

กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง การเก็บรักษา  
และการบรรจุก๊าซปิโตรเลียมเหลว และน้ำมันเชื้อเพลิง

ก่อนที่จะทำการศึกษาถึงตัวบทกฎหมายที่ว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง การเก็บรักษา และการบรรจุก๊าซปิโตรเลียมเหลว และน้ำมันเชื้อเพลิงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องทำความเข้าใจเกี่ยวกับลำดับกระบวนการของก๊าซปิโตรเลียมเหลว และน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้จำหน่ายซึ่งได้แก่บริษัทน้ำมันต่าง ๆ จนไปถึงผู้บริโภคที่ถือว่าเป็นผู้เกี่ยวข้องอยู่กับการปิโตรเลียมและน้ำมันเชื้อเพลิงท้ายสุด ซึ่งในกรณีของผู้บริโภคนั้น มีอยู่หลากหลาย ทั้งนี้แล้วแต่กิจกรรมที่ผู้บริโภคประกอบการอยู่ว่าเป็นกิจกรรมชนิดไหน ซึ่งจะไปสู่ประเด็นปัญหาในเรื่องปริมาณ การจัดเก็บ วิธีการ ตลอดจนเครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ ที่กฎหมายบัญญัติไว้มากมายหลายประการ

ในบทที่ 1 ได้ชี้ให้เห็นถึงประโยชน์นานาประการของน้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียมเหลว ซึ่งในที่สุดแล้วก็ขึ้นอยู่กับว่าจะนำก๊าซปิโตรเลียมเหลวและน้ำมันเชื้อเพลิงไปใช้ประโยชน์อย่างไร ดังเช่นในกรณีของน้ำมันเชื้อเพลิง (ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พุทธศักราช 2474)\* ซึ่งมีอยู่หลายประการด้วยกัน เช่นอาจจะนำไปใช้ เช่น เชื้อเพลิงในรถยนต์ หรือ เครื่องจักรของโรงงาน ซึ่งอาจจะใช้น้ำมันเบนซิน หรือน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว ใช้ในเครื่องยนต์ของเครื่องบิน เช่นในกรณีของน้ำมันก๊าด นอกจากจะใช้เป็นเชื้อเพลิงแล้ว ยังอาจใช้เป็นส่วนผสมหรือเป็นตัวทำละลายละลาย เช่น ในกรณีของเมทิลแอลกอฮอล์ (Methyl Alcohol) น้ำมันสน (Turpentinae) เป็นต้น

\* พระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พุทธศักราช 2474. มาตรา 3  
ในพระราชบัญญัตินี้...

"น้ำมันเชื้อเพลิง" รวมความถึง ของเหลวทั้งปวงที่เรียกกันว่า ร้อยคออยล์ เกรโธซิน (น้ำมันก๊าด) ปาราฟิน เบโตรเลียม กวาโซลิน เบนโซล เบนโซลิน เบนอาซิน นัฟธา และสิ่งอื่น ๆ ตามที่เสนาบดีจะได้ประกาศเพิ่มเติมภายหลังว่าเป็นน้ำมันเชื้อเพลิง ไม่ว่าเกิดโดยธรรมชาติ หรือทำขึ้นจากสิ่งนั้น ๆ อีกต่อหนึ่ง



ในกรณีของก๊าซปิโตรเลียมเหลว ส่วนใหญ่แล้วมักจะนำไปใช้ เป็น เชื้อเพลิง ทำในรูปที่  
ให้พลังงานกล เช่นในกรณีของเชื้อเพลิงของเครื่องยนต์ และในรูปของพลังงานความร้อน เช่น  
ในกรณีของการหุงต้มตามบ้านเรือนต่าง ๆ ในกรณีของการใช้ต้มน้ำเพื่อหมูนเทอร์บาย (กังหัน)  
ของโรงไฟฟ้าบางปะกง หรือใช้ในของกระบวนการผลิตปูนซีเมนต์ และในกระบวนการเผา  
กระเบื้องเซรามิกต่าง ๆ ในกระบวนการที่จะนำก๊าซปิโตรเลียมเหลว หรือน้ำมันเชื้อเพลิงไปใช้  
ประโยชน์ในด้านต่าง ๆ นั้น มีขั้นตอนที่สำคัญ ๆ พอสรุปจัดเป็นระบบได้ 3 ประการด้วยกัน คือ

1. ขั้นตอนของการเก็บรักษา
2. ขั้นตอนของการบรรจุ
3. ขั้นตอนของการขนส่ง

ทั้ง 3 ขั้นตอนดังที่กล่าวมานี้ มีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด และเป็นปัจจัย  
หลักที่สำคัญที่สุดประการหนึ่งของความปลอดภัยจากอันตรายของน้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซปิโตร-  
เลียมเหลวที่เป็นวัตถุอันตรายโดยสภาพ ดังมีรายละเอียดความสัมพันธ์ดังต่อไปนี้

#### 1. การเก็บรักษา

จากวิกฤตการณ์น้ำมัน 2 ครั้ง ทำให้ผู้ใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงจำเป็นต้องทำการกักตุน-  
น้ำมันเชื้อเพลิงเอาไว้ใช้ในกิจการของตนเอง เพื่อให้ธุรกิจของตนดำเนินการต่อไปได้โดยไม่หยุด  
ชะงัก

ในพื้นที่หรือกิจการที่อยู่ห่างไกล และเป็นการไม่สะดวกในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง  
หรือก๊าซปิโตรเลียมเหลว ความจำเป็นในการกักเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียมเหลวไว้  
ในปริมาณมากพอสมควร เพื่อไม่ให้ต้องทำการขนส่งบ่อย ๆ ซึ่งจะนำไปสู่ต้นทุนของสินค้าที่สูงขึ้น  
เพราะต้นทุนในการผลิตจะสูงขึ้นตามค่าขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง

หรือในกรณีที่จำเป็นต้องมีน้ำมันเชื้อเพลิง หรือก๊าซปิโตรเลียมเหลวสำรองไว้ให้  
เพียงพอกับความต้องการอย่างไม่ขาดช่วง ดังเช่นกรณีของคลังจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงหรือคลัง  
จำหน่ายก๊าซปิโตรเลียม

เหตุผลและความจำเป็นต่าง ๆ ดังที่กล่าวมาเหล่านี้จึงทำให้ต้องมีการเก็บสำรอง  
น้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียมเหลวเอาไว้ ซึ่งตามกระบวนการในการนำก๊าซปิโตรเลียม-  
เหลว หรือน้ำมันเชื้อเพลิงไปใช้นั้นจะมีผู้ที่ทำการเก็บสำรองน้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียม  
เหลว ดังนี้ ได้แก่



คลังเก็บน้ำมัน เชื้อเพลิงหรือคลังเก็บก๊าซปิโตรเลียมเหลว ของบริษัทน้ำมันต่าง ๆ ซึ่งเป็นผู้นำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง หรือก๊าซปิโตรเลียมเหลว หรือเป็นบริษัทผู้ผลิต (กลั่น) น้ำมันซึ่งอาจจะแบ่งเป็นคลังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิง หรือก๊าซปิโตรเลียมเหลวขนาดใหญ่ ซึ่งส่วนใหญ่แล้วจะเป็นคลังเก็บที่ทำการเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงหรือก๊าซปิโตรเลียมจากการผลิตหรือจากการนำเข้า

และคลังเก็บน้ำมัน เชื้อเพลิงหรือก๊าซปิโตรเลียมเหลวในภูมิภาคต่าง ๆ เช่นคลังเก็บน้ำมัน เชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียมเหลวของการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยที่จังหวัดลำปาง จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดสงขลา ฯลฯ

ผู้จำหน่ายปลีกน้ำมัน เชื้อเพลิงหรือก๊าซปิโตรเลียมเหลว ซึ่งอาจแบ่งพิจารณาได้ดังนี้

กรณีน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งได้แก่

ก. สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง หรือที่เรียกกันโดยทั่วไปว่าปั้มน้ำมัน สถานีเช่นนี้จะเก็บสำรองน้ำมันเชื้อเพลิงเอาไว้เพื่อจำหน่ายแก่ผู้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงโดยทั่ว ๆ ไป

ข. สถานที่จำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงขนาดเล็ก หรือที่เรียกกันว่า "ปั้มหลอด" หรือปั้มหลอดแก้ว" สถานที่จำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงขนาดเล็กนี้ปัจจุบันเป็นที่นิยมแพร่หลายในพื้นที่ซึ่งอยู่ห่างไกลจากความเจริญของเมือง เช่น การอยู่ในบริเวณหมู่บ้าน

ค. ผู้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงรายใหญ่ เช่น โรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ

กรณีก๊าซปิโตรเลียมเหลว ซึ่งได้แก่

ก. สถานีบริการ หรือที่เรียกกันทั่ว ๆ ไปว่า "ปั้มก๊าซ" ซึ่งจะทำหน้าที่จำหน่ายก๊าซปิโตรเลียมเหลวให้กับยานพาหนะชนิดที่ใช้ก๊าซปิโตรเลียมเหลวเป็นเชื้อเพลิง

ข. คลังบรรจุย่อย หรือที่เรียกกันในธุรกิจการจำหน่ายก๊าซปิโตรเลียมเหลวว่า "โรงบรรจุย่อย" คลังบรรจุย่อยหรือโรงบรรจุย่อยนี้จะทำหน้าที่บรรจุก๊าซจากคลังที่ตนเองอยู่ลงในถังก๊าซหุงต้มขนาดต่าง ๆ เพื่อจำหน่ายให้กับร้านจำหน่ายก๊าซต่อไป

ค. ร้านจำหน่ายก๊าซ ส่วนใหญ่แล้วจะเป็นตัวแทนจำหน่ายก๊าซปิโตรเลียมเหลวภายใต้เครื่องหมายการค้าต่าง ๆ และนอกจากนั้นในความเป็นจริง ร้านจำหน่ายก๊าซอาจจะไม่ได้เป็นร้านจำหน่ายก๊าซโดยเฉพาะ แต่เป็นร้านจำหน่ายสินค้าหรือบริการอย่างอื่น เช่น ร้านขายของชำ ร้านบริการรับซ่อมเครื่องไฟฟ้า แล้วมีถังก๊าซหุงต้ม (ก๊าซปิโตรเลียมเหลว) วางจำหน่าย



และให้บริการด้วย\*\*

ง. ผู้ใช้ก๊าซรายใหญ่ เช่นโรงงานทำขนม โรงงานอุตสาหกรรม โรงแรม  
ขนาดใหญ่\*\* เป็นต้น

จ. ผู้ใช้ก๊าซทั่ว ๆ ไป เช่น ตามบ้านเรือนทั่ว ๆ ไป

## 2. การบรรจุ

ส่วนหนึ่งของกระบวนการในการนำน้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียมเหลวไปใช้ประโยชน์โดยเฉพาะอย่างยิ่งในขั้นตอนการเก็บรักษาตั้งที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น จะเห็นได้ว่ามีผู้ทำการเก็บสำรองน้ำมันเชื้อเพลิงหรือก๊าซปิโตรเลียมเหลวหลาย ๆ ฝ่ายในระดับปริมาณต่าง ๆ กัน ไม่ว่าจะเป็นคลังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงหรือคลังเก็บก๊าซปิโตรเลียมเหลวขนาดเล็ก หรือขนาดใหญ่ บัมก๊าซ บัมน้ำมัน บัมหลอดแล้ว โรงบรรจุย่อย ร้านจำหน่ายก๊าซ รวมตลอดถึงผู้ใช้ก๊าซหรือน้ำมันเชื้อเพลิงขนาดใหญ่ บุคคลต่าง ๆ เหล่านี้จะต้องมีภาชนะขนาดต่าง ๆ ในการเก็บสำรองน้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซ

ในกระบวนการนำน้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียมเหลวไปใช้ประโยชน์ในการเก็บสำรองน้ำมันเชื้อเพลิงหรือก๊าซปิโตรเลียมเหลวไว้ในภาชนะที่ใช้บรรจุ จะต้องผ่านกระบวนการในการบรรจุจากที่บริเวณ หรือภาชนะหนึ่งไปสู่ที่บริเวณ หรือภาชนะอีกแห่งหนึ่ง และด้วยเหตุที่น้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียมเหลวต่างมีคุณสมบัติที่ไวไฟ และยิ่งไปกว่านั้น ในกรณีของก๊าซปิโตรเลียมเหลว การจะเก็บไว้ในภาชนะชนิดใด ๆ นั้น ต้องอาศัยความดันอัดให้ก๊าซปิโตรเลียมเหลวกลายเป็นของเหลว (liquid) เพื่อสะดวกในการจัดเก็บ กระบวนการของการบรรจุจึงเป็นกระบวนการที่สำคัญอีกกระบวนการหนึ่ง ที่จำเป็นจะต้องจัดระบบ ตลอดจนเครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ ให้มีความปลอดภัย เพื่อไม่ให้ น้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียมเหลวรั่วไหลออกมานอกภาชนะที่จะทำการควบคุมและป้องกันไม่ให้เกิดภัยอันตราย โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากเพลิงไหม้ ดังที่เคยปรากฏเป็นกรณีตัวอย่าง ทั้งในกรณีของน้ำมันเชื้อเพลิง และก๊าซปิโตรเลียมเหลวมาแล้ว

---

\*\* สัมภาษณ์ โพลีรัฐ พาณิชยกุล, อดีตที่ปรึกษากฎหมายของสมาคมผู้ค้าก๊าซปิโตรเลียมเหลว และของชมรมผู้ค้าก๊าซ ป.ต.ท., 23 ตุลาคม 2534.

\*\*\* อ่างแล้ว



### การขนส่ง

ในปัจจุบัน การขนส่งน้ำมัน เชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียม เหลวจากแหล่ง เก็บสำรองไปสู่อีกแห่งหนึ่ง มีอยู่หลายวิธีในแง่กันวิธี มีข้อดีและข้อจำกัดที่แตกต่างกันออกไป

การขนส่งน้ำมัน เชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียม เหลวในปัจจุบันนี้อาจจะกล่าวได้ว่า มีอยู่ 3 ทางด้วยกัน คือ

- ก. การขนส่งโดยทางเรือ
- ข. การขนส่งโดยทางรถไฟ และรถยนต์บรรทุก
- ค. การขนส่งโดยทางท่อขนส่ง (pipeline)

สำหรับในการศึกษาครั้งนี้ จะทำการศึกษา เฉพาะในส่วนของการขนส่งโดยทาง เรือ และการขนส่งโดยทางรถไฟ และรถยนต์บรรทุกเท่านั้น

#### ก. การขนส่งโดยทางเรือ

ในการขนส่งโดยทาง เรือ ทั้งในกรณีของ เรือบรรทุกน้ำมัน เชื้อเพลิงและ เรือบรรทุกก๊าซปิโตรเลียม เหลว ส่วนใหญ่แล้วจะเป็นการบรรทุกน้ำมัน เชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียม-เหลวจากประเทศผู้ค้าน้ำมัน เพื่อนำเข้ามาเก็บสำรองไว้ในคลังเก็บน้ำมันของบริษัทผู้ค้าน้ำมันต่าง ๆ ต่อจากนั้นก็กระจายไปยังจุดต่าง ๆ ของประเทศ ทั้งทางเรือ ทางรถยนต์ ทางรถไฟ และในปัจจุบันยังเริ่มต้นมีการใช้การขนส่งทางท่อขนส่ง (pipeline) ไปในบางพื้นที่ด้วย

#### ข. การขนส่งโดยทางรถไฟและรถยนต์บรรทุก

ดังที่ได้ชี้ให้เห็นข้างต้น ๆ ในส่วนที่ว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมัน เชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียม เหลว นั้นแล้วว่ามีบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอยู่กับกระบวนการในการใช้ประโยชน์จากน้ำมัน เชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียม เหลวหลายกลุ่มด้วยกัน บุคคลในกลุ่มต่าง ๆ เหล่านี้มีความจำเป็นต้องมีน้ำมัน เชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียม เหลวสำรองไว้เพื่อกิจการของตน ไม่ว่าจะเพื่อจำหน่ายหรือเพื่อใช้ประโยชน์ก็ตาม แต่เนื่องจากระบบการขนส่งสินค้าเกือบทั้งหมดเป็นการเริ่มต้นจากส่วนกลาง ทั้งนี้เพราะมีการรวมศูนย์การบริหาร การจัดการ เอาไว้ที่ส่วนกลาง ต่อจากนั้นจึงจะกระจายไปยังภูมิภาคต่าง ๆ การกระจายน้ำมัน เชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียม เหลวจากส่วนกลางไปสู่พื้นที่ต่าง ๆ ของประเทศ ทำได้โดยอาศัยทางรถไฟ และทางรถยนต์ เป็นหลัก ซึ่งส่วนใหญ่การขนส่งน้ำมัน เชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียม เหลวโดยทางรถไฟนั้นมักจะ เป็นการขนส่งจากคลังสำรองในส่วนกลางกระจายไปยังคลังเก็บสำรองในภูมิภาคต่าง ๆ เท่านั้น นอกจากนั้น



แล้วมักจะอาศัยการขนส่งโดยทางรถยนต์บรรทุก

ค. การขนส่งโดยท่อขนส่ง (pipeline)

สำหรับการขนส่งโดยทางท่อขนส่ง (pipeline) ในประเทศไทยยังไม่มี การใช้อย่างแพร่หลายเหมือนกับต่างประเทศ แต่ภายหลังจากที่มีการค้นพบก๊าซธรรมชาติในอ่าว- ไทยและมีการพัฒนาขึ้นมาใช้ประโยชน์ การขนส่งโดยทางท่อขนส่งก็มีความสำคัญขึ้น เป็นลำดับ

พัฒนาการของกฎหมาย

กฎหมาย เป็นกลไกของรัฐประการหนึ่ง ที่รัฐสร้างขึ้นเพื่อให้บรรลุถึงนโยบายของรัฐ อีกนัยหนึ่งนั้น กฎหมาย เปรียบ เสมือนกรอบของนโยบาย

ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยในหมวดที่ว่าด้วยแนวนโยบายแห่งรัฐ<sup>1</sup> กำหนด ให้เป็นหน้าที่ของรัฐในการที่จะต้องดูแลในเรื่องความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน รวม ตลอดทั้งความปลอดภัยในการดำเนินชีวิตโดยปกติสุข

ในสภาพของสังคม เมือง ซึ่งเปลี่ยนแปลงไปจากสังคมในอดีตอย่างสิ้นเชิง และ รวดเร็ว มีการนำเอาเทคโนโลยีใหม่ ๆ เข้ามาใช้กับชีวิตประจำวันมากขึ้น ความรวดเร็วสะดวก สบายมีมากขึ้น แต่ในท่ามกลางการเปลี่ยนแปลงภายใต้เงื่อนไขที่มีการนำเอาเทคโนโลยี และ อุปกรณ์เครื่องใช้ในชีวิตประจำวันที่ทันสมัยดังกล่าว มาใช้ในชีวิตประจำวัน ก็มีอันตรายปรากฏให้ เห็นอยู่เสมอ ๆ อันตรายเหล่านี้มักจะมีเกิดขึ้นจากกระบวนการในการใช้ประโยชน์ การเก็บรักษา และการเคลื่อนย้าย (ขนส่ง) วัสดุอุปกรณ์ที่นำมาใช้ในชีวิตประจำวันแทบทั้งสิ้น ซึ่งจะมีลักษณะที่ ตรงกันข้ามไปจากสภาพสังคมในอดีต ที่อันตรายต่าง ๆ มักจะมีที่มาจากธรรมชาติเสียมากกว่า เช่น ภัยจากน้ำท่วม ภัยจากแผ่นดินไหว ลมพายุ โรคระบาด ฯลฯ แทนที่จะเป็นอันตราย อันเกิดมาจากเทคโนโลยี เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องทุ่นแรง

<sup>1</sup> รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2534 หมวด 5 แนวนโยบายแห่งรัฐ มาตรา 62 บัญญัติว่า "รัฐต้องดูแลให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย และรักษาความสงบเรียบร้อย เพื่อให้ ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน และในการดำเนินชีวิตโดยปกติสุข".



เมื่อสภาพความเป็นอยู่ในสังคมของมนุษย์เปลี่ยนแปลงไป เช่นนี้ ความจำเป็นที่จะต้องระมัดระวัง หรือคำนึงถึงภัยอันตรายต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น จึงเป็นสิ่งที่จำเป็นต้องมีความคู่ไปกับความทันสมัยของเทคโนโลยีสมัยใหม่ ซึ่งถูกนำเข้ามาใช้ในสังคม

ก๊าซปิโตรเลียมเหลว น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งมีอยู่ตามธรรมชาติ ได้ถูกมนุษย์นำมาใช้ประโยชน์โดยเฉพาะอย่างยิ่งในฐานะที่เป็นแหล่งพลังงานที่สำคัญ และตลอดระยะเวลาที่มนุษย์นำเอาก๊าซปิโตรเลียมเหลว และน้ำมันเชื้อเพลิงมาใช้ประโยชน์ ก็มักจะมีเหตุการณ์อันตราย ๆ ที่มีสาเหตุมาจาก ทั้งก๊าซปิโตรเลียมเหลว และน้ำมันเชื้อเพลิงอยู่เสมอ ๆ ทั้งภายในประเทศ และต่างประเทศ

ภัยอันตรายที่ซึ่งมีสาเหตุมาจากก๊าซปิโตรเลียมเหลว และน้ำมันเชื้อเพลิงดังที่กล่าวมานี้ มักจะส่งผลกระทบต่อประชาชนโดยทั่วไปอย่างกว้างขวาง ดังตัวอย่างในกรณีของรถบรรทุกก๊าซพลิกคว่ำ และเกิดการระเบิดในกรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2533 หรือในกรณีเกิดเพลิงไหม้บ้านเรือนราษฎร บริเวณท่าเรือกันตัง ใกล้เคียงท่าขน-ถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงในปี พ.ศ. 2511 และในกรณีการเกิดระเบิดของคลังเก็บก๊าซหุงต้มในต่างประเทศ

สำหรับประเทศไทยนั้น น้ำมันเชื้อเพลิงมีใช้กันมานานแล้ว หากแต่ไม่ปรากฏหลักฐานแน่ชัดว่าเริ่มเข้ามาในประเทศไทยเมื่อปี พ.ศ. ๑๓ แต่อย่างน้อยที่สุดประเทศไทยก็ได้ใช้กันแพร่หลายมาเป็นเวลานาน นับตั้งแต่ที่มีการนำเข้าเครื่องจักรที่ต้องใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิง เป็นต้องจุดระเบิดก่อให้เกิดพลังงาน สำหรับก๊าซปิโตรเลียมเหลว นั้น เพิ่งจะมีใช้กันแพร่หลายในประเทศเมื่อไม่กี่ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2507 โดยสั่งเข้ามาจากประเทศญี่ปุ่นและสหรัฐอเมริกา) โดยส่วนใหญ่แล้วนำเข้ามาใช้แทนน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีราคาสูงขึ้น และใช้แทนถ่านหิน ซึ่งมีปริมาณลดลง<sup>2</sup>

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>2</sup> ชวน ทิพย์สุวรรณ (ผู้จัดการ ก๊าซอุตสาหกรรม บริษัทเชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด) , "ก๊าซเป็นความหวังของประเทศ" ความปลอดภัยในการใช้ก๊าซเชื้อเพลิง เอกสารประกอบการสัมมนา. กรุงเทพฯ : 2527, หน้า 33.



สำหรับในทางกฎหมาย ถ้าจะพิจารณาถึงพัฒนาการของกฎหมาย ว่าด้วยความปลอดภัย ในกระบวนการขนส่ง การเก็บรักษา และการบรรจุก๊าซปิโตรเลียมเหลว และน้ำมันเชื้อเพลิง แล้ว ถ้าหากพิจารณาโดยอาศัยการประกาศใช้กฎหมายเกี่ยวกับ เรื่องดังกล่าว เป็นเกณฑ์ในการ พิจารณาแล้ว อาจแบ่งเป็นช่วงระยะเวลาได้ดังต่อไปนี้

1. ยุคที่ยังไม่มีกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยในกระบวนการขนส่ง การเก็บรักษาและ การบรรจุก๊าซปิโตรเลียมเหลว และน้ำมันเชื้อเพลิงโดยเฉพาะ

สำหรับในกรณีของน้ำมันเชื้อเพลิง กฎหมายฉบับแรกที่กล่าวถึงความปลอดภัยของกระบวนการเก็บรักษา การขนส่ง และการบรรจุ ได้แก่ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พุทธศักราช 2474

และในกรณีของก๊าซปิโตรเลียมเหลว กฎหมายฉบับแรกที่กล่าวถึงความปลอดภัยของกระบวนการเก็บรักษา การขนส่ง และการบรรจุโดยตรง ได้แก่ ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 ลงวันที่ 29 ธันวาคม พุทธศักราช 2514

ประเด็นที่จะต้องพิจารณาก็คือ ในช่วงที่ยังไม่มีกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยในกระบวนการเก็บรักษา การขนส่ง และการบรรจุ ใช้เป็นการเฉพาะไม่ว่าจะเป็นกรณีของน้ำมันเชื้อเพลิงก็ดี หรือก๊าซปิโตรเลียมเหลวก็ดี ถ้าหากเกิดปัญหาเกี่ยวกับความปลอดภัยในเรื่องดังกล่าวขึ้นมา มาตรการทางกฎหมายจะดำเนินการอย่างไร

ในกรณีของน้ำมันเชื้อเพลิง ถ้าหากพิจารณาจากคำปรารภของกฎหมาย ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พุทธศักราช 2474 ซึ่งเป็นช่วงระยะเวลา ก่อนมีการเปลี่ยนแปลงการปกครอง

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาประชาธิปกพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว มีพระบรมราชโองการดำรัสเหนือเกล้าฯ สั่งว่า



โดยที่ทรงพระราชดำริเห็นสมควรจัดให้มีระเบียบควบคุม การเก็บรักษา ตลอดจน  
การบรรจุ ขนถ่าย และจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อป้องกันอัคคีภัย..."<sup>3</sup>

และในกรณีของก๊าซปิโตรเลียมเหลว ตามคำปรารภกล่าวไว้ว่า

"โดยที่คณะปฏิวัติพิจารณาเห็นว่า การบรรจุก๊าซปิโตรเลียมเหลว ซึ่งเป็นเชื้อเพลิง  
ชนิดนำกลั่นอันตราย เป็นเหตุหนึ่งซึ่งก่อให้เกิดอัคคีภัย เนื่องจากผู้บรรจุได้กระทำไปโดย  
รู้เท่าไม่ถึงการณ์ และเครื่องมือเครื่องใช้ และสถานที่ที่ใช้ในการบรรจุไม่ได้มาตรฐาน  
ว่าด้วยความปลอดภัยในการป้องกันอัคคีภัย จึงเห็นสมควรให้มีกฎหมายควบคุมการบรรจุ  
ก๊าซปิโตรเลียมเหลว เพื่อขจัดต้นเหตุอัคคีภัย และอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของ  
ประชาชน"<sup>4</sup>

จากคำปรารภ จะเห็นได้ว่า ในกรณีของน้ำมันเชื้อเพลิงนั้น ประเทศไทยเรา  
เริ่มมีกฎหมายที่ว่าด้วยความปลอดภัยในการเก็บรักษา การบรรจุ ขนถ่าย และจำหน่าย ที่เป็น  
ระบบครั้งแรกเมื่อ พ.ศ. 2474 ก่อนหน้านั้นไม่ปรากฏว่ามีกฎหมายใดกล่าวไว้โดยเฉพาะ แต่  
ถ้าหากมีภัยอันตรายอันเกิดจากน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้น ก็ต้องเป็นไปตามบทบัญญัติของกฎหมายอื่น ๆ ซึ่ง  
มีอยู่ในขณะนั้น อันได้แก่

ก. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยเรื่องละเมิด

ตามมาตรา 420 และมาตรา 437 ซึ่งมีผลใช้บังคับในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ.  
2468<sup>5</sup> ซึ่งบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 บัญญัติไว้ว่า

<sup>3</sup> คำปรารภ พระราชบัญญัติว่าด้วย การเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พุทธศักราช 2474.  
ราชกิจจานุเบกษา.

<sup>4</sup> คำปรารภ ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 ลงวันที่ 29 ธันวาคม พุทธศักราช  
2514.

<sup>5</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 2 "ให้ใช้ประมวลกฎหมายนี้ตั้งแต่วันที่ 1  
เดือนมกราคม พุทธศักราช 2468 เป็นต้นไป".



"ผู้ใดจงใจ หรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมาย ให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สิน หรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิด จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น"

และในมาตรา 437 บัญญัติไว้ว่า

"บุคคลใดครอบครอง หรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเกิดด้วยเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า การเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดเพราะความผิดของผู้เสียหายนั่นเอง"

"ความข้อนี้ให้ใช้บังคับได้ ตลอดถึงบุคคลที่มีไว้ครอบครองของตน ซึ่งทรัพย์สินอันเป็นของอันตรายได้โดยสภาพ หรือโดยความมุ่งหมายที่จะใช้ หรือโดยอาการกลไกของทรัพย์สินด้วย"

ขอบเขตของการนำบทบัญญัติดังกล่าวไปใช้กับกรณีของภัยอันตรายที่เกิดจากน้ำมันเชื้อเพลิง ดังจะเห็นได้จากการยกตัวอย่างอุทากรณประกอบกร่าง ซึ่งกรมร่างกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้ยกอุทากรณประกอบมาตรา แสดงให้เห็นเป็นข้อเท็จจริง ที่จะปรับใช้มาตราดังกล่าว ดังนี้

"อุทากรณ 3 ก. เก็บน้ำมันเป็นชินไว้ในโรงหลังคามุงด้วยจากข้างบ้าน ข. ถ้าน้ำมันเป็นชินลุกขึ้นไหม้บ้าน ข. ก. จะต้องรับผิดชอบ"<sup>6</sup>

ข. ประมวลกฎหมายลักษณะอาญา พ.ศ. 2451 ดังที่บัญญัติไว้ใน หมวดที่ 4 ความผิดฐานกระทำให้เกิดภัยอันตรายแก่สาธารณชน ฐานกระทำที่สาธารณชนปราศจากความ

<sup>6</sup> พระยามานวราชเสวี "อุทากรณสำหรับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พุทธศักราช 2468. บรรพ 1-2 ฉบับกรมร่างกฎหมาย" หนังสือพิมพ์ เนื่องในโอกาสครบรอบ 100 ปี พระยามานวราชเสวี (2533) หน้า 157-158.



สะดวกในการไปมาและการส่งข่าวและของถึงกัน และฐานกระทำให้สาธารณชนปราศจากความสงสัย  
สงบ มาตรา 188

ซึ่งบัญญัติไว้ว่า "ถ้าผู้ใดทำให้เกิดระเบิดขึ้น จนสามารถอาจเป็นอันตรายแก่บุคคลก็ดี แก่ทรัพย์สินก็ดี ท่านว่าเป็นความผิด ต้องระวางโทษที่บัญญัติไว้ในมาตรา 185, 186 หรือ 187 นั้น ตามสมควรแก่เหตุผล"

แต่ในกรณีของก๊าซปิโตรเลียมเหลว นั้น ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นว่า กฎหมายที่ว่าด้วยเรื่องความปลอดภัยในกระบวนการเก็บรักษา การบรรจุ เป็นครั้งแรกโดยตรงจริง ๆ เมื่อปลายปี พ.ศ. 2514 ซึ่งก่อนหน้าที่จะมีประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 ดังกล่าว กรณีของก๊าซปิโตรเลียมเหลว ก็จะถูกควบคุมโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2474 โดยอาศัยประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง กำหนดชนิดของเหลวต่าง ๆ ที่เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2474 กำหนดให้ บิวเทน (ปกติ) Butane (normal)\* เป็นของเหลวชนิดที่เป็นน้ำมันเชื้อเพลิง ตามพระราชบัญญัติดังกล่าว ในปี พ.ศ. 2504

นอกจากนั้นยังมีประมวลกฎหมายแห่งและพาณิชย์ ว่าด้วยเรื่องละเมิดเช่นเดียวกับกรณีของน้ำมันเชื้อเพลิง และประมวลกฎหมายอาญา ซึ่งเริ่มใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2500 ลักษณะ 6 ความผิดเกี่ยวกับการก่อให้เกิดอันตรายต่อประชาชน มาตรา 220 ซึ่ง

\* ซึ่งในบางครั้งประเทศไทย เรียกว่า ก๊าซปิโตรเลียมเหลว ประกอบด้วยก๊าซไฮโดรคาร์บอนชนิดต่าง ๆ เช่น Propane ( $C_3H_8$ ) butane ( $C_4H_{10}$ ) Propylene ( $C_3H_6$ ) และ butylene ( $C_4H_8$ ) butane ( $C_4H_{10}$ ) ซึ่งเป็นก๊าซไฮโดรคาร์บอนประเภทหนึ่งซึ่งจัดว่าเป็นก๊าซปิโตรเลียมเหลวนี้ (ตามคำนิยามคำว่า ก๊าซ ดังที่บัญญัติไว้ใน ข้อ 1 ของประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 ลงวันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2514 ("ก๊าซ" หมายความว่า ก๊าซไฮโดรคาร์บอนดังต่อไปนี้ อย่างใดอย่างหนึ่ง หรือหลายอย่างผสมกันเป็นส่วนใหญ่ โพรเพน โพรมิลัน นอร์มัล-บิวเทน ไอโซ-บิวเทน หรือบิวทิลีนส์) สามารถเปลี่ยนสถานะจากก๊าซเป็นของเหลวได้ในอุณหภูมิบรรยากาศโดยใช้กำลังดันไม่สูงนัก จึงสามารถเก็บกักไว้จนถึง ในลักษณะของเหลวภายใต้ความดันประมาณ 80-125.



บัญญัติว่า "ผู้ใดกระทำให้เกิดเพลิงไหม้แก่วัตถุใด ๆ แม้เป็นของตนเองจนน่าจะเป็นอันตรายแก่บุคคลอื่น หรือทรัพย์สินของผู้อื่น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินเจ็ดปี และปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นสี่พันบาท.." และมาตรา 221 ซึ่งบัญญัติว่า "ผู้ใดกระทำให้เกิดละเมิดจนน่าจะเป็นอันตรายแก่บุคคลอื่น หรือทรัพย์สินของผู้อื่น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินเจ็ดปี และปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นสี่พันบาท" และมาตรา 225 ซึ่งเป็นกรณีการทำให้เกิดเพลิงไหม้โดยประมาท

ค. พระราชบัญญัติป้องกันและระงับอัคคีภัย พ.ศ.2495

แม้จะมีกฎหมายที่ใช้บังคับเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในกระบวนการบรรจุ การเก็บรักษา และการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง และก๊าซปิโตรเลียมเหลวอยู่ 2 ฉบับ คือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิดและประมวลกฎหมายลักษณะอาญา กฎหมายทั้งสองฉบับดังกล่าวก็ไม่ได้เป็นกฎหมายที่ว่าด้วยมาตรการที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยในกระบวนการขนส่ง การเก็บรักษา และการบรรจุก๊าซปิโตรเลียมเหลว และน้ำมันเชื้อเพลิงโดยเฉพาะ จนกระทั่งในปี พ.ศ.2474 จึงได้มีพระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2474 ซึ่งเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการเก็บรักษา การขนส่ง และการบรรจุโดยตรง (และภายใต้พระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าว ในปี พ.ศ. 2504 ก็มีการประกาศให้ก๊าซปิโตรเลียมเหลว เป็นของเหลวชนิดที่เป็นน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งต้องอยู่ในบังคับของมาตรการและวิธีการ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิงด้วย) ดังจะได้กล่าวในลำดับต่อไป

ในปี พ.ศ. 2495 มีการตราพระราชบัญญัติป้องกันและระงับอัคคีภัย พ.ศ. 2495 ขึ้น โดยพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวได้ยกเลิก กฎหมายเกี่ยวกับการดับเพลิง คือพระราชบัญญัติจัดการดับเพลิงใหม่ ร.ศ. 117 สาระสำคัญของพระราชบัญญัติป้องกันและระงับอัคคีภัย พ.ศ. 2495 ที่เกี่ยวข้องกับการจัดระบบความปลอดภัยโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการในการเก็บรักษาการบรรจุ น้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียมเหลว คือ บทบัญญัติที่ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ซึ่งรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวมีอำนาจในการออกกฎกระทรวง เพื่อกำหนดเงื่อนไขในการใช้ การเก็บรักษา สิ่งนี้อาจทำให้เกิดอัคคีภัยได้ง่าย มีอำนาจที่จะกำหนดให้กิจการใดกิจการหนึ่ง ตามที่กฎกระทรวงกำหนด ซึ่งโดยปกติจะเป็นกิจการที่



อาจทำให้เกิดอัคคีภัยได้ง่าย<sup>๘</sup> เช่นกิจการที่เกี่ยวข้องกับการเก็บรักษา และจำหน่ายน้ำมัน เชื้อเพลิงทุกชนิด<sup>๙</sup> การกลั่น หรือสะสมก๊าซที่อาจทำให้เกิดเพลิงได้ง่าย ซึ่งเก็บในท่อด้วยความดันในที่บรรจุ<sup>๑๐</sup> ฯลฯ

มาตรการที่รัฐมนตรีกำหนดในกฎกระทรวง มี 2 ลักษณะ คือ

(1) เป็นมาตรการที่กำหนดให้ต้องทำตามเงื่อนไขในการเก็บรักษา หรือ การมีไว้ซึ่งสิ่งทีอาจทำให้เกิดอัคคีภัย คือ การเก็บรักษาหรือการมีไว้ซึ่งสิ่งทีอาจทำให้เกิดอัคคีภัย จะต้องเก็บรักษาไว้ในห้องที่มีผนังก่ออิฐถือปูน และพื้นคอนกรีต (ซึ่งแต่เดิมตามกฎกระทรวง (พ.ศ. 2496) กำหนดให้เป็นห้องที่มีผนังและพื้นปูนด้วยซีเมนต์เหล็ก หรืออิฐ)<sup>๑๑</sup> หลังคาและเพดาน ทำด้วยวัสดุทนไฟ ห้องเก็บดังกล่าวต้องอยู่ห่างจากกองไฟ เตาไฟ หรือการหลอมโลหะ ๖ อย่างน้อย 4 เมตร โดยรอบ ทั้งต้องให้มีช่องลมสำหรับให้อากาศถ่ายเทได้สะดวก และในกรณีที่เป็นก๊าซที่อาจทำให้เกิดเพลิงได้ง่าย ซึ่งเก็บไว้ด้วยความดันในบรรจุ เช่น อะเซทิลีน ออกซิเจน ไฮโดรเจน

<sup>๘</sup> กฎกระทรวง (พ.ศ. 2496) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกัน และระงับ อัคคีภัย พ.ศ. 2495.

"ข้อ 2 ผู้ประกอบกิจการอันอาจทำให้เกิดอัคคีภัยได้ง่าย จะต้องมิไว้ซึ่งสิ่งจาเป็นใน การป้องกันหรือระงับอัคคีภัย ดังต่อไปนี้"

<sup>๙</sup> กฎกระทรวง (พ.ศ. 2496) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันและระงับ อัคคีภัย พ.ศ. 2495.

"ข้อ 2 (1) การเก็บรักษา และจำหน่ายน้ำมัน เชื้อเพลิงทุกชนิด..."

<sup>๑๐</sup> กฎกระทรวง (พ.ศ. 2496) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันและระงับ อัคคีภัย พ.ศ. 2495.

<sup>๑๑</sup> กฎกระทรวง (พ.ศ. 2496) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันและระงับ อัคคีภัย พ.ศ. 2495.

"ข้อ 1 การเก็บรักษา หรือการมีไว้ซึ่งสิ่งทีอาจทำให้เกิดอัคคีภัยได้ง่าย ต้องเป็นไป ตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้

(ก) สิ่งดังต่อไปนี้ จะต้องเก็บรักษาไว้ในห้องที่มีผนังและพื้น ปูด้วยซีเมนต์ เหล็ก หรืออิฐ..."



ที่มีปริมาณแต่ละอย่างหรือรวมกันตั้งแต่ 5 ท่อขึ้นไป<sup>12</sup> ห้ามเก็บรักษาไว้ในห้องที่มีประตูหรือหน้าต่างทำด้วยกระจก<sup>13</sup>

(2) ในการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง หรือก๊าซปิโตรเลียมเหลว ซึ่งตามพระราชบัญญัติป้องกันและระงับอัคคีภัย พ.ศ. 2495 ถือเป็นกิจการอันอาจทำให้เกิดอัคคีภัย

---

<sup>12</sup>กฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2505) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันและระงับอัคคีภัย พ.ศ. 2495.

ข้อ 1. การใช้ การเก็บรักษา หรือการมีไว้ซึ่งสิ่งทีอาจทำให้เกิดอัคคีภัยได้ง่าย ให้เป็นไปตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้

(ก) สิ่งดังต่อไปนี้ ต้องเก็บรักษาไว้ในห้องที่มีผนังก่ออิฐ คือปูนและพื้นคอนกรีต หลังคาและเพดานทำด้วยวัสดุทนไฟ ห้องเก็บดังกล่าวต้องอยู่ห่างจากกองไฟ เตาไฟ หรือการหมักต้มใด ๆ อย่างน้อย 5 เมตร โดยรอบ ทั้งต้องมีช่องลมสำหรับให้อากาศถ่ายเทได้สะดวก ห้ามเก็บรักษาไว้ในห้องที่มีประตูหรือหน้าต่างทำด้วยกระจก คือ...

(7) ก๊าซซึ่งอาจทำให้เกิดเพลิงได้ง่าย ซึ่งเก็บไว้ด้วยความดันในที่บรรจุ เช่น อะเซทิลีน (acetylene) ออกซิเจน (Oxygen) ไฮโดรเจน (Hydrogen) มีปริมาณแต่ละอย่างหรือรวมกันตั้งแต่ 5 ท่อขึ้นไป..."

<sup>13</sup>อ้างแล้ว.



ได้ง่าย<sup>14</sup> จะต้องมีอุปกรณ์ดับเพลิงที่มีไว้เพื่อใช้ป้องกัน หรือระงับอัคคีภัย ดังที่กำหนดไว้ใน กฎกระทรวง ดังนี้

ก) การเก็บรักษาและจำหน่ายน้ำมัน เชื้อเพลิงทุกชนิด ซึ่งมีปริมาณ 2,000 ลิตร หรือเศษของ 2,000 ลิตร ต่อเครื่องดับเพลิงชนิดพองก๊าซขนาด 10 ลิตร 1 เครื่อง หรือชนิดคาร์บอนไดออกไซด์เหลวแบบสะสมความดันขนาดน้ำหนัก ซึ่งไม่รวมน้ำหนักของภาชนะที่บรรจุ ไม่น้อยกว่า 6.8 กก. 1 เครื่อง<sup>15</sup>

ข) การผลิตหรือสะสมก๊าซที่อาจทำให้เกิดเพลิงได้ง่าย ซึ่งเก็บไว้ด้วยความดันในที่บรรจุ เช่น อะเซทิลีน ออกซิเจน ไฮโดรเจน ซึ่งมีเนื้อที่ประกอบการ 100 ตารางเมตร หรือเศษของ 100 ตารางเมตร ต่อเครื่องดับเพลิงชนิดพองก๊าซขนาด 10 ลิตร 1 เครื่อง หรือชนิดคาร์บอนไดออกไซด์เหลวแบบสะสมความดัน ขนาดน้ำหนักซึ่งไม่รวมน้ำหนักของภาชนะที่บรรจุ ไม่น้อยกว่า 6.8 กก. 1 เครื่อง<sup>16</sup>

<sup>14</sup> กฎกระทรวง (พ.ศ. 2496) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันและระงับอัคคีภัย พ.ศ. 2495.

"ข้อ 2 (1) การเก็บรักษา และจำหน่ายน้ำมัน เชื้อเพลิงทุกชนิด จะต้องมิไว้ซึ่งสิ่งจำเป็นในการป้องกันหรือระงับอัคคีภัย ดังต่อไปนี้

(1) การเก็บรักษา และจำหน่ายน้ำมัน เชื้อเพลิงทุกชนิด ซึ่งมีปริมาณ 2,000 ลิตร หรือเศษของ 2,000 ลิตร ต่อเครื่องดับเพลิงชนิดพองก๊าซขนาด 10 ลิตร 1 เครื่อง หรือชนิดคาร์บอนไดออกไซด์เหลวแบบสะสมความดันขนาดน้ำหนักซึ่งไม่รวมน้ำหนักของภาชนะที่บรรจุ ไม่น้อยกว่า 6.8 กก. 1 เครื่อง..."

(14) การผลิตหรือสะสมก๊าซที่อาจทำให้เกิดเพลิงได้ง่าย ซึ่งเก็บไว้ด้วยความดันในที่บรรจุ เช่น อะเซทิลีน ออกซิเจน ไฮโดรเจน ซึ่งมีปริมาณเนื้อที่ประกอบการ 100 ตารางเมตร หรือเศษของ 100 ตารางเมตร ต่อเครื่องดับเพลิงชนิดพองก๊าซ ขนาด 10 ลิตร 1 เครื่อง หรือชนิดคาร์บอนไดออกไซด์เหลวแบบสะสมความดัน ขนาดน้ำหนัก ซึ่งไม่รวมน้ำหนักของภาชนะที่บรรจุ ไม่น้อยกว่า 6.8 กก. 1 เครื่อง".

<sup>15</sup> อ่างแล้ว.

<sup>16</sup> อ่างแล้ว.



เป็นที่น่าสังเกตว่า ก่อนหน้าจะมีบทบัญญัติของกฎหมายที่ว่าด้วยเรื่อง มาตรฐานความปลอดภัยในกระบวนการเก็บรักษา การบรรจุ และการขนส่งน้ำมัน เชื้อเพลิง และ ก๊าซปิโตรเลียมเหลว มาตรการของกฎหมายในเรื่องดังกล่าว จะอาศัยบทบัญญัติในลักษณะละเมิด และกฎหมายลักษณะอาญาเป็นหลัก ซึ่งเป็นมาตรการของการเยียวยา ความเสียหายที่เกิดขึ้น แล้วเท่านั้น ไม่ได้มีลักษณะของการป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นเลย

2. ยุคที่มีกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยในกระบวนการขนส่ง การเก็บรักษา และการบรรจุก๊าซปิโตรเลียมเหลว และน้ำมันเชื้อเพลิงโดยเฉพาะ

2.1 พระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2474

ในวันที่ 22 สิงหาคม พ.ศ. 2474 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันอัคคีภัย พระราชบัญญัติดังกล่าวมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2474<sup>17</sup>

พระราชบัญญัตินี้ นับได้ว่าเป็นบทบัญญัติฉบับแรกที่ว่าด้วยเรื่องความปลอดภัยในการเก็บรักษา การบรรจุ ขนถ่าย รวมตลอดถึงการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง

2.2 ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 ลงวันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2514

สำหรับในกรณีของก๊าซปิโตรเลียมเหลวนั้น บทบัญญัติที่ว่าด้วยเรื่องความปลอดภัยของกระบวนการขนส่ง การเก็บรักษา และการบรรจุอาจพิจารณาได้ดังนี้คือ

ก. ก่อนมีกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยในกระบวนการขนส่ง การเก็บรักษา และการบรรจุก๊าซปิโตรเลียมเหลวใช้บังคับ คำว่า "ก๊าซปิโตรเลียมเหลว" ยังไม่มีปรากฏใช้ แต่โดยที่ในส่วนประกอบของก๊าซปิโตรเลียมเหลว หรือที่เรียกกันอีกชื่อหนึ่งว่า LPG (Liquid Petroleum Gas) ซึ่งประกอบด้วยสารประกอบด้วยสารประกอบไฮโดรคาร์บอนหลายชนิด อันได้แก่ Propane, butane, propylene, butylene เฉพาะสารประกอบไฮโดรคาร์บอน ชนิดที่เรียกว่า Propane ( $C_3H_8$ ) และ butane ( $C_4H_{10}$ ) สามารถเปลี่ยนสถานะเป็นของเหลวได้ในอุณหภูมิบรรยากาศ โดยใช้กำลังดันไม่สูงนัก จึงสามารถเก็บกักไว้ในถังใน

<sup>17</sup>มาตรา 2 พระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2474.



ลักษณะของเหลวได้<sup>18</sup> เมื่อก๊าซที่เป็นองค์ประกอบชนิดหนึ่ง (butane) ในก๊าซปิโตรเลียมเหลว ถูกกักเก็บในถังภายใต้ความดันในลักษณะของเหลว และเป็นก๊าซที่ได้จากกระบวนการกลั่นปิโตรเลียม จึงเข้าลักษณะของ "น้ำมันเชื้อเพลิง" ตามคำนิยามศัพท์ คำว่า "น้ำมันเชื้อเพลิง"<sup>19</sup> ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2474 จึงต้องอยู่ในบังคับของพระราชบัญญัติดังกล่าว ดังปรากฏตามประกาศกระทรวงมหาดไทย ท้ายพระราชบัญญัติกำหนดให้ Butane เป็นของเหลวชนิดที่เป็นน้ำมันเชื้อเพลิง ตามประกาศ ลงวันที่ 5 มกราคม 2504

ข. ต่อมาในปี พ.ศ.2514 คณะปฏิวัติก็ได้มีประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 28 ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2514 ออกมาใช้บังคับกับการบรรจุ และการเก็บก๊าซปิโตรเลียมโดยเฉพาะ คำว่า "ก๊าซปิโตรเลียม" จึงมีปรากฏในทางกฎหมาย และสอดคล้องกับความเป็นจริงเกี่ยวกับองค์ประกอบของก๊าซปิโตรเลียมเหลวมากขึ้น ว่าประกอบด้วยก๊าซไฮโดรคาร์บอนหลายชนิด ดังจะเห็นได้จากคำนิยาม คำว่า "ก๊าซ" ตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 ปีที่ 1 ซึ่งบัญญัติว่า "ก๊าซ" หมายความว่า ก๊าซไฮโดรคาร์บอนเหลวดังต่อไปนี้ อย่างใดอย่างหนึ่ง หรือหลายอย่างผสมกันเป็นส่วนใหญ่ โพรเพน โพรพิลัน นอร์มัล มิวเทน ไอโซ-มิวเทน หรือมิวทีลันส์" ซึ่งเป็นที่น่าสังเกตว่าคำว่า "นอร์มัล มิวเทน" ในคำนิยาม คำว่า ก๊าซตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 ก็คือ บิวเทน (ปกติ) Butane (normal) ตาม (17) ของประกาศกระทรวงมหาดไทยท้ายพระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2474 นั้นเอง ซึ่งในเวลาต่อมาภายหลังจากที่มีประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 แล้ว และมีการออกกฎกระทรวงฉบับที่ 1 (พ.ศ.2524) ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามความในข้อ 3 แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 ก็ได้มีประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง กำหนดชนิดของเหลวต่าง ๆ ที่เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงเหลว พระราชบัญญัติว่าด้วย

<sup>18</sup> โกวิท ศตวุฒิ. "สถานะภาพของการขุด ผลิต และการใช้ก๊าซธรรมชาติในโลก".

เอกสารประกอบการสัมมนาวิชาการ เรื่อง ความปลอดภัยในการใช้ก๊าซเชื้อเพลิง. กรุงเทพฯ : 2527, หน้า 142.

<sup>19</sup> มาตรา 3 พระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2474

"น้ำมันเชื้อเพลิง" รวมความว่า ของเหลวทั้งปวงที่เรียกกันว่า รือคคอยล์ เกโรซิน (น้ำมันก๊าด) ปาราฟิน เปโตรเลียม กาโซลิน เบนโซล เบนโซลิน นัฟธา และสิ่งอื่น ๆ ตามที่เสนาบดีจะได้ประกาศเพิ่มเติมภายหลังว่าเป็นน้ำมันเชื้อเพลิง....".



การเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2474 (ฉบับที่ 2) ยกเลิกไม่ห้ปิว เบน (ปกติ) Butane (normal) ตาม (17) ของประกาศกระทรวงมหาดไทยว่าด้วยเรื่องดังกล่าว ตามฉบับที่ 1 (ลงวันที่ 5 มกราคม 2505) เป็นของเหลวที่อยู่ในบังคับของพระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิงต่อไป เพราะมีกฎหมายมาควบคุมดูแล โดยเฉพาะแล้ว หากแต่มายกเลิกภายหลังที่มีกฎหมายออกมาควบคุมดูแลโดยเฉพาะแล้ว เป็นเวลาเกือบ 10 ปี

ในส่วนที่เกี่ยวกับพัฒนาการของกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง การเก็บรักษา และการบรรจุก๊าซปิโตรเลียมเหลว และน้ำมันเชื้อเพลิง จะเห็นได้ว่า พัฒนาการหรือการให้มีบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยทั้งกรณีของน้ำมันเชื้อเพลิง และก๊าซปิโตรเลียม นั้น ขึ้นอยู่กับความแพร่หลายของการใช้ประโยชน์จากน้ำมันเชื้อเพลิง และก๊าซปิโตรเลียมเหลวของประชาชน และในขณะเดียวกันก็ขึ้นอยู่กับภัยอันตราย โดยเฉพาะอัคคีภัย ซึ่งมีสาเหตุมาจากการใช้ประโยชน์การเก็บรักษา การบรรจุ หรือการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียมเหลวแต่ละครั้ง

พัฒนาการของกฎหมายซึ่งเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของน้ำมันเชื้อเพลิง และก๊าซปิโตรเลียม อาจสรุปได้ในเชิงประวัติศาสตร์ตามลำดับ การบัญญัติและใช้บังคับได้ดังต่อไปนี้

ในปี พ.ศ. 2474 มีการตราพระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2474 อันอาจถือได้ว่าเป็นกฎหมายที่ว่าด้วยมาตรฐานความปลอดภัย และระบบการจัดการเกี่ยวกับการเก็บรักษา การบรรจุ และการขนส่ง ทั้งน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศไทย เป็นฉบับแรก พระราชบัญญัติดังกล่าวใช้บังคับตลอดมาจนกระทั่งในปี พ.ศ. 2495 มีการตราพระราชบัญญัติป้องกันและระงับอัคคีภัย พ.ศ. 2495 แม้ในพระราชบัญญัตินี้ จะเป็นเรื่องเกี่ยวกับการป้องกันอัคคีภัยและอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ของรัฐและบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอัคคีภัยก็ตาม แต่ในส่วนที่เกี่ยวกับการป้องกันอัคคีภัยนั้น พระราชบัญญัตินี้ได้ให้อำนาจรัฐมนตรีที่จะออกกฎกระทรวงมาใช้บังคับกับกิจการอันอาจทำให้เกิดอัคคีภัยได้ง่าย ซึ่งในกิจการเหล่านี้ ผู้ประกอบกิจการดังกล่าวจะต้องจัดหาสิ่งที่จำเป็นในการป้องกันหรือระงับอัคคีภัยไว้ กิจการเก็บรักษาและจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงทุกชนิด ผู้ประกอบกิจการจะต้องจัดหาเครื่องดับเพลิงชนิดพองก๊าซ หรือชนิดคาร์บอนไดออกไซด์เหลวแบบสะสมความดันเอาไว้ประจำ โดยกฎกระทรวงฉบับที่ 1 ซึ่งออกมาโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติป้องกันและระงับอัคคีภัย พ.ศ. 2495



ออกมาใช้น้ำมันเมื่อ พ.ศ. 2496 มาตรการตามกฎหมายดังกล่าวมีผลเป็นการปรับมาตรฐานความปลอดภัยของพระราชบัญญัติ ว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2474 ในส่วนที่เกี่ยวกับการป้องกันอัคคีภัยเสียหาย โดยเปลี่ยนวิธีการดับเพลิงที่เกิดจากน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งตามพระราชบัญญัติป้องกันและระงับอัคคีภัย พ.ศ. 2495 เดิมกำหนดให้ผู้จำหน่ายน้ำมันที่มีปริมาณ 2,000 ลิตรขึ้นไป ต้องมีเครื่องดับเพลิง แบบ เป็นฟองก๊าซหรือแบบคาร์บอนไดออกไซด์เหลวแบบ สะสมความดันแทนการใช้ทรายดับเพลิง<sup>20</sup> และในขณะที่เดียวกันก็ไม่ได้หมายความว่าผู้จำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงทุกชนิดจะต้องมีเครื่องดับเพลิง เสมอไปถ้าหาก เป็นผู้จำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีปริมาณน้อยกว่าที่พระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2474 กำหนดไว้ ก็ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงมาจนกระทั่งปัจจุบันนี้

สำหรับในกรณีของก๊าซปิโตรเลียม เหลว นั้น ดังที่กล่าวมาข้างต้นแล้วว่า ก๊าซปิโตรเลียม เหลว เพิ่งจะมีใช้กันแพร่หลายในประเทศไทย เมื่อไม่กี่ปีที่ผ่านมาเอง ถ้าจะพิจารณาในแง่ที่ว่าบทบัญญัติของกฎหมายที่กล่าวถึงก๊าซปิโตรเลียมเหลว (Liquid Petroleum Gas) (LPG) ใช้อย่างชัดเจนโดยตรง หรืออีกนัยหนึ่ง เป็นบทบัญญัติที่ว่าด้วยมาตรฐานความปลอดภัยเกี่ยวกับการบรรจุ การขนส่ง และการเก็บรักษา ก๊าซปิโตรเลียมเหลว เป็นการเฉพาะ

<sup>20</sup> กฎกระทรวง (พ.ศ. 2496) ออกตามความในพระราชบัญญัติว่าด้วยการป้องกันและระงับอัคคีภัย พ.ศ. 2495

"ข้อ 2 ผู้ประกอบกิจการอันอาจทำให้เกิดอัคคีภัยได้ง่าย จะต้องมีไว้ซึ่งที่จำเป็นในการป้องกันหรือระงับอัคคีภัย ดังต่อไปนี้

(1) การเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิงทุกชนิด ซึ่งมีปริมาณ 2,000 ลิตร หรือเศษของ 2,000 ลิตร ต่อเครื่องดับเพลิงชนิดฟองก๊าซ ขนาด 10 ลิตร 1 เครื่อง หรือชนิดคาร์บอนไดออกไซด์เหลวแบบสะสมความดันขนาดน้ำหนักซึ่งไม่รวมน้ำหนักของภาชนะที่บรรจุ ไม่น้อยกว่า 6.8 ก.ก. 1 เครื่อง

และตาม ม. 30 วรรค 2 ของพระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2474 "ผู้จำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงจะต้องเตรียมทรายให้มีไว้สำหรับดับเพลิงได้ทันที ทรายนี้จะต้องเก็บไว้ในที่ใกล้ หยิบได้สะดวกและให้เพียงพอตามส่วนสัมพันธ์คือ ทราย 2 ปีบ ต่อน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดน้ำหนักแล้วอันตรราย 10 ปีบ".



