

ประเทศไทยกับการจัดการมลพิษทางทะเลที่มีแหล่งกำเนิดจากเรือภายใต้กรอบกฎหมายระหว่างประเทศ¹

เรือเอกหญิง อรจิรา คุรุกุล นายทหารพระธรรมนูญ

แผนกกฎหมาย กองกฎหมาย สำนักงานพระธรรมนูญทหารเรือ

บทคัดย่อ

ทะเลเป็นแหล่งธรรมชาติที่สำคัญ ไม่ว่าจะเป็นแหล่งทรัพยากร แหล่งอาหาร หรือการเดินทางขนส่ง ซึ่งในอดีตทุกประเทศต่างแสวงหาประโยชน์ให้กับประเทศตน โดยไม่ได้คำนึงถึงปัญหาและผลกระทบต่าง ๆ ที่จะตามมา โดยเฉพาะการละลายปัญหาสิ่งแวดล้อม ซึ่งการดำเนินกิจกรรมทางทะเลต่าง ๆ ก่อให้เกิดมลพิษทางทะเลทั้งทางตรงทางอ้อม โดยหนึ่งในสาเหตุหลักคือ มลพิษจากเรือเดินทะเล เนื่องจากเรือสามารถขนส่งได้ครั้งละจำนวนมาก โดยมีค่าขนส่งถูกกว่าวิธีอื่น ๆ รวมทั้งการใช้เรือเพื่อการทำการประมงและการท่องเที่ยว ซึ่งมลพิษทางทะเลนี้ส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศและสิ่งมีชีวิตในทะเล รวมถึงยังส่งผลกระทบต่อมนุษย์ผู้บริโภคสัตว์ทะเลต่าง ๆ เป็นภัยต่อสุขภาพของมนุษย์อีกด้วย มลพิษทางทะเลที่เกิดจากเรือเป็นเรื่องที่ควบคุมได้ยาก จึงเป็นปัญหาที่ต้องใช้ความร่วมมือระหว่างประเทศในการออกหลักเกณฑ์เพื่อควบคุมมลพิษทางทะเล ภายใต้การดูแลและขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization (IMO)) โดยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้อง คือ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 หรือ UNCLOS 1982) และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษทางทะเลที่เกิดจากเรือ ค.ศ.1973/1978 (International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships of 2 November 1973, as modified by the Protocol of 17 February 1978 หรือ MARPOL 73/78) และเมื่อประชาคมโลกมุ่งเข้าสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) ขององค์การสหประชาชาติ จึงมีการกำหนดทิศทางการพัฒนาที่ทุกประเทศต้องดำเนินการร่วมกัน โดยหนึ่งในเป้าหมายที่สำคัญ คือ การอนุรักษ์และใช้ประโยชน์จากมหาสมุทร ทะเลและทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืนเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยมีเป้าหมายย่อยที่ให้ความสำคัญในหลาย ๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็นการป้องกันและลดมลพิษทางทะเล การยุติการทำประมงผิดกฎหมาย ไม่มีการรายงานและการควบคุม และการบริหารจัดการ อนุรักษ์ และฟื้นฟูระบบนิเวศทางทะเลและชายฝั่ง เป็นต้น ด้วยเหตุนี้แล้ว ประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีจึงต้องอนุวัติการกฎหมายภายในให้สอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของการร่วมกันกับนานาประเทศในการพัฒนาที่ยั่งยืน

คำสำคัญ : ผลประโยชน์ทางทะเล มลพิษทางทะเล องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

เนื้อหา

จากการลงมติเห็นชอบโดยประเทศสมาชิกต่อข้อมติสมัชชาใหญ่องค์การสหประชาชาติว่าด้วย The 2030 Agenda for Sustainable Development ในปี ค.ศ.2015 จนนำไปสู่การกำหนดเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนร่วมกัน (Sustainable Development Goals: SDGs) เพื่อสันติภาพและความเจริญรุ่งเรืองของประชาชนและโลกในปัจจุบันและต่อไปในอนาคต ซึ่งหัวใจหลักสำคัญของการกำหนดเป้าหมายในการพัฒนาอย่างยั่งยืนทั้ง 17 เป้าหมาย เพื่อให้ทุกประเทศไม่ว่าจะเป็นประเทศที่กำลังพัฒนาหรือประเทศที่พัฒนาแล้วร่วมมือกันดำเนินการเพื่อก่อให้เกิดการเปลี่ยนผ่านไปสู่ความยั่งยืน (Sustainable Transformation) ทั้งในด้าน

¹ เรือเอกหญิง อรจิรา คุรุกุล, นายทหารพระธรรมนูญแผนกกฎหมาย กองกฎหมาย สำนักงานพระธรรมนูญทหารเรือ

เศรษฐกิจ ด้านสังคม และด้านสิ่งแวดล้อม เนื่องจากสถานะปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบันส่งผลกระทบต่อประชากรทั่วโลกไม่ว่าจะอาศัยอยู่ในพื้นที่ใด การแก้ไขปัญหาจึงต้องอาศัยความร่วมมือจากทุก ๆ ประเทศที่จะนำไปสู่ความมั่นคงในทุก ๆ ด้านอย่างยั่งยืน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การเสริมสร้างความยั่งยืนในพื้นที่ทางทะเลที่เป็นพื้นที่ที่มีความเชื่อมโยงกันทั่วทั้งโลก และยังเป็นพื้นที่ปฏิสัมพันธ์หลักของสังคมระหว่างประเทศ อีกทั้ง ยังถูกกำหนดให้เป็นหนึ่งในเป้าหมายของการพัฒนาอย่างยั่งยืน ในเป้าหมายที่ 14 ที่ว่าด้วยการอนุรักษ์และใช้ประโยชน์จากมหาสมุทร ทะเล และทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืนเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน (Conserve and sustainably use the oceans, seas and marine resources for sustainable development) โดยให้ความสำคัญกับการป้องกันและลดมลพิษทางทะเลโดยให้ความสำคัญกับการเพิ่มพูนขีดความสามารถและถ่ายทอดเทคโนโลยีและองค์ความรู้ด้านการวิจัยทางทะเล (14 เอ) การจัดให้มีการเข้าถึงทรัพยากรและตลาดสำหรับประมงพื้นบ้าน (14 บี) และการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับทะเล (14 ซี) ซึ่งในเป้าหมายที่ 14 ซี นี้ เพิ่มพูนการอนุรักษ์และการใช้มหาสมุทรและทรัพยากรอย่างยั่งยืน

ทะเลและทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลเป็นสิ่งสำคัญในลำดับแรก ๆ สำหรับการดำรงชีวิตของมนุษย์ แต่จากการใช้และแสวงหาประโยชน์จากทะเลของมนุษย์ ได้ละเลยปัญหาเรื่องสิ่งแวดล้อม การกระทำต่าง ๆ ของมนุษย์ก่อให้เกิดมลพิษในทะเลเพิ่มขึ้นและมีแนวโน้มที่จะรุนแรงขึ้นทุกปี ส่งผลให้ทรัพยากรทางทะเลที่แต่เดิมมีอยู่จำนวนมาก จะกลายเป็นเพียงทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดและอาจหมดสิ้นไปในที่สุด ประเด็นปัญหาเรื่องสิ่งแวดล้อมทางทะเลจึงกลายเป็นประเด็นที่หลาย ๆ ประเทศให้ความสำคัญ อันนำไปสู่ความพยายามและความร่วมมือระหว่างประเทศในการออกมาตรการคุ้มครองและรักษาสีน้ำเงิน

มลพิษทางทะเลมีแหล่งกำเนิดทั้งจากบนบกและในทะเล จากการศึกษาพบว่ามลพิษทางทะเลมากกว่าร้อยละ 80 มีแหล่งที่มาจากบนบกไหลลงสู่ม่านน้ำและทะเล ซึ่งความรับผิดชอบในการคุ้มครองและดำเนินการที่เกี่ยวข้องจะเป็นอำนาจหน้าที่ของแต่ละประเทศที่จะต้องออกกฎหมายและกำหนดมาตรการเป็นการภายในประเทศ แต่อีกหนึ่งแหล่งที่มาที่สำคัญและมีผลโดยตรงต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล คือ มลพิษที่มาจากเรือ ซึ่งเกิดมาจากหลายสาเหตุ ทั้งจากน้ำเสียทิ้งเรือ สิ่งปฏิกูล การทิ้งขยะของเรือ หรือแม้กระทั่งน้ำมันที่อาจปนเปื้อนออกมาจากการปฏิบัติตามปกติของเรือ เป็นต้น ภาวะมลพิษทางทะเลจากเรือนี้เป็นหนึ่งในสาเหตุหลักที่ก่อให้เกิดภาวะมลพิษจำนวนมาก เนื่องจากนานาประเทศใช้ทะเลในการประกอบกิจกรรมหลายอย่าง เช่น การขนส่ง การประมง หรือแม้แต่การท่องเที่ยว ปัญหาภาวะมลพิษทางทะเลจากเรือเป็นปัญหาในระดับระหว่างประเทศ เนื่องจากการเดินเรือทะเลไม่เพียงแต่เดินเรืออยู่ในเขตน่านน้ำภายในของแต่ละรัฐเท่านั้น แต่มีการเดินเรือไปยังเขตทางทะเลต่าง ๆ โดยที่แต่เดิมทุกรัฐต่างใช้ทะเลกันอย่างอิสระ ไม่มีการควบคุมจนเกิดผลกระทบอย่างมาก เพื่อแก้ไขปัญหาและป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดเพิ่มขึ้นในอนาคต จึงมีการกำหนดหลักเกณฑ์ตามกฎหมายระหว่างประเทศเพื่อควบคุมภาวะมลพิษทางทะเลที่เกิดขึ้นจากเรือ โดยมีการกำหนดกรอบการคุ้มครองไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (UNCLOS 1982) และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลที่เกิดจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978 (MARPOL 73/78)

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ภาค 12 ว่าด้วยเรื่องการคุ้มครองและการรักษาสีน้ำเงินทางทะเล กำหนดพันธกรณีของรัฐในข้อ 192 ว่า “รัฐมีพันธกรณีที่จะต้องคุ้มครองและรักษาสีน้ำเงินทางทะเล”² นอกจากนี้เป็นพันธกรณีที่กำหนดให้รัฐต่าง ๆ ต้องคุ้มครองและรักษาสีน้ำเงินทางทะเล ยังมีสถานะเป็นจารีตประเพณีระหว่างประเทศที่ถือปฏิบัติกันมาอย่างกว้างขวาง สม่าเสมอ³ โดยรัฐต่าง ๆ

² UNCLOS 1982, Article 192 General obligation

³ จุมพต สายสุนทร, กฎหมายสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ: การคุ้มครองและการรักษาสีน้ำเงินทางทะเล, พิมพ์ครั้งที่ 3, (โครงการตำราและวารสารนิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2546), น.464

มีหน้าที่ในการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลที่จะเกิดขึ้นในอนาคตและรักษาสภาพแวดล้อมปัจจุบันให้คงเดิม หรือพัฒนาให้ดีขึ้นทั้งในเขตอำนาจของตนและเขตอำนาจของรัฐอื่น รวมทั้งพื้นที่นอกเหนือการควบคุมของแต่ละรัฐด้วย⁴ และในข้อ 194 กำหนดให้รัฐใช้มาตรการที่จำเป็นเพื่อป้องกัน ลด และควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเล โดยสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของอนุสัญญา⁵ และกิจกรรมใด ๆ ที่อยู่ภายใต้เขตอำนาจ หรือการควบคุมของตน ต้องไม่ก่อให้เกิดภาวะมลพิษแก่รัฐตนและรัฐอื่น⁶ อีกทั้งรัฐต้องมีมาตรการควบคุม ภาวะมลพิษจากเรือ ควบคุมการออกแบบ ต่อเรือ และอุปกรณ์เพื่อป้องกันการก่อให้เกิดมลพิษไม่ว่าจะโดย เจตนาหรือไม่ก็ตาม⁷ ทั้งนี้ ในข้อ 192 และ 194 นี้กำหนดให้รัฐต้องมั่นใจว่ากิจกรรมต่าง ๆ ที่อยู่ภายใต้เขต อำนาจของตนหรือภายใต้การควบคุมจะต้องไม่เป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล⁸

ในส่วนภาวะมลพิษจากเรือ UNCLOS 1982 กำหนดหลักเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศเป็น แนวทางให้รัฐต้องปฏิบัติตามในข้อ 211 โดยรัฐจะต้องมีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อป้องกัน ลด และควบคุมภาวะ มลพิษทางทะเลจากเรือที่ชักธงของของตนหรือที่จดทะเบียนกับตนโดยอย่างน้อยที่สุดให้มีผลเช่นเดียวกับ ผลของกฎหมายระหว่างประเทศที่ยอมรับกันโดยทั่วไป⁹ และหากรัฐได้วางข้อกำหนดพิเศษที่เป็นเงื่อนไข สำหรับเรือต่างชาติที่จะเข้าสู่ท่าเรือหรือน่านน้ำภายในของตนหรือที่จะแวะที่ท่าจอดเรือนอกฝั่ง ต้องประกาศ ข้อกำหนดนั้นให้ทราบทั่วกัน¹⁰ และรัฐชายฝั่งอาจออกกฎหมายและข้อบังคับต่าง ๆ เพื่อป้องกัน ลด และ ควบคุมภาวะมลพิษทางทะเลจากเรือต่างชาติรวมทั้งเรือที่ใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริตโดยกฎหมายและข้อบังคับ ต้องไม่ขัดขวางการใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริต¹¹ นอกจากนี้รัฐชายฝั่งอาจออกกฎหมายเพื่อควบคุมในเรื่อง ดังกล่าวในเขตเศรษฐกิจจำเพาะได้เช่นกัน

ทั้งนี้ แต่ละรัฐจะต้องปฏิบัติตามพันธกรณีระหว่างประเทศเกี่ยวกับการคุ้มครองและการรักษา สิ่งแวดล้อมทางทะเล โดยใช้มาตรการทุกอย่างที่จะสามารถทำได้เพื่อป้องกัน ลด และควบคุมภาวะมลพิษทาง ทะเลจากทุกแหล่ง และในการควบคุมภาวะมลพิษทางทะเลจากเรือ รัฐต้องออกกฎหมายและข้อบังคับเพื่อ ป้องกันและควบคุมภาวะมลพิษทางทะเล เพื่อบังคับใช้กับเรือชักธงของรัฐตนหรือที่จดทะเบียนภายใต้รัฐตน รวมถึงเรือของรัฐอื่นที่เข้ามาในบริเวณทะเลอาณาเขตอย่างไรก็ตามเมื่อเกิดความเสียหายต่อสภาพแวดล้อมทาง ทะเลรัฐจะต้องรับผิดชอบ และชดเชยค่าเสียหายอย่างเหมาะสม¹²

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลที่เกิดจากเรือ ค.ศ.1973 และ พิธีสาร ค.ศ.1978 เป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศหลักที่ป้องกันการเกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลจาก การปฏิบัติงานของเรือหรืออุบัติเหตุจากเรือ ซึ่งครอบคลุมมลพิษจากน้ำมัน ของเหลวที่มีพิษ สารอันตรายที่ บรรจุหีบห่อ น้ำเสียในเรือ ขยะในเรือ และมลพิษทางอากาศจากเรือ อนุสัญญานี้มีความสำคัญต่อการกำหนด มาตรฐานและแนวปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือและการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลที่สำคัญ เช่นเดียวกับ UNCLOS 1982 โดย MARPOL 73/78 มีขึ้นเพื่อป้องกันและควบคุมภาวะมลพิษที่เกิดจาก การปฏิบัติการของเรือตามปกติ แต่ไม่ได้หมายความถึงเรือเดินทะเลเพียงอย่างเดียวเท่านั้น ในอนุสัญญาฉบับนี้

⁴ คำตัดสินคดี AN ARBITRAL TRIBUNAL CONSTITUTED UNDER ANNEX VII TO THE 1982 UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA, 2016, paragraph 941.

⁵ UNCLOS 1982, Article 194(1) Measures to prevent, reduce and control pollution of the marine environment

⁶ UNCLOS 1982, Article 194(2) Measures to prevent, reduce and control pollution of the marine environment

⁷ UNCLOS 1982, Article 194(3)(b) Measures to prevent, reduce and control pollution of the marine environment

⁸ คำตัดสินคดี AN ARBITRAL TRIBUNAL CONSTITUTED UNDER ANNEX VII TO THE 1982 UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA, 2016, paragraph 944.

⁹ UNCLOS 1982, Article 211(2)

¹⁰ UNCLOS 1982, Article 211(3)

¹¹ UNCLOS 1982, Article 211(4)

¹² UNCLOS 1982, Article 235 Responsibility and liability

ยังครอบคลุมไปถึงเรือไฮโดรฟอยล์ พาหนะเบาอากาศ เรือดำน้ำ ยานลอยน้ำ และแท่นขุดเจาะทั้งแบบที่ติดกับที่และแบบลอยน้ำ¹³ ที่มีสิทธิชกธงรวมถึงเรือที่ไม่มีสิทธิชกธงแต่ปฏิบัติการภายใต้อำนาจของรัฐภาคีตามอนุสัญญานี้ได้¹⁴

บทบัญญัติของ MARPOL 73/78 มีผลบังคับใช้กับเรือเจ้าของธงของรัฐภาคีและเรือที่ไม่ได้ชกธงของรัฐภาคีแต่ปฏิบัติการภายใต้อำนาจของรัฐภาคี ทั้งนี้ ไม่รวมถึงเรือรบหรือเรืออื่นใดที่รัฐเป็นเจ้าของซึ่งมิได้ใช้เพื่อการพาณิชย์¹⁵ โดยรัฐภาคีจะต้องออกกฎหมายและข้อบังคับเพื่อป้องกันและควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากเรือที่ชกธงของตนหรือที่จดทะเบียนกับตนโดยอย่างน้อยที่สุดจะต้องมีผลเช่นเดียวกับ MARPOL 73/78¹⁶

อย่างไรก็ดี ประเทศไทยเป็นภาคีของ UNCLOS 1982 และมีชายฝั่งติดทะเลทั้งทางด้านอ่าวไทยและอันดามัน จึงอยู่ในฐานะรัฐเจ้าของธง (Flag State) รัฐชายฝั่ง (Coastal State) และรัฐเจ้าท่า (Port State) ประกอบกับการที่ประเทศไทยได้ประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศ 200 ไมล์ทะเล เป็นผลให้ประเทศไทยมีสิทธิอธิปไตยในบริเวณดังกล่าว รวมทั้งสามารถออกกฎหมายและข้อบังคับเพื่อป้องกัน ลดและควบคุมมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเลได้ ซึ่งครอบคลุมถึงภาวะมลพิษจากการปฏิบัติการของเรือด้วย นอกจากนี้ประเทศไทยยังเป็นภาคีอนุสัญญา MARPOL 73/78 เป็นผลให้ประเทศไทยต้องอนุวัติการกฎหมายภายในให้สอดคล้องกับอนุสัญญาด้วย ทั้งนี้ กฎหมายและข้อบังคับภายในของประเทศไทยในเรื่องดังกล่าวที่บังคับใช้อยู่นี้ อาจยังไม่สอดคล้องตาม UNCLOS 1982 และ MARPOL 73/78 มากนัก ทั้งข้อบังคับและพื้นที่การบังคับใช้โดยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481 พระราชบัญญัติเรือไทยตราออกมาเพื่อควบคุมการจดทะเบียนเรือไทยโดยกำหนดหน้าที่ของเจ้าของเรือที่ต้องจดทะเบียนต่อนายทะเบียนเรือ ซึ่งเรือที่ได้จดทะเบียนแล้วจะต้องมีสมุดทะเบียนประจำเรือตามแบบของกรมเจ้าท่าแต่สำหรับเรือประมงนอกจากต้องจดทะเบียนแล้วผู้ขอจดทะเบียนต้องได้รับหนังสือรับรองเพื่อประกอบการยื่นคำขอต่อนายทะเบียนเรือด้วย¹⁷ นอกจากกำหนดหน้าที่ของเจ้าของเรือที่ต้องจดทะเบียนเรือ และกำหนดประเภทเรือนั้น ยังมีบทบัญญัติห้ามมิให้ผู้ควบคุมเรือหรือเจ้าของเรือไทยปล่อยทิ้งหรือทำให้สารที่เป็นอันตรายนั้นลงสู่ทะเลไม่ว่าบริเวณใด ๆ เกินกว่ามาตรฐานเว้นแต่ในกรณีที่เป็นการปล่อยทิ้งจากการสำรวจ การแสวงหาประโยชน์หรือจากกระบวนการเกี่ยวกับทรัพยากรแร่บนพื้นท้องทะเลนอกชายฝั่งหรือเป็นการปล่อยทิ้งเพื่อวัตถุประสงค์ในการวิจัยทางวิทยาศาสตร์อันชอบด้วยกฎหมายเกี่ยวกับการลดหรือการควบคุมมลพิษ¹⁸ และข้อกำหนดตามกฎหมายที่มีใช้อยู่ยังไม่ครอบคลุมตาม MARPOL 73/78 ต่อมาจึงได้ออกพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2550 เพื่อรองรับ MARPOL 73/78 ที่รัฐสภาให้ความเห็นชอบในการเข้าเป็นภาคี เพื่อร่วมกับนานาชาติในการป้องกันมลพิษในทะเลอันเนื่องมาจากการปล่อยทิ้งสารที่เป็นอันตรายจากเรือ เพิ่มความหมายของสารที่เป็นอันตราย โดยให้อธิบัติกรมเจ้าท่ามีอำนาจกำหนดชั้นและรายชื่อของสารที่เป็นอันตราย มาตรฐานการควบคุมการปล่อยทิ้งสารที่เป็นอันตราย และวิธีการกำจัดสารที่เป็นอันตราย รวมทั้งกำหนดบทลงโทษเรือที่ละเมิดข้อกำหนดของอนุสัญญา กล่าวคือ หากผู้ใดฝ่าฝืนตามข้อ 53/1 จะมีโทษปรับ หรือจำคุก หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินสำหรับเป็นค่าใช้จ่ายในการกำจัดหรือแก้ไขสารที่เป็นอันตรายตลอดจนค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสภาพแวดล้อม

¹³ MARPOL 73/78, Article 2 Definitions

¹⁴ MARPOL 73/78, Article 3 Application

¹⁵ MARPOL 73/78, Article 3

¹⁶ MARPOL 73/78, Article 3 (3)

¹⁷ มาตรา 54/2 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481

¹⁸ มาตรา 53/1 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ใช้บังคับกับเรือที่เดินในลำน้ำ เรือเดินทะเลที่เดินเรือในเขตน่านน้ำไทย คือ บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของราชอาณาจักรไทย คือน่านน้ำภายในและทะเลอาณาเขต แต่ในบางกรณีให้รวมไปถึงเขตต่อเนื่องด้วย โดยมุ่งเน้นเรื่องการเดินเรือ เส้นทางเดินเรือ โดยคำนึงถึงเรื่องความปลอดภัย ทั้งนี้ พระราชบัญญัตินี้ไม่ได้เน้นด้านการปกป้องและรักษาสิ่งแวดล้อม แต่มีข้อกำหนดที่ครอบคลุมข้อกำหนดใน MARPOL 73/78 ในมาตรา 119 เรื่องการห้ามเท ทิ้ง อับเฉาสสิ่งปฏิกูลใด ๆ ยกเว้นน้ำมันและเคมีภัณฑ์ในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำหรือทะเลสาบ และทะเลภายในน่านน้ำไทย อันเป็นเหตุให้เกิดการตื่นเขิน ตกตะกอนหรือสกปรก เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า ในมาตรา 119 ทวิ ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใด ๆ ให้น้ำมันและเคมีภัณฑ์หรือสิ่งใด ๆ ลงในแม่น้ำลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบ และทะเลภายในน่านน้ำไทย อันเป็นเหตุให้เกิดพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือสิ่งแวดล้อม และในมาตรา 204 ห้ามเท ทิ้ง หรือปล่อยน้ำมัน หรือน้ำมันที่ปนกับน้ำรั่วไหลลงภายในทะเลในน่านน้ำไทยและในมาตรา 163 ให้อำนาจแก่กรมเจ้าท่าออกกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการออกใบสำคัญรับรองต่าง ๆ โดยมีกฎข้อบังคับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 34) พ.ศ.2551 ออกมารองรับในการดำเนินการตามข้อกำหนดของ MARPOL 73/78 ในส่วนที่เกี่ยวกับภาคผนวก 1 และ 2 โดยให้ใช้กฎข้อบังคับนี้กับเรือไทยและเรืออื่นที่เข้ามาหรือปฏิบัติงานอยู่ในน่านน้ำไทยและอาณาเขตอธิปไตยของประเทศไทย ซึ่งได้แก่ เรือบรรทุกน้ำมันที่มีขนาดตั้งแต่ 150 ตันกรอสส์ขึ้นไป และเรือที่มีไซเรือบรรทุกน้ำมันที่มีขนาดตั้งแต่ 400 ตันกรอสส์ ต้องปฏิบัติตามหมวด ก ของกฎข้อบังคับนี้ และเรือบรรทุกสารเหลวมีพิษในระวางเป็นปริมาตรรวมที่มีขนาดตั้งแต่ 150 ตันกรอสส์ขึ้นไป ต้องปฏิบัติตามหมวด ข ของกฎข้อบังคับนี้ นอกจากนี้มีกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการออกใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษจากสิ่งปฏิกูล พ.ศ.2559 ซึ่งอ้างถึงภาคผนวกที่ 4 ตาม MARPOL 73/78 โดยมีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการปล่อยทิ้งสิ่งปฏิกูลและข้อยกเว้น ตลอดจนหน้าที่ของนายเรือหรือเจ้าของเรือที่มีหน้าที่ต้องรายงานต่อเจ้าท่าหรือองค์กรที่เกี่ยวข้อง

กฎข้อบังคับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 34) พ.ศ.2551 กฎข้อบังคับฯ นี้ ออกตามความในมาตรา 163 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2525 และมาตรา 165 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มีข้อกำหนดในการปล่อยทิ้งสารที่เป็นอันตรายลงสู่ทะเลว่าจะเกิดจากการปล่อย การรั่วไหล การรั่วซึม หรือวิธีใด ๆ ก็ตาม โดยกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือนี้ออกมาเพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญา MARPOL 73/78 แบ่งเป็น 2 หมวด ได้แก่ หมวด ก กฎข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน โดยแบ่งเป็น 2 ส่วน คือ การควบคุมการปล่อยทิ้งน้ำมันส่วนห้องเครื่องและการควบคุมการปล่อยทิ้งน้ำมันส่วนรับสินค้าของเรือบรรทุกน้ำมัน และหมวด ข กฎข้อบังคับว่าด้วยการควบคุมมลพิษจากสารเหลวมีพิษในระวางเป็นปริมาตรรวม

กฎข้อบังคับดังกล่าวใช้บังคับกับเรือไทยและเรืออื่นที่เข้ามาหรือปฏิบัติงานอยู่ในน่านน้ำไทยและอาณาเขตอธิปไตยของประเทศไทย โดยใช้กับเรือน้ำมันที่มีขนาดตั้งแต่ 150 ตันกรอสส์ขึ้นไป และเรือที่มีไซเรือบรรทุกน้ำมันที่มีขนาดตั้งแต่ 400 ตันกรอสส์ขึ้นไป จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนด คือ ต้องมีการตรวจเรือและออกใบสำคัญรับรองตามที่กำหนดในบทที่ 2 ข้อบังคับที่ 6 ซึ่งเมื่อผ่านการตรวจเรือแล้วจะต้องห้ามมิให้มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างหรืออุปกรณ์ระบบต่าง ๆ ส่วนประกอบ การจัดการ หรือวัสดุใด ๆ โดยไม่ได้รับอนุญาตจากกรมเจ้าท่าเว้นเสียแต่เป็นการเปลี่ยนแทนที่อุปกรณ์หรือส่วนประกอบนั้นโดยตรงโดยแยกข้อบังคับตามขนาดของเรือ

กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการออกใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษจากสิ่งปฏิกูล พ.ศ.2559

กฎข้อบังคับนี้อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 163 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2525 และมาตรา 165 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ได้นิยามคำว่า สิ่งปฏิกูล (sewage) ว่าหมายถึง สิ่งและของเสียอื่นใดที่ระบายออกจากโถส้วมและโถปัสสาวะ (Toilets and urinals) สิ่งที่ระบายออกจากสถานที่ทางการแพทย์ (Medical premises) บนเรือ เช่น ห้องอนามัย หรือห้องพยาบาล โดยผ่านทางอ่างล้าง (Wash basins) ท่อล้าง (Wash tubs) ทางระบายน้ำ (Scuppers) ที่ติดตั้งอยู่ในสถานที่ดังกล่าว สิ่งที่ระบายออกจากบริเวณกักสัตว์มีชีวิต¹⁹ โดยกำหนดให้เรือเดินทะเลต้องติดตั้งอุปกรณ์บำบัดสิ่งปฏิกูล ระบบย่อยสลายและกำจัดเชื้อสิ่งปฏิกูล หรือถังกักเก็บ อย่างใดอย่างหนึ่งตามที่กฎหมายกำหนด²⁰ และห้ามปล่อยทิ้งสิ่งปฏิกูลเว้นทำไปเพื่อรักษาความปลอดภัยของเรือและบุคคลบนเรือ หรือเพื่อรักษาสิ่งมีชีวิตในทะเล รวมถึงการรั่วไหลของสิ่งปฏิกูลโยกอุบัติเหตุ ที่เกิดจากความเสียหายจากเรือหรืออุปกรณ์²¹

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 กำหนดนิยามของแหล่งกำเนิดมลพิษ ว่าหมายถึง ชุมชน โรงงานอุตสาหกรรม อาคาร สิ่งก่อสร้าง ยานพาหนะ สถานที่ประกอบกิจการใด ๆ ซึ่งเป็นแหล่งของมลพิษ โดยคำว่ายานพาหนะ หมายความรวมถึง เรือตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย ซึ่งเจ้าของเรือมีหน้าที่ต้องป้องกันและควบคุมมลพิษที่เกิดจากหรือมีที่มาจากการปล่อยทิ้งน้ำมัน และการทิ้งของเสียและวัตถุอื่น ๆ จากเรือเดินทะเล เรือบรรทุกน้ำมัน และเรือประเภทอื่น หากไม่ปฏิบัติตามนั้นจะมีความรับผิดตาม มาตรา 96 โดยเจ้าของหรือผู้ครอบครอง แหล่งกำเนิดมลพิษนั้น มีหน้าที่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหายเพื่อการนั้น ไม่ว่าจะการรั่วไหล หรือแพร่กระจายของมลพิษนั้นจะเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษหรือไม่ก็ตาม

พระราชกำหนดการประมง พ.ศ.2558 กฎหมายฉบับนี้ตราขึ้นมาเพื่อป้องกันมิให้มีการทำการประมงโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถทำการประมงได้อย่างยั่งยืน โดยในหมวด 5 เรื่องมาตรการอนุรักษ์และบริหารจัดการ มีวัตถุประสงค์เพื่อการอนุรักษ์และบริหารจัดการให้เกิดความสมดุลทางธรรมชาติและรักษาทรัพยากรสัตว์น้ำและระบบนิเวศไว้อย่างยั่งยืน โดยในมาตรา 58 กำหนดห้ามมิให้บุคคลทิ้งของเสียลงในที่จับสัตว์น้ำหรือก่อให้เกิดมลพิษในลักษณะที่เป็นอันตรายต่อสัตว์น้ำเหล่านั้น เว้นเพื่อประโยชน์ในการศึกษาวิจัยหรือการอนุรักษ์ทรัพยากรสัตว์น้ำซึ่งกระทำโดยทางราชการ

พระราชบัญญัติการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ.2562 พระราชบัญญัตินี้ให้อำนาจศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) ดูแลให้หน่วยงานต่าง ๆ ปฏิบัติตามกฎหมายที่ให้อำนาจของตน แต่เมื่อไม่สามารถดำเนินงานได้เพียงลำพัง ศรชล. มีอำนาจในการบูรณาการหน่วยงานต่าง ๆ ให้มาร่วมแก้ไขปัญหาต่อไป โดยมีหน้าที่ควบคุมการประกอบกิจกรรมทางทะเล²² ที่จะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในทะเลและชายฝั่ง ซึ่งส่งผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตในทะเล และปัญหาหนึ่งที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามพระราชบัญญัตินี้ต้องดำเนินการแก้ไข คือ ปัญหาการก่อให้เกิดภาวะมลพิษทางทะเลและทำลายสภาวะแวดล้อมโดยปัญหาเหล่านี้มีทั้งที่เกิดจากชายฝั่ง เช่น การปล่อยน้ำเสียหรือการนำขยะไปทิ้งในทะเล และยังมี

¹⁹ ข้อ 5 ของกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการออกใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษจากสิ่งปฏิกูล พ.ศ.2559

²⁰ ข้อ 8 ของกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการออกใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษจากสิ่งปฏิกูล พ.ศ.2559

²¹ ข้อ 15 ของกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการออกใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษจากสิ่งปฏิกูล พ.ศ.2559

²² มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ.2562

การทำลายสภาวะแวดล้อมจากเรือ เช่น การทิ้งสารพิษในทะเล และปัญหาคราบน้ำมันในทะเลที่ส่วนใหญ่มีสาเหตุจาก กรณีเรือล่ม เรือจมและอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นภายในเรือ การสูบน้ำมัน เข้า - ออก เรือในท่าหรือในทะเล และการลักลอบปล่อยน้ำมัน และของเสียลงทะเล ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อ ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศน์ในบริเวณนั้นเป็นวงกว้าง เมื่อเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้พบว่า มีการกระทำหรือเหตุอันควรสงสัยว่ายานพาหนะหรือบุคคลในยานพาหนะได้ กระทำผิดตามกฎหมายของประเทศไทย ในเขตทางทะเล²³ที่เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล หรือกิจกรรมทางทะเลใด ๆ มีอำนาจในการสั่งให้หยุดเรือและขึ้นตรวจค้นได้

จากข้างต้นจะเห็นได้ว่า การดำเนินการเพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ตามทิศทางของเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน กฎหมายเป็นมาตรการหนึ่งที่สำคัญอย่างยิ่งในการกำหนดกรอบวิธีการดำเนินการที่สอดคล้องกฎหมายและ มาตรการลงโทษต่อการกระทำที่ไม่สอดคล้องกฎหมาย อันจะสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมทาง ทะเล ซึ่งสอดคล้องกับที่กำหนดไว้ในเป้าหมาย 14 ซี ที่มุ่งเน้นให้มีการบังคับใช้ UNCLOS 1982 โดยมีตัวชี้วัด เป็นจำนวนประเทศที่ให้การสัตยาบัน รวมถึงประเทศที่มีการนำกฎหมาย นโยบาย กรอบการปฏิบัติไปบังคับ (14 ซี หนึ่ง) สำหรับการควบคุมมลพิษทางทะเลที่เกิดจากเรือ UNCLOS 1982 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ทั่วไป ในการป้องกัน การลดและควบคุมมลพิษจากเรือ ส่วนอนุสัญญา MARPOL 73/78 กำหนดรายละเอียดของ มลพิษประเภทต่าง ๆ จากเรือ คือ น้ำมัน ของเหลวที่เป็นพิษ สารอันตรายบรรจุหีบห่อ สิ่งปฏิกูล ขยะ และ มลพิษทางอากาศจากเรือ ประเทศไทยในฐานะรัฐภาคี UNCLOS 1982 และ MARPOL 73/78 มีพันธกรณี ที่ต้องอนุวัติการกฎหมายเกี่ยวกับความร่วมมือในการควบคุมภาวะมลพิษทางทะเลที่เกิดจากเรือ โดยได้มีการ ออกข้อบังคับตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันมลพิษทางทะเลที่เกิดจากเรือในฐานะรัฐเจ้าของธง กำหนดการปฏิบัติของเจ้าของเรือให้เป็นไปตามมาตรฐาน โดยเจ้าของเรือที่ชกธงไทยมีหน้าที่ในการตรวจสอบ ควบคุม โครงสร้างและอุปกรณ์บนเรือ มาตรฐานและการปฏิบัติการบนเรือ เพื่อป้องกันมลพิษทางทะเลจากเรือ การออกใบสำคัญรับรอง ส่วนในฐานะที่ประเทศไทยเป็นรัฐชายฝั่ง มีหน้าที่ควบคุม กำกับดูแลการฝ่าฝืนในการ ปล่อยสารปนเปื้อนน้ำมัน หรือสารเหลวที่มีพิษลงสู่ทะเลและในเขตพื้นที่พิเศษ รวมทั้ง ควบคุม กำกับดูแล การทิ้งสิ่งปฏิกูลและขยะลงในทะเลด้วย นอกจากนี้ต้องกำกับดูแลมิให้ผู้ใด ปล่อย เท ทิ้ง ระบาย หรือกระทำการใด ๆ ที่มีลักษณะเป็นอันตรายแก่สัตว์น้ำ หรือทำให้ที่จับสัตว์น้ำเกิดมลพิษ และในฐานะรัฐเจ้าของท่า ต้องจัดให้มีการ ติดตั้งอุปกรณ์เพื่อรองรับของเสีย รองรับน้ำที่ปล่อยทิ้ง อย่างไรก็ตาม แม้ว่าประเทศไทยจะเป็นประเทศหนึ่งที่มี การดำเนินการตามเป้าที่ 14 ซี แต่ยังคงต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วนในประเทศในการมีส่วนร่วม ที่จะลงมือช่วยกันลดการสร้างมลพิษแก่ทะเล เพื่อจะนำไปสู่การอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลและ การใช้ทะเลอย่างยั่งยืน

บรรณานุกรม

หนังสือ

จุมพต สายสุนทร. กฎหมายสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ : การคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล.

พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2546.

เดือนเด่น นาคสีหราช. ภาวะมลพิษทางทะเลจากเรือ. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2561.

วิทยานิพนธ์

เชมจุฑา สุวรรณจินดา. “การคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลของประเทศไทยตามอนุสัญญา

²³ เฟ็งอ่าง

- สหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 : ศึกษากรณีภาวะมลพิษจากแหล่งบก.”
วิทยานิพนธ์ดุษฎีนิพนธ์บัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2556.
- จิตชาย มุสิกบุตร. “ปัญหาของประเทศไทยจากการเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551.
- วัฒนวรรณ ไชยะกุล. “ปัญหากฎหมายไทยว่าด้วยความรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเนื่องมาจากการขนส่งทางทะเลซึ่งสารอันตรายและเป็นพิษ.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2545.
- วริสา โฟพี. “การคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลของประเทศไทยจากภาวะมลพิษจากการทิ้งเทจจากเรือ.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2552.
- อภิญา นันทนาวุฒิ. “ความรับผิดของรัฐตามกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยความเสียหายทางสิ่งแวดล้อมจากการทิ้งเทจของเสียลงในทะเล.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2543.
- อรจิรา ศุภกุล. “การวิเคราะห์ปัญหาและความท้าทายทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการมลพิษที่มีแหล่งกำเนิดจากเรือรบ” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2563.

บทความ

- เฉลิมพงษ์ เสนารักษ์. “มลพิษจากเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ.” วารสารสิ่งแวดล้อม. ฉบับที่ 3. ปีที่ 18: 32 – 40.
- ดุลยวัฒน์ เขาวนต์. “เสรีภาพในการเดินเรือตามกฎหมายทะเลกับความท้าทายในอนาคต.”
นavigational studies : 100 – 116.
- สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร. “มาตรการทางกฎหมายเพื่อแก้ไขปัญหามลพิษทางทะเลซึ่งมีแหล่งกำเนิดมลพิษจากเรือ.” บทความวิชาการ. 2559.

เอกสารอิเล็กทรอนิกส์

- ส่วนแหล่งน้ำทะเล สำนักจัดการคุณภาพน้ำ กรมควบคุมมลพิษ. “มลพิษทางทะเลและแนวทางแก้ไขในประเทศไทย” https://www.pcd.go.th/wp-content/uploads/2020/04/pcdnew-2020-04-22_09-49-47_618142.pdf, 10 สิงหาคม 2567.

BOOK

- Alexander Proelß. The United Nations Convention on the Law of the Sea a Commentary.
Beck/Hart, 2017.

JOURNAL

- Alan E. Boyle. “Marine Pollution under the Law of the Sea Convention.” Vol. 79.
The American Journal of International Law: 347-372.
- G.A. Sarpong. “The Marine Pollution Problem: Some Lessons from UNCLOS.” Vol.23 (2).

Environmental Policy and Law. (1993): 87-101.

Paul Nelson. "Pollution from ships: a global perspective." Environmental Crime: Proceedings of a Conference held 1-3 September 1993, Hobart (1995): 1 -14.

Sonja Boehmer-Christiansen. "Marine Pollution Control UNCLOS III as the Partial Codification of International Practice." Vol.7. Environmental Policy and Law, (May 1981): 71-74.