

บทที่ 3

มาตรการทางกฎหมายในการป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเลที่เกิดจาก อุตสาหกรรมปิโตรเคมีตามข้อตกลงระหว่างประเทศและกฎหมายภายใน ของต่างประเทศ

อุตสาหกรรมปิโตรเคมีในมาบตาพุดคอมเพล็กซ์ ถือเป็นหนึ่งในมลพิษจากแหล่งที่มาบนบกซึ่งก่อให้เกิดมลพิษทางทะเลหลายประการ เช่น มลพิษที่เกิดจากอากาศ มลพิษที่เกิดจากน้ำเสีย หรือการทิ้ง เทของเสียต่าง ๆ รวมทั้งมลพิษทางน้ำที่เกิดจากเรือบรรทุกน้ำมัน ที่ขนถ่ายน้ำมันให้กับอุตสาหกรรมปิโตรเคมี และมลพิษที่สำคัญคือมลพิษที่เกิดจากน้ำมันหรือคราบน้ำมัน ไม่ว่าจะเป็นน้ำมันที่ระบายหรือรั่วไหลออกมาจากกระบวนการผลิตตามปกติ การจงใจปล่อยน้ำมันหรือของเสียปนเปื้อนน้ำมันออกสู่ลำคลอง แม่น้ำ และไหลลงสู่ทะเลในท้ายที่สุด เนื่องจากชายฝั่งทะเลในบริเวณที่ตั้งของมาบตาพุดคอมเพล็กซ์มีแนวชายฝั่งติดกับอ่าวไทย ซึ่งอ่าวไทยมีลักษณะเป็นอ่าวที่เกือบจะเป็นอ่าวปิด ทำให้น้ำในอ่าวไทยมีการถ่ายเทและเปลี่ยนน้ำกับทะเลเปิดได้น้อย ส่งผลทำให้ของเสียหรือน้ำเสียที่ระบายลงสู่แม่น้ำต่าง ๆ และบริเวณชายฝั่งทะเลถูกพัดพามาสะสมกัน ทำให้น้ำทะเลและชายหาดมีความเสื่อมโทรมลง ประกอบกับมาบตาพุดคอมเพล็กซ์ เป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมจำนวน 5 แห่ง และมีท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ซึ่งใช้เป็นท่าเรือสำหรับการขนถ่ายสินค้าเหลวและสินค้าทั่วไปจากกลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเคมีที่ตั้งโรงงานอยู่ในบริเวณดังกล่าว โดยประกอบด้วยท่าเรือสาธารณะและท่าเรือเฉพาะกิจอีกจำนวนกว่า 10 ท่าเรือ รวมถึงการได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากภาครัฐ ผ่านทางสิทธิพิเศษต่าง ๆ อาทิ การได้รับยกเว้นภาษีนำเข้าเครื่องจักร อุปกรณ์ในการประกอบกิจการ โรงงาน การยกเว้นการเรียกเก็บภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับโครงการด้านปิโตรเคมีที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน เป็นต้น ซึ่งผู้ประกอบการสามารถขอรับสิทธิพิเศษดังกล่าวได้หากโครงการเป็นไปตามเงื่อนไขและผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (The Board of Investment : BOI) โดยในปี พ.ศ. 2559 ภาครัฐได้มีส่งเสริมการลงทุนในรูปแบบคลัสเตอร์(Cluster)¹ ซึ่งอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและจังหวัดระยองเป็น

¹ “คลัสเตอร์ (Cluster)” คือ การรวมกลุ่มของธุรกิจและสถาบันที่เกี่ยวข้องที่ดำเนินกิจกรรมอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงกัน โดยมีความร่วมมือ เกื้อหนุน เชื่อมโยงซึ่งกันและกันอย่างครบวงจร ทั้งในแนวตั้งและแนวนอน เพื่อพัฒนาความ

หนึ่งในคลัสเตอร์เป้าหมายในระยะแรก ภายใต้ชื่อ “แผนการลงทุนของคลัสเตอร์ปิโตรเคมีและเคมีภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม”² ทำให้ภาคเอกชน ต่างให้ความสำคัญและเข้ามาลงทุนใน มาบตาพุดคอมเพล็กซ์อย่างต่อเนื่อง เห็นได้จากการที่การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) อยู่ระหว่างดำเนินการ โครงการเพื่อเปิดให้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือสาธารณะแห่งที่ 2 (ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด-MIT) ดังนั้น การส่งเสริมและพัฒนาให้มาบตาพุดคอมเพล็กซ์เป็น ศูนย์กลางการขนส่งและเป็นศูนย์รวมอุตสาหกรรมปิโตรเคมีที่ใหญ่ที่สุดของประเทศไทย ยังเป็น การทำให้พื้นที่ในบริเวณดังกล่าวเต็มไปด้วยมลพิษ โดยเฉพาะมลพิษทางทะเล ทั้งที่เป็นมลพิษที่เกิด จากอุตสาหกรรมปิโตรเคมีโดยตรง และที่เกิดจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมีโดยอ้อม คือ ท่าเรือ อุตสาหกรรมมาบตาพุด ซึ่งเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าเหลว น้ำมัน สารเคมีต่าง ๆ เพื่อป้อนเข้าสู่โรงงานอุตสาหกรรมในมาบตาพุดคอมเพล็กซ์ และบริเวณใกล้เคียง

เมื่อภาครัฐมุ่งเน้นการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการลงทุน เพื่อดึงดูดให้นักลงทุน ต่างชาติเข้ามาลงทุนในประเทศไทยมากขึ้น มาบตาพุดคอมเพล็กซ์จึงยังมีการพัฒนาและเติบโต อย่างรวดเร็ว และขณะเดียวกันก็ได้สร้างปัญหามลพิษทางทะเลอย่างมากมาตามไปด้วย จึงควรมี มาตรการทางกฎหมายภายในของประเทศไทยในการควบคุมมลพิษทางทะเลที่เกิดจาก อุตสาหกรรมปิโตรเคมีในบริเวณนี้ ซึ่งมาตรการทางกฎหมายภายในดังกล่าวต้องมีความสอดคล้อง กับกฎหมายระหว่างประเทศที่มีผลใช้บังคับกับประเทศไทย เพราะนอกจากจะเป็นการควบคุม มลพิษทางทะเลภายในอาณาเขตของประเทศไทยแล้ว ยังเป็นการป้องกันมิให้มลพิษทางทะเลส่งผล ต่อไปยังทะเลของรัฐอื่นที่มีอาณาเขตติดกับประเทศไทย อันจะนำมาซึ่งความเสียหายนานัปการ และยากที่จะประเมินมูลค่าความเสียหายเป็นตัวเงิน ได้ทั้งหมด ด้วยเหตุนี้ จึงต้องพิจารณามาตรการ ทางกฎหมายในการป้องกัน และควบคุมมลพิษทางทะเลที่เกิดจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมี ตามข้อตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องเสียก่อน โดยเฉพาะอย่างยิ่งอนุสัญญาระหว่างประเทศ ที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีสมาชิกแล้ว เพื่อใช้เป็นแนวทางในการออกกฎหมายภายในเพื่อ อนุวัติการตามอนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ และหรือการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายภายในที่มีอยู่

เข้มแข็งของห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain) เสริมสร้างศักยภาพด้านการลงทุนของประเทศไทย และช่วยกระจาย ความเจริญไปสู่ภูมิภาคและท้องถิ่น

² สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. *อนาคตไทยก้าวไกลด้วยคลัสเตอร์*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก.

http://www.boi.go.th/upload/content/BOI-brochure-cluster%20area-TH-20151116_65469.pdf. [2559, 19

เมษายน]

ให้สอดคล้อง และมีประสิทธิภาพในการควบคุมและป้องกันมลพิษทางทะเลที่เกิดจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมีในมาบตาพุดคอมเพล็กซ์ต่อไป

มาตรการทางกฎหมายในการป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเลที่เกิดจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมีตามข้อตกลงระหว่างประเทศที่จะกล่าวถึงต่อไปนั้น ผู้เขียนขอแยกมาตรการทางกฎหมายตามข้อตกลงระหว่างประเทศออกเป็น 3 มาตรการ ได้แก่

3.1 มาตรการทางกฎหมายในด้านการป้องกันมลพิษทางทะเลตามข้อตกลงระหว่างประเทศ

3.1.1 มาตรการทางกฎหมายเรื่องการออกกฎหมาย

3.1.1.1 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982)

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) เป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ประมวลจากจารีตประเพณีระหว่างประเทศเกี่ยวกับการใช้ทะเล ซึ่งวางหลักเกณฑ์ทั่วไปเกี่ยวกับการคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล รวมทั้งการป้องกัน การลด และการควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเลต่าง ๆ³ เช่น ภาวะมลพิษจากแหล่งบนบก ภาวะมลพิษจากการทิ้งเท (Dumping) ภาวะมลพิษจากเรือ เป็นต้น

สำหรับประเทศไทยได้ให้สัตยาบันสารแก่เลขาธิการสหประชาชาติ เพื่อเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982)เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม พ.ศ.2554 และประเทศไทยเข้าผูกพันในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) ตั้งแต่วันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ. 2554 เป็นต้นมา⁴

มาตรการทางกฎหมายในด้านการป้องกันเรื่องการออกกฎหมาย ถือเป็นมาตรการหลักทางกฎหมายในการป้องกันมลพิษทางทะเล ซึ่งในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) พบมาตรการในการ

³ ดวงเด่น นาคสีหราช.(2556).น้ำมันรั่วไหลจากเรือบรรทุกน้ำมันกับมาตรการทางกฎหมายในการป้องกันมลพิษน้ำมันในประเทศไทย (ตอนที่ 1).วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชยนาวิ , 8(8).หน้า 28

⁴ เมฆจุฑา สุวรรณจินดา.(2558).การคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากภาวะมลพิษจากแหล่งบนบก. (พิมพ์ครั้งที่ 1).กรุงเทพฯ:วิญญูชน.หน้า 99

ป้องกันมลพิษทางทะเลด้วยการออกกฎหมาย ในข้อ 207 ว่าด้วยภาวะมลพิษจากแหล่งที่มาบนบก โดยให้รัฐออกกฎหมายและข้อบังคับเพื่อป้องกัน ลด และควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากแหล่งที่มาบนบก รวมทั้งแม่น้ำ ปากแม่น้ำ ท่อ และสิ่งก่อสร้างเพื่อการระบายน้ำ โดยคำนึงถึงหลักเกณฑ์ มาตรฐาน และแนวปฏิบัติและวิธีดำเนินการที่ได้รับการเสนอแนะซึ่งตกลงกันระหว่างประเทศ โดยคำว่า “ให้รัฐออกกฎหมาย” ในที่นี้หมายถึง ให้รัฐภาคีออกกฎหมายภายในของรัฐ เพื่อป้องกันและควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากแหล่งที่มาบนบก

นอกจากนี้ ในข้อ 207 ยังบัญญัติเพิ่มเติมว่า “ให้รัฐใช้มาตรการอื่นเท่าที่อาจจำเป็นเพื่อป้องกัน ลด และควบคุมภาวะมลพิษเช่นว่านั้น”⁶ ซึ่งคำว่า “ให้รัฐใช้มาตรการอื่น” ในที่นี้หมายถึง ให้รัฐภาคีออกมาตรการอื่นใดที่ไม่ใช่กฎหมายเพิ่มเติมได้ เช่น การออกนโยบาย ที่จำเป็นเพื่อป้องกัน ลด และควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากแหล่งที่มาบนบก เป็นต้น

3.1.1.2 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978,1997)

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978 ,1997) มีชื่อเรียกย่อว่า “MARPOL 73/78” ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่จัดทำขึ้นภายใต้กรอบการดำเนินงานขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization) หรือ IMO⁷ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดและป้องกันมลพิษทางทะเลที่เกิดจากการปล่อยน้ำมันและสารอื่น ๆ ที่เป็นอันตรายจากเรือ ไม่ว่าจะเป็นมลพิษที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติการของเรือ (Routine Operation) หรือที่เกิดจากอุบัติเหตุ (Accident) ที่เกิดขึ้นเรือในทะเล⁸

⁵ เรื่องเดียวกัน หน้า 109

⁶ United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 Article 207

“2. States shall take other measures as may be necessary to prevent, reduce and control such pollution.”

⁷ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization) เป็นทบวงการชำนัญพิเศษของสหประชาชาติ และจัดตั้งขึ้น ตั้งแต่ปี พ.ศ.2502 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเวทีในการสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิกในการกำหนดมาตรฐานและแนวปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือและการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล รวมทั้งเพื่อเป็นกลไกในการสร้างความร่วมมือทางวิชาการระหว่างประเทศสมาชิก

⁸ โชติกา วิทวารากุล และคณะ.(2557).ความเป็นไปได้และการเตรียมความพร้อมของประเทศไทยในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ภาคผนวกที่ 6 ว่าด้วยกฎข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือ.วารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยนครสวรรค์. 7(2) หน้า 133.

โครงสร้างของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978 , ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978 , 1997) ประกอบด้วย

(1) ตัวอนุสัญญา ประกอบด้วย ข้อบทต่าง ๆ 20 ข้อบท⁹ คือ

- ข้อบทที่ 1 พันธกรณีทั่วไปภายใต้อนุสัญญา
- ข้อบทที่ 2 คำนิยาม
- ข้อบทที่ 3 การบังคับใช้
- ข้อบทที่ 4 การละเมิด
- ข้อบทที่ 5 ใบสำคัญรับรองและระเบียบพิเศษสำหรับการตรวจเรือ
- ข้อบทที่ 6 การตรวจหาการละเมิด และการบังคับให้เป็นไปตามอนุสัญญา
- ข้อบทที่ 7 การทำให้เรือเสียเวลาโดยไม่สมควร
- ข้อบทที่ 8 รายงานอุบัติเหตุเกี่ยวกับสารที่เป็นอันตราย
- ข้อบทที่ 9 สนธิสัญญาอื่น ๆ และการตีความ
- ข้อบทที่ 10 การระงับข้อพิพาท
- ข้อบทที่ 11 การแจ้งข้อมูล
- ข้อบทที่ 12 ความเสียหายต่อเรือ
- ข้อบทที่ 13 การลงนาม การให้สัตยาบัน การยอมรับ การให้ความเห็นชอบ และการภาคยานุวัติ
- ข้อบทที่ 14 ภาคผนวกเพื่อเลือก
- ข้อบทที่ 15 การมีผลใช้บังคับ
- ข้อบทที่ 16 การแก้ไขเพิ่มเติม
- ข้อบทที่ 17 การส่งเสริมความร่วมมือทางวิชาการ
- ข้อบทที่ 18 การบอกเลิก
- ข้อบทที่ 19 การส่งมอบและการจดทะเบียน
- ข้อบทที่ 20 ภาษา

⁹ ชมพร ปัจจุสานนท์ โชติกา วิทยารากุล และธรรมนิษฐ์ สุมันตกุล.(2555).รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาความเป็นไปได้และเตรียมความพร้อมเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา MARPOL 73/78 ภาคผนวก VI ว่าด้วยกฎข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือ.กรุงเทพฯ.หน้า 2-6,2-7,2-8

- (2) พิธีสาร ค.ศ.1978 (Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973) ประกอบด้วย พิธีสาร 2 ฉบับ¹⁰ คือ
- พิธีสารฉบับที่ 1 (Protocol I) บทบัญญัติเกี่ยวกับการรายงานอุบัติการณ์อันเนื่องมาจากสารที่เป็นอันตราย (Provisions Concerning Reports on Incidents Involving Harmful Substances)
 - พิธีสารฉบับที่ 2 (Protocol II) การระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ (Arbitration) ประกอบด้วยข้อบทต่าง ๆ 10 ข้อบท ซึ่งเป็นเรื่องเกี่ยวกับวิธีพิจารณาความของอนุญาโตตุลาการ จำนวนคณะอนุญาโตตุลาการ การแต่งตั้งคณะอนุญาโตตุลาการ ขั้นตอน และวิธีการในการระงับข้อพิพาท
- (3) พิธีสาร ค.ศ.1997 (Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 as modified by the Protocol of 1978 relating thereto) ประกอบด้วย ข้อบทต่าง ๆ 9 ข้อบท โดยเป็นการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978
- (4) ภาคผนวกแนบท้าย (Annex) ประกอบด้วย ภาคผนวกที่ 1 - ภาคผนวกที่ 6
- ภาคผนวกที่ 1 กฎข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (Regulations for the Prevention of Pollution by Oil)
 - ภาคผนวกที่ 2 กฎข้อบังคับว่าด้วยการควบคุมมลพิษจากสารของเหลวที่มีพิษในปริมาตรรวม (Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk)
 - ภาคผนวกที่ 3 กฎข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากสารอันตรายที่ขนส่งทางทะเลที่บรรจุในหีบห่อ (Regulations for the Prevention of Pollution by Harmful Substances Carried by Sea in Package Form)
 - ภาคผนวกที่ 4 กฎข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำเสียในเรือ (Regulations for the Prevention of Pollution by Sewage from Ships)

¹⁰ ชุมพร บัจจสถานนท์, โชติกา วิทยาวรากุล และธรรมนิตย์ สุมนต์กุล.(2555).*รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาความเป็นไปได้และเตรียมความพร้อมเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา MARPOL 73/78 ภาคผนวก VI ว่าด้วยกฎข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือ*.กรุงเทพฯ.หน้า 2-5

- ภาคผนวกที่ 5 กฎข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากขยะในเรือ
(Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from Ships)
- ภาคผนวกที่ 6 กฎข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือ
(Regulations for the Prevention of Pollution of Air Pollution from
Ships)

ทั้งนี้ ภาคผนวกที่ 3 – 6 เป็น ภาคผนวกแบบ Optional Annexes กล่าวคือ ประเทศภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978 , 1997) สามารถไม่ยอมรับภาคผนวกดังกล่าวได้โดยการประกาศไม่ยอมรับ¹¹

กล่าวโดยสรุปได้ว่า อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978,1997) เป็นอนุสัญญาที่กำหนดกรอบหรือหลักการกว้าง ๆ (Framework Agreement) เพื่อป้องกันหรือลดมลพิษทางทะเลเท่านั้น โดยรายละเอียดของหลักการวิธีการปฏิบัติในเรื่องต่าง ๆ จะถูกกำหนดไว้ในภาคผนวกที่ 1-ภาคผนวกที่ 6 ซึ่งภาคผนวก (Annex) แต่ละฉบับถือเป็นตราสารที่มีเนื้อหาสาระเป็นของตัวเองแยกต่างหากจากตัวอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978 , 1997) และเป็นกฎเกณฑ์เฉพาะเพื่อควบคุมมลพิษทางทะเลที่เกิดจากเรือตามเหตุที่แตกต่างกัน ดังนั้น การเข้าร่วมหรือยินยอมผูกพันตนเป็นภาคีในภาคผนวกแต่ละฉบับจะกระทำได้ด้วยแสดงคามยินยอมโดยชัดแจ้งว่าจะป็นภาคีในภาคผนวกใดเป็นรายฉบับไป

สำหรับประเทศไทย ได้มีการลงนามในภาคยานุวัติสาร เพื่อเข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978 ,1997) เฉพาะภาคผนวกที่ 1 กฎข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (Regulations for the Prevention of Pollution by Oil) และภาคผนวกที่ 2 กฎข้อบังคับว่าด้วยการควบคุมมลพิษจากสารของเหลวที่มีพิษในปริมาณรวม (Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk) เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม พ.ศ. 2550 ดังนั้น ประเทศไทยจึงเข้าผูกพันในอนุสัญญา

¹¹ โชติกา วิทยารากุล และคณะ.(2557).ความเป็นไปได้และการเตรียมความพร้อมของประเทศไทยในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ภาคผนวกที่ 6 ว่าด้วยกฎข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือ.วารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยนครสวรรค์. 7(2) หน้า 133.

ระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978 , 1997) ตั้งแต่วันที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2551 เป็นต้นมา¹²

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978 , 1997) ใช้บังคับกับเรือธงของประเทศภาคีสมาชิก (Fly the Flag of a Party) และเรือที่ไม่ได้ชักธงของประเทศภาคีสมาชิกแต่ปฏิบัติงานภายใต้การควบคุมของประเทศภาคีสมาชิก ทั้งนี้ จะไม่ใช่บังคับกับเรือรบ เรืออื่นของรัฐที่ใช้ในกิจการของรัฐ ที่มีใช้เพื่อการพาณิชย์¹³ ดังนั้น มาตรการทางกฎหมายที่จะกล่าวในลำดับต่อไป จึงเป็นมาตรการทางกฎหมายที่ผลใช้บังคับกับเรือที่ชักธงของประเทศภาคีสมาชิก รวมทั้งเจ้าของเรืออื่น ๆ เป็นสำคัญ

สำหรับมาตรการทางกฎหมายในการด้านการป้องกันมลพิษทางทะเลที่สำคัญก็คือ เรื่องการออกกฎหมาย อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978,1997) ได้บัญญัติไว้ในรูปของการกำหนดกรอบบทลงโทษตามกฎหมาย เมื่อมีการฝ่าฝืนข้อบทในอนุสัญญา กล่าวคือ ประเทศภาคีสมาชิกมีหน้าที่ในการบัญญัติกฎหมายให้สอดคล้องกับบทบัญญัติของอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978 ,1997) รวมทั้งบัญญัติบทลงโทษเมื่อมีการฝ่าฝืนการปฏิบัติตาม

¹² สำนักงานสุลากรท่าเรือแหลมฉบัง.(2555).*คู่มือการปฏิบัติงาน การนำของเสียจากเรือเข้ามาบำบัดหรือกำจัดภายในประเทศ*.ชลบุรี.หน้า 1

¹³ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 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.

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.....”

กฎหมายดังกล่าว โดยบทลงโทษนั้นจะต้องเป็นบทลงโทษที่มีความรุนแรงพอที่จะป้องปรามมิให้กระทำการฝ่าฝืน รวมทั้งต้องมีความรุนแรงเท่าเทียมกันไม่ว่าการฝ่าฝืนนั้นจะเกิดขึ้น ณ ที่ใดก็ตาม¹⁴

3.1.2 มาตรการทางกฎหมายเรื่องห้ามมิให้ปล่อยสารพิษต่าง ๆ ลงในทะเล หรือการกำหนดปริมาณสารพิษที่อนุญาตให้ทิ้งได้

นอกจากมาตรการทางกฎหมายในการป้องกันมลพิษทางทะเลตามข้อตกลงระหว่างประเทศเรื่องการออกกฎหมายแล้ว มาตรการทางกฎหมายในการป้องกันมลพิษทางทะเลตามข้อตกลงระหว่างประเทศที่สำคัญอีกมาตรการหนึ่งก็คือ มาตรการทางกฎหมายเรื่อง การห้ามมิให้ปล่อยสารพิษต่าง ๆ ลงในทะเล หรือการกำหนดปริมาณสารพิษที่อนุญาตให้ทิ้งได้ โดยพบการบัญญัติมาตรการทางกฎหมายดังกล่าวในข้อตกลงระหว่างประเทศ ดังนี้

3.1.2.1 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982)

มาตรการทางกฎหมายในการป้องกันมลพิษทางทะเลที่เห็นผลได้อย่างชัดเจน คือ การห้ามมิให้รัฐภาคีปล่อยสารพิษต่าง ๆ ลงในทะเล หรือการควบคุมปริมาณมลพิษที่ปล่อยออกสู่สิ่งแวดล้อมภายนอก กล่าวคือ หากไม่มีการปล่อยสารพิษใด ๆ ลงในทะเลแล้ว ย่อมไม่เกิดมลพิษทางทะเล ซึ่งในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) พบมาตรการในการป้องกันมลพิษทางทะเลเรื่องการห้ามมิให้ปล่อยสารพิษต่าง ๆ ลงในทะเล หรือการควบคุมปริมาณมลพิษ ในข้อ 194 ว่าด้วยมาตรการเพื่อป้องกัน ลด และควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเล

¹⁴ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 Article 4 Violation

“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:

(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.

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.”

