

บทที่ 2

การขนส่งของอันตราย

2.1 ของอันตราย

2.1.1 คำนิยามความหมายของอันตราย

คำว่า "ของอันตราย" นั้นยังไม่ปรากฏว่ามีการให้คำจำกัดความไว้ในกฎหมายไทยไว้อย่างชัดเจนว่าคืออะไรหรือหมายความว่าอย่างไร ครอบคลุมกว้างแค่ไหน แต่คำว่า ของอันตราย นั้นอาจปรากฏอยู่ในกฎหมายต่างๆ โดยใช้คำที่แตกต่างกันออกไป เช่น ใช้คำว่า วัตถุอันตรายหรือ สารอันตราย (Hazardous substances) สารเคมีอันตราย (Hazardous chemical substances) วัสดุอันตราย และสินค้าอันตราย (Dangerous goods หรือ Hazardous goods) เป็นต้น โดยคำว่าวัตถุอันตราย สารอันตราย หรือสารเคมีอันตรายจะปรากฏอยู่ในกลุ่มกฎหมายอุตสาหกรรมหรือกลุ่มกฎหมายขนส่ง เช่น ประกาศมติคณะกรรมการวัตถุอันตราย เรื่อง การขนส่งวัตถุอันตรายทางบก พ.ศ. 2545 หรือประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การขนส่งวัตถุอันตรายทางบก พ.ศ. 2546 หรือ ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง การติดป้ายอักษรภาพและเครื่องหมายของรถบรรทุกวัตถุอันตราย พ.ศ. 2543 เป็นต้น ส่วนคำว่า สารเคมีอันตราย (Hazardous chemical substances) นั้นจะใช้ในกลุ่มกฎหมายกลุ่มแรงงาน เช่น ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการขนส่ง เก็บรักษา เคลื่อนย้าย และจัดหีบห่อ ภาชนะบรรจุ หรือวัสดุห่อหุ้มสารเคมีอันตราย พ.ศ. 2535 เป็นต้น ส่วนคำว่า วัสดุอันตรายและสินค้าอันตราย (Dangerous goods) นั้นก็มักจะปรากฏอยู่ในกลุ่มกฎหมายการขนส่งและกฎหมายศุลกากร อาทิ เช่น ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง ขนาด จำนวน และคุณภาพเครื่องหมายสำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ 4 (รถบรรทุกวัสดุอันตราย) หรือ ข้อบังคับคณะกรรมการการบิน ว่าด้วยการควบคุมรักษาความปลอดภัยสินค้าทางอากาศและการขนส่งสินค้าอันตรายทางอากาศ พ.ศ. 2547 หรือ ประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย เรื่องวิธีการดำเนินเกี่ยวกับสินค้าอันตรายเข้าและขาออก พ.ศ. 2544 และ ประกาศกรมศุลกากร เรื่อง กำหนดชนิดหรือประเภทของสินค้าอันตรายและวิธีการเก็บอากรของสินค้านี้ดังกล่าว ตลอดจนกำหนดเงื่อนไขในการขนถ่าย การเก็บรักษาสินค้าและการนำสินค้าอันตรายออกไปจากเขตศุลกากร ตามพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2534 เป็นต้น

แต่อย่างไรก็ดีแม้ความหมายของคำว่า “ของอันตราย” จะปรากฏอยู่ในความหมายของหลายๆ คำดังที่กล่าวมาแล้วก็ตาม แต่คำว่า ของอันตราย นั้น ไม่หมายความว่ารวมถึง ของเสียอันตราย (Hazardous waste) ด้วย ซึ่งจะกล่าวเปรียบเทียบต่อไปในภายหลัง ดังนั้นการที่ทราบความหมายของคำว่า ของอันตราย ก็จะต้องทราบความหมายของคำต่างๆดังที่กล่าวมา

ความหมายของ “วัตถุอันตราย”

พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 ได้ให้ความหมายของคำว่า “วัตถุอันตราย” หมายถึง วัตถุดังนี้ คือ วัตถุระเบิดได้ วัตถุไวไฟ วัตถุออกซิไดซ์และวัตถุเปอร์ออกไซด์ วัตถุมีพิษ วัตถุที่ทำให้เกิดโรค วัตถุกัมมันตรังสี¹ วัตถุที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางพันธุกรรม วัตถุกัดกร่อน วัตถุที่ก่อให้เกิดการระคายเคือง และวัตถุอย่างอื่นไม่ว่าจะเป็นเคมีภัณฑ์หรือสิ่งอื่นใด ที่อาจทำให้เกิดอันตรายแก่บุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์สิน หรือสิ่งแวดล้อม² ซึ่งจะเห็นได้ว่าวัตถุอันตรายนั้นมีความหมายกว้าง โดยเฉพาะการให้ความหมายของวัตถุอันตราย หมายถึงวัตถุอย่างอื่นไม่ว่าจะเป็นเคมีภัณฑ์หรือสิ่งอื่นใด ที่อาจทำให้เกิดอันตรายแก่บุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์สิน หรือสิ่งแวดล้อมนั้น ทำให้สามารถตีความของวัตถุอันตรายได้กว้างมาก แต่อย่างไรก็ตาม การให้คำนิยามดังกล่าวก็มีได้หมายความว่า วัตถุทุกชนิดที่มีลักษณะดังกล่าวจะเป็นวัตถุอันตรายตามพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 ไปเสียทั้งหมด เพราะวัตถุอันตรายที่จะอยู่ภายใต้กฎหมายฉบับนี้จะต้องเป็นชนิดที่มีการประกาศไว้ตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนด³

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 มาตรา 4 ได้นิยามความหมายของคำว่า วัตถุอันตราย หมายความว่า วัตถุระเบิดได้ วัตถุไวไฟ วัตถุออกซิไดซ์ และวัตถุเปอร์ออกไซด์ วัตถุมีพิษ วัตถุที่ทำให้เกิดโรค วัตถุกัมมันตรังสี วัตถุที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางพันธุกรรม วัตถุกัดกร่อน วัตถุที่ก่อให้เกิดการระคายเคือง วัตถุอย่างอื่นไม่ว่าจะเป็นเคมีภัณฑ์ หรือสิ่งอื่นใดที่อาจทำให้เกิดอันตรายแก่บุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์สิน หรือสิ่งแวดล้อม⁴

¹ การควบคุมวัตถุกัมมันตรังสีในปัจจุบันอยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติพลังงานปรมาณูเพื่อสันติ พ.ศ.2504 ทั้งนี้เนื่องจากวัตถุกัมมันตรังสีถือว่าเป็นวัสดุพลายได้ที่เกิดจากการผลิตหรือการใช้วัสดุนิวเคลียร์หรือวัสดุนิวเคลียร์พิเศษ ตามมาตรา 3 ของพระราชบัญญัติ

² มาตรา 4 พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535

³ อานาจ วงศ์บัณฑิต, กฎหมายสิ่งแวดล้อม, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน,2545) น.369.

⁴ แต่ในร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ...

ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดประเภทหรือชนิดของวัตถุอันตรายซึ่งประกาศใช้เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2543 ได้นิยาม “วัตถุอันตราย” หมายถึง สาร สิ่งของ หรือวัสดุใดๆ ที่อาจเกิดอันตรายต่อสุขภาพและความปลอดภัยของคน สัตว์ ทรัพย์สิน หรือสิ่งแวดล้อม ระหว่างทำการขนส่ง

ความหมายของ “สารเคมีอันตราย”

คำว่า “สารเคมีอันตราย” ได้มีการให้คำนิยามไว้ในประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง ความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับสารเคมีอันตราย พ.ศ.2534 โดยในประกาศดังกล่าวดังกล่าวได้กำหนดไว้ว่า “สารเคมีอันตราย” หมายความว่า สาร สารประกอบ สารผสม ซึ่งอยู่ในรูปแบบของของแข็ง ของเหลว หรือก๊าซที่มีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างดังต่อไปนี้

(1) มีพิษ กัดกร่อน ระเบิด ระเบิด ทำให้เกิดอาการแพ้ ก่อมะเร็ง หรือทำให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพอนามัย

(2) ทำให้เกิดการระเบิด เป็นตัวทำปฏิกิริยาที่รุนแรง เป็นตัวเพิ่มออกซิเจน หรือไวไฟ

(3) มีกัมมันตรังสี

ทั้งนี้ตามชนิดและประเภทที่อธิบดีประกาศกำหนด

ความหมายของ “สินค้าอันตราย”

คำว่า “สินค้าอันตราย” ตามกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนยังไม่ได้ให้คำนิยามของคำดังกล่าวไว้ แต่คำดังกล่าวได้มีการให้คำนิยามไว้ในกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ คือ ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 62 ว่าด้วยการควบคุมรักษาความปลอดภัยสินค้าทางอากาศและการขนส่งสินค้าอันตรายทางอากาศ พ.ศ.2547 ข้อ 2 ได้ให้คำนิยามของคำว่า “สินค้าอันตราย” (Dangerous goods) หมายความว่า วัตถุอันตรายที่ขนส่งไปกับอากาศยานซึ่งสามารถก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อสุขภาพความปลอดภัย และทรัพย์สิน หรือสิ่งแวดล้อม และในการขนส่งทางทะเลโดยประกาศกรมเจ้าท่า 279/2542 เรื่องการอนุญาตให้ขนถ่ายสิ่งของซึ่งอาจทำให้เกิดอันตรายได้มีการให้ความหมายของ Dangerous goods (สิ่งของซึ่งอาจทำให้เกิดอันตรายได้) หมายถึง สิ่งของประเภทวัตถุระเบิด ก๊าซ ของเหลวติดไฟได้ ของแข็งติดไฟได้ สารที่ทำปฏิกิริยากับออกซิเจน สารมีพิษและสารติดเชื้อ สารกัมมันตภาพรังสี สารกัดกร่อนและสารอันตรายอื่นๆ รวมทั้งให้หมายรวมถึงน้ำมันชนิดสลายตัวยาก 4 ประเภทอันได้แก่น้ำมันดิบ น้ำมันเตา น้ำมันหล่อลื่น น้ำมันดีเซลหมุนช้าด้วย และตามความตกลงร่วมว่าด้วยการ

ได้มีการนิยามความหมายของคำว่า วัตถุอันตราย ขึ้นใหม่ โดยมีความหมายว่า วัตถุอันตรายตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุอันตราย โดยเหตุผลที่การแก้ไขเพิ่มเติมคำนิยามใหม่ก็เพื่อให้ความรัดกุม โดยอ้างอิงเชื่อมโยงกับกฎหมายว่าด้วยวัตถุอันตรายซึ่งมีผลใช้บังคับอยู่แล้ว

ขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนระหว่างประเทศของคณะกรรมการการเศรษฐกิจแห่งยุโรป (European Agreement concerning the international carriage of dangerous goods by road : ADR) นั้นได้ให้คำนิยามของคำว่า “สินค้าอันตราย” (Dangerous goods) หมายความว่า สารหรือสิ่งของซึ่งตามความตกลงนี้ห้ามมิให้มีการขนส่ง เว้นแต่ได้รับอนุญาตให้ขนส่งโดยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้⁵

ความแตกต่างระหว่าง “ของอันตราย” และ “ของเสียอันตราย”

คำว่า “ของอันตราย” และ “ของเสียอันตราย” นั้นมีความหมายแตกต่างกัน โดยของเสียอันตราย (Hazardous waste) หมายถึง ของเสียที่เป็นพิษ หรือก่อให้เกิดอันตรายแก่มนุษย์ สัตว์ พืช และสิ่งแวดล้อมโดยทั่วไป ไม่ว่าจะเป็นเพราะปริมาณของมัน หรือคุณสมบัติทางกายภาพ เคมี หรือการแพร่เชื้อโรค ของเสียอันตรายมักมีคุณสมบัติไวไฟ ทำให้เกิดปฏิกิริยารุนแรง ทำให้เกิดการกัดกร่อน ก่อให้เกิดพิษและโรค⁶ ซึ่งตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ไม่ได้ให้ความหมายของคำว่าของเสียอันตรายไว้ว่ามีความหมายอย่างไร แต่ได้ให้ความหมายของคำว่า ของเสีย⁷ หมายถึง ขยะมูลฝอย สิ่งปฏิกูล น้ำเสีย อากาศเสีย มลสาร หรือวัตถุอันตรายอื่นใด ซึ่งถูกปล่อยทิ้งหรือมีที่มาจากแหล่งกำเนิดมลพิษ รวมทั้งกากตะกอน หรือสิ่งตกค้างจากสิ่งเหล่านั้นที่อยู่ในสภาพของแข็ง ของเหลว หรือก๊าซ นอกจากนี้ยังมีนักวิชาการบางท่าน⁸ ได้ให้นิยามของคำว่า ของเสีย คือ ของที่ไม่สามารถนำมาใช้ได้ หรือที่ไม่

⁵ “Dangerous goods” means those substances and articles the carriage of which is prohibited by ADR, or authorized only under the conditions prescribed therein;

⁶ สุภาภรณ์ ศิริโสภณา, “การจัดการกากของเสียจากโรงงานอุตสาหกรรม,” เอกสารประกอบการฝึกอบรม หลักสูตรการจัดการมูลฝอยและปฏิกูล(รุ่นที่ 2), ศูนย์วิจัยและฝึกอบรมด้านสิ่งแวดล้อม กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2537.

⁷ ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ได้เปลี่ยนคำนิยามของคำว่า ของเสีย ใหม่ โดยหมายความว่า ขยะมูลฝอย สิ่งปฏิกูล น้ำเสีย อากาศเสีย มลสาร หรือวัตถุอันตรายอื่นใด ซึ่งถูกปล่อยทิ้งหรือมีที่มาจากแหล่งกำเนิดมลพิษ รวมทั้งกากตะกอน หรือสิ่งตกค้างจากสิ่งเหล่านั้นที่อยู่ในสภาพของแข็ง ของเหลว หรือก๊าซ และหมายความรวมถึงสิ่งใดๆ ที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม ไม่ว่าจะเป็นของเสียที่เกิดจากการใช้แล้วหรือสิ่งที่ยังไม่เคยใช้มาก่อน ซึ่งการแก้ไขโดยเพิ่มความหมายดังกล่าว ทั้งนี้ก็เพราะสิ่งดังกล่าวอาจก่อให้เกิดอันตรายได้หากมีการรั่วไหลหรือปล่อยทิ้ง

⁸ ภิญญี พานิชพันธ์, มหันตภัยจากวัตถุอันตราย ความเสี่ยงและอันตราย, (สำนักพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ, 2544) น.71

นำมาใช้อีกด้วยความตั้งใจหรือความหลงลืมหรือเพิกเฉย ตัวอย่างของเสียอันตรายได้แก่ ของเสียที่มีฤทธิ์เป็นกรด (acid waste) กากตะกอนของแข็งที่เป็นเป็นโลหะหนัก (heavy metal sludges and solids) สารอินทรีย์ตกค้างที่เป็นของเหลว (liquid organic residues) แต่ต่อมาได้มีการจัดทำร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ... ซึ่งในร่างพระราชบัญญัตินี้ได้กล่าวได้มีการบัญญัติให้ความหมายของคำว่า ของเสียอันตราย เพิ่มเติมขึ้นมา โดยบัญญัติว่า ของเสียอันตรายหมายความว่า ของเสียที่มีองค์ประกอบหรือปนเปื้อนสารอันตรายหรือมีคุณสมบัติที่เป็นอันตรายที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง⁹ โดยในเรื่องเกี่ยวกับการขนส่งของเสียอันตรายนั้น มีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของเสียอันตรายที่ประเทศต่างเป็นสมาชิกมากที่สุด ได้แก่ อนุสัญญาบาเซลว่าด้วยการควบคุมการเคลื่อนย้ายและการกำจัดของเสียอันตรายข้ามแดน (Basel Convention on the Control of Transboundary Movement of Hazardous Wastes)¹⁰ โดยอนุสัญญาดังกล่าวได้ให้ความหมายของคำว่า ของเสีย (waste) หมายถึง สารหรือวัตถุซึ่งถูกกำจัด หรือต้องถูกกำจัดโดยข้อกำหนดกฎหมายของประเทศ ดังนั้น ของเสียอันตรายจึงมีความหมายแตกต่างจากของอันตรายโดยของเสียอันตรายนั้นจะเป็นของอันตรายที่ทิ้งแล้วหรือมิได้มีการนำไปใช้ประโยชน์แล้ว และการควบคุมการขนส่งของเสียอันตรายก็มีความแตกต่างกับการควบคุมการขนส่งของอันตรายเช่นเดียวกัน ซึ่งในความตกลงระหว่างประเทศที่เป็นกฎเกณฑ์ที่มีมาตรฐานในระดับสากลได้มีการแบ่งแยกกฎเกณฑ์ที่ใช้ในการควบคุมการขนส่งของเสียอันตราย และการควบคุมการขนส่งของอันตรายออกจากกันได้อย่างชัดเจน โดยการควบคุมการขนส่งของเสียอันตรายจะอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ของอนุสัญญากรุงบาเซล ว่าด้วยการควบคุมการเคลื่อนย้ายของเสียอันตรายข้ามพรมแดนและการกำจัดของเสียดังกล่าว ค.ศ.1989 (Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal) ส่วนการควบคุมการขนส่งของอันตรายจะอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ของกฎเกณฑ์ต้นแบบขององค์การสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย (United Nations Model Regulation on the

⁹ เหตุผลที่ต้องมีการเพิ่มเติมความหมายของคำว่าของเสียอันตราย ก็เพื่อให้เกิดความชัดเจนตามส่วนที่ 6 หมวดที่ 4 ในเรื่องของเสียอันตรายและมลพิษอื่น และเพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญากรุงบาเซลว่าด้วยการควบคุมการเคลื่อนย้ายของเสียอันตรายข้ามพรมแดนและการกำจัดของเสียดังกล่าว ค.ศ.1989 (Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal)

¹⁰ ประเทศไทยได้ให้สัตยาบันเข้าร่วมเป็นภาคีสนธิอนุสัญญาบาเซลว่าด้วยการควบคุมการเคลื่อนย้ายและการกำจัดของเสียอันตรายข้ามแดน เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน พ.ศ. 2540

Transport of Dangerous Goods) และความตกลงร่วมว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน ระหว่างประเทศของคณะกรรมการเศรษฐกิจแห่งยุโรป (European Agreement concerning the international carriage of dangerous goods by road : ADR)

ความแตกต่างระหว่าง "ของอันตราย" และ "ทรัพย์สินอันตราย"

คำว่า ของอันตราย ไม่ได้มีความหมายเช่นเดียวกับคำว่า ทรัพย์สินอันตราย¹¹ ที่ปรากฏในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 วรรคสอง¹² แต่คำทั้งสองนี้มีส่วนที่มีความหมายคล้ายคลึงกันอยู่ โดยของอันตรายบางประเภทอาจเป็นทรัพย์สินอันตราย กล่าวคือ ของอันตรายบางประเภทนั้นเป็นทรัพย์สินที่ก่อให้เกิดอันตรายแก่ร่างกายหรือทรัพย์สินโดยลักษณะในตัว ของทรัพย์สินนั้นเอง ไม่ว่าจะอันตรายโดยการสัมผัส โดยมีสื่อทำให้เกิดความกระเทือนหรือกระแทก อันมีลักษณะเป็นทรัพย์สินอันตรายโดยสภาพ ตัวอย่างเช่น วัตถุอันตรายจำพวก วัตถุระเบิด วัตถุไวไฟ หรือวัตถุกัมมันตรังสี เป็นต้น ดังนั้น จึงถือได้ว่าของอันตรายประเภทนี้จัดว่าเป็นทรัพย์สินอันตราย ประเภทหนึ่งตามมาตรา 437 วรรคสองแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ด้วย แต่ของอันตรายบางประเภท เช่น วัตถุที่ทำให้เกิดโรค อาจมิใช่ทรัพย์สินอันตรายโดยสภาพตามมาตรา 437 วรรคสองแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ก็ได้ ตัวอย่างเช่น สารที่ทำให้เกิดโรคมะเร็งหากมีการสะสมในร่างกายในระดับหนึ่งเป็นระยะเวลานาน เป็นต้น

¹¹ เพ็ง เพ็งนิตติ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ 2 (สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2547) น.353 - 355 ได้อธิบายไว้ว่า

ทรัพย์สินอันตราย แบ่งได้ 3 ประเภท คือ

1. ทรัพย์สินอันตรายโดยสภาพ คือ ทรัพย์สินที่ก่อให้เกิดอันตรายแก่ร่างกายหรือทรัพย์สินโดยลักษณะในตัวของทรัพย์สินนั้นเอง ไม่ว่าจะอันตรายโดยการสัมผัส โดยมีสื่อทำให้เกิดความกระเทือนหรือกระแทก เช่น น้ำกรด น้ำมันเบนซิน เป็นต้น

2. ทรัพย์สินอันตรายโดยความมุ่งหมายที่จะใช้ คือ ทรัพย์สินที่โดยสภาพของมันเองไม่ก่อให้เกิดอันตราย แต่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้เนื่องจากการนำมาใช้ เช่น มีด อาวุธปืน บ่วงไฟหรือพล เป็นต้น

3. ทรัพย์สินอันตรายโดยอาการกลไกของทรัพย์สิน คือ ทรัพย์สินที่มีเครื่องจักรกลเป็นตัวสำคัญในการทำงาน และด้วยการทำงานของกลไกนั้นเองสามารถก่อให้เกิดอันตรายได้ เช่น เลื่อย มอเตอร์ไฟฟ้า หรือ เครื่องจักรกลในโรงงาน เป็นต้น

¹² มาตรา 437 วรรคสอง ความในข้อนี้ให้ใช้บังคับได้ตลอดถึงบุคคลผู้มีไว้ในครอบครองของตนซึ่งทรัพย์สินเป็นของเกิดอันตรายได้โดยสภาพหรือโดยความมุ่งหมายที่จะใช้ หรือโดยอาการกลไกของทรัพย์สินด้วย

2.1.2. จำแนกประเภทของอันตราย

การจำแนกประเภทของอันตรายนั้น กฎหมายไทยได้มีการแยกประเภทของอันตรายไว้แตกต่างกันตามกฎหมายแต่ละฉบับ โดยพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 มาตรา 18 นั้นได้แยกประเภทของวัตถุอันตรายไว้ตามความจำเป็นแก่การควบคุม ดังนี้

(1) วัตถุอันตรายชนิดที่ 1 ได้แก่วัตถุอันตรายที่การผลิต การนำเข้า การส่งออก หรือการมีไว้ในครอบครองต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนด

(2) วัตถุอันตรายชนิดที่ 2 ได้แก่วัตถุอันตรายที่การผลิต การนำเข้า การส่งออก หรือการมีไว้ในครอบครองต้องแจ้งให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบก่อน และต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดด้วย

(3) วัตถุอันตรายชนิดที่ 3 ได้แก่วัตถุอันตรายที่การผลิต การนำเข้า การส่งออก หรือการมีไว้ในครอบครองต้องได้รับใบอนุญาต

(4) วัตถุอันตรายชนิดที่ 4 ได้แก่วัตถุอันตรายที่ห้ามมิให้มีการผลิต การนำเข้า การส่งออก หรือการมีไว้ในครอบครอง

วัตถุอันตรายแต่ละประเภทนี้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมจะประกาศในราชกิจจานุเบกษา ระบุนามหรือคุณสมบัติของวัตถุอันตรายแต่ละชนิด

แต่สำหรับการจำแนกประเภทของวัตถุอันตรายในประเทศไทยตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดประเภทหรือชนิดของวัตถุอันตราย ของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งประกาศใช้เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2543 โดยประกาศนี้กรมการขนส่งทางบกได้แบ่งประเภทของวัตถุอันตราย ออกเป็น 9 ประเภท (classes) ตามข้อกำหนดขององค์การสหประชาชาติ ซึ่งแบ่งประเภทวัตถุอันตรายตามคุณสมบัติความเป็นอันตรายของสาร และได้กำหนดให้รายชื่อหรือเกณฑ์การพิจารณาความเป็นอันตรายของวัตถุอันตรายเป็นไปตามเอกสารคำแนะนำขององค์การสหประชาชาติ (UN Number) ว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย (United Nations. "Recommendations on the transportation of Dangerous Goods, Manual of tests and Criteria." United Nations New York and Geneva, 1996) ด้วย

ประเภทของวัตถุอันตรายทั้ง 9 ประเภท ตามประกาศของกรมการขนส่งทางบก ได้แก่ประเภทที่ 1 วัตถุระเบิด (Explosives) หมายถึง ของแข็ง ของเหลว หรือสารผสมที่สามารถเกิดปฏิกิริยาทางเคมีด้วยตัวเอง ทำให้เกิดก๊าซที่มีความดันและความร้อนอย่างรวดเร็ว ก่อให้เกิดการระเบิดสร้างความเสียหายบริเวณโดยรอบได้ และให้รวมถึงสารที่ใช้ทำดอกไม้เพลิง และสิ่งของที่ระเบิดได้ด้วย แยกเป็น 6 ประเภทย่อย คือ

1.1 สารหรือสิ่งของที่ก่อให้เกิดอันตรายจากการระเบิดรุนแรงทันทีทันใดทั้งหมด (mass explosive)

1.2 สารหรือสิ่งของที่มีอันตรายจากการระเบิดแตกกระจายแต่ไม่ระเบิดทันทีทันใดทั้งหมด

1.3 สารหรือสิ่งของที่เสี่ยงต่อการเกิดเพลิงไหม้ และอาจมีอันตรายบ้างจากการระเบิดหรือการระเบิดแตกกระจายแต่ไม่ระเบิดทันทีทันใดทั้งหมด

1.4 สารหรือสิ่งของที่ไม่แสดงความเป็นอันตรายอย่างเด่นชัดหากเกิดการประทุหรือประทุในระหว่างการขนส่งจะเกิดความเสียหายเฉพาะภาชนะบรรจุ

1.5 สารที่ไม่ไวต่อการระเบิด แต่หากมีการระเบิดจะมีอันตรายจากการระเบิดทั้งหมด

1.6 สิ่งของที่ไม่ไวต่อการระเบิดน้อยมาก และไม่ระเบิดทันทีทันใด มีความเสี่ยงต่อการระเบิดอยู่ในวงจำกัดเฉพาะในตัวสิ่งของนั้นๆ ไม่มีโอกาสที่จะเกิดการประทุหรือแผ่กระจายในระหว่างทำการขนส่ง

ประเภทที่ 2 ก๊าซ (Gases) หมายถึง สารที่อุณหภูมิ 50 องศาเซลเซียส มีความดันไอบางกว่า 300 กิโลปาสกาล หรือมีสภาพเป็นก๊าซอย่างสมบูรณ์ที่อุณหภูมิ 20 องศาเซลเซียส และมีความดัน 101.3 กิโลปาสกาล ซึ่งได้แก่ ก๊าซอัด ก๊าซพิษ ก๊าซอยู่ในสภาพของเหลว ก๊าซในสภาพของเหลวอุณหภูมิต่ำ และให้รวมถึงก๊าซที่ละลายในสารละลายภายใต้ความดันด้วย แยกเป็น 3 ประเภทย่อยคือ

2.1 ก๊าซไวไฟ (Flammable Gas) หมายถึง ก๊าซที่อุณหภูมิ 20 องศาเซลเซียสและมีความดัน 101.3 กิโลปาสกาล สามารถติดไฟได้เมื่อผสมกับอากาศ 13 เปอร์เซ็นต์หรือต่ำกว่า โดยปริมาตรหรือมีช่วงกว้างที่สามารถติดไฟได้ 12 เปอร์เซ็นต์ ขึ้นไป เมื่อผสมกับอากาศโดยไม่คำนึงถึงความเข้มข้นต่ำสุดของการผสม

2.2 ก๊าซไม่ไวไฟและไม่เป็นพิษ (non-Flammable, non-Toxic gas) หมายถึง ก๊าซที่ขณะขนส่งมีความดันไม่น้อยกว่า 280 กิโลปาสกาล ที่อุณหภูมิ 20 องศาเซลเซียสหรืออยู่ในสภาพของเหลวอุณหภูมิต่ำ

2.3 ก๊าซพิษ (Toxic gas) หมายถึง ก๊าซที่มีคุณสมบัติเป็นที่ทราบกันทั่วไปหรือได้มีการสรุปว่าเป็นพิษหรือกัดกร่อนหรือเป็นอันตรายต่อสุขภาพ

ประเภทที่ 3 ของเหลวไวไฟ (Flammable Liquids) หมายถึง ของเหลวหรือของเหลวผสมหรือของเหลวที่มีสารแขวนลอยผสม ที่มีจุดวาบไฟไม่เกิน 60.5 องศาเซลเซียส กรณีทดสอบด้วยวิธีถ้วยปิด (Close-cup test) หรือไม่เกิน 65.6 องศาเซลเซียส กรณีทดสอบด้วยวิธีถ้วยเปิด (Open-cup test) และให้รวมถึงของเหลวที่ขณะขนส่งถูกทำให้มีอุณหภูมิเท่ากับหรือมากกว่าจุด

