

## บทที่ 5

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### บทสรุป

ในปัจจุบัน เป็นที่ทราบกันดีว่า โลกได้ก้าวเข้าสู่ความเป็นโลกอุตสาหกรรมมาช้านานแล้ว ซึ่งการค้าที่เกิดขึ้นในยุคนี้มีการพัฒนาอย่างรวดเร็วมาก จากการค้าขายโดยการเดินเท้าไปทำการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้า พัฒนามาเป็นรถ รถไฟ เรือ แล้วก็เครื่องบิน ทำให้ความห่างของระยะทางในการค้าขายระหว่างประเทศลดน้อยลงแทบจะไม่มีเหลือเลย เมื่อการค้าพัฒนา ความต้องการในการผลิตสินค้าออกมาขายก็มากขึ้น โดยวัตถุดิบที่มีในประเทศเริ่มไม่พอต่อความต้องการในการผลิตจึงมีการส่งสินค้าจากต่างประเทศเข้ามาขาย โดยของที่ส่งมานั้นมีปะปนกันไปทั้งที่เป็นสินค้าทั่วไป หรือที่เป็นสินค้าที่จัดเป็นของอันตราย หรือของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้ โดยในการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศนั้น โดยธรรมชาติแล้วมักจะมีการขนส่งเป็นจำนวนมาก และยังมีความเป็นระหว่างประเทศเข้ามาเกี่ยวข้อง เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นในการขนส่งสินค้านี้ อันตรายดังกล่าวผลที่เกิดตามมาคือความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่ร่างกายมนุษย์ อาจมีความร้ายแรงถึงขั้นชีวิต ทั้งยังอาจเกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อมอีกด้วย โดยความเสียหายอย่างร้ายแรงนี้ได้มีการตระหนักถึงในต่างประเทศมานานแล้ว จึงได้มีการร่วมมือกันร่างหลักเกณฑ์ในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตราย โดยในทางระหว่างประเทศนั้น ผู้ที่ริเริ่มทำข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการกำกับดูแลขนส่งสินค้านี้คือ องค์การสหประชาชาติ (United Nations) ซึ่งได้จัดทำข้อเสนอแนะขององค์การสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งสินค้านี้ United Nations Recommendations on the Transport of Dangerous Goods ออกมาเพื่อเป็นแนวทางแก่องค์การระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องและองค์กรภายในของรัฐให้ตระหนักถึงความสำคัญในการมีกฎเกณฑ์ในการขนส่งของอันตรายในทุกรูปแบบของการขนส่ง ซึ่งต่อมาองค์การระหว่างประเทศที่เป็นหน่วยงานเฉพาะของในแต่ละรูปแบบการขนส่งก็ได้ให้ความสนใจในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตราย จึงได้มีการจัดทำกฎเกณฑ์ขึ้นมาควบคุมในการขนส่งในแต่ละรูปแบบ อาทิเช่น องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) จัดทำประมวลข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งของอันตรายทางทะเล International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้านี้ทางทะเล, องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) จัดทำ Technical Instructions for the Safe

Transport of Dangerous Goods by Air และสมาคมขนส่งทางอากาศ (IATA) ได้จัดทำ IATA Dangerous Goods Regulations ใช้ในการขนส่งสินค้าอันตรายทางอากาศ, ในการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน ได้มีการนำหลักเกณฑ์ European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR) ของคณะกรรมการเศรษฐกิจแห่งยุโรป UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) มาใช้, The Intergovernmental Organization for International Carriage by Rail (OTIF) ได้จัดทำ Regulations Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID) มาใช้ในการขนส่งสินค้าอันตรายทางรถไฟ เป็นต้น เพื่อใช้เป็นกฎเกณฑ์ร่วมกันในการขนส่งสินค้าอันตรายระหว่างประเทศ เพื่อป้องกันการประสบปัญหาการเกิดความเสียหายจากการรั่วไหลของของอันตรายในการขนส่งระหว่างประเทศซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยเองก็ประสบกับปัญหาการรั่วไหลของสารพิษบ่อยทั้งในทางน้ำ และที่เกิดในบริเวณท่าเรือที่ทำการขนส่งสินค้า ดังนั้น ประเทศไทยควรพิจารณาถึงการมีกฎหมายเฉพาะในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางทะเล โดยบัญญัติให้มีความทันสมัย เป็นสากล สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศที่หลายประเทศใช้กันอยู่ คือ การนำประมวลข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล (IMDG Code) มาใช้

จากการที่ได้ศึกษากฎหมายภายในของประเทศไทย พบว่า ในประเทศไทยก็มีความตื่นตัวและให้ความสำคัญเกี่ยวกับการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางทะเลในระดับหนึ่ง เห็นได้จากการที่กรมเจ้าท่า ได้ดำเนินการออกกฎหมายลำดับรองเพื่อกำหนดรายละเอียดในเรื่องเกี่ยวกับการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางทะเล อาทิเช่น ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 352/2529 เรื่อง การกำหนดชั้นของสิ่งของและสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้ โดยประกาศฉบับนี้ได้กล่าวถึงที่มาของการออกประกาศว่ามีขึ้นเนื่องจากประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) ค.ศ.1974 และเพื่อให้การกำหนดชั้นและประเภทของสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้เป็นไปตามอนุสัญญาดังกล่าว และการแสดงเครื่องหมายและรายชื่อของสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้สอดคล้องกับประมวลข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล (IMDG Code) อันเป็นที่ยอมรับของรัฐภาคีอนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ.1974 โดยทั่วไป, ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 279/2542 เรื่อง การอนุญาตให้ขนถ่ายสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้, ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 280/2542 เรื่อง ยกเว้นเรือและกำหนดประเภทการขนถ่ายสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้ ที่ไม่ต้องขออนุญาตต่อเจ้าท่า, ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 281/2542 เรื่อง การชักธงและการแสดงเครื่องหมายสำหรับเรือที่บรรทุกสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้, ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 411/2543 เรื่อง มาตรการเพื่อความ

ปลอดภัยในการขนถ่ายน้ำมันและเคมีภัณฑ์, ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 412/2543 เรื่อง แนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการและขจัดมลพิษประจำท่าเรือสำหรับการขนถ่ายสินค้าอันตราย เป็นต้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตของท่าเรือ โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 32(2) แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 ออกระเบียบการทำเรือแห่งประเทศไทยว่าด้วยวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออกสินค้าอันตรายของท่าเรือกรุงเทพ พ.ศ.2550 เป็นการออกระเบียบเพื่อให้การปฏิบัติเกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออกสินค้าอันตรายของท่าเรือกรุงเทพมีความเหมาะสมสอดคล้องกับข้อกำหนดเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล หรือก็คือ ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล (IMDG Code) นั้นเอง

แต่อย่างไรก็ตาม แม้ประเทศไทยจะแสดงให้เห็นถึงการตระหนักในความสำคัญของการออกกฎเกณฑ์มากำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางทะเลตามที่ได้กล่าวไปข้างต้นก็ตาม แต่จากการศึกษาพบว่ากฎหมายที่ประเทศไทยใช้บังคับเกี่ยวกับเรื่องนี้ในปัจจุบันมีข้อบกพร่อง ดังนี้

ประการแรก กฎเกณฑ์ที่ใช้ในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางทะเลของประเทศไทยในปัจจุบันนั้นมียุ่อย่างกระจัดกระจาย ทั้งที่เกี่ยวข้องโดยตรงและที่เกี่ยวข้องเป็นบางส่วน ทำให้ยากต่อผู้ปฏิบัติงานในการนำกฎเกณฑ์ที่กำหนดอย่างกระจัดกระจายดังกล่าวมาใช้ อาทิเช่น ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 411/2543 เรื่อง มาตรการเพื่อความปลอดภัยในการขนถ่ายน้ำมันและเคมีภัณฑ์ กำหนดหลักเกณฑ์เพื่อความปลอดภัยในการขนถ่ายน้ำมัน ส่วนกรมธุรกิจพลังงาน อาศัยอำนาจตามความของพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2543 ออกกฎเกณฑ์เกี่ยวกับวิธีการและเงื่อนไขในการขนส่งก๊าซปิโตรเลียมเหลว เป็นต้น ทำให้เกิดปัญหาในการพิจารณาการนำหลักเกณฑ์ใดมาใช้ และเป็นการยากที่จะทราบได้ว่ามีกฎเกณฑ์ที่กำกับดูแลของอันตรายนั้นอยู่ในกระทรวงหรือกรมใดบ้าง ดังนั้น การกำหนดหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการขนส่งของอันตรายควรมีการรวบรวมให้เป็นระเบียบ มีการจัดหมวดหมู่ และเรียงลำดับในการใช้ เพื่อให้เกิดความสะดวกต่อผู้ปฏิบัติในการดำเนินการตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด และเป็นการลดปัญหาความขัดแย้งของเจ้าหน้าที่กับประชาชนผู้ปฏิบัติในการถกเถียงว่าได้มีการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่กำหนดแล้วหรือไม่ เพียงใด

