



## บทที่ 4

### ความสอดคล้องของหลักกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับมาตรการการปกป้องและอนุรักษ์ สิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการเดินเรือในทะเลกับหลักการตาม อนุสัญญา ว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978

หากพิจารณาตามเนื้อหาและข้อกำหนดของ MARPOL 73/78 และภาคผนวกทั้งหมดแล้ว กับกฎหมายไทยที่มีอยู่อาจเห็นได้ว่ายังขาดความสอดคล้องอยู่ โดยประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายภายในรองรับข้อกำหนดตามอนุสัญญา MARPOL 73/78 อีกหลายประการ

#### 4.1 ความสอดคล้องหรือไม่สอดคล้องของหลักกฎหมายในด้านเนื้อหาและสาระของกฎหมาย

##### 4.1.1 การตรากฎหมายภายในเพื่อให้เกิดการบังคับใช้ตามข้อกำหนดในอนุสัญญา

ในด้านเนื้อหาสาระของกฎหมายภายในของประเทศภาคีสมาชิกนั้นตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่าเมื่อประเทศใดเข้าเป็นภาคีสมาชิกในอนุสัญญา MARPOL 73/78 แล้ว ประเทศนั้นก็จะต้องตรากฎหมายภายในเพื่อบังคับและควบคุมเรือที่ชักธงของประเทศตน รวมถึง คูแล และควบคุม ไม่ให้เกิดการก่อมลพิษทางทะเลจากเรือที่เข้ามายังท่าจอดเรือ หรือ เรือที่แล่นเข้ามาในชายฝั่งของประเทศ ซึ่งรัฐภาคีสมาชิกนั้นจะมีฐานะ ทั้งเป็น รัฐเจ้าของธง (Flag State) รัฐชายฝั่ง (Coastal State) และรัฐเจ้าของท่า (Port State) ซึ่งมีหน้าที่ทั้งในการตรากฎหมาย การบังคับใช้ และการกำหนดวิธีการเพื่อควบคุม ป้องกัน โดยเนื้อหาของกฎหมายนั้นต้องครอบคลุมข้อกำหนดในอนุสัญญา MARPOL 73/78 เช่น การกำหนดคุณสมบัติของเรือ อุปกรณ์บนเรือ มาตรฐานของเรือ ถังน้ำมัน อับเฉา ถังแยกอับเฉาน้ำสะอาด ตลอดจนรายละเอียดของสารอันตราย รูปแบบและมาตรการการปฏิบัติการบนเรือ อุปกรณ์เพื่อรองรับของเสีย (Reception Facilities) เพื่อป้องกันและควบคุมมลพิษจากเรือทุกรูปแบบตามที่ปรากฏในภาคผนวกต่างๆ ซึ่งมีอยู่ 6 ภาคผนวก

สำหรับประเทศไทยเมื่อเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญา MARPOL 73/78 ประเทศไทยตกลงเข้าผูกพันเฉพาะ ภาคผนวกที่ 1 กฎข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (Regulations for the Prevention of Pollution by Oil) และ ภาคผนวกที่ 2 กฎข้อบังคับว่าด้วยการควบคุมมลพิษจากสารเหลวที่มีพิษในระวางเป็นปริมาตรรวม (Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk) เท่านั้น จึงตรากฎหมายออกมาเฉพาะใน

ส่วนที่เกี่ยวข้องกับ ภาคผนวกที่ 1 และ 2 เป็นส่วนใหญ่ โดยยกเอาข้อกำหนดในอนุสัญญา MARPOL 73/78 ในภาคผนวกที่ 1 และ 2 มาใส่ไว้เกือบทั้งหมดแต่มาตราไว้ในรูปของกฎข้อบังคับเรือการตรวจเรือ ซึ่งออกโดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี เพื่อใช้ในการออกใบสำคัญรับรองต่างๆ โดยอาศัยอำนาจที่ระบุไว้ใน พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 163 และมีการตราพระราชบัญญัติเรือไทย ฉบับที่ 7 พ.ศ.2550 เพื่อรองรับพันธกรณีในฐานะ รัฐเจ้าของธง ดังนั้นในฐานะรัฐเจ้าของธงแล้วกฎหมายที่มีอยู่ของประเทศไทยก็ถือว่ามีความสอดคล้องกับข้อกำหนดในอนุสัญญา MARPOL 73/78 ในภาคผนวกที่ 1 และ 2 แต่ในฐานะของรัฐชายฝั่ง และ รัฐเจ้าของท่า ส่วนใหญ่ยังไม่สอดคล้อง

#### 4.1.2 เขตอำนาจในการบังคับใช้กฎหมาย

ขอบเขตการบังคับใช้กฎหมายในส่วน มาตรการควบคุม ป้องกันมลพิษทางทะเล จากเรือของประเทศไทยปรากฏใน กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ และ มาตรการควบคุมที่จะออกตาม พระราชบัญญัติเรือไทย ฉบับที่ 7 พ.ศ.2550 ซึ่งขอบเขตการบังคับใช้ครอบคลุมเพียงแค่ว่าเขตอาณาเขตเท่านั้น และมุ่งใช้บังคับต่อเรือไทย ในฐานะรัฐเจ้าของธง ส่วนในฐานะของรัฐชายฝั่ง และรัฐเจ้าของท่า มีเพียงมาตรการทั่วไปซึ่งครอบคลุมเพียงภายในทะเลอาณาเขตของประเทศไทย และโทษตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ที่จะใช้บังคับต่อเรือทุกลำโดยระบุขอบเขตครอบคลุมถึงเขตต่อเนื่อง จึงอาจมีปัญหาว่ามาตรการป้องกัน ควบคุม ตรวจสอบโดยละเอียดนั้นยังไม่มี และที่มีก็ใช้เพียงภายในทะเลอาณาเขตของประเทศไทย ทำให้ขาดมาตรการป้องกันและควบคุมการก่อมลพิษจากเรือของเรือต่างประเทศ มีแต่เพียงเรื่องโทษตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ที่มีเจตนาที่จะใช้บังคับกว้างกว่า ทั้งที่ข้อกำหนดในอนุสัญญา MARPOL 73/78 และ UNCLOS 1982 ให้สิทธิอธิปไตยแก่รัฐที่จะตราและบังคับใช้กฎหมายของตนในเรื่องการป้องกันมลพิษทางทะเลทั้งมาตรการควบคุมป้องกัน และบทลงโทษได้ตามหลักการอันเป็นที่ยอมรับกันโดยสากล โดยหากจะยึดตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 อย่างน้อยประเทศไทยก็ควรตรามาตรการควบคุมป้องกันในรายละเอียดที่ใช้บังคับได้ถึงเขตต่อเนื่อง

#### 4.1.3 การกำหนดบทลงโทษตามกฎหมายภายใน

ในกฎข้อบังคับเรือการตรวจเรื่อนั้นก็ใช้บทลงโทษได้ตาม พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 เพราะ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

เป็นกฎหมายที่ให้อำนาจกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีในการออกกฎข้อบังคับเรื่องการตรวจเรือ ดังนั้นบทกำหนดโทษในเรื่องการก่อให้เกิดมลพิษจากเรือจะปรากฏอยู่ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และ พระราชบัญญัติเรือไทย ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2550 โดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 นั้นก็ระบุให้โทษไว้ใน มาตรา 119 ทวิ ที่ห้ามผู้ใดทิ้ง เท เคมีภัณฑ์หรือสิ่งใด ๆ ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบอันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือ ทะเลภายในน่านน้ำไทยอันอาจจะเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิต หรือต่อสิ่งแวดล้อมหรือเป็นอันตรายต่อการเดินเรือในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบ และ มาตรา 204 ที่ห้ามผู้ใดเท ทิ้ง หรือปล่อยให้ น้ำมันปิโตรเลียมหรือน้ำมันที่ปนกับน้ำรั่วไหลด้วยประการใด ๆ ลงในเขตท่า แม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบ หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย ซึ่งบังคับได้ถึงเขตต่อเนื่อง

ดังนั้นควรจะสร้างความชัดเจนในการระบุข้อห้าม และมาตรฐานในการควบคุมไว้ในกฎหมายแม่บทด้วย เพื่อให้เจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายสามารถลงโทษได้โดยไม่มีข้อโต้แย้งจากผู้กระทำผิด ส่วนเรื่องความเหมาะสมและความหนักเบาของบทกำหนดโทษ และข้อยกเว้นในการบังคับใช้นั้นจะขอกล่าวต่อไป

ข้อกำหนดใน MARPOL 73/78	เนื้อหาและสาระของกฎหมาย	
	สถานะ	หมายเหตุ
1. รัฐภาคีต้องดำเนินการเพื่อให้เกิดการบังคับใช้ข้อกำหนดตามอนุสัญญาฯ ในฐานะรัฐเจ้าของธง	สอดคล้อง	ครอบคลุมเพียง ภาคผนวกที่ 1 และ 2
ในฐานะรัฐชายฝั่งและรัฐเจ้าของท่า	ไม่สอดคล้อง	แต่ยังขาดมาตรการในเชิงป้องกันควบคุมและมาตรฐานที่จะกำหนด
2. ขอบอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องมลพิษทางทะเลและจากเรือ	ไม่สอดคล้อง	มาตรการควบคุมป้องกันใช้บังคับภายในทะเลอาณาเขตซึ่งน่าจะขยายไปออกไปได้โดยอาศัยหลักกฎหมายระหว่างประเทศอันเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไป และตามอนุสัญญาที่เกี่ยวข้อง

ข้อกำหนดใน MARPOL 73/78	เนื้อหาและสาระของกฎหมาย	
	สถานะ	หมายเหตุ
3. การฝ่าฝืนบทบัญญัติในอนุสัญญาฯ สามารถถูกลงโทษตามกฎหมายภายใน		
ในฐานะรัฐเจ้าของธง	สอดคล้อง	ปรากฏอยู่ใน พรบ. เรือไทย ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2550
ในฐานะรัฐชายฝั่ง และรัฐเจ้าของท่า	ไม่สอดคล้อง	อยู่ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 แต่ยังคงขาดมาตรการในเชิงป้องกันควบคุม และรายละเอียดของมาตรฐานที่จะกำหนด

#### 4.2 ความสอดคล้องหรือไม่สอดคล้องของหลักกฎหมายในด้านวิธีการและขั้นตอนการดำเนินการตามกฎหมาย

สำหรับในภาคผนวกที่ 1 ว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมันนั้น และ ภาคผนวกที่ 2 ว่าด้วยการควบคุมมลพิษจากสารเหลวที่มีพิษในระวางเป็นปริมาตรรวม ซึ่งประเทศไทยได้ยอมรับเข้าผูกพันตามภาคผนวกดังกล่าวแล้ว จะเห็นว่าในส่วนการตรากฎหมายมารองรับการเข้าเป็นภาคีในส่วนของภาคผนวกที่ 1 และ 2 โดยส่วนใหญ่ประเทศไทยก็ยกเอาข้อกำหนดใน MARPOL 73/78 Annexes I และ II มาใส่ไว้เกือบทั้งหมดใน กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ โดยได้ทำความเข้าใจกับผู้ประกอบการเดินเรือมาระยะเวลาหนึ่งก่อนจะเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาฯ ดังกล่าว

##### 4.2.1 วิธีการและขั้นตอนการดำเนินการของประเทศไทยในฐานะรัฐเจ้าของธง

หน้าที่และข้อผูกพันในฐานะ รัฐเจ้าของธง (Flag State) ของประเทศไทยไม่ค่อยมีปัญหาในเรื่องความสอดคล้อง เพราะหลักการส่วนใหญ่ของภาคผนวกที่ 1 และ 2 ของอนุสัญญา MARPOL 78/78 ในเรื่อง การตรวจสอบ ควบคุม โครงสร้างและอุปกรณ์บนเรือ มาตรฐานและการปฏิบัติการบนเรือ เพื่อป้องกันมลพิษทางทะเลจากเรือ การออกใบสำคัญรับรอง ก็ถูกนำใส่ไว้ในกฎข้อบังคับเรื่องการตรวจเรือ (ฉบับที่ 34) พ.ศ. 2551 ซึ่งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ก็ได้

ทำการตรวจเรือ กำหนดมาตรฐานของเรือ และ อุปกรณ์บนเรือ ออกใบสำคัญรับรอง ตลอดจนการเก็บค่าธรรมเนียมใบอนุญาต ต่อเรือไทย และ เรือที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทยได้ แต่ในเรื่องการออกใบสำคัญรับรองนั้นในความเป็นจริง กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้ถูกร้องขอและมีความจำเป็นที่จะต้องออกหนังสือรับรองในภาคผนวกอื่น เช่น ภาคผนวกที่ 4 ว่าด้วยระบบบำบัดน้ำเสียตามแนวทางองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ International Sewage Pollution Prevention Certificate หรือ ISPP Certificate ให้แก่เรือไทยด้วย เพราะเรือไทยจะต้องถูกตรวจใบสำคัญรับรอง หรือ หนังสือรับรองนั้นโดยรัฐภาคีสมาชิกอื่นเมื่อนำเรือเข้าเทียบท่าของรัฐภาคีสมาชิกอื่น หากไม่มีก็อาจถูกปฏิเสธไม่ให้เข้าเทียบท่าจอดเรือได้ โดยรัฐภาคีนั้นในฐานะรัฐเจ้าท่ามีสิทธิขอตรวจดูใบสำคัญรับรองต่างๆ และการปฏิบัติการบนเรือว่าสอดคล้องกับข้อกำหนดในอนุสัญญา MARPOL 73/78 หรือไม่ โดยสามารถตรวจตามข้อกำหนดของทั้ง 6 ภาคผนวกก็ได้ จึงเป็นปัญหาของประเทศไทยที่ต้องตรวจสอบ และ ออกใบสำคัญรับรอง หรือหนังสือรับรอง ตามข้อกำหนดในภาคผนวกอื่นของอนุสัญญา MARPOL 73/78 ทั้งที่ยังไม่ได้ตรากฎหมายภายในมารับ สภาพบังคับในเรื่องมาตรการในเชิงป้องกัน ควบคุม ดังกล่าวต่อผู้ประกอบการเดินเรือไทยตามกฎหมายภายในก็ยังไม่

#### 4.2.2 วิธีการและขั้นตอนการดำเนินการของประเทศไทยในฐานะรัฐชายฝั่ง

ในส่วนของพันธกรณีของรัฐชายฝั่ง (Coastal State) ที่ต้องทำการควบคุม ดูแล การฝ่าฝืนในการปล่อยสารปนเปื้อนน้ำมัน หรือ สารเหลวที่มีพิษลงสู่ทะเล ในเขตพื้นที่พิเศษ และนอกเขตพื้นที่พิเศษ นั้นในทางปฏิบัติแล้วประเทศไทยยังไม่มีอำนาจตามกฎหมายที่จะออกตรวจเรือตามชายฝั่งทะเลของไทยในเขตเศรษฐกิจจำเพาะว่ามีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญา MARPOL 73/78 ในภาคผนวกที่ 1 และ 2 หรือไม่ เพราะกฎหมายภายในที่รองรับพันธกรณีในฐานะรัฐชายฝั่ง ก็คือ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ก็ใช้บังคับได้ถึงเขตต่อเนื่อง และ กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 34) พ.ศ.2551 ก็ใช้บังคับเพียงทะเลอาณาเขต ประกอบกับกฎหมายภายในเรื่องมาตรการควบคุมในเชิงป้องกัน หรือ ที่สามารถออกตามพระราชบัญญัติเรือไทย ฉบับที่ 7 พ.ศ.2550 ก็ไม่ครอบคลุมพื้นที่นอกทะเลอาณาเขตและใช้บังคับต่อเรือไทยเท่านั้น ประเทศไทยจึงยังไม่สามารถใช้มาตรการควบคุมและป้องกันมลพิษน้ำมันและสารเหลวที่มีพิษจากเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพแต่ก็ถือว่ามีความหมายภายในรองรับแม้จะไม่สมบูรณ์แบบซึ่งก็เป็นปัญหาที่ส่งผลให้ประเทศไทยไม่สามารถยอมรับเข้าผูกพันตนในภาคผนวกที่ 3, 4, 5 และ 6 ได้เพราะยังไม่พร้อมทั้งด้านกฎหมายภายใน และ ยังไม่สามารถ

กำหนดมาตรการที่ครอบคลุมรายละเอียดตามข้อกำหนดในภาคผนวกที่ 3, 4, 5 และ 6 ได้อย่างครบถ้วน

#### 4.2.3 วิธีการและขั้นตอนการดำเนินการของประเทศไทยในฐานะรัฐเจ้าของท่า

ประเด็นที่สำคัญคือการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อรองรับของเสียเพื่อรองรับน้ำมันที่ปล่อยทิ้งซึ่งเป็นหน้าที่ของรัฐเจ้าของท่า (Port State) ซึ่งมีประกาศกรมเจ้าท่าที่ 329/2545 และประกาศกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีที่ 143/2546 โดยให้เอกชน 8 รายเป็นผู้ดำเนินการ โดยกำหนดคุณสมบัติของบริษัทเอกชนไว้ว่าต้องได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมให้ประกอบกิจการโรงงาน ประเภท หรือ ชนิดของโรงงานลำดับที่ 101 (ประกอบกิจการปรับคุณภาพบำบัดหรือกำจัดของเสียรวม) และเป็นผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นตัวแทนของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการ และ ต้องได้รับความเห็นชอบจากกรมโรงงานอุตสาหกรรม และผู้ให้บริการต้องมีระบบใบกำกับการขนส่ง (Manifest System) และดำเนินการตามเงื่อนไขของใบอนุญาตประกอบกิจการ โดยให้มีบริการที่ทำจอดเรือกรุงเทพ ทำจอดเรือ ศรีราชา และทำจอดเรือมาบตาพุด รวมถึงทำจอดเรือสงขลา และทำจอดเรือภูเก็ต ซึ่งตามอนุสัญญาเป็นหน้าที่ของรัฐภาคีต้องดำเนินการ หรือ ต้องจัดให้มีอุปกรณ์เพื่อรองรับของเสียทุกท่าจอดเรือที่มีการขนถ่ายและที่จุดพักเรือหรือสถานีนอกชายฝั่ง (Offshore Terminal) ด้วย ดังนั้นในส่วนของอุปกรณ์เพื่อรองรับของเสียนั้นประเทศไทยถือว่ายังดำเนินการไม่สอดคล้องกับข้อกำหนดในอนุสัญญา MARPOL 73/78 Annex I และ Annex II อีกทั้งในเรื่องการกำหนดค่าบริการที่ยังไม่มีบรรทัดฐานในเรื่องราคามาตรฐาน ซึ่งตามอนุสัญญา MARPOL 73/78 แล้ว การกำหนดค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายของเสีย ณ ท่าจอดเรือ หรือ จุดพักเรือนอกชายฝั่ง ต้องมีราคาไม่สูงมากนักเพื่อจูงใจให้เรือมาใช้บริการ และ ไม่เป็นการเพิ่มภาระต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการเดินเรือโดยผู้เขียนจะขอเสนอแนวทางการกำหนดค่าธรรมเนียมในบทที่ 5 ต่อไป

ข้อกำหนดใน MARPOL 73/78	วิธีการและขั้นตอนการดำเนินการตามกฎหมายไทย	
	สถานะ	หมายเหตุ
ตามภาคผนวกที่ 1 และ 2 <u>ในฐานะของรัฐเจ้าของธง</u> (Flag State) การตรวจสอบมาตรฐานของ อุปกรณ์และโครงสร้างเรือ	สอดคล้อง	ปรากฏอยู่ในกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 34) พ.ศ.2551

ข้อกำหนดใน MARPOL 73/78	วิธีการและขั้นตอนการดำเนินการตามกฎหมายไทย	
	สถานะ	หมายเหตุ
<p>การตรวจสอบควบคุม ขั้นตอน และกระบวนการปฏิบัติการบนเรือ การตรวจสอบใบสำคัญรับรอง และ สมุดบันทึกประจำเรือ</p>	สอดคล้อง	ปรากฏอยู่ในกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 34) พ.ศ.2551 ซึ่งแก้ไขโดย ฉบับที่ 34 พ.ศ.2551
<p>การให้มาตรการลงโทษเรือที่ชักธง</p>	สอดคล้อง	พรบ.เรือไทย ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2550
<p><u>ในฐานะรัฐชายฝั่ง</u> (Coastal State) การควบคุมการปล่อยทิ้งน้ำมันใน เขตพื้นที่พิเศษ และ นอกเขตพื้นที่ พิเศษ</p>	ไม่สอดคล้อง	ปรากฏใน พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 แต่ขาดมาตรการเชิงป้องกัน
<p><u>ในฐานะรัฐเจ้าของท่า</u> (Port State) การติดตั้งอุปกรณ์ที่รองรับของเสีย เพื่อรองรับน้ำมันที่ปล่อยทิ้ง</p>	ไม่สอดคล้อง	ตามประกาศของกรมเจ้าท่าที่ 329/2545 ให้มีบริษัทเอกชนเป็นผู้ให้บริการอุปกรณ์ รองรับของเสียจากเรือ 5 ท่าเรือ ซึ่งตาม อนุสัญญาฯ ต้องจัดให้มีทุกท่าจอดที่มีการ ขนถ่าย และ ที่จุดพักเรือหรือ สถานีนอก ชายฝั่ง (Offshore Terminal) ด้วย
<p>การตรวจสอบและควบคุมเอกสาร ประจำเรือ สมุดบันทึกประจำเรือ และใบสำคัญรับรอง</p>	สอดคล้อง	ปรากฏอยู่ในกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 27) พ.ศ. 2542 ซึ่งแก้ไขโดย ฉบับที่ 34 พ.ศ.2551
<p>การกักเรือหากพบว่ามี การปล่อย มลพิษน้ำมันจากเรือ</p>	สอดคล้อง	ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำ ไทย พ.ศ.2456 ระบุเหตุกักเรือ ในมาตรา 139 โดยหากตีความอย่างกว้างก็น่าจะ บังคับใช้ได้ หากเรื่อนั้นก่อให้เกิดมลพิษ ทางทะเล ก็ถือว่าไม่เหมาะสมในการใช้

ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้นว่า ประเทศไทยได้ยอมรับเข้าภาคีในอนุสัญญา MARPOL 73/78 และยอมรับข้อกำหนดในภาคผนวกที่ 1 กฎข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (Regulations for the Prevention of Pollution by Oil) และ ภาคผนวกที่ 2 กฎข้อบังคับว่าด้วยการควบคุมมลพิษจากสารเหลวที่มีพิษในระวางเป็นปริมาตรรวม (Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk) ไปแล้ว แต่ยังคงวนลี้ลี้ที่จะยังไม่ผูกพันตามข้อกำหนดใน ภาคผนวกที่ 3 กฎข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากสารอันตรายที่บรรจุในหีบห่อ (Regulations for the Prevention of Pollution by Harmful substances Carried by Sea in Package Form) ภาคผนวกที่ 4 กฎข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำเสียในเรือ (Regulations for the Prevention of Pollution by Sewage from Ships) ภาคผนวกที่ 5 กฎข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากขยะในเรือ (Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from Ships) และ ภาคผนวกที่ 6 กฎข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือ (Regulations for the Prevention of Pollution of Air Pollution from Ships) ดังนั้นข้อกำหนดในภาคผนวกที่ 3 ถึง 6 ในอนุสัญญา MARPOL 73/78 จึงไม่ได้ระบุไว้ในกฎหมาย กฎข้อบังคับของประเทศไทย ไม่ว่าจะเป็นข้อกำหนดเรื่องโครงสร้าง อุปกรณ์บนเรือ การปฏิบัติการบนเรือ มาตรการควบคุมสารที่เป็นอันตราย การปล่อยน้ำเสียจากเรือ การบริหารจัดการขยะ การจำกัดการปล่อยสารทำให้เกิดมลพิษทางอากาศจากเรือและสมุดบันทึกประจำเรือเกี่ยวกับขยะ แต่ความเป็นจริงเมื่อเรือไทย หรือเรือที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทย ไปเข้าเทียบท่าจอดเรือในต่างประเทศ เรือนั้นต้องโดยตรวจตามมาตรการของทั้ง 6 ภาคผนวก และก็มีควมจำเป็นที่ต้องขอให้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีออกหนังสือรับรองที่เกี่ยวข้องในทั้ง 6 ภาคผนวกให้ผู้ประกอบการเดินเรือเพื่อใช้ยื่นให้เจ้าพนักงานตรวจเรือของต่างประเทศ แต่ประเทศไทยเราเองกลับไม่มีกฎหมายรองรับที่จะบังคับต่อเรือไทยในเรื่องดังกล่าว ทำให้อาจเกิดความผิดพลาดในการออกใบสำคัญรับรอง หรือ หนังสือรับรองต่างๆ ให้แก่เรือไทยได้

อย่างไรก็ตามประเทศไทยมีข้อกำหนดในลักษณะข้อห้าม และ บทลงโทษ อย่างกว้าง ในของ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 119 ทวิ ซึ่งระบุว่า ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใด ๆ ให้น้ำมัน และ เคมีภัณฑ์ หรือ สิ่งใด ๆ ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบอันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทยอันอาจจะเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อม โดย คำว่า "สิ่งใด ๆ" นั้นมีความหมายกว้างและครอบคลุมของเสีย ซึ่งรวมถึง สารอันตราย น้ำเสีย ขยะ และอากาศเสีย ตามภาคผนวกของอนุสัญญา MARPOL 73/78 ได้ และ พระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 มาตรา 53/1 ห้ามมิให้ผู้ควบคุมเรือหรือเจ้าของเรือไทยปล่อยทิ้งหรือทำให้สารที่



เป็นอันตรายหรือสิ่งใดๆ ที่มีสารที่เป็นอันตรายปนอยู่พ้นจากเรือลงสู่ทะเลไม่ว่าบริเวณใดๆ เกินกว่ามาตรฐานที่กำหนด โดยคำว่า คำว่า "สิ่งใดๆ" นั้นมีความหมายกว้างและครอบคลุมของเสีย ซึ่งรวมถึง สารอันตราย น้ำเสีย ขยะ และ อากาศเสีย ตามภาคผนวกของอนุสัญญา MARPOL 73/78 ได้ทุกภาคผนวก แต่ คำว่า "บริเวณใดๆ" นั้นยังอาจตีความไปได้ว่ามีขอบเขตการบังคับใช้นอกทะเลอาณาเขตด้วยหรือไม่ อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 นั้นมีผลบังคับต่อเรือไทย ในฐานะที่ประเทศไทยเป็นรัฐเจ้าของธงเท่านั้น

ข้อกำหนดใน MARPOL 73/78	วิธีการและขั้นตอนการดำเนินการตามกฎหมายไทย	
	สถานะ	หมายเหตุ
ตามภาคผนวกที่ 3, 4, 5 และ 6  <u>ในฐานะของรัฐเจ้าของธง</u> (Flag State) การตรวจสอบมาตรฐานของ อุปกรณ์และโครงสร้างเรือ และ อื่นๆ การตรวจสอบควบคุมการ ปฏิบัติการบนเรือ	ไม่สอดคล้อง	ณ ขณะนี้ ประเทศไทยยังไม่ได้ยอมรับเข้า ผูกพันตามข้อกำหนดของอนุสัญญา MARPOL 73/78 ในภาคผนวกที่ 3, 4, 5 และ 6 แต่ในทางปฏิบัติสามารถควบคุมได้ โดยใช้ตามหลักการในกฎหมายภายในที่มี อยู่ใน พรบ. เรือไทย ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2550
การตรวจสอบและควบคุมเอกสาร ประจำเรือ สมุดบันทึกประจำเรือ ในส่วนของเกี่ยวกับภาคผนวกที่ 3, 4, 5, และ 6	ไม่สอดคล้อง	ยังไม่กฎหมาย กฎ ระเบียบ รองรับ
การออกใบสำคัญรับรองให้แก่เรือ ไทย หรือ เรือที่จดทะเบียนภายใต้ กฎหมายไทยในภาคผนวกต่างๆ	ไม่สอดคล้อง	แต่ในทางปฏิบัติ ประเทศไทยโดยกรมการ ขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีถูกร้องขอจาก เรือของไทยให้ออกใบสำคัญหรือหนังสือ รับรองตามภาคผนวกอื่นๆ ให้เพราะเรือไทย จะถูกตรวจเอกสารดังกล่าวเมื่อเข้าเทียบท่า จอดเรือในต่างประเทศที่เป็นภาคีสมาชิก

ข้อกำหนดใน MARPOL 73/78	วิธีการและขั้นตอนการดำเนินการตามกฎหมายไทย	
	สถานะ	หมายเหตุ
<p><u>ในฐานะรัฐชายฝั่ง</u> (Coastal State)</p> <p>การควบคุมการปล่อยทิ้ง สารอันตราย น้ำเสีย ขยะ อากาศในเขตพื้นที่พิเศษ และ นอกเขตพื้นที่พิเศษ</p>	ไม่สอดคล้อง	ยังไม่กฎหมาย กฎ ระเบียบ ที่ชัดเจนรองรับ และในทางปฏิบัติก็ยังไม่สามารถเข้าตรวจสอบเรือที่สถานีนอกชายฝั่งได้
<p><u>ในฐานะรัฐเจ้าท่า</u> (Port State)</p> <p>การติดตั้งอุปกรณ์ที่รองรับของเสียเพื่อรองรับน้ำมันที่ปล่อยทิ้ง</p>	ไม่สอดคล้อง	ตามประกาศของกรมเจ้าท่าที่ 329/2545 ให้มีอุปกรณ์เพื่อรองรับของเสียจากเรือที่ 5 ท่าเรือ ซึ่งตามอนุสัญญา รัฐภาคีต้องจัดให้มีทุกท่าจอดที่มีการขนถ่าย และ ที่จุดพักเรือหรือ สถานีนอกชายฝั่งด้วย (Offshore Terminal)
<p>การตรวจสอบและควบคุมเอกสารประจำเรือ สมุดบันทึกประจำเรือ และใบสำคัญรับรองในส่วนของภาคผนวกที่ 3, 4, 5, และ 6</p>	ไม่สอดคล้อง	ยังไม่กฎหมาย กฎ ระเบียบ รองรับ แต่ในทางปฏิบัติสามารถควบคุมได้โดยใช้ตามหลักการในกฎหมายภายในที่มีอยู่ คือ พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456
<p>การกักเรือหากพบว่าการปล่อยสารต้องห้ามจากเรือ</p>	สอดคล้อง	การกักให้เกิดมลพิษจากเรื่อนั้นไม่ได้ถูกระบุว่าเป็นเหตุให้สามารถกักเรือได้ตาม มาตรา 139 โดยหากตีความอย่างกว้างก็น่าจะบังคับใช้ได้ หากเรื่อนั้นก่อให้เกิดมลพิษทางทะเล ก็ถือว่าไม่เหมาะสมในการใช้

#### 4.3 ความสอดคล้องหรือไม่สอดคล้องของหลักกฎหมายในด้านการบังคับใช้กฎหมาย

ตามที่ได้กล่าวไว้ในบทนำว่า อนุสัญญา MARPOL 73/78 และ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (UNCLOS 1982) ให้อำนาจรัฐภาคีในการตรากฎหมายภายในโดยขยายอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายในเรื่อง การป้องกันมลพิษทางทะเลครอบคลุมไปถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะด้วย โดยแต่ละประเทศภาคีสมาชิกต้องไปดำเนินการตรากฎหมายภายในของประเทศตนเพื่อบังคับตามข้อกำหนดในอนุสัญญา MARPOL 73/78 แต่เนื่องจากประเทศไทยยังไม่เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญา UNCLOS ดังนั้นประเด็นที่ต้องพิจารณาว่าการบังคับใช้กฎหมายของประเทศไทยว่าสอดคล้องกับข้อกำหนดในอนุสัญญา MARPOL 73/78 หรือไม่ จึงพิจารณาถึงขอบเขตในการออกและบังคับใช้กฎหมายว่าควรจะใช้บังคับถึงอาณาเขตทางทะเลส่วนใด

##### 4.3.1 ขอบเขตในการบังคับใช้กฎหมาย

ในกรณีของประเทศไทยในขณะนี้ที่จะเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญา MARPOL 73/78 นั้นได้มีการออกกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 27) พ.ศ. 2542 ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ซึ่งถูกแก้ไขโดย กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 34) พ.ศ. 2551 ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเพื่อรองรับพันธกรณีในฐานะรัฐเจ้าของธง แต่ก็ให้มีผลใช้บังคับกับเรือต่างประเทศในน่านน้ำไทยและอาณาเขตอธิปไตยของประเทศไทยเท่านั้น<sup>1</sup> แม้บางมาตราในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 เช่น มาตรา 119 ทวิ จะใช้บังคับได้ในเขตต่อเนื่อง แต่ก็ไม่ใช่มาตรการในเชิงป้องกัน เป็นข้อห้ามแบบกว้างๆ มากกว่า ทำให้ขอบเขตการบังคับใช้กฎหมายของประเทศไทย ในการเชิงควบคุม ป้องกัน และตรวจสอบว่ามีการฝ่าฝืนข้อกำหนดในอนุสัญญา MARPOL 73/78 หรือไม่ แยกกว่าที่อนุสัญญา MARPOL 73/78 กำหนดไว้ เพราะโดยเจตจำนงในอนุสัญญา MARPOL 73/78 และตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศอันเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปนั้นยอมรับว่าการเกิดมลพิษทางทะเลแม้ว่าจะเกิดนอกทะเลอาณาเขตของประเทศนั้นๆ ก็อาจแผ่ขยายและส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทางทะเลในทะเลอาณาเขตของประเทศนั้นๆ ได้ จึงได้ให้อำนาจรัฐในการตรากฎหมายของตนในการบังคับใช้กฎหมายในเรื่อง การป้องกันมลพิษทางทะเลครอบคลุมไปถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะ โดยกฎหมายระหว่างประเทศที่รองรับสิทธิในการออกกฎหมายและบังคับใช้กฎหมายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะนั้นคือ อนุสัญญา UNCLOS 1982 ซึ่งประเทศไทยยังไม่ได้ให้สัตยาบัน

<sup>1</sup> กฎข้อบังคับเรื่องการตรวจเรือ ฉบับที่ 34 พ.ศ.2551 ข้อ 5

การบังคับใช้กฎหมายในเรื่องการออกใบอนุญาต การใช้ การควบคุมเรือ เพื่อกำหนดให้เรือต้องติดตั้งอุปกรณ์เพื่อป้องกันมลพิษจากเรือของประเทศไทยก็อาศัยมาตรา 162, 163 และการออกกฎข้อบังคับเรื่องการตรวจเรือตามมาตรา 163 (5) ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และการลงโทษ ตามพระราชบัญญัติเรือไทย ฉบับที่ 7 พ.ศ.2550 ตามพันธกรณีของรัฐเจ้าของธง ถือได้ว่าสอดคล้อง

แต่การบังคับใช้กฎหมายในฐานะที่เป็น รัฐชายฝั่ง และ รัฐเจ้าของท่านั้นยังไม่สอดคล้องเนื่องจากบทบัญญัติการห้ามทิ้งของเสียและบดลงโทษตามมาตรา 119 และ 119 ทวิ หรือกรณีเรือจมตามมาตรา 121 และ การบังคับใช้กฎหมายในข้อบังคับทั่วไปที่กำหนดให้เรือต้องรายงานต่อทางการ หรือรายงานต่อเจ้าท่า (กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี) ตามมาตรา 18 และ มาตรา 20 เช่น การให้เรือต้องแจ้งปริมาณของเสียที่จะถ่ายลงสู่อุปกรณ์เพื่อรองรับของเสียที่ทำเรือและ/หรือ การกำหนดโดยหลักการให้ต้องมีการถ่ายเทของเสียของเสียจากเรือลงสู่อุปกรณ์เพื่อรองรับของเสียที่ทำเรือ และการกำหนดให้ท่าเรือต้องจัดให้มีอุปกรณ์เพื่อรองรับของเสียจากเรือ และ การบังคับใช้กฎหมายในส่วนข้อบังคับพิเศษเกี่ยวกับสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายตามมาตรา 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195 และ 196 และน้ำมันปิโตรเลียมที่บรรทุกในถังระวางตามมาตรา 204 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ซึ่งถือเป็นกฎหมายที่ลงรายละเอียดอันเกี่ยวข้องในการควบคุมมลพิษจากเรือของประเทศไทยนั้นยังขาดมาตรฐานในการควบคุมการทิ้งที่ชัดเจน และหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานในการอนุญาตเป็นเช่นไร แม้เจ้าท่ามีอำนาจในการสั่งห้ามให้และให้แก้ไขเพื่อให้เรือมีสภาพเหมาะสมแก่การเดินเรือ ตามมาตรา 46 ทวิ หรือ กักเรือ ตามมาตรา 139 แต่ก็ยังไม่ชัดเจนว่าการกักมลพิษทางทะเลสามารถเป็นเหตุให้กักเรือได้หรือไม่ จึงถือว่ากฎหมายภายในด้าน การบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่รองรับข้อกำหนดเพียงบางส่วนในอนุสัญญา MARPOL 73/78 เท่านั้น

ส่วนปัญหาในเรื่องจำนวนพนักงานเจ้าหน้าที่ในการออกตรวจตราบริเวณชายฝั่งก็เป็นปัญหาที่เป็นสาเหตุหนึ่ง หากเปรียบเทียบกับ สหรัฐอเมริกา ซึ่งมีกฎหมายเกี่ยวกับป้องกันมลพิษจากเรือ และมีหน่วยงานดูแลชายฝั่งของสหรัฐ (U.S. Coast Guard) ช่วยดูแล จึงทำให้สามารถควบคุม ดูแล และบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันมลพิษทางทะเลได้ทั้งในทะเลอาณาเขต และ เขตเศรษฐกิจจำเพาะได้อย่างมีประสิทธิภาพ

#### 4.3.2 ซ้อยกเว้นในการบังคับใช้กฎหมาย

ในข้อกำหนดตามอนุสัญญา MARPOL 73/78 นั้นยังมีข้อยกเว้นหรือผ่อนผันในการทิ้งเสารปนเปื้อนน้ำมัน หรือสารที่เป็นอันตรายในหลายกรณี เช่น เพื่อความปลอดภัยของชีวิตในทะเล หรือของเรือ หรือ เพื่อการป้องกันเหตุที่อาจก่อให้เกิดมลพิษเพื่อลดหรือป้องกันมลพิษ หรือ หากได้รับการอนุญาตจากทางการของรัฐที่มีเขตอำนาจเหนือพื้นที่ที่อาจเกิดมลพิษ<sup>2</sup> หรือในเรื่องดังกล่าวสำหรับกากน้ำมัน (Tanks for Oil Residues หรือ Sludge) ก็มีการผ่อนผันให้แก่เรือที่มีอยู่แล้วให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดเท่าที่มีเหตุผลสมควรและสามารถปฏิบัติได้<sup>3</sup> สำหรับกฎหมายไทยก็ได้บัญญัติข้อยกเว้นในการควบคุมโครงสร้างเรือว่าต้องเป็นเรือที่มีเปลือกเรือด้านข้างสองชั้น ในข้อ 21.7 ของกฎข้อบังคับเรื่องการตรวจเรือ (ฉบับที่ 34) พ.ศ. 2551 ให้แก่เรือซึ่งบรรทุกน้ำมันหนักเป็นสินค้า หากเรือนั้นจำกัดการเดินเรือเฉพาะภายในน่านน้ำไทย ในกรณีเรือที่มีเปลือกเรือชั้นเดียว (Single Hull Tanker) หรือเรือที่มีห้องเรือสองชั้น แต่มีเปลือกด้านข้างชั้นเดียว (Double Bottom Tanker) ที่ต่อสร้างและส่งมอบก่อนวันที่กฎข้อบังคับฉบับที่ 34 นี้มีผลบังคับใช้ ซึ่งมีน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ 600 ตันขึ้นไป แต่ต่ำกว่า 5,000 ตัน ให้สามารถปฏิบัติงานได้ต่อไปจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม ค.ศ. 2013 โดยเมื่อครบกำหนดนั้น เรือใดมีอายุไม่เกิน 30 ปี นับจากวันส่งมอบเรือให้ขยายระยะเวลาปฏิบัติงานออกไปได้จนครบกำหนดอายุ 30 และ ที่มีน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ 5,000 ตันขึ้นไป ให้สามารถปฏิบัติงานได้ต่อไปจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม ค.ศ. 2010 โดยเมื่อครบกำหนดนั้น เรือใดมีอายุไม่เกิน 30 ปี นับจากวันส่งมอบเรือให้ขยายระยะเวลาปฏิบัติงานออกไปได้จนครบกำหนดอายุ 30 ปี

ข้อกำหนดใน MARPOL 73/78	การบังคับใช้กฎหมายของประเทศไทย	
	สถานะ	หมายเหตุ
ให้อำนาจรัฐภาคีในการตรากฎหมายภายในโดยขยายอำนาจบังคับใช้ในเรื่อง การป้องกันมลพิษจากเรือไป		
ในฐานะรัฐเจ้าของธง	สอดคล้อง	พระราชบัญญัติเรือไทยฉบับที่ 7 พ.ศ. 2550

<sup>2</sup> MARPOL 73/78 Annex I, Regulation 11(c)

<sup>3</sup> MARPOL 73/78 Annex I, Regulation 17(2)

ข้อกำหนดใน MARPOL 73/78	การบังคับใช้กฎหมายของประเทศไทย	
	สถานะ	หมายเหตุ
ในฐานะรัฐชายฝั่ง และ รัฐเจ้าของท่า	ไม่สอดคล้อง	แม้บางมาตราในพระราชบัญญัติการเดินเรือ ในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 จะใช้บังคับได้ใน เขตต่อเนื่อง แต่ขาดมาตรการในเชิงป้องกัน ควบคุม
ข้อยกเว้นในการบังคับใช้กฎหมาย ไม่ได้ระบุชัดเจนในเรื่องการผ่อน ผันโดยประเทศภาคีสามารถ กำหนดได้	สอดคล้อง	ปรากฏอยู่ในกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจ เรือ (ฉบับที่ 34) พ.ศ. 2551 เพราะเป็น อำนาจของรัฐภาคีแต่ประเทศไทยอาจให้ ระยะเวลาผ่อนผันนานเกินไป

#### 4.4 ความสอดคล้องหรือไม่สอดคล้องของหลักกฎหมายในด้านบทลงโทษ

ในส่วนของบทลงโทษนั้นตามกฎหมายระหว่างประเทศนั้นในข้อบัญญัติข้อที่ 211 (2) ตาม UNCLOS 1982 และในอนุสัญญา MARPOL 73/78 ข้อ 4 (4) ระบุเรื่องเขตอำนาจของทางการหรือภายใต้เขตอำนาจของรัฐภาคีที่รัฐนั้นสามารถลงโทษผู้กระทำผิดได้ตามกฎหมายของรัฐตน โดยต้องเป็นบทลงโทษที่มีความรุนแรงเท่าเทียมกันเมื่อมีการละเมิดอนุสัญญาฯ และต้องเท่าเทียมกันไม่ว่าการละเมิดจะเกิดขึ้นที่ใด<sup>4</sup> เพราะหากโทษไม่เท่าเทียมกันแล้วก็อาจก่อให้เกิดการละเมิดที่มากกว่าในประเทศที่บทลงโทษต่ำในขอบเขตทะเลของประเทศที่ใกล้เคียงกัน

##### 4.4.1 ความหนักเบาของบทลงโทษ

ในเรื่องบทกำหนดโทษนี้เมื่อประเทศไทยเป็นภาคีสมาชิกอนุสัญญา MARPOL 73/78 แล้ว ประเทศไทยควรมีการติดตามข้อมูลกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ และประเทศภาคีสมาชิกอื่น ถึงระดับความรุนแรงของโทษตามกฎหมายต่างๆ ว่าเป็นโทษที่พอจะป้องปรามมิให้กระทำการฝ่าฝืนและเท่าเทียมกับประเทศภาคีสมาชิกอื่นๆ เช่น

- กฎหมายว่าด้วยการป้องกันมลพิษในทะเลของประเทศสิงคโปร์ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันมลพิษจากเรือได้กำหนดโทษสำหรับเรือสิงคโปร์ที่ปล่อย

<sup>4</sup> MARPOL 73/78 Article 4 (4)

ทั้งน้ำมันหรือส่วนผสมของน้ำมันลงในทะเล ไม่ว่าจะทะเลที่ไหน หรือเรือไม่ว่าจะเป็นเรือของประเทศใดที่ปล่อยทั้งน้ำมันหรือส่วนผสมของน้ำมันลงในน่านน้ำของประเทศสิงคโปร์โดยกำหนดให้นายเรือและ ตัวแทนเรือต้องรับโทษปรับปรับเป็นเงินตั้งแต่ 1,000 เหรียญสิงคโปร์ แต่ไม่เกิน 1 ล้านเหรียญสิงคโปร์ หรือโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>5</sup>

- กฎหมายของประเทศอินเดีย กำหนดโทษในการก่อให้เกิดมลพิษไว้คือจำคุกไม่เกิน 5 ปี ปรับไม่เกิน 1 ล้านรูปี หรือทั้งจำทั้งปรับ และหากการกระทำ ความผิดหรือฝ่าฝืนยังคงมีอยู่ก็จะปรับเป็นรายวันเพิ่มอีกวันละ 5 พันรูปี และหากการกระทำ ความผิดหรือฝ่าฝืนนั้นเกิน 1 ปีก็จะเพิ่มโทษจำคุกไปถึง 7 ปี<sup>6</sup>
- กฎหมายของประเทศฝรั่งเศส ใน Perbean Law ได้กำหนดโทษกรณีทำให้เกิดมลพิษในท้องทะเล ทั้งกรณีจงใจปล่อยทิ้ง และไม่จงใจไว้อย่างหนัก โดยกำหนดโทษจำคุกคือ 10 ปี และปรับถึง 1 ล้านยูโรดอลลาร์
- กฎหมายของประเทศเยอรมันกำหนดโทษผู้ที่ฝ่าฝืนข้อกำหนดตามอนุสัญญา MARPOL 73/78 ไว้สูงโดยกำหนดโทษจำคุกคือ 10 ปี
- กฎหมายของประเทศอิตาลี กำหนดโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี สำหรับนายเรือ เจ้าของเรือ ในกรณีที่ทำให้เกิดมลพิษระหว่างประเทศ (International Pollution) ไม่ว่าจะกระทำโดยเจตนาหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง (gross negligence)<sup>7</sup>
- กฎหมายของประเทศเบลเยียม กำหนดโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี และเพิ่มโทษเป็น 2 เท่า หากกระทำผิดในเวลากลางคืนสำหรับการปล่อยทิ้งของเสียลงในทะเลอาณาเขตไม่ว่าจะเป็นเรือชักธงของประเทศใด และสำหรับเรือที่ชักธงประเทศเบลเยียมที่ปล่อยทิ้งของเสียในทะเลหลวง

จะเห็นว่าการกำหนดของแต่ละประเทศภาคีสมาชิกก็แตกต่างกันไปบางกลุ่มก็มี แต่โทษจำคุก แต่บางกลุ่มก็มีโทษทั้ง โทษปรับ หรือ จำคุก หรือ ทั้งจำทั้งปรับ แต่ในกลุ่มประเทศใน

<sup>5</sup> The Prevention of Pollution of the Sea Act, Part III Prevention of Oil Pollution from Ships, Section 7, ([www.lawonline.com.sg](http://www.lawonline.com.sg))

<sup>6</sup> The Environment Protection Act, 1986 Chapter III Article 15 (1) and (2)

<sup>7</sup> BIMCO Study of Recent Cases Involving the International Practice of using Criminal Sanctions towards Seafarers, 2 March 2006, Annex VI, pp.49-51

ยุโรปจะมีโทษจำคุกสูงสุดที่นานกว่า ในขณะที่ประเทศในกลุ่มเอเชียมีโทษปรับที่น้อยกว่า และโทษจำคุกที่สั้นกว่า และสำหรับประเทศไทยหากจะตราบทกำหนดโทษในกรณีที่มีการฝ่าฝืนข้อกำหนดในอนุสัญญา MARPOL 73/78 ก็ต้องถือตามแนวทางของอนุสัญญา MARPOL 73/78 ในภาคผนวกที่ 1 Regulation 4 (4) ซึ่งระบุว่า

"The penalties specified under the law of a Party pursuant to the present Article shall be adequate in severity to discourage violations of the present Convention and shall be equally severe irrespective of where the violations occur."

คือต้องมีบทลงโทษที่รุนแรงเพียงพอในการป้องกันการกระทำความผิดและมีบทลงโทษที่เท่าเทียมกันไม่ว่าการฝ่าฝืนจะเกิดขึ้นที่ไหนซึ่งหากเราดูในประเทศภาคีใกล้เคียงแล้วโทษปรับของประเทศไทยน่าจะยังต่ำกว่าประเทศภาคีข้างเคียงจึงสมควรเพิ่มอัตราโทษปรับในกฎหมายเกี่ยวกับการป้องกันและควบคุมมลพิษจากเรือของประเทศไทย

ข้อกำหนดใน MARPOL 73/78	บทลงโทษตามกฎหมายไทย	
	สถานะ	หมายเหตุ
ให้อำนาจทางการในการตรากฎหมายภายในเพื่อลงโทษและรัฐภาคีที่มีเขตอำนาจในการลงโทษ ก็สามารถลงโทษเรือที่ฝ่าฝืนด้วยกฎหมายภายในของรัฐภาคีนั้น โดยแจ้งให้ทางการของเรือนั้นทราบ โดยบทลงโทษในกฎหมายภายในนั้นควรจะต้องมีความหนักเบาเหมาะสมกับความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นด้วยและเท่าเทียมกันระหว่างประเทศภาคีสมาชิก	สอดคล้อง	ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 และ พระราชบัญญัติเรือไทย ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2550 โดยกำหนดโทษไว้เหมือนกันคือมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือ จำคุกไม่เกินสามปี หรือทั้งปรับทั้งจำ และต้องชดใช้เงินสำหรับเป็นค่าใช้จ่าย ในการกำจัดหรือแก้ไขสารที่เป็นอันตราย ค่าเสียหายสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้น ตลอดจนค่าใช้จ่าย ในการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมให้กลับคืนสู่สภาพเดิมด้วย แต่ควรพิจารณาเรื่องบทลงโทษ และ ความหนักเบาของโทษอาจต้องเทียบเคียงกับการกำหนดโทษของกฎหมายภายในของประเทศภาคีอื่นด้วย