

ความรับผิดทางอาญาของนายเรือกรณีปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเล

CRIMINAL LIABILITY OF MASTER

CASE STUDY: WASTE DISCHARGE FROM SHIPS

ลลิตา สมบูรณ์

LALIDA SOMBOON

สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต

กลุ่มวิชากฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรมทางอาญา

คณะนิติศาสตร์

มหาวิทยาลัยศรีปทุม

พ.ศ. 2566

ลิขสิทธิ์ของคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม

**CRIMINAL LIABILITY OF MASTER
CASE STUDY: WASTE DISCHARGE FROM SHIPS**

LALIDA SOMBOON

**A THEMATIC PAPER SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT
OF THE REQUIREMENT FOR THE DEGREE
OF MASTER OF LAWS
CRIMINAL LAW AND CRIMINAL JUSTICE ADMINISTRATION
SCHOOL OF LAW
SRIPATUM UNIVERSITY
2023
COPYRIGHT OF SCHOOL OF LAW SRIPATUM UNIVERSITY**

สารนิพนธ์เรื่อง	ความรับผิดชอบทางอาญาของนายเรือกรณีปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเล
คำสำคัญ	ความรับผิดชอบทางอาญา / การปล่อยทิ้ง / ภาวะมลพิษทางทะเล
นักศึกษา	ลลิตา สมบูรณ์
อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์	รองศาสตราจารย์ ดร.รัชฎา เอกบุตร
หลักสูตร	นิติศาสตรมหาบัณฑิต กลุ่มวิชากฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรมทางอาญา
คณะ	นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม
พ.ศ.	2566

บทคัดย่อ

สารนิพนธ์ฉบับนี้มุ่งศึกษาถึงความรับผิดชอบทางอาญาของนายเรือกรณีปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเล ในประเด็นขอบเขตการใช้บังคับกฎหมาย ความรับผิดชอบทางอาญาของนายเรือ และมาตรการต่างๆที่ใช้บังคับกับเรือต่างชาติ

จากการศึกษาวิจัยพบว่า กฎหมายของประเทศไทยมีการกำหนดขอบเขตการใช้บังคับกฎหมายในกรณีปล่อยทิ้งของเสียจากเรือเฉพาะในเขตน่านน้ำไทยซึ่งรวมถึงทะเลอาณาเขตของประเทศไทย และในบางกรณีได้มีการขยายขอบเขตไปถึงเขตต่อเนื่องของประเทศไทย แต่ไม่ได้รวมถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ทำให้กฎหมายของประเทศไทยไม่สามารถใช้บังคับกับเรือต่างชาติที่ได้กระทำความผิดในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ อีกทั้งประเทศไทยยังไม่มีมาตรการที่จะใช้บังคับกับเรือต่างชาติที่กระทำความผิดไว้เป็นการเฉพาะ ในส่วนของความรับผิดชอบทางอาญาของนายเรือกรณีปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเล แม้ประเทศไทยจะมีกฎหมายที่ได้กำหนดถึงความรับผิดชอบดังกล่าว แต่กฎหมายของประเทศไทยไม่ได้มีการกำหนดตัวผู้กระทำความผิดไว้เป็นการเฉพาะและมีการกำหนดโทษปรับเป็นเงินจำนวนไม่มาก เมื่อทำการศึกษาเปรียบเทียบกับกฎหมายของต่างประเทศแล้วพบว่า กฎหมายของต่างประเทศมีการกำหนดตัวผู้กระทำความผิดไว้เป็นการเฉพาะและมีการกำหนดจำนวนเงินโทษปรับเป็นจำนวนมาก

ดังนั้น จากการศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเล เพื่อที่จะหาแนวทางที่ทำให้มาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยเป็นประโยชน์ต่อการรักษาและคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล จึงมีข้อเสนอแนะให้มีการขยายขอบเขตการใช้บังคับกฎหมายให้รวมไปถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะด้วยเพื่อที่จะสามารถใช้บังคับ

กฎหมายของประเทศไทยได้ครอบคลุมมากขึ้น อีกทั้งควรมีการกำหนดถึงตัวของผู้กระทำความผิดให้ชัดเจนและกำหนดจำนวนเงินโทษปรับให้สูงขึ้นเพื่อให้ผู้กระทำความผิดไม่กล้ากระทำความผิดอีก รวมไปถึงการมีมาตรการที่ใช้บังคับกับเรือต่างชาติไว้เป็นการเฉพาะ เพื่อให้มาตรการป้องกันลด และควบคุมภาวะมลพิษทางทะเลของประเทศไทยมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

THEMATIC TITLE	CRIMINAL LIABILITY OF MASTER CASE STUDY: WASTE DISCHARGE FROM SHIPS
KEYWORDS	CRIMINAL LIABILITY / DISCHARGE / MARINE POLLUTION
STUDENT	LALIDA SOMBOON
THEMATIC ADVISOR	ASSOCIATE PROFESSOR DR.RASADA EKAPUTRA
LEVEL OF STUDY	MASTER OF LAWS CRIMINAL LAW AND CRIMINAL JUSTICE ADMINISTRATION
FACULTY	SCHOOL OF LAW SRIPATUM UNIVERSITY
YEAR	2023

ABSTRACT

This thematic paper aims to conduct a research on the criminal liability of the master in the case of waste discharge from ships by focusing on the scope of law enforcement, the criminal liability of the master, and legal measures for foreign ships.

According to this research, Thai laws have a fixed scope in which laws are enforced only in the case of the waste discharge from ships to the territorial sea of Thailand. In some cases, they may expand to the contiguous zone; however, this is not the case with the exclusive economic zones. This results in the inability of Thai laws to be enforced on foreign ships that violate rules in the exclusive economic zones. Additionally, Thailand still does not have measures that are specifically enforced on foreign ships. In terms of the criminal liability of the master in discharging waste from ships, even though Thailand has laws that pinpoint the liability, the laws are not particular when it comes to who to be held as an offender, not to mention the amount of fine that appears to be very little. When comparing the laws of foreign countries, it can be found that other countries have laws that are way more specific in terms of which individual is at fault, and the fine is significantly higher.

Hence, from researching and comparing laws related to the discharge of waste from ships in order to come up with methods that will make Thai legal measures more useful for the preservation and protection of the marine environment, the author has a few suggestions. It is

suggested that the scope of law enforcement should be expanded even to apply to the exclusive economic zones in order for Thai criminal liability to be more inclusive. Furthermore, a specific measure to pinpoint an individual who violates the law and the raise of criminal fines should be pushed for so that culprits don't repeat the commitment of crimes. This also includes measures that are specifically enforced on foreign ships in order to strengthen the measures on preventing, reducing, and controlling marine pollution in Thailand.

กิตติกรรมประกาศ

สารนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงขึ้นได้ด้วยความเมตตาและความกรุณาเป็นอย่างสูงจาก รองศาสตราจารย์ ดร.รัชฎา เอกบุตร ที่ได้กรุณารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ โดยท่านได้ให้ความรู้ชี้แนะแนวทางในการทำสารนิพนธ์ พร้อมทั้งช่วยตรวจสอบ แก้ไขสารนิพนธ์ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย จึงขอขอบพระคุณท่านอาจารย์ไฉน โอกาสนี้

ผู้เขียนขอขอบพระคุณ ดร.พัชมา จิตรมहिมา ประธานกรรมการสอบสารนิพนธ์ และ ดร.สิวพร เสาวคนธ์ กรรมการสอบสารนิพนธ์ ที่ได้ให้เกียรติมาทำหน้าที่เป็นกรรมการในการสอบสารนิพนธ์ และได้ให้คำแนะนำในการปรับปรุงแก้ไขสารนิพนธ์ฉบับนี้ให้มีความถูกต้องและสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณบิดาผู้ล่วงลับ มารดา ผู้ให้กำเนิด สำหรับความรักและการสนับสนุนในเรื่องของการศึกษาแก่ผู้เขียนมาโดยตลอด โดยเฉพาะอย่างยิ่งมารดาของผู้เขียน ที่ได้ให้กำลังใจแก่ผู้เขียนตลอดเวลาในการทำสารนิพนธ์ ทำให้ผู้เขียนมีกำลังใจในการทำสารนิพนธ์ฉบับนี้จนสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี และขอขอบพระคุณครอบครัวของผู้เขียนที่คอยให้กำลังใจแก่ผู้เขียนเสมอ

ผู้เขียนขอขอบคุณเพื่อนๆของผู้เขียนที่ให้คำปรึกษาและคอยให้กำลังใจแก่ผู้เขียนตลอดในช่วงของการทำสารนิพนธ์จนผู้เขียนทำสารนิพนธ์สำเร็จ

สุดท้ายนี้ ผู้เขียนหวังว่าสารนิพนธ์ฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่สนใจ โดยผู้เขียนขอมอบคุณความดีนี้ให้แก่ บิดาผู้ล่วงลับ มารดา ครู อาจารย์ และทุกท่านที่ได้อบรมสั่งสอนผู้เขียนมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน หากสารนิพนธ์ฉบับนี้มีความบกพร่องหรือข้อผิดพลาดประการใด ผู้เขียนกราบขออภัยมา ณ โอกาสนี้ และขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

ลลิตา สมบูรณ์
มหาวิทยาลัยศรีปทุม

2566

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	III
กิตติกรรมประกาศ.....	V
สารบัญ.....	VI

บทที่

1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	4
1.3 สมมติฐานของการศึกษา.....	4
1.4 ขอบเขตของการศึกษา.....	5
1.5 วิธีดำเนินการศึกษา.....	5
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	5
2 หลักการทั่วไปเกี่ยวกับความรับผิดชอบทางอาญาของนายเรือกรณีปล่อยทิ้งของเสียจากเรือ ลงสู่ทะเลและมาตรการในการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการปฏิบัติการของเรือ	6
2.1 ขอบเขตการใช้กฎหมายอาญา	6
2.1.1 เขตอำนาจรัฐเหนืออาณาเขต.....	6
2.1.2 เขตอำนาจรัฐนอกอาณาเขต.....	9
2.2 หน้าที่และความรับผิดชอบของนายเรือ	10
2.2.1 หน้าที่ของนายเรือ.....	11
2.2.2 ความรับผิดชอบของนายเรือ	11
2.3 ภาวะมลพิษจากการปฏิบัติการของเรือ.....	12
2.3.1 ลักษณะของการปล่อยทิ้ง	12
2.3.2 ความแตกต่างระหว่างการปล่อยทิ้งและการทิ้งเท.....	13
2.3.3 สถานที่ในการปล่อยทิ้ง	13

บทที่	หน้า
2.3.4 ประเภทของมลพิษ	14
3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบทางอาญาของนายเรือกรณีปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเลและมาตรการในการป้องกันภาวะมลพิษจากการปฏิบัติการของเรือ.....	21
3.1 กฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบของนายเรือกรณีปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเล	21
3.1.1 มาตรการห้ามปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเล	22
3.1.2 มาตรการห้ามทิ้งถังของเสียลงสู่ทะเล	22
3.1.3 มาตรการเกี่ยวกับเรือต่างชาติ.....	24
3.1.4 มาตรการเกี่ยวกับการดำเนินคดีและการลงโทษ.....	28
3.2 มาตรการห้ามปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเลภายใต้อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร 1978 (MARPOL 73/78).....	30
3.2.1 มาตรการในการควบคุมการปล่อยทิ้งน้ำมัน	31
3.2.2 มาตรการห้ามกำจัดขยะ	33
3.3 กฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์	36
3.3.1 มาตรการห้ามปล่อยทิ้งขยะ ของเสีย น้ำทิ้ง พลาสติก และสารที่เป็นมลพิษจากเรือ	37
3.3.2 มาตรการห้ามปล่อยทิ้งน้ำมันหรือสารที่มีส่วนผสมของน้ำมันออกจากเรือ	39
3.3.3 มาตรการห้ามปล่อยทิ้งของเหลวที่เป็นพิษจากเรือ.....	43
3.3.4 มาตรการห้ามปล่อยทิ้งน้ำอับเฉาและตะกอนจากเรือ	43
3.3.5 กรณีตะกอนน้ำมัน (oil residues).....	44
3.4 กฎหมายของประเทศญี่ปุ่น	45
3.4.1 มาตรการในการป้องกันมลพิษทางทะเล.....	46
3.4.2 บทลงโทษ	47
3.5 กฎหมายของประเทศไทย	48
3.5.1 มาตรการห้ามทิ้งถังของเสียลงสู่ทะเล	49
3.5.2 มาตรการห้ามปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเล	50
3.5.3 บทลงโทษ	51

4	วิเคราะห์เปรียบเทียบกฎหมายและมาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยกับ ต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบทางอาญาของนายเรือกรณีปล่อยทิ้งของเสีย ลงสู่ทะเล.....	54
4.1	เปรียบเทียบความรับผิดชอบทางอาญาของนายเรือกรณีปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเล ...	55
4.1.1	ขอบเขตการใช้บังคับกฎหมายอาญา.....	55
4.1.2	ขอบเขตการใช้บังคับกฎหมายเกี่ยวกับการปล่อยทิ้งของเสียจากเรือ ลงสู่ทะเล.....	56
4.1.3	บทลงโทษ	59
4.2	เปรียบเทียบมาตรการห้ามทิ้งของเสียลงสู่ทะเลที่ใช้บังคับกับเรือต่างชาตินับปัญหา ในทางปฏิบัติที่เกิดขึ้นในประเทศไทย.....	66
4.2.1	มาตรการห้ามทิ้งของเสียลงสู่ทะเลในเขตทะเลไทย	67
4.2.2	บทลงโทษ	73
4.3	ปัญหาในทางปฏิบัติของประเทศไทย.....	74
4.3.1	ปัญหาช่องว่างของกฎหมาย	74
4.3.2	ปัญหาประสิทธิภาพในการใช้บังคับกฎหมาย.....	75
5	บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	77
5.1	บทสรุป.....	77
5.1.1	ปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดชอบทางอาญาของนายเรือ.....	77
5.1.2	ปัญหาเกี่ยวกับการใช้บังคับกฎหมายกับเรือต่างชาติ	79
5.1.3	ปัญหาในทางปฏิบัติของประเทศไทย	80
5.2	ข้อเสนอแนะ	81
5.2.1	การกำหนดค่านิยมของการปล่อยทิ้ง.....	81
5.2.2	การกล่าวถึงผู้กระทำความผิดไว้เป็นการเฉพาะ.....	81
5.2.3	บทลงโทษ	81
5.2.4	ขอบเขตการใช้บังคับกฎหมาย	82
5.2.5	มาตรการเกี่ยวกับเรือต่างชาติ.....	82
5.2.6	อำนาจในการจับกุม.....	82

บทที่	หน้า
บรรณานุกรม.....	83
ประวัติผู้เขียน	86

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางทะเลถือเป็นเส้นทางขนส่งที่สำคัญและได้รับความนิยม แม้จะมีการขนส่งสินค้าที่มีความรวดเร็วกว่า เช่น การขนส่งทางอากาศ แต่ก็มีข้อจำกัดในเรื่องจำนวนสินค้าในการขนส่งที่ไม่สามารถขนส่งได้ในปริมาณมาก อีกทั้งยังมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งค่อนข้างสูง เมื่อเทียบกับการขนส่งทางทะเลซึ่งเป็นการขนส่งที่สามารถรองรับจำนวนสินค้าได้ในปริมาณมาก สามารถบรรทุกสินค้าได้หลายหลากชนิดในเรือลำเดียวกัน มีความปลอดภัย และประหยัดต้นทุนในการขนส่ง ทำให้แนวโน้มการขนส่งทางทะเลมีเพิ่มมากขึ้น¹ อย่างไรก็ตาม การขนส่งทางทะเลก่อให้เกิดภาวะมลพิษแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลได้หลายทาง ไม่ว่าจะเป็นภาวะมลพิษจากขยะ สิ่งปฏิกูล ก๊าซพิษที่ปล่อยจากเรือ อีกทั้งสินค้าอันตรายที่ขนส่งทางเรือ เช่น น้ำมัน เป็นต้น ส่งผลกระทบต่อการลดน้อยของปลา ปัญหาความสกปรกของท้องทะเล การลดน้อยลงของสัตว์และพืชทะเล กระทบห่วงโซ่อาหารซึ่งส่งผลกระทบต่อสุขภาพมนุษย์² โดยมลพิษที่เกิดขึ้นนั้นสามารถส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางชายฝั่งและสิ่งแวดล้อมทางทะเลได้

ในการขนส่งสินค้าทางทะเลจะใช้เรือเป็นพาหนะ โดยมีนายเรือ (Captain) ทำหน้าที่เป็นตัวแทนเจ้าของเรือ มีหน้าที่ในการปฏิบัติงานต่างๆภายในเรือให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ข้อบังคับที่ได้มีกำหนดไว้ในอนุสัญญาระหว่างประเทศ กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับของท่าเรือและเมืองท่า รวมไปถึงนโยบายของบริษัท นายเรือถือเป็นผู้มีอำนาจสูงสุดบนเรือ มีอำนาจหน้าที่ในการสั่งให้ผู้ที่อยู่บนเรือปฏิบัติงานตามคำสั่งของตนได้ตลอดเวลาที่เรือเดินและเรือจอด เพื่อให้การปฏิบัติงานบนเรือเป็นไปด้วยความราบรื่นและเพื่อรักษาความปลอดภัยในชีวิตของคนบนเรือและทรัพย์สินต่างๆ รวมไปถึงการรักษาสิ่งแวดล้อมด้วย

¹ นารลสิรินทร์ เนติฤทธิ. (2562). กลยุทธ์การวางแผนเส้นทางขนส่งทางทะเล. *วารสารการขนส่งและโลจิสติกส์*, 1(12). หน้า 9.

² ณรงค์ ฌ เชียงใหม่. (2525). *มลพิษสิ่งแวดล้อม*. กรุงเทพฯ: โอ.เอส.พรีนติ้งเฮาส์. หน้า 59.

การปฏิบัติการของเรือตามปกติในภารกิจประจำวันก็เป็นเหตุหนึ่งที่มีการปล่อยของเสีย และน้ำมันซึ่งก่อให้เกิดภาวะมลพิษทางทะเลจากการเดินเรือ³ ส่งผลกระทบและสร้างความเสียหายแก่ชุมชนที่อยู่ชายฝั่ง การประมง และระบบนิเวศของท้องถิ่น เช่น มหาสมุทรอาร์กติก ซึ่งได้รับปัญหาผลกระทบจากมลพิษทางทะเลระยะยาวเนื่องจากมีปัญหาสภาพอากาศมาเกี่ยวข้อง⁴ จากสาเหตุดังกล่าวทำให้ต้องมีการออกมาตรการที่เกี่ยวข้องกับมลพิษทางทะเลเพื่อป้องกัน ควบคุม และลดภาวะมลพิษทางทะเลที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติการของเรือ โดยในกฎหมายระหว่างประเทศ จะเห็นได้จากอนุสัญญา อันได้แก่ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (UNCLOS) โดยเป็นอนุสัญญาที่กล่าวถึงสิทธิ หน้าที่ของรัฐภาคีเกี่ยวกับทะเลไว้อย่างกว้างๆ ในประเด็นต่างๆ ซึ่งหนึ่งในประเด็นที่สำคัญนั้นเป็นเรื่องการคุ้มครองและการรักษาสีงแวดล้อมทางทะเล โดยรัฐภาคีสามารถออกกฎหมายภายในประเทศให้มีความเหมาะสมกับรัฐของตนได้ ซึ่งจะทำให้รัฐภาคีได้รับประโยชน์สูงสุดจากอนุสัญญา UNCLOS⁵ โดยจะเน้นที่เขตอำนาจของรัฐที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ รัฐชายฝั่ง (coastal state) รัฐเจ้าของท่าเรือ (port state) และรัฐเจ้าของธง (flag state)⁶ และนอกจากนี้ยังมีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร 1978 (MARPOL 73/78) โดยเป็นอนุสัญญาที่กล่าวถึงประเภทของมลพิษจากเรือต่างๆ ซึ่งถูกกำหนดไว้ในภาคผนวกของอนุสัญญา MARPOL 73/78 โดยมีทั้งหมด 6 ภาคผนวก

เมื่อพิจารณาถึงการปล่อยของเสียลงสู่ทะเลอันก่อให้เกิดภาวะมลพิษทางทะเลจะมีการกระทำอยู่ 2 รูปแบบ คือ การทิ้งเท (dumping) และ การปล่อยทิ้ง (discharge) ทั้งสองการกระทำแม้จะเป็นการปล่อยของเสียลงสู่ทะเลเหมือนกัน หากแต่มีความหมายที่แตกต่างกัน รวมไปถึงลักษณะของการกระทำที่แตกต่างกัน กล่าวคือ การทิ้งเท มีความหมายตามอนุสัญญา UNCLOS ว่าเป็นการกำจัดของเสียต่างๆ หรือสารอื่นๆอย่างจงใจลงสู่ทะเล ส่วนการปล่อยทิ้ง มีความหมายตามอนุสัญญา MARPOL 73/78 ว่าเป็นการปล่อยจากเรือไม่ว่าจะเกิดจากสาเหตุใดก็ตาม

³ Daniel Bodansky. (1991) Protecting the Marine Environment from Vessel-source Pollution : UNCLOS III and Beyond. *Ecology Law Quarterly*, 18(4). p.724. อ้างถึงใน เดือนเด่น นาคสีหราช. (2561). *ภาวะมลพิษทางทะเลจากเรือ*. กรุงเทพฯ: วิทยุชน. หน้า 97.

⁴ Patricia W. Birnie and Alan E. Boyle. (1992). *International Law and Environment*. Oxford: Oxford University Press, p.263. อ้างถึงใน เรื่องเดียวกัน, หน้า 97.

⁵ โสภารัตน์ จารุสมบัติ. (2559). *อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 กับการดำเนินงานของประเทศไทย*. กรุงเทพฯ: คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 7.

⁶ เดือนเด่น นาคสีหราช. (2556). น้ำมันรั่วไหลจากเรือบรรทุกน้ำมันกับมาตรการทางกฎหมายในการป้องกันมลพิษน้ำมันในประเทศไทย (1). *วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์*, 8(8). หน้า 28.

ไม่ว่าจะเป็นการรั่วไหล การกำจัด การไหลสั้น การรั่ว การสูบ หรือการไหลทิ้ง โดยสิ่งที่มี การปล่อยทิ้งนั้นเป็นการปล่อยทิ้งอันเกิดจากการปฏิบัติการของเรือ เช่น น้ำมัน น้ำเสีย ขยะ เป็นต้น

ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 และมีผลบังคับต่อประเทศไทยเมื่อวันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ. 2554 ส่วนอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร 1978 (MARPOL 73/78) ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคี และอนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2551 โดยประเทศไทยยอมรับผูกพันตามภาคผนวกที่ 1 และ 2 ของอนุสัญญานี้เท่านั้น ส่วนภาคผนวกที่ 3-6 เป็นภาคผนวกที่รัฐภาคีสามารถเลือกที่จะยอมรับหรือไม่ก็ได้ อย่างไรก็ตามประเทศไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการการป้องกัน ควบคุม และลดภาวะมลพิษทางทะเล ได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 และพระราชบัญญัติเรือไทย พระพุทธศักราช 2481 โดยทั้งสองพระราชบัญญัติได้มีการกล่าวถึงการกระทำที่เป็นการปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเล หากผู้ใดฝ่าฝืนจะถือว่ามีความผิดและต้องระวางโทษจำคุก หรือโทษปรับ หรือทั้งจำทั้งปรับ ซึ่งเป็นโทษทางอาญา โดยหลักแล้วเมื่อเรือลำใดมีสัญชาติไทย เรือลำนั้นย่อมอยู่ภายใต้อำนาจของประเทศไทยตามหลักสัญชาติ (nationality principle) ดังนั้น ไม่ว่าเรือลำดังกล่าวจะอยู่ ณ ที่ใดในทะเล ย่อมอยู่ภายใต้เขตอำนาจของประเทศไทย โดยเฉพาะเขตอำนาจทางนิติบัญญัติ กล่าวคือ เรือดังกล่าวต้องปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศไทยไม่ว่าจะอยู่ ณ ที่ใดก็ตาม ดังนั้น หากเรือลำใดฝ่าฝืนกฎหมาย กระทำการปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเล จะต้องได้รับโทษตามที่กฎหมายของประเทศไทยได้บัญญัติไว้ ซึ่งโดยหลักแล้วบุคคลที่จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการกระทำความผิดดังกล่าว คือ นายเรือ เพราะเป็นผู้ที่มีอำนาจสูงสุดของเรือและสามารถออกคำสั่งในการปฏิบัติการของเรือตามปกติ จึงเกิดเป็นประเด็นปัญหาในเรื่องการลงโทษว่าบทลงโทษตามกฎหมายของประเทศไทยที่มีอยู่นั้นมีประสิทธิภาพในการใช้บังคับกฎหมายมากน้อยเพียงใด

จากที่ได้กล่าวไปในข้างต้นว่ากฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับมาตรการการป้องกัน ควบคุม และลดภาวะมลพิษทางทะเลสามารถใช้บังคับได้กับเรือที่สัญชาติของประเทศไทยเท่านั้น แต่การขนส่งทางทะเลไม่ได้มีเฉพาะเรือที่สัญชาติของประเทศไทยที่เดินเรืออยู่ในทะเลอาณาเขตและเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยเท่านั้น หากยังมีเรือต่างชาติเดินเรืออยู่ด้วย ซึ่งกฎหมายของประเทศไทยยังมิได้มีการบัญญัติครอบคลุมไปถึงการกระทำความผิดของเรือต่างชาติ จึงเกิดปัญหาในการใช้บังคับกฎหมายกับเรือต่างชาติ และเป็นปัญหาในทางปฏิบัติของประเทศไทยในกรณีที่เรือต่างชาติกระทำความผิดเพราะไม่มีกฎหมายที่จะนำมาใช้บังคับกับกรณีดังกล่าวจึงทำให้เกิดช่องว่างของกฎหมาย

ในส่วนของสารนิพนธ์ฉบับนี้จะมุ่งเน้นไปยังประเด็นของความรับผิดชอบทางอาญาของนายเรือในกรณีปล่อยทิ้งของเสียจากการปฏิบัติการของเรือ และการใช้บังคับกฎหมายของประเทศไทยเกี่ยวกับมาตรการการป้องกัน ควบคุม และลดภาวะมลพิษทางทะเลจากการปล่อยทิ้งของเสียจากการปฏิบัติการของเรือต่างชาติ รวมไปถึงปัญหาในทางปฏิบัติของประเทศไทย เพื่อทำการวิเคราะห์และเปรียบเทียบกับกฎหมายของต่างประเทศอันจะนำไปสู่ข้อเสนอแนะว่ามีสิ่งใดที่กฎหมายของประเทศไทยจะต้องแก้ไข พัฒนา หรือปรับปรุงให้ดีขึ้น

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาความรับผิดชอบทางอาญาของนายเรือในกรณีปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเลและมาตรการที่เกี่ยวกับการป้องกัน ควบคุม และลดภาวะมลพิษที่เกิดจากการปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเล
2. เพื่อศึกษาหลักเกณฑ์ของกฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายต่างประเทศในเรื่องของขอบเขตการใช้บังคับกฎหมายและความรับผิดชอบทางอาญาของนายเรือในกรณีปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเลโดยเปรียบเทียบกับกฎหมายของประเทศไทย
3. เพื่อวิเคราะห์ถึงปัญหาที่เกี่ยวกับขอบเขตการใช้บังคับกฎหมายและความรับผิดชอบทางอาญาของนายเรือในกรณีปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเล รวมไปถึงมาตรการที่ใช้บังคับกับเรือต่างชาติ
4. เพื่อศึกษาถึงแนวทางแก้ไขปัญหาร่วมข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปรับปรุงกฎหมายของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

1.3 สมมติฐานของการศึกษา

กฎหมายของประเทศไทยได้กำหนดให้การปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเลเป็นการกระทำความผิด ผู้กระทำจะต้องได้รับโทษตามที่กฎหมายกำหนดไว้ แต่ขอบเขตของการใช้บังคับกฎหมายจำกัดอยู่ในเฉพาะเขตน่านน้ำไทยซึ่งรวมถึงทะเลอาณาเขตของประเทศไทยเท่านั้น หากมีการขยายขอบเขตให้รวมถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะด้วยจะทำให้ขอบเขตการใช้บังคับกฎหมายมีความครอบคลุมมากขึ้น นอกจากนี้หากมีการแก้ไขโทษของผู้กระทำความผิดให้มีความเหมาะสม และมีมาตรการทางกฎหมายที่ครอบคลุมไปถึงการกระทำความผิดของเรือต่างชาติ ก็จะทำให้ประเทศไทยมีการใช้บังคับมาตรการที่เกี่ยวกับการป้องกัน ควบคุม และลดมลพิษทางทะเลที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

สารนิพนธ์ฉบับนี้มุ่งศึกษาถึงความรับผิดชอบทางอาญาของนายเรือในกรณีปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเล และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการป้องกัน ลด และควบคุมภาวะมลพิษทางทะเล โดยศึกษากฎหมายระหว่างประเทศภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (UNCLOS) และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร 1978 (MARPOL 73/78) รวมไปถึงกฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์และกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น เพื่อศึกษาเปรียบเทียบ วิเคราะห์ว่ากฎหมายของประเทศไทยสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของกฎหมายระหว่างประเทศอย่างไรบ้าง และเมื่อเปรียบเทียบกับกฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์และประเทศญี่ปุ่นแล้ว กฎหมายของประเทศไทยมีมาตรการใดที่ต้องปรับปรุงแก้ไขอย่างไรบ้าง

1.5 วิธีดำเนินการศึกษา

ในการศึกษานี้ใช้วิธีวิจัยทางเอกสาร (Documentary Research) เป็นหลัก ในการค้นหา และรวบรวมข้อมูลจากเอกสารทางวิชาการ กฎหมาย วิทยานิพนธ์ สารนิพนธ์ บทความ วารสาร และสื่อทางอิเล็กทรอนิกส์ทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศ เพื่อนำข้อมูลที่ได้ทำการค้นหา มาเปรียบเทียบและวิเคราะห์ร่วมกัน

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงความรับผิดชอบทางอาญาของนายเรือในกรณีปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเลและ มาตรการที่เกี่ยวข้องกับการป้องกัน ควบคุม และลดภาวะมลพิษที่เกิดจากการปล่อยทิ้งของเสียจากเรือ ลงสู่ทะเล
2. ทำให้ทราบถึงหลักเกณฑ์ของกฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายต่างประเทศในเรื่องของขอบเขตการใช้บังคับกฎหมายและความรับผิดชอบทางอาญาของนายเรือในกรณีปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเล โดยเปรียบเทียบกับกฎหมายของประเทศไทย
3. ทำให้ทราบถึงปัญหาที่เกี่ยวข้องกับขอบเขตการใช้บังคับกฎหมายและความรับผิดชอบทางอาญาของนายเรือในกรณีปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเล รวมไปถึงมาตรการที่ใช้บังคับกับเรือต่างชาติ
4. ทำให้ทราบถึงแนวทางแก้ไขปัญหาคือพร้อมข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปรับปรุงกฎหมายของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

บทที่ 2

หลักการทั่วไปเกี่ยวกับความรับผิดทางอาญาของนายเรือกรณีปล่อยทิ้งของเสีย จากเรือลงสู่ทะเลและมาตรการในการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจาก การปฏิบัติการของเรือ

การขนส่งทางทะเลเป็นที่ได้รับความนิยมตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบัน เนื่องจากสามารถขนส่งสินค้าได้หลากหลายชนิดในคราวเดียวกันและขนส่งจำนวนสินค้าได้เป็นจำนวนมาก การขนส่งทางทะเลใช้เรือเป็นพาหนะในการขนส่งสินค้าซึ่งการปฏิบัติการของเรือเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดภาวะมลพิษทางทะเลอันเนื่องมาจากการปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเล ทำให้ต้องมีการกำหนดหลักเกณฑ์ที่เป็นมาตรการป้องกัน ควบคุม และลดภาวะมลพิษทางทะเลที่เกิดจากการปฏิบัติการของเรือ โดยในการปฏิบัติการของเรือจะมีนายเรือเป็นผู้มีอำนาจสูงสุดในการสั่งการต่างๆภายในเรือ หรืออาจกล่าวได้ว่านายเรือเป็นผู้ควบคุมเรือ ดังนั้นนายเรือจึงเป็นผู้ที่จะต้องรับผิดชอบต่อการกระทำต่างๆของเรือที่กฎหมายกำหนดไว้ว่าเป็นการกระทำความผิด เช่น การปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเล

เมื่อกฎหมายกำหนดให้การปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเลเป็นการกระทำความผิด ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุก โทษปรับ หรือทั้งจำทั้งปรับ อันเป็นบทลงโทษในทางอาญา จึงทำให้การพิจารณาเรื่องความรับผิดทางอาญาของนายเรือจะต้องพิจารณาในเรื่องของขอบเขตการใช้กฎหมายอาญาเป็นหลัก เนื่องจากเป็นการกระทำความผิดบนเรือ เรื่องเขตอำนาจรัฐถือเป็นเรื่องสำคัญในการนำกฎหมายมาใช้บังคับกับเรือและคนที่อยู่บนเรือ และในกรณีการปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเลต้องพิจารณาถึงรูปแบบของการกระทำรวมไปถึงเรื่องประเภทของมลพิษที่ถูกปล่อยทิ้งจากการปฏิบัติการของเรือลงสู่ทะเลด้วย

2.1 ขอบเขตการใช้กฎหมายอาญา

2.1.1 เขตอำนาจรัฐเหนืออาณาเขต

การกระทำความผิดของบุคคลใดที่จะต้องได้รับโทษทางอาญาในราชอาณาจักรหรือไม่ นั้น จะต้องพิจารณาถึงสถานที่ในการกระทำความผิดของผู้กระทำผิดก่อนว่าได้กระทำความผิด ณ ที่ใด โดยสถานที่ที่ใช้บังคับกฎหมายอาญาเป็นสิ่งที่รัฐต้องบัญญัติขอบเขตไว้ให้ชัดเจน

ในกฎหมาย มิฉะนั้นจะลงโทษผู้กระทำความผิดไม่ได้ เพราะจะขัดต่อหลักความชอบด้วยกฎหมาย การจะนำกฎหมายอาญามาใช้บังคับมีหลักพิจารณา ดังนี้

2.1.1.1 หลักดินแดน (Territorial Principle)

หลักดินแดนเป็นหลักการที่รัฐทุกรัฐย่อมมีเขตอำนาจเหนือคดีอาญาที่มีการกระทำ เกิดขึ้นในดินแดนของตน ไม่ว่าผู้กระทำความผิดหรือผู้เสียหายจะถือสัญชาติใดหรือแม้จะไม่มีสัญชาติใด เลยก็ตามก็ตกอยู่ภายใต้เขตอำนาจของรัฐนั้น เพราะการกระทำความผิดอาญานั้นเกิดขึ้นในดินแดน ของรัฐตนนั่นเอง¹

ในกฎหมายอาญาของประเทศไทยได้มีการกล่าวถึงหลักดินแดนไว้ในประมวล กฎหมายอาญา มาตรา 4 วรรคหนึ่ง โดยบัญญัติว่า

“ผู้ใดกระทำความผิดในราชอาณาจักร ต้องรับโทษตามกฎหมาย”

ดังนั้น บุคคลใดได้กระทำความผิดในราชอาณาจักรจะต้องใช้กฎหมายอาญาของ ประเทศไทยบังคับกับบุคคลนั้น โดย “ราชอาณาจักร” ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 4 วรรค หนึ่ง หมายถึงอาณาเขตของประเทศไทยตามกฎหมาย ได้แก่

- 1) พื้นดินและพื้นน้ำ เช่น ภูเขา แม่น้ำ ลำคลอง หนอง บึง เกาะ แก่งต่างๆ ที่ ประกอบเป็นประเทศไทยรวมถึงทะเลภายในด้วย
- 2) ทะเลอันเป็นอ่าวไทย
- 3) ทะเลอันห่างจากฝั่งที่เป็นดินแดนของประเทศไทยไม่เกิน 12 ไมล์ทะเล
- 4) อากาศเหนือพื้นดิน พื้นน้ำ และทะเลตามข้อ 1) 2) และ 3)

2.1.1.2 หลักธงชาติ (Flag Principle)

หลักธงชาติ เป็นหลักที่หากการกระทำความผิดอาญาที่ได้กระทำลงในเรือที่ชักธงของ ชาติใดหรือในอากาศยานที่ได้จดทะเบียนเป็นของชาติใดถือว่าเป็นการกระทำที่ต้องรับโทษตาม กฎหมายอาญาของรัฐเจ้าของเรือหรืออากาศยานนั้น ทั้งนี้ไม่คำนึงถึงสัญชาติของผู้กระทำความผิด และแม้เรือหรืออากาศยานนั้นจะอยู่ในอาณาเขตของรัฐอื่นหรืออยู่ในเขตทะเลหลวงก็ถือว่าเป็น การกระทำที่ต้องใช้กฎหมายอาญาของรัฐเจ้าของเรือหรือเจ้าของอากาศยานนั้นเช่นเดียวกัน³

ในกฎหมายอาญาของประเทศไทยได้มีการกล่าวถึงหลักธงชาติไว้ในประมวล กฎหมายอาญา มาตรา 4 วรรคสอง โดยบัญญัติว่า

¹ ประสิทธิ์ เอกบุตร. (2554). *กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 2 รัฐ* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: วิญญูชน. หน้า 44.

