

## 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”<sup>1</sup>

จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่า มาตรา 4 วรรคหนึ่ง กฎหมายกำหนดให้บุคคลใด ที่ได้กระทำความผิดในราชอาณาจักร บุคคลนั้นจะต้องได้รับโทษทางกฎหมาย และในมาตรา 4

<sup>1</sup> 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 ซึ่งประกอบด้วย<sup>2</sup>

1) พื้นดิน พื้นน้ำ ล้ำคลอง ที่อยู่ภายในเส้นเขตแดนของประเทศไทย ทั้งนี้รวมทั้งเกาะต่าง ๆ ด้วย

2) ทะเลอาณาเขต กล่าวคือ พื้นที่ท้องทะเลที่ติดกับดินแดนของรัฐวัดห่างออกไปจากชายฝั่งที่จดทะเลขณะน้ำลงเป็นระยะทาง 12 ไมล์ทะเล<sup>3</sup>

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

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

<sup>3</sup> 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 ไมล์ทะเลวัดจากเส้นฐาน<sup>4</sup> ดังนั้น น่านน้ำไทยตามความหมายของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 และพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 จึงหมายถึง น่านน้ำที่อยู่อาณาเขตประเทศไทย หรือภายในทะเลอาณาเขต โดยมีระยะ 12 ไมล์ทะเลเท่านั้น ไม่รวมถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

<sup>4</sup> 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 การขึ้นลงและการไหลของกระแสน้ำตามปกติ<sup>5</sup>

ส่วนกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น ได้แก่มติกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลและภัยพิบัติทางทะเล (Law Relating to the Prevention of Marine Pollution and Maritime Disaster) ไม่ได้การกำหนดของนิยามของน่านน้ำญี่ปุ่นไว้เป็นการเฉพาะ แต่ในฉบับที่ เกี่ยวข้องกับการปล่อยทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเลใช้คำว่า Sea Areas ซึ่งประเทศญี่ปุ่นก็ได้มีการกำหนดถึงทะเลอาณาเขตของตนว่า ทะเลอาณาเขตของประเทศญี่ปุ่นประกอบด้วยพื้นที่ทะเล ที่ยื่นออกไป 12 ไมล์ทะเลจากเส้นฐาน ตามที่กำหนดโดยอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (UNCLOS) ในส่วนที่ว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง โดยอำนาจอธิปไตยของประเทศญี่ปุ่นขยายไปถึงทะเลอาณาเขตของตน<sup>6</sup>

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าเมื่อเปรียบเทียบลักษณะของน่านน้ำในแต่ละประเทศ อันได้แก่ ประเทศไทย สาธารณรัฐสิงคโปร์ และประเทศญี่ปุ่น พบว่ามีความหมายที่เหมือนกัน คือ เป็นน่านน้ำที่อยู่ภายในทะเลอาณาเขตของประเทศตน โดยมีความกว้าง 12 ไมล์ทะเลวัดจากเส้นฐาน ซึ่งสอดคล้องการกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (UNCLOS) ในข้อ 3 ที่ให้รัฐทุกรัฐมีสิทธิกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขต

<sup>5</sup> 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;

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

ของตนได้จนถึงขอบเขตหนึ่งซึ่งไม่เกิน 12 ไมล์ทะเล โดยวัดจากเส้นฐานที่กำหนดขึ้นตามอนุสัญญา<sup>7</sup>

#### 4.1.3 บทลงโทษ

กฎหมายของประเทศไทยได้มีการกำหนดให้การปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเลเป็นการกระทำที่มีความผิด ผู้กระทำความผิดจะต้องได้รับโทษตามที่กฎหมายกำหนด โดยมีกฎหมายดังนี้

##### 4.1.3.1 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ได้กำหนดถึงบทลงโทษที่เกี่ยวกับการทิ้ง หรือปล่อยของเสียลงสู่ทะเลไว้ดังนี้