ข้อ 194 (1) , (3) (เอ) แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) มีใจความสำคัญว่า รัฐภาคีต้องใช้มาตรการที่ป้องกันที่สอดคล้องกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) ซึ่งจำเป็นเพื่อป้องกัน ลด และควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเล โดยมาตรการที่ดำเนินการจะใช้กับแหล่งที่มาที่ป้องกันของภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเล และให้รวมถึงมาตรการที่มุ่งจะลดให้เหลือน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ในเรื่องการปล่อยสารมลพิษเป็นอันตราย หรือให้โทษ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสารซึ่งคงอยู่ได้นานจากแหล่งที่มาบนบก จากหรือผ่านบรรยากาศ หรือโดยการทิ้งเท¹⁵ เช่น การทิ้งขยะ หรือน้ำมันจากเรือ การล้างเรือ เป็นต้น

3.1.2.2 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978 ,1997)

ดังที่กล่าวในตอนต้นแล้วว่า อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978,1997) มุ่งประสงค์ในการวางกฎระเบียบให้รัฐภาคีต้องปฏิบัติเพื่อเป็นการลด หรือป้องกันมลพิษจากเรือ โดยรายละเอียดของการปฏิบัตินั้นจะนำไปบัญญัติไว้ในภาคผนวกต่าง ๆ ของอนุสัญญา สำหรับมาตรการทางกฎหมายเรื่องห้ามมิให้ปล่อยสารพิษต่าง ๆ ลงในทะเล หรือการกำหนดปริมาณสารพิษที่อนุญาตให้ทิ้งเทได้ ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978,1997) พบใน กฎข้อบังคับที่ 15 ของภาคผนวกที่ 1 กฎข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษ

¹⁵ United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 Article 194

“1. States shall take, individually or jointly as appropriate, all measures consistent with this Convention that are necessary to prevent, reduce and control pollution of the marine environment from any source, using for this purpose the best practicable means at their disposal and in accordance with their capabilities, and they shall endeavour to harmonize their policies in this connection

3. The measures taken pursuant to this Part shall deal with all sources of pollution of the marine environment. These measures shall include, inter alia, those designed to minimize to the fullest possible extent:

(a) the release of toxic, harmful or noxious substances, especially those which are persistent, from land-based sources, from or through the atmosphere or by dumping;”

จากน้ำมัน (Regulation for the Prevention of Pollution by Oil) ที่บัญญัติเกี่ยวกับการควบคุมการปล่อยทิ้งน้ำมัน มีใจความว่า

-ห้ามมิให้เรือที่ขนาด 400 ตันกรอสส์ หรือมากกว่า ปล่อยทิ้งน้ำมัน หรือสารผสมน้ำมันใด ๆ ลงสู่ทะเลบริเวณนอกพื้นที่ที่กำหนดพิเศษ (Special Areas) เว้นแต่เป็นไปตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้ เรือนั้นกำลังอยู่ในเส้นทางเดินเรือ สารผสมน้ำมันนั้นได้นำไปผ่านเครื่องกรองน้ำมันตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับที่ 14 ปริมาณเจือปนของน้ำมันที่ปล่อยออกมายังไม่ได้ทำให้เจือจางมีน้ำมันปนอยู่ไม่เกิน 15 ส่วนในล้านส่วน สารผสมน้ำมันมิได้มาจากท้องเรือของห้องสูบล้างน้ำมัน และสารผสมน้ำมัน สำหรับกรณีเรือบรรทุกน้ำมัน มิได้ปนกับกากของสินค้าน้ำมัน¹⁶ (กฎข้อบังคับที่ 15(2))

-ห้ามมิให้เรือที่ขนาด 400 ตันกรอสส์ หรือมากกว่า ปล่อยทิ้งน้ำมัน หรือสารผสมน้ำมันใด ๆ ลงสู่ทะเลบริเวณพื้นที่ที่กำหนดพิเศษ (Special Areas) เว้นแต่เป็นไปตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้ เรือนั้นกำลังอยู่ในเส้นทางเดินเรือ สารผสมน้ำมันนั้นได้นำไปผ่านเครื่องกรองน้ำมันตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับที่ 14.7 ปริมาณเจือปนของน้ำมันที่ปล่อยออกมายังไม่ได้ทำให้เจือจางมีน้ำมันปนอยู่ไม่เกิน 15 ส่วนในล้านส่วน สารผสมน้ำมันมิได้มาจากท้องเรือของห้องสูบล้างน้ำมัน และสารผสมน้ำมัน สำหรับกรณีเรือบรรทุกน้ำมัน มิได้ปนกับกากของสินค้าน้ำมัน¹⁷ (กฎข้อบังคับที่ 15(3))

¹⁶ Annex I- Regulations for the Prevention of Pollution by Oil , Regulation 15 - Control of discharge of oil

“2. Any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships of 400 gross tonnage and above shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

1. the ship is proceeding en route;
2. the oily mixture is processed through an oil filtering equipment meeting the requirements of regulation 14 of this Annex;
3. the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million;
4. the oily mixture does not originate from cargo pump-room bilges on oil tankers; and
5. the oily mixture, in case of oil tankers, is not mixed with oil cargo residues.”

¹⁷ Annex I- Regulations for the Prevention of Pollution by Oil , Regulation 15 - Control of discharge of oil

“3. Any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships of 400 gross tonnage and above shall be prohibited except when all of the following conditions are satisfied:

1. the ship is proceeding en route;
2. the oily mixture is processed through an oil filtering equipment meeting the requirements of regulation 14.7 of this Annex;

-การปล่อยทิ้งลงสู่ทะเล ต้องไม่มีสารเคมีหรือสารอินใดเจือปนในปริมาณหรือความเข้มข้น ซึ่งเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมในทะเล หรือมีสารเคมี หรือสารอื่น ๆ ซึ่งนำมาใช้เพื่อความมุ่งหมายในการหลีกเลี่ยงเงื่อนไขของการปล่อยทิ้งต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับนี้¹⁸ (กฎข้อบังคับที่ 15(8))

-กากน้ำมัน ซึ่งไม่สามารถปล่อยทิ้งลงสู่ทะเลได้ตามที่บัญญัติไว้ในกฎข้อบังคับนี้ จะต้องถูกเก็บกักไว้บนเรือ เพื่อปล่อยทิ้งในอุปกรณ์เพื่อรองรับของเสีย¹⁹ (กฎข้อบังคับที่ 15(9))

3.1.2.3 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990)

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ 1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990) มีชื่อเรียกย่อว่า “OPRC” เป็นอนุสัญญาที่ให้ความสำคัญกับความร่วมมือระหว่างรัฐภาคีสมาชิกในด้านมลพิษทางทะเลที่เกิดจากน้ำมัน ไม่ว่าจะเกี่ยวข้องกับเรือ ฐานขุดเจาะนอกชายฝั่ง ท่าเรือ และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายน้ำมัน รวมทั้งการแลกเปลี่ยนข้อมูลเกี่ยวกับขีดความสามารถของรัฐภาคีในการจัดการกับมลพิษที่เกิดจากน้ำมัน การจัดเตรียมแผนฉุกเฉินสำหรับมลพิษจากน้ำมัน การแลกเปลี่ยนรายงานอุบัติการณ์(Incident)ที่สำคัญซึ่งอาจจะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในทะเล ชายฝั่ง และผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับรัฐ ตลอดจนการค้นคว้าวิจัยและพัฒนาวิธีการในการขจัดมลพิษทางทะเลที่เกิดจากน้ำมัน

3. the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million;
4. the oily mixture does not originate from cargo pump-room bilges on oil tankers; and
5. the oily mixture, in case of oil tankers, is not mixed with oil cargo residues.”

¹⁸ Annex I- Regulations for the Prevention of Pollution by Oil , Regulation 15 - Control of discharge of oil

“8. 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.”

¹⁹ Annex I- Regulations for the Prevention of Pollution by Oil , Regulation 15 - Control of discharge of oil

“9. The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with this regulation shall be retained on board for subsequent discharge to reception facilities.”

สำหรับประเทศไทยได้ลงนามเข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990) เมื่อวันที่ 20 เมษายน พ.ศ. 2543²⁰ ดังนั้น ประเทศไทยจึงผูกพันตามข้อบทในอนุสัญญา ระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990) ตั้งแต่วันที่ 20 กรกฎาคม พ.ศ. 2543 เป็นต้นมา

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความ ร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990) เป็นอนุสัญญาที่มุ่งเน้นในเรื่องการ เตรียมการและการจัดการเมื่อมีอุบัติการณ์ (Incident) ที่เกิดจากมลพิษของน้ำมัน ซึ่งเป็นผล หรืออาจ เป็นผลให้มีการทิ้ง เท น้ำมันปิโตรเลียมในทุก ๆ รูปแบบ รวมถึงน้ำมันดิบ น้ำมันเชื้อเพลิง ตะกอน น้ำมัน ขยะเพื่อน้ำมัน และผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ ที่ได้จากการกลั่นน้ำมัน ในลักษณะเป็นการคุกคาม หรืออาจจะคุกคามสิ่งแวดล้อมทางทะเล ชายฝั่ง หรือผลประโยชน์ของรัฐหนึ่งรัฐใดหรือหลายรัฐ จึง จำเป็นต้องมีการดำเนินการอย่างฉุกเฉินเร่งด่วน หรือมีการจัดการอย่างใด ๆ โดยทันที ดังที่บัญญัติไว้ข้อ 2(1) และข้อ2(2)²¹ แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และ ความร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990)

²⁰ อนุสัญญาด้านการขนส่งทางทะเล.(2553).(ออนไลน์).เข้าถึงได้จาก: [http://www.mkh.in.th/index.php/2010-03-22-18-03-43/2010-03-25-08-39-20.\[2559, 29 พฤษภาคม\]](http://www.mkh.in.th/index.php/2010-03-22-18-03-43/2010-03-25-08-39-20.[2559, 29 พฤษภาคม])

²¹ International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990
Article 2 Definitions

“For the purposes of this Convention:

- (1) Oil means petroleum in any form including crude oil, fuel oil, sludge, oil refuse and refined products,
- (2) Oil pollution incident means an occurrence or series of occurrences having the same origin, which results or may result in a discharge of oil and which poses or may pose a threat to the marine environment, or to the coastline or related interests of one or more States, and which requires emergency action or other immediate response.”

นอกจากนี้ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990) ยังมีการบทบัญญัติเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายในการป้องกันมลพิษทางทะเล เรื่องห้ามมิให้ปล่อยสารพิษต่าง ๆ ลงในทะเล หรือการกำหนดปริมาณสารพิษที่อนุญาตให้ทิ้งทะเลได้ ซึ่งนับเป็นมาตรการทางกฎหมายที่สำคัญในการป้องกันมลพิษทางทะเลที่เกิดจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมี เนื่องจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมีเป็นอุตสาหกรรมที่ใช้ “น้ำมัน” เป็นวัตถุดิบหลักในกระบวนการผลิต โดยมาตรการทางกฎหมายในการกำหนด ควบคุมปริมาณสารพิษ หรือน้ำมันที่อนุญาตให้ทิ้งทะเลได้ถูกบัญญัติไว้ในข้อ 4. โดยมีใจความว่า

“นายเรือหรือบุคคลที่รับผิดชอบในเรือที่ชักธง และบุคคลที่รับผิดชอบในฐานะชุดเจาะนอกฝั่งภายในเขตอำนาจของตน มีหน้าที่ในการรายงานโดยไม่ชักช้า เมื่อมีเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับ การปล่อยทิ้ง หรืออาจจะมีการปล่อยทิ้งน้ำมันในทะเล โดยให้รายงานต่อรัฐชายฝั่งที่ใกล้ที่สุด หรือรัฐชายฝั่งที่มีเขตอำนาจ ตามแต่กรณี”²² ดังบัญญัติไว้ใน ข้อ 4 (1)(เอ)

“นายเรือหรือบุคคลที่รับผิดชอบในเรือที่ชักธง และบุคคลที่รับผิดชอบในฐานะชุดเจาะนอกฝั่งภายในเขตอำนาจของตน มีหน้าที่ในการรายงานโดยไม่ชักช้า เมื่อพบเห็นเหตุการณ์ในทะเลที่เกี่ยวข้องกับการปล่อยทิ้งน้ำมัน หรือการพบเห็นคราบน้ำมันในทะเล โดยให้รายงานต่อรัฐชายฝั่งที่ใกล้ที่สุด หรือรัฐชายฝั่งที่มีเขตอำนาจ ตามแต่กรณี”²³ ดังบัญญัติไว้ในข้อ 4 (1)(บี)

²² International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990

Article 4 Oil Pollution Reporting Procedures

“(1) Each Party shall:

(a) Require masters or other persons having charge of ships flying its flag and persons having charge of offshore units under its jurisdiction to report without delay any event on their ship or offshore unit involving a discharge or probable discharge of oil:

(i) in the case of a ship, to the nearest coastal State;

(ii) in the case of an offshore unit, to the coastal State to whose jurisdiction the unit is subject;”

²³ International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990

Article 4 (1) Each Party shall:

“(b) require masters or other persons having charge of ships flying its flag and persons having charge of offshore units under its jurisdiction to report without delay any observed event at sea involving a discharge of oil or the presence of oil:

(i) in the case of a ship, to the nearest coastal State;

“บุคคลที่รับผิดชอบในท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายน้ำมัน มีหน้าที่ในการรายงานโดยไม่ชักช้า เมื่อมีเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปล่อยทิ้ง หรืออาจจะมีการปล่อยทิ้งน้ำมัน โดยให้รายงานต่อเจ้าพนักงานของรัฐที่มีอำนาจ”²⁴ ดังบัญญัติไว้ใน ข้อ 4 (1)(ซี)

3.1.3 มาตรการทางกฎหมายในด้านการป้องกันมลพิษทางทะเล เรื่องการให้การศึกษา ความรู้ และความเข้าใจแก่ประชาชนเกี่ยวกับมลพิษทางทะเลจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมี

นอกจากมาตรการทางกฎหมายในการป้องกันมลพิษทางทะเลตามข้อตกลงระหว่างประเทศเรื่องการออกกฎหมาย และเรื่องการห้ามมิให้ปล่อยสารพิษต่าง ๆ ลงในทะเล หรือการกำหนดปริมาณสารพิษที่อนุญาตให้ทิ้งทะเลแล้ว มาตรการทางกฎหมายในการป้องกันมลพิษทางทะเลตามข้อตกลงระหว่างประเทศที่สำคัญอีกมาตรการหนึ่งก็คือ มาตรการทางกฎหมายเรื่องการให้การศึกษา ความรู้ และความเข้าใจแก่ประชาชนเกี่ยวกับมลพิษทางทะเลจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมี โดยพบการบัญญัติมาตรการทางกฎหมายดังกล่าวในข้อตกลงระหว่างประเทศ ดังนี้

3.1.3.1 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982)

มาตรการทางกฎหมายในเรื่องการให้การศึกษา ความรู้ และความเข้าใจแก่ประชาชนเกี่ยวกับมลพิษทางทะเลจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมี ได้ถูกนำมาบัญญัติไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) ข้อ 200 ว่าด้วยการศึกษาโครงการวิจัย และการแลกเปลี่ยนข้อสนเทศและข้อมูล มีใจความว่าให้รัฐภาคร่วมมือกัน ไม่ว่าจะโดยตรงหรือโดยผ่านองค์การระหว่างประเทศที่มีอำนาจ เพื่อความมุ่งประสงค์ในการส่งเสริมการศึกษา การดำเนินโครงการวิจัยทางวิทยาศาสตร์ และการสนับสนุนให้มีการแลกเปลี่ยนข้อสนเทศและข้อมูลที่ได้มาเกี่ยวกับภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเล²⁵

(ii) in the case of an offshore unit, to the coastal State to whose jurisdiction the unit is subject;”

²⁴ International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990 Article 4 Oil Pollution Reporting Procedures

“(1) Each Party shall:

(c) require persons having charge of sea ports and oil handling facilities under its jurisdiction to report without delay any event involving a discharge or probable discharge of oil or the presence of oil to the competent national authority;”

²⁵ สุชาติ รัตนวรินทร์ชัย.(2550).มลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากแหล่งบนบก:ศึกษามบทบาทของประเทศไทย โดยคำนึงถึงกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982.วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 48-49

กล่าวคือ หากประชาชนในรัฐภาคีต่างมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับมลพิษทางทะเลจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมีแล้ว ย่อมจะส่งผลให้เมื่อจะมีการปล่อยมลพิษ หรือทิ้งของเสียต่าง ๆ ลงในทะเล จะเกิดความตระหนักถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากมลพิษทางทะเลที่จะตามมาได้ เพราะไม่ว่าจะเป็นกรณีใด ๆ ก็ตามในท้ายที่สุดแล้ว มนุษย์ซึ่งเป็นผู้ก่อให้เกิดมลพิษทางทะเลย่อมเป็นผู้ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางทะเลที่เกิดขึ้นนั่นเอง

3.1.3.2 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990)

มาตรการทางกฎหมายในด้านการป้องกันมลพิษทางทะเล เรื่องการให้การศึกษาคือความรู้ และความเข้าใจแก่ประชาชนเกี่ยวกับมลพิษทางทะเล พบการบัญญัติไว้ในข้อ 9. เรื่องความร่วมมือทางวิชาการ แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990) มีใจความว่า “ภาคีอนุสัญญายอมรับที่จะให้การสนับสนุนแก่ภาคีสมาชิกที่มีการร้องขอ ในด้านการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการที่เกี่ยวข้องกับ การฝึกอบรมบุคลากร การจัดเตรียมและเตรียมความพร้อมในด้านเทคโนโลยี อุปกรณ์ต่าง ๆ ตลอดจนมาตรการต่าง ๆ ในการเตรียมการ ป้องกัน และขจัดมลพิษที่เกิดจากน้ำมัน และการริเริ่มการค้นคว้าและพัฒนาาร่วมกัน”²⁶

3.1.4 มาตรการทางกฎหมายในด้านการป้องกันเรื่องการออกไปสำคัญรับรอง และระเบียบพิเศษสำหรับการตรวจสอบเรือ

นอกจากมาตรการทางกฎหมายในการป้องกันมลพิษทางทะเลตามข้อตกลงระหว่างประเทศเรื่องการออกกฎหมาย เรื่องการห้ามมิให้ปล่อยสารพิษต่าง ๆ ลงในทะเล หรือการกำหนด

²⁶International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990

Article 9 Technical co-operation

“(1) Parties undertake directly or through the Organization and other international bodies, as appropriate, in respect of oil pollution preparedness and response, to provide support for those Parties which request technical assistance:

- (a) to train personnel;
- (b) to ensure the availability of relevant technology, equipment and facilities;
- (c) to facilitate other measures and arrangements to prepare for and respond to oil pollution incidents; and
- (d) to initiate joint research and development programme”

ปริมาณสารพิษที่อนุญาตให้ทิ้งเท และเรื่องการให้การศึกษา ความรู้ และความเข้าใจแก่ประชาชน เกี่ยวกับมลพิษทางทะเลจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมีแล้ว มาตรการทางกฎหมายในด้านการป้องกัน เรื่องการออกใบสำคัญรับรอง และระเบียบพิเศษสำหรับการตรวจสอบเรือ ก็นับเป็นมาตรการทางกฎหมายในการป้องกันมลพิษทางทะเลตามข้อตกลงระหว่างประเทศที่สำคัญอีกมาตรการหนึ่ง โดยพบการบัญญัติมาตรการทางกฎหมายดังกล่าวในข้อตกลงระหว่างประเทศ คือ

3.1.4.1 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และ พิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978 ,1997)

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978 , 1997) กำหนดให้ เรือทุกลำ ต้องมีใบสำคัญรับรองต่าง ๆ (Certificates) เช่น ใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (International Oil Pollution Prevention Certificate) ดังที่บัญญัติไว้ในภาคผนวกที่ 1 โดย อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการ ป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978 , 1997) ข้อ 5. ได้บัญญัติให้อำนาจ แก่ประเทศภาคีสมาชิกที่เรือนั้นอยู่ภายใต้อำนาจเป็นผู้ออกใบสำคัญรับรองดังกล่าว ในขณะที่เดียวกัน ก็ให้อำนาจในการตรวจสอบเรือกับรัฐที่มีเขตอำนาจเหนือท่าเรือ หรือสถานีนอกชายฝั่งที่เรือ นั้น เข้าไป โดยเน้นการตรวจสอบในเรื่องการมีอยู่และความสมบูรณ์ของใบสำคัญรับรองเป็นสำคัญ เว้นแต่ในกรณีที่มีหลักฐานแน่ชัดที่จะเชื่อได้ว่าสภาพของเรือ หรืออุปกรณ์ประจำเรือ ไม่สอดคล้อง กับใบสำคัญรับรองในสาระสำคัญ ซึ่งในกรณีนี้รัฐที่มีเขตอำนาจเหนือท่าเรือ หรือสถานีนอกชายฝั่ง ที่เรือ นั้นเข้าไป มีอำนาจในการดำเนินการใด ๆ เพื่อให้แน่ใจได้ว่าเรือจะไม่ออกเดินทางไปจนกว่า จะแน่ใจว่าเรือ นั้นจะไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล²⁷

²⁷ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 Article 5

“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 offshore 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

3.1.5 มาตรการทางกฎหมายในด้านการป้องกันเรื่องการจัดทำแผนระดับชาติ และแผนฉุกเฉินเพื่อป้องกันและขจัดมลพิษที่เกิดจากน้ำมัน พบการบัญญัติไว้ในข้อตกลงระหว่างประเทศ ดังนี้

3.1.5.1 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990)

โดยเหตุที่ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol,1990) ให้ความสำคัญในการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับต่อการเกิดอุบัติเหตุ (Incident) ต่าง ๆ ที่เกิดจากน้ำมัน อันส่งผลให้เกิดมลพิษทางทะเลได้ ด้วยเหตุนี้ การเตรียมการอย่างมีประสิทธิภาพในการขจัดอุบัติเหตุต่าง ๆ ที่เกิดจากน้ำมัน เพื่อลดความเสียหายทั้งปวงที่อาจเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุดังกล่าวจึงเป็นสิ่งสำคัญ ดังนั้น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990) จึงกำหนดให้รัฐภาคีสมาชิกต้องดำเนินการดังต่อไปนี้ เพื่อป้องกันมิให้เกิดมลพิษจากน้ำมัน ได้แก่

1) การจัดทำแผนระดับชาติ หรือแผนการเตรียมการ การป้องกันและขจัดมลพิษจากน้ำมันในระดับชาติและระดับภูมิภาค²⁸ (National and Regional Systems for Preparedness and

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 offshore terminal for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available.”

²⁸ International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990
Article 6 National and Regional Systems for Preparedness and Response

“1. Each Party shall establish a national system for responding promptly and effectively to oil pollution incidents. This system shall include as a minimum:

(a) the designation of:

(i) the competent national authority or authorities with responsibility for oil pollution preparedness and response;

Response) ดังที่บัญญัติไว้ใน ข้อ 6 แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990) กล่าวคือ

“แผนระดับชาติ หรือแผนการเตรียมการ การป้องกันและขจัดมลพิษจากน้ำมันในระดับชาติและระดับภูมิภาค อย่างน้อยที่สุดต้องประกอบด้วยรายละเอียด ดังนี้

(1) การกำหนดให้มีหน่วยงานของรัฐ ซึ่งรับผิดชอบในด้านการเตรียมการและป้องกันมลพิษที่เกิดจากน้ำมัน

(2) การกำหนดให้มีจุดรับแจ้งเหตุ ซึ่งรับผิดชอบในเรื่องด้านการรับแจ้งเหตุ ตลอดจนการสื่อสารข้อมูลต่าง ๆ ต่อสาธารณชนเมื่อมีอุบัติการณ์ (Incident) ต่าง ๆ เกิดขึ้น

(3) การกำหนดตัวผู้มีอำนาจในนามของรัฐ ซึ่งทำหน้าที่ในการร้องขอความช่วยเหลือ หรือตัดสินใจในการให้ความช่วยเหลือเมื่อเกิดอุบัติการณ์กับรัฐอื่น

(4) การจัดทำแผนฉุกเฉินแห่งชาติในการเตรียมการ ป้องกัน และขจัดมลพิษจากน้ำมัน เพื่อกำหนดอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานของรัฐและเอกชน ตามแนวทางที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization – IMO)²⁹ กำหนดไว้”

2) การจัดทำแผนฉุกเฉินเพื่อป้องกันและขจัดมลพิษจากน้ำมัน ดังที่บัญญัติไว้ใน ข้อ 3. แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990) มีใจความว่า

“แผนฉุกเฉินเพื่อป้องกันและขจัดมลพิษจากน้ำมัน ที่รัฐภาคีสมาชิกต้องดำเนินการจัดทำ ได้แก่

(ii) the national operational contact point or points, which shall be responsible for the receipt and transmission of oil pollution reports as referred to in article 4; and

(iii) an authority which is entitled to act on behalf of the State to request assistance or to decide to render the assistance requested;

(b) A national contingency plan for preparedness and response which includes the organizational relationship of the various bodies involved, whether public or private, taking into account guidelines developed by the Organization.”

²⁹ กลุ่มงานองค์การระหว่างประเทศและสหประชาชาติ สำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ. *องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ*. (กุมภาพันธ์ 2553). (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://www.dg-net.org/upload/attach/imo.pdf> [2559,2 มิถุนายน]

(1) แผนฉุกเฉินเพื่อป้องกันและขจัดมลพิษจากน้ำมัน สำหรับเรือที่ชักธงของตน ตามรูปแบบที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization – IMO) กำหนดไว้³⁰

(2) แผนฉุกเฉินเพื่อป้องกันและขจัดมลพิษจากน้ำมัน สำหรับผู้ประกอบการฐานขุดเจาะนอกฝั่งภายใต้เขตอำนาจของตน³¹

(3) แผนฉุกเฉินเพื่อป้องกันและขจัดมลพิษจากน้ำมัน สำหรับเจ้าพนักงานหรือผู้ปฏิบัติงานที่รับผิดชอบในท่าเรือ (Sea Ports) และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายน้ำมัน ซึ่งรวมถึง ท่าขนถ่ายน้ำมัน ท่อ และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ในการขนถ่ายน้ำมัน³²

3.2 มาตรการทางกฎหมายในด้านการควบคุมมลพิษทางทะเลตามข้อตกลงระหว่างประเทศ

แม้ว่ามาตรการทางกฎหมายในด้านการป้องกันจะบัญญัติไว้อย่างครบถ้วนหรือเคร่งครัดเพียงใดก็ตาม การฝ่าฝืนหรือการลักลอบปล่อยน้ำมัน หรือสารพิษลงสู่ทะเล ซึ่งทำให้เกิดมลพิษทางทะเลย่อมมีโอกาที่จะเกิดขึ้นได้ทุกขณะ ด้วยเหตุนี้ จึงต้องมีมาตรการทางกฎหมายในด้านการควบคุมมลพิษทางทะเล เพื่อบังคับใช้เมื่อมีเหตุการณ์ที่ทำให้มลพิษทางทะเลเกิดขึ้น เช่น การเกิด

³⁰ International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990
Article 3 Oil Pollution Emergency Plans

“(1) (a) Each Party shall require that ships entitled to fly its flag have on board a shipboard oil pollution emergency plan as required by and in accordance with the provisions adopted by the Organization for this purpose.

³¹ International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol, 1990
Article 3 Oil Pollution Emergency Plans

“(2) Each Party shall require that operators of offshore units under its jurisdiction have oil pollution emergency plans, which are coordinated with the national system established in accordance with article 6 and approved in accordance with procedures established by the competent national authority.”

³² International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990
Article 3 Oil Pollution Emergency Plans

“(3) Each Party shall require that authorities or operators in charge of such sea ports and oil handling facilities under its jurisdiction as it deems appropriate have oil pollution emergency plans or similar arrangements which are coordinated with the national system established in accordance with article 6 and approved in accordance with procedures established by the competent national authority.”

