

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: วิญญูชน. 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: วิญญูชน. หน้า 101.

การทิ้งเท หมายถึง

1) การทิ้งของเสียต่างๆ หรือสสารอื่นอย่างจงใจจากเรือ อากาศยาน ฐานขุดเจาะ หรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์สร้างขึ้นในทะเล

2) การทิ้งเรือ อากาศยาน ฐานขุดเจาะ หรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์สร้างขึ้นในทะเลอย่างจงใจ⁴

การทิ้งเท ไม่รวมถึง

1) การทิ้งของเสียหรือสสารอื่นที่สืบเนื่องหรือเกิดจากการปฏิบัติการ โดยปกติของเรือ อากาศยาน ฐานขุดเจาะ หรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์สร้างขึ้นในทะเล และอุปกรณ์ของสิ่งเหล่านั้น นอกจากของเสียหรือสสารอื่นที่ขน โดยหรือส่ง ไปยังเรือ อากาศยาน ฐานขุดเจาะ หรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์สร้างขึ้นในทะเล ซึ่งปฏิบัติงานเพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะทิ้งสสารเช่นว่านั้น หรือเกิดจากการบำบัดของเสียเช่นว่านั้นหรือสสารอื่นบนเรือ อากาศยาน ฐานขุดเจาะ หรือสิ่งก่อสร้างเช่นว่านั้น

2) การจัดวางสสารเพื่อความมุ่งประสงค์อื่นนอกเหนือไปจากการทิ้งเท่านั้น ทั้งนี้การจัดวางเช่นว่านั้นจะต้องไม่ขัดกับความมุ่งหมายของอนุสัญญานี้⁵

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 เดือนเด่น นาคสีหราช. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 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 รัฐเจ้าของธงและรัฐที่ได้รับความกระทบกระเทือนจากภาวะมลพิษซึ่งเกิดจากการละเมิด ให้ผู้แทนทางการที่เข้าฟังการดำเนินคดีดังกล่าวมีสิทธิและหน้าที่เช่นที่อาจบัญญัติไว้ตามกฎหมายและข้อบังคับภายในหรือกฎหมายระหว่างประเทศ”¹⁷

จากบทบัญญัติดังกล่าว อนุสัญญา UNCLOS ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการดำเนินคดีเกี่ยวกับการกระทำที่ก่อให้เกิดภาวะมลพิษทางทะเล เช่น การทิ้งของเสียลงสู่ทะเลว่ารัฐที่ดำเนินคดีนั้นจะต้องอำนวยความสะดวกให้แก่เจ้าหน้าที่ของอีกรัฐหนึ่ง หรือผู้แทนหรือเจ้าหน้าที่จากองค์การระหว่างประเทศ หรือผู้แทนจากรัฐเจ้าของธงและรัฐที่ได้รับความกระทบกระเทือนจาก

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 ห้ามมิให้เรือกำจัดพลาสติกกรวมทั้งแต่ไม่จำกัดเฉพาะ เชือกสังเคราะห์ อวนสังเคราะห์ และถุงขยะพลาสติกลงสู่ทะเล³¹

การกำจัดขยะดังต่อไปนี้ควรกระทำให้ไกลจากแผ่นดินที่อยู่ใกล้ที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ แต่ไม่ว่ากรณีจะเป็นประการใดก็ตามมิให้ใกล้กว่าระยะห่างจากแผ่นดินที่ใกล้ที่สุดดังนี้

(i) 25 ไมล์ทะเล สำหรับไม้ร่องสินค้า วัสดุบุค้ำใน และวัสดุบรรจุภัณฑ์ซึ่งจะลอยน้ำ และ

(ii) 12 ไมล์ทะเล สำหรับของเสียจำพวกอาหารและขยะอื่นๆที่ปวง 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 ขณะที่ผ่านมาการย่อยสลายหรือการบดย่อยดังกล่าวจะต้องสามารถผ่านตะแกรงกรองที่มีช่องผ่านไม่เกิน 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 ให้ถือว่าเป็นการกระทำ ความผิดของนายเรือ เจ้าของเรือ และตัวแทนเรือ โดยแต่ละคนจะต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 20,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ³⁹

ข้อ 6(2) บทบัญญัติตามข้อ 6(1) จะไม่นำมาใช้ในการกำจัด หรือการปล่อยทิ้งขยะ ของเสีย น้ำทิ้ง พลาสติก หรือสารอันตรายที่ก่อให้เกิดมลพิษทางทะเลซึ่งบรรจุในหีบห่อจากเรือ ในกรณีดังต่อไปนี้

(เอ) กรณีที่เป็นความจำเป็นที่ต้องกระทำเพื่อรักษาความปลอดภัยของเรือ หรือ เพื่อรักษาชีวิตในทะเล 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 หรือตัวแทนเรือได้กระทำความผิดต่อไปนี้