1) มาตรา 119<sup>8</sup> ได้กำหนดโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนมาตรการห้ามทิ้งเทหิน กรวด ทรายดิน โคลน อับเฉา สิ่งของหรือสิ่งปฏิกูลใดๆ โดยกฎหมายกำหนดถึงผู้กระทำความผิดว่าเป็น “ผู้ใด” โดยมีได้มีการระบุไว้ในกฎหมายเป็นการเฉพาะ จึงอาจตีความได้ว่า “ผู้ใด” ไม่จำเป็นต้องเป็น นายเรือเจ้าของเรือ หรือผู้แทนเรือ แต่เป็นบุคคลใดก็ได้บนเรือที่ได้กระทำความผิดตามมาตรา 119 โดยผู้กระทำความผิดจะต้องได้รับโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และจะต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียในการขจัดสิ่งเหล่านั้นด้วย

2) มาตรา 119 ทวิ<sup>9</sup> ได้กำหนดโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนมาตรการห้ามทิ้งน้ำมันและเคมีภัณฑ์ โดยกฎหมายได้กำหนดถึงผู้กระทำความผิดตามมาตรา 119 ทวิ ว่าเป็น “ผู้ใด” จึงอาจ

<sup>7</sup> 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.

<sup>8</sup> พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456. มาตรา 119. บัญญัติว่า

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

<sup>9</sup> พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456. มาตรา 119 ทวิ. บัญญัติว่า

“ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใดๆ ให้ น้ำมันและเคมีภัณฑ์หรือสิ่งใดๆ ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบอันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเล

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

3) มาตรา 204<sup>10</sup> ได้กำหนดบทลงโทษของผู้ที่ฝ่าฝืนมาตรการห้ามทิ้งน้ำมันปิโตรเลียมหรือน้ำมันที่ปนกับน้ำรั่วไหล โดยกฎหมายได้บัญญัติถึงผู้กระทำความผิดว่าเป็น “ผู้ใด” ไม่ได้กล่าวถึงบุคคลใดไว้เป็นการเฉพาะ จึงอาจตีความได้ว่า ผู้ใด หมายถึง บุคคลใดบนเรือที่ได้ทำการทิ้ง หรือปล่อยน้ำมันปิโตรเลียม หรือน้ำมันที่ปนกับน้ำรั่วไหล ไม่จำเป็นต้องหมายถึงนายเรือ เจ้าของเรือ หรือตัวแทนเรือเท่านั้น โดยผู้ที่กระทำความผิดตามมาตรา 204 จะได้รับโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

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

#### 4.1.3.2 พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ได้กำหนดถึงบทลงโทษที่เกี่ยวกับการปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเลไว้ดังนี้

กฎหมายได้กำหนดโทษสำหรับผู้ที่ได้กระทำการปล่อยทิ้งหรือทำให้สารที่เป็นอันตรายหรือสิ่งใดๆ ที่มีสารที่เป็นอันตรายปนอยู่พ้นจากเรือลงสู่ทะเลไม่ว่าบริเวณใดๆ โดยผู้กระทำความผิดจะต้องได้รับโทษตามมาตรา 68/9 วรรค 1<sup>11</sup> โดยได้กล่าวถึงผู้ที่ฝ่าฝืน

---

ภายในน่านน้ำไทยอันอาจจะเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อมหรือเป็นอันตรายต่อการเดินเรือในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบดังกล่าว ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าไถ่จ่ายที่ต้องเสียไปในการแก้ไขสิ่งเป็นพิษหรือชดใช้ค่าเสียหายเหล่านั้นด้วย”

<sup>10</sup> พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456. มาตรา 204. บัญญัติว่า

“ผู้ใดทิ้ง หรือปล่อยให้น้ำมันปิโตรเลียมหรือน้ำมันที่ปนกับน้ำรั่วไหลด้วยประการใดๆ ลงในเขตท่าแม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบ หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

<sup>11</sup> พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481. มาตรา 68/9. บัญญัติว่า

บทบัญญัติมาตรา 53/1<sup>12</sup>ที่ได้ทำการปล่อยทิ้งหรือทำให้สารที่เป็นอันตรายหรือสิ่งใดๆ ที่มีสารที่เป็นอันตรายปนอยู่พ้นจากเรือลงสู่ทะเลไม่ว่าบริเวณใดๆเกินกว่ามาตรฐานที่กำหนดในมาตรา 53/2 ซึ่งรวมถึงการรั่ว การกำจัด การหก การซึม การสูบ การแพร่กระจายหรือการเท สารที่เป็นอันตรายหรือสิ่งใดๆที่มีสารเป็นอันตรายปนอยู่ด้วย แต่มีข้อยกเว้นในกรณีที่เป็นการปล่อยทิ้งจากการสำรวจ การแสวงหาประโยชน์ หรือจากกระบวนการเกี่ยวกับทรัพยากรแร่บนพื้นท้องทะเลนอกชายฝั่ง หรือเป็นการปล่อยทิ้งเพื่อวัตถุประสงค์ในการวิจัยทางวิทยาศาสตร์อันชอบด้วยกฎหมายเกี่ยวกับการลดหรือการควบคุมมลพิษ ผู้กระทำไม่ต้องรับผิดชอบตามมาตรา 68/9

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

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

ในกรณีที่มีการกระทำผิดตามมาตรา 53/1 ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งมีอำนาจรวบรวมหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการกระทำผิดแล้วส่งให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาเพื่อดำเนินคดีต่อไป

ในกรณีที่ผู้กระทำผิดได้ดำเนินการกำจัดหรือแก้ไขสารที่เป็นอันตรายและฟื้นฟูสภาพแวดล้อมให้กลับคืนสู่สภาพเดิมด้วยตนเองในเวลาใกล้เคียงกับเหตุที่เกิดขึ้นแล้ว ให้ผู้นั้นไม่ต้องรับโทษและไม่ต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายหรือค่าเสียหายตามวรรคหนึ่ง”

<sup>12</sup> 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)<sup>13</sup> โดยการกระทำความผิดนี้กฎหมายให้ถือว่าเป็นการกระทำความผิดของนายเรือ เจ้าของเรือ และตัวแทนเรือ โดยแต่ละคนจะต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 20,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ

<sup>13</sup> 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)<sup>14</sup> โดยการกระทำความผิดนี้กฎหมายให้ถือว่าเป็นการกระทำความผิดของนายเรือ เจ้าของเรือ และตัวแทนเรือ โดยแต่ละคนจะต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 1,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ แต่ไม่เกิน 1,000,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ

3) มาตรการเกี่ยวกับตะกอนน้ำมัน ได้มีการกำหนดบทลงโทษไว้ในข้อ 8(1)<sup>15</sup> โดยการกระทำความผิดนี้กฎหมายให้ถือว่าเป็นการกระทำความผิดของนายเรือและเจ้าของเรือ โดยแต่ละคนจะต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1,000,000 ดอลลาร์สิงคโปร์

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

5) มาตรการห้ามปล่อยทิ้งน้ำอับเฉาและตะกอนจากเรือ ได้กำหนดบทลงโทษไว้ในข้อ 10A(1)<sup>17</sup> โดยการกระทำความผิดนี้กฎหมายให้ถือว่าเป็นการกระทำความผิดของนายเรือ

---

<sup>14</sup> 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.

<sup>15</sup> 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.

<sup>16</sup> 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.

<sup>17</sup> 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 ยกเว้นนักบิน<sup>18</sup>

“เจ้าของ” ที่เกี่ยวกับเรือ หมายถึง บุคคลที่ได้ลงทะเบียนเป็นเจ้าของเรือ หรือในกรณีที่ไม่มีการจดทะเบียน ให้หมายถึงบุคคลที่เป็นเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเหมาเรือเปล่าของเรือ และในกรณีของเรือที่รัฐเป็นเจ้าของและดำเนินการ โดยบริษัทซึ่งในรัฐนั้น ได้จดทะเบียนเป็นผู้ดำเนินการเรือนั้น โดยในกรณีนี้ “เจ้าของ” ให้หมายความรวมถึงรัฐนั้นด้วย<sup>19</sup>

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.

<sup>18</sup> Prevention of Pollution of the Sea Act 1990

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

<sup>19</sup> 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 1<sup>20</sup>

ข้อ 55 วรรค 2 บุคคลที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติใน (1)(2) (3) หรือ (4) ของวรรคก่อน โดยประมาทเลินเล่อ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000,000 เยน<sup>21</sup>

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

<sup>20</sup> 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

<sup>21</sup> 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 ขึ้นตามอนุสัญญานี้<sup>22</sup> ทะเลอาณาเขต (territorial sea) จึงหมายถึง อาณาเขตทางทะเลหรือน่านน้ำของ รัฐชายฝั่งซึ่งอยู่ติดออกไปจากฝั่งทะเลหรือถัดออกไปจากน่านน้ำภายในหากรัฐชายฝั่งนั้นมีน่านน้ำ ภายใน<sup>23</sup>

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”

<sup>22</sup> กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงต่างประเทศ. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 7. หน้า 5.

<sup>23</sup> จตุรงค์ ธีระวัฒน์. (2558). *กฎหมายระหว่างประเทศ* (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ: วิญญูชน. 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) เป็นอาณาเขตของทางทะเลของรัฐชายฝั่งที่อยู่ประชิดและถัดออกไปจากน่านน้ำอาณาเขตหรือทะเลอาณาเขต<sup>24</sup> โดยอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (UNCLOS) ได้กำหนดให้รัฐสามารถขยายเขตต่อเนื่องได้ไม่เกิน 24 ไมล์ทะเลจากเส้นฐาน<sup>25</sup>

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

<sup>24</sup> จตุรงค์ ธีระวัฒน์. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 23. หน้า 655-656.

<sup>25</sup> 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 ถูกกำหนดโดยบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องของอนุสัญญานี้<sup>26</sup> โดยเขตเศรษฐกิจจำเพาะจะต้องไม่ขยาย ออกไปเลย 200 ไมล์ทะเลจากเส้นฐานซึ่งใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต<sup>27</sup>

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

<sup>26</sup> 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.

<sup>27</sup> 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”<sup>28</sup>

<sup>28</sup> 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”<sup>29</sup>

ในอนุสัญญาข้อ 218 ได้กำหนดให้รัฐเจ้าของท่าเรือสามารถตรวจสอบเรือที่อยู่ในท่าเรือ หรือ ณ ท่าจอดเรือนอกฝั่งของรัฐได้ และหากมีหลักฐานที่ยืนยันได้ว่ามีการปล่อยทิ้งจากเรื่อนั้นนอกน่านน้ำภายในทะเลอาณาเขต หรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ รัฐเจ้าของท่าเรืออาจดำเนินคดีในส่วนนี้ได้

### 3) การใช้บังคับกฎหมายโดยรัฐชายฝั่ง

อนุสัญญา UNCLOS ข้อ 220 มีสาระสำคัญดังต่อไปนี้ “ในกรณีที่มีเหตุอันชัดแจ้งทำให้เชื่อได้ว่าเรือที่เดินทางอยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะหรือทะเลอาณาเขตของรัฐหนึ่งได้ทำการละเมิดตามที่กล่าวถึงในวรรค 3 ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ซึ่งเป็นผลให้มีการปล่อยทิ้งอย่างมากอันก่อให้เกิดหรือเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดภาวะมลพิษร้ายแรงต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล รัฐนั้นอาจดำเนินการตรวจสภาพเรือเกี่ยวกับการละเมิดนั้น 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.

<sup>29</sup> 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 และหากพฤติกรรมแห่งกรณีนั้นทำให้การตรวจตราเช่นนั้นมีความชอบธรรม<sup>30</sup>

จากที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นจะเห็นได้ว่า ข้อ 220 วรรคห้า ได้กล่าวถึงการใช้อำนาจ กฎหมายของรัฐชายฝั่งในกรณีที่เหตุชัดเจนทำให้เชื่อได้ว่าเรือที่เดินทางอยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ หรือทะเลอาณาเขต ได้ทำการปล่อยทิ้งอย่างมากมายเป็นการละเมิดต่อมาตรการการป้องกัน ลด และ ควบคุมภาวะมลพิษจากเรือ รัฐชายฝั่งอาจตรวจสอบเรื่อนั้นก่อนได้และหากมีหลักฐานที่เพียงพอ และพบว่ามีการละเมิดจริง รัฐชายฝั่งอาจดำเนินคดีรวมไปถึงกักเรือตามกฎหมายของตนได้<sup>31</sup>

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

---

<sup>30</sup> 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.