อุบัติเหตุ (Incident) รั่วไหลของน้ำมันลงในทะเล หรือมีเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นจากการฝ่าฝืนหรือ ลักลอบปล่อยสารพิษต่าง ๆ ลงสู่ทะเล เป็นต้น

มาตรการทางกฎหมายในด้านการควบคุมมลพิษทางทะเลตามข้อตกลงระหว่างประเทศ ประกอบด้วยมาตรการดังต่อไปนี้

3.2.1 มาตรการทางกฎหมายในด้านการควบคุมมลพิษทางทะเลเรื่องการแจ้งให้ทราบถึง ความเสียหายที่เกิดขึ้น หรือใกล้จะเกิด พบการบัญญัติไว้ในข้อตกลงระหว่างประเทศ ดังนี้

3.2.1.1 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982)

มาตรการทางกฎหมายในด้านการควบคุมมลพิษทางทะเลเรื่องการแจ้งให้ทราบถึง ความเสียหายที่เกิดขึ้นหรือใกล้จะเกิดขึ้น พบบัญญัติไว้ในข้อ 198 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่า ด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) มีใจความว่า “เมื่อรัฐใดรู้ถึงกรณีที่ตั้งเขตล้อมทางทะเลตกอยู่ในอันตรายจากความเสียหายที่ใกล้จะถึง หรือได้รับความเสียหายจากภาวะมลพิษแล้ว ให้รัฐนั้นแจ้งให้รัฐอื่น ๆ ซึ่งรัฐนั้นเห็นว่าน่าจะได้รับ ความกระทบกระเทือนจากความเสียหายเช่นว่านั้นทราบโดยทันที รวมทั้งแจ้งให้องค์การระหว่างประเทศ ที่มีอำนาจทราบด้วย”³³

การแจ้งให้ทราบถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นหรือใกล้จะเกิดขึ้น เป็นมาตรการทาง กฎหมายในการควบคุมมลพิษทางทะเลที่เกิดขึ้นมาแล้วในรัฐภาคีหนึ่ง มิให้ลุกลามหรือแพร่กระจาย ไปยังรัฐภาคีอื่นที่อยู่ใกล้เคียง โดยกำหนดหน้าที่ให้รัฐภาคีที่เกิดมลพิษทางทะเลต้องแจ้งไปยังรัฐ อื่น ๆ ที่เห็นว่าน่าจะได้รับผลกระทบจากมลพิษทางทะเลที่เกิดขึ้น ซึ่งหน้าที่ในการแจ้งให้รัฐภาคีอื่น ทราบถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นหรือใกล้จะเกิดขึ้นนี้ต้องกระทำโดยทันที ทั้งนี้ เพื่อให้รัฐภาคีอื่น สามารถหามาตรการ หรือวิธีการในการป้องกัน หรือเตรียมการมิให้ตนได้รับความเสียหายจาก มลพิษดังกล่าว นอกจากนี้ รัฐภาคีที่เกิดความเสียหายขึ้นยังมีหน้าที่ต้องแจ้งให้องค์การระหว่าง ประเทศที่มีอำนาจได้ทราบด้วย ตัวอย่างเช่น การแจ้งต่อ UNEP (United Nations Environment

³³ United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 Article 198

“When a State becomes aware of cases in which the marine environment is in imminent danger of being damaged or has been damaged by pollution, it shall immediately notify other States it deems likely to be affected by such damage, as well as the competent international organizations.”

Programme) ซึ่ง UNEP³⁴ เป็นองค์การหนึ่งขององค์การสหประชาชาติที่ทำหน้าที่ในการกำกับ ดูแล ควบคุมในด้านมลพิษต่าง ๆ โดยเฉพาะแต่มลพิษทางทะเลเท่านั้น

3.2.1.2 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความ ร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990)

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความ ร่วมมือ ในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990) ได้บัญญัติมาตรการทางกฎหมายใน ด้านการควบคุมมลพิษทางทะเลเรื่องการแจ้งให้ทราบถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นหรือใกล้จะเกิดขึ้น ไว้ในข้อ 4 (1)(เอ)-(ซี) โดยมีใจความว่า “นายเรือ บุคคลที่รับผิดชอบในเรือที่ชักธง บุคคลที่ รับผิดชอบในท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายน้ำมัน มีหน้าที่ในการรายงานโดย ไม่ชักช้า เมื่อมีเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปล่อยทิ้ง หรืออาจจะมีการปล่อยทิ้งน้ำมันในทะเล รวมถึงการพบเห็นคราบน้ำมันในทะเล”³⁵ โดยเมื่อรัฐภาคีได้รับรายงานดังกล่าวแล้ว จะต้อง

³⁴ โครงการสิ่งแวดล้อมแห่งสหประชาชาติ (United Nations Environment Programme – UNEP) มีภารกิจในการ ส่งเสริมภาวะผู้นำและการฝึกกำลังของพันธมิตรในการดูแลสิ่งแวดล้อม ด้วยการสร้างแรงบันดาลใจ ให้ความรู้ และเสริมสร้างศักยภาพของชาติและประชาชนในการปรับปรุงคุณภาพชีวิต โดยไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต ของลูกหลานในภายภาคหน้า

³⁵ International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990

Article 4 Oil pollution reporting procedures

“(1) Each Party shall:

(a) require masters or other persons having charge of ships flying its flag and persons having charge of offshore units under its jurisdiction to report without delay any event on their ship or offshore unit involving a discharge or probable discharge of oil:

(i) in the case of a ship, to the nearest coastal State;

(ii) in the case of an offshore unit, to the coastal State to whose jurisdiction the unit is subject;

(b) require masters or other persons having charge of ships flying its flag and persons having charge of offshore units under its jurisdiction to report without delay any observed event at sea involving a discharge of oil or the presence of oil:

(i) in the case of a ship, to the nearest coastal State;

(ii) in the case of an offshore unit, to the coastal State to whose jurisdiction the unit is subject;

ดำเนินการตามที่บัญญัติไว้ในข้อ 5. แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990) ดังนี้

- 1) ประเมินเหตุการณ์ว่าเป็นอุบัติเหตุ (Incident) ที่ทำให้เกิดมลพิษจากน้ำมันหรือไม่
- 2) ประเมินขอบเขต และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุดังกล่าว
- 3) แจ้งโดยไม่ชักช้าไปยังรัฐภาคีอื่น ๆ ซึ่งจะได้รับผลกระทบหรืออาจจะได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุ รวมทั้งแจ้งข้อมูลต่าง ๆ เกี่ยวกับการประเมินอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น และแจ้งให้ทราบถึงการดำเนินการใด ๆ ที่ได้กระทำไปแล้ว เพื่อให้อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นสิ้นสุดลง³⁶

3.2.2 มาตรการทางกฎหมายในด้านการควบคุมมลพิษทางทะเลเรื่องการรายงานอุบัติเหตุ (Incident) เกี่ยวกับสารที่เป็นอันตราย

นอกจากมาตรการทางกฎหมายในด้านการควบคุมมลพิษทางทะเลเรื่องการแจ้งให้ทราบถึงความเสียหายที่เกิดขึ้น หรือใกล้จะเกิดแล้ว มาตรการทางกฎหมายในด้านการควบคุมมลพิษที่สำคัญอีกมาตรการหนึ่งคือ มาตรการทางกฎหมายเรื่องการรายงานอุบัติเหตุ (Incident) เกี่ยวกับสารที่เป็นอันตราย ซึ่งบัญญัติไว้ในข้อตกลงระหว่างประเทศ ดังนี้

(c) require persons having charge of sea ports and oil handling facilities under its jurisdiction to report without delay any event involving a discharge or probable discharge of oil or the presence of oil to the competent national authority;”

³⁶ International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990 Article 5 Action on receiving an oil pollution report

“(1) Whenever a Party receives a report referred to in article 4 or pollution information provided by other sources, it shall:

- (a) assess the event to determine whether it is an oil pollution incident;
- (b) assess the nature, extent and possible consequences of the oil pollution incident; and
- (c) then, without delay, inform all States whose interests are affected or likely to be affected by such oil pollution incident, together with
 - (i) details of its assessments and any action it has taken, or intends to take, to deal with the incident, and
 - (ii) further information as appropriate, until the action taken to respond to the incident has been concluded or until joint action has been decided by such States”

3.2.2.1 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978 ,1997)

มาตรการทางกฎหมายเรื่องการรายงานอุบัติการณ์ (Incident) เกี่ยวกับสารที่เป็นอันตราย ได้บัญญัติไว้ใน ข้อ 8 (1)(2)(3) แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978 , 1997) โดยเป็นการกำหนดหน้าที่ในการรายงานอุบัติการณ์ (Incident) เกี่ยวกับสารที่เป็นอันตราย ซึ่งมีใจความโดยลำดับดังนี้

1) “ให้รัฐภาคีจัดทำรายงานอุบัติการณ์ (Incident) โดยไม่ชักช้าและต้องละเอียดที่สุดเท่าที่จะทำได้ ตามบทบัญญัติของพิธีสารฉบับที่ 1 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978,1997)³⁷

2) ให้แต่ละภาคีอนุสัญญา

(เอ) ดำเนินการทั้งปวงที่จำเป็นเพื่อให้เจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานที่เหมาะสมทำหน้าที่รับและดำเนินการเกี่ยวกับรายงานอุบัติการณ์ (Incident) ทั้งปวง และ

(บี) แจ้งองค์การให้ทราบถึงรายละเอียดโดยสมบูรณ์เกี่ยวกับการดำเนินการดังกล่าว เพื่อเวียนให้ภาคีอื่น ๆ และรัฐสมาชิกขององค์การได้ทราบ³⁸

3) เมื่อภาคีได้รับรายงานตามบทบัญญัติข้อนี้แล้ว ให้ภาคีนั้นส่งรายงานดังกล่าวโดยไม่ชักช้าต่อไปยังทางการของเรือที่เกี่ยวข้อง และรัฐอื่นใดที่อาจถูกกระทบกระเทือน³⁹

³⁷ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 Article 8(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.”

³⁸ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 Article 8(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.”

³⁹ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 Article 8(3)

“Whenever a Party receives a report under the provisions of the present article, that Party shall relay the report without delay to:

จากบทบัญญัติข้างต้นทำให้พบว่า ข้อ 8 แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978,1997) ได้บัญญัติกรอบกว้าง ๆ ในการรายงานอุบัติการณ์ (Incident) เท่านั้น

เมื่อจะพิจารณารายละเอียด ขั้นตอนการปฏิบัติของการรายงานอุบัติการณ์ (Incident) จึงต้องมาพิจารณาบทบัญญัติในพิธีสารฉบับที่ 1 (Protocol I) ว่าด้วยบทบัญญัติเกี่ยวกับการรายงานอุบัติการณ์อันเนื่องมาจากสารที่เป็นอันตราย (Provisions Concerning Reports on Incidents Involving Harmful Substances) ของพิธีสาร ค.ศ. 1978 (Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973) ซึ่งได้กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการรายงานอุบัติการณ์ (Incident) ไว้ ดังนี้

ผู้มีหน้าที่รายงานอุบัติการณ์ (Incident) คือ นายเรือของเรือที่เกี่ยวข้องกับอุบัติการณ์ หรือบุคคลอื่นใดที่มีหน้าที่รับผิดชอบในเรือ ซึ่งบัญญัติไว้ในข้อ 1. แห่งพิธีสารฉบับที่ 1 (Protocol I)⁴⁰

เหตุการณ์ที่ต้องมีการรายงานอุบัติการณ์ (Incident)⁴¹ บัญญัติไว้ในข้อ 2. แห่งพิธีสารฉบับที่ 1 (Protocol I) ได้แก่

-
- (a) the Administration of the ship involved; and
 - (b) any other State which may be affected.”

⁴⁰ Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973: Protocol I Provisions Concerning Reports on Incidents Involving Harmful Substances, Article I Duty to report
 “1. The master or other person having charge of any ship involved in an incident referred to in article II of this Protocol shall report the particulars of such incident without delay and to the fullest extent possible in accordance with the provisions of this Protocol.”

⁴¹ Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973: Protocol I Provisions Concerning Reports on Incidents Involving Harmful Substances, Article II When to make reports

“1. The report shall be made when an incident involves:

- (a) a discharge above the permitted level or probable discharge of oil or of noxious liquid substances for whatever reason including those for the purpose of securing the safety of the ship or for saving life at sea; or
- (b) a discharge or probable discharge of harmful substances in packaged form, including those in freight containers, portable tanks, road and rail vehicles and shipborne barges; or
- (c) damage, failure or breakdown of a ship of 15 metres in length or

(เอ) เมื่อมีการปล่อยทิ้งน้ำมัน สารพิษที่เป็นของเหลว นอกเหนือจากที่อนุญาตให้ทำได้ หรือเมื่อมีการปล่อยทิ้งน้ำมัน หรือสารพิษที่เป็นของเหลว ภายหลังจากได้รับอนุญาตให้ทำได้ โดยมีเหตุผลว่าเป็นการกระทำเพื่อความปลอดภัยของเรือ หรือเพื่อช่วยชีวิตในทะเล หรือ

(บี) เมื่อมีการปล่อยทิ้ง หรืออาจจะมีการปล่อยทิ้งสารที่เป็นอันตรายที่บรรจุเป็นหีบห่อ บรรจุในตู้สินค้า บรรจุในถังขนาดเล็ก ในยานพาหนะสำหรับขนส่งทางถนน ทางราง และเรือบาร์จ

(ซี) เมื่อมีความเสียหาย หรือชำรุดของเรือที่มีความยาว 15 เมตร

(ดี) เมื่อมีการปล่อยทิ้งน้ำมัน หรือสารพิษที่เป็นของเหลวจากการปฏิบัติการของเรือในปริมาณมาก หรือเกินกว่าที่ได้รับอนุญาตอย่างฉับพลัน

เนื้อหาของรายงานอุบัติการณ์ (Incident) บัญญัติไว้ในข้อ 3. แห่งพิธีสารฉบับที่ 1 (Protocol I) กล่าวคือ รายงานแต่ละครั้งต้องประกอบด้วย

(เอ) รายละเอียดของเรือ

(บี) วันเวลา และสถานที่ที่เกิดอุบัติการณ์ (Incident)

(ซี) ปริมาณ และประเภทของสารที่เป็นอันตรายที่เกี่ยวข้อง

(ดี) มาตรการหรือวิธีการในการช่วยเหลือ และการฟื้นกลับคืน⁴²

วิธีการรายงานอุบัติการณ์ (Incident) คือ การรายงานอุบัติการณ์ให้กระทำผ่านช่องทางการติดต่อสื่อสารที่เร็วที่สุด ไปยังรัฐชายฝั่งที่ใกล้ที่สุด โดยรายงานดังกล่าวจะได้รับความสำคัญเป็นลำดับสูงสุด ตามที่บัญญัติไว้ในข้อ 5. แห่งพิธีสารฉบับที่ 1 (Protocol I)⁴³

(d) a discharge during the operation of the ship of oil or noxious liquid substances in excess of the quantity or instantaneous rate permitted under the present Convention.”

⁴² Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973: Protocol I Provisions Concerning Reports on Incidents Involving Harmful Substances, Article III Contents of report

“Reports shall in any case include:

(a) identity of ships involved;

(b) time, type and location of incident;

(c) quantity and type of harmful substance involved;

(d) assistance and salvage measures”

⁴³ Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973: Protocol I Provisions Concerning Reports on Incidents Involving Harmful Substances, Article V Reporting procedures

3.2.3 มาตรการทางกฎหมายในด้านการควบคุมมลพิษทางทะเลเรื่องการตรวจหาละเมิด และการบังคับให้เป็นไปตามบทบัญญัติของอนุสัญญา พบการบัญญัติไว้ในข้อตกลงระหว่างประเทศ คือ

3.2.3.1 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และ พิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978 ,1997)

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และ พิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978,1997) ข้อ 6(1)-(3) ได้บัญญัติมาตรการทางกฎหมายในด้านการควบคุมมลพิษทางทะเลเรื่องการตรวจหาการละเมิด และการบังคับให้เป็นไปตามอนุสัญญา มีใจความว่า

“ให้ภาคีอนุสัญญาร่วมมือในการตรวจหาการละเมิด และการบังคับให้เป็นไปตาม บทบัญญัติของอนุสัญญา โดยการใช้มาตรการที่เหมาะสมและสามารถปฏิบัติได้ทั้งปวงในการ ตรวจหาและตรวจสอบสภาพแวดล้อม และใช้กระบวนการที่ดีในการรายงานและรวบรวม หลักฐาน⁴⁴” (ข้อ 6(1))

“ให้เจ้าหน้าที่ที่ได้รับแต่งตั้งหรือได้รับมอบหมายจากภาคนั้นมีอำนาจตรวจเรือ ซึ่ง อยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และ พิธีสาร ค.ศ. 1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978,1997) ที่อยู่ในเมืองท่าหรือสถานีนอกชายฝั่งใด ๆ ของภาคี เพื่อ วัตถุประสงค์ในการตรวจสอบว่า เรือนั้นได้ปล่อยทิ้งสารที่เป็นอันตรายใด อันเป็นการละเมิด บทบัญญัติหรือไม่ ถ้าการตรวจสอบชี้ให้เห็นได้ว่าการละเมิดต่ออนุสัญญานี้ จะต้องส่งรายงาน ดังกล่าวไปยังทางการเพื่อจะได้ดำเนินการใด ๆ ที่เหมาะสมต่อไป⁴⁵”(ข้อ 6(2))

“1. Reports shall be made by the fastest telecommunications channels available with the highest possible priority to the nearest coastal State.”

⁴⁴ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 Article 6(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.”

⁴⁵ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 Article 6(2)

“A ship to which the present Convention applies may, in any port or offshore 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

“ให้รัฐภาคีจัดหาหลักฐาน(ถ้ามี)ให้แก่ทางการว่า เรือได้ปล่อยทิ้งสารที่เป็นอันตราย หรือสิ่งใด ๆ ที่มีสารที่เป็นอันตรายเช่นว่านั้นปนอยู่ อันเป็นการละเมิดต่อบทบัญญัติ หากสามารถกระทำได้ให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของภาคีฝ่ายแรกแจ้งข้อกล่าวหาของการละเมิดต่อนายเรือ”⁴⁶

3.2.4 มาตรการทางกฎหมายในด้านการควบคุมมลพิษทางทะเลเรื่องการติดตามและประเมินผล พบการบัญญัติไว้ในข้อตกลงระหว่างประเทศ ดังนี้

3.2.4.1 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982)

เมื่อรัฐภาคีใดได้รับความเสียหายหรือผลกระทบจากมลพิษทางทะเลแล้ว มาตรการทางกฎหมายอย่างหนึ่งที่จะสามารถควบคุมมิให้มลพิษทางทะเลแพร่กระจายไปยังบริเวณอื่น ก็คือ การติดตามและประเมินผล ซึ่งมาตรการทางกฎหมายในเรื่องนี้พบบัญญัติในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) ตอนที่ 4 ว่าด้วยการติดตามตรวจสอบและการประเมินทางสิ่งแวดล้อม ข้อ 204 มีใจความว่า

“โดยสอดคล้องกับสิทธิของรัฐอื่น ๆ ให้รัฐเพียรพยายามเท่าที่จะปฏิบัติได้ ไม่ว่าจะโดยตรงหรือโดยผ่านองค์การระหว่างประเทศที่มีอำนาจ สังเกต วัด ประเมินค่า และวิเคราะห์ ความเสี่ยงหรือผลของภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเลโดยวิธีทางวิทยาศาสตร์อันเป็นที่ยอมรับ”⁴⁷ (ข้อ 204(1))

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.”

⁴⁶ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 Article 6(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, the competent authority of the former Party shall notify the master of the ship of the alleged violation.”

⁴⁷ United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 Article 204(1)

“States shall, consistent with the rights of other States, endeavour, as far as practicable, directly or through the competent international organizations, to observe, measure, evaluate and analyse, by recognized scientific methods, the risks or effects of pollution of the marine environment.”

“โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ให้รัฐติดตามตรวจสอบผลของกิจกรรมใด ๆ ซึ่งรัฐอนุญาตให้ทำหรือซึ่งรัฐเข้าไปเกี่ยวข้องด้วย เพื่อที่จะพิจารณากำหนดว่ากิจกรรมเหล่านี้ น่าจะก่อให้เกิดภาวะมลพิษแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลหรือไม่”⁴⁸ (ข้อ 204(2))

จะเห็นได้ว่า มาตรการทางกฎหมายเรื่องการติดตามและประเมินผล สามารถนำไปใช้ได้ในทุกกรณีทั้งในด้านการป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเล โดยไม่ว่าจะเป็นกรณีที่มีความเสียหายหรือผลกระทบจากมลพิษทางทะเลเกิดขึ้นแล้ว ซึ่งมาตรการในการติดตามและประเมินผลจะเป็นมาตรการในเชิงควบคุมมิให้ความเสียหายลุกลามไปยังบริเวณอื่น หรือจะเป็นกรณีการติดตามและประเมินผลกิจกรรมใด ๆ ที่รัฐภาคีอนุญาตให้มีการดำเนินการแล้ว แต่ยังไม่มีความเสียหายหรือเกิดมลพิษทางทะเลขึ้น การติดตามและประเมินผลในกรณีนี้จะเป็นมาตรการเชิงควบคุมและป้องกันในคราวเดียวกัน

นอกจากนี้ ยังพบมาตรการทางกฎหมายเรื่องการติดตามและประเมินผลในข้อ 206 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) มีใจความว่า “เมื่อรัฐมีเหตุอันควรเชื่อว่ากิจกรรมที่วางแผนไว้ภายใต้เขตอำนาจหรือการควบคุมอาจก่อให้เกิดภาวะมลพิษร้ายแรง หรือการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญและเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล ให้รัฐเหล่านั้น ประเมินผลที่อาจเกิดจากกิจกรรมเช่นว่านั้นต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลเท่าที่จะปฏิบัติได้ และรายงานผลการประเมินดังกล่าวในลักษณะที่บัญญัติไว้ในข้อ 205”⁴⁹ มาตรการทางกฎหมายในข้อนี้ จะเป็นกรณีที่มีเหตุอันควรเชื่อว่า กิจกรรมที่วางแผนไว้ อาจก่อให้เกิดภาวะมลพิษร้ายแรง หรือเปลี่ยนแปลงที่สำคัญและเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล ดังนั้น เพื่อควบคุมและป้องกันมิให้เกิดมลพิษทางทะเลร้ายแรง และเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากการดำเนินกิจกรรมใด ๆ จึงต้องมีการติดตามและประเมินผลกิจกรรมนั้น ๆ

⁴⁸ United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 Article 204(2)

“In particular, States shall keep under surveillance the effects of any activities which they permit or in which they engage in order to determine whether these activities are likely to pollute the marine environment”

⁴⁹ United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 Article 206

“When States have reasonable grounds for believing that planned activities under their jurisdiction or control may cause substantial pollution of or significant and harmful changes to the marine environment, they shall, as far as practicable, assess the potential effects of such activities on the marine environment and shall communicate reports of the results of such assessments in the manner provided in article 205.”

3.2.4.2 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความ
ร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1990 (International Convention on Oil Pollution
Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990)

มาตรการทางกฎหมายในด้านการควบคุมมลพิษทางทะเลเรื่องการติดตามและ
ประเมินผล พบบัญญัติไว้ในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และ
ความร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1990 (International Convention on Oil
Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990) ข้อ 5(3) ซึ่งบัญญัติถึงกรณี
ที่เกิดอุบัติเหตุ (Incident) จากน้ำมันอย่างหนึ่งอย่างใดขึ้นในทะเลแล้ว รัฐอื่นที่ได้รับผลกระทบ
ต้องมีการติดตามและประเมินผล โดยหากพิจารณาแล้วเห็นว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นจะมีความ
รุนแรง ก็ควรแจ้งไปยังองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization)
เพื่อให้ทราบถึงการประเมินขอบเขตของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น รวมทั้งการดำเนินการที่รัฐได้กระทำ
ไปแล้วหรือกำลังจะกระทำ⁵⁰

3.3 มาตรการทางกฎหมายในด้านการให้ความร่วมมือเพื่อป้องกันและควบคุมมลพิษทาง ทะเลตามข้อตกลงระหว่างประเทศ

ถ้าฟังแต่เพียงมาตรการทางกฎหมายในด้านการป้องกัน มาตรการทางกฎหมายในด้าน
การควบคุมแล้ว อาจไม่เพียงพอในการป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเลได้อย่างมีประสิทธิภาพ
ด้วยเหตุนี้ มาตรการทางกฎหมายในด้านการให้ความร่วมมือระหว่างรัฐภาคีต่าง ๆ จึงเป็นอีก
มาตรการทางกฎหมายที่สำคัญประการหนึ่ง เนื่องจากรัฐภาคีต่างมีข้อจำกัด หรือมีขีดความสามารถ
ในการป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเลที่แตกต่างกัน ประกอบกับ ทะเล เป็นบริเวณที่เชื่อมต่อกัน
กันทุกภูมิภาคทั่วโลก มาตรการทางกฎหมายในด้านการให้ความร่วมมือกันจึงเป็นเสมือนเครื่องมือ
ในการถ่ายทอดองค์ความรู้ในการป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเลให้แพร่หลายไปยังรัฐภาคี
อื่น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งรัฐภาคีในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา

⁵⁰ International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990

Article 5 Action on receiving an oil pollution report

“(3) When the severity of such oil pollution incident so justifies, other States affected by it are urged to inform the Organization directly or, as appropriate, through the relevant regional organizations or arrangements of their assessment of the extent of the threat to their interests and any action taken or intended.”

3.3.1 มาตรการทางกฎหมายเรื่องการรักษาความช่วยเหลือทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และความร่วมมือทางวิชาการ พบการบัญญัติไว้ในข้อตกลงระหว่างประเทศ ดังนี้

3.3.1.1 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982)

มาตรการทางกฎหมายในด้านการให้ความร่วมมือ โดยการให้ความช่วยเหลือทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ถือได้ว่าเป็นมาตรการทางกฎหมายที่ทำให้เกิดการถ่ายโอนความรู้และเทคโนโลยีในการป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเลให้แพร่หลายไปยังรัฐภาคีต่าง ๆ ซึ่งจะช่วยให้สามารถลดปัญหามลพิษข้ามแดน (Transboundary Pollution) ได้ โดยมาตรการทางกฎหมายเรื่องการรักษาความช่วยเหลือทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และความร่วมมือทางวิชาการ พบการบัญญัติไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) ตอนที่ 3 ความช่วยเหลือทางเทคนิค ข้อ 202 ความช่วยเหลือทางวิทยาศาสตร์และเทคนิคแก่รัฐกำลังพัฒนา มีใจความว่า

“ให้รัฐ ไม่ว่าโดยตรงหรือโดยผ่านองค์การระหว่างประเทศที่มีอำนาจ

(เอ) ส่งเสริมโครงการความช่วยเหลือทางวิทยาศาสตร์ การศึกษา เทคนิคและอื่น ๆ แก่รัฐกำลังพัฒนา เพื่อการคุ้มครองและการรักษาสีงแวดล้อมทางทะเล และการป้องกัน การลด และการควบคุมภาวะมลพิษทางทะเล ความช่วยเหลือเช่นว่านั้น นอกจากประการอื่นแล้ว ยังรวมถึง

- (1) การฝึกอบรมบุคลากรทางวิทยาศาสตร์และเทคนิค
- (2) การอำนวยความสะดวกในการเข้าร่วมโครงการระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง
- (3) การจัดอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นให้
- (4) การเพิ่มความสามารถในการผลิตอุปกรณ์เช่นว่านั้น
- (5) การให้คำแนะนำและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับ

โครงการวิจัย การติดตาม ตรวจสอบ การศึกษา และโครงการอื่น ๆ

(บี) จัดให้มีการช่วยเหลือที่เหมาะสม โดยเฉพาะอย่างยิ่งแก่รัฐกำลังพัฒนา เพื่อลดผลของอุบัติเหตุ (Incident) ที่ใหญ่หลวง อันอาจก่อให้เกิดภาวะมลพิษที่รุนแรงต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลให้เหลือน้อยที่สุด

(ซี) จัดให้มีการช่วยเหลือที่เหมาะสม โดยเฉพาะอย่างยิ่งแก่รัฐกำลังพัฒนา เกี่ยวกับการเตรียมการประเมินทางสิ่งแวดล้อม”⁵¹

3.3.1.2 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978,1997)

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978,1997) ได้บัญญัติมาตรการทางกฎหมายในด้านการให้การส่งเสริมความร่วมมือทางวิชาการ ไว้ในข้อ 17 มีใจความว่า “ให้ภาคีอนุสัญญาส่งเสริมให้มีการสนับสนุนแก่บรรดาภาคีทั้งหลายที่ร้องขอความช่วยเหลือทางวิชาการเพื่อ

(เอ) การฝึกอบรมบุคลากรทางวิทยาศาสตร์และทางวิชาการ

(บี) การจัดหาอุปกรณ์และอุปกรณ์เพื่อรองรับของเสียที่จำเป็น เพื่อใช้รองรับและติดตามตรวจสอบ

(ซี) การอำนวยความสะดวกสำหรับมาตรการและการจัดเตรียมการอย่างอื่น เพื่อป้องกันหรือลดมลภาวะในสิ่งแวดล้อมทางทะเลที่เกิดจากเรือ และ

(ดี) การส่งเสริมการวิจัย ซึ่งเป็นการดำเนินการภายในกลุ่มประเทศที่มีความเกี่ยวข้อง เพื่อให้เป้าหมายและวัตถุประสงค์ของอนุสัญญามีความก้าวหน้า”⁵²

⁵¹กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงการต่างประเทศ.(2548).หนังสืออนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982.(พิมพ์ครั้งที่ 1).กรุงเทพฯ: เอรวิกรมการพิมพ์.หน้า 90

⁵² International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 Article 17

“The Parties to the Convention shall promote, in consultation with the Organization and other international bodies, with assistance and coordination 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.”

3.3.1.3 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความ
ร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1990 (International Convention on Oil Pollution
Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990)

นอกเหนือจากการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการ ดังที่ได้บัญญัติไว้ใน ข้อ 9. แห่ง
อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความร่วมมือในการป้องกันและ
ขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and
Co-operation and Protocol 1990) แล้ว มาตรการทางกฎหมายในด้านการให้ความร่วมมือด้วยการ
ให้ความช่วยเหลือทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี ก็เป็นอีกมาตรการทางกฎหมายหนึ่งที่พบการบัญญัติ
ไว้ในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความร่วมมือในการ
ป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness
Response and Co-operation and Protocol 1990) โดยแยกเป็นความร่วมมือด้านต่าง ๆ ดังนี้

1) ความร่วมมือระหว่างประเทศในการป้องกันและขจัดมลพิษจากน้ำมัน ซึ่ง
บัญญัติไว้ในข้อ 7. แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความ
ร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1990 (International Convention on Oil Pollution
Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990) มีใจความว่า “ภาคีสมาชิกจะให้ความ
ร่วมมือในด้านการให้คำปรึกษา การสนับสนุนในด้านวิชาการและอุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อใช้ในการ
ป้องกัน และขจัดอุบัติเหตุ (Incident) ที่ทำให้เกิดมลพิษที่เกิดจากน้ำมัน ตามขีดความสามารถและ
ทรัพยากรที่มีอยู่”⁵³

2) ความร่วมมือในด้านการค้นคว้าและการพัฒนา ซึ่งบัญญัติไว้ในข้อ 8. แห่ง
อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความร่วมมือในการป้องกันและ
ขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and
Co-operation and Protocol 1990) มีใจความว่า

⁵³ International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990
Article 7 International co-operation in pollution response

“(1) Parties agree that, subject to their capabilities and the availability of relevant resources, they will co-
operate and provide advisory services, technical support and equipment for the purpose of responding to an oil
pollution incident, when the severity of such incident so justifies, upon the request of any Party affected or
likely to be affected. The financing of the costs for such assistance shall be based on the provisions set out in
the Annex to this Convention.”

(1) การให้ความร่วมมือระหว่างรัฐ หรือผ่านทางองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization) หรือองค์การแห่งภูมิภาค ในการส่งเสริมและแลกเปลี่ยนผลของแผนงาน การค้นคว้า และการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการเตรียมการ ป้องกัน และขจัดมลพิษที่เกิดจากน้ำมัน รวมทั้งเทคโนโลยี เทคนิคต่าง ๆ ในการตรวจสอบ กัก เก็บรวบรวม กระจาย ทำความสะอาด และกิจกรรมอื่นใดที่จะลดหรือบรรเทาผลกระทบที่เกิดจากมลพิษน้ำมันให้น้อยที่สุด⁵⁴ (ข้อ 8(1))

(2) การให้ความร่วมมือระหว่างรัฐ หรือผ่านทางองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization) หรือองค์การแห่งภูมิภาค ในการส่งเสริมการจัดสัมมนาระหว่างประเทศในด้านความก้าวหน้าทางวิทยาการของอุปกรณ์ และเทคนิคในการขจัดมลพิษที่เกิดจากน้ำมัน⁵⁵ (ข้อ 8(3))

(3) การให้ความร่วมมือโดยการสนับสนุนการพัฒนามาตรฐานสำหรับเทคนิค อุปกรณ์ในการป้องกันและขจัดมลพิษที่เกิดจากน้ำมัน โดยผ่านทางองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization) หรือองค์การระหว่างประเทศอื่น ๆ ที่มีความสามารถ⁵⁶ (ข้อ 8(4))

⁵⁴ International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990 Article 8(1)

“Parties agree to co-operate directly or, as appropriate, through the Organization or relevant regional organizations or arrangements in the promotion and exchange of results of research and development programmes relating to the enhancement of the state-of-the-art of oil pollution preparedness and response, including technologies and techniques for surveillance, containment, recovery, dispersion, clean-up and otherwise minimizing or mitigating the effects of oil pollution, and for restoration.”

⁵⁵ International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990 Article 8(3)

“Parties agree to co-operate directly or through the Organization or relevant regional organizations or arrangements to promote, as appropriate, the holding on a regular basis of international symposia on relevant subjects, including technological advances in oil pollution combating techniques and equipment.”

⁵⁶ International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990 Article 8(4)

“Parties agree to encourage, through the Organization or other competent international organizations, the development of standards for compatible oil pollution combating techniques and equipment.”

3) ความร่วมมือระหว่างประเทศในด้านการถ่ายทอดหรือถ่ายโอนเทคโนโลยีเกี่ยวกับการเตรียมการ ป้องกัน และขจัดมลพิษที่เกิดจากน้ำมัน ภายใต้บทบัญญัติของกฎหมาย กฎข้อบังคับ และนโยบายภายในประเทศ⁵⁷ ดังที่บัญญัติไว้ในข้อ 9(2) แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990)

3.3.2 มาตรการทางกฎหมายเรื่องการให้ความร่วมมือในระดับภูมิภาค

นอกจากมาตรการทางกฎหมายเรื่องการให้ความช่วยเหลือทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และความร่วมมือทางวิชาการแล้ว มาตรการทางกฎหมายเรื่องการให้ความร่วมมือในระดับภูมิภาค นับเป็นสิ่งสำคัญยิ่ง เนื่องจากเมื่อเกิดอุบัติการณ์ (Incident) ในรัฐภาคีใด อาจส่งผลกระทบต่อ ก่อให้เกิดความเสียหายไปยังรัฐภาคีอื่นที่อยู่ใกล้เคียง เมื่อเป็นเช่นนี้ การรวมตัวระหว่างรัฐภาคีใน ภูมิภาค จะเป็นการประสานความร่วมมือของรัฐภาคีต่าง ๆ ในการป้องกันและควบคุมมลพิษทาง ทะเลที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดความยั่งยืน มาตรการทางกฎหมายเรื่องการให้ ความร่วมมือในระดับภูมิภาค พบการบัญญัติไว้ในข้อตกลงระหว่างประเทศ ดังนี้

3.3.2.1 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982)

มาตรการทางกฎหมายในด้านการให้ความร่วมมือในระดับภูมิภาค พบบัญญัติไว้ในข้อ 197 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) มีใจความว่า “ให้รัฐร่วมมือกันในระดับโลก และเมื่อเหมาะสมในระดับ ภูมิภาค โดยตรงหรือโดยผ่านองค์การระหว่างประเทศที่มีอำนาจ ในการจัดทำและแจ้งรายละเอียด หลักเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศ รวมทั้งแนวปฏิบัติและวิธีดำเนินการระหว่างประเทศที่ ได้รับการเสนอแนะซึ่งสอดคล้องกับอนุสัญญานี้ เพื่อการคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล โดยคำนึงถึงลักษณะเฉพาะภูมิภาค”⁵⁸ กล่าวคือ ให้รัฐภาคีร่วมมือกันในระดับโลก และระดับภูมิภาค

⁵⁷ International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990 Article 9 Technical co-operation

“(2) Parties undertake to co-operate actively, subject to their national laws, regulations and policies, in the transfer of technology in respect of oil pollution preparedness and response.”

⁵⁸ United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 Article 197

“States shall cooperate on a global basis and, as appropriate, on a regional basis, directly or through competent international organizations, in formulating and elaborating international rules, standards and

ซึ่งความร่วมมือในระดับภูมิภาคนั้นในข้อ 197 ใช้คำว่า “เมื่อเหมาะสม..” จึงสามารถตีความได้ว่า การให้ความร่วมมือในระดับภูมิภาคนั้นมิได้บัญญัติให้ต้องเกิดขึ้น หากแต่อยู่ที่ความเหมาะสมเป็นรายกรณีไป อีกทั้งการให้ความร่วมมือในระดับภูมิภาคก็มิได้บัญญัติไว้อย่างชัดเจนว่าต้องเป็นความร่วมมือแบบพหุภาคี ทวิภาคี แต่ให้คำนึงถึงลักษณะเฉพาะภูมิภาคเป็นสำคัญ เช่น มีลักษณะเป็น ทะเลเปิด ทะเลกึ่งปิด เป็นต้น

นอกเหนือจากมาตรการทางกฎหมายด้านการป้องกัน มาตรการทางกฎหมายด้านการควบคุม และมาตรการทางกฎหมายด้านการให้ความร่วมมือตามที่ได้นำเสนอมาข้างต้น อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) ตอนที่ 5 ว่าด้วยหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศและกฎหมายภายในเพื่อป้องกัน ลด และควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเล ซึ่งประกอบด้วยข้อ 207 - ข้อ 212 ได้บัญญัติไว้ในลักษณะที่คล้ายคลึงกันเกี่ยวกับหน้าที่ของรัฐภาคีในการออกกฎหมายภายในและข้อบังคับของตน เพื่อป้องกัน ลด และควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเลที่เกิดขึ้นจากแหล่งกำเนิดมลพิษในบางพื้นที่ หรือในรูปแบบต่าง ๆ อาทิเช่น ภาวะมลพิษจากแหล่งที่มาบนบก (ข้อ 207) ภาวะมลพิษจากการทิ้งเท (ข้อ 210) ภาวะมลพิษจากเรือ (ข้อ 211) ภาวะมลพิษจากหรือผ่านบรรยากาศ (ข้อ 212) จึงเห็นได้ว่า การออกกฎหมายภายในของรัฐภาคี เพื่อบังคับการตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ เป็นสิ่งสำคัญในการทำให้เกิดสภาพบังคับของกฎหมายที่มีผลใช้บังคับกับประชาชนในรัฐนั้น ๆ ซึ่งในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) ยังได้บัญญัติเพิ่มเติมหน้าที่ดังกล่าวให้แก่รัฐภาคีในการออกกฎหมายภายในและข้อบังคับ เพื่อป้องกัน ลด และควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเล อันเป็นการทำให้การป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเลมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

3.3.2.2 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990)

ดังที่ผู้เขียนได้กล่าวไว้ข้างต้นในเรื่องมาตรการทางกฎหมายด้านการให้ความร่วมมือ โดยการให้ความช่วยเหลือทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol

recommended practices and procedures consistent with this Convention, for the protection and preservation of the marine environment, taking into account characteristic regional features”

1990) ทำให้เห็นว่า การให้ความร่วมมือไม่ว่าจะเป็นในด้านวิชาการ การค้นคว้าและการพัฒนาหรือด้านความช่วยเหลือทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี มักเป็นความร่วมมือระหว่างรัฐที่ดำเนินการผ่านองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization – IMO) หรือผ่านทางองค์การแห่งภูมิภาค ดังที่บัญญัติไว้ในข้อ 8 (1) รวมทั้ง การให้ความร่วมมือในการส่งเสริมและแลกเปลี่ยนผลของแผนงาน การค้นคว้า และการพัฒนาที่เกี่ยวกับการส่งเสริมการเตรียมการ ป้องกันและขจัดมลพิษที่เกิดจากน้ำมัน รวมทั้งเทคโนโลยี เทคนิคต่าง ๆ ในการตรวจสอบ กัก เก็บรวบรวมกระจาย ทำความสะอาด และกิจกรรมอื่นใดที่จะลดหรือบรรเทาผลกระทบที่เกิดจากมลพิษน้ำมันให้น้อยที่สุด หรืออาจเป็นการให้ความร่วมมือโดยผ่านองค์การแห่งภูมิภาคในด้านการส่งเสริมการจัดสัมมนาหรือการประชุมในด้านความก้าวหน้าทางวิชาการของอุปกรณ์ และเทคนิคในการขจัดมลพิษที่เกิดจากน้ำมันดังที่บัญญัติไว้ในข้อ 8 (3)

นอกจากนี้ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990) ข้อ 10 ได้บัญญัติเน้นย้ำมาตรการทางกฎหมายในด้านการให้ความร่วมมือระหว่างภูมิภาค มีใจความว่า “ให้รัฐภาคีใช้ความพยายามเพื่อให้บรรลุข้อตกลงแบบพหุภาคี ในการเตรียมการ ป้องกัน และขจัดมลพิษที่เกิดจากน้ำมัน⁵⁹”

3.4 กฎหมายภายในของต่างประเทศที่อนุวัติการตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978 , ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention from Ships 1973 and Protocol of 1978,1997)

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978 , ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention from Ships 1973 and Protocol of 1978,1997) ได้บัญญัติบทบัญญัติของกฎหมายในลักษณะของการกำหนดกรอบกว้าง ๆ ในการป้องกันมลพิษจากเรือ โดยที่รายละเอียดและวิธีดำเนินการต่าง ๆ จะนำไปบัญญัติไว้ในภาคผนวก

⁵⁹ International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation and Protocol 1990 Article 10

“Parties shall endeavour to conclude bilateral or multilateral agreements for oil pollution preparedness and response. Copies of such agreements shall be communicated to the Organization which should make them available on request to Parties.”

ต่าง ๆ ซึ่งประกอบด้วย 6 ภาคผนวก ซึ่งภาคผนวก (Annex) แต่ละฉบับถือเป็นตราสารที่มีเนื้อหาสาระเป็นของตัวเอง

ในหัวข้อนี้ ผู้เขียนจะกล่าวถึงกฎหมายภายในของต่างประเทศที่อนุวัติการตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978 , 1997) โดยมุ่งเน้นเฉพาะบทบัญญัติและบทกำหนดโทษของกฎหมายในที่เกี่ยวข้องกับการปล่อยทิ้ง ทั้ง เท สารคั่ง น้ำมัน สารผสมน้ำมัน สารพิษที่เป็นของเหลวอันตราย สารพิษอันตรายที่บรรจุอยู่ในหีบห่อ น้ำเสีย ขยะ ของเสียอื่น ๆ จากเรือลงสู่ทะเล ซึ่งประเทศภาคีสมาชิกอนุสัญญาดังกล่าวต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติข้อ 4. ที่บัญญัติกรอบของการบัญญัติบทกำหนดโทษตามกฎหมายไว้ กล่าวคือ ประเทศภาคีสมาชิกมีหน้าที่ในการบัญญัติกฎหมายให้สอดคล้อง รวมทั้งบัญญัติบทกำหนดโทษเมื่อมีการฝ่าฝืนการปฏิบัติตามกฎหมายดังกล่าว ซึ่งบทกำหนดโทษนั้นจะต้องเป็นบทกำหนดโทษที่มีความรุนแรงพอที่จะป้องปรามมิให้กระทำการฝ่าฝืน รวมทั้งต้องมีความรุนแรงเท่าเทียมกันไม่ว่าการฝ่าฝืนนั้นจะเกิดขึ้น ณ ที่ใดก็ตาม

ด้วยเหตุนี้ ผู้เขียนจึงได้ทำการศึกษาการบัญญัติมาตรการทางกฎหมายและบทกำหนดโทษเรื่องการปล่อยทิ้ง ทั้ง เท สารคั่ง น้ำมัน สารผสมน้ำมัน สารพิษที่เป็นของเหลวอันตราย สารพิษอันตรายที่บรรจุอยู่ในหีบห่อ น้ำเสีย ขยะ ของเสียอื่น ๆ จากเรือลงสู่ทะเล ตามกฎหมายภายในของต่างประเทศที่เข้าผูกพันตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978 , 1997) ได้แก่

3.4.1 กฎหมายภายในของเครือรัฐออสเตรเลีย (Commonwealth of Australia)

(พระราชบัญญัติการป้องกันทะเล (การป้องกันมลพิษที่เกิดจากเรือ) ค.ศ.1983) (Protection of the Sea (Prevention of Pollution from Ships) Act 1983)

ประเทศออสเตรเลีย มีชื่อเรียกอย่างเป็นทางการว่า “เครือรัฐออสเตรเลีย” (Commonwealth of Australia) ประกอบด้วย 6 รัฐ ได้แก่ New South Wales, Victoria, Queensland, South Australia, Western Australia และ Tasmania 3 เขตการปกครองตนเองที่อยู่บนเกาะออสเตรเลีย ได้แก่ Northern Australia, The Australian Capital Territory และ The Jervis Bay Territory และ 7 เขตปกครองตนเองที่มีใ้ได้อยู่บนเกาะออสเตรเลีย ได้แก่ Norfolk Island, The Coral

Sea Islands, The Cocos Islands, Christmas Island, Ashmore and Cartier Islands, Heard and the McDonald Islands และ Australian Antarctic Territory⁶⁰

เครือรัฐออสเตรเลีย เป็นประเทศในเครือจักรภพอังกฤษ ซึ่งปกครองในระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นองค์พระประมุขแบบอังกฤษ ผสมผสานกับรูปแบบการปกครองแบบสหพันธรัฐของสหรัฐอเมริกา โดยพระมหากษัตริย์จะใช้อำนาจนิติบัญญัติ บริหาร และตุลาการผ่านองค์การของรัฐใน 2 ระดับ คือ ระดับเครือรัฐ (Commonwealth Level) และระดับรัฐ (State Level)

รัฐสภาแห่งเครือรัฐ (Commonwealth Parliament) ซึ่งประกอบด้วย สภาผู้แทนราษฎร และวุฒิสภาที่ได้รับเลือกตั้งจากประชาชนแต่ละรัฐและเขตปกครองตนเอง จะทำหน้าที่ตรากฎหมายขึ้นใช้บังคับแก่ทุกรัฐและเขตปกครองตนเอง เฉพาะในเรื่องที่บัญญัติไว้ในมาตรา 51 ของรัฐธรรมนูญแห่งเครือรัฐ ได้แก่ เรื่องที่เกี่ยวกับการค้าระหว่างเครือรัฐกับต่างประเทศและการค้าระหว่างรัฐ การภาษีอากร การผลิตและการส่งออกสินค้า การกู้ยืมเงินของเครือรัฐ การไปรษณีย์ โทรเลข โทรศัพท์และการให้บริการอื่นในลักษณะเดียวกัน การทหาร การป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นทางทะเล การสำรวจอวกาศและธรณี การป้องกันโรคระบาด การประมง การสำรวจและจัดทำสถิติ การเงิน การธนาคาร การประกันภัย การกำหนดมาตราชั่งตวงวัด ตราสารหนี้ การพิทักษ์ทรัพย์สินและการล้มละลาย ลิขสิทธิ์ สิทธิบัตร การออกแบบและเครื่องหมายการค้า สัญชาติ การประกอบธุรกิจของบริษัท การสมรส การหย่าและการอนุบาล บำเหน็จบำนาญผู้สูงอายุ เงินช่วยเหลือหญิงมีบุตร หนีงหมาย เด็ก คนว่างงาน ค่ารักษาโรค ค่ารักษาพยาบาลและพันธุกรรม เงินช่วยเหลือนักเรียนและครอบครัว การให้บริการด้านศาล การออกกฎหมายพิเศษเพื่อใช้บังคับแก่คนเชื้อชาติอื่น การเข้าเมือง การดำเนินคดีอาญา การต่างประเทศ การเวนคืน การรถไฟ การระงับข้อพิพาทโดยการไกล่เกลี่ยและอนุญาโตตุลาการ กิจการต่างประเทศ การป้องกันประเทศ

ส่วนรัฐสภาในระดับรัฐนั้น แต่ละรัฐก็จะมีรัฐสภา (State Parliament) เป็นของตนเอง เพื่อทำหน้าที่ตรากฎหมายอื่นที่รัฐธรรมนูญมิได้กำหนดให้เป็นอำนาจของรัฐสภาแห่งเครือรัฐขึ้นใช้บังคับภายในรัฐของตน ได้แก่ เรื่องเกี่ยวกับการศึกษา การคมนาคมขนส่ง การสาธารณสุข การเกษตร และการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย เป็นต้น

ดังนั้น กฎหมายที่รัฐสภาแห่งเครือรัฐตราขึ้น โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 51 ของรัฐธรรมนูญนั้นเป็นกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติแห่งเครือรัฐ (Commonwealth Act) ซึ่งมี

⁶⁰ ปกรณ์ นิลประพันธ์. *กระบวนการร่างกฎหมายระดับเครือรัฐของเครือรัฐออสเตรเลีย*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก:

<http://lawdrafter.blogspot.com/2014/09/blog-post.html>. [2559, 19 พฤษภาคม]

สถานะสูงกว่ากฎหมายภายในของแต่ละรัฐ และมีผลใช้บังคับกับประชาชนทุกคนในทุกรัฐ รัฐใดจะออกกฎหมายที่มีข้อความขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัติแห่งเครือรัฐมิได้⁶¹

เครือรัฐออสเตรเลียเป็นประเทศหนึ่งที่เข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978 , 1997) และยอมรับในการผูกพันตามภาคผนวกที่ 1 – ภาคผนวก 6⁶² โดยกฎหมายภายในของเครือรัฐออสเตรเลียที่อนุวัติการตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978 , 1997) คือ “พระราชบัญญัติการป้องกันทะเล (การป้องกันมลพิษที่เกิดจากเรือ) ค.ศ.1983” (Protection of the Sea (Prevention of Pollution from Ships) Act 1983) ซึ่งได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมครั้งล่าสุดคือ ปี ค.ศ. 2015 (พ.ศ. 2558)

พระราชบัญญัติการป้องกันทะเล (การป้องกันมลพิษที่เกิดจากเรือ) ค.ศ.1983 (Protection of the Sea (Prevention of Pollution from Ships) Act 1983) เป็นกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติแห่งเครือรัฐ (Commonwealth Act) และมีสถานะสูงกว่ากฎหมายภายในของแต่ละรัฐ เนื่องจากประกอบด้วยบทบัญญัติในเรื่องการป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นทางทะเล ซึ่งรัฐธรรมนูญแห่งเครือรัฐ มาตรา 51 ให้อำนาจแก่รัฐสภาแห่งเครือรัฐในการตรากฎหมายเรื่องดังกล่าวขึ้นใช้บังคับแก่ทุกรัฐและเขตปกครองตนเอง โดยรัฐใดจะออกกฎหมายภายในขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัติการป้องกันทะเล (การป้องกันมลพิษที่เกิดจากเรือ) ค.ศ.1983 (Protection of the Sea (Prevention of Pollution from Ships) Act 1983) มิได้

พระราชบัญญัติการป้องกันทะเล (การป้องกันมลพิษที่เกิดจากเรือ) ค.ศ.1983 (Protection of the Sea (Prevention of Pollution from Ships) Act 1983) มีเจตนารมณ์สำคัญในการป้องกันทะเลจากมลพิษที่เกิดขึ้นจากเรือ ประกอบด้วย บทบัญญัติของกฎหมายแบ่งเป็น 4 ส่วน (Parts) ได้แก่

ส่วนที่ 1 บทนำ (Preliminary)

ส่วนที่ 2 การป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (Prevention of Pollution by Oil)

⁶¹ ปกรณ์ นิลประพันธ์. *กระบวนการร่างกฎหมายระดับเครือรัฐของเครือรัฐออสเตรเลีย*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://lawdrafter.blogspot.com/2014/09/blog-post.html>. [2559, 19 พฤษภาคม]

⁶² Etkin Dagmar Schmidt. (2003). *Worldwide Review of Oil Spill Fines and Penalties Environmental Research Consulting*. (online). Available: <http://www.environmental-research.com/publications.php>. [2016, April 14]

ส่วนที่ 3 การป้องกันมลพิษจากสารพิษ (Prevention of Pollution by Noxious Substances)

ส่วนที่ 3A การป้องกันมลพิษจากสารอันตรายที่บรรจุในหีบห่อ

(Prevention of Pollution by Packaged Harmful Substances)

ส่วนที่ 3B การป้องกันมลพิษจากน้ำเสีย (Prevention of Pollution by Sewage)

ส่วนที่ 3C การป้องกันมลพิษจากขยะ (Prevention of Pollution by Garbage)

ส่วนที่ 3D การป้องกันมลพิษทางอากาศ (Prevention of Air Pollution)

ส่วนที่ 4 เบ็ดเตล็ด (Miscellaneous)

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาจากหมวดหมู่ของกฎหมายดังกล่าวแล้ว ผู้เขียนมีข้อสังเกตว่า พระราชบัญญัติการป้องกันทะเล (การป้องกันมลพิษที่เกิดจากเรือ) ค.ศ.1983 (Protection of the Sea (Prevention of Pollution from Ships) Act 1983) ได้จัดหมวดหมู่ของกฎหมายในเรื่องต่าง ๆ และใช้ชื่อเรียกเหมือนกับภาคผนวกที่ 1 – ภาคผนวกที่ 6 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978 , 1997)

พระราชบัญญัติการป้องกันทะเล (การป้องกันมลพิษที่เกิดจากเรือ) ค.ศ.1983 (Protection of the Sea (Prevention of Pollution from Ships) Act 1983) ประกอบด้วย บทบัญญัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับ การปล่อยทิ้ง ทิ้งเท สาดทิ้ง น้ำมัน สารผสมน้ำมัน สารพิษที่เป็นของเหลว อันตราย สารพิษอันตรายที่บรรจุอยู่ในหีบห่อ น้ำเสีย ขยะ ของเสียอื่น ๆ จากเรือลงสู่ทะเล ดังต่อไปนี้

3.4.1.1 บทบัญญัติเรื่องการปล่อยทิ้งน้ำมัน สารผสมน้ำมัน จากเรือ ลงสู่ทะเลเรือ บัญญัติไว้ในข้อ 9 ของส่วนที่ 2 การป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (Part II Prevention of Pollution by Oil) ซึ่งสาระสำคัญของบทบัญญัตินี้มีความคล้ายคลึงกับ Regulation 9 (กฎข้อบังคับที่ 9 การควบคุมการปล่อยทิ้งน้ำมัน) และ Regulation 11 (กฎข้อบังคับที่ 11 ข้อยกเว้นในการปล่อยทิ้งน้ำมัน หรือสารผสมน้ำมันลงสู่ทะเล) ในภาคผนวกที่ 1 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978 , 1997) โดยพระราชบัญญัติการป้องกันทะเล (การป้องกันมลพิษที่เกิดจากเรือ) ค.ศ.1983 (Protection of the Sea (Prevention of Pollution from Ships) Act 1983) จะมีรายละเอียดที่มากกว่า มีใจความสำคัญว่า

“ห้ามมิให้ปล่อยทิ้งน้ำมัน สารผสมน้ำมัน จากเรือ ลงสู่ทะเลในบริเวณดังต่อไปนี้

1) บริเวณทะเลใกล้แผ่นดินของรัฐซึ่งรวมถึงเขตการปกครองนอร์ทเทิร์น (Northern Australia) บริเวณในและนอกเขตการปกครองเจอร์วิสเบย์ (The Jervis Bay Territory) และบริเวณที่ไม่มีกฎหมายของรัฐ ซึ่งเป็นไปตามกฎข้อบังคับที่ 4 กฎข้อบังคับที่ 15 และกฎข้อบังคับที่ 34 ของภาคผนวกที่ 1 แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978, 1997) (ข้อ 9(1B)(b)(i))

2) บริเวณนอกทะเลอาณาเขต (ข้อ 9(1B)(b)(ia))

3) บริเวณเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (ข้อ 9(1B)(b)(ii))

4) บริเวณถัดจากเขตเศรษฐกิจจำเพาะ และเรือที่ปล่อยทิ้ง คือ เรือออสเตรเลีย (ได้แก่ เรือที่จดทะเบียนในเครือรัฐออสเตรเลีย และเรือที่มีสัญชาติออสเตรเลีย) (ข้อ 9(1B)(b)(iii))⁶³

กรณีเช่นนี้ถือว่า นายเรือ ผู้เช่าเหมาเรือ และเจ้าของเรือ ต่างกระทำความผิด อันเป็นความรับผิดโดยเคร่งครัด ((ข้อ 9(1C))⁶⁴ ต้องระวางโทษปรับคนละไม่เกิน 20,000 Penalty Units”⁶⁵

⁶³ Protection of the Sea (Prevention of Pollution from Ships) Act 1983 Article 9(1B)

“Subject to subsections (2) and (4), if:

(a) oil or an oily mixture is discharged from a ship into the sea; and

(b) one of the following subparagraphs applies:

(i) the discharge occurs into the sea near a State, the Jervis Bay Territory or an external Territory and there is no law of that State or Territory that makes provision giving effect to Regulations 4, 15 and 34 of Annex I to the Convention in relation to the area of the sea where the discharge occurs;

(ia) the discharge occurs into the outer territorial sea;

(ii) the discharge occurs into the sea in the exclusive economic zone;

(iii) the discharge occurs into the sea beyond the exclusive economic zone and the ship is an Australian ship;”

⁶⁴ Protection of the Sea (Prevention of Pollution from Ships) Act 1983 Article 9(1C)

“An offence against subsection (1B) is an offence of strict liability.”

⁶⁵ Penalty Unit คือ หน่วยโทษในกฎหมายออสเตรเลีย เรียกโดยย่อว่า PU เป็นจำนวนเงินซึ่งใช้คำนวณโทษปรับฐานละเมิดกฎหมายลายลักษณ์อักษร โดยรัฐบาลกลางจะเป็นผู้กำหนดและปรับปรุงความถี่และวิธีการปรับค่าหน่วยโทษให้ทันสมัย ซึ่งในแต่รัฐและดินแดนที่ประกอบขึ้นเป็นออสเตรเลียจะเป็นผู้กำหนดค่าหน่วยโทษไว้แยกจากกันเป็นเอกเทศ โดยใช้กับการกระทำผิดที่ฝ่าฝืนกฎหมายท้องถิ่นในรัฐและดินแดนเหล่านั้น ทั้งนี้ ค่าปรับสำหรับความผิดฐานใดคำนวณได้โดยคูณมูลค่าหน่วยโทษเข้ากับจำนวนหน่วยโทษที่กำหนดไว้สำหรับความผิด

เว้นแต่เป็นกรณีจำเป็นต้องกระทำเพื่อวัตถุประสงค์ที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยของเรือ หรือเพื่อรักษาชีวิตในทะเล ((ข้อ 9(2)(c)) หรือ เป็นกรณีที่น้ำมัน หรือสารผสมน้ำมัน ไหลออกมาจากเรือ ซึ่งเป็นผลมาจากความเสียหายของเรือหรือเครื่องมืออุปกรณ์ ที่มีได้เกิดจากความจงใจให้เสียหาย โดยมีเงื่อนไขว่าได้มีการใช้ความระมัดระวังที่สมเหตุสมผลอย่างเต็มที่ภายหลังการเกิดความเสียหายขึ้น หรือเมื่อพบการปล่อยทิ้ง เพื่อความมุ่งหมายในการป้องกัน หรือการปล่อยทิ้งน้ำมัน หรือสารผสมน้ำมัน ให้น้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ ((ข้อ 9(2)(d)) หรือหากการปล่อยทิ้งสารผสมน้ำมัน เกิดขึ้นเพื่อความมุ่งหมายในการต่อต้านอุบัติเหตุ (Incident) ที่เป็นมลพิษเฉพาะอย่าง เพื่อบรรเทาความเสียหายจากมลพิษให้น้อยที่สุด ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในรัฐบาล โดยการปล่อยทิ้งนั้นได้เกิดขึ้นในเขตอำนาจของรัฐบาลประเทศอื่นนอกเหนือจากเรือรัฐออสเตรเลีย⁶⁶

ทั้งนี้ อย่างไรก็ตาม ว่าเป็นความเสียหายของเรือหรือเครื่องมืออุปกรณ์ ที่เกิดจากความจงใจให้เสียหาย ในเรื่องนี้ ข้อ 9(3)(a)(b) ได้บัญญัติมีใจความว่า “ต้องเป็นความเสียหายของเรือหรืออุปกรณ์ที่นายเรือ เจ้าของเรือ หรือผู้เช่าเหมาเรือ กระทำโดยจงใจให้เกิดความเสียหาย หรือกระทำโดยประมาทเลินเล่อ โดยรู้ว่าอาจก่อให้เกิดความเสียหาย หรือเป็นการกระทำที่เกิดจากความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของนายเรือ เจ้าของเรือ หรือผู้เช่าเหมาเรือ⁶⁷

ฐานนั้น เช่น ถ้าต้องโทษปรับ 20 หน่วยโทษ และหน่วยโทษหน่วยหนึ่งเท่ากับ 100 ดอลลาร์ออสเตรเลีย ก็คำนวณค่าปรับได้โดยนำ 100 คูณ 20

⁶⁶ Protection of the Sea (Prevention of Pollution from Ships) Act 1983 Article 9(2)

“Subsection (1B) does not apply to the discharge of oil or of an oily mixture from a ship:

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

(d) if the oil or oily mixture, as the case may be, escaped from the ship in consequence of non-intentional damage to the ship or its equipment, and all reasonable precautions were taken after the occurrence of the damage or the discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimizing the escape of oil or oily mixture, as the case may be; or

(e) in the case of an oily mixture, if the discharge was for the purpose of combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution and was approved by a prescribed officer and, where the discharge occurred in the jurisdiction of the government of a country other than Australia, by that government.”

⁶⁷ Protection of the Sea (Prevention of Pollution from Ships) Act 1983 Article 9(3)

“For the purposes of paragraph (2)(d), damage to a ship or to its equipment is not non-intentional damage if the damage:

(a) arose in circumstances where the master, the charterer or the owner of the ship:

(i) acted with intent to cause the damage; or

3.4.1.2 บทบัญญัติเรื่องการจัดทำแผนฉุกเฉินสำหรับมลพิษน้ำมันที่เกิดจากเรือ ซึ่งบัญญัติไว้ในข้อ 11 (A) ของส่วนที่ 2 การป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (Part II Prevention of Pollution by Oil) โดยสาระสำคัญของบทบัญญัตินี้กล่าวถึงความคล้ายคลึงกับ Regulation 26 (กฎข้อบังคับที่ 26 แผนฉุกเฉินสำหรับมลพิษจากน้ำมันของเรือ) ในภาคผนวกที่ 1 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978, ค.ศ. 1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978, 1997) มีใจความสำคัญว่า “เรือออสเตรเลียทุกลำที่มีขนาด 400 ตันกรอสส์ หรือมากกว่า และเรือบรรทุกน้ำมันของออสเตรเลียที่มีขนาดตั้งแต่ 150 ตันกรอสส์ จะต้องมีแผนฉุกเฉินสำหรับการป้องกันมลพิษน้ำมันที่เกิดจากเรือเก็บไว้บนเรือ ซึ่งแผนฉุกเฉินดังกล่าวให้จัดทำขึ้นเป็นภาษาของนายเรือ และเจ้าหน้าที่บนเรือ โดยประกอบด้วยเนื้อหาดังต่อไปนี้⁶⁸

1) ขั้นตอนในการปฏิบัติตามโดยนายเรือ หรือคนประจำเรือ ซึ่งรับผิดชอบในการแจ้งหรือรายงานอุบัติการณ์ (Incident) เกี่ยวกับเรือตามที่กำหนดไว้

(ii) acted recklessly and with knowledge that the damage would probably result; or

(b) arose as a result of the negligence of the master, the charterer or the owner of the ship.”

⁶⁸ Protection of the Sea (Prevention of Pollution from Ships) Act 1983 Article 11 A

“(1) This section applies to:

(a) an Australian ship (whether an oil tanker or not) that has a gross tonnage of 400 or more; and

(b) an Australian ship that is an oil tanker with a gross tonnage of less than 400 but not less than 150.

(3) There must be kept on board a ship to which this section applies a shipboard oil pollution emergency plan written in the working language of the master of, and the officers on board, the ship.

(4) A shipboard oil pollution emergency plan must be in accordance with the prescribed form and set out the following particulars:

(a) the procedure to be followed by the master, or any other person having charge, of the ship in notifying a prescribed incident in relation to the ship;

(b) a list of the authorities or persons that are to be notified by persons on the ship if a prescribed incident occurs in relation to the ship;

(c) a detailed description of the action to be taken, immediately after a prescribed incident, by persons on board the ship to reduce or control any discharge from the ship resulting from the incident;

(d) the procedures to be followed for co ordinating with the authorities or persons that have been contacted (whether in Australia or in a country near to the place where the incident occurred) any action taken in combating the pollution caused by the incident and, in particular, the person on board the ship through whom all communications are to be made.”

2) รายชื่อของหน่วยงานราชการ หรือบุคคลที่จะได้รับการแจ้งหรือรายงานอุบัติการณ์เกี่ยวกับเรือตามที่กำหนดไว้

3) รายละเอียดของมาตรการในการดำเนินการที่ต้องปฏิบัติในทันที โดยคนประจำเรือ เพื่อลด หรือควบคุมการปล่อยทิ้งอย่างใด ๆ จากเรือ ซึ่งเป็นผลจากการเกิดอุบัติการณ์ตามที่กำหนดไว้

4) ขั้นตอนในการติดต่อสื่อสาร สำหรับประสานงานกับหน่วยงานราชการ หรือบุคคล ซึ่งจะต้องได้รับการติดต่อเพื่อการต่อต้านหรือขจัดมลพิษที่เกิดจากอุบัติการณ์ ไม่ว่าจะเกิดขึ้นในออสเตรเลีย หรือสถานที่ใกล้เคียงใด ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง คนประจำเรือต้องสามารถดำเนินการติดต่อสื่อสารทุกช่องทางได้”

3.4.1.3 บทบัญญัติเรื่อง สมุดบันทึกน้ำมัน (Oil Record Book)

สมุดบันทึกน้ำมัน (Oil Record Book) จะถูกบัญญัติไว้ในส่วนที่ 2 การป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (Part II Prevention of Pollution by Oil) แห่งพระราชบัญญัติการป้องกันทะเล (การป้องกันมลพิษที่เกิดจากเรือ) ค.ศ.1983 (Protection of the Sea (Prevention of Pollution from Ships) Act 1983) ข้อ 12-14 โดยสาระสำคัญของบทบัญญัตินี้ดังกล่าวจะคล้ายคลึงกับ Regulation 20 (กฎข้อบังคับที่ 20 สมุดบันทึกน้ำมัน) ในภาคผนวกที่ 1 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978 , 1997)

1) การจัดทำสมุดบันทึกน้ำมัน บัญญัติไว้ในข้อ 12. มีใจความสำคัญคือ “เรือบรรทุกน้ำมันของออสเตรเลียทุกลำ หรือเรือทุกลำที่มีขนาด 400 ตันกรอสส์ หรือมากกว่า และมีใช้เรือบรรทุกน้ำมัน ต้องจัดทำสมุดบันทึกน้ำมันไว้ประจำบนเรือ โดยสมุดบันทึกนั้นให้จัดทำขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ และได้รับการลงนามโดยเจ้าหน้าที่ผู้ซึ่งรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ หากเรือลำใดฝ่าฝืนมิได้จัดทำสมุดบันทึกน้ำมันดังกล่าว นายเรือ และเจ้าของเรือ ต่างต้องรับผิดชอบโดยเคร่งครัดในการชำระค่าปรับคนละไม่เกิน 200 Penalty Units.⁶⁹⁾”

⁶⁹⁾ Protection of the Sea (Prevention of Pollution from Ships) Act 1983 Article 12

“(1) This section applies to an Australian ship that:

(a) is an oil tanker; or

(b) has a gross tonnage of 400 or more and is not an oil tanker.

(2) Every ship to which this section applies shall carry such oil record books as are required by the regulations to be carried on the ship.

2) บทกำหนดโทษของการบันทึกข้อมูลอันเป็นเท็จ หรือบันทึกข้อมูลที่ไม่ถูกต้องลงในสมุดบันทึกน้ำมัน บุคคลนั้นต้องรับผิดในการชำระเงิน 200 Penalty Units.⁷⁰ (ข้อ 13)

3) การเก็บรักษาสมุดบันทึกน้ำมัน

สมุดบันทึกน้ำมันต้องถูกเก็บไว้บนเรือพร้อมที่จะได้รับการตรวจสอบได้ทุกเวลาตามที่สมควร โดยการเก็บรักษาสมุดบันทึกน้ำมันจะสิ้นสุดลงเมื่อครบ 1 ปี หลังจากมีการบันทึกครั้งสุดท้าย หากเรือลำใดฝ่าฝืนบทบัญญัติดังกล่าว นายเรือ และเจ้าของเรือ ต่างต้องรับผิดโดยเคร่งครัดในการชำระค่าปรับคนละไม่เกิน 200 Penalty Units. ทั้งนี้ เมื่อสิ้นสุดระยะเวลา 1 ปี ดังกล่าวแล้ว เจ้าของเรือ ยังคงมีหน้าที่เก็บรักษาสมุดบันทึกน้ำมันดังกล่าวไว้ในที่ทำการสำนักงานของตนต่อไปอีก 2 ปี โดยพร้อมที่จะได้รับการตรวจสอบได้ทุกเวลาตามที่สมควร⁷¹ (ข้อ 14)

(4) Where a ship to which this section applies does not carry an oil record book as required by this section, the master and the owner of the ship are each guilty of an offence punishable, upon conviction, by a fine not exceeding 200 penalty units.

(4A) An offence under subsection (4) is an offence of strict liability.”

⁷⁰ Protection of the Sea (Prevention of Pollution from Ships) Act 1983 Article 13

“A person shall not make, in an oil record book of a ship to which section 12 applies, an entry that is false or misleading in a material particular. Penalty: 200 penalty units”

⁷¹ Protection of the Sea (Prevention of Pollution from Ships) Act 1983 Article 14

“(1) An oil record book of a ship to which section 12 applies shall be retained in the ship until the expiration of a period of one year after the day on which the last entry was made in the book and shall be readily available for inspection at all reasonable times.

(2) Where an oil record book is not retained in a ship in accordance with subsection (1), the master and the owner of the ship are each guilty of an offence punishable, upon conviction, by a fine not exceeding 200 penalty units.

(2A) An offence under subsection (2) is an offence of strict liability.

(3) The owner of a ship to which section 12 applies shall cause each of the ship’s oil record books to be retained:

(a) in the ship; or

(b) at the registered office of the owner;

until the expiration of the period of 2 years next following the expiration of the period during which the book is required to be retained in the ship by virtue of subsection (1) and shall be readily available for inspection at all reasonable times. Penalty: 200 penalty units.”

3.4.1.4 บทบัญญัติเรื่องการห้ามมิให้ปล่อยทิ้งสารพิษที่เป็นของเหลว หรือที่มี ส่วนผสมของสารที่เป็นของเหลว จากเรือลงสู่ทะเลเรือ บัญญัติไว้ในข้อ 21 ของส่วนที่ 3 การป้องกัน มลพิษจากสารพิษ (Part III Prevention of Pollution by Noxious Substances) มีใจความสำคัญคือ

“บุคคลใด จงใจ ประมาทเลินเล่อ หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง โดยกระทำการ ปล่อยทิ้งสารพิษที่เป็นของเหลว หรือที่มีส่วนผสมของสารที่เป็นของเหลว จากเรือลงสู่ทะเล ใน บริเวณต่อไปนี้

1) บริเวณทะเลใกล้แผ่นดินของรัฐ ซึ่งรวมถึงเขตการปกครองนอร์ทเทิร์น (Northern Australia) บริเวณในและนอกเขตการปกครองเจอร์วิสเบย์ (The Jervis Bay Territory) และบริเวณที่ไม่มีกฎหมายของรัฐ ซึ่งเป็นไปตามกฎข้อบังคับที่ 3 กฎข้อบังคับที่ 6 และกฎข้อบังคับ ที่ 13 ของภาคผนวกที่ 1 แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978 ,1997) (ข้อ 21(1)(c)(i))

2) บริเวณนอกทะเลอาณาเขต (ข้อ 21(1)(c)(ia))

3) บริเวณเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (ข้อ 21(1)(c)(ii))

4) บริเวณถัดจากเขตเศรษฐกิจจำเพาะ และเรือที่ปล่อยทิ้งคือ เรือออสเตรเลีย (คือเรือที่จดทะเบียนในเครือรัฐออสเตรเลีย และเรือที่มีสัญชาติออสเตรเลีย) บุคคลที่ปล่อยทิ้งต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 2,000 Penalty Units.”⁷²

⁷²Protection of the Sea (Prevention of Pollution from Ships) Act 1983 Article 21(1)

“If:

(a) a person engages in conduct that causes a discharge of a liquid substance, or of a mixture containing a liquid substance, being a substance or mixture carried as cargo or part cargo in bulk, from a ship into the sea; and

(b) the person is reckless or negligent as to causing the discharge by that conduct; and

(c) one of the following subparagraphs applies:

(i) the discharge occurs into the sea near a State, the Jervis Bay Territory or an external Territory and there is no law of that State or Territory that makes provision giving effect to regulations 3, 6 and 13 of Annex II to the Convention in relation to the area of the sea where the discharge occurs;

(ia) the discharge occurs into the outer territorial sea;

(ii) the discharge occurs into the sea in the exclusive economic zone;

(iii) the discharge occurs into the sea beyond the exclusive economic zone and the ship is an Australian ship;

3.1.4.5 บทบัญญัติเรื่องห้ามสารทิ้งซึ่งสารอันตรายที่บรรจุในหีบห่อ จากเรือลงสู่ทะเล โดยบัญญัติไว้ในข้อ 26AB ของส่วนที่ 3A การป้องกันมลพิษจากสารอันตรายที่บรรจุในหีบห่อ (Part IIIA Prevention of Pollution by Packaged Harmful Substances) มีใจความสำคัญคือ

“บุคคลใดจงใจ ประมาทเลินเล่อ หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง โดยกระทำการสารทิ้งซึ่งสารอันตรายที่บรรจุในหีบห่อ จากเรือลงสู่ทะเล ในบริเวณดังต่อไปนี้

1) บริเวณทะเลใกล้แผ่นดินของรัฐ ซึ่งรวมถึงเขตการปกครองนอร์ทเทิร์น (Northern Australia) บริเวณในและนอกเขตการปกครองเจอร์วิสเบย์ (The Jervis Bay Territory) และบริเวณที่ไม่มีกฎหมายของรัฐ ซึ่งเป็นไปตามข้อบังคับที่ 7 ของภาคผนวกที่ 3 แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978, 1997)

2) บริเวณนอกทะเลอาณาเขต

3) บริเวณเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

4) บริเวณถัดจากเขตเศรษฐกิจจำเพาะ และเรือที่สารทิ้งคือ เรือออสเตรเลีย (คือเรือที่จดทะเบียนในเครือรัฐออสเตรเลีย และเรือที่มีสัญชาติออสเตรเลีย)

บุคคลซึ่งสารทิ้งสารอันตรายที่บรรจุในหีบห่อออกจากเรือลงสู่บริเวณดังกล่าว ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 2,000 Penalty Units”⁷³

the person commits an offence punishable, on conviction, by a fine not exceeding 2,000 penalty units.”

⁷³ Protection of the Sea (Prevention of Pollution from Ships) Act 1983 Article 26AB(1)

“If:

(a) a person engages in conduct that causes a harmful substance, being a substance carried as cargo in packaged form, to be jettisoned from a ship into the sea; and

(b) the person is reckless or negligent as to causing the jettisoning by that conduct; and

(c) one of the following subparagraphs applies:

(i) the jettisoning occurs into the sea near a State, the Jervis Bay Territory or an external Territory and there is no law of that State or Territory that makes provision giving effect to Regulation 7 of Annex III to the Convention in relation to the area of the sea where the jettisoning occurs;

(ia) the jettisoning occurs into the outer territorial sea;

(ii) the jettisoning occurs into the sea in the exclusive economic zone;

(iii) the jettisoning occurs into the sea beyond the exclusive economic zone and the ship is an Australian ship;

3.1.4.6 บทบัญญัติเรื่องการห้ามปล่อยทิ้งน้ำเสียจากเรือลงสู่ทะเล บัญญัติไว้ในข้อ 26D ส่วนที่ 3B การป้องกันมลพิษจากน้ำเสีย (Part IIIB Prevention of Pollution by Sewage) มีใจความสำคัญคือ

“บุคคลใด จงใจ ประมาทเลินเล่อ หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง โดยกระทำการปล่อยทิ้งน้ำเสียจากเรือลงสู่ทะเลในบริเวณดังต่อไปนี้

1) บริเวณที่มีใช้พื้นที่กำหนดพิเศษ (Special Area) บริเวณทะเลใกล้แผ่นดินของรัฐ ซึ่งรวมถึงเขตการปกครองนอร์ทเทิร์น (Northern Australia) บริเวณในและนอกเขตการปกครองเจอร์วิสเบย์ (The Jervis Bay Territory) และบริเวณที่ไม่มีกฎหมายของรัฐ ซึ่งเป็นไปตามข้อบังคับที่ 3 ข้อบังคับที่ 11 ของภาคผนวกที่ 4 แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978, 1997)

2) บริเวณพื้นที่กำหนดพิเศษ (Special Area) บริเวณทะเลใกล้แผ่นดินของรัฐ ซึ่งรวมถึงเขตการปกครองนอร์ทเทิร์น (Northern Australia) บริเวณในและนอกเขตการปกครองเจอร์วิสเบย์ (The Jervis Bay Territory) และบริเวณที่ไม่มีกฎหมายของรัฐ ซึ่งเป็นไปตามข้อบังคับที่ 3 ข้อบังคับที่ 11 ของภาคผนวกที่ 4 แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978, 1997)

3) บริเวณนอกทะเลอาณาเขต

4) บริเวณเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

5) บริเวณถัดจากเขตเศรษฐกิจจำเพาะ และเรือที่ปล่อยทิ้ง คือ เรือออสเตรเลีย (คือเรือที่จดทะเบียนในเครือรัฐออสเตรเลีย และเรือที่มีสัญชาติออสเตรเลีย)

บุคคลที่กระทำการปล่อยทิ้งน้ำเสียดังกล่าวต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 2,000 Penalty Units.”⁷⁴

the person commits an offence punishable, on conviction, by a fine not exceeding 2,000 penalty units.”

⁷⁴ Protection of the Sea (Prevention of Pollution from Ships) Act 1983 Article 26D (1)

“If:

(a) a person engages in conduct that causes a discharge of sewage from a ship into the sea; and

(b) the person is reckless or negligent as to causing the discharge by that conduct; and

(c) one of the following subparagraphs applies:

(i) the discharge occurs when the ship is not within a special area, the discharge occurs into the sea near a State, the Jervis Bay Territory or an external Territory and there is no law of that State or Territory that

3.1.4.7 บทบัญญัติเรื่องการห้ามมิให้เรือซึ่งใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนประกอบของสารซัลเฟอร์ในปริมาณเกินกว่าที่กำหนดไว้ แล่นผ่านในทะเล บัญญัติไว้ในข้อ 26FEG ส่วนที่ 3D การป้องกันมลพิษทางอากาศ (Part III D Prevention of Air Pollution) มีใจความสำคัญคือ

“บุคคลใดจงใจ ประมาทเลินเล่อ หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง ด้วยการกระทำการอันเป็นผลให้เรือซึ่งใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนประกอบของสารซัลเฟอร์ในปริมาณเกินกว่าที่กำหนดไว้ แล่นในขณะที่อยู่ในทะเลบริเวณต่อไปนี้

1) บริเวณทะเลใกล้แผ่นดินของรัฐ ซึ่งรวมถึงเขตการปกครองนอร์ทเทิร์น (Northern Australia) บริเวณในและนอกเขตการปกครองเจอร์วิสเบย์ (The Jervis Bay Territory) และบริเวณที่ไม่มีกฎหมายของรัฐ ซึ่งเป็นไปตามข้อบังคับที่ 14 ของภาคผนวกที่ 6 แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978, 1997)

2) บริเวณนอกทะเลอาณาเขต

3) บริเวณเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

4) บริเวณถัดจากเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ซึ่งเรือที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นเรือออสเตรเลีย

บุคคลซึ่งกระทำการดังกล่าวต้องระวางโทษปรับ 2,000 Penalty Units.”⁷⁵

makes provision giving effect to Regulation 3 and to paragraph 1 of Regulation 11 of Annex IV to the Convention in relation to the area of the sea where the discharge occurs;

(ia) the discharge occurs when the ship is within a special area, the discharge occurs into the sea near a State, the Jervis Bay Territory or an external Territory and there is no law of that State or Territory that makes provision giving effect to Regulation 3 and to paragraph 3 of Regulation 11 of Annex IV to the Convention in relation to the area of the sea where the discharge occurs;

(ib) the discharge occurs into the outer territorial sea;

(ii) the discharge occurs into the sea in the exclusive economic zone;

(iii) the discharge occurs into the sea beyond the exclusive economic zone and the ship is an Australian ship;

the person commits an offence punishable, on conviction, by a fine not exceeding 2,000 penalty units.”

⁷⁵ Protection of the Sea (Prevention of Pollution from Ships) Act 1983 Article 26FEG (1)

“A person commits an offence if:

(a) the person engages in conduct; and

กล่าวโดยสรุป คือ บทบัญญัติในส่วนที่ 3 การป้องกันมลพิษจากสารพิษ (Prevention of Pollution by Noxious Substances) ส่วนที่ 3A การป้องกันมลพิษจากสารอันตรายที่บรรจุในหีบห่อ (Prevention of Pollution by Packaged Harmful Substances) ส่วนที่ 3B การป้องกันมลพิษจากน้ำเสีย (Prevention of Pollution by Sewage) ส่วนที่ 3C การป้องกันมลพิษจากขยะ (Prevention of Pollution by Garbage) และส่วนที่ 3D การป้องกันมลพิษทางอากาศ (Prevention of Air Pollution) ของพระราชบัญญัติการป้องกันทะเล (การป้องกันมลพิษที่เกิดจากเรือ) ค.ศ.1983 (Protection of the Sea (Prevention of Pollution from Ships) Act 1983) จะประกอบด้วยบทบัญญัติของกฎหมายในลักษณะเดียวกันกับที่ได้กล่าวไว้ในส่วนที่ 2 การป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (Prevention of Pollution by Oil) โดยมีความแตกต่างกันที่สำคัญคือ วัตถุประสงค์หรือประเภทของสิ่งที่มีการปล่อยทิ้ง หรือสารที่ลงสู่ทะเล เช่น น้ำมัน(ส่วนที่ 2) สารพิษอันตราย (ส่วนที่ 3) น้ำเสีย(ส่วนที่ 3B) ขยะ(ส่วนที่ 3C) เป็นต้น

นอกจากนี้ ผู้เขียนมีข้อสังเกตว่า การปล่อยทิ้งสารพิษที่เป็นของเหลว การสารพัดทิ้งสารพิษอันตรายที่บรรจุในหีบห่อ ที่บัญญัติไว้ในส่วนที่ 3 การป้องกันมลพิษจากสารพิษ (Prevention of pollution by Noxious Substances) ส่วนที่ 3A การป้องกันมลพิษจากสารอันตรายที่บรรจุในหีบห่อ (Prevention of Pollution by Packaged Harmful Substances) การปล่อยทิ้งน้ำเสียจากเรือลงสู่ทะเล ส่วนที่ 3B การป้องกันมลพิษจากน้ำเสีย (Prevention of Pollution by Sewage) การที่เรือใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนประกอบของสารซัลเฟอร์ในปริมาณเกินกว่าที่กำหนดไว้ ดังที่บัญญัติไว้ในส่วนที่ 3D การป้องกันมลพิษทางอากาศ (Prevention of Air Pollution) ต่างก็มีบทกำหนดโทษที่เบากว่าบทกำหนดโทษของการปล่อยทิ้งน้ำมัน หรือสารผสมน้ำมันที่บัญญัติไว้ในข้อ 9 (ส่วนที่ 2 การ

(b) the conduct results in fuel oil with a sulphur content of more than the prescribed limit being used on board a ship; and

(c) the person is reckless or negligent as to causing that result; and

(d) one of the following applies:

(i) the fuel oil is used while the ship is in the sea near a State, the Jervis Bay Territory or an external Territory and no law of that State or Territory gives effect to paragraph 1 of Regulation 14 of Annex VI in relation to the area of the sea where the fuel oil is used;

(ia) the fuel oil is used while the ship is in the outer territorial sea;

(ii) the fuel oil is used while the ship is in the exclusive economic zone;

(iii) the fuel oil is used on board an Australian ship while the ship is beyond the exclusive economic zone, but not within an emission control area.

Penalty: 2,000 penalty units.”

ป้องกันมลพิษจากน้ำมัน) กล่าวคือ บทกำหนดโทษของการปล่อยทิ้งน้ำมัน หรือสารผสมน้ำมัน ต้อง ระวังโทษปรับไม่เกิน 20,000 Penalty Units ในขณะที่บทกำหนดโทษของการปล่อยทิ้ง สารที่ ี่ สารพิษอันตราย สารอันตรายที่บรรจุอยู่ในหีบห่อ น้ำมัน หรือน้ำมันอื่น ต้องระวังโทษปรับ 2,000 Penalty Units

3.4.2 กฎหมายภายในของสาธารณรัฐประชาชนจีน (People's Republic of China) (กฎหมายว่าด้วยการป้องกันสิ่งแวดล้อมทางทะเล ค.ศ.2000) (Marine Environment Protection Law of the People's Republic of China 2000)

สาธารณรัฐประชาชนจีน ปกครองในระบบสังคมนิยมคอมมิวนิสต์ โดยมี สภา ประชาชนแห่งชาติ (National People's Congress – NPC) ทำหน้าที่ออกกฎหมายและแก้ไข รัฐธรรมนูญ ให้ความเห็นชอบต่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ งบประมาณของรัฐ⁷⁶

สาธารณรัฐประชาชนจีน เป็นหนึ่งในประเทศที่เข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่าง ประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978,1997)และยอมรับ ในการผูกพันตามภาคผนวกที่ 1–ภาคผนวกที่ 6⁷⁷ โดยกฎหมายภายในของสาธารณรัฐประชาชนจีน ที่อนุวัติการตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978 , 1997) คือ “กฎหมายว่าด้วยการป้องกันสิ่งแวดล้อมทางทะเล ค.ศ.2000” (Marine Environment Protection Law of the People's Republic of China 2000) มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 1 เมษายน ค.ศ.2000

กฎหมายว่าด้วยการป้องกันสิ่งแวดล้อมทางทะเล ค.ศ.2000 (Marine Environment Protection Law of the People's Republic of China 2000) เป็นกฎหมายที่มีความมุ่งหมายในเรื่องการ ป้องกันและพัฒนาสิ่งแวดล้อมทางทะเล การสงวนรักษาทรัพยากรทางทะเล การป้องกันความ เสี่ยงจากมลพิษ รักษาสมดุลของระบบนิเวศ ปกป้องสุขภาพของประชาชน และสนับสนุนการ พัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมที่ยั่งยืน (ข้อ 1)⁷⁸ โดยใช้บังคับกับบริเวณน่านน้ำภายใน ทะเล

⁷⁶ *การเมืองการปกครองของจีน*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก <http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/about-china/politics-china.php>. [2559, 14 พฤษภาคม]

⁷⁷ Etkin Dagmar Schmidt. (2003). *Worldwide Review of Oil Spill Fines and Penalties Environmental Research Consulting*. (online). Available: <http://www.environmental-research.com/publications.php>. [2016, April 14]

⁷⁸ Marine Environment Protection Law of the People's Republic of China 2000

อาณาเขต เขตต่อเนื่อง เขตเศรษฐกิจจำเพาะ และเขตไหล่ทวีปของสาธารณรัฐประชาชนจีน รวมทั้งบริเวณทะเลอื่น ๆ ที่อยู่ภายในเขตอำนาจแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน (ข้อ2)⁷⁹

กฎหมายว่าด้วยการป้องกันสิ่งแวดล้อมทางทะเล ค.ศ.2000 (Marine Environment Protection Law of the People's Republic of China 2000) ประกอบด้วยบทบัญญัติต่าง ๆ 98 ข้อ แบ่งออกเป็น 10 หมวด คือ

หมวดที่ 1 บททั่วไป

หมวดที่ 2 การกำกับดูแลสิ่งแวดล้อมทางทะเล

หมวดที่ 3 การอนุรักษ์ระบบนิเวศทางทะเล

หมวดที่ 4 การป้องกันและควบคุมสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากความเสียหายที่เกิดขึ้นจากแหล่งกำเนิดมลพิษบนบก

หมวดที่ 5 การป้องกันและควบคุมสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากความเสียหายที่เกิดขึ้นจากโครงการก่อสร้างแนวชายฝั่ง

หมวดที่ 6 การป้องกันและควบคุมสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากความเสียหายที่เกิดขึ้นจากโครงการก่อสร้างในทะเล

หมวดที่ 7 การป้องกันและควบคุมสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการทิ้งของเสีย

หมวดที่ 8 การป้องกันและควบคุมสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากความเสียหายที่เกิดขึ้นจากเรือ และการปฏิบัติการที่เกี่ยวข้องกับเรือ

หมวดที่ 9 ความรับผิดชอบในทางกฎหมาย (บทลงโทษ)

หมวดที่ 10 บทบัญญัติเพิ่มเติม

ผู้เขียนตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับบทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยการป้องกันสิ่งแวดล้อมทางทะเล ค.ศ.2000 (Marine Environment Protection Law of the People's Republic of China 2000) ว่า การแบ่งหมวดหมู่บทบัญญัติของกฎหมายจะแตกต่างจากอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการ

“Article 1 This law is enacted to protect and improve the marine environment, conserve marine resources, prevent pollution damages, maintain ecological balance, safeguard human health and promote sustainable economic and social development.”

⁷⁹ Marine Environment Protection Law of the People's Republic of China 2000

“Article 2 This law shall apply to the internal waters, territorial seas and the contiguous zones, exclusive economic zones and continental shelves of the People's Republic of China and all other sea areas under the jurisdiction of the People's Republic of China.”

ป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978,1997) กล่าวคือ การแบ่งหมวดหมู่ บทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยการป้องกันสิ่งแวดล้อมทางทะเล ค.ศ.2000 (Marine Environment Protection Law of the People's Republic of China 2000) จะแบ่งตามประเภทของแหล่งกำเนิดมลพิษทางทะเล เช่น แหล่งกำเนิดมลพิษบนบก โครงการก่อสร้างแนวชายฝั่ง โครงการก่อสร้างในทะเล เป็นต้น และแยกบทบัญญัติเกี่ยวกับการป้องกันและควบคุมสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากความเสียหายที่เกิดขึ้นจากเรือ และการปฏิบัติการที่เกี่ยวข้องกับเรือ ออกเป็นอีกหมวดหมู่หนึ่ง โดยกฎหมายว่าด้วยการป้องกันสิ่งแวดล้อมทางทะเล ค.ศ.2000 (Marine Environment Protection Law of the People's Republic of China 2000) มีบทบัญญัติต่าง ๆ ที่สำคัญ ดังนี้

3.4.2.1 หมวดที่ 2 การกำกับดูแลสิ่งแวดล้อมทางทะเล มีบทบัญญัติสำคัญ เช่น

1) การจ่ายค่าธรรมเนียมในการทิ้งของเสีย ค่าธรรมเนียมสำหรับการปล่อยมลพิษ ซึ่งจะถูกรวมเรียกเก็บตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย เพื่อความมุ่งหมายในการป้องกันและควบคุมสิ่งแวดล้อมทางทะเล (ข้อ 11)⁸⁰

2) การจัดทำแผนรองรับการเกิดอุบัติเหตุจากมลพิษทางทะเล รวมทั้งแผนรองรับการเกิดอุบัติการณ์ (Incident) จากมลพิษน้ำมัน ซึ่งมีสาเหตุจากการสำรวจและขุดเจาะน้ำมัน เมื่อมีกรณีที่เป็นในการป้องกันมลพิษทางทะเล (ข้อ 18)⁸¹ เป็นต้น

3.4.2.2 หมวดที่ 4 การป้องกันและควบคุมสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากความเสียหายที่เกิดขึ้นจากแหล่งกำเนิดมลพิษบนบก มีบทบัญญัติที่สำคัญ เช่น

⁸⁰ Marine Environment Protection Law of the People's Republic of China 2000

“Article 11 All units and individuals practicing direct discharge of pollutants into the sea shall, in accordance with the State regulations, pay pollutant discharge fees.

Those dumping wastes in the sea shall, in accordance with the State regulations, pay dumping fees.

Pollutant discharge fees and dumping fees levied in accordance with the provisions of this law must be used for the prevention and control of marine environment pollution.”

⁸¹ Marine Environment Protection Law of the People's Republic of China 2000

“Article 18 The State shall, in accordance with the necessity to prevent marine environment pollution, draw up State contingency plans to deal with major Marine pollution accidents.

The competent State administrative department in charge of marine affairs shall be responsible for drawing up State contingency plans to deal with major oil spill accidents on the sea caused by offshore oil exploration and exploitation.”

1) การปล่อยทิ้งที่ทำให้เกิดมลพิษจากแหล่งกำเนิดมลพิษบนบกลงในทะเล จะกระทำอย่างเคร่งครัดตามมาตรฐานที่กำหนดไว้โดยรัฐ และท้องถิ่น (ข้อ 29)⁸²

2) ห้ามมิให้ปล่อยทิ้งน้ำมัน ของเหลวที่เป็นกรด ของเสียที่เป็นของเหลวมีพิษ น้ำเสีย ซึ่งประกอบด้วยกัมตภาพรังสีลงสู่ทะเล (ข้อ 33)⁸³ เป็นต้น

3.4.2.3 หมวดที่ 5 การป้องกันและควบคุมสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากความเสียหายที่เกิดขึ้นจากโครงการก่อสร้างแนวชายฝั่ง มีบทบัญญัติที่สำคัญ เช่น

1) โครงการก่อสร้างอุตสาหกรรมบริเวณแนวชายฝั่งทะเลจะสามารถกระทำได้เมื่อได้มีการจัดทำมาตรการในการกำกับดูแลมลพิษอย่างมีประสิทธิภาพ (ข้อ 45)⁸⁴

บทลงโทษของการฝ่าฝืนข้อ 45. ได้ถูกบัญญัติไว้ในหมวดที่ 9 ข้อ 82 มีใจความว่า “บุคคลใดฝ่าฝืนก่อสร้างโครงการอุตสาหกรรมตามแนวชายฝั่ง อันเป็นเหตุให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล หน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจในเรื่องดังกล่าวสามารถมีคำสั่งให้ปิดกิจการหรือหยุดการก่อสร้างได้”⁸⁵

3.4.2.4 หมวดที่ 6 การป้องกันและควบคุมสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากความเสียหายที่เกิดขึ้นจากโครงการก่อสร้างในทะเล มีบทบัญญัติที่สำคัญ เช่น

1) การทิ้งเทน้ำเสียที่ปนเปื้อนน้ำมันจากเรือหรือแท่นขุดเจาะน้ำมันในทะเลจะสามารถกระทำได้ภายหลังจากผ่านการบำบัดที่เหมาะสมและเป็นไปตามมาตรฐาน⁸⁶ (ข้อ 51)

⁸² Marine Environment Protection Law of the People's Republic of China 2000

“Article 29 The discharge of land-based pollutants into the sea shall strictly be conducted in compliance with the standards and relevant stipulations laid down by the State and Localities.”

⁸³ Marine Environment Protection Law of the People's Republic of China 2000

“Article 33 It is prohibited to discharge oils, acid liquids, alkaline liquids, hypertoxic waste liquids and waste water containing with high and medium radioactivity into the sea.”

⁸⁴ Marine Environment Protection Law of the People's Republic of China 2000

“Article 45 It is prohibited to construct new industrial projects that do not possess effective pollution treatment measures in the coastal land areas.”

⁸⁵ Marine Environment Protection Law of the People's Republic of China 2000

“Article 82 Whoever, in violation of the provisions of Article 45 of this law, builds new industrial construction project that causes serious pollution to the marine environment, shall be ordered to have it shut down by the People's Government above the County level in accordance with the limits of authority of administration.”

⁸⁶ Marine Environment Protection Law of the People's Republic of China 2000

2) บุคคลใด ซึ่งดำเนินการสำรวจและขุดเจาะน้ำมัน ฝึาฝึนต่อบตทบัญญัติของกฎหมายนี้ ทำให้เกิดมลพิษหรือความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล หน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบในเรื่องทะเล มีอำนาจดักเตือน และเรียกให้ชำระค่าปรับเป็นเงินตั้งแต่ 20,000 หยวน แต่ไม่เกิน 200,000 หยวน⁸⁷ (ข้อ 85)

3.4.2.5 หมวดที่ 7 การป้องกันและควบคุมสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการทิ้งของเสีย มีบทบัญญัติที่สำคัญ เช่น

1) การทิ้งของเสียใด ๆ ลงในทะเลภายในเขตอำนาจของสาธารณรัฐประชาชนจีนจะกระทำมิได้ เว้นแต่จะได้รับการตรวจสอบและอนุญาตให้ทิ้งจากหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบเกี่ยวกับทะเล โดยการขออนุญาตทิ้งเทให้จัดทำคำขอเป็นหนังสือส่งไปยังหน่วยงานของรัฐดังกล่าว และการทิ้งของเสียไม่สามารถกระทำได้นกว่าจะได้รับการอนุญาตเป็นที่เรียบร้อยแล้ว⁸⁸ (ข้อ 55)

บุคคลใดกระทำการละเมิดต่อบทบัญญัติข้อ 55 โดยการขนส่งของเสียจากนอกเขตสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อนำมาทิ้งเทในทะเลที่อยู่ภายในเขตอำนาจของสาธารณรัฐประชาชนจีน บุคคลนั้นจะถูกดักเตือนโดยหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบในเรื่องทะเล และถูกเรียกให้ชำระค่าปรับซึ่งเป็นผลสืบเนื่องจากการทำให้เกิด หรืออาจจะก่อให้เกิดมลพิษหรือความเสียหาย เป็นเงินตั้งแต่ 100,000 หยวน แต่ไม่เกิน 1,000,000 หยวน⁸⁹ (ข้อ 87)

“Article 51 Oily waste water and oil mixtures from offshore oil drilling vessels and platforms for oil drilling and extraction may be discharged into the sea only after proper treatment and up to discharge standards.”

⁸⁷ Marine Environment Protection Law of the People's Republic of China 2000

“Article 85 Whoever, in violation of the provisions of this law, undertakes to conduct offshore oil exploration and exploitation causing pollution damage to the marine environment, shall be warned by the competent State administrative department in charge of marine affairs and be fined not less than 20,000 yuan and no more than 200,000 yuan.”

⁸⁸ Marine Environment Protection Law of the People's Republic of China 2000

“Article 55 No unit is permitted, without approval of the competent State administrative department in charge of marine affairs, to dump any wastes into the sea areas under the jurisdiction of the People's Republic of China.

Units that need to dump wastes in the sea must submit a written application to the competent State administrative department in charge of marine affairs for its examination and approval and shall not proceed the dumping before a permit is granted by the said department.”

⁸⁹ Marine Environment Protection Law of the People's Republic of China 2000

3.4.2.6 หมวดที่ 8 การป้องกันและควบคุมสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากความเสียหายที่เกิดขึ้นจากเรือ และการปฏิบัติการที่เกี่ยวข้องกับเรือ มีบทบัญญัติที่สำคัญ เช่น

1) ห้ามมิให้เรือหรือการปฏิบัติการของเรือทิ้งของเสีย น้ำจากถังอับเฉาเรือ ขยะจากเรือ และสารอันตรายอย่างอื่นลงสู่ทะเล อันเป็นการละเมิดต่อบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้⁹⁰ (ข้อ 62)

2) รัฐต้องวางระบบปฏิบัติที่สมบูรณ์เกี่ยวกับความรับผิดชอบในการชำระค่าสินไหมทดแทนทางแพ่ง สำหรับเรือที่ทำให้เกิดมลพิษจากน้ำมัน โดยการให้จัดทำประกันภัยความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากมลพิษน้ำมัน การจัดตั้งกองทุนชดเชยความเสียหายที่เกิดจากมลพิษน้ำมัน ซึ่งสอดคล้องกับหลักการที่เจ้าของเรือจะต้องร่วมรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากมลพิษน้ำมัน⁹¹ (ข้อ 66)

3) หน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจเกี่ยวกับทะเล มีสิทธิบังคับใช้มาตรการในการป้องกัน หรือลดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ (Incident) ทางทะเลจากเรือ ซึ่งทำให้เกิดหรืออาจจะทำให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล⁹² (ข้อ 71)

“Article 87 Whoever, in violation of the provisions of third clause of Article 55 of this law, undertakes to transport wastes from outside the boundaries of the People's Republic of China to be dumped in the sea areas under the jurisdiction of the People's Republic of China, shall be warned by the competent State administrative department in charge of marine affairs and be fined, in accordance with the consequences of pollution damage caused or possibly caused, not less than 100,000 yuan and no more than 1,000,000 yuan”

⁹⁰ Marine Environment Protection Law of the People's Republic of China 2000

“Article 62 No vessels and their related operations shall, in the sea areas under the jurisdiction of the People's Republic of China, discharge pollutants, wastes, ballast water, vessel garbage and other harmful substances into the sea in violation of the provisions of this law.”

⁹¹ Marine Environment Protection Law of the People's Republic of China 2000

“Article 66 The State shall make perfect and put into practice responsibility system of civil liability compensation for vessel-induced oil pollution, and shall establish vessel-induced oil pollution insurance, oil pollution compensation fund system in accordance with the principles of owners of the vessel and the cargoes jointly undertaking liabilities for vessel-induced oil pollution compensations”

⁹² Marine Environment Protection Law of the People's Republic of China 2000

“Article 71 For vessels involved in maritime incidents causing or possibly resulting in major pollution damages to the marine environment, the competent State administrative department in charge of maritime affairs shall have the right to adopt forcible measures to avoid or reduce pollution damage.”

3.4.2.7 หมวดที่ 9 ความรับผิดชอบในทางกฎหมาย(บทกำหนดโทษ) ซึ่งได้บัญญัติบทกำหนดโทษของการฝ่าฝืนการปฏิบัติตามบทบัญญัติของกฎหมายในเรื่องต่าง ๆ เช่น

1) บทกำหนดโทษเมื่อมีการฝ่าฝืนปล่อยทิ้ง ทิ้งเท ของเสีย สารพิษ หรือน้ำมัน ลงในทะเล ซึ่งบัญญัติไว้ในข้อ 73 มีใจความว่า

“บุคคลใดกระทำการดังต่อไปนี้

(1) กระทำการปล่อยทิ้งสารพิษ หรือสารอื่นใดลงสู่ทะเล ซึ่งมีกฎหมายบัญญัติห้ามมิให้ปล่อยทิ้ง

(2) กระทำการปล่อยทิ้งสารพิษลงสู่ทะเล ซึ่งมีได้เป็นไปตามบทบัญญัติของกฎหมาย หรือปล่อยทิ้งสารพิษเกินกว่ามาตรฐาน

(3) กระทำการทิ้งเทของเสีย ขยะ สิ่งโสโครก โดยไม่ได้รับใบอนุญาตให้ทิ้งเท

(4) ไม่ดำเนินการตามมาตรการที่เหมาะสมในทันทีที่เกิดอุบัติเหตุ หรือเหตุฉุกเฉิน ซึ่งเป็นเหตุให้เกิดมลพิษทางทะเล

บุคคลนั้นต้องดำเนินการชดเชยค่าเสียหายภายในระยะเวลาที่กำหนด และชำระค่าปรับให้กับหน่วยงานที่มีอำนาจในการกำกับดูแลสิ่งแวดล้อมทางทะเล ซึ่งเป็นไปตามบทบัญญัติของกฎหมาย”⁹³

2) บุคคลใดกระทำการปล่อยทิ้งสารพิษหรือสารอื่นใดลงสู่ทะเล ซึ่งมีกฎหมายบัญญัติห้ามมิให้ปล่อยทิ้ง หรือกระทำการทิ้งเทของเสีย ขยะ สิ่งโสโครก โดยไม่ได้รับใบอนุญาตให้ทิ้งเท บุคคลนั้นต้องรับผิดชอบโดยมีระวางโทษปรับตั้งแต่ 30,000 หยวน แต่ไม่เกิน 200,000 หยวน และบุคคลใดกระทำการปล่อยทิ้งสารพิษลงสู่ทะเล ซึ่งมีได้เป็นไปตามบทบัญญัติของกฎหมาย หรือ

⁹³ Marine Environment Protection Law of the People's Republic of China 2000

“Article 73 Whoever, in violation of the provisions of this law, commits any of the following acts, shall be ordered to remedy the damage within a certain period of time and be fined by the competent department invested by law with power to conduct marine environment supervision and administration in accordance with the provisions of this law:

- (1) discharging pollutants or other substances into the sea prohibited by this law to discharge;
- (2) discharging pollutants into the sea not in conformity with the provisions of this law, or discharging pollutants in excess of standards;
- (3) dumping wastes in the sea without obtaining certificate of permit for dumping;
- (4) in the event of an accident or any other contingent event causing pollution to the marine environment, no proper treatment measures having been taken immediately;”

ปล่อยทิ้งสารพิษเกินกว่ามาตรฐาน หรือไม่ดำเนินการตามมาตรการที่เหมาะสมในทันทีที่เกิดอุบัติเหตุ หรือเหตุฉุกเฉิน ซึ่งเป็นเหตุให้เกิดมลพิษทางทะเล บุคคลนั้นต้องรับผิดชอบโดยมีระวางปรับตั้งแต่ 20,000 หยวน แต่ไม่เกิน 100,000 หยวน⁹⁴

3.4.3 กฎหมายภายในของสาธารณรัฐอินโดนีเซีย (Republic of Indonesia) (กฎหมายเกี่ยวกับการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ค.ศ. 1997) (Law Concerning Environmental Management Law No.23 of 1997)

สาธารณรัฐอินโดนีเซีย ปกครองโดยระบอบประชาธิปไตยแบบสาธารณรัฐ โดยมีสภาที่ปรึกษาประชาชน (People's Consultative Assembly –MPR) ทำหน้าที่รัฐสภา⁹⁵

สาธารณรัฐอินโดนีเซีย เป็นหนึ่งในประเทศที่เข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978,1997) และยินยอมผูกพันตามภาคผนวกที่ 1 – ภาคผนวกที่ 2 เท่านั้น⁹⁶ จึงมีความคล้ายคลึงกับประเทศไทยมากที่สุด โดยกฎหมายภายในของสาธารณรัฐอินโดนีเซียที่อนุวัติการตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978 , 1997) มีชื่อว่า “กฎหมายเกี่ยวกับการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ค.ศ. 1997” (Law Concerning Environmental Management Law No.23 of 1997) ซึ่งประกอบด้วยบทบัญญัติต่าง ๆ 52 ข้อ แบ่งออกเป็น 11 หมวดได้แก่

หมวดที่ 1 บททั่วไป

หมวดที่ 2 วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

หมวดที่ 3 สิทธิ บทบาท หน้าที่ ของชุมชน

⁹⁴ Marine Environment Protection Law of the People's Republic of China 2000

“Article 73 Whoever commits any of the following acts mentioned in previous clause (1) and (3), shall be fined not less than 30,000 yuan but no more than 200,000 yuan; whoever commits any of the following acts mentioned in previous clause (2) and (4), shall be fined not less than 20,000 yuan but no more than 100,000 yuan;”

⁹⁵ สาธารณรัฐอินโดนีเซีย.(ออนไลน์).เข้าถึงได้จาก: <http://www.apecthai.org/index.html>. [2559,14 พฤษภาคม]

⁹⁶ Etkin Dagmar Schmidt.(2003).*Worldwide Review of Oil Spill Fines and Penalties Environmental Research Consulting*.(online).Available: <http://www.environmental-research.com/publications.php>. [2016, April 14]

หมวดที่ 4 อำนาจในการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม

หมวดที่ 5 บทบาทหน้าที่ในการรักษาสิ่งแวดล้อม

หมวดที่ 6 ข้อปฏิบัติในการกำกับด้านสิ่งแวดล้อม

หมวดที่ 7 การระงับข้อพิพาทด้านสิ่งแวดล้อม

หมวดที่ 8 การสอบสวน

หมวดที่ 9 บทบัญญัติในทางอาญา

หมวดที่ 10 บทเฉพาะกาล

หมวดที่ 11 บทส่งท้าย

กฎหมายเกี่ยวกับการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมค.ศ. 1997 (Law Concerning Environmental Management Law No.23 of 1997) มีบทบัญญัติที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

3.4.3.1 บทบัญญัติเรื่องขอบเขตสิ่งแวดล้อมของสาธารณรัฐอินโดนีเซียตามกฎหมายเกี่ยวกับการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ค.ศ. 1997 (Law Concerning Environmental Management Law No.23 of 1997) จะครอบคลุมพื้นที่ที่มีลักษณะเป็นหมู่เกาะอันเป็นที่ตั้งของสาธารณรัฐอินโดนีเซีย โดยเป็นบริเวณที่สาธารณรัฐอินโดนีเซียมีอำนาจอธิปไตย สิทธิอธิปไตย และเขตอำนาจ⁹⁷ (ข้อ 2)

3.4.3.2 บทบัญญัติเรื่องสิทธิในการเข้าถึงข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมของประชาชนทุกคน (ข้อ 5) ประชาชนทุกคนมีหน้าที่ในการสงวนรักษา ป้องกันสิ่งแวดล้อม และต่อต้านมลพิษที่เกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อม (ข้อ 6) เป็นต้น

3.4.3.3 บทบัญญัติเรื่องทรัพยากรธรรมชาติจะถูกควบคุมโดยรัฐ และจะถูกนำมาใช้เพื่อสาธารณประโยชน์ ภายใต้การบริหารจัดการโดยรัฐบาล (ข้อ 8 หมวดที่ 4 อำนาจในการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม)⁹⁸

3.4.3.4 บทบัญญัติเรื่องการวางแผนดำเนินธุรกิจ และหรือกิจกรรม ซึ่งน่าจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญในวงกว้าง จะต้องมีการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม⁹⁹

⁹⁷ Law Concerning Environmental Management Law No.23 of 1997

“Article 2 The scope of the Indonesian environment covers space, the location of the United Indonesian State with an Archipelagic Outlook in performing its sovereignty, sovereign rights, and jurisdiction”

⁹⁸ Law Concerning Environmental Management Law No.23 of 1997

“Article 8(1). Natural resources are controlled by the state and are utilized for the greatest possible public welfare, and the arrangements thereof are determined by the Government”

⁹⁹ Law Concerning Environmental Management Law No.23 of 1997

(ข้อ 15) หน้าที่ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินธุรกิจทุกคน จะต้องมีการจัดการของเสียที่เกิดขึ้นจากการดำเนินธุรกิจของตน¹⁰⁰ (ข้อ 16 หมวดที่ 5 บทบาทหน้าที่ในการรักษาสิ่งแวดล้อม)

3.4.3.5 บทบัญญัติเรื่องการดำเนินธุรกิจและหรือกิจกรรม ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญในวงกว้าง ต้องมีการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ได้มาซึ่งใบอนุญาตในการดำเนินธุรกิจ และหรือกิจกรรมดังกล่าว ทั้งนี้ การออกใบอนุญาตให้กระทำโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมายและข้อกำหนด (ข้อ 18 หมวดที่ 6 ข้อปฏิบัติในการกำกับด้านสิ่งแวดล้อม)¹⁰¹

3.4.3.6 บทบัญญัติเรื่องการระงับข้อพิพาทด้านสิ่งแวดล้อมจะกระทำในศาล หรือนอกศาลก็ได้ขึ้นอยู่กับความสมัครใจของคู่กรณี โดยการระงับข้อพิพาทนอกศาลจะไม่นำไปบังคับกับการกระทำที่เป็นความผิดทางอาญาตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมายนี้¹⁰² (ข้อ 30)

หน้าที่ซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินธุรกิจ และหรือกิจกรรม ที่มีการใช้วัตถุที่เป็นอันตรายและมีสารพิษ และหรือการก่อให้เกิดของเสียที่เป็นพิษอันตราย โดยก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในวงกว้าง บุคคลนั้นย่อมต้องรับผิดชอบอย่างเคร่งครัดในความเสียหายที่เกิดขึ้น รวมทั้งต้องรับผิดชอบในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน โดยทันทีเมื่อเกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม และหรือความเสียหาย¹⁰³ (ข้อ 35) เป็นต้น

“Article 15(1) Every plan of a business and/or activity with the possibility that it can give rise to large and important impact on the environment, must possess an environmental impact analysis.”

¹⁰⁰ Law Concerning Environmental Management Law No.23 of 1997

“Article 16(1) Every party responsible for a business and/or activity must carry out management of wastes produced by their business and/or activity.”

¹⁰¹ Law Concerning Environmental Management Law No.23 of 1997 Article 18

“1. Every business and/or activity which gives rise to a large and important impact on the environment must possess an environmental impact analysis to obtain the license to conduct a business and/or activity.

2. The license to conduct a business and/or activity as provided for in (1) above is conferred by the official who has authority in accordance with laws and regulations”

¹⁰² Law Concerning Environmental Management Law No.23 of 1997

“Article 30 Environmental dispute settlement can be reached through the court or out of court based on the voluntary choice of the parties in dispute.”

¹⁰³ Law Concerning Environmental Management Law No.23 of 1997

“Article 35(1) The party responsible for a business and/or activity which gives rise to a large impact on

3.4.3.7 บทบัญญัติเรื่องการห้ามมิให้ปล่อยทิ้ง ทิ้งเท ของเสีย สารพิษ หรือน้ำมัน ซึ่งจะบัญญัติบทกำหนดโทษของการฝ่าฝืนในแต่ละกรณีไว้ในหมวดที่ 9 ว่าด้วยเรื่องบทบัญญัติในทางอาญา ดังนี้

1) บทบัญญัติเรื่องบทกำหนดโทษของผู้จงใจกระทำการอันเป็นการฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมาย เป็นผลให้เกิดมลพิษและหรือความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม บุคคลนั้นต้องรับผิดชอบในทางอาญาโดยมีระวางโทษจำคุกสูงสุด 10 ปี และปรับสูงสุด 500,000,000 Rupiah

ทั้งนี้ หากการกระทำดังกล่าวเป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตาย หรือบาดเจ็บสาหัส ผู้กระทำความผิดนั้นต้องรับผิดชอบในทางอาญาโดยมีระวางโทษจำคุกสูงสุด 15 ปี และปรับสูงสุด 750,000,000 Rupiah¹⁰⁴ (ข้อ 41)

2) บทบัญญัติเรื่องบทกำหนดโทษของผู้ที่การกระทำโดยประมาท เป็นเหตุให้เกิดมลพิษและหรือความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม บุคคลนั้นต้องรับผิดชอบในทางอาญาโดยมีระวางโทษจำคุกสูงสุด 3 ปี และปรับสูงสุด 100,000,000 Rupiah

ทั้งนี้ หากการกระทำความผิดดังกล่าวเป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตาย หรือบาดเจ็บสาหัส ผู้กระทำความผิดนั้นต้องรับผิดชอบในทางอาญาโดยมีระวางโทษจำคุกสูงสุด 5 ปี และปรับสูงสุด 150,000,000 Rupiah¹⁰⁵ (ข้อ 42)

the environment, which uses hazardous and toxic materials, and/or produces hazardous and toxic waste, is strictly liable for losses which are given rise to, with the obligation to pay compensation directly and immediately upon occurrence of environmental pollution and/or damage.”

¹⁰⁴ Law Concerning Environmental Management Law No.23 of 1997 Article 41

“1. Any person who in contravention of the law intentionally carries out an action which results in environmental pollution and/or damage, is criminally liable to a maximum imprisonment of 10 (ten) years and a maximum fine of Rp.500,000,000 (five hundred million rupiah).

2. If a criminal action as provided for in (1) above causes the death or serious injury of a person, the person who carried out the criminal action is criminally liable to a maximum imprisonment of 15 (fifteen) years and a maximum fine of Rp.750,000,000 (seven hundred and fifty million rupiah).”

¹⁰⁵ Law Concerning Environmental Management Law No.23 of 1997 Article 42

“1. Any person who due to their negligence performs an action that causes environmental pollution and/or damage, is criminally liable to a maximum imprisonment of three years and a maximum fine of Rp.100,000,000 (one hundred million rupiah).

3) บทบัญญัติเรื่องบทกำหนดโทษของผู้ที่จงใจฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมาย ด้วยการปล่อยทิ้ง กำจัด สสาร พลังงาน และหรืออื่นใดที่มีส่วนประกอบที่เป็นพิษหรือเป็นอันตราย ลงสู่พื้นดิน ในบรรยากาศ หรือลงสู่ผิวน้ำ นำเข้า ส่งออก ทำการค้า ขนส่ง จัดเก็บวัสดุบางอย่าง ดำเนินการติดตั้งที่เป็นอันตราย โดยที่รู้ หรือโดยมีเหตุอันสมควรทำให้เชื่อได้ว่าการกระทำดังกล่าว จะก่อให้เกิดมลพิษหรือความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมขึ้นได้ หรือทำให้เป็นภัยต่อสุขภาพของ สาธารณชน หรือชีวิตของผู้อื่น บุคคลนั้นต้องรับผิดในทางอาญาโดยมีระวางโทษจำคุกสูงสุด 6 ปี และปรับสูงสุด 300,000,000 Rupiah¹⁰⁶ (ข้อ 43(1))

ทั้งนี้ หากการกระทำดังกล่าวเป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตาย หรือ บาดเจ็บสาหัส ผู้กระทำความผิดนั้นต้องรับผิดในทางอาญาโดยมีระวางโทษจำคุกสูงสุด 9 ปี และปรับสูงสุด 450,000,000 Rupiah (ข้อ 43(3))

4) บทบัญญัติเรื่องบทกำหนดโทษของผู้ที่จงใจให้ข้อมูลอันเป็นเท็จ หรือทำลาย ปกปิดข้อมูล ซึ่งจำเป็นอันเกี่ยวข้องกับการปล่อยทิ้ง กำจัด สสาร พลังงาน และหรืออื่นใดที่มี ส่วนประกอบที่เป็นพิษหรือเป็นอันตรายลงสู่พื้นดิน ในบรรยากาศ หรือลงสู่ผิวน้ำ นำเข้า ส่งออก ทำการค้า ขนส่ง จัดเก็บวัสดุบางอย่าง ดำเนินการติดตั้งที่เป็นอันตราย โดยที่รู้ หรือโดยมีเหตุอันสมควรทำให้เชื่อได้ว่าการกระทำดังกล่าวจะก่อให้เกิดมลพิษหรือความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมขึ้นได้ หรือทำให้เป็นภัยต่อสุขภาพของสาธารณชน หรือชีวิตของผู้อื่น บุคคลนั้นต้องรับผิดในทาง อาญาเช่นเดียวกับผู้ที่ปล่อยทิ้ง กำจัด สสาร พลังงาน และหรืออื่นใดที่มีส่วนประกอบที่เป็นพิษหรือ เป็นอันตรายลงสู่พื้นดิน ในบรรยากาศ หรือลงสู่ผิวน้ำ นำเข้า ส่งออก ทำการค้า ขนส่ง จัดเก็บวัสดุ บางอย่าง ดำเนินการติดตั้งที่เป็นอันตราย (ข้อ 43(2))

ทั้งนี้ หากการจงใจให้ข้อมูลอันเป็นเท็จ หรือทำลาย ปกปิดข้อมูล ดังกล่าวเป็น เหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตาย หรือบาดเจ็บสาหัส ผู้กระทำความผิดนั้นต้องรับผิดในทางอาญา

2. If a criminal action as provided for in (1) above causes the death or serious injury of a person, the person who carried out the criminal action is criminally liable to a maximum imprisonment of five years and a maximum fine of Rp.150,000,000 (one hundred and fifty million rupiah).”

¹⁰⁶ Law Concerning Environmental Management Law No.23 of 1997 Article 43

“1. Any person who in violation of applicable legislation, intentionally releases or disposes of substances, energy and/or other components which are toxic or hazardous onto or into land, into the atmosphere or the surface of water, imports, exports, trades in, transports, stores such materials, operates a dangerous installation, whereas knowing or with good reason to suppose that the action concerned can give rise to environmental pollution and/or damage or endanger public health or the life of another person, is criminally liable to a maximum of six years imprisonment and a maximum fine of Rp.300,000,000 (three hundred million rupiah).”

โดยมีระวางโทษจำคุกสูงสุด 9 ปี และปรับสูงสุด 450,000,000 Rupiah¹⁰⁷ ตามที่บัญญัติไว้ในข้อ 43(3)

5) บทบัญญัติเรื่องบทลงโทษของผู้ที่กระทำการปล่อยทิ้ง กำจัด สสาร พลังงาน และหรืออื่นใดที่มีส่วนประกอบที่เป็นพิษหรือเป็นอันตรายลงสู่พื้นดิน ในบรรยากาศ หรือลงสู่ผิวน้ำ นำเข้า โดยปราศจากความระมัดระวัง บุคคลนั้นต้องรับผิดในทางอาญาโดยมีระวางโทษจำคุกสูงสุด 3 ปี และปรับสูงสุด 100,000,000 Rupiah

ทั้งนี้ หากการกระทำดังกล่าวเป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตาย หรือบาดเจ็บสาหัส ผู้กระทำความผิดนั้นต้องรับผิดในทางอาญาโดยมีระวางโทษจำคุกสูงสุด 5 ปี และปรับสูงสุด 150,000,000 Rupiah¹⁰⁸ (ข้อ 44)

3.4.4 กฎหมายภายในของสาธารณรัฐสิงคโปร์ (Republic of Singapore)

(พระราชบัญญัติการป้องกันมลพิษทางทะเล ค.ศ.1990) (Prevention of Pollution of the Sea Act (Chapter 243) 1990)

“สาธารณรัฐสิงคโปร์” เป็นนครรัฐสมัยใหม่ซึ่งเป็นศูนย์กลางพาณิชย์สำคัญของโลกแห่งหนึ่ง รวมทั้งเป็นประเทศเกาะที่มีขนาดเล็กที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สาธารณรัฐสิงคโปร์มีการปกครองในรูปแบบประชาธิปไตยแบบรัฐสภา โดยมีประธานาธิบดีเป็นประมุข

¹⁰⁷ Law Concerning Environmental Management Law No.23 of 1997 Article 43

“2. Criminally liable in the same way as provided for in (1) above, is any person who intentionally provides false information or destroys or conceals or damages information which is needed in its connection with an action as is meant in (1) above, whereas knowing or with good reasonable to suppose that the action concerned can give rise to environmental pollution and/or damage or endanger public health or other people’s life.

3. If the criminal action as provided for in (1) and (2) above causes the death or serious injury of a person, the person who carried out the criminal action is criminally liable to imprisonment for a maximum of nine years and a maximum fine of Rp.450,000,000 (four hundred and fifty thousand rupiah).”

¹⁰⁸ Law Concerning Environmental Management Law No.23 of 1997 Article 44

“1. Any person who in violation of applicable legislative provisions of the effective legislation, because of their carelessness performs an action as in Article 43 is criminally liable to imprisonment for a maximum of three years and a maximum fine of Rp.100,000,000 (one hundred million rupiah).

2. If the criminal action provided for in (1) above causes the death or serious injury of a person, the person who carried out the criminal action is criminally liable to a maximum of five years and a maximum fine of Rp.150,000,000 (one hundred and fifty million rupiah).”

นายกรัฐมนตรีเป็นหัวหน้ารัฐบาล และรัฐสภาทำหน้าที่ออกกฎหมาย กำกับดูแลการเงินการคลังของรัฐ และมีบทบาทสำคัญในการตรวจสอบถ่วงดุลการทำงานของฝ่ายบริหาร¹⁰⁹

สาธารณรัฐสิงคโปร์ เป็นประเทศหนึ่งที่เข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978 , 1997) และยอมรับในการผูกพันตามภาคผนวกที่ 1 – ภาคผนวกที่ 6¹¹⁰ ซึ่งสาธารณรัฐสิงคโปร์ได้ออกกฎหมายภายในเพื่ออนุวัติการตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978,1997) ที่มีชื่อว่า “พระราชบัญญัติการป้องกันมลพิษทางทะเล ค.ศ.1990” (Prevention of Pollution of the Sea Act (Chapter 243) 1990)

พระราชบัญญัติการป้องกันมลพิษทางทะเล ค.ศ.1990 (Prevention of Pollution of the Sea Act (Chapter 243) 1990) เป็นกฎหมายภายในเกี่ยวกับการป้องกัน ลด และควบคุมมลพิษทางทะเลที่เกิดขึ้นจากเรือ ซึ่งบัญญัติบททั่วไปสำหรับการป้องกันสิ่งแวดล้อมทางทะเล ตลอดจนการป้องกัน ลด และควบคุมมลพิษทางทะเล มลพิษจากเรือ และมลพิษอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยแบ่งบทบัญญัติต่าง ๆ ออกเป็น 6 ส่วน (Parts) ประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 บททั่วไป

ส่วนที่ 2 การป้องกันมลพิษจากเมืองและเครื่องจักรอุปกรณ์

ส่วนที่ 3 การป้องกันมลพิษจากเรือ

ส่วนที่ 4 มาตรการป้องกันมลพิษทางทะเล

ส่วนที่ 5 ค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูกลับคืน

ส่วนที่ 6 บทบัญญัติอื่น ๆ

พระราชบัญญัติการป้องกันมลพิษทางทะเล ค.ศ.1990 (Prevention of Pollution of the Sea Act (Chapter 243) 1990) ประกอบด้วยบทบัญญัติสำคัญ ดังนี้

3.4.4.1 บทบัญญัติที่สำคัญของส่วนที่ 4 มาตรการป้องกันมลพิษทางทะเล

1) บทบัญญัติเรื่องอุปกรณ์เพื่อรองรับของเสีย (ข้อ 11)

¹⁰⁹ สำนักภาษาต่างประเทศ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร(2555).*การศึกษาโครงสร้างรัฐสภาแห่งสาธารณรัฐสิงคโปร์*. (ออนไลน์).เข้าถึงได้จาก: [http://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/admin_souvancee/ewt_dl_link.php?nid=239.\[2559, 18 พฤษภาคม\]](http://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/admin_souvancee/ewt_dl_link.php?nid=239.[2559, 18 พฤษภาคม])

¹¹⁰ Etkin Dagmar Schmidt.(2003).*Worldwide Review of Oil Spill Fines and Penalties Environmental Research Consulting*.(online).Available: <http://www.environmental-research.com/publications.php>. [2016, April 14]

2) ข้อกำหนดในการจัดทำสมุดบันทึกน้ำมันซึ่งถูกขนส่งโดยเรือของสาธารณรัฐสิงคโปร์ และเรือทุกลำที่แล่นในน่านน้ำสาธารณรัฐสิงคโปร์ (ข้อ 12)

3) หน้าที่ในการรายงานการปล่อยทิ้งสารที่เป็นอันตรายจากเรือ (ข้อ 15)

4) หน้าที่ในการรายงานหากจะมีการปล่อยทิ้งน้ำมัน สารผสมน้ำมัน สารที่เป็นของเหลวมีพิษ หรือสารอื่นใดที่มีส่วนประกอบดังกล่าว จากแผ่นดินหรือเครื่องจักรอุปกรณ์ (ข้อ 16)

3.4.4.2 บทบัญญัติที่สำคัญของส่วนที่ 5 ค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูพลิกกลับคืน

1) ค่าใช้จ่ายสำหรับการเคลื่อนย้ายของเสีย ขยะ พลาสติก น้ำทิ้ง ที่ปล่อยทิ้งจากเรือ (ข้อ 17) ค่าใช้จ่ายสำหรับการเคลื่อนย้ายน้ำมัน สารผสมน้ำมัน ที่ถูกปล่อยทิ้งจากเรือ (ข้อ 18) ค่าใช้จ่ายสำหรับการเคลื่อนย้ายน้ำมัน สารผสมน้ำมัน ที่ถูกปล่อยทิ้งจากแผ่นดินหรือเครื่องจักรอุปกรณ์ (ข้อ 19)