วามไฟของของเหลวนั้นและสารหรือสิ่งของที่ทำให้มีอุณหภูมิจนเป็นของเหลวขณะทำการขนส่งซึ่งเกิดไอรระเหยไวไฟที่อุณหภูมิไม่มากกว่าอุณหภูมิสูงสุดที่ใช้ในการขนส่ง

ประเภทที่ 4 ของแข็งไวไฟ (Flammable Solids) สารที่มีความเสี่ยงต่อการลุกไหม้ได้เองและสารที่สัมผัสกับน้ำแล้วทำให้เกิดก๊าซไวไฟ (Flammable Solids, Substances liable to spontaneous combustion, Substances which in contact with water emit flammable gas) แยกเป็น 3 ประเภทย่อย คือ

4.1 ของแข็งไวไฟ (Flammable Solids) หมายถึง ของแข็งที่ระหว่างทำการขนส่งสามารถที่จะติดไฟได้ง่าย หรืออาจจะทำให้เกิดการลุกไหม้ขึ้นได้จากการเสียดสีสารหรือสารที่เกี่ยวข้องที่มีแนวโน้มที่จะเกิดปฏิกิริยาคายความร้อนที่รุนแรง และให้รวมถึงวัตถุระเบิดที่ถูกลดความไวต่อการระเบิด ซึ่งอาจจะระเบิดได้ถ้าหากไม่ทำให้เจือจางเพียงพอ

4.2 สารที่มีความเสี่ยงต่อการลุกไหม้ได้เอง (Substances liable to spontaneous combustion) หมายถึง สารที่มีแนวโน้มจะเกิดความร้อนขึ้นได้เองในสภาวะการขนส่งตามปกติหรือเกิดความร้อนสูงขึ้นได้ เมื่อสัมผัสกับอากาศและมีแนวโน้มที่จะลุกไหม้ได้

4.3 สารที่สัมผัสกับน้ำแล้วทำให้เกิดก๊าซไวไฟ (Substances which in contact with water emit flammable gas) หมายถึง สารที่ทำปฏิกิริยากับน้ำแล้วมีแนวโน้มที่จะเกิดการติดไฟได้เองหรือทำให้เกิดก๊าซไวไฟในปริมาณที่เป็นอันตราย

ประเภทที่ 5 สารออกซิไดส์ และสารเปอร์ออกไซด์อินทรีย์ (Oxidizing Substances and Organic Peroxides) แยกเป็น 2 ประเภทย่อย คือ

5.1 สารออกซิไดส์ (Oxidizing Substances) หมายถึง สารที่ตัวของสารเองอาจไม่ติดไฟ โดยทั่วไปจะปล่อยออกซิเจนหรือเป็นเหตุหรือช่วยให้วัตถุอื่นเกิดการลุกไหม้

5.2 สารอินทรีย์เปอร์ออกไซด์ (Organic Peroxides) หมายถึง สารอินทรีย์ที่มีโครงสร้างออกซิเจน 2 อะตอม $-O-O-$ และอาจถือได้ว่าเป็นสารที่มีอนุพันธ์ของ Hydrogen peroxide ซึ่งอะตอมของ Hydrogen 1 หรือทั้ง 2 อะตอม ถูกแทนที่ด้วย Organic radicals สารนี้ไม่เสถียรความร้อนซึ่งอาจเกิดปฏิกิริยาคายความร้อนและเร่งการแตกตัวด้วยตัวเอง และอาจมีคุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างดังต่อไปนี้ร่วมด้วย

5.2.1 แนวโน้มที่จะระเบิดสลายตัว

5.2.2 เผาไหม้อย่างรวดเร็ว

5.2.3 ไวต่อการกระแทก หรือการเสียดสี

5.2.4 ทำปฏิกิริยากับสารอื่นก่อให้เกิดอันตรายได้

5.2.5 เป็นอันตรายต่อตา

ประเภทที่ 6 สารพิษและสารติดเชื้อ (Poisonous Substances and Infectious Substances) แยกเป็น 2 ประเภทย่อย คือ

6.1 สารพิษ (Toxic Substances) หมายถึง สารพิษที่เป็นอันตรายถึงชีวิต หรือบาดเจ็บร้ายแรง หรือเป็นอันตรายต่อสุขภาพของมนุษย์ ซึ่งอาจเข้าสู่ร่างกายได้โดยการกลืน การสูดดมหรือจากการสัมผัสทางผิวหนัง

6.2 สารติดเชื้อ (Infectious Substances) หมายถึง สารที่รู้หรือคาดว่าจะมีเชื้อโรคปนอยู่ด้วย ซึ่งเชื้อโรค หมายถึง สิ่งมีชีวิตขนาดเล็ก (รวมทั้ง แบคทีเรีย , ไวรัส , แบคทีเรียกับราบางชนิดปนกัน (Rickettsia) , พยาธิ , เชื้อรา) หรือเชื้อจุลินทรีย์ที่ได้รับการเปลี่ยนแปลงทางพันธุกรรม ซึ่งเชื้อจุลินทรีย์เหล่านี้เป็นที่รู้กันหรือคาดว่าจะสามารถทำให้เกิดโรคติดเชื้อได้ทั้งในสัตว์หรือมนุษย์ หรือสัตว์

ประเภทที่ 7 วัตถุกัมมันตรังสี (Radioactive Materials) หมายถึง วัตถุที่สามารถแผ่รังสีที่มองไม่เห็นซึ่งเป็นอันตรายต่อร่างกาย การพิจารณาความเป็นอันตรายให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อกำหนดต่างๆ ด้านการขนส่งสารกัมมันตรังสีของทบวงการพลังงานปรมาณูระหว่างประเทศ (International Atomic Energy Agency หรือ IAEA)

ประเภทที่ 8 สารกัดกร่อน (Corrosive Substances) หมายถึง สารซึ่งโดยปฏิกิริยาเคมีจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อเนื้อเยื่อของสิ่งมีชีวิตอย่างรุนแรง หรือกรณีของการรั่วจะเกิดความเสียหาย หรือทำลายสิ่งของอื่น หรือยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง หรือเกิดอันตรายอื่นได้ด้วย

ประเภทที่ 9 วัตถุอันตรายเบ็ดเตล็ด (Miscellaneous Products or Substances) หมายถึง สารและสิ่งของที่ในขณะขนส่งมีความเป็นอันตราย ซึ่งไม่จัดอยู่ในประเภทที่ 1 ถึงประเภทที่ 8 และให้รวมถึงสารที่อยู่ในระหว่างทำการขนส่งหรือระบุว่าในการขนส่งต้องควบคุมให้มีอุณหภูมิไม่ต่ำกว่า 100 องศาเซลเซียส ในสภาพของเหลวหรือมีอุณหภูมิไม่ต่ำกว่า 240 องศาเซลเซียส ในสภาพของแข็ง

2.2. สถานการณ์การขนส่งของอันตรายทางถนนในประเทศไทย

2.2.1 สถานการณ์ทางสังคมและเศรษฐกิจ

ในปัจจุบัน ของอันตรายประเภทต่างๆมีความจำเป็นอย่างยิ่งต่อกระบวนการการผลิตสินค้าในภาคอุตสาหกรรม ทำให้ประเทศต่างๆในโลกมีความต้องการของอันตรายมากขึ้นเพื่อนำมาใช้ในการผลิตสินค้าประเภทต่างๆ รวมถึงประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคด้วย และด้วยความต้องการที่จะใช้สารเคมีและวัตถุอันตรายในกระบวนการผลิตทั้งในภาคเกษตรกรรม

และอุตสาหกรรมเป็นจำนวนมาก การที่จะใช้ของอันตรายต่างๆเท่าที่มีอยู่ภายในประเทศจึงไม่เพียงพอต่อการตอบสนองความต้องการ ทำให้ประเทศต่างๆมีความจำเป็นที่จะต้องซื้อของอันตรายเหล่านั้นจากประเทศอื่นเพิ่มเติม เพื่อให้เพียงพอต่อความต้องการ เป็นผลให้อัตราการนำเข้าและส่งออกของอันตรายมีปริมาณที่สูงเพิ่มมากขึ้น และหนึ่งในวิธีที่นำเข้าและส่งออกที่มีความสำคัญอย่างยิ่งในระบบการขนส่งระหว่างประเทศคือการขนส่งทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการติดต่อค้าขายและการขนส่งกับประเทศที่ไม่ได้มีพรมแดนติดทะเล ดังเช่นประเทศลาว ในการติดต่อซื้อขายและขนส่งสินค้าระหว่างประเทศนั้น การขนส่งทางถนนจึงรูปแบบที่มีจำเป็นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

เส้นทางที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศในปัจจุบันมีโครงข่ายเชื่อมโยงทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านหลายเส้นทางด้วยกันประกอบด้วยโครงการทางหลวงสายเอเชียที่เชื่อมต่อประเทศต่างๆทั้งสิ้น 52 ประเทศรวมระยะทางถึง 140,000 กิโลเมตร ในอนุภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีโครงข่ายทางหลวงเอเชียทั้งสิ้น 23,548 กิโลเมตร และเป็นโครงข่ายที่อยู่ในประเทศไทยประมาณ 5,000 กิโลเมตร โครงการทางหลวงสายอาเซียนเป็นโครงการที่กรมทางหลวงได้เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศมีเป้าหมายที่จะเชื่อมโยงการเดินทางติดต่อระหว่างพื้นที่ซึ่งมีศักยภาพสูงของประเทศสมาชิกอาเซียนเข้าด้วยกัน มีจำนวนทั้งสิ้น 23 เส้นทาง รวมระยะทาง 36,600 กิโลเมตร และโครงการทางหลวงของประเทศไทยที่เชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยที่ประเทศไทยได้มีความร่วมมือในการดำเนินการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านต่างๆ เช่น การลงนามในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ในส่วนของการคมนาคมทางถนนมีการกำหนดเส้นทางทั้งหมด 10 เส้นทาง สำหรับประเทศไทยแล้วมีเส้นทางที่เกี่ยวข้องภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 4 เส้นทาง โดยสามารถเชื่อมต่อกับประเทศกัมพูชาและประเทศเวียดนามผ่านทางเส้นทาง R1(กรุงเทพฯ-พนมเปญ-โฮจิมินห์ซิตี้-วังเตา) และเส้นทาง R10 (เส้นทางเลียบชายฝั่งทะเล ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม) และเชื่อมต่อกับประเทศจีนตอนใต้โดยผ่านทางประเทศลาว (จากเชียงราย-เชียงของ เข้าสู่ประเทศลาวที่แขวงบ่อแก้ว-หลวงตาน้ำ-บ่อเต็นและเข้าสู่ประเทศจีนที่บ่อหาน-เชียงรุ่ง-คุนหมิง) หรือผ่านทางประเทศเมียนมาร์ (จากเชียงรายเข้าสู่ประเทศเมียนมาร์ที่ท่าขี้เหล็ก-เชียงตุง-เมืองลา และเข้าสู่ประเทศจีนที่ต้าหลี่-เชียงรุ่ง-คุนหมิง) โดยในปัจจุบันเส้นทางที่ผ่านทางประเทศเมียนมาร์ได้มีการเปิดใช้อย่างเป็นทางการแล้วตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ.2547 ดังนั้นในการซื้อขายและการขนส่งสินค้าประเภทของอันตรายระหว่างประเทศ ประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคนั้นก็ต้องขนส่งผ่านเส้นทางเหล่านี้ และในการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศเพื่อนำเข้าหรือส่งออกผ่านแดนจากประเทศของไทยสู่ประเทศเพื่อนบ้านหรือ

จากประเทศเพื่อนบ้านเข้าสู่ประเทศไทยตามเส้นทางดังกล่าวจะต้องผ่านด่านศุลกากรทางบกดังต่อไปนี้เช่น

1.ด่านศุลกากรอรัญประเทศ เป็นด่านศุลกากรทางบกอยู่ติดเขตแดนไทยตรงข้ามกับบ้านปอยเปต อำเภอโอโธรว จังหวัดบันเตียเมียนเจย ประเทศกัมพูชา

2.ด่านศุลกากรมุกดาหาร เป็นด่านศุลกากรซึ่งอยู่ตรงกันข้ามกับด้านขีเมืองคันทะบูลี แขวงสะหวันนะเขต สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งประเทศลาวเป็นประเทศที่ไม่มีพรมแดนติดทะเลทำให้การขนส่งสินค้า การขนส่งทางถนนจึงเป็นรูปแบบที่สำคัญ ในการค้าขายระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาวการขนส่งทางถนนจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง และด่านศุลกากรมุกดาหารก็เป็นอีกจุดหนึ่งที่มีการขนส่งสินค้าผ่านแดนจากประเทศลาวไปประเทศที่สามและจากประเทศที่สามไปประเทศลาวอีกด้วย

3.ด่านศุลกากรแม่สอด ด่านศุลกากรทางบกอยู่ติดเขตแดนไทยกับสหภาพพม่า

จากข้อมูลด้านสถิติของปริมาณสินค้าประเภทของอันตรายที่ขนส่งผ่านด่านศุลกากรดังกล่าวข้างต้นนั้นแสดงให้เห็นว่าในแต่ละปีแต่ละเดือนมีอัตราการขนส่งของอันตรายผ่านแดนในปริมาณสูงและมีมูลค่าทางเศรษฐกิจอย่างมหาศาล เช่น ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2549 มีการขนส่งก๊าซปิโตรเลียมออกนอกประเทศโดยผ่านด่านศุลกากรอรัญประเทศเป็นมูลค่า 56,282,416 บาท¹³ หรือปีงบประมาณ 2549 มีการขนส่งของอันตรายประเภทสินค้าเคมีภัณฑ์ผ่านด่านศุลกากรมุกดาหาร มูลค่าทั้งสิ้น 103.52 ล้านบาท¹⁴ เป็นต้น และปริมาณการขนส่งของอันตรายผ่านด่านศุลกากรดังกล่าวในแต่ละปีก็มีปริมาณที่เพิ่มสูงมากขึ้นด้วย ยกตัวอย่างเช่น สถิติการขนส่งของอันตรายประเภทน้ำมันเพลิง (เบนซิน) ผ่านด่านศุลกากรแม่สอดในปีงบประมาณ พ.ศ.2546 มีปริมาณ 1,780,000 ลิตร ในขณะที่ปีงบประมาณ พ.ศ.2547 มีปริมาณเพิ่มสูงมากขึ้นเป็น 2,775,000 ลิตร และในปีงบประมาณ พ.ศ.2548 มีปริมาณเพิ่มมากขึ้นถึง 3,830,000 ลิตร ซึ่งจากข้อมูลทางสถิติดังกล่าวไม่เพียงแสดงถึงมูลค่าทางเศรษฐกิจและความต้องการใช้ของอันตรายที่เพิ่มขึ้นเท่านั้น แต่ยังแสดงให้เห็นถึงอัตราการขนส่งและความสำคัญของการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นทุกขณะตามแรงผลักดันของความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศในภูมิภาค ดังนั้นในปัจจุบันทั้งภาครัฐและภาคเอกชนจึงสมควร

¹³ ข้อมูลจากเว็บไซต์ด่านศุลกากรอรัญประเทศ

<http://www.arancustoms.org/index.php?lay=show&ac=article&Id=308879>

¹⁴ ข้อมูลจากเว็บไซต์ด่านศุลกากรมุกดาหาร

<http://www.danmuk.com/importExport.html>

ตระหนักและให้ความสำคัญกับการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศและให้ความสำคัญกับกฎเกณฑ์ที่จะเข้ามามีบทบาทในการกำกับดูแลการขนส่งดังกล่าวต่อไปด้วย

อย่างไรก็ตาม การขนส่งของอันตรายเป็นการขนส่งที่มีความแตกต่างจากการขนส่งของธรรมดาทั่วไป เพราะการขนส่งของอันตรายนั้นเป็นการขนส่งที่ต้องอาศัยความรู้ ความชำนาญและเครื่องมืออุปกรณ์ที่มีความทันสมัยมากกว่าการขนส่งของชนิดอื่นๆ เพื่อให้การขนส่งของอันตรายดำเนินไปได้อย่างราบรื่นด้วยดี มีประสิทธิภาพ และมีความปลอดภัย นอกจากนี้ความเสียหายจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งของอันตรายย่อมก่อให้เกิดความเสียหายที่รุนแรงกว่าการขนส่งของธรรมดาหลายเท่า ไม่ว่าจะเป็นความเสียหายนั้นจะเกิดแก่ชีวิต ทรัพย์สิน ของประชาชน หรือสิ่งแวดล้อมก็ตาม และด้วยความตระหนักถึงอันตรายของการขนส่งของอันตรายทางถนนที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อประชาชน สิ่งแวดล้อม ความมั่นคงของประเทศ ตลอดจนการพัฒนาทางเศรษฐกิจเป็นอย่างดี จึงทำให้องค์กรภาครัฐได้มีการออกกฎหมายต่างๆ มากมายเพื่อกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนให้เป็นอย่างสะดวกและปลอดภัย

ในอดีตที่ผ่านมาประเทศไทยมีการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากการขนส่งของอันตรายหลายครั้งโดยสามารถแยกตามประเภทของอันตราย ได้ดังต่อไปนี้

จำนวนสถิติจำแนกตามประเภทวัตถุเคมีตั้งแต่ปี พ.ศ.2533 - 2549

ประเภทวัตถุเคมี	จำนวนอุบัติเหตุ(ครั้ง)
วัตถุระเบิด	4
ก๊าซไวไฟ/น้ำมัน	31
สารเคมีกลุ่มอื่น	
- แอมโมเนีย/ด่างเข้มข้น/ไนโตรเจน	5
- กรด/ก๊าซพิษจากกรด และอื่นๆ	14
- สีสียีนเนอร์/ตัวทำลาย	2
- สารเคมีอื่นๆ	18

จากข้อมูลตารางสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งของอันตรายทางถนนที่กล่าวข้างต้นนั้น มีรายละเอียด ดังต่อไปนี้¹⁵

ก.เหตุการณ์อุบัติเหตุจากวัตถุเคมีในประเทศไทยประเภทวัตถุระเบิด

¹⁵ ข้อมูลจาก <http://www.chemtrack.org/Stat-Accident.asp>

1.รถบรรทุกเก็บปูนชนระเบิดพลีคว่ำ หีบบรรจุชนวนระเบิดตกบนถนนเป็นจำนวนมากชาวบ้านไปจับหีบบรรจุเกิดระเบิดขึ้นใน ปี พ.ศ.2534 ที่ถนนหลวง บริเวณต.ทุ่งมะพร้าว อ.ท้ายเหมือง จ.พังงา โดยเหตุการณ์ดังกล่าวทำให้มีผู้เสียชีวิต ทรัพย์สินเสียหายมาก

2.รถกระบะบรรทุกดอกไม้ไฟและพลุ เกิดยางแตกกระบะหลังหลังครูดพื้นเกิดประกายไฟ ทำให้เกิดการระเบิดขึ้นในวันที่ 12 มิถุนายน พ.ศ. 2541 ที่ถนนมอเตอร์เวย์ บริเวณทางต่างระดับ ถ.ร่มเกล้า ด้านขาเข้า ทำให้มีผู้เสียชีวิต 2 คน ผู้บาดเจ็บ 4 คน

3.พลุและดอกไม้ไฟระเบิด ขณะกำลังขนถ่ายออกจากรถบรรทุกเข้าเก็บในโกดังเมื่อวันที่ 14 ส.ค. 2549 เวลา 08.30 น. ภายในซอย 5 เลิศพงษ์วิภาศณะ ถนนสะเดา-ปาดังเบซาร์ ภายในเขตเทศบาลเมืองสะเดา อ.สะเดา จ.สงขลา ทำให้มีผู้เสียชีวิต 2 ศพ บาดเจ็บสาหัสอีก 4 ราย ตึกแถวรั้วทั้งแถบ 9 คูหา

