

บทที่ 6

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

ภาวะมลพิษทางทะเลกับประเทศไทยเป็นของคู่กันเพราะประเทศไทยมีอาณาเขตทางทะเลจะหลีกเลี่ยงปัญหาจากภาวะมลพิษทางทะเลคงเป็นไปไม่ได้ ซึ่งเมื่อเกิดภาวะมลพิษทางทะเลขึ้นแล้วก็จะส่งผลกระทบต่อประเทศไทยอย่างมากไม่ว่าจะเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อมทางทะเลของประเทศไทย เช่น ทรัพยากรทางทะเลลดจำนวนลง แนวปะการังเสียหาย หรือส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยไม่ว่าจะเป็นการท่องเที่ยว การคมนาคมขนส่ง การประมง รวมทั้งยังทำให้ประเทศไทยต้องเสี่ยงงบประมาณในการขจัดมลพิษทางทะเลเหล่านั้น และส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน

แหล่งที่มาของภาวะมลพิษทางทะเลของประเทศไทยมาจากหลายแหล่ง เช่น ภาวะมลพิษจากแหล่งบนบก ภาวะมลพิษจากเรือ รวมถึงภาวะมลพิษจากการทิ้งเทด้วย ซึ่งภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเท หมายถึง การที่บุคคลใดทำการทิ้งเทของเสียหรือสิ่งอื่นใดจากเรือ อากาศยาน แطنขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเลลงสู่เขตทางทะเลอันเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่สิ่งมีชีวิต หรือสิ่งแวดล้อมทางทะเล รวมทั้งเป็นอันตรายต่อมนุษย์ ซึ่งภาวะมลพิษจากการทิ้งเทอาจมาจากเรือ อากาศยาน แطنขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเล โดยการทิ้งเทที่พบในปัจจุบัน ได้แก่ การทิ้งวัสดุจากการขุดลอกร่องน้ำ หรือจากการก่อสร้างท่าเรือ ทำให้ภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทเป็นภาวะมลพิษที่เกิดขึ้นใกล้ตัวและเป็นปัญหาที่สำคัญ ประเทศไทยจึงต้องมีมาตรการทางกฎหมายที่จะนำมาบังคับใช้เพื่อป้องกัน ควบคุมและแก้ไขภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเท

โดยในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งศึกษาถึงภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทจากเรือภายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทย ซึ่งเป็นเขตทางทะเลที่ประเทศไทยได้ประกาศกำหนดไว้ โดยในเขตเศรษฐกิจจำเพาะดังกล่าวประเทศไทยมีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวที่จะสำรวจ แสวงประโยชน์ อนุรักษ์ และจัดการทรัพยากรธรรมชาติและกิจกรรมอื่นๆในทางเศรษฐกิจ ทำให้ประเทศอื่นไม่มีสิทธิที่จะสำรวจ แสวงประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติและกิจกรรมอื่นๆในทางเศรษฐกิจในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทย เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากประเทศไทย แต่อย่างไรก็ตามสิทธิแต่เพียงผู้เดียวดังกล่าวไม่จำกัดสิทธิการเดินเรือของเรือต่างชาติในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของ

ประเทศไทยเพราะในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทย เรือทุกประเภทไม่ว่าเรือที่ชักธงไทย หรือเรือที่ชักธงของประเทศอื่นมีเสรีภาพในการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทย

ดังนั้น ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยจะมีเรือทั้งเรือที่ชักธงไทยและเรือที่ชักธงของประเทศอื่นแล่นผ่าน ซึ่งเรือดังกล่าวอาจก่อให้เกิดภาวะมลพิษทางทะเลขึ้นได้โดยเฉพาะภาวะมลพิษจากการทิ้งเทของเสียหรือสสารอื่นจากเรือ

สำหรับมาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับการป้องกัน ควบคุมและแก้ไขภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทจากเรือ คือ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 โดยเฉพาะพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 เป็นกฎหมายหลักที่นำมาบังคับใช้ในการป้องกัน ควบคุม และแก้ไขภาวะมลพิษจากการทิ้งเทของเสียหรือสสารอื่นจากเรือ แต่นอกจากพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 แล้วยังมีกฎหมายอื่นที่สามารถนำมาบังคับใช้เพื่อป้องกัน ควบคุมและแก้ไขภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือได้ คือ พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 โดยในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 78 ได้บัญญัติให้ป้องกันและควบคุมการทิ้งเทของเสียและวัตถุอื่นจากเรือเดินทะเล เรือบรรทุกน้ำมันและเรือประเภทอื่น ซึ่งการป้องกันและควบคุมการทิ้งเทของเสียหรือสสารอื่นจากเรือดังกล่าวนี้ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 กำหนดให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องซึ่งได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 โดยในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ได้บัญญัติให้คำจำกัดความของคำว่า “ของเสีย” ไว้ในมาตรา 4 ว่า หมายถึง ขยะมูลฝอย สิ่งปฏิกูล น้ำเสีย อากาศเสีย มวลสารหรือวัตถุอันตรายซึ่งถูกปล่อยทิ้งหรือมีที่มาจากแหล่งกำเนิดมลพิษรวมทั้งภาคตะกอน หรือสิ่งตกค้างจากสิ่งเหล่านั้นที่อยู่ในสภาพของแข็งของเหลวหรือก๊าซ โดยไม่ได้บัญญัติให้คำจำกัดความของคำว่า “การทิ้งเท” (dumping) ว่า หมายถึง การกระทำอย่างไร้ความชัดเจนในการนำมาบังคับใช้และต้องใช้การตีความจากตัวบทกฎหมายและในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ได้บัญญัติแต่เพียงให้ป้องกันและควบคุมภาวะมลพิษจากการทิ้งเทของเสียหรือสสารอื่นจากเรือเท่านั้น แต่จากการที่พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 บัญญัติให้การป้องกันและควบคุมภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือเป็นไปตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 เมื่อพิจารณาจากพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 พบว่ามาตราที่นำมาใช้ในการป้องกัน ควบคุมและแก้ไขภาวะ

มลพิษจากการทิ้งเทจากเรือได้แก่ มาตรา 119, 119 ทวิ และมาตรา 204 ซึ่งได้บัญญัติห้ามทิ้งสิ่งใด ๆ ลงสู่ทะเล เช่น หิน กรวด หวาย โคลนอับเชา สิ่งปฏิกูล น้ำมันและเคมีภัณฑ์ และน้ำมันปิโตรเลียมลงในทะเล เป็นต้น โดยไม่มีการบัญญัติให้คำจำกัดความของ “การทิ้งเท” ไว้เช่นเดียวกัน โดยบทบัญญัติในมาตราดังกล่าวแม้จะสามารถนำมาใช้ป้องกัน ควบคุมและแก้ไขภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือได้ แต่กฎหมายดังกล่าวอาจขาดรายละเอียดหรือความชัดเจน เช่น ในมาตรา 119 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ที่ห้ามผู้ใดทิ้งเท หิน กรวด หวาย โคลน หรือสิ่งใด ๆ ลงในทะเลภายในน่านน้ำไทยอันเป็นเหตุให้เกิดการตื่นขึ้น ตกตะกอน หรือสกปรก ซึ่งการการตื่นขึ้น ตกตะกอน หรือสกปรกดังกล่าวพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ไม่ได้บัญญัติให้ความชัดเจนไว้ว่าการทิ้งเทสิ่งของดังกล่าวจะต้องมีปริมาณเท่าใดจึงจะถือว่าทำให้เกิดการตื่นขึ้น ตกตะกอน หรือสกปรก นอกจากมาตรา 119, 119 ทวิ และมาตรา 204 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 จะนำมาบังคับใช้กับกรณีการทิ้งเทของเสียหรือสสารอื่นจากเรือแล้วยังสามารถนำมาบังคับใช้กับกรณีการทิ้งเทของเสียหรือสสารอื่นจากอากาศยาน แท่นขุดเจาะ หรือการทิ้งเทของเสียหรือสสารอื่นจากบนบกลงสู่ทะเลโดยตรงก็ได้ ทั้งนี้เพราะคำว่า “ผู้ใด” ของมาตรา 119, 119 ทวิ และมาตรา 204 หมายถึง บุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคลซึ่งบุคคลดังกล่าวอาจทำการทิ้งเทจากเรือ อากาศยาน แท่นขุดเจาะหรือจากแหล่งบนบกก็ได้

