

## การขนถ่ายสินค้าอันตรายบริเวณท่าเรือแหลมฉบังกับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

นรากร นันทไตรภพ

วิทยาการปฏิบัติการ

กลุ่มงานบริการวิชาการ 3

ท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูการค้าโลก มีความสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไทย ในแต่ละปีจะมีปริมาณสินค้าและตู้สินค้าผ่านเข้า-ออก ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นจำนวนมาก พ.ศ. 2561 มีจำนวนตู้สินค้าผ่านเข้า-ออก 8,015,880 TEUs\* เพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. 2560 ที่มีจำนวนตู้สินค้าผ่านเข้า-ออก 7,677,278 TEUs และ พ.ศ. 2559 ที่มีจำนวนตู้สินค้าผ่านเข้า-ออก 7,060,695 TEUs (ท่าเรือแหลมฉบัง, 2562) ซึ่งเรือสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ที่ผ่านเข้า-ออกท่าเรือแหลมฉบัง มีการบรรทุกตู้สินค้าและมีสินค้าหลากหลายประเภท ทั้งสินค้าทั่วไป สินค้าแห้ง สินค้าอันตราย และสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ชนิดพิเศษ เป็นต้น จากปริมาณสินค้าและตู้สินค้าผ่านเข้า-ออก ท่าเรือแหลมฉบังที่มีจำนวนมาก ย่อมมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุจากการขนถ่ายสินค้าและตู้สินค้าในบริเวณท่าเรือแหลมฉบังอยู่ตลอดเวลา บทความนี้กล่าวถึงเฉพาะประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการขนถ่ายสินค้าอันตรายบริเวณท่าเรือแหลมฉบังอย่างถูกวิธีเพื่อป้องกันอันตราย เช่น ไฟไหม้ การระเบิด การรั่วไหล มลพิษทางน้ำ ทางอากาศ ที่เกิดจากอุบัติเหตุของตู้สินค้าอันตรายและส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เป็นต้น เพื่อเป็นแนวทางการจัดการหากเกิดอุบัติเหตุจากการขนถ่ายสินค้าอันตรายที่อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ความปลอดภัย อาชีวอนามัย ของผู้ปฏิบัติงานและประชาชนบริเวณโดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง

### ประเภทของสินค้าอันตรายในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือแหลมฉบังมีบริเวณพื้นที่สำหรับดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ เช่น พื้นที่ดำเนินการขนถ่ายสินค้า พื้นที่นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง พื้นที่คลังสินค้าทั่วไป พื้นที่คลังสินค้าอันตราย เป็นต้น ซึ่งพื้นที่ต่าง ๆ อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของการท่าเรือแห่งประเทศไทย มีอำนาจหน้าที่กำหนดอัตราค่าภาระการใช้ท่าเรือ บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการท่าเรือ ตลอดจนจัดระเบียบว่าด้วยความปลอดภัย การใช้ท่าเรือ เป็นต้น

การท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้กำหนด “ระเบียบการท่าเรือแห่งประเทศไทยว่าด้วยวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับสินค้าอันตรายของท่าเรือแหลมฉบัง พ.ศ. 2559” โดยกล่าวถึงนิยาม ประเภทของสินค้าอันตราย และแนวปฏิบัติต่าง ๆ โดยสรุปได้ดังนี้

“ทลฉ.” หมายความว่า ท่าเรือแหลมฉบัง

“เขต ทลฉ.” หมายความว่า พื้นที่ตามที่กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกากำหนดอาณาบริเวณของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ในท้องที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชาและตำบลบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2539

“สทบ.” หมายความว่า สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง

---

\* TEUs ย่อมาจาก Twenty-foot คือ หน่วยนับสินค้าที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ความยาว 20 ฟุต โดยตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุต เท่ากับ 1 ทีอียู ตู้คอนเทนเนอร์ 40 ฟุต เท่ากับ 2 ทีอียู

“IMO” หมายความว่า องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization)

“IMDG Code” หมายความว่า ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล (International Maritime Dangerous Good Code) ซึ่งกำหนดโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

“UN No.” หมายความว่า หมายเลขสหประชาชาติ (United Nation Number) ของวัตถุอันตราย แสดงหมายเลขลำดับ (Serial Number) ที่กำหนดขึ้นมาสำหรับสิ่งของ หรือสารที่อยู่ภายใต้ระบบของสหประชาชาติ กำหนดเป็นตัวเลขสี่หลัก

“สินค้าอันตราย” หมายความว่า สิ่งของที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้ตามที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศกำหนดไว้ในประมวลข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล

“คลังสินค้าอันตราย” หมายความว่า พื้นที่เก็บรักษาสินค้าอันตรายในเขตท่าเรือแหลมฉบัง ประเภทของสินค้าอันตรายของท่าเรือแหลมฉบัง