ข.เหตุการณ์อุบัติเหตุจากวัตถุเคมีในประเทศไทยประเภทก๊าซไวไฟ/น้ำมัน

1.เมื่อปีพ.ศ.2533 รถบรรทุกถังแก๊ส LPG ของบริษัท สยามแก๊ส ขนาดใหญ่พลีคว่ำ เกิดแก๊สรั่วไหลออกจากถังเป็นจำนวนมาก แล้วเกิดเพลิงลุกไหม้ ที่ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ กรุงเทพฯ ทำให้มีผู้เสียชีวิตและทรัพย์สินเสียหายมาก

2.เมื่อปีพ.ศ.2541 รถน้ำมันของการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย เกิดการพลีคว่ำและไฟไหม้ บริเวณเชิงสะพานต่างระดับ อ.กระทุ่มแบน จ.สมุทรสาคร ทำให้มีผู้บาดเจ็บ 2 คน

3.เมื่อปี พ.ศ.2544 รถบรรทุกก๊าซ LPG เสียหลักชนราวสะพานพลีคว่ำเกิดก๊าซระเบิดและไฟไหม้ บริเวณสะพานข้ามถนนวิภาวดี หลักสี่ กทม.ทำให้มีผู้เสียชีวิต 10 คนและผู้บาดเจ็บ 1 คน

4.เมื่อวันที่ 14 ก.ค. 2544 รถบรรทุกของบริษัทเอ็มไลน์ จำกัด ซึ่งบรรทุกสารละลายประเภทไวไฟสูง จำนวน 9,000 ลิตร เกิดเสีย พนักงานขับรถจึงถ่ายเทสารเคมีทางท่อนำส่งของตัวรถไปยังรถบรรทุกอีกคันหนึ่ง ขณะที่พนักงานขับรถที่เข้าช่วยเหลือได้จุดบุหรี่สูบ จึงเกิดประกายไฟเป็นเหตุให้เกิดไฟไหม้และลุกลามไปยังบริเวณข้างเคียง ที่กิ่ง อ.บางเสาธง จ.สมุทรปราการ ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวทำให้ไฟลุกลามและไหม้รถกระบะ 4 คัน จักรยานยนต์ 1 คัน และมีผู้ได้รับบาดเจ็บ 2 ราย ค่าเสียหายเบื้องต้นประมาณ 3 ล้านบาท

5.ในวันที่ 12 พ.ย. 2544 รถบรรทุกก๊าซ LPG พลีคว่ำและเกิดเพลิงลุกไหม้ ที่ถนนแจ้งวัฒนะ เขตหลักสี่ กทม.ทำให้รถบรรทุกได้รับความเสียหายและการจราจรติดขัดอย่างมาก

6.เมื่อวันที่ 21 พ.ค. 2546 เวลา 14.00 น. เกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกสาร (น้ำมัน) Kerosene พลีคว่ำ เป็นเหตุให้สารเคมีรั่วไหลลงข้างถนนประมาณ 15,000 ลิตร ที่ถนนสายเอเชีย บ้านปังกา อ.สบปราบ จ.ลำปาง โดยศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเขต 10 จ.ลำปาง ได้ยกรถที่พลีคว่ำโดยฉีดยาเป่าป้องกันกาติดไฟและทำทาบกันสารเคมี กรมควบคุมมลพิษ ให้

คำแนะนำผ่านรายการวิทยุชุมชนร่วมด้วยช่วยกัน ออกประกาศเตือนประชาชนระวังอย่าทำให้เกิดประกายไฟในบริเวณที่เกิดเหตุ และประสานกับตำรวจท้องที่ให้กันประชาชนไม่ให้เข้าไปในที่เกิดเหตุ ซึ่งทำให้เกิดความวุ่นวายและความเสียหายเป็นอย่างมาก

7.เมื่อวันที่ 5 พ.ค. 2547 เวลา 08.30 น.รถบรรทุกก๊อปปี้ชีเมนต์พลิกคว่ำ เป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 2 ราย บริเวณถนนสายวงแหวนตะวันออก

8. เมื่อวันที่ 18 พ.ค. 2547 เวลา 10.40 น.รถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ ของบริษัท NEC คอนกรีตสำเร็จรูป จำกัด ชนกับขบวนรถไฟบรรทุกน้ำมันของบริษัทศาลเท็กซ์อย่างรุนแรง บริเวณทางรถไฟกิโลเมตรที่ 115/7 ต.ห้วยกะปิ อ.เมือง จ.ชลบุรี ทำให้มีผู้เสียชีวิต 1 ราย บาดเจ็บ 3 ราย หัวจักรรถไฟเสียหายทั้งหมด คิดเป็นมูลค่าประมาณ 60 ล้านบาท ตู้พักของพนักงานรถไฟเสียหาย และสูญเสียน้ำมันดีเซล 2 ถัง น้ำมันเบนซิน 3 ถัง (ถังละ 40,000 ลิตร) รถดับเพลิงบริเวณใกล้เคียง และรถฉีดพ่นจากเทศบาลตำบลแหลมฉบังมาช่วยดับเพลิง ประมาณ 2 ชั่วโมง เพลิงจึงสงบ

9.เมื่อวันที่ 24 มี.ค. 2548 เวลา 03.00 น.เกิดเหตุรถพ่วงบรรทุกน้ำมันของบริษัทโกลด์ (ประเทศไทย) จำกัด พลิกคว่ำและเกิดเพลิงไหม้ ที่ถนนสุขาภิบาล 5 ช่วงทางโค้ง แยกจตุรทิศ แขวงออกเงิน เขตสายไหม (ใกล้สำนักงานเขตสายไหม) ทำให้น้ำมันที่บรรทุกมาปริมาณ 18,000 ลิตร รั่วไหลลงสู่คลองธรรมชาติ (คลองตายาย) และเกิดเพลิงไหม้ในลำคลอง เป็นระยะทางประมาณ 100 เมตร บ้านเรือนเสียหาย 3 หลังคาเรือน

10.ในวันที่ 31 มี.ค. 2548 รถบรรทุกน้ำมันชนกับรถกระบะ ที่จังหวัดนครราชสีมา ทำให้มีผู้เสียชีวิต 3 ราย

11.ในวันที่ 26 พ.ค. 2548 เวลา 14.30 น.รถบรรทุกน้ำมันขนาด 11,000 ลิตร พลิกคว่ำ และตกลงข้างทางบริเวณริมคลองชลประทาน ที่ ต.หนองยา อ.พระพุทธบาท จ.สระบุรี

12. ในวันที่ 15 มิ.ย. 2548 15.20 น.รถบรรทุกก๊าซไฮโดรเจน พลิกคว่ำ บริเวณถนนสาย 304 เลี้ยวเมือง (สัดหีบ-แปลงยาว-กบินทร์บุรี) ฝั่งขาเข้ามุ่งหน้ากบินทร์บุรี ระหว่างหลัก กม.ที่ 14-15 หมู่ที่ 14 ต. เกาะขนุน อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา ทำให้พนักงานขับรถบาดเจ็บแขนขวาขาด สารเคมีส่งกลิ่นฟุ้งกระจายไปทั่วบริเวณ

13.ในวันที่ 3 ก.ย. 2548 เวลา 01:00 น. รถ 10 ล้อบรรทุกก๊าซหุงต้มของบริษัทปิคนิค แก๊ส แอนด์ เอ็นจิเนียริง จำกัด พุ่งชนรถบรรทุก 6 ล้อที่จอดอยู่ริมทาง เป็นเหตุให้ก๊าซรั่วออกมาส่งกลิ่นเหม็นไปทั่ว ที่ถนนบางนา-ตราด กม. 6 ต. บางแก้ว อ. บางพลี จ. สมุทรปราการ ทำให้มีผู้บาดเจ็บ 1 ราย

14.ในวันที่ 22 ก.ย. 2548 เวลา 07:00 น. รถ 18 ล้อบรรทุกน้ำมันดีเซล 2.5 หมื่นลิตร เบนซิน 6 พันลิตร แก๊สโซฮอล์ 3 พันลิตร พลิกคว่ำกลางถนน และเกิดเพลิงไหม้ ที่ หน้าโรงเรียน

บ้านท่าช้าง หลัก ก.ม. ที่ 18 - 19 ถ. ราชสีมา-จักราช หมู่ 14 ต. ท่าช้าง อ. เฉลิมพระเกียรติ จ. นครราชสีมา

15.ในวันที่ 22 ก.ย. 2548 เวลา 07:10 น. รถพ่วง 18 ล้อบรรทุกน้ำมันพลิกคว่ำและเกิดเพลิงลุกไหม้ หน้าที่ทำการ อบต. ท่าช้าง ถ. ราชสีมา-จักราช ต. ท่าช้าง อ. เฉลิมพระเกียรติ มีผู้เสียชีวิต 1 คน

16.ในวันที่ 2 ต.ค. 2548 เวลา 10:00 น. รถบรรทุกถังบรรจุก๊าซหุงต้มพลิกคว่ำ เกิดเพลิงไหม้ท่วมคัน ถนนบริเวณหมู่ 4 ต. ทับยายเชียง อ. พรหมพิราม จ. พิษณุโลก

17.วันที่ 26 ต.ค. 2548 เวลา 02:15 น. รถบรรทุกก๊าซหุงต้มของ หจก. กิจสมรสยาม แก๊ส ชนกับรถสิบล้อและพลิกคว่ำ ที่สี่แยกถนนพระราม 3 ตัดถนนรัชดาภิเษก ได้ทางด่วนพระราม 9 แขวงบางโพงพาง เขตยานนาวา กทม.

18.วันที่ 31 ต.ค. 2548 เวลา 11:00 น. รถ 10 ล้อบรรทุกเมทิลแอลกอฮอล์ ของบริษัท เอ็นเอ ทราฟฟิคสปอร์ต ฟุ้งชนรถจักรยานยนต์และป้อมตำรวจ หน้าวัดสน ถนนสุขสวัสดิ์ แขวงและเขตราชบุรีรุนแรง ทำให้มีผู้เสียชีวิต 1 คน และบาดเจ็บสาหัส 1 คน

19.วันที่ 24 พ.ย. 2548 เวลา 15:10 น. รถกระบะบรรทุกก๊าซหุงต้มเต็มคันเกิดยางระเบิดฟุ้งชนเกาะกลางและพลิกคว่ำ ถังก๊าซระเบิดและเกิดเพลิงไหม้ ที่ถนนพหลโยธินระหว่างหลัก ก.ม. ที่ 143 - 144 หมู่ 3 ต. นายาว อ. พระพุทธบาท จ. สระบุรี ทำให้มีผู้บาดเจ็บสาหัส 1 คน

20.วันที่ 23 ม.ค. 2549 เวลา 18.10 น. รถบรรทุกถังก๊าซหุงต้มเบรคแตกและลื่นไถลตกเขา ทำให้ก๊าซรั่วไหลออกจากถังส่งกลิ่นเหม็นไปทั่ว ที่เขาป่าตอง ถนนทวิวงศ์ อ. กระทุ่ม จ. ภูเก็ต ทำให้มีผู้เสียชีวิต 1 คน บาดเจ็บ 2 คน

21.วันที่ 26 ม.ค. 2549 เวลา 01:00 น. รถพ่วง 10 ล้อของ หจก. รุ่งพิทักษ์บริการซึ่งบรรทุกน้ำมันเบนซิน 95 ปริมาตร 3,000 ลิตร ก๊าซโซลล์ 4,000 ลิตร น้ำมันดีเซล 9,000 ลิตร พลิกคว่ำทำให้ส่วนพ่วงขาด น้ำมันรั่วไหลออกมา ที่บริเวณแยกถนนบ้านสร้าง - บางน้ำเปรี้ยว อ. บ้านสร้าง จ. ปราจีนบุรี ประเมินความเสียหายประมาณ 416,000 บาท

22.วันที่ 18 ก.พ. 2549 เวลา 08:45 น. รถพ่วงบรรทุกน้ำมันขนาดบรรจุ 32,000 ลิตร ระเบิดอย่างรุนแรงขณะกำลังเชื่อมท่อไอเสีย แผ่นกั้นช่องถังน้ำมันกระเด็นไปไกล 80 เมตรกระแทกคนเสียชีวิต 1 ราย ที่ปั้มน้ำมันพีที เลขที่ 175 ถนนดอยสะเก็ด-สันกำแพง บ้านแม่กะใต้ หมู่ 3 ต. ตลาดใหญ่ อ. ดอยสะเก็ด จ. เชียงใหม่ ทำให้มีผู้เสียชีวิต 1 คน ประเมินความเสียหายเบื้องต้น 1 ล้านบาท

23.วันที่ 19 ก.พ. 2549 เวลา 05:30 น.รถพ่วง 18 ล้อบรรทุกก๊าซเอ็นจีวี ของบริษัท ปตท. พลิกคว่ำ ทำให้ก๊าซรั่วบริเวณวาล์วจำนวนมาก ที่บริเวณวงเวียนถนนนครินทร์ตัดกับถนนราชพฤกษ์ อ. บางกรวย จ. นนทบุรี

24.วันที่ 6 มี.ค. 2549 เวลา 12:00 น.รถบรรทุกน้ำมันเบนซินหักหลบจักรยานยนต์และพลิกคว่ำ ทำให้น้ำมันเบนซิน 4 หมื่นลิตรไหลนองทั่วบริเวณทางหลวงหมายเลข 117 นครสวรรค์-พิษณุโลก ก.ม. ที่ 66-67 ต. เนินสว่าง อ. โพธิ์ประทับช้าง จ. พิจิตร ทำให้มีผู้บาดเจ็บ 1 คน

25.วันที่ 22 พ.ค. 2549 เวลา 14:30 น. รถกระบะบรรทุกก๊าซหุงต้มขนาดถึง 15 กิโลกรัม พลิกคว่ำและเกิดไฟลุกไหม้และถังก๊าซระเบิด ที่บริเวณถนนบางนา-ตราด กม. 13 ต. บางพลี อ. บางพลี จ. สมุทรปราการ

26.วันที่ 3 มิ.ย. 2549 เวลา 05.30 รถพ่วง 18 ล้อ ชนรถบรรทุกน้ำมันพลิกคว่ำ น้ำมันเบนซิน 16,000 ลิตร ไหลนองพื้นที่ ที่บริเวณถนนปากซอยจรัญสนิทวงศ์ 95/1 ถนนจรัญสนิทวงศ์ขาเข้า แขวงบางอ้อ เขตบางพลัด กทม. ทำให้มีผู้บาดเจ็บสาหัส 2 ราย

27.วันที่ 19 ก.ค. 2549 เวลา 21.45 น.รถพ่วงบรรทุกน้ำมันดีเซลจำนวน 18,000 ลิตร และน้ำมันเบนซิน จำนวน 12,000 ลิตร พลิกคว่ำและเกิดไฟลุกไหม้ ที่ถนนสายขอนแก่น-เชียงใหม่ บ้านบึงเนียม ต.บึงเนียม อ.เมือง จ.ขอนแก่น มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 2 คน และน้ำมันที่บรรทุกมาทั้งหมดได้ไหลลงท่อระบายน้ำข้างถนน ส่งผลให้ไฟได้ลุกลามลงไปในท่อระบายน้ำระยะยาวกว่า 100 เมตร ร้านขายอาหารริมถนนถูกเพลิงลุกไหม้ได้รับความเสียหายไปด้วย

28.วันที่ 22 ก.ค. 2549 เวลา 09.13 น. รถบรรทุกก๊าซจำนวน 7 ตันพลิกคว่ำ ที่ถนนสายบางนา - ตราด ระหว่างหลัก กม. ที่ 44 - 45 ฝั่งขาเข้า กทม. ม.13 ต.บางวัว อ.บางปะกง จ. ฉะเชิงเทรา แต่ไม่มีก๊าซรั่วไหลออกมา และไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บ

29.วันที่ 3 ส.ค. 2549 เวลา 18.00 น. รถ 18 ล้อบรรทุกน้ำมันปาล์มมาเติมคันรถพ่วงชนรถกระบะบริเวณหลักกิโลเมตร 56 - 57 ถนนสุราษฎร์ธานี - พังงา ทางหลวงหมายเลข 402 ม.4 ต. เขาวงศ์ อ.บ้านตาขุน จ.สุราษฎร์ธานี น้ำมันไหลเต็มถนนประมาณ 50 เมตร พบผู้เสียชีวิตทันที 7 ศพ

30.วันที่ 17 ส.ค. 2549 เวลา 22.00 น. รถบรรทุกน้ำมันชนกับรถเครน ทำให้ถังบรรจุน้ำมันฉีกขาดและมีน้ำมันรั่วไหลนองพื้นถนน บริเวณถนนพญาไท ด้านหน้าสำนักงานป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน (ปปง.) เชียงสะพานเฉลิมหล้า (สะพานห้วยช้าง) แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน กทม. ทำให้มีแก๊สโซฮอล์รั่วออกมานองถนนประมาณ 1,500 ลิตรจนทำให้รถจักรยานยนต์ที่ขับตามมาเสียหลักพลิกคว่ำจนมีผู้ได้รับบาดเจ็บ 2 ราย หลังจากเจ้าหน้าที่ได้ทำการฉีดโฟมเคมีเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ

ค.เหตุการณ์อุบัติเหตุจากวัตถุเคมีประเภทแอมโมเนียและต่างเข้มข้น

1.วันที่ 7 มิ.ย. 2543 รถบรรทุกโซดาไฟของบริษัท บี เอน เคมี เคมีเคิล เทรดิง จำกัด พลิกคว่ำ เนื่องจากขับด้วยความเร็วสูง ทำให้เสียหลักและพลิกคว่ำ เกิดไอระเหยของต่างพุ่ง

กระจายที่บริเวณทางด่วนรามอินทรา กทม. ทำให้มีพนักงานขับรถได้รับบาดเจ็บและประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงเกิดการระคายเคืองตาและระบบทางเดินหายใจ

2.วันที่ 18 มิ.ย. 2543 รถบรรทุก 10 ล้อ ชนโศดาไฟ เสียหลักพลิกคว่ำลงคลอง ทำให้โศดาไฟที่บรรจุในถังละลายไปกับน้ำในคลอง ในเขต กิ่ง อ.พนัสนิคม จ.ระยอง ทำให้คนขับรถเสียชีวิต โศดาไฟชนิดเกล็ดทำปฏิกิริยากับน้ำแพร่กระจายไปตามกระแสน้ำเป็นระยะ 8 กม. และปลาในคลองตายเป็นจำนวนมาก เนื่องจากน้ำในคลองมีสภาพเป็นด่างสูง

3.วันที่ 4 มี.ค. 2544 รถบรรทุกเทเลอร์บรรทุกโศดาไฟเต็มคันรถเสียหลักพลิกตะแคงลงข้างทางในซอยเข้าหมู่บ้านตะกาด หมู่ 4 ต.ตะพง อ.เมือง จ.ระยอง ทำให้สารเคมีไหลลงสู่แหล่งน้ำ อ.เมือง จ.ระยอง ทำให้มีสารเคมีไหลลงสู่แหล่งน้ำกินของสัตว์เลี้ยงบริเวณทุ่งนาทำให้ปลาไหลและปลาอื่น ๆ นับร้อยตัวตาย

