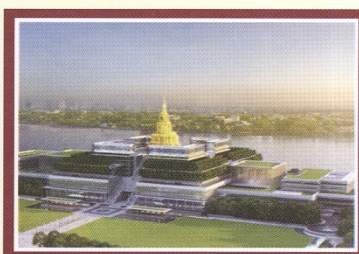




วุฒิสภา



เอกสารประกอบการพิจารณา

ร่าง

พระราชบัญญัติ

การเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา

ของวุฒิสภา

อ.พ. ๑๕/๒๕๖๕

จัดทำโดย

สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

www.senate.go.th

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้ศึกษา วิเคราะห์ เปรียบเทียบ และนำเสนอข้อมูลสำคัญที่จำเป็นต่อการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติเห็นชอบแล้ว ในคราวการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๔ ครั้งที่ ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) เมื่อวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๖๕

ทั้งนี้ เพื่อใช้ในราชการวงงานด้านนิติบัญญัติของวุฒิสภา โดยมุ่งเน้นสารประโยชน์ในเชิงอ้างอิง เบื้องต้น สำหรับเพื่อประกอบการพิจารณาของสมาชิกวุฒิสภา

สำนักกฎหมาย
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
มิถุนายน ๒๕๖๕

เอกสารประกอบการพิจารณา

จัดทำโดย

นางสาวนภาพรณ ใจสัจจะ	เลขาธิการวุฒิสภา
นายทศพร แยมวงษ์	รองเลขาธิการวุฒิสภา
นายโสภณ ชาทบุษย์จาร์	ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานกฎหมาย ๒
นางสาวน้ำฝน ราชสมบัติ	นิติกรชำนาญการ
นางสาวจิตรگان เจียรตระกูล	วิทยากรชำนาญการ
นางสิริกัญย์ ส่องแสง	เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส
นางรัตติกานต์ นวลสุข	เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน
นางกาญจนา ผลาชีวะ	เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน
นายพัลลภ วงศ์พานิช	เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส

กลุ่มงานกฎหมาย ๒ สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา โทร. ๐ ๒๘๓๑ ๙๒๙๖

ผลิตโดย

กลุ่มงานการพิมพ์ สำนักการพิมพ์ โทร. ๐ ๒๘๓๑ ๒๔๒๑

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ท่านสมาชิกวุฒิสภา และผู้สนใจที่มีความประสงค์หรือต้องการที่จะศึกษา เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติเป็นการล่วงหน้าก่อนวันประชุมวุฒิสภา สามารถสืบค้นข้อมูลเกี่ยวกับเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ ได้จากเว็บไซต์วุฒิสภา www.senate.go.th



สารบัญ

หน้า

ส่วนที่ ๑ สารระสำคัญ และบทวิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติ

การเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

๑. สารระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว) ๑

๒. บทวิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว) ๑๘

ส่วนที่ ๒ ข้อมูลทางวิชาการประกอบการพิจารณา

ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

- การดำเนินการตามมาตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย - ๑ -

- บทวิเคราะห์ข้อดีและข้อสังเกต

ของร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. - ๕ -

- มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมการปล่อยทิ้งขยะจากปฏิบัติการของเรือเดินทะเล - ๖ -

- ข้อเสนอแนะการศึกษาแนวทางการบริหารจัดการขยะพลาสติกทะเลของไทย - ๒๑ -

- ขยะทะเล วาระชาติต้องไม่ละเลยชุมชน - ๒๔ -

- บทความเรื่องร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

กับมาตรการลดมลพิษทางทะเล - ๒๗ -

ภาคผนวก

: สำเนาหนังสือสภาผู้แทนราษฎร ที่ สผ ๐๐๑๔/๗๐๔๗

ลงวันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๖๕ เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย

(ฉบับที่ ..) พ.ศ. (๑)

: ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว) (๙)

: บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

การเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (๒๑)

: รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

ต่อร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (๒๗)

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

- : แผนการจัดทำกฎหมายลำดับรอง ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติ
การเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(เพื่อรองรับการอนุวัติการ MARPOL Annex V) (๓๕)
- : รายงานผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติ
การเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (๒/๓) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล
และการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ
ภาคผนวกที่ ๕ ข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ (๕๙)

ส่วนที่ ๑

สาระสำคัญ และบทวิเคราะห์
ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



สาระสำคัญ
ของร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ซึ่งคณะรัฐมนตรีเป็นผู้เสนอ ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๑๔ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) เมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๖๔ ที่ประชุมได้พิจารณาและลงมติในวาระที่หนึ่ง รับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว และได้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญขึ้นคณะหนึ่งเพื่อพิจารณาเมื่อคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาเสร็จแล้ว จึงได้เสนอต่อสภาผู้แทนราษฎร

ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๔ ครั้งที่ ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) เมื่อวันที่ ๒๒ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๕ ที่ประชุมได้พิจารณาในวาระที่สอง แล้วลงมติในวาระที่สามเห็นชอบด้วยร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ และให้เสนอต่อวุฒิสภาเพื่อพิจารณาต่อไปตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ที่สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว มีหลักการและเหตุผล ดังนี้

หลักการ

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๕๕๖ (เพิ่ม (ฆ/๓) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล ในหมวดที่ ๖ ข้อบังคับเบ็ดเตล็ด ของภาค ๑ ข้อบังคับทั่วไป)

เหตุผล

โดยที่ประเทศไทยมีนโยบายที่จะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ภาคผนวก ๕ ว่าด้วยกฎข้อบังคับสำหรับการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ (MARPOL Annex V Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from Ships) เพื่อร่วมมือกับนานาประเทศในการควบคุมมิให้มีการทิ้งขยะจากเรือหรือแท่นที่เป็นสิ่งก่อสร้างในทะเลทั้งที่ติดตียงอยู่กับที่หรือลอยน้ำได้ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดและมาตรฐานที่อนุสัญญากำหนด และสอดคล้องกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒^๑ (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) เกี่ยวกับการป้องกัน การลด และการควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเล โดยรัฐภาคีต้องดำเนินการควบคุมมิให้เรือหรือแท่นที่อยู่ในทะเลอาณาเขตและเขตเศรษฐกิจจำเพาะ รวมทั้งเรือของรัฐภาคีที่เดินอยู่ในทะเลทั่วโลก ละเมิดข้อกำหนดของอนุสัญญา และต้องจัดให้มีมาตรการเพื่อรองรับการดำเนินการดังกล่าว ซึ่งกฎหมายไทยที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันยังไม่ครอบคลุมเพียงพอ สมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย

^๑ สภาผู้แทนราษฎรได้เห็นชอบด้วยกับข้อสังเกตของคณะกรรมการฯ ในการแก้ไขเพิ่มเติมเหตุผล โดยให้ประธานสภาผู้แทนราษฎรแจ้งไปยังคณะรัฐมนตรี ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๒๗ และเพื่อประโยชน์ในการพิจารณาของวุฒิสภาจึงขอส่งเหตุผลที่ได้แก้ไขมาเพื่อพิจารณา



โดยเพิ่มบทบัญญัติว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล กำหนดมาตรการในการควบคุมการทิ้งขยะจากเรือ และแทนให้เป็นไปตามหลักมาตรฐานสากลและให้เป็นไปตามพันธกรณีแห่งอนุสัญญา อันเป็นการป้องกันมิให้เกิดมลพิษและคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ที่สภาผู้แทนราษฎร ลงมติเห็นชอบแล้ว มีเนื้อหารวม ๓ มาตรา สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

๑. วันใช้บังคับ

กำหนดให้พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนด ๙๐ วัน นับแต่วันประกาศ ในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป (ร่างมาตรา ๒)

๒. การควบคุมการทิ้งขยะในทะเล

กำหนดให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น (ข/๓) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล ในหมวดที่ ๖ ข้อบังคับเบ็ดเตล็ด ของภาค ๑ ข้อบังคับทั่วไป แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๒ ถึงมาตรา ๑๒๐/๕๐) ดังนี้

๒.๑ บทนิยาม

กำหนดให้ในส่วนนี้

“ทิ้ง” หมายความว่า การทำให้ขยะลงไปในทะเลไม่ว่าจะเป็นการเท ปล่อย หรือระบาย และให้หมายความรวมถึงการรั่วไหล หรือการกระทำด้วยประการอื่นใดให้ขยะลงไปในทะเล

“ขยะ” หมายความว่า สิ่งของหรือของเสียที่เกิดขึ้นจากเรือหรือแท่น จากการ พักอาศัยบนเรือหรือแท่น หรือจากการให้บริการหรือใช้บริการบนเรือหรือแท่น หรือที่เกิดขึ้นในระหว่าง การปฏิบัติงานตามปกติบนเรือหรือแท่น ดังต่อไปนี้

- (๑) อาหาร
- (๒) พลาสติก
- (๓) เศษสินค้า
- (๔) วัสดุที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้า
- (๕) สารล้างสินค้า หรือสารล้างระวางเรือ
- (๖) ถังจากเตาเผา
- (๗) น้ำมันสำหรับประกอบอาหาร
- (๘) เครื่องมือทำการประมง
- (๙) ซากสัตว์
- (๑๐) สิ่งของหรือของเสียอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวงโดยคำนึงถึงอนุสัญญา อธิปไตยกรมเจ้าท่าออกประกาศกำหนดลักษณะและรายละเอียดของขยะ

ตามวรรคหนึ่งได้

“เรือไทย” หมายความว่า เรือตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย แต่ไม่หมายความ รวมถึงแท่นที่จดทะเบียนเป็นเรือไทยตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย



“แท่น” หมายความว่า สิ่งก่อสร้างในทะเลทั้งที่ติดตริ้งอยู่กับที่หรือที่ลอยน้ำได้ และให้หมายความรวมถึงแท่นที่จอดทะเบียนเป็นเรือไทยตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย

“พื้นที่พิเศษ” หมายความว่า พื้นที่ทางทะเลด้วยเหตุผลทางเทคนิคซึ่งเป็นที่ยอมรับทางสมุทรศาสตร์ สภาพทางนิเวศวิทยา และลักษณะเฉพาะของการจราจร ในพื้นที่ที่จำเป็นต้องจัดให้มีวิธีการพิเศษเพื่อป้องกันมลพิษทางทะเลจากขยะ ได้แก่ พื้นที่ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน พื้นที่ทะเลบอลติก พื้นที่ทะเลดำ พื้นที่ทะเลแดง พื้นที่อ่าวเปอร์เซีย พื้นที่ทะเลเหนือ พื้นที่แอนตาร์กติก ภูมิภาคไวดอร์แคริเบียน ซึ่งรัฐมนตรีอาจประกาศกำหนดรายละเอียดและพิกัดของพื้นที่โดยคำนึงถึงอนุสัญญา รวมทั้งพื้นที่ทางทะเลอื่นที่รัฐมนตรีอาจประกาศกำหนดโดยคำนึงถึงอนุสัญญา

“อนุสัญญา” หมายความว่า อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๗๘ รวมตลอดถึงภาคผนวก

“รัฐภาคี” หมายความว่า รัฐภาคีของอนุสัญญา

กำหนดให้บทบัญญัติในส่วนนี้ คำว่า “ทะเล” ให้หมายความถึง ทะเลในน่านน้ำไทยและเขตเศรษฐกิจจำเพาะตามประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย แต่ไม่รวมถึงทะเลสาบสงขลา

(ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๒ และมาตรา ๑๒๐/๓)

๒.๒ ขอบเขตของการบังคับใช้

กำหนดให้บทบัญญัติในส่วนนี้ มิให้ใช้บังคับแก่เรือของทางราชการหรือเรือที่ใช้ในกิจการของรัฐซึ่งมิได้มีวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์ (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๔)

๒.๓ ความผิดที่ได้กระทำลงนอกราชอาณาจักรไทยให้ถือว่าเป็นการกระทำในอาณาจักรไทย

กำหนดให้การกระทำความผิดในส่วนนี้จากเรือไทยหรือแท่นที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองเป็นผู้มีสัญชาติไทย ที่เกิดขึ้นนอกราชอาณาจักรไทย ให้ถือว่าเป็นการกระทำในราชอาณาจักรไทย (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๕)

๒.๔ ความผิดที่ได้กระทำลงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะตามประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย ให้ถือว่าเป็นการกระทำในราชอาณาจักรไทย

กำหนดให้การกระทำความผิดในส่วนนี้จากเรือต่างประเทศหรือแท่นที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองมิได้เป็นผู้มีสัญชาติไทย ที่เกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะตามประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย ให้ถือว่าเป็นการกระทำในราชอาณาจักรไทย

ให้เจ้าท่าแห่งไปยังประเทศที่เรือนั้นจอดทะเบียน ประเทศที่เจ้าของเรือหรือผู้ครอบครองเรือ หรือเจ้าของแท่นหรือผู้ครอบครองแท่นนั้นมีสัญชาติ ประเทศซึ่งเป็นรัฐเมืองท่าถัดไป และแจ้งไปยังองค์การทางทะเลระหว่างประเทศให้ทราบถึงการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง รวมทั้งมาตรการและการดำเนินคดีของรัฐบาลไทยด้วย (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๖)



๒.๕ การทิ้งขยะจากเรือหรือแท่นลงไปในทะเล

กำหนดห้ามมิให้ผู้ใดทิ้งขยะจากเรือหรือแท่นลงไปในทะเล เว้นแต่เป็นการทิ้งขยะตามประเภทของขยะและทิ้งลงในพื้นที่ในทะเล ดังต่อไปนี้

(๑) การทิ้งอาหารจากเรือในระหว่างเดินเรือตามเส้นทาง ให้ทิ้งในระยะไม่น้อยกว่าสามไมล์ทะเลนับจากเส้นฐานออกไปในทะเล และการทิ้งต้องผ่านเครื่องบดป่นและผ่านตะแกรงที่มีช่องผ่านขนาดไม่เกิน ๒๕ มิลลิเมตร แต่หากไม่ได้ทิ้งผ่านเครื่องบดป่นหรือผ่านตะแกรงดังกล่าวให้ทิ้งตั้งแต่ ๑๒ ไมล์ทะเลนับจากเส้นฐานออกไปในทะเล

(๒) การทิ้งอาหารจากแท่น รวมถึงเรือที่อยู่ติดกับแท่นหรืออยู่ใกล้แท่นในระยะไม่เกิน ๕๐๐ เมตรนับจากแท่น ให้ทิ้งในระยะไม่น้อยกว่า ๑๒ ไมล์ทะเลนับจากเส้นฐานออกไปในทะเล และการทิ้งต้องผ่านเครื่องบดป่นและผ่านตะแกรงที่มีช่องผ่านขนาดไม่เกิน ๒๕ มิลลิเมตร

(๓) การทิ้งเศษสินค้าที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ได้หรือวัสดุที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้าที่ไม่มีสารซึ่งเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมจากเรือในระหว่างเดินเรือตามเส้นทางให้ทิ้งตั้งแต่ ๑๒ ไมล์ทะเลนับจากเส้นฐานออกไปในทะเล

(๔) การทิ้งสารล้างสินค้าหรือสารล้างระวางเรือที่ไม่เป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมจากเรือในระหว่างเดินเรือตามเส้นทาง

(๕) การทิ้งซากสัตว์ในระหว่างเดินเรือตามเส้นทาง ให้ทิ้งห่างจากเส้นฐานออกไปในทะเลให้มากที่สุดตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำนึงถึงแนวทางขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

(๖) การทิ้งขยะอื่นนอกจาก (๑) ถึง (๕) หรือการทิ้งขยะที่มีการผสมหรือปนเปื้อนสารอื่นใด ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศกำหนดโดยคำนึงถึงอนุสัญญา

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมอาจประกาศกำหนดสารซึ่งเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมตามมาตรา ๓ โดยคำนึงถึงแนวทางขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

(ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๗)

๒.๖ การทิ้งขยะจากเรือไทยลงไปในพื้นที่พิเศษ

กำหนดห้ามมิให้ผู้ใดทิ้งขยะจากเรือไทยลงไปในพื้นที่พิเศษ เว้นแต่เป็นการทิ้งขยะตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศกำหนดโดยคำนึงถึงอนุสัญญา (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๘)

๒.๗ การทิ้งขยะจากเรือหรือแท่นลงไปในทะเลโดยไม่มีคามผิด

กำหนดให้ผู้ใดทิ้งขยะจากเรือหรือแท่นลงไปในทะเลในกรณีดังต่อไปนี้ผู้นั้นไม่มีคามผิด

(๑) เป็นการทิ้งในปริมาณเท่าที่จำเป็นเพื่อรักษาไว้ซึ่งความปลอดภัยของเรือหรือผู้ที่อยู่บนเรือ ความปลอดภัยของแท่นหรือผู้ที่อยู่บนแท่น หรือเพื่อช่วยเหลือชีวิตมนุษย์



(๒) เป็นการสละทิ้งเครื่องมือทำการประมงเท่าที่จำเป็นเพื่อมิให้สิ่งแวดลอมทางทะเลถูกทำลาย หรือเพื่อความปลอดภัยของเรือหรือผู้ที่อยู่บนเรือนั้น

(๓) เป็นการทิ้งเศษอาหารที่ปรากฏชัดแจ้งว่า หากเก็บไว้บนเรือในขณะที่เดินเรือหรือเก็บไว้บนแท่นจะก่อให้เกิดผลเสียร้ายแรงต่อสุขภาพของผู้ที่อยู่บนเรือหรือผู้ที่อยู่บนแท่น

(๔) การรั่วไหลของขยะโดยอุบัติเหตุ เนื่องจากความเสียหายของเรือหรืออุปกรณ์บนเรือ ความเสียหายของแท่นหรืออุปกรณ์บนแท่น ซึ่งผู้ที่อยู่บนเรือหรือผู้ที่อยู่บนแท่นได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรทั้งก่อนและหลังจากเกิดความเสียหายเพื่อป้องกันหรือลดการรั่วไหลให้น้อยที่สุดแล้ว

(๕) เครื่องมือทำการประมงหลุดหายไปโดยอุบัติเหตุ โดยผู้ควบคุมเรือได้ใช้ความระมัดระวังอย่างเพียงพอแล้ว

(ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๙)

๒.๘ การรายงานการสละทิ้งหรือการหลุดหายไปของเครื่องมือทำการประมง

กำหนดให้การสละทิ้งเครื่องมือทำการประมงหรือเครื่องมือทำการประมงหลุดหายไปตามมาตรา ๑๒๐/๙ (๒) และ (๕) อันอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลหรือการเดินเรืออย่างมีนัยสำคัญ ให้นายเรือรายงานไปยังรัฐที่เรือนั้นจดทะเบียน และรัฐชายฝั่งในกรณีที่มีการสละทิ้งหรือการหลุดหายดังกล่าวเกิดขึ้นในทะเลที่เป็นเขตอำนาจของรัฐชายฝั่งนั้น (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๑๐)

๒.๙ การจัดให้มีอุปกรณ์ เครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ และที่กักเก็บขยะ

กำหนดให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ เจ้าของแท่น และผู้ครอบครองแท่น ดำเนินการให้เรือหรือแท่นต้องมีอุปกรณ์ เครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ และมีที่กักเก็บขยะให้เพียงพอที่สามารถป้องกันการรั่วไหลของขยะได้ และอยู่ในสภาพที่ใช้การได้ดี (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๑๑)

๒.๑๐ การจัดให้มีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ และบันทึกการจัดการขยะ

กำหนดให้เพื่อประโยชน์ในการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ นายเรือ เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น และผู้จัดการแท่น มีหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) เรือที่มีความยาวตลอดลำตั้งแต่ ๑๒ เมตรขึ้นไป ต้องจัดให้มีป้ายประกาศเพื่ออธิบายถึงข้อกำหนดเกี่ยวกับการทิ้งขยะ

(๒) เรือที่มีขนาดตั้งแต่ ๑๐๐ ตันกรอสขึ้นไป ต้องจัดให้มีป้ายประกาศตาม (๑) และแผนจัดการขยะเพื่ออธิบายถึงกระบวนการลดปริมาณขยะ การรวบรวม การจัดเก็บ การจัดการ และการทิ้งขยะ การใช้อุปกรณ์และเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะบนเรือ การกำหนดผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติตามแผนและรายละเอียดอื่น ๆ โดยคำนึงถึงแนวทางปฏิบัติของอนุสัญญา

(๓) เรือที่มีขนาดตั้งแต่ ๔๐๐ ตันกรอสขึ้นไป หรือเรือที่บรรทุกคนโดยสารตั้งแต่ ๑๕ คนขึ้นไป ต้องจัดให้มีป้ายประกาศตาม (๑) แผนจัดการขยะตาม (๒) และบันทึกการจัดการขยะในปุมเรือหรือเอกสารอื่น เว้นแต่เรือที่บรรทุกคนโดยสารตั้งแต่ ๑๕ คนขึ้นไปดังกล่าวใช้ระยะเวลาเดินทางไม่เกินหนึ่งชั่วโมงที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศยกเว้นการจัดทำบันทึกการจัดการขยะ



(๔) แท่นต้องจัดให้มีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ และบันทึกการจัดการขยะไว้ตั้งแต่อธิบดีกรมเจ้าท่าเห็นเป็นการสมควร อาจยกเว้นการจัดทำบันทึกการจัดการขยะก็ได้

การจัดทำป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ และบันทึกการจัดการขยะตามวรรคหนึ่งให้ใช้ภาษาที่ใช้ในการปฏิบัติงานของคนประจำเรือหรือผู้ปฏิบัติหน้าที่บนแท่นและภาษาอังกฤษ และให้เป็นไปตามวิธีการและแบบที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศกำหนด

(ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๑๒)

๒.๑๑ การจัดให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่บนเรือหรือบนแท่นมีทักษะและความคุ้นเคยในการจัดการขยะ

กำหนดให้เจ้าของเรือหรือผู้ครอบครองเรือดำเนินการจัดให้นายเรือ ลูกเรือ และคนประจำเรือ มีทักษะและความคุ้นเคยในการจัดการขยะ

ให้เจ้าของแท่นหรือผู้ครอบครองแท่นดำเนินการจัดให้ผู้จัดการแท่นและผู้ปฏิบัติหน้าที่บนแท่น มีทักษะและความคุ้นเคยในการจัดการขยะ

(ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๑๓)

๒.๑๒ การนำขยะจากแท่นไปทิ้งที่เรือรับขยะหรือสิ่งรองรับขยะบนท่าเรือ

กำหนดให้นายเรือควบคุมลูกเรือหรือคนประจำเรื่อนำขยะจากเรือหรือผู้จัดการแท่นควบคุมผู้ปฏิบัติหน้าที่บนแท่นนำขยะจากแท่น ไปทิ้งที่เรือรับขยะหรือสิ่งรองรับขยะบนท่าเรือ ทั้งนี้ ลักษณะของเรือรับขยะหรือสิ่งรองรับขยะบนท่าเรือ และวิธีการทิ้ง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศกำหนด (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๑๔)

๒.๑๓ การทิ้งขยะลงในภาชนะหรือสถานที่ที่จัดไว้บนเรือหรือแท่น

กำหนดให้นายเรือควบคุมผู้ที่อยู่บนเรือ หรือผู้จัดการแท่นควบคุมผู้ที่อยู่บนแท่น ให้ทิ้งขยะลงในภาชนะหรือสถานที่ที่จัดไว้บนเรือหรือแท่น แล้วแต่กรณี (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๑๕)

๒.๑๔ การสั่งให้ชะลอ หยุด หรือจอดเรือหรือแท่นเป็นการชั่วคราวเพื่อการตรวจสอบเรือหรือแท่นใดในทะเลในน่านน้ำไทย

กำหนดให้ในกรณีที่มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่า เรือหรือแท่นใดในทะเลในน่านน้ำไทย มีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติในส่วนนี้ เจ้าท่าอาจสั่งด้วยวาจาหรือมีหนังสือให้นายเรือ ผู้ควบคุมเรือ ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น ชะลอ หยุด หรือจอดเรือหรือแท่นเป็นการชั่วคราว และขึ้นไปตรวจสอบเรือหรือแท่นได้ทั้งในเวลากลางวันและเวลากลางคืน ตลอดจนถึงให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ นายเรือ เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น แสดงเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้อง (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๑๖)



๒.๑๕ การสั่งให้แสดงเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องก่อนการขึ้นไปตรวจสอบเรือหรือแท่น

กำหนดให้ในกรณีที่มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่า เรือหรือแท่นใดที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะตามประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย มีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติในส่วนนี้ เจ้าท่าอาจสั่งด้วยวาจาหรือมีหนังสือให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ นายเรือ เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น แสดงเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องก่อนที่จะขึ้นไปตรวจสอบเรือหรือแท่นได้

หากเจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ นายเรือ เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น ไม่แสดงเอกสารหรือหลักฐาน แสดงเอกสารหรือหลักฐานอันเป็นเท็จ หรือพบว่าการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามในเรื่องดังกล่าวก่อให้เกิดความเสียหายหรือเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดมลพิษอย่างมีนัยสำคัญอันมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล เจ้าท่าอาจสั่งด้วยวาจาหรือมีหนังสือให้นายเรือ ผู้ควบคุมเรือ ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น ชะลอ หยุด หรือจอดเรือหรือแท่นเป็นการชั่วคราว และขึ้นไปตรวจสอบเรือหรือแท่นดังกล่าวทั้งในเวลากลางวันและเวลากลางคืนได้ (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๑๗)

๒.๑๖ การตรวจสอบและดำเนินคดีกับเรือต่างประเทศ

กำหนดให้ในกรณีที่เรือต่างประเทศที่อยู่ภายในทะเลในน่านน้ำไทย ซึ่งได้กระทำการในลักษณะที่เป็นความผิดตามมาตรา ๑๒๐/๗ หรือมาตรา ๑๒๐/๘ ในน่านน้ำภายในทะเลอาณาเขต หรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐภาคีอื่น ซึ่งไม่ใช่ความผิดต่อเนื้องที่อยู่ในเขตอำนาจของศาลไทย และรัฐภาคีซึ่งเรือนั้นจอดทะเบียนหรือรัฐภาคีอื่นซึ่งได้รับความเสียหายหรือได้รับผลกระทบจากการทิ้งขยะของเรือ นั้นร้องขอให้รัฐบาลไทยตรวจสอบเรือต่างประเทศดังกล่าว ให้เจ้าท่าดำเนินการตรวจสอบการกระทำความผิดและดำเนินคดีกับเรือต่างประเทศนั้น ทั้งนี้ ให้นำความในมาตรา ๑๒๐/๖ วรรคสอง และมาตรา ๑๒๐/๑๖ มาใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๑๘)

๒.๑๗ การดำเนินคดีแทนรัฐภาคี

กำหนดให้การดำเนินคดีแทนรัฐภาคีที่ร้องขอตามมาตรา ๑๒๐/๑๘ ต้องอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

- (๑) การดำเนินคดีนั้นต้องไม่ขัดต่อประโยชน์สาธารณะ
- (๒) การกระทำซึ่งเป็นมูลกรณีของการดำเนินคดีนั้นเข้าลักษณะความผิดตามบทบัญญัติในส่วนนี้
- (๓) รัฐภาคีที่ร้องขอตกลงหรือยินยอมที่จะให้ความช่วยเหลือในทำนองเดียวกันเป็นการตอบแทนหากได้รับคำร้องขอจากรัฐบาลไทย



ในกรณีที่รัฐภาคีร้องขอแจ้งว่าจะดำเนินคดีกับเรือต่างประเทศดังกล่าวเอง ให้เจ้าท่าส่งหลักฐานที่เกี่ยวข้องและบันทึกผลการตรวจสอบ ตลอดจนส่งหลักประกันที่เจ้าท่าของเรือต่างประเทศหรือผู้ครอบครองเรือต่างประเทศดังกล่าววางไว้แก่เจ้าท่าไปยังรัฐภาคีที่ร้องขอ และให้เจ้าท่าระงับการดำเนินคดีนับแต่วันที่ได้ส่งหลักฐานที่เกี่ยวข้อง บันทึกผลการตรวจสอบ และหลักประกันนั้น เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการตามมาตรา นี้ รัฐบาลไทยอาจเรียกค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการดำเนินการจากรัฐภาคีที่ร้องขอได้

(ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๑๙)

๒.๑๘ การห้ามมิให้ออกเรือ หรือการให้นำเรือไปจอดในบริเวณที่กำหนด เพราะเหตุที่มีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๗ มาตรา ๑๒๐/๘ หรือมาตรา ๑๒๐/๑๔

กำหนดให้ในกรณีที่เจ้าท่าขึ้นไปตรวจสอบบนเรือใดตามมาตรา ๑๒๐/๑๖ หรือมาตรา ๑๒๐/๑๗ หากพบว่ามีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๗ มาตรา ๑๒๐/๘ หรือมาตรา ๑๒๐/๑๔ ให้เจ้าท่ามีคำสั่งห้ามออกเรือ หรือให้นำเรือไปจอดในบริเวณที่เจ้าท่ากำหนด ในกรณีที่เป็นเรือต่างประเทศ ให้เจ้าท่าแจ้งเหตุในการออกคำสั่งดังกล่าวไปยังรัฐที่เรื่อนั้นจดทะเบียนด้วย

(ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๒๐)

๒.๑๙ การห้ามออกเรือ หรือการให้นำเรือไปจอดในบริเวณที่กำหนด เพราะเหตุที่มีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๑๒ วรรคหนึ่ง (๑) (๒) หรือ (๓) หรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๑๓ วรรคหนึ่ง

กำหนดให้ในกรณีที่เจ้าท่าขึ้นไปตรวจสอบบนเรือใดตามมาตรา ๑๒๐/๑๖ หรือมาตรา ๑๒๐/๑๗ หากพบว่าเรื่อนั้น

(๑) ไม่มีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ ไม่มีที่กักเก็บขยะ หรือมีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ หรือมีที่กักเก็บขยะไม่เพียงพอหรือไม่อยู่ในสภาพที่เหมาะสมในการใช้ หรือเรือมีสภาพเสี่ยงที่จะเกิดการรั่วไหลของขยะอันอาจส่งผลกระทบต่อการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล

(๒) ไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๑๒ วรรคหนึ่ง (๑) (๒) หรือ (๓)

(๓) ไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๑๓ วรรคหนึ่ง

ให้เจ้าท่ามีคำสั่งห้ามออกเรือ หรือให้นำเรือไปจอดในบริเวณที่เจ้าท่ากำหนด และห้ามนำเรือออกจากบริเวณนั้น และสั่งให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด เมื่อได้ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องตามคำสั่งแล้วให้เจ้าท่ายกเลิกคำสั่งห้ามออกเรือได้

(ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๒๑)



๒.๒๐ มาตรการรักษาความปลอดภัยและการดูแลรักษาเรือในกรณีที่มีการออกคำสั่งห้ามออกเรือ

กำหนดให้ในกรณีที่มีการออกคำสั่งห้ามออกเรือตามมาตรา ๑๒๐/๒๐ และมาตรา ๑๒๐/๒๑ ให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือจัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัย และการดูแลรักษาเรือเพื่อมิให้มีผลกระทบต่อการเดินทางเรือและสภาพแวดล้อมทางทะเล (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๒๒)

๒.๒๑ การยกเลิกคำสั่งห้ามออกเรือและการกำหนดหลักประกัน

กำหนดให้ในระหว่างการดำเนินคดีอันเกี่ยวกับการกระทำความผิดในส่วนนี้ เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรืออาจร้องขอให้เจ้าท่ายกเลิกคำสั่งห้ามออกเรือตามมาตรา ๑๒๐/๒๐ หรือมาตรา ๑๒๐/๒๑ ได้ หากเจ้าท่าพิจารณาแล้วเห็นว่า เรือดังกล่าวมีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้ เกี่ยวกับการจัดการขยะ หรือมีที่กักเก็บขยะอย่างเพียงพอและเหมาะสมในการใช้ หรือมีมาตรการ ในการป้องกันการทิ้งขยะตามที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศกำหนด และได้ดำเนินการแก้ไขหรือจัดการขยะ ที่ทิ้งดังกล่าวแล้ว ให้เจ้าท่ากำหนดให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือวางหลักประกัน เพื่อความรับผิดชอบในโทษปรับทางอาญาและค่าปรับทางปกครอง และค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อมตามจำนวน ที่เจ้าท่ากำหนด เมื่อวางหลักประกันครบถ้วนแล้ว ให้เจ้าท่ายกเลิกคำสั่งห้ามออกเรือได้ ทั้งนี้ ไม่เป็น การลบล้างคำสั่งของเจ้าท่าที่สั่งตามมาตรา ๑๓๙ หรือมาตรา ๑๖๐

การกำหนดหลักประกันดังกล่าว ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ที่อธิบดีกรมเจ้าท่ากำหนด โดยให้ค่านิ่งถึงอัตราค่าปรับขั้นสูงสุด ความร้ายแรงของพฤติกรรม แห่งการกระทำความผิด และค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อมด้วย

วิธีการวางหลักประกัน การเก็บรักษาหลักประกัน การเปลี่ยนแปลงหลักประกัน การเรียกหลักประกันเพิ่ม การหักหลักประกันเป็นการชำระแทนค่าปรับและค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อม และการขอรับหลักประกันคืน ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมเจ้าท่า ประกาศกำหนด

ในกรณีที่มีเงินเหลือจากการหักหลักประกันชำระแทนค่าปรับและค่าเสียหาย ของสิ่งแวดล้อม ให้เจ้าท่าแจ้งโดยไม่ชักช้าแก่เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือทราบเพื่อให้ขอรับ หลักประกันที่เหลือคืนภายใน ๑ ปีนับแต่วันที่ได้รับแจ้งจากเจ้าท่า หากไม่ติดต่อขอรับคืนภายใน กำหนดเวลาดังกล่าว ให้เงินดังกล่าวนั้นตกเป็นของแผ่นดิน

(ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๒๓)



๒.๒๒ เจ้าท่าสามารถสั่งให้ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องได้ เมื่อพบว่าแท่นไม่มีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ ไม่มีที่กักเก็บขยะ หรือมีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ หรือมีที่กักเก็บขยะไม่เพียงพอหรือไม่อยู่ในสภาพที่เหมาะสมในการใช้ หรือแท่นมีสภาพเสี่ยงที่จะเกิดการรั่วไหล หรือมีการไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๑๒ วรรคหนึ่ง (๔) หรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๑๓ วรรคสอง

กำหนดให้ในกรณีที่เจ้าท่าขึ้นไปตรวจสอบบนแท่นใดตามมาตรา ๑๒๐/๑๖ หรือมาตรา ๑๒๐/๑๗ หากพบว่าแท่นนั้น

(๑) ไม่มีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ ไม่มีที่กักเก็บขยะ หรือมีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ หรือมีที่กักเก็บขยะไม่เพียงพอหรือไม่อยู่ในสภาพที่เหมาะสมในการใช้ หรือแท่นมีสภาพเสี่ยงที่จะเกิดการรั่วไหลของขยะอันอาจส่งผลกระทบต่อการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล

(๒) ไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๑๒ วรรคหนึ่ง (๔)

(๓) ไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๑๓ วรรคสอง

ให้เจ้าท่าสั่งให้เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่นปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด

(ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๒๔)

๒.๒๓ การขอให้พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจหรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องช่วยเหลือในการขึ้นไปตรวจสอบเรือหรือแท่น

กำหนดให้เจ้าท่าอาจขอความช่วยเหลือจากพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจหรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องในการขึ้นไปตรวจสอบเรือหรือแท่นตามบทบัญญัติในส่วนนี้ก็ได้ (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๒๕)

๒.๒๔ เขตอำนาจศาลในการดำเนินคดีเกี่ยวกับการกระทำความผิดเกิดจากเรือหรือแท่น

กำหนดให้การดำเนินคดีเกี่ยวกับการกระทำความผิดในส่วนนี้ที่เกิดจากเรือหรือแท่น ให้ศาลที่มีเขตอำนาจตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาชำระคดีนั้น (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๒๖)

๒.๒๕ กำหนดโทษทางอาญาสำหรับผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๗

กำหนดให้ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๗ ในทะเลในน่านน้ำไทย อันก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมอย่างร้ายแรง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน ๓ ปี หรือปรับไม่เกิน ๓๐๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๒๗)



๒.๒๖ กำหนดโทษปรับทางปกครองสำหรับผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๗ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะตามประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย

กำหนดให้ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๗ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะตามประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกิน ๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๒๘)

๒.๒๗ กำหนดโทษทางอาญาสำหรับผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๘ ในพื้นที่พิเศษ

กำหนดให้ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๘ ในพื้นที่พิเศษ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน ๔ ปี หรือปรับไม่เกิน ๔๐๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๒๙)

๒.๒๘ กำหนดโทษทางอาญาสำหรับผู้กระทำความผิดตามมาตรา ๑๒๐/๗ หรือมาตรา ๑๒๐/๘ เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือถึงแก่ความตาย

กำหนดให้ถ้าการกระทำความผิดตามมาตรา ๑๒๐/๗ หรือมาตรา ๑๒๐/๘ เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน ๗ ปี และปรับไม่เกิน ๔๐๐,๐๐๐ บาท

ถ้าการกระทำความผิดดังกล่าว เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ ๑ ปี ถึง ๑๐ ปี และปรับไม่เกิน ๕๐๐,๐๐๐ บาท (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๓๐)

๒.๒๙ เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ เจ้าของแท่น หรือผู้ครอบครองแท่น แล้วแต่กรณี ต้องร่วมกันแก้ไขหรือจัดการขยะที่ทิ้ง หรือร่วมกันชดใช้ค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อม และการนำมาตรการบังคับทางปกครองตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองมาใช้บังคับกับกรณีที่ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อม

กำหนดให้ผู้กระทำความผิดตามมาตรา ๑๒๐/๗ หรือมาตรา ๑๒๐/๘ และเจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ เจ้าของแท่น หรือผู้ครอบครองแท่น แล้วแต่กรณี ต้องร่วมกันดำเนินการแก้ไขหรือจัดการขยะที่ทิ้ง หรือร่วมกันชดใช้ค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อมภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนด

ค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ค่าใช้จ่ายที่หน่วยงานของรัฐต้องเสียไปในการกำจัดขยะหรือมลพิษ ค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อม ค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมให้กลับคืนสู่สภาพเดิม และค่าเสียหายอื่นที่เกี่ยวข้อง

หลักเกณฑ์และวิธีการในการคำนวณค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อมให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศกำหนด

ในกรณีที่มีการวางหลักประกันตามมาตรา ๑๒๐/๒๓ ให้หักหลักประกันเป็นการชดใช้ค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อมได้



ในกรณีที่ผู้ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายของสิ่งแวดล้อมภายในระยะเวลาที่กำหนดให้นำมาตรการบังคับทางปกครองตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองมาใช้บังคับโดยอนุโลม

(ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๓๑)

๒.๓๐ การชดใช้ค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อม

กำหนดให้การทิ้งขยะที่ผู้กระทำไม่มีความผิดตามมาตรา ๑๒๐/๙ หากก่อให้เกิดมลพิษหรือความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานของรัฐต้องดำเนินการจัดขยะหรือมลพิษและฟื้นฟูสภาพแวดล้อมที่เสียไปให้กลับคืนสู่สภาพเดิม ผู้นั้นต้องชดใช้ค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อม โดยให้นำความในมาตรา ๑๒๐/๓๑ วรรคสอง วรรคสาม และวรรคห้า มาใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๓๒)

๒.๓๑ กำหนดโทษปรับทางปกครอง กรณีเจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ ไม่ได้ปฏิบัติให้ถูกต้องตามมาตรา ๑๒๐/๑๑

กำหนดให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ ไม่จัดให้เรือมีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ หรือมีที่กักเก็บขยะ หรือเรือมีสภาพที่ไม่สามารถป้องกันการรั่วไหลของขยะได้ตามมาตรา ๑๒๐/๑๑ ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกิน ๔๐๐,๐๐๐ บาท

หากเรือมีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ หรือมีที่กักเก็บขยะ ไม่เพียงพอหรือไม่อยู่ในสภาพที่เหมาะสมในการใช้ หรือเรือมีสภาพเสี่ยงที่จะเกิดการรั่วไหลของขยะ อันอาจส่งผลกระทบต่อการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล ให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกิน ๒๐๐,๐๐๐ บาท

(ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๓๓)

๒.๓๒ กำหนดโทษปรับทางปกครอง กรณีเจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่นไม่ได้ปฏิบัติให้ถูกต้องตามมาตรา ๑๒๐/๑๑

กำหนดให้เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น ไม่จัดให้แท่นมีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ หรือมีที่กักเก็บขยะ หรือแท่นมีสภาพที่ไม่สามารถป้องกันการรั่วไหลของขยะได้ตามมาตรา ๑๒๐/๑๑ ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกิน ๘๐๐,๐๐๐ บาท

หากแท่นมีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ หรือมีที่กักเก็บขยะ ไม่เพียงพอหรือไม่อยู่ในสภาพที่เหมาะสมในการใช้ หรือแท่นมีสภาพเสี่ยงที่จะเกิดการรั่วไหลของขยะ อันอาจส่งผลกระทบต่อการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล ให้เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกิน ๔๐๐,๐๐๐ บาท

(ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๓๔)



๒.๓๓ กำหนดโทษปรับทางปกครอง กรณีเจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๑๒

กำหนดให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือของเรือลำใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๑๒ ในเรื่องดังต่อไปนี้

(๑) ไม่มีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ หรือบันทึกการจัดการขยะในปุมเรือ หรือเอกสารอื่นต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกิน ๒๐๐,๐๐๐ บาท

(๒) มีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ หรือบันทึกการจัดการขยะในปุมเรือ หรือเอกสารอื่นที่ไม่ครบถ้วนหรือไม่ถูกต้อง ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ บาท
(ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๓๕)

๒.๓๔ กำหนดโทษปรับทางปกครอง กรณีเจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่นฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๑๒

กำหนดให้เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่นของแท่นใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๑๒ ในเรื่องดังต่อไปนี้

(๑) ไม่มีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ หรือบันทึกการจัดการขยะ ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกิน ๕๐๐,๐๐๐ บาท

(๒) มีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ หรือบันทึกการจัดการขยะที่ไม่ครบถ้วนหรือไม่ถูกต้อง ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกิน ๒๐๐,๐๐๐ บาท
(ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๓๖)

๒.๓๕ กำหนดโทษปรับทางปกครองกรณีเจ้าของเรือหรือผู้ครอบครองเรือไม่ดำเนินการตามมาตรา ๑๒๐/๑๓ วรรคหนึ่ง

กำหนดให้เจ้าของเรือหรือผู้ครอบครองเรือไม่ดำเนินการให้นายเรือ ลูกเรือ หรือคนประจำเรือมีทักษะและความคุ้นเคยในการจัดการขยะ ตามมาตรา ๑๒๐/๑๓ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ บาท (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๓๗)

๒.๓๖ กำหนดโทษปรับทางปกครองกรณีเจ้าของแท่นหรือผู้ครอบครองแท่นไม่ดำเนินการตามมาตรา ๑๒๐/๑๓ วรรคสอง

กำหนดให้เจ้าของแท่นหรือผู้ครอบครองแท่นไม่ดำเนินการให้ผู้จัดการแท่น หรือผู้ปฏิบัติหน้าที่บนแท่นมีทักษะและความคุ้นเคยในการจัดการขยะ ตามมาตรา ๑๒๐/๑๓ วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกิน ๒๐๐,๐๐๐ บาท (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๓๘)



**๒.๓๗ กำหนดโทษปรับทางปกครองกรณีมีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติ
ตามมาตรา ๑๒๐/๑๔**

กำหนดให้นายเรือหรือผู้จัดการแทนผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๑๔ ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท

ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๑๔ เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ เจ้าของแท่น หรือผู้ครอบครองแท่น ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ บาท

(ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๓๙)

**๒.๓๘ กำหนดโทษปรับทางปกครองกรณีมีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติ
ตามมาตรา ๑๒๐/๑๕**

กำหนดให้นายเรือหรือผู้จัดการแทนผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๑๕ ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ บาท (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๔๐)

**๒.๓๙ กำหนดโทษปรับรายวัน กรณีเจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ
ไม่ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องตามที่เจ้าท่ากำหนดตามมาตรา ๑๒๐/๒๑ วรรคหนึ่ง (๑)**

กำหนดให้ในกรณีที่เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ ไม่ปฏิบัติ หรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามมาตรา ๑๒๐/๒๑ วรรคหนึ่ง (๑) ให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ ต้องโทษปรับรายวันในอัตราดังต่อไปนี้ ตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนจนกว่า จะปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้อง

(๑) วันละไม่เกิน ๒๐๐,๐๐๐ บาท สำหรับกรณีไม่มีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้ เกี่ยวกับการจัดการขยะ ไม่มีที่กักเก็บขยะ หรือเรือมีสภาพที่ไม่สามารถป้องกันการรั่วไหลของขยะได้

(๒) วันละไม่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ บาท สำหรับกรณีมีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้ เกี่ยวกับการจัดการขยะหรือมีที่กักเก็บขยะไม่เพียงพอหรือไม่อยู่ในสภาพที่เหมาะสมในการใช้ หรือเรือ มีสภาพเสี่ยงที่จะเกิดการรั่วไหลของขยะอันอาจส่งผลกระทบต่อการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๔๑)

**๒.๔๐ กำหนดโทษปรับรายวันกรณีเจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ
ไม่ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องตามที่เจ้าท่ากำหนดตามมาตรา ๑๒๐/๒๑ วรรคหนึ่ง (๒)**

กำหนดให้ในกรณีเจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ ไม่ปฏิบัติ หรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามมาตรา ๑๒๐/๒๑ วรรคหนึ่ง (๒) ให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ ต้องโทษปรับรายวันในอัตราดังต่อไปนี้ ตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนจนกว่า จะปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้อง

(๑) วันละไม่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ บาท สำหรับกรณีไม่มีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ หรือบันทึกการจัดการขยะในปุมเรือหรือเอกสารอื่น



(๒) วันละไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท สำหรับกรณีมีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ หรือบันทึกการจัดการขยะในปุมเรือหรือเอกสารอื่น ที่ไม่ครบถ้วนหรือไม่ถูกต้อง (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๔๒)

๒.๔๑ กำหนดโทษปรับรายวันกรณีเจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ ไม่ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องตามที่เจ้าท่ากำหนดตามมาตรา ๑๒๐/๒๑ วรรคหนึ่ง (๓)

กำหนดให้ในกรณีที่เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ ไม่ปฏิบัติ หรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามมาตรา ๑๒๐/๒๑ วรรคหนึ่ง (๓) ให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ ต้องโทษปรับรายวัน วันละไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท ตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืน จนกว่าจะปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้อง (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๔๓)

๒.๔๒ กำหนดโทษปรับรายวันกรณีเจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น ไม่ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องตามที่เจ้าท่ากำหนดตามมาตรา ๑๒๐/๒๔ วรรคหนึ่ง (๑)

กำหนดให้ในกรณีที่เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น ไม่ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามมาตรา ๑๒๐/๒๔ วรรคหนึ่ง (๑) ให้เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น ต้องโทษปรับรายวันในอัตราดังต่อไปนี้ ตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนจนกว่าจะปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้อง

(๑) วันละไม่เกิน ๔๐๐,๐๐๐ บาท สำหรับกรณีไม่มีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้ เกี่ยวกับการจัดการขยะ ไม่มีที่กักเก็บขยะ หรือแท่นมีสภาพที่ไม่สามารถป้องกันการรั่วไหลของขยะได้

(๒) วันละไม่เกิน ๒๐๐,๐๐๐ บาท สำหรับกรณีมีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้ เกี่ยวกับการจัดการขยะ หรือมีที่กักเก็บขยะไม่เพียงพอ หรือไม่อยู่ในสภาพที่เหมาะสมในการใช้ หรือแท่น มีสภาพเสี่ยงที่จะเกิดการรั่วไหลของขยะอันอาจส่งผลกระทบต่อการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๔๔)

๒.๔๓ กำหนดโทษปรับรายวันกรณีเจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น ไม่ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องตามที่เจ้าท่ากำหนดตามมาตรา ๑๒๐/๒๔ วรรคหนึ่ง (๒)

กำหนดให้ในกรณีที่เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น ไม่ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามมาตรา ๑๒๐/๒๔ วรรคหนึ่ง (๒) ให้เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น ต้องโทษปรับรายวันในอัตราดังต่อไปนี้ ตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนจนกว่าจะปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้อง

(๑) วันละไม่เกิน ๒๐๐,๐๐๐ บาท สำหรับกรณีไม่มีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ หรือบันทึกการจัดการขยะ

(๒) วันละไม่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ บาท สำหรับกรณีมีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ หรือบันทึกการจัดการขยะที่ไม่ครบถ้วนหรือไม่ถูกต้อง (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๔๕)



๒.๔๔ กำหนดโทษปรับรายวันกรณีเจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น ไม่ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องตามที่เจ้าท่ากำหนดตามมาตรา ๑๒๐/๒๔ วรรคหนึ่ง (๓)

กำหนดให้ในกรณีที่เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น ไม่ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามมาตรา ๑๒๐/๒๔ วรรคหนึ่ง (๓) ให้เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น ต้องโทษปรับรายวัน วันละไม่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ บาท ตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนจนกว่าจะปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้อง (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๔๖)

๒.๔๕ กำหนดโทษอาญา กรณีมีการต่อสู้ขัดขวางไม่ให้เจ้าท่าขึ้นไปตรวจสอบเรือ หรือแท่น หรือปิดบังหรือซ่อนเร้นเอกสารหรือหลักฐานต่อเจ้าท่า ไม่ให้เอกสารหรือหลักฐานตามที่เจ้าท่าร้องขอ หรือแสดงเอกสารหรือหลักฐานหรือแจ้งข้อความอันเป็นเท็จต่อเจ้าท่า

กำหนดให้ผู้ใดต่อสู้ขัดขวางไม่ให้เจ้าท่าขึ้นไปตรวจสอบเรือหรือแท่นในทะเล หรือปิดบังหรือซ่อนเร้นเอกสารหรือหลักฐานต่อเจ้าท่า ไม่ให้เอกสารหรือหลักฐานตามที่เจ้าท่าร้องขอ หรือแสดงเอกสารหรือหลักฐานหรือแจ้งข้อความอันเป็นเท็จต่อเจ้าท่า ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน ๑ ปี ปรับไม่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการต่อสู้หรือขัดขวางดังกล่าวได้กระทำโดยใช้กำลังประทุษร้ายหรือขู่เข็ญว่าจะใช้กำลังประทุษร้าย ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน ๒ ปี หรือปรับไม่เกิน ๒๐๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการกระทำดังกล่าว ได้กระทำโดยมีหรือใช้อาวุธ ผู้กระทำต้องระวางโทษหนักกว่าโทษที่กฎหมายบัญญัติไว้ในสองวรรคก่อนกึ่งหนึ่ง (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๔๗)

๒.๔๖ การเปรียบเทียบความผิด

กำหนดให้เจ้าท่ามีอำนาจเปรียบเทียบความผิดที่มีโทษปรับทางปกครองตามส่วนนี้

หลักเกณฑ์ในการเปรียบเทียบตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศกำหนดโดยคำนึงความร้ายแรงของพฤติกรรมแห่งการทำความผิดด้วย (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๔๘)

๒.๔๗ การฟ้องบังคับให้ชำระค่าปรับทางปกครอง

กำหนดให้ในกรณีที่ผู้ถูกปรับทางปกครองตามส่วนนี้ไม่ชำระค่าปรับทางปกครอง ให้เจ้าท่ามีอำนาจฟ้องคดีต่อศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีอาญาเพื่อบังคับชำระค่าปรับทางปกครอง ในกรณี ถ้าศาลพิพากษาให้ชำระค่าปรับทางปกครอง หากผู้นั้นไม่ชำระค่าปรับทางปกครองภายใน ๓๐ วัน นับแต่วันที่ศาลมีคำพิพากษา ให้ยึดทรัพย์สินของผู้นั้นเพื่อชดใช้แทนค่าปรับทางปกครอง แต่มีให้นำมาตรการกักขังแทนค่าปรับมาใช้แก่ผู้นั้น

ในกรณีที่มีการวางหลักประกันตามมาตรา ๑๒๐/๒๓ ให้หักหลักประกันเป็นการชำระค่าปรับ

(ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๔๙)

**๒.๔๘ คดีเป็นอันเลิกกันเมื่อมีการเปรียบเทียบความผิด**

กำหนดให้เมื่อเจ้าทำได้กระทำการเปรียบเทียบความผิดตามส่วนนี้ และผู้กระทำความผิดได้ชำระค่าปรับตามที่เจ้าทำเปรียบเทียบภายใน ๓๐ วัน นับแต่วันที่ มีการเปรียบเทียบแล้ว ให้คดีนั้นเป็นอันเลิกกัน

ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดยินยอมให้เปรียบเทียบแต่ไม่ชำระเงินค่าปรับภายใน ระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง ให้ดำเนินคดีเพื่อฟ้องร้องต่อไป ในกรณีเช่นว่านี้ ให้อายุความ เริ่มนับเมื่อพ้นกำหนดระยะเวลาดังกล่าว

(ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๕๐)



บทวิเคราะห์
ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

๑. เหตุผลที่จำเป็นต้องตราพระราชบัญญัติ

โดยที่ประเทศไทยมีนโยบายที่จะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ภาคผนวก ๕ ว่าด้วยกฎข้อบังคับสำหรับการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ (MARPOL Annex V Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from Ships) เพื่อร่วมมือกับนานาประเทศในการควบคุมมิให้มีการทิ้งขยะจากเรือหรือแท่นที่เป็นสิ่งก่อสร้างในทะเล ทั้งที่ติดตรงอยู่กับที่หรือลอยน้ำได้ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดและมาตรฐานที่อนุสัญญากำหนด และสอดคล้องกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) เกี่ยวกับการป้องกัน การลด และการควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเล โดยรัฐภาคีต้องดำเนินการควบคุมมิให้เรือหรือแท่นที่อยู่ในทะเลอาณาเขต และเขตเศรษฐกิจจำเพาะ รวมทั้งเรือของรัฐภาคีที่เดินอยู่ในทะเลทั่วโลกละเมิดข้อกำหนดของอนุสัญญา และต้องจัดให้มีมาตรการเพื่อรองรับการดำเนินการดังกล่าว ซึ่งกฎหมายไทยที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันยังไม่ครอบคลุมเพียงพอ สมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทยโดยเพิ่มบทบัญญัติว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล กำหนดมาตรการในการควบคุมการทิ้งขยะจากเรือและแท่น ให้เป็นไปตามหลักมาตรฐานสากลและให้เป็นไปตามพันธกรณีแห่งอนุสัญญา อันเป็นการป้องกันมิให้เกิดมลพิษและคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

๒. ประเด็นสำคัญจากการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่หนึ่งและวาระที่สอง
ชั้นรับหลักการ

๒.๑ วาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการ^๒

๒.๑.๑ การเสนอร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. เสนอโดยคณะรัฐมนตรี ต่อประธานสภาผู้แทนราษฎร เมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๔ และได้เข้าสู่การพิจารณาของที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๑๔ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันพุธที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๖๔

๒.๑.๒ สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายอธิรัฐ รัตนเศรษฐ) ได้แถลงหลักการและเหตุผล พร้อมทั้งกล่าวถึงสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

^๒ สามารถสืบค้นเอกสารแนบระเบียบวาระ เอกสารประกอบการพิจารณา และบันทึกการประชุมในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการได้จากเว็บไซต์ E-Library ห้องสมุดอิเล็กทรอนิกส์ สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร <https://library.parliament.go.th/th/house-representatives-documents> หรือสแกนข้อมูลผ่าน QR CODE หมายเลข ๑ ถึง ๔ ในหน้าที่ ๓๐ ของเอกสารฉบับนี้



หลักการ คือ แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ (เพิ่ม (ข/๓) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล ในหมวดที่ ๖ ข้อบังคับเบ็ดเตล็ด ของภาค ๑ ข้อบังคับทั่วไป)

สำหรับเหตุผลที่จำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ คือ โดยที่ประเทศไทย มีนโยบายที่จะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ภาคผนวก ๕ ว่าด้วยกฎข้อบังคับสำหรับการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ (MARPOL Annex V Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from Ships) เพื่อร่วมมือกับนานา ประเทศในการควบคุมมิให้มีการทิ้งขยะจากเรือหรือแท่นที่เป็นสิ่งก่อสร้างในทะเลที่ติดตั้งอยู่กับที่ หรือลอยน้ำได้ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดและมาตรฐานที่อนุสัญญากำหนด และสอดคล้องกับอนุสัญญา สหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ (United Nation Convention on the Law of the Sea 1982) เกี่ยวกับการป้องกัน การลด และการควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเล โดยรัฐภาคีต้องดำเนินการควบคุมมิให้เรือหรือแท่นที่อยู่ในทะเลอาณาเขตและเขตเศรษฐกิจจำเพาะ รวมทั้งเรือของรัฐภาคีที่เดินอยู่ในทะเลทั่วโลกละเมิดข้อกำหนดของอนุสัญญา และต้องจัดให้มีมาตรการ เพื่อรองรับการดำเนินการดังกล่าว ซึ่งกฎหมายไทยที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันยังไม่ครอบคลุมเพียงพอ สมควร แก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทยโดยเพิ่มบทบัญญัติว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล กำหนดมาตรการในการควบคุมการทิ้งขยะจากเรือและแท่นให้เป็นไปตามหลักมาตรฐานสากล และให้เป็นไปตามพันธกรณีแห่งอนุสัญญา อันเป็นการป้องกันมิให้เกิดมลพิษและคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ทางทะเล จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ที่คณะรัฐมนตรี เสนอต่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการมีสาระสำคัญ ดังนี้

(๑) กำหนดให้พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนด ๙๐ วัน นับแต่วันประกาศ ในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป (ร่างมาตรา ๒)

(๒) กำหนดสาระสำคัญให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ภาคผนวก ๕ ว่าด้วยกฎข้อบังคับสำหรับการป้องกัน มลพิษจากขยะบนเรือ และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ โดยการเพิ่มส่วน (ข/๓) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล ในหมวด ๖ ข้อบังคับเบ็ดเตล็ด ของภาค ๑ ข้อบังคับทั่วไป แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๒ ถึงมาตรา ๑๒๐/๕๐) ดังนี้

(๒.๑) กำหนดเพิ่มบทนิยามของคำที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ คำว่า “ทิ้ง” “ขยะ” “เรือไทย” “แท่น” “พื้นที่พิเศษ” “อนุสัญญา” และ “รัฐภาคี” เพื่อประโยชน์ในการใช้บังคับกฎหมาย (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๒)

(๒.๒) กำหนดขอบเขตการบังคับใช้บทบัญญัติใน ส่วน ข/๓ ว่าด้วยการทิ้งขยะ ในทะเล โดยให้คำว่า “ทะเล” หมายถึง ทะเลในน่านน้ำไทย และขยายครอบคลุมไปถึงทะเลที่อยู่ในเขต เศรษฐกิจจำเพาะตามประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย แต่ไม่รวมถึงทะเลสาบสงขลา (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๓)



(๒.๓) กำหนดมิให้นำความใน “ส่วน (ข/๓) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล” มาใช้บังคับกับเรือของทางราชการหรือเรือที่ใช้ในกิจการของรัฐซึ่งมิได้มีวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์ (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๔)

(๒.๔) กำหนดให้เรือไทยหรือแท่นที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองเป็นผู้มีสัญชาติไทยกระทำความผิดตามที่กำหนดไว้ใน “ส่วน (ข/๓) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล” ที่เกิดขึ้นนอกราชอาณาจักรไทย ให้ถือว่าเป็นการกระทำในราชอาณาจักรไทย (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มความเป็นมาตรา ๑๒๐/๕)

(๒.๕) กำหนดให้เรือต่างประเทศหรือแท่นที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองมิได้เป็นผู้มีสัญชาติไทยกระทำความผิดตามที่กำหนดไว้ใน “ส่วน (ข/๓) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล” ที่เกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะตามประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย ให้ถือว่าเป็นการกระทำในราชอาณาจักรไทย (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๖)

(๒.๖) กำหนดมิให้มีการทิ้งขยะจากเรือหรือแท่นลงในพื้นที่ในทะเล เว้นแต่การทิ้งขยะจะเป็นไปตามประเภทของขยะและเป็นการทิ้งตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๗)

(๒.๗) กำหนดมิให้ผู้ใดทิ้งขยะจากเรือไทยลงไปในพื้นที่พิเศษ เว้นแต่เป็นการทิ้งขยะตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศกำหนด โดยคำนึงถึงอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๗๘ รวมตลอดถึงภาคผนวก (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๘)

(๒.๘) กำหนดให้การทิ้งขยะจากเรือหรือแท่นลงไปทะเล เฉพาะกรณีดังต่อไปนี้
 ๑) การทิ้งในปริมาณเท่าที่จำเป็นเพื่อรักษาไว้ซึ่งความปลอดภัยของเรือหรือแท่น หรือความปลอดภัยของผู้ที่อยู่บนเรือหรือแท่น หรือเพื่อช่วยเหลือชีวิตมนุษย์
 ๒) การสละทิ้งเครื่องมือทำการประมงเท่าที่จำเป็นเพื่อมิให้สิ่งแวดลอมทางทะเลถูกทำลาย หรือเพื่อความปลอดภัยของเรือหรือผู้ที่อยู่บนเรือ
 ๓) การทิ้งเศษอาหารที่เก็บไว้จะก่อให้เกิดผลเสียร้ายแรงต่อสุขภาพของผู้ที่อยู่บนเรือหรือแท่น
 ๔) การรั่วไหลของขยะโดยอุบัติเหตุซึ่งผู้ที่อยู่บนเรือหรือแท่นได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรทั้งก่อนและหลังจากเกิดความเสียหาย เพื่อป้องกันหรือลดการรั่วไหลให้น้อยที่สุดแล้ว
 ๕) เครื่องมือทำการประมงหลุดหายไปโดยอุบัติเหตุโดยผู้ควบคุมเรือได้ใช้ความระมัดระวังอย่างเพียงพอแล้ว (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๙)

(๒.๙) กำหนดให้นายเรือมีหน้าที่ต้องรายงานไปยังรัฐที่เรือนั้นจดทะเบียน และรัฐชายฝั่งให้ทราบ กรณีการสละทิ้งหรือการหลุดหายไปของเครื่องมือทำการประมงอันอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลหรือการเดินทางเรืออย่างมีนัยสำคัญ (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๑๐)

(๒.๑๐) กำหนดให้เรือหรือแท่นต้องมีอุปกรณ์ เครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ และมีที่กักเก็บขยะให้เพียงพอที่สามารถป้องกันการรั่วไหลของขยะได้ และจะต้องอยู่ในสภาพที่ใช้การได้ดี (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๑๑)



(๒.๑๑) กำหนดให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ นายเรือ เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น และผู้จัดการแท่น มีหน้าที่ต้องดำเนินการจัดทำป้ายประกาศเพื่ออธิบายถึงข้อกำหนดเกี่ยวกับการทิ้งขยะ แผนจัดการขยะ บันทึกการจัดการขยะในปุมเรือหรือเอกสารอื่น โดยขึ้นอยู่กับขนาดของเรือและประเภทของเรือตามที่กำหนดไว้ ส่วนกรณีของแท่นต้องมีทั้งป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ และบันทึกการจัดการขยะโดยให้ใช้ภาษาที่ใช้ในการปฏิบัติงานของคนประจำเรือหรือผู้ปฏิบัติหน้าที่บนแท่นและภาษาอังกฤษ (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๑๒)

(๒.๑๒) กำหนดให้เจ้าของเรือหรือผู้ครอบครองเรือจัดให้นายเรือ ลูกเรือ และคนประจำเรือ หรือเจ้าของแท่นหรือผู้ครอบครองแท่นจัดให้บุคคลที่ปฏิบัติหน้าที่บนแท่น แล้วแต่กรณี มีทักษะและความคุ้นเคยในการจัดการขยะ (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๑๓)

(๒.๑๓) กำหนดให้นายเรือควบคุมลูกเรือหรือคนประจำเรือ หรือผู้จัดการแท่นควบคุมผู้ปฏิบัติหน้าที่บนแท่น แล้วแต่กรณี ให้นำขยะจากแท่นไปทิ้งที่เรือรับขยะหรือสิ่งรองรับขยะบนท่าเรือ (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๑๔)

(๒.๑๔) กำหนดให้นายเรือควบคุมผู้ที่อยู่บนเรือ หรือผู้จัดการแท่นควบคุมผู้ที่อยู่บนแท่น ให้ทิ้งขยะลงในภาชนะหรือสถานที่ที่จัดไว้บนเรือหรือแท่นแล้วแต่กรณี (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๑๕)

(๒.๑๕) กำหนดให้ในกรณีที่มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่า เรือหรือแท่นใดในทะเลในน่านน้ำไทยฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติใน “ส่วน (ข/๓) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล” เจ้าท่าอาจสั่งด้วยวาจาหรือมีหนังสือให้นายเรือหรือผู้ควบคุมเรือชะลอเรือ หยุดเรือ หรือจอดเรือเป็นการชั่วคราว และขึ้นไปตรวจสอบเรือหรือแท่นได้ทั้งในเวลากลางวันและเวลากลางคืน รวมทั้งสามารถสั่งให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ นายเรือ เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น แสดงเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้อง (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๑๖)

(๒.๑๖) กำหนดให้ในกรณีที่มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่า เรือหรือแท่นที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติใน “ส่วน (ข/๓) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล” เจ้าท่าอาจสั่งด้วยวาจาหรือมีหนังสือให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ นายเรือ เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น แสดงเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องก่อนที่จะขึ้นไปตรวจสอบเรือหรือแท่น หากบุคคลดังกล่าวไม่แสดงเอกสารหรือหลักฐาน หรือแสดงเอกสารหรือหลักฐานอันเป็นเท็จ หรือพบว่าการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามในเรื่องดังกล่าวก่อให้เกิดความเสียหายหรือเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดมลพิษอย่างมีนัยสำคัญอันมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล เจ้าท่าอาจสั่งด้วยวาจาหรือมีหนังสือให้นายเรือหรือผู้ควบคุมเรือชะลอเรือ หยุดเรือ หรือจอดเรือเป็นการชั่วคราว และขึ้นไปตรวจสอบเรือหรือแท่นทั้งในเวลากลางวันและเวลากลางคืนได้ (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๑๗)

(๒.๑๗) กำหนดให้เจ้าท่าดำเนินการตรวจสอบการกระทำความผิดและดำเนินคดีกับเรือต่างประเทศที่อยู่ภายในทะเลในน่านน้ำไทย เมื่อมีการกระทำความผิดตามมาตรา ๑๒๐/๗ หรือมาตรา ๑๒๐/๘ ในน่านน้ำภายในทะเลอาณาเขต หรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐภาคีอื่น ซึ่งไม่ใช่ความผิดต่อเนืองที่อยู่ในเขตอำนาจของศาลไทย และรัฐภาคีซึ่งเรือนั้นจดทะเบียนหรือรัฐภาคีอื่นซึ่งได้รับความเสียหายหรือได้รับผลกระทบจากการทิ้งขยะของเรือนั้นร้องขอให้รัฐบาลไทยตรวจสอบเรือต่างประเทศดังกล่าว (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๑๘)



(๒.๑๘) กำหนดให้การดำเนินคดีแทนรัฐภาคีที่ร้องขอตามมาตรา ๑๒๐/๑๘ ต้องอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ ดังนี้ ๑) การดำเนินการนั้นต้องไม่ขัดต่อประโยชน์สาธารณะ ๒) การกระทำ ซึ่งเป็นมูลกรณีของการดำเนินคดีนั้นเข้าลักษณะความผิดตามบทบัญญัติในส่วนนี้ และ ๓) รัฐภาคีที่ร้องขอตกลงหรือยินยอมที่จะให้ความช่วยเหลือในทำนองเดียวกันเป็นการตอบแทนหากได้รับคำร้องขอจากรัฐบาลไทย แต่ในกรณีที่รัฐภาคีที่ร้องขออ้างว่าจะดำเนินคดีกับเรือต่างประเทศนั้นเอง เจ้าท่าต้องส่งมอบหลักฐานที่เกี่ยวข้องและบันทึกผลการตรวจสอบ ตลอดจนหลักประกันต่าง ๆ ที่มีการวางไว้กับเจ้าท่าให้รัฐภาคีที่ร้องขอ และรัฐบาลไทยอาจเรียกค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากรัฐภาคีที่ร้องขอได้ (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๑๙)

(๒.๑๙) กำหนดให้ในกรณีที่เจ้าท่าขึ้นไปตรวจสอบบนเรือใดตามมาตรา ๑๒๐/๑๖ หรือมาตรา ๑๒๐/๑๗ หากพบว่ามีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๗ มาตรา ๑๒๐/๘ หรือมาตรา ๑๒๐/๑๔ ให้เจ้าท่ามีคำสั่งห้ามออกเรือ หรือให้นำเรือไปจอดในบริเวณที่เจ้าท่ากำหนด กรณีเป็นเรือต่างประเทศ ให้เจ้าท่าแจ้งเหตุในการออกคำสั่งดังกล่าวไปยังรัฐที่เรือนั้นจดทะเบียนด้วย (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๒๐)

(๒.๒๐) กำหนดให้ในกรณีที่เจ้าท่าขึ้นไปตรวจสอบบนเรือใดตามมาตรา ๑๒๐/๑๖ หรือมาตรา ๑๒๐/๑๗ หากพบว่าไม่มีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ ไม่มีที่กักเก็บขยะ หรือมีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ หรือมีที่กักเก็บขยะไม่เพียงพอหรือไม่อยู่ในสภาพที่เหมาะสมในการใช้ หรือเรือมีสภาพเสี่ยงที่จะเกิดการรั่วไหลของขยะอันอาจส่งผลกระทบต่อการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล หรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๑๒ วรรคหนึ่ง (๑) (๒) หรือ (๓) หรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๑๓ วรรคหนึ่ง ให้เจ้าท่ามีคำสั่งห้ามออกเรือ หรือนำเรือไปจอดในบริเวณที่กำหนดและห้ามนำเรือออกจากบริเวณนั้น และสั่งให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด และเมื่อได้ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องตามคำสั่งแล้ว ให้เจ้าท่ายกเลิกคำสั่งห้ามออกเรือได้ (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๒๑)

(๒.๒๑) กำหนดให้กรณีที่เจ้าท่าได้มีคำสั่งห้ามออกเรือตามมาตรา ๑๒๐/๒๐ และมาตรา ๑๒๐/๒๑ ให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือมีหน้าที่ต้องจัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยและการดูแลรักษาเรือ เพื่อมิให้มีผลกระทบต่อการเดินทางเรือและสภาพแวดล้อมทางทะเล (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๒๒)

(๒.๒๒) กำหนดให้ในระหว่างการดำเนินคดี เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรืออาจร้องขอให้เจ้าท่ายกเลิกคำสั่งห้ามออกเรือตามมาตรา ๑๒๐/๒๐ หรือมาตรา ๑๒๐/๒๑ ได้ โดยเจ้าท่าจะมีคำสั่งยกเลิกคำสั่งห้ามออกเรือได้ก็ต่อเมื่อเรือมีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ หรือมีที่กักเก็บขยะอย่างเพียงพอและเหมาะสมในการใช้ หรือมีมาตรการในการป้องกันการทิ้งขยะตามที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศกำหนด และได้ดำเนินการแก้ไขหรือจัดการขยะที่ทิ้งดังกล่าวแล้ว พร้อมทั้งได้ดำเนินการวางหลักประกันเพื่อความรับผิดชอบทั้งในส่วนของโทษปรับทางอาญาและค่าปรับทางปกครอง และค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อมตามจำนวนที่เจ้าท่ากำหนด



ในกรณีมีเงินเหลือจากการหักประกันชำระแทนค่าปรับและค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อม ให้เจ้าท่าแจ้งโดยไม่ชักช้าแก่เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือทราบเพื่อให้ขอรับหลักประกันที่เหลือคืนภายใน ๑ ปี นับแต่วันที่ได้รับแจ้งจากเจ้าท่า หากไม่ติดต่อขอรับคืนภายในกำหนดเวลาดังกล่าว ให้เงินดังกล่าวตกเป็นของแผ่นดิน (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๒๓)

(๒.๒๓) กำหนดให้เจ้าท่าสั่งให้เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด ในกรณีที่เจ้าท่าขึ้นไปตรวจสอบบนแท่นแล้วพบว่าไม่มีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ ไม่มีที่กักเก็บขยะหรือมีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ หรือมีที่กักเก็บขยะไม่เพียงพอหรือไม่อยู่ในสภาพที่เหมาะสมในการใช้ หรือแท่นมีสภาพเสี่ยงที่จะเกิดการรั่วไหลของขยะอันอาจส่งผลกระทบต่อการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล หรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๑๒ วรรคหนึ่ง (๔) หรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๑๓ วรรคสอง (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๒๔)

(๒.๒๔) กำหนดให้เจ้าท่าสามารถขอความช่วยเหลือจากพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจหรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องในการขึ้นไปตรวจสอบเรือหรือแท่นตามบทบัญญัติใน “ส่วน (ข/๓) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล” ได้ (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มความเป็นมาตรา ๑๒๐/๒๕)

(๒.๒๕) กำหนดให้ศาลจังหวัดที่ใกล้เคียงสถานที่ที่มีการกระทำความผิดมีเขตอำนาจในการดำเนินคดีเกี่ยวกับการกระทำความผิดใน “ส่วน (ข/๓) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล” ที่เกิดจากเรือหรือแท่น (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๒๖)

(๒.๒๖) กำหนดให้ผู้กระทำความผิดที่ทิ้งขยะจากเรือหรือแท่นลงไปทะเลในน่านน้ำไทยซึ่งเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๗ อันก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมอย่างร้ายแรง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน ๓ ปี หรือปรับไม่เกิน ๓๐๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๒๗)

(๒.๒๗) กำหนดให้ผู้กระทำความผิดที่ทิ้งขยะจากเรือหรือแท่นลงไปทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย ซึ่งเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๗ ต้องระวางปรับทางปกครองไม่เกิน ๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๒๘)

(๒.๒๘) กำหนดให้ผู้กระทำความผิดที่ทิ้งขยะจากเรือไทยลงไปในพื้นที่พิเศษซึ่งเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๘ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน ๔ ปี หรือปรับไม่เกิน ๕๐๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (ร่างมาตรา ๑๒๐/๒๙)

(๒.๒๙) กำหนดให้ผู้กระทำความผิดที่ทิ้งขยะจากเรือหรือแท่นลงไปทะเลในน่านน้ำไทยหรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทยโดยฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๗ หรือผู้ใดที่ทิ้งขยะจากเรือไทยลงไปในพื้นที่พิเศษ ซึ่งเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๘ เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน ๗ ปี และปรับไม่เกิน ๕๐๐,๐๐๐ บาท แต่หากการฝ่าฝืนดังกล่าวเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ ๑ ปีถึง ๑๐ ปี และปรับไม่เกิน ๕๐๐,๐๐๐ บาท (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๓๐)



(๒.๓๐) กำหนดให้ผู้กระทำความผิดที่ทิ้งขยะจากเรือหรือแท่นลงไปในทะเล ในน่านน้ำไทยหรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทยตามมาตรา ๑๒๐/๗ หรือผู้กระทำความผิดที่ทิ้งขยะจากเรือไทยลงไปในพื้นที่พิเศษตามมาตรา ๑๒๐/๘ และเจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ เจ้าของแท่น หรือผู้ครอบครองแท่น แล้วแต่กรณี ต้องร่วมกันดำเนินการแก้ไขหรือจัดการขยะที่ทิ้งหรือร่วมกันชดใช้ค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อมภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนด และกำหนดให้นำมาตรการบังคับทางปกครองตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองมาใช้บังคับกับกรณีที่ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อมภายในระยะเวลาที่กำหนด (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๓๑)

(๒.๓๑) กำหนดให้การทิ้งขยะที่ผู้กระทำไม่มีความผิดตามมาตรา ๑๒๐/๘ หากก่อให้เกิดมลพิษหรือความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานของรัฐต้องดำเนินการขจัดขยะหรือมลพิษและฟื้นฟูสภาพแวดล้อมที่เสียไปให้กลับคืนสู่สภาพเดิม ผู้ขึ้นต้องชดใช้ค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อม (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๓๒)

(๒.๓๒) กำหนดให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือที่ไม่ดำเนินการจัดให้เรือมีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ หรือมีที่กักเก็บขยะ หรือเรือมีสภาพที่ไม่สามารถป้องกันการรั่วไหลของขยะ ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกิน ๔๐๐,๐๐๐ บาท กรณีมีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ หรือมีที่กักเก็บขยะ แต่มีจำนวนไม่เพียงพอหรือไม่อยู่ในสภาพที่เหมาะสมในการใช้ หรือเรือมีสภาพเสี่ยงที่จะเกิดการรั่วไหลของขยะอันอาจส่งผลกระทบต่อการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล ให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกิน ๒๐๐,๐๐๐ บาท (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๓๓)

(๒.๓๓) กำหนดให้เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น ที่ไม่จัดให้แท่นมีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ หรือมีที่กักเก็บขยะ หรือแท่นมีสภาพที่ไม่สามารถป้องกันการรั่วไหลของขยะได้ตามมาตรา ๑๒๐/๑๑ ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกิน ๘๐๐,๐๐๐ บาท กรณีมีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ หรือมีที่กักเก็บขยะ แต่มีจำนวนไม่เพียงพอหรือไม่อยู่ในสภาพที่เหมาะสมในการใช้ หรือแท่นมีสภาพเสี่ยงที่จะเกิดการรั่วไหลของขยะอันอาจส่งผลกระทบต่อการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกิน ๔๐๐,๐๐๐ บาท (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๓๔)

(๒.๓๔) กำหนดให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๑๒ โดยไม่ดำเนินการจัดให้มีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ หรือบันทึกการจัดการขยะในปุมเรือหรือเอกสารอื่น ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกิน ๒๐๐,๐๐๐ บาท และกรณีมีการดำเนินการจัดให้มีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ หรือบันทึกการจัดการขยะในปุมเรือหรือเอกสารอื่น แต่ไม่ครบถ้วนหรือไม่ถูกต้อง ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ บาท (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๓๕)



(๒.๓๕) กำหนดให้เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่นที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๑๒ โดยไม่ดำเนินการจัดให้มีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ หรือบันทึกการจัดการขยะ ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกิน ๔๐๐,๐๐๐ บาท และกรณีมีการดำเนินการจัดให้มีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ หรือบันทึกการจัดการขยะ แต่ไม่ครบถ้วนหรือไม่ถูกต้อง ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกิน ๒๐๐,๐๐๐ บาท (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๓๖)

(๒.๓๖) กำหนดให้เจ้าของเรือหรือผู้ครอบครองเรือที่ไม่ดำเนินการให้นายเรือ ลูกเรือ หรือคนประจำเรือมีทักษะและความคุ้นเคยในการจัดการขยะตามมาตรา ๑๒๐/๑๓ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ บาท (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๓๗)

(๒.๓๗) กำหนดให้เจ้าของแท่นหรือผู้ครอบครองแท่นที่ไม่ดำเนินการให้ผู้จัดการแท่น หรือผู้ปฏิบัติหน้าที่บนแท่นมีทักษะและความคุ้นเคยในการจัดการขยะตามมาตรา ๑๒๐/๑๓ วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกิน ๒๐๐,๐๐๐ บาท (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๓๘)

(๒.๓๘) กำหนดให้นายเรือที่ไม่ควบคุมลูกเรือหรือคนประจำเรือนำขยะบนเรือ หรือผู้จัดการแท่นที่ไม่ควบคุมผู้ปฏิบัติหน้าที่บนแท่นนำขยะจากแท่น ไปทิ้งที่เรือรับขยะหรือสิ่งรองรับขยะบนท่าเรือ อันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๑๔ ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท และเจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ เจ้าของแท่น หรือผู้ครอบครองแท่น ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ บาท (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๓๙)

(๒.๓๙) กำหนดให้นายเรือที่ไม่ควบคุมผู้ที่อยู่บนเรือ หรือผู้จัดการแท่นที่ไม่ควบคุมผู้ที่อยู่บนแท่น ให้ทิ้งขยะลงในภาชนะหรือสถานที่ที่จัดไว้บนเรือหรือแท่น อันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๑๕ ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ บาท (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๔๐)

(๒.๔๐) กำหนดให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือที่ไม่ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามมาตรา ๑๒๐/๒๑ วรรคหนึ่ง (๑) ต้องระวางโทษปรับเป็นรายวันตลอดระยะเวลาที่ยังฝ่าฝืนจนกว่าจะปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้อง ได้แก่ ๑) กรณีไม่มีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ ไม่มีที่กักเก็บขยะ หรือเรือมีสภาพที่ไม่สามารถป้องกันการรั่วไหลของขยะได้ ต้องระวางโทษปรับวันละไม่เกิน ๒๐๐,๐๐๐ บาท ๒) กรณีมีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะหรือมีที่กักเก็บขยะไม่เพียงพอหรือไม่อยู่ในสภาพที่เหมาะสมในการใช้ หรือเรือมีสภาพเสี่ยงที่จะเกิดการรั่วไหลของขยะอันอาจส่งผลกระทบต่อการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล ต้องระวางโทษปรับวันละไม่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ บาท (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๔๑)

(๒.๔๑) กำหนดให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือที่ไม่ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามมาตรา ๑๒๐/๒๑ วรรคหนึ่ง (๒) ต้องระวางโทษปรับเป็นรายวันตลอดระยะเวลาที่ยังฝ่าฝืนจนกว่าจะปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้อง ได้แก่ ๑) กรณีไม่มีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ หรือบันทึกการจัดการขยะในปุมเรือหรือเอกสารอื่น ต้องระวางโทษปรับวันละไม่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ บาท ๒) กรณีมีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ หรือบันทึกการจัดการขยะในปุมเรือหรือเอกสารอื่น ที่ไม่ครบถ้วนหรือไม่ถูกต้อง ต้องระวางโทษปรับวันละไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๔๒)



(๒.๔๒) กำหนดให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือที่ไม่ดำเนินการจัดให้นายเรือ ลูกเรือ และคนประจำเรือ มีทักษะและความคุ้นเคยในการจัดการขยะ และไม่ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามมาตรา ๑๒๐/๒๑ วรรคหนึ่ง (๓) ต้องระวางโทษปรับเป็นรายวัน วันละไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท ตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนจนกว่าจะปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้อง (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๔๓)

(๒.๔๓) กำหนดให้เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่นที่ไม่ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามมาตรา ๑๒๐/๒๔ วรรคหนึ่ง (๑) ต้องระวางโทษปรับเป็นรายวันตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนจนกว่าจะปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้อง ได้แก่ ๑) กรณีไม่มีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ ไม่มีที่กักเก็บขยะ หรือแท่นมีสภาพที่ไม่สามารถป้องกันการรั่วไหลของขยะได้ ต้องระวางโทษปรับวันละไม่เกิน ๔๐๐,๐๐๐ บาท ๒) กรณีมีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ หรือมีที่กักเก็บขยะไม่เพียงพอ หรือไม่อยู่ในสภาพที่เหมาะสมในการใช้ หรือแท่นมีสภาพเสี่ยงที่จะเกิดการรั่วไหลของขยะอันอาจส่งผลกระทบต่อการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล ต้องระวางโทษปรับวันละไม่เกิน ๒๐๐,๐๐๐ บาท (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๔๔)

(๒.๔๔) กำหนดให้เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่นที่ไม่ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามมาตรา ๑๒๐/๒๔ วรรคหนึ่ง (๒) ต้องระวางโทษปรับเป็นรายวันตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนจนกว่าจะปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้อง ได้แก่ ๑) กรณีไม่มีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ หรือบันทึกการจัดการขยะ ต้องระวางโทษปรับวันละไม่เกิน ๒๐๐,๐๐๐ บาท ๒) กรณีมีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ หรือบันทึกการจัดการขยะที่ไม่ครบถ้วนหรือไม่ถูกต้อง ต้องระวางโทษปรับวันละไม่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ บาท (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๔๕)

(๒.๔๕) กำหนดให้เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่นที่ไม่ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามมาตรา ๑๒๐/๒๔ วรรคหนึ่ง (๓) ต้องระวางโทษปรับเป็นรายวัน วันละไม่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ บาท ตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนจนกว่าจะปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้อง (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๔๖)

(๒.๔๖) กำหนดให้ผู้ที่ต่อสู้อัดขวางไม่ให้เจ้าท่าขึ้นไปตรวจสอบเรือหรือแท่นในทะเล หรือปิดบังหรือซ่อนเร้นเอกสารหรือหลักฐานต่อเจ้าท่า ไม่ให้เอกสารหรือหลักฐานตามที่เจ้าท่าร้องขอ หรือแสดงเอกสารหรือหลักฐานหรือแจ้งข้อความอันเป็นเท็จต่อเจ้าท่า ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน ๑ ปี ปรับไม่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ บาท^๓ หรือทั้งจำทั้งปรับ และหากการต่อสู้อัดขวางดังกล่าวเป็นการกระทำโดยใช้กำลังประทุษร้ายหรือขู่เข็ญว่าจะใช้กำลังประทุษร้าย ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน ๒ ปี หรือปรับไม่เกิน ๒๐๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๔๗)

(๒.๔๗) กำหนดให้เจ้าท่ามีอำนาจเปรียบเทียบความผิดที่มีโทษปรับทางปกครองตามส่วน (๒/๓) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล ตามหลักเกณฑ์ที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศกำหนด โดยคำนึงถึงความร้ายแรงของพฤติการณ์แห่งการกระทำความผิดด้วย (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๔๘)

^๓ ข้อความตามร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๔๗ วรรคหนึ่ง ไม่มีคำว่า “หรือ” ระหว่างบทกำหนดโทษ “จำคุกไม่เกินสองปี” กับบทกำหนดโทษ “ปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท”



(๒.๔๘) กำหนดให้เจ้าท่ามีอำนาจฟ้องผู้ที่ไม่ชำระค่าปรับทางปกครองต่อศาล ที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีอาญาเพื่อบังคับชำระค่าปรับทางปกครองดังกล่าวได้ หากผู้นั้นไม่ชำระค่าปรับทางปกครองภายใน ๓๐ วัน นับแต่วันที่ศาลมีคำพิพากษา ทั้งนี้ เพื่อให้ยึดทรัพย์สินของผู้นั้นมาใช้แทนค่าปรับทางปกครอง แต่มีให้นำมาตรวจการกักขังแทนค่าปรับมาใช้แก่ผู้นั้น และในกรณีที่มีการวางหลักประกันตามมาตรา ๑๒๐/๒๓ ให้หักหลักประกันเป็นการชำระค่าปรับ (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๔๙)

(๒.๔๙) กำหนดให้กรณีที่ผู้กระทำความผิดยินยอมชำระค่าปรับตามที่เจ้าท่าเปรียบเทียบภายใน ๓๐ วัน นับแต่วันที่มีการเปรียบเทียบแล้ว ให้คดีเป็นอันเลิกกัน แต่หากผู้กระทำความผิดยินยอมให้เปรียบเทียบ แต่ไม่ชำระเงินค่าปรับภายในระยะเวลาดังกล่าว ให้ดำเนินคดีเพื่อฟ้องร้องต่อไป โดยให้อายุความเริ่มนับเมื่อพ้นกำหนดระยะเวลาดังกล่าว (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๕๐)

๒.๑.๓ การอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

ภายหลังจากที่รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายอธิรัฐ รัตนเศรษฐ) ได้เสนอร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ต่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรแล้ว มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

(๑) ตามบันทึกหลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ได้ระบุเหตุผลไว้ว่า “โดยที่ประเทศไทยมีนโยบายจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ภาคผนวก ๕ ว่าด้วยกฎข้อบังคับสำหรับการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ (MARPOL Annex V Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from Ships)....” แสดงให้เห็นว่า ณ ปัจจุบันประเทศไทยยังมิได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาดังกล่าว ซึ่งโดยปกติในการตรากฎหมายเพื่ออนุวัติการและปฏิบัติให้เป็นไปตามอนุสัญญาระหว่างประเทศนั้น จะต้องเป็นกรณีที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีสมาชิกแล้ว ดังนั้น ในกรณีนี้หากมีการเปลี่ยนรัฐบาลโดยที่รัฐบาลชุดใหม่ไม่มีนโยบายเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาดังกล่าวผลของการตราพระราชบัญญัติฉบับนี้จะเป็นอย่างไร

(๒) การกำหนดบทนิยามคำว่า “ขยะ” ในร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๒ ยังไม่ครอบคลุมถึงกรณีน้ำมันรั่วไหล (Oil Spill) ลงสู่ทะเล ซึ่งถือเป็นการทิ้งขยะอย่างหนึ่งที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระบบนิเวศชายฝั่ง การประมง และการท่องเที่ยว ที่ส่งผลกระทบเป็นอย่างมาก เพราะกรณีน้ำมันรั่วไหล (Oil Spill) จะมีการไหลและแพร่กระจายไปในทะเลเป็นวงกว้าง

(๓) การกำหนดเขตอำนาจศาลที่มีอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีตามร่างมาตรา ๑๒๐/๒๖ ยังไม่มีความชัดเจน เพราะการกำหนดให้การดำเนินคดีเกี่ยวกับการกระทำความผิดที่เกิดจากเรือหรือแท่น ให้อยู่ในเขตอำนาจศาลจังหวัดที่ใกล้เคียงสถานที่ที่มีการกระทำความผิดนั้น ยังไม่มีความชัดเจนว่าจะใช้เกณฑ์ใดในการกำหนดเขตอำนาจศาลดังกล่าว

นอกจากนี้ การกำหนดให้เจ้าท่ามีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับคดีโดยจะส่งผลให้คดีเลิกกันตามร่างมาตรา ๑๒๐/๕๐ นั้น อาจไม่มีความเหมาะสมสำหรับความผิดในทุก ๆ กรณี ที่เกี่ยวข้องกับการทิ้งขยะในทะเล



(๔) การกำหนดวิธีการทิ้งขยะและการจัดการขยะจากเรือหรือแท่นที่อยู่ในน่านน้ำไทย โดยจะไม่สามารถทิ้งขยะลงสู่ทะเลได้นั้น ผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบจะต้องนำขยะขึ้นฝั่งเพื่อเข้าสู่กระบวนการจัดการขยะต่อไป แต่มีข้อพิจารณาว่าศักยภาพของท่าเรือไทยทั่วประเทศในปัจจุบันสามารถรองรับการนำขยะขึ้นจากเรือเพื่อมาจัดการได้หรือไม่ อย่างไร และท่าเรือมีระบบการบริหารจัดการขยะอย่างไรบ้าง ตลอดจนประเด็นเรื่องความพร้อมของเจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ นายเรือ เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น แล้วแต่กรณีว่า มีความพร้อมที่จะปฏิบัติตามข้อกำหนดต่าง ๆ ได้เพียงใด เช่น การจัดอบรมทักษะและความคุ้นเคยในการกำจัดขยะ การจัดทำป้ายประกาศ การจัดทำแผนจัดการขยะ การจัดให้มีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะบนเรือหรือแท่น

(๕) การกำหนดมิให้นำบทบัญญัติในส่วน (ข/๓) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเลมาใช้บังคับแก่เรือของทางราชการหรือเรือที่ใช้ในกิจการของรัฐซึ่งมิได้มีวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์ ตามร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๔ อาจไม่สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ต้องการควบคุมและจัดการขยะจากเรือหรือแท่น เพราะเรือทุกลำต้องมีขยะและขยะเหล่านั้นจะต้องเข้าสู่กระบวนการจัดการและกำจัดขยะที่ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด

(๖) การกำหนดให้มีโทษปรับทางปกครอง และการเปรียบเทียบปรับตามร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๕ อาจมีผลเป็นการเปิดโอกาสให้เจ้าหน้าที่ (เจ้าท่า) ใช้ดุลพินิจได้อย่างกว้างขวางและอาจทำให้เกิดการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เป็นธรรมได้ เพราะการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ดังกล่าวอาจไม่มีบรรทัดฐานที่ชัดเจน เช่น กรณีเป็นการกระทำความผิดในลักษณะเดียวกันหรือคล้ายคลึงกัน แต่อัตรค่าปรับที่เจ้าหน้าที่กำหนดอาจแตกต่างกันมาก

นอกจากนี้ ขอทราบว่า ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นคนต่างชาติหรือเป็นเรือต่างประเทศ จะมีมาตรการในการบังคับค่าปรับและติดตามให้มีการชำระค่าปรับอย่างไร

(๗) การกำหนดให้รัฐบาลไทยอาจเรียกค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการกรณีมีรัฐภาคีร้องขอว่าจะดำเนินคดีกับเรือต่างประเทศเอง ตามร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๑๔ วรรคสองและวรรคสาม เป็นบทบัญญัติที่เปิดโอกาสให้เจ้าหน้าที่สามารถใช้อำนาจที่จะเรียกค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการดำเนินการดังกล่าวหรือไม่ก็ได้ ซึ่งอาจทำให้ประเทศไทยได้รับความเสียหาย ดังนั้น จึงควรกำหนดให้ชัดเจนว่าต้องเรียกค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการดำเนินการดังกล่าว ทั้งนี้ เพื่อความร่วมมือกันของรัฐภาคีในการร่วมกันอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

(๘) การกำหนดข้อยกเว้นให้สามารถทิ้งขยะจากเรือหรือแท่นลงไปในทะเลได้ โดยไม่มีความผิด ตามร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๔ อาจสร้างปัญหาด้านมลภาวะทางทะเลได้ในอนาคต จึงขอทราบว่า หน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือผู้รับผิดชอบได้มีการกำหนดมาตรการในการตรวจตราเฝ้าระวัง หรือมีมาตรการจัดการในการจำกัดหรือควบคุมปริมาณของขยะอย่างไร เช่น มีเครื่องมือหรือเทคโนโลยีแบบใหม่ที่จะช่วยในการจัดการและตรวจสอบปริมาณขยะในกรณีดังกล่าว นอกเหนือจากการจัดเรือลาดตระเวนชายฝั่งซึ่งเป็นมาตรการตามปกติหรือไม่ อย่างไร



(๙) ในการป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อมในทะเล โดยเฉพาะ การรั่วไหลจากเรือที่บรรทุกสินค้าประเภทเคมีหรือสินค้าที่มีสารพิษอันตราย รัฐควรมีข้อกำหนดให้เรือ ที่อยู่ใกล้ชายฝั่งหรือจะเข้าสู่น่านน้ำไทยมีหน้าที่ต้องแสดงรายละเอียดของสินค้าที่บรรทุกมากับเรือ รวมถึงขยะบนเรือว่าเป็นขยะชนิดใด และมีสารพิษเป็นอันตรายหรือไม่ รวมทั้งปริมาณของสินค้าและ ขยะเหล่านั้น ซึ่งหากเรือดังกล่าวมีสินค้าหรือขยะที่มีสารพิษอันตราย ก็จะต้องชี้แจงระบบป้องกัน การรั่วไหลที่ได้มาตรฐานด้วย

(๑๐) ควรกำหนดจุดจอดเรือที่ไม่อยู่ใกล้ชายฝั่ง เพราะเมื่อเกิดเหตุร้ายหรือ มีการรั่วไหลของสารเคมีหรือขยะที่มีสารพิษอันตราย ผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องจะสามารถจัดการได้โดยง่าย และไม่กระทบกับระบบนิเวศชายฝั่งเป็นอย่างมาก

๒.๑.๔ การตอบชี้แจง

เมื่อสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายเสร็จแล้ว รองอธิบดีกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม (นายสุวิทย์ ธีระกุลพิศุทธิ์) ได้ตอบชี้แจง สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๑) ในการเข้าเป็นภาคีสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ภาคผนวก ๕ ว่าด้วยกฎข้อบังคับสำหรับการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ (MARPOL Annex V Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from Ships) นั้น ปัจจุบัน มีประเทศที่ได้ลงนามเข้าร่วมเป็นภาคีแล้วจำนวนมากกว่า ๑๕๕ ประเทศ จากจำนวนทั้งหมด ๑๙๓ ประเทศ สำหรับในกลุ่มประเทศอาเซียนจะมีเพียงประเทศไทยและประเทศลาวเท่านั้นที่ยังไม่ได้ เข้าร่วมเป็นภาคีสมาชิกในอนุสัญญาดังกล่าว

๒) สถิติของเรือไทยที่เข้าและออกน่านน้ำไทย เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๓ มีจำนวน ประมาณ ๖๐,๐๐๐ เที่ยว ส่วนเรือต่างประเทศที่มีการเข้าและออกน่านน้ำไทย มีจำนวนประมาณ ๓๐,๐๐๐ เที่ยว จากสถิติดังกล่าวจึงจำเป็นต้องมีการควบคุมการเข้าและออกน่านน้ำไทยของเรือไทย และเรือต่างประเทศ เพราะปัจจุบันเมื่อเรือไทยเดินทางผ่านน่านน้ำของต่างประเทศจะถูกต่างประเทศ กำกับควบคุมตามข้อกำหนดของอนุสัญญา แต่ในทางตรงกันข้ามเมื่อเรือต่างประเทศเดินทางเข้ามา ในน่านน้ำไทยกลับไม่มีมาตรการเพื่อใช้ในการควบคุมกำกับแต่อย่างใด เพราะปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มี กฎหมายที่ใช้ในการควบคุมกำกับเรือต่างประเทศในเรื่องนี้

๓) แม้ว่าปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายเพื่อควบคุมการจัดการขยะจากเรือและแท่น ก็ตาม แต่กรมเจ้าท่าในฐานะหน่วยงานผู้รับผิดชอบหลักได้มีการเตรียมความพร้อมของท่าเทียบเรือ ต่าง ๆ ทั่วประเทศ โดยจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับขยะจากเรือที่เข้ามาจอด ซึ่งเป็นไปตาม ข้อกำหนดสากล ทั้งนี้ ที่ผ่านมามีสถิติการนำขยะขึ้นจากเรือแล้วจำนวนประมาณ ๘๐ ตันต่อปี และเป็น ขยะปนเปื้อนหรือขยะอันตรายจำนวนประมาณ ๓๖ ตันต่อปี

๒.๑.๕ ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการ

มติ : ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๑๔ (สมัยสามัญ ประจําปีครั้งที่สอง) เมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๖๔ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติในวาระที่หนึ่ง รับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ด้วยคะแนนเสียง ๓๑๒ เสียง ไม่รับหลักการ ไม่มี งดออกเสียง ๒ เสียง และไม่ลงคะแนนเสียง ๑ เสียง และมีมติให้ตั้ง คณะกรรมาธิการวิสามัญ จำนวน ๒๕ คน เพื่อพิจารณา กำหนดการแปรญัตติภายใน ๗ วัน



๑. เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ
ในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)
ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๑๔ (สมัยสามัญ
ประจำปีครั้งที่สอง) วันพุธที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๖๔ (อ.พ. ๑๔/๒๕๖๔)

https://lis.parliament.go.th/attach/extension/mod03_999/mod03_20211208105748.pdf



๒. บันทึกการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๑๔
(สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันพุธที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๖๔

https://msbis.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/parliament_report/main_warehouse_dll_x.php?aid=10133&mid=4361



๓. บันทึกการออกเสียงลงคะแนนของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร
ในการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๑๔ (สมัยสามัญ
ประจำปีครั้งที่สอง) วันพุธที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๖๔

https://msbis.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/parliament_report/main_warehouse_dll_x.php?aid=10134&mid=4361



๔. พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖

<https://www.krisdika.go.th/librarian/get?sysid=563863&ext=pdf>





๒.๒ วาระที่สอง ชั้นพิจารณาเรียงลำดับมาตรา^๔

ก่อนที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรจะพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ในวาระที่สอง ชั้นพิจารณาเรียงลำดับมาตรา ประธานสภาผู้แทนราษฎรได้อนุญาตให้นายวีรศักดิ์ ไทรงาม หัวหน้ากลุ่มกฎหมายทั่วไป และนางสาวสุนทรี ภิรมย์ หัวหน้ากลุ่มสิ่งแวดล้อม ผู้แทนจากกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม เข้าชี้แจงต่อที่ประชุม ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๐๔ วรรคสอง^๕

ต่อมา ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ในวาระที่สอง ชั้นพิจารณาเรียงลำดับมาตรา โดยประธานคณะกรรมการธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. สภาผู้แทนราษฎร (นายศุภชัย ใจสมุทร) ได้เสนอรายงานของคณะกรรมการธิการวิสามัญต่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร สรุปว่า ตามที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๑๔ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันพุธที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๖๔ ได้พิจารณาและลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) และตั้งคณะกรรมการธิการวิสามัญชั้นคณะหนึ่งเพื่อพิจารณา กำหนดการแปรญัตติภายใน ๗ วัน นั้น บัดนี้ คณะกรรมการธิการวิสามัญได้ดำเนินการเสร็จแล้ว โดยในการพิจารณา คณะกรรมการธิการวิสามัญได้นำผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย รวมทั้งการรับฟังความคิดเห็นด้วยวิธีการอื่น ๆ โดยมีผู้แทนจากหน่วยงานต่าง ๆ มาเข้าร่วมประชุมเพื่อชี้แจงหรือแสดงความคิดเห็นในประเด็นที่เกี่ยวข้อง มาใช้ประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการธิการวิสามัญครบถ้วนตามมาตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยแล้ว โดยร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มีการแก้ไขและมีข้อสังเกต ไม่มีกรรมการสงวนความเห็น ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรเสนอคำแปรญัตติ รายละเอียดปรากฏตามผลตามรายงานของคณะกรรมการธิการวิสามัญ

จากนั้นที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เรียงตามลำดับมาตรา เริ่มต้นด้วยชื่อร่าง คำปรารภ แล้วพิจารณาเรียงตามลำดับมาตราจนจบร่าง โดยมีการพิจารณาและอภิปรายสรุปสาระสำคัญได้ตามลำดับ ดังนี้

^๔ สามารถสืบค้นเอกสารรายงานของคณะกรรมการธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. สภาผู้แทนราษฎร บันทึกการประชุมสภาผู้แทนราษฎร และบันทึกการออกเสียงลงคะแนนของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ได้จากเว็บไซต์ E-Library ห้องสมุดอิเล็กทรอนิกส์ สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร https://lis.parliament.go.th/attach/mod03/mod03_20220325145532.pdf หรือสแกน QR CODE หมายเลข ๕ ถึง ๗ ในหน้าที่ ๓๔ และหน้าที่ ๓๕

^๕ ข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๐๔ กำหนดไว้ ดังนี้

“ข้อ ๑๐๔ เมื่อคณะกรรมการได้กระทำกิจการ พิจารณาสอบหาข้อเท็จจริง หรือศึกษาเรื่องใด ๆ ตามหน้าที่และอำนาจหรือตามที่สภามอบหมายเสร็จแล้วให้รายงานต่อสภาตามระยะเวลาที่สภากำหนด

ในที่ประชุมสภา คณะกรรมการมีสิทธิแถลง ชี้แจง หรือแก้ไขเพิ่มเติมเกี่ยวกับการกระทำดังกล่าวในวาระหนึ่ง ในการนี้คณะกรรมการอาจมอบหมายให้บุคคลใดแถลงหรือชี้แจงแทนก็ได้ เมื่อได้รับอนุญาตจากประธาน”

ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



ร่างมาตรา ๓ เพิ่ม (ข/๓) มาตรา ๑๒๐/๒
ถึงมาตรา ๑๒๐/๕๐

มีการแก้ไข

ร่างมาตรา ๑๒๐/๑๖

มีการแก้ไข

คณะกรรมการการวิสามัญแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๑๒๐/๑๖ ในกรณีที่มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่า เรือหรือแท่นใดในทะเลในน่านน้ำไทย มีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติในส่วนนี้ เจ้าท่าอาจสั่งด้วยวาจาหรือมีหนังสือให้นายเรือหรือผู้ควบคุมเรือ ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น ชะลอเรือ หยุดเรือ หรือจอดเรือหรือแท่นเป็นการชั่วคราว และขึ้นไปตรวจสอบเรือหรือแท่นได้ทั้งในเวลากลางวันและเวลากลางคืนตลอดจนสั่งให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ นายเรือ เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น แสดงเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้อง”

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยการแก้ไขของคณะกรรมการการวิสามัญ

ร่างมาตรา ๑๒๐/๑๗

มีการแก้ไข

คณะกรรมการการวิสามัญแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๑๒๐/๑๗ ในกรณีที่มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่า เรือหรือแท่นใดที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะตามประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย มีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติในส่วนนี้ เจ้าท่าอาจสั่งด้วยวาจาหรือมีหนังสือให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ นายเรือ เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น แสดงเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องก่อนที่จะขึ้นไปตรวจสอบเรือหรือแท่นได้

หากเจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ นายเรือ เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น ไม่แสดงเอกสารหรือหลักฐาน แสดงเอกสารหรือหลักฐานอันเป็นเท็จ หรือพบว่า การฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามในเรื่องดังกล่าวก่อให้เกิดความเสียหายหรือเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดมลพิษอย่างมีนัยสำคัญอันมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล เจ้าท่าอาจสั่งด้วยวาจาหรือมีหนังสือให้นายเรือหรือผู้ควบคุมเรือ ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น ชะลอเรือ หยุดเรือ หรือจอดเรือหรือแท่นเป็นการชั่วคราว และขึ้นไปตรวจสอบเรือหรือแท่นดังกล่าวทั้งในเวลากลางวันและเวลากลางคืนได้”

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยการแก้ไขของคณะกรรมการการวิสามัญ

ร่างมาตรา ๑๒๐/๒๖

มีการแก้ไข

คณะกรรมการการวิสามัญแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๑๒๐/๒๖ การดำเนินคดีเกี่ยวกับการกระทำความผิดในส่วนนี้ที่เกิดจากเรือหรือแท่น ให้ผู้ใดในศาลที่มีเขตอำนาจของศาลจังหวัดที่ใกล้ที่สุดซึ่งสถานที่ที่มีผิดหรือผิดตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาข้างระคนั้น”



สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปราย สรุปสาระสำคัญได้ว่า ขอให้คณะกรรมการวิสามัญชี้แจงเพื่อความชัดเจนเกี่ยวกับบทบัญญัติในมาตราที่กำหนดว่า การดำเนินคดีเกี่ยวกับการกระทำความผิดในส่วนนี้ที่เกิดจากเรือหรือแท่นนั้น มีความหมายรวมถึงการกระทำความผิดที่เกิดบนเรือหรือแท่นด้วยหรือไม่

คณะกรรมการวิสามัญตอบชี้แจง สรุปสาระสำคัญได้ว่า การแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ในครั้งนี้มีการเพิ่มความ (ข/๓) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล ซึ่งเป็นการแก้ไขภายใต้อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ที่ต้องการควบคุมมิให้มีการทิ้งขยะจากเรือหรือแท่น ความหมายตามบทบัญญัติในมาตรานี้จึงเน้นไปที่การทิ้งขยะจากเรือหรือแท่นเท่านั้น

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยการแก้ไขของคณะกรรมการวิสามัญ

ร่างมาตรา ๑๒๐/๓๑

มีการแก้ไข

คณะกรรมการวิสามัญแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๑๒๐/๓๑ ผู้กระทำความผิดตามมาตรา ๑๒๐/๗ หรือมาตรา ๑๒๐/๘ และเจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ เจ้าของแท่น หรือผู้ครอบครองแท่น แล้วแต่กรณี ต้องร่วมกันดำเนินการแก้ไขหรือจัดการขยะที่ทิ้ง หรือร่วมกันชดเชยค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อมภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนด

ค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ค่าใช้จ่ายที่หน่วยงานของรัฐต้องเสียไปในการขจัดขยะหรือมลพิษ ค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อม ค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมให้กลับคืนสู่สภาพเดิม และค่าเสียหายอื่นที่เกี่ยวข้อง

หลักเกณฑ์และวิธีการในการคำนวณค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อม ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

ในกรณีที่มีการวางหลักประกันตามมาตรา ๑๒๐/๒๓ ให้หลักประกันเป็นการชดเชยค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อมได้

ในกรณีที่ผู้ต้องรับผิดไม่ชดเชยค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อมภายในระยะเวลาที่กำหนดให้นำมาตรการบังคับทางปกครองตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองมาใช้บังคับโดยอนุโลม”

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยการแก้ไขของคณะกรรมการวิสามัญ

ร่างมาตรา ๑๒๐/๔๗

มีการแก้ไข

คณะกรรมการวิสามัญแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๑๒๐/๔๗ ผู้ใดต่อสูหรือขัดขวางไม่ให้เจ้าท่าขึ้นไปตรวจสอบเรือหรือแท่นในทะเล หรือปิดบังหรือซ่อนเร้นเอกสารหรือหลักฐานต่อเจ้าท่า ไม่ให้เอกสารหรือหลักฐานตามที่เจ้าท่าร้องขอ หรือแสดงเอกสารหรือหลักฐานหรือแจ้งข้อความอันเป็นเท็จต่อเจ้าท่า ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี ปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ



ถ้าการต่อสู้ขัดขวางตามวรรคหนึ่งได้กระทำโดยใช้กำลังประทุษร้ายหรือขู่เข็ญว่าจะใช้กำลังประทุษร้าย ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการกระทำตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง ได้กระทำโดยมีหรือใช้อาวุธ ผู้กระทำต้องระวางโทษหนักกว่าโทษที่กฎหมายบัญญัติไว้ในสองวรรคก่อนกึ่งหนึ่ง”

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปราย สรุปสาระสำคัญได้ว่า คณะกรรมาธิการวิสามัญมีการแก้ไขโดยเพิ่มข้อความในวรรคสามดังกล่าวไว้ มีความหมายว่าอย่างไร ใช้แนวคิดใด เพราะเป็นการกำหนดโทษทางอาญาที่ไม่มีความชัดเจนและก่อให้เกิดการตีความ

คณะกรรมาธิการวิสามัญตอบชี้แจง สรุปสาระสำคัญได้ว่า การแก้ไขโดยเพิ่มความเป็นวรรคสามนั้น ต้องการให้ผู้กระทำความผิดได้รับโทษหนักขึ้นเมื่อได้กระทำโดยมีหรือใช้อาวุธ ส่วนอัตราโทษนั้น คณะกรรมาธิการวิสามัญได้เทียบเคียงกับประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๑๔๐ กรณีฐานความผิดต่อสู้ขัดขวางการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงาน

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมาธิการวิสามัญ

เมื่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาในวาระที่สอง ขึ้นพิจารณาเรียงลำดับมาตราจนจบร่างแล้ว ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาทั้งร่างเป็นการสรุปอีกครั้งหนึ่ง ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๓๒^๖

๕. รายงานของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. สภาผู้แทนราษฎร ซึ่งบรรจุระเบียบวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๔ ครั้งที่ ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) เมื่อวันพุธที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๖๕

https://lis.parliament.go.th/attach/mod03/mod03_20220325145532.pdf

๖. บันทึกการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๔ ครั้งที่ ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) เมื่อวันพุธที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๖๕

https://msbis.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/parliament_report/main_warehouse_dll_x.php?aid=10337&mid=4396



Scan me ๕



Scan me ๖

^๖ ข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๓๒ กำหนดไว้ ดังนี้

“ข้อ ๑๓๒ เมื่อได้พิจารณาตามข้อ ๑๓๑ จนจบร่างแล้ว ให้สภาพิจารณาทั้งร่างเป็นการสรุปอีกครั้งหนึ่งและในการพิจารณาครั้งนี้สมาชิกอาจขอแก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำได้ แต่จะขอแก้ไขเพิ่มเติมเนื้อความใดไม่ได้ นอกจากเนื้อความที่เห็นว่ายังขัดแย้งกันอยู่”

ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



๗. บันทึกการออกเสียงลงคะแนนของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๔ ครั้งที่ ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) เมื่อวันพุธที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๖๕

https://msbis.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/parliament_report/main_warehouse_dll_x.php?aid=10338&mid=4396



๓. ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สาม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติในวาระที่สามเห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ โดยมีมติเห็นชอบด้วยคะแนนเสียง ๒๕๖ เสียง ไม่เห็นชอบ ไม่มีงดออกเสียง ๑ เสียง และไม่ลงคะแนนเสียง ๗ เสียง

๔. ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. สภาผู้แทนราษฎร

คณะกรรมการวิสามัญได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ตั้งแต่ชื่อร่างพระราชบัญญัติ คำปรารภ และพิจารณาตามลำดับมาตราจนจบร่างแล้วเห็นว่า มีข้อสังเกตท้ายรายงานของ คณะกรรมการวิสามัญเพื่อให้ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรพิจารณา ดังนี้

๑. คณะรัฐมนตรีควรแก้ไขเพิ่มเติมเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ในบรรทัดที่ ๖ โดยแก้ไขเพิ่มเติมข้อความเดิม “อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒” แก้ไขเป็น “อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒” เพื่อให้ชื่อของอนุสัญญาดังกล่าวมีถ้อยคำที่ถูกต้องและครบถ้วน

๒. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่งมีพื้นที่รับผิตชอบที่ติดกับพื้นที่ทางทะเลควรต้องมีแผนรองรับปริมาณขยะจากเรือที่เกิดขึ้นทั้งหมดในแต่ละวัน เพื่อนำขยะจากเรือดังกล่าวไปกำจัดให้เป็นไปอย่างถูกต้องตามหลักวิชาการ รวมถึงควรต้องมีการจัดสรรงบประมาณอย่างเพียงพอ เพื่อนำไปใช้ในการบริหารจัดการเกี่ยวกับการกำจัดขยะจากเรือให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพด้วย

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติเห็นชอบด้วยกับข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญ โดยมีมติเห็นชอบด้วยคะแนนเสียง ๒๕๘ เสียง ไม่เห็นชอบ ไม่มีงดออกเสียง ๒ เสียง และไม่ลงคะแนนเสียง ๑ เสียง

ส่วนที่ ๒

ข้อมูลทางวิชาการประกอบการพิจารณา
ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

การดำเนินการตามมาตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย*

กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินการตามมาตรา ๗๗ วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย โดยได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องที่มีต่อร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. รวมทั้งได้วิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายอย่างรอบด้านและเป็นระบบ รวมถึงเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์นั้นต่อประชาชน และนำมาประกอบการพิจารณาในกระบวนการตรากฎหมายทุกขั้นตอน โดยสามารถสรุปได้ ดังต่อไปนี้

๑. กระบวนการและขั้นตอนในการรับฟังความคิดเห็น

เพื่อให้เป็นไปตามบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๗๗ วรรคสอง และพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒ กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. โดยสรุปผลการรับฟังความคิดเห็น^๑ ได้ดังนี้

จำนวนครั้งและระยะเวลาในการรับฟังความคิดเห็น

(๑) การรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ผ่านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เว็บไซต์ โทรสาร จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ และจดหมายของกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ดังนี้

๑) ทางเว็บไซต์ของกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม (www.md.go.th) และระบบกลาง สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน) (กรณีเปิดทำการแล้ว) จำนวน ๑ ครั้ง ตั้งแต่วันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๓ ถึงวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๓ รวมระยะเวลาการรับฟังความคิดเห็น จำนวน ๑๕ วัน

๒) ทางโทรสารหมายเลข ๐ ๒๒๓๕ ๗๖๓๐

* เรียบเรียงโดย นางสาวจิตรกาน เจียรตระกูล วิทยากรชำนาญการ กลุ่มงานกฎหมาย ๒ สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

^๑ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, “เอกสารประกอบการพิจารณาเรื่องด่วนที่ ๒ ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๑๔ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันพุธที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๖๔ รายงานผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (ม/๓) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล และการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ภาคผนวกที่ ๕ ข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ,” น.๑-๑๑, สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕, [http://edoc.parliament.go.th/getfile.aspx?id=745676&file=%E0%B8%94%E0%B9%88%E0%B8%A7%E0%B8%99+2+%E0%B9%80%E0%B8%A3%E0%B8%B7%E0%B8%AD%E0%B8%99%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%99%E0%B9%89%E0%B8%B3%E0%B9%84%E0%B8%97%E0%B8%A2+\(1\).pdf&download=1](http://edoc.parliament.go.th/getfile.aspx?id=745676&file=%E0%B8%94%E0%B9%88%E0%B8%A7%E0%B8%99+2+%E0%B9%80%E0%B8%A3%E0%B8%B7%E0%B8%AD%E0%B8%99%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%99%E0%B9%89%E0%B8%B3%E0%B9%84%E0%B8%97%E0%B8%A2+(1).pdf&download=1).



๓) ทางจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ weerasang.cha@gmail.com หรือ jutamas.ksn@gmail.com

๔) ทางจดหมาย สำนักกฎหมาย กรมเจ้าท่า เลขที่ ๑๒๗๘ ถนนโยธา แขวงตลาดน้อย เขตสัมพันธวงศ์ กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒) การรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม เพื่อรับฟังความคิดเห็นร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ในวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๓ ณ ห้องประชุมแมนดารินเอ โรงแรมแมนดาริน กรุงเทพฯ โดยมีหน่วยงานที่เข้าร่วมรับฟังและแสดงความคิดเห็น ดังต่อไปนี้

ผู้แทนกรมเจ้าท่า	จำนวน ๒๐ คน
ผู้แทนภาครัฐและวิสาหกิจ	จำนวน ๑๗ คน
ผู้แทนองค์กร/ผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการขนส่งทางน้ำ	จำนวน ๖๓ คน
ผู้แทนสถาบันการศึกษา	จำนวน ๔ คน
ผู้แทนภาครัฐ/เอกชนที่ให้บริการจัดเก็บและบำบัด	
ของเสียจากเรือ	จำนวน ๓๒ คน
ผู้แทนหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง	จำนวน ๓๗ คน
รวมทั้งสิ้น	จำนวน ๑๗๓ คน

๒. สรุปการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

ผลกระทบในด้านต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการตราพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.^๒ มีดังนี้

^๒ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, “เอกสารประกอบการพิจารณาเรื่องด่วนที่ ๒ ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๑๔ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันพุธที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๖๔ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายต่อร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.,” น.๑-๘, สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕, [http://edoc.parliament.go.th/getfile.aspx?id=745676&file=%E0%B8%94%E0%B9%88%E0%B8%A7%E0%B8%99+2+%E0%B9%80%E0%B8%A3%E0%B8%B7%E0%B8%AD%E0%B8%99%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%99%E0%B9%89%E0%B8%B3%E0%B9%84%E0%B8%97%E0%B8%A2+\(1\).pdf&download=1](http://edoc.parliament.go.th/getfile.aspx?id=745676&file=%E0%B8%94%E0%B9%88%E0%B8%A7%E0%B8%99+2+%E0%B9%80%E0%B8%A3%E0%B8%B7%E0%B8%AD%E0%B8%99%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%99%E0%B9%89%E0%B8%B3%E0%B9%84%E0%B8%97%E0%B8%A2+(1).pdf&download=1).



- ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ

เชิงบวก ยกกระดับมาตรฐานของเรือไทยเป็นไปตามมาตรฐานสากล กองเรือไทยมีความน่าเชื่อถือ สามารถเดินเรือได้อย่างสะดวกและปลอดภัย ไม่ถูกหน่วยงานเรือเพื่อตรวจสอบจากต่างประเทศ เพิ่มขีดความสามารถของเรือไทยในการแข่งขันระหว่างประเทศ เป็นมาตรการป้องกันและรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางทะเลของประเทศไทย เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ การขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์ การท่องเที่ยว และการประมงได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน

ผู้ได้รับผลกระทบเชิงบวก กองเรือไทย

เชิงลบ ไม่มี

ผู้ได้รับผลกระทบเชิงลบ ไม่มี

- ผลกระทบต่อสังคม

เชิงบวก สังคมมีความเชื่อมั่นในมาตรฐานการเดินเรือและมาตรฐานของเรือของประเทศไทยเกี่ยวกับการจัดการขยะ และทำให้มีมาตรการป้องกันและรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางทะเลของประเทศไทย เมื่อเกิดเหตุมลพิษจากขยะ สังคม ชุมชน ประชาชน และสิ่งแวดล้อม ได้รับการคุ้มครองและเยียวยาผลกระทบป้องกันมลพิษและสารพิษจากขยะ อันอาจเกิดกับสิ่งมีชีวิตในทะเลและประชาชน

ผู้ได้รับผลกระทบเชิงบวก ประชาชน

เชิงลบ ไม่มี

ผู้ได้รับผลกระทบเชิงลบ ไม่มี

- ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาวะ

เชิงบวก เกิดความปลอดภัยสาธารณะ สิ่งแวดล้อมที่ดี สุขภาพและอนามัยที่ดีของประชาชนในชุมชนที่ปราศจากผลกระทบจากขยะจากเรือ

ผู้ได้รับผลกระทบเชิงบวก ประชาชน

เชิงลบ ไม่มี

ผู้ได้รับผลกระทบเชิงลบ ไม่มี

- ผลกระทบอื่นที่สำคัญ

เชิงบวก ส่งผลดีต่อภาพลักษณ์ของประเทศไทย ท้องทะเลไทยสะอาดและปลอดภัย และส่งผลดีต่อการเดินเรือ การท่องเที่ยว และการประมงในชุมชน การเดินเรือมีมาตรฐานความปลอดภัย อากาศและน้ำทะเล และทรัพยากรสิ่งมีชีวิตในทะเลที่ปราศจากการปนเปื้อนขยะ พลาสติก หรือสารพิษจากขยะจากเรือ

ผู้ได้รับผลกระทบเชิงบวก ประชาชน ชาวประมงในชุมชน

เชิงลบ ไม่มี

ผู้ได้รับผลกระทบเชิงลบ ไม่มี

๓. การเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น
ต่อประชาชน^๓

กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ได้มีการเปิดเผยรายงานสรุปผลการรับฟัง
ความคิดเห็นรวมทั้งได้เปิดเผยการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้
ผ่านทางเว็บไซต์ของกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม (www.md.go.th)

๔. การนำผลการรับฟังความคิดเห็นมาประกอบการพิจารณาจัดทำร่างกฎหมาย

กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ได้นำผลการรับฟังความคิดเห็นดังกล่าวมาประกอบ
การพิจารณาจัดทำร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. แล้ว

๕. ความเห็นต่อการดำเนินการตามมาตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

จากการตรวจสอบเอกสารและหลักฐานที่เสนอมาพร้อมกับร่างพระราชบัญญัติ
การเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เห็นว่า ได้มีการดำเนินการให้เป็นไปตามบทบัญญัติ
ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๗๗ วรรคสอง แล้ว

^๓ อ้างแล้วในเชิงอรรถที่ ๑. น.๙.

บทวิเคราะห์ข้อดีและข้อสังเกต

ของร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

ในบริบททางกฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการทิ้งขยะจากเรือลงในทะเลพบว่ามาตรการทางกฎหมายที่ใช้บังคับในปัจจุบันยังไม่ครอบคลุมเพียงพอในทางปฏิบัติให้สอดคล้องกับมาตรฐานและหลักเกณฑ์ในการทิ้งขยะจากเรือลงในทะเลตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ภาคผนวก ๕ ว่าด้วยกฎข้อบังคับสำหรับการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ แม้ว่าประเทศไทยกำลังจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว แต่ยังมีได้มีกฎหมายรองรับเพื่อควบคุมการทิ้งขยะในทะเล ส่งผลให้มีการสะสมของขยะในทะเลเป็นจำนวนมาก ก่อให้เกิดมลพิษส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศทางทะเลและสิ่งแวดล้อม เป็นอันตรายต่อการเดินเรือ และส่งผลเสียหายต่อเศรษฐกิจทั้งในด้านการพาณิชย์ การประมงและการท่องเที่ยว ประเทศไทยจึงสมควรกำหนดมาตรการและออกกฎหมายเพื่อรองรับการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าว^๑

ดังนั้น เมื่อมีการตราพระราชบัญญัตินี้เป็นกฎหมายแล้ว ประกอบกับทุกภาคส่วนให้ความร่วมมือจะส่งผลดีต่อภาพลักษณ์ของประเทศไทยเพื่อยกระดับมาตรฐานในการควบคุมการทิ้งขยะจากเรือลงทะเลให้เป็นไปตามหลักสากล ทำให้สังคมมีความเชื่อมั่นในมาตรฐานการเดินเรือ มีมาตรฐานของเรือไทยเกี่ยวกับการจัดการขยะ ทั้งนี้ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการคุ้มครองและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลอันเป็นสมบัติร่วมกันของมวลมนุษยชาติ

* เรียบเรียงโดย นางสาวจิตรกาน เจียรตระกูล วิทยากรชำนาญการ กลุ่มงานกฎหมาย ๒ สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

^๑ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, “เอกสารประกอบการพิจารณาเรื่องด่วนที่ ๒ ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๑๔ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันพุธที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๖๔ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายต่อร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.” น.๑-๘, สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕, [http://edoc.parliament.go.th/getfile.aspx?id=745676&file=%E0%B8%94%E0%B9%88%E0%B8%A7%E0%B8%99+2+%E0%B9%80%E0%B8%A3%E0%B8%B7%E0%B8%AD%E0%B8%99%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%99%E0%B9%89%E0%B8%B3%E0%B9%84%E0%B8%97%E0%B8%A2+\(1\).pdf&download=1](http://edoc.parliament.go.th/getfile.aspx?id=745676&file=%E0%B8%94%E0%B9%88%E0%B8%A7%E0%B8%99+2+%E0%B9%80%E0%B8%A3%E0%B8%B7%E0%B8%AD%E0%B8%99%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%99%E0%B9%89%E0%B8%B3%E0%B9%84%E0%B8%97%E0%B8%A2+(1).pdf&download=1).



มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมการปล่อยทิ้งขยะจากปฏิบัติการของเรือเดินทะเล^๑ บทคัดย่อ

ภาวะมลพิษทางทะเลอันเกิดจากเรือเดินทะเลถือเป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศในทะเลเป็นอย่างมาก จากเหตุที่ในปัจจุบัน การคมนาคมทางทะเลเป็นที่นิยมทำให้ปริมาณเรือที่สัญจรในทะเลมีปริมาณมาก การให้ความสำคัญด้านการควบคุมภาวะมลพิษทางทะเลจากเรือจึงจำเป็นและต้องอาศัยความร่วมมือในหลายภาคส่วน ซึ่งเมื่อกล่าวถึงลักษณะภาวะมลพิษที่เกิดจากเรือเดินทะเลมีด้วยกันอยู่ ๓ ลักษณะ คือ การทิ้งเท อุตการณ์ในการเดินเรือ และการปล่อยทิ้งของเสีย อันเกิดจากปฏิบัติการของเรือ ซึ่งของเสียอันเป็นมลพิษจากปฏิบัติการของเรือนี้ประกอบไปด้วยน้ำมัน ของเหลวที่เป็นพิษในระวาง สารอันตราย สิ่งปฏิกูล ขยะ และมลพิษทางอากาศ

บทความนี้จะกล่าวถึงเรื่องภาวะมลพิษอันเกิดจากการปล่อยทิ้งอันเกิดจากปฏิบัติการของเรือเฉพาะในส่วนของขยะ ในส่วนมาตรการระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมภาวะมลพิษจากการปล่อยทิ้งขยะจากเรือเดินทะเล และพิจารณามาตรการของประเทศไทยในเรื่องดังกล่าวว่ามีความสอดคล้องกับมาตรการระหว่างประเทศอันถือเป็นมาตรการสากลมากน้อยเพียงใด จากการศึกษาเบื้องต้นพบว่า มีมาตรการว่าด้วยเรื่องการควบคุมการปล่อยทิ้งขยะจากเรือเดินทะเลปรากฏในกฎหมายภายในหลายฉบับ แต่ก็พบปัญหาสำคัญหลายประการที่ส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายไม่เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น ปัญหาเรื่องขอบเขตการบังคับใช้กฎหมายต่อเรือที่ไม่ได้ครอบคลุมถึงเรือต่างชาติที่เดินเรืออยู่ในทะเลไทย ปัญหาเรื่องเขตบังคับใช้กฎหมายที่ไม่ได้ครอบคลุมไปถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะ และปัญหาเรื่องหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดเกี่ยวกับการปล่อยทิ้งขยะจากเรือเดินทะเลที่ไม่มีความชัดเจนในส่วนของกฎหมายที่กำหนดอำนาจหน้าที่เป็นการเฉพาะ ซึ่งปัญหาเหล่านี้ส่งผลต่อประสิทธิภาพในการควบคุมการปล่อยทิ้งขยะจากเรือเดินทะเล

บทนำ

ทะเลเป็นแหล่งทรัพยากรที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลกที่มนุษย์ใช้ประโยชน์ นอกจากประโยชน์ทางด้านทรัพยากรแล้ว มนุษย์ยังใช้ประโยชน์ด้านอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็นใช้เป็นเส้นทางคมนาคม ซึ่งก็ถือเป็นช่องทางหนึ่งที่สำคัญมากตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ในอดีตมนุษย์ใช้ทะเลเป็นเส้นทางในการติดต่อ

^๑ ชลธิศ รันสินโย, “มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมการปล่อยทิ้งขยะจากปฏิบัติการของเรือเดินทะเล,” บทคัดย่อ, *วารสารบัณฑิตศึกษานิติศาสตร์*, ปีที่ ๑๒ ฉบับที่ ๒ (เมษายน-มิถุนายน ๒๕๖๒): ๒๓๗-๒๔๖. <https://so01.tci-thaijo.org/index.php/gradlawtujournal/article/download/138406/138631/>.



ค้าขาย การทหาร เป็นหลัก แต่ในปัจจุบัน การคมนาคมทางทะเลก็ยังถูกใช้เพื่อการสำรวจทรัพยากรทางทะเลและการท่องเที่ยวอีกด้วย เมื่อมีการใช้ประโยชน์ในทะเลมากมาย ย่อมก่อให้เกิดปัญหาภาวะมลพิษตามมาอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ซึ่งปัญหาหนึ่งที่เป็นที่สนใจและเป็นปัญหาสำคัญคือ ภาวะมลพิษจากขยะที่ก่อให้เกิดปัญหาต่อสิ่งแวดล้อมในทะเลอย่างมาก

การที่เรือลำหนึ่งออกเดินทางจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง จุดหมายจะเป็นตัวประมาณว่าเรือจะต้องแล่นอยู่ในทะเลนานเพียงใด โดยการเดินเรือในภาคการขนส่งที่มีปริมาณมากที่สุดในปัจจุบันนั้น มักเป็นการเดินทางจากที่หนึ่งในรัฐหนึ่งไปสู่อีกที่หนึ่งในอีกรัฐหนึ่งซึ่งมีระยะทางไกล ทำให้เรือแล่นอยู่กลางทะเลเป็นเวลานาน นอกจากกิจกรรมภายใต้ภารกิจการขนส่งแล้ว บนเรือยังจำเป็นต้องมีการประกอบกิจกรรมของคนประจำเรือ ไม่ว่าจะเป็นกิจกรรมในการดำรงชีพ เช่น การประกอบอาหาร หรือจะเป็นกิจกรรมสันทนาการต่าง ๆ กิจกรรมทั้งหลายของคนบนเรือนี้ในเรือลำหนึ่ง ๆ จำเป็นจะต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปโภคที่จำเป็นประกอบอยู่ด้วย เช่น ต้องมีครัวในการประกอบอาหาร มีห้องสุขา และจำเป็นต้องบรรทุกเสบียงให้เพียงพอต่อการเดินเรือครั้งหนึ่ง ๆ สิ่งเหล่านี้เองเป็นแหล่งที่มาของขยะบนเรือ ซึ่งจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการที่ถูกต้องเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมและระบบนิเวศในทะเล

เมื่อการคมนาคมทางทะเลโดยเรือเป็นที่นิยมมากในยุคปัจจุบัน เรือในท้องทะเลจึงมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ย่อมทำให้ภาวะมลพิษในทะเลมีเพิ่มมากขึ้น แม้จะมีการกำจัดขยะที่ทางท่าเรือได้จัดเตรียมไว้ แต่ก็อาจไม่เป็นที่แน่นอนว่าขยะทั้งหมดที่มาจากเรือจะถูกจัดการอย่างถูกวิธี ทั้งการละลายของผู้ประกอบการเรือหรือคนประจำเรือที่อาจจะเห็นว่าภารกิจขยะบางประเภทบางจำนวนลงสู่ทะเลจะสะดวกกว่า หากมีการมั่งงายเช่นนี้มากขึ้นปัญหาต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลย่อมกระจายไปในวงกว้างไม่เพียงแต่พื้นที่ชายฝั่งตามแนวทางการเดินเรือเท่านั้น แต่ยังรวมถึงอาณาบริเวณทะเลทั้งหมด ดังนั้น จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่รัฐหรือประเทศต่าง ๆ ต้องมีมาตรการ เพื่อลดและควบคุมมลพิษที่เกิดจากเรือไปสู่ทะเล เพื่ออนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางทะเลให้คงอยู่ได้ต่อไป

นอกจากนี้ ปฏิบัติการของเรือตามปกติในภารกิจประจำวันเป็นเหตุหนึ่งที่มีการปล่อยของเสียและน้ำมัน ซึ่งก่อให้เกิดภาวะมลพิษทางทะเลจากการเดินเรือจากมลพิษที่เกิดจากปฏิบัติการตามปกติของเรือดังกล่าวสามารถส่งผลกระทบต่อเกิดความเสียหายแก่ชุมชนที่อยู่ชายฝั่ง การประมง และระบบนิเวศท้องถิ่น เช่น มหาสมุทรอาร์กติก ซึ่งได้รับปัญหาผลกระทบจากมลพิษทางทะเลระยะยาวเนื่องจากมีปัจจัยทางสภาพอากาศมาเกี่ยวข้อง ด้วยเหตุนี้การแก้ปัญหาที่ปลายเหตุเมื่อเกิดภาวะมลพิษขึ้นแล้วจึงไม่เพียงพอและไม่คุ้มค่า เพราะนอกจากจะใช้งบประมาณ อุปกรณ์ และกำลังคนจำนวนมากในการทำให้สิ่งแวดล้อมทางทะเลกลับคืนสู่สภาพเดิมแล้ว ยังไม่มีหลักประกันด้วยว่าวิธีการแก้ไขปัญหามลพิษดังกล่าวจะได้ผลและปลอดภัย และไม่ก่อให้เกิดภาวะมลพิษที่อาจร้ายแรงมากกว่ามลพิษที่ต้องการกำจัดอีก

ความพยายามในการควบคุมภาวะมลพิษทางทะเลจากเรือในระดับโลกจะเห็นได้จากอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องหลายฉบับ โดยตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ (UNCLOS) กำหนดหลักเกณฑ์ทั่วไปในการควบคุมภาวะมลพิษจากเรือโดยเน้นที่เขตอำนาจของรัฐต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น รัฐเจ้าของธง (Flag State) รัฐชายฝั่ง (Coastal State) และรัฐเจ้าของท่าเรือ (Port State) ส่วนอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๗๘ (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and the Protocol of 1978 (MARPOL 73/78)) ซึ่งกล่าวในรายละเอียดโดยตรงถึงมลพิษประเภทต่าง ๆ จากเรือ โดยกำหนดไว้ในภาคผนวกของอนุสัญญา ซึ่งมีทั้งหมด ๖ ภาคผนวก ได้แก่

ภาคผนวกที่ ๑ ข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (Annex I Regulations for the Prevention of Pollution by Oil)

ภาคผนวกที่ ๒ ข้อบังคับว่าด้วยการควบคุมมลพิษจากสารของเหลวที่มีพิษในปริมาณรวม (Annex II Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk)

ภาคผนวกที่ ๓ ข้อบังคับสำหรับการป้องกันมลพิษจากสารอันตรายที่ขนส่งทางทะเลในรูปแบบหีบห่อ (Annex III Prevention of Pollution by Harmful Substances Carried by Sea in Packaged Form)

ภาคผนวกที่ ๔ ข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษอันเกิดจากการขจัดสิ่งปฏิกูลจากเรือ (Annex IV Prevention of Pollution by Sewage from Ships)

ภาคผนวกที่ ๕ ข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ (Annex V Prevention of Pollution by Garbage from Ships)

ภาคผนวกที่ ๖ ข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือ (Annex VI Prevention of Air Pollution from Ships)

การที่ประเทศต่าง ๆ จะเข้าเป็นภาคีของ MARPOL 73/78 จะต้องผูกพันในภาคผนวกที่ ๑ และ ๒ ในส่วนของมลพิษจากขยะ (Garbage) ที่ปรากฏอยู่ในภาคผนวกที่ ๕ แห่ง MARPOL 73/78 นี้ มีข้อกำหนดว่าด้วยประเภทของขยะที่เกิดจากปฏิบัติการของเรือ ข้อกำหนดว่าด้วยการทิ้งและการห้ามทิ้งขยะ ข้อกำหนดให้เรือต้องมีมาตรการจัดการขยะบนเรือ รวมไปถึงข้อกำหนดหน้าที่ให้รัฐที่เป็นเจ้าของท่าเรือจัดให้มีสิ่งรองรับของเสียจากเรือ ซึ่งจะได้กล่าวต่อไป

๑. ลักษณะภาวะมลพิษที่เกิดจากเรือเดินทะเล

ภาวะมลพิษจากเรือ (Pollution from Ships) อาจเกิดได้ ๓ ลักษณะ อันได้แก่

(๑) การทิ้งเท (Dumping) คือ การใช้เรือขนถ่ายของเสียและสารอื่น ๆ ที่มนุษย์ไม่ใช้แล้ว มาทิ้งลงสู่ทะเลโดยจงใจเพื่อกำจัด

(๒) การปล่อยทิ้ง (Discharge) คือ การที่เรือปล่อยทิ้งของเสียที่เป็นผลมาจากปฏิบัติการตามปกติของเรือลงสู่ทะเล เช่น น้ำมัน ขยะ และการปล่อยน้ำล้างห้องเรือที่มีน้ำมันผสมอยู่ลงสู่ทะเล ขยะหรือสิ่งปฏิกูลอันเกิดจากปฏิบัติการของเรือ (Operation of Ships)

(๓) จากอุบัติเหตุ (Accidents) อุบัติการณ์ในการเดินเรือ (Incidents of Navigation) เช่น การเกยตื้น อุบัติเหตุเรือชนกัน อันเป็นเหตุให้เรือจำเป็นต้องมีการสละทิ้งสัมภาระบนเรือ หรือเป็นเหตุให้เรือต้องจมลงสู่ท้องทะเล

ภาวะมลพิษทางทะเลจากเรือที่มีสาเหตุมาจากปฏิบัติการตามปกติของเรือ (Normal Operation of Ships) มักเป็นการก่อให้เกิดภาวะมลพิษด้วยความจงใจ (Willfully) ในการปฏิบัติกิจกรรมต่าง ๆ บนเรือเดินทะเล ซึ่งโดยทั่วไปพบว่าเรือโดยส่วนใหญ่โดยเฉพาะเรือเดินทะเลแบบประจำเส้นทาง (Sea – Liners) และเรือบรรทุกน้ำมัน (Tankers) เมื่อเรือได้สัญจรในพื้นที่ห่างไกลหรือในบริเวณที่ยากแก่การควบคุมตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ชายฝั่ง ลูกเรือก็มักจะหละหลวมต่อมาตรการควบคุมมลพิษต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นการปล่อยทิ้งน้ำมัน น้ำเสีย สารเคมี ขยะ เศษขี้เถ้า เขม่า หรือไอเสียต่าง ๆ

การปล่อยทิ้ง (Discharge) จากการปฏิบัติการของเรือ (Operation of ships) ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ และพิธีสาร ๑๙๗๘ หรือ MARPOL 73/78 หมายถึงการปล่อยทิ้งจากปฏิบัติการปกติของเรือไม่ว่าจะเป็นจากเหตุใดก็ตาม เช่น น้ำที่ปล่อยทิ้งจากถังอับเฉา การล้างเรือ การกำจัด (Disposal) สารเคมีมากกว่าการไหลล้น (Spilling) การรั่ว (Leaking) การสูบ (Pumping) หรือการไหลทิ้ง (Emptying) รวมถึงการไหล (Escape) ของน้ำมันซึ่งมลพิษน้ำมันจากเรือโดยประมาณร้อยละ ๖๖ มาจากการทิ้งน้ำเสียจากการล้างถังน้ำมันและการทิ้งน้ำอับเฉาที่มีน้ำมันปนเปื้อนมากับเรือ แต่ไม่ใช่กรณีของการปล่อยทิ้งอันเกิดจากความตั้งใจของเจ้าของเรือหรือผู้ควบคุมเรือซึ่งเป็นเรื่อง “การทิ้งเท” (Dumping)

ลักษณะภาวะมลพิษที่เกิดจากเรือเดินทะเลอันเกิดจากการปล่อยทิ้ง (Discharge) มีความแตกต่างกับการทิ้งเท (Dumping) กล่าวคือ การทิ้งเท (Dumping) หมายถึง การเททิ้งของเสียหรือวัตถุอื่นจากเรือลงสู่ทะเล รวมถึงการทิ้งเทตัวเรือด้วยซึ่งเป็นการกระทำโดยจงใจ (Deliberate) การทิ้งเทนั้นไม่ได้พิจารณาถึงกรณีที่มาว่าของเสียหรือวัตถุอื่นที่นำมาทิ้งลงสู่ทะเลนั้นจะนำมาจากที่ใดไม่ว่าจะเป็นแหล่งที่มาจากบนบก จากคริวเรือน จากกระบวนการอุตสาหกรรม หรือมาจากสิ่งก่อสร้างที่มนุษย์ทำขึ้นในทะเล ในขณะที่การปล่อยทิ้ง (Discharge) หมายถึงการกำจัดของเสียอันเกิด

จากการปฏิบัติการของเรือเดินทะเล (Operation of Ships) เท่านั้น โดยจะเกิดขึ้นบริเวณใดในทะเลก็ได้ ทั้งบริเวณที่อยู่ในเขตอำนาจรัฐ (National Jurisdiction of State) อันได้แก่ ทะเลอาณาเขต (Territorial Sea) เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zone) และไหล่ทวีป (Continental Shelf)

อีกทั้งตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ (UNCLOS) ได้ให้นิยามคำว่า “ทิ้งเท” ว่าไม่รวมถึงการกำจัดของเสียหรือสสารอื่นที่สืบเนื่องจากการปฏิบัติการโดยปกติของเรือ ดังนั้น จึงกล่าวโดยสรุปได้ว่า การทิ้งเท (dumping) ไม่รวมการปล่อยทิ้ง (discharge) ซึ่งการปล่อยทิ้งมิได้เฉพาะแต่ของเสียหรือสสารอันเกิดจากปฏิบัติการของเรือเท่านั้น

๒. มาตรการระหว่างประเทศในการควบคุมการปล่อยทิ้งขยะจากเรือเดินทะเล

การควบคุมภาวะมลพิษจากปฏิบัติการของเรือมีกฎหมายระหว่างประเทศซึ่งกำหนดหลักเกณฑ์ในลักษณะทั่วไปตามที่ปรากฏอยู่ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ (United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)) โดยกล่าวถึงหลักเกณฑ์ทั่วไปในการควบคุมภาวะมลพิษจากเรือเดินทะเลโดยเน้นที่การใช้เขตอำนาจของรัฐต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973) หรือ MARPOL 73/78 ซึ่งกล่าวถึงประเภทต่าง ๆ ของภาวะมลพิษจากปฏิบัติการของเรือ

มาตรการทางกฎหมายและการบังคับให้เป็นไปตามมาตรการดังกล่าวในทางระหว่างประเทศเพื่อควบคุมภาวะมลพิษจากปฏิบัติการของเรือ (Operation of Ships) เป็นไปตามหลักการใช้เขตอำนาจของรัฐ (Jurisdiction of States) ทั้งตามจารีตประเพณีระหว่างประเทศและสนธิสัญญา โดยตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ กล่าวถึงหลักเกณฑ์ทั่วไปในการใช้เขตอำนาจของรัฐในฐานะรัฐเจ้าของธง (Flag States) ที่ให้รัฐเจ้าของธงใช้เขตอำนาจของตนเหนือเรือที่ตนอนุญาตให้ชักธงไม่ว่าเรือนั้นจะอยู่ที่ใดก็ตาม ในฐานะรัฐชายฝั่ง (Coastal States) ที่ให้รัฐชายฝั่งมีอำนาจเหนือเรือต่างชาติที่อยู่ในทะเลอาณาเขตและเขตเศรษฐกิจจำเพาะของตนตามหลักการใช้อำนาจโดยอาศัยหลักพื้นที่ (Spatiality Principle) หรือในฐานะรัฐเจ้าของท่าเรือ (Port States) ที่มีอำนาจเหนือเรือต่างชาติที่จอดแวะที่ท่าเรือของตน แม้ว่าเรือต่างชาตินั้นจะไม่ได้ก่อให้เกิดภาวะมลพิษในทะเลอาณาเขตหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐเจ้าของท่าเรือเช่นว่านั้นก็ตาม แต่หากรัฐเจ้าของท่าเรือดังกล่าวเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาที่กำหนดให้รัฐท่าเรือมีอำนาจเหนือเรือของรัฐภาคีอื่นที่ได้ก่อให้เกิดภาวะมลพิษจากเรือไม่ว่าในทะเลหลวง ทะเลอาณาเขต หรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่งอื่นที่เป็นภาคีในอนุสัญญาเดียวกันก็สามารถที่จะดำเนินการสอบสวนเรือดังกล่าวได้ ทั้งนี้ จะกระทำต่อเมื่อได้รับการร้องเรียนจากรัฐภาคีที่เป็นเจ้าของธงของเรือนั้น หรือจากรัฐภาคีที่ได้รับความเสียหายจากการฝ่าฝืนข้อห้ามการปล่อยทิ้งของรัฐนั้น

การออกกฎหมายและข้อบังคับ เพื่อควบคุมภาวะมลพิษอันเกิดจากปฏิบัติการของเรือของรัฐ ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลไม่ว่าในสถานะรัฐเจ้าของธง (Flag States) รัฐชายฝั่ง (Coastal States) และรัฐเจ้าของท่าเรือ (Port States) กฎหมายและข้อบังคับนั้นต้องสอดคล้อง และเป็นไปตามหลักเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศที่ยอมรับกันโดยทั่วไปซึ่งได้กำหนดโดยองค์การระหว่างประเทศที่มีอำนาจหรือที่ประชุมทางการทูตทั่วไป โดยหลักเกณฑ์ว่าด้วยการควบคุมการปล่อยทิ้งของเสียหรือสสารจากปฏิบัติการของเรือเดินทะเลนั้นปรากฏอยู่ในอนุสัญญาระหว่างประเทศ เพื่อการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ (Protocol of 1973 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973) หรือเรียกว่า MARPOL 73/78 ที่จัดทำโดย องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization) ซึ่งกล่าวถึงรายละเอียด โดยตรงถึงมลพิษประเภทต่าง ๆ จากเรือ โดยในส่วนของขยะ (Garbage) ปรากฏอยู่ในภาคผนวกที่ ๕ (Annex V) แห่งอนุสัญญาดังกล่าว ซึ่งตามภาคผนวกที่ ๕ นี้ เป็นส่วนที่รัฐภาคีแห่งอนุสัญญา MARPOL 73/78 สามารถเลือกที่จะผูกพันหรือไม่ก็ได้ (Optional Annex)

ข้อกำหนดว่าด้วยการควบคุมการปล่อยทิ้งขยะ (Garbage) ตามภาคผนวกที่ ๕ แห่งอนุสัญญา MARPOL 73/78 กล่าวถึงมาตรการควบคุมการปล่อยทิ้งขยะจากปฏิบัติการของเรือที่กำหนดให้ การกำจัดขยะบางประเภทที่สามารถกำจัดได้ ขยะบางประเภทที่กำจัดได้แต่ต้องภายใต้เงื่อนไข ตามที่กำหนดรวมไปถึงการห้ามกำจัดขยะบางประเภทไม่ว่ากรณีใด ๆ ภายใต้เงื่อนไขของพื้นที่ที่กำหนดไว้ตามนิยาม และข้อยกเว้นไม่ให้บังคับใช้ข้อจำกัดการทิ้งขยะกรณีกระทำเพื่อรักษาความปลอดภัยของเรือและบุคคลบนเรือ หรือเพื่อการช่วยชีวิตในทะเลกรณีการทิ้งเป็นผลมาจากความเสียหายของเรือ และอุปกรณ์ของเรือ แต่ต้องใช้มาตรการป้องกันตามสมควรทั้งก่อนและหลังเกิดเหตุเพื่อป้องกันหรือลด การปล่อยทิ้งดังกล่าว หรือกรณีการสูญเสียวางสิ่งเคราะห์โดยอุบัติเหตุ นอกจากนี้ ยังกล่าวถึง ข้อกำหนดให้รัฐที่เป็นเจ้าของท่าเรือต้องจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับขยะ และข้อกำหนดให้ เรือมีหน้าที่ต้องแสดงป้ายประกาศ (Placards) มีแผนจัดการขยะบนเรือ (Garbage Management Plans) และมีบันทึกการจัดการขยะ (Garbage Record Book) อันเป็นมาตรการควบคุมการปล่อยทิ้ง ขยะบนเรืออย่างหนึ่งด้วย

เรือที่อยู่ในขอบเขตการบังคับใช้ MARPOL 73/78 หมายถึง เรือประเภทใด ๆ ก็ตามที่ ปฏิบัติการในสิ่งแวดล้อมทางทะเล และรวมถึงเรือไฮโดรฟอยล์ (Hydrofoil Boats) พาหนะเบาะอากาศ (Air Cushioned Vehicles) เรือดำน้ำ (Submersibles) ยานลอยน้ำ (Floating Craft) และแท่น ขุดเจาะทั้งแบบที่ติดกับที่ (Fixed Platform) และแบบลอยน้ำ (Floating Platforms) ซึ่งมีสิทธิจะชั่งธง ของรัฐภาคีแห่ง MARPOL 73/78 หรือถึงแม้จะไม่มีสิทธิชั่งธงของรัฐภาคีแห่ง MARPOL 73/78 แต่ก็ปฏิบัติการภายใต้อำนาจของรัฐภาคีดังกล่าว แต่ไม่รวมเรือรบ กองเรือช่วยรบ (Naval Auxiliary) หรือเรืออื่น ๆ ที่รัฐเป็นเจ้าของหรือดำเนินการและใช้เพียงเพื่อราชการของรัฐบาลอันไม่ใช่ว่าพาณิชย์

เนื่องจากเป็นเรือที่มีความคุ้มกันอธิปไตย (Sovereign Immunity) ตามข้อ ๙๕ และข้อ ๙๖ ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ หากแต่มีเงื่อนไขว่ารัฐเจ้าของธงที่มีความคุ้มกันอธิปไตยดังกล่าวนั้นจะต้องมีมาตรการที่เหมาะสมโดยไม่ทำให้การปฏิบัติการหรือสมรรถนะในการปฏิบัติการของเรือดังกล่าวต้องเสื่อมเสียไป เพื่อประกันว่าเรือเช่นว่านั้นกระทำในลักษณะที่สอดคล้องกับ MARPOL 73/78 ตามสมควรและเท่าที่ปฏิบัติได้

เนื่องจากวัตถุประสงค์ของอนุสัญญา MARPOL 73/78 คือ การควบคุมภาวะมลพิษจากเรือเป็นหลัก ดังนั้น การบังคับให้เป็นไปตามอนุสัญญา จึงเป็นพันธกรณีของรัฐเจ้าของธงเรือ (Flag States) เป็นสำคัญซึ่งต้องมีมาตรการควบคุมการปล่อยทิ้งขยะต่อเรือที่ชักธงของตน แต่ประสิทธิภาพในการสอดส่องดูแลเรือที่ชักธงของรัฐที่ไม่อาจเป็นไปได้อย่างทั่วถึง ประกอบกับปัญหาการชักธงของเรือเพื่อความสะดวก (Flag of Convenience) ที่เรือไม่ได้มีความเกี่ยวโยงอันแท้จริง (Genuine Link) จึงไม่ใช่เรื่องง่ายนักที่รัฐเจ้าของธงจะบังคับให้เป็นไปตามอนุสัญญา ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น การให้ความสำคัญต่อบทบาทของรัฐชายฝั่ง (Coastal States) และรัฐเจ้าของท่าเรือ (Port States) มากขึ้น เป็นวิธีหนึ่งที่จะบรรเทาปัญหาความหละหลวมดังกล่าวได้ กล่าวคือ ในกรณีรัฐเจ้าของท่าเรือ (Port State) ที่มีอำนาจสอบสวนเรือที่เข้าเทียบท่าที่ทำการฝ่าฝืนข้อห้ามการปล่อยทิ้งขยะนอกน่านน้ำภายในนอกระยะอาณาเขต หรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐนั้นได้เมื่อได้รับการร้องเรียนจากรัฐที่เกี่ยวข้องกับการฝ่าฝืนนั้น รวมถึงมาตรการที่กำหนดให้รัฐท่าเรือต้องจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับขยะ (Reception Facilities) และในกรณีของรัฐชายฝั่ง (Coastal State) ที่มีอำนาจดำเนินกระบวนการพิจารณาต่อเรือไม่ว่าจะชักธงของรัฐนั้นหรือเรือที่ชักธงของรัฐอื่น เมื่อเรือนั้นทำการฝ่าฝืนกฎหมายหรือข้อบังคับใด ๆ ของรัฐชายฝั่งในทะเลอาณาเขต หรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

๓. มาตรการควบคุมการปล่อยทิ้งขยะจากเรือเดินทะเลโดยประเทศไทย

ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ โดยมีผลบังคับใช้ต่อประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีเมื่อวันที่ ๑๔ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๔ และเป็นภาคีในอนุสัญญา MARPOL 73/78 แล้ว แต่สำหรับภาคผนวกที่ ๕ (Annex V) ว่าด้วยเรื่องขยะ (Garbage) ยังไม่ได้เข้าเป็นภาคี แม้ว่าภาคผนวกดังกล่าวรัฐภาคีสามารถที่จะเลือกผูกพันหรือไม่ก็ได้ (Optional Annex) แต่หลักเกณฑ์ดังกล่าวก็สมควรที่จะถูกพิจารณาเป็นมาตรฐานในการออกกฎหมายหรือข้อบังคับในการควบคุมการปล่อยทิ้งขยะจากปฏิบัติการของเรือเดินทะเลของประเทศไทย

ในฐานะรัฐเจ้าของธง (Flag State) ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ กำหนดให้ทุกรัฐกำหนดเงื่อนไขการให้สัญชาติของตนแก่เรือ ในการจดทะเบียนเรือในอาณาเขตของตนแก่เรือ ในการจดทะเบียนเรือในทะเลอาณาเขตของตนและในการใช้สิทธิชักธงของตน เรือย่อมมีสัญชาติของรัฐซึ่งเรือนั้นมีสิทธิชักธงและจะต้องมีความเกี่ยวโยงกันโดยแท้จริง (Genuine Link) ระหว่างรัฐกับเรือ นั้น โดยรัฐนั้นจะออกเอกสาร เพื่อการนั้นให้แก่เรือที่รัฐนั้นได้ให้สิทธิ

ชักรงของตน เมื่อพิจารณามาตรการทางกฎหมายว่าด้วยการควบคุมการอนุญาตให้เรือชักรงของประเทศไทยเพื่อให้แน่ใจว่าเรือที่ชักรงของประเทศไทยนั้นมีความเกี่ยวโยงกันอย่างแท้จริง (Genuine Link) กับประเทศไทย พบว่าตามพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. ๒๔๘๑ มีบทบัญญัติว่าด้วยเงื่อนไขที่เรือจะชักรงของประเทศไทยได้ต้องเป็นเรือไทยเท่านั้น ปรากฏตามมาตรา ๕๑ แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว และมีบทบัญญัติที่กล่าวถึงเงื่อนไขการจดทะเบียนเรือไทยตามมาตรา ๗ ทวิ ๘ ทรี และ ๗ จัตวา ซึ่งเป็นหลักประกันทางกฎหมายในระดับหนึ่งให้เรือที่ชักรงของประเทศไทยมีความเกี่ยวโยงกับประเทศไทยในระดับหนึ่ง

ในส่วนของมาตรการควบคุมการปล่อยทิ้งขยะจากเรือที่ชักรงของประเทศไทยนั้น โดยอาศัยการใช้เขตอำนาจของรัฐเจ้าของธงที่มีเขตอำนาจที่จะออกกฎหมายและข้อบังคับเพื่อควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากเรือซึ่งชักรงของรัฐตนหรือที่จดทะเบียนกับตน และรัฐจะต้องใช้บังคับกฎหมายและข้อบังคับของตนตลอดทั้งกฎเกณฑ์และมาตรฐานเช่นว่านั้นอย่างมีประสิทธิภาพไม่ว่าจะมีการฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ มาตรฐาน กฎหมายและข้อบังคับเช่นว่านั้น ณ ที่ใดก็ตาม โดยเฉพาะอย่างยิ่งรัฐเจ้าของธงต้องใช้มาตรการที่เหมาะสมเพื่อประกันว่าเรือที่ชักรงของตนหรือจดทะเบียนกับตน จะถูกห้ามมิให้เดินเรือจนกว่าเรือเหล่านั้นจะสามารถออกสู่ทะเลโดยปฏิบัติตามข้อกำหนดกฎเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศที่กำหนดเกี่ยวกับการออกแบบ ก่อสร้าง เครื่องอุปกรณ์ (Equipment) และการจัดกำลังคนประจำเรือ (Manning Of Vessels) โดยเรื่องเกี่ยวกับขยะบนเรือเดินทะเลปรากฏอยู่ใน MARPOL 73/78 ภาคผนวกที่ ๕ ซึ่งเมื่อพิจารณาบทบัญญัติที่เกี่ยวข้อง และใกล้เคียงที่สุดปรากฏอยู่ในพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. ๒๔๘๑ โดยการแก้ไขเพิ่มเติมตามพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐ ที่เพิ่มเติมบทบัญญัติว่าด้วยการห้ามเรือไทยปล่อยทิ้งสารอันตรายหรือสิ่งใด ๆ ที่มีสารอันตรายปนอยู่ลงสู่ทะเล ปรากฏตามมาตรา ๕๓/๑ แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. ๒๔๘๑ แต่มีข้อสังเกตว่า เนื่องด้วยการแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวมีขึ้น เพื่อรองรับกรณีความร่วมมือระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลอันเกิดจากการปล่อยทิ้งสารอันตราย ประกอบกับข้อความตามมาตรา ๕๓/๑ ที่ไม่สามารถขยายความไปถึงภาวะมลพิษจากขยะได้ ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่าประเทศไทยยังไม่มีบทบัญญัติว่าด้วยการควบคุมการปล่อยทิ้งขยะจากปฏิบัติการของเรือที่ชักรงของประเทศไทยโดยตรง

ในฐานะรัฐชายฝั่ง (Coastal State) ประเทศไทยย่อมมีเขตอำนาจตามกฎหมายโดยเฉพาะตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ ในการออกกฎหมายและข้อบังคับ รวมถึงอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมภาวะมลพิษทุกประเภทไม่ว่าจากเรือที่ชักรงของประเทศไทยหรือเรือต่างชาติที่เดินเรืออยู่ในเขตอำนาจแห่งชาติ (National Jurisdiction) บริเวณทะเล อันได้แก่บริเวณทั้งหมดที่ประเทศไทยมีอำนาจอธิปไตย (Sovereignty) คือ น่านน้ำภายใน (Internal Waters) ทะเลอาณาเขต (Territorial Sea) พื้นท้องทะเล (Sea-Bed) และแผ่นดิน

ใต้ท้องทะเล (Subsoil) และบริเวณทะเลส่วนที่ประเทศไทยมีสิทธิอธิปไตย (Sovereignty Rights) อันได้แก่ เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zone) และไหล่ทวีป (Continental Shelf) ซึ่งมาตรการทางกฎหมายที่ว่าด้วยการควบคุมการปล่อยทิ้งขยะลงสู่ทะเลของประเทศไทย โดยเขตบังคับใช้กฎหมายควรที่จะครอบคลุมทั้งทะเลอาณาเขตและเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทย ซึ่งเมื่อพิจารณากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมภาวะมลพิษทางทะเลจากเรือแล้วปรากฏตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๓๕ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๕๕๖ และพระราชกำหนดการประมง พ.ศ. ๒๕๕๘

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๓๕

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๓๕ ว่าด้วยการควบคุมภาวะมลพิษ ปรากฏตามมาตรา ๙๖^๒ บัญญัติไว้ ดังนี้

“มาตรา ๙๖ แหล่งกำเนิดมลพิษใดก่อให้เกิด หรือเป็นแหล่งกำเนิดของการรั่วไหลหรือแพร่กระจายของมลพิษอันเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือสุขภาพอนามัย หรือเป็นเหตุให้ทรัพย์สินของผู้อื่น หรือของรัฐเสียหายด้วยประการใด ๆ เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษนั้น มีหน้าที่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือค่าเสียหายเพื่อการนั้น ไม่ว่าการรั่วไหล หรือแพร่กระจายของมลพิษนั้นจะเกิดจากการกระทำโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อของเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษหรือไม่ก็ตาม เว้นแต่ในกรณีที่พิสูจน์ได้ว่ามลพิษเช่นว่านั้นเกิดจาก

- (๑) เหตุสุดวิสัยหรือการสงคราม
- (๒) การกระทำตามคำสั่งของรัฐบาลหรือเจ้าพนักงานของรัฐ
- (๓) การกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ที่ได้รับอันตรายหรือความเสียหายเอง หรือของบุคคลอื่น ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงหรือโดยอ้อม ในการรั่วไหลหรือการแพร่กระจายของมลพิษนั้น

ค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหาย ซึ่งเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบตามวรรคหนึ่ง หมายความว่ารวมถึงค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่ทางราชการต้องรับภาระจ่ายจริงในการขจัดมลพิษที่เกิดขึ้นนั้นด้วย”

^๒ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, “พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๓๕,” น.๓๖, สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕, <https://www.krisdika.go.th/librarian/get?sysid=396089&ext=pdf>.



พระราชบัญญัติดังกล่าวกำหนดว่าแหล่งกำเนิดมลพิษใดที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษนั้นมีหน้าที่ต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน นอกจากนี้เมื่อพิจารณาคำว่า “แหล่งกำเนิดมลพิษ” ตามนิยามในมาตรา ๔^๓ บัญญัติไว้ ดังนี้

“มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

๑.๑๑

๑.๑๑

“แหล่งกำเนิดมลพิษ” หมายความว่า ชุมชน โรงงานอุตสาหกรรม อาคาร สิ่งก่อสร้าง ยานพาหนะ สถานที่ประกอบกิจการใด ๆ หรือสิ่งอื่นใด ซึ่งเป็นแหล่งที่มาของมลพิษ

“ยานพาหนะ” หมายความว่า รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ เรือตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย และอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

๑.๑๑

๑.๑๑”

จึงอาจกล่าวได้ว่า พระราชบัญญัตินี้มีผลบังคับใช้เฉพาะเรือไทยเท่านั้น แม้ว่าเรือที่ซักรงของรัฐอื่นจะทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติดังกล่าวในเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้ก็ไม่อยู่ในข่ายที่ต้องรับผิดชอบ

ตามที่อนุสัญญา MARPOL 73/78 กำหนดให้แท่นขุดเจาะที่อยู่กับที่ (Fixed Platforms) และแบบลอยน้ำ (Floating Platforms) อยู่ในความหมายของคำว่า “เรือ” (Ships) เมื่อพิจารณาจากพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ผู้เขียนเห็นว่าตามความหมายของคำว่า “แหล่งกำเนิดมลพิษ” ในส่วนข้อความตามบทบัญญัติว่า “...สิ่งอื่นใด...” เพียงพอที่จะหมายความรวมถึงแท่นเหล่านี้ด้วยแล้ว อย่างไรก็ตาม หากมีการบัญญัติข้อความให้ชัดเจนว่าหมายความรวมถึงแท่นเหล่านี้ก็จะมีผลชัดเจนมากขึ้น

อย่างไรก็ตาม ในช่วงเวลาที่ผู้เขียนได้ทำการศึกษาเป็นช่วงที่อยู่ในระหว่างการดำเนินการแก้ไขพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวให้ขยายเขตอำนาจการบังคับใช้ตลอดถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะและไหล่ทวีปของประเทศไทย ซึ่งจะทำให้พระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวมีเขตการบังคับใช้ครอบคลุม

^๓ เรื่องเดียวกัน, น. ๑-๒.

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๔๕๖

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๔๕๖ ว่าด้วยการควบคุมภาวะมลพิษจากเรือเดินทะเล ปรากฏตามมาตรา ๑๑๙^๔ บัญญัติไว้ ดังนี้

“มาตรา ๑๑๙ ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใด ๆ ให้หิน กรวด ทราย ดิน โคลน อับเฉา สิ่งของหรือสิ่งปฏิกูลใด ๆ ยกเว้นน้ำมันและเคมีภัณฑ์ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันหรือทะเลภายในน่านน้ำไทย อันจะเป็นเหตุให้เกิดการตื่นขึ้น ตกตะกอนหรือสกปรก เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าท่าผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียในการขจัดสิ่งเหล่านั้นด้วย”

บทบัญญัติดังกล่าวเพียงพอที่จะหมายความรวมถึงการห้ามปล่อยทิ้งขยะอันเกิดจากปฏิบัติการของเรือแล้ว แต่อย่างไรก็ตามในส่วนขอบเขตบังคับใช้พิจารณาได้จากคำว่า “น่านน้ำไทย” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๔๕๖ ตามนิยามในมาตรา ๓^๕ บัญญัติไว้ ดังนี้

“มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้

ฯลฯ

ฯลฯ

“น่านน้ำไทย” หมายความว่า บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของราชอาณาจักรไทย และในกรณีตามมาตรา ๑๗ มาตรา ๑๑๙ มาตรา ๑๑๙ ทวิ มาตรา ๑๒๐ มาตรา ๑๒๑ มาตรา ๑๓๓ มาตรา ๒๐๔ และมาตรา ๒๒๐ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ ให้หมายความรวมถึงน่านน้ำที่อยู่ในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทยด้วย

ฯลฯ

ฯลฯ”

พระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวหมายความรวมถึงน่านน้ำที่อยู่ในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทยเท่านั้น ซึ่งไม่เกินกว่า ๒๔ ไมล์ทะเลเมื่อวัดจากเส้นฐานที่วัดความกว้างของทะเลอาณาเขตเท่านั้น ไม่รวมถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ทำให้การบังคับใช้พระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวไม่ครอบคลุมพื้นที่เขตอำนาจรัฐแห่งชาติของประเทศไทยทั้งหมด

^๔ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, “พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๔๕๖,” น.๒๕, สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕, <https://www.krisdika.go.th/librarian/get?sysid=563863&ext=pdf>.

^๕ เรื่องเดียวกัน, น.๑-๒.



ในส่วนของท่านจุดเจาะที่อยู่กับที่ (Fixed Platforms) และแบบลอยน้ำ (Floating Platforms) ที่แม้ว่า ตามอนุสัญญา MARPOL 73/78 จะให้หมายความรวมเป็นเรือ (Ships) แต่เนื่องด้วยสภาพที่ไม่สามารถเคลื่อนที่ได้ นอกจากการรื้อถอน จึงไม่อาจหมายความว่า เป็นเรือได้ตามความเป็นจริง ดังนั้น เมื่อพิจารณาขอบเขต และวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๕๕๖ ที่มุ่งบังคับต่อเรือที่เคลื่อนที่ไปมาในทะเลได้ ผู้เขียนเห็นว่าการจะเพิ่มเติมบทบัญญัติดังกล่าวให้เรือหมายความรวมถึงแท่นเหล่านี้คงจะไม่เหมาะสมนัก ซึ่งควรจะไปขยายความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๓๕ ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น จะเหมาะสมกว่า

พระราชกำหนดการประมง พ.ศ. ๒๕๕๘

พระราชกำหนดการประมง พ.ศ. ๒๕๕๘ กล่าวถึงการควบคุมภาวะมลพิษทางทะเลจากเรือ ปრაกฏตามมาตรา ๕๘ มาตรา ๕๙ และมาตรา ๑๔๐^๖ บัญญัติไว้ ดังนี้

“มาตรา ๕๘ ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำการ ดังต่อไปนี้

(๑) ปล่อย เท ทิ้ง ระบาย หรือทำให้วัตถุอันตรายตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดลงสู่ที่จับสัตว์น้ำ

(๒) กระทำการใด ๆ อันทำให้สัตว์น้ำในที่จับสัตว์น้ำมีนเมา

(๓) ปล่อย เท ทิ้ง ระบาย หรือทำให้สิ่งใดลงสู่ที่จับสัตว์น้ำในลักษณะที่เป็นอันตรายแก่สัตว์น้ำ

(๔) ทำให้ที่จับสัตว์น้ำเกิดมลพิษในลักษณะที่เป็นอันตรายแก่สัตว์น้ำ

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่การกระทำตาม (๒) เพื่อประโยชน์ในการศึกษาวิจัย หรือการอนุรักษ์ทรัพยากรสัตว์น้ำซึ่งกระทำโดยทางราชการ และได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากอธิบดี หรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายแล้ว โดยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายกำหนด หรือการกระทำอันจำเป็นโดยมิอาจหลีกเลี่ยงได้เพื่อประโยชน์ของทางราชการทหาร”

“มาตรา ๕๙ ผู้ใดโดยเจตนาหรือโดยประมาททำให้ที่จับสัตว์น้ำเกิดมลพิษในลักษณะที่น่าจะเป็นอันตรายแก่สัตว์น้ำ ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งปวงในการช่วยเหลือหรือป้องกันชีวิตสัตว์น้ำ และทำให้ที่จับสัตว์น้ำฟื้นฟูกลับสู่สภาพตามธรรมชาติ ทั้งนี้ ตามที่อธิบดีกำหนด”

^๖ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, “พระราชกำหนดการประมง พ.ศ. ๒๕๕๘,” น.๑๙-๒๐, ๔๔, สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕, <https://www.krisdika.go.th/librarian/get?sysid=780563&ext=pdf>.



“มาตรา ๑๔๐ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๕๘ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สามแสนบาทถึงห้าแสนบาท”

ดังนั้น การที่จะถือว่าเป็นการฝ่าฝืนได้ต้องเป็นการกระทำที่น่าจะเป็นอันตรายต่อสัตว์น้ำ และเขตอำนาจบังคับใช้พระราชบัญญัติดังกล่าวพิจารณาได้ตามความหมายของ “ที่จับสัตว์น้ำ” ตามบทนิยามในมาตรา ๕^๓ บัญญัติไว้ ดังนี้

“มาตรา ๕ ในพระราชกำหนดนี้

ฯลฯ

ฯลฯ

“ที่จับสัตว์น้ำ” หมายความว่า ที่ที่มีน้ำขังหรือไหล และหาดทั้งปวงที่เป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดิน รวมทั้งป่าไม้และพื้นดินที่มีน้ำท่วมตามธรรมชาติ ไม่ว่าจะเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินหรือที่ดินของเอกชน รวมทั้งทะเล

ฯลฯ

ฯลฯ”

ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วพบว่า มีพื้นที่เข้าลักษณะเป็นที่จับสัตว์น้ำครอบคลุมพื้นที่กว้างขวาง ทั้งในแผ่นดินและทะเลอาณาเขต เขตเศรษฐกิจจำเพาะและไหล่ทวีปของประเทศไทย รวมไปถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะและไหล่ทวีปของรัฐชายฝั่งอื่น และทะเลหลวงด้วย อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติดังกล่าวมีความมุ่งประสงค์ที่จะคุ้มครองทรัพยากรประมงเป็นสำคัญ ซึ่งแคบเกินกว่าที่จะมุ่งประสงค์ถึงการควบคุมภาวะมลพิษจากเรือเดินทะเล

ในด้านการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายโดยเจ้าพนักงาน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและมีหน้าที่ในการปราบปรามการกระทำความผิดในทะเล คือ ทหารเรือ และตำรวจโดยกองตำรวจน้ำ ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงอำนาจตามพระราชบัญญัติให้อำนาจทหารเรือปราบปรามการกระทำความผิดบางอย่างทางทะเล พ.ศ. ๒๔๙๐ มาตรา ๔^๔ บัญญัติไว้ ดังนี้

“มาตรา ๔ เมื่อปรากฏว่ามีการกระทำหรือมีเหตุอันควรสงสัยว่ามีการกระทำเกี่ยวกับการนำข้าวหรือสินค้าอื่นหรือยาเสพติดออกไปนอกหรือเข้ามาในราชอาณาจักร หรือการที่คนต่างด้าวเข้ามาหรือนำคนต่างด้าวเข้ามาในราชอาณาจักร ทั้งนี้ โดยทางทะเล ทางลำน้ำซึ่งติดต่อกับต่างประเทศหรือทางลำน้ำซึ่งออกไปสู่ทะเลได้ หรือทำการประมงทางทะเลอันเป็นความผิดต่อกฎหมายว่าด้วยการสำรวจและห้ามกักกันข้าว กฎหมายว่าด้วยการควบคุมเครื่องอุปโภคบริโภคและของอื่น ๆ ในภาวะ

^๓ เรื่องเดียวกัน, น. ๓

^๔ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, “พระราชบัญญัติให้อำนาจทหารเรือปราบปรามการกระทำความผิดบางอย่างทางทะเล พ.ศ. ๒๔๙๐,” น.๑-๒, สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕, <https://www.krisdika.go.th/librarian/get?sysid=327048&ext=pdf>.



คับขัน กฎหมายว่าด้วยการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า กฎหมายว่าด้วยแร่ กฎหมายเกี่ยวกับยาเสพติด กฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง หรือกฎหมายเกี่ยวกับการประมง ให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือมีอำนาจสืบสวนและสอบสวนได้ และมีอำนาจทำการหรือสั่งให้ทำการเฉพาะหน้าที่จำเป็น ดังต่อไปนี้

(๑) ตรวจ ค้น และบังคับผู้ควบคุมเรือและคนประจำเรือให้เรือหรือขนส่งของในเรือเพื่อการตรวจค้น

(๒) จับเรือ และบังคับผู้ควบคุมเรือและคนประจำเรือให้พวงเรือ หรือให้ทำการอื่น เพื่อให้เรื่อนั้นไปยังที่ซึ่งสะดวกแก่การตรวจค้น การสอบสวน หรือการดำเนินคดี

(๓) ยึดเรือที่จับไว้จนกว่าจะมีคำสั่งเด็ดขาดไม่ฟ้องผู้ต้องหา หรือจนกว่าศาลจะมีคำสั่งเป็นอย่างอื่นในกรณีที่ฟ้องผู้ต้องหา

(๔) จับและควบคุมผู้ต้องหาว่ากระทำความผิดไว้ได้ไม่เกินเจ็ดวัน เมื่อพ้นกำหนดต้องปล่อยหรือส่งตัวให้พนักงานสอบสวนพร้อมด้วยสำนวนการสอบสวนเท่าที่ทำไว้”

จากบทบัญญัติดังกล่าวมีการกล่าวถึงลักษณะความผิดตามกฎหมายใด ๆ อย่างเฉพาะเจาะจงที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ แต่ที่ไม่ได้มีการกล่าวไว้คือความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมภาวะมลพิษจากเรือแต่อย่างใด และพระราชบัญญัติเพิ่มอำนาจตำรวจในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดทางน้ำ พ.ศ. ๒๔๙๖ ให้อำนาจตำรวจในการปราบปรามความผิดเกี่ยวกับการเดินเรือ ซึ่งหมายความถึงอำนาจในการบังคับให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๔๕๖ ได้อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถึงศักยภาพในการดำเนินงานเมื่อเทียบกับทหารเรือแล้ว ผู้เขียนเห็นว่าทหารเรือน่าจะมีศักยภาพมากกว่าโดยเฉพาะในบริเวณเขตเศรษฐกิจจำเพาะที่จำเป็นต้องมีเรือขนาดใหญ่ในการลาดตระเวนหรือดำเนินการใด ๆ ซึ่งทหารเรือมีกองเรือรบประจำการในทะเลไทยอยู่จำนวนมากจึงน่าจะเป็นหน่วยงานที่เหมาะสมมากที่สุดสำหรับการปราบปรามความผิดดังกล่าวในทะเลอาณาเขตและเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทย ดังนั้น ผู้เขียนเห็นควรว่าการระบอบเขตอำนาจหน้าที่ในพระราชบัญญัติให้อำนาจทหารเรือปราบปรามการกระทำความผิดบางอย่างทางทะเล พ.ศ. ๒๔๙๐ ควรระบุให้ครอบคลุมถึงกฎหมายว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ

ในฐานะรัฐเจ้าของท่าเรือ (Port State) มาตรการทางกฎหมายในด้านการประสานความร่วมมือกับรัฐอื่นกรณีมีการร้องเรียนจากรัฐอื่นว่าเรือได้ฝ่าฝืนหลักเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศว่าด้วยการปล่อยทิ้งขยะจากเรือเดินทะเลที่เกิดขึ้นในทะเลอาณาเขตและเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐนั้น เห็นว่ามีหน่วยงานที่มีอำนาจประสานความร่วมมือดังกล่าวได้ คือ อัยการ ตามพระราชบัญญัติ

ความร่วมมือระหว่างประเทศในทางอาญา พ.ศ. ๒๕๓๕ ที่ให้อำนาจอัยการเป็นผู้ประสานงานกลาง ด้านมาตรการจัดเตรียมสิ่งรองรับขยะจากเรือตามอนุสัญญา MARPOL 73/78 พบว่ามีการกำหนดระเบียบกรมเจ้าท่าว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการรับรองผู้ให้บริการจัดเก็บและบำบัดของเสียจากเรือประเภทขยะ และกากของเสียต่าง ๆ พ.ศ. ๒๕๖๐ ซึ่งเบื้องต้นผู้เขียนเห็นว่าสอดคล้องกับมาตรการดังกล่าวแล้ว

ด้านมาตรการตรวจสอบมาตรฐานการจัดการขยะบนเรือที่เข้าเทียบท่าเรือของประเทศไทย มีการออกกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการตรวจเรือเพื่อป้องกันมลพิษจากขยะ พ.ศ. ๒๕๕๙ โดยมีเนื้อหาสาระที่ครอบคลุมมาตรการตามอนุสัญญา MARPOL 73/78 ภาคผนวกที่ ๕ ทั้งหมดโดยตรง แต่มีข้อสังเกตว่าข้อกำหนดตามอนุสัญญา MARPOL 73/78 ในส่วนที่บังคับกับเรือเป็นหลัก เช่น ข้อกำหนดการทิ้งขยะในหรือนอกพื้นที่กำหนดพิเศษ การกำหนดเป็นมาตรการทางกฎหมายภายในควรถูกอยู่ในบทบัญญัติที่บังคับต่อเรือที่ชักธงของประเทศไทย เช่น พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. ๒๕๔๑ มากกว่า ดังนั้น การที่รวมทุกมาตรการตามอนุสัญญา MARPOL 73/78 ภาคผนวกที่ ๕ ไว้ในกฎข้อบังคับการตรวจเรือฉบับนี้เพียงแห่งเดียว ผู้เขียนเห็นว่าเป็นการยากที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ที่เน้นการบังคับต่อเรือที่ชักธงของประเทศไทยเป็นหลัก

บทสรุป

การจะบรรลุวัตถุประสงค์ในการควบคุมภาวะมลพิษอันเกิดจากเรือเดินทะเลโดยเฉพาะ มาตรการด้านการควบคุมการปล่อยทิ้งขยะจากเรือเดินทะเลตามอนุสัญญา MARPOL 73/78 รัฐเจ้าของธง (Flag States) มีบทบาทสำคัญเป็นอย่างมากเพราะเป็นมาตรการที่บังคับต่อเรือ อย่างไรก็ตามเป็นการยากที่รัฐเจ้าของธงจะสอดส่องดูแลได้อย่างทั่วถึง ดังนั้น บทบาทของรัฐชายฝั่ง (Coastal States) ที่มีมาตรการทางกฎหมายภายในทะเลอาณาเขตและเขตเศรษฐกิจของรัฐตนอย่างครอบคลุม และบทบาทของรัฐเจ้าท่าเรือ (Port States) ด้านการประสานความร่วมมือระหว่างรัฐ การตรวจสอบเรือต่างชาติที่เข้าเทียบท่าเรือของรัฐ รวมถึงการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับขยะที่ท่าเรือจึงมีความสำคัญไม่ด้อยกว่ากัน ประเทศไทยในฐานะที่มีอาณาเขตติดต่อกับทะเล และการคมนาคมทางทะเลมีความสำคัญจึงควรให้ความสำคัญกับเรื่องดังกล่าวอย่างจริงจัง ซึ่งจากการพิจารณากฎหมายภายในของประเทศไทย พบว่าค่อนข้างครอบคลุมถึงการควบคุมภาวะมลพิษทางทะเลจากเรือพอสมควร ดังนั้น การปรับปรุงกฎหมายภายในที่มีอยู่ให้สอดคล้องกับการควบคุมการปล่อยทิ้งขยะจากปฏิบัติการของเรือเดินทะเลตามหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศก็ถือว่าเพียงพอแล้ว

ข้อเสนอแนะการศึกษาแนวทางการบริหารจัดการขยะพลาสติกทะเลของไทย*

รูปแบบการดำเนินงานด้านการจัดการขยะพลาสติกทะเลของประเทศไทย ส่วนใหญ่นำโดยภาครัฐ โดยร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน และประชาสังคม วิธีการที่ใช้ส่วนใหญ่เป็นรูปแบบการณรงค์ ประชาสัมพันธ์ สร้างจิตสำนึก และการขอความร่วมมือ ซึ่งเป็นวิธีการที่เห็นผลช้าและอาจไม่สามารถบรรลุผลได้ในพื้นที่ขนาดใหญ่

ประเทศไทยให้ความสำคัญกับการจัดการปัญหาขยะและของเสียของประเทศ มีการจัดตั้งคณะกรรมการและอนุกรรมการเพื่อร่วมหารือแนวทางในการปฏิบัติให้ได้ผลเชิงประจักษ์ การทำงานมีส่วนร่วมระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาสังคม ในโครงการ PPP Plastic ส่งผลให้ประเทศไทยมี Roadmap การจัดการขยะพลาสติก (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๗๓) ซึ่งคณะรัฐมนตรีเห็นชอบในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยมีวิสัยทัศน์คือ “ก้าวสู่การจัดการพลาสติกที่ยั่งยืน ด้วยเศรษฐกิจหมุนเวียน” โดยใช้ ๓ มาตรการ ดังนี้

(๑) ลดการเกิดขยะพลาสติก ณ แหล่งกำเนิด

(๒) ลด เลิกใช้พลาสติก ณ ขั้นตอนการบริโภคโดยการเลิกใช้แบบใช้ครั้งเดียว และ

(๓) จัดการขยะพลาสติกหลังการบริโภค โดยการสนับสนุนส่งเสริมให้นำกลับมาใช้

ประโยชน์ต่อไป แต่การดำเนินการส่วนใหญ่จะมุ่งเน้นการจัดการปัญหาขยะที่มีแหล่งที่มาจากบนบก และไม่มีแผนปฏิบัติการที่เกี่ยวกับการจัดการขยะพลาสติกโดยตรง

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

ควรมีการจัดทำแผนปฏิบัติการเฉพาะด้านขยะพลาสติกทะเลของประเทศไทย เพื่อเร่งดำเนินการจัดการและแก้ไขปัญหา โดยแผนปฏิบัติการฯ จะต้องมีการออกแบบแนวทางและแนวปฏิบัติที่สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการในระดับภูมิภาค และเป้าหมายระดับนานาชาติโดยมุ่งดำเนินการในประเด็นเร่งด่วน รวมถึงด้านที่ประเทศมีความพร้อม โดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วมของภาครัฐ เอกชน ชุมชน หรือประชาสังคม

* สุรีย์ สดภูมินทร์, “รายงานการศึกษาส่วนบุคคล เรื่องแนวทางการบริหารจัดการขยะพลาสติกทะเลของประเทศไทย ประยุกต์จากระดับนานาชาติสู่ระดับประเทศ หลักสูตรนักบริหารการทูต รุ่นที่ ๑๒ ปี ๒๕๖๓,” น. ๔๖-๔๘, สถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการ กระทรวงการต่างประเทศ, สืบค้นเมื่อวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕, <https://image.mfa.go.th/mfa/0/yZ0EO327fd/%E0%B9%80%E0%B8%AD%E0%B8%81%E0%B8%AA%E0%B8%B2%E0%B8%A3/nbt/nbt12/IS/12041.pdf>.



โดยอาจกำหนดเป้าหมายดำเนินการของแผนปฏิบัติการฯ ระยะ ๕ ปี และกำหนดเป้าหมายระยะยาว ๑๐ ปี เพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ซึ่งการที่จะสามารถดำเนินการให้เป็นผลได้ในช่วงเวลาของแผนระยะ ๕ ปี มาตรการหลักที่ใช้ควรเป็นด้านการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งต้องทำควบคู่ไปกับการให้ความรู้ ธรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ทุกภาคส่วนรับรู้อย่างทั่วถึงก่อนมีการบังคับใช้จริง และในระยะยาวควรมุ่งเน้นการเปลี่ยนแปลงทัศนคติและพฤติกรรมของประชาชน ทั้งผู้ผลิตและผู้ใช้

ข้อเสนอแนะในการดำเนินการ

ข้อเสนอแนะในการจัดทำแผนปฏิบัติการระดับประเทศด้านการจัดการปัญหาขยะพลาสติก ในทะเลระยะ ๕ ปี มาตรการหลักที่ใช้ควรเป็นด้านการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งต้องทำควบคู่ไปกับการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ทุกภาคส่วนรับรู้อย่างทั่วถึงก่อนมีการบังคับใช้จริง โดยเสนอให้มีแผนดำเนินการดังต่อไปนี้

๑) จากผลการศึกษาที่พบว่าโครงการเกี่ยวกับการจัดการขยะที่ดำเนินการในพื้นที่จังหวัดชายฝั่งทะเลส่วนใหญ่เป็นการจัดการหลังการใช้ประโยชน์ ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานในการจัดการขยะมีความสำคัญ จึงเสนอให้หน่วยงานที่รับผิดชอบขอรับการจัดสรรงบประมาณให้แก่องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดทำโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการจัดเก็บ และการจัดการขยะ โดยในช่วงของแผนปฏิบัติการ ๕ ปี อาจเริ่มนำร่องในพื้นที่จังหวัดชายฝั่งทะเลก่อน โดยอาจเรียนรู้แนวทางปฏิบัติที่ดีจากประเทศที่สามารถจัดการขยะได้ดี เช่น ประเทศสิงคโปร์

๒) ใช้มาตรการทางกฎหมายอย่างจริงจังทุกขั้นตอน ตั้งแต่การนำเข้าวัสดุ การผลิต การขนส่ง การใช้ การคัดแยกก่อนทิ้ง การจัดเก็บการจัดการหลังการใช้ โดยเริ่มจากกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบัน และรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้สาธารณชนรับทราบถึงการมีอยู่ของกฎหมายดังกล่าว

๓) พิจารณาปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมทางทะเลที่เก่ากว่า ๒๐ ปี เช่น พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕^๒ พระราชบัญญัติการส่งออกป็นอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า พ.ศ. ๒๕๒๒^๓ (เพื่อการกำกับดูแล

^๒ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, “พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕,” สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, สืบค้นเมื่อวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕, <https://www.krisdika.go.th/librarian/get?sysid=396089&ext=pdf>.

^๓ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, “พระราชบัญญัติการส่งออกป็นอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า พ.ศ. ๒๕๒๒,” สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, สืบค้นเมื่อวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕, <https://www.krisdika.go.th/librarian/get?sysid=735259&ext=pdf>.



การนำเข้าและส่งออกขยะอันตรายในรูปแบบสินค้า) และเนื่องจากในปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการขยะทะเลโดยตรง อาจพิจารณาเสนอจัดทำเป็นกฎหมายลำดับรองเพื่อใช้ควบคุมกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อมากก่อนซึ่งจะต้องมีการศึกษาในรายกิจกรรมต่อไป

๔) เพิ่มการดำเนินการเพื่อลดการสร้างขยะทะเล โดยสนับสนุนการพัฒนาวัสดุใหม่ทดแทนการใช้พลาสติก อาจเริ่มจากการสนับสนุนบริษัทที่ใช้วัสดุธรรมชาติในการผลิตภาชนะที่ใช้ครั้งเดียวแล้วทิ้ง โดยการสนับสนุนอาจอยู่ในรูปแบบของกลไกภาษีที่ต่ำกว่าการใช้วัสดุพลาสติก

ทั้งนี้ อาจกำหนดเป้าหมายของแผนปฏิบัติการในช่วง ๕ ปี ให้ใช้ผลิตภัณฑ์ดังกล่าวในธุรกิจส่งอาหารโดยให้ภาคเอกชนและภาคการศึกษาร่วมกันวิจัยเพื่อปรับปรุงคุณภาพสินค้าให้เหมาะสมกับการใช้งาน

๕) ใช้มาตรการที่เป็นกลไกทางการตลาด เช่น การคืนเงินเมื่อคืนขวด เพื่อเป็นการลดปริมาณขยะพลาสติกในกลุ่มที่สามารถรีไซเคิลได้ โดยภาคเอกชนดำเนินการร่วมกับภาครัฐ

๖) บรรจुरายวิชาสิ่งแวดล้อมไว้ในหลักสูตรเสริมของสถานศึกษาทุกแห่งเพื่อเร่งกระบวนการเปลี่ยนทัศนคติและพฤติกรรม โดยเร่งพัฒนาบุคลากรครูในช่วงแรกของแผนปฏิบัติการ

๗) ใช้หลักความรับผิดชอบที่เพิ่มขึ้นของผู้ผลิต (Extended Producer Responsibility : EPR) กับกลุ่มอุตสาหกรรมพลาสติก โดยใช้ความร่วมมือแบบ Public-Private Partnerships เพื่อร่วมกำหนดรายละเอียดและกรอบการดำเนินการในช่วงเวลา ๕ ปี

๘) เพื่อเป็นการเพิ่มความเข้มแข็งในการจัดการขยะในสถานที่ราชการที่สอดคล้องกับโครงการ “ทำความดีด้วยหัวใจ ลดภัยสิ่งแวดล้อม” และเพื่อให้หน่วยงานราชการเป็นสังคมไร้ขยะ จึงเสนอให้ภาครัฐทุกแห่งทั่วประเทศเป็นหน่วยงานที่มีการบริหารจัดการขยะอย่างจริงจัง โดยให้หน่วยงานรับผิดชอบหลัก คือ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นหน่วยงานต้นแบบให้ความรู้และวิธีการดำเนินการที่ถูกต้องกับหน่วยงานอื่น ๆ

๙) สำหรับการจัดการขยะที่มีแหล่งจากในทะเล เช่น ขยะจากกิจกรรมประมงซึ่งปัจจุบันเป็นการขอความร่วมมือในการนำขยะคืนฝั่ง เสนอให้เพิ่มมาตรการทางกฎหมายในการเก็บขยะจากการทำประมง โดยในช่วง ๒ ปีแรกอาจเน้นการประชาสัมพันธ์เพื่อการทำมาเข้าใจ และเริ่มบังคับใช้ในช่วงปีที่ ๓-๕

๑๐) ในส่วนของขยะจากการเดินเรือ ควรเพิ่มประสิทธิภาพระบบการจัดการขยะในบริเวณท่าเรือ โดยภาครัฐทำงานร่วมกับภาคเอกชนในการกำหนดกลไกการบริหารจัดการตั้งเป้าหมายการบริหารจัดการให้ชัดเจน และมีการใช้กฎหมาย กฎข้อบังคับ หลักเกณฑ์ และระเบียบอย่างเคร่งครัด

ขยะทะเล วาระชาติต้องไม่ละเลยชุมชน*

ขยะทะเล เป็นหนึ่งในปัญหาสิ่งแวดล้อมสำคัญระดับโลกและเป็นวิกฤติข้ามพรมแดน เนื่องจากขยะทะเลลอยตามกระแสน้ำ ข้ามประเทศข้ามทวีป ซึ่งหลายประเทศเริ่มตระหนักและหามาตรการเพื่อลดปัญหาขยะทะเลอย่างยั่งยืน ทั้งนี้ วันที่ ๘ มิถุนายน ของทุกปีคือ วันมหาสมุทรโลก หรือ World Ocean Day ในโอกาสนี้ ควรมองประเด็นปัญหาขยะทะเล ที่นอกเหนือจากมิติสิ่งแวดล้อม ยังมีมิติทางสังคมร่วมอยู่ด้วย ซึ่งเป็นหนึ่งในสาเหตุสำคัญที่ทำให้ความพยายามแก้ไขปัญหาขยะทะเลของประเทศไทยยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรมเท่าที่ควร

A Plastic Ocean หรือ “มหาสมุทรแห่งพลาสติก” คือหนึ่งในสารคดีที่น่าเสียดายสภาพความเปราะบางของแหล่งน้ำทั้งหลาย และเผยให้เห็นต้นตอปัญหาบางส่วนของขยะทะเล เกิดจากการไม่มีการสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการคัดแยก และการทิ้งขยะตั้งแต่ต้นทางในระดับครัวเรือนและชุมชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศที่มีชุมชนริมแม่น้ำ และชุมชนริมชายฝั่งทะเลตั้งอยู่หนาแน่น ส่งผลทำให้ขยะเหล่านี้กลายเป็นมลภาวะส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อาหาร สิ่งมีชีวิตระบบนิเวศในน้ำ และยังส่งผลกระทบต่อมนุษย์ทั้งทางตรงและทางอ้อมอีกด้วย

จากผลการศึกษาของทีดีอาร์ไอ พบว่า ประเทศไทยมีปริมาณขยะทะเลมากเป็นลำดับที่ ๑๐ ของโลก (ข้อมูลเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๓) จำแนกได้เป็นปริมาณขยะพลาสติกที่มีการจัดการไม่ถูกต้องรวมจำนวน ๑.๐๓ ล้านตัน/ปี โดยส่วนหนึ่งเป็นขยะพลาสติกที่รั่วไหลลงสู่ทะเลประมาณ ๐.๔๑ ล้านตัน/ปี ขยะส่วนใหญ่เป็นขยะพลาสติกคิดเป็น ๑๒% กล่องโฟม ๑๐% ห่ออาหาร ๘% ถุงก๊อบแก๊บ ๘% ขวดแก้ว ๗% ขวดพลาสติก ๗% และหลอดดูด ๕%

ขยะทะเลที่เกิดขึ้นส่วนมากมาจากพฤติกรรมการบริโภคของมนุษย์ ทั้งยังมีข้อมูลที่น่าสนใจเกี่ยวกับขยะมูลฝอยในประเทศไทย อ้างอิงจากองค์กรอนุรักษ์ท้องทะเล ปี พ.ศ. ๒๕๖๒ พบว่าประเทศไทยมีปริมาณขยะมูลฝอย ๒๗.๘ ล้านตัน/ปี โดยปริมาณขยะเกือบ ๒ ล้านตัน หรือ ๗.๑๙% ของปริมาณขยะทั้งหมด มาจากขยะชุมชนที่หมายความรวมถึงขยะที่มาจากชุมชนในเขตพื้นที่ริมปากแม่น้ำ และริมชายฝั่งทะเลรวมอยู่ด้วย

* ยาวลักษณ์ จันทมาศ และ อติศร์ อิศรางกูร ณ อยุธยา, “ขยะทะเล วาระชาติต้องไม่ละเลยชุมชน,” สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ), สืบค้นเมื่อวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕, https://tdri.or.th/2021/06/world_oceanday/.



ขยะชุมชน สู่ปัญหา ขยะทะเล

มีประเด็นคำถามว่า เหตุใด “ขยะชุมชน” ที่ถือเป็นประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นมาเป็นระยะเวลานานกลับไม่ได้มีการให้ความสำคัญมาโดยตลอด ซึ่งหากมีการจัดการให้ชุมชนคัดแยกและกำจัดขยะได้อย่างเป็นระบบและทั่วถึงจะไม่เพียงแก้ปัญหาขยะทั่วไปได้ แต่จะช่วยแก้ปัญหาขยะทะเลได้ด้วย ทั้งนี้ พบว่า ขยะชุมชนมีสาเหตุ ๓ ประการ ดังนี้

๑) ความเหลื่อมล้ำ และการละทิ้งชุมชนไว้ข้างหลัง ส่งผลให้ชุมชนโดยเฉพาะในเขตพื้นที่เปราะบางทางไกลบางส่วนกลายเป็นกลุ่มชุมชนชายขอบ ประสบกับปัญหาความยากจน ไม่มีศักยภาพและความพร้อมในการจัดการขยะด้วยตนเอง

๒) การขาดโครงสร้างพื้นฐานในระดับชุมชน เช่น การไม่มีถังขยะในชุมชน หรือการไม่มีรถเก็บขยะเข้าถึงในชุมชน ซึ่งมีส่วนทำให้เกิดสาเหตุที่ ๓

๓) พฤติกรรมและรูปแบบ วิธีการดำรงชีวิตของคนในชุมชนริมชายฝั่งอาจมีความคุ้นชินทิ้งขยะลงสู่น้ำลำคลองหรือทะเล ไม่ได้รับการส่งเสริมแก้ไข

ทั้ง ๓ สาเหตุข้างต้น เห็นได้ว่าประเด็นปัญหาสำคัญที่สุด คือ ปัญหาเชิงโครงสร้าง การละเลยกลุ่มชุมชนริมคลอง ปากแม่น้ำ และชุมชนชายฝั่งทะเล ทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำที่ส่งผลกระทบต่อลูกหลานมากยิ่งขึ้น จนนำมาสู่ปัญหาขยะทะเลในที่สุด

ดังนั้น การจัดการปัญหาขยะทะเลในประเทศไทย ควรต้องส่งเสริมความร่วมมือและให้ความสำคัญกับกลุ่มเป้าหมายในพื้นที่ชุมชนริมฝั่งแม่น้ำและชุมชนชายฝั่งทะเลทั่วประเทศซึ่งมีผู้นับพันชุมชน ควบคู่ไปกับการอาศัยเวทีความร่วมมือทั้งในระดับชาติและนานาชาติในการแก้ไขปัญหาดังเช่นที่กลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนได้มีการจัดทำ “ปฏิญญากรุงเทพ” เพื่อหาแนวทางการแก้ไขปัญห ปริมาณขยะทะเลที่ส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศทางทะเล การประมง และการท่องเที่ยวของทั้งภูมิภาคร่วมกัน

ที่ผ่านมานอกจากรัฐบาลได้มีส่วนผลักดัน ให้มีการรับรองปฏิญญากรุงเทพแล้ว ยังกำหนดให้ปัญหาขยะทะเลเป็นวาระแห่งชาติ มีการตั้งเป้าหมายลดขยะทะเลให้ได้อย่างน้อย ๕๐% ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ โดยมีความพยายามใช้หลากหลายมาตรการทั้งในเชิงรุกและเชิงรับ เช่น การผลักดันการทดลองเก็บค่าใช้ถุงพลาสติกในราคาเริ่มต้นจำนวน ๑.๕๐ - ๒ บาท การออกมาตรการลดปริมาณขยะที่เหมาะสมกับแต่ละกลุ่มเป้าหมาย การผลักดัน การวิจัยและสำรวจข้อมูลขยะทะเล การจัดทำและพัฒนาระบบฐานข้อมูลขยะทะเล การสนับสนุนโครงการอาสาสมัครเก็บขยะใต้ทะเล ควบคู่ไปกับการแก้ปัญหาต้นทาง คือ การไม่สร้างขยะใหม่เพิ่ม ตามแนวคิดเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) ที่ต้องการลดการผลิตขยะต้นทางแทนการสร้างเตาเผาหรือบ่อฝังกลบกำจัดขยะ

อย่างไรก็ตาม ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรต้องมีการดำเนินการเชิงรุกในพื้นที่ชุมชนชายฝั่งทะเลทั่วประเทศอย่างเร่งด่วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งควรมีการจัดหามาตรการส่งเสริมการสร้างองค์ความรู้ให้แก่ชุมชนชายฝั่งทะเลในการคัดแยกขยะอย่างถูกวิธี และปลอดภัย ควบคู่ไปกับการสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถังขยะ และตำแหน่งจัดทิ้งขยะในชุมชน ตลอดจนต้องมีการจัดหาผู้เชี่ยวชาญเฉพาะเข้ามาให้ความรู้เรื่องการจัดการขยะที่ถูกสุขลักษณะให้แก่ประชาชนในพื้นที่เป้าหมายทั่วประเทศ ซึ่งวิธีการนี้จะสามารถช่วยลดปริมาณขยะทั้งในพื้นที่ชุมชน รวมถึงขยะทะเล อีกทั้งยังสามารถช่วยให้เป้าหมายการลดการสร้างขยะทะเลจากต้นทางภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ของรัฐบาลมีความเป็นไปได้มากยิ่งขึ้น วลี “ไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง” เป็นเจตนารมณ์ที่ดีของรัฐบาลไทย ที่สะท้อนแนวคิด Inclusive Development แต่ในทางปฏิบัติก็ต้องไม่ลืมชุมชนริมคลองและชุมชนชายฝั่งทะเลเป็นองค์ประกอบสำคัญของสังคมไทย รัฐบาลจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับชุมชนเหล่านี้ โดยการกระจายการบริการของรัฐให้ทั่วถึงเพื่อเปิดโอกาสให้ชุมชนริมคลองและชุมชนชายฝั่งทะเลสามารถเข้ามาเป็นกำลังสำคัญในการปกป้องรักษาทะเลไทยต่อไป

ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. กับมาตรการลดมลพิษทางทะเล

นางสาวจิตรกาน เจียรตระกูล
วิทยากรชำนาญการ
กลุ่มงานกฎหมาย ๒ สำนักกฎหมาย

ปริมาณเรือที่สัญจรทางทะเลมีจำนวนมาก เนื่องด้วยทะเลเป็นเส้นทางคมนาคมที่เป็นส่วนสำคัญของระบบการขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ประกอบกับปัจจุบันยังมีพื้นที่ใช้ทำงานในทะเลเป็นจำนวนมาก แต่อย่างไรก็ตามพบว่า ปัจจุบันเกิดปัญหาภาวะมลพิษทางทะเลจากการเดินเรือและแท่นดังก่แล้ว เช่น การปล่อยทิ้งของเสีย ประกอบไปด้วยน้ำมันของเหลว สารอันตราย สิ่งปฏิกูล ขยะ และมลพิษทางอากาศ ยกตัวอย่างเช่นกรณีปรากฏเป็นข่าว^๑ เมื่อวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ ว่ากองทัพเรือลาดตระเวนพบคราบของเสียคล้ายน้ำมันรั่วไหลจากเรือบรรทุกน้ำมันบริเวณเกาะจวง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี และหากผลการตรวจสอบพบว่าเป็นการทิ้งของเสียลงในทะเล จะถือเป็นการผิดตามกฎหมาย หรือเหตุการณ์น้ำมันดิบรั่วไหลจากท่ากลางทะเล อำเภอมายาตปุต จังหวัดระยอง^๒

สำหรับการแก้ไขปัญหาน้ำมันดิบรั่วไหลข้างต้นนี้ ฝ่ายประชาสัมพันธ์ กรมเจ้าท่า ชี้แจงว่าตามที่ได้มีการอภิปรายในสภาผู้แทนราษฎร ตามญัตติขอเปิดอภิปรายทั่วไปแบบไม่ลงมติ เมื่อวันที่ ๑๗ ถึงวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ ซึ่งมีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการจัดคราบน้ำมันรั่วไหลกลางทะเล จังหวัดระยอง พร้อมการดำเนินคดี การฟื้นฟู และเยียวยา โดยชี้แจงว่า เหตุการณ์ดังกล่าวเกิดจากน้ำมันดิบรั่วไหลจากท่อใต้ทะเลของทุ่นรับน้ำมันดิบกลางทะเล บริเวณอำเภอมายาตปุต จังหวัดระยอง เกิดขึ้นเมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๖๕ ซึ่งพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี

^๑ เนชั่นทีวี, “ทร. ส่งสอเรือบรรทุกน้ำมันทิ้งของเสียลงทะเล หลังพบคราบน้ำมันลอยเกลื่อน,” เนชั่นทีวี, ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕, <https://www.nationtv.tv/news/378864739>.

^๒ เดลินิวส์, “เจ้าท่า” อัปเดตขจัดคราบน้ำมันรั่วไหลกลางทะเลระยอง,” เดลินิวส์, ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕, <https://www.dailynews.co.th/news/783241/>.



ได้ติดตามสถานการณ์และการแก้ไขปัญหาน้ำมันรั่วไหลอย่างต่อเนื่อง ขณะที่นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในฐานะประธานคณะกรรมการป้องกัน และขจัดมลพิษทางน้ำ เนื่องจากน้ำมันแห่งชาติ (กปน.) และนายอธิรัฐ รัตนเศรษฐ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ลงพื้นที่ติดตามความคืบหน้าการแก้ไข พร้อมสั่งให้กรมเจ้าท่าและทุกภาคส่วนเร่งขจัดคราบน้ำมันดิบ รั่วไหล เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชน ธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมทางทะเลให้น้อยที่สุด

นอกจากนี้ บริษัท สตาร์ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด (มหาชน) หรือ SPRC ที่ได้ดำเนินการ ขยับท่า เพื่อตรวจสอบท่าบริเวณจุดรั่วท่อนผูกจอดเรือ SPM (Single Point Mooring) ทำให้เกิด เหตุน้ำมันดิบที่ค้างท่อเดิมไหลออกสู่ทะเลเพิ่มเติม มีปริมาณน้ำมัน ๕,๐๐๐ ลิตร เมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ บริษัท SPRC ได้เข้าล้อมและเร่งจัดเก็บคราบน้ำมันดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว แต่อย่างไรก็ตามหากมีน้ำมันดิบรั่วไหลย่อมส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล ดังนี้

ผลกระทบต่อสัตว์น้ำ ที่อาศัยอยู่ในระบบนิเวศทางทะเลจำนวนมาก เช่น นก ปลา ปู ที่มีความเสี่ยงเป็นอันตรายต่อการวางไข่ หรือสัตว์ได้กินน้ำมันหรือสารพิษที่อยู่ในทะเลหรือตามชายหาด ที่เป็นเขตแนวการดำรงชีวิตของสัตว์น้ำ และเมื่อสัตว์ได้กินสารพิษจะไปสะสมที่อวัยวะต่าง ๆ หากมนุษย์ จับสัตว์น้ำดังกล่าวมาประกอบอาหารจะทำให้มีสารพิษสะสมในร่างกายและเจ็บป่วยในระยะยาว

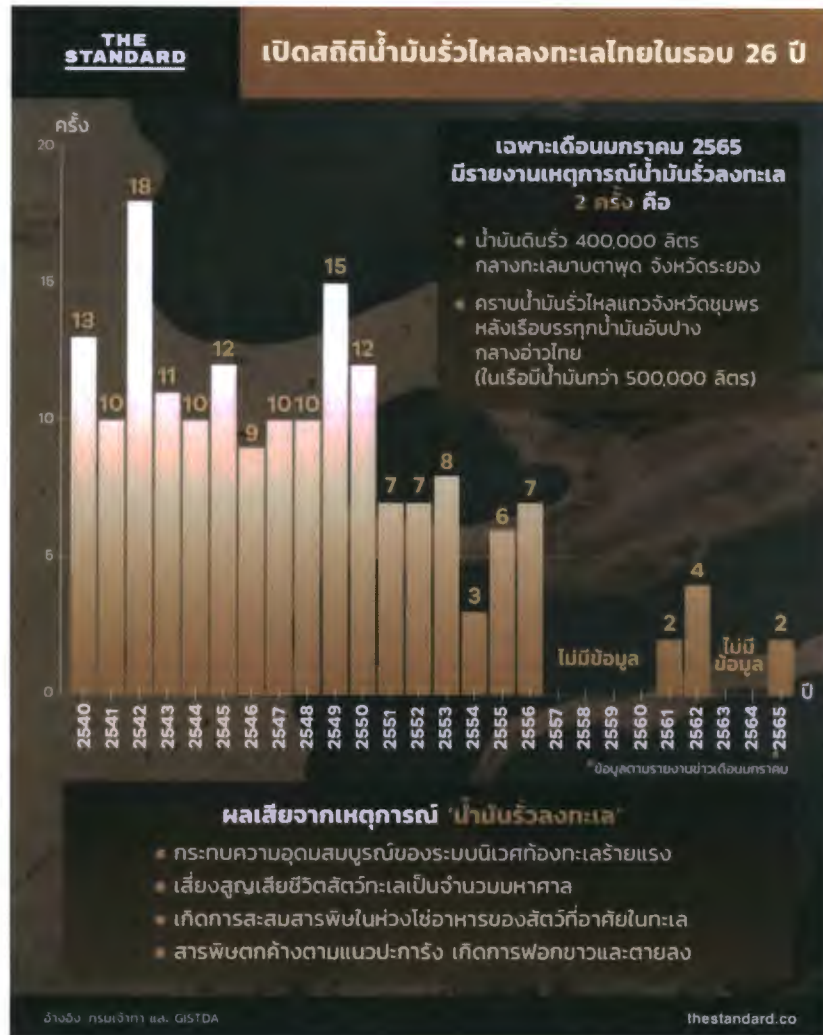
ผลกระทบต่อพืชแหล่งผลิตอาหารขั้นพื้นฐานในห่วงโซ่อาหาร

การปนเปื้อนของคราบน้ำมันในแหล่งน้ำทำให้ปิดกั้นแสงสว่างไม่ให้ส่องผ่านลงไปใต้น้ำทะเล เกิดผลกระทบต่อกระบวนการสังเคราะห์แสงของแพลงก์ตอนพืช สาหร่าย และพืชใต้น้ำต่าง ๆ ซึ่งเป็นแหล่งผลิต อาหารขั้นพื้นฐานในห่วงโซ่อาหาร

ผลกระทบต่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยวและชุมชนริมทะเล ได้รับผลกระทบจากการสูญเสียวินัยได้จากนักท่องเที่ยว เพราะเมื่อทราบข่าวสถานการณ์น้ำมันรั่วไหล จะหลีกเลี่ยงการเดินทาง เข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่เสี่ยงภัย ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจในชุมชนวงกว้าง

ผลกระทบต่ออาชีพประมง ได้รับผลกระทบในการสั่งห้ามสัญจรเรือทางทะเล เพื่อป้องกันการจับสัตว์น้ำที่มีสารปนเปื้อนมาบริโภคหรือจำหน่าย

นอกจากนี้ข้อมูลสถิติจาก THE STANDARD^๓ รวบรวมข้อมูลเหตุการณ์น้ำมันรั่วไหลลงทะเลในประเทศไทย ที่รวบรวมโดยกรมเจ้าท่า ตั้งแต่ปี ๒๕๔๐ ถึงปัจจุบัน ดังนี้



จากข้อมูลสถิติปีที่ได้ดำเนินการจัดเก็บข้อมูล พบว่า จำนวนตัวเลขสถิติน้ำมันรั่วไหลลงทะเลไทย เกิดปรากฏเหตุการณ์น้ำมันรั่วไหลลงทะเลขึ้นและส่งผลกระทบต่อ

^๓ THE STANDARD TEAM, “เปิดสถิติน้ำมันรั่วไหลลงทะเลไทยในรอบ ๒๖ ปี,” *THE STANDARD*, ๒๗ มกราคม ๒๕๖๕, <https://thestandard.co/oil-leaks-into-thai-sea-statistics-in-26-years/>.



จากสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในลักษณะดังกล่าว นอกจากพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ ตามมาตรา ๑๑๙ ทวิ^๔ ซึ่งบัญญัติไว้ว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใด ๆ ให้น้ำมันและเคมีภัณฑ์หรือสิ่งใด ๆ ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบอันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทยอันอาจจะเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อมหรือเป็นอันตรายต่อการเดินเรือในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบดังกล่าว ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปในการแก้ไขสิ่งเป็นพิษหรือชดใช้ค่าเสียหายเหล่านั้นด้วย” แล้ว

เมื่อพิจารณาเฉพาะในประเด็นปัญหาภาวะมลพิษทางทะเลเกี่ยวกับการทิ้งขยะจากเรือและแท่นในทะเล คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๖๔ อนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.^๕ และได้เสนอร่างพระราชบัญญัตินี้ต่อสภาผู้แทนราษฎร เมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๔ โดยเข้าสู่การพิจารณาของที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๑๔ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) เมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๖๔ และสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัตินี้^๖ พร้อมทั้งได้มีมติให้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณา ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. จำนวน ๒๕ คน และขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการวิสามัญฯ

^๔ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, “พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖, สืบค้นเมื่อวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๔, <https://www.krisdika.go.th/librarian/get?sysid=563863&ext=pdf>.



^๕ สรุปข่าวการประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๖๔, สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๖๕ <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/47360>.



^๖ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, “บันทึกการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๑๔ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันพุธที่ ๘ ธันวาคม พุทธศักราช ๒๕๖๔ ของร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ซึ่งคณะรัฐมนตรีเป็นผู้เสนอ,” สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๖๕, <https://dl.parliament.go.th/handle/lirt/590725>.



สำหรับเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติ^๗ คือ โดยที่ประเทศไทยมีนโยบายที่จะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ภาคผนวก ๕ ว่าด้วยกฎข้อบังคับสำหรับการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ (MARPOL Annex V Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from Ships) เพื่อร่วมมือกับนานาประเทศในการควบคุมมิให้มีการทิ้งขยะจากเรือหรือแท่นที่เป็นสิ่งก่อสร้างในทะเลทั้งที่ติดตริ่งอยู่กับที่หรือ ที่ลอยน้ำได้ให้เป็นไปตามข้อกำหนดและมาตรฐานที่อนุสัญญากำหนด และสอดคล้องกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ (United Nation Convention on the Law of the Sea 1982) เกี่ยวกับการป้องกัน การลด และการควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเล โดยรัฐภาคีต้องดำเนินการควบคุมมิให้เรือหรือแท่นที่อยู่ในทะเลอาณาเขตและเขตเศรษฐกิจจำเพาะ รวมทั้งเรือของรัฐภาคีที่เดินอยู่ในทะเลทั่วโลกละเมิดข้อกำหนดของอนุสัญญา และต้องจัดให้มีมาตรการเพื่อรองรับการดำเนินการดังกล่าว ซึ่งกฎหมายไทยที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันยังไม่ครอบคลุมเพียงพอสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทยโดยเพิ่มบทบัญญัติว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล กำหนดมาตรการในการควบคุมการทิ้งขยะจากเรือและแท่นให้เป็นไปตามหลักมาตรฐานสากลและให้เป็นไปตามพันธกรณีแห่งอนุสัญญา อันเป็นการป้องกันมิให้เกิดมลพิษและคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ที่คณะรัฐมนตรีเสนอต่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการมีสาระสำคัญซึ่งเกี่ยวกับมาตรการลดมลพิษทางทะเล ตามร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๗^๘ ซึ่งกำหนดไว้ ดังนี้

“มาตรา ๓ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น (ข/๓) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล ในหมวดที่ ๖ ข้อบังคับเบ็ดเตล็ด ของภาค ๑ ข้อบังคับทั่วไป แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖

^๗ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, “ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) ซึ่งเป็นเอกสารแนบระเบียบวาระในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๑๔ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) เมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๖๔,” สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๖๕, [http://edoctest.parliament.go.th/getfile.aspx?id=745676&file=%E0%B8%94%E0%B9%88%E0%B8%A7%E0%B8%99+2+%E0%B9%80%E0%B8%A3%E0%B8%B7%E0%B8%AD%E0%B8%99%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%99%E0%B9%89%E0%B8%B3%E0%B9%84%E0%B8%97%E0%B8%A2+\(1\).df&download=1](http://edoctest.parliament.go.th/getfile.aspx?id=745676&file=%E0%B8%94%E0%B9%88%E0%B8%A7%E0%B8%99+2+%E0%B9%80%E0%B8%A3%E0%B8%B7%E0%B8%AD%E0%B8%99%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%99%E0%B9%89%E0%B8%B3%E0%B9%84%E0%B8%97%E0%B8%A2+(1).df&download=1).

^๘ เรื่องเดียวกัน, น. ๒-๓.



“(ข/๓) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล

มาตรา ๑๒๐/๒ ในส่วนนี้

“ทิ้ง” หมายความว่า การทำให้ขยะลงไปในทะเลไม่ว่าจะเป็นการเท ปล่อย หรือระบาย และให้
หมายความรวมถึงการรั่วไหล หรือการกระทำด้วยประการอื่นใดให้ขยะลงไปในทะเล

“ขยะ” หมายความว่า สิ่งของหรือของเสียที่เกิดขึ้นจากเรือหรือแท่น จากการพักอาศัยบนเรือ
หรือแท่น หรือจากการให้บริการหรือใช้บริการบนเรือหรือแท่น หรือที่เกิดขึ้นในระหว่างการปฏิบัติงาน
ตามปกติบนเรือหรือแท่น ดังต่อไปนี้

- (๑) อาหาร
- (๒) พลาสติก
- (๓) เศษสินค้า
- (๔) วัสดุที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้า
- (๕) สารล้างสินค้า หรือสารล้างระวางเรือ
- (๖) เล้าจากเตาเผา
- (๗) น้ำมันสำหรับประกอบอาหาร
- (๘) เครื่องมือทำการประมง
- (๙) ซากสัตว์
- (๑๐) สิ่งของหรือของเสียอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวงโดยคำนึงถึงอนุสัญญา

อธิบดีกรมเจ้าท่าอาจออกประกาศกำหนดลักษณะและรายละเอียดของขยะตามวรรคหนึ่งได้

ฯลฯ

ฯลฯ

มาตรา ๑๒๐/๗ ห้ามมิให้ผู้ใดทิ้งขยะจากเรือหรือแท่นลงไปในทะเล เว้นแต่เป็นการทิ้งขยะ
ตามประเภทของขยะและทิ้งลงในพื้นที่ในทะเล ดังต่อไปนี้

(๑) การทิ้งอาหารจากเรือในระหว่างเดินเรือตามเส้นทาง ให้ทิ้งในระยะไม่น้อยกว่าสามไมล์ทะเล
นับจากเส้นฐานออกไปในทะเล และการทิ้งต้องผ่านเครื่องบดปั่นและผ่านตะแกรงที่มีช่องผ่าน
ขนาดไม่เกินสี่สิบห้ามิลลิเมตร แต่หากไม่ได้ทิ้งผ่านเครื่องบดปั่นหรือผ่านตะแกรงดังกล่าวให้ทิ้ง
ตั้งแต่สิบสองไมล์ทะเลนับจากเส้นฐานออกไปในทะเล

(๒) การทิ้งอาหารจากแท่น รวมถึงเรือที่อยู่ติดกับแท่นหรืออยู่ใกล้แท่นในระยะไม่เกิน
ห้าร้อยเมตรนับจากแท่น ให้ทิ้งในระยะไม่น้อยกว่าสิบสองไมล์ทะเลนับจากเส้นฐานออกไปในทะเล
และการทิ้งต้องผ่านเครื่องบดปั่นและผ่านตะแกรงที่มีช่องผ่านขนาดไม่เกินสี่สิบห้ามิลลิเมตร

(๓) การทิ้งเศษสินค้าที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ได้หรือวัสดุที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้า
ที่ไม่มีสารซึ่งเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมจากเรือในระหว่างเดินเรือตามเส้นทาง ให้ทิ้งตั้งแต่
สิบสองไมล์ทะเลนับจากเส้นฐานออกไปในทะเล

(๔) การทิ้งสารล้างสินค้าหรือสารล้างระวางเรือที่ไม่เป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมจากเรือในระหว่างเดินเรือตามเส้นทาง

(๕) การทิ้งซากสัตว์ในระหว่างเดินเรือตามเส้นทาง ให้ทิ้งห่างจากเส้นฐานออกไปในทะเลให้มากที่สุดตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศกำหนดโดยคำนึงถึงแนวทางขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

(๖) การทิ้งขยะอื่นนอกจาก (๑) ถึง (๕) หรือการทิ้งขยะที่มีการผสมหรือปนเปื้อนสารอื่นใดให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศกำหนดโดยคำนึงถึงอนุสัญญา

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมอาจประกาศกำหนดสารซึ่งเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมตามมาตรา นี้โดยคำนึงถึงแนวทางขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

ฯลฯ

ฯลฯ”

จากการที่ประเทศไทยมีนโยบายที่จะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ภาคผนวก ๕ ว่าด้วยกฎข้อบังคับสำหรับการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ และการเสนอร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว ถือเป็น การเข้าใจในบทบาทของรัฐที่มีอำนาจในการควบคุมดูแลเพื่อให้เป็นไปตามอนุสัญญา^๔ เพราะบทบาทของรัฐภาคีจะเข้ามาเกี่ยวข้องกับ การควบคุมดูแลทั้งในส่วนของตัวเรือหรือพื้นที่ในทะเลที่มีการทิ้งขยะเกิดขึ้น ซึ่งโดยหลักแล้วสถานะของ รัฐภาคีจะแยกออกเป็น ๓ สถานะด้วยกัน ได้แก่ สถานะของความเป็นรัฐเจ้าของธง (Flag State) สถานะของความเป็นรัฐเจ้าของท่าเรือ (Port State) หรือสถานะของความเป็นรัฐชายฝั่ง (Coastal State) โดยรัฐภาคีใดที่มีภูมิประเทศติดทะเล ก็ย่อมมีทั้ง ๓ สถานะ แต่ถ้าหากรัฐใดสภาพภูมิประเทศไม่อยู่ติดทะเลก็จะมีสถานะเพียงรัฐเจ้าของธง และรัฐเจ้าของท่าเรือ ซึ่งสถานะทั้ง ๓ ประการย่อมนำมาซึ่งสิทธิและหน้าที่ของรัฐภาคีในการใช้อำนาจอธิปไตยและสิทธิอธิปไตยเหนือเรือและพื้นที่ทางทะเลตามกฎเกณฑ์ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 : UNCLOS) ที่กำหนดไว้แตกต่างกัน และโดยทั่วไปแล้ว รัฐภาคีผู้มีอำนาจในการควบคุมดูแลการปฏิบัติตามอนุสัญญา MARPOL 73/78 ได้แก่ รัฐซึ่งเรือดังกล่าวชกธงหรือรัฐเจ้าของธง (Flag State) และรัฐเจ้าของท่าเรือ (Port State)

^๔ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, “มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมการทิ้งขยะจากเรือลงทะเล,” น.๑๑-๑๒, สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, สืบค้นเมื่อวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๔, <https://www.krisdika.go.th/data/activity/act13470.pdf>.



กรณีของรัฐเจ้าของธงย่อมมีอำนาจเหนือเรือที่ชักธงของตน หากเรือที่ชักธงกระทำความผิดหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญา ไม่ว่าเรือจะก่อเหตุขึ้น ณ ที่ใด รัฐเจ้าของธงย่อมสามารถดำเนินคดีกับเรือดังกล่าวได้โดยไม่ต้องคำนึงว่าการฝ่าฝืนเช่นว่านั้นเกิดขึ้น ณ ที่ใดหรือไม่ต้องคำนึงถึงว่าภาวะมลพิษที่เกิดจากการฝ่าฝืนนั้นได้เกิดขึ้นหรือพบว่าเกิดขึ้น ณ ที่ใด ซึ่งสิทธิหน้าที่ของรัฐเจ้าของธงปรากฏอยู่ในอนุสัญญา UNCLOS (ข้อ ๒๑๗) เว้นแต่รัฐเจ้าของธงจะร้องขอให้รัฐเมืองท่าดำเนินคดีแทน (UNCLOS ข้อ ๒๑๘)

ในส่วนของความเป็นรัฐเจ้าของท่าเรือ ตามอนุสัญญา MARPOL 73/78 ภาคผนวกที่ ๕ ได้กำหนดให้รัฐเจ้าของท่าเรือต้องทำให้มั่นใจว่าท่าเรือหรือท่าเทียบเรือต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับขยะ (Port Reception Facilities) (กฎข้อบังคับที่ ๘.๑) และรัฐเมืองท่ายังมีอำนาจในการเข้าตรวจสอบเรือที่เทียบท่าอยู่ในเขตเมืองท่า ในกรณีที่มีเหตุขัดแย้งอันเชื่อได้ว่านายเรือหรือลูกเรือไม่คุ้นเคยกับวิธีการป้องกันมลพิษจากขยะจากเรือ รัฐภาคีต้องดำเนินการเพื่อทำให้เกิดความมั่นใจว่าเรือต้องไม่ออกเดินทางจนกว่าจะได้รับการแก้ไขให้เป็นไปตามข้อกำหนด (กฎข้อบังคับที่ ๙.๑) ตรวจสอบบันทึกการจัดการขยะของเรือ หรือสมุดปุมเรือ ในกรณีที่พบการสูญหายโดยอุบัติเหตุหรือการปล่อยทิ้งเครื่องมือทำการประมง ซึ่งก่อให้เกิดการคุกคามต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลหรือการเดินทางเรือ จะต้องรายงานไปยังรัฐเจ้าของธงและรัฐชายฝั่งกรณีที่เกิดการสูญหายหรือการปล่อยทิ้งเกิดขึ้นในน่านน้ำที่เป็นเขตอำนาจของรัฐชายฝั่งด้วย (กฎข้อบังคับที่ ๑๐.๖) ซึ่งการกำหนดหน้าที่และอำนาจของรัฐเจ้าของท่า ตามที่ปรากฏในภาคผนวกที่ ๕ ก็สอดคล้องกับบทบัญญัติของอนุสัญญา UNCLOS ข้อ ๒๑๘ ที่รัฐเจ้าของท่าสามารถตรวจสอบเรือที่เข้าเทียบท่าได้ และหากมีหลักฐานยืนยันก็สามารถทำการสอบสวนและดำเนินคดีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการปล่อยทิ้งสิ่งใด ๆ จากเรือลงทะเลที่เป็นการฝ่าฝืนหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานระหว่างประเทศในเรื่องดังกล่าวได้

ในฐานะของการเป็นรัฐชายฝั่ง แม้ว่าในภาคผนวกที่ ๕ จะไม่ได้กำหนดไว้โดยตรงถึงบทบาทของความเป็นรัฐชายฝั่ง แต่หากมีการปล่อยทิ้งขยะจากเรือต่างประเทศลงนอกเขตท่าเรือหรือนอกน่านน้ำภายใน ทะเลอาณาเขต หรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ประเทศไทยในฐานะรัฐชายฝั่งอาจขอตรวจสอบข้อสนเทศหรือเอกสารหลักฐานจากเรือดังกล่าวก่อน หากพบหลักฐานชัดเจนว่าเรือใดทำผิดในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ รัฐชายฝั่งอาจดำเนินคดีกับเรือนั้นได้ (UNCLOS ข้อ ๒๒๐ วรรคห้า)

ผลของการที่เรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ในภาคผนวกที่ ๕ เช่น มีการทิ้งขยะลงทะเล โดยไม่ผ่านเครื่องบดบดหรือทิ้งขยะลงในพื้นที่ที่ไม่สามารถทิ้งได้ หรือเรือไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการจัดการขยะ เช่น ไม่มีป้ายประกาศ หรือไม่มีแผนจัดการขยะ ในภาคผนวกที่ ๕ มิได้กำหนดถึงมาตรการลงโทษกรณีที่มีการทิ้งขยะจากเรือลงทะเลโดยไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ในอนุสัญญา หรือกรณีที่ไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการจัดการขยะแต่อย่างใด กรณีย่อมต้องเป็นเรื่องที่รัฐภาคีแต่ละรัฐจะต้องไปออกกฎหมายระเบียบภายใน รวมถึงมาตรการลงโทษในเรื่องดังกล่าวเอง

ในกรณีของประเทศไทย การยกร่างกฎหมายเพื่ออนุวัติการตามภาคผนวกที่ ๕ นอกเหนือจากการกำหนดหลักเกณฑ์และมาตรการเกี่ยวกับการห้ามทิ้งขยะจากเรือลงทะเลแล้ว ก็จะต้องออกแบบเกี่ยวกับกระบวนการดำเนินการในฐานะที่ประเทศไทยเป็นรัฐเจ้าของธง รัฐเจ้าของท่า และรัฐชายฝั่ง รวมถึงมาตรการลงโทษในกรณีที่เรือไทยไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ในอนุสัญญา และกรณีที่เรือต่างประเทศได้กระทำผิดในพื้นที่ทะเลที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยและสิทธิอธิปไตยของประเทศไทยด้วย

สรุป การคมนาคมทางทะเลเป็นส่วนสำคัญของระบบการขนส่งสินค้า แต่อย่างไรก็ตามควรให้ความสำคัญต่อการควบคุมภาวะมลพิษทางทะเลจากเรือ ซึ่งจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือในหลายภาคส่วนร่วมกันปฏิบัติตามกฎหมายและมาตรการระหว่างประเทศ เพื่อยกระดับมาตรฐานในการควบคุมการทิ้งขยะจากเรือลงทะเลให้เป็นไปตามหลักสากล ทำให้สังคมมีความเชื่อมั่นในมาตรฐานการเดินเรือ และความมีมาตรฐานของเรือไทยเกี่ยวกับการจัดการขยะ ทั้งนี้ เพื่อนำมาซึ่งการบรรลุเป้าหมายในการคุ้มครองและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลอันเป็นสมบัติร่วมกันของมวลมนุษยชาติ และการพัฒนาเศรษฐกิจจากการเดินเรือเพื่อประโยชน์ของประเทศชาติและประชาชน

ภาคผนวก

- : สำเนาหนังสือสภาผู้แทนราษฎร ที่ สผ ๐๐๑๔/๗๐๔๗
ลงวันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๖๕
เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย
(ฉบับที่ ..) พ.ศ.
- : ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย
(ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
- : บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ
การเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
- : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย
ต่อร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
- : แผนการจัดทำกฎหมายลำดับรองภายใต้ร่างพระราชบัญญัติ
การเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(เพื่อรองรับการอนุวัติการ MARPOL Annex V)
- : รายงานผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติ
การเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (ข/๓) ว่าด้วย
การทิ้งขยะในทะเล และการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศ
ว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ภาคผนวกที่ ๕ ข้อบังคับเกี่ยวกับการ
ป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ

สำเนา
หนังสือสภาผู้แทนราษฎร
ที่ สผ ๐๐๑๔/๗๐๔๗
ลงวันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๖๕
เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย
(ฉบับที่ ..) พ.ศ.



สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
เลขรับ 5013
วันที่ 27 มิ.ย. 2565
เวลา 10.34 น.

ที่ สผ ๐๐๑๔/๗๐๔๗

สภาผู้แทนราษฎร
ถนนสามเสน เขตดุสิต กทม. ๑๐๓๐๐

๒๗ มิถุนายน ๒๕๖๕

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

กราบเรียน ประธานวุฒิสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวข้างต้น พร้อมด้วยบันทึกหลักการและเหตุผล บันทึกวิเคราะห์
สรุปสาระสำคัญ และเอกสารเกี่ยวกับการดำเนินการตามมาตรา ๗๗ วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญ
แห่งราชอาณาจักรไทย

ด้วยในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๔ ครั้งที่ ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง)
วันพุธที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๖๕ ที่ประชุมได้พิจารณาและลงมติเห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ
ในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ซึ่งคณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ

ฉะนั้น จึงส่งร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวมาเพื่อนำเสนอต่อวุฒิสภาพิจารณาต่อไป
ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๑๓๖

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(นายชวน หลีกภัย)

ประธานสภาผู้แทนราษฎร

กลุ่มงานบริหารทั่วไป
รับที่ ๒๕๑ / ๖๕ วันที่ ๒๗ / มิ.ย. / ๖๕
เวลา ๑๑.๕๙ ส่ง พรบ.
ดำเนินการประชุม

กลุ่มงานพระราชบัญญัติ
รับที่ ๔ / ๒๕๖๕
วันที่ ๒๗ / มิ.ย. / ๒๕๖๕
เวลา ๑๓.๒๘ น.

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
โทร. ๐ ๒๒๔๒ ๕๙๐๐ ต่อ ๗๕๒๑

(๓)

สารบบ

ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว

ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ซึ่งคณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ
ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๑๔ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)
วันพุธที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๖๔ ที่ประชุมได้พิจารณาและลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัตินี้
และตั้งกรรมาธิการวิสามัญขึ้นคณะหนึ่งเพื่อพิจารณา เมื่อคณะกรรมาธิการพิจารณาเสร็จแล้วจึงได้เสนอต่อ
สภาผู้แทนราษฎร

ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๔ ครั้งที่ ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง)
วันพุธที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๖๕ ที่ประชุมได้พิจารณาในวาระที่สอง แล้วลงมติในวาระที่สามเห็นชอบด้วยกับ
ร่างพระราชบัญญัตินี้ และให้เสนอต่อวุฒิสภาเพื่อพิจารณาต่อไปตามรัฐธรรมนูญฯ

ร่างพระราชบัญญัตินี้สภาผู้แทนราษฎรส่งให้วุฒิสภาเมื่อวันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๖๕

ว่าที่ ร.ต.ต.



(อาพิชิต์ สุขะนันท์)

รองเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

(๕)

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..)
พ.ศ.

หลักการ

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๕๕๖
(เพิ่ม (ข/๓) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล ในหมวดที่ ๖ ข้อบังคับเบ็ดเตล็ด ของภาค ๑ ข้อบังคับทั่วไป)

เหตุผล

โดยที่ประเทศไทยมีนโยบายที่จะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ภาคผนวก ๕ ว่าด้วยกฎข้อบังคับสำหรับการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ (MARPOL Annex V Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from Ships) เพื่อร่วมมือกับนานาประเทศในการควบคุมมิให้มีการทิ้งขยะจากเรือหรือแท่นที่เป็นสิ่งก่อสร้างในทะเลทั้งที่ติดตริ้งอยู่กับที่หรือที่ลอยน้ำได้ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดและมาตรฐานที่อนุสัญญากำหนด และสอดคล้องกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) เกี่ยวกับการป้องกัน การลด และการควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเล โดยรัฐภาคีต้องดำเนินการควบคุมมิให้เรือหรือแท่นที่อยู่ในทะเลอาณาเขตและเขตเศรษฐกิจจำเพาะ รวมทั้งเรือของรัฐภาคีที่เดินอยู่ในทะเลทั่วโลก ละเมิดข้อกำหนดของอนุสัญญา และต้องจัดให้มีมาตรการเพื่อรองรับการดำเนินการดังกล่าว ซึ่งกฎหมายไทยที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันยังไม่ครอบคลุมเพียงพอ สมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทยโดยเพิ่มบทบัญญัติว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล กำหนดมาตรการในการควบคุมการทิ้งขยะจากเรือและแท่นให้เป็นไปตามหลักมาตรฐานสากลและให้เป็นไปตามพันธกรณีแห่งอนุสัญญา อันเป็นการป้องกันมิให้เกิดมลพิษและคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..)
พ.ศ.

หลักการ

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๕๕๖
(เพิ่ม (ม/๓) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล ในหมวดที่ ๖ ข้อบังคับเบ็ดเตล็ด ของภาค ๑ ข้อบังคับทั่วไป)

เหตุผล

โดยที่ประเทศไทยมีนโยบายที่จะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ภาคผนวก ๕ ว่าด้วยกฎข้อบังคับสำหรับการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ (MARPOL Annex V Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from Ships) เพื่อร่วมมือกับนานาประเทศในการควบคุมให้มีการทิ้งขยะจากเรือหรือแท่นที่เป็นสิ่งก่อสร้างในทะเลทั้งที่ติดตั้งอยู่กับที่หรือที่ลอยน้ำได้ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดและมาตรฐานที่อนุสัญญากำหนด และสอดคล้องกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) เกี่ยวกับการป้องกัน การลด และการควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเล โดยรัฐภาคีต้องดำเนินการควบคุมมิให้เรือหรือแท่นที่อยู่ในทะเลอาณาเขตและเขตเศรษฐกิจจำเพาะ รวมทั้งเรือของรัฐภาคีที่เดินอยู่ในทะเลทั่วโลก ละเมิดข้อกำหนดของอนุสัญญา และต้องจัดให้มีมาตรการเพื่อรองรับการดำเนินการดังกล่าว ซึ่งกฎหมายไทยที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันยังไม่ครอบคลุมเพียงพอ สมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทยโดยเพิ่มบทบัญญัติว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล กำหนดมาตรการในการควบคุมการทิ้งขยะจากเรือและแท่นให้เป็นไปตามหลักมาตรฐานสากลและให้เป็นไปตามพันธกรณีแห่งอนุสัญญา อันเป็นการป้องกันมิให้เกิดมลพิษและคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

หมายเหตุ

สภาผู้แทนราษฎรได้เห็นชอบด้วยกับข้อสังเกตของคณะกรรมการฯ ในการแก้ไขเพิ่มเติมเหตุผลโดยให้ประธานสภาผู้แทนราษฎรแจ้งไปยังคณะรัฐมนตรี ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๒๗ และเพื่อประโยชน์ในการพิจารณาของวุฒิสภา จึงขอส่งเหตุผลที่ได้แก้ไขมาเพื่อพิจารณา

ร่าง
พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..)
พ.ศ.
(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

(๙)

ร่าง

พระราชบัญญัติ

การเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

.....
.....
.....

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพ
ของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๖ ประกอบกับมาตรา ๒๘ มาตรา ๒๙ มาตรา ๓๓ มาตรา ๓๖ มาตรา ๓๗
และมาตรา ๓๘ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตาม
บทบัญญัติแห่งกฎหมาย

เหตุผลและความจำเป็นในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลตามพระราชบัญญัตินี้
เพื่อจัดให้มีการควบคุมเรือการทิ้งขยะในทะเลให้เป็นไปอย่างมีระเบียบและเหมาะสม โดยมุ่งเน้นที่
การลดและป้องกันมลพิษ รวมทั้งคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลมิให้ถูกระทบกระเทือนหรือได้รับ
ความเสียหาย ตลอดจนวางมาตรการในการรองรับการดำเนินการให้ครบถ้วนสมบูรณ์และสอดคล้อง
กับมาตรฐานสากล ซึ่งการตราพระราชบัญญัตินี้สอดคล้องกับเงื่อนไขที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๒๖
ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยแล้ว

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย
(ฉบับที่ ..) พ.ศ.”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศ
ในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น (ง/๓) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล ในหมวดที่ ๖
ข้อบังคับเบ็ดเตล็ด ของภาค ๑ ข้อบังคับทั่วไป แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย
พระพุทธศักราช ๒๕๕๖

“(ม/๓) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล

มาตรา ๑๒๐/๒ ในส่วนนี้

“ทิ้ง” หมายความว่า การทำให้ขยะลงไปในทะเลไม่ว่าจะเป็นการเท ปล่อย หรือระบาย และให้หมายความรวมถึงการรั่วไหล หรือการกระทำด้วยประการอื่นใดให้ขยะลงไปในทะเล

“ขยะ” หมายความว่า สิ่งของหรือของเสียที่เกิดขึ้นจากเรือหรือแท่น จากการพักอาศัย บนเรือหรือแท่น หรือจากการให้บริการหรือใช้บริการบนเรือหรือแท่น หรือที่เกิดขึ้นในระหว่างการปฏิบัติงานตามปกติบนเรือหรือแท่น ดังต่อไปนี้

- (๑) อาหาร
 - (๒) พลาสติก
 - (๓) เศษสินค้า
 - (๔) วัสดุที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้า
 - (๕) สารล้างสินค้า หรือสารล้างระวางเรือ
 - (๖) เล้าจากเตาเผา
 - (๗) น้ำมันสำหรับประกอบอาหาร
 - (๘) เครื่องมือทำการประมง
 - (๙) ซากสัตว์
 - (๑๐) สิ่งของหรือของเสียอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวงโดยคำนึงถึงอนุสัญญา
- อธิบดีกรมเจ้าท่าอาจออกประกาศกำหนดลักษณะและรายละเอียดของขยะตาม

วรรคหนึ่งได้

“เรือไทย” หมายความว่า เรือตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย แต่ไม่หมายความรวมถึงแท่นที่จดทะเบียนเป็นเรือไทยตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย

“แท่น” หมายความว่า สิ่งก่อสร้างในทะเลทั้งที่ติดตื้นอยู่กับที่หรือที่ลอยน้ำได้ และให้หมายความรวมถึงแท่นที่จดทะเบียนเป็นเรือไทยตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย

“พื้นที่พิเศษ” หมายความว่า พื้นที่ทางทะเลด้วยเหตุผลทางเทคนิคซึ่งเป็นที่ยอมรับทางสมุทรศาสตร์ สภาพทางนิเวศวิทยา และลักษณะเฉพาะของการจราจร ในพื้นที่ที่จำเป็นต้องจัดให้มีวิธีการพิเศษเพื่อป้องกันมลพิษทางทะเลจากขยะ ได้แก่ พื้นที่ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน พื้นที่ทะเลบอลติก พื้นที่ทะเลดำ พื้นที่ทะเลแดง พื้นที่อ่าวเปอร์เซีย พื้นที่ทะเลเหนือ พื้นที่แอนตาร์กติก ภูมิภาคไวดอร์แคริเบียน ซึ่งรัฐมนตรีประกาศกำหนดรายละเอียดและพิกัดของพื้นที่โดยคำนึงถึงอนุสัญญา รวมทั้งพื้นที่ทางทะเลอื่นที่รัฐมนตรีอาจประกาศกำหนดโดยคำนึงถึงอนุสัญญา

“อนุสัญญา” หมายความว่า อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๗๘ รวมตลอดถึงภาคผนวก

“รัฐภาคี” หมายความว่า รัฐภาคีของอนุสัญญา

มาตรา ๑๒๐/๓ บทบัญญัติในส่วนนี้ คำว่า “ทะเล” ให้ความหมายถึง ทะเล ในน่านน้ำไทยและเขตเศรษฐกิจจำเพาะตามประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย แต่ไม่รวมถึงทะเลสาบสงขลา

มาตรา ๑๒๐/๔ บทบัญญัติในส่วนนี้ มิให้ใช้บังคับแก่เรือของทางราชการหรือ เรือที่ใช้ในกิจการของรัฐซึ่งมิได้มีวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์

มาตรา ๑๒๐/๕ การกระทำความผิดในส่วนนี้จากเรือไทยหรือแท่นที่เจ้าของ หรือผู้ครอบครองเป็นผู้มีสัญชาติไทย ที่เกิดขึ้นนอกราชอาณาจักรไทย ให้ถือว่าเป็นการกระทำใน ราชอาณาจักรไทย

มาตรา ๑๒๐/๖ การกระทำความผิดในส่วนนี้จากเรือต่างประเทศหรือแท่นที่ เจ้าของหรือผู้ครอบครองมิได้เป็นผู้มีสัญชาติไทย ที่เกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะตามประกาศเขต เศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย ให้ถือว่าเป็นการกระทำในราชอาณาจักรไทย

ให้เจ้าท่าแห่งไปยังประเทศที่เรือนั้นจดทะเบียน ประเทศที่เจ้าของเรือหรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือเจ้าของแท่นหรือผู้ครอบครองแท่นนั้นมีสัญชาติ ประเทศซึ่งเป็นรัฐเมืองท่าถัดไป และแจ้งไปยังองค์การทางทะเลระหว่างประเทศให้ทราบถึงการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง รวมทั้งมาตรการและการดำเนินคดีของรัฐบาลไทยด้วย

มาตรา ๑๒๐/๗ ห้ามมิให้ผู้ใดทิ้งขยะจากเรือหรือแท่นลงไปในทะเล เว้นแต่ เป็นการทิ้งขยะตามประเภทของขยะและทิ้งลงในพื้นที่ในทะเล ดังต่อไปนี้

(๑) การทิ้งอาหารจากเรือในระหว่างเดินเรือตามเส้นทาง ให้ทิ้งในระยะไม่น้อยกว่า สามไมล์ทะเลนับจากเส้นฐานออกไปในทะเล และการทิ้งต้องผ่านเครื่องบดป่นและผ่านตะแกรงที่มี ช่องผ่านขนาดไม่เกินสี่สิบห้ามิลลิเมตร แต่หากไม่ได้ทิ้งผ่านเครื่องบดป่นหรือผ่านตะแกรงดังกล่าว ให้ทิ้งตั้งแต่สิบสองไมล์ทะเลนับจากเส้นฐานออกไปในทะเล

(๒) การทิ้งอาหารจากแท่น รวมถึงเรือที่อยู่ติดกับแท่นหรืออยู่ใกล้แท่นในระยะ ไม่เกินห้าร้อยเมตรนับจากแท่น ให้ทิ้งในระยะไม่น้อยกว่าสิบสองไมล์ทะเลนับจากเส้นฐานออกไป ในทะเล และการทิ้งต้องผ่านเครื่องบดป่นและผ่านตะแกรงที่มีช่องผ่านขนาดไม่เกินสี่สิบห้ามิลลิเมตร

(๓) การทิ้งเศษสินค้าที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ได้หรือวัสดุที่ใช้ในการขนถ่าย สินค้าที่ไม่มีสารซึ่งเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมจากเรือในระหว่างเดินเรือตามเส้นทาง ให้ทิ้งตั้งแต่ สิบสองไมล์ทะเลนับจากเส้นฐานออกไปในทะเล

(๔) การทิ้งสารล้างสินค้าหรือสารล้างระวางเรือที่ไม่เป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม จากเรือในระหว่างเดินเรือตามเส้นทาง

(๕) การทิ้งซากสัตว์ในระหว่างเดินเรือตามเส้นทาง ให้ทิ้งห่างจากเส้นฐานออกไป ในทะเลให้มากที่สุดตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำนึงถึงแนวทางขององค์การทางทะเล ระหว่างประเทศ

(๖) การทิ้งขยะอื่นนอกจาก (๑) ถึง (๕) หรือการทิ้งขยะที่มีการผสมหรือปนเปื้อน สารอื่นใด ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำนึงถึง อนุสัญญา

รัฐมนตรีอาจประกาศกำหนดสารซึ่งเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมตามมาตรา
โดยคำนึงถึงแนวทางขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

มาตรา ๑๒๐/๘ ห้ามมิให้ผู้ใดทิ้งขยะจากเรือไทยลงไปในพื้นที่พิเศษ เว้นแต่
เป็นการทิ้งขยะตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำนึงถึงอนุสัญญา
มาตรา ๑๒๐/๙ ผู้ใดทิ้งขยะจากเรือหรือแท่นลงไปในทะเลในกรณีดังต่อไปนี้
ผู้นั้นไม่มีความผิด

(๑) เป็นการทิ้งในปริมาณเท่าที่จำเป็นเพื่อรักษาไว้ซึ่งความปลอดภัยของเรือ
หรือผู้ที่อยู่บนเรือ ความปลอดภัยของแท่นหรือผู้ที่อยู่บนแท่น หรือเพื่อช่วยเหลือชีวิตมนุษย์

(๒) เป็นการสละทิ้งเครื่องมือทำการประมงเท่าที่จำเป็นเพื่อมิให้สิ่งแวดล้อมทางทะเล
ถูกทำลาย หรือเพื่อความปลอดภัยของเรือหรือผู้ที่อยู่บนเรือ

(๓) เป็นการทิ้งเศษอาหารที่ปรากฏชัดเจนว่า หากเก็บไว้บนเรือในขณะที่เดินเรือหรือ
เก็บไว้บนแท่นจะก่อให้เกิดผลเสียร้ายแรงต่อสุขภาพของผู้ที่อยู่บนเรือหรือผู้ที่อยู่บนแท่น

(๔) การรั่วไหลของขยะโดยอุบัติเหตุ เนื่องจากความเสียหายของเรือหรืออุปกรณ์
บนเรือ ความเสียหายของแท่นหรืออุปกรณ์บนแท่น ซึ่งผู้ที่อยู่บนเรือหรือผู้ที่อยู่บนแท่นได้ใช้
ความระมัดระวังตามสมควรทั้งก่อนและหลังจากเกิดความเสียหายเพื่อป้องกันหรือลดการรั่วไหล
ให้น้อยที่สุดแล้ว

(๕) เครื่องมือทำการประมงหลุดหายไปโดยอุบัติเหตุ โดยผู้ควบคุมเรือได้ใช้
ความระมัดระวังอย่างเพียงพอแล้ว

มาตรา ๑๒๐/๑๐ การสละทิ้งเครื่องมือทำการประมงหรือเครื่องมือทำการประมง
หลุดหายไปตามมาตรา ๑๒๐/๙ (๒) และ (๕) อันอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล
หรือการเดินทางอย่างมีนัยสำคัญ ให้นายเรือรายงานไปยังรัฐที่เรือนั้นจดทะเบียน และรัฐชายฝั่ง
ในกรณีที่มีการสละทิ้งหรือการหลุดหายดังกล่าวเกิดขึ้นในทะเลที่เป็นเขตอำนาจของรัฐชายฝั่งนั้น

มาตรา ๑๒๐/๑๑ ให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ เจ้าของแท่น และผู้ครอบครองแท่น
ดำเนินการให้เรือหรือแท่นต้องมีอุปกรณ์ เครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ และมีที่กักเก็บขยะ
ให้เพียงพอที่สามารถป้องกันการรั่วไหลของขยะได้ และอยู่ในสภาพที่ใช้การได้ดี

มาตรา ๑๒๐/๑๒ เพื่อประโยชน์ในการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล ให้เจ้าของเรือ
ผู้ครอบครองเรือ นายเรือ เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น และผู้จัดการแท่น มีหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) เรือที่มีความยาวตลอดลำตั้งแต่สิบสองเมตรขึ้นไป ต้องจัดให้มีป้ายประกาศ
เพื่ออธิบายถึงข้อกำหนดเกี่ยวกับการทิ้งขยะ

(๒) เรือที่มีขนาดตั้งแต่หนึ่งร้อยตันกรอสขึ้นไป ต้องจัดให้มีป้ายประกาศตาม (๑)
และแผนจัดการขยะเพื่ออธิบายถึงกระบวนการลดปริมาณขยะ การรวบรวม การจัดเก็บ การจัดการ
และการทิ้งขยะ การใช้อุปกรณ์และเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะบนเรือ การกำหนดผู้รับผิดชอบ
ในการปฏิบัติตามแผนและรายละเอียดอื่น ๆ โดยคำนึงถึงแนวทางปฏิบัติของอนุสัญญา

(๑๓)

(๓) เรือที่มีขนาดตั้งแต่สี่ร้อยตันกรอสขึ้นไป หรือเรือที่บรรทุกทุกคนโดยสารตั้งแต่สิบห้าคนขึ้นไป ต้องจัดให้มีป้ายประกาศตาม (๑) แผนจัดการขยะตาม (๒) และบันทึกการจัดการขยะในปุมเรือหรือเอกสารอื่น เว้นแต่เรือที่บรรทุกทุกคนโดยสารตั้งแต่สิบห้าคนขึ้นไปดังกล่าวใช้ระยะเวลาเดินทางไม่เกินหนึ่งชั่วโมงที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศยกเว้นการจัดทำบันทึกการจัดการขยะ

(๔) แทนต้องจัดให้มีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ และบันทึกการจัดการขยะ เว้นแต่อธิบดีกรมเจ้าท่าเห็นเป็นการสมควร อาจยกเว้นการจัดทำบันทึกการจัดการขยะก็ได้

การจัดทำป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ และบันทึกการจัดการขยะตามวรรคหนึ่ง ให้ใช้ภาษาที่ใช้ในการปฏิบัติงานของคนประจำเรือหรือผู้ปฏิบัติหน้าที่บนแทนและภาษาอังกฤษ และให้เป็นไปตามวิธีการและแบบที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศกำหนด

มาตรา ๑๒๐/๑๓ ให้เจ้าของเรือหรือผู้ครอบครองเรือดำเนินการจัดให้นายเรือ ลูกเรือ และคนประจำเรือ มีทักษะและความคุ้นเคยในการจัดการขยะ

ให้เจ้าของแทนหรือผู้ครอบครองแทนดำเนินการจัดให้ผู้จัดการแทนและผู้ปฏิบัติหน้าที่บนแทน มีทักษะและความคุ้นเคยในการจัดการขยะ

มาตรา ๑๒๐/๑๔ ให้นายเรือควบคุมลูกเรือหรือคนประจำเรือนำขยะจากเรือ หรือผู้จัดการแทนควบคุมผู้ปฏิบัติหน้าที่บนแทนนำขยะจากแทน ไปทิ้งที่เรือรับขยะหรือสิ่งรองรับขยะบนท่าเรือ ทั้งนี้ ลักษณะของเรือรับขยะหรือสิ่งรองรับขยะบนท่าเรือ และวิธีการทิ้ง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศกำหนด

มาตรา ๑๒๐/๑๕ ให้นายเรือควบคุมผู้ที่อยู่บนเรือ หรือผู้จัดการแทนควบคุมผู้ที่อยู่บนแทน ให้ทิ้งขยะลงในภาชนะหรือสถานที่ที่จัดไว้บนเรือหรือแทน แล้วแต่กรณี

มาตรา ๑๒๐/๑๖ ในกรณีที่มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่า เรือหรือแทนใดในทะเล ในน่านน้ำไทย มีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติในส่วนนี้ เจ้าท่าอาจสั่งด้วยวาจาหรือมีหนังสือให้นายเรือ ผู้ควบคุมเรือ ผู้ครอบครองแทน หรือผู้จัดการแทน ชะลอ หยุด หรือจอดเรือหรือแทน เป็นการชั่วคราว และขึ้นไปตรวจสอบเรือหรือแทนได้ทั้งในเวลากลางวันและเวลากลางคืน ตลอดจนสั่งให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ นายเรือ เจ้าของแทน ผู้ครอบครองแทน หรือผู้จัดการแทน แสดงเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้อง

มาตรา ๑๒๐/๑๗ ในกรณีที่มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่า เรือหรือแทนใดที่อยู่ในเขต เศรษฐกิจจำเพาะตามประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย มีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติในส่วนนี้ เจ้าท่าอาจสั่งด้วยวาจาหรือมีหนังสือให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ นายเรือ เจ้าของแทน ผู้ครอบครองแทน หรือผู้จัดการแทน แสดงเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องก่อนที่จะขึ้นไปตรวจสอบเรือหรือแทนได้

หากเจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ นายเรือ เจ้าของแทน ผู้ครอบครองแทน หรือผู้จัดการแทน ไม่แสดงเอกสารหรือหลักฐาน แสดงเอกสารหรือหลักฐานอันเป็นเท็จ หรือพบว่าการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามในเรื่องดังกล่าวก่อให้เกิดความเสียหายหรือเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดมลพิษอย่างมีนัยสำคัญอันมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล เจ้าท่าอาจสั่งด้วยวาจาหรือมีหนังสือให้นายเรือ ผู้ควบคุมเรือ ผู้ครอบครองแทน หรือผู้จัดการแทน ชะลอ หยุด หรือจอดเรือหรือแทน เป็นการชั่วคราว และขึ้นไปตรวจสอบเรือหรือแทนดังกล่าวทั้งในเวลากลางวันและเวลากลางคืนได้

มาตรา ๑๒๐/๑๘ ในกรณีที่เรือต่างประเทศที่อยู่ภายในทะเลในน่านน้ำไทย ซึ่งได้กระทำการในลักษณะที่เป็นความผิดตามมาตรา ๑๒๐/๗ หรือมาตรา ๑๒๐/๘ ในน่านน้ำภายในทะเลอาณาเขต หรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐภาคีอื่น ซึ่งไม่ใช่ความผิดต่อเนืองที่อยู่ในเขตอำนาจของศาลไทย และรัฐภาคีซึ่งเรือนั้นจดทะเบียนหรือรัฐภาคีอื่นซึ่งได้รับความเสียหายหรือได้รับผลกระทบจากการทิ้งขยะของเรือนั้นร้องขอให้รัฐบาลไทยตรวจสอบเรือต่างประเทศดังกล่าว ให้เจ้าท่าดำเนินการตรวจสอบการกระทำความผิดและดำเนินคดีกับเรือต่างประเทศนั้น ทั้งนี้ ให้นำความในมาตรา ๑๒๐/๖ วรรคสอง และมาตรา ๑๒๐/๑๖ มาใช้บังคับ

มาตรา ๑๒๐/๑๙ การดำเนินคดีแทนรัฐภาคีที่ร้องขอตามมาตรา ๑๒๐/๑๘ ต้องอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

- (๑) การดำเนินคดีนั้นต้องไม่ขัดต่อประโยชน์สาธารณะ
- (๒) การกระทำซึ่งเป็นมูลกรณีของการดำเนินคดีนั้นเข้าลักษณะความผิดตามบทบัญญัติในส่วนนี้
- (๓) รัฐภาคีที่ร้องขอตกลงหรือยินยอมที่จะให้ความช่วยเหลือในทำนองเดียวกันเป็นการตอบแทนหากได้รับคำร้องขอจากรัฐบาลไทย

ในกรณีที่รัฐภาคีที่ร้องขอแจ้งว่าจะดำเนินคดีกับเรือต่างประเทศดังกล่าวเอง ให้เจ้าท่าส่งหลักฐานที่เกี่ยวข้องและบันทึกผลการตรวจสอบ ตลอดจนส่งหลักประกันที่เจ้าของเรือต่างประเทศ หรือผู้ครอบครองเรือต่างประเทศดังกล่าววางไว้แก่เจ้าท่าไปยังรัฐภาคีที่ร้องขอ และให้เจ้าท่าระงับการดำเนินคดีนับแต่วันที่ได้ส่งหลักฐานที่เกี่ยวข้อง บันทึกผลการตรวจสอบ และหลักประกันนั้น

เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการตามมาตรานี้ รัฐบาลไทยอาจเรียกค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการดำเนินการจากรัฐภาคีที่ร้องขอได้

มาตรา ๑๒๐/๒๐ ในกรณีที่เจ้าท่าขึ้นไปตรวจสอบบนเรือใดตามมาตรา ๑๒๐/๑๖ หรือมาตรา ๑๒๐/๑๗ หากพบว่ามี การฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๗ มาตรา ๑๒๐/๘ หรือมาตรา ๑๒๐/๑๔ ให้เจ้าท่ามีคำสั่งห้ามออกเรือ หรือให้นำเรือไปจอดในบริเวณที่เจ้าท่ากำหนด ในกรณีที่เป็นเรือต่างประเทศ ให้เจ้าท่าแจ้งเหตุในการออกคำสั่งดังกล่าวไปยังรัฐที่เรือนั้นจดทะเบียนด้วย

มาตรา ๑๒๐/๒๑ ในกรณีที่เจ้าท่าขึ้นไปตรวจสอบบนเรือใดตามมาตรา ๑๒๐/๑๖ หรือมาตรา ๑๒๐/๑๗ หากพบว่าเรือนั้น

(๑) ไม่มีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ ไม่มีที่กักเก็บขยะ หรือมีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ หรือมีที่กักเก็บขยะไม่เพียงพอหรือไม่อยู่ในสภาพที่เหมาะสมในการใช้ หรือเรือมีสภาพเสี่ยงที่จะเกิดการรั่วไหลของขยะอันอาจส่งผลกระทบต่อการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล

(๒) ไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๑๖ วรรคหนึ่ง (๑) (๒) หรือ (๓)

(๓) ไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๑๓ วรรคหนึ่ง

ให้เจ้าท่ามีคำสั่งห้ามออกเรือ หรือให้นำเรือไปจอดในบริเวณที่เจ้าท่ากำหนดและห้ามนำเรือออกจากบริเวณนั้น และสั่งให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด เมื่อได้ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องตามคำสั่งแล้วให้เจ้าท่ายกเลิกคำสั่งห้ามออกเรือได้

มาตรา ๑๒๐/๒๒ ในกรณีที่มีการออกคำสั่งห้ามออกเรือตามมาตรา ๑๒๐/๒๐ และมาตรา ๑๒๐/๒๑ ให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือจัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัย และการดูแลรักษาเรือเพื่อมิให้มีผลกระทบต่อการเดินทางเรือและสภาพแวดล้อมทางทะเล

มาตรา ๑๒๐/๒๓ ในระหว่างการดำเนินคดีอันเกี่ยวกับการกระทำความผิดในส่วนนี้ เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรืออาจร้องขอให้เจ้าท่ายกเลิกคำสั่งห้ามออกเรือตาม มาตรา ๑๒๐/๒๐ หรือมาตรา ๑๒๐/๒๑ ได้ หากเจ้าท่าพิจารณาแล้วเห็นว่า เรือดังกล่าวมีอุปกรณ์ หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ หรือมีที่กักเก็บขยะอย่างเพียงพอและเหมาะสมในการใช้ หรือมี มาตรการในการป้องกันการทิ้งขยะตามที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศกำหนด และได้ดำเนินการแก้ไข หรือจัดการขยะที่ทิ้งดังกล่าวแล้ว ให้เจ้าท่ากำหนดให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ วางหลักประกันเพื่อความรับผิดชอบต่อปรับทางอาญาและค่าปรับทางปกครอง และค่าเสียหายของ สิ่งแวดล้อมตามจำนวนที่เจ้าท่ากำหนด เมื่อวางหลักประกันครบถ้วนแล้ว ให้เจ้าท่ายกเลิกคำสั่ง ห้ามออกเรือได้ ทั้งนี้ ไม่เป็นการลบล้างคำสั่งของเจ้าท่าที่สั่งตามมาตรา ๑๓๕ หรือมาตรา ๑๖๐

การกำหนดหลักประกันตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดี กรมเจ้าท่ากำหนด โดยให้คำนึงถึงอัตราค่าปรับขั้นสูงสุด ความร้ายแรงของพฤติกรรมแห่งการกระทำ ความผิด และค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อมด้วย

วิธีการวางหลักประกัน การเก็บรักษาหลักประกัน การเปลี่ยนแปลงหลักประกัน การเรียกหลักประกันเพิ่ม การหักหลักประกันเป็นการชำระแทนค่าปรับและค่าเสียหายของ สิ่งแวดล้อม และการขอรับหลักประกันคืน ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดี กรมเจ้าท่าประกาศกำหนด

ในกรณีที่มีเงินเหลือจากการหักหลักประกันชำระแทนค่าปรับและค่าเสียหายของ สิ่งแวดล้อม ให้เจ้าท่าแจ้งโดยไม่ชักช้าแก่เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือทราบเพื่อให้ขอรับ หลักประกันที่เหลือคืนภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่ได้รับแจ้งจากเจ้าท่า หากไม่ติดต่อขอรับคืนภายใน กำหนดเวลาดังกล่าว ให้เงินดังกล่าวนั้นตกเป็นของแผ่นดิน

มาตรา ๑๒๐/๒๔ ในกรณีที่เจ้าท่าขึ้นไปตรวจสอบบนแท่นใดตามมาตรา ๑๒๐/๑๖ หรือมาตรา ๑๒๐/๑๗ หากพบว่าแท่นนั้น

(๑) ไม่มีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ ไม่มีที่กักเก็บขยะ หรือมีอุปกรณ์ หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ หรือมีที่กักเก็บขยะไม่เพียงพอหรือไม่อยู่ในสภาพที่เหมาะสม ในการใช้ หรือแท่นมีสภาพเสี่ยงที่จะเกิดการรั่วไหลของขยะอันอาจส่งผลกระทบต่อรักษา สิ่งแวดล้อมทางทะเล

(๒) ไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๑๒ วรรคหนึ่ง (๔)

(๓) ไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๑๓ วรรคสอง

ให้เจ้าท่าสั่งให้เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่นปฏิบัติหรือแก้ไข ให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด

มาตรา ๑๒๐/๒๕ เจ้าท่าอาจขอความช่วยเหลือจากพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจหรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องในการขึ้นไปตรวจสอบเรือหรือแท่นตามบทบัญญัติในส่วนนี้ก็ได้

มาตรา ๑๒๐/๒๖ การดำเนินคดีเกี่ยวกับการกระทำความผิดในส่วนนี้ที่เกิดจากเรือหรือแท่น ให้ศาลที่มีเขตอำนาจตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาชำระคดีนั้น

มาตรา ๑๒๐/๒๗ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๗ ในทะเลในน่านน้ำไทย อันก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมอย่างร้ายแรง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินสามแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๒๐/๒๘ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๗ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะตามประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสี่ล้านบาท

มาตรา ๑๒๐/๒๙ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๘ ในพื้นที่พิเศษ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสี่ปี หรือปรับไม่เกินสี่แสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๒๐/๓๐ ถ้าการกระทำความผิดตามมาตรา ๑๒๐/๗ หรือมาตรา ๑๒๐/๘ เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินเจ็ดปี และปรับไม่เกินสี่แสนบาท

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงสิบปี และปรับไม่เกินห้าแสนบาท

มาตรา ๑๒๐/๓๑ ผู้กระทำความผิดตามมาตรา ๑๒๐/๗ หรือมาตรา ๑๒๐/๘ และเจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ เจ้าของแท่น หรือผู้ครอบครองแท่น แล้วแต่กรณี ต้องร่วมกันดำเนินการแก้ไขหรือจัดการขยะที่ทิ้ง หรือร่วมกันชดเชยค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อมภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนด

ค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ค่าใช้จ่ายที่หน่วยงานของรัฐต้องเสียไปในการขจัดขยะหรือมลพิษ ค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อม ค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมให้กลับคืนสู่สภาพเดิม และค่าเสียหายอื่นที่เกี่ยวข้อง

หลักเกณฑ์และวิธีการในการคำนวณค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อม ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

ในกรณีที่มีการวางหลักประกันตามมาตรา ๑๒๐/๒๓ ให้หักหลักประกันเป็นการชดเชยค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อมได้

ในกรณีที่ผู้ต้องรับผิดไม่ชดเชยค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อมภายในระยะเวลาที่กำหนดให้นำมาตรการบังคับทางปกครองตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองมาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๑๒๐/๓๒ การทิ้งขยะที่ผู้กระทำไม่มีความผิดตามมาตรา ๑๒๐/๙ หากก่อให้เกิดมลพิษหรือความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานของรัฐต้องดำเนินการขจัดขยะหรือมลพิษและฟื้นฟูสภาพแวดล้อมที่เสียไปให้กลับคืนสู่สภาพเดิม ผู้นั้นต้องชดเชยค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อม โดยให้นำความในมาตรา ๑๒๐/๓๑ วรรคสอง วรรคสาม และวรรคห้า มาใช้บังคับ

(๑๗)

มาตรา ๑๒๐/๓๓ เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ ไม่จัดให้เรือมีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ หรือมีที่กักเก็บขยะ หรือเรือมีสภาพที่ไม่สามารถป้องกันการรั่วไหลของขยะได้ตามมาตรา ๑๒๐/๑๑ ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสี่แสนบาท

หากเรือมีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ หรือมีที่กักเก็บขยะ ไม่เพียงพอหรือไม่อยู่ในสภาพที่เหมาะสมในการใช้ หรือเรือมีสภาพเสี่ยงที่จะเกิดการรั่วไหลของขยะ อันอาจส่งผลกระทบต่อการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล ให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสองแสนบาท

มาตรา ๑๒๐/๓๔ เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น ไม่จัดให้แท่นมีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ หรือมีที่กักเก็บขยะ หรือแท่นมีสภาพที่ไม่สามารถป้องกันการรั่วไหลของขยะได้ตามมาตรา ๑๒๐/๑๑ ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินแปดแสนบาท

หากแท่นมีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ หรือมีที่กักเก็บขยะ ไม่เพียงพอหรือไม่อยู่ในสภาพที่เหมาะสมในการใช้ หรือแท่นมีสภาพเสี่ยงที่จะเกิดการรั่วไหลของขยะ อันอาจส่งผลกระทบต่อการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล ให้เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสี่แสนบาท

มาตรา ๑๒๐/๓๕ เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือของเรือลำใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๑๒ ในเรื่องดังต่อไปนี้

(๑) ไม่มีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ หรือบันทึกการจัดการขยะในปุมเรือหรือเอกสารอื่น ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสองแสนบาท

(๒) มีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ หรือบันทึกการจัดการขยะในปุมเรือหรือเอกสารอื่นที่ไม่ครบถ้วนหรือไม่ถูกต้อง ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินหนึ่งแสนบาท

มาตรา ๑๒๐/๓๖ เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่นของแท่นใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๑๒ ในเรื่องดังต่อไปนี้

(๑) ไม่มีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ หรือบันทึกการจัดการขยะ ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสี่แสนบาท

(๒) มีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ หรือบันทึกการจัดการขยะที่ไม่ครบถ้วนหรือไม่ถูกต้อง ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสองแสนบาท

มาตรา ๑๒๐/๓๗ เจ้าของเรือหรือผู้ครอบครองเรือไม่ดำเนินการให้นายเรือ ลูกเรือ หรือคนประจำเรือมีทักษะและความคุ้นเคยในการจัดการขยะ ตามมาตรา ๑๒๐/๑๓ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินหนึ่งแสนบาท

มาตรา ๑๒๐/๓๘ เจ้าของแท่นหรือผู้ครอบครองแท่นไม่ดำเนินการให้ผู้จัดการแท่น หรือผู้ปฏิบัติหน้าที่บนแท่นมีทักษะและความคุ้นเคยในการจัดการขยะ ตามมาตรา ๑๒๐/๑๓ วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสองแสนบาท

มาตรา ๑๒๐/๓๙ นายเรือหรือผู้จัดการแทนผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม
มาตรา ๑๒๐/๑๔ ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินห้าหมื่นบาท

ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๐/๑๔ เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ
เจ้าของแท่น หรือผู้ครอบครองแท่น ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินหนึ่งแสนบาท

มาตรา ๑๒๐/๔๐ นายเรือหรือผู้จัดการแทนผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม
มาตรา ๑๒๐/๑๕ ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินหนึ่งแสนบาท

มาตรา ๑๒๐/๔๑ ในกรณีที่เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ ไม่ปฏิบัติ
หรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามมาตรา ๑๒๐/๒๑ วรรคหนึ่ง (๑) ให้เจ้าของเรือ
ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ ต้องโทษปรับรายวันในอัตราดังต่อไปนี้ ตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนจนกว่า
จะปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้อง

(๑) วันละไม่เกินสองแสนบาท สำหรับกรณีไม่มีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับ
การจัดการขยะ ไม่มีที่กักเก็บขยะ หรือเรือมีสภาพที่ไม่สามารถป้องกันการรั่วไหลของขยะได้

(๒) วันละไม่เกินหนึ่งแสนบาท สำหรับกรณีมีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับ
การจัดการขยะหรือมีที่กักเก็บขยะไม่เพียงพอหรือไม่อยู่ในสภาพที่เหมาะสมในการใช้ หรือเรือมีสภาพ
เสี่ยงที่จะเกิดการรั่วไหลของขยะอันอาจส่งผลกระทบต่อการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล

มาตรา ๑๒๐/๔๒ ในกรณีที่เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ ไม่ปฏิบัติ
หรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามมาตรา ๑๒๐/๒๑ วรรคหนึ่ง (๒) ให้เจ้าของเรือ
ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ ต้องโทษปรับรายวันในอัตราดังต่อไปนี้ ตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนจนกว่าจะปฏิบัติ
หรือแก้ไขให้ถูกต้อง

(๑) วันละไม่เกินหนึ่งแสนบาท สำหรับกรณีไม่มีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ
หรือบันทึกการจัดการขยะในปุมเรือหรือเอกสารอื่น

(๒) วันละไม่เกินห้าหมื่นบาท สำหรับกรณีมีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ
หรือบันทึกการจัดการขยะในปุมเรือหรือเอกสารอื่น ที่ไม่ครบถ้วนหรือไม่ถูกต้อง

มาตรา ๑๒๐/๔๓ ในกรณีที่เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ ไม่ปฏิบัติ
หรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามมาตรา ๑๒๐/๒๑ วรรคหนึ่ง (๓) ให้เจ้าของเรือ
ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ ต้องโทษปรับรายวัน วันละไม่เกินห้าหมื่นบาท ตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืน
จนกว่าจะปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้อง

มาตรา ๑๒๐/๔๔ ในกรณีที่เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแทน
ไม่ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามมาตรา ๑๒๐/๒๔ วรรคหนึ่ง (๑)
ให้เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแทน ต้องโทษปรับรายวันในอัตราดังต่อไปนี้
ตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนจนกว่าจะปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้อง

(๑) วันละไม่เกินสี่แสนบาท สำหรับกรณีไม่มีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับ
การจัดการขยะ ไม่มีที่กักเก็บขยะ หรือแท่นมีสภาพที่ไม่สามารถป้องกันการรั่วไหลของขยะได้

(๒) วันละไม่เกินสองแสนบาท สำหรับกรณีมีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับ
การจัดการขยะ หรือมีที่กักเก็บขยะไม่เพียงพอ หรือไม่อยู่ในสภาพที่เหมาะสมในการใช้ หรือแท่น
มีสภาพเสี่ยงที่จะเกิดการรั่วไหลของขยะอันอาจส่งผลกระทบต่อรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล

มาตรา ๑๒๐/๔๕ ในกรณีที่เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น ไม่ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามมาตรา ๑๒๐/๒๔ วรรคหนึ่ง (๒) ให้เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น ต้องโทษปรับรายวันในอัตราดังต่อไปนี้ ตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนจนกว่าจะปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้อง

(๑) วันละไม่เกินสองแสนบาท สำหรับกรณีไม่มีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ หรือบันทึกการจัดการขยะ

(๒) วันละไม่เกินหนึ่งแสนบาท สำหรับกรณีมีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ หรือบันทึกการจัดการขยะที่ไม่ครบถ้วนหรือไม่ถูกต้อง

มาตรา ๑๒๐/๔๖ ในกรณีที่เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น ไม่ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามมาตรา ๑๒๐/๒๔ วรรคหนึ่ง (๓) ให้เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น ต้องโทษปรับรายวัน วันละไม่เกินหนึ่งแสนบาท ตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนจนกว่าจะปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้อง

มาตรา ๑๒๐/๔๗ ผู้ใดต่อสู้หรือขัดขวางไม่ให้เจ้าท่าขึ้นไปตรวจสอบเรือหรือแท่น ในทะเล หรือปิดบังหรือซ่อนเร้นเอกสารหรือหลักฐานต่อเจ้าท่า ไม่ให้เอกสารหรือหลักฐานตามที่ เจ้าท่าร้องขอ หรือแสดงเอกสารหรือหลักฐานหรือแจ้งข้อความอันเป็นเท็จต่อเจ้าท่า ต้องระวางโทษ จำคุกไม่เกินหนึ่งปี ปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการต่อสู้หรือขัดขวางตามวรรคหนึ่งได้กระทำโดยใช้กำลังประทุษร้ายหรือขู่เข็ญว่า จะใช้กำลังประทุษร้าย ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการกระทำตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง ได้กระทำโดยมีหรือใช้อาวุธ ผู้กระทำ ต้องระวางโทษหนักกว่าโทษที่กฎหมายบัญญัติไว้ในสองวรรคก่อนกึ่งหนึ่ง

มาตรา ๑๒๐/๔๘ ให้เจ้าท่ามีอำนาจเปรียบเทียบความผิดที่มีโทษปรับทางปกครอง ตามส่วนนี้

หลักเกณฑ์ในการเปรียบเทียบตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามที่อธิบดีกรมเจ้าท่า ประกาศกำหนดโดยคำนึงถึงความร้ายแรงของพฤติการณ์แห่งการทำความผิดด้วย

มาตรา ๑๒๐/๔๙ ในกรณีที่ผู้ถูกปรับทางปกครองตามส่วนนี้ไม่ชำระค่าปรับ ทางปกครอง ให้เจ้าท่ามีอำนาจฟ้องคดีต่อศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีอาญาเพื่อบังคับชำระ ค่าปรับทางปกครอง ในกรณี ถ้าศาลพิพากษาให้ชำระค่าปรับทางปกครอง หากผู้นั้นไม่ชำระค่าปรับ ทางปกครองภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ศาลมีคำพิพากษา ให้ยึดทรัพย์สินของผู้นั้นเพื่อชดใช้แทน ค่าปรับทางปกครอง แต่มิให้นำมาตรการกักขังแทนค่าปรับมาใช้แก่ผู้นั้น

ในกรณีที่มีการวางหลักประกันตามมาตรา ๑๒๐/๒๓ ให้หักหลักประกัน เป็นการชำระค่าปรับ

มาตรา ๑๒๐/๕๐ เมื่อเจ้าท่าได้กระทำการเปรียบเทียบความผิดตามส่วนนี้ และผู้กระทำความผิดได้ชำระค่าปรับตามที่เจ้าท่าเปรียบเทียบภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ มีการเปรียบเทียบแล้ว ให้คดีนั้นเป็นอันเลิกกัน

(๒๐)

ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดยินยอมให้เปรียบเทียบแต่ไม่ชำระเงินค่าปรับภายใน
ระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง ให้ดำเนินคดีเพื่อฟ้องร้องต่อไป ในกรณีเช่นว่านี้ ให้อายุความ
เริ่มนับเมื่อพ้นกำหนดระยะเวลาดังกล่าว”

.....

.....

ถูกต้องตามมติของสภาผู้แทนราษฎร



(นางสาวนงทิพา ขงสิริวัฒนกุล)

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานพระราชบัญญัติและญัตติ ๒

สำนักการประชุม

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญ
ของร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..)
พ.ศ.

บันทึกวิเคราะห์สรุป

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ต่อสภาผู้แทนราษฎร และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้จัดทำบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัตินี้ ดังต่อไปนี้

๑. เหตุผลและความจำเป็นในการเสนอร่างพระราชบัญญัติ

โดยที่ประเทศไทยมีนโยบายที่จะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ภาคผนวก ๕ ว่าด้วยกฎข้อบังคับสำหรับการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ (MARPOL Annex V Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from Ships) เพื่อร่วมมือกับนานาประเทศในการควบคุมเรือที่เดินในทะเลมิให้มีการทิ้งขยะจากเรือหรือแท่นที่เป็นสิ่งก่อสร้างในทะเลทั้งที่ติดตื้นอยู่กับที่หรือที่ลอยน้ำได้ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดและมาตรฐานที่อนุสัญญากำหนด และสอดคล้องกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) เกี่ยวกับการป้องกัน การลด และการควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากเรือและแท่นที่กำหนดให้รัฐภาคีต้องดำเนินการควบคุมมิให้เรือที่เดินอยู่ในทะเลอาณาเขตและเขตเศรษฐกิจจำเพาะและแท่นที่อยู่ในทะเลบริเวณดังกล่าว รวมทั้งเรือของรัฐภาคีนั้นที่เดินอยู่ในทะเลทั่วโลก ละเมิดข้อกำหนดของอนุสัญญา และต้องจัดให้มีบทลงโทษผู้ฝ่าฝืนข้อกำหนด ซึ่งตามกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันยังไม่ครอบคลุมการกระทำดังกล่าวทั้งหมด สมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทยโดยเพิ่มบทบัญญัติว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเลให้เป็นไปตามพันธกรณีแห่งอนุสัญญา จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

๒. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

๒.๑ วันใช้บังคับของกฎหมาย

กำหนดให้พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป (ร่างมาตรา ๒)

๒.๒ เพิ่มส่วน (ข/๓) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล ในหมวดที่ ๖ ข้อบังคับเบ็ดเตล็ดของภาค ๑ ข้อบังคับทั่วไป แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยฯ (ร่างมาตรา ๑๒๐/๒ ถึงร่างมาตรา ๑๒๐/๕๐) โดยกำหนดสาระสำคัญให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ภาคผนวก ๕ ว่าด้วยกฎข้อบังคับสำหรับการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ ดังนี้

๒.๒.๑ บทนิยามศัพท์

กำหนดบทนิยามศัพท์ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ คำว่า “ห้อง” “ขยะ” “เรือไทย” “แท่น” “พื้นที่พิเศษ” “อนุสัญญา” และคำว่า “รัฐภาคี” เพื่อประโยชน์ในการใช้บังคับกฎหมาย (ร่างมาตรา ๑๒๐/๒)

๒.๒.๒ ขอบเขตการบังคับใช้

กำหนดขอบเขตการบังคับใช้บทบัญญัติในส่วน (ข/๓) โดยให้ “ทะเล” หมายถึงทะเลในน่านน้ำไทย และขยายครอบคลุมไปถึงทะเลที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะตามประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย (ร่างมาตรา ๑๒๐/๓) โดยมีข้อยกเว้นไม่นำมาใช้บังคับแก่เรือของทางราชการหรือเรือที่ใช้ในกิจการของรัฐซึ่งมิได้มีวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์ (ร่างมาตรา ๑๒๐/๔) ในกรณีที่เรือหรือแท่นของคนไทยได้กระทำผิดนอกราชอาณาจักรไทย และกรณีที่เรือหรือแท่นต่างประเทศได้กระทำผิดในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย ทั้งสองกรณีให้ถือว่าเป็นการกระทำในราชอาณาจักรไทย เพื่อให้สามารถดำเนินคดีและลงโทษตามกฎหมายไทยได้ (ร่างมาตรา ๑๒๐/๕ และร่างมาตรา ๑๒๐/๖)

๒.๒.๓ ข้อห้ามและเงื่อนไขในการทิ้งขยะ

ห้ามมิให้มีการทิ้งขยะจากเรือหรือแท่นลงในทะเล เว้นแต่การทิ้งขยะจะเป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ โดยมีการกำหนดประเภทของขยะ ข้อปฏิบัติในการทิ้งขยะ และระยะพื้นที่ที่สามารถทิ้งขยะลงในทะเลได้ (ร่างมาตรา ๑๒๐/๗) หากเป็นการทิ้งขยะลงในพื้นที่พิเศษ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้ง่าย จะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด (ร่างมาตรา ๑๒๐/๘)

๒.๒.๔ ข้อยกเว้นในการทิ้งขยะ

กำหนดข้อยกเว้นเรื่องการทิ้งขยะลงในทะเลที่สามารถกระทำได้โดยผู้ซึ่งไม่มีความผิดจะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อมีเหตุจำเป็นในกรณีต่าง ๆ ได้แก่ การทิ้งเท่าที่จำเป็นเพื่อรักษาไว้เพื่อความปลอดภัยของเรือหรือแท่น หรือความปลอดภัยของผู้ที่อยู่บนเรือหรือแท่น หรือเพื่อช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ การสละทิ้งเครื่องมือทำการประมงเท่าที่จำเป็นเพื่อมิให้สิ่งแวดล้อมทางทะเลถูกทำลาย การทิ้งเศษอาหารที่เก็บไว้จะก่อให้เกิดผลเสียร้ายแรงต่อสุขภาพของผู้ที่อยู่บนเรือหรือแท่น การรั่วไหลของขยะโดยอุบัติเหตุ เครื่องมือทำการประมงหลุดหายโดยอุบัติเหตุ (ร่างมาตรา ๑๒๐/๙) หากการสละทิ้งหรือการหลุดหายไปของเครื่องมือทำการประมงก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือการเดินทาง นายเรือจะต้องรายงานไปยังรัฐที่เกี่ยวข้องทราบด้วย (ร่างมาตรา ๑๒๐/๑๐)

๒.๒.๕ การเตรียมความพร้อมในการจัดการขยะของเรือและแท่น

กำหนดให้เรือหรือแท่นจะต้องมีอุปกรณ์ เครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ และมีที่กักเก็บขยะให้เพียงพอ อยู่ในสภาพที่ใช้การได้ดี และป้องกันการรั่วไหลของขยะได้ (ร่างมาตรา ๑๒๐/๑๑)

๒.๒.๖ หน้าที่ของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับเรือหรือแท่น

๑) เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ และนายเรือ เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น และผู้จัดการแท่น จะต้องดำเนินการจัดทำป้ายประกาศเพื่ออธิบายถึงข้อกำหนดเกี่ยวกับการทิ้งขยะ แผนจัดการขยะ บันทึกการจัดการขยะในปุมเรือหรือเอกสารอื่น โดยขึ้นอยู่กับขนาดของเรือและประเภทของเรือตามที่กำหนดไว้ ส่วนกรณีของแท่นต้องมีทั้งป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ และบันทึกการจัดการขยะ

โดยให้ใช้ภาษาที่ใช้ในการปฏิบัติงานของคนประจำเรือหรือผู้ปฏิบัติหน้าที่บนแท่น และภาษาอังกฤษ (ร่าง มาตรา ๑๒๐/๑๒)

๒) เจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือหรือแท่นจะต้องจัดให้บุคคลที่ทำการ บนเรือหรือแท่นมีทักษะและความคุ้นเคยในการจัดการขยะด้วย (ร่างมาตรา ๑๒๐/๑๓)

๓) นายเรือหรือผู้จัดการแท่นต้องควบคุมให้นำขยะจากเรือหรือแท่น ไปทิ้งที่เรือรับขยะหรือสิ่งรองรับขยะบนท่าเรือ (ร่างมาตรา ๑๒๐/๑๔) แต่ถ้าเป็นการทิ้งขยะส่วนบุคคล ซึ่งมีลักษณะเป็นขยะเล็กน้อยของผู้ที่อยู่บนเรือหรือแท่น ก็ต้องให้มีการทิ้งขยะลงในภาชนะหรือสถานที่ ที่จัดไว้บนเรือหรือแท่น (ร่างมาตรา ๑๒๐/๑๕)

๒.๒.๗ หน้าที่และอำนาจของเจ้าท่า

๑) อำนาจในการตรวจสอบเรือหรือแท่น

ในกรณีที่มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าเรือหรือแท่นใดมีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติในส่วนนี้ เจ้าท่าจะใช้อำนาจในการตรวจสอบเรือหรือแท่นดังกล่าวได้ในกรณีดังต่อไปนี้

(๑) เรือหรือแท่นที่อยู่ในทะเลในน่านน้ำไทย เจ้าท่าอาจสั่งด้วยวาจา หรือเป็นหนังสือให้ชะลอเรือ หยุดเรือ หรือจอดเรือเป็นการชั่วคราว และขึ้นไปตรวจสอบบนเรือหรือแท่น ได้ทั้งเวลากลางวันและเวลากลางคืน รวมถึงขอให้แสดงเอกสารหลักฐานที่เกี่ยวข้องได้ (ร่างมาตรา ๑๒๐/๑๖)

(๒) เรือหรือแท่นที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะตามประกาศ เขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย เจ้าท่าจะต้องขอให้มีการแสดงเอกสารหรือหลักฐาน ที่เกี่ยวข้องก่อน หากไม่มีการแสดงเอกสารหลักฐาน หรือแสดงเอกสารหลักฐานอันเป็นเท็จ หรือพบว่าการฝ่าฝืนดังกล่าวก่อให้เกิดความเสียหายหรือเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดมลพิษหรือผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ทางทะเล เจ้าท่าจึงจะขึ้นไปตรวจสอบเรือหรือแท่นได้ (ร่างมาตรา ๑๒๐/๑๗)

ในการตรวจสอบเรือหรือแท่น เจ้าท่าสามารถขอความช่วยเหลือจาก พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ หรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องในการขึ้นไปตรวจสอบเรือหรือแท่นได้ (ร่างมาตรา ๑๒๐/๑๕)

๒) อำนาจสั่งห้ามออกเรือ หรือสั่งให้ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้อง

ในกรณีที่เจ้าท่าขึ้นไปตรวจสอบเรือตามร่างมาตรา ๑๒๐/๑๖ หรือ ร่างมาตรา ๑๒๐/๑๗ แล้ว พบว่า

(๑) มีการทำผิดฐานทิ้งขยะจากเรือโดยฝ่าฝืนร่างมาตรา ๑๒๐/๗ หรือร่างมาตรา ๑๒๐/๘ เจ้าท่ามีอำนาจสั่งห้ามออกเรือ หรือให้นำเรือไปจอดในบริเวณที่กำหนดได้ (ร่างมาตรา ๑๒๐/๒๐)

(๒) หากพบว่าเรือไม่มีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ ไม่มีที่กักเก็บขยะอย่างเพียงพอ หรือไม่อยู่ในสภาพที่ใช้การได้ดี เรือมีสภาพเสี่ยงที่จะเกิดการรั่วไหล ของขยะ หรือไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานที่กำหนดในร่างมาตรา ๑๒๐/๑๒ เจ้าท่ามีคำสั่งห้ามออกเรือ หรือให้นำเรือไปจอดในบริเวณที่เจ้าท่ากำหนด และสั่งให้ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลา ที่กำหนดได้ (ร่างมาตรา ๑๒๐/๒๑) หากเป็นกรณีแท่น เจ้าท่าย่อมมีอำนาจสั่งให้เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องได้เช่นกัน (ร่างมาตรา ๑๒๐/๒๔)

ในระหว่างที่เจ้าท่ามีคำสั่งห้ามออกเรือ เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือต้องจัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยและการดูแลรักษาเรือเพื่อมิให้มีผลกระทบต่อ การเดินเรือและสภาพแวดล้อมทางทะเล (ร่างมาตรา ๑๒๐/๒๒)

๓) การแจ้งรัฐภาคีอื่นที่เกี่ยวข้อง

เมื่อมีการดำเนินการตามกฎหมายกับเรือต่างชาติหรือแทนที่เจ้าของ หรือผู้ครอบครองเป็นชาวต่างชาติ เจ้าท่ามีหน้าที่ต้องแจ้งให้รัฐที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ทราบถึงการฝ่าฝืน กฎหมาย ตลอดจนการดำเนินการใด ๆ ของประเทศไทย (ร่างมาตรา ๑๒๐/๖ วรรคสอง และร่างมาตรา ๑๒๐/๒๐)

๒.๒.๘ การวางหลักประกันเพื่อขอให้ยกเลิกคำสั่งห้ามออกเรือ

เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรืออาจขอให้เจ้าท่ายกเลิกคำสั่ง ห้ามออกเรือได้ หากเจ้าท่าพิจารณาแล้วเห็นว่าเรือมีอุปกรณ์ เครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ หรือมีมาตรการในการป้องกันการทิ้งขยะ และได้ดำเนินการแก้ไขหรือจัดการขยะที่รั่วไหลหรือปล่อยทิ้ง ดังกล่าวแล้ว และยินยอมวางหลักประกันตามที่เจ้าท่ากำหนด เจ้าท่าจึงจะยกเลิกคำสั่งห้ามออกเรือได้ โดยหลักเกณฑ์การกำหนดหลักประกัน วิธีการวางหลักประกัน การเก็บรักษา การหักหลักประกัน การคืนหลักประกัน ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศกำหนด โดยการกำหนดหลักประกันให้ คำนึงถึงอัตราค่าปรับขั้นสูงสุด ความร้ายแรงของพฤติกรรมแห่งการกระทำความผิด และความเสียหาย ของสิ่งแวดล้อมด้วย (ร่างมาตรา ๑๒๐/๒๓)

๒.๒.๙ การดำเนินคดีกับเรือต่างประเทศแทนรัฐภาคีอื่น

ในกรณีที่เรือต่างประเทศที่อยู่ภายในทะเลในน่านน้ำไทยได้กระทำความ ผิดฐานทิ้งขยะในเขตน่านน้ำของรัฐภาคีอื่น และรัฐภาคีซึ่งเป็นรัฐเจ้าของธงเรือหรือรัฐภาคีซึ่งได้รับ ความเสียหายหรือได้รับผลกระทบจากการทิ้งขยะของเรื่อนั้นร้องขอให้ รัฐบาลไทยตรวจสอบ เรือต่างประเทศดังกล่าว เจ้าท่าย่อมมีอำนาจเข้าตรวจสอบดำเนินคดีกับเรือต่างประเทศแทนรัฐที่ร้องขอ นั้นได้ โดยมีเงื่อนไขคือ (๑) การดำเนินคดีนั้นต้องไม่ขัดต่อประโยชน์สาธารณะ (๒) การกระทำซึ่งเป็น มูลกรณีของการดำเนินคดีนั้นเข้าลักษณะความผิดตามบทบัญญัติในส่วนนี้ และ (๓) รัฐภาคีที่ร้องขอ ตกลงหรือยินยอมที่จะให้ความช่วยเหลือในทำนองเดียวกันเป็นการตอบแทนหากได้รับคำร้องขอจาก รัฐบาลไทย หากมีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้นจากการดำเนินการดังกล่าว รัฐบาลไทยอาจจะเรียกเก็บจากรัฐที่ ร้องขอได้ แต่ถ้าปรากฏต่อมาว่า รัฐที่ร้องขอประสงค์จะดำเนินคดีกับเรือต่างประเทศนั้นเอง ประเทศไทย ก็ต้องยุติการดำเนินการทันทีและส่งมอบหลักฐานต่าง ๆ บันทึกผลการตรวจสอบ ตลอดจนหลักประกัน ต่าง ๆ ที่มีการวางไว้กับเจ้าท่าให้รัฐที่ร้องขอ (ร่างมาตรา ๑๒๐/๑๘ และร่างมาตรา ๑๒๐/๑๙)

๒.๓ เขตอำนาจศาล

ในการดำเนินคดีเกี่ยวกับการกระทำความผิดตามส่วนนี้ ได้กำหนดให้อยู่ในเขต อำนาจของศาลจังหวัดที่ใกล้เคียงกับสถานที่ที่มีการกระทำความผิด (ร่างมาตรา ๑๒๐/๒๖)

๒.๔ บทกำหนดโทษ

๑) โทษปรับทางปกครอง

(๑) การกำหนดค่าปรับทางปกครองในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามส่วนนี้ ได้แก่ ทิ้งขยะในเขตเศรษฐกิจจำเพาะตามประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย (ร่างมาตรา ๑๒๐/๒๔) ไม่จัดให้มีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ (ร่างมาตรา ๑๒๐/๓๓ และร่างมาตรา ๑๒๐/๓๔) ไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานที่กำหนดไว้สำหรับเรือหรือแทน (ร่างมาตรา ๑๒๐/๓๕)

และร่างมาตรา ๑๒๐/๓๖) เจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือหรือแท่น นายเรือหรือผู้จัดการแท่น ไม่ควบคุมดูแลให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่บนเรือหรือแท่นมีทักษะในการจัดการขยะหรือทิ้งขยะให้ถูกต้อง (ร่างมาตรา ๑๒๐/๓๗ ถึงร่างมาตรา ๑๒๐/๔๐)

(๒) มาตรการลงโทษปรับรายวันนำมาใช้ในกรณีที่เจ้าท่าออกคำสั่งให้ต้อง ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในเวลาที่กำหนด อันเนื่องมาจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานในเรื่อง การจัดการขยะ หรือเรือหรือแท่นไม่มีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะอย่างเพียงพอ หรือไม่อยู่ในสภาพที่ใช้การได้ดี ลูกเรือหรือผู้ปฏิบัติหน้าที่บนแท่นไม่มีทักษะหรือความคุ้นเคยในการ จัดการขยะ แต่หากปรากฏว่ายังคงฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าท่า ก็ต้องชำระค่าปรับรายวัน ตามอัตราที่กำหนดตลอดระยะเวลาที่ฝ่าฝืนจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง (ร่างมาตรา ๑๒๐/๔๑ ถึงร่างมาตรา ๑๒๐/๔๖)

๒) โทษทางอาญา ในความผิดที่ก่อให้เกิดความเสียหายหรือส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล ได้แก่ โทษฐานทิ้งขยะลงทะเลโดยฝ่าฝืนร่างมาตรา ๑๒๐/๗ หรือร่างมาตรา ๑๒๐/๘ (ร่างมาตรา ๑๒๐/๒๗ ถึงร่างมาตรา ๑๒๐/๒๙) หากการกระทำผิดดังกล่าวเป็นเหตุให้ผู้อื่น ได้รับอันตรายสาหัสหรือถึงแก่ความตาย ก็จะต้องรับโทษหนักขึ้น (ร่างมาตรา ๑๒๐/๓๐) และความผิด ที่กระทำต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐ ได้แก่ ความผิดฐานต่อสู้อหรือขัดขวางไม่ให้เจ้าหน้าที่ไปตรวจเรือหรือแท่น ปิดบัง ซ่อนเร้น หรือไม่ให้เอกสารหลักฐานแก่เจ้าท่า หรือแสดงเอกสารหลักฐานหรือแจ้งข้อความ อันเป็นเท็จต่อเจ้าท่า (ร่างมาตรา ๑๒๐/๔๗)

๒.๕ การให้ชดใช้ค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อม

เนื่องจากการกระทำผิดฐานทิ้งขยะลงในทะเลอาจก่อให้เกิดมลพิษหรือส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล จึงได้กำหนดให้ผู้ทิ้งขยะและเจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือหรือแท่น จะต้องร่วมกันแก้ไขหรือจัดการขยะที่ทิ้งดังกล่าว แต่หากปรากฏว่าบุคคลดังกล่าวไม่ดำเนินการแก้ไขหรือ จัดการกับขยะที่ทิ้ง และหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องได้เข้าไปดำเนินการแทนเพื่อแก้ไขหรือฟื้นฟู สภาพแวดล้อมให้กลับคืนสู่สภาพเดิม บุคคลดังกล่าวข้างต้นจะต้องร่วมกันชดใช้ค่าเสียหายของ สิ่งแวดล้อมที่รัฐต้องเสียไป ทั้งนี้ ได้มีการกำหนดถึงความหมายของค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ค่าใช้จ่ายที่หน่วยงานของรัฐต้องเสียไปในการขจัดขยะหรือมลพิษ ค่าชดเชยความเสียหายของ สิ่งแวดล้อม ค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมให้กลับคืนสู่สภาพเดิม และค่าเสียหายอื่น ที่เกี่ยวเนื่อง โดยหลักเกณฑ์และวิธีการในการคำนวณค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อม ให้เป็นไปตาม ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด (ร่างมาตรา ๑๒๐/๓๑)

กรณีที่เป็นการทิ้งขยะด้วยเหตุจำเป็นโดยผู้ทิ้งไม่มีความผิดตามร่างมาตรา ๑๒๐/๙ หากก่อให้เกิดมลพิษหรือความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดให้ผู้บังคับต้องชดใช้ค่าเสียหาย ของสิ่งแวดล้อมด้วยเช่นกัน (ร่างมาตรา ๑๒๐/๓๒)

๒.๕ มาตรการบังคับโทษปรับทางปกครอง

ในกรณีที่ผู้ถูกปรับไม่ชำระค่าปรับทางปกครอง เจ้าท่ามีอำนาจฟ้องคดี ต่อศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีอาญาเพื่อบังคับชำระค่าปรับทางปกครองต่อไป (ร่างมาตรา ๑๒๐/๔๙)

๒.๖ การเปรียบเทียบความผิด

เจ้าท่ามีอำนาจเปรียบเทียบความผิดที่มีโทษปรับทางปกครอง ในกรณีที่ผู้กระทำผิด ยินยอมชำระค่าปรับ ก็ให้คดีเป็นอันเลิกกัน แต่หากผู้กระทำผิดยินยอมให้เปรียบเทียบ แต่ไม่ชำระเงิน

คำปรับภายในระยะเวลาที่กำหนด ให้ดำเนินคดีเพื่อฟ้องร้องต่อไป โดยให้อายุความเริ่มนับแต่เมื่อพ้นกำหนดระยะเวลาดังกล่าว (ร่างมาตรา ๑๒๐/๔๘ และร่างมาตรา ๑๒๐/๕๐)

๓. ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ

การที่ประเทศไทยมีการกำหนดหลักเกณฑ์เพื่อควบคุมและป้องกันการทิ้งขยะลงในทะเลย่อมส่งผลโดยตรงต่อทรัพยากรทางธรรมชาติทางทะเลของประเทศไทยมิให้ได้รับผลกระทบทั้งในทางตรงและทางอ้อม นอกเหนือจากประโยชน์ที่มีต่อทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลให้มีความอุดมสมบูรณ์มากยิ่งขึ้นแล้ว การที่ประเทศไทยกำหนดมาตรฐานในการควบคุมดูแลการทิ้งขยะลงในทะเลเทียบเท่ากับมาตรฐานระหว่างประเทศ จะส่งผลให้นานาประเทศเกิดความเชื่อมั่นในการดำเนินการของประเทศไทย อันจะเป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดี และมีความพร้อมในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษทางเรือ ภาคผนวก ๕ ว่าด้วยกฎข้อบังคับสำหรับการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือได้ นอกจากนี้ เรือไทยย่อมได้รับการยอมรับจากนานาประเทศว่ามีมาตรฐานเพียงพอในการป้องกันการทิ้งหรือการรั่วไหลของขยะจากเรือ ยังส่งผลให้การพาณิชย์ของไทยมีการพัฒนาและสามารถขยายกิจการได้มากยิ่งขึ้น

รายงานการวิเคราะห์
ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายต่อ
ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..)
พ.ศ.

รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย
ต่อร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ...) พ.ศ.

ร่างพระราชบัญญัติ... การเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ...) พ.ศ.

- กฎหมายใหม่
- แก้ไข/ปรับปรุง
- ยกเลิก

หน่วยงานของรัฐผู้เสนอร่างกฎหมาย... กรมเจ้าท่า... กระทรวงคมนาคม

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนปฏิรูปประเทศ

- สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติในเรื่อง การสร้างการเดินใต้นน่านน้ำที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน โดยเฉพาะด้านการคมนาคมขนส่งทางน้ำ
- สอดคล้องกับแผนปฏิรูปประเทศในเรื่อง ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และด้านเศรษฐกิจ

ส่วนที่ ๑

เหตุผลความจำเป็นที่ต้องตรากฎหมายและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

๑. สภาพปัญหา สาเหตุของปัญหา และผลกระทบของปัญหา

๑.๑ ปัญหาคืออะไร สาเหตุของปัญหาคืออะไร และผลกระทบของปัญหาคืออะไร

(๑) ปัญหา คือ มีจุดน้ำมันที่รั่วซึมในทะเลเพิ่มขึ้นอย่างมาก ขยะชิ้นใหญ่และแข็งซึ่งอาจโดนเรือหรือใบพัดเรือได้รับความเสียหาย ขณะที่เป็ดพลาสติกซึ่งย่อยสลายตามธรรมชาติได้ยาก และขยะมีพิษต่างๆ ซึ่งส่งผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตในทะเลที่ประชาชนอาจได้รับต่อเนื่องจากกรณีโลก สาเหตุหลักคือการลักลอบทิ้งขยะจากเรือลงในทะเล จึงเป็นกระแสหลักของโลกในเวลานี้เพื่อดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลอันเกิดจากขยะดังกล่าว ซึ่งตามหลักเรื่อง Climate Action และ Life Below Water Sustainable Development Goals ในข้อ ๑๓ และข้อ ๑๔ ของเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals - SDGs) ขององค์การสหประชาชาติ และตามหลักความร่วมมือขอมร่วมกันในการดูแลรักษาทะเลของรัฐบาลสมาชิกขององค์การสหประชาชาติ (UNITED NATION (UN)) ความอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS)) ซึ่งกำหนดให้รัฐภาคีสมาชิกทุกประเทศต้องร่วมกันในการป้องกันและดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ International Maritime Organization (IMO) จึงได้ออกกฎเกณฑ์เพื่อควบคุมการทิ้งขยะจากเรือลงในทะเลตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 (MARPOL)) ภาคผนวก ๕ ว่าด้วยกฎข้อบังคับสำหรับการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ (Annex V Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from Ships) ซึ่งประเทศไทยในฐานะภาคีสมาชิกขององค์การสหประชาชาติและองค์การทางทะเลระหว่างประเทศสมควรปฏิบัติตามและสมควรมี

กฎหมายรองรับเพื่ออนุวัติการและปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศ เพื่อคุ้มครองรักษาท้องทะเลและสิ่งแวดลอมทางทะเลของประเทศไทย และเพื่อให้เรือไทยมีมาตรฐานระหว่างประเทศ ไม่เกิดอุปสรรคสำหรับคนไทยในการแข่งขันและประกอบกิจการพาณิชย์และกาเดินเรือไปยังต่างประเทศที่มีกฎหมายควบคุมการทิ้งขยะจากเรือ

(๒) สาเหตุของปัญหา คือ การทิ้งขยะในทะเลที่เกิดขึ้นได้ง่ายและบ่อยที่สุดคือกาทิ้งขยะจากเรือและแท่นในทะเล ซึ่งกาให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการเดินเรือและส่งผลเสียหายต่อสิ่งแวดลอมทางทะเล องค์การทางทะเลระหว่างประเทศจึงได้กำหนดเกณฑ์ให้รัฐภาคีสมาชิกในฐานะรัฐเจ้าของธงผู้รับจดทะเบียนเรือที่เดินในทะเล (Flag State) และในฐานะรัฐผู้เป็นเจ้าของหรือดูแลชายฝั่งทะเล (Coastal State) ต้องควบคุมเรือของตนที่เดินในทะเลทั่วโลกและควบคุมเรือที่เดินในทะเลซึ่งอยู่ในอาณาเขตินโดยและสิทธิอธิปไตยของตนมิให้ทิ้งขยะจากเรือและแท่นลงในทะเลหรือปฏิบัติตามมาตรฐานและหลักเกณฑ์ในการทิ้งขยะจากเรือลงในทะเลตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ภาคผนวก ๕ ว่าด้วยกฎข้อบังคับสำหรับการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ แต่ประเทศไทยซึ่งกำลังจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าวก็ยังมีได้มีกฎหมายรองรับเพื่อควบคุมกาทิ้งขยะในทะเล

(๓) ผลกระทบของปัญหา คือ การทิ้งขยะจากเรือลงในทะเลส่งผลให้มีการสะสมของขยะในทะเลเป็นจำนวนมาก ก่อให้เกิดมลพิษส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศทางทะเลและสิ่งแวดลอม เป็นอันตรายต่อการเดินเรือ เป็นอันตรายต่อร่างกายและชีวิตของประชาชน เป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตในทะเล และส่งผลเสียหายต่อเศรษฐกิจของทุกประเทศทั้งในด้านกาพาณิชย์นาวี การประมง และการท่องเที่ยว ประเทศไทยจึงสมควรร่วมกับสังคมโลกในการกำหนดมาตรการและออกกฎหมายเพื่อรองรับกาป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าว

๑.๒ เหตุไครรัฐจึงควรแทรกแซงในเรื่องนี้ เนื่องจากยังมีได้มีบทบัญญัติแห่งกฎหมายใช้บังคับโดยตรงสำหรับกรณีปัญหาดังกล่าว ดังนั้น เพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ เพื่อป้องกันปัญหาการทิ้งขยะจากเรือลงในทะเล เพื่อคุ้มครองรักษาสิ่งแวดลอมทางทะเล เพื่อป้องกันอันตรายจากขยะที่อาจเกิดขึ้นกับประชาชน ป้องกันอันตรายจากขยะที่อาจเกิดขึ้นกับทรัพยากรสิ่งมีชีวิตในทะเล และป้องกันผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศด้านกาพาณิชย์นาวี การท่องเที่ยว และการประมง รัฐจึงควรแทรกแซงในเรื่องนี้

๒. วัตถุประสงค์และเป้าหมายของการแทรกแซง

วัตถุประสงค์และเป้าหมายของการแทรกแซงคืออะไร

๑. เพื่อให้มีกฎหมายใช้บังคับโดยตรงในการป้องกันและควบคุมการทิ้งขยะจากเรือลงในทะเล เพื่อป้องกันอันตรายในการเดินเรืออันเนื่องมาจากขยะในทะเล เพื่อป้องกันผลกระทบต่อกิจการพาณิชย์นาวี การท่องเที่ยวและการประมงอันเนื่องมาจากขยะจากเรือ และเพื่อคุ้มครองรักษาทะเลและสิ่งแวดลอมทางทะเลของประเทศไทย

๒. เพื่อให้มีหลักเกณฑ์ตามกฎหมายรองรับการปฏิบัติตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ เกี่ยวกับการป้องกันและดูแลรักษาสิ่งแวดลอมทางทะเล และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ภาคผนวก ๕ ว่าด้วยกฎข้อบังคับสำหรับการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ

๓. เพื่อรองรับการเสนอคณะรัฐมนตรีและรับสภาในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ภาคผนวก ๕ ว่าด้วยกฎข้อบังคับสำหรับการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ

๓. การแก้ปัญหาในปัจจุบัน

๓.๑ วิธีการแก้ปัญหาที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันคืออะไร.....

ปัจจุบันได้ใช้กฎหมายในการกำกับดูแลคุ้มครองสิ่งแวดล้อมตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๕๕๖ บังคับ ได้แก่

(๑) ตามมาตรา ๑๑๙ และมาตรา ๑๑๙ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๕๕๖ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ได้บัญญัติห้ามทิ้งหิน กรวด หทราย ดิน โคลน อับเฉา สิ่งของหรือสิ่งปฏิกูลใด ๆ รวมถึงน้ำมันและเคมีภัณฑ์หรือสิ่งใด ๆ ซึ่งยังไม่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ ตามตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ (UNCLOS) และอนุสัญญา ระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ภาคผนวกที่ ๕ เนื่องจากใช้ บังคับในทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่องไม่เกิน ๒๔ ไมล์ทะเลจากเส้นฐาน ไม่ถึงเขตเศรษฐกิจ จำเพาะ (Exclusive Economic Zone : EEZ) และเป็นการห้ามทิ้งอย่างเด็ดขาดไม่สามารถมี ข้อยกเว้นตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ภาคผนวกที่ ๕ ได้

(๒) ตามมาตรา ๕๓/๑ แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๕๔๑ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ห้ามมิให้ ทิ้งสารที่เป็นอันตรายจากเรือลงสู่ทะเล ใช้บังคับเฉพาะกับเรือไทย ซึ่งยังไม่ครอบคลุมถึง “ขยะ” ตาม อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ภาคผนวกที่ ๕ โดยตรง และ มิข้อยกเว้นที่ไม่สอดคล้องกับอนุสัญญาดังกล่าว

(๓) ตามบทบัญญัติตามกฎหมายอื่น ๆ เช่น

- มาตรา ๖๙ - ๗๗ ส่วนที่ ๕ มลพิษทางน้ำ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ เป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับการควบคุมแหล่งกำหนดมลพิษทางน้ำ ซึ่ง มิได้กำหนดพื้นที่บังคับ ซึ่งไม่ตรงกับการจัดการขยะจากเรือหรือแท่นตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ภาคผนวกที่ ๕
- มาตรา ๑๗ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พ.ศ. ๒๕๕๘ เป็นบทบัญญัติห้ามก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงต่อทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ซึ่งไม่ตรงกับการจัดการขยะจากเรือหรือแท่นตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษ จากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ภาคผนวกที่ ๕
- มาตรา ๕๘ แห่งพระราชกำหนดการประมง พ.ศ. ๒๕๕๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม เป็นบทบัญญัติห้ามทิ้ง วัตถุอันตรายหรือสิ่งใด ๆ ลงสู่ที่จับสัตว์น้ำ และทะเล หรือทำให้ที่จับสัตว์น้ำและทะเลเกิดมลพิษ ซึ่งไม่ตรงกับการจัดการขยะจากเรือหรือแท่นตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษ จากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ภาคผนวกที่ ๕)
- มาตรา ๕๘ แห่งพระราชกำหนดการประมง พ.ศ. ๒๕๕๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม เป็นบทบัญญัติห้ามทิ้ง
- ตามพระราชบัญญัติปิโตรเลียม พ.ศ. ๒๕๑๔ มาตรา ๑๔ (๑) ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงานมี อำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการสำรวจ ผลิต และอนุรักษ์ปิโตรเลียม ตาม กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการสำรวจ ผลิต และอนุรักษ์ปิโตรเลียม พ.ศ. ๒๕๕๕ ซึ่งออก ตามความนัยมาตรา ๑๔ (๑) แห่งพระราชบัญญัติปิโตรเลียม พ.ศ. ๒๕๑๔ กำหนดหลักเกณฑ์และ วิธีการสำรวจ ผลิต และอนุรักษ์ปิโตรเลียม หากไม่ปฏิบัติตามมีผลให้ถูกยกเลิกใบอนุญาตละมีโทษ ปรับไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาทตามมาตรา ๑๐๒ แห่งพระราชบัญญัติปิโตรเลียมฯ และตาม

ประกาศกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ เรื่อง กำหนดมาตรการการจัดการของเสียจากสถานประกอบการปิโตรเลียม พ.ศ. ๒๕๕๖ ซึ่งออกตามความบัญญัติกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการสำรวจ ผลิต และอนุรักษ์ปิโตรเลียม พ.ศ. ๒๕๕๕ ได้กำหนดให้ผู้รับสัมปทานในการใช้แท่นสำรวจหรือผลิตปิโตรเลียมใช้มาตรการที่จำเป็นเพื่อควบคุมการจัดการของเสีย สิ่งปฏิกูล หรือวัสดุสารเคมีที่ไม่ใช้แล้วจากสถานประกอบการปิโตรเลียม ซึ่งมีได้เป็นการนำหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ภาคผนวกที่ ๕ มาบัญญัติไว้โดยตรงในกฎหมายระดับพระราชบัญญัติ กฎหมายดังกล่าวจึงไม่เพียงพอที่จะรองรับการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ภาคผนวกที่ ๕ ได้

๓.๒ ต่างประเทศแก้ปัญหานี้ อย่างไร (ถ้ามี) และการดำเนินการดังกล่าวเหมาะสมกับสังคมไทยหรือไม่ อย่างไร

(๑) ประเทศที่มีกฎหมายแบบเอกนิยม (Legal Monism) เช่น ประเทศอังกฤษ และสิงคโปร์ เมื่อได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ภาคผนวกที่ ๕ แล้วย่อมสามารถนำหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ภาคผนวกที่ ๕ มาใช้บังคับเป็นกฎหมายได้โดยไม่ต้องตรากฎหมายใหม่

(๒) ประเทศที่มีกฎหมายแบบพหุนิยม (Legal Pluralism) เช่น ประเทศไทย ก่อนเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ภาคผนวกที่ ๕ ต้องมีการตรากฎหมายรองรับ ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี และต้องได้รับอนุมัติจากรัฐสภาก่อน อย่างไรก็ตาม บางประเทศในปัจจุบันได้มีกฎหมายที่ออกรโดยรัฐสภายอมรับให้นำกฎเกณฑ์อนุสัญญาระหว่างประเทศมาใช้เสมอเป็นกฎหมายภายในโดยอัตโนมัติเมื่อรัฐสภาได้อนุมัติให้ประเทศนั้นเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าวแล้ว เช่น สหภาพยุโรปในปัจจุบัน

๔. การรับฟังความคิดเห็น

ได้รับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องแล้ว

ได้นำผลการรับฟังความคิดเห็นมาประกอบการวิเคราะห์ผลกระทบแล้ว

๕. ความสัมพันธ์หรือความใกล้เคียงกับกฎหมายอื่น

ร่างกฎหมายนี้มีความสัมพันธ์หรือใกล้เคียงกับกฎหมายอื่นหรือไม่ อย่างไร

บทบัญญัติห้ามวางพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ...) พ.ศ. มีความสัมพันธ์หรือใกล้เคียงกับมาตรา ๑๓๙ และมาตรา ๑๔๙ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย มาตรา ๕๓/๑ แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย มาตรา ๖๙ - ๗๗ ส่วนที่ ๕ มลพิษทางน้ำ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และมาตรา ๑๗ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งฯ แต่กฎหมายดังกล่าวมิได้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ตรงตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ภาคผนวกที่ ๕

๖. ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

๖.๑ กฎหมายนี้จำกัดสิทธิหรือเสรีภาพ หรือก่อให้เกิดหน้าที่หรือภาระอะไรแก่ใครบ้าง

กฎหมายนี้จำกัดสิทธิหรือเสรีภาพ หรือก่อให้เกิดหน้าที่หรือภาระแก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือ เจ้าของหรือผู้ครอบครองแท่น นายเรือ ผู้ควบคุมเรือ คนประจำเรือ ผู้ที่อยู่ในเรือ ผู้จัดการแท่น ผู้ที่ปฏิบัติงานอยู่ในแท่น โดยเจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือ เจ้าของหรือผู้ครอบครองแท่น นายเรือ ผู้ควบคุมเรือ คนประจำเรือ ผู้ที่อยู่ในเรือ ผู้จัดการแท่น ผู้ที่ปฏิบัติงานอยู่ในแท่น มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามเกี่ยวกับการจัดการขยะ เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมาย ตามหลักเกณฑ์และมาตรฐานสากล

๖.๒ มีมาตรการป้องกัน แก้อันตราย ค้ำครอง หรือเยียวยาให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบตาม ๖.๑ อย่างไร

ปัจจุบันแม้ยังมีได้มีกฎหมายของประเทศไทยใช้นั่งค้ำ แต่ในทางปฏิบัติเรือไทยและเรือต่างประเทศ ที่เดินทางไปยังประเทศที่ใช้นั่งค้ำใช้กฎหมายตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ภาคผนวกที่ ๕ เช่น สหภาพยุโรป สิงคโปร์ และญี่ปุ่น ก็ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และมาตรฐานดังกล่าว ดังนั้น เมื่อร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่...) พ.ศ. เมื่อมีผลใช้บังคับแล้ว ย่อมไม่ก่อให้เกิดภาระแก่เรือไทยและเรือต่างประเทศเกินสมควร อีกทั้งส่งผลดีต่อประชาชนที่เป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือไทย ซึ่งเป็นหลักประกันได้ประการหนึ่งว่าการจัดการขยะของเรือไทยเป็นไปตามมาตรฐานขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ กิจกรรมพาณิชย์นาวีและการเดินเรือของประเทศไทยเป็นไปตามมาตรฐานสากล มีความน่าเชื่อถือ สามารถเดินเรือในทะเลอาณาเขตและเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศดังกล่าวได้อย่างสะดวกและปลอดภัย ไม่ต้องถูกหน่วงเรือเพื่อตรวจสอบจากต่างประเทศ เพิ่มขีดความสามารถของเรือไทยในการแข่งขันระหว่างประเทศ

๖.๓ กฎหมายนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศ สังคม หรือประชาชนอย่างไร

ยกระดับมาตรฐานของเรือไทยเป็นไปตามมาตรฐานสากล เรือไทยมีความน่าเชื่อถือ สามารถเดินเรือได้อย่างสะดวกและปลอดภัย ไม่ถูกหน่วงเรือเพื่อตรวจสอบจากต่างประเทศ เพิ่มขีดความสามารถของเรือไทยในการแข่งขันระหว่างประเทศ และเป็นมาตรการป้องกันและรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางทะเลของประเทศไทย เมื่อเกิดเหตุมลพิษจากขยะประชาชนและสิ่งแฉดล้อมได้รับการคุ้มครองและเยียวยา ผลกระทบ ป้องกันมลพิษและสารพิษจากขยะอันอาจเกิดกับสิ่งมีชีวิตในทะเลและประชาชน เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ การขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี การท่องเที่ยว และการประมงได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน

๗. ความพร้อมและต้นทุนของรัฐในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย

๗.๑ หน่วยงานผู้รับผิดชอบ กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม.....

๗.๒ มีแนวทางและระยะเวลาเตรียมการในการปฏิบัติตามหรือบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างไร

(๑) กรมเจ้าท่าได้เตรียมการร่างอนุบัญญัติที่สำคัญเพื่อให้เป็นไปตามร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่...) พ.ศ. โดยสามารถนำเสนอได้ทันทีเมื่อกฎหมายได้มีผลใช้บังคับแล้ว

(๒) กรมเจ้าท่าจะได้จัดให้มีการเผยแพร่กฎหมายและอนุบัญญัติ คำอธิบายและแนวทางปฏิบัติ เมื่อกฎหมายมีผลใช้บังคับแล้วตามช่องทางต่าง ๆ เพื่อให้ประชาชนเข้าถึงได้ง่าย และจะจัดให้มีการสัมมนาผู้ประกอบการเดินเรือและตัวแทนเรือเพื่อปฏิบัติตามกฎหมายดังกล่าวด้วย

และมีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการอำนวยความสะดวกหรือลดขั้นตอนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการหรือไม่

ปัจจุบันกรมเจ้าท่าได้ใช้ระบบสารสนเทศในการรับแจ้ง ขออนุญาต และดำเนินธุรกรรมต่าง ๆ ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์แล้ว และอยู่ระหว่างพัฒนาระบบสารสนเทศให้ดีขึ้นเป็นระบบรวม (Big Data) เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชนให้สามารถติดต่อ แจ้ง ขออนุญาต และทำธุรกรรมต่าง ๆ กับกรมเจ้าท่าผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้ไม่ว่าจะอยู่ ณ ที่ใดในโลก และให้ประชาชนรับทราบข้อมูลต่าง ๆ จากกรมเจ้าท่า และศึกษาเรียนรู้กฎหมายและความรู้ต่างผ่านระบบสารสนเทศของกรมเจ้าท่าได้โดยสะดวกและรวดเร็ว

๗.๓ มีแนวทางและระยะเวลาในการสร้างความเข้าใจให้แก่ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามและการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างไร

(๑) เมื่อกฎหมายมีผลบังคับใช้แล้ว กรมเจ้าท่าจะดำเนินการจัดให้มีการสัมมนาเพื่อให้ความรู้แก่ประชาชน เอกชน เจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่าและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของโดยเร็วที่สุด เพื่อประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย

(๒) จัดทำวีดิทัศน์เกี่ยวกับกฎหมาย หลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติตามกฎหมาย ลงเผยแพร่ในระบบสารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์

๗.๔ ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่คาดว่าจะต้องใช้ในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายในระยะ ๓ ปีแรก เป็นจำนวน.....บาท อัตราค่าจ้างที่ต้องใช้.....อัตรา

อัตราค่าจ้างที่มีอยู่แล้ว....ประมาณ...๑๐๐.....อัตรา อัตราค่าจ้างที่ต้องเพิ่มขึ้น.....อัตรา

หน่วยงานใช้กำลังคนและงบประมาณที่มีอยู่ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด เน้นการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ และประสานงานและบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อร่วมปฏิบัติงานเช่น กระทรวงมหาดไทย ศรชล. กรมประมง กรมศุลกากร กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมอุทยาน สัตว์ป่า และพันธุ์พืช และองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และองค์กรเอกชนต่าง ๆ เป็นต้น เพื่อร่วมปฏิบัติงาน

๘. ผลกระทบโดยรวมที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

๘.๑ ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ

ยกระดับมาตรฐานของเรือไทยเป็นไปตามมาตรฐานสากล กองเรือไทยมีความน่าเชื่อถือ สามารถเดินเรือได้อย่างสะดวกและปลอดภัย ไม่ถูกทวงเรือเพื่อตรวจสอบจากต่างประเทศ เพิ่มขีดความสามารถของเรือไทยในการแข่งขันระหว่างประเทศ เป็นมาตรการป้องกันและรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ การขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์ การท่องเที่ยว และการประมงได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน

๘.๒ ผลกระทบต่อสังคม

สังคมมีความเชื่อมั่นในมาตรฐานการเดินเรือและมาตรฐานของเรือของประเทศไทยเกี่ยวกับการจัดการขยะ

มีมาตรฐานป้องกันและรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางทะเลของประเทศไทย เมื่อเกิดเหตุมลพิษจากขยะ สังคม ชุมชน ประชาชน และสิ่งแวดล้อม ได้รับการคุ้มครองและเยียวยาผลกระทบป้องกันมลพิษและสารพิษจากขยะอันอาจเกิดกับสิ่งมีชีวิตในทะเลและประชาชน

๘.๓ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือสุขภาพ

เกิดความปลอดภัยสาธารณะ สิ่งแวดล้อมที่ดี สุขภาพและอนามัยที่ดีของประชาชนในชุมชน ที่ปราศจากผลกระทบจากขยะจากเรือ

๘.๔ ผลกระทบอื่นที่สำคัญ

ส่งผลดีต่อภาพลักษณ์ของประเทศไทย ห่วงทะเลไทยสะอาดและปลอดภัย และส่งผลดีต่อการเดินเรือ การท่องเที่ยว และการประมงในชุมชน การเดินเรือมีมาตรฐานปลอดภัย อากาศและน้ำทะเล และทรัพยากรสิ่งมีชีวิตในทะเลที่ปราศจากมลพิษเป็นอันตราย พลาสติก หรือสารพิษจากขยะจากเรือ

ส่วนที่ ๒

เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบอนุญาต ระบบคณะกรรมการ
การกำหนดโทษอาญา และการให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจ

๘. เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบอนุญาต

ไม่มีระบบอนุญาต

๑๐. เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบคณะกรรมการ

ไม่มีระบบคณะกรรมการ

๑๑. เหตุผลความจำเป็นในการกำหนดโทษอาญา

เนื่องจากผลกระทบจากการลักลอบทิ้งขยะในทะเลโดยไม่เป็นไปตามมาตรฐานอาจเป็นอันตรายแก่การเดินเรือโดยเฉพะขยะชิ้นใหญ่และแข็งซึ่งอาจโดนเรือหรือใบพัดเรือได้รับความเสียหาย และก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งมีชีวิตและสิ่งแวดล้อมทางน้ำอย่างมาก โดยเฉพาะขยะที่เป็นพลาสติกและขยะมีพิษ และส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนและนักท่องเที่ยวที่สัมผัสและบริโภคทรัพยากรทางทะเล ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความมั่นคง ทรัพยากรทางน้ำ การท่องเที่ยว และเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งการปกป้องและคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางน้ำ และการแก้ไขปัญหาขยะในทะเลในปัจจุบันถือได้ว่าเป็นเรื่องที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง กฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมและทางน้ำของประเทศไทยจึงมีกำหนดโทษทางอาญาไว้เพื่อป้องกันผลกระทบที่ผิดและผลกระทบจากการฝ่าฝืนกฎหมาย อันจะส่งผลกระทบอย่างร้ายแรงต่อสภาพแวดล้อมประชาชน และเศรษฐกิจของประเทศ ดังนั้น จึงสมควรกำหนดโทษทางอาญาสำหรับร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่...) พ.ศ..... เพื่อให้ได้สัดส่วนกับผลประโยชน์ที่อาจเกิดจากการฝ่าฝืนกฎหมาย หรือให้ผู้คิดที่จะฝ่าฝืนกฎหมายเกิดความเกรงกลัวไม่กล้าที่จะละเมิดกฎหมาย

๑๒. เหตุผลควรมิจำเป็นในการกำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจในการออกคำสั่งทางปกครอง หรือดำเนินกิจการทางปกครอง

เนื่องจากมีรายละเอียดทางปฏิบัติและทางเทคนิคเกี่ยวกับการเดินเรือและการจัดการขยะบนเรือและบน แหน่นเป็นจำนวนมาก ทั้งตามอนุสัญญาและตามสภาวะการณ์ในประเทศไทยที่ไม่สามารถกำหนดกรอบการปฏิบัติ ให้ลงลึกไปในรายละเอียดได้ และอาจต้องมีการปรับเปลี่ยนบ่อยครั้งตามการพัฒนาของเทคโนโลยี และ เศรษฐกิจของประเทศและระหว่างประเทศ บางกรณีร่างกฎหมายฉบับนี้จึงต้องกำหนดกรอบอย่างกว้างไว้และให้ เจ้าหน้าที่ใช้อำนาจดุลพินิจ โดยให้ออกอนุบัญญัติเพื่อกำหนดกรอบหลักเกณฑ์การใช้ดุลพินิจอีกชั้นหนึ่ง

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อมูลที่ปรากฏในรายงานนี้เป็นข้อมูลที่ได้จากการตรวจสอบและวิเคราะห์อย่างถี่ถ้วนแล้ว

ลงชื่อ



(นายวิทยา ยาม่วง)

อธิบดีกรมเจ้าท่า

หัวหน้าหน่วยงานของรัฐที่จัดทำรายงานนี้

๕๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ สำนักกฎหมาย กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม
เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ นายวีรศักดิ์ ไทรงาม นิตกรชำนาญการพิเศษ และ
นางสาวจุฑามาศ กลัดสำเนียง นิตกรปฏิบัติการ

โทร./โทรสาร ๐ ๒๒๓๕ ๗๖๓๐

อีเมล weerasangthas@gmail.com หรือ jutamas.ksn@gmail.com

แผนการจัดทำกฎหมายลำดับรอง
ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย
(ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(เพื่อรองรับการอนุวัติการ MARPOL Annex V)

แผนการจัดทำกฎหมายลำดับรอง
ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(เพื่อรองรับการอนุรักษ์การ MARPOL Annex V)

ลำดับที่	กฎหมายลำดับรอง	อาศัยอำนาจตามความ ในมาตรา ...	ระยะเวลาในการ ดำเนินการ	สาระสำคัญ
๑	ร่าง ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ .../..... เรื่อง กำหนด ลักษณะและรายละเอียดของขยะ ลงวันที่	มาตรา ๑๒๐/๒	ประมาณ ๖ เดือน นับแต่วันที่กฎหมาย มีผลใช้บังคับ	เพื่อกำหนดลักษณะและรายละเอียดของขยะในแต่ละประเภท ให้มีความชัดเจน และสอดคล้องกับอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ซึ่งมิได้ระบุรายละเอียด ลักษณะไว้ในตัวบท
๒	ร่าง ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนด รายละเอียดและพิกัดของพื้นที่พิเศษ ลงวันที่	มาตรา ๑๒๐/๒	ประมาณ ๙ เดือน นับแต่วันที่กฎหมาย มีผลใช้บังคับ	เพื่อกำหนดรายละเอียดและพิกัดของพื้นที่พิเศษ ให้สอดคล้อง กับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ซึ่งมิได้ระบุรายละเอียดและพิกัดไว้ในตัวบท
๓	ร่าง ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง สารซึ่ง เป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม ลงวันที่	มาตรา ๑๒๐/๗ วรรค สอง	ประมาณ ๙ เดือน นับแต่วันที่กฎหมาย มีผลใช้บังคับ	เพื่อกำหนดเกี่ยวกับลักษณะของสารซึ่งเป็นอันตรายต่อ สิ่งแวดล้อม ที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของ มนุษย์และสิ่งแวดล้อม ให้สอดคล้องกับอนุสัญญาระหว่าง ประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ซึ่งมิได้ระบุ รายละเอียดลักษณะไว้ในตัวบท
๔	ร่าง ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการทิ้งขยะ จากเรือไทยลงในพื้นที่พิเศษ ลงวันที่	มาตรา ๑๒๐/๘	ประมาณ ๙ เดือน นับแต่วันที่กฎหมาย มีผลใช้บังคับ	เพื่อกำหนดเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการทิ้ง ขยะจากเรือไทยลงในพื้นที่พิเศษ ให้สอดคล้องกับอนุสัญญา ระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ
๕	ร่าง ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ .../..... เรื่อง วิธีการ และแบบในการจัดทำป้ายประกาศ แผนการ จัดการขยะ และบันทึกการจัดการขยะในเรือ และแท่น ลงวันที่	มาตรา ๑๒๐/๑๒ วรรคสอง	ประมาณ ๙ เดือน นับแต่วันที่กฎหมาย มีผลใช้บังคับ	เพื่อกำหนดเกี่ยวกับวิธีการและแบบในการจัดทำป้ายประกาศ แผนการจัดการขยะ และบันทึก การจัดการขยะในเรือและ แท่น ให้สอดคล้องกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วย การป้องกันมลพิษจากเรือ
๖	ร่าง ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ .../..... เรื่อง ลักษณะ ของเรือรับขยะหรือสิ่งรกรุงรับขยะบนท่าเรือ และ วิธีการทิ้งขยะ ลงวันที่	มาตรา ๑๒๐/๑๔	ประมาณ ๖ เดือน นับแต่วันที่กฎหมาย มีผลใช้บังคับ	เพื่อกำหนดลักษณะของเรือรับขยะหรือสิ่งรกรุงรับขยะบนท่าเรือ (Reception Facilities) และวิธีการทิ้งขยะ ให้สอดคล้องกับ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ

๗	ร่าง ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ .../..... เรื่อง มาตรการในการป้องกันกาตั้งขยะ หลักเกณฑ์ และวิธีการกำหนดหลักประกัน และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการวางหลักประกัน การ เก็บรักษาหลักประกัน การเปลี่ยนแปลง หลักประกัน การเรียกหลักประกันเพิ่ม การหัก หลักประกันเป็นการชำระแทนค่าปรับและ ค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อม และการขอรับคืน หลักประกัน ลงวันที่	มาตรา ๑๒๐/๒๓	ประมาณ ๖ เดือน นับแต่วันที่กฎหมาย มีผลใช้บังคับ	เพื่อกำหนดเกี่ยวกับวิธีการวางหลักประกันการเก็บรักษา หลักประกัน การเปลี่ยนแปลงหลักประกัน การเรียก หลักประกันเพิ่ม การหักหลักประกันเป็นการชำระแทนค่าปรับ และค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อม และการขอรับหลักประกันคืน ให้เป็นไปตามระบบกฎหมายของประเทศไทย สอดคล้องกับ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล และอนุสัญญา ระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ
๘	ร่าง กฎกระทรวงหลักเกณฑ์และวิธีการในการ คำนวณค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อม พ.ศ.	มาตรา ๑๒๐/๓๐ วรรคสาม	ประมาณ ๑๒ เดือน นับแต่วันที่กฎหมาย มีผลใช้บังคับ	เพื่อกำหนดเกี่ยวกับหลักเกณฑ์และวิธีการในการคำนวณ ค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อม เป็นกรอบให้กับเจ้าหน้าที่ในการใช้ ดุลยพินิจและคุ้มครองสิทธิของประชาชน
๙	ร่าง ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ .../..... เรื่อง หลักเกณฑ์ในการเปรียบเทียบความผิดที่มีโทษ ปรับทางปกครอง ของส่วน (๗/๑) ว่าด้วย การตั้งขยะในทะเล ลงวันที่	มาตรา ๑๒๐/๔๘	ประมาณ ๓ เดือน นับแต่วันที่กฎหมาย มีผลใช้บังคับ	เพื่อกำหนดเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ในการเปรียบเทียบความผิดที่มี โทษปรับทางปกครอง เป็นกรอบให้กับเจ้าหน้าที่ในการใช้ ดุลยพินิจและคุ้มครองสิทธิของประชาชน และให้คดีเสร็จสิ้น โดยเร็วไม่เป็นการแก่ประชาชน และไม่เป็นการกระทบ ในการพิจารณาคดี

หมายเหตุ : ๑. ร่าง ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดพื้นที่ทางทะเลอื่นเป็นพื้นที่พิเศษเพิ่มเติม ลงวันที่(อาศัยอำนาจตามความนัยมาตรา ๑๒๐/๒ จะดำเนินการยกร่าง
เมื่อมีความจำเป็นต้องการกำหนดพื้นที่ทางทะเลอื่นเป็นพื้นที่พิเศษเพิ่มเติม ตามอนุสัญญาที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม)
๒. ร่าง กฎกระทรวงหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการตั้งขยะอื่นหรือขยะที่มีการผสมหรือปนเปื้อนสารอื่นใดลงในทะเล พ.ศ. (อาศัยอำนาจตามความนัยมาตรา
๑๒๐/๗ (๖) จะดำเนินการยกร่าง เมื่อมีความจำเป็นต้องการเพิ่มเติม ตามอนุสัญญาที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม)

ประกาศกรมเจ้าท่า
ที่ / ๒๕๖๔
เรื่อง กำหนดลักษณะและรายละเอียดของขยะ

เพื่อให้เกิดความชัดเจนในลักษณะและรายละเอียดของขยะ และสอดคล้องกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ (The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๒๐/๒ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่.....) พ.ศ. อธิบดีกรมเจ้าท่าจึงออกประกาศกำหนดลักษณะและรายละเอียดของขยะไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ประกาศฉบับนี้ให้ใช้บังคับนับถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ข้อ ๒ ระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่งใดขัดหรือแย้งกับประกาศนี้ ให้ใช้ประกาศนี้บังคับ

ข้อ ๓ ขยะ ได้แก่ สิ่งของหรือของเสียตามข้อ ๒ ซึ่งเกิดขึ้นจากเรือหรือแท่น จากการพักอาศัยบนเรือหรือแท่นหรือจากการให้บริการหรือใช้บริการในเรือหรือแท่น หรือที่เกิดขึ้นในระหว่างการปฏิบัติงานตามปกติในเรือหรือแท่น

ข้อ ๔ ลักษณะและรายละเอียดของขยะแต่ละชนิด ได้แก่

(๑) อาหาร (Food Wastes) หมายความว่า ของเสียจากอาหาร ผลไม้ ผัก เนื้อสัตว์ ที่เน่าเสียหรือเกิดขึ้น บนเรือหรือแท่น หรือสิ่งอื่นใดในทำนองเดียวกัน

(๒) พลาสติก (Plastic) หมายความว่า วัสดุแข็งที่มีส่วนประกอบของโพลีเมอร์ที่มีมวลโมเลกุลสูง ซึ่งทำให้เป็นรูปร่างด้วยความร้อนหรือแรงดัน และมีคุณสมบัติทางวัสดุตั้งแต่แข็งและเปราะจนถึงนุ่มและเหนียว รวมถึงขยะที่มีส่วนประกอบของพลาสติกหรือมีพลาสติกรวมอยู่ไม่ว่าในรูปแบบใดก็ตาม เชือกสังเคราะห์ แหที่ใช้ในการประมง ถุงขยะพลาสติก ถังจากการเผาพลาสติก

(๓) เศษสินค้า (Cargo residues) หมายความว่า สิ่งตกค้างจากสินค้าซึ่งอยู่บนดาดฟ้าหรือระหว่างสินค้าอันเนื่องมาจากการขนถ่าย ไม่ว่าจะอยู่ในสภาพของแข็งหรือของเหลวหรือปนอยู่กับน้ำที่ใช้ในการชำระล้าง แต่ไม่รวมถึงฝุ่นที่ตกลงบนดาดฟ้า อันเนื่องจากการเก็บกวาด หรือฝุ่นที่เกาะบนแผ่นเปลือกเรือ

(๔) วัสดุที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้า (Material Handling System) หมายความว่า วัสดุที่เป็นเศษเหลืออันเนื่องมาจากการขนถ่ายสินค้า เศษบรรจุภัณฑ์ ที่ดาดฟ้าหรือระหว่างสินค้า

(๕) สารล้างสินค้า หรือสารล้างระวางเรือ (Cleaning agents) หมายความว่า สารทำความสะอาดที่เหลือจากการล้างสินค้า พื้นผิวภายนอกของสินค้า หรือระวางเรือ อาจถูกปล่อยลงสู่ทะเลได้ แต่สารเหล่านี้ต้องไม่เป็นอันตรายต่อสภาพแวดล้อมทางทะเล

(๖) ถังจากเตาเผา (Incinerator ashes) หมายความว่า ถังหรือกากที่เกิดจากการเผาและรวมตัวเป็นก้อน ซึ่งได้จากเตาที่ใช้เผาขยะบนเรือหรือแท่น

(๗) น้ำมันสำหรับประกอบอาหาร (Cooking oil) หมายความว่า น้ำมันที่รับประทานได้หรือไขมันจากสัตว์ ที่ใช้ในการประกอบอาหาร การเตรียม หรือปรุงอาหาร แต่ไม่รวมถึงอาหารที่ได้ประกอบขึ้นจากน้ำมันหรือไขมันนี้

(๘) เครื่องมือทำการประมง (Fishing gear) หมายความว่า เครื่องหรือส่วนประกอบที่วางบนหรือในทะเล หรือบนพื้นท้องทะเล เพื่อจับ ควบคุมเพื่อจับ หรือเพื่อเพาะเลี้ยงสัตว์ทะเล

(๙) ซากสัตว์ (Animal carcasses) หมายความว่า ซากสัตว์ที่บรรทุกบนเรืออย่างสินค้า และได้ตายลงในระหว่างการเดินทางของเรือ

(๑๐) ขยะทั่วไป (General waste) หมายถึง ขยะมูลฝอยที่มีอันตรายน้อย ได้แก่ เศษกระดาษ เศษผ้า ขวด เครื่องเคลือบดินเผา เป็นต้น

(๑๑) ขยะอันตราย (Hazardous waste) เป็นขยะที่มีภัยต่อสัตว์ทะเล มนุษย์ และสิ่งแวดล้อม เช่น หลอดไฟ แบตเตอรี่ เศษแก้ว อุปกรณ์ไฟฟ้า/อิเล็กทรอนิกส์ เศษโลหะ เป็นต้น

(๑๒) ขยะสินค้า (Cargo associated waste) หมายถึง วัสดุที่กลายเป็นขยะเนื่องจากกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับสินค้า การจัดวางสินค้า

ข้อ ๕ ให้อธิบดีกรมเจ้าท่ารักษาการปฏิบัติให้เป็นไปตามระเบียบนี้ โดยมีอำนาจกำหนดแนวปฏิบัติ และวินิจฉัยและตีความข้อกำหนดใด ๆ ตามประกาศนี้

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่

พ.ศ. ๒๕๖๔

(นายวิทยา ยาม่วง)

อธิบดีกรมเจ้าท่า



ร่าง กฎกระทรวง
รายละเอียดและพิกัดของพื้นที่พิเศษ พ.ศ. ...

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๒๐/๒ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... อันเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับพื้นที่พิเศษ บัญญัติรายละเอียดและพิกัดของพื้นที่พิเศษ โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ในกฎกระทรวงนี้

“พื้นที่พิเศษ” หมายความว่า พื้นที่ทางทะเลด้วยเหตุผลทางเทคนิคซึ่งเป็นที่ยอมรับทางสมุทรศาสตร์ สภาพทางนิเวศวิทยา และลักษณะเฉพาะของการจราจรในพื้นที่ที่จำเป็นต้องจัดให้มีวิธีการพิเศษเพื่อปกป้องมลพิษทางทะเลจากขยะ ได้แก่ พื้นที่ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน พื้นที่ทะเลบอลติก พื้นที่ทะเลดำ พื้นที่ทะเลแดง พื้นที่อ่าวโอมาน พื้นที่ทะเลเหนือ พื้นที่แอนตาร์กติก และภูมิภาคไวด์เดอร์แคริเบียน

(๑) พื้นที่ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน (The Mediterranean Sea area) หมายความว่า ส่วนที่เป็นทะเลเมดิเตอร์เรเนียนรวมถึงอ่าวและทะเล ภายในเส้นแบ่งเขตระหว่างทะเลเมดิเตอร์เรเนียนและทะเลดำ กำหนดโดยเส้นขนาน ๔๑° เหนือ จรดกับด้านตะวันตกโดยช่องแคบยิบรอลตาร์ (Straits of Gibraltar) ที่เส้นเมริเดียน $๐๐๕^{\circ}๓๖'$ ตะวันตก

(๒) พื้นที่ทะเลบอลติก (The Baltic Sea area) หมายความว่า ส่วนที่เป็นทะเลบอลติก อ่าวบอทเนีย (Gulf of Bothnia) อ่าวฟินแลนด์ (Gulf of Finland) ทางเข้าสู่ทะเลบอลติก ล้อมรอบโดยเส้นขนานของสกอกในสกาเกอร์ค (The Skaw in the Skagerrak) ที่ $๕๗^{\circ}๔๔.๘'$ เหนือ

(๓) พื้นที่ทะเลดำ (The Black Sea area) หมายความว่า ส่วนที่เป็นทะเลดำ ในเส้นแบ่งเขตระหว่างทะเลเมดิเตอร์เรเนียนและทะเลดำ กำหนดโดยเส้นขนาน ๔๑° เหนือ

(๔) พื้นที่ทะเลแดง (The Red Sea area) หมายความว่า ส่วนที่เป็นทะเลแดง รวมถึงอ่าวสุเอซและอ่าวอะกาบา (Gulfs of Suez and Aqaba) จรดทางทิศใต้ที่เส้นเกลียวระหว่างราสซิอาน (Ras si Ane) $๑๒^{\circ}๒๘.๕'$ เหนือ $๐๔๓^{\circ}๑๙.๖'$ ตะวันออก และฮุสน์ มูราด (Husn Murad) $๑๒^{\circ}๔๐.๔'$ เหนือ $๐๔๓^{\circ}๓๐.๒'$ ตะวันออก

(๕) พื้นที่อ่าวโอมาน (The Gulfs area) หมายความว่า พื้นที่ทะเลซึ่งอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือของเส้นเกลียวระหว่าง ราส อัล ฮาด (Ras al Hadd) $๒๒^{\circ}๓๐'$ เหนือ $๐๕๙^{\circ}๔๘'$ ตะวันออก และ ราส อัล ฟาสเต (Ras al Fasteh) $๒๕^{\circ}๐๔'$ เหนือ $๐๖๑^{\circ} ๒๕'$ ตะวันออก

(๖) พื้นที่ทะเลเหนือ (North Sea area) หมายความว่า ส่วนที่เป็นทะเลเหนือ รวมถึงพื้นที่ในขอบเขตระหว่าง

(ก) ทะเลเหนือลงมาทางใต้จรดละติจูด ๖๒° เหนือ และทางตะวันออกจรดลองจิจูด ๔° ตะวันตก

(ข) สกาเกอร์ค (Skagerrak) ลงมาทางใต้จรดด้านตะวันออกของสกอก ที่ละติจูด $๕๗^{\circ}๔๔.๘'$ เหนือ

(ค) ช่องแคบอังกฤษ (English Channel) และพื้นที่ทางตะวันออกจรดลองจิจูด 5° ตะวันตก และทางเหนือจรดละติจูด $48^{\circ}30'$ เหนือ

(ง) พื้นที่แอนตาร์กติก (The Antarctic area) หมายความว่า พื้นที่ทะเลทางทิศใต้ของ ละติจูด 60° ใต้

(จ) ภูมิภาคไวกะเอร์แคริบเบียน (the Wider Caribbean Region) หมายความว่า พื้นที่ตามที่ ได้กำหนดไว้ในมาตรา ๒ วรรค ๑ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการคุ้มครองและการพัฒนาสิ่งแวดล้อมทางทะเล สำหรับภูมิภาคไวกะเอร์แคริบเบียน (Cartagena de Indias, ๑๙๘๓) อันได้แก่ อ่าวเม็กซิโกและส่วนที่เป็นทะเล แคริบเบียน (Gulf of Mexico and Caribbean) รวมถึงอ่าวและทะเล และส่วนของมหาสมุทรแอตแลนติก (Atlantic Ocean) ภายในขอบเขตที่กำหนดโดยเส้นรุ้งที่ 30° เหนือ ลากจากฟลอริดา (Florida) ไปทาง ตะวันออกจรดเส้นแวงที่ $77^{\circ}30'$ ตะวันตก ไปยังตำแหน่งจุดตัดระหว่างเส้นรุ้งที่ 20° เหนือ และเส้นแวงที่ 55° ตะวันตก ไปยังตำแหน่งจุดตัดที่เส้นรุ้ง $7^{\circ}20'$ เหนือ และเส้นแวง 50° ตะวันตก และลากไปทางตะวันตกเฉียงใต้จรดเขตแดนตะวันออกของเฟรนช์เกียนา (French Guiana)

ให้ไว้ ณ วันที่.....

.....
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ โดยที่มาตรา ๑๒๐/๒ แห่งพระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่.....) พ.ศ..... บัญญัติให้รายละเอียดและพิสัยของพื้นที่ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรี ประกาศกำหนด จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้



ร่าง ประกาศกระทรวงคมนาคม
เรื่อง สารซึ่งเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๒๐/๗ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... อันเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการกึ่งขะในทะเล บัญญัติให้กระทำ ได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจึงประกาศกระทรวงคมนาคม ไว้ ดังต่อไปนี้

“สารซึ่งเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม” หมายความว่า สารที่เป็นอันตรายต่อชีวิตของมนุษย์และสัตว์ ตลอดจนสิ่งแวดล้อมอื่นๆ อย่างมาก เพราะอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของมนุษย์และสิ่งแวดล้อม ได้ โดยหากมีการปนเปื้อนหรือสะสมอยู่ในห่วงโซ่อาหาร จะเป็นสาเหตุทำให้เกิดการเจ็บป่วยอย่างเฉียบพลัน หรือแบบเรื้อรัง อาจทำให้พิการหรือเสียชีวิตได้ ในบางกรณีอาจมีลักษณะของความเป็นอันตรายหลายประเภท รวมกัน ได้แก่สารที่มีลักษณะของความเป็นอันตรายลักษณะใดลักษณะหนึ่ง หรือหลายลักษณะรวมกัน ดังต่อไปนี้

๑. สารเป็นพิษ หรือเจือปน หรือมีส่วนประกอบของสารที่เป็นพิษ เช่น มีส่วนประกอบของสารปรอท ตะกั่ว แคดเมียม สารหนู สารยาฆ่าแมลง เป็นต้น
๒. สารที่ติดไฟง่าย หรือมีส่วนประกอบของสารที่ติดไฟง่าย หรือสารไวไฟซึ่งอาจทำให้เกิดไฟไหม้ได้ ถ้าเก็บไว้ใกล้ไฟ หรือเมื่อมีอุณหภูมิสูงมากๆ
๓. สารที่มีฤทธิ์เป็นกรดหรือด่างซึ่งสามารถกัดกร่อนวัสดุต่างๆ ตลอดจนเนื้อเยื่อของร่างกายมนุษย์หรือ สัตว์
๔. สารที่เมื่อทำปฏิกิริยากับสารอื่น เช่น น้ำ จะทำให้เกิดมีก๊าซพิษ ไอพิษ หรือควันพิษ หรือสารที่ถูก ทำให้ร้อนขึ้นในที่จำกัดอาจเกิดการระเบิดได้
๕. สารกัมมันตรังสี หรือมีสารกัมมันตรังสีเจือปนอยู่
๖. สารที่เมื่อถูกน้ำชะล้าง จะปลดปล่อยสารที่เป็นอันตรายดังกล่าวข้างต้นออกมาได้
๗. สารที่มีเชื้อโรคติดต่อปะปนอยู่

ประกาศ ณ วันที่.....

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศกระทรวงคมนาคมฉบับนี้ คือ โดยที่มาตรา ๑๒๐/๗ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... บัญญัติห้ามมิให้ผู้ใดทิ้งขยะจากเรือ หรือแท่นลงไปในทะเล เว้นแต่เป็นการทิ้งขยะตามประเภทของขยะและทิ้งลงในพื้นที่ในทะเล ตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดในประกาศกระทรวงคมนาคม จึงจำเป็นต้องออกประกาศกระทรวงคมนาคมฉบับนี้



ร่าง ประกาศกระทรวงคมนาคม
หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการทิ้งขยะจากเรือไทยลงในพื้นที่พิเศษ พ.ศ. ...

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๒๐/๘ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่.....) พ.ศ..... อันเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการการทิ้งขยะในทะเล บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๓ ในกฎกระทรวงนี้

“ทิ้ง” หมายความว่า การทำให้ขยะลงในทะเลไม่ว่าจะเป็นการเท ปล่อย หรือระบาย และให้หมายความรวมถึงการรั่วไหล หรือการกระทำด้วยประการอื่นใดให้ขยะลงในทะเล

“ขยะ” หมายความว่า สิ่งของหรือของเสียที่เกิดขึ้นจากเรือหรือแท่น จากการพักอาศัยบนเรือหรือแท่น หรือจากการให้บริการหรือใช้บริการบนเรือหรือแท่น หรือที่เกิดขึ้นในระหว่างการปฏิบัติงานตามปกติบนเรือหรือแท่น ดังต่อไปนี้

- (๑) อาหาร
- (๒) พลาสติก
- (๓) เศษสินค้า
- (๔) วัสดุที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้า
- (๕) สารล้างสินค้า หรือสารล้างระวางเรือ
- (๖) ถ้ำจากเตาเผา
- (๗) น้ำมันสำหรับประกอบอาหาร
- (๘) เครื่องมือทำการประมง
- (๙) ซากสัตว์
- (๑๐) สิ่งของหรือของเสียอื่น

“เรือไทย” หมายความว่า เรือตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย แต่ไม่หมายความรวมถึงแท่นที่จอดทะเบียนเป็นเรือไทยตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย รวมถึงเรือต่างประเทศ

“แท่น” หมายความว่า สิ่งก่อสร้างในทะเลทั้งที่ติดตงอยู่กับที่หรือที่ลอยน้ำได้ และให้หมายความรวมถึงแท่นที่จอดทะเบียนเป็นเรือไทยตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย รวมถึงแท่นที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองมิได้เป็นผู้มีสัญชาติไทย

ข้อ ๒ การทิ้งขยะอาหาร เศษสินค้า สารล้างสินค้าหรือสารล้างระวางเรือ และซากสัตว์จากเรือหรือแท่นลงในพื้นที่ในทะเล สามารถทำได้โดยต้องดำเนินการดังนี้

๒.๑ การทิ้งอาหารจากเรือในระหว่างเดินเรือตามเส้นทาง ให้ทิ้งในระยะไม่น้อยกว่า สามไมล์ทะเลนับจากเส้นฐานออกไปในทะเล และการทิ้งต้องผ่านเครื่องบดปั่นและผ่านตะแกรงที่มีช่องผ่าน ขนาดไม่เกินสี่สิบห้ามิลลิเมตร แต่หากไม่ได้ทิ้งผ่านเครื่องบดปั่นหรือผ่านตะแกรงดังกล่าว ให้ทิ้งตั้งแต่สิบสอง ไมล์ทะเลนับจากเส้นฐานออกไปในทะเล

๒.๒ การทิ้งอาหารจากแท่น รวมถึงเรือที่อยู่ติดกับแท่นหรืออยู่ใกล้แท่นในระยะไม่เกิน ห้าร้อยเมตรนับจากแท่น ให้ทิ้งในระยะไม่น้อยกว่าสิบสองไมล์ทะเลนับจากเส้นฐานออกไปในทะเล และการทิ้งต้องผ่านเครื่องบดปั่นและผ่านตะแกรงที่มีช่องผ่านขนาดไม่เกินสี่สิบห้ามิลลิเมตร

๒.๓ การทิ้งเศษสินค้าที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ได้หรือวัสดุที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้า ที่ไม่มีสารซึ่งเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมจากเรือในระหว่างเดินเรือตามเส้นทาง ให้ทิ้งตั้งแต่สิบสองไมล์ทะเล นับจากเส้นฐานออกไปในทะเล

๒.๔ การทิ้งสารล้างสินค้าหรือสารล้างระวางเรือที่ไม่เป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมจากเรือใน ระหว่างเดินเรือตามเส้นทาง

๒.๕ การทิ้งซากสัตว์ในระหว่างเดินเรือตามเส้นทาง ให้ทิ้งห่างจากเส้นฐานออกไป ในทะเลให้มากที่สุดตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำนึงถึงแนวทางขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

๒.๖ สิ่งของหรือของเสียอื่น อันได้แก่ สารเคมีขจัดคราบน้ำมัน ให้ทิ้งได้ตามที่ระบุไว้ใน แผนป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันแห่งชาติฉบับปัจจุบันหรือฉบับปรับปรุง

ให้ไว้ ณ วันที่.....

.....
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ โดยที่มาตรา ๑๒๐/๘ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... บัญญัติให้หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการทิ้งขยะจากเรือไทยลงในพื้นที่พิเศษ ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้



ร่าง ประกาศกรมเจ้าท่า
วิธีการและแบบในการจัดทำป้ายประกาศ แผนการจัดการขยะ
และบันทึกการจัดการขยะในเรือและแท่น พ.ศ.

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๒๐/๑๒ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... อันเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจัดทำป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ และบันทึกการจัดการขยะ ให้ใช้ภาษาที่ใช้ในการปฏิบัติงานของคนประจำเรือหรือผู้ปฏิบัติหน้าที่บนแท่นและภาษาอังกฤษ และให้เป็นไปตามวิธีการและแบบที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศกำหนดไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ในกฎกระทรวงนี้

“ทิ้ง” หมายความว่า การทำให้ขยะลงไปในทะเลไม่ว่าจะเป็นการเท ปล่อย หรือระบาย และให้หมายความรวมถึงการรั่วไหล หรือการกระทำด้วยประการอื่นใดให้ขยะลงไปในทะเล

“ขยะ” หมายความว่า สิ่งของหรือของเสียที่เกิดขึ้นจากเรือหรือแท่น จากการพักอาศัยบนเรือหรือแท่น หรือจากการให้บริการหรือใช้บริการบนเรือหรือแท่น หรือที่เกิดขึ้นในระหว่างการปฏิบัติงานตามปกติบนเรือหรือแท่น ดังต่อไปนี้

(๑) อาหาร หมายความว่า ของเสียจากอาหาร ผลไม้ ผัก เนื้อสัตว์ที่เน่าเสียหรือเกิดขึ้น บนเรือหรือแท่น

(๒) พลาสติก หมายความว่า วัสดุแข็งที่มีส่วนประกอบของโพลีเมอร์ที่มีมวลโมเลกุลสูง ซึ่งทำให้เป็นรูปร่างด้วยความร้อนหรือแรงดัน และมีคุณสมบัติทางวัสดุตั้งแต่แข็งและเปราะจนถึงนุ่มและเหนียว รวมถึงขยะที่มีส่วนประกอบของพลาสติกหรือมีพลาสติกรวมอยู่ไม่ว่าในรูปแบบใดก็ตาม เชือกสังเคราะห์ แหที่ใช้ในการประมง ถุงขยะพลาสติก ถ้าจากการเผาพลาสติก

(๓) เศษสินค้า หมายความว่า สิ่งตกค้างจากสินค้าซึ่งอยู่บนดาดฟ้าหรือระวางสินค้าอันเนื่องมาจากการขนถ่าย ไม่ว่าจะอยู่ในสภาพของแข็งหรือของเหลวหรือปนอยู่กับน้ำที่ใช้ในการชำระล้าง แต่ไม่รวมถึงฝุ่นที่ตกลงบนดาดฟ้า อันเนื่องจากการเก็บกวาด หรือฝุ่นที่เกาะบนแผ่นเปลือกเรือ

(๔) วัสดุที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้า หมายความว่า วัสดุที่เป็นเศษเหลืออันเนื่องมาจากการขนถ่ายสินค้า ที่ดาดฟ้าหรือระวางสินค้า

(๕) สารล้างสินค้า หรือสารล้างระวางเรือ หมายความว่า สารทำความสะอาดที่เหลือจากการล้างสินค้า พื้นผิวภายนอกของสินค้า หรือระวางเรือ อาจถูกปล่อยลงสู่ทะเลได้ แต่สารเหล่านี้ต้องไม่เป็นอันตรายต่อสภาพแวดล้อมทางทะเล

(๖) ถ้าจากเตาเผา หมายความว่า ถ้าหรือกากที่เกิดจากการเผาและรวมตัวเป็นก้อน ซึ่งได้จากเตาที่ใช้เผาขยะบนเรือหรือแท่น

(๗) น้ำมันสำหรับประกอบอาหาร หมายความว่า น้ำมันที่รับประทานได้ หรือไขมันจากสัตว์ ที่ใช้ในการประกอบอาหาร การเตรียม หรือปรุงอาหาร แต่ไม่รวมถึงอาหารที่ได้ประกอบขึ้นจากน้ำมันหรือไขมันนี้

(๘) เครื่องมือทำการประมง หมายความว่า เครื่องหรือส่วนประกอบที่วางบนหรือในทะเล หรือบนพื้นท้องทะเล เพื่อจับ ควบคุมเพื่อจับ หรือเพื่อเพาะเลี้ยงสัตว์ทะเล

(๙) ซากสัตว์ หมายความว่า ซากสัตว์ที่บรรทุกบนเรืออย่างสิ้นค้าและได้ตายลงในระหว่างการเดินทางของเรือ

(๑๐) ขยะทั่วไป (General waste) หมายถึง ขยะมูลฝอยที่มีอันตรายน้อย ได้แก่ เศษกระดาษ เศษผ้า ขวด เครื่องเคลือบดินเผา เป็นต้น

(๑๑) ขยะอันตราย (Hazardous waste) เป็นขยะที่มีภัยต่อสัตว์ทะเล มนุษย์ และสิ่งแวดล้อม เช่น หลอดไฟ แบตเตอรี่ เศษแก้ว อุปกรณ์ไฟฟ้า/อิเล็กทรอนิกส์ เศษโลหะ เป็นต้น

(๑๒) ขยะสินค้า (Cargo associated waste) หมายถึง วัสดุที่กลายเป็นขยะเนื่องจากกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับสินค้า การจัดวางสินค้า

“แท่นลอยน้ำและแท่นอยู่กับที่” หมายความว่า สิ่งก่อสร้างในทะเลทั้งที่ติดตั้งอยู่กับที่หรือที่ลอยน้ำได้ และให้หมายความรวมถึงแท่นที่จดทะเบียนเป็นเรือไทยตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย รวมถึงแท่นที่เจ้าของหรือผู้ประกอบการมิได้เป็นผู้มีสัญชาติไทย

ข้อ ๒ เรือที่มีความยาวตลอดลำตั้งแต่ ๑๒ เมตรขึ้นไป แท่นชนิดติดตั้งอยู่กับที่หรือลอยน้ำได้ ต้องแสดงป้ายประกาศ เป็นภาษาที่ใช้ในการปฏิบัติงานของคนประจำเรือ เพื่อให้ลูกเรือและผู้โดยสารทราบถึงข้อกำหนดเกี่ยวกับการปล่อยทิ้งขยะ

ข้อ ๓ ป้ายประกาศให้ใช้ภาษาการทำงานของนายเรือหรือลูกเรือ สำหรับเรือที่ใช้เดินไปยังท่าเรือหรือสถานีขนส่งที่อยู่ในเขตอำนาจของรัฐภาคีอื่น ให้เขียนเป็นภาษาอังกฤษ ภาษาฝรั่งเศส และภาษาสเปนด้วย

ข้อ ๔ เรือที่มีขนาดตั้งแต่ ๑๐๐ ตันกรอสขึ้นไป และเรือที่สามารถบรรทุกคนได้ตั้งแต่ ๑๕ คนขึ้นไป แท่นชนิดติดตั้งอยู่กับที่หรือลอยน้ำได้ ต้องมีแผนจัดการขยะเป็นภาษาที่ใช้ในการปฏิบัติงานของคนประจำเรือ เพื่อให้ลูกเรือปฏิบัติตาม แผนจัดการขยะต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับกระบวนการในการลด การรวบรวม การจัดเก็บ การจัดการและการทิ้งขยะ การใช้อุปกรณ์บนเรือ แผนดังกล่าวต้องกำหนดให้มีผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติตามแผน โดยแผนจัดการขยะต้องเป็นไปตามข้อแนะนำที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ และจัดทำเป็นภาษาการทำงานของนายเรือหรือลูกเรือ

ข้อ ๕ เรือที่มีขนาดตั้งแต่ ๔๐๐ ตันกรอสขึ้นไป และเรือที่สามารถบรรทุกคนได้ตั้งแต่ ๑๕ คนขึ้นไป ซึ่งเดินทางสู่ท่าเรือหรือสถานีขนส่งนอกชายฝั่ง ที่อยู่ในเขตอำนาจของรัฐภาคีอื่น แท่นชนิดติดตั้งอยู่กับที่หรือลอยน้ำได้ ต้องจัดให้มีบันทึกการจัดการขยะ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของปุมเรือ บันทึกการจัดการขยะต้องเป็นไปตามแบบที่กำหนดไว้ ดังนี้

(๑) การปล่อยทิ้งแต่ละครั้งลงในทะเล หรือการทิ้งไปที่สิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับขยะ หรือการเผาขยะ จะต้องถูกบันทึกลงในบันทึกการจัดการขยะ โดยมีการลงชื่อผู้รับผิดชอบในวันที่มีการทิ้งหรือการเผาขยะ โดยนายเรือต้องลงนามในบันทึกแต่ละหน้า การบันทึกลงในบันทึกการจัดการขยะให้บันทึกเป็นภาษาอังกฤษ ฝรั่งเศส สเปน ภาษาหนึ่งภาษาใดก็ได้ หากมีข้อความขัดหรือแย้งกันให้เป็นไปตามภาษาราชการของรัฐที่เรือนั้นซักธง

(๒) การบันทึกการปล่อยทิ้งขยะแต่ละครั้ง ต้องระบุถึงวันที่ เวลา ตำแหน่งของเรือ (ละติจูด ลองจิจูด) ประเภทของขยะ ปริมาณการจำนวนของขยะที่ปล่อยทิ้งเป็นลูกบาศก์เมตร ส่วนการปล่อยทิ้งเศษสินค้าให้ระบุจุดเริ่มปล่อยทิ้งและจุดที่สิ้นสุดการปล่อยทิ้งด้วย

(๓) การเผาขยะแต่ละครั้งต้องบันทึกวันที่ เวลา และตำแหน่งของเรือ (ละติจูด ลองจิจูด) จุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการเผา ประเภทของขยะที่เผา และประมาณการจำนวนขยะแต่ละประเภทที่เผา เป็นลูกบาศก์เมตร

(๔) การปล่อยทิ้งขยะที่สิ่งอำนวยความสะดวกที่ทำเรือหรือปล่อยทิ้งไปยังเรือลำอื่น ให้บันทึกวัน เวลาการปล่อยทิ้ง สิ่งอำนวยความสะดวกบนท่าเรือ หรือชื่อเรือ (ที่รองรับขยะ) ประเภทของขยะที่ปล่อยทิ้ง และประมาณการจำนวนขยะแต่ละประเภทที่ปล่อยทิ้งเป็นลูกบาศก์เมตร

(๕) ให้เก็บรักษาบันทึกการจัดการขยะ ตลอดจนใบเสร็จรับเงินจากผู้ให้บริการรับของเสีย ไว้บนเรือหรือแท่นชนิดติดตั้งหรือลอยน้ำ ในที่ซึ่งสามารถนำมาให้ตรวจสอบได้ตามสมควร ให้จัดเก็บเอกสารดังกล่าวไว้เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า ๒ ปี นับจากวันสุดท้ายที่มีการจัดแจ้งไว้ในบันทึก

(๖) การปล่อยทิ้งขยะหรือการสูญหายของขยะเกิดขึ้นโดยอุบัติเหตุ ต้องมีการจัดแจ้งลงไว้ในบันทึกการจัดการขยะ ในกรณีที่เรื่อนั้นมีขนาดต่ำกว่า ๔๐๐ ตันกรอส ให้จัดแจ้งวัน เวลา ท่าเรือ หรือตำแหน่งของเรือขณะเกิดเหตุ ((ละติจูด ลองจิจูด) และความลึกของน้ำ (ถ้ารู้)) เหตุแห่งการปล่อยทิ้งหรือการสูญหาย รายละเอียดของสิ่งที่ถูกปล่อยทิ้งหรือสูญหาย ประเภทของขยะที่ปล่อยทิ้งหรือสูญหาย ประมาณการจำนวนขยะแต่ละประเภทเป็นลูกบาศก์เมตร การดำเนินการตามสมควรที่ได้กระทำเพื่อป้องกันและลดการปล่อยทิ้งหรือการสูญหาย ตลอดจนข้อสังเกตอื่น ลงในสมุดปูมเรือ

ข้อ ๖ ภูมิภาคนี้อาจยกเว้นข้อกำหนดสำหรับบันทึกการจัดการขยะ ดังนี้

(๑) สำหรับเรือที่บรรทุกคนโดยสาร ๑๕ คนหรือมากกว่า ที่ใช้ในการเดินทางเป็นเวลา ๑ ชั่วโมงหรือน้อยกว่า

(๒) แท่นชนิดติดตั้งหรือลอยน้ำได้

ข้อ ๗ เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐบาลแห่งภูมิภาคนี้อาจตรวจสอบบันทึกการจัดการขยะ (Garbage Record Book) ของเรือ หรือสมุดปูมเรือของเรือซึ่งอยู่ภายใต้บังคับของกฎข้อบังคับนี้ ในขณะที่เรืออยู่ในท่าเรือหรือสถานีนอกชายฝั่ง และอาจทำสำเนาบันทึก หรือให้นายเรือทำสำเนาทันทีโดยรับรองสำเนาถูกต้องของการบันทึก สำเนาที่ได้ทำขึ้นนั้น เมื่อได้รับรองโดยนายเรือแล้ว สามารถรับฟังเป็นพยานหลักฐานในการดำเนินการทางศาล การตรวจสอบบันทึกการจัดการขยะ หรือสมุดปูมเรือ และการทำสำเนารับรองซึ่งกระทำการโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามวรรคนี้ให้กระทำโดยเร็วและไม่ก่อให้เกิดความล่าช้าโดยไม่สมควรแก่เรือ

ข้อ ๘ การสูญหายโดยอุบัติเหตุหรือการปล่อยทิ้งเครื่องมือทำการประมง ซึ่งก่อให้เกิดการคุกคามต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลหรือการเดินทางเรือ จะต้องรายงานไปยังรัฐเจ้าของธง และต้องรายงานไปยังรัฐชายฝั่งกรณีที่มีการสูญหายหรือการปล่อยทิ้งเกิดขึ้นในน่านน้ำที่เป็นเขตอำนาจของรัฐชายฝั่ง

ข้อ ๙ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป ทางสิ่งแวดล้อมทั้งหมดให้แก่กรมเจ้าท่า หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และผู้ที่ได้รับผลกระทบ ตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

ประกาศ ณ วันที่.....

.....
อธิบดีกรมเจ้าท่า

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศกรมเจ้าท่าฉบับนี้ คือ โดยที่มาตรา ๑๒๐/๑๒ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่.....) พ.ศ..... บทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจัดทำป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ และบันทึกการจัดการขยะ ให้ใช้ภาษาที่ใช้ในการปฏิบัติงานของคนประจำเรือหรือผู้ปฏิบัติหน้าที่บนแท่นและภาษาอังกฤษ และให้เป็นไปตามวิธีการและแบบที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศกำหนดไว้ จึงจำเป็นต้องออกประกาศนี้



ร่าง ประกาศกรมเจ้าท่า

เรื่อง ลักษณะของเรือรับขยะหรือสิ่งรองรับขยะบนท่าเรือ และวิธีการทิ้งขยะ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๒๐/๑๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... อันเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการการทิ้งขยะในทะเล บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย อธิบดีกรมเจ้าท่าจึงประกาศกรมเจ้าท่า ไว้ ดังต่อไปนี้

“เรือรับขยะ” หมายความว่า เรือตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๔๘๑ เป็นเรือกลเดินทะเล ขนาดไม่ต่ำกว่า ๒๐ ตันกรอส ที่จดทะเบียนเรือไทย มีวัตถุประสงค์เพื่อรับขนถ่ายขยะและกากของเสียต่างๆ มีการแบ่งระวางตัวเรือเพื่อรองรับขยะและกากของเสียต่างๆ อย่างน้อย ๒ ระวาง ซึ่งสามารถรองรับของเสียที่เป็นขยะทั่วไปและขยะอันตรายได้โดยไม่ปะปนกัน

“สิ่งรองรับขยะบนท่าเรือ” หมายความว่า ภาชนะสำหรับรองรับขยะและกากของเสียต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่เรือที่มาจอดเทียบท่า โดยภาชนะต้องมีปริมาตรรวมตามขนาดของท่าเทียบเรือและจำนวนเรือที่จอดเทียบท่า ดังต่อไปนี้

๑. ท่าเทียบเรือขนาดไม่เกินกว่า ๕๐๐ ตันกรอส ภาชนะรองรับขยะต้องมีปริมาตรรวมไม่น้อยกว่า ๑ ลูกบาศก์เมตรต่อเรือ ๑ ลำที่จอดเทียบท่า โดยต้องมีปริมาตรรวมต่ำสุดเป็นเท่าที่วิเศษตามจำนวนเรือทั้งหมดที่จอดเทียบท่าในเวลาเดียวกัน และต้องจัดแบ่งภาชนะเพื่อให้สามารถรองรับขยะทั่วไปและขยะอันตรายได้โดยไม่ปะปนกัน

๒. ท่าเทียบเรือขนาดตั้งแต่ ๕๐๐ ตันกรอส ขึ้นไป ภาชนะรองรับขยะต้องมีปริมาตรรวมไม่น้อยกว่า ๕ ลูกบาศก์เมตรต่อเรือ ๑ ลำที่จอดเทียบท่า โดยต้องมีปริมาตรรวมต่ำสุดเป็นเท่าที่วิเศษตามจำนวนเรือทั้งหมดที่จอดเทียบท่าในเวลาเดียวกัน และต้องจัดแบ่งภาชนะเพื่อให้สามารถรองรับขยะทั่วไปและขยะอันตรายได้โดยไม่ปะปนกัน

“วิธีการทิ้งขยะ” หมายความว่า กระบวนการขนถ่ายขยะและกากของเสียต่างๆ จากเรือสู่เรือ หรือจากเรือสู่ท่าเทียบเรือ ดังต่อไปนี้

๑. การขนถ่ายจากเรือสู่เรือ เริ่มจากเรือที่ต้องการขนถ่ายขยะออกจากเรือต้องจอดเทียบชิดกับเรือรับขยะ แล้วปูผ้าใบพาดผ่านกัปเรือทั้ง ๒ ลำ ในบริเวณที่จะทำการขนถ่ายขยะ ก่อนนั้นให้แยกขยะแต่ละประเภทไว้ในภาชนะที่ปิดมิดชิดไม่หกหล่นหรือรั่วซึม แล้วใช้เครื่องมือทุ่นแรงยกภาชนะบรรจุขยะข้ามผ่านผ้าใบจากเรือลำแรกไปยังเรือรับขยะ หลังจากนั้นนำขยะบรรจุลงในระวางเรือโดยไม่ให้ขยะอันตรายปะปนกับขยะทั่วไป

๒. การขนถ่ายจากเรือสู่ท่าเทียบเรือ เริ่มจากเรือที่ต้องการขนถ่ายขยะออกจากเรือต้องจอดเทียบชิดท่าเทียบเรือ แล้วปูผ้าใบพาดผ่านกัปเรือไปยังพื้นท่าเทียบเรือ ในบริเวณที่จะทำการขนถ่ายขยะ ก่อนนั้นให้แยกขยะแต่ละประเภทไว้ในภาชนะที่ปิดมิดชิดไม่หกหล่นหรือรั่วซึม แล้วใช้เครื่องมือทุ่นแรงยกภาชนะบรรจุขยะ

ข้ามผ่านผ้าใบจากเรือไปยังท่าเทียบเรือ แล้วนำขยะบรรจุลงในสิ่งรองรับขยะบนท่าเรือโดยไม่ให้ขยะอันตรายเป็นปนกับขยะทั่วไป

ประกาศ ณ วันที่

พ.ศ. ๒๕๖๔

(นายวิทยา ยาม่วง)

อธิบดีกรมเจ้าท่า

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศกรมเจ้าท่าฉบับนี้ คือ โดยที่มาตรา ๑๒๐/๑๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... บกบัญญัติบางประการเกี่ยวกับลักษณะของเรือรับขยะหรือสิ่งรองรับขยะบนท่าเรือ และวิธีการทิ้ง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศกำหนดไว้ จึงจำเป็นต้องออกประกาศนี้



ร่าง ประกาศกรมเจ้าท่า

เรื่อง มาตรการในการป้องกันการทิ้งขยะ หลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดหลักประกัน และหลักเกณฑ์
วิธีการ และเงื่อนไขในการวางหลักประกัน การเก็บรักษาหลักประกัน การเปลี่ยนแปลงหลักประกัน
การเรียกหลักประกันเพิ่ม การหักหลักประกันเป็นการชำระแทนค่าปรับและค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อม
และการขอรับคืนหลักประกัน

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๒๐/๒๒ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... อันเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการการทิ้งขยะในทะเล บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย อธิบดีกรมเจ้าท่าจึงประกาศกรมเจ้าท่า ไว้ ดังต่อไปนี้

“หลักประกัน” หมายความว่า เงินตราประเทศไทย หรือเช็คธนาคาร หรือระบบเงินอิเล็กทรอนิกส์ ที่สามารถชำระหนี้ได้ตามกฎหมายรัฐบาลไทย

“ความผิด” หมายความว่า ความผิดที่เกิดจากการละเมิดตามมาตรา ๑๒๐/๕ หรือ ๑๒๐/๖ หรือ ๑๒๐/๗ หรือ ๑๒๐/๘ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ...

“เจ้าท่า” หมายความว่า อธิบดีกรมเจ้าท่า หรือเจ้าหน้าที่ในสังกัดกรมเจ้าท่าซึ่งอธิบดีกรมเจ้าท่าแต่งตั้งให้เป็น “เจ้าท่า”

๑. เมื่อเจ้าท่ามีคำสั่งตามมาตรา ๑๒๐/๑๖ หรือมาตรา ๑๒๐/๑๗ ซึ่งต่อมาเจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ ที่ถูกคำสั่งดังกล่าวปฏิบัติหรือแก้ไข ให้ถูกต้องแล้ว แต่ขณะนั้นยังอยู่ระหว่างการดำเนินคดีอันเกี่ยวกับการกระทำความผิดหรืออยู่ระหว่างการพิจารณาเรียกค่าชดเชยความเสียหายที่ได้กระทำความผิด เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ อาจร้องขอให้เจ้าท่ายกเลิกคำสั่งห้ามออกเรือตาม มาตรา ๑๒๐/๑๙ หรือมาตรา ๑๒๐/๒๐ ได้ โดยต้องวางหลักประกันที่มีมูลค่าตั้งแต่ ๕๐,๐๐๐ บาท ถึง ๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับความร้ายแรงของพฤติการณ์แห่งการกระทำความผิด และค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อม

๒. วิธีการวางหลักประกัน เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ สามารถเลือกวิธีการวางหลักประกันให้แก่เจ้าท่าได้ดังนี้ โดยเจ้าท่าจะออกใบเสร็จรับเงินระบुरายการ “หลักประกันของเรือ ... กรณี ...” ทุกครั้ง เพื่อใช้เป็นหลักฐานประกอบการพิจารณายกเลิกคำสั่งห้ามออกเรือตาม มาตรา ๑๒๐/๑๙ หรือมาตรา ๑๒๐/๒๐ ทั้งนี้ ไม่เป็นการสบล้างคำสั่งของเจ้าท่าที่สั่งตามมาตรา ๑๓๙ หรือมาตรา ๑๖๐

(๑) จ่ายเป็นเงินตราประเทศไทย

(๒) จ่ายเป็นเช็คธนาคาร สั่งจ่ายกรมเจ้าท่า ระบุนุ “หลักประกันของเรือ ... กรณี ...”

(๓) จ่ายโดยโอนเงินเข้าบัญชีธนาคารของกรมเจ้าท่า

๓. เมื่อผลการการดำเนินคดีอันเกี่ยวกับการกระทำความผิดหรือการพิจารณาเรียกค่าชดเชยความเสียหายที่ได้กระทำความผิดเสร็จสิ้นลงแล้ว พบว่า

(๑) หลักประกันที่วางไว้ไม่เพียงพอ ให้เจ้าท่าเรียกค่าชดเชยความเสียหายเพิ่มเติมจากเจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ ได้เป็นจำนวนเท่ากับส่วนที่ยังไม่ครบ และเมื่อเจ้าท่าได้รับค่าชดเชยความเสียหายครบถ้วนแล้ว ให้ออกหนังสือแจ้งกลับไปว่าการดำเนินคดีนี้เป็นอันสิ้นสุด

(๒) หลักประกันที่วางไว้มีจำนวนเท่ากับค่าชดเชยความเสียหายและค่าใช้จ่ายต่างๆที่เจ้าท่าใช้ไป ในการดำเนินการขจัดขยะ ให้เจ้าท่าออกหนังสือแจ้งกลับไปว่าการดำเนินคดีนี้เป็นอันสิ้นสุด

(๓) หลักประกันที่วางไว้เหลือจากการหักชำระค่าชดเชยความเสียหายและค่าใช้จ่ายต่างๆ ให้ เจ้าท่าออกหนังสือแจ้งกลับไปว่าการดำเนินคดีนี้เป็นอันสิ้นสุด และให้มารับหลักประกันส่วนที่เหลือคืนภายใน เวลา ๑ ปี นับตั้งแต่คดีนี้สิ้นสุด หากไม่ติดต่อขอรับคืนให้หลักประกันดังกล่าวนั้นตกเป็นของแผ่นดิน

ประกาศ ณ วันที่

พ.ศ. ๒๕๖๔

(นายวิทยา ยาม่วง)

อธิบดีกรมเจ้าท่า

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศกรมเจ้าท่าฉบับนี้ คือ โดยที่มาตรา ๑๒๐/๒๒ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือ ในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... บทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับวิธีการวางหลักประกัน การเก็บรักษา หลักประกัน การเปลี่ยนแปลงหลักประกัน การเรียกหลักประกันเพิ่ม การหักหลักประกันเป็นการชำระแทน ค่าปรับและค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อม และการขอรับหลักประกันคืน ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศ กำหนดไว้ จึงจำเป็นต้องออกประกาศนี้



ร่าง กฎกระทรวง

หลักเกณฑ์และวิธีการในการคำนวณค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ...

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๒๐/๓๐ วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... อันเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการกีดกันการกีดกันที่ชยะในทะเล บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ในกฎกระทรวงนี้

“กีดกัน” หมายความว่า การทำให้ชยะลงไปในทะเลไม่ว่าจะเป็นการเท ปล่อย หรือระบาย และให้หมายความรวมถึงการรั่วไหล หรือการกระทำด้วยประการอื่นใดให้ชยะลงไปในทะเล

“ชยะ” หมายความว่า สิ่งของหรือของเสียที่เกิดขึ้นจากเรือหรือแท่น จากการพักอาศัยบนเรือหรือแท่น หรือจากการให้บริการหรือใช้บริการบนเรือหรือแท่น หรือที่เกิดขึ้นในระหว่างการปฏิบัติงานตามปกติบนเรือหรือแท่น ดังต่อไปนี้

- (๑) อาหาร
- (๒) พลาสติก
- (๓) เศษสินค้า
- (๔) วัสดุที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้า
- (๕) สารล้างสินค้า หรือสารล้างระวางเรือ
- (๖) ถังจากเตาเผา
- (๗) น้ำมันสำหรับประกอบอาหาร
- (๘) เครื่องมือทำการประมง
- (๙) ซากสัตว์
- (๑๐) สิ่งของหรือของเสียอื่น

“เรือไทย” หมายความว่า เรือตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย แต่ไม่หมายความรวมถึงแท่นที่จดทะเบียนเป็นเรือไทยตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย รวมถึงเรือต่างประเทศ

“แท่น” หมายความว่า สิ่งก่อสร้างในทะเลทั้งที่ติดตงอยู่กับที่หรือที่ลอยน้ำได้ และให้หมายความรวมถึงแท่นที่จดทะเบียนเป็นเรือไทยตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย รวมถึงแท่นที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองมิได้เป็นผู้มีสัญชาติไทย

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการพิจารณากำหนดค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อมจากการกีดกันชยะจากเรือหรือแท่นลงในทะเล

ข้อ ๒ เมื่อเกิดความเสียหายทางสิ่งแวดล้อมและมีเหตุอันควรเชื่อว่าเกิดจากการกีดกันชยะจากเรือหรือแท่นลงในทะเล ให้เจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบพื้นที่สิ่งแวดล้อมนั้นๆ รายงานต่อผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขา หรือผู้อำนวยการสำนักงานความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำทันที เพื่อให้ผู้อำนวยการจังหวัดผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาหรือผู้อำนวยการสำนักงานความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นมาคณะหนึ่งโดยไม่ชักช้า เพื่อร่วมกันพิจารณาและคำนวณมูลค่าความเสียหายของสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนจาก

กรมเจ้าท่า หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ผู้ที่ได้รับผลกระทบ และผู้ทิ้งขยะ (เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ เจ้าของแท่น หรือผู้ครอบครองแท่น) และให้ข้าราชการกรมเจ้าท่าเป็นกรรมการและเลขานุการ จากนั้นจึงร่วมกันพิจารณาบนพื้นฐานความเป็นจริงและเป็นรายกรณี ทั้งนี้ค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อมจากการทิ้งขยะจากเรือหรือแท่นลงในทะเลผู้ทิ้งขยะจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อมและค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปในการกำจัดขยะในทะเลนั้นด้วย

ข้อ ๓ การคำนวณค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อมจากการกระทำดังกล่าว ให้ใช้วิธีการประเมินความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ ตามคู่มือการประเมินความเสียหายต่อมนุษย์ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จากการปนเปื้อนของมลพิษในดินหรือน้ำใต้ดิน กรมควบคุมมลพิษ โดยในการประเมินความเสียหายที่เกิดขึ้นสามารถประเมินออกมาในเชิงของมูลค่าความเสียหายได้ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{ค่าใช้จ่ายจากการสูญเสียผลประโยชน์} &= \text{Use Value} + \text{Non-Use Value} + \\ \text{ของสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ} &\quad \text{Option Value} \end{aligned}$$

ข้อ ๓.๑ มูลค่าจากการที่สิ่งแวดล้อมให้ประโยชน์ที่เป็นรูปธรรมกับมนุษย์ (Use Value) โดยแบ่งออกเป็น ๒ ประเภท คือ

(๑) Direct Use Value คือ มูลค่าจากการที่มนุษย์ได้รับประโยชน์โดยตรงจากสิ่งแวดล้อมเนื่องจากอยู่ในฐานะเป็นผู้บริโภค ทั้งนี้สามารถดำเนินการดังนี้

$$\begin{aligned} \text{ค่าใช้จ่ายจากการสูญเสียรายได้} &= \sum (V_i \times C_{NRi}) \times T \\ \text{เนื่องจากการสูญเสียทรัพยากร} & \\ &= [(V_1 \times C_{NR1}) + (V_2 \times C_{NR2}) + (V_3 \times C_{NR3}) + \dots + (V_i \times C_{NRi})] \times T \end{aligned}$$

เมื่อ V_i คือ ขนาดหรือปริมาณของทรัพยากร (ทรัพยากรที่ i)

C_{NRi} คือ มูลค่าประมาณของทรัพยากร* (มูลค่าประมาณของทรัพยากรที่ i)

T คือ ระยะเวลาไม่สามารถใช้ประโยชน์จากทรัพยากรได้

* มูลค่าที่มีการซื้อขายในตลาด

$$\begin{aligned} \text{ค่าใช้จ่ายจากการสูญเสียผลประโยชน์} &= \text{ค่าใช้จ่ายในการหาทรัพยากรทดแทน} \\ \text{เนื่องจากการสูญเสียทรัพยากร} &\quad \text{หรือค่าใช้จ่ายในการบำบัดทรัพยากร} \\ &\quad \text{เพื่อใช้งานได้ดังเดิม} \end{aligned}$$

(๒) Indirect Use Value คือ มูลค่าจากการที่สิ่งแวดล้อมทำหน้าที่เป็นปัจจัย การผลิตอย่างหนึ่งและให้ประโยชน์ต่อมนุษย์โดยผ่านกระบวนการผลิต

$$\text{ค่าใช้จ่ายจากการที่มูลค่าโดยอ้อมของทรัพยากรลดลง} = V \times C_{INRj}$$

เมื่อ V คือ ทรัพยากรที่ลดลงขนาดของทรัพยากรที่ได้รับความเสียหาย

C_{INRj} คือ มูลค่าประมาณโดยอ้อมของทรัพยากร**

** คำสัมประสิทธิ์ของมูลค่าของทรัพยากรโดยอ้อม โดยอาศัยการสอบถาม หรือศึกษาถึงพฤติกรรมของประชาชนต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ทราบว่าประชาชนให้ความสำคัญต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างไร และระดับความสำคัญนี้เองจะเป็นตัวกำหนดมูลค่าสิ่งแวดล้อมที่ต้องการคำนวณ ดังนั้นจึงถือเป็นการวัดระดับความสำคัญของผลกระทบสิ่งแวดล้อมในทัศนคติของประชาชนนั่นเอง

ข้อ ๓.๒ มูลค่าจากการที่สิ่งแวดล้อมให้ประโยชน์กับมนุษย์ในรูปแบบของความรู้สึก หรือการสร้างความรู้สึกที่ดี เมื่อทราบว่าสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติยังอยู่ในสภาพที่ดี (Non-Use Value) โดยที่มนุษย์หรือประชาชนไม่ได้รับประโยชน์จากการใช้สิ่งแวดล้อมนั้นเลยไม่ว่าทางตรง (Direct Use) หรือทางอ้อม (Indirect Use) โดยทั่วไปแล้วคุณประโยชน์ส่วนนี้มักจะมีมูลค่าสูงกว่าคุณประโยชน์จากการใช้ หรือคุณประโยชน์ที่เป็นรูปธรรม และถ้าเป็นสิ่งที่มีน้อยและมีสิ่งทดแทนได้น้อย มูลค่าก็จะยิ่งสูงขึ้นมา นอกจากนี้ในการฟื้นฟูความรู้สึกดังกล่าวจะเป็นการฟื้นฟูทางด้านจิตใจในเชิงของสุขภาพจิต

$$\text{ค่าใช้จ่ายจากการสูญเสียสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ} = V \times C_f$$

ที่มีผลต่อความรู้สึก

เมื่อ V คือ ขนาดของทรัพยากรที่ได้รับความเสียหาย
C_f คือ มูลค่าตัวแทนของทรัพยากรที่มีผลต่อความรู้สึก

ข้อ ๓.๓ มูลค่าจากการที่ประชาชนไม่ได้ใช้ประโยชน์จากสิ่งแวดล้อมไม่ว่าจะในรูปแบบใด แต่คาดว่าจะหรืออาจจะมีโอกาสใช้ประโยชน์ในอนาคต (Option Value)

ข้อ ๔ เมื่อคณะกรรมการได้พิจารณากำหนดค่าชดเชยความเสียหายทางสิ่งแวดล้อมแล้ว ให้เสนอความเห็นไปยังผู้แต่งตั้งคณะกรรมการ ถ้าผู้แต่งตั้งคณะกรรมการขอให้ทบทวนหรือสอบสวนเพิ่มเติม ให้คณะกรรมการรีบดำเนินการให้เสร็จสิ้นภายในเวลาที่ผู้แต่งตั้งคณะกรรมการกำหนด ความเห็นของคณะกรรมการต้องมีข้อเท็จจริงที่แจ่มชัด และต้องมีพยานหลักฐานที่สนับสนุนประกอบด้วย

ข้อ ๕ เมื่อผู้แต่งตั้งคณะกรรมการได้มีความเห็นให้ผู้ตั้งชดเชยค่าความเสียหายทางสิ่งแวดล้อมแล้ว ให้คณะกรรมการประกาศรายการค่าความเสียหาย ณ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาหรือสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ ภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่มีความเห็นของผู้แต่งตั้งคณะกรรมการ

ข้อ ๖ ให้ผู้แต่งตั้งคณะกรรมการแจ้งผลการวินิจฉัยเกี่ยวกับการจ่ายค่าความเสียหายทางสิ่งแวดล้อม ให้แก่ผู้ตั้งชดเชย กรมเจ้าท่า หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และผู้ที่ได้รับผลกระทบภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับการพิจารณาของคณะกรรมการ และผู้ตั้งชดเชยต้องดำเนินการจ่ายค่าความเสียหายทางสิ่งแวดล้อมทั้งหมดให้แก่กรมเจ้าท่า หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และผู้ที่ได้รับผลกระทบ ตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

ให้ไว้ ณ วันที่.....

.....
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ โดยที่มาตรา ๑๒๐/๓๐ วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... บัญญัติให้หลักเกณฑ์และวิธีการในการคำนวณค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อมจากการทิ้งขยะจากเรือหรือแท่นลงในทะเล ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้



ร่าง ประกาศกรมเจ้าท่า
เรื่อง หลักเกณฑ์ในการเปรียบเทียบความผิดที่มีโทษปรับทางปกครอง ของส่วน (ข/๑)
ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล ลงวันที่ ...

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๒๐/๔๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ...)
พ.ศ. ... อันเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการการทิ้งขยะในทะเล บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัย
อำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย อธิบดีกรมเจ้าท่าจึงประกาศกรมเจ้าท่า ไว้ ดังต่อไปนี้

“ความผิด” หมายความว่า การทิ้ง เท หรือการกระทำใดๆ ที่ทำให้ขยะส่วนบุคคลจากบนเรือลงสู่ทะเล

ความร้ายแรงของความผิด	อัตราโทษปรับทางปกครอง
ทิ้งขยะไม่เกิน ๐.๕ กิโลกรัม	๒,๐๐๐ บาท
ทิ้งขยะมากกว่า ๐.๕ กิโลกรัม แต่ไม่เกิน ๑.๐ กิโลกรัม	๒,๐๐๑ บาท ถึง ๕,๐๐๐ บาท
ทิ้งขยะมากกว่า ๑.๐ กิโลกรัม แต่ไม่เกิน ๑๐.๐ กิโลกรัม	๕,๐๐๑ บาท ถึง ๑๐,๐๐๐ บาท
ทิ้งขยะมากกว่า ๑๐.๐ กิโลกรัมขึ้นไป	๑๐,๐๐๑ บาท ถึง ๕๐,๐๐๐ บาท

ประกาศ ณ วันที่

พ.ศ. ๒๕๖๔

(นายวิทยา ยาม่วง)
อธิบดีกรมเจ้าท่า

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศกรมเจ้าท่าฉบับนี้ คือ โดยที่มาตรา ๑๒๐/๔๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือ
ในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... บทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการเปรียบเทียบความผิดที่มีโทษปรับทาง
ปกครอง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศกำหนดไว้ จึงจำเป็นต้องออกประกาศนี้

รายงานผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อ
ร่างพระราชบัญญัติ
การเดินทางในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (ข/๓)
ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล และการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา
ระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ
ภาคผนวกที่ ๕ ข้อบังคับเกี่ยวกับ
การป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ

รายงานผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ... (ข/๓) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล และการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ภาคผนวกที่ ๕ ข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ

ตามที่กรมเจ้าท่าได้จัดประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ... (ข/๓) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล และการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ภาคผนวกที่ ๕ ข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ เพื่อเตรียมเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ภาคผนวกที่ ๕ ข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ (MARPOL Annex V) ในวันอังคารที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๓ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๕.๓๐ น. ณ ห้องประชุมแมนดารินเอ โรงแรมแมนดาริน กรุงเทพมหานคร ๔ เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร นั้น

การประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ครั้งนี้ ได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดีจากผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ ผู้แทนรัฐวิสาหกิจ ผู้แทนองค์กร ผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการขนส่งทางน้ำ ผู้แทนสถาบันการศึกษา และผู้แทนภาคเอกชนที่ให้บริการจัดเก็บและบำบัดของเสียจากเรือ และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง บัดนี้ การประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ดังกล่าวได้เสร็จสิ้นแล้ว ขอรายงานสรุปผลการประชุมฯ ดังนี้

๑. วิธีการในการรับฟังความคิดเห็นฯ

กรมเจ้าท่า เปิดรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ... (ข/๓) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล และการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ภาคผนวกที่ ๕ ข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ เพื่อเตรียมเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ภาคผนวกที่ ๕ ข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ (MARPOL Annex V) โดยมีวิธีการรับฟังความคิดเห็น ดังนี้

๑.๑ การรับฟังความคิดเห็นผ่านทางเว็บไซต์ จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ และจดหมาย

กรมเจ้าท่า จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นฯ เป็นการทั่วไปผ่านเว็บไซต์ของกรมเจ้าท่า (www.md.go.th) ระบบกลาง สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน) (กรณีเปิดทำการแล้ว) เป็นเวลา ๑๕ วัน ตั้งแต่วันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๓ ถึงวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๓ โดยสามารถแสดงความคิดเห็นได้ที่ช่องทางโทรสารหมายเลข ๐ ๒๒๓๕ ๗๖๓๐ จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ weerasang.cha@gmail.com หรือ jutamas.ksk@gmail.com และจดหมาย สำนักกฎหมาย กรมเจ้าท่า เลขที่ ๑๒๗๘ ถนนโยธา แขวงตลาดน้อย เขตสัมพันธวงศ์ กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๑.๒ จัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ขึ้นในวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๓ ณ ห้องประชุมแมนดารินเอ โรงแรมแมนดาริน กรุงเทพมหานคร โดยมีหน่วยงานที่เข้าร่วมรับฟังและแสดงความคิดเห็นฯ ดังต่อไปนี้

ผู้แทนกรมเจ้าท่า	จำนวน ๒๐ คน
ผู้แทนภาครัฐและวิสาหกิจ	จำนวน ๑๗ คน
ผู้แทนองค์กร/ผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการขนส่งทางน้ำ	จำนวน ๖๓ คน
ผู้แทนสถาบันการศึกษา	จำนวน ๔ คน
ผู้แทนภาครัฐ/เอกชนที่ให้บริการจัดเก็บและบำบัดของเสียจากเรือ	จำนวน ๓๒ คน
ผู้แทนหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้อง	จำนวน ๑๗ คน
รวมทั้งสิ้น	๑๗๓ คน

๒. การประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ

๒.๑ พิธีเปิด

การประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ในครั้งนี้ได้รับเกียรติจากนายสุวิทย์ ชีระกุลพิศุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำเป็นประธานในการเปิดประชุม และนางสาวสุนทรี ภิรมย์ หัวหน้ากลุ่มสิ่งแวดล้อมเป็นผู้กล่าวรายงานการประชุม

๒.๒ การนำเสนอข้อมูลสำคัญประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ซึ่งประกอบด้วย

๒.๒.๑ การสรุปสาระสำคัญของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.๑๙๘๒

โดยนายศุภกิตต์ เจียรสุวรรณ นักวิชาการสิ่งแวดล้อมชำนาญการ

๒.๒.๒ การสรุปความสำคัญและข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ภาคผนวกที่ ๕ โดยนายวิระพงษ์ บุญชุม นักวิชาการสิ่งแวดล้อมชำนาญการ

๒.๒.๓ การนำเสนอร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ...) พ.ศ. (ฉ/๓) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล เพื่อรองรับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ภาคผนวกที่ ๕ และการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ภาคผนวกที่ ๕ ข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ โดยนายวีรศักดิ์ ไทรงาม นิตกรชำนาญการพิเศษ

๒.๓ การรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

การประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ต่อร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือฯ มีนางสาวจิราภรณ์ เลิศมงคลงาม ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย นายวีรศักดิ์ ไทรงาม นิตกรชำนาญการพิเศษ และนางสาวสุนทรี ภิรมย์ หัวหน้ากลุ่มสิ่งแวดล้อม เป็นผู้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ พร้อมทั้งตอบข้อซักถามของผู้มาเข้าร่วมประชุมฯ โดยที่ประชุมไม่มีผู้ใดขัดข้องในหลักการของร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... (ฉ/๓) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล และสามารถสรุปประเด็นที่มีการแสดงความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวตามตารางและภาพถ่ายที่แนบเสนอมาดำเนินการต่อไป

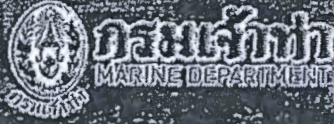
หลักฐานการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ

๕ ธันวาคม ๒๕๖๓

x +

ไปรษณีย์ | md.gsu.th/md/index.php/2015-02-27-01-19-36

Suggested Sites Web Tab Google Google ศักดิ์สยามชลประทาน 5868-000.pdf [TKT]Adventure Tim... [TKT]Adventure Tim... Japanese Law Trans...



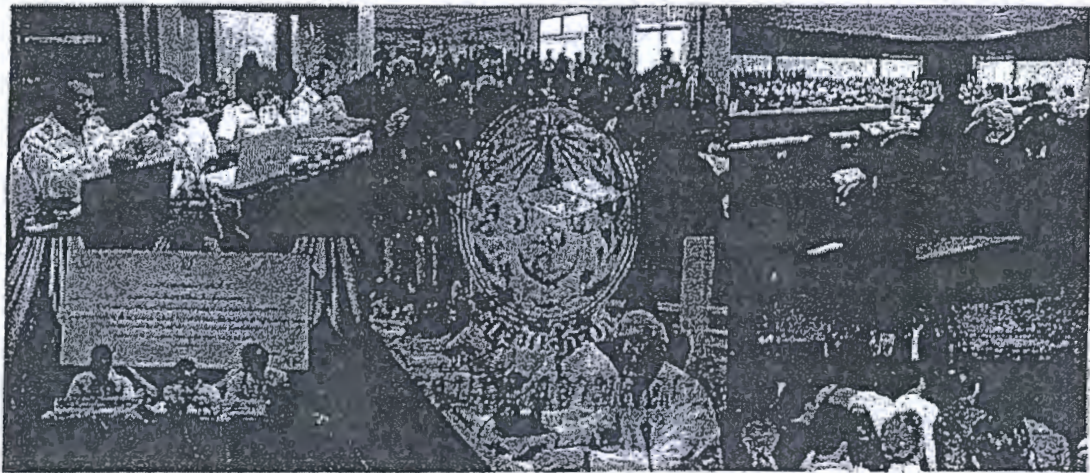
วิทยาลัยราชภัฏ
MARINE DEPARTMENT

ศูนย์ฯ ด้านน้ำไทยสองฝั่งโขง ใ้ใจสิ่งแวดล้อม พหุวิทยาการ

แบบผังเว็บไซต์ เว็บไซต์ เครื่องมือภายใน การตลาดภายใน ห้องเรียนห้องทบทน์ ร่วมแสดงความคิดเห็น FAQ

หน้าหลัก เกี่ยวกับเรา ข่าวสาร งานบริการ ข้อมูลทั่วไป E-SERVICE ศูนย์บริการลูกค้า

ห้องสมุดศูนย์วิทยบริการ



พ(19-06-2563) ร่าง พรณ การเดินเรือในน้ำภายในไทย (ฉบับที่...) พ.ศ.

พ(20-03-2563) ร่างกฎกระทรวง กำหนดเขตท่าเรือบางปรวง และเขตจอดเรือบางปรวง จังหวัดฉะเชิงเทรา พ.ศ. ...

พ(10-01-2563) ร่างกฎกระทรวง ฉบับที่ ... (พ.ศ.) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโค่นหิน พ.ศ. 252๒

พ(12-12-2562) ร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการเกี่ยวกับการบรรจุหินเพื่อ การจัดเก็บ การจัดเก็บ การจัดหาและขนส่ง เครื่องหมาย การจัดทำเอกสารที่จำเป็น และการขนถ่ายสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ ฉบับที่ ... (พ.ศ.) ออกตามความ ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน้ำภายในไทย พุทธศักราช ๒๕๔๖

พ(22-08-2562) การร่วมประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนได้ส่วนได้ส่วนเสียและประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้อง สำหรับโครงการพัฒนา ท่าเรือนิคมอุตสาหกรรมตามมาตรฐาน 3 ของการได้มาตรฐานท่าเรือแห่งประเทศไทย

พ(27-06-2562) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่าเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษจากสารอันตรายที่ขนส่งทางทะเลในรูปบรรจุภัณฑ์ (MARPOL ANNEX III)

พ(11-04-2562) ร่างพระราชบัญญัติ การป้องกันมลพิษทางทะเลเนื่องจากการทิ้งของเสียหรือวัสดุอื่นในทะเล พ.ศ. ...

พ(11-03-2562) ร่าง กฎกระทรวง กำหนดเขตสงวนบริเวณน้ำขึ้นน้ำลงบางปรวง พ.ศ. ...



การรับฟังความคิดเห็น กฎหมายไทย

ร่างกฎหมายใหม่
กฎหมายที่บังคับใช้ในปัจจุบันและอื่น ๆ

หน้าหลัก การวิเคราะห์ผลการรับฟังความคิดเห็น ความเปิดเผย วัสดุประกอบ

กฎหมายฉบับปรับปรุง

ร่างกฎหมาย

ฉบับปรับปรุงกฎหมาย

พระราชบัญญัติขยายเขตให้โทษ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (๓ - ๑๗ มกราคม ๒๕๖๓)
ร่างพระราชบัญญัติพระราชบัญญัติประกอบ พ.ศ. ... (รับฟังความคิดเห็นตั้งแต่วันที่ 1 - 21 ตุลาคม 2562)
ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพัฒนาระบบงาน (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
ร่างพระราชบัญญัติสิทธิบัตร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบผลิตภัณฑ์และการเข้าเป็นภาคีความตกลงกรุงเฮกว่าด้วยการจัดทะเบียนการออกบัตรผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมระหว่างประเทศ (รับฟังความคิดเห็นระหว่างวันที่ 18 กันยายน-18 ตุลาคม 2562)
กรมโรงงานอุตสาหกรรม ขอรับฟังความคิดเห็นร่างกฎกระทรวง ฉบับที่ ..(พ.ศ....) ออกตามความในพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535

ร่างกฎหมาย

ฉบับปรับปรุงกฎหมาย

ร่างพระราชบัญญัติ สถานนิคมบริหารจัดการที่ดินและกระจายการถือครองที่ดินอย่างเป็นธรรมและยั่งยืน พ.ศ.
การรับฟังความคิดเห็นผล (ร่าง) พระราชบัญญัติการสอบสวนคดีพิเศษ ประเด็นการขอยกเลิกความผิดทางอาญาตามกฎหมายที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติว่า ะหว่างวันที่ 15 มกราคม พ.ศ. 2563 ถึงวันที่ 29 มกราคม 2563
ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการควบคุมดูแลการประกอบธุรกิจเกี่ยวกับระบบการพิสูจน์และยืนยันตัวตนทางดิจิทัล พ.ศ. (ระหว่างวันที่ 10 มกราคม 2563 ถึงวันที่ 25 มกราคม 2563)
ร่างกฎกระทรวงฉบับที่ (พ.ศ.) ออกตามความในพระราชบัญญัติว่าด้วยวงเงินเช่าที่ดิน พ.ศ. ๒๕๐๗ ว่าด้วยการเก็บเช่าของป่าในเขตป่าสงวนแห่งชาติ (ตั้งแต่วันที่ 08 - 24 มกราคม 2563)
สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นร่างพระราชบัญญัติสิทธิบัตร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. และการเข้าเป็นภาคีความตกลงกรุงเฮกว่าด้วยการจัดทะเบียนการออกบัตรผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมระหว่างประเทศ

ร่างกฎหมาย

ฉบับปรับปรุงกฎหมาย

ร่างระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการ ในการเคลื่อนย้ายรถ การไปเคอร์ไลง มีอเนกประสงค์ในเขตที่อนุญาตให้หยุดหรือจอดอยู่ อันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก พ.ศ.
ร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การขึ้นทะเบียนและการขออนุญาต ในการให้บริการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.
ขอเชิญร่วมแสดงความคิดเห็นผล (ร่าง) กฎ

ร่างกฎหมาย

ฉบับปรับปรุงกฎหมาย

ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ... (ส่วน (๓-๓) ำด้วยการตั้งขนะในทะเล รองรับอนุสัญญา MARPOL Annex V รับฟังความคิดเห็นอย่างป้อยระหว่างวันที่ 10 - 26 ธันวาคม 2563))
ร่างกฎกระทรวงการขึ้นทะเบียน การออกใบอนุญาตขึ้นทะเบียน การพักก่อนทะเบียน การกำหนดค่าบริการและวิธีการใบไม้การ การขออนุญาต การอนุญาต การต่ออายุใบอนุญาต การออกใบแทนใบอนุญาต การพักใช้และการเพิกถอนใบอนุญาต พ.ศ.

ร่างกฎหมายที่อยู่ในระหว่างการ ความคิดเห็นของคณะกรรมการ

- สำนักงานกฤษฎีกา
- กระทรวงมหาดไทย
- กระทรวงการคลัง
- กระทรวงการต่างประเทศ
- กระทรวงเกษตรและสหกรณ์
- กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม
- กระทรวงพลังงาน
- กระทรวงสาธารณสุข
- กระทรวงยุติธรรม
- กระทรวงวัฒนธรรม
- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา
- กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม
- กระทรวงพาณิชย์
- กระทรวงแรงงาน
- กระทรวงการต่างประเทศ
- กระทรวงยุติธรรม
- กระทรวงวัฒนธรรม
- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา
- กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

ร่างกฎหมายที่อยู่ในระหว่างการ ความคิดเห็นของภาคีองค์กร

- สำนักงานคณะกรรมการการเลือกตั้ง
- สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
- สำนักงานคณะกรรมการการเลือกตั้ง
- สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
- สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
- สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

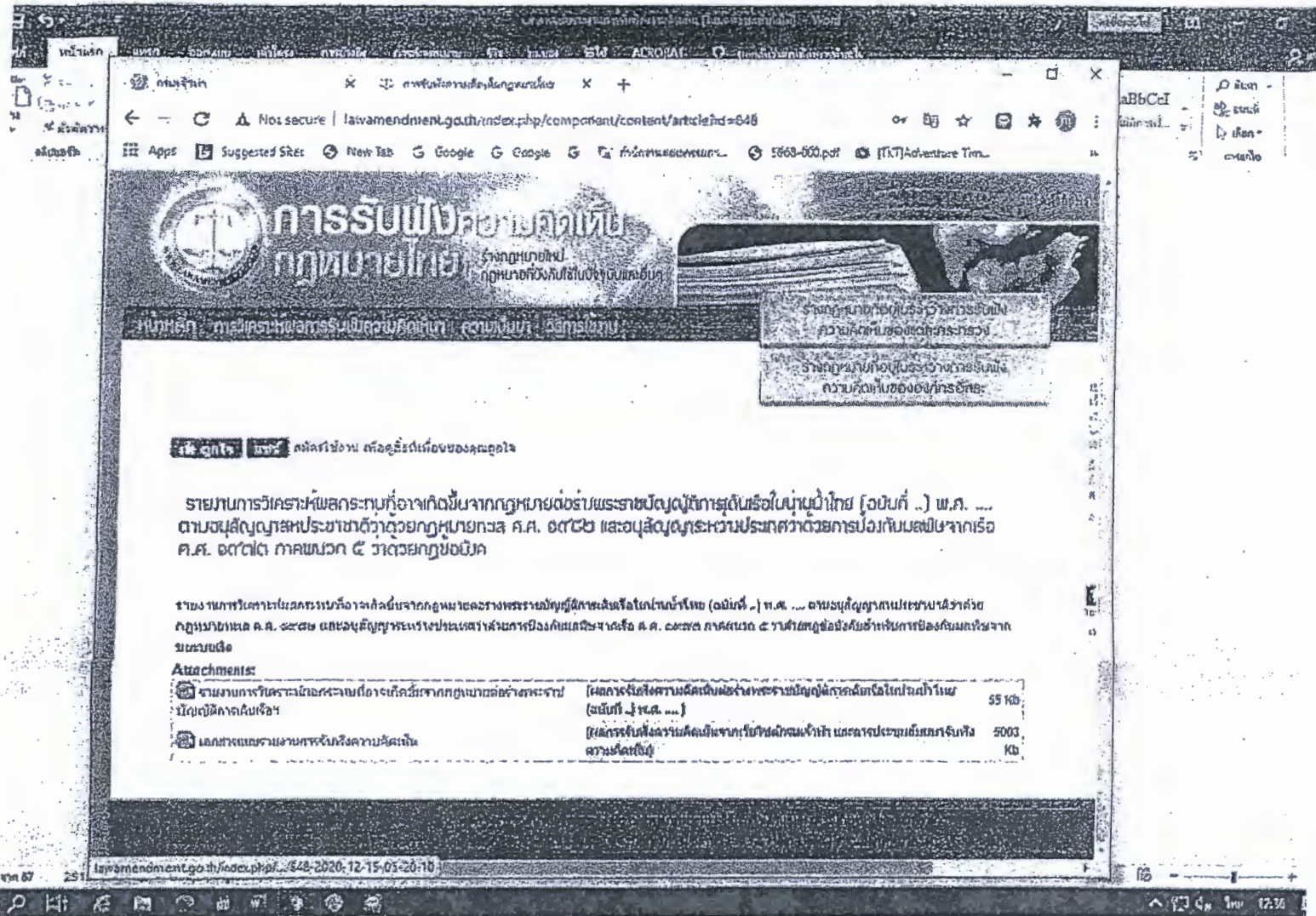
ค้นหาหน่วยงาน (กระทรวง/ก.กรป)
ค้นหาหน่วยงาน
ค้นหาข้อมูล
ค้นหา
ค้นหาหน่วยงาน

ร่างกฎหมาย

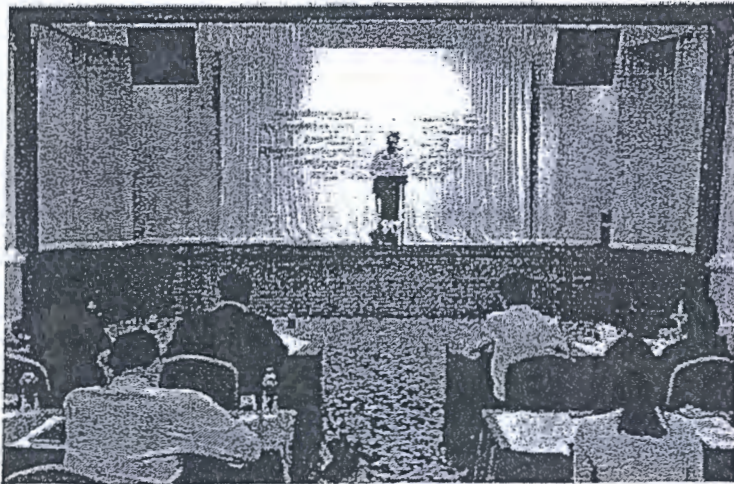
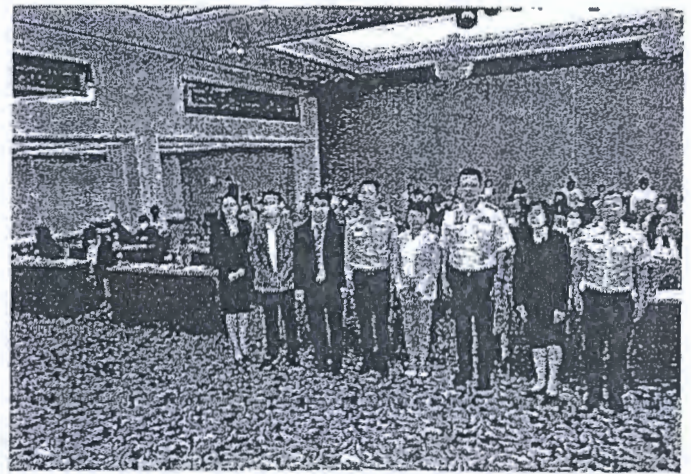
ร่างกฎหมาย กฎหมายที่บังคับ กฎหมายที่จำเป็น ความคิดเห็น

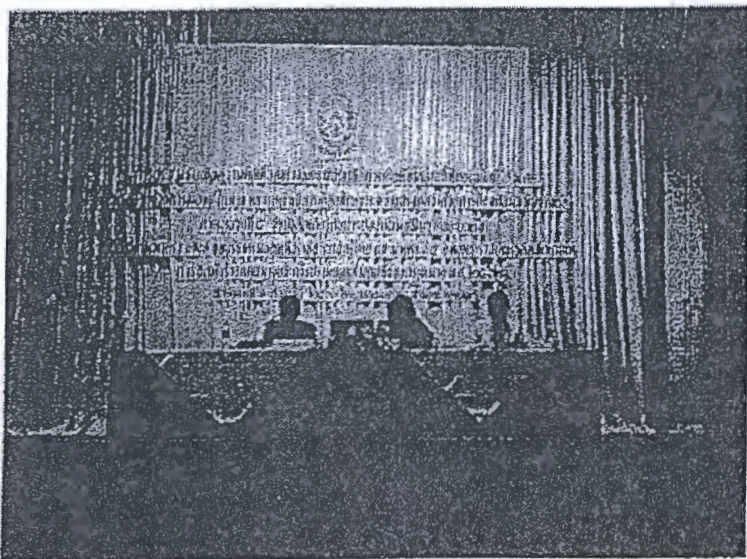
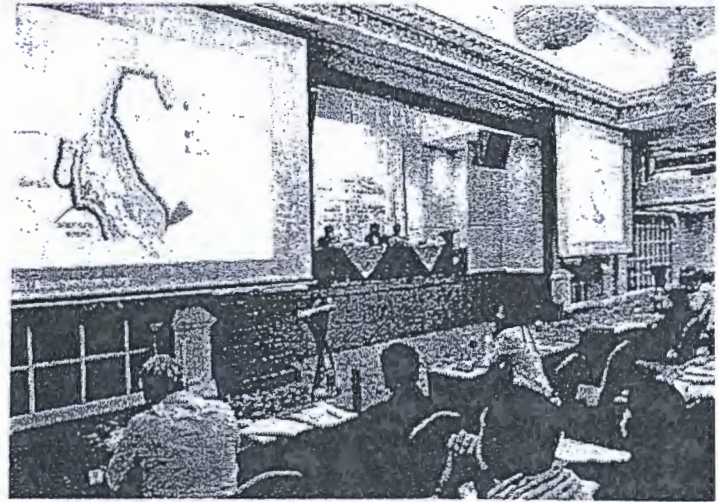
ฉบับเลข: ลำดับการสืบ รัชกาล

ลำดับ	ร่างกฎหมาย	แบบร่าง	จัดลำดับ	สถานะการดำเนินการ	เสร็จสิ้น	แก้ไขครั้ง	เข้าชั้น
1	ร่างพระราชบัญญัติการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... (ส่วน (ก-ข) ร่างโครงการที่มอบหมายให้กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ (MARPOL Annex V) ดำเนินการและแจ้งไปยังกระทรวงมหาดไทยที่ 10 - 26 ธันวาคม 2563)	✓	10	ร่างกฎหมาย คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล	10/12/2563 - 09:00	10/12/2563 - 17:07	1
2	กฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและออกใบอนุญาตใช้เรือ นิสิตการขนส่งสินค้า โดยเรือ พ.ศ. 2552 (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ...	✓	24	ร่างกฎหมาย	23/01/2561 - 09:00	ไม่พบแก้ไข	86
3	ร่างกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมเรือยนต์ใช้เรือประเภทเรือประมงเรือพาณิชย์ของเจ้าพนักงานเรือประมงพาณิชย์ พ.ศ. ...	✓	25	ร่างกฎหมาย	23/01/2561 - 09:00	ไม่พบแก้ไข	125
4	ร่างกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมการนำเรือเข้าเทียบท่า และค่าธรรมเนียมการจอดเรือบางประเภท พ.ศ. ...	✓	26	ร่างกฎหมาย	14/09/2560 - 09:00	14/09/2560 - 15:41	195
5	ร่างกฎกระทรวงการนำเรือเข้าเทียบท่าและค่าธรรมเนียมการจอดเรือบางประเภท พ.ศ. ...	✓	26	ร่างพระราชบัญญัติการนำเรือเข้าเทียบท่าและค่าธรรมเนียมการจอดเรือบางประเภท (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ...	20/06/2560 - 09:00	ไม่พบแก้ไข	97
6	ร่างกฎกระทรวงการนำเรือเข้าเทียบท่าและค่าธรรมเนียมการจอดเรือบางประเภท พ.ศ. ...	✓	26	ร่างพระราชบัญญัติการนำเรือเข้าเทียบท่าและค่าธรรมเนียมการจอดเรือบางประเภท (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ...	20/06/2560 - 09:00	ไม่พบแก้ไข	115
7	ร่างพระราชกำหนดแก้ไขข้อ พ.ศ. ... (๒๑ มิถุนายน ๒๕๖๑ - ๒๑ กรกฎาคม ๒๕๖๑)	✓	26	ร่างกฎหมาย คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล	30/08/2560 - 09:00	20/06/2560 - 09:00	27
8	ร่างพระราชกำหนดแก้ไขข้อ พ.ศ. ... (๒๑ มิถุนายน ๒๕๖๑ - ๒๑ กรกฎาคม ๒๕๖๑)	✓	26	ร่างกฎหมาย คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล	14/08/2560 - 09:00	14/08/2560 - 16:45	3513



ภาพประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ... (จ/๓) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล และการเข้าเป็นภาคีสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ภาคผนวกที่ ๕ ข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ







“การตราพระราชบัญญัติของรัฐสภา”

“มาตรา ๘๑ ร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญและร่างพระราชบัญญัติ จะตราขึ้นเป็นกฎหมายได้ก็แต่โดยคำแนะนำและยินยอมของรัฐสภา

ภายใต้บังคับมาตรา ๑๔๕ ร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญและร่างพระราชบัญญัติ ที่ได้รับความเห็นชอบของรัฐสภาแล้ว ให้นายกรัฐมนตรีนำขึ้นทูลเกล้าทูลกระหม่อมถวายเพื่อพระมหากษัตริย์ทรงลงพระปรมาภิไธย และเมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับเป็นกฎหมายได้”

(บทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐, มาตรา ๘๑)

ออกแบบโดย : สำนักการพิมพ์
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

๐ ๒๕๓๑ ๙๔๑๙, ๐ ๒๕๓๑ ๙๔๗๑ - ๒, ๐ ๒๕๓๑ ๙๔๗๕

