

การนำมาตรการทางกฎหมายสิ่งแวดล้อมทางทะเลมาใช้ในการป้องกันและ ปราบปรามการค้ำน้ำมันเถื่อนในเขตทางทะเลของประเทศไทย

เกียรติพร อำไพ

อาจารย์ประจำคณะนิติศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

✉ popylaw@hotmail.com

บทคัดย่อ

การค้ำน้ำมันเถื่อนในเขตทางทะเลของประเทศไทยส่งผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษีของ
รัฐและยังก่อให้เกิดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางทะเลอันมีผลกระทบต่อความหลากหลายทาง
ชีวภาพและความยั่งยืนของทรัพยากรธรรมชาติในท้องทะเล ในขณะที่มาตรการทางกฎหมายที่
ใช้ในการป้องกันและปราบปรามการลักลอบค้ำน้ำมันเถื่อนในปัจจุบันของประเทศไทยมีขอบเขต
บังคับใช้อยู่ไม่เกินไปกว่าเขตต่อเนื่องเท่านั้น การขยายอำนาจรัฐในการป้องกันและปราบปราม
การลักลอบค้ำน้ำมันเถื่อนออกไปใช้บังคับได้ถึงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะสามารถดำเนินการได้
โดยอาศัยมาตรการทางกฎหมายสิ่งแวดล้อมทางทะเลเป็นฐานการใช้อำนาจของพนักงานเจ้า
หน้าที่เกี่ยวกับการป้องกันและปราบปรามการลักลอบค้ำน้ำมันเถื่อนได้อีกประการหนึ่ง จากการศึกษาพบว่า
ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่เกี่ยวกับการป้องกันความเสียหายจากมลพิษน้ำมันที่เกิดจากเรือ
เดินทะเลเพื่อใช้บังคับในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทย ในขณะที่อนุสัญญาสหประชาชาติ
ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 กำหนดให้ประเทศไทยในฐานะรัฐชายฝั่งต้องประกันว่ากิจกรรม
ทั้งหลายที่เกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยจะต้องไม่ก่อให้เกิดความเสียหายด้าน
สิ่งแวดล้อมทางทะเลต่อรัฐภาคีอื่นใด อีกทั้งอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อการป้องกันภาวะ
มลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสารเกี่ยวกับการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1983 หรือ
MARPOL 73/78 กำหนดให้ประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีต้องดำเนินการต่อเรือของรัฐภาคีตาม
พันธกรณีที่มีในอนุสัญญาเกี่ยวกับมลพิษน้ำมันที่เกิดจากการปฏิบัติการของเรืออันมีผลกระทบ
ต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลในฐานะที่เป็นรัฐเจ้าของสัญชาติเรือที่จดทะเบียน ประเทศไทยจึงควร
ปรับปรุงกฎหมายภายในเพื่อใช้ในการปกป้องและคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลตามพันธกรณี
ระหว่างประเทศ และสามารถมาตรการทางกฎหมายสิ่งแวดล้อมทางทะเลมาใช้ในการป้องกัน
และปราบปรามการลักลอบค้ำน้ำมันเถื่อนในเขตทางทะเลของประเทศไทย

คำสำคัญ: น้ำมันรั่วไหล; มลพิษทางทะเล; น้ำมันเถื่อน

The Application of the Legal Measures on Marine Environment for Anti-oil Smuggling in Thai Maritime Zones

Kiarttiporn Umpai

Graduate School of Law, National Institute of Development Administration

✉ popylaw@hotmail.com

Abstract

Oil smuggling in the maritime zones in Thailand is a serious problem in terms of pollution and customs duty payment. Vessel-source oil spills can occur at any time and have an impact upon biological diversity and sustainable marine natural resources. In fact, legal measures for anti-oil smuggling in Thai maritime zones are not the beyond contiguous zone, which extends seaward up to 24 nautical miles from its baseline. At the same time, a marine pollution legal regime is one of the legal measures that can be used for anti-oil smuggling in the exclusive economic zone of Thailand. Therefore, laws and regulations are now needed to avoid these problems. The objective of this work is to study marine pollution principles as well as pertinent domestic laws to analyze whether and how legal principles and laws can deal with the anti-oil smuggling in the Thai maritime zones. The research revealed that there are no laws or measures to prevent and protect the marine environment from vessel-source oil spills, especially in the exclusive economic zone (EEZ). This is inconsistent with article 194 of the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, which states that “costal states shall take all measures necessary to ensure that the activities under their jurisdiction or control are so conducted as not to cause damage by pollution to other states and their environment.” Moreover, the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 or MARPOL 73/78, also indicates that state parties shall ensure that vessels flying their flag will not cause marine environmental damage from vessel operation. As a result, Thailand, as a state party participating in international conventions, should pass marine environmental protection laws that meet international environmental standards and that can lead to a solution to the problems of oil smuggling in Thai maritime zones.

Keywords: Oil Spill; Marine Pollution; Oil Smuggling

บทนำ

ในการคมนาคมภายในประเทศไทยมีการใช้น้ำมันในปี 2554 เพื่อการขนส่งเป็นจำนวน 25,469 พันตันต่อปี (Department of Alternative Energy Development and Efficiency, 2012a, para 1) โดยเฉพาะการขนส่งทางน้ำมีปริมาณการใช้น้ำมันเพื่อการขนส่งทางน้ำในปี 2554 เป็นจำนวน 1,175 พันตันต่อปี (Department of Alternative Energy Development and Efficiency, 2012b, para. 1) จากสถิติการเดินเรือในเขตทางทะเลของประเทศไทยจะพบว่าจำนวนเรือที่เดินเรือในอ่าวไทยทั้งเรือตู้สินค้า เรือสินค้า เรือท่องเที่ยวรวมทั้งเรือประเภทยื่นๆ ที่เดินเรือเข้าเทียบท่าเรือกรุงเทพในปี 2555 มีจำนวน 2,850 เทียว (Marine Department, 2012a, para. 1) ในขณะที่ปริมาณเรือและปริมาณสินค้าเข้า-ออกท่าเรือแหลมฉบังในปี 2555 มีจำนวน 7,744 เทียว (Marine Department, 2012b, para. 1) นอกจากนั้นแล้ว ปริมาณเรือและปริมาณสินค้าเข้า-ออกท่าเรือสงขลาในปี 2554 มีจำนวน 420 เทียว (Marine Department, 2012c, para. 1)

จากสภาพราคาน้ำมันที่มีราคาสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องประกอบกับอัตราภาษีน้ำมันที่ประเทศไทย จัดเก็บมีส่วนต่างที่ทำให้เกิดช่องทางการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนโดยอาศัยเรือบรรทุกน้ำมันดัดแปลงจากเรือประมงเป็นพาหนะในการลำเลียงขนส่ง ซึ่งการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนนั้นจะมีการใช้เรืออยู่ในสองลักษณะกล่าวคือ **ลักษณะที่หนึ่ง** การใช้เรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ (Tanker) ซึ่งมีขนาดตั้งแต่ 5 แสนลิตรจนถึง 10 ล้านลิตรจอดลอยลำเพื่อลักลอบจำหน่ายน้ำมันให้เรือประมงดัดแปลงขนาดเล็กในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทย **ลักษณะที่สอง** การลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนโดยใช้เรือประมงดัดแปลงเป็นเรือบรรทุกน้ำมันเพื่อลักลอบจำหน่ายหรือนำเข้าในราชอาณาจักรตั้งแต่ 5,000 ลิตรจนถึงขนาด 100,000 ลิตร (Umpai, 1997, p. 38)

ภายหลังจากที่ประเทศไทยได้มีการประกาศเขตต่อเนื่องตามพระบรมราชโองการประกาศเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทย ลงวันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2538 รวมทั้งมีการดำเนินการแก้ไขพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 โดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 16) พ.ศ. 2542 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 15) พ.ศ.2540 ให้สามารถใช้บังคับได้ภายในเขตต่อเนื่องแล้ว ขบวนการการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนได้ทำการปรับกลยุทธ์การลักลอบจำหน่ายน้ำมันโดยการจอดลอยลำออกไปอยู่ภายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ อันเป็นเหตุให้กฎหมายภายในของประเทศไทยไม่สามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างเป็นรูปธรรม (Saisunthorn, 2007, p. 296) โดยลักษณะการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นภายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะมีตั้งแต่การจอดลอยลำเพื่อรอการจำหน่าย การจอดลอยลำและทำการจำหน่ายน้ำมัน การเดินเรือผ่านในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทย และการเดินเรือผ่านในเขตเศรษฐกิจจำเพาะและดำเนินการจำหน่ายน้ำมันไปพร้อมๆ กัน จากพฤติกรรมที่เกิดขึ้นดังกล่าวเป็นเหตุให้เกิดความเสี่ยงต่อความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมทั้งจากการปฏิบัติการของเรือในขณะที่มีการจอดลอยลำเพื่อ

รอกการจำหน่าย หรือในขณะที่มีการจำหน่ายน้ำมันโดยการขนถ่ายจากเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ไปเรือน้ำมันขนาดเล็ก (Aquatic Resources Research Institute, 2012a, para. 1) หรือแม้แต่ความเสี่ยงอาจเกิดขึ้นจากการเกิดอุบัติเหตุการรั่วไหลจากเรือประมงดัดแปลงเป็นเรือบรรทุกน้ำมัน อาจกล่าวได้ว่าในเขตทางทะเลของประเทศไทยโดยเฉพาะในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยที่มีเรือลกลอบค่าน้ำมันเถื่อนจอดลอยลำเพื่อจำหน่ายน้ำมันนั้น นอกจากประเทศไทยจะเก็บภาษีน้ำมันไม่ได้แล้ว ในทางกลับกันหากมีอุบัติเหตุทางทะเลเกิดขึ้นจากเรือบรรทุกน้ำมันเถื่อนแล้ว ประเทศไทยคงหลีกเลี่ยงความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลที่เกิดขึ้นดังกล่าวมิได้แต่อย่างใด (Chaloenlaph, 2012b, pp. 3-4)

หากพิจารณาจากสถิติน้ำมันรั่วไหลในเขตน่านน้ำไทยที่รวบรวมโดยกรมเจ้าท่าตั้งแต่ปี พ.ศ.2516-2556 จะพบว่าการรั่วไหลมีทั้งที่เกิดจากการปฏิบัติการของเรือและจากอุบัติเหตุทางทะเลรวมทั้งสิ้น 228 ครั้ง ซึ่งมีทั้งความเสียหายเล็กน้อยจนถึงความเสียหายขนาดใหญ่ ซึ่งหมายความว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจากเรือเดินทะเลและจากเรือประมงดัดแปลงเป็นเรือค่าน้ำมันเถื่อนด้วยเช่นกัน (Marine Department, 2013a, para. 6) สำหรับการเกิดมลพิษน้ำมันทางทะเลไม่ว่าจะเป็นเรือเดินทะเลประเภทใดก็ตาม อาทิ เรือลำเลียง เรือลากจูง เรือบรรทุกสินค้า เรือประมง (Marine Department, 2012d, para. 1) การเกิดภาวะมลพิษจากน้ำมันจากเรืออาจเกิดขึ้นได้ในสองลักษณะกล่าวคือ ลักษณะที่หนึ่ง เกิดขึ้นจากการปฏิบัติงานของเรือตามปกติในการกิจประจำวันก็มีโอกาสที่น้ำมันจะมีการปนเปื้อนหรือรั่วไหลจากการเดินเรือทะเลได้ในหลายลักษณะ อาทิ การล้างถังอับเฉา การปล่อยทิ้งน้ำมันและของเสียจากเรือ (Bodansky, 1991, p.724; Saisunthorn, 2007, p. 197) การรั่วไหลระหว่างการสูบน้ำมันกลางทะเลจากเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ลงสู่เรือประมงดัดแปลง (Surpnakasthain Foundation, 2012, para. 1) หรือ ลักษณะที่สอง การเกิดอุบัติเหตุในการเดินเรือ อาทิ การเกยตื้น การชนกันซึ่งเป็นเหตุให้เรือเดินทะเลอับปางลง (Aquatic Resources Research Institute, 2012b, para. 3; Saisunthorn, 2007, p. 197)

กรมควบคุมมลพิษได้ทำการจำแนกเขตความเสี่ยงต่อน้ำมันรั่วไหลในน่านน้ำไทย ตามระดับความเสี่ยงจากน้ำมันรั่วไหล ออกเป็น 4 เขต ได้แก่ เขตที่ 1 มีความเสี่ยงสูงมากได้แก่ บริเวณชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยองซึ่งเป็นเขตที่มีตั้งอยู่ของนิคมอุตสาหกรรม โดยที่บริเวณดังกล่าวเป็นเขตที่มีกิจกรรมการขนถ่ายน้ำมันทั้งในบริเวณท่าเทียบเรือและในการขนถ่ายน้ำมันกลางทะเล เขตที่ 2 มีเขตที่มีความเสี่ยงสูงได้แก่ บริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยาจนถึงท่าเรือคลองเตย ซึ่งบริเวณดังกล่าวเป็นเส้นทางเดินเรือหลักไม่ว่าจะเป็นเรือบรรทุกน้ำมัน เรือบรรทุกสินค้า รวมทั้งเรือโดยสารประเภทต่างๆ เขตที่ 3 เขตที่มีความเสี่ยงสูงปานกลางได้แก่บริเวณฝั่งทะเลอ่าวไทย ได้แก่ อ่าวไทยด้านตะวันตก ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช กระบี่ พัทลุง และสงขลา และฝั่งทะเลอันดามัน ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดระนอง พังงา กระบี่ ตรัง และสตูล เขตที่ 4 เขตที่มีความ

เสี่ยงต่ำได้แก่ พื้นที่บริเวณฝั่งอ่าวไทยซึ่งครอบคลุมพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง รวมทั้งอ่าวไทยด้านตะวันตกซึ่งครอบคลุมพื้นที่จังหวัดชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช กระบี่ พัทลุง และสงขลา และชายฝั่งทะเลอันดามันที่อยู่นอกไปจากบริเวณซึ่งครอบคลุมในพื้นที่ จังหวัดระนอง พังงา กระบี่ ตรัง และสตูล (Pollution Control Department, 2012, pp. 2-3) จากการจำแนกเขตความเสี่ยงดังกล่าวทำให้ประเทศไทยดำเนินการจัดทำแผนป้องกันและจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันแห่งชาติภายใต้การดำเนินการของคณะกรรมการป้องกันและจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน (กปน.) ซึ่งถูกจัดตั้งโดยระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน พ.ศ. 2538

มลพิษน้ำมันทางทะเลย่อมส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมในเขตทางทะเลของประเทศไทยและส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชนที่อาศัยอยู่ตามแนวชายฝั่ง (Department of Marine and Coastal Resources, 2012a, para. 3) ไม่ว่าจะเป็นการประมงหรือแม้แต่การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่ง (Aquatic Resources Research Institute, 2012a, para. 2) ระบบนิเวศวิทยาชายฝั่งทะเลได้แก่ ป่าชายเลนซึ่งเป็นแหล่งอาหาร หรือพันธุ์ไม้ใช้สอย พืชสมุนไพรของคนในชุมชน (Department of Marine and Coastal Resources, 2012b, para. 1) รวมทั้งส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวทางธรรมชาติทางทะเล (Government Spokesman Bureau, 2012, para. 2)

จากการศึกษาพบว่าแม้ภาวะมลพิษจากการปฏิบัติการของเรือจะเกิดขึ้นตลอดเวลาและมีปริมาณมากกว่าหากทำการเปรียบเทียบข้อมูลกับภาวะมลพิษจากการปฏิบัติการในการเดินเรือก็ตาม (Saisunthorn, 2007, pp. 197) แต่ประสบการณ์และบทเรียนจากความเสียหายทางสิ่งแวดล้อมทางทะเลทั้งในต่างประเทศจากกรณีเรือบรรทุกน้ำมัน Torrey Canyon หรือเรือบรรทุกน้ำมัน Amoco Cadiz หรือแม้แต่เรือบรรทุกน้ำมัน Exxon Valdez ก็ดี หรือจากบทเรียนการรั่วไหลของน้ำมันดิบในประเทศไทยที่สร้างความเสียหายให้กับอ่าวพร้าว เกาะเสม็ด จังหวัดระยอง ก็ดี ต่างเป็นสิ่งที่แสดงให้เห็นถึงความเสี่ยงจากมลพิษน้ำมันในทะเลโดยเฉพาะอย่างยิ่งจากอุบัติเหตุทางทะเลจากมลพิษน้ำมันที่อาจเกิดขึ้นจากเรือประมงดัดแปลงที่ผิดกฎหมายซึ่งไม่ได้ถูกออกแบบมาเพื่อบรรทุกน้ำมันชนิดต่างๆ จากข้อมูลสถิติการรั่วไหลของน้ำมันจะพบว่าเรือประมงดัดแปลงมีการบรรทุกน้ำมันทั้งน้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซล น้ำมันเตาซึ่งเป็นน้ำมันที่มีความหนืดข้นเป็นคราบสีดำและมีกลิ่นฉุนที่สามารถสร้างความเสียหายให้เกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อมทางทะเลได้อย่างมหาศาลทั้งในทางเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว บุคลากร สิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ (Chanyapan, 2007, pp. 46-59)

สภาพปัญหาที่กล่าวมาในเบื้องต้นจะพบว่าประเทศไทยประสบกับปัญหามลพิษน้ำมันจากอุบัติเหตุเรือเดินทะเลหลายครั้ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนโดยเรือประมงดัดแปลงเนื่องจากเรือประมงดัดแปลงดังกล่าวไม่ได้ถูกออกแบบมาเพื่อใช้ขนส่งน้ำมันในทะเลแต่อย่างใด ประกอบกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ซึ่งประเทศไทย

เป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้โดยกระทรวงการต่างประเทศได้ยื่นสัตยาบันสารสำหรับการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาและภาคยานุวัติสารความตกลงว่าด้วยการอนุวัติภาค 11 ของอนุสัญญาโดยการจัดทำคำประกาศดังกล่าวข้างต้นแล้ว เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2554 โดยอนุสัญญามีผลใช้บังคับกับประเทศไทยตั้งแต่วันที่ 14 มิถุนายน 2554 กำหนดให้ประเทศไทยในฐานะรัฐชายฝั่งต้องประกันว่ากิจกรรมทั้งหลายที่เกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยต้องไม่ก่อให้เกิดความเสียหายด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเลต่อรัฐภาคีอื่นใด อีกทั้งอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสารเกี่ยวกับการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ.1983 หรือ MARPOL 73/78 ซึ่งประเทศไทยเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้โดยกระทรวงการต่างประเทศได้ลงนามในภาคยานุวัติสารเข้าเป็นภาคีอนุสัญญานี้ต่อองค์การทางทะเลระหว่างประเทศตั้งแต่วันที่ 15 ตุลาคม 2550 และมีผลบังคับใช้กับประเทศไทยตั้งแต่วันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2551 (Marine Department, 2013b, p. 4) ซึ่งมีผลเพียงการรับข้อกำหนดเรื่องการควบคุมมลพิษน้ำมันและสารเคมีอันตรายเท่านั้น และประเทศไทยในฐานะที่เป็นรัฐภาคีต้องดำเนินการต่อเรือของรัฐภาคีตามพันธกรณีที่มีในอนุสัญญาเกี่ยวกับมลพิษน้ำมันที่เกิดจากการปฏิบัติการของเรืออันมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลในฐานะที่เป็นรัฐเจ้าของสัญชาติเรือที่จดทะเบียน ในขณะที่หลักการทั่วไปกฎหมายของ Directive 2005/3/EC ของสหภาพยุโรปเกี่ยวกับการใช้มาตรการทางอาญาต่อเรือที่ก่อมลพิษในทะเลรวมถึงมีอำนาจในการกักเรือเมื่อปรากฏหลักฐานชัดเจนว่าเรือที่กำลังเดินเรืออยู่ในทะเลอาณาเขตหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะได้กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายอันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายอย่างใหญ่หลวงหรือเกิดความเสียหายอันมีผลกระทบต่อชายฝั่งหรือผลประโยชน์หรือทรัพยากรของรัฐสมาชิกในทะเลอาณาเขตหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

นอกจากนั้นแล้ว จากการศึกษาพบว่าประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันความเสียหายจากมลพิษน้ำมันที่เกิดจากเรือเดินทะเลที่ใช้บังคับในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยเป็นการเฉพาะ ในขณะที่อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้กำหนดให้รัฐชายฝั่งสามารถวางกฎเกณฑ์ข้อบังคับในการป้องกันมลพิษน้ำมันในเขตเศรษฐกิจจำเพาะทั้งในฐานะที่เป็นรัฐเจ้าของธงและรัฐชายฝั่งได้ ดังนั้น ประเทศไทยสมควรปรับปรุงกฎหมายภายในเพื่อใช้ในการป้องกันความเสียหายจากมลพิษน้ำมันจากเรือเดินทะเลเพื่อที่ประเทศไทยสามารถที่จะนำมาตราทางด้านการกฎหมายสิ่งแวดล้อมทางทะเลไปใช้ในการขยายเขตอำนาจรัฐในการป้องกันและปราบปรามการลักลอบค่าน้ำมันเถื่อนในเขตทางทะเลของประเทศไทยได้อีกมาตรการหนึ่งที่มีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์ในการศึกษา

1. ศึกษาถึงสภาวะการณ์ทางกฎหมายสิ่งแวดล้อมทางทะเลของประเทศไทยที่สามารถนำไปใช้ในการป้องกันการลักลอบค่าน้ำมันเถื่อนในเขตทางทะเลของประเทศไทย
2. ศึกษาถึงพันธกรณีระหว่างประเทศต่อการปกป้องและคุ้มครองความเสียหายจาก

มลพิษน้ำมันในเขตทางทะเล

3. ศึกษากฎหมายสหภาพยุโรปที่กำหนดอำนาจรัฐและมาตรการทางอาญาในการปกป้องและคุ้มครองความเสียหายจากมลพิษน้ำมันจากเรือเดินทะเล

4. หาแนวทางป้องกันและแก้ไขปัญหาการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนในเขตทางทะเลของประเทศไทยโดยอาศัยหลักการในกฎหมายสิ่งแวดล้อมทางทะเลเป็นฐานการใช้อำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่

วิธีการศึกษา

เป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยเน้นที่การศึกษาวิจัยเอกสาร (Documentary Research) ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิจากแหล่งข้อมูลต่างๆ และศึกษาถึงพันธกรณีระหว่างประเทศไม่ว่าจะเป็นอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 อนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสารเกี่ยวกับการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ.1983 หรือ MARPOL 73/ และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมพร้อมการสนองตอบและความร่วมมือเกี่ยวกับภาวะมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1990 ซึ่งเป็นพันธกรณีระหว่างประเทศที่ประเทศไทยต้องถือปฏิบัติเพื่อมิให้เกิดความรับผิดชอบในทางกฎหมายระหว่างประเทศ ประกอบกับศึกษาแนวปฏิบัติตามกฎหมายของสหภาพยุโรป Directive 2005/3/EC of 7 September 2005 เรื่องมลพิษจากเรือและการกระทำความผิดอาญาสำหรับผู้ก่อมลพิษ เพื่อวิเคราะห์ถึงผลกระทบทางกฎหมายภายในของประเทศไทยไม่ว่าจะเป็นรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 ประมวลกฎหมายอาญา พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 รวมทั้งระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน พ.ศ. 2547

ผลการศึกษาและข้อวิจารณ์

ในการศึกษาในครั้งนี้ผู้เขียนจะแบ่งการศึกษออกเป็น 6 ประการดังนี้ **ประการแรก** ศึกษาถึงสภาวะการณ์กฎหมายของประเทศไทยในปัจจุบันเกี่ยวกับการป้องกัน การแก้ไขความเสียหายที่เกิดจากมลพิษน้ำมันในเขตทางทะเลของประเทศไทย **ประการที่สอง** ศึกษาพันธกรณีระหว่างประเทศที่มีต่อปัญหาการปกป้องและคุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากมลพิษน้ำมัน **ประการที่สาม** ศึกษากฎหมายสหภาพยุโรปเกี่ยวกับความรับผิดชอบทางอาญาในความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลอันเกิดจากมลพิษน้ำมัน **ประการที่สี่** วิเคราะห์ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการปกป้องและคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากมลพิษน้ำมันที่เกิดจากเรือเดินทะเลโดยเฉพาะต่อปัญหาการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนในเขตทางทะเลของประเทศไทย **ประการที่ห้า** สรุปผลการ

ศึกษาและ ประการที่หก ข้อเสนอแนะในการศึกษา

1. สภาพการณ์กฎหมายในปัจจุบันเกี่ยวกับการป้องกัน การแก้ไขปัญหามลพิษน้ำมันในเขตทางทะเลของประเทศไทย

กฎหมายเกี่ยวกับมลพิษน้ำมันมีทั้งมิติในการป้องกันและมิติในด้านการแก้ไขความเสียหายจากมลพิษน้ำมันที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในเขตทางทะเลของประเทศไทยดังมีรายละเอียดดังนี้

1.1 การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550

หากพิจารณาตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 จะพบว่ารัฐธรรมนูญมีบทบัญญัติที่กำหนดเรื่องการจัดการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติใน 2 ลักษณะดังต่อไปนี้

1.1.1 แผนนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐเกี่ยวกับทรัพยากรธรรมชาติ

รัฐบาลได้จัดทำแผนป้องกันและแก้ไขปัญหาน้ำมันรั่วไหลที่เน้นการทำงานในเชิงการบูรณาการร่วมกันระหว่างภาครัฐกับภาคประชาชนด้วยการสร้างเครือข่ายชุมชนในพื้นที่เพื่อเฝ้าระวังเหตุการณ์น้ำมันรั่วไหลในทะเล (Pollution Control Department, 2013, para.1) ซึ่งเป็นการทำงานที่สอดคล้องกับแผนนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐเกี่ยวกับทรัพยากรธรรมชาติตามรัฐธรรมนูญมาตรา 85 (4) ซึ่งกำหนดว่ารัฐต้องจัดทำแผนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำและทรัพยากรธรรมชาติโดยอาศัยการมีส่วนร่วมของบุคคลและชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการสงวน บำรุงรักษา และใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติและความหลากหลายทางชีวภาพ

1.1.2 สิทธิชุมชนและบุคคลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการอนุรักษ์ จัดการ และใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

สิทธิชุมชนและบุคคลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการอนุรักษ์ จัดการและใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามมาตรา 66 ชุมชนย่อมมีสิทธิอนุรักษ์และมีส่วนร่วมในการจัดการ การบำรุงรักษา และการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อมโดยอาศัยสิทธิของบุคคลเป็นพื้นฐานในการมีส่วนร่วมในการบำรุงรักษาทรัพยากรธรรมชาติตามมาตรา 67 เพื่อให้สามารถดำรงชีพอยู่ ได้อย่างปกติในสิ่งแวดล้อมที่จะไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพอนามัย หรือคุณภาพชีวิตของตนโดยการทำงานร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นตามมาตรา 85(5) ตามหลักการในเรื่องการกระจายอำนาจที่กำหนดไว้ในรัฐธรรมนูญให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นร่วมกับประชาชนและชุมชนในการกำหนดแนวทางการดำเนินงานดังกล่าว

ดังนั้น ปัญหามลพิษน้ำมันซึ่งเกิดขึ้นในเขตทางทะเลและส่งผลกระทบต่อวิถีชาวบ้านในการประกอบอาชีพตามวิถีชุมชนดั้งเดิมนั้น บุคคลและชุมชนย่อมมีสิทธิในการบริหารจัดการ อนุรักษ์และการปกป้องรักษาสิ่งแวดล้อมเพื่อการอยู่อาศัยในสิ่งแวดล้อมที่ดีได้ตามสิทธิที่รัฐธรรมนูญรองรับไว้

แต่อย่างไรก็ตาม แม้รัฐธรรมนูญได้กำหนดหน้าที่ตามพันธกิจของรัฐบาลไว้ในรัฐธรรมนูญก็ตาม แต่ในทางปฏิบัติรัฐบาลให้ความสำคัญไม่มากเท่าที่ควรจะเป็นเกี่ยวกับสิทธิชุมชนในการมีส่วนร่วมในการกำหนดแนวทางการบริหารจัดการไม่ว่าจะเป็นไปเพื่อการควบคุมและกำจัดภาวะมลพิษที่เกิดขึ้นและมีผลกระทบต่อชุมชน (Pokati, 2013, pp. 7-8)

1.2 กฎหมายในมิติด้านการห้ามและการป้องกันมลพิษน้ำมันในเขตทางทะเลของประเทศไทย

กฎหมายที่เกี่ยวกับการป้องกันมลพิษน้ำมันจากเรือเดินทะเลนั้น ประเทศไทยมีมาตรการห้ามและการป้องกันตามกฎหมายซึ่งถูกกำหนดไว้ในกฎหมาย 3 ฉบับได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ประมวลกฎหมายอาญา พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ซึ่งมาตรการที่ใช้ในประเทศไทยตามกฎหมายนั้นสามารถแบ่งออกเป็น 5 ประการดังนี้

1.2.1 การตรวจสอบสภาพเรือก่อนจดทะเบียน

การตรวจสอบสภาพเรือก่อนจดทะเบียนเรือนั้น เป็นมาตรการทางกฎหมายที่ใช้ในการป้องกันปัญหามลพิษน้ำมันที่เป็นปัญหาจากต้นเหตุอย่างหนึ่งอันเกิดขึ้นจากความบกพร่องจากสภาพความเหมาะสมในการเดินเรือ โดยเจ้าพนักงานจะออกใบอนุญาตใช้เรือตามมาตรา 162 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ก็ต่อเมื่อมีใบสำคัญรับรองการตรวจเรือว่าเรือดังกล่าวเป็นเรือที่อยู่ในสภาพปลอดภัยและมีความเหมาะสมสำหรับการเดินเรือในช่วงระยะเวลาไม่เกิน 12 เดือน

ดังนั้น ในกรณีที่เรือยังไม่มีใบอนุญาตการใช้เรือ และเจ้าพนักงานได้วินิจฉัยโดยมีเหตุอันสมควรว่าเรือลำดังกล่าวหาได้ดูแลรักษาให้เพียงพอและมีความเหมาะสมสำหรับการเดินเรือไม่ เจ้าพนักงานย่อมมีอำนาจที่จะพิจารณาไม่ออกใบอนุญาตให้กับเจ้าของเรือได้ตามมาตรา 138

1.2.2 การตรวจสอบสภาพเรือในขณะที่มีการใช้ใบอนุญาต

การตรวจสอบสภาพเรือในขณะที่มีการใช้ใบอนุญาตตามมาตรา 138 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 เป็นมาตรการทางกฎหมายในเชิงการป้องกันปัญหามลพิษน้ำมันที่เกิดจากเรือเดินทะเลอีกประการหนึ่ง ซึ่งใช้บังคับในระหว่างที่ใบอนุญาตใช้เรือมีผลใช้บังคับอยู่ เมื่อข้อเท็จจริงปรากฏว่าเจ้าพนักงานได้ตรวจพบว่าเรือลำใดลำหนึ่งหาได้มีสภาพที่เหมาะสมกับการใช้งานไม่ อีกทั้งหากเจ้าพนักงานออกใบอนุญาตได้วินิจฉัยโดยมีเหตุอันสมควรว่าเรือลำดังกล่าวไม่ได้ดูแลรักษาให้เพียงพอ และเหมาะสมสำหรับการเดินเรือ เจ้าพนักงานมีอำนาจที่จะเรียกคืนและริบใบอนุญาตการใช้เรือเช่นนั้นได้

นอกจากนั้นแล้ว มาตรา 139 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ยังได้กำหนดการใช้มาตรการป้องกันอย่างสืบเนื่อง โดยกฎหมายกำหนดอำนาจเจ้าท่าใน 2 ลักษณะกล่าวคือ ลักษณะที่หนึ่ง อำนาจในการออกคำสั่งเพื่อสั่งห้ามมิให้มีการใช้เรือ และ

ลักษณะที่สอง อำนาจในการออกคำสั่งให้ทำการแก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือดำเนินการซ่อมแซมเรือลำดังกล่าวให้เป็นที่ยอมรับร้อยพลอดภัยและมีสภาพเหมาะสมสำหรับการใช้งานในการเดินเรือในน่านน้ำไทย

แต่อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาค่านิยมศัพท์ คำว่า “น่านน้ำไทย” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ซึ่งกำหนดไว้ในมาตรา 3 พบว่ากฎหมายมีขอบเขตการบังคับใช้กฎหมายไว้เฉพาะภายในเขตน่านน้ำภายใน ทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่องเท่านั้น เป็นที่น่าสังเกตว่ากฎหมายหาได้บัญญัติให้อำนาจแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจในการตรวจเรือเดินทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยด้วยแต่อย่างใดไม่ ดังนั้น หากเป็นเรือเดินทะเลที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะแล้ว ไม่ว่าเรือเดินทะเลเหล่านั้นจะเป็นเรือเดินทะเลที่จดทะเบียนและมีสัญชาติไทยหรือไม่ก็ตาม พนักงานเจ้าหน้าที่หาได้มีอำนาจในการตรวจสอบสภาพเรือเดินทะเลในขณะที่มีการใช้ใบอนุญาตซึ่งอยู่ภายนอกเขตน่านน้ำไทยด้วยแต่อย่างใดไม่

ดังนั้น บทบัญญัติตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย จึงไม่อาจใช้เป็นมาตรการเพื่อการป้องกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อปัญหามลพิษน้ำมันที่อาจเกิดขึ้นจากความไม่มีสภาพเหมาะสมของการเดินทะเลของเรือประมงดัดแปลงเป็นเรือบรรทุกน้ำมันที่จอดลอยลำอยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยได้

1.2.3 การห้ามทิ้งเทหรือทำด้วยประการใดๆ ให้น้ำมันลงในน่านน้ำไทยจากการปฏิบัติการของเรือ

การห้ามทิ้งเทหรือทำด้วยประการใดๆ ให้น้ำมันลงในน่านน้ำไทยตามมาตรา 119 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 เป็นมาตรการทางกฎหมายในเชิงการห้ามและการป้องกันมิให้มีการทิ้งเทหรือทำด้วยประการใดๆ ซึ่งก่อให้เกิดมลพิษน้ำมันในเขตน่านน้ำไทยอันอาจจะเป็นเหตุให้เกิดเป็นอันตรายหรือเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อม โดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 กำหนดมาตรการลงโทษทางอาญาไว้ในลักษณะการจำคุก การปรับ และการชดใช้ เงินสำหรับเป็นค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปในการแก้ไขสิ่งที่ก่อให้เกิดเป็นมลพิษหรือต้องดำเนินการเพื่อชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นเหล่านั้นด้วย ประกอบกับมาตรา 204 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ยังได้กำหนดให้การเท ทิ้ง หรือปล่อยให้น้ำมันปิโตรเลียมหรือน้ำมันที่ปนกับน้ำรั่วไหลด้วยประการใด ๆ ลงในเขตท่า แม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบ หรือทะเลภายในน่านน้ำไทยเป็นความผิดตามกฎหมายด้วยเช่นกัน

มาตรการป้องกันตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 นั้น เป็นที่น่าสังเกตว่าเป็นเพียงกฎหมายในเชิงสารบัญญัติที่กำหนดหลักการในเรื่องที่เกี่ยวกับการปฏิบัติการตามปกติของเรือที่ก่อมลพิษเท่านั้น ส่วนในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุกับเรือเดินทะเลนั้น มาตรา 102 และมาตรา 173 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ได้กำหนดเพียงแต่หน้าที่ของนายเรือต้องรายงานเหตุที่เกิดขึ้นจากกรณีที่มีเหตุอย่างใด ๆ เกิดขึ้นใน

หน้าที่ขณะที่มีการกระทำการควบคุมเรืออยู่ต่อเจ้าพนักงานหรือกรมเจ้าท่าเท่านั้น แต่พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 หาได้มีหลักเกณฑ์ใดๆ ที่ให้อำนาจแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ที่จะใช้เป็นมาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางทะเลจากเรือประมงดัดแปลงเป็นเรือบรรทุกน้ำมันเถื่อนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางทะเลได้ นอกจากนั้นแล้ว ในการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายจากการฝ่าฝืนกฎหมายจนเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลขึ้นแล้ว หากแต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่สามารถสืบสวนถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลใดแล้ว การบังคับใช้กฎหมายโดยพนักงานเจ้าหน้าที่ก็ทำให้เกิดประสิทธิภาพแต่อย่างใดไม่

จากการศึกษาพบว่าพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ยังมีขอบเขตการบังคับใช้อยู่เฉพาะในเขตน่านน้ำไทยเท่านั้น ดังนั้นถ้าการกระทำความผิดไม่ว่าจะเป็นด้วยการทิ้ง การเทหรือการกระทำด้วยประการใดๆ ให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลที่เกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะแล้ว พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ก็ไม่อาจใช้เป็นมาตรการทางกฎหมายสำหรับการป้องกันและปราบปรามการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนโดยอาศัยมาตรการทางกฎหมายสิ่งแวดล้อมทางทะเลเกี่ยวกับปัญหามลพิษน้ำมันอันมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยได้

1.2.4 ความผิดฐานเกี่ยวกับยานพาหนะทางน้ำตามประมวลกฎหมายอาญา

ความผิดฐานทำใหยานพาหนะอยู่ในลักษณะอันตรายตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 232 กำหนดความผิดสำหรับผู้ใดก็ตามที่กระทำด้วยประการใดๆ ใหยานพาหนะได้แก่เรือเดินทะเลอยู่ในลักษณะอันน่าจะก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลแล้ว กฎหมายได้กำหนดโทษทางอาญาไว้ในสองลักษณะกล่าวคือ โทษจำคุกและโทษปรับ ดังนั้น ในกรณีที่เรือประมงดัดแปลงเป็นเรือบรรทุกน้ำมันที่ไม่ผ่านการตรวจสภาพเรือตามกฎหมายย่อมเป็นการกระทำใหยานพาหนะอยู่ในลักษณะอันน่าจะก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลแล้ว

นอกจากนั้นแล้ว ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุทางทะเลกับเรือเดินทะเลนั้น ประมวลกฎหมายอาญามาตรา 221 กำหนดให้ผู้ที่ทำให้เกิดระเบิดจนน่าจะเป็นอันตรายแก่บุคคลอื่นหรือทรัพย์สินอื่นเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมาย ประกอบกับความผิดตามมาตรา 229 ซึ่งเป็นการกระทำให้เกิดอันตรายแก่การจราจรที่ดีหรือความผิดฐานทำให้เสียหายทำลาย ทำให้เสื่อมค่าและทำให้ไร้ประโยชน์ตามซึ่งทรัพย์สินที่ใช้หรือมีไว้เพื่อสาธารณะประโยชน์ มาตรา 360 ก็ตียอมเป็นความผิดตามที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายอาญาด้วยเช่นกัน ซึ่งในกรณีดังกล่าวผู้เขียนมีข้อสังเกต 4 ประการดังนี้

ประการแรก ความผิดฐานทำใหยานพาหนะอยู่ในลักษณะอันตรายตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 232 กำหนดความผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลเท่านั้น แต่หาได้หมายรวมถึงความเสียหายต่อทรัพย์สินและทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมด้วยไม่

ประการที่สอง ความผิดฐานทำใหยานพาหนะอยู่ในลักษณะอันตรายตามประมวล

กฎหมายอาญา มาตรา 232 กำหนดว่า “อยู่ในลักษณะอันน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตราย” นั้น ย่อมหมายความว่าถึงแม้ในกรณีที่มีความเสียหายจะยังไม่เกิดขึ้นก็ตาม ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ ก็ดี ผู้ควบคุมเรือก็ดีย่อมเกิดเป็นความผิดตามกฎหมายแล้ว

ประการที่สาม ความผิดตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 221 มาตรา 229 และ มาตรา 360 เป็นฐานความผิดที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุทางทะเลกับเรือเดินทะเล ในขณะที่มาตรา 232 เป็นฐานความผิดที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติการของเรือตามปกติ

ประการที่สี่ โดยหลักการแล้วประมวลกฎหมายอาญามีขอบเขตการบังคับใช้อยู่ในราชอาณาจักรซึ่งหมายความว่ารวมถึงทะเลอันเป็นอ่าวไทยตามพระราชบัญญัติกำหนดเขตจังหวัด ในอ่าวไทยตอนใน พ.ศ.2502 และทะเลอาณาเขตของประเทศไทยซึ่งมีระยะไม่เกิน 12 ไมล์ ทะเลตามประกาศกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตของประเทศไทย เว้นแต่ การกระทำ อย่างหนึ่งอย่างใดนอกราชอาณาจักรแต่การกระทำมีผลกระทบกระเทือนความสงบสุขภายใน ราชอาณาจักรกฎหมายก็ให้ถือว่า การกระทำความผิดดังกล่าวเป็นการกระทำความผิดในราชอาณาจักร รวมทั้งความผิดที่ได้กระทำในเรือไทยหรืออากาศยานไทยด้วยซึ่งหมายความว่ารวมถึง กรณีความผิดที่ได้กระทำในเรือประมงดัดแปลงที่จดทะเบียนเป็นเรือไทยด้วยเช่นกัน

1.2.5 ความผิดฐานเท หิง ระบาย หรือทำให้วัตถุมีพิษลงไปในที่จับสัตว์น้ำ

ความผิดฐานเท หิง ระบาย หรือทำให้วัตถุมีพิษลงไปในที่จับสัตว์น้ำตามมาตรา 19 แห่งพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 กำหนดห้ามมิให้บุคคลใด เท หิง ระบาย หรือ ทำให้วัตถุมีพิษ . . . ลงไปในที่จับสัตว์น้ำ หรือกระทำการใด ๆ อันทำให้สัตว์น้ำ มินเมา หรือเท หิง ระบาย หรือทำให้สิ่งใดลงไปในที่จับสัตว์น้ำในลักษณะที่เป็นอันตรายแก่สัตว์น้ำ หรือทำให้ ที่จับสัตว์น้ำเกิดมลพิษ . . . ซึ่งหากพิจารณาคำนิยามถ้อยคำที่ว่าที่จับสัตว์น้ำนั้นตามมาตรา 4 (5) กำหนดว่า “ที่จับสัตว์น้ำ” หมายความว่า “ที่ซึ่งมีน้ำขังหรือไหล เช่น ทะเล . . . ภายในเขต น่านน้ำไทยหรือน่านน้ำอื่นใดซึ่งประเทศไทยใช้อยู่หรือมีสิทธิที่จะใช้ต่อไปในการทำการประมง โดยที่น่านน้ำเหล่านั้น ปรากฏโดยทั่วไปว่ามีขอบเขตตามกฎหมาย ท้องถิ่นหรือธรรมเนียม ประเพณีหรือตามกฎหมายระหว่างประเทศหรือตามสนธิสัญญา...ย่อมหมายความว่ารวมถึงเขต เศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยด้วย ดังนั้น พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 ก็อาจนำไป ใช้เป็นมาตรการในการป้องกันการลักลอบค้ำน้ำมันเถื่อนในเขตเศรษฐกิจจำเพาะได้พอสมควร

1.2.6 การจัดการเพื่อป้องกันมลพิษน้ำมันและของเสียอันตราย

การจัดการเพื่อป้องกันมลพิษน้ำมันและของเสียอันตรายตามมาตรา 78 แห่ง พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 กำหนดหลักการ ในกฎหมายไว้กว้างๆ แต่หาได้มีรายละเอียดในกฎหมายเป็นการเฉพาะไม่ เนื่องจากกฎหมาย ได้กำหนดให้การป้องกันและควบคุมมลพิษที่เกิดจากปล่อยทิ้งน้ำมันจากเรือเดินทะเลหรือจาก เรือบรรทุกน้ำมันซึ่งเกิดจากการปฏิบัติการของเรือให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายเฉพาะ เท่านั้น ในขณะที่กฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวกับการป้องกันมลพิษน้ำมันจากเรือเดินทะเลโดยเฉพาะ

จากอุบัติเหตุการณ์ของเรือเดินทะเลที่ใช้บังคับในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยหาได้มี การบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะแต่อย่างใดไม่ ดังนั้นพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 หาได้มีบทบทในฐานะที่เป็นกฎหมายเกี่ยวกับการป้องกันและแก้ไข ปัญหามลพิษน้ำมันในทะเลแต่อย่างใดไม่ ในขณะที่หากพิจารณาถึงเจตนารมณ์ของกฎหมายแล้ว ผู้เขียนเห็นว่าพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 น่าจะเป็นกฎหมายที่มีบทบทเกี่ยวข้องโดยตรงในการคุ้มครองรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลมากกว่า กฎหมายฉบับอื่นใดโดยเฉพาะหลักการในเรื่องการป้องกันมลพิษน้ำมันจากอุบัติเหตุการณ์ของเรือเดินทะเล

1.3 กฎหมายในมิติด้านการแก้ไขปัญหามลพิษน้ำมันในเขตทางทะเลของประเทศไทย

มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหามลพิษน้ำมันจากเรือเดินทะเลนั้น กฎหมายภายในของประเทศไทยได้มีการกำหนดมาตรการแก้ไขไว้ในกฎหมาย 2 ฉบับได้แก่พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน พ.ศ. 2547 ได้กำหนดมาตรการทางกฎหมายไว้ใน 2 ลักษณะดังนี้

1.3.1 การแสดงเครื่องหมายแสดงอันตราย

การแสดงเครื่องหมายแสดงอันตราย ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 121 วรรคหนึ่งแห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 กล่าวคือเมื่อมีเรือไทย เรือต่างประเทศจมลงหรืออยู่ในสภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่การเดินเรือในน่านน้ำไทย เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือมีหน้าที่ต้องดำเนินการจัดทำเครื่องหมายแสดงอันตรายโดยทันทีเพื่อให้เป็นที่ยกเว้นในการเดินเรือทั้งในช่วงเวลากลางวันและในช่วงเวลากลางคืนจนกว่าจะได้ทำการกู้ รื้อ ขน หรือทำลายสิ่งที่ยกเว้นเป็นอันตรายแก่การเดินเรือ

แต่อย่างไรก็ตาม หากข้อเท็จจริงปรากฏว่าเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือมิได้จัดทำเครื่องหมายแสดงอันตราย หรือไม่ได้ดำเนินการกู้เรือให้พ้นจากการก่อให้เกิดอันตรายต่อการเดินเรือแล้ว เจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ย่อมมีอำนาจในการจัดทำเครื่องหมาย หรือมีอำนาจทำการกู้เรือ หรือขนย้ายเรือเพื่อให้พ้นจากสภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่การเดินเรือในน่านน้ำไทยโดยสามารถดำเนินการเรียกค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากเจ้าของเรือได้ เป็นที่น่าสังเกตว่า บทบัญญัติดังกล่าวเป็นกฎหมายสารบัญญัติที่กฎหมายกำหนดหน้าที่ของเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือที่ต้องจัดทำเครื่องหมายแสดงอันตรายโดยทันทีเพื่อให้เป็นที่ยกเว้นในการเดินเรือจนกว่าเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือจะได้กู้ รื้อ ขน ทำลายสิ่งที่ยกเว้นเป็นอันตรายแก่การเดินเรือ แต่บทบัญญัติดังกล่าวหาได้เป็นมาตรการในการแก้ไขปัญหามลพิษน้ำมันโดยตรงแต่อย่างใดไม่

1.3.2 การแก้ไขปัญหามลพิษน้ำมัน

การแก้ไขปัญหามลพิษน้ำมันตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน พ.ศ. 2547 ซึ่งมีขอบเขตในการใช้บังคับกับมลพิษทาง

น้ำเนื่องจากน้ำมันโดยตรง ตามระเบียบข้อ 5 “มลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน” หมายถึง มลพิษที่เกิดจากการเททิ้ง หรือ การรั่วไหลของน้ำมัน หรือการทิ้งสิ่งปนเปื้อนน้ำมันลงสู่ทะเล หรือแหล่งน้ำไม่ว่าจะเกิดขึ้นจากการผลิต การขุดเจาะ การขนส่ง การขนถ่าย หรือการเก็บรักษา น้ำมัน โดยที่ระเบียบได้กำหนดอำนาจในการบริหารจัดการอยู่ภายใต้การดำเนินการของคณะกรรมการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน(กปน.) ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ในลักษณะการกำกับนโยบาย อาทิ กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน การติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงาน กำหนดหลักเกณฑ์ในการประเมินค่าใช้จ่าย การจัดทำแผนป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันแห่งชาติ เป็นต้น เป็นที่น่าสังเกตว่า ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน พ.ศ. 2547 มีลักษณะเป็นกฎหมายที่กำหนดอำนาจในเชิงนโยบายเพื่อส่งเสริมการป้องกันและแก้ไขปัญหา มลพิษน้ำมันมากกว่าที่จะเป็นกฎหมายสารบัญญัติที่กำหนดโทษทางอาญา อีกทั้งระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน พ.ศ. 2547 ยังมีขอบเขตแห่งการบังคับใช้อยู่ในขอบเขตน่านน้ำไทย กล่าวคือเฉพาะภายในเขตน่านน้ำภายในทะเลอาณาเขต และเขตต่อเนื่องเท่านั้น

2. พันธกรณีระหว่างประเทศที่มีต่อปัญหาการปกป้องและคุ้มครองต่อความเสียหายที่เกิดจากมลพิษน้ำมันที่มีผลกระทบต่อปัญหาการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อน

พันธกรณีระหว่างประเทศที่มีต่อปัญหาการปกป้องและคุ้มครองต่อความเสียหายอันเกิดจากมลพิษน้ำมันได้แก่อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 และอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสารเกี่ยวกับการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ.1983 หรือ MARPOL 73/78 แลอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมพร้อมการสนองตอบและความร่วมมือเกี่ยวกับภาวะมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1990 ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่กำหนดพันธกรณีของรัฐภาคีที่ต้องกำหนดมาตรการทางกฎหมายเพื่อใช้สำหรับการป้องกันและแก้ไขปัญหา มลพิษน้ำมันที่เกิดขึ้นภายในเขตทางทะเลของตน

2.1 มาตรการป้องกันและลงโทษต่อปัญหามลพิษน้ำมันในเขตทางทะเลตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ที่มีต่อปัญหาการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อน

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 เป็นพันธกรณีระหว่างประเทศที่ประเทศไทยจำต้องถือปฏิบัติตามความตกลงในเรื่องเกี่ยวกับการป้องกันและควบคุมปัญหามลพิษน้ำมันในเขตทางทะเลในฐานะที่ประเทศไทยเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ซึ่งมีผลใช้บังคับกับประเทศไทยตั้งแต่วันที่ 14 มิถุนายน 2554 เป็นต้นมา สำหรับอาณาเขตของประเทศไทยกับอำนาจรัฐในการป้องกันปัญหามลพิษน้ำมันตามอนุสัญญามีประเด็น ที่จำเป็นต้องพิจารณาดังนี้

2.1.1 น่านน้ำภายใน (Internal Water)

น่านน้ำภายในเป็นอาณาเขตทางทะเลของประเทศไทยที่อยู่ภายในเส้นฐาน ที่ใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต ในบริเวณน่านน้ำภายในนั้นประเทศไทยมีอำนาจอธิปไตย (Sovereignty) อย่างสมบูรณ์เบ็ดเสร็จเด็ดขาดโดยปราศจากการแทรกแซงจากรัฐอื่นใด ดังนั้นอำนาจอธิปไตยของประเทศไทยในการบัญญัติกฎหมายไม่ว่าจะเป็นการป้องกัน การกำจัด การแก้ไข ปัญหามลพิษน้ำมันที่เกิดขึ้นภายในน่านน้ำภายในย่อมอยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของประเทศไทยเท่านั้น การใช้เขตอำนาจอธิปไตยจึงสามารถกระทำได้โดยปราศจากข้อยกเว้นใดๆ (Bodansky, 1991, p.745) โดยน่านน้ำภายในนั้นประเทศไทยได้มีการประกาศเรื่องอ่าวไทยตอนในตามประกาศสำนักนายกรัฐมนตรีเรื่อง อ่าวไทยตอนในและเส้นฐานตรงและน่านน้ำภายใน ไว้เพื่อเป็นการกำหนดอย่างชัดเจนซึ่งการใช้อำนาจอธิปไตยของประเทศไทย (Chaloenlaph, 2012a, para. 3)

2.1.2 ทะเลอาณาเขต (Territorial Sea)

ทะเลอาณาเขต ตามข้อบทที่ 2 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลฯ เป็นเขตแดนทางทะเลที่ประเทศไทยมีอำนาจอธิปไตยอย่างสมบูรณ์ตามพระบรมราชโองการกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตของประเทศไทย ซึ่งทำการประกาศเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม พ.ศ. 2509 อันเป็นเขตแดนที่ประเทศไทยมีเขตอำนาจในการวางกฎเกณฑ์ข้อบังคับเพื่อใช้บังคับต่อการป้องกันปัญหามลพิษน้ำมันที่อาจเกิดขึ้นในทะเลอาณาเขตของประเทศไทย (Boyle, 1985, pp. 362) แต่อย่างไรก็ตาม กรณีดังกล่าวยังมีหลักกฎหมายกำหนดเป็นข้อยกเว้นการใช้อำนาจอธิปไตยเหนือเรือต่างชาติตามข้อบทที่ 18 และข้อบทที่ 19 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลฯ เฉพาะกรณีที่เรือต่างชาติใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตของประเทศไทยเท่านั้น (Bodansky, 1991, p.738; Saisunthorn, 2007, p. 326)

2.1.3 เขตต่อเนื่อง (Contiguous Zone)

เขตต่อเนื่องเป็นเขตทางทะเลที่อยู่ประชิดหรือติดกับทะเลอาณาเขตซึ่งมีความกว้างไม่เกิน 24 ไมล์ทะเลนับจากเส้นฐานซึ่งใช้วัดความกว้างทะเลอาณาเขต เขตต่อเนื่องตามข้อบทที่ 33 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลฯ เป็นเขตที่ประเทศไทยมีการใช้เขตอำนาจอธิปไตย (Jurisdiction) ในการควบคุม (Control) การละเมิดกฎหมายภายในของรัฐชายฝั่งใน 4 เรื่องได้แก่ การเข้าเมือง การสุขาภิบาล การรักษากฎ การศุลกากรเท่านั้น แต่ประเทศไทยหาได้มีเขตอำนาจในการการวางกฎเกณฑ์ข้อบังคับเกี่ยวกับเรื่องสิ่งแวดล้อมทางทะเลที่เกิดขึ้นจากปัญหามลพิษน้ำมันในเขตทางทะเลแต่อย่างใดไม่ (Brownlie, 1979, p.210). แต่กระนั้นก็ตาม แม้ในเขตต่อเนื่องประเทศไทยจะมีได้มีเขตอำนาจในการการวางกฎเกณฑ์ข้อบังคับเกี่ยวกับมลพิษน้ำมันในเขตต่อเนื่องก็ตาม แต่ตามข้อบทที่ 57 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลฯ ขอบเขตทางภูมิศาสตร์ของเขตเศรษฐกิจจำเพาะเป็นเขตที่ทับซ้อนอยู่กับเขต

ต่อเนื่องด้วยเช่นกัน ในเขตต่อเนื่องจึงหาจำเป็นต้องมีการกำหนดเรื่องการเรือ การคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลที่เกิดขึ้นจากปัญหามลพิษน้ำมันในเขตทางทะเลไว้เป็นการเฉพาะแต่อย่างใดไม่

2.1.4 เขตเศรษฐกิจจำเพาะ(Exclusive Economic Zone)

การที่อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 มีข้อบทเกี่ยวกับการใช้มาตรการป้องกันในเรื่องสิ่งแวดล้อมทางทะเลที่เกิดขึ้นจากปัญหามลพิษน้ำมันไว้เป็นการเฉพาะในเขตเศรษฐกิจจำเพาะนั้น ข้อบทดังกล่าวยอมทำให้ประเทศไทยสามารถอาศัยอำนาจที่มีตามพันธกรณีระหว่างประเทศเช่นว่านั้นทำการกำหนดเป็นกฎหมายเพื่อใช้เป็นมาตรการป้องกันปัญหามลพิษน้ำมันที่เกิดจากเรือเดินทะเลได้ ไม่ว่าปัญหาการรั่วไหลของมลพิษน้ำมันจะอยู่ในเขตต่อเนื่องหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะก็ตาม

หากพิจารณาตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลแล้วจะพบว่า อนุสัญญาได้กำหนดให้รัฐทั้งหลายไม่ว่าจะเป็นรัฐชายฝั่งหรือรัฐไร้ชายฝั่งก็ตามยอมมีเสรีภาพตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาข้อบทที่ 58 ประกอบข้อบทที่ 87 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลว่าไม่ว่าจะเป็นการเดินเรือ การบินผ่านในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Attard, 1987, p. 79) แต่อย่างไรก็ตาม ในการใช้เสรีภาพต่างๆ ตามข้อบทที่ 58-3 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล รัฐที่บริโศกเสรีภาพเช่นว่านั้นยังมีหน้าที่ตามกฎหมายที่ต้องปฏิบัติตามข้อบังคับที่ออกโดยรัฐชายฝั่งด้วยเช่นกัน

สำหรับอำนาจรัฐชายฝั่งที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะมีประเด็นทางกฎหมายสิ่งแวดล้อมทางทะเลที่ต้องพิจารณาดังนี้

ประการแรก หลักการทั่วไปในการปกป้องและคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากปัญหามลพิษน้ำมันในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ประเทศไทยจะมีสิทธิอธิปไตยตามข้อบทที่ 56-1(a) แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ในการสำรวจและการแสวงประโยชน์การอนุรักษ์และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติทั้งที่มีชีวิตหรือไม่มีชีวิต (Extavour, 1981, p. 187) และมีสิทธิอธิปไตยในส่วนที่เกี่ยวกับกิจกรรมอื่นๆ อาทิ การผลิตพลังงานจากน้ำ กระแสน้ำและลมแล้ว ประเทศไทยยังมีเขตอำนาจตามข้อบทที่ 56-1 (b) (iii) แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ในการคุ้มครองและการรักษาสีงแวดล้อมทางทะเล (Attard, 1987, p.95) กล่าวคือประเทศไทยในฐานะที่เป็นรัฐภาคีอนุสัญญาย่อมมีพันธกรณีที่จะต้องคุ้มครองและรักษาสีงแวดล้อมทางทะเลซึ่งเป็นหลักการในข้อ 192 และต้องปฏิบัติตามข้อบทที่ 194-3 (b) แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล เกี่ยวกับนโยบายด้านสีงแวดล้อมและต้องปฏิบัติตามหน้าที่ในการที่จะต้องคุ้มครองและรักษาสีงแวดล้อมทางทะเลควบคู่กันไปด้วย

ประการที่สอง อำนาจรัฐชายฝั่งในการใช้มาตรการทั้งปวงเพื่อป้องกัน ลดและควบคุมภาวะมลพิษต่อสีงแวดล้อมทางทะเล ประเทศไทยในฐานะรัฐชายฝั่งมีหน้าที่ต้องใช้มาตรการทั้งปวงเพื่อป้องกัน ลดและควบคุมภาวะมลพิษของสีงแวดล้อมทางทะเลไม่ว่าจะ

เป็นจากแหล่งมลพิษจากบนบก แทนชุดเจาะและหมายความรวมถึงเรือโดยเฉพาะอย่างยิ่งมาตรการที่ต้องใช้ต่อเรือลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนในเขตทางทะเลของประเทศไทยตามข้อบทที่ 194-1 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลฯ ในขณะที่ข้อบทที่ 194-2 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลฯ กำหนดให้ประเทศไทยต้องใช้มาตรการทั้งปวงในการประกันว่ากิจกรรมภายใต้เขตอำนาจหรือการควบคุมของตนจะได้กระทำไปเพื่อไม่ก่อให้เกิดความเสียหายโดยเกิดภาวะมลพิษแก่รัฐอื่นโดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อบทที่ 221 กำหนดให้ประเทศไทยสามารถใช้และบังคับให้เป็นไปตามมาตรการนอกทะเลอาณาเขตกับภัยคุกคามผลประโยชน์จากภาวะมลพิษซึ่งหมายความรวมถึงการชนกัน การเกยตื้น หรือเหตุอุบัตยอย่างอื่นจากการเดินเรือ ดังนั้นความเสี่ยงจากอุบัติเหตุและความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมของเรือประมงดัดแปลงเป็นเรือบรรทุกน้ำมันเถื่อนย่อมอยู่ภายใต้เขตอำนาจของประเทศไทยในเรื่องมลพิษทางทะเลด้วยเช่นกัน

นอกจากนั้นแล้ว มาตรการที่ใช้ในข้อบทที่ 194-3 (b) แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลฯ ยังจะต้องมุ่งหมายที่จะใช้ใน 2 ลักษณะดังนี้ **ลักษณะที่หนึ่ง** เพื่อที่จะทำให้ลดเหลือน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้โดยเฉพาะอย่างยิ่งภาวะมลพิษจากเรือ โดยต้องเป็นมาตรการป้องกันอุบัติเหตุและภาวะฉุกเฉินเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในท้องทะเลหรือการปฏิบัติการทางทะเล **ลักษณะที่สอง** เพื่อป้องกันการปล่อยทิ้งมลพิษทางทะเลทั้งโดยเจตนาและไม่เจตนาที่ดี ดังนั้นการใช้มาตรการทั้งปวงต่อเรือลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยย่อมเป็นไปเพื่อการป้องกันมลพิษจากความเสี่ยงภัยในอุบัติเหตุและภาวะฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้นในเวลาใดๆ ก็ตาม เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในท้องทะเลจากเรือลักลอบค้าน้ำมันที่มีขอบด้วยกฎหมายตามพันธกรณีที่มีในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 กำหนด

ประการที่สาม หน้าที่ของรัฐชายฝั่งต้องงดเว้นจากการสอดแทรกโดยปราศจากเหตุอันสมควรในกิจกรรมของรัฐอื่นในการใช้มาตรการเพื่อป้องกัน ลดหรือควบคุมภาวะมลพิษสิ่งแวดล้อมทางทะเลตาม ข้อบทที่ 194- 4 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลฯ นั้น ประเทศไทยในฐานะรัฐชายฝั่งยังมีหน้าที่ต้องงดเว้นจากการสอดแทรกโดยปราศจากเหตุอันสมควรในกิจกรรมที่รัฐอื่นได้ดำเนินการในการใช้สิทธิของตนโดยสอดคล้องกับอนุสัญญานี้อาการสอดแทรกต่อการใช้เสรีภาพในการเดินเรือเป็นต้น เป็นที่น่าสังเกตว่าการที่เรือซึ่งมีสัญชาติของรัฐอื่นลอลำเพื่อลักลอบจำหน่ายน้ำมันในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยนั้น จะถือได้หรือไม่ว่าเรือลำดังกล่าวนี้ได้บริโภคเสรีภาพในการเดินเรืออันทำให้ประเทศไทยต้องเคารพต่อเสรีภาพดังกล่าวตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาด้วยหรือไม่

ประการที่สี่ ความร่วมมือกันในการขจัดมลพิษในท้องทะเล อนุสัญญาฯ ข้อบทที่ 199 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลฯ กำหนดให้รัฐภาคีต่างๆ ต้องให้ความร่วมมือกันในการขจัดมลพิษในท้องทะเล รวมทั้งทำการพัฒนาและส่งเสริมแผนฉุกเฉินเพื่อรับมือ

ต่ออุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นและเป็นมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล ในประเด็นดังกล่าว อาจกล่าวได้ว่าประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีได้ปฏิบัติตามพันธกรณีระหว่างประเทศด้วยการออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน พ.ศ. 2547 ซึ่งเป็นมาตรการป้องกัน ที่สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ ในเรื่องการพัฒนาแผนป้องกันอุบัติภัยทางทะเลจากปัญหามลพิษน้ำมัน

ประการที่ห้า พันธกรณีในการออกกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล ข้อบทที่ 211-2 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลฯ กำหนดให้ประเทศไทยมีพันธกรณีที่จะต้องดำเนินการออกกฎหมายและข้อบังคับไม่ว่าจะเป็นไปเพื่อการป้องกัน เพื่อลด หรือเพื่อควบคุมภาวะมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากเรือซึ่งชักธงของประเทศไทย ซึ่งกฎเกณฑ์ดังกล่าวจะต้องเป็นกฎหมายที่มีมาตรฐานระหว่างประเทศไม่ต่ำกว่ามาตรฐานอันเป็นที่ยอมรับในระดับสากล (Attard, 1987, p. 97) และตามข้อบทที่ 211-3 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลฯ รัฐชายฝั่งยังมีเขตอำนาจในการวางกฎเกณฑ์และข้อบังคับเพื่อป้องกันกีด เพื่อลดกีด เพื่อควบคุมภาวะมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลเพื่อใช้บังคับเหนือเรือเดินทะเลต่างชาติที่จะเดินทางเข้าสู่ท่าเรือหรือที่ทอดนอกฝั่งหรือน่านน้ำภายในของชายฝั่งได้เช่นกัน (Saisunthorn, 2007, p. 330) เป็นที่น่าสังเกตว่า หากเรือต่างชาติมิได้มีเจตจำนงที่จะเดินทางเข้าสู่ท่าเรือหรือที่ทอดนอกฝั่งหรือน่านน้ำภายในของชายฝั่งแล้ว ประเทศไทยจะมีเขตอำนาจในการตรวจเรือตามกฎหมายและข้อบังคับเพื่อป้องกันกีด เพื่อลดกีด เพื่อควบคุมภาวะมลพิษทางทะเลได้หรือไม่ ซึ่งพันธกรณีดังกล่าวผู้เขียนเห็นว่าจะเป็นประโยชน์กับประเทศไทยในการใช้เป็นมาตรการในการตรวจเรือสัญชาติไทยหรือเรือที่ชักธงไทยโดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือที่ประกอบการค้าน้ำมันโดยมิชอบด้วยกฎหมายแม้จะเดินเรืออยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะก็ตาม ประกอบกับข้อบทที่ 211-5 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลฯ ได้กำหนดให้อำนาจแก่ประเทศไทยอาจออกกฎหมายและข้อบังคับเพื่อการป้องกันการลด และการควบคุมมลพิษจากเรือตามเกณฑ์มาตรฐานระหว่างประเทศเพื่อใช้บังคับในเขตเศรษฐกิจจำเพาะเป็นการเฉพาะได้

ประการที่หก กำหนดเส้นทางเดินเรือ ประเทศไทยยังสามารถกำหนดหลักเกณฑ์ที่เป็นไปตามมาตรฐานระหว่างประเทศเพื่อป้องกันกีด เพื่อลดกีด เพื่อควบคุมภาวะมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากเรือไม่ว่าเรือนั้นจะเป็นเรือบรรทุกน้ำมันที่ถูกกฎหมายหรือไม่ถูกกฎหมายก็ตาม ดังจะเห็นได้จากข้อบทที่ 211-1 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลฯ ซึ่งเป็นพันธกรณีระหว่างประเทศได้อนุญาตให้รัฐภาคีสามารถกำหนดเส้นทางเดินเรือเพื่อวัตถุประสงค์ในการลดอันตรายจากอุบัติเหตุอันอาจก่อให้เกิดภาวะมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมในทะเลหรือกระทบต่อสิ่งแวดล้อมชายฝั่งทะเล (Attard, 1987, p. 97)

ประการที่เจ็ด การบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายของรัฐเจ้าของธง ข้อบทที่ 217-1 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลฯ กำหนดให้ประเทศไทยต้องประกันว่า

เรือซึ่งชักธงไทยหรือที่จดทะเบียนกับประเทศไทยปฏิบัติตามเกณฑ์มาตรฐานระหว่างประเทศ และกฎหมายและข้อบังคับต้องออกตามเกณฑ์ดังกล่าวในเรื่องการป้องกัน การลด การควบคุม ภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากเรือ รวมทั้งมีสิทธิที่จะใช้มาตรการอื่นๆ ที่จำเป็นเพื่อ บังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายเหล่านั้น โดยเฉพาะการบังคับใช้อย่างมีประสิทธิภาพไม่ว่า จะเกิดการฝ่าฝืน ณ ที่ใดก็ตาม ดังนั้น มาตรการดังกล่าวประเทศไทยย่อมมีอำนาจในการออก กฎหมายในลักษณะเชิงป้องกันบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายเกี่ยวกับการป้องกัน การลด การ ควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากเรือที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะได้

ประการที่แปด การบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายของรัฐเจ้าของชายฝั่ง ข้อบท ที่ 220-3 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลฯ กำหนดให้ประเทศไทยมีอำนาจ ในการกำหนดกฎหมายเพื่อใช้บังคับในเขตเศรษฐกิจจำเพาะเกี่ยวกับการใช้เรือต้องให้ข้อมูล เกี่ยวกับเรือและท่าที่มีการจดทะเบียน ท่าที่มีการจอดแวะเพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลว่ามีการฝ่าฝืน กฎหมายและข้อบังคับต้องออกตามเกณฑ์ดังกล่าวในเรื่องการป้องกัน การลด การควบคุมภาวะ มลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากเรือตามเกณฑ์มาตรฐานระหว่างประเทศเกิดขึ้นหรือไม่ ซึ่ง อำนาจดังกล่าวเป็นอำนาจในเชิงป้องกันและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายในกรณีที่มีการ ฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าวในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ รวมทั้งประเทศไทยยังมีอำนาจในลักษณะตรวจ ตราทางกายภาพได้ในกรณีที่มีการปฏิเสธไม่ให้ข้อมูลเกิดขึ้นตามข้อบทที่ 220-5 แห่งอนุสัญญา สหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลฯ ยิ่งไปกว่านั้นในกรณีที่การปล่อยทิ้งก่อให้เกิดความเสี ยหายอย่างใหญ่หลวงต่อแนวชายฝั่งทะเลประเทศไทยมีอำนาจในการดำเนินกระบวนการพิจารณา รวมทั้งการกักเรือได้ตามข้อบทที่ 220-6 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลฯ

ประการที่เก้า มาตรการการลงโทษสำหรับการฝ่าฝืนกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยว กับมลพิษทางสิ่งแวดล้อม มาตรการการลงโทษสำหรับการฝ่าฝืนกฎหมายเพื่อป้องกันกีด เพื่อ ลดกีด เพื่อควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากเรือเดินทะเลของรัฐชายฝั่งนั้น ใน กรณีที่เป็นการกระทำความผิดของเรือต่างชาติซึ่งเกิดขึ้นและเป็นความผิดไม่ว่าจะเกิดขึ้นภายใน ทะเลอาณาเขตหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะก็ตาม อนุสัญญาฯ ข้อบทที่ 230-1 แห่งอนุสัญญา สหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลฯ ได้กำหนดให้รัฐชายฝั่งมีอำนาจในการลงโทษเฉพาะโทษ ปรับที่เป็นตัวเงินได้เพียงประการเดียวเท่านั้น

แต่อย่างไรก็ตาม กรณีดังกล่าวอนุสัญญาฯ ข้อ 230-2 ได้กำหนดหลักการเป็นข้อ ยกเว้นไว้เช่นกัน กล่าวคือ หากข้อเท็จจริงปรากฏว่าการกระทำของเรือต่างชาติดังกล่าวได้เกิด ขึ้นในทะเลอาณาเขต และการกระทำดังกล่าวได้เกิดขึ้นจากการกระทำโดยจงใจและอย่างร้าย แรงเพื่อให้เกิดความเสียหายต่อรัฐชายฝั่งแล้ว มาตรการทางอาญาอื่นๆ อาทิการจับกุม คุมขัง ย่อมสามารถกระทำได้นอกเหนือแต่เพียงเฉพาะโทษปรับอย่างเดียวเท่านั้น

ประการที่สิบ ประเทศไทยย่อมมีอำนาจในการเฝ้าติดตามข้อบทที่ 58-2 ประกอบ กับ ข้อบทที่ 110 และการไล่ตามติดพันได้ตามข้อบทที่ 111 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่า

ด้วยกฎหมายทะเลฯ ซึ่งเป็นมาตรการในการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายได้ในลักษณะการป้องกันและคุ้มครองต่อปัญหามลพิษน้ำมันได้ และต้องเป็นกฎหมายที่มีมาตรฐานในระดับสากล ซึ่งเป็นอำนาจของประเทศไทยในฐานะที่เป็นรัฐชายฝั่งในการตรวจเรือที่มีเหตุสงสัยว่าจะเป็นเหตุให้เกิดมลพิษน้ำมันในทะเลและใช้สิทธิในการตรวจเยี่ยมและสิทธิในการไล่ตามติดพันต่อการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นได้

บทสรุป อำนาจรัฐชายฝั่งในเขตเศรษฐกิจจำเพาะจากการพิจารณาที่ผ่านมาจะพบว่าอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ได้กำหนดให้ประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีของอนุสัญญาสามารถวางกฎเกณฑ์ข้อบังคับเพื่อใช้บังคับกับการลงโทษการฝ่าฝืนกฎหมายและข้อบังคับเพื่อป้องกัน เพื่อลด และเพื่อควบคุมภาวะมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากเรือเดินทะเลโดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อปัญหาเรือบรรทุกน้ำมันและไม่ว่าเรือดังกล่าวจะเป็นเรือบรรทุกน้ำมันโดยชอบด้วยกฎหมายหรือไม่ก็ตาม อีกทั้งยังสามารถลงโทษต่อการฝ่าฝืนกฎหมายของประเทศไทยได้โดยการใช้มาตรการทางอาญาเป็นตัวกำหนดอำนาจการปฏิบัติการของพนักงานเจ้าหน้าที่ในการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย แต่อย่างไรก็ตาม กรณีดังกล่าวผู้เขียนมีข้อสังเกตสองประการ ดังนี้

ประการแรก อนุสัญญากำหนดมาตรการทางอาญาที่จะลงโทษต่อการฝ่าฝืนกฎหมายของรัฐชายฝั่งเฉพาะโทษปรับที่เกิดขึ้นจากเรือต่างชาติที่กระทำความผิดในเขตเศรษฐกิจจำเพาะเท่านั้น แต่หากการกระทำความผิดหรือการใช้มาตรการป้องกันต่อความเสี่ยงที่จะเกิดปัญหามลพิษน้ำมันในทะเลนั้น เกิดจากการกระทำของเรือสัญชาติไทยก็ดี หรือเรือประมงดัดแปลงเป็นเรือบรรทุกน้ำมันโดยผิดกฎหมายที่จดทะเบียนเป็นเรือไทยก็ดี พนักงานเจ้าหน้าที่จะมีอำนาจตามกฎหมายในการใช้มาตรการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิด รวมทั้งใช้มาตรการลงโทษอย่างอื่นนอกจากมาตรการทางอาญาที่กำหนดไว้แต่เฉพาะโทษปรับเพียงอย่างเดียวได้หรือไม่

ประการที่สอง จากการพิจารณากฎหมายภายในของประเทศไทยที่ผ่านมาจะพบว่าไม่ว่าจะเป็นพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 กิติ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 กิติ พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 หรือแม้แต่ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน พ.ศ. 2547 กิติ ต่างเป็นกฎหมายที่มีขอบเขตการใช้บังคับแต่เฉพาะภายในน่านน้ำภายในทะเลอาณาเขต เขตต่อเนื่องเท่านั้น แต่กลุ่มกฎหมายดังกล่าวหาได้มีเขตอำนาจขยายการบังคับออกไปใช้บังคับในเขตเศรษฐกิจจำเพาะด้วยไม่

2.2 มาตรการป้องกันและลงโทษต่อปัญหามลพิษน้ำมันในเขตทางทะเลตามอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสารเกี่ยวกับการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ.1983(MARPOL 73/78) ที่มีต่อปัญหาการลักลอบค้ำน้ำมันเถื่อน

อนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสารเกี่ยวกับการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ.1983 หรือที่เรียกว่า MARPOL 73/78 เป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศที่กำหนดหลักการทั่วไปในการคุ้มครองมลพิษจากการปฏิบัติการของเรือโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในภาคผนวกที่ 1 ที่กำหนดมาตรการในการป้องกันปัญหามลพิษที่เกิดขึ้นจากน้ำมันเป็นเฉพาะ

2.2.1 ขอบเขตการบังคับใช้

ขอบเขตการบังคับใช้ หากพิจารณาอนุสัญญาจะพบว่าอนุสัญญา MARPOL 73/78 ได้กำหนดคำนิยามศัพท์คำว่า “ปล่อยทิ้ง”ไว้ในข้อ 2 (3) (a) หมายถึงการปล่อยจากเรือไม่ว่าจะด้วยสาเหตุใดก็ตามและรวมถึง การรั่ว การกำจัด การหก การซึม การสูบ การแพร่กระจาย ซึ่งอนุสัญญาข้อ 2 (4) ฉบับนี้มีผลใช้บังคับกับเรือทุกประเภทที่ปฏิบัติการอยู่ในทะเล

นอกจากนั้นแล้ว หากพิจารณาจากคำนิยามศัพท์จะพบว่าอนุสัญญา MARPOL 73/78 ได้กำหนดให้ “เหตุอุบัติเหตุ” (incident) ตามข้อ 2 (6) หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นหรืออาจจะเกิดขึ้นเกี่ยวกับการปล่อยทิ้งสารอันตรายปนลงสู่ทะเล ดังนั้น ในการลักลอบค้ำน้ำมันเถื่อนไม่ว่าจะกระทำโดยเรือประเภทใดก็ตามย่อมอยู่ภายใต้บังคับแห่งอนุสัญญา MARPOL 73/78 เช่นเดียวกัน เนื่องจากในการค้ำน้ำมันเถื่อนต้องกระทำด้วยวิธีการสูบเพื่อทำการจำหน่ายน้ำมันนั้นย่อมเกิดการรั่วหรือการซึมอันเกิดจากกระบวนการดังกล่าวได้ ประกอบกับลักษณะของเหตุอุบัติเหตุย่อมเป็นเหตุแห่งความเสียหายจากมลพิษน้ำมันในทะเลที่เกิดขึ้นแล้วก็ได้ หรือเหตุดังกล่าวแม้จะยังไม่เกิดขึ้นก็ตามแต่ก็อาจจะเกิดเป็นความเสียหายขึ้นได้เช่นเดียวกัน

ส่วนในเรื่องการบังคับใช้อนุสัญญา MARPOL 73/78 ข้อ 2 (a) (b) ใช้บังคับกับเรือใน 2 ลักษณะดังนี้

ลักษณะที่หนึ่ง อนุสัญญาใช้บังคับกับเรือที่มีสิทธิชักธงของภาคีอนุสัญญาในฐานะที่เป็นเรือที่จดทะเบียนภายใต้กฎหมายของประเทศนั้นๆ จากหลักการดังกล่าวย่อมหมายความว่ารวมถึงเรือประมงดัดแปลงที่จดทะเบียนเป็นเรือไทยตามพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481ด้วย

ลักษณะที่สอง อนุสัญญา MARPOL 73/78 ยังใช้บังคับกับเรือที่แม้จะไม่มีสิทธิชักธงของรัฐภาคีก็ตาม แต่เรือดังกล่าวหากมีการปฏิบัติงานอยู่ภายใต้อำนาจของรัฐภาคีใดภาคีหนึ่งแล้ว เรือดังกล่าวย่อมอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของอนุสัญญา MARPOL 73/78 ด้วยเช่นเดียวกัน ดังนั้นเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ไม่ว่าจะมีสัญชาติใดก็ตามย่อมตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งอนุสัญญาฉบับนี้เช่นเดียวกัน

2.2.2 การละเมิดตามข้อกำหนดในอนุสัญญา

การละเมิดตามข้อกำหนดในอนุสัญญาการละเมิดตามข้อกำหนดในอนุสัญญา

MARPOL 73/78 นั้น อนุสัญญาข้อ 4 (1) ห้ามมิให้มีการละเมิดข้อกำหนดในอนุสัญญานี้ ได้แก่ ข้อกำหนดเกี่ยวกับการขออนุญาตใช้เรือ การตรวจเรือ สภาพเรือความเหมาะสมในการเดินเรือ เป็นต้น ซึ่งหากมีการละเมิดข้อกำหนดดังกล่าวต้องได้รับการลงโทษภายใต้กฎหมายภายในของทางการของเรือที่เกี่ยวข้องไม่ว่าการละเมิดนั้นจะเกิดขึ้น ณ ที่ใดก็ตาม

2.2.3 อำนาจในการลงโทษจากการละเมิด

อำนาจในการลงโทษจากการละเมิดอนุสัญญา MARPOL 73/78 ได้กำหนดอำนาจในการลงโทษจากการละเมิดเขตอำนาจของประเทศไทยในฐานะที่เป็นรัฐภาคีอนุสัญญา กล่าวคือเมื่อเกิดการละเมิดกฎหมายภายในเกิดขึ้นแล้ว ประเทศไทยย่อมมีอำนาจในการดำเนินคดีได้ตามกฎหมายภายใน

แต่อย่างไรก็ตาม อนุสัญญาฯ MARPOL 73/78 ข้อ 4 (2) (a) (b) กำหนดให้ประเทศไทยต้องดำเนินการจัดส่งข้อมูลหลักฐานที่มีอยู่ในความครอบครองที่แสดงว่าได้มีการละเมิดกฎหมายภายในเกิดขึ้นไปยังรัฐหรือทางการของเรือเช่นว่านั้น ดังนั้น หากเป็นเรือประมงดัดแปลงสัญชาติไทยประเทศไทยย่อมมีเขตอำนาจในการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายภายในที่สอดคล้องกับอนุสัญญาได้ในฐานะที่เป็นการลงโทษภายใต้กฎหมาย ของรัฐเจ้าของธง (Attard, 1987, p. 95; Bodansky, 1991, p. 741) แต่หากเป็นเรือบรรทุกน้ำมันต่างชาติที่ลักลอบจำหน่ายน้ำมัน ประเทศไทยย่อมมีเขตอำนาจตามกฎหมายภายในในการลงโทษในฐานะที่เป็นรัฐภาคี แม้การปล่อยทิ้งหรือการรั่วไหลจะเป็นเหตุที่เกิดขึ้นแล้ว หรือยังไม่เกิดขึ้นแต่อาจจะเกิดขึ้นก็ตาม

2.2.4 การตรวจหาการละเมิดและการบังคับการให้เป็นไปตามอนุสัญญา

การตรวจหาการละเมิดและการบังคับการให้เป็นไปตามอนุสัญญาสำหรับหลักการในอนุสัญญา MARPOL 73/78 ที่สำคัญคือ การตรวจหาการละเมิดและการบังคับการให้เป็นไปตามอนุสัญญา ซึ่งการตรวจหาการละเมิดตามอนุสัญญาได้แก่ เรื่องใบรับรองและระเบียบพิเศษสำหรับการตรวจเรือ การรายงานอุบัติเหตุเกี่ยวกับสารที่เป็นอันตราย เป็นต้น ซึ่งอนุสัญญา MARPOL 73/78 เป็นความตกลงระหว่างประเทศที่กำหนดมาตรฐานการเดินเรือในหลักการกว้างๆ เท่านั้น ในขณะที่รายละเอียดในพันธกรณีที่ต้องดำเนินการปฏิบัติจำต้องพิจารณาจากภาคผนวกในอนุสัญญาดังกล่าวดังนี้

2.2.5 กฎข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน

กฎข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมันสำหรับภาคผนวกที่ 1 กฎข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมันเป็นการกำหนดหลักการในการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลเพิ่มเติม ซึ่งในกฎข้อบังคับที่ 1(4) คำนิยามศัพท์คำว่าเรือบรรทุกน้ำมันหมายถึง เรือซึ่ง ต่อ สร้าง หรือดัดแปลงด้วยจุดประสงค์แรกเพื่อบรรทุกน้ำมันในปริมาณรวมลงระวางบรรทุกสินค้า ดังนั้น เมื่อเรือประมงได้ทำการดัดแปลงสภาพเรือกลายเป็นเรือบรรทุกน้ำมันในระวางและในขณะที่เรื่อนั้นบรรทุกสินค้าน้ำมันทั้งหมดหรือบางส่วนในระวางย่อมอยู่ภายใต้การบังคับของ

อนุสัญญา MARPOL 73/78 ด้วยเช่นกัน เนื่องจากเป็นการดัดแปลงด้วยจุดประสงค์แรกเพื่อใช้บรรทุกน้ำมัน ซึ่งหลักการที่สำคัญอย่างหนึ่งก็คือเรือประมงดัดแปลงต้องอยู่ภายใต้บังคับในการตรวจเรือดังที่ระบุไว้ในภาคผนวกที่ 1 ไม่ว่าจะเป็นการตรวจเรือครั้งแรกหรือ การตรวจเรือในระยะต่อไปด้วยเช่นเดียวกัน

นอกจากนั้นแล้ว กฎข้อบังคับที่ 4 (1) (2) ของภาคผนวกที่ 1 แห่งอนุสัญญากำหนดให้รัฐต้องวางมาตรการที่เหมาะสมสำหรับเรือเพื่อให้เกิดความแน่นอนว่าบทบัญญัติของภาคผนวกที่ใช้บังคับอยู่นี้จะได้รับการปฏิบัติตาม อันได้แก่การออกประกาศนียบัตร การออกใบสำคัญรับรองโดยรัฐบาลอื่น แบบของใบสำคัญรับรอง อายุของใบรับรอง การควบคุมการปล่อยทิ้งน้ำมัน และข้อยกเว้น อุปกรณ์เพื่อรองรับของเสีย ถังอับเฉา ถังอับเฉาสะอาด และการล้างน้ำมันดิบ ข้อกำหนดสำหรับเรือบรรทุกน้ำมันที่มีถังอับเฉาสะอาด ข้อกำหนดสำหรับการล้างน้ำมันดิบ เป็นต้น

จากการพิจารณาหลักการในอนุสัญญา MARPOL 73/78 และภาคผนวกที่ 1 จะพบว่าอนุสัญญา MARPOL 73/78 เป็นหลักการในเชิงป้องกันที่เรือบรรทุกน้ำมันทุกประเภทต้องปฏิบัติตาม ดังนั้นในกรณีที่เรือประมงดัดแปลงเป็นเรือบรรทุกน้ำมันย่อมไม่มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาที่ซึ่งได้กำหนดไว้ ดังนั้นประเทศไทยย่อมอาศัยอำนาจที่มีตามกฎหมายภายในอันได้แก่พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ที่สอดคล้องกับอนุสัญญา MARPOL 73/78 และภาคผนวกที่ 1 ทำการตรวจเรือประมงดัดแปลงได้แม้จะจอดลอยลำอยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะก็ตาม หากมีการแก้ไขกฎหมายภายในฉบับต่างๆ ให้มีขอบเขตการบังคับใช้ออกไปในเขตเศรษฐกิจจำเพาะด้วย

3. กฎหมายของสหภาพยุโรปเกี่ยวกับมาตรการทางอาญาต่อผู้ก่อมลพิษที่เกิดขึ้นจากเรือเดินทะเล (Directive 2005/3/EC on Ship-Source Pollution and on the Introduction of Penalties, including Criminal Penalties, for Pollution Offences)

หลักการทั่วไปกฎหมายของ Directive 2005/3/EC ของสหภาพยุโรปเกี่ยวกับมาตรการทางอาญาต่อเรือที่ก่อมลพิษในทะเลโดยมีวัตถุประสงค์ในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อความร่วมมือเป็นไปตามมาตรฐานระหว่างประเทศจากมลพิษที่เกิดจากเรือเดินทะเลสู่กฎหมายของประชาคมและเพื่อให้แน่ใจว่าผู้ที่ต้องรับผิดชอบในฐานะที่เป็นผู้ก่อมลพิษจะต้องถูกลงโทษในทางอาญาเพื่อเพิ่มความปลอดภัยทางทะเลและเพื่อเป็นการปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากปัญหามลพิษจากเรือเดินทะเล เป็นที่น่าสังเกตว่าหลักการในกฎหมาย Directive 2005/3/EC ไม่ห้ามรัฐสมาชิกที่จะใช้มาตรการที่เข้มงวดกว่า Directive ฉบับนี้ต่อเรือที่ก่อมลพิษแต่อย่างใด แต่อย่างไรก็ตามมาตรการดังกล่าวจะต้องเป็นมาตรการที่มีความสอดคล้องกับหลักการในกฎหมายระหว่างประเทศ

3.1 ประเภทเรือที่กระทำผิด

ประเภทเรือที่กระทำผิดกฎหมาย Directive 2005/3/EC มาตรา 2(4) มีขอบเขตการใช้บังคับกับเรือเดินทะเลทุกประเภทโดยไม่คำนึงว่าเรือดังกล่าวจะมีสัญชาติใดก็ตาม และไม่ว่าเรือนั้นจะเป็นเรือไฮโดรฟรอย หรือยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยอากาศ หรือเป็นยานที่ใช้ในการขับเคลื่อนใต้น้ำหรือบนผิวน้ำ และไม่ว่าจะใช้เพื่อปฏิบัติการในสิ่งแวดล้อมทางทะเลก็ตาม ซึ่งกฎหมาย Directive 2005/3/EC กำหนดขอบเขตการใช้บังคับการก่อให้เกิดมลพิษ โดย มาตรา 2(3) กำหนดว่า “การปล่อยทิ้ง” หมายถึง การปล่อยไม่ว่าจะด้วยเหตุใดๆ ก็ตามที่มาจากเรือซึ่งเป็นไปตามคำนิยามที่ได้กำหนดไว้ในมาตรา 2 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78 ซึ่งได้กำหนดคำนิยามไว้ว่าหมายถึงการปล่อยจากเรือไม่ว่าจะด้วยสาเหตุใดก็ตาม และหมายความรวมถึง การรั่ว การกำจัด การหก การซึม การสูบ การแพร่กระจาย

3.2 ขอบเขตการบังคับใช้กฎหมาย

ขอบเขตการบังคับใช้กฎหมาย Directive 2005/3/EC บังคับใช้กับการปล่อยมลพิษในเขตทางทะเล ที่สอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศในเขตน่านน้ำภายใน ท่าเรือของรัฐสมาชิก ทะเลอาณาเขต เขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐสมาชิก และทะเลหลวง ซึ่งกฎหมาย Directive 2005/3/EC มาตรา 3 (1) (2) ใช้บังคับกับเรือเดินทะเลทุกประเภทโดยไม่คำนึงถึงว่าเรือดังกล่าวจะมีสัญชาติใดก็ตาม เว้นแต่เรือดังกล่าวจะเป็นเรือรบ เรือของกองทัพเรือ หรือเรืออื่นๆ ของรัฐที่มีได้ใช้เพื่อการพาณิชย์

3.3 การฝ่าฝืนกฎหมาย

การฝ่าฝืนกฎหมาย Directive 2005/3/EC มาตรา 4 (1) (2) กำหนดว่ารัฐภาคีต้องรับรองว่าการปล่อยมลพิษจากเรือเป็นการกระทำความผิดไม่ว่าการก่อให้เกิดมลพิษดังกล่าวจะได้กระทำภายในน่านน้ำภายใน ท่าเรือของรัฐสมาชิก ทะเลอาณาเขต เขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐสมาชิกหรือทะเลหลวงก็ตาม และไม่ว่าการกระทำนั้นจะเกิดขึ้นจากการกระทำโดยจงใจหรือละเลยไม่ใส่ใจ หรือด้วยความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงก็ตาม รัฐภาคีต้องใช้มาตรการที่จำเป็นเพื่อประกันว่าผู้กระทำความผิดไม่ว่าจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลที่กระทำความผิดดังกล่าวจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น

3.4 ข้อยกเว้นการกระทำความผิดกฎหมาย

ข้อยกเว้นการกระทำความผิดกฎหมาย Directive 2005/3/EC มาตรา 5 (1) (2) กำหนดข้อยกเว้นความผิดของผู้กระทำไว้ หากการกระทำเช่นนั้นได้กระทำไม่ว่าจะได้กระทำภายในน่านน้ำภายใน ท่าเรือของรัฐสมาชิก ทะเลอาณาเขต เขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐสมาชิก หรือทะเลหลวงก็ตาม ถ้าการกระทำได้กระทำโดยสอดคล้องกับกฎข้อบังคับที่ 15 ในเรื่องการเก็บน้ำมันไว้ในเรือโดยมีมาตรฐานการปฏิบัติตามที่กฎข้อบังคับได้กำหนดไว้ในภาคผนวกที่ 1 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78

3.5 การกระทำความผิดทางอาญา

การกระทำความผิดทางอาญา Directive 2005/3/EC มาตรา 5a (1) (3) กำหนดว่ารัฐสมาชิกต้องทำให้มั่นใจว่าการฝ่าฝืนกระทำความผิดดังกล่าวจะถูกพิจารณาในฐานะที่เป็นการกระทำความผิดทางอาญา หากการกระทำดังกล่าวมิใช่การกระทำด้วยเหตุอันเกิดจากการกระทำส่วนบุคคล และการกระทำเช่นนั้นได้เกิดขึ้นจากการกระทำโดยจงใจ หรือละเลยไม่ใส่ใจ หรือด้วยความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงเป็นเหตุให้เกิดการเสื่อมของคุณภาพน้ำแล้ว ผู้กระทำความผิดดังกล่าวต้องรับผิดชอบในทางอาญา

แต่อย่างไรก็ตาม กฎหมาย Directive 2005/3/EC มาตรา 5a (2) กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดชอบในทางอาญาไว้เช่นกัน กล่าวคือถ้าการกระทำดังกล่าวหาได้เป็นเหตุให้เกิดการเสื่อมคุณภาพน้ำแต่อย่างใดไม่ ความรับผิดชอบทางอาญาดังกล่าวย่อมไม่เกิดขึ้นเช่นกัน นอกจากนั้นแล้ว กฎหมาย Directive 2005/3/EC มาตรา 5b ยังกำหนดให้ผู้ส่งเสริม ช่วยเหลือหรือสนับสนุนให้มีการกระทำความผิดโดยจงใจอันเป็นเหตุให้เกิดความเสื่อมโทรมของคุณภาพน้ำแล้ว ผู้ส่งเสริมช่วยเหลือหรือสนับสนุนต้องร่วมรับผิดชอบในทางอาญาเช่นเดียวกันกับผู้กระทำความผิด

3.6 มาตรการการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายของรัฐสมาชิก

มาตรการการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายของรัฐสมาชิก ถ้ามีการก่อให้เกิดมลพิษในเขตน่านน้ำภายใน ท่าเรือของรัฐสมาชิก ทะเลอาณาเขต เขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐสมาชิก หรือทะเลหลวง รัฐสมาชิกในฐานะรัฐเจ้าของท่าอาจใช้การตรวจสอบที่เหมาะสมตามที่กำหนดไว้ในองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) แต่อย่างไรก็ตาม หากการฝ่าฝืนดังกล่าวได้เกิดขึ้นจากการกระทำโดยจงใจ หรือละเลยไม่ใส่ใจ หรือด้วยความประมาทเลินเล่อแล้วอย่างร้ายแรงแล้ว กฎหมาย Directive 2005/3/EC มาตรา 6 กำหนดให้รัฐภาคีในฐานะรัฐเจ้าของท่าต้องทำการแจ้งไปยังเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐสมาชิก และรัฐเจ้าของธงถึงเหตุแห่งความเสียหายที่เกิดขึ้นดังกล่าว

3.7 มาตรการบังคับใช้กฎหมายโดยรัฐชายฝั่งต่อเรือที่กำลังเดินเรือผ่าน

มาตรการบังคับใช้กฎหมายโดยรัฐชายฝั่งต่อเรือที่กำลังเดินเรือผ่านกฎหมาย Directive 2005/3/EC มาตรา 7 (1) (a) กำหนดว่าในกรณีที่เหตุสงสัยว่าจะมีการปล่อยทิ้งซึ่งมลพิษในเขตทะเลอาณาเขต หรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐสมาชิก หรือทะเลหลวง และเรือที่สงสัยว่ามีการกระทำความผิดดังกล่าวไม่ได้แจ้งไปยังท่าเรือของรัฐสมาชิกเกี่ยวกับข้อมูลในความสงสัยดังกล่าวว่าได้มีการกระทำความผิดเกิดขึ้นแล้ว รัฐชายฝั่งอาจใช้มาตรการดังนี้

ประการแรก ในกรณีที่มีการเดินเรือไปยังท่าเรือถัดไปของรัฐสมาชิกอื่นของประชาคม รัฐสมาชิกที่เกี่ยวข้องอาจขอความร่วมมืออย่างฉับพลันในการตรวจสอบเรือดังกล่าวด้วยมาตรการตรวจสอบที่เหมาะสมตามที่กำหนดไว้

ประการที่สอง ในกรณีที่การเดินเรือไปยังท่าเรือถัดไปไม่ได้เป็นท่าเรือของรัฐสมาชิกในประชาคมแต่อย่างใด กฎหมาย Directive 2005/3/EC มาตรา 7 (1) (b) กำหนดให้รัฐสมาชิก

อาจใช้มาตรการที่จำเป็นเพื่อให้เกิดความแน่ใจว่าท่าเรือถัดไปนั้นได้รับแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับข้อสงสัยว่าได้มีการก่อให้เกิดมลพิษเกิดขึ้นแล้ว และรัฐสมาชิกอาจร้องขอรัฐเจ้าของท่าเรือถัดไปให้ดำเนินมาตรการที่เหมาะสมที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นดังกล่าว

3.8 อำนาจในการกักเรือ

อำนาจในการกักเรือเมื่อปรากฏหลักฐานชัดเจนว่าเรือที่กำลังเดินเรืออยู่ในทะเลอาณาเขตหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะได้กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายอันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายอย่างใหญ่หลวงหรือเกิดความเสียหายอันมีผลกระทบต่อชายฝั่งหรือผลประโยชน์หรือทรัพยากรของรัฐสมาชิกที่เกี่ยวข้องในทะเลอาณาเขตหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะภายใต้อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลแล้ว กฎหมาย Directive 2005/3/EC มาตรา 7 (2) กำหนดให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอาจใช้กระบวนการที่ถูกกำหนดไว้ซึ่งรวมถึงการใช้อำนาจในการกักเรือได้ตามกฎหมายภายในของรัฐนั้น

3.9 โทษทางอาญา

สำหรับโทษทางอาญากฎหมาย Directive 2005/3/EC กำหนดให้รัฐสมาชิกอาจใช้มาตรการที่จำเป็นเพื่อทำให้เกิดความมั่นใจว่าการฝ่าฝืนกระทำความผิดดังกล่าวจะถูกลงโทษอย่างมีประสิทธิภาพที่เหมาะสมตามมาตรา 8 ของกฎหมาย Directive 2005/3/EC ต่อผู้กระทำความผิดทั้งที่เป็นบุคคลธรรมดาตามมาตรา 8 a ของกฎหมาย Directive 2005/3/EC และนิติบุคคลตามมาตรา 8 b และมาตรา 8 c ของกฎหมาย Directive 2005/3/EC เป็นที่น่าสังเกตว่ากฎหมาย Directive 2005/3/EC ไม่ได้กำหนดการลงโทษว่าการฝ่าฝืนดังกล่าวมีบทลงโทษเท่าใด

3.10 มาตรการคุ้มครองการปฏิบัติอย่างเป็นธรรม

มาตรการคุ้มครองการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมกฎหมาย Directive 2005/3/EC มาตรา 9 กำหนดให้ รัฐสมาชิกบังคับใช้กฎหมายอย่างไม่เลือกปฏิบัติต่อเรือต่างชาติที่สอดคล้องกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 และต้องทำการแจ้งข้อมูลการกระทำความผิดโดยมาตรการที่เหมาะสมไปยังรัฐเจ้าของสัญชาติเรือและรัฐอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับมาตรการที่ใช้ต่อเรือดังกล่าวโดยสอดคล้องกับกฎหมาย Directive 2005/3/EC ของสหภาพยุโรป

4. ปัญหาการวางกฎเกณฑ์ข้อบังคับและการลงโทษต่อการฝ่าฝืนมาตรการป้องกันอุบัติเหตุ น้ำมันในเขตทางทะเลของประเทศไทย

4.1 ปัญหาการนำมาตรการทางกฎหมายสิ่งแวดล้อมทางทะเลมาใช้ในการป้องกันและปราบปรามการลักลอบค่าน้ำมันเถื่อนในเขตทางทะเลของประเทศไทย

ปัญหาการนำมาตรการทางกฎหมายสิ่งแวดล้อมทางทะเลมาใช้ในการป้องกันและปราบปรามการลักลอบค่าน้ำมันเถื่อนในเขตทางทะเลของประเทศไทยซึ่งอาศัยฐานอำนาจที่มีตามกฎหมายอันได้แก่ ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำ

เนื่องจากน้ำมัน พ.ศ. 2547 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 โดยมีประเด็นปัญหาดังนี้

ประการแรก ปัญหาจากระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน พ.ศ. 2547 เมื่อพิจารณาจากขอบเขตในการบังคับใช้ระเบียบในข้อ 5 ดังกล่าวซึ่งกำหนดว่า “มลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน” หมายถึง มลพิษที่เกิดจากการเททิ้ง หรือการรั่วไหลของน้ำมัน หรือการทิ้งสิ่งปนเปื้อนน้ำมันลงสู่ทะเล หรือแหล่งน้ำไม่ว่าจะเกิดขึ้นจากการผลิต การขุดเจาะ การขนส่ง การขนถ่าย หรือการเก็บรักษาน้ำมัน จะพบว่าการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนย่อมอยู่ในขอบเขตแห่งการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวด้วย กล่าวคือ การบรรทุกหรือการขนส่งน้ำมันโดยใช้เรือประมงดัดแปลงเป็นยานพาหนะในการขนส่งน้ำมันเถื่อน เรือดังกล่าวย่อมเป็นสาเหตุแห่งการก่อมลพิษทางน้ำได้จากการเททิ้งโดยเฉพาะจากการรั่วไหลของน้ำมัน การขนส่ง การขนถ่าย หรือการเก็บรักษาน้ำมันในเรือดังกล่าว

แต่อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาพบว่าระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน พ.ศ. 2547 มีเป้าหมายเฉพาะในการใช้บังคับ กล่าวคือ ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดวิธีปฏิบัติด้วยการกำหนดเป็นนโยบายส่งเสริมในการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษน้ำมันตามพันธกรณีในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมพร้อมการสนองตอบและความร่วมมือเกี่ยวกับภาวะมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1990 ที่ประเทศไทยเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว แต่หาได้เป็นกฎหมายสารบัญญัติซึ่งกำหนดโทษทางอาญาเกี่ยวกับการลงโทษในฐานความผิดที่ก่อให้เกิดมลพิษน้ำมันในเขตทางทะเลแต่อย่างใด ไม่ อีกทั้ง ระเบียบดังกล่าวก็หาได้มีเป้าหมายโดยตรงที่จะใช้เป็นมาตรการป้องกันปัญหามลพิษน้ำมันแต่อย่างใด ระเบียบฉบับนี้จึงไม่สามารถที่จะเป็นมาตรการทางกฎหมายสิ่งแวดล้อมทางทะเลมาที่จะถูกนำมาใช้เป็นมาตรการทางกฎหมายในการป้องกันและปราบปรามการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนในเขตทางทะเลของประเทศไทยได้แต่อย่างใด

เมื่อพิจารณาหลักการในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 จะพบว่าข้อบท ข้อ 220 ให้อำนาจรัฐชายฝั่งในการใช้มาตรการป้องกันกับเรือที่แล่นอยู่ในทะเลอาณาเขต หรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะซึ่งประเทศไทยในฐานะรัฐชายฝั่งสามารถกำหนดเป็นกฎหมายภายในให้เรือดังกล่าวต้องให้ข้อมูลการเดินเรือ (Shearer, 1986: p.335) และประเทศไทยสามารถใช้มาตรการป้องกันด้วยการตรวจตราทางกายภาพ และการกักเรือในกรณีที่เกิดการกระทำความผิดที่อยู่ในทะเลอาณาเขตอย่างชัดเจน

ประการที่สอง ปัญหาตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 กฎหมายดังกล่าวห้ามมิให้เท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใดๆ ให้น้ำมันและเคมีภัณฑ์หรือสิ่งใดๆลงในเขตน่านน้ำไทยอันอาจจะเป็นเหตุให้เกิดเป็นอันตรายหรือเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อม

จากการศึกษาพบว่า ปัญหาจากการบังคับใช้กฎหมายได้แก่ มาตรการที่กฎหมายกำหนด

ไว้นั้น มีลักษณะเป็นเพียงกฎหมายในเชิงการห้ามที่เป็นกฎหมายสารบัญญัติเท่านั้น อีกทั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ยังมีภาระที่ต้องพิสูจน์หรือนำสืบรวมทั้งต้องทำการพิสูจน์ถึงเจตนาในการกระทำความผิดตามหลักการทั่วไปในกฎหมายอาญา นอกจากนั้นแล้ว ปัญหาประการสำคัญอย่างยิ่งได้แก่การพิสูจน์ถึงตัวผู้กระทำความผิดแท้จริงในขณะที่มีการฝ่าฝืนกฎหมายจนก่อให้เกิดความเสียหายว่าความเสียหายเช่นนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลใด ในกรณีที่ไม่สามารถสามารถนำสืบถึงความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมว่าเกิดจากการกระทำของบุคคลใดหรือเรือลำใดแล้ว การบังคับใช้กฎหมายโดยพนักงานเจ้าหน้าที่ก็ไม่อาจเกิดประสิทธิภาพได้อย่างแท้จริง

นอกจากนั้นแล้ว จากการศึกษายังพบว่าพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ยังมีขอบเขตการบังคับใช้อยู่เฉพาะในเขตน่านน้ำไทยเท่านั้น ดังนั้น ถ้าการกระทำความผิดไม่ว่าจะเป็นด้วยการทิ้ง การเทหรือการกระทำด้วยประการใดๆ ให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลที่เกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะแล้ว พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 เกี่ยวกับการป้องกันมลพิษน้ำมันที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลก็ไม่อาจถูกนำไปใช้เป็นมาตรการทางกฎหมายเพื่อป้องกันการลักลอบค่าน้ำมันเถื่อนในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยได้ อีกทั้งแม้บทบัญญัติในมาตรา 119 มาตรา 119 ทวิ และมาตรา 204 จะสามารถใช้บังคับกับภาวะมลพิษจากการปฏิบัติการของเรือได้ก็ตาม แต่บทบัญญัตินี้ดังกล่าวยังมีข้อจำกัดในการใช้บังคับกับมลพิษน้ำมันจากอุบัติเหตุทางเรืออันอาจเกิดขึ้นจากการกระทำโดยจงใจหรือจากอุบัติเหตุหรือจากการชนกันของเรือ ซึ่งบทบัญญัติในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ยังไม่สามารถใช้บังคับได้อย่างครอบคลุมไปถึงแต่อย่างใด (Saisunthorn, 2007, p. 337).

จากการศึกษาในมาตรา 4 (1) (2) ของกฎหมาย Directive 2005/3/EC ซึ่งกำหนดว่าการปล่อยมลพิษจากเรือเป็นการกระทำความผิดไม่ว่าการกระทำนั้นจะเกิดขึ้นจากการกระทำโดยจงใจ หรือละเลยไม่ใส่ใจ หรือด้วยความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง โดยรัฐภาคีต้องใช้มาตรการที่จำเป็นเพื่อประกันว่าผู้กระทำความผิดไม่ว่าจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลที่กระทำความผิดดังกล่าวต้องมีความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น พบว่าบทบัญญัตินี้ดังกล่าวมีลักษณะเป็นบทสันนิษฐานความผิดในกฎหมายที่เป็นหลักความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด (Strict Liability) กล่าวคือแม้ผู้กระทำจะมีได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อก็ตาม แต่เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นผู้กระทำก็ต้องรับผิดชอบในความเสียหายเช่นนั้น

ดังนั้น กรณีดังกล่าวผู้เขียนเห็นว่า การกำหนดหลักการในบทบัญญัตินี้ดังกล่าวด้วยการใช้หลักความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด (Strict Liability) มาเป็นบทสันนิษฐานความผิดเช่นเดียวกับหลักการในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ก็ได้หรือประมวลกฎหมายแพ่งมาตรา 437 วรรคสองในฐานะเป็นผู้ครอบครองทรัพย์สินอันตรายโดยสภาพก็ดี ย่อมเป็นประโยชน์กับพนักงานเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติการเพื่อคุ้มครองรักษามลพิษ

จากน้ำมันโดยเฉพาอย่างยิ่งจากปัญหาเรือประมงดัดแปลงเพื่อลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนในเขตทางทะเลของประเทศไทย

ประการที่สาม ปัญหาตามพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 มาตรา 19 กำหนดห้ามมิให้บุคคลใด เท ทิ้ง ระบาย หรือทำให้สัตว์มีพิษ . . . ลงไปในที่จับสัตว์น้ำ หรือกระทำการใด ๆ อันทำให้สัตว์น้ำ มินเมา หรือเท ทิ้ง ระบาย หรือทำให้สิ่งใดลงไปในที่จับสัตว์น้ำในลักษณะที่เป็นอันตรายแก่สัตว์น้ำ หรือทำให้ที่จับสัตว์น้ำเกิดมลพิษ ซึ่งหากพิจารณาคำนียามถ้อยคำว่ที่จับสัตว์น้ำนั้นตามมาตรา 4 (5) กำหนดว่า”ที่จับสัตว์น้ำ” หมายความว่ารวมถึง ที่ซึ่งมีน้ำ ชิงหรือไหล เช่น ทะเลภายในเขตน่านน้ำไทยหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะซึ่งเป็นน่านน้ำอื่นใดที่ประเทศไทยมีสิทธิที่จะใช้ในการทำการประมงตามกฎหมายระหว่างประเทศ ดังนั้น พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 จึงมีขอบเขตการบังคับใช้อยู่ไปถึงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะด้วยเช่นกัน บทบัญญัติดังกล่าวนี้ก็อาจนำถูกนำไปใช้เป็นมาตรการในการป้องกันการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนในเขตเศรษฐกิจจำเพาะได้เช่นกัน แต่กระนั้นก็ตาม จากการศึกษาบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 พบว่ากฎหมายมีวัตถุประสงค์แค่บกล่าวคือกฎหมายมุ่งประสงค์ต่อการคุ้มครองทรัพยากรธรรมชาติเป็นสำคัญ แต่หาได้มีเป้าประสงค์หลักในการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลโดยตรงที่จะนำมาใช้เป็นมาตรการในการป้องกันและปราบปรามการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนได้แต่อย่างใดไม่

ประการที่สี่ ปัญหาตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 การจัดการเพื่อป้องกันมลพิษน้ำมันและของเสียอันตรายตามมาตรา 78 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 กำหนดหลักการในกฎหมายไว้กว้างๆ แต่หาได้มีรายละเอียดในกฎหมายเป็นการเฉพาะไม่ เนื่องจากกฎหมายได้กำหนดให้การป้องกันและควบคุมมลพิษที่เกิดจากปล่อยทิ้งน้ำมันจากเรือเดินทะเล หรือจากเรือบรรทุกน้ำมันนั้นให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายเฉพาะและเป็นบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการปฏิบัติการของเรือเดินทะเลเท่านั้น ในขณะที่บทบัญญัติในเรื่องมลพิษน้ำมันอันเกิดจากอุบัติเหตุทางทะเลที่ใช้บังคับในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยหาได้มีการบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะแต่อย่างใดไม่ จะเห็นได้ว่า แม้พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 จะดูประหนึ่งว่าเป็นกฎหมายที่มีบทบาทเกี่ยวข้องโดยตรงในการคุ้มครองรักษาสีงแวดล้อมทางทะเลมากกว่ากฎหมายฉบับอื่นใด แต่กฎหมายก็หาได้มีบทบาทในฐานะที่เป็นหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษน้ำมันในทะเลแต่อย่างใดไม่ที่สามารถนำมาใช้เป็นมาตรการในการป้องกันและปราบปรามการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนได้แต่อย่างใด

ประการที่ห้า ปัญหาตามประมวลกฎหมายอาญาความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 232 มาตรา 221 มาตรา 229 มาตรา 360 โดยหลักการแล้วมีขอบเขตการบังคับใช้อยู่ในราชอาณาจักรอ่าวไทยตามพระราชบัญญัติกำหนดเขตจังหวัดในอ่าวไทยตอนใน พ.ศ.2502 และทะเลอาณาเขตของประเทศไทยซึ่งมีระยะไม่เกิน 12 ไมล์ทะเลเท่านั้น เว้นแต่ การกระทำ

อย่างหนึ่งอย่างใดนอกราชอาณาจักรแต่การกระทำมีผลกระทบกระเทือนความสงบสุขภายในราชอาณาจักรกฎหมายก็ให้ถือว่ากระทำความผิดดังกล่าวเป็นการกระทำความผิดในราชอาณาจักร รวมทั้งความผิดที่ได้กระทำในเรือไทยหรืออากาศยานไทยด้วยซึ่งหมายความว่ารวมถึงกรณีความผิดที่ได้กระทำในเรือประมงดัดแปลงที่จดทะเบียนเป็นเรือไทยด้วยเช่นกัน

4.2 ปัญหากฎหมายเรื่องการกำหนดโทษทางอาญา

ประเทศไทยเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ซึ่งตามข้อบทในอนุสัญญาข้อ 230 ได้กำหนดพันธกรณีตามอนุสัญญาให้ รัฐภาคีสามารถกำหนดกฎหมายภายในเพื่อใช้บังคับต่อการลงโทษในการฝ่าฝืนกฎเกณฑ์และข้อบังคับของรัฐชายฝั่งด้วยมาตรการการลงโทษทางอาญาเฉพาะโทษปรับเท่านั้น สำหรับการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นทั้งในทะเลอาณาเขต เขตต่อเนื่อง เขตเศรษฐกิจจำเพาะ เว้นแต่ความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลนั้นจะเกิดขึ้นในทะเลอาณาเขตจากการกระทำโดยจงใจอย่างร้ายแรงเท่านั้น ประเทศไทยจึงสามารถกำหนดมาตรการการลงโทษทางอาญาด้วยการใช้มาตรการการลงโทษอื่นๆ ได้ อาทิ การจำคุก กักขัง เป็นต้น

แต่อย่างไรก็ตาม จากการศึกษามาตรา 8 ประกอบกับมาตรา 5a (1) (3) กฎหมาย Directive 2005/3/EC แล้ว พบว่ากฎหมายกำหนดให้แต่รัฐสมาชิกอาจใช้มาตรการที่จำเป็นเพื่อทำให้เกิดความมั่นใจว่าการฝ่าฝืนกระทำความผิดดังกล่าวจะถูกลงโทษทางอาญาอย่างมีประสิทธิภาพที่เหมาะสมต่อผู้กระทำความผิด

ในประเด็นเรื่องอำนาจในการกำหนดโทษทางอาญานั้น หากพิจารณาตามมาตรา 119 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 จะพบว่ากฎหมายดังกล่าวได้มีการกำหนดโทษอาญาทั้งโทษปรับและโทษจำคุกสำหรับการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นภายในเขตน่านน้ำไทยซึ่งหมายถึงในเขตต่อเนื่องที่มีการทับซ้อนกันกับเขตเศรษฐกิจจำเพาะตามหลักการในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 กำหนดห้ามมิให้มีการกำหนดมาตรการลงโทษอย่างอื่นนอกจากโทษปรับเป็นตัวเงินสำหรับการกระทำความผิดของเรือต่างชาตินั้น แต่อย่างไรก็ตาม หลักการดังกล่าวหาได้ห้ามการลงโทษด้วยมาตรการทางอาญาอย่างอื่นต่อเรือที่จดทะเบียนเป็นเรือที่มีสัญชาติไทยแต่อย่างใดไม่

ดังนั้น ในกรณีปัญหาเรือประมงดัดแปลงโดยมิชอบด้วยกฎหมายที่จดทะเบียนเป็นเรือไทยย่อมถูกลงโทษด้วยมาตรการทางอาญาอย่างอื่นได้ เช่นกันอาทิ การจำคุก การกักขัง เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตาม การตีความกฎหมายในลักษณะดังกล่าวอาจมีข้อโต้แย้งหรือข้อคัดค้านในหลักการของกฎหมายได้เช่นกัน กล่าวคือ การตีความเช่นนั้นย่อมเป็นการตีความกฎหมายในลักษณะที่ไม่สุจริตตามที่กำหนดไว้ในข้อ 31 แห่งอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยสนธิสัญญา ค.ศ.1969 อีกทั้งยังเป็นการตีความที่ก่อให้เกิดผลประหลาดอันเป็นการเลือกปฏิบัติต่อเรือประมงดัดแปลงที่มีสัญชาติไทยที่มีลักษณะเป็นโทษมากกว่าเรือบรรทุกน้ำมันสัญชาติอื่น

4.3 ปัญหากฎหมายเรื่องเขตแดนแห่งการบังคับใช้กฎหมาย

จากการพิจารณากฎหมายภายในของประเทศไทยที่ผ่านมาจะพบว่าไม่ว่าจะเป็นพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 กิติ พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 กิติ หรือระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน พ.ศ. 2547 กิติ ต่างเป็นกฎหมายที่มีขอบเขตการใช้บังคับแต่เฉพาะภายในน่านน้ำภายใน ทะเลอาณาเขต เขตต่อเนื่องเท่านั้น ในขณะที่พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 กิติและประมวลกฎหมายอาญาโดยหลักการแล้วมีขอบเขตการบังคับใช้ในราชอาณาจักรและไม่เกินไปกว่าทะเลอาณาเขต (เว้นแต่ประมวลกฎหมายอาญาบางฐานความผิด) แต่กลุ่มกฎหมายดังกล่าวหาได้มีเขตอำนาจขยายการบังคับออกไปใช้บังคับถึงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะด้วยไม่

จากการศึกษาอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ข้อ 56-1(b) (3) พบว่าอนุสัญญากำหนดเขตอำนาจของรัฐชายฝั่งเพื่อใช้บังคับภายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะไว้เป็นการเฉพาะในเรื่องเกี่ยวกับการคุ้มครองรักษาสีงแวดล้อมทางทะเล (Saisunthorn, 2007, pp. 299-300) ประกอบกับประเทศไทยมีพันธกรณีที่จะต้องดำเนินการดังนี้

ประการแรก ประเทศไทยต้องใช้มาตรการทั้งปวงที่จำเป็นในการประกันว่ากิจกรรมภายใต้เขตอำนาจหรือภายใต้การควบคุมของประเทศไทยในกรณีต่างๆ ซึ่งผู้เขียนเห็นว่ากิจกรรมดังกล่าวย่อมหมายถึงความรวมถึงการจอดลอยลำกิติ การค้าน้ำมันเถื่อนกิติ หรือการเดินเรือผ่านของเรือประมงดัดแปลงและเรือบรรทุกน้ำมันเหล่านั้นกิติ จะต้องกระทำไปเพื่อที่จะไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่รัฐอื่นใดอันเกิดจากมลพิษในทะเลตามข้อบทในอนุสัญญา ข้อ 194- 2 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982

ประการที่สอง ประเทศไทยต้องใช้มาตรการที่กำหนดขึ้นเพื่อให้ลดน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้เกี่ยวกับภาวะมลพิษจากเรือตามข้อบทข้อ 194- 3 (b) แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศไทยต้องกำหนดมาตรการป้องกันและการจัดการอุบัติเหตุเพื่อป้องกันความปลอดภัยทางทะเลและเพื่อป้องกันการปล่อยทิ้งโดยไม่ตั้งใจ

ประการที่สาม ประเทศไทยมีอำนาจตามข้อบทข้อ 220 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ในฐานะที่เป็นรัฐชายฝั่ง ดังนั้น ประเทศไทยต้องดำเนินการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายทั้งการกระทำความผิดจะเกิดขึ้นในทะเลอาณาเขต เขตต่อเนื่องหรือแม้แต่เขตเศรษฐกิจจำเพาะก็ตาม

ประการที่สี่ ประเทศไทยมีอำนาจตามตามข้อบทข้อที่ 217-1 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้กำหนดให้ประเทศไทยต้องออกกฎหมายเพื่อเป็นการประกันว่า เรือซึ่งชกธงของตนจะต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศเพื่อป้องกันลด และควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเล และให้ประเทศไทยมีอำนาจในการออกกฎหมายและข้อบังคับและใช้มาตรการอื่นๆ ที่จำเป็นสำหรับการอนุวัติการตามกฎหมายและ

ข้อบังคับเหล่านั้น และประเทศไทยในฐานะที่เป็นรัฐเจ้าของธงต้องทำให้กฎหมายและข้อบังคับ เช่นว่านั้นมีการบังคับใช้อย่างมีประสิทธิภาพไม่ว่าการกระทำความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นในที่ใดก็ตาม ดังนั้น ประเทศไทยมีอำนาจในการออกกฎหมายและมีอำนาจบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายทั้งการกระทำความผิดจะเกิดขึ้นในทะเลอาณาเขต เขตต่อเนื่อง เขตเศรษฐกิจจำเพาะ หรือแม้แต่ทะเลหลวงก็ตามในฐานะที่เป็นรัฐเจ้าของธง

จากการศึกษากฎหมายของสหภาพยุโรปพบว่า แม้ตามมาตรา 3 (1) ของกฎหมาย Directive 2005/3/EC มีขอบเขตแห่งการบังคับใช้กฎหมายออกไปถึงในทะเลหลวงด้วยก็ตาม แต่ในประเด็นเรื่องการบังคับใช้กฎหมายที่เป็นมาตรการในเชิงป้องกันต่างๆ จนกระทั่งถึง มาตรการในการกักเรือ นั้น ตามมาตรา 7 (2) ของกฎหมาย Directive 2005/3/EC นั้นจำกัด ขอบเขตการบังคับใช้ที่อยู่ที่เกิดการกระทำความผิดเกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะเท่านั้น

เมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำ เนื่องจากน้ำมัน พ.ศ. 2547 กฎมายังมีขอบเขตแห่งการบังคับใช้จำกัดอยู่ในน่านน้ำไทย เท่านั้น กล่าวคือการบังคับใช้กฎหมายจำกัดในขอบเขตเฉพาะในน่านน้ำภายใน ทะเลอาณาเขต และเขตต่อเนื่องเท่านั้น แต่กลุ่มกฎหมายดังกล่าวหาได้มีขอบเขตแห่งการบังคับใช้ออกไปยังบังคับถึงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะด้วยไม่ อาจกล่าวได้ว่าประเทศไทยหาได้มีกฎหมายฉบับหนึ่งฉบับใด ที่สามารถใช้เพื่อกำหนดการควบคุมเกี่ยวกับมลภาวะทางทะเลที่เกิดจากเรือที่ชักธงของไทยไว้ โดยเฉพาะแต่อย่างใดไม่ ข้อจำกัดดังกล่าวทำให้ขอบเขตการควบคุมเรือที่ชักธงของไทยในด้าน มลภาวะต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลยังมีข้อจำกัดในการบังคับใช้กฎหมายอยู่ในเชิงพื้นที่แต่หาได้ เป็นไปตามหลักการในข้อ 217 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลแต่อย่างใด ไม่ (Chanyapan, 2007, pp. 211-212).

ดังนั้น การปรับปรุงกฎหมายภายในของประเทศไทยในเรื่องดังกล่าวให้ขยายออกไปใช้ บังคับภายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ อาทิ มาตรการป้องกันโดยการตรวจสภาพเรือเดินทะเลใน ขณะที่มีการใช้ใบอนุญาต การใช้สิทธิในการตรวจเยี่ยม การไล่ตามติดพันนั้น ย่อมส่งผลให้ ประเทศไทยสามารถดำเนินการได้โดยการใช้เป็นมาตรการป้องกันต่อปัญหามลพิษน้ำมันที่อาจ เกิดขึ้นจากการลักลอบค่าน้ำมันเถื่อนใน เขตทางทะเลของประเทศไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับพันธกรณีระหว่างประเทศ

4.4 ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายมลพิษน้ำมันที่กระทบสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากปัญหา การลักลอบค่าน้ำมันเถื่อนในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทย

จากการศึกษาถึงลักษณะการลักลอบค่าน้ำมันเถื่อนในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของ ประเทศไทยซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ลักษณะดังนี้ *ประการแรก* การจอดลอยลำในเขต

เศรษฐกิจจำเพาะของเรือค่าน้ำมันเถื่อน *ประการที่สอง* การจอดลอยลำและการรอกการจำหน่าย *ประการที่สาม* การเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะโดยไม่จอดหยุดนิ่ง *ประการที่สี่* การเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะและทำการจำหน่ายน้ำมันไปด้วยในขณะที่กำลังเดินเรือ

จากการพิจารณาอนุสัญญา MARPOL 73/78 ข้อ 4 (2) (a) (b) ที่ผ่านมาจะพบว่า อนุสัญญาได้กำหนดเป็นหลักการไว้ว่าเมื่อเกิดการละเมิดกฎหมายภายในของรัฐภาคีเกิดขึ้นแล้ว ประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีย่อมมีอำนาจในการลงโทษต่อการกระทำความผิดดังกล่าวได้ อีกทั้งข้อบทข้อ 220 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ซึ่งเป็นมาตรการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายของรัฐชายฝั่งได้กำหนดให้สิทธิแก่ประเทศไทยในฐานะที่เป็นรัฐชายฝั่งในกรณีที่มีเหตุแน่ชัดให้เชื่อได้ว่าเรือที่แล่นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะได้ทำการฝ่าฝืนกฎหมายภายในของรัฐชายฝั่ง ประเทศไทยย่อมใช้มาตรการป้องกันได้ในลักษณะกำหนดให้เรือดังกล่าวต้องให้ข้อมูลการจดทะเบียน การเดินเรือ รวมทั้งการตรวจตราทางกายภาพในเรื่องการฝ่าฝืน รวมทั้งในกรณีที่เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม ประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีย่อมใช้อำนาจเพื่อดำเนินการกักเรือได้

ดังนั้น หากเป็นเรือประมงดัดแปลงที่จดทะเบียนเป็นเรือไทย ประเทศไทยย่อมมีเขตอำนาจในการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายภายในที่สอดคล้องกับอนุสัญญาได้โดยพนักงานเจ้าหน้าที่ย่อมใช้อำนาจเกี่ยวกับมาตรการป้องกันในการตรวจเรือและเอกสารได้ในฐานะที่เป็นการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายและเป็นการลงโทษภายใต้กฎหมายของทางการเรือที่เกี่ยวข้องหรือในฐานะที่เป็นรัฐเจ้าของธงได้ซึ่งสอดคล้องกับข้อบทในข้อ 217 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (Attard, 1987, p. 101; Tirawat, 2004, pp. 240, 247)

แต่อย่างไรก็ตาม แม้ข้อเท็จจริงจะปรากฏว่าเรือค่าน้ำมันเถื่อนดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกน้ำมันต่างชาติ ที่ลักลอบจำหน่ายน้ำมันในเขตทางทะเลของประเทศไทยก็ตาม ประเทศไทยก็ยังมีเขตอำนาจตามกฎหมายภายในเกี่ยวกับการลงโทษได้เช่นกัน แม้ประเทศไทยจะมีใช้รัฐเจ้าของธงเรือต่างชาติดังกล่าวก็ตาม (Tirawat, 2004, p. 240) แต่ประเทศไทยในฐานะที่เป็นรัฐภาคีอนุสัญญาก็มีเขตอำนาจในการลงโทษได้ตาม ข้อ 4 (2) (a) (b) แห่งอนุสัญญา MARPOL 73/78 แม้การปล่อยทิ้งหรือการรั่วไหลจะเป็นเหตุที่เกิดขึ้นแล้ว หรือยังไม่ได้เกิดขึ้น แต่อาจจะเกิดขึ้นก็ตาม รวมทั้งประเทศไทยยังสามารถใช้มาตรการป้องกันได้ในลักษณะการตรวจสอบข้อมูลการจดทะเบียน การเดินเรือ รวมทั้งการตรวจตราทางกายภาพต่อปัญหามลพิษน้ำมัน หรือแม้แต่ในกรณีที่เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลขึ้นแล้วก็ตาม ประเทศไทยยังสามารถดำเนินการกักเรือได้ตามข้อบทข้อ 220 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982

4.5 ปัญหาการอ้างเสรีภาพในการเดินเรือของเรือต่างชาติจากปัญหาการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทย

ปัญหาในเรื่องข้ออ้างการใช้สิทธิตามหลักการเรื่องเสรีภาพในการเดินเรือนั้น ผู้เขียนเห็นว่า ในกรณีการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะโดยไม่จอดหยุดนิ่งและเป็นเรือประมงดัดแปลงที่ชักธงสัญชาติไทย พนักงานเจ้าหน้าที่ย่อมใช้สิทธิในการเข้าตรวจเยี่ยมในทะเลหลวงได้ตามข้อบทข้อ 110-1 (e) และมาตรา 110-2 ประกอบกับข้อบทข้อที่ 58-2 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ที่กำหนดให้อำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งในฐานะที่เป็นรัฐเจ้าของช่องสามารถนำมาใช้เพื่อบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายได้ในเรื่องเกี่ยวกับการตรวจเอกสารหรือแม้แต่การตรวจเรือได้ภายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ แต่ในกรณีที่เดินเรือที่มีสัญชาติอื่นนั้น ปัญหาเรื่องการอ้างเสรีภาพในการเดินเรือย่อมเป็นหลักการทั่วไปที่ได้รับการยอมรับอย่างสากลในการที่รัฐอื่นใดไม่ว่ารัฐชายฝั่งหรือรัฐไร้นชายฝั่งก็ตามย่อมมีเสรีภาพในการเดินเรือได้

ในประเด็นดังกล่าวผู้เขียนเห็นว่า การลักลอบจำหน่ายน้ำมันไม่ว่าจะจอดลอยลำก็ดี หรือเดินเรือไปและลักลอบจำหน่ายน้ำมันไปด้วยหรือไม่ก็ตาม การกระทำความผิดดังกล่าวหาได้เป็นการบริโภคเสรีภาพในการเดินเรือตามความหมายที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลแต่อย่างใดไม่ ดังนั้นประเทศไทยย่อมมีเขตอำนาจตามข้อ 194-2 ในการใช้มาตรการทั้งปวงที่จำเป็น (Boyle, 1985, p. 353) ไม่ว่าจะเป็นการตรวจเรือรวมทั้งการจับกุมเรือ เพื่อเป็นการประกันว่ากิจกรรมทั้งปวงซึ่งหมายถึงการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนที่เกิดขึ้นอันอยู่ภายใต้เขตอำนาจหรือการควบคุมของประเทศไทยจะต้องไม่ก่อให้เกิดความเสียหายโดยก่อให้เกิดมลพิษแก่รัฐอื่นใดตามพันธกรณีที่มีในกฎหมายระหว่างประเทศประกอบกับข้อบทข้อที่ 221 กำหนดให้อำนาจแก่รัฐเพื่อใช้และบังคับให้เป็นไปตามมาตรการนอกทะเลอาณาเขตที่คุกคามว่าจะเกิดความเสียหายขึ้นเพื่อคุ้มครองผลประโยชน์ของประเทศไทยรวมทั้งการประมงจากการคุกคามของภาวะมลพิษที่เกิดขึ้นเนื่องจากความเสียหายทางทะเล ซึ่งอาจคาดหวังได้ตามสมควรว่าจะส่งผลให้เกิดผลสืบเนื่องอันเป็นอันตรายใหญ่หลวง โดยอนุสัญญาได้กำหนดคำว่าถ้อยคำว่าความเสียหายทางทะเลหมายถึงการที่เรือชนกัน การเกยตื้นหรืออุบัติเหตุอย่างอื่นอันเกี่ยวกับการเดินเรือหรืออุบัติการณ์อย่างอื่นบนเรือหรือนอกตัวเรือซึ่งส่งผลให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงหรือคุกคามว่าจะเกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงต่อตัวเรือหรือสินค้า ดังนั้น ข้อบทดังกล่าวย่อมกำหนดการใช้อำนาจอธิปไตยของประเทศไทยต่อการใช้มาตรการทางกฎหมายเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติการณ์ทางทะเลของเรือประมงดัดแปลงที่ทำการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนขึ้นในเขตทางทะเลของประเทศไทยได้ (Saisunthorn, 2007, p. 405)

ผู้เขียนเห็นว่า การใช้เสรีภาพในการเดินเรือดังกล่าวจะต้องไม่เป็นการก่อหรืออาจจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่รัฐชายฝั่งด้วย การที่เรือประมงดัดแปลงสัญชาติไทยจอดลอยลำเพื่อจำหน่ายน้ำมันเถื่อนในเขตเศรษฐกิจจำเพาะนั้น พนักงานเจ้าหน้าที่ย่อมอาศัยอำนาจในฐานะที่รัฐเจ้าของช่องตามข้อบทที่ 91 ประกอบกับข้อบทที่ 94-2 และข้อบทที่ 94-3 เพื่อใช้สิทธิในการตรวจเยี่ยมเรือ

ดังกล่าวเพื่อใช้เป็นมาตรการป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลได้อยู่แล้ว แต่อย่างไรก็ตาม การที่เรือต่างชาติล่อลวงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะเพื่อลักลอบจำหน่ายน้ำมันเถื่อนนั้น ย่อมหาได้เป็นการบิโศกเสรีภาพในการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะแต่อย่างใดไม่ ในทางกลับกันการที่มีเรือบรรทุกน้ำมันไม่ว่าจะเป็นสัญชาติใดๆ ก็ตามจอดล่อลวงเพื่อจำหน่ายน้ำมันในเขตทางทะเลของประเทศไทยย่อมทำให้ประเทศไทยตกอยู่ในความเสี่ยงต่อปัญหามลพิษต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากมลพิษน้ำมันได้ (Chaloenlaph, 2012b, pp. 3-4) ยิ่งไปกว่านั้น หากประเทศไทยเพิกเฉยไม่บังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายแล้ว การเพิกเฉย ดังกล่าวเป็นเหตุจากการที่ประเทศไทยหาได้ใช้มาตรการทั้งปวงเพื่อเป็นการประกันว่ากิจกรรมที่เกิดขึ้นในเขตอำนาจของประเทศไทยในฐานะรัฐชายฝั่งได้กระทำไปเพื่อมิให้เกิดความเสียหายในปัญหามลพิษทางสิ่งแวดล้อมทางทะเลแก่รัฐอื่นใด หากเกิดความเสียหายจากมลพิษน้ำมันกับรัฐอื่นใดแล้ว ประเทศไทยย่อมต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการละเลยต่อพันธกรณีดังกล่าว (Hingorani, 1984, p. 245, Saisunthorn, 2007, p. 397) ตามหลักเรื่องความรับผิดชอบของรัฐ (State Responsibility) ตามหลักการทั่วไปในกฎหมายระหว่างประเทศ

ดังนั้น ประเทศไทยในฐานะรัฐชายฝั่งย่อมมีอำนาจในการตรากฎหมาย รวมทั้งบังคับใช้มาตรการทางกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวกับปัญหามลพิษน้ำมันเพื่อใช้ในการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยได้

บทสรุปต่อปัญหากฎหมายต่อความรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากมลพิษน้ำมันในเขตทางทะเลของประเทศไทย

การศึกษาปัญหาการนำมาตรการทางกฎหมายสิ่งแวดล้อมทางทะเลมาใช้ในการป้องกันและปราบปรามการค้าน้ำมันเถื่อนในเขตทางทะเลของประเทศไทยในบทความนี้มีได้มีเน้นในมิติที่เกี่ยวกับการป้องกันผลประโยชน์ชาติด้านภาษีที่รัฐควรจัดเก็บแต่เพียงด้านเดียว แต่การศึกษายังเน้นที่มิติในด้านการปกป้องสิ่งแวดล้อมจากความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลที่เป็นปัญหาต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากมลพิษน้ำมันที่อาจเกิดขึ้นจากขบวนการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อน จากการศึกษาพบว่ากฎหมายภายในไม่มีบริบทด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลแต่อย่างใด ในขณะที่ประเทศไทยเป็นภาคีสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ.1982 แต่ปัจจุบันการอนุวัติการกฎหมายภายในให้เป็นไปตามพันธกรณีระหว่างประเทศดังกล่าวยังคงดำเนินการอย่างค่อยเป็นค่อยไป ในขณะที่ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเลหาได้เกิดอย่างค่อยเป็นค่อยไป เฉกเช่นเดียวกันกับกระบวนการออกกฎหมายภายในไม่ ดังนั้นการปรับปรุงกฎหมายภายในเพื่อป้องกันปัญหาดังกล่าวจึงมีความสำคัญและมีความจำเป็นยิ่ง แม้ข้อเท็จจริงจะปรากฏว่ามาตรการทางกฎหมายจะสามารถใช้บังคับได้ผลดีได้ในระดับหนึ่งก็ตาม แต่ความสำคัญในการรักษาสีงแวดล้อมทางทะเลโดยหลักการควรอยู่ที่การปลูกจิตสำนึกของผู้ประกอบการ และภาคประชาชน ในรักษาสีงแวดล้อมจากมลพิษทั้งหลายอย่างการมีส่วนร่วมกันซึ่งเป็นการรักษาทรัพยากรของ

ข้อเสนอแนะ

1. ควรปรับปรุงกฎหมายป้องกันและลงโทษ : พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ในสามประการดังนี้

ควรดำเนินการแก้ไขค่านิยมค่านาน้ำไทยในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ให้ออกไปใช้บังคับในเขตเศรษฐกิจจำเพาะเฉพาะในส่วนมาตรา 119 ทวิ และมาตรา 204 โดยกำหนดอำนาจพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อใช้ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะในลักษณะการป้องกันการฝ่าฝืนกฎหมาย อาทิ กำหนดกฎหมายโดยให้อำนาจพนักงานเจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบเรือที่ไม่เหมาะกับการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขยายบทบัญญัติในมาตรา 119 ทวิและมาตรา 204 ที่เกี่ยวกับการป้องกันและลงโทษต่อการก่อให้เกิดมลพิษน้ำมันในเขตทางทะเล เนื่องจากประเทศไทยมีพันธกรณีที่ต้องบังคับใช้กฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับภาวะมลพิษบริเวณต่างๆในฐานะรัฐเจ้าของธง รัฐเจ้าของท่าเรือและรัฐชายฝั่ง (Pachusanond, 2010, pp.3-117) แต่การแก้ไขกฎหมายดังกล่าวจะต้องไม่กระทบต่อรัฐอื่นในการบริโภคเสรีภาพในการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ และจะต้องไม่ละเมิดพันธกรณีระหว่างประเทศอันอาจก่อให้เกิดความรับผิดชอบของรัฐจากการใช้อำนาจโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

ควรทำการแก้ไขมาตรา 119 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ด้วยการให้หลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) เมื่อมลพิษน้ำมันเกิดขึ้นจากการปฏิบัติการของเรือหรือเกิดอุบัติเหตุขึ้นผู้กระทำต้องรับผิดต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยไม่จำเป็นต้องพิจารณาว่าผู้กระทำได้ก่อให้เกิดความเสียหายโดยการกระทำโดยมีเจตนาหรือประมาทหรือไม่ก็ตาม ดังนั้นเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นและสามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อมดังกล่าวเกิดขึ้นจากเรือที่บุคคลดังกล่าวได้ครอบครอง บุคคลดังกล่าวต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นตามหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด และควรกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดที่มาจากหลักความรับผิดโดยเคร่งครัดไว้ กล่าวคือในกรณีที่มีความเสียหาย

ไม่ว่าจะเป็นผลมาจากสงครามก็ดีหรือปรากฏการณ์ธรรมชาติที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้หรือป้องกันได้ก็ดีหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากมลพิษน้ำมันได้เกิดจากการกระทำของบุคคลที่สามก็ดี หรือเกิดจากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายประการอื่นของรัฐบาลอื่นซึ่งมีหน้าที่ดูแลบำรุงรักษาประภาคาร หรือเครื่องมือช่วยในการเดินเรือก็ดี ดังนั้น บุคคลดังกล่าวหาต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแต่อย่างใดไม่ ซึ่งเป็นบทสันนิษฐานความผิดเช่นพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และประมวลกฎหมายแพ่งมาตรา 437 วรรคสอง ซึ่งหลักการดังกล่าวช่วยให้ภาระการพิสูจน์ตกอยู่กับผู้กระทำผิด

นอกจากนี้ ควรเพิ่มหลักการในกฎหมายและกำหนดให้อำนาจแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ในการใช้อำนาจในการตรวจสอบต่อการกระทำความผิดเกี่ยวกับมลพิษน้ำมันทางทะเลต่อเรือไทยในฐานะที่เป็นรัฐเจ้าของธงโดยไม่จำเป็นต้องจำกัดพื้นที่ตามหลักการในข้อบทที่ 217 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ดังนี้

“มาตรา 119 ทวิ ถ้าความเสียหายเกิดขึ้นอันเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อมหรือเป็นอันตรายต่อการเดินเรือ ผู้ที่เฝ้า ทิ้งหรือทำด้วยประการใดๆ ให้น้ำมันและเคมีภัณฑ์หรือสิ่งใดๆ ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบอันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย ผู้ฝ่าฝืนต้องระวางโทษ . . . เว้นแต่ความเสียหายจะเกิดขึ้นเพราะเหตุสุดวิสัย สงครามหรือความเสียหายได้เกิดจากการกระทำของบุคคลที่สามหรือเกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายประการอื่นของรัฐบาลอื่นซึ่งมีหน้าที่ดูแลบำรุงรักษาประภาคาร หรือเครื่องมือช่วยในการเดินเรือก็ดี หรือเป็นการกระทำภายใต้หลักการของมาตรฐานการปฏิบัติตามที่กฎข้อบังคับได้กำหนดไว้ในภาคผนวกที่ 1 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเกิดขึ้นจากการกระทำของเรือไทยไม่ว่าจะเป็นการกระทำความผิด ณ ที่หนึ่งที่ได้ก็ตาม ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจในการตรวจเอกสารเกี่ยวกับเรือ ตรวจเรือ ควบคุมเรือ นำเรือไปยังที่หนึ่งใดใด รวมถึงการจับกุมเรือเพื่อทำการสอบสวนต่อการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นได้”

ควรเพิ่มเติมหลักการในมาตรา 204 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ในเรื่องหลักการป้องกันอุบัติเหตุจากมลพิษน้ำมันจากเรือเดินทะเลเพื่อใช้ป้องกันอุบัติเหตุและความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากเรือประมงดัดแปลงเป็นเรือบรรทุกน้ำมันเถื่อนที่เดินเรืออยู่ในเขตทางทะเลของประเทศไทย

“มาตรา 204 ผู้ใดเท ทิ้ง หรือปล่อยให้น้ำมันปิโตรเลียมหรือน้ำมันที่ปนกับน้ำรั่วไหลด้วยประการใดๆ ลงในเขตท่า แม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบ หรือทะเลภายในน่านน้ำไทยก็ดี หรือบรรทุกน้ำมันปิโตรเลียมลงในถังอย่างระวางเป็นเหตุให้เกิดอันตราย หรือในลักษณะที่น่าจะเกิดอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อมหรือเป็นอันตรายต่อการเดินเรือในเขตน่านน้ำไทย ต้องระวางโทษ . . .

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเกิดขึ้นจากการกระทำของเรือไทย ไม่ว่าจะเป็นการกระทำความผิด ณ ที่หนึ่งใดก็ตาม ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจในการตรวจเอกสารเกี่ยวกับเรือ ตรวจเรือ ควบคุมเรือ นำเรือไปยังที่หนึ่งใด รวมถึงการจับกุมเรือเพื่อทำการสอบสวนต่อการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นได้”

1.3 ยกเลิกโทษจำคุกต่อการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นในทะเลอาณาเขตที่ไม่ได้เกิดจากการกระทำโดยจงใจหรืออย่างร้ายแรง

ควรทำการปรับปรุงแก้ไขการลงโทษอาญาด้วยการกำหนดโทษให้มีการจำคุกตามความผิดที่เกิดขึ้นตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 สำหรับการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นในทะเลอาณาเขตโดยมิใช่การกระทำโดยจงใจหรืออย่างร้ายแรง ซึ่งสมควรกำหนดบทลงโทษไว้แต่เฉพาะโทษปรับเพียงอย่างเดียวเท่านั้น และควรแก้ไขเพิ่มเติมด้วยการกำหนดหลักการเพิ่มเติมในกฎหมายให้เป็นข้อยกเว้นว่า “เว้นแต่จะได้กระทำโดยจงใจหรืออย่างร้ายแรงเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ หรือทรัพย์สินของผู้อื่น ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุก . . . “ เพื่อเป็นการกำหนดโทษทางอาญาด้วยการจำคุกได้ แต่เฉพาะการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นในทะเลอาณาเขตของประเทศไทยที่เกิดขึ้นจากการกระทำโดยจงใจและอย่างร้ายแรงเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมซึ่งเป็นการสอดคล้องกับพันธกรณีที่กำหนดไว้ในข้อบทที่ 230 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ดังนี้

“มาตรา 119 ทวิ ถ้าความเสียหายเกิดขึ้นอันเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อมหรือเป็นอันตรายต่อการเดินเรือ ผู้ที่เท ทิ้งหรือทำด้วยประการใดๆ ให้น้ำมันและเคมีภัณฑ์หรือสิ่งใดๆ ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบอันเป็นทางสัญจรของประชาชน หรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย ผู้ฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกินหกหมื่นบาท เว้นแต่จะการกระทำดังกล่าวจะได้กระทำโดยจงใจหรืออย่างร้ายแรงเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมทรัพยากรธรรมชาติ หรือทรัพย์สินของผู้อื่นภายในราชอาณาจักร ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และไม่ว่ากรณีจะกรณีจะเป็นอย่างไรก็ตามผู้กระทำความผิดต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่

ต้องเสียไปในการแก้ไขสิ่งเป็นพิษหรือชดใช้ค่าเสียหายเหล่านั้นด้วย เว้นแต่ความเสียหายจะเกิดขึ้นเพราะเหตุสุดวิสัย สงครามหรือความเสียหายได้เกิดจากการกระทำของบุคคลที่สามหรือเกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายประการอื่นของรัฐบาลอื่น ซึ่งมีหน้าที่ดูแลบำรุงรักษาประภาคาร หรือเครื่องมือช่วยในการเดินเรือก็ดี หรือเป็นการกระทำภายใต้หลักการของมาตรฐานการปฏิบัติตามที่กฎข้อบังคับได้กำหนดไว้ในภาคผนวกที่ 1 ของอนุสัญญา MARPOL 73/78 ”

“มาตรา 204 ผู้ใดเท ทิ้ง หรือปล่อยให้น้ำมันปิโตรเลียมหรือน้ำมันที่ปนกับน้ำรั่วไหลด้วยประการใดๆ ลงในเขตท่า แม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบ หรือทะเลภายในน่านน้ำไทยก็ดี หรือบรรทุกน้ำมันปิโตรเลียมลงในถังอย่างระวางเป็นเหตุให้เกิดอันตราย หรือในลักษณะที่น่าจะเกิดอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อมหรือเป็นอันตรายต่อการเดินเรือในเขตน่านน้ำไทย ผู้ฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท เว้นแต่จะการกระทำดังกล่าวจะได้กระทำโดยจงใจหรืออย่างร้ายแรงเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมทรัพยากรธรรมชาติ หรือทรัพย์สินของผู้อื่นภายในราชอาณาจักร ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

2. กำหนดหลักการในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เพื่อใช้กับการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษน้ำมันในทะเลที่สามารถนำมาใช้กับการป้องกันและปราบปรามการลักลอบค่าน้ำมันเถื่อน

ควรกำหนดหลักการในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เป็นการเฉพาะที่เกี่ยวกับการให้อำนาจพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจในการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษน้ำมันเป็นการเฉพาะมากกว่าที่มีในมาตรา 78 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ซึ่งกำหนดหลักการในกฎหมายไว้กว้างๆ แต่หาได้มีรายละเอียดในกฎหมายเป็นการเฉพาะไม่ และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ควรมีกรอบกฎหมายกำหนดอำนาจพนักงานเจ้าหน้าที่ในการใช้เป็นมาตรการป้องกันเชิงรุกด้วยการตรวจเรือ การกักเรือและลงโทษต่อการทำความผิดที่เกิดขึ้นในเขตทางทะเลต่างๆ ของประเทศไทยด้วย

3. ส่งเสริมให้ชุมชน บุคคลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์จัดการและใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อใช้เป็นมาตรการป้องกันการลักลอบค่าน้ำมันเถื่อนที่เกิดขึ้นในเขตทางทะเลของประเทศไทย

รัฐบาลควรส่งเสริมให้ชุมชนและบุคคลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามามีบทบาทในการป้องกันโดยเป็นเครือข่ายเฝ้าระวังในชุมชนโดยร่วมกันสอด

สองต่อเรือที่ไม่มีสภาพเหมาะสมใช้งาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือประมงดัดแปลงเป็นเรือน้ำมันเถื่อนเพื่อให้เป็นไปตามหลักการที่กำหนดในรัฐธรรมนูญที่กำหนดในมาตรา 66 มาตรา 67 และมาตรา 85 (5) ให้ ประชาชนและชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้คงอยู่อย่างยั่งยืนและในมาตรา 87 ซึ่งกำหนดให้รัฐต้องดำเนินการตามแนวนโยบายด้านการมีส่วนร่วมประชาชน โดยต้องส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในเรื่องต่างๆ อย่างครบวงจรเริ่มตั้งแต่การกำหนดนโยบายการตัดสินใจจนถึงการติดตามตรวจสอบ ภายใต้หลักการที่กรมเจ้าท่ากำหนดในการมีส่วนร่วมของประชาชน คือ “กระบวนการที่ประชาชนและผู้ที่เกี่ยวข้องมีโอกาสได้เข้าร่วมในการรับรู้ เรียนรู้ ทำความเข้าใจ ร่วมแสดงทัศนะ ร่วมเสนอปัญหาประเด็นที่สำคัญที่เกี่ยวข้อง ร่วมคิดแนวทาง ร่วมการแก้ไขปัญหา ร่วมในกระบวนการตัดสินใจและร่วมกระบวนการพัฒนาในฐานะหุ้นส่วนการพัฒนา แบ่งออกได้เป็น 5 ระดับ คือ ระดับการให้ข้อมูล (Inform) ระดับการปรึกษาหารือ (Consult) ระดับการเข้ามาเกี่ยวข้อง (Involve) ระดับการร่วมมือ (Collaborate) ระดับการเสริมอำนาจประชาชน (Empower)” (Marine Department, 2013c)

เอกสารอ้างอิง

- Aquatic Resources Research Institute, Chulangkorn University. (2012a). *Oil spill problems* [In Thai]. Retrived November 15, 2012, from http://marinepolicy.trf.or.th/environment1_02.html
- Aquatic Resources Research Institute, Chulangkorn University. (2012b). *Oil spill* [In Thai]. Retrived November 15, 2012, from <http://www.mkh.in.th/index.php/2010-03-22-18-05-34/2011-08-24-04-53-01>
- Attard, D.J. (1987). *The exclusive economic zone in international law*. Oxford: Clarendon Press.
- Bodansky, D. (1991). Protecting the marine environment from vessel-source pollution: UNCLOS III and beyond. *Ecology Law Quarterly* 18, 719-776.
- Boyle, A. E. (1985). Marine pollution under the law of the sea convention. *American Journal of International Law* 79, 347-372.
- Brownlie, I. (1979), *Principle of public international*, 3rd ed. Oxford: Clarendon Press.
- Chaloenlaph, T. (2012a). *The international law of the sea and Thailand maritime boundary* [In Thai]. Retrived November 15, 2012, from <http://mrpolicy.trf.or.th/เอกสารเผยแพร่/สำหรับผู้สนใจทั่วไป/tabid/65/Default.aspx>

- Chaloenlaph, T. (2012b). *The navigation in exclusive economic zone* [In Thai].
Retrieved November 15, 2012, from <http://mrpolicy.trf.or.th/เอกสารเผยแพร่/สำหรับผู้สนใจทั่วไป/tabid/65/Default.aspx>
- Chanyapan, P. (2007). Final Report on present and future on marine sustainable usage. Thailand Research Fund (TRF). [In Thai].
- Department of Marine and Coastal Resources, Ministry of Natural Resources and Environment. (2012a). *Information on Thailand coastal character* [In Thai].
Retrieved November 15, 2012, from <http://www.dmcr.go.th/marinecenter/coastalzone.php>
- Department of Marine and Coastal Resources, Ministry of Natural Resources and Environment. (2012b). *Tammalung bay: Live and local wisdom* [In Thai].
Retrieved November 15, 2012, from <http://www.dmcr.go.th/medd/?p=31>
- Department of Alternative Energy Development and Efficiency, Ministry of Energy. (2012a). *Energy consumption for transport sector by type* [In Thai].
Retrieved November 15, 2012, from <http://vigportal.mot.go.th/portal/site/PortalMOT/stat/index20URL/>
- Department of Alternative Energy Development and Efficiency, Ministry of Energy. (2012b). *Energy consumption for water transportation* [In Thai].
Retrieved November 15, 2012, from <http://vigportal.mot.go.th/portal/site/PortalMOT/stat/index20URL/>
- Extavour, W. C. (1981). *The exclusive economic zone: A study of evolution and progressive development of the international law of the sea*. 2nd ed. Genève: Institut Universitaire.
- Government Spokesman Bureau, Government House. (2012) *Department of Marine and Coastal Resources, Ministry of Natural Resources and Environment and coastal fisherman in Trad province joint together for preserving marine and coastal resources in Trad bay* [In Thai]. Retrieved November 15, 2012, from <http://www.thaigov.go.th/en/social/item/49413-.html>
- Hingorani, R.C. (1984). *Modern international law*. 2nd ed. New York: Oceana Publications Inc.

- Marine Department, Ministry of Transport. (2012a), *Volum of cargo and vessel in Somgkhla port* [In Thai]. Retrived November 15, 2012, from <http://vigportal.mot.go.th/portal/site/PortalMOT/stat/index27URL/>
- Marine Department, Ministry of Transport. (2012b), *Volum of cargo and vessel in Bangkok port* [In Thai]. Retrived November 15, 2012, from <http://vigportal.mot.go.th/portal/site/PortalMOT/stat/index24URL/>
- Marine Department, Ministry of Transport. (2012c), *Volum of cargo and vessel in LaemChabang Port* [In Thai]. Retrived November 15, 2012, from <http://vigportal.mot.go.th/portal/site/PortalMOT/stat/index26URL/>
- Marine Department, Ministry of Transport. (2012d), *Vessel registration* [In Thai]. Retrived November 15, 2012, from <http://vigportal.mot.go.th/portal/site/PortalMOT/stat/shipgistURL/>
- Marine Department, Ministry of Transport. (2013a), *Marine oil spill statistic BE.2516-2555*, [In Thai]. Retrived January 15, 2013, from http://www.md.go.th/safety_environment/04_4.php
- Marine Department, Ministry of Transport. (2013b) *International convention on marine transportation*, [In Thai]. Retrived November 15, 2013, from <http://www.md.go.th/IMO/paper/IMO2.pdf>
- Marine Department, Ministry of Transport. (2013c) *The opportunity for people to participate in public administration project* [In Thai]. Retrived November 15, 2013, from.,<http://www.md.go.th/KPI/Page%2001.htm>
- Pollution Control Department, Ministry of Natural Resources and Environment. (2012). *Classifying risk zones by the impacts of oil spills in the coastal waters of Thailand* [In Thai]. Retrived November 15, 2012, from http://wqm.pcd.go.th/water/images/stories/marine/journal/ns_article_1_dec10wqmb.pdf
- Pollution Control Department, Ministry of Natural Resources and Environment. (2013). *Guild to preventing and solving oil spill problems in maritime zone* [In Thai]. Retrived January 15, 2013, from <http://wqm.pcd.go.th/water/images/stories/marine/report/oilspill54.pdf>

- Pokati, K. (2013). *Community rights on natural resources management: Brain storming for impact and problem inspection concerning community right* [In Thai]. Retrived January 15, 2013, from http://k-rc.net/imageupload/23902/Simminar_NortnofEast.pdf
- Pachusanond, C. (2010). Final Report on a study process to be state party of United Nations convention on the law of the sea 1982. Thailand Research Fund (TRF). [In Thai].
- Saisunthorn, J. (2007). *International environmental law: Marine environmental protection*. Bangkok: Winyuchon.
- Shearer, I. A. (1986). Problem of jurisdiction and law enforcement against delinquent vessels. *Internationa and Comparative Law* 35, 320-336.
- Surpnakasthain Foundation. (2012). *Oil spill: Environmental impacts* [In Thai]. Retrived November 15, 2012, from http://www.seub.or.th/index.php?option=com_content&view=article&id=465:seubnews&catid=5:2009-10-07-10-58-20&Itemid=14
- Tirawat, J. (2004). *Thailand maritime boundary: Legal problems of practice on neighboring country and international community*. 2nd ed. Bangkok: Thammasat University.
- Umpai, K. (1997). *Legislation and law enforcememt problems in the contiguous zone: A case study of the oil smuggling in Thailand*. Master of law thesis, International Law Subject, Graduate School, Chulangkorn University.

