

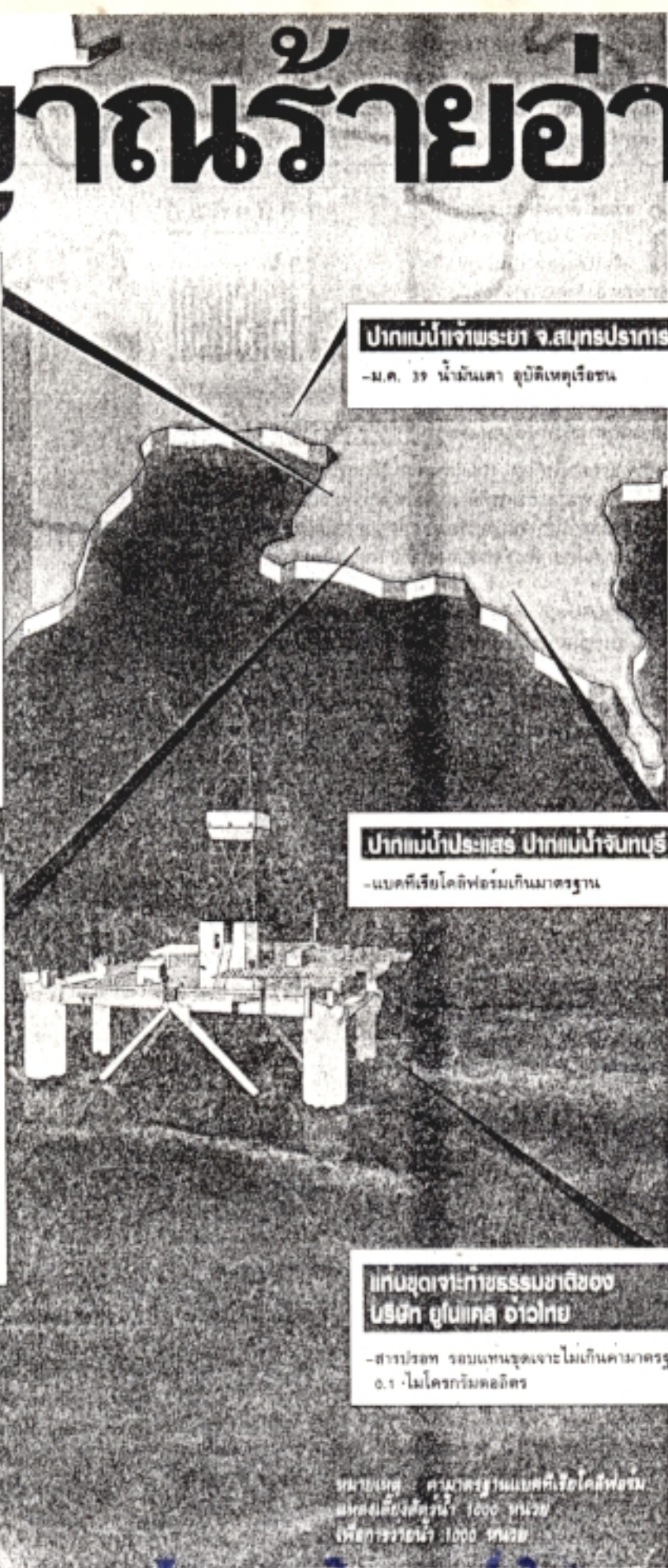
กรุงเทพธุรกิจ

๑ (2896) วันจันทร์ที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2539 ๑

www.nationgroup.com

สัญญาณร้ายอ่าวไทยเน่า

- ทางหลวงสาย ทางพิทยา จังหวัดชลบุรี**
-เป็นนคราบน้ำมัน 30-40 ตัน/วัน
-แบบคทีเรียโคลิฟอร์มเกิน 24,000 หน่วย
- บริเวณอ่าวชลบุรี จังหวัดชลบุรี**
-แหล่งเลี้ยงหอยนางรม ไม่เหมาะรับประทาน
-แบบคทีเรียโคลิฟอร์มเกิน 24,000 หน่วย
- บริเวณอ่างศิลา จังหวัดชลบุรี**
-สารโลหะหนักในหอยนางรม หอยแมลงภู่
- แหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี**
-ค่าปรอทใกล้เคียงมาตรฐาน 0.1 ไมโครกรัม ตอลิตร
-ปรอทปนเปื้อนใหม่สูงกว่ามาตรฐานระยะใกล้ถึง 500 เมตร
- หาดจอมเทียน จังหวัดชลบุรี**
-พ.ศ. 38 ก่อนน้ำมันไม่ทราบจำนวน
- หาดเนินฟ้า หาดแม่พิมพ์ จังหวัดระยอง**
-แหล่งท่องเที่ยวมีแบบคทีเรียโคลิฟอร์มเกิน 24,000 หน่วย
-คุณภาพน้ำเกินมาตรฐาน ไม่เหมาะว่ายน้ำ
- บึงฉลวย จังหวัดระยอง**
-น้ำปนเปื้อนน้ำมัน 0.3-2.58 ไมโครกรัมตอลิตร
-แบบคทีเรียโคลิฟอร์มเกินมาตรฐาน
-สารปรอทจากแหล่งกำเนิดใกล้เคียงกับมาตรฐาน 0.005-0.088 ไมโครกรัมตอลิตร
-บางจุดพบสารปรอทเกินมาตรฐาน 10 เท่า
- หาดสองพี่น้อง จังหวัดระยอง**
-พ.ศ. 39 ก่อนน้ำมันไม่ทราบจำนวน



ปากแม่น้ำเจ้าพระยา จ.สมุทรปราการ
-ม.ค. 39 น้ำมันเตา อุบัติเหตุเรือชน

ปากแม่น้ำประแสร์ ปากแม่น้ำจันทบุรี
-แบบคทีเรียโคลิฟอร์มเกินมาตรฐาน

แท่นขุดเจาะก๊าซธรรมชาติของ บริษัท ยูนิเทค อ่าวไทย
-สารปรอท รอบแท่นขุดเจาะไม่เกินค่ามาตรฐาน 0.1 ไมโครกรัมตอลิตร

หมายเหตุ -ค่ามาตรฐานแบบคทีเรียโคลิฟอร์ม แหล่งเลี้ยงสัตว์น้ำ 1000 หน่วย
เพื่อการบริโภค 1000 หน่วย

สิรินาฏ ศิริสุนทร, ลักษิตา เต๋อแสง ร่วมกันรายงานสถานการณ์มลพิษในอ่าวไทย ทั้งปัญหาปรอทปนเปื้อน คราบน้ำมัน ขยะและน้ำเสีย ซึ่งส่งสัญญาณเตือนภัยแล้วในขณะนี้

หลายหน่วยงานเริ่มต้นตัวหากทางแก้ปัญหาอ่าวไทยเน่าอย่างเร่งด่วน หลังตรวจพบมลพิษทั้งคราบน้ำมันรั่วไหล และสารปรอทปนเปื้อนอยู่ในชั้นอันตราย อันเป็นสัญญาณบอกเหตุให้ทุกฝ่ายต้องเร่งหาทางแก้ ก่อนจะถึงจุดจบของอ่าวทะเลไทย ระบุแหล่งที่มาของสารพิษมีทั้งจากการขุดเจาะก๊าซธรรมชาติ และจากแหล่งโรงงานอุตสาหกรรม

นายศุภพร ภูเกษมวางกูร นักวิชาการ กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม เปิดเผยถึงการตรวจสอบคุณภาพน้ำในอ่าวไทยว่า จากการตรวจสอบของกรมเจ้าท่า พบว่าบริเวณพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด มีปริมาณการปนเปื้อนของสารปรอทเกินมาตรฐาน ถึง 10 เท่า ค่ามาตรฐาน บริเวณแหล่ง

อุตสาหกรรม จะต้องมีการปนเปื้อนมากกว่า 0.01 ไมโครกรัมต่อลิตร ซึ่งสารปรอทเหล่านี้ เกิดจากการก่อสร้างท่าเทียบเรือ

อย่างไรก็ตาม ปริมาณปรอทที่เกินมาตรฐาน ก็ไม่เป็นอันตรายต่อสัตว์น้ำ เพราะพื้นที่ดังกล่าว สัตว์น้ำไม่พบสิ่งมีชีวิต หรือมีสัตว์น้ำอาศัยอยู่ อีกทั้งยังเป็นพื้นที่ที่อยู่ห่างจากแหล่งชุมชน จึงไม่เป็นอันตรายต่อมนุษย์ รวมถึงลักษณะการตกตะกอนของปรอท ก็จะตกตะกอนไม่ห่างจากพื้นที่ชายฝั่งมากนัก จึงเชื่อว่า ปริมาณสารปรอทกระจายไปไม่ถึง

กรมควบคุมมลพิษเร่งตรวจปรอทในทะเล

นางนิศากร โฆษิตรัตน์ ผู้อำนวยการกองจัดการคุณภาพน้ำ กรมควบคุมมลพิษ กล่าวว่า จากการตรวจสอบคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่งทะเล และแหล่งกำเนิด เช่น บริเวณเขตอุตสาหกรรมนิคมอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมประมง อื่นๆ รวมถึงน้ำทะเลที่ห่างจากชายฝั่งออกไป พบว่าบางจุดมีค่าปรอทสูงเกือบเท่ากับเกณฑ์มาตรฐาน (0.1 ไมโครกรัมต่อลิตร) ซึ่งถือเป็นสัญญาณเตือนว่า จะต้องพิจารณาหาแหล่งกำเนิดมลพิษอะไรบ้าง ที่ทำให้เกิดสาเหตุดังกล่าว

"เราตรวจพบว่า การปนเปื้อนของสารปรอทของน้ำทิ้ง ณ จุดกำเนิดยังไม่เกินค่ามาตรฐาน ที่กรมโรงงานอุตสาหกรรมกำหนดไว้ แต่ก็ไม่ได้หมายความว่าความจะนิ่งนอนใจได้ ดังนั้น จึงต้องมีการเก็บตัวอย่างน้ำ เพื่อส่งไปตรวจสอบที่ประเทศแคนาดา เพื่อหาปริมาณสารปรอทปนเปื้อนภายในเดือนสิงหาคมนี้" นาง นิศากร กล่าว

นางนิศากร กล่าวอีกว่า ขณะนี้คุณภาพน้ำทะเล ยังอยู่ในเกณฑ์ที่ไม่เป็นอันตรายต่อมนุษย์และสัตว์ แต่สิ่งที่น่าเป็นห่วง คือ การกระจายตัวของสารปรอทที่ปะปนอยู่ในห่วงโซ่อาหาร โดยเฉพาะแพลงตอน ซึ่งเป็นอาหารของสัตว์น้ำทุกประเภท จุดนี้เป็นสิ่งที่กังวลว่าเราจะต้องดูแลแหล่งกำเนิดเพื่อมิให้เกิดการปนเปื้อนมากกว่านี้ ซึ่งถ้าหากยังไม่เร่งแก้ไข และยังคงปล่อยให้อยู่ในลักษณะนี้อีกต่อไป ก็จะมีผลต่อมนุษย์โดยตรง

"ผลกระทบจะเหมือนที่มินามาตะหรือไม คิดว่า ไม่น่าจะมีผลร้ายแรงอย่างนั้น เพราะน้ำในอ่าวไทยยังมีการไหลเวียนติดกับที่ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นอ่าวปิด เรื่องนี้แก้ได้โดยการลดความเข้มข้นของสารปรอทที่ออกมาจากแท่นขุดเจาะ ถ้าบริษัทยูโนแคล สามารถควบคุมได้ ปัญหาที่จะลดลง ถามว่ายังมีความเสี่ยงหรือไม่นั้น เราจะต้องดูมวลรวมและการหมุนเวียนอีกครั้งหนึ่ง" ผู้อำนวยการกองจัดการคุณภาพน้ำ กล่าว

นางนิศากร กล่าวต่อไปว่า สำหรับในบริเวณที่พบสารปรอท ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับการขุดเจาะก๊าซธรรมชาติ ก็ต้องหาทางแก้ไขต่อไปเช่นกันแต่ไม่ว่าจะเป็นกรณีใดก็ตาม ถ้ามีสารพิษหรือการปนเปื้อนโลหะหนัก เราก็ไม่อยากให้เกิดปัญหา ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการเฝ้าระวังปัญหาที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องต่อไป

กระทรวงวิทยาศาสตร์คุมเข้มแหล่งกำเนิดปรอท

รายงานข่าวแจ้งว่า ขณะนี้กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ได้ออกประกาศกระทรวงฉบับที่ 3 เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากแหล่งกำเนิดประเภทโรงงานอุตสาหกรรมและนิคมอุตสาหกรรม โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม โดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมมลพิษ และโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้กำหนดมาตรฐานน้ำทิ้งจากแหล่งกำเนิดประเภทโรงงานอุตสาหกรรมและนิคมอุตสาหกรรม ออกสู่สิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะสารปรอทต้องไม่เกิน 0.005 มิลลิกรัมต่อลิตร

นอกจากนี้ ยังมีประกาศเพิ่มเติมให้ผู้ประกอบการขุดเจาะก๊าซธรรมชาติในอ่าวไทย ต้องทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรืออีไอเอ ต่อไปด้วยเช่นกัน

ด้านนางนิศากร กล่าวว่า สถานการณ์ปรอทในทะเล และตะกอนดินในปัจจุบันยังอยู่ในระดับที่เป็นการเตือนภัย ซึ่งหากยังไม่มีการควบคุมการปล่อยน้ำทิ้งที่ปนเปื้อนปรอทลงสู่ทะเล ในอนาคตแนวโน้มสารปรอทก็จะสูงขึ้นเรื่อยๆ และจะเกิดการสะสมในสัตว์น้ำ จนกระทบต่อผู้บริโภคอาหารทะเลได้ในที่สุด

สำหรับแหล่งที่มาแหล่งใหญ่ของสารปรอทมาจากโรงงานอุตสาหกรรมที่มีกระบวนการผลิตมีสารปรอทเข้ามาเกี่ยวข้อง เช่น โรงอุตสาหกรรมปิโตรเคมี แหล่งขุดเจาะก๊าซธรรมชาติ โรงงานแยกก๊าซธรรมชาติ โดยน้ำทิ้ง จะปนเปื้อนสารปรอทลงสู่ทะเล ถ้าไม่มีการบำบัดให้ดีกว่านี้

สารปรอทเต็มอ่าวแหลมฉบัง-มาบตาพุด

นางนิศากร กล่าวว่า จากการตรวจวัด ปริมาณสารปรอทในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมชายฝั่งทะเล พบว่า เขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง และเขตพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด มีปริมาณการสะสมของสารปรอทมากที่สุด โดยจากการตรวจวัดในเดือนมกราคมปี 2538 จนกระทั่งถึงเดือนกุมภาพันธ์ ปี 2539 พบว่า ปริมาณสารปรอทอยู่ในช่วง 0.02 - 0.48 ไมโครกรัมต่อลิตร

โดยในการตรวจวัด ได้ตรวจวัด 79 สถานี สถานีละ 5 ครั้ง มีค่าเฉลี่ยที่อยู่ในเกณฑ์ใกล้เคียงมาตรฐาน แต่อยู่ในช่วงเตือนภัย ซึ่งเป็นที่น่าสังเกตว่า การตรวจวัด เมื่อเดือนมกราคม 2538 มีค่าเฉลี่ย 0.08 ไมโครกรัมต่อลิตร แต่มาในเดือนมีนาคม 2538 มีค่าเฉลี่ย 0.07 และเมื่อเปรียบเทียบกับครั้งสุดท้าย เดือนกุมภาพันธ์ 2539 มีค่าเฉลี่ย 0.13 ไมโครกรัมต่อลิตร ซึ่งเป็นช่วงฤดูแล้งจะสูงกว่าในเดือน พฤษภาคม และเดือนสิงหาคม ที่เป็นการตรวจวัดครั้งที่ 3 และครั้งที่ 4 มีค่าสูงถึง 0.06 ไมโครกรัมต่อลิตร เดือนสิงหาคม ค่าเฉลี่ย 0.05 ไมโครกรัม ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน

นางนิศกร กล่าวว่า จากการตรวจวัดที่ผ่านมา ประมาณว่า 30% มีค่าเกินกว่ามาตรฐาน จึงเป็นสัญญาณเตือนภัย แม้ว่า ค่าเฉลี่ยทั้งหมด โดยรวมจะไม่เกินกว่าค่ามาตรฐานก็ตาม แต่หากพิจารณาปริมาณการสะสมของปรอทในตะกอนดินของนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ที่กรมควบคุมมลพิษได้ศึกษาสองครั้ง คือ ในปี 2538 และปี 2539 พบว่า มีการสะสมของสารปรอทมากกว่าบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลที่อยู่ห่างไกลออกไป แต่ยังคงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน คือ อยู่ในช่วง 0.005- 0.088 ไมโครกรัมต่อน้ำหนักแห้ง ซึ่งอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน คือ ไม่เกิน 0.08 ไมโครกรัมต่อน้ำหนักแห้ง

พบปลาปรอทแหล่งจุดเจาะก๊าซ

ดร.เปี่ยมศักดิ์ เมนะเสวต ผู้เชี่ยวชาญด้านสารปรอท สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กล่าวว่า มีการปนเปื้อนสารปรอทในอ่าวไทยจากการจุดเจาะก๊าซธรรมชาติของบริษัท ยูโนแคล และสะสมอยู่ในสัตว์น้ำจริง แต่ขณะนี้ยังไม่เกินค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ คือ 0.1 ไมโครกรัมต่อลิตร

อย่างไรก็ตาม จากการเก็บตัวอย่างปลาหน้าดิน ประเภท ปลาสิลิตทะเล ปลาช่อนทะเล ปลาช่อลำตวน ฯลฯ ซึ่งหากินอยู่ห่างจากพื้นผิวดินใต้ทะเลบริเวณแท่นจุดเจาะ เอราวัณ พูนาน และปลาทอง มีความลึกประมาณ 3-5 เมตร ในปี 2517-2533 พบว่ามีเพียงตัวอย่างเดียวที่มีค่าปรอทปนเปื้อนสูงเกินค่ามาตรฐาน จากน้ำหนักปลาตัวอย่างขนาด 1 กิโลกรัมขณะเบี่ยง พบปริมาณปรอท 0.5 ไมโครกรัมต่อลิตร ซึ่งถือว่าน้อยมาก

ต่อมาในปีเดียวกัน จึงได้เก็บตัวอย่างปลาที่อยู่ห่างจากชายฝั่งทะเลระดับปกติ มาตรวจหาสารปรอท โดยนำปลาที่มีขนาดน้ำหนักตัว 1 กิโลกรัมขณะเบี่ยง พบว่ายังไม่เกินค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้เช่นกัน จึงถือว่า ยังปกติอยู่

ระบบแหล่งเอราวัณมีปัญหามากที่สุด

ดร.เปี่ยมศักดิ์ กล่าวว่า สำหรับฐานจุดเจาะก๊าซธรรมชาติของบริษัท ยูโนแคล ที่มีปัญหาเรื่องสารปรอทปนเปื้อนในเนื้อปลามาก เมื่อปี 2528 คือ แท่นจุดเจาะเอราวัณ เนื่องจากปรอท ที่ออกมาจากกระบวนการจุดเจาะ 4% ยังไม่สามารถหาทางกำจัดได้ จึงต้องปล่อยลงทะเลไป

หลังจากนั้น จึงได้มีการศึกษาเฉพาะปลาที่จับบริเวณฐานจุดเจาะเอราวัณ ปลาทอง และพูนาน ด้วยการสุ่มตัวอย่างปลา 25 ตัว จากแต่ละฐาน ซึ่งทั้งหมดเป็นปลาหน้าดินที่ไม่มีการอพยพ หรือเคลื่อนย้าย และปลามิวน้ำที่เคลื่อนย้ายตามปกติ พบว่า ปลามิวน้ำรอบฐานจุดเจาะทั้งสาม มีปรอทเฉลี่ยประมาณ 0.1 ไมโครกรัม/ลิตร

ส่วนปลามิวน้ำมีปรอทเฉลี่ย 0.4-0.5 ไมโครกรัม/ลิตร พบว่า มีปลาเพียง 2 ตัวเท่านั้น ที่มีสารปรอทสะสมอยู่เกินค่ามาตรฐาน ซึ่งปรอทดังกล่าวที่ปล่อยลงสู่ทะเลจะกระจายอยู่รอบฐานจุดเจาะไม่เกินรัศมี 500 เมตร

ห่วงภาวะบ่มเพาะอาหาร

ดร.เปี่ยมศักดิ์ กล่าวว่า หลังจากมีการศึกษาและแก้ปัญหาการปนเปื้อนด้วยการนำมาตรการปรับสร้าง ระบบบำบัดปรอท และมีการเฝ้าระวังมากขึ้น รวมทั้งศึกษาอย่างละเอียด และการตรวจสอบปลาที่มีขนาดใหญ่กว่า 2 กิโลกรัม พบว่าปริมาณปรอทในปลาลดลง แต่โอกาสที่ปรอทจะกระจายตัวไปอยู่ในห่วงโซ่อาหาร ก็อาจเกิดขึ้นได้ แต่ไม่น่าเป็นห่วงมากนัก เนื่องจากสิ่งมีชีวิตในทะเล เป็นสัตว์ที่มีวงจรชีวิตระยะสั้น

"ในปี พ.ศ.2528 เคยพบว่าในอ่าวไทย มีสารปรอทสูงกว่าที่เคยมีรายงานมาในอดีต หลังจากนั้น จึงมีการสำรวจอีกครั้งในปี 2537-2538 โดยดูเรื่องแคดเมียม และสารตะกั่วเพิ่มขึ้นด้วย แต่สารปรอทที่แท่นจุดเจาะทั้งสาม ก็ยังไม่เกินค่ามาตรฐาน และอันนี้เป็นสัญญาณบอกเหตุให้ต้องมีการเฝ้าระวังกันมากขึ้น"

ดร.เปี่ยมศักดิ์ กล่าว

ดร.เปี่ยมศักดิ์ กล่าวว่า ปัจจุบันการปนเปื้อนสารปรอทในอ่าวไทยมีเป็นบางบริเวณ โดยเฉพาะในอ่าวไทยที่จะมี

ปลาหน้าดินจะมีปัญหาสารปรอทสะสม แต่ไม่ได้หมายความว่า ปรอทดังกล่าวจะเกิดขึ้นจากการจุดเจาะก๊าซธรรมชาติเท่านั้น เพราะเคยมีการตรวจพบกันที่บริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา ก็พบสารปรอทเช่นกัน ซึ่งอาจจะมาจากโรงงานอุตสาหกรรมที่ตั้งอยู่บริเวณริมแม่น้ำ หรือแหล่งนิคมอุตสาหกรรมชายฝั่งทะเล

นักวิชาการจากสถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ กล่าวว่า สำหรับกรณีไขปัญหาที่เกิดขึ้น ขณะนี้ทุกฝ่ายได้ดำเนินการอย่างถูกวิธีแล้ว และในส่วนของผู้เกี่ยวข้องก็ได้พยายามแก้ไขด้วยการติดตั้งระบบไฮโดรไลโคลน และการอัดฉีดก๊าซกลับลงไปยังแหล่งเดิม หลังจากจุดเจาะก๊าซขึ้นมาแล้ว ซึ่งน่าจะทำให้ทุกอย่างดีขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม ในส่วนของสถาบันฯ จะทำการศึกษาเรื่องนี้ต่อไป แม้ว่าตอนนี้สารปรอทที่ปนเปื้อนไม่อยู่ในเกณฑ์อันตราย แต่อนาคตในวันข้างหน้า เป็นเรื่องที่จะต้องคิด

คราบน้ำมันเต็มอ่าวตะวันออก คุมเข้มทำเรือต้องมีระบบบำบัด

กรมเจ้าท่าสำรวจพบคราบน้ำมันรั่วไหลลงทะเลถี่ยิบ สาเหตุหลักมาจากโรงงานอุตสาหกรรม และการลักลอบขนถ่ายน้ำมัน รวมทั้งการปล่อยน้ำเสียลงทะเล กรมเจ้าท่ากระทรวงวิทย์ เตรียมออกมาตรการเข้มคุมการต่อเรือและบังคับให้ทำเรือต้องมีระบบบำบัดน้ำเสีย

นายปกรณ์ ประเสริฐวงศ์ หัวหน้าฝ่ายสิ่งแวดล้อม กรมเจ้าท่ากระทรวงคมนาคม ซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบปัญหาน้ำมันน้ำทั้งหมดของประเทศ ได้กล่าวถึงปัญหาคราบน้ำมันในทะเลไทย ในรอบปี 2538

ถึงกลางปี 2539 ว่า บริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ที่มีพื้นที่ประมาณ 22,423 ตารางกิโลเมตร จากจังหวัดสมุทรปราการไปถึงจังหวัดชลบุรี จนถึงหาดเล็ก ในท้องที่จังหวัดตราด จรดประเทศสาธารณรัฐกัมพูชา มีความยาวทั้งสิ้นประมาณ 515 กิโลเมตร

โดยพื้นที่ชายฝั่งส่วนใหญ่จะมีลักษณะเป็นชายฝั่งที่แคบ อีกทั้งบริเวณดังกล่าว เป็นโซนอุตสาหกรรม ทำให้การจราจรทางน้ำค่อนข้างจแอ ความเสี่ยงในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากเรือชนกันจึงมี

มาก ทำให้มักจะมีผู้พบเห็นคราบน้ำมันอยู่บ่อยๆ

สำหรับสถิติการตรวจพบปัญหาคราบน้ำมันในทะเลไทย จากการสำรวจข้อมูลของกรมเจ้าท่า พบว่ามีคราบน้ำมันปนเปื้อนในทะเลถึงจำนวน 20 ครั้ง ซึ่งพบมากที่สุดในพื้นที่ภาคตะวันออก ประมาณ 8 ครั้ง

โดยแบ่งเป็นลักษณะที่มาของคราบน้ำมัน จากการตรวจจับของกรมเจ้าท่า พบผู้ลักลอบทิ้งน้ำมันในทะเล 4 ครั้ง เกิดจากอุบัติเหตุเรือชนกัน 2 ครั้ง อุบัติเหตุทางด้านเทคนิค ทำให้น้ำมันรั่วออกมาจากถังเก็บน้ำมัน อีก 4 ครั้ง

อุบัติเหตุจากการชนถ่ายเรือกลางทะเล 2 ครั้ง และไม่ทราบสาเหตุหาแหล่งที่มาไม่ได้ มีถึง 6 ครั้ง

นายปกรณ์ เปิดเผยว่า อุบัติเหตุ คราบน้ำมันรั่วใหญ่ที่สุดในปี 2539 คือ อุบัติเหตุจากเรือชนกันระหว่างเรือรัสเซีย กับเรือบรรทุกคอนเทนเนอร์ นันนุมิ และเรือบรรทุกกากน้ำตาล "แคปิตัน เซฟซอร์" บริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา จังหวัดสมุทรปราการ โดยมีน้ำมันไหลกระจายในพื้นที่ผิวน้ำเป็นวงกว้าง

โดยมีปริมาณน้ำมันที่รั่วออกมาถึง 200 ตัน ต้องใช้เวลาในการเก็บซากน้ำมันถึง 2 สัปดาห์ ซึ่งกรณีดังกล่าวทำให้ป่าชายเลนบริเวณนั้นยืนต้นตาย แต่จากการสำรวจก็พบว่าป่าชายเลนพื้นที่ดังกล่าวสามารถฟื้นตัวได้ จึงทำให้ไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมากนัก

อย่างไรก็ตาม หากย้อนอดีตไปเมื่อปี 2537 อุบัติเหตุทางทะเลครั้งใหญ่ที่ส่งผลให้หาดบางแสนทั้งหาดเต็มไปด้วยคราบน้ำมันและสูญเสียทัศนียภาพ และเม็ดเงินจากนักท่องเที่ยวจำนวนมาก จากกรณีที่น่ามันติเซลของบริษัท วิสาหกิจ 5 ถูกเรือสินค้าที่ชื่อ "โบเวนคิงส์" สัญชาติ ปานามา พุ่งชนจนกระทั่งเรือเสียหาย พร้อมกันนั้นน้ำมันจำนวน 4.5 แสนลิตรก็ไหลเข้าเกาะค้างคาว กิ่ง อ.เกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี ซึ่งส่งผลให้เกิดปัญหาคราบน้ำมันชายฝั่งทะเล หาดบางแสน และเกิดผลกระทบต่อนักท่องเที่ยว พร้อมทั้งชาวประมงที่เพาะเลี้ยงหอยในพื้นที่ดังกล่าว ก็ได้รับความเสียหายจากคราบน้ำมัน โดยหอยที่เพาะเลี้ยงไม่สามารถนำมาบริโภคได้

ต้นเหตุลอบถ่ายน้ำมัน-น้ำทิ้งอุตสาหกรรม

สำหรับแหล่งที่มาของคราบน้ำมันแหล่งใหญ่ที่สุด ที่สร้างปัญหาคราบน้ำมันในทะเลไทย มาจากการทิ้งน้ำเสียของโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งสูงเกินกว่า 60% โดยส่วนใหญ่เป็นนิคมอุตสาหกรรมที่อยู่ในพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเล นอกจากนี้ ยังรวมไปถึงการลักลอบปล่อยน้ำมันลงทะเล การปล่อยน้ำเสียทางท้องเรือ เมื่อมีการเปลี่ยนน้ำมัน จะต้องล้างถังน้ำมัน แต่เจ้าของเรือก็ปล่อยน้ำทิ้งลงสู่ทะเล ทำให้เกิดปัญหาคราบน้ำมัน ซึ่งมีสาเหตุถึง 22% เกิดจากอุบัติเหตุเรือชนกัน

จากการขนถ่ายน้ำมัน ประมาณ 12.5% ส่วนใหญ่จะเกิดในบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา นอกจากนี้ ยังรวมถึงแหล่งขุดเจาะน้ำมันกลางทะเล แต่เป็นสาเหตุที่น้อยมาก โดยแหล่งในประเทศไทย มีเพียงแหล่งเดียว คือ แหล่งนางนวล ซึ่งไม่ได้ดำเนินการขุดเจาะแล้ว จึงไม่มีปัญหาหนัก

ถึงอย่างไร ปัญหาการขนถ่ายน้ำมันกลางทะเล เนื่องจากเรือขนถ่ายน้ำมันขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ เพราะร่องน้ำตื้นเขินเกินไปก็ยังเป็นปัญหา เพราะการขนถ่ายแต่ละครั้ง แม้จะมีปริมาณน้ำมันที่รั่วไหลลงทะเลไม่มากนัก แต่ปัญหาดังกล่าวก็เป็นปัญหาที่หน่วยงานรัฐเฝ้าระวังลำบาก และค่อนข้างยาก

บเรื่อัดเจ้าท่าไม่สนอนุสัญญาทางทะเล

แหล่งข่าวจากวงการอุตสาหกรรมน้ำมัน กล่าวถึงปัญหามลพิษในอ่าวไทยว่า สามารถแก้ไขให้ดีขึ้นได้ หากภาคราชการให้ความสนใจอย่างจริงจัง โดยเฉพาะกรมเจ้าท่า ซึ่งเป็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรง แต่ในทางปฏิบัติแล้ว กรมเจ้าท่ากลับเน้นการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุ แทนบทบาทในการป้องกันที่ต้นเหตุ

51 โดยปัญหาน้ำมันรั่วไหลลงสู่ทะเล ซึ่งมีสาเหตุมาจากเรือบรรทุกน้ำมัน ที่ กรมเจ้าท่าอ้างว่าเป็นปัญหาที่ยากต่อการ เบียวยา เนื่องจากพฤติกรรมของเรือ บรรทุกน้ำมัน ในการถ่ายน้ำเสียลง สู่ทะเลเปิด ได้สืบต่อกันมาเป็นเวลานาน จนไม่สามารถเปลี่ยนแปลงแก้ไขได้นั้น ทำให้คราบน้ำมันที่ลอยอยู่กลางทะเล

รวมทั้งส่วนที่ลอยมาติดชายหาด ซึ่งทวี ความหนาแน่นมากขึ้น เนื่องมาจาก จำนวนเรือในท้องทะเลเพิ่มขึ้น ทั้งเรือ โดยสาร เรือขนส่งสินค้า และเรือบรรทุก น้ำมัน จึงทำให้ปริมาณน้ำเสียจากเรือ ขยับสูงตาม

นอกจากนี้ ความเสี่ยงต่อน้ำมัน รั่วจากอุบัติเหตุเรือบรรทุกน้ำมันมีมาก ขึ้น เช่นเดียวกับความต้องการใช้พลังงาน เชื้อเพลิงของผู้บริโภค ก็ทำให้บ่อย ครั้งที่เกิดปัญหาน้ำมันรั่วไหลลงสู่ทะเล ในปริมาณสูงถึงหลายล้านลิตร และ กระทบต่อระบบนิเวศวิทยาทางทะเล อย่างมหากาฬ

เหตุการณ์ความเลวร้ายที่เกิดขึ้นนี้ ได้สร้างความหวาดวิตกไปทั่วโลก พร้อมทั้งปลุกสำนึกความรับผิดชอบต่อ สิ่งแวดล้อม โดยมุ่งด้านการป้องกัน แขนงการกำจัดน้ำมันออกจากน้ำทะเล โดยองค์การสหประชาชาติได้ร่วมกันร่าง อนุสัญญาขึ้นหลายฉบับ เป็นการเตรียม การป้องกันและขจัดปัญหาเกี่ยวกับมล พิษ ที่มีสาเหตุมาจากน้ำมัน

โดยอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องโดยตรง กับกิจการขนส่งน้ำมันทางทะเล ประกอบด้วย อนุสัญญา "MARPLO" ว่าด้วยการป้องกันสิ่งแวดล้อมทางทะเล ซึ่งรวมถึงการถ่ายของเสียจากเรือ, "SOLAS" ว่าด้วยความปลอดภัยของ ชีวิตจากทะเล, "STCW" ว่าด้วยการ เตรียมความพร้อมแก่บุคลากรบนเรือ และ "Loadling" เป็นการกำหนดขนาด เรือบรรทุกน้ำมันที่จะเทียบท่า เพื่อ ป้องกันความเสียหายแก่ชายฝั่ง

นอกจากนี้ ยังมีอนุสัญญา "CLC" และ "FUND" ซึ่งเป็นลักษณะกองทุน ประกันภัยสำหรับกำจัดคราบน้ำมันใน น่านน้ำของประเทศสมาชิก โดยประเทศ ไทยยังไม่ได้เข้าเป็นสมาชิกในอนุสัญญา เหล่านี้

ขณะเดียวกันทางกรมเจ้าท่า ในฐานะหน่วยงานดูแลกิจการขนส่งน้ำ มัน ก็ไม่มีความกระตือรือร้นที่จะผลักดัน ให้เกิดการลงนามในอนุสัญญาดัง กล่าว

แหล่งข่าวกล่าวว่า กรมเจ้าท่า ได้ อ้างมาตลอดว่าอยู่ระหว่างการพิจารณา ในรายละเอียด เพราะการรับอนุสัญญา เป็นเรื่องสำคัญ จึงจำเป็นต้องพิจารณา อย่างรอบคอบ และต้องใช้เวลาในการ ศึกษา

ทั้งนี้ กฎ SOLAS กำหนดขึ้นเมื่อ ประมาณปี 2517 ส่วน MARPLO และ STCW เริ่มเมื่อปี 2531 และปัจจุบัน กรมเจ้าท่ายังไม่มีความคืบหน้าใดๆ เกี่ยวกับอนุสัญญาเหล่านี้ พร้อมทั้ง ปลดปล่อยปัญหาจากกิจการขนส่งทาง ทะเลรุนแรงยิ่งขึ้น

ขณะที่ประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ จีน อินเดีย อินโดนีเซีย มาเลเซีย พม่า เวียดนาม ญี่ปุ่น ได้ร่วมในอนุสัญญาแล้ว โดยเฉพาะญี่ปุ่น ซึ่งลงนามเกือบทุกอนุ สัญญาเกี่ยวกับการป้องกันสิ่งแวดล้อม ทางทะเล

แหล่งข่าวคนเดียวกัน กล่าวอีกว่า ผลจากการไม่ร่วมอนุสัญญา จึงทำให้ เรือบรรทุกน้ำมันไทย ไม่เป็นที่ยอมรับ จากท่าเรือต่างประเทศ โดยเรือน้ำมัน ของไทยมี 200-300 ลำ ซึ่งทั้งหมดขึ้น ทะเบียนไว้กับกรมเจ้าท่า และ 50-60% ของเรือเหล่านี้ ทางสิงคโปร์ ไม่อนุญาต ให้เทียบท่าสิงคโปร์ เนื่องจากความไม่ ได้มาตรฐานของเรือไทย

เจ้าท่าขอศึกษาก่อนลงนามอนุสัญญา
ทางด้านนายปรกรณ์ ประเสริฐวงศ์ หัวหน้าฝ่ายสิ่งแวดล้อม กรมเจ้าท่า ได้ กล่าวถึงมาตรการแก้ไขปัญหามลพิษ ทางทะเล ที่เป็นความรับผิดชอบของ กรมเจ้าท่า ว่า ขณะนี้อยู่ระหว่างการ ศึกษาการลงนามสัตยาบัน "อนุสัญญา ระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ ป้องกัน และการขจัดคราบน้ำมันใน ทะเล" (MORPAL) โดยมีหลักเหตุผล ใหญ่ๆ คือ ให้เรือเตรียมอุปกรณ์ป้องกัน ไม่ให้น้ำมันรั่วไหล รวมถึงการบำบัดน้ำ ทิ้งของเรือ จะต้องปล่อยน้ำมันออกมา ให้น้อยที่สุด

โดยกำหนดให้ค่ามาตรฐานไม่เกิน 15 พีพีเอ็ม ซึ่งขณะนี้ กรมเจ้าท่า กำลัง เตรียมความพร้อมในเรื่องเอกสาร และ ความพร้อมในเรื่องศักยภาพการรองรับ น้ำทิ้งของเรือที่ทำเรือทุกท่า จะต้อง มี สถานีน้ำทิ้ง พร้อมการบำบัดน้ำที่เป็น ของเสียจากเรือ

นายปรกรณ์ กล่าวว่า การศึกษา เอกสารคงจะแล้วเสร็จในไม่ช้า ซึ่งหลัง จากที่ประเทศไทยลงนามในสัตยาบัน เรียบร้อยแล้ว การตรวจสอบ และการ ออกข้อบังคับให้เรือเก่าและเรือที่กำลัง จะต่อใหม่ ต้องมีถังเก็บน้ำเสียจากการ บำบัดน้ำเสียในเรือ

พร้อมกันนี้ ในเรือที่ต่อใหม่ ก็จะต้องเปิดเรือให้เป็น 2 ชั้น เพราะ ถ้าเกิดอุบัติเหตุหรือเกยตื้น ก็จะได้ไม่ ทะลุถึงถังน้ำมันที่จะรั่วลงสู่ทะเลได้ นอกจากนี้ กรมเจ้าท่า ยังได้พิจารณาที่จะ ลงนามในอนุสัญญา ว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อรับประกันภัยเรือที่เกิด อุบัติเหตุ

ทั้งนี้ เพราะจะมีการตั้งกองทุน ความร่วมมือขึ้นมาเพื่อเป็นค่าใช้จ่าย ช่วยเหลือประเทศที่เป็นสมาชิกในเวลา ที่มีอุบัติเหตุทางทะเล เพื่อว่า เวลาที่ได้รับ อุบัติเหตุจะได้มีค่าใช้จ่ายในการ กู้คราบน้ำมันในทะเล

สำหรับปัญหาที่กรมเจ้าท่ายังริรอ ไม่ลงนามในสัตยาบันนั้น ขึ้นอยู่กับ

ความพร้อม และศักยภาพของท่าเรือใน การสร้างบ่อรับน้ำทิ้งจากเรือ พร้อมการ บำบัด เพราะน้ำทิ้งเรือขณะนี้ ส่วน ใหญ่จะทิ้งลงทะเลเพราะง่ายกว่าการขน ทิ้งบนบก ซึ่งหาที่ทิ้งไม่ได้ แต่อย่างไร ก็ตาม การเตรียมการลงนาม หลังการ สรุปรายเอกสาร ซึ่งคงใช้เวลาในการเตรียม ไม่นานนัก ก็คงจะเสนอข้อมูลดังกล่าว เข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

สำหรับความพร้อมระวางในด้าน อื่น กรมเจ้าท่า ก็ได้ว่าจ้างเหมา เสิลคอปเตอร์ บินออกตรวจน่านน้ำ ทั้ง บัญหามลพิษ และการกระทำผิดทางน้ำ การลักลอบทิ้งน้ำมันในทะเลถึงสี่ปาด์ ละ 3 ครั้ง

โดยในปี 2539 ได้งบประมาณใน การจ้างเฮลิคอปเตอร์ จำนวน 15 ลำน บาท และในปี 2540 มีงบประมาณ ทั้งหมด 18 ล้านบาท

เตรียมบังคับท่าเรือสร้างระบบบำบัด

จากมติ ครม. เมื่อปี 2538 ที่ รัฐบาลมีมติให้ตั้งคณะกรรมการป้องกัน และขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน (กปน.) เพื่อตั้งหน่วยปฏิบัติการป้องกัน มิให้เกิดการรั่วไหลลงทะเล จึงมอบ หมายให้กระทรวงวิทยาศาสตร์

เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม กำหนดข้อ บังคับให้ทำเทียบเรือขนาดใหญ่ จัดทำ ระบบบำบัดน้ำเสียจากน้ำล้างถัง และน้ำ ทิ้งจากเรือ พร้อมทั้งเพิ่มการควบคุม การรั่วไหลของน้ำมันจากเทียบขนาด เล็กกว่า 500 ตันกรอส ซึ่งนางนิศกร โฆษิตรัตน์ ผู้อำนวยการกองจัดการคุณภาพน้ำ กล่าวว่ กระทรวงวิทยาศาสตร์ฯ กำลังเตรียมออกข้อบังคับให้ ทำเทียบเรือขนาดที่เล็กกว่า 500 ตัน กรอส เพิ่มการควบคุมการรั่วไหลของ น้ำมัน และสร้างบ่อบำบัดรับน้ำทิ้งจาก เรือ

อีกทั้งในส่วนของกรมควบคุมมลพิษ ก็ได้มีโครงการสำรวจข้อมูลพื้นฐาน แหล่งกำเนิดมลพิษ และแผนฟื้นฟู จัดการคุณภาพน้ำ บริเวณอ่าวไทย และ ทะเลอันดามัน โดยโครงการดังกล่าวจะ ต้องสำรวจและออกแบบจำลองสถาน การณ์ การเปลี่ยนแปลงของกระแสคลื่น และแหล่งชุมชนแหล่งเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ ในบริเวณพื้นที่ชายฝั่ง เพื่อจะได้นำมา คำนวณว่า หากเกิดเหตุการณ์ น้ำมันรั่ว กระแสลมจะพัดคราบน้ำมันไปในทาง ทิศไหนเพื่อจะได้เตรียมตัวรับมือได้ทัน เวลา

โครงการเหล่านี้อยู่ระหว่างการ เตรียมการว่าจ้างบริษัท ที่จะเข้ามาออก แบบสำรวจข้อมูล

ผู้อำนวยการกองจัดการคุณภาพ น้ำ กรมควบคุมมลพิษ กล่าวถึงผล กระทบที่เกิดจากปัญหาคราบน้ำมัน และส่งผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตในทะเล และ พื้นที่ชายฝั่งว่า ในช่วงปี 2538 ถึงกลางปี 2539 คราบน้ำมันจะทำลายสิ่งมีชีวิตที่ อยู่ในทะเล เพราะไปขัดขวางการถ่ายเท ของออกซิเจนในน้ำ ทำให้สิ่งมีชีวิตไม่ สามารถสังเคราะห์แสงได้ เช่น ปะการัง และแพลงตอนในทะเล

4โซนอันตราย 'ศรีราชา' เสี่ยง อุบัติเหตุเรือชน

ระบุพื้นที่อันตรายในทะเล โซน ศรีราชาน่าห่วงอุบัติเหตุทางเรือมาก ที่สุด เพราะเต็มไปด้วยโรงกลั่น คลัง น้ำมัน เรือเดินทะเลชวักไซว โอกาสที่ จะเกิดอุบัติเหตุภัยทางน้ำมีสูง

กลุ่มอนุรักษ์สภาพแวดล้อม ของวงการอุตสาหกรรมน้ำมัน 8 บริษัท (IESG) ได้แบ่งพื้นที่รับผิดชอบ ในการดูแลสภาพแวดล้อมใน ทะเล ออกเป็น 4 โซน ตามสภาพภูมิ ศาสตร์ ได้แก่ โซนกรุงเทพฯ โซนศรี ราชา โซนภาคใต้ และโซนระยอง โดยโซนศรีราชา ซึ่งมีทั้งโรงกลั่นน้ำ มัน คลังน้ำมันชายฝั่ง และคลังน้ำมัน

ดิบลอยน้ำ จึงทำให้การขนส่งน้ำมันใน โซนนี้ค่อนข้างหนาแน่น และเป็นส่วนที่ มีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุน้ำมันรั่วสูง

ทั้งนี้ กลุ่มอนุรักษ์ดังกล่าว ได้ เตรียมอุปกรณ์กำจัดคราบน้ำมันมูลค่า 50 ล้านบาท ไว้ที่โซนศรีราชาโดยเฉพาะ

ในขณะที่โซนกรุงเทพฯ มีความ เสี่ยงที่จะสร้างความเสียหายต่อสิ่ง แวดล้อมต่ำ แต่หากเกิดอุบัติเหตุ ก็จะมี กระทบต่อชุมชนโดยตรง แต่ในส่วนนี้ก็ ไม่น่าเป็นห่วง เพราะเป็นโซนที่มีความ พร้อมด้านอุปกรณ์ป้องกันภัยที่ทันสมัย กว่าโซนอื่น

ส่วนโซนภาคใต้ และระยอง มีความเสี่ยงต่ำเช่นเดียวกัน เนื่องจก การจราจรขนส่งยังเบาบาง และมีคลังน้ำ มันไม่หนาแน่น สำหรับการขน ถ้ายน้ำมันจากเรือใหญ่บริเวณทะเลเปิด เข้าสู่คลังน้ำมันชายฝั่งนั้น ทาง ผู้ประกอบการบางรายได้ลงทุนในการ วางท่อส่งน้ำมันใต้ทะเล

ส่วนในอีกกรณีหนึ่ง ก็อาจจะใช้เรือชาย ฝั่งขนาด 10,000 ตัน มาถ่ายลำเสียน้ำมันดิบจากเรือใหญ่ที่จอดในทะเลเปิด จนขนาดน้ำหนักของเรือใหญ่ลดลงจน สามารถเข้ามาจอดสมอในอ่าวไทยได้

นอกจากนี้ บริษัทน้ำมันบางราย ก็มีคลังลอยน้ำกลางทะเล รอรับน้ำมัน จากเรือใหญ่ หลังจากนั้น ก็จะว่าจ้างเรือ ขนาด 2,000-3,000 ตัน ในการขนส่งน้ำ มัน โดยในส่วนนี้แม้จะสะดวกต่อบริษัท น้ำมัน และเรือใหญ่ แต่ในทางกลับกัน ก็ได้สร้างปัญหาการจราจรทางทะเลขึ้น

จึงมีโอกาสเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ ทางทะเล และเป็นสาเหตุเกิดคราบน้ำมันในทะเลได้ โดยเฉพาะเส้นทางศรี ราชา-เจ้าพระยา ซึ่งการจราจรค่อนข้าง หนาแน่น ทั้งเรือน้ำมัน เรือโดยสาร เรือ บรรทุกสินค้า โดยกรมเจ้าท่าอยู่ระหว่างการ ศึกษา ติดตั้งระบบควบคุมการ จราจรทางน้ำขึ้นเพื่อควบคุมการเดินทาง **ขยะ 30 ตันเกยหาดบางแสนทุกปี**

สำหรับปัญหาขยะในทะเลไทย ยังเป็นปัญหาว่า แหล่งที่มาของขยะที่มัก จะขึ้นมาเกยหาดบางแสน พัทยา ซึ่ง ลักษณะพื้นที่เป็นอ่าวที่รับของลมทะเล บางแสนจึงเป็นหาดที่รับเอาขยะ จากที่

ต่างๆ ในช่วงฤดูมรสุม เป็นประจำทุกปี

โดยปีที่มีขยะมากที่สุดมีปริมาณ สูงถึง 30-40 ตันต่อวัน ซึ่งซากขยะดัง กล่าวมักจะติดคราบน้ำมันเตาดำเกือบ ทุกชิ้น ปัญหาดังกล่าวสร้างความเดือด ร้อนให้นักท่องเที่ยว และหน่วยงานที่ ต้องรับผิดชอบในการกำจัดและทำลาย

ดร.สุรพล สุตารา นักวิชาการ คณะวิทยาศาสตร์ทางทะเล เปิดเผยว่า ขยะที่เข้ามาเกยหาดบางแสนเป็นประจำ เป็นขยะที่เกิดจากบริเวณปากแม่น้ำเจ้า พระยา ส่วน นายศุภพร ภูเกษม วรางกูร นักวิชาการสิ่งแวดล้อม กรมเจ้าท่า เปิดเผยว่าจากการตรวจสอบของ กรมเจ้าท่า ขยะที่มากขึ้นที่ชายหาดบาง แสน เป็นขยะที่เกิดจากคนในพื้นที่ บริเวณพื้นที่เขาสามมุข ที่มีร้านอาหาร และแหล่งเพาะเลี้ยงหอยของชาวประ มัง เมื่อเกิดมรสุมลมแรง ทำให้มรสุม พัดเอาขยะในบริเวณดังกล่าวเข้าสู่ชายหาด

นอกจากนี้ ยังมีปริมาณขยะที่ปะ ปนอยู่ในกระแสน้ำ ตั้งแต่ปากแม่น้ำจน ถึงพื้นที่ภาคตะวันออก ภายใต้ผิวน้ำมี กองขยะจำนวนมากที่รอการเร่งรัด แก้ไขปัญหา

พบปริมาณเชื้อแบคทีเรียเกินมาตรฐาน

นางนิศากร โฆษิตรัตน์ ผู้อำนวยการกองจัดการคุณภาพน้ำ กรมควบคุมมลพิษ เปิดเผยว่า ภาพรวมของห้องทะเลไทย ยังไม่ถึงขั้นที่เรียกว่าวิกฤติ หากว่ามองในแง่คุณภาพน้ำ ยังถือว่ามีคุณภาพที่อยู่ในระดับพอใช้ถึงค่อนข้างดี จะมีความสกปรกอยู่บ้างก็เป็นช่วงพื้นที่ชายฝั่งที่มีชุมชนหนาแน่น หรือบริเวณพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม เขตอุตสาหกรรมชายฝั่ง รวมทั้งบริเวณปากแม่น้ำ ที่จะพบว่ามีความสกปรกน้ำเสื่อมโทรม แต่ไม่ถึงกับต่ำกว่ามาตรฐานมากนัก

นางนิศากร กล่าวถึงคุณภาพน้ำบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลว่า ส่วนใหญ่ยังอยู่ในระดับที่พอใช้ได้ แต่ปัญหาใหญ่ที่มักพบค่าความสกปรกของปริมาณแบคทีเรีย ในพื้นที่ชุมชนหนาแน่น เช่น บริเวณพื้นที่อ่าวชลบุรี ซึ่งมีการเพาะเลี้ยงหอยนางรม พบว่ามีคุณภาพน้ำเสื่อมโทรม โดยมีค่าความสกปรกในรูปปริมาณแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดเกินค่ามาตรฐานเกินกว่า 24,000 หน่วย โดยกำหนดค่ามาตรฐานเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำไว้ไม่เกินกว่า 1,000 หน่วย

ทั้งนี้ เนื่องจากการปนเปื้อนของน้ำทิ้งจากสะพานปลา การเลี้ยงหอย แต่คุณภาพน้ำในบริเวณอ่างศิลา ศรีราชา ยังอยู่ในเกณฑ์ที่พอใช้ได้

นายศุภพร ภูเกษมวรังกูร นักวิชาการฝ่ายสิ่งแวดล้อม กรมเจ้าท่า ระบุว่า หอยในพื้นที่อ่างศิลา จังหวัดชลบุรี เช่น หอยแมลงภู่ หอยนางรม มีปริมาณการสะสมโลหะหนัก ประเภทแคดเมียม อยู่ในเกณฑ์ที่ไม่น่าจะรับประทาน เพราะในพื้นที่บริเวณดังกล่าว มีอาคารร้านอาหาร โรงแรม และการปล่อยน้ำเสียลงทะเล ซึ่งในอนาคต กรมเจ้าท่าจะจับทุกชนิดมาวิเคราะห์ โลหะเพื่อตรวจสอบว่าอยู่ในเกณฑ์ที่เป็นอันตรายหรือไม่

ส่วนคุณภาพน้ำในแหลมแม่พิมพ์ ก็อยู่ในเกณฑ์เสื่อมโทรม มีค่าความสกปรกเกินกว่าที่จะว่ายน้ำเล่นได้ โดยเฉพาะในช่วงเดือนมิถุนายนเป็นช่วงฤดูฝนจะมีการชะล้างสิ่งสกปรก ลงสู่ทะเล

ส่วน หาดจอดเทียน หาดแม่รำพึง คุณภาพน้ำยังอยู่ในเกณฑ์ปกติ ไม่เป็นอันตราย

ตั้งสนง.ฟื้นฟูทะเลไทย

ดร.ชำนาญ พงษ์ศรี จากสำนักงานคณะกรรมการฟื้นฟูทะเลไทย กล่าว ว่า ทางรัฐบาลได้ตระหนักถึงปัญหาที่เกิดขึ้น จึงมีมติให้จัดประชุมคณะกรรมการนโยบายและฟื้นฟูทะเลไทย และจัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการฟื้นฟูทะเลไทย โดยให้อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

ทั้งนี้ สำนักงานดังกล่าวจะเป็นตัวกลางประสานงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ และมีหน้าที่ในการควบคุมดูแลกำกับและอำนวยความสะดวกและประสานงานเท่านั้น

อย่างไรก็ตาม เพื่อให้หน่วยงานทุกฝ่ายได้ร่วมกันแก้ปัญหาดังกล่าว ทางรัฐบาลจึงมีมติให้จัดตั้งคณะกรรมการฟื้นฟูทะเลไทยขึ้นมา โดยมีการประชุมเมื่อวันที่ 19 เม.ย.ที่ผ่านมา โดยมีนายบรรหาร ศิลปอาชา นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และกรมประมงทำหน้าที่เป็นเลขานุการคณะกรรมการชุดดังกล่าว ซึ่งในที่ประชุมมีมติให้คณะกรรมการฟื้นฟูทะเลไทยทำหน้าที่ติดตามตรวจสอบการทำงานของทุกฝ่ายร่วมกัน

อ่าวไทยมีปัญหามรณะกรรมเศรษฐกิจ

ดร.ชำนาญ กล่าว ว่า สำหรับสถานการณ์ปัจจุบันนั้น ต้องยอมรับว่า อ่าวไทยเกิดปัญหา ซึ่งก็ต้องมาช่วยกันป้องกันทุกๆ วิถีทาง ปัญหาดังกล่าวที่เกิดขึ้น เป็นเรื่องละเอียดอ่อน เพราะไม่เพียงจะส่งผลกระทบต่อผู้คนภายในประเทศเท่านั้น หากแต่นำมาซึ่งความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศได้ ดังนั้น สิ่งจำเป็นต้องเร่งด่วนในตอนนี้ คือ ช่วยกันหาทางป้องกันและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น"