



บทที่ 5

บทสรุปและเสนอแนะ

ข้อสรุป

ปัจจุบันมีการนำเข้าเคมีภัณฑ์หลายชนิด เพื่อนำมาใช้ในทางอุตสาหกรรม และส่วนใหญ่เป็นการนำเข้ามาจากต่างประเทศโดยทางเรือ ทำให้การทำเรือแดงประเทศไทย เป็นคานแรกที่รองรับเคมีภัณฑ์ดังกล่าว นอกจากการนำเข้าเคมีภัณฑ์เพื่อนำมาใช้ประโยชน์ ช่างคน ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาได้มีการขนส่งเคมีภัณฑ์เสื่อมคุณภาพ หรือเคมีภัณฑ์ที่ใช้ประโยชน์ ไม่ได้ ซึ่งส่อไปในรูปของเสียหรือกากเคมีภัณฑ์ที่เหลือใช้จากภาคอุตสาหกรรม โดยต่าง-ประเทศแฝง เรนเข้ามาในรูปของ เคมีภัณฑ์ ทำให้เกิดปัญหาในแง่ของการนำไปกำจัด

ของเสียดังกล่าวมักก่อให้เกิดปัญหาเมื่อไปสัมผัสสัตว์ตอง โดยตรง หรือมีเข่นนั้นอาจ ก่อให้เกิดปัญหาต่อระบบนิเวศ โดยจะสะสมอยู่ในสิ่งมีชีวิตและอาหารทะเล รวมทั้งสิ่งแวดล้อม ทำให้แหล่งท่องเที่ยวเสื่อมโทรม น้ำใต้ดินและผิวดินปนเปื้อนสารเคมี นอกจากนี้ยังระเหย ไปสะสมอยู่ในอากาศ ทำให้เกิดมลภาวะในอากาศตามมา

สารเคมีที่แฝง เรนมากับ เคมีภัณฑ์จากต่างแดนมักเป็นสารจำพวกโลหะหนัก เช่น ตะกั่ว แคดเมียม ปรอท สารจากน้ำยาเคลือบโลหะ ยามาแมลง นอกจากนี้ยังเป็นพวก กรด ค่าง นิโซล 75 ซิลิโคน แอล. ซี. 45 และคอปเปอร์ไนเตรต เป็นต้น สารเหล่านี้เมื่อใช้แล้วทิ้งลงไปในสิ่งแวดล้อม จะทำให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมโดยเฉพะการ ซักเคมีจำเป็นต้องใช้ค่าใช้จ่ายสูง ส่วนใหญ่ไม่ยอมซจก แลจะนำไปทิ้งตามแหล่งน้ำ หรือ ภูมิ ในที่สุดสารเหล่านั้นจะไปสะสมอยู่ในพืชหรือสิ่งมีชีวิต เมื่อมนุษย์นำมาบริโภคเป็นอาหาร จึงก่อให้เกิดอันตรายอย่าง เลี่ยง ไมทัน

และจากกรณีที่มีการนำสินค้าประเภทเคมีภัณฑ์เข้ามาในราชอาณาจักร แต่ไม่มีผู้ใด อ้างว่าเป็นเจ้าของสินค้าดังกล่าว ทำให้สินค้าเหล่านี้ตกค้างและกลายเป็นของเสียตกค้างอยู่ ในโรงหักสินค้าของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2521 - 2529 สินค้าเหล่านี้

มีทั้งที่เป็นของเหลว และชนิดที่เป็นผงหรือเกล็ด และได้รับการบรรจุอยู่ในภาชนะประเภทต่าง ๆ เก็บรวบรวมอยู่ที่คลังสินค้าของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ที่ท่าเรือคลองเตย และท่าเรือเค็มเรือ บางประกอก จำนวนทั้งสิ้น 54 รายการ น้ำหนักรวม 351,597 กิโลกรัม สินค้าดังกล่าวนี้มาจากหลายประเทศ อาทิ สิงคโปร์ สหรัฐอเมริกา ไต้หวัน เยอรมันตะวันตก ญี่ปุ่น เนเธอร์แลนด์ บราซิล ซึ่งจากผลการตรวจสอบและวิเคราะห์สภาพของสินค้าโดยกองวิเคราะห์สินค้า กรมศุลกากร ปรากฏว่าสินค้าดังกล่าวเป็นของเสื่อมคุณภาพและเห็นควรดำเนินการทำลายต่อไป การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการทำลายสินค้าเคมีดังกล่าวบางส่วนไปโดยวิธีฝังดิน แต่ต่อมาในระยะหลังมีสินค้าดังกล่าวสะสมในปริมาณที่มากขึ้น รวมทั้งไม่ทราบแน่ชัดว่าเป็นสารเคมีประเภทใด ซึ่งการทำลายโดยวิธีที่ไม่เหมาะสมอาจก่อให้เกิดปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมได้ การท่าเรือแห่งประเทศไทยจึงได้ขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง คือ สำนักงานสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

นอกจากนี้ในส่วนของกรมศุลกากร ได้ออกมาตรการหรือหลักปฏิบัติตามกฎหมายศุลกากรเกี่ยวกับของตกค้างในโรงพักสินค้า โดยกำหนดว่ากรณีของตกค้างรายใดเป็นประเภทสารเคมีให้รับทำการตรวจสอบว่า ผู้รับ ผู้ส่ง มีตัวตนหรือไม่ หากตรวจสอบพบว่าไม่มีตัวตนให้รับทำการสำรวจ หากพบว่าเป็นสารพิษให้ดำเนินการกับบริษัทตัวแทนหรือบริษัทสายการบินที่นำของดังกล่าวเข้ามา ด้วยการให้นำออกไปนอกราชอาณาจักรทันที ทั้งนี้โดยให้เจ้าหน้าที่ประสานงานกับกองทัพอากาศ หรือตำรวจน้ำ ดำเนินการควบคุมเรือ ให้นำของเสียที่เป็นอันตรายเหล่านั้นออกไปนอกราชอาณาจักร โดยไม่ว่าประเทศผู้ส่งของดังกล่าวจะยอมรับกลับหรือไม่ก็ตาม หากผู้ใดไม่ปฏิบัติตาม กรมศุลกากรจะใช้มาตรการขั้นเด็ดขาดกับตัวแทนบริษัทเรือเหล่านั้น

กฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบัน

จากการศึกษาวิจัยปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นพิษจากของเสียที่เป็นอันตรายโดยศึกษาวิเคราะห์กฎหมายที่ใช้บังคับในเรื่องนี้แล้ว ผู้ศึกษาได้พบว่าเรื่องดังกล่าว เป็นปัญหาสิ่งแวดล้อมซึ่งมีประเด็นปัญหาทั้งในเรื่องระหว่างประเทศและเรื่องภายในประเทศ ที่ควรจะต้องมีการปรับปรุงแก้ไข ดังนี้

