

บทที่ 3

นโยบาย มาตรการทางกฎหมาย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับภาวะมลพิษทางทะเลจาก การทิ้งเทจากเรือของประเทศไทย

การที่ประเทศไทยจะสามารถคุ้มครองสิ่งแวดล้อมของประเทศไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประเทศไทยจะต้องมีนโยบายในการป้องกัน ควบคุมและแก้ไขที่เหมาะสมเพื่อไม่ให้เกิดภาวะมลพิษแก่สิ่งแวดล้อม หากประเทศไทยวางนโยบายในการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมผิดพลาดย่อมก่อให้เกิดความเสียหายแก่สิ่งแวดล้อมและส่งผลกระทบต่อมนุษย์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งภาวะมลพิษทางทะเลซึ่งเป็นภาวะมลพิษที่สำคัญและประเทศไทยประสบกับปัญหาภาวะมลพิษทางทะเลได้บ่อยครั้งเนื่องจากประเทศไทยมีอาณาเขตทางทะเลถึงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะซึ่งเป็นเขตที่ให้เสรีภาพในการเดินเรือแก่เรือของทุกประเทศที่สามารถเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยได้รวมทั้งเป็นเขตที่ประเทศไทยมีสิทธิแสวงประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลได้แต่เพียงผู้เดียว ทำให้มีการเดินเรืออยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะตลอดเวลา ซึ่งภาวะมลพิษทางทะเลนั้นอาจมีแหล่งที่มาได้หลายแหล่งแต่แหล่งที่มาที่ก่อให้เกิดภาวะมลพิษทางทะเลได้ไม่ยิ่งหย่อนกว่าแหล่งอื่นๆ คือ ภาวะมลพิษจากการทิ้งเทโดยเฉพาะภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือซึ่งเป็นภาวะมลพิษประเภทหนึ่งที่สามารถเกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยได้และเป็นภาวะมลพิษที่ใกล้ตัวที่จะต้องมีการดำเนินการในการป้องกัน ควบคุมและแก้ไขที่เหมาะสม โดยประเทศไทยมีนโยบายและแผน และมาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือ ดังนี้

1.นโยบายและแผนในการควบคุมภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเท

1.1 นโยบายตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยเป็นกฎหมายแม่บทของประเทศไทยแม้ว่ารัฐธรรมนูญของประเทศไทยจะถูกแก้ไขหรือยกเลิกมาแล้วหลายฉบับ แต่เรื่องเกี่ยวกับนโยบายสิ่งแวดล้อมเป็นเรื่องที่สำคัญ รัฐธรรมนูญแทบทุกฉบับจะมีการกำหนดนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งในรัฐธรรมนูญฉบับปัจจุบัน คือ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 ได้กำหนดนโยบายด้าน

สิ่งแวดล้อมไว้ในมาตรา 85 ว่า

“รัฐต้องดำเนินการตามแนวนโยบายด้านที่ดิน ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม ดังต่อไปนี้

(1) กำหนดหลักเกณฑ์การใช้ที่ดินให้ครอบคลุมทั่วประเทศ โดยให้คำนึงถึงความสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ ทั้งผืนดิน ผืนน้ำ วิถีชีวิตของชุมชนท้องถิ่นและการดูแลรักษาทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ และกำหนดมาตรฐานการใช้ที่ดินอย่างยั่งยืน โดยต้องให้ประชาชนในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากหลักเกณฑ์การใช้ที่ดินนั้นมีส่วนร่วมในการตัดสินใจด้วย

(2) กระจายการถือครองที่ดินอย่างเป็นธรรมและดำเนินการให้เกษตรกรมีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิในที่ดินเพื่อประกอบเกษตรกรรมอย่างทั่วถึงโดยการปฏิรูปที่ดินหรือวิธีอื่น รวมทั้งจัดหาแหล่งน้ำเพื่อให้เกษตรกรมีน้ำใช้อย่างพอเพียงและเหมาะสมแก่การเกษตร

(3) จัดให้มีการวางผังเมือง พัฒนา และดำเนินการตามผังเมืองอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อประโยชน์ในการดูแลรักษาทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน

(4) จัดให้มีแผนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำและทรัพยากรธรรมชาติอื่นอย่างเป็นระบบและเกิดประโยชน์ต่อส่วนรวม ทั้งต้องให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการสงวน บำรุงรักษา และใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติและความหลากหลายทางชีวภาพอย่างสมดุล

(5) ส่งเสริม บำรุงรักษา และคุ้มครองคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามหลักการพัฒนาที่ยั่งยืน ตลอดจนควบคุมและกำจัดการะมลพิษที่มีผลต่อสุขภาพอนามัย สวัสดิภาพ และคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยประชาชน ชุมชนท้องถิ่น และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ต้องมีส่วนร่วมในการกำหนดแนวทางการดำเนินงาน”

จากบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 มีการบัญญัติแนวนโยบายพื้นฐานของรัฐในเรื่องทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมไว้ในมาตรา 85(5) โดยวางแนวนโยบายให้ รัฐต้องส่งเสริม บำรุงรักษา และคุ้มครองคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตลอดจนควบคุมและกำจัดการะมลพิษที่ส่งผลต่อชีวิต ร่างกาย อนามัยของประชาชนในประเทศไทย โดยให้ประชาชน ชุมชนท้องถิ่นและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ควบคุมและกำจัดการะมลพิษ ดังนั้น รัฐต้องกระทำตามแนวนโยบายพื้นฐานดังกล่าวโดยนำแนวนโยบายพื้นฐานทางสิ่งแวดล้อมตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 มาเป็นแนวทางในการตรากฎหมายและกำหนดนโยบายในการบริหารประเทศที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม

ไม่ว่าจะเป็นการส่งเสริม บำรุงรักษาหรือคุ้มครองทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมตลอดจนการควบคุมและกำจัดภาวะมลพิษต่างๆซึ่งรวมถึงภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือ

1.2 นโยบายในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2550-2554)

ประเทศไทยใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมาเป็นกรอบในการพัฒนาประเทศมาแล้วถึง 9 ฉบับ โดยแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ถือเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญของการวางแผนพัฒนาประเทศ คือ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2540-2544) ซึ่งให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในสังคมมุ่งให้คนเป็นศูนย์กลางการพัฒนาและใช้เศรษฐกิจเป็นเครื่องมือช่วยพัฒนาให้สังคมมีความสุขและมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ทั้งยังปรับเปลี่ยนวิธีการพัฒนาแบบแยกส่วนมาบูรณาการแบบองค์รวม เพื่อให้เกิดความสมดุลระหว่างเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม ต่อมาในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่9 (พ.ศ.2545-2549) ได้นำ “ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง” มาเป็นปรัชญาในการพัฒนาและบริหารประเทศควบคู่ไปกับการพัฒนาแบบบูรณาการที่มี “คนเป็นศูนย์กลางการพัฒนา” ต่อเนื่องจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 และในปัจจุบันประเทศไทยกำลังใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2550-2554) ซึ่งยังคงเน้นหลัก “ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง” โดยแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2550-2554) มีวัตถุประสงค์หลักที่เกี่ยวกับทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 2 ประการ¹ คือ

1. เพิ่มศักยภาพของชุมชนเชื่อมโยงเป็นเครือข่ายเป็นรากฐานการพัฒนาเศรษฐกิจคุณภาพชีวิต และอนุรักษ์ ปันฟู ใช้ประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืนนำไปสู่การพึ่งตนเองและลดปัญหาความยากจนอย่างบูรณาการ

2. เสริมสร้างความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติและคุณค่าความหลากหลายทางชีวภาพควบคู่กับการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้เป็นฐานที่มั่นคงของการพัฒนาประเทศ และการดำรงชีวิตของคนไทยทั้งในปัจจุบันและอนาคต รวมทั้งสร้างกลไกในการรักษาผลประโยชน์ของชาติอย่างเป็นธรรมและอย่างยั่งยืน

¹ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่10 (พ.ศ.2550-2554), หน้า ร อ้างถึงใน อำนาจ วงศ์บัณฑิต, กฎหมายสิ่งแวดล้อม, พิมพ์ครั้งที่ 2 แก้ไขเพิ่มเติม (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2550), น. 53.

และในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2550-2554) ได้กำหนดเป้าหมายเพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมดังกล่าว โดยให้รักษาความอุดมสมบูรณ์ของพื้นที่ป่าไม้ไว้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 33 และต้องเป็นพื้นที่ป่าอนุรักษ์ไม่น้อยกว่าร้อยละ 18 ของพื้นที่ประเทศ รักษาพื้นที่ทำการเกษตรในเขตชลประทานไม่น้อยกว่า 31,000,000 ไร่ และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมต่อการดำรงชีวิตที่ดีและไม่เป็นภัยคุกคามต่อระบบนิเวศน์ และของเสียอันตรายจากชุมชนและอุตสาหกรรมได้รับการจัดการอย่างถูกต้องร้อยละ 80 ของปริมาณของเสียอันตรายทั้งหมด²

ดังนั้น เมื่อพิจารณาจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2550-2554) ในส่วนที่เกี่ยวกับทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจะเน้นการอนุรักษ์ พื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืนและพัฒนาประเทศควบคู่ไปกับการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมโดยไม่ได้มีการกล่าวถึงการป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเลซึ่งรวมถึงภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือ

1.3 นโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2540-2559

นโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2540-2559 เป็นนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมของประเทศไทยโดยตรง ซึ่งเกิดจากการเสนอแนะของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โดยนโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมเป็นนโยบายระยะยาว 20 ปีจากพ.ศ. 2540-2559 โดยนโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีความมุ่งหมายที่จะให้มีการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ควบคู่กันไปกับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม

โดยได้กำหนดแนวทางที่จำเป็นเร่งด่วนในการฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติที่เกิดทดแทนได้ให้เข้าสู่สภาพสมดุลของการใช้และการเกิดทดแทนและกำหนดแนวทางการแก้ไข ขจัดภาวะมลพิษทางน้ำ มลพิษทางอากาศ มลพิษทางเสียงและความสั่นสะเทือน มลฝอยและสิ่งปฏิกูล สารอันตราย และของเสียอันตราย ตลอดจนการกำหนดแนวทางในการส่งเสริมและรักษาคุณภาพ

² สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, เพิ่งอ้าง, หน้า ล.

สิ่งแวดล้อมแห่งชาติในอนาคต³ โดยวัตถุประสงค์หลักของนโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ คือ การดูแลรักษาและฟื้นฟูคุณภาพสิ่งแวดล้อมเพื่อเสริมสร้างคุณภาพชีวิตและสุขภาพอนามัยที่ดีของประชาชน ทั้งอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติให้เป็นฐานของการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยฟื้นฟูบูรณะทรัพยากรธรรมชาติที่สามารถฟื้นฟูได้ให้มีศักยภาพเป็นปัจจัยพื้นฐานของการพัฒนาในอนาคต รวมทั้งสงวนรักษาและใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ไม่สามารถฟื้นคืนสภาพได้อย่างประหยัดและมีประสิทธิภาพ และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารและการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมและกระจายอำนาจหน้าที่ไปสู่จังหวัดและท้องถิ่น⁴

นโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติประกอบด้วยนโยบายหลัก 6 ประการ คือ นโยบายด้านทรัพยากรธรรมชาติ นโยบายป้องกันและขจัดมลพิษ นโยบายแหล่งธรรมชาติและศิลปกรรม นโยบายสิ่งแวดล้อมชุมชน นโยบายการศึกษาและประชาสัมพันธ์เพื่อสิ่งแวดล้อม และนโยบายเทคโนโลยีเพื่อสิ่งแวดล้อม โดยนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล ได้แก่ นโยบายทรัพยากรธรรมชาติและนโยบายป้องกันและขจัดมลพิษ⁵ โดยในนโยบายทรัพยากรธรรมชาติแบ่งออกเป็นนโยบายเฉพาะด้านโดยพิจารณาตามประเภทของทรัพยากร คือ ทรัพยากรดินและการใช้ที่ดิน ทรัพยากรแร่ ทรัพยากรพลังงาน ทรัพยากรป่าไม้ ทรัพยากรน้ำและทรัพยากรชายฝั่ง ซึ่งนโยบายด้านทรัพยากรชายฝั่งเป็นนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้

1. การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลต้องมีผลกระทบต่อทรัพยากรชายฝั่งน้อยที่สุด แนวทางดำเนินงานได้แก่ การส่งเสริมการพัฒนาที่สอดคล้องกับขีดความสามารถที่จะรองรับได้ กำหนดแนวเขตปลอดการพัฒนา กำหนดระเบียบและควบคุมการพัฒนาและขยายตัวของชุมชนเมืองบริเวณชายฝั่งทะเล กำหนดมาตรการป้องกันความเสื่อมโทรมของคุณภาพน้ำทะเลอันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาห้ามการถมที่ดินชายหาด ที่ชายทะเลและที่ได้น้ำทะเลที่เป็นสาธารณสมบัติของรัฐ เว้นแต่โครงการพัฒนา เว้นแต่โครงการของรัฐที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจระดับชาติ และ

³ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, นโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2540-255, (กรุงเทพมหานคร: สำนักงานนโยบายและแผน, 2540), น. 1.

⁴ เพิ่งอ้าง, น.10.

⁵ จุมพต สายสุนทร, กฎหมายสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ การคุ้มครองและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล, พิมพ์ครั้งที่ 2 แก้ไขเพิ่มเติม (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2550), น. 92.

ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี เปรียบเทียบกำหนดเขตเพาะเลี้ยงชายฝั่งและแนวทางการ กำหนดเขต อุตสาหกรรมแร่ในพื้นที่ชายทะเล ใกล้เคียงและเขตทะเลลึกให้เหมาะสม กำหนดมาตรการป้องกัน ควบคุมและปราบปรามการบุกรุกทำลายทรัพยากรชายฝั่งทะเลอย่างเคร่งครัด และประชาสัมพันธ์ สร้างจิตสำนึกแก่ผู้บริหาร นักการเมือง ประชาชน องค์กรและสถาบันการศึกษาให้เห็นถึง ความสำคัญและคุณค่าของพื้นที่ชายฝั่งทะเลและทรัพยากรชายฝั่งทะเล

2. การใช้ประโยชน์ทรัพยากรชายฝั่งทะเลต้องคำนึงถึงหลักการอนุรักษ์และศักยภาพการ ผลิตของทรัพยากร โดยจัดให้มีระบบการบริหารจัดการแบบผสมผสานและเร่งรัดการจัดทำ แผนปฏิบัติการระดับภูมิภาคและจังหวัด โดยส่งเสริมให้ภาครัฐ เอกชน และผู้ประกอบการที่ เกี่ยวข้องมีบทบาทในเรื่องดังกล่าว ตลอดจนการปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบและข้อบังคับที่ เกี่ยวข้อง

3. กำหนดการใช้ที่ดินชายฝั่งทะเลและที่ดินใต้น้ำทะเลตามสมรรถนะของที่ดิน ส่งเสริม ให้มีการดำเนินการตามแผนแม่บทการจัดการปะการังของประเทศอย่างเคร่งครัด และควรจะต้อง ออกผังเมืองรวมและผังเมืองเฉพาะ (แล้วแต่กรณี) บริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลให้ครบทั่วประเทศ

ซึ่งนโยบายที่กล่าวมานั้นเป็นการกำหนดนโยบายการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งและการใช้ ประโยชน์จากทรัพยากรชายฝั่ง และมีการกล่าวถึงการรักษาคุณภาพของน้ำทะเลที่อาจถูกทำลาย จากกิจกรรมต่างๆบริเวณชายฝั่งทะเลและกิจกรรมบนไหล่ทวีปและทะเลน้ำจืด⁶

ส่วนนโยบายป้องกันและขจัดมลพิษนั้นมีสาระสำคัญ ดังนี้

1. ลดและควบคุมปัญหามลพิษอันเนื่องมาจากชุมชน เกษตรกรรม อุตสาหกรรม คมนาคม และกิจกรรมก่อสร้าง ไม่ให้ส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยและความเป็นอยู่ของ ประชาชน รวมทั้งฟื้นฟูคุณภาพสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจ เพื่อให้ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเกิดสมดุลของระบบนิเวศ และเป็นฐานการพัฒนาที่ยั่งยืน

2. สนับสนุนให้มีการจัดการของเสียและสารอันตรายอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งจัดให้มีระบบป้องกันและแก้ไขกรณีฉุกเฉินเมื่อเกิดอุบัติเหตุขนาดใหญ่

3. พัฒนาระบบการบริหารและการจัดการมลพิษให้เกิดเอกภาพในการกำหนดนโยบาย แผน และแนวทางปฏิบัติ ทั้งนี้กฎหมาย องค์กร และเงินทุน ต้องมีความสอดคล้องและสนับสนุนให้ การดำเนินการบริหารและการจัดการมลพิษที่มีประสิทธิภาพ โดยให้ผู้ก่อมลพิษต้องรับผิดชอบ

⁶ เพิ่งอ้าง

รวมทั้งการให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน และมีการประสานความร่วมมือในการจัดการมลพิษ โดยภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชน

โดยนโยบายป้องกันและขจัดมลพิษจะเน้นที่การลดและควบคุมมลพิษจากแหล่งบนบก เป็นส่วนใหญ่

เมื่อพิจารณาจากนโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2540-2559 ซึ่งเป็นนโยบายและแผนที่ใช้ในการกำหนดนโยบายทางด้านสิ่งแวดล้อมของ ประเทศไทยพบว่าในส่วนของการคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล นโยบายและแผนการ ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2540-2559 ได้กล่าวถึงไว้ในนโยบาย ทรัพยากรธรรมชาติและนโยบายป้องกันและขจัดมลพิษโดยส่วนใหญ่จะเน้นไปที่การพัฒนาพื้นที่ ชายฝั่งและการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรชายฝั่ง รวมทั้งเน้นการป้องกันและขจัดมลพิษที่มาจาก แหล่งบนบกเป็นสำคัญโดยไม่ได้กล่าวถึงนโยบายในการป้องกันและขจัดมลพิษจากภาวะมลพิษ จากการทิ้งเท

1.4 แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550-2554

แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550-2554 เป็นแผนการบริหารจัดการ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมตามมาตรา 35 ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษา คุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เพื่อให้เกิดการแปลงนโยบายและแผนการส่งเสริมและ รักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2540-2559 ไปสู่การปฏิบัติ โดยมีจุดเด่นที่สำคัญคือ ยึด หลักการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยใช้กระบวนการยกวางแผนจัดการที่เปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วน มีส่วนร่วมในการจัดทำแผนในทุกขั้นตอน⁷ แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550-2554นี้ ตั้งอยู่บนพื้นฐานของปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงที่เน้นความสมดุล ความพอประมาณและความมี เหตุผลตลอดจนเป็นไปตามกรอบของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) โดยยังคงให้ความสำคัญกับกระบวนการการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อเนื่องจาก

⁷ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, แผนจัดการ คุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550-2554 (กรุงเทพมหานคร: สำนักงานนโยบายและแผน, 2550), น. 1.

กรอบแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2545-2549⁸ โดยแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550-2554 มีวัตถุประสงค์ที่เกี่ยวข้องกับทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม⁹ คือ

- สร้างความสมดุลระหว่างการใช้ประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมกับการสงวน อนุรักษ์ และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมสอดคล้องกับความสามารถในการรองรับของระบบนิเวศ เพื่อการพัฒนาและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมทั้งยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

- เพิ่มขีดความสามารถของทุกภาคส่วนทั้งหน่วยงานในส่วนภูมิภาค ท้องถิ่น องค์กรพัฒนา เอกชน ธุรกิจเอกชน ชุมชน และประชาชน ให้มีบทบาทและหน้าที่รับผิดชอบร่วมกันในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

โดยแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550-2554ได้นำหลักการจัดการ (Principle) มาใช้เป็นกรอบชี้แนะให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นแนวทางในการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอันได้แก่ หลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย หลักความเป็นหุ้นส่วนของรัฐ-เอกชน หลักการระวังไว้ก่อน หลักการเปิดเผยข้อมูลสู่สาธารณะ และหลักผู้ได้รับผลประโยชน์เป็นผู้จ่าย ซึ่งในส่วนของการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือนั้นสามารถนำหลักการจัดการมาใช้เพื่อเป็นแนวทางในการจัดการกับภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทจากเรือได้ ดังนี้

1. “หลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย” (Polluters Pay Principle : ppp) เป็นหลักของความรับผิดชอบต่อที่บังคับให้ผู้ก่อมลพิษไม่ผลักภาระในการกำจัดมลพิษที่เกิดจากกิจกรรมของตนไปสู่สังคมและสิ่งแวดล้อม โดยจะเน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและผลักดันเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์มาช่วยสนับสนุนการจัดการให้มากขึ้น เช่น การจัดเก็บภาษีสิ่งแวดล้อม ค่าธรรมเนียมการจัดการมลพิษ รวมทั้งการกำหนดให้ผู้เป็นต้นเหตุของการรั่วไหลหรือการแพร่กระจายของมลพิษมีหน้าที่พิสูจน์ว่าตนเองมิได้เป็นต้นเหตุที่ทำให้เกิดความเสียหายนั้น¹⁰

2. “หลักการระวังไว้ก่อน” (Precautionary Principle) เป็นหลักการจัดการเชิงรุกที่เน้นการป้องกันผลกระทบล่วงหน้า เป็นหลักที่สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการ 21 (Agenda 21) ซึ่งถือเป็นแผนแม่บทการจัดการสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนของโลก มีการสร้างระบบภูมิคุ้มกันให้กับ

⁸ เฟิงอ๋าง, น. 23.

⁹ เฟิงอ๋าง, หน้า ข

¹⁰ เฟิงอ๋าง, น. 28.

ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมโดยเฉพาะพื้นที่ที่มีระบบนิเวศที่เปราะบาง เน้นเรื่องการใช้มาตรการป้องกันแม้จะยังไม่มีข้อพิสูจน์หรือหลักฐานทางวิทยาศาสตร์อย่างชัดเจนเกี่ยวกับผลเสียหายที่อาจเกิดขึ้น หลักการระวังไว้ก่อนมีองค์ประกอบที่สำคัญ¹¹ คือ

1. หลักการระวังไว้ก่อนใช้ในกรณีที่มีความไม่ชัดเจนทางวิทยาศาสตร์เกี่ยวกับสาเหตุ ขนาด โอกาสความเป็นไปได้และลักษณะของความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น แต่อย่างไรก็ตามการใช้มาตรการดังกล่าวต้องอยู่บนพื้นฐานของการวิเคราะห์ทางวิทยาศาสตร์ที่เชื่อถือได้ไม่ใช่เกิดขึ้นจากการคาดคะเนอย่างลอยๆ
2. หลักการระวังไว้ก่อนใช้ในกรณีที่ความเสียหายซึ่งอาจเกิดขึ้นมีความร้ายแรงเกินกว่าระดับที่จะยอมรับได้ โดยคำนึงถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นแก่คนรุ่นอนาคตหรือประชาชนที่ไม่ได้อยู่ในพื้นที่ซึ่งมีกิจกรรมที่อาจเป็นสาเหตุของความเสียหายด้วย
3. จะต้องดำเนินมาตรการระวังไว้ก่อนที่ความเสียหายอาจเกิดขึ้นหรือก่อนที่จะมีความชัดเจนว่าความเสียหายจะเกิดขึ้นแน่นอน
4. มาตรการที่จะใช้ควรมีความเหมาะสมหรือได้สัดส่วนกับระดับของการคุ้มครองและขนาดของความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น
5. การใช้หลักการระวังไว้ก่อนมีผลในการเปลี่ยนการพิจารณาจากผู้อ้างว่าอาจเกิดความเสียหายไปยังเจ้าของโครงการหรือกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย
6. จะต้องมีการศึกษาอย่างเป็นระบบเพื่อหาข้อมูลและหลักฐานเพิ่มเติมเพื่อสร้างความเข้าใจและเพื่อใช้ในการกำหนดมาตรการสำหรับจัดการกับความเสียหายนั้นอย่างมีประสิทธิภาพ
7. การกำหนดมาตรการป้องกันตามหลักการระวังไว้ก่อนจะต้องมีความโปร่งใสโดยรับฟังข้อมูลจากผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย

และแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมได้กำหนดแนวทางในการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางทะเลโดยให้ฟื้นฟูแหล่งทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งให้กลับสู่สภาพสมดุลทางธรรมชาติ การวางระบบเตือนภัยล่วงหน้า การลดผลกระทบของการขีดเซาะชายฝั่ง กำหนด

¹¹ กอบกุล ราชะนาคร, กฎหมายกับสิ่งแวดล้อม (กรุงเทพมหานคร : วิทยุชน, 2550), น.7-8.

กติกากการจับสัตว์น้ำและการใช้เครื่องมือประมงและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมของแหล่งน้ำทะเลและชายฝั่ง¹²

เพราะฉะนั้น ในแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมจะเน้นการสร้างความสมดุลระหว่างการใช้ประโยชน์กับการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพร้อมทั้งให้ทุกภาคส่วนไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานในส่วนภูมิภาค ท้องถิ่น องค์กรต่างๆหรือประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมโดยหลักการจัดการบางหลักสามารถนำมาใช้ในเรื่องภาวะมลพิษจากการทิ้งได้ แต่อย่างไรก็ตามในส่วนของการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางทะเลแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมได้กำหนดให้ฟื้นฟูแหล่งทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งให้กลับคืนสู่สภาพเดิมพร้อมทั้งให้มีการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมของทะเลและชายฝั่งโดยไม่ได้กำหนดแนวทางในการจัดการกับภาวะมลพิษทางทะเลต่างๆซึ่งรวมถึงภาวะมลพิษจากการทิ้งเท

2.มาตรการทางกฎหมายในการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเท

กฎหมายของประเทศไทยที่บังคับใช้เฉพาะภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทโดยตรงนั้นยังไม่มีแต่อย่างไรก็ตามในบรรดากฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับทะเล¹³อันได้แก่พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2512 พระราชบัญญัติแร่ พ.ศ. 2519 พระราชบัญญัติปิโตรเลียม พ.ศ. 2514 และพระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรม พ.ศ. 2522 กฎหมายที่สามารถนำมาบังคับใช้เพื่อป้องกันควบคุมและแก้ไขภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเท ได้แก่ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ซึ่งเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกัน ควบคุมและแก้ไขภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียหรือวัตถุอื่นจากเรือ แต่อย่างไรก็ตามประเทศไทยสามารถนำพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 มาบังคับใช้เพื่อป้องกัน ควบคุมและแก้ไขภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือได้ แม้ว่าพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 จะเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลแต่พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 ก็มีบทบัญญัติของกฎหมายที่

¹² สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, อ้างแล้ว
เชิงอรรถที่ 7, หน้า ซ.

¹³ <http://www.marinepcd.org/laws/law.html>

สามารถนำมาบังคับใช้ในการควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อมทางทะเลรวมทั้งสามารถนำมาบังคับใช้กับเรือได้

ดังนั้น มาตรการทางกฎหมายที่นำมาบังคับใช้เพื่อป้องกัน ควบคุมและแก้ไขภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือ ได้แก่ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 โดยมาตรการทางกฎหมายในการป้องกันภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือ คือ

2.1 การกำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำทะเล

การกำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำทะเล เป็นการกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมประเภทหนึ่งตามมาตรา 32 ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการควบคุมคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่งให้เหมาะสมกับการใช้ประโยชน์ไม่เกิดอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของมนุษย์และสิ่งมีชีวิตในทะเลตลอดจนให้มีการใช้ทรัพยากรทางทะเลอย่างเหมาะสมสืบไป¹⁴ ซึ่งการกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมเป็นมาตรการหนึ่งที่ใช้เพื่อป้องกันภัยล่วงหน้าและป้องกันความเสี่ยงจากภัยที่อาจเกิดผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยและความเสียหายของมนุษย์ รวมทั้งสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินกิจการที่มีแนวโน้มว่าจะส่งผลร้ายต่อสิ่งแวดล้อมและการกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมสามารถจะเปลี่ยนแปลงได้ตามภาวะเศรษฐกิจและเทคโนโลยีที่ผู้ประกอบการจะนำไปปฏิบัติได้และการกำหนดค่ามาตรฐานคุณภาพน้ำทะเลจะนำมาใช้เป็นเกณฑ์ประกอบการพิจารณาสำหรับเจ้าหน้าที่ที่ทำหน้าที่ตรวจสอบมลพิษของแหล่งกำเนิดว่าได้มีการจัดการสิ่งแวดล้อมจนทำให้ของเสียที่ปล่อยออกมาสู่สิ่งแวดล้อมนั้นได้มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนดไว้¹⁵

ซึ่งการกำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่งในปัจจุบันประเทศไทยได้มีการประกาศใช้ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 27 (พ.ศ.2549) เรื่อง กำหนด

¹⁴ วิจารณ์ สิมาฉายา, การกำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำทะเล (กรุงเทพมหานคร: งานคุณภาพน้ำชายฝั่ง ฝ่ายคุณภาพน้ำ กองมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ, 2534), น. 1.

¹⁵ สุณีย์ มัลลิกะมาลย์, การบังคับใช้กฎหมายสิ่งแวดล้อม (กรุงเทพมหานคร: นิติธรรม, 2542), น. 191-193.

มาตรฐานคุณภาพน้ำทะเล¹⁶ มากำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำทะเลของประเทศไทย โดยในประกาศฉบับดังกล่าวได้แบ่งประเภทคุณภาพน้ำทะเลในเขตน่านน้ำไทยออกเป็นหลายประเภท และกำหนดค่ามาตรฐานคุณภาพน้ำทะเลไว้ ซึ่งให้คำจำกัดความของคำว่า “น้ำทะเล” ว่าหมายถึง น้ำทั้งหมดในเขตน่านน้ำไทยแต่ไม่รวมถึงน้ำในแหล่งน้ำผิวดินตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน และคำว่า “น่านน้ำไทย” ว่าหมายถึง บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของประเทศไทยตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย ซึ่งคำว่าภายใต้อำนาจอธิปไตยของประเทศไทยตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทยโดยปกติหมายถึง การที่ประเทศไทยมีเขตอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายเหนือแผ่นดินที่เป็นอาณาเขตของประเทศไทยรวมไปถึงมีเขตอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายในเขตทางทะเลของประเทศไทยซึ่งได้แก่ ทะเลอาณาเขต ดังนั้น ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 27 (พ.ศ.2549) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำทะเล สามารถนำมาบังคับใช้เพื่อป้องกันล่วงหน้าไม่ให้เกิดการปล่อยของเสียออกมาสู่สิ่งแวดล้อมเกินมาตรฐานที่กฎหมายกำหนดภายในทะเลอาณาเขตของประเทศไทยเท่านั้น ซึ่งแม้ว่าการกำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำทะเลจะเป็นการป้องกันภาวะมลพิษที่มาจากแหล่งบนบกแต่จากการที่มีแหล่งกำเนิดมลพิษอยู่ประชิดกับแหล่งน้ำทะเล เช่น เขตนิคมอุตสาหกรรม เขตชุมชน เป็นต้น ทำให้อาจมีการทิ้งของเสียหรือสารอื่นลงในทะเลจากนิคมอุตสาหกรรมหรือเขตชุมชนเช่นว่านั้น ซึ่งการทิ้งของเสียหรือสารอื่นดังกล่าวอาจเป็นการทิ้งน้ำเสีย ขยะ สารเคมีจากโรงงานอุตสาหกรรม จากชุมชนลงสู่ทะเลโดยตรงหรืออาจมีการบรรทุกใส่เรือแล้วนำไปทิ้งลงทะเลในบริเวณที่ต้องการ เช่น ทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เป็นต้น ซึ่งไม่ว่าจะเป็นการทิ้งของเสียลงสู่ทะเลโดยตรงหรือบรรทุกใส่เรือแล้วทิ้งลงสู่ทะเลล้วนแต่ทำให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมในทะเลรวมทั้งส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน

ดังนั้น การกำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำทะเลจึงเป็นมาตรการทางกฎหมายที่สามารถนำมาบังคับใช้เพื่อป้องกันมิให้ของเสียหรือสารอื่นที่ทิ้งเทหรือปล่อยทิ้งลงสู่ทะเลนั้นมีค่าเกินมาตรฐานที่กำหนดไว้

¹⁶ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 124 ตอนที่ 11 ง หน้า 123 วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2550

2.2 การห้ามทิ้งเทของเสียหรือวัตถุอื่น

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่าประเทศไทยมีกฎหมายที่สามารถนำมาบังคับใช้เพื่อป้องกันภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือ คือ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 โดยในแต่ละฉบับได้บัญญัติให้ป้องกันการทิ้งเทของเสียหรือสารอื่นใดโดยการบัญญัติห้ามทิ้งเทของเสียหรือวัตถุอื่นลงในทะเลภายในน่านน้ำไทย ดังนี้

2.2.1 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

ในประเทศไทยกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อนำมาบังคับใช้ในการป้องกัน ควบคุมและแก้ไขภาวะมลพิษจากการทิ้งเทโดยตรงยังไม่มีการบัญญัติไว้ แต่อย่างไรก็ตามประเทศไทยมีกฎหมายบางฉบับที่กล่าวถึงภาวะมลพิษจากการทิ้งเทไว้โดยได้บัญญัติให้ป้องกันและควบคุมภาวะมลพิษจากการทิ้งเทไว้ร่วมกับภาวะมลพิษอื่น กฎหมายฉบับดังกล่าวได้แก่ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ซึ่งได้บัญญัติเกี่ยวกับภาวะมลพิษจากการทิ้งเทไว้ในส่วนมลพิษอื่นและของเสียอันตราย ซึ่งอยู่ในมาตรา 78 ว่า

“การเก็บรวบรวมการขนส่งและการจัดการด้วยประการใดๆ เพื่อบำบัดและขจัดขยะมูลฝอยและของเสียอื่นที่อยู่ในสภาพเป็นของแข็ง การป้องกันและควบคุมมลพิษที่เกิดจากหรือมีที่มาจากการสำรวจและขุดเจาะน้ำมันก๊าซธรรมชาติและสารไฮโดรคาร์บอนทุกชนิดทั้งบนบกและในทะเลหรือการป้องกันและควบคุมมลพิษที่เกิดจากหรือมีที่มาจากการปล่อยทิ้งน้ำมันและการทิ้งเทของเสียและวัตถุอื่นๆ จากเรือเดินทะเล เรือบรรทุกน้ำมันและเรือประเภทอื่นให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น” ซึ่งเป็นการบัญญัติให้ป้องกันและควบคุมภาวะมลพิษจากการทิ้งเทของเสียและวัตถุอื่นจากเรือประเภทต่างๆ

โดยคำว่า “ของเสีย” ในมาตรา 78 ดังกล่าวหมายถึงสิ่งใดบ้างนั้นพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 4 ได้ให้คำจำกัดความไว้ว่าหมายถึงขยะมูลฝอย สิ่งปฏิกูล¹⁷ น้ำเสีย¹⁸ อากาศเสีย¹⁹ มลสารหรือวัตถุอันตราย²⁰ อื่นใด ซึ่งถูกปล่อยทิ้งหรือ

¹⁷ สิ่งปฏิกูล หมายถึง สิ่งสกปรกน่ารังเกียจ เช่น ขยะเป็นสิ่งปฏิกูลอ้างถึงใน พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542

¹⁸ มาตรา 4 ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

“น้ำเสีย” หมายความว่า ของเสียที่อยู่ในสภาพเป็นของเหลว รวมทั้งมลสารที่

มีที่มาจากแหล่งกำเนิดมลพิษรวมทั้งกาก ตะกอนหรือสิ่งตกค้างจากสิ่งเหล่านั้นที่อยู่ในสภาพของแข็ง ของเหลวหรือก๊าซ ส่วนคำว่า “วัตถุอื่น” พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ไม่ได้ให้คำจำกัดความไว้แต่อาจตีความคำว่า “วัตถุอื่น” ได้ว่าหมายถึง วัตถุหรือสิ่งใด ๆ ซึ่งไม่จำกัดว่าจะ เป็นของเสียอาจเป็นวัตถุหรือสิ่งของที่มีไซของเสียคือเป็นวัตถุหรือสิ่งที่ไม่เป็นอันตรายโดยสภาพของวัตถุหรือสิ่งนั้นเองซึ่งอาจเป็นของดีก็ได้ ดังนั้น จากบทบัญญัติในมาตรา 78 ดังกล่าวเป็นการบัญญัติให้ป้องกันและควบคุมภาวะมลพิษจากการทิ้งเทของเสีย เช่น ขยะมูลฝอย น้ำเสียรวมทั้งวัตถุอื่นใดซึ่งอาจเป็นวัตถุที่ไม่ใช่ของเสียแต่เป็นของดีจากเรือลงสู่ทะเล นอกจากนี้มาตรา 78 ยังได้บัญญัติให้การป้องกันและควบคุมภาวะมลพิษจากการทิ้งเทของเสียและวัตถุอื่นจากเรือเดินทะเล เรือบรรทุกน้ำมันและเรือประเภทอื่นๆเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น ซึ่งแสดงว่าพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ได้กำหนดให้การป้องกันและควบคุมภาวะมลพิษจากการทิ้งเทของเสียและวัตถุอื่นๆจากเรือประเภทต่างๆเป็นไปตามกฎหมายอื่นอันได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ซึ่งเป็นกฎหมายที่นำมาใช้บังคับกับเรือ

ดังนั้น ในส่วนของการป้องกันภาวะมลพิษจากการทิ้งเทของเสียหรือสสารอื่นจากเรือจึงต้องบังคับตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ทั้งนี้เป็นไปตามที่พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 บัญญัติไว้

ปะปนหรือปนเปื้อนอยู่ในของเหลวนั้น

¹⁹ มาตรา 4 ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

“อากาศเสีย” หมายความว่า ของเสียที่อยู่ในสภาพเป็นไอเสีย กลิ่นควัน ก๊าซ เขม่า ฝุ่นละออง เถ้าถ่าน หรือมลสารอื่นที่มีสภาพละเอียดบางเบาจนสามารถรวมตัวอยู่ในบรรยากาศได้

²⁰ มาตรา 4 ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

“วัตถุอันตราย” หมายความว่า วัตถุระเบิดได้ วัตถุไวไฟ วัตถุออกซิไดซ์และวัตถุเปอร์ออกไซด์ วัตถุมีพิษ วัตถุที่ทำให้เกิดโรค วัตถุกัมมันตรังสี วัตถุที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางพันธุกรรม วัตถุกัดกร่อน วัตถุที่ก่อให้เกิดการระคายเคือง วัตถุอย่างอื่นไม่ว่าจะเป็นเคมีภัณฑ์ หรือสิ่งอื่นใดที่อาจทำให้เกิดอันตรายแก่บุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์สินหรือสิ่งแวดล้อม

2.2.2 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมเส้นทางคมนาคมทางน้ำ ทำเทียบเรือ การเดินเรือ รวมทั้งป้องกันและรักษาสภาพแวดล้อมในน่านน้ำไทย โดยสามารถนำมาบังคับใช้ได้กับเรือทุกประเภทที่ชักธงไทยและเรือที่ชักธงของประเทศอื่นที่เดินเรืออยู่ในเขตทางทะเลที่พระราชบัญญัติฉบับนี้มีเขตอำนาจบังคับใช้ โดยเขตอำนาจในการบังคับใช้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 3 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ซึ่งบัญญัติว่า “น่านน้ำไทย” หมายถึง บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของราชอาณาจักรไทยและในกรณีตามมาตรา 17 มาตรา 119 มาตรา 119 ทวิ มาตรา 120 มาตรา 121 มาตรา 133 มาตรา 204 และมาตรา 220 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ให้หมายความรวมถึงน่านน้ำที่อยู่ในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทยด้วย จากคำนิยามของคำว่า “น่านน้ำไทย” ดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าโดยปกติพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 สามารถใช้บังคับได้เหนือบรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของราชอาณาจักรไทยซึ่งได้แก่ บรรดาน่านน้ำภายในของประเทศ เช่น แม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบ อ่างเก็บน้ำ และเขตทางทะเลที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของประเทศไทย ได้แก่ ทะเลอาณาเขตซึ่งมีความกว้าง 12 ไมล์ทะเลนับจากเส้นฐานที่ใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต ดังนั้น โดยปกติพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 สามารถนำมาใช้บังคับได้เหนือเขตทางทะเลของประเทศไทย คือ ทะเลอาณาเขตเท่านั้น

แต่อย่างไรก็ตามจากคำนิยามของคำว่า “น่านน้ำไทย” ถ้าเป็นกรณีตามมาตรา 17 มาตรา 119 มาตรา 119 ทวิ มาตรา 120 มาตรา 121 มาตรา 133 มาตรา 204 และมาตรา 220 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 จะสามารถใช้บังคับได้ถึงบริเวณเขตต่อเนื่องของประเทศไทยซึ่งมีความกว้างไม่เกิน 24 ไมล์ทะเลนับจากเส้นฐานที่ใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต ดังนั้น พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 สามารถใช้บังคับได้ภายในทะเลอาณาเขตและถ้าเป็นกรณีตามมาตรา 17 มาตรา 119 มาตรา 119 ทวิ มาตรา 120 มาตรา 121 มาตรา 133 มาตรา 204 และมาตรา 220 สามารถใช้บังคับพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ได้ถึงเขตต่อเนื่องของประเทศไทย เพราะฉะนั้นในกรณีที่เรือที่ชักธงไทยและกระทำการฝ่าฝืนมาตราอื่นที่ไม่ใช่มาตรา 17 มาตรา 119 มาตรา 119 ทวิ มาตรา 120 มาตรา 121 มาตรา 133 มาตรา 204 และมาตรา 220 สามารถนำพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาบังคับใช้เพื่อลงโทษเรือที่กระทำความผิดได้ ถ้าเรือดังกล่าวกระทำความผิดในทะเลอาณาเขตของประเทศไทย แต่ถ้าเรือดังกล่าวกระทำการฝ่าฝืนมาตรา 17 มาตรา 119 มาตรา

119 ทวิ มาตรา 120 มาตรา 121 มาตรา 133 มาตรา 204 และมาตรา 220 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 สามารถลงโทษเรือที่กระทำผิดได้ถึงเขตต่อเนื่องของประเทศไทยเช่นเดียวกับเรือที่ชักธงของประเทศอื่นถ้าเข้ามากระทำความผิดอันฝ่าฝืนพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 โดยถ้าไม่ใช้การฝ่าฝืนตามมาตรา 17 มาตรา 119 ทวิ มาตรา 120 มาตรา 121 มาตรา 133 มาตรา 204 และมาตรา 220 ประเทศไทยสามารถนำพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาใช้เพื่อลงโทษเรือที่ชักธงของประเทศอื่นได้ภายในทะเลอาณาเขตเท่านั้น แต่ถ้าการกระทำผิดนั้นเป็นกรณีตามมาตรา 17 มาตรา 119 มาตรา 119 ทวิ มาตรา 120 มาตรา 121 มาตรา 133 มาตรา 204 และมาตรา 220 สามารถลงโทษเรือที่ชักธงของประเทศอื่นที่กระทำการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ได้ถึงเขตต่อเนื่องของประเทศไทย ดังนั้น ถ้ามีการกระทำความผิดที่ฝ่าฝืนพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ไม่ว่าจะเป็นเรือที่ชักธงไทยหรือเรือที่ชักธงของประเทศอื่นถ้าได้กระทำในเขตทางทะเลอื่นนอกจากทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่องของประเทศไทยแล้วก็ไม่สามารถนำพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาบังคับใช้ได้

สำหรับการป้องกันและควบคุมภาวะมลพิษจากการทิ้งเทของเสียหรือสสารอื่นจากเรือลงในเขตทางทะเลของประเทศไทยสามารถนำพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาบังคับใช้ โดยมาตราที่เกี่ยวข้องกับภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือดังกล่าวได้แก่ มาตรา 119 มาตรา 119 ทวิ และมาตรา 204

มาตรา 119 บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หรือกระทำความด้วยประการใด ๆ ให้หิน กรวด หทราย ดิน โคลน อับเฉา สิ่งของหรือสิ่งปฏิภูลใดๆ กวนน้ำมันและเคมีภัณฑ์ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย อันจะเป็นเหตุให้เกิดการตื่นขึ้น ตกตะกอนหรือสกปรก เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียในการขจัดสิ่งเหล่านั้นด้วย”

อันเป็นบทบัญญัติที่กำหนดห้ามทิ้งเทของเสียหรือสสารอื่นลงในทะเลภายในน่านน้ำไทย ซึ่งมีข้อพิจารณาดังนี้

1. คำว่า “ผู้ใด” ตามมาตรา 119 หมายถึง บุคคลธรรมดา นิติบุคคล องค์กรหรือหน่วยงานใดก็ได้ และอาจหมายถึงแหล่งที่มาของการกระทำนั้นก็ได้ซึ่งอาจเป็นจากเรือ อากาศยาน แท่นขุดเจาะ หรือมาจากอาคาร บ้านเรือน โรงงานอุตสาหกรรมฯลฯที่ตั้งอยู่บนบกก็ได้

2. การกระทำตามมาตรา 119 ได้แก่ การเท ทิ้งหรือกระทำให้ด้วยประการใดๆ เช่น การนำกากน้ำเสียจากโรงงานอุตสาหกรรมบรรจุลงเรือแล้วนำมาทิ้งลงทะเล

3. การเท ทิ้งตามมาตรา 119 นี้ จะต้องเป็นเหตุให้เกิดการตื่นขึ้น ตกตะกอนหรือสกปรก นั่นคือการเท ทิ้งตามมาตรานี้จะต้องมีปริมาณมากพอที่จะเป็นเหตุให้เกิดการตื่นขึ้น ตกตะกอนหรือสกปรก นอกจากนี้การเท ทิ้งดังกล่าวจะต้องเกิดจากการกระทำของบุคคลคนเดียวหรือนิติบุคคลเดียวกันที่เท ทิ้งสิ่งใดลงในทะเลแล้วเป็นเหตุให้เกิดการตื่นขึ้น ตกตะกอนหรือสกปรก หากเป็นการกระทำของบุคคลหลายคนซึ่งต่างคนต่างทิ้งแม้จะสะสมมากขึ้นจนทำให้เกิดการตื่นขึ้น ตกตะกอนหรือสกปรกก็ไม่น่าจะมีความผิดตามมาตรา 119 นี้²¹

4. การเท ทิ้งสิ่งต่างๆลงในทะเลภายในน่านน้ำไทยอาจไม่เป็นความผิดตามมาตรา 119 หากได้รับอนุญาตจากเจ้าท่าซึ่งในปัจจุบัน คือ อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี หรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีมอบหมาย²² ซึ่งการอนุญาตดังกล่าวถือว่าเป็นคำสั่งทางปกครอง การอนุญาตให้มีการเท ทิ้งสิ่งใดลงในทะเลภายในน่านน้ำไทยของอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีตามมาตรา 119 การอนุญาตดังกล่าวมาตรา 119 ไม่ได้มีการกำหนดเงื่อนไขในการขออนุญาต กระบวนการในการอนุญาต หรือกำหนดบัญชีสารที่จะอนุญาตให้ทิ้งได้ ดังนั้น การอนุญาตให้ทิ้งตามมาตรา 119 จะต้องขอมาเป็นกรณีๆไป โดยการอนุญาตให้ทิ้งที่ปรากฏในปัจจุบันได้แก่ การทิ้งวัสดุจากการขุดลอก ซึ่งในทางปฏิบัติในกระบวนการขออนุญาตขุดลอก ผู้ที่มาขออนุญาตขุดลอกจะต้องมีการบอกรายละเอียดเกี่ยวกับการขุดลอกนั้น เช่น การทิ้งดินที่ได้จากการขุดลอกจะไปทิ้งตรงไหนถ้าจะทิ้งในทะเลก็ต้องบอกว่าจะไปทิ้งตรงส่วนไหนของทะเล ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งในกระบวนการขออนุญาตขุดลอกตามมาตรา 120 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 เมื่อจะมีการทิ้งวัสดุจากการขุดลอกดังกล่าวก็ไม่ต้องขออนุญาตอีกเพราะการอนุญาตให้ทิ้งหรือไม่ให้ทิ้งวัสดุจากการขุดลอกดังกล่าวอยู่ในกระบวนการขออนุญาตขุดลอกแล้วโดยทางกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีไม่ได้อนุญาตตามมาตรา 119 อีก แต่การที่จะอนุญาตให้ทิ้งวัสดุจากการขุดลอกดังกล่าวทางกรม

²¹ อุดมศักดิ์ สินธิพงษ์, ฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม, พิมพ์ครั้งที่ 2 แก้ไขเพิ่มเติม (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2549), น. 373.

²² มาตรา 3 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456
“เจ้าท่า” หมายความว่า อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีมอบหมาย

จะต้องพิจารณาว่าพื้นที่ที่จะนำไปทิ้ง เช่น ทะเล มีความลึกเพียงพอไหม เมื่อทิ้งไปแล้วจะขัดขวางการเดินเรือหรือไม่ ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ตามมาตรา 119

5. สิ่งที่เท ทิ้งตามมาตรา 119 ได้แก่ หิน กรวด ทราย ดิน โคลน อับเฉา สิ่งของหรือสิ่งปฏิกูลใดๆ กวน้ำมันและเคมีภัณฑ์ ซึ่งสามารถจำแนกสิ่งที่จะต้องห้ามมิให้เท ทิ้งลงในทะเลภายในน่านน้ำไทยดังนี้

1) หิน กรวด ทราย ดิน โคลน

การห้ามเท ทิ้งหิน กรวด ทราย ดิน โคลนตามมาตรา 119 นี้จะพบได้ในการทิ้งเทวัสดุจากการขุดลอกร่องน้ำทั้งภายในประเทศและร่องน้ำชายฝั่งทะเล เนื่องจากวัสดุที่ได้จากการขุดลอกร่องน้ำดังกล่าวนั้นจะเป็นพวกดิน โคลน ทราย ซึ่งการขุดลอกดังกล่าวจะต้องได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีซึ่งเป็นหน่วยงานที่กฎหมายกำหนดให้เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบในการขุดลอกร่องน้ำตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 120 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ที่ว่า

“ให้เจ้าท่ามีหน้าที่ดูแล รักษาและขุดลอกร่องน้ำ ทางเรือเดิน แม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบ และทะเลภายในน่านน้ำไทย

ห้ามมิให้ผู้ใดขุดลอก แกะไข หรือกระทำด้วยประการใดๆ อันเป็นการเปลี่ยนแปลงร่องน้ำทางเรือเดิน แม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบหรือทะเลภายในน่านน้ำไทย เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงห้าหมื่นบาทและให้เจ้าท่าสั่งให้หยุดกระทำการดังกล่าว”

จากบทบัญญัติในมาตรา 120 ทำให้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีมีหน้าที่ในการดูแล รักษาขุดลอกร่องน้ำ ทางเดินเรือ แม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบรวมไปถึงทะเลภายในน่านน้ำไทย โดยการขุดลอกดังกล่าวกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีจะดำเนินการขุดลอกเองหรืออนุญาตให้ผู้อื่นทำการขุดลอกแทนก็ได้ ซึ่งวัสดุที่ได้จากการขุดลอกดังกล่าวบางส่วนสามารถนำมาใช้ประโยชน์อย่างอื่นได้แต่บางส่วน เช่น กากตะกอนจากการขุดลอกจะมีการทิ้งลงสู่ทะเลซึ่งการทิ้งลงสู่ทะเลดังกล่าวจะกระทำโดยการทิ้งจากเรือขุดที่ใช้ในการขุดลอกนั่นเองหรือชนวัสดุจากการขุดลอกดังกล่าวบรรทุกใส่เรือแล้วนำไปทิ้งลงทะเลในบริเวณที่ต้องการ ซึ่งการทิ้งวัสดุจากการขุดลอกดังกล่าวลงทะเลจะต้องได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี หากมิได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีการทิ้งเทวัสดุจากการขุดลอกดังกล่าวก็จะเป็นความผิดตามมาตรา 119 ซึ่งสอดคล้องกับพิธีสาร 1996 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียและสสารอื่น ค.ศ. 1972 ที่กำหนดให้ของเสียหรือสสาร

บางชนิดตามที่ระบุไว้ในภาคผนวกที่ 1 สามารถทำการทิ้งทะเลได้ถ้าการทิ้งของเสียหรือสารบางชนิดนั้นได้รับอนุญาต โดยวัสดุจากการขุดลอกดังกล่าวอาจเป็นกรวด หิน ดินทรายหรือวัสดุอื่น แต่ถ้าการทิ้งวัสดุจากการขุดลอกนั้นไม่ได้รับอนุญาตให้ทิ้ง การทิ้งวัสดุจากการขุดลอกดังกล่าวก็จะฝ่าฝืนพิธีสาร 1996 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งของเสียและสารอื่น ค.ศ.1972 ซึ่งของเสียหรือสารบางชนิดที่อาจอนุญาตให้มีการทิ้งได้นั้นจะได้กล่าวถึงต่อไปในบทที่ 5

2) อับเฉา

การทิ้งน้ำล้างถังอับเฉาจากเรือลงสู่ทะเล โดยที่น้ำล้างถังอับเฉาดังกล่าวจะเกิดจากการที่เรือสูบน้ำทะเลเข้ามาในห้องระวางสินค้าในช่วงที่เรือไม่ได้บรรทุกสินค้าเพื่อทำหน้าที่เป็นถังอับเฉาถ่วงสมดุลเรือแล้วมีการปล่อยทิ้งออกสู่ทะเลก่อนที่จะบรรทุกสินค้าเที่ยวต่อไป ถ้าเรือดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกน้ำมันน้ำล้างถังอับเฉาดังกล่าวก็จะมีเศษน้ำมันที่เหลือในถังปนออกมาด้วย ซึ่งการปล่อยน้ำล้างถังอับเฉาดังกล่าวออกสู่ทะเลถือว่าการปฏิบัติตามปกติของเรือแม้การปล่อยทิ้งดังกล่าวจะทำโดยจงใจก็ไม่ถือว่าการปล่อยทิ้งน้ำล้างถังอับเฉาดังกล่าวเป็นการทิ้ง แต่ถ้ามีการเก็บน้ำล้างถังอับเฉาดังกล่าวไว้โดยยังไม่ได้ปล่อยทิ้งลงสู่ทะเลโดยทันทีแต่เก็บน้ำที่ปล่อยทิ้งบรรจุใส่ถังไว้แล้วนำไปทิ้งลงสู่ทะเลทีหลัง การทิ้งน้ำล้างถังอับเฉาจากถังที่บรรจุไว้บนเรือดังกล่าวจะถือว่าการทิ้ง ดังนั้น การทิ้งน้ำล้างถังอับเฉาในกรณีหลังนี้แม้จะไม่ถือว่าเป็นภาวะมลพิษจากเรือแต่ก็ถือว่าเป็นภาวะมลพิษจากการทิ้งทะเลจากเรือ ซึ่งถ้ามากระทำการทิ้งในประเทศไทยแล้วเป็นเหตุให้เกิดการตื่นเงิน ตกตะกอน หรือสกปรกโดยไม่ได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีก็มีความผิดตามมาตรา 119 นี้

3) สิ่งของหรือสิ่งปฏิกูลใดๆ ยกเว้นน้ำมันและเคมีภัณฑ์

สิ่งของตามมาตรา 119 หมายถึง สิ่งของใดๆ อาจเป็นของเสียหรือสิ่งที่ไม่ใช่ของเสียก็ได้ ส่วนสิ่งปฏิกูล ได้แก่ สิ่งสกปรกน่ารังเกียจ เช่น ขยะ เป็นต้น ซึ่งการทิ้งสิ่งของหรือสิ่งปฏิกูลดังกล่าวลงทะเลอย่างจงใจถือว่าการทิ้งทะเลและการทิ้งเช่นนั้นทำให้เกิดการตื่นเงิน ตกตะกอนหรือสกปรก ผู้กระทำการทิ้งทะเลจากเรือจะมีความผิดตามมาตรา 119 แต่อย่างไรก็ตามถ้าสิ่งของหรือสิ่งปฏิกูลนั้นเป็นน้ำมัน ของเหลวที่เป็นพิษ สารอันตรายบรรจุหีบห่อ น้ำเสียหรือขยะและพลาสติก การทิ้งสิ่งดังกล่าวเช่นว่านั้นอาจไม่ถือว่าการทิ้งทะเล เช่น ขยะซึ่งหมายถึงของเสียประเภทเศษอาหาร ของเสียจากครัวเรือนและของเสียจากการปฏิบัติการทุกชนิดยกเว้นพลาสติกและชิ้นส่วนของพลาสติกที่ปล่อยทิ้งในระหว่างการปฏิบัติตามปกติของเรือและจะต้องกำจัดทิ้งอย่างต่อเนื่องหรือ

เป็นระยะยกเว้นสารที่ระบุไว้ในภาคผนวกอื่นๆ²³ เป็นข้อยกเว้นซึ่งตาม MARPOL 73/78 จะห้ามไม่ให้เรือกำจัดขยะเหล่านั้นลงในทะเลเว้นแต่จะเข้าเงื่อนไขที่กำหนดไว้ตาม MARPOL 73/78 ซึ่งแม้จะทิ้งลงสู่ทะเลก็ไม่ถือว่าเป็นการทิ้งเท หรือในกรณีของน้ำเสียถ้าเป็นน้ำทิ้งและของเสียอื่นๆ จากโถส้วม โถปัสสาวะและท่อระบายน้ำของห้องน้ำไม่ว่าจะอยู่ในรูปแบบใดก็ตาม หรือเป็นน้ำทิ้งจากสถานพยาบาล เช่น ห้องจ่ายยา ห้องพักคนไข้ผ่านอ่างล้างหน้า อ่างซักล้างและท่อระบายน้ำที่อยู่ในสถานพยาบาลนั้น หรือเป็นน้ำทิ้งจากบริเวณที่มีสัตว์มีชีวิต หรือเป็นน้ำเสียอื่นๆ เมื่อผสมกับน้ำทิ้งตามที่นิยามไว้ข้างต้น²⁴ ถือเป็นน้ำเสียจากเรือตาม MARPOL 73/78 โดยปกติห้ามมิให้ปล่อยทิ้งน้ำเสียยกเว้นเมื่อการปล่อยทิ้งน้ำเสียนั้นเข้าเงื่อนไขที่กำหนดไว้ใน MARPOL 73/78 เช่น น้ำเสียนั้นผ่านกระบวนการย่อยสลายและการฆ่าเชื้อโรคแล้วโดยใช้ระบบบำบัดน้ำเสีย หรือเรือดังกล่าวมีเครื่องบำบัดน้ำเสีย การปล่อยทิ้งน้ำเสียดังกล่าวไม่ถือว่าเป็นภาวะมลพิษจากการทิ้งแต่เป็นน้ำเสียที่อนุญาตให้ปล่อยทิ้งได้ตาม MARPOL 73/78 แต่ถ้าการทิ้งเทน้ำเสียดังกล่าวเป็นการทิ้งเทน้ำเสียที่มาจากแหล่งใดๆ ไม่ว่าจะเป็นจากแหล่งบนบก จากแท่นขุดเจาะ เช่น เป็นน้ำเสียจากโรงงานอุตสาหกรรม อาคาร บ้านเรือน โรงพยาบาล ซึ่งบรรทุกลงเรือ หรือแม้กระทั่งเป็นน้ำเสียจากการปฏิบัติการของเรือที่อยู่นอกเหนือจากที่อนุญาตให้ปล่อยทิ้งได้ตาม MARPOL 73/78 ซึ่งทิ้งลงสู่ทะเลอย่างจงใจ จะถือว่าการทิ้งเทน้ำเสียเช่นนี้ลงทะเลเป็นการทิ้งเท ดังนั้น การทิ้งสิ่งของหรือสิ่งปฏิภูลที่อยู่นอกเหนือจากที่บัญญัติไว้ใน MARPOL 73/78 จากเรือลงสู่ทะเลภายในน่านน้ำไทยแล้วทำให้เกิดการตื่นขึ้น ตกตะกอน หรือสกปรก เรือที่กระทำการทิ้งเทดังกล่าวต้องรับโทษตามมาตรา 119 แต่สิ่งของหรือสิ่งปฏิภูลตามมาตรา 119 นี้ไม่รวมถึงน้ำมันและเคมีภัณฑ์

มาตรา 119 ทวิ บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใดๆ ให้ น้ำมันและเคมีภัณฑ์หรือสิ่งใดๆ ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบอันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทยอันอาจจะเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อมหรือเป็นอันตรายต่อการเดินเรือในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบดังกล่าว ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปในการแก้ไขสิ่งเป็นพิษหรือชดใช้ค่าเสียหายเหล่านั้นด้วย”

²³ จุมพต สายสุนทร, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 5, น. 271.

²⁴ เพิ่งอ้าง, น. 261.

เป็นการห้ามเท ทั้งน้ำมันและเคมีภัณฑ์หรือสิ่งใดๆลงในทะเลภายในน่านน้ำไทยโดยมีข้อพิจารณาดังนี้

1. คำว่า “ผู้ใด” ตามมาตรา 119 ทวิ หมายถึง บุคคลธรรมดา นิติบุคคล องค์การหรือหน่วยงานใดก็ได้ และอาจหมายถึงแหล่งที่มาของการกระทำนั้นก็ได้ซึ่งอาจเป็นจากเรือ อากาศยาน แท่นขุดเจาะ หรือมาจากอาคาร บ้านเรือน โรงงานอุตสาหกรรมฯลฯที่ตั้งอยู่บนบกก็ได้

2. การกระทำตามมาตรา 119 ทวิ ได้แก่ การเท ทั้ง หรือกระทำด้วยประการใดๆ

3. สิ่งที่ห้ามเท ทั้งตามมาตรา 119 ทวิ ได้แก่ น้ำมันและเคมีภัณฑ์หรือสิ่งใดๆซึ่งน้ำมันและเคมีภัณฑ์ในมาตรานี้ถือเป็นคำเดียวกันซึ่งหมายถึงน้ำมันที่ใช้กับเครื่องยนต์ต่างๆซึ่งน้ำมันดังกล่าวจะมีส่วนผสมของเคมีภัณฑ์อยู่ด้วย²⁵ ส่วนสิ่งใดๆตามมาตรา 119 ทวิ ได้แก่ สิ่งของต่างๆไม่ว่าจะเป็นของเสียหรือสิ่งที่ไม่ใช่เป็นของเสียก็ตามเช่นเดียวกับมาตรา 119

4. การเท ทั้งที่จะเป็นความผิดตามมาตรา 119 ทวินี้ ต้องเป็นการเท ทั้งน้ำมันและเคมีภัณฑ์หรือสิ่งใดๆอันอาจจะเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อม ดังนั้น ถ้าการเท ทั้งน้ำมันและเคมีภัณฑ์ดังกล่าวเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อม ผู้กระทำการเท ทั้งดังกล่าวก็มีความผิดตามมาตรา 119 ทวินี้ แต่ถ้าการเท ทั้งน้ำมันและเคมีภัณฑ์ดังกล่าวไม่ทำให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อม ผู้กระทำการเท ทั้งดังกล่าวก็ไม่มีผิดตามมาตรา 119 ส่วนในการเท ทั้งสิ่งใดๆลงในทะเลภายในน่านน้ำไทย ถ้าการเท ทั้งสิ่งใดๆนั้นเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อม ผู้กระทำการเท ทั้งดังกล่าวก็มีความผิดตามมาตรา 119 ทวิ แต่ถ้าการเท ทั้งสิ่งใดๆนั้นไม่ทำให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อม ผู้กระทำการเท ทั้งดังกล่าวก็ไม่มีผิดตามมาตรา 119 ทวิ แต่อาจมีความผิดตามมาตรา 119 ถ้าการเท ทั้งนั้นทำให้เกิดการตื่นเขิน ตกตะกอน หรือสกปรก

5. มาตรา 119 ทวิ ไม่ได้กำหนดให้ยกเว้นความผิดในกรณีผู้ทำการเท ทั้งได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี หรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีมอบหมาย ดังนั้นการเท ทั้งตามมาตรา 119 ทวินี้ แม้จะได้รับอนุญาตก็ถือว่ามีความผิดตามมาตรา 119 ทวิ

มาตรา 204 บัญญัติว่า “ผู้ใดเท ทั้ง หรือปล่อยให้ น้ำมันปิโตรเลียมหรือน้ำมันที่ปนกับน้ำรั่วไหลด้วยประการใดๆลงในเขตท่า แม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบ หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

²⁵ อำนาจ วงศ์บัณฑิต, อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 1, น. 251.

เป็นการห้ามเท ทิ้งหรือปล่อยให้น้ำมันปิโตรเลียมหรือน้ำมันที่ปนกับน้ำรั่วไหลด้วยประการใด ๆ ลงในทะเลภายในน่านน้ำไทย ซึ่งมีข้อพิจารณาดังนี้

1. คำว่า “ผู้ใด” ตามมาตรา 204 หมายถึง บุคคลธรรมดา นิติบุคคล องค์การหรือหน่วยงานใดก็ได้ และอาจหมายถึงแหล่งที่มาของการกระทำนั้นก็ได้ซึ่งอาจเป็นจากเรือ อากาศยาน แท่นขุดเจาะ หรือมาจากอาคาร บ้านเรือน โรงงานอุตสาหกรรมฯลฯที่ตั้งอยู่บนบกก็ได้

2. การกระทำตามมาตรา 204 ได้แก่ การเท ทิ้งหรือปล่อยให้รั่วไหล

3. สิ่งที่เท ทิ้ง หรือปล่อยให้รั่วไหลตามมาตรา 204 ได้แก่ น้ำมันปิโตรเลียมหรือน้ำมันที่ปนกับน้ำ โดยน้ำมันปิโตรเลียมหรือน้ำมันที่ปนกับน้ำถือเป็นมลพิษประเภทหนึ่งใน MARPOL 73/78 ซึ่งถือเป็นภาวะมลพิษจากเรือ โดยหลักจะห้ามการปล่อยทิ้งน้ำมันหรือของผสมน้ำมันลงสู่ทะเล ยกเว้นเรือนั้นจะได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้จึงอนุญาตให้มีการปล่อยทิ้งได้ เช่น กรณีการปล่อยทิ้งน้ำมันจากเรือบรรทุกน้ำมันในบริเวณทะเลทั่วไป โดยเรือบรรทุกน้ำมันหมายถึงเรือที่สร้างขึ้นหรือดัดแปลงเพื่อใช้ในการบรรทุกน้ำมันจำนวนมากในช่องระวางสินค้ารวมทั้งเรือที่บรรทุกสารเคมีและเรือที่บรรทุกน้ำมันและสินค้าอื่นในเที่ยวเดียวกันด้วย ซึ่งการที่จะปล่อยทิ้งน้ำมันจากเรือบรรทุกน้ำมันดังกล่าวได้ เรือบรรทุกน้ำมันนั้นต้องกำลังอยู่ระหว่างเดินทางและไม่อยู่ในพื้นที่พิเศษซึ่งต้องอยู่ห่างจากแผ่นดินที่ใกล้ที่สุดมากกว่า 50 ไมล์ทะเล โดยมีอัตราการปล่อยทิ้งน้ำมันไม่เกิน 60 ลิตรต่อชั่วโมง ปริมาณน้ำมันที่ปล่อยทิ้งลงทะเลทั้งสิ้นไม่เกิน 1/15,000 ของปริมาณรวมของสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งซึ่งมีกากน้ำมันรวมอยู่ด้วยสำหรับเรือบรรทุกน้ำมันที่ใช้อยู่แล้วและไม่เกิน 1/30,000 ของปริมาณรวมของสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งซึ่งมีกากน้ำมันรวมอยู่ด้วยสำหรับเรือบรรทุกน้ำมันใหม่ และเรือบรรทุกน้ำมันดังกล่าวมีระบบควบคุมและติดตามการปล่อยทิ้งน้ำมันตามข้อบังคับและจัดเตรียมถังเก็บน้ำมันเสีย²⁶ ดังนั้น ในการปล่อยทิ้งน้ำมันจากเรือบรรทุกน้ำมันถ้ามีการปล่อยทิ้งน้ำมันจากเรือบรรทุกน้ำมันตามเงื่อนไขดังกล่าวมา การปล่อยทิ้งน้ำมันดังกล่าวไม่ถือว่าเป็นภาวะมลพิษจากการทิ้งเท แต่ถ้าในการปล่อยทิ้งน้ำมันดังกล่าวเจ้าของเรือไม่ได้ทำการปล่อยทิ้งตามที่กำหนดไว้แต่กลับนำน้ำมันดังกล่าวเก็บไว้ในถังแล้วนำไปทิ้งลงในทะเลในภายหลังถือว่าการทิ้งน้ำมันดังกล่าวนั้นเป็นการทิ้งเทอันก่อให้เกิดภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือ หรือกรณีที่มีกากน้ำมันซึ่งการทิ้งกากน้ำมันดังกล่าวจะต้องนำไปทิ้งในบริเวณที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการรับกากน้ำมันซึ่งได้แก่ ท่าเรือ ถ้ามีการทิ้งกากน้ำมันดังกล่าวลงสู่ทะเลในระหว่างทาง การทิ้งกากน้ำมันดังกล่าวก็ถือว่าเป็นการทิ้งเทเช่นเดียวกัน เป็นต้น

²⁶ จุมพต สายสุนทร, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 5, น. 207-212.

4. มาตรา 204 นี้จะผิดทันทีเมื่อมีการเท ทิ้งหรือปล่อยให้รั่วไหลซึ่งน้ำมันปิโตรเลียมหรือน้ำมันที่ปนกับน้ำลงในทะเลภายในน่านน้ำไทยโดยไม่ต้องคำนึงว่าการเท ทิ้งหรือปล่อยให้รั่วไหลนั้นจะทำให้เกิดการตื่นขึ้น ตกตะกอน สกปรก ทำให้เป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อมหรือไม่ก็ตาม และไม่ให้อำนาจอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี หรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีมอบหมายอนุญาตให้มีการเท ทิ้งหรือปล่อยให้รั่วไหลซึ่งน้ำมันปิโตรเลียมหรือน้ำมันที่ปนกับน้ำลงในทะเลภายในน่านน้ำไทยหากแม้การเท ทิ้งหรือปล่อยให้รั่วไหลดังกล่าวได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี หรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีมอบหมาย ผู้กระทำการเท ทิ้งหรือปล่อยให้รั่วไหลดังกล่าวยังต้องรับผิดชอบตาม มาตรา 204 นี้

ดังนั้น จากบทบัญญัติในมาตรา 119, 119 ทวิ และมาตรา 204 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 เมื่อนำมาปรับใช้กับภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือสามารถนำมาใช้ดำเนินการกับผู้กระทำการทิ้งเทของเสียหรือสิ่งใดๆที่ไม่ใช่ของเสียจากเรือลงสู่ทะเลแล้วทำให้ทะเลเกิดการตื่นขึ้น ตกตะกอน สกปรก หรือ ทำให้เป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลได้ ยกเว้นในกรณีของน้ำมันปิโตรเลียมหรือน้ำมันที่ปนกับน้ำที่แม้จะทิ้งลงทะเลแล้วจะทำให้ทะเลเกิดความเสียหายหรือไม่ก็ตาม ผู้กระทำการทิ้งเทก็มีความผิดตามมาตรา 204 แต่ในกรณีที่มีการทิ้งเทสิ่งใดๆซึ่งอาจเป็นของเสียหรือของดีก็ได้ลงในทะเลซึ่งการทิ้งเทนั้นไม่ทำให้ทะเลเกิดการตื่นขึ้น ตกตะกอน สกปรก หรือทำให้เป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล ผู้กระทำการทิ้งเทดังกล่าวไม่มีความผิดตามมาตรา 119 หรือมาตรา 119 ทวิ เพราะไม่เข้าหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดไว้ แต่การทิ้งเทสิ่งใดๆดังกล่าวนั้นก็ยังถือว่าเป็นการทิ้งเท และสามารถนำพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาบังคับใช้เพื่อป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทจากเรือในทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่องของประเทศไทยได้ แต่สำหรับในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยจะสามารถนำมาตรา 119, 119 ทวิ และมาตรา 204 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาใช้บังคับได้ถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยได้เพียงใดซึ่งจะกล่าวถึงในบทต่อไป

2.2.3 พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490

พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 เป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการทำประมง เป็นกฎหมายในการใช้ทรัพยากรทางทะเลและเป็นกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมคุณภาพ

สิ่งแวดล้อมได้รวมทั้งเป็นกฎหมายอาญา²⁷ พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 มีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมการทำประมงในเขตน่านน้ำไทยโดยครอบคลุมทั้งสัตว์น้ำในแหล่งน้ำจืดและชายฝั่งทะเล โดยห้ามทำการประมงในลักษณะที่จะเป็นการทำลายสัตว์น้ำให้สูญพันธุ์ได้รวมทั้งการให้ความคุ้มครองสัตว์น้ำหายากบางชนิดด้วยการห้ามทำการประมงในที่รักษาพืชพันธุ์ การกำหนดมาตรการในการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำคุ้มครอง ตลอดจนการห้ามนำสัตว์น้ำต้องห้ามบางชนิดตามที่ระบุไว้ในพระราชกฤษฎีกาเข้ามาในราชอาณาจักร²⁸ จากวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 จะเน้นไปที่การใช้ประโยชน์ อนุรักษ์ทรัพยากรทางการประมงแต่อย่างไรก็ตามพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 สามารถนำมาใช้ในการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทจากเรือได้โดยบทบัญญัติในมาตรา 19 ซึ่งบัญญัติว่า

“ห้ามมิให้บุคคลใด เท ทิ้ง ระบาย หรือทำให้วัตถุมีพิษตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษาลงไปในที่จับสัตว์น้ำ หรือกระทำการใดๆอันทำให้สัตว์น้ำมีเนมา หรือเท ทิ้ง ระบาย หรือทำให้สิ่งใดลงไปในที่จับสัตว์น้ำในลักษณะที่เป็นอันตรายแก่สัตว์น้ำ หรือทำให้ที่จับสัตว์น้ำเกิดมลพิษ เว้นแต่เป็นการทดลองเพื่อประโยชน์ทางวิทยาศาสตร์และได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่” ซึ่งมีข้อพิจารณาดังนี้

1. คำว่า “ผู้ใด” ตามมาตรา 19 หมายถึง บุคคลธรรมดา นิติบุคคล องค์การหรือหน่วยงานใดก็ได้ และอาจหมายถึงแหล่งที่มาของการกระทำนั้นก็ได้ซึ่งอาจเป็นจากเรือ อากาศยาน แท่นขุดเจาะ หรือมาจากอาคาร บ้านเรือน โรงงานอุตสาหกรรมฯลฯที่ตั้งอยู่บนบกก็ได้

2. การกระทำที่จะเป็นความผิดตามมาตรา 19 แบ่งออกเป็น 3 กรณี

(ก) การเท ทิ้ง ระบายหรือทำให้วัตถุมีพิษตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ออกประกาศในราชกิจจานุเบกษาลงไปในที่จับสัตว์น้ำ โดยวัตถุมีพิษดังกล่าวได้แก่ DDT Dieldrin เป็นต้น ซึ่งกรณีนี้จะถือว่าเป็นความผิดสำเร็จทันทีที่มีการเท ทิ้ง ระบายหรือทำให้วัตถุมีพิษลงไปในที่จับสัตว์น้ำแม้การเท ทิ้ง ระบายนั้นจะมีได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ที่จับสัตว์น้ำ

²⁷ ป.วิมล, สาระความรู้กฎหมายเกี่ยวกับสัตว์น้ำและการทำประมง ([ม.ป.ท.]:

Pholsiam Printing and Pub. (Thailand), 2547), น. 12.

²⁸ อุดมศักดิ์ สินธิพงษ์, อ่าวแล้ว เจริญรกรกที่ 21, น. 377.

(ข) การกระทำใดๆซึ่งทำให้สัตว์น้ำมีเนมา ซึ่งในกรณีนี้การกระทำที่ทำให้สัตว์น้ำมีเนมาจะเป็นการกระทำอย่างใดๆก็ได้แต่ต้องทำให้สัตว์น้ำมีเนมา ถ้าการกระทำนั้นไม่ทำให้สัตว์น้ำมีเนมาความผิดตามมาตรา 19 นี้ยังไม่สำเร็จ

(ค) การเท ทั้ง ระบายหรือทำให้สิ่งใดลงไปในที่จับสัตว์น้ำในลักษณะที่เป็นอันตรายแก่สัตว์น้ำหรือทำให้ที่จับสัตว์น้ำเกิดมลพิษ สิ่งใดที่เท ทั้งลงไปในนั้นจะต้องมีปริมาณมากพอที่จะทำให้เกิดอันตรายแก่สัตว์น้ำหรือทำให้ที่จับสัตว์น้ำเกิดมลพิษ ถ้าการเท ทั้ง ระบายหรือทำให้สิ่งใดลงไปในที่จับสัตว์น้ำดังกล่าวไม่ทำให้เกิดอันตรายแก่สัตว์น้ำหรือทำให้ที่จับสัตว์น้ำเกิดมลพิษก็จะเป็นการกระทำที่ไม่มีความผิดตามมาตรา 19 นี้

3. สิ่งใดที่ทั้งเตตามมาตรา 19 ได้แก่ วัตถุที่มีพิษตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ออกประกาศในราชกิจจานุเบกษา ส่วนสิ่งใดที่เท ทั้งอาจเป็นของเสียหรือสิ่งที่ไม่ใช่ของเสียก็ได้แต่ต้องทำให้สัตว์น้ำมีเนมาหรือทำให้ที่จับสัตว์น้ำเกิดมลพิษ ถ้าสิ่งใดที่ทั้งลงไปในนั้นไม่ทำให้สัตว์น้ำมีเนมาหรือทำให้ที่จับสัตว์น้ำเกิดมลพิษก็จะเป็นการกระทำที่ไม่มีความผิดตามมาตรา 19 นี้

4. ข้อยกเว้นตามมาตรา 19 คือ ถ้าการเท ทั้ง ระบายนั้นเป็นการทดลองเพื่อประโยชน์ทางวิทยาศาสตร์และได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่²⁹ ซึ่งได้แก่ ข้าหลวงประจำจังหวัดและนายอำเภอท้องที่ พนักงานประมงและผู้ซึ่งรัฐมนตรีได้แต่งตั้งให้มีหน้าที่ดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้ ดังนั้น หากผู้ใดกระทำการฝ่าฝืนมาตรา 19 ดังกล่าวแต่การฝ่าฝืนนั้นเป็นการทดลองเพื่อประโยชน์ทางวิทยาศาสตร์และได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่แม้ทำให้สัตว์น้ำมีเนมา เป็นอันตรายแก่สัตว์น้ำหรือทำให้ที่จับสัตว์น้ำเกิดมลพิษ ผู้กระทำการฝ่าฝืนก็จะเป็นการกระทำที่ไม่มีความผิดตามมาตรา 19 นี้

ดังนั้น ในกรณีที่มีการเท ทั้งวัตถุที่มีพิษตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ออกประกาศในราชกิจจานุเบกษาไม่ว่าวัตถุที่มีพิษนั้นจะทำให้เกิดความเสียหายแก่ที่จับสัตว์น้ำหรือไม่ก็ตาม การทิ้งสิ่งใดไม่ว่าจะเป็นของเสียหรือสิ่งที่ไม่ใช่เป็นของเสียรวมถึงวัตถุที่มีพิษอื่นที่ไม่ได้กำหนดไว้ในราชกิจจานุเบกษามาตราก็รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ออกประกาศจากเรือลงในที่จับสัตว์น้ำซึ่งทำให้สัตว์น้ำมีเนมา เป็นอันตรายแก่สัตว์น้ำหรือทำให้ที่จับสัตว์น้ำเกิดมลพิษสามารถนำพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 มาบังคับใช้เพื่อป้องกันภาวะมลพิษจาก

²⁹ มาตรา 4 (16) ของพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ข้าหลวงประจำจังหวัดและนายอำเภอท้องที่ พนักงานประมงและผู้ซึ่งรัฐมนตรีได้แต่งตั้งให้มีหน้าที่ดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้

การทิ้งเทจากเรือได้ แต่ในการนำมาบังคับใช้เพื่อป้องกันภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือนั้น จากการที่พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 ไม่ได้เป็นกฎหมายที่ออกมาเพื่อควบคุมภาวะมลพิษจากการทิ้งเทโดยตรงการนำมาตรา 19 ของพระราชบัญญัติดังกล่าวมาปรับใช้คงต้องพิจารณาว่าสามารถนำมาบังคับใช้เพื่อป้องกันภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือได้ทั้งหมดหรือไม่

ซึ่งในกรณีที่เป็นการทิ้งเทวัตถุมลพิษตามที่รัฐมนตรีกำหนดไว้ไม่ว่าวัตถุมลพิษนั้นจะทำให้ที่จับสัตว์น้ำ เช่น ทะเล เกิดความเสียหายหรือไม่ ผู้กระทำการทิ้งเทก็มีความผิดตามมาตรา 19 นี้ แต่ถ้ามองการทิ้งเทวัตถุมลพิษอื่นนอกไปจากที่กำหนดไว้หรือเป็นการทิ้งเทสิ่งใด ๆ ไม่ว่าจะเป็นของเสียหรือสิ่งที่มีโทษเป็นของเสียลงไปในทะเลแล้วทำให้ทะเลเกิดมลพิษหรือทำให้สัตว์น้ำมีเน่าหรือเป็นอันตราย ผู้กระทำการทิ้งเทดังกล่าวมีความผิดตามมาตรา 19 เช่นเดียวกัน แต่ถ้าการทิ้งเทสิ่งใด ๆ ไม่ว่าจะเป็นของเสียหรือสิ่งที่มีโทษเป็นของเสียลงไปในทะเลแล้วไม่ทำให้ทะเลเกิดมลพิษหรือทำให้สัตว์น้ำเป็นอันตรายหรือมีเน่า ผู้กระทำการทิ้งเทดังกล่าวก็ไม่มีผิดตามพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 มาตรา 19 แต่การทิ้งเทสิ่งใด ๆ ดังกล่าวนั้นก็ถือว่าเป็นการทิ้งเทเช่นเดียวกัน

โดยพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 สามารถนำมาบังคับใช้ได้ ในเขตต่างๆทางทะเลของประเทศไทยตามที่บัญญัติไว้ใน “ที่จับสัตว์น้ำ” ตามมาตรา 4 ของพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 ซึ่งให้คำจำกัดความของคำว่า “ที่จับสัตว์น้ำ” ว่าหมายความว่า ที่ซึ่งมีน้ำขังหรือไหล เช่น ทะเล แม่น้ำ ลำคลอง หนอง บึง บ่อ เป็นต้น และหาดทั้งปวง บรรดาซึ่งเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดิน รวมทั้งป่าไม้และพื้นดินซึ่งน้ำท่วมในฤดูน้ำไม่ว่าจะเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินหรือที่ดินอันบุคคลถือกรรมสิทธิ์และภายในเขตน่านน้ำไทยหรือน่านน้ำอื่นใดซึ่งประเทศไทยใช้อ้อยหรือมีสิทธิที่จะใช้ต่อไปในการทำประมง โดยที่น่านน้ำเหล่านั้นปรากฏโดยทั่วไปว่ามีขอบเขตตามกฎหมายท้องถิ่นหรือธรรมเนียม ประเพณีหรือตามกฎหมายระหว่างประเทศหรือตามสนธิสัญญาหรือด้วยประการใด ดังนั้น ที่จับสัตว์น้ำหมายถึง ที่ซึ่งมีน้ำขังหรือไหล เช่น ทะเล แม่น้ำ ลำคลอง หนอง บึง บ่อ เป็นต้น ที่อยู่ในเขตน่านน้ำไทยแล้วยังรวมถึงน่านน้ำอื่นใดซึ่งประเทศไทยใช้อ้อยหรือมีสิทธิที่จะใช้ต่อไปในการทำประมงโดยที่น่านน้ำเหล่านั้นปรากฏทั่วไปว่ามีขอบเขตตามกฎหมายท้องถิ่นหรือธรรมเนียมประเพณีหรือตามกฎหมายระหว่างประเทศหรือตามสนธิสัญญาหรือด้วยประการใดๆ ซึ่งน่านน้ำอื่นใดที่ประเทศไทยใช้อ้อยหรือมีสิทธิที่จะใช้ต่อไปในการทำประมงย่อมหมายความว่ารวมถึงทะเลหลวงด้วยเพราะทะเลหลวงเป็นเขตทางทะเลที่มีขอบเขตตามกฎหมายระหว่างประเทศว่าหมายถึงทุกส่วนของทะเลที่มีได้รวมอยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ใน

ทะเลอาณาเขตหรือในน่านน้ำภายในของรัฐหรือในน่านน้ำหมู่เกาะของรัฐหมู่เกาะ³⁰ เพราะฉะนั้น จากคำนิยามของที่จับสัตว์น้ำเมื่อพิจารณาตามกฎหมายระหว่างประเทศซึ่งกำหนดให้รัฐชายฝั่งมี สิทธิที่จะอนุรักษ์และจัดการทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลรวมไปถึงการมีสิทธิที่จะแสวงประโยชน์ จากทรัพยากรธรรมชาติ เช่น การทำประมง ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะได้เช่นเดียวกับประเทศไทยที่ ได้มีการประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะทำให้ประเทศไทยมีสิทธิที่จะทำการประมงในเขตเศรษฐกิจ จำเพาะโดยมีพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมการทำประมงใน เขตน่านน้ำไทยรับกับประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะดังกล่าว ดังนั้น พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 จึงสามารถนำมาบังคับใช้ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยได้

ดังนั้น ทำให้สามารถนำพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ.2490 มาบังคับใช้กับเรือที่ชักธง ไทยและเรือที่ชักธงของประเทศอื่นในทะเลอาณาเขต เขตต่อเนื่องหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะของ ประเทศไทยได้

3.มาตรการทางกฎหมายในการตรวจสอบและควบคุมภาวะมลพิษทางทะเล จากการทิ้งเท

ในการตรวจสอบและควบคุมภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทจากเรือสามารถกระทำ ได้โดยการให้เจ้าพนักงานของรัฐเป็นผู้ทำการตรวจสอบและควบคุม ซึ่งการที่เจ้าพนักงานของรัฐ ดังกล่าวจะทำการตรวจสอบและควบคุมได้จะต้องมีกฎหมายบัญญัติให้อำนาจเจ้าพนักงาน ดังกล่าวไว้ โดยมาตรการทางกฎหมายที่กำหนดให้เจ้าพนักงานของรัฐมีอำนาจในการตรวจสอบ และควบคุมภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทจากเรือมีดังนี้

3.1 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

ในการตรวจสอบและควบคุมภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทจากเรือตาม พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 แม้พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำ ไทย พ.ศ. 2456 จะไม่มีการบัญญัติให้อำนาจเจ้าพนักงานตามพระราชบัญญัติการเดินเรือใน น่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มีอำนาจในการตรวจสอบและควบคุมภาวะมลพิษจากการทิ้งเทของเสีย หรือสสารอื่นจากเรือลงสู่ทะเลโดยตรง แต่พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มี

³⁰ จมพต สายสุนทร, อ่างแล้ว เชียงอรุณที่ 5, น. 358.

บทบัญญัติที่กำหนดให้เจ้าพนักงานมีอำนาจที่จะขึ้นไปบนเรือและทำการตรวจเรือได้ โดยบัญญัติไว้ในมาตรา 158 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ว่า

“เจ้าท่า เจ้าพนักงานกองตระเวน เจ้าพนักงานกรมเจ้าท่าคนใดก็ดี ย่อมมีอำนาจโดยพระราชบัญญัตินี้ ที่จะขึ้นไปและตรวจบนเรือกำปั่นหรือเรือเล็กลำใดๆ ได้ทุกลำ เพื่อให้ทราบว่าเป็นเรือที่ได้รับอนุญาตสำหรับเรือแล้วหรือไม่ และเพื่อให้ทราบว่าได้มีความละเมิดต่อข้อบังคับในพระราชบัญญัตินี้หรือในกฎข้อบังคับอย่างใดๆ ซึ่งเจ้าท่าได้ออกโดยชอบด้วยกฎหมายอย่างหนึ่งอย่างใดหรือไม่” ซึ่งมีข้อพิจารณา ดังนี้

1. เจ้าพนักงานที่มีอำนาจในการตรวจเรือตามมาตรา 158 ได้แก่ เจ้าท่าซึ่งคือ อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี หรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีมอบหมาย³¹ เจ้าพนักงานกองตระเวนคือ ตำรวจ เจ้าพนักงานกรมเจ้าท่าคือ เจ้าพนักงานของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีคนใดก็ได้

2. อำนาจของเจ้าพนักงาน ได้แก่ การขึ้นไปบนเรือและทำการตรวจเรือ

3. เรือที่เจ้าพนักงานมีอำนาจในการตรวจได้แก่ เรือกำปั่นหรือเรือเล็กลำใดๆ ซึ่ง “เรือกำปั่น” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ได้ให้คำจำกัดความไว้ในมาตรา 3 ว่าหมายถึง เรือที่เดินด้วยเครื่องจักรกลหรือด้วยใบและไม่ได้ใช้กรรเชียง แฉวหรือพาย ซึ่งในปัจจุบันเรือกำปั่นได้แก่ เรือที่มีเครื่องจักรเดินด้วยกำลังเครื่องจักรทุกประเภท เช่น เรือประมง เรือสำราญ เป็นต้น ส่วน “เรือเล็ก” มาตรา 3 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ให้คำจำกัดความไว้ว่าหมายถึง เรือที่เดินด้วยกรรเชียง แฉวหรือพาย ดังนั้น เรือที่เจ้าพนักงานมีอำนาจในการขึ้นไปและตรวจเรือได้แก่ เรือทุกประเภทไม่ว่าจะใช้เครื่องจักร ใช้กรรเชียง พาย หรือแฉวกก็ตาม

4. เจ้าพนักงานมีอำนาจเพียงขึ้นไปและตรวจเรือเพื่อทราบว่าเป็นเรือที่ได้รับอนุญาตสำหรับเรือแล้วหรือไม่ และเพื่อให้ทราบว่าได้มีความละเมิดต่อข้อบังคับในพระราชบัญญัตินี้หรือในกฎข้อบังคับอย่างใดๆ ซึ่งเจ้าท่าได้ออกโดยชอบด้วยกฎหมายอย่างหนึ่งอย่างใดหรือไม่ เพื่อที่เจ้าพนักงานดังกล่าวจะได้ไปดำเนินการตามกฎหมายต่อไป

ดังนั้น ในการตรวจสอบและควบคุมภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 จะให้อำนาจเจ้าพนักงานตามที่กำหนดไว้ขึ้นไปบนเรือและทำการตรวจเรือเพื่อดูว่ามีการทิ้งเทของเสียหรือสารอันตรายอันฝ่าฝืนต่อพระราชบัญญัติการเดินเรือใน

³¹ มาตรา 3, อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 22

น่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 หรือไม่ ถ้ามีการฝ่าฝืนเจ้าพนักงานดังกล่าวจะได้ดำเนินการตามกฎหมายต่อไปโดยการไปแจ้งความร้องทุกข์ต่อเจ้าพนักงานตำรวจเพื่อดำเนินการจับกุมผู้กระทำความผิดซึ่งเป็นไปตามต้วบทกฎหมาย แต่ในการปฏิบัติงานของเจ้าพนักงานของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี เจ้าพนักงานดังกล่าวถือว่าเป็นเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ซึ่งถ้ารู้ตัวผู้กระทำความผิดก็มีอำนาจนำตัวผู้กระทำความผิดไปส่งเจ้าพนักงานตำรวจได้เอง เว้นแต่ในกรณีที่เกินขีดความสามารถ เช่น ผู้กระทำความผิดมีอาวุธร้ายแรง ซึ่งเจ้าพนักงานของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเป็นเจ้าพนักงานที่ไม่ติดอาวุธ ดังนั้น จึงไม่สามารถทำการนำตัวผู้กระทำความผิดไปส่งให้เจ้าพนักงานตำรวจได้ต้องให้เจ้าพนักงานตำรวจเป็นผู้ทำการจับกุม

3.2 พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490

ในการตรวจสอบและควบคุมภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือตามพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 มีการบัญญัติไว้ในมาตรา 57 ซึ่งบัญญัติว่า

“เมื่อปรากฏว่าบุคคลใดกระทำความผิดต่อพระราชบัญญัตินี้ หรือมีเหตุอันควรสงสัยว่ากระทำการเช่นนั้น ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจจับกุมผู้นั้นพร้อมด้วยเรือ เครื่องมือทำการประมง สัตว์น้ำ และสิ่งอื่นๆที่ใช้ในการกระทำผิดเพื่อดำเนินการตามกฎหมาย” ซึ่งมีข้อพิจารณา ดังนี้

1. คำว่า “บุคคลใด” ตามมาตรา 57 หมายถึง ผู้ที่กระทำความผิดต่อพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 ซึ่งไม่จำกัดว่าจะเป็นบุคคลธรรมดา นิติบุคคล องค์กรหรือหน่วยงานใด
2. เหตุที่ทำให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจตามมาตรา 57 คือ ปรากฏว่ามีบุคคลใดกระทำความผิดต่อพระราชบัญญัตินี้ หรือมีเหตุอันควรสงสัยว่ากระทำการเช่นนั้น ดังนั้น กรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่เพียงสงสัยว่ามีการกระทำที่ผิดต่อพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจจับกุมผู้ต้องสงสัยนั้นได้
3. พนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจ ได้แก่ ข้าราชการประจำจังหวัดและนายอำเภอท้องที่พนักงานประมง และผู้ซึ่งรัฐมนตรีได้แต่งตั้งให้มีหน้าที่ดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้³² โดยผู้ซึ่ง

³² มาตรา 4(16), อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 29

ได้รับการแต่งตั้งจากรัฐมนตรีให้เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่ดำเนินการตามพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 ได้แก่³³

(1) อธิบดีกรมประมง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายให้ทำการแทน รองอธิบดีกรมประมง หัวหน้ากองบำรุงพันธุ์สัตว์น้ำ หัวหน้ากองสำรวจและค้นคว้า หัวหน้ากองคุ้มครองผู้ตรวจราชการกรมประมง พนักงานประมงเอก

(2) ผู้ว่าราชการจังหวัด หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายให้ทำการแทนประมงจังหวัด หัวหน้าสถานีประมง หรือผู้รักษาการแทนพนักงานประมงโท หรือสรรพากรจังหวัดที่ไม่มีประมงจังหวัด

(3) นายอำเภอทุกอำเภอ หรือผู้รักษาการในตำแหน่ง พนักงานประมงตรี พนักงานประมงจัตวา หรือสมุหบัญชีอำเภอทุกอำเภอที่ไม่มีประมงอำเภอ

นอกจากนี้ผู้ที่รัฐมนตรีแต่งตั้งให้มีหน้าที่ดำเนินการตามพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 ยังมีข้าราชการซึ่งดำรงตำแหน่งในสังกัดของส่วนราชการอื่นที่รัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่และให้มีอำนาจหน้าที่ปฏิบัติการตาม มาตรา 56, 57 และมาตรา 59 แห่งพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 ภายในแนวเขตที่กำหนด คือ

(1) ผู้บังคับการเรือหลวงแห่งราชนาวิ และผู้บังคับบัญชาหน่วยทหารแห่งราชนาวิ สังกัดกองทัพเรือ ภายในตลอดแนวเขตชายทะเลท้องที่ทุกจังหวัด

(2) หัวหน้างานปราบปราม กองตรวจท่า และหัวหน้าตรวจท่าและปราบปรามสำนักงานเจ้าท่าเขต 3 เขต 4 เขต 5 และเขต 6 สังกัดกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคมภายในแนวเขตท้องที่ที่ผู้ดำรงตำแหน่งนั้นมีหน้าที่ตามกฎหมาย

(3) นักวิชาการป่าไม้ เจ้าพนักงานป่าไม้ และพนักงานพิทักษ์ป่า ซึ่งมีหน้าที่อยู่ในอุทยานแห่งชาติ สังกัด กรมป่าไม้ ภายในแนวเขตอุทยานแห่งชาติที่ตนมีหน้าที่

(4) นายช่างชลประทาน และหัวหน้าโครงการชลประทาน ซึ่งมีหน้าที่อยู่ในเขตการชลประทาน หรือโครงการชลประทานที่ตนมีหน้าที่ สังกัด กรมชลประทานภายในเขตการชลประทานหรือโครงการชลประทานนั้น

4. พนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจ คือ จับกุมผู้ประมงด้วยเรือ เครื่องมือทำการประมง สัตว์น้ำ และสิ่งอื่นที่ใช้ในการกระทำผิดเพื่อดำเนินการตามกฎหมาย

ดังนั้น การตรวจสอบและควบคุมการก่อให้เกิดภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือตามพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 สามารถกระทำได้โดยให้เจ้าพนักงานที่มีอำนาจเป็นผู้

³³ ปล.วิมล, อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 27, น. 20-21.

ตรวจสอบและควบคุม และให้อำนาจพนักงานเจ้าหน้าที่ที่จะจับกุมผู้กระทำความผิดพร้อมด้วยเรือ เครื่องมือทำการประมง สัตว์น้ำ และสิ่งอื่นๆที่ใช้ในการกระทำผิดเพื่อดำเนินการตามกฎหมาย ซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่ดังกล่าวเป็นเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

4. มาตรการทางกฎหมายในการแก้ไขภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเท

การที่จะคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากการทิ้งเทได้อย่างมีประสิทธิภาพจะต้องมี มาตรการป้องกันและควบคุมภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทที่เหมาะสม แต่อย่างไรก็ตามแม้จะมีมาตรการในการป้องกันและควบคุมที่เหมาะสมแต่ความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมยังคงมีอยู่เสมอ ดังนั้น มาตรการในการแก้ไขภาวะมลพิษที่เกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อมจึงเป็นอีกมาตรการหนึ่งที่สามารถนำมาใช้ในการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือ

4.1 มาตรการในการแก้ไขความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อม

มาตรการในการแก้ไขความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อมเป็นการเยียวยาความเสียหายทางสิ่งแวดล้อมอย่างหนึ่ง ซึ่งมาตรการในการแก้ไขความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อมจากการก่อให้เกิดภาวะมลพิษจากการทิ้งเทของเสียหรือสสารอื่นจากเรือจะเป็นการเรียกกรังเอาเงินค่าเสียหายหรือค่าใช้จ่ายที่ทางราชการต้องเสียไปในการแก้ไขสิ่งเป็นพิษนั้น โดยมาตรการในการแก้ไขความเสียหายจากการทิ้งเทของเสียหรือสสารอื่นจากเรือดังกล่าวได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 119 และมาตรา 119 ทวิ ซึ่งมีข้อพิจารณาดังนี้

มาตรา 119 บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หรือกระทำความด้วยประการใดๆให้หิน กรวด ททราย ดิน โคลน อับเฉา สิ่งของหรือสิ่งปฏิกูลใดๆยกเว้นน้ำมันและเคมีภัณฑ์ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันหรือทะเลภายในน่านน้ำไทย อันจะเป็นเหตุให้เกิดการตื่นเงิน ตกตะกอนหรือสกปรก เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียในการขจัดสิ่งเหล่านั้นด้วย”

ซึ่งเป็นการบัญญัติห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้งให้หิน กรวด ททราย ดิน โคลน อับเฉา สิ่งของหรือสิ่งปฏิกูลใดๆยกเว้นน้ำมันและเคมีภัณฑ์ลงในทะเลภายในน่านน้ำไทยอันจะเป็นเหตุให้เกิดการตื่น

เงิน ตกตะกอนหรือสกปรก ซึ่งถ้าผู้ใดฝ่าฝืนบทบัญญัติในมาตรา 119 นอกจากจะต้องรับโทษทางอาญาอันเป็นโทษจำคุกหรือปรับ หรือทั้งจำทั้งปรับแล้ว มาตรา 119 ยังกำหนดให้ผู้กระทำความผิดต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการขจัดสิ่งเหล่านั้นโดยไม่ได้กำหนดให้สามารถเรียกค่าเสียหายจากการกระทำความผิดดังกล่าวได้ ซึ่งการขจัดสิ่งเหล่านั้นนอกจากเป็นการกำจัดสิ่งที่ทิ้งเกลวไปแล้วยังหมายความว่ารวมถึงการทำให้สิ่งแวดล้อมที่เสียหายกลับคืนสู่สภาพเดิมด้วย โดยไม่ได้กำหนดให้ผู้กระทำความผิดต้องเป็นผู้ดำเนินการแก้ไขความเสียหายนั่นเอง แต่เป็นการบัญญัติในลักษณะที่กำหนดให้ผู้ก่อมลพิษต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่ทางราชการต้องเสียไปในการขจัดมลพิษนั้นซึ่งเป็นไปตามหลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย ทั้งนี้เพราะในการขจัดและทำให้กลับคืนสู่สภาพเดิมตามมาตรา 119 นี้ จะมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการดังกล่าวเกิดขึ้นซึ่งหน่วยงานราชการต่างๆ เช่น กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กรมควบคุมมลพิษ กรมประมง หรือหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการขจัดดังกล่าวต้องเสียไปเพื่อแก้ไขความเสียหายนั้น ดังนั้น การทิ้งของเสียหรือสารอื่นจากเรือลงในทะเลภายในน่านน้ำไทยโดยฝ่าฝืนมาตรา 119 นอกจากต้องรับโทษทางอาญาแล้วผู้กระทำความผิดยังต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่ทางราชการต้องเสียไปในการกำจัดของเสียหรือสารอื่นรวมไปถึงเงินค่าใช้จ่ายในการทำให้สิ่งแวดล้อมที่เสียหายกลับคืนสู่สภาพเดิม

เช่นเดียวกับในมาตรา 119 ทวิ ซึ่งบัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใดๆ ให้น้ำมันและเคมีภัณฑ์หรือสิ่งใดๆ ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบอันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทยอันอาจจะเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อมหรือเป็นอันตรายต่อการเดินเรือในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบดังกล่าว ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปในการแก้ไขสิ่งเป็นพิษหรือชดใช้ค่าเสียหายเหล่านั้นด้วย”

ซึ่งในกรณีที่มีการทิ้งเทน้ำมันและเคมีภัณฑ์หรือสิ่งอื่นใดลงในทะเลภายในน่านน้ำไทยอันเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อม ผู้กระทำความผิดต้องรับโทษตามที่มาตรา 119 ทวิ กำหนดไว้อันเป็นโทษทางอาญา แต่นอกจากโทษทางอาญาแล้วมาตรา 119 ทวิ ยังได้กำหนดให้ผู้กระทำความผิดต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่ทางราชการต้องเสียไปในการแก้ไขสิ่งเป็นพิษนั้นเช่นเดียวกับมาตรา 119 ซึ่งการแก้ไขสิ่งเป็นพิษหมายถึงการกำจัดและทำให้กลับคืนสู่สภาพเดิมเช่นเดียวกับมาตรา 119 แต่ที่แตกต่างกันคือ การที่มาตรา 119 ทวิ ยังได้กำหนดให้ผู้กระทำความผิดต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายจากการกระทำความผิดนั้นด้วย ดังนั้น ในมาตรา

119 ทวิ นอกจากผู้กระทำผิดต้องรับผิดชอบชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ทางราชการต้องจ่ายไปในการแก้ไขสิ่งเป็นพิษที่เกิดขึ้นแล้วยังต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายจากการกระทำความผิดดังกล่าวด้วย เพราะฉะนั้นการทิ้งเทของเสียหรือสารอื่นจากเรืออันทำให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อม ผู้กระทำการทิ้งเทดังกล่าวต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ทางราชการต้องเสียไปในการแก้ไขสิ่งเป็นพิษนั้นรวมทั้งต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการทิ้งเทเช่นนั้น

4.2 มาตรการในการดำเนินการกับผู้กระทำการทิ้งเท

การดำเนินการกับตัวผู้กระทำความผิดที่ก่อให้เกิดภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทจากเรือเป็นอีกมาตรการหนึ่งที่สามารถช่วยแก้ไขความเสียหายที่มีต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลได้นอกจากมาตรการในการแก้ไขความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งมาตรการในการดำเนินการกับผู้กระทำการทิ้งเทแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ

4.2.1 ความรับผิดชอบทางแพ่ง

ความรับผิดชอบทางแพ่งเป็นอีกมาตรการหนึ่งที่น่ามาใช้เพื่อลงโทษผู้กระทำความผิดให้ต้องรับผิดชอบต่อผลกระทบของตนโดยการให้ชดใช้เป็นตัวเงิน ซึ่งจะแตกต่างกับการดำเนินคดีอาญาที่เป็นการลงโทษที่ส่งผลต่ออิสรภาพของผู้กระทำผิด ซึ่งการเรียกให้ผู้กระทำการทิ้งเทต้องรับผิดชอบทางแพ่งก็เป็นอีกหนทางหนึ่งที่จะช่วยแก้ไขความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ ซึ่งมาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียหรือสารอื่นจากเรือ ได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ได้บัญญัติให้ผู้กระทำการทิ้งเทต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายในการก่อมลพิษไว้ในมาตรา 119 และมาตรา 119 ทวิ ดังนี้

จากการที่มาตรา 119 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ได้กำหนดให้ผู้ทำการทิ้งเทสิ่งใดๆลงในทะเลภายในน่านน้ำไทยอันเป็นเหตุให้เกิดการตื่นเงินตกตะกอน หรือสกปรก ต้องรับผิดชอบชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ทางราชการเช่น กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กรมควบคุมมลพิษ กรมประมงต้องเสียไปในการขจัดสิ่งเหล่านั้นนอกจากการรับโทษทางอาญา ทำให้เมื่อผู้ใดทำการทิ้งเทสิ่งใดๆนอกจากน้ำมันและเคมีภัณฑ์ลงในทะเลภายในน่านน้ำไทยอันเป็นเหตุให้เกิดการตื่นเงินตกตะกอนหรือสกปรก ผู้กระทำการทิ้งเทดังกล่าวจะถูกดำเนินคดีอาญา ซึ่งในการดำเนินคดีอาญาตามมาตรา 119 กฎหมายกำหนดให้ผู้กระทำความผิดต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายในการขจัดสิ่งเช่นว่านั้นอันเป็นการเรียกค่าใช้จ่ายที่เป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินคดีอาญาเช่นเดียวกับในมาตรา 119 ทวิ ที่กำหนดให้ผู้ทำการทิ้งเทน้ำมันและเคมีภัณฑ์หรือสิ่งใดๆลงในทะเลภายในน่านน้ำไทยอันเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อ

สิ่งแวดลอม ผู้กระทำการทิ้งเทดังกล่าวจะถูกดำเนินคดีอาญา ซึ่งในการดำเนินคดีอาญาตาม มาตรา 119 และมาตรา 119 ทวิ กฎหมายได้กำหนดให้ผู้กระทำความผิดต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ ทางราชการต้องเสียไปในการแก้ไขสิ่งเป็นพิษนั้นอันเป็นการเรียกค่าใช้จ่ายที่เป็นส่วนหนึ่งในการ ดำเนินคดีอาญา โดยค่าใช้จ่ายในการขจัดและแก้ไขสิ่งที่เป็นพิษนี้หน่วยงานราชการที่จ่ายเงินไป สามารถฟ้องเรียกค่าเสียหายจากผู้กระทำความผิดได้แม้จะยังไม่ได้มีการจ่ายเงินจำนวนนั้นไปจริง ก่อนที่จะทำการฟ้องก็ตาม³⁴ แต่นอกจากการเรียกให้ผู้กระทำความผิดต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายที่ทาง ราชการต้องเสียไปในการแก้ไขแล้ว มาตรา 119 ทวิ ยังกำหนดให้สามารถฟ้องเรียกให้ผู้กระทำ ความผิดรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการกระทำนั้นได้ในขณะที่มาตรา 119 ไม่ได้บัญญัติ ให้ผู้กระทำความผิดต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการกระทำนั้น ดังนั้น ในกรณีที่มี ผู้กระทำการทิ้งเทสิ่งใดๆลงในทะเลภายในน่านน้ำไทยอันเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือ ต่อสิ่งแวดลอมตามมาตรา 119 ทวิ ทางกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีสามารถฟ้องเรียกให้ ผู้กระทำการทิ้งเทต้องรับผิดชอบชดใช้เงินที่หน่วยงานราชการต้องเสียไปในการแก้ไขสิ่งที่เป็นพิษ รวมทั้งเรียกให้ผู้กระทำการทิ้งเทต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการกระทำทิ้งเทนั้น ได้ในขณะที่ดำเนินคดีอาญา แต่ถ้าเป็นกรณีที่ผู้กระทำการทิ้งเทได้ทิ้งสิ่งใดๆลงในทะเลภายใน น่านน้ำไทยอันเป็นเหตุให้เกิดการตื่นขึ้น ตกตะกอน หรือสกปรกตามมาตรา 119 ผู้กระทำการทิ้ง เทต้องรับผิดชอบชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ทางราชการต้องจ่ายไปในการขจัดสิ่งทิ้งเทเหล่านั้นเพียง อย่างเดียว กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีซึ่งเป็นหน่วยงานที่ดำเนินการตาม พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ไม่สามารถเรียกให้ผู้กระทำการทิ้งเท ดังกล่าวรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการทิ้งเทนั้น และศาลจะกำหนดให้ผู้กระทำการทิ้งเท ตามมาตรา 119 ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายจากการทิ้งเทนั้นไม่ได้ แต่อย่างไรก็ตามแม้มาตรา 119 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 จะไม่สามารถเรียกค่าเสียหายจาก การกระทำผิดได้แต่อาจนำกฎหมายอื่นมาใช้เพื่อเรียกค่าเสียหายจากผู้กระทำการทิ้งเทได้ โดย กฎหมายดังกล่าวได้แก่ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 ซึ่งได้บัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งของผู้กระทำผิดไว้ในมาตรา 96 ของพระราชบัญญัติ ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ว่า

“แหล่งกำเนิดมลพิษใดก่อให้เกิดหรือเป็นแหล่งกำเนิดของการรั่วไหลหรือแพร่กระจายของ มลพิษอันเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ชีวิตร่างกายหรือสุขภาพอนามัย หรือเป็นเหตุให้

³⁴ อำนาจ วงศ์บัณฑิต, อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 1, น. 253.

ทรัพย์สินของผู้อื่นหรือของรัฐเสียหายด้วยประการใดๆ เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษนั้น มีหน้าที่ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหายเพื่อการนั้น ไม่ว่าการรั่วไหลหรือแพร่กระจายของมลพิษนั้นจะเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษหรือไม่ก็ตาม เว้นแต่ในกรณีที่พิสูจน์ได้ว่ามลพิษเช่นนั้นเกิดจาก

(1) เหตุสุดวิสัยหรือการสงคราม

(2) การกระทำตามคำสั่งของรัฐบาลหรือเจ้าพนักงานของรัฐ

(3) การกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ที่ได้รับอันตรายหรือของบุคคลอื่น ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงหรือโดยอ้อม ในการรั่วไหลหรือการแพร่กระจายมลพิษนั้น ค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหาย ซึ่งเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบตามวรรคหนึ่ง หมายความว่ารวมถึงค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่ทางราชการต้องรับภาระจ่ายจริงในการขจัดมลพิษที่เกิดขึ้นนั้นด้วย"

การฟ้องเรียกเอาค่าเสียหายตามมาตรา 96 นี้เป็นการฟ้องคดีทางแพ่งโดยการนำเอาหลักความรับผิดทางแพ่งโดยเคร่งครัด (Strict Liability) มาใช้ในการกำหนดความรับผิดชอบของเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น โดยให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษนั้นจะต้องรับผิดชอบเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นโดยผู้เสียหายไม่ต้องพิสูจน์ถึงขนาดปราชัยจากข้อสงสัยว่าความเสียหายนั้นเกิดจากแหล่งกำเนิดมลพิษนั้น เว้นแต่จะเข้าข้อยกเว้นตามมาตรา 96(1)-(3) โดยค่าสินไหมทดแทนและค่าเสียหายนั้นมาตรา 96 ไม่ได้กำหนดไว้ว่าได้แก่อะไรบ้าง แต่มาตรา 96 ได้กำหนดให้ค่าสินไหมทดแทนและค่าเสียหายรวมถึงค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่ทางราชการต้องรับภาระจ่ายจริงในการขจัดมลพิษที่เกิดขึ้นนั้นด้วย ดังนั้น ค่าสินไหมทดแทนและค่าเสียหายตามมาตรา 96 อาจได้แก่³⁵

- ค่าสินไหมทดแทนและค่าเสียหายตามปกติ แม้ว่าพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 จะไม่ได้ระบุไว้ว่าหมายถึงอะไรบ้างแต่อาจตีความได้ว่าเป็นค่าสินไหมทดแทนและค่าเสียหายตามที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์อันว่าด้วยเรื่องละเมิด

- ค่าใช้จ่ายที่ทางราชการต้องรับภาระจ่ายจริงในการขจัดมลพิษซึ่งทางราชการอาจ

³⁵ เพิ่งอ้าง, น. 548-549.

เรียกเอาได้จากเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษ โดยหน่วยงานที่มีสิทธิฟ้องเรียกค่าเสียหายได้แก่ หน่วยงานที่มีภาระเสียค่าใช้จ่ายในการขจัดมลพิษ ซึ่งการที่ให้ทางราชการมีสิทธิเรียกเอาค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปในการขจัดมลพิษได้สอดคล้องกับหลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย

ดังนั้น จากการกำหนดให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนและค่าเสียหายรวมทั้งค่าใช้จ่ายที่รัฐต้องจ่ายไปในการขจัดมลพิษทำให้สามารถแบ่งผู้เสียหายที่อาจเรียกค่าสินไหมทดแทนตามมาตรา 96 ออกได้เป็นสองกลุ่ม คือ ประชาชนหรือเอกชนกับหน่วยงานของรัฐ โดยประชาชนหรือเอกชนสามารถเรียกให้ผู้ก่อมลพิษรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ อันว่าด้วยเรื่องละเมิด ส่วนหน่วยงานของรัฐสามารถเรียกค่าใช้จ่ายที่ต้องจ่ายไปจริงในการขจัดมลพิษดังกล่าวได้ทำให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการก่อให้เกิด การรั่วไหล หรือการแพร่กระจายของมลพิษไม่ว่าจะเป็นประชาชนธรรมดาที่ได้รับความเสียหายหรือหน่วยงานของรัฐที่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการขจัดมลพิษสามารถฟ้องให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษที่ก่อให้เกิดความเสียหายรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนและค่าเสียหายทางแพ่งได้ ซึ่งมาตรา 96 สามารถนำมาใช้เพื่อวินิจฉัยความรับผิดของเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษเมื่อมีความเสียหายที่เกิดจากมลพิษได้ และการที่จะต้องรับผิดตามมาตรา 96 นี้จะต้องเป็นการก่อให้เกิดหรือเป็นแหล่งกำเนิดของการรั่วไหลหรือแพร่กระจายของมลพิษที่เป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่ชีวิต ร่างกายหรือสุขภาพอนามัยหรือเป็นเหตุให้ทรัพย์สินของผู้อื่นหรือของรัฐเสียหายด้วยประการใดๆ เพราะฉะนั้นในกรณีของภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทจากเรือเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจากภาวะมลพิษดังกล่าวและภาวะมลพิษนั้นเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่ชีวิต ร่างกายหรือสุขภาพอนามัยหรือเป็นเหตุให้ทรัพย์สินของผู้อื่นหรือของรัฐเสียหายด้วยประการใดๆ ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทจากเรือสามารถเรียกให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษที่ก่อให้เกิดภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทจากเรือรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนและค่าเสียหายได้

เพราะฉะนั้น ความรับผิดทางแพ่งของผู้ก่อให้เกิดภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียหรือสสารอื่นจากเรือในกรณีที่บัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้องมิได้บัญญัติไว้ก็นำมาตรา 96 ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาบังคับใช้เพื่อเรียกค่าเสียหายที่เกิดจากการกระทำผิดของผู้กระทำการทิ้งเทได้ โดยผู้ที่ได้รับความเสียหายจากภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทจากเรือมีสิทธิฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนและค่าเสียหายจากเจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือดังกล่าวโดยการฟ้องเป็นคดีแพ่ง นอกจากนี้การเรียกให้ชดใช้ค่าเสียหายจากการก่อให้เกิดภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือสามารถฟ้องเรียกได้ตามมาตรา

119, 119 ทวิ ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 โดยกำหนดให้หน่วยงานของรัฐที่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการขจัดมลพิษดังกล่าวสามารถฟ้องเรียกค่าใช้จ่ายที่ต้องจ่ายไปในการขจัดและแก้ไขสิ่งที่ทำให้เกิดการตื่นเงิน ตกตะกอน สกปรกหรือเป็นพิษนั้นรวมถึงค่าเสียหายจากการทิ้งเทได้ ซึ่งในทางปฏิบัติในการเรียกให้ผู้กระทำความผิดตามมาตรา 119, 119 ทวิ และมาตรา 204 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 รับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่ทางราชการต้องเสียไปในการขจัดและแก้ไขสิ่งเป็นพิษนั้น

นอกจากกรรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีจะฟ้องเรียกให้ผู้กระทำความผิดชดใช้ค่าใช้จ่ายที่ทางราชการต้องเสียไปในขณะที่มีการดำเนินคดีอาญาแล้วกรรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีจะฟ้องเรียกให้ผู้กระทำความผิดชดใช้ค่าใช้จ่ายที่ทางราชการต้องเสียไปโดยการฟ้องเป็นคดีแพ่งต่างหากได้เนื่องจากในบางกรณีอาจยังไม่ทราบจำนวนเงินที่ต้องเสียไปในการขจัดและแก้ไขสิ่งเป็นพิษที่กำหนดจำนวนได้แน่นอน โดยทางกรรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีมีระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีกำหนดให้กรรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเป็นศูนย์ประสานงานในการฟ้องเรียกค่าใช้จ่ายที่หน่วยงานราชการใดต้องเสียไปในการขจัดหรือแก้ไขสิ่งเป็นพิษนั้น ซึ่งการเรียกให้ผู้กระทำความผิดชดใช้ค่าใช้จ่ายที่หน่วยงานราชการต้องเสียไปเป็นไปตามหลักการดำเนินคดีแพ่งทั่วไป โดยทางกรรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีจะมีหนังสือบอกกล่าวไปยังผู้กระทำความผิดเพื่อเรียกให้ผู้กระทำความผิดชดใช้เงินค่าใช้จ่ายนั้น ถ้าผู้กระทำความผิดไม่ชดใช้ทางกรรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีจะดำเนินการฟ้องร้องเป็นคดีแพ่งได้³⁶

4.2.2 มาตรการทางอาญา

ความผิดตามกฎหมายสิ่งแวดล้อมเป็นความผิดที่มีผลกระทบต่อความสงบสุขและความปลอดภัยของประชาชน ซึ่งตามหลักกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา รัฐจะเป็นผู้ดำเนินคดีอาญาแก่ผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมาย เอกชนหรือประชาชนทั่วไปไม่มีสิทธิฟ้องคดีอาญาได้เว้นแต่จะได้รับความเสียหายเป็นพิเศษ³⁷ ซึ่งมาตรการทางอาญาเป็นมาตรการทางกฎหมายที่มีสภาพ

³⁶ สัมภาษณ์ ธีรวัฒน์ดี สืบกระพันซ์, นิติกรปฏิบัติการ(ระดับ5เดิม), กรรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี, 18 มีนาคม 2552

³⁷ คณิง ภาไชย, กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา เล่ม1, แก้ไขเพิ่มเติมโดย รศ. ณรงค์ ใจหาญ, พิมพ์ครั้งที่7, (กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2545), น. 21-30 อ้างถึงใน ณรงค์ ใจหาญ, การ

บังคับในลักษณะของการตอบโต้ผู้กระทำความผิดหรือฝ่าฝืนกฎหมายอันส่งผลต่ออิสรภาพของ ผู้กระทำความผิดหรือผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย มาตราการลงโทษทางอาญาเป็นการกำหนดโทษจำคุกหรือ ปรับอย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งสองอย่างซึ่งถ้าหากโทษที่ระบุไว้ในกฎหมายดังกล่าวเป็นความผิด หลุโทษ (คือ คดีที่มีการกำหนดอัตราโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทหรือ ทั้งจำทั้งปรับ) หรือความผิดที่มีอัตราโทษไม่สูงกว่าความผิดหลุโทษหรือคดีอื่นที่มีโทษปรับสถาน เดียวอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายนั้นสามารถดำเนินการลงโทษ ได้เองโดยไม่ต้องฟ้องต่อศาล³⁸ ซึ่งในการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากภาวะมลพิษจากการทิ้ง เทจากเรือมีการกำหนดบทลงโทษทางอาญาเพื่อลงโทษผู้กระทำความผิดหรือฝ่าฝืนกฎหมายโดย การดำเนินคดีอาญาเช่นเดียวกัน

โดยในกรณีของการทิ้งเทของเสียหรือสารอื่นจากเรือลงในทะเลนั้นประเทศไทยมี มาตราทางกฎหมายที่กำหนดโทษทางอาญาแก่ผู้กระทำการทิ้งเทดังกล่าวไว้ในมาตรา 119, 119 ทวิ และมาตรา 204 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และในมาตรา 62 ทวิ และมาตรา 69 ของพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490

โดยมาตรา 119 ซึ่งบัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หรือกระทำด้วยประการใดๆ ให้หิน กรวด หาย ดิน โคลน อับเฉา สิ่งของหรือสิ่งปฏิกูลใดๆ ยกเว้นน้ำมันและเคมีภัณฑ์ลงในแม่น้ำ ลำ คลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ ร่วมกันหรือทะเลภายในน่านน้ำไทย อันจะเป็นเหตุให้เกิดการตื่นเงิน ตกตะกอนหรือสกปรก เว้นแต่ จะได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกิน หนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียในการขจัดสิ่งเหล่านั้นด้วย”

เป็นการบัญญัติลงโทษผู้ที่กระทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายทำการทิ้งสิ่งของต่างๆ ยกเว้นน้ำมันและเคมีภัณฑ์ลงในทะเลของประเทศไทย ซึ่งการทิ้งดังกล่าวเป็นเหตุให้เกิดการตื่นเงิน ตกตะกอน หรือสกปรกแก่ทะเลของประเทศไทย โดยสามารถฟ้องผู้กระทำความผิดดังกล่าวเป็น คดีอาญาต่อศาลเพื่อให้ลงโทษได้ แต่ถ้การฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายนี้ได้กระทำโดยได้รับ

ประสานความร่วมมือในการดำเนินคดีอาญาแก่ผู้ก่อมลพิษ : รายงานวิจัย, ([ม.ป.ท.] : วิทยาลัย การยุติธรรม สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม, 2546), น. 25.

³⁸ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 37 และโปรดดู
 สุณีย์ มัลลิกะมาลย์, *อ้าวแล้ว เชิงอรรถที่* 15, น. 289-290.

อนุญาตจากเจ้าท่าซึ่งได้แก่ อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีมอบหมายก็ไม่ต้องรับโทษทางอาญาตามมาตรานี้

มาตรา 119 ทวิ บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใดๆให้น้ำมันและเคมีภัณฑ์หรือสิ่งใดๆลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบอันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทยอันอาจจะเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อมหรือเป็นอันตรายต่อการเดินเรือในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบดังกล่าว ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปในการแก้ไขสิ่งเป็นพิษหรือชดใช้ค่าเสียหายเหล่านั้นด้วย”

เป็นการบัญญัติลงโทษผู้ที่กระทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายเช่นเดียวกันแต่ในมาตรานี้มุ่งเฉพาะผู้ที่ทิ้งน้ำมันและเคมีภัณฑ์ลงในทะเลของประเทศไทย แต่อย่างไรก็ตามการทิ้งสิ่งอื่นๆก็อาจเป็นความผิดตามมาตรานี้และต้องรับโทษทางอาญาตามมาตรานี้ได้เช่นเดียวกันหากการทิ้งสิ่งอื่นนั้นเป็นอันตรายต่อการเดินเรือหรือเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งการลงโทษทางอาญาก็โดยการฟ้องเป็นคดีอาญาเช่นเดียวกัน โดยอัตราโทษในการลงโทษผู้กระทำความผิดหรือผู้ฝ่าฝืนตามมาตรา 119 ทวิ จะสูงกว่าอัตราโทษตามมาตรา 119 ทั้งนี้เพราะผลกระทบของการฝ่าฝืนมาตรา 119 ทวิรุนแรงกว่าการฝ่าฝืนตามมาตรา 119

นอกจากนี้ในกรณีที่เป็นการทิ้งน้ำมันปิโตรเลียมหรือน้ำมันที่ปนกับน้ำจากเรือ มาตรา 204 ซึ่งบัญญัติว่า “ผู้ใดเท ทิ้ง หรือปล่อยให้ น้ำมันปิโตรเลียมหรือน้ำมันที่ปนกับน้ำรั่วไหลด้วยประการใดๆลงในเขตท่า แม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบ หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

ได้บัญญัติลงโทษผู้กระทำความผิดหรือฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายตามมาตรา 204 ให้ต้องรับโทษทางอาญาเช่นเดียวกันเมื่อมีการทิ้งน้ำมันปิโตรเลียมหรือน้ำมันที่ปนกับน้ำจากเรือลงในทะเลของประเทศไทยโดยการฟ้องเป็นคดีอาญาเช่นเดียวกัน

ดังนั้น ในกรณีที่มีการทิ้งสิ่งใดๆไม่ว่าจะเป็นหิน กรวด โคลน น้ำมันและเคมีภัณฑ์หรือน้ำมันปิโตรเลียม เหล่านี้เป็นต้น ลงสู่ทะเลของประเทศไทยอันเป็นการฝ่าฝืนมาตรา 119 มาตรา 119 ทวิ และมาตรา 204 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ผู้ที่กระทำการเหล่านั้นจะถูกลงโทษตามกฎหมายโดยการดำเนินคดีทางอาญา

นอกจากการลงโทษทางอาญาตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 แล้วสามารถลงโทษผู้ก่อให้เกิดภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือได้ตามมาตรา 62 ทวิและมาตรา 69 ของพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 โดยในมาตรา 62 ทวิ บัญญัติว่า

“บุคคลใดฝ่าฝืนมาตรา 19 หรือมาตรา 20 ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หกเดือนถึงห้าปี และปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท” ซึ่งมีข้อพิจารณาดังนี้

1. คำว่า “ผู้ใด” ตามมาตรา 62 ทวิ หมายถึง บุคคลใดก็ได้จะเป็นบุคคลธรรมดา นิติบุคคล หรือองค์กรใดก็ตาม

2. การกระทำที่จะเป็นความผิดตามมาตรา 62 ทวิ ได้แก่ การฝ่าฝืนมาตรา 19 คือ การทิ้ง เทวัตถุมีพิษตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ประกาศกำหนดไว้ หรือการทิ้งสิ่งใด ๆ ลงไปในที่จับสัตว์น้ำซึ่งทำให้ที่จับสัตว์น้ำมีเน่าหรือเป็นอันตรายแก่สัตว์น้ำหรือทำให้ที่จับสัตว์น้ำเกิดมลพิษ

ดังนั้น เมื่อบุคคลใดกระทำการทิ้งวัตถุมีพิษหรือสิ่งใด ๆ ลงไปในที่จับสัตว์น้ำแล้วทำให้ที่จับสัตว์น้ำเกิดมลพิษหรือเป็นอันตรายแก่สัตว์น้ำอันฝ่าฝืนมาตรา 19 ของพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 ต้องรับโทษตามที่กฎหมายกำหนดไว้ในมาตรา 62 ทวิ ดังกล่าว

แต่นอกจากโทษจำคุกหรือปรับตามมาตรา 62 ทวิแล้ว การฝ่าฝืนมาตรา 19 ผู้กระทำความผิดอาจต้องถูกริบทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดตามมาตรา 69 ของพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 ซึ่งบัญญัติว่า

“เครื่องมือทำการประมง เรือ สัตว์น้ำและสิ่งอื่น ๆ ที่ใช้ในการกระทำความผิดหรือได้มาโดยการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ศาลจะริบเสียก็ได้ แต่ถ้าเป็นการกระทำความผิดตามมาตรา 19 หรือมาตรา 20 ให้ศาลริบสิ่งเช่นนั้นเสียทั้งสิ้น”

ทำให้ในการทิ้งเทสิ่งใด ๆ ลงทะเลภายในน่านน้ำไทยอันฝ่าฝืนมาตรา 19 ของพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 นอกจากต้องรับโทษจำคุกหรือปรับแล้วยังต้องถูกริบสิ่งที่ใช้ในการกระทำความผิดหรือได้มาโดยการกระทำความผิดซึ่งมีข้อพิจารณาดังนี้ ทรัพย์สินที่สามารถริบได้ตามมาตรา 69 ได้แก่ เครื่องมือทำการประมง เรือ สัตว์น้ำและสิ่งอื่น ๆ ที่ใช้ในการกระทำความผิดหรือได้มาโดยการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 โดยคำว่า “ที่ใช้ในการกระทำความผิด” หมายถึง ทรัพย์สินที่ผู้กระทำความผิดได้ใช้ในการกระทำความผิด แสดงว่าการกระทำความผิดต้องเกิดขึ้นแล้ว เช่น นายเอกทำการจับปลาในแม่น้ำโดยใช้กระแสไฟฟ้า เครื่องปล่อยกระแสไฟฟ้าเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการกระทำความผิด ส่วนคำว่า “ได้มาโดยการกระทำความผิด” หมายถึง การที่ผู้กระทำความผิดได้กระทำความผิดขึ้นแล้วและผลจากการกระทำนั้นทำ

ให้ได้ทรัพย์สินใดๆไปจากการกระทำความผิดดังกล่าว เช่น ปลาที่ได้จากการใช้กระแสไฟฟ้าจับเป็นทรัพย์สินที่ได้มาโดยการกระทำความผิด เป็นต้น ดังนั้น ทรัพย์สินที่จะรับได้ตามมาตรา 69 ทวิ แยกได้เป็น 2 กรณี คือ

กรณีแรก ถ้าทรัพย์สินดังกล่าวเป็นเครื่องมือทำการประมง เรือ สัตว์น้ำและสิ่งอื่นๆที่ใช้ในการกระทำความผิดหรือได้มาโดยการกระทำความผิด ศาลจะสั่งริบทรัพย์สินดังกล่าวเสียก็ได้ทำให้ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 ในกรณีทั่วไปที่ไม่ได้มีการกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ศาลสามารถที่จะริบเครื่องมือทำการประมง เรือ สัตว์น้ำและสิ่งอื่นๆที่ใช้ในการกระทำความผิดหรือที่ได้มาโดยการกระทำความผิดได้หรือศาลจะสั่งไม่ริบทรัพย์สินดังกล่าวนั้นก็ได้อีกกฎหมายให้เป็นดุลพินิจศาลที่จะสั่งริบหรือไม่ริบทรัพย์สินดังกล่าว

กรณีที่สอง ถ้าทรัพย์สินดังกล่าวเป็นเครื่องมือทำการประมง เรือ สัตว์น้ำและสิ่งอื่นๆที่ใช้ในการกระทำความผิดหรือได้มาโดยการกระทำความผิดตามมาตรา 19 หรือมาตรา 20 ศาลต้องสั่งริบทรัพย์สินเช่นว่านั้นเสียทั้งสิ้น ซึ่งจากบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าวเป็นบทบังคับศาลให้ศาลต้องสั่งริบทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดหรือได้มาโดยการกระทำความผิดตามมาตรา 19 หรือมาตรา 20 ทั้งหมดโดยศาลไม่มีอำนาจใช้ดุลพินิจไม่ริบทรัพย์สินเช่นว่านั้น เช่น การทิ้งDDTลงในแม่น้ำทำให้ปลาตาย สารDDTเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดศาลต้องริบสารDDTดังกล่าว

สำหรับในกรณีของการทิ้งของเสียหรือสิ่งใดๆจากเรือลงในทะเลแล้วทำให้ทะเลเกิดมลพิษที่เป็นการฝ่าฝืนมาตรา 19 ของพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 เมื่อพิจารณาจากการกระทำจะพบว่า การทิ้งของเสียหรือสิ่งใดๆที่จะถือว่าเป็นภาวะมลพิษจากการทิ้งของเสียต้องเป็นการทิ้งมาจากเรือหรือเป็นการทิ้งเรื่อนั้นเองลงสู่ทะเล ซึ่งแยกพิจารณาได้ดังนี้

1. ในกรณีของการทิ้งของเสียหรือสิ่งใดๆจากเรือลงในทะเล

1.1 ผู้กระทำความผิด คือ บุคคลใดๆที่อยู่ในเรือที่กระทำการทิ้งของเสียจากเรือ โดยเรือไม่ได้เป็นผู้กระทำความผิดแต่เรือเป็นยานพาหนะที่ใช้ในการกระทำความผิด ทั้งนี้เพราะการที่จะถือว่าการกระทำความผิดเป็นการทิ้งของเสียจากเรือ การทิ้งดังกล่าวต้องมาจากเรือซึ่งเป็นยานพาหนะที่ใช้ในขณะที่มีการกระทำความผิด คือ ขณะที่มีการทิ้งของเสียหรือสิ่งใดๆลงสู่ทะเล ดังนั้น เรือจึงเป็นยานพาหนะที่ใช้ในการกระทำความผิด ศาลจึงสามารถสั่งริบเรือที่เป็นยานพาหนะในการทิ้งของเสียหรือสิ่งใดๆจากเรือดังกล่าวลงสู่ทะเลตามมาตรา 69 ได้ โดยศาลจะต้องสั่งริบเรือดังกล่าว ศาลจะใช้ดุลพินิจสั่งไม่ริบไม่ได้เพราะการทิ้งของเสียหรือสิ่งใดๆจากเรือลงสู่ทะเลแล้วทำให้ทะเลเกิดมลพิษเป็นการกระทำความผิดตามมาตรา 19 ของพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490

1.2 ของเสียหรือสิ่งใด ๆ ที่ทิ้งลงทะเลเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดซึ่งสามารถริบของเสียหรือสิ่งใด ๆ ที่ทิ้งลงสู่ทะเลได้ตามมาตรา 69 ของพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 โดยศาลต้องสั่งริบของเสียหรือสิ่งใด ๆ ดังกล่าวศาลจะสั่งไม่ริบไม่ได้ทั้งนี้เพราะการทิ้งของเสียหรือสิ่งใด ๆ ดังกล่าวนั้นเป็นการฝ่าฝืนมาตรา 19 ของพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490

2. ในกรณีที่เป็นการทิ้งเรือลงในทะเล

การทิ้งเรือลงทะเลถ้าเป็นการทิ้งลงทะเลเพื่อต้องการกำจัดเรือดังกล่าวการทิ้งเรื่อนั้นก็ถือเป็น การทิ้งของอย่างหนึ่งซึ่งถ้าเป็นเรือที่บรรทุกสารพิษการทิ้งเรื่อดังกล่าวลงในทะเลจะทำให้เกิดมลพิษขึ้นในทะเลอันเป็นความผิดตามมาตรา 19 ของพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 โดยมีข้อพิจารณาดังนี้

2.1 ผู้กระทำความผิด คือ บุคคลใด ๆ ที่กระทำการทิ้งเรือ

2.2 เรือเป็นทรัพย์สินที่นำมาใช้ทิ้งลงทะเล เรือจึงเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิด ดังนั้น ศาลต้องสั่งริบเรื่อดังกล่าวตามมาตรา 69 ของพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 โดยศาลจะใช้ดุลพินิจสั่งไม่ริบไม่ได้เพราะกรณีดังกล่าวเป็นการกระทำความผิดตามมาตรา 19 ดังกล่าวมาข้างต้น

แต่อย่างไรก็ตามการริบทรัพย์สินตามมาตรา 69 ของพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 ต้องอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ของประมวลกฎหมายอาญาทั้งนี้เพราะประมวลกฎหมายอาญาเป็นกฎหมายทั่วไปที่ใช้กับความผิดทุกประเภทโดยในมาตรา 17 ของประมวลกฎหมายอาญาได้บัญญัติว่า

“บทบัญญัติในภาค 1 แห่งประมวลกฎหมายนี้ให้ใช้ในกรณีแห่งความผิดตามกฎหมายอื่นด้วย เว้นแต่กฎหมายนั้นๆจะได้บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น”

จากบทบัญญัติในมาตรา 17 ทำให้สามารถนำประมวลกฎหมายอาญาภาค 1 มาใช้ในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 ได้ ดังนั้น การริบทรัพย์สินตามประมวลกฎหมายอาญาสามารถนำไปใช้ในกฎหมายอาญาฉบับอื่นซึ่งได้แก่ พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 ได้ เพราะฉะนั้น ในกรณีที่ศาลสั่งริบทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดหรือได้มาโดยการกระทำความผิดไปแล้ว ถ้าทรัพย์สินดังกล่าวเป็นทรัพย์สินของบุคคลอื่นซึ่งไม่ได้รู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิด ปรากฏว่าบุคคลอื่นนั้นได้ยื่นคำเสนอต่อศาลว่าตนเองซึ่งเป็นเจ้าของที่แท้จริงไม่ได้รู้เห็นเป็นใจกับการกระทำความผิดดังกล่าว ศาลสามารถสั่งคืนทรัพย์สินที่ยึดไปดังกล่าวได้ถ้าทรัพย์สินดังกล่าวยังอยู่ในความครอบครองของเจ้าพนักงาน แต่คำเสนอของ

เจ้าของที่แท้จริงนี้จะต้องกระทำต่อศาลภายใน 1 ปีนับแต่วันที่คดีถึงที่สุด³⁹ ดังนั้น ในกรณีที่ศาลสั่ง ทรัพย์สินที่ใช้ในการตั้งเต็งกล่าวข้างต้น ถ้าเรือดังกล่าวยังอยู่ในความครอบครองของเจ้าพนักงาน แล้วเจ้าของเรือที่แท้จริงที่ไม่ได้รู้เห็นเป็นใจในการตั้งเต็งกล่าวยื่นคำเสนอต่อศาลภายใน 1 ปี นับแต่วันที่คดีถึงที่สุด ศาลสามารถสั่งคืนเรือดังกล่าวให้แก่เจ้าของเรือที่แท้จริงได้

แต่การที่จะนำพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 ซึ่งเป็นกฎหมายอาญามาใช้บังคับ กับกรณีการตั้งเต็งจากเรือสามารถนำขอบเขตการใช้ประมวลกฎหมายอาญาในภาค 1 มาใช้ได้โดย เป็นไปตามมาตรา 17 ของประมวลกฎหมายอาญา ซึ่งโดยหลักแล้วกฎหมายอาญาของไทยย่อมใช้ ลงโทษแก่การกระทำความผิดที่เกิดขึ้นในดินแดนของไทย โดยไม่ต้องคำนึงถึงสัญชาติของผู้กระทำ และสัญชาติของผู้เสียหาย⁴⁰ แต่ในกรณีของเรือไทยถ้ามีการกระทำความผิดเกิดขึ้นในเรือไทยการ กระทำความผิดดังกล่าวจะถือว่าเป็นการกระทำความผิดในราชอาณาจักรหรือไม่ และในกรณีของ การตั้งเต็งของเสียหรือสิ่งใดๆจากเรือลงในทะเลจะถือว่าเป็นการกระทำความผิดในราชอาณาจักร ต้องรับโทษตามกฎหมายอาญาไทยหรือไม่สามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

1. กรณีที่มีการตั้งเต็งของเสียหรือสิ่งใดๆจากเรือลงในทะเล ถ้าการตั้งเต็งกล่าว เป็นการตั้งจากเรือไม่ว่าจากเรือไทยหรือเรือต่างชาติลงในทะเลอาณาเขตของประเทศไทย ประเทศไทย จะนำกฎหมายอาญาของไทยมาลงโทษผู้กระทำการตั้งเต็งได้หรือไม่ กรณีนี้เมื่อพิจารณาจาก ประมวลกฎหมายอาญามาตรา 4 วรรคแรก ซึ่งบัญญัติว่า “ผู้ใดกระทำความผิดในราชอาณาจักร ต้องรับโทษตามกฎหมาย” มีหลักเกณฑ์ดังนี้

(1) คำว่า “ราชอาณาจักร”⁴¹ หมายถึง

³⁹ มาตรา 36 ของประมวลกฎหมายอาญา

ในกรณีที่ศาลสั่งให้ทรัพย์สินตามมาตรา 33 หรือมาตรา 34 ไปแล้ว หากปรากฏ ในภายหลังโดยคำเสนอของเจ้าของที่แท้จริงว่า ผู้เป็นเจ้าของที่แท้จริงมิได้รู้เห็นเป็นใจด้วยในการ กระทำความผิด ก็ให้ศาลสั่งให้คืนทรัพย์สิน ถ้าทรัพย์สินนั้นยังคงอยู่ในความครอบครองของเจ้า พนักงาน แต่คำเสนอของเจ้าของที่แท้จริงนั้นจะต้องกระทำต่อศาลภายในหนึ่งปีนับแต่วันคำ พิพากษาถึงที่สุด

⁴⁰ เกียรติขจร วังนะสวัสดิ์, คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1, พิมพ์ครั้งที่ 8 แก้วไข เพิ่มเติม (กรุงเทพมหานคร: หจก.จิรัชการพิมพ์, 2546), น. 43-44.

⁴¹ เริงอึ้ง, และดู ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ, กฎหมายอาญา: หลักและปัญหา, พิมพ์ ครั้งที่ 7 (กรุงเทพมหานคร: นิติธรรม, 2549), น. 19-20.

- ก. พื้นดินและพื้นน้ำ เช่น แม่น้ำ ภูเขา ซึ่งอยู่ในอาณาเขตของประเทศไทย
 ข. ทะเลอันเป็นอ่าวไทยตามพระราชบัญญัติกำหนดเขตจังหวัดในอ่าวไทยตอนใน

พ.ศ. 2502

ค. ทะเลอันห่างจากฝั่งที่เป็นดินแดนของประเทศไทยไม่เกิน 12 ไมล์ทะเลตามประกาศกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตของประเทศไทย

ง. อากาศเหนือพื้นดิน พื้นน้ำหรือทะเลตามข้อ ก. ข้อ ข. และข้อ ค.

(2) การกระทำความผิดในราชอาณาจักรตามมาตรา 4 วรรคแรก หมายถึง การกระทำทั้งหมดที่เป็นความผิดไม่ใช่ส่วนใดส่วนหนึ่ง แต่ไม่จำเป็นต้องรวมถึงผลของการกระทำ หากเกิดในราชอาณาจักรก็อยู่ภายใต้มาตรา 4 วรรคแรก นอกจากนี้การกระทำความผิดในราชอาณาจักรตามมาตรา 4 วรรคแรกจะไม่คำนึงถึงสัญชาติของผู้กระทำผิดและสัญชาติของผู้เสียหาย แม้ความผิดนั้นจะเกิดในเรือหรืออากาศยานต่างประเทศหากอยู่ในราชอาณาจักรแล้วต้องรับโทษตามกฎหมายไทย⁴²

ดังนั้น ในกรณีของการทิ้งของเสียหรือสิ่งใดๆจากเรือลงในทะเลอาณาเขตของประเทศไทยซึ่งถือว่าเป็นราชอาณาจักรไทย การทิ้งจากเรือดังกล่าวจึงเป็นการกระทำความผิดในราชอาณาจักรไทย ซึ่งไม่ว่าเรือที่นำมาใช้ทำการทิ้งดังกล่าวจะเป็นเรือไทยหรือเรือต่างชาติหรือผลของการทิ้งของเสียหรือสิ่งใดๆจากเรือดังกล่าวจะเกิดในราชอาณาจักรไทยหรือนอกราชอาณาจักรไทยก็ตาม ถ้าการทิ้งจากเรือดังกล่าวได้กระทำในราชอาณาจักรไทย ผู้กระทำการทิ้งจากเรือไม่ว่าเรือไทยหรือเรือต่างชาติก็ต้องรับโทษตามกฎหมายอาญาไทย

2. กรณีที่มีการทิ้งของเสียหรือสิ่งใดๆจากเรือลงในเขตทางทะเลอื่นนอกจากทะเลอาณาเขต เช่น เขตเศรษฐกิจจำเพาะ และในขณะที่ยังทำการทิ้งไม่เสร็จเรือก็เข้ามาในทะเลอาณาเขตซึ่งเป็นราชอาณาจักรไทยแล้วยังคงทำการทิ้งต่อไป อันเป็นการกระทำความผิดบางส่วนนอกราชอาณาจักรและบางส่วนในราชอาณาจักร ในกรณีเช่นนี้สามารถลงโทษผู้กระทำการทิ้งเขตตามกฎหมายไทยได้หรือไม่ เมื่อพิจารณาตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 5 วรรคแรกส่วนแรกที่ว่า “ความผิดใดที่การกระทำแม้แต่ส่วนหนึ่งส่วนใดได้กระทำในราชอาณาจักรก็ดีให้ถือว่าความผิดนั้นได้กระทำในราชอาณาจักร” มีหลักเกณฑ์ดังนี้

(1) หากมีการกระทำความผิดส่วนหนึ่งส่วนใดในราชอาณาจักรแล้วกรณีปรับได้กับมาตรา 5 วรรค

⁴² เกียรติขจร วังนะสวัสดิ์, อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 40, น. 45.

แรกส่วนแรก โดยไม่ต้องคำนึงว่าผลแห่งการกระทำเกิดในราชอาณาจักรหรือไม่⁴³

(2) เมื่อมีกรณีตาม (1) ให้ถือว่าการกระทำความผิดนั้นได้กระทำในราชอาณาจักร

ดังนั้น ในกรณีเรือไทยถ้ามีการทิ้งเทของเสียหรือสิ่งใดๆจากเรือไทยลงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะซึ่งอยู่นอกราชอาณาจักรไทยส่วนหนึ่งและมีการทิ้งเทของเสียหรือสิ่งใดๆจากเรือไทยลงในทะเลอาณาเขตซึ่งเป็นราชอาณาจักรไทยอีกส่วนหนึ่ง การทิ้งเทจากเรือไทยดังกล่าวถือว่าเป็นการกระทำความผิดในราชอาณาจักรตามมาตรา 5 วรรคแรกส่วนแรก เพราะมีการกระทำความผิดส่วนหนึ่งในราชอาณาจักรไทย เช่นเดียวกับเรือต่างชาติที่ทำการทิ้งเทจากเรือส่วนหนึ่งนอกราชอาณาจักรไทยและอีกส่วนหนึ่งในราชอาณาจักรไทยก็ถือว่าการทิ้งเทจากเรือต่างชาติดังกล่าวกระทำความผิดในราชอาณาจักรไทย ผู้กระทำการทิ้งเทจากเรือดังกล่าวต้องรับโทษตามกฎหมายอาญาไทย

3. กรณีที่การทิ้งเทของเสียหรือสิ่งใดๆจากเรือลงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะซึ่งอยู่นอกราชอาณาจักรไทยแต่ผลของการทิ้งเทดังกล่าวทำให้เกิดความเสียหายแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลในทะเลอาณาเขตที่เป็นราชอาณาจักรไทย ประเทศไทยจะลงโทษผู้กระทำการทิ้งเทจากเรือในกรณีดังกล่าวตามกฎหมายไทยได้หรือไม่ เมื่อพิจารณาตามมาตรา 5 วรรคแรกส่วนที่สอง ซึ่งบัญญัติว่า

“ผลแห่งการกระทำเกิดในราชอาณาจักร โดยผู้กระทำประสงค์ให้ผลนั้นเกิดในราชอาณาจักร หรือโดยลักษณะแห่งการกระทำ ผลที่เกิดขึ้นนั้นควรเกิดในราชอาณาจักรหรือย่อมจะเล็งเห็นได้ว่าผลนั้นจะเกิดในราชอาณาจักรก็ดี ให้ถือว่าความผิดนั้นได้กระทำในราชอาณาจักร” ซึ่งมีหลักเกณฑ์ดังนี้

(1) ผลแห่งการกระทำเกิดในราชอาณาจักรตามมาตรา 5 วรรคแรกส่วนที่สองนี้ต้องไม่มีการกระทำส่วนหนึ่งส่วนใดในราชอาณาจักรเลย เพียงแต่ผลเท่านั้นที่เกิดในราชอาณาจักร หากมีผลเกิดขึ้นและเป็นผลที่ผู้กระทำประสงค์ให้เกิด หรือควรเกิด หรือเล็งเห็นได้ว่าจะเกิดก็สามารถใช้มาตรา 5 วรรคแรกส่วนที่สองนี้ได้⁴⁴

(2) กรณีตามข้อ (1) กฎหมายให้ถือว่าการกระทำความผิดที่ก่อให้เกิดผลนั้นเป็นการกระทำในราชอาณาจักร

ดังนั้น ในกรณีที่มีการทิ้งเทของเสียหรือสิ่งใดๆจากเรือไม่ว่าจะเป็นการทิ้งจากเรือไทยหรือเรือต่างชาติแม้ว่าการทิ้งเทจากเรือต่างๆเหล่านั้นจะเกิดขึ้นนอกราชอาณาจักรไทยแต่ถ้าผลของการ

⁴³ เฟิงอ้าง, น. 51.

⁴⁴ เฟิงอ้าง

ทิ้งเตี๋ยงกล่าวเกิดในราชอาณาจักรไทย ผู้กระทำการทิ้งเตี๋ยงจากเรือดังกล่าวนั้นต้องรับโทษตามกฎหมายอาญาไทย

4. กรณีที่มีการทิ้งเตี๋ยงของเสียหรือสิ่งใด ๆ จากเรือไทยลงในทะเลหลวง จะสามารถนำกฎหมายอาญาของไทยมาลงโทษผู้กระทำการทิ้งเตี๋ยงจากเรือดังกล่าวได้หรือไม่ เมื่อพิจารณาตามมาตรา 4 วรรคสองของประมวลกฎหมายอาญา ซึ่งบัญญัติว่า “การกระทำความผิดในเรือไทยหรืออากาศยานไทยไม่ว่าจะอยู่ ณ ที่ใดให้ถือว่ากระทำความผิดในราชอาณาจักร” มีหลักเกณฑ์ดังนี้⁴⁵

(1) การกระทำความผิดตามมาตรา 4 วรรคสอง หมายถึง การกระทำความผิดทั้งหมด เช่น นายเอกษานายโทตายในเรือไทย แต่อย่างไรก็ตามแม้การกระทำความผิดทั้งหมดจะไม่ได้เกิดในเรือไทยหรืออากาศยานไทยเป็นแต่ส่วนหนึ่งส่วนใดเท่านั้นที่เกิดในเรือไทยหรืออากาศยานไทยก็น่าจะถือว่าเป็น “การกระทำความผิด” ในเรือไทยหรืออากาศยานไทยตามมาตรา 4 วรรคสองเช่นกัน เพราะการกระทำส่วนหนึ่งส่วนใดของความผิดก็ถือว่าเป็นการกระทำความผิดนั่นเอง

(2) การกระทำความผิดในเรือไทยหรืออากาศยานไทยตามมาตรา 4 วรรคสองนี้ ไม่จำกัดว่าผู้กระทำจะเป็นผู้ใด หากกระทำความผิดในเรือไทยหรืออากาศยานไทยแล้วก็ถือว่าเป็นการกระทำความผิดในราชอาณาจักร

(3) หากการกระทำความผิดทั้งหมดหรือส่วนหนึ่งส่วนใดมิได้เกิดในเรือไทยหรืออากาศยานไทยก็จะใช้มาตรา 4 วรรคสองนี้ไม่ได้

(4) คำว่า “ไม่ว่าจะอยู่ ณ ที่ใด” หมายถึง ที่ใดก็ได้ซึ่งไม่ใช่ราชอาณาจักรไทยตามมาตรา 4 วรรคแรก

ดังนั้น ในกรณีของการทิ้งเตี๋ยงของเสียหรือสิ่งใด ๆ จากเรือไทยลงในทะเลหลวง การทิ้งเตี๋ยงดังกล่าวจะถือว่าเป็นการกระทำความผิดในเรือไทยหรือไม่นั้น เมื่อพิจารณาจากการกระทำการทิ้งเตี๋ยงดังกล่าวแล้วจะเห็นว่า การกระทำการทิ้งเตี๋ยงซึ่งถือว่าเป็นความผิดนั้นไม่ได้กระทำในเรือไทย แต่จากการที่ในการทิ้งเตี๋ยงของเสียหรือสิ่งใด ๆ จากเรือ การกระทำส่วนหนึ่งของการทิ้งมาจากในเรือไทยโดยผู้กระทำการทิ้งเตี๋ยงกล่าวอยู่ในเรือไทยและทำการทิ้งจากเรือไทย จึงถือได้ว่าการกระทำความผิดส่วนหนึ่งส่วนใดในเรือไทยซึ่งถือว่าเป็นการกระทำความผิดในเรือไทย ดังนั้น ในกรณีของเรือไทยที่ทิ้งเตี๋ยงของเสียหรือสิ่งใด ๆ ลงในทะเลหลวงประเทศไทยสามารถนำกฎหมายอาญาของไทยมาลงโทษผู้กระทำการทิ้งเตี๋ยงจากเรือไทยดังกล่าวได้ ส่วนในกรณีของการทิ้งเตี๋ยงจากเรือต่างชาติในทะเลหลวง ประเทศไทยไม่สามารถนำกฎหมายอาญาของไทยมาลงโทษผู้กระทำความผิดจากเรือ

⁴⁵ เฟื่องอ้าง, น. 46-47.

ต่างชาติดังกล่าวได้ เว้นแต่ผลของการกระทำจะมีผลให้เกิดมลพิษในราชอาณาจักรไทยตามมาตรา 5 วรรคสอง

5. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่าในการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือสามารถกระทำได้โดยการบังคับใช้กฎหมายคือ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 โดยกฎหมายแต่ละฉบับจะมีหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบตามกฎหมายนั้นๆ ซึ่งได้แก่ กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กระทรวงคมนาคมและกรมประมง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ซึ่งรับผิดชอบในการป้องกัน ควบคุมและแก้ไขภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทจากเรือ ดังนี้

1. กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรมควบคุมมลพิษก่อตั้งขึ้นตามพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมควบคุมมลพิษ กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535⁴⁶ โดยมีอำนาจหน้าที่ดังนี้

- (1) เสนอความเห็นเพื่อจัดทำนโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติด้านการควบคุมมลพิษ
- (2) เสนอแนะการกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม และมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด
- (3) จัดทำแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม และมาตรการในการควบคุม ป้องกันและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากภาวะมลพิษ
- (4) ติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานสถานการณ์มลพิษ
- (5) พัฒนาระบบ รูปแบบ และวิธีการที่เหมาะสมสำหรับระบบต่างๆ เพื่อนำมาประยุกต์ใช้ในการจัดการกากของเสีย สารอันตราย คุณภาพน้ำ อากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน
- (6) ประสานงานและดำเนินการเพื่อฟื้นฟู หรือระงับเหตุที่อาจเป็นอันตรายจากมลพิษใน

⁴⁶ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109 ตอนที่ 40 วันที่ 7 เมษายน 2535

พื้นที่ที่มีการปนเปื้อนมลพิษ และประเมินความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม

(7) ให้ความช่วยเหลือและคำปรึกษาแนะนำเกี่ยวกับการจัดการมลพิษ

(8) ประสานความร่วมมือกับต่างประเทศและองค์การระหว่างประเทศในด้านการจัดการมลพิษ

(9) ดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องราร้องทุกข์ด้านมลพิษ

(10) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติด้านการควบคุมมลพิษและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(11) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นหน้าที่ของกรม หรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

โดยหน่วยงานภายในของกรมควบคุมมลพิษที่ดูแลเกี่ยวกับมลพิษทางทะเลได้แก่ ส่วนแหล่งน้ำทะเลซึ่งมีภาระหน้าที่ ดังนี้

(1) จัดทำนโยบายและแผนงานด้านการจัดการคุณภาพแหล่งน้ำทะเลและการจัดการมลพิษทางทะเล

(2) เสนอแนะความเห็นเพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการจัดการคุณภาพแหล่งน้ำทะเลและมลพิษทางทะเลทั้งพื้นที่ชายฝั่งและในทะเล

(3) จัดทำแผนปฏิบัติการฉุกเฉิน ประสานหรือร่วมปฏิบัติการควบคุมและแก้ไขภาวะมลพิษทางน้ำ ดำเนินการประเมินความเสียหายและเสนอแนะมาตรการฟื้นฟูคุณภาพแหล่งน้ำบริเวณที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางน้ำและการเกิดอุบัติเหตุทางทะเล

(4) เสนอแนะมาตรฐาน มาตรการ หลักเกณฑ์ และวิธีการด้านการจัดการคุณภาพแหล่งน้ำทะเล สิ่งแวดล้อมทางทะเล และการควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด

(5) ติดตาม ตรวจสอบ และรายงานผลสถานการณ์คุณภาพแหล่งน้ำทะเล สิ่งแวดล้อมทางทะเล และมลพิษทางทะเล

(6) พัฒนาระบบ รูปแบบ หลักเกณฑ์ปฏิบัติ และวิธีการที่เหมาะสมในการจัดการคุณภาพแหล่งน้ำทะเลและมลพิษทางทะเล

(7) ประสานและดำเนินงานความร่วมมือและอนุสัญญาระหว่างประเทศในการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษทางทะเล และมลพิษข้ามแดน

(8) ให้คำแนะนำ ปรึกษา และเสริมสร้างองค์ความรู้ด้านการจัดการคุณภาพแหล่งน้ำทะเลและมลพิษทางทะเล

(9) ปฏิบัติงานอื่นตามที่ได้รับมอบหมาย

ดังนั้น กรมควบคุมมลพิษจึงเป็นหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบด้านมลพิษต่างๆรวมถึงมลพิษทางทะเลและเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการดำเนินการตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 แต่อย่างไรก็ดีการป้องกัน ควบคุมและแก้ไขภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทจากเรือไม่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมควบคุมมลพิษแม้กรมควบคุมมลพิษจะเป็นหน่วยงานที่ดำเนินการตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เนื่องจากในส่วนที่เกี่ยวกับการป้องกันและควบคุมมลพิษจากการทิ้งเทของเสียหรือสารอื่น พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ได้กำหนดให้เป็นไปตามกฎหมายอื่นซึ่งได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

ดังนั้นแม้กรมควบคุมมลพิษจะเป็นหน่วยงานที่ดูแลจัดการเกี่ยวกับเรื่องมลพิษซึ่งรวมถึงมลพิษทางทะเลด้วย แต่จากการที่พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 กำหนดให้การป้องกัน ควบคุมและแก้ไขภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือเป็นไปตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 จึงทำให้การป้องกัน ควบคุมและแก้ไขภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือไปอยู่ในความรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีซึ่งเป็นหน่วยงานที่ดำเนินการตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

2.กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กระทรวงคมนาคม

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานหลักที่มีหน้าที่ในการดูแลจัดการเกี่ยวกับภาวะมลพิษจากการทิ้งเทโดยตรงโดยมีอำนาจหน้าที่ดังนี้⁴⁷

- (1) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
 - (2) ร่วมมือและประสานงานกับองค์การและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งในประเทศและต่างประเทศในด้านการขนส่งทางน้ำและในส่วนที่เกี่ยวกับอนุสัญญา และความตกลงระหว่างประเทศ
 - (3) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย
- โดยหน่วยงานภายในกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการ

⁴⁷ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนที่ 10ก วันที่ 25 มีนาคม 2537

ควบคุมดูแลเกี่ยวกับภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือ ได้แก่ กลุ่มสิ่งแวดล้อม สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี โดยกลุ่มสิ่งแวดล้อมดังกล่าวมีหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับภาวะมลพิษทางทะเล ดังนี้

- (1) สำรวจและศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับสภาวะแวดล้อมทางน้ำ
- (2) เสนอแนะเพื่อออกกฎ ระเบียบ ข้อบังคับหรือมาตรการป้องกันมลภาวะทางน้ำ
- (3) ส่งเสริมการพัฒนาสิ่งแวดล้อมทางน้ำ
- (4) ให้ความเห็นและเสนอแนะเกี่ยวกับโครงการที่มีผลกระทบต่อสภาวะสิ่งแวดล้อมทางน้ำ
- (5) พิจารณากำหนดเงื่อนไขท้ายใบอนุญาตในส่วนของการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมสำหรับการขออนุญาตก่อสร้างขยายต่อเติม หรือต่อเติมหลังต่อใบอนุญาตใช้ท่าเทียบเรือและสิ่งล่วงล้ำลำน้ำอื่นๆ
- (6) ติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมทางน้ำ อากาศและเสียง และประเมินผลการปฏิบัติตามเงื่อนไขท้ายใบอนุญาตของโครงการต่างๆ
- (7) จัดภาวะมลพิษทางน้ำที่เกิดจากน้ำมัน สารเคมี และของเสียอื่นๆ
- (8) พิจารณานุสัญญาและกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลเนื่องจากการขนส่งทางน้ำ
- (9) เผยแพร่ความรู้ในการป้องกันและจัดภาวะมลพิษ

ซึ่งจากอำนาจหน้าที่ของกลุ่มสิ่งแวดล้อมดังกล่าวทำให้กลุ่มสิ่งแวดล้อมมีหน้าที่ควบคุมดูแลกฎหมายของประเทศไทยและกฎหมายในทางระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเท โดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีหรือกรมเจ้าท่าแต่เดิมได้ขอความช่วยเหลือจากองค์การพาณิชยนาวีระหว่างประเทศ (IMO) ให้ส่งผู้เชี่ยวชาญมาให้คำแนะนำ ให้ข้อมูลเกี่ยวกับอนุสัญญาและพิธีสาร 1996 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียและสารอื่น ค.ศ.1972 เพื่อที่จะทำให้เกิดความชัดเจนในการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือดังกล่าว

3. กรมประมง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

ดังที่ได้กล่าวมาในข้างต้นประเทศไทยสามารถนำพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 มาบังคับใช้เพื่อป้องกัน ควบคุมและแก้ไขภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียหรือสารอื่นจากเรือได้ โดยกรมประมงก่อตั้งขึ้นตามพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมประมง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ พ.ศ. 2537⁴⁸ ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ดังนี้

(1) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการ พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 กฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535 กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติปีพ.ศ. 2535 กฎหมายว่าด้วยวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 และกฎหมายอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

(2) ศึกษา ค้นคว้า วิจัย และพัฒนาเกี่ยวกับการอนุรักษ์ทรัพยากรสัตว์น้ำและสิ่งแวดล้อม การเพาะเลี้ยง การปรับปรุงพันธุ์ การผลิตและการขยายพันธุ์สัตว์น้ำ รวมทั้งเครื่องมือประมง และวิชาการด้านอื่นที่เกี่ยวข้อง

(3) ศึกษา ค้นคว้า วิจัย และพัฒนาเกี่ยวกับการเก็บรักษาและการแปรรูปสัตว์น้ำ วิเคราะห์ ตรวจสอบและรับรองคุณภาพสัตว์น้ำและผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ

(4) สำรวจ วิเคราะห์และวิจัยแหล่งทำการประมงทั้งในน่านน้ำไทยและนอกล่านน้ำไทย รวมทั้งดำเนินการเกี่ยวกับการประมงระหว่างประเทศ

(5) ส่งเสริม และพัฒนาอาชีพการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ การทำประมงและการแปรรูปสัตว์น้ำ

(6) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมประมง หรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

ดังนั้น จากการที่กรมประมงเป็นหน่วยงานที่ดำเนินการตามพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 กรมประมงจึงเป็นอีกหน่วยงานหนึ่งที่สามารถเข้ามาป้องกันและควบคุมการก่อให้เกิดภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทจากเรือได้โดยมีอำนาจหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดไว้

จากหน่วยงานที่กล่าวมาทั้งหมด หน่วยงานหลักที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการป้องกัน ควบคุม และแก้ไขภาวะมลพิษจากการทิ้งเทโดยตรง คือ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี โดยหน่วยงานภายในกรมที่ทำหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับภาวะมลพิษจากการทิ้งเท ได้แก่ กลุ่มสิ่งแวดล้อม และมีอำนาจในการบังคับใช้พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 แก่

⁴⁸ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนที่ 52ก วันที่ 23 พฤศจิกายน 2537

เรือที่ชักธงไทยและเรือที่ชักธงของประเทศอื่นที่กระทำการทิ้งเทภายในทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่องของประเทศไทยได้เท่านั้น ถ้ามีการก่อให้เกิดภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือขึ้นในบริเวณเขตทางทะเลอื่น กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีไม่สามารถดำเนินการกับผู้กระทำการทิ้งเทจากเรือในเขตดังกล่าวได้

แต่นอกจากกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีที่เป็นหน่วยงานหลักแล้ว กรมประมงก็เป็นอีกหน่วยงานหนึ่งที่สามารถดำเนินการกับผู้กระทำการทิ้งเทจากเรือได้ แม้ว่ากรมประมงจะไม่ได้รับผิดชอบเกี่ยวกับภาวะมลพิษจากการทิ้งเทโดยตรงก็ตาม แต่จากการที่สามารถนำพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 มาบังคับใช้กับกรณีของภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือได้ กรมประมงซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบตามพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 จึงมีอำนาจในการดำเนินการกับผู้ก่อให้เกิดภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือได้เช่นเดียวกัน โดยกรมประมงมีเขตอำนาจในการดำเนินการกับเรือที่ชักธงไทยและเรือที่ชักธงของประเทศอื่นที่กระทำการทิ้งเทในทะเลอาณาเขต เขตต่อเนื่อง รวมไปถึงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทย ดังนั้น ในกรณีที่มีการก่อให้เกิดภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือไม่ว่าจากเรือที่ชักธงไทยหรือเรือที่ชักธงของประเทศอื่น ถ้าการก่อให้เกิดภาวะมลพิษจากการทิ้งเทนั้นเกิดขึ้นในทะเลอาณาเขตหรือเขตต่อเนื่องของประเทศไทย หน่วยงานที่รับผิดชอบ ได้แก่ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี แต่ถ้าการก่อให้เกิดภาวะมลพิษดังกล่าวเกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทย หน่วยงานที่สามารถรับผิดชอบ ได้แก่ กรมประมง