

บทที่ 2

ข้อกำหนด กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ และแนวทางในการตรวจสอบ คุณภาพเรือบรรทุกน้ำมันของไทย

แนวทางและข้อกำหนดในการตรวจสอบคุณภาพเรือน้ำมันไทยนั้นมีความแตกต่างกันไป โดยมีหลักเกณฑ์ ข้อกำหนด ระเบียบข้อบังคับ ซึ่งกำหนดโดยหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการตรวจสอบและรับรองคุณภาพของเรือน้ำมันดังกล่าว อย่างไรก็ตามข้อกำหนด ข้อบังคับ และมาตรฐานต่าง ๆ ที่นำมาบังคับใช้นั้นสามารถแบ่งแยกได้ออกเป็นสองส่วนตามลักษณะของหน่วยงานกล่าวคือ

1. การตรวจและรับรองเรือโดยหน่วยงานของภาครัฐ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี และสถาบันทางเรือที่สำคัญ
2. การตรวจและรับรองคุณภาพเรือน้ำมันโดยหน่วยงานของเอกชน

การตรวจและรับรองคุณภาพเรือน้ำมันโดยหน่วยงานของภาครัฐ

การที่หน่วยงานของรัฐ โดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี จะออกหนังสือใบรับรองการตรวจเรือ ให้กับเจ้าของเรือเพื่อแสดงว่าเรือน้ำมันลำดังกล่าวก็ต่อเมื่อได้ตรวจเรือ เครื่องจักร อุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้ต่าง ๆ ตลอดจนจำนวนและคุณสมบัติของคนประจำเรือว่าถูกต้องตามกฎหมายข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของพระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ข้อกำหนดดังกล่าวนี้ได้มีการพัฒนา และปรับปรุงเป็นระยะ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ซึ่งเป็นที่ยอมรับในกลุ่มประเทศที่เป็นสมาชิกและให้การรับรองอนุสัญญาและข้อกำหนดต่าง ๆ ที่ กำหนดโดยองค์การทางทะเลสากลระหว่างประเทศ International Maritime Organization (IMO) เป็นสำคัญ (กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี, 2550)

อย่างไรก็ดีในการตรวจรับรองเรือน้ำมันของภาครัฐ ซึ่งเป็นไปตามกฎข้อบังคับของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีนั้นจะมีความแตกต่างจากภาคเอกชนอย่างมาก ยกตัวอย่างในบางหัวข้อเช่น การทำ International Safety Management Code (ISM) ตามข้อกำหนดของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี จะบังคับสำหรับเรือที่เดินระหว่างประเทศเท่านั้น แต่ในภาคเอกชนของไทยมีความต้องการมีจะให้เรือบรรทุกน้ำมันทุกลำที่จะดำเนินธุรกิจกับบริษัทจะต้องได้รับการรับรองในหัวข้อนี้เสียก่อน ถึงจะพิจารณาในการประเมินเรือเป็นต้น

โดยแนวทางการตรวจรับรองเรือของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี และรายละเอียดขององค์กรทางทะเล และสถาบันชั้นเรือที่เกี่ยวข้องนั้นสามารถศึกษารายละเอียดเพิ่มเติมได้ในภาคผนวก ก

การตรวจและรับรองคุณภาพเรือน้ำมันโดยหน่วยงานของเอกชน

บริษัทผู้ค้าน้ำมันเอกชนจะมีแนวทางในการตรวจและรับรองคุณภาพเป็นของตนเอง และมีการพัฒนาอยู่เป็นระยะ โดยจะให้ความสำคัญในข้อกำหนดหรือข้อบังคับในการตรวจแตกต่างกันออกไป ตามแต่ประสบการณ์ หรือนโยบายในการดำเนินธุรกิจของแต่ละบริษัทเอง อย่างไรก็ตาม การตรวจและรับรองคุณภาพโดยบริษัทผู้ค้าน้ำมันเอกชนนั้นมีส่วนที่คล้ายกันเป็นขั้นต้นก็คือ เรือน้ำมันทุกลำที่จะใช้ในธุรกิจจะต้องได้รับการรับรอง หรือได้ใบอนุญาตใช้เรือจากหน่วยงานของรัฐที่เรือลำนั้นได้จดทะเบียนเอาไว้ ซึ่งเรือก็จะต้องได้มาตรฐานเป็นไปตามข้อกำหนดในการรับรองเรือของประเทศนั้น ส่วนหนึ่งของการกำหนดข้อบังคับหรือมาตรฐานในการตรวจสอบคุณภาพเรือจะมีแนวทางมาจาก Oil Companies International Marine Forum หรือ OCIMF นั่นเอง

Oil Company International Maritime Forum (OCIMF)

Oil Companies International Marine Forum หรือ OCIMF เป็นองค์กรเอกชนที่ประกอบไปด้วยบริษัทผู้ค้าน้ำมันรายสำคัญ ๆ หลายรายทั่วโลก ให้ความร่วมมือโดยความสมัครใจที่จะร่วมกันพัฒนา อุตสาหกรรมในด้านที่เกี่ยวข้องกับเรือบรรทุกน้ำมัน ทำเทียบเรือน้ำมันที่ประกอบการเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์น้ำมันดิบ และผลิตภัณฑ์อันเกิดจากน้ำมันที่สำเร็จรูปต่าง ๆ

ภารกิจของ OCIMF เน้นที่จะเป็นองค์กรหลักที่เน้นให้ความสำคัญในการปฏิบัติการด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม อันเกิดจากเรือบรรทุกน้ำมัน ทำเทียบเรือบรรทุกน้ำมัน สนับสนุน และส่งเสริม การพัฒนาอย่างต่อเนื่องในมาตรฐานของการออกแบบและการปฏิบัติงาน

OCIMF ได้เริ่มก่อตั้งโดยสืบเนื่องจากการประชุมที่กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ เมื่อวันที่ 8 เมษายน ค.ศ. 1970 โดยกลุ่มบริษัทผู้ค้าน้ำมัน ที่มีจุดประสงค์ ที่จะเพิ่มความใส่ใจต่อสาธารณะที่เกี่ยวข้องกับมลภาวะทางทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งมลภาวะอันเกิดจากน้ำมัน หลังจากเกิดอุบัติเหตุทางทะเลของเรือบรรทุกน้ำมันสัญชาติไอบีเรีย "Torrey Canyon"



ภาพที่ 2-1 เรือ "Torrey Canyon" จม

หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องในหลาย ๆ ประเทศ ได้มีการเปลี่ยนแปลงอันเกิดจากผลกระทบของอุบัติเหตุในครั้งนี้ โดยได้มีการโต้เถียงหาข้อยุติในหัวข้อที่เกี่ยวกับการพัฒนาของอนุสัญญาระหว่างประเทศ และการจดทะเบียนสัญชาติของเรือ โดยมีกลุ่มผู้ค้าน้ำมันได้เข้ามามีบทบาทสำคัญในการให้ข้อมูลจากผู้เชี่ยวชาญและเสนอข้อคิดเห็นดังกล่าวไปยังหน่วยงานของรัฐ และหน่วยงานระหว่างประเทศ

OCIMF ได้เริ่มก่อตั้งขึ้นที่ เบอร์มิวดา ในปี ค.ศ. 1977 และในขณะเดียวกันได้ขยายสาขาไปอยู่ที่ กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ โดยมีจุดประสงค์เพื่อที่จะประสานงานให้ความร่วมมือกับองค์การทางทะเลสากลระหว่างประเทศ (IMO) ปัจจุบัน OCIMF มีสมาชิกทั้งหมด 59 บริษัทผู้ค้าน้ำมันทั่วโลก

ความเป็นมาของ OCIMF

มีนาคม ค.ศ. 1967: อุบัติเหตุการเกยตื้นของเรือบรรทุกน้ำมัน Torrey Canyon

เมษายน ค.ศ. 1970: OCIMF ก่อตั้ง

พฤษภาคม ค.ศ. 1975: สือพิมพ์เล่มแรกของ OCIMF ดีพิมพ์ (Ship to Ship Transfer Guide)

พฤศจิกายน ค.ศ. 1977: มีสถานะเป็นที่ปรึกษาของ IMO

พฤศจิกายน ค.ศ. 1993: เริ่มการใช้ SIRE โปรแกรม

มกราคม ค.ศ. 1998: สือพิมพ์เล่มที่ 50 ดีพิมพ์

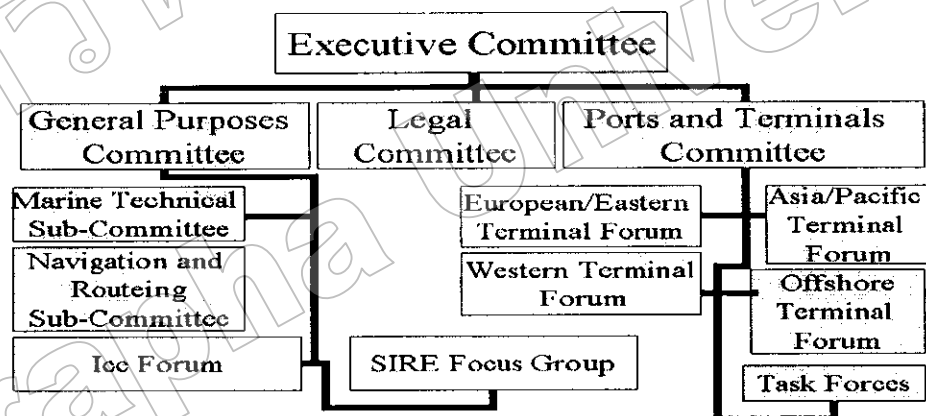
กรกฎาคม ค.ศ. 2000: SIRE ได้รับการรับรองตามระบบ ISO 9002

กันยายน ค.ศ. 2000: เริ่มกระบวนการรับรองคุณสมบัติของผู้ตรวจเรือ

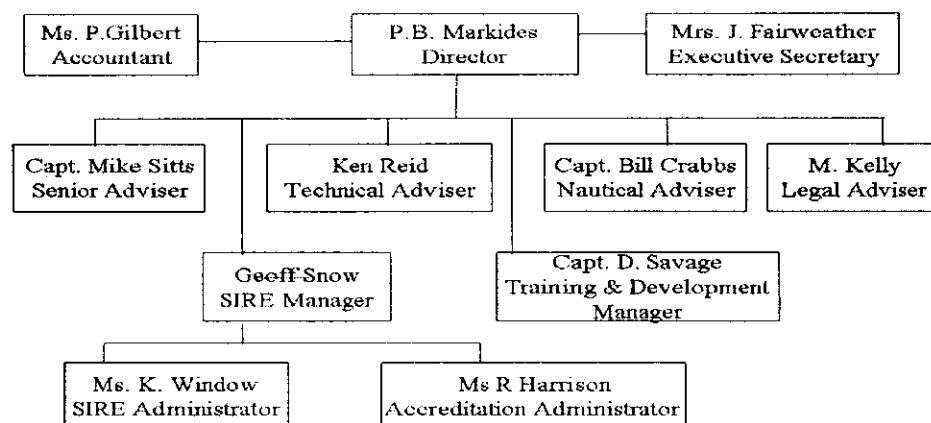
ปี ค.ศ. 2004: ขยายการใช้โปรแกรม SIRE ไปยังเรือสินค้าชายฝั่ง

เจ้าหน้าที่ประจำของ OCIMF ประกอบไปด้วย ประธาน และรองประธาน 2 ตำแหน่ง โดยจะได้รับการเลือกตั้งและแต่งตั้งจาก การประชุมใหญ่สามัญประจำปีของสมาชิก โครงสร้างของ คณะกรรมการจะประกอบไปด้วย คณะกรรมการหลักหนึ่งคณะ และคณะกรรมการเฉพาะอีก 3 คณะ แต่ละคณะสามารถที่จะแต่งตั้งคณะอนุกรรมการทำงาน หรือจัดการประชุมเพิ่มเติมได้ตามความเหมาะสม การปฏิบัติงานของ OCIMF จะกระทำผ่านทางคณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ การจัดการประชุมสัมมนา กลุ่มทำงานต่าง ๆ ระหว่างกลุ่มสมาชิก โดยความช่วยเหลือของ สำนักเลขาธิการ ที่เป็นพนักงานประจำซึ่งประกอบไปด้วย ผู้อำนวยการ และเจ้าหน้าที่ด้านเทคนิคต่าง ๆ โดยได้รับการสนับสนุนด้านกำลังคนโดยกลุ่มสมาชิก

The OCIMF Structure



The OCIMF Secretariat



ภาพที่ 2-2 โครงสร้างของ OCIMF

วัตถุประสงค์ของ OCIMF

OCIMF จัดตั้งขึ้นโดยมีจุดประสงค์หลัก เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมในด้านความปลอดภัยและป้องกันมลภาวะอันมีต้นเหตุมาจากเรือบรรทุกน้ำมันและท่าเทียบเรือบรรทุกน้ำมัน OCIMF ได้รับการยอมรับให้เป็นองค์กรที่ปรึกษาของ องค์การทางทะเลสากลระหว่างประเทศ (IMO) เมื่อปี ค.ศ. 1971 โดยให้ความสนใจเฉพาะในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล โดยได้มีการดำเนินการร่วมกับภาคอุตสาหกรรมน้ำมัน โดยเสนอความคิดเห็นผ่านทางการประชุมร่วมของ องค์การทางทะเลสากลระหว่างประเทศ โดยได้มีการปรับปรุงแก้ไข หรือเปลี่ยนแปลงข้อเสนอแนะทางด้านเทคนิคที่สำคัญ และให้คำปรึกษาไปยังกลุ่มสมาชิกของ OCIMF รวมทั้งหน่วยงานของรัฐ ในแง่ของผลกระทบจากกิจกรรมที่อาจเกิดขึ้น ในแง่มุมของกฎหมายที่สำคัญเพื่อการพัฒนาต่อไป

OCIMF ยังมีสถานะเป็นที่ปรึกษาให้กับหน่วยงานสำคัญของสหประชาชาติหลายแห่ง อาทิเช่น UN Economic and Social Council และ International Organization for Standardization (ISO) เป็นต้น ในขณะเดียวกันก็ยังมีส่วนร่วมที่สำคัญในงานที่เกี่ยวข้องกับองค์การทางทะเลสากลระหว่างประเทศ (IMO) กลุ่มสมาชิก หน่วยงานของรัฐ และภาคอุตสาหกรรมและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยการค้นคว้าอย่างจริงจังเพื่อนำเสนอความรู้ทางด้านเทคนิคที่สำคัญ และคำแนะนำในการปฏิบัติงาน ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินการด้วยตนเองหรือร่วมกับหน่วยงานอื่น โดยถึงปัจจุบันได้นำเสนอผลงานมากกว่า 50 เรื่อง เป็นที่ยอมรับกันทั่วไปในภาคอุตสาหกรรมถึงความเป็นมาตรฐาน และมีประสิทธิภาพของผลงานที่ได้มีการนำเสนอเผยแพร่สู่สาธารณะเพื่อใช้เป็นข้อมูลมาตรฐานในการอ้างอิงต่อไป

SIRE โปรแกรม (Ship Inspection Report Exchange)

โครงการด้านความปลอดภัยที่มีความสำคัญมากโครงการหนึ่งซึ่งเป็นการเริ่มต้นคิดค้น และได้นำเสนอสู่ภาคอุตสาหกรรมโดย OCIMF และเป็นที่ยอมรับไปทั่วโลก ก็คือ SIRE โปรแกรม ซึ่งมีชื่อเต็มก็คือ Ship Inspection Report Exchange โปรแกรมนี้ได้เริ่มเข้ามามีบทบาทต่ออุตสาหกรรมเรือบรรทุกน้ำมันตั้งแต่ ปีค.ศ. 1993 โดยโปรแกรมนี้จะให้ความสำคัญกับเรือบรรทุกน้ำมันที่ไม่ได้มาตรฐาน ซึ่งสามารถใช้เป็นเครื่องมือหนึ่งในการบริหารความเสี่ยง (Risk Assessment Tool) ซึ่งเป็นประโยชน์อย่างมากสำหรับ ผู้เช่าเรือ ผู้บริหารเรือ ผู้บริหารท่าเรือ และหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลความปลอดภัยของเรือบรรทุกน้ำมัน

ระบบ SIRE เป็นระบบที่มีฐานข้อมูลที่ใหญ่มาก แต่ในขณะเดียวกันก็เป็นระบบที่มีฐานข้อมูลลำดับค่าสุดสำหรับเรือบรรทุกน้ำมันบรรจุอยู่ โดยหลักการแล้วระบบ SIRE จะเน้นให้ความสำคัญอันเป็นที่ยอมรับกันทั่วไปต่อคุณภาพและความมีมาตรฐานของเรือบรรทุกน้ำมัน โดยเฉพาะตั้งแต่ที่ OCIMF ได้เริ่มนำระบบ SIRE เข้ามาใช้จนถึงทุกวันนี้ ระบบได้รับการยอมรับทั่วไปอย่าง

