

ความสัมพันธ์ระหว่างสภาพปัญหากับมาตรการทางกฎหมาย เกี่ยวกับความปลอดภัย  
ในการบรรจุ การขนส่ง และการเก็บรักษาน้ำมัน เชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียมเหลว

กฎหมายซึ่งเป็นเครื่องมืออย่างหนึ่ง ที่สังคมใช้ในการจัดระเบียบสร้างความมั่นคง  
ปลอดภัยให้กับสมาชิกในสังคม และแก่ตัวสังคมเอง เครื่องมือที่อยู่ในรูปของกฎหมายดังกล่าวนี้  
จะถูกนำมาใช้ในลักษณะของกฎเกณฑ์ของสังคม ในระบบกลไกของกฎหมายในสังคม ก่อนที่จะมี  
กฎหมายออกมาใช้บังคับ จำเป็นที่จะต้องทราบถึงทิศทางของกฎหมายเสียก่อนว่าต้องการจะให้  
กฎหมายออกมาใช้บังคับเป็นกฎเกณฑ์ หรือต้องการให้เกิดมาตรการ มาตรฐานในเรื่องใดกับ  
สังคม นั่นก็คือจำเป็นที่จะต้องมีนโยบายในเรื่องนั้น ๆ ให้เป็นที่แน่นอนชัดเจนเสียก่อน และจาก  
ลักษณะของกลไกของสังคมที่เรียกว่ากฎหมายดังกล่าวนี้ ที่กฎหมายเป็นตัวกำหนดแนวทางที่จะต้อง  
ปฏิบัติ หากมีการฝ่าฝืนก็จะเกิดผลร้ายหรือถูกลงโทษ จึงทำให้กฎหมายเป็นเครื่องมืออีกลักษณะหนึ่ง  
ในการที่จะทำให้นโยบายดำเนินการไปสู่เป้าหมายได้ แต่ทั้งนี้ก็ต้องมีผู้ที่จะเป็นผู้ดำเนินการบังคับ  
การให้เป็นไปตามกฎหมาย (Law Enforcement) ซึ่งส่วนใหญ่แล้วจะได้แก่เจ้าหน้าที่ของรัฐเป็น  
ผู้รับผิดชอบ จึงจะทำให้กลไกของสังคมที่เรียกว่ากฎหมายได้ผลตามที่กำหนดเป็นนโยบายเอาไว้

แต่ทั้งนี้ก็มีได้หมายความว่า การมี "บทบัญญัติ" ของกฎหมาย ตามที่มีนโยบายในเรื่อง  
นั้น ๆ กับการมีเจ้าหน้าที่ของรัฐซึ่งจะเป็นผู้บังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายแล้ว กฎหมายนั้นจะ  
สามารถบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพได้ ทางตรงกันข้ามอาจจะเป็นที่มา  
ของปัญหาหลาย ๆ ประการได้ กฎหมายแต่ละสาขา แต่ละฉบับ มีจุดมุ่งหมายแตกต่างกัน เมื่อจุด  
มุ่งหมายมีลักษณะแตกต่างกัน เช่นนี้ ก็จำเป็นที่จะต้องมีกลไกเพื่อบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายที่  
แตกต่างกัน ต้องมีการจัดระบบของเจ้าหน้าที่ของรัฐให้เหมาะสม ในการที่จะใช้อำนาจตามกฎหมาย  
ที่มีอยู่แทนการเปิดกว้างให้เป็นอิสระ และดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ของรัฐ

บทบัญญัติของกฎหมายที่ถูกตราขึ้นใช้บังคับในยุคใดยุคหนึ่ง เมื่อสภาพของสังคม  
เศรษฐกิจ การเมือง วัฒนธรรมเปลี่ยนแปลงไป ความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีซับซ้อนและมี  
มากขึ้น บทบัญญัติของกฎหมายที่ถูกตราขึ้นใช้บังคับก่อนหน้านั้นอาจไม่เหมาะสม สอดคล้องกับสภาพ  
สังคม เศรษฐกิจ การเมือง วัฒนธรรม ที่เปลี่ยนแปลงไป โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ความเปลี่ยนแปลง



ในทางด้าน เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องอยู่กับชีวิตประจำวันที่ค่อนข้างจะมีช่วงอายุของ เทคโนโลยีนั้น และ เปลี่ยนแปลงอยู่เสมอตามความก้าวหน้าของ เทคโนโลยี เมื่อ เป็น เช่นนี้กฎหมายที่สัมพันธ์อยู่กับ เทคโนโลยีซึ่ง เกี่ยวข้องอยู่กับชีวิตประจำวันดังกล่าว จึงจำเป็นต้องมีความครอบคลุมและ สามารถปรับ เข้ากับสถานการณ์ต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสม

ความแพร่หลายของการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง และก๊าซปิโตรเลียมเหลวเป็นแหล่งพลังงาน ที่มีมากขึ้น เป็นลำดับ โดยน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นแหล่งพลังงานที่ถูกนำเข้ามาใช้ก่อน ในยุคแรก ๆ ซึ่งส่วนใหญ่แล้ว จะนำมาใช้ในลักษณะของเชื้อเพลิงในการจุดระเบิดใน เครื่องจักรกลต่าง ๆ และ ได้รับความนิยมแพร่หลายมา เป็นลำดับ เพิ่มขึ้นและเพิ่มขึ้น จนกระทั่งในปัจจุบันนี้ สำหรับก๊าซปิโตรเลียมเหลว เป็นแหล่งพลังงานที่เพิ่งจะ เข้ามามีบทบาทแพร่ในชีวิตประจำวัน เมื่อไม่นานมานี้เอง ส่วนใหญ่แล้วจะใช้ เป็นแหล่งพลังงานกับกิจการต่าง ๆ ในครัวเรือน แต่ต่อมาภายหลังถูกนำมาใช้ เป็นเชื้อเพลิงใน เครื่องจักรกลบางประเภทแทนน้ำมันเชื้อเพลิงบางชนิด และยังสามารถใช้เป็นวัตถุดิบ ในอุตสาหกรรมปิโตรเคมีด้วย

ในกระบวนการที่จะนำน้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียมมาใช้ประโยชน์ในลักษณะต่าง ๆ ดังที่ได้กล่าวมา ต้องผ่านกระบวนการดำเนินการซึ่งอยู่ในรูปของอุตสาหกรรมและธุรกิจขนาดใหญ่ จำเป็นที่จะต้องใช้ทุนเป็นจำนวนมาก และในขณะเดียวกัน ด้วยความจำเป็นอันเนื่องมาจากสภาพโดยธรรมชาติของน้ำมันเชื้อเพลิง และก๊าซปิโตรเลียมเหลว ซึ่งนอกจากจะนำมาใช้ เป็นประโยชน์ในด้านต่าง ๆ มากมายแล้ว โดยสภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียมเหลว มีความเป็นอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นได้อยู่ตลอดเวลา และอันตรายที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้งค่อนข้างจะมีความรุนแรง ก่อผลกระทบต่อชีวิตร่างกาย ทรัพย์สินแก่ประชาชนเป็นจำนวนมาก เมื่อการนำน้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียมเหลว เพื่อมาใช้ประโยชน์มีปัญหาวินเรื่องของความเป็นอันตรายของน้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียมเหลว ที่อาจจะเกิดขึ้นได้ จึงจำเป็นต้องมีเครื่องมือ อุปกรณ์ ในการที่จะควบคุมไม่ให้มีอันตรายเกิดขึ้น และในขณะเดียวกันถ้าหากมีอันตรายเกิดขึ้นแล้วไม่ว่าด้วยเหตุใด ๆ ก็ตาม ไม่ว่าจะ เป็นเพราะความประมาทเลินเล่อ หรือเป็น เพราะอุบัติเหตุก็จำเป็นต้องมี เครื่องมือ อุปกรณ์ต่าง ๆ ที่จะใช้ในการระงับไม่ให้อันตรายที่เกิดขึ้นนั้น ลุกลามแผ่กระจายไป และ ณ จุดนี้เองที่เทคโนโลยีที่เกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้ประโยชน์จากน้ำมันเชื้อเพลิง และก๊าซปิโตรเลียมเหลวจะต้องนำเข้ามาช่วยที่เหมาะสม ซึ่งอาจจะอยู่ในรูปของเครื่องมือ อุปกรณ์ต่าง ๆ เช่น ดังบรรจุ ท่อน้ำมัน ท่อก๊าซ หัวปรับความดัน (regulator)



ฯลฯ รวมทั้งอุปกรณ์ในการเตือนภัย เครื่องมือที่จะใช้ในการระงับไม่ให้อันตรายลุกลามแผ่กระจาย นอกจากนี้แล้ว เทคโนโลยีที่เกี่ยวกับความปลอดภัยดังกล่าวยังอยู่ในรูปของเทคนิค วิธีการในการใช้ประโยชน์ด้วย เช่น ในการเก็บน้ำมัน เชื้อเพลิงต้องเก็บที่ห่างจากแหล่งที่มีประกายไฟ ต้องเป็นสถานที่ที่มีอากาศถ่ายเท หรือในกรณีของก๊าซปิโตรเลียมเหลว เช่น เมื่อได้กลิ่นก๊าซที่รั่วออกมา ห้ามเปิดอุปกรณ์ไฟฟ้าต่าง ๆ โดยเด็ดขาด ฯลฯ เหล่านี้เป็นต้น

เทคโนโลยีต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้ประโยชน์จากน้ำมัน เชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียมเหลว อาจจะเรียกสั้นๆหนึ่งได้ว่า เป็น "กฎของความปลอดภัย" ที่ผ่านกระบวนการศึกษาค้นคว้า ทดลอง ตรวจสอบอย่างเป็นวิทยาศาสตร์ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ แต่เนื่องจากโดยสภาพของกฎของความปลอดภัยดังกล่าวนี้ ไม่ได้มีลักษณะและสภาพเป็นกฎหมายของรัฐ ในความหมายที่พิจารณาในแง่ของกระบวนการนิติบัญญัติ ไม่ว่าจะเป็นกระบวนการออกกฎหมายของฝ่ายนิติบัญญัติ หรือกระบวนการออกกฎหมายของฝ่ายบริหารที่เรียกว่า เป็นกฎหมายอันดับรอง (subordinate Law)

จึงทำให้กฎของความปลอดภัยดังกล่าวขาดสภาพบังคับทางกฎหมาย แต่ในขณะเดียวกัน ผู้ที่ฝ่าฝืนกฎของความปลอดภัยดังกล่าว แม้จะไม่ได้รับผลภัยตามบทบัญญัติของกฎหมาย เช่น การลงโทษก็ตาม แต่ก็มีโอกาสได้รับผลร้ายคือ อันตรายจากการฝ่าฝืนกฎของความปลอดภัยได้ และดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่า อันตรายจากการใช้ประโยชน์จากน้ำมัน เชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียมเหลว โดยไม่คำนึงถึงกฎของความปลอดภัย จะส่งผลกระทบต่อประชาชนเป็นจำนวนมาก ไม่เพียงแต่ผู้ที่ฝ่าฝืนเท่านั้น ด้วยความจำเป็นดังกล่าวนี้เองจึงทำให้รัฐจะต้องเข้ามาดำเนินการจัดการในระบบความปลอดภัย และส่วนหนึ่งของวิธีการในการจัดระบบความปลอดภัยก็คือ ออกข้อกำหนดในลักษณะที่เป็นกฎหมายกำหนด สิทธิ หน้าที่ จัดระบบความสัมพันธ์ เพื่อให้การใช้ประโยชน์จากน้ำมัน เชื้อเพลิง และก๊าซปิโตรเลียมเหลวมีความปลอดภัยมากที่สุด โดยระบบของความปลอดภัยที่รัฐกำหนดออกมาในรูปของกฎหมายนั้น จำเป็นจะต้องอิงอยู่บนฐานของเทคโนโลยีซึ่งเกี่ยวกับความปลอดภัยที่ผ่านกระบวนการศึกษา ค้นคว้า ทดลอง ตรวจสอบ อย่างเป็นวิทยาศาสตร์แล้วด้วยความปลอดภัยที่จะนำมากำหนดในรูปของกฎหมายนี้ ก็จะขึ้นอยู่กับเทคนิคการร่างกฎหมาย ตลอดจนโครงสร้างกฎหมายที่จะนำเอากฎของความปลอดภัยเหล่านี้ไปเปลี่ยนไปให้อยู่ในรูปของกฎหมาย ซึ่งอาจจะอยู่ในรูปของกฎหมายของฝ่ายนิติบัญญัติหรือกฎหมายของฝ่ายบริหาร แล้วแต่เทคนิค วิชาการ และความเหมาะสมในวิชากฎหมาย



ในกระบวนการร่างกฎหมายของประเทศไทย มีแนวทางที่ถือเป็นระเบียบแบบแผนในทางปฏิบัติอยู่ว่า ส่วนราชการใดที่มีอำนาจหน้าที่ในเรื่องใด ส่วนราชการนั้นย่อมเสนอร่างกฎหมายในเรื่องนั้น ๆ ต่อรัฐบาล ในกรณีเดียวกัน ถ้าหากมีความจำเป็นที่จะต้องมีการแก้ไขปรับปรุง เปลี่ยนแปลงกฎหมาย ส่วนราชการที่มีอำนาจหน้าที่ในเรื่องนั้นก็จะเป็นผู้เสนอขอแก้ไขด้วย

เหตุผลของการแก้ไข ยกเลิก เปลี่ยนแปลงกฎหมาย ส่วนหนึ่งเป็นเพราะในขณะนั้นบทบัญญัติของกฎหมายที่มีอยู่ไม่สอดคล้องเหมาะสมกับสถานการณ์ ในสังคมที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ความไม่สอดคล้องของกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่ใช้บังคับในสังคมมีขึ้นได้เสมอ และถ้าเช่นเดียวกับกรณีของกฎหมายที่ว่าด้วยมาตรฐานความปลอดภัยของกระบวนการเก็บรักษา การบรรจุ การขนส่งน้ำมัน เชื้อเพลิง และก๊าซปิโตรเลียมเหลว เมื่อมีปัญหาเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของกระบวนการเก็บรักษา การบรรจุ การขนส่ง น้ำมัน เชื้อเพลิง และก๊าซปิโตรเลียมเหลวเกิดขึ้น ก็จำเป็นที่จะต้องริบดำเป็นการปรับปรุง แก้ไข ให้ชัดเจนต่อไป แต่ในขณะเดียวกัน สภาพที่จะต้องมีการแก้ไข เปลี่ยนแปลงบทบัญญัติของกฎหมาย ในส่วนที่เป็นเนื้อหาสำคัญ ๆ ที่เกี่ยวกับมาตรฐาน และกฎของความปลอดภัยของกระบวนการเก็บรักษา การบรรจุ และการขนส่งน้ำมัน เชื้อเพลิง และก๊าซปิโตรเลียมเหลวอยู่เสมอ ๆ (ทั้งนี้ไม่ได้จำกัดเฉพาะบทบัญญัติของกฎหมายที่ว่าด้วยความปลอดภัยในกระบวนการเก็บรักษา การบรรจุ และการขนส่งน้ำมัน เชื้อเพลิง และก๊าซปิโตรเลียมโดยตรง ตามที่ได้มีการจัดกลุ่มไว้ในวิทยานิพนธ์นี้เท่านั้น) ก็จะแสดงให้เห็นถึงความไม่มีหรือความไม่สมบูรณ์ของมาตรฐานหรือกฎของความปลอดภัยของกระบวนการเก็บรักษา การบรรจุ และการขนส่งน้ำมัน เชื้อเพลิง และก๊าซปิโตรเลียมเหลวไปด้วยในตัว

ในการศึกษา การเปลี่ยนแปลง มาตรฐานความปลอดภัยในการบรรจุ การขนส่ง และการเก็บรักษาน้ำมัน เชื้อเพลิง และก๊าซปิโตรเลียมเหลว อาจแบ่งพิจารณาศึกษาดังต่อไปนี้

1. การเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยในการบรรจุ การขนส่ง และการเก็บรักษา น้ำมัน เชื้อเพลิงตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมัน เชื้อเพลิง พ.ศ. 2474

พระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมัน เชื้อเพลิงที่เริ่มใช้บังคับเมื่อ พ.ศ. 2474 จนกระทั่งปัจจุบันนี้ มีระยะเวลาที่กฎหมายใช้บังคับประมาณ 60 ปีเศษ ตามพระราชบัญญัติดังกล่าวมีการแก้ไขทั้งสิ้น 4 ครั้ง โดยแก้ไขทำการแก้ไขครั้งแรกเมื่อ พ.ศ. 2496 และในลำดับต่อมาในปี พ.ศ. 2508 พ.ศ. 2520 และในปี พ.ศ. 2530 ในการแก้ไขทั้งหมด 4 ครั้ง ดังที่กล่าวมา



แล้วนั้น มีการแก้ไขที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานความปลอดภัยโดยตรงเพียง 2 ครั้ง คือ ในการแก้ไข  
เมื่อปี พ.ศ.2508 และปี พ.ศ.2530 ดังมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1.1 การเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยในการบรรจุ การเก็บ  
รักษาน้ำมันเชื้อเพลิงตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2474 เมื่อปี  
พ.ศ.2508

ในการแก้ไขเมื่อ พ.ศ.2508 เป็นการแก้ไขเกี่ยวกับการเก็บน้ำมันเชื้อ-  
เพลิงชนิดธรรมดาและชนิดนำกลั่นอันตรายในถังใหญ่ ซึ่งตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษา  
น้ำมันเชื้อเพลิง เดิมก่อนมีการแก้ไขนั้น กำหนดให้ถังเก็บน้ำมันชนิดธรรมดาและชนิดนำกลั่นอันตราย  
ในถังใหญ่นั้น มีรายละเอียดเกี่ยวกับการแก้ไขดังนี้

ก. การทำถังเก็บน้ำมันชนิดนำกลั่นอันตราย

แต่เดิมการทำถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงตามพระราชบัญญัติ เดิมต้องทำ  
ดังนี้ "ถังบรรจุน้ำมันต้องทำด้วยเหล็กเหนียวชนิดอ่อน ครึ่งด้วยหมุดให้แน่น มีให้น้ำมันรั่วไหล จน  
เป็นที่พอใจของเจ้าพนักงาน"<sup>1</sup> แต่เมื่อมีการแก้ไขในวิธีการทำถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิง ได้มีการ  
แก้ไขให้ "ถังบรรจุน้ำมันเชื้อเพลิงต้องทำด้วยเหล็กเหนียวชนิดอ่อน ครึ่งด้วยหมุดหรือ เชื่อมด้วย  
ไฟฟ้าให้แน่นมีให้น้ำมันรั่วไหลจนเป็นที่พอใจเจ้าพนักงาน"<sup>2</sup>

ข. การติดตั้งถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิง

ก่อนมีการแก้ไขในปี พ.ศ.2503 การจัดวางถังนั้น ต้องเว้นระยะ  
ห่างระหว่างถังที่สร้างขึ้นดังนี้

ถ้าเป็นถังเก็บที่เป็นทรงกระบอกฐานกลม ระยะห่างแต่ละถังต้องมี  
ระยะ เท่ากับ เส้นผ่าศูนย์กลางของถังที่สร้างขึ้นมาซึ่งใบใหญ่ที่สุด

<sup>1</sup>มาตรา 39 1 พระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2474 ก่อน  
มีการแก้ไข.

<sup>2</sup>มาตรา 39 1 พระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2474 แก้ไข  
เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2508 (ร.จ.  
เล่ม 82 ตอนที่ 73 หน้า 706 วันที่ 30 สิงหาคม พ.ศ.2508).



แต่ถ้า เป็นดั่ง เก็บน้ำมันที่เป็นรูปทรงกระบอกฐานเป็นวงรี ระยะห่าง  
ต้องห่างกันอย่างน้อย เท่าขนาดยาวของดั่งที่ได้สร้างขึ้นในกลุ่มเดียวกัน<sup>3</sup>

และ เมื่อมีการแก้ไข เกี่ยวกับการตั้งดั่ง เก็บน้ำมัน เชื้อเพลิงใหม่ ได้มี  
ข้อกำหนดที่เปลี่ยนแปลงไปดังนี้คือ

1. ในกรณีที่จัดวางตั้งดั่ง เก็บน้ำมัน เชื้อเพลิงใหม่ เป็นหมู่ (กลุ่ม)  
สำหรับดั่ง เก็บน้ำมัน เชื้อเพลิงชนิดนำกล้วอันตราย ซึ่งมีดั่ง เก็บอยู่ 2 ลักษณะด้วยกันคือ ดั่ง เก็บที่ตั้ง  
ตามแนวตั้ง และดั่ง เก็บที่ตั้งตามแนวนอน ในกรณีเช่นนี้ระยะห่างระหว่างดั่งถ้าเป็นดั่ง เก็บที่ตั้งตาม  
แนวตั้ง ระยะห่างระหว่างดั่งต้องไม่น้อยกว่า เส้นผ่าศูนย์กลางของดั่งใบที่มี เส้นผ่าศูนย์กลางยาวที่  
สุด หรือไม่น้อยกว่าความยาวของดั่งใบที่ยาวที่สุด หรือจะใช้ระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตร และ  
ในกรณีเดียวกันนี้ ถ้าเป็นกรณีของน้ำมัน เชื้อเพลิงชนิดธรรมดา จะใช้ระยะห่างระหว่างดั่งตั้งที่  
กล่าวมาก็ได้หรือจะใช้ระยะไม่น้อยกว่า 6 เมตร ก็ได้

2. ในกรณีที่จัดวางดั่งกันเป็นหมู่ ในกรณีเช่นนี้ไม่คำนึงถึงประเภท  
ของน้ำมัน เชื้อเพลิงว่าจะ เป็นน้ำมันชนิดนำกล้วอันตรายหรือชนิดธรรมดา และจะตั้งดั่งน้ำมันประเภท  
ต่าง ๆ ปะปนกันหรือไม่ก็ตาม ถ้าเป็นดั่งตั้งตามแนวตั้ง ระยะห่างของดั่งจะลดลงมาครึ่งหนึ่งของ  
ระยะการตั้งดั่งไม่รวมกัน เป็นกลุ่มดั่งที่กล่าวมาแล้วข้างต้น แต่ถ้าเป็นดั่งตั้งตามแนวนอน ระยะห่าง  
ระหว่างดั่งจะใช้ระยะไม่น้อยกว่าครึ่งหนึ่งของความยาวของดั่งใบที่ยาวที่สุด หรือจะใช้ระยะไม่  
น้อยกว่า 15 เมตร ก็ได้

## ศูนย์วิทยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>3</sup>มาตรา 39 ข้อ 4. พระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมัน เชื้อเพลิง พ.ศ.2474  
ก่อนมีการแก้ไข

"4. การตั้งดั่งที่เก็บน้ำมันต้องมีระยะดังนี้คือ

(ก) ระหว่างดั่งต่อดั่งต้องห่างกันอย่างน้อย เท่า เส้นผ่าศูนย์กลางของกลมอันใหญ่  
ที่สุดที่สร้างขึ้นในหมู่เดียวกัน หรือถ้าเป็นดั่งยาวรี ต้องห่างกันอย่างน้อย เท่าขนาดยาวของดั่งที่ได้  
สร้างขึ้นในหมู่เดียวกัน"



และถ้าหากมีการตั้งถัง เป็นหมู่ ๆ หลายหมู่ ระยะห่างระหว่าง  
ถังของแต่ละหมู่ก็ต้อง เป็นไปตามระยะห่างของกรณีการตั้งแบบไม่ เป็นหมู่ดังที่กล่าวมาแล้วใน  
ข้อ 1<sup>4</sup>

<sup>4</sup>มาตรา 39 ข้อ 4 พระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2474  
ภายหลังจากมีการแก้ไข เมื่อ พ.ศ.2508

"4. การตั้งถังที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิง ต้องมีระยะดังนี้คือ

(ก) ในการตั้งถังไม่รวมกัน เป็นหมู่ถัง สำหรับ เก็บน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดนำกลว  
อันตรายน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดธรรมดา ถ้าเป็นถังตั้งตามแนวยืน ระยะห่างระหว่างถังต้อง  
ตั้งไม่น้อยกว่า เส้นผ่าศูนย์กลางของถังใบที่มีเส้นผ่าศูนย์กลางยาวกว่าหรือไม่น้อยกว่าความกว้าง  
ของถังด้านที่ยาวกว่าหรือจะใช้ระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตรก็ได้ หรือถ้าเป็นถังตั้งตามแนวนอน  
ระยะห่างระหว่างถังต้องตั้งไม่น้อยกว่าความยาวของถังใบที่ยาวกว่าหรือจะใช้ระยะไม่น้อยกว่า  
30 เมตรก็ได้ แต่สำหรับถังที่ใช้เก็บน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดนำกลวอันตรายน จะใช้ระยะห่างจากถัง  
เก็บน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดนำกลวอันตรายน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดธรรมดาไม่น้อยกว่า 6 เมตร ก็ได้

ในการตั้งถังรวมกัน เป็นหมู่ถังสำหรับ เก็บน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดนำกลวอันตรายน  
หรือน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดธรรมดา ไม่ว่าจะมิถังที่ใช้เก็บน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดนำกลวอันตรายนรวม  
อยู่ด้วยหรือไม่ ถ้าเป็นถังตั้งตามแนวยืน ระยะห่างระหว่างถังต้องไม่น้อยกว่าครึ่งหนึ่งของเส้นผ่า  
ศูนย์กลางของถังใบที่มีเส้นผ่าศูนย์กลางยาวกว่าหรือครึ่งหนึ่งของความกว้างของถังด้านที่ยาวกว่า  
หรือจะใช้ระยะไม่น้อยกว่า 15 เมตรก็ได้ หรือถ้าเป็นถังตั้งตามแนวนอน ระยะห่างระหว่างถัง  
ต้องตั้งจะใช้ระยะไม่น้อยกว่าครึ่งหนึ่งของความยาวของถังใบที่ยาวกว่าหรือจะใช้ระยะไม่น้อยกว่า  
15 เมตรก็ได้

ในกรณีการตั้งถังรวมกัน เป็นหมู่ถังตั้งแต่สองหมู่ขึ้นไปใกล้เคียงกัน ถังที่ตั้ง  
สำหรับ เก็บน้ำมันเชื้อเพลิงถังใดในหมู่ถังหนึ่งกับอีกถังหนึ่งในหมู่ถังที่ใกล้เคียงกันนั้น ให้ใช้ระยะ  
ห่างระหว่างถังต้องตั้งตามที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่งมาใช้บังคับโดยอนุโลม".



ค. บังคับให้ตั้งเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดธรรมดาและชนิดนำกลั่นอันตราย  
ในถังใหญ่ ต้องติดตั้งระบบการถ่ายเทกระแสไฟฟ้าสถิตย์ (สายดิน) ซึ่งตามพระราชบัญญัติที่ออก  
เมื่อปี พ.ศ.2474 นั้น ไม่ได้กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยดังกล่าวไว้เลย<sup>๕</sup>

1.2 การเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยในการบรรจุ การขนส่ง  
และการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิงตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.  
2474 เมื่อปี พ.ศ.2530

อาจจะกล่าวได้ว่า การแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษา  
น้ำมันเชื้อเพลิงเมื่อปี พ.ศ.2530 จุดประสงค์หลักอยู่ที่ความต้องการจะจัดวางระบบเกี่ยวกับความ  
ปลอดภัยของ "สถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิง" หรือที่เป็นที่เข้าใจของบุคคลทั่วไปว่า "ปั้มน้ำมัน"<sup>\*</sup>  
คำว่า "สถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิง" เป็นคำที่เพิ่งจะมีปรากฏและนิยามไว้เป็นครั้งแรกในกฎหมาย

<sup>๕</sup> มาตรา 39 ข้อ 10 พระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2474.

\* ก่อนมีการนิยามคำว่า "สถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิง" มีคำว่า "สถานที่ติดตั้งปั้มน้ำมัน"  
เชื้อเพลิง" ดังที่ปรากฏตามสำเนาหนังสือของกระทรวงมหาดไทยที่ 618/2495 เรื่อง แต่งตั้ง  
กรรมการพิจารณาสถานที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิง ลงวันที่ 26 ธันวาคม 2495 และปรากฏมีคำว่า  
"สถานที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิง" กับคำว่า "สถานที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิงไว้ในถังใต้ดินและติดตั้งเครื่อง  
สูบ" ดังปรากฏในสำเนาหนังสือของกระทรวงมหาดไทยที่ 15232/2503 ลงวันที่ 23 กันยายน  
2503 เรื่องระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการพิจารณาอนุญาตใช้สถานที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิงกับอีกมติของ  
คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 15 มกราคม 2506 ปรากฏมีคำว่า "ปั้มน้ำมัน" ซึ่งคำต่าง ๆ ดังที่กล่าวมา  
น่าจะ เป็นสถานที่ที่เรียกว่า "สถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิง" ทั้งสิ้น.



เมื่อมีการแก้ไขพระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิงเมื่อปี พ.ศ.2530 นี้เอง<sup>6</sup>

แต่เดิมนั้น "สถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิง" หรือเป็นที่เข้าใจกันว่า "ปั้มน้ำมัน" นั้น จะอยู่บังคับในหมวด 4 ซึ่งเป็นเรื่องที่ว่าด้วยน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับจำหน่ายชาย ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่ใช้บังคับเกี่ยวกับกิจการที่เป็นการเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงไว้เพื่อจำหน่ายชายทุกกรณี รวมความถึง "คลังเก็บน้ำมัน" ในลักษณะที่เป็นถังเก็บขนาดใหญ่ของบริษัทน้ำมันด้วย

ต่อมาจนกระทั่งปัจจุบันนี้ น้ำมันเชื้อเพลิงได้กลายเป็นปัจจัยที่สำคัญสำหรับใช้ในการขับเคลื่อนเครื่องจักรยนต์ต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ปั้มน้ำมันสำหรับจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงทั้งของรัฐและของเอกชนเปิดให้บริการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นจำนวนมากมาย และเพิ่มมากขึ้นตลอดเวลา ในด้านเกี่ยวกับความปลอดภัยของสถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิงเหล่านี้ ในช่วงแรก ๆ ยังไม่มีกฎหมายที่สลับซับซ้อนมากนัก เพียงแต่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2474 และผ่านความเห็นชอบของคณะกรรมการในระดับจังหวัด ซึ่งพิจารณาโดยอาศัยกรอบอย่างกว้างตามที่กระทรวงมหาดไทยกำหนดไว้ว่า สถานที่ติดตั้งปั้มน้ำมันเชื้อเพลิงและใช้สถานที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิง คณะกรรมการจะต้องพิจารณาโดยคำนึงถึงความปลอดภัยจากอัคคีภัยของประชาชน เป็นส่วนใหญ่ และเมื่อคณะกรรมการได้พิจารณาเห็นสมควรอนุญาตแล้ว จึงเสนอความเห็นให้กรมโยธาเทศบาลพิจารณาต่อไป<sup>7</sup> ในอนุญาตให้ใช้สถานที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิงและติดตั้งเครื่องสูบล้างกล่าวเป็นใบอนุญาตปีต่อปี เพราะในการขอต่อใบ

<sup>6</sup>พระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2530 มาตรา 3 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นบทนิยามต่างจากบทนิยามคำว่า "ปั้บ" ในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิงพุทธศักราช 2474

"สถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิง หมายความว่า สถานที่ที่ใช้ในการเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงและบริเวณที่กำหนดเป็นเขตสถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิงและให้หมายความรวมถึงสิ่งก่อสร้าง ท่อและอุปกรณ์ต่าง ๆ ในบริเวณนั้นที่ใช้ในการบริการน้ำมันเชื้อเพลิงให้แก่ยานพาหนะไม่ว่าจะจำหน่ายชาย หรือมิได้จำหน่ายชาย"

<sup>7</sup>สำเนาหนังสือกระทรวงมหาดไทยที่ 618/2495 ลงวันที่ 26 ธันวาคม 2495 เรื่อง แต่งตั้งกรรมการพิจารณาสถานที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิง.



อนุญาตก็ไม่จำเป็นที่จะต้องมีการตรวจสอบถึงเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงบริเวณของสถานที่จากเจ้าพนักงาน แต่ประการใด เพียงแต่ให้ผู้ขอต่อใบอนุญาตลงชื่อรับรองว่าไม่ได้มีการตัดแปลงแก้ไขเพิ่มเติม สถานที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิงให้ผิดไปจากแผนผังแบบก่อสร้างที่ได้ขออนุญาต และได้รับอนุมัติให้ใช้เป็นสถานที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิงแต่อย่างใด<sup>๘</sup> จนกระทั่งในปี พ.ศ.2506 คณะรัฐมนตรีในสมัยนั้นได้มีมติเมื่อวันที่ 15 มกราคม 2506 มีมติเกี่ยวกับสถานที่ตั้งบิมน้ำมันของเอกชนว่า ไม่ควรมีการอนุญาตให้ตั้งบิมน้ำมันของเอกชนใกล้บิมน้ำมันขององค์การเชื้อเพลิง (ปัจจุบันได้แก่ การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย) ในระยะต่ำกว่า 500 เมตร<sup>๙</sup> และต่อมาเมื่อมีการโอนกิจการทรัพย์สิน สิทธิ (หนี้) รวมทั้งพนักงานและลูกจ้างขององค์การเชื้อเพลิงไปเป็นของการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2522 ในปี พ.ศ.2534 กระทรวงมหาดไทยก็ได้ออกระเบียบเกี่ยวกับการพิจารณาอนุญาตใช้สถานที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิงใหม่เพิ่มเติมอีกหนึ่งฉบับ<sup>10</sup> แต่ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 15 มกราคม 2506 และระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการพิจารณาอนุญาตใช้สถานที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิงใหม่นี้ ก็ไม่มีนัยใด ๆ ที่แสดงถึงมาตรฐานความปลอดภัยเกี่ยวกับสถานที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นเพียงแต่กำหนดระยะห่างของสถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิงระหว่างของรัฐกับของบริษัทน้ำมันเอกชน ยืนยันว่าระยะห่างไม่น้อยกว่า 500 เมตร ตามลักษณะสภาพของถนน

จนกระทั่งมีการแก้ไขพระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2474 ในปี พ.ศ.2530 และมีการแก้ไขเพิ่มเติมให้มีสถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิงและหลักเกณฑ์ วิธีการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิงของสถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ประกอบกับต้องการที่จะแก้ไขปัญหามาจากการที่ต้องขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงที่ต้องมีขนส่งบ่อยครั้ง ซึ่งจะมีปัญหาทางด้านการขนถ่าย การจราจร และอาจมีอันตรายเกิดขึ้นในระหว่างกิจกรรมดังกล่าว ประกอบกับ เทคโนโลยี

<sup>๘</sup> สำนวนหนังสือกระทรวงมหาดไทยที่ 1532-2503 ลงวันที่ 28 กันยายน 2503

เรื่อง ระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการพิจารณาอนุญาตใช้สถานที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิง

<sup>๙</sup> มติของคณะรัฐมนตรี เรื่อง การตั้งบิมน้ำมันของเอกชน ลงวันที่ 15 มกราคม 2506.

<sup>10</sup> สำนวนหนังสือกระทรวงมหาดไทยที่ มท.0804/3359 ลงวันที่ 11 มีนาคม 2524

เรื่อง ระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการพิจารณาอนุญาตใช้สถานที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิง.



เกี่ยวกับการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเก็บถังน้ำมันเชื้อเพลิงเอาไว้ใต้ดิน จะทำให้เกิดความปลอดภัยได้สูง จึงได้กำหนดรูปแบบ ลักษณะ และความปลอดภัยของสถานที่เก็บ น้ำมันเชื้อเพลิงของสถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิงใหม่<sup>1</sup> และมีการจัดสร้าง วางระบบ มาตรฐาน ของแผนผัง รูปแบบ ลักษณะและความปลอดภัยของสถานที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิงของสถานบริการ น้ำมันเชื้อเพลิงใหม่<sup>2</sup>

ต่อมาในกลางปี พ.ศ. 2533 คณะอนุกรรมการนโยบายปิโตรเลียม มีความ เห็นว่าควรจะมีการปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการตั้งสถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อให้เหมาะสม สอดคล้องกับนโยบายการตั้งโรงกลั่นน้ำมันโดยเสรี และสอดคล้องในสภาพเศรษฐกิจ สังคม ซึ่ง เปลี่ยนแปลงไปมาก เช่น ราคาที่ดินที่จะใช้ในการตั้งสถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิงตามกฎหมายเดิม ซึ่งต้องใช้ที่ดินบริเวณกว้าง และไม่คุ้มกับการลงทุน คณะอนุกรรมการปิโตรเลียมจึงทบทวนกฎหมาย การตั้งสถานบริการน้ำมันเสียใหม่ ตามที่ออกเป็นประกาศของกรมโยธาธิการ เรื่อง มาตรฐาน ของแผนผัง รูปแบบ ลักษณะและความปลอดภัยของสถานที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิงของสถานบริการน้ำมัน เชื้อเพลิง ลงวันที่ 19 มกราคม พ.ศ. 2532 การพิจารณาดังกล่าวยังคงดำเนินการไม่แล้วเสร็จ มี การรัฐประหารเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2534 ทำให้การดำเนินการแก้ไขไม่ทันประกาศออกมาใช้

<sup>1</sup>พระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พุทธศักราช 2474 (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2530

ม.5 ๖ หักเลิกความในมาตรา 35 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อ เพลิง พ.ศ. 2494 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา 35 การเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดน้ำกลั่นอันตราย นอกจากที่กำหนดไว้ใน พระราชบัญญัตินี้ ในถังใต้ดินนั้น ต้องยื่นแผนผังโดยละเอียดแสดงการตั้งถัง การวางท่อ การตั้ง เครื่องสูบของที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิงก่อนเมื่อได้รับอนุญาตแล้ว จึงจะเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงในถังนั้นได้  
ผังรูปแบบ ลักษณะและความปลอดภัยของสถานที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าวของสถาน บริการน้ำมันเชื้อเพลิง จะต้องเป็นไปตามมาตรฐานที่กรมโยธาธิการกำหนด".

<sup>2</sup>ประกาศกรมโยธาธิการ เรื่อง มาตรฐานของแผนผัง รูปแบบ ลักษณะและความ ปลอดภัยของสถานที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิงของสถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ลงวันที่ 19 มกราคม พ.ศ. 2532.



บังคับได้ แต่หลังจากมีการแต่งตั้งรัฐบาลชุดใหม่ คณะอนุกรรมการปิโตรเลียมชุดต่อมาจึงพิจารณา  
ดำเนินการต่อ และประกาศใช้บังคับ โดยประกาศกรมโยธาธิการ เรื่อง มาตรฐาน รูปแบบของ  
แผนผัง รูปแบบ ลักษณะและความปลอดภัยของสถานที่เก็บน้ำมัน เชื้อเพลิงของสถานีสถานีบริการน้ำมัน-  
เชื้อเพลิง (ฉบับที่ 2) ลงวันที่ 2 ธันวาคม 2534<sup>13</sup>

ประเด็นที่มีการเปลี่ยนแปลงจากประกาศกรมโยธาธิการ ฉบับที่ 1 ตามที่  
ปรากฏในประกาศกรมโยธาธิการ (ฉบับที่ 2) โดยได้มีการเพิ่มข้อกำหนดอนุญาตให้มีน้ำมันหรือ  
สถานีสถานีบริการน้ำมัน เชื้อเพลิงสามารถตั้งอยู่บนถนนส่วนบุคคลที่มีความกว้างไม่น้อยกว่า 12 เมตร<sup>14</sup>  
และนอกจากนั้นได้มีการกำหนดรูปแบบของสถานีสถานีบริการน้ำมัน เชื้อเพลิงซึ่งตามกฎหมาย เกณฑ์เดิมมีอยู่เพียง  
รูปแบบเดียว แต่ในการแก้ไขกฎ เกณฑ์ใหม่นี้ มีการกำหนดรูปแบบของสถานีสถานีบริการน้ำมันไว้ 3  
รูปแบบ<sup>15</sup> ในแต่ละรูปแบบจะเป็นแผนผังการจัดวางอาคารบริการ ตู้จ่ายน้ำมัน ถังเก็บน้ำมัน

<sup>13</sup>ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 108 ตอนที่ 227 ลงวันที่ 24 ธันวาคม 2534

<sup>14</sup>ประกาศกรมโยธาธิการ เรื่อง มาตรฐานของแผนผัง รูปแบบ ลักษณะ และความ  
ปลอดภัยของสถานที่เก็บน้ำมัน เชื้อเพลิงของสถานีสถานีบริการน้ำมัน เชื้อเพลิง (ฉบับที่ 2) ข้อ 4 ให้  
ยกเลิกความในข้อ 10 แห่งประกาศกรมโยธาธิการ เรื่อง มาตรฐานของแผนผัง ลักษณะ และ  
ความปลอดภัยของสถานที่เก็บน้ำมัน เชื้อเพลิงของสถานีสถานีบริการน้ำมัน เชื้อเพลิง ลงวันที่ 19 มกราคม  
พ.ศ. 2532 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"ข้อ 10. สถานีสถานีบริการน้ำมัน เชื้อเพลิง ต้องมีลักษณะและระยะปลอดภัยดังนี้

(1) สถานีสถานีบริการน้ำมัน เชื้อเพลิง เพื่อการจำหน่าย ขาย แนวเขตสถานีสถานีบริการน้ำมัน  
เชื้อเพลิง ด้านที่ใช้เป็นทางเข้าและทางออกสำหรับยานพาหนะ ต้องอยู่ติดถนนสาธารณะ หรือทาง  
หลวง หรือทางที่มีสภาพเป็นสาธารณะที่มีความกว้างของถนนไม่น้อยกว่า 12.00 เมตร"

<sup>15</sup>อ้างแล้ว "(2) สถานีสถานีบริการน้ำมัน เชื้อเพลิงต้องมีทาง เข้าและทางออก เชื่อมต่อ  
กับถนนสาธารณะหรือทางหลวง หรือทางที่มีสภาพ เป็นสาธารณะ หรือถนนส่วนบุคคลซึ่งได้รับอนุญาต  
ให้ทำเป็นทางเชื่อม เพื่อใช้ เป็นทาง เข้าและทางออกถนนสาธารณะหรือทางหลวง หรือทางที่มี  
สภาพ เป็นสาธารณะจากเจ้าหน้าที่ผู้ดูแลและรับผิดชอบถนนสาธารณะหรือทางหลวง หรือได้รับความ  
ยินยอมจากเจ้าของทางที่มีสภาพ เป็นสาธารณะหรือถนนส่วนบุคคล โดยกำหนดให้มีรูปแบบทาง เข้า  
และทางออกเป็น 3 รูปแบบ ดังต่อไปนี้..."



ทางเข้า-ทางออก ตลอดจนระยะห่างจากทางแยก ทางโค้ง และระยะห่างจากสถานีบริการ  
ก๊าซปิโตรเลียมเหลว เพื่อให้ผู้ประกอบการมีโอกาสเลือกใช้รูปแบบที่เหมาะสมกับที่ดิน ความพร้อม  
ในการลงทุนของผู้ประกอบการ

2. การเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยในการบรรจุ การขนส่ง และ  
การเก็บรักษาก๊าซปิโตรเลียมเหลว ตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 ลงวันที่ 29 ธันวาคม  
2514

ดังที่กล่าวในตอนต้นแล้วว่า กฎหมายแม่บทของเรื่องเกี่ยวกับการบรรจุ การเก็บ  
รักษา และการขนส่งก๊าซปิโตรเลียมเหลว ได้แก่ ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 ลงวันที่ 29  
ธันวาคม 2514 แต่ในประกาศของคณะปฏิวัติฉบับดังกล่าว กำหนดแต่เพียงให้อำนาจแก่รัฐมนตรีว่า  
การกระทรวงมหาดไทยค่อนข้างมากและไม่จำกัด เพื่อให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยใช้  
การที่จะออกกฎกระทรวง เกี่ยวกับรายละเอียดทั้งหลายที่เกี่ยวกับมาตรฐานการบรรจุ การเก็บ  
รักษา การขนส่ง การตรวจสอบเกี่ยวกับก๊าซปิโตรเลียมเหลว แต่ถึงแม้จะมีการออกกฎหมาย  
ดังกล่าวมาแล้วก็ตาม กฎกระทรวงซึ่งจะกำหนดในรายละเอียดก็ยังไม่มีการออกมาใช้บังคับ จน  
กระทั่งปลายปี พ.ศ. 2524 จึงมีการออกกฎกระทรวงฉบับแรกตามที่ประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 28  
ให้อำนาจไว้

ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 1 ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2524 และประกาศในราช-  
กิจจานุเบกษา ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2524 โดยกฎกระทรวงนี้จะมีผลใช้บังคับเมื่อพ้น 60 วัน  
นับแต่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา<sup>16</sup> และนอกจากนั้นยังมีบทเฉพาะกาลกำหนดให้สถานที่บรรจุ  
ก๊าซ และสถานีบริการ ต้องแก้ไขสิ่งบกพร่องต่าง ๆ รวมตลอดถึงผู้ที่ได้รับใบอนุญาตให้เก็บหรือ

<sup>16</sup>กฎกระทรวง (พ.ศ. 2524) ออกตามความในประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28  
ลงวันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2514.

ข้อ 64 "กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับ เมื่อพ้นหกสิบวันนับแต่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา  
เป็นต้นไป".



จำหน่ายก๊าซ ดำเนินการให้เป็นไปตามที่กฎกระทรวงฉบับแรกบังคับ<sup>17</sup>

ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 1 ซึ่งนับได้ว่าเป็นกฎหมายที่ว่าด้วยการบรรจุ การเก็บรักษา และการขนส่ง ก๊าซปิโตรเลียม ที่กำหนดรายละเอียดต่าง ๆ ไว้มากกว่าฉบับอื่น ๆ เท่าที่เคยมีมา โดยภาพรวมแล้วในกฎกระทรวงฉบับที่ 1 นี้ มีบทบัญญัติที่ว่าด้วยมาตรฐานความปลอดภัย เงื่อนไขข้อบังคับ วิธีปฏิบัติ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในกิจกรรมและสถานที่เกี่ยวข้องกับก๊าซปิโตรเลียมเหลว ในสถานที่ 3 กรณี คือ

1. สถานที่บรรจุก๊าซ โดยหลักแล้วได้แก่สถานที่สำหรับใช้บรรจุก๊าซ ลงในถังบรรจุก๊าซขนาดต่าง ๆ ที่ไม่ใช่ถังเก็บก๊าซขนาดใหญ่<sup>18</sup>
2. สถานที่เก็บก๊าซ ซึ่งตามกฎกระทรวงฉบับที่ 1 แบ่งออกเป็น 3 ลักษณะด้วยกันคือ

<sup>17</sup>อ้างแล้ว ข้อ 61 บรรดาสถานที่บรรจุก๊าซ สถานที่เก็บก๊าซ และสถานบริการ ซึ่งเปิดดำเนินการก่อนวันที่กฎกระทรวงนี้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ให้ผู้เป็นเจ้าของดำเนินการขออนุญาต และ/หรือ ปรับปรุงแก้ไขให้เป็นไปตามกฎกระทรวงที่ภายใน เมื่อร้อยยี่สิบวัน นับแต่วันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง

ข้อ 62 ผู้ได้รับอนุญาต หรือใบอนุญาต ให้เก็บหรือจำหน่ายก๊าซตามกฎหมายว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิงอยู่ก่อนวันที่กฎกระทรวงนี้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นผู้ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบกิจการต่อไปจนกว่าการอนุญาตหรือใบอนุญาตสิ้นอายุ และให้ต่ออายุการอนุญาต หรือใบอนุญาต ตามกฎกระทรวงนี้

ข้อ 63 ถังเก็บก๊าซที่ใช้อยู่ก่อนวันที่กฎกระทรวงนี้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ให้ใช้ต่อไปได้อีกไม่เกินหนึ่งร้อยยี่สิบวัน นับแต่วันที่กฎกระทรวงนี้มีผลใช้บังคับ เว้นแต่จะผ่านการทดสอบตามข้อ 50 และได้รับอนุญาตให้ใช้ถังเก็บก๊าซนั้นแล้ว

<sup>18</sup>อ้างแล้ว ข้อ 1 ในกฎกระทรวงนี้ (6) สถานที่บรรจุก๊าซ หมายความว่า สถานที่ที่จัดไว้สำหรับใช้บรรจุก๊าซ และบริเวณ และให้หมายความถึงสิ่งก่อสร้าง ระบบท่อ และอุปกรณ์ต่าง ๆ ในบริเวณนั้นที่ใช้ในการบรรจุและเก็บก๊าซด้วย แต่ไม่หมายความรวมถึงสถานบริการ



2.1 ร้านจำหน่ายก๊าซ<sup>19</sup> โดยในการให้ค่าจำกัดความในตอนแรก ร้านที่จะเป็นร้านจำหน่ายก๊าซนั้น คือร้านที่เก็บและจำหน่ายก๊าซปิโตรเลียม เหลวที่บรรจุในถัง โดยที่ไม่มีการสูบล้าง หรือบรรจุก๊าซในสถานที่นั้น ๆ

2.2 สถานที่ใช้ก๊าซ<sup>20</sup> เป็นสถานที่เก็บก๊าซไว้ใช้เองในปริมาตรรวมกันเกิน 520 ลิตร

2.3 โรงเก็บก๊าซ เป็นสถานที่ใช้เก็บก๊าซมีปริมาตรรวมเกิน 520 ลิตร และไม่ใช้เพื่อจำหน่าย

3. สถานีบริการโดยวัตถุประสงค์ของกฎกระทรวงฉบับที่ 1 สถานีบริการ เป็นสถานีบรรจุก๊าซในถังยานพาหนะเท่านั้น

ในสถานที่ต่าง ๆ เหล่านี้ จะเกี่ยวข้องอยู่กับการถ่ายเทหรือบรรจุก๊าซออกมาจากถัง ยกเว้นในกรณีเป็นร้านจำหน่ายก๊าซที่ห้ามมีกิจกรรมด้วยแก๊สโดยเด็ดขาด ในขบวนการบรรจุ การถ่ายเทก๊าซจากแหล่งหนึ่งไปอีกแหล่งหนึ่ง จะต้องมีการ เจริญใจที่จะต้องปฏิบัติตาม เพื่อให้เกิดความปลอดภัย และนอกจากนั้น ในส่วนของสถานที่ที่ใช้ทำกิจกรรมต่าง ๆ ไม่ว่าจะ เป็นสถานที่ที่ใช้ในการบรรจุก๊าซ หรือสถานที่โดยสภาพแล้วจะต้องมีการเก็บสำรองก๊าซไว้เพื่อบรรจุหรือใช้ ดังในกรณีสถานที่บรรจุ สถานที่ใช้ก๊าซ หรือร้านจำหน่ายก๊าซ ก็จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขของความปลอดภัยด้วยดัง เช่นกรณีสถานที่ที่จะใช้ เป็นที่บรรจุก๊าซจะต้องมีลักษณะและระยะปลอดภัยของตัวอาคารอย่างไร อุปกรณ์ที่ใช้ในการบรรจุจะต้องประกอบด้วยอะไรบ้าง การจัดวางระบบท่อก๊าซภายในสถานที่ที่จะใช้ในการบรรจุ จะต้องปฏิบัติอย่างไร รวมตลอดไปจนถึงการติดตั้ง

<sup>19</sup>อ้างแล้ว ข้อ 1 ในกฎกระทรวงนี้ (7) สถานที่เก็บก๊าซ หมายความว่า

(ก) ร้านจำหน่ายก๊าซ ได้แก่ สถานที่เก็บและจำหน่ายก๊าซที่บรรจุในถังโดยที่ไม่มีการสูบล้างหรือบรรจุก๊าซในสถานที่นั้น ๆ

<sup>20</sup>อ้างแล้ว ข้อ 1 ในกฎกระทรวงนี้ (7) สถานที่เก็บก๊าซ หมายความว่า

(ข) สถานที่ใช้ก๊าซ ได้แก่ สถานที่เก็บและใช้ก๊าซ จากถังเก็บก๊าซหรือถังก๊าซหลายถัง มีปริมาตรรวมกันเกิน 520 ลิตร เพื่อการใช้เอง และให้หมายความรวมถึงที่ตั้งถังเก็บก๊าซหรือที่เก็บถังก๊าซ สิ่งก่อสร้าง ระบบท่อ และอุปกรณ์ต่าง ๆ ในบริเวณนั้นที่ใช้ในการเก็บและใช้ก๊าซด้วย.



ตรวจสอบระบบและอุปกรณ์ต่าง ๆ จะต้องปฏิบัติอย่างไร<sup>21</sup>

หรือในกรณีของร้านจำหน่ายก๊าซ ก็จะมีการกำหนดเงื่อนไขของตัวอาคารที่จะใช้เป็นร้านจำหน่ายก๊าซ ปริมาณสูงสุดของก๊าซที่จะเก็บไว้ในร้านจำหน่ายก๊าซได้ ลักษณะการตั้ง จัควางถึงก๊าซ รวมตลอดจนถึงข้อปฏิบัติต่าง ๆ ที่ร้านจำหน่ายก๊าซจะต้องปฏิบัติตาม<sup>22</sup> เป็นต้น

นอกจากจะมีข้อกำหนดเกี่ยวกับลักษณะและระยะปลอดภัยของตัวอาคาร สถานที่ ตลอดจนระบบที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมก๊าซปิโตรเลียม เหลวในแต่ละกิจกรรมของสถานที่ที่ใช้ในการบรรจุ การจำหน่าย การเก็บรักษาแล้ว ในสถานที่ต่าง ๆ เหล่านี้จะต้องมีระบบความ

<sup>21</sup> อ่างแล้ว กฎกระทรวง (2524) ออกตามความในประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 28

ส่วนที่ 3 สถานที่บรรจุก๊าซ สถานที่เก็บก๊าซ และสถานที่บริการ

ข้อ 18 "สถานที่บรรจุก๊าซต้องมีลักษณะและระยะปลอดภัย ดังนี้..."

<sup>22</sup> ข้อ 20 "ร้านจำหน่ายก๊าซต้องเป็นตึกแถวตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร หรืออาคารที่ก่อสร้างเพื่อใช้เป็นร้านจำหน่ายก๊าซโดยเฉพาะ พื้นผาผนังและเพดานของห้องเก็บถึง ก๊าซต้องสร้างด้วยวัสดุทนไฟ พื้นที่ตั้งถังก๊าซต้องแข็งแรง เรียบและปูพื้นด้วยวัสดุชนิดที่ไม่ทำให้เกิดประกายไฟจากการเสียดสี ระดับพื้นต้องไม่ต่ำกว่าระดับพื้นภายนอก และต้องปฏิบัติดังนี้..."



ปลอดภัยและระบบการป้องกันอัคคีภัย ซึ่งแตกต่างออกไปตามแต่กิจกรรมที่จะทำในแต่ละสถานที่<sup>23</sup> รวมถึงข้อกำหนดเกี่ยวกับถังที่ใช้ในการบรรจุก๊าซ ซึ่งมีความแตกต่างกันออกไปแล้วแต่ลักษณะของการนำก๊าซปิโตรเลียมเหลวไปใช้ประโยชน์ เช่น ถังก๊าซปิโตรเลียมที่ใช้ในการหุงต้มก็จะมีลักษณะพิเศษเฉพาะไปลักษณะหนึ่ง ถ้าที่ใช้ในการเก็บก๊าซ ก็จะมีขนาดและลักษณะพิเศษแตกต่างกันออกไป ฯลฯ

และเนื่องจากกฎกระทรวงฉบับดังกล่าว เป็นกฎกระทรวงฉบับแรกที่เป็นกฎกระทรวงที่พยายามจัดระบบความปลอดภัยของการบรรจุก๊าซ การจำหน่ายก๊าซ การเก็บสำรองก๊าซไว้ใช้ที่มามีมาแล้วก่อนจะมีการออกกฎกระทรวง ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีระยะเวลาที่จะให้กิจการเกี่ยวกับการบรรจุก๊าซ การจำหน่ายก๊าซ การเก็บสำรองก๊าซไว้ใช้ ที่ยังไม่ถูกต้องตามเงื่อนไขที่กฎกระทรวงฉบับแรกกำหนด แก้ไขเปลี่ยนแปลงให้ถูกต้องตามเงื่อนไขของกฎกระทรวง จึงต้องกำหนดระยะเวลาให้มีการแก้ไขเอาไว้ในช่วงการจัดทำระบบ (Systematic) เอาไว้ในบทเฉพาะกาล และการจัดการใช้บังคับ

<sup>23</sup> อ่างแล้ว กฎกระทรวง (2524) ออกตามความในประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 ส่วนที่ 4 การป้องกันและการระงับอัคคีภัย

ข้อ 30 "สถานที่บรรจุก๊าซจะต้องมีระบบป้องกันและระงับอัคคีภัยได้มาตรฐานขั้นต่ำดังนี้..."

ข้อ 31 "ร้านจำหน่ายก๊าซหรือสถานที่ใช้ก๊าซซึ่งใช้ก๊าซจากถังก๊าซมีปริมาตรรวมกันเกิน 520 ลิตร ต้องติดตั้งเครื่องดับเพลิงชนิดผงเคมี 1 ถัง หรือน้ำยาดังเพลิง ซึ่งมีขนาดบรรจุไม่น้อยกว่า 6.3 กิโลกรัม ต่อเครื่อง หรือเครื่องดับเพลิงชนิดอื่นที่สามารถใช้ดับเพลิงอันเกิดจากก๊าซ น้ำมันเชื้อเพลิง กระแสไฟฟ้าลัดวงจร ฯลฯ โดยตั้งไว้ที่ผนังริมประตูเข้าออก 1 เครื่องต่อปริมาตรก๊าซรวมกันทุก 1,000 ลิตร เศษของ 1,000 ลิตร ให้คิดเป็น 1,000 ลิตร

สถานที่ใช้ก๊าซซึ่งใช้ก๊าซจากถังหรือโรงเก็บก๊าซต้องปฏิบัติตามข้อ 30. (1) (2) (ก) และ (ข) (3) (4) และ (6)

ข้อ 32 สถานบริการต้องปฏิบัติตามข้อ 30 (1) (2) (ก) (ข) (3) (4) และ (6) และมีเครื่องดับเพลิงตามข้อ 30 (2) ที่ตู้จ่ายก๊าซอีกตู้ละ 1 เครื่อง



กล่าวโดยสรุปแล้วก็คือว่า กฎกระทรวงฉบับแรกที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามคำสั่งของคณะปฏิวัติฉบับที่ 28 นั้น มีเป้าหมายที่จะต้องการจัดระบบ กิจกรรมเกี่ยวกับการบรรจุ การจำหน่ายก๊าซ ทั้งในกรณีที่เป็น การจำหน่ายก๊าซเพื่อใช้ในกิจการทั่ว ๆ ไป โดยเฉพาะตามบ้านเรือน และการจำหน่ายก๊าซให้แก่อานพาหนะ และกิจกรรมเกี่ยวกับที่จะต้องมีการเก็บสำรองก๊าซเอาไว้ใช้ ดังเช่นในกรณีโรงงาน โรงแรม เป็นต้น โดยในกิจกรรมต่าง ๆ เหล่านี้จะต้องปฏิบัติให้ถูกต้องทั้งในแง่ของลักษณะตัวอาคาร ระบบอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่จะนำมาไว้ในกิจการนั้น รวมตลอดถึงข้อปฏิบัติเพื่อความปลอดภัย

แต่ภายหลังจากที่มีการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับที่ 1 และมีผลใช้บังคับแล้วปรากฏว่าในการเปลี่ยนแปลงสถานที่ อุปกรณ์ การจัดระบบต่าง ๆ เกี่ยวกับการบรรจุ การเก็บรักษา และการจำหน่ายก๊าซหุงต้ม ไม่อาจจะแก้ไขให้ถูกต้องได้ทันภายในระยะเวลาที่กำหนดเอาไว้ในบทเฉพาะกาล กล่าวคือ ภายในระยะเวลา 180 วัน (ระยะเวลาตามบทเฉพาะกาล รวมถึงระยะเวลาที่กฎกระทรวงจะมีผลใช้บังคับ<sup>24</sup> จึงมีการออกกฎกระทรวงฉบับที่ 2 (พ.ศ.2525)

## ศูนย์วิทยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>24</sup>อ้างแล้ว ข้อ 61 บรรดาสถานที่บรรจุก๊าซ สถานที่เก็บก๊าซ และสถานบริการ ซึ่งเปิดดำเนินการก่อนวันที่กฎกระทรวงนี้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ให้ผู้เป็นเจ้าของดำเนินการขออนุญาต และ/หรือ ปรับปรุงแก้ไขให้เป็นไปตามกฎกระทรวงนี้ภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง.



มายายระยะเวลาตามที่กำหนดไว้เกินบทเฉพาะกาลออกไปจากเดิม 120 วัน เป็นภายในระยะเวลา 240 วัน<sup>25</sup>

<sup>25</sup> กฎกระทรวง ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2525) ออกตามความในประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 ลงวันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2514

ข้อ 1. ให้ยกเลิกความในข้อ 61 แห่งกฎกระทรวง (พ.ศ. 2524) ออกตามความในประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 ลงวันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2514 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"ข้อ 61 บรรดาสถานที่บรรจุก๊าซและสถานีบริการซึ่งเปิดดำเนินการโดยมิได้รับอนุญาตก่อนวันที่กฎกระทรวงนี้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ให้ผู้เป็นเจ้าของยื่นคำขอรับใบอนุญาตภายในสองร้อยสี่สิบวันนับแต่วันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ และเมื่อได้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตแล้ว ให้ดำเนินการต่อไปได้จนกว่าจะได้รับคำสั่งไม่อนุญาตจากเจ้าพนักงาน ในกรณีที่เจ้าพนักงานเห็นว่าสถานที่บรรจุก๊าซหรือสถานีบริการดังกล่าวยังไม่ถูกต้องตามกฎกระทรวงนี้ และเป็นกรณีที่อาจปรับปรุงแก้ไขได้ ให้เจ้าพนักงานสั่งให้ผู้ขอรับใบอนุญาตดำเนินการปรับปรุงแก้ไขให้แล้วเสร็จ ภายในระยะเวลาที่กำหนด แต่ไม่เกินหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่ง

บรรดาสถานที่เก็บก๊าซซึ่งเปิดดำเนินการก่อนวันที่กฎกระทรวงนี้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ให้ผู้เป็นเจ้าของดำเนินการปรับปรุงแก้ไขให้เป็นไปตามกฎกระทรวงนี้ ภายในสองร้อยสี่สิบวันนับแต่วันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ"

ข้อ 2. ให้ยกเลิกความในข้อ 63 แห่งกฎกระทรวง (พ.ศ. 2524) ออกตามความในประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 ลงวันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2514 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"ข้อ 63 ในกรณีที่เป็นการตั้งเก็บก๊าซที่ใช้อยู่ก่อนวันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2524 ถ้าเจ้าของหรือผู้ครอบครองประสงค์จะใช้ถังเก็บก๊าซนั้นต่อไป ให้ยื่นคำขอรับการทดสอบต่อกรมโยธาธิการ ภายในวันที่ 15 มกราคม พ.ศ. 2526 และเมื่อได้ยื่นคำขอรับการทดสอบแล้วให้ใช้ถังเก็บก๊าซนั้นต่อไปจนกว่าจะได้รับแจ้งการไม่อนุญาตให้ใช้ถังเก็บก๊าซนั้น

การทดสอบถังเก็บก๊าซตามวรรคหนึ่งให้ทดสอบตามข้อ 50 และข้อ 51 โดยกรมโยธาธิการจะทดสอบเองหรือมอบหมายให้ผู้อื่นทดสอบก็ได้



ถึงแม้ว่าจะมีการออกกฎกระทรวงฉบับที่ 2 เพื่อแก้ไขบทเฉพาะกาล โดยขยายระยะเวลาเพื่อให้เจ้าของสถานบริการ เจ้าของกิจการร้านจำหน่ายก๊าซ ผู้บรรจุก๊าซ ต้องรับดำเนินการแก้ไขความบกพร่องต่าง ๆ ออกไปจากเดิมที่กำหนดไว้ 180 วัน เป็น 300 วัน ก็ตามปรากฏว่าภายหลังจากที่มีการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับที่ 1 ไปเพียง 10 เดือน หรือนับจากกฎกระทรวงฉบับที่ 1 มีผลใช้บังคับไปเพียงประมาณ 8 เดือน ก็มีการแก้ไขกฎกระทรวงเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยในการบรรจุ เก็บรักษาก๊าซปิโตรเลียมเหลวครั้งใหญ่อีกครั้งหนึ่ง โดยออกเป็นกฎกระทรวงฉบับที่ 3 (พ.ศ.2525) ลงวันที่ 22 ตุลาคม พ.ศ.2525 โดยมีเหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงดังที่ปรากฏในหมายเหตุท้ายกฎกระทรวงว่า "เนื่องจากข้อกำหนดเกี่ยวกับการบรรจุก๊าซบางข้อยังไม่เหมาะสมกับสภาวะการณ์ในปัจจุบัน สมควรแก้ไขเพื่อมิให้เกิดความเดือดร้อนแก่ประชาชน จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้" ซึ่งในสาระสำคัญแล้ว ในการแก้ไขโดยการออกกฎกระทรวงฉบับที่ 3 (พ.ศ.2525) ดังที่กล่าวมาแล้วนี้ มีประเด็นสำคัญ ๆ ในเรื่องดังต่อไปนี้

ถึงเก็บก๊าซตามวรรคหนึ่ง ให้หมายความรวมถึงถึงเก็บก๊าซ ดังต่อไปนี้ด้วยคือ

(1) ถึงเก็บก๊าซที่ผลิตหรือประกอบในราชอาณาจักรก่อน วันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ.

2524

(2) ถึงเก็บก๊าซที่ผลิตหรือประกอบในราชอาณาจักรใน วันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ.

2524 และหลังจากนั้น โดยมีหลักฐานการสั่งซื้อก่อนวันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2524

(3) ถึงเก็บก๊าซที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรในวันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2524 และหลังจากนั้น โดยมีหลักฐาน การสั่งซื้อก่อนวันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2524"

และกฎกระทรวง (2524) ออกตามความในประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 28 ลงวันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2514 ข้อ 64

"กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับ เมื่อพ้นหกสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป"



### การแก้ไข เปลี่ยนแปลงกฎกระทรวงในส่วนที่เกี่ยวกับสถานบริการ

สถานบริการ ซึ่งเป็นสถานที่สำหรับใช้ในการบรรจุก๊าซแก๊สยานพาหนะ ในการแก้ไขกฎกระทรวงครั้งที่ 3 นี้ มีการเพิ่มเติม ปรับปรุง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยมากขึ้น โดยมีการปรับปรุงในเรื่องลักษณะของสถานบริการว่าจะต้องมีการดำเนินการจัดระบบการให้บริการ ตลอดจนขั้นตอนและอุปกรณ์ในการบรรจุก๊าซให้แก๊สยานพาหนะอย่างไรบ้าง นอกจากนั้น ยังมีการแก้ไขระยะห่างระหว่างสถานบริการให้ใกล้เข้ามา และยังแก้ไขช่องว่างของกฎหมายในกรณีกฎหมายกำหนดให้สถานบริการต้องอยู่ห่างจากเขตสถานทูต โรงเรียน โรงพยาบาล โรงภาพยนตร์ สนามกีฬา ไม่น้อยกว่า 200 เมตร โดยมีการแก้ไขเพิ่มเติม ยกเว้นในกรณีที่มีสถานบริการอยู่ก่อนแล้ว ต่อมา มีการสร้างสถานทูต โรงเรียน โรงพยาบาล โรงภาพยนตร์ สนามกีฬาในภายหลัง เพราะฉะนั้นสถานบริการจะไม่อาจดำเนินการได้ เนื่องจากต้องย้ายสถานที่ตลอดเวลา

และในประกาศสำคัญที่มีการแก้ไขให้อำนาจแก่องค์กรปกครองท้องถิ่นมีอำนาจในการที่จะกำหนดให้สถานบริการจะต้องสร้างกำแพงกันไฟแทนรั้ว นอกจากนั้นยังได้มีการแก้ไขระบบการดับเพลิง โดยกำหนดให้สถานที่บรรจุก๊าซ สถานที่ใช้ก๊าซ สถานบริการ ติดตั้งอุปกรณ์เกี่ยวกับการดับเพลิงเพิ่มเติม รวมตลอดถึงการปรับปรุงระบบไฟฟ้าที่ใช้ภายในสถานที่หรือบริเวณต่าง ๆ ของสถานบริการ ร้านจำหน่ายก๊าซ สถานที่บรรจุก๊าซ สถานที่ใช้ก๊าซ และสถานที่เก็บก๊าซ แก้ไขอุปกรณ์ไฟฟ้าทั้งหมดของระบบให้เป็นระบบชนิดป้องกันประกายไฟฟ้าที่จะก่อให้เกิดการระเบิด (Explosion proof)

การแก้ไขปรับปรุงมาตรการในการควบคุม ตรวจสอบดังที่ใช้ในการบรรจุก๊าซ ไม่ว่าจะเป็นที่ใช้ในการเก็บก๊าซตามสถานบริการต่าง ๆ ดังขนส่งก๊าซ ดังสำหรับบรรจุก๊าซหุงต้ม โดยเฉพาะอย่างยิ่งถึงบรรจุก๊าซขนาดใหญ่ที่ใช้บรรจุก๊าซมาเป็นเวลานานของสถานบริการ

และในประเด็นที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ พยายามที่จะจัดระบบสถานบริการน้ำมัน เชื้อเพลิง และสถานบริการก๊าซปิโตรเลียมเหลว ซึ่งแต่เดิมเคยอยู่ใกล้ เคียงกันและไม่มีการแยกเป็นสัดส่วน ให้เป็นระบบแยกออกจากกัน

จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2529 มีการออกกฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2529) กฎกระทรวงฉบับที่ 4 ที่ออกมาใหม่นี้ ยกเลิกกฎกระทรวงที่ออกมาแต่เดิมทั้งหมด และให้ความตามที่บัญญัติใหม่แทน แต่โดยเนื้อหาแล้วโดยส่วนใหญ่แล้วก็ยังคงเนื้อหาเดิมที่บัญญัติไว้ในบทบัญญัติของกฎกระทรวงฉบับที่ 1-3 เพียงแต่จัดทำให้สะดวกในการทำความเข้าใจว่าบทบัญญัติข้อไหนยังคงหลักการที่จะใช้



บังคับ หลักการใดในกฎกระทรวงฉบับใดจะต้องยกเลิก และหลักการหรือเงื่อนไขในข้อบัญญัติใดจะต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติม ในกฎกระทรวงฉบับที่ 4 มีการแก้ไขปรับปรุงให้มีความสำคัญกับสถานบริการก๊าซปิโตรเลียมเหลว และสถานที่บรรจุก๊าซหุงต้ม รวมตลอดถึงร้านจำหน่ายก๊าซ การเก็บก๊าซในสถานที่ต่าง ๆ โดยกำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ ที่สถานบริการก๊าซปิโตรเลียมเหลว ร้านจำหน่ายก๊าซ สถานที่บรรจุก๊าซ จะต้องแก้ไขปรับปรุงให้เป็นไปตามเงื่อนไขในหลาย ๆ ประการ นอกจากนั้น ยังมีการออกกระเบียบ เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่เกี่ยวกับหลักเกณฑ์ในการตรวจสอบสถานที่ตั้ง และเงื่อนไขของประกอบอื่นตามกฎกระทรวง ในการพิจารณาอนุญาตหรือไม่อนุญาตให้ดำเนินการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีของสถานที่บรรจุก๊าซ นอกจากนั้นยังมีการกำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการถ่ายก๊าซปิโตรเลียมเหลวจากถังขนส่งที่ติดตั้งอยู่บนรถบรรทุกและประสบบุติเหตุ หรือไม่อาจเคลื่อนย้ายต่อไปได้ ซึ่งไม่เคยมีการกำหนดแนวปฏิบัติในเรื่องดังกล่าวมาก่อน กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ.2529) ใช้บังคับมาตรการน้ำมันถึงปี พ.ศ.2531 มีเหตุการณ์เกี่ยวกับอันตรายที่เกิดจากกระบวนการในการใช้ก๊าซปิโตรเลียมเหลวหลายราย ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินมากมาย จึงมีการออกกฎกระทรวงฉบับที่ 5 (พ.ศ.2531) เพื่อต้องการที่จะแก้ไขปัญหามันบางจุดที่ยังเป็นช่องว่างอยู่ในกฎกระทรวงฉบับที่ 4 เช่น มีการวัดระยะปลอดภัยในสถานบริการน้ำมัน เชื้อเพลิงและสถานบริการก๊าซปิโตรเลียมเหลว ในกรณีที่อยู่ในบริเวณเดียวกัน การกำหนดเงื่อนไขการตรวจสอบถังเก็บและจ่ายก๊าซ ถังขนส่ง ก่อนที่จะต้องใบอนุญาต กำหนดระยะและให้สถานบริการก๊าซฯ ปรับปรุงวิธีการเก็บก๊าซในถังบนดิน เป็นการเก็บในถังใต้ดิน กำหนดให้ผู้ค้าน้ำมันในแต่ละ เครื่องหมายการค้าควบคุมดูแลตรวจสอบถังก๊าซหุงต้มที่เป็นของตัวเอง กำหนดเงื่อนไขให้ร้านจำหน่ายก๊าซจะต้องติดตั้งเครื่องส่งเสียงดัง เมื่อก๊าซรั่ว กำหนดห้ามไม่ให้มีการจำหน่ายถังก๊าซหุงต้มบางประเภท และกำหนดเงื่อนไขวิธีการใช้ถังก๊าซหุงต้มชนิดที่ถูกห้ามไม่ให้มีการจำหน่าย ฯลฯ

เมื่อพิจารณาโดยเปรียบเทียบกันระหว่างบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการใช้น้ำมัน เชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียมเหลว จะเห็นได้ว่าในกรณีของบทบัญญัติที่ว่าด้วยความปลอดภัยในกระบวนการใช้น้ำมัน เชื้อเพลิงนั้นค่อนข้างจะมีการเปลี่ยนแปลงไม่มากนัก นับแต่มีการประกาศออกมาใช้บังคับ แต่ถ้าหากพิจารณาเปรียบเทียบถึงกรณีของบทบัญญัติที่ว่าด้วยความปลอดภัยในกระบวนการใช้ก๊าซปิโตรเลียมแล้ว ค่อนข้างจะมีความแตกต่างกันมาก กล่าวคือ มีการกำหนด



รายละเอียดต่าง ๆ เกี่ยวกับกระบวนการใช้เอาไว้นกฏกระทรวง โดยเริ่มออกกฎกระทรวงฉบับที่ 1 ในช่วงที่ความนิยมแพร่หลายในก๊าซปิโตรเลียมเหลว กำลังเพิ่มความนิยมขึ้นตลอดเวลา มาตรการต่าง ๆ เกี่ยวกับความปลอดภัยมีการปรับเปลี่ยนอยู่ตลอดเวลาในรูปของกฎกระทรวง จนกระทั่งปัจจุบันมีกฎกระทรวงออกมาใช้บังคับแล้ว 5 ฉบับ และเมื่อเปรียบเทียบกระบวนการของธุรกิจที่เกี่ยวกับใช้ก๊าซปิโตรเลียมเหลวตั้งแต่ก่อนเริ่มมีกฎกระทรวงฉบับที่ 1 กับสภาพในปัจจุบันนี้ จะเห็นได้ว่าเป็นระบบยิ่งขึ้น มาตรการต่าง ๆ เกี่ยวกับความปลอดภัยในกระบวนการใช้ก๊าซปิโตรเลียมเหลวและน้ำมันเชื้อเพลิง อาจจะกล่าวได้ว่ามีความปลอดภัยในระดับหนึ่ง ถ้าหากมีการปฏิบัติให้ครบถ้วนตามที่กฎกระทรวงกำหนดไว้

มาตรการทางกฎหมายและปัญหาเกี่ยวกับความปลอดภัยในการบรรจุ การขนส่ง การเก็บรักษา น้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียมเหลว

จากการศึกษาถึงการเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยในการบรรจุ การขนส่ง และการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง และก๊าซปิโตรเลียมเหลว จะเห็นได้ว่าในกรณีของน้ำมันเชื้อเพลิงนั้น แม้จะมีบทบัญญัติของกฎหมายออกมาใช้บังคับเป็นการเฉพาะ ตั้งแต่ พ.ศ. 2474 จนกระทั่งถึงปัจจุบันนี้ เป็นระยะเวลาทั้งสิ้นประมาณ 60 ปีกว่า แต่บทบัญญัตินี้ก็ยังมีผลใช้บังคับได้อยู่ในเรื่องทั่ว ๆ ไป ยกเว้นในบางเรื่องที่มีการเปลี่ยนแปลงแก้ไข หรือออกเป็นกฎหมายฉบับรองเพิ่มเติม แต่ก็ไม่น้อยมากนัก ที่เป็นเช่นนี้น่าจะเป็นเพราะว่า โดยสภาพของน้ำมันเชื้อเพลิง และลักษณะเกี่ยวกับการใช้ไม่ล่อแหลมหรือเสี่ยงต่อการเกิดอันตราย เนื่องจากการใช้มากนัก โดยส่วนใหญ่แล้ว น้ำมันเชื้อเพลิงมักจะถูกนำไปใช้กับเครื่องจักร เครื่องยนต์ ที่มีระบบความปลอดภัยที่ค่อนข้างจะมีประสิทธิภาพ และเมื่อมาประกอบกับลักษณะของน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีลักษณะเป็นของเหลว ไม่มีความดันเหมือนก๊าซ แต่ก็มีจุดติดไฟที่ค่อนข้างจะติดไฟได้ง่าย ลักษณะต่าง ๆ เหล่านี้เมื่อพิจารณาประกอบกับสภาพของการใช้ประโยชน์ จึงทำให้เห็นว่า โอกาสที่จะเกิดอันตรายจากน้ำมันเชื้อเพลิงมีอยู่ไม่มากนัก ถ้าหากมีการระมัดระวังปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่กำหนดไว้ โอกาสที่จะเกิดอันตรายจึงมีน้อย

แต่ในกรณีของก๊าซปิโตรเลียมเหลว โดยสภาพมีลักษณะต่าง ๆ หลายประการที่ทำให้ก๊าซปิโตรเลียมเหลวและน้ำมันเชื้อเพลิงมีความแตกต่างกัน ลักษณะวิธีการของการนำก๊าซ-



ปิโตรเลียมไปใช้ประโยชน์ มีความสลับซับซ้อนมากกว่า โดยเฉพาะอย่างยิ่งในแง่ของ เครื่องมือ อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ซึ่งส่งผลไปถึงการมีกฎ ข้อบังคับที่แตกต่างกันด้วย ในแง่ของการเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับทฤษฎีที่ว่าด้วยมาตรฐานความปลอดภัยของกระบวนการที่จะนำก๊าซปิโตรเลียมไปใช้ประโยชน์ มีความซับซ้อนและพลวัตตามสภาพของการใช้ก๊าซปิโตรเลียมและปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นอยู่ตลอดเวลา ดังจะเห็นได้จากการสะท้อนซึ่งปรากฏออกมาในรูปของการออกกฎหมาย การแก้ไขบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวกับมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยในกระบวนการใช้ก๊าซปิโตรเลียม เหลวที่ผ่าน ๆ มาหลายครั้ง ตามแต่ช่วงเวลาที่มีเหตุการณ์สำคัญ ๆ เกี่ยวกับปัญหาของมาตรฐานความปลอดภัยในกระบวนการใช้ก๊าซปิโตรเลียมเหลวเกิดขึ้น เช่น ก๊าซระเบิด ก๊าซรั่ว

และจากการศึกษาถึงปัญหาต่าง ๆ เกี่ยวกับความปลอดภัยในการบรรจุ การขนส่ง การเก็บรักษาน้ำมัน เชื้อเพลิง และก๊าซปิโตรเลียมเหลว พบว่า ในแต่ละประเภทของเชื้อเพลิงไม่ว่าจะเป็น "น้ำมัน" ก๊าซ หรือ "ก๊าซปิโตรเลียมเหลว" ก๊าซ ต่างมีปัญหาเฉพาะที่แยกกันในแต่ละประเภทและในประการสำคัญ ปัญหาของความปลอดภัยในกระบวนการใช้น้ำมัน เชื้อเพลิง และก๊าซปิโตรเลียมเหลว ยังขึ้นอยู่กับบุคคลที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับในแต่ละช่วงของกระบวนการใช้ที่แตกต่างกัน

ในกรณีของน้ำมัน เชื้อเพลิงนั้น ผู้ที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับกระบวนการใช้น้ำมัน เชื้อเพลิงจะประกอบด้วยผู้จำหน่าย (ซึ่งมีทั้งผู้จำหน่ายรายใหญ่ และผู้จำหน่ายรายย่อย) ผู้ทำการขนส่ง ซึ่งอาจจะ เป็นกรณีที่ผู้จำหน่ายดำเนินการเอง หรือให้ผู้อื่นทำการขนส่งให้ และผู้ใช้น้ำมัน เชื้อเพลิง ซึ่งอาจจะ เป็นผู้ใช้น้ำมัน เชื้อเพลิงรายใหญ่ หรือผู้ใช้น้ำมัน เชื้อเพลิงโดยทั่ว ๆ ไป และในกระบวนการดังกล่าว ผู้จำหน่ายก็จะทำหน้าที่ในการเก็บรักษาน้ำมัน เชื้อเพลิงอยู่ในด้าน ชะตืดเดียวกัน รวมตลอดทั้งผู้ใช้น้ำมัน เชื้อเพลิงรายใหญ่ด้วย ที่จะต้องมีการเก็บสำรองน้ำมัน เชื้อเพลิงไว้

ในอดีตที่ผ่านมา จนถึงปัจจุบันนี้ ลักษณะของปัญหาที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของน้ำมัน เชื้อเพลิง มักจะเกิดขึ้นในขั้นตอนของการถ่ายเท การขนส่งเป็นส่วนใหญ่ ดังจะเห็นได้จากเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในกรณีของน้ำมัน เชื้อเพลิงมักจะเป็นกรณีของการขนส่งน้ำมัน เชื้อเพลิง โดยรถบรรทุกแล้วประสพอุบัติเหตุ พลิกคว่ำ หรือชนกับรถยนต์คันอื่น ๆ ทำให้น้ำมัน เชื้อเพลิงไหลออกมา เป็นเหตุให้เกิดเพลิงไหม้ ดังเช่นกรณีรถบรรทุกน้ำมันพลิกคว่ำและ เกิดเพลิงไหม้บริเวณ



ทางออกขาลงทางด่วน ถนนวิภาวดีรังสิต เมื่อวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ. 2535<sup>26</sup> หรือในกรณีอื่น ๆ หรือในกรณีการขนส่งน้ำมันโดยทางเรือบรรทุกและมีอุบัติเหตุชนกับเรือลำอื่น ๆ ซึ่งอาจทำให้น้ำมันรั่วออกมาจากตัวเรือ เป็นต้น

ในอีกกรณีหนึ่ง อาจเกิดขึ้นในกระบวนการถ่ายเทจากรถยนต์บรรทุกน้ำมันหรือเรือบรรทุกน้ำมัน เข้าสู่ตัวเก็บสำรองน้ำมันของคลังน้ำมันหรือสถานีบริการน้ำมัน เชื้อเพลิง และการสูบน้ำมันถ่ายเทอยู่นั้น ทำให้น้ำมันรั่วไหลออกมาจากท่อน้ำมันหรือข้อต่อระหว่างท่อน้ำมันแล้วมีประกายไฟจากที่อื่น ๆ เช่น จากท่อไอเสียรถยนต์ ทำให้เกิดเป็นประกายไฟขึ้น อันเป็นสาเหตุทำให้เกิดเพลิงไหม้ได้ดัง เช่นกรณีของเพลิงไหม้สถานีบริการน้ำมัน เชื้อเพลิงที่จังหวัด เชียงราย เมื่อวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2535<sup>27</sup> เป็นต้น หรืออาจจะเป็นประกายไฟจากถ่านไฟหุงข้าวที่ประชาชนริมแม่น้ำทิ้งลงไปบนแม่น้ำขณะที่มีการถ่ายเทน้ำมัน เชื้อเพลิงและมีน้ำมันรั่วไหลออกมาจากท่อลอยไปบนผิวของแม่น้ำทำให้เกิดเพลิงไหม้ขึ้น ดังกรณีของการเกิดเพลิงไหม้บริการท่าขนถ่ายน้ำมัน เชื้อเพลิงที่อำเภอถ้ำกั้นต้ง จังหวัดตรัง ในช่วงประมาณปี พ.ศ. 2513<sup>28</sup>

แต่ถึงแม้ว่าจะมีกรณีของอันตรายอันเกิดจากเพลิงไหม้โดยมีน้ำมันที่รั่วออกมาจากขั้นตอนของการถ่ายเท หรือการขนส่งปรากฏอยู่ก็ตาม แต่ถ้าหากพิจารณาถึงสาเหตุที่แท้จริงของปัญหาดังกล่าว จะเห็นได้ว่าสาเหตุส่วนใหญ่ไม่ได้เกิดขึ้นเพราะสภาพของวัสดุอุปกรณ์ หรือรูปแบบของถังบรรจุน้ำมัน หากแต่เกิดจากปัจจัยประการอื่น ๆ เช่น ความประมาทของผู้ควบคุมขีปนาวุธพาหนะที่สัญจรไปมาบนท้องถนน เป็นเพราะความไม่ระมัดระวังของผู้ที่ทำหน้าที่ในการถ่ายเทที่ใช้ความระมัดระวังไม่เพียงพอ และปัญหาของความไม่เพียงพอในการตรวจสอบความสมบูรณ์ตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนดของอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการขนส่งถ่ายเท เก็บรักษาน้ำมัน เชื้อเพลิง

<sup>26</sup> เติลนิวัส, หนังสือพิมพ์รายวัน. ฉบับที่ 15498 วันพุธที่ 18 มีนาคม 2525, หน้า 1, 18.

<sup>27</sup> เติลนิวัส, หนังสือพิมพ์รายวัน. ฉบับที่ 15483 วันอังคารที่ 3 มีนาคม 2525, หน้า 1, 16.

<sup>28</sup> สัมภาษณ์ พลสิริ พาณิชย์กุล. อดีตที่ปรึกษากฎหมายสมาคมผู้ค้าก๊าซปิโตรเลียมเหลว และของชมรมผู้ค้าก๊าซ ป.ศ.ท., วันที่ 23 ตุลาคม 2534.



แต่สำหรับในกรณีของก๊าซปิโตรเลียม เหลวมีสภาพและลักษณะของปัญหาที่แตกต่างไปจากกรณีของน้ำมันเชื้อเพลิงไปโดยสิ้นเชิง ที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะว่า

1. สภาพโดยทางกายภาพของก๊าซปิโตรเลียมมีลักษณะที่แตกต่างกับน้ำมันเชื้อเพลิง การควบคุมก๊าซปิโตรเลียม เหลวเพื่อใช้ประโยชน์ต้องควบคุมภายใต้ความดัน ผลที่ตามมาคืออุปกรณ์ต่าง ๆ ทุกชนิดที่ใช้ถึงก๊าซปิโตรเลียม เหลวต้องเป็นอุปกรณ์ที่สามารถทนต่อแรงดันที่ค่อนข้างมาก จึงเป็นสภาพปัญหาหลักและสำคัญสำหรับกรณีของก๊าซปิโตรเลียม เหลว และเนื่องจากโดยสภาพของก๊าซปิโตรเลียม เหลว เป็นการยากมากที่จะทำการควบคุม ดังจะเห็นได้จากการทำก๊าซที่ได้จากการเจาะน้ำมันหรือการกลั่นน้ำมันบางครั้งทั่วไป ก๊าซปิโตรเลียม เหลวที่ไหลออกมาจากถังควบคุมความดันไม่ว่าจะเป็นกรณีการไหลออกมาโดยทางขนถ่ายหรือการไหลออกมา เนื่องจากการรั่วออกมาจากถังในกรณีที่ตั้งชำรุด วิธีการที่จะทำให้ไม่ให้เกิดอันตรายถ้าหากมีการรั่วไหลออกมาได้แก่การทำให้ก๊าซบริเวณนั้นเจือจาง<sup>29</sup> และนอกจากนั้นสภาพปัญหาที่ทำให้แตกต่างไปจากกรณีของน้ำมันเชื้อเพลิง

2. อีกประการหนึ่งก็เพราะว่าสืบเนื่องจากทางผลประการแรกที่ก๊าซปิโตรเลียมจะต้องถูกควบคุมโดยใช้ความดันและอุปกรณ์ต่าง ๆ ต้องทนต่อความดันได้อย่างมีประสิทธิภาพ การนำก๊าซปิโตรเลียมไปใช้ประโยชน์ส่วนใหญ่แล้ว จะใช้เป็นเชื้อเพลิงในการหุงต้มของครัวเรือนต่าง ๆ นอกจากนั้น ก็ยังใช้เป็นเชื้อเพลิงของรถยนต์และเชื้อเพลิงในอุตสาหกรรมต่าง ๆ ทำให้มีการเก็บสำรองก๊าซปิโตรเลียม เหลวกระจายไปอยู่ในพื้นที่ต่าง ๆ ของชุมชนโดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนเมืองเพื่อใช้ประโยชน์ในลักษณะการเป็นเชื้อเพลิงโดยเก็บสำรองไว้จนถึงบรรจุก๊าซปิโตรเลียมที่ต้องทนความดัน นอกจากนั้นในทางการค้า การจำหน่ายก๊าซปิโตรเลียม เหลว หรือก๊าซหุงต้มในปัจจุบัน ก็มีการแข่งขันกระจายไปอยู่ตามชุมชนต่าง ๆ เพื่อคอยให้บริการแก่ผู้ใช้ก๊าซตามครัวเรือนต่าง ๆ ซึ่งตามระบบของการจำหน่าย ร้านจำหน่ายก๊าซนี้จำเป็นต้องมีก๊าซสำรองไว้ให้เพียงพอกับความต้องการของลูกค้า เพื่อให้สามารถบริการแก่ลูกค้าภายใต้สภาวะการแข่งขันกันได้

<sup>29</sup> ชุมพล บุญประยูร. "การปฏิบัติการในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจากก๊าซเชื้อเพลิงของกองบังคับการตำรวจดับเพลิง". ความปลอดภัยในการใช้ก๊าซเชื้อเพลิง. เอกสารประกอบการสัมมนาวิชาการ. กรุงเทพฯ : 2527, หน้า 404.



3. สภาพที่ทำให้ลักษณะปัญหาแตกต่างกันอีกประการหนึ่งก็เพราะว่า ก๊าซปิโตรเลียมเหลวยังเป็นสิ่งใหม่ เพิ่งจะเข้ามาใช้อย่างแพร่หลายเมื่อไม่กี่สิบปีที่ผ่านมาเอง ความต้องการของตลาดต่อผลิตภัณฑ์และอุปกรณ์เกี่ยวกับการใช้ก๊าซหุงต้ม (ก๊าซปิโตรเลียมเหลว) จึงมีมากและไม่เพียงพอต่อความต้องการของตลาด ประกอบกับในช่วงระยะเวลาดังกล่าว บทบัญญัติของกฎหมายที่จะเข้ามาควบคุมในแง่ของมาตรฐานผลิตภัณฑ์ยังไม่สมบูรณ์ จึงทำให้มีการนำเข้าถังบรรจุก๊าซเก่าจากต่างประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งจากประเทศญี่ปุ่น เป็นจำนวนมาก ที่เป็นเช่นนี้เพราะว่าในช่วงเวลาดังกล่าวยังไม่มีการผลิตถังบรรจุก๊าซขึ้นในประเทศไทย และนอกจากนั้น ยังไม่มีหน่วยงานใดมองเห็นสภาพปัญหาที่จะตามมาอันเนื่องมาจากการนำถังบรรจุก๊าซเก่าเข้ามาใช้ จึงทำให้ถังบรรจุก๊าซที่เสื่อมคุณภาพดังกล่าวแพร่กระจายไปยังผู้ใช้ตามครัวเรือนต่าง ๆ อย่างมากมาย

หากจะเปรียบเทียบสภาพปัญหาระหว่างสภาพปัญหาของมาตรการความปลอดภัยของน้ำมันเชื้อเพลิง กับสภาพปัญหาของมาตรการความปลอดภัยของก๊าซปิโตรเลียมเหลวแล้ว โดยเปรียบเทียบจะเห็นได้ว่า กรณีของก๊าซปิโตรเลียมเหลวนี้มีปัญหามากกว่าและส่งผลกระทบกว้างขวางกว่า ทั้งนี้คงจะเห็นได้จากสาเหตุต่าง ๆ ที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น

ในระบบของกระบวนการใช้ก๊าซปิโตรเลียมเหลวปัจจุบันนี้ จะมีบุคคลต่าง ๆ เข้ามาเกี่ยวข้องหลายฝ่ายด้วยกัน แต่โดยสรุปแล้ว จะมีอยู่ 3 ฝ่ายด้วยกัน คือ

1. ผู้นำเข้า ซึ่งได้แก่บริษัทผู้ค้าน้ำมันภายใต้เครื่องหมายการค้าต่าง ๆ รวมทั้งการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย
  2. ผู้จำหน่าย ซึ่งประกอบด้วยผู้ที่รับช่วงต่อจากบริษัทผู้ค้าน้ำมันในการช่วยกระจายการจำหน่ายก๊าซปิโตรเลียมเหลว เช่น ช่วยในการบรรจุก๊าซ ให้บริการในการขนส่ง และนอกจากนั้นยังประกอบด้วยร้านจำหน่ายก๊าซปิโตรเลียมเหลว ซึ่งจะ เป็นผู้จัดจำหน่ายให้กับผู้ใช้ก๊าซตามครัวเรือนต่าง ๆ โดยตรง (และนอกจากนั้นยังรวมถึงสถานบริการด้วย)
  3. ผู้ใช้ก๊าซ ซึ่งส่วนใหญ่แล้วจะเป็นประชาชนตามบ้านเรือนต่าง ๆ ผู้ใช้ก๊าซรายใหญ่ เช่น โรงงานอุตสาหกรรม ห้างอาหาร โรงแรม ฯลฯ
- ในทั้งสามฝ่ายดังกล่าวมาแล้วนี้ ผู้จำหน่ายซึ่งประกอบด้วย ผู้ที่รับช่วงต่อมาจากบริษัทผู้ค้าน้ำมันในการที่ช่วยกระจายการจำหน่ายโดยทำหน้าที่เป็นโรงบรรจุก๊าซย่อย ผู้จำหน่ายซึ่งทำหน้าที่ในการให้บริการขนส่งถึงบรรจุก๊าซจากร้านจำหน่ายต่าง ๆ ไปยังโรงบรรจุ และขนส่งจากโรงบรรจุไปยังร้านค้า และผู้ที่ทำหน้าที่จำหน่ายก๊าซให้กับผู้ใช้ก๊าซตามบ้านเรือนต่าง ๆ โดย-



ตรง บุคคลต่าง ๆ ในฝ่ายที่ 2 ดังที่กล่าวมานี้จะเป็นฝ่ายที่ทำหน้าที่เป็นบันไดหลักของระบบกระบวนการใช้ก๊าซปิโตรเลียมเหลว ทั้งนี้ เพื่อนำก๊าซจากผู้นำเข้าไปจำหน่ายให้กับผู้บริโภคหรือผู้ใช้ก๊าซโดยทั่ว ๆ ไป

ในอดีตที่ผ่านมา นับตั้งแต่เริ่มมีการใช้ก๊าซหุงต้มในประเทศไทยที่เริ่มมีความนิยมใช้ก๊าซหุงต้มในเขตเมือง ก๊าซต่าง ๆ เหล่านั้นถูกนำเข้ามาจากต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากประเทศญี่ปุ่น โดยบรรจุมารวมถึงบรรจุก๊าซขนาดต่าง ๆ และมีเพียงไม่กี่บริษัทที่เป็นผู้นำเข้า แต่ต่อมาเมื่อความต้องการเริ่มเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว เกินกว่าระบบการจำหน่ายเดิมจะให้บริการได้ ระบบการจำหน่ายก็เริ่มมีการปรับระบบการจำหน่ายเสียใหม่ มีผู้นำเข้ามากขึ้น แต่ในแง่ของมาตรฐานความปลอดภัยในด้านต่าง ๆ ยังไม่มีปรากฏออกมาอย่างเป็นรูปเป็นร่างในบทบัญญัติของกฎหมาย และเมื่อมีการใช้ประโยชน์จากก๊าซปิโตรเลียมเหลวมากขึ้น ความต้องการของการตลาดสูงขึ้นตลอดเวลา ระบบการจำหน่ายก็พยายามปรับตัวเพื่อให้ทันและเพียงพอกับความต้องการของการตลาด แต่เมื่อไม่มีมาตรการที่จะควบคุมคุณภาพและคุณสมบัติของผู้ประกอบการจำหน่าย อีกทั้งยังไม่มีการให้ความรู้เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ทราบและเข้าใจถึงอันตราย และมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยเกี่ยวกับก๊าซปิโตรเลียมเหลวให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทราบ จึงทำให้เริ่มมีเหตุการณ์อันตรายที่เกิดจากการใช้ก๊าซหุงต้ม การจำหน่าย การบรรจุ การเก็บรักษา ปรากฏเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ และส่งผลกระทบต่อสังคมอย่างรุนแรง ดังที่ปรากฏตามสื่อมวลชนประเภทต่าง ๆ

ภาพลักษณะของปัญหาเกี่ยวกับระบบของกระบวนการใช้ก๊าซปิโตรเลียมเหลว จนกระทั่งปัจจุบันนี้ พอสรุปได้ดังนี้

1. มีการลักลอบถ่ายเทก๊าซปิโตรเลียมเหลว โดยผู้จำหน่ายซึ่งมีอยู่หลายกรณีด้วยกัน
  - 1.1 เป็นการลักลอบถ่ายเทก๊าซออกจากถังที่บรรจุมารแล้วจากโรงบรรจุ แต่เพื่อต้องการให้ได้กำไรเพิ่มขึ้น จึงถ่ายเทก๊าซบางส่วนออกมา ทำให้น้ำหนักก๊าซไม่สอดคล้องกับราคาที่จัดจำหน่าย
  - 1.2 เป็นการถ่ายเทก๊าซจากถังก๊าซที่ผู้ใช้ก๊าซใช้ไม่ทราบ ทั้งนี้ อาจจะมีสาเหตุมาจากความชำรุดบกพร่องของอุปกรณ์ต่าง ๆ เกี่ยวกับก๊าซหุงต้ม เช่น เตาแก๊ส ถังแก๊ส หัวปรับความดัน สายที่อาจทำให้ก๊าซไหลเวียนไม่สะดวก หรือไหลออกมาน้อยกว่าปกติ ผู้จำหน่ายก๊าซในกรณีที่ เป็นร้านจำหน่ายก๊าซ เห็นว่าอาจจะทำให้ได้กำไรเพิ่มขึ้น จึงลักลอบถ่ายเทก๊าซในลักษณะ



ดังกล่าวออกมาเก็บสะสมไว้เอง ที่เป็นเช่นนี้เพราะในระบบของกระบวนการบรรจุของบริษัทผู้ค้าน้ำมันชนิดต่าง ๆ ต่างไม่มีระบบการคืนส่วนของก๊าซที่ยังตกค้างอยู่ภายในถัง เว้นแต่ในกรณีโรง-  
ก๊าซในบางโรงซึ่งต้องการจะดึงดูดลูกค้าก๊าซมีระบบการหักส่วนของก๊าซที่ตกค้างให้กับร้านจำหน่าย  
ก๊าซ เพื่อเป็นการจูงใจ

1.3 เป็นการลักลอบถ่ายเทเพื่อทำการบรรจุก๊าซลงในถังขนาดเล็กเพื่อจำหน่าย  
เอง ที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะว่า ราคาก๊าซในถังขนาดใหญ่จะมีต้นทุนต่ำกว่าราคาก๊าซต่อหน่วยในก๊าซ  
ขนาดเล็ก และเพื่อความสะดวกในการขนส่ง บรรทุก ที่จะต้องไปบรรทุกในแต่ละเที่ยว การ  
ลักลอบถ่ายก๊าซจะเป็นการสะดวกกว่าที่จะต้องรอการขนส่ง

1.4 นอกจากนั้นในช่วงที่มีการกำหนดราคาก๊าซหุงต้มทำให้ราคาก๊าซหุงต้มกับ  
ราคาก๊าซที่จำหน่ายในสถานบริการแก่รถยนต์ที่ใช้ก๊าซ จึงทำให้เกิดความแตกต่างในด้านราคา  
สถานีจำหน่ายก๊าซจึงลักลอบถ่ายเทก๊าซ เพื่อต้องการให้ก๊าซซึ่งมีราคาต่ำกว่ามากมาย เพื่อให้ได้  
กำไรเพิ่มขึ้น

สาเหตุที่ทำให้มีการลักลอบถ่ายเทก๊าซกันมาก ไม่ว่าจะเป็นลักษณะใดดังที่กล่าวมาแล้ว-  
นั้น เป็นเพราะมีเหตุจูงใจให้มีการลักลอบถ่ายเทก๊าซ คือผลกำไรที่จะได้เพิ่มขึ้นจากการดำเนิน  
การโดยปกติ ซึ่งมีผลตอบแทนน้อยไม่คุ้มทุน

## 2. ก๊าซใช้ถังบรรจุก๊าซชนิดประเภท และขนาด ตามมาตรฐานความปลอดภัย

2.1 มีการนำถังบรรจุก๊าซสำหรับใช้ตามครัวเรือนต่าง ๆ ไปเติมหรือบรรจุก๊าซ  
ตามสถานบริการ ที่เป็นเช่นนี้เพราะผู้ใช้ก๊าซไม่ทราบถึงความปลอดภัยในกระบวนการบรรจุก๊าซว่า  
ในกระบวนการบรรจุจะต้องมีขั้นตอนของการทดสอบความปลอดภัยของถังว่าจะทนต่อความดันของ  
ก๊าซได้หรือไม่ ในบางกรณีเกิดจากความเข้าใจไม่ถูกต้องว่า ในจำนวนถังเท่ากัน สามารถเติม  
ก๊าซที่สถานบริการได้ปริมาณที่มากกว่าซื้อตามร้านจำหน่ายโดยทั่ว ๆ ไป แต่ในบางรายเป็นเพราะ  
สถานะทางเศรษฐกิจที่ไม่อาจจะซื้อก๊าซหุงต้มจากร้านจำหน่ายก๊าซและต้องชำระราคาเป็นเงินสด  
ในจำนวนมาก และนอกจากนั้นในบางรายต้องการที่จะรักษาถังที่ตนเองซื้อมา และอยู่ในสภาพ  
ดีให้อยู่กับตนเองตลอดไป ที่เป็นเช่นนี้เพราะการซื้อก๊าซหุงต้มจากร้านจำหน่ายก๊าซ ถังก๊าซจะ  
หมุนเวียนไปตามเวลา ทำให้ผู้ใช้ก๊าซได้รับถังที่ไม่เป็นที่พอใจของตน แต่ในทางกลับกัน ผู้ใช้  
ก๊าซบางรายมีถังบรรจุก๊าซที่ร้านจำหน่ายก๊าซไม่สามารถรับคืนเพื่อนำไปบรรจุได้ ทั้งนี้เพราะเป็น  
ถังก๊าซที่ไม่มีเครื่องหมายอย่างใด แสดงว่าเป็นของบริษัทผู้ค้าน้ำมันรายย่อย หรือเป็นถังก๊าซที่มี



สภาพเก่า ซึ่งในกรณีดังกล่าวยังมีใช้ตามครัวเรือนต่าง ๆ ก่อนข้างมาก

2.2 มีการนำถังก๊าซหุงต้มที่ใช้ตามครัวเรือนต่าง ๆ ไปใช้เป็นถังก๊าซรถยนต์ สภาพของปัญหาเหล่านี้มีด้วยกันหลายสาเหตุด้วยกัน กล่าวคือ เป็นปัญหาเนื่องจากยังไม่มียกข้อบัญญัติของกฎหมายที่จะเข้ามากำหนดจัดระบบของมาตรฐานความปลอดภัย ในระบบของกระบวนการการใช้ก๊าซรวมถึงปัญหาการบังคับการให้เป็นไปตามบัญญัติของกฎหมาย เป็นปัญหาเนื่องจากการไม่มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนเข้าใจ

### 3. ปัญหาเกี่ยวกับการตรวจสอบสภาพความปลอดภัยของถังบรรจุก๊าซ

3.1 ถังบรรจุก๊าซ เป็นเสมือน เครื่องมือทางการค้าอย่างหนึ่งของบริษัทผู้ค้าน้ำมันในระบบการใช้ก๊าซหุงต้ม ที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะว่า บริษัทผู้ค้าน้ำมันแต่ละบริษัทจะผลิตถังบรรจุก๊าซหุงต้ม ขนาดและประเภทต่าง ๆ ออกมาจำหน่ายแก่ลูกค้าโดยการจำหน่ายที่ผ่านระบบตัวแทนการค้าของบริษัทน้ำมันแต่ละยี่ห้อ ถ้าหากถังบรรจุก๊าซของบริษัทผู้ค้าน้ำมันยี่ห้อใดเป็นที่นิยมหรือคล่องตลาดได้มาก นั่นก็เป็นสัญญาณอย่างหนึ่งว่า ยอดการจำหน่ายก๊าซปิโตรเลียมก็จะสูงตามขึ้นไปด้วย เพราะจะมีลูกค้าซึ่งจะสั่งซื้อก๊าซจากตัวแทนการค้าภายใต้ยี่ห้อแต่ละยี่ห้อ แต่เมื่อสภาพของตลาดมีการแข่งขันกันมากขึ้น ตลาดจำหน่ายก๊าซหุงต้มมีการขยายตัวกว้างขวางรวดเร็ว บริษัทผู้ค้าน้ำมันจึงใช้วิธีการดำเนินการโดยให้มั้ผู้รับช่วงในการบรรจุก๊าซเป็นโรงบรรจุก๊าซขนาดย่อม ขยายไปยังจุดต่าง ๆ ที่มีการแข่งขันกันสูง โดยผู้รับช่วงในการรับบรรจุก๊าซเหล่านี้ รับก๊าซที่จะใช้ในการบรรจุจากบริษัทผู้ค้าน้ำมันโดยที่ผู้รับช่วงในการบรรจุก๊าซดังกล่าวจะได้ผลตอบแทนโดยเกิดจากจำนวนต่อกิโลกรัมที่บรรจุเป็นค่าตอบแทนในการบรรจุ เพราะฉะนั้นถ้าหากมีการบรรจุก๊าซได้ น้ำหนักเป็นจำนวนมาก ก็จะได้ค่าตอบแทนมากขึ้นเป็นเงาตามตัว ผลที่ตามมาก็คือ โรงบรรจุก๊าซขนาดย่อมเหล่านี้ก็จะรับบรรจุก๊าซลงในถังบรรจุก๊าซทุกชนิด ทุกประเภทที่ส่งเข้ามาบรรจุ เพราะต้องการที่จะมียอดการบรรจุสูง ๆ ทั้ง ๆ ที่ตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2529) ซึ่งออกตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 ฯ ข้อ 74(1) แก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวงฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2531) กำหนดให้การบรรจุก๊าซลงในถังก๊าซหุงต้มที่มีเครื่องหมายการค้าของผู้อื่น ต้องได้รับความยินยอม เป็นหนังสือจากเจ้าของเครื่องหมายการค้า นั้น แจ้งไปยังกรมโยธาธิการก็ตาม แต่ในทางปฏิบัตินั้น ไม่ได้มีการปฏิบัติตามอย่างจริงจังจากผู้รับช่วงในการบรรจุ ผลที่ตามมาและส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยเกี่ยวกับถังบรรจุก๊าซหุงต้มก็คือ โอกาสที่ถังบรรจุก๊าซจะได้รับการตรวจสอบสภาพถังบรรจุก๊าซหุงต้มตามระยะเวลาที่กฎหมายกำหนดไว้ จะมีโอกาสได้รับการตรวจสอบน้อยลง และ



การรับบรรจุก๊าซลงในถังบรรจุก๊าซที่มีเครื่องหมายการค้าของผู้อื่นก็เท่ากับเป็นการเปิดโอกาส  
 ให้นำถังบรรจุก๊าซเหล่านั้นได้รับการตรวจสอบสภาพ ที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะว่า ในโรงบรรจุก๊าซขนาด  
 ย่อย ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2529) ซึ่งออกตามความในประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับ  
 ที่ 28 ฯ กำหนดแต่เพียงให้มีอุปกรณ์ ระยะเวลา ลักษณะของอุปกรณ์ที่ใช้ พื้นอาคาร ฯลฯ แต่ไม่ได้  
 กำหนดให้โรงบรรจุย่อยเหล่านี้จะต้องมีระบบการตรวจสอบสภาพของถังบรรจุก่อนและหลังบรรจุ  
 ซึ่งมีสภาพที่แตกต่างกันระหว่างระบบการบรรจุก๊าซของบริษัทน้ำมันที่ดำเนินการเอง กับระบบการ  
 บรรจุของโรงบรรจุก๊าซขนาดย่อย เมื่อเป็นเช่นนี้ ถังบรรจุก๊าซที่ใช้ตามครัวเรือนต่าง ๆ ถ้าหาก  
 ใช้บริการจากร้านจำหน่ายก๊าซที่อยู่ใกล้ถังสถานีบรรจุก๊าซของบริษัทน้ำมันที่ดำเนินการเอง ที่มี  
 ระบบการตรวจสอบสภาพถังก่อนและหลังการบรรจุ ก็จะได้รับถังบรรจุก๊าซที่ผ่านกระบวนการตรวจ  
 สอบแล้ว แต่ถ้าใช้บริการจากร้านจำหน่ายก๊าซที่อยู่ห่างไกลจากสถานีบรรจุก๊าซของบริษัทน้ำมันที่  
 เปิดดำเนินการเอง โอกาสที่จะได้รับถังบรรจุก๊าซที่ยังไม่ผ่านกระบวนการตรวจสอบหลังการบรรจุ  
 ก๊าซมีโอกาสสูง เช่นเดียวกัน และโอกาสที่ถังบรรจุก๊าซซึ่งไม่มีโอกาสได้รับการตรวจสอบสภาพ  
 ความปลอดภัยเลย ตลอดระยะเวลาการใช้งานก็มากขึ้น

### 3.2 ถังบรรจุก๊าซหุงต้ม ซึ่งมีใช้อยู่ในชีวิตประจำวันขณะนี้อยู่ 3 ขนาด ด้วยกัน

คือ

1. ขนาดบรรจุประมาณ 5 กิโลกรัม
2. ขนาดบรรจุไม่เกิน 15 กิโลกรัม
3. ขนาดบรรจุประมาณ 50 กิโลกรัม

ในแต่ละขนาดนั้น เมื่อบรรจุก๊าซเข้าไปแล้ว จะมีน้ำหนักเพิ่มขึ้นอีกประมาณเกือบ ๆ  
 เท่าตัว ประกอบกับลักษณะของถังบรรจุก๊าซโดยทั่ว ๆ ไปแล้วมีลักษณะเป็นรูปทรงกระบอก และมี  
 วาวล์เป็นแผ่นเหล็กครอบอยู่ ลักษณะดังกล่าวไม่ได้ออกแบบมาให้เหมาะกับการจับ หยิบ ยกถึง  
 เคลื่อนย้าย ดังนั้น การเคลื่อนย้ายถังจึงไม่สะดวกที่จะหยิบยกอย่างระมัดระวัง โดยเฉพาะ  
 อย่างยิ่ง ผู้ที่ทำหน้าที่ในการขนย้ายถังบรรจุก๊าซเหล่านี้ ส่วนใหญ่แล้วจะเป็นลูกจ้างที่ร้านจำหน่าย  
 ก๊าซ โรงบรรจุก๊าซจ้างให้มาทำหน้าที่ขนส่งก๊าซไปยังลูกค้า ดังนั้นความระมัดระวังในการขนย้าย  
 จึงแทบจะไม่มีในทางปฏิบัติ แต่กลับเห็นสภาพของการเหวี่ยง โยน กระแทก ตะแคง แล้วถ่วง  
 ฯลฯ นอกจากนั้น ประกอบกับปริมาณการขายก๊าซหุงต้มของร้านจำหน่ายก๊าซโดยเฉลี่ยแล้วจะอยู่ใน  
 ช่วง 80-100 ถัง สำหรับร้านจำหน่ายก๊าซขนาดกลางซึ่งมีอยู่ค่อนข้างมาก ในบางกรณีโดยเฉลี่ย



แล้วจะอยู่ในช่วง 150 - 200 ตัง ซึ่งเป็นร้านจำหน่ายก๊าซขนาดใหญ่ สำหรับร้านจำหน่ายก๊าซขนาดเล็ก จะอยู่ในช่วง 10 - 30 ตัง โดยเฉลี่ย แต่ทั้งนี้และทั้งนั้น จำนวนการจำหน่ายในแต่ละวันอาจจะมีการเปลี่ยนแปลงได้ตามฤดูกาล เทศกาลสำคัญ ๆ ต่าง ๆ การที่ร้านจำหน่ายก๊าซมีปริมาณการจำหน่ายสูงขึ้น ทำให้การขนส่งของลูกค้าต้องรับภาระมากขึ้น มีความล่าช้าในการขนส่ง จึงทำให้การขนส่งถึงบรรจุก๊าซไม่ได้ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่กำหนดวิธีการเกี่ยวกับมาตรการความปลอดภัยเอาไว้ เช่น การห้ามโยน ห้ามกลิ้ง ห้ามกระทบถึงบรรจุก๊าซ การกระชากถังกล้าว เป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้ถังบรรจุก๊าซมีรอยร้าว รอยบุบได้ และเมื่อถังบรรจุก๊าซเหล่านี้เข้ามาสู่ระบบการบรรจุที่ไม่ผ่านกระบวนการทดสอบดังที่ได้ชี้ให้เห็นปัญหามาแล้วในข้อ 3.2 ก็จะทำให้ถังบรรจุก๊าซหุงต้มไม่มีความปลอดภัยมากขึ้น

#### 4. ปัญหาถังบรรจุก๊าซนอกระบบ

โดยปกติ ถังบรรจุก๊าซหุงต้มที่บริษัทน้ำมันต่าง ๆ จำหน่ายเข้าสู่ระบบกระบวนการใช้ก๊าซหุงต้ม จะหมุนเวียนอยู่ในครัวเรือนต่าง ๆ โดยผ่านร้านจำหน่ายก๊าซ และจะหมุนเวียนเข้าสู่ระบบการตรวจสอบสภาพของบริษัทน้ำมันแต่ละบริษัท ต่อมาเมื่อความต้องการใช้ก๊าซหุงต้มมากขึ้น ระบบการบรรจุก๊าซในแบบเดิมที่บริษัทน้ำมันดำเนินการเองจึงไม่เพียงพอกับความต้องการของตลาด จึงเปิดโอกาสให้มีโรงบรรจุย่อย ซึ่งบริษัทผู้ค้าน้ำมันบางบริษัทให้เอกชนดำเนินการบรรจุได้ โดยอยู่ในรูปของโรงบรรจุย่อย ในขณะเดียวกัน ก็มีผู้ดำเนินการบรรจุก๊าซหุงต้มที่ไม่ได้มีการขออนุญาตในลักษณะโรงบรรจุก๊าซรายย่อย เพียงแต่ไม่มีการขออนุญาตจากกรมโยธาธิการ เข้ามาแข่งขัน ในกรณีของบริษัทน้ำมันรายใหญ่ จึงเป็นที่จะต้องมีถังบรรจุก๊าซของตนเองเป็นจำนวนมาก ในขณะเดียวกัน ก็เป็นภาระหน้าที่ของบริษัทผู้ค้าน้ำมันที่จะต้องทำการตรวจสอบถังบรรจุก๊าซ ในขณะที่โรงบรรจุย่อยไม่จำเป็นต้องจัดหาถังของตนเอง ทั้งนี้เพราะในกรณีโรงบรรจุรายที่ขอด้วยกฎหมาย ในฐานะโรงบรรจุย่อยที่รับช่วงต่อมานั้น ก็ต้องบรรจุก๊าซให้กับบริษัทผู้ค้าน้ำมันตามสัญญาผูกพันที่ทำกันขึ้น แต่ในขณะเดียวกัน โรงบรรจุก๊าซนอกระบบก็ไม่จำเป็นต้องจัดหาถังของตนเองเป็นจำนวนมากมาย จึงทำให้มีการนำถังเข้า

5. ปัญหาของการให้บริการของบริษัทผู้ค้าน้ำมันซึ่งทำหน้าที่ในการบรรจุก๊าซลงถังบรรจุก๊าซ

เนื่องจากความนิยมในการใช้ก๊าซหุงต้มมีสูงเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว กภาวะการแข่งขันกันในด้านการตลาดมีสูง บริษัทผู้ค้าน้ำมันต่างเร่งเพิ่มร้านจำหน่ายก๊าซ ซึ่งทำหน้าที่เป็น



ตัวแทนร้านค้าให้บริษัทผู้ค้าน้ำมัน แต่วิธีการในการให้บริการของบริษัทผู้ค้าน้ำมัน กับตัวแทนร้านค้าส่งของตน ในแต่ละบริษัทไม่เหมือนกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในขบวนการรับสินค้า (ก๊าซที่บรรจุลงในถัง) แตกต่างกันในบางบริษัทมีบริการจัดส่งสินค้าให้กับตัวแทนค้าต่างของตน ถึงสถานที่ประกอบการของตัวแทนค้าย่อย บางบริษัทปล่อยให้ เป็นภาระของตัวแทนค้าต่าง ต้องจัดการเอง เสียทั้งหมดโดยบริษัทผู้ค้าน้ำมันจะกำหนดที่เป็นเพียงผู้บรรจุก๊าซลงในถังเท่านั้น ระบบการให้บริการในบางร้านนี้ เป็นระบบที่ทำให้ปัญหาเรื่องความปลอดภัยในการขนส่ง การเก็บรักษามีมากขึ้น เพราะขาดการควบคุมจากบริษัทผู้ค้าน้ำมัน ในแง่ของปริมาณการเก็บ สถานที่กำหนดไว้ในบทบัญญัติของกฎหมาย การขนส่งโดยเฉพาะอย่างยิ่งรถที่ใช้ในการขนส่งจะมีเพิ่มมากขึ้น เพราะร้านจำหน่ายก๊าซแต่ละร้านต่างต้องมีภาระที่จะต้องทำการขนส่งเอง มาตรฐานความปลอดภัยของรถที่ใช้ในการขนส่งจะไม่มีมาตรฐานความปลอดภัยในระหว่างการขนส่งจะขึ้นอยู่กับคุณสมบัติของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกของแต่ละร้าน การเพิ่มขึ้นของปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้ ถ้าหากกันเป็นการเพิ่มโอกาสให้มีอันตรายเกิดขึ้นไปในขณะเดียวกัน

6. ปัญหาเกี่ยวกับอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการใช้ก๊าซหุงต้มตามครัวเรือน เช่น หัวปรับความดัน สายยางท่อก๊าซ เตาก๊าซ อุปกรณ์ต่าง ๆ เหล่านี้เป็นสิ่งที่จะต้องนำมาใช้ประกอบกัน จึงจะสามารถนำก๊าซที่บรรจุอยู่ในถังออกมาใช้ประโยชน์ได้ แต่เนื่องจากอุปกรณ์ต่าง ๆ เหล่านี้อยู่นอกเหนืออำนาจหน้าที่การควบคุมดูแลของกรมโยธาธิการ อุปกรณ์ต่าง ๆ เหล่านี้จึงขาดมาตรฐานกลางที่จะเป็นตัวควบคุมหรือกำหนดคุณภาพให้ผู้ผลิตจะต้องทำตาม และเมื่อความต้องการที่จะใช้ก๊าซหุงต้มมีความนิยมสูงขึ้น อุปกรณ์ต่าง ๆ เหล่านี้จึงเป็นที่ต้องการของตลาดเพิ่มขึ้นเป็นเงาตามตัว แต่เนื่องจากมีผู้ผลิตหลายราย ผู้ผลิตจึงจำเป็นต้องลดต้นทุนในการผลิตเพื่อให้สามารถแข่งขันในตลาดได้ มาตรฐานของคุณภาพจึงลดตามลงมาด้วย

7. นอกจากปัญหาในทางด้านผู้ประกอบการ และผู้อื่นที่เกี่ยวข้องแล้ว ในแง่ของผู้ใช้ก๊าซโดยเฉพาะอย่างยิ่งประชาชนโดยทั่ว ๆ ไป ยังไม่ทราบถึงวิธีการในการใช้ก๊าซโดยปลอดภัย และยังไม่ค่อยจะตระหนักถึงความปลอดภัยมากนัก ในการประชาสัมพันธ์ทางสื่อมวลชนต่าง ๆ ในส่วนที่เกี่ยวกับการใช้ก๊าซหุงต้มนั้น ส่วนใหญ่จะเป็นการโฆษณาประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมการขาย เพื่อวัตถุประสงค์ในการเพิ่มยอดสินค้ามากกว่าการทำให้ประชาชนทราบวิธีการที่ถูกต้องและภาระ



หนัก เรื่องความปลอดภัย<sup>30</sup>

สำหรับในกรณีของน้ำมัน เชื้อเพลิง ในปัญหาเกี่ยวกับมาตรการความปลอดภัย เมื่อเปรียบเทียบเหตุการณ์เกี่ยวกับอันตรายต่าง ๆ ที่ปรากฏออกมาจะมีกรณี ปัญหาน้อยกว่ากรณีของก๊าซปิโตรเลียมเหลว

ปัญหาต่าง ๆ ดังที่กล่าวมา ถ้าพิจารณาจากบทบัญญัติของกฎหมายไม่ว่าจะเป็นในกรณีของน้ำมัน เชื้อเพลิง หรือในกรณีของก๊าซปิโตรเลียมเหลว จะเห็นได้ว่ามีบทบัญญัติของกฎหมายค่อนข้างจะครอบคลุมและมีเกณฑ์อยู่ในระดับหนึ่ง แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับกระบวนการในการใช้ก๊าซปิโตรเลียมเหลว หรือน้ำมัน เชื้อเพลิงตามที่ปรากฏให้เห็นตามสื่อมวลชนต่าง ๆ แล้ว แต่ไม่ได้เป็นปัญหาว่าไม่มีบทบัญญัติกำหนดความปลอดภัยในเรื่องนั้น ๆ ไว้ เป็นเพียงแต่การบังคับใช้กฎหมายหรือการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย ยังไม่สามารถทำได้เต็มที่ ที่เป็นเช่นนี้ เหตุผลประการหนึ่ง แต่มิได้ เป็นเหตุผลหลักก็ปัญหาเรื่องบุคลากรหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐ ที่มีจำนวนไม่สอดคล้องกับสภาพของงาน และโดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีของงานการตรวจสอบให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนดเกี่ยวกับอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ ภาชนะ กระบวนการ และเงื่อนไขอื่น ๆ ตามกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้น้ำมัน เชื้อเพลิง และกระบวนการใช้ก๊าซปิโตรเลียมเหลว ซึ่งมีจำนวนผู้ประกอบการและผู้ใช้เพิ่มมากขึ้น หน่วยงานของรัฐและมิตศักยภาพที่ไม่สอดคล้อง เหมาะสมกับสภาพของงาน ดังจะเห็นได้จากจำนวนบุคลากรของกองควบคุมน้ำมัน เชื้อเพลิงและก๊าซ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ฝ่ายปฏิบัติการที่จะต้องนำไปทำการตรวจสอบสภาพของสถานบริการ สถานที่บรรจุก๊าซ ร้านจำหน่ายมีจำนวนเพียง 163 คน เมื่อเปรียบเทียบกับสถานบริการ สถานที่บรรจุก๊าซ ร้านจำหน่ายก๊าซซึ่งมีจำนวนรวมทั้งสิ้น 2,389 แห่ง (เฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีปัญหาเกี่ยวกับความปลอดภัยในกระบวนการใช้ก๊าซปิโตรเลียมเหลวและน้ำมัน เชื้อเพลิงย่อย) นอกจากนั้นยังมีปัญหาในแง่ของความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานของรัฐซึ่งมีหน้าที่เกี่ยวกับระบบความปลอดภัยและมาตรฐานของผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ ที่จะนำมาใช้ในกระบวนการใช้ก๊าซปิโตรเลียมเหลว และน้ำมัน เชื้อเพลิงที่ยังไม่ เป็นระบบอย่างเพียงพอ เพราะหน่วยงานแต่ละหน่วยงานจะแบ่งหน้าที่กันทำตามที่กฎหมายกำหนดไว้ แต่ในกรณีที่จะ เชื่อมโยงกัน เป็นระบบและสอดคล้อง

<sup>30</sup> สัมภาษณ์ พลิสฐ พานิชยกุล, อดีตที่ปรึกษากฎหมายของสมาคมผู้ค้าก๊าซปิโตรเลียมเหลวและของขมรมผู้ค้าก๊าซ ป.ศ.ท., วันที่ 23 ตุลาคม 2534.



รับกันทั้งในแง่ของขั้นตอนและวิธีการในทางปฏิบัติ ซึ่งเป็นหัวใจของการบริหารจัดการเกี่ยวกับระบบการป้องกันภัย ยังไม่มีการปรับปรุงหน่วยงานของรัฐเพื่อปรับปรุงระบบการบริหาร การจัดการดังกล่าว และในประการสุดท้ายในแง่ของศักยภาพของบุคลากรในระดับผู้เชี่ยวชาญ ตลอดจนอุปกรณ์เครื่องมือต่าง ๆ ที่จะใช้ในการแก้ไขขณะที่เกิดอันตรายขึ้น ดังเช่นกรณีของ เรือบรรทุกก๊าซลมน บริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา และมีก๊าซรั่วออกมา ก็ต้องปล่อยให้ก๊าซรั่วออกมาจนหมด



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย