

กระทู้ถามที่ ๐๑๓ (ร.)

วุฒิสภา

๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

เรื่อง การรั่วไหลของน้ำมันดิบกลางทะเล

กราบเรียน ประธานวุฒิสภา

ข้าพเจ้าขอตั้งกระทู้ถาม ถาพนายกรัฐมนตรี ดังต่อไปนี้

เหตุการณ์น้ำมันรั่วไหลในทะเลอ่าวไทยถือเป็นเรื่องใหญ่ และมีผู้สนใจติดตามใกล้ชิดเพราะเป็นภัยพิบัติสำคัญที่ส่งผลกระทบต่ออีกหลายด้านที่สำคัญต้องใช้เวลาก่อนในการเยียวยา พื้นที่ความเสียหายที่เกิดขึ้น ก่อนหน้านี้เมื่อวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๕๖ เกิดน้ำมันดิบรั่วไหล ขณะที่เรือบรรทุกน้ำมันกำลังถ่ายน้ำมันดิบมายังโรงกลั่นที่จังหวัดระยองห่างจากชายฝั่งท่าเรือมาตาพุด ระยะทาง ๒๐ กิโลเมตร ทำให้อ่าวพร้าว เกาะเสม็ด ถูกประกาศเป็นพื้นที่ประสบภัยพิบัติทางทะเล ส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศอย่างมหาดศาล การท่องเที่ยว ชาวประมงพื้นบ้าน ผู้ประกอบการต่างได้รับผลกระทบ เกิดความเสียหายกันทั่วหน้า โดยยังไม่มี การป้องกันแก้ไขอย่างเป็นรูปธรรม และเมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๖๕ ก็เกิดเหตุการณ์น้ำมันดิบรั่วไหลของบริษัท สตาร์ ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด (มหาชน) หรือ SPRC บริเวณทุ่น SPM ในขณะที่ถ่ายน้ำมันดิบจากเรือ บริเวณทุ่นผูกเรือน้ำลึกแบบทุ่นเดี่ยวกลางทะเล ผ่านท่ออ่อนใต้ทะเล ความยาว ๑๖ กิโลเมตร เพื่อขึ้นฝั่งมายังท่าเรืออุตสาหกรรมมาตาพุด ทำให้เกิดความเสียหายต่อระบบนิเวศ การท่องเที่ยว ชาวประมงและประชาชนทั่วไปเป็นอันมาก จึงขอเรียนถามว่า

๑. เหตุการณ์น้ำมันดิบรั่วไหลในครั้งนี้ สาเหตุเกิดจากอะไร มีปริมาณน้ำมันดิบรั่วไหลจำนวนเท่าใด

๒. ผลกระทบที่เกิดขึ้นครั้งนี้ มีอะไรบ้าง มีความเสียหายมูลค่าเท่าใด ใช้เวลาฟื้นฟูให้กลับมาอยู่ในสภาพเดิมเพียงใด

๓. มีหน่วยงานใดเข้ามาแก้ไขสถานการณ์ดังกล่าว มีค่าใช้จ่ายรวมเป็นเงินเท่าใด และเมื่อรวมกับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากผลกระทบ รวมค่าใช้จ่ายการฟื้นฟู และเยียวยาเป็นเงินจำนวนเท่าใด

๔. ค่าใช้จ่าย ค่าเสียหาย ค่าเยียวยา ค่าฟื้นฟู และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกิดขึ้น จะเรียกร้องจากฝ่ายใด และคาดว่าจะได้รับชำระเมื่อใด

๕. หน่วยงานใดเป็นฝ่ายตรวจสอบความปลอดภัยและมาตรฐานการปฏิบัติงานตามมาตรฐานสากล และมีขั้นตอนวิธีการตรวจสอบอย่างไร

๖. เหตุการณ์น้ำมันดิบรั่วไหล เมื่อวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๕๖ ที่ผ่านมามีความเสียหายอย่างไร ได้มีการแก้ไขและป้องกันอย่างไร

๗. การถ่ายน้ำมันกลางทะเลของไทยในปัจจุบันมีมาตรฐานความปลอดภัยอย่างไร และมาตรฐานความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลเป็นอย่างไร เพื่อป้องกันมิให้เกิดการรั่วไหลของน้ำมันกลางทะเลได้อย่างสมบูรณ์

๘. ลักษณะการถ่ายน้ำมันกลางทะเลเปรียบเทียบกับ การถ่ายน้ำมันชายฝั่งมีข้อแตกต่างกันอย่างไร และถ้าหากต้องเปลี่ยนมาทำการถ่ายน้ำมันชายฝั่งสามารถทำได้หรือไม่ มีข้อจำกัดอย่างไร ขอให้ตอบในราชกิจจานุเบกษา

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

สุรเดช จิรัฐิติเจริญ

สมาชิกรัฐสภา

คำตอบกระทู้ถามที่ ๐๑๓ (ร.)