สินค้าอันตรายแบ่งออกเป็น 9 ประเภท ตามประมวลข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล (IMDG Code) ดังตารางที่ 2 ตารางการแบ่งกลุ่มประเภทสินค้าอันตรายของท่าเรือแหลมฉบัง

**ตารางที่ 2** ตารางการแบ่งกลุ่มประเภทสินค้าอันตรายของท่าเรือแหลมฉบัง

| Class | ประเภท                                 | กลุ่มสินค้าอันตราย |            |            |
|-------|--|--------------------|------------|------------|
|       |  | กลุ่มที่ 1         | กลุ่มที่ 2 | กลุ่มที่ 3 |
| 1     | วัตถุระเบิด                            |                    | √          |            |
| 2     | ก๊าซ                                   |                    |            |            |
|       | 2.1 ก๊าซไวไฟ                           |                    |            | √          |
|       | 2.2 ก๊าซไม่ติดไฟและไม่เป็นพิษ          |                    |            | √          |
|       | 2.3 ก๊าซพิษ                            |                    | √          |            |
| 3     | ของเหลวไวไฟ                            |                    |            | √          |
| 4     | ของแข็งไวไฟ                            |                    |            |            |
|       | 4.1 ของแข็งไวไฟ                        |                    |            | √          |
|       | 4.2 ของแข็งไวไฟที่ลุกไหม้ได้เอง        |                    |            | √          |
|       | 4.3 ของแข็งเมื่อเปียกน้ำจะเกิดก๊าซไวไฟ |                    |            | √          |
| 5     | สารออกซิไดซ์และสารอินทรีย์เปอร์ออกไซด์ |                    |            |            |
|       | 5.1 สารออกซิไดซ์                       |                    |            | √          |
|       | 5.2 สารอินทรีย์เปอร์ออกไซด์            |                    |            | √          |
| 6     | สารพิษและสารแพร่เชื้อ                  |                    |            |            |
|       | 6.1 สารพิษ                             |                    |            | √          |
|       | 6.2 สารแพร่เชื้อ                       | √                  |            |            |
| 7     | วัสดุกัมมันตรังสี                      | √                  |            |            |
| 8     | สารกัดกร่อน                            |                    |            | √          |

| Class | ประเภท                                      | กลุ่มสินค้าอันตราย |            |            |
|-------|---|--------------------|------------|------------|
|       |   | กลุ่มที่ 1         | กลุ่มที่ 2 | กลุ่มที่ 3 |
| 9     | สารอันตรายเบ็ดเตล็ดและอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม |                    |            | √          |

ที่มา: “ระเบียบการทำเรือแห่งประเทศไทยว่าด้วยวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับสินค้าอันตรายของท่าเรือแหลมฉบัง” (8 มีนาคม 2559). *ราชกิจจานุเบกษา*, เล่ม 133 ตอนพิเศษ 59 ง, น. 2-13.

### สินค้าอันตราย

สินค้าอันตรายทั้ง 9 ประเภท แบ่งออกเป็น 3 กลุ่มตามคำนิยาม “ระเบียบการทำเรือแห่งประเทศไทยว่าด้วยวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับสินค้าอันตรายของท่าเรือแหลมฉบัง พ.ศ. 2559” ดังนี้

“สินค้าอันตรายกลุ่มที่ 1” หมายความว่า สินค้าอันตรายร้ายแรงมากที่ห้ามบรรทุก หรือขนถ่าย หรือเคลื่อนย้ายบนเรือ หรือผ่าน หรือถ่ายลำในเขตท่าเรือแหลมฉบัง ได้แก่ สินค้าอันตรายประเภท 6.2 สารแพร่เชื้อประเภท 7 วัสดุแก๊สมันตรังสี ยกเว้น สารโคบอลต์-60, Tantalum Glass, Tantalum/Niobium Concentrate, Tantalite หรือ Columbite เฉพาะที่นำเข้ามาใช้ประโยชน์แก่ประเทศไทยเท่านั้น

“สินค้าอันตรายกลุ่มที่ 2” หมายความว่า สินค้าอันตรายร้ายแรงที่อนุญาตให้ทำการบรรทุกหรือขนถ่ายข้างลำในเขตท่าเรือแหลมฉบัง แต่ไม่อนุญาตให้ฝากเก็บในเขตท่าเรือแหลมฉบัง ได้แก่ สินค้าอันตรายประเภท 1 วัตถุระเบิด สินค้าอันตรายประเภท 2.3 ก๊าซพิษ

“สินค้าอันตรายกลุ่มที่ 3” หมายความว่า สินค้าอันตรายนอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในกลุ่มที่ 1 และกลุ่มที่ 2 ซึ่งอนุญาตให้ทำการบรรทุก หรือขนถ่ายข้างลำในเขตท่าเรือแหลมฉบังแต่ต้องเคลื่อนย้ายไปฝากเก็บที่คลังสินค้าอันตรายทันที

### การดำเนินงานของท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือแหลมฉบังจะทำหน้าที่เป็นองค์กรบริหารท่าเรือโดยรวม ในขณะที่การปฏิบัติการการขนถ่ายสินค้าขึ้น-ลงเรือ อยู่ภายใต้การดำเนินงานของภาคเอกชนผู้เช่าพื้นที่ท่าเรือ ซึ่งมีการให้บริการในด้านต่าง ๆ เช่น อุปกรณ์ยกขนและขนถ่ายสินค้า บริการเรือนำร่อง บริการเรือลากจูง เป็นต้น อีกทั้งยังมีพื้นที่คลังสินค้าคอยให้บริการ เช่น คลังสินค้าทั่วไป คลังสินค้าอันตราย เป็นต้น (ท่าเรือแหลมฉบัง, 2562)



ภาพที่ 4 คลังสินค้าอันตราย

ที่มา: คลังสินค้าอันตราย โดย ท่าเรือแหลมฉบัง, 2556

โดยท่าเรือแหลมฉบัง ให้สัมปทานต่อภาคเอกชนในการบริหารคลังสินค้าอันตราย ซึ่งบริษัท เจ ดับ เบิ้ลยู ดี อินโฟโลจิสติกส์ จำกัด (JWD INFOLOGISTICS) เป็นผู้ได้รับการคัดเลือกให้ได้สิทธิในการประกอบการเป็นระยะเวลา 30 ปี (ท่าเรือแหลมฉบัง, 2556)

### **ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการขนถ่ายสินค้าอันตรายบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง**

จากการที่เรือสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ผ่านเข้า-ออกท่าเรือแหลมฉบัง เป็นจำนวนมากในแต่ละปี ซึ่งมีจำนวน และประเภทของสินค้าที่หลากหลาย หากเกิดอุบัติเหตุการขนถ่ายสินค้าอันตรายขึ้น-ลงเรือ ในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง เช่น เหตุการณ์เพลิงไหม้ตู้คอนเทนเนอร์บนเรือบรรทุกสินค้า เป็นต้น หากสินค้าในตู้คอนเทนเนอร์เป็นสินค้าอันตราย อาจส่งผลกระทบต่อผู้ปฏิบัติงาน ประชาชน และสิ่งแวดล้อมที่อยู่โดยรอบบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง เช่น ผลกระทบจากการหายใจ ผิวหนังอักเสบ และระคายเคืองตา คุณภาพอากาศเป็นพิษจากสารประกอบอินทรีย์ระเหยง่ายที่ใช้อุตสาหกรรม การปนเปื้อนของน้ำทะเลจากโฟม และน้ำที่ใช้ในการดับเพลิง การแพร่กระจายของน้ำมันที่ปนมากับน้ำดับเพลิง ซึ่งอาจกระทบต่อระบบนิเวศของน้ำทะเลในบริเวณท่าเรือ เป็นต้น

จากการศึกษาพบว่าท่าเรือแหลมฉบังให้ความสำคัญกับการจัดการด้านความปลอดภัย อนามัย สิ่งแวดล้อม และการรักษาความปลอดภัยในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง โดยนำระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port Safety Health and Environmental Management System: PSHE-MS) มาใช้ในการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยและสินค้าอันตราย เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อชีวิต ทรัพย์สิน สิ่งแวดล้อมและเป็นไปตามมาตรฐานท่าเรือสากล (ท่าเรือแหลมฉบัง, 2556) โดยมีนโยบายดังนี้

1. ป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุ อุบัติเหตุ ตลอดจนเหตุการณ์ใด ๆ อันมีผลกระทบต่อความปลอดภัยในชีวิต สิ่งแวดล้อม และทรัพย์สิน
2. ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรม และการประทุษร้ายต่อทรัพย์สินของส่วนรวมหรือส่วนบุคคลกรให้บริการต่าง ๆ ภายใต้การกำกับดูแลของท่าเรือแหลมฉบัง จะดำเนินการควบคู่ไปกับการจัดการที่ดีในเรื่องคุณภาพ ความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย อนามัย และสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล และหลักเกณฑ์ที่กฎหมายภายในประเทศกำหนดเป็นอย่างน้อย ตลอดจนปรับปรุงและป้องกันอันตรายจากการให้บริการที่มีความเสี่ยงต่อการปฏิบัติงานให้อยู่ในระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ รวมทั้งมีการป้องกันควบคุม และลดมลพิษที่อาจเกิดขึ้นให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม
3. ท่าเรือแหลมฉบัง มีความมุ่งมั่นในการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง และสร้างแรงจูงใจให้เกิดการพัฒนาใหม่ ๆ เพื่อให้มีการพัฒนาอย่างยั่งยืนในด้านคุณภาพ ความปลอดภัย อนามัย และสิ่งแวดล้อม
4. ผู้บังคับบัญชาทุกระดับ กำกับ ดูแลและให้การสนับสนุนทรัพยากร ทั้งในเรื่องของบุคลากร เวลา งบประมาณ เครื่องมือ และการฝึกอบรมที่เหมาะสมเพียงพอ

ที่ผ่านมาท่าเรือแหลมฉบังได้มีการดำเนินการเมื่อเกิดเหตุการณ์ไฟไหม้ตู้คอนเทนเนอร์ โดยใช้โฟมและฉีดน้ำเลี้ยงตู้คอนเทนเนอร์ในการดับเพลิงไหม้ ซึ่งน้ำและโฟมดังกล่าวได้ไหลลงสู่ทะเลบางส่วน ท่าเรือแหลมฉบัง จึงได้นำบูม (Boom) มากั้น เพื่อป้องกันการแพร่กระจายของน้ำมันที่ปนมากับน้ำดับเพลิง (“ผอ.ท่าเรือแหลมฉบังสั่งเด็ดขาด ห้ามปล่อยน้ำจากไฟไหม้เรือลงทะเล ให้อพยพย้ายไปกำจัด,” 2562)

“ระเบียบการทำเรือแห่งประเทศไทยว่าด้วยวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับสินค้าอันตรายของท่าเรือแหลมฉบัง พ.ศ. 2559” กำหนดข้อปฏิบัติเพื่อความปลอดภัย และมาตรการบังคับในการดำเนินการเกี่ยวกับการขนถ่ายสินค้าอันตราย ดังนี้

ข้อ 36 การบรรทุก หรือขนถ่ายสินค้าอันตรายต้องอยู่ภายใต้การควบคุมกำกับดูแลของผู้ประกอบการ คลังสินค้าอันตราย ซึ่งมีความรู้ความสามารถความชำนาญงานผ่านการอบรมหลักสูตรสินค้าอันตรายและ ความปลอดภัย

ข้อ 37 การบรรทุกและขนถ่ายสินค้าอันตรายต้องปฏิบัติตามระเบียบนี้ และข้อบังคับของ IMO โดยเคร่งครัด

ข้อ 38 ให้ตัวแทนเรือยื่นรายการสินค้าอันตรายที่จะบรรทุก หรือขนถ่ายในเขตท่าเรือแหลมฉบัง และ วางอยู่บนเรือผ่านเขตท่าเรือแหลมฉบัง และแผนผังการจัดเก็บสินค้าอันตรายในระวางเรือให้แก่กองการทำ ท่าเรือแหลมฉบัง คลังสินค้าอันตราย และท่าเทียบเรือที่เรือบรรทุกสินค้าอันตรายนั้นเทียบท่า ฯ และต้องนำ แผนผังการจัดเก็บสินค้าอันตรายในระวางเรือมาติดแสดงไว้ให้เห็นอย่างชัดเจนบริเวณช่องทางขึ้นบนเรือ ก่อนการปฏิบัติงานบรรทุกและขนถ่ายสินค้าทั่วไปและสินค้าอันตรายทุกครั้ง

ข้อ 39 ห้ามนำน้ำมันเชื้อเพลิงมาเติมให้กับรถภายในเขตท่าเรือแหลมฉบัง นอกจากพื้นที่ที่ท่าเรือ แหลมฉบังกำหนดยกเว้นรถบรรทุกน้ำมันและเรือน้ำมันที่นำมาเติมน้ำมันให้กับเรือสินค้า และต้องปฏิบัติ ตามระเบียบ คำสั่ง ประกาศ ของท่าเรือแหลมฉบัง ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

ข้อ 40 ผู้ที่ทำงานเกี่ยวกับสินค้าอันตรายภายในเขตท่าเรือแหลมฉบัง จะต้องสวมอุปกรณ์คุ้มครอง ความปลอดภัยส่วนบุคคล ตามมาตรฐานความปลอดภัยในการปฏิบัติงานทุกครั้ง

ข้อ 41 ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ คลังสินค้าอันตรายและกิจกรรมต่อเนื่อง ต้องจัดทำแผนฉุกเฉิน ในกรณีเกิดสินค้าอันตรายรั่วไหล หรือมีอุบัติเหตุ อุบัติเหตุ เสนอท่าเรือแหลมฉบัง ด้วย

ข้อ 42 การจัดเก็บสินค้าอันตรายที่คลังสินค้าอันตราย ต้องปฏิบัติตาม IMO อย่างเคร่งครัด

ข้อ 43 ภาชนะที่ใช้บรรจุสินค้าอันตรายต้องได้มาตรฐานตามที่ IMDG Code กำหนดและต้องติดฉลากป้าย และเครื่องหมายสินค้าอันตรายบนภาชนะ หรือตู้สินค้าที่บรรจุสินค้าอันตรายให้ชัดเจนไม่ว่าจะเป็น การบรรจุสินค้าอันตรายเต็มตู้สินค้า หรือปนกับสินค้าทั่วไป

ข้อ 44 สินค้าประเภทเปราะอะเปื้อนและสินค้าประเภทมีกลิ่นเหม็นท่าเรือแหลมฉบัง ไม่รับฝาก เก็บภายในโรงพักสินค้า โดยต้องฝากเก็บในตู้สินค้าเท่านั้น

ข้อ 45 ในการขนส่งสินค้าอันตราย ผู้ขับรถต้องได้รับใบอนุญาตขับขี่ประเภทที่ 4 และมีข้อมูล ความปลอดภัยของสินค้าอันตรายนั้น รวมทั้งต้องทำการผูกยึดสินค้าอันตรายบนรถบรรทุกให้แน่นหนา ก่อนขนส่งเข้าหรือออกจากเขตท่าเรือแหลมฉบัง ทุกครั้ง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยตลอดเส้นทางขนส่ง

ข้อ 46 ท่าเรือแหลมฉบังจะนำกฎหมายศุลกากรฉบับที่ใช้อยู่ปัจจุบันซึ่งเกี่ยวข้องกับสินค้าอันตราย มาบังคับใช้โดยอนุโลม เพื่อให้มีมาตรการควบคุมไม่ให้มีการนำสินค้าอันตรายมาทิ้งไว้ที่ท่าเรือแหลมฉบัง

ข้อ 47 ท่าเรือแหลมฉบังจะดำเนินการกรณีเจ้าของ หรือตัวแทนเจ้าของเรือ เจ้าของ หรือตัวแทน เจ้าของสินค้าที่ละเลยไม่ปฏิบัติตามหมวด 2 (สินค้าอันตรายขาเข้า) ของระเบียบนี้ อันอาจเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ หรือเกิดความเสียหายแก่สิ่งแวดล้อมและทรัพย์สินของท่าเรือแหลมฉบังดังนี้

47.1 เจ้าของ หรือตัวแทนเจ้าของเรือที่ละเลยไม่แจ้งบัญชีสินค้าอันตราย หรือแจ้งไม่ครบตามที่ระบุไว้ในบัญชีสินค้าสำหรับเรือ หรือมิได้แจ้งภายในระยะเวลาที่ทำเรือแหลมฉบังกำหนด หรือไม่แจ้งสินค้าอันตรายทั้งหมดที่บรรทุกมาบนเรือผ่านเขตท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือแหลมฉบังจะเรียกเก็บค่าปรับในอัตรา 50,000 บาท (ห้าหมื่นบาทถ้วน) ต่อ 1 ลำเรือ โดยเรียกเก็บจากเจ้าของ หรือตัวแทนเจ้าของเรือ

47.2 เจ้าของ หรือตัวแทนเจ้าของสินค้าที่ละเลยไม่แจ้งบัญชีสินค้าอันตรายท่าเรือแหลมฉบัง จะเรียกเก็บค่าปรับในอัตรา 10,000 บาท (หนึ่งหมื่นบาทถ้วน) ต่อ 1 ใบตราส่งสินค้า โดยเรียกเก็บจากเจ้าของ หรือตัวแทนเจ้าของสินค้า

47.3 กรณีตู้บรรจุสินค้าอันตรายไม่ติดฉลากสินค้าอันตรายบริเวณข้างตู้บรรจุสินค้านั้น หรือหากเจ้าของ หรือตัวแทนเจ้าของสินค้าได้ติดฉลากนั้นแล้ว แต่ปรากฏว่าฉลากนั้นชำรุดเสียหาย หรือ ฉีกขาด ท่าเรือแหลมฉบังจะเป็นผู้ดำเนินการตัดใหม่ โดยเจ้าของ หรือตัวแทนเจ้าของสินค้าจะต้องเสียค่าปรับฉลากละ 1,000 บาท (หนึ่งพันบาทถ้วน)

ข้อ 48 ท่าเรือแหลมฉบังจะดำเนินการกรณีเจ้าของ หรือตัวแทนเจ้าของสินค้า หรือตัวแทนเจ้าของเรือที่ละเลยไม่ปฏิบัติตามหมวด 3 (สินค้าอันตรายขาออก) ของระเบียบนี้ อันอาจเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ หรือเกิดความเสียหายแก่สิ่งแวดล้อมและทรัพย์สินของท่าเรือแหลมฉบัง ดังนี้

48.1 เจ้าของ หรือตัวแทนเจ้าของเรือที่ละเลยไม่ดำเนินการตามข้อ 14.3\* และข้อ 14.4\*\* ท่าเรือแหลมฉบังจะเรียกเก็บค่าปรับในอัตรา 50,000 บาท (ห้าหมื่นบาทถ้วน) ต่อ 1 ลำเรือ โดยเรียกเก็บจากเจ้าของเรือ หรือตัวแทนเรือ

48.2 เจ้าของ หรือตัวแทนเจ้าของสินค้าที่ละเลยไม่ดำเนินการตามข้อ 14.1\*\*\* และข้อ 14.2\*\*\*\* ท่าเรือแหลมฉบังจะเรียกเก็บค่าปรับในอัตรา 10,000 บาท (หนึ่งหมื่นบาทถ้วน) ต่อ 1 ใบขนสินค้า

---

\* 14.3 ยื่นแบบรายงานสินค้าอันตราย (ที่บรรจุลงเรือ) (ทลจ. สคอ.02) ตามแบบแนบท้ายระเบียบนี้ ทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ของผู้ประกอบการคลังสินค้าอันตราย ก่อนเรือเทียบท่าไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง

\*\* 14.4 สำหรับสินค้าอันตรายที่จะบรรทุก หรือถ่ายลำตามข้อ 14.3 ต้องมีรายละเอียด ประกอบด้วย

14.4.1 ชื่อสินค้า (Proper Shipping Name)

14.4.2 จำนวนหีบห่อ (No. Of Packing)

14.4.3 น้ำหนัก (Net Weight)

14.4.4 ประเภทของสินค้าอันตราย/หมายเลขสหประชาชาติ (Class & UN No.)

14.4.5 จุดวาบไฟ (Flash Point)

14.4.6 กลุ่มการบรรจุ (Packaging Group)

14.4.7 หมายเลขตู้สินค้า ชื่อเรือ เทียบเรือ (Container No., Vessel and Voyage)

14.4.8 ชื่อที่อยู่และหมายเลขโทรศัพท์ผู้ส่งออก (Shipper's Name & Address & Telephone)

14.4.9 ชื่อและหมายเลขโทรศัพท์ผู้เชี่ยวชาญที่อยู่ในประเทศไทยที่ติดต่อได้ในกรณีฉุกเฉิน

14.4.10 แบบเอกสารข้อมูลความปลอดภัย (Safety Data Sheet) หรือ เอกสารอื่นที่มี

รายละเอียดข้อมูลของสินค้าอันตรายแต่ละรายการไว้ด้วย

48.3 กรณีตู้บรรจุสินค้าอันตรายไม่ติดฉลากสินค้าอันตรายบริเวณข้างตู้บรรจุสินค้านั้น หรือหากเจ้าของ หรือตัวแทนเจ้าของสินค้าได้ติดฉลากนั้นแล้ว แต่ปรากฏว่าฉลากนั้นชำรุดเสียหาย หรือฉีกขาด ทลฉ. จะเป็นผู้ดำเนินการติดให้ใหม่ โดยเจ้าของ หรือตัวแทนเจ้าของสินค้าจะต้องเสียค่าปรับฉลากละ 1,000 บาท (หนึ่งพันบาทถ้วน)

#### งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

นฤมล ศุภระวีศรี (2557) ได้ศึกษาเกี่ยวกับ “การศึกษาการจัดการสินค้าอันตรายของท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทย” สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

คลังสินค้าอันตรายเปิดดำเนินการเมื่อ พ.ศ. 2543 ใช้เพื่อจัดเก็บควบคุมดูแลสินค้าอันตรายที่ผ่านเข้า-ออก ท่าเรือแหลมฉบัง มีโครงสร้างพื้นฐานหลัก ดังนี้

1. พื้นที่คลังสินค้าอันตราย 85 ไร่ สามารถวางตู้สินค้าได้มากกว่า 3,000 TEU
2. โรงพักสินค้าสำหรับจัดเก็บสินค้าอันตรายที่ได้มาตรฐานสูงสุด ซึ่งมีกำแพง และประตูกันไฟที่สามารถทนไฟได้นานกว่า 4 ชั่วโมง รวมถึงมีระบบ Fire Detector ใช้ในการตรวจจับสิ่งผิดปกติ ทั้ง Smoke, Flame, Gas Detector และสัญญาณแจ้งเตือนภัย นอกจากนี้ยังมีระบบ Fire Protective มีระบบการจัดเก็บสินค้าอันตรายที่รั่วไหล และน้ำเสียจากการจัดการไว้ในบ่อพักน้ำเสียและต้องมีการตรวจสอบก่อนปล่อยออกสู่ภายนอก ตลอดจนระบบอื่นๆ ที่รองรับในสถานการณ์ฉุกเฉิน และรองรับความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อมและชุมชนโดยรอบบริเวณท่าเรือ (นฤมล ศุภระวีศรี, 2557)

ประสาน วิจิตรกำจร (2553) ศึกษาเกี่ยวกับ “ความสามารถของผู้ประกอบการในการจัดการสินค้าอันตรายผ่านท่าเรือ” เพื่อศึกษาสถานการณ์ด้านการจัดการของเจ้าของสินค้า และตัวแทนที่มีการนำเข้าและส่งออกสินค้าอันตรายผ่านท่าเรือ โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการขนาดใหญ่ กลาง และขนาดย่อม รวมถึงผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ผู้จัดเก็บรักษาและขนถ่ายสินค้าอันตราย พบว่า ผู้ประกอบการขนาดใหญ่เป็นกลุ่มที่มีการดำเนินการตามหลักเกณฑ์และมาตรฐานการจัดการสินค้าอันตรายมากที่สุดในทุก ๆ หมวดปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ หมวดสินค้าอันตรายและบรรจุภัณฑ์ หมวดตู้คอนเทนเนอร์ รถ และอุปกรณ์ หมวดกฎระเบียบและข้อกำหนดต่าง ๆ หมวดบุคลากร และหมวดเทคโนโลยีการสื่อสารและการป้องกันภัย ในขณะที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีการจัดการสินค้าอันตรายมากในปัจจัยที่มีความเกี่ยวข้องกับธุรกิจโดยตรง ได้แก่ หมวดสินค้าอันตรายและบรรจุภัณฑ์ หมวดตู้คอนเทนเนอร์ รถ และอุปกรณ์ และการสำแดงเอกสารตามกฎระเบียบ ส่วนผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม

\*\*\* 14.1 กรณีสินค้าอันตรายขอบรรจุตู้สินค้า ให้ยื่นสำเนาใบขนสินค้าขาออกตามแบบที่กรมศุลกากรกำหนด พร้อมหมายเลขตู้สินค้าที่ต้องการบรรจุสินค้าอันตรายที่คลังสินค้าอันตราย ทลฉ. ไม่น้อยกว่า 48 ชั่วโมง ก่อนนำสินค้าอันตรายเข้ามาที่คลังสินค้าอันตราย และต้องนำสินค้าอันตรายเข้ามาบรรจุที่คลังสินค้าอันตรายก่อนตารางเรือเทียบท่าไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง

\*\*\*\* 14.2 กรณีสินค้าอันตรายกลุ่มที่ 3 ที่บรรจุตู้สินค้ามาจากภายนอกให้นำเข้าคลังสินค้าอันตราย ไม่น้อยกว่า 12 ชั่วโมงก่อนตารางเรือเทียบท่า พร้อมแนบใบกำกับการขนย้ายตู้สินค้าตามแบบที่กรมศุลกากรกำหนด

มีการจัดการอยู่ในเกณฑ์ที่ต่ำกว่าผู้ประกอบการทั้งสองกลุ่ม คือ ผู้ประกอบการขนาดใหญ่ และผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ นอกจากนี้ ผู้วิจัยได้เสนอแนะแนวทางการพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพการจัดการสินค้าอันตรายของผู้ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. การพัฒนาองค์ความรู้และจิตสำนึกในการดำเนินการ เช่น การฝึกอบรมบุคลากร การพัฒนากระบวนการทำงาน เป็นต้น
2. การจัดตั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง เช่น หน่วยงานรับรองเครื่องหมาย UN Mark สำหรับบรรจุผลิตภัณฑ์ เป็นต้น
3. การออกกฎระเบียบและข้อบังคับที่ส่งเสริมด้านความปลอดภัย เช่น กำหนดให้มีผู้เชี่ยวชาญด้านสินค้าอันตราย เป็นต้น
4. การทบทวนและปรับปรุงกฎระเบียบและข้อบังคับต่าง ๆ เพื่อลดการซ้ำซ้อนของการปฏิบัติตามกฎระเบียบของแต่ละหน่วยงาน
5. การกำหนดมาตรการการควบคุมและกำกับดูแลอย่างเคร่งครัด เช่น บังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง การกำหนดมาตรการลงโทษฝ่าฝืนและกระทำผิด เป็นต้น

#### **บทสรุปและข้อเสนอแนะจากการศึกษา**

ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและเป็นประตูการค้าโลก มีความสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไทย ในแต่ละปีมีจำนวนตู้สินค้าที่ผ่านเข้า-ออกท่าเรือแหลมฉบังเป็นจำนวนมาก การดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์ต่าง ๆ ในบริเวณท่าเรือ เช่น การขนถ่ายสินค้า ขึ้น-ลงเรือ การบรรจุสินค้า คลังสินค้าทั่วไป คลังสินค้าอันตราย บริการเรือนำร่อง บริการเรือลากจูง เป็นต้น จำเป็นจะต้องมีการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมท่าเรือ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อชีวิตทรัพย์สิน สิ่งแวดล้อม และเป็นไปตามมาตรฐานท่าเรือสากล

หากเกิดเหตุเพลิงไหม้ตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าอันตรายในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง จะส่งผลกระทบต่อผู้ปฏิบัติงาน ประชาชน และสิ่งแวดล้อมโดยรอบบริเวณท่าเรือ จึงมีความจำเป็นที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนผู้ประกอบการท่าเรือ จะต้องเคร่งครัดต่อการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศต่าง ๆ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุใด ๆ จากการปฏิบัติงานซึ่งอาจกระทบต่อชีวิต และทรัพย์สินของภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ผู้ศึกษาจึงมีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการศึกษา ดังนี้

1. สายเรือและตัวแทนสายเรือ ผู้ประกอบการและตัวแทนผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกสินค้า ควรปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสินค้าอันตรายและการขนถ่ายสินค้าอันตรายบริเวณท่าเรือ เช่น พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ระเบียบการทำเรือแห่งประเทศไทยว่าด้วยวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับสินค้าอันตรายของท่าเรือแหลมฉบัง พ.ศ. 2559 เป็นต้น อย่างเคร่งครัดเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากสินค้าอันตราย
2. กำหนดมาตรการให้ผู้ประกอบการท่าเรือ เตรียมการและฝึกซ้อมรับมือหากเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินจากการปฏิบัติงานในบริเวณท่าเรืออย่างสม่ำเสมอ



3. ควรประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ แนวปฏิบัติเบื้องต้น วิธีการช่วยเหลือประชาชน และชุมชนโดยรอบ บริเวณท่าเรือเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินเพื่อให้เกิดความปลอดภัยอย่างทันที่
4. ควรตรวจสอบ และฟื้นฟูคุณภาพน้ำทะเลและสิ่งแวดล้อมบริเวณท่าเรือแหลมฉบังอย่างสม่ำเสมอ

## บรรณานุกรม

กรมควบคุมมลพิษ. (2562). คพ.รายงานความคืบหน้ากรณีเหตุเพลิงไหม้ตู้คอนเนอร์ ท่าเรือแหลมฉบัง.

สืบค้น 27 พฤษภาคม 2562 จาก <https://www.facebook.com/PCD.go.th>

\_\_\_\_\_. (2562). คพ.รายงานความคืบหน้ากรณีเหตุเพลิงไหม้ตู้คอนเทนเนอร์ท่าเรือแหลมฉบัง ฉบับที่ 135/2562 วันที่ 27 พฤษภาคม 2562. สืบค้น 28 พฤษภาคม 2562 จาก

<http://www.pcd.go.th/Public/News/GetNewsThai.cfm?task=lt2019&id=18863>

\_\_\_\_\_. (2562). ไฟไหม้ตู้คอนเทนเนอร์บนเรือขนส่งสินค้า ในท่าเทียบเรือ เอ 2 ท่าเรือแหลมฉบัง ฉบับที่ 134/2562 วันที่ 27 พฤษภาคม 2562. สืบค้น 28 พฤษภาคม 2562 จาก

<http://www.pcd.go.th/Public/News/GetNewsThai.cfm?task=lt2019&id=18861>

\_\_\_\_\_. (2560). รายงานประจำปี 2560 สำนักจัดการกากของเสียและสารอันตราย.

สืบค้น 27 พฤษภาคม 2562 จาก

[http://www.pcd.go.th/public/Publications/print\\_report.cfm?task=wsthaz60\\_annual](http://www.pcd.go.th/public/Publications/print_report.cfm?task=wsthaz60_annual)

การทำเรือแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). DWT และ TEUS คืออะไร. สืบค้น 27 พฤษภาคม 2562 จาก

[http://www.laemchabangportphase3.com/know\\_02.html](http://www.laemchabangportphase3.com/know_02.html)

ท่าเรือแหลมฉบัง. (2562). สถิติผลการดำเนินงาน ท่าเรือแหลมฉบัง ปีงบประมาณ : 2559-2562.

สืบค้น 26 พฤษภาคม 2562 จาก

<http://www.laemchabangportnew.com/attachments/article/117/Dec-61-1.pdf>

\_\_\_\_\_. (2556). งานความปลอดภัยในการทำงาน. สืบค้น 28 พฤษภาคม 2562 จาก

<http://www.laemchabangportnew.com/th/security/safety-at-work.html>

\_\_\_\_\_. (2556). นโยบาย คุณภาพ ความปลอดภัย อนามัย และสิ่งแวดล้อม ท่าเรือแหลมฉบัง

สืบค้น 28 พฤษภาคม 2562 จาก

<http://www.laemchabangportnew.com/attachments/article/96/safety02-21-04-57.pdf>

นฤมล ศุภระศรี. (2557). การจัดการสินค้าอันตรายของท่าเรือแหลมฉบังการทำเรือแห่งประเทศไทย.

สืบค้น 27 พฤษภาคม 2562 จาก <http://library1.nida.ac.th/termpaper6/sd/2557/20039.pdf>

ประสาน วินิจำจร. (2553). ความสามารถของผู้ประกอบการในการจัดการสินค้าอันตรายผ่านท่าเรือ.

สืบค้น 27 พฤษภาคม 2562 จาก

[https://cuir.car.chula.ac.th/bitstream/123456789/28963/1/prasan\\_vi.pdf](https://cuir.car.chula.ac.th/bitstream/123456789/28963/1/prasan_vi.pdf)

ผอ.ท่าเรือแหลมฉบังสั่งเด็ดขาด ห้ามปล่อยน้ำจากไฟไหม้เรือลงทะเล ให้รอขนย้ายไปกำจัด

(26 พฤษภาคม 2562). ประชาชาติธุรกิจออนไลน์. สืบค้น 23 กรกฎาคม 2562 จาก

<https://www.prachachat.net/general/news-331070>

“ระเบียบการทำเรือแห่งประเทศไทยว่าด้วยวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับสินค้าอันตรายของท่าเรือแหลมฉบัง”

(8 มีนาคม 2559). ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 133 ตอนพิเศษ 59 ง, น. 2-13.