



การปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการเดินเรือในทะเลตามกฎหมายไทย

ตามที่ประเทศไทยเป็นภาคีในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องทางทะเลอยู่หลายฉบับ ทำให้ประเทศไทยมีหน้าที่ที่จะต้องอนุรักษ์ตามอนุสัญญาที่ได้เข้าเป็นภาคี ปัจจุบันมีอนุสัญญาที่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีแล้ว¹ เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การทางทะเล ระหว่างประเทศ ค.ศ.1948 (International Maritime Organization Convention 1958 : IMO 1948) และ ข้อแก้ไข ค.ศ.1991 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (Amendments 1991 to the International Maritime Organization Convention) และ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศเพื่อป้องกันเรือโดนกันในทะเล ค.ศ. 1972 (Convention on the International Regulations for Preventing Collision at Sea 1972 :COLREG 1972) และ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 (International Convention for the Safety of Life at Sea 1974 : SOLAS 1974) และ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ.1966 (International Convention on Loads Lines 1966) และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐาน การฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามของคนประจำเรือ ค.ศ.1978 ตามที่แก้ไข ค.ศ. 1995 (International Convention on Standard of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarers 1978 as amended 1995 : STCW 78/95) และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการการปฏิบัติการ และ ความร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation 1990: OPRC 1990) และล่าสุดคือ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 as modified by the Protocol of 1978: MARPOL 73/78) โดยประเทศไทยเข้าเป็นภาคี ในอนุสัญญา MARPOL 73/78 และยอมรับผูกพันตามข้อกำหนดในภาคผนวก 1 และภาคผนวก 2 ซึ่งมีผลใช้บังคับ ในวันที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2551 โดยยังไม่ยอมรับผูกพันตามข้อกำหนดในภาคผนวก 3 ถึง ภาคผนวก 6 เป็นต้น

¹ จาก Website: <http://www.md.go.th/law/anusanya.php> ข้อมูล ณ วันที่ 6 มีนาคม

อนุสัญญาที่อยู่ระหว่างดำเนินการเข้าเป็นภาคีของประเทศไทย คือ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายอันเกิดจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ.1969 (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969: CLC 1969)

ตามที่ได้กล่าวไว้ในบทที่ 1 ถึงความเชื่อมโยงของอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันมลพิษจากเรือ ซึ่งก็คือ MARPOL 73/78 ที่ว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ และ OPRC 1990 ว่าด้วยการป้องกัน เยียวยา และแก๊ซมลพิษน้ำมัน ซึ่งประเทศไทยเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาทั้ง 2 ฉบับไปแล้ว ยังขาดแต่เพียง CLC 1969 ซึ่งว่าด้วยเรื่องความรับผิดและการชดเชยค่าเสียหายอันเกิดจากมลพิษของน้ำมันที่ประเทศไทยอยู่ในระหว่างการดำเนินการเข้าเป็นภาคี ส่วน FUND 1971/1992 นั้นหากประเทศไทยพิจารณาแล้วเห็นว่าจะต้องใช้จ่ายเงินเพื่อจ่ายเข้ากองทุนเป็นจำนวนมากแต่ประโยชน์ที่จะได้รับอาจไม่คุ้มก็อาจไม่เข้าเป็นภาคีก็ได้ เพราะอย่างน้อยก็มี CLC 1969 มารองรับเรื่องการชดเชยค่าเสียหายในระดับหนึ่งแล้ว จากการที่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาต่างๆ ประเทศไทยก็มีภาระหน้าที่ที่จะต้องมาออกกฎหมายภายในเพื่ออนุวัติการตามอนุสัญญาต่างๆ ตามมา จึงต้องมาศึกษาว่ากฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการเดินเรือในทะเลของประเทศไทยนั้นประกอบด้วยกฎหมายใดบ้าง

3.1 เนื้อหาและสาระของกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการเดินเรือในทะเล

ในช่วงกว่าสามทศวรรษที่ผ่านมา ได้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมในประเทศไทยเป็นอย่างมาก ภาคเกษตรกรรมซึ่งเป็นภาคเศรษฐกิจที่มีความสำคัญมากที่สุดก่อนทศวรรษ 1970 ได้ลดความสำคัญลงตามลำดับ และถูกแทนที่โดยภาคอุตสาหกรรม ทั้งที่เป็นภาคการผลิตและภาคบริการตั้งแต่ทศวรรษ 1980 เป็นต้นมา จากการสำรวจภาวะการทำงานของคนไทยโดยสำนักงานสถิติแห่งชาติในช่วงไตรมาสที่ 1 พ.ศ. 2549 พบว่า ประเทศไทยมีประชากรทั้งประเทศประมาณ 65.1 ล้านคน ประกอบด้วยผู้อยู่ในกำลังแรงงาน 35.6 ล้านคน ในจำนวนนี้เป็นผู้มีงานทำประมาณ 34.6 ล้านคน อยู่ในภาคเกษตรกรรมร้อยละ 35.8 และนอกภาคเกษตรกรรมร้อยละ 64.2 ตัวเลขดังกล่าวชี้ให้เห็นว่า ประเทศไทยมิใช่สังคมเกษตรกรรมอีกต่อไป และในอนาคต สังคมไทยจะประกอบด้วยผู้ที่ทำงานนอกภาคเกษตรในสาขาการผลิตต่างๆ เป็นส่วนใหญ่ ทั้งนี้ จะมีประชากรมาอาศัยอยู่ในเขตเมืองมากขึ้น และการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อมทั้งที่เป็นมลพิษและขยะมูลฝอยจะมีความสำคัญมากขึ้น

ปัญหาสิ่งแวดล้อมซึ่งรวมถึงการจัดการทรัพยากรธรรมชาติดังกล่าวมาข้างต้นชี้ให้เห็นว่าประเทศไทยจำเป็นต้องให้ความสำคัญต่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพไม่น้อยไปกว่าการพัฒนาเศรษฐกิจ เนื่องจากระดับการพัฒนาของประเทศไม่สามารถจะพิจารณาได้จากตัวเลขทางเศรษฐกิจเพียงอย่างเดียว หากแต่ต้องพิจารณาถึงคุณภาพชีวิตของคนในสังคม ซึ่งนอกจากจะรวมถึงการพัฒนาทางการศึกษา ภาวะโภชนาการ และคุณภาพสุขของประชากรแล้ว ยังรวมถึงการมีชีวิตในสิ่งแวดล้อมที่ดีต่อสุขภาพอนามัย และความเป็นธรรมในการจัดสรรทรัพยากรธรรมชาติทั้งในคนรุ่นปัจจุบันไปจนถึงคนรุ่นลูกหลาน นโยบายและกฎหมายสิ่งแวดล้อมจึงมีบทบาทสำคัญต่อสังคมที่มีคุณภาพและยั่งยืน โดยเฉพาะอย่างยิ่งคือทะเล และ แหล่งน้ำ ซึ่งเป็นแหล่งอาหารซึ่งมีปริมาณออกซิเจนที่ต่ำลง ปัญหาสัตว์น้ำน้อยลง จึงก่อให้เกิดการตื่นตัวของประเทศไทยในการคิดที่จะปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมทั้งบนบกและทางทะเลขึ้น

ในอดีตเมื่อประเทศไทยยังมีประชากรน้อย และมีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจึงไม่ใช่ปัญหาที่รัฐให้ความสำคัญ กฎหมายสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในยุคแรกจึงเน้นเรื่องการควบคุมการใช้ประโยชน์ในทรัพยากรธรรมชาติเป็นส่วนใหญ่ แม้ว่าจะมีบางมาตราที่บัญญัติในเรื่องการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น พระราชบัญญัติป่าไม้ พุทธศักราช 2484 ซึ่งเกี่ยวข้องกับการควบคุมการทำไม้ การเก็บค่าภาคหลวง และการเก็บหาของป่าหวงห้าม เป็นต้น อีกตัวอย่างหนึ่ง ได้แก่ พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 ซึ่งมีบทบัญญัติเรื่องกำหนดประเภทของที่จับสัตว์น้ำ การออกอาชญาบัตรและการเสียเงินอากรสำหรับใช้เครื่องมือในพิภตทำการประมง แม้ว่ากฎหมายนี้จะกลายเป็นเครื่องมือสำคัญในการอนุรักษ์ทรัพยากรประมงทะเลในสมัยต่อมา สำหรับกฎหมายสิ่งแวดล้อมอื่นๆ ในยุคแรก ส่วนใหญ่จะเกี่ยวข้องกับการห้ามก่อมลพิษที่เกิดจากกิจกรรมของชุมชนหรือการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ซึ่งไม่มีความสลับซับซ้อน เช่น พระราชบัญญัติรักษาคอลงรัตนโกสินทร์ศก 121 และพระราชบัญญัติสำหรับกำจัดผักตบชวา พ.ศ. 2456 เป็นต้น²

ต่อมารัฐบาลได้บัญญัติกฎหมายสิ่งแวดล้อมมากขึ้นในช่วงตั้งแต่ พ.ศ. 2503 เป็นต้นมา เนื่องจากรัฐบาลเริ่มมองเห็นความจำเป็นในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติมากขึ้น โดยเฉพาะ

² กอบกุล رایะนาคร, กฎหมายสิ่งแวดล้อม, (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, มกราคม 2550), หน้า 6.

อย่างยิ่งทรัพยากรป่าไม้และสัตว์น้ำ ซึ่งกำลังถูกคุกคามจากกิจกรรมของมนุษย์มากขึ้น กฎหมายสำคัญในช่วงนี้ ได้แก่ พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2503 พระราชบัญญัติอุทยานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 และพระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507 นอกจากนี้ได้มีการตรากฎหมายเพื่อจัดการกับปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการพัฒนาประเทศมากขึ้น เช่น พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2512 พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2518 ซึ่งถือว่าเป็นกฎหมายที่กำหนดหน่วยงานที่รับผิดชอบในการควบคุมปัญหาสิ่งแวดล้อมในภาพรวมเป็นครั้งแรก รวมทั้งกำหนดให้จัดตั้งสำนักงานสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

ช่วงเวลาที่มีความสำคัญมากสำหรับการพัฒนากฎหมายสิ่งแวดล้อมในยุคปัจจุบัน ได้แก่ ปี พ.ศ. 2535 ซึ่งมีการตรากฎหมายสิ่งแวดล้อมหลายฉบับ ที่สำคัญได้แก่ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติส่งเสริมและอนุรักษ์พลังงาน พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติคุ้มครองสุขภาพของผู้ไม่สูบบุหรี่ พ.ศ. 2535 โดยเฉพาะอย่างยิ่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 นั้น มักถูกมองว่าเป็นกฎหมายแม่บทที่เป็นนวัตกรรมใหม่ในการจัดการสิ่งแวดล้อม เช่น การจัดตั้งกองทุนสิ่งแวดล้อม การกำหนดเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมและเขตควบคุมมลพิษ การนำเอาหลักการผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายซึ่งหลักการทางเศรษฐศาสตร์มาใช้ในการจัดการมลพิษ การกำหนดความรับผิดชอบทางแพ่งอย่างเคร่งครัดสำหรับความเสียหายด้านสิ่งแวดล้อมที่บุคคลเป็นต้นเหตุก่อให้เกิดขึ้น และการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการสิ่งแวดล้อม ซึ่งรวมถึงการรับรองบทบาทและการมีส่วนร่วมขององค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม

นอกจากการปรับปรุงและการบัญญัติกฎหมายใหม่ๆ ใน พ.ศ. 2535 แล้ว รัฐบาลยังปรับโครงสร้างของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการจัดการสิ่งแวดล้อม มีการจัดตั้งกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม และโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และพลังงาน ไปเป็นของกรมควบคุมมลพิษ กรมส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม และสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม ซึ่งแสดงให้เห็นว่า รัฐบาลได้มองเห็นความสำคัญในการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อมมากขึ้น พัฒนาการดังกล่าวมีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจาก

กระแสดความตื่นตัวเรื่องสิ่งแวดล้อมของประชาคมโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อมีการจัดการประชุมสิ่งแวดล้อมโลก หรือ United Nations Conference on Environment and Development หรือ UNCED ครั้งที่ 2 ในปีนั้น แต่สาเหตุสำคัญของการปรับปรุงกฎหมายและหน่วยงานรับผิดชอบด้านสิ่งแวดล้อมก็คือ ประเทศไทยกำลังประสบกับปัญหาสิ่งแวดล้อมซึ่งเสื่อมโทรมลงเป็นอันมากภายใต้การพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมที่เป็นไปอย่างรวดเร็ว³

ปี พ.ศ. 2540 นับเป็นอีกปีหนึ่งที่มีความสำคัญมากในพัฒนาการของกฎหมายสิ่งแวดล้อมไทย กล่าวคือ ประเทศไทยประกาศใช้รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ประชาชนมีส่วนร่วมในการจัดทำ มีบทบัญญัติสำคัญเพื่อการปฏิรูปการเมือง การจัดตั้งองค์กรอิสระต่างๆ การกระจายอำนาจการปกครอง และการมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งรวมถึงการรับรองสิทธิชุมชนเป็นครั้งแรก บทบัญญัติต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชนเพื่อการนี้ทำให้มีความจำเป็นต้องตรากฎหมายรองรับเพื่อปฏิบัติการตามหลักที่บัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญ เช่น กฎหมายที่รับรองสิทธิชุมชนในการร่วมอนุรักษ์ใช้ และจัดการทรัพยากรอย่างยั่งยืนและกฎหมายที่กำหนด กระบวนการปรึกษาหารือและรับฟังความคิดเห็นของประชาชนก่อนการอนุญาตโครงการหรือกิจกรรมที่ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของประชาชน ซึ่งหลักการดังกล่าวก็ได้นำมาบัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 เช่นเดียวกัน

กฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันมลพิษจากเรือ

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 ได้มีการบัญญัติอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่รัฐ มีการจัดตั้งกองทุนสิ่งแวดล้อม และกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม เช่น มาตรฐานคุณภาพน้ำในแม่น้ำลำคลอง หนอง บึง ทะเลสาบ อ่างเก็บน้ำ และแหล่งน้ำ สาธารณะอื่น ๆ ที่อยู่ภายในผืนแผ่นดิน โดยจำแนกตามลักษณะการใช้ประโยชน์ บริเวณพื้นที่ลุ่มน้ำในแต่ละพื้นที่มาตรฐานคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่งรวมทั้งบริเวณพื้นที่ปากแม่น้ำ

³ กอบกุล رایชนะนาค, กฎหมายสิ่งแวดล้อม, (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, มกราคม 2550), หน้า 7.

มาตรฐานคุณภาพน้ำบาดาล มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป มาตรฐานระดับเสียงและความสั่นสะเทือนโดยทั่วไปมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมในเรื่องอื่น ๆ กล่าวถึงการจัดทำแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามมาตรา 35 อาจจัดทำเป็นแผนระยะสั้น ระยะกลาง หรือระยะยาวก็ได้ตามความเหมาะสม โดยการกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมจะต้องอาศัยหลักวิชาการกฎเกณฑ์และหลักฐานทางวิทยาศาสตร์เป็นพื้นฐาน และ จะต้องคำนึงถึงความเป็นไปได้ในเชิงเศรษฐกิจ สังคมและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องด้วย

ในส่วนมลพิษทางน้ำ มีบทบัญญัติ มาตรา 70 บัญญัติว่า

"เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษที่กำหนดตาม มาตรา 69 มีหน้าที่ต้องก่อสร้างติดตั้งหรือจัดให้มีระบบบำบัด น้ำเสียหรือระบบกำจัดของเสียตามที่เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษกำหนดเพื่อการนี้เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษจะกำหนดให้เจ้าของ หรือ ผู้ครอบครองมีผู้ควบคุมการดำเนินงานระบบบำบัดน้ำเสียหรือระบบกำจัดของเสียที่กำหนดให้ทำการก่อสร้างติดตั้งหรือจัดให้มีขึ้นนั้นด้วยก็ได้ ในกรณีที่แหล่งกำเนิดมลพิษใดมีระบบบำบัดน้ำเสียหรือระบบกำจัดของเสียอยู่แล้วก่อนวันที่มีประกาศของรัฐมนตรี ตาม มาตรา 69 ให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษแจ้งต่อเจ้าพนักงานควบคุมมลพิษเพื่อตรวจสอบหากเจ้าพนักงานควบคุมมลพิษเห็นว่าระบบบำบัดน้ำเสียหรือระบบกำจัดของเสียที่มีอยู่แล้วยังไม่สามารถทำการบำบัดน้ำเสียหรือกำจัดของเสียให้เป็นไปตามมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดไว้ เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษมีหน้าที่ต้องดำเนินการแก้ไขหรือปรับปรุงตามที่เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษกำหนด"

จะเห็นได้ว่าประเทศไทยก็มีบทบัญญัติเพื่อปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางทะเลแต่เป็นการบัญญัติเพื่อใช้ภายในประเทศเสียมากกว่า เพราะเนื้อหาค่อนข้างเป็นกฎหมายภายในไม่ได้มีบทบัญญัติที่ใช้เพื่อบังคับต่อเรือเดินทะเลอย่างชัดเจน แต่หากนำมาตรา 70 มาบังคับใช้ก็จะขาดบทบัญญัติที่จะใช้กับเรือเดินทะเลได้อย่างสอดคล้องกับหลักการควบคุมและป้องกันที่ต้องการจะบังคับใช้

มาตรา 96 ได้นำหลักการว่าด้วยความรับผิดชอบเด็ดขาดและหลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายมาบัญญัติไว้โดยกำหนดให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายจากการรั่วไหลหรือแพร่ กระจายของมลพิษอันเกิดจากกิจกรรมของตน โดยบัญญัติว่า

"แหล่งกำเนิดมลพิษใดก่อให้เกิดหรือเป็นแหล่งกำเนิดของการรั่วไหลหรือแพร่กระจายของมลพิษอันเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ชีวิต ร่างกายหรือสุขภาพอนามัย

หรือเป็นเหตุให้ทรัพย์สินของผู้อื่นหรือของรัฐเสียหายด้วยประการใดๆ เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษนั้น มีหน้าที่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหายเพื่อการนั้น ไม่ว่าจะการรั่วไหลหรือแพร่กระจายของมลพิษนั้นจะเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษหรือไม่ก็ตาม เว้นแต่ในกรณีที่พิสูจน์ได้ว่ามลพิษเช่นนั้นเกิดจาก

- (1) เหตุสุดวิสัยหรือการสงคราม
- (2) การกระทำตามคำสั่งของรัฐบาลหรือเจ้าพนักงานของรัฐ
- (3) การกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ที่ได้รับอันตรายหรือความเสียหายเองหรือของบุคคลอื่น ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงหรือโดยอ้อม ในการรั่วไหลหรือการแพร่กระจายของมลพิษนั้น

ค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหาย ซึ่งเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบตามวรรคหนึ่ง หมายความว่ารวมถึง ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่ทางราชการต้องรับภาระจ่ายจริงในการขจัดมลพิษที่เกิดขึ้นนั้นด้วย”

หลักความรับผิดชอบเด็ดขาด (Strict Liability)⁴ ก็เป็นหลักการที่มักจะปรากฏอยู่ในกฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมที่แตกต่างจากหลักการทั่วไป เพราะโดยทั่วไปในการเรียกร้องค่าเสียหายนั้นกำหนดให้ ผู้เสียหายจะต้องพิสูจน์ให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำ กับ ความเสียหายที่ได้รับว่าเกี่ยวข้องและสัมพันธ์กันหรือไม่อย่างไร ซึ่งเป็นแนวคิดจากทฤษฎีที่ว่าด้วยความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผล ทฤษฎีนี้ได้ใช้พิสูจน์ความรับผิดชอบละเมิดโดยพิจารณาถึงเงื่อนไขและความเหมาะสมของเหตุและผลของการกระทำนั้นเป็นส่วนประกอบ ซึ่งเป็นหน้าที่ของผู้เสียหายที่จะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าข้อกล่าวอ้างของตนเป็นความจริงและความเสียหายที่ได้รับเป็นผลโดยตรงจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของจำเลยในคดีนั้น แต่ในเรื่องสิ่งแวดล้อมนั้นการที่จะพิสูจน์ให้ได้ครบองค์ประกอบเช่นนั้นถือเป็นการยากและเป็นความยากลำบากอย่างยิ่ง ตัวอย่างเช่น กรณีชุมชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงกับโรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ หากมีการเจ็บป่วยเนื่องจากสภาวะแวดล้อมเป็นพิษ ผู้เสียหายจะต้องพิสูจน์ได้ว่าสาเหตุของการเจ็บป่วยเป็นผลโดยตรงจากกิจกรรมของโรงไฟฟ้างัดกล่าวนั้น ซึ่งนับเป็นการยากลำบากอย่างมากของฝ่ายโจทก์ที่จะต้องนำสืบถึงผู้กระทำผิดและความเสียหายที่ได้รับ อีกทั้งฝ่ายจำเลยย่อมอยู่ในวิสัยที่จะป้องกันขัดขวางการพิสูจน์ความเสียหายดังกล่าวนี้ได้ดีกว่า และโดยเฉพาะอย่างยิ่งในสังคมที่มีความ

⁴ อุดมศักดิ์ สินธิพงษ์, กฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, สิงหาคม 2549), หน้า 28 - 30.

เปลี่ยนแปลงทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีอย่างมากอยู่ตลอดเวลา การที่จะกำหนดให้ผู้ก่อความเสียหายต้องรับผิดชอบเพียงการกระทำที่เกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อเท่านั้น ย่อมไม่เป็นการเพียงพอ

การกำหนดให้ผู้สร้างความเสี่ยงต่อสิ่งแวดล้อมต้องมีความรับผิดชอบทางแพ่งถือเป็นมาตรการเพื่อเยียวยาและบรรเทาความเสียหายที่ผู้เสียหายได้รับจากผลกระทบของปัญหาสิ่งแวดล้อมในการพิสูจน์ความเสียหายจากปัญหาสิ่งแวดล้อมนั้น ซึ่งจะมีความแตกต่างจากความเสียหายในเรื่องอื่นๆ เช่น ละเมิดหรือเหตุเดือดร้อนรำคาญ ซึ่งสามารถกำหนดตัวผู้เสียหายและพิสูจน์ความเสียหายได้อย่างชัดเจน ส่วนผู้เสียหายในคดีสิ่งแวดล้อมโดยทั่วไปจะมีลักษณะของความเสียหายที่เป็นสาธารณะ กล่าวคือ จะมีผู้ได้รับความเสียหายเป็นจำนวนมากอีกทั้งเป็นความเสียหายที่เกิดจากการสะสมของปัญหาซึ่งต้องใช้เวลาในการที่จะพิสูจน์ถึงความเสียหายได้อย่างชัดเจน ยกเว้น ความเสียหายจากผลกระทบของปัญหาสิ่งแวดล้อมอย่างเฉียบพลัน ที่ได้มีความพยายามที่จะกำหนดหลักเกณฑ์ในการพิสูจน์ความเสียหายในเรื่องปัญหาสิ่งแวดล้อมมานานแล้ว โดยการสร้างทฤษฎีหรือหลักการต่างๆ เพื่ออธิบายถึงความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผลของปัญหาสิ่งแวดล้อมจากการกระทำและผลที่ได้รับจากการกระทำนั้น เพื่อที่จะได้กำหนดตัวผู้รับผิดชอบและค่าเสียหายได้อย่างถูกต้องและเป็นธรรม

หลักความรับผิดชอบเด็ดขาดมาจากแนวความคิดที่ว่าเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นไม่ว่าจากการกระทำของบุคคลใดจะต้องมีการชดเชยและเยียวยาความเสียหายนั้นเสมอ โดยไม่คำนึงว่าผู้กระทำจะจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ หลักการนี้ให้ความสำคัญต่อการคุ้มครองสิทธิส่วนบุคคลในความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินจากการกระทำของบุคคลอื่น จึงเรียกว่าความผิดเด็ดขาด หรืออีกนัยหนึ่งคือ ความรับผิดโดยปราศจากความผิด (Liability without Fault) หมายความว่า ผู้กระทำยังต้องรับผิดชอบถึงแม้จะมีได้จงใจหรือประมาทเลินเล่อก็ตาม หลักความรับผิดชอบเด็ดขาดนี้เป็นการวางหลักกฎหมายต่อผู้ถูกกล่าวหาโดยสันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำผิดและต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น ดังนั้น จึงถือเป็นหน้าที่ของจำเลยหรือผู้ถูกกล่าวหาจะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าการกระทำนั้นเข้าข้อยกเว้นตามที่กฎหมายกำหนด จึงจะหลุดพ้นจากความรับผิด

เนื่องจากในสภาพสังคมปัจจุบันที่ต้องประสบกับปัญหาสิ่งแวดล้อมอย่างกว้างขวาง ประกอบกับความไม่เท่าเทียมกันในสถานภาพของผู้เสียหายและผู้ถูกกล่าวหา คดีที่ถือเป็นบรรทัดฐานของทฤษฎีนี้คือ คดี Rylands vs Fletcher ซึ่งมีข้อเท็จจริงว่า จำเลยเป็นเจ้าของหรือเหมืองแร่ตั้งอยู่ในที่ดินซึ่งติดกับที่ดินของโจทก์ ต่อมาจำเลยได้ก่อสร้างเขื่อนกั้นน้ำในที่ดินของตนโดยว่าจ้าง

วิศวกรให้เป็นผู้สร้างเขื่อน ด้วยความประมาทเลินเล่อของวิศวกรผู้รับจ้างเมื่อก่อสร้างเสร็จและเริ่มใช้งาน เขื่อนนั้นไม่สามารถกันน้ำได้ น้ำจึงไหลผ่านที่ดินของจำเลยเข้าไปในที่ดินของโจทก์และสร้างความเสียหายให้กับทรัพย์สินของโจทก์ ศาลได้พิพากษาให้จำเลยต้องรับผิดชอบแม้มิได้เป็นการกระทำโดยประมาทเลินเล่อของตนเอง ลูกจ้าง หรือ ผู้รับจ้าง โดยวางหลักว่าบุคคลใดกระทำหรือนำสิ่งใดอันอาจเป็นอันตรายเข้ามาในที่ดินของตน บุคคลนั้นต้องจัดการเก็บรักษาอย่างระมัดระวังมิให้สิ่งนั้นรั่วไหลและเกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นและมีหน้าที่โดยเคร่งครัดและจะต้องรอบคอบในการป้องกันและระวังล่วงหน้าด้วยประการทั้งปวงในผลที่อาจมี หรือ อาจเกิดขึ้นได้จากวัตถุประสงค์หรือจากการกระทำที่ผิดไปจากปกติธรรมดา หลักความรับผิดชอบเด็ดขาดของจำเลยในคดีดังกล่าว ขยายความไปถึงเจ้าของเหมืองซึ่งมิได้รู้เห็นกับความประมาทเลินเล่อของวิศวกรผู้รับจ้างด้วย แต่เป็นความรับผิดชอบในฐานะเจ้าของอสังหาริมทรัพย์ซึ่งต้องรับผิดชอบต่อการกระทำใดๆบนอสังหาริมทรัพย์ ของตนซึ่งส่งผลกระทบต่อบุคคลอื่น หลักเกณฑ์ในคดีนี้ถือเป็นบรรทัดฐานในคดีสิ่งแวดล้อมอื่นๆ ในเวลาต่อมา

พระราชบัญญัติการช่วยเหลือภัยทางทะเล พ.ศ.2550

พระราชบัญญัติการช่วยเหลือภัยทางทะเล พ.ศ.2550 ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2550 โดยให้มีผลบังคับเมื่อพ้น 90 วันนับแต่วันที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป โดยมีบทบัญญัติ ในเรื่อง ความหมายของคำว่า

“ความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม” หมายความว่า ความเสียหายอย่างมากทางกายภาพแก่ สุขอนามัยของมนุษย์ สิ่งมีชีวิตทางทะเล หรือทรัพยากรในน่านน้ำชายฝั่งทะเลในน่านน้ำในประเทศหรือบริเวณต่อเนื่องใกล้เคียง ซึ่งเกิดขึ้นจากมลพิษ การปนเปื้อน อัคคีภัย การระเบิดหรืออุบัติเหตุร้ายแรงอื่นที่มีลักษณะทำนองเดียวกัน

มาตรา 5 พระราชบัญญัตินี้มิให้ใช้บังคับแก่

- (1) การช่วยเหลือภัยที่กระทำในน่านน้ำในประเทศ โดยไม่มีเรือเดินทะเลเข้ามาเกี่ยวข้อง
- (2) เรือรบ หรือ เรืออื่นใดที่รัฐเป็นเจ้าของและดำเนินการ โดยไม่ได้ใช้หรือมิได้ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ทางการพาณิชย์ในขณะที่ทำการช่วยเหลือภัยนั้น และได้รับความคุ้มกันของรัฐตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศอันเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไป

(3) แทนที่ตั้งอยู่กับที่หรือลอยน้ำ หรือฐานขุดเจาะในทะเลที่เคลื่อนที่ได้ หากแทนหรือฐานขุดเจาะนั้นอยู่ในที่ตั้งในขณะที่กำลังทำการสำรวจ แสวงหาประโยชน์ หรือผลิตทรัพยากรแร่ธาตุได้ทั้งหมด

มาตรา 13 เป็นการกำหนดเงินรางวัลเพื่อส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือกู้ภัยโดยมีเกณฑ์หลายประการประกอบกับ เช่น มูลค่าของเรือและทรัพย์สินที่กู้ภัยได้ ทักษะความพยายามเพื่อบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม และ ระดับความสำเร็จ เป็นต้น

มาตรา 16 ในกรณีที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยเรือ ซึ่งเรือลำนั้นเองหรือสินค้าบนเรือได้คุกคามต่อการที่จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม และผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่ได้รับเงินรางวัลตามมาตรา 13 หรือได้รับเงินรางวัลตามมาตรา 13 แต่น้อยกว่าค่าใช้จ่ายของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนั้นมีสิทธิที่จะได้รับเงินค่าทดแทนพิเศษตามที่กำหนดไว้ในมาตรานี้ จากเจ้าของเรือลำนั้นเท่ากับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย หรือส่วนต่างระหว่างค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกับเงินรางวัลตามมาตรา 13 แล้วแต่กรณี

ในกรณีตามที่ได้ระบุไว้ในวรรคหนึ่ง ถ้าการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยซึ่งผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ป้องกันมิให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม หรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมให้เหลือน้อยที่สุดเงินค่าทดแทนพิเศษซึ่งเจ้าของเรือพึงจ่ายให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย อาจเพิ่มขึ้นได้อย่างสูงถึงร้อยละสามสิบของค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ทั้งนี้ ศาลอาจเพิ่มเงินค่าทดแทนพิเศษขึ้นได้อีกหากศาลเห็นว่าเป็นธรรมและยุติธรรม โดยพิจารณาตามเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องที่ระบุไว้ในมาตรา 13 อย่างไรก็ตามเงินค่าทดแทนพิเศษทั้งหมดที่จะได้รับต้องไม่เกินสองเท่าของค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้หมายถึงค่าใช้จ่ายที่จำเป็นโดยมีเหตุอันควรที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยต้องจ่ายไป รวมถึงอัตราที่เป็นธรรมสำหรับอุปกรณ์และบุคลากรที่ได้ใช้ไปจริงและมีเหตุอันควร ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงเกณฑ์ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 13 (8) (9) และ (10) ถ้าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยประมาทเลินเล่อและไม่ทำการป้องกันมิให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมหรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมให้เหลือน้อยที่สุด ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนั้นอาจถูกตัดสิทธิที่จะได้รับเงินค่าทดแทนพิเศษตามมาตรา 13 นี้ทั้งหมดหรือแต่เพียงบางส่วนแล้วแต่กรณี บทบัญญัติตามมาตรา 13 นี้ไม่กระทบถึงสิทธิไต่เบี่ยของเจ้าของเรือ โดยในมาตรา 16 มีการระบุค่าตอบแทนพิเศษให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยในกรณีที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ป้องกันมิให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม หรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมให้เหลือน้อยที่สุด เป็น

ในเชิงจูงใจ (Incentive) ให้ ผู้ช่วยเหลือภัยร่วมกันปกป้องและบรรเทาความเสียหายต่อ สิ่งแวดล้อมทางทะเล

กฎหมายศุลกากร

พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2464 ที่แก้ไขเพิ่มเติมเป็นกฎหมายหลักที่ให้อำนาจแก่กรมศุลกากรในการควบคุมการนำเข้าและส่งออก การจัดเก็บภาษีอากร และรวมถึงการบังคับใช้กฎหมายอื่นๆ อีกหลายฉบับ สารระคายเคืองในการควบคุมให้ผู้นำเข้าต้องปฏิบัติให้ครบถ้วนตามกฎหมายศุลกากรและกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงต้องยื่นใบขนสินค้า และเสียภาษีอากรจนครบถ้วน⁵ โดยของเสียที่ปนน้ำมันถูกจัดให้เป็นของที่ต้องเสียอากรอยู่ใน 4 ประเภทย่อยคือ ของเสียที่เป็นหรือปนน้ำมันที่มีโพลีคลอรีเนเตดไบฟีนีล หรือ โพลีคลอรีเนเตดเทอร์ฟีนีล หรือ โพลีโบรมิเนเตดไบฟีนีล และ ของเสียที่เป็นหรือปนน้ำมัน (อื่นๆ) ในอัตราร้อยละ 30 และ ของเสียที่เป็นหรือปนน้ำมันไฮโดรลิก น้ำมันเบรก หรือสารเคมีอื่นๆ และ ของเสียที่เป็นของเหลวปนสารเคมี ในอัตราร้อยละ 35

นอกจากการต้องเสียภาษีอากรแล้ว ยังต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มด้วย เพราะผู้ผลิต ผู้จำหน่าย และผู้นำเข้าเป็นผู้มีหน้าที่ในการเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม โดยของเสียทั้ง 4 ประเภทดังกล่าวมีความเกี่ยวข้องกับของเสียที่ระบุตามอนุสัญญา MARPOL 73/78 โดยเฉพาะอย่างยิ่งตามภาคผนวกที่ 1 เรื่อง มลพิษจากน้ำมัน และ ภาคผนวกที่ 2 เรื่องมลพิษจากสารเหลวที่มีพิษในระวางเป็นปริมาตรรวม จึงถือเป็นการควบคุมของเสียอีกวิธีหนึ่ง

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ก็มุ่งเน้นเรื่องการเดินเรือ เส้นทางเดินเรือ โดยคำนึงเรื่องความปลอดภัยในการใช้ ควบคุม กำกับ เส้นทางเดินเรือ และการจัดระเบียบทางเดินเรือ ท่าเรือ เขตจอดเรือ การบรรทุกสินค้าบนเรือ โดยมีข้อบังคับว่าด้วย การตรวจเชอร์เวย์เรือ และ น้ำมันปิโตรเลียมอย่างบรรทุกในถังระวาง และบทกำหนดโทษในการก่อให้เกิดมลพิษทางทะเลแบบกว้าง แต่ไม่ได้เป็นบทบัญญัติในเชิงปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางทะเลอย่างชัดเจน คงต้องอาศัยบทบังคับตาม กฎ ประกาศ คำสั่ง ของกรมการขนส่งทางน้ำและ

⁵ ปัจจุบันใช้พระราชบัญญัติพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ.2530

พาณิชย์นาวี กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานหลัก ซึ่งยังไม่สอดคล้องกับหลักสากลในหลายเรื่อง และไม่ครอบคลุมมลพิษจากเรือทุกประเภทโดยหลังจากที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญา MARPOL 73/78 ยังไม่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติฉบับนี้แต่อย่างใด ซึ่งโดยหลักแล้ว พระราชบัญญัติฉบับนี้บังคับใช้ในเขตอำนาจของประเทศ (National Jurisdiction) และครอบคลุมไปถึงทะเลอาณาเขต (Territorial sea) และใช้กับเรือที่เข้ามาในน่านน้ำไทยด้วย แต่ในมาตรา 3 ของพระราชบัญญัตินี้⁶ ได้มีการขยายขอบเขตในการบังคับใช้ออกไปในบางมาตรา โดยขยายขอบเขตในการบังคับใช้ไปถึงในเขตต่อเนื่องด้วยในบางมาตราเช่น มาตรา 17 มาตรา 119 มาตรา 119 ทวิ⁷ มาตรา 120 มาตรา 121 มาตรา 133 มาตรา 204 และมาตรา 220 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ให้ถือว่าน่านน้ำไทย หมายความว่ารวมถึงน่านน้ำที่อยู่ในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทยด้วย

ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 มาตราที่ยังคงใช้บังคับโดยครอบคลุมถึงการควบคุมตามข้อกำหนดในอนุสัญญา MARPOL 73/78 ก็คือ มาตรา 119 ทวิ ซึ่งเป็นการห้ามทิ้งสิ่งที่จะเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อมในแม่น้ำ และทะเลภายใน และ มาตรา 163 ที่ให้อำนาจแก่เจ้าท่าโดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการออกใบสำคัญรับรองต่างๆ และเป็นที่มาของการออกกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ

⁶ มาตรา 3 ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

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

⁷ มาตรา 119 ทวิ ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใด ๆ ให้น้ำมันและเคมีภัณฑ์หรือสิ่งใด ๆ ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบอันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือ ทะเลภายในน่านน้ำไทย อันอาจจะเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อมหรือเป็นอันตรายต่อการเดินเรือ ในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบดังกล่าว ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าเสียหายที่ต้องเสียไปในการแก้ไขสิ่งเป็นพิษหรือชดใช้ค่าเสียหายเหล่านั้นด้วย

(ฉบับที่ 27) พ.ศ. 2542 ซึ่งต่อมาถูกแทนที่โดย (ฉบับที่ 34) พ.ศ. 2551 โดยขอบเขตในการบังคับใช้กฎหมายในน่านน้ำไทย เพื่อเป็นการรองรับในการดำเนินการตามข้อกำหนดของอนุสัญญา MARPOL 73/78 ในส่วนที่เกี่ยวกับ ภาคผนวกที่ 1 และ 2 ส่วนพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ถือเป็นกฎหมายหลักที่ให้อำนาจภาครัฐในการดำเนินการตามอนุสัญญา MARPOL 73/78 ทั้งในด้านที่เป็น รัฐเจ้าของธง (Flag State) และ รัฐชายฝั่ง (Coastal State) และ รัฐเจ้าของท่า (Port State) ดังนั้นหน่วยงานในสังกัดคือ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี จึงควรมีคณะทำงานในการพิจารณาปรับปรุง เพิ่มเติม กฎ ระเบียบที่ออกตามกฎหมายนี้เพื่อให้การดำเนินการอนุสัญญา MARPOL 73/78 มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยมีมาตรการในเชิงป้องกันที่ครอบคลุมข้อกำหนดครบทั้งหมด

ในส่วนที่เกี่ยวกับการจัดการของเสียที่ท่าเรือตามอนุสัญญา MARPOL 73/78 ปัจจุบันมีกฎ ระเบียบ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการของเสียที่ท่าเรือที่ได้ประกาศไปแล้ว เช่น ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 329/2545 เรื่องการบริการจัดเก็บและบำบัดของเสียจากเรือ และ ที่ 362/2532 เรื่อง ให้มีถังสำหรับเก็บอุจจาระ ปัสสาวะ และถังขยะไว้บนเรือ ทั้งนี้ห้ามมิให้ทำท่าทางที่แสดงให้เห็นได้ว่า จะถ่ายอุจจาระ ปัสสาวะ ลงในน้ำ และ ที่ 45/ 2542 เรื่อง การจัดการขยะและการดำเนินการเกี่ยวกับขยะบนเรือ และ ประกาศกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ที่ 89/2548 เรื่อง เรื่องการบริการจัดเก็บและบำบัดของเสีย เป็นต้น โดยเหตุผลก็เพื่อเตรียมการเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญา MARPOL 73/78 ในภาคผนวกอื่นๆ ไม่ใช่เพียงภาคผนวกที่ 1 และ 2

กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 34) พ.ศ.2551

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 163 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 แก้ไขเพิ่มเติมโดย มาตรา 12 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2525 และ มาตรา 165 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีจึงออกกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 27) พ.ศ.2542 ซึ่งต่อมาถูกแก้ไขโดย กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 34) พ.ศ.2551 โดยระบุ คำนิยาม ของ "สารที่เป็นอันตราย" และ "การปล่อยทิ้ง" โดยระบุรายละเอียดเพื่อการเข้าผูกพันตามหลักการในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978 และภาคผนวกที่ 1 และ 2 ของอนุสัญญาฯ ดังกล่าว โดยเนื้อหาส่วนใหญ่ก็เอามาจากข้อกำหนดในอนุสัญญา MARPOL 73/78 ในภาคผนวกที่ 1 และ 2 นั้นเอง ซึ่งประกอบด้วยกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ มาตรฐานเรือและอุปกรณ์บนเรือ กระบวนการปฏิบัติงานบนเรือ และ กำหนด

มาตรการที่เกี่ยวข้อง แต่ใช้เป็นกฎเกณฑ์ในการออกใบสำคัญรับรองให้แก่เรือไทยและขอบเขตในการบังคับใช้กฎนี้ก็จำกัดเพียงทะเลอาณาเขตของประเทศไทยเท่านั้น และยังขาดรายละเอียดและข้อกำหนดในภาคผนวกอื่น โดยมาตรการส่วนใหญ่ออกมาเพื่อรองรับการเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญา MARPOL 73/78 ของประเทศไทย และภาคผนวกที่ 1 ว่าด้วย กฎข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (Regulations for the Prevention of Pollution by Oil) และ ภาคผนวกที่ 2 ว่าด้วยกฎข้อบังคับว่าด้วยการควบคุมมลพิษจากสารเหลวที่มีพิษในระวางเป็นปริมาตรรวม (Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk) เท่านั้น เช่น การตรวจเรือ การออกใบสำคัญรับรอง ข้อกำหนดในการปฏิบัติการของเรือในการทิ้งสิ่งปนเปื้อนน้ำมัน หรือ สารเหลวที่มีพิษ แต่ก็ยังขาดความชัดเจนในการบังคับใช้กฎนี้กับเรือของต่างชาติที่เข้ามาปฏิบัติงานในเขตน่านน้ำไทย หรือนอกอาณาเขตอธิปไตยของประเทศไทยเช่น เขตต่อเนื่อง เป็นต้น

พระราชบัญญัติเรือไทย ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2550

พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 เป็นกฎหมายหลักเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือไทย ใบทะเบียนเรือไทย สิทธิและหน้าที่ของเรือไทย และบทกำหนดโทษ โดยเจตนาที่จะใช้บังคับต่อเรือไทย จึงได้มีการประชุมคณะกรรมการวิสามัญเพื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 7) ของ สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ 4 วันพุธที่ 28 มีนาคม 2550 เพื่อรองรับการที่ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคี อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978 โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 124 ตอน 26 ก ในวันที่ 6 มิถุนายน 2550 และมีผลบังคับใช้ในวันถัดไป เพื่อกำหนดบทลงโทษเรือที่ละเมิดข้อกำหนดของอนุสัญญา MARPOL 73/78 และเพื่อรองรับพันธกรณีในฐานะรัฐเจ้าของธง ของประเทศไทย โดยให้ใช้บังคับต่อเรือไทย หรือ เรือที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทย

โดยมีบทบัญญัติที่เสนอแก้ไข

“มาตรา 53/1 ห้ามมิให้ผู้ควบคุมเรือหรือเจ้าของเรือไทยปล่อยทิ้งหรือทำให้สารที่เป็นอันตรายหรือสิ่งใด ๆ ที่มีสารที่เป็นอันตรายปนอยู่พ้นจากเรือลงสู่ทะเลไม่ว่าบริเวณใด ๆ เกินกว่ามาตรฐานที่กำหนดในมาตรา 53/2 ทั้งนี้ ไม่ว่าด้วยเหตุใด และต้องรับผิดชอบในการรั่ว การกำจัด การหก การซึม การสูบ การแพร่กระจาย หรือการเทศสารที่เป็นอันตรายหรือสิ่งใด ๆ ที่มีสารที่เป็นอันตรายปนอยู่ด้วย เว้นแต่เป็นการปล่อยทิ้ง หรือการกระทำอื่นใดแก่สารที่เป็นอันตรายที่เกิดขึ้น

โดยตรงจากการสำรวจ การแสวงหาประโยชน์ หรือจากกระบวนการเกี่ยวกับทรัพยากรแร่บนพื้น
ท้องทะเลนอกชายฝั่ง หรือเป็นการปล่อยทิ้ง หรือการกระทำอื่นใดแก่สารที่เป็นอันตรายเพื่อ
วัตถุประสงค์ในการวิจัยทางวิทยาศาสตร์อันชอบด้วยกฎหมายเกี่ยวกับการลดหรือการควบคุม
มลภาวะพิษ

การปล่อยทิ้งตามวรรคหนึ่งให้รวมถึงการรั่ว การกำจัด การหก การซึม การสูบ การ
แพร่กระจาย หรือการเท สารที่เป็นอันตรายหรือสิ่งใดๆ ที่มีสารที่เป็นอันตรายปนอยู่ด้วย

บทบัญญัติตามวรรคหนึ่งให้ใช้บังคับแก่ผู้ควบคุมหรือเจ้าของสิ่งก่อสร้างในทะเล ทั้งที่ติด
ตรึงอยู่กับที่หรือที่ลอยน้ำได้ ซึ่งก่อสร้างขึ้นเพื่อการสำรวจหรือผลิตปิโตรเลียม หรือสนับสนุน การ
สำรวจหรือผลิตปิโตรเลียม หรือการสำรวจและแสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรในทะเลด้วย

มาตรา 53/2 ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีโดยอนุมัติรัฐมนตรี มีอำนาจ
ประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดชั้นและรายชื่อของสารที่เป็นอันตราย มาตรฐานการควบคุม
การปล่อยทิ้งสารที่เป็นอันตราย และวิธีการกำจัดสารที่เป็นอันตราย"

"มาตรา 67/1 ผู้ใดฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 53/1 มีความผิดต้องระวางโทษปรับ ไม่เกินหก
หมื่นบาท หรือจำคุกไม่เกินสามปี หรือทั้งปรับทั้งจำ และต้องชดใช้เงินสำหรับเป็นค่าใช้จ่าย ในการ
กำจัดหรือแก้ไขสารที่เป็นอันตราย ค่าเสียหายสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้น ตลอดจนค่าใช้จ่าย
ในการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมให้กลับคืนสู่สภาพเดิมด้วย

ในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามมาตรา 53/1 ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งรัฐมนตรี แต่งตั้ง
มีอำนาจรวบรวมหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิด แล้วให้ส่งพนักงานสอบสวนผู้มี
อำนาจตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาดำเนินคดีต่อไป

ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดได้ดำเนินการกำจัด หรือ แก้ไขสารที่เป็นอันตราย และ ฟื้นฟู
สภาพแวดล้อมให้กลับเข้าสู่สภาพเดิมด้วยตนเองในเวลาใกล้เคียงกับเหตุที่เกิดขึ้นแล้ว ให้ผู้นั้น
ไม่ต้องรับโทษและไม่ต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายหรือค่าเสียหายตามวรรคหนึ่ง"

อย่างไรก็ตามพระราชบัญญัติเรือไทยนี้ใช้บังคับกับเรือไทยไม่ว่าการกระทำความผิดจะ
เกิดขึ้นที่ใด แต่สำหรับเรือต่างประเทศนั้นน่าจะไปใช้มาตรการตามพระราชบัญญัติการเดินเรือใน

น่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 บังคับมากกว่า แต่ข้อกำหนดในอนุสัญญา MARPOL 73/78 นั้นให้สิทธิรัฐภาคีที่จะตรากฎหมาย มาตรการป้องกันและควบคุม การบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันมลพิษทางทะเล และ บทกำหนดโทษตามอนุสัญญา MARPOL 73/78 ที่มีผลบังคับต่อทั้งเรือต่างประเทศ และ เรือไทย ดังนั้น มาตรการควบคุมป้องกันที่จะตราขึ้นเพื่อป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเลก็ควรที่จะบังคับต่อทั้งเรือไทย และ เรือต่างประเทศ จึงไม่ควรตราอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติเรือไทย เท่านั้น เพราะ พระราชบัญญัติเรือไทย ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2550 นั้นเป็นกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์ในการใช้บังคับต่อเรือไทยในฐานะที่ประเทศไทยเป็น รัฐเจ้าของธง เพียงอย่างเดียว

โดยสรุปเมื่อปี พ.ศ. 2550 ขณะที่ประเทศไทยมีการเสนอต่อรัฐสภาเพื่อเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978 นั้น ประเทศไทยอาศัยกฎหมายที่เกี่ยวข้องซึ่งประกอบด้วยกฎหมายเดิม และการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่มีอยู่ และ การตรากฎข้อบังคับใหม่ เพื่อรองรับการเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญา MARPOL 73/78 ดังกล่าว ของประเทศไทยดังนี้ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 เพื่อรองรับพันธกรณีในฐานะของ รัฐชายฝั่ง และ รัฐเจ้าของท่า และ กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 27) พ.ศ.2542 (ซึ่งต่อมาถูกยกเลิกโดย ฉบับที่ 34 พ.ศ. 2551) และ พระราชบัญญัติเรือไทย ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2550 เพื่อรองรับพันธกรณีในฐานะของ รัฐเจ้าของธง

3.2 วิธีการดำเนินการตามกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการเดินเรือในทะเล

กฎหมายของประเทศไทยที่ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ในการดำเนินการเกี่ยวกับการควบคุม ดูแล และบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษทางทะเลจากเรือ ก็คือ กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 27) พ.ศ.2542 ซึ่งถูกแก้ไขโดย ฉบับที่ 34 พ.ศ.2551 โดยคำว่า "ทางการ" ตามอนุสัญญา MARPOL 73/78 ก็หมายถึง กรมเจ้าท่า หรือ องค์การอื่นใดที่กรมเจ้าท่าให้การรับรอง และ เจ้าพนักงานที่กรมเจ้าท่าแต่งตั้งให้ทำหน้าที่ตรวจเรือ ซึ่งกรมเจ้าท่าต่อมาก็ได้เปลี่ยนชื่อเป็นกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีนั่นเอง โดยในข้อ 5 ของกฎข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับกับเรือที่เข้ามาปฏิบัติงานอยู่ในน่านน้ำไทย และอาณาเขตอธิปไตยของประเทศไทย ดังนี้คือ

- (1) เรือกลเดินทะเลที่มีขนาดตั้งแต่ 400 ตันกรอสขึ้นไป
- (2) เรือบรรทุกน้ำมัน หรือเรือที่บรรทุกสารเหลวมีพิษ หรือเรือที่บรรทุกแก๊สเหลวมีพิษ ขนาดตั้งแต่ 150 ตันกรอสขึ้นไป

โดยเจ้าพนักงานตรวจเรือ กองตรวจเรือ ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี จะออกตรวจเรือที่ท่าจอดเรือของไทย ว่ามีการฝ่าฝืน ข้อกำหนด และมาตรการในการปฏิบัติการบนเรือเพื่อป้องกันมลพิษทางทะเลตามกฎหมายข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ฉบับที่ 34 พ.ศ. 2551 หรือไม่ รวมถึงยังเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ออกใบสำคัญรับรองตามที่อนุสัญญา MARPOL 73/78 กำหนด โดยเจ้าของเรือต้องเตรียมเรือให้พร้อมสำหรับการตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (International Oil Pollution Prevention Certificate) และการตรวจแผนฉุกเฉินป้องกันมลพิษจากน้ำมันของเรือ (Shipboard Oil Pollution Emergency Plan) หรือ การตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษสำหรับการบรรทุกสารเหลวมีพิษในระวางเป็นปริมาตรรวม (International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid and substances in Bulk) และการตรวจคู่มือกระบวนการและการจัดการ (Procedure and Arrangements Manual) ตามข้อกำหนดในผนวกที่ 3 ของกฎข้อบังคับการตรวจเรือว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน และ ในผนวกที่ 4 ของกฎข้อบังคับการตรวจเรือ ว่าด้วยการควบคุมมลพิษจากสารเหลวที่มีพิษในระวางเป็นปริมาตรรวม

3.3 องค์กรที่ทำหน้าที่ควบคุม ดูแล และ วิธีการบังคับใช้กฎหมายเพื่อการปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการเดินเรือในทะเลของไทย

3.3.1 พิจารณาจากโครงสร้างระบบบริหารราชการของไทย

ใน พ.ศ. 2545 ได้มีการปฏิรูประบบราชการให้เหมาะสมกับอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานต่างๆ มากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ได้ได้มีการจัดโครงสร้างระบบบริหารราชการเป็น 20 กระทรวง ซึ่งรวมถึงกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยรวมเอาหน่วยงานต่างๆ ที่มีอำนาจหน้าที่ด้านการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมมาไว้ในกระทรวงนี้ ประกอบด้วยส่วนราชการดังต่อไปนี้ คือ

- (1) สำนักงานรัฐมนตรี
- (2) สำนักงานปลัดกระทรวง
- (3) กรมควบคุมมลพิษ
- (4) กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
- (5) กรมทรัพยากรธรณี
- (6) กรมทรัพยากรน้ำ
- (7) กรมทรัพยากรน้ำบาดาล

- (8) กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม
- (9) กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช
- (10) สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

การปฏิรูประบบราชการใน พ.ศ. 2545 มีผลให้โอนกิจการ อำนาจหน้าที่ ทรัพย์สิน งบประมาณ และ บุคลากรของส่วนราชการที่เคยสังกัดกระทรวงอื่นๆ มาไว้ในกระทรวง ทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม แม้การปฏิรูปดังกล่าวจะมีวัตถุประสงค์เพื่อให้หน่วยงานที่มี อำนาจหน้าที่ด้านสิ่งแวดล้อมเหมือนกันมาสังกัดกระทรวงเดียวกัน และ เพื่อให้การบริหารจัดการ สิ่งแวดล้อมมีเอกภาพและมีประสิทธิภาพมากขึ้น แต่ก็มีคำถามหลายประการเกี่ยวกับความ เหมาะสมของการจัดโครงสร้างใหม่ เช่น การแบ่งแยกอำนาจหน้าที่เดิมของกรมป่าไม้ไปให้กรม อุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าและพันธุ์พืช และกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งอาจทำให้งานที่ควร จะประสานและเชื่อมโยงในกรมเดียวกันกระจายออกไปในกรมอื่นอีกสองกรม หรือ การจัดตั้งกรม ทรัพยากรน้ำในขณะที่ยังมีอำนาจหน้าที่หลักในการพัฒนาแหล่งน้ำยังคงเป็นของกรมชลประทานที่อยู่ ในสังกัดของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เป็นต้น แม้ว่าจะมีรัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2540 ซึ่งให้ ความสำคัญแก่ประเด็นปัญหาเรื่องการจัดการสิ่งแวดล้อมและมีพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษา คุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ซึ่งมีเจตนารมณ์ส่วนหนึ่งในการสร้างความเป็น เอกภาพในการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม แต่การจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อมในประเทศไทยยังคงไม่ มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร เนื่องจากอำนาจหน้าที่ที่แบ่งแยกกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีความ รับผิดชอบด้านสิ่งแวดล้อมภายใต้กฎหมายฉบับต่างๆ สภาพปัญหานี้ยังคงดำรงอยู่แม้แต่ ภายหลังจากการปฏิรูประบบราชการแล้วใน พ.ศ. 2545 โดย กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี สังกัด กระทรวงคมนาคม⁸ แต่ กรมควบคุมมลพิษ กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมทรัพยากรน้ำ กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม สังกัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม⁹ แม้ว่ากรมการขนส่งทางน้ำ และพาณิชยนาวีจะได้รับโอนหน้าที่มาบางส่วน¹⁰ และ ทำหน้าที่เป็นศูนย์ประสานงานแต่ยังมีการ บังคับใช้กฎหมายที่ทับซ้อนกันอยู่

⁸ พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 มาตรา 21

⁹ พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 มาตรา 23

¹⁰ คุฏุกกระทรวงแบ่งส่วนราชการ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กระทรวง

3.3.2 พิจารณาจากการใช้อำนาจบังคับขององค์กรที่ทำหน้าที่ควบคุมดูแล การปกป้อง และอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการเดินเรือในทะเลของไทย

3.3.2.1 องค์กรด้านนโยบายสิ่งแวดล้อมของชาติ

การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมถือได้ว่าเป็นงานที่มีความสำคัญไม่เพียงแต่ในระดับชาติเท่านั้น แต่ยังมีความเกี่ยวพันเชื่อมโยงไปถึงในระดับระหว่างประเทศได้อีกด้วย ดังนั้น ในการจัดการจึงนิยมกระทำกันในระดับชาติ ซึ่งโดยทั่วไปกฎหมายรัฐธรรมนูญจะกำหนดไว้เป็นนโยบายของชาติพร้อมทั้งกำหนดองค์กรที่ทำหน้าที่บังคับใช้กฎหมายนั้นไว้ด้วยโดยอาจมีชื่อเรียกที่แตกต่างกัน อาทิเช่น คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติของไทย สภาสิ่งแวดล้อมแห่งชาติของสหรัฐอเมริกา หรือสมัชชาสิ่งแวดล้อมแห่งชาติของโคลัมเบีย เป็นต้น องค์กรเหล่านี้ถือได้ว่าเป็นองค์กรที่มีความสำคัญในการที่จะดำเนินมาตรการต่างๆ เพื่อให้การคุ้มครองทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมบรรลุวัตถุประสงค์ตามนโยบายของชาติที่กำหนดไว้

3.3.2.2 องค์กรที่รับผิดชอบด้านการกำกับดูแลการปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

ในการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมโดยทั่วไปจะมีองค์กรที่ทำหน้าที่ในเชิงนโยบาย และ ด้านการกำกับดูแล และ ด้านการประกอบการ โดยบังคับใช้กฎหมาย โดยเฉพาะแตกต่างกันไปตามวัตถุประสงค์ของกฎหมายแต่ละเรื่อง ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น องค์กรที่ออกหรือใช้กฎหมายในเชิงนโยบาย และ องค์กรที่ออกหรือใช้กฎหมายในการกำกับดูแล และ องค์กรที่ออกหรือใช้กฎหมายเพื่อการใช้ประโยชน์จากทรัพยากร โดยที่องค์กรเหล่านี้กฎหมายจะกำหนดให้มีหน้าที่ความรับผิดชอบโดยเฉพาะเจาะจง ดังเช่น องค์กรเพื่อการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรจะมีวัตถุประสงค์หลักมุ่งไปที่การใช้ประโยชน์จากทรัพยากรไม่ว่ารัฐ หรือ เอกชนจะเป็นผู้ใช้ แบ่งตามชนิดของการอุปโภคและบริโภคเป็นสำคัญ อาทิเช่น กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มีหน้าที่รับผิดชอบในการตรากฎหมาย กฎ ระเบียบ ในการดูแลรักษาทรัพยากรธรรมชาติ ทั้งทางบก ทางน้ำ ซึ่งรวมทางทะเลด้วย และ กระทรวงคมนาคม มีหน้าที่รับผิดชอบในการตรากฎหมาย กฎ ระเบียบ ในการดูแลและควบคุมการขนส่งทุกรูปแบบ ส่วนกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (กรมเจ้าท่าเดิม) มีหน้าที่ออก กฎ ระเบียบ เพื่อควบคุมดูแลการขนส่งทางน้ำ หรือ กรมชลประทานทำหน้าที่ใช้กฎหมายเกี่ยวกับการประกอบการ จัดหาน้ำเพื่อการเพาะปลูกและเกษตรกรรม เพื่อการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรน้ำ การไฟฟ้ามี

หน้าที่จัดการน้ำสำหรับผลิตกระแสไฟฟ้าเพื่อใช้เป็นพลังงานของชาติ จะเห็นได้ว่าในการจัดการทรัพยากรน้ำเพียงอย่างเดียวจะมีองค์กรหลายองค์กรเข้ามาเกี่ยวข้องโดยแบ่งแยกตามวัตถุประสงค์ แต่ก็อาจเป็นผลให้การบังคับใช้กฎหมายขององค์กรเหล่านี้อาจขัดแย้งกันเองได้ เนื่องจากแต่ละองค์กรมีวัตถุประสงค์ในการจัดการทรัพยากรน้ำที่แตกต่างกัน เช่น การเก็บกักน้ำของการไฟฟ้าอาจส่งผลกระทบต่อปริมาณของน้ำในลำน้ำที่เกษตรกรจำเป็นต้องใช้เพื่อการเพาะปลูกหรือเพื่อผลักดันน้ำเค็มมิให้ไหลเข้าสู่แหล่งเกษตรกรรมได้เป็นต้น

เช่นเดียวกับองค์กรเพื่อการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรที่มีวัตถุประสงค์เฉพาะในการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวแล้ว องค์กรเพื่อการอนุรักษ์ทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมมีวัตถุประสงค์หลักในการกำกับดูแลเพื่อการอนุรักษ์และคุ้มครองทรัพยากรแยกตามชนิดและประเภทของทรัพยากรโดยแยกการจัดการทรัพยากรเป็นเรื่องๆ ไป อาทิเช่น กรมป่าไม้มีวัตถุประสงค์มุ่งไปที่การดูแลรักษาป่า กรมที่ดินมีภาระหน้าที่ในการสงวนรักษาดิน กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่มีภารกิจในการอนุรักษ์พลังงานและแร่ธาตุต่างๆ เป็นต้น ในการบังคับใช้กฎหมายขององค์กรเหล่านี้จะเป็นไปในลักษณะต่างคนต่างทำแบ่งตามประเภทและสิ่งที่ตนกำกับดูแล จึงขาดการจัดการที่เป็นระบบซึ่งจากการศึกษาพบว่าในการจัดการทรัพยากรธรรมชาติที่ได้ผลนั้น ควรที่จะต้องดำเนินการอย่างเป็นระบบโดยคำนึงถึงปฏิสัมพันธ์และความเกี่ยวพันของทรัพยากรประเภทต่างๆ ที่มีต่อกันอีกด้วย

ในกรณีที่มีหลายหน่วยงานเข้ามาเกี่ยวข้องในเรื่องการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน พ.ศ.2547 โดยให้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีทำหน้าที่เป็นศูนย์ประสานงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ โดยมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. รับผิดชอบในงานธุรการของ คณะกรรมการการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน (กปน.)
2. รับแจ้งเหตุมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน
3. ประสานงานกับหน่วยปฏิบัติการ ในกรณีที่มีมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันที่เกิดขึ้น
4. จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบจากมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน
5. ศึกษา ค้นคว้า วิจัย รวบรวม และแลกเปลี่ยนความรู้ ข้อมูล และข่าวสารเกี่ยวกับการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน

6. ประสานงานกับหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องในการจัดฝึกอบรมเกี่ยวกับการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน จัดให้มีการฝึกซ้อมการปฏิบัติการ ชักซ้อมความพร้อมเพรียง ในการให้ความร่วมมือของฝ่ายต่างๆ และจัดทำรายงานผลการดำเนินการดังกล่าวเสนอต่อ กปน.
7. เบิกจ่ายเงินทดรองราชการเพื่อทอดรองจ่ายสำหรับเป็นค่าใช้จ่ายตามระเบียบนี้ โดยให้เป็นไปตามระเบียบของกระทรวงการคลัง
8. ปฏิบัติงานอื่นตามที่ กปน. มอบหมาย
9. ดำเนินการอื่นตามที่กำหนดไว้ในระเบียบนี้ หรือที่คณะรัฐมนตรีหรือนายกรัฐมนตรีมอบหมาย

หากดูจากระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฉบับดังกล่าวจะเห็นว่ากรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเป็นกรมที่มีบทบาทในการประสานงานให้การทำงานระหว่างกรมและหน่วยงานอื่นสอดคล้องกัน และ ดูแลการปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญา MARPOL 73/78 โดยอาศัยอำนาจตาม พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และ กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีก็ได้ออกมาตรการใน ระดับกฎ ระเบียบ หรือ ประกาศของกรม มาเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ในการออกใบสำคัญรับรอง และควบคุมมาตรฐานและการปฏิบัติการของเรือไทยในเรื่องมลพิษน้ำมัน ซึ่งการบังคับใช้กฎหมายอาจจะเกี่ยวข้องกับ กฎ ระเบียบ ของ กรม กอง ที่ออกโดยหน่วยงานอื่น ในทางกลับกัน กรม กอง หรือ หน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องอาจ ตรา กฎ ระเบียบ ในด้านการป้องกันมลพิษจากน้ำมันขึ้นมาโดยมีวัตถุประสงค์เดียวกันแต่ใช้บังคับอีกด้านหนึ่ง เมื่อเกิดกรณีเกี่ยวโยงกันก็อาจเข้าใจว่าหน่วยงานอื่นเป็นผู้มีหน้าที่กำกับดูแลควรจะเป็นผู้ดำเนินการ จึงเห็นว่าควรมีการประสานและทำความเข้าใจระหว่างกันในการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกัน

ในส่วนของกองทัพเรือ นั้น มีพระราชบัญญัติให้อำนาจทหารเรือปราบปรามการกระทำความผิดบางอย่างทางทะเล พ.ศ. 2490 ให้อำนาจทหารเรือในการตรวจ ค้น และบังคับผู้ควบคุมเรือและคนประจำเรือให้เรือหรือขนส่งสิ่งของในเรือเพื่อการตรวจค้นเมื่อปรากฏว่ามีการกระทำหรือมีเหตุอันควรสงสัยว่ามีการกระทำเกี่ยวกับการนำข้าวหรือสินค้าอื่นหรือยาเสพติดออกป็นอกหรือเข้ามาในราชอาณาจักร หรือ การที่คนต่างด้าวเข้ามาหรือนำคนต่างด้าวเข้ามาในราชอาณาจักรโดยทางทะเล ทางลำน้ำซึ่งติดต่อกับต่างประเทศ หรือทางลำน้ำซึ่งออกไปสู่ทะเลได้ หรือ ทำการประมงทางทะเลอันเป็นความผิดต่อกฎหมายว่าด้วยการสำรวจ และ กฎหมายว่าด้วยการส่งออก

ไปนอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า กฎหมายว่าด้วยแร่ กฎหมายเกี่ยวกับ ยาเสพติด กฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองหรือกฎหมายเกี่ยวกับการประมง ให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือมี อำนาจสืบสวนและสอบสวนได้ และมีอำนาจทำการหรือสั่งให้ทำการเฉพาะหน้าที่จำเป็น แต่ใน เรื่องของการก่อให้เกิดมลพิษจากเรือนั้นไม่ได้ถูกระบุไว้

3.4 ภาระของเจ้าหน้าที่รัฐ และผู้ประกอบการเดินเรือตามกฎหมายไทย

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่าข้อกำหนดในอนุสัญญา MARPOL 73/78 นั้นเป็นการควบคุมทั้ง ทางด้านเอกสาร ใบสำคัญรับรอง การดำเนินการและปฏิบัติการบนเรืออันเกี่ยวกับการปล่อยทิ้ง สิ่งปนเปื้อนน้ำมัน สารเหลวมีพิษ และ ของเสียต่างๆ ลงสู่ทะเลจากเรือ โดยครอบคลุมไปถึง โครงสร้าง อุปกรณ์บนเรือ ด้วย เจ้าหน้าที่รัฐจึงต้องมีกำลังคนเพียงพอในการสอดส่อง ควบคุม ดูแล การปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยตามกฎหมายข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ของประเทศไทย ที่บัญญัติเพื่อรองรับการเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญา MARPOL 73/78 นั้น ซึ่งประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีที่อาจเป็น รัฐเจ้าของธง รัฐชายฝั่ง และ/หรือ รัฐเจ้าของท่า ก็มี หน้าที่ในการออกกฎหมายเพื่อบังคับ และควบคุม ตามที่อนุสัญญาฯ กำหนด แต่ประเทศไทยระบุ ขอบเขตการบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ไว้เพียง อาณาเขตอธิปไตยและเขตต่อเนื่องในบางกรณีเท่านั้น และส่วนใหญ่ยังไม่มีการในเชิง ป้องกัน แต่ถึงกระนั้นก็ตามภาครัฐก็อาจประสบปัญหาการขาดแคลนเจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบ บริเวณทะเลอาณาเขต สถานีนอกชายฝั่ง (Offshore terminal) และในเขตต่อเนื่อง (Contiguous zone) โดยอาจต้องอาศัย ทหารเรือ หรือ หน่วยงานอื่นเพื่อช่วยดำเนินการ

ภาระของผู้ประกอบการเดินเรือของไทย โดยมากจะเป็นเรือเก่าที่ไม่ได้สร้างและออกแบบ หรือ ติดตั้งอุปกรณ์ตามข้อกำหนดในอนุสัญญา MARPOL 73/78 อย่างครบถ้วน อย่างไรก็ตาม ข้อกำหนดในอนุสัญญา MARPOL 73/78 ก็ระบุข้อยกเว้นให้แก่เรือเก่าไว้หลายประการ เช่น ในเรื่องการแบ่งแยกน้ำมันและน้ำอับเฉา ของเรือใหม่ขนาด 4,000 ตันกรอสหรือมากกว่า โดยห้าม ไม่ให้บรรทุกน้ำอับเฉาลงในถังน้ำมันเชื้อเพลิงใดๆ¹¹ และเรือใหม่ต้องออกแบบและต่อสร้างถัง สำหรับกักน้ำมัน (ตะกอนน้ำมัน) เพื่อสะดวกต่อการทำความสะอาดและการปล่อยทิ้งกากไป ยังอุปกรณ์เพื่อรองรับของเสีย (Reception Facilities) แต่สำหรับเรือที่มีอยู่แล้วก็ต้องปฏิบัติตาม

¹¹ MARPOL 73/78, Annex I Regulation 14 (1)

ข้อกำหนดนี้เท่าที่มีเหตุผลสมควรและสามารถปฏิบัติได้¹² ซึ่งแต่ละประเทศอาจกำหนดชอยกเว้นและระยะเวลาผ่อนผันได้ตามสมควร เพราะผู้ประกอบการเดินเรือนั้นจะต้องแบกรับค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงเรือ และการใช้เวลาปรับปรุงเรือซึ่งอาจทำให้ต้องงดการเดินเรือชั่วคราว และค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่บนเรือ ลูกเรือให้เข้าใจถึงมาตรการและข้อกำหนดในอนุสัญญา MARPOL 73/78 ซึ่งผู้ประกอบการเดินเรืออาจต้องการการผ่อนผัน หรือ ชอยกเว้นในการบังคับใช้กฎเป็นระยะเวลาหนึ่งจากภาครัฐเพื่อจะได้เตรียมการเพื่อการปรับปรุงเรือ และการปฏิบัติการบนเรือได้

3.5 บทลงโทษตามกฎหมายไทยเพื่อป้องกันปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการเดินเรือในทะเล

บทกำหนดโทษในกฎหมายของประเทศไทยปรากฏอยู่ในมาตรา 119 ทวิ ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ระบุว่า ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใด ๆ ให้น้ำมันและเคมีภัณฑ์หรือสิ่งใด ๆ ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบอันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทยอันอาจจะเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อมหรือเป็นอันตรายต่อการเดินเรือในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบดังกล่าว ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าเสียหายที่ต้องเสียไปในการแก้ไขสิ่งเป็นพิษหรือชดใช้ค่าเสียหายเหล่านั้นด้วย ซึ่งก็ถือว่ามาตรานี้มารองรับพันธกรณีตามอนุสัญญา MARPOL 73/78 ในฐานะ รัฐชายฝั่ง ได้บางส่วน

การกักเรือ ตาม พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ใน มาตรา 139

“มาตรา 139 เมื่อเจ้าท่าตรวจพบว่าเรือกำปั่นลำใดที่ใช้ในทะเลหรือเรือที่ใช้ในแม่น้ำไม่อยู่ในสภาพที่ปลอดภัย หรือไม่เหมาะสมสำหรับการใช้ ให้เจ้าท่ามีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือถึงนายเรือห้ามใช้เรือนั้นและสั่งให้เปลี่ยนแปลงแก้ไขหรือซ่อมแซมให้เรียบร้อยจนเป็นที่ปลอดภัยหรือมีสภาพเหมาะสมสำหรับการใช้

ถ้านายเรือนำเรือตามวรรคหนึ่งมาใช้โดยมิได้ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าท่าที่สั่งตามวรรคหนึ่ง ให้ เจ้าท่ามีอำนาจกักเรือนั้นไว้จนกว่าจะได้ปฏิบัติให้ถูกต้องตามคำสั่ง”

¹² MARPOL 73/78, Annex I Regulation 17 (2)

จะเห็นได้ว่ามาตราดังกล่าวกำหนดให้มีการกักเรือได้ หากพบว่าเรือที่ใช้ในแม่น้ำไม่อยู่ในสภาพที่ปลอดภัย หรือ ไม่เหมาะสมสำหรับการใช้ แต่ก็คำนึงถึงเรื่องความปลอดภัยในการเดินเรือเป็นหลัก ไม่ได้บัญญัติในเรื่องการก่อให้เกิดมลพิษจากการปฏิบัติงานบนเรือ หรือ อุปกรณ์บนเรือ ไม่ได้มาตรฐานตามที่กำหนดไว้ในการป้องกันมลพิษจากเรือว่าจะสามารถกักเรือได้หรือไม่ แต่หากตีความอย่างกว้าง คำว่า “ไม่เหมาะสมสำหรับการใช้” ก็อาจหมายถึง ไม่เหมาะสมเพราะก่อให้เกิดมลพิษได้ และในมาตรา 24 ของ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ได้กำหนดโทษกรณีหากไม่มีการรายงานต่อเจ้าท่า (กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี) ถึงปริมาณของเสียที่จะถ่ายเทลงอุปกรณ์รองรับของเสียที่ทำเรือ เป็นต้น ซึ่งก็ถือได้ว่าสอดคล้องกับพันธกรณีของรัฐเจ้าของท่าในบางส่วน

บทกำหนดโทษตาม พระราชบัญญัติเรือไทย ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2550 ระบุว่า ผู้ใดฝ่าฝืน บทบัญญัติมาตรา 53/1 ที่ห้ามมิให้ผู้ควบคุมเรือหรือเจ้าของเรือไทยปล่อยทิ้งหรือทำให้สารที่เป็นอันตรายหรือสิ่งใด ๆ ที่มีสารที่เป็นอันตรายปนอยู่พ้นจากเรือลงสู่ทะเลไม่ว่าบริเวณใด ๆ เกินกว่ามาตรฐานที่กำหนดในมาตรา 53/2 มีความผิดต้องระวางโทษปรับ ไม่เกินหกหมื่นบาท หรือจำคุกไม่เกินสามปี หรือทั้งปรับทั้งจำ และต้องชดใช้เงินสำหรับเป็นค่าใช้จ่าย ในการกำจัดหรือแก้ไขสารที่เป็นอันตราย ค่าเสียหายสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้น ตลอดจนค่าใช้จ่าย ในการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมให้กลับคืนสู่สภาพเดิมด้วย การกำหนดโทษใน มาตรา 53/1 พระราชบัญญัติเรือไทย ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2550 ต่อการปล่อยทิ้งหรือทำให้สารที่เป็นอันตรายหรือสิ่งใด ๆ ที่มีสารที่เป็นอันตรายปนอยู่พ้นจากเรือลงสู่ทะเลไม่ว่าบริเวณใด ๆ เกินกว่า มาตรฐานที่กำหนด นั้น ใช้คำว่า “ลงสู่ทะเลไม่ว่าบริเวณใด ๆ” เป็นการกำหนดโทษให้กฎหมายไทยมีสภาพบังคับนอกราชอาณาจักรซึ่งเป็นแนวโน้มของกฎหมายในยุคหลัง เช่น กฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาบางฉบับที่มีสภาพบังคับนอกราชอาณาจักร (Extra Territorial Law) เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดในอนุสัญญา MARPOL 73/78 ข้อ 4¹³ ซึ่งกำหนดให้การฝ่าฝืนข้อกำหนดตามอนุสัญญา MARPOL 73/78 ต้องมีการลงโทษตามกฎหมายของประเทศที่เรือนั้นอยู่ภายใต้บังคับ (the law of the Administration of the ship) ไม่ว่าจะการฝ่าฝืนจะเกิดขึ้นที่ใด แต่ก็มีประเด็นว่าพระราชบัญญัติเรือไทย ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2550 ตราขึ้นเพื่อรองรับการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญา MARPOL 73/78 ของประเทศไทยในฐานะรัฐเจ้าของธงที่จะใช้กฎหมายของตนบังคับต่อเรือที่ชักรธงของตนไม่ว่าการกระทำความผิดจะเกิดขึ้นที่ใด จึงอาจจะไม่สามารถครอบคลุมในการบังคับใช้กฎหมายต่อเรือต่างประเทศที่กระทำความผิดในเขตน่านน้ำของประเทศไทย ซึ่งประเทศไทยนั้นมิใช่ฐานะเป็นรัฐชายฝั่ง หรือ รัฐเจ้าของท่าได้ อีกทั้ง

¹³ MARPOL 73/78 Article 4

พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 มาตรา 5 กำหนดขอบเขตในการบังคับใช้กฎหมายไว้เพียงในบรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อธิปไตยของประเทศไทยเท่านั้นจึงทำให้บทกำหนดโทษใน พระราชบัญญัติเรือไทย ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2550 นั้น หากต้องการจะใช้บังคับต่อเรือต่างประเทศโดยเทียบเคียงก็คงใช้บังคับได้เพียงทะเลอาณาเขตของประเทศไทยเช่นเดิม

บทลงโทษนั้นก็ต้องเป็นบทลงโทษที่มีความรุนแรงพอที่จะป้องปรามมิให้กระทำการ ฝ่าฝืน และต้องมีความรุนแรงเท่าเทียมกันไม่ว่าการฝ่าฝืนจะเกิดขึ้นที่ใด มิฉะนั้นหากเรือต้องการปล่อยทิ้งของเสียลงทะเลก็อาจทำการปล่อยทิ้งของเสียในขอบเขตการบังคับใช้กฎหมายของประเทศที่ บทลงโทษเบากว่าของประเทศใกล้เคียง โดยคำว่า "ไม่ว่าการฝ่าฝืนจะเกิดขึ้นที่ใด" นั้นทำให้รัฐภาคีนั้นต้องดำเนินการ ป้องกัน และ ควบคุม ไม่ให้เกิดการกระทำที่ก่อให้เกิดมลพิษทางทะเลนอกทะเลอาณาเขตของตนด้วย ในประเด็นเรื่องโทษนี้เมื่อประเทศไทยเป็นภาคีสมาชิกอนุสัญญา MARPOL 73/78 แล้ว ประเทศไทยควรมีการติดตามข้อมูลกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ และประเทศภาคีสมาชิกอื่น ถึงระดับความรุนแรงของโทษตามกฎหมายต่างๆ ว่าเป็นโทษที่พอจะป้องปรามมิให้กระทำการฝ่าฝืนและเท่าเทียมกับประเทศภาคีสมาชิกอื่นๆ เพราะเป็นสิทธิของภาคีสมาชิกที่จะได้รับทราบข่าวสาร ข้อมูล และข้อมูลทางกฎหมาย กฎระเบียบ ที่ประเทศภาคีสมาชิกได้แจ้งต่อองค์การทางทะเลระหว่างประเทศตามอนุสัญญา MARPOL 73/78 รวมถึงโทษตามกฎหมายต่างๆ ของประเทศภาคีสมาชิกอื่น ซึ่งจะเห็นว่าความหนักเบาของบทกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติเรือไทย ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2550 เนื่องจากการทิ้ง ปล่อยของเสียลงสู่ทะเลนั้น เหมือนกันกับ บทกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 เพราะประเทศไทยใช้บทกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 เป็นต้นแบบ จึงน่าพิจารณาว่าโทษที่กำหนดนั้นเหมาะสมหรือไม่ โดยหากโทษที่กำหนดนั้นเบาไป ก็จะทำให้ผู้ประกอบการเดินเรืออาจเสี่ยงที่จะรับโทษโดยไม่ปฏิบัติตามมาตรการและข้อกำหนดของกฎหมายในเรื่องการป้องกันมลพิษจากเรือเพราะค่าใช้จ่ายในการป้องกันและบำบัดอาจสูงจนยอมเสี่ยงในการต้องโทษที่เบา และมีค่าใช้จ่ายน้อยกว่า จึงต้องอาศัยเทียบเคียงกับบทกำหนดโทษในเรื่องดังกล่าวของประเทศอื่นว่าเขากำหนดโทษหนักเบาเพียงใด

โดยสรุปกฎหมายของประเทศไทยที่มีอยู่อาจไม่เพียงพอในการรองรับพันธกรณีในการป้องกันมลพิษจากเรือตามอนุสัญญา MARPOL 73/78 เพราะในส่วนของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ก็ยังไม่มีรายละเอียดและมาตรการควบคุมป้องกันที่ชัดเจนและมีรายละเอียดเพียงพอในฐานะ รัฐชายฝั่ง และ รัฐเจ้าของท่า และ พระราชบัญญัติเรือไทย ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2550 ก็รองรับพันธกรณีในฐานะ รัฐเจ้าของธง เท่านั้น ส่วนกฎหมาย และ กฎที่เกี่ยวข้อง

อื่นที่ไม่ครอบคลุมเนื้อหาในอนุสัญญา MARPOL 73/78 อย่างครบถ้วนซึ่งสรุปกฎหมาย และ กฎ ที่เกี่ยวข้องได้ดังนี้

กฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันมลพิษจากเรือ

ตามอนุสัญญา MARPOL 73/78

	รัฐเจ้าของธง Flag State	รัฐชายฝั่ง Coastal State	รัฐเจ้าของท่า Port State
ด้านสารระบัญญัติ	- พรบ.ส่งเสริมและ รักษาคุณภาพ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 - พรบ.เรือไทยฉบับที่ 7 พ.ศ.2550	- พรบ.ส่งเสริมและ รักษาคุณภาพ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 - พรบ.การเดินเรือใน น่านน้ำไทย พ.ศ. 2456	- พรบ.ส่งเสริมและ รักษาคุณภาพ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 - พรบ.การเดินเรือใน น่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 - กฎหมายศุลกากร
ด้านวิธีสบัญญัติ	- กฎข้อบังคับสำหรับ การตรวจเรือฉบับที่ 34 พ.ศ. 2551	- พรบ.การเดินเรือใน น่านน้ำไทย พ.ศ. 2456	- พรบ.การเดินเรือใน น่านน้ำไทย พ.ศ. 2456
ด้านการบังคับใช้ กฎหมาย	- กรมการขนส่งทาง น้ำและพาณิชยนาวี ดูแล	- กรมการขนส่งทาง น้ำและพาณิชยนาวี ดูแล	- กรมการขนส่งทาง น้ำและพาณิชยนาวี และ การท่าเรือ ดูแล
ด้านบทลงโทษ	- พรบ.เรือไทยฉบับที่ 7 พ.ศ. 2550	- พรบ.การเดินเรือใน น่านน้ำไทย พ.ศ. 2456	- พรบ.การเดินเรือใน น่านน้ำไทย พ.ศ. 2456