² ทวีเกียรติ มินะกะนิษฐ และธรรณกรณ์ บุญมี. (2565). *คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาคทั่วไป* (พิมพ์ครั้งที่ 24). กรุงเทพฯ: วิญญูชน. หน้า 31-32.

³ คณิต ณ นคร. (2653). *กฎหมายอาญาภาคทั่วไป*. (พิมพ์ครั้งที่ 7). กรุงเทพฯ: วิญญูชน. หน้า 110.

“การกระทำความผิดในเรือไทยหรืออากาศยานไทย ไม่ว่าจะอยู่ ณ ที่ใด ให้ถือว่ากระทำความผิดในราชอาณาจักร”

จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่า มาตรา 4 วรรคสอง ได้ขยายขอบเขตของการกระทำความผิดโดยให้รวมถึงการกระทำความผิดที่ได้เกิดขึ้นในเรือไทยหรืออากาศยานไทยซึ่งอยู่นอกราชอาณาจักรด้วย กล่าวคือ ให้นำกฎหมายอาญาของประเทศไทยมาใช้บังคับกับการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นบนเรือไทยหรืออากาศยานไทย ไม่ว่าจะเรือไทยหรืออากาศยานไทยจะอยู่ ณ ที่ใด โดยไม่คำนึงถึงสัญชาติของผู้กระทำความผิดและกฎหมายของสถานที่เกิดเหตุว่าได้มีการบัญญัติถึงการกระทำความผิดนั้นไว้อย่างไร

2.1.1.3 หลักดินแดนโดยนัยแห่งกฎหมาย (Constructive Territoriality)

หลักดินแดนโดยนัยแห่งกฎหมาย หมายถึง การใช้กฎหมายอาญากับความผิดที่ไม่ได้เกิดขึ้นจริงในอาณาเขตของรัฐ แต่ให้ถือว่าความผิดเกิดขึ้นภายในรัฐ ทั้งนี้เพื่อขยายขอบเขตของหลักดินแดนมิให้เกิดช่องว่าง ในการใช้กฎหมายอาญาบังคับในบางพื้นที่ ได้แก่ ความผิดคาบเกี่ยวหลายอาณาเขต⁴

ความผิดคาบเกี่ยวหลายอาณาเขต เป็นความผิดที่เกี่ยวข้องกับอาณาเขตตั้งแต่สองรัฐขึ้นไป เพราะบางครั้งการกระทำความผิดมีหลายขั้นตอนต่อเนื่องกัน แต่เมื่อทุกขั้นตอนของความผิดมิได้เกิดขึ้นในอาณาเขตเดียวกัน หลักดินแดนโดยนัยแห่งกฎหมายจึงรวมความผิดที่เกิดขึ้นนอกอาณาเขตเข้าไว้และถือว่าทุกขั้นตอนของความผิดเกิดขึ้นในอาณาเขตนั้น และหมายรวมถึงความผิดที่ต้องรับผิดก่อนกระทำสำเร็จ เช่น การเตรียมความผิด หรือการพยายามกระทำความผิด ตลอดจนการสมคบกันกระทำความผิดด้วย⁵ โดยในกฎหมายอาญาของประเทศไทย ได้มี

⁴ คณพล จันทน์หอม. (2563). *หลักพื้นฐานกฎหมายอาญา เล่ม 1*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน. หน้า 116.

⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 116.

การกล่าวถึงการกระทำความผิดในกรณีที่มีความผิดคาบเกี่ยวกันหลายอาณาเขตไว้ในประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 5⁶ และมาตรา 6⁷

2.1.2 เขตอำนาจรัฐนอกอาณาเขต

แม้หลักดินแดนจะเป็นหลักทั่วไปในการใช้กฎหมายอาญาบังคับแก่บุคคลที่อยู่ในอาณาเขตของรัฐนั้น แต่อย่างไรก็ตาม รัฐได้ขยายขอบเขตการใช้กฎหมายอาญาออกไปนอกอาณาเขตของรัฐด้วยกรณีดังกล่าวเรียกว่าเขตอำนาจรัฐนอกอาณาเขต (Extraterritorial Jurisdiction) โดยแม้ว่าจะไม่มีหลักดินแดนเข้ามาเกี่ยวข้องกับการกระทำความผิด แต่รัฐก็มีอำนาจลงโทษผู้กระทำความผิดได้เพราะจุดเกาะเกี่ยวบางประการ ได้แก่⁸

2.1.2.1 หลักสัญชาติ (Nationality Principle)

หลักสัญชาติ เป็นหลักของการที่รัฐมีอำนาจเหนือผู้กระทำความผิดอาญาที่ถือสัญชาติของรัฐนั้นไม่ว่าผู้นั้นจะอยู่แห่งหนใดก็ตาม เพราะคนที่ถือสัญชาติของรัฐโดยอ้อมเป็นคนของรัฐนั้น ดังนั้น รัฐเจ้าของสัญชาติจึงมีเขตอำนาจเหนือคนชาติของตนเอง แม้ความผิดอาญาที่คนชาตินั้นก่อขึ้นจะได้กระทำนอกดินแดนของรัฐนั้นก็ตาม⁸

2.1.2.2 หลักป้องกัน (Protective Principle)

หลักป้องกัน เป็นกรณีที่กฎหมายอาญาของรัฐสามารถใช้บังคับกับการกระทำความผิดของคนต่างด้าวที่ได้กระทำลงในรัฐต่างประเทศได้ด้วย ถ้าการกระทำนั้นละเมิดหรือคุกคาม

⁶ ประมวลกฎหมายอาญา. มาตรา 5. บัญญัติว่า

“ความผิดใดที่การกระทำแม้แต่ส่วนหนึ่งส่วนใดได้กระทำในราชอาณาจักรก็ตีผลแห่งการกระทำเกิดในราชอาณาจักร โดยผู้กระทำประสงค์ให้ผลนั้นเกิดในราชอาณาจักร หรือโดยลักษณะแห่งการกระทำ ผลที่เกิดขึ้นควรเกิดในราชอาณาจักร หรือย่อมจะสังเกตเห็นได้ว่าผลนั้นจะเกิดในราชอาณาจักรดี ให้ถือว่าความผิดนั้นได้กระทำในราชอาณาจักร

ในกรณีการเตรียมการ หรือพยายามกระทำการใดซึ่งกฎหมายบัญญัติเป็นความผิดแม้การกระทำนั้นจะได้กระทำนอกราชอาณาจักร ถ้าหากการกระทำนั้นจะได้กระทำตลอดไปจนถึงขั้นความผิดสำเร็จ ผลจะเกิดขึ้นในราชอาณาจักร ให้ถือว่า การเตรียมการหรือพยายามกระทำความผิดนั้นได้กระทำในราชอาณาจักร”

⁷ ประมวลกฎหมายอาญา. มาตรา 6. บัญญัติว่า

“ความผิดใดที่ได้กระทำในราชอาณาจักรหรือที่ประมวลกฎหมายนี้ถือว่าได้กระทำในราชอาณาจักร แม้การกระทำของผู้เป็นตัวการด้วยกัน ของผู้สนับสนุน หรือของผู้ใช้ให้กระทำความผิดนั้นจะได้กระทำนอกราชอาณาจักร ก็ให้ถือว่าตัวการ ผู้สนับสนุน หรือผู้ใช้ให้กระทำได้กระทำในราชอาณาจักร”

⁸ ประสิทธิ์ เอกบุตร. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 1. หน้า 45.

คุณธรรมทางกฎหมาย (Rechtsgut) ภายในรัฐหรือที่เกี่ยวข้องกับรัฐ รัฐสามารถใช้เขตอำนาจในทางอาญาเพื่อคุ้มครองความมั่นคงของรัฐหรือบุคคลซึ่งมีสัญชาติของรัฐนั้นๆได้⁹

ในกฎหมายอาญาของประเทศไทยก็ได้มีการกล่าวถึงหลักป้องกันโดยปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายอาญากรณีผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรและความผิดเกี่ยวกับการก่อการร้ายตามมาตรา 7(1) และ (1/1) และกรณีคนต่างด้าวกระทำความผิดต่อคนสัญชาติไทยนอกราชอาณาจักรตามมาตรา 8(ข) (1)-(13)¹⁰

2.1.2.3 หลักความพิศาสก (Universal Jurisdiction)

หลักความพิศาสก หรือหลักเขตอำนาจสากล เป็นหลักที่รัฐทุกรัฐใช้ในการลงโทษผู้กระทำความผิดอาญาที่มีลักษณะเป็นความพิศาสก ไม่ว่าผู้กระทำความผิดหรือผู้เสียหายนั้นจะเป็นผู้ที่มีสัญชาติใดและไม่ว่าการกระทำความผิดนั้นจะกระทำที่ใดก็ตาม ทั้งนี้เนื่องจากการกระทำความผิดอาญาที่มีลักษณะเป็นความพิศาสกนี้มีลักษณะเป็นการกระทำความผิดเป็นศัตรูต่อมวลมนุษยชาติ (hostis humani generis) จึงต้องถือว่าการที่รัฐใดรัฐหนึ่งลงโทษผู้กระทำความผิดในลักษณะนี้นั้นย่อมเท่ากับการลงโทษแทนรัฐอื่นทุกรัฐ¹¹

ในกฎหมายอาญาของประเทศไทยได้มีการกล่าวถึงหลักความพิศาสกไว้ในประมวลกฎหมายอาญามาตรา 7(3) กรณีความผิดฐานชิงทรัพย์และปล้นทรัพย์ซึ่งได้กระทำในทะเลหลวง¹²

2.2 หน้าที่และความรับผิดชอบของนายเรือ

การปฏิบัติงานต่างๆภายในเรือจะมีนายเรือ (Captain or Master) เป็นผู้มีอำนาจสั่งการสูงสุดในเรือ นายเรือจะเป็นผู้รับผิดชอบทุกเรื่องภายในเรือให้มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ (safe and efficient operation) ไม่ว่าจะเป็นการจัดการสินค้า (cargo operation) การเดินเรือ (navigation) การบริหารจัดการคนประจำเรือ (crew management) และทำให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานต่างๆของเรือนั้นเป็นไปตามกฎหมายภายในประเทศและกฎหมายระหว่างประเทศ ตลอดจน

⁹ ภาคภูมิ โลหวิธานนท์ และคงศักดิ์ สุวรรณเพชร. (2561). หลักดินแดนในกฎหมายอาญาและข้อยกเว้น : ศึกษาที่มาทางประวัติศาสตร์. *นิติธรรมประจักษ์ สรุศักดิ์ 60 ปี*. กรุงเทพฯ: เดือนตุลา. หน้า 336.

¹⁰ คณิต ณ นคร. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 3. หน้า 115-116.

¹¹ ประสิทธิ์ เอกบุตร. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 1. หน้า 47.

¹² ประมวลกฎหมายอาญา. มาตรา 7. บัญญัติว่า

“ผู้ใดกระทำความผิดดังระบุไว้ต่อไปนี้ นอกราชอาณาจักรจะต้องรับโทษในราชอาณาจักร คือ

(3) ความผิดฐานชิงทรัพย์ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 339 และความผิดฐานปล้นทรัพย์ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 340 ซึ่งได้กระทำในทะเลหลวง”

นโยบายของบริษัทและนโยบายของรัฐเจ้าของธง ทั้งนี้ ทุกคนบนเรือไม่ว่าจะเป็นคนประจำเรือ ลูกเรือ หรือผู้โดยสารก็จะต้องอยู่ภายใต้อำนาจและความรับผิดชอบของนายเรือ¹³

2.2.1 หน้าที่ของนายเรือ

นายเรือทำหน้าที่เป็นตัวแทนเจ้าของเรือ มีภาระผูกพันให้เรือเป็นไปตามอนุสัญญา กฎข้อบังคับต่างๆ เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การรับรอง คุณสมบัติคนประจำเรือ และการเข้ายามของคนประจำเรือ (STCW) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร 1978 (MARPOL 73/78) อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (MLC) เป็นต้น กฎหมาย ข้อบังคับเมืองท่า และท่าเรือ รวมถึงนโยบายของบริษัทที่ เรียกว่า อำนาจสั่งการข้ามชั้นตอนปกติ (Overriding Authority) นายเรือถือเป็นตำแหน่งสูงสุดในเรือ มีอำนาจหน้าที่ในการสั่งการปฏิบัติงานได้ตลอดทั้งเรือจอดและเรือเดิน เพื่อที่จะรักษาชีวิต สิ่งแวดล้อม รวมทั้งทรัพย์สินด้วย¹⁴

2.2.2 ความรับผิดชอบของนายเรือ

ความรับผิดชอบของนายเรือ มีดังนี้¹⁵

1) นายเรือต้องรับผิดชอบอย่างเบ็ดเสร็จต่อคุณสมบัติของเรือที่จะสามารถออกทะเล ได้ เพื่อให้การปฏิบัติงานเรือเป็นไปอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ และนายเรือจะต้องดูแล ความปลอดภัยของผู้คนในเรือ สินค้า และอุปกรณ์เครื่องใช้ต่างๆ

2) นายเรือเป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินงานเกี่ยวกับระบบการจัดการความปลอดภัยใน ทะเล ให้การกำกับดูแล การฝึกอบรม อีกทั้งให้คำแนะนำที่เหมาะสมและชัดเจน เพื่อให้ทุกคนใน เรือสามารถปฏิบัติตามนโยบายของบริษัทที่ว่าด้วยเรื่องของความปลอดภัยและป้องกันสิ่งแวดล้อม ได้อย่างถูกต้อง

¹³ วัชรารักษ์ สิทธิพงษ์. (2559). *วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. : การจัดการประจำเรือ*. วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

¹⁴ คณะทำงานพัฒนาระบบบริหารจัดการความรู้ ศูนย์ศึกษาพัฒนาวิ. (2555). *บทบาท หน้าที่ และความ รับผิดชอบคนประจำเรือ*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.mmmtc.ac.th/km/manual/5507-MMTC-SeafarerDuty.pdf>. [2566, 11 มีนาคม]

¹⁵ คณะทำงานพัฒนาระบบบริหารจัดการความรู้ ศูนย์ศึกษาพัฒนาวิ. (2555). *บทบาท หน้าที่ และความ รับผิดชอบคนประจำเรือ*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.mmmtc.ac.th/km/manual/5507-MMTC-SeafarerDuty.pdf>. [2566, 11 มีนาคม]

3) นายเรือจะต้องพิจารณาทบทวนระเบียบปฏิบัติของเรือว่าด้วยการจัดการความปลอดภัยและการป้องกันมิให้เกิดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม หากมีการตรวจพบสิ่งบกพร่องใดๆ ทางเรือควรจะรายงานให้ผู้รับมอบอำนาจของบริษัททราบเพื่อดำเนินการแก้ไขต่อไป

4) นายเรือมีหน้าที่แจ้งให้บริษัททราบถึงข้อบกพร่อง (Non-Conformance) ที่พบต่อโครงสร้างเรือ เครื่องยนต์ อุปกรณ์ และสิ่งที่เกิดจากไปจากระบบ SMS(Non-Conformity) ที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของเรือ หรือเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม นายเรืออาจร้องขอความช่วยเหลือจากบริษัท ณ ที่หรือเวลาใดๆ ได้ ไม่ว่าจะเป็นช่างเทคนิค หรือผู้รับเหมาอื่นจากภายนอก เพื่อแก้ไขปรับปรุงข้อบกพร่องที่พบในกรณีเร่งด่วน

5) นายเรือจะต้องให้ความสนใจในการบริหารเรืออย่างประหยัด และจะต้องรับผิดชอบในการจัดส่งจดหมาย บันทึก ปุ่มและเอกสารต่างๆ อย่างถูกต้องและทันตามเวลาที่บริษัท ผู้เช่า ผู้ส่งสินค้า และเจ้าหน้าที่การทำเรือหรือหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางเรือร้องขอ

6) นายเรือจะต้องดูแลสวัสดิการ สวัสดิภาพ สุขภาพในเรือ และความปลอดภัยในการทำงานให้เป็นไปตามอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (MLC)

7) การเข้ายวมบนสะพานเดินเรือในขณะที่เรือกำลังจะเดินทางเข้าจอดและออกจากเมืองท่า ท่าเทียบเรือ หรือออกจากเทียบ และเลื่อนเรือ หรือในน่านน้ำที่ต้องใช้การนำร่อง นายเรือจะเป็นผู้ควบคุมดูแลและยวมบนสะพาน คอยประสานงานและบังคับบัญชาให้การทำหน้าที่เข้ายวมเพื่อให้การเดินเรือเป็นไปด้วยความปลอดภัย

2.3 ภาวะมลพิษจากการปฏิบัติการของเรือ

ในการปฏิบัติการของเรื่อนั้นก่อให้เกิดภาวะมลพิษได้ทาง ทั้งภาวะมลพิษจากขยะ สิ่งปฏิกูล ก๊าซพิษที่ถูกปล่อยออกมา รวมไปถึงสินค้าอันตรายที่ใช้เรือในการขนส่ง เช่น น้ำมัน ซึ่งมลพิษเหล่านี้มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล และอาจจะกระทบไปถึงชุมชนที่อาศัยอยู่ตามชายฝั่งด้วย

2.3.1 ลักษณะของการปล่อยทิ้ง

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร 1978 หรือที่รู้จักกันในนาม MARPOL 73/78 ได้ให้ความหมายของการปล่อยทิ้ง (discharge)

ว่าหมายถึง การปล่อยทิ้งโดยเหตุใดก็ตามจากเรือ รวมทั้งการรั่วไหล (escape) การกำจัด (disposal) การไหลล้น (spilling) การรั่ว (leaking) การสูบ (pumping) หรือการไหลทิ้ง (emptying)¹⁶

2.3.2 ความแตกต่างระหว่างการปล่อยทิ้งและการทิ้งเท

ลักษณะของภาวะมลพิษที่เกิดจากการปล่อยทิ้ง (discharge) มีความแตกต่างจากภาวะมลพิษที่เกิดจากการทิ้งเท (dumping) โดยการทิ้งเทนั้นมุ่งเน้นที่การทิ้งเทของเสียและสารอื่นอย่างจงใจ (deliberate) ลงสู่ทะเล การทิ้งเทไม่ได้พิจารณาถึงที่มาว่าของเสียหรือวัตถุอื่นที่นำมาทิ้งลงสู่ทะเลนั้นจะนำมาจากที่ใด ไม่ว่าจะเป็นแหล่งที่มาจากบนบก คราวเรือน กระบวนการอุตสาหกรรม หรือสิ่งก่อสร้างที่มนุษย์สร้างขึ้นในทะเล ส่วนการปล่อยทิ้ง (discharge) หมายถึงการกำจัดของเสียอันเกิดจากการปฏิบัติการของเรือเดินทะเล (operation of ship) เท่านั้น อีกทั้งตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (UNCLOS) ได้ให้นิยามของการทิ้งเทว่าไม่รวมถึงการกำจัดของเสียหรือสารอื่นที่สืบเนื่องจากการปฏิบัติการโดยปกติของเรือ ดังนั้นการทิ้งเท (dumping) จึงไม่รวมถึงการปล่อยทิ้ง (discharge) โดยการปล่อยทิ้งมิได้เฉพาะแต่ของเสียหรือสารอันเกิดจากการปฏิบัติการของเรือเท่านั้น¹⁷

2.3.3 สถานที่ในการปล่อยทิ้ง

การปล่อยทิ้งจากการปฏิบัติการของเรือจะเกิดขึ้นที่บริเวณใดในทะเลก็ได้ ไม่ว่าจะเป็นบริเวณที่อยู่ภายในเขตอำนาจของรัฐ (national jurisdiction of state) ได้แก่ ทะเลอาณาเขต (territorial sea) ซึ่งทุกรัฐมีสิทธิกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตของตนไม่เกิน 12 ไมล์ทะเล¹⁸ เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (exclusive economic zone) ซึ่งรัฐขยายออกไปได้ไม่เกิน 200 ไมล์ทะเล

¹⁶ MARPOL 73/78. Article 2. 3(a).

“Discharge”, in relation to harmful substance or effluents containing such substances, means any release howsoever caused from a ship and includes any escape, disposal, spilling, leaking, pumping, emitting or emptying. อ้างถึงใน จุมพต สายสุนทร. (2560). *กฎหมายสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ* (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: วิทยุชน. หน้า 275.

¹⁷ชลทิศ รันสินโย. (2560). *มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมการปล่อยทิ้งขยะจากปฏิบัติการของเรือเดินทะเล*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 14.

¹⁸ UNCLOS. Article 3.

Every State has the right to establish the breadth of its territorial sea up to a limit not exceeding 12 nautical miles, measured from baselines determined in accordance with this Convention. อ้างถึงใน กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงต่างประเทศ. (2548). *อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982*. กรุงเทพฯ: เอรวัฒน์การพิมพ์. หน้า 5.

จากเส้นฐาน¹⁹ และไหล่ทวีป (continental shelf) ของรัฐชายฝั่งซึ่งประกอบด้วยพื้นดินท้องทะเล และดินใต้ผิวดินของบริเวณใต้ทะเล ซึ่งขยายออกไปเลยทะเลอาณาเขตของรัฐตลอดแนวทอดยาวตามธรรมชาติของอาณาเขตทางบกของตนจนถึงริมนอกของขอบทวีปหรือถึงระยะ 200 ไมล์ทะเลจากเส้นฐานซึ่งใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขตในกรณีที่ริมนอกของขอบทวีปขยายไปไม่ถึงระยะนั้น²⁰ และบริเวณที่อยู่นอกขอบเขตอำนาจแห่งชาติของรัฐ ได้แก่ ทะเลหลวง (high seas) ซึ่งเป็นบริเวณที่ไม่ได้รวมอยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ทะเลอาณาเขต หรือในน่านน้ำภายใน หรือในน่านน้ำภายในของรัฐหมู่เกาะ²¹ เป็นต้น²²

2.3.4 ประเภทของมลพิษ

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร 1978 หรือ MARPOL 73/78 จัดทำขึ้นมาโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันและควบคุมภาวะมลพิษที่เกิดจากการปฏิบัติการของเรือตามปกติ โดยมีการแบ่งประเภทของมลพิษเป็น 6 ประเภท ดังนี้

¹⁹ UNCLOS. Article 57.

The exclusive economic zone shall not extend beyond 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured. อ้างถึงใน กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงต่างประเทศ. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 18. หน้า 25.

²⁰ UNCLOS. Article 76.

1. The continental shelf of a coastal State comprises the seabed and subsoil of the submarine areas that extend beyond its territorial sea throughout the natural prolongation of its land territory to the outer edge of the continental margin, or to a distance of 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured where the outer edge of the continental margin does not extend up to that distance. อ้างถึงใน กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงต่างประเทศ. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 18. หน้า 36.

²¹ UNCLOS. Article 86.

The provisions of this Part apply to all parts of the sea that are not included in the exclusive economic zone, in the territorial sea or in the internal waters of a State, or in the archipelagic waters of an archipelagic State. This article does not entail any abridgement of the freedoms enjoyed by all States in the exclusive economic zone in accordance with article 58. อ้างถึงใน กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงต่างประเทศ. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 18. หน้า 40.

²² เตือนเด่น นาคสีหราช. (2561). *ภาวะมลพิษทางทะเลจากเรือ*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน. หน้า 102.

1) น้ำมัน (oil)

น้ำมัน ปรากฏอยู่ในภาคผนวกที่ 1 (Annex I) โดยประกอบไปด้วยข้อบังคับต่างๆ ในการป้องกันและควบคุมการปล่อยทิ้งมลพิษน้ำมันจากเรือที่รัฐภาคีแห่ง MARPOL 73/78 จะต้องปฏิบัติตาม ซึ่ง MARPOL 73/78 ได้กำหนดคำนิยามเกี่ยวกับมลพิษจากน้ำมันไว้ดังนี้

น้ำมัน หมายถึง น้ำมันปิโตรเลียมใดๆ รวมถึงน้ำมันดิบ ตะกอน ขยะปนน้ำมัน และผลิตภัณฑ์น้ำมันซึ่งกลั่นแล้ว โดยปิโตรเลียมใดๆ เช่น น้ำมันรวมทั้งน้ำมันดิบ (crude oil)²³ ซึ่งหมายถึง ของผสมไฮโดรคาร์บอนเหลวใด ๆ ที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติในโลก ไม่ว่าจะได้ทำให้เหมาะสมเพื่อการขนส่งหรือไม่ก็ตาม และหมายความรวมถึงน้ำมันดิบที่อาจนำส่วนแยกกลั่น (distillate fractions) บางส่วนออกไปหรือที่อาจเพิ่มส่วนแยกกลั่นเข้าไป น้ำมันเชื้อเพลิง (fuel oil) กากน้ำมัน (sludge) ขยะน้ำมัน (oil refuse) และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่น (refined products) นอกจากปิโตรเลียมเคมีซึ่งจะอยู่ในบังคับของภาคผนวกที่ 2 ของ MARPOL 73/78 และยังรวมถึง สารที่ระบุไว้ในเอกสารแนบฉบับที่ 1 (Appendix 1) ของภาคผนวกที่ 1 (Annex 1) ด้วย²⁴ ตัวอย่างเช่น น้ำมันดีเซล น้ำมันอะโรมาติก (aromatic oil) น้ำมันหล่อลื่น (lubricating oil) น้ำมันแร่ (mineral oil) น้ำมันเครื่อง (motor oil) น้ำมันก๊าด (kerosene) แนปธา (naphtha) และสารอื่นๆ อีกหลายชนิด²⁵ ทั้งนี้

²³ MARPOL 73/78. Annex 1. Regulation 1.

28. "Crude" means any liquid hydrocarbon mixture occurring naturally in the earth whether or not treated to render it suitable for transportation and includes :

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

(b) crude oil to which certain distillate fractions may have been added. อ้างถึงใน เดือนเด่น นาคสิทธิ์ราช. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 22. หน้า 103.

²⁴ MARPOL 73/78. Annex I. Regulation 1 (1).

For the purpose of this Annex :

1. "Oil" means petroleum in any form including crude oil, fuel oil, sludge, oil refuse and refined products (other than petrochemicals which are subject to the provisions of Annex II of the present Convention) and, without limiting the generality of the foregoing, includes the substances listed in Appendix I to this Annex. อ้างถึงใน เดือนเด่น นาคสิทธิ์ราช. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 22. หน้า 104.

²⁵ MARPOL 73/78. Annex I. Appendix I.

The list of oils shall not necessarily be considered as comprehensive.

Asphalt Solutions, Blending Stocks, Roofers Flux, Straight Run Residue, Oils, Clarified, Crude oil, Mixtures containing crude oil, Diesel Oil, Fuel Oil No. 4, Fuel Oil No. 5, Fuel Oil No. 6, Road Oil, Transformer Oil, Aromatic Oil (excluding vegetable oil), Lubricating Oils and Blending Stocks, Mineral Oil, Motor Oil,

พิธีสาร 1978 ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม MARPOL 73 โดยเฉพาะในภาคผนวกที่ 1 ที่ว่าด้วยเรื่องน้ำมัน โดยให้ความสำคัญเพิ่มเติมเป็นพิเศษในกรณีเรือบรรทุกน้ำมันดิบ (crude oil tankers)

2) ของเหลวที่เป็นพิษ (noxious liquid substances)

ของเหลวที่เป็นพิษ ปรากฏอยู่ในภาคผนวกที่ 2 (Annex II) ประกอบด้วยข้อบังคับต่างๆในการป้องกันการปล่อยทิ้งของเหลวที่เป็นพิษจากเรือที่รัฐภาคีแห่ง MARPOL 73/78 จะต้องปฏิบัติตาม โดยแบ่งของเหลวที่เป็นพิษได้ 4 ประเภทดังต่อไปนี้²⁶

2.1) ประเภท X (category X) เป็นของเหลวที่เป็นพิษซึ่งหากปล่อยลงสู่ทะเลจากการทำความสะอาดถังระวางสินค้าหรือการล้างถังอับเฉาจะก่อให้เกิดอันตรายอย่างมาก (major hazard) ต่อทรัพยากรทางทะเล หรือต่อสุขภาพของมนุษย์ และด้วยเหตุนี้จึงสมควรที่จะใช้มาตรการห้ามปล่อยทิ้งของเหลวที่เป็นพิษเหล่านี้ลงสู่ทะเล²⁷

2.2) ประเภท Y (category Y) เป็นของเหลวที่เป็นพิษซึ่งหากปล่อยลงสู่ทะเลจากการทำความสะอาดถังระวางสินค้าหรือการล้างถังอับเฉาจะก่อให้เกิดอันตราย (hazard) ต่อทรัพยากรทางทะเล หรือต่อสุขภาพของมนุษย์ หรือทำให้เกิดความเสียหายต่อความมั่งคั่งตาม

Penetrating Oil, Spindle Oil, Turbine Oil, Distillates, Straight Run, Flashed Feed Stocks, Gas Oil, Cracked, Gasoline Blending Stocks, Aklylates Fuel, Reformates, Polymer Fuel, Gasolines, Casinghead (natural), Automotive, Aviation, Straight Run, Fuel Oil No. 1 (kerosene), Fuel Oil No. 1-D, Fuel Oil No. 2, Fuel Oil No. 2-D, Jet Fuels, JP-1 (kerosene), JP-3, JP-4, JP-5 (kerosene, heavy), Turbo Fuel, Kerosene, Mineral Spirit, Naphtha, Solvent, Petroleum. Heartcut Distillate Oil. อ้างถึงใน เดือนเด่น นาคสีหราช. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 22. หน้า 104.

²⁶ MARPOL 73/78. Annex II. Regulation 1 Definitions.

10. "Noxious liquid substance" means any substance indicated in the Pollution Category column of chapter 17 or 18 of the International Bulk Chemical Code or provisionally assessed under the provisions of Regulation 6.3 as falling into Category X, Y, or Z.

²⁷ MARPOL 73/78. Annex II. Regulation 6 Categorization and listing of noxious liquid substances and other substances.

