

## บทที่ 5

### การกำกับดูแลมาตรฐานการขันส่ง

ไม่ว่าเชือกตี อากาศยานก็ต้องโดยเฉพาะที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศนั้น ต่างก็จะต้องมีสัญชาติดามที่ได้รับจากประเทศที่เรือหรืออากาศยานล้านนั้นให้เข้าพบเมียนไว้รวมทั้งมีสิทธิ์ที่จะซักซ่องของประเทศนั้นให้ปรากฏที่ดัวเรือหรืออากาศยานล้านนั้นด้วย ในเมืองดันประเทศที่มีอำนาจหน้าที่ในการควบคุมดูแลให้เรือหรืออากาศยานล้านนั้น ๆ อยู่ในสภาพที่เหมาะสม สมควรแก่การใช้ในการเดินทาง หรือเดินอากาศ จึงได้แก่ประเทศเจ้าของสัญชาติ หรือประเทศที่เรือหรืออากาศยานล้านนั้นซักซ่องหรือติดเครื่องหมายชง และการที่เรือหรืออากาศยานเดินทางไปในที่ต่าง ๆ นอกเหนือจากภายในประเทศเจ้าของสัญชาติของเรือหรืออากาศยานล้านนั้นเอง ประเทศต่าง ๆ ที่เรือหรืออากาศยานล้านนั้นเดินทางไปถึงหรือลงจอดจึงเป็นอีกประเทศหนึ่ง ที่ไม่ว่าจะโดยกฎหมายระหว่างประเทศ หรือกฎหมายภายในของประเทศนั้น ๆ ต่างก็กำหนดให้ประเทศนั้น ๆ มีอำนาจหน้าที่ในการควบคุมดูแล ตรวจตราเพื่อให้แน่ใจว่าเรือหรืออากาศยานล้านที่ได้เข้ามาบังเมืองท่าของตน หรือลงจอด ณ ท่าอากาศยานในประเทศของตนนั้น อยู่ในสภาพที่เหมาะสมและสมควรแก่การใช้เดินทาง หรือเดินอากาศต่อไป ห้องน้ำและห้องนั่น ก็เพื่อให้แน่ใจว่าเรือหรืออากาศยานล้านนั้นจะไม่ไปประสบเหตุอันปางหรือตกเสียกลางทางอันจะเป็นเหตุนำมาร้าย ความสูญเสียในชีวิต ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม

#### **1. เหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติภัยร้ายแรงต่อเรือหรืออากาศยาน**

เหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติภัยร้ายแรงต่อเรือหรืออากาศยานนั้น มาจากปัจจัยหลัก 3 ประการ ดังนี้

- 1) ความไม่สามารถหรือความประมาทเลินเล่อของบุคลากรประจำเรือหรืออากาศยาน
- 2) ความบกพร่องในการบริหารจัดการเรือหรืออากาศยาน เช่น การขาดการซ้อมบำรุง ดูแลรักษา หรือการขาดการเตรียมความพร้อมเพื่อการรับภัยหรือเหตุไม่คาดฝัน
- 3) การขาดการประสานงานที่ดีระหว่างเรือหรืออากาศยานกับผู้ประจำการบนฝั่ง

## หรือที่ทำอากาศยาน

จึงได้มีความพยายามที่จะซัพบ์เปาหรือลดกอนความบกพร่องตามสาเหตุตั้งกล่าว ด้วยการออกกฎหมายมาเพื่อกำหนดให้เจ้าของเรือหรืออากาศยานมีหน้าที่ที่จะต้องดูแลรักษาซ่อมบำรุงเรือหรืออากาศยานของตนให้อยู่ในสภาพเหมาะสมและสมควรแก่การใช้เดินเรือหรือเดินอากาศ(Seaworthiness of Vessels and Airworthiness of Aircraft) กับทั้งยังได้กำหนดให้เจ้าหน้าที่ของประเทศเข้าของสัญชาติเรือหรืออากาศยานนั้นมีอำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบเรือหรืออากาศยานและออกใบรับรองความสมควรในการใช้เดินทางหรือเดินอากาศ รวมทั้งการมีอำนาจไม่ต่อใบอนุญาตการใช้และสั่งห้ามใช้เรือหรืออากาศยานที่ตรวจพบว่าชำรุดบกพร่อง ยิ่งไปกว่านั้น หากเรือหรืออากาศยานถ้าได้เดินทางไปถึงประเทศอื่นใด เจ้าหน้าที่ของประเทศนั้น ๆ ก็มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายที่จะตรวจสอบเรือหรืออากาศยานด้านนั้นเช่นกัน และหากพบว่าชำรุดบกพร่องจนน่ากลัวว่าจะเกิดอันตรายหรือความเสียหาย เจ้าหน้าที่นั้นก็มีอำนาจที่จะกักเรือหรืออากาศยานนั้นไว้ก่อนพร้อมทั้งสั่งการให้มีการซ่อมแซมแก้ไขข้อชำรุดบกพร่องนั้นให้เรียบร้อยก่อน ก่อนที่จะอนุญาตให้เดินทางต่อไป

## 2. มาตรฐานด้านความปลอดภัยในการขนส่ง

### 2.1 ความปลอดภัยในการขนส่งทางน้ำ

ในส่วนที่เกี่ยวกับเรือน้ำ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 162 กำหนดเป็นหลักไว้ว่า เรือล่าได้ที่จะนำมาใช้ในการขนส่งสินค้า หรือคน โดยสารได้ จะต้องได้รับใบอนุญาตใช้เรือจากการขึ้นส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีก่อน แต่ใบอนุญาตใช้เรือนี้จะออกให้ได้ก็ต่อเมื่อเรือนี้ได้รับใบรับรองการตรวจสอบเพื่อยกเว้นให้ใช้เรือแล้ว โดยพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่ตรวจเรือ เพื่อแสดงว่าเรือล้านี้ได้รับการตรวจสอบและปราศจากว่าเป็นเรือที่อยู่ในสภาพปลอดภัยและเหมาะสมสำหรับการใช้ในช่วงระหว่างเวลาสิบสองเดือนหรือน้อยกว่าหนึ่น โดยในเรื่องใบรับรองนี้ มาตรา 163 ให้กำหนดไว้ว่า กรณีขึ้นส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีมีอำนาจออกกฎหมายบังคับสำหรับการตรวจสอบเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการออกใบสำคัญดังต่อไปนี้ คือ

- 1) ในสำคัญรับรองการตรวจสอบเพื่อยกเว้นให้ใช้เรือ
- 2) ในสำคัญแสดงการตรวจสอบเพื่อยกเว้นให้ใช้เรือ
- 3) ในสำคัญรับรองเกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล
- 4) ในสำคัญรับรองแนวโน้มบรรทุก

5) ในสำคัญรับรองการตรวจสอบเพื่อการอันๆ เช่น ในสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันผลพิษจากน้ำมัน ในสำคัญรับรองความพร้อมสำหรับการบรรจุแก๊สเหลวในถัง ในสำคัญรับรองด้วเรื่องเรือสินค้าเพื่อความปลอดภัย เป็นต้น ในที่นี้ จะได้นำหลักการเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยในการขนส่งทางน้ำบางเรื่องที่เห็นว่ามีความสำคัญมาอธิบายให้เห็น

### 2.1.1 ความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล

ตาม International Convention for the Safety of Life at Sea 1974 (SOLAS 1974) ได้กำหนดเรื่องการต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับด้วยเรือ ดังนั้นการออกแบบ ก่อสร้าง เรือ ว่าควรจะทำอย่างไรเพื่อให้เรือมีความเหมาะสมแก่การใช้งานตามวัตถุประสงค์ รวมตลอดทั้งการติดตั้งอุปกรณ์ช่วยในการเดินเรือต่าง ๆ ทำอย่างไรเรือจึงจะมีความแข็งแรงทนทาน เช่น มีความสามารถที่จะป้องกันไฟได้ นอกจากนี้ยังได้กำหนดหลักการปฏิบัติ ต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการบรรทุกสินค้าของเรือน้ำ ฯ เพื่อให้เป็นไปด้วยความปลอดภัย เช่น การบรรทุกสารมีพิษ สารเคมี หรือวัตถุอันตรายต่าง ๆ

ในกฎหมายฉบับนี้ยังมีบทบัญญัติที่สำคัญอีกเรื่องหนึ่งที่เกี่ยวกับมาตรการในการบริหารจัดการเรือ ซึ่งอยู่ใน Chapter 9 เกี่ยวกับ International Safety Management (ISM Code) มีเป้าหมายหลักในการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการเรือ ซึ่งเจ้าของเรือที่มีเรืออยู่ในครอบครองต้องยึดถือเป็นแนวทางในการบริหารเรือของตนให้ได้มาตรฐานตามที่กำหนด เพื่อความปลอดภัยในการปฏิบัติการของเรือ และเพื่อป้องกันการก่อมลพิษ

เรื่องนี้พระราชบัญญัติการเดินเรือในฝั่งน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 162 ห้ามห้ามหลักการไว้ว่า เรือที่เป็นเรือเดินทางระหว่างประเทศ ต้องมีใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเลตามมาตรา 163(3) เว้นแต่

- 1) เรือหรือเรือล่าเดียงห้ามห้ามทางราชการไม่ว่าข่องไทยหรือต่างประเทศ
- 2) เรือสินค้าขนาดต่ำกว่าห้าร้อยตันกรัมส์
- 3) เรือที่มิใช้เรือกล (คือเรือที่ไม่ได้ใช้เครื่องจักร)
- 4) เรือไม้ที่ต่อแบบโบราณ
- 5) เรือสำราญและกีฬา
- 6) เรือประมง

### 2.1.2 ความปลอดภัยของเรือเกี่ยวกับแนวโน้มบรรทุก

ในการเดินทางของเรือไปตามฝั่งน้ำต่าง ๆ โดยเฉพาะเรือที่เดินระหว่างประเทศนั้น จะต้องผ่านไปทั้งในน้ำจืด(Fresh Water) เช่น แม่น้ำ ลำคลอง และแม่น้ำทะเลซึ่งเป็นน้ำเค็ม ซึ่งน้ำทั้งสองประเภทนี้มีคุณสมบัติความหนาแน่นต่างกัน กล่าวคือ น้ำจืด มีความหนาแน่นน้อยกว่าน้ำเค็ม ดังนั้น เรือที่ลอยอยู่จึงกินน้ำลึกลงไปมากกว่า ส่วนเรือที่ ลอยอยู่ในน้ำเค็มซึ่งมีความหนาแน่นมากกว่าน้ำจืด ก็จะทำให้เรือน้ำลงอยู่มากกว่าหรือกินน้ำลึกน้อยกว่า นอกจากนี้ การที่เรือต้องเดินทางไปมาระหว่างประเทศ จึงต้องเผชิญกับสภาพภูมิอากาศที่มีอุณหภูมิสูงต่ำแตกต่างกันมากด้วย ซึ่งในส่วนนี้ก็จะส่งผลถึงความหนาแน่นของน้ำให้แตกต่างกันด้วย เพราะในน้ำที่มีอุณหภูมิต่ำย่อมมีความหนาแน่นน้อยกว่าน้ำที่มีอุณหภูมิสูงกว่า ซึ่งคุณสมบัตินี้ส่งผลถึงระดับการลอยตัวของเรือ (Buoyancy) ในขณะที่อยู่ในอุณหภูมิที่แตกต่างกันด้วย ซึ่งในเรื่องนี้จะส่งผลถึงการคำนวณน้ำหนักบรรทุกและการวางแผนการบรรทุกของเรือเพื่อให้สอดกับเส้นทางและสภาพภูมิอากาศที่เรือล้านนจะต้องเดินทางผ่านไป นี้จึงเป็นที่มาของความจำเป็นในการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการในการคำนวณ และการแสดงเครื่องหมายแนวโน้มบรรทุกของเรือแต่ละลำไว้ เพื่อว่าจะได้ไม่ทำให้เรือจมมากกว่าที่ควรจะเกิดอันตรายหรือเรือไม่ยอมมากเกินไปซึ่งอาจเกิดอันตรายได้เช่นกันเพราะเรือขาดเสียหาย

ซึ่งตาม International Convention on Load Lines 1966 (LL 1966) เป็นเรื่องที่กำหนดไว้สำหรับเรือที่จะใช้ในการเดินทางระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นจะต้องผ่านไปในฝั่งน้ำต่าง ๆ ซึ่งอยู่ต่างทวีป และต่างสภาพภูมิอากาศ กฎหมายฉบับนี้จึงกำหนดหลักเกณฑ์ในการกำหนดแนวโน้มบรรทุก และการทำเครื่องหมายแนวโน้มบรรทุกของหัวเรือเพื่อบอกแนวโน้มที่เรือสามารถบรรทุกสินค้าหรือคนโดยสารได้ไม่เกินแนวนั้น ๆ

ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในฝั่งน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 162 หัวข้อ บัญญัติว่า เรือทุกลำต้องมีใบสำคัญรับรองแนวโน้มบรรทุก ยกเว้นเรือของทางราชการทหาร เรือสำราญ เรือกีฬา เรือประมง เรือที่วางกระดูกงูในหรือหลังวันที่ 21 กรกฎาคม 2511 ที่ มีความยาวจากน้อยกว่า 24 เมตร หรือเรือที่วางกระดูกงูก่อนวันที่ 21 กรกฎาคม 2511 ที่มีขนาดต่ำกว่า 150 ตันกรัมส์

อนึ่ง สำหรับเรือโดยสารนั้น ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ มาตรา 155 "ได้กำหนดห้ามไว้ด้วยว่า ห้ามมิให้เรือกลไฟหรือเรือยนต์สำหรับบรรทุกผู้โดยสารมากกว่าจำนวนที่แจ้งไว้ในอนุญาตสำหรับเรือล้านนี้ และตามมาตรา 171 กำหนดด้วยว่า ในเรือสำหรับใช้เนื้อที่ที่กำหนดสำหรับคนโดยสารเป็นที่วางสิ่งของกินเนื้อที่มากน้อยเท่าคนโดยสารกี่คน ต้องลดจำนวนคนโดยสารที่อนุญาตให้บรรทุกได้นั้นลงไปให้สมกัน"

### 2.1.3 การป้องกันเรือโคนกัน

ตาม Convention on the International Regulation for Preventing Collision at Sea 1972(COLREG 1972) หรือนิสัญญาว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศสำหรับการป้องกันเรือโคนกันในทะเล ค.ศ. 1972 เป็นกฎหมายที่เหมือนกับเป็นกฎจราจรเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือและการใช้เส้นทางในการเดินเรือ กฎหมายฉบับนี้ได้วางหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการเดินเรือ การถือท้ายเรือ การเดินเรือสวนกัน การเข้าออกจากท่าเทียบเรือ การติดคอมไฟสีต่าง ๆ บนเรือเพื่อเป็นสัญญาณสำหรับการเดินเรือ เป็นต้น แต่มีขอบเขตการบังคับใช้กับเรือเดินทะเลทุกลำไม่ว่าสัญชาติใดที่เดินอยู่ในทะเลหลวงและฝ่าน้ำที่เรือเดินทะเลสามารถเดินได้

สำหรับในกฎหมายของไทยที่มีกฎข้อบังคับที่กำหนดการต่าง ๆ เกี่ยวกับการเดินเรือตลอดจนกฎข้อบังคับในท่านองเดียวที่บังคับกฎหมายระหว่างประเทศฉบับนี้ไว้ เช่นกัน เมื่อจากการที่ประเทศไทยเป็นภาคีของ COLREG 1972 จึงต้องมีการออกกฎหมายและกฎกระทรวงเพื่อนิรនดร์ดการให้เป็นไปตามกฎหมายระหว่างประเทศ โดยในพระราชบัญญัติการเดินเรือในฝ่าน้ำไทย พ.ศ. 2456 มีบัญญัติไว้ในมาตรา 52-69 มาตรา 96-118 เป็นต้น นอกจากนี้ตามพระราชบัญญัติป้องกันเรือโคนกัน พ.ศ. 2522 มาตรา 5 และมาตรา 10 ได้ให้อานาจแกรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมที่จะออกกฎข้อบังคับเกี่ยวกับการเดินเรือในเร่องต่าง ๆ ดังนี้

- 1) การถือท้ายและการเดินเรือ
- 2) คอมไฟและทุ่นเครื่องหมาย
- 3) สัญญาณเสียงและสัญญาณแสง
- 4) ข้อบกเว้นในการป้องกันเรือโคนกัน
- 5) ที่ติดตั้งและรายละเอียดทางเทคนิคของคอมไฟและทุ่นเครื่องหมาย
- 6) สัญญาณที่ต้องมีเพิ่มขึ้นสำหรับเรือประมงที่ทำการประมงใกล้กัน
- 7) รายละเอียดทางเทคนิคของเครื่องทำสัญญาณเสียง
- 8) สัญญาณอันจัน

ในปัจจุบัน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ออกกฎหมายไว้ 3 ฉบับ โดยกฎหมายฉบับพ.ศ.2522 เป็นกฎหมายที่ใช้บังคับแก่การเดินเรือของเรือไทยและเรือต่างประเทศที่อยู่ในน่านน้ำไทยที่เรือเดินทางสามารถเดินได้ และเรือไทยที่อยู่ในทะเลล้วนหรือน่านน้ำสากล (High Sea) ซึ่งเป็นกฎหมายที่มีเนื้อหาสอดคล้องเป็นไปตาม COLREG 1972 ส่วนกฎหมายฉบับที่ 2 พ.ศ. 2524 เป็นกฎหมายที่ใช้บังคับแก่การเดินเรือของเรือไทยและเรือต่างประเทศที่อยู่ในแม่น้ำสำคัญเพื่อป้องกันเรือโคนกันในแม่น้ำสำคัญซึ่งเป็นน่านน้ำภายในดินแดนของประเทศไทย และกฎหมายฉบับที่ 3 พ.ศ. 2533 เป็นกฎหมายที่แก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายฉบับ พ.ศ. 2522 เนื่องจากมีการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายข้อนับระหว่างประเทศสำหรับการป้องกันเรือโคนกันในทะเล ค.ศ. 1972

## 2.2 ความปลอดภัยในการขนส่งทางอากาศ

สำหรับอากาศยานนั้น มีหลักการเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศและการจราจรทางอากาศในท่านองเดียวกัน ซึ่งในเรื่องนี้กฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกำหนดหลักการไว้คือ Convention on International Civil Aviation 1944 Article 37 ซึ่งบัญญัติว่า ประเทศสมาชิกทั้งหลายรับรองที่จะให้ความร่วมมือในการทำให้เกิดเอกสารในเรื่องที่เกี่ยวกับข้อนับคับ มาตรฐาน วิธีดำเนินการ และการจัดระเบียบที่เกี่ยวกับอากาศยาน โดยองค์การการบริหารพลเรือนระหว่างประเทศจะได้จัดให้มีการใช้บังคับหรือแก้ไขซึ่งมาตรฐานระหว่างประเทศ รวมทั้งวิธีปฏิบัติดำเนินการที่ควรทำในเรื่องต่อไปนี้ กฎข้อนับคับว่าด้วยการเดินอากาศและวิธีปฏิบัติในการควบคุมการจราจรทางอากาศ ความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน

ดังนั้น ใน Article 31, 33, 39, 40 จึงได้กำหนดว่าอากาศยานทุกลำที่เดินอากาศระหว่างประเทศจะต้องมีใบสำคัญสมควรเดินอากาศซึ่งรัฐที่อากาศยานนั้นจะทะเบียนออกให้หรือรับรองความสมบูรณ์แล้ว และจะต้องได้รับการยอมรับเช่นเดียวกันในประเทศสมาชิกอื่น และหากอากาศยานหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของอากาศยานนั้นไม่เป็นไปตามมาตรฐานความสมควรเดินอากาศก็จะต้องมีการจดแจ้งความบกพร่องเช่นว่านั้นไว้ในใบสำคัญสมควรเดินอากาศ และอากาศยานล้านนั้นไม่อาจทำการบินได้

กฎหมายระหว่างประเทศฉบับนี้ได้กำหนดรายละเอียดต่าง ๆ ทางเทคนิคแยกต่างหากไว้ในภาคผนวก(Annex) ซึ่งได้แก่ ภาคผนวก 2 ว่าด้วยกฎหมายระหว่างทางอากาศ (Rules of the Air), ภาคผนวก 6 ว่าด้วยการเดินอากาศของอากาศยาน (Operation of

Aircraft) ซึ่งในบทนี้เป็นบทที่ว่าด้วยการปฏิบัติเกี่ยวกับกันขั้นตอนตั้งแต่การเตรียมการเพื่อออกบิน ไปจนกระทั่งลงจอด ณ ที่หมายปลายทาง ภาคผนวก 8 ว่าด้วยความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน (Airworthiness of Aircraft) ซึ่งในบทนี้ว่าด้วยการออกแบบ สร้างอากาศยาน การซ่อมบำรุงอากาศยาน เป็นต้น

ในกฎหมายของไทย ส่วนที่เกี่ยวข้องนี้มีหลักการเกี่ยวกับความสมควรเดินอากาศของอากาศยานกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่ง มาตรา 6 กำหนดให้รัฐมนตรีอำนวยออกกฎกระทรวงเกี่ยวกับการออกใบสำคัญสมควรเดินอากาศ 3 ชนิด คือ

1) ในสำคัญสมควรเดินอากาศสำหรับอากาศยานด้านแบบที่สร้างในราชอาณาจักร

2) ในสำคัญสมควรเดินอากาศสำหรับอากาศยานที่สร้างในราชอาณาจักรตามด้านแบบ และ

3) ในสำคัญสมควรเดินอากาศสำหรับอากาศยานที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร ถ้าคณะกรรมการการบินพลเรือนเห็นว่าแบบของอากาศยานใดไม่ปลอดภัย ก็มีอำนาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบสำคัญสมควรเดินอากาศของอากาศยานแบบนั้นทั้งหมด ได้ หรือหากพนักงานเจ้าหน้าที่เห็นว่าอากาศยานใดไม่ปลอดภัย ก็มีอำนาจพักใช้หรือเพิกถอนใบสำคัญสมควรเดินอากาศของอากาศยานนั้นได้ และในระหว่างการพักใช้ ในสำคัญสมควรเดินอากาศนี้ห้ามมิให้อาอากาศยานแบบนั้นหรืออากาศยานนั้นทำการบิน เว้นแต่จะได้รับอนุญาต และปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนด

ตามมาตรา 38 ของพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 กำหนดต่อไปว่า อากาศยานซึ่งมีใบสำคัญสมควรเดินอากาศแล้วก็ยังต้องมีการทดสอบใหญ่เป็นระยะ ๆ ด้วย ทั้งนี้ตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ใบสำคัญสมควรเดินอากาศของอากาศยานซึ่งมีอายุไม่เกิน 1 ปี นั้น เป็นอันใช้ไม่ได้แล้ว

1) มีการแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงอากาศยานซึ่งอาจกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยของอากาศยานนั้น โดยไม่ได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่

2) อากาศยานนั้นได้รับความเสียหายหรือชำรุด ซึ่งสามารถปฏิบัติในการซ่อมอากาศโดยปกติแล้ว ผู้ประจำหน้าที่ไม่สามารถจะแก้ไขได้

3) มีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งเจ้าหน้าที่ที่สั่งให้ผู้จัดทำเมียนอากาศยานจัดการตรวจสอบแก้ไขอากาศยานที่เจ้าหน้าที่เห็นว่าควรได้รับการตรวจสอบแก้ไข

4) อากาศยานไม่ได้รับการตรวจสอบใหญ่ตามระยะเวลา

### 2.3 ความปลอดภัยในการขับส่งทางบก

การขับส่งทางบกด้วยรถยนต์นั้น พระราชบัญญัติการขับส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 31, 32 ที่ว่าด้วยการออกใบอนุญาตประกอบการขับส่งประจำทางและไม่ประจำทางนั้น ให้นายทะเบียนขับส่งทางบกโดยอนุญาตคณะกรรมการควบคุมการขับส่งทางบก กําหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับมาตรฐานบริการในการประกอบการขับส่งไว้ในใบอนุญาตนั้น ด้วย นอกจานี้มาตรา 36 กําหนดด้วยว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขับส่งต้องจัดให้มีอุปกรณ์ และเครื่องมือเครื่องใช้ และปฏิบัติตามข้อกําหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขับส่ง

โดยในส่วนของตัวรถที่ใช้ในการขับส่งนั้น พระราชบัญญัติการขับส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 71 ยังกําหนดด้วยว่า รถที่ใช้ในการขับส่งต้องมีสภาพมั่นคง แข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบคุมตูกต้องตามที่กําหนดในกฎกระทรวงกับทั้งได้มีการตรวจสอบสภาพและจดทะเบียนตามมาตรา 72, 73 และเดียวกันยังได้มีการกำหนดมาตรา 85 แล้ว ด้วย โดยไม่ต้องไปเสียภาษีรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 อีก

นอกจากนี้มาตรา 83, 84 ให้อำนาจแก่ผู้ตรวจการของกรมการขับส่งทางบกว่า หากผู้ตรวจการของกรมการขับส่งทางบกพบว่ารถคันใดมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรือมีเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบคุมไม่ครบถ้วนหรือไม่ถูกต้องตามที่กําหนดในกฎกระทรวง ผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งระงับการใช้ไว้ชั่วคราวได้หากเห็นว่าให้ใช้ต่อไปน่าจะเกิดอันตรายแก่การขับส่ง นายทะเบียนขับส่งมีอำนาจสั่งให้จัดการนำรถนั้นไปตรวจสอบหากพนักงานตรวจสภาพพบว่ารถนั้นสมควรจะต้องซ่อมแซม ปรับปรุง หรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอุปกรณ์ ส่วนควบคุมที่ให้แจ้งแก่ผู้รับใบอนุญาตประกอบการขับส่งทราบเพื่อแก้ไขขับกพร่องที่พบนั้น

ส่วนพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้นก็จะเป็นเรื่องของมาตรฐานความปลอดภัยในด้านการรับเข้าในทางเดินรถ หรือเป็นกฎจราจรตามที่เราเข้าใจกันอยู่แล้วนั่นเอง โดยมาตรา 6 "ให้วางหลักการท่านของเดียวกับที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการขับส่งทางบก พ.ศ. 2522 ข้างต้นว่า ห้ามมิให้ผู้ได้ฝ่ารถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสาร หรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ และผู้ขับขี่ต้องจัดให้รถนั้นมีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์ และหรือส่วนควบคุมที่ครบถ้วนตามที่กําหนดในกฎหมายการขับส่งทางบก"

### **3. มาตรฐานด้านความสามารถของบุคลากรประจำงานพาหนะ**

#### **3.1 ประเภทและความหมายของบุคลากร**

บุคคลที่ทำหน้าที่อยู่ในรถ เรือ อากาศยานคือครัวและรวมถึงบุคคลใดในหน้าที่ได้บัง พิจารณาได้ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456, พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และพระราชบัญญัติขึ้นส่องทางบก พ.ศ. 2522

ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 3 ให้หันยามความหมายของบุคคลต่าง ๆ ที่อยู่ในเรือในสถานะต่าง ๆ ดังนี้

นายเรือ หมายความว่า ผู้ควบคุมเรือกำปั้น หรือเรืออื่นๆ แต่ไม่รวมถึงผู้นำร่อง

ลูกเรือ หมายความว่า คนประจำเรือนอกจากนายเรือ

คนประจำเรือ หมายความว่า คนที่มีหน้าที่ทำการประจำอยู่ในเรือ

ผู้โดยสาร หมายความว่า คนที่อยู่ในเรือ เว้นแต่ 1) คนประจำเรือ หรือผู้อื่นที่รับจ้างทำงานในเรือนั้น เช่น กรรมกรรับจ้างยกขนสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือ, 2) เด็กที่มีอายุต่ำกว่าหนึ่งปี

เพราจะนั้น เราจึงสรุปได้ว่า เมื่อเรากล่าวถึงบุคคลต่าง ๆ ที่ทำหน้าที่อยู่ในเรือ และมีหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายให้ทำเป็นการประจำอยู่ในเรือนั้น ตั้งแต่นายเรือลงไปจนถึงกลาสี คนขับรีดเลือฟ้า หรือคนครัวของเรือนั้น เราจะเรียกว่า ว่า คนประจำเรือ

สำหรับคนที่ทำงานประจำหน้าที่อยู่ในอากาศยานนั้น ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 4 ให้หันยามความหมายของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานไว้ 2 ประเภท คือ

ผู้ดำเนินการเดินอากาศ หมายความว่า ผู้ประกอบธุรกิจในการเดินอากาศ เช่น บริษัทการบินไทยจำกัด เป็นผู้ดำเนินการเดินอากาศ แต่ไม่ใช่บุคคลที่ทำหน้าที่ประจำในอากาศยานสำไส้หนึ่ง หรือเกี่ยวข้องกับการเดินอากาศของอากาศยานสำไส้หนึ่งโดยตรง ซึ่งในเรื่องนี้เราได้ศึกษาภัณฑ์แล้วในบทที่เกี่ยวกับการเป็นผู้ประกอบการเกี่ยวกับการเดินอากาศ

ผู้ประจำหน้าที่ หมายความว่า นักบิน ต้นหน นายนช่าง พนักงานวิทยุ พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ พนักงานอำนวยการบิน และผู้ทำหน้าที่อื่น ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง นอกเหนือความหมายของคำว่าผู้ประจำหน้าที่ยังแบ่งออกเป็นผู้ประจำหน้าที่ในอากาศอีกด้วย ก่อตัวโดยเฉพาะคือผู้ประจำหน้าที่ขณะที่อากาศยานทำการบิน นั่นคือ นักบิน นักบินผู้ช่วย ซึ่งถือว่าเป็นผู้ประจำหน้าที่ในอากาศ (Flight Crew)

เพราะฉะนี้ จะเห็นได้ว่า ส่าหรับบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการเดินอากาศของอากาศยานแล้วจะมีความหมายที่กว้างกว่าบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ เพราะส่าหรับอากาศยานแล้ว ผู้ประจำหน้าที่ไม่หมายความจำกัดแต่เฉพาะนักบิน ดันหน ช่างเครื่อง เท่านั้น แต่ยังรวมทั้งบุคคลที่ทำงานบนภาคพื้นดินแต่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการเดินอากาศ ของอากาศยานด้วย เช่น พนักงานอำนวยการบิน และพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ ซึ่งประจำหน้าที่อยู่ที่ท่าอากาศยาน

ส่วนพนักงานด้อนรับบนเครื่องบินนั้น ไม่ถือว่าเป็นผู้ประจำหน้าที่ แต่เป็น Cabin Crew หรือลูกเรือที่เดินทางไปกับอากาศยานเพื่อปฏิบัติหน้าที่ภายในห้องโดยสารของเครื่องบิน ซึ่งนอกเหนือจากการอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารแล้ว ยังมีหน้าที่อื่น ๆ อีก เช่น การทำความสะอาดที่ในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินแก่เครื่องบิน การช่วยเหลือผู้โดยสารเมื่อเกิดเหตุจ้าเป็น เจ็บป่วย และการช่วยชีวิต รวมทั้งการทำหน้าที่ประสานงานระหว่างพนักงานด้อนรับกับนักบิน เป็นต้น โดยเป็นไปตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 76 พ.ศ. 2550 ว่าด้วยการดำเนินการบริการเดินอากาศของอากาศยาน

ส่วนรถบนที่นั่น ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 92 ได้กล่าวถึงผู้ประจำรถไว้ว่า ได้แก่

1. ผู้ขับรถ
2. ผู้เก็บค่าโดยสาร
3. นายตรวจ
4. ผู้บริการตามที่กำหนดในกฎกระทรวง เช่น พนักงานด้อนรับ

แม้รถบนที่นั่นจะไม่มีเทคโนโลยีที่แสดงข้อมูลเมื่อเรือหรืออากาศยานแต่ผู้ประจำรถโดยเฉพาะผู้ขับก็มีหน้าที่ความรับผิดชอบต่อคนโดยสาร หรือเจ้าของสินค้าที่ขนส่ง รวมทั้งประชาชนทั่วไปโดยเฉพาะผู้ร่วมใช้รถใช้ถนนมิได้อย่างหย่อนไปกว่าเรือ หรืออากาศยานเลย

ส่วนเรือและอากาศยานก็เป็นยานพาหนะที่มีความสัมภัยมากขึ้นทางเทคโนโลยี มีขนาดที่ใหญ่โต มีบุคคลที่เกี่ยวข้องในการทำให้มันเคลื่อนที่ และปฏิบัติการอยู่ในทะเลและริมน้ำอากาศนับสิบคนขึ้นไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งการที่ในปัจจุบัน เรือก็ต้องอากาศยานก็ต้องก็ได้รับการพัฒนาให้ใหญ่โตขึ้น ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยมากขึ้นเพื่อให้สามารถลดต้นทุนการขนส่งในแต่ละเที่ยว รวมทั้งเพื่อความปลอดภัยและสะดวกสบายที่เพิ่มมากขึ้น จึงจำเป็นอยู่เสมอที่การที่บุคคลใดจะเข้าทำงานประจำในเรือหรืออากาศยานจำเป็นที่จะต้องมีความรู้ ความสามารถ ความชำนาญ การประสานงานในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ ตลอดแม้กระทั่งความสามารถทางด้านภาษาต่างประเทศที่แตกต่างไปจากผู้ที่

ประจำการในยานพาหนะแบบอื่น ทั้งนี้ ก็เพื่อให้เรือหรืออากาศยานเดินไปหรือปฏิบัติการไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัยทั้งต่อชีวิต ทรัพย์สิน สิ่งแวดล้อม และรวมทั้งประทัยด้

เหตุนี้เอง กฎหมายระหว่างประเทศทั้ง United Nation Convention on the Law of the Sea 1986 และ Convention on International Civil Aviation 1944 จึงก็ได้วางหลักการให้ประเทศสมาชิกกำหนดกฎหมายที่เกี่ยวกับมาตรฐานความสามารถของบุคลากรประจำเรือเดินทาง และอากาศยานไว้

### 3.2 คนประจำเรือ

UNCLOS Article 94 "ได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของประเทศที่เรือจดทะเบียนอยู่ (Duties of the Flag State)" ไว้ว่า ประเทศนั้นจะต้องวางแผนการเกี่ยวกับคนประจำเรือ สภาพการทำงาน ตลอดจนการฝึกอบรมคนประจำเรือ เพื่อให้แน่ใจได้ว่าคนประจำเรือนับตั้งแต่นายเรือลงมาจะได้มีคุณสมบัติที่เหมาะสมในการเป็นผู้ประจำหน้าที่ในเรือ การเดินเรือ การติดต่อสื่อสาร และด้านวิศวกรรม

ในอีดี ประเทศต่าง ๆ ต่างก็ดำเนินการกำหนดมาตรฐาน ความรู้ ความสามารถ ของบุคลากรประจำเรือกันเอง จึงทำให้มาตรฐานแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศมากบ้าง น้อยบ้างไม่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ต่อมาจึงได้มีการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐานพื้นฐานสำหรับการฝึกอบรม การให้บริการรองความสามารถ แก่ บุคลากรประจำเรือไว้เป็นมาตรฐานระหว่างประเทศตาม International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (STCW 1978) ซึ่งทุกประเทศที่เป็นสมาชิกของอนุสหัตยญาณี้จะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานที่วางไว้ อย่างไรก็ตามแม้แต่ประเทศที่ไม่เป็นสมาชิกของอนุสหัตยญาณี้ก็ยังต้องถูกบังคับโดยทางอ้อมในการที่จะต้องดำเนินการให้บุคลากรประจำเรือสัญชาติของตนมีความรู้ ความสามารถเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดโดยอนุสหัตยญาณี้ ทั้งนี้ เพราะประเทศที่เป็นสมาชิกของอนุสหัตยญาณี้ถูกบังคับโดยอนุสหัตยญาณี้ว่า เรือสำไชของชาติให้ดำเนินทางเข้ามาในเมืองท่าของตน เจ้าหน้าที่ของประเทศนั้นจะต้องตรวจสอบในสำคัญ รับรองคุณสมบัติของบุคลากรประจำเรือเพื่อถือว่าได้มาตรฐานเป็นไปตามที่กฎหมายของประเทศตนกำหนดไว้หรือไม่ด้วย หากว่ามีเหตุการณ์ที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตหรือทรัพย์สินหรือเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุเรือชนกัน

อนุสหัตยญาณี้บังคับกำหนดหลักการที่แต่ละประเทศจะต้องปฏิบัติในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ของบุคลากรฝ่ายต่าง ๆ ในเรือไว้นับตั้งแต่ในส่วนของนายเรือ

และห้องปฏิบัติการเดินเรือหรือสะพานเดินเรือ ที่จะต้องจัดให้มีเวรยามประจำสะพานเดินเรือ พร้อมอุปกรณ์ในการเดินเรือ รวมทั้งการกำหนดให้มีมาตรฐานขั้นต่ำในการออกประกาศนียบัตรให้แก่บุคลากรที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องในส่วนนี้

ในส่วนของห้องเครื่องยนต์ที่ได้กำหนดให้มีมาตรฐานการปฏิบัติในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมดูแลห้องเครื่อง รวมทั้งการกำหนดมาตรฐานคุณสมบัติของวิศวกรซึ่งเครื่องประจำหน้าที่ในส่วนนี้

ในส่วนของห้องวิทยุสื่อสาร กำหนดให้ลักษณะการปฏิบัติงานของพนักงานวิทยุที่จะต้องมีประจำหน้าที่ รวมทั้งคุณสมบัติพื้นฐานเพื่อการออกประกาศนียบัตรรับรองความสามารถของพนักงานวิทยุ

นอกจากนี้อนุสัญญาฉบับนี้ยังมีบทบัญญัติพิเศษที่ใช้บังคับโดยเฉพาะกับเรือบรรทุกน้ำมัน เรือนรรทุกสารเคมี เรือนรรทุกกำลังด้วยในเรื่องที่เกี่ยวกับการบังคับให้ต้องมีหลักสูตรการฝึกอบรมอัคคีภัยที่จะเกิดจากเรือประเภทเหล่านี้ รวมทั้งการที่เรือประเภทเหล่านี้จะต้องมีตารางการฝึกซ้อมเพื่อป้องกันและระงับอัคคีภัยบนเรือด้วย

ในส่วนของเรือช่วยชีวิต อนุสัญญาฉบับนี้ก็ได้กำหนดมาตรฐานความชำนาญของบุคลากรประจำเรือในการใช้เรือช่วยชีวิตด้วย

สำหรับประเทศไทยนั้น พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ได้กำหนดให้ลักษณะการเกี่ยวกับการที่บุคคลใดจะทำหน้าที่ประจำในเรือประเภทต่าง ๆ ไว้ว่าจะต้องมีคุณสมบัติอย่างไร และต้องมีความรู้ความสามารถอ่อน懦弱 ไม่สามารถรับรองมาตรา 277 ถึงมาตรา 284 ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้

1. บุคคลที่จะทำหน้าที่ในเรือกลไฟ เรือยนต์ เรือเดินทะเล เรือบรรทุกสินค้าที่มีขนาดตั้งแต่ 100 ห้อง (หนึ่งห้องเท่ากับหกสิบกิโลกรัม) ขึ้นไป ซึ่งทำการติดต่อกับเรือเดินทะเล หรือเรือซึ่งใช้เป็นเรือชีพประจำเรือเดินทะเลในตำแหน่งที่กฎหมายบังคับสำหรับการตรวจเรือกำหนดให้ต้องมีประกาศนียบัตร เช่น ตำแหน่งนายเรือ ได้ก่อ สร้าง นายห้ามเรือ คนกีอห้าม เป็นต้น บุคคลนั้นจะต้องเป็นผู้ได้รับประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถให้ทำการในตำแหน่งนั้น ๆ ได้

ในการนี้หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงในการทดสอบเพื่อออกใบอนุญาตหรือประกาศนียบัตรในการทำหน้าที่ในเรือต่าง ๆ คือ กรมขันส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ซึ่งได้มีการจัดตั้งโรงเรียนเป็นคุณย์ฝึกพาณิชยนาวีขึ้นในสังกัดเพื่อรับผู้ที่ต้องการทำงานในเรือเข้ารับการศึกษา และเมื่อจบหลักสูตรแล้วก็จะได้รับประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถในตำแหน่งหน้าที่ต่าง ๆ ที่เรียนมา และสามารถทำงานตามตำแหน่งต่าง ๆ ในเรือได้ ทั้งนี้ หลักสูตรที่ใช้ในการสอนหรือฝึกอบรมแก่ผู้ที่จะทำหน้าที่ในเรือ ก็เป็น

หลักสูตรที่สองคือล้องกับมาตรฐานสากลตามความตกลงระหว่างประเทศ ตามที่ได้ก่อตัว  
ให้ใน STCW 1978

2. คุณสมบัติเบื้องต้นของการที่จะได้รับประกาศนียบัตรสำหรับตำแหน่งนายเรือ  
ตันหนน สร้าง ได้ก่อ นำห้วย คนถือห้วย หรือตันกลคนใช้เครื่อง นอกจจากจะต้องผ่านการ  
ทดสอบความรู้แล้วจะต้องปราศเป็นที่พอใจแก่เจ้าหน้าที่ว่าผู้นั้นไม่เป็นคนเสเพล ดิด  
เหล้า หรือยาเสพติด เป็นผู้มีความรู้ความชำนาญในงานที่ทำ และมีความประพฤติที่ดีไป  
ไม่เสียหาย รวมทั้งหากจะเป็นนายเรือ ตันหนน สร้าง ได้ก่อ หรือนายห้วยก็จะต้องมีสายตา  
ที่ดีด้วย

อนึ่ง สำหรับ หมายถึง ผู้ควบคุมเรือสำเริง

ได้ก่อ หมายถึง ผู้ควบคุมเรือใบเดินทางเล็กที่มีน้ำหนักบรรทุกดังแต่ 800 噸ขึ้น  
ไป

คนถือห้วย หมายถึง ผู้ควบคุมหรือถือห้วยหรือคนแจ้งท้ายของเรือบรรทุกสินค้า  
ที่ดัดต่อภัยเรือเดินทางเล

3. ประกาศนียบัตรที่ได้รับนี้ จะต้องเก็บไว้ในเรือเพื่อให้เจ้าห้าครัวดูได้ เช่น ใน  
กรณีที่มีเหตุเรือโคนกัน และเจ้าห้าเรียกขอตรวจก็ต้องมีให้ตรวจสอบได้ มิฉะนั้นมีโทษปรับ

4. ผู้ที่ฝ่าฝืนทำหน้าที่ในเรือไปโดยไม่ได้รับประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความ  
สามารถ หรือเอกสารประกาศนียบัตรของผู้อื่นมาใช้ ถือเป็นความผิดมีโทษทางอาญาทั้ง  
จำคุกและปรับ

หากปราศจากว่าบุคคลใดที่ได้รับประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถแล้ว  
หย่อนความสามารถ ประพฤติไม่สมควรแก่หน้าที่ ละเลยไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือ  
ข้อบังคับเกี่ยวกับการเดินเรือหรือหน้าที่ของตน เจ้าห้ามีอำนาจสั่งจ้างใช้ประกาศนียบัตร  
ได้ไม่เกิน 2 ปี

ที่กล่าวมาข้างต้นนี้ หากเป็นกรณีที่เกี่ยวกับบุคคลต่างด้าวที่ทำหน้าที่ในเรือ  
ต่างประเทศที่เข้ามาช่วยส่งในฝั่งน้ำไทยหรือเข้าจอดเที่ยวน้ำในฝั่งน้ำของประเทศไทย  
เจ้าหน้าที่ของกรมการขังทางน้ำและพาณิชยนาวีก็ยังมีอำนาจในการที่จะตรวจสอบ  
เกี่ยวกับความรู้ความสามารถของบุคคลที่ทำหน้าที่ในเรือล้านน์ได้ เช่น หากเรือโคนกัน  
หรือมีเหตุที่ทำให้เห็นว่าควรตรวจสอบในอนุญาตหรือประกาศนียบัตรของบุคคลที่ทำ  
หน้าที่ในเรือล้านน์ก็ยอมทำได้ แม้ว่าใบอนุญาตหรือประกาศนียบัตรของบุคคลนั้นจะออก  
ให้โดยรัฐบาลต่างประเทศเจ้าของสัญชาติบุคคลของเรือนั้นก็ตาม และเจ้าหน้าที่ไทยก็มี  
หน้าที่จัดต้องยอมรับนับถือใบอนุญาตนั้น ๆ หากว่ามีความสมบูรณ์ถูกต้อง ทั้งนี้ เป็น  
เรื่องกำหนดไว้ในความตกลงระหว่างประเทศตามที่ได้ก่อตัวใน STCW 1978 ข้างต้น

### 3.3 ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน

ใน Annex 1 ของ Convention on International Civil Aviation 1944 ได้กำหนดหลักเกณฑ์การออกใบอนุญาตและทางปฏิบัติที่แนะนำไว้ในเรื่องต่าง ๆ รวมทั้งคุณสมบัติของผู้ที่จะได้รับใบอนุญาต เช่น อายุ สุขภาพ การศึกษา ประสบการณ์ และความชำนาญ รวมทั้งคุณสมบัติพิเศษเฉพาะตำแหน่งไว้

ใบอนุญาตต่าง ๆ เหล่านี้ได้แก่

- 1) ในอนุญาตและชั้นของใบอนุญาตสำหรับนักบิน ซึ่งจำแนกตามประเภทของเครื่องบิน เช่น เครื่องบินส่วนตัว หรือเครื่องบินพาณิชย์ หรือ экспอเพอร์ หรือบล็อกนอกจากนี้บังແปงชนิดของเครื่องบินเป็นแบบต่าง ๆ เช่น เครื่องบันเดีย หรือคลาส เครื่องบันด์
- 2) ในอนุญาตสำหรับผู้ประจำหน้าที่อื่นบนอากาศยาน เช่น พนักงานวิทยุ นายช่างประจำอากาศยาน ด้านหน้าประจำอากาศยาน
- 3) ในอนุญาตสำหรับผู้ประจำหน้าที่อื่นนอกจากนักบินและผู้ประจำหน้าที่บนอากาศยาน เช่น พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ พนักงานอำนวยการบิน นายช่างภาคพื้นดิน

โดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ที่มีบกบัญญัติเกี่ยวกับผู้ประจำหน้าที่ไว้ในมาตรา 42 ถึงมาตรา 50 ซึ่งสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1) ผู้ที่จะเป็นผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่เดินอากาศในประเทศไทยจะต้องเป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตแล้วเท่านั้น โดยใบอนุญาตนี้อาจออกโดยเจ้าหน้าที่ของไทย คือ กรรมการบินพาณิชย์ ตามพระราชบัญญัตินี้ สำหรับกรณีผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่จะต้องเดินทางไปประเทศไทย หรือใบอนุญาตที่ออกโดยประเทศไทยซึ่งอนุสัญญาที่ก่อตัวดึงข้างต้น หรือที่ออกโดยประเทศไทยที่ได้ทำความตกลงไว้กับประเทศไทย เจ้าหน้าที่ไทยก็จะต้องยอมรับนับถือใบอนุญาตนั้น ๆ โดยฝ่ายใดเจ้าหน้าที่ของไทยรับรองก่อน ก็เป็นอันให้ถือได้ว่าผู้นั้นเป็นผู้ได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ของพระราชบัญญัตินี้

2) คุณสมบัติเบื้องต้นสำหรับผู้ประจำอยู่ในอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้คือ มีสัญชาติไทย มีความประพฤติเรียบร้อย มีอายุตามที่กำหนด ศุภภาพร่างกายสมบูรณ์ มีความรู้และความชำนาญตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

3) ผู้ประจำหน้าที่มีลักษณะที่เป็นผู้ที่กำหนดไว้เท่านั้น และภายในระยะเวลาที่กำหนด และภายในการอบรมวินัยที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนดด้วย รวมทั้งจะปฏิบัติหน้าที่ในขณะที่เข้มปั๊วหรือได้รับบาดเจ็บซึ่งอาจทำให้เสื่อมสมรรถภาพไม่ได้

โดยถ้าการเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บมีระยะเวลาตั้งแต่ 14 วันขึ้นไป ผู้ประจำหน้าที่นั้นจะทำหน้าที่ได้ต่อไปก็ต่อเมื่อแพทย์ได้ตรวจและรับรองว่าผู้นั้นหายแล้ว และเจ้าหน้าที่ได้ออนุญาตให้ปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้

### 3.4 ผู้ประจำรถ

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 93 กำหนดว่า ผู้ที่จะปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถนั้น ต้องได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนก่อน

ดังนั้น ก่อนที่บุคคลใดจะเป็นคนขับรถ ผู้เก็บค่าโดยสาร นายตรวจ หรือพนักงานต้อนรับบนรถยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งให้จะต้องได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนขนส่งทางบกก่อน โดยใบอนุญาตที่ว่านี้มี 4 ชนิด คือ

- 1) ในอนุญาตเป็นผู้ขับรถ
- 2) ในอนุญาตเป็นผู้เก็บค่าโดยสาร
- 3) ในอนุญาตเป็นนายตรวจ
- 4) ในอนุญาตเป็นผู้บริการ

คุณสมบัติเบื้องต้นของผู้ขับปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ เฉพาะในประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ คือ

- (1) มีสัญชาติไทย -
- (2) มีความรู้ความสามารถตามที่กำหนดในกฎกระทรวง
- (3) ไม่เป็นผู้พิการจนปฏิบัติหน้าที่ไม่ได้อย่างเหมาะสม
- (4) ไม่ไวกรอจิต
- (5) ไม่เป็นโรคติดต่อ传染病
- (6) ไม่ติดสุรา ยาเสพติด
- (7) ไม่เป็นผู้มีใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถประเภทหรือชนิดเดียวกับที่ได้รับอนุญาตอยู่แล้ว
- (8) ไม่เป็นผู้อ่อน懦弱หรือถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตผู้ประจำรถ
- (9) ไม่เป็นผู้เคยรับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดหรือคำสั่งที่ชอบด้วยกฎหมายให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษที่กระทำการโดยประมาทที่มิใช่เกี่ยวกับการใช้รถในการกระทำความผิดหรือความผิดหมาโทษไทยหรือได้พ้นโทษมาแล้วเกินสามปี
- (10) ไม่เป็นผู้เคยถูกควบคุมตัวเพื่อว่ามีพฤติกรรมเป็นภัยต่อสังคมหรือเป็น

อันนี้พอก เว้นแต่ได้พ้นจากการควบคุมมาแล้วเกินหนึ่งปี

- (11) เฉพาะผู้ซึ่งรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถนั้น จะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าที่กำหนด ในกฎหมาย และผ่านการศึกษาและจบหลักสูตรจากโรงเรียนการขับขี่ ของกรมการขับขี่ทางบกหรือโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขับขี่ทางบก รับรอง
- (12) เฉพาะผู้ซึ่งรับใบอนุญาตเป็นผู้ประจำรถในการขับขี่ส่วนบุคคลต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าที่กำหนดในกฎหมายและมีคุณสมบัติหรือลักษณะตาม(2) ถึง (10) ข้างต้น

ดังนั้น มีข้อสังเกตว่า ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 นี้ ผู้ที่จะทำหน้าที่ขับรถจะต้องมีใบอนุญาตขับรถยนต์ตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ด้วย ดังจะเห็นได้ว่าในมาตรา 43 ของกฎหมายดังกล่าวกำหนดใบอนุญาตประเภทต่าง ๆ ไว้ 10 ชนิด ได้แก่

- 1) ในอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล หรือรถจักรยานยนต์ชั่วคราว
- 2) ในอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล โดยรถยนต์ส่วนบุคคลนี้ หมายถึง รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน หรือรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคน และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีหน้าหันรถไปเกินหนึ่งพันหากล้อยกิกอกรัมซึ่งมิได้ใช้ประกอบการขับขี่เพื่อสินจ้างตามกฎหมายว่าด้วยการขับขี่ทางบก
- 3) ในอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล
- 4) ในอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ โดยรถยนต์สาธารณะ หมายถึง (1)รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่ใช้รับจ้างระหว่างจังหวัด โดยรับส่งคนโดยสารได้เฉพาะที่นายทะเบียนกำหนด, (2) รถยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนหรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง
- 5) ในอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะ
- 6) ในอนุญาตขับรถจักรยานยนต์
- 7) ในอนุญาตขับรถคอกนน
- 8) ในอนุญาตขับรถแทรกเตอร์
- 9) ในอนุญาตขับรถชนิดอื่นนอกจาก(1)ถึง(8)
- 10) ในอนุญาตขับรถระหว่างประเทศสำหรับรถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถจักรยาน

แต่อ้างไว้ก็ตาม มาตรา 43 หว. ได้บัญญัติยกเว้นไว้ว่า ในอนุญาตเป็นผู้ขับรถในประเภทการขับส่งประจำทาง การขับส่งไม่ประจำทาง หรือการขับส่งด้วยรถขนาดเล็ก ตามกฎหมายว่าด้วยการขับส่งทางบกให้ใช้แทนใบอนุญาตขับรถชนิดส่วนบุคคลตาม (2)ข้างต้นได้ด้วยชื่อหมายความว่าผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถชนิดตามพระราชบัญญัติการขับส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในประเภทการขับส่งประจำทาง การขับส่งไม่ประจำทาง และ การขับส่งด้วยรถขนาดเล็กสามารถใช้ใบอนุญาตนั้น ๆ แทนใบอนุญาตขับรถชนิดส่วนบุคคลตามพระราชบัญญัติรถชนิด พ.ศ. 2522 ได้โดยโดยไม่ต้องมีใบอนุญาตขับรถชนิดส่วนบุคคลอีกฉบับหนึ่ง

นอกจากนี้ พระราชบัญญัติการขับส่งทางบก พ.ศ. 2522 บังกำหนดในมาตรา 102 ด้วยว่า ในขณะปฏิบัติหน้าที่นั้น ผู้ประจำรถจะต้องปฏิบัติตามดังนี้ด้วย

- 1) แต่งกายสะอาดเรียบร้อยตามที่กำหนดในกฎกระทรวง
- 2) ไม่แสดงกิริยาหรือใช้ถ้อยคำที่เป็นการเสียดสี ดูหมิ่น ก้าวร้าว รังแก รบกวน หรือหานหานหมายผู้ใดในลักษณะไม่สมควรหรือไม่สุภาพ
- 3) ไม่เสพยาเสพติด วัดถืออภิธรรม หรือเมาสุราหรือของมีนماءอย่างอื่น
- 4) ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดด้วยความปลดปล่อยในการขับส่งตามที่กำหนดในกฎกระทรวง และโดยเฉพาะผู้ขับรถนั้น
  - 1) ต้องไม่ขับรถในเวลาที่ร่างกายหรือจิตใจย่อ่อนความสามารถ
  - 2) ต้องไม่รับบรรทุกคนที่เป็นโรคเรื้อรังหรือโรคติดต่อท่อน้ำรังเก็บ
  - 3) ไม่รับบรรทุกเศษ สัดว์ หรือสิ่งของที่อาจเกิดอันตรายหรือเพิ่งรังเก็บ
  - 4) ไม่รับบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง ระเบิด วัสดุอันตรายโดยฝ่าฝืนข้อห้ามตามที่อธิบดีกรมการขับส่งทางบกกำหนด
  - 5) ต้องหยุดหรือจอดรถ ณ สถานที่ขับส่งและปฏิบัติตามระเบียบเกี่ยวกับสถานที่ขับส่ง

#### **4. มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมของยานพาหนะ**

ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมกำลังเป็นที่สนใจทั่วโลกทั้งในระดับประเทศและระดับระหว่างประเทศ อีกทั้งในประเทศไทยมีการจัดตั้งสถาบันฯ ให้รับความสนใจมาก น้อยขึ้นอยู่กับระดับการพัฒนาของแต่ละประเทศเป็นสำคัญด้วย กล่าวคือ มักปรากฏว่า หากเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ปัญหาสิ่งแวดล้อมจะได้รับความสนใจและเอาใจใส่อย่างมากทั้งในระดับประชาชน และระดับรัฐบาลของประเทศนั้น ๆ เพราะคระหนึ่งก็ว่าปัญหา สิ่งแวดล้อมนั้น แม้ว่าการก่อตัวของปัญหาอาจจะกินเวลานานซักว่าจะเห็นผล บางครั้ง กินเวลานานนับสิบ ปี แต่เมื่อถึงจุดที่แสดงผลของความเป็นพิษหรือความเสื่อมทราม ของสิ่งแวดล้อมแล้ว กลับพบว่าการที่จะแก้ไขสิ่งแวดล้อมให้คืนติดเติมันทำได้ยากมาก หรือเป็นไปไม่ได้เลย ในขณะที่ประเทศไทยกำลังพัฒนาหรือต้องพัฒนานั้น ประชาชนมักจะขาดความรู้ ความเข้าใจ ไม่ตระหนักรึมีพิษภัยของการก่อตัวและแสดงผลของมลพิษทั้ง รัฐบาลของประเทศไทยเหล่านั้นเองที่มักจะปล่อยปละละเลย ไม่พยายามให้ความรู้ ทำความ เข้าใจแก่ประชาชนของตน ข้าร้ายบางประเทศ รัฐบาลกลับเป็นต้นเหตุของปัญหา สิ่งแวดล้อมเสียเองด้วย

เหตุนี้เอง ประเทศพัฒนาแล้วจึงได้พยายามผลักดันให้องค์กรระหว่างประเทศ เช่น องค์กรทางทະนาระระหว่างประเทศ องค์กรการบรินพลเรือนระหว่างประเทศ ดำเนินการให้มีการแก้ปัญหาสิ่งแวดล้อม โดยผ่านทางภาครัฐน้ำที่ขององค์กรระหว่างประเทศเหล่านี้ โดยการออกกฎหมายระหว่างประเทศเพื่อให้มีการป้องกัน แก้ไขปัญหาที่ จะเกิดจากกิจกรรมต่าง ๆ ของมนุษย์ ทั้งนี้เพื่อว่าประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะที่เป็น ประเทศกำลังพัฒนาหรือต้องพัฒนาให้รับเอาไปใช้เป็นกฎหมายภายในของตน หรือ ออกกฎหมายภายในของตนให้สอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศเหล่านั้น

การขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศที่เรากำลังศึกษาอยู่นี้ ก็นับว่าเป็น กิจกรรมของมนุษย์ที่ก่อให้เกิดมลพิษแก่สิ่งแวดล้อมเช่นเดียวกัน

##### **4.1 ลักษณะการก่อมลพิษของเรือ**

ซึ่งในส่วนที่เกี่ยวกับเรือนี้ อาจกล่าวได้ว่าเรือเป็นปัจจัยของมลพิษต่อ สิ่งแวดล้อมได้ในลักษณะที่

ก) เกิดจากการดำเนินงานของเรือน้ำดอง เช่น มีน้ำมันรั่วไหลออกจากถังน้ำมัน ที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงของเรือ หรือเกิดจากการที่เรือปล่อยก๊าซที่เกิดจากการเผาไหม้น้ำมัน เชื้อเพลิงออกสู่บรรยากาศ หรือเกิดจากการที่มีเศษขยะมูลฝอยในเรือแล้วทิ้งลงสู่ทะเล แม่น้ำ สำคัญ

ข) เกิดจากน้ำอันเจา(Ballast) ที่เรือปล่อยออกสู่ทะเล เพราะน้ำอันเจานี้จะถูกสูบนเก็บไว้ในถังอันเจา (Ballast Tank) ของเรือเพื่อช่วยในการรักษา RATE ดับความมีเสถียรภาพ ของเรือในขณะเดินทาง หลังจากน้ำดองถูกดูดออกจากเรือแล้ว และต่อมาเมื่อมีการบรรทุก สินค้าลงเรือแล้ว ก็จะเป็นต้องมีการปล่อยน้ำอันเจาออกจากเรือ ซึ่งสามารถปักติดในการสูบน้ำ เข้าสู่ถังอันเจานี้เป็นการสูบเข้าในขณะที่เดินทางอยู่ในมหาสมุทรหนึ่ง แต่เมื่อมีการ ถ่ายเทน้ำอันเจาออกจากเรือ อาจเกิดขึ้นในอีกมหาสมุทรหนึ่ง เป็นเหตุให้เกิดการปล่อย สิ่งมีชีวิตในน้ำข้ามดิน เกิดเป็นปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อมตามมา เพราะสิ่งมีชีวิตใน ท้องดินหนึ่งย้ายไปมาสัมภพแวดล้อมในท้องดินหนึ่น เมื่อมีการข้ามดินอาจไป รุกรานหรือทำลายสิ่งมีชีวิตในดินอื่นได้ หากให้ระบบนิเวศน์วิทยาของดินอื่นเสียสมดุลไป ได้ ซึ่งจะส่งผลกระทบทางเศรษฐกิจ และสุขอนามัยของประชาชนได้ในที่สุด

ค) เกิดจากสินค้าที่บรรทุกไปในเรือน้ำดองมีพิษหรือเป็นน้ำมันเกิดการรั่วไหลลง สู่ทะเลไม่ว่าจะเพราะความผิดพลาดในการท่าหน้าที่ของคนประจำเรือ หรือเพราะ อุบัติเหตุ หรือเพราะภัยธรรมชาติ เช่น พายุ ท่าให้เรืออับปาง เป็นต้น

ง) เกิดจากการใช้เรือบรรทุกกำลังของเรือเช่น สารเคมีเหลือใช้ในทางอุตสาหกรรม หรือหากกัมมันตภาพรังสี นำไปทิ้งลงสู่ทะเล ไม่ว่าจะเป็นทะเลหลวง หรือทะเล อาณาเขตของประเทศไทย ให้ประเทศไทย หรือแม้แต่ในประเทศไทยต้องพัฒนาบางประเทศ ยินยอมให้ประเทศไทยอุตสาหกรรมบางประเทศบรรทุกสารเคมีเหลือใช้ในทาง อุตสาหกรรมใส่เรือน้ำมาทิ้งลงในทะเลอาณาเขตของประเทศไทย โดยให้ผลประโยชน์ตอบ แทนแก่รัฐบาลประเทศไทยกำลังพัฒนานั้น

#### 4.2 ลักษณะการก่อมลพิษของอากาศยาน

ก) เกิดจากการดำเนินงานของอากาศยานน้ำดอง เช่น การที่อากาศยานปล่อย ควันที่เกิดจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงที่ใช้ขับเคลื่อนอากาศยานน้ำดองออกสู่ชั้นบรรยากาศ ซึ่งนับว่าเป็นปัญหาสำคัญที่นำไปสู่เรื่องการที่โลกของเรามากกว่าเรื่องการจรา

(Greenhouse Effect) ซึ่งทำให้อุณหภูมิเฉลี่ยของโลกสูงขึ้น ทำให้เกิดความแปรปรวนของภูมิอากาศ น้ำแข็งที่ข้าวโลกละลาย หรือการที่เกิดเสียงอันดังจากการขับเคลื่อนหรือการทำงานของเครื่องยนต์ของอากาศยานในขณะบินขึ้นหรือลง ซึ่งนับเป็นผลพิษทางเสียงอย่างหนึ่ง

ข) เกิดจากสิ่งค้าที่บรรทุกไปบนอากาศยานนั้นเอง เช่น สารเคมี หรือวัสดุที่อาจเกิดอันตรายได้โดยตัวมันเอง

#### 4.3 ลักษณะการก่อผลพิษของรถบินด้วย

ก) เกิดจากไอเสียที่เกิดจากการทำงานที่ไม่สมบูรณ์ของรถบินด้วย ๆ เป็นสำคัญ

ข) เกิดจากสิ่งของที่รถบินบรรทุกไป เช่น น้ำมัน หรือสารเคมี หรือวัสดุระเบิด เป็นต้น

ค) เกิดจากเสียงของเครื่องยนต์ของรถบินด้วย

ลักษณะดัง ฯ ที่รถ เรือ หรืออากาศยานอาจก่อให้เกิดผลพิษต่อสิ่งแวดล้อมนี้เอง จึงได้มีกฎหมายระหว่างประเทศออกมาเพื่อใช้ป้องกัน ลด และควบคุมปัญหาที่จะเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อม

#### 4.4 มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมของเรือและอากาศยานตามกฎหมายระหว่างประเทศ

##### 4.4.1 มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมของเรือ

ในส่วนของเรือนั้น UNCLOS Article 192 ถึง Article 237 ที่ได้กำหนดหลักการเพื่อให้ประเทศสมาชิกอนุญาตบัน្តีดำเนินการเกี่ยวกับเรือเพื่อให้เกิดผลเป็นการป้องกัน ลด และควบคุมผลพิษทางทะเล รวมทั้งทางอากาศด้วย โดยกำหนดให้ประเทศสมาชิกร่วมมือกันในระดับโลก และระดับภูมิภาคเพื่อยังให้เกิดการคุ้มครองและสงวนรักษาพื้นที่สิ่งแวดล้อมทางทะเล โดยเฉพาะการให้ความช่วยเหลือแก่กันต่อประเทศที่กำลังพัฒนาในด้านเทคโนโลยี ความรู้ด้าน ฯ ที่จะใช้ช่วยในการคุ้มครองรักษาสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้กฎหมายฉบับนี้ยังได้กำหนดให้มีการบังคับใช้กฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องโดยประเทศเจ้าของสัญชาติของเรือ โดยประเทศดังกล่าวมีหน้าที่บังคับใช้กฎหมายภายในของตนในส่วนที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมายบังคับในการตรวจเรือ ซึ่งใช้เมื่อมีการจดทะเบียนเรือ หรือต่อทะเบียนเรือเพื่อให้แนใจว่าเรืออยู่ในสภาพที่เรียบร้อยปลอดภัยเหมาะสมสมกับการใช้ และ

เดินเรือ ไม่เสียงต่อการที่จะก่อให้เกิดมลพิษ มีฉะนั้นก็จะต้องสั่งให้เข้าของหรือผู้ครอบครองเรือจัดการแก้ไขเสียให้เรียบร้อยก่อน

กฎหมายนี้ยังกำหนดให้เป็นหน้าที่ของประเทศเจ้าของเมืองท่าที่เรือน้ำเข้าเทียนท่า หรือประเทศที่เป็นเจ้าของท่าเรือที่ตั้งอยู่บริเวณชายฝั่ง ในอันที่จะใช้บังคับกฎข้อบังคับทั้งหลายที่เกี่ยวข้อง เช่น การตรวจเรือ เมื่อเรือเข้าเทียนท่า และก่อนออกจากท่า เพื่อให้แน่ใจว่าเรือสำนั้มีสภาพที่เหมาะสมแก่การใช้และเดินเรือ ไม่เสียงต่อการที่จะเกิดมลพิษ มีฉะนั้นก็จะต้องกักเรือไว้ และสั่งให้แก้ไขก่อน ก่อนที่เรือจะออกเดินทาง ต่อไป รวมทั้งยังกำหนดให้ประเทศต่าง ๆ ดังกล่าวนั้นมีการประสานงานกันโดยการแจ้งหรือแจ้งเตือนประเทศหรือเมืองท่าต่อ ๆ ไป ที่เป็นจุดหมายของเรือที่มีความเสี่ยงนั้น เพื่อก่อให้เกิดเครื่องข่ายข้อมูลของเรือแต่ละลำ สำหรับให้เมืองท่าของแต่ละประเทศเตรียมรับมือหรือจัดการกับเรือที่อาจก่อมลพิษ

ที่กล่าวมานี้ เป็นมาตรการทั่วไปที่กำหนดให้สำหรับการป้องกัน ลด และควบคุมมลพิษทางทะเล อย่างไรก็ตาม ยังมีกฎหมายระหว่างประเทศอีกบางฉบับที่กำหนดหลักการเฉพาะบางอย่างเพื่อป้องกัน ลด และควบคุมมลพิษเฉพาะอย่าง ที่สมควรนำมากล่าวไว้ในที่นี้คือ

ก) International Convention for the Prevention of Pollution from Ship, 1973 as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78) กฎหมายระหว่างประเทศฉบับนี้กำหนดหลักเกณฑ์วิธีการปฏิบัติต่าง ๆ เกี่ยวกับการจัดการกับสาร หรือวัตถุต่าง ๆ ที่เรือเดินทางบรรทุกไป หรือของเสียที่เกิดขึ้นจากการเดินเรือหรือการทำงานของเรือ หัวนี้โดยไม่เกี่ยวกับการที่เรือบรรทุกสารพิษหรือการของเสียทางอุตสาหกรรมไปเท่าทั้งลงทะเบชั่น มีกฎหมายระหว่างประเทศอีกฉบับหนึ่งรองรับอยู่

MARPOL 73/78 ประกอบไปด้วยภาคผนวก (Annex) 6 ภาคที่กล่าวถึงหลักเกณฑ์ วิธีการปฏิบัติของเรือในการจัดการกับสิ่งที่บรรทุกไป นับตั้งแต่วิธีการบรรทุก การจัดการระหว่างบรรทุกไป การขนถ่าย และการปล่อยออกจากเรือ รวมทั้งการจัดอุปกรณ์รองรับการขนถ่ายหรือปล่อยทิ้งที่ทำเรือ โดย

ภาค 1 ใช้บังคับกับน้ำมัน

ภาค 2 ใช้บังคับกับสารพิษที่เป็นของเหลว

ภาค 3 ใช้บังคับกับสารอันตรายที่ขันส่งด้วยบรรจุภัณฑ์

ภาค 4 ใช้บังคับกับสิ่งปฏิกูล

ภาค 5 ใช้บังคับกับขยะมูลฝอย

## ภาค 6 ใช้บังคับกับอากาศเสียที่เกิดจากการทำงานของเรือ

๑) International Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and other Matter (The 1972 London Convention) กฎหมายระหว่างประเทศฉบับนี้กำหนดหลักการ วิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการเท หรือทิ้งของเสียลงทะเล ว่าของเสียหรือสารประเภทใดที่ไม่เหมาะสมแก่การทิ้ง หรือทิ้งได้ แต่ต้องขออนุญาตจากประเทศที่จะนำไปทิ้งก่อน

โดยกฎหมายฉบับนี้ได้กำหนดประเภทของสารหรือวัสดุที่

(1) ไม่เหมาะสมแก่การทิ้ง เช่น น้ำมัน พลาสติก ซึ่งกำหนดไว้ในภาคผนวก 1 ของกฎหมาย

(2) ทิ้งได้ แต่ต้องได้รับอนุญาตพิเศษก่อน เช่น ตะกั่ว สารหนู ซึ่งกำหนดไว้ในภาคผนวก 2 ของกฎหมาย

(3) ซึ่งท้อญอกเห็นใจจากในภาคผนวก 1 และ 2 สามารถทิ้งได้ แต่ต้องได้รับอนุญาตก่อน

ทั้งนี้ประเทศสมาชิกมีหน้าที่จะต้องออกกฎหมายเพื่อควบคุมการทิ้งสิ่งเหล่านี้จากเรือที่

(1) จดทะเบียนในประเทศหรือที่ขังของประเทศของตน

(2) บรรทุกสิ่งที่จะทิ้งในเดินแดนหรือในทะเลอุตสาหะของตน

(3) เก็บอยู่ภายในเขตอำนาจบังคับการตามกฎหมายของตน โดยมีเหตุอันควร เชื่อว่าเรือนั้นจะเก็บขึ้นกับการทิ้งสารหรือวัสดุที่กำหนด

อนึ่ง มีข้อสังเกตว่า กฎหมายระหว่างประเทศฉบับนี้ใช้บังคับครอบคลุมถึงอากาศยานที่บรรทุกสารหรือวัสดุที่ต้องการจะทิ้งหรือเทด้วย

ค) ในเรื่องของน้ำอับเจ้านั้น ปัจจุบันมีปัญหามากขึ้นตามลำดับ เหตุนี้ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศจึงได้ร่วมมือกับกองทุนสิ่งแวดล้อมโลก โดยความสนับสนุนของบรรดาผู้ที่เกี่ยวข้องในธุรกิจการเดินเรือ เช่น เจ้าของเรือ ผู้ประกอบกิจการสายการเดินเรือ เป็นต้น ในอันที่จะยกเว้นอนุสัญญาระหว่างประเทศขึ้นเพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติในการจัดการ ควบคุม ดูแลน้ำอับเจ้าเรือ เพื่อลดการเคลื่อนย้ายถิ่นของสิ่งมีชีวิตที่อาจเป็นอันตรายเมื่อติดไปกับน้ำอับเจาและถูกปล่อยสู่ถิ่นใหม่ โดยในขณะนี้อนุสัญญาดังกล่าวกำลังอยู่ในขั้นตอนการดำเนินการ

#### 4.4.2 มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมของอากาศยาน

ในส่วนของอากาศยานนั้น ก็มีความพยายามที่จะป้องกัน ลดและควบคุมอัตราที่เกิดจากอากาศยานเช่นกัน แต่ก็เพิ่งจะเริ่มต้นมาในช่วงประมาณ 30 ปี มาเนี้ยท่านนั้น โดยมีการกำหนดเรื่องการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมไว้ใน Annex 16 Environmental Protection ซึ่งเป็นภาคผนวกของ Convention on International Civil Aviation 1944

ภาคผนวก 16 นี้ จะเป็นเรื่องของหลักเกณฑ์ วิธีการและทางปฏิบัติในการจัดการกับปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นพิเศษอันเนื่องมาจาก

1) เสียงของอากาศยาน

2) ไอเสียที่เกิดจากการทำงานของเครื่องยนต์ของอากาศยาน

ในส่วนของมลพิษทางเสียงของอากาศยานนั้น มีการแบ่งการจัดการกับปัญหานี้ หลายวิธีเพื่อให้เกิดผลในการลดมลพิษทางเสียงของอากาศยาน ซึ่งได้แก่

ก) การลดเสียงที่เกิดจากตัวอากาศยานเองโดยตรง ซึ่งเกี่ยวข้องการออกแบบ สร้างเครื่องยนต์ให้มีเสียงดังน้อยลง

ข) การวางแผน และการจัดการการใช้ที่ดินเพื่อลดปริมาณประชากรที่จะได้รับผลกระทบจากเสียงของอากาศยาน ทั้งนี้โดยการจัดแบ่งเขตการใช้ที่ดินรอบ ๆ อากาศยาน

ค) การลดมลพิษทางเสียงโดยการใช้อากาศยานด้วยวิธีการที่นำไปสู่การลดมลพิษทางเสียง เช่น การเลือกใช้ทางวิ่ง และเส้นทางบิน รวมทั้งกระบวนการวิธีการในการบินขึ้นและลงจอดที่เหมาะสมเพื่อหลีกเลี่ยง หรือลดการก่อมลพิษทางเสียง ซึ่งจะอย่างไรก็ตามวิธีการเหล่านี้จะได้ผลหรือไม่ย้อนขึ้นอยู่กับทำเลที่ตั้ง ลักษณะการจัดวางรูปแบบการใช้งานของสนามบินนั้น ๆ ด้วยเป็นสำคัญ

ง) การไม่อนุญาตให้เครื่องบินบางชนิดใช้สนามบินบางแห่งซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นสนามบินในประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น ในสหรัฐอเมริกา หรือญี่ปุ่น

ในส่วนของมลพิษจากไอเสียของเครื่องยนต์ของอากาศยานจากการศึกษาของ The Intergovernmental Panel on Climate Change( IPCC ) ในปี 2542 พบว่า ไอเสียที่ปล่อยออกมากจากการทำงานของเครื่องยนต์ของอากาศยานนั้นคือก้าชาคาร์บอนไดออกไซด์ ที่มีส่วนก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศของโลก ( มีสถิติบันทึกว่า ในวันหนึ่ง ๆ มีอากาศยานบินอยู่ในอากาศ ณ ขณะนั้นเป็นจำนวนถึงกว่า 10,000 ลำ ) และไอเสียของอากาศยานนั้นคิดเป็นร้อยละ 3.5 ของกิจกรรมของมนุษย์ที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของโลก เหตุนี้ความสนใจในเรื่องมลพิษที่

เกิดจากໄอยເສີນຈຶ່ງຂະຍາຍຈາກເດີມທີ່ມຸ່ງເແພະທີ່ຝລດຕ້ອງອາກະນິໃນຮະດັບທີ່ກະຕົກຕໍ່ອສກາພຸກມີອາກະນິອຳໂລກ

- ໃນການແກ້ປັບຜູ້ຫາໄອເສີນນີ້ ມີຄວາມພຍາຍາມວາງຫຼັກການແກ້ປັບຜູ້ຫາໂດຍການມຸ່ງໄປທີ່
- ก) ວິທີການທາງເຖົນທີ່ໃນການທີ່ເຄື່ອງບັນດີຂອງອາກະນິຢານຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບໃນຮັບຮອງມາຕຽບຮູ້ນີ້ແລ້ວຈະວ່າອາກະນິນີ້ ສາມາດຄວດບົນາມກົາທີ່ເປັນພິຊ່ອງໄດ້
  - ຂ) ວິທີການໃຊ້ຈານອາກະນິເພື່ອໃຫ້ເກີດຜົນໃນການຄວດບົນາມກົາໃຫ້ເຊື່ອເພີ້ມ ແລ້ວຄວດບົນາມໄອເສີນ
  - ຄ) ຄວາມສັນຄັນໃຈຂອງປະເທດທີ່ເກີວ້າຂອງໃນການພຍາຍາມຫາທາງແກ້ໄຂປັບຜູ້ຫານີ້ ຮ່ວມກັນໂຮງງານອຸດສາຫກຮົມທີ່ເກີວ້າຂອງ

#### 4.5 ມາຕຽບຮູ້ນີ້ສິ່ງແວດລ້ອມຂອງຍານພາහະຄາມກູ່ມາຍໄທ

ກູ່ມາຍໄທທີ່ເກີວ້າກັບການຄຸ້ມຄອງຮັກຂາສິ່ງແວດລ້ອມໂດຍຕຽງ ຕີ່ ພຣະຮາຊບັບຜູ້ຫຼືສິ່ງເຊີມແລ້ວຮັກຂາຄຸນກາພສິ່ງແວດລ້ອມ ພ.ຕ. 2535 ຜົ່ງມີບັນດີເກີວ້າກັບການຄຸ້ມຄອມພິຊ່ອງທີ່ມີແຫ່ງໆທີ່ມາຈາກຍານພາහະນະ ໄນວ່າຈະເປັນຮອດຍົດ ເຊື້ອ ອາກະນິນີ້ສິ່ງຈະໄດ້ນຳນາກລ່າວໄວ້ໃນທີ່ນີ້ເແພະໃນສ່ວນທີ່ເກີວ້າຂອງກັບການສຶກຂາວິຊານີ້

ໃນພຣະຮາຊບັບຜູ້ຫຼືສິ່ງທີ່ໄດ້ໃຫ້ນຍາມຄວາມໝາຍຂອງຄ່າຕ່າງ ຖ້າ ດັ່ງນີ້

ສິ່ງແວດລ້ອມ ໝາຍຄວາມວ່າ ສິ່ງທ່າງ ທີ່ມີລັກຂະແຫງາຍກາຍກາພ ແລ້ວຂົວກາພທີ່ອູ້ຮອບດ້ວນນຸ່ມຍີ ຜົ່ງເກີດຂຶ້ນໄທບໍ່ຮ່ວມມືສະໜັບສິ່ງທີ່ມີນຸ່ມຍີໄດ້ທ່ານີ້

ມອພິຊ່ ໝາຍຄວາມວ່າ ຂອງເສີຍ ວັດຖຸອັນດຽຍ ແລ້ວມອສາຣີ່ນ ຖ້າ ຮ່ວມທັງກັກຕະກອນ ເຊື້ອສິ່ງດົກຄ້າງຈາກສາຮ່ານັ້ນ ທີ່ຖຸກປ່ອຍທີ່ຈາກແຫ່ງກໍາເນີຄມຄພິຊ່ທີ່ມີຢູ່ໃນສິ່ງແວດລ້ອມຄາມຮ່ວມສະໜັບສິ່ງທີ່ເປັນພິຊ່ກໍາມັນດຽຍຕ່ອງກັນກາພສິ່ງແວດລ້ອມ ແລ້ວກາວະທີ່ເປັນພິຊ່ກໍາມັນດຽຍຕ່ອງກັນກາພ ອານັມຍາຂອງປະຊາຊົນໄດ້ ແລ້ວໃຫ້ໝາຍຄວາມຮ່ວມສິ່ງຮັງສີ ຄວາມຮ້ອນ ແລ້ວ ເຕີຍງ ກລື່ນ ຄວາມຕົ້ນຕະເທືອນ ເຊື້ອເຫຼຸ່ງກາຍອື່ນ ທີ່ເກີດທີ່ມີຢູ່ໃນສິ່ງທີ່ມີນຸ່ມຍີ

ແຫ່ງກໍາເນີຄມຄພິຊ່ ໝາຍຄວາມວ່າ ຜູ້ນີ້ ໂຮງງານອຸດສາຫກຮົມ ອາດາສິ່ງກ່ອສ້າງ ຍານພາහະນະ ສາຫາທີ່ປະກອບກິຈການໄດ້ ທີ່ເກີດທີ່ມີນຸ່ມຍີໄດ້ທີ່ມີນຸ່ມຍີ

ຂອງເສີຍ ໝາຍຄວາມວ່າ ຂະນະມູດຝ່ອຍ ສິ່ງປົງກູດ ນ້ຳເສີຍ ອາກະເສີຍ ມອສາຮ່າ ເຊື້ອວັດຖຸອັນດຽຍອື່ນໄດ້ ຜົ່ງຖຸກປ່ອຍທີ່ຫຼືມີທີ່ມາຈາກແຫ່ງກໍາເນີຄມຄພິຊ່ ຮ່ວມທັງກັກຕະກອນ ເຊື້ອສິ່ງດົກຄ້າງຈາກສິ່ງເຫັນັ້ນ ທີ່ອູ້ໃນສັກພົນອັນຫັງ ຂອງເຫຼວ ເຊື້ອກົາຫຼືວັດຖຸອັນດຽຍ ໝາຍຄວາມວ່າ ວັດຖຸຮະເມີດໄດ້ ວັດຖຸໄວ້ໄຟ ວັດຖຸອັກສີໄຫຼ້

และวัดถุเปอร์ออกไซต์ วัดถุมีพิษ วัดถุที่ทำให้เกิดโรค วัดถุกัมมันตรังสี วัดถุที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางพันธุกรรม วัดถุกัดกร่อน วัดถุที่ก่อให้เกิดการระคายเคือง วัดถอย่างอื่นไม่ว่าจะเป็นเคมีภัณฑ์ หรือสิ่งอื่นใดที่อาจทำให้เกิดอันตรายแก่บุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์ หรือสิ่งแวดล้อม

บ้านพาหนะ หมายความว่า รถชนิดหรือรถจักรยานยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถชนิด เนื่องตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย และอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

เราจะเห็นได้ว่าตามกฎหมายนี้ รถ เรือ และอากาศยาน ต่างก็เป็นแหล่งกำเนิดมลพิษ ซึ่งจะต้องถูกควบคุมการระบายน การปล่อยทิ้งของเสียหรือมลพิษอื่น โดยบ้านพาหนะที่จะนำมาใช้จะต้องไม่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนด หากเจ้าหน้าที่ตรวจพบ ก็มีอำนาจสั่งห้ามใช้บ้านพาหนะนั้นโดยเด็ดขาด หรือจนกว่าจะปรับปรุงแก้ไขให้เป็นไปตามมาตรฐาน ซึ่งอาจรวมทั้งการที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองบ้านพาหนะนั้น ๆ ต้องติดตั้งหรือจัดให้มีระบบป้องกัน หรือกำจัดอากาศเสีย หรือเสียงที่เกินกว่ามาตรฐาน หรือน้ำเสียด้วย

อย่างไรก็ตาม ก่อสร้างโดยเฉพาะในส่วนของเรือนั้น ยังมีมาตรา 78 ที่บัญญัติว่า การป้องกันและควบคุมมลพิษที่เกิดจากหรือมีที่มาจากการปล่อยทิ้งน้ำมัน และการทิ้งเทข่องเสียและวัดถุอื่น ๆ จากเรือเดินทาง เรือบรรทุกน้ำมัน และเรือประมงอื่นให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น ซึ่งในปัจจุบันได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินเรือในฝั่งน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 119 และมาตรา 119 ทว.

โดยมาตรา 119 กำหนดห้ามให้ผู้ใดเก ทิ้ง หรือทำด้วยประการใด ๆ ให้พิณกราด ทราบ ดิน โคลน อับเจา สิ่งของหรือสิ่งปฏิกูลใด ๆ บนเรือน้ำมัน และเคมีภัณฑ์ ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันหรือทะเลาะกันในฝั่งน้ำไทย อันจะเป็นเหตุให้เกิดการดื่นเขินดักกอนหรือตกปลา เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า หากฝ่าฝืนมีโทษทางอาญา

ส่วนมาตรา 119 ทว. กำหนดห้ามให้ผู้ใดเก ทิ้ง หรือทำด้วยประการใด ๆ ให้น้ำมันและเคมีภัณฑ์หรือสิ่งใด ๆ ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชน หรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันหรือทะเลาะกันในฝั่งน้ำไทยอันอาจจะเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อม หรือเป็นอันตรายต่อการเดินเรือในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบดังกล่าว หากฝ่าฝืนมีโทษทางอาญา

นอกจากนี้ในมาตรา 121 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ยังกล่าวถึงกรณีที่เรือไทย หรือเรือต่างประเทศที่จมลงในน่านน้ำไทย มีสิ่งซึ่งก่อให้อาจก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม เจ้าของเรือหรือด้วยแทนเจ้าของเรือนั้นก็มีหน้าที่จะต้องขัดหรือป้องกันมลพิษให้เสร็จภายในเวลาที่เจ้าท่ากำหนด มิฉะนั้น เจ้าท่าหรือเจ้าหน้าที่อื่นมีอำนาจจัดหรือป้องกันมลพิษนั้นได้ โดยเรียกค่าใช้จ่ายจากเจ้าของหรือด้วยแทนเจ้าของเรือนั้น ในกรณีที่เจ้าของหรือด้วยแทนนั้นไม่ยอมชดใช้ค่าใช้จ่ายดังกล่าวภายในเวลากำหนด หรือไม่ปรากฏตัวเจ้าของหรือด้วยแทนเจ้าของ เจ้าท่าโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีมีอำนาจที่จะนำเรือออกจากท่อต่อตลาดหรือขายโดยวิธีอื่น ด้วยเงินไม่พอ เจ้าของหรือด้วยแทนเจ้าของเรือนั้นต้องรับชดใช้ส่วนที่ยังขาด แต่ถ้ามีเงินเหลือก็ให้คืนแก่เจ้าของหรือด้วยแทนเจ้าของเรือ

เฉพาะมลพิษที่เกิดจากน้ำมันนั้น ยังมีระเบียบอิกฉนบันหนึ่งที่ใช้บังคับกับสารประเภทน้ำมันโดยเฉพาะ คือ ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน พ.ศ. 2538

โดยในระเบียบนี้ คำว่า molพิษทางน้ำ เนื่องจากน้ำมัน หมายความว่า molพิษที่เกิดจากการเททิ้ง หรือการรื้วไหลของน้ำมัน หรือการทิ้งสิ่งปนเปื้อนน้ำมันลงสู่ทะเล หรือแหล่งน้ำในการผลิต การขุดเจาะ การขันส่อง การขันต่าย หรือการเก็บรักษาน้ำมัน

ส่วนคำว่า น้ำมัน หมายความว่า ปิโตรเลียมไม่ว่าจะอยู่ในรูปใด และน้ำมันอื่นที่ไม่คล้ายตัวง่าย และให้หมายความรวมถึงสิ่งปนเปื้อนน้ำมันด้วย

ระเบียบนี้ เป็นระเบียบที่จัดตั้งคณะกรรมการป้องกันและจัดมลพิษทางน้ำ เนื่องจากน้ำมันขึ้น มีอำนาจหน้าที่หลัก ๆ คือการกำหนดนโยบาย แผนปฏิบัติการ เกี่ยวกับการป้องกันและจัดมลพิษจากน้ำมัน โดยมีกรรมชนส่องทางน้ำท่าหน้าที่เป็นศูนย์ประสานงาน รับผิดชอบด้านธุรการ รับแจ้งเหตุมลพิษทางน้ำเนื่องมาจากน้ำมัน และประสานงานกับหน่วยปฏิบัติการซึ่งได้แก่บรรดาเหล่าทัพต่าง ๆ กรรมการชนส่องทางอาภาคร กรมประมง และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ในการปฏิบัติการป้องกันหรือจัดมลพิษทางน้ำจากน้ำมัน