กว้างขวาง ทั้งในกลุ่มสมาชิกของ OCIMF ผู้สมัครใช้บริการระบบ (Programmer Recipient) และผู้บริหารกองเรือ (Ship's Operator) การขยายฐานข้อมูลของระบบ SIRE เพื่อให้ครอบคลุมถึงเรือบรรทุกน้ำมันชายฝั่ง และเรือบรรทุกน้ำมันที่มีขนาดเล็กนั้นเพิ่งจะเริ่มขึ้นช่วงในปลายของปี ค.ศ. 2004

ตั้งแต่เริ่มใช้การงานของระบบ SIRE มาจนถึงขณะนี้ มากกว่า 100,000 ฉบับของรายงานการตรวจสอบคุณภาพของเรือบรรทุกน้ำมันได้มีการดำเนินการผ่านระบบ SIRE ปัจจุบันในระบบ SIRE มีรายงานการตรวจสอบคุณภาพของเรือบรรทุกน้ำมันมากกว่า 30,000 ฉบับ และมีเรือบรรทุกน้ำมันมากกว่า 8,000 ลำที่ได้มีการตรวจสอบคุณภาพผ่านระบบ SIRE ในช่วง 12 เดือนที่ผ่านมา โดยเฉลี่ยแล้ว ผู้ใช้บริการระบบ (Programmer Recipients) ได้เข้ามาใช้บริการระบบ SIRE เพื่อขอคู

รายงานการตรวจสอบคุณภาพของเรือบรรทุกน้ำมันที่อยู่ในระบบถึงกว่า 1,600 ฉบับ ต่อเดือน ในระบบ SIRE นั้นได้พัฒนารูปแบบของการตรวจสอบคุณภาพเรือบรรทุกน้ำมันให้เป็นแบบเดียวกันทั้งหมด คุณลักษณะดังกล่าวมาแล้วนั้นทำให้ SIRE โปรแกรม เป็นระบบที่ทุกคนสามารถใช้งานอยู่บนมาตรฐานเดียวกัน ประกอบไปด้วย

1. แบบคำถามสำหรับการตรวจเรือบรรทุกน้ำมันที่มีขนาดบรรทุกมากกว่า 5,000 DWT ขึ้นไป (Vessel Inspection Questionnaire – VIQ) ใช้โดยผู้ตรวจเรือและผู้บริหารกองเรือ
2. แบบคำถามสำหรับการตรวจเรือบรรทุกน้ำมันชายฝั่ง ที่มีขนาดบรรทุกน้อยกว่า 5,000 DWT (Barges Inspection Questionnaire – BIQ) ใช้โดยผู้ตรวจเรือและผู้บริหารกองเรือ
3. รายงานการตรวจสอบคุณภาพของเรือบรรทุกน้ำมัน (Uniform SIRE Inspection Report) เป็นผลของการตรวจเรือโดยผู้ตรวจเรือ ซึ่งจะส่งให้กับผู้ประเมินเรือและเก็บไว้ในข้อมูลกลางของระบบ SIRE
4. แบบคำถามรายละเอียดในส่วนต่าง ๆ ของเรือบรรทุกน้ำมันที่มีขนาดบรรทุกมากกว่า 5,000 DWT ขึ้นไป (Vessels Particulars Questionnaire – VPQ) สำหรับเจ้าของเรือในการให้ข้อมูลเบื้องต้นของเรือลำนั้น ๆ
5. แบบคำถามรายละเอียดต่าง ๆ ของเรือบรรทุกน้ำมันชายฝั่ง ที่มีขนาดบรรทุกน้อยกว่า 5,000 DWT (Barge Particulars Questionnaire – BPQ) สำหรับเจ้าของเรือในการให้ข้อมูลเบื้องต้นของเรือลำนั้น ๆ
6. ระบบสนับสนุนการจัดการรายงาน SIRE Enhanced Report Manager (WebSERM) เอกสารทั้งหมดที่กล่าวมาจะถูกนำไปใช้โดย ผู้ตรวจเรือ (Inspectors) โดยจะเป็นการตรวจสอบเพื่อหาข้อมูลสำคัญเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในระบบ SIRE อาทิเช่น VIQ จะเป็นการตรวจสอบเพื่อหาข้อมูลเกี่ยวกับ ใบรับรองที่อนุญาตเกี่ยวกับการใช้เรือต่าง ๆ การจัดการคนประจำเรือ

การเดินเรือ การจัดการเกี่ยวกับสินค้า อุปกรณ์ที่ใช้ในการเทียบเรือ ห้องเครื่องจักร ห้องหางเสือ และรายการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและการป้องกันมลภาวะต่าง ๆ

โปรแกรม SIRE ได้พัฒนาอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งปัจจุบันเป็นแหล่งข้อมูลที่สำคัญขนาดใหญ่ที่ให้ประโยชน์ทั้งในด้านข้อมูลทางเทคนิค และข้อมูลข่าวสารในด้านการปฏิบัติการแก่ผู้เข้าเรือ และผู้ใช้งานโปรแกรม เพื่อให้ทราบถึงเรือบรรทุกน้ำมันต่าง ๆ ที่ใช้งานอยู่ในภาคอุตสาหกรรมน้ำมัน ได้มีการดูแลและมีการจัดการที่ดี โดย OCIMF เชื่อว่ายังมีการตรวจสอบคุณภาพเรือที่ดีมากขึ้นเท่าใด การพัฒนาเพื่อให้มาตรฐานของเรือบรรทุกน้ำมันก็จะยังมีการพัฒนาที่ดีมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะเป็นผลทำให้การทำงานในเรือบรรทุกน้ำมันให้มีความปลอดภัยมากขึ้น และสภาพท้องทะเลที่มีแนวโน้มจะดีขึ้นเช่นกัน

รายงานการตรวจสอบคุณภาพของเรือบรรทุกน้ำมัน (Inspection Reports) นั้นจะได้รับ การบรรจุและจัดเรียงเอาไว้ในระบบอย่างต่อเนื่องเป็นระยะเวลาประมาณ 12 เดือน โดยนับจากวันที่ ได้รับรายงานนั้นเข้ามาในระบบ SIRE จากนั้นรายงานดังกล่าวจะถูกจัดเก็บเอาไว้เพื่อให้สามารถ นำข้อมูลไปใช้โดยผู้ให้บริการระบบเป็นระยะเวลา 2 ปี การเข้ามาใช้งานในระบบของ SIRE นั้น ผู้ให้บริการจะต้องสมัครเป็นสมาชิกของระบบ SIRE ก่อน โดยผู้ใช้อาจจะเป็น สมาชิกของ OCIMF ผู้ประกอบการท่าเรือ ผู้บริหารท่าเรือ ผู้บริหารร่อนน้ำมันทาง ภาคอุตสาหกรรมน้ำมัน พนักงาน หรือผู้ประกอบการธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งน้ำมัน ซึ่งมีธุรกิจเกี่ยวข้อง เช่น การเข้าเรือเป็นต้น ผู้ที่จะใช้ระบบ SIRE ดังที่กล่าวมานั้นจะต้องขอสมัครเข้าเป็นสมาชิกของ SIRE โปรแกรมเสียก่อน โดยจะต้องชำระเงินเป็นการเปิดบัญชีล่วงหน้าให้กับ OCIMF ในครั้งแรกเป็นเงินจำนวน 40,000 ปอนด์ หลังจากนั้นทุกๆ รายงานที่ผู้ในระบบเข้าไปนำออกมาใช้งานจะถูกหักเงินเป็นค่าใช้จ่าย รายงานละ 40 ปอนด์ เมื่อใช้งานไปเรื่อย ๆ จนกระทั่งเงินในบัญชีได้ลดลงไปถึงในระดับหนึ่ง OCIMF จะส่งหนังสือเตือนไปยังสมาชิก SIRE โปรแกรมดังกล่าวเพื่อให้ฝากเงินเข้ามาสำรองเอาไว้ ในบัญชีของตนเองอีกครั้งแต่ไม่เกิน 40,000 ปอนด์ และก็จะหมุนเวียนต่อไปอีกเรื่อย ๆ อย่างไรก็ตามการนำข้อมูลรายงานไปใช้นั้นหากสมาชิกเป็นองค์กรหรือหน่วยงานของรัฐบาลที่มีหน้าที่ โดยตรงในการดูแลเกี่ยวกับความปลอดภัย และมลภาวะทางทะเลอันอาจเกิดมาจากเรือบรรทุก น้ำมันไม่ว่าจะเป็นขนาดใหญ่หรือเล็กนั้นสามารถนำรายงานนี้ไปใช้โดยไม่ต้องมีค่าใช้จ่ายและไม่จำกัด อาทิเช่น Port State Control Authorities, MOUs เป็นต้น

การส่งรายงาน VIQ เข้าไปในระบบของ SIRE นั้นได้ถูกออกแบบมาให้ดำเนินการในระบบออนไลน์โดยผู้ตรวจเรือที่ทำการตรวจเรือลำนั้น ๆ โดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ระบบปฏิบัติการของ OCIMF ที่ได้รับการพัฒนาขึ้นมาเฉพาะ และส่งข้อมูลผ่านออนไลน์เข้าไปในระบบ โดยสมาชิกของ OCIMF ที่เป็นผู้ประสานงานในการตรวจสอบเรือลำนั้น ๆ อย่างไรก็ตามแบบ

คำถามสำหรับใช้ในการตรวจสอบ Barges, Towing Vessels or Vessels Carrying Packaged Cargoes นั้นยังไม่ได้มีออกแบบไว้เป็นการเฉพาะในขณะนี้ แต่แบบคำถามดังกล่าวคงจะได้มีการพัฒนาจัดทำต่อไปในระยะเวลาข้างหน้า

ระบบสนับสนุนการจัดการรายงาน (Sire Enhanced Report Manager - WebSERM)

รายงานการตรวจเรือสำหรับเรือน้ำมัน และเรือน้ำมันขนาดเล็ก รวมถึงแบบคำถามรายละเอียดต่าง ๆ ของเรือ (VPQ) และแบบคำถามรายละเอียดต่าง ๆ ของเรือบรรทุกน้ำมันชายฝั่ง (BPQ) นั้นอยู่ในระบบในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ที่พร้อมนำไปใช้งานได้ตลอด 24 ชั่วโมงต่อวัน โดยไม่มีวันหยุด โดยสามารถดาวน์โหลดรายงานผ่านทางอินเทอร์เน็ตเฉพาะสำหรับสมาชิกระบบ SIRE ที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น โคนสมาชิกจะสามารถเข้าถึงข้อมูลรายงานต่าง ๆ ที่พร้อมอยู่ในระบบ SIRE ได้อย่างสะดวกอันเนื่องมาจากการจัดเรียงข้อมูลด้วยระบบคอมพิวเตอร์ที่ทันสมัย

แบบคำถามรายละเอียดต่าง ๆ ของเรือ และแบบคำถามรายละเอียดต่าง ๆ ของเรือบรรทุกน้ำมันชายฝั่ง (Vessel Particulars Questionnaire for Bulk Oil/ Chemical Carriers and Gas Carriers - VPQ plus Barge Particulars Questionnaire - BPQ)

ความสำคัญของแบบคำถามรายละเอียดต่าง ๆ ของเรือ และแบบคำถามรายละเอียดต่าง ๆ ของเรือบรรทุกน้ำมันชายฝั่งนั้น เจ้าของเรือหรือผู้บริหารกองเรือ จะเป็นผู้กรอกข้อมูลต่าง ๆ ผ่านระบบปฏิบัติการของ OCIMF ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ถึงแม้ว่าการส่งข้อมูลดังกล่าวจะไม่ได้เป็นการบังคับ แต่เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในการดำเนินการตามระบบ SIRE ซึ่งข้อมูลที่สมบูรณ์นั้นยังจะช่วยลดเวลาการดำเนินการของผู้ตรวจเรือที่จะใช้ในการตรวจเรือ และช่วยให้ผู้ที่รับผิดชอบในการตรวจสอบคุณภาพเรือของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงผู้ที่ทำการเช่าเรือได้สามารถนำข้อมูลที่มีพร้อมอยู่แล้วมาใช้ปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่เป็นการเสียเวลาในการดำเนินการธุรกิจ

Thai Ship Inspection Report Exchange Center (ThaiREC)

ThaiREC Center เริ่มก่อตั้งในประเทศไทยจากการริเริ่มโดย บริษัทเชลล์แห่งประเทศไทย เมื่อเดือนตุลาคม ปี ค.ศ. 2003 จากการรวมตัวกันของกลุ่มบริษัทสมาชิกผู้ร่วมก่อตั้ง 5 บริษัท อันได้แก่ บริษัทอัลลายน์แอนซรีไฟน์นิงจำกัด (ARC) บริษัทบางจากปิโตรเลียมจำกัด (มหาชน) บริษัทเอสโซ่ประเทศไทยจำกัด บริษัทไทยออยล์จำกัด (มหาชน) และ บริษัทเชลล์แห่งประเทศไทย โดยมีแนวคิดที่จะยกระดับมาตรฐานของเรือน้ำมันชายฝั่งของประเทศไทย ให้เทียบเคียงกับต่างประเทศ และเป็นประโยชน์ต่อเจ้าของเรือในการดำเนินการธุรกิจ สามารถลดจำนวนครั้งของการตรวจเรือลงไปในช่วงระหว่างสมาชิกของกลุ่ม ThaiREC โดยใช้แบบคำถามสำหรับการตรวจเรือ

เป็นแบบเดียวกัน และผู้ตรวจเรือที่มีคุณสมบัติได้ตามมาตรฐานสากล เป็นที่ยอมรับของสมาชิกและเจ้าของเรือ

โดยทั่วไปแล้วลักษณะทั่วไปในการดำเนินงานของ ThaiREC นั้นใกล้เคียงกับ โปรแกรม SIRE ซึ่งดูแลจัดการ โดย องค์การ OCIMF ซึ่งเป็นที่ยอมรับในระดับสากล แต่ได้พัฒนารูปแบบในการดำเนินการให้เหมาะสมกับสภาพของอุตสาหกรรมน้ำมันในประเทศไทย ซึ่งมีความอ่อนไหวและมีลักษณะเฉพาะในการปฏิบัติ ซึ่งดำเนินการโดยกลุ่มสมาชิกอันมีจุดประสงค์ที่ไม่ได้เป็นการแสวงหาผลกำไรแต่เป็นการรวมตัวกันเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนในการพัฒนามาตรฐานของเรื่อน้ำมันไทยให้ดียิ่งขึ้น เตรียมความพร้อมเพื่อให้มีความสามารถในการแข่งขันกับเรื่อน้ำมันของประเทศเพื่อนบ้านได้

วัตถุประสงค์ของ ThaiREC

ส่งเสริมการปฏิบัติงานให้มีความปลอดภัย และการดำเนินการป้องกันมลภาวะอันอาจเกิดมาจากเรือบรรทุกน้ำมันและท่าเรือ โดยจะเสริมสร้างให้ ThaiREC เป็นศูนย์กลางของแหล่งข้อมูลที่สำคัญในด้านการปฏิบัติการสำหรับผู้ต้องการเช่าเรือ และผู้ใช้งานระบบในภาคอุตสาหกรรมน้ำมันนั้นเพื่อให้มีความมั่นใจถึงคุณภาพของเรื่อน้ำมันที่อยู่ในระบบได้มีการจัดการที่ดีและได้รับการดูแลสม่ำเสมอ

นับจากวันเริ่มก่อตั้งจนถึงปัจจุบัน ThaiREC มีการเปลี่ยนแปลงของสมาชิกไปบ้าง โดยมีสมาชิกเพิ่มขึ้นเป็น 7 บริษัท ประกอบด้วย บริษัทอัลทาลันแอ่นซวีไฟน์นิ่ง จำกัด (ARC) บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) บริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน) และ บริษัท เชฟรอน (ประเทศไทย) จำกัด การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท ปตท. สำรวจและผลิต จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน) มีข้อมูลรายงานการตรวจเรือมากกว่า 600 ฉบับ ในฐานข้อมูล มีการตรวจเรือเฉลี่ยปีละประมาณ 200 ครั้ง มีผู้ตรวจเรือที่มีคุณสมบัติเหมาะสม และได้รับการยอมรับทั่วไป โดยเฉพาะในกลุ่มสมาชิกและเจ้าของเรือทั่วไป จำนวน 4 คน

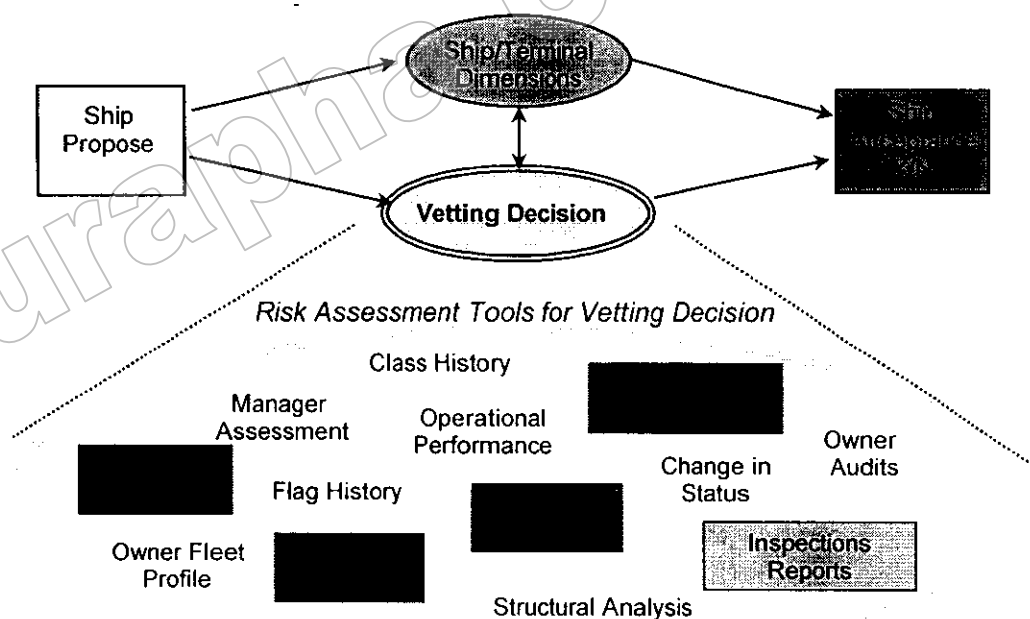
การที่เจ้าของเรือจะขอดำเนินการตรวจสอบคุณภาพของเรื่อนั้น จะต้องได้รับการสนับสนุนหรือรับรองโดยสมาชิกของ ThaiREC ก่อน โดยสมาชิกผู้มีความต้องการในการที่จะตรวจเรื่อน้ำมันลำดังกล่าว จะส่งคำร้องไปยัง ThaiREC Administration เพื่อดำเนินการประสานงานระหว่างเจ้าของเรือและผู้ตรวจเรือในการนัดหมายเวลาและสถานที่ในการตรวจ ตลอดจนคำสั่งพิเศษที่ทางสมาชิกอาจจะกำหนดให้ผู้ตรวจเรื่อนั้นได้ทำการดำเนินการเป็นการเฉพาะ นอกเหนือไปจากการตรวจตามปกติ หลังจากนั้น ผู้ตรวจเรือจะส่ง รายงาน 3 ฉบับ อันประกอบด้วย ThaiREC Inspection Report Observation List และ Crew Matrix มายัง ThaiREC Administration เพื่อจัดส่ง

ให้กับเจ้าของเรือ และสมาชิกผู้ที่ได้ร้องขอให้มีการตรวจเรือลำนั้น ไปดำเนินการตามกระบวนการเพื่อตรวจสอบคุณภาพของเรือน้ำมันลำนั้น ๆ ต่อไป

กระบวนการในการตรวจสอบคุณภาพของเรือน้ำมันไทย

แนวทางการดำเนินการตรวจสอบคุณภาพของเรือน้ำมันชายฝั่งของบริษัทน้ำมันที่มีที่ตั้งอยู่ในประเทศไทยนั้น จะมีการประเมินความเสี่ยงแตกต่างกันออกไปในรายละเอียด โดยแต่ละบริษัทน้ำมันก็จะมีแนวคิดในเรื่องการตรวจสอบคุณภาพนี้ โดยใช้แนวทางการบริหารความเสี่ยงเพื่อลดความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจให้น้อยที่สุดหรือไม่เลย ดังนั้นข้อมูลที่ใช้จึงต้องเป็นข้อมูลที่ทันสมัย “Real Time” สามารถใช้ประกอบการตัดสินใจได้ในทันที เพื่อมิให้การดำเนินธุรกิจนั้นต้องล่าช้า แต่ก็ต้องอยู่บนพื้นฐานของความปลอดภัยเป็นอันดับแรกด้วยเช่นกัน

โครงสร้างทั่วไปในการตรวจสอบคุณภาพเรือ โดยบริษัทน้ำมันที่มีระบบการตรวจสอบนี้ เช่น บริษัท เอสโซ่ประเทศไทย จำกัด และบริษัทเชลล์แห่งประเทศไทยเป็นต้น ซึ่งบริษัทดังกล่าวผู้ถือหุ้นอยู่ในต่างประเทศ แต่ละบริษัทนั้นต่างก็มีประสบการณ์และความชำนาญในการตรวจสอบคุณภาพ และนโยบายในการบริหารความเสี่ยงแตกต่างกันออกไป แต่โดยภาพรวมแล้วข้อมูลดังต่อไปนี้ได้ถูกนำมาประเมินในแต่ละครั้งก่อนที่จะนำเรือน้ำมันมาใช้ในธุรกิจของบริษัทดังนี้



ภาพที่ 2-3 กระบวนการในการตรวจสอบคุณภาพของเรือน้ำมัน

การตรวจสอบคุณภาพของเรือนั้นจะประกอบไปด้วยหลาย ๆ ข้อมูลที่เหมาะสมนำมาใช้ประกอบกันในการตัดสินใจ เป็นการประเมินความเสี่ยงในทางธุรกิจอย่างเป็นระบบ ทำให้สามารถที่จะบอกได้ว่าเรือที่จะนำมาใช้ในการดำเนินธุรกิจนั้นมีความเหมาะสมหรือไม่ อาทิข้อมูลดังต่อไปนี้จะนำมาใช้ประกอบในการประเมินความเสี่ยงต่อเรือลำนั้น

- รายงานการตรวจเรือ (Vessel Inspection Report)
- การตรวจสอบเจ้าของเรือหรือผู้บริหารกองเรือ (Owner/ Operator Audits)
- ข้อมูลของเรือลำอื่นในกองเรือเดียวกัน (Owner Fleet Profile)
- ความสามารถของเรือในการปฏิบัติงาน (Operational Performance)
- ข้อมูลข้อเสนอแนะจากทางท่า (Terminal Feedback)
- เมืองท่าที่จดทะเบียนเรือ (Flag History)
- ข้อมูลที่ได้จากแวดวงธุรกิจ (Industry Information)
- ข้อมูลอุบัติเหตุ ความสูญเสีย (Casualty Report)
- สถาบันที่ให้การรับรองเรือ (Class History)
- การเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ของเรือ (Change in Status)
- การตรวจเรือโดยหน่วยงานของรัฐ (Port State Inspections)
- การวิเคราะห์สภาพความคงทนทะเลของโครงสร้างตัวเรือ (Structural Analysis)

ข้อมูลต่าง ๆ เหล่านี้จะถูกใช้ประกอบกันเพื่อประเมินความเสี่ยงโดยเจ้าหน้าที่ผู้ที่มีความรู้และเข้าใจในระบบต่าง ๆ เป็นอย่างดี จากนั้นจะกำหนดออกไปว่าเรือลำนั้นมีความเหมาะสมในการไปใช้งานอย่างไรตามลักษณะของธุรกิจที่ต้องการ อาทิเช่น FOB C&F CIF Time Charter หรือ Voyage Charter เป็นต้น หรือผลการประเมินอาจจะระบุได้ว่าเรือลำดังกล่าวไม่มีความเหมาะสมในการใช้งานกับธุรกิจของบริษัทก็อาจเป็นไปได้เช่นกัน

เครื่องมือสำคัญที่บริษัทน้ำมันส่วนใหญ่ใช้เป็นเครื่องมือหลักในการตรวจสอบก็คือ รายงานการตรวจเรือ (Vessel Inspection Report) ซึ่งจะแบบฟอร์มคำถามเพื่อใช้ในการตรวจสอบส่วนต่าง ๆ ของเรือ โดยผู้ตรวจเรือ (Inspector) ในวงการอุตสาหกรรมเรือน้ำมันชายฝั่งของไต้หวัน แบบฟอร์มการตรวจเรือของ ThaiREC (Thai Report Exchange Center) เป็นแบบฟอร์มซึ่งเรือน้ำมันชายฝั่งของไทยจะคุ้นเคย เพราะมีการใช้อย่างแพร่หลายอันเนื่องมาจากสมาชิกของ ThaiREC ที่ประกอบไปด้วย บริษัท อัลลายน์แอนเชอร์ไฟน์นิง จำกัด (ARC) บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) บริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน) บริษัท เชฟรอน (ประเทศไทย) จำกัด การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท ปตท.สำรวจและผลิต จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ไออาร์