แล้ว ก็จะได้แก่ ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 ลงวันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2514 ซึ่งตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 ได้ให้คำนิยามคำว่า "ก๊าซ" ไว้ว่า "หมายความรวมถึงก๊าซ-ไฮโดรคาร์บอนเหลว ดังต่อไปนี้ อย่างใดอย่างหนึ่ง หรือหลายอย่างผสมกันเป็นส่วนใหญ่ โพรเพน โพรพิลีน นอร์มัลมิวเทน ไอโซ-มิวเทน หรือมิวทิลีนส์" องค์ประกอบของก๊าซตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 ชนิดหนึ่งซึ่งได้แก่ นอร์มัลมิวเทน ได้ถูกประกาศให้เป็นของเหลวที่เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดหนึ่ง ตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง กำหนดชนิดของเหลวต่าง ๆ ที่เป็นน้ำมันเชื้อเพลิง ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2474 ลงวันที่ 5 มกราคม 2504 บิวเทน (ปกติ) ผลของการที่มีประกาศให้บิวเทน ซึ่งอยู่ในสภาพของเหลว เนื่องจากถูกนำมาบรรจุไว้จนถึง โดยความดันไม่สูงนัก เป็น "ของเหลวที่เป็นน้ำมันเชื้อเพลิง" ก็คือในการเก็บรักษาในการขนถ่ายในการจำหน่าย จะต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2474 เสมือนหนึ่งเป็นน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งแสดงให้เห็นว่าในกรณีของก๊าซปิโตรเลียมเหลวในความหมายที่เข้าใจกันตามคำนิยามในประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 นั้น แต่เดิมก็ถูกควบคุมหรืออยู่ในบังคับของพระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2474 โดยอาศัยประกาศกระทรวงมหาดไทย กำหนดให้เป็น "ของเหลวที่เป็นน้ำมันเชื้อเพลิง" แต่ในปัจจุบันนี้ก็ให้มีประกาศกระทรวงมหาดไทยออกมายกเลิกไม่ให้มิวเทน เป็น "ของเหลวที่เป็นเชื้อเพลิง" ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2474 ต่อไป แต่การประกาศยกเลิกดังกล่าวได้กระทำภายหลังจากที่มีกฎหมายว่าด้วยการบรรจุ การเก็บรักษา และการขนส่งก๊าซปิโตรเลียมเหลวโดยเฉพา เป็นเวลาดังเลยมานแล้ว 10 ปี หรือเพ็ญจะมีการประกาศยกเลิกภายหลังมีกฎกระทรวง กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยในการบรรจุ การเก็บรักษา และการขนส่งแล้ว 20 ปี

ยิ่งไปกว่านั้น ถ้าหากจะพิจารณาถึงบทบัญญัติของกฎหมายอื่น ๆ ก่อนที่จะมีการประกาศให้บิวเทน เป็นของเหลวที่เป็นเชื้อเพลิง ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2474 ว่ามีบทบัญญัติใด ๆ ที่จะสามารถนำมาใช้เป็นมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัย ในกรณีของก๊าซปิโตรเลียมเหลวได้บ้างหรือไม่ จะเห็นได้ว่าในกรณีของการออกกฎกระทรวง (พ.ศ. 2496) ตามมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติป้องกันและระงับอัคคีภัย พ.ศ. 2495 ที่ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยกำหนดเงื่อนไขในการใช้ การเก็บรักษา หรือการมีไว้ซึ่งสิ่งซึ่งอาจทำให้เกิดอัคคีภัยได้ง่าย และในกิจการอันอาจทำให้เกิดอัคคีภัยได้ง่าย



ผู้ประกอบการอันอาจทำให้เกิดอัคคีภัยได้ง่ายจะต้องจัดหาสิ่งจำเป็นในการป้องกัน หรือระงับ อัคคีภัยตามสมควรแก่สภาพแห่งอาคารหรือกิจการนั้น<sup>21</sup> ซึ่งตามกฎหมายกระทรวง (พ.ศ. 2496) ได้ กำหนดให้การผลิต การสะสมก๊าซที่อาจทำให้เกิดเพลิงได้ง่าย ซึ่งเก็บไว้ด้วยความดันที่บรรจุ ซึ่ง ตามกฎหมายกระทรวงดังกล่าวได้ยกเป็นตัวอย่าง โดยใช้คำว่า "เช่น อะเซทิลีน ออกซิเจน ไฮโดรเจน..." ให้ต้องจัดเตรียมสถานที่ในการเก็บรักษาให้เป็นไปตามที่กฎหมายกระทรวงกำหนด และจะต้องเตรียม เครื่องดับเพลิงไว้ด้วย<sup>22</sup> ซึ่งถ้าหากพิจารณาจากคุณสมบัติในการติดไฟแล้วบิวเทน ซึ่งเป็นก๊าซไฮโดรคาร์บอนที่มีคุณสมบัติไวไฟก็สามารถวัดเป็นก๊าซที่อาจทำให้เกิดเพลิงได้ง่าย ซึ่ง เก็บไว้ด้วยความดันในที่บรรจุตามกฎหมายกระทรวง (พ.ศ. 2496) แห่งพระราชบัญญัติป้องกันและระงับ อัคคีภัย พ.ศ. 2495 ได้ชนิดหนึ่ง และเมื่อเป็นเช่นนี้ อาจจะสามารถกล่าวได้ว่าบทบัญญัติตามกฎหมายกระทรวง (พ.ศ. 2496) ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการป้องกันและระงับอัคคีภัย พ.ศ. 2495 เป็นกฎหมายฉบับแรกที่มี "เนื้อหา" ว่าด้วยมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเก็บรักษา และการป้องกันอันตรายจากก๊าซปิโตรเลียม เหลว

เมื่อในสภาพความเป็นจริงมีบทบัญญัติของกฎหมายที่ว่าด้วยความปลอดภัย ซึ่งเกี่ยวกับลักษณะของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง เกี่ยวข้องหลายฉบับ และตามพระราชบัญญัติ ดังกล่าว ที่ให้อำนาจหน่วยงานของรัฐเป็นผู้รับผิดชอบดูแลในเรื่องดังกล่าวต่างก็ออกไปตามลักษณะ ของความรับผิดชอบและภาระหน้าที่ของหน่วยงานของรัฐ เพื่อความสะดวกในการทำการศึกษาค้นคว้า จะ แยกพิจารณาตามลักษณะของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งดังต่อไปนี้

#### ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางบก

ปัจจุบันนี้ การขนส่งน้ำมัน เชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียม เหลวโดยทางบก

<sup>21</sup> พระราชบัญญัติป้องกันและระงับอัคคีภัย พ.ศ. 2495 มาตรา 6 (2)

"ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจ ออกกฎหมายเพื่อกิจการดังต่อไปนี้

(2) กำหนดให้ผู้ประกอบการอันอาจทำให้เกิดอัคคีภัยได้ง่ายมีไว้ซึ่งสิ่งจำเป็น ในการป้องกัน หรือระงับอัคคีภัยตามสมควรแก่สภาพแห่งอาคารหรือกิจการนั้น"

<sup>22</sup> กฎกระทรวง (พ.ศ. 2496) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันและระงับอัคคีภัย พ.ศ. 2495 ข้อ 1 (7).



เป็นการขนส่งที่อาจจะกล่าวได้ว่าเป็นที่นิยมมากที่สุด ทั้งนี้ เพราะ เมื่อ เปรียบ เทียบกับการขนส่งในทางน้ำแล้ว ต้นทุนของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง และในประการที่สำคัญ เครือข่ายของเส้นทางในการขนส่งทางบกในปัจจุบันสามารถควบคุมพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วประเทศ แต่ก็ไม่ได้หมายความว่า การขนส่งโดยทางอื่นโดยเฉพาะอย่างยิ่ง โดยทางเรือจะไม่มีบทบาทเสียเลยในทางตรงกันข้าม การขนส่งโดยทางเรื่อนั้นมีความสำคัญในบทบาทที่เป็นกิจการในลักษณะของการขนส่ง ในลักษณะที่มีปริมาณค่อนข้างมาก เพื่อนำไปแจกจ่ายให้กิจการต่าง ๆ ซึ่งการขนส่งในทางบกจะรับช่วงของการขนส่งต่อไป

ยานพาหนะที่นิยมใช้ในการขนส่งน้ำมัน เชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียมเหลวในการขนส่งโดยทางบกมี 2 ประเภทด้วยกันคือ

ก. รถยนต์บรรทุก

ข. รถไฟ

ทั้งการขนส่งโดยทางรถยนต์บรรทุก และโดยตู้บรรทุกที่ลากโดยรถจักร มีกฎหมายที่ว่าด้วยความปลอดภัยของลักษณะยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งมากน้อยแตกต่างกัน กล่าวคือ

1. บทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของยานพาหนะที่เป็นรถยนต์บรรทุก

ในการขนส่งน้ำมัน เชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียมเหลวโดยตรง รถยนต์บรรทุกมีปัจจัยที่สำคัญ ๆ หลายประการที่อาจส่งผลถึงความปลอดภัยหรือความไม่ปลอดภัยในการขนส่งได้ ปัจจัยที่สำคัญ ๆ เหล่านี้ได้แก่สภาพของรถยนต์ที่ใช้ในการบรรทุก ผู้ขับขี่ควบคุมรถบรรทุก เส้นทางที่ใช้ในการขนส่ง และวิธีการในการบรรทุก ปัจจัยที่สำคัญ ๆ เหล่านี้มีบทบัญญัติของกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่หลายฉบับดังนี้

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.

2522 อาจจะกล่าวได้ว่าเป็นบทบัญญัติกฎหมายทั่ว ๆ ไป หรือเป็นบทบัญญัติที่กฎหมายพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์โดยทั่ว ๆ ไป หรือเป็นบทบัญญัติที่กฎหมายพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์โดยทั่ว ๆ ไป พระราชบัญญัติรถยนต์ฉบับแรกออกมาใช้บังคับครั้งแรก เมื่อปี พ.ศ. 2473 และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมมาหลายครั้ง แต่ก็ยังไม่ครอบคลุม ไม่เหมาะสมกับสภาพของการเปลี่ยนแปลงของสภาพของรถยนต์ และความนิยมแพร่หลายในการใช้รถยนต์ จึงได้มีการปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยรถยนต์เสียใหม่ โดยการตราพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ใช้แทนกฎหมายเดิม



ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 นอกจากจะมีวัตถุประสงค์สำคัญ ๆ ที่จะควบคุมถึงสภาพของรถยนต์ที่ใช้สัญจรไปตามถนนทั่ว ๆ ไปแล้ว<sup>23</sup> ยังครอบคลุม

<sup>23</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

มาตรา 5 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งนายทะเบียนกับออกกฎกระทรวง กำหนดในเรื่องดังต่อไปนี้

(1) ลักษณะ ขนาด หรือกำลังของเครื่องยนต์ และของรถที่จะรับจดทะเบียนเป็นรถประเภทต่าง ๆ เงื่อนไขการเปลี่ยนแปลง ลักษณะ ขนาด หรือกำลังของเครื่องยนต์ และของรถ สำหรับรถประเภทดังกล่าว และการแก้ไขเพิ่มเติมทะเบียนรถ และในคู่มือจดทะเบียนรถที่ได้เปลี่ยนแปลงแล้ว

(2) เครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ และการใช้เครื่องอุปกรณ์ดังกล่าว เช่น โดยเครื่องมองหลัง แตร เครื่องระงับเสียง ท่อไอเสีย เครื่องสัญญาณไฟ เครื่องบังคับน้ำฝน และเครื่อง-อุปกรณ์อื่นที่จำเป็น

ฯลฯ

มาตรา 7 รถที่จะขอจดทะเบียนได้ ต้อง

(1) เป็นรถที่มีส่วนควบ และมีเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถครบถ้วนถูกต้อง ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง และ

(2) ผ่านการตรวจสภาพรถจากนายทะเบียน หรือจากสถานตรวจสภาพที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ในเวลาที่ขอจดทะเบียน...

ฯลฯ

มาตรา 14 รถใดที่จดทะเบียนแล้ว ห้ามมิให้ผู้ใดเปลี่ยนแปลงตัวรถ หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถให้ผิดไปจากรายการที่จดทะเบียนไว้และใช้รถนั้น เว้นแต่เจ้าของรถนำรถไปให้นายทะเบียนตรวจสภาพก่อน



ถึงการห้ามใช้รถผิดประเภทด้วย<sup>24</sup> เช่น จดทะเบียนรถยนต์เป็นรถยนต์ประเภทส่วนบุคคล<sup>25</sup> แต่ถ้าก๊าซหรือนำไปส่งให้ลูกค้าซึ่งสภาพในปัจจุบันยังมีการใช้รถผิดประเภทดังกล่าวกันมาก เพราะทำให้ลดต้นทุนได้ส่วนหนึ่ง ทั้งนี้ เนื่องจากราคารถยนต์ที่มีราคาสูงขึ้น

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ถือได้ว่าเป็นกฎหมายทั่วไป เกี่ยวกับรถยนต์อีกฉบับหนึ่ง โดยมีเนื้อหาของกฎหมาย เน้นหนักให้ความสำคัญในการใช้รถยนต์สัญจรไปมาในที่ต่าง ๆ การใช้สัญญาณ การใช้ทางเดินรถ ตลอดจนความเป็นระเบียบในการสัญจรไปมาของรถยนต์ และในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการขนส่งน้ำมัน เชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียมเหลว ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในกรณีที่ใช้รถยนต์บรรทุกวัตถุอันตราย ผู้ขับขี่จะต้องแสดงให้ผู้ขับขี่ยานรวมทั้งผู้ใช้มากในการสัญจรอื่น ๆ ทราบว่าเป็นรถยนต์กำลังบรรทุกวัตถุระเบิดหรือวัตถุอันตราย โดยการป้ายปิดแสดงไว้ นอกจากนี้ยังจะต้องมี เครื่องดับเพลิง และยังคงปฏิบัติตามเงื่อนไขในการป้องกันอันตรายด้วย<sup>26</sup> ซึ่งในปัจจุบันนี้มีกฎกระทรวงซึ่งออกตามความในมาตรา 5

<sup>24</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

มาตรา 21 ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถไม่ตรงตามประเภทที่จดทะเบียนไว้...ฯลฯ

<sup>25</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้..."รถยนต์ส่วนบุคคล" หมายความว่า รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน หรือรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล ซึ่งมีได้ใช้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

<sup>26</sup> พระราชบัญญัติต่อจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522

มาตรา 5 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจร กับออกกฎกระทรวงกำหนดกิจการอื่น เพื่อปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้...ฯลฯ

มาตรา 17 "ผู้ขับขี่รถที่ใช้บรรทุกระเบิด หรือวัตถุอันตรายชนิดอื่นใด ต้องจัดให้มีป้ายแสดงถึงวัตถุที่บรรทุก และ เครื่องดับเพลิง และต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขในการป้องกันอันตราย ลักษณะและวิธีการติดป้ายแสดงถึงวัตถุที่บรรทุก และ เครื่องดับเพลิง ตลอดจนเงื่อนไขในการป้องกันอันตราย ให้เป็นไปตามที่กฎกระทรวงกำหนด"



และมาตรา 17 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้รถที่ใช้บรรทุก วัตถุอันตราย เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง ก๊าซอัด จะต้องมีป้ายที่มีข้อความว่า "วัตถุไวไฟ" หรือ "ก๊าซอันตราย" ปิดแสดงไว้<sup>27</sup> และนอกจากนั้นผู้ขับขี่รถบรรทุกวัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตราย จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขในการป้องกันอันตรายด้วย เช่น ต้องไม่จอดรถที่บรรทุกวัตถุระเบิดหรือ วัตถุอันตราย โดยปราศจากผู้ดูแล ไม่ควรเติมน้ำมันเชื้อเพลิง เว้นแต่จำเป็น ไม่สูบบุหรี่ และต้อง มีหน้าที่ห้ามมิให้ผู้อื่นสูบบุหรี่ภายในระยะ 15 เมตร จากตัวถังรถ ไม่ใช้ไฟหรือยินยอมให้ผู้อื่นใช้ไฟ

<sup>27</sup>กฎกระทรวง ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2522) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทาง บก พ.ศ. 2522

ข้อ 1. รถที่ใช้บรรทุกวัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตรายชนิดอื่นใด ต้องมีป้ายซึ่งมี ข้อความดังต่อไปนี้

ฯลฯ

(2) ในกรณีที่เป็นวัตถุไวไฟ เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง... ให้มีป้ายที่มี ข้อความว่า "วัตถุไวไฟ"

ฯลฯ

ข้อ 4. ในรถที่ใช้บรรทุกวัตถุระเบิดหรือวัตถุอันตรายชนิดอื่นใด ให้มีเครื่องทับเพลิง ชนิดคาร์บอนไดออกไซด์ หรือผงเคมีแห้ง ซึ่งมีขนาดบรรจุไม่น้อยกว่า 4 กิโลกรัม อย่างน้อยสอง- เครื่องประจำอยู่ถึงรถ และต้องเป็นเครื่องดับเพลิงที่อยู่ในสภาพที่ใช้การได้ดี

ข้อ 5. ผู้ขับขี่รถที่ใช้บรรทุกวัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตรายชนิดอื่นใด ต้องปฏิบัติตาม เงื่อนไขในการป้องกันอันตราย ดังต่อไปนี้

- (1) ไม่จอดรถทิ้งไว้โดยไม่มีผู้ควบคุมดูแล
- (2) ไม่เติมน้ำมันเชื้อเพลิง เว้นแต่มีความจำเป็น
- (3) ไม่สูบบุหรี่ หรือตักเตือนมิให้ผู้อื่นสูบบุหรี่ภายในระยะ 15 เมตร จากตัวรถ
- (4) ไม่ใช้ไฟหรือยินยอมให้ผู้อื่นใช้ไฟที่ต้องใช้ เชื้อเพลิงในรถ



ที่ต้องใช้ เชื้อเพลิงในรถ เป็นต้น<sup>28</sup>

พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2520 ในส่วนที่เกี่ยวกับกิจการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งคน สัตว์ หรือสิ่งของ จากที่แห่งหนึ่งไปสู่อีกแห่งหนึ่ง จะอยู่ในความควบคุมตามพระราชบัญญัติขนส่งทางบก ซึ่งตามแนวพระราชบัญญัติดังกล่าวได้กำหนดระบบการขนส่งในประเด็นต่าง ๆ ทั้งในระดับนโยบายเกี่ยวกับการขนส่ง กิจการขนส่ง<sup>29</sup> และในระดับปฏิบัติ เช่น การจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่ง<sup>30</sup> การชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง และในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งน้ำมัน เชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียมเหลวแล้ว ตามพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ก็จะเข้ามากำหนดให้รถที่จะใช้ในการบรรทุกขนส่ง ต้องมีสภาพที่มั่นคง แข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้อง<sup>31</sup> และนอกจากนั้นรถที่จะใช้ในการบรรทุกยังจะ

<sup>28</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

มาตรา 14 คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก มีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) กำหนดนโยบายการขนส่งทางบกระยะสั้น และระยะยาวเสนอ

ต่อคณะรัฐมนตรี

(2) กำหนดนโยบาย เกี่ยวกับการพัฒนาและดำเนินการสถานีขนส่ง

เสนอต่อคณะรัฐมนตรี

ฯลฯ

(4) กำหนดมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัย และความสะดวกใน

การขนส่งทางบก เพื่อให้คณะกรรมการปฏิบัติ

ฯลฯ

<sup>29</sup> อ้างแล้ว หมวด 3 การประกอบการขนส่ง

<sup>30</sup> อ้างแล้ว หมวด 4 การชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง

<sup>31</sup> อ้างแล้ว มาตรา 71 "รถที่ใช้ในการขนส่งต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีเครื่อง-

อุปกรณ์และส่วนควบถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง กับได้จดทะเบียนตาม มาตรา 73 และ เสียภาษีตามมาตรา 85 แล้ว..."



ต้องผ่านการตรวจสอบก่อนที่จะนำออกไปใช้ในการขนส่ง<sup>32</sup> และถ้าหากว่าในกรณีที่มีการตรวจ-  
 สภาพพบว่า รถบรรทุกคันใดไม่อยู่ในสภาพที่ปลอดภัยในการขนส่ง รถคันดังกล่าวอาจถูกสั่งระงับ  
 ไม่ให้ใช้ในการขนส่งได้<sup>33</sup> แต่ที่กล่าวมาทั้งหมดนี้จะเห็นได้ว่าเป็นส่วนที่เกี่ยวกับสภาพของรถทั่ว ๆ  
 ไปเท่านั้น ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสิ่งที่ใช้ในการขนส่งน้ำมัน เชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียมเหลว ตาม  
 พระราชบัญญัติดังกล่าว ไม่อาจควบคุมลงไปถึงได้ แต่กลับไปปรากฏอยู่ในบทบัญญัติของกฎหมายฉบับ  
 อื่นที่เป็นการเฉพาะโดยตรง ดังเช่นในกรณีของน้ำมันเชื้อเพลิง ก็ต้องไปพิจารณาเงื่อนไขตาม  
 พระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2474 หรือในกรณีของก๊าซปิโตรเลียม-  
 เหลว ก็ต้องไปพิจารณาตามประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 ลงวันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2514  
 และประกาศของกระทรวงมหาดไทย ดังจะได้กล่าวในรายละเอียดต่อไป

<sup>32</sup> อ้างแล้ว มาตรา 72 "รถที่จะนำมาจดทะเบียนเสียภาษี ต้องผ่านการตรวจสอบสภาพ-  
 รถจากพนักงานตรวจสอบสภาพ หรือจากสถานตรวจสอบสภาพที่ได้รับอนุญาต..."

"ในกรณีที่ปรากฏว่ารถที่นำมารับการตรวจสอบสภาพนั้น มีสภาพมั่นคงแข็งแรง  
 มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวงแล้ว ให้พนักงานตรวจสอบสภาพหรือ  
 ตรวจสอบสภาพรถที่ได้รับอนุญาต ออกใบรับรองให้..."

<sup>33</sup> อ้างแล้ว มาตรา 83 "เมื่อผู้ตรวจการ ตรวจสอบว่ารถคันใดมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง  
 หรือมีเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบไม่ครบถ้วน หรือไม่ถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ให้ผู้ตรวจ



พระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พุทธศักราช

2474 ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2474 ได้กล่าวถึง ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งโดยทางบก โดยทางรถยนต์ ไว้ในบทบัญญัติ มาตรา 41(3)<sup>34</sup> แต่ก็มีได้กล่าวถึงแต่เพียงรถยนต์เพียงประการเดียว ยังรวมถึงยานพาหนะทางบกอื่น ๆ ที่ไม่ใช่ รถไฟ แต่ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง เฉพาะชนิดนากลัวอันตราย โดยทาง รถบรรทุกแล้ว อาจแบ่งพิจารณาได้ดังนี้

ในกรณีที่น้ำมันชนิดนากลัวอันตรายบรรจุในบิ๊ป หรือถังเหล็ก รถที่ใช้ ในการบรรทุกขนส่งก็ต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติขนส่งทาง บก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

แต่ถ้าเป็นรถที่ออกแบบมาสำหรับใช้ในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงชนิด นากลัวอันตรายโดยเฉพาะแล้ว รถยนต์ที่มีถังบรรทุกดังกล่าวก็ต้องสร้างถังบรรทุก ซึ่งเป็นภาชนะ ในการบรรจุน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดนากลัวอันตรายให้ถูกต้องตามแบบที่ผ่านการอนุมัติแล้ว

<sup>34</sup> พระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พุทธศักราช 2474

มาตรา 41 ผู้นำไปซึ่งน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดธรรมดา หรือชนิดนากลัวอันตราย มี ประมาณเกิน 200 ลิตร นั้น...

3. ถ้าน้ำมันชนิดนากลัวอันตราย ไปโดยทางอื่นนอกจากทางน้ำ หรือทางรถไฟ ท่านว่าให้บรรจุไว้ในภาชนะที่สมควรดังระบุต่อไปนี้คือ

- (ก) บรรจุในบิ๊ป
- (ข) บรรจุในถังเหล็ก และถังใบหนึ่ง ๆ บรรจุน้ำมันไม่เกิน 300 ลิตร หรือ
- (ค) บรรจุในรถถัง ตามแบบที่ได้รับอนุมัติแล้ว รถคันหนึ่ง ๆ บรรจุน้ำมันไม่เกิน 5,000 ลิตร ถ้ามีรถพ่วงอยู่กับรถคัน หนึ่งด้วยแล้ว จำนวนบรรจุรวมกันทั้ง 2 คัน จะต้องไม่เกิน 5,000 ลิตร..."



ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 โดยเนื้อหาของประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 จริง ๆ แล้วแทบจะไม่ได้มีบทบัญญัติมาตราใดที่กล่าวถึงมาตรฐานความปลอดภัยเอาไว้เลย ในบทบัญญัติดังกล่าวกลับมองให้เป็นภาระหน้าที่ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยที่จะต้องไปออกกฎกระทรวงกำหนดรายละเอียดต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยแทบทั้งสิ้น<sup>35</sup>

ในส่วนที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของยานพาหนะที่เป็นรถยนต์ที่ใช้บรรทุกก๊าซปิโตรเลียมเหลว มีกำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2529) ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามข้อ 3 ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น และกฎกระทรวงฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2531) แก้ไขเพิ่มเติม กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2529) ได้กำหนดให้ยานพาหนะที่จะใช้ในการขนส่งขนส่งก๊าซ จะต้องเป็นยานพาหนะที่ได้รับอนุญาตให้เป็นยานพาหนะขนส่งก๊าซทางบก ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เสียก่อน (แต่สำหรับกรณีการขนส่งก๊าซโดยทั่วไป ซึ่งไม่มีถึงขนส่งติดอยู่กับตัวรถ เช่นกรณีของการขนส่งถังบรรจุก๊าซขนาดเล็กที่ใช้ในครัวเรือน ก็ยังต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522)

## 2. รถไฟ

ในสมัยก่อน ก่อนที่จะมีถนนสำหรับรถยนต์ที่ใช้บรรทุกสินค้าจากส่วนกลางไปยังจังหวัดต่าง ๆ ได้สะดวก รถไฟเป็นเส้นทางขนส่งเส้นทางหลักที่สำคัญประการหนึ่ง ที่เป็นเช่นนั้นเพราะในแต่ละภูมิภาคของประเทศในจังหวัดสำคัญ ๆ สามารถติดต่อขนส่งสินค้า รวมตลอดทั้งการโดยสารได้สะดวกโดยทางรถไฟ ดังนั้นน้ำมันเชื้อเพลิง (และก๊าซปิโตรเลียมที่เข้ามามีบทบาทในชีวิตประจำวันในช่วงหลัง) จึงมีการขนส่งกันโดยทางรถไฟ และยังคงใช้ตลอดมาจนถึงปัจจุบันนี้

ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2474 ใน มาตรา 41 กำหนดไว้ว่า ในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดธรรมดา หรือชนิดนำกลั่นอันตราย ถ้านำไปโดยทางรถไฟ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขว่าด้วยการบรรทุกหรือนำไปซึ่งน้ำมันเชื้อเพลิงตามที่พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง และตามกฎหมายข้อบังคับซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวที่กำหนดไว้

<sup>35</sup> ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 2.

"ข้อ 3. ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย มีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับ..."



จากการศึกษารวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวกับกฎระเบียบเกี่ยวกับการขนส่งน้ำมัน เชื้อเพลิง และก๊าซปิโตรเลียมเหลวโดยทางรถไฟพบว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ประกาศใช้กฎข้อบังคับ และระเบียบการบรรทุกส่งห่อวัสดุสินค้า สิ่งของที่เป็นอันตรายหรือเป็นที่พึงรังเกียจ เครื่องล้อเลื่อน กับสัตว์มีชีวิต โดยระเบียบดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี ในประกาศฉบับนี้จะ กำหนดรายละเอียดของการขนส่ง วิธีการ ตลอดจนวิธีการบรรทุกสินค้าประเภทต่าง ๆ ว่าจะต้องมีมาตรการอย่างไร โดยเฉพาะอย่างยิ่งได้มีการจัดแยกประเภทของวัตถุที่จะขนส่งเป็นประเภทต่าง ๆ ในกรณีของน้ำมัน เชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียมเหลวก็มีมาตรการการขนส่ง ตลอดจนเงื่อนไขต่าง ๆ เกี่ยวกับการควบคุมสินค้าในระหว่างที่มีการขนส่งตาม "กฎข้อบังคับและระเบียบการบรรทุกส่งห่อวัสดุสินค้า สิ่งของอันตรายหรือซึ่งเป็นที่พึงรังเกียจ เครื่องล้อเลื่อน กับสัตว์มีชีวิต" ตอนที่ 4 ซึ่งเป็นตอนที่ว่าด้วยกฎข้อบังคับว่าด้วยการบรรทุกส่งของที่อันตรายของไวเปลิง หรือซึ่งเป็นที่พึงรังเกียจ มีการจัดประเภทของสิ่งของที่จะขนส่ง ว่าสิ่งของชนิดใดเป็นของอันตราย และของไวเปลิง โดยมีการจัดลำดับชั้นของอันตรายตามลำดับจาก ก.-จ.

ในกรณีที่เกี่ยวข้องกับน้ำมัน เชื้อเพลิงนั้น ตามกฎข้อบังคับดังกล่าวมีการกำหนดน้ำมัน เชื้อเพลิงโดยมีการแยกเป็นหลายชนิด ๆ ออกไปมากมายหลายชนิดดังต่อไปนี้<sup>36</sup>

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>36</sup> กฎข้อบังคับและระเบียบการบรรทุกส่งห่อวัสดุ สินค้า สิ่งของอันตราย หรือซึ่งเป็นที่พึงรังเกียจ เครื่องล้อเลื่อน กับสัตว์มีชีวิต

ตอนที่ 4 กฎข้อบังคับว่าด้วยการบรรทุกส่งของที่อันตราย ของไวเปลิง หรือซึ่งเป็นที่พึงรังเกียจ ข้อ 123. บัญชีรายนามของอันตรายและของไวเปลิง หน้า 57-60.



รายนามของอันตรายและของไวเปลิง	ชั้น
น้ำมัน เบนซินหรือ เบนโซล	จ.
น้ำมัน เบนโซลีน	จ.
น้ำมัน เชื้อเพลิง เครื่องยนต์	จ.
น้ำมันแก๊สหรือน้ำมันอย่างอื่นซึ่งกลายเป็นไอไวเปลิงเมื่อกระทบความร้อน เพียง 90 องศาฟาเรนไฮท์	ง.
น้ำมันก๊าซซึ่งไวติดไฟเมื่อกระทบความร้อนแค่ 76 องศาฟาเรนไฮท์ หรือ กว่าขึ้นไป	ค.
น้ำมันก๊าซซึ่งไวติดไฟเมื่อกระทบความร้อนต่ำกว่า 76 องศาฟาเรนไฮท์ลงมา	ง.
น้ำมัน เปรตโตเลียม และน้ำมันไฮโดรคาร์บอนอื่น ๆ ซึ่งได้กลั่นแล้ว หรือยัง ไม่ได้กลั่นซึ่งไม่ระเหยเป็นแก๊สไวเปลิง	ก.

สิ่งของที่ถูกจัดลำดับความเป็นวัตถุอันตรายและไวเปลิง เป็นลำดับต่าง ๆ จากลำดับ ก. - ลำดับ จ. จะมีวิธีการเฉพาะที่ใช้ในการขนส่งแตกต่างกันออกไปตามแต่ละประเภท ตัวอย่างเช่น

ในกรณีที่เป็นวัตถุอันตรายที่อยู่ในชั้น ก. ตามบัญชีที่ระบุไว้ในการบรรทุก ขนส่ง มีมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยไว้ดังนี้ กล่าวคือ

ตามกฎข้อบังคับว่าด้วยการบรรทุกสิ่งของที่อันตราย ของไวเปลิง หรือซึ่งเป็นที่พึงรังเกียจ ข้อ 130-1. กำหนดไว้ว่า

1. โดยหลักแล้ว ต้องบรรทุกในรถ (ตู้บรรทุก) ที่ได้สร้างขึ้นไว้สำหรับบรรทุกของนั้น ๆ โดยเฉพาะ กล่าวคือ ในกรณีของน้ำมัน ก็ต้องใช้รถถังน้ำมัน (รท.ทด.บทค.ทอ.)<sup>37</sup>

<sup>37</sup> กฎข้อบังคับการบรรทุกส่งห่อวัตถุ สิ้นค้า ส่งของอันตราย หรือซึ่งเป็นที่พึงรังเกียจ เครื่องล้อเลื่อน กับสัตว์มีชีวิต ตอนที่ 3. กฎข้อบังคับว่าด้วยการบรรทุกส่งสิ้นค้า เครื่องล้อเลื่อน และสัตว์มีชีวิต ข้อ 102 หน้า 45-46.



2. แต่ถ้าไม่สามารถบรรทุกในรถ (ตู้บรรทุก) ที่ได้สร้างขึ้นเป็นกรณีเฉพาะแล้ว ก็ต้องมีภาชนะ เช่น กระจบอง ขวด ที่ปิดฝาสนิท แน่นหนา แต่ถ้าเป็นกรณีของ กระจบอง หรือขวด ก็จะต้องบรรจุในทึบไม้มีฝาหรือขี้เลื่อยกรุไว้ข้างทึบด้วย หรือถ้าเป็นกรณีของน้ำมันก๊าส ซึ่งจะติดไฟได้เอง เมื่อความร้อนขึ้นสูง หรือกว่า 76 องศาเซลเซียส น้ำมันแปรโตรเลียมและน้ำมันไฮโดรคาร์บอนอย่างอื่น ๆ ซึ่งไม่ระเหยเป็นแก๊สไวเฟลิ่ง จะส่งโดยบรรจุในถังเหล็กที่แน่นหนา หรือบรรจุในบีกก็ได้ แต่ถ้าเป็นกรณีการบรรจุในบีก ก็ต้องเอาบีกนั้นบรรจุในทึบไม้หรือถ้าหากไม่บรรจุในทึบไม้ในการขนส่งก็ต้องมี เสื้อหรือวัสดุอย่างอื่นที่เหมาะสมบรรจุในระหว่างชั้นบีกก็ได้<sup>๓๘</sup>

แต่ถ้าเป็นวัตถุอันตรายชั้น ง. จะต้องบรรจุในคัมหรือไทเคลือบ หรือขวด-ลูกแล้ว และบรรจุลงในทึบฝาแบน<sup>๓๙</sup> อีกชั้นหนึ่ง หรือจะบรรจุในภาชนะที่ทำด้วยโลหะที่มีจุกเกลียว และนอกจากนั้นในกรณีน้ำมันก๊าสและน้ำมันอื่น ๆ ซึ่งอาจติดไฟขึ้นได้เอง เมื่อความร้อนยังไม่ถึง 76 องศาเซลเซียส ก็จะต้องทำเครื่องหมายไว้ด้วยว่า "ไวเฟลิ่งอย่างยิ่งและอันตราย"

และในกรณีเป็นวัตถุอันตรายชั้น จ. โดยเฉพาะอย่างยิ่งน้ำมัน เบนซิน หรือ เบนซอล น้ำมัน เบนโซลีน ก๊าสโซลีน น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องยนต์ ตามกฎข้อบังคับว่าด้วยการบรรทุกสิ่งของที่เป็นอันตราย ของไวเฟลิ่งฯ ข้อ 135-1 กำหนดเงื่อนไขการบรรทุกวัตถุอันตรายชั้น จ. ไปกับกระบวนรถสินค้าว่าจะต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

1. ถ้าที่ใช้ในการบรรจุน้ำมันต้องทำด้วยเหล็กอาบดีบุก เหล็ก หรือเหล็กเหนียว แต่ถ้าเป็นภาชนะที่ไม่ได้ทำด้วยเหล็ก ก็ต้องมีทึบไม้กระดานห่อหุ้มอีกชั้นหนึ่งก่อน
2. ในแต่ละตัวจะบรรจุน้ำมันได้ไม่เกิน 300 ลิตร (หรือ 65 แกลลอน)
3. ถ้าบรรจุน้ำมัน ต้องมีฝาปิด (เป็นหมุดควง หรือฝาควง) ๑ ฝาสนิทไม่ให้ น้ำมัน หรือไอวิ่งออกมาได้ และต้องมีความแข็งแรงพอที่จะไม่แตก ร้าว ระหว่างการขนส่ง เว้นแต่เป็นกรณีความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หรือเพราะอุบัติเหตุอันผิดปกติ

<sup>๓๘</sup> อ้างแล้วใน (1) ข้อ 130-1) วิธีที่ต้องปฏิบัติหรือบรรทุกส่งวัตถุอันตรายชั้น ก. หน้า 62-63.

<sup>๓๙</sup> อ้างแล้วใน (1) ข้อ 134) วิธีที่ต้องปฏิบัติเพื่อบรรทุกส่งวัตถุอันตรายชั้น ง. หน้า 88.



4. บนถังต้องบอกชนิดน้ำมัน และมีข้อความว่า "ไวเพลิงอย่างยิ่ง" เขียนไว้  
โดยชัดเจน
5. ในกรณีที่ตั้งบรรจุน้ำมันบุบสลาย การรถไฟจะไม่บรรทุกขนส่งให้โดยเด็ดขาด
6. ในกรณีที่เป็นดังเปล่า ในการบรรทุกก็ต้องปิดฝาดังให้แน่นสนิทด้วย
7. และในการบรรทุก ตู้บรรทุก จะต้องมืช่องสำหรับถ่ายเทอากาศด้วย และ  
ห้ามมิให้ตั้งบรรจุน้ำมันทั้งไว้กลางแดด
8. ห้ามนำตะเกียงหรือ เชื้อเพลิงซึ่งไม่มีกำบัง เข้าไปข้างในหรือ เข้าไปใกล้รถที่  
บรรทุกน้ำมัน เชื้อเพลิง เป็นอันขาด<sup>40</sup>

และนอกจากนั้น ในกรณีที่เป็นการขนส่งน้ำมัน เบนซินหรือน้ำมัน เครื่องยนต์ต่าง ๆ  
เป็นจำนวนย่อย ๆ นอกจากจะต้องบรรจุในภาชนะหรือถังน้ำมันดังที่กล่าวไว้ในข้างต้นแล้ว ในการ  
ขนส่งน้ำมันจำนวนย่อย ๆ เหล่านี้ ก็ต้องแยกเป็นประเภท ๆ ห้ามบรรทุกปะปน เป็นกองเดียวกัน  
โดยมีระยะห่างจากกัน<sup>41</sup>

สำหรับในกรณีของก๊าซปิโตรเลียมเหลว ตามกฎข้อบังคับว่าด้วยการบรรทุกสิ่ง  
ของที่อันตราย ของไวเพลิง หรือซึ่งเป็นที่พึงรังเกียจ ก็จัดเป็นของอันตรายและของไวเพลิง  
ประเภทหนึ่ง โดยจัดอยู่ในชั้น จ.<sup>42</sup> ในการบรรทุก ขนส่ง นั้นก็มีมาตรการการเกี่ยวกับความ  
ปลอดภัยไว้เช่นเดียวกัน ดังต่อไปนี้

ตามข้อ 136 ของกฎข้อบังคับว่าด้วยการบรรทุกสิ่งของที่อันตรายของไวเพลิง ได้  
กำหนดเงื่อนไขการบรรทุก ขนส่ง ดังนี้

1. การขนส่งนั้น จะบรรทุกไปเฉพาะกับขบวนรถสินค้า เท่านั้น

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>40</sup> อ้างแล้วใน (1) ข้อ 135-1.) วิธีที่จะต้องปฏิบัติเพื่อบรรทุกส่งวัตถุอันตรายชั้น จ.  
หน้า 88-89

<sup>41</sup> อ้างแล้วใน (1) ข้อ 135-2) วิธีส่งเบนซินหรือน้ำมัน เครื่องยนต์ต่าง ๆ เป็น  
จำนวนย่อย หน้า 90.

<sup>42</sup> อ้างแล้วใน (1) ข้อ 136 วิธีที่จะต้องปฏิบัติเพื่อบรรทุกส่งวัตถุอันตรายชั้น จ.  
หน้า 92.



2. กระบอกหรือท่อที่บรรจุ หรืออีกนัยหนึ่งคือถังที่ใช้บรรจุก๊าซ ตามกฎข้อบังคับฯ กำหนดเอาไว้ว่า จะต้องเป็นท่อที่แข็งแรง ทำด้วยเหล็กตี หรือ เหล็กกล้าเหนียวอย่างดีที่สุด มีส่วนคาร์บอนไม่เกินร้อยละ 0.25 และมีส่วนเนื้อเหล็กแท้ ร้อยละ 99 กระบอกนี้มีหัวต่อบรรจุบ ต้องเชื่อมประสานกันอย่างแน่นหนา เรียบร้อยและต้อง เป็นท่อที่ได้ตรวจทดลองแล้วอย่างแน่นหนา ขนาดของท่อเหล็กต้อง เป็นท่อที่มีความยาวท่อไม่เกิน 57.66 เซนติเมตร และมี เส้นผ่าศูนย์กลางไม่เกิน เกินกว่า 32.69 เซนติเมตร

ในการขนส่งท่อหรือกระบอกเหล็กเหล่านี้ ต้องมีหีบไม้ข้างนอกอีกชั้นหนึ่ง หรือ ถ้าหากไม่มีหีบไม้ก็ต้องใช้ฟางห่อหรือของอื่นหุ้ม ฯลฯ<sup>43</sup>

นอกจากนั้น การรถไฟยังมีรถ (ตู้บรรทุก) ซึ่งใช้สำหรับบรรทุกก๊าซโดยเฉพาะ ดังที่เรียกว่า รถบรรทุกแก๊ส (บทก.) แต่ก็ไม่มีใครรู้ว่ามียารละเอียดยกเกี่ยวกับลักษณะ ขนาด วัสดุ ที่ใช้ในการผลิต รถบรรทุกแก๊สปรากฏในกฎข้อบังคับฉบับนี้

โดยสรุปแล้วจะเห็นได้ว่าในกรณีของการขนส่งโดยทางรถไฟ ก็มีกฎข้อบังคับ เกี่ยวกับการขนส่ง การบรรทุก น้ำมัน เชื้อเพลิง และก๊าซปิโตรเลียมเหลวอยู่ แม้โดยเนื้อหาของ กฎข้อบังคับดังกล่าวจะยังไม่สมบูรณ์ หรือยังไม่ทันสมัยในบางกรณี ดังเช่นกรณีของการขนส่ง ก๊าซปิโตรเลียมเหลวโดยทางรถไฟ แต่ถึงแม้ถ้าพิจารณาจากกฎระเบียบข้อบังคับ ทำให้มีความ เห็นได้ว่า ไม่มีความทันสมัย แต่ในทางปฏิบัติจริง ๆ แล้ว เนื่องจากการขนส่งก๊าซปิโตรเลียม-เหลวโดยทางรถไฟส่วนใหญ่เป็นการขนส่งก๊าซปิโตรเลียมเหลวของการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจของรัฐไปยังคลังก๊าซในภูมิภาคต่าง ๆ รถบรรทุกก๊าซ (บทก.) ที่อยู่ในความ ดูแลของการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยจึงอยู่ในมาตรฐานที่การปิโตรเลียมฯ จะกำหนดขึ้น

#### ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางน้ำ

แม้ว่าในปัจจุบันนี้ ประเทศไทยจะมีการพัฒนาแหล่งปิโตรเลียมทั้งในทะเล (Off shore) และบนบก (On shore) ขึ้นมาใช้ได้แล้วในบางส่วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่เป็นก๊าซปิโตร-เลียม และมีความพยายามที่จะจัดระบบการขนส่งในแหล่งผลิตมายังคลังเก็บ และผู้บริโภครายใหญ่

<sup>43</sup> อ้างแล้ว หน้า 91.



โดยทางท่อขนส่ง (Pipeline) บ้างแล้วก็ตาม การขนส่งในรูปแบบเดิม ๆ ที่ประเทศไทยมีการใช้กันมาก่อนหน้านี้ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งโดยทางรถยนต์ รถไฟ หรือโดยทางเรือก็ยังคงมีอยู่ดังเดิม

การขนส่งโดยทางเรือยังมีความจำเป็น และดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้นว่า การขนส่งโดยทางเรือค่าการขนส่งจะถูกกว่าการขนส่งโดยวิธีอื่น ๆ นอกจากนี้ยังมีความจำเป็นในแง่ที่การขนส่งโดยทางเรือจะเป็นส่วนช่วยในการขนส่งปิโตรเลียมที่จะทดแทนส่วนที่ขาดอยู่จากแหล่งต่างประเทศ และช่วยเสริมการส่งน้ำมัน เชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียม เหลวที่เข้าบริโภคภายในประเทศด้วย

เมื่อเป็นเช่นนี้ จึงทำให้มีเรือที่ใช้ในการขนส่งน้ำมันและก๊าซปิโตรเลียม เหลวอยู่หลายประเภทและหลายขนาด ดังนั้นจึงเป็นปัญหาที่รัฐจะต้องเข้าไปกำหนดกฎเกณฑ์ต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยทั้งในด้านสภาพของเรือ การเดินเรือ ตลอดจนสินค้าที่จะบรรทุกเข้ามาพร้อมกับเรือเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขนส่งน้ำมัน เชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียม เหลวโดยทางเรือนี้ จะทำการศึกษาเฉพาะกรณีการขนส่งน้ำมัน เชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียม เหลวจากคลังเก็บภายในประเทศไปยังส่วนต่าง ๆ ของประเทศเท่านั้น

เรือทุกชนิดที่สัญจรไปมาในบริเวณน่านน้ำไทยโดยหลักแล้ว ต้องอยู่ในการควบคุมดูแลของกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ซึ่งเป็นหน่วยงานตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 เรือที่ใช้ในการขนส่งบรรทุกน้ำมัน เชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียม เหลวก็เช่นเดียวกัน ซึ่งนอกจากจะต้องปฏิบัติตามโดยทั่ว ๆ ไปแล้ว ยังมีบทบัญญัติเป็นการเฉพาะที่ใช้บังคับกับเรือที่ใช้ในการบรรทุกน้ำมัน เชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียม เหลว

ในประการต่อไปจะชี้ให้เห็นถึงบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของเรือที่ใช้ในการขนส่ง บรรทุก น้ำมัน เชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียม เหลว ดังต่อไปนี้

ในกรณีของน้ำมัน เชื้อเพลิง ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมัน เชื้อเพลิง พุทธศักราช 2474 กำหนดไว้โดยชัดเจนถึงกรณีการขนส่งโดยทางน้ำ (ทางเรือ) ทั้งน้ำมัน เชื้อเพลิงชนิดธรรมดาและชนิดนำกล้วอันตรายนับปริมาณตั้งแต่ 200 ลิตรขึ้นไปว่า ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขว่าด้วยการบรรทุกตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม ดังที่กล่าวมาแล้ว นอกจากนั้นยังจะต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมัน เชื้อเพลิง เกี่ยวกับการขนส่งน้ำมัน เชื้อเพลิงว่า ต้องมีเครื่องหมายเป็นธงสีแดง แสดงไว้ที่เรือบรรทุก และในตอนกลางคืนจะต้องมีโคมไฟสีแดง เป็น เครื่องหมายไว้ และนอกจากนั้นในกรณีที่เป็นน้ำมันชนิด



นำกล้วอันตราย ก็ต้องบรรจุในภาชนะซึ่งปิดไว้เรียบร้อยและมีป้ายบอกชนิดน้ำมัน และมีคำว่า "ไวไฟ" เขียนติดไว้ด้วย<sup>44</sup>

และถ้าพิจารณาตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 เกี่ยวกับกรณีที่ใช้เรือในการขนส่งบรรทุกน้ำมัน เชื้อเพลิง ด้วยเจตนาของพระราชบัญญัติดังกล่าว ต้องการให้เรือที่เดินทางสัญจรในน่านน้ำไทย เป็นเรือที่มีความปลอดภัย และเพื่อความเป็นระเบียบ มีความปลอดภัยในการสัญจรตลอดจนต้องการที่จะตรวจสอบวัตถุสิ่งของที่ขนส่งบรรทุกมากับเรือ ด้วยเหตุนี้ ในกรณีของเรือที่ใช้ในการบรรทุกน้ำมัน เชื้อเพลิง กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคมจึง ออกประกาศ กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ทั้งนี้โดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ตาม ม. 163 ที่ให้อำนาจกรมเจ้าท่าในการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการตรวจเรือ และออกใบสำคัญรับรองว่าเป็นเรือที่ได้ปฏิบัติ

---

<sup>44</sup> พระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พุทธศักราช 2474 มาตรา 41 "ผู้นำไปซึ่งน้ำมัน เชื้อเพลิงชนิดธรรมดาหรือชนิดนำกล้วอันตรายมีปริมาณเกิน 200 ลิตรนั้น

(1) ถ้านำไปโดยทางน้ำต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขว่าด้วยการบรรทุก หรือนำไปส่งที่ บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย และ

(2) เมื่อเป็นน้ำมันชนิดนำกล้วอันตราย ต้องบรรจุในโลหะซึ่งมิดไว้เรียบร้อย ทั้งต้องมีป้ายหรือตัวอักษรคนปิดไว้ให้อ่านได้ง่าย บอกชนิดน้ำมัน และให้มีคำว่า "ไวไฟ" เขียนเติมลงด้วย แต่ถ้าภาชนะนั้นมีของหุ้มห่อชั้นนอกหรือหีบแล้ว ท่านว่าเพียงพอแต่มีป้ายปิดไว้ภายนอกของหุ้มห่อ หรือหีบนั้น ๆ ก็เป็นการเพียงพอ"



หรือ เป็นเรือที่สามารถใช้สัญจรมานานน้ำไทยได้<sup>45</sup> กฎข้อบังคับการตรวจเรือดังกล่าวนี้ เป็น เครื่องมือประการหนึ่งของกรมเจ้าท่าที่จะใช้ในการตรวจสอบเรือว่าเป็นไปตามกฎเกณฑ์หรือมี มาตรฐานเพียงพอที่จะใช้ในการเดินเรือในน่านน้ำไทยหรือไม่ กฎข้อบังคับดังกล่าว มีการแก้ไข ปรับปรุงเปลี่ยนแปลงตลอดมา จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2528 มีการออกกฎข้อบังคับสำหรับการ ตรวจเรือ (ฉบับที่ 15) ขึ้นใหม่ โดยยกเลิกกฎข้อบังคับฉบับก่อน ๆ บางฉบับไป โดยเฉพาะใน กรณีของเรือที่ใช้ในการขนส่งบรรทุกน้ำมัน เชื้อเพลิงตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 15) ก็ได้กำหนดขั้นตอนกระบวนการและสิ่งที่จะต้องตรวจสอบในเรือเพิ่มเติมเป็นพิเศษแยกออก- มาต่างหาก โดยเฉพาะนอกเหนือที่จะต้องปฏิบัติเหมือนเช่นตรวจเรือโดยทั่ว ๆ ไปแล้ว ยังจะ ต้องตรวจเพิ่มเติมเป็นการเฉพาะอีก การตรวจเพิ่มเติมดังกล่าวจะต้องตรวจ

กฎ ข้อบังคับนี้ เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้"

- 1) ถังน้ำมันทุกถัง และคอฟเฟอร์แดม (cofferdam)
- 2) สภาพของแผ่นเหล็กท้องเรือด้านใน ซึ่งจะต้องไม่สึกกร่อนเกินไปกว่าที่กำหนดไว้
- 3) ตรวจสอบสภาพของแผ่นเหล็กตัวเรือและผนังกันบริเวณปลายท่อทางดูดน้ำได้ โดยถอด ปลอยท่อทางดูดในถังน้ำมันที่เป็นสินค้าออก

<sup>45</sup>1พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 163 "ให้เจ้าท่า โดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ เพื่อ กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไข ในการออกใบสำคัญดังต่อไปนี้

- (1) ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือ
- (2) ใบสำคัญแสดงการตรวจเรือเพื่อจดทะเบียนเรือไทย
- (3) ใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล
- (4) ใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก
- (5) ใบสำคัญรับการตรวจเรือเพื่อการอื่น ๆ



- 4) ตรวจผนังกันถังน้ำมันที่ใช้เป็นสินค้าแต่ละตัว โดยใช้วิธีบรรจุน้ำกลับถัง จนกระทั่งถึงระดับของปากถัง<sup>46</sup>

และนอกจากนั้น ในกรณีของเรือบรรทุกน้ำมัน นอกจากจะต้องทำการตรวจเรือเป็นประจำทุก ๆ รอบ 12 เดือน (หรือตามที่เรียกกันว่าตรวจประจำปี<sup>47</sup> แล้ว ยังจะต้องมีการตรวจพิเศษเป็นลำดับครั้ง ตามอายุของเรือ โดยเรือที่มีอายุยิ่งมาก การตรวจเรือจะยิ่งมีความละเอียดเพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับ ดังจะเห็นได้จาก ข้อ 6. ของกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2528 หมวด ค. ข้อกำหนดในการตรวจเรือเดินทะเล ซึ่งนอกจากจะต้องตรวจเรือประจำปีและตรวจพิเศษแล้ว ยังจะต้องทำการตรวจถังน้ำมันซึ่งเป็นสินค้า (Cargo Tank) หัวด้วย

<sup>46</sup>กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2528 หมวด ค. ข้อกำหนดในการตรวจเรือเดินทะเล ข้อ 8. "การตรวจพิเศษสำหรับตัวเรือ

8.2 บรรดาเรือกำหนดถังบรรทุกน้ำมัน นอกจากต้องตรวจตามที่กำหนดไว้ข้างต้นแล้ว จะต้องตรวจเพิ่มอีกดังต่อไปนี้

- (1) ถังน้ำมันทุกถังและคอฟเฟอร์แดม (cofferdam) ต้องทำความสะอาดไล่แก๊สและตรวจภายใน ให้ระมัดระวังเกี่ยวกับอันตรายในระหว่างการตรวจเป็นพิเศษ
- (2) สภาพของแผ่นเหล็กท้องเรือด้านใน ต้องไม่สึกกร่อนเป็นหลุม เกินเกณฑ์
- (3) ให้ถอดปลายท่อทางดูดในถังน้ำมันที่เป็นสินค้าออกตามความจำเป็น เพื่อให้สามารถตรวจสภาพของแผ่นเหล็กตัวเรือ และผนังกันบริเวณปลายท่อทางดูดน้ำได้
- (4) บรรดาผนังกันถังน้ำมันที่ใช้เป็นสินค้าแต่ละตัว ให้ทำการตรวจสอบด้วยวิธีบรรจุน้ำสลับกันจนกระทั่งถึงระดับขอบปากถัง

การทดสอบดังกล่าว และตรวจท้องเรือภายในอาจกระทำในขณะที่เรือลายน้ำก็ได้"

<sup>47</sup>กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2528 ภาคที่ 1 หมวด ก. ข้อบังคับทั่วไป ข้อ 14. "การตรวจประจำปีต้องกระทำทุกรอบ 12 เดือน"



อย่างละดังด้วย<sup>48</sup>

ในกรณีของเรือที่ใช้บรรทุกแก๊สเหลว (ตามข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2528 ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ข้อ 18 ไม่มี การแยกกระบวนว่าเป็นก๊าซชนิดใด แต่กลับใช้ร่วมกันว่า "แก๊สเหลว" ซึ่งก็รวมทั้งก๊าซปิโตรเลียมเหลว ด้วย) ถ้าหากพิจารณาจากประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 28 และจากกฎกระทรวงฉบับต่าง ๆ ที่ รัฐมนตรีประกาศใช้ ก็ไม่ปรากฏว่ามีบทบัญญัติหรือข้อบังคับใด ๆ ที่กล่าวถึงการควบคุม ตรวจสอบ มาตรฐานความปลอดภัยเกี่ยวกับถังบรรจุ และสภาพของเรือที่ใช้ในการบรรทุกขนส่งก๊าซปิโตรเลียม เหลว เหมือนดัง เช่นที่กำหนดไว้ใน มาตรา 41 ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมัน- เชื้อเพลิง พ.ศ. 2474 เมื่อเป็นเช่นนี้ ในกรณีของการขนส่งก๊าซปิโตรเลียมเหลวโดยทางเรือ ก๊าซปิโตรเลียมเหลวที่อยู่บนเรือบรรทุก ครอบงำที่ยังคงอยู่บนเรือ ควรตรวจมาตรฐานความ ปลอดภัยเกี่ยวกับวัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับก๊าซปิโตรเลียมเหลว จึง เป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่าตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย และ เมื่อ ก๊าซปิโตรเลียมเหลวนั้นถูกถ่ายเทออกจากเรือแล้ว ความรับผิดชอบต่าง ๆ ก็ เป็นของกรม- โยธาธิการ ตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 28

สำหรับมาตรการทางกฎหมาย เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขนส่งก๊าซปิโตรเลียมเหลว โดยทางเรื่อนั้น แบ่งพิจารณาได้ 2 กรณี ดังต่อไปนี้

มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรือที่ใช้บรรทุก

มาตรการทางกฎหมายหรือบทบัญญัติของกฎหมายที่ เกี่ยวกับการขนส่งก๊าซปิโตรเลียม- เหลวโดยทางเรือมีปรากฏ เฉพาะแต่ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยเท่านั้น และตัวที่ ได้กล่าวมาในส่วนที่ เกี่ยวกับการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงโดยทางเรือแล้วว่า ตามพระราชบัญญัติการ

<sup>48</sup> กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2528 หมวด ค. ข้อกำหนด ในการตรวจเรือเดินทะเล ข้อ 6 "การตรวจเรือประจำปี ครั้งที่ 2 หลังจากการตรวจพิเศษครั้งที่ 3 และการตรวจพิเศษครั้งที่ ๑ ไป สำหรับเรือกำปั่นถังบรรจุน้ำมัน หรือเรือที่ใช้บรรทุกขง มาก่อน และหลังการตรวจพิเศษครั้งที่ 4 และการตรวจพิเศษครั้งที่ ๑ ไป สำหรับเรืออื่น ๆ นอกจากนี้จะต้องปฏิบัติตามข้อ 5 แล้ว จะต้องทำการตรวจภายในระวาง หรือถังน้ำมันซึ่งเป็นสินค้า (Hold or Cargo Tank) หัวและท้ายอย่างละ 1 ถัง หรือระวาง"



เดินเรือในน่านน้ำไทย กำหนดให้เรือที่สัญจรไปมาในเขตน่านน้ำไทย จะต้องผ่านการตรวจสภาพเรือตามกฎหมายข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2528 ซึ่งจะต้องมีการตรวจประจำปี ซึ่งต้องทำทุก ๆ รอบ 12 เดือน และยังคงต้องมีการตรวจพิเศษ ซึ่งต้องทำทุก ๆ รอบ 4 ปี<sup>49</sup> ดังเช่นเรือทั่วไป<sup>50</sup> แต่สำหรับเรือที่ใช้ในการบรรทุกก๊าซปิโตรเลียมเหลว (ตามกฎหมายข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2528 ใช้คำว่า "เรือบรรทุกแก๊สเหลว") มีข้อกำหนดพิเศษในการตรวจประจำปี และในการตรวจพิเศษว่า จะต้องทำการตรวจเครื่องมือ อุปกรณ์ระบบความปลอดภัยต่าง ๆ อย่างไรบ้าง

ตามข้อกำหนดการตรวจเรือซึ่งกำหนดให้ต้องตรวจเพิ่มเติมสำหรับเรือบรรทุกแก๊สเหลว ดังต่อไปนี้

1. การตรวจประจำปี จะต้องตรวจ

(1) ถังคาร์บอน ต้องเลือกตรวจถังใดถังหนึ่ง หรือหลายถังจากการทำความเข้าใจสถานะและไล่แก๊สแล้ว โดย

ก. ต้องตรวจสภาพภายในและภายนอกให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ ถ้าถังมีฉนวนหุ้มไว้ เจ้าพนักงานตรวจเรืออาจสั่งให้หรือฉนวนออกตรวจสภาพแผ่นเหล็กของถังได้ตามความจำเป็น

ข. ให้ทำการตรวจสภาพของฉนวนที่ห่อหุ้มถังด้วย

<sup>49</sup> กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2528 ภาค 1 หมวด ก. ข้อบังคับทั่วไป ข้อ 17 "การตรวจพิเศษให้กระทำในรอบ 4 ปี สำหรับการตรวจพิเศษครั้งแรกนั้น ให้กระทำเมื่อครบ 4 ปี หลังจากต่อเรือเสร็จหรือเมื่อนำเรือมาจดทะเบียนครั้งแรก ส่วนครั้งต่อไป ให้กระทำเมื่อครบ 4 ปี นับจากครั้งก่อน"

<sup>50</sup> กฎ ข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2528 หมวด ค. ข้อกำหนดในการตรวจเรือเดินทะเล ข้อ 18 "ข้อกำหนดเพิ่มเติมสำหรับเรือบรรทุกแก๊สเหลว ในการตรวจเรือประจำปี และการตรวจพิเศษสำหรับเรือบรรทุกแก๊สเหลว นอกจากต้องทำการตรวจตามที่กำหนดไว้ในข้อ 1 ถึงข้อ 17 แล้ว จะต้องทำการตรวจเพิ่มเติมดังต่อไปนี้..."



ค. ต้องตรวจบรรดาแท่นและเครื่องยึดตั้งทั้งหมด การซีลสิ่งที่คาดฟ้าและ  
ถ้าจำเป็น เจ้าพนักงานตรวจ เรืออาจสั่งให้ทำการรื้อฉนวนออกตรวจโครงสร้างก็ได้

ง. ต้องตรวจสอบสายดินระหว่างถังและตัว เรือด้วย

(2) ลื่นผ่านกำลังดัน และระบบการถ่ายแก๊สฉุกเฉิน ต้องทำการตรวจดังต่อไปนี้

ก. ลื่นผ่านกำลังดัน และลื่นผ่านสูญญากาศที่ติดอยู่กับถัง ต้องทำงานได้

ถูกต้องเรียบร้อย

ข. เครื่องระบายอากาศ ลื่นผ่าน หรือระบบอื่น ๆ ที่จัดไว้สำหรับถ่าย  
แก๊สฉุกเฉินออกจากช่องว่างระหว่างถังคาร์บอกกับ เซกกันดารีบารีเออร์ หรือโครงสร้างต้องทำงาน  
ได้ถูกต้องเรียบร้อย

(3) เครื่องมือต่าง ๆ เช่น มาตรวัดระดับสัญญาณแสดงระดับสูงของแก๊ส มาตร  
วัดกำลังดัน มาตรวัดอุณหภูมิ เครื่องตรวจแก๊ส พร้อมทั้งระบบสัญญาณต้องทำงานได้ถูกต้อง  
เรียบร้อย

(4) ต้องตรวจสอบสภาพของท่อทางและส่วนประกอบต่าง ๆ เครื่องกล และอุปกรณ์  
รวมทั้งระบบควบคุมอัตโนมัติที่ใช้ในการบรรจุ ขนถ่าย ระบาย อัดความเย็น ถุ่น หรือเครื่องมือใน  
การขนถ่ายทั้งหมดจะต้องแน่ใจว่าอยู่ในสภาพที่ดี

(5) เมื่อมีการเปิดชั้นส่วนใด ๆ เพื่อบำรุงรักษาต้องให้เจ้าพนักงานตรวจเรือ  
ตรวจทุกครั้ง

## 2. การตรวจพิเศษ

(1) ถังคาร์บอก

ก. ถังที่จะบรรจุแก๊สต้องได้รับการตรวจตามที่กำหนดไว้ใน การตรวจเรือ  
ประจำปีตามที่กล่าวมาข้างต้นแล้วทั้งหมด

ข. การตรวจรั่วของแก๊สให้ตรวจบันทึกของเครื่องตรวจก๊าซรั่ว ตั้งแต่  
การตรวจพิเศษครั้งก่อน ถ้าปรากฏว่าไม่เคยมีการรั่วเลย จะยกเว้นไม่ต้องทำการทดลองรั่วก็ได้  
แต่ถ้าปรากฏว่าเคยมีการรั่ว จะต้องทำการทดลองรั่วตามวิธีที่เจ้าพนักงานตรวจเรือ เห็นชอบด้วย

(2) ถ้ามีเซกกันดารีบารีเออร์ติดตั้งไว้ จะต้องทำการตรวจด้วย และ  
เจ้าพนักงานตรวจเรืออาจจะพิจารณาให้รื้อฉนวนเพื่อตรวจโครงสร้างตามที่เห็นว่าจำเป็นก็ได้



(3) บรรดาชิ้นส่วนกำลังดัน และชิ้นส่วนสูญญากาศซึ่งติดตั้งประจำถึงต้องถอดออกตรวจ และปรับแต่งให้ทำงานตามกำลังดันที่กำหนดไว้

(4) บรรดาเครื่องถ่ายแก๊สฉุกเฉิน เช่น เครื่องระบายอากาศลิ้นผ่องกำลังเดินและอื่น ๆ ซึ่งจัดไว้เพื่อถ่ายแก๊สฉุกเฉินออกจากที่ว่างระหว่างถังคาร์บอกกับ เซกกันดารีบารีเออร์หรือโครงสร้างตัวเรือ ต้องเปิดออกตรวจตามที่เจ้าพนักงานตรวจเรือเห็นว่าจำเป็น

(5) บรรดาเครื่องวัดต่าง ๆ เช่น เครื่องวัดระดับแก๊สสัญญาณเตือนเมื่อระดับแก๊สสูง มาตรวัดกำลังดันมาตรวัดอุณหภูมิ เครื่องตรวจแก๊สเหลวพร้อมทั้งสัญญาณเตือนต้องทดลองจนแน่ใจได้ว่าทำงานถูกต้อง

ก. อุปกรณ์ในการขนถ่ายแก๊สเหลว เช่น สูบขนถ่ายเครื่องอัดแก๊สพร้อมทั้งเครื่องขับเคลื่อนต้องถอดออกตรวจ บรรดาเครื่องอัดโนมิตี และเครื่องควบคุมจากระยะไกลที่ใช้ในการนี้ ต้องทำการทดลองจนแน่ใจว่าได้ทำงานได้ถูกต้องและมีประสิทธิภาพ

ข. บรรดาหม้อดับความร้อน และที่บรรจุแก๊สหรือของเหลว ต้องเปิดออกตรวจภายในและภายนอก ถ้าเปิดออกตรวจภายในไม่ได้ ต้องทำการทดลองด้วยกำลังดัน 1.5 เท่ากำลังดันใช้งาน ลิ้นผ่องกันอันตรายประจำอุปกรณ์เหล่านี้ต้องตรวจและปรับแต่งด้วย

ค. ต้องทำการตรวจบรรดาท่อทางขนถ่ายหรือของเหลวพร้อมทั้งอุปกรณ์ หากจำเป็นจะให้เรือฉนวน เพื่อทำการตรวจเพิ่มเติมอีกก็ได้

ง. บรรดาอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ได้ถอดออกเพียงบางส่วนหรือทั้งหมด เมื่อประกอบใหม่ เจ้าพนักงานตรวจเรือจะสั่งให้ทำการทดลองรั่วเท่ากับกำลังดันใช้งาน

จ. บรรดาสายดิน จะต้องอยู่ในสภาพที่ดี

(6) บรรดาอุปกรณ์เกี่ยวกับเครื่องทำความเย็นซึ่งติดตั้งไว้สำหรับใช้ลดอุณหภูมิของแก๊สเหลว หรือใช้ทำให้กลับเป็นแก๊สเหลวต้องทำการตรวจดังนี้

ก. บรรดาเครื่องอัดแก๊ส โบล์เออร์ สำหรับแก๊สเหลว หรือรีฟริจแรนท์พร้อมทั้งเครื่องยนต์ขับเคลื่อนต้องเปิดออกตรวจ บรรดาเครื่องอัดโนมิตี และเครื่องควบคุมระยะไกลต้องทำการทดลองจนเป็นที่แน่ใจว่าทำงานได้ถูกต้อง

ข. บรรดาหม้อบรรจุที่มีกำลังดัน และหม้อดับความร้อนสำหรับสินค้า หรือรีฟริจแรนท์ ต้องเปิดออกตรวจภายในและภายนอก ถ้าตรวจภายในไม่ได้ให้ทดลองอัดด้วยกำลังดันสูง 1.5 เท่าของกำลังดันใช้งาน



บรรดาลิ้นผ่นกันอันตราย และอุปกรณ์ผ่นกำลังดันต่าง ๆ ต้องทำการทดลองจนเป็นที่แน่ใจว่าอยู่ในสภาพเรียบร้อย

ค. บรรดาท่อรับส่งแก๊ส หรือรีฟริจแรนท์ พร้อมทั้งลิ้นผ่นกันอันตรายต่าง ๆ ที่ใช้นางจรต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่าอยู่ในสภาพที่ดี

ง. บรรดาอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ได้ถอดออกเพียงบางส่วนหรือทั้งหมด เมื่อประกอบใหม่ เจ้าพนักงานตรวจเรือจะสั่งให้ทำการทดลองรื้อเท่ากับกำลังดันใช้การ

(7) บรรดาอุปกรณ์เกี่ยวกับการไฟฟ้า ต้องทำการตรวจดังต่อไปนี้

ก. บรรดาอุปกรณ์กันการระเบิด ต้องตรวจตามที่เจ้าพนักงานตรวจเรือพิจารณาเห็นว่าจำเป็น

ข. บรรดาฉนวนต่าง ๆ จะทำการวัดเป็นบางส่วน หรือระบบตามที่เจ้าพนักงานตรวจเรือเห็นว่าจำเป็นก็ได้

ค. บรรดาเครื่องอินเตอรืลลอค เกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้งานของอุปกรณ์ต่าง ๆ ต้องทำการตรวจสอบให้อยู่ในสภาพที่มีประสิทธิภาพดี

(8) บรรดาส่วนต่าง ๆ ซึ่งได้ถอดออกเพื่อทำการซ่อมแซมต้องให้เจ้าพนักงานตรวจเรือตรวจทุกครั้ง

(9) การตรวจต่อเนื่อง

เจ้าของเรืออาจขออนุญาตให้ทำการตรวจต่อเนื่อง แทนการตรวจพิเศษต่อเจ้าพนักงานตรวจเรือก็ได้ การตรวจต่อเนื่องจะต้องกระทำให้เสร็จสมบูรณ์ภายในกำหนด 5 ปี และส่วนสำคัญต่าง ๆ จะต้องทำการตรวจทุกรอบไม่เกินกว่า 5 ปี

มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับระเบียบวิธีการในการขนส่งโดยทางเรือ

ถ้าพิจารณาตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2529) ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2514 ในกฎกระทรวงดังกล่าว จะเป็นระเบียบ-วิธีในการขนส่งโดยยานพาหนะทางบกเท่านั้น<sup>๕๑</sup> ไม่ได้กล่าวถึงระเบียบ-วิธีในการ

<sup>๕๑</sup> โปรดดูกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2529) ออกโดยอาศัยอำนาจตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 28 ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2514 ข้อ 48 - ข้อ 57.



ขนส่งโดยทางน้ำหรือทางเรือแต่ประการใด เมื่อเป็นเช่นนี้ ผลที่ตามมาก็คือ ในกรณีของการขนส่ง ก๊าซปิโตรเลียมเหลว จะมีหน่วยงานของรัฐ เข้ามาดูแลควบคุมให้เป็นไปตามบทบัญญัติของกฎหมาย 2 หน่วยงาน กล่าวคือ

1. เป็นหน่วยงานของรัฐที่เข้ามาดูแลตามกฎหมายกระทรวงซึ่งออกตามอำนาจของประกาศ คณะปฏิวัติฉบับที่ 28 ซึ่งได้แก่ กรมโยธาธิการ กระทรวงมหาดไทย และ

2. เป็นไปตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ซึ่งกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม เป็นผู้ดูแลให้เป็นไปตามกฎหมาย

ในส่วนที่เกี่ยวกับระเบียบ-วิธีการขนส่งโดยทางเรือ นอกจากจะมีกฎระเบียบเกี่ยวกับ ตัวเรือที่จะต้องมีความปลอดภัยในการเดินเรือในน่านน้ำไทยแล้ว ยังมีกฎระเบียบ ข้อบังคับเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ ซึ่งใช้บังคับกับสินค้า สิ่งของ หรือวัตถุต่าง ๆ ที่ บรรทุกมากับเรือ

ตามบทบัญญัติมาตรา 189 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ให้อำนาจกรม เจ้าท่า กำหนดว่า สิ่งของประเภทใดที่อาจทำให้เกิดอันตรายต่อการเดินเรือได้ และนอกจากนี้ยังมี อำนาจที่จะจัดลำดับชั้นของความปลอดภัยได้<sup>๕๒</sup>

และในระดับระหว่างประเทศ ก็มีการทำข้อตกลงในลักษณะของอนุสัญญา (convention) เกี่ยวกับความปลอดภัยของชีวิตในทะเลระหว่างประเทศต่าง ๆ ขึ้น อนุสัญญาดังกล่าว เรียกว่า "อนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 (The International Convention for the Safty of Life at Sea 1974)"

ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีสมาชิกในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2528 โดยเริ่มมีผลใช้บังคับกับ ประเทศไทยตั้งแต่วันที่ 18 มีนาคม พ.ศ. 2528<sup>๕๓</sup> ในอนุสัญญาดังกล่าว ประเทศภาคีสมาชิก

<sup>๕๒</sup> พระราชบัญญัติเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 189 "ให้เจ้าท่าโดย อนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดชั้นของ สิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้".

<sup>๕๓</sup> ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 353/2529 เรื่อง การกำหนดชั้นของ สิ่งของ และสิ่งของ ที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้. ราชกิจจานุเบกษา (ฉบับพิเศษ) เล่มที่ 104 ตอนที่ 47 วันที่ 16 มีนาคม 2530.



จะต้องประกาศกำหนดชั้นและประเภทของสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้<sup>54</sup> ทั้งนี้ เพื่อที่จะสามารถนำมาใช้กับกิจการเดินเรือระหว่างประเทศของประเภทพาณิชย์

และในการที่จะกำหนดว่า สิ่งของประเภทใดที่จะจัดว่าเป็นสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้ (Dangerous Goods) และจะกำหนดชั้นของอันตรายได้กี่ชั้น เพื่อจะได้มาตรฐานเดียวกัน มาตรฐานเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว บรรดาประเทศภาคีสมาชิกเห็นว่า ควรจะใช้เกณฑ์ตาม International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization<sup>55</sup>) และเพื่อให้ประเทศไทยซึ่งเป็นภาคีของอนุสัญญาดังกล่าวมีชั้นและเกณฑ์ในการพิจารณาว่าสิ่งของประเภทใดจัดว่าเป็นสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้ และอยู่ในชั้นใด จึงมีการประกาศกำหนดสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้ และชั้นของอันตรายตามประกาศกรมเจ้าท่าที่ 353/2529 เรื่อง การกำหนดชั้นของสิ่งของและสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้ ลงวันที่ 15 ธันวาคม 2529<sup>56</sup>

ในประกาศดังกล่าว กำหนดชั้นของอันตรายจากสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้ (Dangerous Goods) ออกเป็น 9 ชั้นด้วยกัน ดังนี้

- ชั้นที่ 1 วัตถุระเบิด (Explosive)
- ชั้นที่ 2 ก๊าซ (Gas)
- ชั้นที่ 3 ของเหลวลุกติดไฟได้ (Inflammable liquids)
- ชั้นที่ 4 ของแข็งลุกติดไฟได้ (Inflammable solide)
- ชั้นที่ 5 สารซึ่งทำปฏิกิริยากับออกซิเจน (Oxidizing Substances)
- ชั้นที่ 6 สารมีพิษและสารติดเชื้อ (Poisonous (toxic) and infectious substances)
- ชั้นที่ 7 สารกัมมันตภาพรังสี (Radioactive substances)
- ชั้นที่ 8 สารกัดกร่อน (Corrosives)

<sup>54</sup> อ้างแล้ว.

<sup>55</sup> อ้างแล้ว.

<sup>56</sup> อ้างแล้ว.



ชั้นที่ 9 สารอันตรายอื่น ๆ ซึ่งไม่สามารถจัดอยู่ในชั้นอื่นใดได้ (Miscellaneous dangerous substances)

ผลของการที่กรมเจ้าท่าดำเนินการกำหนดชั้นสินค้าของและสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้ (Dangerous Goods) ตามบทบัญญัติมาตรา 189 แห่งพระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 เพื่ออนุวัติการให้เป็นไปตามอนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 (The International Convention for the Safety of Life at Sea 1974) โดยมีการกำหนดชั้นต่าง ๆ ของสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้ (Dangerous Goods) ออกเป็น 9 ชั้น ต่าง ๆ กัน ทำให้ทั้งก๊าซปิโตรเลียมเหลว และน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งโดยสภาพของทั้งสองแล้ว ต่างถูกจัดเข้าเป็นสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตราย (Dangerous Goods) ในชั้นที่ 2 ก๊าซ (Gases) ประเภท 2.1 ก๊าซลุดติดไฟได้ และในชั้นที่ 3 ของเหลวลุดติดไฟได้ (In-flamanable Liquids) ประเภทต่าง ๆ ตามลำดับ (ประเภท 3.1 จำพวกที่จุดวาบไฟต่ำกว่า -18 เซลเซียส ประเภท 3.2 จำพวกที่จุดวาบไฟสูงต่ำกว่าปานกลาง (-18 เซลเซียส แต่ไม่ถึง 23 เซลเซียส) และประเภท 3.3 จำพวกที่มีจุดวาบไฟสูง 23 เซลเซียส หรือสูงกว่า จนถึง 61 เซลเซียส)<sup>๕๗</sup> ตามลำดับ

ผลที่ตามมาก็คือ เมื่อทั้งก๊าซปิโตรเลียมเหลวและน้ำมันเชื้อเพลิงต่างกลายเป็นสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้ (Dangerous Goods) ทำให้การบรรทุก ขนส่ง ขนถ่าย ตลอดจนการปฏิบัติของเรือที่บรรทุกสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้ (Dangerous Goods) ก็ต้องเป็นไปตามข้อบังคับพิเศษ ซึ่งใช้บังคับสำหรับเรือที่บรรทุกสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้ตามภาคที่ 3 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 โดยมีความแตกต่างกันในทางปฏิบัติระหว่างก๊าซปิโตรเลียมเหลว และน้ำมันเชื้อเพลิง (รวมทั้งน้ำมันต่าง ๆ ซึ่งมีใช้น้ำมันหยอดเครื่องจักร)<sup>๕๘</sup> กล่าวคือ

<sup>๕๗</sup> อ่างแล้ว.

<sup>๕๘</sup> พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ภาคที่ 3 ข้อบังคับพิเศษ หมวดที่ 1 ข้อบังคับสำหรับเรือกำปั่นและเรือต่าง ๆ ที่บรรทุกสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายชั้นใด และหมวดที่ 2 ข้อบังคับว่าด้วยน้ำมันปิโตรเลียมอย่างบรรทุกในถังระวาง.



ในกรณีของเรือที่บรรทุกขางลา ก๊าซปิโตรเลียมเหลว ซึ่งเป็นสินค้าที่ถูกต้องว่าเป็นสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้อยู่ในลาเรือ หรือเรือลาใดเตรียมจะบรรทุกก๊าซปิโตรเลียมเหลวในเขตน่านน้ำไทย จะต้องจอดทอดสมอและห้ามเคลื่อนย้ายตามเขตท่าเรือหรือลำแม่น้ำตามที่กรมเจ้าท่ากำหนด<sup>59</sup> การขนถ่ายจะทำได้เฉพาะในเวลาที่ยกัก คือจะทำได้เฉพาะในช่วงเวลาระหว่างพระอาทิตย์ขึ้นจนถึงพระอาทิตย์ตก การจะทำการขนถ่ายในเวลากลางคืน จะต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าท่า<sup>60</sup> และท่าหรือคลังสินค้าที่จะขนถ่ายจากเรือนั้นจะต้องเป็นท่าได้รับอนุญาตจากเจ้าท่าด้วย<sup>61</sup> เป็นต้น

แต่สำหรับในกรณีของน้ำมันเชื้อเพลิงที่ขนส่งมาโดยทางเรือแล้ว ปรากฏว่ามีข้อบังคับพิเศษแยกออกไป เป็นกรณีเฉพาะ ตามหมวดที่ 2 "ข้อบังคับว่าด้วยน้ำมันปิโตรเลียมอย่างบรรทุกในถังระวาง" แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ที่เป็นเช่นนี้อาจเป็นผลเนื่องมาจากช่วงระยะเวลาของการออกกฎหมายกับความแพร่หลายของน้ำมันเชื้อเพลิงในช่วงเวลาเดียวกัน ที่มีการออกกฎหมาย ซึ่งในระยะเวลาดังกล่าว (พ.ศ. 2456) ก๊าซปิโตรเลียมยังไม่เข้ามามีบทบาทในยุคนั้น

ข้อบังคับพิเศษที่จะต้องนำมาใช้กับ เรือบรรทุกน้ำมันปิโตรเลียมมีอยู่ปลายประการด้วยกัน กล่าวคือ

<sup>59</sup> พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ม.190. "เรือกาปั่นลาใด ล่วงเข้าใน เขตท่าหรือแม่น้ำใดในกรุงสยาม และมีสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้อยู่ในลา เรือก็ดี และเรือกาปั่นลาใดที่เตรียมจะบรรทุกสิ่งของ เช่นนั้นก็ดี ท่านว่าต้องทอดสมอในที่ใดที่หนึ่งในเขตท่าหรือแม่น้ำตามที่ เจ้าท่าจะชี้ให้และห้ามมิให้ เคลื่อน เรือ นั้นจากที่นั้นโดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า".

<sup>60</sup> พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 191 "ท่านห้ามมิให้ถ่ายสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ออกจากเรือ ในระหว่างเวลาพระอาทิตย์ตกจนถึงพระอาทิตย์ขึ้น นอกจากได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าท่า".

<sup>61</sup> พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 192 "สิ่งของที่อาจจะทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ ซึ่งมีเรือกาปั่นลาใดพาเข้ามานั้น ท่านห้ามมิให้ขนขึ้นบกในที่อื่นนอกจากที่ซึ่งเจ้าท่าจะกำหนดให้ หรือ ณ ที่พักสินค้าซึ่งได้รับใบอนุญาตให้รับสิ่งของ เช่นนั้นไว้ได้".



1. ตามบทบัญญัติ มาตรา 197 บัญญัติไว้ว่า ในหมวดนี้คำว่า "น้ำมันปิโตรเลียมอย่างบรรทุกในถังระวาง" นั้น หมายความว่า น้ำมันปิโตรเลียมและน้ำมันและสิ่งต่าง ๆ นอกจากน้ำมันสำหรับหยอดเครื่องจักร ฯลฯ ซึ่งทำจากน้ำมันปิโตรเลียม และบรรทุกอยู่ในเรือกาปั่นหรือถังใหญ่หรือในท้องระวางท้องเรือที่เก็บอย่างใด ๆ ที่จุน้ำได้ตั้งแต่ 800 กาลันขึ้นไป และคำว่า "เรือกาปั่นถัง" นั้น หมายความว่าเรือกาปั่นหรือเรือเล็กอย่างใด ๆ ที่บรรทุกหรือใช้สำหรับบรรทくな้ำมันปิโตรเลียมอย่างบรรทุกในถังระวาง

อันทำให้เห็นได้ว่า เฉพาะ "สิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้" ในกรณีที่เป็นน้ำมันปิโตรเลียมซึ่งบรรทุกมากับเรือ (ต้องเป็นกรณีบรรทุกไม่ว่าจะบรรทุกมาในท้องระวางเรือหรือเป็นถังที่ไม่ได้ติดกับตัวเรือ แต่เป็นถังหรือภาชนะอย่างอื่นที่มีปริมาตรซึ่งสามารถบรรทくな้ได้ตั้งแต่ 800 แกลลอนขึ้นไป จะต้องปฏิบัติตามข้อบังคับพิเศษตามหมวดที่ 2 นี้

2. ตามบทบัญญัติ มาตรา 198 ซึ่งบัญญัติไว้ว่า

"เรือกาปั่นถังทุกลำที่บรรทくな้ำมันปิโตรเลียมอย่างบรรทุกในถังระวาง เมื่อเข้ามาในน่านน้ำสยามก็ดี และเรือกาปั่นทุกลำที่เตรียมจะบรรทくな้ำมันปิโตรเลียมเช่นนั้น จากสถานที่ได้รับอนุญาตสำหรับ เป็นที่เก็บน้ำมันปิโตรเลียมอย่างบรรทุกในถังระวางก็ดี ต้องชักธงสีแดงขึ้นไว้ที่ปลายเสาหน้า และที่ปลายเสากลางให้ชักธงหมายอักษร R.K.O. อันเป็นเครื่องหมายตามระเบียบสัญญาในระหว่างนา ๆ ประเทศว่าด้วยการใช้ธง ว่ามีน้ำมันปิโตรเลียมอยู่ในเรือ และต้องชักธงเหล่านี้ไว้ตลอดเวลาตั้งแต่พระอาทิตย์ขึ้นจนพระอาทิตย์ตกเสมอไป ในระหว่าง เวลาที่ยังมีน้ำมันปิโตรเลียมมากน้อยเท่าใดอยู่ในเรือ และต่อขึ้นไปจนตลอดเวลาที่เรือลำนั้นยังอยู่ในน่านน้ำสยามเวลากลางคืนตลอดเวลาที่เข้ามาแล้วนั้น เรือที่กล่าวมานี้ต้องชักโคมไฟสีแดงสองโคมเรียงคู่ขึ้นไว้ในที่เด่นให้แลเห็นได้ง่ายที่สุด และสูงพ้นจากคาค้ำไม้ต่ำกว่า 6 เมตร แต่ท่านว่าถ้าเรือกาปั่นลำใดเจ้าท่าเห็น เป็นที่พอใจว่า เมื่อขนน้ำมันปิโตรเลียมจากเรือหมดแล้วได้ชำระระวางเรือจนหมดจด และได้ล้างเรือโดยสะอาดเรียบร้อย เปิดให้อากาศเข้าออกได้ตลอดด้วยไซร์ เจ้าท่าจะยกเว้นมิให้เรือลำนั้นต้องปฏิบัติตามบังคับในมาตรานี้ก็ได้

"อนึ่งถ้าเรือกลไฟลำใดบรรทくな้ำมันเชื้อเพลิงชนิดที่ประมวลสัญญาสากล บังคับว่าต้องชักธงแสดงชนิดของน้ำมันนั้นโดย เฉพาะ ให้เรือกลไฟทุกลำปฏิบัติตามนั้น"

3. ตามบทบัญญัติมาตรา 199 เมื่อเรือบรรทุกซึ่งบรรทくな้ำมัน เข้ามาในเขตน่านน้ำไทยแล้ว จะต้องรับไปจอดเทียบท่าเฉพาะที่เป็นที่ที่ระบุไว้ สำหรับขนถ่ายน้ำมันโดย เฉพาะ และ



ทันทีที่เข้ามา และห้ามออกจากท่าก่อนที่เจ้าท่าจะได้อนุญาต<sup>62</sup>

4. และเมื่อเรือบรรทุกน้ำมัน เข้ามาจอดเทียบท่าตามที่เจ้าท่ากำหนดไว้ให้แล้ว ในระหว่างที่จอดอยู่ในท่า นั้น มีข้อห้ามใช้ไฟ หรือโคมไฟ ยกเว้นจะเป็นโคมไฟฟ้าบนเรือหรือในบริเวณท่าเรือ) ในขณะที่มีการขนถ่ายน้ำมันปิโตรเลียมขึ้นหรือลงเรือ หรือยังไม่ได้ปิดฝาครอบถังบรรทุก รวมตลอดถึงห้ามบรรดากลูกเรือหรือคนงานสูบบุหรี่หรือมีไม้ขีดไฟติดตัว แต่มีข้อยกเว้นในกรณีเป็นไฟในห้องคริว หรือไฟในห้องเครื่องจักรที่จำเป็นต้องใช้ในการขนถ่ายหรือ เคลื่อนเรือออกจากท่า<sup>63</sup>

<sup>62</sup> พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

มาตรา 199 เรือกำปั่นดังกล่าที่เข้ามาถึงในเขตท่าหรือลำแม่น้ำใด ในกรุงเทพฯ และ มีน้ำมันปิโตรเลียมอย่างบรรทุกในถังระวางมาในเรือ ท่านว่าเรือนั้นต้องรีบไปยังท่าขนสินค้าซึ่งได้รับอนุญาตสำหรับขนน้ำมันปิโตรเลียมอย่างนั้นโดยพลัน และห้ามมิให้เรือลำนั้นถอยออกไปจากที่นั้นโดยมิได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า

<sup>63</sup> พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 200

มาตรา 200 ในระหว่างเวลาที่เรือกำปั่นดังกล่าใด ซึ่งมีน้ำมันปิโตรเลียมอย่างบรรทุกในถังระวางอยู่ในเรือยังพักอยู่ในเขตท่า หรือลำแม่น้ำตำบลใด ๆ ในกรุงเทพฯ ท่านห้ามมิให้ใช้ไฟหรือโคมไฟนอกจากโคมไฟฟ้าบนเรือ หรือในที่ใกล้ชิดกับเรือลำนั้น ในขณะที่ถังระวางหรือห้องบรรทุกน้ำมันปิโตรเลียมยังเปิดอยู่หรือกำลังถ่าย หรือรับน้ำมันปิโตรเลียม หรือในขณะที่ฝาครอบปากระวางยังเปิดอยู่ และห้ามบรรดาคนในเรือนั้นทุกคนมิให้สูบบุหรี่หรือมีไม้ขีดไฟอยู่กับตัว แต่ที่บังคับไว้เหล่านี้ต้องถือว่าไม่เป็นการห้ามไฟคริวหรือไฟในห้องเครื่องจักรสำหรับให้เกิดสติมพอให้เรือถอยเข้าหรือถอยออกที่ท่าขนสินค้าเช่นว่ามาแล้ว หรือออกไปยังทะเล หรือเพื่อให้มีแรงสติมสำหรับการถ่ายน้ำมันปิโตรเลียมที่ยังอยู่นั้นออกจากเรือ

มาตรา 201 เรือกำปั่นดังกล่าใดที่บรรทุกน้ำมันปิโตรเลียมมาในถังระวางเรือเข้ามาถึงเมืองท่าใด ๆ ในกรุงเทพฯ ท่านว่าผู้เป็นนายเรือ เมื่อได้รายงานว่าได้เข้ามาถึง และก่อนที่จะลงมือขนสินค้าอย่างใด ๆ จากเรือ นั้น ต้องยื่นหนังสือชี้แจงให้เจ้าท่าทราบ

(ก) มีน้ำมันปิโตรเลียมบรรทุกมาในเรือมากเท่าไร

(ข) น้ำมันนั้นได้บรรทุกในกี่ห้องระวางหรือกี่ถัง



5. นอกจากนั้นยังบังคับไว้กับต้น เรือของ เรือบรรทุกน้ำมันปิโตร เลียมจะต้องรายงาน การมาถึงของ เรือและก่อนจะขนถ่ายน้ำมันปิโตรเลียม ก็ต้องแจ้งให้เจ้าท่าทราบว่าบรรทุกน้ำมัน ปิโตรเลียมมากน้อยเพียงใด และจำนวนพื้นที่ที่ใช้ในการบรรจุที่ห้องระวาง หรือที่ถัง<sup>64</sup>



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>64</sup> พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

มาตรา 201 เรือกำปั่นถ้าลำใดที่บรรทุกน้ำมันปิโตรเลียมมาในถังระวางเรือเข้ามาถึง เมืองท่าใด ๆ ในกรุงสยาม ท่านว่าผู้เป็นนายเรือ เมื่อได้รายงานว่าเรือได้เข้ามาถึงและก่อนจะ ลงมือขนสินค้าอย่างใดจากเรือ นั้น ต้องยื่นหนังสือชี้แจงให้เจ้าท่าทราบว่า

- (ก) มีน้ำมันปิโตรเลียมมาในเรือมากเท่าไร
- (ข) น้ำมันนั้นได้บรรทุกในกี่ห้องระวางหรือที่ถัง