1. For the purpose of the regulations of this Annex, noxious liquid substances shall be divided into four categories as follows:

1. Category X: Noxious liquid substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a major hazard to either marine resources or human health and, therefore, justify the prohibition of the discharge into the marine environment;

ธรรมชาติ หรือรบกวนการใช้ประโยชน์ทางทะเลโดยชอบด้วยกฎหมายประการอื่นๆ และด้วยเหตุนี้ จึงสมควรที่จะมีการจำกัดปริมาณและคุณภาพของสิ่งที่จะปล่อยลงสู่ทะเล²⁸

2.3) ประเภท Z (category Z) เป็นของเหลวที่เป็นพิษซึ่งหากปล่อยลงสู่ทะเลจากการทำความสะอาดถังระวางสินค้าหรือการล้างถังอับเฉาจะก่อให้เกิดความเสียหายเล็กน้อย (minor hazard) ต่อทรัพยากรทางทะเล หรือต่อสุขภาพของมนุษย์ และด้วยเหตุนี้จึงมีข้อจำกัดที่เข้มงวดน้อยกว่าในเรื่องของปริมาณและคุณภาพของสิ่งที่จะปล่อยลงสู่ทะเล²⁹

2.4) ประเภทอื่นๆ (other substances หรือ os) เป็นสารเคมีเหลวประเภทอื่นไม่ได้ อยู่ในกลุ่มของเหลวที่เป็นพิษประเภท X Y หรือ Z ซึ่งในปัจจุบันยังไม่พบว่าก่อให้เกิดผลกระทบหรือเป็นอันตรายต่อทรัพยากรทางทะเล สุขภาพของมนุษย์ ความงดงามทางธรรมชาติ หรือรบกวนการใช้ประโยชน์ทางทะเลโดยชอบด้วยกฎหมายประการอื่นๆ เมื่อมีการปล่อยลงสู่ทะเลจากการทำความสะอาดถังระวางสินค้าหรือการล้างถังอับเฉา การปล่อยน้ำห้องเรือ หรือน้ำอับเฉา หรือสิ่งตกค้าง หรือสารผสมอื่นๆที่มีเฉพาะสารที่เรียกว่า “สารอื่นๆ” จะไม่อยู่ภายใต้ข้อบังคับใดๆของภาคผนวกนี้³⁰

²⁸ MARPOL 73/78. Annex II. Regulation 6 Categorization and listing of noxious liquid substances and other substances.

1. For the purpose of the regulations of this Annex, noxious liquid substances shall be divided into four categories as follows:

2. Category Y: Noxious liquid substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a hazard to either marine resources or human health or cause harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify a limitation on the quality and quantity of the discharge into the marine environment;

²⁹ MARPOL 73/78. Annex II. Regulation 6 Categorization and listing of noxious liquid substances and other substances.

1. For the purpose of the regulations of this Annex, noxious liquid substances shall be divided into four categories as follows:

3. Category Z: Noxious liquid substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a minor hazard to either marine resources or human health and therefore justify less stringent restrictions on the quality and quantity of the discharge into the marine environment;

³⁰ MARPOL 73/78. Annex II. Regulation 6 Categorization and listing of noxious liquid substances and other substances.

3) สารอันตรายบรรจุหีบห่อ (packaged harmful substances)

สารอันตรายบรรจุหีบห่อ ปรากฏอยู่ในภาคผนวกที่ 3 (Annex III) โดยประกอบด้วย ข้อบังคับต่างๆที่รัฐภาคีแห่ง MARPOL 73/78 สามารถที่จะเลือกปฏิบัติตามได้ แตกต่างจาก ภาคผนวกที่ 1 และภาคผนวกที่ 2 ซึ่งเป็นกรณีที่ถูกพันให้รัฐภาคีต้องปฏิบัติตาม โดยข้อกำหนด ทั่วไปจะเกี่ยวข้องกับมาตรฐานในการบรรจุหีบห่อ ในสินค้า การเขียนชื่อและการติดฉลาก การทำ เอกสารแสดงคุณสมบัติของสินค้า วิธีการเก็บ และข้อห้ามต่างๆ ทั้งนี้ สารอันตรายบรรจุหีบห่อ หมายถึง สารใดๆ ซึ่งหากปล่อยลงสู่ทะเลแล้วจะก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของมนุษย์ หรือ ก่อให้เกิดอันตรายต่อทรัพยากรและสิ่งมีชีวิตทางทะเล หรือทำความเสียหายต่อความมั่งคั่งทางธรรมชาติ หรือแทรกแซงการใช้ประโยชน์ทางทะเลโดยชอบด้วยกฎหมาย และรวมถึงสารที่อยู่ ภายใต้อการควบคุมของ MARPOL 73/78 ด้วย³¹

4) น้ำเสีย (sewage)

น้ำเสีย ปรากฏอยู่ในภาคผนวกที่ 4 (Annex IV) โดยประกอบด้วยข้อบังคับต่างๆที่ รัฐภาคีแห่ง MARPOL 73/78 สามารถเลือกที่จะปฏิบัติตามได้ ซึ่งในภาคผนวกนี้ได้กำหนด ความหมายของน้ำเสียไว้ดังนี้

4.1) น้ำทิ้ง (drainage) และของเสีย (wastes) อื่นๆ จากโถส้วม (toilets) โถปัสสาวะ (urinals) และท่อระบายน้ำ (scuppers) ของห้องน้ำไม่ว่าจะอยู่ในรูปแบบใดๆก็ตาม

1. For the purpose of the regulations of this Annex, noxious liquid substances shall be divided into four categories as follows:

4. Other substances: Substances indicated as OS (Other substances) in the pollution category column of chapter 18 of the International Bulk Chemical Code which have been evaluated and found to fall outside category X, Y or Z as defined in regulation 6.1 of this Annex because they are, at present, considered to present no harm to marine resources, human health, amenities or other legitimate uses of the sea when discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations. The discharge of bilge or ballast water or other residues or mixtures containing only substances referred to as “Other Substances” shall not be subject to any requirements of the Annex.

³¹ MARPOL 73/78. Article 2 Definitions.

2. “Harmful substance” means any substance which, if introduced into the sea, is liable to create hazards to human health, to harm living resources and marine life, to damage amenities or to interfere with other legitimate uses of the sea, and includes any substance subject to control by the present Convention. อ้างถึงใน เตือนเด่น นาค สีหราช. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 22. หน้า 107.

4.2) น้ำทิ้ง (drainage) จากสถานพยาบาล (medical premises) (ห้องจ่ายยา ห้องพักคนไข้ ฯลฯ) ผ่านอ่างล้างหน้า (wash basins) อ่างซักล้าง (wash tubs) และท่อระบายน้ำที่อยู่ในสถานพยาบาลนั้น

4.3) น้ำทิ้ง (drainage) จากบริเวณที่มีสัตว์มีชีวิต หรือ

4.4) น้ำเสียอื่นๆ เมื่อผสมกับน้ำทิ้งตามที่นิยามไว้ข้างต้น³²

5) ขยะ (garbage)

ขยะ ปรากฏอยู่ในภาคผนวกที่ 5 (Annex V) โดยประกอบด้วยข้อบังคับต่างๆที่รัฐภาคีแห่ง MARPOL 73/78 สามารถเลือกที่จะปฏิบัติตามได้ ซึ่งได้ให้คำนิยามไว้ว่า ขยะ หมายถึง ของเสีย (waste) ประเภทเศษอาหาร (victual) ของเสียจากครัวเรือน (domestic) และของเสียจากการปฏิบัติการ (operational) ทุกชนิด ยกเว้น ปลาสด (fresh fish) และชิ้นส่วนของปลาสดที่ปล่อยทิ้งในระหว่างปฏิบัติการตามปกติของเรือและจะต้องกำจัดทิ้งอย่างต่อเนื่อง (continuously) หรือเป็นระยะๆ (periodically) ยกเว้นสารที่ระบุไว้ในภาคผนวกอื่นๆของ MARPOL 73/78³³

ในกรณีที่รัฐภาคีแห่ง MARPOL 73/78 เลือกที่จะปฏิบัติตามข้อบังคับในภาคผนวกที่ 5 ซึ่งว่าด้วยเรื่องขยะนี้ ข้อบังคับในภาคผนวกที่ 5 นี้จะใช้บังคับแก่เรือทุกประเภทที่ชักธงของรัฐภาคี เว้นแต่จะมีการกำหนดไว้เป็นอย่างอื่นโดยชัดแจ้ง³⁴

³² MARPOL 73/78. Annex IV. Regulation 1 Definitions.

For the purposes of the present Annex:

3. "Sewage" means:

1. drainage and other wastes from any form of toilets and urinals;

2. drainage from medical premises (dispensary, sick bay, etc.) via wash basins, wash tubs and scuppers located in such premises;

3. drainage from spaces containing living animals; or

4. other waste waters when mixed with the drainages defined above. อ้างถึงใน จมพต สายสุนทร. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 16. หน้า 330.

³³ MARPOL 73/7. Annex V. Regulation 1 Definitions.

For the purposes of this Annex:

1. "Garbage" means all kinds of victual, domestic and operational waste excluding fresh fish and parts thereof, generated during the normal operation of the ship and liable to be disposed of continuously or periodically except those substances which are defined or listed in other Annexes to the present Convention. อ้างถึงใน เตือนเด่น นาคสีหราช. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 22. หน้า 109.

³⁴ MARPOL 73/78. Annex V. Regulation 2 Application.

6) ภาวะมลพิษทางอากาศ (air pollution)

ภาวะมลพิษทางอากาศ ปรากฏอยู่ในภาคผนวกที่ 6 (Annex VI) โดยประกอบด้วย ข้อบังคับต่างๆที่รัฐภาคีแห่ง MARPOL 73/78 สามารถที่จะเลือกปฏิบัติตามได้ ซึ่งภาคผนวกที่ 6 ได้กำหนดให้มีการจำกัดการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ออกไซด์ และก๊าซไนโตรเจนออกไซด์จากไอเสียของเรือ (Ship Exhausts) และห้ามมิให้มีการปลดปล่อยสารที่ทำลายชั้นโอโซนโดยเจตนา (Prohibits deliberate emissions of Ozone Depleting Substances) การกำหนดพื้นที่ควบคุมการปลดปล่อย โดยตั้งมาตรฐานที่เข้มงวดขึ้นสำหรับก๊าซซัลเฟอร์ออกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์และฝุ่นละอองต่าง ๆ (More stringent standards for SOx, NOx and particulate matter) ภาคผนวกนี้ ถูกนำมาใช้ในปี ค.ศ. 2011 โดยให้มีการบังคับใช้ในทางเทคนิคและมาตรการทางปฏิบัติเกี่ยวกับการเพิ่มประสิทธิภาพของพลังงาน (Technical and operational energy efficiency measures) ที่มีจุดมุ่งหมาย เพื่อลดการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากเรือ (Greenhouse Gas emissions from ships)³⁵

Unless expressly provided otherwise, the provisions of this Annex shall apply to all ships.

³⁵ ชนะชัย เลิศสุชาตวนิช. (2565). *อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL)*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://storage.mmtc.ac.th/web/ebook/ebook-2022-10-12-085731358567.pdf>. [2566, 17 มีนาคม]

บทที่ 3

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบทางอาญาของนายเรือ กรณีปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเลและ มาตรการในการป้องกันภาวะมลพิษจากการปฏิบัติการของเรือ

การปฏิบัติการของเรือมักจะก่อให้เกิดภาวะมลพิษขึ้นซึ่งส่งผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตที่อาศัยอยู่ในทะเลและสิ่งแวดล้อมทางทะเล เพื่อเป็นการป้องกัน ลด และควบคุมภาวะมลพิษจากการปฏิบัติการของเรือจึงต้องมีการกำหนดกฎหมาย กฎเกณฑ์ หรือข้อบังคับเพื่อป้องกัน ลด และควบคุมภาวะมลพิษที่จะเกิดขึ้นจากการปฏิบัติการของเรือ โดยสาเหตุหนึ่งของการเกิดภาวะมลพิษทางทะเลเกิดขึ้นจากการปล่อยทิ้งของเสียต่างๆจากเรือลงสู่ทะเล หากไม่มีกฎหมาย กฎเกณฑ์ หรือข้อบังคับมาควบคุมการกระทำไว้ก็อาจจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อท้องทะเลได้

มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับภาวะมลพิษจากการปฏิบัติการของเรือในการปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเลนั้น มีทั้งกฎหมายระหว่างประเทศที่เป็นหลักเกณฑ์ทั่วไปในการกำหนดมาตรการทั่วไปในการป้องกัน ลด และควบคุมมลพิษทางทะเล รวมไปถึงมาตรการที่เกี่ยวข้องกับคดีอาญาที่รัฐภาคีซึ่งได้ลงนามในอนุสัญญานั้นจะต้องปฏิบัติตาม ส่วนกฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์ และกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น นอกจากจะมีมาตรการในการป้องกัน ลด และควบคุมมลพิษทางทะเลแล้ว ยังมีการกำหนดบทลงโทษไว้สำหรับผู้ที่ได้กระทำความผิดด้วย ซึ่งทางผู้เขียนจะได้กล่าวถึงดังต่อไปนี้

3.1 กฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบของนายเรือกรณีปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเล

การปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเลก่อให้เกิดภาวะมลพิษทางทะเล ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทั้งทางชายฝั่งและในทะเล เพื่อเป็นการป้องกัน ลด และควบคุมภาวะมลพิษทางทะเล จึงได้มีมาตรการระหว่างประเทศที่กำหนดถึงกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเล เพื่อให้รัฐภาคีนำกฎเกณฑ์ดังกล่าวไปใช้ในการบัญญัติกฎหมายภายในรัฐของตน โดยกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบของนายเรือกรณีปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเล มีดังนี้

3.1.1 มาตรการห้ามปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเล

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร 1987 (MARPOL 73/78) ได้กำหนดความหมายของการปล่อยทิ้ง (discharge) ว่าหมายถึง การปล่อยทิ้งโดยเหตุใดก็ตามจากเรือ รวมทั้งการรั่วไหล (escape) การกำจัด (disposal) การไหลล้น (spilling) การรั่ว (leaking) การสูบ (pumping) และการไหลทิ้ง (emptying)¹ แต่ไม่รวมถึง

1) การทิ้งเท (dumping) ตามความหมายที่ได้ระบุไว้ในข้อ 3(1) ของอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งของเสียและสสารอื่น ค.ศ. 1972 หรือ

2) การปล่อยทิ้งสารอันตรายโดยตรงอันเกิดจากการสำรวจการแสวงประโยชน์และการแปรรูปทรัพยากรแร่นอกชายฝั่งบนพื้นดินท้องทะเล (sea-bed) หรือ

3) การปล่อยทิ้งสารอันตรายเพื่อความมุ่งประสงค์ในการวิจัยวิทยาศาสตร์ที่ชอบด้วยกฎหมายเพื่อการลดหรือควบคุมภาวะมลพิษ²

จากที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นจะเห็นได้ว่า การปล่อยทิ้งมุ่งเน้นถึงการปล่อยทิ้งอันเกิดจากปฏิบัติการของเรือ (operation) เช่น น้ำที่ปล่อยทิ้งจากถังอับเฉา การล้างเรือ และการรั่วไหลของน้ำมันหรือสารเคมี เป็นต้น³

3.1.2 มาตรการห้ามทิ้งเทของเสียลงสู่ทะเล

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (UNCLOS) ได้กำหนดความหมายของการทิ้งเท (dumping) ไว้ดังนี้

¹ MARPOL 73/78. Article 2. 3(a).

“Discharge”, in relation to harmful substances or effluents containing such substances, means any release howsoever caused from a ship and includes any escape, disposal, spilling, leaking, pumping, emitting or emptying. อ้างถึงใน จุมพต สายสุนทร. (2560). *กฎหมายสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ* (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: วิทยุชน. หน้า 275.

² MARPOL 73/78. Article 2. 3(b).

“Discharge” does not include:

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

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

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

³ เดือนเด่น นาคสีหราช. (2561). *ภาวะมลพิษทางทะเลจากเรือ*. กรุงเทพฯ: วิทยุชน. หน้า 101.

การทิ้งเท หมายถึง

1) การทิ้งของเสียต่างๆ หรือสารอื่นอย่างจงใจจากเรือ อากาศยาน ฐานขุดเจาะ หรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์สร้างขึ้นในทะเล

2) การทิ้งเรือ อากาศยาน ฐานขุดเจาะ หรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์สร้างขึ้นในทะเลอย่างจงใจ⁴

การทิ้งเท ไม่รวมถึง

1) การทิ้งของเสียหรือสารอื่นที่สืบเนื่องหรือเกิดจากการปฏิบัติการ โดยปกติของเรือ อากาศยาน ฐานขุดเจาะ หรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์สร้างขึ้นในทะเล และอุปกรณ์ของสิ่งเหล่านั้น นอกจากของเสียหรือสารอื่นที่ขน โดยหรือส่ง ไปยังเรือ อากาศยาน ฐานขุดเจาะ หรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์สร้างขึ้นในทะเล ซึ่งปฏิบัติงานเพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะทิ้งสารเหล่านั้น หรือเกิดจากการบำบัดของเสียเหล่านั้นหรือสารอื่นบนเรือ อากาศยาน ฐานขุดเจาะ หรือสิ่งก่อสร้างเหล่านั้น

2) การจัดวางสารเพื่อความมุ่งประสงค์อื่นนอกเหนือไปจากการทิ้งเท่านั้น ทั้งนี้การจัดวางเหล่านั้นจะต้องไม่ขัดกับความมุ่งหมายของอนุสัญญานี้⁵

⁴ UNCLOS. Article 1. 5(a).

"dumping" means:

(i) any deliberate disposal of wastes or other matter from vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea;

(ii) any deliberate disposal of vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea. อ้างถึงใน กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงต่างประเทศ. (2548). *อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982*. กรุงเทพฯ: เอราวิชันการพิมพ์. หน้า 4.

⁵ UNCLOS. Article 1. 5(b).

"dumping" does not include:

(i) the disposal of wastes or other matter incidental to, or derived from the normal operations of vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea and their equipment, other than wastes or other matter transported by or to vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea, operating for the purpose of disposal of such matter or derived from the treatment of such wastes or other matter on such vessels, aircraft, platforms or structures;

(ii) placement of matter for a purpose other than the mere disposal thereof, provided that such placement is not contrary to the aims of this Convention.

จากที่ได้กล่าวไปในข้างต้น การทิ้งเทเป็นการกระทำโดยการจงใจซึ่งการทิ้งเทตามอนุสัญญา UNCLOS นั้นไม่จำเป็นต้องเป็นการทิ้งเทของเสียหรือสสารอื่นจากเรือเพียงอย่างเดียวเท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงการทิ้งเทของเสียหรือสสารอื่นจากอากาศยาน ฐานขุดเจาะ หรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์สร้างขึ้นในทะเลด้วย

ดังนั้น การทิ้งเทจึงมีความหมายที่แตกต่างจากการปล่อยทิ้ง กล่าวคือ การทิ้งเท (dumping) เป็นการกระทำที่เกิดจากความตั้งใจของผู้ควบคุมเรือหรือเจ้าของเรือที่ต้องการกำจัดของเสียหรือสสารอื่นลงสู่ทะเล⁶ ส่วนการปล่อยทิ้ง (discharge) หมายถึง การกำจัดของเสียที่มุ่งเน้นถึงของเสียอันเกิดจากการปฏิบัติการของเรือเท่านั้น

3.1.3 มาตรการเกี่ยวกับเรือต่างชาติ

3.1.3.1 เขตอำนาจทางอาญาในเรือต่างชาติ

เขตอำนาจทางอาญาในเรือต่างชาติปรากฏอยู่ในข้อ 27 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 โดยมีเนื้อหาสาระดังต่อไปนี้

“รัฐชายฝั่งไม่พึงใช้เขตอำนาจทางอาญาในเรือต่างชาติที่ผ่านทะเลอาณาเขตเพื่อจับกุมบุคคล หรือดำเนินการสืบสวนเกี่ยวกับอาชญากรรม ซึ่งได้กระทำในเรือระหว่างการผ่านของเรือในวันไว้แต่ในกรณีต่อไปนี้

- (เอ) ถ้าผลแห่งอาชญากรรมนั้นขยายไปถึงรัฐชายฝั่ง
- (บี) ถ้าอาชญากรรมนั้นเป็นประเภทที่รบกวนความสงบสุขของประเทศ หรือความสงบเรียบร้อยของทะเลอาณาเขต
- (ซี) ถ้านายเรือหรือตัวแทนทางทูต หรือพนักงานฝ่ายกงสุลของรัฐเจ้าของธงได้ร้องขอความช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่ท้องถิ่น หรือ
- (ดี) ถ้ามาตรการเช่นนั้นจำเป็นสำหรับการปราบปรามการลักลอบค้ายาเสพติดให้โทษหรือสารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท⁷

⁶ เดียนเด่น นาคสีหราช. อังแล้วเชิงอรรถที่ 3. หน้า 101.

⁷ UNCLOS, Article 27. Paragraph 1.

The criminal jurisdiction of the coastal State should not be exercised on board a foreign ship passing through the territorial sea to arrest any person or to conduct any investigation in connection with any crime committed on board the ship during its passage, save only in the following cases:

- (a) if the consequences of the crime extend to the coastal State;
- (b) if the crime is of a kind to disturb the peace of the country or the good order of the territorial sea;

บทบัญญัติข้างต้นนี้ไม่กระทบกระเทือนสิทธิของรัฐชายฝั่งที่จะดำเนินขั้นตอนใดๆ ตามที่กฎหมายของตนให้อำนาจไว้เพื่อความมุ่งประสงค์ในการจับกุมหรือการสืบสวนในเรือต่างชาติซึ่งกำลังผ่านทะเลอาณาเขตหลังจากที่ได้ออกจากร่านน้ำภายในแล้ว⁸

ในกรณีที่ได้บัญญัติไว้ในวรรค 1 และ 2 ถ้านายเรือร้องขอ รัฐชายฝั่งต้องแจ้งต่อตัวแทนทางทูตหรือพนักงานฝ่ายกงสุลของรัฐเจ้าของธงก่อนที่จะดำเนินขั้นตอนใดๆ และต้องอำนวยความสะดวกในการติดต่อระหว่างตัวแทนหรือพนักงานเช่นว่านั้นกับลูกเรือของเรือนั้นในกรณีฉุกเฉิน การแจ้งให้ทราบนี้อาจกระทำในขณะที่ดำเนินมาตรการก็ได้⁹

ในการพิจารณาว่าการจับกุมควรกระทำหรือไม่หรือโดยวิธีใด เจ้าหน้าที่ท้องถิ่นต้องคำนึงตามสมควรถึงผลประโยชน์ของการเดินเรือด้วย¹⁰

เว้นแต่ที่ได้บัญญัติไว้ในภาค 12 หรือในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการละเมิดกฎหมายและข้อบังคับที่ออกตามความในภาค 5 รัฐชายฝั่งไม่อาจดำเนินขั้นตอนใดๆ ในเรือต่างชาติขณะกำลังผ่านทะเลอาณาเขตเพื่อจับกุมบุคคลหรือดำเนินการสืบสวนเกี่ยวกับอาชญากรรมซึ่งได้กระทำก่อนที่เรือได้เข้าสู่ทะเลอาณาเขต ถ้าเรือนั้น ขณะเดินทางมาจากท่าเรือต่างประเทศ เป็นแต่เพียงผ่านทะเลอาณาเขตโดยมิได้เข้าไปในน่านน้ำภายใน¹¹

(c) if the assistance of the local authorities has been requested by the master of the ship or by a diplomatic agent or consular officer of the flag State; or

(d) if such measures are necessary for the suppression of illicit traffic in narcotic drugs or psychotropic substances.

⁸ UNCLOS, Article 27, Paragraph 2.

The above provisions do not affect the right of the coastal State to take any steps authorized by its laws for the purpose of an arrest or investigation on board a foreign ship passing through the territorial sea after leaving internal waters.

⁹ UNCLOS, Article 27, Paragraph 3.

In the cases provided for in paragraphs 1 and 2, the coastal State shall, if the master so requests, notify a diplomatic agent or consular officer of the flag State before taking any steps, and shall facilitate contact between such agent or officer and the ship's crew. In cases of emergency this notification may be communicated while the measures are being taken.

¹⁰ UNCLOS, Article 27, Paragraph 4.

In considering whether or in what manner an arrest should be made, the local authorities shall have due regard to the interests of navigation.

¹¹ UNCLOS, Article 27, Paragraph 5.

จากบทบัญญัติดังกล่าวได้มีการกำหนดถึงหลักเกณฑ์ในการใช้อำนาจทางอาญากับเรือต่างชาตินั้นโดยหลักแล้วจะไม่สามารถใช้เขตอำนาจทางอาญากับเรือต่างชาติได้ เว้นแต่เป็นกรณีตามที่ข้อ 27 วรรค 1 แต่บทบัญญัตินี้ไม่กระทบต่อสิทธิของรัฐชายฝั่งที่จะดำเนินการตามที่กฎหมายของตนได้บัญญัติไว้เกี่ยวกับการจับกุมหรือการสืบสวนต่อเรือต่างชาติซึ่งกำลังผ่านทะเลอาณาเขตหลังจากที่ได้ออกจากน่านน้ำภายในแล้ว นอกจากนี้ในวรรค 4 ยังได้กำหนดถึงเรื่องการจับกุมเรือต่างชาติว่าเจ้าหน้าที่จะต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ของการเดินเรือตามสมควรด้วย

3.1.3.2 การสืบสวนเรือต่างชาติ

อนุสัญญา UNCLOS ได้กำหนดหลักเกณฑ์การสืบสวนเรือต่างชาติไว้ในข้อ 226 โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

“(เอ)รัฐจะต้องไม่ถ่วงเวลาเรือต่างชาติไว้นานกว่าที่จำเป็นเพื่อความมุ่งประสงค์ในการสืบสวนที่บัญญัติไว้ในข้อ 216, 218 และ 220 การตรวจสภาพเรือต่างชาติให้จำกัดอยู่เฉพาะการตรวจสอบใบรับรอง บันทึก หรือเอกสารอื่นๆ เท่าที่เรือจำเป็นต้องมีไว้ตามหลักเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศที่ยอมรับกันโดยทั่วไป หรือเฉพาะการตรวจสอบเอกสารใดๆ ที่คล้ายคลึงกันซึ่งเรื่อนั้นมีอยู่ การตรวจสภาพเรือ มากกว่านั้นอาจกระทำได้หลังจากการตรวจสอบเช่นว่านั้นเท่านั้น และเฉพาะเมื่อ

- (1) มีเหตุอันแจ้งชัดทำให้เชื่อได้ว่า สภาพของเรือหรืออุปกรณ์ของเรื่อนั้นไม่ตรงตามรายการในเอกสารเหล่านั้นอย่างมาก
- (2) เนื้อความของเอกสารเช่นว่านั้นไม่เพียงพอที่จะยืนยันหรือพิสูจน์การละเมิดที่ต้องสงสัยได้ หรือ
- (3) เรื่อนั้นไม่มีใบรับรองและบันทึกที่มีผลตามกฎหมาย¹²

Except as provided in Part XII or with respect to violations of laws and regulations adopted in accordance with Part V, the coastal State may not take any steps on board a foreign ship passing through the territorial sea to arrest any person or to conduct any investigation in connection with any crime committed before the ship entered the territorial sea, if the ship, proceeding from a foreign port, is only passing through the territorial sea without entering internal waters.

¹² UNCLOS. Article 226. Paragraph 1.

(a) States shall not delay a foreign vessel longer than is essential for purposes of the investigations provided for in articles 216, 218 and 220. Any physical inspection of a foreign vessel shall be limited to an examination of such certificates, records or other documents as the vessel is required to carry by generally

(บี) ถ้าการสืบสวนชี้ว่ามีการละเมิดกฎหมายและข้อบังคับที่ใช้บังคับ หรือ หลักเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศเพื่อการคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล ให้ปล่อย เรือโดยพลันเมื่อได้ทำตามวิธีดำเนินการอันสมควร เช่น การทำสัญญาประกันหรือหลักทรัพย์ทาง การเงินอื่นที่เหมาะสม¹³

(ซี) โดยไม่เป็นการเสื่อมเสียต่อหลักเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศที่ใช้ บังคับเกี่ยวกับสภาพพร้อมออกทะเลของเรือ เมื่อใดก็ตามที่เรื่อนั้นน่าจะเป็นภัยคุกคามที่ไม่สม เหตุผลต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล เรืออาจไม่ได้รับการปล่อย หรืออาจได้รับการปล่อยโดยมีเงื่อนไข ว่าต้องเดินทางไปยังอู่ซ่อมเรือที่เหมาะสมที่ใกล้ที่สุด เมื่อไม่ได้รับการปล่อยหรือได้รับการปล่อย โดยมิเงื่อนไข รัฐเจ้าของธงของเรือต้องได้รับแจ้งโดยพลัน และอาจหาทางที่จะให้มีการปล่อยเรือ นั้นตามภาค 15¹⁴

ให้รัฐร่วมมือกันพัฒนาวิธีดำเนินการเพื่อหลีกเลี่ยงการตรวจสภาพเรือในทะเลที่ ไม่จำเป็น”¹⁵

accepted international rules and standards or of any similar documents which it is carrying; further physical inspection of the vessel may be undertaken only after such an examination and only when:

(i) there are clear grounds for believing that the condition of the vessel or its equipment does not correspond substantially with the particulars of those documents;

(ii) the contents of such documents are not sufficient to confirm or verify a suspected violation; or

(iii) the vessel is not carrying valid certificates and records.

¹³ UNCLOS. Article 226. Paragraph 1.

(b) If the investigation indicates a violation of applicable laws and regulations or international rules and standards for the protection and preservation of the marine environment, release shall be made promptly subject to reasonable procedures such as bonding or other appropriate financial security.

¹⁴ UNCLOS. Article 226. Paragraph 1.

(c) Without prejudice to applicable international rules and standards relating to the seaworthiness of vessels, the release of a vessel may, whenever it would present an unreasonable threat of damage to the marine environment, be refused or made conditional upon proceeding to the nearest appropriate repair yard. Where release has been refused or made conditional, the flag State of the vessel must be promptly notified, and may seek release of the vessel in accordance with Part XV.

¹⁵ UNCLOS. Article 226. Paragraph 2.

States shall cooperate to develop procedures for the avoidance of unnecessary physical inspection of vessels at sea.

3.1.3.3 การไม่เลือกปฏิบัติในส่วนที่เกี่ยวกับเรือต่างชาติ

อนุสัญญา UNCLOS ได้กำหนดหลักการไม่เลือกปฏิบัติต่อเรือต่างชาติไว้ใน ข้อ 227 โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

“ในการใช้สิทธิและการปฏิบัติหน้าที่ภายใต้ภาคนี้ รัฐต้องไม่เลือกปฏิบัติต่อเรือของรัฐอื่นใดทั้งโดยนิศินัยหรือโดยพฤตินัย”¹⁶

3.1.4 มาตรการเกี่ยวกับการดำเนินคดีและการลงโทษ

3.1.4.1 มาตรการเพื่ออำนวยความสะดวกแก่การดำเนินคดี

อนุสัญญา UNCLOS ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับมาตรการเพื่ออำนวยความสะดวกแก่การดำเนินคดีไว้ในข้อ 223 โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

“ในการดำเนินคดีตามภาคนี้ ให้รัฐดำเนินมาตรการต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกในการสืบพยานและการรับฟังพยานหลักฐานที่เจ้าหน้าที่ของอีกรัฐหนึ่งหรือองค์การระหว่างประเทศที่มีอำนาจสั่งให้และให้อำนวยความสะดวกในการเข้าฟังการดำเนินคดีเช่นว่านั้นของผู้แทนทางการขององค์การระหว่างประเทศที่มีอำนาจ รัฐเจ้าของธงและรัฐที่ได้รับการกระทบกระเทือนจากภาวะมลพิษซึ่งเกิดจากการละเมิด ให้ผู้แทนทางการที่เข้าฟังการดำเนินคดีดังกล่าวมีสิทธิและหน้าที่เช่นที่อาจบัญญัติไว้ตามกฎหมายและข้อบังคับภายในหรือกฎหมายระหว่างประเทศ”¹⁷

จากบทบัญญัติดังกล่าว อนุสัญญา UNCLOS ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการดำเนินคดีเกี่ยวกับการกระทำที่ก่อให้เกิดภาวะมลพิษทางทะเล เช่น การทิ้งของเสียลงสู่ทะเลว่ารัฐที่ดำเนินคดีนั้นจะต้องอำนวยความสะดวกให้แก่เจ้าหน้าที่ของอีกรัฐหนึ่ง หรือผู้แทนหรือเจ้าหน้าที่จากองค์การระหว่างประเทศ หรือผู้แทนจากรัฐเจ้าของธงและรัฐที่ได้รับการกระทบกระเทือนจาก

¹⁶ UNCLOS. Article 227.

In exercising their rights and performing their duties under this Part, States shall not discriminate in form or in fact against vessels of any other State.

¹⁷ UNCLOS. Article 223.

In proceedings instituted pursuant to this Part, States shall take measures to facilitate the hearing of witnesses and the admission of evidence submitted by authorities of another State, or by the competent international organization, and shall facilitate the attendance at such proceedings of official representatives of the competent international organization, the flag State and any State affected by pollution arising out of any violation. The official representatives attending such proceedings shall have such rights and duties as may be provided under national laws and regulations or international law.