(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 สิ่งกีดขวางสู่ส่วนใดส่วนหนึ่งของทะเล 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 นอกจากที่ จะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายของรัฐที่ได้เกิดการกระทำความคิดแล้ว 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 หรือเป็นกรณีทีสินค้าทั้งหมดหรือบางส่วนที่บรรจุอยู่ในเรือมีสารหรือมีส่วนประกอบเป็นของเหลวที่เป็นพิษ 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 โดยผู้กระทำความผิดจะต้องได้รับโทษทั้งโทษปรับ 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 การคมนาคมที่สำคัญอีกทางหนึ่งจึงเป็นการคมนาคมทางทะเล รวมไปถึงการขนส่งสินค้าทางทะเลด้วย เนื่องจากประเทศญี่ปุ่นเป็นอีกประเทศหนึ่งที่มีท่าเรือเป็นจำนวนมาก โดยประเทศญี่ปุ่นได้ลงนามเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ 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 มาตราห้ามปล่อยทิ้งของเสียจากเรือ มีสาระสำคัญดังนี้

“ข้อ 10 ห้ามมิให้ผู้ใดปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเล อย่างไรก็ตามบทบัญญัติดังกล่าวจะไม่นำมาใช้กับการปล่อยทิ้งของเสียในกรณีดังต่อไปนี้

1) เป็นการปล่อยทิ้งของเสียโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการรักษาความปลอดภัยของเรือหรือเพื่อการช่วยชีวิตของมนุษย์

2) เป็นการปล่อยทิ้งของเสียในกรณีที่ของเสียถูกปล่อยทิ้งออกไปโดยเป็นผลมาจากความเสียหายของเรือ หรือด้วยเหตุผลอื่นอันมิอาจหลีกเลี่ยงได้ 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 ซึ่งแตกต่างจากกฎหมายของประเทศไทยและสาธารณรัฐ สิงคโปร์ที่มีการบัญญัติโทษจำคุกสำหรับการกระทำความผิดในกรณีดังกล่าวด้วย

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 โดยจะเห็นได้จาก การที่มีการกล่าวถึงการกระทำที่เป็นการเททิ้ง โดยใช้ถ้อยคำในบทบัญญัติว่าห้ามเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการอื่นใด

3.5.2 มาตรการห้ามปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเล

กฎหมายของประเทศไทยได้มีการบัญญัติถึงมาตรการห้ามปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเลไว้ใน พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มาตรา 53/1 ซึ่งบัญญัติว่า

“ห้ามมิให้ผู้ควบคุมเรือหรือเจ้าของเรือไทยปล่อยทิ้งหรือทำให้สารที่เป็นอันตรายหรือสิ่งใดๆ ที่มีสารที่เป็นอันตรายปนอยู่พ้นจากเรือลงสู่ทะเล ไม่ว่าบริเวณใดๆ เกินกว่ามาตรฐานที่กำหนดในมาตรา 53/2 ทั้งนี้ ไม่ว่าด้วยเหตุใด เว้นแต่เป็นการปล่อยทิ้งจากการสำรวจการแสวงหาประโยชน์ หรือจากกระบวนการเกี่ยวกับทรัพยากรแร่บนพื้นท้องทะเลนอกชายฝั่ง หรือเป็นการปล่อยทิ้งเพื่อวัตถุประสงค์ในการวิจัยทางวิทยาศาสตร์อันชอบด้วยกฎหมายเกี่ยวกับการลดหรือการควบคุมมลพิษ

การปล่อยทิ้งตามวรรคหนึ่งให้รวมถึงการรั่ว การกำจัด การหก การซึม การสูบ การแพร่กระจายหรือการเท สารที่เป็นอันตรายหรือสิ่งใดๆ ที่มีสารเป็นอันตรายปนอยู่ด้วย

บทบัญญัติตามวรรคหนึ่งให้ใช้บังคับแก่ผู้ควบคุมเรือหรือเจ้าของสิ่งก่อสร้างในทะเลทั้งที่ ติดตั้งอยู่กับที่หรือที่ลอยน้ำได้ ซึ่งก่อสร้างขึ้นเพื่อการสำรวจหรือผลิตปิโตรเลียม หรือสนับสนุนการสำรวจหรือผลิตปิโตรเลียม หรือการสำรวจและแสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรในทะเลด้วย”

จากบทบัญญัติดังกล่าว ได้มีการกำหนดถึงมาตรการป้องกันมลพิษทางทะเล โดยห้ามปล่อยทิ้งหรือทำให้สารที่เป็นอันตรายหรือสิ่งใดๆ 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 ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปในการแก้ไขสิ่งเป็นพิษหรือชดใช้ค่าเสียหายเหล่านั้นด้วย”

⁶⁰ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456. มาตรา 204. บัญญัติว่า

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

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

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