ของ นายสุรเดช จิรฐิติเจริญ สมาชิกวุฒิสภา
เรื่อง การรั่วไหลของน้ำมันดิบกลางทะเล

ข้าพเจ้า พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ขอตอบกระทู้ถาม เรื่อง การรั่วไหลของน้ำมันดิบกลางทะเล ของท่านสมาชิกผู้มีความเกียรติที่ได้รับรายงานจากกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงคมนาคม กระทรวงอุตสาหกรรม ดังนี้

คำตอบข้อที่ ๑

จากข้อมูลของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงคมนาคม และกระทรวงอุตสาหกรรม ทราบว่า เหตุการณ์มีน้ำมันดิบรั่วไหลจากท่อใต้ทะเลของทุ่นรับน้ำมันดิบของบริษัท สตาร์ ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด (มหาชน) อยู่ห่างจากฝั่งท่าเรือมาตาพุด จังหวัดระยอง ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ประมาณ ๒๐ กิโลเมตร ตั้งแต่เวลา ๒๑.๐๖ นาฬิกา ของวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๖๕ โดยบริษัท สตาร์ ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด (มหาชน) ได้รายงานกรมควบคุมมลพิษในครั้งแรกว่ามีน้ำมันรั่วไหลประมาณ ๔๐๐,๐๐๐ ลิตร สาเหตุเกิดจากการรั่วของท่ออ่อน (ทุ่น SPM) ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางขนาด ๒๔ นิ้ว และบริษัท สตาร์ ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด (มหาชน) ได้มีแถลงการณ์ ฉบับที่ ๑๑ ลงวันที่ ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ ระบุว่า จากการคำนวณล่าสุด ปริมาณน้ำมันดิบที่รั่วไหลโดยประมาณอยู่ ๓๙ ตัน (๔๗,๐๐๐ ลิตร)

คำตอบข้อที่ ๒

จากข้อมูลของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงคมนาคม และกระทรวงอุตสาหกรรม ทราบว่า ได้ติดตามตรวจสอบผลกระทบของน้ำมันรั่วไหลต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่เกิดเหตุรวมถึงการลาดตระเวนทางบกและทางเรืออย่างต่อเนื่อง นับตั้งแต่วันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๖๕ ถึงวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ พบว่า

๑. แหล่งปะการัง บริเวณอ่าวพร้าว เขาแหลมหญ้า อ่าวปลาตัม อ่าวลุงดำ อ่าวกิวหน้าไม่พบคราบน้ำมันและตะกอนน้ำมันบนผิวโคโลนีปะการังและในมวลน้ำทะเล ปะการัง รวมถึงสิ่งมีชีวิตและปลาในแนวปะการังมีสภาพปกติ

๒. สิ่งมีชีวิตบนหาดทราย จากการติดตาม ประเมินผลกระทบของน้ำมันต่อสิ่งมีชีวิตบริเวณลานหินขาว - หาดแม่รำพึง ที่มีน้ำมันพัดเข้าสู่ชายหาด พบว่ามีคราบน้ำมันสีดำปนเปื้อนในสัตว์น้ำบริเวณชายหาดและโขดหิน เช่น ปูทหาร และหอยเสียบ เป็นบางส่วน สำหรับสัตว์น้ำชนิดอื่น ๆ บริเวณชายหาด และที่อาศัยในทะเล ไม่พบการปนเปื้อนของน้ำมัน

๓. คุณภาพสิ่งแวดล้อม ได้แก่ น้ำทะเล ดินตะกอน และการสะสมของสารมลพิษในสัตว์น้ำสรุปได้ ดังนี้

๓.๑ น้ำทะเล

คุณภาพน้ำทะเลทั่วไป ได้แก่ อุณหภูมิ ความเค็ม ความเป็นกรดและด่าง ออกซิเจนละลายน้ำ และความโปร่งใส บริเวณแนวชายฝั่ง แนวปะการัง และแหล่งหญ้าทะเล มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำทะเลประเภทที่ ๑ (เพื่อการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ) และประเภทที่ ๒ (เพื่อการอนุรักษ์แหล่งปะการัง)

สารปิโตรเลียมไฮโดรคาร์บอนรวมในน้ำทะเล

- ช่วงวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๕ ที่มีน้ำมันเข้าสู่ชายฝั่ง สารปิโตรเลียมไฮโดรคาร์บอนรวม ในน้ำทะเล บริเวณหาดแม่รำพึง (คลองห้วยจรด) มีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำทะเล ประเภทที่ ๔ (เพื่อการนันทนาการ) ที่กำหนดไม่ให้มีค่าเกิน ๑ ไมโครกรัมต่อลิตร

- ช่วงวันที่ ๑๑ - ๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ สารปิโตรเลียมไฮโดรคาร์บอนรวม ในน้ำทะเล บริเวณหาดแม่รำพึง (คลองห้วยจรด) มีค่าลดลงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

- ช่วงวันที่ ๑๔ - ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ สารปิโตรเลียมไฮโดรคาร์บอนรวม ในน้ำทะเลบริเวณหาดแม่รำพึง (คลองห้วยจรด) มีค่าสูงขึ้นอีกครั้ง และเกินเกณฑ์มาตรฐาน คาดว่า มีสาเหตุมาจากการรั่วไหลของน้ำมัน ครั้งที่ ๒ ประกอบกับการละลายของน้ำมันออกมาจากพื้นทรายหรือดินตะกอนของบริเวณดังกล่าว

๓.๒ ดินตะกอน

สารปิโตรเลียมไฮโดรคาร์บอนรวมในดินตะกอน

ช่วงวันที่ ๓ - ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ หลังจากที่เกิดเหตุน้ำมันรั่วไหล กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ได้ติดตามประเมินสารปิโตรเลียมไฮโดรคาร์บอนในดินตะกอน พบว่าดินตะกอนบริเวณที่อยู่ใกล้จุดเกิดเหตุ น้ำมันรั่วไหลมีค่าของสารปิโตรเลียมไฮโดรคาร์บอนสูงกว่าบริเวณอื่น ๆ ที่อยู่ห่างออกไป

๓.๓ สัตว์น้ำ

โลหะหนักในสัตว์น้ำ

เมื่อวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ หลังจากที่เกิดเหตุ น้ำมันรั่วไหล กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งได้ติดตามประเมินผลกระทบของน้ำมันต่อสัตว์น้ำ โดยตรวจสอบการสะสมของโลหะหนักในปลา ได้แก่ สารปรอทในปลาที่อาศัยบริเวณหน้าดิน และว่ายอยู่กลางน้ำ ในบริเวณที่ได้รับผลกระทบจากน้ำมันพบว่าสารปรอทในปลาทั้งสองกลุ่มมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานอาหารที่มีสารปนเปื้อนที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๐.๕ มิลลิกรัมต่อกิโลกรัม การสะสมในปลาทะเลที่อาศัยบริเวณหน้าดินมีการสะสมมากกว่าปลาที่ว่ายอยู่กลางน้ำ

อย่างไรก็ตามกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งกำลังศึกษาผลกระทบของน้ำมันต่อทรัพยากรทางทะเลในระยะกลาง และระยะยาวต่อไป

คำตอบข้อที่ ๓

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และกระทรวงคมนาคม รายงานว่า อาศัยอำนาจตามความในข้อ ๑๐ แห่งระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน พ.ศ. ๒๕๓๘ คณะกรรมการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน (กปน.) ได้จัดทำแผนป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันแห่งชาติ เพื่อนำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในแผนป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันแห่งชาติ โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ศูนย์ประสานงาน มีกรมเจ้าท่ารับผิดชอบ และศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการดำเนินการโดยกรมเจ้าท่าหรือกองทัพเรือ ประกอบด้วย ตัวแทนจากหน่วยปฏิบัติการและหน่วยสนับสนุนที่ผู้อำนวยการศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการเห็นว่าจำเป็น โดยมีผู้อำนวยการศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการเป็นผู้ประสานสั่งการหน่วยปฏิบัติในพื้นที่ที่เกิดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน ภายใต้ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการมีหน่วยงานปฏิบัติการ ได้แก่ กรมเจ้าท่า กองทัพเรือ จังหวัดในพื้นที่เกิดเหตุ กรุงเทพมหานคร และสมาคมอนุรักษ์สภาพแวดล้อมของกลุ่มอุตสาหกรรมน้ำมัน ส่วนหน่วยงานสนับสนุน ประกอบด้วย กองทัพอากาศ กองทัพบก กองบังคับการตำรวจน้ำ กรมการขนส่งทางอากาศ กรมอุตุนิยมวิทยา สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรมควบคุมมลพิษ กรมประมง กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมศุลกากร กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กรมบัญชีกลาง สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กรมฝนหลวงและการบินเกษตร กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (สำนักเลขาธิการป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน) กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ กรมโรงงานอุตสาหกรรม การท่าเรือแห่งประเทศไทย การสื่อสารแห่งประเทศไทย การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และเอกชนอื่นที่เกี่ยวข้อง

ขณะนี้ คณะกรรมการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน (กปน.) โดยกรมเจ้าท่า กำลังแต่งตั้งคณะอนุกรรมการฟื้นฟูและประเมินค่าความเสียหายต่อสภาพแวดล้อมอันเนื่องมาจากน้ำมัน ซึ่งประกอบด้วย ตัวแทนจากจังหวัด กรมเจ้าท่า กองทัพเรือ กรมควบคุมมลพิษ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าและพันธุ์พืช กรมประมง กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และอื่น ๆ ตามความจำเป็น เพื่อจัดเตรียมแผนปฏิบัติการฟื้นฟูและชดเชยความเสียหายต่อสภาพแวดล้อมของพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากคราบน้ำมัน เมื่อทราบความเสียหายและผลกระทบแล้วจะใช้หลักผู้ก่อให้เกิดมลพิษเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย ในการฟื้นฟูและชดเชยความเสียหายต่อสภาพแวดล้อมของพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการรั่วไหลของน้ำมันต่อไป ปัจจุบันบริษัท สตาร์ ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด (มหาชน) ได้มีการจ่ายเงินบางส่วนให้หน่วยงานราชการที่เข้าร่วมแก้ไขปัญหาแล้ว และมีการทยอยจ่ายชดเชยค่าเสียหายให้กับผู้ที่ได้รับผลกระทบตามลำดับ

คำตอบข้อที่ ๔

จากข้อมูลของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงคมนาคม และกระทรวงอุตสาหกรรม ทราบว่า อุทยานแห่งชาติเขาแหลมหญ้า - หมู่เกาะเสม็ด ได้แจ้งความร้องทุกข์กับทางบริษัท สตาร์ ปีโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด (มหาชน) ตามความผิดพระราชบัญญัติอุทยานแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๑๙ (๑) (๒) (๓) (๔), ๔๑, ๔๒, ๔๓ และพระราชบัญญัติส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๖๙, ๙๗ เพื่อดำเนินคดีตามกฎหมาย กรณีเหตุการณ์คราบน้ำมันดิบพัดเข้าสู่บริเวณชายหาดแม่รำพึง ตำบลตะพง อำเภอเมืองระยอง จังหวัดระยอง ในเขตอุทยานแห่งชาติเขาแหลมหญ้า - หมู่เกาะเสม็ด คิดเป็นพื้นที่ความเสียหาย ๑๔๙-๐-๗๙ ไร่ และกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าและพันธุ์พืช จะคิดคำนวณมูลค่าความเสียหายของทรัพยากรธรรมชาติที่ถูกทำลาย สูญหายหรือเสียหายในอุทยานแห่งชาติ เพื่อให้บริษัท สตาร์ ปีโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด (มหาชน) รับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายให้แก่รัฐตามมูลค่าทั้งหมดของทรัพยากรธรรมชาติที่ถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหายไป ตามมาตรา ๔๐ แห่งพระราชบัญญัติอุทยานแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๒ และจังหวัดระยองได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับ ติดตาม และคณะทำงานประสานการดำเนินการชดใช้ค่าเสียหายระหว่างบริษัท สตาร์ ปีโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด (มหาชน) กับผู้ได้รับผลกระทบจากกรณีเหตุการณ์น้ำมันดิบของบริษัท สตาร์ ปีโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด (มหาชน) รั่วไหล เพื่อให้การช่วยเหลือหรือการชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีดังกล่าวแก่ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทั้งภาคประมง ธุรกิจท่องเที่ยว ผู้ประกอบการบริเวณชายหาด ประกอบด้วย คณะทำงาน ๔ คณะ ดังนี้

๑. คณะทำงานชุดที่ ๑ ด้านกลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจโรงแรม ที่พักและร้านอาหาร ประกอบด้วย ท้องเที่ยวและกีฬาจังหวัดระยอง เป็นหัวหน้าคณะทำงาน หัวหน้าอุทยานแห่งชาติเขาแหลมหญ้า - หมู่เกาะเสม็ด เป็นคณะทำงาน

๒. คณะทำงานชุดที่ ๒ ด้านกลุ่มประมง

๓. คณะทำงานชุดที่ ๓ ด้านสุขภาพ

๔. คณะทำงานชุดที่ ๔ ด้านกลุ่มผู้ประกอบการอาชีพสาขาต่าง ๆ ประกอบด้วย ปลัดจังหวัดระยอง เป็นหัวหน้าคณะทำงาน หัวหน้าอุทยานแห่งชาติเขาแหลมหญ้า - หมู่เกาะเสม็ด เป็นคณะทำงาน

บริษัท สตาร์ ปีโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น โดยเริ่มจ่ายเงินเยียวยาให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบในวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ ทั้งนี้ จากข้อมูล ณ วันที่ ๑ เมษายน ๒๕๖๕ ได้ดำเนินการจ่ายเงินช่วยเหลือให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบกลุ่มประมงพื้นบ้านและกลุ่มประมง จำนวน ๒,๖๖๙ ลำ เป็นจำนวนเงิน ๑๑๙.๙๗ ล้านบาท อาชีพอื่น ๆ จำนวน ๒,๘๙๒ ราย เป็นเงินจำนวน ๔๒.๕๘ ล้านบาท กลุ่มโรงแรม ท้องเที่ยว ร้านอาหาร จำนวน ๘๓ ราย เป็นเงินจำนวน ๑๗.๒๔ ล้านบาท รวมเป็นเงินที่ชำระทั้งสิ้น ๑๗๙.๘๐ ล้านบาท

คำตอบข้อที่ ๕

จากข้อมูลของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และกระทรวงคมนาคม ทราบว่า สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านอุตสาหกรรมกลั่นน้ำมัน ปิโตรเลียม ปิโตรเคมี และแยกหรือแปรสภาพก๊าซธรรมชาติ เป็นผู้พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเมื่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านอุตสาหกรรมกลั่นน้ำมัน ปิโตรเลียม ปิโตรเคมี และแยกหรือแปรสภาพก๊าซธรรมชาติดังกล่าวผ่านการพิจารณาแล้ว กรมเจ้าท่า และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง จะเป็นหน่วยงานตรวจสอบความปลอดภัยและมาตรฐานการปฏิบัติงานตามมาตรฐานที่สำคัญ นอกจากนี้ ยังมีการควบคุมด้วยกฎกระทรวง ระบบการขนส่งน้ำมันทางท่อ พ.ศ. ๒๕๖๔ ภายใต้พระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๔๒ ในส่วนของกรมเจ้าท่าในฐานะหน่วยงานผู้อนุญาต ให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ มีหน้าที่พิจารณาผลการตรวจสอบความมั่นคงแข็งแรงของทุ่นรับน้ำมัน โดยวิศวกรก่อนอนุญาตให้ใช้ทุ่นรับน้ำมันเป็นประจำทุกปี โดยพิจารณาที่โครงสร้างของตัวทุ่นรับน้ำมัน มีความมั่นคงแข็งแรงเป็นไปตามมาตรฐาน สามารถยึดโยงเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ได้อย่างปลอดภัย นอกจากนี้ ยังมีการควบคุมด้วยกฎกระทรวงระบบการขนส่งน้ำมันทางท่อ พ.ศ. ๒๕๖๔ ภายใต้พระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๔๒ ส่วนท่อทางสำหรับขนถ่ายน้ำมันเป็นหน้าที่ของกรมธุรกิจพลังงานในการพิจารณาตรวจสอบและควบคุมดูแล

คำตอบข้อที่ ๖

จากข้อมูลของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และกระทรวงคมนาคม ทราบว่า เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๕๖ เวลา ๐๖.๕๐ นาฬิกา เกิดเหตุน้ำมันดิบรั่วประมาณ ๕๐,๐๐๐ ลิตร บริเวณทุ่นรับน้ำมันดิบที่อยู่ห่างจากชายฝั่งท่าเรือมาบตาพุดไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ประมาณ ๒๐ กิโลเมตร คราบน้ำมันดิบขึ้นฝั่งบริเวณอ่าวพร้าว เกาะเสม็ด ของค่าวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๖ และในวันต่อมามีภาพถ่ายดาวเทียมแสดงให้เห็นถึงคราบน้ำมันที่เป็นฟิล์มบาง ๆ ด้านเหนือของเกาะเสม็ดและอ่าวบ้านเพ เกาะขามและเกาะกุกู้ ภายหลังเกิดเหตุการณ์มีการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น โดยใช้สารขจัดคราบน้ำมัน ฟันน้ำยาละลายคราบน้ำมัน รวมประมาณ ๓๒,๐๐๐ ลิตร ซึ่งน้ำมันถูกขจัดขึ้นบริเวณอ่าวพร้าว เกาะเสม็ด ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในบริเวณที่ได้รับผลกระทบและพื้นที่ใกล้เคียง ประกอบด้วย แนวปะการัง ๓,๑๔๑ ไร่ แหล่งหญ้าทะเล ๓,๘๕๐ ไร่ ระบบนิเวศป่าชายเลน ๘,๗๒๕ ไร่ ชายหาด หาดหิน ทรัพยากรสัตว์น้ำ อุทยานแห่งชาติเขาแหลมหญ้า-หมู่เกาะเสม็ด และสัตว์ทะเลหายาก เช่น เต่าทะเล โลมา พะยูนและฉลามวาฬ โดยจากการประเมินผลกระทบเบื้องต้นพบปะการังบางโคโลนีฟอกขาวบริเวณอ่าวพร้าวและอ่าวปลาต้ม หาดหิน บริเวณอ่าวพร้าว พบคราบน้ำมันปกคลุม คุณภาพน้ำบริเวณเกาะเสม็ดและแนวชายฝั่ง ในช่วงวันที่ ๓ - ๔ สิงหาคม ๒๕๕๖ พบว่า พารามิเตอร์พื้นฐานอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำทะเล โลหะหนัก อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ยกเว้นสถานีอ่าวพร้าวและอ่าวทับทิมมีค่าปรอทเกินมาตรฐาน สำหรับปิโตรเลียม

ไฮโดรคาร์บอนเกินกว่ามาตรฐานทุกสถานี นอกจากนี้ กรมเจ้าท่าได้ออกประกาศกรมเจ้าท่าที่ ๑๓๔/๒๕๖๔ กำหนดให้เรือและท่าเรือต้องปฏิบัติตามมาตรการความปลอดภัย การป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำ เนื่องจากน้ำมัน เคมีภัณฑ์ และสารที่เป็นอันตรายประจำท่าเรือ

การแก้ไขปัญหา

หลังเกิดเหตุ วันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๕๖ บริษัท พีทีที โกลบอลเคมีคอล จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้บริหารท่ารับน้ำมันดิบ (SPM) ได้หยุดการส่งน้ำมันและควบคุมสถานการณ์ด้วยการปิดวาล์วทันที เพื่อไม่ให้มีการรั่วเพิ่ม บริษัท พีทีที โกลบอลเคมีคอล จำกัด (มหาชน) ได้ขออนุญาตใช้สารเคมี ขจัดคราบน้ำมันชนิด Oil Slickgone NS Type ๒/๓ (Dasic Slickgone๕ NS) จำนวน ๒๕,๐๐๐ ลิตร ซึ่งกรมควบคุมมลพิษได้อนุญาตให้ใช้ได้ปริมาณ ๕,๐๐๐ ลิตร โดยพิจารณาจากระยะเวลาของการรั่วไหลที่สามารถใช้สารเคมีขจัดคราบน้ำมันได้อย่างมีประสิทธิภาพ (ไม่เกิน ๔๘ ชั่วโมง) ความลึกของน้ำที่มีมากกว่า ๑๐ เมตร และเพื่อป้องกันไม่ให้คราบน้ำมันขึ้นหาดที่เกาะเสม็ดที่จะส่งผลกระทบต่อทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งที่สำคัญรวมทั้งการท่องเที่ยวของเกาะเสม็ด ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัดระยอง และมีความอ่อนไหวในระดับสูง โดยบริษัท พีทีที โกลบอลเคมีคอล จำกัด (มหาชน) ได้จัดเรือ จำนวน ๕ ลำ ร่วมกับเรือของกองทัพเรือ กรมเจ้าท่า บริษัท ไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน) ได้จัดเรืออีกจำนวน ๕ ลำ ทำการฉีดน้ำยาละลายคราบน้ำมัน และยังมีเครื่องบิน C ๑๓๐ ของบริษัท Oil Spill Response จำกัด ได้พ่นน้ำยาละลายคราบน้ำมัน รวมประมาณ ๓๒,๐๐๐ ลิตร แผนการฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เนื่องจากน้ำมันรั่วไหลในคราวปี ๒๕๕๖ มี ๒ แผนงาน ได้แก่

๑) แผนงานแก้ไขและฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ๕ กิจกรรม ได้แก่ (๑) การฟื้นฟูผลกระทบต่อระบบนิเวศ (๒) การฟื้นฟูผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิต (๓) การฟื้นฟูผลกระทบต่อการบริการของระบบนิเวศ (๔) การติดตามเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต และ (๕) การฟื้นฟูสภาพแวดล้อมเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนของเกาะเสม็ด มีโครงการรวม ๒๕ โครงการ

๒) แผนงานติดตามและประเมินผล เป็นการติดตามคุณภาพทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมใน ๗ โครงการ ได้แก่ โครงการติดตามประเมินผล (๑) ปัจจัยทางสมุทรศาสตร์ (๒) แนวปะการัง (๓) แหล่งหญ้าทะเล (๔) ระบบนิเวศชายหาด/หาดหิน (๕) ระบบนิเวศป่าชายเลน (๖) สัตว์ทะเลหายาก และ (๗) ด้านมลพิษ

แผนการฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มีกรอบระยะเวลาการดำเนินงาน ๕ ปี เริ่มตั้งแต่ปี ๒๕๕๖ - ๒๕๖๐ โดยโครงการส่วนใหญ่จะมีระยะเวลาดำเนินการถึงปี ๒๕๕๘ ยกเว้นโครงการที่เกี่ยวข้องกับการฟื้นฟูแนวปะการังและระบบนิเวศชายหาด/หาดหิน ซึ่งจะครอบคลุมเวลาถึงปี ๒๕๖๐ แผนการฟื้นฟู มีกรอบวงเงินงบประมาณ รวม ๒๕๕ ล้านบาท อยู่ในแผนงานแก้ไขและฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ๑๖๒ ล้านบาท และแผนงานติดตามและประเมินผล ๙๓ ล้านบาท

คำตอบข้อที่ ๗

จากข้อมูลของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และกระทรวงคมนาคม ทราบว่า สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการ พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านอุตสาหกรรมกลั่นน้ำมัน ปิโตรเลียม ปิโตรเคมี และแยกหรือแปรสภาพก๊าซธรรมชาติ โดยจะพิจารณารายละเอียดต่าง ๆ ประกอบ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล เมื่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมผ่านการพิจารณาแล้ว กรมเจ้าท่า จะเป็นหน่วยงานตรวจสอบความปลอดภัยและมาตรฐานการปฏิบัติงานตามที่กำหนดต่อไป นอกจากนี้ ยังมีการควบคุมด้วยกฎกระทรวง ระบบการขนส่งน้ำมันทางท่อ พ.ศ. ๒๕๖๔ ภายใต้พระราชบัญญัติ ควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๔๒ ทั้งนี้ การถ่ายน้ำมันกลางทะเลของไทยในปัจจุบันมีการปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยเช่นเดียวกับมาตรฐานความปลอดภัยของสากล (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals : ISGOTT) และมาตรฐานความปลอดภัยในการขนถ่าย น้ำมันในทะเล ตามที่สภาผู้ค้าน้ำมันทางทะเลระหว่างประเทศ (Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)) ถือปฏิบัติ

คำตอบข้อที่ ๘

จากข้อมูลของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงคมนาคม และกระทรวงอุตสาหกรรม ทราบว่า การถ่ายน้ำมันชายฝั่งจะดำเนินการได้ง่ายกว่าการถ่ายน้ำมันกลางทะเล และมีความแตกต่างที่สำคัญ คือ อุปกรณ์ที่ใช้ได้ทะเลจะต้องมีความทนทานแรงดัน และการกัดกร่อน รวมทั้งการก่อสร้างอาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้ทะเลในระยะยาว การเปลี่ยนมาทำการถ่ายน้ำมันชายฝั่งได้หรือไม่ขึ้นกับความพร้อมของพื้นที่และความคุ้มค่าในการดำเนินงาน ต้องพิจารณาปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วน โดยในบางพื้นที่ที่มีข้อจำกัดในการถ่ายน้ำมันชายฝั่ง โดยเฉพาะเรื่องขนาดของพื้นที่ท่าเทียบเรือและลักษณะทางภูมิศาสตร์ ทำให้จำเป็นต้องเลือกการถ่ายน้ำมันกลางทะเลแทนด้วย ข้อจำกัดดังกล่าว แม้การขนถ่ายน้ำมันกลางทะเลจะมีความเสี่ยงการเกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในระยะยาว ผู้ที่เกี่ยวข้องจึงต้องให้ความสำคัญในการควบคุมและดูแลให้การขนถ่ายน้ำมันเป็นไปด้วย ความระมัดระวัง และถูกต้องตามหลักมาตรฐานสากลอย่างสม่ำเสมอ รวมถึงการต้องดูแลอุปกรณ์ และเครื่องมือในการขนถ่ายน้ำมันให้อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งาน ไม่ชำรุด เหมาะสม และทันสมัยด้วย เพื่อลดความเสี่ยงที่อาจจะทำให้เกิดการรั่วไหลได้

เปรียบเทียบข้อดีข้อเสียของการขนถ่ายน้ำมันในทะเลกับการขนถ่ายน้ำมันบริเวณชายฝั่ง ว่าแตกต่างกันอย่างไร ดังตารางการเปรียบเทียบ ต่อไปนี้

ขนถ่ายน้ำมัน	กลางทะเล	ชายฝั่ง
ข้อดี	๑) เรือขนาดใหญ่สามารถขนส่งน้ำมันเข้า ถังเก็บบนฝั่งได้โดยไม่ต้องเทียบท่าเรือ เป็นการ หลีกเลี่ยงการจราจรบริเวณชายฝั่งที่มีความ	๑) เรือได้รับการยึดโยงติดตรึงอยู่กับท่าเรือ อย่างมั่นคง ท่อส่งน้ำมันจึงเสื่อมสภาพช้า เพราะถูกแรงกระทำน้อยกว่า

ขนถ่ายน้ำมัน	กลางทะเล	ชายฝั่ง
	<p>หนาแน่น ซึ่งช่วยลดโอกาสเกิดเหตุเรือโดนกัน หรืออุบัติเหตุอื่นบริเวณชายฝั่ง</p> <p>๒) มีความลึกน้ำเพียงพอสำหรับรองรับเรือขนาดใหญ่ที่มีอัตรากินน้ำลึกมาก</p> <p>๓) เรือขนาดใหญ่สามารถจอดเพื่อขนถ่ายน้ำมันได้เป็นเวลานาน โดยไม่กระทบต่อเวลาการใช้ท่าเรือบริเวณชายฝั่ง</p> <p>๔) หากเกิดเหตุน้ำมันรั่วไหลจะยังไม่กระทบต่อสภาพแวดล้อมชายฝั่งในทันที จึงมีระยะเวลาสำหรับการขจัดมลพิษน้ำมันก่อนจะเคลื่อนที่เข้าสู่ชายฝั่ง</p>	<p>๒) ท่าเรือบริเวณชายฝั่งมักมีแนวกันคลื่น ทำให้สามารถสูบน้ำมันได้ทุกสภาพอากาศ</p> <p>๓) ท่าเรือชายฝั่งสามารถจัดหาอุปกรณ์ขจัดมลพิษน้ำมันได้รวดเร็ว หากเกิดเหตุน้ำมันรั่วไหล</p> <p>๔) ท่อส่งน้ำมันมีระยะทางสั้นและอยู่เหนือผิวน้ำ ทำให้สามารถดูแลบำรุงรักษาได้อย่างทั่วถึง</p>
ข้อเสีย	<p>๑) ขณะที่เรือดำเนินการขนส่งน้ำมันจะผูกโยงอยู่กับทวนทำให้ตัวเรือเคลื่อนที่ตามสภาพคลื่นลม จึงมีแรงกระทำต่อตัวทวนและท่อส่งน้ำมัน (ท่ออ่อน) ตลอดเวลา ส่งผลให้โครงสร้างของทวนและท่อส่งเสื่อมสภาพเร็ว</p> <p>๒) ขณะสภาพคลื่นลมรุนแรงจะไม่สามารถดำเนินการขนถ่ายน้ำมันได้ เพราะอาจเกิดอันตรายขึ้นได้</p> <p>๓) หากเกิดเหตุน้ำมันรั่วไหล ต้องใช้ระยะเวลาเวลานานกว่าในการนำอุปกรณ์ขจัดมลพิษน้ำมันที่ส่วนใหญ่อยู่บริเวณชายฝั่งออกไปปฏิบัติการ</p> <p>๔) ท่อส่งน้ำมันอยู่ใต้น้ำเป็นระยะทางไกล ทำให้การดูแลบำรุงรักษามีความยากลำบาก</p>	<p>๑) ต้องควบคุมเรือเข้าเทียบท่าอย่างระมัดระวังเป็นพิเศษเพื่อป้องกันเรือโดนกัน หรือหากเรือเสียการควบคุมอาจเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงขึ้นได้</p> <p>๒) หากเกิดเหตุน้ำมันรั่วไหลหรือเกิดเพลิงไหม้บนเรือ จะส่งผลกระทบต่อท่าเรือและชายฝั่งทันที</p> <p>๓) เรือขนาดใหญ่ใช้ระยะเวลาขนถ่ายน้ำมันยาวนาน ระหว่างนั้นท่าเรือจึงไม่สามารถรับเรือลำอื่นเข้าเทียบท่าได้</p> <p>๔) ท่าเรือที่สามารถรองรับเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ต้องมีความลึกน้ำท่าที่เพียงพอ จึงจำเป็นต้องขุดลอกน้ำท่าเป็นประจำ</p>