การกระทำที่ได้ก่อให้เกิดภาวะมลพิษทางทะเลในการสืบพยาน การรับฟังพยานหลักฐาน หรือ การเข้าฟังการดำเนินคดี

3.1.4.2 มาตรการเกี่ยวกับโทษปรับและการเคารพสิทธิของผู้ถูกกล่าวหาที่เป็นที่ยอมรับ

อนุสัญญา UNCLOS ได้กำหนดมาตรการที่เป็นการลงโทษในการกระทำที่ก่อให้เกิดภาวะมลพิษทางทะเลไว้ในข้อ 230 โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

“เฉพาะโทษปรับเท่านั้นที่อาจนำมาใช้ในส่วนที่เกี่ยวกับการละเมิดกฎหมายและ ข้อบังคับภายใน หรือหลักเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศที่ใช้บังคับเพื่อการป้องกัน การลด และการควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเลที่กระทำโดยเรือต่างชาตินอกทะเลอาณาเขต¹⁸

เฉพาะโทษปรับเท่านั้นที่อาจนำมาใช้ในส่วนที่เกี่ยวกับการละเมิดกฎหมายและ ข้อบังคับภายใน หรือหลักเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศที่ใช้บังคับเพื่อการป้องกัน การลด และการควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเลที่กระทำโดยเรือต่างชาติในทะเลอาณาเขต ยกเว้นในกรณีการกระทำให้เกิดภาวะมลพิษโดยจงใจและร้ายแรงในทะเลอาณาเขต¹⁹

ในการดำเนินคดีในส่วนที่เกี่ยวกับการละเมิดเช่นว่านั้นซึ่งกระทำโดยเรือต่างชาติ อันอาจเป็นผลให้มีการลงโทษ จะต้องเคารพสิทธิของผู้ถูกกล่าวหาที่เป็นที่ยอมรับ”²⁰

จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่า การลงโทษต่อการกระทำที่ละเมิดกฎหมายและ ข้อบังคับภายใน หรือหลักเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศที่ใช้บังคับเพื่อการป้องกัน ควบคุม และลดภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเล ซึ่งรวมถึงกรณีการ تهีงของเสียลงสู่ทะเล อันก่อให้เกิดภาวะมลพิษทางทะเลนั้น อนุสัญญา UNCLOS ได้กำหนดให้นำโทษปรับมาใช้สำหรับ

¹⁸ UNCLOS. Article 230. Paragraph 1.

Monetary penalties only may be imposed with respect to violations of national laws and regulations or applicable international rules and standards for the prevention, reduction and control of pollution of the marine environment, committed by foreign vessels beyond the territorial sea.

¹⁹ UNCLOS. Article 230. Paragraph 2.

Monetary penalties only may be imposed with respect to violations of national laws and regulations or applicable international rules and standards for the prevention, reduction and control of pollution of the marine environment, committed by foreign vessels in the territorial sea, except in the case of a wilful and serious act of pollution in the territorial sea.

²⁰ UNCLOS. Article 230. Paragraph 3.

In the conduct of proceedings in respect of such violations committed by a foreign vessel which may result in the imposition of penalties, recognized rights of the accused shall be observed.

กรณีเรือต่างชาติที่ได้กระทำการทิ้งของเสียลงสู่ทะเลนอกทะเลอาณาเขต หรือในทะเลอาณาเขต ยกเว้นในกรณีการกระทำที่ก่อให้เกิดภาวะมลพิษโดยจงใจและร้ายแรงในทะเลอาณาเขต

นอกจากนี้ อนุสัญญา UNCLOS ยังได้กล่าวถึงการดำเนินคดีทางแพ่งไว้ว่า ไม่มีบทบัญญัติใดในอนุสัญญานี้ที่กระทบกระเทือนการฟ้องคดีแพ่งในส่วนที่เกี่ยวกับการเรียกร้อง สำหรับความสูญเสียหรือความเสียหายใดๆ อันเป็นผลมาจากภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเล²¹ กล่าวคือ นอกจากจะสามารถเรียกค่าปรับจากเรือที่กระทำการละเมิดกฎหมายและข้อบังคับภายใน หรือหลักเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศที่ใช้บังคับเพื่อการป้องกัน ควบคุมและลดภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเลแล้ว ยังสามารถเรียกค่าเสียหายในส่วนแพ่งสำหรับความสูญเสียหรือความเสียหายใดๆ อันเป็นผลมาจากภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเลได้ด้วย

3.2 มาตรการห้ามปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเลภายใต้อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการ ป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร 1978 (MARPOL 73/78)

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร 1978 (MARPOL 73/78) จัดทำขึ้นเมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน ค.ศ. 1973 โดยคณะกรรมการคุ้มครอง สิ่งแวดล้อมทางทะเล (Marine Environmental Protection Committee หรือ MEPC) ซึ่งเป็นหน่วยงาน ระหว่างประเทศที่พิจารณามาตรการที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันมลพิษจากเรือ²² อนุสัญญา MARPOL 73/78 เป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization หรือ IMO) มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเลที่เกิดจาก เรือ ทั้งที่เกิดจากการเดินเรือและจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากเรือ ครอบคลุมไปถึงสิ่งที่ก่อให้เกิดมลพิษ ต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล โดยรัฐภาคจะต้องออกกฎหมายเพื่อบังคับเรือของตนให้ต้องปฏิบัติตาม กฎเกณฑ์ระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับมลพิษทางทะเล²³ ซึ่งอนุสัญญานี้ประกอบไปด้วย 6 ภาคผนวก ดังต่อไปนี้

²¹ UNCLOS. Article 229.

Nothing in this Convention affects the institution of civil proceedings in respect of any claim for loss or damage resulting from pollution of the marine environment.

²² เดือนเด่น นาคสีหราช. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 3. หน้า 103.

²³ วรณา เจริญพลนภัช. มาตรการทางทะเลในการควบคุมการทิ้งขยะจากเรือลงทะเล. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.krisdika.go.th/data/activity/act13470.pdf>. [2566, 11 เมษายน]

1) ภาคผนวกที่ 1 กฎข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (Annex I Regulations for the Prevention of Pollution by Oil)

2) ภาคผนวกที่ 2 กฎข้อบังคับเกี่ยวกับการควบคุมมลพิษจากของเหลวที่มีพิษในปริมาณรวม (Annex II Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk)

3) ภาคผนวกที่ 3 การป้องกันมลพิษเนื่องจากสารอันตรายจากสารอันตรายที่ขนส่งทางทะเลในรูปแบบหีบห่อ (Annex III Prevention of Pollution by Harmful Substances Carried by Sea in Packaged Form)

4) ภาคผนวกที่ 4 การป้องกันมลพิษจากน้ำเสียของเรือ (Annex IV Prevention of Pollution by Sewage from Ships)

5) ภาคผนวกที่ 5 การป้องกันมลพิษจากขยะของเรือ (Annex V Prevention of Pollution by Garbage from Ships)

6) ภาคผนวกที่ 6 การป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือ (Annex VI Prevention of Air Pollution from Ships)

จากภาคผนวกทั้ง 6 ที่ได้กล่าวไปในข้างต้นนั้นเป็นเรื่องประเภทของมลพิษในอนุสัญญา MARPOL 73/78 ที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษ รัฐที่ได้ลงนามเป็นรัฐภาคีในอนุสัญญานี้ ต้องยอมรับและปฏิบัติตามภาคผนวกที่ 1 และ 2 ส่วนภาคผนวกที่ 3-6 เป็นภาคผนวกเพิ่มเติม (Optional Annexes) ที่รัฐภาคีจะเลือกยอมรับปฏิบัติตามหรือไม่ก็ได้ ทั้งนี้เป็นไปตามอนุสัญญา MARPOL 73/78 ข้อ 14²⁴

ทั้งนี้ อนุสัญญา MARPOL ได้มีการกำหนดถึงมาตรการห้ามปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเล ซึ่งผู้เขียนจะขอยกตัวอย่างมาตรการที่สำคัญดังต่อไปนี้

3.2.1 มาตรการในการควบคุมการปล่อยทิ้งน้ำมัน

อนุสัญญา MARPOL 73/78 ได้มีการกล่าวถึงมาตรการในการควบคุมการปล่อยทิ้งน้ำมันไว้ในภาคผนวกที่ 1 (Annex I) กฎข้อบังคับที่ 15 โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

²⁴ MARPOL 73/78. Article 14.

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

3.2.1.1 การปล่อยทิ้งนอกพื้นที่พิเศษ

ห้ามมิให้เรือขนาด 400 ตันกรอสส์ หรือมากกว่า ปล่อยทิ้งน้ำมันหรือสารผสมน้ำมัน ไตๆจากเรือลงสู่ทะเล เว้นแต่จะเป็นไปตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้

- 1) เรือนั้นกำลังอยู่ในเส้นทางการเดินเรือ
- 2) สารผสมน้ำมันที่ได้ผ่านกระบวนการของอุปกรณ์แยกน้ำมันตามที่ได้กำหนดไว้ในข้อบังคับที่ 14 แห่งภาคผนวกนี้
- 3) ปริมาณเจือปนของน้ำมันที่ปล่อยออกมาโดยไม่ได้ทำการเจือจางมีน้ำมันปนอยู่ไม่เกิน 15 ส่วนในล้านส่วน
- 4) สารผสมน้ำมันที่ไม่ได้มาจากห้องเรือของห้องสูบล้างน้ำมัน
- 5) สารผสมน้ำมัน ในกรณีเรือบรรทุกน้ำมันซึ่งไม่ได้ปนกับกากของสินค้าน้ำมัน²⁵

3.2.1.1 การปล่อยทิ้งในพื้นที่พิเศษ

ห้ามมิให้เรือขนาด 400 ตันกรอสส์ หรือมากกว่า ปล่อยทิ้งน้ำมันหรือสารผสมน้ำมัน ไตๆจากเรือลงสู่ทะเล เว้นแต่จะเป็นไปตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้

- 1) เรือนั้นกำลังอยู่ในเส้นทางการเดินเรือ
- 2) สารผสมน้ำมันที่ได้ผ่านกระบวนการของอุปกรณ์แยกน้ำมันตามที่ได้กำหนดไว้ในข้อบังคับที่ 14.7 แห่งภาคผนวกนี้
- 3) ปริมาณเจือปนของน้ำมันที่ปล่อยออกมาโดยไม่ได้ทำการเจือจางมีน้ำมันปนอยู่ไม่เกิน 15 ส่วนในล้านส่วน
- 4) สารผสมน้ำมันที่ไม่ได้มาจากห้องเรือของห้องสูบล้างน้ำมัน
- 5) สารผสมน้ำมัน ในกรณีเรือบรรทุกน้ำมันซึ่งไม่ได้ปนกับกากของสินค้าน้ำมัน²⁶

²⁵ MARPOL 73/78. Annex I. Regulation 15 Paragraph 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.

²⁶ MARPOL 73/78. Annex I. Regulation 15 Paragraph 3.

3.2.1.3 ข้อกำหนดทั่วไป

1) การปล่อยทิ้งลงสู่ทะเลจะต้องไม่มีสารเคมี หรือสารอินไดเจอปนในปริมาณ หรือความเข้มข้นที่เป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล หรือสารเคมี หรือสารอินไดที่นำมาใช้เป็นวัตถุประสงค์ที่จะหลีกเลี่ยงเงื่อนไขการปล่อยทิ้งตามที่ได้มีการกำหนดไว้ในข้อบังคับนี้²⁷

2) ตะกอนน้ำมันที่ไม่สามารถปล่อยทิ้งลงสู่ทะเลได้ตามข้อบังคับนี้จะถูกเก็บไว้บนเรือเพื่อปล่อยทิ้งในสิ่งอำนวยความสะดวกที่รองรับตะกอนน้ำมัน²⁸

3.2.2 มาตรการห้ามกำจัดขยะ

มาตรการเกี่ยวกับการปล่อยทิ้งขยะได้ถูกกำหนดไว้ในอนุสัญญา MARPOL 73/78 ภาคผนวกที่ 5 (Annex V) ซึ่งเป็นภาคผนวกที่รัฐภาคีเลือกที่จะยอมรับปฏิบัติตามหรือไม่ก็ได้ โดยภาคผนวกนี้ได้มีการกำหนดถึงพื้นที่พิเศษ (special areas) ซึ่งหมายถึง พื้นที่ทางทะเลที่โดยเหตุผลด้านเทคนิคที่ยอมรับกันเกี่ยวกับสภาพทางสมุทรศาสตร์และนิเวศวิทยาและลักษณะเฉพาะของการสัญจรแล้ว จำเป็นที่จะต้องมีการบังคับเป็นพิเศษ เพื่อป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากขยะ²⁹ และรวมถึงบริเวณทะเลเมดิเตอร์เรเนียน (Mediterranean Sea Area) บริเวณทะเล

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;
- .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.

²⁷ MARPOL 73/78. Annex I. Regulation 15 Paragraph 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.

²⁸ MARPOL 73/78. Annex I. Regulation 15 Paragraph 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.

²⁹ MARPOL 73/78. Annex V. Regulation 1. Paragraph 3.

Special area means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods

บอลติก (Baltic Sea Area) บริเวณทะเลดำ (Black Sea Area) บริเวณทะเลแดง (Red Sea Area) บริเวณอ่าวต่างๆ (Gulfs area) บริเวณทะเลเหนือ (North Sea Area) บริเวณทะเลแคริบเบียน (Wider Caribbean Region) และบริเวณมหาสมุทรแอนตาร์กติก (Antarctic Area)³⁰

3.2.2.1 การกำจัดขยะนอกพื้นที่กำหนดพิเศษ

ภาคผนวกที่ 5 ได้กำหนดถึงมาตรการในการกำจัดขยะนอกพื้นที่พิเศษไว้ในข้อบังคับที่ 3 ซึ่งมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

ในบริเวณนอกพื้นที่พิเศษ ห้ามมิให้เรือกำจัดพลาสติกรวมทั้งแต่ไม่จำกัดเฉพาะ เชือกสังเคราะห์ อวนสังเคราะห์ และถุงขยะพลาสติกลงสู่ทะเล³¹

การกำจัดขยะดังต่อไปนี้ควรกระทำให้ไกลจากแผ่นดินที่อยู่ใกล้ที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ แต่ไม่ว่ากรณีจะเป็นประการใดก็ตามมิให้ใกล้กว่าระยะห่างจากแผ่นดินที่ใกล้ที่สุดดังนี้

(i) 25 ไมล์ทะเล สำหรับไม้ร่องสินค้า วัสดุบุค้ำใน และวัสดุบรรจุภัณฑ์ซึ่งจะลอยน้ำ และ

(ii) 12 ไมล์ทะเล สำหรับของเสียจำพวกอาหารและขยะอื่นๆทั้งปวง รวมทั้งผลิตภัณฑ์กระดาษ เศษผ้าแก้ว โลหะ ขวด เครื่องปั้นดินเผาและสิ่งปฏิภูลทำนองเดียวกัน³²

ทั้งนี้ ในกรณีของขยะตามข้อ (ii) อาจอนุญาตให้กำจัดลงสู่ทะเลได้หากผ่านเครื่องย่อยสลาย หรือเครื่องบดย่อย และกำจัดลงสู่ทะเลในระยะที่ไกลที่สุดเท่าที่จะปฏิบัติได้จากแผ่นดินที่ใกล้ที่สุด แต่ไม่ว่ากรณีใดๆ ห้ามมิให้กำจัดลงสู่ทะเลหากระยะห่างจากแผ่นดินที่ใกล้ที่สุดน้อยกว่า

for the prevention of sea pollution by garbage is required. Special areas shall include those listed in regulation 5 of this Annex.

³⁰ *Prevention of Pollution by Garbage from Ships*. (online). Available: <https://www.imo.org/en/ourwork/environment/pages/garbage-default.aspx>. [2023, July 15]

³¹ MARPOL 73/78. Annex V. Regulation 3. Paragraph 1. (a).

the disposal into the sea of all plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic fishing nets, plastic garbage bags and incinerator ashes from plastic products which may contain toxic or heavy metal residues, is prohibited.

³² MARPOL 73/78. Annex V. Regulation 3. Paragraph 1. (b).

the disposal into the sea of the following garbage shall be made as far as practicable from the nearest land but in any case is prohibited if the distance from the nearest land is less than:

(i) 25 nautical miles for dunnage, lining and packing materials which will float;

(ii) 12 nautical miles for food wastes and all other garbage including paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery and similar refuse;

3 ไมล์ทะเล ขยะที่ผ่านการย่อยสลายหรือการบดย่อยดังกล่าวจะต้องสามารถผ่านตะแกรงกรองที่มีช่องผ่านไม่เกิน 25 มิลลิเมตร ได้³³ และเมื่อขยะดังกล่าวผสมกับการปล่อยทิ้งอื่นๆ ซึ่งมีข้อกำหนดในการกำจัดหรือการปล่อยทิ้งที่แตกต่างกันออกไป ก็ให้ใช้ข้อกำหนดในการกำจัดหรือการปล่อยทิ้งที่เข้มงวดกว่าการบังคับ³⁴

3.2.2.2 การกำจัดขยะในพื้นที่กำหนดพิเศษ

ภาคผนวกที่ 5 ได้กำหนดถึงมาตรการในการกำจัดขยะนอกพื้นที่พิเศษไว้ในข้อบังคับที่ 5 ซึ่งมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

โดยหลักแล้วห้ามทิ้งขยะดังต่อไปนี้ลงสู่ทะเลในพื้นที่กำหนดพิเศษ ได้แก่

(i) พลาสติกทั้งปวงรวมทั้งแต่ไม่จำกัดเฉพาะเชือกสังเคราะห์ อวนสังเคราะห์ และถุงขยะพลาสติก และ

(ii) ขยะอื่นๆ ทั้งปวง รวมทั้งผลิตภัณฑ์กระดาษ เศษผ้า แก้ว โลหะ ขวด เครื่องปั้นดินเผา ไม้รองสินค้า วัสดุบุด้านใน และวัสดุบรรจุภัณฑ์³⁵

ทั้งนี้ การกำจัดของเสียจำพวกอาหาร จะต้องกระทำให้ไกลที่สุดเท่าที่จะทำได้จากแผ่นดิน แต่ไม่ว่ากรณีใดๆ มิให้ใกล้กว่าระยะ 12 ไมล์ทะเลจากแผ่นดินที่ใกล้ที่สุด³⁶ และเมื่อขยะ

³³ MARPOL 73/78. Annex V. Regulation 3. Paragraph 1. (c).

disposal into the sea of garbage specified in subparagraph(b)(ii) of this regulation may be permitted when it has passed through a comminuter or grinder and made as far as practicable from the nearest land but in any case is prohibited if the distance from the nearest land is less than 3 nautical miles. Such comminuted or ground garbage shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 mm.

³⁴ MARPOL 73/78. Annex V. Regulation 3. Paragraph 2.

When the garbage is mixed with other discharges having different disposal or discharge requirements the more stringent requirements shall apply.

³⁵ MARPOL 73/78. Annex V. Regulation 5. Paragraph 2. (a).

disposal into the sea of the following is prohibited :

(i) all plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic fishing nets and plastic garbage bags; and

(ii) all other garbage, including paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, dunnage, lining and packing materials;

³⁶ MARPOL 73/78. Annex V. Regulation 5. Paragraph 2. (b).

disposal into the sea of food wastes shall be made as far as practicable from land, but in any case not less than 12 nautical miles from the nearest land.

ดังกล่าวผสมกับการปล่อยทิ้งอื่นๆซึ่งมีข้อกำหนดในการกำจัดหรือการปล่อยทิ้งที่แตกต่างออกไป
ก็ให้ใช้ข้อกำหนดในการกำจัดหรือการปล่อยทิ้งที่เข้มงวดกว่าบังคับ³⁷

3.3 กฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์

สาธารณรัฐสิงคโปร์ (Republic of Singapore) มีการปกครองในรูปแบบประชาธิปไตย
แบบรัฐสภา โดยมีประธานาธิบดีเป็นประมุข มีนายกรัฐมนตรีเป็นหัวหน้ารัฐบาล และรัฐสภา
ทำหน้าที่ออกกฎหมาย และมีบทบาทสำคัญในการตรวจสอบถ่วงดุลอำนาจของรัฐบาล
สาธารณรัฐสิงคโปร์มีระบบกฎหมายที่พัฒนามาจากระบบกฎหมายประเทศอังกฤษซึ่งเป็นระบบ
กฎหมายจารีตประเพณี (common law)

สาธารณรัฐสิงคโปร์มีลักษณะภูมิประเทศเป็นหมู่เกาะขนาดเล็ก ตั้งอยู่ระหว่างทวีปยุโรป
และเอเชียตะวันตกกับภาคพื้นตะวันออกไกลรวมทั้งภาคพื้นแปซิฟิก ทำให้สาธารณรัฐสิงคโปร์เป็น
ชุมทางของเส้นทางเดินเรือและสายการบินระหว่างประเทศ และเป็นแหล่งชุมนุมการค้าขาย³⁸
สาธารณรัฐสิงคโปร์ถือได้ว่าเป็นประเทศที่มีท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งของโลก สาธารณรัฐ
สิงคโปร์จึงให้ความสำคัญกับทรัพยากรทางทะเล โดยสาธารณรัฐสิงคโปร์ได้ลงนามเป็นภาคี
อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร 1978
(MARPOL 73/78) และยอมรับที่จะผูกพันตามภาคผนวกที่ 1- ภาคผนวกที่ 6 ซึ่งสาธารณรัฐสิงคโปร์
ก็ได้มีการออกกฎหมายที่สอดคล้องกับอนุสัญญาดังกล่าวซึ่งเป็นกฎหมายที่ว่าด้วยการคุ้มครอง
มลพิษทางทะเลเป็นการเฉพาะ คือ พระราชบัญญัติว่าด้วยการป้องกันมลพิษทางทะเล ค.ศ. 1990
(Prevention of Pollution of the Sea Act 1990)

พระราชบัญญัติว่าด้วยการป้องกันมลพิษทางทะเล ค.ศ. 1990 (Prevention of Pollution of
the Sea Act 1990) เป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล รวมไปถึงการป้องกัน
การลด และการควบคุมมลพิษทางทะเล มลพิษจากเรือ และเรื่องอื่นๆที่เกี่ยวข้อง โดยแบ่งบทบัญญัติ
ออกไป 6 ภาค (Parts) ดังนี้

ภาคที่ 1 บทนำ (Preliminary)

³⁷ MARPOL 73/78. Annex V. Regulation 5. Paragraph 3.

When the garbage is mixed with other discharges having different disposal or discharge requirements
the more stringent requirements shall apply.

³⁸ ศิริชนก วิริยเกื้อกูล. (2559). *มาตรการทางกฎหมายเพื่อแก้ไขปัญหามลพิษทางทะเลซึ่งมีแหล่งกำเนิดมลพิษจาก
เรือ*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : [https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/parliament_parcy/download/article/
article_20160229101153.pdf](https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/parliament_parcy/download/article/article_20160229101153.pdf). [2566, 18 เมษายน]

ภาคที่ 2 การป้องกันมลพิษจากภาคพื้นดินและเครื่องจักรอุปกรณ์ (Prevention of pollution from land and apparatus)

ภาคที่ 3 การป้องกันมลพิษจากเรือ (Prevention of pollution from ships)

ภาคที่ 4 มาตรการป้องกันมลพิษทางทะเล (Preventive measures against pollution of the sea)

ภาคที่ 5 ค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูกลับคืน (Recovery of costs)

ภาคที่ 6 บทบัญญัติอื่น (Miscellaneous provisions)

โดยบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบทางอาญาของนายเรือกรณีปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเลมีดังนี้

3.3.1 มาตรการห้ามปล่อยทิ้งขยะ ของเสีย น้ำทิ้ง พลาสติก และสารที่เป็นมลพิษจากเรือ

พระราชบัญญัติว่าด้วยการป้องกันมลพิษทางทะเล ค.ศ. 1990 (Prevention of Pollution of the Sea Act 1990) ได้กำหนดถึงมาตรการห้ามปล่อยทิ้งขยะ ของเสีย น้ำทิ้ง พลาสติก และสารที่เป็นมลพิษจากเรือไว้ในข้อ 6 ซึ่งได้บัญญัติว่า

ข้อ 6(1) ภายใต้ข้อกำหนดตามข้อ 6(2) และข้อบังคับใดๆที่กำหนดภายใต้ข้อ 6(5) หากมีการกำจัด หรือการปล่อยทิ้งขยะ ของเสีย น้ำทิ้ง พลาสติก หรือสารอันตรายที่ก่อให้เกิดมลพิษทางทะเลซึ่งบรรจุในหีบห่อจากเรือลงสู่น่านน้ำสาธารณรัฐสิงคโปร์ ให้ถือว่าเป็นการกระทำความผิดของนายเรือ เจ้าของเรือ และตัวแทนเรือ โดยแต่ละคนจะต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 20,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ³⁹

ข้อ 6(2) บทบัญญัติตามข้อ 6(1) จะไม่นำมาใช้กับการกำจัด หรือการปล่อยทิ้งขยะ ของเสีย น้ำทิ้ง พลาสติก หรือสารอันตรายที่ก่อให้เกิดมลพิษทางทะเลซึ่งบรรจุในหีบห่อจากเรือในกรณีดังต่อไปนี้

(เอ) กรณีที่เป็นความจำเป็นที่ต้องกระทำเพื่อรักษาความปลอดภัยของเรือ หรือเพื่อรักษาชีวิตในทะเล หรือ

³⁹ Prevention of Pollution of the Sea Act 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 \$20,000 or to imprisonment for a term not exceeding 6 months or to both.

(บี) หากขยะ ของเสีย น้ำทิ้ง พลาสติก หรือสารอันตรายที่ก่อให้เกิดมลพิษทางทะเลซึ่งบรรจุในหีบห่อได้รั่วไหลออกมาจากเรือ อันเป็นผลมาจากความเสียหายของเรือหรือเครื่องมืออุปกรณ์ของเรือโดยไม่ได้เกิดจากการจงใจทำให้เสียหาย โดยจะต้องได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรภายหลังจากที่เกิดความเสียหายขึ้น หรือเมื่อพบว่าการปล่อยทิ้งนั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการป้องกัน หรือลดการรั่วไหลของขยะ ของเสีย น้ำทิ้ง พลาสติก หรือสารอันตรายที่ก่อให้เกิดมลพิษทางทะเลซึ่งบรรจุในหีบห่อให้น้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้⁴⁰

จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่าบทบัญญัติในข้อ 6(2) เป็นข้อยกเว้นความรับผิดชอบของนายเรือ เจ้าของเรือ และตัวแทนเรือตามที่ได้กำหนดบทลงโทษไว้ในข้อ 6(1) หากการกระทำเข้ากรณีตามที่ได้กำหนดไว้ในข้อ 6(2) นายเรือ เจ้าของเรือ และตัวแทนเรือก็ไม่ต้องรับผิดชอบในการกระทำนั้น

ข้อ 6(3) บทบัญญัติตามข้อ 6(1) ไม่นำมาใช้ในกรณีที่อวนจับปลาสังเคราะห์ หรือวัสดุสังเคราะห์ที่ใช้ในการซ่อมแซมอวนดังกล่าวบนเรือ ได้สูญหายในทะเล และมีการใช้มาตรการป้องกันตามสมควรเพื่อป้องกันการสูญเสียนั้น⁴¹

ข้อ 6(4) ตามความมุ่งหมายของข้อ 6(2) ความเสียหายของเรือ หรือเครื่องมืออุปกรณ์ของเรือ จะถือว่าเป็นการจงใจทำให้เสียหาย หากความเสียหายนั้นเกิดขึ้นในเหตุการณ์ที่นายเรือ เจ้าของเรือ หรือตัวแทนเรือได้กระทำความดังต่อไปนี้

(เอ) กระทำโดยเจตนาให้เกิดความเสียหาย

(บี) กระทำโดยประมาทเลินเล่อและรู้ว่าจะเกิดความเสียหายนั้นขึ้น⁴²

⁴⁰ Prevention of Pollution of the Sea Act 1990. Article 6(2).

Subsection (1) does 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.

⁴¹ Prevention of Pollution of the Sea Act 1990. Article 6(3).

Subsection (1) does not apply where a synthetic fishing net, or synthetic material used in the repair of such a net, on a ship is lost at sea, and all reasonable precautions were taken to prevent the loss.

⁴² Prevention of Pollution of the Sea Act 1990. Article 6(4).

จากบทบัญญัติในข้อนี้ได้กล่าวถึงการกระทำโดยจงใจของนายเรือ เจ้าของเรือ และตัวแทนเรือว่าหากการมีกระทำตามข้อ 6(2) โดยที่มีพฤติการณ์ตามที่ได้กำหนดไว้ในข้อ 6(4) ให้ถือว่าเป็นการกระทำโดยจงใจ แม้ว่าข้อ 6(2) จะเป็นบทบัญญัติที่กล่าวถึงข้อยกเว้นความรับผิดชอบก็ตาม

ข้อ 6(5) โดยความเห็นชอบของรัฐมนตรี หน่วยงาน The Maritime and Port Authority of Singapore อาจออกกฎหรือข้อบังคับเพื่อยกเว้นความผิดจากการปฏิบัติการของเรือใดๆที่ได้บัญญัติไว้ในข้อ 6(1) ซึ่งอาจเป็นข้อยกเว้นความรับผิดชอบโดยเด็ดขาดหรือแบบมีเงื่อนไข เพื่อบังคับใช้กับเรือทั่วไปหรือแบ่งตามประเภทเฉพาะของเรือ หรือที่เกี่ยวข้องกับลักษณะเฉพาะของขยะของเสีย น้ำทิ้ง พลาสติก หรือสารอันตรายที่ก่อให้เกิดมลพิษทางทะเลซึ่งบรรจุนในหีบห่อที่มีการกำจัดหรือปล่อยทิ้งในสถานการณ์ที่กำหนด หรือเฉพาะพื้นที่ทะเลบางส่วน⁴³

บทบัญญัติตามข้อ 6(5) ได้ให้อำนาจแก่หน่วยงาน The Maritime and Port Authority of Singapore ในการออกกฎหรือข้อบังคับเพื่อยกเว้นความผิดจากการปฏิบัติการของเรือใดๆที่ได้บัญญัติไว้ในข้อ 6(1) โดยกฎหรือข้อบังคับนั้นจะต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีก่อนจึงจะใช้บังคับได้

3.3.2 มาตรการห้ามปล่อยทิ้งน้ำมันหรือสารที่มีส่วนผสมของน้ำมันออกจากเรือ

พระราชบัญญัติว่าด้วยการป้องกันมลพิษทางทะเล ค.ศ. 1990 (Prevention of Pollution of the Sea Act 1990) ได้กำหนดถึงมาตรการห้ามปล่อยทิ้งน้ำมันหรือสารที่มีส่วนผสมของน้ำมันออกจากเรือไว้ในข้อ 7 ของ ซึ่งได้บัญญัติว่า

ข้อ 7(1) ภายใต้ข้อ 7(2) และข้อบังคับใดๆที่กำหนดภายใต้ข้อ 7(4) หากมีการปล่อยทิ้งน้ำมันหรือสารที่มีส่วนผสมของน้ำมันจากเรือ สิ่งโปรดักส์ส่วนใดส่วนหนึ่งของทะเล หรือจาก

For the purposes of subsection (2), damage to a ship or to its equipment is 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.

⁴³ Prevention of Pollution of the Sea Act 1990. Article 6(5).

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 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.

เรือดำใต้อาจลงสู่น่านน้ำสาธารณรัฐสิงคโปร์ ให้ถือว่าเป็นการกระทำความผิดของนายเรือ เจ้าของเรือ และตัวแทนเรือ โดยแต่ละคนจะต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 1,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ แต่ไม่เกิน 1,000,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ⁴⁴

จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่าในกรณีการปล่อยทิ้งน้ำมันหรือสารที่มีส่วนผสมของน้ำมันนั้น กฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์ได้บัญญัติถึงเขตอำนาจรัฐที่มีเหนือเรือที่ชักธงของสาธารณรัฐสิงคโปร์ กล่าวคือ เรือที่ได้จดทะเบียนเรือกับสาธารณรัฐสิงคโปร์ หากปล่อยทิ้งน้ำมันหรือสารที่มีส่วนผสมของน้ำมันลงสู่ส่วนใดส่วนหนึ่งของทะเล ไม่ว่าจะอยู่ ณ ที่ใด นอกจากที่ จะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายของรัฐที่ได้เกิดการกระทำความผิดแล้ว นายเรือ เจ้าของเรือ และตัวแทนเรือถือว่าได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการป้องกันมลพิษทางทะเล ค.ศ. 1990 (Prevention of Pollution of the Sea Act 1990) โดยจะต้องได้รับโทษตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แม้ว่าการกระทำนั้นจะไม่ได้เกิดขึ้นในน่านน้ำสาธารณรัฐสิงคโปร์ก็ตาม และในกรณีที่เรือซึ่งชักธงของประเทศอื่นได้ปล่อยทิ้งน้ำมันหรือสารที่มีส่วนผสมของน้ำมันลงสู่น่านน้ำของสาธารณรัฐสิงคโปร์ก็ถือว่ามีความผิดตามพระราชบัญญัตินี้และจะต้องได้รับโทษตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย

ข้อ 7(2) บทบัญญัติตามข้อ 7(1) ไม่นำมาใช้กับการปล่อยทิ้งน้ำมันหรือสารที่มีส่วนผสมของน้ำมันออกจากเรือในกรณีดังต่อไปนี้

(เอ) กรณีที่เป็นความจำเป็นที่ต้องกระทำเพื่อรักษาความปลอดภัยของเรือ หรือเพื่อรักษาชีวิตในทะเล

(บี) หากน้ำมันหรือสารที่มีส่วนผสมของน้ำมันแล้วแต่กรณีรั่วไหลออกมาจากเรือ อันเนื่องมาจากความเสียหายจากตัวเรือหรืออุปกรณ์เครื่องมือของเรือซึ่งไม่ได้เกิดจากความจงใจให้เกิดความเสียหายนั้น และได้ใช้มาตรการป้องกันตามสมควรภายหลังจากที่เกิดความเสียหายขึ้น หรือเมื่อพบว่าการปล่อยทิ้งนั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการป้องกัน หรือลดการรั่วไหลออกของน้ำมันหรือสารที่มีส่วนผสมของน้ำมันให้น้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้

(ซี) ในกรณีของสารที่มีส่วนผสมของน้ำมัน หากมีการปล่อยทิ้งโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อต่อสู้กับอุบัติเหตุการณ์ (incident) ที่เป็นมลพิษเฉพาะอย่างเพื่อบรรเทาความเสียหายจากมลพิษ

⁴⁴ Prevention of Pollution of the Sea Act 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.

ให้น้อยที่สุด โดยได้รับการอนุมัติจากหน่วยงานที่ได้รับการแต่งตั้ง (The Maritime and Port Authority of Singapore และบุคคลใดก็ตามที่ได้รับการแต่งตั้งจากรัฐมนตรี)⁴⁵ ซึ่งการปล่อยทิ้งนั้นได้เกิดขึ้นในเขตอำนาจศาลของรัฐบาลประเทศอื่นนอกเหนือจากสาธารณรัฐสิงคโปร์⁴⁶

จากที่ได้กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่าบทบัญญัติในข้อ 7(2) เป็นข้อยกเว้นความรับผิดของนายเรือ เจ้าของเรือ และตัวแทนเรือ กล่าวคือหากเป็นการกระทำในกรณีตามข้อ 7(2) นายเรือ เจ้าของเรือ และตัวแทนเรือ ไม่ต้องรับโทษตามข้อ 7(1)

ข้อ 7(3) ตามความมุ่งหมายของข้อ 7(2) ความเสียหายของเรือ หรือเครื่องมืออุปกรณ์ของเรือ จะถือว่าเป็นการจงใจทำให้เสียหาย หากความเสียหายนั้นเกิดขึ้นในเหตุการณ์ที่นายเรือ เจ้าของเรือ หรือตัวแทนเรือ ได้กระทำความผิดต่อไปนี้

(เอ) กระทำโดยเจตนาให้เกิดความเสียหาย

(บี) กระทำโดยประมาทเลินเล่อและรู้ว่าจะเกิดความเสียหายนั้นขึ้น⁴⁷

⁴⁵ Prevention of Pollution of the Sea Act 1990. Article 2.

“appointed authority” means the Maritime and Port Authority of Singapore established under the Maritime and Port Authority of Singapore Act 1996 and any person appointed by the Minister for the purposes of this Act or any regulations made under this Act

⁴⁶ Prevention of Pollution of the Sea Act 1990. Article 7(2).

Subsection (1) does 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.

⁴⁷ Prevention of Pollution of the Sea Act 1990. Article 7(3).

For the purposes of subsection (2), damage to a ship or to its equipment is 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.

จากบทบัญญัติในข้อนี้ได้กล่าวถึงการกระทำโดยจงใจของนายเรือ เจ้าของเรือ และตัวแทนเรือว่าหากการมีกระทำตามข้อ 7(2) โดยที่มีพฤติการณ์ตามที่ได้กำหนดไว้ในข้อ 7(3) ให้ถือว่าเป็นการกระทำโดยจงใจ แม้ว่าข้อ 7(2) จะเป็นบทบัญญัติที่กล่าวถึงข้อยกเว้นความรับผิดชอบก็ตาม

ข้อ 7(4) โดยความเห็นชอบของรัฐมนตรี หน่วยงาน The Maritime and Port Authority of Singapore อาจออกกฎหรือข้อบังคับเพื่อยกเว้นความผิดจากการปฏิบัติการของเรือใดๆ ที่ได้บัญญัติไว้ในข้อ 7(1) ซึ่งอาจเป็นข้อยกเว้นความรับผิดชอบโดยเด็ดขาดหรือแบบมีเงื่อนไขเพื่อบังคับใช้กับเรือทั่วไปหรือแบ่งตามประเภทเฉพาะของเรือ หรือที่เกี่ยวข้องกับลักษณะเฉพาะ น้ำมันหรือสารที่มีส่วนผสมของน้ำมัน หรือการปล่อยทิ้งน้ำมันหรือสารที่มีส่วนผสมของน้ำมันในสถานการณ์ที่กำหนด หรือเฉพาะพื้นที่ทะเลบางส่วน⁴⁸

จากบทบัญญัติในข้อ 7 จะเห็นได้ว่าในกรณีการปล่อยทิ้งน้ำมันหรือสารที่มีส่วนผสมของน้ำมันนั้น กฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์ได้บัญญัติถึงเขตอำนาจรัฐที่มีเหนือเรือที่ชักธงของสาธารณรัฐสิงคโปร์ กล่าวคือ เรือที่ได้จดทะเบียนเรือกับสาธารณรัฐสิงคโปร์ หากปล่อยทิ้งน้ำมันหรือสารที่มีส่วนผสมของน้ำมันลงสู่ส่วนใดส่วนหนึ่งของทะเล ไม่ว่าจะอยู่ ณ ที่ใด นอกจากที่จะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายของรัฐที่ได้เกิดการกระทำความคิดแล้ว นายเรือ เจ้าของเรือ และตัวแทนเรือถือว่าได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการป้องกันมลพิษทางทะเล ค.ศ. 1990 (Prevention of Pollution of the Sea Act 1990) โดยจะต้องได้รับโทษตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แม้ว่าการกระทำนั้นจะไม่ได้เกิดขึ้นในน่านน้ำสาธารณรัฐสิงคโปร์ก็ตาม และในกรณีที่เรือซึ่งชักธงของประเทศอื่น ได้ปล่อยทิ้งน้ำมันหรือสารที่มีส่วนผสมของน้ำมันลงสู่ น่านน้ำของสาธารณรัฐสิงคโปร์ก็ถือว่ามีความผิดตามพระราชบัญญัตินี้และจะต้องได้รับโทษตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย

นอกจากนี้ยังมีบทบัญญัติที่กล่าวถึงเขตอำนาจรัฐที่มีเหนือเรือที่ชักธงของสาธารณรัฐสิงคโปร์ในลักษณะเดียวกันดังนี้

⁴⁸ Prevention of Pollution of the Sea Act 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.

3.3.3 มาตรการห้ามปล่อยทิ้งของเหลวที่เป็นพิษจากเรือ

พระราชบัญญัติว่าด้วยการป้องกันมลพิษทางทะเล ค.ศ. 1990 (Prevention of Pollution of the Sea Act 1990) ได้กำหนดถึงมาตรการห้ามปล่อยทิ้งของเหลวที่เป็นพิษจากเรือไว้ในข้อ 10(1) ซึ่งได้บัญญัติว่า

“ข้อ 10(1) ภายใต้ข้อ 10(2) และข้อบังคับใดๆที่กำหนดภายใต้มาตรา 10(4) หากมีการปล่อยทิ้งของเหลวที่เป็นพิษ หรือสารที่มีส่วนประกอบของของเหลวที่เป็นพิษ หรือเป็นกรณีที่ดินค้าทั้งหมดหรือบางส่วนที่บรรจุอยู่ในเรือมีสารหรือมีส่วนประกอบเป็นของเหลวที่เป็นพิษ โดยการกระทำดังกล่าวนั้นมีการปล่อยทิ้งจากเรือสิงคโปร์ลงสู่ส่วนใดส่วนหนึ่งของทะเล หรือจากเรือลำใดๆลงสู่่น้ำสาธารณรัฐสิงคโปร์ ให้ถือว่าเป็นการกระทำความผิดของนายเรือ เจ้าเรือ และตัวแทนเรือ โดยแต่ละคนจะต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 20,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ”⁴⁹

3.3.4 มาตรการห้ามปล่อยทิ้งน้ำอับเฉาและตะกอนจากเรือ

พระราชบัญญัติว่าด้วยการป้องกันมลพิษทางทะเล ค.ศ. 1990 (Prevention of Pollution of the Sea Act 1990) ได้กำหนดถึงมาตรการห้ามปล่อยทิ้งน้ำอับเฉาและตะกอนจากเรือไว้ในข้อ 10A(1) ซึ่งได้บัญญัติว่า

“ข้อ 10A(1) ภายใต้ข้อ 10A(2) ข้อ 10A(3) และ ข้อ 10B หากมีการปล่อยทิ้งน้ำอับเฉาหรือตะกอนจากเรือลำใดๆลงสู่่น้ำสิงคโปร์ หรือจากเรือสิงคโปร์ลงสู่ส่วนใดส่วนหนึ่งของทะเล ให้ถือว่าเป็นการกระทำความผิดของนายเรือ เจ้าของเรือ และตัวแทนเรือ โดยแต่ละคนจะต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 20,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ”⁵⁰

⁴⁹ Prevention of Pollution of the Sea Act 1990. Article 10(1).

Subject to subsection (2) and any regulations made under subsection (4), if any discharge of a noxious liquid substance, or of a mixture containing a noxious liquid substance, being a substance or mixture carried as cargo or part cargo in bulk, occurs from a Singapore ship into 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 not exceeding \$20,000 or to imprisonment for a term not exceeding 6 months or to both.

⁵⁰ Prevention of Pollution of the Sea Act 1990. Article 10A(1).

Subject to subsections (2) and (3) and section 10B, if any discharge of ballast water or sediments occurs from any ship into Singapore waters, or from a Singapore ship into any part of the sea, 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 \$20,000 or to imprisonment for a term not exceeding 6 months or to both.

3.3.5 กรณีตะกอนน้ำมัน (oil residues)

พระราชบัญญัติว่าด้วยการป้องกันมลพิษทางทะเล ค.ศ. 1990 (Prevention of Pollution of the Sea Act 1990) ได้กำหนดถึงมาตรการเกี่ยวกับกรณีตะกอนน้ำมันไว้ในข้อ 8 ซึ่งได้บัญญัติว่า

“ข้อ 8(1) ภายใต้ข้อ 8(2) หากตะกอนน้ำมันที่ไม่สามารถถูกปล่อยทิ้งจากเรือสิงคโปร์ลงสู่ทะเลโดยไม่ฝ่าฝืนข้อ 7 ซึ่งตะกอนน้ำมันนั้นไม่ได้ถูกเก็บไว้บนเรือ ให้ถือว่าเป็นการกระทำความผิดของนายเรือและเจ้าของเรือ โดยแต่ละคนจะต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1,000,000 ดอลลาร์สิงคโปร์”⁵¹

จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่าการห้ามปล่อยทิ้งตะกอนน้ำมันนั้นให้ถือว่าเป็นการกระทำความผิดของนายเรือและเจ้าของเรือเท่านั้น ซึ่งแตกต่างจากการกระทำความผิดในบทบัญญัติอื่นที่ได้กล่าวมาที่จะให้ถือว่าเป็นการกระทำความผิดของตัวแทนเรือด้วย อีกทั้งโทษในบทบัญญัตินี้มีแต่เพียงโทษปรับเท่านั้น ซึ่งแตกต่างจากโทษในบทบัญญัติอื่นที่มีโทษจำคุกด้วย

เมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติว่าด้วยการป้องกันมลพิษทางทะเล ค.ศ. 1990 (Prevention of Pollution of the Sea Act 1990) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบทางอาญาของนายเรือในกรณีปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเล พบว่า กฎหมายดังกล่าวได้กำหนดอัตราโทษสำหรับการกระทำความผิดในการปล่อยทิ้งของเสียในกรณีต่างๆ ไว้อย่างครอบคลุมตามที่ได้ลงนามเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร 1978 (MARPOL 73/78) ไม่ว่าจะเป็นการปล่อยทิ้งขยะ ของเสีย น้ำทิ้ง น้ำมัน ตะกอนน้ำมัน ของเหลวที่เป็นพิษ อันเป็นมลพิษต่างๆที่เกิดจากการปฏิบัติการของเรือ อีกทั้งในตัวบทบัญญัติก็ได้มีการระบุไว้อย่างชัดเจนว่าใครที่จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการกระทำความผิดนั้น ซึ่งได้แก่นายเรือ เจ้าของเรือ และตัวแทนเรือ โดยโทษที่จะต้องได้รับนั้นมีทั้งโทษจำคุกและโทษปรับ

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาถึงบทบัญญัติในข้อ 7 ข้อ 10 และ ข้อ 10A พบว่า กฎหมายได้กำหนดการกระทำความผิดของเรือสิงคโปร์ให้ขยายไปถึงการกระทำความผิดที่ได้กระทำลงในส่วนใดส่วนหนึ่งของทะเลซึ่งนอกเหนือไปจากน่านน้ำในสาธารณรัฐสิงคโปร์ กล่าวคือ แม้จะเป็นการกระทำความผิดที่อยู่นอกราชอาณาจักร แต่กฎหมายกำหนดให้ต้องรับผิดชอบในราชอาณาจักรด้วย โดยในบทบัญญัติได้มีการระบุไว้อย่างชัดเจนว่าเป็นกรณีของเรือสิงคโปร์ กล่าวคือ เป็นเรือที่จดทะเบียนในสาธารณรัฐสิงคโปร์และชกธงของสาธารณรัฐสิงคโปร์

⁵¹ Prevention of Pollution of the Sea Act 1990. Article 8(1).

Subject to subsection (2), if any oil residues that cannot be discharged from a Singapore ship into the sea without contravening section 7 are not retained on board the ship, the master and the owner of the ship shall each be guilty of an offence and shall each be liable on conviction to a fine not exceeding \$1 million.

ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่าสาธารณรัฐสิงคโปร์เป็นประเทศที่ให้ความสำคัญกับการป้องกันมลพิษทางทะเลเป็นอย่างมาก ดังจะเห็นได้จากตัวกฎหมายที่ได้บัญญัติถึงมาตรการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลไว้อย่างครอบคลุม และได้มีการกำหนดบทลงโทษไว้อย่างชัดเจนว่า ผู้ใดจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการกระทำนั้นซึ่งได้แก่ นายเรือ เจ้าของเรือ และตัวแทนเรือ โดยผู้กระทำ ความผิดจะต้องได้รับโทษทั้งโทษปรับ หรือโทษจำคุก หรือโทษทั้งจำทั้งปรับ

3.4 กฎหมายของประเทศญี่ปุ่น

ประเทศญี่ปุ่น (Japan) มีการปกครองในระบอบประชาธิปไตยแบบเสรีภายใต้รัฐธรรมนูญ โดยมีสมเด็จพระจักรพรรดิทรงเป็นประมุข มีรัฐสภาเป็นสถาบันสูงสุดของรัฐ และมีนายกรัฐมนตรีเป็นหัวหน้ารัฐบาล ระบบกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นถูกจัดอยู่ในรูปแบบของกฎหมายลายลักษณ์อักษร (civil law) โดยมีกฎหมายหลักคือ รัฐธรรมนูญ และประมวลกฎหมายหลัก 5 ฉบับ ได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่ง ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ประมวลกฎหมายอาญา ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และประมวลกฎหมายพาณิชย์⁵²

ประเทศญี่ปุ่นตั้งอยู่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกเหนือและทะเลญี่ปุ่น ประเทศญี่ปุ่นจึงล้อมรอบไปด้วยทะเล การคมนาคมที่สำคัญอีกทางหนึ่ง จึงเป็นการคมนาคมทางทะเล รวมไปถึงการขนส่งสินค้าทางทะเลด้วย เนื่องจากประเทศญี่ปุ่นเป็นอีกประเทศหนึ่งที่มีท่าเรือเป็นจำนวนมาก โดยประเทศญี่ปุ่นได้ลงนามเป็นภาคีสัญญา ระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร 1978 (MARPOL 73/78) และยอมรับที่จะผูกพันตามภาคผนวกที่ 1-ภาคผนวกที่ 6 ซึ่งประเทศญี่ปุ่นได้มีการออกกฎหมายที่สอดคล้องกับอนุสัญญาดังกล่าว คือ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลและภัยพิบัติทางทะเล (Law Relating to the Prevention of Marine Pollution and Maritime Disaster) โดยได้มีการกล่าวถึงมาตรการในการป้องกันมลพิษทางทะเลและบทลงโทษไว้ดังนี้

⁵² Veronica Taylor, Robert R. Britt, Kyoko Ishida and John (Jody) Chaffee. (2008). *Introduction: Nature of the Japanese legal system*. (Online). Available: https://www.daichihoki.co.jp/store/upload/pdf/025965_pub.pdf. [2023, April 30].

3.4.1 มาตรการในการป้องกันมลพิษทางทะเล

3.4.1.1 มาตรการห้ามปล่อยน้ำมันออกจากเรือ มีสาระสำคัญดังนี้

“ข้อ 4 ห้ามมิให้ผู้ใดปล่อยทิ้งน้ำมันจากเรือลงสู่ทะเล อย่างไรก็ตามบทบัญญัติดังกล่าวจะไม่นำไปใช้กับกรณีการปล่อยทิ้งน้ำมันดังต่อไปนี้

1) การปล่อยทิ้งน้ำมันโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการรักษาความปลอดภัยของเรือ หรือเพื่อการช่วยชีวิตของมนุษย์

2) เป็นการปล่อยทิ้งน้ำมันในกรณีที่น้ำมันถูกปล่อยทิ้งออกไปโดยเป็นผลมาจากความเสียหายของเรือ หรือด้วยเหตุผลอื่นอันไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ และได้มีการใช้มาตรการที่เป็นไปได้ทั้งหมดเพื่อป้องกันการปล่อยทิ้งน้ำมันอย่างต่อเนื่อง”⁵³

3.4.1.2 มาตรการห้ามปล่อยทิ้งของเหลวที่เป็นพิษออกจากเรือ มีสาระสำคัญดังนี้

“ข้อ 9-2 ห้ามมิให้ผู้ใดปล่อยทิ้งของเหลวที่เป็นพิษออกจากเรือลงสู่ทะเล อย่างไรก็ตามบทบัญญัตินี้จะไม่นำมาใช้กับการปล่อยทิ้งของเหลวที่เป็นพิษในกรณีดังต่อไปนี้

1) การปล่อยทิ้งของเหลวที่เป็นพิษโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการรักษาความปลอดภัยของเรือหรือเพื่อการช่วยชีวิตของมนุษย์

2) เป็นการปล่อยทิ้งของเหลวที่เป็นพิษในกรณีที่ของเหลวที่เป็นพิษถูกปล่อยทิ้งออกไปโดยเป็นผลมาจากความเสียหายของเรือ หรือด้วยเหตุผลอื่นอันไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ และได้มีการใช้มาตรการที่เป็นไปได้ทั้งหมดเพื่อป้องกันการปล่อยทิ้งของเหลวที่เป็นพิษอย่างต่อเนื่อง”⁵⁴

⁵³ Law Relating to the Prevention of Marine Pollution and Maritime Disaster. Article 4.

No person may discharge oil from a ship in sea areas. However, this shall not apply to the discharge of oil which falls under any of the following items;

(1) The discharge of oil for the purpose of securing the safety of a ship or saving human life;

(2) The discharge of oil, when oil was discharged as a result of damage to a ship or for other unavoidable reasons and all the possible measures to prevent the continuing discharge of oil have been taken.

⁵⁴ Law Relating to the Prevention of Marine Pollution and Maritime Disaster. Article 9-2.

No person may discharge noxious liquid substances from a ship in sea areas. However, this shall not apply to the discharge of noxious liquid substances which fall under any of the following items :

(1) The discharge of noxious liquid substances for the purpose of securing the safety of a ship or saving human life ;

(2) The discharge of noxious liquid substances, when noxious liquid substances were discharged as a result of damage to a ship or for other unavoidable reasons and all the possible measures to prevent the continuing discharge of noxious liquid substances have been taken.

3.4.1.3 มาตรการห้ามปล่อยทิ้งของเสียจากเรือ มีสาระสำคัญดังนี้

“ข้อ 10 ห้ามมิให้ผู้ใดปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเล อย่างไรก็ตามบทบัญญัติดังกล่าวจะไม่นำมาใช้กับการปล่อยทิ้งของเสียในกรณีดังต่อไปนี้

1) เป็นการปล่อยทิ้งของเสียโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการรักษาความปลอดภัยของเรือหรือเพื่อการช่วยชีวิตของมนุษย์

2) เป็นการปล่อยทิ้งของเสียในกรณีที่ของเสียถูกปล่อยทิ้งออกไปโดยเป็นผลมาจากความเสียหายของเรือ หรือด้วยเหตุผลอื่นอันมีอาจหลีกเลี่ยงได้ และได้มีการใช้มาตรการที่เป็นไปได้ทั้งหมดเพื่อป้องกันการปล่อยทิ้งของเสียอย่างต่อเนื่อง”⁵⁵

จากบทบัญญัติที่ได้กล่าวไปในเบื้องต้นนั้นจะเห็นได้ว่า กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลและภัยพิบัติทางทะเล (Law Relating to the Prevention of Marine Pollution and Maritime Disaster) ได้มีการบัญญัติถึงมาตรการการป้องกันมลพิษทางทะเลที่เกี่ยวข้องกับการปล่อยทิ้งของเสียในกรณีต่างๆตามที่ได้ลงนามเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร 1978 (MARPOL 73/78) ไม่ว่าจะเป็นการปล่อยทิ้งน้ำมัน ของเหลวที่เป็นพิษ และของเสียอันเป็นมลพิษต่างๆที่เกิดจากการปฏิบัติการของเรือ

3.4.2 บทลงโทษ

บทลงโทษตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลและภัยพิบัติทางทะเล (Law Relating to the Prevention of Marine Pollution and Maritime Disaster) ในกรณีการปล่อยทิ้งน้ำมัน ของเหลวที่เป็นพิษ และของเสีย ได้บัญญัติไว้ในข้อ 55 โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

“ข้อ 55 บุคคลใดที่ได้กระทำการตามข้อใดข้อหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 10,000,000 เยน

1) บุคคลที่ปล่อยทิ้งน้ำมันโดยฝ่าฝืนบทบัญญัติในข้อ 4 วรรค 1

⁵⁵ Law Relating to the Prevention of Marine Pollution and Maritime Disaster. Article 10.

No person may discharge wastes from a ship in sea areas. However, this shall not apply to the discharge of wastes that falls under any of the following items :

(1) The discharge of wastes for the purpose of securing the safety of a ship or saving human life ;

(2) The discharge of wastes when the wastes have been discharged due to damage to a ship or for other unavoidable reasons and all the possible measures to prevent the continuous discharge of the wastes has been taken.

2) บุคคลที่ปล่อยทิ้งของเหลวที่เป็นพิษ หรือของเหลวที่ประเมินค่าไม่ได้โดยฝ่าฝืน บทบัญญัติในข้อ 9-2 วรรค 1 (รวมถึงกรณีที่น่าไปใช้โดยอนุโลมตาม ข้อ 9-6 วรรค 1)

3) บุคคลที่ปล่อยทิ้งของเสียโดยฝ่าฝืนบทบัญญัติในข้อ 10 วรรค 1”⁵⁶

“ข้อ 55 วรรค 2 บุคคลที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติใน (1) (2) (3) หรือ (4) ของวรรคก่อน โดยประมาทเลินเล่อ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000,000 เยน”⁵⁷

เมื่อพิจารณาบทลงโทษที่ได้กล่าวไปในข้างต้นนั้นจะเห็นได้ว่า บทลงโทษในการกระทำความผิดที่เกี่ยวข้องกับการปล่อยทิ้งน้ำมัน ของเหลวที่เป็นพิษ และของเสียตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลและภัยพิบัติทางทะเล (Law Relating to the Prevention of Marine Pollution and Maritime Disaster) มีแต่เพียงโทษปรับเท่านั้น ซึ่งแตกต่างจากกฎหมายของประเทศไทยและสาธารณรัฐสิงคโปร์ที่มีการบัญญัติโทษจำคุกสำหรับการกระทำความผิดในกรณีดังกล่าวด้วย

3.5 กฎหมายของประเทศไทย

ประเทศไทยตั้งอยู่บนคาบสมุทรอินโดจีนในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และในส่วนของภาคใต้ของประเทศไทยตั้งอยู่บนคาบสมุทรมาลายู ประเทศไทยมีชายฝั่งทะเลอยู่ 2 ด้าน ได้แก่ ฝั่งทะเลอ่าวไทยและฝั่งทะเลอันดามัน ซึ่งประเทศไทยก็ได้ให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยจะเห็นได้จากการที่ประเทศไทยมีท่าเรือหลายแห่ง เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือคลองเตย ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ท่าเรือน้ำลึกสงขลา ท่าเรือสตูล เป็นต้น ส่งผลให้ประเทศไทยต้องมีมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันมลพิษทางทะเลที่จะเกิดขึ้นจากการปฏิบัติการของเรือ

ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (UNCLOS) และได้ลงนามในภาคยานุวัติสารเพื่อเข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาระหว่าง

⁵⁶ Law Relating to the Prevention of Marine Pollution and Maritime Disaster. Article 55.

(1) A person who discharged oil in violation of the provision of Paragraph 1 of Article 4;

(2) A person who discharged noxious liquid substances or non-evaluation liquid substances in violation of the provision of Paragraph 1 of Article 9-2 (including a case to which mutatis mutandis applied under Paragraph 1 of Article 9-6);

(3) A person who discharged wastes in violation of the provision of Paragraph 1 of Article 10

⁵⁷ Law Relating to the Prevention of Marine Pollution and Maritime Disaster. Article 55. Paragraph 2.

A person who violated the provision of item (1), (2), (3) or (4) of the preceding Paragraph by negligence shall be punished with a fine of not more than 5,000,000 yen.

ประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร 1978 (MARPOL 73/78) เฉพาะภาคผนวกที่ 1 กฎข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน และภาคผนวกที่ 2 กฎข้อบังคับเกี่ยวกับการควบคุมมลพิษจากของเหลวที่มีพิษในปริมาตรรวมเท่านั้น ซึ่งประเทศไทย ได้มีการบัญญัติกฎหมายของประเทศไทยที่สอดคล้องกับอนุสัญญาทั้งสองฉบับ ได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 และ พระราชบัญญัติเรือไทย พระพุทธศักราช 2481 โดยพระราชบัญญัติทั้งสองฉบับได้มีการกล่าวถึงมาตรการในการป้องกันมลพิษทางทะเลและบทลงโทษสำหรับผู้กระทำความผิดไว้ดังนี้

3.5.1 มาตรการห้ามทิ้งของเสียลงสู่ทะเล

กฎหมายของประเทศไทยได้มีการบัญญัติถึงมาตรการห้ามทิ้งของเสียลงสู่ทะเลไว้ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 โดยมีมาตรการที่เกี่ยวข้องดังนี้

3.5.1.1 มาตรการห้ามทิ้งเทหิน กรวด ทราย ดิน โคลน อับเฉา สิ่งของหรือสิ่งปฏิกูลใดๆ

บทบัญญัติตามมาตรา 119 ได้กล่าวถึงมาตรการห้ามทิ้งเทหิน กรวด ทราย ดิน โคลน อับเฉา สิ่งของหรือสิ่งปฏิกูลใดๆ ซึ่งได้บัญญัติว่า

“ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใดๆ ให้หิน กรวด ทราย ดิน โคลน อับเฉา สิ่งของหรือสิ่งปฏิกูลใดๆ ยกเว้นน้ำมันและเคมีภัณฑ์ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันหรือทะเลภายในน่านน้ำไทย อันจะเป็นเหตุให้เกิดการตื่นเงิน ตกตะกอนหรือสกปรก เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียในการขจัดสิ่งเหล่านั้นด้วย”

3.5.1.2 มาตรการห้ามทิ้งน้ำมันและเคมีภัณฑ์

บทบัญญัติตามมาตรา 119 ทวิ ได้กล่าวถึงมาตรการห้ามทิ้งน้ำมันและเคมีภัณฑ์ซึ่งได้บัญญัติว่า

“ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใดๆ ให้น้ำมันและเคมีภัณฑ์หรือสิ่งใดๆ ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบอันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทยอันอาจจะเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อมหรือเป็นอันตรายต่อการเดินเรือในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบดังกล่าว ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปในการแก้ไขสิ่งเป็นพิษหรือชดใช้ค่าเสียหายเหล่านั้นด้วย”

3.5.1.3 มาตรการห้ามทิ้งน้ำมันปิโตรเลียมหรือน้ำมันที่ปนกับน้ำรั่วไหล

บทบัญญัติตามมาตรา 204 ได้กล่าวถึงมาตรการห้ามทิ้งน้ำมันปิโตรเลียมหรือน้ำมันที่ปนกับน้ำรั่วไหลซึ่งได้บัญญัติว่า

“ผู้ใดเท ทิ้ง หรือปล่อยให้ น้ำมันปิโตรเลียมหรือน้ำมันที่ปนกับน้ำรั่วไหลด้วยประการใดๆ ลงในเขตท่า แม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบ หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

จากบทบัญญัติทั้ง 3 มาตราของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ที่ได้กล่าวไปข้างต้นนั้น ได้มีการกำหนดถึงมาตรการห้ามทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเล โดยจะเห็นได้จากกรณีที่มีการกล่าวถึงการกระทำที่เป็นการเททิ้ง โดยใช้ถ้อยคำในบทบัญญัติว่าห้ามเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการอื่นใด

3.5.2 มาตรการห้ามปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเล

กฎหมายของประเทศไทยได้มีการบัญญัติถึงมาตรการห้ามปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเลไว้ในพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มาตรา 53/1 ซึ่งบัญญัติว่า

“ห้ามมิให้ผู้ควบคุมเรือหรือเจ้าของเรือไทยปล่อยทิ้งหรือทำให้สารที่เป็นอันตรายหรือสิ่งใดๆ ที่มีสารที่เป็นอันตรายปนอยู่พ้นจากเรือลงสู่ทะเลไม่ว่าบริเวณใดๆ เกินกว่ามาตรฐานที่กำหนดในมาตรา 53/2 ทั้งนี้ ไม่ว่าด้วยเหตุใด เว้นแต่เป็นการปล่อยทิ้งจากการสำรวจการแสวงหาประโยชน์ หรือจากกระบวนการเกี่ยวกับทรัพยากรแร่บนพื้นท้องทะเลนอกชายฝั่ง หรือเป็นการปล่อยทิ้งเพื่อวัตถุประสงค์ในการวิจัยทางวิทยาศาสตร์อันชอบด้วยกฎหมายเกี่ยวกับการลดหรือการควบคุมมลพิษ

การปล่อยทิ้งตามวรรคหนึ่งให้รวมถึงการรั่ว การกำจัด การหก การซึม การสูบ การแพร่กระจายหรือการเท สารที่เป็นอันตรายหรือสิ่งใดๆ ที่มีสารเป็นอันตรายปนอยู่ด้วย

บทบัญญัติตามวรรคหนึ่งให้ใช้บังคับแก่ผู้ควบคุมเรือหรือเจ้าของสิ่งก่อสร้างในทะเลทั้งที่ ติดตั้งอยู่กับที่หรือที่ลอยน้ำได้ ซึ่งก่อสร้างขึ้นเพื่อการสำรวจหรือผลิตปิโตรเลียม หรือสนับสนุนการสำรวจหรือผลิตปิโตรเลียม หรือการสำรวจและแสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรในทะเลด้วย”

จากบทบัญญัติดังกล่าว ได้มีการกำหนดถึงมาตรการป้องกันมลพิษทางทะเลโดยห้ามปล่อยทิ้งหรือทำให้สารที่เป็นอันตรายหรือสิ่งใดๆ ที่มีสารที่เป็นอันตรายปนอยู่พ้นจากเรือลงสู่ทะเล โดยมีข้อยกเว้นไว้ว่าหากเป็นการปล่อยทิ้งจากการสำรวจการแสวงหาประโยชน์ หรือจากกระบวนการเกี่ยวกับทรัพยากรแร่บนพื้นท้องทะเลนอกชายฝั่ง หรือเป็นการปล่อยทิ้งเพื่อวัตถุประสงค์ในการวิจัยทางวิทยาศาสตร์อันชอบด้วยกฎหมายเกี่ยวกับการลดหรือการควบคุมมลพิษ โดยกฎหมายถือว่าการปล่อยทิ้งตามข้อยกเว้นดังกล่าวไม่เป็นการกระทำความผิด

อีกทั้งในมาตรา 53/1 วรรคสอง ได้กำหนดถึงการปล่อยทิ้งตามมาตรา 53/1 วรรคหนึ่งโดยให้รวมถึงการรั่ว การกำจัด การหก การซึม การสูบ การแพร่กระจายหรือการเท สารที่เป็นอันตรายหรือสิ่งใดๆที่มีสารเป็นอันตรายปนอยู่ด้วย ซึ่งจะเห็นได้ว่าการกระทำที่ถือว่าเป็นการปล่อยทิ้งตามมาตรา 53/1 วรรค 2 มีความหมายที่สอดคล้องกับคำนิยามของการปล่อยทิ้ง (discharge) ที่ได้กำหนดไว้ในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร 1978 (MARPOL 73/78)

3.5.3 บทลงโทษ

กฎหมายของประเทศไทยได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้กระทำความผิดในกรณีปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเลไว้ดังนี้

3.5.3.1 โทษจำคุก

1) พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

1.1) กรณีฝ่าฝืนมาตรการห้ามทิ้งเทหีน กรวด ทราช ดิน โคลน อับเฉา สิ่งของหรือสิ่งปฏิกูลใด

มาตรา 119⁵⁸ ได้กำหนดโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนมาตรการห้ามทิ้งเทหีน กรวด ทราช ดิน โคลน อับเฉา สิ่งของหรือสิ่งปฏิกูลใดๆ โดยผู้กระทำความผิดจะต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียในการขจัดสิ่งเหล่านั้นด้วย

1.2) กรณีฝ่าฝืนมาตรการห้ามทิ้งเทน้ำมันและเคมีภัณฑ์

มาตรา 119 ทวิ⁵⁹ ได้กำหนดโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนมาตรการห้ามทิ้งเทน้ำมันและเคมีภัณฑ์ โดยผู้กระทำความผิดจะต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท

⁵⁸ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456. มาตรา 119. บัญญัติว่า

“ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใดๆ ให้หีน กรวด ทราช ดิน โคลน อับเฉา สิ่งของหรือสิ่งปฏิกูลใดๆ ยกเว้นน้ำมันและเคมีภัณฑ์ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันหรือทะเลภายในน่านน้ำไทย อันจะเป็นเหตุให้เกิดการตื่นเงินตกตะกอนหรือสกปรก เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียในการขจัดสิ่งเหล่านั้นด้วย”

⁵⁹ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456. มาตรา 119 ทวิ. บัญญัติว่า

“ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใดๆ ให้้ำมันและเคมีภัณฑ์หรือสิ่งใดๆ ลงในแม่น้ำลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบอันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทยอันอาจจะเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อมหรือเป็นอันตรายต่อ การ

หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปในการแก้ไขสิ่งเป็นพิษหรือชดใช้ค่าเสียหายเหล่านั้นด้วย

1.3) กรณีฝ่าฝืนมาตรการห้ามทิ้งเทน้ำมันปิโตรเลียมหรือน้ำมันที่ปนกับน้ำรั่วไหล

มาตรา 204⁶⁰ ได้กำหนดบทลงโทษของผู้ที่ฝ่าฝืนมาตรการห้ามทิ้งเทน้ำมันปิโตรเลียมหรือน้ำมันที่ปนกับน้ำรั่วไหล โดยผู้กระทำความผิดจะต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

2) พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ได้กำหนดโทษสำหรับผู้ที่ได้กระทำการปล่อยทิ้งหรือทำให้สารที่เป็นอันตรายหรือสิ่งใดๆ ที่มีสารที่เป็นอันตรายปนอยู่พ้นจากเรือลงสู่ทะเลไม่ว่าบริเวณใดๆ โดยผู้กระทำความผิดจะต้องได้รับโทษตามมาตรา 68/9 วรรคหนึ่ง ซึ่งได้บัญญัติว่า

“ผู้ใดฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 53/1 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินสำหรับเป็นค่าใช้จ่ายในการกำจัดหรือแก้ไขสารที่เป็นอันตราย ค่าเสียหายสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้น ตลอดจนค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมให้กลับคืนสู่สภาพเดิมด้วย”

3.5.3.2 โทษอื่นที่ไม่ใช่โทษจำคุก

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 มาตรา 119 และมาตรา 119 ทวิ และพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มาตรา 68/9 วรรคหนึ่งได้กำหนดให้ผู้กระทำความผิดกรณีฝ่าฝืนมาตรการห้ามทิ้งเทของเสียลงสู่ทะเลและมาตรการห้ามปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเลจะต้องชดใช้เงินที่ต้องจ่ายไปเพื่อการแก้ไขสิ่งที่เป็นพิษ หรือชดใช้ค่าเสียหายต่างๆ หรือค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมให้กลับคืนสู่สภาพเดิม โดยการชดใช้ค่าเสียหายนั้นถือเป็นโทษอื่นที่ไม่ใช่โทษจำคุกแต่เป็นสภาพบังคับในทางแพ่ง

เดินเรือในแม่น้ำลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบดังกล่าว ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปีหรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปในการแก้ไขสิ่งเป็นพิษหรือชดใช้ค่าเสียหายเหล่านั้นด้วย”

⁶⁰ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456. มาตรา 204. บัญญัติว่า

“ผู้ใดเท ทิ้ง หรือปล่อยให้น้ำมันปิโตรเลียมหรือน้ำมันที่ปนกับน้ำรั่วไหลด้วยประการใดๆ ลงในเขตท่าแม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบ หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

จากทั้งสองพระราชบัญญัติที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นจะเห็นได้ว่ากฎหมายของประเทศ
ไทยทั้งสองฉบับได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนมาตรการเท็งของเสียลงสู่ทะเลและ
มาตรการปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเล โดยผู้กระทำความผิดจะต้องระวางโทษปรับ หรือโทษจำคุก
หรือทั้งจำทั้งปรับ แล้วแต่กรณีของการกระทำความผิดที่กฎหมายได้กำหนดโทษไว้ซึ่งเป็นโทษทาง
อาญา และนอกจากนี้ผู้กระทำความผิดจะต้องชดใช้เงินที่ต้องจ่ายไปเพื่อการแก้ไขสิ่งที่เป็นพิษ หรือ
ชดใช้ค่าเสียหายต่างๆ หรือค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมให้กลับคืนสู่สภาพเดิมซึ่งเป็น
สภาพบังคับในทางแพ่ง

อย่างไรก็ตาม มีข้อสังเกตว่าในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย
พระพุทธศักราช 2456 ใช้คำว่า “ผู้ใด” เพื่อกล่าวถึงผู้กระทำความผิดในการเท็งของเสียลงสู่ทะเล
แตกต่างจากพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ที่ได้มีการกำหนดถึงตัวผู้ที่กระทำความผิด
ในการปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเล ได้แก่นายเรือหรือเจ้าของเรือไทย

บทที่ 4

วิเคราะห์เปรียบเทียบกฎหมายและมาตรการทางกฎหมายของประเทศไทย กับต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดทางอาญาของนายเรือ กรณีปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเล

ประเทศไทยให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยเห็นได้จากการที่ประเทศไทยมีท่าเรือขนาดใหญ่ตั้งอยู่ที่ทะเลอ่าวไทยและฝั่งทะเลอันดามัน เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือภูเก็ต เมื่อการปฏิบัติการของเรือเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดภาวะมลพิษทางทะเล จึงทำให้ประเทศไทยต้องมีการออกมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการป้องกัน ควบคุม และลดภาวะมลพิษทางทะเลเพื่อป้องกันมิให้สิ่งแวดล้อมทางทะเลของประเทศไทยต้องถูกทำลายหรือเสียหายจากภาวะมลพิษทางทะเล โดยที่มาตรการดังกล่าว ได้มีบทลงโทษสำหรับผู้ที่ทำให้เกิดความผิดซึ่งเป็นโทษทางอาญา ได้แก่ โทษจำคุก หรือโทษปรับ หรือทั้งจำทั้งปรับ

ในการปฏิบัติการของเรือมีนายเรือเป็นผู้มีอำนาจสูงสุดในการออกคำสั่งต่างๆที่เกี่ยวกับการทำงานบนเรือ ซึ่งการปล่อยทิ้งของเสียก็เป็นการทำงานของเรือที่ก่อให้เกิดภาวะมลพิษทางเรือ เมื่อกฎหมายกำหนดให้การปล่อยทิ้งของเสียจากเรือเป็นการกระทำความผิด นายเรือจึงต้องรับผิดชอบต่อการกระทำดังกล่าวเพราะถือเป็นผู้แทนเรือ นายเรือต้องได้รับ โทษ จึงเกิดปัญหาที่จะต้องวิเคราะห์ว่าการลงโทษนายเรือแบบใดจึงจะเหมาะสม

นอกจากนี้ การขนส่งสินค้าทางทะเลในน่านน้ำไทยไม่ได้มีเพียงเรือที่สัญจรของประเทศไทยเท่านั้น หากแต่ยังมีเรือที่สัญจรของประเทศอื่นหรือที่เรียกว่าเรือต่างชาติเข้ามาใช้น่านน้ำไทยในการขนส่งสินค้าด้วย จึงเกิดปัญหาในเรื่องของเขตอำนาจในการใช้บังคับกฎหมายในกรณีที่เรือต่างชาติกระทำการละเมิดมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการป้องกัน ควบคุม และลดภาวะมลพิษทางทะเล

อีกทั้งการที่ประเทศไทยไม่ได้มีการกำหนดขอบเขตการใช้บังคับกฎหมายให้ขยายขอบเขตรวมไปถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะ จึงเกิดปัญหาช่องว่างของกฎหมาย ทำให้กฎหมายของประเทศไทยไม่สามารถบังคับใช้กับเรือต่างชาติที่ได้กระทำความผิดในเขตเศรษฐกิจจำเพาะได้และการที่ประเทศไทยไม่ได้มีการกำหนดถึงอำนาจในการจับกุมตัวผู้กระทำความผิดไว้เป็นการเฉพาะ จึงทำให้เกิดปัญหาประสิทธิภาพในการใช้บังคับกฎหมาย

จากที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นจะได้นำไปสู่การวิเคราะห์ปัญหาของกฎหมายของประเทศ ไทยเปรียบเทียบกับมาตรการระหว่างประเทศ รวมไปถึงกฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์ และกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น ดังต่อไปนี้

4.1 เปรียบเทียบความรับผิดทางอาญาของนายเรือกรณีปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเล

บุคคลใดจะต้องรับผิดชอบในทางอาญาหรือไม่นั้น ต้องพิจารณาก่อนว่าการกระทำนั้นเกิดขึ้น ที่ใด หากการกระทำนั้นเกิดขึ้นในราชอาณาจักร ถือว่าบุคคลนั้นได้กระทำความผิดในราชอาณาจักร และจะต้องได้รับโทษตามที่กฎหมายกำหนด เมื่อการปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเลจากเรือกฎหมาย กำหนดไว้ว่าเป็นการกระทำความผิดและมีโทษสำหรับการกระทำความผิดนั้น จึงมีประเด็นที่ต้อง พิจารณาว่าการกระทำความผิดบนเรือถือว่าเป็นการกระทำความผิดในราชอาณาจักรหรือไม่อันเป็น การพิจารณาถึงขอบเขตการใช้บังคับกฎหมายอาญา นอกจากนี้การที่กฎหมายได้กำหนดบทลงโทษ ไว้สำหรับการกระทำความผิดในกรณีปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเลนั้น จึงมีประเด็นที่ต้องพิจารณา อีกประเด็นหนึ่งว่าโทษที่กฎหมายได้กำหนดไว้นั้นมีความเหมาะสมหรือไม่อย่างไร โดยจะได้กล่าว ต่อไปดังนี้

4.1.1 ขอบเขตการใช้บังคับกฎหมายอาญา

ขอบเขตการใช้บังคับกฎหมายอาญามีความเกี่ยวข้องกับเขตอำนาจเหนือของรัฐ อันได้แก่ หลักดินแดน ซึ่งรัฐมีอำนาจในการออกกฎหมายโดยกำหนดให้การกระทำใดภายในรัฐ ที่ถือว่าเป็นการกระทำความผิด และให้มีผลผูกพันทุกคนโดยไม่คำนึงถึงสัญชาติหรือถิ่นที่อยู่ของ ผู้กระทำความผิดและผู้เสียหาย โดยกฎหมายของประเทศไทยได้บัญญัติถึงเรื่องขอบเขตการใช้ กฎหมายอาญาไว้ในประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 4 ซึ่งบัญญัติว่า

“ผู้ใดกระทำความผิดในราชอาณาจักร ต้องได้รับโทษทางกฎหมาย

การกระทำความผิดในเรือไทยหรืออากาศยานไทยไม่ว่าจะอยู่ ณ ที่ใด ให้ถือว่ากระทำความผิดในราชอาณาจักร”¹

จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่า มาตรา 4 วรรคหนึ่ง กฎหมายกำหนดให้บุคคลใด ที่ได้กระทำความผิดในราชอาณาจักร บุคคลนั้นจะต้องได้รับโทษทางกฎหมาย และในมาตรา 4

¹ ประมวลกฎหมายอาญา. มาตรา 4. บัญญัติว่า

“ผู้ใดกระทำความผิดในราชอาณาจักร ต้องรับโทษตามกฎหมาย

การกระทำความผิดในเรือไทยหรืออากาศยานไทยไม่ว่าจะอยู่ ณ ที่ใด ให้ถือว่ากระทำความผิดใน ราชอาณาจักร”

วรรคสอง ได้ขยายการกระทำความผิดในราชอาณาจักรว่าให้หมายความรวมถึงการกระทำความผิดในเรือไทยหรืออากาศยานไทยด้วย โดยไม่ว่าเรือไทยและอากาศยานไทยจะอยู่ ณ ที่ใด กล่าวคือที่ใด ๆ ซึ่งไม่ได้อยู่ในราชอาณาจักร ก็ให้ถือว่าเป็นการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นในราชอาณาจักร

เมื่อการกระทำความผิดในราชอาณาจักรตามมาตรา 4 เป็นเรื่องหลักดินแดนที่ว่ากฎหมายภายในของรัฐที่กำหนดให้การกระทำใดเป็นการกระทำความผิด โดยให้มีผลผูกพันทุกคน โดยไม่คำนึงถึงสัญชาติของผู้กระทำความผิดและผู้เสียหาย ดังนั้น หากเป็นกรณี ที่ความผิดนั้นเกิดขึ้นในเรือต่างชาติ หรืออากาศยานต่างชาติ หากเรือหรืออากาศยานนั้นอยู่ในประเทศไทยก็ต้องรับโทษตามกฎหมายไทยด้วยเช่นกัน

“ราชอาณาจักร” หมายความว่า ดินแดนของประเทศไทย ซึ่งประกอบด้วย²

1) พื้นดิน พื้นน้ำ ล้ำคลอง ที่อยู่ภายในเส้นเขตแดนของประเทศไทย ทั้งนี้รวมทั้งเกาะต่าง ๆ ด้วย

2) ทะเลอาณาเขต กล่าวคือ พื้นที่ท้องทะเลที่ติดกับดินแดนของรัฐวัดห่างออกไปจากชายฝั่งที่จดทะเลขณะน้ำลงเป็นระยะทาง 12 ไมล์ทะเล³

3) พื้นอากาศที่อยู่เหนือพื้นดิน พื้นน้ำและทะเลอาณาเขตตาม 1) และ 2)

เมื่อการปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเลเป็นการกระทำที่กฎหมายกำหนดให้เป็นการกระทำความผิด จึงต้องพิจารณาว่าการกระทำดังกล่าวได้เกิดขึ้นในราชอาณาจักรหรือไม่จะเห็นได้ว่าหากเป็นการกระทำที่เกิดขึ้นบนเรือไทย ไม่ว่าจะได้กระทำความผิดในราชอาณาจักรหรือนอกราชอาณาจักรก็ต้องได้รับโทษตามกฎหมายของประเทศไทย แต่อย่างไรก็ตาม การปล่อยทิ้งของเสียจากเรือได้มีกฎหมายบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ จึงต้องไปพิจารณาต่อถึงขอบเขตของการใช้บังคับกฎหมายกับเรือไทยที่ได้ทำการปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเลว่าเป็นอย่างไร ซึ่งผู้เขียนจะได้กล่าวถึงในหัวข้อถัดไป

4.1.2 ขอบเขตการใช้บังคับกฎหมายเกี่ยวกับการปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเล

การปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเลเป็นการกระทำที่กฎหมายกำหนดไว้ว่าเป็นการกระทำความผิด จึงต้องพิจารณาถึงเรื่องขอบเขตในการใช้บังคับกฎหมาย ซึ่งเรือที่กฎหมายของประเทศไทยจะมีอำนาจในการใช้บังคับกฎหมายจะต้องเป็นเรือไทย กล่าวคือ เป็นเรือที่มีสิทธิชักธงของประเทศไทย แต่อย่างไรก็ตามแม้ไม่ใช่เรือไทย กล่าวคือเป็นเรือต่างชาติ หากได้กระทำความผิดในราชอาณาจักรก็ต้องรับผิดตามที่กฎหมายได้กำหนดไว้ตามหลักดินแดน ซึ่งการปล่อยทิ้งของเสีย

² คณิต ฅ นคร. (2563) *กฎหมายอาญาภาคทั่วไป*. (พิมพ์ครั้งที่ 7). กรุงเทพฯ: วิญญูชน. หน้า 113.

³ จุมพต สายสุนทร. (2550). *กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 1* (พิมพ์ครั้งที่ 7). กรุงเทพฯ: วิญญูชน. หน้า 300.

จากเรือลงสู่ทะเลมีกฎหมายที่บัญญัติไว้เป็นการเฉพาะโดยได้กำหนดถึงขอบเขตการใช้บังคับกฎหมายไว้ดังนี้

4.1.2.1 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

มาตรา 3 “น่านน้ำไทย” หมายความว่า บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของราชอาณาจักรไทย และในกรณีตามมาตรา 17 มาตรา 119 มาตรา 119 ทวิ มาตรา 120 มาตรา 121 มาตรา 133 มาตรา 204 และมาตรา 220 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ให้หมายความรวมถึงน่านน้ำที่อยู่ในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทยด้วย

4.1.2.2 พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 5 “น่านน้ำไทย” หมายความว่า บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อธิปไตยของประเทศไทย จากที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นจะเห็นได้ว่าทั้งสองพระราชบัญญัติได้กำหนดค่านิยามของน่านน้ำไทยว่าหมายความว่า บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของประเทศไทย แต่อย่างไรก็ตามได้มีการกำหนดถึงความกว้างของทะเลอาณาเขตของประเทศไทยไว้ในบันทึกเรื่องหารือข้อกฎหมายตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 เนื่องจากมีประเด็นปัญหาว่า กรณีค่านิยามว่า “การค้ำในน่านน้ำไทย” หมายความว่ารวมถึง การค้ำภายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย ซึ่งมีความกว้าง 200 ไมล์ทะเลหรือไม่ โดยในบันทึกดังกล่าวได้กล่าวว่า น่านน้ำไทย หมายถึง บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของราชอาณาจักร ซึ่งได้มีประกาศความกว้างของทะเลอาณาเขตของประเทศไทย โดยกำหนดให้มีระยะ 12 ไมล์ทะเลวัดจากเส้นฐาน⁴ ดังนั้น น่านน้ำไทยตามความหมายของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 และพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 จึงหมายถึง น่านน้ำที่อยู่อาณาเขตประเทศไทย หรือภายในทะเลอาณาเขต โดยมีระยะ 12 ไมล์ทะเลเท่านั้น ไม่รวมถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

⁴ บันทึก เรื่อง หารือข้อกฎหมายตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 (กรณีนิยามคำว่า “การค้ำในน่านน้ำไทย” หมายความว่ารวมถึง การค้ำภายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย ซึ่งมีความกว้าง 200 ไมล์ทะเลหรือไม่) คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ 7) เรื่องเสรีจที่ 510/2552

น่านน้ำไทย หมายถึง บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของราชอาณาจักร ซึ่งได้มีประกาศความกว้างของทะเลอาณาเขตของประเทศไทย โดยกำหนดให้มี ระยะ 12 ไมล์ทะเลวัดจากเส้นฐาน น่านน้ำไทยจึงหมายถึงน่านน้ำที่อยู่ในอาณาเขตประเทศไทย หรือภายในทะเลอาณาเขต โดยมีระยะ 12 ไมล์ทะเลเท่านั้น ดังนั้น การค้ำในน่านน้ำไทย จึงหมายถึง การขนส่งคนโดยสารหรือของ หรือลากจูงเพื่อหากำไรจากเมืองท่าหรือถิ่นที่แห่งหนึ่งภายในน่านน้ำไทยไปยังเมืองท่าหรือถิ่นที่อีกแห่งหนึ่งหรือหลายแห่งภายในน่านน้ำไทย ที่อยู่ภายในเขต 12 ไมล์ทะเล เมื่อเรือต่างชาติดำเนินการขนส่งกำลังบำรุงระหว่างฐานในประเทศไทยกับฐานขุดเจาะน้ำมันนอกเขต 12 ไมล์ทะเล โดยไม่แวะดำเนินการอื่นภายในน่านน้ำไทยจึงไม่ถือว่าเป็นการค้ำในน่านน้ำไทย

เมื่อเปรียบเทียบกับความหมายของคำว่าน่านน้ำของประเทศสาธารณรัฐสิงคโปร์และประเทศญี่ปุ่นที่ได้มีการกำหนดไว้ในกฎหมายของแต่ละประเทศพบว่า

กฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์ คือ พระราชบัญญัติว่าด้วยการป้องกันมลพิษทางทะเล ค.ศ. 1990 (Prevention of Pollution of the Sea Act 1990) ได้กำหนดคำนิยามของน่านน้ำสิงคโปร์ไว้ดังนี้

“น่านน้ำสิงคโปร์” หมายถึง น่านน้ำดังต่อไปนี้

(เอ) ทะเลทั้งหมดภายในขอบเขตทะเลอาณาเขตของน่านน้ำสิงคโปร์

(บี) น่านน้ำอื่นๆทั้งหมด (รวมถึงน่านน้ำภายในประเทศ) ซึ่งอยู่ในขอบเขตเหล่านี้ และขึ้นอยู่กับ การขึ้นลงและการไหลของกระแสน้ำตามปกติ⁵

ส่วนกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น ได้แก่มติที่เกี่ยวกับการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลและภัยพิบัติทางทะเล (Law Relating to the Prevention of Marine Pollution and Maritime Disaster) ไม่ได้มีการกำหนดของนิยามของน่านน้ำญี่ปุ่นไว้เป็นการเฉพาะ แต่ในฉบับที่เกี่ยวกับการป้องกันการปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเลใช้คำว่า Sea Areas ซึ่งประเทศญี่ปุ่นก็ได้มีการกำหนดถึงทะเลอาณาเขตของตนว่า ทะเลอาณาเขตของประเทศญี่ปุ่นประกอบด้วยพื้นที่ทะเลที่ยื่นออกไป 12 ไมล์ทะเลจากเส้นฐาน ตามที่กำหนดโดยอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (UNCLOS) ในส่วนที่ว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง โดยอำนาจอธิปไตยของประเทศญี่ปุ่นขยายไปถึงทะเลอาณาเขตของตน⁶

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าเมื่อเปรียบเทียบลักษณะของน่านน้ำในแต่ละประเทศ อันได้แก่ประเทศไทย สาธารณรัฐสิงคโปร์ และประเทศญี่ปุ่น พบว่ามีความหมายที่เหมือนกัน คือเป็นน่านน้ำที่อยู่ภายในทะเลอาณาเขตของประเทศตน โดยมีความกว้าง 12 ไมล์ทะเลวัดจากเส้นฐาน ซึ่งสอดคล้องกับการกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (UNCLOS) ในข้อ 3 ที่ให้รัฐทุกรัฐมีสิทธิกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขต

⁵ Prevention of Pollution of the Sea Act 1990, Article 2.

“Singapore waters” means the following waters:

a) the whole of the sea within the seaward limits of the territorial waters of Singapore;

(b) all other waters (including inland waters) which are within these limits and are subject to the ebb and flow of the ordinary tides;

⁶ *Japanese Territory*. (Online). Available: <https://www.mofa.go.jp/territory/index.html> [2023, May 31].

ของตนได้จนถึงขอบเขตหนึ่งซึ่งไม่เกิน 12 ไมล์ทะเล โดยวัดจากเส้นฐานที่กำหนดขึ้นตามอนุสัญญา⁷

4.1.3 บทลงโทษ

กฎหมายของประเทศไทยได้มีการกำหนดให้การปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเลเป็นการกระทำที่มีความผิด ผู้กระทำความผิดจะต้องได้รับโทษตามที่กฎหมายกำหนด โดยมีกฎหมายดังนี้

4.1.3.1 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ได้กำหนดถึงบทลงโทษที่เกี่ยวกับการทิ้ง หรือปล่อยของเสียลงสู่ทะเลไว้ดังนี้

1) มาตรา 119⁸ ได้กำหนดโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนมาตรการห้ามทิ้งเทหิน กรวด ทราบดิน โคลน อับเฉา สิ่งของหรือสิ่งปฏิกูลใดๆ โดยกฎหมายกำหนดถึงผู้กระทำความผิดว่าเป็น “ผู้ใด” โดยมีได้มีการระบุไว้ในกฎหมายเป็นการเฉพาะ จึงอาจตีความได้ว่า “ผู้ใด” ไม่จำเป็นต้องเป็น นายเรือเจ้าของเรือ หรือผู้แทนเรือ แต่เป็นบุคคลใดก็ได้บนเรือที่ได้กระทำความผิดตามมาตรา 119 โดยผู้กระทำความผิดจะต้องได้รับโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และจะต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียในการขจัดสิ่งเหล่านั้นด้วย

2) มาตรา 119 ทวิ⁹ ได้กำหนดโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนมาตรการห้ามทิ้งน้ำมันและเคมีภัณฑ์ โดยกฎหมายได้กำหนดถึงผู้กระทำความผิดตามมาตรา 119 ทวิ ว่าเป็น “ผู้ใด” จึงอาจ

⁷ UNCLOS, Article 3.

Every State has the right to establish the breadth of its territorial sea up to a limit not exceeding 12 nautical miles, measured from baselines determined in accordance with this Convention. อ้างถึงใน กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงต่างประเทศ. (2548). *อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982*. กรุงเทพฯ: เอราวิชันการพิมพ์. หน้า 5.

⁸ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456. มาตรา 119. บัญญัติว่า

“ห้ามมิให้ผู้ใดทิ้ง หรือทำด้วยประการใดๆ ให้หิน กรวด ทราบ ดิน โคลน อับเฉา สิ่งของหรือสิ่งปฏิกูลใดๆ ยกเว้นน้ำมันและเคมีภัณฑ์ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันหรือทะเลภายในน่านน้ำไทย อันจะเป็นเหตุให้เกิดการตื่นเงินตกตะกอนหรือสกปรก เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียในการขจัดสิ่งเหล่านั้นด้วย”

⁹ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456. มาตรา 119 ทวิ. บัญญัติว่า

“ห้ามมิให้ผู้ใดทิ้ง หรือทำด้วยประการใดๆ ให้ น้ำมันและเคมีภัณฑ์หรือสิ่งใดๆ ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบอันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเล

ตีความได้ว่าผู้กระทำความผิดในมาตรานี้ไม่จำเป็นต้องเป็น นายเรือ เจ้าของเรือ หรือตัวแทนเรือ แต่อาจเป็นบุคคลใดก็ได้บนเรือที่ได้กระทำความผิดนี้ โดยกฎหมายได้กำหนดโทษสำหรับผู้กระทำความผิดตามมาตรา 119 ทวิ ให้จำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าไถ่จ่ายที่ต้องเสียไปในการแก้ไขสิ่งเป็นพิษหรือชดใช้ค่าเสียหายเหล่านั้นด้วย

3) มาตรา 204¹⁰ ได้กำหนดบทลงโทษของผู้ที่ฝ่าฝืนมาตรการห้ามทิ้งน้ำมันปิโตรเลียมหรือน้ำมันที่ปนกับน้ำรั่วไหล โดยกฎหมายได้บัญญัติถึงผู้กระทำความผิดว่าเป็น “ผู้ใด” ไม่ได้กล่าวถึงบุคคลใดไว้เป็นการเฉพาะ จึงอาจตีความได้ว่า ผู้ใด หมายถึง บุคคลใดบนเรือที่ได้ทำการทิ้ง หรือปล่อยน้ำมันปิโตรเลียม หรือน้ำมันที่ปนกับน้ำรั่วไหล ไม่จำเป็นต้องหมายถึงนายเรือ เจ้าของเรือ หรือตัวแทนเรือเท่านั้น โดยผู้กระทำความผิดตามมาตรา 204 จะได้รับโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

จากบทบัญญัติทั้ง 3 มาตราที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นนั้นจะเห็นได้ว่าการกำหนดถึงผู้กระทำความผิดว่าเป็นผู้ใดก็ได้ ไม่ได้มีการระบุไว้เป็นการเฉพาะว่าจะต้องเป็นนายเรือ เจ้าของเรือ หรือตัวแทนเรือ โดยมีบทลงโทษที่เหมือนกันคือโทษจำคุกและโทษปรับ ซึ่งในมาตรา 119 และมาตรา 119 ทวิ ได้กำหนดให้ผู้กระทำความผิดต้องจ่ายเงินชดเชยที่เป็นเป็นค่าไถ่จ่ายสำหรับการขจัดของเสียที่ได้ทิ้ง ทิ้ง หรือปล่อยลงสู่ทะเล รวมไปถึงการชดใช้ค่าเสียหายด้วย

4.1.3.2 พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ได้กำหนดถึงบทลงโทษที่เกี่ยวกับการปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเลไว้ดังนี้

กฎหมายได้กำหนดโทษสำหรับผู้ที่ได้กระทำการปล่อยทิ้งหรือทำให้สารที่เป็นอันตรายหรือสิ่งใดๆ ที่มีสารที่เป็นอันตรายปนอยู่พ้นจากเรือลงสู่ทะเลไม่ว่าบริเวณใดๆ โดยผู้กระทำความผิดจะต้องได้รับโทษตามมาตรา 68/9 วรรค 1¹¹ โดยได้กล่าวถึงผู้ที่ฝ่าฝืน

ภายในน่านน้ำไทยอันอาจจะเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อมหรือเป็นอันตรายต่อการเดินเรือในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบดังกล่าว ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าไถ่จ่ายที่ต้องเสียไปในการแก้ไขสิ่งเป็นพิษหรือชดใช้ค่าเสียหายเหล่านั้นด้วย”

¹⁰ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456. มาตรา 204. บัญญัติว่า

“ผู้ใดเท ทิ้ง หรือปล่อยให้น้ำมันปิโตรเลียมหรือน้ำมันที่ปนกับน้ำรั่วไหลด้วยประการใดๆ ลงในเขตท่า แม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบ หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

¹¹ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481. มาตรา 68/9. บัญญัติว่า

บทบัญญัติมาตรา 53/1¹²ที่ได้ทำการปล่อยทิ้งหรือทำให้สารที่เป็นอันตรายหรือสิ่งใดๆ ที่มีสารที่เป็นอันตรายปนอยู่พ้นจากเรือลงสู่ทะเลไม่ว่าบริเวณใดๆเกินกว่ามาตรฐานที่กำหนดในมาตรา 53/2 ซึ่งรวมถึงการรั่ว การกำจัด การหก การซึม การสูบ การแพร่กระจายหรือการเท สารที่เป็นอันตรายหรือสิ่งใดๆที่มีสารเป็นอันตรายปนอยู่ด้วย แต่มีข้อยกเว้นในกรณีที่เป็นการปล่อยทิ้งจากการสำรวจ การแสวงหาประโยชน์ หรือจากกระบวนการเกี่ยวกับทรัพยากรแร่บนพื้นท้องทะเลนอกชายฝั่ง หรือเป็นการปล่อยทิ้งเพื่อวัตถุประสงค์ในการวิจัยทางวิทยาศาสตร์อันชอบด้วยกฎหมายเกี่ยวกับการลดหรือการควบคุมมลพิษ ผู้กระทำไม่ต้องรับผิดชอบตามมาตรา 68/9

ในมาตรา 53/1 ได้มีการระบุถึงผู้กระทำความผิดไว้โดยเฉพาะว่าเป็นผู้ควบคุมเรือหรือเจ้าของเรือไทย ดังนั้น คำว่า “ผู้ใด” ตามมาตรา 68/9 จึงหมายถึง ผู้ควบคุมเรือหรือเจ้าของเรือ ซึ่งเป็นผู้กระทำความผิดที่จะต้องได้รับโทษตามที่มาตรา 68/9 ได้กำหนดไว้คือ โทษจำคุกไม่เกินสามปีหรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ นอกจากนี้ผู้ควบคุมเรือหรือเจ้าของเรือ

“ผู้ใดฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 53/1 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินสำหรับเป็นค่าใช้จ่ายในการกำจัดหรือแก้ไขสารที่เป็นอันตราย ค่าเสียหายสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้น ตลอดจนค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสภาพแวดล้อม ให้กลับคืนสู่สภาพเดิมด้วย

ในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามมาตรา 53/1 ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งมีอำนาจรวบรวมหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดแล้วส่งให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาเพื่อดำเนินคดีต่อไป

ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดได้ดำเนินการกำจัดหรือแก้ไขสารที่เป็นอันตรายและฟื้นฟูสภาพแวดล้อมให้กลับคืนสู่สภาพเดิมด้วยตนเองในเวลาใกล้เคียงกับเหตุที่เกิดขึ้นแล้ว ให้ผู้นั้นไม่ต้องรับโทษและไม่ต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายหรือค่าเสียหายตามวรรคหนึ่ง”

¹² พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481. มาตรา 53/1. บัญญัติว่า

“ห้ามมิให้ผู้ควบคุมเรือหรือเจ้าของเรือไทยปล่อยทิ้งหรือทำให้สารที่เป็นอันตรายหรือสิ่งใดๆ ที่มีสารที่เป็นอันตรายปนอยู่พ้นจากเรือลงสู่ทะเลไม่ว่าบริเวณใดๆเกินกว่ามาตรฐานที่กำหนดในมาตรา 53/2 ทั้งนี้ ไม่ว่าด้วยเหตุใด เว้นแต่เป็นการปล่อยทิ้งจากการสำรวจการแสวงหาประโยชน์ หรือจากกระบวนการเกี่ยวกับทรัพยากรแร่บนพื้นท้องทะเลนอกชายฝั่ง หรือเป็นการปล่อยทิ้งเพื่อวัตถุประสงค์ในการวิจัยทางวิทยาศาสตร์อันชอบด้วยกฎหมายเกี่ยวกับการลดหรือการควบคุมมลพิษ

การปล่อยทิ้งตามวรรคหนึ่งให้รวมถึงการรั่ว การกำจัด การหก การซึม การสูบ การแพร่กระจายหรือการเท สารที่เป็นอันตรายหรือสิ่งใดๆที่มีสารเป็นอันตรายปนอยู่ด้วย

บทบัญญัติตามวรรคหนึ่งให้ใช้บังคับแก่ผู้ควบคุมหรือเจ้าของสิ่งก่อสร้างในทะเลที่ติดตั้งอยู่กับที่หรือที่ลอยน้ำได้ ซึ่งก่อสร้างขึ้นเพื่อการสำรวจหรือผลิตปิโตรเลียม หรือสนับสนุนการสำรวจหรือผลิตปิโตรเลียมหรือการสำรวจและแสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรในทะเลด้วย”

จะต้องชดใช้เงินสำหรับเป็นค่าใช้จ่ายในการกำจัดหรือแก้ไขสารที่เป็นอันตราย ค่าเสียหายสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้น ตลอดจนค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมให้กลับคืนสู่สภาพเดิมด้วย อย่างไรก็ตามได้มีการกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ควบคุมเรือหรือเจ้าของเรือไว้ในมาตรา 68/9 วรรคสาม กล่าวคือ หากผู้ควบคุมเรือหรือเจ้าของเรือได้ดำเนินการกำจัดหรือแก้ไขสารที่เป็นอันตรายและฟื้นฟูสภาพแวดล้อมให้กลับคืนสู่สภาพเดิมด้วยตนเองในเวลาใกล้เคียงกับเหตุที่เกิดขึ้นแล้ว ผู้ควบคุมเรือหรือเจ้าของเรือไม่ต้องรับโทษและไม่ต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายหรือค่าเสียหายตามมาตรา 68/9 วรรคหนึ่ง

ทั้งนี้ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ได้กำหนดค่านิยามของคำว่า “ผู้ควบคุมเรือ” หมายถึง นายเรือ สร้าง ใต้ก๋ง นายท้าย คนถือท้ายหรือบุคคลใดอื่น ผู้มีหน้าที่บังคับเรือและรับผิดชอบในเรือ แต่ไม่หมายความถึงผู้นำร่อง ดังนั้น ผู้ที่จะต้องรับผิดชอบตามมาตรา 68/9 ไม่ได้หมายความเฉพาะถึงนายเรือ แต่อาจหมายถึงบุคคลอื่นที่เป็นผู้ควบคุมเรือตามที่กฎหมายได้กำหนดไว้

เมื่อเปรียบเทียบกับบทลงโทษของกฎหมายของสาธารณรัฐ สิงคโปร์และกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นพบว่า

กฎหมายของสาธารณรัฐ สิงคโปร์ คือ พระราชบัญญัติว่าด้วยการป้องกันมลพิษทางทะเล ค.ศ. 1990 (Prevention of Pollution of the Sea Act 1990) ได้มีการกำหนดถึงบทลงโทษ ของการปล่อยทิ้งของเสียไว้ในส่วนที่ 3 ของพระราชบัญญัติซึ่งว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (Prevention of pollution from ships) ดังนี้

1) มาตรการห้ามปล่อยทิ้งขยะ ของเสีย น้ำทิ้ง พลาสติก และสารที่เป็นมลพิษจากเรือ ซึ่งได้กำหนดบทลงโทษไว้ในข้อ 6(1)¹³ โดยการกระทำความผิดนี้กฎหมายให้ถือว่าเป็นการกระทำความผิดของนายเรือ เจ้าของเรือ และตัวแทนเรือ โดยแต่ละคนจะต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 20,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ

¹³ Prevention of Pollution of the Sea Act 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 \$20,000 or to imprisonment for a term not exceeding 6 months or to both.

2) มาตรการห้ามปล่อยทิ้งน้ำมันหรือสารที่มีส่วนผสมของน้ำมันออกจากเรือ ซึ่งได้กำหนดบทลงโทษไว้ในข้อ 7(1)¹⁴ โดยการกระทำความผิดนี้กฎหมายให้ถือว่าเป็นการกระทำความผิดของนายเรือ เจ้าของเรือ และตัวแทนเรือ โดยแต่ละคนจะต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 1,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ แต่ไม่เกิน 1,000,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ

3) มาตรการเกี่ยวกับตะกอนน้ำมัน ได้มีการกำหนดบทลงโทษไว้ในข้อ 8(1)¹⁵ โดยการกระทำความผิดนี้กฎหมายให้ถือว่าเป็นการกระทำความผิดของนายเรือและเจ้าของเรือ โดยแต่ละคนจะต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1,000,000 ดอลลาร์สิงคโปร์

4) มาตรการห้ามปล่อยทิ้งของเหลวที่เป็นพิษจากเรือ ได้มีการกำหนดบทลงโทษไว้ในข้อ 10(1)¹⁶ โดยการกระทำความผิดนี้กฎหมายให้ถือว่าเป็นการกระทำความผิดของนายเรือ เจ้าของเรือ และตัวแทนเรือ โดยแต่ละคนจะต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 20,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ

5) มาตรการห้ามปล่อยทิ้งน้ำอับเฉาและตะกอนจากเรือ ได้กำหนดบทลงโทษไว้ในข้อ 10A(1)¹⁷ โดยการกระทำความผิดนี้กฎหมายให้ถือว่าเป็นการกระทำความผิดของนายเรือ

¹⁴ Prevention of Pollution of the Sea Act 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.

¹⁵ Prevention of Pollution of the Sea Act 1990. Article 8(1).

Subject to subsection (2), if any oil residues that cannot be discharged from a Singapore ship into the sea without contravening section 7 are not retained on board the ship, the master and the owner of the ship shall each be guilty of an offence and shall each be liable on conviction to a fine not exceeding \$1 million.

¹⁶ Prevention of Pollution of the Sea Act 1990. Article 10(1).

Subject to subsection (2) and any regulations made under subsection (4), if any discharge of a noxious liquid substance, or of a mixture containing a noxious liquid substance, being a substance or mixture carried as cargo or part cargo in bulk, occurs from a Singapore ship into 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 not exceeding \$20,000 or to imprisonment for a term not exceeding 6 months or to both.

¹⁷ Prevention of Pollution of the Sea Act 1990. Article 10A(1).

เจ้าของเรือ และตัวแทนเรือ โดยแต่ละคนจะต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 20,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ”

นอกจากนี้ พระราชบัญญัติว่าด้วยการป้องกันมลพิษทางทะเล ค.ศ. 1990 (Prevention of Pollution of the Sea Act 1990) ได้มีการกำหนดคำนิยามของนายเรือและเจ้าของเรือไว้ดังนี้

“นายเรือ” หมายถึง บุคคลทุกคนซึ่งมีอำนาจบังคับบัญชาหรือควบคุมเรือลำใด ๆ ยกเว้นนักบิน¹⁸

“เจ้าของ” ที่เกี่ยวกับเรือ หมายถึง บุคคลที่ได้ลงทะเบียนเป็นเจ้าของเรือ หรือในกรณีที่ไม่มีการจดทะเบียน ให้หมายถึงบุคคลที่เป็นเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเหมาเรือเปล่าของเรือ และในกรณีของเรือที่รัฐเป็นเจ้าของและดำเนินการ โดยบริษัทซึ่งในรัฐนั้น ได้จดทะเบียนเป็นผู้ดำเนินการเรือนั้น โดยในกรณีนี้ “เจ้าของ” ให้หมายความรวมถึงรัฐนั้นด้วย¹⁹

จากที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นจะเห็นได้ว่ากฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์ได้มีการกำหนดโทษสำหรับผู้ที่ทำความผิดสำหรับการปล่อยทิ้งของเสียในกรณีต่างๆ โดยมีการกำหนดบทลงโทษที่เหมือนกันคือมีโทษจำคุกและโทษปรับ โดยที่จำนวนของโทษจำคุกและโทษปรับนั้นจะแตกต่างกันไปตามประเภทของของเสียที่ได้ปล่อยทิ้งลงสู่ทะเล นอกจากนี้ในกฎหมายแต่ละข้อได้มีการกำหนดผู้ที่จะต้องรับผิดชอบไว้ได้แก่ นายเรือ เจ้าของเรือ และตัวแทนเรือ โดยแต่ละคนจะต้องได้รับโทษตามที่กฎหมายกำหนดไว้ในข้อนั้นๆ มีเพียงกรณีเดียวที่แตกต่างจากกฎหมายข้ออื่น คือ มาตรการเกี่ยวกับตะกอนน้ำมันในข้อ 8 ที่กำหนดให้ผู้ที่ต้องรับผิดชอบ นายเรือและเจ้าของเรือ โดยมีการกำหนดบทลงโทษเป็นโทษปรับเพียงอย่างเดียว

Subject to subsections (2) and (3) and section 10B, if any discharge of ballast water or sediments occurs from any ship into Singapore waters, or from a Singapore ship into any part of the sea, 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 \$20,000 or to imprisonment for a term not exceeding 6 months or to both.

¹⁸ Prevention of Pollution of the Sea Act 1990

“master” includes every person, except a pilot, having command or charge of any ship

¹⁹ Prevention of Pollution of the Sea Act 1990

“owner”, in relation to a ship, means the person registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person owning the ship or the bareboat charterer of the ship; and, in the case of a ship owned by a state and operated by a company which in that state is registered as the ship’s operator, “owner” includes that state

ส่วนกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น คือ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลและภัยพิบัติทางทะเล (Law Relating to the Prevention of Marine Pollution and Maritime Disaster) ได้มีการกำหนดถึงบทลงโทษที่เกี่ยวกับการปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเลในกรณีการปล่อยทิ้งน้ำมัน ของเหลวที่เป็นพิษ และของเสีย ได้บัญญัติไว้ในข้อ 55 โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

ข้อ 55 บุคคลใดที่ได้กระทำการตามข้อใดข้อหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 10,000,000 เยน

- (1) บุคคลที่ปล่อยทิ้งน้ำมันโดยฝ่าฝืนบทบัญญัติในข้อ 4 วรรค 1
- (2) บุคคลที่ปล่อยทิ้งของเหลวที่เป็นพิษ หรือของเหลวที่ประเมินค่าไม่ได้โดยฝ่าฝืนบทบัญญัติในข้อ 9-2 วรรค 1 (รวมถึงกรณีที่น่าไปใช้โดยอนุโลมตาม ข้อ 9-6 วรรค 1)
- (3) บุคคลที่ปล่อยทิ้งของเสียโดยฝ่าฝืนบทบัญญัติในข้อ 10 วรรค 1²⁰

ข้อ 55 วรรค 2 บุคคลที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติใน (1)(2) (3) หรือ (4) ของวรรคก่อน โดยประมาทเลินเล่อ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000,000 เยน²¹

จากที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นจะเห็นได้ว่า กฎหมายของประเทศญี่ปุ่นได้มีบทลงโทษสำหรับบุคคลใดที่ได้ทำการปล่อยทิ้งน้ำมัน หรือปล่อยทิ้งของเหลวที่เป็นพิษหรือของเหลวที่ประเมินค่าไม่ได้ หรือปล่อยทิ้งของเสีย โดยมีการกำหนดโทษไว้เป็นโทษปรับแต่เพียงอย่างเดียว และได้ขยายบทลงโทษไปถึงบุคคลที่ทำการปล่อยทิ้งของเสียดังกล่าวที่ได้ทำไปด้วยความประมาทเลินเล่อซึ่งก็ได้มีการกำหนดบทลงโทษเป็นโทษปรับเท่านั้น แต่จำนวนค่าปรับจะน้อยกว่ากรณีการปล่อยทิ้งของเสียตามข้อ 55 วรรคหนึ่ง และเมื่อสังเกตถ้อยคำที่กฎหมายของประเทศญี่ปุ่นใช้กล่าวถึงผู้กระทำความผิด กฎหมายใช้คำว่า “บุคคลใด” จึงอาจตีความว่าเป็นบุคคล

²⁰ Law Relating to the Prevention of Marine Pollution and Maritime Disaster. Article 55.

(1) A person who discharged oil in violation of the provision of Paragraph 1 of Article 4;

(2) A person who discharged noxious liquid substances or non-evaluation liquid substances in violation of the provision of Paragraph 1 of Article 9-2 (including a case to which mutatis mutandis applied under Paragraph 1 of Article 9-6);

(3) A person who discharged wastes in violation of the provision of Paragraph 1 of Article 10

²¹ Law Relating to the Prevention of Marine Pollution and Maritime Disaster. Article 55. Paragraph 2.

A person who violated the provision of item (1), (2), (3) or (4) of the preceding Paragraph by negligence shall be punished with a fine of not more than 5,000,000 yen.

ใดก็ได้ที่ทำกรปล่อยทิ้งน้ำมัน หรือปล่อยทิ้งของเหลวที่เป็นพิษหรือของเหลวที่ประเมินค่าไม่ได้ หรือปล่อยทิ้งของเสีย กฎหมายไม่ได้กำหนดถึงบุคคลใดเป็นการเฉพาะ

กล่าวโดยสรุป เมื่อเปรียบเทียบบทลงโทษที่เกี่ยวกับการปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเล ระหว่าง กฎหมายของประเทศไทย กฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์ และกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น พบว่า

1) กฎหมายของประเทศไทยและกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นไม่ได้มีการกล่าวถึงผู้กระทำความผิดไว้เป็นการเฉพาะ โดยใช้คำว่าผู้ใด หรือบุคคลใด จึงอาจตีความได้ว่าเป็นบุคคลใดก็ได้บนเรือที่ทำการปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเล ต่างจากกฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์ที่ได้มีการกล่าวถึงผู้กระทำความผิดไว้เป็นการเฉพาะ ได้แก่ นายเรือ เจ้าของเรือ หรือตัวแทนเรือ ซึ่งแต่ละคนจะต้องได้รับโทษตามที่กฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์ได้กำหนดไว้

2) บทลงโทษสำหรับผู้กระทำความผิดที่ได้ปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเล สำหรับกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นได้กำหนดไว้แต่เพียงโทษปรับเท่านั้น ส่วนกฎหมายของประเทศไทยและกฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์มีการกำหนดเหมือนกันคือมีทั้งโทษจำคุกและโทษปรับ

ดังนั้น ผู้เขียนเห็นว่าในการกระทำความผิดในกรณีการปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเลนั้น ประเทศไทยควรมีการกำหนดถึงตัวผู้กระทำความผิดไว้เป็นการเฉพาะ กล่าวคือ นายเรือเจ้าของเรือ หรือตัวแทนเรือ โดยให้แต่ละคนต้องรับโทษตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ในส่วนของบทลงโทษนั้น ผู้เขียนเห็นควรให้ยังคงมีโทษจำคุกอยู่ และควรมีการเพิ่มจำนวนโทษปรับให้สูงขึ้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้บังคับกฎหมายให้ผู้กระทำความผิดไม่กล้ากระทำความผิดอีก

4.2 เปรียบเทียบมาตรการห้ามทิ้งของเสียลงสู่ทะเลที่ใช้บังคับกับเรือต่างชาติดกับปัญหาในทางปฏิบัติที่เกิดขึ้นในประเทศไทย

กฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวกับกรณีการปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเลทั้ง สองพระราชบัญญัติ ได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินเรือ ในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 และพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 โดยทั้งสองพระราชบัญญัติได้มีการกำหนดขอบเขตพื้นที่ในการใช้บังคับกฎหมาย คือ น่านน้ำไทย ซึ่งหมายถึง น่านน้ำที่อยู่อาณาเขตประเทศไทยหรือภายในทะเลอาณาเขต โดยมีระยะ 12 ไมล์ทะเลเท่านั้น ไม่รวมถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะ จึงเกิดเป็นประเด็นปัญหาว่า เมื่อการใช้บังคับกฎหมายของประเทศไทยสามารถใช้บังคับได้ทั้งเรือไทยและเรือต่างชาติภายในขอบเขตของน่านน้ำไทยซึ่งรวมถึงทะเลอาณาเขตเท่านั้นตามหลักดินแดนที่สามารถใช้กฎหมายภายในของรัฐได้กับทุกคนโดยไม่คำนึงถึงสัญชาติหรือถิ่นที่อยู่ของผู้กระทำความผิดและผู้เสียหาย แต่ในกรณีที่มีการปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเลเกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะนั้น

ในกรณีของเรือไทย แม้จะได้กระทำความผิดในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ แต่ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 4 วรรคสอง ที่ได้บัญญัติว่า การกระทำความผิดในเรือไทยหรืออากาศยานไทย ไม่ว่าจะอยู่ ณ ที่ใด ให้ถือว่ากระทำความผิดในราชอาณาจักร ดังนั้น จึงสามารถบังคับใช้กฎหมายของประเทศไทย กับเรือไทยได้ แตกต่างจากเรือต่างชาติ เมื่อกฎหมายของประเทศไทยไม่ได้ขยายขอบเขตการใช้ บังคับกฎหมายไปถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ทำให้ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายของประเทศไทยกับ เรือต่างชาติได้จึงนำไปสู่การวิเคราะห์ปัญหา ดังนี้

4.2.1 มาตรการห้ามทิ้งของเสียลงสู่ทะเลในเขตทะเลไทย

เนื่องจากในขณะที่ผู้เขียนได้เขียนงานวิจัยฉบับนี้อยู่ นั้น กฎหมายของประเทศไทย ยังไม่มีการกำหนดมาตรการห้ามทิ้งของเสียลงสู่ทะเลในเขตทะเลไทยที่จะบังคับใช้กับเรือต่างชาติ ไว้เป็นการเฉพาะ จึงทำให้เกิดเป็นประเด็นปัญหาที่เกี่ยวกับการใช้บังคับกฎหมายของประเทศไทย ในกรณีที่เรือต่างชาติได้กระทำความผิดโดยการทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเลในเขตทะเลไทย ดังนี้

4.2.1.1 ทะเลอาณาเขต

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (UNCLOS) ได้กำหนดถึง ความกว้างของทะเลอาณาเขตของแต่ละรัฐ ไว้ให้ไม่เกิน 12 ไมล์ทะเลโดยวัดจากเส้นฐานที่กำหนด ขึ้นตามอนุสัญญานี้²² ทะเลอาณาเขต (territorial sea) จึงหมายถึง อาณาเขตทางทะเลหรือน่านน้ำของ รัฐชายฝั่งซึ่งอยู่ติดออกไปจากฝั่งทะเลหรือถัดออกไปจากน่านน้ำภายในหากรัฐชายฝั่งนั้นมีน่านน้ำ ภายใน²³

กฎหมายของประเทศไทยที่ได้มีการกำหนดถึงมาตรการห้ามทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ ทะเล ได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 มาตรา 119 มาตรา 119 ทวิ และมาตรา 204 และพระราชบัญญัติเรือไทย พระพุทธศักราช 2481 มาตรา 53/1 โดยทั้งสอง พระราชบัญญัติได้มีการกำหนดขอบเขตการใช้บังคับกฎหมาย ดังนี้

1) พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ได้กำหนดถึง ความหมายของน่านน้ำไทยไว้ในมาตรา 3 โดยมีสาระสำคัญดังนี้ “น่านน้ำไทย หมายความว่า บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของราชอาณาจักรไทย และในกรณีตามมาตรา 17 มาตรา 119 มาตรา 119 ทวิ มาตรา 120 มาตรา 121 มาตรา 133 มาตรา 204 และมาตรา 220 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ให้หมายความรวมถึงน่านน้ำ ที่อยู่เขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทยด้วย”

²² กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงต่างประเทศ. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 7. หน้า 5.

²³ จตุรงค์ ธีระวัฒน์. (2558). *กฎหมายระหว่างประเทศ* (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ: วิทยุชน. หน้า 654.

2) พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ได้กำหนดถึงความหมายของน่านน้ำไทยไว้ในมาตรา 5 โดยมีสาระสำคัญดังนี้ “น่านน้ำไทย หมายความว่า บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อธิปไตยของประเทศไทย”

จากความหมายของน่านน้ำไทยที่ได้กล่าวไปในข้างต้นจึงอาจกล่าวได้ว่า “น่านน้ำไทย” หมายถึง บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของราชอาณาจักรไทย ซึ่งรวมถึงทะเลอาณาเขตโดยมีระยะ 12 ไมล์ทะเลวัดจากเส้นฐาน

ดังนั้นในกรณีที่เรือต่างชาติได้กระทำความผิดโดยการทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเลในเขตน่านน้ำไทยหรือในทะเลอาณาเขตของประเทศไทย ประเทศไทยสามารถใช้กฎหมายของตนบังคับกับเรือต่างชาติที่กระทำความผิดได้ตามหลักดินแดนที่รัฐทุกรัฐย่อมมีเขตอำนาจเหนือคดีอาญาที่มีการกระทำเกิดขึ้นในดินแดนของตนโดยไม่ต้องคำนึงถึงสัญชาติของผู้กระทำความผิดและผู้เสียหาย

4.2.1.2 เขตต่อเนื่อง

เขตต่อเนื่อง (Contiguous Zone) เป็นอาณาเขตของทางทะเลของรัฐชายฝั่งที่อยู่ประชิดและถัดออกไปจากน่านน้ำอาณาเขตหรือทะเลอาณาเขต²⁴ โดยอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (UNCLOS) ได้กำหนดให้รัฐสามารถขยายเขตต่อเนื่องได้ไม่เกิน 24 ไมล์ทะเลจากเส้นฐาน²⁵

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งเป็นกฎหมายของประเทศไทยได้กำหนดขอบเขตของการใช้บังคับกฎหมายนี้ให้รวมถึงเขตต่อเนื่องด้วย โดยได้กำหนดไว้ใน มาตรา 3 ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้ “น่านน้ำไทย หมายความว่า บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของราชอาณาจักรไทย และในกรณีตามมาตรา 17 มาตรา 119 มาตรา 119 ทวิ มาตรา 120 มาตรา 121 มาตรา 133 มาตรา 204 และมาตรา 220 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ให้หมายความรวมถึงน่านน้ำที่อยู่ในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทยด้วย” จะเห็นได้ว่าในกรณีตามมาตราที่ได้มีการกำหนดไว้ในมาตรา 3 กฎหมายได้ขยายขอบเขตอำนาจของการใช้บังคับกฎหมายโดยนอกจากจะบังคับใช้ได้ ในน่านน้ำไทยซึ่งรวมถึงทะเลอาณาเขตของประเทศไทยแล้วยังให้รวมถึงเขตต่อเนื่องของประเทศไทยด้วย

²⁴ จตุรงค์ ธีระวัฒน์. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 23. หน้า 655-656.

²⁵ UNCLOS. Article 33. Paragraph 2.

2. The contiguous zone may not extend beyond 24 nautical miles from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured.

ดังนั้น มาตรการห้ามทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเลที่ได้กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ได้แก่มาตรา 119 มาตรา 119 ทวิ และมาตรา 204 หากเรือต่างชาติได้กระทำความผิดนี้ในเขตต่อเนื่องของประเทศไทยก็สามารถใช้กฎหมายของ ประเทศไทยบังคับกับเรือต่างชาติได้

4.2.1.3 เขตเศรษฐกิจจำเพาะ

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (UNCLOS) ได้กำหนดถึง เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zone) ไว้ว่าเป็นบริเวณที่อยู่เลยไปจากและประชิดกับ ทะเลอาณาเขตอันอยู่ภายใต้บังคับแห่งระบอบกฎหมายเฉพาะที่กำหนดไว้ในภาคนี้ ซึ่งตามระบอบ กฎหมายเฉพาะดังกล่าวนี้ สิทธิและเขตอำนาจของรัฐชายฝั่ง และสิทธิและเสรีภาพของรัฐอื่น ถูกกำหนดโดยบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องของอนุสัญญานี้²⁶ โดยเขตเศรษฐกิจจำเพาะจะต้องไม่ขยาย ออกไปเลย 200 ไมล์ทะเลจากเส้นฐานซึ่งใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต²⁷

ในขณะที่ผู้เขียนได้เขียนงานวิจัยฉบับนี้อยู่ ณ ขณะนี้ กฎหมายของประเทศไทยยังไม่ได้มี การออกกฎหมายและใช้บังคับกฎหมายในกรณีที่เกี่ยวข้องกับการป้องกัน ลด และควบคุมภาวะมลพิษ ของสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากการทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ โดยจะเห็นได้ จากการกำหนดขอบเขตของการใช้บังคับกฎหมายของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ที่บังคับใช้กฎหมายเฉพาะในเขตน่านน้ำไทยซึ่งรวมถึงทะเลอาณาเขตของ ประเทศไทย และในบางกรณียังขยายขอบเขตรวมไปถึงเขตต่อเนื่องของประเทศไทยด้วย แต่ไม่รวมถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ส่วนพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 กฎหมายได้ กำหนดขอบเขตการใช้บังคับเฉพาะในเขตน่านน้ำไทยซึ่งรวมถึงทะเลอาณาเขตในระยะ 12 ไมล์ทะเลวัดจากเส้นฐานเท่านั้นโดยไม่รวมถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะ จึงทำให้เกิดปัญหา การใช้บังคับกฎหมายกับเรือต่างชาติที่ได้ทำการปล่อยทิ้งของเสียจากเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

²⁶ UNCLOS. Article 55.

The exclusive economic zone is an area beyond and adjacent to the territorial sea, subject to the specific legal regime established in this Part, under which the rights and jurisdiction of the coastal State and the rights and freedoms of other States are governed by the relevant provisions of this Convention.

²⁷ UNCLOS. Article 57.

The exclusive economic zone shall not extend beyond 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured.

เมื่อประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (UNCLOS) และ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร 1978 (MARPOL 73/78) ประเทศไทยจึงอาจนำเอาข้อกำหนดในอนุสัญญา มาใช้เพื่อพัฒนากฎหมายของประเทศไทยให้ขยายขอบเขตการใช้บังคับกฎหมายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ซึ่งโดยหลักแล้วรัฐที่เกี่ยวข้องกับการใช้บังคับกฎหมายที่เกี่ยวกับการป้องกัน ลด และควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเล มีอยู่ด้วยกัน 3 สถานะ คือ รัฐเจ้าของธง (Flag State) รัฐเจ้าท่าเรือ (Port State) และรัฐชายฝั่ง (Coastal State) โดยอนุสัญญา UNCLOS ได้กำหนดถึง หลักเกณฑ์การใช้บังคับกฎหมายไว้ดังนี้

1) การใช้บังคับกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับภาวะมลพิษจากการทิ้งเท

อนุสัญญา UNCLOS ข้อ 216 มีสาระสำคัญว่า “กฎหมายและข้อบังคับที่ออกตาม อนุสัญญานี้ และหลักเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศที่ใช้บังคับซึ่งกำหนดขึ้นผ่านองค์การ ระหว่างประเทศที่มีอำนาจหรือการประชุมทางทูตเพื่อการป้องกัน การลดและการควบคุมภาวะ มลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากการทิ้งเทให้บังคับใช้โดย

(เอ) รัฐชายฝั่ง เกี่ยวกับการทิ้งเทภายในทะเลอาณาเขตหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ หรือบนไหล่ทวีปของตน

(บี) รัฐเจ้าของธง เกี่ยวกับเรือที่ชักธงของตน หรือเรือ หรืออากาศยานที่จอด ทะเบียนกับตน

(ซี) รัฐใดๆ เกี่ยวกับการกระทำการบรรทุกของเสียหรือสารอื่นที่เกิดขึ้น ภายในอาณาเขตหรือที่ท่าจอดเรือนอกฝั่งของตน

รัฐไม่ต้องดำเนินคดีโดยอาศัยอำนาจตามความในข้อนี้ เมื่อรัฐอื่นได้ดำเนินคดีแล้ว ตามข้อนี้”²⁸

²⁸ UNCLOS. Article 216.

1. Laws and regulations adopted in accordance with this Convention and applicable international rules and standards established through competent international organizations or diplomatic conference for the prevention, reduction and control of pollution of the marine environment by dumping shall be enforced:

(a) by the coastal State with regard to dumping within its territorial sea or its exclusive economic zone or onto its continental shelf;

(b) by the flag State with regard to vessels flying its flag or vessels or aircraft of its registry;

(c) by any State with regard to acts of loading of wastes or other matter occurring within its territory or at its off-shore terminals.

จากที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นจะเห็นได้ว่ากฎหมายในข้อนี้ได้กำหนดถึงขอบเขตการใช้บังคับกฎหมายที่รัฐชายฝั่ง และรัฐเจ้าของธงมีอำนาจบังคับใช้กฎหมายได้ ซึ่งในกรณีของรัฐชายฝั่งนั้น อนุสัญญา UNCLOS ได้กำหนดขอบเขตการใช้บังคับกฎหมายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะด้วย

2) การใช้บังคับกฎหมายโดยรัฐเจ้าของท่าเรือ

อนุสัญญา UNCLOS ข้อ 218 มีสาระสำคัญดังนี้ “เมื่อเรืออยู่ในท่าเรือ หรือ ณ ท่าจอดเรือนอกฝั่งของรัฐได้โดยสมัครใจ รัฐนั้นอาจทำการสืบสวน และเมื่อมีหลักฐานยืนยันเช่นนั้นแล้ว อาจดำเนินคดีในส่วนที่เกี่ยวกับการปล่อยทิ้งจากเรื่อนั้นนอกน่านน้ำภายในทะเลอาณาเขต หรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐนั้น ซึ่งเป็นการละเมิดหลักเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศที่ใช้บังคับซึ่งกำหนดขึ้นผ่านองค์การระหว่างประเทศที่มีอำนาจหรือการประชุมทางทั่วไป”²⁹

ในอนุสัญญาข้อ 218 ได้กำหนดให้รัฐเจ้าของท่าเรือสามารถตรวจสอบเรือที่อยู่ในท่าเรือ หรือ ณ ท่าจอดเรือนอกฝั่งของรัฐได้ และหากมีหลักฐานที่ยืนยันได้ว่ามีการปล่อยทิ้งจากเรื่อนั้นนอกน่านน้ำภายในทะเลอาณาเขต หรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ รัฐเจ้าของท่าเรืออาจดำเนินคดีในส่วนนี้ได้

3) การใช้บังคับกฎหมายโดยรัฐชายฝั่ง

อนุสัญญา UNCLOS ข้อ 220 มีสาระสำคัญดังต่อไปนี้ “ในกรณีที่มีเหตุอันชัดแจ้งทำให้เชื่อได้ว่าเรือที่เดินทางอยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะหรือทะเลอาณาเขตของรัฐหนึ่งได้ทำการละเมิดตามที่กล่าวถึงในวรรค 3 ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ซึ่งเป็นผลให้มีการปล่อยทิ้งอย่างมากอันก่อให้เกิดหรือเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดภาวะมลพิษร้ายแรงต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล รัฐนั้นอาจดำเนินการตรวจสอบเรือเกี่ยวกับการละเมิดนั้น หากเรือได้ปฏิเสธที่จะให้ข้อสนเทศหรือ

2. No State shall be obliged by virtue of this article to institute proceedings when another State has already instituted proceedings in accordance with this article.

²⁹ UNCLOS. Article 218.

1. When a vessel is voluntarily within a port or at an off-shore terminal of a State, that State may undertake investigations and, where the evidence so warrants, institute proceedings in respect of any discharge from that vessel outside the internal waters, territorial sea or exclusive economic zone of that State in violation of applicable international rules and standards established through the competent international organization or general diplomatic conference.

หากข้อสนเทศที่เรื่อนั้นให้มาไม่ตรงอย่างที่ปรากฏตามสถานการณ์ที่เป็นจริงอย่างชัดเจน และหากพฤติกรรมแห่งกรณีนั้นทำให้การตรวจตราเช่นนั้นมีความชอบธรรม³⁰

จากที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นจะเห็นได้ว่า ข้อ 220 วรรคห้า ได้กล่าวถึงการใช้อำนาจ กฎหมายของรัฐชายฝั่งในกรณีที่เหตุชัดเจนทำให้เชื่อได้ว่าเรือที่เดินทางอยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ หรือทะเลอาณาเขต ได้ทำการปล่อยทิ้งอย่างมากมายเป็นการละเมิดต่อมาตรการการป้องกัน ลด และ ควบคุมภาวะมลพิษจากเรือ รัฐชายฝั่งอาจตรวจสอบเรื่อนั้นก่อนได้ และหากมีหลักฐานที่เพียงพอ และพบว่ามีการละเมิดจริง รัฐชายฝั่งอาจดำเนินคดีรวมไปถึงกักเรือตามกฎหมายของตนได้³¹

กล่าวโดยสรุป เมื่อกฎหมายของประเทศไทยมีขอบเขตการใช้บังคับกฎหมายเฉพาะ ภายในเขตน่านน้ำไทยและทะเลอาณาเขตเท่านั้น โดยมีเพียงบางกรณีที่ยกขอบเขตการใช้บังคับ กฎหมายในเขตต่อเนื่องของประเทศไทย แต่ไม่รวมไปถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะด้วย ผู้เขียนจึงเห็นว่า กฎหมายของประเทศไทยควรขยายขอบเขตการใช้บังคับกฎหมายให้รวมไปถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ด้วย เพื่อที่จะสามารถบังคับใช้กฎหมายของประเทศไทยกับเรือต่างชาติที่ได้ทำการทิ้งของเสียจาก เรือลงสู่ทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ โดยอาจนำเอาหลักเกณฑ์ของอนุสัญญา UNCLOS ที่ได้กล่าว ไปในข้างต้นมาปรับใช้ในการแก้ไขกฎหมายเพื่อให้มีการขยายขอบเขตการใช้บังคับกฎหมาย ให้ ครอบคลุมไปถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะด้วย

³⁰ UNCLOS. Article 220. Paragraph 5.

5. Where there are clear grounds for believing that a vessel navigating in the exclusive economic zone or the territorial sea of a State has, in the exclusive economic zone, committed a violation referred to in paragraph 3 resulting in a substantial discharge causing or threatening significant pollution of the marine environment, that State may undertake physical inspection of the vessel for matters relating to the violation if the vessel has refused to give information or if the information supplied by the vessel is manifestly at variance with the evident factual situation and if the circumstances of the case justify such inspection.

³¹ UNCLOS. Article 220. Paragraph 6.

6. Where there is clear objective evidence that a vessel navigating in the exclusive economic zone or the territorial sea of a State has, in the exclusive economic zone, committed a violation referred to in paragraph 3 resulting in a discharge causing major damage or threat of major damage to the coastline or related interests of the coastal State, or to any resources of its territorial sea or exclusive economic zone, that State may, subject to section 7, provided that the evidence so warrants, institute proceedings, including detention of the vessel, in accordance with its laws.

4.2.2 บทลงโทษ

แม้กฎหมายของประเทศไทยที่มีการกำหนดมาตรการลงโทษสำหรับกรณีการทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเล ซึ่งได้แก่พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 และพระราชบัญญัติเรือไทย พระพุทธศักราช 2481 โดยทั้งสองพระราชบัญญัติได้กำหนดโทษไว้เหมือนกัน คือ โทษจำคุกและโทษปรับ ซึ่งมาตรการลงโทษนี้สามารถใช้บังคับกับเรือต่างชาติที่ได้กระทำความผิดในน่านน้ำไทย และในบางกรณีกฎหมายได้ขยายขอบเขตการใช้บังคับกฎหมายให้รวมถึงเขตต่อเนื่องด้วย

อย่างไรก็ตาม อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (UNCLOS) ได้มีการกำหนดถึงมาตรการลงโทษเรือต่างชาติไว้ใน ข้อ 230 ซึ่งได้วางหลักว่า “เฉพาะโทษปรับเท่านั้นที่อาจนำมาใช้ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการละเมิดกฎหมายและข้อบังคับภายใน หรือหลักเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศที่ใช้บังคับเพื่อการป้องกัน การลด และการควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเลที่กระทำโดยเรือต่างชาติในทะเลอาณาเขต ยกเว้นในกรณีการกระทำให้เกิดภาวะมลพิษโดยจงใจและร้ายแรงในทะเลอาณาเขต”³²

จากที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นจะเห็นได้ว่า ในกรณีที่เรือต่างชาติได้ทำการปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเลในทะเลอาณาเขต ซึ่งเป็นการละเมิดต่อกฎหมายและข้อบังคับภายใน หรือหลักเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศที่ใช้บังคับเพื่อการป้องกัน การลด และการควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเล อนุสัญญา UNCLOS ได้กำหนดให้นำโทษปรับมาใช้กับเรือต่างชาติเท่านั้น เว้นแต่ในกรณีที่เรือต่างชาติกระทำให้เกิดภาวะมลพิษโดยจงใจและร้ายแรงในทะเลอาณาเขต

ดังนั้น เมื่อประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นรัฐภาคีในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (UNCLOS) จึงต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่อนุสัญญาได้กำหนดไว้ คือ ต้องนำโทษปรับมาใช้บังคับกับเรือต่างชาติที่ได้กระทำความผิดในกรณี ทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเลเท่านั้น แม้ว่ากฎหมายของประเทศไทยจะมีการกำหนดโทษสำหรับผู้กระทำความผิดเป็นโทษจำคุก หรือโทษปรับ หรือทั้งจำทั้งปรับก็ตาม โดยผู้เขียนเห็นว่าควรมีการกำหนดอัตราโทษปรับสำหรับเรือต่างชาติไว้เป็นการเฉพาะ เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้บังคับกฎหมายกับเรือต่างชาติ

³² UNCLOS, Article 230, Paragraph 2.

Monetary penalties only may be imposed with respect to violations of national laws and regulations or applicable international rules and standards for the prevention, reduction and control of pollution of the marine environment, committed by foreign vessels in the territorial sea, except in the case of a wilful and serious act of pollution in the territorial sea.

4.3 ปัญหาในทางปฏิบัติของประเทศไทย

แม้ประเทศไทยจะมีกฎหมายที่ใช้บังคับกับการกระทำความผิดกรณีปล่อยทิ้งของเสียหรือกรณีเททิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเล แต่ในทางปฏิบัติแล้วยังคงเกิดปัญหาในการใช้บังคับกฎหมายซึ่งนำไปสู่การวิเคราะห์ดังนี้

4.3.1 ปัญหาช่องว่างของกฎหมาย

กฎหมายของประเทศไทยที่ใช้บังคับกับการปล่อยทิ้งของเสียหรือกรณีเททิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเลได้แก่พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 และพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ซึ่งได้กำหนดขอบเขตของการใช้บังคับกฎหมายให้ใช้ได้เฉพาะในเขตน่านน้ำไทยซึ่งรวมถึงทะเลอาณาเขตในระยะ 12 ไมล์ทะเลวัดจากเส้นฐานเท่านั้นและมีบางกรณีที่กฎหมายขยายขอบเขตไปถึงเขตต่อเนื่องของประเทศไทย แต่ไม่รวมถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ทำให้เกิดช่องว่างในการใช้บังคับกฎหมายกรณีที่มีการปล่อยทิ้งของเสียหรือการเททิ้งของเสียลงสู่ทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เนื่องจากกฎหมายไม่ได้ครอบคลุมถึงการกระทำความผิดในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

ในอนุสัญญา UNCLOS ข้อ 56 ได้กล่าวถึงสิทธิ เขตอำนาจและหน้าที่ของรัฐชายฝั่งในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

“ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ รัฐชายฝั่งมี

(เอ) สิทธิอธิปไตยเพื่อความมุ่งประสงค์ในการสำรวจและแสวงประโยชน์การอนุรักษ์ และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติ ทั้งที่มีชีวิตหรือไม่มีชีวิตในน้ำเหนือพื้นดินท้องทะเล และในพื้นดินท้องทะเลกับดินใต้ผิวดินของพื้นดินท้องทะเลนั้น และมีสิทธิอธิปไตยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมอื่นๆ เพื่อการแสวงประโยชน์และการสำรวจทางเศรษฐกิจในเขต อาทิเช่น การผลิตพลังงานจากน้ำ กระแสน้ำ และลม

(บี) เขตอำนาจตามที่บัญญัติไว้ในบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องของอนุสัญญานี้เกี่ยวกับ

(1) การสร้างและการใช้เกาะเทียม สิ่งติดตั้ง และสิ่งก่อสร้างต่างๆ

(2) การวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเล

(3) การคุ้มครองและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล

(ซี) สิทธิและหน้าที่อื่นๆตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญานี้”³³

³³ UNCLOS, Article 56, Paragraph 1.

In the exclusive economic zone, the coastal State has:

จากที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นจะเห็นได้ว่าอนุสัญญา UNCLOS ข้อ 56 ได้มีการกล่าวถึงเขตอำนาจของราชอาณาจักรไทยในเรื่องการคุ้มครองและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลซึ่งสอดคล้องกับกฎหมายของประเทศไทยที่มีมาตรการห้ามปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเลและมาตรการห้ามทิ้งเทของเสียลงสู่ทะเลอันเป็นมาตรการในการคุ้มครองและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล ดังนั้น เพื่อเป็นการลดปัญหาช่องว่างของกฎหมาย ผู้เขียนจึงเสนอให้ประเทศไทยนำบทบัญญัติดังกล่าวมาใช้ในการขยายขอบเขตในการใช้บังคับกฎหมายของประเทศไทยในกรณีที่มีการปล่อยทิ้งของเสียหรือเททิ้งของเสียลงสู่ทะเลให้ครอบคลุมไปถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะด้วย

4.3.2 ปัญหาประสิทธิภาพในการใช้บังคับกฎหมาย

แม้พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 และพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 จะได้มีการกำหนดบทลงโทษสำหรับผู้กระทำความผิดในกรณีปล่อยทิ้งหรือเททิ้งของเสียลงสู่ทะเล แต่ทั้งสองพระราชบัญญัติไม่ได้ให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ในเรื่องการจับกุมผู้กระทำความผิดไว้เป็นการเฉพาะ จึงทำให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติว่าเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานใดบ้างที่มีอำนาจในการจับกุมผู้กระทำความผิด

เมื่อเปรียบเทียบกับพระราชบัญญัติว่าด้วยการป้องกันมลพิษทางทะเล ค.ศ. 1990 (Prevention of Pollution of the Sea Act 1990) ซึ่งเป็นกฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์พบว่ากฎหมายดังกล่าวได้มีการกำหนดถึงอำนาจจับกุม (Powers of arrest) ไว้ในข้อ 28 โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

“(1) อธิบดี นายท่า เจ้าพนักงานตำรวจ หรือบุคคลใดๆที่ได้รับมอบหมายเป็นหนังสือจากอธิบดีหรือนายท่า อาจจับกุมบุคคลซึ่งกระทำการหรือผู้ซึ่งมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่ากระทำความผิด

(a) sovereign rights for the purpose of exploring and exploiting, conserving and managing the natural resources, whether living or non-living, of the waters superjacent to the seabed and of the seabed and its subsoil, and with regard to other activities for the economic exploitation and exploration of the zone, such as the production of energy from the water, currents and winds;

(b) jurisdiction as provided for in the relevant provisions of this Convention with regard to:

(i) the establishment and use of artificial islands, installations and structures;

(ii) marine scientific research;

(iii) the protection and preservation of the marine environment;

(c) other rights and duties provided for in this Convention.

ตามพระราชบัญญัตินี้ หรือระเบียบใดๆ โดยไม่ต้องมีหมาย และนำตัวผู้ถูกจับส่งศาลเพื่อดำเนินการตามกฎหมาย”³⁴

จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่ากฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์ได้มีการกำหนดถึงบุคคลที่มีอำนาจในการจับกุมผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการป้องกันมลพิษทางทะเล ค.ศ. 1990 ไว้เป็นการเฉพาะซึ่งได้แก่ อธิบดี นายท่า เจ้าพนักงานตำรวจ หรือบุคคลใดๆ ที่ได้รับมอบหมายเป็นหนังสือจากอธิบดีหรือนายท่า

ดังนั้น ผู้เขียนจึงเสนอให้กฎหมายของประเทศไทย ได้แก่พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 และพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ควรมีการกำหนดถึงอำนาจในการจับกุมผู้กระทำความผิดกรณีปล่อยทิ้งหรือเททิ้งของเสียลงสู่ทะเล โดยอาจกำหนดถึงบุคคลที่มีอำนาจในการจับกุมผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะเหมือนกฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์เพื่อที่จะทำให้การใช้บังคับกฎหมายของประเทศไทยมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

³⁴ Prevention of Pollution of the Sea Act 1990. Article 28(1).

The Director, the Port Master, a police officer or any person authorised in writing by the Director or Port Master, may arrest without warrant any person who has committed or whom he or she reasonably believes to have committed an offence under this Act or any regulations made under this Act and take the arrested person before a Magistrate’s Court or a District Court (as the case may be) to be dealt with according to law.

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

ปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางทะเลถือเป็นเส้นทางการขนส่งที่สำคัญและได้รับความนิยม เนื่องจากเป็นการขนส่งที่รองรับจำนวนสินค้าได้เป็นจำนวนมาก สามารถบรรทุกสินค้าได้หลายหลากชนิดในเรือลำเดียวกัน มีความปลอดภัย และประหยัดต้นทุนในการขนส่ง ทำให้แนวโน้มการขนส่งสินค้าทางทะเลมีเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตาม การขนส่งสินค้าทางทะเลก่อให้เกิดภาวะมลพิษแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลได้หลายทาง ไม่ว่าจะเป็นภาวะมลพิษจากขยะสิ่งปฏิกูล ก๊าซพิษที่ปล่อยจากเรือ รวมไปถึงสินค้าอันตรายที่ขนส่งทางเรือ เช่น น้ำมัน เป็นต้น ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางชายฝั่งและสิ่งแวดล้อมทางทะเล ซึ่งสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดภาวะมลพิษทางทะเลนั้นเกิดมาจากการปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเล

จากการศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเลตามกฎหมายของประเทศไทย รวมไปถึงกฎหมายระหว่างประเทศ และกฎหมายของต่างประเทศ เพื่อวิเคราะห์ถึงปัญหาความรับผิดชอบทางอาญาของนายเรือ ปัญหาเรื่องขอบเขตการใช้บังคับกฎหมายของประเทศไทย และปัญหาในทางปฏิบัติของประเทศไทย โดยผู้เขียนได้ทำการสรุปประเด็นปัญหาทั้ง 3 ประการไว้ดังต่อไปนี้

5.1.1 ปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดชอบทางอาญาของนายเรือ

กฎหมายของประเทศไทยที่ได้มีการบัญญัติถึงความรับผิดชอบทางอาญาของนายเรือ ได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 ซึ่งได้มีการบัญญัติถึงความรับผิดชอบทางอาญาของผู้ที่กระทำการฝ่าฝืนมาตรการห้ามทิ้งของเสียลงสู่ทะเลไว้ใน มาตรา 119 มาตรา 119 ทวิ และมาตรา 204 โดยทั้งสามมาตรานี้ได้กล่าวถึงผู้กระทำความผิดโดยใช้คำว่า “ผู้ใด” จึงอาจตีความได้ว่าเป็นบุคคลใดก็ได้ที่กระทำความผิดตามสามมาตราดังกล่าว

ส่วนพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ตามมาตรา 68/9 ได้มีการกำหนดโทษแก่บุคคลที่ฝ่าฝืนมาตรการห้ามปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเลซึ่งได้กำหนดไว้ในมาตรา 53/1 โดยในมาตรา 53/1 ได้มีการกล่าวถึงผู้กระทำความผิดไว้เป็นการเฉพาะ คือ ผู้ควบคุมเรือหรือเจ้าของเรือไทย ดังนั้นบุคคลที่จะต้องรับผิดชอบตามมาตรา 68/9 จึงได้แก่ ผู้ควบคุมเรือหรือเจ้าของเรือ

ทั้งนี้ พระราชบัญญัติทั้งสองฉบับที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นได้กำหนดถึงโทษทางอาญาสำหรับผู้กระทำความผิดที่ฝ่าฝืนมาตรการห้ามทิ้งของเสียลงสู่ทะเลและมาตรการห้ามปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเล ได้แก่ โทษจำคุก หรือโทษปรับ หรือทั้งจำทั้งปรับ

เมื่อเปรียบเทียบถึงบทลงโทษผู้กระทำความผิดในกรณีปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเลของกฎหมายของต่างประเทศแล้วพบว่า

กฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์ คือ พระราชบัญญัติว่าด้วยการป้องกันมลพิษทางทะเล ค.ศ. 1990 (Prevention of Pollution of the Sea Act 1990) ได้มีการกำหนดบทลงโทษสำหรับผู้กระทำความผิดในกรณีการปล่อยทิ้งของเสียประเภทต่างๆ โดยมีการกำหนดบทลงโทษที่เหมือนกันคือมีโทษจำคุกและโทษปรับ ซึ่งจำนวนของโทษจำคุกและโทษปรับนั้นจะแตกต่างกันไปตามประเภทของของเสียที่ได้ปล่อยทิ้งลงสู่ทะเล นอกจากนี้ในกฎหมายแต่ละข้อได้มีการกำหนดผู้ที่ต้องรับผิดชอบไว้ได้แก่ นายเรือ เจ้าของเรือ และตัวแทนเรือ โดยแต่ละคนจะต้องได้รับโทษตามที่กฎหมายกำหนดไว้ในข้อนั้นๆ มีเพียงกรณีเดียวที่แตกต่างจากกฎหมายข้ออื่น คือ มาตรการเกี่ยวกับตะกอนน้ำมันในข้อ 8 ที่กำหนดให้ผู้ที่ต้องรับผิดชอบ ได้แก่ นายเรือและเจ้าของเรือ โดยมีการกำหนดบทลงโทษเป็นโทษปรับเพียงอย่างเดียว

ส่วนกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น คือ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลและภัยพิบัติทางทะเล (Law Relating to the Prevention of Marine Pollution and Maritime Disaster) ได้มีบทลงโทษสำหรับบุคคลใดที่ได้ทำการปล่อยทิ้งน้ำมัน หรือปล่อยทิ้งของเหลวที่เป็นพิษหรือของเหลวที่ประเมินค่าไม่ได้ หรือปล่อยทิ้งของเสีย โดยมีการกำหนดโทษไว้เป็นโทษปรับแต่เพียงอย่างเดียว และได้ขยายบทลงโทษไปถึงบุคคลที่ทำการปล่อยทิ้งของเสียดังกล่าวที่ได้ทำไปด้วยความประมาทเลินเล่อด้วย ซึ่งได้มีการกำหนดบทลงโทษเป็นโทษปรับเพียงอย่างเดียวเช่นกัน และเมื่อสังเกตถ้อยคำที่กฎหมายของประเทศญี่ปุ่นใช้กล่าวถึงผู้กระทำความผิด กฎหมายใช้คำว่า “บุคคลใด” จึงอาจตีความว่า เป็นบุคคลใดก็ได้ที่ทำการปล่อยทิ้งน้ำมัน หรือปล่อยทิ้งของเหลวที่เป็นพิษหรือของเหลวที่ประเมินค่าไม่ได้ หรือปล่อยทิ้งของเสีย กฎหมายไม่ได้กำหนดถึงบุคคลใดเป็นการเฉพาะ

จากที่ได้กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่ากฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์ได้มีการกล่าวถึงตัวผู้กระทำความผิดไว้เป็นการเฉพาะ ได้แก่ นายเรือ เจ้าของเรือ หรือตัวแทนเรือ แตกต่างจากกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นที่ไม่ได้มีการกล่าวถึงตัวผู้กระทำความผิดเป็นการเฉพาะ ส่วนกฎหมายของประเทศไทยมีการระบุถึงตัวผู้กระทำความผิดไว้เป็นการเฉพาะในพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มาตรา 68/9 เท่านั้น ส่วนใน พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ไม่ได้มีการกล่าวถึงตัวผู้กระทำความผิดไว้เป็นการเฉพาะ

ในส่วนของบทลงโทษนั้น กฎหมายของประเทศไทยและกฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์มีการกำหนดบทลงโทษที่คล้ายกัน คือ มีทั้งโทษจำคุกและโทษปรับ ส่วนกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นมีการกำหนดบทลงโทษเป็นโทษปรับแต่เพียงอย่างเดียว

ดังนั้น ผู้เขียนจึงเห็นว่ากฎหมายของประเทศไทยควรมีการระบุถึงตัวผู้กระทำความผิดไว้เป็นการเฉพาะ เช่น นายเรือ เจ้าของเรือ และตัวแทนเรือ โดยให้แต่ละคนรับผิดชอบตามโทษที่กฎหมายได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ในส่วนของบทลงโทษผู้เขียนเห็นว่าควรยังให้มีโทษจำคุกสำหรับผู้กระทำความผิด และเห็นควรให้มีการกำหนดจำนวนเงินของโทษปรับให้สูงขึ้น เพื่อให้ผู้กระทำความผิดไม่กล้ากระทำความผิดที่เกี่ยวกับการปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเล อันเป็นการทำให้มาตรการในการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากเรือของประเทศไทยมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

5.1.2 ปัญหาเกี่ยวกับการใช้บังคับกฎหมายกับเรือต่างชาติ

เนื่องจากในช่วงที่ผู้เขียนกำลังศึกษานี้ กฎหมายของประเทศไทยไม่ได้มีการบัญญัติถึงมาตรการเกี่ยวกับการใช้บังคับกฎหมายกับเรือต่างชาติในกรณีการปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเล อย่างไรก็ตาม หากเรือต่างชาติได้กระทำความผิดในราชอาณาจักรไทยสามารถใช้กฎหมายของประเทศไทยบังคับกับเรือต่างชาติได้ตามหลักดินแดนที่สามารถใช้กฎหมายภายในของรัฐได้กับทุกคนโดยไม่คำนึงถึงสัญชาติหรือถิ่นที่อยู่ของผู้กระทำความผิดและผู้เสียหาย แต่หากเรือต่างชาติได้กระทำความผิดในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยซึ่งกฎหมายภายในของประเทศไทยไม่ได้มีการกำหนดขอบเขตการใช้กฎหมายครอบคลุมไปถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะด้วยนั้น ทำให้ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายของประเทศไทยกับเรือต่างชาติได้

เมื่อเทียบกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (UNCLOS) ที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีนั้น ได้มีการกำหนดถึงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการใช้บังคับกฎหมายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะทั้งในสถานะรัฐเจ้าของธง รัฐเจ้าของท่าเรือ และรัฐชายฝั่ง จึงเห็นควรให้กฎหมายของประเทศไทย ซึ่งได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 และพระราชบัญญัติเรือไทย พระพุทธศักราช 2481 ขยายขอบเขตการใช้บังคับกฎหมายเพิ่มเติมจากที่สามารถบังคับได้เฉพาะในน่านน้ำไทยและทะเลอาณาเขต โดยขยายให้ครอบคลุมถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะด้วย

นอกจากนี้ อนุสัญญา UNCLOS ยังได้กำหนดถึงมาตรการลงโทษเรือต่างชาติในกรณีที่เรือต่างชาติได้ทำการปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเลในทะเลอาณาเขต ซึ่งเป็นการละเมิดต่อกฎหมายและข้อบังคับภายใน หรือหลักเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศที่ใช้บังคับเพื่อการป้องกัน การลด และการควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเล โดยได้กำหนดให้นำโทษปรับมาใช้กับเรือต่างชาติเท่านั้น เว้นแต่ในกรณีที่เรือต่างชาติกระทำให้เกิด

ภาวะมลพิษโดยจงใจและร้ายแรงในทะเลอาณาเขต ดังนั้น จึงเห็นควรให้นำโทษปรับมาใช้กับเรือต่างชาติเท่านั้น แม้ว่ากฎหมายของประเทศไทยจะมีการกำหนดโทษสำหรับผู้กระทำความผิดเป็นโทษจำคุกหรือโทษปรับก็ตาม

5.1.3 ปัญหาในทางปฏิบัติของประเทศไทย

เนื่องจากกฎหมายของประเทศไทยได้กำหนดถึงขอบเขตการใช้บังคับกฎหมายที่เกี่ยวกับมาตรการห้ามทิ้งของเสียลงสู่ทะเลและมาตรการห้ามปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเลไว้เฉพาะในเขตน่านน้ำไทยซึ่งรวมถึงทะเลอาณาเขต และในบางกรณีได้ขยายขอบเขตไปถึงเขตต่อเนื่องของประเทศไทย แต่ไม่ได้ขยายขอบเขตรวมไปถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะ จึงเกิดปัญหาช่องว่างของกฎหมายในกรณีที่เรือต่างชาติได้กระทำความผิดในเขตเศรษฐกิจจำเพาะทำให้กฎหมายของประเทศไทยไม่สามารถใช้บังคับกับกรณีดังกล่าวได้ และเมื่ออนุสัญญา UNCLOS ข้อ 56 ได้กล่าวถึงเขตอำนาจของรัฐชายฝั่งในเขตเศรษฐกิจจำเพาะที่เกี่ยวกับการคุ้มครองและการรักษาสัตว์น้ำในทะเล ผู้เขียนจึงเห็นควรให้ประเทศไทยขยายขอบเขตการใช้บังคับกฎหมายให้ครอบคลุมเขตเศรษฐกิจจำเพาะด้วยเพื่อที่จะสามารถบังคับใช้กฎหมายของประเทศไทยกับเรือต่างชาติในเขตเศรษฐกิจจำเพาะได้ตามหลักดินแดนอันเป็นการลดช่องว่างของกฎหมายให้น้อยลง

นอกจากนี้ ประเทศไทยยังมีปัญหาทางปฏิบัติในเรื่องประสิทธิภาพการใช้บังคับกฎหมายเนื่องจาก พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 และพระราชบัญญัติเรือไทย พระพุทธศักราช 2481 ไม่ได้มีการกำหนดถึงอำนาจในการจับกุมผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ เมื่อเปรียบเทียบกับพระราชบัญญัติว่าด้วยการป้องกันมลพิษทางทะเล ค.ศ. 1990 (Prevention of Pollution of the Sea Act 1990) ซึ่งเป็นกฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์ที่มีการกำหนดถึงบุคคลที่มีอำนาจในการจับกุมไว้เป็นการเฉพาะ ได้แก่ อธิบดี นายท่า เจ้าพนักงานตำรวจ หรือบุคคลใดๆ ที่ได้รับมอบหมายเป็นหนังสือจากอธิบดีหรือนายท่า ดังนั้น ผู้เขียนจึงเห็นควรให้กฎหมายของประเทศไทยกำหนดถึงบุคคลที่จะมีอำนาจจับกุมผู้กระทำความผิดกรณีทิ้งของเสียลงสู่ทะเลหรือกรณีปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเล เพื่อให้การใช้บังคับกฎหมายของประเทศไทยมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษามาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบทางอาญาของนายเรือกรณีปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเล และมาตรการในการป้องกัน ลด และควบคุมภาวะมลพิษทางทะเลโดยเปรียบเทียบกฎหมายระหว่างประเทศ กฎหมายต่างประเทศ และกฎหมายประเทศไทยแล้ว ผู้เขียนมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

5.2.1 การกำหนดค่านิยมของการปล่อยทิ้ง

เนื่องจากกฎหมายของประเทศไทยที่ได้มีการกำหนดถึงลักษณะของการกระทำที่เป็นการปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเล ได้แก่ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ซึ่งกฎหมายดังกล่าวไม่ได้มีการกำหนดค่านิยมของคำว่า “การปล่อยทิ้ง” ไว้เป็นการเฉพาะ จึงเห็นควรให้มีการเพิ่มค่านิยมของ “การปล่อยทิ้ง” โดยอ้างอิงจากอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร 1978 (MARPOL 73/78) ว่าเป็นการปล่อยทิ้งโดยเหตุใดก็ตามจากเรือ รวมทั้งการรั่วไหล การกำจัด การไหลล้น การรั่ว การสูบ หรือการไหลทิ้ง ซึ่งสอดคล้องกับลักษณะของการปล่อยทิ้งที่ได้กำหนดไว้ในมาตรา 53/1

5.2.2 การกล่าวถึงผู้กระทำความผิดไว้เป็นการเฉพาะ

ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ในมาตรา 119 มาตรา 119 ทวิ และมาตรา 204 ไม่ได้มีการกล่าวถึงตัวผู้กระทำความผิดไว้เป็นการเฉพาะ แตกต่างจากพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ที่ได้มีการกล่าวถึงตัวผู้กระทำความผิดว่าได้แก่ผู้ควบคุมเรือหรือเจ้าของเรือไทย จึงเห็นควรให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ในมาตรา 119 มาตรา 119 ทวิ และมาตรา 204 โดยให้มีการกล่าวถึงตัวผู้กระทำความผิดไว้เป็นการเฉพาะด้วย โดยเห็นควรแก้ไขจาก “ผู้ใด” เป็น “ผู้ควบคุมเรือ เจ้าของเรือ และตัวแทนเรือ”

5.2.3 บทลงโทษ

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ในมาตรา 119 มาตรา 119 ทวิ และมาตรา 204 และพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มาตรา 68/9 กำหนดโทษสำหรับผู้กระทำความผิดในกรณีปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเล ซึ่งมีทั้งโทษจำคุกและโทษปรับ เห็นควรให้ผู้กระทำความผิดแต่ละคนต้องได้รับโทษตามที่กฎหมายได้กำหนดไว้ เช่น ผู้ควบคุมเรือ เจ้าของเรือ และตัวแทนเรือ ทั้งนี้ควรมีการเพิ่มจำนวนเงินค่าปรับให้สูงขึ้นจากเดิม เพื่อที่จะให้ผู้กระทำความผิดเกิดความกลัวในการกระทำความผิดนั้น

5.2.4 ขอบเขตการใช้บังคับกฎหมาย

ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 มาตรา 3 และพระราชบัญญัติเรือไทย พระพุทธศักราช 2481 มาตรา 5 ได้มีการกำหนดนิยามคำว่า “น่านน้ำไทย” เห็นควรให้แก้ไขนิยามโดยเพิ่มเติมเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทย เพื่อเป็นการขยายขอบเขตการใช้บังคับกฎหมายของประเทศไทยให้มีความครอบคลุมมากยิ่งขึ้น

5.2.5 มาตรการเกี่ยวกับเรือต่างชาติ

เนื่องจากกฎหมายของประเทศไทยไม่ได้มีการกำหนดถึงมาตรการเกี่ยวกับเรือต่างชาติในกรณีปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเลในบริเวณเขตเศรษฐกิจจำเพาะไว้เป็นการเฉพาะ จึงเห็นควรให้เพิ่มเติมหลักเกณฑ์ในการดำเนินการกับเรือต่างชาติโดยเทียบเคียงจากอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (UNCLOS) ที่ได้มีการกล่าวถึงขอบเขตการใช้บังคับกฎหมายกับเรือต่างชาติ และควรมีโทษปรับเฉพาะกรณีที่เรือต่างชาติได้ปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเล

5.2.6 อำนาจในการจับกุม

เนื่องจากกฎหมายของประเทศไทยไม่ได้มีการกำหนดอำนาจในการจับกุมผู้กระทำความผิดกรณีปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเลไว้เป็นการเฉพาะ จึงเห็นควรให้เพิ่มเติมอำนาจในการจับกุมผู้กระทำความผิดโดยกำหนดถึงบุคคลที่จะมีอำนาจในการจับกุม เช่น อธิบดี นายท่า เจ้าพนักงานตำรวจ หรือบุคคลใดๆ ที่ได้รับมอบหมายจากอธิบดีหรือนายท่า เพื่อทำให้การใช้บังคับกฎหมายมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ข้อเสนอแนะที่ผู้เขียนได้เสนอมาทั้งหมดนี้ ผู้เขียนเห็นว่าหากได้มีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายของประเทศไทยแล้วจะเป็นประโยชน์ต่อการคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลของประเทศไทย โดยจะทำให้การใช้บังคับกฎหมายที่เกี่ยวกับมาตรการป้องกัน ลด และควบคุมภาวะมลพิษทางทะเลของประเทศไทยมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

บรรณานุกรม

กฎหมาย

ประมวลกฎหมายอาญา

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

พระราชบัญญัติเรือไทย พระพุทธศักราช 2481

กฎหมายต่างประเทศ

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)

United Nations Convention on the Law of the Sea

Prevention of Pollution of the Sea Act 1990

Law Relating to the Prevention of Marine Pollution and Maritime Disaster

หนังสือ

กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงต่างประเทศ. (2548). *อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วย*

กฎหมายทะเล ค.ศ. 1982. กรุงเทพฯ: เอราวิ้นการพิมพ์.

คณพล จันทน์หอม. (2563). *หลักพื้นฐานกฎหมายอาญา เล่ม 1*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน.

คณิต ฌ นคร. (2653). *กฎหมายอาญาภาคทั่วไป* (พิมพ์ครั้งที่ 7). กรุงเทพฯ: วิญญูชน.

จตุรงค์ ถิระวัฒน์. (2558). *กฎหมายระหว่างประเทศ* (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ: วิญญูชน.

จุมพต สายสุนทร. (2550). *กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 1* (พิมพ์ครั้งที่ 7). กรุงเทพฯ: วิญญูชน.

ณรงค์ ฌ เชียงใหม่. (2525). *มลพิษสิ่งแวดล้อม*. กรุงเทพฯ: โอ.เอส.พรีนติ้งเฮ้าส์.

เดือนเด่น นาคสีหราช. (2561). *ภาวะมลพิษทางทะเลจากเรือ*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน.

ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ และรณกรณ์ บุญมี. (2565). *คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาคทั่วไป* (พิมพ์ครั้งที่ 24). กรุงเทพฯ: วิญญูชน.

ประสิทธิ์ เอกบุตร. (2554). *กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 2 รัฐ* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: วิญญูชน.

ภาควิชา โลกวัตตานุรักษ์ และคงศักดิ์ สุวรรณเพ็ชร. (2561). *หลักดินแดนในกฎหมายอาญาและ*
ข้อยกเว้น: ศึกษาที่มาทางประวัติศาสตร์. นิติกรรมประจักษ์ สรุตกติ 60 ปี. กรุงเทพฯ: เดือนตุลา.

โสภารัตน์ จารุสมบัติ. (2559). *อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 กับการ*
ดำเนินงานของประเทศไทย. กรุงเทพฯ: คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

วิทยานิพนธ์ สารนิพนธ์

ชลทิศ รันสินโย. (2560). *มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมการปล่อยทิ้งขยะจากปฏิบัติการของเรือเดินทะเล*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

วัชรภรณ์ สิทธิพงศ์. (2559). *วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. : การจัดคนประจำเรือ*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

วารสาร บทความ

เดือนเด่น นาคสีหราช. (2556). น้ำมันรั่วไหลจากเรือบรรทุกน้ำมันกับมาตรการทางกฎหมายในการป้องกันมลพิษน้ำมันในประเทศไทย (1). *วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชยนาวิ*, 8(8).

นรมน ชนมสอน และไพทชิต เอกจริยกร. (2564). ปัญหาความสอดคล้องของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2546 กับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร 1978 ภาคผนวกที่ 1 และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ที่เกี่ยวกับการป้องกัน ลด และควบคุมภาวะมลพิษน้ำมันจากเรือ. *วารสารรัชต์ภาคย์*, 15(41).

นารถสินทร์ เนติฤทธิ์. (2562). กลยุทธ์การวางแผนเส้นทางขนส่งทางทะเล. *วารสารการขนส่งและโลจิสติกส์*, 1(12).

เอกสารอื่นๆ

บันทึก เรื่อง การขอข้อมติตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 (กรณีนิยามคำว่า “การค้าในน่านน้ำไทย” หมายความว่ารวมถึง การค้าภายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย ซึ่งมีความกว้าง 200 ไมล์ทะเล หรือไม่) คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ 7) เรื่องเสร็จที่ 510/2552

เอกสารต่างประเทศ

Daniel Bodansky. (1991) Protecting the Marine Environment from Vessel-source Pollution : UNCLOS III and Beyond. *Ecology Law Quarterly*, 18(4).

Patricia W. Birnie and Alan E. Boyle. (1992). *International Law and Environment*. Oxford: Oxford University Press.

ฐานข้อมูลออนไลน์

คณะทำงานพัฒนาระบบบริหารจัดการความรู้ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี. (2555). *บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบคนประจำเรือ*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก:

<http://www.mmtc.ac.th/km/manual/5507-MMTC-SeafarerDuty.pdf>.

ชนะชัย เลิศสุชาตวนิช. (2565). *อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL)*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://storage.mmtc.ac.th/web/ebook/ebook-2022-10-12-085731358567.pdf>

วรรณษา เจริญพลนภัชชัย. *มาตรการทางทะเลในการควบคุมการทิ้งขยะจากเรือลงทะเล* (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.krisdika.go.th/data/activity/act13470.pdf>.

ศิริชนก วิริยเกื้อกุล. (2559). *มาตรการทางกฎหมายเพื่อแก้ไขปัญหามลพิษทางทะเลซึ่งมีแหล่งกำเนิดมลพิษจากเรือ*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก:

https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/parliament_parcy/download/article/article_20160229101153.pdf.

Veronica Taylor, Robert R. Britt, Kyoko Ishida and John (Jody) Chaffee. (2008). *Introduction: Nature of the Japanese legal system*. (Online). Available:

https://www.daiichihoki.co.jp/store/upload/pdf/025965_pub.pdf.

Japanese Territory. (Online). Available: <https://www.mofa.go.jp/territory/index.html>.

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	นางสาวลลิตา สมบูรณ์
วัน เดือน ปีเกิด	20 พฤศจิกายน 2536
สถานที่เกิด	จังหวัดเชียงใหม่
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	321/43 หมู่ 4 ตำบล หนองจ่อม อำเภอ สันทราย จังหวัดเชียงใหม่
วุฒิการศึกษา	
พ.ศ. 2558	นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
พ.ศ. 2560	ประกาศนียบัตรหลักสูตรวิชาว่าความของสำนักฝึกอบรมวิชาว่าความ แห่งสภานายความ