2) ค่าใช้จ่ายสำหรับการฟื้นฟูพลิกกลับคืนที่เรียกเอาจากบุคคลซึ่งวาง สาด ทิ้ง หรือเป็นเหตุให้มีการวาง สาด ทิ้ง น้ำมัน สารผสมน้ำมัน ของเสีย ขยะ พลาสติก วัตถุหรือสารที่เป็นของเสีย สารที่เป็นของเหลวมีพิษ สารอันตรายที่บรรจุหีบห่อ น้ำทิ้ง ลงสู่น่านน้ำสาธารณรัฐสิงคโปร์ (ข้อ 20)

3.4.4.3 บทบัญญัติเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ (ส่วนที่ 6 บทบัญญัติอื่น ๆ) ได้แก่ อำนาจของเจ้าหน้าที่ตรวจสอบ (ข้อ 22) อำนาจในการห้ามมิให้เรือแล่นผ่าน และการกักเรือ (ข้อ 23) อำนาจในการเข้าไปในแผ่นดิน (ข้อ 27) อำนาจในการจับกุม (ข้อ 28) เป็นต้น

3.4.4.4 บทบัญญัติเกี่ยวกับการห้ามมิให้ทิ้งเท ปล่อยทิ้ง น้ำมัน สารผสมน้ำมัน สารต่าง ๆ ที่เป็นอันตราย ลงสู่น่านน้ำสาธารณรัฐสิงคโปร์ และทะเล รวมทั้งบทลงโทษของการฝ่าฝืน บทบัญญัติดังกล่าว ซึ่งบัญญัติไว้ในส่วนที่ 2 และส่วนที่ 3 ของ พระราชบัญญัติการป้องกันมลพิษทางทะเล ค.ศ.1990 (Prevention of Pollution of the Sea Act (Chapter 243) 1990) ดังนี้

1) บทบัญญัติเกี่ยวกับการห้ามมิให้ปล่อยทิ้ง น้ำมัน สารผสมน้ำมันจากแผ่นดินหรือเครื่องจักรอุปกรณ์ พร้อมทั้งได้กำหนดบทลงโทษของการฝ่าฝืนไว้ โดยมีใจความว่า

“หากมีการปล่อยทิ้งน้ำมัน สารผสมน้ำมัน ลงในน่านน้ำของสาธารณรัฐสิงคโปร์จากสถานที่ใดในแผ่นดิน หรือจากเครื่องจักรอุปกรณ์ซึ่งถูกใช้ในการขนถ่ายน้ำมัน ไม่ว่าจะเป็นการขนถ่ายน้ำมันไปยังหรือจากสถานที่ในแผ่นดิน หรือไปยังหรือจากเรือลำอื่น (ข้อ 3) กล่าวคือ

(เอ) หากเป็นการปล่อยทิ้งจากสถานที่ใดในแผ่นดิน ผู้ครอบครองสถานที่ หรือบุคคลอื่นซึ่งที่อยู่ในสถานที่นั้นได้กระทำการปล่อยทิ้ง โดยปราศจากความยินยอมโดยชัดแจ้ง หรือโดยปริยายของผู้ครอบครองสถานที่ ย่อมถือว่าบุคคลดังกล่าวกระทำความผิด ต้องระวางโทษ จำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่น้อยกว่า 1,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ แต่ไม่เกิน 1,000,000 ดอลลาร์ สิงคโปร์ หรือทั้งจำทั้งปรับ

(บี) หากเป็นการปล่อยทิ้งจากเครื่องจักรอุปกรณ์ซึ่งใช้ในการขนถ่ายน้ำมัน จากหรือไปยังเรือ บุคคลซึ่งรับผิดชอบในเครื่องจักรอุปกรณ์ดังกล่าว ถือเป็นผู้กระทำความผิด ต้อง ระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่น้อยกว่า 1,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ แต่ไม่เกิน 1,000,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือทั้งจำทั้งปรับ¹¹¹

2) บทบัญญัติเกี่ยวกับบทกำหนดโทษของบุคคลที่สาธก ทิ้ง น้ำมัน สารที่ทำให้เกิด มลพิษลงสู่่น้ำสาธาณรัฐสิงคโปร์ โดยมีใจความว่า “ผู้ใดวาง สาธก ทิ้ง หรือเป็นเหตุให้มีการวาง สาธก ทิ้ง น้ำมัน สารผสมน้ำมัน ของเสีย ขยะ พลาสติก วัตถุหรือสารที่เป็นของเสีย สารที่เป็น ของเหลวมีพิษ สารอันตรายที่บรรจุหีบห่อ น้ำทิ้ง ลงสู่่น้ำสาธาณรัฐสิงคโปร์ บุคคลนั้นถือว่า กระทำความผิด ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 10,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือ ทั้งจำทั้งปรับ”¹¹² (ข้อ 5)

¹¹¹ Prevention of Pollution of the Sea Act (Chapter 243) 1990 Article 3

“If any oil or oily mixture is discharged into Singapore waters from any place on land, or from any apparatus used for transferring oil from or to any ship (whether to or from a place on land or to or from another ship)

(a) if the discharge is from a place on land, the occupier of that place or if the discharge is caused by the act of another person who is in that place without the permission (express or implied) of the occupier, that person; or

(b) if the discharge is from an apparatus used for transferring oil from or to a ship, the person in charge of the apparatus,

shall be guilty of an offence and shall be liable on conviction to a fine of not less than \$1,000 and not more than \$1 million or to imprisonment for a term not exceeding 2 years or to both.”

¹¹² Prevention of Pollution of the Sea Act (Chapter 243) 1990 Article 5

“Any person who puts, throws, casts or deposits into Singapore waters, or causes to be put, thrown, cast or deposited thereinto, any oil, oily mixture, refuse, garbage, plastics, waste matter, carcase, noxious liquid substances, marine pollutant in packaged form or trade effluent, shall be guilty of an offence and shall be liable on conviction to a fine not exceeding \$10,000 or to imprisonment for a term not exceeding 2 years or to both.”

3) บทบัญญัติเกี่ยวกับบทกำหนดโทษของการห้ามมิให้ปล่อยทิ้งของเสีย ขยะ วัตถุหรือสารที่เป็นของเสีย น้ำทิ้ง พลาสติก หรือสารอันตรายที่บรรจุหีบห่อ จากเรือ ลงในน่านน้ำสาธารณรัฐสิงคโปร์ มีใจความว่า

“ข้อ 6 (1) การกำจัด หรือปล่อยทิ้ง ของเสีย ขยะ วัตถุหรือสารที่เป็นของเสีย น้ำทิ้ง พลาสติก หรือสารอันตรายที่บรรจุหีบห่อ จากเรือ ลงในน่านน้ำสาธารณรัฐสิงคโปร์ ย่อมถือเป็นการกระทำความผิดของนายเรือ เจ้าของเรือ และตัวแทนของเรือ ซึ่งแต่ละคนต้องรับผิด โดยมีระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 10,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือทั้งจำทั้งปรับ เว้นแต่เข้าเงื่อนไขตามที่บัญญัติไว้ในข้อ 6(2) หรือเป็นกรณีที่มีกฎข้อบังคับอื่นใดบัญญัติไว้เป็นอย่างอื่นตามข้อ 6(5)¹¹³”

ข้อ 6 (2) เป็นบทบัญญัติที่เป็นข้อยกเว้นความผิดของนายเรือ เจ้าของเรือ และตัวแทนของเรือ ที่มีการกำจัด หรือปล่อยทิ้ง ของเสีย ขยะ วัตถุหรือสารที่เป็นของเสีย น้ำทิ้ง พลาสติก หรือสารอันตรายที่บรรจุหีบห่อ ลงในน่านน้ำสาธารณรัฐสิงคโปร์ มีใจความสำคัญว่า

“บทบัญญัติใน ข้อ 6(1) จะไม่นำมาใช้บังคับกับการกำจัด หรือปล่อยทิ้ง ของเสีย ขยะ วัตถุหรือสารที่เป็นของเสีย น้ำทิ้ง พลาสติก หรือสารอันตรายที่บรรจุหีบห่อ ที่เกิดขึ้นจากเรือ หากเกิดขึ้นจากกรณีดังต่อไปนี้

(เอ) เป็นกรณีจำเป็นต้องกระทำเพื่อวัตถุประสงค์ที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยของเรือ หรือเพื่อรักษาชีวิตในทะเล หรือ

(บี) เป็นกรณีที่ของเสีย ขยะ วัตถุหรือสารที่เป็นของเสีย น้ำทิ้ง พลาสติก หรือสารอันตรายที่บรรจุหีบห่อ ไหลออกมาจากเรือ ซึ่งเป็นผลมาจากความเสียหายของเรือหรือเครื่องมืออุปกรณ์ ที่มีได้เกิดจากความจงใจให้เสียหาย โดยมีเงื่อนไขว่าได้มีการใช้ความระมัดระวังที่สมเหตุสมผลอย่างเต็มที่ภายหลังการเกิดความเสียหายขึ้น หรือเมื่อพบการปล่อยทิ้ง เพื่อความมุ่งหมายในการป้องกัน หรือการปล่อยทิ้งของเสีย ขยะ วัตถุหรือสารที่เป็นของเสีย น้ำทิ้ง พลาสติก หรือสารอันตรายที่บรรจุหีบห่อ ให้น้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้¹¹⁴”

¹¹³ Prevention of Pollution of the Sea Act (Chapter 243) 1990 Article 6

“(1) Subject to subsection (2) and any regulations made under subsection (5), if any disposal or discharge of refuse, garbage, waste matter, trade effluent, plastics or marine pollutant in packaged form occurs from any ship into Singapore waters, the master, the owner and the agent of the ship shall each be guilty of an offence and shall each be liable on conviction to a fine not exceeding \$10,000 or to imprisonment for a term not exceeding 2 years or to both.”

¹¹⁴ Prevention of Pollution of the Sea Act (Chapter 243) 1990 Article 6

ข้อ 6(4) ได้บัญญัติขยายความถึงการกระทำของนายเรือ เจ้าของเรือ หรือ ตัวแทนเรือว่าอย่างไรจะถือว่าเป็นการจงใจให้เรือเกิดความเสียหาย อันนำมาสู่การปล่อยทิ้ง ของเสีย ขยะ วัตถุหรือสารที่เป็นของเสีย น้ำทิ้ง พลาสติก หรือสารอันตรายที่บรรจุหีบห่อ โดยมีใจความว่า

“เพื่อความมุ่งหมายตาม ข้อ 6(2) ความเสียหายของเรือ หรือเครื่องมืออุปกรณ์ จะถือว่าเป็นการจงใจให้เสียหาย หากความเสียหายนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำโดยจงใจให้เกิดความเสียหาย หรือโดยประมาทเลินเล่อ โดยรู้ว่าอาจก่อให้เกิดความเสียหายของนายเรือ เจ้าของเรือ หรือ ตัวแทนของเรือ”¹¹⁵

ข้อ 6(5) เป็นบทบัญญัติที่ให้อำนาจแก่หน่วยงานที่มีอำนาจในการจัดการ ทำเรือสามารถออกกฎข้อบังคับเพื่อยกเว้นความผิดจากการกำจัด ปล่อยทิ้ง ของเสีย ขยะ วัตถุหรือ สารที่เป็นของเสีย น้ำทิ้ง พลาสติก หรือสารอันตรายที่บรรจุหีบห่อ ที่เกิดจากเรือ โดยมีใจความว่า

“The Maritime and Port Authority of Singapore โดยความเห็นชอบจากรัฐมนตรี อาจจะออกกฎข้อบังคับเพื่อยกเว้นความผิดจากการปฏิบัติการของเรือที่บัญญัติไว้ใน ข้อ 6(1) ซึ่งอาจเป็นการยกเว้นความผิดโดยสิ้นเชิง หรือแบบมีเงื่อนไข และบังคับใช้กับเรือทั่วไป หรือ แบ่งตามประเภทของเรือ หรือลักษณะเฉพาะของของเสีย ขยะ วัตถุหรือสารที่เป็นของเสีย น้ำทิ้ง พลาสติก หรือสารอันตรายที่บรรจุหีบห่อ ที่มี การกำจัดหรือปล่อยทิ้งภายใต้สถานการณ์ที่กำหนดไว้ หรือเฉพาะพื้นที่บางส่วนของทะเล”¹¹⁶

“(2) Subsection (1) shall not apply to the disposal or discharge of refuse, garbage, waste matter, trade effluent, plastics or marine pollutant in packaged form from a ship —

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

(b) if the refuse, garbage, waste matter, trade effluent, plastics or marine pollutant in packaged form, as the case may be, escaped from the ship in consequence of damage, other than intentional damage, to the ship or its equipment, and all reasonable precautions were taken after the occurrence of the damage or the discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimising the escape of the refuse, garbage, waste matter, trade effluent, plastics or marine pollutant in packaged form, as the case may be.”

¹¹⁵ Prevention of Pollution of the Sea Act (Chapter 243) 1990 Article 6

“(4) For the purposes of subsection (2), damage to a ship or to its equipment shall be taken to be intentional damage, if the damage arose in circumstances in which the master, the owner or the agent of the ship

(a) acted with intent to cause the damage; or

(b) acted recklessly and with knowledge that damage would probably result.”

¹¹⁶ Prevention of Pollution of the Sea Act (Chapter 243) 1990 Article 6

“(5) The Authority may, with the approval of the Minister, make regulations to exempt any ship from the

4) บทบัญญัติเกี่ยวกับการห้ามมิให้ปล่อยทิ้งน้ำมัน สารผสมน้ำมัน จากเรือสิงคโปร์ ลงสู่ทะเล หรือการปล่อยทิ้งน้ำมัน สารผสมน้ำมัน จากเรือลำใดลงสู่หน้าน้ำสาธารณรัฐสิงคโปร์ (ข้อ 7) มีใจความว่า

“ข้อ 7 (1) การปล่อยทิ้งน้ำมัน สารผสมน้ำมัน ของเรือสิงคโปร์ซึ่งจดทะเบียนแล้ว ลงสู่ส่วนใดของทะเล หรือมีการปล่อยทิ้งน้ำมัน สารผสมน้ำมัน จากเรือลำใดลงสู่หน้าน้ำสาธารณรัฐสิงคโปร์ ย่อมถือเป็นการกระทำความผิดของนายเรือ เจ้าของเรือ และตัวแทนของเรือ ซึ่งแต่ละคนต้องรับผิดชอบโดยมีระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับตั้งแต่ 1,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ แต่ไม่เกิน 1,000,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือทั้งจำทั้งปรับ เว้นแต่จะเข้าเงื่อนไขตามที่บัญญัติไว้ในข้อ 7(2) หรือเป็นกรณีที่มีกฎข้อบังคับอื่นใดบัญญัติไว้เป็นอย่างอื่นตามข้อ 7(4)”¹¹⁷

ข้อ 7(2) เป็นบทบัญญัติที่เป็นข้อยกเว้นความผิดของนายเรือ เจ้าของเรือ และตัวแทนของเรือ ในกรณีที่เรือปล่อยทิ้ง น้ำมัน สารผสมน้ำมัน ลงในน่านน้ำสาธารณรัฐสิงคโปร์ หรือในกรณีที่เรือสิงคโปร์ปล่อยทิ้งน้ำมัน สารผสมน้ำมัน ลงสู่ทะเล ตามแต่กรณี โดยมีใจความสำคัญว่า

“บทบัญญัติในข้อ 7(1) จะไม่นำมาใช้บังคับกับการปล่อยทิ้งน้ำมัน สารผสมน้ำมัน ที่เกิดขึ้นจากเรือ หากเป็นกรณีดังต่อไปนี้

(เอ) เป็นกรณีจำเป็นต้องกระทำเพื่อวัตถุประสงค์ที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยของเรือ หรือเพื่อรักษาชีวิตในทะเล หรือ

(บี) เป็นกรณีที่น้ำมัน หรือสารผสมน้ำมัน ไหลออกมาจากเรือ ซึ่งเป็นผลมาจากความเสียหายของเรือหรือเครื่องมืออุปกรณ์ ที่มีได้เกิดจากความจงใจให้เสียหาย โดยมีเงื่อนไขว่าได้มีการใช้ความระมัดระวังที่สมเหตุสมผลอย่างเต็มที่ภายหลังการเกิดความเสียหายขึ้น

operation of subsection (1), either absolutely or subject to any prescribed conditions, and either generally or as respects particular classes of ships, or in relation to particular descriptions of refuse, garbage, waste matter, trade effluent, plastics or marine pollutant in packaged form or to the disposal or discharge thereof in prescribed circumstances, or in relation to particular areas of the sea.”

¹¹⁷ Prevention of Pollution of the Sea Act (Chapter 243) 1990 Article 7

“(1) Subject to subsection (2) and any regulations made under subsection (4), if any discharge of oil or oily mixture occurs from a Singapore ship into any part of the sea or from any ship into Singapore waters, the master, the owner and the agent of the ship shall each be guilty of an offence and shall each be liable on conviction to a fine of not less than \$1,000 and not more than \$1 million or to imprisonment for a term not exceeding 2 years or to both.”

หรือเมื่อพบการปล่อยทิ้ง เพื่อความมุ่งหมายในการป้องกัน หรือการปล่อยทิ้งน้ำมัน หรือสารผสมน้ำมัน ให้น้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้

(ซี) หากการปล่อยทิ้งสารผสมน้ำมัน เกิดขึ้นเพื่อความมุ่งหมายในการต่อต้านอุบัติเหตุ (Incident) ที่เป็นมลพิษเฉพาะอย่าง เพื่อบรรเทาความเสียหายจากมลพิษให้น้อยที่สุด ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในรัฐบาล ซึ่งการปล่อยทิ้งนั้นได้เกิดขึ้นในเขตอำนาจของรัฐบาลประเทศอื่นนอกเหนือจากสาธารณรัฐสิงคโปร์¹¹⁸

อย่างไรจึงจะถือว่าเป็นการจงใจให้เรือหรือเครื่องมืออุปกรณ์เกิดความเสียหาย ซึ่งจะนำมาสู่การปล่อยทิ้ง น้ำมัน สารผสมน้ำมัน ของนายเรือ เจ้าของเรือ หรือตัวแทนเรือ ในเรื่องนี้ ข้อ 7(3) ได้บัญญัติขยายความเงื่อนไขดังกล่าวไว้ โดยมีใจความว่า “เพื่อความมุ่งหมายตามบทบัญญัติ ข้อ 7(2) ความเสียหายของเรือ หรือเครื่องมืออุปกรณ์ จะถือว่าเป็นการจงใจให้เสียหาย หากความเสียหายนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำโดยจงใจให้เกิดความเสียหาย หรือกระทำโดยประมาทเลินเล่อ โดยรู้ว่าอาจก่อให้เกิดความเสียหาย ของนายเรือ เจ้าของเรือ หรือตัวแทนของเรือ”¹¹⁹

ข้อ 7(4) เป็นบทบัญญัติที่ให้อำนาจแก่ หน่วยงานที่มีอำนาจในการจัดการท่าเรือสามารถออกกฎข้อบังคับเพื่อยกเว้นความผิดจากการปล่อยทิ้งน้ำมัน สารผสมน้ำมัน โดยมีใจความสำคัญว่า “The Maritime and Port Authority of Singapore โดยความเห็นชอบจากรัฐมนตรี

¹¹⁸ Prevention of Pollution of the Sea Act (Chapter 243) 1990 Article 7

“(2) Subsection (1) shall not apply to the discharge of oil or oily mixture from a ship

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

(b) if the oil or oily mixture, as the case may be, escaped from the ship in consequence of damage, other than intentional damage, to the ship or its equipment, and all reasonable precautions were taken after the occurrence of the damage or the discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimising the escape of the oil or oily mixture, as the case may be; or

(c) in the case of an oily mixture, if the discharge was for the purpose of combating specific pollution incidents in order to minimise the damage from pollution and was approved by the appointed authority and, where the discharge occurred in the jurisdiction of the government of a country other than Singapore, by that government.”

¹¹⁹ Prevention of Pollution of the Sea Act (Chapter 243) 1990 Article 7

“(3) For the purposes of subsection (2), damage to a ship or to its equipment shall be taken to be intentional damage, if the damage arose in circumstances in which the master, the owner or the agent of the ship

(a) acted with intent to cause the damage; or

(b) acted recklessly and with knowledge that damage would probably result.”

อาจจะออกกฎข้อบังคับเพื่อยกเว้นความผิดจากการปฏิบัติการของเรือที่บัญญัติไว้ใน ข้อ 7(1) ซึ่งอาจเป็นยกเว้นความผิดโดยสิ้นเชิง หรือแบบมีเงื่อนไข และบังคับใช้กับเรือทั่วไป หรือแบ่งตามประเภทของเรือ หรือลักษณะเฉพาะของน้ำมัน สารผสมน้ำมัน ที่มีการปล่อยทิ้งภายใต้สถานการณ์ที่กำหนดไว้ หรือเฉพาะพื้นที่บางส่วนของทะเล¹²⁰

กล่าวโดยสรุป เมื่อพิจารณาบทบัญญัติของ พระราชบัญญัติการป้องกันมลพิษทางทะเล ค.ศ.1990 (Prevention of Pollution of the Sea Act (Chapter 243) 1990) เกี่ยวกับการห้ามมิให้ปล่อยทิ้ง สารพิษ น้ำมัน น้ำเสีย ลงสู่ทะเล นั้น ผู้เขียนพบว่า บทกำหนดโทษสำหรับการปล่อยทิ้งน้ำมัน สารผสมน้ำมัน จากแผ่นดิน หรือเครื่องจักรอุปกรณ์ตามที่บัญญัติไว้ในข้อ 3 กับบทกำหนดโทษสำหรับการปล่อยทิ้งน้ำมัน สารผสมน้ำมัน จากเรือ ที่บัญญัติไว้ในข้อ 7 จะมีอัตราโทษที่เท่ากันคือ ระวังโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับตั้งแต่ 1,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ แต่ไม่เกิน 1,000,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือทั้งจำทั้งปรับ กรณีจึงเท่ากับว่า ไม่ว่าจะเป็แหล่งกำเนิดมลพิษจากแหล่งใด หากมีการปล่อยทิ้งน้ำมัน สารผสมน้ำมัน ลงสู่ทะเล ย่อมนำมาซึ่งความเสียหายที่รุนแรงในทางกลับกัน บทกำหนดโทษสำหรับการกำจัด ปล่อยทิ้ง ของเสีย หรือสารพิษอันตรายอย่างอื่นจากเรือตามที่บัญญัติไว้ในข้อ 6. จะมีอัตราโทษที่มีความรุนแรงน้อยกว่า

นอกจากนี้ บทกำหนดโทษของการปล่อยทิ้งน้ำมัน หรือสารพิษอื่น ๆ ที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการป้องกันมลพิษทางทะเล ค.ศ.1990 (Prevention of Pollution of the Sea Act (Chapter 243) 1990) จะมีความแตกต่างกันตามประเภทของวัตถุแห่งการกระทำความผิด หรือสารที่มีการปล่อยทิ้งดังที่ได้กล่าวข้างต้นแล้ว บทบัญญัติในข้อ 7 ยังได้บัญญัติถึงเขตอำนาจของรัฐที่มีเหนือเรือที่ชักธงของประเทศตน กล่าวคือ หากเรือสิงคโปร์ที่จดทะเบียนแล้ว ปล่อยทิ้งน้ำมัน สารผสมน้ำมัน ลงสู่ทะเล ไม่ว่าจะอยู่ ณ ที่แห่งใด นายเรือ เจ้าของเรือลำดังกล่าว ย่อมมีความผิดตามพระราชบัญญัติการป้องกันมลพิษทางทะเล ค.ศ.1990 (Prevention of Pollution of the Sea Act (Chapter 243)1990) และต้องถูกลงโทษตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมายเช่นเดียวกับเรือที่ชักธงของรัฐอื่นที่ปล่อยทิ้งน้ำมัน สารผสมน้ำมัน ลงสู่่น่านน้ำสาธารณรัฐสิงคโปร์

¹²⁰ Prevention of Pollution of the Sea Act (Chapter 243) 1990 Article 7

“(4) The Authority may, with the approval of the Minister, make regulations to exempt any ship from the operation of subsection (1), either absolutely or subject to any prescribed conditions, and either generally or as respects particular classes of ships, or in relation to particular descriptions of oil or oily mixtures or to the discharge of oil or oily mixtures in prescribed circumstances, or in relation to particular areas of the sea.”

กล่าวโดยสรุปได้ว่า มาตรการทางกฎหมายในการป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเลที่เกิดจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมีที่บัญญัติไว้ในข้อบทต่าง ๆ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศ สามารถครอบคลุมการป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเลในทุกด้าน จึงเป็นหน้าที่ของรัฐบาลีสมาชิกที่ต้องออกกฎหมายภายในของตนเพื่ออนุรักษ์ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศเหล่านี้ เพื่อให้ข้อบทต่าง ๆ มีผลบังคับใช้ภายในประเทศของตน ดังนั้น ในลำดับต่อไปจะได้ทำการวิเคราะห์และเทียบเคียงมาตรการทางกฎหมายที่บัญญัติไว้ในข้อบทแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศ กับมาตรการทางกฎหมายที่บัญญัติไว้ในกฎหมายภายในของประเทศไทย รวมทั้งมาตรการทางกฎหมายภายในของต่างประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศเช่นเดียวกับประเทศไทย เพื่อนำไปสู่การแก้ไขเพิ่มเติมมาตรการทางกฎหมายภายในของประเทศไทย ให้สอดคล้องกับข้อบทแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศ ตลอดจนเพื่อจัดประเด็นปัญหาทางกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งจะส่งผลทำให้มาตรการทางกฎหมายในการป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเลของประเทศไทย เกิดประสิทธิภาพในการคุ้มครองและรักษาสีงแวดล้อมทางทะเล อันจะเป็นทางหนึ่งในการลดภาระการใช้จ่ายเงินงบประมาณ หรือเงินค่าใช้จ่ายที่ต้องสูญเสียไปในการขจัดมลพิษทางทะเลที่เกิดขึ้น ไม่ว่าจะเงินจำนวนดังกล่าวนั้นภาครัฐ หรือภาคเอกชน จะเป็นผู้รับผิดชอบในการชดใช้หรือเยียวยา ก็ตาม