1. ปัญหาระหว่างประเทศ ในเรื่องปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นพิษจากของเสียที่เป็นอันตรายนั้น องค์การสหประชาชาติโดยโครงการสิ่งแวดล้อมสหประชาชาติ (UNEP) ได้จัดปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นพิษจากของเสียที่เป็นอันตราย เป็นปัญหาสำคัญปัญหาหนึ่งของโลก ในเวลานี้ ทั้งนี้เนื่องจากของเสียที่เป็นอันตรายหรือ "Hazardous Wastes" นั้น ก่อให้เกิดอันตรายที่รุนแรงแก่สุขภาพของมนุษย์และสิ่งแวดล้อม และถ้าไม่ถูกกำจัดอย่างถูกต้องแล้วอาจเป็นอันตรายอย่างรุนแรงต่อสุขภาพของมนุษย์และสิ่งแวดล้อมจากพิษภัยของตัวของเสียนั่นเอง และด้วยเหตุที่พิษภัยของของเสียเหล่านี้ยากต่อการกำจัด ตลอดจนปริมาณของของเสียก็เพิ่มมากขึ้นโดยเฉพาะในประเทศอุตสาหกรรม จนทำให้เกิดการกำจัดของเสียที่เป็นอันตรายนี้โดยวิธีการทิ้งายและสะควก เช่น การส่งออกของเสียที่เป็นอันตรายจากประเทศอุตสาหกรรม ไปสู่ประเทศกำลังพัฒนาหรือประเทศด้อยพัฒนาที่มีขีดความสามารถทางเทคนิคและสถาบันที่จะประกันว่าการปฏิบัติของของเสียที่เป็นอันตรายและการกำจัดทำได้อย่างเพียงพอ โครงการสิ่งแวดล้อมสหประชาชาติได้ตระหนักถึงปัญหานี้ซึ่งมีการจัดทำอนุสัญญาขึ้นเพื่อกำหนดข้อตกลงระหว่างประเทศในการควบคุมการส่งออก นำเข้า และนำผ่านของเสียที่เป็นอันตรายข้ามแดนให้ดำเนินการอย่างปลอดภัย รัดกุม ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของมนุษย์และสิ่งแวดล้อม อันได้แก่ อนุสัญญาบาเซล ว่าด้วยเรื่องการควบคุมการเคลื่อนย้าย และการกำจัดของเสียที่เป็นอันตรายข้ามแดน (Basel Convention on The Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal) อนุสัญญาบาเซลนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อที่จะอนุญาตการนำเข้า การส่งออกของเสียที่เป็นอันตรายที่จำเป็น ให้เกิดความปลอดภัยแก่สิ่งแวดล้อมและสุขภาพของมนุษย์ในประเทศที่นำเข้า โดยสนับสนุนให้มีการแลกเปลี่ยนข่าวสารโดยประเทศผู้นำเข้าควรได้รับการแจ้งให้ทราบล่วงหน้าถึงการส่งออกของเสีย และต้องได้รับการยินยอมจากประเทศผู้นำเข้าก่อนมีการส่งออกของเสีย การส่งออกของเสียต้องทำโดยมีเอกสารกำกับการขนย้ายของเสีย

จากปัญหาการขนถ่ายเคลื่อนย้ายของเสียที่เป็นอันตรายนี้ ประเทศไทยเองก็เป็นประเทศหนึ่งที่ประสบปัญหาในเรื่องนี้ ทำให้รัฐบาลตัดสินใจลงนามเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาบาเซลฉบับนี้แล้ว ด้วยเห็นว่าการเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาบาเซลนั้น มีผลดีกับประเทศไทย ในการป้องกันปัญหาส่วนหนึ่งจากกรณีที่มีการลักลอบนำเข้าของเสียที่เป็นอันตราย เนื่องจาก

อนุสัญญาดังกล่าวกำหนดมาตรการบังคับให้ประเทศที่ผู้ส่งออกรับผิดชอบในการนำกลับหรือชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ยังได้รับสิทธิในการส่งออกของเสียที่เป็นอันตรายเพื่อกำจัดในประเทศที่พัฒนาที่เป็นภาคีอนุสัญญาซึ่งมีขีดความสามารถในการกำจัดของเสียที่เป็นอันตรายและได้รับความช่วยเหลือทางคำวิชาการและเทคโนโลยีต่าง ๆ เพื่อปรับปรุงการจัดการของเสียที่เป็นอันตราย เป็นต้น

แต่อย่างไรก็ดี อนุสัญญาบาเซลนี้จะมีผลบังคับใช้ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้เพียงใดขึ้นอยู่กับว่าประเทศผู้ส่งออกของเสียยอมลงนามเป็นภาคีในอนุสัญญานี้เพียงใด

หากประเทศผู้ส่งออกของเสียที่เป็นอันตรายมิใช่ประเทศภาคีสมาชิกในอนุสัญญาบาเซลแล้ว การจะบังคับผู้ส่งออกให้รับผิดชอบในความเสียหายต่อประเทศผู้นำเข้าตามอนุสัญญาย่อมทำไม่ได้ ปัญหาดังกล่าวนี้ควรพิจารณาถึงหลักกฎหมายทั่วไปว่าด้วยเรื่องความรับผิดชอบของรัฐตามกฎหมายระหว่างประเทศ (State Responsibility) โดยในทฤษฎีนี้มีแนวความคิดมาจากการที่รัฐในฐานะที่เป็นสมาชิกในสังคมระหว่างประเทศเป็นองค์การทางการเมืองอันมีสภาพนิติบุคคลตามกฎหมายระหว่างประเทศรัฐจึงมีสิทธิและหน้าที่ต่อกัน เพราะหาในความสัมพันธ์ระหว่างประเทศก็เช่นเดียวกับความสัมพันธ์ในสังคมอื่น ๆ เมื่อมีการล่วงล้ำผลประโยชน์ทางกฎหมายของบุคคลหนึ่ง โดยอีกบุคคลหนึ่งยอมก่อให้เกิดความรับผิดชอบอันเป็นพันธะที่ผู้กระทำจะต้องปฏิบัติอันเนื่องมาจากที่ผู้กระทำได้ฝ่าฝืนหรือละเมิดต่อหน้าที่ของตนตามกฎหมายเบื้องต้น

การที่รัฐต้องรับผิดชอบต่อการกระทำของรัฐในทางกฎหมายระหว่างประเทศนั้น มีองค์ประกอบที่สำคัญ 3 ประการ คือ

1. มีการกระทำหรือการเว้นการกระทำซึ่งฝ่าฝืนพันธะตามกฎหมายระหว่างประเทศ
2. การกระทำที่มีขอบข่ายกฎหมายนั้นถือได้หรือกล่าวอ้างได้ว่า เป็นการกระทำของรัฐ
3. ความสูญเสียหรือความเสียหายที่เป็นผลมาจากการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมาย

ในเรื่องการก่อให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นพิษระหว่างประเทศขึ้นนั้น องค์การสหประชาชาติเองก็เห็นว่าเป็นความรับผิดชอบของรัฐผู้ก่อความเสียหายโดยเป็นไปตามหลักความรับผิดชอบของรัฐตามกฎหมายระหว่างประเทศ (State Responsibility)

และก็ได้มีความพยายามในการร่างมาตรการต่าง ๆ ในหัวข้อ "ความรับผิดชอบของรัฐ" ทั้งนี้เนื่องจากเห็นว่าปัญหาของการบังคับใช้กฎหมายกักขังกล่าวกับปัญหาสิ่งแวดล้อมก็คือ ความยากยิ่งในการพิสูจน์ความเสียหายที่เกิดจากการกระทำของรัฐอื่นจริง และความเสียหายที่เกิดขึ้นมีมาจน้อยแค่ไหนเพียงใด ทำให้การร่างข้อตกลงขององค์การสหประชาชาติในเรื่องดังกล่าวค้างค้ำงถึงส่วนสำคัญ 3 ส่วน คือ

- ส่วนที่หนึ่ง เกี่ยวกับจุดกำเนิดของความรับผิดชอบของรัฐ
- ส่วนที่สอง เกี่ยวกับความตั้งใจ รูปแบบ และระดับของความรับผิดชอบระหว่างชาติ
- ส่วนที่สาม เกี่ยวกับปัญหาการยุติข้อโต้แย้ง และการทำให้ความรับผิดชอบระหว่าง

