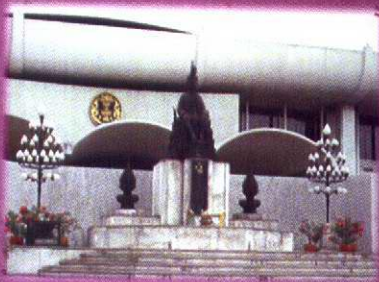




สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

เอกสารประกอบการพิจารณา



ร่างพระราชบัญญัติ
เรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

อ.พ. ๑๔/๒๕๕๘ สมัยประชุมสามัญนิติบัญญัติ

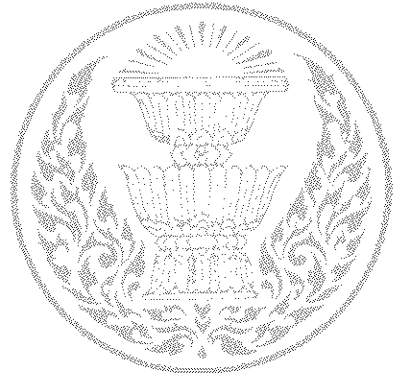
จัดทำโดย
กลุ่มงานบริการวิชาการ



สำนักวิชาการ

โทรสาร ๐ ๒๒๕๔ ๒๐๗๐-๒

LIR



สำนักวิชาการ

สำนักเก็บและประชาสัมพันธ์ข้อมูลรัฐสภาแห่งชาติ

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

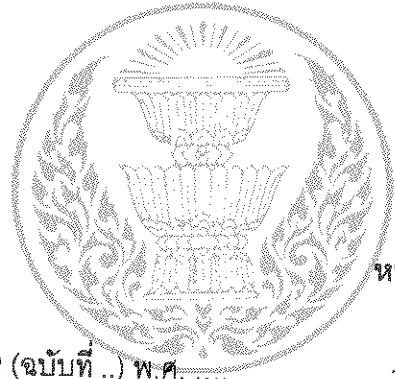
รับส่งฉบับเวลา	15.30
วันที่	๖ / พค / 4๕
ผู้รับ	ปวิฑนุ



LIRT

Legislative Institutional Repository of Thailand

สารบัญ



หน้า

1. หลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ...) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	1
2. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ...) พ.ศ.	2
3. เหตุผลความจำเป็นในการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ...) พ.ศ.	3
4. สรุปสาระสำคัญและการดำเนินการเพื่อเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978	6
5. ความหมายและประเภทของสารที่เป็นอันตราย	11
6. สถิติการเกิดน้ำมันรั่วไหลสู่แหล่งน้ำธรรมชาติในประเทศ ระหว่างปี 2516-2547	12
7. สถานการณ์คุณภาพน้ำทะเลชายฝั่งปี พ.ศ. 2547	29
8. ข้อสังเกตเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ...) พ.ศ.	32
9. ข่าวกจากสื่อมวลชน	34

ผู้รับผิดชอบ

นางวิจิตรา วัชรภรณ์	ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ
นางอารยะหญิง จอมพลาพล	ผู้อำนวยการกลุ่มงานบริการวิชาการ 3

ผู้จัดทำและรับผิดชอบ

นายทองศักดิ์ สุระคำแหง	นิติกร 7ว.
นางพุทธชาติ ทองเอน	วิทยากร 7ว.
นางมัลลิกา สมบัติศิริ	เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล 5
นางสาวยุพเยาว์ ทองดี	เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล 2
นางสาวอัจฉรา เนียมโกตะ	เจ้าหน้าที่ธุรการ 5
นางสาวเมษณีญา สวรินทร์ย์	เจ้าหน้าที่ธุรการ 3

25 ตุลาคม 2548



LIRT

Legislative Institutional Repository of Thailand

หลักการและเหตุผลประกอบ
ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่...) พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)



หลักการ

สำนักวิชาการ

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ดังต่อไปนี้

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

- (1) เพิ่มบทนิยามคำว่า "สารที่เป็นอันตราย" (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 5)
- (2) กำหนดห้ามมิให้ผู้ควบคุมเรือหรือเจ้าของเรือไทยหรือผู้ควบคุมหรือเจ้าของสิ่งก่อสร้างในทะเลทั้งที่ติดตื้นอยู่กับที่หรือที่ลอยน้ำได้ ปล่องทิ้งสารที่เป็นอันตราย หรือสิ่งใด ๆ ที่มีสารที่เป็นอันตรายปนอยู่ลงสู่ทะเล และกำหนดโทษผู้กระทำการฝ่าฝืน (เพิ่มมาตรา 53/1 มาตรา 53/2 และมาตรา 67/1)

เหตุผล

โดยที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978 เพื่อร่วมมือกับนานาประเทศในการป้องกันมลภาวะในทะเลอันเนื่องมาจากการปล่อยทิ้งสารที่เป็นอันตรายจากเรือ หรือจากสิ่งก่อสร้างในทะเลทั้งที่ติดตื้นอยู่กับที่หรือที่ลอยน้ำได้ และตามอนุสัญญาดังกล่าวกำหนดให้รัฐภาคีห้ามมิให้เรือที่อยู่ในบังคับของรัฐละเมิดข้อกำหนดของอนุสัญญา และต้องจัดให้มีบทลงโทษผู้ฝ่าฝืนข้อกำหนดซึ่งตามกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันยังไม่ครอบคลุมการกระทำดังกล่าวทั้งหมด จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้



Legislative Institutional Repository of Thailand

สาระสำคัญ : ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

1. เพิ่มเติมบทนิยามคำว่า "สารที่เป็นอันตราย" หมายความว่า น้ำมันหรือสารอื่นใด ซึ่งเมื่อปล่อยทิ้งลงสู่ทะเลแล้วอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของมนุษย์และสิ่งมีชีวิตในทะเล หรือก่อให้เกิดความเสียหายต่อความงามตามธรรมชาติ หรือรบกวนการใช้ประโยชน์อื่น ๆ อันชอบด้วย กฎหมายจากทะเล ตามที่อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีประกาศกำหนด

2. กำหนดห้ามมิให้ผู้ควบคุม หรือเจ้าของเรือไทย หรือผู้ควบคุมหรือเจ้าของสิ่งก่อสร้าง ในทะเลทั้งที่ติดตั้งอยู่กับที่หรือที่ลอยน้ำได้ ปล่อยทิ้งหรือทำให้สารที่เป็นอันตรายหรือสิ่งใด ๆ ที่มี สารที่เป็นอันตรายปนอยู่ลงสู่ทะเล และต้องรับผิดชอบในการรั่ว การกำจัด การหก การซึม การแพร่ กระจายหรือการเทสารที่เป็นอันตรายหรือสิ่งใดที่มีสารที่เป็นอันตรายปนอยู่ เว้นแต่การปล่อยทิ้ง หรือการกระทำที่เกิดขึ้นโดยตรงจากการสำรวจ การแสวงหาประโยชน์หรือจากกระบวนการเกี่ยวกับ ทรัพยากรแร่บนพื้นท้องทะเลนอกชายฝั่ง หรือเพื่อเป็นการวิจัยทางวิทยาศาสตร์เกี่ยวกับการลด หรือการควบคุมมลภาวะ (เพิ่มมาตรา 53/1)

3. กำหนดให้อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีโดยอนุมนตรีรัฐมนตรีมีอำนาจ ประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดชั้นและรายชื่อของสารที่เป็นอันตรายและวิธีการกำจัดสารที่เป็นอันตราย (เพิ่มมาตรา 53/2)

4. กำหนดให้ผู้กระทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 53/1 มีความผิดต้องระวาง โทษปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือจำคุกไม่เกินสามปี หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินสำหรับ เป็นค่าใช้จ่ายในการกำจัดหรือแก้ไขสารที่เป็นอันตราย ค่าเสียหายสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้น ตลอดจนค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมให้กลับคืนสู่สภาพเดิมด้วย แต่หากผู้กระทำความผิด ได้ดำเนินการกำจัดหรือแก้ไขสารที่เป็นอันตรายและฟื้นฟูสภาพแวดล้อมให้กลับคืนสู่สภาพเดิม ผู้นั้นไม่ต้องรับโทษและไม่ต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายหรือค่าเสียหายดังกล่าว (เพิ่มมาตรา 71/1)

เหตุผลความจำเป็นในการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่...) พ.ศ.*

ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2526 ได้ติดตามอนุสัญญาต่างๆ ที่องค์การฯ ได้พัฒนาขึ้นเพื่อสร้างความปลอดภัยในการเดินเรือและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลอย่างต่อเนื่อง อนุสัญญาที่องค์การฯ พัฒนาขึ้นจะแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ

สำนักวิชาการ

1. ด้านความปลอดภัย มีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตทางทะเล ค.ศ. 1974 (Safety of Life at Sea) หรือเรียกโดยย่อว่า SOLAS เป็นอนุสัญญาหลัก ซึ่งประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาแล้ว และมีอนุสัญญาฉบับอื่นๆ เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดเรือ(เข้าเป็นภาคีแล้ว) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการกำหนดแนวน้ำบรรทุก(เข้าเป็นภาคีแล้ว) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางทะเล

2. ด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล มีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978 ที่เรียกว่า MARPOL 73/78 เป็นอนุสัญญาฉบับหลัก ซึ่งกำลังดำเนินการเพื่อเข้าเป็นภาคี และมีอนุสัญญาฉบับอื่นๆ เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การขจัดและความร่วมมือด้านมลพิษทางทะเลเนื่องจากน้ำมัน (เข้าเป็นภาคีแล้ว) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดการน้ำอับเฉา อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยสิ่ก้นเพรียง อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่ง อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนชดเชยความเสียหายที่เกิดจากมลพิษของน้ำมัน

ประเทศไทยต้องการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ เพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล และยกระดับมาตรฐานเรือไทยเพื่อช่วยสนับสนุนการประกอบธุรกิจพาณิชย์ของไทย แต่การจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ ได้ ต้องมีการเตรียมการด้านกฎหมายเพื่อรองรับพันธกรณีของอนุสัญญาฯ จึงได้เสนอแก้ไขพระราชบัญญัติเรือไทยเป็นการรองรับพันธกรณีดังกล่าว

การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ เป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยและผู้ประกอบกิจการเดินเรือของไทย ดังนี้

- การควบคุมดูแลสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากกิจกรรมของเรือทั้งเรือไทยที่เดินทางไปต่างประเทศ และเรือต่างประเทศที่เข้ามาในน่านน้ำไทย ซึ่งจะถูกควบคุมด้วยมาตรฐานเดียวกัน

*ที่มา : กลุ่มสิ่งแวดล้อม สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

- เรือไทยที่ถือสัญชาติไทยและมีใบรับรองต่างๆ ที่รัฐบาลออกให้ตามข้อกำหนดของอนุสัญญาฯ จะได้รับความเชื่อถือจากรัฐภาคีอื่น ทำให้เรือไม่ถูกกีดกันหรือถูกตรวจสอบเป็นพิเศษ เช่นที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ทั้งยังเป็นภาระระดับมาตรฐานของเรือไทยให้เท่าเทียมกับต่างประเทศ

- ประเทศไทยจะสามารถขอความร่วมมือจากรัฐภาคีอื่น ในกรณีตรวจสอบและลงโทษเรือของเรือภาคีอื่นที่มีหลักฐานว่าได้ปล่อยทิ้งน้ำมันหรือสารอันตรายลงในน่านน้ำหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยและได้เดินทางออกจากประเทศไทยไปแล้ว ทั้งนี้ ประเทศไทยก็ต้องดำเนินการตรวจสอบและลงโทษเรือไทยที่ไปกระทำผิดในน่านน้ำต่างประเทศและยังมีได้รับการลงโทษด้วยเช่นกัน

สถานะของประเทศไทยต่ออนุสัญญาฯ

แม้ว่าประเทศไทยจะยังมีได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ แต่ได้มีการดำเนินการเพื่อให้เรือไทยและท่าเรือในประเทศไทยปฏิบัติตามพันธกรณีของอนุสัญญาฯ เพื่อป้องกันปัญหามลพิษที่อาจเกิดขึ้น โดย

1. จัดทำกฎข้อบังคับการตรวจเรือ ฉบับที่ 27 พ.ศ. 2542 ให้เรือไทยที่มีขนาดตามทีอนุสัญญาฯ กำหนด คือเรือบรรทุกน้ำมันขนาดตั้งแต่ 150 ตันกรอสขึ้นไป และเรืออื่นขนาดตั้งแต่ 400 ตันกรอสขึ้นไป ต้องติดตั้งอุปกรณ์และมีใบสำคัญรับรองตามข้อกำหนดของอนุสัญญาฯ แต่ใบสำคัญรับรองนี้ยังไม่เป็นที่ยอมรับของเรือภาคีอื่นเพราะเป็นการออกใบสำคัญรับรองของรัฐที่มีได้เป็นภาคี

2. กำหนดให้ท่าเรือจัดบริการรองรับของเสียจากเรือ โดยออกประกาศเชิญชวนให้ผู้ประกอบการกำจัดของเสียอุตสาหกรรมที่มีใบอนุญาตของกรมโรงงานอุตสาหกรรม ประเภท 101 หรือ 106 มารับของเสีย (น้ำปนน้ำมัน น้ำมันเครื่องใช้แล้ว น้ำปนสารเคมี) จากเรือไปกำจัดอย่างถูกต้อง ปัจจุบันมีผู้ประกอบการดำเนินการแล้ว 15 ราย

แต่ประเทศไทยยังไม่สามารถตรวจสอบและลงโทษเรือไทยที่ไปกระทำผิดในน่านน้ำต่างประเทศและยังมีได้รับการลงโทษโดยกฎหมายของประเทศนั้นได้ เนื่องจากไม่มีกฎหมายรองรับ

3. เรือไทยที่จะได้รับผลกระทบจากราชบัญญัติเรือไทย ฉบับที่... พ.ศ. คือเรือไทยที่จดทะเบียนเป็นเรือกลเดินระหว่างประเทศ จำนวน 243 ลำ ในขณะที่ประเทศไทยต้องควบคุมเรือต่างประเทศที่เข้ามาในน่านน้ำไทย ในเขตท่าเรือสำคัญๆ คือ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด ท่าเรือสงขลาและท่าเรือภูเก็ต จำนวนปีละประมาณ 13,500 ลำ



LIART



การดำเนินการ

1. คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2540 อนุมัติให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการเพื่อเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978 โดยให้ความเห็นของกระทรวงการต่างประเทศไปพิจารณา

2. กระทรวงการต่างประเทศ เห็นด้วยกับการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา เพราะเป็นประโยชน์ต่อการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล และช่วยอำนวยความสะดวกแก่เรือไทยในการเข้า - ออกเมืองท่าต่างประเทศเนื่องจากใบสำคัญที่รัฐบาลไทยออกให้ตามกำหนดของอนุสัญญาฯ จะเป็นที่ยอมรับของรัฐภาคีอื่น แต่บทบัญญัติที่มีอยู่ในกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องยังไม่เพียงพอที่จะรองรับพันธกรณีของอนุสัญญา ในส่วนของการควบคุมการปล่อยทิ้งน้ำมันและสารเคมีจากเรือในพื้นที่ทะเลซึ่งอยู่นอกเขตอำนาจรัฐของไทย จำเป็นต้องมีการแก้ไขกฎหมายก่อน

3. กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม เห็นว่าควรเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา เนื่องจากเป็นประโยชน์ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันมลพิษและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล ทำให้สามารถควบคุมการปล่อยน้ำทิ้งปนน้ำมันจากทั้งเรือไทยและเรือต่างประเทศ และรวมถึงการควบคุมมลพิษจากสารเหลวที่มีพิษชนิดอื่นด้วย

4. กรมเจ้าท่า (กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี) ได้จัดทำร่างแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติเรือไทย เพื่อกำหนดโทษเรือไทยที่ปล่อยทิ้งน้ำมันหรือสารที่เป็นอันตรายลงสู่ทะเลที่อยู่นอกเขตอำนาจของไทย ได้แก่ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ และน่านน้ำของต่างประเทศ นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อรองรับการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา เมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2541 และจัดทำคำแปลอนุสัญญาฯ เสนอ เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2541 เพื่อนำเสนอต่อรัฐสภา

5. คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 12 มกราคม 2542 รับหลักการร่างพระราชบัญญัติเรือไทยที่ขอแก้ไข และส่งให้สำนักคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา

6. ฯพณฯ นายกรัฐมนตรีได้นำเรื่องการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ เสนอต่อประธานรัฐสภา เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2542 และรัฐสภามีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2542 ให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการเพื่อเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ

7. สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. แล้วเสร็จ เมื่อเดือนกันยายน 2547 และนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อนำเสนอต่อสภาผู้แทนราษฎรต่อไป



LIRT

สรุปลงสาระสำคัญและการดำเนินการเพื่อเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศ
ว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973
และพิธีสาร ค.ศ. 1978*

International Convention on Prevention of Marine Pollution from Ship, 1973
and Protocol 1978 (MARPOL 73/78)

สำนักวิชาการ

1. สาระสำคัญ

องค์ประกอบของอนุสัญญาฯ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

1. ตัวบทจำนวน 20 ข้อ
2. พิธีสารจำนวน 3 ฉบับ
3. ภาคผนวกจำนวน 5 ฉบับ คือ
 - 3.1 ภาคผนวก 1 ว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน
 - 3.2 ภาคผนวก 2 ว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากสารเคมีเหลวอย่างบรรทุกในระวาง
 - 3.3 ภาคผนวก 3 ว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากสารอันตรายที่บรรจุกึ่งหีบห่อ
 - 3.4 ภาคผนวก 4 ว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำเสียของเรือ
 - 3.5 ภาคผนวก 5 ว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากขยะของเรือ
 - 3.6 ภาคผนวก 6 ว่าด้วยการป้องกันมลพิษทางอากาศ

ภาคผนวก 1 และ 2 เป็นภาคผนวกบังคับ ซึ่งรัฐภาคีต้องปฏิบัติตามทันทีเมื่อเข้าเป็นภาคีสถ
ภาคผนวก 3, 4, 5 และ 6 เป็นภาคผนวกเพื่อเลือกที่รัฐภาคีสามารถรับหรือไม่รับปฏิบัติได้

วัตถุประสงค์ของอนุสัญญาฯ

อนุสัญญาฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศในการควบคุมและลดปัญหา
มลพิษทางทะเลที่เกิดจากการปฏิบัติงานตามปกติของเรือบรรทุกน้ำมันที่มีขนาดตั้งแต่ 150 ตันกรอส
ขึ้นไป และเรืออื่นที่มีขนาดตั้งแต่ 400 ตันกรอสขึ้นไป แต่ไม่ใช่บังคับกับเรือรบ เรือช่วยรบ หรือเรือของ
ทางราชการที่มีได้ใช้เพื่อการพาณิชย์

ข้อกำหนดสำคัญของอนุสัญญาฯ

1. กำหนดหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศในการควบคุมและป้องกันการปล่อยทิ้งน้ำมันและสาร
อันตรายต่างๆ จากเรือลงสู่ทะเล

*ที่มา : กลุ่มสิ่งแวดล้อม สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี



2. กำหนดมาตรฐานในการออกแบบตัวเรือ การติดตั้งอุปกรณ์ในเรือ ตลอดจนการควบคุม และตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ รวมทั้งการเตรียมการของท่าเรือเพื่ออำนวยความสะดวกในการ รองรับของเสียจากเรือ

3. สร้างความร่วมมือระหว่างประเทศในการควบคุม ตรวจสอบและลงทะเบียนเรือของทุกรัฐภาคีที่ ละเมิดอนุสัญญา เพื่อให้มีการดำเนินการตามกฎหมายอย่างเท่าเทียมกัน **สำนักวิชาการ**

4. สร้างความร่วมมือทางด้านวิชาการระหว่างรัฐภาคี ในด้านการพัฒนาบุคลากร การส่งเสริม การวิจัย การพัฒนาและปรับปรุงอุปกรณ์และมาตรการในการป้องกันและลดมลพิษจากเรือ **สถาบันงานและวิชาการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ**

สถานะของอนุสัญญา

1. อนุสัญญานี้จัดทำขึ้นตั้งแต่ พ.ศ. 2516 และเริ่มมีผลใช้บังคับตั้งแต่ วันที่ 2 ตุลาคม 2526 ปัจจุบันยังคงเปิดให้ประเทศต่างๆ เข้าเป็นภาคีได้โดยการภาคยานุวัติ

2. จำนวนรัฐภาคีของอนุสัญญา นับถึงวันที่ 1 กันยายน 2541 มี 104 ประเทศ จากประเทศ สมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศทั้งหมด 156 ประเทศ มีประเทศในกลุ่มอาเซียนที่เข้าเป็น ภาคีอนุสัญญา แล้ว คือ บรูไนดารุสซาราม อินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ และเวียดนาม สำหรับ ประเทศไทยและฟิลิปปินส์ อยู่ระหว่างการดำเนินการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา

ผลกระทบของอนุสัญญา ต่อประเทศไทยและกองเรือพาณิชย์ไทย

ประเทศไทยเป็นสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งมีสำนักงานใหญ่อยู่ที่กรุง ลอนดอน สหราชอาณาจักร มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2516 และเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศของ องค์การฯ แล้ว จำนวน 5 ฉบับ การเป็นสมาชิกขององค์การฯ ประเทศไทยต้องจ่ายเงินสมทบเข้าองค์การฯ ตามขนาดของกองเรือพาณิชย์ ซึ่งประเทศไทยต้องจ่ายเงินสมทบประมาณ 72,000 ปอนด์สเตอร์ลิง หรือ ประมาณ 5 ล้านบาท (อัตราแลกเปลี่ยนโดยประมาณ 1 ปอนด์สเตอร์ลิง เท่ากับ 70 บาท) ส่วนการเข้า เป็นภาคีอนุสัญญานี้ ไม่มีค่าใช้จ่ายหรือเงินสมทบใดๆ

ในขณะที่ประเทศไทยยังมิได้เป็นภาคีอนุสัญญา เรือไทยที่เดินทางไปยังประเทศที่เป็นภาคี อนุสัญญา ต้องติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆ ตามที่อนุสัญญากำหนดแต่ก็ไม่ได้ได้รับความสะดวก เนื่องจากใบ สำคัญรับรองการติดตั้งอุปกรณ์ที่รัฐบาลไทยออกให้แก่เรือไทยนั้นมิได้ออกในฐานะของรัฐภาคี เรือไทย จึงถูกตรวจสอบอย่างเข้มงวดโดยเจ้าหน้าที่ของเมืองท่าต่างประเทศแม้จะมีการติดตั้งอุปกรณ์อย่างถูก ต้องแล้ว นอกจากนี้ หากถูกตรวจพบว่ามิชอบกพร่องในการติดตั้งอุปกรณ์ก็จะถูกกักเรือไว้เพื่อดำเนินการ แก้ไขให้ถูกต้องก่อน ซึ่งเป็นภาระในด้านเวลาและค่าใช้จ่ายแก่เจ้าของเรือไทย

หากประเทศไทยเป็นภาคีอนุสัญญา จะทำให้รัฐบาลไทย โดยกรมการขนส่งทางน้ำและ พาณิชยนาวี สามารถออกใบสำคัญรับรองที่เป็นสากลและเป็นที่ยอมรับของรัฐภาคีอื่นๆ ทำให้เรือไทย

เป็นที่ยอมรับและได้รับความสะดวกมากขึ้น นอกจากนี้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยจะสามารถตรวจเรือต่างประเทศที่เข้ามาในน่านน้ำไทยเกี่ยวกับการติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้เพื่อป้องกันมลพิษ โดยสามารถกักเรือได้ด้วย หากตรวจพบว่าการติดตั้งอุปกรณ์ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญาฯ

2. การดำเนินการเพื่อเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ

1. กระทรวงคมนาคมเสนอเรื่องขอดำเนินการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ มายังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2539

2. สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรีส่งเรื่องเพื่อขอความเห็นประกอบการพิจารณาจากกระทรวงการต่างประเทศและกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม และนำเข้าพิจารณาในคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2540

3. คณะรัฐมนตรีพิจารณาแล้วเห็นชอบให้ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ โดยให้ความเห็นของกระทรวงการต่างประเทศในเรื่องการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เป็นไปตามข้อบังคับของอนุสัญญาฯ ซึ่งในความรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีคือ การออกข้อบังคับว่าด้วยการตรวจเรือตามมาตรา 163 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และการแก้ไขพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 เพื่อให้สามารถลงโทษเรือไทยที่ไปกระทำความผิดเกี่ยวกับมลพิษทางทะเลในน่านน้ำต่างประเทศได้

4. กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้เสนอร่างกฎข้อบังคับการตรวจเรือเพื่อควบคุมการปล่อยทิ้งน้ำมันหรือสารปนน้ำมัน รวมถึงสารพิษอื่น ๆ จากเรือลงสู่ทะเล ถึงกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2539 และกระทรวงคมนาคมได้แจ้งให้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีปรับปรุงแก้ไขรวม 2 ครั้ง ซึ่งต่อมากกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้แก้ไขเรียบร้อยแล้วและส่งเรื่องให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาต่อไปแล้ว เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2540 และวันที่ 28 ตุลาคม 2541 ตามลำดับ

5. กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้เสนอร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่...) พ.ศ. เสนอกระทรวงคมนาคมและนำเสนอสำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2541 ร่างพระราชบัญญัติฯ มีสาระสำคัญ ดังนี้

5.1 เพิ่มคำนิยามของคำว่า สารที่เป็นอันตราย และการปล่อยทิ้ง ให้เป็นไปตามแนวทางของอนุสัญญาฯ

5.2 เพิ่มความขึ้นใหม่เป็นมาตรา 53 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 เพื่อห้ามมิให้ผู้ควบคุมเรือหรือเจ้าของเรือไทย หรือผู้ใดซึ่งเป็นผู้ควบคุมหรือเจ้าของแท่นชนิดประจำที่หรือชนิดที่ลอยน้ำได้ ปล่อยทิ้งสารที่เป็นอันตรายหรือสิ่งใดๆ ที่มีสารที่เป็นอันตรายปนอยู่ลงสู่ทะเลไม่ว่าบริเวณใด อันเป็นการขัดต่ออนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978



5.3 กำหนดโทษผู้ฝ่าฝืนมาตรา 53 ทวิ ไม่ว่าจะกระทำในหรือนอกราชอาณาจักร โดยให้รับโทษในราชอาณาจักร

6. สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรีแจ้งกระทรวงคมนาคมว่า การแก้ไขพระราชบัญญัติที่เสนอเป็นการออกกฎหมายเพื่อรองรับการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศ จึงต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีและรัฐสภาให้ความเห็นชอบก่อน โดยให้จัดส่งอนุสัญญาฯ พร้อมคำแปลจำนวน 100 ชุดให้สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี และจัดเตรียมเอกสารอีก 2,800 ชุดเพื่อเสนอรัฐสภา ตามหนังสือสำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร. 0204/2057 ลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2541

7. กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้ดำเนินการจัดพิมพ์อนุสัญญาฯ พร้อมคำแปลแล้วเสร็จเมื่อเดือนตุลาคม 2541 และจัดส่งให้กระทรวงคมนาคมเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2541

8. กระทรวงคมนาคมได้นำเรื่องเสนอสำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเมื่อ 21 ธันวาคม 2541 และคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 12 มกราคม 2542 ให้เสนออนุสัญญาฯ ต่อรัฐสภาเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบตามมาตรา 193 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ส่วนพระราชบัญญัติเรือไทยฉบับแก้ไขปรับปรุงที่กระทรวงคมนาคมเสนอไปนั้น คณะรัฐมนตรีมีมติให้ส่งเรื่องให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาต่อไป

9. รัฐสภาได้พิจารณาให้ความเห็นชอบให้ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2542

10. สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้เริ่มพิจารณาร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ซึ่งกระทรวงคมนาคมเสนอเป็นกฎหมายรองรับอนุสัญญาฯ เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2542 โดยคณะกรรมการร่างกฎหมายคณะที่ 3 เป็นผู้พิจารณา คณะกรรมการร่างกฎหมายได้ดำเนินการพิจารณาแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2542 และนำเสนอคณะกรรมการกฤษฎีกา คณะกรรมการฯ พิจารณาในเบื้องต้นแล้วเห็นว่าการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติเรือไทยฯ ตามที่เสนอไม่เหมาะสมที่ให้อำนาจดำเนินการตามอนุสัญญาฯ และให้ฝ่ายเลขานุการฯ จัดทำใหม่เป็นร่างแก้ไขพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่...) พ.ศ. ตามแนวทางที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเสนอในครั้งแรก หลังจากที่ฝ่ายเลขานุการฯ ดำเนินการแล้วเสร็จ คณะกรรมการฯ ได้พิจารณาให้ความเห็นชอบและแจ้งให้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีทราบเมื่อวันที่ 16 กันยายน 2547 พร้อมนำเสนอสำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรีดำเนินการต่อไป





3. การเตรียมการของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

1. ออกข้อบังคับการตรวจเรือฉบับที่ 27 พ.ศ. 2542 เพื่อใช้บังคับกับเรือให้เป็นไปตามอนุสัญญา โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 116 ตอนที่ 36ก เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2542 ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2542 ทำให้เรือไทยต้องปฏิบัติตามอนุสัญญา แม้ว่าประเทศไทยจะยังมิได้ เข้าเป็นภาคีอนุสัญญา

สำนักวิชาการ

2. ออกประกาศกำหนดคุณสมบัติผู้ให้บริการรับของเสียจากเรือในเขตท่าเรือกรุงเทพ นครหลวง มาบตาพุด สงขลาและภูเก็ต และได้ประกาศรายชื่อผู้ให้บริการรับของเสียจากเรือแล้วจำนวน 16 ราย

3. ในเดือนธันวาคม 2547 รัฐบาลเดนมาร์ก โดยสำนักงาน Danish International Development Agency (DANIDA) ได้ตกลงให้ความช่วยเหลือในการศึกษาแผนการจัดการของเสียของ ท่าเรือแห่งประเทศไทยผ่านทางกรมวิเทศสหการ โดยจะมีท่าเรือต่างๆ เข้าร่วมโครงการคือ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือมาบตาพุด ขณะนี้อยู่ในระหว่างการคัดเลือกบริษัทที่ปรึกษา





ความหมายและประเภทของสารที่เป็นอันตราย*

สารที่เป็นอันตราย หมายถึง สารใดๆ ซึ่งเมื่อปล่อยลงสู่ทะเลแล้วอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของมนุษย์ เป็นอันตรายต่อทรัพยากรที่มีชีวิตและสิ่งมีชีวิตในทะเล ก่อให้เกิดความเสียหายต่อความงามของสภาพตามธรรมชาติ หรือรบกวนการใช้ประโยชน์อื่นๆ จากทะเลอันชอบด้วยกฎหมายและรวมถึงสารใดๆ ที่อยู่ใต้การควบคุมของอนุสัญญาฯ

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ประเภทของสารอันตราย

สารอันตรายในภาคผนวกที่ 2 ของอนุสัญญาฯ แบ่งออกเป็น 4 ชั้นดังนี้

ชั้น เอ หมายถึง สารที่เป็นของเหลวซึ่งถ้าปล่อยทิ้งลงสู่ทะเลจากการทำความสะอาดถังหรือการปล่อยทิ้งจะเป็นอันตรายอย่างมากต่อทรัพยากรทางทะเลหรือสุขภาพของมนุษย์หรือก่อความเสียหายร้ายแรงต่อสภาพธรรมชาติหรือการใช้ประโยชน์อื่นใดจากทะเลโดยถูกกฎหมายและด้วยเหตุนี้จึงสมควรนำมาตรการจำกัดมลพิษที่เข้มงวดกวัดขึ้นมาใช้

ชั้น บี หมายถึง สารที่เป็นของเหลวซึ่งถ้าปล่อยทิ้งลงสู่ทะเลจากการทำความสะอาดถังหรือการปล่อยทิ้งจะเป็นอันตรายต่อทรัพยากรทางทะเลหรือสุขภาพของมนุษย์หรือก่อความเสียหายต่อสภาพธรรมชาติหรือการใช้ประโยชน์อื่นใดจากทะเลโดยถูกกฎหมายและด้วยเหตุนี้จึงสมควรนำมาตรการพิเศษในการจำกัดมลพิษมาใช้

ชั้น ซี หมายถึง สารที่เป็นของเหลวซึ่งถ้าปล่อยทิ้งลงสู่ทะเลจากการทำความสะอาดถังหรือการปล่อยทิ้งจะเป็นอันตรายเล็กน้อยต่อทรัพยากรทางทะเลหรือสุขภาพของมนุษย์หรือก่อความเสียหายเล็กน้อยต่อสภาพธรรมชาติหรือการใช้ประโยชน์อื่นใดจากทะเลโดยถูกกฎหมายและด้วยเหตุนี้จึงจำเป็นต้องมีเงื่อนไขพิเศษเกี่ยวกับการปฏิบัติงาน

ชั้น ดี หมายถึง สารที่เป็นของเหลวซึ่งถ้าปล่อยทิ้งลงสู่ทะเลจากการทำความสะอาดถังหรือการปล่อยทิ้งจะเป็นอันตรายน้อยมากต่อทรัพยากรทางทะเลหรือสุขภาพของมนุษย์หรือก่อความเสียหายน้อยมากต่อสภาพธรรมชาติหรือการใช้ประโยชน์อื่นใดจากทะเลโดยถูกกฎหมายและด้วยเหตุนี้จึงต้องมีการพิจารณาเงื่อนไขเกี่ยวกับการปฏิบัติงาน

*ที่มา : กลุ่มสิ่งแวดล้อม สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

สถิติการเกิดน้ำมันรั่วไหลสู่แหล่งน้ำธรรมชาติในประเทศไทย
ระหว่างปี 2516 – 2547



สถิติน้ำมันรั่วไหลในประเทศไทย ระหว่างปี 2516-2539*

สำนักวิชาการ

ปี พ.ศ.	จำนวนครั้ง
2516	2 ครั้ง
2520	1 ครั้ง
2521	1 ครั้ง
2522	1 ครั้ง
2528	1 ครั้ง
2529	3 ครั้ง
2530	2 ครั้ง
2531	1 ครั้ง
2533	2 ครั้ง
2534	2 ครั้ง
2535	6 ครั้ง
2536	7 ครั้ง
2537	12 ครั้ง
2538	17 ครั้ง
2539	6 ครั้ง

*ที่มา : <http://www.md.go.th/envi/Oil%20spill%2016-39.pdf> สืบค้นข้อมูล ณ วันที่ 20

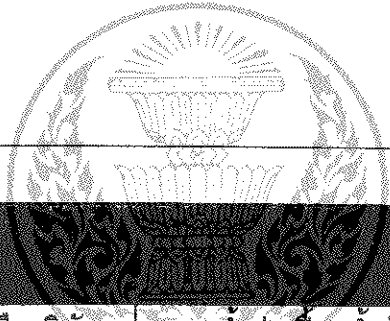
ตุลาคม 2548 เวลา 15.45 นาฬิกา.

หมายเหตุ: ในระหว่างปี 2516-2539 สารที่เป็นอันตรายที่รั่วไหลส่วนมาก ได้แก่ น้ำมันเตา น้ำมันดีเซล น้ำมันหล่อลื่น น้ำมันดิบ น้ำมันจากท้องเรือ สารเคมี เป็นต้น



LIRT

Legislative Institutional Repository of Thailand



ปี 2540 *

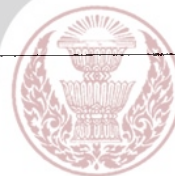
9 ม.ค.	2540	น้ำมันดิบ	ไม่ทราบ	บริเวณท่าเทียบเรือบริษัท	การสูบน้ำปนเปื้อนน้ำมันออกจาก ถัง
				อุตสาหกรรมปิโตรเคมีกัล ไทย	BILGE ของเรือ MOSOCEAN
				จำกัด (มหาชน) ต.เชิงเนิน	ที่กำลังเทียบท่าของบริษัทฯ
				อ.เมือง จ.ระยอง	
3 เม.ย.	2540	น้ำมันเตา	1,000 ลิตร	แม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณฝั่ง ตรงข้าม สน.บางคอแหลม	เจ้าหน้าที่บนเรือบรรทุกสินค้า MERDEKA เส้นล่อไม่ทำการปิด
				เขตราษฎร์บูรณะ กทม.	ฝาดังน้ำมันเตา ที่เก็บไว้บริเวณ กราบเรือด้านซ้าย
20 เม.ย.	2540	น้ำมันดีเซลและ น้ำมันเตา	ไม่ทราบ	แม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณท่า เรือ	เรือบรรทุกสินค้าชื่อ "ซาลินี" จม ลง
				หมายเลข 5A บริษัทไทย เซนทรัล	
				เคมี จำกัด อ.พระประแดง	
				จ.สมุทรปราการ	
4 พ.ค.	2540	น้ำมันเตาและ น้ำมันดีเซล	6,000 ลิตร	บริเวณห่างจากเกาะพีพี ทางทิศ	เรือท่องเที่ยว KING CRUISER
				ตะวันตกประมาณ 8 ไมล์ ทะเล	ชนหินโสโครก และอัปปางลง
12 พ.ค.	2540	น้ำมันเตา	ไม่ทราบ	บริเวณปากคลองสรรพ สามัคคี	เรือบรรทุกน้ำมันชื่อ "วดี" ลักลอบ
				จ.สมุทรปราการ	ปล่อยน้ำมันทิ้ง (พบโดยการบิน ตรวจ-



LIRT

11 มิ.ย. 2540	น้ำมันเตา	400 ลิตร	แม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณฝั่งตรงข้ามท่าเรือบิกซี เขตราชบุรีบูรณะ กทม.	เรือบรรทุกสินค้าชื่อ "แสงไทย คิลิน"
				ไม่ได้ทำการไล่ความดันที่ค้างอยู่ใน
				ที่อรับน้ำมันระหว่างการรับน้ำมันจาก
				เรือ "ณัฐพรนาวิ 6"
17 ก.ย. 2540	น้ำมันดีเซล	200 ลิตร	แม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณหน้าหน้าวัดแก้วฟ้าจุฬามณี เขตดุสิต กทม.	เรือกัตตาการ "ชลนภา 4" ของ
				ร้านอาหาร คุ่มเรือนแก้ว จมลง
				เนื่องจากหลักผูกเรือหักกระแทก
				ท้องเรือ
18 ก.ย. 2540	น้ำมันเตา	200-300 ลิตร	แม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณหลักผูกเรือที่ 15 - 21 ใกล้ปากคลองพระโขนง กทม.	เรือบรรทุกสินค้า "จุฬาราชพฤกษ์"
				ทำน้ำมันล้นขณะรับน้ำมันจากเรือ
				"ณัฐพรนาวิ"
26 ก.ย. 2540	น้ำมันเตา	ไม่ทราบ	แม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณหน้าวัดบางฝ้าย ด.บางหัวเสือ อ.พระประแดง จ.สมุทรปราการ	ไม่ทราบ แต่น้ำมันยังอยู่ติดกับเรือ
				บรรทุกสินค้าชื่อ "XIANG YANG" เสื่อ
				(พบโดยการบินตรวจการณ์ด้าน
				มลพิษทางน้ำ กรมเจ้าท่า)
13 ต.ค. 2540	น้ำมันเตา	ไม่ทราบ	แม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณท่าเรือ สาธุประดิษฐ์ ด.ราชบุรี บูรณะ เขตราชบุรีบูรณะ กทม.	เจ้าหน้าที่ Oiler ของเรือบรรทุกสินค้า ชื่อ "แสงไทยมิราเคิล" ปิดวาล์ว
				ไม่สนิทขณะถ่ายน้ำมันจากถังที่ 1
				ไปถังที่ 2 เพื่อให้เรือเกิดความสมดุล

5 พ.ย.	2540	น้ำมันดิบ	ไม่ทราบ	บริเวณห่างจากท่าเรือ มาบตาพุด จ.ระยอง ทางทิศใต้ประมาณ 14.5 ไมล์ทะเล	เกิดจากข้อผิดพลาดในการสุบถ่าย น้ำมันของเรือบรรทุกน้ำมันชื่อ " MOSQUEEN " สัญชาติไลบีเลีย
สำนักงานวิชาการ					
5 พ.ย.	2540	น้ำล้างถังน้ำมัน	100 ลิตร (เป็นฟิล์มบาง ๆ ประมาณ 1 ตารางกิโลเมตร)	บริเวณท่าจอดเรือมาบตา พุด จ.ระยอง	เรือบรรทุกน้ำมันชื่อ " วี.แอล.2 " ลักลอบปล่อยทิ้ง (พบโดยการบินตรวจการณ์ด้าน มลพิษทางน้ำ กรมเจ้าท่า)
27 พ.ย.	2540	น้ำมันเตา	270 ลิตร (เป็นแผ่นฟิล์มสี รุ้ง 3 กลุ่ม ๆ ละ 300 เมตร)	บริเวณแหลมแท่น หาดบางแสน จ.ชลบุรี	ลักลอบปล่อยทิ้ง
ปี 2541					
4 ม.ค.	2541	น้ำมันดิบ	ไม่ทราบ	ท่าเทียบเรือบริษัท อุตสาหกรรมปิโตรเคมีกัลไทย จำกัด (มหาชน) จ.ระยอง (มีก้อนน้ำมันดิน Tarball ขึ้นบนชายหาดบริเวณคลอง ตากวน หาดสุชาติ หาด แหลมสน หาดพีเอ็มวาย	เกิดจากข้อผิดพลาดระหว่างการ สุบถ่ายน้ำมันของเรือบรรทุกน้ำมัน ชื่อ " ELIKI " สัญชาติ Maltese กับตัวท่าเทียบเรือ แล้วไม่ดำเนินการ การจัด ทำให้น้ำมันเกิดการรวม ตัว กับน้ำและอากาศ พัดขึ้นสู่ฝั่งกลายเป็น ก้อนน้ำมันดิน (พบโดยการ บิน



LIART

				หาดแสงจันทร์ หาดแหลม	ตรวจการณ์ด้านมลพิษทางน้ำของ
				เจริญ ต.เชิงเนิน จ.ระยอง	กรมเจ้าท่า และการตรวจสอบจาก
				ตั้งแต่วันที่ 10 ม.ค. 41)	เจ้าท่าภูมิภาคที่ 6 สาขาระยอง)
27 พ.ค. 2541	น้ำมันเตา	5,000 ลิตร	แม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณ	เกิดจากโรงงานอุตสาหกรรมใน	
			คลองตายวง ต.บางจาก	บริเวณคลองตายวงปล่อยทิ้งออก	
			อ.พระประแดง จ.สมุทร	มา	
			ปราการ ระหว่างท่าเทียบ		
			เรือหมายเลข 9 และ 11		
8 มิ.ย. 2541	น้ำมันเตาเกรด A	4,000 ลิตร	แม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณ	เกิดจากฐานเหล็กที่ใช้สำหรับวาง	
			คลองลัดหลวง ต.บางครุ	ถังน้ำมันเตาในโรงงานผลิตผ้าใบ	
			อ.พระประแดง จ.สมุทร-	เดินท์ของบริษัทไทยวิวัฒน์แคน	
			ปราการ และท่าเทียบเรือ	อุตสาหกรรม จำกัด ชำรุดและหัก	
			หมายเลข 19 A	ลงมา ทำให้น้ำมันเตารั่วไหลลงสู่	
				คลองลัดหลวง	
18 มิ.ย. 2541	น้ำมันเตา	1,000 ลิตร	แม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณ	อุบัติเหตุจากการเติมน้ำมันเตาแล้ว	
			ท่าเทียบเรือหมายเลข 33 A	ไม่ใส่ลมที่ค้างท่อเติมระหว่างเรือ	
			แขวงราษฎร์บูรณะ	DRAGON3 และเรือบรรทุกปลาทุ	
			เขตราษฎร์บูรณะ กทม.	หน้า	
				สัญชาติปานามาชื่อ SEA TOWER	
				ที่จอดเทียบท่าเรือเรือหมายเลข 33	
				A	
26 มิ.ย. 2541	น้ำมันเตา	200 ลิตร	แม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณท่า	อุบัติเหตุจากการระเบิดของถังน้ำ	
			เรือ	มัน	
			โดยสารข้ามฟากสาธุ	เตาที่เก็บอยู่ใกล้ริมแม่น้ำของท่าขน	
			ประดิษฐ์		
			แขวงบางโพงพาง เขตยาน	ถ่ายทรายสาธุประดิษฐ์ที่อยู่ติดกับ	
			นาวา		
			กทม.	ท่าเรือโดยสารข้ามฟาก	



10 ก.ค.	2541	น้ำมันดิบ	ไม่ทราบ	หาดแหลมเจริญถึงหาดแสงจันทร์	ไม่ทราบ (มีลักษณะเป็นแผ่นคราบ)
				อ.เมือง จ.ระยอง	น้ำมันดิบกระจายอยู่ตามชายหาด)
				สำนักงานเลข	วิธีการส่งผู้แทนราษฎร
11 ก.ค.	2541	น้ำมันเตา	2,000-3,000 ลิตร	แม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณคลองซอยเชื่อมคลองบางปลากรด	พื้นรับน้ำหนักที่ใช้วางถังน้ำมันเตา
				ใกล้ป้อมพระจุลจอมเกล้า	ในโรงงานฟอกย้อมของบริษัท
					พีวเจอร์เท็กซ์ จำกัด ถ.สุขสวัสดิ์
					อ.พระสมุทรเจดีย์ จ.สมุทรปราการ
					ทรุดตัว ทำให้น้ำมันล้นออกมา
11 ส.ค.	2541	น้ำมันหล่อลื่นที่	100 ลิตร	แม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณ	ไม่พบสาเหตุ สันนิษฐานว่าเกิด
		ใช้แล้ว		ท่าเทียบเรือหมายเลข 45	จาก
				ใกล้คลองบางปะแก้ว	การปล่อยทิ้งของเรือสินค้าที่จอด
					เทียบท่าในเวลาากลางคืน
13 ส.ค.	2541	น้ำมันเตา	250 ลิตร	แม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณ	อุบัติเหตุจากระบบเปิดปิดน้ำมันที่
				คลองลัดหลวง	ใช้
					กับหม้อต้มน้ำใน โรงงานพระ
					ประแดง
					การฟอก ต.บางพิง อ.พระ
					ประแดง
					จ.สมุทรปราการ
18 ธ.ค.	2541	น้ำมันหล่อลื่น	ไม่ทราบ	บริเวณอ่าวอุดม อ.ศรีราชา	ไม่ทราบ
				จ.ชลบุรี	



LIRI

ปี 2542

ปี 2542					
13 ก.พ.	2542	ไม่ทราบ	ไม่ทราบ	ห่างจากฝั่งทาง อ. สัตหีบ	ลักลอบปล่อยทิ้ง
			(ยาวประมาณ	จ.ชลบุรี ไปตามแนวเกาะ	
			1	ประมาณ 30 ไมล์	
			ไมล์)	สำนักงานเลข	สำนักงานเลข
23 มี.ค.	2542	น้ำทิ้งปนน้ำมัน	ประมาณ 500	บริเวณท่าเรือศรีราชา ฮา	ลักลอบปล่อยทิ้งจากเรือบรรทุก
			ลิตร	เบอร์	
				อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี	สินค้า สัญชาติมอลต้า ชื่อ "TAL"
					(พบโดยการบินตรวจการณ์ด้านมลพิษ
					ทางน้ำของกรมเจ้าท่า)
26 มี.ค.	2542	น้ำมันดีเซล	2,000 ลิตร	บริเวณจุดจอดเรืออ่าวฉลอง	อุบัติเหตุเพลิงไหม้ เรือสำราญ
					กีฬา
				อ.เมือง จ.ภูเก็ต ห่างจาก	สัญชาติฮอนดูรัส ชื่อ "CATALINA"
				ชายฝั่งประมาณ 1 ไมล์	
1 เม.ย.	2542	น้ำมันเตา	ประมาณ 1	บริเวณจุดจอดเรือทางตอน	ลักลอบปล่อยทิ้งจากเรือบรรทุก
			ตัน	เหนือ	
				ของเกาะสีชัง อ.เกาะสีชัง	สินค้า สัญชาติเวียดนาม ชื่อ
				จ.ชลบุรี	"SONG THUONG"
					(พบโดยการบินตรวจการณ์ด้านมลพิษ
					ทางน้ำของกรมเจ้าท่า)
21 เม.ย.	2542	น้ำมันเตา	ประมาณ 200	บริเวณจุดจอดเรือใกล้เกาะสี	ลักลอบปล่อยทิ้งจากเรือบรรทุกสิน
			ลิตร	ชัง	ค้า
				อ.เกาะสีชัง จ.ชลบุรี	ชื่อ "จุฑาศรีณภัย"
					(พบโดยการบินตรวจการณ์ด้านมลพิษ
					ทางน้ำของกรมเจ้าท่า)

วัน เดือน ปี	ชนิดของน้ำมัน	ปริมาณ	สถานที่เกิดเหตุ	สาเหตุ
27 เม.ย. 2542	น้ำมันดิบ	ประมาณ 2 ตัน	บริเวณท่าเทียบเรือบริษัท อุตสาหกรรมปิโตรเคมีกัลไทย จำกัด (มหาชน) จ.ระยอง	เกิดจากข้อผิดพลาดในการสุบถ่ายน้ำมันเรือ ข้างเรือบรรทุกน้ำมันชื่อ "สรพิน โกลด์" กัปตันท่าเรือเรือ (พบโดยการบินตรวจการณัด้านมลพิษทางน้ำของกรมเจ้าท่า)
11 พ.ย. 2542	น้ำมันดิบ (มีลักษณะเป็นก้อนน้ำมันดิน)	ไม่ทราบ	บริเวณหาดวงเดือนและหาดทรายแก้ว	สันนิษฐานว่าเกิดจากการล้างของเรือบรรทุกน้ำมัน บริเวณอ่าวไทยแล้วถูกกระแสน้ำพัดเข้ามา
2 มี.ค. 2542	น้ำมันเตา	ประมาณ 200 ตัน	แม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณ วัดอรุณ แยก อ.ครุฑนอก	รั่วไหลจากเรือบรรทุกน้ำมันชื่อ "วิกรม" เนื่องจากสภาพเรือเก่าทำให้
6 ก.ย. 2542	ไม่ทราบ	ไม่ทราบ	บริเวณเกาะสีชัง อ.เกาะสีชัง จ.ชลบุรี	น้ำมันได้รั่วไหล และผู้ดูแลเรือสูบน้ำออกไม่ทัน พบอยู่ข้างเรือบรรทุกสินค้าสัญชาติอินโดนีเซียชื่อ GEMA LESTARI (พบโดยการบินตรวจการณัด้านมลพิษทางน้ำของกรมเจ้าท่า)
10 ก.ย. 2542	น้ำมันเตา	ไม่ทราบ	แม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณ ท่าเรือหมายเลข 5A ของบริษัทไทยเซเวทรีเคมี จำกัด อ.พระประแดง จ.สมุทรปราการ	ตรวจน้ำจึงเป็นเหมือนกับมีขี้ปนมาจากเกาะสีชัง
13 ก.ย. 2542	น้ำมันแกลบคั้น	ไม่ทราบ	บริเวณเกาะสีชัง อ.เกาะสีชัง จ.ชลบุรี	อุบัติเหตุเพลิงไหม้เรือบรรทุกสินค้าชื่อ "จัมโบ้"



14 ก.ย.	2542	น้ำมันเตา	ไม่ทราบ	บริเวณอ่าววุดม อ.ศรีราชา	ลักลอบปล่อยทิ้ง
				จ.ชลบุรี	
					สำนักวิชาการ
19 ก.ย.	2542	น้ำมันดีเซล	ประมาณ 200 ลิตร	แม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณท่าแพ	อุบัติเหตุเรือบรรทุกน้ำมันชื่อ ซีพี 32
		น้ำมันเบนซิน		ชานายนต์ อ.พระประแดง	โดนกับแพชานายนต์ชื่อ
				จ.สมุทรปราการ	นาวาสมุทร
12 ต.ค.	2542	ไม่ทราบ	ไม่ทราบ	แม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณหลัก	ลักลอบปล่อยทิ้ง
ค.				ผูกเรือบางหัวเสือ	
25 พ.ย.	2542	น้ำมันเตา	ไม่ทราบ	บริเวณอ่าววุดม อ.ศรีราชา	ลักลอบปล่อยทิ้ง
				จ.ชลบุรี	
21 ธ.ค.	2542	น้ำมันเตา	ประมาณ 400 ลิตร	แม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณท่าเรือ	เกิดจากความบกพร่องของคน
				หมายเลข 20F ท่าเรือ	ประจำเรือ และอุปกรณ์ในห้อง
				กรุงเทพ	
				คลองเตย กรุงเทพ	เครื่อง จากเรือบรรทุกสินค้า
					สัญชาติ
					ไต้หวัน ชื่อ UNI-CONCERT
					(พบโดยเจ้าหน้าที่ของท่าเรือ
					กรุงเทพ)
23 ธ.ค.	2542	น้ำมันหล่อลื่น	ประมาณ 400 ลิตร	แม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณท่าเรือ	เกิดจากความบกพร่องของคน
				หมายเลข 22C ท่าเรือ	ประจำเรือ จากเรือบรรทุกสินค้า
				กรุงเทพ	
				คลองเตย กรุงเทพ	สัญชาติเกาหลี ชื่อ DUCHESS
					(พบโดยเจ้าหน้าที่ของกองตรวจ
					เรือ
					กรมเจ้าท่า)

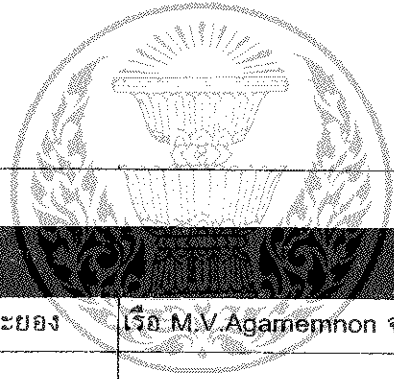


26 ธ.ค.	2542	น้ำห้องเรือ	ไม่ทราบ	บริเวณท่าเทียบเรือบริษัท อุตสาหกรรมปิโตรเคมีกัลไทย	ปล่อยทิ้งจากเรือบรรทุกน้ำมันชื่อ TOPAZ
				จำกัด (มหาชน) จ.ระยอง	(พบโดยเจ้าหน้าที่ของกองตรวจ เรือ
				สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร	
ปี 2543					
18 ม.ค.	2543	น้ำมันดิบ	2,000 ลิตร	หาดพีเอ็มวาย หาดแสง จันทร์	ไม่ทราบ
		ลักษณะเป็น		แหลมเจริญ จ.ระยอง	
		ก้อนน้ำมันดิน			
28 กพ.	2543	น้ำมันเตา และ	ไม่ทราบ	บริเวณบริษัท อู่เรือแอลพี เอ็นและ	ลักลอบปล่อยทิ้งจากเรือบรรทุกสินค้า
		น้ำมันหล่อลื่น		วิศวกรรม จำกัด	เดลต้า 1 กิจกรรมซ่อมเรือของอู่ ลอย
31 พ.ค.	2543	น้ำมันหล่อลื่น	200 ลิตร	แม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณ	โป๊ะเหล็กที่ภายในบรรจุน้ำมันหล่อ ลื่น
		ที่ใช้แล้ว		ท่าเรือกรุงเทพ	ที่ใช้แล้วเป็นตัวถ่วงกันสนิมซาร์ชุด
1 ส.ค.	2543	น้ำมันดิบ	ไม่ทราบ	ชายหาดกะรน หาดป่าตอง และ	การลักลอบปล่อยทิ้งจากเรือ
		ลักษณะเป็น		หาดไนยาง จ.ภูเก็ต	
		ก้อนน้ำมันดิน			



LIRT

8 ส.ค.	2543	น้ำมันหล่อลื่น	ไม่ทราบ	แม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณหน้าท่า	บิมบัสตาสในห้องเครื่องบรรทุกสินค้า
		ที่ใช้แล้ว		หมายเลข 45 (บริษัทสมุทร	"แสงไทย วินัส" ชัดข้อง
				คำข้าว)	
					สำนักวิชาการ
3 ก.ย.	2543	น้ำมันคอนเดนเสท	300 ลิตร	บริเวณท่า ทีทีที ของการนิคม	อุบัติเหตุ Over Flow ของเรือ
				อุตสาหกรรม จ.ระยอง	Belgreeting ขณะสูบน้ำมัน
					Discharge
12 ก.ย.	2543	น้ำมันดีเซล	300 ลิตร	ทิศทาง 201 ระยะ 32 ไมล์	อุบัติเหตุเรือโดนกันระหว่าง
			กว้าง x ยาว =	จากเกาะจวง	เรือบรรทุกสินค้า "Heron" กับ
			5 x 15 ไมล์ทะเล		เรือบรรทุกน้ำมัน "Play Boy 3"
- ต.ค.	2543	น้ำมันหล่อลื่น	200 ลิตร	แม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณบริษัท	กิจกรรมจากแผนกซ่อมรถยนต์
		ที่ใช้แล้ว		ธนบุรีพานิช จำกัด	(แผนกซ่อมบางพลัด)
29 ต.ค.	2543	น้ำมันหล่อลื่น	ไม่ทราบ	แม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณหน้าท่า	ไม่ทราบ
				การทำเรือแห่งประเทศไทย	
				ถึง	
				ท่าเรือสรรพาวุธ บางนา	
21 พ.ย.	2543	น้ำมันเตา	1,000 ลิตร	แม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณหน้าท่า	เรือบรรทุกน้ำมัน "วิกรม" จม
				เรือ	
				หมายเลข 13 (ท่าเทียบเรือที่พีไอ)	
				อ. พระประแดง	
				จ. สมุทรปราการ	
20 ธ.ค.	2543	น้ำมันดีเซล	ไม่ทราบ	บริเวณหน้าท่าเทียบเรือบริษัท	ไม่ทราบ
				อุตสาหกรรมปิโตเคมีกัลไทย	
				จำกัด (มหาชน) จ.ระยอง	



ปี 2544					
1 มค.	2544	น้ำมันเตา	ไม่ทราบ	ท่าเรือ TPI จังหวัดระยอง	เรือ M.V. Agamemnon จม
12 มค.	2544	น้ำมันเตา	800 ลิตร	อยู่เรือกรุงเทพ แม่น้ำเจ้าพระยา	ไม่ทราบสาเหตุ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
3 มีค.	2544	น้ำมันเตา	500 ลิตร	คลองแสนแสบ(หลังโรงแรมมารีเอเทรียม) กทม.	ความบกพร่องของเจ้าหน้าที่ทำให้น้ำมันเตาล้นจากถังเก็บ
27 มีค.	2544	น้ำมันดิบ	5,000 ลิตร	หน้าท่า T.P.I จังหวัดระยอง	
26 เมย.	2544	น้ำมันไฮโดรลิค ใช้แล้ว	ไม่ทราบ	ท่าหมายเลข 33 บีคี่ สาธุประดิษฐ์ แม่น้ำเจ้าพระยา	ลึกลอบปล่อยทิ้ง
22 พค.	2544	น้ำมันดิบ Kuwait Crude Oil	30 ตัน	ท่อขนถ่ายน้ำมันกลางทะเลของบริษัท อัลสายแอนซ์ รีไฟน์นิ่ง จำกัด ท่าเรือมาตาพุด จ.ระยอง	Breakaway Coupling ขนาด 16 นิ้ว ที่กำลังขนถ่ายจากเรือ Tokachi หลุดออกจากกันทำให้น้ำมันรั่วไหล
19 กค.	2544	น้ำมันหล่อลื่นที่ ใช้แล้ว	ไม่ทราบ	ท่าเรือหมายเลข 24 AB บ.เซลล์ แม่น้ำเจ้าพระยา	ลึกลอบปล่อยทิ้ง
4 กย.	2544	น้ำมันหล่อลื่นที่ ใช้แล้ว	ไม่ทราบ	ท่าเรือหมายเลข 20AB ท่าเรือกรุงเทพ แม่น้ำเจ้าพระยา	ลึกลอบปล่อยทิ้ง





7 กย.	2544	น้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้ว	ไม่ทราบ	ท่าเรือศุลกากร กรุงเทพฯ	ลักลอบปล่อยทิ้ง
				แม่น้ำเจ้าพระยา	
					สำนักวิชาการ
12 ตค.	2544	น้ำมันเตาผสมน้ำ	1,000 ลิตร	ท่าเรือสยามบางกอกพอร์ต (ท่าหมายเลข 4) จ.สมุทรปราการ	ลักลอบปล่อยน้ำทิ้งเรือผสมน้ำมันเตา สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาทรสมุทรปราการ
					ทิ้งลงแม่น้ำเจ้าพระยา
					รวม 10 ครั้ง
ปี 2545					
11 มค.	45	น้ำมันเตา	ไม่ทราบ	สำนักงานศุลกากรส่งออก ท่าเรือกรุงเทพ	เรือ MANRI MARU ปล่อยทิ้งน้ำมัน เตาที่อยู่ในท้องเรือออกสู่อ่าวเจ้าพระยา
15 มค.	45	น้ำมันเชื้อเพลิง	234 ตัน	ตำบลแสมสาร อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี	เรือ EASTERN FORTITUDE สัญชาติปานามาชนหินฉลาม
30 มี.	ค.45	น้ำมันดีเซล	ไม่ทราบ	ท่าเรือตำรวจดับเพลิงบางรัก	เรือสำราญชื่อ "เดอะโอเรียลเติ้ล" เกิดอุบัติเหตุจมลงในแม่น้ำเจ้าพระยา
2 เมย.	45	ไม่ทราบ	ไม่ทราบ	ใต้สะพานกรุงเทพฝั่งธนบุรี	เรือลากจูง 2 ลำ กำลังขนถ่ายสินค้า
19 เมย.	45	น้ำมันดีเซลและน้ำมันหล่อลื่น	ไม่ทราบ	ท่าเรือจุกเสม็ด	คาดว่าน่าจะเป็นน้ำมันที่สูบมาจากใต้ท้องเรือลอยอยู่บริเวณท้าย รล. สิมิลัน



LIRIT

22 เมย. 45	ไม่ทราบ	ไม่ทราบ	บริเวณท่าเรือหมายเลขที่ 13	ไม่ทราบ
14 มีย.45	ไม่ทราบ	ไม่ทราบ	1. บริเวณกลางแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าเรือกรุงเทพ 2. บริเวณแนวเขื่อนของท่าเรือ กรุงเทพกับเรือสินค้าที่จอด อยู่บริเวณหน้าท่าเทียบเรือ	ไม่ทราบ สำนักวิชาการ ธิการสถานคุ้มครองทางน้ำ
24 มีย.45	ไม่ทราบ	ไม่ทราบ	ริมฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาหน้าวัดครุฑนอก อ.พระประแดง จ.สมุทรปราการ	กู้เรือวิกรม
13 สค.45	น้ำล้างระวางเรือ (แร่สังกะสี)	ไม่ทราบ	ท่าเรือคลองเตย (ทูน 11-16)	เรือ MV.Southern Star ทิ้งน้ำ ระวาง สินค้า (พบโดยบินตรวจการณ์ ของ กรมเจ้าท่า)
20 สค.45	ไม่ทราบแต่เป็น คราบน้ำมันมี ลักษณะคล้าย ดิน น้ำมันสีดำ	ไม่ทราบ	บริเวณหาดจอมเทียน	ไม่ทราบ
6 กย.45	ไม่ทราบ	ไม่ทราบ	คลองผดุงกรุงเกษมออกแม่น้ำเจ้าพระยาที่ประตูระบายน้ำ บริเวณท่าเรือสี่พระยา	ลักลอบทิ้งน้ำมันที่ใช้แล้วลงสู่ท่อ ระบายน้ำสาธารณะ
17 ธค.45	น้ำมันเตา	210 ตัน	ทางเข้าท่าเรือแหลมฉบัง ด้านใต้เกาะสีชัง จ.ชลบุรี	เรือ Kota Wijaya โดนกับเรือ Sky Ace ทำให้น้ำมันเตาจากเรือ Sky Ace รั่วไหลลงสู่ทะเล
				รวม 12 ครั้ง



พ.ร.บ. ๒๕๔๖				
18	น้ำมันเตา	ไม่ทราบ	คลองโองแตก ต.บางไฉลง	บริษัท ซี.พี.แอล.ไวร์โรฟ จำกัด
มค.46				สำนักงานคณะกรรมการ
			อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	และ บริษัท มิตรสตีล จำกัด ทำน้ำมัน
				เตารั่วไหลลงคลอง เนื่องจากน้ำมัน
				เตาล้นถัง และ ไหลลงสู่รางระบายน้ำ
				ที่อยู่ติดคลองและแม่น้ำ
22	ก้อนน้ำมันสีดำ	ไม่ทราบ	ชายหาดบริเวณแหลม	ลักลอบทิ้งน้ำมันใช้แล้ว
มค.46			ตะลุมพุก	
	(Tar Ball)		อ.ปากพนัง จ.	
			นครศรีธรรมราช	
20	ก้อนน้ำมันสีดำ	2 ตัน	ชายหาดใน อ.ปะทิว จ.ชุมพร	ลักลอบทิ้งน้ำมันใช้แล้ว
กพ.46				
	(Tar Ball)			
26	น้ำมันเตา	ไม่ทราบ	บริเวณคลองมะนาวภายใน	ลักลอบทิ้งน้ำมันใช้แล้ว
กพ.46			สวน	
			สาธารณะพระราม 9 และไหล	
			ลง	
			แม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณ	
			สะพาน	
			พระราม 9	
13	น้ำมันเตา	ไม่ทราบ	แม่น้ำเจ้าพระยา หน้าท่าเรือ	อุบัติเหตุเรือชนท่า
พค.46			บริษัท	
			คาลเท็กซ์	



LIRT

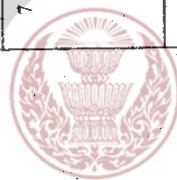
19 พค.46	น้ำมันเครื่องใช้ แล้ว	ไม่ทราบ	แม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณท่าที่ 41	ลักลอบทิ้ง
			สะพานพระราม 9	สำนักวิชาการ
26 มีย.46	น้ำมันเครื่องใช้ แล้ว	ไม่ทราบ	แม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณหน้า โรง	ลักลอบทิ้ง
		กว้าง-ยาว 5X5 ตร.ม.	แรมโอเรียนเต็ล	ผู้แทนราษฎร
6 สค.46	น้ำมันเตา	ไม่ทราบ	แม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณปาก คลอง	ลักลอบทิ้ง
			สรรพสามิต (หน้าอุโมงค์เรือ บ.	
			อาเซียนมารีน จำกัด)	
4 ตค.46	ดีเซล	เล็กน้อย	ห่างจากเกาะจวง 18 ไมล์ ทะเล	เรืออ่าวไทย บรรทุกน้ำมันดีเซล ชายกลาง
				ทะเลเกิดอุบัติเหตุจม ก่อนจมได้มี การปิด
				วาล์วถึงน้ำมันที่เหลือน้ำมันแล้ว ทำให้มี
				น้ำมันที่ยังหลงเหลือในถังบ้างเล็ก น้อย
				หลุดรอดออกมา

*ที่มา : <http://www.md.go.th/envi/Oil%20spill%2040-46.pdf>

สืบค้นข้อมูล ณ วันที่ 20 ตุลาคม 2548 เวลา 16.00 นาฬิกา

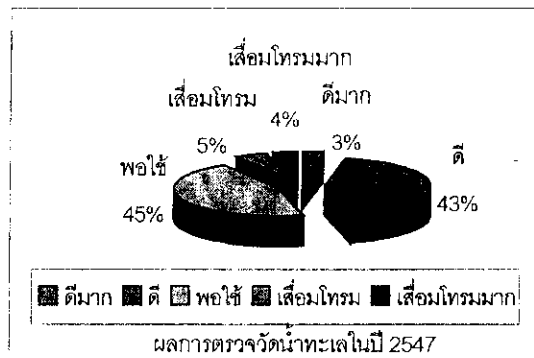
ลำดับ	วตป.ที่รั่วไหล	ชนิดน้ำมัน	ปริมาณที่รั่วไหล	สถานที่เกิดเหตุ	สาเหตุ	การดำเนินการทางกฎหมาย
1	13 กพ.47	น้ำมันที่ใช้แล้ว	3,000 ลิตร	บริเวณหน้าท่า บจก.อุตสาหกรรม ทำเครื่องแก้ว ไทย (ใกล้สะพาน พระราม 9) แม่น้ำเจ้าพระยา	ไม่ทราบ (ถังลอยทิ้ง)	การดำเนินการงาน วค. ดำเนินการจัด โดยใช้ สารเคมี 100 ลิตรและน้ำยาล้าง 40 ลิตร
2	16 กพ.47	น้ำมันเตา	9 ตัน	คลองคลองขุมกมและไหลลงสู่ แม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณท่าเรือสี่ พระยา กทม.	ความประมาทของเจ้าหน้าที่ของ โรงพยาบาลหัวเสียว (สสส) Load น้ำมันตั้งแต่เก็บและรั่วไหล ลงสู่คลอง-แม่น้ำเจ้าพระยา	เจตป้อมปราบศัตรูพ่าย ปรับ ตามกฎหมาย 7,000 บาท
3	7 พค.47	น้ำมันเตา (ลักษณะเป็น Tar ball)	ไม่ทราบ (ระยะทางที่ พบคราบน้ำมันยาว ตามชายหาดประมาณ 10 กม.)	ชายหาดแม่รำพึง อำเภอ จังหวัดระยอง	ไม่ทราบ	สขท.6 ระยองดำเนินการประสาน ท้องถิ่น เก็บคราบน้ำมันตาม ชายหาด
4	7 พค.47	ไม่ทราบ	เล็กน้อย	บริเวณท่าเรือไทยของดี แม่น้ำ เจ้าพระยา กทม.	ไม่ทราบ	วค.ดำเนินการตรวจสอบ ไม่ได้ ขจัด
5	18 มี.47	Condensate	ไม่ทราบ	คลังน้ำมัน บอเอสโซ ศรีราชา จังหวัดชลบุรี ห่างจากฝั่งประมาณ 1 กม.	Leak จากท่อน้ำมัน	เอสโซ่ ดำเนินการเอง
6	1 กค.47	น้ำมันห้องเรือ	ขนาดกว้าง 40 หลา ยาว 700 หลา (ประมาณ 2,200 ลิตร)	ทำเรือจุกเสม็ด อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี	ไม่ทราบ	ไม่ได้ดำเนินการ นำมันแตกตัว เป็นฟิโธม หายไปเอง
7	28 กค.47	น้ำมันดีเซล	ไม่ทราบ	คลังปิโตรเลียมสงขลา บริเวณ ท่าเรือ ปตท.	พ้อมน้ำมันดีเซลขนาดความยาว 36 ม. บริเวณหัวขังมีเตอร์ของกรม สรรพสามิต เขตชลบุรีจะจ่าย น้ำมันให้กับเรือของ ปตท.สผ.	ปตท.สงขลา ดำเนินการเอง
8	13 สค.47	น้ำมันเตา (FO2 3%S)	500 ลิตร	ปตท.ศรีราชา (อ่าวอุดม)	น้ำมันคั่งเนื่องจากความผิดพลาด ของคนประจำเรือครากอน 1	IESG ศรีราชา ดำเนินการโดย ใช้สารเคมี 2,700 ลิตร
9	พ.ย.47	น้ำมันห้องเรือ	ไม่ทราบ	บริเวณท่าเรือนครสมข (ท่าเรือ หมายเลข 160ฟ) แม่น้ำ เจ้าพระยา	ไม่ทราบ	สขท. 6 (สท.) ตรวจสอบ ไม่ได้ ขจัด
10	19 พย. 47	น้ำมันเตา+ น้ำมันเครื่อง	ประมาณ 10,000 ตร.ม.	บริเวณเกาะลอมบอกกับท่าเรือ บ.ศรี ราชาบอร์ ห่างจากฝั่ง 3 กม.	ไม่ทราบ	IESG ศรีราชา ดำเนินการโดย ใช้สารเคมี 100 ลิตร

รวม 10 ครั้ง



สถานการณ์คุณภาพน้ำทะเลชายฝั่งปี 2547*

ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่งทั่วประเทศ จำนวน 240 สถานี ในช่วง 2 ฤดู คือ ฤดูแล้ง (เมษายน – พฤษภาคม) ฤดูฝน (กรกฎาคม – สิงหาคม) 2547 และประเมินสถานการณ์โดยใช้ดัชนีคุณภาพน้ำทะเล (Marine Water Quality Index) พบว่ามีสถานีที่มีคุณภาพน้ำอยู่ในเกณฑ์ดีมาก ดี พอใช้ เสื่อมโทรม และเสื่อมโทรมมากร้อยละ 3, 43, 45, 5 และ 4 ตามลำดับ และดัชนีคุณภาพน้ำทะเลทั่วประเทศแสดงดังแผนที่แสดงดัชนีคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่งประเทศไทย ปี 2547



พบว่าพื้นที่อ่าวไทยตอนในได้แก่ ปากแม่น้ำเจ้าพระยา ปากคลอง 12 ถันวา หน้าโรงงานฟอกย้อม กม.35 และท่าจีน เป็นบริเวณที่มีคุณภาพน้ำทะเลเสื่อมโทรมมาก เนื่องจากเป็นแหล่งรองรับของเสียที่มาจากกิจกรรมต่าง ๆ ทั้งจากชุมชนอุตสาหกรรม และเกษตรกรรม ส่งผลให้ค่าออกซิเจนละลายต่ำกว่ามาตรฐานคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่งและแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐานฯ นอกจากนี้ ยังพบในพื้นที่อ่าวไทยฝั่งตะวันตกที่บริเวณปากคลองบ้านแหลม จังหวัดเพชรบุรี เนื่องจากเป็นแหล่งรองรับของเสียที่มาจากกิจกรรมชุมชนในจังหวัดเพชรบุรี ส่งผลให้แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐาน

จากการเปรียบเทียบข้อมูลปี 2546 และ 2547 พบว่า คุณภาพน้ำมีแนวโน้มเสื่อมโทรมลง โดยพิจารณาจากคุณภาพน้ำในเกณฑ์ดีมากของร้อยละสถานีที่เก็บตัวอย่างลดลงจาก 7 เป็น 3 ระดับดี ลดลงจาก 61 เป็น 43 ระดับเสื่อมโทรมเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 3 เป็น 5 และ ระดับเสื่อมโทรมมากเพิ่มขึ้นจาก 0 เป็น 4 โดยปากแม่น้ำสายหลัก 4 สาย ยังคงมีสภาพเสื่อมโทรมกว่าพื้นที่อื่น ๆ ทั้งนี้ ปัญหาที่พบยังคงเป็นปริมาณออกซิเจนละลายต่ำและปริมาณแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดสูงเกินมาตรฐานคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่ง และในปี 2547 นี้ ยังมีพื้นที่ที่มีปัญหาคุณภาพน้ำเสื่อมโทรมมากที่ปากคลอง บ้านแหลม จังหวัดเพชรบุรี โดยมีปริมาณแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดสูงเกินมาตรฐานฯ

*ที่มา : ดร.พรสุข จงประสิทธิ์/วันเพ็ญ ต่วนเวชยันตร์/กวิตา ธนानันทยศ ส่วนแหล่งน้ำทะเล กรมควบคุมมลพิษ

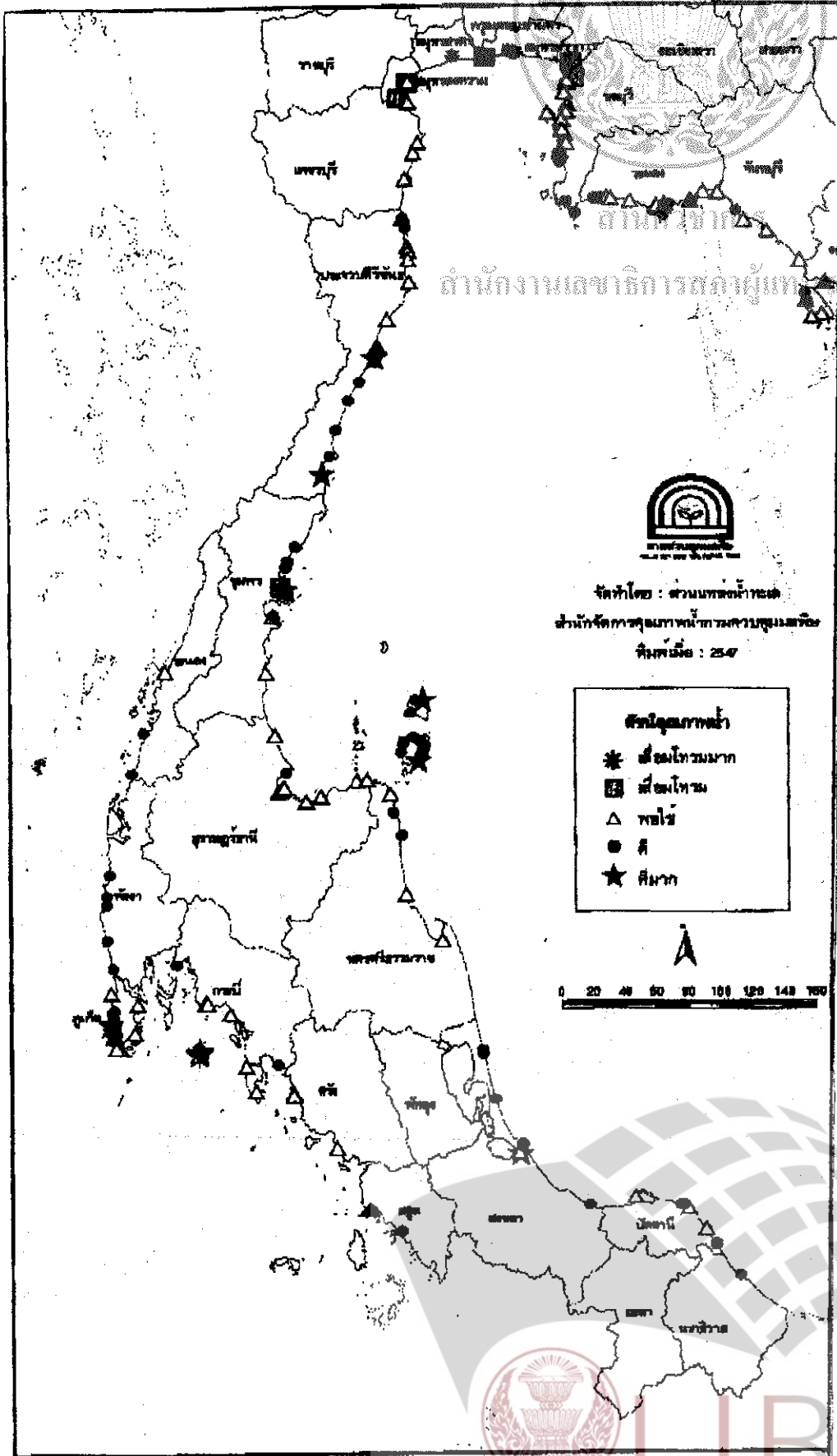
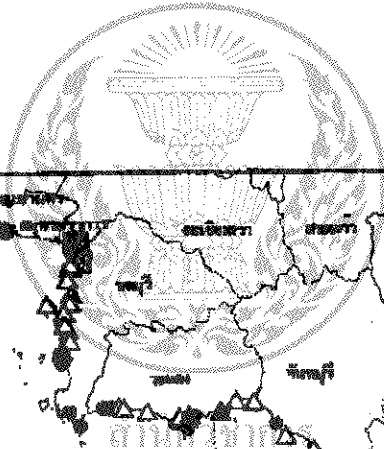


ปริมาณโลหะหนักพบแมงกานีสและเหล็กมีค่าสูงเกินมาตรฐานในหลายพื้นที่โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณปากแม่น้ำต่าง ๆ ส่วนบริเวณสถานีคลองใหญ่ จังหวัดตราด พบโครเมียม ตะกั่ว ทองแดง แมงกานีส สังกะสี และเหล็กสูงเกินมาตรฐาน ส่วนไตรบิวทิลทีนมีค่าสูงในหลายพื้นที่ โดยเฉพาะบริเวณที่มีท่าเทียบเรือขนาดใหญ่ และบริเวณที่มีแหล่งอุตสาหกรรม เช่น บริเวณท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ท่าภาณุรังสี (เกาะสีชัง) ปากคลอง 12 ธนวา ปากแม่น้ำแม่กลอง ที่มีค่าสูงกว่ามาตรฐาน

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

นอกจากนี้ มักพบขยะพลาสติกลอยอยู่บนผิวน้ำบริเวณปากคลองขนาดเล็ก ปากแม่น้ำ และท่าเทียบเรือประมง และมีคราบน้ำมันลอยบนผิวน้ำ บริเวณท่าเทียบเรือหรือบริเวณที่มีการสัญจรทางน้ำค่อนข้างมาก เช่น ท่าเรือหน้าอำเภอและท่าเรือเฟอร์รี่ใหม่ เกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี และหาดต้นไทร เกาะพีพี จังหวัดกระบี่





แผนที่แสดงตัวนิคมคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่ง ประเทศไทย ปี 2547



ข้อสังเกตเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติเรือไทย ฉบับที่... พ.ศ.*

1. จำนวนเรือไทยที่จะได้รับผลกระทบจากพระราชบัญญัติเรือไทย ฉบับที่... พ.ศ. เทียบกับเรือต่างประเทศที่เข้ามาในน่านน้ำไทย

สำนักวิชาการ

เรือไทยที่จะได้รับผลกระทบจากพระราชบัญญัติเรือไทย ฉบับที่... พ.ศ. โดยตรงคือเรือไทยที่จดทะเบียนเป็นเรือกลเดินระหว่างประเทศ จำนวน 243 ลำ ในขณะที่ประเทศไทยต้องควบคุมเรือต่างประเทศที่เข้ามาในน่านน้ำไทย ในเขตท่าเรือสำคัญๆ ของไทยจำนวนปีละประมาณ 13,500 ลำ แบ่งเป็น ท่าเรือกรุงเทพ 2,500 ลำ ท่าเรือแหลมฉบัง 5,500 ลำ ท่าเรือมาบตาพุด 5,600 ลำ ท่าเรือสงขลา 450 ลำ และท่าเรือภูเก็ต 400 ลำ

2. ของเสียและสารอันตรายที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ ครอบคลุมของเสียและสารอันตรายใดบ้าง

อนุสัญญาฯ นี้ครอบคลุมถึงการควบคุมของเสียจากเรือ 6 ประเภท โดยแบ่งออกเป็น 6 ภาคผนวก ประกอบด้วย

1. ของเสียที่เป็นน้ำมัน ซึ่งเกิดการปฏิบัติงานตามปกติของเรือ เช่น น้ำมันเครื่อง กากน้ำมันที่เกิดจากการกรองน้ำมันเชื้อเพลิง
2. ของเสียที่เป็นสารเคมี ซึ่งเกิดจากการตกค้างของสารเคมีเหลวที่บรรจุทุกในระวางเรือ
3. ของเสียที่เป็นสารเคมีชนิดบรรจุหีบห่อ ที่เกิดการรั่วไหล รวมถึงภาชนะบรรจุสารเคมีที่ใช้แล้ว
4. น้ำเสียที่เกิดจากคนในเรือ เช่น น้ำห้องครัว น้ำห้องน้ำ
5. ขยะต่างๆ
6. มลพิษทางอากาศ ซึ่งเกิดจากไอเสียของเรือ

แต่การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ ในขั้นนี้ ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีเพียง 2 ภาคผนวก คือ ภาคผนวก 1 และ 2

*ที่มา : กลุ่มสิ่งแวดล้อม สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี



สารอันตรายที่ระบุไว้ในอนุสัญญา มีการจัดทำรายชื่อและแบ่งชั้นออกเป็น 4 ชั้น ตามระดับความเป็นอันตราย ดังนี้

สารชั้น เอ มีความเป็นพิษสูงมาก เมื่อเรือสูบล่ายสารเหล่านี้ที่ท่าเรือแล้ว ต้องทำการล้างถังระวางให้สะอาดก่อนออกเดินทางจากท่าเรือ น้ำล้างถังที่เกิดขึ้นต้องสูบล้างที่ท่าเรือเพื่อนำไปกำจัด

สารชั้น บี มีความเป็นพิษสูง เมื่อเรือสูบล่ายที่ท่าเรือแล้ว ต้องทำการล้างถังในเบื้องต้นก่อน (Pre wash) น้ำล้างถังที่เกิดขึ้นต้องสูบล้างที่ท่าเรือเพื่อนำไปกำจัด

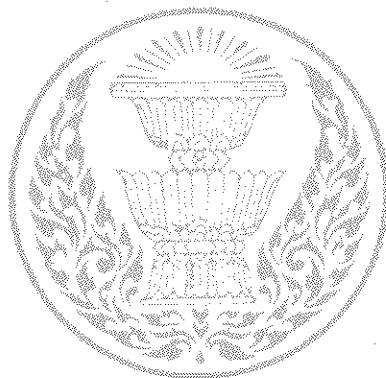
สารชั้น ซี มีความเป็นพิษต่ำ ไม่จำเป็นต้องมีการล้างถังระวางก่อนเรือออกเดินทาง

สารอื่นๆ เป็นสารที่ไม่มีหลักฐานว่าก่อให้เกิดความเป็นพิษ หรือยังมีข้อมูลไม่เพียงพอ ให้ปฏิบัติเช่นเดียวกับสารชั้น ซี แต่หากมีข้อมูลทางวิชาการที่ชัดเจนขึ้นอาจถูกจัดไว้ในชั้นอื่นๆ ได้ภายหลัง

รายชื่อของสารอันตรายจำนวนประมาณ 260 รายการจะมีปรากฏอยู่ในผนวก (Appendix) ของอนุสัญญา รายชื่อเหล่านี้อาจมีการเปลี่ยนแปลงโดยคณะกรรมการขององค์การฯ และประกาศเปลี่ยนแปลงเป็นครั้งคราว

3. การควบคุมเรือต่างๆ มิให้ทำการทิ้งของเสียหรือสารอันตรายในระหว่างการเดินทาง ทำได้อย่างไร

- เรือจะต้องได้รับการติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆ ตามที่อนุสัญญา กำหนด อุปกรณ์เหล่านั้นต้องเป็นอุปกรณ์ที่ได้รับการรับรองโดยส่วนราชการของรัฐบาล
- เรือจะต้องมีสมุดปูมบันทึก เกี่ยวกับน้ำมันและสินค้าเคมี ทั้งปริมาณที่รับลงเรือ ปริมาณที่สูบล้างออกจากเรือ การถ่ายเทถังภายในเรือ หรือการสูบล้างออกจากเรือทั้งที่เป็นสินค้าและของเสีย โดยนายเรือต้องลงนามกำกับ ซึ่งสมุดปูมนี้จะได้รับการตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ในเมืองท่า โดยเทียบกับปริมาณที่เหลืออยู่จริงในเรือ
- หากพบหลักฐานว่าเรืออาจกระทำผิดโดยลักลอบทิ้งสารอันตรายระหว่างการเดินทาง เช่น ปริมาณของเสียหรือสารอันตรายในสมุดปูมกับที่มีอยู่จริงในเรือไม่ตรงกัน หรือไม่ลงบันทึก ก็สามารถแจ้งรัฐบาลที่จดทะเบียนเรือนั้นตรวจสอบและลงโทษตามกฎหมายของรัฐบาลนั้น
- ประเทศไทยกำลังดำเนินการจัดทำระบบการควบคุมเรือ หรือ Vessel Traffic Control (VTS) ซึ่งจะสามารถควบคุมเรือจากระยะไกลได้อีกทางหนึ่ง



ข่าวจากสื่อมวลชน

ศูนย์กำจัดของเสียทางทะเลเปิดต้นปี 49

โครงการศูนย์กำจัดของเสียทางทะเลแห่งแรกของประเทศไทยที่ทำเรือแหลมฉบังพร้อมให้บริการได้ต้นปี 49 คาดว่าอนาคตปัญหาสิ่งแวดล้อมทางทะเลจะดีขึ้น

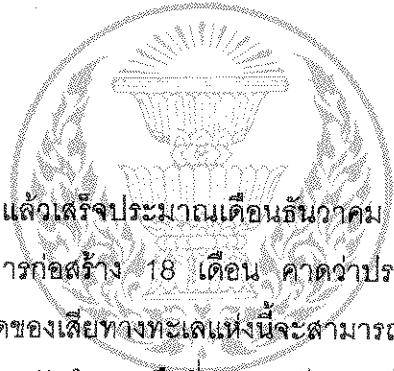
นายธีรยุทธ ทูมมานนท์ ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง เผยว่า ขณะนี้โครงการศูนย์กำจัดของเสียทางทะเลที่ดำเนินโครงการตามอนุสัญญา marpol ซึ่งเป็นอนุสัญญาป้องกันมลพิษจากเรือ ทำเรือแหลมฉบังได้เซ็นสัญญากับบริษัทบริหารและพัฒนาเพื่อการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม จำกัด (มหาชน) หรือ เจนโก้ ให้เป็นผู้ดำเนินการขจัดคราบน้ำมันที่ใช้แล้ว โดยจะนำร่องในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังเป็นพื้นที่แรกก่อน ซึ่งในอนาคตท่าเรือทุกท่าในประเทศไทยจะต้องมีโครงการดังกล่าวเพื่อรองรับอนุสัญญา marpol โดยโครงการดังกล่าวจะช่วยรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลได้อีกทางหนึ่ง ซึ่งที่ผ่านมาประเทศไทยมีปัญหาเรื่องการลักลอบทิ้งของเสียจากเรือลงทะเล ทำให้เกิดปัญหาคราบน้ำมันในทะเลบ่อยครั้งและไม่สามารถควบคุมได้ หากมีศูนย์กำจัดของเสียทางทะเลจะสามารถควบคุมเรือเหล่านั้นได้

อีกทั้งโครงการศูนย์กำจัดของเสียทางทะเลตามอนุสัญญา marpol จัดตั้งขึ้นจากมติของคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2540 อนุมัติให้ประเทศไทยเข้าไปเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978 (marpol 73/78) ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ซึ่งมีผลให้ท่าเรือต่างๆ จะต้องจัดเตรียมอุปกรณ์รองรับของเสียจากเรือให้เป็นไปตามอนุสัญญาดังกล่าว

สำหรับงบประมาณในการดำเนินการนั้นเอกชนจะเป็นผู้รับผิดชอบทั้งหมด โดยท่าเรือแหลมฉบังได้ให้พื้นที่ที่อยู่ด้านหลังของอู่ต่อเรือของบริษัทยูนิไทย ชิปปาร์ต แอนด์เอ็นจิเนียริง จำกัด โดยใช้พื้นที่ประมาณ 15 ไร่ ซึ่งบริษัทเจนโก้ได้เช่าพื้นที่ดังกล่าวในระยะเวลา 30 ปี ซึ่งนายวณิช มุสิกธรรม ผู้จัดการทั่วไปของบริษัทบริหารและพัฒนาเพื่อการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม จำกัด (มหาชน) เผยว่าโครงการดังกล่าวขณะนี้อยู่ในระหว่างการก่อสร้าง โดยเข้าไปปรับพื้นที่และสร้างรั้วกันพื้นที่ของโครงการ ทั้งนี้ ที่ผ่านมามีบริษัท ได้ใช้เวลาในการออกแบบนานถึง 6 เดือน เนื่องจากเป็นศูนย์ฯ แห่งแรกของประเทศไทย ดังนั้น จึงต้องเดินทางไปดูงานที่ต่างประเทศ เพื่อนำมาประกอบการออกแบบให้ศูนย์ฯ มีประสิทธิภาพ และได้มาตรฐานระดับสากล โดยประเทศที่ไปดูงาน คือ เบลเยียม ซึ่งเป็นประเทศที่มีท่าเรือได้มาตรฐานสากล และติดอันดับ 2 ของโลกและอีกหลายแห่งในแถบยุโรป



LIART



หลังจากนี้ บริษัทฯ ก็จะเร่งดำเนินการก่อสร้าง น่าจะแล้วเสร็จประมาณเดือนธันวาคม 2548 โดยตามสัญญาที่ทำไว้กับท่าเรือแหลมฉบัง คือ จะใช้เวลาในการก่อสร้าง 18 เดือน คาดว่าประมาณเดือนมีนาคม 2549 ก็จะสามารถเปิดให้บริการได้ โดยศูนย์กำจัดของเสียทางทะเลแห่งนี้จะสามารถกำจัดของเสียได้ ประมาณ 40,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน ซึ่งสามารถรองรับจำนวนเรือที่มาจอดเทียบท่าที่ท่าเรือแหลมฉบังในแต่ละวันได้อย่างมีประสิทธิภาพ โครงการดังกล่าวใช้งบประมาณในการก่อสร้างประมาณ 300 ล้านบาท

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

อนึ่ง อนุสัญญา marpol คือ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ สามารถนำไปใช้บังคับกับเรือของประเทศสมาชิก หรือปฏิบัติงานภายใต้อำนาจของประเทศสมาชิก ข้อบังคับของอนุสัญญา marpol จะครอบคลุมถึงการควบคุมมลพิษทุกอย่่างที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติงานตามปกติของเรือและมลพิษที่เกิดจากอุบัติเหตุบางประการ แต่ไม่นำไปใช้บังคับกับการก่อมลพิษที่เกิดจากกิจกรรมบนชายฝั่งที่ปล่อยทิ้งลงทะเล ซึ่งจะได้รับการควบคุมโดยอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษทางทะเล จากการทิ้งของเสียหรือสิ่งอื่นใด และไม่ไปใช้ควบคุมกับมลพิษที่เกิดจากการปฏิบัติงานด้านการสำรวจและผลิตทรัพยากรธรรมชาติในทะเล ซึ่งผู้ฝ่าฝืนข้อบังคับของอนุสัญญา marpol ภายในเขตอำนาจของประเทศสมาชิกจะถูกลงโทษตามกฎหมายของประเทศสมาชิคนั้น ๆ โดยกำหนดให้เขตอำนาจของประเทศสมาชิกเป็นไปตามบทบัญญัติของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายทางทะเล ดังนั้น การเข้าเป็นประเทศสมาชิกหรือยอมรับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายทางทะเล จึงมีความสำคัญต่อการบังคับใช้อนุสัญญา marpol

ที่มา : หนังสือพิมพ์ผู้จัดการออนไลน์ ฉบับประจำวันที 14 กรกฎาคม 2547, หนังสือพิมพ์ข่าวสด ฉบับประจำวันที 25 สิงหาคม 2547 และหนังสือพิมพ์ผู้จัดการรายวัน ฉบับประจำวันที 13 กุมภาพันธ์ 2548

ออกคู่มือเรียกค่าเสียหายน้ำมันรั่ว

กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เชิญผู้แทนกรมขนส่งและพาณิชย์ กรมประมง กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กองทัพเรือ และผู้ประกอบการน้ำมันกว่า 150 คน ระดมความคิดเห็นในการจัดทำคู่มือประเมินความเสียหายของระบบนิเวศและทะเลจากน้ำมันรั่วไหล

นางพรสุข จงประสิทธิ์ ผู้อำนวยการส่วนแหล่งน้ำทะเล กรมควบคุมมลพิษ กล่าวถึงสถานการณ์อุบัติเหตุน้ำมันรั่วไหลลงทะเลว่าตั้งแต่ปี 2516-2547 พบมีอุบัติเหตุทางเรือและทำให้มีน้ำมันรั่วไหลลงทะเลทั้งสิ้น 90 ครั้ง ในพื้นที่ 22 จังหวัดที่มีชายฝั่งติดทะเล โดยเฉพาะจังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง



LIRIT



ถือว่ามีปัญหาอุบัติเหตุบ่อยที่สุด โดยเฉพาะ 3 ครั้งหลัง จากกรณีเรือ Eastern Fortitude และเรือ Kotawijawa ชนกับเรือ Skyace ส่วนใหญ่อยู่ในขั้นตอนการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหาย

ล่าสุดกรมควบคุมมลพิษได้มอบหมายให้สถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยรามคำแหง ศึกษาการจัดทำร่างคู่มือการประเมินความเสี่ยงของทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม สำหรับศึกษาหาแนวทางการเรียกร้อง ค่าเสียหายต่อกิจกรรมต่างๆ รวมถึงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมสำหรับประเทศไทย รวมทั้งร่างฐานข้อมูลที่สามารถนำมาใช้ในการคำนวณความเสี่ยง และค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและระบบนิเวศที่ได้รับผลกระทบทางมลพิษจากน้ำมันรั่วไหล ซึ่งอยู่ในขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นครั้งสุดท้าย และคาดว่าจะเริ่มใช้คู่มือดังกล่าวได้ทันที หากมีกรณีน้ำมันรั่วไหลเกิดขึ้นในจังหวัดระยอง และจังหวัดชลบุรี ส่วนพื้นที่อื่นๆ อาจประยุกต์ใช้ได้ แต่ต้องมีเกณฑ์ประเมินทรัพยากรของแต่ละจังหวัดอย่างละเอียดก่อน

สำหรับคู่มือเรียกร้องค่าเสียหายดังกล่าวจะครอบคลุมความเสี่ยงทรัพยากรทางทะเล 17 รายการ อาทิ ปะการัง ป่าชายเลน หาดทราย สัตว์น้ำ การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่ง คุณภาพน้ำทะเล และ 15 ผู้ประกอบการในระดับเล็กๆ ตั้งแต่ผู้ประกอบการ กางเตียงผ้าใบ ร่มชายหาด ห่วงยาง เรือสปีดโบ๊ท เจ็ทสกี สุขา ธุรกิจโรงแรม ธุรกิจร้านอาหาร นวดชายหาด สูดน้ำทะเล รวมถึงกลุ่มประมงพื้นบ้าน ซึ่งมีสิทธิเคลม สามารถประเมินค่าเสียหายตามความเป็นจริงของรายได้ และค่าเสียหายในกรณีที่มีน้ำมันรั่วไหล

ที่มา : หนังสือพิมพ์บ้านเมืองและหนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ ฉบับประจำวันที 1 มีนาคม 2548

การป้องกันน้ำมันรั่วลงทะเล

เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2548 เทศบาลเมืองศรีราชา ร่วมกับกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี และบริษัท ไทยออยล์ จำกัด(มหาชน) จัดการอบรมโครงการเสริมสร้างประสิทธิภาพและพัฒนาศักยภาพในการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนืองมาจากน้ำมัน(ระดับท้องถิ่น) ให้กับผู้ที่เกี่ยวข้อง อาทิ กลุ่มชาวประมง และเจ้าหน้าที่งานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

นายฉัตรชัย ทิมกระจ่าง นายกเทศบาลเมืองศรีราชา กล่าวในฐานะเป็นประธานเปิดการอบรมว่า เนื่องด้วยประเทศไทยเป็นศูนย์กลางพลังงานของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตามมติคณะรัฐมนตรีเห็นชอบเมื่อวันที่ 2 กันยายน 2546 โดยการนำเข้าน้ำมันดิบและน้ำมันสำเร็จรูป โดยเฉพาะอย่างยิ่งอ่าวศรีราชา หรือศูนย์ศรีราชา เกาะสีชัง ซึ่งสามารถรับรองเรือบรรทุกน้ำมันที่มีขนาดมากกว่า 250,000 ตัน และกำลังจะมีการก่อสร้างโครงการต่อเชื่อมท่อส่งน้ำมันไปยังประเทศใกล้เคียงในอนาคต ซึ่งจะส่งผลให้ศูนย์ศรีราชา กลายเป็นโครงการจัดส่งน้ำมันเต็มรูปแบบ



LIRT

ทั้งนี้เมื่อการพัฒนาของเรื่องดังกล่าวเป็นไปตามรูปแบบภาคอุตสาหกรรม โอกาสที่จะเกิดกรณีน้ำมันรั่วไหลลงสู่ทะเลก็จะมีความเสี่ยงสูงมากขึ้นด้วยเช่นกัน หากเกิดปัญหาดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อในด้านต่างๆ ทั้งด้านเศรษฐกิจ ด้านการท่องเที่ยวและที่สำคัญอย่างยิ่งคือด้านสิ่งแวดล้อมและธรรมชาติ

“ตัวอย่างเมื่อปลายปี 2545 กรณีที่เกิดอุบัติเหตุเรือบรรทุกน้ำมันสกกายแอค ขนกับเรือโคตาวิจาย่า บริเวณอ่าวแหลมฉบัง ส่งผลให้เกิดน้ำมันรั่วไหลลงสู่ทะเลกว่า 150 ตัน จะเห็นได้ว่าแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุน้ำมันรั่วไหลลงสู่ทะเลมีมากขึ้น และยังไม่รวมถึงการลักลอบขนถ่ายน้ำมัน กิจกรรมทางทะเล รวมไปถึงสาเหตุปลีกย่อยอื่นๆ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อชีวิตและความเป็นอยู่ของประชาชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งชาวประมง ซึ่งเรื่องดังกล่าวเป็นปัญหาที่หลายฝ่ายควรให้ความสนใจ และเป็นส่วนหนึ่งในการร่วมป้องกันถึงปัญหาน้ำมันรั่วไหลลงทะเล”

ด้านนายปกรณ์ ประเสริฐวงศ์ ผู้อำนวยการฝ่ายสิ่งแวดล้อม กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กล่าวเสริมว่าภาครัฐได้กำหนดแผนป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันแห่งชาติ เพื่อให้เป็นคู่มือในการปฏิบัติกรณีเกิดเหตุดังกล่าวขึ้น โดยมีการปฏิบัติงานและควบคุมการดำเนินการ โดยกรมการขนส่งทางน้ำฯ ซึ่งที่ผ่านมาได้มีการแก้ไขและจัดตรวจน้ำมันที่รั่วไหลลงทะเลมาแล้วหลายครั้ง แต่ทั้งนี้ปัจจุบันยังติดปัญหาในการปฏิบัติงานอยู่บ้าง เช่น เรื่องของกำลังเจ้าหน้าที่และหลักการแจ้งข่าวเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

“ชาวประมง นักเดินเรือ หรือผู้ที่ต้องปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับทะเล จึงต้องมีความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับเรื่องปัญหาดังกล่าว ทั้งในส่วนของ การแจ้งข่าวที่ถูกต้อง การดูทิศทาง การกระจายตัวของน้ำมัน ซึ่งการจัดอบรมครั้งนี้ผู้ที่เกี่ยวข้องที่เข้าร่วมรับการฝึกอบรมจะได้รับความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับการดำเนินการป้องกัน และแก้ไขปัญหาน้ำมันรั่วไหลลงทะเลในภาคท้องถิ่น เพื่อจะได้นำไปใช้ในชีวิตประจำวันอย่างถูกวิธี หากเกิดเหตุการณ์เฉพาะหน้า

เมื่อเกิดเหตุน้ำมันรั่วลงทะเลแล้วหน่วยงานที่ต้องเข้ามาควบคุมโดยตรง จะมีหลายส่วนร่วมกัน อาทิ กองทัพเรือ จังหวัด กลุ่มบริษัทน้ำมัน และกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ซึ่งจะได้ลงมือแก้ไข ทั้งในส่วนของ การขจัดคราบน้ำมันจากทะเล และส่งไปทำลาย รวมไปถึงการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายกับเรือที่ทำน้ำมันรั่วลงทะเลด้วย ซึ่งหากทางท้องถิ่นมีความเข้าใจในพื้นฐานการแก้ไขปัญหา ก็จะสามารถช่วยเหลือได้อีกทางหนึ่ง” ตัวแทนจากกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีกล่าว

ที่มา : หนังสือพิมพ์ผู้จัดการออนไลน์ ฉบับประจำวัน 24 สิงหาคม 2548



LIRT