ประการที่สอง กฎเกณฑ์ที่ใช้ในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางทะเลของประเทศไทยในปัจจุบันนั้นมีความซ้ำซ้อนในการบัญญัติ เนื่องมาจากการที่การดำเนินการต่างๆ เกี่ยวกับของอันตรายนั้น มีความซ้ำซ้อนกันทั้งในส่วนของกฎปฏิบัติการขนส่ง การจัดเก็บ การบรรจุ เป็นต้น ซึ่งหน่วยงานที่ควบคุมของอันตรายแต่ละประเภทก็แตกต่างกัน จึงทำให้เกิดปัญหาการ

กำหนดหลักเกณฑ์ที่ซ้ำซ้อนกัน ดังที่ยกตัวอย่างข้างต้น การขนถ่ายของอันตรายที่เป็นน้ำมันและเคมีภัณฑ์ ซึ่งก็หมายรวมถึงก๊าซปิโตรเลียมเหลว จะต้องดำเนินการภายใต้หลักเกณฑ์ของประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 411/2543 เรื่อง มาตรการเพื่อความปลอดภัยในการขนถ่ายน้ำมันและเคมีภัณฑ์ และกฎเกณฑ์เกี่ยวกับวิธีการและเงื่อนไขในการขนส่งก๊าซปิโตรเลียมเหลวของกรมธุรกิจพลังงานด้วย เป็นต้น ทำให้เกิดปัญหาในการปฏิบัติว่าจะเลือกปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ใด และยิ่งการกำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวมีความขัดแย้งไม่สอดคล้องกัน ยิ่งทำให้เกิดปัญหาต่อผู้ปฏิบัติในการดำเนินการตามกฎเกณฑ์ที่กำหนดมากยิ่งขึ้น

ประการที่สาม ความไม่ทันสมัยของกฎเกณฑ์ที่ใช้ในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางทะเลของประเทศไทย โดยหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายทั้งที่เป็นข้อเสนอแนะในการขนส่งของอันตราย (United Nations Recommendations on the Transport of Dangerous Goods) ที่จัดทำโดยองค์การสหประชาชาติ ที่กำหนดกฎเกณฑ์สำหรับทุกรูปแบบการขนส่ง หรือประมวลข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล (International Maritime Dangerous Goods Code) ต่างก็มีระยะเวลาที่กำหนดในการพิจารณาปรับปรุงหลักเกณฑ์ของตนให้มีความทันสมัย เหมาะสมตามพัฒนาการของการเกิดสารต่างๆบนโลก โดยจะมีการพิจารณาและปรับปรุงหลักเกณฑ์ทุกๆ 2 ปี ซึ่งหากพิจารณาจากกฎเกณฑ์ของประเทศไทยแล้ว เห็นได้ว่ากฎเกณฑ์บางฉบับก็มีการออกมาบังคับใช้นานหลายปีแล้ว เช่น ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 411/2543 เรื่อง มาตรการเพื่อความปลอดภัยในการขนถ่ายน้ำมันและเคมีภัณฑ์ เป็นการออกประกาศในรายละเอียดของมาตรการเพื่อความปลอดภัย ซึ่งเคมีภัณฑ์ในโลกมีการเกิดขึ้นใหม่มากมาย การที่ประกาศดังกล่าวออกมาบังคับตั้งแต่ปี 2543 และขาดหน่วยงานในการติดตามการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในระหว่างประเทศ อาจทำให้รายละเอียดของมาตรการที่กำหนดไว้เดิมไม่ทันสมัยไม่สามารถใช้ได้แล้ว หรืออาจไม่เหมาะสมกับลักษณะของเคมีภัณฑ์ที่เกิดขึ้นใหม่ เป็นต้น

ประการที่สี่ กฎเกณฑ์ที่ใช้ในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางทะเลของประเทศไทยในปัจจุบันนั้น ส่วนใหญ่อยู่ในรูปแบบของกฎหมายลำดับรอง ซึ่งแท้จริงแล้วกฎหมายลำดับรองจะออกเพื่อกำหนดรายละเอียดของกฎหมายหลักในเรื่องที่ไม่ค่อยมีผลกระทบต่อการใช้บังคับใช้ หรือการนำไปปฏิบัติมากนัก และโดยมากจะเป็นการออกเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ในการปฏิบัติเป็นการภายใน แต่เมื่อพิจารณาถึงความจำเป็นในการมีกฎหมายเฉพาะในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางทะเลของประเทศไทยแล้วนั้น เห็นว่าเรื่องนี้มีความสำคัญมากเพราะหากเกิดความเสียหายจากการไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการดำเนินการเกี่ยวกับของอันตรายแล้ว ผลกระทบที่เกิดขึ้นมีความร้ายแรงมากต่อสุขภาพของประชาชน อาจเป็นกรณี

ร้ายแรงถึงชีวิต เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินทั้งที่เป็นทรัพย์สินของเอกชนหรือของรัฐ ทำยที่สุดอาจเกิดผลเสียต่อสิ่งแวดล้อม โดยอาจไปทำลายวัฏจักรของสิ่งมีชีวิตในธรรมชาติ จนถึงขนาดที่สิ่งมีชีวิตในระบบนิเวศน์บางชนิดสูญพันธุ์ไปก็เป็นได้ ดังนั้น กฎเกณฑ์ที่ใช้ในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางทะเลของประเทศไทยควรจะอยู่ในรูปแบบของพระราชบัญญัติ หรือกฎหมายลำดับรองที่ออกโดยอาศัยอำนาจโดยชัดแจ้งจากพระราชบัญญัติที่มีกำหนดในเรื่องนั้นไว้เพื่อใช้เป็นหลักในการดำเนินการแก่ผู้ปฏิบัติ

ประการที่ห้า ประเทศไทยยังมีกฎหมายที่กำหนดเกี่ยวกับการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางทะเลยังไม่เพียงพอ เห็นได้จาก การที่ในทางระหว่างประเทศให้ความสำคัญในการพิจารณาความเปลี่ยนแปลงของสารที่เกี่ยวข้อง หรือมาตรการที่เกี่ยวข้องกับของอันตรายที่อาจเปลี่ยนแปลงไปตามความเหมาะสม โดยจะมีคณะกรรมการพิจารณาทุกๆ 2 ปี แต่ประเทศไทยยังไม่มีหน่วยงานที่ตั้งขึ้นมาเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวโดยตรง การพัฒนาให้กฎหมายมีความทันสมัยตามระหว่างประเทศจึงยังไม่สามารถดำเนินการได้ อีกทั้งในส่วนของบางประเทศ เช่น ประเทศแคนาดา กำหนดให้มีการวางเงินประกัน หรือทำประกันในกรณีที่มีการขนส่งของอันตรายเพื่อเยียวยาความเสียหายในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น เพื่อช่วยเฉลี่ยมิให้ภาระในการชดเชยค่าเสียหายตกหนักอยู่ที่ฝ่ายรัฐบาล หรือฝ่ายผู้ขนส่ง หรือเจ้าของสินค้าเพียงฝ่ายเดียวด้วย

ประการที่หก การกำหนดบทลงโทษของการไม่ปฏิบัติตามประกาศ จากการศึกษา กฎเกณฑ์ในการดำเนินการขนส่งของอันตรายทางทะเลของประเทศไทย เช่น ตามระเบียบการทำเรือแห่งประเทศไทย ว่าด้วยวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออกสินค้าอันตรายของท่าเรือกรุงเทพ พ.ศ.2550 กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการดำเนินการขนส่งของอันตราย โดยแบ่งเป็นสินค้าขาเข้า สินค้าขาออก และของเสียอันตราย ซึ่งหากไม่ปฏิบัติตามประกาศการทำเรือนี้ บทลงโทษที่ประกาศนี้กำหนด คือ กำหนดให้มีค่าปรับในแต่ละกรณีที่ไม่ปฏิบัติตาม ส่วนกรณีที่ความเสียหายใด ๆ เกิดขึ้นเนื่องจากการที่เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของสินค้า ละเลยไม่ปฏิบัติตามระเบียบนี้ เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของสินค้า จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในค่าเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นและ การทำเรือแห่งประเทศไทยอาจพิจารณางดการให้บริการต่อไปด้วย เห็นได้ว่า การที่ไม่ทำตามกฎเกณฑ์ตามที่ประกาศกำหนด อาทิเช่น กำหนดให้ภาชนะที่ใช้ในการบรรจุสินค้าอันตรายต้องได้มาตรฐานตามที่ ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล (IMDG Code) กำหนดและต้องปิดฉลากสินค้าอันตรายบนภาชนะหรือตู้สินค้าที่บรรจุสินค้าอันตรายให้ชัดเจน หากไม่ปิดฉลากหรือฉลากที่ใช้ไม่ชัดเจนจะมีโทษปรับเพียง

ฉลากละ 500 บาท ซึ่งไม่เหมาะสมกับกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นแก่บุคคลที่ดำเนินการไป โดยไม่ทราบว่าเป็นของอันตรายเนื่องจากไม่มีการปิดฉลาก เป็นต้น

### ข้อเสนอแนะ

จากข้อบกพร่องของกฎหมายไทยในปัจจุบันที่กล่าวมาข้างต้น ผู้เขียนจึงเห็นว่ามี ความจำเป็นและสมควรที่ประเทศไทยจะต้องจัดให้มีกฎหมายเฉพาะที่ใช้ในการกำกับดูแลการ ขนส่งของอันตรายทางทะเล โดยการจัดทำกฎหมายดังกล่าวมีความสำคัญมากเพราะส่งผล กระทบต่อร่างกาย ชีวิต ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อมทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ จึงจะต้อง บัญญัติเป็นกฎหมายในลำดับของพระราชบัญญัติ โดยพิจารณาหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศเป็นหลัก เพื่อให้เกิดความเป็นสากลและสอดคล้องกับข้อกำหนดที่ต่างประเทศใช้บังคับอยู่

ซึ่งการจัดทำกฎหมายเฉพาะนี้ขึ้นมากเมื่อพิจารณารูปแบบของกฎหมาย เปรียบเทียบ กับทั้งกฎหมายระหว่างประเทศและภายในประเทศ รวมถึงลำดับขั้นตอนในการออกกฎหมายของ ประเทศไทยแล้ว ในเบื้องต้นเพื่อให้กฎหมายไทยมีการพัฒนาในเรื่องการกำกับดูแลการขนส่งของ อันตรายทางทะเล น่าจะเป็นการพิจารณาจัดทำกฎเกณฑ์กำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทาง ทะเลในรูปแบบของการปรับปรุงกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันก่อน โดยจัดทำเป็นกฎหมายลำดับรอง ในรูปแบบของกฎกระทรวง ซึ่งเนื้อหาที่ผู้เขียนเสนอให้มีในการออกกฎกระทรวงนี้ควรมีการกำหนด หลักเกณฑ์ในการขนส่งของอันตรายทางทะเล ให้มีรายละเอียดตามที่ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการ ขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล (IMDG Code) กำหนดให้ครบถ้วน อาทิเช่น ขอบเขตและ วัตถุประสงค์ในการควบคุม ข้อยกเว้นเกี่ยวกับของอันตรายในปริมาณที่จำกัด การกำหนดบัญชี รายชื่อของอันตรายตามตารางระหว่างประเทศ ข้อกำหนดทั่วไปเกี่ยวกับการดำเนินการกับของ อันตรายในแต่ละลำดับชั้น ข้อกำหนดพิเศษที่ต้องดำเนินการเฉพาะตามแต่ละลำดับชั้นของสาร ข้อกำหนดในการบรรจุหีบห่อ รวมถึงการกำหนดมาตรฐานของหีบห่อที่ใช้ในการบรรจุ ต่อมาเป็น ข้อแนะนำเกี่ยวกับขั้นตอนในการขนส่ง รวมถึงกำหนดเอกสารที่ต้องใช้ในการขนส่ง เป็นต้น โดย การออกกฎกระทรวงของรัฐมนตรีจะต้องพิจารณาจากกฎหมายลำดับรองที่มีอยู่ในปัจจุบันของทุก หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมารวบรวมเพื่อบัญญัติรวมในกฎกระทรวงนี้ด้วย และกำหนดให้กฎกระทรวง นี้ยกเลิกกฎหมายลำดับรองที่มีมาก่อนหน้านี้ไป เพื่อแก้ปัญหากฎหมายมีบัญญัติกฎหมายซ้ำซ้อนและมี อยู่อย่างกระจัดกระจายอย่างในปัจจุบัน และให้มีความทันสมัย แก้ไขได้ง่ายตามรูปแบบที่องค์การ

ระหว่างประเทศกำหนด สอดคล้องกับประมวลข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล (IMDG Code)

ในส่วนเนื้อหาที่ผู้เขียนเสนอแนะให้เพิ่มเติมในกฎกระทรวง คือ การกำหนดให้มีหน่วยงานในการรับผิดชอบการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายโดยเฉพาะ โดยจัดตั้งในรูปแบบคณะกรรมการ ประกอบไปด้วย กรมเจ้าท่า เป็นหน่วยงานหลักในการรับผิดชอบดูแล และให้มีกรมต่างๆ ที่กฎหมายกำหนดให้ของอันตรายอยู่ในอำนาจการควบคุมดูแลของกรมนั้นๆ เป็นคณะกรรมการร่วม อาทิเช่น กรมโรงงานอุตสาหกรรม กรมวิชาการเกษตร เป็นต้น เพื่อให้มีหน่วยงานที่สามารถเสนอรัฐมนตรีในการออกกฎหมายลำดับรองเพื่อควบคุมในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายทางทะเลได้อย่างถูกต้อง เหมาะสม และมีหน้าที่ติดตามการเปลี่ยนแปลงของกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศที่มีการพิจารณาปรับปรุงทุกๆ 2 ปี เพื่อให้เกิดความรวดเร็วในการแก้ไขกฎหมายให้เป็นไปตามกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศ

ข้อกำหนดอีกประการที่ผู้เขียนเห็นว่าควรมีกำหนดเพิ่มไว้ในกฎกระทรวง คือ การกำหนดให้ ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของอันตรายทางทะเลต้องดำเนินการให้มีการวางเงินประกัน หรือ การทำประกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในการขนส่งของอันตรายทางทะเล โดยอาจกำหนดให้ในการขออนุญาตดำเนินการขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือจะต้องมีการประกันภัยในครั้งนั้นๆ หรือกำหนดให้เอกสารที่จะต้องส่งต้องมีเอกสารการประกันภัยของอันตรายนั้น เนื่องจากผู้ประกอบการในประเทศไทยมีต้นทุนในการประกอบการที่ต่ำ หากมีความเสียหายเกิดขึ้นในการขนส่งของอันตราย โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางทะเลอาจเกิดปัญหาทางการเงินในการเยียวยาความเสียหาย จนถึงขั้นต้องล้มละลายเลยก็ได้ ซึ่งการประกันภัยนับเป็นวิธีการหนึ่งที่จะช่วยลดค่าใช้จ่ายที่เกิดจากความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ของอันตรายที่ทำการขนส่งทั้งความรับผิดที่เกิดแก่บุคคล ทรัพย์สิน หรือต่อรัฐในกรณีเกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมด้วย โดยการออกกฎกระทรวงนี้จะต้องพิจารณา กำหนดเรื่อง ค่าปรับ ค่าเสียหาย จำนวนเงินในการเยียวยาความเสียหาย และจำนวนเงินที่ผู้ประกอบการจะต้องมีในการประกันความรับผิดที่อาจเกิดขึ้น

ในลำดับต่อมา เป็นส่วนที่ต้องพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมในพระราชบัญญัติที่ถือว่าเป็นกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้องโดยตรงที่ให้อำนาจในการออกกฎหมายลำดับรอง คือ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 เนื่องจากในปัจจุบัน ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายในลำดับพระราชบัญญัติที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางทะเลโดยเฉพาะ โดยในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ภาคที่ 3 หมวดที่ 1 เป็นการกำหนดข้อบังคับพิเศษสำหรับเรือกำปั่นหรือเรือต่างๆ ที่บรรทุกของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้นั้น มีการให้

อำนาจรัฐมนตรีในการออกกฎหมายลำดับรองในเรื่องต่างๆไว้ โดยกำหนดโทษของผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามไว้ แต่โทษที่กำหนดไว้ดังกล่าวเป็นโทษที่กำหนดไว้มานานแล้ว จึงไม่เหมาะสมและมีโทษบังคับที่ไม่เพียงพอที่จะบังคับให้ต้องปฏิบัติตามในปัจจุบัน ควรมีการพิจารณาเพิ่มโทษเพื่อให้มีความเหมาะสมและจูงใจให้คนปฏิบัติตามด้วย