



## เอกสารประกอบการพิจารณา

ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..)

พ.ศ. ....

อ.พ. 14/2564 สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง



อ.พ. 14/2564  
สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง



เอกสารเพิ่มเติม

สำนักวิชาการ  
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

โทร. 0 2242 5900 ต่อ 5730, 5740, 5750

ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..)

พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

## คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) นี้ จัดทำขึ้นเพื่อประโยชน์ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญ ร่างพระราชบัญญัติ ญัตติขอแก้ไขเพิ่มเติมรัฐธรรมนูญ พระราชกำหนด ญัตติ หรือหนังสือสัญญา ระหว่างประเทศ ที่เข้าสู่การประชุมของสภาผู้แทนราษฎร และที่ประชุมร่วมกันของรัฐสภา โดยศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูล สถิติ ข้อเท็จจริง บทความทางวิชาการ และ/หรืองานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้น ให้กับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร สมาชิกวุฒิสภา กรรมการ และบุคคลในวงงานรัฐสภา ใช้ในการประกอบการพิจารณา ตลอดจนเป็นข้อมูลอ้างอิงสำหรับผู้สนใจทั่วไป

สำนักวิชาการ  
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

### ผู้รับผิดชอบ

นายมานิช อินทนิม

ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ

นางสุภาวดี ตันตระกูล

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานบริการวิชาการ 2

### ผู้จัดทำและรับผิดชอบ

นางอาริยา สุขโต

วิทยากรชำนาญการพิเศษ

นายณัฐพงศ์ พันธุ์ไชย

วิทยากรชำนาญการพิเศษ

นายณัฐพงศ์ พิมเสน

นิติกรปฏิบัติการ

นางสาวอุไร ธรรมเพชร

เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส

นางสาวสุนันท์ เจสละ

เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

นางสาวสุพรรณิศา พรหมบุตร

เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

ธันวาคม 2564

## บทสรุปสำหรับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

มลพิษทางทะเลที่เกิดจากปฏิบัติการของเรือนั้นถือเป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศในทะเลอันส่งผลกระทบต่ออารยธรรมของมนุษย์ แนวคิดในการควบคุมมลพิษทางทะเลจากการปฏิบัติการของเรือนี้มีที่มาจากแนวความคิดพื้นฐานของการคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลที่ถือว่ามนุษย์เป็นศูนย์กลางของสิ่งแวดล้อม การคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมเป็นไปเพื่อสวัสดิภาพของมนุษย์ทั้งในปัจจุบันและอนาคต เนื่องจากมลพิษอันเกิดจากการปฏิบัติการของเรือสามารถเกิดขึ้นได้ในทุกพื้นที่ทางทะเลทั้งในเขตอำนาจแห่งชาติของรัฐและนอกเขตอำนาจรัฐออกไปเพราะมลพิษที่เกิดจากปฏิบัติการของเรือเกิดขึ้นได้ทุกพื้นที่ทางทะเลที่เรือแล่นผ่าน จึงมีความจำเป็นต้องเกิดความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อป้องกัน ลด ควบคุม และกำจัดภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อม

โดยลักษณะภาวะมลพิษที่เกิดจากการเดินเรือเกิดขึ้นได้ทั้งในลักษณะการทิ้งเท อูบติเหตุจากการเดินเรือและการปล่อยทิ้งของเสียอันเกิดจากการปฏิบัติการของเรือ ซึ่งของเสียอันเป็นมลพิษประกอบไปด้วยน้ำมันของเหลวที่เป็นพิษในระวางเรือ สารอันตราย สิ่งปฏิกูล และขยะ ทั้งนี้ การแก้ปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากมลพิษจากการปฏิบัติการของเรือจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายฝ่าย ไม่ว่าจะเป็นรัฐเจ้าของธง (flag state) รัฐท่าเรือ (port state) หรือรัฐชายฝั่ง (coastal state) โดยหนึ่งในความร่วมมือเพื่อใช้ในการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้น คือ กฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมทางทะเลที่ใช้ร่วมกันดังเช่น อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (United Nations Convention on the Law Of the Sea: UNCLOS) และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 as Modified by the Protocol of 1978: MARPOL 73/78 หรือเรียกโดยย่อว่า UNCLOS และ MARPOL 73/78 ประเทศไทยในฐานะที่เป็นภาคีของอนุสัญญาทั้งสองฉบับมีพันธกรณีที่จะต้องอนุวัติการกฎหมายภายในของตนเอง ในประเด็นเกี่ยวกับความร่วมมือในการควบคุมภาวะมลพิษทางทะเลจากการปฏิบัติการของเรือตาม UNCLOS และ MARPOL 73/78

ดังนั้น ประเทศไทยต้องอนุวัติการกฎหมายที่เกี่ยวกับความร่วมมือในการควบคุมมลพิษจากปฏิบัติการของเรือ โดยการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 (เพิ่ม (ข/ก) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล ในหมวดที่ 6 ข้อบังคับเบ็ดเตล็ด ของภาค 1 ข้อบังคับทั่วไป โดยเพิ่มบทบัญญัติว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเลโดยวางมาตรการในการควบคุมการทิ้งขยะจากเรือและแทน ให้เป็นไปตามหลักมาตรฐานสากลและให้เป็นไปตามพันธกรณีแห่งอนุสัญญา อันเป็นการป้องกันมิให้เกิดมลพิษและคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล

# เอกสารประกอบการพิจารณา

## สารบัญ

	หน้า
บทสรุปสำหรับผู้แทนราษฎร	ก
ส่วนที่ 1	
- หลักการและเหตุผลร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	1-1
- สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	1-2
- ตารางเปรียบเทียบพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 กับ ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	1-7
ส่วนที่ 2 บทวิเคราะห์	2-1
ส่วนที่ 3 ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ	3-1
1) สถานการณ์การจัดการขยะจากเรือ	3-1
2) แนวทางและรูปแบบการจัดการขยะของประเทศไทย	3-3
3) ระบบการจัดการของเสีย ขยะ ของท่าเรือไทย	3-4
4) แผนปฏิบัติการในการจัดการของเสียจากเรือที่ทำเรือ	3-10
5) กรณีศึกษา สภาพปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหาขยะจากระบบขนส่งสินค้าทางทะเล จากเรือขนส่งสินค้าและเรือลำเลียง บริเวณพื้นที่จอดทอดสมอเรือบริเวณเกาะสีชัง	3-11

ส่วนที่ 1

หลักการและเหตุผล

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

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

---

หลักการ

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 (เพิ่ม (ข/3) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล ในหมวดที่ 6 ข้อบังคับเบ็ดเตล็ด ของภาค 1 ข้อบังคับทั่วไป)

เหตุผล

โดยที่ประเทศไทยมีนโยบายที่จะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 ภาคผนวก 5 ว่าด้วยกฎข้อบังคับสำหรับการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ (MARPOL Annex V Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from Ships) เพื่อร่วมมือกับนานาประเทศในการควบคุมให้มีการทิ้งขยะจากเรือหรือแท่นที่เป็นสิ่งก่อสร้างในทะเลทั้งที่ติดตั้งอยู่กับที่หรือที่ลอยน้ำได้ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดและมาตรฐานที่อนุสัญญากำหนด และสอดคล้องกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) เกี่ยวกับการป้องกัน การลดและการควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเล โดยรัฐภาคีต้องดำเนินการควบคุมมิให้เรือหรือแท่นที่อยู่ในทะเลอาณาเขตและเขตเศรษฐกิจจำเพาะ รวมทั้งเรือของรัฐภาคีที่เดินอยู่ในทะเลทั่วโลกละเมิดข้อกำหนดของอนุสัญญา และต้องจัดให้มีมาตรการเพื่อรองรับการดำเนินการดังกล่าว ซึ่งกฎหมายไทยที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันยังไม่ครอบคลุมเพียงพอ สมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทยโดยเพิ่มบทบัญญัติว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล กำหนดมาตรการในการควบคุมการทิ้งขยะจากเรือและแท่นให้เป็นไปตามหลักมาตรฐานสากลและให้เป็นไปตามพันธกรณีแห่งอนุสัญญา อันเป็นการป้องกันมิให้เกิดมลพิษและคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

**สรุปสาระสำคัญ**  
**ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....**  
**(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)**

---

**1. ชื่อร่างพระราชบัญญัติ<sup>1</sup>**

พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....” (ร่างมาตรา 1)

**2. วันใช้บังคับของกฎหมาย**

กำหนดให้พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป (ร่างมาตรา 2)

**3. เพิ่มส่วน (ข/3) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล**

เพิ่มส่วน (ข/3) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล ในหมวดที่ 6 ข้อบังคับเบ็ดเตล็ด ของภาค 1 ข้อบังคับทั่วไป แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 (ร่างมาตรา 120/2 ถึงร่างมาตรา 120/50) โดยกำหนดสาระสำคัญให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษ จากเรือ ค.ศ. 1973 ภาคผนวก 5 ว่าด้วยกฎข้อบังคับสำหรับการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ และอนุสัญญา สหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ดังนี้

**3.1 บทนิยามศัพท์**

กำหนดบทนิยามศัพท์ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ คำว่า “ทิ้ง” “ขยะ” “เรือไทย” “แท่น” “พื้นที่พิเศษ” “อนุสัญญา” และคำว่า “รัฐภาคี” เพื่อประโยชน์ในการใช้บังคับกฎหมาย (ร่างมาตรา 120/2)

**3.2 ขอบเขตการบังคับใช้**

กำหนดขอบเขตการบังคับใช้บทบัญญัติในส่วน (ข/3) โดยให้ “ทะเล” หมายถึง ทะเลในน่านน้ำไทย และขยายครอบคลุมไปถึงทะเลที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะตามประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย (ร่างมาตรา 120/3) โดยมีข้อยกเว้นไม่นำมาใช้บังคับแก่เรือของทางราชการหรือเรือที่ใช้ในกิจการของรัฐ ซึ่งมีได้มีวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์ (ร่างมาตรา 120/4)

ในกรณีที่เรือหรือแท่นของคนไทยได้กระทำผิดนอกราชอาณาจักรไทย และกรณีที่เรือหรือแท่นต่างประเทศได้กระทำผิดในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย ทั้งสองกรณีให้ถือว่าเป็น การกระทำในราชอาณาจักรไทย เพื่อให้สามารถดำเนินคดีและลงโทษตามกฎหมายไทยได้ (ร่างมาตรา 120/5 และร่างมาตรา 120/6)

---

<sup>1</sup> สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (ธันวาคม 2564). บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... สืบค้น 3 ธันวาคม 2564 จาก <http://edoc.parliament.go.th/Meeting/MeetingViewer.aspx?id=788>

### 3.3 ข้อห้ามและเงื่อนไขในการทิ้งขยะ

ห้ามมิให้มีการทิ้งขยะจากเรือหรือแท่นลงในทะเล เว้นแต่การทิ้งขยะจะเป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ โดยมีการกำหนดประเภทของขยะ ข้อปฏิบัติในการทิ้งขยะและระยะพื้นที่ที่สามารถทิ้งขยะลงในทะเลได้ (ร่างมาตรา 120/7) หากเป็นการทิ้งขยะลงในพื้นที่พิเศษซึ่งเป็นพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้ง่าย จะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด (ร่างมาตรา 120/8)

### 3.4 ข้อยกเว้นในการทิ้งขยะ

กำหนดข้อยกเว้นเรื่องการทิ้งขยะลงในทะเลที่สามารถกระทำได้โดยผู้ทิ้งไม่มีความผิดจะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อมีเหตุจำเป็นในกรณีต่าง ๆ ได้แก่ การทิ้งเท่าที่จำเป็นเพื่อรักษาไว้เพื่อความปลอดภัยของเรือหรือแท่นหรือความปลอดภัยของผู้ที่อยู่บนเรือหรือแท่น หรือเพื่อช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ การสละทิ้งเครื่องมือทำการประมงเท่าที่จำเป็นเพื่อมิให้สิ่งแวดล้อมทางทะเลถูกทำลาย การทิ้งเศษอาหารที่เก็บไว้จะก่อให้เกิดผลเสียร้ายแรงต่อสุขภาพของผู้ที่อยู่บนเรือหรือแท่น การรั่วไหลของขยะโดยอุบัติเหตุ เครื่องมือทำการประมงหลุดหายโดยอุบัติเหตุ (ร่างมาตรา 120/9) หากการสละทิ้งหรือการหลุดหายไปของเครื่องมือทำการประมงก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือการเดินเรือ นายเรือจะต้องรายงานไปยังรัฐที่เกี่ยวข้องทราบด้วย (ร่างมาตรา 120/10)

### 3.5 การเตรียมความพร้อมในการจัดการขยะของเรือและแท่น

กำหนดให้เรือหรือแท่นจะต้องมีอุปกรณ์ เครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะและมีที่กักเก็บขยะให้เพียงพอ อยู่ในสภาพที่ใช้การได้ดี และป้องกันการรั่วไหลของขยะได้ (ร่างมาตรา 120/11)

### 3.6 หน้าที่ของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับเรือหรือแท่น

1) เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ และนายเรือ เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น และผู้จัดการแท่น จะต้องดำเนินการจัดทำป้ายประกาศเพื่ออธิบายถึงข้อกำหนดเกี่ยวกับการทิ้งขยะ แผนจัดการขยะ บันทึกการจัดการขยะในปุมเรือหรือเอกสารอื่น โดยขึ้นอยู่กับขนาดของเรือและประเภทของเรือตามที่กำหนดไว้ ส่วนกรณีของแท่นต้องมีทั้งป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ และบันทึกการจัดการขยะ โดยให้ใช้ภาษาที่ใช้ในการปฏิบัติงานของคนประจำเรือหรือผู้ปฏิบัติหน้าที่บนแท่น และภาษาอังกฤษ (ร่างมาตรา 120/12)

2) เจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือหรือแท่นจะต้องจัดให้บุคคลที่ทำการบนเรือหรือแท่นมีทักษะและความคุ้นเคยในการจัดการขยะด้วย (ร่างมาตรา 120/13)

3) นายเรือหรือผู้จัดการแท่นต้องควบคุมให้นำขยะจากเรือหรือแท่นไปทิ้งที่เรือรับขยะหรือสิ่งรองรับขยะบนท่าเรือ (ร่างมาตรา 120/14) แต่ถ้าเป็นการทิ้งขยะส่วนบุคคลซึ่งมีลักษณะเป็นขยะเล็กน้อยของผู้ที่อยู่บนเรือหรือแท่น ก็ต้องให้มีการทิ้งขยะลงในภาชนะหรือสถานที่ที่จัดไว้บนเรือหรือแท่น (ร่างมาตรา 120/15)

### 3.7 หน้าที่และอำนาจของเจ้าท่า

#### 1) อำนาจในการตรวจสอบเรือหรือแท่น

ในกรณีที่มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าเรือหรือแท่นใดมีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติในส่วนนี้ เจ้าท่าจะใช้อำนาจในการตรวจสอบเรือหรือแท่นดังกล่าวได้ในกรณีดังต่อไปนี้

(1) เรือหรือแท่นที่อยู่ในทะเลในน่านน้ำไทย เจ้าท่าอาจสั่งด้วยวาจาหรือเป็นหนังสือให้ชะลอเรือหยุดเรือ หรือจอดเรือเป็นการชั่วคราว และขึ้นไปตรวจสอบบนเรือหรือแท่นได้ทั้งเวลากลางวันและเวลากลางคืน รวมถึงขอให้แสดงเอกสารหลักฐานที่เกี่ยวข้องได้ (ร่างมาตรา 120/16)

(2) เรือหรือแท่นที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะตามประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย เจ้าท่าจะต้องขอให้มีการแสดงเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องก่อน หากไม่มีการแสดงเอกสารหลักฐาน หรือแสดงเอกสารหลักฐานอันเป็นเท็จ หรือพบว่าการฝ่าฝืนดังกล่าวก่อให้เกิดความเสียหายหรือเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดมลพิษหรือผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล เจ้าท่าจึงจะขึ้นไปตรวจสอบเรือหรือแท่นได้ (ร่างมาตรา 120/17)

ในการตรวจสอบเรือหรือแท่น เจ้าท่าสามารถขอความช่วยเหลือจากพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ หรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องในการขึ้นไปตรวจสอบเรือหรือแท่นได้ (ร่างมาตรา 120/25)

## 2) อำนาจสั่งห้ามออกเรือ หรือสั่งให้ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้อง

ในกรณีที่เจ้าท่าขึ้นไปตรวจสอบเรือตามร่างมาตรา 120/16 หรือร่างมาตรา 120/17 แล้ว พบว่า

(1) มีการทำผิดฐานทิ้งขยะจากเรือโดยฝ่าฝืนร่างมาตรา 120/7 หรือร่างมาตรา 120/8 เจ้าท่ามีอำนาจสั่งห้ามออกเรือ หรือให้นำเรือไปจอดในบริเวณที่กำหนดได้ (ร่างมาตรา 120/20)

(2) หากพบว่าเรือไม่มีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ ไม่มีที่กักเก็บขยะอย่างเพียงพอ หรือไม่อยู่ในสภาพที่ใช้การได้ดี เรือมีสภาพเสี่ยงที่จะเกิดการรั่วไหลของขยะ หรือไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานที่กำหนดในร่างมาตรา 120/12 เจ้าท่ามีคำสั่งห้ามออกเรือหรือให้นำเรือไปจอดในบริเวณที่เจ้าท่ากำหนด และสั่งให้ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนดได้ (ร่างมาตรา 120/21) หากเป็นกรณีแท่น เจ้าท่าย่อมมีอำนาจสั่งให้เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องได้เช่นกัน (ร่างมาตรา 120/24)

ในระหว่างที่เจ้าท่ามีคำสั่งห้ามออกเรือ เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือหรือนายเรือต้องจัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยและการดูแลรักษาเรือเพื่อมิให้มีผลกระทบต่อการเดินทางเรือและสภาพแวดล้อมทางทะเล (ร่างมาตรา 120/22)

## 3) การแจ้งรัฐภาคีอื่นที่เกี่ยวข้อง

เมื่อมีการดำเนินการตามกฎหมายกับเรือต่างชาติหรือแท่นที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองเป็นชาวต่างชาติ เจ้าท่ามีหน้าที่ต้องแจ้งให้รัฐที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ทราบถึงการฝ่าฝืนกฎหมาย ตลอดจนการดำเนินการใด ๆ ของประเทศไทย (ร่างมาตรา 120/6 วรรคสอง และร่างมาตรา 120/20)

### 3.8 การวางหลักประกันเพื่อขอให้ยกเลิกคำสั่งห้ามออกเรือ

เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรืออาจขอให้เจ้าท่ายกเลิกคำสั่งห้ามออกเรือได้ หากเจ้าท่าพิจารณาแล้วเห็นว่าเรือมีอุปกรณ์ เครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะหรือมีมาตรการในการป้องกันการทิ้งขยะ และได้ดำเนินการแก้ไขหรือจัดการขยะที่รั่วไหลหรือปล่อยทิ้งดังกล่าวแล้ว และยินยอมวางหลักประกันตามที่เจ้าท่ากำหนด เจ้าท่าจึงจะยกเลิกคำสั่งห้ามออกเรือได้ โดยหลักเกณฑ์การกำหนดหลักประกัน วิธีการวางหลักประกัน การเก็บรักษา การหักหลักประกัน การคืนหลักประกัน ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกรมเจ้าท่า

ประกาศกำหนด โดยการกำหนดหลักประกันให้ค้ำประกันอัตราค่าปรับขั้นสูงสุด ความร้ายแรงของพฤติกรรมแห่งการกระทำความผิด และความเสียหายของสิ่งแวดล้อมด้วย (ร่างมาตรา 120/23)

### 3.9 การดำเนินคดีกับเรือต่างประเทศแทนรัฐภาคีอื่น

ในกรณีที่เรือต่างประเทศที่อยู่ภายในทะเลในน่านน้ำไทยได้กระทำความผิดฐานทิ้งขยะในเขตน่านน้ำของรัฐภาคีอื่น และรัฐภาคีซึ่งเป็นรัฐเจ้าของธงเรือหรือรัฐภาคีซึ่งได้รับความเสียหายหรือได้รับผลกระทบจากการทิ้งขยะของเรือนั้นร้องขอให้รัฐบาลไทยตรวจสอบเรือต่างประเทศดังกล่าว เจ้าท่าಯอมมีอำนาจเข้าตรวจสอบดำเนินคดีกับเรือต่างประเทศแทนรัฐที่ร้องขอนั้นได้ โดยมีเงื่อนไข คือ (1) การดำเนินคดีนั้นต้องไม่ขัดต่อประโยชน์สาธารณะ (2) การกระทำซึ่งเป็นมูลกรณีของการดำเนินคดีนั้นเข้าลักษณะความผิดตามบทบัญญัติในส่วนนี้ และ (3) รัฐภาคีที่ร้องขอตกลงหรือยินยอมที่จะให้ความช่วยเหลือในทำนองเดียวกันเป็นการตอบแทนหากได้รับคำร้องขอจากรัฐบาลไทย หากมีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้นจากการดำเนินการดังกล่าว รัฐบาลไทยอาจจะเรียกเก็บจากรัฐที่ร้องขอได้ แต่ถ้าปรากฏต่อมาว่า รัฐที่ร้องขอประสงค์จะดำเนินคดีกับเรือต่างประเทศนั้นเอง ประเทศไทยก็ต้องยุติการดำเนินการทันทีและส่งมอบหลักฐานต่าง ๆ บันทึกผลการตรวจสอบ ตลอดจนหลักประกันต่าง ๆ ที่มีการวางไว้กับเจ้าท่าให้รัฐที่ร้องขอ (ร่างมาตรา 120/18 และร่างมาตรา 120/19)

## 4. เขตอำนาจศาล

ในการดำเนินคดีเกี่ยวกับการกระทำความผิดตามส่วนนี้ได้กำหนดให้อยู่ในเขตอำนาจของศาลจังหวัดที่ใกล้เคียงกับสถานที่ที่มีการกระทำความผิด (ร่างมาตรา 120/26)

## 5. บทกำหนดโทษ

### 1) โทษปรับทางปกครอง

(1) การกำหนดค่าปรับทางปกครองในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามส่วนนี้ ได้แก่ ทิ้งขยะในเขตเศรษฐกิจจำเพาะตามประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย (ร่างมาตรา 120/28) ไม่จัดให้มีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ (ร่างมาตรา 120/33 และร่างมาตรา 120/34) ไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานที่กำหนดไว้สำหรับเรือหรือแท่น (ร่างมาตรา 120/35 และร่างมาตรา 120/36) เจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือหรือแท่น นายเรือหรือผู้จัดการแท่น ไม่ควบคุมดูแลให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่บนเรือหรือแท่นมีทักษะในการจัดการขยะหรือทิ้งขยะให้ถูกต้อง (ร่างมาตรา 120/37 ถึงร่างมาตรา 120/40)

(2) มาตรการลงโทษปรับรายวันนำมาใช้ในกรณีที่เจ้าท่าออกคำสั่งให้ต้องปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในเวลาที่กำหนด อันเนื่องมาจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานในเรื่องการจัดการขยะ หรือเรือหรือแท่นไม่มีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะอย่างเพียงพอหรือไม่อยู่ในสภาพที่ใช้การได้ดี ลูกเรือหรือผู้ปฏิบัติหน้าที่บนแท่นไม่มีทักษะหรือความคุ้นเคยในการจัดการขยะ แต่หากปรากฏว่ายังคงฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าท่า ก็ต้องชำระค่าปรับรายวันตามอัตราที่กำหนดตลอดระยะเวลาที่ฝ่าฝืนจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง (ร่างมาตรา 120/41 ถึงร่างมาตรา 120/46)

## 2) โทษทางอาญา

ในความผิดที่ก่อให้เกิดความเสียหายหรือส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล ได้แก่ โทษฐานทิ้งขยะลงทะเลโดยฝ่าฝืนร่างมาตรา 120/7 หรือร่างมาตรา 120/8 (ร่างมาตรา 120/27 ถึงร่างมาตรา 120/29) หากการกระทำผิดดังกล่าวเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสหรือถึงแก่ความตาย ก็จะต้องรับโทษหนักขึ้น (ร่างมาตรา 120/30) และความผิดที่กระทำต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐ ได้แก่ ความผิดฐานต่อสู้อหรือขัดขวางไม่ให้เจ้าหน้าที่ไปตรวจเรือหรือแท่น ปิดบัง ซ่อนเร้น หรือไม่ให้เอกสารหลักฐานแก่เจ้าหน้าที่ หรือแสดงเอกสารหลักฐาน หรือแจ้งข้อความอันเป็นเท็จต่อเจ้าหน้าที่ (ร่างมาตรา 120/47)

## 6. การให้ชดใช้ค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อม

เนื่องจากการกระทำผิดฐานทิ้งขยะลงในทะเลอาจก่อให้เกิดมลพิษหรือส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล จึงได้กำหนดให้ผู้ทิ้งขยะและเจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือหรือแท่นจะต้องร่วมกันแก้ไขหรือจัดการขยะที่ทิ้งดังกล่าว แต่หากปรากฏว่าบุคคลดังกล่าวไม่ดำเนินการแก้ไขหรือจัดการกับขยะที่ทิ้ง และหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องได้เข้าไปดำเนินการแทนเพื่อแก้ไขหรือฟื้นฟูสภาพแวดล้อมให้กลับคืนสู่สภาพเดิม บุคคลดังกล่าวข้างต้นจะต้องร่วมกันชดใช้ค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อมที่รัฐต้องเสียไป ทั้งนี้ ได้มีการกำหนดถึงความหมายของค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ค่าใช้จ่ายที่หน่วยงานของรัฐต้องเสียไปในการขจัดขยะหรือมลพิษ ค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อม ค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมให้กลับคืนสู่สภาพเดิม และค่าเสียหายอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยหลักเกณฑ์และวิธีการในการคำนวณค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อม ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด (ร่างมาตรา 120/31)

กรณีที่เป็นกรรทิ่งขยะด้วยเหตุจำเป็นโดยผู้ทิ้งไม่มีความผิดตามร่างมาตรา 120/9 หากก่อให้เกิดมลพิษหรือความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดให้ผู้ทิ้งนั้นต้องชดใช้ค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อมด้วยเช่นกัน (ร่างมาตรา 120/32)

## 7. มาตรการบังคับโทษปรับทางปกครอง

ในกรณีที่ผู้ถูกปรับไม่ชำระค่าปรับทางปกครอง เจ้าท่ามีอำนาจฟ้องคดีต่อศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีอาญาเพื่อบังคับชำระค่าปรับทางปกครองต่อไป (ร่างมาตรา 120/49)

## 8. การเปรียบเทียบความผิด

เจ้าท่ามีอำนาจเปรียบเทียบความผิดที่มีโทษปรับทางปกครอง ในกรณีที่ผู้กระทำผิดยินยอมชำระค่าปรับก็ให้คดีเป็นอันเลิกกัน แต่หากผู้กระทำผิดยินยอมให้เปรียบเทียบ แต่ไม่ชำระเงินค่าปรับภายในระยะเวลาที่กำหนด ให้ดำเนินคดีเพื่อฟ้องร้องต่อไป โดยให้อายุความเริ่มนับแต่เมื่อพ้นกำหนดระยะเวลาดังกล่าว (ร่างมาตรา 120/48 และร่างมาตรา 120/50)

ตารางเปรียบเทียบ

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 กับ

ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

<p>พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
<p>พระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456</p> <hr/> <p>มีพระบรมราชโองการในพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาอานันทมหิดล พระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ให้ประกาศจงทราบทั่วกันว่า ได้ทรงพระราชดำริเห็นว่า พระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทยที่ได้ตราขึ้นไว้เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน รัตนโกสินทร์ศก 124 นั้น ยังมีบกพร่องอยู่หลายประการ สมควรจะเปลี่ยนแปลงให้สมกับกาลสมัย เพราะฉะนั้นจึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้แทน ดังต่อไปนี้</p>	<p>ร่าง พระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....</p> <hr/> <p>..... ..... ..... ..... .....</p> <p>โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย</p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
<p style="text-align: center;">มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้ให้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการเดินเรือ ในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456”</p>	<p>พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพ ของบุคคล ซึ่งมาตรา 26 ประกอบกับมาตรา 28 มาตรา 29 มาตรา 33 มาตรา 36 มาตรา 37 และมาตรา 38 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้ โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย</p> <p><u>เหตุผลและความจำเป็นในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลตาม พระราชบัญญัตินี้ เพื่อจัดให้มีการควบคุมเรือการทิ้งขยะในทะเลให้เป็นไป อย่างมีระเบียบและเหมาะสม โดยมุ่งเน้นที่การลดและป้องกันมลพิษ รวมทั้ง คุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลมิให้ถูกกระทบกระเทือนหรือได้รับความเสียหาย ตลอดจนวางมาตรการในการรองรับการดำเนินการให้ครบถ้วนสมบูรณ์และ สอดคล้องกับมาตรฐานสากล ซึ่งการตราพระราชบัญญัตินี้สอดคล้องกับเงื่อนไข ที่บัญญัติไว้ในมาตรา 26 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยแล้ว</u></p> <p style="text-align: center;">..... .....</p> <p style="text-align: center;">มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการเดินเรือ ในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....”</p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
<p>มาตรา 2 ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้เป็นกฎหมายตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน พระพุทธศักราช 2456 เป็นต้นไป</p> <p style="text-align: center;">ฯลฯ</p> <p style="text-align: center;">หมวดที่ 6 ข้อบังคับเบ็ดเตล็ด</p> <hr style="width: 20%; margin: auto;"/> <p style="text-align: center;">(ก) ว่าด้วยผูกเรือกับฝั่งด้วยเชือกลวดและเชือกต่าง ๆ</p> <hr style="width: 20%; margin: auto;"/> <p style="text-align: center;">ฯลฯ</p> <p style="text-align: center;">(ข/2) ว่าด้วยการทิ้งอับเฉาลงในลำแม่น้ำ, เขตท่า, หรือ ในท่าเลทอดสมจอดเรือ</p> <hr style="width: 20%; margin: auto;"/> <p style="text-align: center;">ฯลฯ</p>	<p>มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่ วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป</p> <p>มาตรา 3 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น (ข/3) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล ในหมวดที่ 6 ข้อบังคับเบ็ดเตล็ด ของภาค 1 ข้อบังคับทั่วไป แห่งพระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456</p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
	<p style="text-align: center;">(๓/3) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล</p> <hr style="width: 10%; margin: 10px auto;"/> <p style="text-align: center;"><u>มาตรา 120/2 ในส่วนนี้</u> “ทิ้ง” หมายความว่า การทำให้ขยะลงไปในทะเลไม่ว่าจะเป็นการเท ปล่อย หรือระบายและให้หมายความรวมถึงการรั่วไหล หรือการกระทำด้วยประการอื่นใด ให้ขยะลงไปในทะเล</p> <p style="text-align: center;"><u>“ขยะ” หมายความว่า</u> สิ่งของหรือของเสียที่เกิดขึ้นจากเรือหรือแท่น จากการพักอาศัยบนเรือหรือแท่น หรือจากการให้บริการหรือใช้บริการบนเรือ หรือแท่น หรือที่เกิดขึ้นในระหว่างการปฏิบัติงานตามปกติบนเรือหรือแท่น ดังต่อไปนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) อาหาร</li> <li>(2) พลาสติก</li> <li>(3) เศษสินค้า</li> <li>(4) วัสดุที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้า</li> <li>(5) สารล้างสินค้า หรือสารล้างระวางเรือ</li> <li>(6) เล้าจากเตาเผา</li> <li>(7) น้ำมันสำหรับประกอบอาหาร</li> <li>(8) เครื่องมือทำการประมง</li> </ol>

<p>พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
	<p>(9) ซากสัตว์</p> <p>(10) <u>สิ่งของหรือของเสียอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวงโดยคำนึงถึงอนุสัญญา</u> <u>อธิติกรมเจ้าท่าอาจออกประกาศกำหนดลักษณะและรายละเอียดของขยะ</u> <u>ตามวรรคหนึ่งได้</u></p> <p><u>“เรือไทย”</u> หมายความว่า เรือตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย แต่ไม่หมายความ รวมถึงแท่นที่จอดทะเบียนเป็นเรือไทยตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย</p> <p><u>“แท่น”</u> หมายความว่า สิ่งก่อสร้างในทะเลทั้งที่ติดตั้งอยู่กับที่หรือที่ลอยน้ำได้ และให้หมายความรวมถึงแท่นที่จอดทะเบียนเป็นเรือไทยตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย</p> <p><u>“พื้นที่พิเศษ”</u> หมายความว่า พื้นที่ทางทะเลด้วยเหตุผลทางเทคนิค ซึ่งเป็นที่ยอมรับทางสมุทรศาสตร์ สภาพทางนิเวศวิทยา และลักษณะเฉพาะ ของการจราจร ในพื้นที่ที่จำเป็นต้องจัดให้มีวิธีการพิเศษเพื่อป้องกันมลพิษทางทะเล จากขยะ ได้แก่ พื้นที่ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน พื้นที่ทะเลบอลติก พื้นที่ทะเลดำ พื้นที่ทะเลแดง พื้นที่อ่าวเปอร์เซีย พื้นที่ทะเลเหนือ พื้นที่แอนตาร์กติก ภูมิภาค ไวเตอร์แคเรียเบียน ซึ่งรัฐมนตรีประกาศกำหนดรายละเอียดและพิภพของพื้นที่ โดยคำนึงถึงอนุสัญญา รวมทั้งพื้นที่ทางทะเลอื่นที่รัฐมนตรีอาจประกาศกำหนด โดยคำนึงถึงอนุสัญญา</p> <p><u>“อนุสัญญา”</u> หมายความว่า อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกัน มลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978 รวมตลอดถึงภาคผนวก</p> <p><u>“รัฐภาคี”</u> หมายความว่า รัฐภาคีของอนุสัญญา</p>

<p>พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
	<p><u>มาตรา 120/3</u> บทบัญญัติในส่วนนี้ คำว่า “ทะเล” ให้หมายความถึง ทะเลในน่านน้ำไทยและเขตเศรษฐกิจจำเพาะตามประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทยแต่ไม่รวมถึงทะเลสาบสงขลา</p> <p><u>มาตรา 120/4</u> บทบัญญัติในส่วนนี้ มิให้ใช้บังคับแก่เรือของทางราชการหรือเรือที่ใช้ในกิจการของรัฐซึ่งมิได้มีวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์</p> <p><u>มาตรา 120/5</u> การกระทำความผิดในส่วนนี้จากเรือไทยหรือแทนที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองเป็นผู้มีสัญชาติไทย ที่เกิดขึ้นนอกราชอาณาจักรไทย ให้ถือว่าเป็นการกระทำในราชอาณาจักรไทย</p> <p><u>มาตรา 120/6</u> การกระทำความผิดในส่วนนี้จากเรือต่างประเทศหรือแทนที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองมิได้เป็นผู้มีสัญชาติไทย ที่เกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะตามประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย ให้ถือว่าเป็นการกระทำในราชอาณาจักรไทย</p> <p>ให้เจ้าท่าแห่งไปยังประเทศที่เรือนั้นจดทะเบียน ประเทศที่เจ้าของเรือหรือผู้ครอบครองเรือ หรือเจ้าของแทนหรือผู้ครอบครองแทนนั้นมีสัญชาติประเทศซึ่งเป็นรัฐเมืองท่าถัดไปและแจ้งไปยังองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ</p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
	<p>ให้ทราบถึงการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งรวมทั้งมาตรการและการดำเนินคดีของรัฐบาลไทยด้วย</p> <p style="text-align: center;"><u>มาตรา 120/7</u> ห้ามมิให้ผู้ใดทิ้งขยะจากเรือหรือแท่นลงไปในทะเล เว้นแต่เป็นการทิ้งขยะตามประเภทของขยะและทิ้งลงในพื้นที่ในทะเล ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) การทิ้งอาหารจากเรือในระหว่างเดินเรือตามเส้นทาง ให้ทิ้งในระยะไม่น้อยกว่าสามไมล์ทะเลนับจากเส้นฐานออกไปในทะเล และการทิ้งต้องผ่านเครื่องบดปั่นและผ่านตะแกรงที่มีช่องผ่านขนาดไม่เกินสี่สิบห้ามิลลิเมตร แต่หากไม่ได้ทิ้งผ่านเครื่องบดปั่นหรือผ่านตะแกรงดังกล่าวให้ทิ้งตั้งแต่สิบสองไมล์ทะเลนับจากเส้นฐานออกไปในทะเล</p> <p>(2) การทิ้งอาหารจากแท่น รวมถึงเรือที่อยู่ติดกับแท่นหรืออยู่ใกล้แท่นในระยะไม่เกินห้าร้อยเมตรนับจากแท่น ให้ทิ้งในระยะไม่น้อยกว่าสิบสองไมล์ทะเลนับจากเส้นฐานออกไปในทะเล และการทิ้งต้องผ่านเครื่องบดปั่นและผ่านตะแกรงที่มีช่องผ่านขนาดไม่เกินสี่สิบห้ามิลลิเมตร</p> <p>(3) การทิ้งเศษสินค้าที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ได้อีกหรือวัสดุที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้าที่ไม่มีสารซึ่งเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมจากเรือในระหว่างเดินเรือตามเส้นทาง ให้ทิ้งตั้งแต่สิบสองไมล์ทะเลนับจากเส้นฐานออกไปในทะเล</p> <p>(4) การทิ้งสารล้างสินค้าหรือสารล้างระวางเรือที่ไม่เป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมจากเรือในระหว่างเดินเรือตามเส้นทาง</p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
	<p>(5) การทิ้งซากสัตว์ในระหว่างเดินเรือตามเส้นทาง ให้ทิ้งห่างจากเส้นฐานออกไปในทะเลให้มากที่สุดตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำนึงถึงแนวทางขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ</p> <p>(6) การทิ้งขยะอื่นนอกจาก (1) ถึง (5) หรือการทิ้งขยะที่มีการผสมหรือปนเปื้อนสารอื่นใด ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำนึงถึงอนุสัญญา</p> <p>รัฐมนตรีอาจประกาศกำหนดสารซึ่งเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมตามมาตรา 120/8 โดยคำนึงถึงแนวทางขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ</p> <p style="text-align: center;"><u>มาตรา 120/8 ห้ามมิให้ผู้ใดทิ้งขยะจากเรือไทยลงไปในพื้นที่พิเศษ เว้นแต่เป็นการทิ้งขยะตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำนึงถึงอนุสัญญา</u></p> <p style="text-align: center;"><u>มาตรา 120/9 ผู้ใดทิ้งขยะจากเรือหรือแท่นลงไปในทะเลในกรณีดังต่อไปนี้ผู้นั้นไม่มีความผิด</u></p> <p>(1) เป็นการทิ้งในปริมาณเท่าที่จำเป็นเพื่อรักษาไว้ซึ่งความปลอดภัยของเรือหรือผู้ที่อยู่บนเรือ ความปลอดภัยของแท่นหรือผู้ที่อยู่บนแท่น หรือเพื่อช่วยเหลือชีวิตมนุษย์</p>

<p>พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
	<p>(2) เป็นการสละทิ้งเครื่องมือทำการประมงเท่าที่จำเป็นเพื่อมิให้สิ่งแวดลอมทางทะเลถูกทำลาย หรือเพื่อความปลอดภัยของเรือหรือผู้ที่อยู่บนเรือนั้น</p> <p>(3) เป็นการทิ้งเศษอาหารที่ปรากฏชัดแจ้งว่า หากเก็บไว้บนเรือในขณะที่เดินเรือหรือเก็บไว้บนแท่นจะก่อให้เกิดผลเสียร้ายแรงต่อสุขภาพของผู้ที่อยู่บนเรือหรือผู้ที่อยู่บนแท่น</p> <p>(4) การรั่วไหลของขยะโดยอุบัติเหตุ เนื่องจากความเสียหายของเรือหรืออุปกรณ์บนเรือ ความเสียหายของแท่นหรืออุปกรณ์บนแท่น ซึ่งผู้ที่อยู่บนเรือหรือผู้ที่อยู่บนแท่นได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรทั้งก่อนและหลังจากเกิดความเสียหายเพื่อป้องกันหรือลดการรั่วไหลให้น้อยที่สุดแล้ว</p> <p>(5) เครื่องมือทำการประมงหลุดหายไปโดยอุบัติเหตุ โดยผู้ควบคุมเรือได้ใช้ความระมัดระวังอย่างเพียงพอแล้ว”</p> <p><u>มาตรา 120/10 การสละทิ้งเครื่องมือทำการประมงหรือเครื่องมือทำการประมงหลุดหายไปตามมาตรา 120/9 (2) และ (5) อันอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลหรือการเดินเรืออย่างมีนัยสำคัญ ให้นายเรือรายงานไปยังรัฐที่เรือนั้นจอดทะเบียน และรัฐชายฝั่ง ในกรณีที่มีการสละทิ้งหรือการหลุดหายดังกล่าวเกิดขึ้นในทะเลที่เป็นเขตอำนาจของรัฐชายฝั่งนั้น</u></p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
	<p><u>มาตรา 120/11 ให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ เจ้าของแท่น และผู้ครอบครองแท่นดำเนินการให้เรือหรือแท่นต้องมีอุปกรณ์ เครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ และมีที่กักเก็บขยะ ให้เพียงพอที่สามารถป้องกันการรั่วไหลของขยะได้ และอยู่ในสภาพที่ใช้การได้ดี</u></p> <p><u>มาตรา 120/12 เพื่อประโยชน์ในการรักษาสีงแวดล้อมทางทะเล ให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ นายเรือ เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น และผู้จัดการแท่น มีหน้าที่ดังต่อไปนี้</u></p> <p>(1) เรือที่มีความยาวตลอดลำตั้งแต่สิบสองเมตรขึ้นไป ต้องจัดให้มีป้ายประกาศเพื่ออธิบายถึงข้อกำหนดเกี่ยวกับการทิ้งขยะ</p> <p>(2) เรือที่มีขนาดตั้งแต่หนึ่งร้อยตันกรอสขึ้นไป ต้องจัดให้มีป้ายประกาศตาม (1) และแผนจัดการขยะเพื่ออธิบายถึงกระบวนการลดปริมาณขยะ การรวบรวม การจัดเก็บ การจัดการและการทิ้งขยะ การใช้อุปกรณ์และเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะบนเรือ การกำหนดผู้รับผิดชอบ ในการปฏิบัติตามแผน และรายละเอียดอื่น ๆ โดยคำนึงถึงแนวทางปฏิบัติของอนุสัญญา</p> <p>(3) เรือที่มีขนาดตั้งแต่สี่ร้อยตันกรอสขึ้นไป หรือเรือที่บรรทุกคนโดยสารตั้งแต่สิบห้าคนขึ้นไป ต้องจัดให้มีป้ายประกาศตาม (1) แผนจัดการขยะตาม (2) และบันทึกการจัดการขยะในปุมเรือหรือเอกสารอื่น เว้นแต่เรือที่บรรทุก</p>

<p>พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
	<p>คนโดยสารตั้งแต่สิบห้าคนขึ้นไปดังกล่าวใช้ระยะเวลาเดินทางไม่เกินหนึ่งชั่วโมง ที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศยกเว้นการจัดทำบันทึกการจัดการขยะ</p> <p>(4) แทนต้องจัดให้มีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ และบันทึกการจัดการขยะ เว้นแต่อธิบดีกรมเจ้าท่าเห็นเป็นการสมควร อาจยกเว้นการจัดทำบันทึกการจัดการ ขยะก็ได้</p> <p>การจัดทำป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ และบันทึกการจัดการขยะ ตามวรรคหนึ่งให้ใช้ภาษาที่ใช้ในการปฏิบัติงานของคนประจำเรือหรือผู้ปฏิบัติหน้าที่ บนแท่นและภาษาอังกฤษและให้เป็นไปตามวิธีการและแบบที่อธิบดีกรมเจ้าท่า ประกาศกำหนด”</p> <p><u>มาตรา 120/13</u> ให้เจ้าของเรือหรือผู้ครอบครองเรือดำเนินการจัดให้นายเรือ ลูกเรือ และคนประจำเรือ มีทักษะและความคุ้นเคยในการจัดการขยะ ให้เจ้าของแท่นหรือผู้ครอบครองแท่นดำเนินการจัดให้ผู้จัดการแท่นและ ผู้ปฏิบัติหน้าที่บนแท่น มีทักษะและความคุ้นเคยในการจัดการขยะ</p> <p><u>มาตรา 120/14</u> ให้นายเรือควบคุมลูกเรือหรือคนประจำเรื่อนำขยะจากเรือ หรือผู้จัดการแท่นควบคุมผู้ปฏิบัติหน้าที่บนแท่นนำขยะจากแท่น ไปทิ้งที่เรือรับขยะ หรือสิ่งรองรับขยะบนท่าเรือ ทั้งนี้ ลักษณะของเรือรับขยะหรือสิ่งรองรับขยะ บนท่าเรือ และวิธีการทิ้ง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศกำหนด</p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
	<p><u>มาตรา 120/15</u> ให้นายเรือควบคุมผู้ที่อยู่บนเรือ หรือผู้จัดการแทนควบคุมผู้ที่อยู่บนแทน ให้ทิ้งขยะลงในภาชนะหรือสถานที่ที่จัดไว้บนเรือหรือแทนแล้วแต่กรณี</p> <p><u>มาตรา 120/16</u> ในกรณีที่มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่า เรือหรือแทนใดในทะเลในน่านน้ำไทย มีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติในส่วนนี้ เจ้าท่าอาจสั่งด้วยวาจาหรือมีหนังสือให้นายเรือหรือผู้ควบคุมเรือชะลอเรือ หยุดเรือ หรือจอดเรือเป็นการชั่วคราว และขึ้นไปตรวจสอบเรือหรือแทนได้ทั้งในเวลากลางวันและเวลากลางคืน ตลอดจนถึงให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ นายเรือ เจ้าของแทน ผู้ครอบครองแทน หรือผู้จัดการแทน แสดงเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้อง</p> <p><u>มาตรา 120/17</u> ในกรณีที่มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่า เรือหรือแทนใดที่อยู่ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะตามประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย มีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติในส่วนนี้ เจ้าท่าอาจสั่งด้วยวาจาหรือมีหนังสือให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ นายเรือ เจ้าของแทน ผู้ครอบครองแทน หรือผู้จัดการแทน แสดงเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องก่อนที่จะขึ้นไปตรวจสอบเรือหรือแทนได้</p> <p>หากเจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ นายเรือ เจ้าของแทน ผู้ครอบครองแทน หรือผู้จัดการแทน ไม่แสดงเอกสารหรือหลักฐาน แสดงเอกสารหรือหลักฐาน</p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
	<p>อันเป็นเท็จ หรือพบว่าการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามในเรื่องดังกล่าวก่อให้เกิดความเสียหายหรือเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดมลพิษอย่างมีนัยสำคัญอันมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล เจ้าท่าอาจสั่งด้วยวาจาหรือมีหนังสือให้นายเรือหรือผู้ควบคุมเรือชะลอเรือ หยุดเรือ หรือจอดเรือเป็นการชั่วคราว และขึ้นไปตรวจสอบเรือหรือแท่นดังกล่าวทั้งในเวลากลางวันและเวลากลางคืนได้</p> <p style="text-align: center;"><u>มาตรา 120/18</u> ในกรณีที่เรือต่างประเทศที่อยู่ภายในทะเลในน่านน้ำไทย ซึ่งได้กระทำการในลักษณะที่เป็นความผิดตามมาตรา 120/7 หรือมาตรา 120/8 ในน่านน้ำภายในทะเลอาณาเขต หรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐภาคีอื่น ซึ่งไม่ใช่ความผิดต่อเนืองที่อยู่ในเขตอำนาจของศาลไทย และรัฐภาคีซึ่งเรือนั้นจอดทะเบียน หรือรัฐภาคีอื่นซึ่งได้รับความเสียหายหรือได้รับผลกระทบจากการทิ้งขยะของเรือนั้น ร้องขอให้รัฐบาลไทยตรวจสอบเรือต่างประเทศดังกล่าว ให้เจ้าท่าดำเนินการตรวจสอบการกระทำความผิดและดำเนินคดีกับเรือต่างประเทศนั้น ทั้งนี้ ให้นำความในมาตรา 120/6 วรรคสอง และมาตรา 120/16 มาใช้บังคับ</p> <p style="text-align: center;"><u>มาตรา 120/19</u> การดำเนินคดีแทนรัฐภาคีที่ร้องขอตามมาตรา 120/18 ต้องอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) การดำเนินคดีนั้นต้องไม่ขัดต่อประโยชน์สาธารณะ</p>

<p>พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
	<p>(2) การกระทำซึ่งเป็นมูลกรณของการดำเนินคดีนั้นเข้าลักษณะความผิดตามบทบัญญัติในส่วนนี้</p> <p>(3) รัฐภาคีที่ร้องขอตกลงหรือยินยอมที่จะให้ความช่วยเหลือในทำนองเดียวกันเป็นการตอบแทนหากได้รับคำร้องขอจากรัฐบาลไทย</p> <p>ในกรณีที่รัฐภาคีที่ร้องขอแจ้งว่าจะดำเนินคดีกับเรือต่างประเทศดังกล่าวเอง ให้เจ้าท่าส่งหลักฐานที่เกี่ยวข้องและบันทึกผลการตรวจสอบ ตลอดจนส่งหลักประกันที่เจ้าของเรือต่างประเทศหรือผู้ครอบครองเรือต่างประเทศดังกล่าววางไว้แก่เจ้าท่าไปยังรัฐภาคีที่ร้องขอ และให้เจ้าท่าระงับการดำเนินคดีนับแต่วันที่ได้ส่งหลักฐานที่เกี่ยวข้อง บันทึกผลการตรวจสอบ และหลักประกันนั้น</p> <p>เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการตามมาตรานี้ รัฐบาลไทยอาจเรียกค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการดำเนินการจากรัฐภาคีที่ร้องขอได้</p> <p>มาตรา 120/20 ในกรณีที่เจ้าท่าขึ้นไปตรวจสอบบนเรือใดตามมาตรา 120/16 หรือมาตรา 120/17 หากพบว่ามี การฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 120/7 มาตรา 120/8 หรือมาตรา 120/14 ให้เจ้าท่ามีคำสั่งห้ามออกเรือ หรือนำเรือไปจอดในบริเวณที่เจ้าท่ากำหนด ในกรณีที่ เป็นเรือต่างประเทศ ให้เจ้าท่าแจ้งเหตุในการออกคำสั่งดังกล่าวไปยังรัฐที่เรือ นั้นจดทะเบียนด้วย</p>

<p>พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
	<p><u>มาตรา 120/21</u> ในกรณีที่เจ้าท่าขึ้นไปตรวจสอบบนเรือใดตามมาตรา 120/16 หรือมาตรา 120/17 หากพบว่าเรือนั้น</p> <p>(1) ไม่มีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ ไม่มีที่กักเก็บขยะ หรือมีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ หรือมีที่กักเก็บขยะไม่เพียงพอ หรือไม่อยู่ในสภาพที่เหมาะสมในการใช้ หรือเรือมีสภาพเสี่ยงที่จะเกิดการรั่วไหล ของขยะอันอาจส่งผลกระทบต่อการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล</p> <p>(2) ไม่ปฏิบัติตามมาตรา 120/12 วรรคหนึ่ง (1) (2) หรือ (3)</p> <p>(3) ไม่ปฏิบัติตามมาตรา 120/13 วรรคหนึ่ง</p> <p>ให้เจ้าท่ามีคำสั่งห้ามออกเรือ หรือนำเรือไปจอดในบริเวณที่เจ้าท่ากำหนด และห้ามนำเรือออกจากบริเวณนั้น และสั่งให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด เมื่อได้ปฏิบัติ หรือแก้ไขให้ถูกต้องตามคำสั่งแล้วให้เจ้าท่ายกเลิกคำสั่งห้ามออกเรือได้</p> <p><u>มาตรา 120/22</u> ในกรณีที่มีการออกคำสั่งห้ามออกเรือตามมาตรา 120/20 และมาตรา 121/21 ให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือจัดให้มี มาตรการรักษาความปลอดภัยและการดูแลรักษาเรือเพื่อมิให้มีผลกระทบต่อ การเดินเรือและสภาพแวดล้อมทางทะเล</p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
	<p><u>มาตรา 120/23</u> ในระหว่างการดำเนินการดำเนินคดีอันเกี่ยวกับการกระทำความผิดในส่วนนี้ เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรืออาจร้องขอให้เจ้าท่ายกเลิกคำสั่งห้ามออกเรือตามมาตรา 120/20 หรือมาตรา 120/21 ได้ หากเจ้าท่าพิจารณาแล้วเห็นว่า เรือดังกล่าวมีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ หรือมีที่กักเก็บขยะอย่างเพียงพอและเหมาะสมในการใช้ หรือมีมาตรการในการป้องกันการทิ้งขยะตามที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศกำหนด และได้ดำเนินการแก้ไขหรือจัดการขยะที่ทิ้งดังกล่าวแล้ว ให้เจ้าท่ากำหนดให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ วางหลักประกันเพื่อความรับผิดชอบในโทษปรับทางอาญาและค่าปรับทางปกครอง และค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อมตามจำนวนที่เจ้าท่ากำหนด เมื่อวางหลักประกันครบถ้วนแล้ว ให้เจ้าท่ายกเลิกคำสั่งห้ามออกเรือได้ ทั้งนี้ ไม่เป็นการลบล้างคำสั่งของเจ้าท่าที่สั่งตามมาตรา 139 หรือมาตรา 160</p> <p>การกำหนดหลักประกันตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดีกรมเจ้าท่ากำหนด โดยให้คำนึงถึงอัตราค่าปรับขั้นสูงสุด ความร้ายแรงของพฤติการณ์แห่งการกระทำความผิด และค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อมด้วย</p> <p><u>วิธีการวางหลักประกัน การเก็บรักษาหลักประกัน การเปลี่ยนแปลงหลักประกัน การเรียกหลักประกันเพิ่ม การหักหลักประกันเป็นการชำระแทนค่าปรับและค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อม และการขอรับหลักประกันคืน</u> ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศกำหนด</p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
	<p>ในกรณีที่มีเงินเหลือจากการหักหลักประกันชำระแทนค่าปรับและค่าเสียหายของสิ่งแวดลอม ให้เจ้าท่าแจ้งโดยไม่ชักช้าแก่เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือทราบเพื่อให้ขอรับหลักประกันที่เหลือคืนภายในหนึ่งปีนับแต่วันได้รับแจ้งจากเจ้าท่า หากไม่ติดต่อขอรับคืนภายในกำหนดเวลาดังกล่าว ให้เงินดังกล่าวนั้นตกเป็นของแผ่นดิน</p> <p style="text-align: center;"><b>มาตรา 120/24</b> ในกรณีที่เจ้าท่าขึ้นไปตรวจสอบบนแท่นใดตามมาตรา 120/16 หรือมาตรา 120/17 หากพบว่าแท่นนั้น</p> <p>(1) ไม่มีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ ไม่มีที่กักเก็บขยะ หรือมีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ หรือมีที่กักเก็บขยะไม่เพียงพอ หรือไม่อยู่ในสภาพที่เหมาะสมในการใช้ หรือแท่นมีสภาพเสี่ยงที่จะเกิดการรั่วไหลของขยะอันอาจส่งผลกระทบต่อการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล</p> <p>(2) ไม่ปฏิบัติตามมาตรา 120/12 วรรคหนึ่ง (4)</p> <p>(3) ไม่ปฏิบัติตามมาตรา 120/13 วรรคสอง</p> <p>ให้เจ้าท่าสั่งให้เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่นปฏิบัติ หรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด</p>

<p>พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ...) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
	<p><u>มาตรา 120/25</u> เจ้าท่าอาจขอความช่วยเหลือจากพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจหรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องในการขึ้นไปตรวจสอบเรือหรือแท่นตามบทบัญญัติในส่วนนี้ก็ได้</p> <p><u>มาตรา 120/26</u> การดำเนินคดีเกี่ยวกับการกระทำความผิดในส่วนนี้ที่เกิดจากเรือหรือแท่น ให้อยู่ในเขตอำนาจของศาลจังหวัดที่ใกล้เคียงสถานที่ที่มีการกระทำความผิด</p> <p><u>มาตรา 120/27</u> ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 120/7 ในทะเลในน่านน้ำไทยอันก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมอย่างร้ายแรง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินสามแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p><u>มาตรา 120/28</u> ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 120/7 ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะตามประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสี่แสนบาท</p> <p><u>มาตรา 120/29</u> ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 120/8 ในพื้นที่พิเศษ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสี่ปี หรือปรับไม่เกินสี่แสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p>

<p>พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
	<p><u>มาตรา 120/30</u> ถ้าการกระทำความผิดตามมาตรา 120/7 หรือมาตรา 120/8 เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินเจ็ดปี และปรับไม่เกินสี่แสนบาท</p> <p>ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงสิบปี และปรับไม่เกินห้าแสนบาท</p> <p><u>มาตรา 120/31</u> ผู้กระทำความผิดตามมาตรา 120/7 หรือมาตรา 120/8 และเจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ เจ้าของแท่น หรือผู้ครอบครองแท่น แล้วแต่กรณี ต้องร่วมกันดำเนินการแก้ไขหรือจัดการขยะที่ทิ้ง หรือร่วมกันชดใช้ค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อมภายในระยะเวลาที่เจ้าพนักงานกำหนด</p> <p>ค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ค่าใช้จ่ายที่หน่วยงานของรัฐต้องเสียไปในการขจัดขยะหรือมลพิษ ค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อม ค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมให้กลับคืนสู่สภาพเดิม และค่าเสียหายอื่นที่เกี่ยวข้อง</p> <p>หลักเกณฑ์และวิธีการในการคำนวณค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อม ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด</p> <p>ในกรณีที่มีการวางหลักประกันตามมาตรา 120/23 ให้หักหลักประกันเป็นการชดใช้ค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อม</p>

<p>พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
	<p>ในกรณีที่ผู้ต้องรับผิดชอบไม่ชดใช้ค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อมภายในระยะเวลาที่กำหนดให้นำมาตรการบังคับทางปกครองตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองมาใช้บังคับโดยอนุโลม</p> <p><b>มาตรา 120/32</b> การทิ้งขยะที่ผู้กระทำไม่มีความผิดตามมาตรา 120/9 หากก่อให้เกิดมลพิษหรือความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานของรัฐต้องดำเนินการจัดขยะหรือมลพิษและฟื้นฟูสภาพแวดล้อมที่เสียไปให้กลับคืนสู่สภาพเดิม ผู้นั้นต้องชดใช้ค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อม โดยให้นำความในมาตรา 120/31 วรรคสอง วรรคสาม และวรรคห้า มาใช้บังคับ</p> <p><b>มาตรา 120/33</b> เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ ไม่จัดให้เรือมีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ หรือมีที่กักเก็บขยะ หรือเรือมีสภาพที่ไม่สามารถป้องกันการรั่วไหลของขยะได้ตามมาตรา 120/11 ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสี่แสนบาท</p> <p>หากเรือมีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ หรือมีที่กักเก็บขยะ ไม่เพียงพอหรือไม่อยู่ในสภาพที่เหมาะสมในการใช้ หรือเรือมีสภาพเสี่ยงที่จะเกิดการรั่วไหลของขยะอันอาจส่งผลกระทบต่อการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล ให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสองแสนบาท</p>

<p>พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
	<p><u>มาตรา 120/34</u> เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น ไม่จัดให้แท่นมีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ หรือมีที่กักเก็บขยะ หรือแท่นมีสภาพที่ไม่สามารถป้องกันการรั่วไหลของขยะได้ตามมาตรา 120/11 ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินแปดแสนบาท</p> <p><u>หากแท่นมีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ หรือมีที่กักเก็บขยะ ไม่เพียงพอหรือไม่อยู่ในสภาพที่เหมาะสมในการใช้ หรือแท่นมีสภาพเสี่ยงที่จะเกิดการรั่วไหลของขยะอันอาจส่งผลกระทบต่อการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล ให้เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่นหรือผู้จัดการแท่น ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสี่แสนบาท</u></p> <p><u>มาตรา 120/35</u> เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือของเรือลำใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 120/12 ในเรื่องดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ไม่มีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ หรือบันทึกการจัดการขยะในปุมเรือ หรือเอกสารอื่นต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสองแสนบาท</p> <p>(2) มีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ หรือบันทึกการจัดการขยะในปุมเรือ หรือเอกสารอื่นที่ไม่ครบถ้วนหรือไม่ถูกต้อง ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินหนึ่งแสนบาท</p>

<p>พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
	<p><u>มาตรา 120/36</u> เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่นของแท่นใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 120/12 ในเรื่องดังต่อไปนี้</p> <p>(1) <u>ไม่มีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ หรือบันทึกการจัดการขยะ</u> ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสี่แสนบาท</p> <p>(2) <u>มีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ หรือบันทึกการจัดการขยะที่ไม่ครบถ้วนหรือไม่ถูกต้อง</u> ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสองแสนบาท</p> <p><u>มาตรา 120/37</u> เจ้าของเรือหรือผู้ครอบครองเรือไม่ดำเนินการให้นายเรือ ลูกเรือหรือคนประจำเรือมีทักษะและความคุ้นเคยในการจัดการขยะตามมาตรา 120/13 วรรคหนึ่งต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินหนึ่งแสนบาท</p> <p><u>มาตรา 120/38</u> เจ้าของแท่นหรือผู้ครอบครองแท่นไม่ดำเนินการให้ผู้จัดการแท่นหรือผู้ปฏิบัติหน้าที่บนแท่นมีทักษะและความคุ้นเคยในการจัดการขยะตามมาตรา 120/13 วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินสองแสนบาท</p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
	<p><u>มาตรา 120/39</u> นายเรือหรือผู้จัดการแทนผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม<u>มาตรา 120/14</u> ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินห้าหมื่นบาท</p> <p>ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม<u>มาตรา 120/14</u> เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ เจ้าของแท่น หรือผู้ครอบครองแท่น ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินหนึ่งแสนบาท</p> <p><u>มาตรา 120/40</u> นายเรือหรือผู้จัดการแทนผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม<u>มาตรา 120/15</u> ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินหนึ่งแสนบาท</p> <p><u>มาตรา 120/41</u> ในกรณีที่เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ ไม่ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตาม<u>มาตรา 120/21</u> วรรคหนึ่ง (1) ให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ ต้องโทษปรับรายวันในอัตราดังต่อไปนี้ ตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนจนกว่าจะปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้อง</p> <p>(1) วันละไม่เกินสองแสนบาท สำหรับกรณีไม่มีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ ไม่มีที่กักเก็บขยะ หรือเรือมีสภาพที่ไม่สามารถป้องกันการรั่วไหลของขยะได้</p> <p>(2) วันละไม่เกินหนึ่งแสนบาท สำหรับกรณีมีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะหรือมีที่กักเก็บขยะไม่เพียงพอหรือไม่อยู่ในสภาพที่เหมาะสม</p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
	<p>ในการใช้ หรือเรือมีสภาพเสี่ยงที่จะเกิดการรั่วไหลของขยะอันอาจส่งผลกระทบต่อการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล</p> <p style="text-align: center;"><u>มาตรา 120/42</u> ในกรณีที่เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ ไม่ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามมาตรา 120/21 วรรคหนึ่ง (2) ให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ ต้องโทษปรับรายวัน ในอัตราดังต่อไปนี้ ตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนจนกว่าจะปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้อง</p> <p style="padding-left: 40px;">(1) วันละไม่เกินหนึ่งแสนบาท สำหรับกรณีไม่มีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ หรือบันทึกการจัดการขยะในปุมเรือหรือเอกสารอื่น</p> <p style="padding-left: 40px;">(2) วันละไม่เกินห้าหมื่นบาท สำหรับกรณีมีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ หรือบันทึกการจัดการขยะในปุมเรือหรือเอกสารอื่น ที่ไม่ครบถ้วนหรือไม่ถูกต้อง</p> <p style="text-align: center;"><u>มาตรา 120/43</u> ในกรณีที่เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ ไม่ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามมาตรา 120/21 วรรคหนึ่ง (3) ให้เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ ต้องโทษปรับรายวัน วันละไม่เกินห้าหมื่นบาท ตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนจนกว่าจะปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้อง</p>

<p>พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
	<p><u>มาตรา 120/44 ในกรณีที่เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น ไม่ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามมาตรา 120/24 วรรคหนึ่ง (1) ให้เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น ต้องโทษปรับรายวัน ในอัตราดังต่อไปนี้ตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนจนกว่าจะปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้อง</u></p> <p>(1) วันละไม่เกินสี่แสนบาท สำหรับกรณีไม่มีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ ไม่มีที่กักเก็บขยะ หรือแท่นมีสภาพที่ไม่สามารถป้องกันการรั่วไหลของขยะได้</p> <p>(2) วันละไม่เกินสองแสนบาท สำหรับกรณีมีอุปกรณ์หรือเครื่องใช้เกี่ยวกับการจัดการขยะ หรือมีที่กักเก็บขยะไม่เพียงพอ หรือไม่อยู่ในสภาพที่เหมาะสมในการใช้ หรือแท่นมีสภาพเสี่ยงที่จะเกิดการรั่วไหลของขยะอันอาจส่งผลกระทบต่อการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล</p> <p><u>มาตรา 120/45 ในกรณีที่เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น ไม่ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามมาตรา 120/24 วรรคหนึ่ง (2) ให้เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น ต้องโทษปรับรายวัน ในอัตราดังต่อไปนี้ ตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนจนกว่าจะปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้อง</u></p> <p>(1) วันละไม่เกินสองแสนบาท สำหรับกรณีไม่มีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ หรือบันทึกการจัดการขยะ</p>

<p>พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
	<p>(2) วันละไม่เกินหนึ่งแสนบาท สำหรับกรณีมีป้ายประกาศ แผนจัดการขยะ หรือบันทึกการจัดการขยะที่ไม่ครบถ้วนหรือไม่ถูกต้อง</p> <p>มาตรา 120/46 ในกรณีที่เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น ไม่ปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามมาตรา 120/24 วรรคหนึ่ง (3) ให้เจ้าของแท่น ผู้ครอบครองแท่น หรือผู้จัดการแท่น ต้องโทษปรับรายวัน วันละไม่เกินหนึ่งแสนบาท ตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนจนกว่าจะปฏิบัติหรือแก้ไขให้ถูกต้อง</p> <p>มาตรา 120/47 ผู้ใดต่อสู้หรือขัดขวางไม่ให้เจ้าท่าขึ้นไปตรวจสอบเรือ หรือแท่นในทะเล หรือปิดบังหรือซ่อนเร้นเอกสารหรือหลักฐานต่อเจ้าท่า ไม่ให้เอกสารหรือหลักฐานตามที่เจ้าท่าร้องขอ หรือแสดงเอกสารหรือหลักฐาน หรือแจ้งข้อความอันเป็นเท็จต่อเจ้าท่า ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี ปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>ถ้าการต่อสู้หรือขัดขวางตามวรรคหนึ่งได้กระทำโดยใช้กำลังประทุษร้าย หรือขู่เข็ญว่าจะใช้กำลังประทุษร้าย ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
	<p><u>มาตรา 120/48</u> ให้เจ้าท่ามีอำนาจเปรียบเทียบความผิดที่มีโทษปรับทางปกครองตามส่วนนี้</p> <p>หลักเกณฑ์ในการเปรียบเทียบตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศกำหนดโดยคำนึงถึงความร้ายแรงของพฤติการณ์แห่งการกระทำความผิดด้วย</p> <p><u>มาตรา 120/49</u> ในกรณีที่ผู้ถูกปรับทางปกครองตามส่วนนี้ไม่ชำระค่าปรับทางปกครอง ให้เจ้าท่ามีอำนาจฟ้องคดีต่อศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีอาญาเพื่อบังคับชำระค่าปรับทางปกครอง ในกรณีนี้ ถ้าศาลพิพากษาให้ชำระค่าปรับทางปกครอง หากผู้นั้นไม่ชำระค่าปรับทางปกครองภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่ศาลมีคำพิพากษา ให้ยึดทรัพย์สินของผู้นั้นเพื่อชดใช้แทนค่าปรับทางปกครอง แต่มิให้นำมาตรการกักขังแทนค่าปรับมาใช้แก่ผู้นั้น</p> <p>ในกรณีที่มีการวางหลักประกันตามมาตรา 120/23 ให้หักหลักประกันเป็นการชำระค่าปรับ</p> <p><u>มาตรา 120/50</u> เมื่อเจ้าท่าได้กระทำการเปรียบเทียบความผิดตามส่วนนี้และผู้กระทำความผิดได้ชำระค่าปรับตามที่เจ้าท่าเปรียบเทียบภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่มีการเปรียบเทียบแล้ว ให้คดีนั้นเป็นอันเลิกกัน</p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)</p>
	<p style="text-align: center;">ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดยินยอมให้เปรียบเทียบแต่ไม่ชำระเงินค่าปรับ ภายในระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง ให้ดำเนินคดีเพื่อฟ้องร้องต่อไป ในกรณีเช่นว่านี้ ให้อายุความเริ่มนับเมื่อพ้นกำหนดระยะเวลาดังกล่าว</p> <p style="text-align: center;">ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ</p> <p style="text-align: center;">.....</p> <p style="text-align: center;">นายกรัฐมนตรี</p>

## ส่วนที่ 2

### บทวิเคราะห์

#### 1. มาตรการทางกฎหมายไทยในการควบคุมการทิ้งขยะลงทะเล<sup>1</sup>

ปัญหาเรื่องการทิ้งขยะลงทะเล จากการสำรวจบทบัญญัติกฎหมายไทยในปัจจุบัน พบว่า ประเทศไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมทางน้ำหลายฉบับด้วยกัน ตัวอย่างเช่น พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติรักษาคลองประปา พ.ศ. 2526 พระราชบัญญัติส่งเสริมการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พ.ศ. 2558 พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 แต่ปัญหา คือ กฎหมายส่วนใหญ่บังคับใช้เฉพาะในเขตราชอาณาจักรไทยเท่านั้น มีเพียงกฎหมาย 2 ฉบับที่สามารถใช้บังคับแม้ว่าจะเป็นการกระทำนอกเขตราชอาณาจักรไทย ได้แก่ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 ซึ่งกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการทิ้งขยะลงทะเลอันเกิดจากเรือ นั้น จะเกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 (มาตรา 53/1) และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 ที่บัญญัติไว้อย่างชัดเจนเกี่ยวกับการห้ามทิ้งขยะลงน้ำ (มาตรา 119 และมาตรา 119 ทวิ)

#### พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 สาระสำคัญจะอยู่ที่ระบบการจดทะเบียนเรือไทยและการควบคุมเรือไทยเป็นหลัก แต่การจะนำเรือไปใช้ก็ต้องมีใบอนุญาตใช้เรือโดยกำหนดตามประเภทและเงื่อนไขการใช้เรือ ซึ่งเป็นไปตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 ด้วย โดยเรือลำดังกล่าวจะต้องชั่งธงของประเทศที่เรือนั้นจดทะเบียนเพียงประเทศเดียว กรณีที่เรือไทยไปกระทำความผิด ณ ที่แห่งใดไม่ว่าจะอยู่ในหรือนอกราชอาณาจักรไทย ประเทศไทยย่อมสามารถดำเนินคดีกับเรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทยได้เสมอ

สำหรับบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการทิ้งขยะจากเรือ นั้น เนื่องจากพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มิได้กำหนดถึงความหมายของ “ขยะ” เอาไว้โดยตรง แต่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 มาตรา 5 ได้กำหนดถึง “สารที่เป็นอันตราย” หมายความว่า น้ำมันหรือสารอื่นใดซึ่งเมื่อปล่อยทิ้งลงสู่ทะเลแล้วอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของมนุษย์และสิ่งมีชีวิตในทะเล หรือก่อให้เกิดความเสียหายต่อความงามตามธรรมชาติ หรือรบกวนการใช้ประโยชน์อื่น ๆ อันชอบด้วยกฎหมายจากทะเล ตามที่อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีประกาศกำหนด

<sup>1</sup> วรณา เจริญพลภักษ์. (ม.ป.ป.). มาตรการทางกฎหมายไทยในการควบคุมการทิ้งขยะลงทะเล. สืบค้น 29 พฤศจิกายน 2564 จาก <https://www.krisdika.go.th/data/activity/act13470.pdf>

ส่วนมาตรา 53/1 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ซึ่งเพิ่มโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 บัญญัติไว้ดังนี้

“มาตรา 53/1 ห้ามมิให้ผู้ควบคุมเรือหรือเจ้าของเรือไทยปล่อยทิ้งหรือทำให้สารที่เป็นอันตรายหรือสิ่งใด ๆ ที่มีสารที่เป็นอันตรายปนอยู่พ้นจากเรือลงสู่ทะเลไม่ว่าบริเวณใด ๆ เกินกว่ามาตรฐานที่กำหนดในมาตรา 53/2 ทั้งนี้ ไม่ว่าด้วยเหตุใด เว้นแต่เป็นการปล่อยทิ้งจากการสำรวจ การแสวงหาประโยชน์หรือจากกระบวนการเกี่ยวกับทรัพยากรแร่บนพื้นท้องทะเลนอกชายฝั่ง หรือเป็นการปล่อยทิ้งเพื่อวัตถุประสงค์ในการวิจัยทางวิทยาศาสตร์อันชอบด้วยกฎหมายเกี่ยวกับการลดหรือการควบคุมมลพิษ

การปล่อยทิ้งตามวรรคหนึ่งให้รวมถึงการรั่ว การกำจัด การหก การซึม การสูบ การแพร่กระจายหรือการเท สารที่เป็นอันตรายหรือสิ่งใด ๆ ที่มีสารที่เป็นอันตรายปนอยู่ด้วย

บทบัญญัติตามวรรคหนึ่งให้ใช้บังคับแก่ผู้ควบคุมเรือหรือเจ้าของสิ่งก่อสร้างในทะเลทั้งที่ติดตรึงอยู่กับที่หรือที่ลอยน้ำได้ ซึ่งก่อสร้างขึ้นเพื่อการสำรวจหรือผลิตปิโตรเลียม หรือสนับสนุนการสำรวจหรือผลิตปิโตรเลียมหรือการสำรวจและแสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรในทะเลด้วย”

ในส่วนของบทลงโทษผู้ฝ่าฝืนมาตรา 53/1 เป็นไปตามมาตรา 68/9 ซึ่งเพิ่มโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 พ.ศ. 2561 ดังนี้

“มาตรา 68/9 ผู้ใดฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 53/1 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปีหรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินสำหรับเป็นค่าใช้จ่ายในการกำจัดหรือแก้ไขสารที่เป็นอันตราย ค่าเสียหายสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้น ตลอดจนค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมให้กลับคืนสู่สภาพเดิมด้วย

ในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามมาตรา 53/1 ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งมีอำนาจรวบรวมหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิด แล้วให้ส่งพนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาเพื่อดำเนินคดีต่อไป

ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดได้ดำเนินการกำจัดหรือแก้ไขสารที่เป็นอันตรายและฟื้นฟูสภาพแวดล้อมให้กลับคืนสู่สภาพเดิมด้วยตนเองในเวลาใกล้เคียงกับเหตุที่เกิดขึ้นแล้ว ให้ผู้นั้นไม่ต้องรับโทษและไม่ต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายหรือค่าเสียหายตามวรรคหนึ่ง”

อย่างไรก็ดี สารสำคัญของมาตรา 53/1 มุ่งเน้นไปที่การควบคุมการปล่อยทิ้งสารที่เป็นอันตรายหรือสิ่งใด ๆ ที่มีสารที่เป็นอันตรายปนอยู่ ดังที่ปรากฏตามเจตนารมณ์ในการใช้บังคับพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 เพื่อร่วมมือกับนานาประเทศในการป้องกันมลพิษในทะเลอันเนื่องมาจากการปล่อยทิ้งสารที่เป็นอันตรายจากเรือหรือจากสิ่งก่อสร้างในทะเล ทั้งที่ติดตรึงอยู่กับที่หรือที่ลอยน้ำได้ ในขณะที่อนุสัญญา MARPOL 73/78 ภาคผนวกที่ 5 วัตถุประสงค์ที่ปล่อยทิ้ง ลงทะเลจะหมายถึง “ขยะ” ซึ่งในความหมายของขยะและประเภทของขยะตามที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับที่ 1.9 ของภาคผนวกที่ 5 หมายถึง บรรดาของเสียจากอาหาร ของเสียจากที่พักอาศัย ของเสียจากการปฏิบัติงานของเรือ พลาสติก เศษสินค้า น้ำมันปรุงอาหาร ซากสัตว์ ที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติงานตามปกติของเรือ เท่ากับว่ามาตรา 53/1 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มิได้บัญญัติขึ้นเพื่อรองรับอนุสัญญา MARPOL 73/78 ภาคผนวกที่ 5 โดยตรง

### พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมในส่วนของ มาตรา 119 และเพิ่มมาตรา 119 ทวิ ขึ้นในปี พ.ศ. 2535 โดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2535 บัญญัติไว้ดังนี้

“มาตรา 119 ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใด ๆ ให้น้ำมัน กรวด ทราย ดิน โคลน อับเฉา สิ่งของหรือสิ่งปฏิกูลใด ๆ ยกเว้นน้ำมันและเคมีภัณฑ์ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันหรือทะเลภายในน่านน้ำไทย อันจะเป็นเหตุให้เกิดการตื่นเขิน ตกตะกอนหรือสกปรก เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุก ไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสีย ในการขจัดสิ่งเหล่านั้นด้วย

มาตรา 119 ทวิ ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใด ๆ ให้น้ำมันและเคมีภัณฑ์หรือสิ่งใด ๆ ลง ในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบอันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทยอันอาจจะเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อมหรือ เป็นอันตรายต่อการเดินเรือในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบดังกล่าว ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษ จำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไป ในการแก้ไขสิ่งเป็นพิษหรือชดใช้ค่าเสียหายเหล่านั้นด้วย”

ขอบเขตการบังคับใช้พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ได้ปรากฏอยู่ใน บทนิยามคำว่า “น่านน้ำไทย” หมายความว่า “บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของราชอาณาจักรไทย และในกรณีตามมาตรา 17 มาตรา 119 มาตรา 119 ทวิ มาตรา 120 มาตรา 121 มาตรา 133 มาตรา 204 และมาตรา 220 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ให้ความหมายรวมถึง น่านน้ำที่อยู่ในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทยด้วย” เท่ากับว่าขอบเขตของน่านน้ำไทย ในกรณีที่เป็น มาตรา 119 และมาตรา 119 ทวิ ซึ่งเกี่ยวข้องกับภารกิจของเสียลงน้ำโดยตรง ย่อมขยายไปถึงทะเลอาณาเขต และเขตต่อเนื่องด้วย

แม้ว่ามาตรา 119 และมาตรา 119 ทวิ จะขยายออกไปถึงเขตต่อเนื่องด้วยผลของนิยามคำว่า “น่านน้ำไทย” แต่ทั้งสองมาตราจะครอบคลุมถึงกรณีการทิ้งขยะจากเรือลงทะเลด้วยหรือไม่นั้น เมื่อพิจารณาจากสิ่งของ หรือของเสียที่ทิ้งลงน้ำแล้ว โดยที่มาตรา 119 ระบุถึง “หิน กรวด ทราย ดิน โคลน อับเฉา สิ่งของหรือสิ่งปฏิกูลใด ๆ” ส่วนมาตรา 119 ทวิ ระบุถึง “น้ำมันและเคมีภัณฑ์หรือสิ่งใด ๆ” กรณีของสิ่งของหรือสิ่งปฏิกูลใด ๆ จะถือว่าเป็นขยะด้วยหรือไม่นั้น พบว่า มีการให้ความหมายที่แตกต่างกัน โดย “สิ่งปฏิกูล” (Sewage) หมายถึง สิ่งและของเสียอื่นใดที่ระบายออกจากโถส้วมและโถปัสสาวะ สิ่งที่ระบายออกจากสถานที่ทางการแพทย์บนเรือ เช่น ห้องอนามัยหรือห้องพยาบาล โดยผ่านทางอ่างล้าง ท่อล้าง ทางระบายน้ำที่ติดตั้งอยู่ในสถานที่ดังกล่าว สิ่งที่ระบายออกจากบริเวณกักสัตว์มีชีวิต และน้ำเสียอื่นใดซึ่งปนกับสิ่งต่าง ๆ ข้างต้น ซึ่งจะสอดคล้องกับ อนุสัญญา MARPOL 73/78 ภาคผนวกที่ 4 ข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษอันเกิดจากการขจัดสิ่งปฏิกูล จากเรือ ส่วน “ขยะ” ตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกที่ 5 ได้กำหนดถึงประเภทของขยะเอาไว้อย่างชัดเจน

โดยจะมีลักษณะทางกายภาพและแหล่งที่มาที่แตกต่างออกไปจากสิ่งปฏิกูล ฉะนั้น สิ่งปฏิกูล น้ำมันและเคมีภัณฑ์ และสิ่งอื่น ๆ ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 119 และมาตรา 119 ทวิ จึงไม่นับว่าเป็นขยะได้

เมื่อพิจารณาในแง่ของวัตถุประสงค์ มาตรา 119 กำหนดว่าการทิ้งสิ่งต่าง ๆ ดังกล่าวอันจะเป็นเหตุให้เกิดการตื่นเขิน ตกตะกอนหรือสกปรก ส่วนมาตรา 119 ทวิ กำหนดว่าอาจจะเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อมหรือเป็นอันตรายต่อการเดินเรือ ในขณะที่วัตถุประสงค์ตามอนุสัญญา MARPOL 73/78 รัฐภาคีย่อมมีอำนาจหน้าที่ในการอนุรักษ์และรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล ส่วนขอบเขตการใช้อำนาจของรัฐภาคีแต่ละรัฐย่อมเป็นไปตามอนุสัญญา UNCLOS ภาค 12 การคุ้มครองและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล ข้อ 193 โดยกำหนดให้รัฐมีสิทธิอธิปไตยที่จะแสวงประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติของตนตามนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมและตามหน้าที่ที่จะต้องคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล ข้อ 194 รัฐใช้มาตรการที่จำเป็นเพื่อป้องกัน ลด และควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเลไม่ว่าจากแหล่งที่มาใด และข้อ 56 รัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตยในการสำรวจและการแสวงประโยชน์ การอนุรักษ์และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติ ดังนั้น การปฏิบัติตามอนุสัญญา MARPOL 73/78 ภาคผนวกที่ 5 รัฐภาคีที่อยู่ในฐานะรัฐชายฝั่งย่อมมีสิทธิและหน้าที่ในการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลในพื้นที่เขตเศรษฐกิจจำเพาะที่อยู่ในความดูแลของตนด้วยดังจะเห็นได้ว่า บริบทตามกฎหมายไทยในแง่ของพื้นที่ทางทะเล บัญญัติไม่ครอบคลุมไปถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะเนื่องจากนิยามคำว่า “น่านน้ำไทย” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ขยายถึงแค่ทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่องเท่านั้น ฉะนั้น ในมุมมองของการนำกฎหมายไทยที่มีอยู่ในปัจจุบันไปปรับใช้เพื่อรองรับในเรื่องนี้จึงไม่เพียงพอและไม่อาจขยายขอบเขตการบังคับใช้กฎหมายไปถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะได้

จึงสรุปได้ว่า มาตรา 119 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 แม้จะบัญญัติเกี่ยวกับการห้ามทิ้งของเสียเอาไว้ก็ตาม แต่การทิ้งของเสียดังกล่าวจะต้องเป็นเหตุให้เกิดการตื่นเขิน ตกตะกอนหรือสกปรก ซึ่งมีเจตนารมณ์ที่แตกต่างจากอนุสัญญา MARPOL 73/78 ภาคผนวกที่ 5 ส่วนมาตรา 119 ทวิ ก็ไปเน้นหนักที่น้ำมันและเคมีภัณฑ์ ก็ไม่อาจตีความว่าสามารถรองรับการปฏิบัติตามอนุสัญญา MARPOL 73/78 ภาคผนวกที่ 5 ได้เช่นกัน

จากประเด็นดังกล่าว ปัญหาจึงอยู่ที่บทบัญญัติกฎหมายไทยที่มีอยู่ในปัจจุบันไม่อาจรองรับอนุสัญญา MARPOL 73/78 ภาคผนวกที่ 5 ได้ ซึ่งการเสนอแก้ไขกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติก็ต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินการนานพอสมควร ในปัจจุบันกรมเจ้าท่าในฐานะที่เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจหลักในการดำเนินการเกี่ยวกับการควบคุม ตรวจตรา และปราบปรามเพื่อให้การปฏิบัติเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง การดำเนินคดีแก่ผู้กระทำการอันเป็นความผิดและดำเนินการเกี่ยวกับงานด้านสภาพแวดล้อมทางน้ำที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า จึงต้องใช้ช่องทางในการออกกฎหมายลำดับรองเพื่อรองรับการปฏิบัติตามอนุสัญญาดังกล่าว โดยกฎหมายลำดับรองที่กรมเจ้าท่าเคยประกาศใช้จนถึงปัจจุบัน มีดังนี้

**(1) กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไข ในการตรวจเรือ เพื่อป้องกันมลพิษจากขยะ พ.ศ. 2559**

กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือฉบับนี้ ออกโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 163 แห่งพระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 มุ่งเน้นที่การควบคุมตัวเรือเป็นสำคัญ โดยเจ้าท่าและ เจ้าพนักงานตรวจเรือมีอำนาจตรวจเรือและออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือในเรื่องต่าง ๆ ว่าจะต้องมีอุปกรณ์ และเครื่องใช้ประจำเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานในเรื่องดังกล่าว

สาระสำคัญของกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือฉบับนี้ พบว่า เป็นการนำข้อกำหนดจากภาคผนวกที่ 5 มากำหนดไว้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของบทบังคับตัวเรือ ก็มีข้อกำหนดถึงขนาดเรือซึ่งรวมถึงแท่น ทั้งประเภทลอยน้ำได้และแท่นอยู่กับที่ซึ่งใช้ในการสำรวจ แสงประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติใต้ทะเล ข้อปฏิบัติที่เรือประเภทต่าง ๆ ต้องดำเนินการในการจัดการขยะ เช่น เรือที่มีความยาวตลอดลำตั้งแต่ 12 เมตรขึ้นไป รวมถึงแท่นลอยน้ำและแท่นอยู่กับที่ต้องมีป้ายประกาศโดยอธิบายถึงข้อกำหนดเกี่ยวกับการทิ้งขยะ เรือที่มี ขนาดตั้งแต่ 100 ตันกรอสขึ้นไป และเรือที่บรรทุกคนตั้งแต่ 15 คนขึ้นไป รวมถึงแท่นลอยน้ำและแท่นอยู่กับที่ ต้องมีแผนจัดการขยะ (ข้อ 6 และข้อ 7) และเรือที่มีขนาดตั้งแต่ 400 ตันกรอสขึ้นไป และเรือที่บรรทุกคน ตั้งแต่ 15 คนขึ้นไปซึ่งเดินทางไปยังท่าเรือหรือท่าเทียบเรือนอกฝั่งที่อยู่ภายใต้เขตอำนาจของรัฐบาลอื่น ต้องมีบันทึกการจัดการขยะ (ข้อ 8) และข้อกำหนดในการทิ้งขยะลงทะเล (ข้อ 10)

กฎข้อบังคับฉบับนี้มีความพิเศษตรงที่ได้กำหนดความหมายของคำว่า “ขยะ” ไม่ได้มีขอบเขต รองรับเฉพาะอนุสัญญา MARPOL 73/78 ภาคผนวกที่ 5 เท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงภาคผนวกอื่น ๆ ด้วย เพราะหมายรวมถึง สารเหลวมีพิษในระวาง สารอันตรายที่ขนส่งทางทะเลในรูปแบบหีบห่อและสิ่งปฏิกูลด้วย

**(2) ระเบียบกรมเจ้าท่าว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการรับรองผู้ให้บริการจัดเก็บและบำบัดของเสีย จากเรือประเภทขยะและกากของเสียต่าง ๆ พ.ศ. 2560**

เหตุผลในการออกระเบียบฉบับนี้ปรากฏอยู่ในคำปรารภของระเบียบว่าเป็นการออกมาเพื่อรองรับ กับภารกิจของกรมเจ้าท่าที่มีหน้าที่ในการดูแลความปลอดภัยในการคมนาคมและการสัญจรทางน้ำ ดูแลรักษา สิ่งแวดล้อมทางน้ำ ป้องกันและปราบปรามการลักลอบทิ้งของเสียในแหล่งน้ำสาธารณะและทะเลในน่านน้ำไทย และเป็นหน่วยงานหลักในการปฏิบัติตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ ซึ่งออกโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978 ซึ่งประเทศไทยเป็นภาคี ประกอบกับกรมเจ้าท่าได้ออกกฎข้อบังคับการตรวจเรือ กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการตรวจเรือเพื่อป้องกันมลพิษจากขยะ พ.ศ. 2559 จึงทำให้มี การจัดการขยะจากเรือเป็นไปอย่างเหมาะสมตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1987 ภาคผนวกที่ 5

สาระสำคัญของระเบียบนี้จะมุ่งเน้นที่การควบคุมดูแลผู้ให้บริการจัดเก็บและบำบัดของเสียจากเรือ โดยมีการกำหนดนิยามคำว่า “ขยะ” (Garbage) ประเภทของขยะ และความหมายของขยะประเภทต่าง ๆ (พบว่าประเภทของขยะตามระเบียบฉบับนี้มีขอบเขตรอบคลุมถึงอนุสัญญา MARPOL ภาคผนวกอื่น ๆ ด้วย) คุณสมบัติของผู้ขอหนังสือรับรองเป็นผู้ให้บริการจัดเก็บและบำบัดของเสียจากเรือประเภทขยะ

และกากของเสียต่าง ๆ ซึ่งจะแยกออกเป็น 2 ประเภท คือ 1. ประเภท ผู้จัดเก็บและกำจัดขยะจากเรือเอง และ 2. ประเภทผู้จัดเก็บและขนส่งของเสียประเภทขยะจากเรือเพื่อนำไปกำจัด

นอกจากกฎหมายที่กรมเจ้าท่ามีอำนาจหน้าที่โดยตรงแล้ว ในปัจจุบันยังมีกฎหมายที่ให้อำนาจหน่วยงานอื่นดำเนินการเกี่ยวกับการควบคุมการทิ้งขยะลงทะเลด้วย ได้แก่ พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ซึ่งเป็นกฎหมายจัดตั้งการทำเรือแห่งประเทศไทย โดยการทำเรือแห่งประเทศไทย ได้ออกกฎหมายลำดับรองเพื่อรองรับในเรื่องดังกล่าวแต่เป็นการควบคุมเรือสินค้าที่เข้ามาเทียบท่าหรือจอดในบริเวณการทำเรือแห่งประเทศไทย ได้แก่ ข้อบังคับว่าด้วยระเบียบความปลอดภัยในการใช้ท่าเรือบริการและความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการท่าเรือ พ.ศ. 2494 และประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย เรื่อง ห้ามทิ้งน้ำมัน น้ำปนน้ำมัน เคมีภัณฑ์ น้ำเสีย อับเฉา หรือสิ่งเป็นพิษอันตราย รวมถึงขยะ สิ่งปฏิกูลหรือขยะอันตรายในแม่น้ำ หรือทะเลในอาณาบริเวณการทำเรือแห่งประเทศไทย แต่กระครอบคลุมพื้นที่เฉพาะทะเลในอาณาบริเวณการทำเรือแห่งประเทศไทยเท่านั้น ไม่อาจใช้บังคับครอบคลุมไปยังพื้นที่บริเวณอื่นได้

ในบริบททางกฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการทิ้งขยะจากเรือลงในทะเลพบว่ามาตรการทางกฎหมายที่ใช้บังคับในปัจจุบันยังไม่ครอบคลุมเพียงพอที่จะปฏิบัติให้สอดคล้องกับอนุสัญญา MARPOL 73/78 ภาคผนวกที่ 5 ได้ โดยมีอุปสรรคและข้อขัดขัดในประเด็นต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องขอบเขตการบังคับใช้กฎหมายในแง่ของพื้นที่ เนื่องจากกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องโดยตรงคือ มาตรา 119 และมาตรา 119 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ก็มีขอบเขตการบังคับใช้แค่ทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง อีกทั้งวัตถุประสงค์ของมาตรา 119 และมาตรา 119 ทวิ ก็มีความแตกต่างจากที่กำหนดในอนุสัญญา MARPOL 73/78 ภาคผนวกที่ 5 ในแง่ของการควบคุมตัวเรือในพระราชบัญญัติเรือไทย พระพุทธศักราช 2481 ก็จำกัดเพียงแค่การควบคุมดูแลเรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทยเท่านั้น ไม่อาจครอบคลุมไปถึงเรือต่างประเทศที่เดินเรือเข้ามาในเขตน่านน้ำที่อยู่ในความรับผิดชอบของประเทศไทยในแง่ของประเภทขยะหรือของเสีย ตามที่ปรากฏอยู่ในมาตรา 119 มาตรา 119 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ที่ใช้บังคับมาเป็นเวลานานและไม่ทันต่อยุคสมัยที่เปลี่ยนแปลงไป ดังนั้น ประเทศไทยจะต้องเตรียมความพร้อมเพื่อการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา MARPOL ภาคผนวกที่ 5 สิ่งที่ต้องดำเนินการต่อไป คือ การเสนอร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภาเพื่อมอบหมายให้กระทรวงการต่างประเทศดำเนินการจัดทำภาคยานุวัติสาร (Instrument of Accession) เพื่อเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือต่อไป ทั้งนี้ เพื่อยกระดับมาตรฐานในการควบคุมการทิ้งขยะจากเรือลงทะเลให้เป็นไปตามหลักสากล และเพื่อนำมาซึ่งการบรรลุเป้าหมายในการคุ้มครองและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลอันเป็นสมบัติร่วมกันของมนุษยชาติ

## 2. ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... เป็นการเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 โดยเพิ่มในส่วน (ข/3) ว่าด้วยการทิ้งขยะในทะเล ในหมวดที่ 6 ข้อบังคับเบ็ดเตล็ด ของภาค 1 ข้อบังคับทั่วไป ทั้งนี้ เมื่อมีผลใช้บังคับเป็นกฎหมายแล้ว อาจมีข้อสังเกตดังนี้

1. เมื่อมีผลใช้บังคับแล้วย่อมไม่ก่อให้เกิดภาระแก่เรือไทยและเรือต่างประเทศเกินสมควร<sup>2</sup>
2. ส่งผลดีต่อประชาชนที่เป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือไทย ซึ่งเป็นหลักประกันได้ประการหนึ่งว่าการจัดการขยะของเรือไทยเป็นไปตามมาตรฐานขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ กิจการพาณิชย์นาวีและการเดินเรือของประเทศไทยเป็นไปตามมาตรฐานสากล
3. สามารถเดินเรือในทะเลอาณาเขตและเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศดังกล่าวได้อย่างสะดวกและปลอดภัย ไม่ต้องถูกหน่วงเรือเพื่อตรวจสอบจากต่างประเทศ และยังเป็นภาระระดับมาตรฐานของเรือไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล
4. ทำให้กองเรือไทยมีความน่าเชื่อถือ เพิ่มขีดความสามารถเรือไทยในการแข่งขันระหว่างประเทศ และเป็นมาตรการป้องกันและรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางทะเลของประเทศไทย
5. เมื่อเกิดเหตุมลพิษจากขยะประชาชนและสิ่งแวดล้อมได้รับการคุ้มครองและเยียวยา
6. กฎหมายนี้ก่อให้เกิดหน้าที่หรือภาระแก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือ เจ้าของหรือผู้ครอบครองแทน นายเรือ ผู้ควบคุมเรือ คนประจำเรือ ผู้ที่อยู่ในเรือ ผู้จัดการแทน ผู้ที่ปฏิบัติงานอยู่ในแทน โดยเจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือ เจ้าของหรือผู้ครอบครองแทน นายเรือ ผู้ควบคุมเรือ คนประจำเรือ ผู้ที่อยู่ในเรือ ผู้จัดการแทน ผู้ที่ปฏิบัติงานอยู่ในแทน มีหน้าที่ต้องปฏิบัติเกี่ยวกับการจัดการขยะ เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายตามหลักเกณฑ์และมาตรฐานสากล
7. ผลกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพ เนื่องจากผลกระทบจากการลักลอบทิ้งขยะในทะเลโดยไม่เป็นไปตามมาตรฐานสากลเป็นอันตรายแก่การเดินเรือโดยเฉพาะขยะชิ้นใหญ่และแข็งซึ่งอาจโดนเรือหรือใบพัดเรือได้รับความเสียหายและก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งมีชีวิตและสิ่งแวดล้อมทางน้ำอย่างมาก โดยเฉพาะขยะที่เป็นพลาสติกและขยะมีพิษ และส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนและนักท่องเที่ยวที่ใช้และบริโภคทรัพยากรทางทะเล ซึ่งจะมีผลเสียหายต่อการคมนาคม ทรัพยากรทางน้ำ การท่องเที่ยว และเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งการปกป้องและคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางน้ำ และการแก้ไขปัญหาขยะในทะเลซึ่งปัจจุบันถือได้ว่าเป็นเรื่องที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง กฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมและทางน้ำของประเทศไทยจึงกำหนดโทษทางอาญาไว้เพื่อป้องกันการกระทำผิดและผลกระทบจากการฝ่าฝืนกฎหมายอันจะส่งผลเสียหายอย่างร้ายแรงต่อสภาพแวดล้อมประชาชน และเศรษฐกิจของประเทศ ดังนั้น จึงสมควรกำหนดโทษทางอาญาสำหรับร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... เพื่อให้ได้สัดส่วนกับผลประโยชน์ที่อาจเกิดจากการฝ่าฝืนกฎหมายหรือให้ผู้คิดที่จะฝ่าฝืนกฎหมายเกิดความเกรงกลัวไม่กล้าที่จะละเมิดกฎหมาย

<sup>2</sup> สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร. (3 ธันวาคม 2564). ระเบียบวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ 25 ปีที่ 3 ครั้งที่ 14 (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันพุธที่ 8 ธันวาคม 2564. สืบค้น 3 ธันวาคม 2564 จาก <http://edoc.parliament.go.th/Meeting/MeetingViewer.aspx?id=788>

## ส่วนที่ 3

## ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ

1. สถานการณ์การจัดการขยะจากเรือ<sup>1</sup>

มลพิษหรือขยะจากเรือนับเป็นตัวทำลายสมดุลของระบบนิเวศทางทะเลและคร่าชีวิตสัตว์ทะเลไปเป็นจำนวนมาก หลายคนเข้าใจผิดว่าขยะสามารถย่อยสลายได้เร็วเมื่อทิ้งลงทะเล จึงทำให้เรือขนส่งสินค้านิยมทิ้งขยะจากกิจกรรมต่าง ๆ ลงสู่ทะเล โดยหารู้ไม่ว่าแท้จริงแล้วขยะเหล่านั้นอาจไม่สามารถย่อยสลายได้โดยง่ายตามธรรมชาติ ขยะจึงถูกสะสมในทะเลและก่อให้เกิดมลพิษซึ่งเป็นเหตุทำให้สิ่งมีชีวิตตายลงด้วยความตระหนักถึงอันตรายของขยะจากเรือ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) จึงออกกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับการจัดการขยะจากเรือ เพื่อให้รัฐภาคีใช้เป็นแนวทางในการบังคับกับเรือที่ชักธงของตนหรือเรือในน่านน้ำทางทะเลของตน ทั้งนี้ เพื่อป้องกันและลดปัญหาขยะที่เป็นมลพิษทางทะเลจากเรือ

ตัวอย่างประเภทของขยะ ของเสียที่เกิดจากเรือเดินทะเล<sup>2</sup> เช่น

(1) **น้ำบัลลาสต์** เรือจะเติมน้ำเกลือหรือน้ำจืดลงในถังอับเฉาเพื่อช่วยเรือในการเดินเรือและรักษาสมดุลโดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อมีสินค้าที่บรรทุกปริมาณเล็กน้อย น้ำจะถูกเติมและปล่อยระหว่างท่าเรือหรือจุดเทียบเรือ บางครั้งสัตว์ทะเลและพืชต่าง ๆ ที่บรรทุกไปพร้อมกับน้ำจะถูกดิงและปล่อยในที่ต่าง ๆ ดังนั้น สิ่งมีชีวิตเหล่านี้จะต้องได้รับการปรับตัวให้รู้จักกับสภาพแวดล้อมทางทะเลที่แตกต่างกัน และในบางครั้งอาจเป็นการรุกรานที่อยู่อาศัยทางทะเลของสิ่งมีชีวิตที่ดำรงชีวิตอยู่ดั้งเดิม ยิ่งไปกว่านั้นอาจเป็นพาหะนำโรคต่าง ๆ เช่น อหิวาตกโรค ที่ก่อให้เกิดอาการอาหารเป็นพิษ เป็นต้น

(2) **น้ำดำหรือน้ำเสีย** สารก่อกมลพิษนี้มีของเสียของมนุษย์ที่มาจากห้องสุขาสู่มหาสมุทรประมาณ 795,000 ลิตร/สัปดาห์

(3) **เกรย์วอเตอร์** หมายถึง ของเสียที่เป็นของเหลวที่มาจากห้องชักโครก อ่างล้างหน้า ฝักบัว ห้องครัว หรืออื่น ๆ ซึ่งประกอบด้วยสารเคมีจากผลิตภัณฑ์ทำความสะอาดถูกปล่อยออกมาประมาณ 3.8 ล้านลิตร/สัปดาห์

(4) **น้ำห้องเรือ** หมายถึง น้ำมันที่ปล่อยออกมาจากระบบท่อเพื่อกำจัดน้ำที่สะสมเนื่องจากการควบแน่นจากภายในเรือ นอกจากนี้ยังหมายรวมถึงการปล่อยน้ำมันเชื้อเพลิงอันเป็นผลมาจากอุบัติเหตุเป็นครั้งคราว และเครื่องยนต์ที่เกิดปัญหาทำให้เชื้อเพลิงรั่วไหลลงสู่มหาสมุทรโดยตรงประมาณ 95,000 ลิตรของน้ำห้องเรือโดยเฉลี่ย

(5) **ของเสียที่เป็นพิษ** เช่น สี แบตเตอรี่ อิเล็กทรอนิกส์ ผลิตภัณฑ์ยา เป็นต้น ที่ปล่อยสารเคมีที่เป็นพิษสูงลงสู่ทะเลประมาณ 500 ลิตรของขยะทั้งหมดที่ผลิตได้

<sup>1</sup> เฉลิมพงษ์ เสนารักษ์. (2557). การป้องกันมลพิษจากขยะจากเรือตามอนุสัญญา MAPOL 73/78. สืบค้น 30 พฤศจิกายน 2564 จาก [https://kukr2.lib.ku.ac.th/kukr\\_es/SRC/search\\_detail/result/20005746](https://kukr2.lib.ku.ac.th/kukr_es/SRC/search_detail/result/20005746)

<sup>2</sup> ไม่ปรากฏชื่อผู้แต่ง. (7 เมษายน 2564). มลพิษเรือสำราญในทะเลแคริบเบียน. สืบค้น 2 ธันวาคม 2564 จาก <https://www.yoair.com/th/blog/cruise-ship-pollution-in-the-caribbean/>

(6) ขยะ ซึ่งรวมถึงขยะมูลฝอย เช่น อะลูมิเนียม กระดาษ แก้ว เป็นต้น และผลิตภัณฑ์ที่เน่าเสียง่าย เช่น อาหาร เป็นต้น

จากการศึกษาข้อมูล พบว่า ท่าเรือในแต่ละประเทศใช้วิธีการบริหารจัดการขยะจากเรือแตกต่างกัน โดยท่าเรือประมาณร้อยละ 90 ในทวีปยุโรปมีหน่วยงานของรัฐทำหน้าที่จัดการขยะ และขยะส่วนที่เหลือให้บริษัทเอกชนเข้ามาเป็นผู้ดำเนินการ เช่น ท่าเรือฮัมบูร์กซึ่งเป็นท่าเรือขนาดใหญ่ในประเทศเยอรมนี ใช้การผสมผสานระหว่างผู้ให้บริการภาคเอกชนกับหน่วยงานของภาครัฐ ท่าเรือลอนดอนและท่าเรือสิงคโปร์ ซึ่งเป็นท่าเรือขนาดใหญ่อนุญาตให้บริษัทเอกชนเข้ามาเป็นผู้ให้บริการจัดการขยะทั้งหมด สำหรับท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือกรุงเทพซึ่งเป็นท่าเรือที่สำคัญของประเทศไทย ใช้การจัดการขยะจากภาคเอกชนบางส่วนและจากการท่าเรือแห่งประเทศไทยบางส่วน โดยสาเหตุที่ท่าเรือแต่ละแห่งเลือกใช้วิธีการบริหารจัดการแตกต่างกันนั้น ขึ้นกับหลายปัจจัย เช่น ความพร้อมในด้านเทคโนโลยี และความรู้ในการจัดการขยะของหน่วยงานภาครัฐ นโยบายการบริหารจัดการ ตลอดจนผลจากการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญา MARPOL 73/78 เป็นต้น กรณีของประเทศไทย ถึงแม้ว่าประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา MARPOL 73/78 เป็นที่เรียบร้อยแล้ว แต่ประเทศไทยยอมรับในหลักการของภาคผนวกที่ 1 ว่าด้วยเรื่องการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน และภาคผนวกที่ 2 ว่าด้วยเรื่องการควบคุมมลพิษจากของเหลวที่เป็นพิษเท่านั้น จึงทำให้บทบัญญัติในภาคผนวกที่ 5 ว่าด้วยเรื่องการป้องกันมลพิษจากขยะจากเรือ ยังไม่มีผลบังคับใช้กับเรือสินค้าของประเทศไทยโดยตรง แต่ด้วยเกณฑ์การจดทะเบียนเรือที่เข้มงวดของรัฐเจ้าของธง และมาตรฐานของสมาคมจัดชั้นเรือจึงทำให้ปัญหามลพิษจากขยะจากเรือในประเทศไทยมีไม่มากเท่าใดนัก มีเพียงปัญหาทางเทคนิคในการกำจัดขยะโดยการฝังกลบในบริเวณพื้นที่เทศบาล ซึ่งมักก่อให้เกิดปัญหาการสะสมของของเสียในดิน และกลิ่นจากขยะต่อชุมชนในบริเวณใกล้เคียง

ทั้งนี้ เป็นที่สังเกตว่าประเทศที่มีการบังคับใช้กฎหมายภายในประเทศที่มีหลักการสอดคล้องกับบทบัญญัติของอนุสัญญา MARPOL 73/78 อย่างจริงจัง สามารถช่วยลดปริมาณของเสียจากเรือที่ถูกทิ้งลงสู่ทะเลได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการที่ภาครัฐจัดเตรียมอุปกรณ์รองรับขยะให้แก่เรือที่เข้าเทียบท่าตามที่อนุสัญญากำหนด ซึ่งจะทำให้ปริมาณของเสียที่ถูกลดลง และช่วยลดปัญหามลพิษจากขยะได้ อย่างไรก็ตาม การกำหนดราคาค่าบริการกำจัดขยะเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่เจ้าของเรือให้ความสำคัญอย่างมาก ดังนั้น ผู้ให้บริการจัดการขยะทั้งภาคเอกชนและภาครัฐจำเป็นต้องคำนึงถึงความสมเหตุสมผลของราคาค่าบริการด้วย มิเช่นนั้น เรือขนส่งสินค้าจะยังคงทิ้งขยะลงทะเลต่อไป หรืออาจเลือกใช้บริการกำจัดขยะในประเทศอื่นแทน

## 2. แนวทางและรูปแบบการจัดการขยะของประเทศไทย<sup>3</sup>

สำหรับประเทศไทยมีกฎหมายภายในประเทศที่บังคับใช้กับการจัดการมลพิษจากขยะจากเรือ เช่น พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 พระราชบัญญัติเรือไทย พระพุทธศักราช 2481 พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรม พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 กฎหมายศุลกากร และกฎหมายว่าด้วยองค์ประกอบโครงสร้างท้องถิ่น เป็นต้น ซึ่งกฎหมายแต่ละฉบับจะกำหนดอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบของหน่วยงาน ตลอดจนบทลงโทษไว้แตกต่างกันออกไป

ปัจจุบันการจัดการขยะจากเรือในประเทศไทยใช้บริการจากบริษัทเอกชนที่ได้ขึ้นทะเบียนกับกรมโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

1) ประเภท 101 โรงงานปรับคุณภาพของเสียรวม

2) ประเภท 106 โรงงานประกอบกิจการเกี่ยวกับการนำผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมจากโรงงานที่ไม่ใช้แล้วหรือของเสียจากโรงงานมาผลิตเป็นวัตถุดิบหรือผลิตภัณฑ์ใหม่โดยผ่านกรรมวิธีผลิตทางอุตสาหกรรม

โดยกรมเจ้าท่ากำหนดให้โรงงานประเภท 101 และตัวแทนของโรงงานประเภท 101 และโรงงานประเภท 106 เป็นผู้มีสิทธิเข้าไปจัดทำบริการจัดเก็บและบำบัดของเสียจากเรือได้

การจัดการขยะจากทะเลของประเทศไทย ประกอบด้วยหน่วยงานภาครัฐหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกันในหลายกระทรวง ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงอุตสาหกรรม โดยมีหน่วยงานที่ทำหน้าที่ปฏิบัติ ได้แก่ กรมเจ้าท่า กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมควบคุมมลพิษ กรมโรงงานอุตสาหกรรม การท่าเรือแห่งประเทศไทย กรมการปกครองส่วนท้องถิ่น แต่ละหน่วยงานมีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายของตนเอง จึงก่อให้เกิดการทำงานที่ไม่เป็นระบบ ไม่ประสานสอดคล้องกัน อีกทั้งไม่มีกรอบที่ชัดเจนในการปฏิบัติงานร่วมกัน ดังนั้น จึงควรกำหนดให้ประเทศไทยมียุทธศาสตร์ชาติในการจัดการขยะ ทั้งแหล่งที่มาจากบนบกและแหล่งที่มาจากเรือหรือจากทะเล เพื่อเป็นการวางแผนและกำหนดวิธีการในการจัดการขยะที่ชัดเจนอย่างเป็นรูปธรรม ตามแต่ละระดับชั้น (Level) จัดแบ่งองค์กรที่รับผิดชอบ (Organization) และรูปแบบของเครื่องมืออำนาจตามกฎหมาย (Instrument)

พร้อมทั้งควรกำหนดหน่วยงานกลาง (Focal Point) ที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการขยะโดยตรง ทำให้ระบบของความเชื่อมโยงการจัดการขยะเกิดการบูรณาการร่วมกัน ทั้งนี้ เมื่อขยะจากทะเลได้ถูกนำมารวมกับขยะบนบกแล้ว กระบวนการวิเคราะห์และประเมินค่าผลกระทบของขยะที่มีต่อสิ่งแวดล้อม ควรมีการพิจารณาถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากขยะ ตั้งแต่การรับขยะ การรวบรวมคัดแยกขยะ การขนส่งขยะ การนำขยะกลับมาใช้ใหม่/แปรรูปใหม่ ไปจนถึงการกำจัดขยะในขั้นตอนสุดท้าย กระบวนการต่าง ๆ ต้องเป็นไปอย่างรอบด้านและครบวงจร มีการกำหนดลำดับขั้นของการจัดการของเสียและนำมาใช้กับการจัดการขยะของประเทศไทยตามยุทธศาสตร์ชาติในการจัดการขยะของประเทศ

<sup>3</sup> ชนะชัย เลิศสุทตวินิช. (ม.ป.ป.). แนวทางปฏิบัติในการจัดการขยะตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ Guideline on Garbage Management according to International Convention for the Prevention of Pollution from Ships; MARPOL. สืบค้น 30 พฤศจิกายน 2564 จาก <http://www.mmtc.ac.th/mmtc2020/mmtcpublish/630414-research-garbage-management.PDF>

### 3. ระบบการจัดการของเสีย ขยะ ของท่าเรือไทย<sup>4</sup>

โดยยกตัวอย่างท่าเรือที่สำคัญของประเทศไทย ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือมาบตาพุด

#### 3.1 โครงสร้างของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการของเสียจากเรือ

- หน่วยงานนโยบาย มีหน้าที่เป็นผู้กำหนดกฎ ระเบียบ มาควบคุมการดำเนินกิจกรรมการจัดการของเสียจากเรือ โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 2 ระดับ คือ 1) หน่วยงานระดับกระทรวง ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงการคลัง 2) หน่วยงานระดับกรม ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมเจ้าท่า กรมโรงงานอุตสาหกรรม กรมควบคุมมลพิษ และกรมศุลกากร

- หน่วยงานระดับปฏิบัติ คือ 1) หน่วยงานระดับปฏิบัติในการจัดการของเสียจากเรือที่ท่าเรือ เช่น การท่าเรือแห่งประเทศไทย (บริหารท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง) และการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (บริหารท่าเรือมาบตาพุด) เป็นต้น และ 2) หน่วยงานระดับปฏิบัติในการจัดการของเสียจากเรือนอกเขตพื้นที่ท่าเรือ เช่น กรุงเทพมหานครและเทศบาลพระประแดง (ท่าเรือกรุงเทพ) เทศบาลตำบลแหลมฉบัง (ท่าเรือแหลมฉบัง) และเทศบาลตำบลมาบตาพุด (ท่าเรือมาบตาพุด) เป็นต้น

- หน่วยงานภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการจัดการของเสียท่าเรือ จำแนกได้เป็น 3 กลุ่ม คือ 1) บริษัทรับดำเนินการจัดการของเสียจากเรือ 2) บริษัทรับสัมปทานบริหารจัดการท่าเรือ 3) ผู้ประกอบการท่าเรืออื่น ๆ

#### 3.2 ระบบการจัดการของเสียปัจจุบันนอกเขตท่าเรือ

ปัจจุบันมีการรวบรวมของเสียปนน้ำมันและขยะจากเรือของท่าเรือทั้ง 3 นำไปบำบัดและกำจัดที่นอกเขตท่าเรือ โดยตัวแทนเรือจะติดต่อบริษัทที่ได้รับการประกาศชื่อจากกรมเจ้าท่าให้เป็นผู้รวบรวม นำไปบำบัดและกำจัดต่อไป

#### 3.3 ระบบการเก็บรวบรวมของเสียที่มีอยู่ในปัจจุบันที่ท่าเรือ

##### 1) การติดตั้งอุปกรณ์รองรับของเสียจากเรือ

ท่าเรือมาบตาพุดเพียงแห่งเดียวเท่านั้นที่มีการติดตั้งอุปกรณ์รองรับของเสียปนน้ำมันที่ท่าเรือ นอกจากนี้ท่าเทียบเรือ TTT ของท่าเรือมาบตาพุดมีการติดตั้งอุปกรณ์แยกน้ำมันออกจากน้ำ (Oil water separator) แต่ทั้งสองแห่งไม่เคยมีผู้มาใช้บริการ

##### 2) การดำเนินการรวบรวมและจัดเก็บของเสียจากเรือ

- ท่าเรือกรุงเทพ ทำการจัดเก็บและรวบรวมของเสียปนน้ำมันและขยะ โดยไม่มีสถานที่เก็บรวบรวม และคัดแยกขยะบริเวณท่าเรือ มีเพียงการใช้เรือและรถในการเก็บขน และนำไปกำจัดนอกเขตท่าเรือทันที

- ท่าเรือแหลมฉบัง มีการจัดเก็บและรวบรวมของเสีย มีทั้งขยะและของเสียปนน้ำมัน โดยขยะจะมีการคัดแยกขยะทั่วไปกับขยะอันตรายที่บริเวณท่าเรือ ซึ่งขยะทั่วไปจะนำไปฝังกลบที่ที่ฝังกลบของเทศบาล สำหรับขยะอันตรายจะให้บริษัท General Environmental Conservation Public Company Limited (GENCO) นำไปกำจัด

<sup>4</sup> กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม. (มกราคม 2553). โครงการจัดการของเสียของท่าเรือไทย : สรุปผลการศึกษาและการดำเนินโครงการต่อไป. สืบค้น 30 พฤศจิกายน 2564 จาก <https://www.md.go.th/md/index.php/2014-01-19-05-02-28/2016-07-25-03-15-33/2016-11-23-07-48-12/--68/2822--port-waste-management-in-thai-ports-project-1/file>

- ทำเรือมาตาพุด มีการจัดเก็บและรวบรวมของเสีย มีทั้งขยะและของเสียปนน้ำมัน โดยใช้รถในการเก็บขน และนำไปกำจัดนอกเขตท่าเรือทันที

จากข้อมูลข้างต้น จึงเห็นควรให้มีการติดตั้งระบบบำบัดของเสียปนน้ำมันจากเรือที่บริเวณท่าเรือ โดยอาจจะให้บริษัทเอกชน ดำเนินการก่อสร้างและลงทุนระบบบำบัดของเสียในบริเวณเขตท่าเรือ ซึ่งระบบเหล่านี้ หน่วยงานราชการมีหน้าที่รับผิดชอบในการตรวจติดตาม ตรวจสอบให้อยู่ภายใต้มาตรฐานสิ่งแวดล้อม

### 3.4 ข้อมูลพื้นฐานของการบริหารจัดการของเสียบนเรือ

#### 1) วิธีการจัดการของเสียปนน้ำมันบนเรือ

- ตะกอนน้ำมัน (Sludge Oil) เรือสินค้าทุกประเภทต้องมีการจัดให้มีถังสำหรับสำรองตะกอนหรือกากน้ำมันไว้บนเรือ เพื่อทำการถ่ายเทที่บริเวณท่าเรือได้เท่านั้น (ห้ามทิ้งตะกอนน้ำมันลงทะเล)

- น้ำท้อเรือปนน้ำมัน (Oily Bilge Water) สำหรับเรือที่ไม่ใช่เรือบรรทุกน้ำมัน สามารถติดตั้งอุปกรณ์แยกน้ำปนน้ำมัน และปล่อยน้ำที่มีปริมาณน้ำมันเจือปนไม่เกิน 15 ส่วนใน 1,000,000 ส่วนได้

- ของเสียจากน้ำมันที่เกิดจากถังสินค้า (Oily Waste from Cargo and Ballast Operation) โดยส่วนใหญ่เรือประเภทนี้จะติดตั้งถังสำหรับสำรองของเสียดังกล่าวไว้บนเรือและจะถ่ายเทที่ท่าเรือเพื่อทำการบำบัดต่อไป

#### 2) วิธีการจัดการของเหลวที่เป็นพิษบนเรือ

ในปัจจุบันยังไม่มีอุปกรณ์บำบัดของเหลวที่เป็นพิษ แบบติดตั้งบนเรือ

#### 3) วิธีการจัดการสารอันตรายที่บรรจุในทึบห่อบนเรือ

ข้อกำหนดในอนุสัญญา MARPOL 73/78 มิได้ระบุถึงวิธีการจัดการของเสียที่เป็นสารอันตรายที่บรรจุในทึบห่อ (ภาคผนวก 3) แต่ระบุเกี่ยวกับข้อกำหนดในการบรรจุทึบห่อ การทำเอกสาร และการจัดวางสินค้าในระวางบรรทุก

#### 4) วิธีการจัดการน้ำเสียบนเรือ

ปัจจุบันเรือส่วนใหญ่มีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียบนเรือ โดยเป็นระบบบำบัดแบบถังสำเร็จรูป ซึ่งเป็นระบบบำบัดน้ำเสียทางชีวภาพ (Biological Treatment Plant) เรือสามารถปล่อยน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้ว ในระยะที่เรืออยู่ห่างจากแผ่นดินที่ใกล้ที่สุดมากกว่า 4 ไมล์ทะเล และสำหรับเรือที่ไม่ได้ติดตั้งระบบฆ่าเชื้อโรค ในน้ำเสียบนเรือ จะสามารถปล่อยน้ำเสียลงทะเลได้เมื่อเรืออยู่ห่างจากแผ่นดินที่ใกล้ที่สุดมากกว่า 12 ไมล์ทะเล โดยน้ำเสียที่เก็บกักไว้นั้น จะปล่อยลงสู่ทะเลในขณะที่เรื่อนั้นกำลังเดินอยู่ในเส้นทางเดินเรือด้วยความเร็วไม่น้อยกว่า 4 นอต (knots)

#### 5) วิธีการจัดการขยะบนเรือ

การจัดการขยะบนเรือในปัจจุบันจะแยกตามชนิดของขยะ ได้แก่ ขยะประเภทกระดาษ เศษกระดาษ กระป๋อง เศษไม้ โดยส่วนใหญ่มักถูกเก็บรวบรวมในถังรองรับขยะหรือถุงพลาสติกและนำมาทิ้งที่ท่าเรือ หรือในเรือบางลำที่มีเครื่องอัดขยะ (Garbage compactor) สามารถย่อยเศษอาหารก่อนที่จะนำทิ้งกลางทะเล โดยจุดที่สามารถทิ้งขยะต้องมีระยะห่างจากฝั่งทะเลตามระยะทางที่กำหนดตามอนุสัญญา MARPOL 73/78

## 6) วิธีการจัดการมลพิษทางอากาศบนเรือ

การควบคุมหรือการลดปริมาณก๊าซไนโตรเจนออกไซด์จากเรือสามารถควบคุมได้ที่การออกแบบเครื่องยนต์ สำหรับก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ที่เกิดจากการเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีซัลเฟอร์เป็นสารประกอบนั้นสามารถควบคุมหรือลดปริมาณก๊าซได้โดยการติดตั้ง Scrubber

### 3.5 การจัดทำแบบฟอร์มมาตรฐาน

แบบฟอร์มมาตรฐานที่จำเป็นในกระบวนการจัดการของเสียจากเรือให้มีประสิทธิภาพ และรองรับกับข้อกำหนดใน MARPOL 73/78 ควรจะประกอบด้วย แบบฟอร์มการสำแดงของเสีย แบบฟอร์มสำหรับรายงานความไม่เพียงพอของระบบรองรับของเสียของท่าเรือ และแบบฟอร์มสำหรับการขอยกเว้นการถ่ายเทของเสียตามข้อกำหนด (สำหรับท่าเรือที่มีนโยบายยกเว้นการถ่ายเทของเสียสำหรับเรือบางประเภท)

### 3.6 การปฏิบัติในการจัดการของเสียจากเรือที่ท่าเรือ

กระบวนการในการจัดการของเสียจากเรือ ประกอบด้วย 4 ขั้นตอน ได้แก่ 1) การสำแดงของเสียก่อนเรือจะเข้าเทียบท่า 2) การถ่ายเทของเสียจากเรือที่ท่าเรือและขนส่งไประบบบำบัด 3) การบำบัดของเสีย และ 4) การกำจัดของเสีย ดังแสดงในรูปที่ 1

### 3.7 รูปแบบเบื้องต้นของระบบจัดการของเสียปนน้ำมันจากเรือ

1) แบบมาตรฐานของระบบรวบรวมของเสียปนน้ำมัน โดยทั่วไปอุปกรณ์รวบรวมของเสียปนน้ำมันจากเรือที่ท่าเรือ ประกอบด้วย เรือรับของเสียปนน้ำมัน รถบรรทุกรับของเสียปนน้ำมัน ข้อต่อเพื่อการสูบลำถ่าย ตัวอย่างอุปกรณ์แสดงดังรูปที่ 2

2) แบบมาตรฐานของระบบบำบัดของเสียปนน้ำมัน ได้แก่ เครื่องแยกน้ำมัน (Oil Interceptor) และกระบวนการตะกอนลอยแบบละลายอากาศ (Dissolved Air Floating, DAF) ตัวอย่างอุปกรณ์แสดงดังรูปที่ 3

### 3.8 รูปแบบเบื้องต้นของระบบจัดการขยะจากเรือ

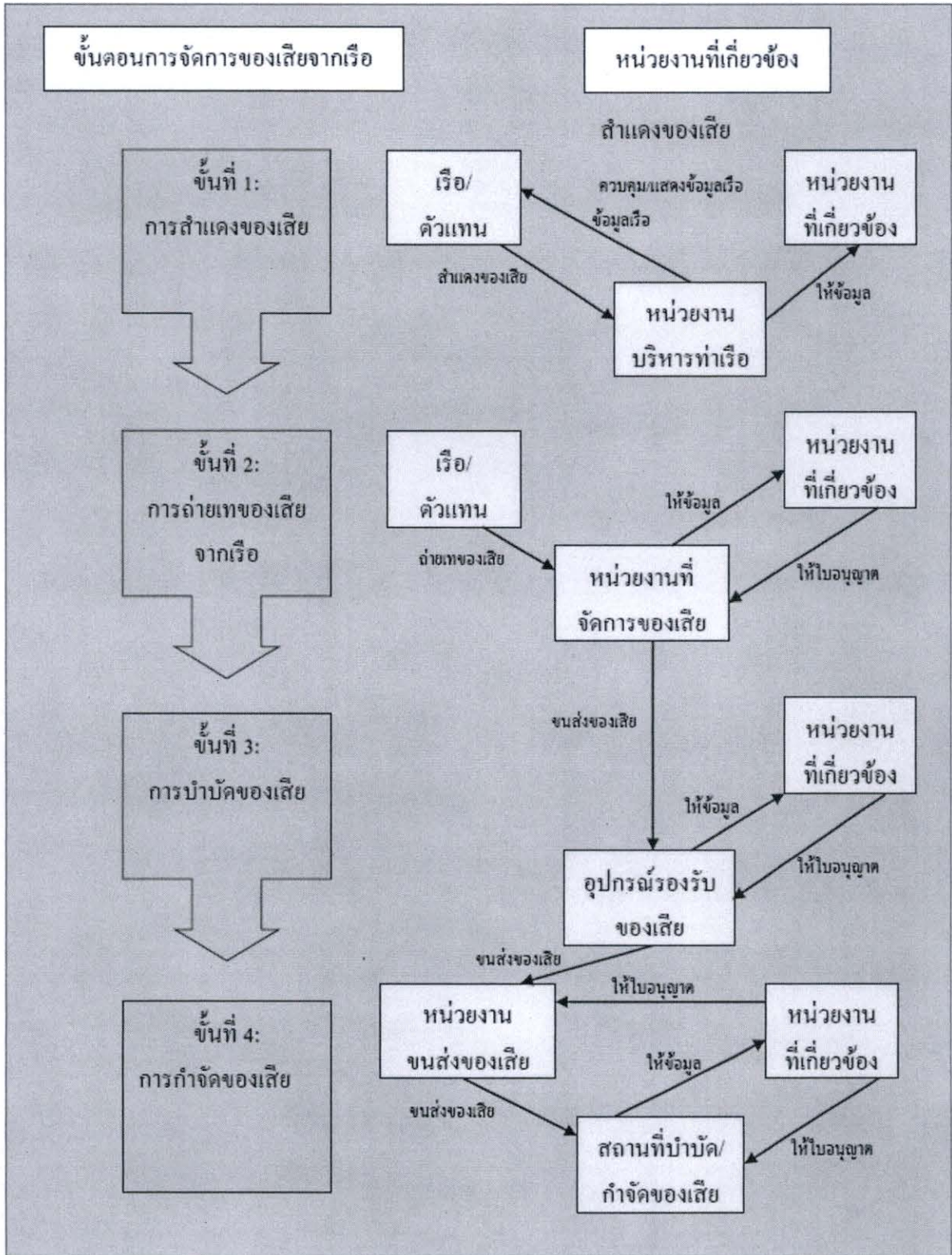
แบบมาตรฐานของระบบรวบรวมขยะจากเรือ ประกอบด้วย เรือรับขยะ รถบรรทุกรับขยะ และถังขยะ ตัวอย่างอุปกรณ์แสดงดังรูปที่ 4

### 3.9 การคัดเลือกอุปกรณ์รองรับของเสียจากเรือที่ท่าเรือ

1) การบริหารจัดการของเสียที่ท่าเรือกรุงเทพ จะถูกรวบรวมโดยเรือลาก ถังเก็บกัก คอนเทนเนอร์ และรถบรรทุก ท่าเรือกรุงเทพ เป็นท่าเรือที่มีข้อจำกัดด้านกายภาพ คือ ไม่มีพื้นที่สำหรับการก่อสร้างระบบบำบัดของเสียต่าง ๆ และจำเป็นต้องมีเรือเก็บของเสียเพื่อรองรับของเสียจากเรือบริเวณท่าและหลักผูกเรือต่าง ๆ

2) การบริหารจัดการของเสียที่ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเทียบเรือมาตาพุด ต้องจัดเตรียมอุปกรณ์รวบรวมสำหรับการเก็บรวบรวมของเสียประเภทของเสียปนน้ำมันและขยะ ได้แก่ อุปกรณ์เก็บของเสียแบบไม่เคลื่อนที่สำหรับสูบลำของเสียปนน้ำมันออกจากเรือ ถึงคอนเทนเนอร์ และรถบรรทุก และควรจะมีการติดตั้งระบบ DAF เพื่อบำบัดของเสียปนน้ำมัน

โดยของเสียปนน้ำมันที่รวบรวมได้สามารถนำไปขายเพื่อแยกนำส่วนที่เป็นเชื้อเพลิงกลับมาใช้ใหม่ ขยะที่รวบรวมได้จะถูกนำไปฝังกลบของหน่วยงานส่วนท้องถิ่นของแต่ละท่าเรือ



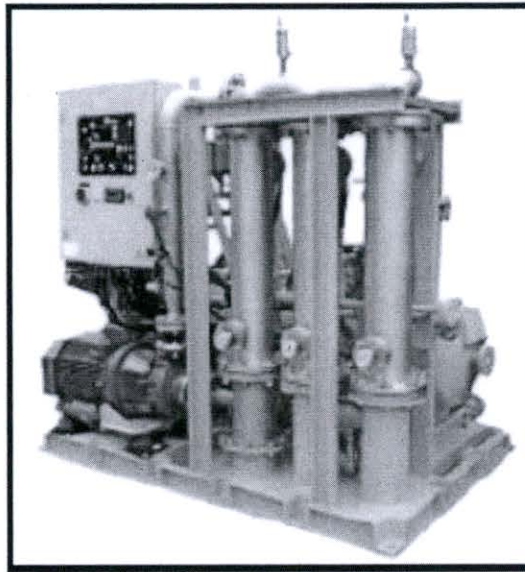
รูปที่ 1 แผนผังกระบวนการจัดการของเสียจากเรือ

เรือรับของเสียปนน้ำมัน ขนาด 200 ตัน



รถบรรทุกรับของเสียปนน้ำมัน ขนาด 15 ลบ.ม.

รูปที่ 2 อุปกรณ์รวบรวมของเสียปนน้ำมันจากเรือที่ทำเรือ



รูปที่ 3 อุปกรณ์ที่ใช้แยกน้ำปนน้ำมันบนเรือ

การลงทุนในระบบจัดการของเสียปนน้ำมัน ระบบจัดการขยะ หรือลงทุนทั้ง 2 ระบบพร้อมกันของท่าเรือ 3 ท่า ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือมาบตาพุด ต่างก็มีความเหมาะสมและเป็นไปได้ในทางการเงิน จากการวิเคราะห์แสดงให้เห็นว่ากรณีที่ภาครัฐลงทุนเองจะมีความเหมาะสมมากกว่าภาคเอกชนลงทุน เนื่องจากภาครัฐไม่ต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคล จึงทำให้มีผลประกอบการดีกว่าภาคเอกชน ดังนั้น เพื่อไม่ให้ภาครัฐแบกรับภาระที่เกิดขึ้นจากการลงทุน และเพื่อให้โครงการจัดการของเสียของท่าเรือไทยสามารถดำเนินการต่อไปได้ จึงควรให้ภาคเอกชนเข้ามาลงทุน หรือลงทุนร่วมกันระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชนน่าจะเป็นอีกทางเลือกหนึ่ง



เรือรับขยะ ขนาด 20 ตัน



รถยนต์บรรทุกขยะมูลฝอยแบบอัดท้าย ขนาดความจุ 20 ลบ.ม.



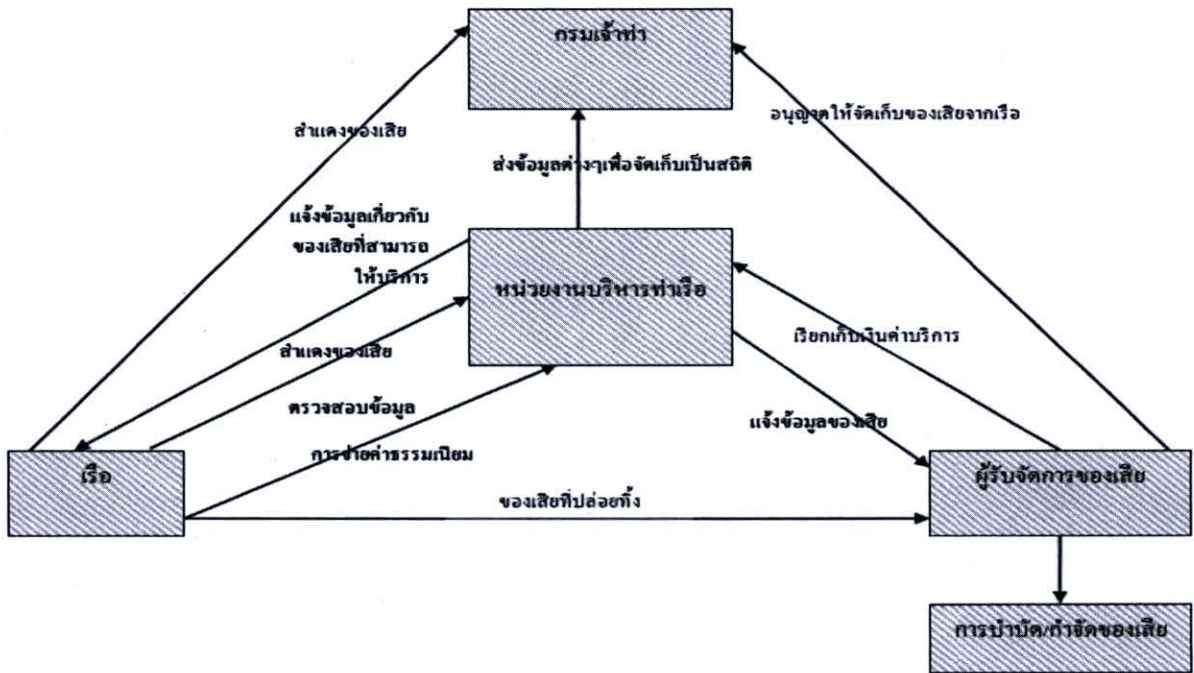
ชนิดและขนาดต่าง ๆ ของถังขยะ

#### รูปที่ 4 อุปกรณ์รวบรวมขยะจากเรือที่ท่าเรือ

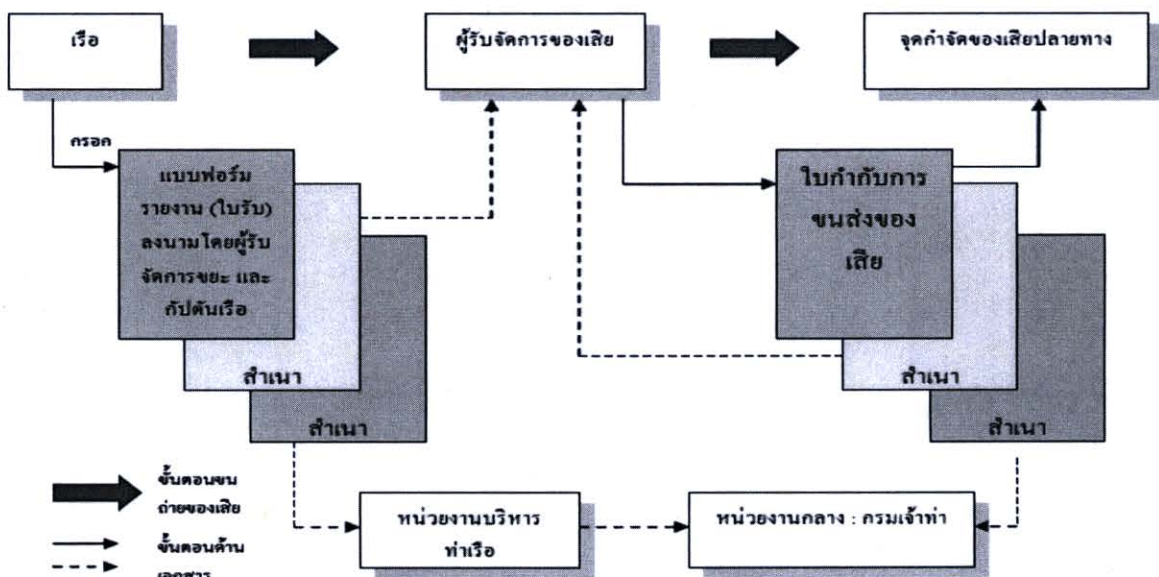
สำหรับการจัดเก็บอัตราค่าบริการของท่าเรือทั้ง 3 ท่า ในช่วงแรกที่ไม่มีการลงทุนใด ๆ ควรใช้วิธีการเก็บค่าบริการตามหลัก Polluter Pays Principle หรือผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายอย่างที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน เนื่องจากยังมีความเหมาะสมและเป็นวิธีการที่ปฏิบัติกันอยู่แล้ว แต่่วาวิธีนี้มีข้อเสีย คือ ไม่ก่อให้เกิดการจูงใจในการนำของเสียมาทิ้ง และอาจก่อให้เกิดปัญหาการลักลอบทิ้งของเสียลงทะเลตามมา ดังนั้น ในอนาคตอาจจะมีการนำหลักการเก็บค่าบริการแบบไม่คิดค่าธรรมเนียมเพิ่มเติม มาใช้ในภายหลัง ซึ่งเป็นการเรียกเก็บค่าบริการทิ้งของเสียจากเรือทุกลำไม่ว่าจะทิ้งหรือไม่ทิ้งของเสียก็ตาม โดยหลักการดังกล่าวเป็นวิธีการที่เป็นสากลและมีการนำมาใช้ปฏิบัติอย่างได้ผล เช่น ท่าเรือทั้งหมดในแถบทะเลบอลติก เป็นต้น ซึ่งสามารถสร้างแรงจูงใจให้นำของเสียมาทิ้งที่ท่าเรือ และลดการลักลอบทิ้งของเสียลงทะเลได้

4. แผนปฏิบัติการในการจัดการของเสียจากเรือที่ท่าเรือ

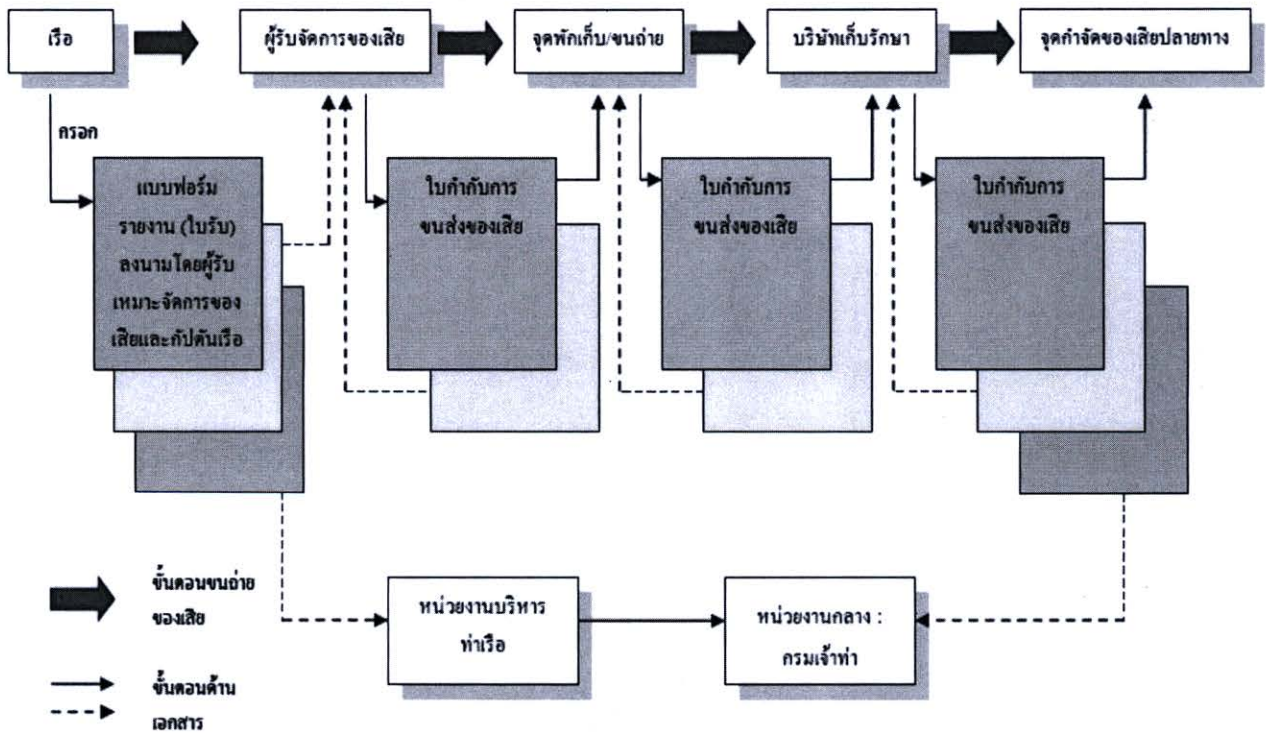
แสดงรายละเอียดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับ ผู้ใช้บริการท่าเรือ (เรือ) ผู้รับจัดการของเสียจากเรือ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการของเสียจากเรือที่ท่าเรือ โดยกระบวนการดำเนินงานและความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ แสดงดังรูปที่ 5 และจะแสดงกระบวนการจัดการของเสียจากเรือและระบบการจัดการเอกสารที่เกี่ยวข้อง ในกรณีที่ 1 ผู้รับจัดการของเสียจะส่งถ่ายของเสียตรงไปยังสถานที่กำจัดของเสียปลายทางโดยไม่ผ่านจุดถ่ายโอนหรือจุดพักระหว่างเส้นทางขนส่ง ดังรูปที่ 6 และกรณีที่ 2 ผู้รับจัดการของเสียมอบหมายหรือว่าจ้างให้กับบริษัทอื่น ๆ เพื่อขนส่งของเสีย หรือพักรอไว้ที่บริษัทโดยไม่ขนถ่ายของเสียไปยังสถานที่กำจัดของเสียปลายทางโดยตรง ดังรูปที่ 7



รูปที่ 5 กระบวนการดำเนินงานและความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงาน



รูปที่ 6 กระบวนการจัดการของเสียจากเรือและระบบการจัดการเอกสาร กรณีที่ 1



รูปที่ 7 กระบวนการจัดการของเสียจากเรือและระบบการจัดการเอกสาร กรณีที่ 2

5. กรณีศึกษา สภาพปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหาขยะจากระบบขนส่งสินค้าทางทะเลจากเรือขนส่งสินค้าและเรือลำเลียง บริเวณพื้นที่จอดทอดสมอเรือบริเวณเกาะสีชัง<sup>5</sup>

### 5.1 ผลของการวิจัย พบว่า

1) การจัดการขยะในปัจจุบันสำหรับระบบขนส่งสินค้าทางทะเล สำหรับเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ที่เข้ามาในพื้นที่จอดทอดสมอเรือบริเวณเกาะสีชัง เรือจำเป็นต้องปฏิบัติตามหลักกฎหมายสากล ตามอนุสัญญา ระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978 (MARPOL 73/78) ภาคผนวกที่ 5 ข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ ออกโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO ) โดยเรือต้องมีการบริหารจัดการขยะในเรือ ได้แก่ การจัดทำแผนจัดการขยะ สมุดจดบันทึกขยะ เตาเผาขยะบนเรือ เป็นต้น โดยขยะบางส่วนสามารถเผาโดยเตาของเรือได้ บางส่วนจะถูกคัดแยกเพื่อส่งไปกำจัดบนฝั่ง โดยส่วนใหญ่ของเรือสินค้าระหว่างประเทศได้ปฏิบัติตาม โดยการแยกขยะในเรืออย่างถูกต้อง ก่อนส่งไปยังผู้รับกำจัดบนฝั่งรวมถึงจำเป็นต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับของขยะอย่างพอเพียง ในปัจจุบันหากทางเรือต้องการที่จะเรียกใช้บริการจัดเก็บขยะโดยแจ้งไปยังตัวแทนเรือ ณ ท่าเรือ นั้น ๆ เพื่อดำเนินการให้มาจัดเก็บขยะ ทางตัวแทนเรือก็จะเรียกใช้บริการจากผู้ให้บริการแจ้งสถานที่ วัน และเวลาให้มาดำเนินการเก็บตามที่ประสานงานกัน โดยราคาปกติในการจัดเก็บขยะต่อครั้ง

<sup>5</sup> ญัตติกรรม ระลึกมุล และเผดิมศักดิ์ จารยะพันธุ์. (2562). สภาพปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหาขยะจากระบบขนส่งสินค้าทางทะเล จากเรือขนส่งสินค้าและเรือลำเลียง บริเวณพื้นที่จอดทอดสมอเรือบริเวณเกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี. สืบค้น 30 พฤศจิกายน 2564 จาก <http://ojslib3.buu.in.th/index.php/parituch/article/view/6436>

อยู่ที่ประมาณ 12,000 บาท เมื่อเรือเก็บขยะของบริษัทผู้ให้บริการไปถึงเรือก็จะเก็บขยะลงมาที่เรือ (เฉพาะขยะที่ไม่มีอันตราย) จากนั้นก็จะนำขยะไปขึ้นที่สะพานปลาอ่าวอุดม ลำเลียงขึ้นบนรถบรรทุกขยะของเทศบาลนครแหลมฉบัง ไปยังศูนย์กำจัดขยะมูลฝอย ของเทศบาลนครแหลมฉบัง โดยหน้าที่การกำจัดขยะก็จะเป็นหน้าที่ของเทศบาลฯ ต่อไป นอกจากนี้วิธีนี้ก็จะมีการเรียกใช้ผู้ให้บริการบริษัทอื่นอีกตามระเบียบของกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการรับรองผู้ให้บริการจัดเก็บและบำบัดของเสียจากเรือประเภทขยะและกากของเสียต่าง ๆ พ.ศ. 2560 แต่ด้วยมีราคาค่าบริการที่ค่อนข้างสูง (ราคาขั้นต่ำ 25,000 บาทต่อครั้ง) สายเดินเรือจึงไม่เป็นที่นิยมในการเรียกใช้บริการ สำหรับเรือลำเลียง พบว่า ขยะเกิดจากการอยู่อาศัยบนเรือ คนเรือจะคัดแยกขยะสำหรับขยะทั่วไปจะนำไปทิ้งบนฝั่งต้นทางที่มา ส่วนขยะที่สามารถรีไซเคิลได้ก็จะนำไปขายบนฝั่ง

2) สัดส่วนจำนวนเรือที่แจ้งขอรับบริการจัดเก็บขยะ จากการสอบถามข้อมูลกับบริษัทผู้ให้บริการรับจัดเก็บขยะตามระเบียบฯ ของกรมเจ้าท่า พบว่า ในปัจจุบันรวมจำนวนเรือที่แจ้งขอรับบริการจัดเก็บขยะเป็นเรือสินค้าระหว่างประเทศร้อยละ 6 ต่อเดือน หรือประมาณทั้งหมด 15 ลำต่อเดือน สำหรับเรือขนส่งสินค้าระหว่างในส่วนของเรือลำเลียงไม่มีการแจ้งขอรับเก็บขยะจากบริษัทผู้ให้บริการตามระเบียบของกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ และวิธีการรับรองผู้ให้บริการจัดเก็บและบำบัดของเสียจากเรือประเภทขยะ และกากของเสียต่าง ๆ พ.ศ. 2560

3) ในเขตพื้นที่ทางทะเลของเทศบาลเกาะสีชัง สำหรับเรือสินค้าต่างประเทศและเรือลำเลียงที่เข้ามาจอดในพื้นที่เขตเทศบาลเกาะสีชัง จะถูกเรียกเก็บโดยเทศบาลตำบลเกาะสีชัง โดยอาศัยอำนาจของเขตเทศบาลเกาะสีชัง พระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ. 2496 แก้ไขถึงฉบับที่ 14 พ.ศ. 2562 มาตรา 50 (3) และ 56 (1) และพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 ซึ่งเป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยดำเนินการเก็บขยะจากเรือที่เข้ามาในเขตเทศบาลเกาะสีชังโดยผ่านบริษัทเอกชนผู้ได้รับสัมปทาน และเป็นผู้ประกอบการผู้จัดเก็บของเสียประเภทขยะจากเรือตามประกาศระเบียบของกรมเจ้าท่า ซึ่งปัจจุบันเทศบาลเกาะสีชังต้องแบกรับขยะที่เกิดขึ้นบนเกาะที่เกิดขึ้นแล้ว โดยมีเตาขยะ 2 เตา ซึ่งยังไม่เพียงพอต่อการกำจัดขยะที่เกิดขึ้นและอาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชากรที่อาศัยอยู่บนเกาะ และนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเที่ยวเกาะสีชัง

4) สถานะปัจจุบันของไทยในการเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978 มีเพียงภาคผนวกที่ 1 และ 2 เท่านั้นที่ประเทศไทยได้ลงนามในภาคยานุวัติสารเข้าเป็นภาคีต้ององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ ประเทศไทยยังมีได้เข้าเป็นภาคีในภาคผนวกที่ 5 เป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศที่กำหนดขึ้นภายใต้องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization) มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันมลพิษทางทะเลที่เกิดจากเรือ ทั้งที่เกิดจากการเดินเรือและจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับเรือ และครอบคลุมสิ่งที่ก่อมลพิษแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเล ซึ่งอนุสัญญานี้จะวางกฎระเบียบให้รัฐภาคีต้องดำเนินการเพื่อลดและป้องกันมลพิษจากเรือ โดยจะต้องมีมาตรการลงโทษเรือที่ชกธงของตนที่ละเมิดกฎเกณฑ์ นั้นหมายถึงรัฐภาคีจะต้องออกกฎหมายข้อบังคับเรือของตนให้ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศเกี่ยวกับมลพิษทางทะเล สำหรับเรือต่างชาติที่เข้ามาสู่ท่าเรือ หรือน่านน้ำภายในของตน ดังนั้นเมื่อประเทศไทยไม่ได้เข้าร่วมเป็นภาคี ผลทางกฎหมายเรื่องนี้สำหรับประเทศไทย คือ เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจปฏิบัติ

ซึ่งก็คือ กรมเจ้าท่า จะไม่มีอำนาจใด ๆ ในการตรวจสอบเรือต่างประเทศได้อย่างสมบูรณ์ แต่ในขณะที่หากเป็นเรือที่ชักรงไทยเดินทางเข้าเทียบท่าเรือในรัฐอื่นที่เป็นภาคีในภาคผนวกที่ 5 นี้ก็จะถูกบังคับตามกฎข้อบังคับต่าง ๆ ที่ถูกกำหนดไว้ตามอำนาจของรัฐภาคีนั้น ๆ การดำเนินงานของกรมเจ้าท่าในปัจจุบันได้มีการออกพระราชบัญญัติการเดินทางเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการตรวจเรือเพื่อป้องกันมลพิษจากขยะ พ.ศ. 2559 ซึ่งสามารถบังคับใช้กับเรือที่ชักรงไทยหรือจดทะเบียนไทยเท่านั้น

## 5.2 ปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลต่อการจัดการขยะจากเรือสินค้า

1) ข้อมูลปริมาณขยะไม่มีการบันทึกอย่างเป็นระบบแบบองค์รวม ในที่นี้หมายถึงการรวบรวมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ไม่มีข้อมูลในระบบส่วนกลาง และเนื่องด้วยข้อมูลบางส่วนไม่สามารถเปิดเผยได้ในแง่ของธุรกิจ

2) ระบบการจัดการขยะไม่มีประสิทธิภาพ ไม่มีการพัฒนาระบบ เนื่องจากความถี่ในการใช้บริการน้อย และเจ้าของเรือหรือตัวแทนเรือมีผลต่อการตัดสินใจใช้บริการจัดเก็บขยะ ทั้งในด้านราคาและเส้นทางการเดินทางเรือจากการสำรวจการเลือกใช้บริการ จากผู้ให้บริการตามระเบียบของกรมเจ้าท่าว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการรับรองผู้ให้บริการจัดเก็บและบำบัดของเสียจากเรือประเภทขยะ และกากของเสียต่าง ๆ พ.ศ. 2560 โดยส่วนใหญ่สายเรือเลือกใช้บริการกับผู้ให้บริการขนส่งโดยเรือลำเลียงขยะมาที่สะพานปลาอ่าวอุดม ต่อด้วยรถบรรทุกขยะของเทศบาลนครแหลมฉบังไปที่ศูนย์กำจัดขยะมูลฝอย เนื่องจากหากให้บริษัทอื่นที่มีรถขนส่งหรือโรงบำบัดเป็นของตนเองจะทำให้มีค่าใช้จ่ายสูง ดังนั้น ราคาค่าบริการมีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการ ยกตัวอย่างเช่น ตัวแทนสายเรือเลือกใช้บริการบริษัทในการจัดเก็บและขนส่งขยะในราคาค่าบริการ 350 เหรียญสหรัฐ (รวมทั้งกระบวนการ) แต่เมื่อถ้าเลือกใช้บริการรูปแบบอื่นที่แตกต่างออกไป เช่น บริษัทผู้ให้บริการกำจัดที่มีโรงงานอยู่ออกไปไกลกว่าเดิม จึงต้องเสียค่าขนส่ง โดยจะต้องมีค่าธรรมเนียมของรถบรรทุกขยะของบริษัทเอกชนที่มีราคาค่าบริการที่ค่อนข้างสูง สายเดินเรือจึงไม่เป็นที่นิยมในการเรียกใช้บริการ (ราคาขั้นต่ำ 25,000 บาทต่อครั้ง) และหากบางกรณี เส้นทางเดินเรือมีเมืองท่าถัดไปที่จัดเก็บค่าบริการรวมไปในค่าเทียบท่าแล้ว ถึงแม้เรือจะไม่ประสงค์ให้มาเก็บขยะ ยกตัวอย่าง เช่น ท่าเรือสิงคโปร์ 374.5 เหรียญสหรัฐ ที่ดำเนินจัดเก็บขยะจากเรืออย่างมีประสิทธิภาพ สายเรือจึงพิจารณาไม่ขอรับบริการเก็บขยะในพื้นที่ทอดสมอเกาะสีชัง เป็นต้น

3) ระบบการดำเนินการไม่มีประสิทธิภาพเนื่องจากความไม่ต่อเนื่องของรูปแบบการให้บริการ ในส่วนการดำเนินการระเบียบของกรมเจ้าท่าว่าด้วยหลักเกณฑ์ และวิธีการรับรองผู้ให้บริการจัดเก็บและบำบัดของเสียจากเรือประเภทขยะ และกากของเสียต่าง ๆ พ.ศ. 2560 นั้นที่ได้ประกาศรับรองบริษัทเอกชนให้มาดำเนินการในปัจจุบันรวม 11 บริษัท (ภาคสมัครใจ) โดยแบ่งเป็น ผู้ให้บริการประเภทจัดเก็บและบำบัดขยะและกากของเสีย 5 บริษัท (มีรถขนขยะ/โรงงานบำบัด) และผู้ให้บริการประเภทจัดเก็บและขนส่งขยะและกากของเสีย 6 บริษัท (มีเรือขนขยะ) ซึ่งไม่มีบริษัทใดเลยที่มีบริการแบบครบวงจร ดังนั้น การจ้างบริษัทอื่นเพื่อความต่อเนื่องของการขนส่งขยะไปปลายทางจึงมีราคาสูงมากกว่าการเลือกใช้เรือ และสิ้นสุดที่ศูนย์กำจัดขยะมูลฝอยของเทศบาลนครแหลมฉบัง

4) ความไม่เพียงพอของสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับของขยะ สภาพปัจจุบันของกระบวนการรับจัดเก็บ ขนส่ง และกำจัดปลายทางของขยะส่วนใหญ่อยู่ที่ศูนย์กำจัดขยะมูลฝอยของเทศบาลนครแหลมฉบัง และเนื่องจากเป็นศูนย์กำจัดแบบฝังกลบอย่างเดียว หากอ้างอิงตามความเป็นจริงนั้น ศูนย์กำจัดขยะมูลฝอยของเทศบาลนครแหลมฉบังในแต่ละวันมีจำนวนขยะตกค้างรายวัน ฝังกลบไม่ทัน เพราะต้องรับปริมาณขยะรายวันจากพื้นที่อื่น ได้แก่ เทศบาลนครแหลมฉบัง ประมาณ 250 ตัน/วัน เทศบาลนครเจ้าพระยาสุรศักดิ์ ประมาณ 200 ตัน/วัน เทศบาลตำบลหนองปลาไหล เทศบาลตำบลอ่างศิลา เทศบาลตำบลบางละมุง และเทศบาลตำบลบางพระ รวมกันประมาณ 50 ตัน/วัน จากการสำรวจแล้วปลายทางของขยะในปริมาณที่มาจากเรือสินค้าจะมาอยู่ที่ศูนย์กำจัดขยะมูลฝอยของเทศบาลนครแหลมฉบัง และปัญหาเดิมที่ทางศูนย์ฯ มีอยู่แล้วในเรื่องของประสิทธิภาพของการกำจัดนั้น ดังนั้น สรุปได้ว่าสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับขยะไม่เพียงพอ เพราะเนื่องจากปลายทางของขยะยังไม่ถูกกำจัดให้มีประสิทธิภาพ

### 5.3 แนวทางการจัดการขยะ ปรับปรุงการจัดการขยะของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

1) ควรตั้งศูนย์สำหรับการจัดการขยะจากระบบขนส่งสินค้าทางทะเล เพื่อเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับขยะจากเรือสินค้าและเรือลำเลียงที่เข้ามาในเขตพื้นที่จอดทอดสมอเรือบริเวณเกาะสีชัง โดยดำเนินการเป็นศูนย์แบบครบวงจรโดยเริ่มตั้งแต่การจัดเก็บ ขนส่ง คัดแยก กำจัด แปรรูป ขยะที่มาจากเรือสินค้าและเรือลำเลียง ถึงแม้ว่าในปัจจุบันไทยยังไม่ได้เข้าเป็นภาคีในภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978 ภาคผนวกที่ 5 แต่จำเป็นต้องมีการจัดการที่ดีเพื่อประโยชน์ในระยะยาว โดยการจัดตั้งศูนย์สำหรับการจัดการขยะจากเรือ ต้องสอดคล้องกับการรักษาสิ่งแวดล้อมและมีประสิทธิภาพในการกำจัดขยะ ภายใต้การกำกับดูแลของกรมโรงงานอุตสาหกรรม กรมเจ้าท่า และกรมควบคุมมลพิษ โดยอนาคตอาจสามารถรองรับขยะที่มาจากเรือสินค้าที่เข้ามาจอดในบริเวณท่าเรือใกล้เคียง และอาจสามารถรองรับขยะจากแหล่งอื่น ๆ ที่มาจากแหล่งนอกเหนืออุตสาหกรรมขนส่งบริเวณพื้นที่ศรีราชา เช่น จากเทศบาลที่อยู่ใกล้เคียง หรือ จากบริษัท EMS ขนาดเล็ก ไปจนถึงโรงงานใกล้เคียงที่ต้องการกำจัดขยะ เป็นต้น อีกทั้งศูนย์รองรับขยะนี้ควรเป็นที่รองรับขยะที่ทางเทศบาลตำบลเกาะสีชังจัดเก็บมาเพื่อหลีกเลี่ยงการก่อกมลพิษแก่พื้นที่บนเกาะสีชังที่จะมีผลกระทบต่อชุมชนและการท่องเที่ยว

2) ไทยจำเป็นต้องเตรียมการเพื่อเข้าสู่การเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978 ภาคผนวกที่ 5 สืบเนื่องจากประเด็นเรื่องสิ่งแวดล้อมหลายปีที่ผ่านมา ประเทศไทยมีแรงกดดันในเรื่องของการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล จึงเป็นเรื่องที่ต้องตระหนักว่าหากรัฐ บริษัทเอกชน หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ได้ใช้มาตรการและไม่ให้ความร่วมมือในการสอดส่องดูแลอย่างจริงจัง ปัญหามลพิษทางทะเลจากขยะจะมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น เพื่อปกป้องรักษาผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล ดังนั้น จำเป็นต้องทำให้ประเทศไทยมีกฎหมายเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลที่เป็นมาตรฐานสากลสำหรับการเตรียมมาตรการต่าง ๆ อาจต้องใช้เวลาในการปรับปรุงกฎหมายและการบริหารจัดการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นสิ่งที่สำคัญมาก ซึ่งมีทั้งผลดีและผลเสีย เนื่องจากการเข้าเป็นภาคีในภาคผนวกดังกล่าวย่อมมีสิทธิและก่อให้เกิดหน้าที่ให้กับภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่จะต้องปฏิบัติตามพันธกรณีอย่างเคร่งครัด เพื่อการออกกฎหมายอนุวัติเพื่อการปฏิบัติตาม และสามารถดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรม

เอกสารเพิ่มเติม

## เอกสารเพิ่มเติม

- ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....



สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

โทร. 0 2244 2070-2

Bureau of Academic Services

The Secretariat of the House of Representatives

0 2244 2070-2

พิมพ์ที่ : สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร