

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จุดเริ่มต้นของการให้สิทธิแก่เอกชนในการสำรวจและผลิตปิโตรเลียมในพื้นที่ไหล่ทวีปในบริเวณอ่าวไทย เริ่มขึ้นในปี พ.ศ.2510 โดยมีบริษัท Continental Oil Company of Thailand เป็นผู้ได้สัมปทานในการเจาะสำรวจหลุมแรกในอ่าวไทย ที่มีชื่อว่า “หลุมสุราษฎร์-1” ซึ่งในครั้งนั้นพบเพียงร่องรอยปิโตรเลียมเท่านั้น สำหรับหลุมเจาะหลุมแรกในอ่าวไทยที่ประสบความสำเร็จในการพบปิโตรเลียม คือ หลุมเจาะ 12-1 ที่ดำเนินการเจาะสำรวจโดยบริษัท Union Oil หรือ Unocal โดยในครั้งนี้นำก๊าซธรรมชาติและก๊าซธรรมชาติเหลวในปริมาณที่น่าพอใจ ต่อมาในปี พ.ศ.2521 บริษัท Unocal ซึ่งปัจจุบันคือ บริษัท เชฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด (Chevron Thailand Exploration and Production Co.,Ltd.) ได้ทำความตกลงซื้อขายก๊าซธรรมชาติในแหล่งดังกล่าวให้กับภาครัฐในขณะนั้นคือ การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปัจจุบันคือ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)) จึงนำไปสู่การเกิดแหล่งก๊าซธรรมชาติเชิงพาณิชย์แหล่งแรกในอ่าวไทย โดยใช้ชื่อว่า “แหล่งก๊าซธรรมชาติเอราวัณ” จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2524 แหล่งก๊าซธรรมชาติเอราวัณได้มีการผลิตก๊าซธรรมชาติขึ้นเป็นครั้งแรก การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยในขณะนั้น (ปัจจุบันคือ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)) จึงได้ลงทุนด้วยการวางท่อส่งก๊าซธรรมชาติได้ทะเลความยาว 425 กิโลเมตร มาขึ้นฝั่งที่อำเภอมาบตาพุด จังหวัดระยอง พร้อมกับการลงทุนสร้างโรงแยกก๊าซธรรมชาติแห่งที่ 1 เพื่อแยกส่วนประกอบของก๊าซธรรมชาติ นำไปใช้เป็นเชื้อเพลิงในโรงไฟฟ้า และเป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมปิโตรเคมี รวมทั้งเป็นเชื้อเพลิงในครัวเรือนในรูปแบบของก๊าซหุงต้ม ทำให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่องขึ้นอย่างมากมาย¹

¹ ก๊าซธรรมชาติจากอ่าวไทยสู่ยุคโซลาร์ช่วงห้าทศวรรษ.(2554).(ออนไลน์).เข้าถึงได้จาก:

<http://www.komchadluek.net/detail/20110830/107624/%A1%EA%D2%AB%B8%C3%C3%C1%AA%D2%B5%D4%A8%D2%A1%CD%E8%D2%C7%E4%B7%C2%CA%D9%E8%C2%D8%A4%E2%AA%B5%D4%AA%E8%C7%A7%AA%D1%AA%C7%D2%C5.html>. [2559, 30 เมษายน]

จากจุดเริ่มของการขุดพบก๊าซธรรมชาติในบริเวณอ่าวไทยที่กล่าวมาข้างต้น นำไปสู่การตั้งคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกขึ้น เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศให้เป็นระบบภายใต้แผนพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก และการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเคมีของประเทศ โดยใช้ก๊าซธรรมชาติบางส่วนที่ได้จากโรงแยกก๊าซธรรมชาติเป็นวัตถุดิบ รวมทั้งใช้พื้นที่บริเวณมาบตาพุด จังหวัดระยอง พัฒนาเป็นนิคมอุตสาหกรรมปิโตรเคมีหลักของประเทศ จากจุดนี้เองนับเป็นจุดเริ่มต้นสำคัญของการเกิดอุตสาหกรรมปิโตรเคมีในประเทศไทย ประกอบกับการให้การส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมปิโตรเคมีของภาครัฐ ทำให้อุตสาหกรรมปิโตรเคมีพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เห็นได้จากการก่อสร้างโรงงานอุตสาหกรรมปิโตรเคมีที่เพิ่มมากขึ้น รวมทั้งการขยายการลงทุนในโรงงานอุตสาหกรรมปิโตรเคมีของภาคเอกชนไทยและต่างประเทศโดยเฉพาะในมาบตาพุดคอมเพล็กซ์ จังหวัดระยอง ซึ่งประกอบด้วยนิคมอุตสาหกรรม 5 แห่ง และท่าเรือ 1 แห่ง คือท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด จึงกลายเป็นแหล่งอุตสาหกรรมหนักที่สำคัญของประเทศไทยในชายฝั่งทะเลตะวันออก ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ ตลอดจนสุขภาพอนามัยของประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณดังกล่าวอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ในขณะที่ภาครัฐหรือภาคเอกชนมิได้ให้ความสำคัญกับปัญหามลพิษในด้านต่าง ๆ อย่างเพียงพอ ไม่ว่าจะเป็นมลพิษทางน้ำ มลพิษทางอากาศ ส่งผลกระทบต่อเกิดปัญหาน้ำเสีย หรืออากาศเสียจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมีไหลออกสู่ทะเล หรือตกกระทบลงในน้ำทะเล จนก่อให้เกิดปัญหามลพิษทางทะเลในที่สุด ด้วยสาเหตุที่นิคมอุตสาหกรรมในมาบตาพุดคอมเพล็กซ์มีแนวเขตติดกับชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก ประกอบกับมีท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าต่าง ๆ ทำให้มีเรือสินค้า เรือบรรทุกน้ำมัน เข้ามາจอดเทียบท่า เพื่อขนส่ง ขนถ่ายสินค้า โดยเฉพาะน้ำมัน สำหรับนำไปใช้เป็นวัตถุดิบหลักของอุตสาหกรรมปิโตรเคมี ทำให้ในแต่ละวันอุตสาหกรรมปิโตรเคมีก่อให้เกิดมลพิษต่าง ๆ ทั้งในทางตรงและทางอ้อมมากมาย

ต่อมา กรมควบคุมมลพิษ ได้มีการจำแนกเขตความเสี่ยงต่อน้ำมันรั่วไหลในบริเวณน่านน้ำทะเลไทย ตามระดับความเสี่ยงและความรุนแรงต่อการได้รับผลกระทบจากน้ำมันรั่วไหล พบว่าบริเวณชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดชลบุรี และจังหวัดฉะเชิงเทรา เป็นเขตที่มีความเสี่ยงต่อการรั่วไหลของน้ำมันสูงมาก (เขตที่ 1 เขตที่มีความเสี่ยงสูงมาก) เนื่องจากเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรม และมีกิจกรรมขนถ่ายน้ำมันบริเวณท่าเทียบเรือและกลางทะเล² ประกอบกับ เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2556 ได้เกิดอุบัติเหตุ (Incident) น้ำมัน

² ดวงเด่น นาคสีหราช.(2557).น้ำมันรั่วไหลจากเรือบรรทุกน้ำมันกับมาตรการทางกฎหมายในการป้องกันมลพิษน้ำมันในประเทศไทย (ตอนที่ 2).วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์.9(9).หน้า 2

รั่วไหลบริเวณห่างจากชายฝั่งท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัดระยอง ซึ่งได้เกิดเหตุในขณะที่เรือบรรทุกน้ำมันกำลังขนถ่ายน้ำมันดิบเข้าสู่โรงงานของบริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน) (PTT Global Chemical Public Company Limited) เป็นเหตุให้น้ำมันดิบจำนวนกว่า 50,000 ลิตร หรือ 50 ตัน รั่วไหลลงสู่ทะเลอ่าวไทย และกระจายตัวไปยังอ่าวพร้าวอย่างรวดเร็ว³ ยังเป็นการเน้นย้ำว่า มาบตาพุดคอมเพล็กซ์ เป็นเขตที่มีความเสี่ยงต่อการรั่วไหลของน้ำมันสูงมาก ซึ่งในปัจจุบันมีกฎหมายเกี่ยวกับการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันเป็นการเฉพาะ คือ “ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน พ.ศ. 2547” รวมทั้งมีการกำหนดอำนาจหน้าที่ให้หน่วยงานต่าง ๆ เมื่อมีการรั่วไหลของน้ำมัน และกำหนดรายละเอียดการดำเนินการไว้ในแผนป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันแห่งชาติ ซึ่งจัดทำขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2545 และเป็นแผนที่มีผลบังคับใช้อยู่จนถึงปัจจุบัน

ดังนั้น นอกจากประเด็นปัญหาเรื่องความล้าสมัยของกฎหมายในการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากการรั่วไหลของน้ำมันแล้ว จึงนำไปสู่ประเด็นปัญหาที่ต้องพิจารณาว่า มาตรการทางกฎหมายในการป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเลที่เกิดจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมีที่มีผลใช้บังคับอยู่เพียงพอในการป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเลได้อย่างมีประสิทธิภาพหรือไม่ เพราะนอกจากมาตรการทางกฎหมายที่บัญญัติไว้ในกฎหมายภายในแล้ว ยังต้องพิจารณาข้อตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเล ซึ่งมีผลผูกพันกับประเทศไทยแล้ว ได้แก่

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) หรือที่เรียกว่า “UNCLOS” ซึ่งประกอบด้วยหลักกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลการใช้ทะเล และทรัพยากรทางทะเลในทุก ๆ ด้าน โดยประเทศไทยได้ลงนามในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) ตั้งแต่คราวที่มีการเปิดให้ลงนามและให้สัตยาบันในวันที่ 10 ธันวาคม พ.ศ. 2525 (ค.ศ.1982) แต่ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารให้แก่เลขาธิการสหประชาชาติเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม พ.ศ. 2554 (ค.ศ.2011) พร้อมทั้งทำคำประกาศตามข้อ 310 ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) ว่าประเทศไทยจะทบทวนกฎหมาย และข้อบังคับภายในของตนเพื่อให้สอดคล้องกับบทบัญญัติของ

³ เรื่องเดียวกัน หน้า 3

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) อย่างค่อยเป็นค่อยไป และได้แสดงท่าทีเพื่อรักษาสิทธิเกี่ยวกับเรื่องอื่น ๆ และตามข้อ 298 ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) ว่า ประเทศไทยไม่ยอมรับวิธีดำเนินการภาคบังคับที่มีผลบังคับเกี่ยวกับข้อพิพาทบางเรื่อง เช่น ข้อพิพาทเกี่ยวกับการตีความอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) การกำหนดขอบเขตทางทะเล ข้อพิพาทเกี่ยวกับกิจกรรมทางทหาร เป็นต้น

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978, ค.ศ. 1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978 , 1997) หรือที่เรียกว่า “MARPOL 73/78” ซึ่งประเทศไทยเข้าเป็นภาคีตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978, ค.ศ. 1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978 ,1997) และภาคผนวกที่ 1 และภาคผนวกที่ 2 ตั้งแต่วันที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2551 เป็นต้นมา

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation 1990) หรือที่เรียกว่า “อนุสัญญา OPRC” ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีตามอนุสัญญาดังกล่าวตั้งแต่วันที่ 20 กรกฎาคม พ.ศ. 2543

ด้วยเหตุนี้ ผู้เขียนจึงแยกการวิเคราะห์ประเด็นปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายในการป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเลที่เกิดจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมีในมาบตาพุดคอมเพล็กซ์ ดังนี้

1. ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายในการป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเลที่เกิดจากตัวอุตสาหกรรมปิโตรเคมีโดยตรง กล่าวคือ ตัวโรงงานอุตสาหกรรมปิโตรเคมีเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษทางทะเลโดยตรง ซึ่งมีมาตรการทางกฎหมายหลายมาตรการบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ.2522 เช่น มาตรการทางกฎหมายเรื่องการกำหนดมาตรฐานคุณภาพแหล่งน้ำ มาตรฐานน้ำเสีย ที่มีการบัญญัติไว้ซ้ำซ้อนกันในกฎหมายหลายฉบับ รวมทั้งความไม่ชัดเจนของการบัญญัติมาตรการทางกฎหมายเรื่องการแจ้งให้ทราบถึงความเสียหายที่จะเกิดขึ้นหรืออาจจะเกิดขึ้น ทั้งที่เป็นมาตรการทางกฎหมายที่สำคัญประการหนึ่งในการป้องกันมิให้เกิดมลพิษทางทะเล หรือหากเป็นกรณีที่เกิดมลพิษทางทะเลขึ้นแล้วก็สามารถควบคุมมิให้ลุกลามไปยังบริเวณอื่นได้

2. ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับองค์ประกอบความผิด และบทกำหนดโทษของการทิ้งเทน้ำมัน ของเสีย ลงสู่แม่น้ำ ทะเล ที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ซึ่งได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดในปี พ.ศ. 2550 และพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความ เป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 ซึ่งเป็นกฎหมายในการป้องกันและควบคุมมลพิษ ทางทะเลที่เกิดจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมีโดยอ้อม กล่าวคือ มลพิษทางทะเลมิได้เกิดขึ้นจากตัว อุตสาหกรรมปิโตรเคมีโดยตรง แต่อุตสาหกรรมปิโตรเคมี เป็นผลที่ทำให้เกิดมลพิษทางทะเลจาก แหล่งกำเนิดมลพิษอื่น เช่น มลพิษจากเรือบรรทุกน้ำมันที่ปล่อยทิ้งของเสีย น้ำมัน ลงสู่ทะเล เป็นต้น

3. ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับความไม่ครอบคลุมครบถ้วน และขาดการบัญญัติบทกำหนด โทษไว้ในกฎหมายเกี่ยวกับการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากการรั่วไหลของน้ำมัน ซึ่งก็ คือ “ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน พ.ศ. 2547” โดยบทกำหนดโทษและความรับผิดชอบในการชดเชยค่าเสียหายของผู้ที่ก่อให้เกิดมลพิษทางทะเล จากการรั่วไหลของน้ำมัน กลับถูกกำหนดไว้ในแผนป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน แห่งชาติ ดังนั้น เมื่อเกิดอุบัติเหตุรั่วไหลลงสู่ทะเลแล้ว การดำเนินการเพื่อรับมือกับ อุบัติการณ์ที่เกิดขึ้น และการเรียกร้องให้ผู้ก่อให้เกิดมลพิษทางทะเลจากการรั่วไหลของน้ำมันชดเชย เงินค่าใช้จ่าย ค่าเสียหายต่าง ๆ ทั้งหมดที่เกิดขึ้นย่อมไม่อาจดำเนินการได้อย่างทันที่และมี ประสิทธิภาพ เนื่องจากการไม่มีการบัญญัติสภาพบังคับทางกฎหมายไว้อย่างชัดเจน ส่งผลให้การ เรียกร้องค่าเสียหายเพื่อการเยียวยาผลกระทบที่เกิดขึ้นเป็นไปอย่างล่าช้า หรือไม่สามารถชดเชยเงิน ค่าใช้จ่าย ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นได้ทั้งหมด ซึ่งในท้ายที่สุดแล้ว หน่วยของรัฐต้องเข้ามาทำหน้าที่ใน ด้านให้ความช่วยเหลือและเยียวยาแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยใช้งบประมาณแผ่นดิน

ดังนั้น เพื่อวิเคราะห์ประเด็นปัญหาทางกฎหมายภายในตามที่กล่าวมาข้างต้น ผู้เขียนจึงเห็น ว่า ควรเทียบเคียงกับมาตรการทางกฎหมายที่บัญญัติไว้ในข้อบทของอนุสัญญาสหประชาชาติว่า ด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) อนุสัญญา ระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978, ค.ศ. 1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978 , 1997) และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความร่วมมือในการ ป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation 1990) ซึ่งต่างมีผลผูกพันกับประเทศไทยแล้ว รวมทั้งเทียบเคียงกับ กฎหมายภายในของต่างประเทศเกี่ยวกับบทบัญญัติ และบทกำหนดโทษของการห้ามทิ้ง เท น้ำมัน

ของเสีย ลงสู่ทะเล ซึ่งเป็นประเทศที่เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษ จากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978, ค.ศ. 1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978 , 1997) เพื่อนำไปวิเคราะห์ว่า บทกำหนดโทษ ในเรื่องดังกล่าวที่บัญญัติไว้ในกฎหมายภายในของประเทศไทยมีความรุนแรงเทียบเท่ากับประเทศ ภาคีสมาชิกอื่น อันจะมีผลเป็นการป้องปรามมิให้มีการทิ้ง เท ปล่อยทิ้ง น้ำมัน ของเสีย ลงสู่ทะเล ทั้งนี้ เนื่องจากการป้องกันมิให้เกิดมลพิษทางทะเลต่าง ๆ ไม่ว่าจะมลพิษนั้นจะเป็นมลพิษที่เกิดจาก น้ำมัน มลพิษที่เกิดจากเรือ หรือมลพิษที่เกิดขึ้นจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมี ย่อมเป็นการดีกว่าการ แก้ไขเยียวยาเมื่อเกิดมลพิษทางทะเลขึ้นแล้ว เพราะการฟื้นฟูให้สิ่งแวดล้อมทางทะเลกลับมาเป็น เช่นเดิมย่อมเป็นการยากกว่าการป้องกันมิให้เกิดมลพิษทางทะเล รวมทั้งยังเป็นการสิ้นเปลืองเวลา และค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมโดยไม่จำเป็น

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาสภาพปัญหามลพิษทางทะเลที่เกิดขึ้นจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมีบริเวณ ฆาตพุดคอมเพล็กซ์ ไม่ว่าจะเป็นมลพิษทางน้ำ มลพิษจากเรือ มลพิษจากน้ำมัน ทั้งที่เกิดขึ้นจาก อุตสาหกรรมปิโตรเคมีโดยตรง เช่น การปล่อยทิ้งน้ำเสียหรือน้ำปนเปื้อนน้ำมันของโรงงาน อุตสาหกรรมปิโตรเคมีลงสู่ทะเล และเกิดขึ้นจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมีโดยอ้อม เช่น การปล่อยทิ้ง น้ำปนเปื้อนน้ำมันของเรือบรรทุกน้ำมันที่เข้ามาเทียบท่าเพื่อขนถ่ายน้ำมันดิบให้กับโรงงาน อุตสาหกรรมปิโตรเคมี เป็นต้น

2. เพื่อศึกษาผลกระทบของมลพิษทางทะเลที่เกิดขึ้นจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมีในบริเวณ ฆาตพุดคอมเพล็กซ์

3. เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายสำหรับการป้องกันและควบคุมผลกระทบของมลพิษ ทางทะเลที่เกิดจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมี ทั้งมาตรการทางกฎหมายที่เป็นกฎหมายภายในประเทศ และมาตรการทางกฎหมายตามข้อตกลงระหว่างประเทศ ได้แก่ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วย กฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) อนุสัญญา ระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978, ค.ศ. 1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978, 1997) และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความร่วมมือในการ ป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness,

Response and Co-operation 1990) รวมทั้งศึกษากฎหมายภายในของต่างประเทศ เกี่ยวกับบทบัญญัติ เรื่องการห้ามมิให้ทิ้ง เท ปล่อยทิ้ง ของเสีย หรือน้ำมัน รวมทั้งบทกำหนดโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนทิ้ง เท ปล่อยทิ้ง ของเสีย หรือน้ำมัน ลงสู่ทะเล ได้แก่ กฎหมายภายในของเครือรัฐออสเตรเลีย กฎหมาย ภายในของสาธารณรัฐประชาชนจีน กฎหมายภายในของสาธารณรัฐอินโดนีเซีย และกฎหมาย ภายในของสาธารณรัฐสิงคโปร์ ซึ่งต่างเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกัน มลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978, ค.ศ. 1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978 ,1997) เพื่อนำมาเปรียบเทียบและ วิเคราะห์กับองค์ประกอบความผิดของบทบัญญัติ ตลอดจนบทกำหนดโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย ภายในของประเทศไทย

4. เพื่อศึกษาปัญหาการบังคับใช้มาตรการทางกฎหมาย ตลอดจนการปฏิบัติหน้าที่ของ เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบในหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการกำกับและควบคุมผลกระทบที่เกิดขึ้น

5. เพื่อศึกษา วิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายที่บัญญัติไว้ในกฎหมายภายในของประเทศไทย กับมาตรการทางกฎหมายตามข้อตกลงระหว่างประเทศ และมาตรการทางกฎหมายภายในของ ต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับมลพิษทางทะเล ตลอดจนเสนอแนะแนวทางในการป้องกันและควบคุม ผลกระทบที่เกิดจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมีในรูปของการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติของกฎหมายที่ใช้ บังคับในปัจจุบัน หรือการตรากฎหมายใหม่ที่เกี่ยวข้อง อันจะยังให้เกิดประโยชน์ต่อสิ่งแวดล้อม ทางทะเลได้อย่างเป็นรูปธรรม

1.3 สมมติฐานของการศึกษา

การเกิดมลพิษทางทะเลจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมีในมาบตาพุดคอมเพล็กซ์ โดยเฉพาะ มลพิษทางทะเลที่เกิดจากอุบัติเหตุ (Incident) น้ำมันรั่วไหลลงสู่ทะเลในแต่ละคราว ทำให้เกิดผล กระทบในด้านต่าง ๆ มากมาย ทั้งที่มีมาตรการทางกฎหมายในการป้องกันและควบคุมมลพิษทาง ทะเลที่เกิดจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมีบัญญัติไว้ในกฎหมายหลายฉบับ สะท้อนให้เห็นถึงปัญหา ของมาตรการทางกฎหมายในการป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเลของประเทศไทย เช่น ปัญหา ความซ้ำซ้อนของมาตรการทางกฎหมายเรื่องกำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำเสียที่ปล่อยออกจาก โรงงานที่บัญญัติไว้ในกฎหมายหลายฉบับ ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับองค์ประกอบความผิด และ บทกำหนดโทษของบทบัญญัติเรื่องห้ามมิให้ ทิ้ง เท น้ำมัน ของเสีย ลงสู่แม่น้ำ ทะเล ซึ่งบัญญัติ ไว้ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และที่แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดปี พ.ศ.2550

มาตรา 119 ทวิ และมาตรา 204 รวมทั้งปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับความไม่ครอบคลุมครบถ้วนของระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน พ.ศ. 2547 หากสามารถขจัดปัญหาทางกฎหมายในเรื่องดังกล่าวได้ ย่อมจะส่งผลให้เกิดสภาพบังคับทางกฎหมายที่ชัดเจน และทำให้การดำเนินการเมื่อเกิดอุบัติเหตุรั่วไหลลงสู่ทะเล รวมทั้งการช่วยเหลือเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบเป็นไปอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ อันจะเป็นทางหนึ่งในการลดความสูญเสีย หรือทำให้เกิดความเสียหายน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ตลอดทั้งยังเป็นการป้องกันมิให้เกิดปัญหามลพิษข้ามแดน (Transboundary Pollution) ไปยังประเทศอื่นที่อยู่ใกล้เคียงด้วย

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

ศึกษาสภาพปัญหาและผลกระทบจากมลพิษทางทะเลที่เกิดขึ้นจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมีที่ตั้งอยู่ในบริเวณมาบตาพุดคอมเพล็กซ์ จังหวัดระยอง รวมทั้งมาตรการทางกฎหมายในการป้องกันและควบคุมผลกระทบของมลพิษทางทะเลที่เกิดจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมี ไม่ว่าจะเป็นมาตรการทางกฎหมายที่เป็นกฎหมายภายในประเทศ และมาตรการทางกฎหมายตามข้อตกลงระหว่างประเทศ ได้แก่ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978, ค.ศ. 1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978 ,1997) และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation 1990) รวมทั้งศึกษากฎหมายภายในของต่างประเทศเกี่ยวกับบทบัญญัติในเรื่องการห้ามมิให้ทิ้ง เท ปล่อยทิ้งของเสีย หรือน้ำมัน ลงสู่ทะเล รวมทั้งบทกำหนดโทษของการฝ่าฝืนทิ้ง เท ปล่อยทิ้งของเสีย หรือน้ำมันลงสู่ทะเล ได้แก่ กฎหมายภายในของเครือรัฐออสเตรเลีย กฎหมายภายในของสาธารณรัฐประชาชนจีน กฎหมายภายในของสาธารณรัฐอินโดนีเซีย และกฎหมายภายในของสาธารณรัฐสิงคโปร์ ซึ่งต่างเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978, ค.ศ. 1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978 , 1997) เพื่อนำมาวิเคราะห์ เปรียบเทียบกับบทบัญญัติและบทกำหนดโทษในเรื่องเดียวกันของกฎหมายภายในของประเทศไทย

1.5 วิธีดำเนินการศึกษา

รายงานฉบับนี้ ผู้เขียนจะใช้วิธีดำเนินการศึกษาแบบการวิจัยเอกสารเป็นหลัก (Documentary Research) โดยการค้นคว้า ศึกษา รวบรวมข้อมูลทั้งหมดจากบทบัญญัติแห่งกฎหมาย หนังสือ บทความ วารสาร บทความทาง Internet วิทยานิพนธ์ สารนิพนธ์ รายงานวิจัยของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง รายงานการรับฟังความคิดเห็น รายงานการประชุมทางวิชาการของคณาจารย์ ผู้ทรงคุณวุฒิในสาขาวิชาที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนเอกสารเผยแพร่ของหน่วยงานในภาครัฐ ภาคเอกชน

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อให้ทราบถึงสภาพปัญหามลพิษทางทะเลที่เกิดขึ้นจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมีบริเวณมาบตาพุดคอมเพล็กซ์ ไม่ว่าจะเป็นมลพิษทางน้ำ มลพิษจากเรือ มลพิษจากน้ำมัน ทั้งที่เกิดขึ้นจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมีโดยตรง เช่น การปล่อยน้ำเสียหรือน้ำมันเปื้อนน้ำมันของโรงงานอุตสาหกรรมปิโตรเคมีลงสู่ทะเลโดยตรง หรือเกิดขึ้นเนื่องจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมีโดยอ้อม เช่น การปล่อยทิ้งน้ำมันเปื้อนน้ำมันของเรือบรรทุกน้ำมันที่เข้ามาเทียบท่าเพื่อขนถ่ายน้ำมันดิบให้กับโรงงานอุตสาหกรรมปิโตรเคมี เป็นต้น

2. เพื่อให้ทราบถึงผลกระทบของมลพิษทางทะเลที่เกิดขึ้นจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมีในบริเวณมาบตาพุดคอมเพล็กซ์

3. เพื่อให้ทราบถึงมาตรการทางกฎหมายในการป้องกันและควบคุมผลกระทบของมลพิษทางทะเลที่เกิดจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมี ทั้งมาตรการทางกฎหมายที่เป็นกฎหมายภายในประเทศ และมาตรการทางกฎหมายตามข้อตกลงระหว่างประเทศ ประกอบด้วย อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978, ค.ศ.1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978, 1997) และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation 1990) นอกจากนี้ยังสามารถนำผลของการศึกษากฎหมาย

ภายในของต่างประเทศ ได้แก่ กฎหมายภายในของเครือรัฐออสเตรเลีย กฎหมายภายในของ สาธารณรัฐประชาชนจีน กฎหมายภายในของสาธารณรัฐอินโดนีเซีย และกฎหมายภายในของ สาธารณรัฐสิงคโปร์ ซึ่งต่างเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978 , ค.ศ. 1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978, 1997) ในเรื่ององค์ประกอบความผิดและบท กำหนดโทษของบทบัญญัติเรื่องการห้ามมิให้ทิ้ง เท ปล่อยทิ้งของเสีย หรือน้ำมัน ลงสู่ทะเล เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายภายในของประเทศไทยให้มีความสอดคล้อง และเท่าเทียมกับประเทศอื่น ซึ่งส่งผลทำให้กฎหมายภายในของประเทศไทยมีบทบัญญัติและ บทกำหนดโทษของผู้ที่ฝ่าฝืน ทิ้ง เท น้ำมัน หรือของเสีย ลงสู่แหล่งน้ำ ทะเล ที่สอดคล้องกับข้อบทของ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978 , ค.ศ. 1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of 1978, 1997)

4. เพื่อให้ทราบถึงปัญหาการบังคับใช้มาตรการทางกฎหมาย ตลอดจนการปฏิบัติหน้าที่ ของเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบในหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการกำกับและควบคุมมลพิษทางทะเลที่ เกิดขึ้นจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมีในมาบตาพุดคอมเพล็กซ์

5. เพื่อให้ทราบถึงความแตกต่างของมาตรการทางกฎหมายที่บัญญัติไว้ในกฎหมายภายใน ของประเทศไทย กับมาตรการทางกฎหมายตามข้อตกลงระหว่างประเทศ และมาตรการทาง กฎหมายภายในของต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับมลพิษทางทะเล เพื่อนำไปสู่การเสนอแนะแนวทาง ในการป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเลที่เกิดจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมีในรูปของการแก้ไข เพิ่มเติมบทบัญญัติของกฎหมายที่ใช้บังคับในปัจจุบัน หรือการตรากฎหมายใหม่ที่เกี่ยวข้องกับการ ป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากการรั่วไหลของน้ำมัน อันจะเป็นทางหนึ่งในการป้องกันและ ควบคุมมลพิษทางทะเลที่เกิดจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมีในมาบตาพุดคอมเพล็กซ์ โดยเฉพาะ มลพิษที่เกิดจากการรั่วไหลของน้ำมัน ซึ่งในที่สุดแล้วจะสามารถคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมทาง ทะเลของประเทศไทยให้คงอยู่อย่างยั่งยืนต่อไป

1.7 นิยามศัพท์

1. ความหมายของ “มลพิษทางทะเล” (Marine Pollution)

“มลพิษทางทะเล” (Marine Pollution) ได้มีผู้อธิบายหรือให้คำจำกัดความไว้อย่างมากมาย ดังนี้

- เปี่ยมศักดิ์ เมนะเสวต “มลพิษในทะเล” ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงสภาวะของทะเลในด้านคุณภาพจากที่เคยเป็นอยู่ตามปกติ ไปอยู่ในสภาพที่มีผลเสียต่อความเป็นอยู่ของระบบนิเวศวิทยา

- มัลลิกา พินิจจันทร์ “มลพิษในทะเล” ได้แก่ การเพิ่มเติมสิ่งใด ๆ ลงในทะเล ซึ่งน้ำทะเลไม่สามารถที่จะดูดซึมหรือละลายได้ และก่อให้เกิดปฏิกิริยาในทางลบขึ้น อันเป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตที่อาศัยอยู่ในทะเลหรือใช้ประโยชน์จากทะเล

- เกษม สนิทวงศ์ ณ อยุธยา “ภาวะมลพิษในทะเล” ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงคุณภาพทั้งทางด้านกายภาพและชีวภาพของทะเลที่ไม่เป็นที่พึงประสงค์เนื่องจากการที่มนุษย์ได้ทิ้งสารต่างๆ ลงไปในสิ่งแวดล้อมทางทะเล จนถึงระดับที่ก่อให้เกิดอันตรายและความเสียหายต่อสิ่งมีชีวิต และระบบนิเวศวิทยาในทะเล อันจะคุกคามสุขภาพมนุษย์ในที่สุด อีกทั้งกีดขวางกิจกรรมต่าง ๆ ในทะเล รวมทั้งการประมง ตลอดจนทำให้คุณค่าทางด้านสันตนาการของชายหาดต้องสูญเสียหรือด้อยลงไปด้วย⁴

จากความหมายของคำว่า “มลพิษทางทะเล” ที่มีผู้อธิบายดังกล่าวข้างต้น สามารถสรุปได้ว่า มลพิษทางทะเล ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อสิ่งแวดล้อมในทะเลที่ผิดไปจากธรรมชาติ ทำให้เกิดผลกระทบต่อระบบนิเวศในทะเล ดังนั้นจะเห็นได้จากเมื่อเกิดมลพิษทางทะเลจะทำให้สิ่งมีชีวิตที่อาศัยอยู่ในทะเลไม่สามารถดำรงชีวิตตามปกติได้ รวมทั้งส่งผลกระทบต่อสุขภาพของมนุษย์ซึ่งใช้ประโยชน์จากทะเล ทั้งในด้านการเดินเรือ การประมง และการพักผ่อนหย่อนใจ ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากทะเลได้ตามปกติเช่นกัน

⁴ นลิน ญาณศิริ สรจักร เกษมสุวรรณ และเปี่ยมศักดิ์ เมนะเสวต. *แหล่งที่มาของมลพิษทางทะเลในอ่าวไทย*.

(ออนไลน์). (ม.ป.ป.) เข้าถึงได้จาก : <http://www.healthcarethai.com/%E0%B8%A1%E0%B8%A5%E0%B8%9E%E0%B8%B4%E0%B8%A9%E0%B8%97%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%97%E0%B8%B0%E0%B9%80%E0%B8%A5/>. [2558, 3 มิถุนายน]

2. “สิ่งแวดล้อมทางทะเล” (Marine Environment) หมายถึง สิ่งต่าง ๆ ที่มีลักษณะทางกายภาพและชีวภาพทั้งที่เกิดเองโดยธรรมชาติ เช่น สัตว์ พืช และทรัพยากรธรรมชาติที่มีชีวิตในทะเล ตลอดจนสิ่งต่าง ๆ ที่มนุษย์ได้ทำขึ้น และใช้ในทะเลด้วย เช่น เรือ แท่นขุดเจาะน้ำมัน การก่อสร้างเกาะเทียมและสิ่งติดตั้ง ตลอดจนสิ่งก่อสร้างทุกชนิดในทะเล

3. “ภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเล” หมายถึง การที่มนุษย์ไม่ว่าโดยทางตรง หรือทางอ้อม นำวัตถุหรือพลังงานเข้าไปสู่สิ่งแวดล้อมทางทะเล รวมทั้งบริเวณปากแม่น้ำ ซึ่งก่อ หรือน่าจะก่อผลเสีย เช่น อันตรายต่อทรัพยากรมีชีวิตและสิ่งมีชีวิตทางทะเล ภัยต่อสุขภาพของมนุษย์ อุปสรรคต่อกิจกรรมต่าง ๆ ทางทะเล รวมทั้งการประมง และการใช้ประโยชน์จากทะเลโดยชอบอื่น ๆ การทำให้น้ำทะเลเสื่อมคุณภาพสำหรับการใช้ประโยชน์ และการทำให้ความน่าอภิรมย์ลดลง⁵

4. “ปิโตรเคมี (Petrochemical)” มาจากรากศัพท์เดิม คือ สารเคมีหรือเคมีภัณฑ์จากปิโตรเลียม (Petroleum Chemicals) ในเบื้องต้น หมายถึง สารเคมี กลุ่มสารเคมีหรือเคมีภัณฑ์ใด ๆ ที่มีองค์ประกอบหลักคือ สารประกอบไฮโดรคาร์บอนที่มาจากปิโตรเลียม หรือก๊าซธรรมชาติ เช่น เอทิลีน (Ethylene) โพรพิลีน (Propylene) เบนซีน (Benzene) เป็นต้น ต่อมาได้ขยายความครอบคลุมถึงสารอินทรีย์อีกหลายชนิด และสารอนินทรีย์บางชนิด และยังมีที่มาจากแหล่งอื่นนอกจากปิโตรเลียมด้วย เช่น เบนซีน (Benzene) จากถ่านหิน เป็นต้น ดังนั้นในปัจจุบันเคมีภัณฑ์ปิโตรเลียมหรือปิโตรเคมี (Petrochemicals) จึงมีจำนวนมากมายับยั้งนับหมื่นชนิด⁶

⁵United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 Article 1 Use of terms and scope

“For the purposes of this Convention:

(4) “pollution of the marine environment” means the introduction by man, directly or indirectly, of substances or energy into the marine environment, including estuaries, which results or is likely to result in such deleterious effects as harm to living resources and marine life, hazards to human health, hindrance to marine activities, including fishing and other legitimate uses of the sea, impairment of quality for use of sea water and reduction of amenities”

⁶ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน). (2554). *สารานุกรมเปิดโลกปิโตรเคมี*. (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพฯ: บริษัท ดับบลิวพีเอส (ประเทศไทย) จำกัด. หน้า 14

“ปิโตรเคมี” หมายถึง สารประกอบไฮโดรคาร์บอนที่เกิดจากการทับถมของซากพืชซากสัตว์เป็นเวลานาน ภายใต้อุณหภูมิและความดันสูง สารเคมีที่ผลิตจากผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม โดยผ่านกระบวนการทางเคมีต่าง ๆ ที่สำคัญ 2 กระบวนการ คือ กระบวนการทำให้บริสุทธิ์ (Refinery Process) และกระบวนการทางฟิสิกส์ (Physical Process)⁷

ดังนั้น อุตสาหกรรมปิโตรเคมี จึงเป็นอุตสาหกรรมเกี่ยวกับสารเคมีที่ผลิตจากผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม (ปิโตรเลียม คือ สารประกอบไฮโดรคาร์บอนที่เกิดจากการทับถมตามธรรมชาติ ได้แก่ น้ำมันดิบ ก๊าซธรรมชาติเหลวหรือ Condensate และก๊าซธรรมชาติ) ซึ่งผ่านกระบวนการทางเคมีต่าง ๆ และเป็นอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าการลงทุนที่สูง โดยผลผลิตที่ได้จากอุตสาหกรรมปิโตรเคมี อาทิ สารเคมี ตัวทำละลาย พลาสติก เรซิน ยางสังเคราะห์ เส้นใยสังเคราะห์ เป็นต้น

5. ความหมายของอุตสาหกรรมปิโตรเคมีในมาบตาพุดคอมเพล็กซ์ (Map Ta Phut Complex)

“มาบตาพุดคอมเพล็กซ์” พื้นที่เศรษฐกิจหลักของประเทศ เป็นฐานการผลิตหลักด้านอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและพลังงาน ตั้งอยู่ในจังหวัดระยอง ซึ่งเป็นจังหวัดหนึ่งในภาคตะวันออกของประเทศไทยมีอาณาเขตทางทิศใต้ ติดชายฝั่งทะเลระยะทางยาวประมาณ 100 กิโลเมตรของอ่าวไทย ทั้งนี้ จังหวัดระยองถือเป็นเมืองสำคัญทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยในระยะแรกเป็นที่รู้จักในด้านการเป็นเมืองเกษตรกรรม เมื่อต่อมาจังหวัดระยองได้ถูกพัฒนาให้มีภาพลักษณ์ของเมืองท่องเที่ยวตากอากาศที่อยู่ใกล้กับกรุงเทพมหานคร มีทัศนียภาพที่สวยงาม เป็นธรรมชาติ จังหวัดระยองจึงกลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวและพักผ่อนหย่อนใจที่สำคัญ เช่น เกาะเสม็ด สำหรับจุดเปลี่ยนของจังหวัดระยองก็คือ การค้นพบก๊าซธรรมชาติในอ่าวไทย ทำให้รัฐบาลจัดทำโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard Development Program) โดยมุ่งเน้นพัฒนาอุตสาหกรรมที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นวัตถุดิบหลักในการผลิต ได้แก่ อุตสาหกรรมปิโตรเคมี เคมีภัณฑ์ ปุ๋ยเคมี เป็นต้น ทำให้เกิดเป็นเมืองอุตสาหกรรมใหม่ในภาคตะวันออกเพื่อเปิดประตูเศรษฐกิจสู่การลงทุนพื้นที่ใหม่ซึ่งในปัจจุบันเป็นที่รู้จักในชื่อของ “มาบตาพุดคอมเพล็กซ์”

“มาบตาพุดคอมเพล็กซ์” ประกอบด้วย นิคมอุตสาหกรรม 5 แห่ง และท่าเรืออุตสาหกรรม 1 แห่ง คือ นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด นิคมอุตสาหกรรมเหมราชตะวันออก นิคมอุตสาหกรรมผาแดง นิคมอุตสาหกรรมเอเชีย นิคมอุตสาหกรรมอาร์ ไอ แอล และท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด โดยมีรายละเอียดดังนี้

⁷ *วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: www.wikipedia.orghttp://th.wikipedia.org/wiki.

1. นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด เป็นนิคมอุตสาหกรรมแห่งแรกในจังหวัดระยอง ก่อตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2532 โดยมีการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เป็นผู้พัฒนา มีเนื้อที่ทั้งหมด 10,215 ไร่ แบ่งเป็นเขตอุตสาหกรรมทั่วไป 7,092 ไร่ เขตที่พักอาศัย 1,490 ไร่ พื้นที่สาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวก 627.25 ไร่ ประกอบด้วยระบบสาธารณูปโภค ระบบกำจัดขยะ ระบบบำบัดน้ำเสียอย่างครบครัน เนื่องจากผู้ประกอบการในพื้นที่มาบตาพุดส่วนใหญ่เป็นกลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเคมี โดยอยู่ห่างจากท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด 1 กิโลเมตร และมีโรงงานอุตสาหกรรมตั้งอยู่ประมาณ 67 โรงงาน⁸

2. นิคมอุตสาหกรรมเหมราชตะวันออก (มาบตาพุด) ก่อตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2532 โดยมี บริษัท เหมราชพัฒนาที่ดิน จำกัด (มหาชน) เป็นผู้พัฒนา มีเนื้อที่ทั้งหมด 2,500.52 ไร่ แบ่งเป็นเขตอุตสาหกรรมทั่วไป 1,901.80 ไร่ พื้นที่สาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก 598.72 ไร่ พื้นที่ว่างในนิคมเป็นเขตทั่วไป 532 ไร่ ห่างจากท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด 2 กิโลเมตร จากระยะของ 18 กิโลเมตร และห่างจากกรุงเทพ 155 กิโลเมตร โดยมีโรงงานอุตสาหกรรมตั้งอยู่ประมาณ 50 โรงงาน

3. นิคมอุตสาหกรรมผาแดง ก่อตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2535 มีเนื้อที่ทั้งหมด 540 ไร่ แบ่งเป็นเขตอุตสาหกรรมทั่วไป 497 ไร่ พื้นที่สาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก 42.74 ไร่ และอยู่ห่างจากท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด 3 กิโลเมตร โดยมีโรงงานอุตสาหกรรมตั้งอยู่ประมาณ 4 โรงงาน โดยมีบริษัท ผาแดงพร้อมเพอร์ตีส์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้พัฒนา⁹

4. นิคมอุตสาหกรรมเอเชีย ก่อตั้งขึ้นในปี พ.ศ.2544 โดยมี บริษัท นิคมอุตสาหกรรมเอเชีย จำกัด เป็นผู้พัฒนา มีเนื้อที่ทั้งหมด 2,490 ไร่ แบ่งเป็นเขตอุตสาหกรรมทั่วไป แบ่งเป็นเขตอุตสาหกรรมทั่วไป 1,998 ไร่ 2 งาน 0.06 ตารางวา เขตที่พักอาศัย/พาณิชย์ 3 ไร่ เขตพื้นที่สีเขียวและแนวกันชน 235 ไร่ 1 งาน 58.5 ตารางวา พื้นที่สาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก 254 ไร่ 3 งาน 15.6 ตารางวา โดยมีโรงงานอุตสาหกรรมตั้งอยู่ประมาณ 12 โรงงาน

⁸ วัฒนพร ไวยนิกิ, สายัณห์ จันมณี, จตุพล ครสสาย และวิษณุศุภกร วิสุทธี. (ม.ป.ป.). *6 ปี คุณภาพสิ่งแวดล้อมทางทะเลหน้านิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัดระยอง (2550 – 2555)*. กรุงเทพฯ: ส่วนแหล่งน้ำทะเล สำนักจัดการคุณภาพน้ำ กรมควบคุมมลพิษ หน้า 1-2

⁹ ฝ่ายนโยบายและแผนงาน องค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง(2559). *กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจังหวัดระยอง ฉบับปี พ.ศ.2559*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://www.rayongpa.go.th/home/download/%E0%B9%81%B8%.%E0%B8%A8.2559.pdf>. [2559, 23 มีนาคม]

5. นิคมอุตสาหกรรมอาร์ ไอ แอล ก่อตั้งขึ้นในปีพ.ศ. 2539 โดยมี บริษัท อาร์ ไอ แอล 1996 จำกัด เป็นผู้พัฒนา มีเนื้อที่ประมาณ 1,703 ไร่ แบ่งเป็นพื้นที่อุตสาหกรรม 1,258 ไร่ พื้นที่สาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก 445 ไร่ โดยมีโรงงานอุตสาหกรรมตั้งอยู่ทั้งสิ้นประมาณ 6 โรงงาน¹⁰

นอกจากนี้ มาบตาพุดคอมเพล็กซ์ ยังเป็นที่ตั้งของท่าเรือน้ำลึกที่สำคัญ คือ ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ซึ่งสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด เป็นหน่วยงานในสังกัดของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ทำหน้าที่ในการกำกับดูแลท่าเรือ สำหรับท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดได้เริ่มก่อสร้างเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ.2532 แล้วเสร็จเมื่อเดือนมีนาคม พ.ศ.2535 และได้ดำเนินการเปิดท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2536

ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ถือเป็นท่าเรือที่ใหญ่และทันสมัย โดยใช้เป็นท่าเรือสำหรับการขนถ่ายสินค้าเหลวและสินค้าทั่วไปจากกลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเคมีในบริเวณมาบตาพุดคอมเพล็กซ์ ซึ่งนับเป็นปัจจัยพื้นฐานที่อำนวยความสะดวกการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ สำหรับประเทศอุตสาหกรรมใหม่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ประกอบด้วย บริเวณพื้นที่ถมทะเลทั้งหมด รวมทั้งพื้นที่ในทะเลที่ถูกประกาศเป็นเขตท่าเรือ แบ่งการใช้พื้นที่เป็น 3 ลักษณะ ได้แก่ พื้นที่ตั้งโรงงานและคลังสินค้า พื้นที่บริเวณหน้าท่าเรือ และท่าเรือที่ยื่นออกไปในทะเล¹¹

การดำเนินงานของท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด แบ่งท่าเรือตามลักษณะการลงทุนเป็น 2 ประเภท

(1) ท่าเรือสาธารณะ (Public Terminal) เป็นท่าเรือที่ไม่จำกัดผู้ใช้บริการ (Non-Rival in Consumption) โดยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานต่าง ๆ เช่น ท่าเทียบเรือ โกดังเก็บสินค้า พื้นที่หน้าท่าและอุปกรณ์หน้าท่า เป็นต้น ส่วนเอกชนจะลงทุนอุปกรณ์ที่จำเป็น เช่น รถยกของ รถหัวลาก ท่อขนถ่ายผลิตภัณฑ์เหลว ถังเก็บเคมีภัณฑ์เหลว เป็นต้น ท่าเรือสาธารณะ ประกอบด้วย 2 ท่าเทียบเรือ

¹⁰ สำนักบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มภาคตะวันออก. *แผนพัฒนาจังหวัดระยอง (พ.ศ.2558-2561)*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: [¹¹ กองวิชาการและแผนงาน เทศบาลเมืองมาบตาพุด. *แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเทศบาลเมืองมาบตาพุด \(พ.ศ. 2554-2558\)*. \(ออนไลน์\). \(ม.ป.ป.\). เข้าถึงได้จาก:](http://www.eastosm.com/%E0%B9%81% %B8%9E% %9E% E0% B8%9E% %9E% E0% A825582561/tabid/966/language/thTH/Default.aspx?PageContentID=131.[2558, 19 ธันวาคม]</p>
</div>
<div data-bbox=)

(1.1) ท่าเทียบเรือทั่วไป (General Cargo Berth) จำนวน 1 ท่า สำหรับขนถ่ายสินค้าทั่วไป สินค้าเทกอง สินค้าเกษตร และสินค้าแร่ มีความยาวหน้าท่า 330 เมตร ท่าเทียบเรือชายฝั่งขนาดความยาว 135 เมตร รับสินค้าได้ 20,000 ตัน/ลำเรือและ 150 เมตร สำหรับเรือเล็ก โดยมีบริษัท ไทยพรอสเพอริตี เทอร์มินอล จำกัด (Thai Prosperity Terminal - TPT) ได้รับสิทธิการบริหารจัดการท่าเรือเป็นระยะเวลา 30 ปี มีพื้นที่ระยะที่ 1 ทั้งหมด 49 ไร่ 3 งาน 70 ตารางวา¹²

(1.2) ท่าเทียบเรือสินค้าเหลว (Liquid Cargo Berth) จำนวน 2 ท่า เป็น Platform คอนกรีตเสริมเหล็กกว้าง 35 เมตร หลักรูเรือยาว 280 เมตร รับสินค้าได้ 45,000 ตัน/ลำเรือ และอุปกรณ์ Loading Arm สูบถ่ายสินค้าเหลวจากเรือใส่ท่อผ่านไปสู่ถังเก็บในบริเวณคลังเก็บเคมีภัณฑ์ เพื่อส่งต่อไปโดยผ่านท่อควบคุมความดันไปตามแนววางท่อเคมีภัณฑ์ ที่มีความกว้าง 20 เมตร เพื่อส่งป้อนโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ โดยมีบริษัท ไทยแทงค์เทอร์มินัล จำกัด (TTT) ได้รับสิทธิการบริหารจัดการท่าเรือเป็นระยะเวลา 30 ปี มีพื้นที่ระยะที่ 1 ทั้งหมด 169 ไร่¹³

(2) ท่าเรือเฉพาะกิจ (Dedicated Berth) เป็นท่าเรือที่จำกัดจำนวนผู้ใช้บริการ (Rival in Consumption) เฉพาะในกลุ่มของผู้ประกอบการที่ได้รับสัมปทานเท่านั้น โดยเอกชนหรือผู้ขอสัมปทานจะต้องลงทุนก่อสร้างท่าเทียบเรือ และสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานด้วยค่าใช้จ่ายของตนเองทั้งหมด ซึ่งในปัจจุบันมีผู้ประกอบการทั้งสิ้น 10 ราย¹⁴

ในปัจจุบัน ภาครัฐมีนโยบายในการส่งเสริมให้ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด เป็นท่าเรือสำหรับบริการลูกค้าใน มาบตาพุดคอมเพล็กซ์ ที่เน้นการขนถ่ายวัตถุดิบและสินค้าเคมีเหลว ซึ่งทำให้สามารถขนถ่ายสินค้าจากเรือลงท่าเรือผ่านท่อเข้าสู่โรงงานโดยตรงได้เช่นเดียวกับโรงกลั่นน้ำมัน ประกอบกับ การเพิ่มขึ้นของโรงงานอุตสาหกรรม โรงกลั่นน้ำมันปิโตรเลียม จึงทำให้มีความ

¹² ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด (ออนไลน์).เข้าถึงได้จาก: http://www.maptaphutport.com/maptaphut/index.php?option=com_content&view=article&id=60&Itemid=78 [2558, 9 พฤศจิกายน]

¹³ กองวิชาการและแผนงาน เทศบาลเมืองมาบตาพุด.แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเทศบาลเมืองมาบตาพุด (พ.ศ. 2554-2558).(ออนไลน์).(ม.ป.ป.).เข้าถึงได้จาก: <http://www.mtp.go.th/public/sites/default/files/Strategydevelopment2554-2558.pdf>. [2559, 7 มิถุนายน] หน้า 8

¹⁴ ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด (ออนไลน์).เข้าถึงได้จาก: http://www.maptaphutport.com/maptaphut/index.php?option=com_content&view=article&id=60&Itemid=78 [2558, 9 พฤศจิกายน]

ต้องการใช้ท่าเรือ หรือพื้นที่ท่าเรือสำหรับบรรทุกน้ำมันดิบ และผลิตภัณฑ์เพิ่มมากขึ้น โดยมีความถี่ของการใช้ท่าเรือสูงขึ้นถึง 2,000 - 4,000 ลำต่อปี¹⁵ จึงนำไปสู่โครงการขยายท่าเรืออุตสาหกรรม มาบตาพุด ระยะที่ 3 สำหรับรองรับอุตสาหกรรมต่าง ๆ ในอนาคต

ดังนั้น จากความเป็นมาและสภาพปัญหาที่กล่าวมาข้างต้น ในลำดับต่อไปจะกล่าวถึงสภาพปัญหามลพิษทางทะเล และผลกระทบจากมลพิษทางทะเลที่เกิดขึ้นจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมีในมาบตาพุดคอมเพล็กซ์ แนวความคิดและหลักการในการป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเล ซึ่งเป็นหลักการพื้นฐานของข้อตกลงระหว่างประเทศต่าง ๆ ตลอดจนมาตรการทางกฎหมายในการป้องกันและควบคุมมลพิษทางทะเลจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมีในมาบตาพุดคอมเพล็กซ์ ซึ่งบัญญัติไว้ในกฎหมายภายในของประเทศไทยโดยละเอียดต่อไป

¹⁵ เทศบาลเมืองมาบตาพุด. *เหลียวมองมาบตาพุด สถิติต่าง ๆ*. (ออนไลน์) (ม.ป.ป.). เข้าถึงได้จาก:

[http://www.mtp.rmutt.ac.th/?page_id=1916.\[2559, 12 มิถุนายน\]](http://www.mtp.rmutt.ac.th/?page_id=1916.[2559, 12 มิถุนายน])