ประเทศสำเร็จลุล่วงไป

ปัญหาสำคัญปัญหาหนึ่งที่พบ เสมอในเรื่องการส่งออกของเสียที่เป็นอันตรายก็คือการไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าประเทศใดเป็นต้นกำเนิดของของเสียที่มีการนำเข้ามาอย่างแท้จริง ทั้งนี้เนื่องจากเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการนำเข้าของเสียที่เป็นอันตรายมักถูกหว่าปปลอมขึ้น ซึ่งปัญหานี้เองที่ทำให้โครงการสิ่งแวดล้อมองค์การสหประชาชาติต้องใช้ความพยายามอย่างมากในอันที่จะผลักดันให้มีการลงนามในอนุสัญญาบาเซล เพื่อให้เกิดผลในการแจ้งข้อมูลข่าวสารของของเสียที่เป็นอันตราย และในการส่งออกของเสียที่เป็นอันตรายจะกระทำได้โดยมีการอนุญาตจากประเทศผู้รับเสียก่อนเท่านั้น ทำให้เกิดการแก้ไขและป้องกันปัญหาของการขนส่ง เคลื่อนย้ายของเสียที่เป็นอันตรายข้ามแดน โดยไม่ถูกต้อง ใดส่วนหนึ่ง

2. ปัญหาในกลุ่มประเทศอาเซียน นอกจากปัญหาการขนถ่ายเคลื่อนย้ายของเสียที่เป็นอันตรายจากประเทศอุตสาหกรรมอันเป็นปัญหาระหว่างประเทศแล้ว ประเทศไทยยังประสบปัญหาการส่งออกของเสียจากประเทศในกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หรือ ASEAN อันประกอบด้วย ประเทศไทย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ มาเลเซีย และบรูไน จากการศึกษาวิเคราะห์พบว่าในกลุ่ม ASEAN เองก็มีความร่วมมือกันในเรื่องสิ่งแวดล้อมอยู่แล้ว โดยตระหนักถึงความจำเป็นในความร่วมมือระหว่างประเทศกลุ่มอาเซียน เพื่อปกป้องสภาวะแวดล้อมของกลุ่มประเทศอาเซียนและโดยเฉพาะทรัพยากรธรรมชาติในภูมิภาคนี้ จึงได้มีการพัฒนาความร่วมมือทางด้านสิ่งแวดล้อมขึ้นโดยเริ่มตั้งแต่ ปี ค.ศ. 1978 จนถึงปัจจุบัน

ให้มีการร่วมมือกันในโครงการต่าง ๆ และการทำความเข้าใจในเรื่องสิ่งแวดลอมไปแล้วหลายครั้ง แต่ก็ด้วยโครงสร้างของอาเซียนเป็นเพียงการแสดงความปรารถนาโดยเสรีของประเทศสมาชิกในอันที่จะร่วมมือกันซึ่งถือเป็นเพียง "กฎหมายอย่างอ่อน"

(Soft Law) อันเป็นเพียงหลักการประมวลวิธีปฏิบัติและกระบวนการวิธีการต่าง ๆ ที่เพียงแต่เสนอแนะให้รัฐใช้เป็นแนวทางสำหรับการกำหนดนโยบายและบัญญัติกฎหมายภายในของตนเกี่ยวกับการบริหารและการจัดการสิ่งแวดลอมโดยไม่มีผลผูกพันทางกฎหมายอย่าง เช่นอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ

สำหรับปัญหาการนำเข้าของเสียที่เป็นอันตรายมาทั้งยังประเทศไทย โดยแหล่งที่มาของของเสียที่เป็นประเทศในกลุ่มอาเซียน ซึ่งมีความร่วมมือกันในเรื่องปัญหาสิ่งแวดลอมก็ตาม ประเทศไทยจะทำใ้โลกนี้เพียงคำเป็นการโดยให้กระทรวงต่างประเทศแถลงการณ์ให้ประเทศสมาชิกของอาเซียนทราบว่า ประเทศไทยประสบเหตุการณ์ที่มีการนำเข้ามาของเสียที่เป็นอันตรายเข้ามาในราชอาณาจักรหลายครั้งและจะไม่อนุญาตให้มีการนำเข้ามา หรือนำผ่านของเสียที่เป็นอันตรายเข้ามาในราชอาณาจักรอีกต่อไป ซึ่งปัญหาในส่วนนี้ควรมีการแก้ไขโดยแรงจูงใจให้เกิดจุดยืนร่วมกันของ ASEAN ในเรื่องดังกล่าวนี้

3. ปัญหาภายในประเทศ

3.1 สำหรับประเทศไทยนั้น จากการศึกษาวิเคราะห์พบว่ากฎหมายหลักที่เกี่ยวข้องในการที่จะควบคุมของเสียที่เป็นอันตรายคือ พระราชบัญญัติวัตถุมีพิษ พ.ศ. 2510 ซึ่งเมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติของพระราชบัญญัติวัตถุมีพิษ พ.ศ. 2510 แล้วจะเห็นว่าบัญญัติขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ในการควบคุม การนำเข้า การส่งออก การผลิต การขาย การใช้ รับจ้าง การนำผ่านแดนวัตถุมีพิษ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและสวัสดิภาพของประชาชน แล้วเห็นว่า การนำเข้าของเสียที่เป็นอันตรายก็อยู่ในข่ายที่จะถูกควบคุมโดยพระราชบัญญัติวัตถุมีพิษได้ หากแต่ในปัจจุบันยังไม่มีข้อกำหนดค่านิยมของคำว่า "ของเสียที่เป็นอันตราย" และมีประกาศกระทรวง เกษตรและสหกรณ์ กระทรวงสาธารณสุข และกระทรวงอุตสาหกรรม กำหนดค่านิยมของเสียที่เป็นอันตรายดังกล่าวเป็นของควบคุมการนำเข้า ดังนั้นในขณะนี้หากมีผู้นำเข้ามาของเสียที่เป็นอันตรายก็ไม่อยู่ในข่ายที่จะถูกควบคุมการนำเข้าอย่างใดเลย ซึ่งเรื่องนี้

เป็นปัญหาสำคัญที่ต้องเร่งแก้ไขกฎหมายในส่วนนี้ให้ครอบคลุมถึงเรื่องการควบคุมการนำเข้าของเสียที่เป็นอันตรายให้เหมาะสมกับสถานการณ์ของเสียภายในประเทศ

3.2 ปัญหาการนำเข้าของเสียที่เป็นอันตรายมาจากประเทศอื่น แล้วทิ้งให้เป็นของตกค้างในเขตท่าเรือกรุงเทพฯ มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องในเรื่องการควบคุมการนำเข้าของเสียที่เป็นอันตรายดังกล่าวอยู่หลายฉบับด้วยกันคือ พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 พระราชบัญญัติวัตถุมีพิษ พ.ศ. 2510 พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 จากการศึกษาวิจัยตามขั้นตอนในการปฏิบัติเกี่ยวกับสินค้านำเข้าที่ตกเป็นของตกค้างนั้นพบว่า

1) ในการนำเข้านั้นของที่นำเข้าทุกชนิดที่บรรทุกมากับเรือสินค้าต่างประเทศที่เข้าจอดเทียบท่าเรือกรุงเทพฯ นายเรือต้องยื่นบัญชีแสดงรายละเอียดของสินค้าที่บรรทุกต่อเจ้าพนักงานศุลกากร ซึ่งปัญหาที่พบเสมอในการนำเข้าของเสียที่เป็นอันตรายคือ เอกสารการนำเข้ามักไม่ตรงตามความเป็นจริง กล่าวคือ เอกสารที่ยื่นต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรมักระบุเป็นสินค้าเคมีภัณฑ์ แต่ของที่นำเข้ามาจริงเป็นของเสียที่เป็นอันตรายจึงควรหาแนวทางแก้ไขปัญหานี้ โดยควรมีการกำหนดใบริชต์วูเทนเรือต้องแสดงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสินค้าเคมีภัณฑ์ (Safety Data Sheet) ตามที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศกำหนด คือการทำเรือแห่งประเทศไทยเพื่อให้มีการส่งต่อข้อมูลของเคมีภัณฑ์ไปในทุกขั้นตอนตั้งแต่การนำเข้า การตรวจปล่อยสินค้า การขนส่ง การใช้ และการทิ้งทำลาย ทำให้การดำเนินการกับเคมีภัณฑ์ได้รับความปลอดภัยเพิ่มขึ้น

และจากการศึกษาวิเคราะห์พบว่า ในการที่ตรวจพบว่าผู้นำเข้า หรือบริษัทตัวแทนเรือมีเจตนาจะนำเข้าของเสียที่เป็นอันตรายมาทิ้งในประเทศไทยก็ตาม ในปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายกำหนดว่าเป็นความผิด จึงควรมีการแก้ไขในส่วนนี้โดยการเพิ่มในทางอาญาแก่ผู้นำเข้าหรือตัวแทนเรือที่มีเจตนานำเข้าของเสียที่เป็นอันตรายมาทิ้งยังประเทศไทย เพื่อให้เกิดความระมัดระวังในการนำเข้าหรือการที่จะรับขนสินค้าของเสียที่เป็นอันตรายมายังประเทศไทยมากยิ่งขึ้น

2) การเก็บรักษาสินค้าในเขตท่าเรือกรุงเทพ จากการศึกษาวิเคราะห์พบว่าสินค้าที่ขนถ่ายลงจากเรือต่างประเทศจะต้องนำเข้าเก็บในโรงพักสินค้าของการท่าเรือเพื่อรอเจ้าของนำหลักฐานเอกสารที่แสดงว่าชำระภาษีอากรโดยถูกต้องแล้วมาขอรับมอบของไปซึ่งปัญหาในการดำเนินการเกี่ยวกับการเก็บรักษาสินค้าของการท่าเรือก็คือ การที่พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ไม่ได้ให้อำนาจใด ๆ ในการดำเนินการกับสินค้าแก่การท่าเรือเลย คงมีแต่หน้าที่เก็บรักษาเพียงอย่างเดียว ทำให้เกิดการไม่คล่องตัวในการดำเนินการต่าง ๆ กับสินค้าจึงควรมีการแก้ไขพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทยในจุดนี้

3) การตกเป็นของตกค้างตามกฎหมายศุลกากร จากการศึกษาวิจัยพบว่าเมื่อมีการนำสินค้าเข้ามาในประเทศครบกำหนดระยะเวลา 2 เดือน 15 วันแล้วถ้าผู้นำของเข้ายังไม่มาจัดทำใบขนสินค้าชำระอากร หรือวางประกันต่ออากร สินค้านั้นก็ตกเป็นของตกค้างตามกฎหมายศุลกากร และเจ้าหน้าที่กรมศุลกากรกับเจ้าหน้าที่การท่าเรือแห่งประเทศไทย จะร่วมกันทำการเปิดสำรวจสินค้านั้น ๆ แต่ในการสำรวจสินค้าแต่ละครั้งปัญหาที่พบคือการจับวางสินค้าตามโรงพักสินค้าของการท่าเรือไม่ได้แยกรวบรวมของตกค้างไว้เป็นหมวดหมู่ ณ ที่ใดที่หนึ่ง แต่จะกระจายไปหลายโรงพักสินค้าทำให้ยากแก่การสำรวจและการสำรวจของตกค้างก็ไม่มีกำหนดระยะเวลาไว้ทำให้ของตกค้างบางรายการได้รับการสำรวจล่าช้ามาก ซึ่งควรมีการแก้ไขปัญหานั้น โดยการท่าเรือควรร่วมมือกับกรมศุลกากรจัดให้มีการดำเนินการต่าง ๆ กับของตกค้างรวมอยู่ในหน่วยงานเดียวเพื่อความสะดวกรวดเร็วในการปฏิบัติงานและกำหนดให้มีการสำรวจของตกค้างทันทีที่ตกเป็นของตกค้างโดยให้แล้วเสร็จภายในเวลาที่กำหนดให้

แต่จากการที่ของเสียที่เป็นอันตรายที่นำเข้ามาในรูปเคมีภัณฑ์พิษภัยสูง และการแพร่กระจายออกสู่สิ่งแวดล้อมเป็นไปอย่างรวดเร็ว การรอให้ตกเป็นของตกค้างนานถึง 75 วันอาจทำให้การดำเนินการต่าง ๆ ไม่ทันต่อเหตุการณ์ จึงควรมีการแก้ไขในส่วนนี้โดยการให้อำนาจเจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบของนำเข้าที่เป็นเคมีภัณฑ์ใดโดยไม่ต้องรอให้ครบ 75 วัน

4) การดำเนินการกับของตกค้างในปัจจุบัน จากการศึกษาวิเคราะห์พบว่า เมื่อของนำเข้ตกเป็นของตกค้างแล้ว เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะร่วมกับเจ้าหน้าที่การทำเรือแห่งประเทศไทยเพื่อทำการเป็นสำรวจของนำเข้ หากพบว่าของนำเข้ที่มีสภาพสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้ก็จะนำออกขายทอดตลาด หรือจำหน่ายโดยวิธีอื่น แต่หากพบว่า สินค้าตกค้างมีสภาพไม่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้ เช่น เสื่อมสภาพ เป็นของเสียที่เป็นพิษ หรือเป็นของต้องห้ามในการนำเข้ กรมศุลกากรจะสั่งทำลายของตกค้างนั้น หากการทำลายอาจก่อให้เกิดมลภาวะเป็นพิษ อธิบดีกรมศุลกากรมีอำนาจสั่งให้ตัวแทนเรือที่นำของ เข้ามานำของนั้นกลับออกไปนอกราชอาณาจักรได้ แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นในเรื่องนี้ก็คือ การที่อธิบดีใช้อำนาจดังกล่าวแต่ตัวแทนเรือไม่ปฏิบัติตาม กฎหมายศุลกากรในเรื่องนี้ก็ไม่มีความบังคับโดยตรงไว้ จึงควรมีการแก้ไขในจุดนี้โดยการเพิ่มบทลงโทษตัวแทนเรือที่ไม่ปฏิบัติตามคำสั่ง อธิบดีกรมศุลกากรในกรณีดังกล่าว

3.3 ปัญหาการทำลายของ เสียที่เป็นอันตรายที่ตกค้างในเขตท่าเรือนั้นจากการศึกษาวิเคราะห์พบว่า การทำเรือแห่งประเทศไทยไม่มีความรู้ความชำนาญในทางเทคนิคเพียงพอที่จะดำเนินการกับของ เสียตกค้างดังกล่าวให้ถูกต้องตามหลักวิชาการและก่อให้เกิดมลภาวะเป็นพิษน้อยที่สุด ซึ่งควรมีแนวทางดำเนินการในส่วนนี้ โดยให้หน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติช่วยเหลือในด้านวิธีการกำจัดทำลาย แต่อย่างไรก็ดีควรมีการสนับสนุนให้มีการใช้วิธีการนำกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ (Recycle) ซึ่งของเสียจะเป็นวิธีที่ดีที่สุด

