

บทที่ 4

วิเคราะห์กฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมขนส่งของ อันตรายทางทะเลของประเทศไทยและแนวทางในการมีกฎหมายเฉพาะว่า ด้วยการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางทะเล

4.1 กฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการขนส่งของอันตรายทางทะเล

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่า ในประเทศไทยมีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการขนส่งของอันตรายอาจเป็นการควบคุมโดยทางตรงหรือควบคุมโดยทางอ้อม ซึ่งในการพิจารณาจะพิจารณาตามพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้อง โดยจะพิจารณาถึงหลักเกณฑ์ในการควบคุมผู้ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการขนส่งของอันตรายทางทะเล โดยกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางทะเลที่จะนำมาพิจารณา มีดังนี้คือ

4.1.1 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

พระราชบัญญัติฉบับนี้ถือเป็นหัวใจสำคัญของการควบคุมการขนส่งของอันตรายทางทะเลของประเทศไทย เพราะพระราชบัญญัตินี้บัญญัติเกี่ยวกับการควบคุมการขนส่งของอันตรายไว้ โดยพิจารณาประเด็นการควบคุม ดังนี้

ขอบเขตการบังคับใช้ ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ เป็นกฎหมายภายใน ออกโดยอาศัยอำนาจอธิปไตยของประเทศไทย และจากคำนิยามมีการนิยามคำว่า “น่านน้ำไทย” หมายถึง บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของราชอาณาจักรไทย และในกรณีตามมาตรา 17 มาตรา 119 มาตรา 119 ทวิ มาตรา 121 มาตรา 123 มาตรา 133 มาตรา 204 และมาตรา 220 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ให้หมายความรวมถึง น่านน้ำที่อยู่ในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทยด้วย ดังนั้น พระราชบัญญัติฉบับนี้จึงบังคับใช้ภายในอาณาเขตประเทศไทยในส่วนที่เกี่ยวกับน้ำ ดังนี้

- น่านน้ำภายใน (internal waters) คือ น่านน้ำที่อยู่ภายในเส้นฐาน (baselines) ซึ่งเป็นเส้นที่ใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต ซึ่งรัฐชายฝั่งมีอำนาจอธิปไตย (sovereignty) เหนือ น่านน้ำภายใน ในทำนองเดียวกันกับรัฐชายฝั่งมีอำนาจอธิปไตยเหนือดินแดนส่วนที่เป็นแผ่นดิน¹

- ทะเลอาณาเขต (territorial sea) ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ได้กำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตว่าต้องไม่เกิน 12 ไมล์ทะเลโดยวัดจากเส้นฐาน ซึ่งรัฐชายฝั่งเป็นผู้กำหนดตามหลักเกณฑ์แห่งกฎหมายระหว่างประเทศ ซึ่งรัฐชายฝั่งย่อมมีอำนาจอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขตของตน อำนาจอธิปไตยนี้รวมถึงอำนาจอธิปไตยใน ห้วงอากาศเหนือทะเลอาณาเขตและอำนาจอธิปไตยเหนือพื้นดินท้องทะเล และดินใต้ผิวดินแห่ง ทะเลอาณาเขตด้วย ซึ่งหมายความว่ บรรดากฎหมายทั้งหลายที่ออกโดยรัฐชายฝั่งย่อมมีผลใช้ บังคับในบริเวณดังกล่าวโดยอัตโนมัติ โดยมีข้อยกเว้นในการใช้อำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งเหนือ ทะเลอาณาเขต คือ การใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริต (right of innocent passage) ของเรือต่างชาติ ในทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่ง²

- เขตต่อเนื่อง ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 นั้น เขตต่อเนื่องมีความกว้างไม่เกิน 24 ไมล์ทะเลโดยวัดจากเส้นฐานซึ่งใช้วัดความกว้างของทะเล อาณาเขต แต่ส่วนที่เป็นเขตต่อเนื่องที่แท้จริงนั้นมีความกว้างเพียงไม่เกิน 12 ไมล์ทะเลเท่านั้น โดยวัดต่อจากขอบนอกสุดของทะเลอาณาเขต ซึ่งมีความกว้าง 12 ไมล์ทะเลโดยวัดจากเส้นฐาน แต่ในส่วนของเขตอำนาจของรัฐชายฝั่งนั้น ในเขตนี้รัฐชายฝั่งมีเขตอำนาจในการควบคุมเพื่อ ป้องกันมิให้มีการฝ่าฝืนกฎหมายและข้อบังคับของตน ว่าด้วยศุลกากร การเข้าเมือง ราชการ และ สุขาภิบาลอันเกิดขึ้นในดินแดนหรือทะเลอาณาเขตของตน³ ซึ่งตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ตาม นิยามของน่านน้ำไทย ได้หมายความรวมถึงน่านน้ำที่อยู่ในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทย คงหมายถึงแต่เฉพาะ 4 เรื่องข้างต้นเท่านั้น คงมิได้หมายถึงด้านการควบคุมการขนส่งของอันตราย แต่อย่างใด

- บุคคลที่ถูกควบคุม พิจารณาตามนิยามที่ให้ไว้ บุคคลหลักที่จะต้องถูกควบคุมตาม พระราชบัญญัตินี้ คือ

¹ จุมพต สายสุนทร, กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 2 (Public International Law), พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2543), น. 41.

² เพิ่งอ้าง, น. 43

³ เพิ่งอ้าง, น. 63

นายเรือ หมายความว่า ผู้ควบคุมเรือกำปั่น หรือเรืออื่นๆแต่ไม่รวมถึงผู้นำร่อง

คนประจำเรือ หมายความว่า คนที่มีหน้าที่ทำการประจำอยู่ในเรือ

ลูกเรือ หมายความว่า คนประจำเรือนอกจากนายเรือ

แต่จากการพิจารณาจากบทบัญญัติแล้ว พระราชบัญญัตินี้ยังกล่าวถึงผู้ควบคุมเรือ⁴ ตัวแทนเจ้าของเรือ⁵ ผู้ส่ง⁶ อีกด้วย

- เรือที่อยู่ภายใต้บังคับ ตามพระราชบัญญัตินี้กล่าวถึงเรือหลายประเภท อาทิเช่น เรือกำปั่น เรือกำปั่นไฟ เรือกำปั่นยนต์ เรือกล เรือกลไฟเล็ก เรือเดินทะเล ฯลฯ ซึ่งพระราชบัญญัตินี้ได้ให้นิยามของคำว่า เรือ ไว้ว่าหมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุก ลำเลียง โดยสาร ลาก จูง ดัน ยก ชุด หรือลอก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้น้ำได้ ทำนองเดียวกัน ดังนั้น หากพระราชบัญญัตินี้กล่าวให้ใช้กับเรือ จึงจะนำมาใช้กับยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด โดยไม่พิจารณาว่าเป็นเรือที่มีสัญชาติใด

- ของอันตรายที่อยู่ภายใต้บังคับ ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้มีได้มีกานิยามเกี่ยวกับของอันตรายว่าหมายถึงสิ่งใดและครอบคลุมไปถึงสิ่งใด แต่จากการพิจารณาประกาศที่ออกระเบียบเกี่ยวกับการควบคุมการขนส่งของอันตรายดังกล่าวแล้ว ของอันตรายที่อยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัตินี้ น่าจะหมายถึงของอันตรายที่จัดอยู่ใน 9 ลำดับชั้นที่กำหนด รวมถึงน้ำมัน และของเสียอันตรายด้วย

ซึ่งตามพระราชบัญญัติฉบับนี้จะแบ่งวิเคราะห้เป็นข้อบังคับทั่วไปที่มีกรกล่าวถึงอำนาจในการออกหลักเกณฑ์ควบคุม และข้อบังคับพิเศษสำหรับเรือกำปั่นและเรือต่างๆ ที่บรรทุกของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้เป็นกรณีพิเศษ ซึ่งจะพิจารณาในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายเท่านั้น

- บททั่วไป ที่เกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายทางทะเล ปรากฏดังต่อไปนี้

1. การทำให้เรืออยู่ในสภาพที่ปลอดภัย หรือเหมาะสมสำหรับการใช้ ให้เจ้าท่ามีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือถึงนายเรือห้ามใช้เรื่อนั้นและสั่งให้เปลี่ยนแปลงแก้ไขหรือซ่อมแซมให้เรียบร้อยจนเป็นที่ปลอดภัยหรือมีสภาพเหมาะสมสำหรับการใช้ ถ้านายเรือยังคงนำเรือที่มีสภาพ

⁴ มาตรา 52 ทวิ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

⁵ มาตรา 191 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

⁶ มาตรา 193 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

ไม่ปลอดภัยหรือไม่เหมาะสมมาใช้ โดยมีได้ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าท่าที่สั่งให้เจ้าท่ามีอำนาจกักเรือดังกล่าวได้จนกว่าจะได้ปฏิบัติให้ถูกต้องตามคำสั่ง⁷

2. หากมีสิ่งของอย่างใดๆที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้แม้จะเป็นจำนวนอย่างน้อยสักเพียงใดก็ดี ท่านห้ามมิให้บรรทุกไปในเรือกำปั่นหรือเรือเล็กลำใดพร้อมกันกับคนโดยสาร เว้นไว้แต่เรือลำนั้นๆได้จัดที่ไว้เป็นพิเศษในตอนใต้คาตฟ้าสำหรับบรรทุกน้ำมันปิโตรเลียมและน้ำมันเบนซิน และถ้าเจ้าท่าเห็นสมควรแล้วจึงให้บรรทุกของสองอย่างนั้นไปด้วยได้ แต่ไม่ถือเป็นการห้ามคนโดยสารที่จะพกอาวุธปืนของตนกับเครื่องกระสุนปืนมีจำนวนอันสมควรสำหรับใช้เองไปด้วยในเรือได้⁸

3. ให้เรือไทยที่ได้รับใบอนุญาตใช้เรือที่ปรากฏว่ามีอุปกรณ์ และเครื่องใช้ประจำเรือไม่ถูกต้องหรือไม่อยู่ในสภาพที่ใช้การได้ตามใบสำคัญที่ออกตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ให้เจ้าท่ามีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้นายเรือแก้ไขให้ถูกต้อง หากไม่แก้ไขโดยฝ่าฝืนนำเรือมาใช้ เจ้าท่ามีอำนาจสั่งพักใบอนุญาตใช้เรือจนกว่าจะมีการแก้ไขให้ถูกต้อง เมื่อได้ปฏิบัติถูกต้องแล้วให้เจ้าท่ามีคำสั่งเพิกถอนคำสั่งพักใบอนุญาตใช้เรือโดยพลัน

ส่วนกรณีเรือต่างประเทศ เมื่อปรากฏว่า เรือต่างประเทศที่เข้ามาในเขตท่าเรือของประเทศไทยมีอุปกรณ์ และเครื่องใช้ประจำเรือไม่ถูกต้องหรือไม่อยู่ในสภาพที่ใช้การได้ตามใบสำคัญที่ออกตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ เจ้าท่าต้องแจ้งให้นายเรือแก้ไขให้ถูกต้อง ก่อนจึงจะอนุญาตให้ออกจากท่าได้⁹

- การตรวจเซอร์เวย์เรือ บัญญัติอยู่ในหมวดที่ 2 ของพระราชบัญญัตินี้ โดยกำหนดให้เรือจะต้องได้รับการตรวจตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือและปรากฏว่าเป็นเรือที่อยู่ในสภาพปลอดภัยและเหมาะสมสำหรับการใช้นั้น และจะได้รับใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือเพื่อนำไปประกอบการขออนุญาตเจ้าพนักงานออกใบอนุญาตใช้เรือหรือเปลี่ยนใบอนุญาตใช้เรือแทนฉบับเดิม¹⁰ โดยให้เจ้าท่าโดยอนุมติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการออกใบสำคัญที่

⁷ มาตรา 139 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

⁸ มาตรา 159 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

⁹ มาตรา 160 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

¹⁰ มาตรา 162 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

เกี่ยวข้องและมีความสำคัญในการขนส่งของอันตราย อาทิเช่น ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือ ใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล เป็นต้น¹¹

- ภาคที่ 3 หมวดที่ 1 ข้อบังคับพิเศษสำหรับเรือกำปั่นและเรือต่างๆ ที่บรรทุกของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ เป็นส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของอันตรายมากที่สุด โดยให้เจ้าท่าโดยอนุมติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดชั้นของสิ่งของและสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตราย¹²

กำหนดอำนาจของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมให้มีอำนาจออกกฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการบรรจุหีบห่อ การจัดเก็บการจัดแยก การจัดทำและแสดงเครื่องหมาย การจัดให้มีเอกสารที่จำเป็น และการขนถ่ายสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้¹³

กำหนดให้นายเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือต้องแจ้งให้เจ้าท่าทราบไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง ก่อนการขนถ่ายสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้จากเรือลำหนึ่งไปยังเรืออีกลำหนึ่ง การขนถ่ายจากเรือขึ้นบก หรือการขนถ่ายจากบกลงเรือ ให้เจ้าท่าโดยอนุมติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดยกเว้นเรือชนิดใดหรือการขนถ่ายประเภทใดที่จะไม่ต้องอยู่ในบังคับแห่งบทบัญญัติดังกล่าว¹⁴ โดยนายเรือจะต้องตรวจสอบอย่างระมัดระวังตามควร แก่กรณีมิให้มีการดำเนินการฝ่าฝืนที่กฎกระทรวงกำหนด ในกรณีที่มีเหตุอันควรสงสัยว่ามีการลักลอบนำสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ขึ้นบนเรือ นายเรืออาจปฏิเสธที่จะรับหีบห่อนั้นได้ เว้นแต่ เจ้าของหรือผู้ครอบครองจะให้เปิดหีบห่อเพื่อตรวจดู¹⁵ และให้เจ้าท่าโดยอนุมติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดให้เรือชนิดหนึ่งชนิดใดที่บรรทุกสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ ต้องชั่งหรือแสดงเครื่องหมายหรือต้องให้สัญญาณใด ๆ ตามที่กำหนด¹⁶

การส่งสิ่งของซึ่งอาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้โดยทางเรือ ผู้ส่งต้องจัดให้มีฉลากแสดงสภาพอันตรายของสิ่งของนั้นให้ชัดเจนที่หีบห่อ และต้องแจ้งเป็นหนังสือเกี่ยวกับสภาพอันตราย

¹¹ มาตรา 163 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

¹² มาตรา 189 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

¹³ มาตรา 190 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

¹⁴ มาตรา 191 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

¹⁵ มาตรา 194 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

¹⁶ มาตรา 192 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

ของสิ่งของนั้น ตลอดจนชื่อและที่อยู่ของผู้ส่งให้นายเรือทราบในขณะที่หรือก่อนการนำสิ่งของนั้นขึ้นเรือ¹⁷ โดยหากมีการฝ่าฝืนข้อกำหนดตามข้างต้น ผู้ที่ฝ่าฝืนจะมีโทษทั้งโทษปรับและโทษจำคุก

นอกจากบทบัญญัติที่ได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 แล้ว นอกจากนี้ยังมีการออกกฎหมายลำดับรองซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 เพื่อกำหนดรายละเอียดในเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของอันตรายมีดังนี้

- ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 352/2529 เรื่อง การกำหนดชั้นของสิ่งของและสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้ ประกาศฉบับนี้มีขึ้นเนื่องจากประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีสัญญญาว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ.1974 เพื่อให้การกำหนดชั้นและประเภทของสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้เป็นไปตามอนุสัญญาดังกล่าว และการแสดงเครื่องหมายและรายชื่อของสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้สอดคล้องกับประมวลข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล (IMDG Code) อันเป็นที่ยอมรับของรัฐบาลภาคีสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ.1974 โดยทั่วไป โดยกำหนดสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้แบ่งออกเป็น 9 ชั้น ดังนี้ 1.วัตถุระเบิด (Explosives) 2.ก๊าซ (Gases) 3.ของเหลวลุกติดไฟได้ (Inflammable liquids) 4.ของแข็งลุกติดไฟได้ (Inflammable solids) 5.สารซึ่งทำปฏิกิริยากับออกซิเจน (Oxidizing substances) และสารออกแกนนิคเปอร์ออกไซด์ (Organic Peroxides) 6.สารมีพิษและสารติดเชื้อ (Poisonous(toxic) and infectious substances) 7.สารกัมมันตภาพรังสี (Radioactive substances) 8.สารกัดกร่อน (Corrosives) 9.สารอันตรายอื่นๆ (Miscellaneous dangerous substances) โดยท้ายประกาศได้มีการกำหนดรูปแบบเครื่องหมายบนแผ่นป้ายแสดงชั้นและประเภทของสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้ ซึ่งการกำหนดให้สารหรือสิ่งของใดจัดอยู่ในชั้นและประเภทใดให้ เป็นไปตามประมวลข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล (IMDG Code)

- ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 279/2542 เรื่อง การอนุญาตให้ขนถ่ายสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้ ประกาศฉบับนี้ได้กำหนดนิยามของสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้เพิ่มเติม โดยกำหนดให้สิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้ หมายความว่า สิ่งของตามประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 353/2529 ... รวมทั้งให้หมายความรวมถึงน้ำมันชนิดสลายตัวยาก (Persistent Oil) 4 ประเภท อันได้แก่ น้ำมันดิบ (Crude Oil) น้ำมันเตา (Fuel Oil) น้ำมันหล่อลื่น (Lubrication Oil) และน้ำมัน ดีเซลหมุนช้า (Low Speed Diesel Oil) ด้วย ให้ผู้ประสงค์จะขออนุญาตขนถ่ายสิ่งของที่อาจทำให้

¹⁷ มาตรา 193 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

เกิดอันตรายได้ยื่นแบบคำขอตามแบบ โดยยื่นต่อกองตรวจการขนส่งทางน้ำ หรือสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค หรือสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขา แล้วแต่ว่าการขนถ่ายอยู่ในเขตรับผิดชอบใด สำหรับกรณีเรือบรรทุกน้ำมันชนิดสลายตัวยาก ให้แสดงหลักฐานที่เป็นกรมธรรม์ประกันภัย หรือหนังสือรับรองหลักประกันทางการเงินเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการรั่วไหลของน้ำมันด้วย ซึ่งใบอนุญาตฉบับหนึ่งให้ใช้ขนถ่ายได้ ณ ท่าหรือตำบลที่เดียวในหนึ่งเที่ยวเท่านั้น มีกำหนดระยะเวลาการอนุญาตเพื่อการขนถ่ายไม่เกิน 5 วัน กรณีที่ทำการขนถ่ายมากกว่า 1 แห่งผู้ขนถ่ายจะต้องยื่นขออนุญาตทุกท่าหรือตำบลที่มีการขนถ่ายนั้นๆ และหากดำเนินการขนถ่ายไม่ทันตามเวลาที่กำหนด ผู้ได้รับอนุญาตอาจยื่นขอต่อใบอนุญาตโดยแสดงเหตุผลหรือความจำเป็นเพื่อขออนุญาตขนถ่ายต่อประกอบด้วย

- ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 280/2542 เรื่อง ยกเว้นเรือและกำหนดประเภทการขนถ่ายสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้ ที่ไม่ต้องขอใบอนุญาตต่อเจ้าท่า เป็นประกาศยกเว้นเรือและประเภทของการขนถ่ายที่ไม่ต้องแจ้งให้เจ้าท่าทราบล่วงหน้า และไม่ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การขออนุญาตขนถ่ายสิ่งของอันอาจเกิดอันตรายได้ คือ เรือของรัฐบาลไทยที่มีได้ใช้ในเชิงพาณิชย์ เรือของรัฐบาลต่างประเทศที่มีได้ใช้ในเชิงพาณิชย์ การขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงหรือน้ำมันหล่อลื่นขนาดไม่เกิน 5,000 ลิตร เพื่อใช้สำหรับเครื่องจักรต่างๆของเรือ

- ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 281/2542 เรื่อง การชักธงและการแสดงเครื่องหมายสำหรับเรือที่บรรทุกสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ กำหนดให้เรือที่บรรทุกสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้หรือที่กำลังขนถ่ายสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ จะต้องติดตั้งธงอักษรตัว B (บราโว) ในเวลากลางวัน หรือคอมไฟส์แดงมองเห็นได้ชัดเจนรอบทิศในเวลากลางคืน

- ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 411/2543 เรื่อง มาตรการเพื่อความปลอดภัยในการขนถ่ายน้ำมันและเคมีภัณฑ์ กำหนดให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองท่าเรือขนถ่ายน้ำมันหรือเคมีภัณฑ์ จัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันหรือเคมีภัณฑ์ตามแนวทางที่กรมเจ้าท่ากำหนด และแผนดังกล่าวต้องได้รับความเห็นชอบจากกรมเจ้าท่าด้วย ต้องจัดเตรียมอุปกรณ์สำหรับการใช้งานเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน อาทิเช่น อุปกรณ์สำหรับการขจัดคราบน้ำมัน สารเคมีขจัดคราบน้ำมัน เครื่องมืออุปกรณ์สำหรับการแก้ไขปัญหาการรั่วไหลของเคมีภัณฑ์หรือการเกิดอัคคีภัย เป็นต้น และก่อนการขนถ่ายน้ำมันหรือเคมีภัณฑ์ทุกครั้ง ให้นายท่าและนายเรือร่วมกันตรวจสอบความปลอดภัยระหว่างท่าเรือ หรือในกรณีที่เป็นการขนถ่ายน้ำมันหรือเคมีภัณฑ์ระหว่างเรือกับเรือ ให้นายเรือทั้งสองลำร่วมกันตรวจสอบความปลอดภัยของเรือก่อนการขนถ่ายทุกครั้งด้วย

- ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 412/2543 เรื่อง แนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการและขจัดมลพิษประจำท่าเรือสำหรับการขนถ่ายสินค้าอันตราย การจัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและขจัดมลพิษประจำท่าเรือ เป็นแผนปฏิบัติการที่สร้างขึ้นโดยเจ้าของหรือผู้ครอบครองท่า เพื่อให้แผนและแนวทางปฏิบัติเป็นไปในทางเดียวกัน กรมเจ้าท่าจึงกำหนดแนวทางไว้ โดยแผนจะต้องประกอบด้วย บทนำ การกำหนดองค์ประกอบและหน้าที่ความรับผิดชอบ การปฏิบัติการ การรายงาน และการสื่อสาร งานธุรการและสนับสนุน และมีภาคผนวกเป็นส่วนสุดท้าย เพื่อให้เป็นไปในแนวทางเดียวกันเพื่อแก้ไขปัญหามลพิษทางน้ำที่เกิดขึ้นในบริเวณท่าเรือขนถ่ายน้ำมันหรือเคมีภัณฑ์มิให้แพร่กระจายและก่อความเสียหายต่อชีวิต ทรัพย์สิน หรือสิ่งแวดล้อม

4.1.2 พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พุทธศักราช 2494

พระราชบัญญัตินี้จัดตั้งเพื่อให้อำนาจแก่รัฐบาลในการจัดตั้งการทำเรือแห่งประเทศไทย โดยกำหนดให้การทำเรือเป็นนิติบุคคลที่มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

- (1) รับโอนกิจการท่าเรือจากสำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ ในกรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม
- (2) ประกอบและส่งเสริมกิจการท่าเรือเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน
- (3) ดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าเรือ

โดยให้การทำเรือฯ มีอำนาจในการดำเนินการใดๆ ภายในขอบแห่งวัตถุประสงค์ดังกล่าว และให้มีอำนาจเพิ่มเติมในเรื่องอื่นๆ เช่น กำหนดอัตราค่าภาระการใช้ท่าเรือ บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของ กิจการทำเรือ และออกระเบียบเกี่ยวกับวิธีชำระค่าภาระดังกล่าว จัดระเบียบว่าด้วยความปลอดภัย การใช้ท่าเรือ บริการและความสะดวก ต่าง ๆ ของกิจการท่าเรือ กู้ยืมเงิน ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในอาณาบริเวณ ควบคุม ปรับปรุง และให้ความสะดวกและความปลอดภัยแก่กิจการท่าเรือ และการเดินเรือภายในอาณาบริเวณ กำหนดอัตราค่าภาระต่าง ๆ ภายในอาณาบริเวณ ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุน เป็นต้น โดยให้รัฐมนตรีมีอำนาจหน้าที่กำกับกิจการของการท่าเรือฯ โดยอาจสั่งให้การทำเรือแห่งประเทศไทยชี้แจงข้อเท็จจริง แสดง ความคิดเห็นหรือทำรายงานหรือยับยั้งการกระทำใด ๆ ซึ่งขัดต่อนโยบายของรัฐบาลหรือมติของ คณะรัฐมนตรี ตลอดจนมีอำนาจที่จะสั่งสอบสวนข้อเท็จจริงที่เกี่ยวกับการดำเนินงานได้ และให้จัดตั้งคณะกรรมการของการท่าเรือฯ ขึ้น ให้มีอำนาจวงนโยบาย และควบคุมดูแลโดยทั่วไป ซึ่งกิจการของการท่าเรือ และการดำเนินกิจการของการท่าเรือฯ ต้องคำนึงถึง

ประโยชน์ของรัฐและประชาชน และต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีก่อน จึงจะวางข้อบังคับ กำหนดระเบียบปฏิบัติงานและระเบียบวินัยและการลงโทษพนักงาน การทำเรือแห่งประเทศไทย และกรณีอื่นทำนองเดียวกันได้ โดยต้องไม่วางระเบียบว่าด้วยการใช้ประโยชน์แห่งบริการและความสะดวกต่าง ๆ ตลอดจนการกำหนดค่าภาระในการใช้ประโยชน์และความสะดวกเช่นว่านั้น ซึ่งจะเป็นการขัดกับนโยบายทั่วไปของรัฐบาลในการเศรษฐกิจและการคลัง

นอกจากบทบัญญัติที่ได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 แล้ว นอกจากนี้ยังมีการออกกฎหมายลำดับรองซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 เพื่อกำหนดรายละเอียดในเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของอันตรายมีดังนี้

- ประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย เรื่อง วิธีดำเนินการเกี่ยวกับสินค้าอันตรายขาเข้า และขาออก เป็นประกาศกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีการดำเนินการเกี่ยวกับสินค้าอันตรายขาเข้า และขาออก เพื่อให้การดำเนินการเกี่ยวกับสินค้าอันตรายมีความปลอดภัยต่อชีวิต ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อมมากยิ่งขึ้นโดยแบ่งเป็นวิธีดำเนินการเกี่ยวกับสินค้าอันตรายขาเข้า และขาออก

สินค้าอันตรายขาเข้า การทำเรือฯ แบ่งกลุ่มประเภทสินค้าอันตรายออกเป็น 3 กลุ่ม ตามประมวลข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล (IMDG Code) ดังนี้

กลุ่มที่ 1 สินค้าอันตรายที่การทำเรือฯ ไม่อนุญาตให้ทำการบรรทุกหรือขนถ่ายบริเวณ หน้าท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพ

กลุ่มที่ 2 สินค้าอันตรายร้ายแรง (สินค้าอันตรายประเภท ก) การทำเรือฯ อนุญาตให้ทำการบรรทุกหรือขนถ่ายในบริเวณท่าเรือกรุงเทพได้ แต่ต้องนำออกทันทีที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือ

กลุ่มที่ 3 สินค้าอันตรายนอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในกลุ่มที่ 1 และ 2 (สินค้าอันตรายประเภท ข) การทำเรือฯ จะรับฝากเก็บ ณ บริเวณที่ท่าเรือกรุงเทพกำหนด โดยมีระยะเวลาในการ ฝากเก็บไม่เกิน 5 วันทำการ นับจากวันเสร็จสิ้นการขนถ่าย

โดยกำหนดให้เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือฯ ยื่นแบบรายการสินค้าอันตราย (Dangerous Goods Declaration) ซึ่งแสดงรายการสินค้าอันตรายตามที่กำหนดไว้ในประมวล ข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล (IMDG Code) และแนบเอกสาร Material Safety Data Sheet หรือเอกสารกำกับ การขนส่งสินค้าอันตรายอื่นที่มีรายละเอียดข้อมูลตาม ต้องการของรายการสินค้าอันตรายแต่ละรายการไปด้วย ณ แผนกควบคุมสินค้าอันตรายล่วงหน้า 9 ชั่วโมงก่อนเรือเทียบท่า และได้กำหนดข้อยกเว้นของการขนส่งสินค้าอันตรายในแต่ละประเภท เช่น สินค้าอันตรายกลุ่มที่ 1 ที่เป็นส่วนประกอบของเครื่องจักร อนุญาตให้ทำการบรรทุกหรือขนถ่าย

ในบริเวณท่าเรือกรุงเทพได้ โดยให้ถือปฏิบัติเช่นเดียวกับสินค้าอันตรายกลุ่มที่ 2 เป็นต้น ส่วนในกรณีสินค้าอันตรายขาเข้าที่เป็นของเสีย waste จะต้องระบุว่า “waste” ในแบบรายการสินค้าอันตราย

สินค้าอันตรายขาออก การทำเรือฯ แบ่งกลุ่มประเภทสินค้าอันตรายออกเป็น 3 กลุ่มเช่นเดียวกับสินค้าอันตรายขาเข้า ดังนี้

กลุ่มที่ 1 สินค้าอันตรายที่การทำเรือฯ ไม่อนุญาตให้ทำการบรรจุทุกลงเรือบริเวณหน้าท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพ

กลุ่มที่ 2 สินค้าอันตรายร้ายแรง (สินค้าอันตรายประเภท ก) การทำเรือฯ ไม่อนุญาตให้ทำการบรรจุผู้สินค้าที่แผนกควบคุมการบรรจุผู้สินค้า เมื่อนำผู้สินค้าอันตรายเข้ามาแล้วต้องบรรจุทุกลงเรือโดยตรง ไม่อนุญาตให้วางพักไว้ในอาณาบริเวณท่าเรือกรุงเทพ

กลุ่มที่ 3 สินค้าอันตรายนอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในกลุ่มที่ 1 และ 2 การทำเรือฯ อนุญาตให้ทำการบรรจุผู้สินค้าที่แผนกควบคุมการบรรจุผู้สินค้า และฝากเก็บไว้ในอาณาบริเวณท่าเรือกรุงเทพได้ไม่เกิน 5 วันทำการ ก่อนการบรรจุทุกลงเรือ

โดยในกรณีสินค้าอันตรายที่ขอบรรจุผู้สินค้าที่แผนกควบคุมการบรรจุผู้สินค้า กำหนดให้เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของสินค้า ยื่นสำเนาใบขนสินค้าออก พร้อมรายละเอียดอื่นๆ และแนบเอกสาร Material Safety Data Sheet หรือเอกสารกำกับการขนส่งสินค้าอันตรายอื่นที่มีรายละเอียดข้อมูลตามต้องการของรายการสินค้าอันตรายแต่ละรายการไปด้วย ณ แผนกควบคุมสินค้าอันตรายล่วงหน้า 9 ชั่วโมงก่อนนำสินค้าอันตรายเข้ามาในอาณาบริเวณท่าเรือกรุงเทพเพื่อบรรจุผู้สินค้า โดยสินค้าอันตรายที่บรรจุผู้สินค้ามาจากภายนอกก็ต้องยื่นเอกสารเช่นเดียวกับการนำสินค้าอันตรายบรรจุผู้สินค้าที่แผนกควบคุมการบรรจุผู้สินค้า แต่ต้องเพิ่มเอกสารแบบ ททท.308.2 และได้กำหนดข้อยกเว้นของการขนส่งสินค้าอันตรายในแต่ละประเภทไว้ เช่น สินค้าอันตรายกลุ่มที่ 1 ที่เป็นส่วนประกอบของเครื่องจักร อนุญาตให้ทำการบรรจุทุกลงเรือบริเวณหน้าท่า ท่าเรือกรุงเทพ แต่ไม่อนุญาตให้ทำการบรรจุผู้สินค้าที่แผนกควบคุมการบรรจุผู้สินค้า เมื่อนำผู้สินค้าอันตรายเข้ามาแล้วต้องบรรจุทุกลงเรือโดยทันที ไม่อนุญาตให้วางพักไว้ในอาณาบริเวณท่าเรือกรุงเทพ เป็นต้น

ซึ่งประกาศนี้ได้กำหนดข้อปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการดำเนินการเกี่ยวกับสินค้าอันตรายไว้ด้วย เช่น ในการดำเนินการเกี่ยวกับสินค้าอันตราย หัวหน้าผู้ซึ่งชำนาญงาน (Foreman) ที่ผ่านการอบรมหลักสูตรความปลอดภัยในการบรรจุทุกหรือขนถ่ายสินค้าอันตรายต้องทำการควบคุมการบรรจุทุกและขนถ่ายอย่างเข้มงวด รัดกุม ปลอดภัยตามที่การทำเรือฯ กำหนดไว้ และการบรรจุทุกหรือขนถ่ายต้องทำถูกต้องตามกฎระเบียบของการทำเรือและกฎเกณฑ์ข้อบังคับระหว่าง

ประเทศ ให้ตัวแทนเรือนำแผนผังการจัดเก็บสินค้าอันตรายในระวางเรือมาติดไว้บริเวณช่องทางขึ้นบนเรือก่อนการปฏิบัติงานทุกครั้ง ห้ามทำการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงให้เรือสินค้าขณะปฏิบัติการ ผู้ทำงานเกี่ยวกับสินค้าอันตรายภายในเขตการทำเรือฯ ต้องสวมอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตามประเภทของสินค้าอันตรายในการปฏิบัติงานทุกครั้ง การจัดเก็บสินค้าอันตรายต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดอย่างเคร่งครัด ภาชนะที่ใช้ในการบรรจุสินค้าอันตรายต้องได้มาตรฐานตามที่ ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล (IMDG Code) กำหนดและต้องปิดฉลากสินค้าอันตรายบนภาชนะหรือตู้สินค้าที่บรรจุสินค้าอันตรายให้ชัดเจน และห้ามมิให้เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของสินค้า เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือทำการอภัยตู้สินค้าเปล่าเพื่อผูกเชื้อในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ เว้นตู้สินค้าที่บรรจุสินค้าเกษตร ในการขนส่งสินค้าอันตราย ต้องทำการผูกยึดสินค้าบนรถบรรทุกให้แน่นหนา ก่อนขนส่งออกจากการท่าเรือ เป็นต้น ซึ่งหากไม่ปฏิบัติตามประกาศการทำเรือนี้ กำหนดให้มีค่าปรับในแต่ละกรณีที่ไม่ปฏิบัติตามเท่า นั้น

- ประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย เรื่อง วิธีดำเนินการเกี่ยวกับสินค้าอันตรายที่ท่าเรือแหลมฉบัง กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีการดำเนินการเกี่ยวกับสินค้าอันตรายที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อให้การดำเนินการเกี่ยวกับสินค้าอันตรายมีความสอดคล้องกับข้อกำหนดมาตรฐานสากล และความปลอดภัยต่อชีวิต ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งเป็นการป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้น โดยกำหนดรายละเอียด ดังนี้

การทำเรือฯ แบ่งกลุ่มประเภทสินค้าอันตรายออกเป็น 3 กลุ่มตามที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) กำหนด คือ

กลุ่มที่ 1 สินค้าอันตรายที่ไม่อนุญาตให้ทำการบรรจุหรือขนถ่าย หรือเคลื่อนย้ายบนเรือหรือผ่าน หรือถ่ายลำในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง

กลุ่มที่ 2 สินค้าอันตรายที่อนุญาตให้ทำการบรรจุขนถ่ายข้างลำ ในบริเวณท่าเรือแหลมฉบังได้ แต่ไม่อนุญาตให้ฝากเก็บในท่าเรือแหลมฉบัง

กลุ่มที่ 3 สินค้าอันตรายนอกเหนือจากกลุ่มที่ 1 และ 2 อนุญาตให้ทำการบรรจุหรือขนถ่ายในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง สำหรับสินค้าอันตรายขาเข้า หลังจากเสร็จสิ้นการขนถ่ายให้ดำเนินการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าอันตรายไปฝากเก็บที่คลังสินค้าอันตรายทันที ยกเว้นเฉพาะตู้สินค้าอันตรายที่ขนถ่ายข้างลำ (กลุ่มที่ 2)

สำหรับสินค้าอันตรายขาออก อนุญาตให้ฝากเก็บภายในท่าเรือได้ไม่เกิน 2 วันนับถึงวันที่บรรจุลงเรือ หากเกิน 2 วัน ให้เจ้าของหรือตัวแทนเรือ หรือเจ้าของตู้สินค้าต้องเคลื่อนย้ายสินค้าอันตรายขาออกไปฝากเก็บที่ทำการตรวจปล่อยและพิธีการศุลกากรที่คลังสินค้าอันตราย

โดยกำหนดให้ภาชนะที่ใช้บรรจุสินค้าอันตรายต้องได้มาตรฐานตามที่ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล (IMDG Code) และต้องปิดผนึกสินค้าอันตรายของภาชนะ หรือตู้สินค้าที่บรรจุสินค้าอันตรายให้เรียบร้อยและชัดเจน

ผู้ประกอบการทำเทียบเรือที่ทำเรือแหลมฉบังจะต้องจัดทำแผนฉุกเฉิน ในกรณีที่เกิดสินค้าอันตรายหกรั่วไหล หรือมีอุบัติเหตุอื่นใดเสนอท่าเรือแหลมฉบังด้วย และผู้ประกอบการทำเทียบเรือฯ ต้องอำนวยความสะดวกแก่เจ้าหน้าที่ ตรวจสอบการจัดเก็บสินค้าอันตราย หากเกิดการชำรุดเสียหายหรือรั่วไหลต้องดำเนินการแก้ไขให้เรียบร้อย

Tank container ที่บรรจุสินค้าอันตรายเมื่อนำสินค้าอันตรายออกแต่ยังมีได้ทำความสะอาดให้ถือว่าเป็นสินค้าอันตรายด้วยเช่นกัน และห้ามมิให้ทำการเปิดตู้สินค้าอันตรายเพื่อนำสินค้าออกหรือเข้าตู้ในเขตท่าเทียบเรือฯ ยกเว้นตู้ LCL ที่มีสินค้าทั่วไปปะปนเท่านั้น

ในกรณีความเสียหายใดๆเกิดขึ้น ผู้ที่ละเลยไม่ปฏิบัติตามประกาศจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในค่าเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้น และท่าเรือแหลมฉบังอาจพิจารณางดการให้บริการได้

ท่าเรือแหลมฉบังยังกำหนดหลักเกณฑ์การรับฝากเก็บสินค้า หรือตู้สินค้าที่คลังสินค้าอันตราย โดยแบ่งประเภทเป็นสินค้าอันตรายขาเข้า และสินค้าอันตรายขาออก โดยกำหนดให้เจ้าของสินค้าหรือตัวแทนเรือยื่นเอกสารตามที่กำหนดต่อกองท่า และผู้ประกอบการทำก่อนเรือเทียบท่าไม่น้อยกว่า 12 ชั่วโมงในกรณีสินค้าอันตรายขาเข้า และก่อนนำตู้สินค้าหรือสินค้าเข้าตู้สินค้าฝากเก็บไม่น้อยกว่า 6 ชั่วโมงในเวลาทำงานปกติ โดยมีการกำหนดการจัดเก็บค่าภาระเกี่ยวกับสินค้าอันตรายไว้ และกำหนดวิธีการดำเนินการพิเศษเกี่ยวกับสินค้าอันตรายประเภทที่ 7 เฉพาะสารโคบอลต์ 60 และ Tantalum glass ไว้ โดยช่วงท้ายเป็นการกำหนดผลของการไม่ปฏิบัติตามประกาศนี้ จะมีการปรับตามแต่ละกรณีที่กำหนด ในส่วนข้อกำหนดเกี่ยวกับการยื่นเอกสารนอกจากจะมีโทษเป็นค่าปรับแล้ว ท่าเรือฯจะไม่อนุญาตให้นำสินค้าอันตรายนั้นเข้ามาจนกว่าจะดำเนินการทำเอกสารดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว

- ระเบียบการทำเรือแห่งประเทศไทย ว่าด้วยวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออกสินค้าอันตรายของท่าเรือกรุงเทพ พ.ศ.2550 เป็นการออกระเบียบเพื่อให้การปฏิบัติเกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออกสินค้าอันตรายของท่าเรือกรุงเทพมีความเหมาะสมสอดคล้องกับข้อกำหนดเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล

ในระเบียบนี้ได้กำหนดความหมายของสินค้าอันตรายไว้ โดยกำหนดให้ “สินค้าอันตราย” หมายความว่า สิ่งของที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้ตามที่องค์การทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

กำหนดไว้ในประมวลข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล (IMDG Code) โดยแบ่งสินค้าอันตรายออกเป็น 9 ประเภทตาม IMDG Code กำหนด ดังนี้

ประเภทที่ 1 วัตถุระเบิด (Explosives)

ประเภทที่ 2 ก๊าซ (Gases)

ประเภทที่ 3 ของเหลวไวไฟ (Flammable liquids)

ประเภทที่ 4 ของแข็งไวไฟ สารที่ลุกไหม้ได้เอง สารที่เปียกน้ำจะเกิดก๊าซไวไฟ (Flammable solids ; substances liable to spontaneous combustion ; substances which, in contact with water, emit flammable gases)

ประเภทที่ 5 สารออกซิไดซ์และสารอินทรีย์เปอร์ออกไซด์ (Oxidizing substances and organic peroxides)

ประเภทที่ 6 สารพิษและสารแพร่เชื้อ (Toxic and infectious substances)

ประเภทที่ 7 วัสดุกัมมันตรังสี (Radioactive material)

ประเภทที่ 8 สารกัดกร่อน (Corrosive substances)

ประเภทที่ 9 สารอันตรายเบ็ดเตล็ดและอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม (Miscellaneous dangerous substances and articles)

โดยชนิดของสินค้าอันตรายทั้ง 9 ประเภทมีการกำหนดไว้ในตารางแนบท้าย ซึ่งการยกเลิกหรือเพิ่มเติมให้เป็นไปตามประกาศของหน่วยงานราชการไทยที่เกี่ยวข้อง หรือที่ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล (IMDG Code) กำหนด โดยมีการกำหนดกลุ่มของการขนส่งสินค้าอันตรายเป็น 3 กลุ่ม คือ

“สินค้าอันตรายกลุ่มที่ 1” หมายความว่า สินค้าอันตรายที่ห้ามบรรทุกหรือขนถ่ายในเขตท่าเรือกรุงเทพ

“สินค้าอันตรายกลุ่มที่ 2” หมายความว่า สินค้าอันตรายร้ายแรง

“สินค้าอันตรายกลุ่มที่ 3” หมายความว่า สินค้าอันตรายนอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในกลุ่มที่ 1 และ 2

ตามระเบียบนี้ยังแบ่งการขนส่งสินค้าอันตรายเป็นสินค้าอันตรายขาเข้า และสินค้าอันตรายขาออก โดยในส่วนของสินค้าอันตรายขาเข้ากำหนดให้เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือซึ่งประสงค์จะนำสินค้าอันตรายเข้ามาในเขตท่าเรือกรุงเทพต้องยื่นแบบรายงานสินค้าอันตรายและเอกสารประกอบต่างๆ ที่แผนกควบคุมสินค้าอันตราย ก่อนเรือเทียบท่าไม่น้อยกว่า 9 ชั่วโมง โดยกำหนดให้สินค้าอันตรายกลุ่มที่ 1 ไม่อนุญาตให้ทำการขนถ่ายในเขตท่าเรือกรุงเทพ สินค้า

อันตรายกลุ่มที่ 2 ให้ทำการขนถ่ายในเขตท่าเรือกรุงเทพได้ แต่ไม่รับฝากเก็บต้องนำออกจากเขตท่าเรือกรุงเทพทันทีที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือ สินค้าอันตรายกลุ่มที่ 3 ให้ทำการขนถ่ายในเขตท่าเรือกรุงเทพได้ และรับฝากเก็บไว้ในพื้นที่ที่กำหนด โดยมีระยะเวลาในการฝากเก็บไม่เกิน 5 วันทำการ นับจากวันเสร็จสิ้นการขนถ่าย โดยกำหนดข้อยกเว้นของการขนถ่ายสินค้าอันตรายเข้าในแต่ละกลุ่มไว้ และหากเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของสินค้า เพิกเฉยหรือละเลยโดยไม่นำสินค้าอันตรายออกจากเขตท่าเรือกรุงเทพ ภายในกำหนด 5 วันทำการ นับจากวันเสร็จสิ้นการขนถ่าย การท่าเรือแห่งประเทศไทยอาจใช้สิทธิตามข้อตกลงที่ทำไว้กับโรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและการบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเทียบท่าเรือ (Inland Container Depot) โดยให้ผู้ประกอบการโรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและการบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเทียบท่าเรือรับช่วงนำสินค้าอันตรายออกจากเขตท่าเรือกรุงเทพ โดยเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของสินค้าต้องรับมอบสินค้าพร้อมทั้งชำระค่าภาระค่าขนส่งและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้แก่ ผู้ประกอบการโรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและการบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเทียบท่าเรือทั้งหมด

สำหรับกรณีการขนส่งสินค้าอันตรายขาออก ให้เจ้าของสินค้าหรือตัวแทนเจ้าของสินค้า ซึ่งประสงค์จะส่งสินค้าอันตรายออกนอกเขตท่าเรือกรุงเทพยื่นสำเนาใบขนสินค้าขาออกตามแบบที่กรมศุลกากรกำหนด พร้อมหมายเลขตู้สินค้าที่ต้องการบรรจุสินค้าอันตราย ที่แผนกควบคุมสินค้าอันตราย ล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 9 ชั่วโมง ก่อนนำสินค้าอันตรายเข้ามาในเขตท่าเรือกรุงเทพ กรณีสินค้าอันตรายที่บรรจุตู้สินค้ามาจากภายนอก ต้องแนบแบบขออนุญาตนำตู้สินค้าผ่านเข้าอาณาบริเวณท่าเรือกรุงเทพ และเอกสารอื่นที่มีรายละเอียดข้อมูลของสินค้าอันตรายแต่ละรายการไว้ด้วย

โดยสินค้าอันตรายกลุ่มที่ 1 ไม่อนุญาตให้ทำการบรรจุทุกลงเรือในเขตท่าเรือกรุงเทพ สินค้าอันตรายกลุ่มที่ 2 ไม่อนุญาตให้ทำการบรรจุตู้สินค้าที่แผนกควบคุมการบรรจุตู้สินค้า และแผนกโรงพักสินค้า 14 (เพื่อการส่งออก) เมื่อนำตู้สินค้าอันตรายเข้ามาแล้วต้องบรรจุทุกลงเรือโดยตรง ไม่อนุญาตให้วางพักไว้ในเขตท่าเรือกรุงเทพ สินค้าอันตรายกลุ่มที่ 3 อนุญาตให้ทำการบรรจุตู้สินค้าที่แผนกควบคุมการบรรจุตู้สินค้า และแผนกโรงพักสินค้า 14 (เพื่อการส่งออก) โดยฝากเก็บไว้ในเขตท่าเรือกรุงเทพได้ไม่เกิน 5 วันทำการ ก่อนบรรจุทุกลงเรือ โดยกำหนดข้อยกเว้นของการขนถ่ายสินค้าอันตรายเข้าในแต่ละกลุ่มไว้

ส่วนต่อไปเป็นการกำหนดเกี่ยวกับของเสียอันตราย โดยในการขนส่งของเสียอันตรายนั้น นอกจากจะต้องปฏิบัติตามประมวลข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล (IMDG Code)

โดยจัดอยู่ในของอันตรายประเภทที่ 9 แล้วยังต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อกำหนดต่างๆ ตามที่อนุสัญญาบาเซลว่าด้วยการควบคุมการเคลื่อนย้ายข้ามแดนของของเสียอันตรายและการกำจัด (Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal) และมาตรฐานที่กรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม กำหนดไว้ โดยเครื่องครัดและสินค้าอันตรายขาเข้าที่เป็น Waste จะต้องระบุคำว่า “Waste” ในแบบรายงานสินค้าอันตรายและต้องฝากเก็บไว้ในตู้สินค้าเท่านั้น โดยจะต้องบรรจุตู้สินค้ามาจากภายนอกเท่านั้น ไม่อนุญาตให้ทำการบรรจุตู้สินค้าที่แผนกควบคุมการบรรจุตู้สินค้า และแผนกโรงพักสินค้า 14 (เพื่อการส่งออก) ทั้งนี้ต้องระบุคำว่า “Waste” ในสำเนาใบขนสินค้าขาออกด้วย

ต่อมากำหนดเกี่ยวกับภาชนะเปล่า และตู้สินค้าเปล่า ที่ผ่านการบรรจุสินค้าอันตราย และยังมีได้ทำความสะอาด ในการนำเข้าหรือส่งออก ต้องปฏิบัติเช่นเดียวกับสินค้าอันตรายทุกประการและต้องระบุคำว่า “EMPTY UNCLEANED” ในแบบรายงานสินค้าอันตรายสำหรับสินค้าอันตรายขาเข้า และสำเนาใบขนสินค้าขาออกสำหรับสินค้าอันตรายขาออกด้วย

กรณีการมยาคูสินค้า และการเติมน้ำยาทำความสะอาดตู้สินค้า การท่าเรือฯ อนุญาตให้ทำการมยาคูสินค้าเฉพาะตู้สินค้าขาออกที่บรรจุสินค้าเรียบร้อยแล้วเท่านั้น โดยห้ามทำการมยาคูสินค้าเปล่า ซึ่งบริษัทที่ดำเนินการมยาคูหรือตัวแทนเจ้าของสินค้าที่ประสงค์มยาคูสินค้าขาออก ต้องยื่นแบบขออนุญาตมยาคูสินค้าตู้สินค้าที่บรรจุสินค้าอันตราย และเมื่อทำการมยาคูแล้ว ต้องติดเครื่องหมายมยาคูที่ประตูตู้สินค้า โดยระบุชื่อสารเคมีที่ใช้ และวันที่ทำการมยาคู พร้อมทั้งติดป้ายประเภทสินค้าอันตรายที่บรรจุในตู้สินค้านั้น ส่วนตู้สินค้าที่บรรจุสินค้าทั่วไป เมื่อทำการมยาคูแล้ว ต้องติดเครื่องหมายมยาคูที่ประตูตู้สินค้าโดยระบุชื่อสารเคมีที่ใช้ และวันที่ทำการมยาคู พร้อมทั้งติดป้ายประเภทที่ 9 UN No.3359 ไว้ด้วย ซึ่งบริษัทที่ดำเนินการมยาคูต้องกระทำการภายใต้การควบคุมของเจ้าหน้าที่จากสำนักควบคุมพืชและวัสดุการเกษตร กรมวิชาการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ในขณะที่ทำการมยาคูและต้องปฏิบัติงานด้วยความรอบคอบให้เกิดความปลอดภัยแก่ชีวิต ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด เมื่อดำเนินการแล้วเสร็จ ต้องนำภาชนะหรือหีบห่อบรรจุสารเคมีที่ใช้มยาคูและเศษวัสดุต่าง ๆ ออกจากเขตท่าเรือกรุงเทพทันที และห้ามทิ้งเศษวัสดุข้างต้นในเขตท่าเรือกรุงเทพ โดยเด็ดขาด

ส่วนกรณีการเติมน้ำยาทำความสะอาดตู้สินค้าท่าเรือกรุงเทพ อนุญาตให้ทำการเติมน้ำยาทำความสะอาดตู้สินค้าได้ทั้งตู้สินค้าขาเข้าและขาออก โดยบริษัทที่ดำเนินการเติมน้ำยาหรือตัวแทนเจ้าของสินค้าที่ประสงค์เติมน้ำยาทำความสะอาดตู้สินค้า ต้องยื่นแบบขออนุญาตเติมน้ำยาทำความสะอาดตู้สินค้าที่แผนกควบคุมสินค้าอันตราย ก่อนการดำเนินการเติมน้ำยา การเติมน้ำยาทำ

ความเย็น อนุญาตให้ดำเนินการได้ ณ บริเวณพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพกำหนดเท่านั้น ซึ่งผู้สินค้าที่ดำเนินการเติมน้ำยาทำความเย็นแล้วต้องติดเครื่องหมายตามที่ ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล (IMDG Code) กำหนดที่ประตู่สินค้า

ตามระเบียบนี้ได้กำหนดข้อปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการดำเนินการเกี่ยวกับสินค้าอันตรายไว้ด้วย เช่น ในการดำเนินการเกี่ยวกับสินค้าอันตราย ต้องอยู่ภายใต้การควบคุมของหัวหน้าผู้ซึ่งชำนาญงาน (Foreman) ที่ผ่านการอบรมหลักสูตรความปลอดภัย และการบรรทุกหรือขนถ่ายต้องทำถูกต้องตามกฎระเบียบนี้และข้อบังคับขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ให้ตัวแทนเรือนำแผนผังการจัดเก็บสินค้าอันตรายในระวางเรือมาติดไว้บริเวณช่องทางขึ้นบนเรือก่อนการปฏิบัติงานทุกครั้ง ห้ามทำการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงให้เรือสินค้าขณะปฏิบัติการโดยเด็ดขาด ผู้ทำงานเกี่ยวกับสินค้าอันตรายภายในเขตการทำเรือ ต้องสวมอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตามประเภทของสินค้าอันตรายในการปฏิบัติงานทุกครั้ง การจัดเก็บสินค้าอันตรายต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดอย่างเคร่งครัด ภาชนะที่ใช้ในการบรรจุสินค้าอันตรายต้องได้มาตรฐานตามที่ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล (IMDG Code) กำหนดและต้องปิดฉลากสินค้าอันตรายบนภาชนะหรือผู้สินค้าที่บรรจุสินค้าอันตรายให้ชัดเจน และกำหนดให้สินค้าประเภทเปราะและสินค้าประเภทมีกลิ่นเหม็น และสินค้าที่มีความเข้มข้นของสารเกินกว่าค่าตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับภาวะแวดล้อม (สารเคมี) ในกรณีที่สินค้านั้นจะทำการขนถ่ายข้างลำ (Overside) ให้ทำการขนถ่ายข้างลำได้เฉพาะนอกเวลาทำงานปกติเท่านั้น ในการขนส่งสินค้าอันตราย ต้องทำการผูกยึดสินค้าบนรถบรรทุกให้แน่นหนา ก่อนขนส่งออกจากการท่าเรือ เป็นต้น ซึ่งหากไม่ปฏิบัติตามประกาศการทำเรือนี้ กำหนดให้มีค่าปรับในแต่ละกรณีที่ไม่ปฏิบัติตาม ส่วนกรณีที่มีความเสียหายใด ๆ เกิดขึ้นเนื่องจากการที่เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของสินค้า ละเลยไม่ปฏิบัติตามระเบียบนี้ เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของสินค้า จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในค่าเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นและ การท่าเรือแห่งประเทศไทยอาจพิจารณางดการให้บริการต่อไปด้วย

4.1.3 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พุทธศักราช 2535

เนื่องจากที่กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติที่ใช้ บังคับอยู่ในปัจจุบัน ยังไม่มีมาตรการควบคุมและแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมได้อย่างพอเพียง สมควร ปรับปรุงให้มีกฎหมายในเรื่องดังกล่าว โดยวัตถุประสงค์หลักของพระราชบัญญัตินี้ คือ

(1) ส่งเสริมประชาชนและองค์กรเอกชนให้มีส่วนร่วมในการส่งเสริม และรักษา คุณภาพสิ่งแวดล้อม

(2) จัดระบบการบริหารงานด้านสิ่งแวดล้อมให้เป็นไปตามหลักการ จัดการคุณภาพ สิ่งแวดล้อม

(3) กำหนดอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และราชการ ส่วนท้องถิ่นให้เกิด การประสานงาน และมีหน้าที่ร่วมกันในการส่งเสริมและรักษา คุณภาพสิ่งแวดล้อมและกำหนด แนวทางปฏิบัติในส่วนที่ไม่มีหน่วยงานใดรับผิดชอบโดยตรง

(4) กำหนดมาตรการควบคุมมลพิษด้วยการจัดให้มีระบบบำบัด อากาศเสีย ระบบ บำบัดน้ำเสีย ระบบกำจัดของเสีย และเครื่องมือหรืออุปกรณ์ ต่าง ๆ เพื่อแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับ มลพิษ

(5) กำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ที่เกี่ยวข้องกับการก่อให้เกิด มลพิษให้เป็นไป โดยชัดเจน

(6) กำหนดให้มีมาตรการส่งเสริมด้านกองทุนและความช่วยเหลือด้าน ต่าง ๆ เพื่อเป็น การจูงใจให้มีการยอมรับที่จะปฏิบัติหน้าที่ในการรักษาคุณภาพ สิ่งแวดล้อม จึงจำเป็นต้องตรา พระราชบัญญัตินี้

จากวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติข้างต้น เห็นได้ว่ามุ่งที่จะควบคุมดูแลเกี่ยวกับ สิ่งแวดล้อม ซึ่งพระราชบัญญัตินี้ได้นิยามความหมายของ "มลพิษ" หมายความว่า ของเสีย วัตถุ อันตราย และมลสารอื่น ๆ รวมทั้งกาก ตะกอน หรือสิ่งตกค้างจากสิ่งเหล่านั้น ที่ถูกปล่อยทิ้งจากแหล่ง กำเนิดมลพิษ หรือที่มีอยู่ในสิ่งแวดล้อมตามธรรมชาติ ซึ่งก่อให้เกิดหรืออาจ ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม หรือภาวะที่เป็นพิษภัยอันตรายต่อ สุขภาพอนามัยของประชาชนได้ และ ให้หมายความรวมถึง รังสี ความร้อน แสง เสียง กลิ่น ความสั่นสะเทือน หรือเหตุรำคาญอื่น ๆ ที่ เกิดหรือถูกปล่อย ออกจากแหล่งกำเนิดมลพิษด้วย และได้นิยามคำว่า "วัตถุอันตราย" หมายความว่า วัตถุระเบิดได้ วัตถุไวไฟ วัตถุออกซิไดซ์และวัตถุเปอร์ออกไซด์ วัตถุมีพิษ วัตถุที่ทำให้เกิดโรค วัตถุ กัมมันตรังสี วัตถุที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางพันธุกรรม วัตถุกัดกร่อน วัตถุที่ก่อให้เกิดการ

ระคายเคือง วัตถุอย่างอื่นไม่ว่าจะเป็นเคมีภัณฑ์ หรือ สิ่งอื่นใดที่อาจทำให้เกิดอันตรายแก่บุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์ หรือสิ่งแวดล้อม และยังนิยามคำว่า "ยานพาหนะ" หมายความว่า รถยนต์หรือ รถจักรยานยนต์ตาม กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ เรือตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทยและอากาศยานตาม กฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ การควบคุมมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้จึง รวมถึงการควบคุม เกี่ยวกับเรื่องของวัตถุอันตรายด้วยนั่นเอง ซึ่งพระราชบัญญัตินี้มิได้กำหนดเรื่องการขนส่งของ อันตรายไว้โดยตรง แต่มีการกำหนดเรื่องเกี่ยวกับการเกิดกรณีเกี่ยวกับความปลอดภัยของ สาธารณะไว้ เช่น

- เมื่อมีเหตุฉุกเฉินหรือเหตุภัยอันตรายต่อสาธารณชนอันเนื่อง มาจากภาวะมลพิษที่ เกิดจากการแพร่กระจายของมลพิษ ซึ่งหากปล่อยไว้เช่นนั้นจะเป็นอันตรายอย่างร้ายแรงต่อชีวิต ร่างกายหรือสุขภาพอนามัย ของประชาชน หรือก่อความเสียหายต่อทรัพย์สินของประชาชนหรือ ของรัฐเป็น อันมาก ให้นายกรัฐมนตรีมีอำนาจสั่งตามที่เห็นสมควรให้ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือ บุคคลใด รวมทั้งบุคคลซึ่งได้รับหรืออาจได้รับอันตรายหรือความเสียหาย ดังกล่าว กระทำหรือ ร่วมกันกระทำการใด ๆ อันจะมีผลเป็นการควบคุม ระวัง หรือบรรเทาผลร้ายจากอันตรายและ ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นได้อย่างทันท่วงที ในกรณีที่ทราบว่าคุณใดเป็นผู้ก่อให้เกิดภาวะมลพิษ ดังกล่าว ให้นายกรัฐมนตรี มีอำนาจสั่งบุคคลนั้นไม่ให้กระทำการใดอันจะมีผลเป็นการเพิ่มความ รุนแรงแก่ภาวะมลพิษในระหว่างที่มีเหตุภัยอันตรายดังกล่าวด้วย¹⁸ และเพื่อเป็นการป้องกันแก้ไข ระวังหรือบรรเทาเหตุฉุกเฉิน หรือเหตุภัยอันตรายจากภาวะมลพิษที่อาจเกิดขึ้นตามข้างต้นรัฐมนตรี มีอำนาจกำหนด มาตรการป้องกันและจัดทำแผนฉุกเฉินเพื่อแก้ไขสถานการณ์ที่เกิดขึ้นไว้ล่วงหน้าได้¹⁹

- ให้มีการตั้งคณะกรรมการควบคุมมลพิษขึ้น โดยมีอำนาจและหน้าที่ เช่น เสนอ แผนปฏิบัติการเพื่อป้องกันหรือแก้ไขอันตรายอันเกิดจาก การแพร่กระจายของมลพิษหรือภาวะ มลพิษต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอความเห็นเกี่ยวกับการให้มีการดำเนินการแก้ไข เพิ่มเติมหรือปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุม ป้องกัน ลด หรือขจัดมลพิษต่อ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอความเห็นเกี่ยวกับการกำหนดมาตรการส่งเสริมด้านภาชี อากรและการลงทุนของเอกชนเกี่ยวกับการควบคุมมลพิษและการส่งเสริมและรักษาคุณภาพ

¹⁸ มาตรา 9 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พุทธศักราช 2535

¹⁹ มาตรา 10 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พุทธศักราช 2535

สิ่งแวดล้อมต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรีในการกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษ จากแหล่งกำเนิด เป็นต้น²⁰ โดยการกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดกำหนดให้อำนาจรัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมมลพิษ และโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีอำนาจประกาศ ในราชกิจจานุเบกษา กำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด สำหรับ ควบคุมการระบายน้ำทิ้ง การปล่อยทิ้งอากาศเสีย การปล่อยทิ้งของเสีย หรือ มลพิษอื่นใดจากแหล่งกำเนิดออกสู่สิ่งแวดล้อม เพื่อรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ได้ มาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนด²¹

- ข้อกำหนดเฉพาะในส่วนของมลพิษอื่นและของเสียอันตรายกำหนดให้การเก็บรวบรวม การขนส่ง และการจัดการด้วย ประการใด ๆ เพื่อบำบัดและขจัดขยะมูลฝอยและของเสียอื่นที่อยู่ในสภาพเป็น ของแข็ง การป้องกันและควบคุมมลพิษที่เกิดจากหรือมีที่มาจากการทำงานเหมืองแร่ ทั้งบนบกและในทะเล การป้องกันและควบคุมมลพิษที่เกิดจากหรือมีที่มาจากการทำงานสำรวจ และขุดเจาะน้ำมัน ก๊าซธรรมชาติและสารไฮโดรคาร์บอนทุกชนิดทั้ง บนบกและในทะเล หรือการป้องกันและควบคุมมลพิษที่เกิดจากหรือมีที่มาจาก การปล่อยทิ้งน้ำมันและการทิ้งของเสียและวัตถุอื่น ๆ จากเรือเดินทะเล เรือบรรทุกน้ำมัน และเรือประเภทอื่น ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น²² คือ กรณีการขนส่งมลพิษอื่นซึ่งรวมถึงวัตถุอันตราย และของเสียอันตรายให้จัดการตามกฎหมายเรื่องนั้นๆ ก็คือ กฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของอันตรายนั่นเอง

- กำหนดมาตรการส่งเสริม โดยกำหนดให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษต้องจัดให้มีเครื่องมือหรืออุปกรณ์เพื่อควบคุมแหล่งกำเนิดมลพิษนั้น ซึ่งก็คือการกำหนดให้มีการติดตั้งอุปกรณ์หรือเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรักษา ดูแลวัตถุอันตรายที่อยู่ในความครอบครอง ซึ่งตามพระราชบัญญัตินี้มีได้ระบุว่าเป็นแบบใด ก็น่าจะต้องพิจารณาแบบของหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องนั่นเอง โดยอาจขอรับการส่งเสริมและช่วยเหลือจากทางราชการ ดังนี้

²⁰ มาตรา 53 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พุทธศักราช 2535

²¹ มาตรา 55 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พุทธศักราช 2535

²² มาตรา 78 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พุทธศักราช 2535

(1) การขอรับความช่วยเหลือด้านอากรขาเข้าสำหรับการนำเข้า มาในราชอาณาจักร ซึ่งเครื่องจักร อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ หรือวัสดุที่จำเป็นซึ่งไม่สามารถจัดหาได้ภายในราชอาณาจักร

(2) การขอรับอนุญาตนำเข้าผู้ชำนาญการหรือผู้เชี่ยวชาญชาวต่างประเทศเข้ามาปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ติดตั้ง ควบคุม หรือดำเนินงานระบบบำบัด อากาศเสีย ระบบบำบัดน้ำเสียหรือระบบกำจัดของเสีย ในกรณีที่ไม่สามารถจัดหาและว่าจ้างบุคคลที่มีคุณสมบัติที่จะเป็นผู้ควบคุมเครื่องจักร อุปกรณ์ เครื่องมือหรือเครื่องใช้ที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรได้ภายในราชอาณาจักร รวมทั้งขอยกเว้นภาษีเงินได้ของบุคคลนั้นที่จะเกิดขึ้น เนื่องจากการเข้ามาปฏิบัติหน้าที่ผู้ควบคุมในราชอาณาจักรด้วย

4.1.4 พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พุทธศักราช 2535

พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พุทธศักราช 2535 มีวัตถุประสงค์โดยตรงเกี่ยวกับการควบคุมเรื่องวัตถุอันตรายของประเทศไทย ในเรื่องเกี่ยวกับกฎเกณฑ์การกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายของประเทศไทยจึงตกอยู่ภายใต้บทบัญญัติของพระราชบัญญัตินี้ด้วย โดยเนื้อหาในพระราชบัญญัติฉบับนี้มีการให้คำนิยามของวัตถุอันตรายโดยกำหนดให้ “วัตถุอันตราย” หมายความว่า วัตถุดังต่อไปนี้

- (1) วัตถุระเบิดได้
- (2) วัตถุไวไฟ
- (3) วัตถุออกซิไดซ์และวัตถุเปอร์ออกไซด์
- (4) วัตถุมีพิษ
- (5) วัตถุที่ทำให้เกิดโรค
- (6) วัตถุแก๊สมันตรังสี
- (7) วัตถุที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางพันธุกรรม
- (8) วัตถุกัดกร่อน
- (9) วัตถุที่ก่อให้เกิดการระคายเคือง
- (10) วัตถุอย่างอื่น ไม่ว่าจะเป็เคมีภัณฑ์หรือสิ่งอื่นใด ที่อาจทำให้เกิดอันตรายแก่บุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์สิน หรือสิ่งแวดล้อม

ซึ่งเป็นการแบ่งประเภทของอันตรายมากกว่าตามหลักสากลกำหนด โดยเนื้อหาแบ่งออกเป็น 4 หมวดใหญ่ๆ คือ หมวดที่ 1 คณะกรรมการวัตถุอันตราย ในหมวดนี้เป็นการกำหนด คณะกรรมการวัตถุอันตรายว่าประกอบด้วยใครบ้าง และให้อำนาจหน้าที่แก่คณะกรรมการวัตถุอันตรายในการดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้อง กับวัตถุอันตราย เป็นต้น

หมวดที่ 2 เป็นเรื่องการควบคุมวัตถุอันตราย ซึ่งเป็นบทบัญญัติในส่วนที่จะนำมาพิจารณาเกี่ยวกับการควบคุมกำกับดูแลการดำเนินการใดๆ กับของอันตรายในประเทศไทย ซึ่งตรงกับที่วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ศึกษาเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ในการควบคุมการดำเนินการขนส่งของอันตราย จึงขอนำกฎเกณฑ์ในส่วนนี้มาพิจารณา โดยพระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดว่าในกรณีที่มีกฎหมายว่าด้วยการใดบัญญัติเรื่องใดไว้โดยเฉพาะแล้วให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายว่าด้วยการนั้น แต่ถ้ามีเหตุอันควรคณะกรรมการวัตถุอันตรายอาจมีมติให้นำบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ไปใช้บังคับเป็นการเพิ่มเติมหรือแทนที่กฎหมายว่าด้วยการนั้นได้²³ โดยให้มีการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลวัตถุอันตรายขึ้นในกระทรวงอุตสาหกรรมเพื่อเป็นศูนย์กลางประสานงานในเรื่องข้อมูลของวัตถุอันตรายกับส่วนราชการต่างๆรวมทั้งจากภาคเอกชน เพื่อรวบรวมและให้บริการข้อมูลทุกชนิดเกี่ยวกับวัตถุอันตรายตั้งแต่การมีอยู่ในต่างประเทศการนำเข้าหรือการผลิตภายในประเทศ การเคลื่อนย้าย การใช้สอย การทำลาย และการอื่นใดอันเกี่ยวเนื่อง²⁴ ซึ่งได้มีการจัดแบ่งวัตถุอันตรายตามความจำเป็นแก่การควบคุมเป็น 4 ชนิด ดังนี้

(1) วัตถุอันตรายชนิดที่ 1 ได้แก่วัตถุอันตรายที่การผลิต การนำเข้า การส่งออก หรือการมีไว้ในครอบครองต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนด

(2) วัตถุอันตรายชนิดที่ 2 ได้แก่วัตถุอันตรายที่การผลิต การนำเข้า การส่งออก หรือการมีไว้ในครอบครองต้องแจ้งให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบก่อนและต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดด้วย

(3) วัตถุอันตรายชนิดที่ 3 ได้แก่วัตถุอันตรายที่การผลิต การนำเข้า การส่งออก หรือการมีไว้ในครอบครองต้องรับใบอนุญาต

(4) วัตถุอันตรายชนิดที่ 4 ได้แก่วัตถุอันตรายที่ห้ามมิให้มีการผลิต การนำเข้า การส่งออก หรือการมีไว้ในครอบครอง

²³ มาตรา 15 พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พุทธศักราช 2535

²⁴ มาตรา 17 พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พุทธศักราช 2535

ให้อำนาจรัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการวัตถุอันตรายมีอำนาจระบุชื่อหรือคุณสมบัติของวัตถุอันตราย ชนิดของวัตถุอันตราย กำหนดเวลาการใช้บังคับและหน่วยงานผู้รับผิดชอบในการควบคุมวัตถุอันตราย²⁵ กำหนดองค์ประกอบ คุณสมบัติและสิ่งเจือปน ภาชนะบรรจุ วิธีตรวจและทดสอบภาชนะ ฉลาก การผลิต การนำเข้า การส่งออก การขาย การขนส่ง การเก็บรักษา การกำจัด การทำลาย การปฏิบัติกับภาชนะของวัตถุอันตราย การให้แจ้งข้อเท็จจริง การให้ส่งตัวอย่าง หรือการอื่นใดเกี่ยวกับวัตถุอันตรายเพื่อควบคุม ป้องกัน บรรเทา หรือระงับอันตรายที่จะเกิดแก่บุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์หรือสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงสนธิสัญญาและข้อผูกพันระหว่างประเทศประกอบด้วย กำหนดให้มีผู้เชี่ยวชาญหรือบุคลากรเฉพาะรับผิดชอบสำหรับการดำเนินการดังกล่าว²⁶ เป็นต้น

ในส่วนของวัตถุอันตรายชนิดที่ 2 พระราชบัญญัตินี้กำหนดห้ามมิให้ผู้ใดผลิต นำเข้า ส่งออก หรือมีไว้ในครอบครองซึ่งวัตถุอันตรายชนิดที่ 2 เว้นแต่จะแจ้งความประสงค์จะดำเนินการดังกล่าวให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบก่อนจึงจะดำเนินการกับวัตถุอันตรายชนิดที่ 2 ได้²⁷ กรณีวัตถุอันตรายชนิดที่ 3 จะห้ามมิให้ผู้ใดผลิต นำเข้า ส่งออก หรือมีไว้ในครอบครองซึ่งวัตถุอันตรายชนิดที่ 3 เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ โดยการขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกระทรวง²⁸ ซึ่งใบอนุญาตที่ออกไปแล้วนั้น ถ้าต่อมากฎหมายหรือพฤติการณ์ได้เปลี่ยนแปลงไปหรือมีเหตุสำคัญเพื่อคุ้มครองความปลอดภัย ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจออกใบอนุญาตมีอำนาจสั่งแก้ไขเพิ่มเติมเงื่อนไขในการอนุญาตได้ตามความจำเป็น²⁹ โดยกำหนดให้ใบอนุญาตมีระยะเวลาตามที่กำหนด แต่ต้องไม่เกินสามปีนับแต่วันออกใบอนุญาต³⁰ ซึ่งกรณีที่เจ้าหน้าที่ไม่ออกใบอนุญาตหรือไม่ต่ออายุใบอนุญาตพระราชบัญญัตินี้ กำหนดให้ต้องอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีผู้รับผิดชอบ คำวินิจฉัยของรัฐมนตรีให้เป็นที่สุด³¹ เมื่อปรากฏต่อเจ้าหน้าที่ว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ อาจพิจารณาสั่งพักใช้

²⁵ มาตรา 18 พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พุทธศักราช 2535

²⁶ มาตรา 18 พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พุทธศักราช 2535

²⁷ มาตรา 22 พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พุทธศักราช 2535

²⁸ มาตรา 23 พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พุทธศักราช 2535

²⁹ มาตรา 25 พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พุทธศักราช 2535

³⁰ มาตรา 26 พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พุทธศักราช 2535

³¹ มาตรา 28 พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พุทธศักราช 2535

ใบอนุญาตได้แต่ต้องไม่เกินหนึ่งปี ถ้าเป็นกรณีสำคัญจะสั่งเพิกถอนใบอนุญาตก็ได้³² โดยผู้ถูกสั่งเพิกถอนใบอนุญาตจะขอใบอนุญาตใหม่อีกไม่ได้จนกว่าจะพ้นกำหนดห้าปีนับแต่วันที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาต³³ และให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมโดยความเห็นของคณะกรรมการประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดรายชื่อของวัตถุอันตรายที่กระบวนการผลิตและลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอันตรายเป็นที่ทราบกันแน่ชัดโดยทั่วไปและกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการการขอขึ้นทะเบียนวัตถุอันตรายและการออกใบสำคัญการขึ้นทะเบียนวัตถุอันตราย โดยการผลิต หรือการนำเข้า ซึ่งวัตถุอันตรายชนิดที่ 2 หรือชนิดที่ 3 ที่อยู่นอกรายชื่อของประกาศ จะต้องนำมาขอขึ้นทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ก่อนและเมื่อได้รับใบสำคัญการขึ้นทะเบียนแล้วจึงจะผลิตหรือนำเข้าหรือจึงจะออกใบอนุญาตให้ผลิตหรือนำเข้า³⁴

ในกรณีที่การขึ้นทะเบียนวัตถุอันตรายจำเป็นต้องผลิตหรือนำเข้ามาซึ่งตัวอย่างวัตถุอันตรายที่จะขอขึ้นทะเบียนหรือต้องนำเข้ามาซึ่งวัตถุอันตรายอย่างอื่นเพื่อใช้ในการผลิตวัตถุอันตรายที่จะขอขึ้นทะเบียน และวัตถุอันตรายนั้นมีกฎหมายบังคับให้การผลิตหรือการนำเข้าต้องได้รับอนุญาตหรือต้องขึ้นทะเบียนเสียก่อนผู้ขอขึ้นทะเบียนอาจขออนุญาตพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อผลิตหรือนำเข้าซึ่งวัตถุอันตรายนั้นได้ตามพระราชบัญญัตินี้โดยให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามขั้นตอนและวิธีการที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการขึ้น³⁵ ห้ามมิให้พนักงานเจ้าหน้าที่รับขึ้นทะเบียนวัตถุอันตรายเมื่อคณะกรรมการเห็นว่าวัตถุอันตรายที่ขอขึ้นทะเบียนไม่เป็นที่เชื่อถือได้ว่ามีคุณประโยชน์ตามที่ขอขึ้นทะเบียนไว้ หรือหากนำมาใช้แล้วอาจเกิดอันตรายแก่บุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์หรือสิ่งแวดล้อมโดยไม่มีวิธีปฏิบัติตามควรที่จะป้องกันได้ วัตถุอันตรายที่ขอขึ้นทะเบียนใช้ชื่อในทำนองโอ้อวด ไม่สุภาพ หรืออาจทำให้เข้าใจผิดจากความเป็นจริง หรือวัตถุอันตรายที่ขอขึ้นทะเบียนเป็นวัตถุอันตรายปลอม หรือเป็นวัตถุอันตรายที่พนักงานเจ้าหน้าที่สั่งเพิกถอนทะเบียนแล้ว³⁶ วัตถุอันตรายใดที่ได้ขึ้นทะเบียนไว้แล้ว ต่อมาปรากฏว่าไม่มีประโยชน์ตามที่ขึ้นทะเบียนไว้หรือหากนำมาใช้แล้วอาจเกิดอันตรายแก่บุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์หรือสิ่งแวดล้อมโดยไม่มีวิธีปฏิบัติตามควรที่จะป้องกันได้ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ โดยคำแนะนำของคณะกรรมการมีอำนาจเพิกถอนทะเบียน

³² มาตรา 32 พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พุทธศักราช 2535

³³ มาตรา 35 พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พุทธศักราช 2535

³⁴ มาตรา 36 พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พุทธศักราช 2535

³⁵ มาตรา 37 พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พุทธศักราช 2535

³⁶ มาตรา 38 พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พุทธศักราช 2535

วัตถุดิบที่ได้นั้นได้ และเมื่อมีการเพิกถอนทะเบียนวัตถุดิบแล้ว สิทธิในการผลิต นำเข้า ส่งออก หรือมีไว้ในครอบครองซึ่งวัตถุดิบนั้นเป็นอันระงับไป³⁷ ซึ่งเจ้าของวัตถุดิบที่ถูกเพิกถอนทะเบียนต้องจัดการทำลายหรือดำเนินการกับวัตถุดิบของตนตามที่พนักงานเจ้าหน้าที่มีคำสั่งภายในระยะเวลาที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด³⁸ ห้ามมิให้ผู้ใดผลิต นำเข้า หรือมีไว้ในครอบครองซึ่งวัตถุดิบชนิดที่ 4³⁹ และให้อำนาจรัฐมนตรีโดยความเห็นของคณะกรรมการกำหนดยกเว้นให้วัตถุดิบซึ่งโดยลักษณะหรือปริมาณอาจก่อให้เกิดอันตรายน้อยหรือซึ่งการบังคับตามมาตรการต่างๆตามพระราชบัญญัตินี้จะก่อให้เกิดภาวะเกินความสมควรหรือวัตถุดิบของกระทรวง ทบวง กรม ราชการส่วนท้องถิ่น รัฐวิสาหกิจ องค์การของรัฐ สภาวิชาชีพไทย หรือหน่วยงานอื่นตามที่จะเห็นสมควรไม่ต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ทั้งหมดหรือแต่บางส่วน และกำหนดห้ามมิให้ผู้ใดผลิต นำเข้า ส่งออก หรือมีไว้ในครอบครองซึ่งวัตถุดิบชนิดที่ 1 วัตถุดิบชนิดที่ 2 หรือวัตถุดิบชนิดที่ 3 ดังต่อไปนี้

(1) วัตถุดิบปลอม อาทิ สิ่งที่ทำเทียมวัตถุดิบแท้ทั้งหมดหรือแต่บางส่วน วัตถุดิบที่แสดงชื่อว่าเป็นวัตถุดิบอื่นหรือแสดงกำหนดเวลาที่วัตถุดิบหมดอายุการใช้เกินความเป็นจริง วัตถุดิบที่แสดงชื่อหรือเครื่องหมายของผู้ผลิตหรือที่ตั้งของสถานที่ผลิตซึ่งมิใช่ความจริง วัตถุดิบที่แสดงชื่อว่าเป็นวัตถุดิบที่ขึ้นทะเบียนไว้ซึ่งมิใช่ความจริง วัตถุดิบที่ผลิตขึ้นโดยมีสารสำคัญน้อยหรือมากกว่าเกณฑ์ค่าคลาดเคลื่อนในระดับที่รัฐมนตรีผู้รับผิดชอบโดยความเห็นของคณะกรรมการกำหนด เป็นต้น

(2) วัตถุดิบผิดมาตรฐาน เช่น วัตถุดิบที่ผลิตขึ้นโดยมีสารสำคัญน้อยหรือมากกว่าเกณฑ์ค่าคลาดเคลื่อนแต่ไม่ถึงระดับที่รัฐมนตรีผู้รับผิดชอบโดยความเห็นของคณะกรรมการกำหนด วัตถุดิบที่ผลิตขึ้นโดยมีความบริสุทธิ์ สิ่งเจือปน หรือลักษณะอื่นที่มีความสำคัญต่อคุณสมบัติของวัตถุดิบผิดไปจากเกณฑ์ที่กำหนดหรือที่ขึ้นทะเบียนไว้

(3) วัตถุดิบเสื่อมคุณภาพ เช่น วัตถุดิบที่หมดอายุการใช้ตามที่แสดงไว้ในฉลาก วัตถุดิบที่แปรสภาพจนมีลักษณะเช่นเดียวกับวัตถุดิบปลอม หรือวัตถุดิบผิดมาตรฐาน

(4) วัตถุดิบที่ต้องขึ้นทะเบียนแต่มิได้ขึ้นทะเบียนไว้

(5) วัตถุดิบที่ถูกสั่งเพิกถอนทะเบียน

³⁷ มาตรา 40 พระราชบัญญัติวัตถุดิบ พุทธศักราช 2535

³⁸ มาตรา 41 พระราชบัญญัติวัตถุดิบ พุทธศักราช 2535

³⁹ มาตรา 43 พระราชบัญญัติวัตถุดิบ พุทธศักราช 2535

หากเจ้าหน้าที่พบว่าผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก หรือผู้มีไว้ในครอบครองซึ่งวัตถุอันตรายผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้นั้นระงับการกระทำที่ฝ่าฝืน หรือแก้ไข หรือปรับปรุงหรือปฏิบัติให้ถูกต้องได้ หากเป็นกรณีมีเหตุอันสมควรพนักงานเจ้าหน้าที่จะอนุญาตให้ผู้นั้นส่งออกไปซึ่งวัตถุอันตรายนั้นเพื่อคืนให้แก่ผู้ผลิตหรือผู้จัดส่งวัตถุอันตรายนั้นมาให้ หรือเพื่อการอื่นตามความเหมาะสมก็ได้ โดยปฏิบัติตามหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด แต่ถ้าปรากฏว่าผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ส่งออกหรือผู้มีไว้ในครอบครองซึ่งวัตถุอันตรายดังกล่าวไม่สามารถปฏิบัติให้ถูกต้องได้ ไม่ว่าจะเพราะไม่มีความสามารถหรือเพราะเหตุอื่นใดให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้บุคคลดังกล่าวส่งมอบวัตถุอันตรายนั้นแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่ที่กำหนด เพื่อทำลายหรือจัดการตามควรแก่กรณี

ในกรณีที่วัตถุอันตรายนั้นอาจจำหน่ายได้ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินการขายทอดตลาดหรือขายให้แก่หน่วยงานของรัฐเงินที่ขายได้เมื่อหักค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษา การจำหน่ายและค่าภาระที่เกี่ยวข้องแล้วให้เก็บไว้เพื่อคืนแก่เจ้าของ แต่ถ้าพ้นกำหนดสามเดือนนับแต่วันได้รับมอบแล้วยังจำหน่ายไม่ได้หากพนักงานเจ้าหน้าที่เห็นว่าการผ่อนเวลาต่อไปจะเป็นอันตรายหรือภาระเกินควรก็ให้มีอำนาจสั่งให้ทำลายหรือจัดการตามควรแก่กรณี

ในกรณีที่ต้องทำลายหรือจัดการตามควรแก่กรณีหากมีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้นให้เจ้าของวัตถุอันตรายมีหน้าที่จ่ายหรือชดใช้เงินจำนวนนั้นแก่ทางราชการ

กรณีที่บุคคลใดกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติหรือมีเหตุอันควรสงสัยว่ากระทำการเช่นนั้น ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจจับกุมผู้นั้นเพื่อส่งพนักงานสอบสวนดำเนินการต่อไปตามกฎหมาย

ซึ่งในการปฏิบัติหน้าที่ พนักงานเจ้าหน้าที่ต้องแสดงบัตรประจำตัวแก่บุคคลซึ่งเกี่ยวข้อง โดยให้เจ้าหน้าที่มีอำนาจ

(1) เข้าไปในสถานที่ประกอบการเกี่ยวกับวัตถุอันตราย สถานที่ผลิตวัตถุอันตราย สถานที่เก็บรักษาวัตถุอันตราย หรือสถานที่ที่สงสัยว่าเป็นสถานที่เช่นนั้นในระหว่างเวลาพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตกหรือในเวลาทำการของสถานที่ดังกล่าว หรือเข้าไปในพาหนะที่บรรทุกวัตถุอันตรายหรือสงสัยว่าบรรทุกวัตถุอันตราย เพื่อตรวจสอบวัตถุอันตราย ภาชนะบรรจุวัตถุอันตรายสมุดบัญชี เอกสาร หรือสิ่งใด ๆ ที่เกี่ยวกับวัตถุอันตราย

(2) นำวัตถุอันตรายหรือวัตถุที่สงสัยว่าเป็นวัตถุอันตรายในปริมาณพอสมควรไปเป็นตัวอย่างเพื่อตรวจสอบ

(3) ตรวจค้น กัก ยึด หรืออายัดวัตถุอันตราย ภาชนะบรรจุวัตถุอันตราย สมุดบัญชี เอกสารหรือสิ่งใดๆ ที่เกี่ยวข้อง ในกรณีที่มีเหตุสงสัยว่ามีการกระทำผิดต่อพระราชบัญญัตินี้

(4) มีหนังสือเรียกบุคคลใดมาให้ถ้อยคำหรือให้ส่งเอกสารหรือวัตถุใดๆ มาเพื่อประกอบการพิจารณาได้

หมวดที่ 3 หน้าที่และความรับผิดชอบทางแพ่ง จะกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ขนส่ง หรือผู้มีไว้ในครอบครองซึ่งวัตถุอันตรายให้มีความระมัดระวังในการตรวจสอบความถูกต้องของสิ่งของ เครื่องมือ วัตถุดิบ บุคคลที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการกับของอันตรายในขอบเขตความดูแลของแต่ละคน โดยกำหนดอายุความใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดจากวัตถุอันตรายตามพระราชบัญญัตินี้สามปีนับแต่วันที่ผู้ต้องเสียหายรู้ถึงการเสียหายความเป็นวัตถุอันตรายและผู้พึงต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน⁴⁰

นอกจากบทบัญญัติที่ได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 แล้ว นอกจากนี้ยังมีการออกกฎหมายลำดับรองซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 เพื่อกำหนดรายละเอียดในเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของอันตรายมีดังนี้

- กฎกระทรวง พ.ศ.2537 ออกตามความในพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 โดยกำหนดให้ผู้ใดประสงค์ขออนุญาตผลิต นำเข้า ส่งออก หรือมีไว้ในครอบครองซึ่งวัตถุอันตราย ชนิดที่ 3 ให้ยื่นคำขอพร้อมด้วยเอกสารตามที่ระบุไว้ในแบบคำขอโดยยื่นต่อหน่วยงานผู้รับผิดชอบในการควบคุมวัตถุอันตรายนั้น โดยกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ในการพิจารณาคำขอ เช่น กรณีคำขออนุญาตผลิตวัตถุอันตราย จะต้องตรวจสอบทำเลที่ตั้งของสถานที่ผลิต สถานที่เก็บรักษา เครื่องจักร ความถูกต้องของเอกสาร กรณีคำขออนุญาตนำเข้า ส่งออก หรือมีไว้ในครอบครองซึ่งวัตถุอันตรายเมื่อได้รับคำขอแล้ว ต้องตรวจสอบทำเลที่ตั้งของสถานที่เก็บรักษา ความถูกต้องของเอกสาร

กำหนดสถานที่ผลิตวัตถุอันตรายต้องตั้งอยู่ในทำเลที่เหมาะสมและปลอดภัยแก่การขนส่งวัตถุอันตราย ไม่ก่อเหตุรำคาญ มลพิษ หรือผลกระทบใด ๆ ต่อแม่น้ำ ลำคลอง แหล่งน้ำ สาธารณะ หรือแหล่งอนุรักษ์ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและรายละเอียดปลีกย่อย เช่น ต้องไม่อยู่ในบริเวณในเขตบ้านจัดสรรหรือที่ดินจัดสรรเพื่อการพักอาศัย ในเขตศูนย์การค้า ภายในระยะหนึ่งร้อย

⁴⁰ มาตรา 37 พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พุทธศักราช 2535

เมตรจากเขตสาธารณะสถาน เช่น โรงเรียนหรือสถานศึกษา วัดหรือศาสนสถาน สถานพยาบาล โบราณสถาน หรือสถานที่ที่ทำการงานของหน่วยงานของรัฐ เป็นต้น

กำหนดสถานที่เก็บรักษาวัตถุอันตรายต้องตั้งอยู่ในทำเลที่เหมาะสมและปลอดภัยแก่ การขนส่งวัตถุอันตราย ไม่ก่อเหตุรำคาญ มลพิษ หรือผลกระทบใด ๆ ต่อแม่น้ำ ลำคลอง แหล่งน้ำ สาธารณะ หรือแหล่งอนุรักษ์ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงปริมาณ คุณลักษณะ และ สภาพของวัตถุอันตราย รวมทั้งความปลอดภัยของภาชนะบรรจุวัตถุอันตรายนั้นประกอบด้วย โดยมีรายละเอียดเช่นเดียวกับสถานที่ผลิตวัตถุอันตราย แต่ต้องมีลักษณะเพิ่มเติม คือ ต้องไม่ ก่อให้เกิดเหตุรำคาญ อันตราย หรือความเสียหายต่อบุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์ หรือสิ่งแวดล้อม มีที่ เก็บรักษาวัตถุอันตรายเฉพาะตามคุณสมบัติของวัตถุอันตราย มีขนาดและลักษณะเหมาะสมกับ ชนิดและปริมาณที่ขออนุญาต รวมทั้งมีบริเวณเพียงพอที่จะอำนวยความสะดวกแก่การขนย้าย วัตถุอันตรายเข้าออก และอาคารที่มีความกว้างและความยาวด้านละตั้งแต่สามสิบเมตรขึ้นไป ต้องมีผนังที่ทำจากวัสดุทนไฟกันตัดตอนโดยมีระยะห่างกันอย่างน้อยหนึ่งผนังทุกๆ สามสิบเมตร เพื่อป้องกันการลุกลามของอัคคีภัย หากเป็นการเก็บรักษาวัตถุอันตรายในที่โล่งแจ้ง ต้องจัดให้มีการ ป้องกันการหกหรือรั่วไหลของวัตถุอันตรายที่เหมาะสมกับคุณสมบัติของวัตถุอันตรายและ ขนาดของการประกอบกิจการ และสามารถควบคุมวัตถุอันตรายไม่ให้หกหรือรั่วไหลสู่ภายนอกได้ ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุขึ้น ซึ่งการนำเข้า การส่งออก หรือการนำผ่านวัตถุอันตราย หรือการ ดำเนินการอื่นใดต่อวัตถุอันตรายต้องคำนึงถึงสนธิสัญญาและข้อผูกพันระหว่างประเทศด้วย

ในส่วนของการอนุญาต ใบอนุญาตผลิต นำเข้า ส่งออก และมีไว้ในครอบครองซึ่ง วัตถุอันตราย ออกให้สำหรับแต่ละผลิตภัณฑ์หรือแต่ละชื่อของวัตถุอันตรายตามประกาศกระทรวง อุตสาหกรรม เรื่อง บัญชีรายชื่อวัตถุอันตราย โดยให้ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตผลิต นำเข้า หรือส่งออกวัตถุ อันตรายแล้ว ได้รับยกเว้นไม่ต้องมีใบอนุญาตมีไว้ในครอบครองซึ่งวัตถุอันตราย และในกรณีที่มี เหตุอันควร พนักงานเจ้าหน้าที่จะใช้ดุลพินิจในการอนุญาตหรือกำหนดเงื่อนไขอย่างไร เพื่อประโยชน์ ในการควบคุมวัตถุอันตรายและป้องกันอันตรายอันจะเกิดแก่บุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์ หรือสิ่งแวดล้อม ก็ได้

ต่อมากำหนดหน้าที่ของผู้ได้รับใบอนุญาต โดยแบ่งเป็นกรณีของผู้ได้รับใบอนุญาตผลิต นำเข้า ส่งออก และมีไว้ในครอบครองซึ่งวัตถุอันตรายต้องจัดให้มีที่อาบน้ำฉุกเฉิน ที่ล้างตาฉุกเฉิน ตามความจำเป็นและเหมาะสมกับคุณสมบัติของวัตถุอันตรายและขนาดของการประกอบกิจการ เครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคลตามความจำเป็นและเหมาะสมกับการปฏิบัติงาน และต้องมี มาตรการสำหรับการดูแลรักษาเครื่องป้องกันอันตรายดังกล่าวให้อยู่ในสภาพเรียบร้อยพร้อมที่จะ

ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลา เครื่องปฐมพยาบาลพร้อมทั้งคำแนะนำวิธีปฐมพยาบาลที่เหมาะสมกับประเภทของวัตถุอันตรายและขนาดของการประกอบกิจการ เครื่องมือ วัสดุและอุปกรณ์ต่าง ๆ สำหรับป้องกัน ควบคุม ระวังหรือบรรเทาอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นตามความจำเป็นและเหมาะสมกับประเภทของวัตถุอันตรายและขนาดของการประกอบกิจการ และต้องมีมาตรการสำหรับการดูแลรักษาเครื่องมือ วัสดุและอุปกรณ์ดังกล่าวให้อยู่ในสภาพเรียบร้อยพร้อมที่จะใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลา ส่วนกรณีของผู้ได้รับใบอนุญาตผลิต นำเข้า ส่งออก หรือมีไว้ในครอบครองซึ่งวัตถุอันตรายซึ่งทำการขนส่งวัตถุอันตรายต้องจัดให้มียานพาหนะที่เหมาะสมและปลอดภัยในการขนส่งวัตถุอันตรายในกรณีที่ต้องบรรทุกวัตถุอันตรายร่วมกับสิ่งอื่น ต้องแยกวัตถุอันตรายไว้เป็นส่วนหนึ่งต่างหาก โดยให้มีสิ่งห่อหุ้มเพื่อป้องกันมิให้วัตถุอันตรายหกหรือรั่วไหล ถ้าภาชนะบรรจุเกิดแตกหักหรือชำรุด ในกรณีที่มีการติดตั้งภาชนะเก็บวัตถุอันตรายกับตัวยานพาหนะ ถ้าเป็นเรือตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทยต้องได้รับการตรวจสอบจากกรมเจ้าท่า มีสัญลักษณ์หรือเครื่องหมายแสดงคุณสมบัติของวัตถุอันตรายที่ทำการขนส่ง รวมทั้งคำว่า "วัตถุอันตราย" เป็นอักษรสีแดงเห็นได้ชัดเจน ติดไว้ข้างยานพาหนะทั้งสองข้าง เครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคลที่เหมาะสมสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะและอุปกรณ์สำหรับป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากการหกหรือรั่วไหลของวัตถุอันตราย มีเอกสารแสดงข้อมูลความปลอดภัยของวัตถุอันตรายที่ทำการขนส่ง ผู้ขับขี่ยานพาหนะซึ่งมีความรู้เกี่ยวกับวัตถุอันตรายที่ทำการขนส่ง โดยผ่านการฝึกอบรมการป้องกันและระวังอันตรายจากวัตถุอันตราย บริเวณที่จอดยานพาหนะเพื่อการขนส่งต้องกว้างขวางเพียงพอที่จะไม่ก่อให้เกิดเหตุรำคาญ หรือเป็นอุปสรรคต่อการสัญจรของสาธารณชน ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงขนาดของกิจการ ลักษณะของภาชนะบรรจุ ปริมาณ และวัตถุอันตรายที่ทำการขนส่ง ในกรณีที่มีการสูบถ่ายหรือแบ่งบรรจุวัตถุอันตรายในบริเวณที่จอดยานพาหนะ ต้องมีอุปกรณ์สูบถ่ายระบบการป้องกันอันตรายจากการหกหรือรั่วไหล และระบบป้องกันอัคคีภัยที่เหมาะสม การทำลายภาชนะบรรจุวัตถุอันตรายรวมทั้งเศษเหลือของวัตถุอันตรายต้องใช้วิธีการที่เหมาะสมกับวัตถุอันตราย และห้ามมิให้มีการทำลายสิ่งเหล่านั้นในบริเวณที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อบุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์สิน หรือสิ่งแวดล้อม และเพื่อประโยชน์ในการป้องกันอันตรายที่อาจเกิดแก่บุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์สินหรือสิ่งแวดล้อม ผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตหรือนำเข้าวัตถุอันตรายมีหน้าที่จัดให้มีการศึกษา ทดสอบ หรือให้ข้อมูลเกี่ยวกับอันตรายที่อาจเกิดจากวัตถุอันตราย

- ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง บัญชีรายชื่อวัตถุอันตราย พ.ศ.2538 กำหนดให้ระบุชื่อวัตถุอันตราย หรือที่มีชื่ออื่นแต่มีสูตรโครงสร้างทางเคมีอย่างเดียวกัน และวัตถุที่

มีคุณสมบัติตามที่ระบุไว้ในบัญชีท้ายประกาศ⁴¹นี้เป็นวัตถุดิบอันตราย ทั้งนี้ไม่ว่าจะมีความเข้มข้นเพียงใดหรือนำไปใช้เพื่อการใดเว้นแต่จะมีการระบุความเข้มข้น หรือเงื่อนไขไว้เป็นการเฉพาะ และแบ่งวัตถุดิบอันตรายเป็นวัตถุดิบอันตรายชนิดที่ 1 ชนิดที่ 2 ชนิดที่ 3 และชนิดที่ 4 ตามที่ระบุไว้ในบัญชีท้ายประกาศนี้ โดยกำหนดหน่วยงานตามบัญชีท้ายประกาศนี้เป็นหน่วยงานผู้รับผิดชอบในการควบคุมวัตถุดิบอันตรายแต่ละชนิด

ส่วนประกาศที่เกี่ยวข้องอื่นๆ เป็นการกำหนดรายละเอียดปลีกย่อยของในแต่ละหน่วยงานที่รับผิดชอบ เช่น ประกาศกรมวิชาการเกษตร เรื่องกำหนดรายละเอียด หลักเกณฑ์ และวิธีการขึ้นทะเบียนวัตถุดิบอันตรายที่กรมวิชาการเกษตรเป็นผู้รับผิดชอบ ประกาศกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เรื่อง การขึ้นทะเบียนวัตถุดิบอันตรายที่กรมประมงเป็นผู้รับผิดชอบ หรือประกาศกระทรวงสาธารณสุข เรื่อง ยกเว้นการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 ที่สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยามีย่านอำนาจหน้าที่รับผิดชอบ หรือประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การดำเนินการเกี่ยวกับวัตถุดิบอันตรายชนิดที่ 4 ที่กรมโรงงานอุตสาหกรรมมีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบ เป็นต้น จึงไม่ขอศึกษาลงในรายละเอียดของแต่ละหน่วยงาน

4.1.5 กฎหมายอื่นๆ

ในเรื่องเกี่ยวกับของอันตรายนี้ นอกจากพระราชบัญญัติหลักๆที่เกี่ยวข้องตามที่ได้กล่าวมาแล้ว ยังมีการกล่าวถึงตามกฎหมายอื่นบ้างในส่วนที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 เนื่องจากประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 103 ลงวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ.2515 ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานาน บทบัญญัติบางประการจึงไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบันประกอบกับข้อกำหนดเกี่ยวกับการคุ้มครองแรงงานที่ออกตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับดังกล่าวอยู่ในรูปของประกาศกระทรวง อันมีฐานะเป็นกฎหมายลำดับรอง จึงมีปัญหาในเรื่องการยอมรับดังนั้น เพื่อให้การใช้แรงงานเป็นไปอย่างเป็นธรรม และเหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไป สมควรปรับปรุงบทบัญญัติต่าง ๆ เกี่ยวกับการใช้แรงงานให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงได้กำหนดเกี่ยวกับอำนาจในการออกกฎกระทรวงเพื่อปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ โดยรัฐมนตรีได้ออกกฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2549 อาศัยอำนาจตาม

⁴¹ ดูตัวอย่างในภาคผนวก ฉ

ความในมาตรา 6 และมาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 กำหนดให้กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับแก่กิจการหรือสถานประกอบกิจการ ดังต่อไปนี้

- (1) การทำเหมืองแร่ เหมืองหิน กิจการปิโตรเลียมหรือปิโตรเคมี
- (2) การทำ ผลิต ประกอบ บรรจุ ซ่อม ซ่อมบำรุง เก็บรักษา ปรับปรุง ตกแต่ง เสริมแต่ง ดัดแปลง แปรสภาพ ทำให้เสีย หรือทำลายซึ่งวัตถุหรือทรัพย์สิน รวมทั้งการต่อเรือ การให้กำเนิดแปลง และจ่ายไฟฟ้าหรือพลังงานอย่างอื่น
- (3) การก่อสร้าง ต่อเติม ติดตั้ง ซ่อม ซ่อมบำรุง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคาร สนามบินทางรถไฟ ทางรถราง ทางรถไถ่ดิน ท่าเรือ คู่อเรือ สะพานเทียบเรือ ทางน้ำ ถนน เขื่อน อุโมงค์ สะพาน ท่อระบาย ท่อน้ำ โทรเลข โทรศัพท์ ไฟฟ้า ก๊าซหรือประปา หรือสิ่งก่อสร้างอื่น ๆ รวมทั้งการเตรียมหรือวางรากฐานของการก่อสร้าง
- (4) การขนส่งคนโดยสารหรือสินค้าโดยทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และรวมทั้งการบรรทุกขนถ่ายสินค้า
- (5) สถานีบริการหรือจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงหรือก๊าซ
- (6) โรงแรม
- (7) ห้างสรรพสินค้า
- (8) สถานพยาบาล
- (9) สถาบันทางการเงิน
- (10) สถานตรวจทดสอบทางกายภาพ
- (11) สถานบริการบันเทิง นันทนาการ หรือการกีฬา
- (12) สถานปฏิบัติการทางเคมีหรือชีวภาพ
- (13) สำนักงานที่ปฏิบัติงานสนับสนุนสถานประกอบกิจการตาม (1) ถึง (12)
- (14) กิจการอื่นตามที่กระทรวงแรงงานประกาศกำหนด

ซึ่งกำหนดให้นายจ้างต้องจัดให้มีข้อบังคับและคู่มือว่าด้วยความปลอดภัยในการทำงานไว้ในสถานประกอบกิจการ แต่งตั้งเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน หรือ เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับเทคนิคประจำสถานประกอบกิจการ หรือ เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับเทคนิคชั้นสูงประจำสถานประกอบกิจการ หรือ เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพ หรือ เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับบริหาร แล้วแต่กรณี และต้องจัดตั้งคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบกิจการโดยให้คณะกรรมการมีหน้าที่

(1) พิจารณานโยบายและแผนงานด้านความปลอดภัยในการทำงาน รวมทั้งความปลอดภัยนอกงานเพื่อป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุ การประสบอันตราย การเจ็บป่วย หรือการเกิดเหตุเดือดร้อนรำคาญอันเนื่องมาจากการทำงาน หรือความปลอดภัยในการทำงานเสนอต่อ นายจ้าง

(2) รายงานและเสนอแนะมาตรการหรือแนวทางปรับปรุงแก้ไขให้ถูกต้องตามกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานและมาตรฐานความปลอดภัยในการทำงานต่อ นายจ้าง เพื่อความปลอดภัยในการทำงานของลูกจ้าง ผู้รับเหมา และบุคคลภายนอกที่เข้ามาปฏิบัติงานหรือเข้ามาใช้บริการในสถานประกอบกิจการ

(3) ส่งเสริม สนับสนุน กิจกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของสถานประกอบกิจการ

(4) พิจารณาข้อบังคับและคู่มือตามข้อ ๓ รวมทั้งมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการทำงานของสถานประกอบกิจการเสนอต่อ นายจ้าง

(5) สำรวจการปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการทำงาน และตรวจสอบสถิติการประสบอันตรายที่เกิดขึ้นในสถานประกอบกิจการนั้น อย่างน้อยเดือนละหนึ่งครั้ง

(6) พิจารณาโครงการหรือแผนการฝึกอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน รวมถึงโครงการหรือแผนการอบรมเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบในด้านความปลอดภัยของลูกจ้าง หัวหน้างาน ผู้บริหาร นายจ้าง และบุคลากรทุกระดับเพื่อเสนอความเห็นต่อ นายจ้าง

(7) วางระบบการรายงานสภาพการทำงานที่ไม่ปลอดภัยให้เป็นหน้าที่ของลูกจ้างทุกคนทุกระดับต้องปฏิบัติ

(8) ติดตามผลความคืบหน้าเรื่องที่เสนอ นายจ้าง

(9) รายงานผลการปฏิบัติงานประจำปี รวมทั้งระบุปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการเมื่อปฏิบัติหน้าที่ครบหนึ่งปี เพื่อเสนอต่อ นายจ้าง

(10) ประเมินผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในการทำงานของสถานประกอบกิจการ

(11) ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยในการทำงานอื่นตามที่นายจ้างมอบหมาย

เมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือภัยอันตรายใด ๆ ที่อาจเป็นเหตุให้ลูกจ้างหรือบุคคลภายนอกสูญเสียอวัยวะ ทูพพลภาพ หรือเสียชีวิต ให้นายจ้างเรียกประชุมคณะกรรมการ โดยมีข้าพเจ้าเพื่อดำเนินการทบทวนรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุ รวมทั้งเสนอแนะแนวทางป้องกันแก้ไขต่อ นายจ้าง เมื่อลูกจ้างประสบอันตราย เจ็บป่วย หรือสูญหายตามกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทนให้

นายจ้างแจ้งการประสบอันตราย เจ็บป่วย หรือสูญหายต่ออธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดีประกาศกำหนด นายจ้างต้องจัดทำสำเนาบันทึก รายงานการดำเนินงาน หรือรายงานการประชุมเกี่ยวกับการดำเนินการของคณะกรรมการและหน่วยงานความปลอดภัย เก็บไว้ในสถานประกอบการเป็นเวลานานไม่น้อยกว่าสองปีนับแต่วันจัดทำ และพร้อมที่จะให้พนักงานตรวจแรงงานตรวจสอบ เป็นต้น

- ประกาศกรมศุลกากร เรื่อง กำหนดชนิดหรือประเภทของสินค้าอันตรายและวิธีการเก็บอากรของสินค้านี้ดังกล่าว ตลอดจนกำหนดเงื่อนไขในการขนถ่าย การเก็บรักษาสินค้า และการนำสินค้านั้นออกไปจากเขตศุลกากร ตามพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 14) พ.ศ.2534 อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 14) พ.ศ.2534 กำหนดเงื่อนไขในการขนถ่ายสินค้าอันตรายหากเป็นการปฏิบัติพิธีการศุลกากรโดยวิธีทำใบสินค้าขนถ่ายข้างลำ (Overside) เป็นการขนถ่ายจากเรือที่มาจากต่างประเทศลงเรือฉลอมหรือเรือยนต์เดี่ยวที่เดียวไม่ต้องนำเข้าไปเก็บในโรงพักสินค้า หากเป็นการปฏิบัติพิธีการศุลกากรโดยวิธีทำใบสินค้าล่วงหน้าก่อนเรือเข้ากรณีผู้รับผิดชอบประจำท่าหรือที่สนามบินที่เป็นเขตศุลกากรแห่งนั้น เห็นได้ว่ามีสถานที่ที่มั่นคงปลอดภัยสำหรับเก็บสินค้าอันตรายและสินค้าอันตรายนั้นมีภาชนะบรรจุที่ปลอดภัย หรือมีปริมาณเล็กน้อยเห็นได้ว่าจะไม่เกิดอันตรายในการเก็บในโรงพักสินค้า ในขณะที่เรือทำการขนถ่ายสินค้าอันตรายลงจากเรือจะต้องควบคุมดูแลให้สินค้าอันตรายที่ขนถ่ายลงจากเรือลง ณ ท่าเทียบท่าเรือ โดยให้ยื่นคำร้องขอต่อหัวหน้าศุลกากรประจำโรงพักสินค้านั้นๆ เพื่อพิจารณาอนุมัติก่อนการขนถ่ายหรือนำเข้าไปเก็บในโรงพักสินค้า ส่วนการปฏิบัติพิธีการศุลกากรโดยวิธีทำใบสินค้าตามปกติ ในขณะที่เรือทำการขนถ่ายสินค้าอันตราย จะต้องควบคุมดูแลให้การนำของดังกล่าวที่ขนถ่ายลงจากเรือเข้าไปเก็บในโรงพักสินค้าหรือสถานที่ที่มั่นคงปลอดภัยสำหรับเก็บสินค้าอันตรายที่มีภาชนะบรรจุที่ปลอดภัยหรือมีปริมาณเล็กน้อยเห็นได้ว่าไม่มีอันตรายในการเก็บรักษาและกำหนดเงื่อนไขในการเก็บรักษาสินค้าอันตราย กำหนดให้ผู้รับผิดชอบประจำท่าหรือที่สนามบินที่เป็นเขตศุลกากรแห่งนั้นดำเนินการเก็บสินค้าอันตราย โดยขนถ่ายของอันตรายดังกล่าวจากเรือและนำไปเก็บในโรงพักสินค้าที่มั่นคงปลอดภัยในการเก็บสินค้าอันตราย สำหรับท่าหรือที่หรือสนามบินศุลกากรแห่งนั้นโดยปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับของกรมศุลกากร และสินค้าอันตรายนั้นต้องมีภาชนะบรรจุที่ปลอดภัย หรือมีปริมาณเล็กน้อยเห็นได้ว่าไม่มีอันตรายในการเก็บรักษาในโรงพักสินค้านี้ดังกล่าว

4.2 ข้อจำกัดบางประการของกฎหมายไทยและผลจากการไม่มีกฎหมายหรือกฎเกณฑ์ เฉพาะในการควบคุมการขนส่งของอันตรายทางทะเล

4.2.1 ข้อพิจารณาในการมีกฎหมายเฉพาะในการควบคุมการขนส่งของ อันตรายทางทะเล

- จากการศึกษากฎหมายของประเทศไทยข้างต้น เห็นได้ว่า ประเทศไทยได้มีการพัฒนากฎหมายเกี่ยวกับเรื่องการควบคุมการขนส่งของอันตรายทางทะเลอยู่มาพอสมควร ไม่ว่าจะเป็นประกาศของกรมเจ้าท่าโดยตรง หรือจะเป็นประกาศจากกระทรวงอุตสาหกรรมที่เป็นการกำหนดเกี่ยวกับของอันตรายโดยทั่วไป และตามบัญชีรายชื่อวัตถุอันตรายเห็นได้ว่ามีหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับวัตถุอันตรายอยู่เยอะมาก ดังนั้น การที่ประเทศไทยจะพิจารณากฎหมายควบคุมการขนส่งของอันตรายทางทะเลน่าจะไม่ใช่เรื่องยากในการจัดทำเนื่องจากพอจะมีกฎหมายและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอยู่บ้างแล้ว

- การพิจารณาว่า กฎหมายที่มีในปัจจุบันเป็นปัญหาต่อผู้ประกอบการหรือไม่นั้น ในการออกกฎหมายควบคุมการขนส่งของอันตรายทางทะเลโดยเฉพาะขึ้นมา นั้น แม้ว่าจะดูเหมือนเป็นการสร้างภาระให้แก่รัฐและผู้ประกอบกิจการมากขึ้นในการลงทุนดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด อาทิเช่น การจัดหาอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย การจัดอบรมให้แก่ผู้ปฏิบัติงาน การจัดให้มีผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับของอันตรายนั้น เป็นต้น แต่หากพิจารณาถึงในด้านของหน้าที่ที่มีร่วมกันในการป้องกันอันตรายที่อาจเกิดแก่ร่างกาย ชีวิต ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม หากเกิดขึ้นในการขนส่งของอันตราย ซึ่งผลที่เกิดจะเกิดผลเสียที่ร้ายแรงมากแล้ว ประกอบกับหลักเกณฑ์ที่กำหนดเป็นกฎหมายก็มีอยู่ในกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศซึ่งในหลายประเทศได้นำไปใช้แล้วด้วยนั้น เห็นว่า ประเทศไทยก็ควรจะมีกฎหมายควบคุมการขนส่งของอันตรายทางทะเลโดยเฉพาะขึ้นมา

- หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายที่มีอยู่ในกฎหมายของไทยในปัจจุบัน เป็นการกำหนดหลักเกณฑ์ในรูปแบบของกฎหมายลำดับรอง พิจารณารูปแบบของกฎหมายลำดับรองที่ออกมาแล้วนั้น พบว่า ยังมีข้อบกพร่องอยู่โดยการออกกฎหมายลำดับรองจะต้องมีการอ้างอิงกฎหมายแม่บทที่ให้อำนาจในการออกกฎหมายลำดับรองนั้น ซึ่งจากกฎหมายลำดับรองที่นำมาพิจารณาข้างต้น ในบางฉบับมิได้มีการอ้างกฎหมายแม่บทที่ให้อำนาจในการออกกฎหมายแต่อย่างใด ซึ่งหากมีการกล่าวอ้างว่ากฎหมายลำดับรองดังกล่าวเป็นการจำกัดเสรีภาพในการประกอบอาชีพ ตามมาตรา 50 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 กฎหมายลำดับรองนั้นอาจเกิดปัญหาขัดกับรัฐธรรมนูญขึ้น เนื่องจากมาตรา 29 ของรัฐธรรมนูญ

แห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 กำหนดหลักประกันในการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพไว้ว่า การจำกัดสิทธิและเสรีภาพจะกระทำได้แต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย ซึ่งหมายความว่า การกำหนดกฎเกณฑ์ที่มีความสำคัญ องค์กฤษฎบัญญัติต้องพิจารณากำหนด โดยองค์กฤษฎบัญญัติเอง ไม่อาจมอบอำนาจให้องค์กฤษฎอื่นเป็นผู้กำหนดได้⁴² ดังนั้น หากกฎหมายลำดับรองที่มีอยู่มีเนื้อหาไปในทางจำกัดเสรีภาพในการประกอบอาชีพ อาจมีปัญหาคความไม่ชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งคู่กรณีหยิบยกขึ้นมาปฏิเสธได้

- ในกรณีการดำเนินการเกี่ยวกับของอันตราย ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินการในขั้นตอนใด การมีหลักเกณฑ์ควบคุมการดำเนินการให้ถูกต้องตามมาตรฐานอย่างชัดเจนย่อมเป็นผลดีกว่า เนื่องจากหากเกิดความสูญเสีย หรือ เสียหายขึ้นกับของอันตรายนั้น จะส่งผลกระทบต่ออย่างร้ายแรงต่อชีวิต ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม ซึ่งการที่ประเทศไทยยังไม่ให้ความสำคัญถึงการมีกฎหมายควบคุมโดยเฉพาะในการขนส่งของอันตราย หากเกิดความเสียหายขึ้นอาจส่งผลกระทบต่อประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งประชาชนในประเทศอย่างมากมายก็ได้

- การที่ไม่มีกฎหมายเฉพาะและผู้ประกอบการอ้างว่าได้ปฏิบัติตามที่หลักเกณฑ์ระหว่างประเทศกำหนดแล้ว จะมีปัญหาในการพิจารณาว่าประเทศไทยจะยอมรับหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศนั้นเพียงใด ในส่วนที่เป็นหลักเกณฑ์การกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางทะเลไม่น่าจะเป็นปัญหา เนื่องจากการกำหนดหลักเกณฑ์ของประเทศไทยก็อ้างอิงมาจาก IMDG ที่เป็นประมวลเกี่ยวกับการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางทะเลระหว่างประเทศ ที่จัดทำโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทะเลตามที่กำหนด แต่ปัญหาอาจเกิดขึ้นในการที่ประเทศไทยมิได้พัฒนาหลักเกณฑ์ให้เป็นไปตามวิวัฒนาการของของอันตราย ทำให้ยากที่จะทราบได้ว่าหลักเกณฑ์เปลี่ยนไปแล้วเพียงใด หากผู้ประกอบการขนส่งกล่าวอ้างว่าได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศแล้ว เจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายในประเทศไทยจะมีความรู้เพียงใดในการทำความเข้าใจกับหลักเกณฑ์ดังกล่าว

- การบัญญัติกฎหมายไว้อย่างกระจัดกระจายตามแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทำให้ในบางเรื่องขาดเอกภาพในการดำเนินการ จากที่กล่าวในเบื้องต้นว่าการมีพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้องถือเป็นจุดเริ่มต้นที่ดีในการรับทราบหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติ กลายเป็นการยากแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องจะทำการศึกษาลหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายดังกล่าวได้ครบถ้วน การบัญญัติ

⁴² บรรเจิด สิงคะเนติ, หลักพื้นฐานเกี่ยวกับสิทธิเสรีภาพและศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์, พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2552) น. 234.

หลักเกณฑ์เช่นนี้ถือเป็นการก่อให้เกิดความไม่สะดวกในการประกอบกิจการการขนส่งของอันตราย แก่ผู้ที่จะประกอบธุรกิจ ทำให้มีหลักเกณฑ์ที่ไม่ชัดเจนในการลงทุนทำธุรกิจในเรื่องนี้ และกฎหมายที่แต่ละหน่วยงานบัญญัติไว้ ค่อนข้างล่าช้า เนื่องจากกฎเกณฑ์ในการควบคุมการขนส่งของอันตรายมีการพิจารณาปรับปรุงทุกๆ 2 ปี แต่ประเทศไทยออกกฎหมายลำดับรองซึ่งในบางฉบับอาศัยอำนาจจากกฎหมายแม่บทซึ่งมีมานานแล้ว อาจเกิดความไม่เหมาะสมในการปรับใช้ใน ปัจจุบัน อาทิเช่น เรื่องค่าปรับ การเยียวยาความเสียหาย เป็นต้น

4.2.2 ข้อจำกัดในการมีกฎหมายเฉพาะของประเทศไทย

พิจารณาในเรื่องหลักเกณฑ์ในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางทะเลระหว่างประเทศ เนื่องจากระบบเศรษฐกิจโลกที่มีการพัฒนาไปอย่างรวดเร็ว การนำของอันตรายเข้ามามีส่วนร่วมในขั้นตอนการผลิตมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น ในต่างประเทศต่างก็เล็งเห็นถึงความสำคัญในการมีหลักเกณฑ์เฉพาะว่าด้วยการขนส่งของอันตรายขึ้น โดยองค์การระหว่างประเทศได้จัดทำร่างหลักเกณฑ์ขึ้นมาเพื่อให้แต่ละประเทศใช้เป็นต้นแบบในการดำเนินการออกหลักเกณฑ์กำกับดูแลภายในประเทศของตน ซึ่งประเทศไทยก็ได้ตระหนักถึงความสำคัญในการมีกฎเกณฑ์ในการควบคุมการขนส่งระหว่างประเทศเช่นกัน โดยเห็นได้จากองค์การภายในของรัฐในแต่ละกระทรวงต่างก็มีวิธีการและแนวทางในการปฏิบัติเกี่ยวกับของอันตรายบ้างไม่มากก็น้อย ซึ่งการที่ประเทศไทยไม่มีบทบัญญัติเฉพาะในเรื่องดังกล่าวเนื่องมาจาก

1. การไม่มีเสถียรภาพของรัฐบาล เนื่องจากในการเสนอร่างกฎหมายนั้น จะต้องผ่านขั้นตอนการพิจารณาเห็นชอบถึงความจำเป็นในการมีกฎหมายเฉพาะของฝ่ายนิติบัญญัติ ซึ่งประกอบไปด้วยสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร และ สมาชิกวุฒิสภา ซึ่งการที่ประเทศไทยมีการเปลี่ยนแปลงรัฐบาลอยู่บ่อยครั้ง ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงตัวสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร และ สมาชิกวุฒิสภาที่เคยพิจารณาร่างกฎหมายนั้นๆ การพิจารณาร่างกฎหมายฉบับนั้นจึงขาดช่วงไป โดยเฉพาะหลักเกณฑ์ในการควบคุมการขนส่งของอันตรายที่มีความยืดหยุ่น ต้องพัฒนาเปลี่ยนแปลงไปตามเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป เมื่อมีการพิจารณาร่างใหม่กับรัฐบาลใหม่ก็ต้องมีการแก้ไขให้มีความทันสมัย และเริ่มทำความเข้าใจในร่างกฎหมายนั้นใหม่ ทำให้เกิดการพิจารณาที่ซ้ำซ้อน เกิดความล่าช้าในกระบวนการร่างกฎหมาย อีกประการหนึ่ง คือ ในแต่ละรัฐบาลต่างก็มีนโยบายที่มุ่งเน้นในการพัฒนาประเทศแตกต่างกันไป หากมีการเปลี่ยนรัฐบาลใหม่โดยที่รัฐบาล

ใหม่ไม่มีนโยบายในการออกกฎหมายเกี่ยวกับการคมนาคมขนส่ง ร่างกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมการขนส่งของอันตรายก็อาจจะถูกพักการพิจารณาในช่วงรัฐบาลนั้นไปก็ได้

2. การที่ผู้ร่างไม่มีความรู้เฉพาะในด้านนั้นๆ ในทางระหว่างประเทศประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งที่มีผู้เชี่ยวชาญทางด้านวิทยาศาสตร์มากมาย ดังที่จะเห็นได้จากการที่มีนักศึกษาในประเทศไทยสามารถแข่งขันด้านวิทยาศาสตร์ได้ชนะเลิศในหลายสาขา แต่ในการร่างกฎหมายเพื่อควบคุมการขนส่งของอันตรายนั้น นอกจากจะต้องมีความรู้ด้านการบัญญัติกฎหมายแล้ว ผู้บัญญัติกฎหมายจะต้องทำความเข้าใจลักษณะของของอันตรายที่จะควบคุมในเบื้องต้นด้วย ซึ่งในการร่าง ควรจะมีการตั้งคณะกรรมการศึกษาโดยเลือกผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับเรื่องนั้นๆ มาให้ความเห็นประกอบการร่างด้วย ซึ่งการจะทำให้ผู้ร่างมีความรู้ความเชี่ยวชาญในเรื่องนั้นๆ อาจต้องเป็นผู้ที่ทำงานอยู่ในสายงานนั้นๆ ด้วย เช่น ในเรื่องการขนส่งของอันตรายทางทะเล ผู้ร่างกฎหมายนอกจากจะเป็นผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับของอันตรายแล้ว อาจต้องผ่านการทำงานเกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำจนเข้าใจในระบบกฎเกณฑ์ของรัฐ และที่ขาดไม่ได้คือ ผู้ร่างควรมีความรู้ความเชี่ยวชาญในภาษาอังกฤษอย่างดีด้วย

3. การขาดความร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานของรัฐ เนื่องจากการบัญญัติกฎหมายของประเทศไทยที่มักจะทำให้อำนาจรัฐมนตรีในแต่ละกระทรวงมีอำนาจออกหลักเกณฑ์ตามกฎหมายหลักได้ ทำให้ผู้ที่ไม่ได้เชี่ยวชาญในการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การควบคุมการขนส่งเข้าใจหรือทราบถึงหลักเกณฑ์เฉพาะนั้นได้เป็นอย่างดี อีกทั้งในแต่ละหน่วยงานหากประสบปัญหา ก็จะมีการประกาศหลักเกณฑ์ใช้แก้ไขโดยขาดซึ่งการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เห็นได้จากการที่แต่ละหน่วยงานมีการกำหนดบัญชีรายชื่อวัตถุอันตราย เป็นการบัญญัติที่ซ้ำซ้อนหรือไม่เป็นปัญหาในการนำมาใช้ ซึ่งน่าจะกำหนดให้มีหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งที่รับผิดชอบในเรื่องเกี่ยวกับของอันตรายเป็นหลัก โดยการจะกำหนดหลักเกณฑ์ก็ให้อยู่ภายใต้หน่วยงานเฉพาะนั้น โดยมีที่ปรึกษาเป็นหน่วยงานเฉพาะในแต่ละเรื่องไป จะทำให้การออกกฎหมายซ้ำซ้อน หรือไม่สอดคล้องกันเกิดขึ้นน้อยลง

4. การที่ผู้ประกอบการในประเทศไทยโดยมากจะเป็นบริษัทต่างชาติที่เข้ามาเปิดสาขาอยู่ในประเทศไทย ในเรื่องขั้นตอนการควบคุมการปฏิบัติงานนั้น จึงใช้อ้างอิงจากกฎหมายหรือหลักเกณฑ์ในต่างประเทศ ทำให้ผู้ขนส่งเป็นผู้ที่ทราบในเรื่องหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศซึ่งกำหนดใช้เป็นมาตรฐานสากลคืออยู่แล้ว จึงไม่เกิดแรงผลักดันทางด้านเอกชนให้มีการจัดทำกฎหมายเฉพาะในเรื่องดังกล่าว อีกประการหนึ่ง คือ การที่เอกชน ซึ่งโดยมากจะเป็นบริษัทขนส่งที่ดำเนินการโดยผู้บริหารต่างชาติมักจะพิจารณาค่าใช้จ่ายในการลงทุนที่เกิดขึ้นในประเทศนั้นๆ การที่

ประเทศไทยจะออกกฎหมายให้มีหลักเกณฑ์มาตรฐานเทียบเท่าของที่เป็นหลักเกณฑ์สากล อาทิเช่น การติดตั้งเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ได้มาตรฐานและมีประสิทธิภาพสูง การมีบุคลากรที่มีความรู้ ความชำนาญเกี่ยวกับเรื่องของอันตราย การจัดให้มีการฝึกอบรมและให้ความรู้แก่พนักงาน เกี่ยวกับของอันตราย จึงอาจต้องเสียค่าใช้จ่ายในการลงทุนเพิ่มมากขึ้น ซึ่งเมื่อพิจารณา เปรียบเทียบกับบริษัทขนส่งในประเทศไทยอาจก่อให้เกิดปัญหาเรื่องการแข่งขันในเชิงธุรกิจได้

4.3 แนวทางการมีกฎหมายหรือกฎเกณฑ์เฉพาะในการควบคุมการขนส่งของอันตรายทางทะเล

จากการศึกษารายละเอียดของหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางทะเลของประเทศไทย พบว่า ในปัจจุบันการขนส่งถือเป็นปัจจัยสำคัญหนึ่งในการ ดำเนินธุรกิจ โดยเฉพาะการขนส่งวัตถุดิบในการผลิตสินค้า ซึ่งวัตถุดิบที่ใช้ในกระบวนการผลิตใน ปัจจุบัน ปฏิเสธไม่ได้เลยว่าของอันตรายได้มีการขนส่งมากมายทั้งภายในและระหว่างประเทศ แต่จากการที่ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทาง ทะเล มีเพียงกฎหมายลำดับรอง เช่น ประกาศกรมเจ้าท่า เป็นต้น ซึ่งมักจะไม่ครอบคลุมและไม่ ค่อยชัดเจน ทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการขนส่งของอันตราย อาทิเช่น ผู้ส่ง ผู้ขนส่ง นายเรือ ลูกเรือ เป็นต้น ไม่อาจทราบถึงหน้าที่ของตนในการใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษเพิ่มมากขึ้นกว่า การขนส่งของธรรมดาว่าจะต้องทำอะไร ซึ่งผลที่เกิดขึ้นตามมาจากความรู้เท่าไม่ถึงการณ์ หรือ การรู้อย่างไม่ชัดเจนอาจก่อให้เกิดผลเสียหายต่อร่างกายมนุษย์ ชีวิต ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม อย่างร้ายแรงได้

ซึ่งพิจารณารูปแบบการมีกฎหมายเฉพาะทั้งที่เป็นหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศ และ หลักเกณฑ์ภายในของบางประเทศแล้ว ประเทศไทยมีแนวทางของกฎหมายที่ใช้บังคับในการ ควบคุมการขนส่งของอันตรายทางทะเลคล้ายกับของประเทศจีน และประเทศออสเตรเลีย คือ เป็นการ จัดทำกฎหมายในรูปแบบของกฎหมายลำดับรอง ออกมาในรูปแบบของหลักเกณฑ์ หรือ ประกาศ คำสั่งของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งบางกรณีก็เป็นการกำหนดรายละเอียดในเรื่องซ้ำซ้อนกับ ประกาศที่มีการออกไว้ก่อนหน้า หรือออกโดยหน่วยงานอื่นแล้ว อาทิเช่น การกำหนดชนิดของของ อันตราย เป็นต้น

จากสภาพปัญหาการไม่มีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการกำกับดูแลการขนส่งของ อันตรายทางทะเล ดังนั้น ข้อเสนอแนะแนวทางในการที่ประเทศไทยจะมีบทบัญญัติเฉพาะเกี่ยวกับเรื่อง หลักเกณฑ์ในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางทะเล มีดังนี้

วิธีแรก การนำหลักเกณฑ์ที่เป็นข้อเสนอแนะระหว่างประเทศมาแปลแล้วจัดทำเป็นกฎหมายไทย วิธีนี้เป็นวิธีที่ง่ายและสะดวก โดยการนำประมวลข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล (IMDG Code) มาแปลเป็นภาษาไทย เนื่องจากประมวลข้อบังคับดังกล่าวเป็นหลักเกณฑ์โดยตรงที่ออกมาเพื่อควบคุมการขนส่งของอันตรายทางทะเล ซึ่งจัดทำโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) โดยมีแนวคิดมาจากข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายขององค์การสหประชาชาติ (UN) ซึ่งผ่านการกลั่นกรองทั้งข้อกำหนดในทุกระบบการขนส่ง และเฉพาะแบบการขนส่งทางทะเลจึงน่าจะมีความเหมาะสมกับกรณีการนำมาควบคุมการขนส่งของอันตรายทางทะเลในประเทศไทย ผลของการแปลเอาประมวลข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล (IMDG Code) มาใช้เป็นกฎหมายไทย ทำให้เกิดความเป็นสากลขึ้นทำให้ต่างประเทศยอมรับจะปฏิบัติตามกฎหมายไทย แต่ผลเสียของการนำวิธีการนี้มาใช้ คือ ความแตกต่างทางด้านสังคม เศรษฐกิจของประเทศผู้ร่วมร่างและประเทศไทย การนำกฎหมายต่างประเทศมาใช้ อาจเกิดความไม่เหมาะสมในรูปแบบ และกำลังในการพัฒนา หรือจัดให้มีเครื่องมือ หรืออุปกรณ์ หรือบุคลากร ตามที่หลักเกณฑ์ต่างประเทศกำหนด ก่อให้เกิดปัญหาแก่ทั้งผู้บังคับใช้กฎหมายในประเทศ และผู้ปฏิบัติตามกฎหมายภายในประเทศด้วย

วิธีที่สอง คือ การพิจารณาร่างกฎหมายเฉพาะขึ้นมาเองทั้งฉบับ โดยอาจนำของเดิมที่เกี่ยวข้องที่อยู่ในรูปของกฎหมายลำดับรองมารวมกัน หรือ พิจารณาจากปัญหาหรือเหตุอันตรายที่เกิดขึ้นภายในประเทศมาพิจารณาหาหลักเกณฑ์ที่จะนำมากำกับดูแลไม่ให้เกิดปัญหาดังกล่าวขึ้นอีกก็ได้ แต่ข้อเสียของการร่างกฎหมายโดยใช้วิธีนี้ คือ การที่กฎหมายของประเทศไทยจะไม่ได้รับการยอมรับจากต่างประเทศ เนื่องจากเป็นการร่างที่อาศัยการพิจารณาปัญหาที่เกิดจากประเทศไทยเพียงอย่างเดียว ทั้งในส่วนของรูปแบบของหลักเกณฑ์ที่ใช้ รวมถึงปัญหาเรื่องเนื้อหาของหลักเกณฑ์ที่ใช้อาจไม่สอดคล้องตามที่กำหนดในระหว่างประเทศก็ได้

วิธีที่สาม เป็นวิธีที่ประเทศไทยนำมาใช้มาก คือ การนำกฎหมายระหว่างประเทศที่เหมาะสมกับเรื่องนั้นๆ มาเป็นต้นแบบ และนำมาร่างเป็นกฎหมายไทย โดยพิจารณาความเหมาะสมของการบังคับใช้ในประเทศไทยด้วย โดยอาจมีการแก้ไข หรือเพิ่มเติมในบางส่วนที่เห็นว่ายังไม่สมบูรณ์ ในที่นี้หลักเกณฑ์ระหว่างประเทศในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางทะเล คือ ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล (IMDG Code) ประเทศไทยก็นำเอาหลักเกณฑ์ตามประมวลข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล (IMDG Code) มาพิจารณาเป็นหลัก โดยเลือกดูข้อกำหนดที่เหมาะสมกับรูปแบบของกฎหมายไทย และศึกษาภาพในการดำเนินการตามหลักเกณฑ์ของผู้บังคับใช้และผู้ปฏิบัติตามกฎหมายนั้นด้วย ซึ่งการทำวิธีนี้

น่าจะเป็นผลดีที่สุดกับประเทศไทย เนื่องจากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีสมาชิกของอนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยของชีวิตในทะเล (SOLAS) แล้ว ซึ่งประมวลข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล (IMDG Code) เป็นหลักเกณฑ์ที่กำหนดรายละเอียดในเรื่องกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางทะเลตามอนุสัญญาดังกล่าว การนำประมวลข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล (IMDG Code) มาปรับใช้ทำให้กฎหมายเฉพาะของประเทศไทยมีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศ เกิดความเป็นสากลสร้างความน่าเชื่อถือในการใช้กฎหมายไทยของต่างประเทศ และการเลือกบัญญัติให้เหมาะสมกับรูปแบบของกฎหมายไทยเป็นการแก้ปัญหาความแตกต่างในด้านสังคมและเศรษฐกิจตามที่ได้กล่าวมาข้างต้นอีกด้วย

ดังนั้น ผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทยควรพิจารณาจัดทำกฎหมายในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางทะเลโดยเฉพาะขึ้นมา เพื่อให้มีความชัดเจนในการดำเนินงานในธุรกิจการขนส่งของอันตราย สร้างความมั่นใจ และความแน่นอนในค่าใช้จ่ายที่เกิดหรืออาจเกิดขึ้นให้แก่ผู้ประกอบการ โดยในการร่างกฎหมายเฉพาะนี้ขึ้นมา น่าจะต้องพิจารณาประมวลข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล (IMDG Code) เป็นหลักเพื่อความเป็นสากลและสอดคล้องกับนานาชาติ และพิจารณาความเหมาะสมในการใช้บังคับกับประเทศไทยทั้งในด้านรูปแบบและเนื้อหาประกอบกันไป โดยผู้เขียนขอเสนอแนวทางในการร่างกฎหมายเฉพาะ 3 รูปแบบ คือ

4.3.1 การจัดทำประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวี

การจัดทำประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีนั้น ได้แนวคิดจากการที่มีการออกกฎหมายเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวีที่มีความสำคัญถึงระดับที่จัดทำเป็นพระราชบัญญัติมีขึ้นหลายฉบับ อาทิ พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 พระราชบัญญัติการจ้างเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 เป็นต้น ดังนั้น จึงมีแนวความเห็นของนักกฎหมายบางส่วนที่ว่าควรจะทำประมวลกฎหมายเกี่ยวกับเรื่องพาณิชย์นาวี โดยรวบรวมกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวีให้มาอยู่ในประมวลเล่มเดียว โดยแบ่งหลักเกณฑ์ในแต่ละเรื่องเป็นหมวดๆ ไป ซึ่งในเรื่องของการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางทะเลนี้ หากมีการจัดทำประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวี ก็น่าจะบัญญัติเป็นหมวดหนึ่งในประมวลได้ โดยบัญญัติทั้งในส่วนหลักเกณฑ์พิเศษในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตราย และความรับผิดชอบเกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายไว้ด้วยกันในหมวดการขนส่งของอันตรายทางทะเล ซึ่งบัญญัติต่อเนื่องจากบทบัญญัติเกี่ยวกับการขนส่งของธรรมดาก็ได้

4.3.2 การจัดทำพระราชบัญญัติ

ในประเทศไทยนั้น ได้มีการบัญญัติกฎหมายเฉพาะอยู่ในรูปแบบของพระราชบัญญัติ เป็นส่วนมาก โดยจะเห็นได้จากการที่องค์การระหว่างประเทศมีการบัญญัติหลักเกณฑ์เฉพาะในเรื่องใด ประเทศไทยก็จะศึกษาและนำมาบัญญัติเป็นกฎหมายภายในของประเทศ อาทิเช่น พระราชบัญญัติว่าด้วยการกักเรือ พ.ศ.2534 เป็นต้น ดังนั้น หากประเทศไทยจะรวบรวมหลักเกณฑ์ในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางทะเล การรวบรวมหลักเกณฑ์ต่างๆมาในรูปแบบของพระราชบัญญัติน่าจะเป็นแนวทางอีกทางหนึ่งที่ประเทศไทยจะนำมาใช้ได้ โดยการบัญญัติหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายทางทะเลในรูปแบบของพระราชบัญญัติขึ้นมาโดยเฉพาะเป็นพระราชบัญญัติการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางทะเล โดยนำประมวลข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล (IMDG Code) มาเป็นหลักในการร่างโดยกำหนดเป็นบททั่วไปว่าด้วยการกำหนดขอบเขตและวัตถุประสงค์ในการควบคุม ข้อยกเว้นเกี่ยวกับของอันตรายในปริมาณที่จำกัด การกำหนดบัญชีรายชื่อของอันตรายตามตารางระหว่างประเทศโดยอาจบัญญัติเพิ่มเติมในส่วนที่กำหนดว่าของอันตรายนั้นอยู่ภายใต้การควบคุมของกรมใดตามกฎหมายไทย บทบัญญัติทั่วไปเกี่ยวกับการดำเนินการกับของอันตรายในแต่ละลำดับชั้น บทบัญญัติพิเศษที่ต้องดำเนินการเฉพาะตามแต่ละลำดับชั้นของสาร ข้อกำหนดในการบรรจุหีบห่อ รวมถึงการกำหนดมาตรฐานของหีบห่อที่ใช้ในการบรรจุ โดยอาจเพิ่มลักษณะการบรรจุตามที่มีในประเทศไทยเพิ่มเติมเข้าไปได้ ต่อมาเป็นข้อแนะนำเกี่ยวกับขั้นตอนในการขนส่ง รวมถึงกำหนดเอกสารที่ต้องใช้ในการขนส่ง ซึ่งสามารถบัญญัติขั้นตอนการดำเนินการเพื่อให้มีเอกสารต่างๆได้ในส่วนนี้ โดยผู้เขียนเสนอว่าควรมีการบัญญัติเรื่องการประกันภัยในการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเลไว้ด้วย เนื่องจากผู้ประกอบการในประเทศไทยมีต้นทุนในการประกอบการที่ต่ำ หากมีความเสียหายเกิดขึ้นในการขนส่งของอันตราย โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางทะเลอาจเกิดปัญหาทางการเงินในการเยียวยาความเสียหาย จนถึงขั้นต้องล้มละลายเลยก็ได้ ซึ่งการประกันภัยนับเป็นวิธีการหนึ่งที่ช่วยลดค่าใช้จ่ายที่เกิดจากความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ของอันตรายที่ทำการขนส่งทั้งความรับผิดที่เกิดแก่บุคคล ททรัพย์สิน หรือต่อรัฐในกรณีเกิดปัญหาสิ่งแวดล้อม ดังเช่นประเทศแคนาดาที่มีการบัญญัติว่าด้วยการขนส่งของอันตราย (Transportation of Dangerous Goods Act, 1992) ขึ้นมาโดยเฉพาะ แม้จะออกมาใช้บังคับกับทุกรูปแบบการขนส่ง แต่ประเทศไทยก็น่าจะนำมาศึกษาเป็นแนวทางในการร่างเฉพาะส่วนการขนส่งทางทะเลได้เช่นกัน โดยข้อเสียของการจัดทำเป็นพระราชบัญญัติ คือ ใช้เวลาในการพิจารณาร่างกฎหมายนาน และการแก้ไขยาก เพราะต้องพิจารณาโดยองค์การนิติบัญญัติเท่านั้น

4.3.3 การจัดทำเป็นกฎหมายลำดับรอง

ในกรณีสุดท้ายที่ทำการเสนอแนะนั้น แม้ประเทศไทยจะมีกฎหมายลำดับรองที่กำหนดไว้อยู่แล้ว แต่จากการที่กฎหมายมีอยู่อย่างกระจัดกระจาย ไม่ทันสมัย อาจมีปัญหาเกี่ยวกับเรื่องขัดกับรัฐธรรมนูญ ประกอบกับพิจารณาพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ที่บัญญัติข้อบังคับพิเศษสำหรับเรือกำปั่นและเรือต่างๆ ที่บรรทุกของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ ข้อบังคับพิเศษสำหรับเรือกำปั่นและเรือต่างๆ ที่บรรทุกของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ ไว้ในภาคที่ 3 หมวดที่ 1 ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการบรรจุหีบห่อ การจัดเก็บการจัดแยก การจัดทำและแสดงเครื่องหมาย การจัดให้มีเอกสารที่จำเป็น และการขนถ่ายสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ จึงเห็นว่า น่าจะใช้วิธีการแก้พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ให้อำนาจรัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ในการขนส่งของอันตรายทางทะเล และออกกฎหมายลำดับรองเป็นกฎกระทรวงโดยในการออกกฎกระทรวงจะพิจารณาจากกฎหมายเดิมที่มีอยู่ และพิจารณาเพิ่มเติมในส่วนที่ยังขาดอยู่เข้าไปได้ ซึ่งวิธีนี้มีข้อดีที่สามารถแก้ไขปรับเปลี่ยนตามหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศได้รวดเร็ว เนื่องจากไม่ต้องผ่านการพิจารณาขององค์กฤษฎีกา ซึ่งเป็นการที่รัฐมนตรีได้มาตามกฎหมายแม่บทแล้ว ซึ่งการบัญญัติกฎหมายในลักษณะนี้ จะเทียบเคียงได้กับการบัญญัติประมวลข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล (IMDG Code) ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ที่มีอนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยของชีวิตในทะเลเป็นกฎหมายระหว่างประเทศที่กำหนดบทบัญญัติทั่วไปเกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายทางทะเลไว้ในส่วนที่ 7 ของอนุสัญญา โดยรายละเอียดของบทบัญญัติก็นำมาบัญญัติในรูปแบบของประมวลข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล (IMDG Code) นั่นเอง