

มติชน 40 หน้า

วันศุกร์ที่ 14 มีนาคม พุทธศักราช 2540 ปีที่ 20 ฉบับที่ 6945 ราคา 7 บาท

มติชน
สุขสรรค์

**ปฏิบัติการ
พิทักษ์โลก**

ขจัด

'ครามน้ำมัน'

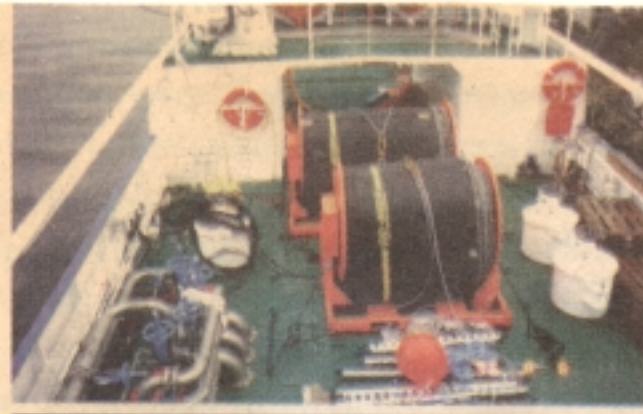
**กลางหัว
มหาสมุทร**

MF

วิมล กิจวานิชขจร



ปฏิบัติการซ้อมร่วม"จัดการน้ำมันกลางทะเล" ไทย-สิงคโปร์-ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย-อินโดนีเซีย



การเตรียมการบนเรือ



เครื่องฉีดพ่นสารเคมีขจัดคราบน้ำมัน

จากเหตุการณ์ที่เป็นความสูญเสียครั้งใหญ่ในแวดวงอนุรักษ์ อุบัติเหตุเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ของปานามาพุ่งชนหินโสโครกอับปางกลางมหาสมุทรแอตแลนติก บริเวณเกาะอนุรักษ์อิสลา เคอโรโบส เมืองมอนเตวิดีโอ ประเทศอุรุกวัย เมื่อเดือนที่ผ่านมา

คร่ากว่า 200 ชีวิต ลูกสิงโตทะเลทันที อีกกว่า 3,000 ตัว อยู่ในอาการสาหัส สาเหตุเนื่องจากคราบน้ำมันที่ไปทำลายแหล่งอาหารในทะเล และคราบน้ำมันที่ติดตามตัวและอีกกว่า 30,000 ตัว ที่เหลือไม่สามารถบ่งชี้ชะตากรรมในอนาคต ไม่นับรวมสัตว์และทรัพยากรทางทะเลอีกนับไม่ถ้วนที่จะได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุในครั้งนี้

เมื่อมองไปทั่วโลกย้อนหลังไปในปี 2517 เกิดอุบัติเหตุน้ำมันรั่วกลางทะเลทั่วโลกกว่า 800 ครั้ง สำหรับประเทศไทยเองเพียงในปี 2538-2539 เกิดอุบัติเหตุน้ำมันรั่วกลางทะเลถึง 8 ครั้ง

● จัดการคราบน้ำมันในประเทศ

แนวทางหลักในการขจัดคราบน้ำมัน เป็นไปตามแผนปฏิบัติการแห่งชาติ ในการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน ซึ่งมีรายละเอียดเกี่ยวกับการจัดตั้งองค์กรรับผิดชอบในการขจัดคราบน้ำมัน การจัดตั้งสถานีขจัดคราบน้ำมัน 4 แห่ง ที่สามารถดำเนินการครอบคลุมน่านน้ำไทยทั้งหมด

สำหรับหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบได้แก่ คณะกรรมการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน (ลคน.) ซึ่งมีหน่วยงานหลักได้แก่ ศูนย์ประสานงาน ซึ่งกรมเจ้าท่าเป็นผู้รับผิดชอบ ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการ ซึ่งมีกรมเจ้าท่าเป็นผู้รับผิดชอบหลักกรณีเกิดเหตุน้ำมันรั่วในแม่น้ำ

หรือกองทัพเรือเป็นผู้รับผิดชอบกรณีเกิดเหตุในทะเล หน่วยปฏิบัติการได้แก่ กรมเจ้าท่า กองทัพเรือ จังหวัดที่เกิดเหตุและกลุ่ม นอกจากนี้ยังมีหน่วยงานสนับสนุนเช่น กองทัพบก กองทัพอากาศ กรมควบคุมมลพิษ สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม กรมตำรวจ กรมการปกครอง กรมประมง กรมการbinพาณิชย์ และกรมสนธิสัญญาและกฎหมาย

● ร่วมแรงแข่งขัน

แม้จะมีหน่วยงานมากมายที่เกี่ยวข้อง หากแต่สิ่งสำคัญกว่าคือความร่วมมือและการกระทำที่ชัดเจนเป็นจริง มิเช่นนั้นคงไม่บังเกิดผลในทางปฏิบัติ

2. ดังเช่นปัญหาเรื่องคราบน้ำมัน ซึ่งที่ผ่านมาการดำเนินการแก้ไขมักถูกมองอย่างตั้งข้อสังเกตว่า “ไร้หน้ายา” หรือทำพอให้พ้นผ่านไป ไม่ได้จริงจังทำได

เรือโทวิทย์ วรรณรัตน์ อธิบดีกรมเจ้าท่า กล่าวในเรื่องนี้ว่า เมื่อก่อนยอมรับว่าทำงานไม่ได้เต็มที่นักเนื่องจากปัญหาเรื่องเครื่องมือเครื่องมือและความไม่เข้าใจในการประสานงาน

แต่เมื่อมี กปน. 2 ปีที่ผ่านมา ทุกอย่างดีขึ้นมาก ทั้งเครื่องมือ โดยเฉพาะการสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานและการหนุนเสริมอย่างเต็มตัวของภาคเอกชนที่ประกอบธุรกิจน้ำมัน

● ปฏิบัติการกลางเวียงน้ำ

อธิบดีกรมเจ้าท่าเล่าถึงปฏิบัติการขจัดคราบน้ำมันกลางทะเลหรือแม่น้ำว่า เริ่มที่กรมเจ้าท่าซึ่งทำหน้าที่เป็นหน่วยรับแจ้งเหตุได้รับแจ้งเหตุน้ำมันรั่วก็จะใช้เครื่องบินหรือเรือตรวจการเข้าไปสำรวจหาพื้นที่เกิดเหตุที่แน่นอน จากนั้นก็สั่งการให้หน่วยงานที่ใกล้ที่สุดในพื้นที่เร่งเข้าไปสกัดสถานการณ์ก่อน

เช่น เกิดเหตุที่ระยอง บริษัทน้ำมันเจ้าของเรือคันเหตุก็จะต้องจัดการก่อน แต่ถ้าไม่สามารถหยุดสถานการณ์ได้ในพื้นที่ หน่วยขจัดคราบน้ำมันของภาคเอกชน และฐานทัพเรืออู่ตะเภาของกองทัพเรือซึ่งอยู่ใกล้พื้นที่ก็จะเข้าไปช่วย และถ้ายังแก้ไขปัญหาไม่ได้กรมเจ้าท่าและหน่วยงานสนับสนุนก็จะส่งกำลังเข้าไปช่วย

โดยจะตั้งเป็นศูนย์ควบคุมกรมปฏิบัติการ ซึ่งมีอธิบดีกรมเจ้าท่าเป็นผู้อำนวยการกรณีเกิดเหตุน้ำมันรั่วในแม่น้ำ หรือผู้บัญชาการกองทัพเรือเป็นผู้อำนวยการกรณีน้ำมันรั่วกลางทะเล มีกรมเจ้าท่า กองทัพเรือ จังหวัดเกิดเหตุ และกลุ่มเอกชนเป็นหน่วยปฏิบัติการ

แต่กรณีที่เกิดน้ำมันรั่วขนาดใหญ่ก็จะขอความ

ช่วยเหลือจากต่างประเทศ ที่มีผู้เชี่ยวชาญและเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ครบครันกว่า

● เทคนิคการขจัดคราบน้ำมัน

กรณีที่เกิดคราบน้ำมันขนาดเล็ก ซึ่งมีแนวการเคลื่อนที่ไม่เป็นอันตรายต่อแหล่งทรัพยากรธรรมชาติ หรือพื้นที่ที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม สามารถปล่อยให้สลายตัวเองตามธรรมชาติได้ ก็จะใช้เพียงการเฝ้าระวังและติดตามการเคลื่อนที่ของคราบน้ำมัน

แต่หากพบว่ามีความเสี่ยงที่เข้าสู่พื้นที่สำคัญ ก็จะต้องเร่งดำเนินการขจัดคราบน้ำมันให้เร็วที่สุดเพื่อลดความรุนแรงของปัญหา ซึ่งการตัดสินใจว่าจะใช้วิธีใดขึ้นอยู่กับสถานการณ์ของปัญหา เช่น ชนิด ปริมาณ และทิศทางของน้ำมัน ความเร็วของกระแสน้ำ กระแสลม สภาพอากาศ

4 และพื้นที่ที่มีความสำคัญ

วิธีการดักและดูดเก็บคราบน้ำมันจากผิวน้ำด้วยทุ่นเป็นวิธีแรกๆ ที่จะนำมาใช้ แต่ถ้าไม่ได้ผลหรือไม่ทันการณ์ก็จะใช้วิธีการฉีดพ่นด้วยสารเคมีเพื่อให้คราบน้ำมันแตกตัวเป็นหยดเล็กๆ กระจายไปในน้ำ เป็นการเร่งให้สลายตัวในธรรมชาติได้เร็วขึ้น ซึ่งเป็นวิธีที่ได้ผลรวดเร็ว

และหากไม่สามารถสกัดกั้นคราบน้ำมันให้หายไปจากผิวน้ำได้ และจำเป็นต้องปล่อยให้เข้าสู่ฝั่ง วิธีสุดท้ายที่จะใช้ก็คือการทำความสะอาดชายฝั่งโดยใช้กำลังคน

● จิตสำนึกร่วมจากภาคเอกชน

ความพร้อมด้านกำลังคน กำลังทุน รวมทั้งความรวดเร็วคล่องตัวในการจัดการ เป็นข้อเด่นของภาคเอกชนที่ได้นำมาใช้ได้อย่างถูกต้องในความร่วมมือแก้ไขปัญหาครบน้ำมัน

กลุ่มประสานงานเพื่อขจัดคราบน้ำมันจากภาคเอกชน เกิดขึ้นด้วยเจตนารมณ์ร่วมของผู้ประกอบการธุรกิจน้ำมัน ที่จะร่วมปกป้องสิ่งแวดล้อมมิให้ได้รับผลกระทบ จากการดำเนินการทางธุรกิจของกลุ่มสมาชิกในพื้นที่ประเทศไทย ปัจจุบันมีสมาชิก

5 จาก 9 บริษัทน้ำมัน ได้แก่ บริษัทน้ำมันบางจาก, บีพีออยล์, คาลเท็กซ์, เอสโซ่, โมบิลออยล์ไทย แลนด์, ปตท., เซลล์, สตาร์ปิโตรเลียม และไทยออยล์

สุรพล ประดิษฐ์ศิลป์ ประธานกลุ่มกล่าวว่า แม้ว่าสาเหตุของการเกิดน้ำมันรั่วส่วนใหญ่เกิดจากเรือเดินและเรือสินค้าอื่นๆ ที่ไม่ใช่เรือน้ำมันและส่วนใหญ่มีท่าจอดไม่ได้ ส่วนเรือที่อยู่ในสังกัดบริษัทน้ำมันขนาดใหญ่ไม่เกิดปัญหา เพราะมีคลังน้ำมันที่รองรับน้ำทิ้งซึ่งปนเปื้อนน้ำมัน ไม่จำเป็นต้องไปเททิ้งกลางทะเล

อย่างไรก็ตาม การดำเนินธุรกิจอยู่ในแหล่งน้ำ ซึ่งมีเรือของเราอยู่ด้วย และการรั่วไหลหรืออุบัติเหตุก็อาจมีบ้างจากการควบคุมที่ไม่ทั่วถึง เราก็พร้อมจะรับผิดชอบ ถือเป็นความช่วยเหลือด้วย

และจุดหนึ่งเรามีความพร้อมมากกว่าทั้งความใกล้ชิดกับพื้นที่ มีหน่วยงานย่อยอยู่ทั้งในกรุงเทพฯ ภาคใต้ ศรีราชา และกำลังจะเพิ่มที่มาบตาพุด ด้านกำลังคน เครื่องมือ และความคล่องตัวในการประสานงานและขอความช่วยเหลือจากต่างประเทศ โดยผ่านบริษัทแม่ของเรา ทั้งนี้ในอนาคตอันใกล้เราจะพยายามดึงบริษัทน้ำมันขนาดเล็กๆ เข้ามาร่วมกลุ่มด้วย



สุรพล ประดิษฐ์ศิลป์



เรือโทวิทย์ วรคุปต์

● สถานการณ์ในอนาคต

แม้ว่าในประเทศไทยจะยังไม่เคยเกิดเหตุน้ำมันรั่วขนาดใหญ่ เพราะการจราจรทางน้ำที่ผ่านมามีคับคั่งนัก แต่ในอนาคตอันใกล้ก็จะมีเรือบรรทุกน้ำมันดิบขนาดใหญ่กว่า 200,000 ตัน เข้าใกล้มาบตาพุด และการขนส่งน้ำมันดิบทางทะเลจะเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ

ดังนั้น โอกาสในการเกิดอุบัติเหตุของเรือน้ำมันขนาดใหญ่และการรั่วไหลของน้ำมัน ก็เชื่อว่าจะเป็นไปไม่ได้เสียเลย

อธิบดีกรมเจ้าท่า มองการณ์ไกลถึงการรองรับสถานการณ์ในอนาคตว่า ขณะนี้กรมเจ้าท่ามีเรือขจัดคราบน้ำมันขนาดใหญ่ในแม่น้ำเจ้าพระยา 2 ลำ และในทะเลบริเวณอ่าวไทยตอนบนอีก 1 ลำ คือเรือเค่นสุทธิ ซึ่งเพิ่งรับมอบจากรัฐบาลเดนมาร์ก

ส่วนบริเวณอ่าวไทยตอนล่างและทะเลอันดามันเป็นพื้นที่ที่น่าเป็นห่วง ซึ่งขณะนี้กรมเจ้าท่ากำลังของบประมาณจัดซื้อเรือขนาดใหญ่อีกพื้นที่ละ 1 ลำ รวมทั้งอุปกรณ์ที่จำเป็นและเฮลิคอปเตอร์ตรวจการณ์อีก 2 ลำ เพื่อสอดส่องติดตามสถานการณ์ได้อย่างทันทั่วทั้งก่อนที่ปัญหาจะลุกลาม

เป็นนิมิตหมายที่ดีสำหรับความร่วมมือทั้งระหว่างหน่วยงานรัฐด้วยกัน และหน่วยงานรัฐกับภาคเอกชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งจิตสำนึกที่จะเข้ามาร่วมรับผิดชอบ ต่อความเสียหายด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากธุรกิจของตน

แต่สิ่งที่ไม่ควรละเลยคือ การประเมินมูลค่าความเสียหายด้านสิ่งแวดล้อมอย่างครอบคลุม เพราะแม้ในปัจจุบันมูลค่าความเสียหายที่คิดคำนวณออกมา จากเหตุการณ์น้ำมันรั่วในประเทศไทย ยังจำกัดอยู่เพียงค่าใช้จ่ายในการขจัดคราบน้ำมันที่ต้นทุนต่อผู้กระทำผิดจะต้องชดเชยเท่านั้น

มิได้ครอบคลุมถึงความเสียหายแท้จริง อันเกิดต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางทะเล

สถานการณ์น้ำมันรั่ว กลางทะเล ในไทย ปี 2538-2539



- 8 เมษายน 2538 พบก้อนน้ำมันดิบจำนวนมากเป็นแนวยาวกว่า 30 กิโลเมตร จากบริเวณหาดปลา หาดแม่รำพึง ถึงบริเวณชายหาดตลอดช่วงจาก อ.บ้านฉาง และ อ.เมือง จ.ระยอง
ไม่สามารถหาตัวผู้กระทำผิดได้

- 12 เมษายน 2538 เกิดเหตุคราบน้ำมันเตารั่วไหลในแม่น้ำบางปะกง หน้าท่าเทียบเรือของโรงไฟฟ้าบางปะกง สาเหตุเกิดจากเรือบรรทุกน้ำมันเตาอัมภา 2 ของบริษัท ทีเอสวี ซัพพลาย จำกัด ที่กำลังบรรทุกน้ำมันจากคลังปิโตรเลียม ศรีราชา มายังโรงไฟฟ้า

ในการลงโทษผู้กระทำผิดตามกฎหมาย ได้มีการปรับนายเรืออัมภาเป็นเงิน 5,000 บาท

- 15 พฤษภาคม 2538 พบก้อนน้ำมันดิบกระจายอยู่ทั่วไปตามชายหาดจอมเทียน จ.ชลบุรี เป็นระยะทาง 6 กิโลเมตร สาเหตุคาดว่าเกิดจากการลักลอบทิ้งน้ำมันลงทะเล แต่ไม่สามารถหาตัวผู้กระทำผิดได้

- 18 พฤษภาคม 2538 พบคราบน้ำมันดิบสีดำเป็นก้อนดำเหนียวขนาดกลางและขนาดเล็กกระจายอยู่ทั่วไปบริเวณชายหาดปลา หาดทรายทอง หาดแม่รำพึง และหาดแม่พิมพ์

ไม่สามารถหาตัวผู้กระทำผิดได้

- 27 พฤษภาคม 2538 พบคราบน้ำมันปนเปื้อนอยู่บนชายหาดท่าวังและหาดทรายแก้ว บริเวณเกาะสีชัง ยาวประมาณ 200 เมตร

สาเหตุคาดว่าเกิดจากการรั่วไหลหรือลักลอบทิ้งบริเวณใกล้กับเกาะสีชัง แต่ไม่สามารถหาตัวผู้กระทำผิดได้

- 6 มิถุนายน 2538 พบคราบน้ำมันสีดำแผ่กระจายตลอดแนว 4 กิโลเมตร ของชายหาดบางแสน

เป็นกรณีที่รุนแรงที่สุดของเหตุการณ์ปนเปื้อนคราบน้ำมันบนชายฝั่งทะเล ไม่สามารถหาผู้กระทำผิดได้

- 16 มกราคม 2539 เกิดเหตุการณ์น้ำมันเตาและดีเซลรั่วไหลจากอุบัติเหตุเรือบรรทุกคอนเทนเนอร์สัญชาติสิงคโปร์นานต้า ชนกับเรือบรรทุกกากน้ำตาลสัญชาติรัสเซียชื่อแคปิตัน ชเวทเซอร์ บริเวณวัดอโศการาม ปากแม่น้ำเจ้าพระยา

ใช้เวลาถึง 19 วัน ในการดำเนินการขจัดคราบน้ำมัน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการทั้งสิ้น 1,608,204 บาท ส่วนการดำเนินการตามกฎหมายกับผู้กระทำผิด บริษัทเจ้าของเรือต้องเป็นผู้ชดเชยค่าเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากการขจัดคราบน้ำมัน

- 30 ตุลาคม 2539 เกิดเหตุการณ์น้ำมันรั่ว 150 ตัน จากเรือสัญชาติฝรั่งเศสชื่อวันชั่นออกชายฝั่งของบริษัท สตาร์ ปิโตรเลียมรีไฟน์นิง จำกัด คราบน้ำมันกระจายเป็นวงกว้างครอบคลุมพื้นที่ 4 ตารางกิโลเมตร ห่างจากชายฝั่งมาบตาพุด 11-12 ไมล์ทะเล

ขณะนี้อยู่ระหว่างการสอบสวนหาข้อเท็จจริงกับบริษัท สตาร์ ปิโตรเลียมรีไฟน์นิง จำกัด และเรือบรรทุกน้ำมันวันชั่น

“เรือเด่นสุทธิ” เพื่อท้องทะเลไทย

เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2540 กรมเจ้าท่า โดยทั่วไปการปฏิบัติงานขจัดคราบน้ำมันโดย
ทำ ได้จัดพระราชพิธีน้อมเกล้าฯน้อมกระหม่อม ใช้ทุนกักเก็บคราบน้ำมัน จะต้องใช้เรืออย่างน้อย
ถวายเรือขจัดคราบ 2 ลำ แต่เรือเด่นสุทธิ
น้ำมันที่ได้รับ สามารถปฏิบัติ
มอบจากรัฐ การได้โดย



บาลเดน
มาร์ก ที่ศูนย์ศึกษา
นิชย์นาวิ จ.สมุทรปรา

การ เรือขจัดคราบน้ำมันลำนี้ได้รับพระราชทาน
ชื่อจากพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ว่า “เด่น
สุทธิ”

“เรือเด่นสุทธิ” มีความสามารถในการขจัด
คราบน้ำมัน 400 ตัน/วัน และสามารถบรรทุก
น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำจืดและเสบียงเพียงพอสำหรับ
การปฏิบัติงานอย่างค่อเนื่องเป็นเวลา 5 วัน โดย
ไม่ต้องรับกำลังบำรุงเพิ่มเติม

ลำ พัง
โดยใช้แขนที่
ติดตั้งที่กราบเรือทั้ง
สองด้านสำหรับกาทันกัก

น้ำมันทำการกวาดเก็บน้ำมัน และใช้อุปกรณ์
เก็บคราบน้ำมันสูบน้ำมันขึ้นสู่เรือ

นอกจากนี้ยังสามารถติดตั้งอุปกรณ์
ฉีดพ่นสารเคมีขจัดคราบน้ำมัน เพื่อทำ
ให้คราบน้ำมันแตกตัวกระจายลงไปใน
มวลน้ำและถูกจุลินทรีย์ย่อยสลาย ไปในที่สุด