3.4 ปัญหาการลักลอบนำเข้ของ เสียที่เป็นอันตรายเข้ามาในประเทศ จากการศึกษาวิเคราะห์พบว่า มีการลักลอบนำเข้ของ เสียที่เป็นอันตรายเข้ามาทั้งในประเทศไทยโดยไม่ผ่านขั้นตอนทางศุลกากร ซึ่งนับว่าเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นสิ่งแวดล้อมเป็นพิษที่ยากแก่การแก้ไข เนื่องจากของ เสียที่เป็นอันตรายนั้นประชาชนยังไม่ตระหนักถึงพิษภัยและปัญหาทำให้ขาดการร่วมมือกันในการสอดส่องดูแลการนำเข้เข้ามาในประเทศ จึงควรมีการดำเนินการต่าง ๆ ในส่วนของภาวให้ความรู้แก่ประชาชน เพื่อให้มีความเข้าใจที่ถูกต้องในเรื่องของ เสียที่เป็นอันตรายและขอความร่วมมือจากทุกฝ่ายในการให้ข้อมูลข่าวสารหรือเผยแพร่เกี่ยวกับ การนำเข้ของ เสียดังกล่าว

การวิจัยนี้ได้กำหนดสมมติฐานไว้ 3 ประการคือ

1. การขนถ่ายเคลื่อนย้ายของเสียที่เป็นอันตรายข้ามแดนมาทั้งยังประเทศกำลังพัฒนาหรือประเทศด้อยพัฒนา ซึ่งไม่มีความสามารถในการกำจัดที่ทิ้งของก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของมนุษย์และสิ่งแวดล้อม ซึ่งทำให้เกิดความเสียหายร้ายแรงได้ หากไม่มีกฎข้อบังคับที่เข้มงวดในการนำเข้า และกำจัดของเสียที่เป็นอันตราย

จากการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลจะเห็นว่า ของเสียที่เป็นอันตรายนั้นโดยตัวของมันเองแล้วมีความเป็นพิษภัยได้หลายรูปแบบและเป็นพิษทั้งต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนและต่อสิ่งแวดล้อมในอดีตที่ผ่านมา ของเสียที่เป็นอันตรายดังกล่าวไม่ค่อยได้รับความสนใจเท่าใดนัก ทั้งนี้เนื่องจากจำนวนประชากรหรือกิจกรรมประเภทต่าง ๆ มีไม่มากนัก ธรรมชาติสามารถรับและเจือจางของเสียที่เกิดขึ้นเหล่านี้ได้ แต่เมื่อเวลาผ่านไปกิจกรรมต่าง ๆ มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น และชุมชนมีการขยายตัวออกไป ของเสียที่เป็นอันตรายที่ถูกปล่อยทิ้งออกสู่สิ่งแวดล้อมก็จะทวีจำนวนมากขึ้น ปัญหาด้านการจัดการของเสียที่เป็นอันตรายจึงเป็นปัญหาที่มีความสำคัญและได้รับการหยิบยกมาพิจารณาบ่อยครั้ง เนื่องจากเกิดปัญหากระทบต่อคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมในต่าง ๆ ประเทศอุตสาหกรรมที่พัฒนาแล้วได้เริ่มตระหนักถึงพิษภัยอันร้ายแรงของของเสียที่เป็นอันตราย จึงได้มีการกระชับกฎหมายภายในของประเทศตนเองในเรื่องเกี่ยวกับการจัดการของเสียที่เป็นอันตรายให้เข้มงวดขึ้น ผลที่ตามมาก็คือ ทำให้ค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติกับของเสียและการกำจัดของเสียเพิ่มขึ้นอย่างมาก ดังนั้นจึงเป็นสิ่งสูงใจที่จะทำให้เกิดการส่งออกของเสียที่เป็นอันตรายไปสู่ประเทศอื่นที่มีกฎหมายเกี่ยวกับของเสียที่เป็นอันตรายเข้มงวดน้อยกว่าและเป็นที่ยังค่าใช้จ่ายในการที่จะปฏิบัติตามกฎระเบียบ และนโยบายสำหรับการไม่ทำตามกฎระเบียบมีน้อยกว่าและมักเป็นประเทศซึ่งไม่มีความสามารถเพียงพอในการกำจัดของเสียดังกล่าว ดังนั้นจึงทำให้เกิดอันตรายอย่างมากต่อพลเมืองและสิ่งแวดล้อมของประเทศเหล่านั้นจากการศึกษาวิเคราะห์พบว่า ปัญหาการส่งออกของเสียที่เป็นอันตรายไปยังประเทศอื่นนั้นเกิดขึ้นเนื่องจากการที่ไม่มีกฎข้อบังคับในการควบคุมเคลื่อนย้ายและการกำจัดของเสียที่เป็นอันตรายที่ทิ้ง ซึ่งเป็นการยืนยันว่าสมมติฐานที่ตั้งนี้ถูกต้อง

2. ข้อตกลงระหว่างประเทศอย่างเกี่ยวไม่เพียงพอในการปกป้องประเทศกำลังพัฒนาจากการส่งออกของเสียที่เป็นอันตรายที่เกิดจากประเทศที่มิใช่เป็นภาคีในข้อตกลง ดังนั้นจึงเป็นสิ่งสำคัญที่ประเทศกำลังพัฒนาแต่ละประเทศที่จะมีกฎหมายเกี่ยวกับการจัดการกับของเสียที่เป็นอันตรายใช้บังคับเป็นกฎหมายภายในของประเทศตนเอง

จากการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลจะเห็นว่า สมมติฐานที่ตั้งไว้ถูกต้อง ทั้งนี้เพราะข้อตกลงระหว่างประเทศหรืออนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการควบคุมการเคลื่อนย้ายและการกำจัดของเสียที่เป็นอันตรายข้ามแดนหรืออนุสัญญาบาเซลนั้น ในขณะที่กลุ่มประชาคมเศรษฐกิจยุโรปและประเทศต่าง ๆ อีก 35 ประเทศ ได้ลงนามในอนุสัญญาแล้ว แต่ประเทศอุตสาหกรรมที่พัฒนาแล้วส่วนใหญ่ยังไม่ยอมลงนามเป็นภาคีในอนุสัญญา ทำให้ไม่สามารถบังคับตามข้อกำหนดในอนุสัญญาบาเซลกับประเทศเหล่านั้นได้ ดังนั้นจึงเป็นสิ่งสำคัญที่ประเทศต่าง ๆ แต่ละประเทศต้องมีกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุม และการจัดการของเสียที่เป็นอันตรายขึ้นมาบังคับใช้ภายในประเทศด้วย

3. ในขณะนี้ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมการนำเข้าและส่งออกและการนำผ่านสินค้าที่ครอบคลุมไปถึงของเสียที่เป็นอันตรายโดยตรง ทำให้ไม่สามารถรอบรับปัญหาที่เกิดขึ้นได้

จากการศึกษาวิเคราะห์พบว่า กฎหมายที่ควบคุมโดยตรงในเรื่องการนำเข้าของเสียที่เป็นอันตราย คือ พระราชบัญญัติวัตถุพิษ พ.ศ. 2510 ซึ่งในการที่วัตถุพิษใดจะต้องอยู่ในบังคับของการควบคุมการนำเข้า หรือห้ามการนำเข้าตามพระราชบัญญัตินี้ก็โดยที่รัฐมนตรีกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงสาธารณสุข และกระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงใดกระทรวงหนึ่งออกประกาศควบคุมการนำเข้าแก่เคมีภัณฑ์หรือวัตถุพิษชนิดนั้น ๆ แต่สำหรับในปัจจุบันยังไม่มีการประกาศให้วัตถุพิษ ของเสียที่เป็นอันตราย เป็นของควบคุมการนำเข้าตามกฎหมายดังกล่าวแต่อย่างใด ซึ่งหากในขณะนี้มีการนำกากของเสียที่เป็นอันตรายเข้ามาก็ไม่ถือเป็นความผิดแต่อย่างใด และมีผลทำให้ไม่สามารถใช้บทบัญญัติตามกฎหมายดังกล่าวว่าด้วยเรื่องการลักลอบหรือหลีกเลี่ยงทางศุลกากรอันเป็นความผิดอาญา บังคับกับกรณีนำเข้าของเสียที่เป็นอันตรายได้

และเนื่องจากการไม่มีกฎหมายกำหนดว่าการนำเข้าของเสียที่เป็นอันตรายเป็นความผิด ทำให้ไม่สามารถคลี่คลายปัญหาจากการนำเข้าของเสียที่เป็นอันตรายได้ จึงเป็นการยืนยัน สมมติฐานที่กำหนดขึ้นนั้นถูกต้อง

ข้อเสนอแนะ

ในการดำเนินการแก้ไขปัญหาการขนถ่ายเคลื่อนย้ายของเสียที่เป็นอันตรายเข้ามาในประเทศไทยและหึ่งให้ตกเป็นของตกค้างในเขตท่าเรือกรุงเทพนั้น เป็นปัญหาที่มีผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนและสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ก็เนื่องด้วยความเป็นพิษในตัวเองของของเสียที่เป็นอันตราย ซึ่งในการป้องกันแก้ไขปัญหาดังกล่าวต้องมีการดำเนินการทั้งในส่วนของ การดำเนินการภายในประเทศ และการดำเนินการระหว่างประเทศ ซึ่งการดำเนินการภายในประเทศก็ยังคงประกอบด้วยการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน โดยใช้อำนาจที่หน่วยงานนั้น ๆ มีตามกฎหมายมาบังคับกับปัญหาดังกล่าว โดยในการแก้ไขปัญหาก็จะแบ่งเสนอแนะมาตรการการแก้ไขป้องกันปัญหาออกเป็น 2 ระยะ คือ

- (1) มาตรการเร่งด่วน
- (2) มาตรการระยะยาว

(1) มาตรการเร่งด่วน ในการแก้ไขปัญหาค่าการท่าเรือแห่งประเทศไทยกำลังประสบอยู่ก็คือ ต้องสูญเสียพื้นที่ในการเก็บวางสินค้าที่มีจำกัดอยู่แล้ว และต้องสูญเสียงบประมาณในการกำจัดหรือทำลายหึ่ง อีกทั้งยังก่อปัญหาต่อเนื่องจากการทำลาย เช่น การกระจายของสารพิษ หรือสารอันตรายออกสู่อากาศ เกิดการระเบิด อัคคีภัย เกิดคลื่นพิษขึ้น เมื่อในปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายบัญญัติว่าการนำเข้าของเสียที่เป็นอันตรายดังกล่าวเป็นความผิดมาตรการที่ใช้ในกรณีเร่งด่วนก็คงทำได้ คือ

1. สินค้าเคมีภัณฑ์นำเข้าต้องถูกตรวจสอบทันทีว่าเป็นเคมีภัณฑ์ชนิดใดเมื่อไม่มีผู้ทำการออกสินค้าภายใน 75 วัน และการตรวจสอบให้กระทำให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด เช่น ภายใน 30 วัน เพื่อให้สามารถดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดเกี่ยวกับเคมีภัณฑ์ตกค้างได้อย่างรวดเร็วและทันต่อเหตุการณ์

2. พยายามผลักดันให้บริษัทตัวแทนเรือที่นำของ เสียที่เป็นอันตรายเข้ามา นำของ เสียดังกล่าวกลับออกไปนอกราชอาณาจักรโดยทันที หากไม่ปฏิบัติตามก็ควรใช้ มาตรการทางการบริการบังคับบริษัทตัวแทนเรือ เช่น การไม่อำนวยความสะดวก ต่าง ๆ ในการดำเนินการพิธีการศุลกากร ในการให้การผ่อนผันพิธีการต่าง ๆ ที่โดยปกติ แล้วบริษัทเรือทุกบริษัทขอผ่อนผันได้ รวมทั้งไม่อำนวยความสะดวกในด้านการขนถ่าย สินค้าจากการท่าเรือแห่งประเทศไทยเพื่อให้บริษัทเรือระมัดระวังในการรับขนสินค้ามาก ขึ้นไม่ให้รับของของ เสียที่เป็นอันตรายมายังประเทศไทยอีก

3. วิธีการแก้ไขปัญหาระงควันวิสุตหัยคือดำเนินการทำลายของ เสียที่เป็น ันตรายที่ตกค้างอยู่ให้มากที่สุดโดยวิธีที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด

การดำเนินการตามข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาระงควันนี้เป็นเพียง มาตรการในการแก้ไขปัญหที่หัดมอยู่แล้วในขณะนี้ให้เบาบางลง แต่คงยังไม่เพียงพอ สำหรับการที่จะคลี่คลายปัญหา การนำเข้าของ เสียที่เป็นอันตรายจากประเทศอื่นมาทั้ง ให้เป็นของตกค้างยังท่าเรือของไทยได้

(2) มาตรการระยะยาว ในการดำเนินการกับปัญหาที่ยังไม่สามารถแก้ไข ได้ในขณะนี้ ควรมีมาตรการอื่น ๆ ที่สามารถคลี่คลายและป้องกันปัญหาการนำเข้าของ เสีย ที่เป็นอันตรายดังกล่าวได้ในระยะยาว ซึ่งแนวทางถาวรแก้ไขนั้นต้องอาศัยทั้งมาตรการใน ทางกฎหมาย และมาตรการในการดำเนินการอื่น ๆ ในการดำเนินการให้เกิดผลทั้งภายใน ประเทศ และระหว่างประเทศควบคู่กันไป

2.1 การดำเนินการระหว่างประเทศ เนื่องจากปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็น พืชจากของ เสียที่เป็นอันตรายที่มีการขนส่งเคลื่อนย้ายข้ามแดนนี้ เป็นปัญหาสิ่งแวดล้อมที่มีโซ่ ปัญหาโดยเฉพาะของประเทศใดประเทศหนึ่งเท่านั้น หากแต่เป็นปัญหาสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ปัญหาหนึ่งของโลกในการป้องกันแก้ไขปัญหาดังกล่าว จึงจำเป็นต้องใช้มาตรการ ในทาง ระหว่างประเทศกับปัญหาดังกล่าวควบคู่ไปกับการใช้มาตรการภายในประเทศของตนเอง สำหรับประเทศไทยนั้นควรดำเนินการต่าง ๆ ในทางระหว่างประเทศเพื่อป้องกันปัญหา ดังกล่าวดังนี้คือ

1) ให้รัฐบาลลงนามในอนุสัญญาว่าด้วยการควบคุมการเคลื่อนย้ายและการกำจัดของเสียที่เป็นอันตรายข้ามแดน เพื่อจะได้รับการคุ้มครองในฐานะประเทศภาคีสมาชิกของอนุสัญญา และเป็นแรงกระตุ้นให้เกิดการดำเนินการต่าง ๆ ภายในประเทศเอง ในฐานะเข้าร่วมเป็นประเทศภาคีสมาชิกในอนุสัญญา เช่น

ก. กำหนดค่าจำกัดความหรือนิยามของของเสียที่เป็นอันตราย รวมทั้งค่าจำกัดความอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการจัดการของเสียที่เป็นอันตรายของไทย

ข. จัดตั้งหน่วยงานที่จะทำหน้าที่เป็นพนักงานผู้มีอำนาจ และศูนย์ประสานงานตามอนุสัญญาดังกล่าวประจำประเทศไทย