<sup>31</sup> 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 พุทธศักราช 2456 และพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 โดยทั้งสองพระราชบัญญัติได้กำหนดโทษไว้เหมือนกัน คือ โทษจำคุกและโทษปรับ ซึ่งมาตรการลงโทษนี้สามารถใช้บังคับกับเรือต่างชาติที่ได้กระทำความผิดในน่านน้ำไทย และในบางกรณีกฎหมายได้ขยายขอบเขตการใช้บังคับกฎหมายให้รวมถึงเขตต่อเนื่องด้วย

อย่างไรก็ตาม อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (UNCLOS) ได้มีการกำหนดถึงมาตรการลงโทษเรือต่างชาติไว้ใน ข้อ 230 ซึ่งได้วางหลักว่า “เฉพาะโทษปรับเท่านั้นที่อาจนำมาใช้ในส่วนที่เกี่ยวกับการละเมิดกฎหมายและข้อบังคับภายใน หรือหลักเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศที่ใช้บังคับเพื่อการป้องกัน การลด และการควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเลที่กระทำโดยเรือต่างชาติในทะเลอาณาเขต ยกเว้นในกรณีการกระทำให้เกิดภาวะมลพิษโดยจงใจและร้ายแรงในทะเลอาณาเขต”<sup>32</sup>

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

<sup>32</sup> 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 และในพื้นที่ดินท้องทะเลกับดินใต้ผิวดินของพื้นดินท้องทะเลนั้น และมีสิทธิอธิปไตยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมอื่นๆ เพื่อการแสวงประโยชน์และการสำรวจทางเศรษฐกิจในเขต อาทิเช่น การผลิตพลังงานจากน้ำ กระแสน้ำ และลม

(บี) เขตอำนาจตามที่บัญญัติไว้ในบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องของอนุสัญญานี้เกี่ยวกับ

(1) การสร้างและการใช้เกาะเทียม สิ่งติดตั้ง และสิ่งก่อสร้างต่างๆ

(2) การวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเล

(3) การคุ้มครองและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล

(ซี) สิทธิและหน้าที่อื่นๆตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญานี้”<sup>33</sup>

<sup>33</sup> UNCLOS. Article 56. Paragraph 1.

In the exclusive economic zone, the coastal State has:

จากที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นจะเห็นได้ว่าอนุสัญญา UNCLOS ข้อ 56 ได้มีการกล่าวถึงเขตอำนาจของรัฐชายฝั่งในเรื่องการคุ้มครองและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลซึ่งสอดคล้องกับกฎหมายของประเทศไทยที่มีมาตรการห้ามปล่อยทิ้งของเสียลงสู่ทะเลและมาตรการห้ามทิ้งเทของเสียลงสู่ทะเลอันเป็นมาตรการในการคุ้มครองและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล 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”<sup>34</sup>

จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่ากฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์ได้มีการกำหนดถึงบุคคลที่มีอำนาจในการจับกุมผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการป้องกันมลพิษทางทะเล ค.ศ. 1990 ไว้เป็นการเฉพาะซึ่งได้แก่อธิบดี นายท่า เจ้าพนักงานตำรวจ หรือบุคคลใดๆ ที่ได้รับมอบหมายเป็นหนังสือจากอธิบดีหรือนายท่า

ดังนั้น ผู้เขียนจึงเสนอให้กฎหมายของประเทศไทย ได้แก่พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 และพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ควรมีการกำหนดถึงอำนาจในการจับกุมผู้กระทำความผิดกรณีปล่อยทิ้งหรือเททิ้งของเสียลงสู่ทะเล โดยอาจกำหนดถึงบุคคลที่มีอำนาจในการจับกุมผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะเหมือนกฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์เพื่อที่จะทำให้การใช้บังคับกฎหมายของประเทศไทยมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

---

<sup>34</sup> 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.