

มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่ง จากกรณีน้ำมันรั่วไหลในประเทศไทย Legal Measures Concerning Civil Liability from Oil Spill in Thailand

ฉัตรพร หาระบุตร¹

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร 99 หมู่ 9 ตำบลท่าโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก 65000

เมลติดต่อ: chattapornh@nu.ac.th

Chattaporn Harabut

Faculty of Law, Naresuan University, 99, Moo 9, Tha Pho, Mueang, Phitsanulok, 65000,

E-mail: chattapornh@nu.ac.th

Received: August 21, 2024; Revised: February 15, 2025; Accepted: March 24, 2025

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ที่จะศึกษาและวิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งกรณีน้ำมันรั่วไหลจากการขนส่งน้ำมัน กิจกรรมด้านปิโตรเลียมและสาเหตุอื่น ๆ เนื่องจากมาตรการทางกฎหมายในปัจจุบันมีข้อจำกัดในเรื่องการพิสูจน์ความรับผิด การกำหนดมาตรการเยียวยาความเสียหาย รวมทั้งกระบวนการในการเยียวยาความเสียหายที่ล่าช้า ทำให้ผู้เสียหายไม่อาจได้รับการเยียวยาอย่างเหมาะสมและรวดเร็ว งานวิจัยนี้ใช้วิธีวิจัยเชิงเอกสารโดยการศึกษาวិเคราะห์เปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งกรณีน้ำมันรั่วไหลในต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศสหราชอาณาจักร และประเทศสหรัฐอเมริกา เพื่อกำหนดมาตรการทางกฎหมายที่จำเป็นเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งกรณีน้ำมันรั่วไหลในการเยียวยาความเสียหายและฟื้นฟูสภาพแวดล้อมอย่างยั่งยืน งานวิจัยนี้มีข้อเสนอแนะว่า ประเทศไทยควรปรับปรุงมาตรการทางกฎหมายให้ครอบคลุมความเสียหายทุกประเภท และกำหนดมาตรการเยียวยาความเสียหายที่หลากหลายและครอบคลุมความรับผิดจากผู้ก่อมลพิษ ภาครัฐ และมาตรการเยียวยาความเสียหายอื่น ๆ รวมทั้งกำหนดกระบวนการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเยียวยาความเสียหายให้ชัดเจน เพื่อให้ผู้เสียหายได้รับการเยียวยาความเสียหายอย่างเหมาะสมและรวดเร็ว

คำสำคัญ: น้ำมันรั่วไหล การชดเชยค่าเสียหาย มลพิษน้ำมัน

¹ ผู้ช่วยศาสตราจารย์, อาจารย์ประจำคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร (Assistant Professor, Faculty of Law, Naresuan University).



Abstract

The objective of this research article is to study and analyze appropriate legal measures regarding civil liability in the event of an oil spill from oil transportation, petroleum activities and oil leaks from other causes. This is because current legal measures have limitations in proving liability and limitation of measures to compensate for damage including the delayed process of recovering damage. As a result, the injured person may not be able to receive appropriate and speedy compensation. This research uses a documentary research method by analyzing and comparing legal measures regarding civil liability in the case of oil spills in foreign countries, including the United Kingdom and the United States of America. This is to determine necessary legal measures regarding civil liability in the case of oil spills in order to remedy damages and restore the environment in a sustainable way. The research recommends that Thailand has to amend legal measures to cover all types of damages and establish a variety of damage remedies that cover liability from polluters, the government, and other damage remedies. In addition, Thailand has to specify the processes and agencies involved in compensating damages for appropriated and speedy remedies.

Keywords: Oil Spills, Compensation, Oil Pollution

1. บทนำ

การเกิดน้ำมันรั่วไหลลงสู่ทะเล (Oil Spill) เกิดได้หลายสาเหตุ เช่น การเกิดอุบัติเหตุ ท่อส่งน้ำมันกลางทะเลรั่ว อุบัติเหตุเรืออับปางหรือเรือชนกัน การขนถ่ายน้ำมัน การถ่ายน้ำมัน เครื่อง การระบายน้ำออกจากตัวเรือ การลักลอบถ่ายเททั้งน้ำมัน น้ำมันใช้แล้ว หรือของเสีย ที่เกิดจากการชะล้างโดยไม่มีการบำบัด รวมถึงกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการใช้น้ำมันและปิโตรเลียม ได้แก่ การขนส่งทางน้ำต่างๆ² เป็นเหตุให้เกิดการรั่วไหลของน้ำมันลงสู่ทะเลในปริมาณมาก หรือมีคราบน้ำมันติดค้างเป็นเวลานาน อันส่งผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและระบบนิเวศทางทะเล รวมทั้งผลกระทบที่ตามมาในอนาคตทั้งปัญหาด้านเศรษฐกิจและสังคมในระดับชุมชนและระดับประเทศ³

ประเทศไทยเป็นภาคีในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. 1992 (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992) ภายใต้การบริหารอนุสัญญาโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization) ปัจจุบัน ประเทศไทยได้มีการออกกฎหมายเฉพาะเพื่ออนุวัติการตามกฎหมายดังกล่าว ได้แก่ พระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 เพื่อให้มีการชดเชยความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือบรรทุกน้ำมันที่เกิดขึ้นในราชอาณาจักรไทยรวมไปถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะด้วย โดยกำหนดให้เจ้าของเรือบรรทุกน้ำมันจะต้องรับผิดชอบอย่างเคร่งครัด (Strict liability)⁴ และพระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดเชยความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 อนุวัติการตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศ เพื่อชดเชยความเสียหายอันเนื่องมาจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1992 (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1992)

² ศุภวัตร กาญจนอดิเรกลาภ, “การบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งกรณีน้ำมันรั่วไหลในประเทศไทย,” เอกสารวิชาการฉบับที่ 1/2564 สถาบันวิจัยและพัฒนาทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง, สืบค้นเมื่อ 12 สิงหาคม 2567, <https://www.dmcg.go.th/detailLib/5632>.

³ ฐานความรู้ทางทะเล, “น้ำมันรั่วไหล (Oil Spill),” สืบค้นเมื่อ 10 สิงหาคม 2567, http://www.mkh.in.th/index.php?option=com_content&view=article&id=277&Itemid=235&lang=th.

⁴ ศิริชนก วิริยเกื้อกุล, “กฎหมายว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ” เอกสารวิชาการ สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, สืบค้นเมื่อ 12 สิงหาคม 2567, https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/parliament_parcy/ewt_dl_link.php?nid=45197.



อย่างไรก็ดี พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน อันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 ให้ความสำคัญคุ้มครองเฉพาะกรณีความเสียหายอันเกิดจากเรือบรรทุก น้ำมันในระวางเท่านั้น ไม่รวมถึงการรั่วไหลของน้ำมันจากสาเหตุอื่น เช่น น้ำมันรั่วไหล ในการประกอบกิจการปิโตรเลียม การรั่วไหลของน้ำมันจากท่อขนส่งน้ำมัน เป็นต้น ดังนั้น ในเหตุการณ์การรั่วไหลที่ไม่เกี่ยวข้องกับเรือบรรทุกน้ำมันในระวางจึงจำเป็นต้องใช้ มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ได้แก่ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติปิโตรเลียม พ.ศ. 2514 พระราชบัญญัติ ควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2542 เป็นต้น

การดำเนินการแก้ไขปัญหามลพิษที่เกิดจากน้ำมันรั่วไหลให้ครอบคลุมทุกกรณีนั้น จึงต้องมีการศึกษาอย่างรอบคอบและมีความจำเป็นที่ต้องกำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้ ครอบคลุมทุกสภาพปัญหาของการรั่วไหลของน้ำมันทุกกรณี เพื่อให้ทราบว่าคุณภาพปัจจุบัน ของไทยมีช่องว่างและการดำเนินการกับผู้ก่อให้เกิดน้ำมันรั่วไหลเพียงพอในการชดเชย ความเสียหายที่เกิดจากน้ำมันรั่วไหลหรือไม่ และควรมีการดำเนินการอย่างไรเพื่อกำหนด มาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งจากกรณีน้ำมันรั่วไหลใน ประเทศไทย

2. หลักเกณฑ์ตามกฎหมายระหว่างประเทศและมาตรการทางกฎหมายใน ต่างประเทศสำหรับความรับผิดทางแพ่งกรณีน้ำมันรั่วไหล

2.1 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดกรณีน้ำมันรั่วไหล

2.1.1 หลักการพัฒนาที่ยั่งยืน

หลักการพัฒนาที่ยั่งยืนเกิดขึ้นจากการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยสิ่งแวดล้อมและการพัฒนา (United Nation Conference on Environment and Development) ณ กรุงริโอ เดอ จาเนโร ประเทศบราซิล ค.ศ. 1992 (พ.ศ. 2535) เป็นหลักการที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนา ประเทศอย่างมีดุลยภาพ ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะต้องเกื้อกูลและ ไม่ก่อให้เกิดความขัดแย้งต่อกัน โดยการขยายตัวของเศรษฐกิจอย่างมีคุณภาพและแข่งขัน ได้ ต้องคำนึงถึงขีดจำกัดของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ต้องสงวนและรักษาไว้ อย่างยาวนานทั้งในปัจจุบันและอนาคต⁵

⁵ ปวีศร เลิศธรรมเทวี, สิทธิด้านสิ่งแวดล้อมกับรัฐธรรมนูญ (กรุงเทพฯ: นิติธรรม, 2559), 26.

2.1.2 หลักความรับผิดชอบของผู้ก่อมลพิษ (Polluters Pay Principle: PPP)

หลักความรับผิดชอบของผู้ก่อมลพิษ หรือหลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย เป็นหลักการในการนำเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์มาใช้ในการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยผู้ก่อมลพิษหรือผู้ก่อความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมต้องเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการป้องกันและเยียวยาความเสียหายที่จะเกิดขึ้นต่อสุขภาพของมนุษย์และสิ่งแวดล้อม⁶ หลักการสำคัญ คือ การนำเอาต้นทุนที่เกิดจากการก่อมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Costs) หรือผลกระทบภายนอก (Externality) เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนการผลิตสินค้าและบริการที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะทำให้ต้นทุนและราคาสินค้าและบริการดังกล่าวสูงขึ้น และทำให้ผู้ผลิตและผู้บริโภคปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของตนอันจะเป็นผลดีต่อการรักษาสิ่งแวดล้อม⁷

2.1.3 หลักการมีส่วนร่วมของประชาชน (Public Participation)

การจัดการสิ่งแวดล้อมที่มีประสิทธิภาพต้องอาศัยความร่วมมือในการปรับพฤติกรรมของสังคม และการปฏิบัติการร่วมกันในการคุ้มครองทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม โดยการมีส่วนร่วมของประชาชนสามารถทำในฐานะปัจเจกบุคคลหรือการดำเนินการร่วมกันของชุมชน⁸ หลักการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นหลักการที่ได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวางในการจัดการสิ่งแวดล้อมและถือว่าเป็นหลักการหนึ่งของการพัฒนาที่ยั่งยืน หลักการนี้ มีปรากฏในคำปวารณาของปฏิญญาสหประชาชาติว่าด้วยสิ่งแวดล้อมมนุษย์ ค.ศ. 1972⁹ (The United Nations Declaration on Human Environment) โดยการบรรลุเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อมต้องอาศัยการยอมรับและความรับผิดชอบของพลเมือง ชุมชน ผู้ประกอบการ และสถาบันต่าง ๆ ทุกระดับ

⁶ หลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย ปรากฏครั้งแรกจากข้อเสนอแนะในที่ประชุมองค์การระหว่างประเทศเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (The international Organization for Economic Cooperation and Development: OECD) ที่เสนอให้นำหลักเศรษฐศาสตร์ระหว่างประเทศมาใช้ในการแก้ปัญหาสิ่งแวดล้อม หลักการนี้ได้มีการใช้อย่างแพร่หลายในประเทศต่าง ๆ และได้รับการยอมรับอย่างแพร่หลายในข้อตกลงและสนธิสัญญาระหว่างประเทศ อาทิ ปฏิญญาริโอว่าด้วยสิ่งแวดล้อมและการพัฒนา (The Rio Declaration on Environment and Development) ข้อ 16 และแผนปฏิบัติการ 21 (Agenda 21)

⁷ มิ่งสรรพ ขาวสะอาด, “จากหลักการผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย (Polluter Pays Principle) ถึงกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน (People’s Participation Policy): บทบาทนักเศรษฐศาสตร์,” ใน *โลกาภิวัตน์และสิ่งแวดล้อม*, บรรณาธิการโดย มิ่งสรรพ ขาวสะอาด (เชียงใหม่: สถาบันศึกษานโยบายสาธารณะ, 2533), 135.

⁸ วรานุช ภูวรักษ์, “ปัญหาการดำเนินคดีสิ่งแวดล้อมในศาลชั้นต้น” (หลักสูตร “ผู้พิพากษาผู้บริหารในศาลชั้นต้น” รุ่นที่ 10 สถาบันพัฒนาข้าราชการตุลาการศาลยุติธรรม, 2555), 12.

⁹ ปฏิญญาสหประชาชาติว่าด้วยสิ่งแวดล้อมมนุษย์ ค.ศ. 1972 ได้รับการรับรองจากการประชุมสหประชาชาติ เรื่องสิ่งแวดล้อมของมนุษย์ (The United Nations Conference on Human Environment: UNCHE) ซึ่งเป็นการประชุมระดับโลกที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาที่ยั่งยืน ซึ่งจัดขึ้นในปี ค.ศ. 1972



การมีส่วนร่วมของประชาชน 3 ด้าน ได้แก่ (1) สิทธิในการเข้าถึงข้อมูลข่าวสารด้านสิ่งแวดล้อม (2) สิทธิในการมีส่วนร่วมในกระบวนการตัดสินใจ (3) สิทธิในการเข้าถึงกระบวนการยุติธรรม รวมทั้งได้รับการชดเชยและเยียวยาความเสียหายกรณีมีการทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม¹⁰ ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงความหลากหลายของชุมชนและในสังคมหนึ่งอาจมีระบบกฎหมายที่เข้ามาจัดการทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมได้หลายระดับ (Legal Pluralism)¹¹

2.1.4 หลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability)

หลักความรับผิดทางสิ่งแวดล้อมที่เป็นความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) ความเสียหายเกิดขึ้นไม่ว่าจากการกระทำของบุคคลใดจะต้องมีการชดเชยและเยียวยาความเสียหายนั้นเสมอ โดยไม่คำนึงว่าผู้กระทำจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ หลักการนี้ให้ความสำคัญต่อการคุ้มครองสิทธิส่วนบุคคลในความเสียหายต่อร่างกาย ชีวิต สุขภาพอนามัย และทรัพย์สินจากการกระทำของบุคคลอื่น ความรับผิดโดยเคร่งครัดมีพื้นฐานมาจากหลักความรับผิดโดยปราศจากความผิด (Liability without fault)¹² ทฤษฎีนี้ความรับผิดไม่ต้องพิจารณาถึงองค์ประกอบภายในของผู้กระทำว่าจงใจหรือประมาทเลินเล่อ เพียงแค่ผู้เสียหายพิสูจน์ถึงความเสียหายเนื่องมาจากต้นเหตุนั้นได้ก็เพียงพอแล้ว¹³

ประเทศต่าง ๆ ที่ตระหนักและให้ความสำคัญกับปัญหาสิ่งแวดล้อมจึงได้นำหลักทฤษฎีความรับผิดโดยเคร่งครัดมาใช้กับคดีสิ่งแวดล้อม เนื่องจากสภาพสังคมปัจจุบันมีความซับซ้อน ความเสียหายทางสิ่งแวดล้อมอาจเกิดขึ้นได้ในการดำเนินชีวิตประจำวัน หากผู้เสียหายต้องพิสูจน์ความผิดว่าผู้กระทำจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ซึ่งแหล่งกำเนิดมลพิษส่วนใหญ่อยู่ในการดูแลของผู้ก่อมลพิษและข้อมูลแหล่งกำเนิดมลพิษส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับขั้นตอนและเทคนิคทางวิทยาศาสตร์ยากต่อการพิสูจน์ อาจทำให้ผู้เสียหายไม่ได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหาย¹⁴ ดังนั้น การกำหนดความรับผิด โดยการวางข้อสันนิษฐานทางกฎหมายว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษเป็นผู้ก่อให้เกิดมลพิษและจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น จึงเป็นการกำหนดความรับผิดที่เหมาะสมแก่สภาพการณ์ในปัจจุบันและอนาคต

¹⁰ Principle 10 of Rio Declaration.

¹¹ มิ่งสรรพ ขาวสอาด, “จากหลักการผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย (Polluter Pays Principle) ถึงกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน (People’s Participation Policy): บทบาทนักเศรษฐศาสตร์,” 135.

¹² เขตไท สังการพินธุ์, “ความรับผิดฐานละเมิดโดยเด็ดขาด (Strict Liability) ของกฎหมายสิ่งแวดล้อมของประเทศไทยเปรียบเทียบกับกรณีของประเทศไทย,” *วารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์* 30, ฉบับที่ 3 (2543): 389-408.

¹³ สุณีย์ มัลลิกะมาลย์, *การบังคับใช้กฎหมายสิ่งแวดล้อม* (กรุงเทพฯ: นิติธรรม, 2542), 33.

¹⁴ วรานุช ภูวรักษ์, “ปัญหาการดำเนินคดีสิ่งแวดล้อมในศาลชั้นต้น,” 14.

2.2 กฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับความรับผิดกรณีน้ำมันรั่วไหล

2.2.1 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1992 (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992: CLC)

อนุสัญญานี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษน้ำมันได้รับการชดเชยค่าเสียหายในทางแพ่งอย่างเพียงพอ หลักการพื้นฐานสำคัญของอนุสัญญานี้จะใช้หลักความรับผิดโดยเคร่งครัดและหลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายประกอบกัน ทำให้ความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อผู้เสียหายก็ดี ต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลก็ดี ได้รับการชดเชย สามารถนำเงินที่ได้รับมาฟื้นฟูเยียวยาผลกระทบต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นได้ เป็นหลักประกันว่าความเสียหายจากมลพิษน้ำมันจะมีผู้รับผิดชอบอย่างแน่นอน อนุสัญญากำหนดระบบความรับผิดโดยเคร่งครัด โดยกำหนดตัวบุคคลที่ต้องรับผิดไว้อย่างแน่นอนตายตัว คือ เจ้าของเรือ โดยผู้เสียหายไม่ต้องพิสูจน์ว่าเจ้าของเรือจงใจหรือประมาทเลินเล่อจนทำให้เกิดความเสียหายจริงหรือไม่ เว้นแต่เจ้าของเรือจะพิสูจน์ได้ว่าเหตุที่เกิดมลพิษน้ำมันเข้าข่ายยกเว้นตามกฎหมายกำหนด¹⁵

อนุสัญญา CLC ถือเป็นมาตรการที่มีเจตนารมณ์เข้ามาฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมทางทะเลและช่วยเหลือเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุรั่วไหลในเชิงค่าสินไหมทดแทนเป็นตัวเงิน อย่างไรก็ตาม อนุสัญญานี้ บังคับใช้สำหรับกรณีมลพิษน้ำมันจากเรือบรรทุกน้ำมันและใช้สำหรับน้ำมันที่สลายตัวยากเท่านั้น หากเป็นกรณีมลพิษน้ำมันเกิดจากแหล่งกำเนิดมลพิษอื่น ได้แก่ กรณีน้ำมันรั่วไหลลงสู่ทะเลจากการสำรวจและการผลิตปิโตรเลียม การรั่วไหลของน้ำมันจากท่อส่งน้ำมันในทะเล อนุสัญญานี้จะไม่ถูกนำมาบังคับใช้

2.2.2 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดเชยค่าเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1992 (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992: FUND)

อนุสัญญานี้ มีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งกองทุน ซึ่งมีสถานะทางกฎหมายเป็นกองทุนระหว่างประเทศที่เกิดจากการตกลงระหว่างรัฐภาคี จัดให้มีการชดเชยค่าเสียหายจากมลพิษน้ำมัน เพื่อชดเชยค่าเสียหายแก่ผู้ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุรั่วไหลจากเรือบรรทุก

¹⁵ ธีระรัตน์ จีระวัฒนา, “ปัญหากฎหมายความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน: วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. ...” (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548), 31.



น้ำมันในรัฐภาคีและเก็บเงินสะสมจากผู้รับน้ำมันจากการขนส่งทางทะเล¹⁶ การชดเชยค่าเสียหาย ตามอนุสัญญา FUND จะชดเชยแก่ผู้ได้รับความเสียหายในกรณีที่เจ้าของเรือได้รับยกเว้นไม่ต้องรับผิดชอบตามอนุสัญญา CLC หรือเจ้าของเรือไม่มีความสามารถทางการเงินที่จะชดเชยตามจำนวนความเสียหายที่เกิดขึ้นเต็มจำนวนได้ หรือความเสียหายมีมูลค่าเกินกว่าความรับผิดชอบของเจ้าของเรือภายใต้อนุสัญญา CLC

2.2.3 ข้อตกลงความรับผิดชอบมลพิษนอกชายฝั่ง (Offshore Pollution Liability Agreement: OPOL)

ข้อตกลง OPOL นี้ มีลักษณะเป็นโครงการตามความสมัครใจของแต่ละประเทศว่าประเทศจะเข้าร่วมเป็นสมาชิกของข้อตกลงนี้หรือไม่ โดยสาระสำคัญของข้อตกลงก็จะเป็นการชดเชยค่าเสียหายแก่ผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมในทะเล จึงทำให้เนื้อหาของ OPOL นี้ ครอบคลุมถึงการชดเชยค่าเสียหายจากมลพิษน้ำมันจากการสำรวจ การผลิต รวมทั้งการขนส่ง น้ำมันทางท่อขนส่งในทะเล หลักเกณฑ์ในการชดเชยค่าเสียหายตาม OPOL มีลักษณะคล้ายคลึงกับอนุสัญญา CLC และอนุสัญญา FUND โดยข้อตกลง OPOL มีการจำกัดค่าสินไหมทดแทน ไม่เกินจำนวน 250 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยเงินที่เข้าในกองทุนนั้นเรียกเก็บมาจากบริษัทผู้ประกอบการน้ำมันที่เป็นของรัฐสมาชิกภายใต้ข้อตกลงนี้ การชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามข้อตกลง OPOL จะครอบคลุมถึงความเสียหายโดยตรงจากมลพิษที่มีผลมาจากสิ่งติดตั้งในทะเลทุกประเภทภายในเขตอำนาจของรัฐตามเงื่อนไขที่บัญญัติไว้ในข้อตกลง โดยแต่ละประเทศยอมรับและนำข้อตกลง OPOL ไปใช้เป็นมาตรการทางกฎหมายในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากมลพิษน้ำมัน¹⁷

2.3 มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งกรณีน้ำมันรั่วไหลของประเทศสหราชอาณาจักร

การป้องกันมลพิษน้ำมันในสหราชอาณาจักร มีพระราชบัญญัติป้องกันมลพิษน้ำมัน 1971 (The Prevention of Oil Pollution Act 1971)¹⁸ ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันยับยั้งภาวะมลพิษน้ำมันที่ถูกปล่อยออกมาสู่น่านน้ำในทะเล รวมไปถึงพื้นที่นอกทะเลอาณาเขต ไม่ว่าจะเป็นด้วยเหตุการณ์รั่วไหลของน้ำมันจากท่อส่งน้ำมัน กิจกรรมปิโตรเลียม หรือเหตุอื่นที่มีผลมาจากการสำรวจ ขุดเจาะ หรือออกแบบพื้นที่นั้น ๆ ในทะเล ทั้งนี้กฎหมายฉบับนี้จะ

¹⁶ พัดชา ชัยณรงค์, “อนุสัญญาว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดเชยค่าเสียหายจากมลพิษน้ำมัน,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548), 49.

¹⁷ Sharmini Murugason, “Cross-Border Pollution from Offshore Activities,” accessed March 18, 2017, <http://www.standard-club.com/media/1557899/crossborder-pollution-from-offshore-activities.pdf>.

¹⁸ Prevention of Oil Pollution Act 1971, section 6.

ไม่นำไปบังคับใช้กับการขนส่งน้ำมันทางเรือ โดยหากเกิดการรั่วไหลหรือปล่อยทิ้งน้ำมันเกิดขึ้น ผู้ประกอบการปิโตรเลียม เจ้าของท่อ ผู้ครอบครอง หรือผู้ที่ดำเนินการควบคุมปฏิบัติงานในขณะนั้นจะมีความผิดตามกฎหมาย และกำหนดเป็นความรับผิดอย่างเคร่งครัด (strict liability)¹⁹ โดยการประกอบกิจการปิโตรเลียมในสหราชอาณาจักรต้องได้รับใบอนุญาต ผู้ประกอบกิจการปิโตรเลียมที่จะขออนุญาตประกอบกิจการปิโตรเลียมจากหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจออกใบอนุญาต โดยกฎหมายได้มอบอำนาจให้ Oil and Gas Authority (OGA) ทำหน้าที่ออกใบอนุญาตให้กับผู้ประกอบการในการสำรวจและแสวงหาประโยชน์จากปิโตรเลียม

นอกจากนั้น กรณีน้ำมันรั่วไหลจากกิจการปิโตรเลียมในทะเลของประเทศสหราชอาณาจักรอยู่ภายใต้ข้อตกลงความรับผิดชอบต่อมลพิษนอกชายฝั่ง (Offshore Pollution Liability Agreement: OPOL) ซึ่งเป็นข้อตกลงเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนกรณีมลพิษน้ำมันจากกิจกรรมในทะเล โดยสมาชิกภายใต้ OPOL ต้องยอมรับหลักการผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายและหลักความรับผิดอย่างเคร่งครัดเป็นพื้นฐานสำคัญ ข้อตกลง OPOL เป็นระบบความรับผิดทางแพ่งกรณีเกิดมลพิษน้ำมันจากท่อและสิ่งติดตั้งในทะเลของสหราชอาณาจักร เมื่อเกิดเหตุมลพิษน้ำมันจะเป็นหน้าที่ของผู้ดำเนินงาน (operator) เป็นผู้รับผิดชอบในการชดเชยค่าสินไหมทดแทน มีองค์กรที่รับผิดชอบ คือ สมาคมรับผิดมลพิษนอกชายฝั่ง จำกัด (Offshore Pollution Liability Association Limited) ความรับผิดของผู้ก่อให้เกิดมลพิษตามกฎหมายสหราชอาณาจักรก็เป็นไปตามหลักกฎหมายทั่วไป คือ ใครเป็นผู้ทำให้เกิดมลพิษต้องเป็นผู้ชดเชยค่าสินไหมทดแทนและความรับผิดของผู้นั้นเป็นไปอย่างเคร่งครัด ผู้ดำเนินงานที่ทำให้มลพิษน้ำมันเกิดขึ้นจึงต้องรับผิดชอบค่าสินไหมทดแทนที่เกิดจากการนั้นทั้งหมด อย่างไรก็ตาม มาตรการตาม OPOL ได้เข้ามาช่วยเหลือผู้ดำเนินงานในกรณีที่ไม่สามารถชำระค่าเสียหายได้หรือชำระไม่ครบถ้วน

ผู้ประกอบการสำรวจและผลิตปิโตรเลียมในสหราชอาณาจักรทุกรายจะต้องเป็นสมาชิกและยอมรับการชดเชยค่าเสียหายตามเงื่อนไขของข้อตกลง OPOL โดยข้อตกลง OPOL นี้ ไม่ใช้กองทุนแต่มีลักษณะเป็นการบังคับให้ผู้ดำเนินงาน ต้องจัดหาประกันภัยให้มีผลครอบคลุมระยะเวลาที่ดำเนินการเพื่อครอบคลุมความเสี่ยงที่อาจเกิดกับกิจกรรมในทะเล อีกทั้งต้องแสดงหลักฐานทางการเงินและความรับผิดชอบในพันธะผูกพันที่จะมีขึ้นต่อผู้ใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่งการเป็นสมาชิก OPOL และการมีประกันภัยเป็นส่วนหนึ่งของการพิจารณาอนุมัติใบอนุญาต (license) ตามกฎหมายปิโตรเลียม 1998 (Petroleum Act 1998) กลไกของ OPOL จะเริ่มเข้ามาบังคับใช้เมื่อสมาชิกผู้ต้องรับผิดชอบจากความเสียหายมลพิษน้ำมันไม่สามารถชดเชยค่าเสียหายได้ OPOL ก็จะชดเชยค่าเสียหายให้เป็นเงินจำนวน 250 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อ

¹⁹ M. J. Forster, "The Prevention of Oil Pollution Act 1971," *International and Comparative Law Quarterly* 21, no. 4 (1972): 771-774.



อุบัติเหตุหนึ่งครั้ง แบ่งเป็นอย่างละครั้ง คือ 125 ล้านดอลลาร์สหรัฐครั้งหนึ่งจ่ายชดเชยให้ผู้ได้รับผลกระทบ ส่วนอีกครึ่งหนึ่งจ่ายในการป้องกันและแก้ไขความเสียหายจากมลพิษ ซึ่งจะมีการตรวจสอบจากกรมความมั่นคงพลังงานและการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ (Department for Energy Security and Net Zero) แต่ข้อตกลงดังกล่าวไม่เป็นการตัดสิทธิของผู้เสียหายที่จะเรียกร้องค่าเสียหายที่เกินกว่าจำนวนที่ได้รับชดเชยจากข้อตกลง OPOL และค่าเสียหายที่ไม่อยู่ในเงื่อนไขที่ข้อตกลง OPOL จะชดเชยให้ได้ โดยผู้เสียหายต้องใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้ต้องรับผิดชอบภายใน 1 ปีนับแต่เกิดเหตุและต้องเรียกร้องต่อผู้ดำเนินงานที่ต้องรับผิดชอบโดยตรงเท่านั้น

ในส่วนความรับผิดชอบทางแพ่งกรณีน้ำมันรั่วไหลจากการขนส่งทางเรือ การเยียวยาความเสียหายของประเทศสหราชอาณาจักรอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ในอนุสัญญา CLC และอนุสัญญา FUND โดยมีการบัญญัติกฎหมายว่าด้วยการจัดส่งสินค้าของผู้ค้า (มลพิษน้ำมัน) ค.ศ. 1971 (The Merchant Shipping (Oil Pollution) Act 1971 ซึ่งกำหนดความรับผิดโดยเคร่งครัดสำหรับเจ้าของเรือบรรทุกน้ำมัน กล่าวคือ ผู้เสียหายจากมลพิษน้ำมันไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ความผิดของเจ้าของเรือเพื่อที่จะได้รับค่าเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นภายนอกเรือเนื่องจากการปนเปื้อนอันเป็นผลจากการปล่อยหรือการรั่วไหลของน้ำมัน ค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการใดๆ ที่ใช้ตามสมควรเพื่อป้องกันหรือลดความเสียหายใดๆ เกิดขึ้น และความเสียหายใดๆ ที่เกิดจากมาตรการป้องกันดังกล่าว โดยรายละเอียดเกี่ยวกับความรับผิดจากมลพิษน้ำมันจากการขนส่งอยู่ภายใต้กฎหมายว่าด้วยการขนส่งน้ำมันและของอันตราย ได้แก่ ข้อบังคับการขนส่งของผู้ค้า (การป้องกันมลพิษน้ำมัน) ค.ศ. 2019 (Merchant Shipping (Prevention of Oil Pollution) Regulation 2019) และข้อบังคับการขนส่งของผู้ค้า (สินค้าอันตรายและมลพิษทางทะเล) ค.ศ. 1997 (Merchant Shipping (Dangerous Goods and Marine Pollutant Regulation 1997)) และข้อบังคับการขนส่งของผู้ค้า (อนุสัญญาว่าด้วยการเตรียมความพร้อม การตอบสนอง และความร่วมมือด้านมลพิษน้ำมัน) ค.ศ. 1998 (Merchant Shipping (Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation Convention) Regulations 1998) โดยกฎหมายฉบับนี้ ทำให้เกิดแผนมลพิษน้ำมันในเหตุฉุกเฉิน (Oil Pollution Emergency Plan: OPEP) ภายใต้การดูแลของกรมความมั่นคงพลังงานและการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ ซึ่งมีข้อกำหนดเรื่องภาระผูกพันของผู้ปฏิบัติงานที่ต้องชำระค่าสินไหมทดแทนด้วย²⁰

²⁰ Merchant Shipping (Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation Convention) Regulations 1998, Reg. 2

2.4 มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งกรณีน้ำมันรั่วไหลของประเทศสหรัฐอเมริกา

ประเทศสหรัฐอเมริกาได้กำหนดมาตรการทางกฎหมายสำหรับความรับผิดและการชดเชยความเสียหายจากเหตุน้ำมันรั่วไหลในกฎหมายมลพิษน้ำมัน (The Oil Pollution Act 1990 หรือ OPA 1990) เพื่อกำหนดกรอบความรับผิดและการชดเชยความเสียหายจากมลพิษและก่อตั้งกองทุนเพื่อชดเชยค่าเสียหายอันเป็นผลมาจากมลพิษน้ำมัน มาตรการทางกฎหมายในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนภายใต้กฎหมาย OPA 1990 นั้น มีการกำหนดกลไกการจ่ายค่าชดเชยกรณีน้ำมันรั่วไหลที่ครอบคลุมการรั่วไหลของน้ำมันจากเรือ สิ่งปลูกสร้าง เช่น แท่นขุดเจาะท่าเรือ ท่อขนส่งน้ำมัน เป็น 2 ขั้นตอนโดยในแต่ละขั้นของการชดเชยค่าสินไหมทดแทนมีการกำหนดตัวบุคคลและหน้าที่ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน รวมทั้งข้อกำหนดในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อชดเชยความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน กล่าวคือ

ขั้นตอนที่ 1 การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากคู่กรณีฝ่ายที่ต้องรับผิดในขั้นที่หนึ่ง ความรับผิดของผู้ต้องรับผิดตามกฎหมาย OPA 1990 เป็นความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) โดยผู้เรียกร้องค่าเสียหายไม่ต้องพิสูจน์ความเสียหายดังกล่าวเกิดขึ้นเพราะคู่กรณีฝ่ายที่ต้องรับผิดหรือไม่ ซึ่งเป็นการลดภาระการพิสูจน์ของผู้เสียหายในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน โดยความเสียหายที่ได้รับการเยียวยาตามกฎหมาย OPA 1990²¹ มีการกำหนดประเภทความเสียหายอย่างชัดเจนและครอบคลุม ได้แก่ ความเสียหายต่อทรัพยากรธรรมชาติ ความเสียหายต่ออสังหาริมทรัพย์ ความเสียหายในการใช้เพื่อยังชีพ ความเสียหายด้านรายได้ ความเสียหายในผลกำไรและความสามารถในการหารายได้ ความเสียหายด้านบริการสาธารณะ อันเป็นความเสียหายที่ครอบคลุมทั้งความเสียหายประเภทความเสียหายทางกายภาพ และความสูญเสียทางเศรษฐกิจอันปราศจากความเสียหายทางกายภาพ (Pure Economic Loss)²²

นอกจากผู้ต้องรับผิดแล้ว ผู้รับประกันความรับผิดของผู้ต้องรับผิดเป็นบุคคลอีกคนหนึ่งที่ต้องเข้ามาร่วมรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนด้วย เนื่องจากกฎหมาย OPA 1990 กำหนดให้เจ้าของเรือ สิ่งติดตั้ง หรือท่าเรือน้ำลึกจัดหาประกันภาคบังคับเพื่อความรับผิดกรณีน้ำมันรั่วไหล โดยกำหนดให้ผู้เสียหายสามารถเรียกร้องจากผู้รับประกันได้โดยตรง²³

²¹ The Oil Pollution Act 1990, section 1002 (b)(2).

²² ดวงพร ปิยวิทย์, “แนวคิดในการให้ค่าเสียหายที่เป็นความสูญเสียทางเศรษฐกิจอันปราศจากความเสียหายทางกายภาพ (Pure Economic Loss) ตามกฎหมายเรื่องความรับผิดทางแพ่งของไทย,” (วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2554), 224-225.

²³ The Oil Pollution Act 1990, section 1016.



ขั้นตอนที่ 2 การจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยกองทุนเพื่อความรับผิดชอบต่อมลพิษน้ำมัน (The Oil Spill Liability Trust Fund: OSLTF) อันเป็นกองทุนภายในประเทศสหรัฐอเมริกา ในขั้นที่สอง โดยความรับผิดของกองทุน OSLTF ต้องเป็นกรณีผู้เรียกร้องได้เรียกร้องจากคู่กรณีที่ต้องรับผิดหรือผู้ค้าประกันบุคคลดังกล่าวแล้ว บุคคลดังกล่าวปฏิเสธข้อเรียกร้องหรือผู้เรียกร้องไม่ได้รับการจ่ายเงินภายใน 90 วัน ผู้เรียกร้องสามารถยื่นข้อเรียกร้องดังกล่าวต่อกองทุน OSLTF เพื่อใช้สิทธิเรียกร้องต่อไป โดยกองทุนจะแบ่งแยกเป็น (1) กองทุนฉุกเฉิน (Emergency Fund) สำหรับการเริ่มต้นประเมินมูลค่าความเสียหาย และ (2) กองทุนตามหลักการเดิม (The Remaining Principle Fund) จ่ายตามข้อเรียกร้อง ทั้งนี้ เงินกองทุนมีแหล่งที่มาจากการจัดเก็บภาษีน้ำมัน เงินโอนจากกองทุนที่มีอยู่เดิมตามกฎหมายฉบับก่อน ดอกเบี้ยจากการนำเงินกองทุนหลักไปลงทุนในคลังสหรัฐ ต้นทุนที่เรียกคืนเป็นเงินที่เรียกคืนจากผู้ต้องรับผิด และค่าปรับที่ผู้ต้องรับผิดต้องจ่ายนอกจากความรับผิดทางแพ่งตามกฎหมายมลพิษน้ำมัน (OPA 1990)

นอกจากนั้น ประเทศสหรัฐอเมริกายังได้ตรากฎหมายว่าด้วยความรับผิดการชดเชยและความรับผิดชอบทางสิ่งแวดล้อมอย่างครอบคลุม (The Comprehensive Environmental Response, Compensation and Liability Act: CERCLA) กำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้หน่วยงานของรัฐบาลสามารถเข้าจัดการกับปัญหาภาวะการปนเปื้อนสารอันตราย สารพิษหรือของเสียใด ๆ ได้อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งการจัดตั้งกองทุนทางสิ่งแวดล้อมเพื่อระดมเงินทุนเป็นค่าใช้จ่ายในการจัดการหรือชำระล้างทำความสะอาดพื้นที่ที่ปนเปื้อนสารพิษหรือสารอันตรายต่าง ๆ กฎหมายฉบับนี้ได้กำหนดบุคคลที่ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการชำระล้างและฟื้นฟู ได้แก่ (1) เจ้าของหรือผู้ประกอบการในพื้นที่ปนเปื้อน ทั้งในอดีตและปัจจุบัน (2) ผู้ขนส่งของเสียอันตรายไปในพื้นที่ปนเปื้อน และ (3) ผู้ซึ่งเป็นผู้ผลิตของเสียอันตราย²⁴ ลักษณะความรับผิดพิเศษของผู้อยู่ในข่ายความรับผิด ตามกฎหมายฉบับนี้ มีหลักการ 3 ประการ คือ (1) ความรับผิดย้อนหลัง (2) ความรับผิดเคร่งครัด และ (3) ความรับผิดอย่างลูกหนี้ร่วม²⁵

²⁴ The types of parties who may be liable for site remedial costs are specified in CERCLA Section 107

(1) present and past “owners or operators” of the site;
(2) parties who transported wastes to the site (“transporters”);
(3) parties (usually referred to as “generators”) who arranged for wastes to be disposed or treated, either directly with an owner/operator or indirectly with a transporter.

²⁵ วินัย เรืองศรี, “การประเมินมูลค่าสิ่งแวดล้อม: ประสบการณ์จากศาลยุติธรรมสหรัฐอเมริกา” (เอกสารประกอบการสัมมนาทางวิชาการ เรื่องแนวทางใหม่ในการพัฒนากระบวนการยุติธรรมด้านสิ่งแวดล้อม “New Approaches on Development of Environmental Judicial Process” สถาบันวิจัยและพัฒนาคดีและสถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการ สำนักงานศาลยุติธรรม, 22-26 มิถุนายน 2552).

ในส่วนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดการความเสียหายอันเกิดจากมลพิษน้ำมันในสหรัฐอเมริกา ได้แก่ หน่วยพิทักษ์ชายฝั่งสหรัฐอเมริกา (U.S. Coast Guard: USCG) เป็นหนึ่งในกองกำลังติดอาวุธของสหรัฐอเมริกา สังกัดกระทรวงความมั่นคงแห่งมาตุภูมิของสหรัฐอเมริกา (Department of Homeland Security) ทำหน้าที่ปกป้องและรักษาผลประโยชน์ทางทะเล มีบทบาทสำคัญในการปกป้องผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและความมั่นคง ดูแลความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของสหรัฐอเมริกา และหน่วยพิทักษ์สิ่งแวดล้อม (Environmental Protection Agency: EPA) เป็นหน่วยงานอิสระไม่ได้สังกัดรัฐมนตรีหรือกระทรวงใด มีสำนักงานย่อยกระจายอยู่ทั่วประเทศ เพื่อกำหนดมาตรการและควบคุมการปฏิบัติตามมาตรฐานสิ่งแวดล้อมเพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อมของประเทศ ทำการศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบมลพิษ วิธีการ และเครื่องมือในการควบคุมมลพิษ

ตาราง 1 มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งกรณีน้ำมันรั่วไหลในต่างประเทศ

มาตรการทางกฎหมาย กรณีน้ำมันรั่วไหล	สหราชอาณาจักร	สหรัฐอเมริกา
ความรับผิดทางแพ่งของ ผู้ก่อมลพิษ	ความรับผิดอย่างเคร่งครัด	ความรับผิดอย่างเคร่งครัด
บุคคลที่ต้องรับผิด	บุคคลที่ต้องรับผิด ได้แก่ (1) เจ้าของเรือ/ผู้ควบคุมเรือ (2) เจ้าของ/ผู้ได้รับใบอนุญาต/ผู้ดำเนินงาน ปิโตรเลียม	บุคคลที่ต้องรับผิด ได้แก่ (1) เจ้าของเรือ/ผู้ควบคุมเรือ (2) เจ้าของ/ผู้ได้รับใบอนุญาต/ผู้ดำเนินงาน ปิโตรเลียม
ความเสียหายที่ต้องรับผิด	ความเสียหายที่ต้องรับผิด ทางกายภาพต่อผู้เสียหาย และความเสียหายต่อ ทรัพยากรธรรมชาติ	ความเสียหายที่ต้องรับผิด ครอบคลุมความเสียหาย ทางกายภาพ ความเสียหาย ต่อทรัพยากรธรรมชาติ และ ความสูญเสียทางเศรษฐกิจ



ตาราง 1 (ต่อ)

มาตรการทางกฎหมาย กรณีน้ำมันรั่วไหล	สหราชอาณาจักร	สหรัฐอเมริกา
มาตรการเยียวยา ความเสียหาย	- การจัดหาประกันภัยตามที่กฎหมายกำหนด - การจ่ายเงินตาม OPOL ให้กับผู้เสียหายในกรณีที่ผู้ต้องรับผิดไม่สามารถชำระค่าเสียหายได้ - การจ่ายเงินตามอนุสัญญา CLC และอนุสัญญา FUND	- ภาครัฐมีบทบาทในการเยียวยาความรับผิดชอบในการกำหนดผู้ต้องรับผิดความเสียหาย - การจ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้น (interim) - การจัดหาประกันภัยตามที่กฎหมายกำหนด - กองทุนเพื่อความรับผิดชอบจากมลพิษน้ำมัน และกองทุนทางสิ่งแวดล้อมตามกฎหมาย
กระบวนการเยียวยา ความเสียหาย	ขั้นตอนที่ 1 กระบวนการเยียวยาความเสียหายโดยผู้ก่อมลพิษ ขั้นตอนที่ 2 กระบวนการเยียวยาโดยภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ขั้นตอนที่ 1 กระบวนการเยียวยาความเสียหายโดยผู้ก่อมลพิษ ขั้นตอนที่ 2 กระบวนการเยียวยาโดยภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	- หน่วยกำกับดูแลน้ำมันและก๊าซ (Oil and Gas Authority: OGA) - กรมความมั่นคงพลังงานและการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ (Department for Energy Security and Net Zero)	- หน่วยพิทักษ์ชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (U.S. Coast Guard) - หน่วยพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐ (U.S. Environmental Protection Agency: EPA)

4. มาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งกรณีน้ำมันรั่วไหล

4.1 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

กฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นกฎหมายสารบัญญัติที่กำหนดความรับผิดทางละเมิดทั่วไปเนื่องจากประเทศไทยไม่ได้บัญญัติหลักเกณฑ์สำหรับความเสียหายอันเกิดจากมลพิษน้ำมันโดยตรง มาตรา 420 ซึ่งกำหนดความรับผิดโดยพื้นฐานจากหลักความผิด (Liability based on fault) โดยผู้เสียหายจะต้องพิสูจน์ข้อเท็จจริงให้ครบองค์ประกอบความรับผิด โดยต้องพิสูจน์ถึงการกระทำการโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้กระทำละเมิด อันเป็นการสร้างภาระการพิสูจน์ให้กับผู้เสียหายอย่างมาก และการพิสูจน์ความเสียหายเป็นหน้าที่ของผู้เสียหายต้องพิสูจน์ โดยศาลจะพิจารณาค่าเสียหายจากพฤติการณ์และความร้ายแรงของละเมิดตามมาตรา 438 โดยที่กรณีของน้ำมันรั่วไหลในทะเลด้วยสภาพการณ์ตามวิสัยของเหตุการณ์สันนิษฐานได้ว่าน้ำมันรั่วเป็นจำนวนมากและตกค้างในทะเลเป็นเวลานาน ทำให้นอกจากค่าเสียหายด้านชีวิตร่างกาย ค่ารักษาพยาบาล หรือค่าเสียหายด้านทรัพย์สิน ซึ่งเป็นความเสียหายต่อบุคคลแล้ว ยังมีความเสียหายต่อสาธารณะด้วย อันเป็นการยากต่อผู้เสียหายในการนำสืบความเสียหายต่าง ๆ ในชั้นศาล

4.2 พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560

พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 เป็นพระราชบัญญัติที่มีมาตรการเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือให้สอดคล้องกับอนุสัญญา CLC 1992 ที่ไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาซึ่งพระราชบัญญัตินี้มีผลบังคับใช้ถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะ โดยสาระสำคัญของพระราชบัญญัตินี้จะเป็นการกำหนดให้เจ้าของเรือบรรทุกทุกน้ำมันในขณะเกิดเหตุจะต้องรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict liability) และจะต้องจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินจำนวนไม่น้อยกว่าที่ระบุไว้ในพระราชบัญญัติเพื่อให้เพียงพอต่อความเสียหาย²⁶ นอกจากนั้นยังใช้บังคับกับความเสียหายที่เกิดขึ้นภายนอกตัวเรือจากการปนเปื้อนที่มีผลมาจากการรั่วไหลหรือปล่อยทิ้งน้ำมันจากเรือ ไม่ว่าจะเกิดขึ้น ณ ที่ใด รวมถึงค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อมและการสูญเสียผลประโยชน์จากความเสียหายของสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้จะรวมถึง

²⁶ พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560, มาตรา 15.



ค่าเสียหายสำหรับมาตรการป้องกันด้วย²⁷ กล่าวคือ ไม่เพียงแต่ความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงในขณะเกิดเหตุเท่านั้น แต่ความเสียหายตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 ยังรวมถึงความเสียหายทางเศรษฐกิจและค่าเสียหายสำหรับมาตรการป้องกันอันเป็นผลกระทบมาจากภาวะมลพิษน้ำมันด้วย

4.3 พระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดเชยความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560

พระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดเชยความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 ซึ่งเป็นกฎหมายอนุวัติการเพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญา Fund 1992 ที่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีพระราชบัญญัติดังกล่าวมีวัตถุประสงค์ในการชดเชยเยียวยาเพื่อจ่ายเป็นค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลผู้ได้รับความเสียหาย กรณีบุคคลผู้ได้รับความเสียหายอาจไม่ได้รับค่าสินไหมทดแทน หรือได้รับค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือไม่เพียงพอต่อความเสียหายที่ได้รับ

อย่างไรก็ดี ข้อจำกัดประการสำคัญ คือ พระราชบัญญัติทั้งสองจะใช้บังคับกับมลพิษน้ำมันที่บรรทุกบนเรือในลักษณะสินค้า หรือน้ำมันในถังน้ำมันเชื้อเพลิงของเรือเท่านั้น²⁸ ซึ่งจะไม่ครอบคลุมมลพิษน้ำมันอันเกิดจากกิจกรรมปิโตรเลียมเนื่องจากที่มาของพระราชบัญญัติทั้งสองนั้นไม่ได้ใช้บังคับกับปัญหามลพิษน้ำมันจากกิจกรรมการสำรวจแสวงประโยชน์ปิโตรเลียม และการขนส่งน้ำมันทางท่อ แต่อย่างไรก็ดี พระราชบัญญัติทั้งสองนี้สามารถเป็นรากฐานสำคัญในการเป็นตัวอย่างเพื่อปรับปรุงกฎหมายของประเทศไทยในการชดเชยความเสียหายที่เกิดจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากกิจกรรมปิโตรเลียมและการขนส่งน้ำมันทางท่อต่อไป

4.4 พระราชบัญญัติปิโตรเลียม พ.ศ. 2514

มาตรา 75 ในกรณีที่ใดเกิดความโศกโรคด้วยน้ำมัน โคลน หรือสิ่งอื่นใด เนื่องจากการประกอบกิจการปิโตรเลียมโดยผู้รับสัมปทาน ผู้รับสัมปทานต้องบำบัดป้องกันความโศกโรคนั้นโดยเร็วที่สุด ในกรณีที่ผู้รับสัมปทานไม่ดำเนินการหรือดำเนินการล่าช้า หรือหากไม่ดำเนินการทันทีอาจก่อให้เกิดความเสียหายมากขึ้น กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติหรือบุคคลอื่นที่อธิบดี

²⁷ พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560, มาตรา 3(1)(2).

²⁸ พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560, มาตรา 3.

มอบหมาย อาจเข้าดำเนินการบำบัดป้องกันความโลโครกนั้นแทน หรือร่วมกับผู้รับสัมปทาน โดยผู้รับสัมปทานเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายดังกล่าวทั้งหมด

มาตรา 75 ในส่วนการกำหนดความรับผิดในทางแพ่ง เป็นมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม เพียงมาตราเดียวที่เห็นชัดเจนที่สุดในพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งนำแนวคิดจากหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) มาใช้เป็นมาตรการในการป้องกันมลพิษน้ำมัน โดยกำหนดผู้ต้องรับผิดต่อการกระทำให้เกิดมลพิษทันที ให้มีผู้รับผิดชอบในความเสียหาย อย่างไรก็ตาม มาตรา 75 เป็นบทบัญญัติไม่ได้มุ่งเน้นความรับผิดทางแพ่งในเชิงค่าเสียหาย จึงกำหนดหน้าที่เพียงเรื่อง ค่าใช้จ่ายเพื่อการขจัดและบำบัดความสกปรกของน้ำมันเท่านั้น ไม่ได้กล่าวถึงความรับผิดค่าเสียหายในด้านอื่น ทำให้บทบัญญัตินี้ไม่เป็นมาตรการฟื้นฟูเยียวยาผลกระทบจากมลพิษน้ำมันได้อย่างครบถ้วน ซึ่งจำเป็นต้องพิจารณากฎหมายฉบับอื่นเพื่อประกอบการพิจารณาถึงความรับผิดของผู้รับสัมปทานควบคู่ไปกับพระราชบัญญัติปิโตรเลียม

4.5 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เป็นกฎหมายที่กำหนดให้ผู้ก่อให้เกิดมลพิษต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหายเพื่อความเสียหายที่ตนได้ก่อให้เกิดขึ้น ตามแนวคิดหลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย (Polluter Pays Principle) ซึ่งตามพระราชบัญญัตินี้กำหนดความรับผิดทางแพ่งในมาตรา 96 และมาตรา 97 ไว้

มาตรา 96²⁹ เป็นความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายที่เกิดจากแหล่งกำเนิดมลพิษ เมื่อท่อส่งน้ำมันใต้ทะเลเกิดฉีกขาดทำให้น้ำมันรั่วไหลลงสู่ทะเล หรือการขนส่งน้ำมันทำให้น้ำมันรั่วไหลลงสู่ทะเล ผู้รับสัมปทานในฐานะผู้ครอบครองท่อหรือผู้ทำการขนส่ง มีหน้าที่รับผิดชอบชดเชยค่าเสียหายแก่บุคคลที่ได้รับผลกระทบจากการรั่วไหล อาทิ ค่าเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย ค่ารักษาพยาบาล ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลใด เนื่องจากมาตรา 96 ระบุเพียงกว้าง ๆ ในเรื่องของค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหายที่จะต้องชดเชย ทำให้การพิจารณาค่าเสียหายตามมาตรา 96 จึงต้องพิจารณาหลักการทั่วไปเรื่องละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ประกอบในมาตรา 438 ในกรณีของน้ำมันรั่วไหลในทะเลด้วยสภาพการณ์ตามวิสัยของเหตุการณ์สันนิษฐานได้ว่าน้ำมันรั่วเป็นจำนวนมากและอยู่ตกค้างในทะเลเป็นเวลานานทำให้นอกจากค่าเสียหายด้านชีวิตร่างกาย ค่ารักษาพยาบาล หรือค่าเสียหายด้านทรัพย์สิน ซึ่งเป็นความเสียหายต่อปัจเจกชนแล้ว ยังมีความเสียหายต่อสาธารณะด้วย

²⁹ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535, มาตรา 96.



มาตรา 97³⁰ เป็นความรับผิดชอบที่มีภาระก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพยากรธรรมชาติ ผู้ที่เป็นต้นเหตุแห่งความเสียหาย จะต้องรับผิดชอบตามมาตรา 97 เป็นการกระทำของบุคคล รวมถึงนิติบุคคลด้วย หรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบด้วยกฎหมายซึ่งเป็นการไม่กระทำตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนด ทำให้เกิดความเสียหายขึ้น โดยการกระทำนั้นต้องเป็นการทำลาย หรือทำให้สูญหาย เสียหายแก่ทรัพยากรธรรมชาติที่เป็นของรัฐ หรือเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดิน เช่น หาดทราย แนวปะการัง พืชน้ำ สัตว์ทะเลต่าง ๆ เป็นต้น³¹

เนื่องด้วยสภาพการณ์ของความเสียหายทางสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากมลพิษน้ำมันมีหลายอย่าง และมีบางอย่าง que ความเสียหายยังคงไม่ปรากฏในเวลาที่เกิดเหตุ ซึ่งเป็นความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้ในอนาคต เช่น การเจ็บป่วยจากการสะสมของสารพิษในน้ำมันที่อาจปนเปื้อนมากับอาหารทะเล หรือการท่องเที่ยวในท้องถิ่นนั้นชบเซาจากความสกปรกของทะเลและชายหาด การขาดรายได้ทำมาหากินไม่ได้เต็มที่ ค่าเสียหายในอนาคตเหล่านี้ ตามกฎหมายมาตรา 96 และหลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทนทางละเมิดยังไม่มีกำหนดไว้ อย่างชัดเจน โดยทั่วไปแล้วค่าเสียหายทางละเมิด ศาลจะเป็นผู้ใช้ดุลพินิจในการกำหนดโดยพิจารณาจากพฤติการณ์และความร้ายแรงของการนั้น ๆ ซึ่งก็ต้องพิจารณาจากความเสียหายขณะนั้นที่เห็นประจักษ์เท่านั้น จึงอาจทำให้ผู้เสียหายไม่ได้รับความเป็นธรรมในการได้รับการเยียวยา

บทบัญญัติตามมาตรา 96 ใช้หลักการความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด กำหนดเป็นหน้าที่ของผู้เป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษน้ำมัน ทำให้ผู้รับสัมปทานหรือผู้ขนส่งในฐานะเป็นผู้ต้องรับผิดชอบมีภาระการพิสูจน์ว่าตนไม่มีหน้าที่ต้องรับผิดชอบชดเชยค่าเสียหายให้เข้าตามเหตุยกเว้นความรับผิดชอบตามกฎหมาย อย่างไรก็ดี พระราชบัญญัติปิโตรเลียม มาตรา 75 กำหนดให้ผู้รับสัมปทานยังคงมีหน้าที่ต้องบำบัดและขจัดน้ำมันที่รั่วปนเปื้อนทะเลอยู่ ค่าใช้จ่ายที่จ่ายไปเพื่อการบำบัดหรือขจัดมลพิษ ผู้รับสัมปทานจึงยังคงต้องรับผิดชอบอยู่ถึงแม้ว่าผู้รับสัมปทานสามารถหลุดพ้นความรับผิดชอบทางแพ่งตามมาตรา 96

ตามมาตรา 22³² แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มีการจัดตั้งกองทุนสิ่งแวดล้อมไว้ อย่างไรก็ดี กองทุนสิ่งแวดล้อมจะมุ่งเน้นเป็นเงินกู้ให้ผู้ประกอบการหรือสนับสนุนในเรื่องการกำจัดหรือบำบัดมลพิษของเสีย (waste)

³⁰ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535, มาตรา 97.

³¹ อำนาจ วงศ์บัณฑิต, *กฎหมายสิ่งแวดล้อม*, พิมพ์ครั้งที่ 5 (กรุงเทพฯ: วิทยุชน, 2567), 622-639.

³² พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535, มาตรา 22.

ตามมาตรา 23 (1)-(5)³³ ไม่มีวัตถุประสงค์ที่สามารถนำมาใช้ได้กับเรื่องการชดเชยความเสียหายหรือการจัดมลพิษน้ำมัน จึงไม่มีกฎหมายลำดับรองอย่างชัดเจนและปัจจุบันยังไม่ปรากฏถึงกฎกระทรวงหรือระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์การจ่ายเงินของกองทุนจากเรื่องนี้

4.6 พระราชบัญญัติทรัพยากรน้ำ พ.ศ. 2561

พระราชบัญญัติทรัพยากรน้ำ พ.ศ. 2561 เป็นกฎหมายการบูรณาการเกี่ยวกับการจัดสรร การใช้ การพัฒนา การบริหารจัดการ การบำรุงรักษา การฟื้นฟู การอนุรักษ์ทรัพยากรน้ำ และสิทธิในน้ำ เพื่อให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถบริหารทรัพยากรน้ำให้มีความประสานสอดคล้องกันในทุกมิติอย่างสมดุลและยั่งยืน³⁴ โดยมาตรา 83 กำหนดผู้ที่กระทำการโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อโดยผิดกฎหมายทำให้เกิดความเสียหายต่อทรัพยากรน้ำสาธารณะ เป็นการกระทำละเมิด ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนต่อรัฐ และให้ผู้ครอบครองหรือควบคุมวัตถุหรือสิ่งอื่นใดที่อาจทำให้เกิดอันตรายหรือเป็นพิษและก่อความเสียหายต่อทรัพยากรน้ำสาธารณะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น แม้จะไม่ได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อก็ตาม เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้น เกิดจากเหตุสุดวิสัยหรือเป็นการกระทำตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่ อย่างไรก็ตาม ความเป็นความรับผิดตามมาตรา 83 เป็นความรับผิดในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนต่อรัฐเท่านั้นไม่ได้ครอบคลุมถึงความรับผิดในการเยียวยาความเสียหายต่อบุคคลผู้ได้รับความเสียหายและชุมชนจากกรณีน้ำมันรั่วไหล

4.7 มาตรการตามพระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2542

กฎหมายฉบับนี้ ได้วางหลักเกณฑ์ในการควบคุมการประกอบกิจการเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง และกำหนดรายละเอียดต่าง ๆ เกี่ยวกับการควบคุมดูแลการประกอบกิจการเก็บรักษาและการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง มีการกำหนดห้ามผู้ใดทำการอันจะเป็นอันตราย หรือเป็นอุปสรรคต่อระบบท่อขนส่งน้ำมันทั้งบนบก ในน้ำ หรือในทะเล รวมทั้งห้ามผู้ใดทอดสมอ ลากอวน แห ในเขตที่ได้ประกาศเป็นเขตแนวระบบท่อขนส่ง³⁵ โดยมีบทลงโทษกรณีไม่ปฏิบัติตามเพื่อให้เกิดการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด

การจัดทำประกันภัยสำหรับกิจการควบคุมประเภทที่ 3 ตามพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งหมายถึงระบบการขนส่งน้ำมันทางท่อ, ระบบการขนส่งก๊าซปิโตรเลียมเหลวทางท่อ

³³ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535, มาตรา 23.

³⁴ อำนาจ วงษ์บัณฑิต, กฎหมายน้ำ (กรุงเทพฯ: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอนคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2567), 197-206.

³⁵ พระราชบัญญัติ ควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2542, มาตรา 37-39 ประกอบมาตรา 73-75.



และระบบการขนส่งก๊าซธรรมชาติทางท่อ³⁶ ผู้ที่ได้รับความเสียหายสามารถเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดขึ้นเพราะท่อขนส่งได้จากบริษัทประกันภัยที่เป็นผู้รับประกันตามข้อกำหนดกฎหมายนี้ ในส่วนของเงื่อนไขรายละเอียดการประกันภัย วงเงินประกันและสิทธิต่าง ๆ พิจารณาประกอบกับประกาศกระทรวงพลังงาน เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการในการจัดให้มีการประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายแก่ผู้ได้รับความเสียหายจากภัยอันเกิดจากการประกอบกิจการควบคุมประเภทที่ 3 พ.ศ. 2557³⁷ แม้ผู้เสียหายจะมีสิทธิได้รับชดเชยค่าเสียหายจากผู้รับประกันระบบท่อขนส่งตามกฎหมายในช่วงต้น แต่ผู้เสียหายก็ยังคงมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากการละเมิดของผู้ดำเนินกิจการระบบท่อได้ในส่วนที่นอกเหนือหรือยังมิได้รับชดเชยตามสัญญาประกันภัยดังกล่าว³⁸

อย่างไรก็ดี หลักเกณฑ์ในการชดเชยค่าเสียหายจากประกันภัยตามกฎหมายนี้ จำกัดลักษณะของเหตุแห่งความเสียหายไว้แค่เหตุจากการเกิดอัคคีภัยและการระเบิดของระบบท่อขนส่ง ไม่ได้รวมถึงเหตุแห่งความเสียหายอย่างอื่น เช่น การฉีกขาดของท่อแล้วทำให้ปิโตรเลียมรั่วไหล หรือการทำให้ปิโตรเลียมปนเปื้อนกับน้ำทะเล ทำให้ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลได้รับความเสียหาย การทำประกันภัยควรขยายเงื่อนไขที่เป็นเหตุแห่งความเสียหายจากระบบท่อขนส่งให้มากขึ้นเพื่อครอบคลุมและให้เกิดต่อประชาชนผู้ได้รับความเสียหาย

4.8 มาตรการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน พ.ศ. 2547

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน พ.ศ. 2547³⁹ ทำให้เกิดมีแผนป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันแห่งชาติ และมีหน่วยงานหลักที่เกิดขึ้นตามระเบียบดังกล่าว เข้ามาดำเนินงานตามแผน คือ คณะกรรมการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน (กปน.) เพื่อควบคุม กำกับดูแล และรับผิดชอบในการป้องกันและขจัดมลพิษ ติดตาม และประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผน กำหนดหลักเกณฑ์ในการประเมินค่าใช้จ่ายในการขจัดคราบน้ำมันและค่าเสียหาย รวมไปถึงเฝ้าระวัง ติดตามผล

³⁶ กฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการแจ้ง การอนุญาตและอัตราค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการประกอบกิจการน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2556, ข้อ 44.

³⁷ ประกาศกระทรวงพลังงาน เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการในการจัดให้มีการประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายแก่ผู้ได้รับความเสียหายจากภัยอันเกิดจากการประกอบกิจการควบคุมประเภทที่ 3 พ.ศ. 2557, ข้อ 2.

³⁸ ประกาศกระทรวงพลังงาน เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการในการจัดให้มีการประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายแก่ผู้ได้รับความเสียหายจากภัยอันเกิดจากการประกอบกิจการควบคุมประเภทที่ 3 พ.ศ. 2557, ข้อ 12.

³⁹ ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน พ.ศ. 2547, สืบค้นเมื่อ 12 พฤศจิกายน 2558, <http://www.mkh.in.th>.

การดำเนินคดี⁴⁰ โดยทำงานอย่างบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหา
มลพิษ

อย่างไรก็ดี แผนฉบับดังกล่าวเป็นเพียงแนวทางและขั้นตอนการจัดการแก้ไขปัญหา
น้ำมันรั่วไหลภายหลังจากที่เหตุได้เกิดขึ้นแล้ว เป็นมาตรการในเชิงนโยบายและการบริหาร
จัดการเท่านั้น เพื่อให้เกิดความสะดวกในการสั่งการหน่วยงานของรัฐที่ต้องร่วมมือกันปฏิบัติ
ให้ปฏิบัติหน้าที่ขจัดมลพิษน้ำมันรั่วไหลอย่างมีระบบ เมื่อระบียบฯ ใช้เพื่อกำหนดแนวทาง
การทำงานร่วมกันของหน่วยงานรัฐ จึงทำให้ไม่มีลักษณะเป็นมาตรการทางกฎหมายที่จะใช้
บังคับแก่ประชาชนทั่วไป ไม่มีสภาพบังคับทางกฎหมาย ที่จะบังคับหรือมีบทลงโทษ หรือ
มีการกำหนดความรับผิดชอบแก่บุคคลทั่วไป เนื่องจากมุ่งเน้นกำหนดหน้าที่ของหน่วยงานรัฐ
มิให้ซ้ำซ้อนกันเท่านั้น

5. การวิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายในความรับผิดทางแพ่งกรณี น้ำมันรั่วไหลในประเทศไทย

จากการวิเคราะห์หลักเกณฑ์ในกฎหมายระหว่างประเทศ มาตรการทางกฎหมายใน
ประเทศสหราชอาณาจักรและประเทศสหรัฐอเมริกา และมาตรการทางกฎหมายในปัจจุบัน
ของประเทศไทยในกรณีน้ำมันรั่วไหลลงสู่ทะเลจากการขนส่ง การประกอบกิจการปิโตรเลียม
และสาเหตุอื่น ๆ สามารถพิจารณาปัญหาและแนวทางในการเยียวยาความเสียหายกรณีน้ำมัน
รั่วไหลในประเทศไทย โดยแบ่งแยกพิจารณาเป็น 2 ประเด็น ดังนี้

5.1 มาตรการทางกฎหมายในการเยียวยาความเสียหายกรณีน้ำมัน รั่วไหล

ความเสียหายจากน้ำมันรั่วไหลมีลักษณะพิเศษซึ่งมีมูลค่าความเสียหายเป็นจำนวน
มหาศาล การกำหนดมาตรการทางกฎหมายในการเยียวยาความเสียหายที่ครอบคลุม ทั้งมาตรการ
เยียวยาโดยผู้ก่อความเสียหาย มาตรการเยียวยาโดยภาครัฐ และมาตรการเยียวยาอื่น ๆ
กล่าวคือ

5.1.1 มาตรการเยียวยาความเสียหายโดยผู้ก่อมลพิษ

การกำหนดความรับผิดของผู้ก่อมลพิษกรณีน้ำมันรั่วไหล ในอดีตเป็นการกำหนด
ความรับผิดในลักษณะการกระทำละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งผู้เสียหาย

⁴⁰ ธีระรัตน์ จีระวัฒนา, “ปัญหากฎหมายความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน:
วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. ...”, 71.



ต้องพิสูจน์ถึงการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ซึ่งเป็นการก่อการแก่ผู้เสียหาย เนื่องจากความเสียหายเกิดในทะเล ผู้เสียหายไม่อาจทราบเหตุการณ์อันเป็นที่มาของการรั่วไหลของน้ำมันได้ ต่อมาพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 และพระราชบัญญัติทรัพยากรน้ำ พ.ศ. 2561 ได้กำหนดให้ผู้ก่อมลพิษหรือเจ้าของผู้ครอบครองเรือต้องรับผิดชอบในกรณีน้ำมันรั่วไหลตามหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด โดยผู้เสียหายไม่ต้องพิสูจน์เรื่องการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ก่อมลพิษ ซึ่งทำให้ลดภาระการพิสูจน์ความผิดของผู้เสียหายและภาครัฐลงได้ โดยการพิสูจน์ความเสียหายยังคงเป็นหน้าที่นำสืบของผู้เสียหายซึ่งต้องนำพยานหลักฐานเข้านำสืบถึงความเสียหายที่เกิดขึ้น

อย่างไรก็ดี ความรับผิดตาม พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ผู้ก่อมลพิษไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีเหตุสุดวิสัย การกระทำการตามคำสั่งของรัฐบาลหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐ การกระทำหรือละเว้นกระทำการของผู้ได้รับอันตรายหรือผู้เสียหายหรือบุคคลที่มีหน้าที่โดยตรงหรือโดยอ้อมในการรั่วไหลของน้ำมัน และพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 เจื่อนไขความรับผิดของเจ้าของเรือมีขอบเขตจำกัดเฉพาะการรั่วไหลของน้ำมันประเภทสลายตัวยาก (persistent oil) และน้ำมันนั้นจะต้องถูกบรรทุกในเรือในลักษณะของสินค้า (oil carrying ship) นอกจากนั้น เจ้าของเรือยังไม่ต้องรับผิดชอบกรณีความเสียหายนั้นเป็นผลมาจากสงครามหรือภัยธรรมชาติอันไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ การกระทำหรือละเว้นกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของบุคคลที่สาม หรือการกระทำเกิดจากความประมาทเลินเล่อของรัฐหรือหน่วยงานที่มีหน้าที่ดูแล และพระราชบัญญัติทรัพยากรน้ำ พ.ศ. 2561 ได้กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดในกรณีน้ำมันรั่วไหลอันเกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือเป็นการกระทำตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่ ผู้เขียนเห็นว่า กรณีข้อยกเว้นความรับผิดดังกล่าว หากความเสียหายไม่ได้เกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือประมาทของผู้เสียหายเอง ผู้เสียหายควรได้รับการเยียวยาความเสียหายจากกองทุนหรือแหล่งทุนอื่น ๆ ทั้งนี้เพื่อให้ผู้เสียหายได้รับการเยียวยาความเสียหายอย่างเหมาะสม

นอกจากนั้น การกำหนดประเภทความเสียหายที่ผู้ก่อมลพิษต้องรับผิดชอบ ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 แม้ว่าจะระบุถึงความรับผิดในการขาดใช้ความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือสุขภาพ อนามัย หรือเป็นเหตุให้ทรัพย์สินของผู้อื่นหรือของรัฐเสียหายด้วยประการใด ๆ แต่ไม่ได้กำหนดวิธีการคิดค่าสินไหมทดแทนไว้ ดังนั้น ทำให้จะต้องพิจารณาตามหลักกฎหมายแพ่งในเรื่องค่าสินไหมทดแทนกรณีละเมิดโดยศาลจะกำหนดเพียงค่าสินไหมทดแทนจากความเสียหายที่แท้จริงในขณะเกิดเหตุ อย่างไรก็ตามจากการศึกษาจะพบว่าโดยธรรมชาติของภาวะมลพิษน้ำมันรั่วไหลจะส่งผลกระทบเป็นเวลานานและร้ายแรงในอนาคต ทำให้อาจเกิดความเสียหายภายหลังเกิดเหตุประเภทความสูญเสีย

ทางเศรษฐกิจอันปราศจากความเสียหายทางกายภาพ (Pure Economic Loss) อาทิ ค่าเสียหายทางเศรษฐกิจ โดยอาจเป็นการสูญเสียรายได้ของผู้ประกอบการท่องเที่ยวอันเนื่องมาจากมลพิษน้ำมันส่งผลให้ชายหาดสกปรกทำให้ขาดรายได้จากนักท่องเที่ยว ดังนั้น ควรมีการกำหนดประเภทความเสียหายให้ครอบคลุมความเสียหายในทุก ๆ ด้าน โดยเฉพาะความสูญเสียทางเศรษฐกิจ ได้แก่ ความเสียหายในการใช้เพื่อยังชีพ ความเสียหายด้านรายได้ ความเสียหายในผลกำไรและความสามารถในการหารายได้ ความเสียหายด้านบริการสาธารณะ เช่นเดียวกับกฎหมายว่าด้วยมลพิษน้ำมัน (OPA 1990) ของประเทศสหรัฐอเมริกา

5.1.2 มาตรการเยียวยาความเสียหายโดยรัฐ

บทบาทของหน่วยงานรัฐในการเยียวยาความเสียหายกรณีน้ำมันรั่วไหล คือบทบาทในการจัดหาน้ำมันและการฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติที่ถูกทำลาย โดยหน้าที่ในการกำจัดคราบน้ำมันอยู่ในอำนาจของคณะกรรมการป้องกันและจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน (กปน.) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน พ.ศ. 2547 และหน้าที่การฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติที่ถูกทำลายอยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยผู้ก่อมลพิษจะต้องชดเชยค่าเสียหายให้แก่รัฐตามมูลค่าทรัพยากรธรรมชาติที่ถูกทำลายและค่าใช้จ่ายในการกำจัดคราบน้ำมันที่ทางรัฐต้องเสียไป⁴¹ นอกจากนี้ กรมทรัพยากรน้ำ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้มีอำนาจฟ้องคดีในกรณีน้ำมันรั่วไหลอันก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพยากรน้ำสาธารณะ⁴²

กรณีที่หน่วยงานทางปกครองหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีหน้าที่ตามกฎหมาย ละเลย ไม่ปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติหรือปฏิบัติหน้าที่ล่าช้าเกินสมควร เช่น กระทรวงพลังงานไม่ควบคุมตรวจสอบให้เป็นไปด้วยความปลอดภัย การขนถ่ายน้ำมัน คณะกรรมการ กปน. เข้าจัดคราบน้ำมันล่าช้าเป็นเหตุให้น้ำมันแพร่กระจายเข้าสู่ชายฝั่ง ทำความเสียหายแก่ทรัพย์สิน หน่วยงานของรัฐดังกล่าวมีความรับผิดชอบละเมิดของหน่วยงานทางปกครองหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐ อันเป็นกรณีที่สามารถฟ้องร้องการกระทำละเมิดของฝ่ายปกครองต่อศาลปกครองตามพระราชบัญญัติจัดตั้งและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542⁴³ โดยผู้เสียหายจะต้องพิสูจน์ความรับผิดชอบของหน่วยงานของรัฐในการกระทำด้วยความจงใจหรือประมาทเลินเล่อ โดยค่าสินไหมทดแทนที่หน่วยงานของรัฐต้องรับผิดชอบเป็นค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องละเมิดซึ่งมีข้อจำกัดในการพิสูจน์ความผิดและการพิสูจน์ค่าเสียหาย

⁴¹ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535, มาตรา 97.

⁴² พระราชบัญญัติทรัพยากรน้ำ พ.ศ. 2561, มาตรา 6.

⁴³ พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542, มาตรา 9.



5.1.3 มาตรการเยียวยาอื่น ๆ

1) การจัดหาประกันสำหรับความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน

การจัดหาประกันภัยสำหรับการขนส่งน้ำมันทางเรือนั้นตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 จะต้องจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินจำนวนไม่น้อยกว่าที่ระบุไว้ในพระราชบัญญัติเพื่อให้เพียงพอต่อความเสียหาย⁴⁴ ส่วนการจัดหาประกันภัยสำหรับผู้ดำเนินกิจการปิโตรเลียมในกิจกรรมการสำรวจ ผลิต และขนส่งน้ำมันทางท่อที่จัดหาไว้เพื่อชดเชยค่าเสียหาย การให้ผู้ควบคุมกิจการท่อขนส่งจัดหาประกันภัยเพื่อความเสียหายจากระบบท่อขนส่ง มาตรการนี้ มีปรากฏในกฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขเกี่ยวกับการแจ้ง การอนุญาตและอัตราค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการประกอบกิจการน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2556 แต่ก็ยังกำหนดเงื่อนไขในการประกันภัยไว้เพียงแค่ว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือการระเบิด ซึ่งกฎหมายควรขยายคำจำกัดความเงื่อนไขของประกันภัยให้ครอบคลุมถึงเหตุความเสียหายอื่น ๆ ด้วย จึงควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในกิจการปิโตรเลียม ระบบท่อขนส่ง และมลพิษน้ำมัน

2) การเยียวยาความเสียหายโดยกองทุนหรือแหล่งทุนอื่น ๆ

มาตรการเยียวยาความเสียหายจากกองทุนหรือแหล่งทุนอื่น ๆ ในกรณีมลพิษน้ำมันจากเรือบรรทุกน้ำมันนั้น มีกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดเชยความเสียหายอันเนื่องมาจากมลพิษน้ำมัน (International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage: IOPC) ทำหน้าที่จ่ายเงินในกรณีผู้เสียหายอาจไม่ได้รับค่าสินไหมทดแทน หรือได้รับค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือไม่เพียงพอต่อความเสียหายที่ได้รับ

อย่างไรก็ดี มาตรการฟื้นฟูเยียวยาความเสียหายหลังเกิดเหตุน้ำมันรั่วไหลจากสาเหตุอื่นในกรณีที่มีอาจหาตัวผู้ต้องรับผิดได้ กรณีไม่มีผู้ใดต้องรับผิดในกรณีเหตุสุดวิสัย การกระทำตามคำสั่งของรัฐบาลหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐ อาจทำให้ค่าเสียหายจากการนี้ไม่มีผู้ชดเชยความเสียหาย หรือกรณีที่ผู้ต้องรับผิดไม่สามารถจ่ายเงินเยียวยาความเสียหายได้ ผู้เขียนขอเสนอแนะให้มีกองทุนเพื่อชดเชยความเสียหายมาช่วยเยียวยาความเสียหายแก่ประชาชนที่เดือดร้อน หากมีกองทุนหรือแหล่งทุนเข้ามาช่วยเหลือในเรื่องค่าเสียหายในกรณีดังกล่าวจะทำให้ผู้เสียหายได้รับความเป็นธรรมและบรรเทาความเดือดร้อนได้มากขึ้น กองทุนเป็นมาตรการฟื้นฟูเยียวยาทางหนึ่งในเหตุน้ำมันรั่วไหลไม่ว่าจะเกิดกิจกรรมปิโตรเลียมหรือ

⁴⁴ พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560, มาตรา 15.

การขนส่งน้ำมันทางท่อ กองทุนที่จะใช้เยียวยาความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ดังเช่นกฎหมายของสหราชอาณาจักร มีการกำหนดมาตรการการตาม Offshore Pollution Liability Agreement (OPOL)⁴⁵ ที่สหราชอาณาจักรนำมาใช้เพื่อบรรเทาความเสียหายต่อบุคคลและสิ่งแวดล้อม โดยนำเงินที่สมาชิกจ่ายสมทบให้แก่ OPOL มาช่วยเหลือเยียวยาผลกระทบทำให้ผู้เสียหายได้รับการชดเชยค่าเสียหายที่รวดเร็วและยังเป็นหลักประกันว่าผู้เสียหายจากมลพิษจะได้รับการชดเชยค่าเสียหายอย่างแน่นอน ในขณะที่กฎหมายมลพิษน้ำมัน (The Oil Pollution Act 1990) ของประเทศสหรัฐอเมริกา มีการจัดตั้งกองทุนเพื่อความรับผิดชอบจากมลพิษน้ำมัน (The Oil Spill Liability Trust Fund: OSLTF) โดยกองทุน OSLTF จะรับผิดชอบในกรณีที่ผู้เรียกร้องได้เรียกร้องจากคู่กรณีที่ต้องรับผิดชอบหรือผู้ค้ำประกันบุคคลดังกล่าวแล้ว บุคคลดังกล่าวปฏิเสธข้อเรียกร้องหรือผู้เรียกร้องไม่ได้รับการจ่ายเงินภายใน 90 วัน รวมถึงกรณีที่มีการยื่นข้อเรียกร้องต่อผู้ต้องรับผิดชอบแล้ว ไม่ได้รับการจ่ายค่าชดเชยอย่างเพียงพอเต็มจำนวนความเสียหายที่ได้รับ

ปัจจุบันประเทศไทยมีเพียงกองทุนสิ่งแวดล้อมที่มีวัตถุประสงค์ใช้ในการกำจัด บำบัด น้ำเสีย รวมถึงของเสียอื่น ๆ หรือเป็นเงินสนับสนุนช่วยเหลือการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อเยียวยาความเสียหายต่อบุคคลผู้ได้รับผลกระทบจากมลพิษน้ำมัน ผู้เขียนเสนอให้แก้ไข พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 โดยเพิ่มเติมวัตถุประสงค์ของกองทุนสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมการชดเชยเยียวยาความเสียหายต่อบุคคลผู้ได้รับผลกระทบมลพิษน้ำมันจากการสำรวจและแสวงประโยชน์ปิโตรเลียม โดยจะให้บริษัทผู้ประกอบการน้ำมันผู้รับสัมปทานจะต้องส่งเงินเข้ากองทุนสิ่งแวดล้อมเสียก่อนจึงจะสามารถประกอบกิจกรรมการสำรวจและผลิตปิโตรเลียมได้ หรืออาจมีการจัดทำข้อตกลงที่คล้ายคลึงกับ OPOL โดยนำเนื้อความในลักษณะที่คล้ายคลึงมาจัดทำเป็นข้อตกลงระหว่างรัฐบาลกับบริษัทผู้ประกอบการน้ำมัน แทนที่จะมีการแก้ไขกฎหมายที่ย่อมสามารถทำได้

5.2 กระบวนการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเยียวยาความเสียหายกรณีน้ำมันรั่วไหล

5.2.1 กระบวนการในการเยียวยาความเสียหาย

กระบวนการในการเยียวยาความเสียหายจากกรณีน้ำมันรั่วไหลในปัจจุบัน กรณีที่ผู้ก่อมลพิษไม่ชดเชยค่าเสียหาย ผู้เสียหายต้องดำเนินการฟ้องร้องดำเนินคดีกับผู้ก่อมลพิษโดยการฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนความเสียหายทางแพ่งอยู่ในเขตอำนาจศาลยุติธรรมซึ่งใช้ระบบกล่าวหา ผู้เสียหายจึงต้องพิสูจน์ความผิดของผู้ก่อความเสียหายตามองค์ประกอบที่

⁴⁵ Offshore Pollution Liability Agreement 1974 (OPOL).



กฎหมายกำหนดไว้โดยผู้เสียหายต้องพิสูจน์ถึงความเสียหายที่ตนได้รับ และมีค่าใช้จ่ายในเรื่องพยานผู้เชี่ยวชาญที่ต้องพิสูจน์ความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยการพิจารณาคดีในศาลเป็นไปโดยเปิดเผยและต้องเปิดโอกาสให้ผู้กรณีโต้แย้ง ซึ่งใช้ระยะเวลาในการพิจารณาจนมีคำพิพากษาถึงที่สุดค่อนข้างยาวนาน ผู้เสียหายต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการพิจารณาคดีในศาลค่อนข้างมาก ผู้เขียนมีข้อเสนอแนะในเรื่องกระบวนการในการเยียวยาความเสียหายจากกรณีน้ำมันรั่วไหล โดยประเทศไทยควรมีการกำหนดให้มีหน่วยงานภาครัฐเข้ามาช่วยในการกำหนดผู้ต้องรับผิดชอบในกรณีน้ำมันรั่วไหล เมื่อทราบถึงการรั่วไหลของน้ำมัน ให้หน่วยงานของรัฐระบุแหล่งที่มาของการรั่วไหลของน้ำมันพร้อมแจ้งให้ผู้ก่อมลพิษน้ำมันทราบโดยเปิดโอกาสให้โต้แย้งได้ หากไม่มีการโต้แย้ง หน่วยงานของรัฐจะต้องกำหนดตัวบุคคลที่ต้องรับผิดชอบทางการเงินในทันที พร้อมกำหนดกระบวนการเรียกร้องจากบุคคลที่ต้องรับผิดชอบทั้งผู้ค้าประกันบุคคลที่ต้องรับผิดชอบ เพื่อให้บุคคลดังกล่าวเตรียมการในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น (interim) ในลักษณะที่ปรากฏในกฎหมายว่าด้วยมลพิษน้ำมัน (OPA 1990) ของสหรัฐอเมริกาที่กำหนดให้ประธานาธิบดีจะต้องประกาศกำหนดตัวผู้ต้องรับผิดชอบในเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น เพื่อให้ผู้เสียหายทราบว่าต้องยื่นข้อเรียกร้องต่อใคร ผู้เสียหายจึงไม่ต้องนำสืบว่าแหล่งกำเนิดมลพิษนั้นมาจากที่ใดและใครเป็นเจ้าของผู้ครอบครองแหล่งมลพิษนั้น เช่นเดียวกับกฎหมายว่าด้วยมลพิษน้ำมัน (OPA 1990) ของสหรัฐอเมริกา

5.2.2 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเยียวยาความเสียหาย

ปัญหาที่สำคัญประการหนึ่งที่ทำให้ปัญหามลพิษน้ำมันจากการรั่วไหลไม่ได้รับการดูแล พ้นฟู หรือเยียวยาสิ่งแวดล้อมอย่างที่เราจะเป็นมาจากการอ่อนแอในการบังคับใช้กฎหมายของหน่วยงานรัฐ ซึ่งปัญหานี้ส่วนหนึ่งมาจากโครงสร้างอำนาจหน้าที่ที่กระจัดกระจายของหน่วยงานรัฐ ความไม่มีเอกภาพในการจัดการปัญหา และมีความทับซ้อนกันในส่วนอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการเยียวยาความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน เมื่อเกิดปัญหาน้ำมันรั่วไหลขึ้นจึงไม่อาจหาหน่วยงานที่เข้ามาจัดการปัญหาได้โดยตรง บทบาทของภาครัฐในการจัดการน้ำมันรั่วไหลในปัจจุบันยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควรเนื่องจากโครงสร้าง กปน. ประกอบไปด้วยผู้แทนจากหน่วยงานต่าง ๆ กว่า 26 หน่วยงาน ทำให้เกิดความล่าช้าและไม่คล่องตัวในการปฏิบัติงาน นอกจากนี้ แผนป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำควรมีการทบทวนให้เหมาะสมกับวิธีการขจัดมลพิษในสถานการณ์ปัจจุบัน เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติน้อยที่สุด อีกทั้งปัจจุบันยังขาดอุปกรณ์และเครื่องมือที่เหมาะสมและเพียงพอในการขจัดคราบน้ำมันโดยภาครัฐ นอกจากนั้น เนื่องจากการกำหนดตัวบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบ และการพิสูจน์ความเสียหายเป็นกระบวนการที่ต้องรวบรวมพยานหลักฐานต่าง ๆ จึงควรกำหนดบทบาทหน่วยงานรัฐเข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดตัวบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบ การประเมินและการพิสูจน์

ความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ผู้เขียนเสนอให้จัดตั้งหน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบกรณีน้ำมันรั่วไหลโดยตรงทำหน้าที่ในการประเมินความเสียหาย กำหนดแหล่งที่มาของการรั่วไหล และการระบุตัวผู้กระทำผิด เพื่อให้สามารถดำเนินการเยียวยาความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็ว ในลักษณะที่ปรากฏในกฎหมายว่าด้วยมลพิษน้ำมัน (OPA 1990) ของประเทศสหรัฐอเมริกา

นอกจากนั้น การเยียวยาความเสียหายจากมลพิษน้ำมันโดยองค์กรเอกชนเป็นอีกมาตรการที่ช่วยสนับสนุนการฟื้นฟูสภาพแวดล้อม อย่างที่ประเทศสหรัฐอเมริกามีองค์กรเอกชนเข้ามามีบทบาทในการเยียวยาความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน และการนำหลักทฤษฎีต่อมหาชน (Public Trust Doctrine) มาใช้ในคดีสิ่งแวดล้อม โดยยอมให้ประชาชนทุกคนมีสิทธิฟ้องคดีเกี่ยวกับทรัพยากรธรรมชาติได้ไม่ว่าจะเป็นการฟ้องเอกชนหรือฟ้องพนักงานของรัฐเพื่อบังคับให้ปฏิบัติตามกฎหมาย⁴⁶

6. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

6.1 บทสรุป

ความรับผิดชอบในการชดเชยค่าเสียหายทางแพ่งจากเหตุมลพิษน้ำมันจากการขนส่งน้ำมัน กิจกรรมปิโตรเลียม และสาเหตุอื่น ๆ ควรกำหนดมาตรการเยียวยาและกระบวนการเยียวยาความเสียหายจากเหตุน้ำมันรั่วไหล ดังนี้

6.1.1 มาตรการในการเยียวยาโดยผู้ก่อมลพิษ ความรับผิดชอบกรณีน้ำมันรั่วไหลตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 และพระราชบัญญัติทรัพยากรน้ำ พ.ศ. 2561 ได้กำหนดให้ผู้ก่อมลพิษหรือเจ้าของผู้ครอบครองเรือต้องรับผิดชอบกรณีน้ำมันรั่วไหลตามหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด โดยกรณีเข้าเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ก่อมลพิษ หรือกรณีผู้ก่อมลพิษไม่สามารถชดเชยค่าเสียหายได้ ควรกำหนดให้ผู้เสียหายได้รับการชดเชยจากกองทุนในลักษณะแบบเดียวกับการชดเชยความเสียหายตามมาตรการ Offshore Pollution Liability Agreement (OPOL) และกองทุนเพื่อความรับผิดจากมลพิษน้ำมันตามกฎหมายว่าด้วยมลพิษน้ำมัน (OPA 1990) ของประเทศสหรัฐอเมริกา

⁴⁶ พันธุ์ ทศนิยานนท์, “กฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ,” *วารสารสิ่งแวดล้อม*, น.3 (2529): 20.



ในส่วนการคิดค่าเสียหายจากกรณีน้ำมันรั่วไหล ในปัจจุบันการคิดค่าสินไหมทดแทนจากกรณีน้ำมันรั่วไหลไม่มีกฎหมายกำหนดโดยเฉพาะ ทำให้ต้องพิจารณาค่าสินไหมทดแทนตามหลักกฎหมายในเรื่องละเมิด โดยศาลจะกำหนดเพียงค่าสินไหมทดแทนจากความเสียหายที่แท้จริงในขณะเกิดเหตุ แต่โดยธรรมชาติของภาวะมลพิษน้ำมันรั่วไหลนั้นจะส่งผลกระทบเป็นเวลานานและร้ายแรงในอนาคต จึงควรมีการแก้ไขกฎหมายให้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันครอบคลุมถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นภายหลังเกิดเหตุในส่วนความสูญเสียทางเศรษฐกิจ เช่น ความเสียหายในการใช้เพื่อยังชีพ ความเสียหายด้านรายได้ ความเสียหายในผลกำไรและความสามารถในการหารายได้ ความเสียหายด้านบริการสาธารณะ เช่นเดียวกับกฎหมายว่าด้วยมลพิษน้ำมัน (OPA 1990) ของประเทศสหรัฐอเมริกา

6.1.2 มาตรการเยียวยาโดยภาครัฐ ภาครัฐควรเข้ามามีบทบาททั้งในส่วนการป้องกันและการเยียวยาความเสียหายกรณีน้ำมันรั่วไหล กฎหมายไทยควรกำหนดถึงความรับผิดชอบบุคคลผู้ควบคุมการปฏิบัติงาน ดังเช่น กฎหมายว่าด้วยการป้องกันมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1971 (Prevention of Oil Pollution Act 1971) อันจะส่งผลให้บุคคลผู้ควบคุมการปฏิบัติงานมีความระมัดระวังในการปฏิบัติงานยิ่งขึ้น อีกทั้งสร้างความกระตือรือร้นในการดูแลรักษาสิ่งก่อสร้างหรืออุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องไม่ให้มีการก่อมลพิษมากขึ้น

6.1.3 มาตรการเยียวยาอื่น ๆ นั้น ควรมีการเยียวยาโดยการจัดหาประกันภัยสำหรับการขนส่งน้ำมัน กิจกรรมปิโตรเลียม และการประกอบกิจการที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เยียวยาความเสียหายจากการรั่วไหลของน้ำมัน นอกจากนั้น กรณีที่น้ำมันรั่วไหลโดยเข้าเหตุยกเว้นความรับผิดชอบผู้ก่อมลพิษหรือกรณีผู้ก่อมลพิษไม่สามารถชำระค่าเสียหายได้ ผู้เสียหายควรได้รับเงินชดเชยจากกองทุน โดยปัจจุบันประเทศไทยมีกองทุนสิ่งแวดล้อม การใช้เงินกองทุนสิ่งแวดล้อมเป็นมาตรการฟื้นฟูเยียวยาทางหนึ่งในเหตุน้ำมันรั่วไหลไม่ว่าจะจากท่อหรือจากแหล่งกำเนิดใด ผู้เขียนเสนอให้มีการแก้ไข พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เพิ่มเติมวัตถุประสงค์ของกองทุนสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมการชดเชยเยียวยาความเสียหายต่อบุคคลผู้ได้รับผลกระทบมลพิษน้ำมันจากการสำรวจและแสวงประโยชน์ หรือจัดตั้งกองทุนเยียวยามลพิษน้ำมันขึ้นโดยเฉพาะเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการชดเชยค่าเสียหายต่อบุคคลผู้ได้รับผลกระทบจากมลพิษอย่างเหมาะสมและรวดเร็ว ซึ่งแนวทางการจัดตั้งกองทุนเยียวยามลพิษน้ำมันเป็นประเด็นที่ควรมีการศึกษาต่อยอดในงานวิจัยอื่น ๆ ต่อไป

6.1.4 กระบวนการในการเยียวยาความเสียหายจากกรณีน้ำมันรั่วไหลในปัจจุบัน กรณีที่ผู้ก่อมลพิษไม่ชดใช้ค่าเสียหาย ผู้เสียหายต้องดำเนินการฟ้องร้องดำเนินคดีแก่ผู้ก่อมลพิษ ซึ่งผู้เสียหายมีหน้าที่ในการพิสูจน์ความเสียหายในศาล และกระบวนการพิจารณาตัดสินศาลค่อนข้างใช้เวลานาน ผู้เขียนเสนอให้กระบวนการเยียวยาความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ควรมีการพิจารณาจ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้น (interim) โดยการกำหนดหน้าที่การชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นเมื่อเกิดเหตุน้ำมันรั่วไหลขึ้น ต้องกำหนดโดยกฎหมายที่มีสภาพบังคับให้ผู้ต้องรับผิดชอบในความเสียหายจากมลพิษน้ำมันต้องทำการชดเชยค่าเสียหายดังกล่าว เช่นเดียวกับกฎหมายว่าด้วยมลพิษน้ำมัน (OPA 1990) ของสหรัฐอเมริกา ในส่วนหลักเกณฑ์การจ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้น (interim) ควรเป็นการจ่ายตามความเหมาะสมในแต่ละกรณี ซึ่งแนวทางการกำหนดหลักเกณฑ์และกระบวนการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นนี้เป็นประเด็นที่ควรมีการศึกษาต่อยอดในงานวิจัยอื่น ๆ ต่อไป

5) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเยียวยาความเสียหาย ปัจจุบันมีหลายหน่วยงานที่รับผิดชอบ โดย กปน. ซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงมีข้อจำกัดการดำเนินงาน แผนปฏิบัติการ และอุปกรณ์เครื่องมือ ผู้เขียนเสนอให้จัดตั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง เพื่อทำหน้าที่เพื่อดำเนินการอย่างอิสระในการอนุรักษ์ และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

6.2 ข้อเสนอแนะ

6.2.1 กำหนดความรับผิดโดยเคร่งครัดในความรับผิดสำหรับกรณีน้ำมันรั่วไหล เพื่อลดภาระการพิสูจน์การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้เสียหาย และกำหนดความเสียหายทางเศรษฐกิจ หรือความเสียหายโดยปราศจากความเสียหายทางกายภาพ (Pure Economic Loss) อันเป็นความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต เช่น ค่าเสียหายจากการขาดรายได้ เป็นความรับผิดที่ผู้ก่อมลพิษต้องรับผิดชอบ

6.2.2 ภาครัฐควรเข้ามามีบทบาททั้งในส่วนการป้องกันและการเยียวยาความเสียหายกรณีน้ำมันรั่วไหล กฎหมายไทยควรกำหนดถึงความรับผิดของบุคคลผู้ควบคุมการปฏิบัติงานในการป้องกันและเฝ้าระวังมลพิษน้ำมันจากการรั่วไหลกรณีต่าง ๆ

6.2.3 กำหนดให้มีการจัดหาประกันภัยที่ครอบคลุมสำหรับการขนส่งน้ำมัน และกิจกรรมปิโตรเลียมต่าง ๆ อันเป็นสาเหตุให้น้ำมันรั่วไหล และกำหนดให้กองทุนสิ่งแวดล้อม เป็นกลไกการชดใช้ค่าเสียหายจากมลพิษน้ำมัน โดยแก้ไขวัตถุประสงค์ของกองทุนสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมการเยียวยาความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน หรือจัดตั้งกองทุนเฝ้าระวังมลพิษน้ำมันขึ้นโดยเฉพาะเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการชดใช้ค่าเสียหายต่อบุคคลผู้ได้รับผลกระทบจากมลพิษอย่างเหมาะสมและรวดเร็ว



6.2.4 กระบวนการขั้นตอนการเยียวยาความเสียหาย ประเทศไทยควรมีการพิจารณา กำหนดการจ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้น (interim) โดยกำหนดหน้าที่ตามกฎหมายในการชดเชย ค่าเสียหายเบื้องต้นเมื่อเกิดเหตุน้ำมันรั่วไหลขึ้น เพื่อให้ผู้เสียหายได้รับค่าชดเชยที่รวดเร็ว เหมาะสมกับความเสียหายที่เกิดขึ้น

6.2.5 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเยียวยาความเสียหาย ประเทศไทยควรกำหนด หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง เพื่อทำหน้าที่ดำเนินการอย่างอิสระในการอนุรักษ์ และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และกำหนดให้หน่วยงานดังกล่าวมีบทบาท ในการกำหนดบุคคลที่ต้องรับผิดชอบ การประเมินและการพิสูจน์ความเสียหาย

References

- Amaduobogha, Simon Warikiyei. "Adjustment of the International Legal Regime on Regulation of Accidental Pollution from Offshore Petroleum Operations." PhD diss., University of Dundee, 2015.
- Amnat Wongbundit. *Environmental Law*. 5th ed. Bangkok: Winyuchon Publishing House, 2024. [In Thai]
- Amnat Wongbundit. *Water Law*. Bangkok: Textbook and Teaching Materials Project Faculty of Law Thammasat University, 2024. [In Thai]
- Apasri Charoensrisakul. "International Environmental Protection Law Applicable to Thailand's Nuclear Power Plant Projects for Construction, Installation, and Operation." (Master's Thesis Faculty of Law Thammasat University, 2001. [In Thai]
- Forster, M. J. "The Prevention of Oil Pollution Act 1971." *International and Comparative Law Quarterly* 21, no. 4 (1972): 771-774.
- Khetthai Sangkarpin. "Strict Liability of Environmental Law of England Compared with the Case of Thailand." *Thammasat University Law Journal* 30, no.3 (2000): 389-408. [In Thai]
- Marine Knowledge Base. "Oil Spill." Accessed August 10, 2024. http://www.mkh.in.th/index.php?option=com_content&view=article&id=277&Itemid=235&lang=th. [In Thai]
- Mingsan Khawsa-ard. "From the Polluter Pays Principle to the People's Participation Policy: The Role of Economists." In *Globalization and the Environment on the Occasion*, edited by Mingsan Khaosa-ard, 135. Chiang Mai: Institute for Public Policy Studies, 1990. [In Thai]
- Murugason, Sharmini. "Cross-Border Pollution from Offshore Activities." Accessed March 18, 2017. <http://www.standard-club.com/media/1557899/crossborder-pollution-from-offshore-activities.pdf>.
- Phanat Tasaneeyanon. "The Law on the Protection and Conservation of Natural Resources." *Environmental Journal*, no. 3 (1986): 20. [In Thai]
- Patcha Chainarong. "Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Damages from Oil Pollution." Master's Thesis, Faculty of Law Thammasat University, 2005. [In Thai]



- Pawarisorn Lertthamthewee. *Environmental Rights and the Constitution*. Bangkok: Nititham Publishing House, 2016. [In Thai]
- Scicluna, Nikita. "A Legal Discussion on the Civil Liability for Oil Pollution Damage Resulting from Offshore Oil Rigs in the Light of the Recent Deepwater Horizon Incident." Master's thesis, IMO International Maritime Law Institute, 2011.
- Sirichanok Wiriyakuekul. "Law on Civil Liability for Damage from Oil Pollution Caused by Ships." Academic Document, Academic Office, Secretariat of the House of Representatives, Accessed August 12, 2024. https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/parliament_parcy/ewt_dl_link.php?nid=45197. [In Thai]
- Sunee Mallikaman. *Environmental Law Enforcement*. Bangkok: Nititham Publishing House, 1999. [In Thai]
- Supawat Kanchanatreklap. "Marine and Coastal Resources Management in the Case of Oil Spills in Thailand." Academic Document No. 1/2021, Marine and Coastal Resources Research and Development Institute. Accessed August 12, 2024. <https://www.dmcr.go.th/detailLib/5632>. [In Thai]
- Teerarat Jirawattana. "Problems of Civil Liability for Damage from Oil Pollution: Analysis of the Draft Civil Liability for Damage from Oil Pollution Act B.E." Master's Thesis, Faculty of Law Thammasat University, 2005. [In Thai]
- Tuangporn Piyawit. "The Notion of the Recovery for Pure Economic Loss in the Law of Civil Liability." Master's Thesis, Faculty of Law University of Chulalongkorn, 2011. [In Thai]
- United States Coast Guard. "Oil Spill Claim." Accessed August 10, 2024. <https://www.uscg.mil/Mariners/National-Pollution-Funds-Center/claims/>.
- United States Coast Guard. "Oil Spill Liability Trust Fund." Accessed August 10, 2024. https://www.uscg.mil/Mariners/National-Pollution-Funds-Center/about_npfc/osltf/.
- Waranuch Phuwarak. "Problems in Environmental Litigation in the Court of First Instance." Course "Executive Judges in the Court of First Instance" Class 10, Judicial Civil Service Commission Development Institute, 2012. [In Thai]
- Winnai Ruangsri, "Environmental Valuation: Experiences from the United States Judiciary" (paper presented at the academic seminar, "New Approaches on Development of Environmental Judicial Process," Raphiphatthanasak Institute Research and Judicial Training Institute, Office of the Judiciary, June 22–26, 2009). [In Thai]