ค. กำหนดแผนการจัดการและการควบคุมของเสียที่เป็นอันตรายซึ่งเป็นแผนรวมของประเทศขึ้น ซึ่งประเทศไทยเองก็ได้จัดทำแผนระดับชาติ เรื่องการจัดการของเสียที่เป็นอันตราย (Nation Hazardous Waste Management Plan, NHWMP) ขึ้นและขณะนี้ได้เริ่มดำเนินการตาม NHWMP ไปแล้ว

ง. จัดทำกฎระเบียบในการส่งออก การนำเข้า การนำผ่าน ระบบควบคุมการขนส่งของเสียที่เป็นอันตราย ให้สอดคล้องกับข้อบัญญัติของอนุสัญญาเพื่อบังคับใช้กับผู้นำเข้าและผู้ส่งออกภายในประเทศ

แต่สำหรับการให้สัตยาบัน (Ratify) อนุสัญญานั้นรัฐบาลควรต้องศึกษาถึงผลดีและผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อประเทศชาติโดยส่วนรวมให้รอบคอบ และจะต้องปรึกษาหารือผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายทั้งภาคเอกชนและภาครัฐบาลจนได้ข้อยุติร่วมกันเสียก่อน

2) สนับสนุนและรณรงค์ใหม่ความร่วมมือกันในระดับภูมิภาคอาเซียนที่จะมีจุดยืนร่วมกัน (ASEAN Common Stand) เพื่อให้อาเซียนเป็นเขตปลอดการขนส่งของเสียที่เป็นอันตราย

3) ใช้วิธีการทางการทูตเพื่อให้ประเทศเจ้าของหรือประเทศผู้ส่งของเสียที่มีอันตรายเข้ามายังประเทศไทยรับของเสียดังกล่าวกลับคืนไป

2.2 การดำเนินการภายในประเทศ สำหรับปัญหาการนำเข้าของเสีย ที่เป็นอันตรายนี้ในการคลี่คลายและป้องกันปัญหาดังกล่าว จะต้องอาศัยการดำเนินการมาตรการต่าง ๆ ในหลายส่วนด้วยกัน ทั้งในการดำเนินการทางกฎหมายและการดำเนินการทางคำณับบริหาร ดังนี้

2.2.1 การดำเนินการทางกฎหมาย

1) ควรมีการดำเนินการควบคุมการนำเข้าของเสียที่เป็นอันตรายโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติวัตถุมีพิษ พ.ศ. 2510 มาตรา 3 มาตรา 5 (3) มาตรา 9 (7) และ (9) มาตรา 12 และมาตรา 13 ตริ ฯลฯ ออกกฎระเบียบต่าง ๆ เพื่อสร้างระบบการจัดการกับของเสีย (Waste Management) อย่างถูกต้องตามหลักวิชา ให้เหมาะสมกับสถานการณ์ของเสียภายในประเทศโดยคำนึงถึงความสมดุลระหว่างความจำเป็นในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ กับการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมและสุขภาพอนามัยของประชาชน ดังนี้

ก. กำหนดค่าจำกัดความของของเสียที่เป็นอันตรายขึ้น และให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม ใช้อำนาจร่วมกันในการประกาศระบุให้ของเสียที่เป็นอันตรายตามค่าจำกัดความที่กำหนดไว้เป็นของที่ต้องควบคุมการนำเข้าตามพระราชบัญญัติวัตถุมีพิษ พ.ศ. 2510

ข. ในการควบคุมการนำเข้านั้น ควรให้ผู้นำเข้าของเสียที่เป็นอันตรายได้โดยต้องขออนุญาตก่อน โดยควรให้กระทรวงอุตสาหกรรมเป็นผู้รับผิดชอบในเรื่องนี้ไม่ควรห้ามการนำเข้าทั้งหมด เพราะบางกรณีก็มีความจำเป็นที่จะต้องนำของเสียที่เป็นอันตรายเข้ามาใช้ในลักษณะนำกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ (Recycle)

ค. ในการออกกฎระเบียบต่าง ๆ มาใช้กับของเสียที่เป็นอันตราย เช่น วิธีการบรรจุ การขนส่ง การเก็บรักษา การทำลาย หรือการปฏิบัติกับภาชนะบรรจุของเสียที่เป็นอันตรายควรกำหนดหลักการควบคุมต่างหากจากเคมีภัณฑ์ที่นำมาใช้ประโยชน์โดยปกติ ทั้งนี้โดยคำนึงถึงในแง่ที่ว่าอาจก่อให้เกิดผลร้ายแรงต่อสิ่งแวดล้อมในระดับที่ต่างกัน

ง. กำหนดแบบฟอร์มเกี่ยวกับการแจ้งข้อมูลในเรื่องของ เสียที่เป็นอันตรายขึ้น โดยเฉพาะ เพื่อให้เกิดการส่งต่อข่าวสารข้อมูลเป็นระบบเดียวกันอย่างต่อเนื่องครบวงจร ตั้งแต่ขั้นตอนแรกที่มีการนำเข้ามาจนถึงจุดหมายปลายทาง ในข้อมูลส่วนนี้จะถูกส่งต่อกำกับไป กับของ เมื่อมีการขนส่ง การเก็บรักษา การใช้ และการกำจัดหรือทำลายทิ้ง ทำให้เกิดการควบคุมที่มีประสิทธิภาพขึ้น

2) ควรมีการแก้ไขพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469

ในส่วนต่าง ๆ ดังนี้

ก. แก้ไขเพื่อให้อำนาจเจ้าหน้าที่กรมศุลกากรในการตรวจสอบและดำเนินการ ส่งกลับไปยังประเทศเจ้าของสินค้าหรือกำจัดทำลายสินค้าเคมีภัณฑ์ใดโดยไม่ต้อง รอให้ครบ 75 วัน ตามระเบียบเดิม เพื่อให้สามารถดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดเกี่ยวกับ เคมีภัณฑ์ ที่ตกค้างได้อย่างรวดเร็วทันต่อเหตุการณ์

ข. กำหนดหรือเพิ่มโทษแก่ผู้นำเข้าและบริษัทตัวแทน เรือที่นำของ เสียที่เป็นอันตราย เข้ามาโดยมีเจตนา นำเข้ามาจำกัดในประเทศไทย เพื่อป้องกันการลักลอบนำของ เสียเข้ามา ทั้งในประเทศ ทั้งนี้ยกเว้นจะพิสูจน์ว่า นำเข้ามาเพื่อใช้ประโยชน์ในการอุตสาหกรรมหรือกิจการ หมุนเวียนใช้ประโยชน์จากของ เสียโดยได้รับอนุญาตจากกระทรวงอุตสาหกรรม

ค. เพิ่มบทลงโทษแก่ตัวแทน เรือที่ซัดคำสั่งอธิบดีกรมศุลกากรที่ใช้อำนาจตามมาตรา 61 พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 ให้ตัวแทน เรือที่นำของ เสียที่เป็นอันตรายนั้นออกไป นอกราชอาณาจักร เพื่อให้บริษัทตัวแทน เรือใช้ความระมัดระวังในการรับขนสินค้ามายังประเทศไทย

3) ควรมีการแก้ไขพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 เพื่อให้อำนาจแก่การท่าเรือที่จะดำเนินการต่าง ๆ กับสินค้าที่เก็บรักษาอยู่ใน ฐานะหน่วยงานที่ต้องรับผิดชอบต่อปัญหาของ เสียที่เป็นอันตรายตกค้าง

4) ควรมีการกำหนดให้บริษัทตัวแทน เรือต้องแสดงข้อมูลที่เกี่ยวกับ ความปลอดภัย (Safety Data Sheet) ดังนี้

ก. ยื่นบัญชีสินค้าหรือสิ่งของอันตรายตามที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ระบุให้แก่กรมเจ้าท่า ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 189 โดยการติดฉลากบนภาชนะบรรจุสินค้าหรือสิ่งของอันตรายให้เป็นไปตามเกณฑ์ที่กรม เจ้าท่าประกาศกำหนดโดยการกำหนดนี้ต้องสอดคล้องกับข้อกำหนดของ International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) ซึ่งเป็นองค์การทาง ทะเลระหว่างประเทศโดยในการดำเนินการตามมาตรการดังกล่าวอาจมีความยุ่งยากเนื่อง จากสารอันตรายตามแบบสากล มีมากกว่า 4,000 ชนิด จึงควรมีการแจ้งให้บริษัทตัวแทน เรือที่ประกอบกิจการในประเทศไทยทราบทั่วกันถึงกฎเกณฑ์ที่กำหนดขึ้น เพื่อให้บริษัทตัวแทน เรือแจ้งให้ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งสินค้าทราบ ซึ่งแนวปฏิบัติโดยทั่วไปในการขนส่งหรือลำเลียง สินค้าอันตราย ตลอดจนการแสดงเครื่องหมายหรือฉลากผู้ส่งสินค้าต้องปฏิบัติให้เป็นไปตาม ประเภทอันตรายของสินค้าด้วย

ข. อาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ออกกฎกระทรวงในเรื่อง การยื่นบัญชีสินค้าหรือสิ่งของอันตรายเช่นเดียวกับกรมเจ้าท่า เพื่อให้ตัวแทนเรือถือปฏิบัติในการยื่นข้อมูลดังกล่าวกับการทำเรือแห่งประเทศไทยด้วย ทั้งนี้เนื่องจากการได้รับแจ้งข้อมูลตั้งแต่จุดเริ่มต้น จะมีความสำคัญมากที่จะไปสนับสนุน การจัดการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในขั้นตอนอื่น ๆ กล่าวคือ การจัดการในขั้นต้น การขนส่ง การเก็บรักษา การใช้ และการกำจัดหรือทำลายทิ้ง ตลอดจนเป็นประโยชน์ ต่อการเตรียมการล่วงหน้า สำหรับการแก้ไขปัญหาในการประเมินอันตรายที่จะเกิดขึ้นจาก เคมีภัณฑ์นั้น ๆ และกำหนดวิธีการปฏิบัติที่ถูกต้องเพื่อหลีกเลี่ยงอันตรายที่จะเกิดขึ้น โดยมี และให้มีการส่งต่อข้อมูลนี้ไปทุกขั้นตอนในการดำเนินการเกี่ยวกับเคมีภัณฑ์ เช่น ในขั้นตอน การตรวจปล่อยสินค้าของกรมศุลกากรหรือขั้นตอนการขนส่ง การใช้ การเก็บรักษา ของ กระทรวงอุตสาหกรรม ตามพระราชบัญญัติวัตถุมีพิษ เป็นต้น

2.2.2 การดำเนินการอื่น ๆ เพื่อให้เกิดการป้องกันและแก้ไขปัญหา สิ่งแวดล้อมเป็นพิษจากของเสียที่เป็นอันตราย ดังนี้

1) ผลักดันให้กระทรวงอุตสาหกรรมและกรมโรงงานอุตสาหกรรมดำเนินการ กำจัดของเสียที่มีอันตรายอย่างเข้มงวดและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น รวมทั้งสนับสนุนและผลักดันให้โรงงานอุตสาหกรรมจัดให้มีกระบวนการหรือขั้นตอนในการแปรรูปของเสียที่เหลือตกค้างจากกระบวนการผลิตของตนกลับมาใช้ให้เกิดประโยชน์ (Recycle) ใหม่มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

ในกรณีของเหลือจากโรงงานอุตสาหกรรมก็สามารถนำมาเปลี่ยนรูปเป็นวัสดุที่มีประโยชน์ต่อการผลิตในรูปแบบอื่น ๆ ได้ รัฐบาลควรสนับสนุนให้โรงงานอุตสาหกรรมนั้น ๆ ประกอบกิจการต่อเนื่องจากธุรกิจหรืออุตสาหกรรมหลักของตนเพื่อไหม้ของเสียที่มีอันตรายเหลือตกค้างน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

ส่งเสริมระบบการบำบัดของเสียรวม เช่น ที่กรมโรงงานอุตสาหกรรมสร้างขึ้นที่บางขุนเทียน เพื่อแก้ไขปัญหาคำมลภาวะ จากโรงงานอุตสาหกรรมขนาดกลางและเล็ก และรัฐบาลจัดทำสถานที่สำหรับการทิ้งทำลายกากสารพิษ ในขั้นสุดท้าย และการสร้างเตาเผาอุณหภูมิสูงซึ่งต้องใช้เงินลงทุนมากขึ้น เป็นระบบการบำบัดของเสียรวม

2) กำหนดให้การท่าเรือแต่ละแห่งมีคลังสินค้าอันตรายและจัดทำแผนแม่บทในการป้องกันและแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุเกี่ยวกับเคมีภัณฑ์ เพื่อให้สามารถแก้ไขเหตุฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็ว ทำให้เกิดการเสียหายต่อทรัพย์สินและสุขภาพอนามัยของประชาชนน้อยที่สุด

3) เผยแพร่ข่าวสาร ข้อมูล และให้ความรู้แก่ประชาชนและผู้ที่เกี่ยวข้องในทุกวิถีทาง เพื่อให้มีความเข้าใจอย่างถูกต้องเกี่ยวกับสถานการณ์ที่แท้จริงและภัยของของเสียที่เป็นอันตราย สาเหตุที่ทำให้เกิดของเสีย การกำจัดอย่างถูกต้องตามหลักวิชาการ และการแปรรูปของเสียเพื่อนำกลับไปใช้ให้เกิดประโยชน์ได้อีก

4) ขอความร่วมมือจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องในการให้ข้อมูลข่าวสารและเบาะแสเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายของเสียที่เป็นอันตรายซึ่งจะนำเข้ามาในอาณาเขตประเทศไทย โดยในการนี้ควรให้สำนักงานสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเป็นแกนกลางในเรื่องนี้

กล่าวโดยสรุปคือ ปัญหาการนำเข้าของเสียที่มีอันตรายจากต่างประเทศเข้ามา และทิ้งให้เป็นของตกค้างในเขตท่าเรือ ก่อให้เกิดสิ่งแวดล้อมเป็นพิษนั้นต้องได้รับการแก้ไข โดยการกำหนดมาตรการป้องกันไว้ล่วงหน้าซึ่งในการนี้ต้องอาศัยทั้งความตกลงระหว่างประเทศ ในการส่งออกของเสียที่เป็นอันตรายทั้งกล่าวให้ถูกต้อง และยังคงอาศัยความร่วมมือในภูมิภาคเพื่อกระชับความร่วมมือให้แน่นแฟ้นในการดำเนินการป้องกันแก้ไขปัญหาดังกล่าว แต่ สิ่งที่สำคัญที่สุดในเรื่องนี้คือการจัดระบบกฎหมายภายในประเทศให้สามารถควบคุม ตรวจสอบ การนำเข้าของเสียที่เป็นอันตรายทั้งกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ และการวางมาตรการ แผนงานในการดำเนินการต่อเนื่องอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งในการจัดดำเนินการให้ลุล่วง ไปต้องอาศัยความร่วมมือทั้งจากหน่วยงานต่าง ๆ ในภาครัฐบาล และผู้ประกอบการอุตสาหกรรม รวมทั้งประชาชนในการป้องกันการนำเข้าของเสียทั้งกล่าว



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย