



การศึกษาเฉพาะกรณี (case study) ของเสียที่เป็นอันตราย
ตกค้างในเขตท่าเรือกรุงเทพที่ขนย้ายมาจากประเทศอื่น

1. ลักษณะทั่วไปของปัญหา

ในปัจจุบันมีการนำเคมีภัณฑ์จำนวนมากมายหลายชนิดเข้ามาใช้ในประเทศและ
ส่วนใหญ่เข้ามาจากต่างประเทศโดยทางเรือ ทำให้การทำเรือแห่งประเทศไทยเป็น
คนแรกที่จะรองรับเคมีภัณฑ์เหล่านี้ กล่าวคือ มีการลำเลียงขนถ่ายสินค้าเคมีภัณฑ์จาก
เรือเข้ามาเก็บไว้ในคลังสินค้าเพื่อรอให้บริษัทที่นำเข้ามาออกสินค้า และขนย้ายสินค้า
ออกไปจากท่าเรือ แต่เนื่องจากสารเคมีเหล่านี้มีคุณสมบัติทางกายภาพและทางเคมี
ตลอดจนคุณสมบัติทางด้านอันตรายและความเป็นพิษมากน้อยแตกต่างกันไป ฉะนั้นโอกาส
ที่จะเกิดเหตุฉุกเฉินเกี่ยวกับสารเคมีซึ่งมีได้หลายรูปแบบ และจากกรณีที่มีการนำเข้า
สินค้าประเภทเคมีภัณฑ์เข้ามาในราชอาณาจักร แต่ไม่มีผู้ใดอ้างว่าเป็นเจ้าของสินค้า
ดังกล่าวไปรับทำให้สินค้าเหล่านี้ตกค้างและกลายเป็นของเสียตกค้างอยู่ในโรงพักสินค้า
ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

นอกจากการนำเข้าเคมีภัณฑ์มาใช้ประโยชน์ต่าง ๆ แล้ว ในระยะ 10 ปี
ที่ผ่านมายังมีการส่งเคมีภัณฑ์ที่เสื่อมคุณภาพแล้ว หรือเคมีภัณฑ์ที่ใช้ประโยชน์ไม่ได้ ซึ่งถือว่าเป็น
ของเสียจากประเทศอื่นแผลง เรนเข้ามาในลักษณะของการส่งเคมีภัณฑ์เข้ามาในราช-
อาณาจักร แต่ปรากฏว่าไม่มีตัวตนของบริษัทนำเข้า ทำให้เคมีภัณฑ์ดังกล่าวตกค้างอยู่ใน
คลังสินค้าของการท่าเรือแห่งประเทศไทยในแต่ละปีจำนวนหลายรายการ ⁷⁹

จากการที่มีสารเคมีตกค้างอยู่ ทำให้เกิดปัญหา เช่น การท่าเรือแห่งประเทศไทย
ต้องสูญเสียพื้นที่ในการเก็บวางสินค้าที่มีจำกัดอยู่แล้ว และต้องสูญเสียงบประมาณในการกำจัด
หรือทำลายทิ้ง อีกทั้งยังก่อให้เกิดปัญหาต่อเนื่องจากการทำลายทิ้ง กล่าวคือ เกิดการแพร่

⁷⁹ ไร่เพย แยมแสง, รายงานการสัมมนาทางวิชาการเรื่อง การควบคุม
เคลื่อนย้ายของเสียที่มีอันตราย ณ ท่าเรือและทางทะเล, (อค์สำเนา)

กระจายของสารพิษหรือสารอันตรายออกสู่บรรยากาศ เกิดการปนเปื้อนของสารพิษในแหล่งน้ำใต้ดิน ทำให้เกิดการระเบิด อักเสบ หรือเกิดควันทoxicขึ้นได้ นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดความเป็นพิษต่อมนุษย์และสัตว์โดยสารพิษแพร่กระจายผ่านทางห่วงโซ่อาหาร และเป็นอันตรายต่อมนุษย์และสัตว์ที่สัมผัสโดยตรง⁸⁰

จากปี พ.ศ. 2521 - 2529 มีสินค้าเคมีภัณฑ์ชนิดของเหลวและชนิดที่เป็นผง หรือเกล็ด และได้รับการบรรจุในภาชนะประเภทต่าง ๆ เก็บรวบรวมไว้ที่คลังสินค้าของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ที่ท่าเรือคลองเตย และที่ท่าไทยเทินเรือ บางประเภทยังคงมีจำนวนทั้งสิ้น 54 รายการ น้ำหนักรวม 351,597 กิโลกรัม สินค้าดังกล่าวนี้มาจากหลายประเทศ อาทิ สิงคโปร์ สหรัฐอเมริกา ไต้หวัน เยอรมันตะวันตก ญี่ปุ่น เนเธอร์แลนด์ บราซิล⁸¹

จากข้อมูลของสินค้าเคมีภัณฑ์ที่ตกค้าง ณ การท่าเรือแห่งประเทศไทยข้างต้น จะเห็นว่าประเทศที่เข้ามาแล้วเช่น สหรัฐอเมริกา เยอรมันตะวันตก ญี่ปุ่น เหล่านี้ล้วนเป็นประเทศอุตสาหกรรมที่มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการกากสารพิษภายในประเทศอย่างเข้มงวดก็ยังมี การส่งออกของเสียที่เป็นอันตรายมายังประเทศอื่น หรือแม้แต่ประเทศในแถบภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คือ สิงคโปร์ ซึ่งมีความร่วมมือกันในด้านต่าง ๆ รวมถึงความร่วมมือทางด้านสิ่งแวดล้อม แต่กลับปรากฏว่ามีการนำของเสียที่เป็นอันตรายเข้ามายังประเทศที่สมาชิก ซึ่งในการนี้ควรมีการผลักดันโดยการใช้ความผูกพันในการเป็นประเทศที่สมาชิกอาเซียนพัฒนาความตกลงในส่วนนี้ให้เป็นข้อตกลงที่มีผลใช้บังคับตามกฎหมายระหว่างประเทศเพื่อให้อาเซียนเป็นเขตปลอดการทิ้งของเสียที่เป็นอันตรายโดยประเทศอุตสาหกรรม

⁸⁰ กองมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม สำนักงานสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ, แนวทางการป้องกันแก้ไขปัญหาสินค้าสารเคมีตกค้าง, 2531, หน้า 1 (อัครสำเนา)

⁸¹ ศึกษารายละเอียดได้จากภาคผนวก ฉ.

จากการประเมินสถานการณ์ของปัญหาสินค้าสารเคมีตกค้างที่การทำเรือแห่งประเทศไทย สามารถสรุปได้หลายกรณี คือ

1. สารเคมีเหล่านี้เป็นของเสียจริง ซึ่งต่างประเทศตั้งใจส่งเข้ามาโดยที่ไม่มีบริษัทในประเทศนำเข้า เช่น สารเคมีที่ระบุว่าเป็น Cuprio Chloride จากประเทศสิงคโปร์ จำนวน 177,000 กิโลกรัม ซึ่งกรมศุลกากรได้ดำเนินการให้บริษัทเรือส่งกลับ ในปี 2526 หรือสารเคมีที่ระบุว่าเป็น Silicone I - 55 for moulding Plastic Industrial จำนวน 11,250 กิโลกรัม จากประเทศสหรัฐอเมริกา แต่จากผลการตรวจวิเคราะห์ของกรมศุลกากรพบว่า เป็นสารเคมีที่เสื่อมคุณภาพแล้วและไม่ใช่ Silicone ซึ่งทางกรมศุลกากรเห็นควรให้ทำลายโดยการฝังดิน และการทำเรือแห่งประเทศไทยกำลังรอการทำลายอยู่

2. สารเคมีเหล่านี้เป็นสารเคมีตามที่ระบุไว้ในฉลากหรือมีชื่อเฉพาะในทางการค้า แต่ไม่มีบริษัทมาทำการออกสินค้า เมื่อเป็นสินค้าตกค้างแล้วนำมาตรวจวิเคราะห์พบว่า ส่วนใหญ่เป็นสารเคมีที่เสื่อมคุณภาพแล้ว ทั้งนี้เนื่องจากเก็บไว้นานเกินไปซึ่งยังไม่สามารถระบุแน่ชัดลงไปว่าเป็นของที่เสื่อมคุณภาพ แล้วส่งมาทิ้งในประเทศไทย

สินค้าสารเคมีเหล่านี้ได้ตกค้างอยู่ในประเทศไทยเป็นเวลานานปี และส่วนใหญ่เสื่อมคุณภาพจนกลายเป็นของเสียในรูปต่าง ๆ จากการประเมินเบื้องต้นคาดว่าไม่ได้เป็นของเสียที่มีเจตมาส่งมาทิ้งในประเทศไทย เนื่องจากมีจำนวนไม่มากนัก และมีอันตรายในระดับที่ไม่รุนแรง ซึ่งไม่คุ้มค่ากับการส่งมากำจัดในประเทศ แต่อย่างไรก็ตาม สารเคมีไม่ว่าจะอยู่ในรูปของวัตถุดิบ ผลิตภัณฑ์ หรือของเสียย่อมมีคุณสมบัติของความเป็นพิษ และมีอันตรายไม่มากนักน้อยเสมอ แม้ว่าในปัจจุบันจะไม่ปรากฏคุณสมบัติของความเป็นพิษอย่างเฉียบพลัน (Acute Toxicity) แต่ส่วนใหญ่มีความเป็นพิษระยะยาว (Chronic Toxicity) เนื่องจากมีส่วนผสมของสารต่าง ๆ หลายชนิดและอาจเกิดปฏิกิริยากันจนกลายเป็นสารอันตรายได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อมีการสะสมเป็นจำนวนมากและไม่มีการกำจัดทำลายด้วยวิธีการที่เหมาะสม 82

82 กองมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ, "แนวทางป้องกันแก้ไขปัญหาสินค้าสารเคมีตกค้าง," หน้า 3 - 4. (อัครสำเนา)

2. กฎหมายและสภาพบังคับใช้ของกฎหมายไทยในปัจจุบันกับปัญหาของ เสียที่เป็นอันตราย

จากการศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมายของไทยในการควบคุมของ เสียที่เป็นอันตราย ที่ขนย้ายมาจากต่างประเทศ ทำให้ทราบว่ากฎหมายในเรื่องนี้ยังไม่สมบูรณ์เพียงพอในการ ควบคุม และป้องกันปัญหาสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากของ เสียที่เป็นอันตรายซึ่งได้มีการนำเข้ามา

2.1 การดำเนินการกับของเสียคัดค้านประเภทของเสียที่เป็นอันตรายในปัจจุบัน

ตามกฎหมายผู้ลบล้างเมื่อเห็นว่าของตกค้างใดไม่สามารถนำออกขายทอด ตลาดได้เนื่องจากเสื่อมคุณภาพหรือกรณีเป็นของ เสียที่เป็นอันตรายนี้ กรมผู้ลบล้างโดยคณะกรรมการทำลายของตกค้าง ร่วมกับเจ้าหน้าที่การทำเรือ จะดำเนินการทำลายของตกค้าง นั้นตามมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติผู้ลบล้าง พ.ศ. 2469 ซึ่งในเรื่องการทำลายของเสีย ที่เป็นอันตรายนั้น การทำเรือแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการทำลายของ เสียดังกล่าว โดยวิธี สังกินในที่ทิ้งของการทำเรือแห่งประเทศไทยเอง แต่ในปัจจุบันที่ทิ้งของการทำเรือแห่ง ประเทศได้มีการปรับปรุงหมดแล้ว ทำให้ประสบปัญหาการทำลายสารเคมีในที่ทิ้งของการ ทำเรือแห่งประเทศไทย อีกทั้งในภายหลังมีของเสียที่เป็นอันตรายตกค้างในปริมาณมากขึ้น รวมทั้งไม่ทราบแน่ชัดว่าเป็นสารเคมีประเภทใด ซึ่งการทำลายโดยวิธีที่ที่ไม่เหมาะสม อาจก่อให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมได้ การทำเรือแห่งประเทศไทยจึงได้มีหนังสือขอคำแนะนำ จากสำนักงานสิ่งแวดล้อมแห่งชาติซึ่งในขณะนี้ได้มีการจัดทำเป็นร่างแนวทางการป้องกันแก้ไข ปัญหาสินค้าสารเคมีตกค้าง เรียบร้อยแล้ว และได้มีการดำเนินการทำลายของ เสียที่เป็น อันตรายไปแล้วบางส่วนโดยการทำให้เป็นกลางทางเคมี เผาไฟ สังกิน และเผาใน อุณหภูมิสูง โดยการทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการใช้เตาเผาของบริษัท เซลส์แห่งประเทศไทย

เนื่องจากวิธีการทำลายของตกค้างประเภทของเสียที่เป็นอันตรายเป็นเหตุให้ การทำเรือต้องแบกรับภาระ ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการทำลายของเสียเป็นเงินจำนวนมาก และเป็นการแก้ไขที่ปลายเหตุ จึงไม่มีผลในการป้องกันหรือป้องปรามใด ๆ เลย ในเรื่องนี้ บางกรณีหากกรมผู้ลบล้างติดตามพบว่า บริษัทที่ส่งเข้าสินค้าบางประเภท ไม่มีตัวตนหรือ เลิกกิจการไปแล้ว สำนักงานสิ่งแวดล้อมแห่งชาติจะประสานงานกับกรมผู้ลบล้างสั่งการให้

บริษัทตัวแทนเรือที่นำสินค้าเข้ามาส่งสินค้ากลับประเทศที่เป็นแหล่งที่มา ในการนี้ยังมี การติดตามโดยให้ที่ปรึกษากรมศุลกากรประจำสถานทูตไทย ณ ประเทศสิงคโปร์ ช่วย ติดตามผลและแจ้งให้ทราบเมื่อของเสียดังกล่าวส่งคืนถึงแล้ว แต่อย่างไรก็ตามยังมีบริษัท เรือผู้นำเข้าบางบริษัทยังไม่มาติดต่อขอส่งสินค้ากลับออกไปยังประเทศต้นทาง ตามที่ กรมศุลกากรสั่ง โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 ซึ่งให้อำนาจอธิบดีกรมศุลกากรสั่งให้บริษัทตัวแทนเรือที่นำของเข้า นำของกลับออกไป แต่คิดว่ามีบทกำหนดโทษสำหรับตัวแทนเรือที่ไม่ยอมปฏิบัติตามไว้ ในปัจจุบันมีเพียงประมวล กฎหมายอาญา มาตรา 368 เรื่อง การไม่ปฏิบัติตามคำสั่งเจ้าพนักงานที่สั่งการโดยชอบ จึงเป็นเหตุโทษ มีอัตราโทษเพียงเล็กน้อย จึงควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติกฎหมาย ศุลกากร พ.ศ. 2469 ให้มีบทกฎหมายโทษที่สูงขึ้น กรณีที่อธิบดีกรมศุลกากรใช้อำนาจตาม มาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 สั่งให้บริษัทตัวแทนเรือผู้นำของ กลับออกไปนอกราชอาณาจักรแล้วไม่ยอมปฏิบัติตาม⁸³

สำหรับของเสียที่เป็นอันตรายที่ตกค้างอยู่ในเขตท่าเรือตั้งแต่ปี 2521 - 2529 จำนวน 351,597 กิโลกรัม ได้มีการดำเนินการทำลาย และจำหน่ายตามมาตรา 61 พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 ไปแล้วทั้งสิ้น 189,660 กิโลกรัม คิดเป็น 53.94 % โดยแบ่งเป็น

- | | |
|--|----------------------------|
| - การทำลายโดยกรมศุลกากรร่วมกับ
การทำเรือแห่งประเทศไทย | 10,228 กิโลกรัม (2.9 %) |
| - จำหน่ายโดยวิธีมอบให้ส่วนราชการ | 3,225 กิโลกรัม (0.92 %) |
| - ส่งให้บริษัทตัวแทนเรือนำกลับประเทศที่มาจาก | 176,000 กิโลกรัม (50.06 %) |
| - มีการรั่วไหล | 207 กิโลกรัม (0.06 %) |

⁸³ ประกอบ พันติยาพงศ์, ปัญหาของเสียที่เป็นอันตรายตกค้างที่ท่าเรือกรุงเทพ, (อค์สำเนา).

และยังคงค้างอยู่ที่ท่าเรือแห่งประเทศไทยอีก 169,937 กิโลกรัม⁸⁴ ซึ่งในขณะนี้ การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการติดต่อกับและทำลายโดยเคาเตาของบริษัทเชลล์ แห่งประเทศไทยจำกัดอยู่

2.2 ปัญหาการตรวจสอบเคมีที่นำเข้าน้ำที่ก่อนตกเป็นของคก้าง

การตรวจสอบของที่นำเข้าโดยปกตินั้นตามมาตรา 14 พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469⁸⁵ ใ้แก่ทัณฑ์โทษซึ่งจะถูกตรวจตามมาตรา 14 นี้ หมายถึงของที่กำลังผ่าน ศุลกากร และของที่อยู่ในความกำกับตรวจตราของศุลกากร โดยให้อำนาจพนักงานเจ้าหน้าที่ ศุลกากรเปิดหีบห่อของ และตรวจของนั้น ๆ โดยอาจชักตัวอย่างของดังกล่าวไปเพื่อตรวจสอบ หรือ ตีราคาเพื่อประโยชน์อย่างอื่นที่เห็นว่าจำเป็นก็ได้ และตัวอย่างของนั้นพนักงานเจ้าหน้าที่ จะเลือกเอาจากหีบหรือส่วนใดแห่งของนั้นก็ได้โดยเจ้าของไม่คิดราคา แต่ต้องเอาไปเพียงปริมาณ พอสมควร และต้องให้เจ้าของเสียหายหรือลำบากน้อยที่สุด และต้องคืนให้แก่เจ้าของโดยเร็ว

ในกรณีที่ยังอยู่บนเรือเคมีเหตุอันควรสงสัยว่าจะมีการลักลอบหนีศุลกากร หรือ การหลีกเลี่ยงค่าภาษีอากร ตามมาตรา 15 พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 ได้ให้อำนาจในการดำเนินการดังนี้

⁸⁴ สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ, ร่างแผนทางป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษทางน้ำ, หน้า 3.

⁸⁵ มาตรา 14 บัญญัติว่า "เมื่อของผ่านศุลกากร อยู่ในความกำกับตรวจตราของศุลกากรด้วยประการใด ๆ ก็ดี พนักงานเจ้าหน้าที่คนใดคนหนึ่ง จะให้เปิดหีบห่อและตรวจของนั้น ๆ ในเวลาใด ๆ ก็ได้ พนักงานนั้นจะเอาตัวอย่างใด ๆ ไปเพื่อตรวจสอบราคา ตีราคา เพื่อประโยชน์อย่างอื่นก็ได้ แล้วแต่จะเห็นว่าจำเป็น ตัวอย่างของนั้นจะต้องส่งให้โดยไม่คิดราคา และพนักงานนั้นจะเลือกเอาจากหีบหรือส่วนใดแห่งของนั้นก็ได้ แต่ว่าตัวอย่างของเช่นนี้จะต้องเอาไปแต่เพียงขนาดพอปริมาณพอสมควร และจะต้องเอาออกโดยวิธีอันทำให้เจ้าของเสียหายหรือลำบากอย่างน้อยที่สุดที่จะเป็นได้ และเมื่อไรสามารถคืนได้ก็ให้คืนโดยเร็ว

1. ขึ้นไปบนเรือใด ๆ ก็ได้ และจะอยู่บนเรือตลอดเวลาที่ทำการบรรทุกสินค้าลงเรือขนส่งสินค้าขึ้นจนกว่าเรือลำนั้นจะเดินทางออกไปนอกพระราชอาณาจักร

2. อำนาจที่จะตรวจค้นใดทุกเวลา จะเข้าไปตรวจค้นในส่วนใด ๆ ของเรือ และในเวลาใด ๆ ก็ได้ โดยสั่งให้เปิดห้องส่วนใด ๆ ของเรือ หรือเปิดที่บ่อที่บรรจุของอย่างใด ๆ ก็ได้ตลอดจนตรวจกุสมุคหนังสือบันทึกร่องราว หรือเอกสารอย่างใด ๆ ที่เกี่ยวกับสินค้าในเรือก็ได้

3. อำนาจที่จะเปิดใดทุกแห่งรวมทั้งที่บ่อของหรือจำเป็นจะหักเปิดสิ่งนั้น ๆ ก็ได้

แต่อย่างไรก็ตามอำนาจในการตรวจสินค้าที่นำเข้ามาจนตกเป็นของตกค้างหรือก่อน 75 วัน ตามกฎหมายศุลกากร มาตรา 14 และ 15 นั้น กำหนดขึ้นเพื่อการตรวจปล่อยสินค้าที่มีการมาผ่านพิธีการศุลกากรตามปกติ เพื่อนำของออกไปจากอารักขาศุลกากรหรือเพื่อป้องกันการลักลอบหนีศุลกากรเป็นหลักใหญ่ อันได้แก่ สินค้าต่าง ๆ ดังนี้⁸⁶

- ของที่ยังมิได้เสียภาษี หมายถึง ของที่มีรายชื่อระบุในกฎหมายที่กักอัตราศุลกากรว่าจะต้องเสียภาษีในการนำเข้ามาหรือส่งออกไปนอกราชอาณาจักรและของนั้นยังมีได้เสียภาษีความซบงักของกฎหมายศุลกากร

- ข้อต้องห้าม หมายถึง ของที่กฎหมายศุลกากรหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร เช่น พระราชบัญญัติวัตถุมีพิษ ห้ามเค็ดซาค มิให้นำเข้ามาในหรือส่งออกไปนอกราชอาณาจักร เช่น เคมิภัณฑ์ปลอม วัตถุลามก เฮโรอิน

- ของต้องกัก ใดแก่ ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรหรือส่งไปนอกราชอาณาจักรใดต่อเมื่อได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขซบงักของกฎหมายแล้ว เช่น ต้องได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติการให้เป็นไปตามกฎหมายแต่ละฉบับ และถึงแม้ว่ากฎหมายนั้น ๆ จะกำหนดโทษไว้แล้ว แต่เมื่อการกระทำกรรมเดียวกันนั้นจะมีความผิดตามกฎหมายศุลกากรด้วย จึงต้องใช้กฎหมายที่มีบทลงโทษหนักกว่า

⁸⁶ ประพันธ์ เนตรนพรัตน์, คำอธิบายกฎหมายศุลกากร, (กรุงเทพฯ : หงษ์ส่วนจำกัดศึกษาภัณฑ์พาณิชย์, 2517), หน้า 281 - 282.

- ของที่ยังมีไคผ่านผลการโดยถูกต้อง หมายถึง ของที่นำเข้าหรือส่งออก โดยไม่แจ้งให้ผลการทราบตามทางการ เพื่อพนักงานผลการจะได้อตรวจหรือดำเนินการ ตามระเบียบของกรมผลการ เช่น มิไคขนส่งตามทางอนุมัติ หรือมิไคขนส่งยังเขตท่าโดย มิคำนึงว่าของนั้นจะเป็นของต้องห้ามต้องกักหรือไม

ในการใช้อำนาจในการตรวจสินค้าตามมาตรา 14 เป็นกรณีของนั้นมีผู้มาผ่านพิธี การผลการและเป็นการตรวจเพื่อผ่านพิธีการผลการโดยปกติเพื่อวัตถุประสงค์ในการเก็บ ค่าภาษีอากรมากกว่าการตรวจสอบจับกุม การกระทำผิด ส่วนการตรวจค้น หีบห่อของ หรือตรวจค้นบนเรือตามที่กล่าวในมาตรา 15 พนักงานเจ้าหน้าที่ผลการต้องดำเนินการด้วยความระมัดระวัง เฉพาะกรณีมีเหตุสงสัยว่ามีการลักลอบ หรือหลีกเลี่ยงหนีผลการเท่านั้น หากทำการตรวจสอบเคมีทุกรายการก่อนของนั้นขนส่งจากเรือ หรือก่อนตกเป็นของตกค้าง หากเกิดความเสียหายหรือล่าช้า เจ้าหน้าที่จะไม่มีเหตุอ้างทำให้ต้องรับผิดชอบในความเสียหายได้

การตรวจสอบเคมีทั้งจึงควรมีมาตรการพิเศษ เพิ่มเติม จากปัจจุบันเพื่อให้ อำนาจเต็มกับพนักงานเจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบ คือ

1. สินค้าเคมีภัณฑ์ต้องถูกตรวจสอบทันทีว่าเป็นเคมีภัณฑ์ชนิดใด เมื่อไม่มีผู้ทำ การออกสินค้าภายใน 75 วัน และตรวจสอบให้เสร็จภายใน 30 วัน เพื่อให้สามารถ ดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดเกี่ยวกับเคมีภัณฑ์ที่ตกค้างได้อย่างรวดเร็วและทันต่อเหตุการณ์ และเพื่อให้เกิดสภาพคล่องตัวในการเก็บวางสินค้า การเคลื่อนย้าย ตลอดจนพื้นที่สำหรับ วางสินค้าที่จะถูกนำเข้ามาพักในคลังสินค้าของการท่าเรือ โดยในเรื่องนี้ทั้งกรมผลการ และการท่าเรือได้มีการประชุมร่วมกันเพื่อจัดตั้งหน่วยงานในการดำเนินการกับสินค้าตกค้าง ตั้งแต่ผู้นำเข้าทำการสำรวจ การจำหน่าย การทำลาย และอื่น ๆ ในเรื่องของตกค้าง ไว้ที่หน่วยงานเดียว เพื่อความรวดเร็วและคล่องตัวในการปฏิบัติงาน

2. แก้ไขพระราชบัญญัติผลการ พ.ศ. 2469 เพื่อให้อำนาจกรมผลการ ตรวจสอบ และดำเนินการส่งกลับไปยังประเทศเจ้าของสินค้าหรือกำจัดทำลายสินค้าเคมีภัณฑ์ นั้นได้ โดยไม่ต้องรอให้ครบ 75 วัน ตามมาตรา 61 ที่บัญญัติไว้เดิม

3. กำหนดหรือเพิ่มหลง โทษแก่ผู้นำเข้าและบริษัทตัวแทนเรือที่นำเข้าของเสียที่เป็นอันตราย โดยมีเจตนาให้นำเข้ามาจำหน่ายในประเทศไทย เพื่อป้องกันการลักลอบนำเข้าของเสียเข้ามาทั้งในประเทศไทย และในการที่จะให้กฎหมายศุลกากรมีผลบังคับใช้ครอบคลุมถึงของเสียที่เป็นอันตรายนั้นควรมีการกำหนดค่าจำกัดความของของเสียที่เป็นอันตราย และประกาศให้ของดังกล่าวเป็นของควบคุมการนำเข้าตามพระราชบัญญัติวัตถุพิษ ทั้งนี้ก็จะทำให้พนักงานเจ้าหน้าที่ศุลกากรสามารถดำเนินการป้องกันการลักลอบหนีศุลกากรได้ เนื่องจากของเสียที่เป็นอันตรายดังกล่าวเป็นของควบคุมในการนำเข้าต้องมีการอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามพระราชบัญญัติวัตถุพิษก่อน หากไม่มีการขออนุญาตและลักลอบนำเข้ามา ก็จะลงโทษผู้กระทำความผิดทันที

ในการที่ต้องขออนุญาตไม่ห้ามการนำเข้าของเสียที่เป็นอันตรายทุกชนิดก็เพื่อเปิดช่องให้มีการนำเข้ามาเพื่อการหมุนเวียนใช้ประโยชน์จากของเสียโดยได้รับอนุญาตจากกระทรวงอุตสาหกรรมได้

4. กำหนดให้มีการแจ้งและการติดฉลากสินค้า หรือสิ่งของอันตราย เพื่อให้ทราบชนิดและอันตรายที่หึงระมัดระวังของสิ่งของอันตรายทุกชนิดที่นำเข้ามาในประเทศไทยโดยการนี้มีประกาศกรมเจ้าท่าที่ 353/2529 เรื่อง การกำหนดขึ้นของสิ่งของและสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้ กำหนดขึ้นของสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้ไว้แล้ว จึงควรมีระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการแจ้งและการติดฉลากสินค้าหรือสิ่งของอันตราย ตามขั้นของความเป็นอันตรายของประกาศกรมเจ้าท่า เพื่อให้แจ้งข้อมูลดังกล่าวแก่การทำเรือตั้งแต่จุดเริ่มแรกที่เคมีภัณฑ์ถูกนำเข้ามาในประเทศไทย และง่ายแก่การตรวจสอบของเจ้าหน้าที่ศุลกากรด้วย

2.3 ปัญหาเอกสารการขนส่งต่าง ๆ เป็นเท็จ

เนื่องจากการนำของเสียที่เป็นอันตรายเข้ามาในประเทศนั้น จะแสดงเอกสารว่าเป็นเคมีภัณฑ์ที่ใช้ในการอุตสาหกรรม แต่เมื่อทำการสำรวจจริง ๆ แล้วจะพบว่าของที่นำเข้ามาไม่ใช่ของตรงตามที่สำแดงไว้ในเอกสาร และพบว่าชื่อของผู้ส่งของเข้ามาและผู้รับว่าของส่งมาถึงเป็นชื่อที่หว่าปลอมขึ้น หรือมีการเลิกกิจการไปแล้ว การที่เอกสารการขนส่งต่าง ๆ

ของของเสียที่เป็นอันตรายถูกหว่าปปลอมขึ้นทำให้ผลในการผลักดันใหม่ของเสียนั้นกลับไปยังประเทศต้นทางเป็นไปได้ยากมาก ตัวอย่างเช่น เมื่อวันที่ 26 ตุลาคม 2531 การทำเรือสิงคโปร์มีเหตุเล็กซึ่งการทำเรือแห่งประเทศไทย แจงไม่ยินยอมให้เรือบรรทุกกากวัตถุมีพิษซึ่งถูกผลักดันให้ส่งกากวัตถุมีพิษนั้นกลับออกไปจากประเทศไทยสู่ประเทศต้นทาง เขาเทียบหาโดยเค็ดซาค โดยทางสิงคโปร์อ้างว่าประเทศสิงคโปร์ไม่ได้เป็นต้นกำเนิดของกากวัตถุมีพิษดังกล่าว และในเดือนมกราคม 2532 กระทรวงต่างประเทศได้ให้ข่าวว่ามี "หลักฐานไม่เพียงพอ" ที่จะพิสูจน์ว่าของเสียที่เป็นอันตรายที่ตกค้างอยู่ ณ ท่าเรือคลองเตย มีต้นทางมาจากสิงคโปร์ จึงไม่อาจใช้วิธีการทางการทูตครองให้รับกลับไปได้⁸⁷

2.3.1 เอกสารการนำเข้าของเสียที่เป็นอันตรายเป็นเหตุกับการฉ้อโกงในการขนส่งทางทะเล

การฉ้อโกงในการขนส่งทางทะเล (Maritime Fraud) ได้ถูกนิยามไว้โดยบุคคลหลายท่าน และจากนิยามเหล่านั้นสามารถกล่าวได้ว่า การฉ้อโกงทางทะเลเป็นความหมายที่เป็นลักษณะเฉพาะอันใดที่ถูกใช้โดยทั่วไป เพื่ออธิบายถึงการได้เงินหรือบริการหรือทรัพย์สินในสินค้านั้น ๆ หรือการโคเปียบทางการเงิน ในธุรกิจการค้าซึ่งคู่ความหนึ่งคนหรือมากกว่าได้จากคู่ความคนอื่น ๆ โดยวิธีที่ไม่ยุติธรรมหรือผิดกฎหมาย⁸⁸

การฉ้อโกงในการขนส่งทางทะเลนี้เองก็ต่าง ๆ ได้แบ่งประเภทของการฉ้อโกงไว้หลายหน่วยงาน เช่น Ellen & Campbell ได้แบ่งประเภทของการฉ้อโกงในการขนส่งทางทะเลออกเป็น 4 ประเภท ดังนี้

1. Documentary การฉ้อโกงทางเอกสาร
2. Charter Party การฉ้อโกงในการเช่าเรือ
3. Scuttling การฉ้อโกงในการประกันภัย
4. Cargo Theft การฉ้อโกงในสินค้า

⁸⁷ สยามรัฐสัปดาห์วิจารณ์, 35 (11 มิถุนายน 2532) : 22.

⁸⁸ P. Kapoor R. Gray, Maritime Fraud, and over view Iymouth

ซึ่งในกรณีการขนส่งของเสียที่เป็นอันตรายมาทิ้งเป็นของตกค้างในท่าเรือกรุงเทพโดยเอกสารการนำเข้าต่าง ๆ ถูกทำลายลงนั้น หากจะเทียบเคียงกับเรื่องการฉ้อโกงในการขนส่งทางทะเลก็จะใกล้เคียงกับเรื่อง การฉ้อโกงในทางเอกสาร

การฉ้อโกงเกี่ยวกับเอกสารทางทะเล (Documentary Maritime Fraud) หมายถึง การไต่เงิน หรือยืมเงินในสินค้านั้น ๆ หรือความมิได้เปรียบทางการเงินโดยการออกเอกสารปลอม หรือเอกสารที่ทำให้ผิดความจริง ซึ่งถูกใช้ในทางธุรกิจการค้า (Kapoor (1983)) ในบางกรณีเอกสารต่าง ๆ อาจถูกทำลายลง หรือถูกเปลี่ยนแปลงให้ผิดความจริงภายหลังการปฏิบัติตามคำสั่งแล้ว ในกรณีอื่น ๆ เอกสารเหล่านั้นอาจเป็นเอกสารที่แท้จริงแต่มีข้อมูลที่เท็จ

ในสิงคโปร์ มีคดีการฉ้อฉลทางทะเล 45 คดีที่เกี่ยวข้องกับเอกสารในการซื้อเชื่อที่ได้ถูกตรวจสอบระหว่างปี 1974 - 1981 ซึ่งในจำนวนนี้มี 37 คดีที่เกิดขึ้นในช่วง 4 ปีหลัง ซึ่งแสดงถึงการมีกรณีการฉ้อฉลทางเอกสารเพิ่มมากขึ้น⁸⁹

จากตัวอย่างวิธีดำเนินการฉ้อโกงต่าง ๆ ที่ได้อธิบายเป็นการฉ้อโกงเกี่ยวกับเอกสารทางทะเลนั้น พบว่ามีตัวอย่างที่สอดคล้องกับกรณีการนำเข้าของเสียที่เป็นอันตราย คือ ใบกำกับสินค้าที่ผิดจากความจริง เพื่อฝ่าฝืนระเบียบการควบคุมการแลกเปลี่ยน หรือเพื่อให้การจ่ายภาษีศุลกากรในการส่งสินค้าเข้าในมูลค่าต่ำลง และการลงรายการสินค้าไม่ถูกต้องเพื่อการส่งออก หรือนำเข้าสินค้าต้องห้าม ในการนำเรื่องการฉ้อโกงทางการเดินเรือทะเล (Maritime Fraud) มาใช้กับกรณีการนำเข้าของเสียที่เป็นอันตรายใดก็ตาม เพียงใต้นั้น เป็นอีกประเด็นหนึ่งซึ่งน่าที่จะทำการศึกษาวิจัยอย่างละเอียด

⁸⁹ Ibid, pp. 26 - 27.

2.3.2 การใช้มาตรการในการบริหารกับการนำเข้าของเสียที่เป็นอันตรายโดยเอกสารการนำเข้าถูกทำปลอมขึ้น

กรมศุลกากรได้ออกเป็นคำสั่งทั่วไป กรมศุลกากรที่ 45/2531⁹⁰ กำหนดให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติสำหรับกรณีของตกค้างรายได้เป็นประเภทสารเคมีให้รีบตรวจสอบว่า ผู้รับ ผู้ส่ง มีตัวตนหรือไม่ หากตรวจสอบแล้วพบว่าไม่มีตัวตนให้รีบทำการสำรวจและหากพบว่า เป็นสารเคมีให้รีบให้ดำเนินการกับบริษัทตัวแทนของเรือหรือบริษัทสายการบินที่นำของเข้ามา นั้น นำกลับออกไปนอกราชอาณาจักรโดยทันที ทั้งนี้โดยให้เจ้าหน้าที่ไปประสานงานกับกองทัพเรือหรือตำรวจน้ำ ดำเนินการควบคุมเรือไหนของเสียที่เป็นอันตรายเข้ากลับออกไปนอกราชอาณาจักร และได้ออกเป็นประกาศกรมศุลกากรที่ 73/2531⁹¹ แจงให้บริษัทตัวแทนของเรือหรือบริษัทสายการบิน โดยทั่วไปทราบว่ามีหน้าที่ของเสียที่เป็นอันตรายเข้ามาในราชอาณาจักร กรมศุลกากรจะดำเนินการหลักกับไหนของนั้นกลับออกไปนอกราชอาณาจักรไม่ว่าประเทศผู้ส่งของจะมาจะยอมรับกลับไปหรือไม่ และผู้ใดไม่ปฏิบัติตามกรมศุลกากรจะใช้มาตรการทางกฎหมายอย่างเด็ดขาด⁹²

มาตรการในการบริหารที่กรมศุลกากรจะใช้ลงโทษตัวแทนเรือที่ทำการขนของเสียที่เป็นอันตรายเข้ามาโดยทางอ้อมคือ การไม่อำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในการดำเนินพิธีการศุลกากร เช่น ไม่ผ่อนผันให้ชนของขึ้นจากเรือก่อนที่ของทุกรายการจะมีผู้นำเข้ามาขึ้นใบขนสินค้า ซึ่งทางปฏิบัติปกติต้องชนของลงจากเรือเข้าเก็บไว้ในโรงพักสินค้าทันทีที่รายงานเรือเข้าแล้ว โดยขอผ่อนผันไว้ในท่าขบวนขึ้นเอกสารสำหรับเรือ (Manifest) เลข

⁹⁰ โปรดดูรายละเอียดคำสั่งทั่วไป กรมศุลกากรที่ 45/2531 ในภาคผนวก ช.

⁹¹ โปรดดูรายละเอียดประกาศ กรมศุลกากรที่ 73/2531 ในภาคผนวก ค.

⁹² ประกอบ คณิตวิทยาหงษ์, ปัญหาของเสียที่มีอันตรายตกค้างที่ท่าเรือกรุงเทพ,

ซึ่งโดยปกติแล้วก็จะได้รับการผ่อนผันเพื่อความรวดเร็วในการขนส่งสินค้า⁹³

2.4 ปัญหาการนำของเสียที่เป็นอันตรายที่นำเข้าไปทิ้งยังสิ่งแวดล้อม

ในปัจจุบันประเทศอุตสาหกรรมต่าง ๆ กำลังมองหาที่ทิ้งของเสียที่เป็นอันตรายทำให้เกิดการค้ำกาศสารพิษขึ้น ตัวอย่างเช่น บทความในนิตยสารพาโนสโคป (Panoscope) ที่เขียนโดย นายเจคเคอลัน กรู และโรเบิร์ต วอลเกต รายงานว่า "นายไวเซ วูอิละโม ปาเซโล ประธานสมาคมกัวเตมาลาเพื่อป้องกันสภาพแวดล้อมได้แจ้งโครงการหลายโครงการที่บรรคานายหน้าซึ่งขายของเสียตั้งขึ้นเพื่อหารายได้จากของเสียที่เป็นอันตราย จากของใส่โครกไปจนถึงสารกัมมันตภาพรังสี สิ่งที่เราขายที่สุดคือ อูบายหลอกหลวงที่จัดเข้าอยู่ในพวก "ผู้รุกรานสิ่งแวดล้อม"

นายปาเซโล ตั้งข้อสังเกตว่า โดยปกติบรรคานายหน้าซื้อขายเหล่านี้ชอบโฆษณาชวนเชื่อกับประเทศอุตสาหกรรม ถึงทางแก้ที่มีราคาถูกที่สุดในการถ่ายเทของเสีย ขณะเดียวกันก็ไปโฆษณากับประเทศกำลังพัฒนาถึงโครงการพัฒนาต่าง ๆ อาทิเช่น โฆษณากับประเทศกัวเตมาลา ให้เห็นดีด้วยกับการยอมรับของเสียจากประเทศอุตสาหกรรมเหล่านี้ โดยอ้างว่าสามารถนำไปทำปุ๋ยอินทรีย์เพื่อบำรุงรักษาสภาพดินได้

⁹³ มาตรา 11 พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 บัญญัติว่า "ก่อนจะขนของใด ๆ ออกจากเรือลำใด ให้ผู้นำของเข้ายื่นใบขนสินค้าต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ความแถบ และมีฉบับคู่เป็นจำนวนเท่าที่อธิบดีต้องการ และถ้าต้องเสียอากรก็ให้เสียอากรที่ทั้งเรียกเก็บแก่ของนั้น หรือถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่สั่งให้วางประกัน ค่าอากรนั้น

อธิบดีจะอนุญาตให้ขนของใด ๆ ออกจากเรือ เมื่อมีใบขอเปิดตรวจค้นบัญชีไว้ค่อไปก็ได้ หรือเมื่อมีค่าขนของนายเรือหรือตัวแทน ของเรือที่นำของเข้าก็ได้ โดยไปปฏิบัติภายในบังคับแห่งเงื่อนไขตามที่เห็นควรกำหนด."

ผู้หวังดีแอบอ้างกับกัวเตมาลา คือ องค์การประยุกต์และฟื้นฟูเทคโนโลยีแห่ง
อเล็กซานเดรีย ซึ่งตั้งอยู่ในรัฐ เวจเจเนียร์ ของสหรัฐอเมริกา องค์การนี้พยายามชักชวน
ไปประเทศโลกที่สาม เห็นก็ด้วยกับผลประโยชน์มหาศาลที่จะได้รับโดยยกเอาเรื่องของการ
จัดหาสารอินทรีย์ในราคาถูกเพื่อเข้าถึงบรรดาชาวนาผู้ยากจน

อย่างไรก็ตาม สิ่งที่ต้องคำนึงไม่ได้กล่าวถึงระหว่างการเจรจากับรัฐบาลของ
กัวเตมาลาก็คือ ลิก ๆ ลงไปแล้วโดยการมีข้อเสนอของทอมชาวเมืองทิลาเทลเพีย บอสตัน
และวอชิงตัน ดี.ซี. ซึ่งต้องการทางออกใหม่ และราคาถูกในการถ่ายสิ่งโสโครก
สิ่งที่ไม่กล่าวถึงอีกประการหนึ่งก็คือ ความต้องการของนายหน้าซื้อขายของ เสียซึ่งจะได
เงินนับล้านดอลลาร์ ในการถ่ายของเสียจากสหรัฐอเมริกาไปสู่กัวเตมาลาในราคา
40 เหรียญสหรัฐต่อตัน ในปริมาณ 10,000 ตันต่อวัน ในช่วงเวลา 10 ปี

แต่ยังนับว่าโชคที่โครงการนี้ถูกเปิดเผยทางสื่อมวลชนเสียก่อนและในที่สุด
รัฐบาลของกัวเตมาลาได้ออกกฎหมายป้องกันสภาพแวดล้อม ก่อนที่อันตรายใด ๆ จะมา
ถึงไรนาและที่ชนชั้นผู้บัญชาการของประเทศ 54

ความกังวลใจในเรื่องการทิ้งของเสียที่เป็นอันตรายในสิ่งแวดล้อมนั้นมีเหตุผลเพียงพอ
เพราะในปัจจุบันประเทศกำลังพัฒนาได้กลายเป็นแหล่งทิ้งบรรดาของเสียที่เป็นอันตรายต่าง ๆ
ไม่ว่าจะเป็นกัมมันตภาพรังสี และสารเคมีที่เป็นอันตรายอื่น ๆ โดยการดำเนินการนำเข้
มาลักษณะเป็นสินค้าและทิ้งไว้ในสิ่งแวดล้อมโดยผู้เป็นเจ้าของที่คั้นนั้น ๆ ไม่มีความรู้เพียงพอ
ในอันตรายที่จะเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมจากการทิ้งของเสียเหล่านั้น ดังเช่นชาวนา กัวเตมาลาเคย
เชื่อมาแล้ว

สำหรับในประเทศไทย การนำเข้าของเสียที่เป็นอันตรายไปทิ้งยังสิ่งแวดล้อม
นั้นควรศึกษาในกรณีต่าง ๆ ดังนี้ คือ

- 2.4.1 การนำเข้าของเสียที่เป็นอันตรายโดยผ่านศุลกากร
- 2.4.2 การลักลอบนำเข้าของเสียที่เป็นอันตราย
- 2.4.3 การนำเข้าของเสียที่เป็นอันตรายไปทิ้งยังสิ่งแวดล้อม

2.4.1 การนำเข้าโดยถูกต้องในลักษณะเป็นสินค้าโดยมีผู้มาทำการออก
 ของไปจากอารักขาของศุลกากรนั้น จะต้องผ่านการตรวจปล่อยของศุลกากรตามขั้นตอนเสีย
 ก่อน เนื่องจากของที่นำเข้าทุกรายการต้องผ่านการตรวจปล่อยของพนักงานเจ้าหน้าที่ศุลกากร
 ทั้งสิ้น ไม่ว่าจะต้องเสียค่าภาษีอากรหรือไม่ เว้นแต่ในกรณีพิเศษบางเรื่อง และสำหรับ
 ของบางอย่างซึ่งไหลโดยไม่ต้องตรวจ เช่น อาวุธยุทโธปกรณ์ ของเอกสิทธิการทูตของ
 รัฐบาลโดยเป็นผู้ส่งหรือนำเข้า

- การตรวจของ 95

เนื่องจากการตรวจของเป็นขั้นตอนสำคัญที่สุดของการจัดเก็บภาษีอากร
 ฉะนั้นพนักงานเจ้าหน้าที่จะต้องใช้ความรู้ความชำนาญ และความระมัดระวังเป็นพิเศษในอัน
 ที่จะตรวจให้แน่นอนว่า ของที่ตรวจนั้นถูกต้องตรงกับรายการที่สำแดงในใบขนสินค้าและใต้
 เสียภาษีอากรครบถ้วนหรือใต้วางประการแล้ว

โดยในการตรวจของนั้นมีวัตถุประสงค์หลักในการตรวจคือ

1. ตรวจสอบเพื่อให้การจัดเก็บภาษีอากรเป็นไปอย่างถูกต้องครบถ้วน
2. ตรวจสอบโดยละเอียด เพื่อสกัดกั้นการชุกซ้อนของที่ยังมิได้เสียค่าภาษี
 ของต้องห้าม หรือต้องจำกัดเข้ามาทับกับห่อหรือของที่นำเข้า และการตรวจของมีหลักการ
 ตรวจของโดยทั่วไป ดังนี้

1. ตรวจทานคำสั่งการตรวจ

การตรวจของที่นำเข้าจะต้องปฏิบัติตามคำสั่งการตรวจของกองพิธีการและ
 ประเมินอากรที่สั่งไว้ในใบขนสินค้านั้นทุกประการ เว้นไว้แต่รายใดที่เห็นว่าปฏิบัติตาม
 คำสั่งนั้นจะเกิดเสียหายแก่เงินรายได้ก็ต้องทำคำชี้แจงเสนอผู้อำนวยการกองตรวจสินค้าเข้า

95 กองตรวจสินค้าเข้า กรมศุลกากร, คู่มือการตรวจสินค้าเข้า, (กรุงเทพฯ :
 ห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลสามเจริญพาณิชย์, 2529).

หรือผู้อำนวยการกองควบคุมยานพาหนะ พิจารณาสั่งการ

ในการตรวจสอบเครื่องวัด ค่าสั่งในการตรวจจะมีว่า "ให้ตรวจและส่งตัวอย่าง
ให้กองวิเคราะห์สินค้าพอใจก่อน" หรือคำสั่งห้ามเอง เคียงกันนี้ เพื่อโค้ตรวจของถูกต้องตรง
ตามสำแดงแล้วให้ส่งตัวอย่างให้เจ้าหน้าที่กองวิเคราะห์สินค้าพิจารณาพอใจจึงจะปล่อยของ
ออกไปจากอารักขาของศุลกากรได้

2. ตรวจสอบเครื่องชั่ง เครื่องตวง เครื่องวัด ที่จะใช้ตรวจสอบของ

3. ตรวจสอบเครื่องหมายและเลขหมายที่ห่อให้ตรงตามที่สำแดงในใบขนสินค้า
โดยจะต้องกระทำก่อนส่งให้เปิดหีบห่อ ทั้งนี้เพื่อให้ทราบว่าหีบห่อที่เตรียมไว้ให้ตรวจนั้น
เป็นของรายเดียวกับที่ผู้นำของ เข้ายื่นใบขนสินค้าหรือไม่

4. ตรวจสอบจำนวนและลักษณะที่ห่อให้ถูกต้องตรงตามที่สำแดง ในใบขนสินค้า
โดยถือปฏิบัติเคร่งครัดจำนวนที่ห่อของ ต้องถูกต้องครบถ้วนตามที่สำแดงในใบขนสินค้า
เว้นแต่มีการแก้ไขบัญชีสินค้าสำหรับเรือ กรณี Amend Short Landed หรือ

Not Reported and not Arrived

5. เลือกหีบห่อเปิดตรวจตามอัตราเปิดตรวจที่กำหนดไว้ในประมวลข้อบังคับ
ศุลกากร เช่น หีบห่อของชนิดเดียวกันและเครื่องหมายเดียวกัน ชนิดหนึ่ง ๆ มีจำนวน
ไม่เกิน 10 ถ้ามีบัญชีราคาสินค้าพอใจให้เปิดตรวจ 1 ถ้าไม่มีบัญชีราคาสินค้าพอใจให้
เปิดตรวจ 3 แต่ดำเนินการส่งสัยว่าจะมีการหลีกเลี่ยงอากรให้เปิดตรวจสูงกว่าที่กำหนด
ไว้ได้แล้วแต่จะเห็นสมควร

6. ตรวจสอบชนิด คุณภาพ ปริมาณ น้ำหนัก ของให้ถูกต้องตรงตามใบ
ขนสินค้าและถ้าของมีรายละเอียดตามบัญชีราคาสินค้า (Invoice) หรือบัญชีบรรจุหีบห่อ
(Packing List) ก็ต้องตรวจสอบให้ถูกต้องตรงตามนั้นด้วย

7. พิจารณาราคาที่ประเมินและหักค้อตราศุลกากร โดยจะต้องพิจารณาตาม
ความรู้ และความชำนาญเป็นอย่างที่ที่สุดของตนว่า ราคาของที่สำคัญในใบขนสินค้านั้น
เป็นราคาที่สมควร และต้องใช้ความระมัดระวังเป็นอย่างมากในอันที่จะตรวจสอบให้

แน่นอนว่า ของที่ตรวจนั้นถูกต้องตรงตามประเภทที่กศัตราศุลกากรที่สำแดงไว้ในใบขนสินค้า

8. การเลือกและส่งตัวอย่าง พนักงานเจ้าหน้าที่จะเลือกเอาตัวอย่างของจาก หีบห่อหรือส่วนใดแห่งของนั้นก็ไ้ แต่จะคงเอาตัวอย่างไปแต่เพียงขนาดหรือปริมาณพอสมควรและต้องเอาออกโดยวิธีอันทำให้เจ้าของเสียหายหรือลำบากอย่างน้อยที่สุดที่จะเป็นได้ โดยต้องเลือกตัวอย่างโดยตนเอง

สำหรับเคมีภัณฑ์ที่ต้องส่งให้กองวิเคราะห์สินค้า วิเคราะห์ห่อใจก่อนปล่อยนั้น ให้ส่งตัวอย่างทั้งหีบห่อหรือภาชนะบรรจุเดิม (Original Packing) ถ้าสามารถทำได้โดยสะดวก ถ้าทำไม่ได้ให้ส่งตัวอย่างที่เลือกเอาออกมาจากหีบห่อหรือภาชนะบรรจุเดิมจำนวน 2 ตัวอย่าง จากหีบห่อหรือภาชนะบรรจุเดียวกัน เพื่อทำการวิเคราะห์ตัวอย่างนั้น

กองวิเคราะห์สินค้าจะทำการวิเคราะห์ตัวอย่างเคมีภัณฑ์โดยละเอียดว่ามีส่วนผสมตรงตามที่สำแดงในใบขนสินค้าหรือไม่ หากเป็นสารเคมีที่ยากแก่การวิเคราะห์ เจ้าหน้าที่มีอำนาจส่งให้ผู้นำเข้ายื่นผู้ตรวจของเคมีภัณฑ์ให้นำเข้าเพื่อประกอบการวิเคราะห์ได้ และหากเคมีภัณฑ์ใดต้องใช้เครื่องมือหรือเทคนิคในการวิเคราะห์สูง กรมศุลกากรก็จะขอความร่วมมือจากกรมวิทยาศาสตร์บริการ ในการวิเคราะห์ตัวอย่างสินค้าที่นำเข้านั้น ๆ

จากขั้นตอนการตรวจของและการวิเคราะห์สินค้าที่กล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่า หากของที่นำเข้าเป็นเคมีภัณฑ์ต้องห้ามในการนำเข้าหรือต้องขออนุญาตในการนำเข้าแล้ว มิได้กระทำตามขั้นตอนต่าง ๆ นั้น ยากที่จะผ่านการตรวจของศุลกากรออกไปได้ แต่ในปัจจุบันของเสียที่เป็นอันตรายยังมีได้ถูกควบคุมโดยกฎหมายภายในของไทย ตามที่เคยกล่าวมาแล้วในบทที่ 3 เมื่อเป็นของที่ไม่ต้องปฏิบัติให้ครบถ้วนตามกฎหมายอื่น หากมีการทำใบขนสินค้า เสียภาษีถูกต้อง และของที่นำเข้าตรงตามที่สำแดงไว้ในใบขนสินค้า กรมศุลกากรก็ต้องปล่อยสินค้าออกจากอารักขาของศุลกากร

หากมีการควบคุมของเสียที่เป็นอันตรายโดยการกำหนดให้ของเสียที่เป็นอันตรายเป็นของต้องควบคุมตามพระราชบัญญัติวัตถุพิษ พ.ศ. 2510 ตามที่กล่าวมาแล้วในบทที่ 3 บัญชีรายการที่ของเสียที่เป็นอันตรายจะมีผู้นำเข้ามาและขอรับรองออกไปจากอารักขาศุลกากร

เพื่อนำไปทิ้งยังสิ่งแวดล้อมย่อมทำไม่ได้ เนื่องจากการตรวจสอบของมีขั้นตอนในการควบคุม การตรวจสอบให้ของที่ตรวจสอบออกไปถูกต้องตรงตามที่สำแดงในใบขนสินค้า และถูกต้อง ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องด้วย

2.4.2 การลักลอบนำเข้าของเสียที่เป็นอันตราย

การนำของเสียที่เป็นอันตรายเข้ามาในประเทศ โดยไม่ผ่านทางศุลกากรเลย อาจนำเข้าโดยแอบขนของอื่น ณ ที่อื่นนอกเขตท่าเรือ หรือขนลงเรือเล็กแล้วนำของเสียที่เป็นอันตรายทิ้งในทะเลเลย ซึ่งกรณีลักลอบนำเข้านี้เป็นปัญหาในการตรวจจับมาก เนื่องจากของเสียที่เป็นอันตรายไม่ใช่สินค้าที่มีมูลค่าทางการค้า ทำให้ผู้ที่จะส่งออก เป็นสายแฉังไม่สนใจ เนื่องจากไม่มีผลประโยชน์ใด ๆ ในการแจ้งข่าวแก่เจ้าหน้าที่ ซึ่งถ้าเป็นสินค้าผู้เป็นสายแฉังจะไต่ค่าสายแฉังความน่าจับตามกฎหมายศุลกากร⁹⁶ จากเงินค่าขายของกลาง ทำให้ยากแก่การจับกุมมาก อีกหนึ่งของเสียที่เป็นอันตรายมีชื่อของที่มีลักษณะเป็นของที่ทั่วโลกมีความเห็นร่วมกันว่าควรกำจัด เช่น เฮโรอีน แต่ของเสียที่เป็นอันตรายประเทศพัฒนาสนใจส่งออกของเสียจากประเทศอื่น ความร่วมมือต่าง ๆ ในการป้องกันการลักลอบนำเข้ามายังประเทศอื่นยังมีน้อย

และยังมีกรณีที่ไม่ลักลอบนำเข้ามาในประเทศแต่ขนถ่ายของเสียที่เป็นอันตรายจากเรือเค้นทะเลทิ้งลงในทะเลเลย ซึ่งหากอยู่นอกเขตน่านน้ำไทยแล้ว ประเทศไทยก็ไม่ใช่ว่าผู้เกี่ยวข้องโดยตรง คงเป็นเรื่องที่ต้องบังคับกันตามอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ซึ่งผู้สนใจควรศึกษาในรายละเอียดอีกชั้นหนึ่ง

⁹⁶ มาตรา 102 ตรี พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 บัญญัติว่า "ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งจ่ายเงินสินบนและรางวัล ตามระเบียบที่อธิบดีกำหนดโดยได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรี ในกรณีต่อไปนี้

1. ความผิดฐานลักลอบหนีศุลกากร หรือของต้องห้ามต้องจำกัดในการนำเข้ามาหรือส่งออกป็นนอกราชอาณาจักร ให้หักจ่ายเป็นเงินสินบนรางวัลร้อยละ 55 จากเงินค่าขายของกลาง แต่ในกรณีที่มีได้รับของกลางหรือของกลางไม่อาจจำหน่ายได้ ให้หักจ่ายจากเงินค่าปรับ ส่วนรายได้ที่ไม่มีผู้แจ้งความน่าจับให้หักจ่ายเป็นเงินรางวัล ร้อยละ 30.)

2.4.3 การนำของเสียที่เป็นอันตรายไปทิ้งยังสิ่งแวดล้อมโดยทิ้งในพื้นที่กรรมสิทธิ์

กรรมสิทธิ์คือ ทรัพย์สินที่แสดงความเป็นเจ้าของในทรัพย์สิน กรรมสิทธิ์กับทรัพย์สิน ซึ่งเป็นสิ่งหนึ่งสิ่งเดียวกัน การที่บุคคลเป็นเจ้าของทรัพย์สินโดยอรรถหมายความว่า บุคคลนั้นเป็นเจ้าของสิทธิต่าง ๆ ในทรัพย์สินนั้น สิทธิต่าง ๆ เช่นว่านั้นเป็นสิทธิที่มีได้เกิดขึ้นเองจากเจตนาของผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สิน หากแต่เกิดจากการที่กฎหมายบัญญัติรับรองสิทธิต่าง ๆ เหล่านั้นไว้⁹⁷ และกฎหมายก็ได้บัญญัติรับรองสิทธิของผู้มีกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินไว้ในมาตรา 1336 ดังนี้ "ภายใต้บังคับแห่งกฎหมาย เจ้าของทรัพย์สินมีสิทธิใช้สอย และจำหน่ายทรัพย์สินของตน และได้ซึ่งดอกผลแห่งทรัพย์สินนั้น กับทั้งมีสิทธิติดตามและเอาคืนซึ่งทรัพย์สินของตนจากบุคคลผู้ไม่มีสิทธิจะยึดถือไว้ และมีสิทธิชักชวนมิให้ผู้อื่นสอดเข้าเกี่ยวข้องกับทรัพย์สินนั้นโดยมิชอบด้วยกฎหมาย แต่อย่างไรก็ดี สิทธิในการใช้สอยทรัพย์สินนั้นคงอยู่ในขอบเขตของกฎหมายด้วย กล่าวคือ คงไม่เป็นการใช้สิทธิทำความเสียหายเดือดร้อนให้แก่ผู้อื่น มิฉะนั้นอาจต้องรับผิดชอบต่อผู้อื่น

การทิ้งของเสียที่เป็นอันตรายโดยไม่มีการบำบัดหรือกำจัดที่ถูกต้องต้องยอมก่อให้เกิดอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม และสุขภาพอนามัยของประชาชนอย่างแน่นอน แม้ว่าจะทิ้งไว้ในที่ดินของตนเองก็ยังก่อความเดือดร้อนรำคาญอยู่ตนเอง สำหรับเรื่องนี้ในประเทศไทยได้แยกพิจารณาในเรื่องการก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญและมาตรการทางกฎหมายที่ใช้กับการก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญคือ 1. การก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญส่วนบุคคล ตามมาตรา 1337⁹⁸ ซึ่งกฎหมายมาตรานี้เป็นกฎหมายที่ให้สิทธิพิเศษแก่เจ้าของอสังหาริมทรัพย์ที่จะขจัดกีดเป่าความเดือดร้อนให้

⁹⁷ บัญญัติ สุชีวะ, "กรรมสิทธิ์," ใน เอกสารการสอนชุดวิชากฎหมายว่าด้วยทรัพย์สิน หนวยที่ 1 - 6 มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, (กรุงเทพมหานคร : บริษัทรุ่งศิลป์การพิมพ์ (1977) จำกัด, 2526), หน้า 173.

⁹⁸ มาตรา 1337 บุคคลใดใช้สิทธิของคนอื่นเป็นเหตุให้เจ้าของอสังหาริมทรัพย์ได้รับความเสียหายหรือเดือดร้อนเกินที่ควรคิดหรือคาดหมายไว้ว่าจะจะเป็นไปตามปกติ และเหตุอันควรให้เมื่อเอาสภาพและตำแหน่งที่อยู่แห่งทรัพย์สินนั้นมาคำนึงประกอบไซ้ ท่านว่าเจ้าของอสังหาริมทรัพย์มีสิทธิจะปฏิบัติการเพื่อยังความเสียหายเดือดร้อนนั้นให้สิ้นไป ทั้งนี้ไม่ลบล้างสิทธิที่จะเรียกเอาค่าทดแทน.

สิ้นไปก็ได้ และมีสิทธิเรียกค่าทดแทนตามกฎหมายลักษณะละเมิดทั่วไปด้วย แต่การที่ผู้ก่อความรำคาญจะต้องรับผิดชอบหรือไม่ ต้องมีการชั่งน้ำหนักความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยคำนึงสภาพและตำแหน่งที่อยู่แห่งอสังหาริมทรัพย์นั้นมาค้ำึงประกอบด้วย กล่าวคือ ต้องเป็นความเสียหายหรือเดือดร้อนที่ปกติสามัญชนทั่วๆ ไปในเขตนั้นทนไม่ได้หรือเหลือออกเหลือทนจริง ๆ อีกทั้งหากมีการยินยอมให้ใช้สิทธิแล้วก็จะอ้างความคุ้มครองตามมาตรา 161 ไม่ได้ 2. การก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญสาธารณะ⁹⁹ สำหรับกรณีกฎหมายไทยนั้นประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่มีบัญญัติไว้โดยตรง แต่ที่ศาลฎีกาได้พิพากษาในกรณีวแซนค์สาธารณะนั้น ก็อาศัยหลักเกณฑ์เดียวกับ Public Nuisance ของทาง Common Law กล่าวคือบุคคลธรรมดาจะฟ้องร้องในเรื่องอันเป็นผลมาจากการกระทำ Public Nuisance ไ้คน บุคคลนั้นต้องมีความเสียหายเป็นพิเศษ (Special Damage)¹⁰⁰ กล่าวคือ เมื่อมีการกระทำ Public Nuisance ย่อมมีผลกระทบต่อคนจำนวนมากในการใช้สิทธิในทางสาธารณะ (Public Right) ของเขา ทุกคนได้รับความเสียหายซึ่งถ้าทุกคนถือว่าตนเองได้รับความเสียหายและได้รับอนุญาตให้ฟ้องได้แล้ว บุคคลจำนวนมากก็จะฟ้องกันหมดซึ่งจะนำผลให้เกิดความวุ่นวายเกินสมควร ดังนั้นผู้ฟ้องละเมิด (Tort) ในเรื่องนี้ต้องเป็นผู้ได้รับความเสียหายโดยเฉพาะเจาะจง แต่ความเสียหายดังกล่าวก็ต้องพิจารณาควรวางไกลเกินไปหรือไม่¹⁰¹

⁹⁹ การก่อความเดือดร้อนรำคาญสาธารณะ (Public Nuisance) นั้น Henry Campbell Black, Black's Law Dictionary, P. 1107 ใ้ความว่า "เป็นการกระทำที่นำค่าทมิโดยฝ่าฝืนมาตรฐานทางศีลธรรมของประชาชน หรือเป็นการกระทำที่ฝ่าฝืนโดยผิดกฎหมายต่อสาธารณชนในการใช้ทรัพย์สินที่เป็นสาธารณะอย่างอิสระ Public Nuisance เป็นการกระทำที่กระทบกระเทือนสิทธิของประชาชนในการใช้สาธารณะสมบัติและต้องกระทบกระเทือนประชาชนหรือเพื่อนบ้านแถวนี้ทั้งหมด การกระทำดังกล่าวอาจเป็นการรบกวนสุขภาพ ความปลอดภัย ความสงบ ความสะดวกสบายของประชาชนโดยทั่วไป.

¹⁰⁰ อูบลรัตน์ สิทธิยานนท์, "การใช้สิทธิเกินส่วนในลักษณะละเมิด," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทนิติศาสตร์ ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2530), หน้า 150.

¹⁰¹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 72 - 73.

ในระบบกฎหมาย (Common Law) Public Nuisance นั้นเป็นความผิดอาญา และสามารถถูกลงโทษ สำหรับการกระทำเช่นนั้นได้¹⁰² สำหรับกฎหมายไทย การก่อเหตุเดือดร้อน รำคาญ สาธารณะนั้นปรากฏในบทบัญญัติประมวลกฎหมายอาญา (มาตรา 370, มาตรา 372, มาตรา 376, มาตรา 396 เป็นต้น) พระราชบัญญัติสาธารณสุข พุทธศักราช 2484 (มาตรา 19, มาตรา 20) และยังมีกฎหมายอื่น ๆ อีกเช่น พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2512 ซึ่งกฎหมายไทยเราในเรื่องนี้มีข้อแตกต่างพิเศษจาก Common Law กล่าวคือ กฎหมายของเราให้อำนาจเจ้าพนักงานของรัฐที่จะใช้มาตรการบังคับบางอย่างเพื่อกำจัดหรือระงับเหตุเดือดร้อน รำคาญ และในกฎหมายบางฉบับ เช่น พระราชบัญญัติโรงงาน ที่ให้เจ้าพนักงานออกคำสั่ง เช่น สั่งให้ผู้รับใบอนุญาตหยุดประกอบกิจการโรงงานทั้งหมดหรือบางส่วนเป็นการชั่วคราว และปรับปรุงแก้ไขโรงงานเสียใหม่ให้แล้วเสร็จในระยะเวลาที่กำหนด และ ฯลฯ ใต้นั้น คำสั่งดังกล่าวนี้ในที่สุดก็เป็นเงื่อนไขให้เกิดความรำคาญทางอาญาของผู้ที่ก่อให้เกิดเหตุเดือดร้อนรำคาญ และบุคคลผู้ก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญสาธารณะเหล่านี้ อาจต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นด้วย คือ เมื่อรัฐหรือเจ้าพนักงานของรัฐ เสียค่าใช้จ่ายเพื่อปฏิบัติการระงับเหตุเดือดร้อน รำคาญ หรือจัดการอื่นใด ตามความจำเป็น ผู้ก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ หรือเจ้าของทรัพย์สิน หรือตัวแทนของ เจ้าของทรัพย์สินที่เป็นเหตุแห่งความเดือดร้อนรำคาญ ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายดังกล่าวด้วย ดังจะเห็นได้จากบทบัญญัติของพระราชบัญญัติสาธารณสุข พุทธศักราช 2484 มาตรา 27¹⁰³

ดังนั้นกรณีการทิ้งของเสียที่เป็นอันตราย แม้จะทิ้งในที่ดินกรรมสิทธิของตนก็ตาม เมื่อของเสียนั้นยอมก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพอนามัย และสภาพแวดล้อม เจ้าของที่ดินก็ต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้น กล่าวคือ รับผิดชอบต่อที่ดินข้างเคียงในกรณีก่อเหตุเดือดร้อน

¹⁰² William L. Prosser, Law of Torts, (Minnesota : West Publishing co., 1978), P. 586.

¹⁰³ กมลทิพย์ คติการณ, "มาตรการในการเรียกร้องค่าเสียหายจากคดีสภาพแวดล้อม," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทระดับบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2528), หน้า 185 - 186.

ราคาถูกลงเพื่อนบ้านตามมาตรา 1337 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ อีกทั้งยังต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันอาจเกิดแก่สาธารณชนในกรณีผู้ได้รับความเสียหายเป็นพิษโดยเฉพาะเจาะจงก็สามารถฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้กระทำผิด ความประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 421 เช่นเดียวกับกรณี การใช้สิทธิเกินส่วนโดยทั่วไปนั้นเอง¹⁰⁴ และที่สำคัญคือการหึงของเสียที่เป็นอันตรายยังเป็นความผิดทางอาญา ซึ่งเป็นความผิดที่คนส่วนมากจะเกรงกลัวกว่าโทษทางแพ่ง ทั้งนี้เนื่องจากในทางอาญามักจะบังคับเอากับเนื้อตัวร่างกายของผู้กระทำผิด เช่น จำคุก กักขัง ซึ่งในเรื่องการหึงของเสียที่เป็นอันตรายในสิ่งแวดล้อมนี้ มาตรา 19 พระราชบัญญัติสาธารณสุข พ.ศ. 2484 ซึ่งบัญญัติว่า "ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจที่จะสั่ง ห้าม และระงับเหตุรำคาญในที่สาธารณะหรือที่เอกชนซึ่งก่อให้เกิดหรืออาจเป็นอันตรายแก่สุขภาพความปลอดภัยหรือสิทธิและเสรีภาพของประชาชน . . ." และหากมีการขอให้ศาลสั่งระงับหรือสั่งห้าม มิให้ก่อเหตุรำคาญขึ้นอีก แต่เจ้าของที่ดินไม่ปฏิบัติตามคำสั่ง ในมาตรา 27 ยังได้ระบุให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นเข้าไปในสถานที่ที่เกี่ยวข้องกับคำสั่งนั้น และอาจระงับเหตุรำคาญหรือจากการอื่นใดตามที่จำเป็นเพื่อปฏิบัติให้เป็นไปตามคำสั่งศาล โดยเรียกค่าใช้จ่ายในการนี้จากผู้ฝ่าฝืนทั้งหมด

แต่อย่างไรก็ตามความผิดตามพระราชบัญญัติสาธารณสุข พ.ศ. 2484 นี้มีบทกำหนดโทษเพียงการปรับไม่เกิน 50 บาทเท่านั้น เป็นโทษที่เบาเกินกว่าจะให้เกิดความเกรงกลัวไม่ฝ่าฝืนกฎหมาย จึงสมควรที่จะต้องมีการบททอนบทบัญญัติดังกล่าวให้เหมาะสมเพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการรองรับเหตุที่จะเกิดขึ้น

104 อุบลรัตน์ สิทธิขันธ์, การใช้สิทธิเกินส่วนในกฎหมายลักษณะละเมิด,