นอกจากนี้พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ยังกำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเป็นผู้ทำการตรวจสอบและควบคุมเรือที่ฝ่าฝืนพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 โดยให้พนักงานเจ้าหน้าที่ดังกล่าวมีอำนาจในการขึ้นไปบนเรือและตรวจเรือว่ามีการกระทำที่ผิดต่อพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 หรือไม่ ถ้าพบการกระทำผิดดังกล่าวพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งอาจเป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีมอบอำนาจให้หรือเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีแจ้งความต่อเจ้าพนักงานตำรวจเพื่อดำเนินคดีต่อไป โดยที่พนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 158 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ดังกล่าวไม่มีอำนาจในการจับกุมผู้กระทำการทิ้งเทจากเรือดังกล่าว เว้นแต่กรณีที่เจ้าพนักงานที่ขึ้นไปตรวจเรือนั้นเป็นเจ้าพนักงานกองตระเวนหรือคือ เจ้าพนักงานตำรวจซึ่งมีอำนาจในการจับกุมผู้กระทำการทิ้งเทได้ แต่ในทางปฏิบัติเจ้าพนักงานของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีถือว่าเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจนำตัวผู้กระทำการทิ้งเทส่งตำรวจได้หากรู้ตัวผู้กระทำความผิด หรือในกรณีที่ไม่สามารถนำตัวผู้กระทำความผิดส่งได้ก็

จะแจ้งให้เจ้าพนักงานตำรวจเป็นผู้ทำการจับกุม และในการแก้ไขภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือสามารถนำพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 119 และมาตรา 119 ทวิ มาใช้เพื่อเรียกให้ผู้กระทำการทิ้งเทต้องรับผิดชอบแก้ไขความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อม โดยบัญญัติให้ผู้กระทำการทิ้งเทดังกล่าวต้องรับผิดชอบชดเชยเงินค่าใช้จ่ายที่ทางราชการต้องเสียไปในการขจัดสิ่งที่ทิ้งเทและแก้ไขให้สิ่งแวดล้อมกลับคืนสู่สภาพเดิม นอกจากนี้ในมาตรา 119 ทวิ ยังบัญญัติให้สามารถเรียกให้ผู้กระทำการทิ้งเทต้องรับผิดชอบชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการทิ้งเทนั้นได้ ในขณะที่มาตรา 119 และมาตรา 204 มิได้บัญญัติไว้ แต่อย่างไรก็ตามสามารถเรียกให้ผู้กระทำการทิ้งเทต้องรับผิดชอบชดเชยค่าเสียหายจากการทิ้งเทได้โดยการดำเนินคดีทางแพ่งตามมาตรา 96 ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

ดังนั้น มาตรการทางกฎหมายตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ที่ใช้อยู่ในปัจจุบันของประเทศไทยสามารถนำมาใช้เพื่อป้องกัน ควบคุม และแก้ไขภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือได้ดีในระดับหนึ่งแต่อาจขาดความชัดเจนในบางกรณีดังเช่นที่กล่าวมาข้างต้น แต่อย่างไรก็ดีแม้ว่าพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 จะสามารถนำมาใช้ป้องกัน ควบคุม และแก้ไขภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือได้ แต่เขตทางทะเลที่สามารถนำพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาใช้บังคับได้แก่ ทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่องของประเทศไทยเท่านั้น ทำให้ไม่สามารถนำพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาใช้เพื่อป้องกัน ควบคุม และแก้ไขภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยไม่ว่าเรือดังกล่าวจะเป็นเรือที่ชักธงไทยหรือเรือที่ชักธงของประเทศอื่นก็ตาม

นอกจากการนำพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาใช้ในการป้องกัน ควบคุม และแก้ไขภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือ ประเทศไทยสามารถนำพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 มาใช้บังคับได้แม้ว่าพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 จะเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรก็ตาม โดยบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือ ได้แก่ มาตรา 19 ของพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 ซึ่งได้บัญญัติห้ามมิให้บุคคลใด เท ทิ้ง วัตถุมีพิษตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษาลงไปในที่จับสัตว์น้ำ หรือกระทำการใดๆ อันทำให้สัตว์น้ำมีเนมา หรือเท ทิ้ง ระบาย หรือทำให้สิ่งใดลงไปในที่จับสัตว์น้ำในลักษณะที่เป็นอันตรายแก่สัตว์น้ำ หรือทำให้ที่จับสัตว์น้ำเกิดมลพิษ นอกจากนี้พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 ยังได้บัญญัติให้พนักงานเจ้าหน้าที่เป็นผู้มีอำนาจในการตรวจสอบและควบคุมเรือที่จะก่อให้เกิดภาวะมลพิษจากการทิ้งเท โดยพนักงานเจ้าหน้าที่ดังกล่าว

เป็นเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจที่จะทำการจับกุมผู้กระทำการทิ้งเทได้ แต่พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 ไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดให้มีการแก้ไขความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อม คงมีแต่เพียงการกำหนดให้ดำเนินคดีอาญาแก่ผู้กระทำการทิ้งเทและทำการบริษัทรพย์สินที่ใช้กระทำผิดดังกล่าวตามมาตรา 62 ทวิ และมาตรา 69 ของพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 ซึ่งมาตรการทางกฎหมายในการป้องกันควบคุมและแก้ไขภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือตามพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 ประเทศไทยสามารถนำมาบังคับใช้แก่เรือที่ชักธงไทยและเรือที่ชักธงของประเทศอื่นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะได้

และหน่วยงานที่รับผิดชอบในการป้องกัน ควบคุม และแก้ไขภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทจากเรือโดยตรง คือ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ซึ่งไม่สามารถดูแลรับผิดชอบในกรณีที่มีการทิ้งเทจากเรือไม่ว่าจะเป็นเรือที่ชักธงไทยหรือเรือที่ชักธงของประเทศอื่นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยได้ แต่อย่างไรก็ตามกรมประมงก็เป็นอีกหน่วยงานหนึ่งที่สามารถเข้ามาดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับการทิ้งเทจากเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะดังกล่าวได้

สำหรับการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากการทิ้งเทตามกฎหมายระหว่างประเทศได้มีการบัญญัติไว้เช่นเดียวกัน โดยจะอยู่ในรูปของอนุสัญญาและพิธีสารต่างๆ ซึ่งอนุสัญญาและพิธีสารที่เกี่ยวข้องกับภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทโดยตรง ได้แก่ อนุสัญญาเพื่อการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทจากเรือและอากาศยาน ค.ศ.1972 (Convention for the Prevention of Marine Pollution by Dumping from Ship and Aircraft, 1972) อนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียและสสารอื่น ค.ศ.1972 (Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972) หรือที่รู้จักกันในชื่อ “อนุสัญญากรุงลอนดอน 1972” และ พิธีสาร 1996 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียและสสารอื่น ค.ศ.1972 (1996 Protocol to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972) โดยในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะมุ่งศึกษาเฉพาะพิธีสาร 1996 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียและสสารอื่น ค.ศ.1972 โดยพิธีสารดังกล่าวได้ให้คำนิยามของการทิ้งเทไว้ว่าหมายถึง การกำจัดของเสียต่างๆหรือสสารอื่นอย่างจงใจด้วยประการใดๆจากเรือ อากาศยาน แท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเล การกำจัดเรือ อากาศยาน แท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเลอย่างจงใจด้วยประการใด การกักเก็บของเสียหรือสสารอื่นบนพื้นดินท้องทะเลและในดินใต้ผิวดินของพื้นดินท้อง

ทะเลนั้นจากเรือ อากาศยาน แท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเล และการละทิ้งหรือการล้มแท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเลด้วยความมุ่งประสงค์เพียงเพื่อต้องการกำจัดแท่นขุดเจาะหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่มนุษย์ทำขึ้นนั้นอย่างจงใจ โดยให้คำนิยามของคำว่า “ของเสียหรือสสารอื่น” ว่าหมายถึง วัสดุและสาร ชนิด รูปแบบและประเภทใดๆ ซึ่งเป็นการให้ความหมายที่กว้างทำให้ของเสียหรือสสารอื่นตามพิธีสาร 1996 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียและสสารอื่น ค.ศ.1972 จะเป็นของเสียหรือไม่ใช่ของเสียก็ได้ และพิธีสาร 1996 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียและสสารอื่น ค.ศ.1972 สามารถบังคับใช้ได้ทะเลอาณาเขต เขตเศรษฐกิจจำเพาะ บริเวณพื้นที่ รวมทั้งน่านน้ำหมู่เกาะของรัฐหมู่เกาะด้วย รวมทั้งพื้นดินท้องทะเลและดินใต้ผิวดินของพื้นดินท้องทะเลของเขตทางทะเลทั้งหมดดังที่กล่าวมาด้วย และพิธีสาร 1996 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียและสสารอื่น ค.ศ.1972 กำหนดให้องค์การพาณิชยนาวีระหว่างประเทศ (IMO) เป็นสำนักงานเลขาธิการของพิธีสาร 1996 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียและสสารอื่น ค.ศ.1972 โดยให้มีอำนาจหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในพิธีสาร 1996 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียและสสารอื่น ค.ศ.1972

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกันระหว่างกฎหมายของประเทศไทยกับพิธีสาร 1996 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียและสสารอื่น ค.ศ.1972 จะเห็นว่ามาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยมีความสอดคล้องกับพิธีสาร 1996 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียและสสารอื่น ค.ศ.1972 แต่ก็ยังมีความแตกต่างบางประการที่พิธีสาร 1996 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียและสสารอื่น ค.ศ.1972 มีการกำหนดไว้ แต่กฎหมายของประเทศไทยไม่มีการกำหนดไว้ เช่น การให้คำจำกัดความของคำว่า การทิ้งเท การกำหนดประเภทของสารที่อาจอนุญาตให้ทิ้งเทได้ เป็นต้น

ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่า ประเทศไทยมีมาตรการทางกฎหมายในการป้องกัน ควบคุม และแก้ไขภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทจากเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยแต่กฎหมายนั้นยังไม่สามารถนำมาใช้เพื่อป้องกัน ควบคุม และแก้ไขภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะได้เพียงพอ โดยยังมีข้อจำกัดในเรื่องการให้คำนิยามของการทิ้งเท พื้นที่ในการบังคับใช้กฎหมาย และการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งการป้องกัน ควบคุม และแก้ไขภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทจากเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยสามารถ

แยกได้เป็น 2 กรณี คือ การป้องกัน ควบคุมและแก้ไขภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทจากเรือที่ชักธงไทยและการป้องกัน ควบคุมและแก้ไขภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทจากเรือที่ชักธงของประเทศอื่น

โดยการป้องกัน ควบคุมและแก้ไขภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทจากเรือที่ชักธงไทย ถ้าเรือที่ชักธงไทยดังกล่าวกระทำการทิ้งเทภายในบริเวณทะเลอาณาเขตหรือเขตต่อเนื่องของประเทศไทย ประเทศไทยสามารถดำเนินการกับเรือที่ชักธงไทยที่กระทำการทิ้งเทในบริเวณทะเลอาณาเขตหรือเขตต่อเนื่องดังกล่าวตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 โดยไม่ต้องนำพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 มาบังคับใช้ แต่ถ้าเรือที่ชักธงไทยดังกล่าวกระทำการทิ้งเทในบริเวณเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยซึ่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ไม่มีเขตอำนาจไปถึง การดำเนินการกับเรือที่ชักธงไทยที่กระทำการทิ้งเทในเขตเศรษฐกิจจำเพาะสามารถนำพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 มาบังคับใช้ได้

ส่วนในกรณีที่เรือที่กระทำการทิ้งเทเป็นเรือที่ชักธงของประเทศอื่น ถ้าเรือดังกล่าวกระทำการทิ้งเทในบริเวณทะเลอาณาเขตหรือเขตต่อเนื่องของประเทศไทย มาตรการทางกฎหมายที่นำมาบังคับใช้ ได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 โดยไม่ต้องนำพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 มาบังคับใช้ แต่ถ้าเรือที่ชักธงของประเทศอื่นดังกล่าวกระทำการทิ้งเทในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ประเทศไทยสามารถนำพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 มาบังคับใช้กับเรือที่ชักธงของประเทศอื่นที่กระทำการทิ้งเทได้

นอกจากนี้ผู้เขียนเห็นควรนำมาตรการทางกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเท คือ พิธีสาร 1996 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียและสสารอื่น ค.ศ.1972 มาเป็นแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขมาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยเพื่อให้การคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากการทิ้งเทจากเรือมีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น แม้ว่าประเทศไทยจะยังไม่ได้ลงนามและให้สัตยาบันเข้าเป็นภาคีในพิธีสาร 1996 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียและสสารอื่น ค.ศ.1972ก็ตาม แต่ประเทศไทยสามารถนำเอาหลักเกณฑ์ในพิธีสาร 1996 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียและสสารอื่น ค.ศ.1972 ที่เห็นว่าเป็นประโยชน์แก่ประเทศไทยมาเป็นแนวทางในการปรับปรุงกฎหมายของประเทศไทยได้เพื่อให้การคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยมีประสิทธิภาพและมีความสมบูรณ์ เพื่อที่ในเวลาที่เหมาะสมประเทศไทยจะต้องการเข้าเป็นภาคีในพิธีสาร 1996 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสีย

และสารอื่น ค.ศ.1972 ประเทศไทยก็จะมีมาตรการทางกฎหมายในการป้องกัน ควบคุม และแก้ไขภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทจากเรือที่มีประสิทธิภาพรองรับการเข้าเป็นภาคี หรือแม้ว่าจะไม่เข้าเป็นภาคีประเทศไทยก็จะมีมาตรการทางกฎหมายที่มีประสิทธิภาพในการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือ

ดังนั้น แม้ว่าประเทศไทยจะมีมาตรการทางกฎหมายในการป้องกัน ควบคุมและแก้ไขภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทจากเรือ แต่มาตรการดังกล่าวยังมีข้อจำกัดบางประการซึ่งมีข้อบกพร่อง ผู้เขียนเห็นสมควรเสนอข้อเสนอดังต่อไปนี้เพื่อให้การคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือมีประสิทธิภาพ

1. ประเทศไทยควรมีการบัญญัติให้คำนิยามของ “การทิ้งเท” ไว้ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 โดยอิงคำนิยามของการทิ้งเทตามพิธีสาร 1996 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทของเสียและสารอื่น ค.ศ.1972 เพื่อให้มาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทครอบคลุมถึงการทิ้งเททั้งหมด โดยไม่จำเป็นต้องมีการบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับภาวะมลพิษจากการทิ้งเทโดยเฉพาะ

2. ควรมีการขยายพื้นที่ในการบังคับใช้พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ออกไปนอกเหนือจากทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง เพื่อที่จะสามารถนำมาตราทางกฎหมายที่ประเทศไทยมีอยู่มาใช้ป้องกันและควบคุมภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทจากเรือที่เกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะได้ไม่ว่าเรือดังกล่าวจะเป็นเรือที่ชักธงไทยหรือเรือที่ชักธงของประเทศอื่น

3. แม้ประเทศไทยจะมีกฎหมายที่สามารถนำมาบังคับใช้เพื่อป้องกันและควบคุมภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือได้ก็ตาม แต่กฎหมายที่มีอยู่ยังขาดความชัดเจนในบางเรื่อง เช่น การทิ้งเทปริมาณของเสียหรือสารอื่นลงในทะเลต้องมีปริมาณเท่าใดจึงถือว่าการทำให้เกิดการตื่นขึ้น ตกตะกอน สกปรก หรือในกรณีของการอนุญาตให้ทิ้งสิ่งใด ๆ ลงในทะเลของอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีก็ไม่ได้กำหนดขั้นตอนในการขออนุญาตหรือกำหนดบัญชีสารที่อนุญาตให้ทิ้งได้ เป็นต้น ดังนั้น ควรมีการเพิ่มเติมกฎหมายในส่วนที่ยังขาดความชัดเจนอยู่เพื่อให้กฎหมายมีความชัดเจนในการนำมาบังคับใช้

4. สำหรับหน่วยงานที่เข้ามารับผิดชอบเกี่ยวกับภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือ ได้แก่ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ซึ่งแม้ว่าจะเป็นหน่วยงานที่เหมาะสมในการป้องกัน ควบคุม และแก้ไขภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเท เพราะเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ดูแลเกี่ยวกับ

เรือโดยตรงรวมทั้งมีเครื่องมือและอุปกรณ์ในการดำเนินงานก็ตาม แต่การที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีสามารถควบคุมดูแลจัดการภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทได้เพียงในทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่องเท่านั้น ทำให้ในกรณีที่เกิดภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทจากเรือขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทย กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีจะไม่สามารถเข้าไปดำเนินการได้ นอกจากนี้แม้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีจะมีเครื่องมือหรืออุปกรณ์ในการดำเนินการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือก็ตามแต่ก็ยังไม่เพียงพอ และพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ทำหน้าที่ดูแลเกี่ยวกับภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทจากเรือก็มีจำนวนน้อย แต่อย่างไรก็ตามการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยยังสามารถอยู่ในความรับผิดชอบของกรมประมงซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบตามพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ.2940 ซึ่งมีเขตอำนาจในการควบคุมดูแลเรือที่ชักธงไทยและเรือที่ชักธงของประเทศอื่นที่อยู่ภายในทะเลในน่านน้ำไทยรวมไปถึงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะด้วยก็ตาม แต่การที่กรมประมงจะเข้าไปดำเนินการกับเรือที่ไม่ว่าชักธงของประเทศใดในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ กรมประมงอาจไม่มีเรือหรืออุปกรณ์ที่จะเข้าไปในเขตดังกล่าว

ดังนั้น ผู้เขียนเห็นควรกำหนดให้หน่วยงานอื่นที่มีประสิทธิภาพ มีเครื่องมือ มีเทคโนโลยี และกำลังคนเข้ามาร่วมรับผิดชอบในการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากการทิ้งเทจากเรือด้วย เช่น กองทัพเรือ กองตำรวจน้ำ เพื่อให้การป้องกัน ควบคุมและแก้ไขภาวะมลพิษทางทะเลจากการทิ้งเทจากเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยมีประสิทธิภาพ แต่แม้ว่ากองทัพเรือโดยเจ้าหน้าที่ทหารเรือจะมีอำนาจบังคับใช้กฎหมายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยตามพระราชบัญญัติให้อำนาจทหารเรือปราบปรามการกระทำความผิดบางอย่างทางทะเล พ.ศ. 2490(ฉบับที่4) พ.ศ.2534 แต่ในพระราชบัญญัตินี้ไม่ได้ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ทหารเรือมีอำนาจในการตรวจค้น จับกุมผู้กระทำความผิดหรือยึดเรือที่ใช้ในการกระทำความผิดเกี่ยวกับภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ดังนั้น แม้กองทัพเรือโดยเจ้าหน้าที่ทหารเรือจะมีอำนาจบังคับใช้กฎหมายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ แต่ในกรณีของการทิ้งเทจากเรือ เจ้าหน้าที่ดังกล่าวไม่สามารถทำการตรวจค้น จับกุมเรือที่ก่อให้เกิดภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจากเรือได้ ทำให้ในการตรวจค้นจับกุมผู้กระทำการทิ้งเทจากเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะทางกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีอาจมอบอำนาจตามมาตรา 119 มาตรา 119 ทวิ และมาตรา 204 ให้แก่เจ้าหน้าที่ทหารเรือเพื่อให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือมีอำนาจในการจับกุมผู้กระทำการทิ้งเทจากเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะดังกล่าวได้