

บทที่ 4

นโยบายของรัฐ มาตรการทางกฎหมาย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับ การควบคุมมลพิษทางเสียงจากรถยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา

ในบทที่ 4 ผู้เขียนจะเสนอรายละเอียดของนโยบายของรัฐ มาตรการทางกฎหมาย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากรถยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา สำหรับแนวนโยบายของรัฐนั้นผู้เขียนจะได้วิเคราะห์ถึงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) นโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2540-2559 แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550-2554 และแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 สำหรับมาตรการทางกฎหมายนั้น ผู้เขียนจะได้วิเคราะห์โดยการแบ่งเป็นเรื่องต่างๆ กล่าวคือ มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมมลพิษทางเสียงจากรถยนต์ โดยแบ่งย่อยออกเป็นมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมระดับเสียงทั่วไป และมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมระดับเสียงจากแหล่งกำเนิด วิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมประเภทของรถที่แล่นรอบเกาะอัมพวา มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมระยะเวลาแล่นเรื่อรอบเกาะอัมพวา มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมความเร็วของรถที่แล่นรอบเกาะอัมพวา และมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมการกระทำอันเป็นเหตุเดือดร้อนรำคาญ นอกจากนั้นแล้ว ผู้เขียนยังได้วิเคราะห์ถึงอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานต่างๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากรถยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพवादด้วย

1. นโยบายของรัฐเกี่ยวกับการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์

1.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2550-2554)

1.1.1 ความนำ

ในการดำเนินการให้เป็นไปตามแนวนโยบายพื้นฐานของรัฐ ตามหมวด 5 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 นั้น มาตรา 258¹ ได้กำหนดให้สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นองค์กรอื่นตามรัฐธรรมนูญ ที่มีหน้าที่ให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรีในปัญหาต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และแผนอื่นตามที่กฎหมายบัญญัติต้องให้สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติให้ความเห็นก่อนพิจารณาประกาศใช้ ดังนั้น อำนาจหน้าที่ของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจึงรวมถึงการให้คำปรึกษา และข้อเสนอแนะต่อรัฐมนตรีเกี่ยวกับแนวนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐในเรื่องของการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและลดจนการคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมด้วย² แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2550-2554) คงเน้นที่ “ปรัชญาเศรษฐกิจ

¹ มาตรา 258 แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 วางหลักว่า “สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมีหน้าที่ให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรีในปัญหาต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและแผนอื่นตามที่กฎหมายบัญญัติต้องให้สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ให้ความเห็นก่อนพิจารณาประกาศใช้

องค์ประกอบ ที่มา อำนาจหน้าที่ และการดำเนินงานของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ให้เป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติ

ให้มีสำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นหน่วยงานที่เป็นอิสระในการบริหารงานบุคคล การงบประมาณ และการดำเนินการอื่น ทั้งนี้ ตามที่กฎหมายบัญญัติ”

² จุมพต สายสุนทร, กฎหมายสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ : การคุ้มครองและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร : บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2550),

พอเพียง” และการพัฒนาคนให้เป็นศูนย์กลางของการพัฒนา ต่อเนื่องจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 โดยได้มีการกล่าวถึงคุณภาพสิ่งแวดล้อมว่ามีความเสื่อมโทรมลง เนื่องจากการเพิ่มจำนวนประชากรและแบบแผนการดำรงชีวิตที่ไม่เหมาะสม ส่งผลให้เกิดปัญหามลพิษเพิ่มขึ้น การใช้เครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์และกฎหมายก็ยังมีอยู่อย่างจำกัด มีความซ้ำซ้อน และขาดการบังคับใช้อย่างจริงจัง ดังนั้น จากสภาพปัญหาดังกล่าวในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 จึงได้กำหนดแผนการพัฒนาโดยมีวัตถุประสงค์ประการหนึ่งคือการสร้างเสริมความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติ ควบคู่ไปกับการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้เป็นฐานที่มั่นคงของการพัฒนาประเทศ และการดำรงชีวิตของคนไทยทั้งในรุ่นปัจจุบันและในอนาคต รวมทั้งสร้างกลไกในการรักษาผลประโยชน์ของชาติอย่างเป็นธรรมและอย่างยั่งยืน เป้าหมาย คือ การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมต่อการดำรงคุณภาพชีวิตที่ดีและไม่เป็นภัยคุกคามต่อระบบนิเวศน์

เพื่อให้บรรลุเป้าหมายข้างต้น แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) ได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาโดยให้ความสำคัญกับกรณีดังต่อไปนี้

กรณีที่ 1 การรักษาฐานทรัพยากรธรรมชาติและความสมดุลของระบบนิเวศน์เพื่อรักษาสมดุลระหว่างการอนุรักษ์และการใช้ประโยชน์ รวมทั้งการแก้ปัญหาความขัดแย้งอย่างสันติ

กรณีที่ 2 การสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตและการพัฒนาที่ยั่งยืนโดยการปรับแผนการผลิตและพฤติกรรมบริโภคไปสู่การผลิตและการบริโภคที่ยั่งยืนเพื่อลดผลกระทบต่อฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมโดยใช้กลไกทางเศรษฐศาสตร์ทั้งด้านการเงิน การคลัง และการสร้างตลาดสินค้าและบริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการเพื่อลดมลพิษและควบคุมกิจกรรมที่จะส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตโดยการเพิ่มประสิทธิภาพการกำจัดมลพิษขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

กรณีที่ 3 การพัฒนาคุณค่าความหลากหลายทางชีวภาพและภูมิปัญญาท้องถิ่นโดยใช้หลักเศรษฐกิจพอเพียงเป็นแนวทางสำคัญ โดยเริ่มจากการจัดการองค์ความรู้และสร้างภูมิคุ้มกัน ส่งเสริมการใช้ความหลากหลายทางชีวภาพในการสร้างความมั่นคงของภาคเศรษฐกิจ ท้องถิ่น และชุมชนด้วย

1.1.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2550-2554) กับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์

เนื่องจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) เป็นแผนที่กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศโดยรวม โดยมุ่งเน้น การรักษาสภาพทรัพยากรธรรมชาติและคุณสมบัติของระบบนิเวศน์ การสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตและการพัฒนาที่ยั่งยืน และการพัฒนาคุณค่าความหลากหลายทางชีวภาพและภูมิปัญญาท้องถิ่นโดยใช้หลักเศรษฐกิจพอเพียงในภาพรวมๆ แต่ได้กล่าวถึงเรื่องการจัดการและควบคุมปัญหาเรื่องมลพิษไว้เพียงเล็กน้อยเท่านั้นกล่าวคือ ให้มีการพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการเพื่อลดมลพิษและควบคุมกิจกรรมที่จะส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตโดยการเพิ่มประสิทธิภาพการกำจัดมลพิษขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งถือว่าเป็นแนวนโยบายของรัฐที่ประสงค์จะให้มีการกระจายอำนาจในการป้องกันและจัดการเรื่องมลพิษไปให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้จัดการ

อย่างไรก็ดี เมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่า แนวนโยบายของรัฐที่ปรากฏในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) ได้กำหนดถึงการจัดการเพื่อลดมลพิษอย่างกว้างๆ แต่ไม่ได้เจาะจงเรื่องการจัดการ และการควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงโดยตรง ซึ่งในความเป็นจริงแล้ว แม้ปัญหามลพิษมีหลายด้านแต่ปัญหามลพิษทางเสียงก็เป็นปัญหามลพิษด้านหนึ่งที่มีความสำคัญและส่งผลกระทบต่อประชาชนจำนวนมาก แม้ว่าความเสียหายอันเกิดจากมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์นั้นจะไม่ได้เกิดขึ้นอย่างเฉียบพลันทันที หากแต่จะต้องใช้เวลาในการสะสมการได้รับได้ยินเสียงเป็นช่วงระยะเวลาหนึ่งก่อนจึงจะมีอาการทางกายภาพให้เห็นเด่นชัด อาทิ อาการหูตึง หรือหูหนวก เป็นต้น ดังนั้น จึงถือได้ว่าแนวนโยบายแห่งรัฐอันเกี่ยวกับการควบคุมและจัดการปัญหามลพิษทางเสียง โดยเฉพาะจากยานพาหนะคือเรือยนต์นั้นยังไม่ปรากฏอย่างชัดเจนในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) นี้ ดังนั้นจึงนำมาสู่ปัญหาในการนำมาปฏิบัติเพื่อแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาจนถึงปัจจุบัน

1.2 นโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2540-2559

1.2.1 ความนำ

นโยบายและแผนการการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2540 - 2559 เป็นนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมแห่งชาติโดยตรงนอกเหนือจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 โดยได้จัดทำขึ้น ตามที่พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 13 (1)³ กล่าวคือ ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เป็นผู้มีอำนาจหน้าที่เสนอเพื่อขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี องค์ประกอบของ คณะกรรมการ สิ่งแวดล้อม แห่งชาตินี้ บทบัญญัติในมาตรา 12⁴ กำหนดให้นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน รองนายกรัฐมนตรีซึ่ง นายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นรองประธานคนหนึ่ง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ

³ มาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) เสนอนโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี”

⁴ มาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “ให้มีคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ประกอบด้วยนายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการ รองนายกรัฐมนตรีซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นรองประธานกรรมการคนหนึ่ง รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นรองประธานกรรมการคนที่สอง รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงกลาโหม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงศึกษาธิการ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมไม่เกินแปดคนซึ่ง คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งเป็นกรรมการ ในจำนวนนี้จะต้องมีผู้แทนภาคเอกชนร่วมอยู่ด้วยไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่ง และปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นกรรมการและเลขานุการ

การแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิให้พิจารณาแต่งตั้งจากบุคคลซึ่งมีความรู้ความเชี่ยวชาญ มีผลงานและประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม”

สิ่งแวดล้อม⁵ เป็นรองประธานคนที่สอง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมไม่เกินแปดคน ซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งเป็นกรรมการ ในจำนวนนี้จะต้องมีผู้แทนภาคเอกชนร่วมอยู่ด้วยไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่ง และมีปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นกรรมการและเลขานุการ ซึ่งแนวนโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติดังกล่าวจึงได้รับการพิจารณาตรวจสอบ และกลั่นกรองมาแล้วอย่างกว้างขวางเป็นขั้นตอนจากทุกฝ่าย ก่อนที่จะนำเสนอ คณะรัฐมนตรีเพื่อขอความเห็นชอบระยะเวลาของนโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ตามมาตรา 13 ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535⁶ โดยคณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบในนโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2540 – 2559 ในวันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2539 เป็นแผนมีกำหนดระยะเวลา 20 ปี เพื่อเป็นกรอบให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมใช้เป็นแนวทางในการจัดทำแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามมาตรา 35 ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ต่อไป ซึ่งแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมนั้นเป็นแผนปฏิบัติการที่ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติด้วย

สรุปได้ว่า นโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2540 - 2559 นี้เป็นกรอบนโยบาย และแนวทาง การส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในช่วง 20 ปี ที่จักพึงถ่ายทอดจัดทำเป็น "แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม" ต่อเนื่องกันเป็น 4 แผน แผน ละ 5 ปี เพื่อปฏิบัติตามนโยบาย และแนวทางตามนโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

⁵ ได้มีการแก้ไขชื่อเดิมจาก รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม เป็น รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ เป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาแก้ไขบทบัญญัติให้สอดคล้องกับการโอนอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการ ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 พ.ศ. 2545

⁶ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109 ตอนที่ 37ว ลงวันที่ 4 เมษายน 2535 หน้า 24 มาตรา 13 คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้ (1) เสนอนโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี

แห่งชาติ พ.ศ.2540 - 2559 โดยให้ครอบคลุมและประกอบด้วยแผนงานในเรื่องต่างๆ โดยนโยบายประกอบด้วยนโยบายหลัก 6 ประการ กล่าวคือ

นโยบายที่ 1 นโยบายทรัพยากรธรรมชาติ

นโยบายที่ 2 นโยบายป้องกันและขจัดมลพิษ

นโยบายที่ 3 คือ นโยบายแหล่งธรรมชาติและแหล่งศิลปกรรม

นโยบายที่ 4 คือ นโยบายสิ่งแวดล้อมและชุมชน

นโยบายที่ 5 คือ นโยบายการศึกษาและประชาสัมพันธ์ และ

นโยบายที่ 6 คือ นโยบายเทคโนโลยีเพื่อสิ่งแวดล้อมทรัพยากรธรรมชาติ

ซึ่งในแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม 2540-2559 นี้ได้กล่าวถึงสถานการณ์เรื่องการเพิ่มขึ้นของการพัฒนาเศรษฐกิจซึ่งก่อให้เกิดการขยายตัวของของการท่องเที่ยว ที่ได้ส่งผลให้เกิดความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติและก่อให้เกิดปัญหาทางเสียงในแหล่งชุมชน ในขณะที่การบริหารและการจัดการมลพิษที่ผ่านมา ยังไม่สามารถป้องกันและแก้ไขปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ และการมีส่วนร่วมของผู้ประกอบการ ประชาชน องค์กรเอกชน และหน่วยงานในท้องถิ่นยังมีไม่มากเท่าที่ควร แม้ในปัจจุบันการศึกษาจะได้มีการสอดแทรกความรู้ด้านสิ่งแวดล้อมทั้งใน และนอกระบบแล้ว แต่ยังไม่สามารถเสริมสร้างให้ประชาชนเกิดความตระหนักในการมีส่วนร่วมคิดและร่วมทำในการป้องกันและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมเท่าที่ควร

ดังนั้น ในแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม 2540-2559 จึงได้กำหนดเป้าหมายในการควบคุม ป้องกัน และขจัดภาวะมลพิษโดยให้คุณภาพเสียงและความสั่นสะเทือนในแหล่งต่างๆ อยู่ในระดับมาตรฐานที่เหมาะสมและไม่เป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน และให้ชุมชนทุกระดับมีจิตสำนึก และมีความพร้อมในการมีส่วนร่วมในการจัดการสิ่งแวดล้อมในระดับที่เหมาะสม และได้กำหนดนโยบายเพื่อป้องกันและขจัดมลพิษโดยการลดและควบคุมปัญหามลพิษอันเนื่องมาจากชุมชน การคมนาคม ไม่ให้ส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยและความเป็นอยู่ของประชาชน และพัฒนาระบบการบริหารและจัดการมลพิษให้เกิดเอกภาพในการกำหนดนโยบาย แผน และแนวทางปฏิบัติ ทั้งนี้ กฎหมาย องค์กร และเงินทุน ก็ต้องมีความสอดคล้องและสนับสนุนให้การดำเนินการบริหารและการจัดการมลพิษมีประสิทธิภาพ โดยให้ผู้ก่อมลพิษเป็นผู้รับผิดชอบ รวมทั้งให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน และประสานความร่วมมือในการจัดการมลพิษโดยภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนร่วมด้วย

1.2.2 นโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2540-2559 กับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์

นโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2540 - 2559 เป็นกรอบนโยบาย และแนวทาง การส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในช่วง 20 ปี ที่จัดทำโดยทศกิตติ์ เป็น "แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม" ต่อเนื่องกันเป็น 4 แผน แผนละ 5 ปี เพื่อปฏิบัติตามนโยบาย และแนวทางตามนโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2540 – 2559 แม้ในนโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2540 – 2559 นี้จะเป็นนโยบายกว้างๆ ก็ตาม แต่ก็ได้กำหนดให้การป้องกันและขจัดมลพิษเป็นนโยบายหลัก นโยบายหนึ่งที่ต้องถูกพิจารณากำหนดไว้ในแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมต่อไป นอกจากนั้นแล้วยังได้มีการส่งเสริมหลักการผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายอย่างชัดเจน ซึ่งน่าจะสามารรถนำมาปรับใช้เพื่อการควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาได้ อย่างไรก็ตาม ในส่วนของปัญหาอันเกิดจากนโยบายนี้จะได้มีการวิเคราะห์อย่างละเอียดอีกครั้งในบทต่อไป

1.3 แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2550-2554

1.3.1 ความนำ

แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมเกิดจากการที่พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 35⁷ ที่กำหนดให้รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติจัดทำแผนปฏิบัติการเรียกว่า “แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม” เพื่อปฏิบัติตามนโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เสนอโดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ตามมาตรา 13 (1) ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี และจะต้องประกาศแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในราชกิจจานุเบกษา ก่อนจึงจะมีผลใช้บังคับได้ เพื่อให้เกิดการแปลงนโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2540 – 2559 ไปสู่การปฏิบัติ โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้ง

⁷ มาตรา 35 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “ให้รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติจัดทำแผนปฏิบัติการเรียกว่า “แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม” เพื่อปฏิบัติตามแนวนโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติซึ่งกำหนดขึ้นตามมาตรา 13 (1)”

ในส่วนกลาง ส่วนภูมิภาคและท้องถิ่นใช้เป็นกรอบในการแปลงไปสู่การปฏิบัติ รวมทั้งเป็นกรอบในการจัดทำแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมระดับภาค และแผนปฏิบัติการเพื่อจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระดับจังหวัด ตลอดจนเป็นแนวทางการปฏิบัติด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ ซึ่งแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมนี้อาจเป็นแผนระยะสั้น ระยะกลาง หรือระยะยาวก็ได้ตามความเหมาะสม แต่ต้องประกอบไปด้วยแผนงานและแนวทางการดำเนินการในเรื่องต่างๆ ตามที่ได้กำหนดไว้ในมาตรา 36 ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 กล่าวคือ

1. แผนงานและแนวทางในการจัดการคุณภาพอากาศ น้ำ และคุณภาพสิ่งแวดล้อมในเรื่องอื่นๆ
2. แผนงานและแนวทางในการควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด
3. แผนงานและแนวทางในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมธรรมชาติ ทรัพยากรธรรมชาติ หรือสิ่งแวดล้อมศิลปกรรม
4. แผนงานและแนวทางในการประมาณการเงินงบประมาณแผ่นดิน และเงินกองทุนที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงานตามแผนงาน
5. แผนงานและแนวทางในการจัดองค์กร และระเบียบบริหารงานเพื่อเสริมสร้างความร่วมมือและประสานงานระหว่างส่วนราชการที่เกี่ยวข้องและระหว่างส่วนราชการกับเอกชน รวมทั้งกำหนดอัตรากำลังพนักงาน เจ้าหน้าที่ที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงานตามแผน
6. แผนงานและแนวทางการตรากฎหมาย และออกข้อบังคับ ข้อบัญญัติท้องถิ่น ระเบียบ คำสั่ง และประกาศที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงานตามแผน และ
7. แผนงานและแนวทางในการตรวจสอบ ติดตาม และวิเคราะห์คุณภาพสิ่งแวดล้อมเพื่อประโยชน์ในการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนและการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ในปัจจุบันได้มีประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550-2554⁸ ลงวันที่ 18 มกราคม 2550 โดยเป็นแผนการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่จะใช้เป็นกรอบชี้แนะให้ส่วนราชการ ภารกิจเอกชน องค์กรชุมชน ประชาชนและทุกภาคีการพัฒนาต่างๆ ใช้เป็นแนวทางในการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ใน 5 ปี ข้างหน้า แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550 – 2554 ได้กำหนดกรอบแนวคิดตามหลักของปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง และมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550 – 2554) ซึ่งเน้นเรื่อง การสร้างสังคมที่มีความสุขอย่างยั่งยืนบน

