

## น้ำมันรั่วไหลจากเรือบรรทุกน้ำมันกับมาตรการทางกฎหมายในการป้องกันมลพิษน้ำมัน ในประเทศไทย (2)<sup>\*</sup>

ดวงเด่น นาคสีหราช<sup>\*\*</sup>

### 5. มาตรการทางกฎหมายและแนวทางในการป้องกันมลพิษน้ำมันจากน้ำมันรั่วไหลจากเรือบรรทุกน้ำมัน ของประเทศไทย

#### 5.1 สถิติน้ำมันรั่วไหลจากเรือบรรทุกน้ำมันในประเทศไทย

กรมควบคุมมลพิษ รายงานว่าในระหว่างปี พ.ศ. 2519–2553 เกิดเหตุน้ำมันรั่วไหลที่ได้ดำเนินการตรวจสอบ และจัดการแก้ไขร่วมกับหน่วยงาน อื่นที่เกี่ยวข้อง 124 เหตุการณ์ ส่วนใหญ่เป็นการรั่วไหลในปริมาณเล็กน้อย สาเหตุของการรั่วไหลที่พบมากที่สุดได้แก่ การรั่วไหลจากอุปกรณ์ที่ใช้ในการเดินเรือ เกือบกัก หรือสูบลำน้ำมันชำรุดการรั่วไหลระหว่างการสูบลำน้ำมันกลางทะเลจากเรือขนาดใหญ่ลงสู่เรือขนาดเล็ก หรือระหว่างเรือกับท่าเทียบเรือการล๊อคบั้งหรือการปล่อยบั้ง เช่น ปล่อยบั้งน้ำมันชนิดเดิมก่อนบรรทุกน้ำมันชนิดใหม่ หรือล๊อคบั้งถ่ายน้ำมันจากเรืออับปาง เนื่องจากเรือโดนกัน ชนหินโสโครก หินฉลาม หรือไฟไหม้ เป็นต้น และสาเหตุอื่นๆ เช่น รั่วไหลจากแท่นขุดเจาะปิโตรเลียมในทะเล น้ำทิ้งจากฝั่ง หรือรั่วไหลตามธรรมชาติ<sup>1</sup> ดังนั้น จึงสรุปได้ว่ามูลเหตุของน้ำมันรั่วไหลจากเรือบรรทุกน้ำมันเกิดขึ้นจาก 2 มูลเหตุหลักคือ การกระทำโดยจงใจของมนุษย์ซึ่งได้แก่ การรั่วไหลจากอุปกรณ์ที่ใช้ในการเดินเรือ เกือบกัก หรือสูบลำน้ำมันชำรุดการรั่วไหลระหว่างการสูบลำน้ำมันกลางทะเลจากเรือขนาดใหญ่ลงสู่เรือขนาดเล็ก หรือระหว่างเรือกับท่าเทียบเรือการล๊อคบั้งหรือการปล่อยบั้ง เช่น ปล่อยบั้งน้ำมันชนิดเดิมก่อนบรรทุกน้ำมันชนิดใหม่ หรือล๊อคบั้งถ่ายน้ำมันอับเฉาและการกระทำโดยไม่จงใจของมนุษย์ซึ่งได้แก่ การรั่วไหลจากเรืออับปาง เนื่องจากเรือโดนกัน ชนหินโสโครก หินฉลาม หรือไฟไหม้ เป็นต้นนอกจากมูลเหตุทั้งสองประการนี้เกิดจากสาเหตุอื่นๆ

ตารางที่ 1 สถิติเหตุการณ์น้ำมันรั่วไหลจากเรือบรรทุกน้ำมันปริมาณมาก ระหว่างปี พ.ศ. 2545 - 2555<sup>2</sup>

ลำดับ	วัน เดือน ปี	ชนิดน้ำมัน	สถานที่เกิด	สาเหตุ	ปริมาณ
1	15 มกราคม 2545	น้ำมันเตา	หินฉลาม เกาะจวง นอกฝั่งอำเภอสัตหีบ จ.ชลบุรี	เรือ Eastern Fortitude สัญชาติปานามา ชนหินฉลาม	234 ตัน

<sup>\*</sup> บทความนี้แบ่งเป็นสองตอน ตอนที่หนึ่งตีพิมพ์ในวารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์ ปีที่ 8 ฉบับที่ 8

<sup>\*\*</sup> นิติศาสตรบัณฑิตมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, นิติศาสตรมหาบัณฑิต (กฎหมายระหว่างประเทศ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, นิติศาสตรดุษฎีบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, อาจารย์ประจำสาขานิติศาสตร์ วิทยาลัยการเมืองการปกครอง มหาวิทยาลัยมหาสารคาม

<sup>1</sup> กรมเจ้าท่า, “สถิติน้ำมันรั่วไหล”, from [http://www.md.go.th/safety\\_environment/04\\_4.php](http://www.md.go.th/safety_environment/04_4.php) (Retrieved on May 23, 2013)

<sup>2</sup> เพิ่งอ้าง.

ลำดับ	วัน เดือน ปี	ชนิดน้ำมัน	สถานที่เกิด	สาเหตุ	ปริมาณ
2	17 ธันวาคม 2545	น้ำมันเตา	ทางเข้าท่าเรือแหลมฉบัง ด้านใต้ของเกาะสีชัง ชลบุรี	เรือ Kota Wijaya โดนกับ เรือ Sky Ace ทำให้มีน้ำมันเตา รั่วไหลลงทะเล	210 ตัน
3	4 พฤษภาคม 2549	น้ำมันเตา	บริเวณหน้าท่าเทียบเรือ บริษัท อัลลายแอนซ์ รีไฟน์ นิง จำกัด อ.มาบตาพุด ระยอง	รั่วไหลจากรอยรั่วที่ระวาง หมายเลข 2 ของเรือบรรทุก น้ำมัน CP 34	20 ตัน
4	4 กันยายน 2554	ดีเซล (B5)	ห่างจากเกาะราชาใหญ่ ทางด้านตะวันออก ประมาณ 4 ไมล์ทะเล จ.ภูเก็ต	เรือบรรทุกน้ำมันชื่อ ส.โชค ถาวร 6 จมเนื่องจากสภาพภูมิภา ศเลวร้ายและมีคลื่นลมแรง	ประมาณ 40,000 ลิตร
5	14 กรกฎาคม 2555	น้ำมันดีเซล (น้ำปนน้ำมัน)	บริเวณทางทิศตะวันออก ของเกาะสมุยห่างฝั่ง ประมาณ 22 ไมล์ทะเล	ลึกลอบปล่อยทิ้งจากเรือ บรรทุกน้ำมันชื่อ Venus 20	ไม่ทราบ

นอกเหนือจากนี้ รวมถึงเหตุการณ์น้ำมันรั่วไหลในขณะที่เรือบรรทุกน้ำมันลอยลำขนถ่ายน้ำมันดิบเข้าสู่โรงกลั่นน้ำมันของ บริษัทพีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน) (PTT Global Chemical Public Company Limited) (ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า PTTGC เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2556 ที่ผ่านมาด้วย

## 5.2 เขตความเสี่ยงต่อน้ำมันรั่วไหลจากเรือบรรทุกน้ำมันในประเทศไทย

ส่วนแหล่งน้ำทะเล สำนักจัดการคุณภาพน้ำ กรมควบคุมมลพิษ ได้จำแนกเขตความเสี่ยงต่อน้ำมันรั่วไหลในน่านน้ำทะเลไทย ตามระดับความเสี่ยงและความรุนแรงต่อการได้รับผลกระทบจากน้ำมันรั่วไหล ออกเป็น 4 เขต<sup>3</sup> ดังนี้

**เขตที่ 1 มีความเสี่ยงสูงมาก** ได้แก่ บริเวณชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง เป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรม มีกิจกรรมการขนถ่ายน้ำมันบริเวณท่าเทียบเรือและกลางทะเล มีการจราจรทางน้ำหนาแน่น

**เขตที่ 2 มีความเสี่ยงสูง** ได้แก่ บริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยาถึงท่าเรือคลองเตย เป็นเส้นทางหลักของเรือบรรทุกน้ำมัน เรือสินค้า และเรือโดยสาร อีกทั้งเป็นที่ตั้งคลังน้ำมันหลายแห่งริมฝั่งแม่น้ำ

**เขตที่ 3 มีความเสี่ยงสูงปานกลาง**ฝั่งทะเลอ่าวไทย ได้แก่ อ่าวไทยด้านตะวันตก ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช กระบี่ พัทลุง และสงขลา และฝั่งทะเลอันดามันครอบคลุมพื้นที่จังหวัดระนอง

<sup>3</sup> กรมควบคุมมลพิษ, “เขตความเสี่ยงต่อน้ำมันรั่วไหลในน่านน้ำทะเลไทย” from

พังงา กระบี่ ตรัง และสตูล น้ำมันรั่วไหลอาจเกิดจากเรือบรรทุกน้ำมันที่เดินทางเข้าออกช่องแคบมะละกา การขนถ่ายน้ำมัน ท่าเรือน้ำลึก และท่าเรือโดยสาร ฯลฯ

**เขตที่ 4 มีความเสี่ยงต่ำ** ได้แก่ พื้นที่บริเวณฝั่งอ่าวไทยและทะเลอันดามันนอกเหนือจากที่ระบุไว้ใน 3 เขตข้างต้น

ดังนั้น เขตความเสี่ยงต่อน้ำมันรั่วไหลจากเรือบรรทุกน้ำมันในประเทศไทยจึงได้แก่ จังหวัดในภาคตะวันออก ได้แก่ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา รวมถึงบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งเป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมและท่าเทียบเรือจำนวนมาก มีปริมาณการสัญจรทางน้ำ โดยเฉพาะเรือบรรทุกน้ำมันมาก ปัจจัยดังกล่าวทำให้มีความเสี่ยงการเกิดน้ำมันรั่วไหลลงสู่ทะเล สูงกว่าในบริเวณจังหวัดชายทะเลอื่น เนื่องจากกรน้ำมันรั่วไหลสัมพันธ์กับกิจกรรมทางทะเลในบริเวณนั้นๆ ได้แก่ ท่าเทียบเรือ จำนวนเรือ ชนิดและประเภทของเรือ แหล่งหรือเขตอุตสาหกรรม เส้นทางการสัญจรทางน้ำ และกิจกรรมการขนส่งหรือขนถ่ายสินค้าในทะเล<sup>4</sup> ดังเช่น อุบัติการณ์น้ำมันรั่วไหลที่ร้ายแรงที่สุดในประวัติศาสตร์ไทยจากเรือบรรทุกน้ำมันในขณะลำเลียงน้ำมันดิบสู่โรงกลั่นที่เกิดขึ้นในอ่าวไทยที่เพิ่งเกิดขึ้นสดๆ ร้อนๆ และโด่งดังไปทั่วโลก<sup>5</sup> ก็คือ เมื่อเช้าวันที่ 27 กรกฎาคม 2556 เกิดอุบัติเหตุรั่วไหลในขณะที่เรือบรรทุกน้ำมันลอยลำขนถ่ายน้ำมันดิบเข้าสู่โรงกลั่นน้ำมันของ บริษัท PTTGC เนื่องจากท่ออ่อนที่ใช้ส่งน้ำมันฉีกขาด ทำให้น้ำมันดิบรั่วไหลลงสู่อ่าวไทยจำนวนกว่า 50,000 ลิตรหรือ 50 ตัน บริเวณห่างจากชายฝั่งท่าเรือมาบตาพุด จังหวัดระยองไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ประมาณ 20 กิโลเมตร และทำให้น้ำมันดิบจำนวนมหาศาลกระจายตัวไปยัง อ่าวพร้าว สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญบนเกาะเสม็ดอย่างรวดเร็ว ทำให้น้ำทะเลและหาดทรายกลายเป็นสีดำ สนิทจากคราบน้ำมัน<sup>6</sup> ซึ่งความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งทางด้านสิ่งแวดล้อมและทางเศรษฐกิจของประเทศไทยซึ่งยังไม่สามารถประเมินค่าได้ และยังคงอยู่ในระหว่างการตรวจสอบของการรั่วไหลที่แท้จริง<sup>7</sup> ซึ่งถือเป็นเขตที่ 1 ซึ่งมีความเสี่ยงสูงมากที่จะเกิดการรั่วไหลของน้ำมัน เนื่องจากเป็นที่ตั้งโรงกลั่นน้ำมันของบริษัท PTTGCกิจกรรมการขนถ่ายน้ำมันดิบจากบริเวณท่าเทียบเรือหรือกลางทะเล

### 5.3 มาตรการทางกฎหมายและแนวทางในการป้องกันน้ำมันรั่วไหลจากเรือบรรทุกน้ำมันในประเทศไทย

ประเทศไทยก็เป็นประเทศหนึ่งที่ได้รับผลกระทบมลพิษทางน้ำมันทั้งจากการเกิดอุบัติเหตุของเรือการรั่วไหลของน้ำมันในระหว่างการปฏิบัติงานของเรือบรรทุกน้ำมันตลอดจนการปล่อยน้ำทิ้งน้ำมันอย่างจงใจ โดยเรือบรรทุกน้ำมัน และเรือสินค้าต่าง ๆ ทั้งที่เป็นเรือไทยและเรือต่างประเทศเดินทางเข้ามายังประเทศไทยจึงจำเป็นต้องมีมาตรการทางกฎหมายในการป้องกันมลพิษน้ำมันในประเทศไทยเกิดขึ้นตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและตามกฎหมายภายในของไทย

<sup>4</sup> เฟิ่งอว้าง.

<sup>5</sup> Reuters, "Thai Oil Spill having "Extreme" Impact on Tourism-Minister", from <http://www.reuters.com/article/2013/07/30/us-thailand-oil-spill-idUSBRE96T0AP20130730> (retrieved on August 6, 2013).

<sup>6</sup> ไทยรัฐออนไลน์, "ภัยพิบัติที่เกาะเสม็ด" <http://www.thairath.co.th/column/pol/corner/361309>(retrieved on August 6, 2013).

<sup>7</sup> ไทยรัฐออนไลน์, อ่างแล้ว เจิงอรรถที่ 22.

### 5.3.1 อนุสัญญาระหว่างประเทศ

อนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อการป้องกันมลพิษน้ำมันจากน้ำมันรั่วไหลของเรือบรรทุกน้ำมันดังกล่าวข้างต้นที่ประเทศไทยเป็นภาคีและมีผลใช้บังคับแล้วประเทศไทยมีดังนี้

#### ก. อนุสัญญาว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศเพื่อการป้องกันเรือโดนกันในทะเล ค.ศ. 1972

ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาฉบับนี้เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2522 และอนุสัญญานี้ผลใช้บังคับกับประเทศไทยในวันเดียวกัน โดยมีพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 ได้อนุมัติการให้เป็นไปตามอนุสัญญานี้

#### ข. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978

ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญา MARPOL 73/78 เมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ. 2550 และอนุสัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับกับประเทศไทยเมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2551<sup>8</sup>

#### ค. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974

สำหรับอนุสัญญานี้ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีโดยการให้สัตยาบันเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม พ.ศ. 2527<sup>9</sup> และมีผลใช้บังคับกับประเทศไทยเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2528

#### ง. อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982

ประเทศไทยได้ลงนามในอนุสัญญา UNCLOS 1982 เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม พ.ศ. 2525 และได้เข้าเป็นภาคีโดยการภาคยานุวัติ (accession) เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม พ.ศ. 2554 ทั้งนี้อนุสัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับกับประเทศไทยเมื่อวันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ. 2554<sup>10</sup>

#### จ. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมพร้อม การสนองตอบและความร่วมมือเกี่ยวกับมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1990

ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาฉบับนี้เมื่อวันที่ 20 เมษายน พ.ศ. 2543 และมีผลใช้บังคับกับประเทศไทยเมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม พ.ศ. 2538<sup>11</sup>

### 5.3.2 มาตรการทางกฎหมายภายในของไทย

มาตรการทางกฎหมายภายในของไทยที่เกี่ยวข้องนั้นมีทั้งที่เป็นพระราชบัญญัติและระเบียบที่เกี่ยวกับการป้องกันมลพิษน้ำมันจากน้ำมันรั่วไหลของเรือบรรทุกน้ำมัน

#### ก. พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

<sup>8</sup>ฐานข้อมูลความรู้ทางทะเล, “อนุสัญญาด้านการขนส่งทางทะเล” from <http://www.mkh.in.th/index.php/2010-03-22-18-03-43/2010-03-25-08-39-20> (Retrieved on May 23, 2013)

<sup>9</sup>เพ็งอ้วง.

<sup>10</sup>เพ็งอ้วง.

<sup>11</sup>เพ็งอ้วง.

ในส่วนของการป้องกันการปนเปื้อนน้ำจืดจากน้ำมันรั่วไหลนั้นพระราชบัญญัตินี้บัญญัติเกี่ยวกับค่านิยามเรือและขนาดของเรือขอบเขตและการใช้บังคับพระราชบัญญัตินี้ น่านน้ำไทยในพระราชบัญญัตินี้หมายความว่า บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อธิปไตยของราชอาณาจักรไทยและให้หมายความรวมถึงน่านน้ำที่อยู่ในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทยด้วย<sup>12</sup> ดังนั้น นอกจากน่านน้ำภายในและทะเลอาณาเขตแล้ว ยังหมายรวมถึงเขตต่อเนื่องด้วย การควบคุมความปลอดภัยของเรือและการเดินเรือ เช่น การตรวจสอบและดูแลเรือให้มีสภาพที่ปลอดภัยก่อนออกสู่ทะเล<sup>13</sup> เป็นต้น รวมถึงมาตรการป้องกันการทิ้งเทหรือกระทำให้น้ำมันไหลลงสู่ในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำหรือทะเลสาบ อันจะเป็นเหตุให้เกิดความเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิต หรือต่อสิ่งแวดล้อม หรือเป็นอันตรายต่อการเดินเรือในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำหรือทะเลสาบต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปีหรือปรับไม่เกิน 60,000 บาทหรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้ค่าเสียหายที่ต้องเสียไปในการแก้ไขสิ่งที่เป็นพิษหรือชดใช้ค่าเสียหายเหล่านั้นด้วย<sup>14</sup> ตลอดจนการกำหนดโทษสำหรับผู้ใดเท ทิ้งหรือปล่อยน้ำมันปิโตรเลียมหรือน้ำมันที่ปนกับน้ำมันรั่วไหลด้วยประการใดๆ ลงในเขตท่า แม่น้ำ ลำคลอง ทะเล หรือทะเลสาบหรือทะเลภายในน่านน้ำไทย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปีหรือปรับตั้งแต่ 2,000 บาทถึง 20,000 บาทหรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>15</sup> อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากหลักเกณฑ์ทางกฎหมายข้างต้น เห็นได้ว่าบทบัญญัติที่ยังไม่ครอบคลุมถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะและไหล่ทวีป และบทลงโทษที่เป็นค่าปรับยังมีจำนวนที่น้อยเกินไปเมื่อเทียบกับความเสียหายที่จะเกิดขึ้นไม่ทำให้ผู้กระทำความรู้สึกเจ็บปวดทรมาน แม้ว่าจะมีการแก้ไขพระราชบัญญัตินี้ไปแล้วก็ตาม

#### ข. พระราชบัญญัติอุทยานแห่งชาติ พ.ศ.2505

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัตินี้มีขึ้นเพื่อคุ้มครองรักษาทรัพยากร ธรรมชาติที่มีอยู่ เช่น พันธุ์ไม้และของป่า สัตว์ป่า ตลอดจนทิวทัศน์ ป่าและภูเขา ให้คงอยู่ในสภาพธรรมชาติเดิม มิให้ถูกทำลายหรือเปลี่ยนแปลงไป เพื่ออำนวยประโยชน์ทั้งทางตรงและทรงอ้อมแก่รัฐและประชาชนสืบไป ทั้งนี้ บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับความเสียหายที่เกิดจากการรั่วไหลของน้ำมันจากเรือบรรทุกน้ำมันลงสู่ทะเลซึ่งได้รับความคุ้มครองตามค่านิยามในมาตรา 4 (1)(2)(3) และ(4)<sup>16</sup>ของพระราชบัญญัตินี้ ได้แก่ บทบัญญัติในหมวด 3 การคุ้มครองและดูแลรักษาอุทยานแห่งชาติตาม

<sup>12</sup>มาตรา 3

<sup>13</sup>มาตรา 139 และมาตรา 167

<sup>14</sup>มาตรา 119 ทวิ

<sup>15</sup>มาตรา 204

<sup>16</sup>มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

- (1) “ที่ดิน” หมายความว่า พื้นที่ดินทั่วไป และให้หมายความรวมถึง ภูเขา ห้วย หนอง คลอง บึง บาง ลำน้ำ ทะเลสาบ เกาะและที่ชายทะเลด้วย
- (2) “อุทยานแห่งชาติ” หมายความว่า ที่ดินที่ได้กำหนดให้เป็นอุทยานแห่งชาติตามพระราชบัญญัตินี้
- (3) “ไม้” หมายความว่า รวมถึงพันธุ์ไม้ทุกชนิดทั้งที่เป็นต้น เป็นกอ เป็นเถา ตลอดจนส่วนต่างๆ ของไม้
- (4) “สัตว์” หมายความว่า สัตว์ทุกชนิด ตลอดจนส่วนต่างๆ ของสัตว์ สิ่งที่เกิดจากสัตว์ และสิ่งที่สัตว์ทำขึ้น

มาตรา 16 (4) ซึ่งวางหลักว่า ภายในเขตอุทยานแห่งชาติ ห้ามมิให้บุคคลใดทำด้วยประการใดๆ ให้เป็นอันตรายหรือทำให้เสื่อมสภาพแก่ดิน หิน กรวด หรือทราย หากฝ่าฝืนตามมาตราดังกล่าวต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับตามมาตรา 24 ซึ่งเห็นว่า เป็นค่าเสียหายที่มีจำนวนไม่เพียงพอที่จะเยียวยาความเสียหายได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพแก่มลพิษน้ำมันที่เกิดขึ้น

#### ค. พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้เนื่องจากประเทศไทยได้เคยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศสำหรับการป้องกันเรือโดนกันในทะเล ค.ศ. 1948 และได้ตราพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2497 ขึ้นบังคับใช้เพื่ออนุวัติการให้เป็นไปตามอนุสัญญานั้น ต่อมาอนุสัญญาดังกล่าวได้ถูกยกเลิกโดยอนุสัญญาว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศสำหรับป้องกันเรือโดนกันในทะเล ค.ศ. 1972 ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2520 เป็นต้นไป ในการนี้สมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกันให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฉบับใหม่ซึ่งประเทศไทยกำลังดำเนินการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้นโดยสาระสำคัญของพระราชบัญญัติเฉพาะนี้เกี่ยวกับการจัดการจราจรทางเรือและกฎข้อบังคับให้บุคคลลากรบนเรือใช้ความระมัดระวังเพื่อให้เดินเรืออย่างปลอดภัย โดยคำนึงถึงอันตรายทั้งหลายในการเดินเรือและเรือโดนกัน

#### ง. พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัตินี้กำหนดหน้าที่ให้แก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมกำหนดมาตรการป้องกันและจัดทำแผนฉุกเฉินเพื่อแก้ไขสถานการณ์ที่เกิดขึ้นไว้ล่วงหน้าเพื่อเป็นการป้องกันแก้ไข ระวังหรือบรรเทาเหตุฉุกเฉิน หรือเหตุอันตรายจากภาวะมลพิษ<sup>17</sup> ซึ่งหมายรวมถึงการป้องกันมลพิษน้ำมันจากน้ำมันรั่วไหลของเรือบรรทุกน้ำมันด้วย

#### จ. ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำ เนื่องจากน้ำมัน พ.ศ. 2547

ปัจจุบัน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันยึดตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน พ.ศ. 2535 และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ พ.ศ. 2547 ดังกล่าวถูกแก้ไขเพิ่มเติมโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2534 มาตรา 11(8) เพื่อจัดตั้งองค์กรในการทำหน้าที่กำหนดนโยบาย และกำกับดูแลการขจัดคราบน้ำมันซึ่งระเบียบดังกล่าวได้แต่ตั้งคณะกรรมการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน (กปน.) โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานและมีอธิบดีกรมเจ้าท่าเป็นฝ่ายเลขานุการ ทั้งนี้ กปน. ได้จัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันแห่งชาติขึ้นเพื่อกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานต่างๆ เมื่อเกิดน้ำมันรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำ โดยกำหนดแนวทางในการสั่งการและขั้นตอนการประสานความร่วมมือต่างๆ ในการขจัดน้ำมันเมื่อเกิดเหตุน้ำมันรั่วไหล<sup>18</sup>

<sup>17</sup> มาตรา 11 และ 12

<sup>18</sup> ส่วนแหล่งน้ำ สำนักการคุณภาพน้ำ กรมควบคุมมลพิษ, แนวทางการป้องกันและแก้ไขน้ำมันรั่วไหล, (2554) หน้า 27-28

### 5.3.3 แนวทางในการขจัดคราบน้ำมันในประเทศไทย

ขีดความสามารถในการรับมือกับเหตุการณ์น้ำมันรั่วไหลในพื้นที่ใดๆ ควรสอดคล้องกับระดับความเสี่ยงของมลพิษน้ำมัน และภัยคุกคามต่อสิ่งอ่อนไหว เพื่อลดผลกระทบจากการรั่วไหลให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด เนื่องจากผลกระทบทางลบอาจเกิดขึ้นกับทรัพยากรธรรมชาติ สถานที่พักผ่อนหย่อนใจตามแนวชายหาดหรือที่มีทัศนียภาพสวยงาม รวมถึงการประกอบอาชีพประมงหรือเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ<sup>19</sup> โดยทั่วไป การแนวทางการขจัดคราบน้ำมันเพื่อป้องกันมิให้แพร่กระจายไปยังบริเวณใกล้เคียงได้แก่

ก. การปล่อยให้ น้ำมันลอยขึ้นชายฝั่ง จากนั้นจึงทำความสะอาดชายฝั่ง

ข. การจำกัดขอบเขตและกำจัดคราบน้ำมันโดยการใช้ทุ่นกักน้ำมันหรือ (boom) ซึ่งมีลักษณะเป็นทุ่นลอยน้ำยาวๆ เพื่อหยุดการรั่วไหล หรือปิดล้อมไม่ให้คราบน้ำมันแผ่กระจายซึ่งเป็นวิธีในการจำกัดวงการแพร่กระจายคราบน้ำมัน

ค. การใช้เครื่องดูดคราบน้ำมัน (skimmer) ซึ่งเป็นเครื่องสูบน้ำแบบลอยได้ ด้วยทำการสูบน้ำคราบน้ำมันที่ลอยอยู่เหนือผิวน้ำแล้วเก็บไว้บนเรือ

ง. การปล่อยให้ น้ำมันในทะเลสลายตัวตามธรรมชาติด้วยอิทธิพลของสภาพอากาศ แต่จะต้องติดตามตรวจสอบการเคลื่อนตัวของน้ำมันด้วย

จ. การใช้สารขจัดคราบน้ำมันหรือ Oil Dispersant คือ การใช้สารเคมีซึ่งเป็นสารลดแรงตึงผิวประเภทเดียวกับสบู่ กำจัดคราบน้ำมัน โดยตัวสารดังกล่าวจะทำให้คราบน้ำมันกระจายตัวออกเป็นอนุเล็กๆ ในห้วงน้ำ และจะจมลงสู่ก้นทะเลก่อนที่จะถึงชายฝั่งทั้งนี้ อาจทำได้โดยการฉีดพ่นสารสลายคราบน้ำมันทางเรือหรือทางเครื่องบิน เพื่อให้ น้ำมันแยกเป็นอนุเล็กๆ เพื่อให้จุลินทรีย์ในทะเลเป็นตัวย่อยสลาย ซึ่งก็ต้องอาศัยแสงแดดที่จำพอสมควร

### 5.3.4 อุบัติการณ์น้ำมันรั่วไหลจากเรือบรรทุกน้ำมันดิบในขณะขนถ่ายน้ำมันดิบไปยังโรง

#### กลั่นน้ำมันของบริษัท PTTGC

จากการตรวจสอบในเบื้องต้นพบว่า ช่วงประมาณเวลา 06.50 น. วันเสาร์ที่ 27 ก.ค. ขณะเรือประเภทรือบรรทุกน้ำมันดิบขนาดใหญ่มาก (very large crude carriers: VLCCs)<sup>20</sup> ชื่อ MARAN PLATO ซึ่งเป็น สัญชาติกรีซ (Greece) มีขนาด 79,890 ตันกรอส และสามารถบรรทุกน้ำดิบได้ถึง 158,795 ตัน<sup>21</sup> เดินทางมาจากตะวันออกกลาง กำลังถ่ายน้ำมันดิบผ่านทุ่นรับน้ำมันดิบที่อยู่ห่างจากชายฝั่งท่าเรือมาบตาพุดไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ประมาณ 20 กิโลเมตร เพื่อส่งต่อมายัง โรงกลั่นน้ำมันของ บริษัท PTTGC ตั้งอยู่ที่การนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด อำเภอมือง จังหวัดระยองปรากฏว่าได้เกิดเหตุ ท่ออ่อนซึ่งเป็นท่อถ่ายรับน้ำมันดิบ ขนาด 16 นิ้ว ช่วงระหว่าง กม.ที่

<sup>19</sup> ส่วนแหล่งน้ำทะเล สำนักจัดการคุณภาพน้ำ กรมควบคุมมลพิษ, คู่มือการใช้สารเคมีขจัดคราบน้ำมัน, มปป, หน้า 4.

<sup>20</sup> คุรายนละเอียด เรือบรรทุกน้ำมันได้ ใน เชิงอรรถที่ 1.

<sup>21</sup> Maritime Connector, "MARAN PLATO - 9399507 - CRUDE OIL TANKER", from <http://maritime-connector.com/ship/maran-plato-9399507/> (retrieved on August 6, 2013).

19-20 ปริแตก ทำให้น้ำมันดิบรั่วไหลออกมา เมื่อพนักงานห้องควบคุมของบริษัท PTTGC ทราบว่าเกิดเหตุผิดปกติอีก ทั้งพบมีน้ำมันดิบเริ่มไหลออกมาจึงได้สั่งหยุดการส่งน้ำมัน พร้อมควบคุมสถานการณ์ด้วยการปิดวาล์วส่งจ่ายน้ำมันทันทีเพื่อไม่ให้มีการรั่วเพิ่มเติม แต่น้ำมันดิบเกือบ 50 ตัน หรือประมาณ 50,000 ลิตร ได้ไหลทะลักสู่ทะเลอ่าวไทย<sup>22</sup>

ในช่วงแรก น้ำมันดิบแพร่กระจายเป็นวงกว้างเป็นรูป “ตัววี” มีระยะทางยาว 1.5 ไมล์ คราบน้ำมันดิบมีความหนาตัว 20-30 ซม. หลังเกิดเหตุสร้างความตื่นตระหนกให้กับผู้เกี่ยวข้องเป็นอย่างมาก เบื้องต้นทางบริษัทฯ ได้นำเรือฉีดพ่นน้ำยาขจัดคราบน้ำมัน 4 ลำ ออกปฏิบัติการพร้อม (ขนน้ำยาเคมีขจัดคราบน้ำมัน Oil SILICON NSTYPE2/3 ไปกว่า 35,000 ลิตร) โดยมีเรือสนับสนุนอีก 3 ลำ มาช่วยวิ่งวนให้น้ำมันดิบทำปฏิกิริยากับน้ำยาขจัดคราบน้ำมันอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งใช้ทุ่นกักน้ำมัน(Boom) ความยาว 200 เมตร ปล่อยทุ่นลอยล้อมรอบบริเวณคราบน้ำมันดิบไม่ให้กระจายเป็นวงกว้าง นอกจากจำกัดวงในการแพร่กระจายแล้วยังให้ง่ายต่อการขจัดคราบน้ำมันดิบถึงแม้ในช่วงแรกสามารถควบคุมการกระจายตัวของน้ำมันดิบได้ในวงจำกัด และฉีดน้ำยาเคมีสลายคราบน้ำมันดิบจนเหลือเพียง 5% หรือประมาณ 3,500 ลิตรแต่ด้วยสถานการณ์ภูมิอากาศภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ท้องทะเลค่อนข้างมีคลื่นลมแรงจึงยากต่อการควบคุม ทำให้คราบน้ำมันดิบ ความหนาตัว 20-30 ซม. มีลักษณะเป็นสีดำหนา ถูกคลื่นตีแผ่เป็นวงกว้างในลักษณะคล้ายฟิล์มบาง ๆ เล็ดลอดออกมาจากแนวบูม (ทุ่นกั้น) แล้วถูกคลื่นซัดเข้าไปทางฝั่งด้านทิศตะวันตกของเกาะเสม็ดในวันที่ 29 กรกฎาคม 2556 คราบน้ำมันดิบเริ่มทะลักเข้าสู่ชายหาดทรายของอ่าวพร้าว สภาพหาดทรายสีขาวที่เคยสวยงามเต็มไปด้วยคราบน้ำมันดิบเป็นแนวยาวกว่า 600 เมตร นอกจากนี้น้ำทะเลบริเวณอ่าวพร้าวมีคราบน้ำมันดิบหนาแน่นเต็มไปหมดส่งกลิ่นเหม็นตลบ สร้างความตื่นตระหนกตกใจให้กับบรรดานักท่องเที่ยว และประชาชนที่อยู่บนเกาะเสม็ด รวมไปถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพราะไม่มีใครคาดคิดว่า คราบน้ำมันดิบจะกระจายมาถึงชายหาดท่องเที่ยวชื่อดังของประเทศไทย ทำให้ผู้ว่าราชการจังหวัดระยองประกาศให้บริเวณอ่าวพร้าวเป็นเขตพื้นที่ภัยพิบัติทางทะเล<sup>23</sup>

นอกจากนี้ น้ำมันดิบยังเปื้อนทรายเต็มชายหาด มีการระดมกำลังทั้งฝ่ายปกครอง ทหารเรือ เจ้าหน้าที่จากอีกหลายหน่วยงานไม่ว่าจะเป็น กรมควบคุมมลพิษ กรมประมง ฯลฯ กว่า 600 คนต่างถูกส่งเข้าไปในพื้นที่บนเกาะเสม็ด ระดมกำลังช่วยกันเก็บคราบน้ำมัน ทั้งใช้เครื่องไกวดูดคราบน้ำมันดิบเก็บใส่ถัง ใช้กระดาดซัดน้ำมันตามชายหาด และใช้เครื่องฉีดน้ำทำความสะอาดกำจัดคราบน้ำมันตามซอกหิน ล่าสุดยังประสานงานขอคำแนะนำจากหน่วยงานขจัดคราบน้ำมันสากลจากประเทศสิงคโปร์ ส่งผู้เชี่ยวชาญเดินทางมาช่วยเหลือเพิ่มเติม<sup>24</sup> รวมถึงการใช้รถแทรกเตอร์ตักทรายที่ปนเปื้อนคราบน้ำมันออกไปจากชายหาดด้วย ทั้งนี้ความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมทะเลบริเวณที่เกิดการรั่วไหลและค่าเสียหายในการกำจัดคราบน้ำมันยังไม่สามารถประเมินเป็นมูลค่าได้

<sup>22</sup> เติลนิวัสส์, “บทเรียนน้ำมันดิบรั่วไหลสู่ทะเลสะท้อนประสิทธิภาพแก้ปัญหาวิกฤติ”, from <http://www.dailynews.co.th/article/5832/222908> (retrieved on August 6, 2013).

<sup>23</sup> เฟิงอ้าง.

<sup>24</sup> เฟิงอ้าง.



## 6. บทส่งท้าย

มาตรการทางกฎหมายในการป้องกันมลพิษน้ำมันจากน้ำมันรั่วไหลของเรือบรรทุกน้ำมัน เป็นมาตรการที่ดีที่สุดในการอนุรักษ์และคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล เนื่องจากน้ำมันดิบเป็นสิ่งย่อยสลายได้ยาก และสารพิษของน้ำมันดิบสามารถสะสมในธรรมชาติได้เป็นเวลานาน ดังนั้น การเตรียมแผนและมาตรการทางกฎหมายในการป้องกันที่ต้นเหตุ คือ เรือบรรทุกน้ำมันจึงเป็นทางออกที่เหมาะสมที่สุดประการหนึ่ง

เมื่อพิจารณาจากอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องเห็นได้ว่ายังไม่มีมาตรการทางกฎหมายระหว่างประเทศในการป้องกันน้ำมันรั่วไหลจากสงครามและการก่อการร้ายแต่อย่างใดและเมื่อพิจารณาจากพันธกรณีระหว่างประเทศตามอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันมลพิษน้ำมันจากน้ำมันรั่วไหลของเรือบรรทุกน้ำมันข้างต้น ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาระหว่างประเทศทุกฉบับดังกล่าวทั้งสิ้น และแล้วแต่มีผลใช้บังคับแล้ว ดังนั้น ประเทศไทยย่อมมีพันธกรณีระหว่างประเทศตามอนุสัญญาและผูกพันที่จะต้องทำให้กฎหมายภายในของตนสอดคล้องกับอนุสัญญาที่ตนได้เข้าเป็นภาคี หรืออนุวัติการให้เป็นกฎหมายภายใน

สำหรับประเทศไทย แม้ว่าจะมีการกำหนดมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องและดำเนินการปรับปรุงกฎหมายให้ทันสมัยยิ่งขึ้น หน่วยงานของรัฐที่ทำหน้าที่บังคับใช้กฎหมายมีส่วนสำคัญอย่างยิ่งในการป้องกันมลพิษน้ำมันจากน้ำมันรั่วไหลของเรือบรรทุกน้ำมัน ในกรณีที่เกิดจากการกระทำของมนุษย์โดยจงใจนั้น เช่น การปล่อยทิ้งและการลักลอบทิ้งเท ย่อมสามารถทำได้โดยเตรียมและจัดให้มีอุปกรณ์รองรับของเสียในท่าเรือเขตท่าเรือ 5 เขต เช่น เขตท่าเรือกรุงเทพฯ เขตท่าเรือศรีราชา เขตท่าเรือมาบตาพุด เขตท่าเรือสงขลา และเขตท่าเรือภูเก็ต เป็นเขตที่ต้องจัดการบริการจัดเก็บและบำบัดของเสียจากเรือภายใต้กฎระเบียบของกรมเจ้าท่า รวมถึงกำหนดและจัดทำแผนที่เขตความเสี่ยงต่อน้ำมันรั่วไหล เป็นต้น ส่วนในกรณีที่เกิดจากการกระทำโดยไม่จงใจ เช่น เรือบรรทุกน้ำมันเกยตื้น เรือบรรทุกน้ำมันโดนกัน เป็นต้น ควรจัดทำแผนจัดการจรรยาทางทะเลให้มีความทันสมัยและสามารถใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ในบริเวณที่มีการจราจรที่คับคั่ง นอกจากนี้ความร่วมมือระหว่างรัฐ ภาคเอกชนและภาคประชาชนที่เกี่ยวข้องก็มีส่วนส่งเสริมและสนับสนุนให้มาตรการทางกฎหมายในการป้องกันมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น กล่าว การที่หน่วยงานที่รับผิดชอบเข้ามาดูแลและตรวจสอบการปฏิบัติตามกฎหมายภายในของเรือบรรทุกน้ำมันอย่างจริงจัง รวมถึงผู้ประกอบการและผู้ผลิตน้ำมันที่ต้องใช้เรือบรรทุกน้ำมันต้องตระหนักและมีความรับผิดชอบต่อสังคมร่วมกัน โดยคำนึงถึงผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมและฝึกอบรมและให้ความรู้แก่ประชาชนเกี่ยวกับความเสียหายและการป้องกันและควบคุมมลพิษน้ำมันในทะเล เพื่อประชาชนในท้องถิ่นมีความตื่นตัวและตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาเพื่อเฝ้าระวังและตรวจสอบเหตุการณ์น้ำมันรั่ว ไหลในทะเลจากเรือบรรทุกน้ำมัน เป็นต้น หากประเทศไทยมีมาตรการทางกฎหมายและการใช้บังคับที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นปัญหาน้ำมันรั่วไหลจากเรือบรรทุกน้ำมันย่อมลดน้อยลง

อย่างไรก็ดี เมื่อพิจารณากฎหมายภายในของประเทศไทยในแต่ละฉบับ ผู้เขียนเห็นว่า จำเป็นต้องแก้ไขส่วนที่ล้าสมัยให้มีความทันสมัยมากยิ่งขึ้น เช่น การขยายขอบเขตในการใช้บังคับกฎหมายซึ่งแต่เดิมใช้บังคับเฉพาะภายในน่านน้ำภายใน ทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่องเท่านั้น โดยอาจแก้ไขเพิ่มเติมให้ขยายไปถึงเขตเศรษฐกิจเฉพาะและไหล่ทวีปด้วยเพื่อสอดคล้องกับพันธกรณีระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคีโดยเฉพาะเขตอำนาจแห่งชาติตาม

อนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 รวมถึงแก้ไขบทลงโทษในพระราชบัญญัติ โดยเฉพาะโทษปรับให้มีมูลค่าที่สูงยิ่งขึ้นเพื่อป้องกันมิให้เกิดการฝ่าฝืนเนื่องจากเกิดความรู้สึกเกรงกลัวนั่นเอง และหากมีอนุสัญญาฉบับใหม่ๆ เกิดขึ้น แต่ประเทศไทยยังมิได้เข้าเป็นภาคีก็อาจใช้แนวทางเดียวกับพระราชบัญญัติว่าด้วยมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1990 สหรัฐอเมริกาที่ออกกฎหมายภายในของตนให้สอดคล้องกับอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องแม้จะมีได้เป็นภาคีในอนุสัญญาฉบับนั้นแต่อย่างไรก็ตาม รวมถึงควรออกกฎหมายภายในให้เกิดความชัดเจนเกี่ยวกับการชดเชยและเยียวยาความเสียหายเกิดขึ้นด้วย และกำหนดบุคคลที่ต้งรับผิดชอบมลพิษเช่นว่านี้ และมีขอบเขตความรับผิดชอบเพียงใด ตลอดจนการจัดตั้งกองทุนเพื่อเยียวยาและฟื้นฟูความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลเพื่อช่วยดูแล รักษาและตรวจสอบสถานที่เกิดมลพิษภายหลังจากเกิดอุบัติเหตุเช่นว่านี้ให้กลับมามีสภาพเดิมหรือใกล้เคียงกับสภาพเดิมให้มากที่สุด เป็นต้น

และจากอุบัติเหตุการณ์น้ำมันรั่วไหลจากเรือบรรทุกน้ำมันดิบในขณะขนถ่ายน้ำมันดิบไปยังโรงกลั่นน้ำมันของบริษัท PTTGC เนื่องจากท่ออ่อนที่ใช้ในการลำเลียงน้ำมันไปยังท่อที่จะส่งไปยังโรงกลั่นน้ำมันเกิดการปริแตกนั้น คงเป็นอุทาหรณ์ให้ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนตระหนักถึงความเสียหายร้ายแรงต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล เศรษฐกิจและสังคม ที่เกิดขึ้นจากน้ำมันรั่วไหลมากยิ่งขึ้น และการชดเชยความเสียหายให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบต้องเป็นธรรมและทั่วถึง ปัญหาที่เกิดขึ้นก็คือ กฎหมายใดให้อำนาจชดเชยความเสียหายโดยกำหนดเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นตัวตั้ง มิใช่เอาวงเงินงบประมาณหรือเงินประกันที่มีอยู่เป็นหลักในการพิจารณาชดเชยความเสียหายแก่ผู้ได้รับผลกระทบ แม้ว่าสามารถกำจัดคราบน้ำมันออกจากทะเลและชายหาดได้อย่างรวดเร็วโดยอาศัยการฉีดพ่นสารเคมีกำจัดคราบน้ำมันในทะเล ปัญหาคือ สารพิษที่อยู่ในสารเคมีกำจัดคราบน้ำมันนั้นจะส่งผลกระทบในระยะยาวต่อระบบนิเวศของทะเล ชายหาด และชีวิตร่างกายของมนุษย์ในอนาคตหรือไม่ เพียงคำยืนยันของการใช้สารกำจัดคราบน้ำมันดังกล่าวว่าเป็นพิษน้อยกว่าน้ำมันดิบเชื่อถือได้หรือไม่ สิ่งนี้คงต้องอาศัยเวลาพิสูจน์กัน อย่างไรก็ตาม เหนือสิ่งอื่นใดทางที่ดีที่สุดมิให้เกิดขึ้นน้ำมันรั่วไหลก็คือ การป้องกันไว้ก่อนด้วยมาตรการทางกฎหมายของไทยที่เข้มงวด ครอบคลุม และครบถ้วนตามพันธกรณีระหว่างประเทศ หากเกิดการรั่วไหลแล้ว รัฐต้องมีแนวทางในการป้องกันมิให้ความเสียหายจากมลพิษดังกล่าวขยายบริเวณนั่นเอง จึงจะถือเป็นมาตรการในการป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันจากเรือบรรทุกน้ำมันได้อย่างมีประสิทธิภาพ