

บทที่ 2

ภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทจากเรือของประเทศไทย

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่าประเทศไทยมีอาณาเขตจรดทะเลทั้ง 2 ด้าน คือ ด้านอ่าวไทยและด้านทะเลอันดามัน ทำให้ประเทศไทยประสบกับปัญหาความเสื่อมโทรมของสิ่งแวดล้อมทางทะเลอยู่เสมอไม่ว่าภาวะมลพิษนั้นจะเกิดขึ้นโดยการก่อกมลพิษขึ้นภายในอาณาเขตทางทะเลของประเทศไทยเอง ในทะเลหลวงหรือในอาณาเขตทางทะเลของประเทศเพื่อนบ้านที่อยู่ติดกับประเทศไทยก็ตามย่อมส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลของกันและกันได้เสมอ อันเป็นผลให้ทรัพยากรต่างๆในทะเลเกิดความเสื่อมโทรม ถูกทำลาย หรือมีปริมาณลดลงทำให้ภาวะมลพิษทางทะเลเป็นปัญหามลพิษที่สำคัญประเภทหนึ่งของประเทศไทย โดยภาวะมลพิษที่เกิดขึ้นในทะเลของประเทศไทยส่วนหนึ่งจะมาจากเรือต่างๆที่แล่นอยู่ในทะเลเพราะเป็นยานพาหนะที่นิยมใช้สำหรับการเดินทางในทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตเศรษฐกิจจำเพาะซึ่งเป็นเขตทางทะเลที่ให้สิทธิภาพในการเดินเรือแก่ประเทศอื่นที่จะเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะหรือเข้ามาแสวงประโยชน์จากเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยได้ถ้าได้รับอนุญาตจากประเทศไทย ทำให้ปริมาณเรือที่แล่นอยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยมีจำนวนมาก โดยเรือดังกล่าวอาจเป็นเรือที่ชักธงหรือจดทะเบียนในประเทศไทยหรือเป็นเรือที่ชักธงหรือจดทะเบียนในประเทศอื่นและเรือที่แล่นผ่านดังกล่าวก็ไม่จำกัดว่าจะต้องเป็นเรือประเภทใดจึงจะเข้ามาในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยได้ ดังนั้น เรือทุกประเภท เช่น เรือประมง เรือบรรทุกน้ำมัน สามารถเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะหรือเข้ามาประกอบกิจการใดๆในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยได้ถ้าได้รับอนุญาตจากประเทศไทย เพราะฉะนั้น เมื่อมีการเดินเรือเข้ามาในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยเป็นจำนวนมากโอกาสที่จะเกิดภาวะมลพิษขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยย่อมมีมากเช่นเดียวกัน โดยเฉพาะภาวะมลพิษจากการทิ้งเทซึ่งเป็นภาวะมลพิษประเภทหนึ่งที่เรือสามารถก่อให้เกิดขึ้นได้และเป็นภาวะมลพิษที่เกิดขึ้นจากการกระทำโดยจงใจ ซึ่งการกระทำโดยจงใจนี้เป็นส่วนที่ทำให้ภาวะมลพิษจากการทิ้งเทมีความแตกต่างจากภาวะมลพิษจากเรือแม้จะเป็นภาวะมลพิษที่เรือสามารถก่อให้เกิดขึ้นได้เช่นเดียวกันก็ตาม ซึ่งการที่จะถือว่าการกระทำอย่างใดจากเรือเป็นการกระทำที่ถือเป็นการก่อให้เกิดภาวะมลพิษจากการทิ้งเทคงต้องศึกษาถึงลักษณะของการทิ้งเทดังต่อไปนี้

1. ลักษณะทั่วไปของภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเท

1.1 ความหมายของภาวะมลพิษทางทะเล (Marine Pollution)

การที่จะเข้าใจว่าภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทมีลักษณะอย่างไรคงต้องเข้าใจก่อนว่าภาวะมลพิษทางทะเลหมายถึงอะไร ซึ่งคำว่าภาวะมลพิษทางทะเลเป็นคำที่นิยมใช้กันทั่วไปแต่การที่จะทราบว่าหมายถึงอะไรนั้นจะต้องมาพิจารณาก่อนว่าคำว่า “ภาวะมลพิษ” นั้นมีความหมายเช่นไร ซึ่งคำว่า “ภาวะมลพิษ” นั้นอาจใช้คำว่า “มลภาวะ” หรือ “มลพิษ” แทนได้ โดยที่ไม่ว่าจะใช้คำไหนล้วนแต่หมายถึง “Pollution” เช่นเดียวกัน¹

คำว่า “ภาวะมลพิษ” นั้นมีนักวิชาการได้ให้ความหมายไว้หลายท่าน เป็นต้นว่า

“ภาวะมลพิษ” หมายถึง สภาพสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการที่มนุษย์ปล่อยสิ่งหนึ่งสิ่งใดไม่ว่าในรูปของสารพิษ น้ำเสีย ลงไปสู่สภาพแวดล้อมและไปกระทบกระเทือนต่อสภาพแวดล้อมธรรมชาติ สิ่งมีชีวิต รวมถึงสุขภาพอนามัยของมนุษย์² หรือหมายถึง สภาวะทางสิ่งแวดล้อมที่มีอยู่ตามธรรมชาติถูกปนเปื้อนด้วยมลสารหรือสารพิษ จนทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ เคมี และชีวภาพหรือทางสังคมขององค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมจนมีผลในลักษณะที่เป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตและทรัพย์สินของมนุษย์ โดยสิ่งที่เป็นต้นเหตุที่ทำให้เกิดมลพิษเรียกว่ามลสาร³ หรือหมายถึง สภาวะที่สิ่งแวดล้อมเปลี่ยนแปลงหรือปนเปื้อนโดยสารมลพิษ (Pollutants) ซึ่งทำให้คุณภาพของสิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรมลง⁴

แต่ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ได้ให้ความหมายของคำว่า “ภาวะมลพิษ” และ “มลพิษ” แยกต่างหากจากกันว่า

“มลพิษ” หมายความว่า ของเสีย วัตถุอันตรายและมลสารอื่น ๆ รวมทั้งกาก ตะกอนหรือสิ่งตกค้างจากสิ่งเหล่านั้นที่ถูกปล่อยทิ้งจากแหล่งกำเนิดมลพิษหรือที่มีอยู่ในสิ่งแวดล้อมตาม

¹ นิรันดร์ วิทิตอนันต์, การตรวจสอบและควบคุมมลพิษ (ชลบุรี: ภาควิชาฟิสิกส์ คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2539), น. 55.

² ธีระยุทธ ภูเพ็ชร, วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม : เอกสารประกอบการสอน (ปทุมธานี: คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2531), น. 1.

³ นิรันดร์ วิทิตอนันต์, อ่างแล้ว เชิงอรรถที่ 1, น. 56.

⁴ สุวัจน์ ธีวรส, มลพิษทางทะเลและชายฝั่ง (กรุงเทพมหานคร: โอเดียนสโตร์, 2549), น. 1.

ธรรมชาติ ซึ่งก่อให้เกิดหรืออาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม หรือภาวะที่เป็นพิษภัย อันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนได้และให้หมายความรวมถึงรังสี ความร้อน แสง เสียง กลิ่น ความสั่นสะเทือน หรือเหตุรำคาญอื่นๆที่เกิดหรือถูกปล่อยออกจากแหล่งกำเนิดมลพิษด้วย

“ภาวะมลพิษ” หมายความว่า สภาวะที่สิ่งแวดล้อมเปลี่ยนแปลงหรือปนเปื้อนโดยมลพิษ ซึ่งทำให้คุณภาพสิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรมลง เช่น มลพิษทางน้ำ มลพิษทางอากาศ มลพิษในดิน

ซึ่งแม้ว่าตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 จะได้ให้ความหมายของคำว่า “ภาวะมลพิษ” และ “มลพิษ” ไว้ทั้งสองคำก็ตามแต่ภาวะมลพิษก็เกิดจากมลพิษชนิดต่างๆที่ปล่อยลงสู่สิ่งแวดล้อม เช่นนั้นมลพิษจึงเป็นส่วนหนึ่งในภาวะมลพิษ ดังนั้น จึงอาจสรุปได้ว่า “ภาวะมลพิษ” หมายถึง การกระทำของมนุษย์ที่ทำให้สิ่งแวดล้อมถูกปนเปื้อนโดยการนำมลพิษมาสู่สิ่งแวดล้อม อาทิเช่น ของเสีย น้ำเสีย เป็นต้น ซึ่งการกระทำดังกล่าวนี้ก่อให้เกิดความเสียหายหรือเป็นอันตรายต่อมนุษย์และสิ่งแวดล้อม

ส่วนทะเลนั้นเป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญ เมื่อมนุษย์ทำให้เกิดการปนเปื้อนไม่ว่าจะกระทำโดยตั้งใจหรือไม่ตั้งใจก็ตาม เช่น การทำให้ดินหรือน้ำที่อยู่บนบกเกิดการปนเปื้อนและดินหรือน้ำที่ปนเปื้อนนั้นได้ถูกพัดพาลงสู่ทะเล การขนของเสียใส่เรือแล้วนำไปทิ้งลงในทะเล การเผาไหม้สิ่งมีพิษแล้วส่งผลให้สารพิษลอยไปในอากาศแล้วตกลงสู่ทะเล⁵ การปล่อยน้ำทิ้งจากโรงงานโดยตรงลงสู่ทะเลหรือบรรทุกลงเรือเพื่อนำไปทิ้งลงทะเล เหล่านี้ล้วนแต่เป็นสาเหตุให้เกิดภาวะมลพิษขึ้นในทะเลได้ทั้งสิ้น ซึ่งคำว่า “ภาวะมลพิษทางทะเล” มีการให้ความหมายไว้มากมาย เช่น “ภาวะมลพิษทางทะเล” หมายถึง การที่มนุษย์นำเอาสิ่งต่างๆลงสู่สิ่งแวดล้อมในทะเล เช่น น้ำเสีย ขยะ ไม่ว่าจะโดยจงใจหรือไม่ หรือจะโดยทางตรงหรือโดยทางอ้อม เมื่อการกระทำนั้นก่อให้เกิดผลเสียต่อสิ่งมีชีวิตเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของมนุษย์ หรือการทำให้คุณภาพสิ่งแวดล้อมในทะเลเสื่อมลง และทำให้คุณค่าทางสุนทรียภาพลดลง⁶ เช่นเดียวกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ซึ่งได้ให้ความหมายของคำว่า “ภาวะมลพิษทางทะเล” ว่าหมายถึง การที่มนุษย์นำวัตถุหรือพลังงานเข้าไปสู่สิ่งแวดล้อมทางทะเลรวมทั้งบริเวณปากแม่น้ำไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อมซึ่งเป็นผลหรือน่าจะเป็นผลร้าย เช่นที่เป็นอันตรายต่อทรัพยากรมีชีวิตและสิ่งมีชีวิตทางทะเล ภัยอันตรายต่อสุขภาพของมนุษย์ อุปสรรคต่อกิจกรรมต่างๆทางทะเล รวมทั้งการ

⁵ สมศักดิ์ โชคนุกูล, มลพิษและการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม (สงขลา: โครงการบริการการศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ สงขลา, 2531), น. 84-85.

⁶ < http://www.pcd.go.th/info_serv/water_marine.html >

ประมงและการใช้ประโยชน์จากทะเลโดยชอบอื่นๆ การทำให้คุณภาพการใช้ประโยชน์จากน้ำทะเลเสื่อมเสียและการลดความรื่นรมย์ลง⁷ และในพิธีสาร 1996 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียและสสารอื่น ค.ศ.1972 ซึ่งเป็นสนธิสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทโดยตรงได้ให้คำนิยามของคำว่า “pollution” หรือ “ภาวะมลพิษ” ไว้เช่นเดียวกันในข้อ 1 วรรค 10 ว่าหมายถึง การกระทำของมนุษย์ไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อมในการทิ้งของเสียหรือสสารอื่นๆลงสู่ทะเล ซึ่งเป็นผลให้เกิดหรือก่อให้เกิดอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตและระบบนิเวศทางทะเล เป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของมนุษย์ หรือก่อให้เกิดการกีดขวางการกระทำกิจกรรมทางทะเลซึ่งรวมถึงการตกปลาและการใช้ประโยชน์จากทะเลในด้านอื่นๆ ด้วย หรือทำให้คุณภาพของน้ำทะเลเสื่อมลงและทำให้คุณค่าทางสุนทรียภาพลดลง⁸ ซึ่งน่าจะถือว่าเป็นการให้คำนิยามของภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทด้วย

⁷ UNCLOS, Article 1 Paragraph 1(4) Use of terms and scope

1. For the purpose of this Convention:

(4) “pollution of the marine environment” means the introduction by man, directly or indirectly, of substances or energy into the marine environment, including estuaries, which results or is likely to result in such deleterious effects as harm to living resources and marine life, hazards to human health, hindrance to marine activities, including fishing and other legitimate uses of the sea, impairment of quality for use of sea water and reduction of amenities;

, จุมพต สายสุนทร, อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล(กรุงเทพมหานคร: นิติธรรม, 2537), น. 3.และโปรดดู Clark, Robert Bernard, Marine Pollution, Third Edition (Oxford[England]:Clarendon,1992), p. 6.

⁸ 1996 Protocol, Article1 paragraph10 DEFINITIONS

10 “Pollution” means the introduction, directly or indirectly, by human activity, of wastes or other matter into the sea which results or is likely to result in such deleterious effects as harm to living resources and marine ecosystems, hazards to human health, hindrance to marine activities, including fishing and other legitimate uses of the sea, impairment of quality for use of sea water and reduction of amenities.

แหล่งกำเนิดของภาวะมลพิษทางทะเลสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ จากแหล่งบนบกและจากกิจกรรมในทะเล โดยแหล่งกำเนิดของภาวะมลพิษทางทะเลจากบนบก ได้แก่⁹

1. ชุมชน โดยเฉพาะบริเวณชายฝั่งทะเลปากแม่น้ำที่มีชุมชนหนาแน่น เป็นแหล่งก่อให้เกิดมลพิษจากกิจกรรมต่างๆภายในบ้านเรือน ตลาดสด สำนักงาน โรงพยาบาล เช่น น้ำยาล้างจาน ของเสียจากอาคารสำนักงานต่างๆ เป็นต้น ส่วนขยะหรือของเสียที่เป็นของแข็ง ได้แก่ โฟม ยาง ขวดแก้วและวัสดุที่ทำจากพลาสติกต่างๆ

2. อุตสาหกรรม ของเสียจากโรงงานอุตสาหกรรมแบ่งออกตามประเภทของสารพิษได้ดังนี้ อินทรีย์สารเกิดจากโรงงานกระดาษ ผลิตภัณฑ์อาหารน้ำตาล เหล้าและเบียร์ เป็นต้น ความร้อนเกิดจากการปล่อยน้ำหล่อเย็นของโรงงานอุตสาหกรรมประเภทต่างๆโดยน้ำที่ปล่อยมีอุณหภูมิสูงกว่าน้ำในสภาพแวดล้อม โลหะหนักเกิดจากการทิ้งของเสียจากโรงงานที่มีโลหะหนักปนอยู่ เช่น โรงงานทำพลาสติก เครื่องไฟฟ้าบางชนิด เป็นต้น

3. เกษตรกรรม กิจกรรมทางเกษตรกรรมที่ก่อให้เกิดภาวะมลพิษทางทะเล ได้แก่ การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ เช่น กุ้งกุลาดำ และการเพาะปลูก

4. การท่องเที่ยว ปัจจุบันการท่องเที่ยวทางทะเลได้รับความนิยมสูง และผลที่ตามมาคือการเพิ่มปริมาณขยะมูลฝอย ของเสีย น้ำทิ้งจากสถานที่พักตากอากาศ รวมถึงคราบน้ำมันที่เกิดจากเรือท่องเที่ยวและเรือโดยสาร

5. ท่าเรือและสะพานปลา บริเวณท่าเรือส่วนใหญ่มีการรั่วไหลของน้ำมันจากการซ่อมเครื่องยนต์ น้ำทิ้งจากท้องเรือและการทำความสะอาดเรือ ส่วนท่าเทียบเรือประมงและสะพานปลาพบว่าน้ำทิ้งจากการล้างทำความสะอาดสัตว์น้ำ แปรรูปสัตว์น้ำ การล้างทำความสะอาดท่าเรือและเรือประมงไหลลงสู่แหล่งน้ำโดยตรง

โดยภาวะมลพิษที่ปล่อยจากแหล่งบนบกดังกล่าวไม่ว่าจะเป็นของเสีย น้ำเสียจากอาคาร บ้านเรือน โรงพยาบาล โรงงานอุตสาหกรรมต่างๆเหล่านี้ เมื่อมีการปล่อยลงสู่ทะเลโดยตรงหรือปล่อยผ่านแม่น้ำลำคลอง ทะเลสาบต่างๆแล้วลงสู่ทะเล หรือปล่อยเข้าสู่บรรยากาศแล้วลงสู่ทะเล การปล่อยมลพิษดังกล่าวถือว่าการก่อให้เกิดภาวะมลพิษทางทะเลจากแหล่งบนบก แต่ถ้ามีการนำของเสียจากอาคาร บ้านเรือน โรงงานอุตสาหกรรมฯลฯ บรรทุกใส่เรือหรืออากาศยานแล้วทิ้งลงสู่ทะเลอย่างจงใจถือว่าการกระทำดังกล่าวเป็นการก่อให้เกิดภาวะมลพิษจากการทิ้งทิ้งซึ่งเป็นแหล่งที่มาของภาวะมลพิษทางทะเลอีกแหล่งหนึ่ง

⁹ สุวัจน์ ธีธรรมา, อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 4, น. 2-5.

ส่วนแหล่งกำเนิดของภาวะมลพิษจากกิจกรรมในทะเล ได้แก่¹⁰

1. การรั่วไหลของน้ำมัน เกิดจากอุบัติเหตุทางเรือ เช่น เรือชนกัน การอับปางของเรือ และกิจกรรมการเดินเรือ ได้แก่ การถ่ายน้ำมันเครื่อง การระบายน้ำในท้องเรือ การขนถ่ายน้ำมัน การขุดเจาะก๊าซธรรมชาติและน้ำมันในทะเล
 2. ปรากฏการณ์น้ำเปลี่ยนสี หรือซีปลาวาฟ เกิดจากแพลงก์ตอนพืชบางชนิดที่รับธาตุอาหารโดยเฉพาะไนโตรเจน ฟอสฟอรัส และอยู่ในสภาวะที่เหมาะสมจึงเจริญเติบโตเพิ่มจำนวนขึ้นอย่างรวดเร็วทำให้น้ำทะเลมีสีเปลี่ยนไปตามสีของแพลงก์ตอนที่มีมาก
 3. การขุดเจาะก๊าซธรรมชาติ ในก๊าซธรรมชาติและในตะกอนที่เกิดจากกระบวนการผลิตก๊าซธรรมชาติมีสารปรอทอยู่ หรือแม้แต่น้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดเบื้องต้นแล้วยังพบว่ามีการปนเปื้อนอยู่ร้อยละ 4 ซึ่งหากไม่มีการจัดการอย่างถูกวิธีจะทำให้สารปรอทแพร่เข้าสู่ทะเลในที่สุด
 4. การทำเหมืองแร่ในทะเล สารพิษจากการทำเหมืองแร่ คือ ตะกอนที่เกิดจากการขุดและล้างแร่จะฟุ้งกระจายและถูกพัดพาไปในบริเวณใกล้เคียง
 5. การขุดลอกร่องน้ำ การขุดลอกพื้นที่เพื่อจัดทำแนวร่องน้ำเข้าท่าเรือมี 2 ขั้นตอน คือ การเคลื่อนย้ายดินตะกอนจากพื้นที่ท้องน้ำ และการทิ้งดินตะกอน ซึ่งก่อให้เกิดการเพิ่มปริมาณตะกอนและสารแขวนลอยในน้ำ หรือการเพิ่มความขุ่นของน้ำ
- โดยภาวะมลพิษทางทะเลที่มาจากกิจกรรมในทะเลดังกล่าวอาจก่อให้เกิดภาวะมลพิษทางทะเลขึ้นได้ เช่น ในกรณีที่มีการปล่อยน้ำทิ้งที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติการตามปกติของเรือหรืออุบัติเหตุทางเรือถือว่าการปล่อยน้ำทิ้งจากเรือดังกล่าวเป็นการก่อภาวะมลพิษจากเรือที่เป็นแหล่งที่มาของภาวะมลพิษทางทะเลอีกแหล่งหนึ่ง

1.2 ความหมายของภาวะมลพิษจากการทิ้งเท (Pollution by Dumping)

ความหมายของภาวะมลพิษจากการทิ้งเทนั้นในทางระหว่างประเทศได้มีการบัญญัติให้คำจำกัดความของคำว่า “การทิ้งเท” (Dumping) ไว้ โดยในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (United Nations Convention on the Law of the sea) ได้ให้คำจำกัดความของ

¹⁰ เฟิงอ้าง, น.5-7.

คำว่า “การทิ้งเท” หมายความว่า¹¹

1. การกำจัดของเสียต่างๆหรือสสารอื่นอย่างจงใจด้วยประการใดๆจากเรือ อากาศยาน แท่นขุดเจาะ หรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์สร้างขึ้นในทะเล
2. การกำจัดเรือ อากาศยาน แท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์สร้างขึ้นในทะเล อย่างจงใจด้วยประการใดๆ

และในพิธีสาร 1996 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้ง เทของเสียและสสารอื่น ค.ศ.1972 หรือที่นักวิชาการบางท่านเรียกว่าพิธีสาร 1996 ซึ่งเป็น สนธิสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับภาวะมลพิษจากการทิ้งเทโดยเฉพาะได้ให้ความหมาย ของ “การทิ้งเท” หมายความว่า¹²

¹¹ UNCLOS, Article1 Paragraph1(5)(a) Use of terms and scope

(5)(a) “dumping” means:

(i) any deliberate disposal of wastes or other matter from vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea;

(ii) any deliberate disposal of vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea;

,จุมพต สายสุนทร, อ่างแล้ว เจริญธรรมที่ 7, United Nations, Office of the Special Representative of the Secretary-General for the Law of the Sea, The Law of the sea : Pollution by Dumping Legislative History of Articles1, Paragraph1(5), 210 and 216 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, (New York : Office of the Special Representative of the Secretary-General for the Law of the Sea, United Nations, 1985), p. 64.

¹² 1996 Protocol, Article1 Paragraph 4.1 DEFINITIONS

4.1 “Dumping” means:

4.1.1 any deliberate disposal into the sea of wastes or other matter from vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea;

4.1.2 any deliberate disposal into the sea of vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea;

4.1.3 any storage of wastes or other matter in the seabed and the subsoil

1. การกำจัดของเสียต่างๆหรือสสารอื่นอย่างจงใจด้วยประการใดๆจากเรือ อากาศยาน แท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเล
 2. การกำจัดเรือ อากาศยาน แท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเลอย่างจงใจด้วยประการใด
 3. การกักเก็บของเสียหรือสสารอื่นบนพื้นดินท้องทะเลและในดินใต้ผิวดินของพื้นดินท้องทะเลนั้นจากเรือ อากาศยาน แท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเล และ
 4. การละทิ้ง หรือการล้มแท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเลด้วยความมุ่งประสงค์เพียงเพื่อต้องการกำจัดแท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นนั้นอย่างจงใจ
- แต่ในขณะเดียวกันทั้งในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 และในพิธีสาร 1996 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียและสสารอื่น ค.ศ.1972 ได้ระบุถึงกรณีที่ไม่ถือว่าเป็นการทิ้งเทไว้ดังนี้
- อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ข้อ 1 วรรค 5(ข) ได้บัญญัติให้การทิ้งเทไม่รวมถึง¹³

thereof from vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea; and

4.1.4 any abandonment or toppling at site of platforms or other man-made structures at sea, for the sole purpose of deliberate disposal.

,จุมพต สายสุนทร, กฎหมายสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ การคุ้มครองและการรักษาสีงแวดล้อมทางทะเล, พิมพ์ครั้งที่2 แก้ไขเพิ่มเติม (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2550), น. 161.

¹³ UNCLOS, Article1 Paragraph 1(5)(b) Use of terms and scope

(5)(b) “dumping” does not include:

(i) the disposal of wastes or other matter incidental to, or derived from the normal operations of vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea and their equipment, other than wastes or other matter transported by or to vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea, operating for the purpose of disposal of such matter or derived from the treatment of such wastes or other matter on such vessels, aircraft, platforms or structures;

(ii) placement of matter for a purpose other than the mere disposal

1. การกำจัดของเสียหรือสารอื่นที่สืบเนื่องหรือเกิดจากการปฏิบัติการโดยปกติของเรือ อากาศยาน แท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเล และอุปกรณ์ของสิ่งเหล่านั้น นอกจากของเสียหรือสารอื่นที่ขนโดยหรือส่งไปยังเรือ อากาศยาน แท่นขุดเจาะ หรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์สร้างขึ้นในทะเล ซึ่งปฏิบัติงานเพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะกำจัดสารเหล่านั้น หรือเกิดจากการบำบัดของเสียเหล่านั้นหรือสารอื่นบนเรือ อากาศยาน แท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างเหล่านั้น

2. การจัดวางสารเพื่อความมุ่งประสงค์อื่นนอกเหนือไปจากการกำจัดสารเหล่านั้นเท่านั้น ทั้งนี้ การจัดวางเหล่านั้นจะต้องไม่ขัดต่อความมุ่งหมายแห่งอนุสัญญานี้

และในพิธีสาร 1996 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียและสารอื่น ค.ศ.1972 ได้บัญญัติว่า “การทิ้งเท” ไม่รวมถึง¹⁴

1. การกำจัดของเสียหรือสารอื่นลงสู่ทะเลอันสืบเนื่องหรือมาจากการปฏิบัติการตามปกติของเรือ อากาศยาน แท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเลและอุปกรณ์ของสิ่งเหล่านั้นนอกจากของเสียหรือสารอื่นที่ขนส่งโดยหรือไปยังเรือ อากาศยาน แท่นขุดเจาะ

thereof, provided that such placement is not contrary to the aims of this Convention., จุมพต สายสุนทร, อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 7, น. 4.

¹⁴ 1996 Protocol, Article1 paragraph 4.2 DEFINITIONS

4.2 “Dumping” does not include:

4.2.1 the disposal into the sea of wastes or other matter incidental to, or derived from the normal operations of vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea and their equipment, other than wastes or other matter transported by or to vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea, operating for the purpose of disposal of such matter or derived from the treatment of such wastes or other matter on such vessels, aircraft, platforms or other man-made structures;

4.2.2 placement of matter for a purpose other than the mere disposal thereof, provided that such placement is not contrary to the aims of this Protocol; and

4.2.3 notwithstanding paragraph 4.1.4, abandonment in the sea of matter (e.g., cables, pipelines and marine research devices) placed for a purpose other than the mere disposal thereof., จุมพต สายสุนทร, อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 12, น. 169-170.

หรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเลซึ่งการปฏิบัติการเพื่อความมุ่งประสงค์ในการกำจัดของเสียหรือสสารเช่นนั้นหรือที่มาจากการบำบัดของเสียหรือสสารอื่นเช่นนั้นบนเรือ อากาศยาน แท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเลเช่นนั้น

2. การจัดวางสสารเพื่อความมุ่งประสงค์อื่นใดนอกจากการกำจัดสสารดังกล่าว ทั้งนี้ การจัดวางเช่นนั้นต้องไม่ขัดต่อความมุ่งหมายแห่งพิธีสาร 1996

3. การละทิ้งสสารในทะเล เช่น เคเบิล ทางท่อและกลอุปกรณ์การวิจัยทางทะเลเพื่อความมุ่งประสงค์ที่มีใช้การกำจัดสสารดังกล่าว

นอกจากนี้การทิ้งเหยียงไม่รวมถึงการกำจัดหรือการกักเก็บของเสียหรือสสารอื่นอันเกิดขึ้นโดยตรงจากหรือที่เกี่ยวข้องกับการสำรวจ การแสวงประโยชน์และการแปรรูปทรัพยากรแร่บนพื้นดินท้องทะเลนอกชายฝั่ง¹⁵

เมื่อพิจารณาความหมายของการทิ้งเทและกรณีที่ไม่ถือว่าเป็นการทิ้งเทตามพิธีสาร 1996 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียและสสารอื่นค.ศ. 1972 ประกอบกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 อาจสรุปได้ว่า การกระทำที่ถือว่าเป็นการทิ้งเทที่ก่อให้เกิดภาวะมลพิษจากการทิ้งเทนั้นต้องเป็นการกระทำดังต่อไปนี้

1. เป็นการกำจัดของเสียหรือสสารอื่นจากเรือ อากาศยาน แท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเลลงสู่ทะเลโดยจงใจ โดยที่ของเสียหรือสสารอื่นที่นำมาทิ้งลงสู่ทะเลนั้นจะเป็นของเสียหรือสสารอื่นที่นำมาจากที่ใด ๆ เช่น จากบนบก จากแท่นขุดเจาะ หรือเป็นของเสียหรือสสารอื่นที่อยู่ในเรือ อากาศยาน แท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเลนั่นเอง¹⁶ ซึ่งการกำจัดของเสียหรือสสารอื่นจากเรือ อากาศยาน แท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเลลงสู่ทะเลดังกล่าว ถ้าเป็นการกำจัดของเสียหรือสสารอื่นลงสู่ทะเลอันสืบเนื่องหรือมาจากการปฏิบัติการตามปกติของเรือ อากาศยาน แท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเล แม้จะปล่อยทิ้งลงสู่ทะเลก็ไม่ถือเป็นการทิ้งเท เช่น การทิ้งน้ำอับเฉาจากเรือลงสู่ทะเล ทั้งนี้เพราะ

¹⁵ 1996 Protocol, Article 1 paragraph 4.3 DEFINITIONS

4.3 The disposal or storage of wastes or other matter directly arising from, or related to the exploration, exploitation and associated off-shore processing of seabed mineral resources is not covered by the provisions of this Protocol., จุมพต สายสุนทร, อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 12, น. 171.

¹⁶ จุมพต สายสุนทร, อ้างแล้ว, น. 163.

การทิ้งของเสียหรือสารอื่นอันสืบเนื่องหรือมาจากการปฏิบัติการตามปกติของเรือ พิธีสาร 1996 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียและสารอื่น ค.ศ. 1972 ไม่ถือว่าเป็นการทิ้งแต่ถือเป็นเรื่องของภาวะมลพิษจากเรือ หรือในกรณีที่มีการกำจัดของเสียหรือสารอื่นที่ได้มาจากการบำบัดของเสียหรือสารอื่นเช่นว่านั้นบนเรือ อากาศยาน แท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเลแล้วปล่อยลงสู่ทะเลก็ไม่ถือว่าเป็นการทิ้งเพราะถือว่าการบำบัดแล้วและไม่ถือว่าเป็นของเสียจากการปฏิบัติการของเรือ นอกจากนี้การกำจัดของเสียหรือสารอื่นจากเรือ อากาศยาน แท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเลอาจเป็นกรณีที่มีการขนส่งของเสียหรือสารอื่นโดยหรือไปยังเรือ อากาศยาน แท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเลและในขณะที่มีการขนส่งดังกล่าวได้มีการทิ้งเทของเสียหรือสารอื่นเช่นว่านั้นลงสู่ทะเลเพื่อจุดประสงค์ในการกำจัดของเสียหรือสารอื่นเช่นว่านั้นลงสู่ทะเลก็ไม่ถือว่าเป็นการทิ้งเช่นเดียวกัน¹⁷ แต่อย่างไรก็ตามถ้าการทิ้งสารอื่นจากเรือ อากาศยาน แท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเลเป็นการไปวางหรือทิ้งลงสู่ทะเลเพื่อจุดประสงค์อื่นซึ่งไม่ใช่เพื่อกำจัด เช่น การทิ้งแท่งปูนซีเมนต์จากเรือลงสู่ทะเลให้เป็นแนวปะการังเทียมสำหรับใช้เป็นที่อยู่อาศัยของสัตว์น้ำ แม้จะเป็นการทิ้งสารลงสู่ทะเลอย่างจงใจแต่มิใช่เพื่อการกำจัดแต่ทิ้งลงสู่ทะเลเพื่อเป็นประโยชน์แก่ทะเลจึงไม่ถือว่าการกระทำดังกล่าวเป็นการทิ้งเท หรือหากเป็นการกำจัดของเสียหรือสารอื่นอันเกิดขึ้นโดยตรงจากหรือที่เกี่ยวข้องกับการสำรวจ การแสวงประโยชน์และการแปรรูปทรัพยากรแร่บนพื้นดินท้องทะเลนอกชายฝั่งก็ไม่ถือว่าเป็นการทิ้งเท

2. เป็นการกำจัดเรือ อากาศยาน แท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเลอย่างจงใจ คือ เป็นกรณีที่มีการทิ้งเรือ อากาศยาน แท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเลลงสู่ทะเล โดยการกำจัดเรือหรืออากาศยานนั้นจะเป็นการทิ้งเรือหรืออากาศยานทั้งลำหรือทำการแยกชิ้นส่วนเรือหรืออากาศยานแล้วทิ้งลงสู่ทะเลไม่ว่าโดยจะใช้วิธีลากจูงหรือบรรทุกลงเรือหรือโดยวิธีใดๆ ส่วนการกำจัดแท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเลอาจจะเป็นการรื้อถอนหรือแยกชิ้นส่วนแท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเลแล้วกำจัดสิ่งเหล่านั้นลงสู่ทะเล¹⁸

¹⁷ เพิ่งอ้าง, น. 169-170.

¹⁸ เพิ่งอ้าง, น. 163.

ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยได้มีการทิ้งซากเรือ¹⁹หรือซากเครื่องบิน²⁰ลงไปในทะเลเพื่อใช้เป็นแหล่งปะการังเทียมให้สัตว์น้ำอยู่อาศัย ซึ่งการทิ้งซากเรือ ซากอากาศยานดังกล่าวเป็นการทิ้งลงสู่ทะเลอย่างจงใจแต่ได้ทิ้งลงไปเพื่อให้เกิดประโยชน์แก่ทะเลมิได้ตั้งใจทิ้งลงไปเพื่อการกำจัดซากเรือหรือซากอากาศยาน ดังนั้น การกระทำดังกล่าวแม้จะเป็นการทิ้งลงทะเลอย่างจงใจแต่ก็ไม่ถือว่าเป็นการทิ้งเท

3. เป็นการจับเก็บของเสียหรือสารอื่นซึ่งอาจจะบรรจุภาชนะแล้วนำไปรวมกันไว้บนพื้นดินท้องทะเลหรือฝังกลบในดินใต้ผิวดินของพื้นดินท้องทะเลหรือกระทำด้วยวิธีอื่นใดเพื่อให้ของเสียหรือสารอื่นนั้นคงอยู่บนพื้นดินท้องทะเลและในดินใต้ผิวดินของพื้นดินท้องทะเลของเขตต่างๆ ทางทะเลจากเรือ อากาศยาน แท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเล²¹ โดยปกติภาชนะที่บรรจุของเสียจะทำได้ด้วยวัสดุที่แข็งแรง เช่น คอนกรีต หรือเหล็กกล้า ซึ่งของเสียที่ถูกบรรจุอยู่ในภาชนะเพื่อทิ้งนั้นส่วนใหญ่เป็นพวกสารมีพิษเป็นของเสียที่ถูกทิ้งเพื่อกำจัดไปให้พ้น แต่อย่างไรก็ตามอันตรายจากสารพิษที่ถูกบรรจุอยู่ในภาชนะนั้นจะยังไม่ปรากฏชัดแต่เป็นในลักษณะที่จะก่อให้เกิดภาวะมลพิษทางทะเลได้ ซึ่งจะเป็นอันตรายต่อสภาพแวดล้อมทางทะเลเมื่อภาชนะที่บรรจุสารพิษแตกหรือมีการรั่วไหลของของเสียออกมา²² โดยในส่วนของกรกักเก็บของเสียหรือสารอื่นนั้น ถ้าเป็นการกักเก็บของเสียหรือสารอื่นอันเกิดขึ้นโดยตรงจากหรือที่เกี่ยวข้องกับการสำรวจ การแสวงประโยชน์และการแปรรูปทรัพยากรแร่บนพื้นดินท้องทะเลนอกชายฝั่งถือว่ากรกักเก็บของเสียหรือสารอื่นดังกล่าวไม่เป็นการทิ้งเท

4. เป็นการละทิ้งหรือการล้มแท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเลอย่างจงใจ โดยการละทิ้งหรือการล้มแท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างดังกล่าวนั้นจะต้องกระทำด้วยความมุ่งประสงค์เพียงเพื่อที่ต้องการกำจัดแท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นอย่างจงใจ ถ้าเป็น

¹⁹ “ทิ้งรถลงทะเลทำปะการังเทียมพื้นวิถีประมงพื้นบ้าน 3 จังหวัดได้”, คมชัดลึก (15 สิงหาคม 2550) และ“ถวารถเก่าทำปะการังเทียมเฟส2”, บ้านเมือง (11 กรกฎาคม 2550) อ้างถึงใน <http://www.onep.go.th/download/sum_soe_jul-sep_50.pdf>

²⁰ “จมฝูงบินใต้ทะเลหวังดึงดูดนักท่องเที่ยว” กรุงเทพธุรกิจ (14 มีนาคม 2551) อ้างถึงใน <http://www.onep.go.th/download/sum_soe_jan-mar_51.pdf>

²¹ จุมพต สายสุนทร, อ่าวแล้ว เชิงอรรถที่ 12, น. 163.

²² จตุพร วงศ์ทองสรรค์, คำบรรยายวิชากฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยทะเล (กรุงเทพมหานคร: คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2520), น. 73.

การละทิ้งหรือการล้มแท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเลด้วยความมุ่งประสงค์อย่างอื่น เช่น เพื่อนำมาทำเป็นปะการังเทียมอันเป็นการกระทำเพื่อประโยชน์แก่ทะเลแม้จะละทิ้งหรือล้มโดยจงใจก็ไม่ถือว่าเป็นการทิ้งเท ซึ่งการละทิ้งหรือการล้มดังกล่าวอาจมาจากการที่แท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นนั้นหมดอายุสัมปทานหรือไม่ได้ใช้ไม่ว่าด้วยเหตุใดก็ตาม โดยการละทิ้งหรือการล้มแท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเลอาจกระทำโดยการไม่รื้อถอนแท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเลออกไปเมื่อไม่ได้ใช้งาน หรือรื้อถอนไปเพียงบางส่วนแล้วปล่อยทิ้งส่วนที่เหลือไว้ เช่น รื้อถอนแต่ส่วนบนของแท่นขุดเจาะแต่ไม่ได้รื้อถอนเสาของแท่นขุดเจาะไปด้วย หรือทำให้แท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเลโค่นล้มลงโดยไม่มีการรื้อถอนไป เป็นต้น²³ ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยมีการประกอบกิจการปิโตรเลียมโดยมีสัมปทานปิโตรเลียมในอ่าวไทย 32 แห่งและในทะเลอันดามัน 1 แห่ง²⁴ โดยมีแท่นขุดเจาะปิโตรเลียมในอ่าวไทยและในทะเลอันดามันรวมทั้งสิ้น 256 แท่น²⁵ โดยในอ่าวไทยมีแท่นขุดเจาะจำนวน 225 แท่น²⁶ ซึ่งกำลังจะหมดอายุสัมปทานจึงมีแนวความคิดที่จะใช้แท่นขุดเจาะที่หมดอายุสัมปทานมาเป็นแหล่งปะการังเทียม

นอกจากการกระทำที่ถือว่าเป็นการทิ้งเทดังที่กล่าวมาแล้วการทิ้งเทจะต้องเป็นการกระทำโดยจงใจ คือ ตั้งใจที่จะกำจัดของเสียหรือสสารอื่นใดจากเรือ อากาศยาน แท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเลลงสู่ทะเล ตั้งใจกำจัดซากเรือ ซากอากาศยาน หรือชิ้นส่วนแท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเลลงสู่ทะเล หรือตั้งใจจัดเก็บหรือฝังของเสียหรือสสารอื่นบนพื้นดินท้องทะเลหรือในดินใต้ผิวดินของพื้นดินท้องทะเล รวมทั้งตั้งใจที่จะละทิ้งหรือล้มแท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเล เพราะฉะนั้นการทิ้งเทตามพิธีสาร 1996 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียและสสารอื่น ค.ศ.1972 จะต้องมิได้เกิดจากอุบัติเหตุ เช่น การชนกันของเรือ หรือเหตุสุดวิสัย เช่น พายุ หรือเกิดจากการปล่อยทิ้งของเสียที่เกิดขึ้นเนื่องจากการปฏิบัติการตามปกติของเรือ เช่น น้ำมัน น้ำเสีย หรือ

²³ จุมพต สายสุนทร, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 12, น. 163-164.

²⁴ < <http://www.dmf.go.th/executive/index.html>>

²⁵ งานวิศวกรรมแหล่งกักเก็บและกลุ่มงานเศรษฐกิจปิโตรเลียม กรมเชื้อเพลิง

ธรรมชาติ

²⁶ “ทท. เตรียมรื้อแท่นขุดเจาะน้ำมันปลดระวาง”, กรุงเทพธุรกิจ

(23 พฤษภาคม 2551), < <http://www.ryt9.com/news/2005-01-11/2417497/>>

ขยะ เป็นต้น โดยแหล่งที่มาของการทิ้งเท ได้แก่ เรือ อากาศยาน แท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเล และสถานที่ทิ้งเท ได้แก่ ทะเล ซึ่งในพิธีสาร 1996 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียและสารอื่น ค.ศ.1972 ข้อ 1 วรรค 7 ได้ให้คำจำกัดความของคำว่า “ทะเล” ว่าหมายถึง น้ำน่านน้ำทางทะเลทั้งหมดนอกจากน่านน้ำภายในของรัฐตลอดทั้งพื้นดินท้องทะเลและดินใต้ผิวดินของพื้นดินท้องทะเล²⁷ ดังนั้น สถานที่ทิ้งเทได้แก่ ทะเลอาณาเขต เขตเศรษฐกิจจำเพาะ บริเวณพื้นที่รวมทั้งน่านน้ำหมู่เกาะของรัฐหมู่เกาะรวมไปถึงพื้นดินท้องทะเล และดินใต้ผิวดินของพื้นดินท้องทะเลของเขตทางทะเลทั้งหมด²⁸ ส่วนของเสียหรือสารอื่นที่ทิ้งลงสู่ทะเลนั้นพิธีสาร 1996 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียและสารอื่น ค.ศ.1972 ข้อ 1 วรรค 8 ให้คำจำกัดความของคำว่า “ของเสียหรือสารอื่น” ว่าหมายถึง วัสดุและสาร ชนิด รูปแบบและประเภทใดๆ²⁹ ซึ่งจากความหมายของ “ของเสียหรือสารอื่น” ดังกล่าวเป็นการให้ความหมายที่กว้างโดยไม่ได้จำกัดเฉพาะของเสียเท่านั้น แต่รวมถึงสิ่งใดๆที่ไม่จำเป็นต้องเป็นของเสียเมื่อทิ้งลงสู่ทะเลอย่างจงใจเพื่อกำจัดก็ถือว่าเป็นการทิ้งเทได้เช่นเดียวกันโดยไม่ต้องพิจารณาถึงผลของการทิ้งเทว่าจะเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมและสิ่งมีชีวิตในทะเลหรือไม่³⁰ นอกจากการให้ความหมายของการทิ้งเทแล้วพิธีสาร 1996 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียและสารอื่น ค.ศ.1972 ยังได้ให้ความหมายของคำว่า “ภาวะมลพิษจากการทิ้งเท” ไว้ในข้อ 1 วรรค 10 ว่าหมายถึง การกระทำของมนุษย์ไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อมในการทิ้งของเสียหรือสารอื่นๆลงสู่ทะเล ซึ่งเป็นผลให้เกิดหรือก่อให้เกิดอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตและระบบนิเวศทางทะเล เป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของมนุษย์ หรือก่อให้เกิดการกีดขวางการกระทำกิจกรรมทางทะเลซึ่งรวมถึงการตกปลาและการใช้

²⁷ 1996 Protocol, Article1 Paragraph 7 DEFINITIONS

7. “sea” means all marine waters other than the internal waters of States, as well as the sea-bed and the subsoil thereof; it does not include sub-seabed repositories accessed only from land.

²⁸ จุมพต สายสุนทร, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 12, น. 167.

²⁹ 1996 Protocol, Article1 Paragraph 8 DEFINITIONS

8. “Wastes or other matter” means material and substance of any kind, form or description.

³⁰ จุมพต สายสุนทร, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 12, น. 166.

ประโยชน์จากทะเลในด้านอื่นๆ ด้วย หรือทำให้คุณภาพของน้ำทะเลเสื่อมลงและทำให้คุณค่าทางสุนทรียภาพลดลง³¹ ซึ่งเป็นการให้ความหมายของภาวะมลพิษจากการทิ้งเทในทางระหว่างประเทศ

แต่สำหรับประเทศไทยการให้คำนิยามของการทิ้งเทนั้นยังไม่มีการบัญญัติไว้โดยตรง แต่อย่างไรก็ตามประเทศไทยก็มีกฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องกับภาวะมลพิษจากการทิ้งเทซึ่งได้แก่พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ซึ่งได้บัญญัติไว้ในมาตรา 78 ว่า

“การเก็บรวบรวม การขนส่งและการจัดการด้วยประการใดๆ เพื่อบำบัดและกำจัดขยะมูลฝอยและของเสียอื่นที่อยู่ในสภาพเป็นของแข็ง การป้องกันและควบคุมมลพิษที่เกิดจากหรือมีที่มาจาก การสำรวจและขุดเจาะน้ำมันก๊าซธรรมชาติและสารไฮโดรคาร์บอนทุกชนิดทั้งบนบกและในทะเล หรือการป้องกันและควบคุมมลพิษที่เกิดจากหรือมีที่มาจาก การปล่อยทิ้งน้ำมันและการทิ้งเทของเสียและวัตถุอื่นๆ จากเรือเดินทะเล เรือบรรทุกน้ำมันและเรือประเภทอื่นให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น”

อันเป็นการบัญญัติถึงการป้องกันและควบคุมภาวะมลพิษจากการทิ้งเทของเสียและวัตถุอื่นจากเรือต่างๆ โดยกำหนดให้การป้องกันและควบคุมภาวะมลพิษจากการทิ้งเทของเสียและวัตถุอื่นจากเรือต่างๆ เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง คือ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 โดยบัญญัติไว้ในมาตรา 119, 119 ทวิ และมาตรา 204 ดังนี้

มาตรา 119 บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หรือกระทำด้วยประการใดๆ ให้หิน กรวด ทราย ดิน โคลน อับเฉา สิ่งของหรือสิ่งปฏิกูลใดๆ ยกเว้นน้ำมันและเคมีภัณฑ์ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย อันจะเป็นเหตุให้เกิดการตื่นเขิน ตกตะกอนหรือสกปรก เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียในการขจัดสิ่งเหล่านั้นด้วย”

มาตรา 119 ทวิ บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใดๆ ให้น้ำมันและเคมีภัณฑ์หรือสิ่งใดๆ ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบอันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทยอันอาจจะเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อมหรือเป็นอันตรายต่อการเดินเรือในแม่น้ำ ลำคลอง บึง

³¹ 1996 Protocol, *supra* note 8.

อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบดังกล่าว ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปในการแก้ไขสิ่งเป็นพิษหรือชดใช้ค่าเสียหายเหล่านั้นด้วย”

และมาตรา 204 บัญญัติว่า “ผู้ใดเททิ้ง หรือปล่อยให้น้ำมันปิโตรเลียมหรือน้ำมันที่ปนกับน้ำรั่วไหลด้วยประการใดๆลงในเขตท่า แม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบ หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

ดังนั้น จากพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ได้บัญญัติให้ป้องกันและควบคุมภาวะมลพิษจากการทิ้งเทโดยการห้ามทิ้งเทของเสีย³² ซึ่งรวมถึง ขยะมูลฝอย สิ่งปฏิกูล น้ำเสีย วัตถุอันตราย หิน กรวด ทราย ดิน โคลน อับเฉา น้ำมันและเคมีภัณฑ์ รวมทั้งสิ่งอื่นใดจากเรือลงสู่เขตทางทะเลของประเทศไทย โดยไม่ได้มีการบัญญัติให้ความหมายของการทิ้งเทและภาวะมลพิษจากการทิ้งเทแต่อย่างใด ถึงกระนั้นก็ตามเราอาจสรุปความหมายของภาวะมลพิษจากการทิ้งเทตามกฎหมายของประเทศไทยได้ว่า “ภาวะมลพิษจากการทิ้งเท” หมายความว่า การที่บุคคลใดทำการทิ้งเทของเสียหรือสารอื่นจากเรือลงสู่เขตทางทะเลของประเทศไทยซึ่งก่อให้เกิดหรือเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่สิ่งมีชีวิต หรือสิ่งแวดล้อมทางทะเล รวมถึงการกีดขวางการใช้ประโยชน์จากทะเลในด้านอื่นๆด้วย

1.3 แหล่งที่มาของภาวะมลพิษจากการทิ้งเท

แหล่งที่มาของภาวะมลพิษจากการทิ้งเทเมื่อพิจารณาจากคำนิยามของการทิ้งเทในข้อ 1.2 จะพบว่าภาวะมลพิษจากการทิ้งเทนั้นมีแหล่งที่มาทั้งจากเรือ อากาศยาน แพนชุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเล โดยในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งศึกษาเฉพาะภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือเท่านั้น ซึ่งเรือสามารถก่อให้เกิดภาวะมลพิษจากการทิ้งเท (Pollution by

³² มาตรา 4 ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

“ของเสีย” หมายความว่า ขยะมูลฝอย สิ่งปฏิกูล น้ำเสีย อากาศเสีย มลสาร หรือวัตถุอันตรายอื่นใด ซึ่งถูกปล่อยทิ้งหรือมีที่มาจากแหล่งกำเนิดมลพิษ รวมทั้งกาก ตะกอน หรือสิ่งตกค้างจากสิ่งเหล่านั้นที่อยู่ในสภาพของแข็ง ของเหลวหรือก๊าซ

dumping) และภาวะมลพิษจากเรือ (Pollution from ship) ขึ้นได้ โดยเรืออาจก่อให้เกิดภาวะมลพิษจากการทิ้งเทโดยการกำจัดของเสียหรือสารอื่นจากเรือลงสู่ทะเลหรือเป็นการกำจัดตัวเรือนั่นเองลงสู่ทะเล โดยเรือที่ก่อให้เกิดภาวะมลพิษจากการทิ้งเท พธิสาร 1996 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียและสารอื่น ค.ศ.1972 ได้ให้คำจำกัดความของ “เรือ” ไว้ในข้อ 1 วรรค 6 ว่าหมายถึง ยานชนิดใดก็ตามที่แล่นในน้ำหรือลอยในอากาศได้ รวมทั้งยานเบาอากาศและยานลอยน้ำ ไม่ว่าจะขับเคลื่อนด้วยตัวเองได้หรือไม่ก็ตาม³³

ดังนั้น เรือที่สามารถก่อให้เกิดภาวะมลพิษจากการทิ้งเทตามคำนิยามในพธิสาร 1996 ดังกล่าว ได้แก่ เรือชนิดใดก็ตามที่รวมถึงเรือดำน้ำทุกประเภท บัลลูนโดยสาร ยานสะเทินน้ำสะเทินบก เช่น ไฮโดรฟอลย์ แต่ทั้งนี้ยกเว้นเรือที่มีความคุ้มกันอธิปไตยตามกฎหมายระหว่างประเทศ เช่น เรือรบ เรือโรงพยาบาล เป็นต้น³⁴ ส่วน “เรือ” ตามกฎหมายของประเทศไทยเมื่อพิจารณาตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ซึ่งเป็นกฎหมายที่นำมาใช้ในการป้องกัน ควบคุมและแก้ไขภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือได้ให้คำจำกัดความของคำว่า “เรือ” ไว้ในมาตรา 3 ว่า “เรือ” หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุกลำเลียง โดยสาร ลาก จูง ดัน ยก ชุด หรือลอก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้น้ำได้ทำนองเดียวกัน ดังนั้น “เรือ” ตามความหมายในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ได้แก่ เรือทุกชนิดทุกประเภทที่ใช้น้ำได้หรือแม้แต่นานพาหนะอย่างอื่นที่ไม่ใช่เรือ เช่น ยานสะเทินน้ำสะเทินบกถ้าสามารถใช้น้ำได้ก็ถือว่าเป็นเรือ โดยเรือบางประเภทพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ได้ให้คำจำกัดความไว้ในมาตรา 3 เช่นเดียวกัน เช่น “เรือประมง” หมายความว่า เรือที่ใช้สำหรับการจับสัตว์น้ำ หรือทรัพยากรที่มีชีวิตอื่น ๆ ที่อยู่ในทะเล เป็นต้น แต่นอกจากพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 แล้ว ประเทศไทยยังมีกฎหมายที่สามารถนำมาบังคับใช้เพื่อป้องกัน ควบคุมและแก้ไขภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือได้ คือพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 ซึ่งแม้ว่าพระราชบัญญัติฉบับนี้จะเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

³³ 1996 Protocol, Article 1 Paragraph 6 DEFINITIONS

6. “Vessels and aircraft” means waterborne or airborne craft of any type whatsoever. This expression includes air-cushioned craft and floating craft, whether self-propelled or not.

³⁴ จุมพต สายสุนทร, อ่างแล้ว เชิงอรรถที่ 12, น. 164-165.

กับการใช้ทรัพยากรในทะเลแต่ก็เป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อม³⁵ และสามารถนำมาบังคับใช้ได้กับเรือทุกประเภทที่ชักธงหรือจดทะเบียนในประเทศไทยไม่ว่าเรือดังกล่าวจะแล่นอยู่ในเขตทางทะเลใดแม้แต่ในทะเลหลวง เพราะฉะนั้นในการป้องกัน ควบคุมและแก้ไขภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือสามารถนำพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 มาบังคับใช้ได้ โดยให้คำจำกัดความของ “เรือ” ไว้ในมาตรา 4(4) ว่า “เรือ” หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ดังนั้น “เรือ” ตามความหมายในพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 ได้แก่ ยานพาหนะทุกชนิดไม่ว่าจะเป็นเรือหรือไม่ใช่เรือก็ตาม เมื่อแล่นได้น้ำก็ถือว่าเป็นเรือ

ดังนั้น อาจสรุปได้ว่า “เรือ” ตามความหมายของประเทศไทย ได้แก่ เรือทุกประเภทรวมถึง ยานพาหนะอย่างอื่นที่มีไม่ใช่เรือแต่สามารถใช้ในน้ำได้ก็ถือว่าเป็นเรือ โดยในประเทศไทยเรือต่างๆ เหล่านี้มีการจดทะเบียนเรือใหม่ทุกปี เช่น เรือประมงมีการจดทะเบียนเรือใหม่ในปี พ.ศ. 2550 รวม 820 ลำ เรือสำราญมีการจดทะเบียนเรือใหม่ในปี พ.ศ. 2550 รวม 266 ลำ เป็นต้น³⁶ ซึ่งการที่มีเรือจดทะเบียนใหม่ทุกปีทำให้ปริมาณเรือที่แล่นอยู่ในเขตต่างๆ ทางทะเลของประเทศไทยมีจำนวนมาก ขึ้นโอกาสที่จะก่อให้เกิดภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทก็จะมีมากขึ้นเช่นเดียวกัน นอกจากเรือที่ชักธงไทยหรือจดทะเบียนในประเทศไทยแล้ว เรือที่สามารถก่อให้เกิดภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทยังรวมถึงเรือที่ชักธงของประเทศอื่นด้วย โดยสิ่งที่ทิ้งจากเรือลงสู่ทะเลนั้นจะเป็นของเสียหรือสารอื่นก็ได้ซึ่งไม่จำกัดว่าจะต้องเป็นของเสียแต่เพียงอย่างเดียวถ้าได้ทิ้งลงสู่ทะเลเพื่อกำจัดก็ถือเป็นกาทิ้งเท โดยของเสียหรือสารอื่นนั้นจะมาจากในเรือตัวเองหรือจากที่ใดก็ได้ อาจมาจากแหล่งบนบกหรือจากการประกอบกิจกรรมในทะเล เช่น การนำเอน้ำทิ้งจากชุมชนชนใส่เรือแล้วนำไปทิ้งทะเล การนำเอาเถ้าจากโรงไฟฟ้าหรือกากของเสียอุตสาหกรรมไปทิ้งทะเล หรือการทิ้งวัสดุจากการขุดลอกร่องน้ำหรือท่าเรือลงสู่ทะเล³⁷

สำหรับในประเทศไทยการทิ้งเทของเสียหรือสารอื่นลงสู่ทะเลนั้นยังไม่มีข้อมูลหรือสถิติที่ชัดเจนเกี่ยวกับชนิดของของเสียหรือสารอื่น แหล่งที่มา หรือปริมาณของของเสียหรือสารอื่นที่มีการทิ้งลงสู่ทะเล แต่จากการที่ประเทศไทยมีการก่อสร้างท่าเรือ ท่าเทียบเรือ การขุดลอกแม่น้ำภายในประเทศและร่องน้ำชายฝั่งทะเลซึ่งในแต่ละปีประเทศไทยจะมีการขุดลอกร่องน้ำทั้งภายในประเทศและร่องน้ำชายฝั่งทะเลหลายแห่ง เช่น ในปี พ.ศ. 2550 มีการขุดลอกร่องน้ำ

³⁵ <<http://www.marinepcd.org/laws/law.html>>

³⁶ <http://www.md.go.th/statistic/document/new_boat.pdf>

³⁷ สุวัจน์ ธีญรส, อ่างแล้ว เขิงอรรถที่ 4, น. 10.

ภายในประเทศแล้วเสร็จจำนวน 36 แห่ง มีปริมาณเนื้อดินที่ขุดได้รวม 4,508,111.80 ลูกบาศก์เมตร³⁸ และร่องน้ำชายฝั่งทะเลจำนวน 90 แห่ง มีปริมาณเนื้อดินที่ขุดได้รวม 8,320,189 ลูกบาศก์เมตร³⁹ และในปี พ.ศ. 2551 มีการขุดลอกร่องน้ำภายในประเทศแล้วเสร็จจำนวน 35 แห่ง มีปริมาณเนื้อดินที่ขุดได้รวม 8,341,704 ลูกบาศก์เมตร⁴⁰ และร่องน้ำชายฝั่งทะเลจำนวน 72 แห่ง มีปริมาณเนื้อดินที่ขุดได้รวม 5,705,192 ลูกบาศก์เมตร⁴¹ โดยในการขุดลอกท่าเรือหรือร่องน้ำดังกล่าวจะมีวัสดุจากการขุดลอก เช่น โคลน ททราย ดินปนทราย ซึ่งส่วนใหญ่จะอยู่ในรูปสารอินทรีย์เกิดขึ้น ซึ่งการจัดการวัสดุจากการขุดลอกดังกล่าวจะเป็นไปตามระเบียบของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี⁴² นั่นคือ การจัดการกับวัสดุจากการขุดลอกอาจทำได้โดยการนำไปถมที่หรือนำไปทิ้งทะเลหรือนำไปจำหน่ายโดยเป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีกำหนด ซึ่งการนำไปทิ้งลงในทะเลจะกระทำโดยการบรรทุกวัสดุจากการขุดลอกลงเรือแล้วนำไปทิ้งลงทะเลหรือกรณีการขุดลอกร่องน้ำชายฝั่งทะเลจะมีการทิ้งวัสดุจากการขุดลอกจากเรือขุดนั้นเองลงสู่ทะเลโดยขึ้นอยู่กับชนิดของเรือขุด เช่น ถ้าใช้เรือขุดแบบ hopper เมื่อทำการขุดลอกตะกอนที่ได้จากการขุดลอกจะถูกเก็บไว้ในถังเก็บแล้วจึงค่อยนำตะกอนดังกล่าวไปทิ้งลงทะเลในบริเวณที่ต้องการ⁴³

ข้อสังเกต เพื่อให้เกิดความชัดเจนระหว่างภาวะมลพิษจากการทิ้งเท (Pollution by Dumping) และภาวะมลพิษจากเรือ (Pollution from Ships) ผู้เขียนขออธิบายเกี่ยวกับภาวะมลพิษจากเรือดังนี้

³⁸ <http://www.md.go.th/plan/pdf-exc/New/river50_15-02-51.pdf>

³⁹ <http://www.md.go.th/plan/pdf-exc/New/sea50_15-02-51.pdf>

⁴⁰ <http://www.md.go.th/plan/pdf-exc/New/river51_15-10-51.pdf>

⁴¹ <http://www.md.go.th/plan/pdf-exc/New/sea51_15-10-51.pdf>

⁴² กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี, คู่มือแนวทางในการอนุญาตและควบคุมการขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือ กรณีองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นขออนุญาตขุดลอกเพื่อวัตถุประสงค์เพื่อการระบายน้ำ ป้องกันอุทกภัย ภัยแล้งและรักษาสภาพแนวลำน้ำ (กรุงเทพมหานคร: กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี, 2549), น. 5. , คำสั่งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีที่ 498/2546

⁴³ สุวัจน์ ธีญรส, อ่างแล้ว เขื่อนรอที่ 4, น. 146-147.

ภาวะมลพิษจากเรือ (Pollution from Ships) อาจเกิดขึ้นได้สองลักษณะ คือ เกิดจากการที่เรือปล่อยทิ้งของเสียที่เกิดจากการปฏิบัติการตามปกติของเรือลงสู่ทะเล (operation of ships) เช่น การปล่อยทิ้งน้ำล้างถังอับเฉา การล้างเรือ การรั่วไหลของน้ำมันหรือสารเคมี และเกิดจากอุบัติเหตุในการเดินเรือ เช่น การชนกัน โดยคำว่า “การปล่อยทิ้ง” (Discharge) อนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 (MARPOL 73) และพิธีสาร ค.ศ. 1978 เกี่ยวกับอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ (MARPOL 78) หรือรู้จักกันในนาม “MARPOL 73/78” ซึ่งเป็นอนุสัญญาหลักในการป้องกัน ลดและควบคุมภาวะมลพิษจากเรือได้ให้นิยามของ “การปล่อยทิ้ง” (Discharge) ว่าหมายถึง การปล่อยสารที่เป็นอันตราย หรือสิ่งใดที่มีสารที่เป็นอันตรายเช่นนั้นปนอยู่จากเรือไม่ว่าจะด้วยสาเหตุใดก็ตามและรวมถึง การรั่ว การกำจัด การหก การซึม การสูบ การแพร่กระจายหรือการเท และได้บัญญัติให้ “การปล่อยทิ้ง” ไม่รวมถึง⁴⁴

(1) การปล่อยทิ้งในความหมายของอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันมลภาวะทางทะเลเนื่องจากการทิ้งของเสียและสิ่งอื่นใด ซึ่งกระทำ ณ กรุงลอนดอน วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 หรือ

⁴⁴ MARPOL73/78, Article 2 Paragraph 3(a)(b) DEFINITIONS

3. (a) “Discharge”, in relation to harmful substances or effluents containing such substances, means any release howsoever caused from a ship and includes any escape, disposal, spilling, leaking, pumping, emitting or emptying;

(b) “Discharge” does not include:

(i) dumping within the meaning of the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, done at London on 13 November 1972; or

(ii) release of harmful substances directly arising from the exploration, exploitation and associated off-shore processing of sea-bed mineral resources; or

(iii) release of harmful substances for purposes of legitimate scientific research into pollution abatement or control.,อนุสัญญาว่าด้วย การป้องกันมลภาวะจากเรือ (ค.ศ.1973)(ค.ศ.1978), อนุสัญญาว่าด้วย การป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ.1973และพิธีสาร ค.ศ.1978 (กรุงเทพมหานคร: กรมเจ้าท่า, 2541), น. 4.

(2) การปล่อยสารอันตรายที่เกิดขึ้นโดยตรงจากการสำรวจ จากการแสวงหาประโยชน์และจากกระบวนการเกี่ยวกับทรัพยากรแร่บนพื้นท้องทะเลนอกชายฝั่ง

(3) การปล่อยสารอันตรายเพื่อวัตถุประสงค์ในการวิจัยทางวิทยาศาสตร์อันชอบด้วยกฎหมายเกี่ยวกับการลดหรือการควบคุมมลภาวะ

โดยมลพิษจากเรือภายใต้กรอบของ MARPOL 73/78 ประกอบด้วยมลพิษดังต่อไปนี้

1. น้ำมัน (oil) อยู่ในภาคผนวกที่ 1 ซึ่งประกอบด้วยข้อบังคับต่างๆในการปล่อยทั้งมลพิษน้ำมันจากเรือที่รัฐภาคีแห่ง MARPOL 73/78 จะต้องปฏิบัติตาม
 2. ของเหลวที่เป็นพิษ (noxious liquid substances) อยู่ในภาคผนวกที่ 2 ซึ่งประกอบด้วยข้อบังคับต่างๆในการปล่อยทั้งมลพิษของเหลวที่เป็นพิษนั้นจากเรือที่รัฐภาคีแห่ง MARPOL 73/78 จะต้องปฏิบัติตาม
 3. สารอันตรายบรรจุหีบห่อ (packaged harmful substances) อยู่ในภาคผนวกที่ 3 ซึ่งประกอบด้วยข้อบังคับต่างๆที่รัฐภาคีแห่ง MARPOL 73/78 สามารถเลือกที่จะปฏิบัติตามได้
 4. น้ำเสีย (sewage) อยู่ในภาคผนวกที่ 4 ซึ่งประกอบด้วยข้อบังคับต่างๆที่รัฐภาคีแห่ง MARPOL 73/78 สามารถเลือกที่จะปฏิบัติตามได้
 5. ขยะและพลาสติก (garbage & plastic) อยู่ในภาคผนวกที่ 5 ซึ่งประกอบด้วยข้อบังคับต่างๆที่รัฐภาคีแห่ง MARPOL 73/78 สามารถเลือกที่จะปฏิบัติตามได้
 6. ภาวะมลพิษทางอากาศ (air pollution) อยู่ในภาคผนวกที่ 6 ซึ่งประกอบด้วยข้อบังคับต่างๆที่รัฐภาคีแห่ง MARPOL 73/78 สามารถเลือกที่จะปฏิบัติตามได้
- โดยมลพิษทั้ง 6 ประการในภาคผนวกที่ 1-6 ของ MARPOL 73/78 เฉพาะกรณีตามภาคผนวกที่ 1, 2, 3 และ 5 เท่านั้นที่มีผลบังคับแล้ว ส่วนกรณีตามภาคผนวกที่ 4 และ 6 ยังไม่มีผลบังคับใช้⁴⁵

1.4 ข้อจำกัดเกี่ยวกับความหมายของภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเท

ในทางระหว่างประเทศความหมายของภาวะมลพิษจากการทิ้งเทและการทิ้งเทได้มีการบัญญัติให้คำจำกัดความไว้โดยได้บัญญัติไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 และพิธีสาร 1996 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเท

⁴⁵ จุมพต สายสุนทร, อ่างแล้ว เชิงอรรถที่ 12, น. 205-206.

ของเสียและสารอื่น ค.ศ.1972 ซึ่งเป็นพิธีสารที่เกี่ยวข้องกับภาวะมลพิษจากการทิ้งเทโดยตรง ในขณะที่ประเทศไทยมีกฎหมายที่บัญญัติถึงการป้องกันและควบคุมภาวะมลพิษจากการทิ้งเทของเสียหรือสารอื่นจากเรือ คือ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 โดยในพระราชบัญญัตินี้ได้บัญญัติให้การป้องกันและควบคุมมลพิษที่เกิดจากหรือมีที่มาจากการทิ้งเทของเสียและวัตถุอื่นจากเรือต่างๆเป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องซึ่งได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 119, 119 ทวิ และมาตรา 204 โดยกฎหมายทั้ง 2 ฉบับดังกล่าวไม่มีบทบัญญัติที่บัญญัติเกี่ยวกับภาวะมลพิษจากการทิ้งเทโดยตรง และไม่มีการบัญญัติให้คำนิยามของการทิ้งเทและภาวะมลพิษจากการทิ้งเทไว้แต่อย่างใด ดังนั้นหากมีการก่อให้เกิดภาวะมลพิษจากการทิ้งเทขึ้นในทะเลของประเทศไทยแม้ประเทศไทยจะมีกฎหมายที่สามารถนำมาบังคับใช้เพื่อป้องกัน ควบคุมและแก้ไขภาวะมลพิษจากการทิ้งเทดังกล่าว แต่อาจขาดความชัดเจนว่าการกระทำอย่างใดที่ก่อให้เกิดภาวะมลพิษขึ้นนั้นเป็นการกระทำที่ถือว่าการทิ้งเท นอกจากนี้หากพิจารณาตามคำนิยามของการทิ้งเทตามพิธีสาร 1996 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียและสารอื่น ค.ศ.1972 เทียบกับกฎหมายของประเทศไทยจะพบว่า กฎหมายของประเทศไทย คือ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 ซึ่งเป็นกฎหมายที่บัญญัติเกี่ยวกับภาวะมลพิษจากแหล่งต่างๆซึ่งรวมถึงภาวะมลพิษจากการทิ้งเทได้บัญญัติให้ป้องกันและควบคุมมลพิษจากการทิ้งเทของเสียและวัตถุอื่นจากเรือเดินทะเล เรือบรรทุกน้ำมันและเรือประเภทอื่นๆซึ่งเป็นการบัญญัติถึงการป้องกันและควบคุมมลพิษที่มาจาก การทิ้งเทของเสียหรือสารอื่นจากเรือเท่านั้น ทำให้มีขอบเขตจำกัดเมื่อเทียบกับคำนิยามของการทิ้งเทตามพิธีสาร 1996 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียและสารอื่น ค.ศ.1972 แม้ว่าโดยเนื้อหาภายในของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและควบคุมภาวะมลพิษจากการทิ้งเทของเสียหรือสารอื่นจากเรือซึ่งได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 จะสามารถนำมาบังคับใช้ได้ครอบคลุมถึงการทิ้งเทจากอากาศยาน แท่นขุดเจาะหรือแม้กระทั่งจากแหล่งบนบกด้วยก็ตาม

2. เขตทางทะเลของประเทศไทย

ประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มีอาณาเขตจรดทะเลและที่สำคัญประเทศไทยมีอาณาเขตจรดทะเลทั้งสองด้าน คือ ด้านอ่าวไทยและด้านทะเลอันดามัน โดยมีพื้นที่เขตทางทะเลทั้งอ่าวไทยและทะเลอันดามัน รวมประมาณ 350,000 ตารางกิโลเมตร และมีอาณาเขตทางทะเลติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านโดยทางด้านอ่าวไทยจะติดกับประเทศเวียดนาม มาเลเซีย และทางด้านทะเลอันดามันจะติดกับประเทศพม่า อินเดีย อินโดนีเซียและมาเลเซีย⁴⁶ ทำให้อาจเกิดข้อพิพาทในการใช้ประโยชน์จากทะเลดังกล่าวได้ ถ้าไม่ได้มีการกำหนดเขตทางทะเลกันไว้อย่างแน่นอน เพราะทะเลเป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่มีคุณค่าของโลกทำให้หลายประเทศต้องการใช้ประโยชน์จากทะเล หรือในกรณีที่มีการก่อให้เกิดภาวะมลพิษขึ้นในทะเลโดยไม่มีกำหนดเขตทางทะเลที่แน่นอนว่าทะเลที่ถูกทำให้เกิดภาวะมลพิษนั้นอยู่ในเขตอำนาจของประเทศใดที่จะต้องรับผิดชอบหรือเป็นผู้ดำเนินการในการจัดการกับผู้ก่อให้เกิดภาวะมลพิษทำให้เป็นการยากที่จะคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลให้อยู่ในสภาพที่ดีได้ ดังนั้น จึงต้องมีการกำหนดเขตทางทะเลเพื่อให้ทราบว่าเขตทางทะเลดังกล่าวอยู่ในความรับผิดชอบของประเทศใด หากมีการกระทำ ความผิดเกิดขึ้นหรือมีการก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเล ประเทศซึ่งมีอำนาจอธิปไตยเหนือเขตทางทะเลเหล่านั้นสามารถที่จะนำกฎหมายของประเทศตนมาลงโทษผู้กระทำผิดได้ทำนองเดียวกับการมีอำนาจอธิปไตยเหนือพื้นดินและน่านน้ำภายในของประเทศนั้นๆ ด้วย เพราะฉะนั้นประเทศไทยในฐานะที่เป็นประเทศที่มีอาณาเขตทางทะเลเป็นรัฐเจ้าของชายฝั่งจึงต้องมีการกำหนดเขตทางทะเลต่างๆ เช่นเดียวกับประเทศอื่นๆ ที่มีอาณาเขตทางทะเลเพื่อให้ประเทศไทยมีสิทธิอย่างเต็มที่ในการออกกฎหมายและบังคับใช้กฎหมายในเขตทางทะเลต่างๆ ของประเทศไทยโดยเฉพาะอย่างยิ่งในการป้องกัน ควบคุมและแก้ไขภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทจากเรือ

⁴⁶ ถนอม เจริญลาภ, กฎหมายทะเล เขตทางทะเลของประเทศไทย(กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2550), น. 7.

2.1 เขตต่างๆทางทะเลของประเทศไทย

การกำหนดเขตทางทะเลของประเทศไทยเป็นการใช้สิทธิของประเทศไทยตามกฎหมายระหว่างประเทศในการกำหนดเขตทางทะเลต่างๆ โดยประเทศไทยได้มีการกำหนดเขตต่างๆทางทะเลไว้ดังต่อไปนี้

1. ทะเลอาณาเขต (Territorial Seas)

ทะเลอาณาเขต หมายถึง อาณาเขตทางทะเลของรัฐชายฝั่งซึ่งอยู่ถัดออกไปจากฝั่งทะเลหรือถัดออกไปจากน่านน้ำภายในในกรณีของรัฐชายฝั่งนั้นมีน่านน้ำภายใน⁴⁷ เป็นทะเลส่วนที่อยู่ระหว่างทะเลซึ่งเรียกว่าทะเลต่อเนื่องและชายฝั่ง⁴⁸ ซึ่งรัฐชายฝั่งมีอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขต คือ มีอำนาจอธิปไตยเหนือท้องทะเล ห้วงอากาศหรือน่านฟ้าเหนือท้องทะเล รวมไปถึงพื้นดินใต้ท้องทะเลตลอดจนใต้พื้นดินใต้ท้องทะเลด้วย โดยในประเทศไทยได้มีการประกาศกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตของประเทศไทย เมื่อวันที่ 6 ตุลาคมพ.ศ. 2509⁴⁹ โดยมีพระบรมราชโองการประกาศให้ทราบทั่วกันว่า

“ โดยที่ประเทศไทยได้ยึดถือตลอดมาว่า อำนาจอธิปไตยของประเทศไทยขยายต่อออกไปจากอาณาเขตพื้นดินและน่านน้ำภายใน จนถึงแนวทะเลประชิดชายฝั่ง ซึ่งเรียกว่าทะเลอาณาเขต รวมตลอดถึงห้วงอากาศเหนือทะเลอาณาเขต พื้นท้องทะเลและแผ่นดินใต้พื้นท้องทะเลของทะเลอาณาเขต

โดยที่เห็นเป็นการสมควรกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตชายฝั่ง

ฉะนั้นจึงกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตของประเทศไทยเป็นระยะสิบสองไมล์ทะเล โดยวัดจากเส้นฐานที่ใช้สำหรับวัดความกว้างของทะเลอาณาเขต ”

⁴⁷ จตุรนต์ ธีระวัฒน์, อาณาเขตทางทะเลของประเทศไทย ปัญหากฎหมายในทางปฏิบัติในส่วนที่เกี่ยวกับประเทศเพื่อนบ้านและประชาคมระหว่างประเทศ, พิมพ์ครั้งที่2 แก้ไขเพิ่มเติม (กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2547), น. 17.

⁴⁸ มัลลิกา พินิจจันทร์, กฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยทะเล, พิมพ์ครั้งที่4 (กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2530), น. 9.

⁴⁹ ราชกิจจานุเบกษาเล่ม 83 ตอนที่ 92 วันที่ 18 ตุลาคม 2509

ดังนั้น จากประกาศกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตของประเทศไทย ทำให้ทะเลอาณาเขตของประเทศไทยมีความกว้าง 12 ไมล์ทะเล โดยวัดจากเส้นฐานที่ใช้สำหรับวัดความกว้างของทะเลอาณาเขต

2. เขตต่อเนื่อง (Contiguous Zone)

เขตต่อเนื่อง หมายถึง อาณาเขตทางทะเลของรัฐชายฝั่งที่อยู่ประชิดและถัดออกไปจากน่านน้ำอาณาเขตหรือทะเลอาณาเขต จะมีความกว้างได้ไม่เกิน 24 ไมล์ทะเล หากทะเลอาณาเขตมีความกว้างไม่เกิน 12 ไมล์ทะเลเขตต่อเนื่องย่อมมีความกว้างอย่างน้อย 12 ไมล์ทะเลด้วย โดยเขตต่อเนื่องถูกรวบรวมไว้ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะที่รัฐชายฝั่งสามารถใช้สิทธิอธิปไตยได้อย่างกว้างขวางและมีข้อจำกัดเพียงในเสรีภาพบางประการของรัฐอื่นในการเดินเรือและการบินผ่าน⁵⁰ โดยในประเทศไทยได้มีการประกาศเขตต่อเนื่อง เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2538⁵¹ โดยมีพระบรมราชโองการให้ประกาศให้ทราบทั่วกันว่า

“เพื่อความมุ่งประสงค์ในการใช้สิทธิของราชอาณาจักรไทยเกี่ยวกับเขตต่อเนื่องซึ่งมีมูลฐานจากหลักกฎหมายระหว่างประเทศอันเป็นที่ยอมรับนับถือกันทั่วไป

จึงเห็นสมควรประกาศเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทยดังต่อไปนี้

1. เขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทย ได้แก่ บริเวณที่อยู่ถัดออกไปจากทะเลอาณาเขตของราชอาณาจักรไทยมีความกว้าง 24 ไมล์ทะเล วัดจากเส้นฐานที่ใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต

2. ในเขตต่อเนื่องนี้ ราชอาณาจักรไทยจะดำเนินการที่จำเป็นเพื่อ

(ก) ป้องกันการละเมิดกฎหมายและระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการศุลกากร การคลัง การเข้าเมืองหรือการสาธารณสุขที่จะกระทำหรืออาจจะกระทำภายในราชอาณาจักรหรือทะเลอาณาเขตของราชอาณาจักร

(ข) ลงโทษการละเมิดกฎหมายและระเบียบข้อบังคับตาม(ก) ที่ได้กระทำภายในราชอาณาจักร”

ดังนั้น จากประกาศเขตต่อเนื่องดังกล่าว เขตต่อเนื่องของประเทศไทยได้แก่ บริเวณที่อยู่ถัดออกไปจากทะเลอาณาเขตของประเทศไทยโดยมีความกว้าง 24 ไมล์ทะเล โดยวัดจากเส้นฐานที่ใช้สำหรับวัดความกว้างของทะเลอาณาเขต

⁵⁰ จตุรนต์ ธีระวัฒน์, อ้างแล้ว เชิงบรรณที่ 47, น. 22.

⁵¹ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 69 ง วันที่ 29 สิงหาคม 2538

3. เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zone)

เขตเศรษฐกิจจำเพาะเป็นเขตทางทะเลที่เกี่ยวกับเศรษฐกิจโดยเฉพาะ โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะอ้างสิทธิอธิปไตยเหนือทรัพยากรธรรมชาติ โดยเฉพาะทรัพยากรธรรมชาติที่มีชีวิต ได้แก่ สัตว์น้ำต่างๆสงวนไว้สำหรับรัฐชายฝั่ง⁵² เขตเศรษฐกิจจำเพาะ หมายถึง อาณาเขตทางทะเลที่อยู่ประชิดกับทะเลอาณาเขต และอยู่ถัดจากทะเลอาณาเขตออกไปในทะเลมีความกว้างไม่เกิน 200 ไมล์ทะเล นับจากเส้นฐานที่ใช้เป็นเกณฑ์ในการวัดความกว้างของทะเลอาณาเขต⁵³ โดยเขตเศรษฐกิจจำเพาะมีลักษณะทางกฎหมายที่สำคัญ 2 ประการ⁵⁴ คือ

1. เป็นเขตที่ติดต่อกับทะเลอาณาเขตแต่มีใช้ทะเลอาณาเขต เนื่องจากระบอบกฎหมายของเขตเศรษฐกิจจำเพาะแตกต่างกับระบอบกฎหมายของทะเลอาณาเขตในลักษณะที่ว่าอำนาจของรัฐจะมีน้อยกว่าในทะเลอาณาเขต เช่น ในเรื่องเสรีภาพในการเดินเรือและบินผ่านเหนือเขตนี้ ตลอดจนเสรีภาพในการวางท่อและเคเบิลใต้น้ำ ซึ่งในขณะที่ในทะเลอาณาเขตมีข้อจำกัดเพียงในเรื่องการผ่านอย่างสุจริตและการขออนุญาตบินผ่านเท่านั้น

2. แม้ว่าอาณาบริเวณของเขตเศรษฐกิจจำเพาะตามหลักแล้วจะอยู่ในเขตทะเลหลวงก็ตาม แต่ตามตัวบทของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ที่ให้เห็นว่าเขตเศรษฐกิจจำเพาะเป็นเขตทางทะเลที่มีลักษณะผสมอยู่ระหว่างเขตที่อยู่ภายใต้อธิปไตยสมบูรณ์กับน่านน้ำสากลจึงไม่ใช่ทะเลหลวง ดังนั้น ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะรัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตยซึ่งเป็นการจำเพาะแต่ผู้เดียวเพื่อความมุ่งประสงค์ในการสำรวจ การแสวงประโยชน์ การอนุรักษ์และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและกิจกรรมอื่นๆในทางเศรษฐกิจเท่านั้น โดยสิทธิอธิปไตยดังกล่าวครอบคลุมเฉพาะพื้นดินท้องทะเล (sea-bed) และดินใต้ผิวดินของพื้นดินท้องทะเล (sub-soil) และห้วงน้ำเหนือพื้นดินท้องทะเล (waters superjacent to the sea-bed) แต่ไม่รวมถึงห้วงอากาศ (airspace) เหนือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ⁵⁵ แต่ทั้งนี้ไม่ตัดสิทธิและเสรีภาพของรัฐอื่นในการเดินเรือ

⁵² ประจิตต์ ไรจนพฤษ์, “เขตเศรษฐกิจจำเพาะ,” วารสารกฎหมายจุฬา 7(ตุลาคม 2525): 1.

⁵³ จตุรนต์ ธีระวัฒน์, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 47, น. 41 และอ้างถึง พนัส ทศนียานนท์, “เขตเศรษฐกิจจำเพาะ หลักกฎหมายทะเลยุคใหม่,” วารสารอัยการ 1(มิถุนายน 2521): 24.

⁵⁴ จตุรนต์ ธีระวัฒน์, เพ่งอ้าง, น. 42-43.

⁵⁵ จุมพต สายสุนทร, คำอธิบายกฎหมายทะเล อาณาเขตทางทะเล, พิมพ์ครั้งที่ 3 แก้ไขเพิ่มเติม-ปรับปรุงใหม่ (กรุงเทพมหานคร: นิติธรรม, 2541), น. 109.

สิทธิในการบินผ่าน สิทธิในอันที่จะวางสายเคเบิลใต้ท้องทะเล ตลอดจนการใช้ทะเลส่วนนั้นในทางอื่นใดที่ชอบด้วยกฎหมายระหว่างประเทศ โดยเสรีภาพในการเดินเรือ คือ การที่เรือของทุกรัฐสามารถเดินทางผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่งได้เสมือนกับเดินเรือในน่านน้ำสากลหรือทะเลหลวงตราบเท่าที่ไม่มีการละเมิดสิทธิอธิปไตยของรัฐชายฝั่งนั้น เช่น การลักลอบทำการประมงโดยมิได้รับอนุญาต ซึ่งโดยหลักการแล้วการเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะสามารถทำได้โดยไม่ต้องขออนุญาตหรือแจ้งล่วงหน้าให้รัฐชายฝั่งทราบ⁵⁶ โดยในประเทศไทยมีการประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2514⁵⁷ โดยมีพระบรมราชโองการประกาศให้ทราบทั่วกันว่า

“เพื่อความมุ่งประสงค์ในการใช้สิทธิอธิปไตยของราชอาณาจักรไทยในการแสวงประโยชน์และอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติทั้งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิตในทะเล

จึงเห็นสมควรประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทยดังต่อไปนี้

1. เขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย ได้แก่ บริเวณที่อยู่ถัดออกไปจากทะเลอาณาเขตของราชอาณาจักรไทย มีความกว้าง 200 ไมล์ทะเล วัดจากเส้นฐานที่ใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต

2. เขตเศรษฐกิจจำเพาะนี้ ราชอาณาจักรไทยมี⁵⁸

(ก) สิทธิอธิปไตยในอันที่จะสำรวจและแสวงประโยชน์ อนุรักษ์และจัดการเกี่ยวกับทรัพยากรธรรมชาติทั้งหลายทั้งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต บนพื้นดินท้องทะเลและใต้พื้นดินท้องทะเล และในห้วงน้ำเหนือขึ้นไป สิทธิอธิปไตยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมอื่นๆ เพื่อการสำรวจและแสวงประโยชน์ทางเศรษฐกิจในเขตดังกล่าว อาทิ การผลิตพลังงานจากน้ำ กระแสน้ำ และกระแสลม

(ข) เขตอำนาจเกี่ยวกับ

- (1) การสร้างและการใช้เกาะเทียม สิ่งติดตั้งและโครงสร้างต่างๆ
- (2) การสำรวจเกี่ยวกับวิทยาศาสตร์ทางทะเล
- (3) การรักษาสภาพแวดล้อมทางทะเล

(ค) สิทธิอื่นใดซึ่งมีตามกฎหมายระหว่างประเทศ

⁵⁶ จตุรนต์ ธีระวัฒน์, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 47, น. 49-50.

⁵⁷ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 98 ตอนที่ 30 วันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2529

⁵⁸ ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 98 ตอนที่ 57 วันที่ 14 เมษายน 2524

3. ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะนี้ เสรีภาพในการเดินเรือและการบินผ่าน และในการวางสายเคเบิลและท่อใต้น้ำ ให้เป็นไปตามกฎหมายระหว่างประเทศ

4. ในกรณีที่เกิดเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทยอยู่ประชิดหรือตรงข้ามกับเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่งอื่น รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยพร้อมที่จะเจรจากับรัฐชายฝั่งที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดเขตเศรษฐกิจจำเพาะระหว่างกันต่อไป”

ดังนั้น จากประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะดังกล่าว เขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทย ได้แก่ บริเวณที่อยู่ถัดออกไปจากทะเลอาณาเขตของประเทศไทย โดยกำหนดให้มีความกว้าง 200 ไมล์ทะเล ซึ่งวัดจากเส้นฐานที่ใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต

แต่อย่างไรก็ดีมีข้อสงสัยเกิดบางประการเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจจำเพาะและเขตต่อเนื่องของประเทศไทย โดยเขตต่อเนื่องของประเทศไทยนั้นมีการประกาศเมื่อวันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2538 ส่วนเขตเศรษฐกิจจำเพาะมีการประกาศเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2514 ดังนั้น ประเทศไทยจึงมีการประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะก่อนการประกาศเขตต่อเนื่อง ทำให้เขตต่อเนื่องเป็นเขตที่ทับซ้อนเข้าไปกับเขตเศรษฐกิจจำเพาะ จึงมีผลให้เขตอำนาจของประเทศไทยในเขตต่อเนื่องนั้นหาได้มีเขตอำนาจเพียงพอเท่าที่ประกาศกำหนดเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2538 กำหนดไว้เท่านั้น แต่ยังรวมถึงมีสิทธิและเขตอำนาจตามที่ประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2514 กำหนดไว้ด้วย⁵⁹

นอกจากนี้ประเทศไทยยังมีการประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทยด้านทะเลอันดามัน เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2531⁶⁰ โดยกำหนดขอบเขตรอบนอกเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยด้านทะเลอันดามัน และประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทยด้านอ่าวไทยส่วนที่ประชิดกับเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศมาเลเซีย เมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2531⁶¹ โดยกำหนดขอบเขตรอบนอกของเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทยด้านอ่าวไทยส่วนที่ประชิดกับเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศมาเลเซีย

⁵⁹ จุมพต สายสุนทร, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 12*, น. 297.

⁶⁰ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 105 ตอนที่ 120 วันที่ 26 กรกฎาคม 2531

⁶¹ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 105 ตอนที่ 27 วันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2531

4. เขตไหล่ทวีป (Continental Shelf)

ความหมายของเขตไหล่ทวีปมีลักษณะที่ไม่แน่นอนเนื่องจากใช้เกณฑ์ 2 ประเภทในการกำหนดเขตไหล่ทวีป คือ ความลึกและความสามารถในการแสวงประโยชน์ซึ่งต้องมีส่วนที่ประชิดชายฝั่งด้วย แต่อาจสรุปได้ว่า เขตไหล่ทวีปเป็นอาณาเขตทางทะเลของรัฐชายฝั่งที่ประกอบด้วยพื้นดินใต้ท้องทะเล (seabed) และใต้พื้นดินใต้ท้องทะเล (subsoil) ของท้องทะเลที่ถัดออกไปจากทะเลอาณาเขตเป็นทางลาดยื่นออกไปในทะเลโดยธรรมชาติจากดินแดนบนบกจนถึงสุดขอบของลาดทวีป (Continental Slope) หรือจนถึงระยะความกว้าง 200 ไมล์ทะเลนับจากเส้นฐานที่ใช้เป็นเกณฑ์ในการวัดความกว้างของทะเลอาณาเขต ในกรณีที่ขอบนอกสุดของความลาดของทวีปมีความกว้างไม่ถึง 200 ไมล์ทะเลไหล่ทวีปอาจขยายออกไปได้อีกไม่เกินกว่า 150 ไมล์ทะเล ในกรณีที่ความลาดของทวีปมีความต่อเนื่องออกไปในทะเลโดยน้ำไม่ลึกกว่า 2,500 เมตร แต่ถ้าน้ำลึกกว่า 2,500 เมตรก็ขยายออกไปได้เพียงไม่เกิน 100 ไมล์ทะเลนับจากขอบนอกสุดของบริเวณที่น้ำลึก 2,500 เมตร แต่ไม่ว่ากรณีใดๆก็ตามไหล่ทวีปจะมีความกว้างรวมทั้งสิ้นเกินกว่า 350 ไมล์ทะเลนับจากเส้นฐานไม่ได้⁶² โดยในประเทศไทยมีการประกาศกำหนดเขตไหล่ทวีปของประเทศไทยด้านอ่าวไทย เมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม พ.ศ. 2516⁶³ โดยมีพระบรมราชโองการให้ประกาศให้ทราบทั่วกันว่า

“เพื่อความมุ่งประสงค์ในการใช้สิทธิอธิปไตยของประเทศไทยในการสำรวจและการแสวงประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติในอ่าวไทยจึงกำหนดให้เขตไหล่ทวีปตามแผนที่และพิกัดภูมิศาสตร์ของแต่ละจุดที่ประกอบเป็นเขตไหล่ทวีปของประเทศซึ่งแนบท้ายประกาศนี้เป็นเขตไหล่ทวีปของประเทศไทยด้านอ่าวไทย

ในการกำหนดเขตไหล่ทวีปนี้ ได้ยึดถือมูลฐานแห่งสิทธิตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศอันเป็นที่ยอมรับนับถือกันทั่วไปและตามอนุสัญญาว่าด้วยไหล่ทวีปซึ่งกระทำ ณ กรุงเจนีวา ลงวันที่ 29 เมษายน ค.ศ.1958 และประเทศไทยได้ให้สัตยาบันไว้แล้ว เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม พ.ศ. 2511”

ดังนั้น การกำหนดเขตไหล่ทวีปของประเทศไทยด้านอ่าวไทยอาศัยแผนที่และพิกัดภูมิศาสตร์ของแต่ละจุดที่ประกอบเป็นเขตไหล่ทวีปของประเทศซึ่งแนบท้ายประกาศนี้เป็นเขตไหล่ทวีปของประเทศไทยด้านอ่าวไทย

⁶² จตุรนต์ ธีระวัฒน์, อ้างแล้ว เชิงบรรณคดี 47, น. 34-36.

⁶³ ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 90 ตอนที่ 60 วันที่ 1 มิถุนายน 2516

ส่วนด้านทะเลอันดามันนั้น ประเทศไทยมิได้ออกประกาศกำหนดเขตไหล่ทวีปด้านทะเลอันดามันแต่อาศัยความตกลงการแบ่งเขตกันทะเลระหว่างประเทศไทยกับประเทศต่างๆที่มีชายฝั่งประชิดหรือตรงข้ามกับประเทศไทย ดังนี้

1. ประกาศใช้ความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอินโดนีเซียว่าด้วยการแบ่งเขตกันทะเลระหว่างประเทศทั้งสองในทะเลอันดามัน⁶⁴
2. ประกาศใช้ความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐอินโดนีเซียและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอินโดนีเซียเกี่ยวกับการกำหนดจุดร่วมสามฝ่ายและการแบ่งเขตที่เกี่ยวข้องของประเทศทั้งสามในทะเลอันดามัน⁶⁵

ดังนั้น จากประกาศเขตทางทะเลทั้งหมดของประเทศไทย สรุปได้ว่า ประเทศไทยมีอำนาจอธิปไตย คือ มีอำนาจออกกฎหมายและบังคับใช้กฎหมาย รวมทั้งการมีสิทธิอธิปไตยหรือสิทธิอื่นๆเหนือทะเลอาณาเขต เขตเศรษฐกิจจำเพาะและเขตไหล่ทวีป ประเทศไทยจึงมีอาณาเขตทางทะเลครอบคลุมตั้งแต่ทะเลอาณาเขตไปจนถึงเขตไหล่ทวีป

อนึ่ง จากประกาศเขตทางทะเลของประเทศไทยทั้งหมดจะสังเกตเห็นว่าประกาศกำหนดทะเลอาณาเขตและประกาศกำหนดเขตไหล่ทวีปมีคำว่า “กำหนด” แตกต่างจากประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะและประกาศเขตต่อเนื่อง ทั้งนี้เป็นเพราะทะเลอาณาเขตและเขตไหล่ทวีปตามกฎหมายระหว่างประเทศถือว่าทะเลอาณาเขตและเขตไหล่ทวีปเป็นเขตทางทะเลที่ถือเป็นส่วนหนึ่งของดินแดนของประเทศนั้นๆที่มีอาณาเขตทางทะเลโดยอัตโนมัติโดยไม่ต้องประกาศเขตทะเลอาณาเขตและเขตไหล่ทวีปแต่ต้องกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตและเขตไหล่ทวีปเพื่อให้ประเทศอื่นๆได้ทราบถึงสิทธิของประเทศนั้นๆเหนือทะเลอาณาเขตและเขตไหล่ทวีป⁶⁶

2.2 การควบคุมภาวะมลพิษจากการทิ้งเทในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในหัวข้อ 2.1 ว่าประเทศไทยมีเขตทางทะเลตั้งแต่ทะเลอาณาเขตไปจนถึงเขตไหล่ทวีป ทำให้ประเทศไทยมีอำนาจในการออกกฎหมายและบังคับใช้กฎหมายเพื่อคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลเหนือเขตทางทะเลต่างๆเหล่านั้น แต่อย่างไรก็ตามในการคุ้มครอง

⁶⁴ จุมพต สายสุนทร, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 12, น. 301.

⁶⁵ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 96 ตอนที่ 83 วันที่ 18 พฤษภาคม 2522 อ้างถึงในพิงอ้าง

⁶⁶ จุมพต สายสุนทร, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 12, น. 295.

สิ่งแวดล้อมทางทะเลจากภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือ ประเทศไทยไม่สามารถที่จะคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือในเขตต่างๆทางทะเลได้ทั้งหมด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตเศรษฐกิจจำเพาะซึ่งเป็นเขตทางทะเลที่มีเรือของทุกประเทศสามารถเดินเรือผ่านได้ตลอดเวลาโดยไม่จำเป็นต้องขออนุญาตจากประเทศไทย ยกเว้นในกรณีที่จะเข้ามาแสวงประโยชน์ทางเศรษฐกิจในเขตเศรษฐกิจจำเพาะที่จะต้องได้รับอนุญาตจากประเทศไทย ทั้งนี้เป็นเพราะกฎหมายที่เกี่ยวข้องซึ่งได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 119, 119 ทวิ และมาตรา 204 ได้บัญญัติห้ามทิ้งสิ่งใดลงในทะเลภายในน่านน้ำไทยซึ่งคำว่า “น่านน้ำไทย” พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 3 ได้บัญญัติว่า หมายความว่า บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของราชอาณาจักรไทยและในกรณีตามมาตรา 17 มาตรา 119 มาตรา 119 ทวิ มาตรา 120 มาตรา 121 มาตรา 133 มาตรา 204 และ มาตรา 220 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ให้ความหมายรวมถึงน่านน้ำที่อยู่ในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทยด้วย ดังนั้น ทะเลภายในน่านน้ำไทย หมายถึง ทะเลที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของประเทศไทย ซึ่งได้แก่ ทะเลอาณาเขต และถ้าเป็นกรณีตามมาตรา 119, 119 ทวิ และมาตรา 204 สามารถบังคับใช้พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ได้ถึงเขตต่อเนื่องของประเทศไทย ดังนั้น ประเทศไทยสามารถคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือได้ในทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่องของประเทศไทยเท่านั้น ทำให้ประเทศไทยไม่สามารถนำพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาใช้ในการป้องกัน ควบคุมและแก้ไขภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะได้

2.3 ข้อจำกัดของการควบคุมภาวะมลพิษจากการทิ้งเทในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

แม้ประเทศไทยจะมีอำนาจอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขตและมีสิทธิอย่างใดๆเหนือเขตเศรษฐกิจจำเพาะและเขตไหล่ทวีปตามประกาศเขตต่างๆทางทะเล ซึ่งทำให้ประเทศไทยมีอำนาจออกกฎหมายและบังคับใช้กฎหมายเพื่อคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลเหนือบริเวณเขตต่างๆเหล่านั้นได้ แต่ในการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลของประเทศไทยจากภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรื่อนั้น ประเทศไทยไม่สามารถคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือได้ครอบคลุมเขตทางทะเลทั้งหมดโดยเฉพาะในเขตเศรษฐกิจจำเพาะทั้งนี้เพราะมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือที่มีอยู่ของประเทศไทยในปัจจุบัน ซึ่ง

ได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 สามารถบังคับใช้ได้เฉพาะในทะเลอาณาเขต และเขตต่อเนื่องเท่านั้น ทำให้เกิดข้อจำกัดในการนำกฎหมายฉบับดังกล่าวมาบังคับใช้ในกรณีที่เกิดภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทย แต่อย่างไรก็ตาม หากเรือที่ชักธงหรือจดทะเบียนในประเทศไทยก่อให้เกิดภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือขึ้นไม่ว่าจะได้ก่อให้เกิดภาวะมลพิษจากการทิ้งเทขึ้นในทะเลอาณาเขต เขตต่อเนื่อง เขตเศรษฐกิจจำเพาะ หรือในกรณีของเรือที่ชักธงของประเทศอื่น ถ้าก่อให้เกิดภาวะมลพิษจากการทิ้งเทขึ้นในทะเลอาณาเขต เขตต่อเนื่อง เขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทย ประเทศไทยสามารถนำพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 มาบังคับใช้เพื่อป้องกัน ควบคุมและแก้ไขภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือในเขตทางทะเลต่างๆ โดยเฉพาะในเขตเศรษฐกิจจำเพาะได้ซึ่งจะได้อธิบายโดยละเอียดในบทต่อไป

3. ผลกระทบของภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเท

3.1 ผลกระทบต่อทรัพยากรทางทะเล

การทิ้งเทสิ่งต่างๆลงสู่ทะเลนั้นไม่ว่าสิ่งนั้นจะเป็นของเสียหรือไม่ได้เป็นของเสียก็ตามล้วนแต่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรทางทะเลได้ทั้งสิ้น ถ้าสิ่งที่ทิ้งลงสู่ทะเลนั้นเป็นจำพวกของเสียหรือวัตถุมีพิษ เช่น มีส่วนผสมของสารตะกั่ว สารปรอท ก็จะส่งผลให้ปริมาณออกซิเจนในน้ำทะเลลดลงทำให้น้ำทะเลเสื่อมคุณภาพ เกิดการปนเปื้อนและเป็นแหล่งสะสมสารพิษ หรือแม้ว่าสิ่งที่ทิ้งลงสู่ทะเลนั้นไม่ใช่ของเสียแต่การทิ้งลงสู่ทะเลนั้นอาจทำให้สภาพแวดล้อมทางทะเลเปลี่ยนแปลงไปซึ่งจะส่งผลกระทบต่อพืชน้ำ สัตว์น้ำ รวมทั้งทรัพยากรทางทะเลชนิดอื่นๆ ทำให้มีปริมาณลดลงหรือสูญพันธุ์ได้ ดังนั้น การทิ้งเทสิ่งใดๆลงไปในทะเลจะส่งผลกระทบต่อทรัพยากรทางทะเล และจะส่งผลเชื่อมโยงเป็นลูกโซ่ไปสู่ผลกระทบอื่น

3.2 ผลกระทบต่อการประมง

การทิ้งเทของเสียและวัตถุอื่นใดลงทะเลนอกจากจะส่งผลให้ทรัพยากรทางทะเลลดลงแล้ว ผลกระทบจากภาวะมลพิษดังกล่าวยังส่งผลต่อการประมงด้วย เมื่อปริมาณทรัพยากรทางทะเล เช่น ปลา ปู กุ้ง ลดจำนวนลงจะทำให้ชาวประมงจับสัตว์น้ำต่างๆได้ลดลง ทำให้ปริมาณสัตว์น้ำมีไม่เพียงพอต่อการจับเกิดเป็นปัญหาปริมาณสัตว์น้ำไม่เพียงพอต่อการบริโภค และทำให้ชาวประมงขาดแคลนรายได้จากการทำประมง

3.3 ผลกระทบต่อทัศนียภาพและการท่องเที่ยว

ประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งที่มีทะเลที่สวยงามไม่ว่าจะเป็นอ่าวไทยหรือทะเลอันดามัน เป็นสถานที่ที่ชาวต่างชาตินิยมเข้ามาท่องเที่ยวและชมความสวยงามของท้องทะเลไทย ดังนั้น การทิ้งสิ่งต่าง ๆ ลงสู่ทะเลย่อมส่งผลให้ทัศนียภาพทางทะเลและชายฝั่งเสียไปทำให้เกิดความเสียหายต่อการท่องเที่ยว เนื่องจากการทิ้งเทตังกล่าว เช่น การทิ้งของเสีย การทิ้งขยะ ตะกอน โคลน เหล่านี้ จะทำให้น้ำทะเลเกิดการขุ่น มีกลิ่นเหม็นจากของเสียนั้น หรือถ้าเป็นขยะหรือคราบน้ำมันก็จะถูกพัดพาเข้าสู่ฝั่งหรือชายหาดต่างๆทำให้ชายหาดเกิดความสกปรกหรือเต็มไปด้วยตะกอนโคลนเป็นที่รังเกียจของนักท่องเที่ยว ทำให้การท่องเที่ยวชบเซาและทัศนียภาพเสียหาย

3.4 ผลกระทบต่อแนวปะการัง

การทิ้งของเสียหรือสิ่งต่าง ๆ ลงในทะเลอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่แนวปะการังได้ เช่น การทิ้งเศษพลาสติก โคลน หรือตะกอนลงสู่ทะเล โดยเศษพลาสติก โคลน ตะกอน เหล่านี้จะไปปกคลุมตามแนวปะการังทำให้ปะการังตาย

3.5 ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ

ผลกระทบด้านเศรษฐกิจเป็นผลกระทบต่อเนื่องมาจากผลกระทบด้านอื่น ๆ ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นไม่ว่าจากการประมงหรือจากการท่องเที่ยว เมื่อภาวะมลพิษจากการทิ้งเททำให้แหล่งท่องเที่ยวทางทะเลเสียไป ทำให้ทัศนียภาพทางทะเลและชายฝั่งเสียหายทำให้ชาวประมงจับปลาไม่ได้ก็จะส่งผลถึงสภาพทางเศรษฐกิจของบุคคลเหล่านั้น ทำให้ชาวประมงหรือชาวบ้านที่มีอาชีพขายของให้แก่นักท่องเที่ยวขาดรายได้ นอกจากนี้การที่ทะเลเกิดความสกปรก การเข้ามาดูแลแก้ไขจัดการกับความสกปรกนั้นก็จะมีความค่าใช้จ่าย ซึ่งในการดูแลแก้ไขดังกล่าวนี้บางกรณีต้องใช้ค่าใช้จ่ายในการจัดการมลพิษสูงทำให้รัฐต้องเสียงบประมาณในการเข้ามาแก้ไข

3.6 ผลกระทบต่อสาธารณสุข

การที่มีของเสียทิ้งลงสู่ทะเลทำให้ทะเลเกิดความสกปรก สามารถส่งผลถึงสุขภาพอนามัยของประชาชนได้เนื่องจากสิ่งที่ยังลงสู่ทะเลบางอย่างนั้นอาจมีโลหะหนักปะปนอยู่หรือมีสารพิษ

ผสมอยู่ทำให้เกิดการสะสมของสารพิษในร่างกายของสัตว์น้ำ เมื่อประชาชนนำสัตว์น้ำมาบริโภคก็
จะได้รับสารพิษดังกล่าวมาสะสมอยู่ในร่างกายด้วยทำให้เกิดอันตรายต่อชีวิตของประชาชน

4. แนวทางในการป้องกันและแก้ไขภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเท

4.1 การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทะเล

การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทะเลเป็นวิธีการอย่างหนึ่งที่จะสามารถป้องกันภาวะ
มลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทได้เพราะการตรวจสอบคุณภาพน้ำทะเลได้ทำเพื่อทราบถึงคุณภาพ
น้ำทะเลและสถานการณ์ของมลพิษทางทะเลที่มีการเปลี่ยนแปลงไปโดยเฉพาะอย่างยิ่งภาวะ
มลพิษจากการทิ้งเท ซึ่งข้อมูลคุณภาพน้ำทะเลที่ได้นำมาใช้พิจารณากำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำ
ทะเลชายฝั่งและนำมาใช้ในการจัดทำมาตรการที่เหมาะสมในการจัดการกับภาวะมลพิษทางทะเล
จากการทิ้งเท การดำเนินการสำรวจคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่งเป็นหน้าที่ของกรมควบคุมมลพิษที่จะ
จัดทำขึ้นทุกปีโดยเฉพาะบริเวณที่คุณภาพน้ำมีแนวโน้มเสื่อมโทรมซึ่งจะมีการติดตามตรวจสอบ
หลายครั้งต่อปีขึ้นอยู่กับความรุนแรงของสถานการณ์เพื่อค้นหาแหล่งกำเนิดมลพิษและควบคุมให้
มีการปฏิบัติตามกฎหมาย⁶⁷

4.2 การให้ความรู้แก่ประชาชน

การให้ความรู้แก่ประชาชนเป็นหนทางหนึ่งที่สามารถแก้ปัญหาภาวะมลพิษทางทะเลจาก
การทิ้งเทได้อย่างมีประสิทธิภาพทำให้ประชาชนมีความเข้าใจเกี่ยวกับภาวะมลพิษทางทะเลจาก
การทิ้งเทและทำให้ประชาชนเห็นคุณค่าของทรัพยากรทางทะเลและรักทะเล รวมทั้งการให้ความ
ร่วมมือในการป้องกันและแก้ไขภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเท

4.3 การเตรียมการและมาตรการในการจัดการกับภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเท

การทิ้งเทเป็นแหล่งที่มาของภาวะมลพิษทางทะเลอีกแหล่งหนึ่งซึ่งไม่ว่าจะเป็นภาวะ
มลพิษจากการทิ้งเทหรือจากภาวะมลพิษอื่นๆ เช่น ภาวะมลพิษจากแหล่งบนบก ล้วนแต่มีการทิ้ง

⁶⁷ www.pcd.go.th, อ้างแล้ว เจริญพรที่ 6

ของเสียหรือสิ่งที่เป็นอันตรายลงสู่ทะเล ดังนั้น จึงต้องมีการเตรียมการรับมือกับปัญหาภาวะมลพิษดังกล่าวโดยการสำรวจข้อมูล กำหนดมาตรการและจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อจัดการกับของเสียหรือสิ่งใด ๆ ที่เกิดจากภาวะมลพิษจากการทิ้งเท เพื่อให้มีมาตรการที่เหมาะสม

4.4 การจัดหาเทคโนโลยีที่เหมาะสมในการลดภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเท

เพื่อให้การจัดปัญหาภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพควรต้องจัดหาเทคโนโลยีที่เหมาะสมมาช่วยในการจัดและลดภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเท

5. ข้อจำกัดของภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทจากเรือของประเทศไทย

ภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือสามารถเกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยได้ ซึ่งแม้ว่าประเทศไทยจะยังไม่มีข้อมูลหรือสถิติที่เกี่ยวกับภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือในเขตดังกล่าวก็ตาม โดยบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือของประเทศไทย ได้แก่ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ซึ่งบัญญัติให้การป้องกันและควบคุมภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียหรือสารอื่นจากเรือต่างๆเป็นไปตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 โดยกฎหมายที่เกี่ยวข้องแต่ละฉบับมีข้อจำกัด คือ ไม่ได้ให้คำนิยามของการทิ้งเท (Dumping) และภาวะมลพิษจากการทิ้งเท (Pollution by Dumping) ไว้ และพระราชบัญญัติทั้ง 2 ฉบับดังกล่าวมีข้อจำกัด คือ ไม่สามารถนำมาบังคับใช้เพื่อป้องกัน ควบคุมและแก้ไขภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยได้ โดยสามารถนำมาบังคับใช้เพื่อป้องกันและควบคุมภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียหรือสารอื่นจากเรือได้ภายในทะเลอาณาเขต และเขตต่อเนื่องเท่านั้น ดังนั้น อาจสรุปได้ว่าข้อจำกัดของภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทย ได้แก่ ข้อจำกัดในเรื่องการให้คำนิยามของการทิ้งเท และพื้นที่ในการบังคับใช้กฎหมาย แต่อย่างไรก็ตามประเทศไทยสามารถนำพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 มาบังคับใช้เพื่อป้องกัน ควบคุม และแก้ไขภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยได้