

มาตรการทางกฎหมายเพื่อแก้ไขปัญหามลพิษทางทะเลซึ่งมีแหล่งกำเนิดมลพิษจากเรือ

ศิริชนก วิริยเกื้อกุล

นิติกรชำนาญการ

กลุ่มงานบริการวิชาการ 3 สำนักวิชาการ

มลพิษทางทะเล หมายถึง การที่มนุษย์นำเอาสิ่งต่าง ๆ ลงสู่สิ่งแวดล้อมในทะเล เช่น น้ำเสีย ขยะ ไม่ว่าจะโดยจงใจหรือไม่ หรือโดยทางตรงหรือทางอ้อม เมื่อการกระทำนั้น ก่อให้เกิดผลเสียต่อสิ่งมีชีวิตเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของมนุษย์ หรือการทำให้คุณภาพสิ่งแวดล้อมในทะเลเสื่อมลง และทำให้คุณค่าทางสุนทรียภาพลดลง (กรมควบคุมมลพิษ, 2552)

มลพิษทางทะเลเกิดขึ้นได้จากหลายสาเหตุ โดยสาเหตุหนึ่งที่สำคัญเกิดจากแหล่งกำเนิดมลพิษจากเรือ และการทำประมง ซึ่งนานาประเทศได้ให้ความสำคัญกับปัญหาดังกล่าวจนเกิดเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships as modified and added to by the Protocol of 1978: MARPOL 73/78) อันเป็นอนุสัญญาที่มีวัตถุประสงค์ในการปกป้องรักษาสภาพแวดล้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่งสิ่งแวดล้อมในทะเลและชายฝั่งให้รอดพ้นจากมลภาวะอันเนื่องมาจากการทิ้งน้ำมันหรือสารที่เป็นอันตรายโดยเจตนา อนุสัญญานี้มีการกำหนดมาตรการป้องกันมลพิษทางทะเลจากการปฏิบัติงานตามปกติของเรือ ยานพาหนะทางน้ำ รวมทั้งแท่นขุดเจาะในทะเลเพื่อสำรวจทรัพยากรต่าง ๆ นอกจากนี้ยังมุ่งให้ภาคีสร้างความร่วมมือในทางวิชาการเพื่อพัฒนามาตรการป้องกันสิ่งแวดล้อมทางทะเลให้มีความก้าวหน้าทัดเทียมกันอีกด้วย โดยอนุสัญญามีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ. 2526 และประเทศไทยเป็นภาคีอนุสัญญานี้โดยกระทรวงการต่างประเทศได้ลงนามในภาคยานุวัติสารเข้าเป็นภาคีอนุสัญญานี้ต่อองค์การทางทะเลระหว่างประเทศตั้งแต่วันที่ 15 ตุลาคม พ.ศ. 2550 และมีผลบังคับใช้กับประเทศไทยตั้งแต่วันที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2551 โดยมีผลเพียงการรับข้อกำหนดเรื่องการควบคุมมลพิษน้ำมันและสารเคมีอันตรายที่เกิดจากการปฏิบัติการของเรืออันมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล (เกียรติพร อำไพ, 2556)

กรณีสถานการณ์ในประเทศไทยนั้น หากพิจารณาจากข้อมูลของกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคมพบว่า ประเทศไทยได้เกิดสถานการณ์น้ำมันรั่วไหลจากเรืออยู่บ่อยครั้ง (กรมเจ้าท่า, 2556) ซึ่งมีทั้งความเสียหายเล็กน้อยไปจนถึงความเสียหายใหญ่ สำหรับการเกิดมลพิษทางทะเลไม่ว่าจะเกิดจากเรือเดินทะเลประเภทใดก็ตาม อาทิ เรือลำเลียง เรือลากจูง เรือบรรทุกสินค้า หรือเรือประมง ก็สามารถเกิดขึ้นได้สองกรณี กล่าวคือ กรณีเกิดขึ้นจากการปฏิบัติงานของเรือตามปกติหรือการรั่วไหลจากการเดินในกรณีต่าง ๆ เช่น การล้างถังอับเฉา การปล่อยทิ้งน้ำมันและของเสียจากเรือ อาทิ คราบไขมัน ซากสัตว์น้ำ เศษขยะมูลฝอย หรือการรั่วไหลของน้ำมันระหว่างการสูบน้ำมันกลางทะเล และกรณีการเกิดอุบัติเหตุในการเดินเรือ

จากการศึกษาพบว่า ในต่างประเทศที่มีอาณาเขตติดกับทะเลได้ให้ความสำคัญกับปัญหามลพิษทางทะเลเป็นอย่างมาก โดยมีการออกกฎหมายเพื่อกำหนดมาตรการในการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง

เช่น ประเทศสิงคโปร์ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันประเทศไทยก็มีกฎหมายที่สามารถบังคับใช้ในการป้องกันหรือลดความเสี่ยงจากมลพิษซึ่งเกิดจากเรือเดินทะเลเช่นกัน แต่มีลักษณะกระจัดกระจายเกิดช่องว่างในการบังคับใช้ ดังนั้น ประเทศไทยจึงควรปรับปรุงกฎหมายเพื่อใช้กับกรณีปัญหาดังกล่าวเป็นการเฉพาะต่อไป

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

วันที่ 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2556 ได้เกิดสถานการณ์น้ำมันรั่วไหลบริเวณชายฝั่งท่าเรือมาบตาพุดไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ประมาณ 20 กิโลเมตร โดยเกิดจากการถ่าน้ำมันดิบของเรือบรรทุกน้ำมันสัญชาติกรีซจากโรงกลั่นน้ำมันของบริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด มหาชน (PTTGC) ส่งผลให้น้ำมันดิบปริมาณ 50,000 ลิตร ไหลลงสู่ทะเลมาบตาพุด (“มอญ่อน 1 ปี คราบน้ำมันกลืนอ่าวพร้าวเกาะเสม็ด”, 2557) จากสถานการณ์ดังกล่าวได้ก่อให้เกิดความเสียหายในหลายด้าน เช่น การท่องเที่ยวและเศรษฐกิจในพื้นที่ หรือระบบนิเวศทางทะเลเพราะสัตว์น้ำจะดูดซึมเอาน้ำมันที่รั่วไหลเข้าสู่ร่างกายเกิดอาการมีเนมา ไม่สามารถเคลื่อนไหวหรือออกหาอาหารได้ การหายใจล้มเหลวและเสียชีวิตในที่สุด นอกจากนี้ คราบน้ำมันเหนียวน้ำทะเลจะทำให้การถ่ายเทออกซิเจนระหว่างอากาศกับน้ำเกิดขึ้นไม่ได้ ปริมาณออกซิเจนในน้ำจึงลดลง ซึ่งจะขัดขวางการเจริญเติบโตและการแพร่พันธุ์ของพืชน้ำที่เป็นอาหารของสัตว์น้ำ เป็นเหตุให้สัตว์น้ำในบริเวณดังกล่าวลดลงตามไปด้วย และเนื่องจากน้ำมันมีความหนืดสูงเมื่อไปติดตามร่างกายของสัตว์บกที่หากินบริเวณดังกล่าวจะทำให้สัตว์เหล่านั้นไม่สามารถเคลื่อนที่และยังชีพได้ตามปกติ จึงอาจทำให้นักทะเลหรือสัตว์บางชนิดสูญพันธุ์ได้ (“แหล่งที่มาของมลพิษทางทะเลในอ่าวไทย”, 2556) ดังนั้น จากสภาพปัญหาดังกล่าวจะเห็นได้ว่า การป้องกันและคุ้มครองทรัพยากรทางทะเลจึงเป็นสิ่งสำคัญ แต่เมื่อพิจารณาจากมาตรการต่าง ๆ และกฎหมายในปัจจุบันพบว่ายังไม่เพียงพอและไม่สอดคล้องกับหลักปฏิบัติสากลเท่าที่ควรซึ่งจะได้กล่าวในรายละเอียดต่อไป

2. กฎหมายระหว่างประเทศ

ในปัจจุบันมีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships as modified and added to by the Protocol of 1978: MARPOL 73/78) ได้กำหนดกรอบพันธกรณีของประเทศภาคี เป็นกลไกการบังคับให้เป็นไปตามอนุสัญญาและการระงับข้อพิพาท โดยกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการป้องกันและลดมลพิษประเภทต่าง ๆ ที่เกิดจากเรือไว้ในภาคผนวกจำนวน 6 ภาค ได้แก่

ภาคผนวกที่ 1 ข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน Annex I Regulations for the Prevention of Pollution by Oil) ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม ค.ศ. 1983

ภาคผนวกที่ 2 ข้อบังคับว่าด้วยการควบคุมมลพิษจากสารของเหลวที่มีพิษในปริมาณรวม (Annex II Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk) ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม ค.ศ. 1983

ภาคผนวกที่ 3 ข้อบังคับสำหรับการป้องกันมลพิษจากสารอันตรายที่ขนส่งทางทะเลในรูปแบบหีบห่อ (Annex III Prevention of Pollution by Harmful Substances Carried by Sea in Packaged Form) ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม ค.ศ. 1992

ภาคผนวกที่ 4 ข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษจากการขจัดสิ่งปฏิกูลจากเรือ (Annex IV Prevention of Pollution by Sewage from Ships) ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน ค.ศ. 2003

ภาคผนวก 5 ข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ (Annex V Prevention of Pollution by Garbage from Ships) ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม ค.ศ. 1988

ภาคผนวก 6 ข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือ (Annex VI Prevention of Air Pollution from Ships) ซึ่งมีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 19 พฤษภาคม ค.ศ. 2005

ทั้งนี้ ภาคผนวกที่ 3 ถึง 6 เป็นภาคผนวกทางเลือก (Optional Annexes) ซึ่งหมายความว่าประเทศภาคีอาจไม่ยอมรับภาคผนวกดังกล่าว โดยประกาศไม่ยอมรับก็ได้ ในปัจจุบันประเทศไทยเป็นภาคีอนุสัญญา MARPOL 73/78 และยอมรับภาคผนวก 1 ถึง 2 แต่ยังไม่ยอมรับภาคผนวก 3 ถึง 6 ใดๆก็ตาม การที่ประเทศไทยเป็นประเทศที่พึ่งพาการส่งออกเป็นหลัก มีท่าเรือระหว่างประเทศหลายแห่ง และเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 จึงมีพันธกรณีในการกำหนดมาตรการเพื่อป้องกัน ลด และควบคุมมลพิษแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลไม่ว่าจะเกิดจากแหล่งใดก็ตาม (ไซติกา วิทยวารากุล, 2557)

3. กฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวข้อง

3.1 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ได้กำหนดมาตรการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันมลพิษทางทะเล ดังนี้

(1) การตรวจสอบสภาพเรือก่อนจดทะเบียน เป็นมาตรการทางกฎหมายที่ใช้ในการป้องกันปัญหามลพิษน้ำมันที่เป็นปัญหาอันเกิดจากความบกพร่องและสภาพความเหมาะสมในการเดินเรือ โดยเจ้าพนักงานจะออกใบอนุญาตใช้เรือก็ต่อเมื่อมีใบสำคัญรับรองการตรวจเรือว่าอยู่ในสภาพปลอดภัยและเหมาะสมสำหรับการเดินเรือในช่วงระหว่างเวลาไม่เกิน 12 เดือน

(2) การตรวจสอบสภาพเรือในขณะที่มีการใช้ใบอนุญาตในการเดินเรือ โดยหากเจ้าพนักงานตรวจพบว่าเรือที่ได้รับอนุญาตนั้น ไม่มีการดูแลรักษาอย่างเพียงพอ เจ้าพนักงานก็มีอำนาจที่จะเรียกคืนและริบใบอนุญาตนั้นได้

(3) การห้ามทิ้งเทหรือทำด้วยประการใด ๆ ให้หิน กรวด ทราย ดิน โคลน อับเฉา สิ่งของหรือสิ่งปฏิกูล น้ำมัน และเคมีภัณฑ์ลงในทะเลภายในน่านน้ำไทย หากฝ่าฝืนจะได้รับโทษตามที่กฎหมายกำหนด และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปในการแก้ไขสิ่งเป็นพิษหรือชดใช้ค่าเสียหายเหล่านั้นด้วย

จากการศึกษาพบว่า พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ยังมีขอบเขตการใช้เฉพาะในเขตน่านน้ำไทยเท่านั้น ดังนั้น ถ้าการกระทำความผิดเกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะก็ไม่อาจใช้มาตรการทางกฎหมายดังกล่าวบังคับได้

นอกจากนี้ยังมีระเบียบกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการรับรองผู้ให้บริการจัดเก็บและบำบัดของเสียจากเรือประเภทน้ำมันใช้แล้ว น้ำมันน้ำมันหรือเคมีภัณฑ์ และน้ำเสียต่าง ๆ พ.ศ. 2558 ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ได้กำหนดกฎเกณฑ์ต่าง ๆ เกี่ยวกับขั้นตอนการขออนุญาตรับรองโดยพิจารณาเอกสารหลักฐานที่สำคัญ เช่น เอกสารเกี่ยวกับมาตรการป้องกันติดตาม และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างการขนถ่ายและบำบัดหรือกำจัดของเสีย หรือแผนฉุกเฉินกรณีเกิดอุบัติเหตุของเสียจากเรือเกิดการหกหล่น รั่วไหล เป็นต้น

3.2 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 78 ได้กำหนดว่าการเก็บรวบรวม การขนส่ง และการจัดการด้วยประการใด ๆ เพื่อบำบัดและขจัดขยะมูลฝอยและของเสียอื่นที่อยู่ในสภาพเป็นของแข็ง การป้องกันและควบคุมมลพิษที่เกิดจากหรือมีที่มาจากการทำเหมืองแร่ทั้งบนบกและในทะเล การป้องกันและควบคุมมลพิษที่เกิดจากหรือมีที่มาจากการสำรวจ และขุดเจาะน้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ และสารไฮโดรคาร์บอนทุกชนิดทั้งบนบกและในทะเล หรือการป้องกันมลพิษที่เกิดจากการปล่อยทิ้งน้ำมัน และการทิ้งเทของเสียและวัตถุอื่น ๆ จากเรือเดินทะเล เรือบรรทุกน้ำมันและเรือประเภทอื่นให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น ทั้งนี้ การกำหนดลักษณะดังกล่าวทำให้เกิดช่องว่างในการบังคับใช้กฎหมาย เพราะแม้จะมีพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 กำหนดมาตรการเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวไว้ แต่ก็ไม่ครอบคลุมสภาพแวดล้อมในบางพื้นที่ เช่น เขตเศรษฐกิจจำเพาะ เป็นต้น

3.3 พระราชบัญญัติส่งเสริมการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พ.ศ. 2558

พระราชบัญญัติส่งเสริมการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พ.ศ. 2558 ได้กำหนดสาระสำคัญต่าง ๆ ดังนี้

(1) ให้ความหมายคำว่า “ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง” หมายถึง สิ่งที่มีอยู่หรือเกิดขึ้นตามธรรมชาติในบริเวณทะเลและชายฝั่ง รวมถึงพืชน้ำชายฝั่ง พื้นที่ชุ่มน้ำชายฝั่ง คลอง คูแพรก ทะเลสาบ และบริเวณพื้นที่ปากแม่น้ำที่มีพื้นที่ติดต่อกับทะเลหรืออิทธิพลของน้ำทะเลเข้าถึง เช่น ป่าชายเลน ป่าชายหาด ที่ชายทะเล เกาะ ภูเขาทะเล ปะการัง ดอนหอย ฟันและสัตว์ทะเล หรือสิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้นเพื่อประโยชน์แก่ระบบนิเวศทางทะเลและชายฝั่ง เช่น ปะการังเทียม แนวลดแรงคลื่น และการป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง

(2) ตั้ง “คณะกรรมการนโยบายและแผนการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งแห่งชาติ” มีหน้าที่ที่สำคัญต่าง ๆ เช่น การเสนอแนะนโยบายและแผนการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ต่อคณะรัฐมนตรี การให้ความเห็นและข้อเสนอแนะแก่หน่วยงานของรัฐ การติดตามและประเมินผล เป็นต้น

(3) กำหนดมาตรการคุ้มครองทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง เช่น การให้อำนาจแก่อธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งสามารถออกคำสั่งให้บุคคลละทิ้งการกระทำหรือกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงต่อทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งหากไม่ปฏิบัติตามคำสั่งดังกล่าวต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ

นอกจากนี้ยังมีระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน พ.ศ. 2547 ซึ่งมีขอบเขตในการใช้บังคับกับมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันโดยตรง

โดยกำหนดว่า “มลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน” หมายถึง มลพิษที่เกิดจากการเททิ้งหรือการรั่วไหลของน้ำมันหรือการทิ้งสิ่งปนเปื้อนน้ำมันลงสู่ทะเลหรือแหล่งน้ำ ไม่ว่าจะเกิดขึ้นจากการผลิต การขุดเจาะ การขนส่ง การขนถ่าย หรือการเก็บรักษาน้ำมัน โดยระเบียบดังกล่าวได้กำหนดอำนาจบริหารจัดการอยู่ภายใต้การดำเนินการของคณะกรรมการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน (กปน.) โดยมีอำนาจหน้าที่ในลักษณะการกำกับนโยบายเพื่อส่งเสริมการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษน้ำมันแต่ไม่ใช่กฎหมายสารบัญญัติที่กำหนดโทษและมีขอบเขตการใช้บังคับภายในเขตน่านน้ำไทยเท่านั้น

4. กฎหมายของต่างประเทศ: กรณีศึกษากฎหมายของประเทศสิงคโปร์

ประเทศสิงคโปร์มีลักษณะภูมิประเทศเป็นหมู่เกาะขนาดเล็กและตั้งอยู่ระหว่างระหว่างทวีปยุโรป และเอเชียตะวันตกกับภาคพื้นตะวันออกไกลรวมทั้งภาคพื้นแปซิฟิก ทำให้สิงคโปร์เป็นชุมทางของเส้นทางเดินเรือและสายการบินระหว่างประเทศ และเป็นแหล่งชุมนุมการค้าขาย ปัจจุบันสิงคโปร์ มีท่าเรือที่ใหญ่เป็นอันดับสองของเอเชียรองจากเมืองโยโกฮาม่าของประเทศญี่ปุ่น และเป็นท่าเรือที่มีการขนส่งสินค้ามากเป็นอันดับสามของโลก (“การคมนาคมของประเทศสิงคโปร์”, 2556) ดังนั้น จึงเป็นประเทศที่ได้ให้ความสำคัญกับเรื่องทรัพยากรทางทะเลและมีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองมลพิษทางทะเลเป็นการเฉพาะ คือ Prevention of Pollution of The Sea Act (Chapter 243) โดยกฎหมายฉบับนี้ได้กำหนดมาตรการต่าง ๆ ที่สำคัญสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

1) การห้ามปล่อยทิ้งน้ำมันหรือสารผสมน้ำมันจากบนฝั่งหรือระบบเครื่องมือซึ่งใช้ในการขนย้ายน้ำมัน หากฝ่าฝืนจะได้รับโทษปรับไม่น้อยกว่า 1,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ (ประมาณ 25,000 บาท) แต่ไม่เกิน 1,000,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ (ประมาณ 25,000,000 บาท) หรือจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ

2) การห้ามบุคคลทิ้งขยะมูลฝอย พลาสติก ปฏิกูล ซากสัตว์ ของเหลวอันตรายลงในน่านน้ำสิงคโปร์ หากผู้ใดฝ่าฝืนจะได้รับโทษปรับไม่เกิน 1,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ (ประมาณ 25,000 บาท) หรือจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ

3) การป้องกันมลพิษที่เกิดจากเรือ โดยการห้ามกำจัดหรือปล่อยทิ้งของเสีย ขยะมูลฝอย พลาสติก ปฏิกูล ของเหลวอันตราย น้ำอับเฉาเรือลงในน่านน้ำสิงคโปร์หากฝ่าฝืน กัปตันเรือ เจ้าของเรือและตัวแทน จะต้องได้รับโทษปรับคนละไม่เกิน 1,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ (ประมาณ 25,000 บาท) หรือจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ

4) การป้องกันมลพิษที่เกิดจากเรือ โดยการห้ามเรือสัญชาติสิงคโปร์ปล่อยทิ้งน้ำมันหรือสารผสมน้ำมันลงในทุกส่วนพื้นที่ของทะเลซึ่งหมายถึงน่านน้ำสิงคโปร์ด้วย และการห้ามเรือสัญชาติอื่นปล่อยทิ้งน้ำมันหรือสารผสมน้ำมันลงในน่านน้ำสิงคโปร์ หากฝ่าฝืน กัปตันเรือ เจ้าของเรือและตัวแทน จะต้องได้รับโทษปรับคนละไม่น้อยกว่า 1,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ (ประมาณ 25,000 บาท) แต่ไม่เกิน 1,000,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ (ประมาณ 25,000,000 บาท) หรือจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ เว้นแต่กรณีแห่งความจำเป็นเพื่อความปลอดภัยของเรือหรือการรักษาชีวิต หรือกรณีการปล่อยทิ้งซึ่งเกิดจากการสู้รบของรัฐบาลจะไม่ต้องรับโทษดังกล่าว

บทสรุปและข้อเสนอแนะของผู้ศึกษา

จากกรณีที่ได้ศึกษามาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยในปัจจุบันเกี่ยวกับการคุ้มครองทรัพยากรทางทะเลพบว่ายังไม่เพียงพอต่อการแก้ไขปัญหามลพิษทางทะเลได้ดีเท่าที่ควร โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหามลพิษทางทะเลที่เกิดจากเรือและเมื่อพิจารณาศึกษาเปรียบเทียบกับกฎหมายของประเทศสิงคโปร์แล้วจึงมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. ควรดำเนินการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องในปัจจุบัน โดยการรวบรวมมาตรการต่าง ๆ ให้อยู่ภายใต้กฎหมายฉบับเดียวกันเพื่อให้เกิดความชัดเจนในการบังคับใช้
2. ควรกำหนดบทลงโทษให้สูงขึ้น และควรเพิ่มเติมมาตรการลงโทษแก่เรือสัญชาติไทยซึ่งกระทำผิดนอกน่านน้ำไทย เพื่อเป็นการแสดงความรับผิดชอบต่อการป้องกันมลพิษทางทะเลในระดับสากล

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

กรมควบคุมมลพิษ. (2552). เกร็ดความรู้มลพิษทางทะเล. สืบค้น 15 มกราคม 2559 จาก

http://www.pcd.go.th/info_serv/water_marine.html

กรมเจ้าท่า. (2556). สถิติน้ำมันรั่วไหล. สืบค้น 15 มกราคม 2559 จาก <http://www.md.go.th/md/index.php/2014-01-19-05-02-28/2014-01-19-05-20-44/-oil-spill>

การคมนาคมของประเทศสิงคโปร์. (2556). สืบค้น 10 กุมภาพันธ์ 2559 จาก <https://sites.google.com/site/somkeartmaneeruttapun/kar-khmnakhm-khxng-prathes-singkhpor>

เกียรติพร อ่ำไพ. (2556). การนำมาตรการทางกฎหมายสิ่งแวดล้อมทางทะเลมาใช้ในการป้องกันและปราบปรามการค้าน้ำมันเถื่อนในเขตทางทะเลของประเทศไทย. วารสารการจัดการสิ่งแวดล้อม, 9(2), 89 - 131.

โชติกา วิทยารากุล. (2557). ความเป็นไปได้และการเตรียมความพร้อมของประเทศไทยในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ภาคผนวกที่ 6 ว่าด้วยกฎข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือ. วารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร, น. 7(2), 129-151.

มองย้อน 1 ปี คราบน้ำมันกลืนอ่าวพร้าวเกาะเสม็ด. (2557). สืบค้น 15 มกราคม 2559 จาก

<http://www.thairath.co.th/content/439975>

แหล่งที่มาของมลพิษทางทะเลในอ่าวไทย. (2556). สืบค้น 15 มกราคม 2559

จาก <http://www.healthcarethai.com/%E0%B8%A1%E0%B8%A5%E0%B8%9E%E0%B8%B4%E0%B8%A9%E0%B8%97%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%97%E0%B8%B0%E0%B9%80%E0%B8%A5/>

ภาษาต่างประเทศ

Prevention of Pollution of The Sea Act (Chapter 243). (2015, February 10). Retrieved from

<http://statutes.agc.gov.sg>