

MARPOL กฎระเบียบสำคัญของการขนส่งน้ำมันทางทะเลระหว่างประเทศ

ปัจจุบันการค้าระหว่างประเทศพึ่งพาการขนส่งทางทะเลกว่าร้อยละ 90 จึงทำให้การขนส่งทางทะเลมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจและการค้าโลกเป็นอย่างมาก อย่างไรก็ตาม การจราจรที่หนาแน่นของเรือขนส่งสินค้าส่งผลให้การเดินเรือมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น ตามไป ด้วย โดยเฉพาะการขนส่งน้ำมัน เนื่องจาก หากเกิด อุบัติเหตุ จนทำให้เกิด การรั่วไหล ของน้ำมัน ลงสู่ทะเล จะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเป็นอย่างมาก ดังจะเห็นได้จากหลายเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในอดีต อาทิ เหตุการณ์เรือน้ำมันของบริษัท Exxon ชนหินโสโครกบริเวณอลาสกา ทำให้น้ำมันเกือบ 300,000 บาร์เรลรั่วไหลลงสู่ทะเล Prince William Sound เมื่อปี 2532 หรือเหตุการณ์เรือน้ำมันของบริษัท Samsung ประสบอุบัติเหตุจนทำให้น้ำมันรั่วไหลลงสู่ทะเลเหลืองกว่า 66,000 บาร์เรล เมื่อปี 2550 ส่งผลให้ International Maritime Organization (IMO) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่กำหนดมาตรฐานและข้อปฏิบัติในการขนส่งสินค้าทางทะเล จัดทำข้อตกลงและอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อป้องกันผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมจากการขนส่งทางทะเล อนุสัญญาดังกล่าวครอบคลุม 4 ด้าน ได้แก่ ด้านความปลอดภัยทางทะเล ด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเล ด้านความรับผิดชอบและการชดเชยค่าเสียหาย และด้านอื่น ๆ รวมทั้งหมด 50 ฉบับ สำหรับประเทศไทยซึ่งเป็นหนึ่งในสมาชิกของ IMO ปัจจุบันรับอนุสัญญาไว้แล้วทั้งสิ้น 13 ฉบับ โดยกรมเจ้าท่าเป็นผู้รับหน้าที่ดำเนินการและบังคับใช้

ทั้งนี้ ในจำนวนอนุสัญญาหลายฉบับ มีอนุสัญญาสำคัญฉบับหนึ่งที่ส่งผลกระทบต่อ กองเรือขนส่งน้ำมันของไทยอย่างมาก คือ **International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)** เนื่องจากเป็นอนุสัญญาเกี่ยวกับการป้องกันมลภาวะ จากเรือที่สำคัญ โดยเฉพาะเอกสารแนบ 1 (**Annex I**) ซึ่งว่าด้วยการป้องกันและลดผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุของเรือขนส่งน้ำมัน มีข้อกำหนดให้เรือขนส่งน้ำมันทุกประเภทต้องเป็นประเภท เปลือกเรือสองชั้น (Double Hull) เพื่อป้องกันน้ำมันรั่วไหลลงสู่ทะเลหาก เรือบรรทุกน้ำมันประสบอุบัติเหตุ ขณะที่ ข้อเท็จจริง กองเรือน้ำมันของไทยส่วนใหญ่เป็นเรือประเภทเปลือกเรือชั้นเดียว (Single Hull) ถึงกว่าร้อยละ 90 หากมีการบังคับใช้อนุสัญญาดังกล่าวอย่างเข้มงวด จะส่งผลให้ตลาดประสมภาวะขาดแคลนเรือขนส่งน้ำมัน อย่างไรก็ตาม กรมเจ้าท่าเลื่อนการบังคับใช้ อนุสัญญาดังกล่าวไปอีก 5 ปีจากกำหนดการของ IMO สำหรับเรือขนส่งน้ำมันภายในประเทศ หลังจากหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ สายการบินเรือ ผู้บริหารจัดการขนส่ง และบริษัทผู้ผลิตน้ำมัน ซึ่งทำให้ กองเรือน้ำมันของไทยยังสามารถขนส่งน้ำมันในเส้นทางภายในประเทศได้ แต่สำหรับเรือขนส่งน้ำมันระหว่างประเทศซึ่งจำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรฐานที่ IMO กำหนดไว้ คาดว่าจะตกเป็นของสายการบินเรือต่างชาติที่มีเรือผ่านตามมาตรฐานของ IMO อย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ สถานการณ์ดังกล่าว ส่งผลให้กองเรือไทยต้องปรับตัวอย่างจริงจัง เพื่อให้มีมาตรฐานการให้บริการตามที่กำหนด โดย เริ่มมีการลงทุนปรับปรุงเรือเป็นเปลือกเรือสองชั้นหรือ อีซีโอเรือใหม่มากขึ้น ขณะที่ สายการบินเรือที่ขาดแคลนเงินทุน อาจต้องเลิกกิจการหรือเปลี่ยนไปให้บริการด้านอื่นแทน

สรุปอนุสัญญา MARPOL

Convention/Annex	สรุป
Convention	อนุสัญญานี้มีขึ้นเพื่อป้องกันและลดผลกระทบที่เกิดจากการขนส่งน้ำมัน เคมีภัณฑ์ วัตถุอันตราย สิ่งปฏิกูล และขยะ ซึ่งครอบคลุมทั้งกรณี เกิดอุบัติเหตุและระเบียบวิธีการขนส่งตามปกติ ประกอบด้วยรายละเอียดตามเอกสารแนบ (Annex) อีก 6 ฉบับ
Annex I	ว่าด้วยการป้องกันผลกระทบจากการขนส่งน้ำมัน โดยกำหนดให้เรือขนส่งน้ำมันต้องเป็น เรือประเภทเปลือกเรือสองชั้น
Annex II	ว่าด้วยการป้องกันผลกระทบจากการขนส่งเคมีภัณฑ์ โดยครอบคลุมสารเคมีถึง 250 ประเภท
Annex III	ว่าด้วยข้อกำหนดทั่วไปสำหรับมาตรฐานบรรจุภัณฑ์ การทำสัญลักษณ์ ป้ายสินค้า เอกสาร การจัดเก็บ การกำจัดน้ำหนักรบรรทุก และค่าเตือนและข้อยกเว้นสำหรับการป้องกันวัตถุอันตราย
Annex IV	ว่าด้วยข้อกำหนดสำหรับการควบคุมมลพิษจากสิ่งปฏิกูล
Annex V	ว่าด้วยการแบ่งประเภทของขยะ และการกำหนดเส้นทาง การเดินเรือที่ต้องมีระยะห่างจากแผ่นดิน ตามที่กำหนดไว้ การกำหนดพื้นที่พิเศษ และการกำจัดขยะประเภทพลาสติก
Annex VI	ว่าด้วยการจำกัดการปล่อยสารซัลเฟอร์ออกไซด์และไนโตรเจนออกไซด์จากเรือขนส่งสินค้า รวมถึง การปล่อยสารพิษอื่นๆ ที่จะทำลายชั้นบรรยากาศ ตลอดจนการกำหนดพื้นที่พิเศษ

ที่มา : IMO

กำหนดการปลดระวางเรือ Single Hull

ประเภท	กำหนดการปลดระวางเรือ
ประเภท 1 : เรือขนส่งน้ำมันดิบ และน้ำมัน เชื้อเพลิงที่มีระวางมากกว่าหรือเท่ากับ 20,000 DWT และเรือขนส่งน้ำมันชนิดอื่นๆ ที่มีระวาง มากกว่าหรือเท่ากับ 30,000 DWT ซึ่ง <u>ไม่ได้มี</u> การแยกส่วนที่เก็บน้ำมันกับท้องเรือ โดยเรือในกลุ่มนี้เรียกว่า Pre-MARPOL Tankers	<u>5 เมษายน 2548</u> สำหรับเรือที่ส่งมอบภายในวันที่ 5 เมษายน 2525 หรือ ก่อนหน้า และ <u>ภายในปี 2548</u> สำหรับเรือที่ส่งมอบหลังจากวันที่ 5 เมษายน 2525
ประเภท	กำหนดการปลดระวางเรือ
ประเภท 2 : เรือขนส่งน้ำมันดิบ และน้ำมัน เชื้อเพลิงที่มีระวางมากกว่าหรือเท่ากับ 20,000 DWT และเรือขนส่งน้ำมันชนิดอื่นๆ ที่มีระวาง มากกว่าหรือเท่ากับ 30,000 DWT ซึ่งมีการ <u>แยกส่วนที่เก็บน้ำมันกับท้องเรือ</u> โดยเรือในกลุ่มนี้เรียกว่า MARPOL Tankers	- <u>5 เมษายน 2548</u> สำหรับเรือที่ส่งมอบภายในวันที่ 5 เมษายน 2520 หรือ ก่อนหน้า และ <u>ภายในปี 2548</u> สำหรับเรือที่ส่งมอบหลังจากวันที่ 5 เมษายน 2520 แต่ไม่เกินวันที่ 1 มกราคม 2521 - ปี 2549 สำหรับเรือที่ส่งมอบในปี 2521 และ 2522 - ปี 2550 สำหรับเรือที่ส่งมอบในปี 2523 และ 2524 - ปี 2551 สำหรับเรือที่ส่งมอบในปี 2525
ประเภท 3 : เรือขนส่งน้ำมันทุกประเภทที่มี ระวางน้อยกว่า 20,000 ตัน	- ปี 2552 สำหรับเรือที่ส่งมอบในปี 2526 - ปี 2553 สำหรับเรือที่ส่งมอบในปี 2527 และเรือที่มีกำหนดส่งมอบหลังจากนั้น

ที่มา : IMO

Disclaimer : ข้อมูลต่าง ๆ ที่ปรากฏเป็นข้อมูลที่ได้จากแหล่งข้อมูลที่หลากหลายและการเผยแพร่ข้อมูลเป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ในการให้ข้อมูลแก่ผู้สนใจเท่านั้น โดยธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทยจะไม่รับผิดชอบในความเสียหายใด ๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการที่มีบุคคลนำข้อมูลนี้ไปใช้ไม่ว่าโดยทางใด