⁸ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 124 ตอนพิเศษ 24ง ลงวันที่ 1 มีนาคม 2550 หน้า 1

รากฐานการพัฒนาของความสุขในมิติเศรษฐกิจ สังคม ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยมีแนวทางการจัดการแบบบูรณาการที่สอดคล้องกับระบบนิเวศของแต่ละพื้นที่ รวมทั้งได้มีการผสมผสานการใช้ภูมิปัญญาท้องถิ่นร่วมกับการใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสม และมีเป้าหมายในการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยการรักษาคุณภาพน้ำ คุณภาพอากาศ และให้จังหวัด องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น เครือข่ายอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมธรรมชาติและศิลปกรรม มีการป้องกันพื้นที่และแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมธรรมชาติและศิลปกรรม โดยมีปัจจัยแห่งความสำเร็จ คือ

1. ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการบริโภคและการดำรงชีวิตของประชาชน ให้ยึดปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง เป็นปรัชญานำทาง ควบคู่ไปกับการสร้างความตระหนักและความรับผิดชอบในการรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้กับประชาชนทุกระดับ และใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่ามากที่สุด

2. เพิ่มประสิทธิภาพขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่นด้านการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทั้งในด้านบุคลากร งบประมาณ และการแก้ไขกฎหมายที่เป็นอุปสรรค

3. สนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนและสร้างความเข้มแข็งให้ชุมชนและ เครือข่ายอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

4. ลดผลกระทบอันเนื่องมาจากข้อขัดแย้งเชิงนโยบายของรัฐ โดยเฉพาะนโยบายการพัฒนาด้านเศรษฐกิจที่อาจส่งผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

โดยมีเครื่องมือที่ใช้ คือ 1. เครื่องมือกำกับควบคุม ได้แก่ กฎหมาย ระเบียบ มาตรฐาน เทศบัญญัติและข้อบังคับท้องถิ่น 2. เครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ ได้แก่ ภาษี ค่าธรรมเนียม ค่าปรับ ค่าภาคหลวงการประกันความรับผิดชอบ และ 3. เครื่องมือทางสังคม ได้แก่ การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารจัดการการสร้างแรงกดดันทางสังคม การสร้างความตระหนัก การให้รางวัล และการยกย่องเชิดชู โดยมีแนวทางการจัดการมลพิษมุ่งเน้นการป้องกันมลพิษ ณ แหล่งกำเนิดมลพิษ เพิ่มศักยภาพให้แก่องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น สนับสนุนการใช้เทคโนโลยีและกระบวนการผลิตที่สะอาดตลอดกระบวนการ และให้นำเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์มาใช้ในการจัดการมลพิษและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้เกิดประสิทธิภาพมากขึ้น

มาตรการที่สำคัญ ได้แก่

1. การสร้างฐานข้อมูลที่ต้อง เพื่อยกระดับความสามารถในการจัดการและขีดความสามารถของบุคลากรภาครัฐ การปรับปรุงกฎหมายให้ทันสมัย ลดความซ้ำซ้อน และการบูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ
2. การเพิ่มขีดความสามารถขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) การสนับสนุนให้มีการบังคับใช้กฎหมาย และการส่งเสริมการลงทุนร่วมกันและการจัดการร่วมกัน
3. การจัดการที่สมประโยชน์ (Win-Win) การเสริมพลังประชาชน และหลักการผู้ได้รับผลประโยชน์เป็นผู้จ่าย

1.3.2 แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2550-2554 กับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากรถยนต์

เมื่อพิจารณาจากแนวนโยบายของรัฐที่กำหนดในแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550-2554 ลงวันที่ 8 มกราคม 2550 ฉบับนี้แล้วจะเห็นว่า ได้มีการกำหนดแนวทางการจัดการมลพิษ มุ่งเน้นการป้องกันมลพิษ ณ แหล่งกำเนิดมลพิษไว้อย่างชัดเจน โดยมีการวางแผนเพื่อเพิ่มศักยภาพให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) สนับสนุนการใช้เทคโนโลยีและกระบวนการผลิตที่สะอาด ตลอดกระบวนการ และให้นำเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์มาใช้ในการจัดการ มลพิษและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้เกิดประสิทธิภาพมากขึ้น นอกจากนั้นแล้ว ยังมีการกำหนดเพิ่มขีดความสามารถขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การสนับสนุนให้มีการบังคับใช้กฎหมาย และการส่งเสริมการลงทุนร่วมกัน และการจัดการร่วมกัน การเสริมพลังประชาชน และนำหลักการผู้ได้รับผลประโยชน์เป็นผู้จ่ายมาใช้เพื่อ การจัดการมลพิษจากแหล่งกำเนิดด้วย ซึ่งเป็นการสนับสนุนการควบคุมมลพิษทางเสียงจากรถยนต์ใน เส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาได้เป็นอย่างดี

1.4 แผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัด สมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554

1.4.1 ความนำ

ตามที่มาตรา 37⁹ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 กำหนดว่าเมื่อได้มีการประกาศใช้แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ผู้ว่าราชการจังหวัดในท้องที่เขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม หรือเขตควบคุมมลพิษ หรือในจังหวัดที่ไม่ได้อยู่ในเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม หรือเขตควบคุมมลพิษ แต่ประสงค์จะดำเนินการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมในเขตจังหวัดของตน ให้ทำแผนปฏิบัติการเพื่อจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระดับ

⁹ มาตรา 37 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “เมื่อได้ประกาศใช้แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ผู้ว่าราชการจังหวัดในท้องที่เขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมตามมาตรา 43 หรือเขตควบคุมมลพิษตามมาตรา 59 มีหน้าที่จัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระดับจังหวัด เสนอขอความเห็นชอบต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวัน นับแต่วันที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้แจ้งให้จังหวัดนั้นจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระดับจังหวัด แต่ถ้ามีเหตุอันสมควรคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติอาจขยายระยะเวลาดังกล่าวออกไปได้อีกตามความเหมาะสม

การจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระดับจังหวัด สำหรับเขตควบคุมมลพิษตามมาตรา 59 ให้ผู้ว่าราชการจังหวัดนำแผนปฏิบัติการเพื่อลดและขจัดมลพิษในเขตควบคุมมลพิษซึ่งเจ้าพนักงานท้องถิ่นจัดทำขึ้นตามมาตรา 60 มารวมเป็นส่วนหนึ่งของแผนปฏิบัติการเพื่อจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระดับจังหวัดด้วย

ในกรณีที่จังหวัดใดไม่อยู่ในเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมตามมาตรา 43 หรือเขตควบคุมมลพิษตามมาตรา 59 แต่ประสงค์จะดำเนินการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมในเขตจังหวัดของตน ผู้ว่าราชการจังหวัดของจังหวัดนั้นอาจจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระดับจังหวัดให้สอดคล้องกับแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมเพื่อเสนอขอความเห็นชอบต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติก็ได้”

จังหวัดขึ้นมา เพื่อเสนอขอความเห็นชอบต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ โดยแผนปฏิบัติการเพื่อจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระดับจังหวัดที่จะเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมชาตินั้น จะต้องเป็นแผนปฏิบัติการที่เสนอระบบการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามแนวทางที่กำหนดไว้ในแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงสภาพความรุนแรงของปัญหาและเงื่อนไขต่างๆ ในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมของจังหวัดนั้น และควรจะต้องมีสาระสำคัญในเรื่องต่างๆ อาทิ

(1) แผนการควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด

(2) แผนการบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันและปราบปรามการละเมิด และฝ่าฝืนกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมมลพิษ การอนุรักษ์ธรรมชาติ ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมศิลปกรรม ทั้งนี้ เป็นไปตามที่ มาตรา 38 ¹⁰ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 กำหนดไว้ โดยแผนปฏิบัติการเพื่อจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระดับจังหวัดที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว จะต้องเสนอต่อไปยังสำนักงานนโยบายและ

¹⁰ มาตรา 38 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “แผนปฏิบัติการเพื่อจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระดับจังหวัดที่จะเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จะต้องเป็นแผนปฏิบัติการที่เสนอระบบการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามแนวทางที่กำหนดไว้ในแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงสภาพความรุนแรงของปัญหาและเงื่อนไขต่างๆ ในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมของจังหวัดนั้น และควรจะต้องมีสาระสำคัญในเรื่องดังต่อไปนี้

(1) แผนการควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด

(2) แผนการจัดหาและให้ได้มาซึ่งที่ดิน วัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือ และเครื่องใช้ที่จำเป็นสำหรับการก่อสร้าง ติดตั้ง ปรับปรุง ดัดแปลง ซ่อมแซม บำรุงรักษาและดำเนินการระบบบำบัดน้ำเสียรวม หรือระบบกำจัดของเสียรวมของส่วนราชการหรือราชการส่วนท้องถิ่น

(3) แผนการจัดเก็บภาษีอากรและค่าบริการเพื่อการดำเนินการ และบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสียรวมหรือระบบการกำจัดของเสียรวมตาม (2)

(4) แผนการตรวจสอบ ติดตาม และควบคุมการปล่อยทิ้งน้ำเสียและของเสียอย่างอื่นจากแหล่งกำเนิดมลพิษ

(5) แผนการบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันและปราบปรามการละเมิด และฝ่าฝืนกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมมลพิษ การอนุรักษ์ธรรมชาติ ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมศิลปกรรม”

แผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อขอเสนอตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปีต่อไป

จังหวัดสมุทรสงครามได้จัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในระดับจังหวัด พ.ศ. 2551-2554 ขึ้นมาโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุง อนุรักษ์ พัฒนา ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับผลการวิเคราะห์สถานการณ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของจังหวัด พร้อมกับเปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐบาลและภาคเอกชน ภาคประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียเข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการวางแผนของจังหวัดให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่และเพื่อให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัด โดยถือเป็นแผนแม่บทของการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของจังหวัดในระยะ 4 ปี นั้นเอง โดยในแผนปฏิบัติการเพื่อจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในระดับจังหวัด พ.ศ. 2551-2554 จังหวัดสมุทรสงครามนี้ ได้ประเมินสถานการณ์ทางด้านสิ่งแวดล้อมในจังหวัดสมุทรสงครามไว้หลายประเด็น สำหรับเรื่องมลพิษทางเสียงนั้น ในแผนปฏิบัติการเพื่อจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในระดับจังหวัด พ.ศ. 2551-2554 จังหวัดสมุทรสงคราม ได้ประเมินสถานการณ์ว่า จังหวัดสมุทรสงครามไม่ได้ทำการตรวจวัดเสียงและความสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่อง และไม่มีสถานีวิจัยวัดคุณภาพเสียงของกรมควบคุมมลพิษโดยตรง ดังนั้น ในปี พ.ศ. 2549 ทางสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสมุทรสงคราม จึงได้ประสานงานกับสำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 8 (ราชบุรี) เพื่อขอความอนุเคราะห์ยืมเครื่องมือตรวจวัดคุณภาพเสียงพร้อมเจ้าหน้าที่ในการตรวจวัดคุณภาพเสียง โดยทำการตรวจวัดคุณภาพเสียงในพื้นที่จังหวัดสมุทรสงคราม จำนวน 2 สถานี บนถนนสายหลักโดยไม่มีการวัดค่าความสั่นสะเทือน คือ จุดตรวจวัดสถานีที่ 1 บริเวณหน้าศาลากลางจังหวัดสมุทรสงครามที่ติดถนนสมุทรสงคราม-บ้านเพ และจุดตรวจวัดสถานีที่ 2 คือ บริเวณป้อมตำรวจจราจรแยกสะพานสมเด็จพระศรีสุริเยนทร์ อำเภออัมพวา จำนวน 3 ครั้ง ในปี พ.ศ. 2549 กล่าวคือ ได้ทำการตรวจวัดคุณภาพเสียงครั้งที่ 1 ในวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2549 ตรวจวัดคุณภาพเสียงครั้งที่ 2 ในวันที่ 25 พฤษภาคม 2549 และตรวจวัดคุณภาพเสียงครั้งที่ 3 ในวันที่ 21 กันยายน 2549 ผลที่ได้จากพารามิเตอร์ที่ตรวจวัดคือ ทั้ง 2 สถานีนั้นมีระดับเสียง 24 ชั่วโมงนั้นไม่มีผลการตรวจวัดที่เกิน 70 เดซิเบลเอ ซึ่งเป็นเกณฑ์มาตรฐาน¹¹

¹¹ มาตรา 32 (5) แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมในเรื่องต่อไปนี้

(1).....

อย่างไรก็ตาม ในแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 ได้สรุปปัญหาทั้งหมดในจังหวัดสมุทรสงคราม โดยเรียงลำดับความสำคัญของปัญหาดังนี้

ลำดับที่ 1 ปัญหาขยะมูลฝอยตกค้าง

ลำดับที่ 2 ปัญหาน้ำเสีย

ลำดับที่ 3 ปัญหาไม่มีสถานที่ในการกำจัดขยะ

ลำดับที่ 4 ปัญหาการก่อกองขยะจากครัวเรือ

ลำดับที่ 5 ปัญหาป้ายโฆษณาไม่เป็นระเบียบ

ลำดับที่ 6 ปัญหาเสียงดังเกินค่ามาตรฐาน และ

ลำดับที่ 7 ซึ่งเป็นลำดับสุดท้าย คือปัญหาขยะติดเชือกจากสถานพยาบาล

เมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นว่าปัญหาเรื่องเสียงดังเกินค่ามาตรฐานนี้ได้ถูกจัดลำดับความสำคัญอยู่ในลำดับที่ 6 ของปัญหาทั้งหมดในจังหวัดสมุทรสงคราม ทั้งนี้ ในแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัด สมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 ได้เสนอแนะข้อเสนอเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาลักษณะดังเกินค่ามาตรฐานโดยชี้ให้เห็นว่าเสียงรบกวนนั้นมาจากเครื่องยนต์เรือที่นำนักท่องเที่ยวมาชมหิ่งห้อย โดยการให้มีมาตรการในการใช้เครื่องยนต์นำเที่ยวให้มีเสียงดังอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน คือการออกระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับเสียงของเครื่องยนต์ที่ติดอยู่ท้ายเรือ และให้เปลี่ยนเครื่องยนต์ของเรือให้เกิดเสียงดังไม่เกินค่ามาตรฐานโดยส่งเสริมให้มีการใช้เครื่องยนต์ที่มีเสียง

(2).....

(3).....

(4).....

(5) มาตรฐานระดับเสียงและความสั่นสะเทือนโดยทั่วไป

(6).....

การกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามวรรคหนึ่งจะต้องอาศัยหลักวิชาการ กฎเกณฑ์ และหลักฐานทางวิทยาศาสตร์เป็นพื้นฐาน และจะต้องคำนึงถึงความเป็นไปได้ในเชิง เศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องด้วย”

เบาสำหรับเรือชมหึ่งห้อย และจัดหาแหล่งสนับสนุนทางการเงิน และอื่นๆ ตามความจำเป็น

นอกจากนั้น ในแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 ได้กำหนดให้สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสมุทรสงคราม สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 8 ราชบุรี องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคประชาชนในจังหวัดสมุทรสงครามเป็นผู้รับผิดชอบและมีส่วนร่วมในการผลักดันแผนปฏิบัติการฯ จังหวัดสมุทรสงครามไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ และจะมีการตั้งคณะกรรมการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการฯ จังหวัดสมุทรสงคราม เพื่อรายงานผล และเสนอให้จังหวัดสมุทรสงครามรับทราบการดำเนินงานทุกปีด้วย โดยมาตรการที่ต้องดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ คือ

1. จังหวัดสมุทรสงครามควรจะประสานกับหน่วยงานส่วนกลาง และสำนักงานสิ่งแวดล้อมภาค เพื่อร่วมกันกำหนดมาตรฐานระดับเสียงให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ และช่วงเวลา รวมทั้งมาตรการต่างๆ เพื่อป้องกันมิให้เกิดปัญหาเสียงรบกวนของเรือที่ใช้ในการชมหึ่งห้อยดัง

2. ควรส่งเสริมให้มีการใช้เครื่องยนต์ที่มีเสียงเบาสำหรับชมเรือหึ่งห้อย¹²

1.4.2 แผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 กับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเครื่องยนต์

ในแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 ได้สรุปว่าปัญหาคุณภาพเสียงในจังหวัดว่ามีปัญหาเสียงดังเกินค่ามาตรฐานโดยชี้ให้เห็นว่าเสียงรบกวนนั้นมาจากเครื่องยนต์เรือที่นำนักท่องเที่ยวชมหึ่งห้อย โดยเสนอให้มีมาตรการในการใช้เครื่องยนต์นำเที่ยวให้มีเสียงดังอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน คือการออกระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับเสียงของเครื่องยนต์ที่ติดอยู่ท้ายเรือ และให้เปลี่ยนเครื่องยนต์ของเรือให้เกิดเสียงดังไม่เกินค่ามาตรฐานโดยส่งเสริมให้มีการใช้เครื่องยนต์ที่มีเสียงเบาสำหรับเรือชมหึ่งห้อย และกำหนดให้สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสมุทรสงคราม สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 8 ราชบุรี องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคประชาชนในจังหวัดสมุทรสงครามเป็นผู้รับผิดชอบและมีส่วนร่วมในการผลักดันแผนปฏิบัติการฯ ไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นการสอดคล้องกับหลักการมีส่วนร่วมของประชาชน และสามารถนำ

¹² แผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554, น. 83-85, และน. 120-121.

นโยบายนี้ไปปรับใช้เพื่อแก้ไข หรือควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงจากรถยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาได้

2. มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมมลพิษทางเสียงจากรถยนต์ ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา

กฎหมายเป็นเครื่องมือที่สำคัญของเจ้าหน้าที่ของรัฐในการดำเนินการเพื่อจัดการและควบคุมปัญหามลพิษทางเสียง ซึ่งในปัจจุบัน มีกฎหมายหลายฉบับที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการจัดการมลพิษทางเสียง โดยมีลำดับชั้นตั้งแต่พระราชบัญญัติ กฎกระทรวง ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ประกาศกระทรวง และข้อบังคับของหน่วยงานท้องถิ่นด้วย ซึ่งกฎหมายที่เกี่ยวกับการจัดการมลพิษทางเสียงสามารถแยกเป็นหมวดหมู่ได้ถึง 7 หมวดหมู่ กล่าวคือ

หมวดที่ 1 กฎหมายเกี่ยวกับคุณภาพสิ่งแวดล้อม

หมวดที่ 2 กฎหมายเกี่ยวกับโรงงานและสถานประกอบการ

หมวดที่ 3 กฎหมายเกี่ยวกับยานพาหนะ

หมวดที่ 4 กฎหมายเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน อาคาร และการก่อสร้าง

หมวดที่ 5 กฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมการใช้เครื่องขยายเสียง

หมวดที่ 6 กฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมการเลี้ยงสัตว์ และ

หมวดที่ 7 กฎหมายเกี่ยวกับบริการสาธารณะ¹³

สำหรับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการมลพิษทางเสียงจากรถยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวานั้น จำต้องพิจารณากฎหมายในหมวดที่ 1 คือกฎหมายเกี่ยวกับคุณภาพสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการจัดการปัญหาเหตุเดือดร้อนรำคาญในที่สาธารณะ และกฎหมายในหมวดที่ 3 คือ กฎหมายเกี่ยวกับยานพาหนะ ซึ่งมีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดมาตรฐานระดับเสียงของยานพาหนะ การ

¹³ สำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, รวมกฎหมายเกี่ยวกับมลพิษทางเสียงและความสั่นสะเทือน, พิมพ์ครั้งที่ 2

ตรวจสอบ และการดำเนินการกับยานพาหนะที่มีระดับเสียงเกินมาตรฐาน ตลอดจนการควบคุมการเดินเรือด้วย ซึ่งสามารถแบ่งการพิจารณาได้เป็นมาตรการต่างๆ กล่าวคือ

1. มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมระดับเสียง โดยแบ่งเป็น มาตรการทั่วไปในการควบคุมระดับเสียง และมาตรการควบคุมระดับเสียงจากแหล่งกำเนิด

2. มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมประเภทของเรือที่แล่นรอบเกาะอัมพวา

3. มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมความเร็วของเรือที่แล่นรอบเกาะอัมพวา

4. มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมระยะเวลาที่เรือแล่นรอบเกาะอัมพวา

5. มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมการกระทำอันเป็นเหตุเดือดร้อนรำคาญ

โดยมีรายละเอียดของแต่ละมาตรการดังต่อไปนี้

2.1 มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมระดับเสียง

2.1.1 หลักการทั่วไปในการควบคุมระดับเสียง

มาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535¹⁴ ได้กำหนดว่าเพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในเรื่องดังต่อไปนี้ โดยจะต้องอาศัยหลักวิชาการ กฎเกณฑ์ และหลักฐานทางวิทยาศาสตร์เป็นพื้นฐาน และจะต้องคำนึงถึงความเป็นไปได้ในเชิงเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องด้วย

1. มาตรฐานคุณภาพน้ำในแม่น้ำลำคลอง หนอง บึง ทะเลสาบ อ่างเก็บน้ำ และแหล่งน้ำสาธารณะอื่นๆ ที่อยู่ภายในแผ่นดิน โดยจำแนกตามลักษณะการใช้ประโยชน์บริเวณพื้นที่ลุ่มน้ำในแต่ละพื้นที่

2. มาตรฐานคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่ง รวมทั้งบริเวณพื้นที่ปากแม่น้ำ

3. มาตรฐานคุณภาพน้ำบาดาล

¹⁴ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109 ตอนที่ 37 ลงวันที่ 4 เมษายน 2535 หน้า 1

4. มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป
5. มาตรฐานระดับเสียงและความสั่นสะเทือนโดยทั่วไป
6. มาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมในเรื่องอื่นๆ

วัตถุประสงค์ของการกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมในเรื่องต่างๆ ตามที่กำหนดไว้ใน มาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ดังกล่าว เนื่องจากการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมนั้นจะต้องมีการกำหนดนโยบาย เป้าหมาย มาตรฐานให้ชัดเจนเพื่อจะได้ปฏิบัติตามนโยบาย หรือเป้าหมายนั้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเพื่อให้ สิ่งแวดล้อมนั้นมีคุณภาพตามที่กำหนดเป้าหมาย หรือตามที่ตั้งเป็นมาตรฐานไว้ และต้องมีการ ตรวจสอบหรือเฝ้าระวังว่าคุณภาพสิ่งแวดล้อมนั้นจะลดลงต่ำกว่ามาตรฐานที่กำหนดไว้หรือไม่ ซึ่ง องค์การที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม ได้แก่ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติ โดยต้องมีการประกาศในราชกิจจานุเบกษาด้วยจึงจะมีผลใช้บังคับ อย่างไรก็ตาม การกำหนด มาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามมาตรา 32 นี้ ไม่ได้มีจุดมุ่งหมายเพื่อการลงโทษ แต่เป็นไปเพื่อการ กำหนดเป้าหมาย และเพื่อเป็นตัวชี้วัดว่าในเวลาขณะใดขณะหนึ่งนั้น คุณภาพสิ่งแวดล้อมในบริเวณใด มีคุณภาพต่ำกว่ามาตรฐานที่กำหนดไว้หรือไม่ ทั้งนี้ เพื่อหาทางแก้ไขต่อไป¹⁵

ระดับเสียงโดยทั่วไป หมายถึง ระดับเสียงที่เกิดขึ้นในสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นระดับเสียงที่เกิดขึ้น ตามปกติโดยเฉพาะในบริเวณที่มีคนอยู่อาศัย ซึ่งตามมาตรา 32 (5) แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและ รักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ได้ให้อำนาจคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในการ ประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดมาตรฐานระดับเสียงและความสั่นสะเทือนโดยทั่วไป รวมถึง มาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมในเรื่องอื่นๆ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เป็นเป้าหมายว่าคุณภาพ สิ่งแวดล้อมที่เราประสงค์ควรมีมาตรฐานระดับใด¹⁶ ซึ่งต่อมาหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้มีการกำหนด มาตรการทางกฎหมายมาเพื่อกำหนดค่าระดับเสียงโดยทั่วไป และค่าระดับเสียงรบกวนเพื่อใช้บังคับ ทั้งนี้หากคุณภาพเสียงในสิ่งแวดล้อม หรือระดับเสียงในสิ่งแวดล้อมไม่เป็นไปตามค่ามาตรฐานที่กำหนด หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีมาตรการและการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาต่อไป

¹⁵ อำนาจ วงศ์บัณฑิต, กฎหมายสิ่งแวดล้อม, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร : บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2550), น. 192-194.

¹⁶ เพิ่งอ้าง, น. 286.

สำหรับมาตรการทางกฎหมายที่กำหนดระดับเสียงทั่วไป และเสียงรบกวนมีดังต่อไปนี้

1. ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540)¹⁷ เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ลงวันที่ 12 มีนาคม 2540 ที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 32 (5) แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 โดยกำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ดังนี้

“ข้อ 2 ให้กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ไว้ดังต่อไปนี้

(1) ค่าระดับเสียงสูงสุด กำหนดไว้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ และ

(2) ค่าระดับเสียงโดยเฉลี่ย 24 ชั่วโมง กำหนดไว้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ”

2. ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 29 (พ.ศ. 2550)¹⁸ เรื่อง ค่าระดับเสียงรบกวน ลงวันที่ 29 มิถุนายน 2550 ที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 34 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ที่กำหนดว่า

“ข้อ 2 ให้กำหนดระดับเสียงรบกวนเท่ากับ 10 เดซิเบลเอ หากระดับการรบกวนที่คำนวณได้มีค่ามากกว่าระดับเสียงรบกวนตามวรรคแรก ให้ถือว่าเป็นเสียงรบกวน”¹⁹

ข้อ 3 วิธีการตรวจวัดระดับเสียงพื้นฐาน ระดับเสียงขณะที่ไม่มีการรบกวนการตรวจวัด และการคำนวณค่าระดับเสียงขณะมีการรบกวน การคำนวณค่าระดับการรบกวน และแบบบันทึกการตรวจวัดเสียงรบกวนให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการควบคุมมลพิษประกาศในราชกิจจานุเบกษา”

3. ประกาศคณะกรรมการควบคุมมลพิษ เรื่อง วิธีการตรวจวัดระดับเสียงพื้นฐาน ระดับเสียงขณะไม่มีการรบกวน การตรวจวัด และคำนวณระดับเสียงขณะมีการรบกวน การคำนวณค่าระดับการรบกวน และแบบบันทึกการตรวจวัดเสียงรบกวน ฉบับลงวันที่ 31 สิงหาคม 2550²⁰ โดยอาศัยอำนาจตามความในข้อ 3 แห่งประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 29 (พ.ศ. 2550) เรื่อง

¹⁷ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ลงวันที่ 3 เมษายน 2540 หน้า 46

¹⁸ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 124 ตอนพิเศษ 98 ลงวันที่ 16 สิงหาคม 2550 หน้า 63

¹⁹ ระดับเสียงที่ถือว่าเป็นเสียงรบกวน ได้แก่ ระดับเสียงที่สูงกว่าระดับเสียงพื้นฐาน (ระดับเสียงที่ตรวจวัดในสิ่งแวดล้อมเดิมขณะยังไม่มีเสียงรบกวนจากแหล่งกำเนิด) เกินกว่า 10 เดซิเบลเอ

²⁰ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 124 ตอนพิเศษ 145 ลงวันที่ 28 กันยายน 2550 หน้า 15

ค่าระดับเสียงรบกวน โดยมีสาระสำคัญเกี่ยวกับเรื่องต่างๆ อาทิ จุดตรวจวัดระดับเสียง การตรวจวัดระดับเสียงค่าต่างๆ การประมวลผลเพื่อหาค่าระดับการรบกวนเพื่อจะนำไปเปรียบเทียบระดับเสียงรบกวนตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 29 (พ.ศ. 2550)²¹ เรื่อง ค่าระดับเสียงรบกวนต่อไป

เมื่อพิจารณาจากประกาศทั้ง 3 ฉบับแล้ว กล่าวคือ (1) ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ลงวันที่ 12 มีนาคม 2540 (2) ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 29 (พ.ศ. 2550) เรื่อง ค่าระดับเสียงรบกวน ลงวันที่ 29 มิถุนายน 2550 และ (3) ประกาศคณะกรรมการควบคุมมลพิษ เรื่อง วิธีการตรวจวัดระดับเสียงพื้นฐาน ระดับเสียงขณะไม่มีการรบกวน การตรวจวัด และคำนวณระดับเสียงขณะมีการรบกวน การคำนวณค่าระดับการรบกวน และแบบบันทึกการตรวจวัดเสียงรบกวน ฉบับลงวันที่ 31 สิงหาคม 2550 สามารถวิเคราะห์ได้ว่า ประกาศทั้ง 3 ฉบับดังกล่าวมีเจตนารมณ์ออกมาเพื่อกำหนดค่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป รวมไปถึงค่าระดับเสียงรบกวนโดยทั่วไปที่ถูกปล่อยออกสู่สภาพแวดล้อมแต่ไม่ได้กำหนดมาตรฐานระดับเสียงที่เกิดจากยานพาหนะโดยตรง อย่างไรก็ตาม แม้จะมีการประกาศมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมไว้ในประกาศทั้ง 3 ฉบับ ดังกล่าวข้างต้นแล้ว แต่ก็มีได้หมายความว่า หากเมื่อใดก็ตามที่คุณภาพสิ่งแวดล้อมทางเสียงลดต่ำกว่ามาตรฐานที่ได้กำหนดไว้แล้ว จะต้องมีการลงโทษบุคคลใดบุคคลหนึ่งที่เกิดมลพิษทางเสียงเกินกว่ามาตรฐานดังกล่าวแต่อย่างใด เนื่องจากการกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมนั้นมิได้มีไว้เพื่อลงโทษ แต่เป็นการกำหนดเป้าหมายของมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ชัดเจนเพื่อจะปฏิบัติตามนโยบายหรือเป้าหมายนั้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นเครื่องชี้ว่า ในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่งคุณภาพสิ่งแวดล้อมทางเสียงมีคุณภาพต่ำกว่ามาตรฐานหรือไม่ หากต่ำกว่ามาตรฐานแล้วหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก็มีหน้าที่ในการร่วมมือกันแก้ไขปรับปรุงต่อไป²²

²¹ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 124 ตอนพิเศษ 98 ลงวันที่ 16 สิงหาคม 2550 หน้า 23

²² อำนาจ วงศ์บัณฑิต, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 15, น. 211.

2.1.2 มาตรการควบคุมระดับเสียงจากแหล่งกำเนิด (เรื้อยนต์)

2.1.2.1 มาตรการทางกฎหมายตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535²³

มาตรา 55²⁴ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535²⁵ กำหนดว่า ให้รัฐมนตรีกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมมลพิษ และโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด สำหรับควบคุมการปล่อยมลพิษอื่นใดจากแหล่งกำเนิดออกสู่สิ่งแวดล้อม เพื่อรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ได้มาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ เนื่องจาก มาตรฐานการควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดมีผลกระทบอย่างมากต่อการดำเนินงานในด้านต่างๆ หรือเจ้าของ หรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษทั้งหลาย การประกาศมาตรฐานการควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดตามอำนาจแห่งมาตรา 55 ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 ยังอาจมีผลกระทบต่อมาตรฐานการควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดซึ่งกำหนดขึ้นโดยหน่วยงานราชการอื่นด้วย ดังนั้น การกำหนดมาตรฐานการควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดจึงต้องมีความรัดกุมมาก เมื่อพิจารณาจากมาตรา 55 แล้วจะพบว่าผู้มีอำนาจกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด คือ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมมลพิษ เนื่องจากคณะกรรมการควบคุมมลพิษเป็นองค์กรที่มีความรู้ ความชำนาญในเรื่องมลพิษต่างๆ จึงส่งผลให้การจะกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดมีความรอบคอบมากขึ้น รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมไม่สามารถกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดได้เองโดยปราศจากคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมมลพิษ อย่างไรก็ตาม เมื่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ

²³ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109 ตอนที่ 37ก ลงวันที่ 4 เมษายน 2535 หน้า 1

²⁴ มาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “ให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมมลพิษและโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด สำหรับควบคุมการระบายน้ำทิ้ง การปล่อยทิ้งอากาศเสีย การปล่อยทิ้งของเสีย หรือมลพิษอื่นใดจากแหล่งกำเนิดออกสู่สิ่งแวดล้อม เพื่อรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ได้มาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้”

²⁵ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109 ตอนที่ 37 ลงวันที่ 4 เมษายน 2535 หน้า 1

สิ่งแวดล้อมเห็นด้วยกับคณะกรรมการควบคุมมลพิษในการกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดแล้ว มาตรฐานนั้นจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติอีกชั้นหนึ่งด้วยจึงจะมีผลใช้บังคับโดยการประกาศในราชกิจจานุเบกษา จึงสรุปได้ว่า การประกาศกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดจะได้รับการพิจารณากลับกรองอย่างดีจากองค์กรที่เกี่ยวข้องนั่นเอง²⁶

ในกรณีที่มีความแตกต่างระหว่างมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่ออกตามความในมาตรา 55 ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 กับมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดขึ้นตามกฎหมายโดยหน่วยงานอื่นนั้น ตามมาตรา 56²⁷ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 กำหนดการแก้ไขการขัดกันของมาตรฐานการควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดไว้ 2 กรณี กล่าวคือ

กรณีที่ 1 หากมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายอื่นนั้น มีมาตรฐานไม่ต่ำกว่า หรือมีมาตรฐานที่มีความเข้มงวดมากกว่ามาตรฐานที่กำหนดโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามมาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ก็ให้มาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายอื่นนั้นมีผลใช้บังคับต่อไป และในขณะเดียวกันมาตรฐานที่กำหนดโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามมาตรา 55

²⁶ อำนาจ วงศ์บัณฑิต, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 15, น. 211.

²⁷ มาตรา 56 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “ในกรณีที่มีการกำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการระบายน้ำทิ้ง การปล่อยทิ้งอากาศเสีย การปล่อยทิ้งของเสีย หรือมลพิษอื่นใดจากแหล่งกำเนิดออกสู่สิ่งแวดล้อมโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายอื่น และมาตรฐานดังกล่าวไม่ต่ำกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดตามมาตรา 55 ให้มาตรฐานดังกล่าวมีผลใช้บังคับต่อไปตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้น แต่ถ้ามาตรฐานดังกล่าวต่ำกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดตามมาตรา 55 ให้ส่วนราชการที่มีอำนาจตามกฎหมายนั้นแก้ไขให้เป็นไปตามมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด ในกรณีที่มีอุปสรรคไม่อาจดำเนินการเช่นนั้นได้ ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเป็นผู้ชี้ขาด เมื่อมีคำชี้ขาดเป็นประการใดให้ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามคำชี้ขาดนั้น”

ก็มีผลบังคับต่อไปด้วยเช่นกัน และ

กรณีที่ 2 หากมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายอื่นนั้น มีมาตรฐานต่ำกว่า หรือมีมาตรฐานที่ความเข้มงวดน้อยกว่ามาตรฐานที่กำหนดโดย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ก็จะต้องมีการปรับมาตรฐานตามกฎหมายอื่นนั้นให้มีความสอดคล้องกับมาตรฐานที่ออกตามความในมาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ด้วย²⁸

แม้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้กำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับมลพิษทางเสียงและความสั่นสะเทือนโดยอาศัยอำนาจแห่งมาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 แล้ว มาตรฐานดังกล่าวจะยังไม่มีผลใช้บังคับกับแหล่งกำเนิดมลพิษ หากแต่ต้องมีการกำหนดประเภทของแหล่งกำเนิดมลพิษที่จะต้องปฏิบัติตามมาตรฐานนั้นก่อนตามความในมาตรา 68²⁹ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

²⁸ อำนาจ วงศ์บัณฑิต, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 15, น. 211-212.

²⁹ มาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “ให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมมลพิษมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนดประเภทของแหล่งกำเนิดมลพิษที่จะต้องถูกควบคุม การปล่อยอากาศเสีย รั้วสี หรือมลพิษอื่นใดที่อยู่ในสภาพเป็นควัน ไอ ก๊าซ เขม่า ฝุ่น ละออง เถ้าถ่านหรือมลพิษอากาศ ในรูปแบบใดออกสู่บรรยากาศไม่เกินมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดตามมาตรา 55 หรือมาตรฐานที่ส่วนราชการใดกำหนดโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายอื่นและมาตรฐานนั้นยังมีผลใช้บังคับตามมาตรา 56 หรือมาตรฐานที่ผู้ว่าราชการจังหวัดกำหนดเป็นพิเศษสำหรับเขตควบคุมมลพิษตามมาตรา 58

เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษที่กำหนดตามวรรคหนึ่งมีหน้าที่ต้องติดตั้ง หรือจัดให้มีระบบบำบัดอากาศเสีย อุปกรณ์หรือเครื่องมืออื่นใดสำหรับการควบคุม กำจัด ลด หรือขจัดมลพิษซึ่งอาจมีผลกระทบต่อคุณภาพอากาศตามที่เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษกำหนดไว้แต่ละจะได้มีระบบ อุปกรณ์หรือเครื่องมือดังกล่าว ซึ่งเจ้าพนักงานควบคุมมลพิษได้ทำการตรวจสอบและทดลองแล้วเห็นว่ายังใช้การได้อยู่แล้ว เพื่อการนี้เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษจะกำหนดให้มีผู้ควบคุมการดำเนินงานระบบบำบัดอากาศเสีย อุปกรณ์ หรือเครื่องมือดังกล่าวด้วยก็ได้

แห่งชาติ พ.ศ. 2535 เสียก่อน ตัวอย่างของการกำหนดประเภทของแหล่งกำเนิดมลพิษตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ได้แก่ ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดให้เหมืองหินเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษที่จะต้องถูกควบคุมระดับเสียงและความสั่นสะเทือน ลงวันที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2548 เป็นต้น³⁰

สำหรับกรณีมาตรฐานเกี่ยวกับมลพิษทางเสียงของยานพาหนะที่ได้กล่าวไว้ในมาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 นั้นได้ถูกกำหนดการควบคุมมลพิษไว้ตามความในมาตรา 64³¹ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 เป็นการเฉพาะอยู่แล้ว กล่าวคือ “ยานพาหนะที่จะนำมาใช้จะต้องไม่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดตามมาตรา 55” ซึ่งเป็นบทมาตรานี้แยกการควบคุมมลพิษทางเสียงเฉพาะที่เกิดจากยานพาหนะออกมาอย่างชัดเจน และเป็นการเฉพาะอยู่แล้ว โดยไม่จำเป็นต้องประกาศให้รถยนต์เป็นแหล่งกำเนิดมลพิษทางเสียงที่ต้องถูกควบคุมตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 อีก

จากความข้างต้น จึงมีความจำเป็นที่ต้องมาศึกษากฎหมายลำดับรองที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่สามารถนำมาปรับใช้กับการจัดการมลพิษทางเสียงจากรถยนต์ได้ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ให้ความความในวรรคหนึ่งและวรรคสองมาใช้บังคับกับแหล่งกำเนิดมลพิษที่ปล่อย หรือก่อให้เกิดเสียงหรือความสั่นสะเทือนเกินกว่าระดับมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดตามมาตรา 55 หรือมาตรฐานที่ส่วนราชการใดกำหนดโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายอื่นและมาตรฐานนั้นยังมีผลใช้บังคับตามมาตรา 56 หรือมาตรฐานที่ผู้ว่าราชการจังหวัดกำหนดเป็นพิเศษสำหรับเขตควบคุมมลพิษตามมาตรา 58 ด้วยโดยอนุโลม”

³⁰ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 122 ตอนที่ 125ง ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2548 หน้า 31

³¹ มาตรา 64 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “ยานพาหนะที่จะนำมาใช้จะต้องไม่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดตามมาตรา 55”

1. ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือกล ³² ลงวันที่ 4 มกราคม พ.ศ. 2553

ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมฉบับนี้ ออกโดยอาศัยอำนาจตาม มาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ซึ่งเรือที่จะต้องอยู่ภายใต้บังคับของประกาศฉบับนี้คือเรือกลเท่านั้น คำว่า “เรือกล” ตามที่กำหนดในประกาศฉบับนี้ หมายถึง เรือกล ตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย ดังนั้นจึงต้องมาพิจารณาคำจำกัดความของคำว่า “เรือกล” ตามพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 ซึ่งในมาตรา 5 (4) แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 ได้ให้ความหมายของเรือกลไว้ ดังนี้ “เรือกล” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล จะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม ซึ่งเรือที่ใช้ในการนำท้องเที่ยวชมหึ่งห้อยในเส้นทางท้องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวา มีลักษณะอย่างเดียวกับ “เรือกล” และ “เรือยนต์” ตามนิยามของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 นั้นเอง เนื่องจากคำที่ใช้เรียกประเภทเรือกลนั้นยังไม่ทันกับความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีเพราะเหตุว่าในสมัยโบราณนั้นเรือมักจะใช้เครื่องจักรไอน้ำเป็นเครื่องจักรกลในการทำงาน จึงมีการใช้ศัพท์ว่า “เรือกล” แต่เมื่อมาถึงในปัจจุบัน มีการพัฒนาทางเทคโนโลยีทันสมัยขึ้น มีการประดิษฐ์เครื่องยนต์ที่ใช้น้ำมันในการเดินทาง ดังนั้น เรือในสมัยใหม่จึงเปลี่ยนมาใช้เครื่องยนต์แบบใหม่ และถูกเรียกว่า “เรือยนต์” แต่คำนิยามที่กำหนดในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 นั้นไม่ได้เปลี่ยนแก้ไขชื่อตามความทันสมัยในปัจจุบัน ดังนั้น จึงปรากฏคำว่าเรือกลอยู่ในปัจจุบันนี้นั่นเอง ³³

โดยบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษทางเสียงที่เกิดจากเรือกล ในประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมฉบับนี้ มีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

1.1 มาตรฐานระดับเสียงของเรือกลที่ใช้ในน่านน้ำไทยขณะที่เดินเครื่องยนต์อยู่กับที่โดยไม่รวมแตรสัญญาณต้องไม่เกิน 100 เดซิเบลเอ เมื่อตรวจวัดระดับเสียงในระยะห่างจากท่อไอเสียของเรือกล หรือกราบเรือกล 0.5 เมตร ทั้งนี้ เป็นไปตามข้อ 3 แห่งประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ฉบับนี้

³² ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนพิเศษ 40ง ลงวันที่ 30 มีนาคม 2553 หน้า 44

³³ สมชาย ธรรมสุทธิวัฒน์, “มาตรการทางกฎหมายในการป้องกันมลพิษจากเรือกล : ศึกษาเฉพาะกรณีเรือกลในคลองแสนแสบ”, (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537), น. 24.

1.2 วิธีการตรวจสอบระดับเสียงของเรือกลนั้น ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกท้ายประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดระดับเสียงของเรือกล โดยมีสาระสำคัญดังนี้

1.2.1 การตั้งค่าก่อนการตรวจวัดระดับเสียง

ทุกครั้งก่อนทำการตรวจสอบระดับเสียงของเรือต้องมีการตั้งค่าต่างๆ ก่อน กล่าวคือ ต้องสอบเทียบมาตรฐานระดับเสียงกับเครื่องกำเนิดมาตรฐาน เช่น พิสตันโฟน (Piston Phone) หรือ อะคูสติกคาลิเบรเตอร์ (Acoustic Calibrator) หรือตรวจสอบตามที่ระบุไว้ในคู่มือการใช้งานของผู้ผลิตมาตรฐานระดับเสียง และจะต้องปรับมาตรฐานระดับเสียงไว้ที่วงจรวัดน้ำหนัก A (Weighting Network A) และที่ลักษณะความไวตอบรับเสียง Fast (Dynamic Characteristics Fast) นอกจากนั้นแล้ว มาตรฐานความเร็วรอบของเครื่องยนต์ที่นำมาใช้ตรวจสอบมีความคลาดเคลื่อนได้ไม่เกินร้อยละ 3 ของค่าเต็มสเกล

1.2.2 วิธีการตรวจสอบค่าระดับเสียงของเรือยนต์

(1) ให้ทำการตรวจวัดระดับเสียงของสภาพแวดล้อมในขณะนั้นก่อน หากค่าระดับเสียงของสิ่งแวดล้อมที่วัดได้ในบริเวณสถานที่ตรวจวัดเกินกว่า 90 เดซิเบลเอ ให้เปลี่ยนสถานที่ตรวจวัดระดับเสียงของเรือกล

(2) ก่อนทำการตรวจวัด ให้จอดเรือกลไว้อยู่กับที่ เครื่องยนต์อยู่ในตำแหน่งเกียร์ว่าง หรือไม่มีภาระ และเดินเครื่องยนต์มาแล้วไม่น้อยกว่า 5 นาที หรือขณะที่เครื่องยนต์อยู่ในอุณหภูมิทำงานปกติ กรณีท่อไอเสียของเรือกลอยู่สูงจากขอบตลิ่ง หรือท่าเทียบเรือมากกว่า 0.2 เมตร ให้จอดเรือชิดขอบตลิ่ง หรือท่าเทียบเรือ กรณีท่อไอเสียของเรือกลอยู่ต่ำกว่าขอบตลิ่ง หรือท่าเทียบเรือให้จอดเรือห่างจากขอบตลิ่ง หรือท่าเทียบเรืออย่างน้อย 1 เมตร

(3) ตำแหน่งของเรือยนต์และเครื่องยนต์

ก่อนการตรวจสอบนั้นต้องให้เรือยนต์จอดอยู่กับที่ โดยให้เครื่องยนต์อยู่ในตำแหน่งเกียร์ว่าง และเดินเครื่องยนต์มาแล้วไม่น้อยกว่า 5 นาที โดยต้องให้ขณะที่เครื่องยนต์อยู่ในอุณหภูมิทำงานที่ปกติด้วย นอกจากนั้นแล้ว หากมีขอบตลิ่งบริเวณนั้น ต้องจอดเรือยนต์ที่จะดำเนินการวัดระดับเสียงให้ห่างจากขอบตลิ่งอย่างน้อย 1 เมตรด้วย

(4) ตำแหน่งของไมโครโฟน

ในขั้นตอนของการตรวจวัดระดับเสียงนั้นต้องหั่นแกนไมโครโฟนของมาตรฐานระดับเสียงเข้าหาเรือที่จะตรวจสอบ ซึ่งรายละเอียดของตำแหน่ง ระยะ และวิธีการหั่นแกนไมโครโฟน แยกเป็น 5 กรณี (รายละเอียดปรากฏตามภาคผนวกที่ 1)

ในกรณีที่ 1 คือกรณีที่ท่อไอเสียท่อเดียว

หากปลายท่อไอเสียยื่นพ้นริมนอกสุดของกราบเรือกล ให้ตั้งไมโครโฟนขนานกับผิวน้ำใน

ระดับเดียวกันกับปลายท่อไอเสีย หันไมโครโฟนเข้ามาปลายท่อไอเสียโดยทำมุม 45 องศา กับทิศทางของปลายท่อไอเสีย และห่างจากปลายท่อไอเสียเป็นระยะทาง 0.5 เมตร

หากปลายท่อไอเสียยื่นไม่พ้นริมนอกสุดของกราบเรือ ให้ตั้งไมโครโฟนขนานกับผิวน้ำในระดับเดียวกันกับปลายท่อไอเสีย หันไมโครโฟนเข้าหาปลายท่อไอเสียโดยทำมุม 45 องศา กับริมนอกสุดของกราบเรือกลด้านปลายทางออกของท่อไอเสีย และห่างจากริมนอกสุดของกราบเรือกลด้านปลายทางออกของท่อไอเสีย เป็นระยะทาง 0.5 เมตร

ในกรณีที่ 2 คือกรณีที่ท่อไอเสียมี 2 ท่อ หรือมากกว่า ซึ่งต่อจากหม้อพักใบเดียวกัน และมีระยะห่างระหว่างปลายท่อไอเสียน้อยกว่า หรือเท่ากับ 0.3 เมตร หากเป็นกรณีที่ปลายท่อไอเสียยื่นพ้นริมนอกสุดของกราบเรือกล ให้ดำเนินการตามวิธีที่กำหนดไว้สำหรับกรณีที่ 1 ข้างต้น และให้ถือเอาทิศทางของท่อไอเสียด้านบน หรือด้านนอกของเรือกลเป็นเกณฑ์

แต่หากเป็นกรณีที่ปลายท่อไอเสียยื่นไม่พ้นริมนอกสุดของกราบเรือกล ให้ดำเนินการตามวิธีที่กำหนดไว้สำหรับกรณีที่ 1 ข้างต้น และให้ถือเอาทิศทางของท่อไอเสียด้านบน หรือด้านนอกของเรือกลเป็นเกณฑ์

ในกรณีที่ 3 คือกรณีที่ท่อไอเสียมี 2 ท่อ หรือมากกว่า ซึ่งต่อจากหม้อพักใบเดียวกัน และมีระยะห่างระหว่างปลายท่อไอเสียมากกว่า 0.3 เมตร หรือในกรณีที่ท่อไอเสียต่อจากหม้อพักคนละใบ ไม่ว่าจะมียะห่างระหว่างปลายท่อไอเสียเท่าใด สำหรับกรณีปลายท่อไอเสียยื่นพ้นริมนอกสุดของกราบเรือกล และกรณีปลายท่อไอเสียยื่นไม่พ้นริมนอกสุดของกราบเรือกล ให้ดำเนินการตามวิธีที่กำหนดไว้สำหรับกรณีที่ 1 ข้างต้นในทุกท่อไอเสีย

ในกรณีที่ 4 คือกรณีที่ท่อเสียของเรืออยู่ในแนวดิ่ง ให้ตั้งไมโครโฟนในระดับเดียวกันกับปลายท่อไอเสีย โดยให้แกนไมโครโฟนอยู่ในแนวดิ่งชี้ขึ้นข้างบน และห่าง 0.5 เมตร จากริมนอกสุดของกราบเรือกลด้านที่อยู่ใกล้กับปลายท่อไอเสียมากที่สุด

ในกรณีที่ 5 คือกรณีที่ไม่สามารถหันแกนไมโครโฟนตามที่กำหนดในกรณีที่ 1 ถึงกรณีที่ 4 ข้างต้นได้ ให้ตั้งไมโครโฟนขนานกับผิวน้ำในระดับเดียวกันกับกราบเรือกลด้านเดียวกับท่อไอเสีย แล้วหันไมโครโฟนเข้าหากราบเรือตั้งฉากกับทิศทางออกของไอเสีย และห่างจากกราบเรือกลด้านเดียวกับท่อไอเสียเป็นระยะทาง 0.5 เมตร

(5) การตรวจสอบเครื่องยนต์

ให้เร่งเครื่องยนต์ให้มีความเร็วรอบเท่ากับความเร็วรอบของการตรวจวัดเรือกลที่ใช้เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัด หรือความเร็วรอบของการตรวจวัดเรือกลที่ใช้เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยประกายไฟ แล้วแต่กรณี โดยให้ตรวจสอบค่าระดับเสียง 2 ครั้ง และให้ถือเอาค่าสูงสุดที่วัดได้เป็นค่าระดับเสียงของเรือกล หากค่าระดับเสียงของเรือกลที่ตรวจสอบทั้ง 2 ครั้ง แตกต่างเกินกว่า 2

เดซิเบลเอ ให้ตรวจวัดระดับเสียงโดยเริ่มต้นใหม่

ทั้งนี้ การอ่านค่าระดับเสียงของเรือกอลที่ทำการตรวจวัดได้นั้นจะต้องไม่มีบุคคล หรือสิ่งกีดขวาง ระหว่างไมโครโฟนของมาตรระดับเสียงกับปลายท่อไอเสีย หรือกราบเรือกอล ภายในระยะ 0.5 เมตร

ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือกอล ฉบับนี้ ออกโดยอาศัยอำนาจของมาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ได้กำหนดระดับเสียงของเรือกอล (ซึ่งหมายความรวมถึงเรือยนต์ที่ใช้ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาด้วย) ที่ใช้น้ำมันน้ำไทยขณะที่เดินเครื่องยนต์อยู่กับที่โดยไม่รวมแตร สัญญาณต้องไม่เกิน 100 เดซิเบลเอ และวิธีการตรวจวัดระดับเสียงของเรือในวิธีต่างๆ ไว้อย่างชัดเจน ดังนั้นจึงน่าจะสามารณนำมาปรับใช้เพื่อการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาได้ในปัจจุบัน โดยเจ้าพนักงานมีอำนาจออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะที่ตรวจพบว่าได้มีการใช้โดยฝ่าฝืนกำหนดมาตรฐานระดับเสียงดังกล่าวได้โดยเด็ดขาด หรือห้ามใช้จนกว่าจะได้มีการแก้ไข ปรับปรุงให้เป็นไปตามมาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ทั้งนี้ เป็นอำนาจตามความในมาตรา 64 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ที่กำหนดว่า “ยานพาหนะที่จะนำมาใช้จะต้องไม่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดตามความในมาตรา 55” นั้นเอง

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 ไม่ได้มีเจตนารมณ์ที่จะลงโทษผู้ที่นำยานพาหนะที่ปล่อยมลพิษเกินกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรฐานโดยทันทีในครั้งแรก เนื่องจากมาตรา 65³⁴ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ให้อำนาจเจ้าพนักงานออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะโดยเด็ดขาด หรือจนกว่าจะได้มีการแก้ไขให้เป็นไปตามมาตรฐานก่อน นอกจากนั้นแล้ว เจ้าพนักงานผู้ออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะตามมาตรา 65 ต้องทำเครื่องหมายให้ปรากฏเด่นชัดที่มีข้อความว่า “ห้ามใช้เด็ดขาด” หรือ “ห้ามใช้ชั่วคราว” หรือเครื่องหมายอื่นซึ่งเป็นที่รู้และเข้าใจของประชาชนทั่วไปได้ ณ ส่วนหนึ่งส่วนใดของยานพาหนะ ทั้งนี้เป็นไปตาม

³⁴ มาตรา 65 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.

2535 วางหลักว่า “ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจพบว่าได้มีการใช้ยานพาหนะโดยฝ่าฝืนตามมาตรา 64 ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะนั้นโดยเด็ดขาดหรือจนกว่าจะได้มีการแก้ไขปรับปรุงให้เป็นไปตามมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดตามมาตรา 55”

มาตรา 66³⁵ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ทั้งนี้ การทำเครื่องหมาย หรือการยกเลิกเครื่องหมายห้ามใช้ยานพาหนะตามความในมาตรา 66 นี้ จะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการที่ได้กำหนดไว้ในกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการออกคำสั่ง การยกเลิกคำสั่ง การทำและยกเลิกเครื่องหมายห้ามใช้ยานพาหนะ และการใช้ยานพาหนะในขณะที่มีเครื่องหมายห้ามใช้ยานพาหนะ พ.ศ. 2550³⁶ ลงวันที่ 19 มีนาคม 2550 ซึ่งกฎกระทรวงฉบับนี้ ออกตามความในมาตรา 11 และมาตรา 66 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 (รายละเอียดปรากฏตามเอกสารแนบท้ายหมายเลข 2) โดยมีสาระสำคัญที่สามารถนำมาปรับใช้กับการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากรถยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา ได้ดังนี้

1. เมื่อเจ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจพบว่ามีการใช้รถยนต์ที่ก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงเกินกว่ามาตรฐานที่กฎหมายกำหนด กล่าวคือ เกินกว่า 100 เดซิเบลเอ ที่วัดได้ด้วยมาตรระดับเสียงที่ระยะห่างท่อไอเสียของเรือ หรือกราบเรือในระยะ 0.5 เมตรนั้น เจ้าพนักงานมีอำนาจออกคำสั่งห้ามใช้รถยนต์นั้นเป็นการชั่วคราว

2. เจ้าของ หรือผู้ครอบครองรถยนต์ที่ถูกห้ามใช้ชั่วคราวตามข้อ 1 ต้องแก้ไขปรับปรุงรถยนต์ไม่ให้ก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงเกินมาตรฐานตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือกล ลงวันที่ 4 มกราคม 2553 ที่กำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือขณะเดินเครื่องยนต์อยู่กับที่โดยไม่รวมแตรสัญญาณ ต้องไม่เกิน 100 เดซิเบลเอ โดยหลังจากที่เจ้าของ หรือผู้ครอบครองรถยนต์ได้ดำเนินการแก้ไข ปรับปรุงเครื่องยนต์เรือแล้วต้องนำรถยนต์ไปให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบ ภายใน 30 วัน นับแต่วันที่มิคำสั่งห้ามใช้ชั่วคราว

³⁵ มาตรา 66 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “ในการออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะตามมาตรา 65 ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ออกคำสั่งทำเครื่องหมายให้เห็นปรากฏเด่นชัดเป็นตัวอักษรที่มีข้อความว่า “ห้ามใช้เด็ดขาด” หรือ “ห้ามใช้ชั่วคราว” หรือเครื่องหมายอื่นใดซึ่งเป็นที่รู้และเข้าใจของประชาชนโดยทั่วไปว่ามีความหมายอย่างเดียวกันไว้ ณ ส่วนใดส่วนหนึ่งของยานพาหนะนั้นด้วย

การทำและการยกเลิกเครื่องหมายห้ามใช้ตามวรรคหนึ่ง หรือการใช้ยานพาหนะในขณะที่มีเครื่องหมายดังกล่าว ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง”

³⁶ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 124 ตอนที่ 20ก ลงวันที่ 12 เมษายน 2550 หน้า 5

3. หากพนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบแล้วเห็นว่ารถยนต์นั้นยังคงก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงเกินกว่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ คือ 100 เดซิเบลเอ เจ้าของ หรือผู้ครอบครองรถยนต์นั้นอาจดำเนินการแก้ไข ปรับปรุงรถยนต์นั้นได้อีกครั้งภายใน 30 วัน นับแต่วันที่มียกคำสั่งห้ามใช้ชั่วคราว สำหรับในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจภายหลังการแก้ไข ปรับปรุง แล้วพบว่ารถยนต์นั้นไม่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐาน ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ออกคำสั่งเพื่อยกเลิกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราว มีผลทำให้เจ้าของ หรือผู้ครอบครองรถยนต์สามารถนำรถยนต์ที่ได้ดำเนินการแก้ไขแล้วกลับมาใช้ได้ตามปกติ

อย่างไรก็ตาม หากพ้นระยะเวลา 30 วัน นับแต่วันที่มียกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราวตามที่กำหนดไว้ในข้อ 1 แล้ว หากเจ้าของ หรือผู้ครอบครองรถยนต์นั้นได้นำรถยนต์ที่ถูกคำสั่งห้ามใช้ชั่วคราวไปใช้โดยไม่นำมาให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบ หากพนักงานเจ้าหน้าที่ไปพบที่ใด และตรวจสอบพบว่ารถยนต์นั้นได้แก้ไขจนไม่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานแล้ว พนักงานเจ้าหน้าที่มีหน้าที่ออกคำสั่งยกเลิกคำสั่งห้ามใช้รถยนต์นั้นชั่วคราว (การยกเลิกคำสั่งนี้ ไม่เป็นการลบล้างความผิดที่เจ้าของ หรือผู้ครอบครองยานพาหนะฝ่าฝืนคำสั่งห้ามใช้รถยนต์ชั่วคราว)

4. เมื่อพ้น 30 วัน นับแต่วันที่มียกคำสั่งห้ามใช้รถยนต์ และยังไม่สามารถแก้ไขสภาพรถยนต์ที่ก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงที่เกินมาตรฐาน คือ เกิน 100 เดซิเบลเอ พนักงานเจ้าหน้าที่จะออกคำสั่งห้ามใช้รถยนต์นั้นเด็ดขาด ซึ่งการห้ามใช้รถยนต์เด็ดขาดในครั้งนี้จะมีผลเป็นการห้ามเจ้าของ หรือผู้ครอบครองใช้รถยนต์โดยเด็ดขาด เว้นแต่เพื่อวัตถุประสงค์ในการนำรถยนต์นั้นไปแก้ไขปรับปรุง โดยได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ก่อนเท่านั้น

5. เมื่อเจ้าของ หรือผู้ครอบครองรถยนต์นั้นได้แก้ไขรถยนต์ที่ถูกคำสั่งห้ามใช้เด็ดขาดเป็นที่เรียบร้อยแล้ว เจ้าของ หรือผู้ครอบครองรถยนต์นั้นต้องยื่นคำร้องต่อพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อให้ตรวจสอบยานรถยนต์ ณ สถานที่ที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด เมื่อตรวจแล้วพบว่ารถยนต์นั้นไม่ก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงเกินไปกว่ามาตรฐานที่กำหนดคือ ไม่เกิน 100 เดซิเบลเอแล้ว ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ออกคำสั่งยกเลิกคำสั่งห้ามใช้รถยนต์เด็ดขาด

6. พนักงานเจ้าหน้าที่ต้องแจ้งไปยังกรมควบคุมมลพิษ ในทุกครั้งที่พนักงานเจ้าหน้าที่ออกคำสั่งห้ามใช้รถยนต์ชั่วคราว หรือเด็ดขาด หรือยกเลิกคำสั่งดังกล่าว ทั้งนี้ เพื่อให้เจ้าหน้าที่กรมควบคุมมลพิษแจ้งไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทยต่อไป

ในการตรวจสอบรถยนต์ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 65 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมนั้น เจ้าพนักงานมีอำนาจสั่งให้รถยนต์นั้นหยุด หรือเข้าไปในรถยนต์ หรือ

กระทำการใดๆ ที่จำเป็นเพื่อตรวจสอบเครื่องยนต์และอุปกรณ์ของรถยนต์นั้นด้วย ทั้งนี้ เป็นไปตามมาตรา 67³⁷ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 กำหนด

สภาพบังคับของมาตรการทางกฎหมายของบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษทางเสียงที่เกิดจากเรือ ในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 นั้นคือ หากผู้ใดฝ่าฝืนคำสั่งห้ามใช้พาหนะของเจ้าพนักงานที่ออกโดยอำนาจของมาตรา 65 ของพระราชบัญญัติฉบับนี้ ผู้นั้นต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท ทั้งนี้ เป็นไปตามมาตรา 102³⁸ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และ หากผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานที่สั่งให้ยานพาหนะหยุด หรือเข้าไปในยานพาหนะ หรือกระทำการใดๆ ที่จำเป็นเพื่อตรวจสอบเครื่องยนต์และอุปกรณ์ของยานพาหนะนั้นโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 67 แห่งพระราชบัญญัติฉบับนี้ จะต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ทั้งนี้ เป็นไปตามมาตรา 103³⁹ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

เมื่อพิจารณามาตรการทางกฎหมายที่กำหนดวางหลักไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ดังกล่าวข้างต้นมีการกำหนดโทษปรับสำหรับผู้ฝ่าฝืนมีการทำให้กฎหมายมีสภาพบังคับโดยการใช้อำนาจทางปกครองกรณีไม่ปฏิบัติตาม กล่าวคือ การห้ามใช้ยานพาหนะเป็นการชั่วคราว และการห้ามใช้ยานพาหนะเด็ดขาด ดังนั้น มาตรการทางกฎหมายที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 จึงสามารถนำมาปรับใช้เพื่อแก้ไข และจัดการปัญหามลพิษทางเสียงที่ถูกปล่อยออกมาจากรถยนต์ได้เป็นอย่างดี

³⁷ มาตรา 67 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 65 ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจสั่งให้ยานพาหนะหยุดเพื่อตรวจสอบหรือเข้าไปในยานพาหนะหรือกระทำการใดๆ ที่จำเป็นเพื่อตรวจสอบเครื่องยนต์ และอุปกรณ์ของยานพาหนะนั้นได้”

³⁸ มาตรา 102 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 65 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท”

³⁹ มาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 67 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

มีการนำหลักการห้ามใช้ยานพาหนะทั้งแบบชั่วคราว และในลักษณะถาวรมาใช้บังคับกับเจ้าของเรือยนต์ หรือผู้ครอบครองเรือยนต์เพื่อให้ไปดำเนินการแก้ไขไม่ให้เสี่ยงที่ถูกลอยออกมาจากเรือยนต์ของตนเกินกว่าอัตรามาตรฐานที่กำหนดไว้ในกฎหมาย จึงเห็นควรสนับสนุนการใช้อำนาจมาตรการทางกฎหมายในมาตรา 64 มาตรา 65 มาตรา 66 และมาตรา 67 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 ของเจ้าหน้าที่ของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่จังหวัดสมุทรสงคราม ให้มีความเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น

2.1.2.2 มาตรการทางกฎหมายตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมเส้นทางการคมนาคมทางน้ำ ทำเทียบเรือ การเดินเรือ รวมทั้งป้องกันและรักษาสภาพแวดล้อมในน่านน้ำของไทย เป็นกฎหมายที่ควบคุมการออกใบอนุญาต การตรวจโดยมีการแบ่งประเภทของเรือที่ควบคุมเป็นหมวดๆ เช่น หมวดว่าด้วยเรือกลไฟ หมวดว่าด้วยเรือใบ เรือสำเภา หมวดว่าด้วยเรือบรรทุกสินค้า เป็นต้น

นิยามศัพท์ในมาตรา 3⁴⁰ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 กำหนดว่า “เรือ” หมายถึง ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุกลำเลียงโดยสาร ลาก จูง ดัน ยก ชุดหรือลอก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้น้ำได้ในทำนองเดียวกัน โดยคำว่า “เรือกล” หมายถึง เรือที่เดินด้วยเครื่องจักรกล และใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม “เรือเล็ก” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยกรรเชียง แฉวหรือพาย “เรือกำปั่น” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยเครื่องจักรกลหรือด้วยใบ และไม่ได้ใช้กรรเชียง แฉวหรือพาย และ “เรือยนต์” หรือ “เรือกำปั่นยนต์” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยเครื่องยนต์จะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม ซึ่งเรือที่ใช้ในการนำท่องเที่ยวชมหึ่งห้อยในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวา มีลักษณะอย่างเดียวกับ “เรือกล” และ “เรือยนต์” ตามนิยามของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 นั่นเอง เนื่องจากคำที่ใช้เรียกประเภทเรือกลตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 นั้นยังไม่ทันกับความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีสมัยปัจจุบัน เพราะเหตุว่าในสมัยโบราณนั้นเรือมักจะใช้เครื่องจักรไอน้ำเป็นเครื่องจักรกลในการทำงาน จึงมีการใช้ศัพท์ว่า “เรือกล” แต่เมื่อมาถึงในปัจจุบัน มีการพัฒนาทางเทคโนโลยีทันสมัยขึ้น มีการประดิษฐ์เครื่องยนต์ที่ใช้น้ำมันในการเดินทาง ดังนั้น เรือในสมัยใหม่จึงเปลี่ยนมาใช้เครื่องยนต์แบบใหม่ และถูกเรียกว่า “เรือยนต์” แต่คำนิยามที่กำหนดในพระราชบัญญัติ

⁴⁰ มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 วางหลักว่า “ในพระราชบัญญัตินี้ “เรือ” หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุกลำเลียงโดยสาร ลาก จูง ดัน ยก ชุดหรือลอก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้น้ำได้ ทำนองเดียวกัน”

การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 นั้นไม่ได้เปลี่ยนแปลงแก้ไขชื่อตามความทันสมัยในปัจจุบัน ดังนั้น จึงปรากฏคำว่าเรือกลอยู่ในปัจจุบันนี้เอง⁴¹

บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษทางเสียงที่เกิดจากเรือ ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มีดังนี้

1. การห้ามมิให้เรือกำปั่น หรือเรือกลไฟเล็กเป่าแตรหวีด นอกจากเฉพาะเพื่อทำความสะดวกในการเดินเรือ หรือเพื่อป้องกันมิให้โดนกันกับเรืออื่น ตามความในมาตรา 122⁴² แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันมิให้มีการใช้แตรโดยไม่จำเป็นเพราะอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อน รำคาญแก่ประชาชนได้ แต่ให้ใช้เพื่อป้องกันอุบัติเหตุหรือเพื่อประโยชน์ในการเดินเรือเท่านั้น

มาตรการทางกฎหมายที่กำหนดในมาตรา 122 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 นี้เห็นได้ชัดว่าเป็นไปเพื่อมุ่งควบคุมเฉพาะมลพิษทางเสียงที่เกิดจากการเป่าแตรหวีดบนเรือเท่านั้น แต่ไม่ครอบคลุมไปถึงการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในขณะที่เรือแล่นหรือมลพิษทางเสียงที่เกิดจากเรือยนต์แต่อย่างใด

2. การห้ามมิให้เรือใช้แตรที่มีเสียงห้าว หรือเสียงครวญคราง เว้นแต่ได้เรือมาจากต่างประเทศที่ไม่มีเสียงอย่างอื่นนอกจากนั้น ตามความในมาตรา 123⁴³ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 เนื่องจาก แตรเสียงห้าว หรือเสียงครวญครางนั้นมีเสียงแปลกประหลาด และน่าจะก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ประชาชนนั่นเอง

⁴¹ สมชาย ธรรมสุทธิวัฒน์, อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 33, น. 24.

⁴² มาตรา 112 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 วางหลักว่า “ห้ามมิให้เรือกำปั่นไฟหรือเรือกลไฟเล็กที่ทอดสมอยู่ก็ดี หรือกำลังเดินอยู่ก็ดี เป่าแตรหวีดนอกจากเฉพาะสำหรับความสะดวกในการเดินเรือ หรือเพื่อป้องกันมิให้โดนกันกับเรืออื่นและเสียงแตรที่เป่าขึ้นนั้นห้ามมิให้เป่านานเกินกว่าสมควร ข้อบังคับที่ว่านี้ให้ใช้ได้สำหรับแตรเรือยนต์เหมือนกัน”

⁴³ มาตรา 123 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 วางหลักว่า “ภายในเขตท่ากรุงเทพฯ ห้ามมิให้เรือลำใดใช้แตรที่มีเสียงห้าวหรือเสียงครวญคราง เว้นไว้แต่เรือมาจากต่างประเทศที่ไม่มีแตรอย่างอื่นนอกจากอย่างนั้น”

มาตรการทางกฎหมายตามมาตรา 123 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 นี้ไม่สามารถนำมาปรับใช้แก้ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ได้ เพราะเมื่อพิจารณาตาม มาตรา 123 แล้วจะเห็นได้ว่ามุ่งคุ้มครองและจัดการมลพิษทางเสียงที่เกิดจากการใช้แตรของเรือเท่านั้น ไม่เกี่ยวกับเสียงดังของเครื่องยนต์เรือ

3. การห้ามมิให้ผู้ใดยิงปืนจากเรือกำปั่น หรือเรือเล็ก เว้นแต่สำหรับเป็นเครื่องสัญญาณว่ามี เหตุร้ายเกิดขึ้นแก่เรือ ตามความในมาตรา 124 ⁴⁴ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 เนื่องจากเสียงยิงปืนเป็นเสียงดังที่อาจก่อให้เกิดอันตรายตกใจ

มาตรการทางกฎหมายที่กำหนดในมาตรา 124 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำ ไทย พ.ศ. 2456 นี้มุ่งควบคุมเฉพาะมลพิษทางเสียงที่เกิดจากยิงปืนจากเรือเท่านั้น แต่ไม่ครอบคลุมไป ถึงการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในขณะที่เรือแล่น หรือมลพิษทางเสียงที่เกิดจาก เรือยนต์

4. การห้ามตีกลอง ตีฆ้อง ปล่อย หรือจุดดอกไม้เพลิงในระหว่างเวลาตั้งแต่ 4 ทุ่ม ถึงเวลา ย่ำรุ่ง ภายในเขตท่ากรุงเทพ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงาน ตามความในมาตรา 125 ⁴⁵ แห่ง พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 เพราะการกระทำดังกล่าวอาจสร้างความ เดือดร้อน รำคาญให้แก่ประชาชนโดยทั่วไปได้

มาตรการทางกฎหมายตามมาตรา 125 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 นี้ไม่สามารถนำมาปรับใช้แก้ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ได้ เพราะตามมาตรา 125 แล้ว จะเห็นได้ว่ามุ่งจัดการมลพิษทางเสียงที่เกิดจากการตีกลอง ตีฆ้อง ปล่อย หรือจุดดอกไม้เพลิงจากเรือ เท่านั้น ไม่เกี่ยวกับเสียงดังของเครื่องยนต์เรือ

⁴⁴ มาตรา 124 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 วางหลักว่า “ภายในเขตท่ากรุงเทพ นอกจากได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า หรือจากเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ห้ามมิให้ผู้ใด ยิงปืนจากเรือกำปั่นหรือเรือเล็กลำใดเป็นอันขาด เว้นไว้แต่สำหรับเป็นเครื่องสัญญาณว่ามีเหตุร้าย เกิดขึ้นแก่เรือ”

⁴⁵ มาตรา 125 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 วางหลักว่า “ภายในเขตท่ากรุงเทพ และนอกจากได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า หรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ ห้ามมิให้ผู้ใด ตีกลอง ตีฆ้อง ปล่อยหรือจุดดอกไม้เพลิงในระหว่างเวลาตั้งแต่ 4 ทุ่มถึงเวลา ย่ำรุ่งเป็นอันขาด”

5. เจ้าท่า หรือเจ้าพนักงานของกรมเจ้าท่ามีอำนาจขึ้นไปตรวจบนเรือกำปั่น หรือเรือเล็กได้ ทุกลำเพื่อให้ทราบว่ามีเรือได้รับอนุญาตครบถ้วนในเรื่องต่างๆ สำหรับเรือแล้วหรือไม่ และเพื่อตรวจสอบการละเมิดต่อข้อบังคับใดๆ ที่ออกโดยเจ้าท่า ทั้งนี้ เป็นไปตามมาตรา 158 ⁴⁶ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

เมื่อพิจารณาความในมาตรา 158 แล้วจะเห็นได้ว่า มาตรา 158 ได้กำหนดวางหลักให้กรมเจ้าท่า เป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐในการตรวจตรา และดำเนินการใช้บังคับกฎหมายตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 รวมทั้งกฎหมายลำดับรองต่างๆ ที่ได้ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ด้วย ดังนั้น ในกรณีที่กรมเจ้าท่า หรือสำนักงานขนส่งทางน้ำจังหวัดสมุทรสงครามได้บัญญัติข้อบังคับการเดินเรือ หรือประกาศต่างๆ อันเป็นกฎหมายลำดับรองเพื่อจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา แล้ว เจ้าพนักงานของกรมเจ้าท่า หรือเจ้าพนักงานของสำนักงานขนส่งทางน้ำ จังหวัดสมุทรสงครามย่อมมีหน้าที่ในการขึ้นไปตรวจบนเรือยนต์ว่ามีการละเมิดกฎหมาย หรือข้อบังคับใดๆ ในการปล่อยมลพิษทางเสียงเกินไปกว่าระดับมาตรฐานที่กฎหมายกำหนดหรือไม่ อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบัน ยังไม่มีกฎหมายลำดับรองที่ออกมาใช้บังคับเพื่อกำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือ โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 68 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ไม่ได้กำหนดบทลงโทษ หรือสภาพบังคับ กรณีที่เจ้าพนักงานของกรมเจ้าท่า หรือของสำนักงานขนส่งทางน้ำ จังหวัดสมุทรสงครามได้ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ที่กำหนดในมาตรา 158 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 แล้ว แต่เจ้าของเรือ หรือผู้ครอบครองเรือฝ่าฝืนไม่ยอมให้เจ้าพนักงานดำเนินการดังกล่าว

อย่างไรก็ตาม การที่เจ้าของ หรือผู้ครอบครองเรือยนต์ขัดขวาง ไม่ยอมให้เจ้าพนักงานของกรมเจ้าท่า หรือของสำนักงานขนส่งทางน้ำ จังหวัดสมุทรสงครามได้ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ที่

⁴⁶ มาตรา 158 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 วางหลักว่า “เจ้าท่า เจ้าพนักงาน กองตระเวน เจ้าพนักงานกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี คนใดก็ดี ย่อมมีอำนาจโดยพระราชบัญญัตินี้ ที่จะขึ้นไปและตรวจบนเรือกำปั่นหรือเรือเล็กลำใด ๆ ได้ทุกลำ เพื่อให้ทราบว่ามีเรือได้รับอนุญาตสำหรับเรือแล้วหรือไม่ และเพื่อให้ทราบว่ามีความละเมิดต่อข้อบังคับในพระราชบัญญัตินี้ หรือในกฎข้อบังคับอย่างใด ๆ ซึ่งเจ้าท่าได้ออกโดยชอบด้วยกฎหมายอย่างหนึ่งอย่างใดหรือไม่”

กำหนดในมาตรา 158 หรือไม่ยอมให้ขึ้นไปตรวจบนเรือยนต์ว่ามีการละเมิดกฎหมาย หรือข้อบังคับใดๆ ในการปล่อยมลพิษทางเสียงเกินไปกว่าระดับมาตรฐานที่กฎหมายกำหนดหรือไม่ เจ้าของ หรือผู้ครอบครองเรือยนต์อาจมีความผิดฐานต่อสู้ขัดขวางเจ้าพนักงาน ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 138⁴⁷ นอกจากนั้นแล้ว หากภายหลังที่เจ้าพนักงานของกรมเจ้าท่า หรือของสำนักงานขนส่งทางน้ำ จังหวัดสมุทรสงครามได้ตรวจ และมีคำสั่งอย่างหนึ่งอย่างใด แต่เจ้าของเรือ หรือผู้ครอบครองเรือยนต์ไม่ยอมดำเนินการตามคำสั่ง อาจมีความผิดฐานไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานซึ่งสั่งการตามอำนาจที่มีกฎหมายให้ไว้โดยไม่มีเหตุหรือข้อแก้ตัวอันสมควร ตามมาตรา 368⁴⁸ แห่งประมวลกฎหมายอาญา ด้วยอีกกระทงหนึ่ง

2.2 มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมประเภทของเรือที่แล่นรอบเกาะอัมพวา

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 ว่า ประเภทของเรือยนต์ที่ใช้ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวานั้นมีผลต่อระดับการปล่อยมลพิษทางเสียงด้วย จากการสำรวจตามรายงานการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากการท่องเที่ยวทางน้ำ จังหวัดสมุทรสงคราม พ.ศ. 2550-2552 พบว่าเรือที่ถูกนำมาใช้ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวานั้น แบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท ประเภทแรกคือเรือเครื่องท้าย หรือเรือหางยาว และประเภทที่สองคือเรือเครื่องนอนท้อง ซึ่งผลจากการสุ่มตรวจวัดระดับเสียงของเรือเครื่องท้าย หรือเรือหางยาว มีระดับเสียงอยู่ที่ประมาณ 124 เดซิเบลเอ ซึ่งเกินไปกว่าระดับ

⁴⁷ มาตรา 138 แห่งประมวลกฎหมายอาญา วางหลักว่า “ผู้ใดต่อสู้ หรือขัดขวางเจ้าพนักงาน หรือผู้ซึ่งต้องช่วยเจ้าพนักงานตามกฎหมายในการปฏิบัติการตามหน้าที่ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าต่อสู้หรือขัดขวางนั้น ได้กระทำโดยใช้กำลังประทุษร้ายหรือขู่เข็ญว่าจะใช้กำลังประทุษร้าย ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสี่พันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

⁴⁸ มาตรา 368 แห่งประมวลกฎหมายอาญา วางหลักว่า “ผู้ใดทราบบำสั่งของเจ้าพนักงาน ซึ่งสั่งการตามอำนาจที่มีกฎหมายให้ไว้ ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งนั้นโดยไม่มีเหตุหรือข้อแก้ตัวอันสมควร ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบวัน หรือปรับไม่เกินห้าร้อยบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการสั่งเช่นนั้น เป็นคำสั่งให้ช่วยทำกิจการในหน้าที่ของเจ้าพนักงานซึ่งกฎหมายกำหนดให้สั่งให้ช่วยได้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

เสียงตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนดไว้ คือ 100 เดซิเบลเอ ในระหว่างที่เรือเครื่องนอนต้องมียกระดับเสียงจากการสุมตรวจไม่เกิน 100 เดซิเบลเอ

อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบัน ยังไม่มีมาตรการทางกฎหมายที่ออกมาโดยมุ่งประสงค์ควบคุมหรือจัดการประเภทของเรือที่แล่นในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาแต่อย่างใด ดังนั้นเจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือจึงสามารถนำเรือประเภทใดมาให้บริการนักท่องเที่ยวได้โดยเสรี อันส่งผลต่อการควบคุม จัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือนยนต์ในจังหวัดสมุทรสงคราม

2.3 มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมความเร็วของเรือที่แล่นรอบเกาะอัมพวา

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมความเร็วของเรือนยนต์ที่แล่นรอบเกาะอัมพวามีดังต่อไปนี้

2.3.1 ข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งจังหวัดสมุทรสงคราม (ฉบับที่ 2)

พ.ศ. 2480⁴⁹ และ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2496⁵⁰

ข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งจังหวัดสมุทรสงคราม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2480 ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2480 และ ข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งจังหวัดสมุทรสงคราม (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2496 ลงวันที่ 24 พฤศจิกายน 2496 ทั้งสองฉบับออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ที่ประกาศกำหนดเรือกลไฟ หรือเรือนยนต์ทุกลำที่แล่นในเขตที่มีชุมชนเรือแพคับคั่ง และภายในเขตดังต่อไปนี้ ต้องเดินผ่านกำลังลงให้เบา โดยแล่นช้าๆ พอสสมควรแก่การเดินเรืออย่างระมัดระวังเพื่อป้องกันเหตุอันตรายต่อเรือแพนั้นเอง และเรืออื่นๆ อันเกิดจากระลอกคลื่นของเรื่อนั้น (ทั้งนี้เป็นไปตามความในข้อ 3 แห่งข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งจังหวัดสมุทรสงคราม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2480 และตามบัญญัติหมายเลข 1 กำหนดเขตให้เรือเดินช้าและเบา ในเขตจังหวัดสมุทรสงคราม แห่งข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งจังหวัดสมุทรสงคราม (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2496)

(1) อำเภอเมืองสมุทรสงคราม บริเวณแม่น้ำแม่กลองตั้งแต่ปากคลองแม่กลอง ถึงปากคลองลาดประดับ

(2) อำเภออัมพวา บริเวณแม่น้ำแม่กลองตั้งแต่หน้าว่าการอำเภออัมพวา จนถึงสุดเขตวัด

⁴⁹ ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 54 ตอน 0 ง ลงวันที่ 17 มกราคม 2480 หน้า 2491

⁵⁰ ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 70 ตอน 78 ง ลงวันที่ 22 ธันวาคม 2496 หน้า 5242

อัมพวันเจติยาราม และบริเวณคลองอัมพวาตั้งแต่หน้าวัดจุฬามณี ถึงปากคลองอัมพวา

(3) อำเภอบางคนที บริเวณแม่น้ำแม่กลองตั้งแต่ปากคลองดำเนินสะดวก ถึงปากคลองดาเจ้า

หากมีการฝ่าฝืนความที่กำหนดในข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งจังหวัดสมุทรสงครามทั้ง 2 ฉบับข้างต้น จะต้องได้รับโทษตามมาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 “นายเรือ หรือผู้ที่ควบคุมเรือผู้ใดฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 68 หรือข้อบังคับที่ออกตามมาตรา 68 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาท ถึงห้าพันบาท” และเจ้าท่ามีอำนาจสั่งไม่ให้ใช้ใบอนุญาตเป็นระยะเวลาไม่เกิน 2 ปี เนื่องจากละเลยไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย หรือข้อบังคับเกี่ยวกับการเดินเรือ ทั้งนี้เป็นไปตามมาตรา 291⁵¹ แห่งพระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 อีกสถานหนึ่ง

เมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นว่าข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งจังหวัดสมุทรสงครามทั้ง 2 ฉบับข้างต้นได้กำหนดให้เรือยนต์ที่แล่นในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาต้องเดินผ่านกำลังลงให้เบา โดยแล่นช้าๆ พอสมควรแก่การเดินเรืออย่างระมัดระวัง และได้กำหนดสภาพบังคับไว้ อย่างชัดเจนทั้งโทษทางอาญา และมาตรการทางปกครองจึงสามารถนำมาปรับใช้ในการจัดการปัญหา มลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาได้ อย่างไรก็ตาม การใช้ข้อบังคับ ควบคุมการเดินเรือทั้ง 2 ฉบับดังกล่าวอาจก่อให้เกิดปัญหาทางปฏิบัติในการพิจารณาว่าการเดินเรือ แบบผ่อนกำลังลง หรือการแล่นเรือช้าๆ นั้นจะต้องใช้ความเร็วเรือเท่าใดจึงเกิดความไม่แน่นอนในการ ตีความกฎหมาย และเป็นการเอื้อให้กรมเจ้าท่าใช้ดุลพินิจในการพิจารณาและลงโทษโดยไม่ สมเหตุสมผล และไม่เข้ากับสถานการณ์ของการสัญจรไปมาในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาใน

⁵¹ มาตรา 291 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 วางหลักว่า “ผู้นำร่อง นายเรือ ตันหน สรั่ง ได้ก่ง นายท้าย คนถือท้าย ตันกล หรือคนใช้เครื่อง ที่ได้รับประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาตผู้ใดหย่อนความสามารถ หรือประพฤติไม่สมควรแก่หน้าที่ ละเลยไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย หรือข้อบังคับเกี่ยวกับการเดินเรือหรือหน้าที่ของตน ให้เจ้าท่ามีอำนาจที่จะสั่งไม่ให้ใช้ประกาศนียบัตร หรือใบอนุญาตมีกำหนดไม่เกินสองปี แต่ไม่เป็นการลบล้างโทษอย่างอื่นซึ่งผู้นั้นจะพึงได้รับ

ถ้าผู้นั้นไม่พอใจคำสั่งให้งดใช้ประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาต ให้ผู้นั้นมีสิทธิที่จะอุทธรณ์ไปยังรัฐมนตรีเจ้าหน้าทีภายในหนึ่งเดือนนับแต่วันที่ได้ทราบคำสั่ง คำชี้ขาดของรัฐมนตรีนั้น เป็นที่สุด แต่ในระหว่างที่รัฐมนตรียังมิได้ชี้ขาด คำสั่งให้งดใช้ประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาตมีผลบังคับได้”

ปัจจุบัน เนื่องจากในปัจจุบันเรือที่แล่นในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวามักใช้ความเร็วสูงเพื่อรองรับการบริโภคของนักท่องเที่ยวที่มีจำนวนมาก

2.3.2 ข้อบังคับเพื่อควบคุมการเดินเรือ ตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

ตามมาตรา 68 วรรคแรก ได้กำหนดการจัดระเบียบการเดินเรือตามความเหมาะสมของท้องที่และประเภทของเรือ และในขณะเดียวกันตามมาตรา 68 วรรคสอง ก็มีการกำหนดให้อำนาจแก่กรมเจ้าท่าในการออกข้อบังคับต่างๆ ซึ่งเป็นกฎหมายลำดับรองเพื่อมาปรับใช้ให้เหมาะสมกับในแต่ละพื้นที่ และในแต่ละสถานการณ์⁵²

มาตรการทางกฎหมายตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 นั้นถือเป็นการเปิดช่องให้หน่วยงานท้องถิ่น สำหรับกรณีการเดินเรือในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวานั้นคือสำนักงานการขนส่งทางน้ำ จังหวัดสมุทรสงครามนั้น มีอำนาจในการออกข้อบังคับเพื่อควบคุมการเดินเรืออันเป็นกฎหมายลำดับรองเพื่อกำหนดมาตรการทางกฎหมายโดยมีรายละเอียดในด้านต่างๆ เพื่อควบคุมเรือที่แล่นในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาได้ โดยสามารถกำหนดมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์เพื่อให้เหมาะสมกับสภาวะการณ์ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในปัจจุบัน ตัวอย่างของการปรับใช้มาตรา 68 วรรคสองในท้องถิ่น คือ กรมเจ้าท่า ได้ออกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งกรุงเทพมหานคร พุทธศักราช 2534 ลงวันที่ 25 ตุลาคม 2534 ซึ่งในข้อ 3 กำหนดว่า “... ให้เรือกลทุกลำเดินผ่านกำลังให้

⁵² มาตรา 68 วรรคแรก แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 วางหลักว่า ในแม่น้ำลำคลองต่าง ๆ นอกเขตท่าบรรดาเรือที่เดินตามน้ำให้เดินกลางลำแม่น้ำหรือลำคลอง เรือที่เดินทวนน้ำให้เดินแอบฝั่ง ถ้าไม่สามารถจะทำอย่างหนึ่งอย่างใดดังว่ามานี้ ให้เดินกลางร่องน้ำ และให้ปฏิบัติตามข้อบังคับการเดินเรือแห่งท้องถิ่นซึ่งตั้งขึ้นเพื่อควบคุมการเดินเรือในลำแม่น้ำหรือคลองนั้น ๆ ด้วย และในมาตรา 68 วรรคสอง วางหลักว่า ให้เจ้าท่าหรือข้าหลวงประจำจังหวัดในท้องถิ่นที่ไม่มีเจ้าท่า มีอำนาจออกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือในแม่น้ำและลำคลองใด ๆ ซึ่งอยู่ในเขตท้องถิ่นของตนได้ ข้อบังคับนั้นเมื่อได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีเจ้าหน้าที และได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

เบาที่สุดเพื่อป้องกันเหตุอันตรายแก่เรื่อนั้นๆ หรือเกิดระลอกคลื่นของเรือ โดยกำหนดเขตที่จะจำกัดความเร็วของเรือไว้ที่เขตปทุมวันเฉพาะคลองแสนแสบ”⁵³

แม้ในปัจจุบัน กรมเจ้าท่า หรือสำนักงานการขนส่งทางน้ำจังหวัดสมุทรสงคราม จะยังไม่ได้ใช้อำนาจหน้าที่ตามที่มาตรา 68 วรรคสองแห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ในการออกข้อบังคับการเดินเรือเพื่อควบคุม หรือจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา แต่อย่างไรก็ตาม กรมเจ้าท่า หรือสำนักงานขนส่งทางน้ำ จังหวัดสมุทรสงคราม ก็สามารถใช้อำนาจตามมาตรา 68 วรรคสองนี้ ออกข้อบังคับ ซึ่งมีฐานะเป็นกฎหมายลำดับรองเพื่อมาจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในอนาคตต่อไป

สภาพบังคับของการฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 68 หรือข้อบังคับที่ออกตามมาตรา 68 คือต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 500 บาทถึง 5,000 บาท ทั้งนี้ เป็นไปตามที่มาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 กำหนดไว้⁵⁴

2.4 มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมระยะเวลาแล่นเรือรอบเกาะอัมพวา

ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาจะเกิดขึ้นเฉพาะช่วงวัน และเวลาที่มีนักท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก ดังที่ได้กล่าวรายละเอียดไว้แล้วในบทที่ 2 กล่าวคือจะมีนักท่องเที่ยวจำนวนมากเฉพาะในวันศุกร์ วันเสาร์ และวันอาทิตย์ ตั้งแต่เวลา 15.00 น. เป็นต้นไป โดยตารางการเดินเรือโดยส่วนใหญ่เรือจะออกจากท่าเรือเวลา 18.00 น. ใช้ระยะเวลาแล่นเรือรอบเกาะอัมพวาประมาณ 1 ชั่วโมง 15 นาที ถึง 1 ชั่วโมง 30 นาที และเรือจะกลับเข้าท่าเรือเป็นเวลาประมาณหลัง 23.00 น. อันเป็นเวลาที่เหมาะสมน้ำใช้เป็นช่วงพักผ่อนหลับนอนแล้ว ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์จึงเป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชนอยู่ในปัจจุบัน

อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบัน ยังไม่มีมาตรการทางกฎหมายที่ออกมาโดยมุ่งประสงค์ควบคุม หรือจัดการระยะเวลาในการแล่นเรือในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาแต่อย่างใด ดังนั้น เจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือจึงสามารถนำเรือมาให้บริการนักท่องเที่ยวได้โดยเสรีในเวลาใดก็ได้

⁵³ สมชาย ธรรมสุทธิวัฒน์, อ้างแล้ว เชิงบรรณที่ 33, น. 89.

⁵⁴ มาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 วางหลักว่า นายเรือ หรือผู้ที่ควบคุมเรือผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 68 หรือข้อบังคับที่ออกตามมาตรา 68 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาท

อันส่งผลต่อการควบคุม จัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากรถยนต์ในจังหวัดสมุทรสงคราม

2.5 มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมการกระทำอันเป็นเหตุเดือดร้อนรำคาญ

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการกระทำอันเป็นเหตุเดือดร้อนรำคาญ คือ

2.5.1 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535⁵⁵

ในปัจจุบันเป็นที่ยอมรับว่าการสาธารณสุขเป็นเรื่องเกี่ยวพันกับความเป็นอยู่และสภาพแวดล้อมของมนุษย์อย่างใกล้ชิด ดังนั้น ตามพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 ฉบับนี้ จึงได้กำหนดมาตรการกำกับดูแลและป้องกันเกี่ยวกับการอนามัยสิ่งแวดล้อมไว้อย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ เพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพของสังคมปัจจุบัน และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการกำกับดูแลและป้องกันเกี่ยวกับการอนามัยสิ่งแวดล้อม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมดูแลกิจการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการสาธารณสุข โดยให้ราชการส่วนท้องถิ่นมีอำนาจหน้าที่ในการจัดการดูแลกิจการสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อมในท้องถิ่นด้วย โดยบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการกระทำอันเป็นเหตุเดือดร้อนรำคาญในพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 ดังนี้

1. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข โดยคำแนะนำของคณะกรรมการมีอำนาจออกกฎกระทรวง เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และมาตรการในการควบคุม หรือกำกับดูแลการดำเนินการในเรื่องต่างๆ ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ ทั้งนี้ เป็นไปตามมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535

2. การกระทำใด ๆ อันเป็นเหตุให้เกิดเสียง หรือกรณีอื่นใด จนเป็นเหตุให้เสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพอันอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียง หรือผู้ที่ต้องประสบกับเหตุนั้นให้ถือว่าเป็นเหตุรำคาญ ตามความในมาตรา 25 (4)⁵⁶ แห่งพระราชบัญญัติการ

⁵⁵ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109 ตอนที่ 38ก ลงวันที่ 5 เมษายน 2535 หน้า 27

⁵⁶ มาตรา 25 แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “ในกรณีที่มีเหตุอันอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียงหรือผู้ที่ต้องประสบกับเหตุนั้นดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าเป็นเหตุรำคาญ

(1).....

(2).....

สาธารณสุข พ.ศ. 2535 เนื่องจาก การกระทำที่ก่อให้เกิดเสียงจนถึงขั้นจนเป็นเหตุให้เสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพนั้นน่าจะจะต้องก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ประชาชนทั่วไป ดังนั้น จึงถือว่าเป็นเหตุเดือดร้อนรำคาญที่ต้องมีการดูแลโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

3. เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจห้ามผู้หนึ่งผู้ใดมิให้ก่อเหตุรำคาญในที่หรือทางสาธารณะหรือสถานที่เอกชน รวมทั้งการระงับเหตุรำคาญ ตลอดจนการดูแลปรับปรุง บำรุงรักษาทางน้ำ คู คลอง และสถานที่ต่างๆ ในเขตของตนให้ปราศจากเหตุรำคาญ โดยเจ้าหน้าที่มีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือเพื่อระงับ กำจัดและควบคุมเหตุรำคาญได้ ตามความในมาตรา 26⁵⁷ แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 ทั้งนี้ เพื่อให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นสามารถควบคุม จัดการการกระทำที่ก่อให้เกิดเสียงจนถึงขั้นจนเป็นเหตุให้เสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพนั้น ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 25 (4) ได้

4. เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้บุคคลซึ่งเป็นต้นเหตุหรือเกี่ยวข้องกับการก่อหรืออาจก่อให้เกิดเหตุรำคาญระงับหรือป้องกันเหตุรำคาญภายในเวลาอันสมควรตามที่ระบุไว้ในคำสั่ง พร้อมกับกำหนดวิธีเพื่อระงับหรือป้องกันเหตุรำคาญ หรือวิธีเพื่อป้องกันมิให้มีเหตุรำคาญเกิดขึ้นอีกในอนาคตตามที่เห็นสมควร หากไม่มีการปฏิบัติตามคำสั่งและมีเหตุรำคาญเกิดขึ้น เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจจัดการเหตุรำคาญนั้นตามความจำเป็น โดยผู้เป็นต้นเหตุเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายตามความในมาตรา 27⁵⁸ แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 ทั้งนี้ เพื่อให้การควบคุม

(3).....

(4) การกระทำใด ๆ อันเป็นเหตุให้เกิดกลิ่น แสง รังสี เสียง ความร้อน สิ่งมีพิษความสั่นสะเทือน ฝุ่น ละออง เขม่า เถ้า หรือกรณีอื่นใด จนเป็นเหตุให้เสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพ”

⁵⁷ มาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจห้ามผู้หนึ่งผู้ใดมิให้ก่อเหตุรำคาญในที่หรือทางสาธารณะหรือสถานที่เอกชนรวมทั้งการระงับเหตุรำคาญด้วย ตลอดจนการดูแลปรับปรุง บำรุงรักษา บรรดาถนน ทางบก ทางน้ำ รางระบายน้ำ คู คลอง และสถานที่ต่าง ๆ ในเขตของตนให้ปราศจากเหตุรำคาญ ในการนี้ ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือเพื่อระงับ กำจัดและควบคุมเหตุรำคาญต่าง ๆ ได้”

⁵⁸ มาตรา 27 แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “ในกรณีที่มิเหตุรำคาญเกิดขึ้นหรืออาจเกิดขึ้นในที่หรือทางสาธารณะให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้บุคคลซึ่งเป็นต้นเหตุหรือเกี่ยวข้องกับการก่อหรืออาจก่อให้เกิดเหตุรำคาญนั้น ระงับหรือ

จัดการเหตุรำคาญเป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพเพื่อให้สอดคล้องกับหลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย

5. เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองสถานที่เอกชนระงับเหตุรำคาญที่เกิดขึ้นในสถานที่ได้ภายในเวลาอันสมควร พร้อมกับกำหนดวิธีเพื่อระงับหรือป้องกันเหตุรำคาญ หรือวิธีเพื่อป้องกันมิให้มีเหตุรำคาญเกิดขึ้นอีกในอนาคตตามที่เห็นสมควร หากไม่มีการปฏิบัติตามคำสั่ง เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจจัดการเหตุรำคาญนั้นตามความจำเป็น โดยเจ้าของหรือผู้ครอบครองสถานที่เป็นผู้เสียค่าใช้จ่าย ตามความในมาตรา 28⁵⁹ แห่งพระราชบัญญัติการ

ป้องกันเหตุรำคาญภายในเวลาอันสมควรตามที่ระบุไว้ในคำสั่ง และถ้าเห็นสมควรจะให้กระทำโดยวิธีใดเพื่อระงับหรือป้องกันเหตุรำคาญนั้น หรือสมควรกำหนดวิธีการเพื่อป้องกันมิให้มีเหตุรำคาญเกิดขึ้นอีกในอนาคต ให้ระบุไว้ในคำสั่งได้

ในกรณีที่ปรากฏแก่เจ้าพนักงานท้องถิ่นว่าไม่มีการปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามวรรคหนึ่ง และเหตุรำคาญที่เกิดขึ้นอาจเกิดอันตรายอย่างร้ายแรงต่อสุขภาพให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นระงับเหตุรำคาญนั้น และอาจจัดการตามความจำเป็นเพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุรำคาญนั้นขึ้นอีก โดยบุคคลซึ่งเป็นต้นเหตุหรือเกี่ยวข้องกับการก่อหรืออาจก่อให้เกิดเหตุรำคาญต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายสำหรับการจัดการนั้น”

⁵⁹ มาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “ในกรณีที่มีเหตุรำคาญเกิดขึ้นในสถานที่เอกชน ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองสถานที่นั้นระงับเหตุรำคาญภายในเวลาอันสมควรตามที่ระบุไว้ในคำสั่ง และถ้าเห็นว่าสมควรจะให้กระทำโดยวิธีใดเพื่อระงับเหตุรำคาญนั้น หรือสมควรกำหนดวิธีการเพื่อป้องกันมิให้มีเหตุรำคาญเกิดขึ้นในอนาคต ให้ระบุไว้ในคำสั่งได้

ในกรณีที่ไม่มี การปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจระงับเหตุรำคาญนั้นและอาจจัดการตามความจำเป็นเพื่อป้องกันมิให้มีเหตุรำคาญเกิดขึ้นอีก และถ้าเหตุรำคาญเกิดขึ้นจากการกระทำ การละเลย หรือการยินยอมของเจ้าของหรือผู้ครอบครองสถานที่นั้น เจ้าของหรือผู้ครอบครองสถานที่ดังกล่าวต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายสำหรับการนั้น

ในกรณีที่ปรากฏแก่เจ้าพนักงานท้องถิ่นว่าเหตุรำคาญที่เกิดขึ้นในสถานที่เอกชนอาจเกิดอันตรายอย่างร้ายแรงต่อสุขภาพ หรือมีผลกระทบต่อสภาวะความเป็นอยู่ที่เหมาะสมกับการดำรงชีพของประชาชน เจ้าพนักงานท้องถิ่นจะออกคำสั่งเป็นหนังสือห้ามมิให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองใช้หรือยินยอมให้บุคคลใดใช้สถานที่นั้นทั้งหมดหรือบางส่วน จนกว่าจะเป็นที่พอใจแก่เจ้าพนักงานท้องถิ่นว่า

สาธารณสุข พ.ศ. 2535 ซึ่งถือเป็นบทบัญญัติที่ให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานท้องถิ่นในการจัดการเหตุรำคาญที่เกิดขึ้นในสถานที่ของเอกชนได้ด้วย

6. ในกรณีที่เจ้าพนักงานสาธารณสุขตรวจพบเหตุที่ไม่ถูกต้อง หรือมีการกระทำใดๆ ที่ฝ่าฝืนต่อบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือข้อกำหนดท้องถิ่น ให้เจ้าพนักงานสาธารณสุขแจ้งให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นทราบเพื่อดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ หากเหตุที่เจ้าพนักงานสาธารณสุขตรวจพบจะมีผลต่อสภาวะความเป็นอยู่ที่เหมาะสมกับการดำรงชีพของประชาชนเป็นส่วนรวมซึ่งสมควรจะแก้ไขโดยด่วน เจ้าพนักงานสาธารณสุขมีอำนาจออกคำสั่งให้ผู้ฝ่าฝืนแก้ไข หรือระงับเหตุนั้น หรือดำเนินการอย่างใดๆ ได้ตามสมควร แล้วแจ้งให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นทราบ ทั้งนี้ เป็นไปตามมาตรา 46⁶⁰ แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535

สภาพบังคับของมาตรการทางกฎหมายของบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการกระทำอันเป็นเหตุเดือดร้อนรำคาญตามพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 สำหรับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานท้องถิ่น ตามมาตรา 27 วรรคหนึ่ง หรือมาตรา 28 วรรคหนึ่งหรือวรรคสาม โดยไม่มีเหตุหรือข้อแก้ตัวอันสมควร หรือขัดขวางการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามมาตรา 27 วรรคสอง หรือมาตรา 28 วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ทั้งนี้เป็นไปตามมาตรา 74⁶¹ แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535

ได้มีการระงับเหตุรำคาญนั้นแล้วก็ได้”

⁶⁰ มาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “ในกรณีที่เจ้าพนักงานสาธารณสุขตรวจพบเหตุที่ไม่ถูกต้องหรือมีการกระทำใด ๆ ที่ฝ่าฝืนต่อบทบัญญัตินี้หรือข้อกำหนดของท้องถิ่น ให้เจ้าพนักงานสาธารณสุขแจ้งเจ้าพนักงานท้องถิ่นเพื่อดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ต่อไปโดยไม่ชักช้า

ในกรณีที่เจ้าพนักงานสาธารณสุขเห็นว่าเหตุตามวรรคหนึ่งจะมีผลกระทบต่อสภาวะความเป็นอยู่ที่เหมาะสมกับการดำรงชีพของประชาชน หรือจะเป็นอันตรายอย่างร้ายแรงต่อสุขภาพของประชาชนเป็นส่วนรวมซึ่งสมควรจะดำเนินการแก้ไขโดยเร่งด่วน ให้เจ้าพนักงานสาธารณสุขมีอำนาจออกคำสั่งให้ผู้กระทำการไม่ถูกต้องหรือฝ่าฝืนดังกล่าวแก้ไขหรือระงับเหตุนั้นหรือดำเนินการใด ๆ เพื่อแก้ไขหรือระงับเหตุนั้นได้ตามสมควร แล้วให้แจ้งเจ้าพนักงานท้องถิ่นทราบ”

⁶¹ มาตรา 74 แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามมาตรา 21 มาตรา 22 มาตรา 27 วรรคหนึ่ง หรือมาตรา 28 วรรค

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 แล้ว จะพบว่า เรือยนต์ที่ใช้ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวานั้นเป็นเหตุให้เกิดเสียงจนเป็นเหตุให้เสื่อม หรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพอันอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียงเกาะ อัมพวานั้นถือว่าเป็น “เหตุรำคาญ” ตามความในมาตรา 25 (4) แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 จึงถือว่าเป็นเหตุเดือดร้อนรำคาญที่ต้องมีการดูแลโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งตาม พระราชบัญญัตินี้ได้ให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานท้องถิ่นในการห้ามเจ้าของ หรือผู้ครอบครองเรือยนต์มิให้ ก่อเหตุรำคาญในที่หรือทางสาธารณะหรือสถานที่เอกชน รวมทั้งมีอำนาจหน้าที่ในการระงับเหตุรำคาญ โดยเจ้าหน้าที่มีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือเพื่อระงับ กำจัดและควบคุมเหตุรำคาญได้ ตามความใน มาตรา 26 และมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้บุคคลซึ่งเป็นต้นเหตุหรือเกี่ยวข้องกับการก่อหรืออาจ ก่อให้เกิดเหตุรำคาญระงับหรือป้องกันเหตุรำคาญภายในเวลาอันสมควรตามที่ระบุไว้ในคำสั่ง พร้อมกับ กำหนดวิธีเพื่อระงับหรือป้องกันเหตุรำคาญด้วยทั้งนี้เป็นไปตามมาตรา 27 และมาตรา 28 แห่ง พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 ซึ่งนับว่าเป็นมาตรการทางกฎหมายส่วนหนึ่งที่สามารถ นำมาปรับใช้เพื่อจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาได้

2.5.2 ประมวลกฎหมายอาญา⁶²

ประมวลกฎหมายอาญามีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย เสรีภาพ ชื่อเสียง และทรัพย์สินของประชาชน รวมทั้งรักษาความสงบ ความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคม การ กำหนดมาตรการที่เป็นบทลงโทษแก่ผู้ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายนี้ บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการ ควบคุมการกระทำอันเป็นเหตุเดือดร้อนรำคาญในประมวลกฎหมายอาญา มีดังนี้

1. การกำหนดโทษสำหรับผู้ส่งเสียง ทำให้เกิดเสียงโดยไม่มีเหตุอันสมควร จนทำให้ ประชาชนตกใจ หรือเดือดร้อน ตามความในมาตรา 370⁶³ ของประมวลกฎหมายอาญา ทั้งนี้ เพื่อ ป้องกันการทำให้เกิดความเดือดร้อนแก่ประชาชน

หนึ่งหรือวรรคสาม โดยไม่มีเหตุหรือข้อแก้ตัวอันสมควร หรือขัดขวางการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงาน ท้องถิ่นตามมาตรา 23 มาตรา 27 วรรคสอง หรือมาตรา 28 วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่ง เดือน หรือปรับไม่เกิน สองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

⁶² ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 73 ตอนที่ 95ก ฉบับพิเศษ ลงวันที่ 15 พฤศจิกายน 2499 หน้า 12

⁶³ มาตรา 370 แห่งประมวลกฎหมายอาญา วางหลักว่า “ผู้ใดส่งเสียง ทำให้เกิดเสียงหรือ กระทำความอื่นใด โดยไม่มีเหตุอันสมควร จนทำให้ประชาชนตกใจหรือเดือดร้อน ต้องระวางโทษปรับ

2. การกำหนดโทษสำหรับผู้ทะเลาะกันอย่างอื้ออึง หรือกระทำโดยประการอื่นใดให้เสียความสงบเรียบร้อยในสาธารณสถาน หรือทางสาธารณ ตามความในมาตรา มาตรา 372⁶⁴ ของประมวลกฎหมายอาญา ทั้งนี้ เพื่อให้บ้านเมืองเกิดความสงบเรียบร้อย

สภาพบังคับของมาตรการทางกฎหมายของบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการกระทำอันเป็นเหตุเดือดร้อนรำคาญตามประมวลกฎหมายอาญา กรณีที่ผู้ใดส่งเสียง หรือทำให้เกิดเสียง หรือกระทำความอื้ออึงโดยไม่มีเหตุสมควรจนทำให้ประชาชนตกใจ หรือเดือดร้อน ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 100 บาท ตามที่กำหนดในมาตรา 370 แห่งประมวลกฎหมายอาญา

หากผู้ใดทะเลาะกันอย่างอื้ออึง หรือกระทำโดยประการอื่นใดให้เสียความสงบเรียบร้อยในทางสาธารณะ หรือสาธารณสถาน ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 500 บาท ทั้งนี้ ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 372 แห่งประมวลกฎหมายอาญา

เมื่อพิจารณาตามความในประมวลกฎหมายอาญามาตรา 372 แล้วเห็นว่ามุ่งเน้นการควบคุมเสียงดังอันเกิดจากการกระทำของคนเสียมากกว่า อาทิ การส่งเสียงทะเลาะกัน หรือการส่งเสียงกรีดร้อง เป็นต้น แต่ไม่น่าจะสามารถนำมาปรับใช้กับการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากรถยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาได้อย่างตรงจุด อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาตามมาตรา 370 แห่งประมวลกฎหมายอาญาที่กำหนดโทษสำหรับผู้ทำให้เกิดเสียงโดยไม่มีเหตุอันสมควรนั้นจะเห็นว่าสามารถนำมาปรับใช้บังคับกับกรณีของเจ้าของ หรือผู้ครอบครองรถยนต์ที่ก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงจากรถยนต์ได้ เนื่องจากถือว่าเป็นการทำให้เกิดเสียงโดยไม่มีเหตุอันสมควรเช่นกัน ดังนั้น เจ้าของ หรือผู้ครอบครองรถยนต์ที่ก่อให้เกิดเสียงดังต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 100 บาท ตามที่กำหนดในมาตรา 370 แห่งประมวลกฎหมายอาญา

ไม่เกินหนึ่งร้อยบาท”

⁶⁴ มาตรา 372 แห่งประมวลกฎหมายอาญา วางหลักว่า “ผู้ใดทะเลาะกันอย่างอื้ออึงในทางสาธารณะหรือสาธารณสถาน หรือกระทำโดยประการอื่นใดให้เสียความสงบเรียบร้อยในทางสาธารณะหรือสาธารณสถาน ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท”

3. หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา

3.1 หน่วยงานส่วนกลาง

3.1.1 กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

3.1.1.1 สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มีหน้าที่ดังนี้⁶⁵

จัดทำนโยบายและแผนการอนุรักษ์และบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ประสานและจัดทำแผนการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งประสานการจัดการให้นำไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม ศึกษา วิเคราะห์ ประสานและกำหนดมาตรการเพื่อดำเนินการประกาศเขตพื้นที่คุ้มครองด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ติดตาม ตรวจสอบ ประเมินผลการดำเนินงานตามนโยบาย แผนและมาตรการ และจัดทำรายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อม ดำเนินการเกี่ยวกับการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการหรือกิจกรรมของภาครัฐหรือเอกชน ซึ่งมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดผลเสียต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม บริหารงานกองทุนสิ่งแวดล้อมให้มีประสิทธิภาพ เพื่อสนับสนุนนโยบาย แผน และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในทุกภาคส่วน เสนอความเห็นประกอบการพิจารณากำหนดนโยบาย และแนวทางการบริหารที่ดิน การวางแผนการถือครองที่ดิน การสงวนและพัฒนาที่ดินเพื่อจัดให้แก่ประชาชน การสงวนหรือหวงห้ามที่ดินของรัฐ ประสานความร่วมมือกับองค์กรระหว่างประเทศ และต่างประเทศ ในการดำเนินการร่วมด้านนโยบายและแผนการอนุรักษ์ และบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งปฏิบัติงานอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม หรือ ตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

เมื่อพิจารณาจากอำนาจหน้าที่ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมดังกล่าวข้างต้นแล้ว เห็นว่าเป็นหน่วยงานสำคัญในการพิจารณากำหนดแนวนโยบายของรัฐ เพื่อให้รองรับเรื่องการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากยานพาหนะได้ และเป็นหน่วยงานสำคัญในการ

⁶⁵ สืบค้นจาก<<http://www.onep.go.th/>สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม>, วันที่ 18 สิงหาคม 2553.

กำหนดกรอบการพัฒนาแนวทาง หรือมาตรการต่างๆ เพื่อให้การจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากยานพาหนะนั้นมีความเป็นรูปธรรมต่อไป

3.1.1.2 กรมควบคุมมลพิษ

กรมควบคุมมลพิษ มีอำนาจหน้าที่ในการเสนอความเห็นเพื่อจัดทำนโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติด้านการควบคุมมลพิษ เสนอแนะการกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม และมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด จัดทำแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม และมาตรการในการควบคุม ป้องกันและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากภาวะมลพิษ ติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานสถานการณ์มลพิษ พัฒนาระบบรูปแบบ และวิธีการที่เหมาะสมสำหรับระบบต่างๆ เพื่อนำมาประยุกต์ใช้ในการจัดการกากของเสีย สารอันตราย คุณภาพน้ำ อากาศ ระดับเสียง และความสิ้นเปลืองพลังงานและดำเนินการเพื่อฟื้นฟูหรือระงับเหตุที่อาจเป็นอันตรายจากมลพิษในพื้นที่ที่มีการปนเปื้อนมลพิษ และประเมินความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม ให้ความช่วยเหลือและคำปรึกษาแนะนำเกี่ยวกับการจัดการมลพิษ ประสานความร่วมมือกับต่างประเทศและองค์การระหว่างประเทศในด้านการจัดการมลพิษ ดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องราวร้องทุกข์ด้านมลพิษ ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ด้านการควบคุมมลพิษ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ปฏิบัติการอื่นใด ตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นหน้าที่ของกรม หรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย ⁶⁶

ดังนั้น กรมควบคุมมลพิษ และหน่วยงานในสังกัดคือสำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง ถือว่าเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่โดยตรงในการป้องกัน จัดการ หรือวางมาตรการทางกฎหมายในด้านต่างๆ อันเกี่ยวกับการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือได้อย่างชัดเจน

3.1.1.3 สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาค 8 ราชบุรี และสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรสงคราม

สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคและสำนักงานสิ่งแวดล้อมจังหวัด มีหน้าที่ดังนี้คือ จัดทำแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมระดับภาค ประสานการดำเนินงาน ตลอดจนติดตาม ประเมินผลแผน และมาตรการจัดการสิ่งแวดล้อมในระดับภาค จัดทำรายงานสถานการณ์สิ่งแวดล้อมภาค จัดทำและพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศสิ่งแวดล้อมระดับภาค ให้คำปรึกษาและเสนอแนะทางวิชาการและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ตลอดจนสนับสนุนและส่งเสริมศักยภาพการดำเนินงานด้านการจัดการสิ่งแวดล้อม ติดตามตรวจสอบและเฝ้าระวังคุณภาพสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการมีส่วนร่วมและสร้างเครือข่ายด้านสิ่งแวดล้อมเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ด้านสิ่งแวดล้อม พัฒนารูปแบบการจัดการสิ่งแวดล้อมบนพื้นฐานภูมิปัญญาท้องถิ่นและสภาพท้องถิ่น หรือพัฒนาเทคโนโลยีสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสมกับท้องถิ่น

⁶⁶ สืบค้นจาก <http://www.pcd.go.th/about/ab_mission.html>, วันที่ 18 มีนาคม 2553.

ปฏิบัติงานในฐานะเลขานุการคณะกรรมการบริหารสิ่งแวดล้อมระดับภาค ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย⁶⁷

เนื่องจากสำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 8 ราชบุรี และสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรสงครามเป็นหน่วยงานที่มุ่งดูแลและจัดการปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติต่างๆ เฉพาะในพื้นที่จังหวัดสมุทรสงคราม ดังนั้น จึงมีส่วนสำคัญอย่างยิ่งในการกำหนดแผนปฏิบัติการสิ่งแวดล้อมระดับจังหวัดสมุทรสงครามเพื่อรองรับกลยุทธ์และเป้าหมายในการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา ซึ่งอยู่ในเขตจังหวัดสมุทรสงครามได้อย่างตรงจุด และเป็นรูปธรรม

3.1.2 กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

3.1.2.1 การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย มีอำนาจกระทำการต่างๆ ดังนี้คือ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ตลอดจนการประกอบอาชีพของคนไทยในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว เผยแพร่ประเทศไทยในด้านความงามของธรรมชาติ โบราณสถาน โบราณวัตถุ ประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรม การกีฬาและวิวัฒนาการของเทคโนโลยี ตลอดจนกิจการอย่างอื่นอันจะเป็นการชักจูงให้มีการเดินทางท่องเที่ยวสำรวจ กำหนดพื้นที่ และสถานที่ที่เป็นสถานที่ท่องเที่ยวและทรัพยากรทางการท่องเที่ยวที่ต้องสงวนไว้เป็นของรัฐ และให้อยู่ในความควบคุมดูแลของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำรวจ วางแผน และดำเนินการจัดสร้าง ส่งเสริม อนุรักษ์ พื้นฟู บูรณะ หรือพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยวตลอดจนทรัพยากรทางการท่องเที่ยวและคุณภาพสิ่งแวดล้อม⁶⁸

แม้การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยจะไม่ใช่วางงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการจัดการ หรือป้องกันปัญหามลพิษทางเสียงจากยานพาหนะโดยตรง แต่คงปฏิเสธไม่ได้ว่าตลาดน้ำอัมพวา และเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวานั้นสามารถเติบโตและดึงดูดนักท่องเที่ยวได้จำนวนมากเช่นในปัจจุบันนี้ส่วนหนึ่งมาจากการร่วมรณรงค์ และประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาโดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยนั่นเอง และเมื่อในปัจจุบัน มีปัญหาเรื่องมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาอันเกิดจากการท่องเที่ยวที่เติบโตรวดเร็วเกินไป และยังคงมีผลกระทบต่อไปเนื่องจากการท่องเที่ยวได้สร้างประโยชน์และรายได้มหาศาลให้ผู้ที่ได้รับผลประโยชน์

⁶⁷ สืบค้นจาก<http://envwest.com/about/main_about3.html>, วันที่ 18 มีนาคม 2553.

⁶⁸ สืบค้นจาก<http://www.mots.go.th/ewt_news.php?nid=230&filename=index> ,

หลายกลุ่ม ดังนั้น จึงเห็นว่าการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยก็เป็นหน่วยงานหนึ่งที่มีความเกี่ยวข้องในทางอ้อมกับการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ด้วยเช่นกัน

3.1.3 กระทรวงคมนาคม

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่สังกัดกระทรวงคมนาคม ได้แก่กรมเจ้าท่า ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ดังนี้คือ ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย กฎหมายว่าด้วยเรือโดนกัน กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ศึกษาและวิเคราะห์ เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ ดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวี ร่วมมือและประสานงานกับองค์การ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศ และต่างประเทศในด้านการขนส่งทางน้ำ การพาณิชย์นาวีและในส่วนที่เกี่ยวกับอนุสัญญา และความตกลงระหว่างประเทศ ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรม หรือตามที่กระทรวง หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย ⁶⁹

กรมเจ้าท่าเป็นหน่วยงานส่วนกลางที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการควบคุมเรือซึ่งเป็นพาหนะสำหรับใช้ในการท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา และเป็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่มีหน้าที่ในการออกมาตรการทางกฎหมาย และมีหน้าที่ในการบังคับใช้มาตรการทางกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการตรวจวัดระดับเสียงของเรือ การควบคุมเรือที่มีเสียงดังเกินกว่าอัตรามาตรฐานที่กฎหมายกำหนด รวมทั้ง มีอำนาจหน้าที่ในการใช้บทบังคับแก่ผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายด้วย ดังนั้น กรมเจ้าท่าจึงมีบทบาทอย่างสำคัญยิ่งในการร่วมจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาด้วย

นอกจากนั้นแล้ว ในจังหวัดสมุทรสงครามก็ยังมีหน่วยงานสาขาของกรมเจ้าท่าอีกหน่วยงานหนึ่งคือ สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงคราม ซึ่งหน่วยงานนี้มีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องตามที่ได้รับมอบหมายในเขตที่อธิบดีกำหนด และ ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือได้รับมอบหมาย ⁷⁰

⁶⁹ สืบค้นจาก<http://www.md.go.th/intro_department/vision.php>, วันที่ 18 มีนาคม 2553.

⁷⁰ สืบค้นจาก<http://www.md.go.th/organization_hd/samutsongkhram_center.php>, วันที่ 18 มีนาคม 2553.

เนื่องจากสำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงครามนั้น มีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ในการออกมาตรการทางกฎหมายต่างๆ เพื่อมาบังคับใช้เพื่อควบคุมระดับความเสี่ยงจากเรือยนต์ รวมทั้งการควบคุมความเร็วของเรือยนต์ และระยะเวลาที่แล่นของเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา ซึ่งอยู่ในจังหวัดสมุทรสงครามได้อย่างชัดเจน ดังนั้น จึงพิจารณาเห็นว่า สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงครามจึงเป็นหน่วยงานที่มีบทบาทอย่างมากในการร่วมแก้ไข และจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา

3.2 หน่วยงานส่วนท้องถิ่น

3.2.1 องค์การบริหารส่วนจังหวัด

องค์การบริหารส่วนจังหวัดเป็นองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นที่จัดตั้งขึ้นทุกจังหวัดตามพระราชบัญญัติองค์การบริหารส่วนจังหวัด พ.ศ. 2540⁷¹ ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2540 มีวัตถุประสงค์เพื่อทำกิจการส่วนจังหวัดอันเป็นกิจการที่แยกเป็นส่วนหนึ่งต่างหากจากกิจการอื่นอยู่ในอำนาจหน้าที่ของราชการบริหารส่วนกลางและราชการส่วนภูมิภาค โดยองค์การบริหารส่วนจังหวัดมีฐานะเป็นนิติบุคคลและเป็นราชการส่วนท้องถิ่นโดยมีเขตการปกครองในจังหวัดนั้นๆ ทั้งนี้เป็นไปตามที่กำหนดในมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติองค์การบริหารส่วนจังหวัด พ.ศ. 2540 ซึ่งตามมาตรา 45 ของพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวได้กำหนดอำนาจหน้าที่ขององค์การบริหารส่วนจังหวัดไว้ทั้งสิ้น 10 ประการ อาทิ การตราข้อบัญญัติที่ไม่ขัดหรือแย้งต่อกฎหมาย การประสานและให้ความร่วมมือในการปฏิบัติหน้าที่ของราชการส่วนท้องถิ่นอื่น รวมไปถึงการคุ้มครอง ดูแล และบำรุงรักษาทรัพยากรธรรมชาติด้วย นอกจากนั้นแล้วองค์การปกครองส่วนจังหวัดยังมีหน้าที่เพิ่มเติมตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542⁷² มาตรา 29 ด้วย อาทิ อำนาจในการจัดทำแผนพัฒนาท้องถิ่นของตนเอง การคุ้มครอง ดูแล ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การจัดการสิ่งแวดล้อมและมลพิษต่างๆ เป็นต้น⁷³

⁷¹ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 62ก ลงวันที่ 31 ตุลาคม 2540 หน้า 1

⁷² ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 116 ตอนที่ 114ก ลงวันที่ 17 พฤศจิกายน 2542 หน้า 48

⁷³ นันทวัฒน์ บรมานันท์, การปกครองส่วนท้องถิ่น, พิมพ์ครั้งที่ 5 (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2552), น. 124-129.

ดังนั้น องค์การบริหารส่วนจังหวัดสมุทรสงคราม จึงเป็นหน่วยงานท้องถิ่นที่มีความเกี่ยวข้องในการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา อย่างชัดเจน เนื่องจาก เส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาอยู่ในเขตอำนาจการปกครองขององค์การบริหารส่วนจังหวัดสมุทรสงครามนั่นเอง

3.2.2 เทศบาล

เทศบาลมิได้จัดตั้งขึ้นทั่วทั้งประเทศ แต่จะจัดขึ้นเป็นแห่งๆ ไป ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ. 2496 โดยเมื่อรัฐพิจารณาเห็นควรที่จะยกท้องถิ่นใดเป็นเทศบาลก็จะตราพระราชกฤษฎีกายกฐานะท้องถิ่นนั้นเป็นเทศบาลเป็นแห่งๆ ไป ซึ่งตามมาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 ได้กำหนดอำนาจและหน้าที่ของเทศบาลไว้ แบ่งเป็นประเภทใหญ่ๆ อาทิ (ก) การสาธารณสุข (ข) การสาธารณสุขการ (ค) การโยธาสาธารณะ (ง) การศึกษา (จ) การสาธารณสุขโรคและเทศพาณิชย์ (ช) การทะเบียนราษฎร (ซ) การบำรุงและส่งเสริมการทำมาหากินของราษฎร นอกจากนั้นแล้ว ตามมาตรา 60 แห่งพระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ. 2496 กำหนดให้เทศบาลมีอำนาจในการตราเทศบัญญัติได้โดยไม่ขัดหรือแย้งต่อกฎหมายเพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามอำนาจหน้าที่ของเทศบาล และในกรณีนี้กฎหมายบัญญัติให้เทศบาลตราเทศบัญญัติได้ 3 ประเภท คือ เทศบัญญัติทั่วไป เทศบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี และเทศบัญญัติชั่วคราว อย่างไรก็ตามผู้ว่าราชการจังหวัดจะเสนอความเห็นต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเพื่อยุบสภาเทศบาลได้โดยในคำสั่งยุบสภาเทศบาลจะต้องแสดงเหตุผลไว้ในคำสั่งด้วย⁷⁴

ในปัจจุบันเทศบาลในอำเภอเมืองสมุทรสงคราม มี 1 เทศบาล คือ เทศบาลเมืองสมุทรสงคราม เนื้อที่ 8.0 ตารางกิโลเมตร และเทศบาลในอำเภออัมพวา มี 2 เทศบาล คือ เทศบาลตำบลอัมพวา เนื้อที่ 2.5 ตารางกิโลเมตร และเทศบาลตำบลเหมืองใหม่ เนื้อที่ 6.70 ตารางกิโลเมตร⁷⁵ ดังนั้น การจัดการมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาจึงมีความเกี่ยวข้องกับเทศบาลหลายส่วน กล่าวคือ เทศบาลเมืองสมุทรสงคราม เทศบาลตำบลอัมพวา และเทศบาลตำบลเหมืองใหม่

⁷⁴ นันทวัฒน์ บรมานันท์, เพิ่งอ้าง, น. 140-144.

⁷⁵ สืบค้นจาก <http://www.samutsongkhram.go.th/place.htm>, วันที่ 20 ตุลาคม 2553.

3.2.3 องค์การบริหารส่วนตำบล

องค์การบริหารส่วนตำบลเป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีขนาดเล็กที่สุดและนับได้ว่ามีความใกล้ชิดมากที่สุ่กับประชาชน เนื่องจาก องค์การบริหารส่วนตำบลจัดตั้งขึ้นโดยพระราชบัญญัติสภาตำบลและองค์การบริหารส่วนตำบล พ.ศ. 2537 ซึ่งได้บัญญัติถึงหลักเกณฑ์ในการจัดตั้งองค์การบริหารส่วนตำบลไว้ในมาตรา 40 วางหลักว่า สภาตำบลที่มีรายได้โดยไม่รวมเงินอุดหนุนในปีงบประมาณที่ล่วงมาติดต่อกันสามปี เฉลี่ยไม่ต่ำกว่าปีละ 150,000 บาท หรือตามเกณฑ์รายได้เฉลี่ยของสภาตำบลที่ได้มีประกาศของกระทรวงมหาดไทยกำหนดไว้ อาจจัดตั้งเป็นองค์การบริหารส่วนตำบลได้ ซึ่งการจัดตั้งต้องทำโดยการประกาศของกระทรวงมหาดไทยที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา โดยระบุชื่อและเขตขององค์การบริหารส่วนตำบลไว้ในประกาศด้วย ดังนั้น องค์การบริหารส่วนตำบลจึงมีฐานะเป็นนิติบุคคลและเป็นราชการบริหารส่วนท้องถิ่นที่ประกอบไปด้วย 2 ส่วน คือ (1) สภาองค์การบริหารส่วนตำบล ที่มีอำนาจหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 46 แห่งกฎหมายว่าด้วยสภาตำบลและองค์การบริหารส่วนตำบล คือ การให้ความเห็นชอบแผนพัฒนาองค์การบริหารส่วนตำบลเพื่อเป็นแนวทางในการบริหารกิจการขององค์การบริหารส่วนตำบล พิจารณาให้ความเห็นชอบร่างข้อบัญญัติองค์การบริหารส่วนตำบล และควบคุมการปฏิบัติงานของนายกองค์การบริหารส่วนตำบลให้เป็นไปตามนโยบายและแผนพัฒนาองค์การบริหารส่วนตำบล กฎหมาย และระเบียบข้อบังคับของทางราชการ และ (2) นายกองค์การบริหารส่วนตำบล ที่มีหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 59 แห่งกฎหมายว่าด้วยสภาตำบลและองค์การบริหารส่วนตำบล เช่น การกำหนดนโยบายโดยไม่ให้ขัดต่อกฎหมาย เป็นต้น

องค์การบริหารส่วนตำบลมีอำนาจและหน้าที่ในการพัฒนาตำบลตามมาตรา 67 แห่งพระราชบัญญัติสภาตำบลและองค์การบริหารส่วนตำบล พ.ศ. 2537 และตามความในมาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 ได้แก่ การจัดให้มีและบำรุงรักษาทางน้ำทางบก รักษาความสะอาดถนน ทางน้ำ ทางเดิน ที่สาธารณะ กำจัดขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล คุ้มครองดูแล และบำรุงรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ตามที่ราชการมอบหมายโดยจัดสรรงบประมาณและบุคลากรให้ตามความจำเป็นและสมควร โดยสามารถออกเป็นข้อบัญญัติองค์การบริหารส่วนตำบลได้ อย่างไรก็ตาม เพื่อคุ้มครองประโยชน์ของประชาชนในเขตองค์การบริหารส่วนตำบล นายอำเภอจะรายงานความเห็นเสนอต่อผู้ว่าราชการจังหวัดเพื่อยุบสภาองค์การบริหารส่วนตำบลก็ได้ ทั้งนี้ ผู้ว่าราชการจังหวัดมีอำนาจจะยุบองค์การบริหารส่วนตำบลได้ โดยต้องแสดงเหตุผลไว้ในคำสั่งด้วย⁷⁶

⁷⁶ นันทวัฒน์ บรมานันท์, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 73, น. 145-150.

ในปัจจุบันจังหวัดสมุทรสงครามมีองค์การบริหารส่วนตำบลทั้งสิ้น 30 แห่ง โดยแบ่งเป็น องค์การบริหารส่วนตำบลในอำเภอเมืองจังหวัดสมุทรสงครามจำนวน 10 แห่ง องค์การบริหารส่วนตำบลในอำเภออัมพวา จำนวน 11 แห่ง และองค์การบริหารส่วนตำบลในอำเภอบางคนทีอีก 9 แห่ง ที่มีความเกี่ยวข้องกับการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา⁷⁷

⁷⁷ สืบค้นจาก<http://www.samutsongkhram.go.th/abt.htm>, วันที่ 20 ตุลาคม 2553.