พีซีจำกัด (มหาชน) นั้นเกือบจะเป็นท่าเรือน้ำมันทั้งหมดในประเทศไทยที่ยอมรับในการใช้แบบฟอร์มนี้ในการตรวจสอบคุณภาพเรือ

แบบฟอร์มการตรวจสอบเรือน้ำมันของ ThaiREC นั้นจะประกอบไปด้วยหัวข้อที่สำคัญจำนวน 14 หัวข้อ ซึ่งผู้ที่ทำการประเมินคุณภาพเรือจะนำไปตรวจสอบและประเมินเรือน้ำมันลำนั้นๆ โดยมีรายละเอียดในแต่ละหัวข้อดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไปสำหรับเรือ (General Particulars) ซึ่งจะประกอบไปด้วยข้อมูลที่สำคัญ อาทิเช่น วันที่และสถานที่ ที่ได้รับการตรวจ ชื่อของเรือ เลขหมายประจำเรือ (IMO Number) ประเภทของเรือ สินค้าที่ได้รับอนุญาตให้บรรทุก ขอบเขตในการเดินเรือ ชื่อเก่า เจ้าของเรือ ผู้บริหารกองเรือ (ถ้ามี) เมืองท่าที่จดทะเบียน ลักษณะทั่วไปของเรือ รวมถึงขนาดของเครื่องจักร และรายละเอียดต่าง ๆ ขนาดบรรทุก สถาบันที่รับรองเรือ (Classification Society) วันที่เข้าอู่ล่าสุด วันที่ได้มีการดำเนินการตรวจสอบพิเศษ บันทึกการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ที่สำคัญของเรือ และบันทึกการตรวจเรือล่าสุดโดยเจ้าหน้าที่ของภาครัฐ (Port State Inspection)

2. ใบสำคัญรับรองในการตรวจเรือต่าง ๆ และเอกสารสำคัญที่เกี่ยวข้อง (Certification and Documentation) อาทิเช่น ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือในหัวข้อต่าง ๆ นโยบายในการจัดการด้านความปลอดภัย และคู่มือในการปฏิบัติการในสภาวะฉุกเฉิน หนังสือที่สำคัญ เช่น ISGOTT SOLAS MARPOL Approved SOPEP ข้อมูลในการจัดการเสถียรภาพของเรือที่ได้รับการรับรองแล้ว คู่มือในการปฏิบัติการสินค้าและการเคลื่อนย้าย แบบแปลนทั่วไปของเรือ ใบรับรองการประกันภัยที่เกี่ยวข้อง เช่น Civil Liability (ถ้ามี) Protection and Indemnity Club

3. การบริหารจัดการบุคลากรประจำเรือ (Crew Management) อาทิเช่น จำนวนของนายประจำเรือ และลูกเรือ เป็นไปตามข้อกำหนดขั้นต่ำรวมถึงคุณสมบัติต่าง ๆ การควบคุมชั่วโมงในการทำงานของคนประจำเรือ การสื่อสารภายในเรือ การจัดการคนประจำเรือขณะทำงานสินค้า และสภาวะฉุกเฉิน นโยบายเกี่ยวกับยาเสพติดและเครื่องดื่มมึนเมา ระดับวัดในการตรวจสอบและความถี่ในการตรวจ นโยบายในการพัฒนาคนประจำเรือ

4. การเดินเรือ (Navigation) อาทิเช่น อุปกรณ์ในการเดินเรือที่สำคัญ เข็มทิศแม่เหล็ก เข็มทิศไจโร เรดาร์ เครื่องหยั่งน้ำ แสดงมุมหางเสือ เครื่องชี้วัดและแสดงความเร็วและระยะทางของเรือ วิทยุสื่อสาร เครื่องรับข่าวอากาศ แผนที่ที่ใช้ในการเดินเรือ ตลอดจนระบบควบคุมในการแก้ไขแผนที่ให้ทันสมัยอยู่เสมอ อุปกรณ์วิทยุสำหรับเรือช่วยชีวิตและการค้นหา อุปกรณ์ช่วยในการส่องแสงสว่าง เอกสารที่เกี่ยวข้องในการเดินเรือ คำสั่งยืนของนายเรือในการเข้ายามเดินเรือรวมถึงหน้าที่ของนายประจำเรือ นโยบายและคู่มือในการปฏิบัติการเดินเรืออย่างปลอดภัย บันทึกการหาอัตราผิดเข็มทิศ การเปลี่ยนการบังคับเรือจากอัตโนมัติเป็นแบบธรรมดาและการเปลี่ยนขณะฉุกเฉิน ข้อมูล

ล่าสุดของข่าวสารการเดินเรือ การหาที่เรือ การจัดการบุคลากรในการเดินเรืออย่างเหมาะสมรวมถึง คำสั่งในการเดินเรือในบริเวณที่มีความเสี่ยงสูง การได้รับอบรมอย่างสม่ำเสมอสำหรับบุคลากร

5. การบริหารจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management) อาทิเช่น การปฏิบัติการ ระหว่างเรือและท่าเป็นไปตาม คำแนะนำของ ISGOTT ห้องสูบน้ำหรือเป็นไปตามข้อกำหนด ทางขึ้น ลงเรือต่าง ๆ มีความเหมาะสมและมีตาข่ายรองรับอย่างปลอดภัย ประตุน้ำต่างสามารถปิดได้ ระหว่างเรืออยู่ในท่า คู่มือในการทำงานเกี่ยวกับความร้อนรวมถึงอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการ ทำงานเกี่ยวกับความร้อน นโยบายของบริษัทเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม คู่มือการปฏิบัติงานในสถานะฉุกเฉินต่าง ๆ รวมทั้งความพร้อมของบุคลากรประจำเรือ เครื่องหมาย สำคัญต่าง ๆ อุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคลเหมาะสมและเพียงพอสำหรับบุคลากรและผู้เยี่ยมชม ไฟส่องสว่าง คู่มือการปฏิบัติงานในที่อับอากาศ ระบบการระบายอากาศในห้องสูบน้ำส่งสินค้า และใน ที่พักอาศัยรวมถึงระบบทำความเย็น อุปกรณ์ในการวัดก๊าซและออกซิเจน การฝึกซ้อมสถานการณ์ฉุกเฉิน เรือช่วยชีวิต และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง อุปกรณ์ในการช่วยชีวิตต่าง ๆ ปัมป์ดับเพลิงฉุกเฉิน ระบบ ดับเพลิงต่าง ๆ รวมถึงอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง อุปกรณ์ในการช่วยหายใจ อุปกรณ์มาตรฐานในการต่อ ระบบน้ำดับเพลิงระหว่างท่ากับเรือ เป็นต้น

6. การป้องกันการทำให้เกิดมลภาวะ (Pollution Prevention) อาทิเช่น คู่มือในการ ปฏิบัติงานสินค้า ระบบน้ำถ่วงเรือ และระบบเชื้อเพลิง SOPEP ได้รับการดูแลและปรับปรุงให้ ทันสมัยอยู่เสมอ วาล์วน้ำทะเลอยู่ในสภาพดี มีการตรวจสอบและล็อกไว้ ไม่มีส่วนใดของเรือ รั่วไหลส่งผลกระทบต่อการทำงานสินค้า ลูกอุดกันรั่วอยู่ในตำแหน่งและมีสภาพดี ท่อน้ำมันต่าง ๆ ที่ไม่ได้ใช้มีการปิดอย่างมั่นคง การตรวจสอบระบบน้ำถ่วงเรือ ระบบท่อทางต่าง ๆ บนเรือมีสภาพดี ระบบกันคลื่นต่าง ๆ อยู่ในสภาพดีและมีความเหมาะสม คัดฟ้าเรือปราศจากคราบน้ำมัน มีคู่มือ ในการปฏิบัติงานและอุปกรณ์ใช้งานอย่างเหมาะสมหากเกิดการหกฉ่นของน้ำมัน เครื่องสูบน้ำ น้ำมันเปื้อนออกนอกตัวเรือได้รับการรับรองและทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ มีระบบเตือนระดับน้ำ ในห้องสูบน้ำส่งสินค้าและน้ำท้องเรือและใช้งานได้เป็นปกติ ห้องสูบน้ำส่งสินค้ามีสภาพดีไม่มีการ รั่วไหลของน้ำมัน การบันทึกการทำงานใน Oil Record Book ทั้งเล่ม 1 และ 2 เป็นไปอย่างถูกต้อง และเหมาะสม เป็นต้น

7. สภาพความแข็งแรงของโครงสร้างเรือ (Structural Condition) อาทิเช่น สภาพตัวเรือ ได้รับการก่อสร้างเป็นไปตามมาตรฐานของสถาบันรับรองเรือ หรือรัฐจดทะเบียน สภาพตัวเรือ ได้รับการตรวจสอบตามมาตรฐานสากล รายงานการตรวจสภาพเรือประกอบไปด้วยการตรวจ ประจำปี และการตรวจอย่างพิเศษรวมถึงรายงานการประเมินสภาพตัวเรือ ซึ่งรับรองโดยสถาบัน ที่เกี่ยวข้อง มีรายงานการตรวจวัดความหนาของแผ่นเหล็กตัวเรือ ถึงสินค้ามีการเคลือบด้วยสีพิเศษ

หรือมีระบบป้องกันการผูกרוןหรือไม่ รวมถึงถังน้ำถ่วงเรือ การตรวจสอบสภาพภายในของถังน้ำถ่วงเรือครั้งล่าสุด สภาพทั่วไปของโครงสร้างตัวเรือ รวมถึงการผูกרוןของสภาพภายนอกตัวเรือ มีการรั่วไหลออกสู่ภายนอกของถังบรรทุกสินค้าและถังน้ำถ่วงเรือหรือไม่ เป็นต้น

8. ระบบสินค้าและระบบน้ำถ่วงเรือ (Cargo and Ballast System) อาทิเช่น มีข้อมูลเฉพาะทางด้านเทคนิคอย่างเพียงพอในการปฏิบัติงานสินค้า และระบบน้ำถ่วงเรือ อย่างปลอดภัยเหมาะสมหรือไม่ แบบแปลนของระบบท่อทาง ข้อมูลสำคัญของสินค้าที่ทำการขนส่ง การปฏิบัติงานสินค้าเป็นไปตามที่ได้ตกลงกันไว้ ระบบสูบส่งสินค้าและน้ำถ่วงเรือทำงานเป็นปกติ ระบบสูบส่งสินค้าถูกเดินพร้อมใช้งาน มีการตรวจสอบระบบสูบส่งสินค้าเป็นระยะและบันทึกไว้ชัดเจน มีระบบเตือนระดับความสูงของน้ำมันในถังสินค้า ระบบวาล์วที่เกี่ยวข้องพร้อมใช้งาน ระบบสินค้านั้นรวมถึงท่อทางต่าง ๆ เป็นปกติไม่มีผลกระทบเกี่ยวข้องในการปฏิบัติงานสินค้า ห้องระบบสูบส่งสินค้าไม่มีสภาพของการรั่วไหลของน้ำมันรวมถึงการตรวจสอบระบบเตือนระดับความสูงของน้ำมันในห้องสูบส่ง วาล์วปรับแรงดัน และแผ่นกันไฟอยู่ในสภาพดี ระบบสินค้านั้นสามารถปฏิบัติได้ในระบบปิดหรือไม่ ระบบวัดน้ำมันของเรือ การปฏิบัติงานที่อาจทำให้เกิดไฟฟ้าสถิตย์เป็นไปตามคำแนะนำของ ISGOTT อัตราการบรรทุกและการระบายอากาศ รวมถึงแรงดันสูงสุดทั้งเข้าและออกของถังสินค้าได้มีการกำหนดไว้ชัดเจน อุปกรณ์ในการยกขนบนเรือ ได้รับการตรวจสอบสภาพอย่างเป็นระยะและเหมาะสม เป็นต้น

9. ระบบก๊าซเฉื่อยและการทำ Crude Oil Washing (Inert Gas and Crude Oil Washing System) ระบบนี้บังคับใช้สำหรับเรือที่กำหนดไว้ให้บรรทุกน้ำมันดิบเท่านั้นและไม่ใช้บังคับกับเรือบรรทุกน้ำมันของไทยซึ่งส่วนใหญ่มีขนาดเล็กกว่า 5,000 ตัน และไม่ได้รับบรรทุกน้ำมันดิบ

10. อุปกรณ์ที่ใช้ในการผูกเรือ และการพ่วงจูงเรือ (Mooring and Towing Equipment) อาทิเช่น อุปกรณ์ผูกเรือต่าง ๆ อยู่ในสภาพดี เชือกผูกเรือสามารถเก็บอย่างมั่นคงในที่ที่มั่นคง เชือกผูกเรืออยู่ในทิศทางที่ถูกต้อง และปรับตั้งอยู่ตลอดเวลา ระบบเบรคของก๊วอยู่ในสภาพดี ระบบควบคุมของก๊วที่เป็นไฟฟ้าและติดตั้งในพื้นที่ควบคุมอยู่ในสภาพดี เชือกลากจูงถูกเดินอยู่ในสภาพดีและตำแหน่งพร้อมใช้งาน

11. ระบบการติดต่อสื่อสาร และระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Communication and Electronics) อาทิเช่น อุปกรณ์การสื่อสารที่ติดตั้งทำงานเป็นปกติ เครื่องส่งวิทยุหลักรวมถึงระบบ GMDSS ได้รับการดูแลให้การใช้งานเป็นไปตามที่กำหนดหรือไม่ ระบบไฟสำรองถูกเดินอยู่ในสภาพปกติและได้รับการสำรองไฟเต็มทีหรือไม่ ระบบ EPIRBs/ SARTS ติดตั้งอย่างถูกต้องตำแหน่งและได้รับการตรวจสอบตามกำหนด วิธีการใช้งานของระบบวิทยุ DSC และเครื่องมือสื่อสารผ่านระบบดาวเทียม

ได้ติดไว้อย่างชัดเจนหรือไม่ วิทยุสื่อสารที่ใช้งานบนคาคฟ้าเรือเป็นระบบมาตรฐานที่รับรองให้ใช้ได้หรือไม่ เป็นต้น

12. ห้องเครื่องจักรและห้องเครื่องยนต์ (Machinery Spaces and Motor Rooms) อาทิเช่น เครื่องจักรใหญ่และเครื่องจักรช่วยสามารถใช้งานได้เป็นปกติหรือไม่ พื้นที่ใช้งานที่มีความร้อนในห้องเครื่องปราศจากคราบรื้อไหลของน้ำมันต่าง ๆ หรือไม่ ระบบหยุดฉุกเฉินสามารถใช้งานได้และได้มีการแสดงตำแหน่งในการปิดอย่างชัดเจนไว้หรือไม่ ตำแหน่งของแผงไฟควบคุมหลักได้มีการป้องกันผลกระทบจากการสเปรย์ของน้ำไว้หรือไม่ เครื่องกำเนิดไฟฟ้าฉุกเฉินหรือระบบไฟสำรองอยู่ในสภาพใช้งานได้ปกติและได้รับการตรวจสอบเป็นระยะหรือไม่ เครื่องกำเนิดไฟฟ้าอย่างน้อยสองเครื่องบนเรือนั้นสามารถจ่ายไฟให้ระหว่างเรือเดิน ได้อย่างพอเพียงหรือไม่ ทางหนีภัยฉุกเฉินได้มีการแสดงตำแหน่งและทิศทางไว้อย่างชัดเจนและมีสิ่งกีดขวางอยู่หรือไม่ เครื่องมือต่าง ๆ ที่ใช้ในห้องเครื่องจักรนั้นมีอุปกรณ์ป้องกันตาอย่างพอเพียงหรือไม่ มีน้ำปนเปื้อนคงค้างอยู่ในท้องเรือหรือไม่ ห้องเครื่องจักรและห้องควบคุมทางเสือน้ำมันรื้อไหลหรือไม่ มีระบบเตือนระดับความสูงของน้ำท้องเรือและทำงานเป็นปกติหรือไม่ บุคลากรประจำเรือคุ้นเคยกับการใช้งานระบบทางเสือกฉุกเฉินและได้รับการทดสอบตามระยะหรือไม่ ถังน้ำมันสำรองของระบบทางเสือกฉุกเฉินอยู่ในระดับเต็มพอหรือไม่ มีเข็มทิศสำรองติดตั้งในห้องทางเสือกหรือไม่ มีระบบติดต่อสื่อสารระหว่างห้องทางเสือกกับสะพานเดินเรือหรือไม่ เป็นต้น

13. สภาพทั่วไปของเรือ (General Appearance) อาทิเช่น สภาพตัวเรือทั่วไปอยู่ในสภาพดีไม่มีการแตก หัก และคราบน้ำมัน หรือเพรียงเกาะอยู่ ระบบประคบน้ำตามจุดต่าง ๆ สามารถใช้งานได้ตามปกติ ท่อทางระบบระบายอากาศต่าง ๆ อยู่ในสภาพดีและสามารถป้องกันไม่ให้น้ำเข้าไปได้ ระบบไฟที่ติดตั้งในพื้นที่ควบคุมอยู่ในสภาพดีแน่นอนหนาไม่เคลื่อน กราบเรืออยู่ในสภาพดี สภาพทั่วไปของคาคฟ้าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกอยู่ในสภาพดี ส่วนพักอาศัยสะอาดจัดเก็บเป็นระเบียบเรียบร้อยรวมถึงห้องเก็บอาหารและห้องเย็นประจำเรือด้วย เป็นต้น

14. การขนส่งระหว่างเรือต่อเรือ (Ship to Ship Transfer) อาทิเช่น นายประจำเรืออาวุโสเคยมีประสบการณ์ในการขนถ่ายระหว่างเรือต่อเรือในระยะ 12 เดือนมานี้หรือไม่ และการขนถ่ายนั้นทำในน่านน้ำเปิดหรือไม่ อุปกรณ์ที่ใช้เฉพาะในการเทียบเรือเพื่อขนถ่ายนั้นมีพอเพียงและถูกต้องตามประเภทหรือไม่ เป็นต้น

ตารางที่ 2-1 เปรียบเทียบหัวข้อที่สำคัญในการตรวจรับรองคุณภาพเรือบรรทุกน้ำมัน ของหน่วยงาน
ของภาครัฐ ThaiREC และ แบบสอบถามที่กำหนดโดย OCIMF (BIQ)

หัวข้อ	หน่วยงานของรัฐ	ThaiREC	BIQ
1	Not applicable*	General Particulars	General Information
2	Not applicable*	Certification and Documentation	Certification and Documentation
3	Not applicable*	Crew Management	Crew Management
4	Not applicable*	Navigation	Navigation
5	Not applicable*	Safety Management	Safety Management
6	Not applicable*	Pollution Prevention	Pollution Prevention
7	Not applicable*	Structural Condition	Structural Condition
8	Not applicable*	Cargo and Ballast system	Cargo and Ballast system
9	Not applicable*	Inert Gas and Crude oil washing	Mooring
10	Not applicable*	Mooring and Towing Equipment	Communications
11	Not applicable*	Communication and Electronics	Engine and Steering compartments
12	Not applicable*	Machinery spaces and Motor rooms	General appearance and Condition
13	Not applicable*	General Appearance	Not applicable**
14	Not applicable*	Ship to Ship transfer	Not applicable**

*รายละเอียดในการตรวจรับรองเรือของหน่วยงานภาครัฐ มิได้มีการกำหนดไว้อย่างเป็น
รูปแบบมาตรฐาน แต่มีรายละเอียดในข้อกำหนดต่าง ๆ จะเป็นไปตาม กฎข้อบังคับสำหรับการ
ตรวจเรือ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของพระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 โดย
รายละเอียดจะมีความแตกต่างจากแบบสอบถามที่นำมาใช้โดยภาคเอกชน (กรมการขนส่งทางน้ำ
และพาณิชยนาวี, 2550)

**รายละเอียดในหัวข้อที่หายไป ในหัวข้อ 13 และ 14 นั้น ได้สอดแทรกรายละเอียดต่าง ๆ
เข้าไปอยู่ในหัวข้อที่เหลือ กล่าวคือตั้งแต่หัวข้อ 1 – 12 อย่างไรก็ตามสามารถศึกษาเปรียบเทียบแบบ
การตรวจเรือที่ใช้ในวงการอุตสาหกรรมน้ำมันของไทย (ThaiREC, Thai Industry) กับ
แบบสอบถามที่เป็นมาตรฐานทั่วไป (BIQ, OCIMF) เพิ่มเติมได้ที่ ผผนวก ง

อย่างไรก็ตามในแต่ละบริษัทก็จะมีข้อกำหนดข้อกำหนดเป็นของตัวเองหลังจากมีการ
ตรวจเรือแล้วว่า สามารถที่จะมีข้อบกพร่องได้เป็นจำนวนเท่าใด และมาตรฐานในแต่ละบริษัทที่ทำ
การประเมินก็จะแตกต่างกันออกไป ดังนั้นเจ้าของเรือหรือผู้บริหารกองเรือที่จะทำธุรกิจกับบริษัท

ใดก็ควรที่จะทำความเข้าใจในข้อกำหนดเฉพาะนั้น ๆ เพื่อจะได้ไม่เสียเวลาในการดำเนินธุรกิจ โดยสามารถที่จะนำเรือเข้าใช้งานได้ทันทีหลังจากการตรวจหาผลการประเมินนั้นอยู่ใน สถานะภาพที่ประเมินแล้วมีความเหมาะสมเป็นไปตามข้อกำหนดของแต่ละบริษัทเอง

จะเห็นได้ว่าระหว่างการตรวจเรือของหน่วยงานรัฐที่รับผิดชอบจะเห็นได้ว่ามีความแตกต่างกันเป็นอย่างมากในรายละเอียด โดยเฉพาะกับภาคอุตสาหกรรมเรือน้ำมันของไทย ซึ่งหากเป็นในต่างประเทศ เช่น ประเทศในแถบทวีปยุโรป หรือประเทศในทวีปเอเชีย เช่น ฮองกง ญี่ปุ่น หรือ สิงคโปร์ ซึ่งในประเทศเหล่านั้นนั้น ภาครัฐจะเป็นผู้กำหนดข้อบังคับที่สำคัญ ให้ทางเอกชนหรือ ภาคอุตสาหกรรมเป็นผู้ปฏิบัติตาม

ข้อบังคับและข้อกำหนดต่าง ๆ ของเรือน้ำมันของไทยนั้น เป็นไปตามพระราชบัญญัติ เรือไทยซึ่งมีการปรับปรุงเป็นระยะ แต่ก็ยังด้าหลังเมื่อเปรียบเทียบกับหลาย ๆ ประเทศในกลุ่ม อาเซียน หรือในทวีปเอเชียด้วยกัน ทำให้เรือน้ำมันไทยนั้นจะเสียเปรียบโอกาสในการแข่งขัน หากไปวิ่งรับสินค้าในต่างประเทศ แต่ในทางกลับกันเรือน้ำมันต่างประเทศที่ไม่ได้มาตรฐานสากล ตามที่กำหนดก็สามารถมาวิ่งแข่งกับเรือไทยได้ เพราะข้อกำหนดของไทยไม่สามารถควบคุมถึง อันเนื่องมาจากข้อกำหนดต่าง ๆ ยังไม่ได้มีกฎหรือข้อกำหนดที่เหมาะสมออกมาบังคับใช้ โดยเฉพาะภาครัฐยังไม่ได้ปฏิบัติตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในหลาย ๆ ฉบับ ที่ปัจจุบันมีผล บังคับใช้ในหลาย ๆ ประเทศแล้ว อาทิเช่น MARPOL 73/38 CLC เป็นต้น ทำให้คุณสมบัติของเรือ น้ำมันไทยในบางเรื่องนั้นยังไม่ได้เป็นไปตามมาตรฐานสากลเท่าที่ควร ดังนั้นภาคเอกชนของไทย จึงได้กำหนดว่าอย่างน้อยคุณภาพของเรือน้ำมันไทยทุกลำจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของภาครัฐ และแต่ละบริษัทก็จะกำหนดความต้องการเพิ่มเติมตามนโยบายหรือแนวทางปฏิบัติของตนเอง ซึ่งก็จะส่งผลให้ผู้ประกอบการเรือน้ำมันหรือผู้บริหารกองเรือต้องดำเนินการในการเตรียมเรือให้ พร้อมและมากกว่าที่ภาครัฐได้เป็นผู้กำหนด หากประสงค์ที่จะมีการดำเนินธุรกิจร่วมกัน

ดังนั้นจะเห็นได้ว่ายังมีช่องว่างอยู่มากระหว่างข้อกำหนดหรือระเบียบในการตรวจ คุณภาพของเรือน้ำมันไทยในส่วนของภาครัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับภาคเอกชน การสนับสนุนของ ภาครัฐอย่างจริงจังในการปรับปรุงและแก้ไขข้อกำหนดต่าง ๆ ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลมาก ยิ่งขึ้นก็จะส่งผลให้เรือน้ำมันไทยมีการพัฒนาคุณภาพในหลาย ๆ ด้าน และมีศักยภาพเพิ่มมากขึ้นใน การแข่งขันกับเรือต่างประเทศ หรือหากเรือต่างประเทศจะมาทำการค้าในน่านน้ำไทยก็จะต้องเป็น เรือที่มีมาตรฐานมากขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน