลฉบับใหม่กับอนาคตเศรษฐกิจไทย 2538, 36-40; International Legal Material 1969-1975)

1. อนันต์สุกุลฯ ว่าด้วยการป้องกันการปฏิบัติการปล่อยน้ำทิ้งทะเล

ก. anz ลักษณะว่าตัวภารกิจการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมทางทาง เนื่องจากน้ำมัน ค.ศ. 1954

และแก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ. 1962 (The International Convention for the Prevention of Pollution by Oil 1954/62) อนุสัญญานี้นับว่าเป็นจุดเริ่มต้นของการท่องคม ระหว่างประเทศเริ่มครั้งหนึ่งจริงถึงปัจจุบันล่าวะ ในทະyle ทີ່ນີ້ເປັນຜລສິບເນື່ອມາຈັກ

การพิจารณาของคณะกรรมการศุรษฐกิจและสังคมและองค์การกิจกรรมทางทะเลท่าวังประเทศ (IMO) โดยประเทศไทยอ้างกฎหมายเป็นเจ้าภาพในการจัดประชุมระหว่างประเทศเพื่อกำหนดมาตรการในการป้องกันและรักษาสภาพแวดล้อมทางทะเล ณ กรุงลอนדון ระหว่างวันที่ 26 เมษายน ถึง 12 พฤษภาคม ค.ศ. 1954 ซึ่งผลจากการประชุมครั้งนี้ถือได้ว่าประสบความสำเร็จเป็นครั้งแรกในการที่สั่งคุมระหว่างประเทศยอมรับมาตรการตามวิถีทางระหว่างประเทศ เพื่อวัตถุประสงค์ในการป้องกันมลภาวะทางทะเล แม้ว่าจะไม่ขอเพียงกับการควบคุมมลภาวะในทะเลที่เกิดขึ้นก็ตาม

อนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันมลภาวะทางทะเลเนื่องจากน้ำมัน ค.ศ. 1954/62 ได้มอบหมายให้ IMO มีหน้าที่ควบคุมและคุ้มครองให้เรือต่าง ๆ ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ทั่วไป ซึ่งมีสาระสำคัญคือกำหนดให้มี "เขตต้องห้าม" (Prohibited Zones) โดยเป็นบริเวณทะเลที่มีระยะห่างจากฝั่งทะเลอย่างน้อยที่สุด 50 ไมล์ ในเขตต้องห้ามนี้เรือบรรทุกน้ำมันปล่อยน้ำมันหรือส่วนผสมต่าง ๆ ที่มีน้ำมันเจือปนอยู่ลงสู่ทะเล เว้นแต่จะมีข้อยกเว้นซึ่งระบุไว้อย่างแจ้งชัด สำหรับมาตรการในการลงโทษเรือต่าง ๆ ที่ฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ตามที่กำหนดไว้จะต้องรับโทษตามกฎหมายของประเทศไทยที่เรือนี้ได้จัดทำเป็นไว้ และอัตราโทษที่จะกำหนดแก่เรือที่กระทำการฝ่าฝืนจะอยู่ภายใต้กฎหมายของประเทศไทย ณ นั้น จะต้องไม่น้อยกว่าโทษที่ได้กำหนดไว้ในกรณีที่เรือกระทำการฝ่าฝืนในทะเลอตสาหาเขตของรัสเซีย ที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้อนุสัญญาได้กำหนดให้เรือต่าง ๆ ที่อยู่ภายในเขตอำนาจศาลของรัสเซียจะต้องดำเนินการที่เหมาะสมเพื่อป้องกันน้ำมันประเภทต่าง ๆ ที่ใช้ในการปฏิบัติการตามปกติของการเดินเรือซึ่งจะให้ไว้ในท้องเรือโดยของเหลวเหล่านี้จะถูกปล่อยลงสู่ทะเลต่อไปและก่อนที่จะทิ้งลง เสียตังกล่าวสู่ทะเลจะต้องผ่านกระบวนการแยกน้ำมันออกจากน้ำเสียก่อน

ต่อมาได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญานี้ ค.ศ. 1954/62 เมื่อปี ค.ศ. 1969 และ 1971 โดยมีสาระสำคัญของการแก้ไขดังนี้

1. จำกัดปริมาณน้ำมัน ซึ่งเรือน้ำมันอาจปล่อยทิ้งได้ให้อยู่ในอัตรา 1 ใน 15,000 จากปริมาตรห้องทรงเต่าที่เรือจะบรรทุกได้
2. จำกัดอัตราของการปล่อยน้ำมันทิ้งได้สูงสุดไม่เกิน 80 ลิตรต่อระยะทางหนึ่ง ไมล์ ของการเดินทางของเรือ และ

3. ห้ามมิให้มีการปล่อยน้ำมันทุกชนิดทึ่งลงสู่ทะเลไม่ว่ากรณีใดๆจากห้องบรรทุกน้ำมันของเรือภายในเขต 50 ไมล์จากฝั่งทะเลที่อยู่ใกล้ที่สุด

นอกจากนี้ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมเกี่ยวกับสมุดบันทึกน้ำมันว่ามีการบรรทุกน้ำมันปริมาณเท่าใดและปล่อยทึ่งลงทะเลเปรียบเท่าได้ (Oil Record Book) ตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาปี ค.ศ. 1954/62 โดยกำหนดว่าจะต้องอ่านวิความละเอียดแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องสำหรับการตรวจสอบตามกฎหมายที่กำหนดไว้ และรายงานผลของการดำเนินการตรวจสอบต่างกล่าวต่อ IMO อย่างไรก็ตามหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญานี้ต่อมาได้มีการทำอนุสัญญาอีกฉบับหนึ่งมาบังคับใช้แทนเดิมจะได้กล่าวต่อไป

๔. อนุสัญญาว่าด้วยป้องกันมลภาวะเนื่องจากเรือ ค.ศ. 1973 (The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 and its 1978 Protocol) อนุสัญญาวันนี้เกิดขึ้นมาจากสาเหตุของมลภาวะในทะเลอันสืบเนื่องมาจากการเดินเรือที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นตลอดเวลา แม้ว่าจะมีมาตรการตามอนุสัญญานั้นปี ค.ศ. 1954/62 และแก้ไขเพิ่มเติมในปี ค.ศ. 1969 และ 1971 แล้วก็ตาม แต่ประสิทธิภาพในการควบคุมและรักษาสภาพแวดล้อมทางทะเลตามอนุสัญญาดังกล่าวไม่พอเพียงกับปัญหาที่เกิดขึ้น ดังนั้นสมัชชาขององค์กรกิจการทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) จึงมีมติที่จะจัดให้มีการประชุมระหว่างประเทศในปี ค.ศ. 1973 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะกำหนดมาตรการต่าง ๆ ในการจัดความสงบกราของทะเล น้ำดิน และอากาศที่มีส่าหรุดูมจากเรือสินค้า เรือเดินทะเล หรือการใช้อุปกรณ์ต่าง ๆ ในสภากาแฟดล้อมทางทะเลให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น (IMO Assembly Resolution A. 176(6))

ในการประชุมครั้งนี้ได้ยอมรับหลักการที่จะขจัดมลภาวะในทะเลที่เกิดจากน้ำมันและสารที่เป็นอันตรายอย่างอื่นด้วย โดยที่มีมาตรการตามอนุสัญญา ค.ศ. 1973 จะครอบคลุมถึงเรือทุกชนิดไม่ว่าจะเป็นเรือบรรทุกน้ำมันหรือสารที่เป็นอันตรายต่าง ๆ รวมทั้งเรือที่ก่อให้เกิดเชื้อและสิ่งโลหะอื่น ๆ ด้วย ทั้งนี้กฎหมายและข้อบังคับต่าง ๆ ในส่วนที่เกี่ยวกับการป้องกันมลภาวะจากน้ำมัน อนุสัญญา ค.ศ. 1973 นี้จัดมุ่งหมายที่จะให้ใช้แทนอนุสัญญา 1954/62 และส่วนที่เกี่ยวกับมาตรการตามอนุสัญญา ค.ศ. 1954/62 และส่วนที่แก้ไขต่อ ๆ มา จึงสามารถปรับใช้บังคับแทนมาตรการตามอนุสัญญา ค.ศ. 1954/62 และส่วนที่แก้ไขต่อ ๆ มา จึงสามารถปรับใช้บังคับแทน

กันได้ เพียงแต่ว่าอนุสัญญา ค.ศ.1973 พยายามที่จะกำหนดให้เกณฑ์และข้อบังคับต่าง ๆ ยัง เกี่ยวกับการป้องกันมลภาวะในทะเลให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น .

2. อนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันเหตุที่จะก่อให้เกิดน้ำมันจากการเรือลงสู่ทะเล
อนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้มีอยู่หลายฉบับและบางฉบับได้ดำเนินการแก้ไขและปรับปรุงเพื่อให้
เหมาะสมพัฒนาอย่างรั้ง อนุสัญญาดังกล่าวมีรายนามดังต่อไปนี้คือ

ก. The International Regulations for Preventing Collisions
at Sea, 1960

ข. The Convention on the International Regulations for
Preventing Collisions at Sea, 1972

ค. The International Convention on Load Lines, 1966

ง. The International Convention on Safety of Life at Sea,
1974

3. อนุสัญญาว่าด้วยการปฏิบัติการต่อกรณีภาวะอันมีสาเหตุมาจากอุบัติเหตุ
(The International Convention Relating to Intervention on the High
Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969 and its amending
Protocol of 1973)

อนุสัญญานี้เกิดขึ้นมาจากการแรงผลักดันของสังคมระหว่างประเทศอันลึ้นเนื่องมา
จากกรณีการเกิดอุบัติเหตุของเรือบรรทุกน้ำมันชื่อ Torrey Canyon ในปี ค.ศ.1967 ที่บริเวณ
ฝั่งชายฝั่งตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศอังกฤษทำให้น้ำมันดินจำนวนมหาศาลไหลลงสู่ทะเลและก่อ^{ให้เกิดความเสียหายต่อมลภาวะในบริเวณชายฝั่งทะเลของอังกฤษและรัฐบาลฝรั่งเศสอย่างใหญ่หลวง}
จึงได้มีการประชุมระหว่างประเทศเพื่อกำหนดมาตรฐานการทางกฎหมายสำหรับป้องกันมลภาวะทาง
ทะเลในลักษณะของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยเรื่องดังกล่าวอนุสัญญานี้มีวัตถุประสงค์ที่
จะให้รัฐซ้ายฝั่งสามารถกำหนดมาตรฐานการต่าง ๆ เพื่อบังคับใช้ผู้ใดผู้หนึ่งและรักษาผลประโยชน์อัน
เกี่ยวข้องต่าง ๆ ของตนจากมลภาวะที่มาจากการน้ำมันอันมีสาเหตุจากอุบัติเหตุในบริเวณทะเล

ซึ่งอยู่นอกทะเลสาบเชตของตน ทั้งนี้จะต้องปรึกษากับรัฐอื่น ๆ ก่อนเกี่ยวกับเรื่องและผู้เชี่ยวชาญจากองค์การกิจการทางทะเลระหว่างประเทศด้วย

4. อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายอันเนื่องมาจากการลักฟุ้ง
จากน้ำมัน ภายหลังจากการปฏิการเกิดอุบัติเหตุของเรือ Torrey Canyon ตั้งกล่าวข้างต้น สังคมระหว่างประเทศนักจากจะเห็นความสำคัญของการกำหนดมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบต่อส่วนแวดล้อมทางทะเลอย่างมากแล้วยังให้ความสนใจกับการกำหนดมาตรการทางกฎหมายที่จะให้มีผู้รับผิดชอบและชดใช้ค่าเสียหายจากการก่อให้เกิดผลกระทบทางทะเลจากน้ำมันด้วยเช่นกัน ตั้งนี้จึงได้จัดให้มีการประชุมเพื่อพิจารณาและในที่สุดก็เกิดอนุสัญญาเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวขึ้น

ก. The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 and with its amending Protocol of 1976 อนุสัญญาฉบับนี้กำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบในความเสียหายจากการลักฟุ้งน้ำมันเป็นของเจ้าของเรือที่ชนสั่นน้ำมันแต่ความรับผิดชอบจะมีจำกัดอยู่เฉพาะเท่าที่เกิดจากความบกพร่องของเจ้าของเรือเท่านั้น ไม่รวมถึงกรณีที่น้ำมันไหลลงสู่ทรายเล้อนแก่มาจากสาเหตุอื่น ๆ ตามที่ได้ระบุไว้อย่างชัดเจน ในข้อยกเว้นซึ่งได้แก่การสูญเสียทรัพย์สินที่ไม่สามารถประเมินได้ ภัยพิบัติตามธรรมชาติ การกระทำหรือละเว้นการกระทำการใดของประเทศไทยที่ส่วนที่นี้มิเจตนาที่จะก่อให้เกิดความเสียหาย หรือการกระทำการใดของรัฐบาลหรือหน่วยงานใด ที่มีหน้าที่คุ้มครองและช่วยเหลือกิจการเดินเรือ นอกจากนี้แล้วความรับผิดชอบของเจ้าของเรือจะขึ้นอยู่กับอุบัติเหตุแต่ละประเภทและขนาดความรุนแรงของเรือ แต่ทั้งนี้จะกำหนดความรับผิดชอบในอัตราสูงสุดว่าไม่เกินเท่าใดไว้ด้วย โดยอนุสัญญาฉบับนี้ได้ระบุถึงจำนวนศักดิ์ของรัฐต่าง ๆ รวมทั้งกฎหมายที่นี้เกี่ยวกับเรื่องเพื่อการพิจารณาพิพากษารัฐต่าง ๆ อันเกี่ยวกับความเสียหายอันเนื่องมาจากการลักฟุ้งที่เกิดจากน้ำมันไว้ด้วยเช่นกัน

ก. The International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 and with its amending Protocol of 1976 อนุสัญญาฉบับนี้กำหนดขึ้นมาเพื่อเสริมต่ออนุสัญญาดังกล่าวข้างต้นให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการช่วยเหลือประเทศที่

ประสมความเสียหายจากมลภาวะอันลืบเนื่องมาจากน้ำมันพัฒนาได้รับการชดใช้ค่าเสียหายไม่เพียง
พอ กับความเสียหายที่เกิดขึ้น หรือไม่ได้รับการชดใช้ค่าเสียหายซึ่งอาจเป็นกรณีตามข้อยกเว้นที่
เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น รวมทั้ง เป็นการบรรเทาภาระของเจ้า
ของเรือในการชดใช้ค่าเสียหายที่มากเกินกว่าที่กำหนดไว้แต่เรือนี้จะต้องมีมาตรการรักษาความ
ปลอดภัยและป้องกันมลภาวะตามที่กำหนดด้วย

นอกจากอนุสัญญาต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้นแล้วยังมีอนุสัญญาอื่น ๆ อีกหลายฉบับที่ทำขึ้นเพื่อพยากรณ์ที่จะแก้ไขปัญหานโยบายทางทะเลกันมานั้นและมีผลบังคับใช้มาแล้ว ด้วยทั้งที่เป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศไทยและอนุสัญญาระหว่างประเทศไทยและมีรายชื่อดังต่อไปนี้

n. The International Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matters, 1972 with its amending of 1978 and 1980

n. The International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Cooperation, 1990

f. The Nordic Environmental Protection Convention of 1974

v. The Paris Convention on the Prevention of Land-based Sources of Pollution

9. The Convention on the Protection of the Marine Environment
of the Baltic Area of 1974

2. The Convention for Preserving the Mediterranean Sea Area

จากมาตรการที่ได้กำหนดขึ้นในอนุสัญญาต่าง ๆ ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นนั้นมีผลใช้บังคับแล้ว แต่การนับคุณใช้ของมาตรการตามอนุสัญญาเหล่านี้จะมีประสิทธิภาพมากน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับความร่วมมืออย่างจริงจังของรัฐภาคีของแต่ละอนุสัญญา โดยเฉพาะอย่างยิ่งรัฐที่มีผลประโยชน์เกี่ยวข้องโดยตรงกับการก่อให้เกิดปัญหาดังกล่าว อย่างไรก็ตามมาตรการต่าง ๆ ที่ได้กำหนดขึ้นตามอนุสัญญานั้นต่าง ๆ นั้น จะเห็นได้ว่าเป็นลักษณะของมาตรการเพื่อการแก้ไขสถานการณ์หรือปัญหาที่เกิดขึ้นเฉพาะเรื่องเท่านั้น ดังนั้นจึงไม่มีความพยายามที่จะให้มีการกำหนดกฎหมายที่สามารถใช้ได้อย่างทั่วไปในการควบคุมและป้องกันภัยภาวะต่าง ๆ ในทະ เลได้อย่าง

สมบูรณ์ และในที่สุดก็ได้มีการยอมรับหลักเกณฑ์ต่าง ๆ เกี่ยวกับเรื่องนี้ และนัยสำคัญต่อไปเป็นส่วนหนึ่งของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ดังจะได้กล่าวต่อไป

2.3 มาตรการตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (The United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982) อนุสัญญาฉบับนี้ได้กำหนดกฎเกณฑ์และข้อบังคับต่าง ๆ อันเกี่ยวกับการป้องกันและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลไว้เป็นส่วนหนึ่งโดยเฉพาะในภาค 12 ว่าด้วยการคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล (Part XII: Protection and Preservation of the Marine Environment) ตั้งแต่มาตรา 192-237 โดยแบ่งออกเป็น 7 Sections ดังนี้

- Section 1 ว่าด้วยบทบัญญัติทั่วไป
- Section 2 ว่าด้วยความร่วมมือในระดับโลกและส่วนภูมิภาค
- Section 3 ว่าด้วยความช่วยเหลือทางเทคนิค
- Section 4 ว่าด้วยการติดตามผลและการประเมินทางด้านสภาพแวดล้อม
- Section 5 ว่าด้วยกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศและการบัญญัติกฎหมายภายในเพื่อป้องกัน ลดและควบคุมมลภาวะในทะเล
- Section 6 ว่าด้วยการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย
- Section 7 ว่าด้วยมาตรการในการป้องกัน

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 กำหนดแนวทางไว้อย่างกว้าง ๆ เกี่ยวกับการป้องกันและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลเพื่อให้รัฐทั้งหลายยึดถือปฏิบัติโดยสอดคล้องกัน (General Framework) ซึ่งเป็นลักษณะของกฎเกณฑ์ร่วมหรือเป็นแนวทางในการออกกฎหมายภายในของรัฐต่าง ๆ หรือเป็นแนวทางในการปฏิบัติเพื่อแก้ไขและป้องกันมลภาวะแต่ละประเภทที่เกิดขึ้นในทะเล รวมทั้งการทำความตกลงระหว่างประเทศต่าง ๆ ด้วยทั้งนี้ผลของของอนุสัญญาฉบับนี้จะเกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพก็จะต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างรัฐทั้งหลายไม่ว่าจะเป็นการจัดการคู่และในระดับภายในรัฐเอง หรือการจัดการคู่และร่วมกันระดับภูมิภาคและระดับโลก

อย่างไรก็ตามเนื่องจากอนุสัญญา ค.ศ. 1982 มีได้กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับมาตรการต่าง ๆ ในการควบคุมและแก้ไขปัญหามลภาวะในทะเลที่เกิดขึ้นจากสาเหตุต่าง ๆ กัน แต่มาตรการในการแก้ปัญหาเหล่านี้ส่วนใหญ่ได้กำหนดไว้ในอนุสัญญาเกี่ยวกับการป้องกันและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลอย่าง ฯ ฉบับดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ตั้งนั้นจึงเป็นภาระหน้าที่ของอนุสัญญา เนื่องในแต่ละเรื่องที่เกี่ยวข้องเพื่อต้านทานการก่อทำลายต่อไป ยกเว้นแต่เมืองท่าที่มีสาเหตุมาจากกิจกรรมต่าง ๆ ใน “บริเวณนั้น” (The Area) และเมืองท่าที่มีสาเหตุมาจากกิจกรรมบนพื้นดินท้องทะเลโดยได้เขตอำนาจของรัฐซึ่งเป็นประดิษฐ์น้ำที่เกิดขึ้นใหม่ตามบทบัญญัติของอนุสัญญาฉบับนี้

ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 กำหนดให้รัฐมีแผนธุรกิจที่จะคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล (CLOS มาตรา 192) โดยได้รับการยืนยันถึงการที่รัฐมีสิทธิอยู่ในการสำรวจทางทะเล โฆษณาเจ้าหน้าที่อยู่ในเขตอำนาจของตนได้แต่ต้องเป็นไปตามนโยบายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมของตนและตามหน้าที่อันผูก紧結合 ของการป้องกันและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล (CLOS มาตรา 193) ทั้งนี้กำหนดให้รัฐไม่ว่าจะโดยลำพังหรือร่วมมือกันกับรัฐอื่นตามความเหมาะสมในการที่จะกำหนดมาตรการทั้งปวงที่สอดคล้องกับอนุสัญญานี้ที่จำเป็นเพื่อป้องกัน ลดและควบคุมมลภาวะในทะเลไม่ว่าจะมาจากแหล่งใด ๆ ก็ตาม โดยใช้วิธีการที่จะผูก紧結合 ได้สอดคล้องตามแต่จะเลือกและตามชีดความสามารถของตนเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าว และให้รัฐเหล่านั้นพยายามที่จะประสานนโยบายในเรื่องนี้ให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน (CLOS มาตรา 194 วรรค 1)

อนุสัญญาฉบับนี้ได้กำหนดแยกประเภทของแหล่งที่เป็นสาเหตุของการเกิดมลภาวะในทะเลออกเป็น ๖ ประเภท ซึ่งส่วนใหญ่จะมีลักษณะเช่นเดียวกันกับที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นในเรื่องสาเหตุที่ก่อให้เกิดมลภาวะในทะเล แต่ได้มีการเพิ่มประเภทของแหล่งที่เป็นสาเหตุของ การเกิดมลภาวะในทะเลขึ้นมาเพื่อให้สอดคล้องกับหลักการที่เกิดขึ้นใหม่ตามอนุสัญญานี้ ทั้งนี้ในแต่ละประเภทกำหนดให้รัฐมีสิทธิและหน้าที่ในการออกกฎหมายและข้อบังคับ รวมทั้งใช้มาตรการอื่นเท่าที่จำเป็นเพื่อป้องกันลดและควบคุมมลภาวะทางทะเล นอกจากนี้ยังสนับสนุนให้รัฐพยายามประสานนโยบายของตนในเรื่องนี้ในระดับภูมิภาคที่เหมาะสม และให้พยายามที่จะกำหนดกฎหมายที่โดยผ่านองค์กรระหว่างประเทศที่มีอำนาจหรือการประชุมระหว่างประเทศในระดับโลกและภูมิ-

ภาค รวมทั้งคำนึงถึงมาตรฐานและแนวปฏิบัติและวิธีพิจารณาที่ได้รับการเสนอแนะเพื่อป้องกัน ลด และควบคุมมลภาวะทางทะเล (CLOS Part XII Section 5) ทั้งนี้ประเภทต่าง ๆ ของ แหล่งที่เป็นสาเหตุของการเกิดมลภาวะในทะเลมีดังนี้

1. มวลภาวะทางทะเลจากแหล่งที่มนุษย์ใช้ในการก่อให้เกิดมลภาวะ ในทะเลโดยส่วนใหญ่เกิดจากการประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ของมนุษย์บนบกและปล่อยของเสียทุกชนิดลงสู่ทะเลไม่ว่าจะโดยตรงหรือโดยอ้อมก็ตาม ซึ่งนั้นว่าเป็นปัจจัยที่ต้องแก้ไขอย่างจริงจังนอกเหนือจากที่กฎหมายทะเลกำหนดโดยเฉพาะอย่างยิ่งมาตรการในการป้องกันและรักษาสภานาเวต-ล้อมตามกฎหมายภายในของรัฐ

2. มวลภาวะทางทะเลที่เกิดจากการประกอบกิจกรรมบนพื้นดินใต้ท้องทะเลภายในเขตอำนาจชั้นราบที่ไม่มีสิ่วตบริเวณพื้นดินใต้ท้องทะเล (Sea-bed) เป็นส่วนใหญ่ เช่น การตั้งฐานขุดเจาะน้ำมันใต้ทะเล หรือแก๊สรัฐธรรมชาติ หรือการทำเหมืองแร่ใต้ทะเล เป็นต้น

3. มวลภาวะทางทะเลที่เกิดจากการประกอบกิจกรรมในบริเวณพื้นที่ใต้ทะเลที่อยู่นอกเขตอำนาจราบที่ไม่มีสิ่วตบ (The Area) เป็นพื้นดินใต้ท้องทะเลที่อยู่ภายใต้การออกกฎหมายของประเทศต่างๆ ซึ่งสามารถที่จะกำหนดกฎหมายต่างๆ ได้โดยที่ไม่ต้องคำนึงถึงมาตรฐานส่วนมากจะเป็นพื้นดินใต้ทะเลล้วน และอยู่ภายใต้การดำเนินงานของ International Sea-bed Authority ซึ่งสามารถที่จะกำหนดกฎหมายต่างๆ ได้โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสำรวจและสำรวจทางวิทยาธรรมชาติจำพวกแร่ต่าง ๆ ที่มีอยู่อย่างมากมาย

4. มวลภาวะทางทะเลที่เกิดจากการทิ้งเทก ส่วนใหญ่จะเป็นการทิ้งของเสียจากการทางอุตสาหกรรมต่าง ๆ ของเสียที่มีกัมมันตภาพรังสี ตะกอนน้ำเสีย ของเสียที่มาจากการซากวัสดุ ก่อสร้างของเสียที่เกิดจากการตั้งถาวรสิ่งของเสียที่ใช้ในทางทหาร สารเคมีและเชื้อโรคที่ใช้ในสิ่งครรภ์ เป็นต้น โดยทะเลทำหน้าที่ในการรองรับการกำจัดของเสียต่าง ๆ เหล่านี้แม้ความสามารถในการรองรับของเสียมีจำกัดหากว่าของเสียมีปริมาณมากเกินไปก็เป็นสาเหตุของการเกิดมลภาวะในบริเวณทะเลเหล่านี้ได้

5. มวลภาวะทางทะเลที่มาจากเรือ เนื่องจากเรือมีปริมาณมากที่สุดและใช้ทะเลเป็นเส้นทางคมนาคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือบรรทุกน้ำมัน ซึ่งมีการปล่อยน้ำมันทึบลงสู่ทะเลไม่ว่าจะโดยไม่เจตนาอันเนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุ หรือโดยเจตนาอันเนื่องจากการปฏิบัติการทิ้ง

ของเสียลงสู่ท่า เล ซึ่งเป็นกระบวนการตามปกติในการเดินเรือ ของเสียต่าง ๆ เหล่านี้ส่วนมาก จะมีน้ำมันผสมอยู่ ผลกระทบการที่มีน้ำมันไหลลงสู่ท่า เเละน้ำ เป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดมลภาวะในทะเล

๖. มลภาวะที่เกิดจากหรือผ่านทางบรรรยาการ มลภาวะในลักษณะนี้เกิดจากการเดินเรือหรือบินผ่านบริเวณทะเลและหัวว่องอากาศ เนื่อพื้นท่า เลซึ่งอาจก่อให้เกิดผลเสียต่อสภาพแวดล้อมในทะเลได้ ทั้งนี้ให้รู้ว่าสามารถออกกฎหมายหรือข้อบังคับหรือมาตรการอื่นที่จำเป็นเพื่อป้องกันลดและควบคุมมลภาวะ ในทะเลจากเหตุดังกล่าวได้ ซึ่งเป็นการใช้บังคับแก้หัวว่องอากาศภายใต้อำนาจอธิปไตยของตน และเรือหรืออากาศยานของตน สำหรับเรื่องนี้รัฐคงจะต้องร่วมมือกับองค์กรระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดกฎหมายและมาตรฐานที่เหมาะสมสมต่อไป เช่น องค์การบินพลเรือนระหว่างประเทศ (The International Civil Aviation Organization หรือ ICAO) เป็นต้น

นอกจากนี้อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้มีมาตรการสนับสนุนเพื่อให้การป้องกันและรักษาสภาพแวดล้อมในทะเลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยกำหนดให้รู้ว่าจะโดยตรงหรือโดยผ่านองค์กรระหว่างประเทศที่มีอำนาจให้ความช่วยเหลือทางวิทยาศาสตร์ ทางการศึกษา ทางเทคโนโลยีและด้านอื่น ๆ แก่ประเทศกำลังพัฒนาเพื่อวัตถุประสงค์ในการทำให้รัฐเหล่านี้มีส่วนร่วมในการคุ้มครองและรักษาสภาพแวดล้อมทางทะเลได้อย่างถูกต้องและเหมาะสมสมต่อไป ทั้งนี้อนุสัญญานี้จะมุ่งเน้นการให้ความช่วยเหลือเป็นพิเศษแก่ประเทศกำลังพัฒนาทั้งหลาย (CLOS มาตรา 202 และ 203)

จากระดับการต่าง ๆ ตามอนุสัญญานี้ จะเห็นได้ว่าครอบคลุมประเด็นปัญหาทั้งปวง อันเกี่ยวเนื่องกับการป้องกันและรักษาสภาพแวดล้อมทางทะเล แต่ส่วนใหญ่จะเป็นลักษณะของการกำหนดแนวทาง ไว้อย่างกว้าง ๆ โดยมิได้ลงสู่รายละเอียดในแต่ละเรื่องมากนัก ทั้งนี้เพื่อให้รัฐต่าง ๆ ยังคงเป็นหลักเกณฑ์ร่วมหรือเกณฑ์กลาง ในการปฏิบัติและกำหนดรายละเอียดเพื่อป้องกันและรักษาสภาพแวดล้อมทางทะเลโดยสอดคล้องกัน ไม่ว่าจะเป็นการออกกฎหมายหรือข้อบังคับภายในของรัฐหรือการกำหนดกฎระเบียบ เพื่อความร่วมมือระหว่างรัฐในระดับภูมิภาคหรือระดับโลก ตาม นอกจากนี้อนุสัญญาต่าง ๆ ที่ได้กำหนดก่อนหน้านี้เพื่อแก้ไขปัญหามลภาวะในทะเล ก็อาจดำเนินการกำหนดกฎหมายและข้อบังคับที่เหมาะสมในการแก้ปัญหามลภาวะทางทะเลในแต่ละประเภท เพื่อให้เป็นไปโดยสอดคล้องกับแนวทางของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.

1982 ได้เช่นเดียวกัน รวมทั้งการดำเนินการซององค์การระหว่างประเทศต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ด้วย ตั้งนั้นปัญหาเกี่ยวกับสภานาฎและล้อมทางทะเลอยู่ในภาวะที่เลื่อมโกรມในปัจจุบันอาจได้รับการเยียวยาให้กลับคืนสู่สภานาฎที่ดีขึ้น หรืออย่างน้อยที่สุดก็ไม่เลื่อมโกร่มากลงไปกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความตั้งใจอย่างจริงจังของรัฐต่าง ๆ ในการที่จะร่วมมือกันแก้ไขปัญหา ดังกล่าวต่อไปนั่นเอง