4. วันที่ 10 ก.ค. 2545 รถบรรทุกของบริษัทมิตรไพบูลย์ขนส่ง จำกัด ได้บรรทุกโศดาไฟ แอชเต็มคันรถจากโกดังของบริษัทยูไนเต็ดฟลาวมิลจากฝั่ง ต.ลำโรงใต้ ไปยังฝั่ง อ.พระประแดง โดยใช้แพขนานยนต์ข้ามฟาก ขณะที่ขับรถลงไปในแพ เจ้าหน้าที่ประจำแพให้ถอยรถกลับขึ้นฝั่งเนื่องจากน้ำหนักภายในแพเกินพิกัด แต่ขณะที่ถอยรถกลับ รถบรรทุกได้ลื่นไถลลงไปในแม่น้ำเจ้าพระยาและจมหายไปทั้งคัน ที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา ฝั่งลำโรงใต้ ต.บางหญ้าแพรก อ.พระประแดง จ.สมุทรปราการ ทำให้เกิดกลิ่นของโศดาไฟแอชเล็กน้อยและน้ำบริเวณดังกล่าวมีความเป็นด่างสูงขึ้น ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตในน้ำ

5. วันที่ 27 ต.ค. 46 เกิดเหตุรถบรรทุกสารโศดาไฟ (Sodium hydroxide) พลิกคว่ำ ทำให้สารเคมีที่บรรทุกมารั่วไหลออกทางวาล์วระบายด้านบน ปริมาณรั่วไหลประมาณ 3,000 ลิตร ที่บริเวณ ถ.เพชรเกษม บริเวณวัดท่ากระเทียม อ.ท่ามาย จ.เพชรบุรี-ศูนย์สนับสนุนปฏิบัติการฉุกเฉินสารเคมี กรมควบคุมมลพิษ ประสานกับกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เพื่อให้สั่งการให้หน่วยบรรเทาสาธารณภัย จ.เพชรบุรี เข้าดำเนินการระงับเหตุรั่วไหล และแนะนำเทคนิคการระงับเหตุแก่เจ้าหน้าที่ ศูนย์สนับสนุนปฏิบัติการฉุกเฉินสารเคมี กรมควบคุมมลพิษ ประสานกับสาธารณสุข จ.เพชรบุรี โดยให้ข้อมูลความเป็นพิษความเป็นอันตรายของสารเคมี และการป้องกันอันตรายของประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงบริเวณจุดเกิดเหตุ

ง.เหตุการณ์อุบัติเหตุจากวัตถุเคมีในประเทศไทยประเภทกรด / ก๊าซพิษจากกรด และอื่นๆ

1. ปี พ.ศ.2534 รถบรรทุกแทงค์คอนเทนเนอร์ของบริษัท ไนโตรเคมี อุตสาหกรรม ที่บรรจุกรดไนตริกรั่ว เกิดหมอกควันของกรดไนตริกปกคลุมถนนเป็นบริเวณกว้าง ที่บริเวณถนนบางนา-ตราด กม.ที่ 20 บางพลี สมุทรปราการ

2. ปี พ.ศ.2541 รถบรรทุกกรดไฮโดรคลอริก 35% ขนาด 11 ตันของบริษัทซีแอลทรานสปอร์ต จำกัด ระเบิดและรั่วไหล เนื่องจากกรดทำปฏิกิริยากับผิวโลหะเกิดความร้อนและความดัน

เพิ่มขึ้น ทำให้ถังบรรจุปริแตก เกิดการรั่วไหลของกรดไฮโดรคลอริกออกจากถัง และเกิดควันของไอกกรดฟุ้ง ที่บริเวณถนนสาย 3138 (ระยอง-บ้านค่าย) อ.เมือง จ.ระยอง ทำให้มีกรดไฮโดรคลอริกรั่วไหลลงพื้นถนนเป็นระยะทาง 25 กม. จนหมดถัง ทำให้มีผู้เจ็บป่วยจากการสูดดมก๊าซไฮโดรคลอริก 5 ราย

3.วันที่ 8 มิ.ย. 2543 รถบรรทุกไม้พุ่งชนท้ายรถขนส่งกรดไฮโดรคลอริก 35% ขนาด 11 ตัน ของบริษัทพีทธานสินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด ทำให้กรดเกลือรั่วไหลลงสู่พื้นถนนและระบายน้ำข้างทาง ที่บริเวณทางหลวงสาย 347 อ.บางปะอิน จ.พระนครศรีอยุธยา ทำให้กรดเกลือรั่วไหลออกจากถังประมาณ 9 ตัน มีน้ำเสียจากการฉีดพ่นน้ำเพื่อควบคุมไอระเหยของกรดเกลือไหลลงคูระบายน้ำและบ่อปลา และพนักงานขับรถได้รับอันตรายจากการสูดดมก๊าซ

4.วันที่ 23 พ.ย. 2543 รถชนกรดซัลฟูริก 98% ความจุ 12 ตัน ยางแตก และพุ่งชนรถคันอื่น แล้วเสียหลักพลิกคว่ำ ทำให้กรด ซัลฟูริกไหลลงคลองข้างทาง ที่ ต.มาบตาพุด อ.เมือง จ.ระยอง ทำให้มีผู้บาดเจ็บ 2 ราย

5.วันที่ 26 ธ.ค. 2543 รถชนกรดซัลฟูริกพลิกคว่ำทำให้กรดหกรั่วไหล 5 ตัน โดยในเบื้องต้น เจ้าหน้าที่ดับเพลิงในท้องที่เกิดเหตุได้ใช้น้ำฉีดสารเคมีทำให้เกิดควันฟุ้งกระจายเป็นจำนวนมาก เจ้าหน้าที่จึงได้หยุดดำเนินการ และนำปูนขาวมาโรย และบริษัทเจ้าของรถบรรทุกได้ขุดลอกหน้าดินปนเปื้อนไปกำจัด ที่บริเวณ ถ.กาญจนาภิเษก กทม. ทำให้สารเคมีไหลลงทางระบายน้ำฝนข้างทาง และคนขับรถบรรทุกได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย

6.วันที่ 18 มิ.ย. 2544 รถบรรทุกกรดไนตริก 68% พลิกคว่ำข้างถนน ที่บริเวณ ถนนสาย 36 ระยอง-พัทลุง ระหว่าง กม. 35-36 ต.มาบตาพุด อ.นิคมพัฒนา จ.ระยอง แต่เนื่องจากสารเคมีไม่รั่วไหลออกจากภาชนะบรรจุ จึงไม่เกิดความเสียหายต่อประชาชนและสิ่งแวดล้อม

7.วันที่ 27 ก.ย. 2544 รถบรรทุกคลอรีนเหลวพลิกคว่ำขณะฝนตก ที่จังหวัดสงขลา ทำให้ประชาชนที่สัญจรผ่านไปมาได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย 22 ราย เนื่องจากสูดดมก๊าซคลอรีนเข้าไป ส่วนอีก 2 ราย ได้รับบาดเจ็บรุนแรง ต้องนำส่งโรงพยาบาล

8.วันที่ 15 ก.ย. 2545 รถบรรทุกฟุ้ง 18 ล้อ ของบริษัท ผาสุก บรรทุกกรดซัลฟูริกเข้มข้น 98% เพื่อไปส่งยังท่าเรือคลองเตย เกิดอุบัติเหตุพลิกคว่ำ เป็นเหตุให้ถังภาชนะบรรจุที่ฟุ้งอยู่ตอนสุดท้าย (มี 3 ตัน) ตกลงไปในคูน้ำบริเวณเกาะกลางถนน สารเคมี ที่บรรจุอยู่จึงรั่วไหลออกมาทางฝาเปิดปิด ที่บริเวณ ถ.พระราม 2 มหาชัยเมืองใหม่ จ.สมุทรสาคร แต่ไม่มีผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บเนื่องจากจุดเกิดเหตุอยู่ไกลจากชุมชนและไม่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเนื่องจากกรดที่รั่วไหลมีปริมาณเล็กน้อย

9.วันที่ 13 ก.พ. 2547 เวลา 22.30 น. รถบรรทุกกรดไฮโดรคลอริก (HCl) พลิกคว่ำเนื่องจากคนขับพยายามเบียดรถอื่นเพื่อขึ้นสะพาน แต่ไม่พ้น จึงชนคอสะพานเป็นเหตุให้รถพลิก

คว่ำและถังสารเคมีที่บรรทุกมาเกิดการรั่วไหล ที่บริเวณสะพานพระราม 2 กรุงเทพฯ โดยศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉินสารเคมี คพ. ให้ข้อมูลความเป็นพิษและแนะนำให้ฉีดน้ำเป็นฝอยเพื่อลดไอรระเหยของสารและให้ใช้ทรายดูดซับสารที่รั่วไหล

10.วันที่ 24 ก.พ. 2547 เวลา 03.00 น.รถบรรทุกกรดไนตริกเข้มข้น 68% บรรจุในถังพลาสติกขนาด 35 กิโลกรัม จำนวน 360 ถัง ของบริษัท ทองทรายสปอร์ต จำกัด พลิกคว่ำเป็นเหตุให้กรดไนตริกที่บรรจุในถังจำนวน 3 ถัง (ประมาณ 100 กิโลกรัม) รั่วไหลลงบนพื้นถนนและเกิดกลุ่มควันจำนวนมาก ที่บริเวณถนนสายบางนา-ตราด กม.1 ช่วงขาเข้าด้านหน้าศูนย์ไบเทค ไกล่สแยกบางนา แขวง/เขตบางนา กรุงเทพฯ โดยทีมกู้ภัยจากสถานีตำรวจดับเพลิงบางเขนหน่วยดับเพลิงบางนา และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมเก็บกู้สารเคมีที่รั่วไหล โดยใช้ทรายและปูนขาวปิดทับบริเวณผิวถนนเพื่อระงับไอรระเหยของกรดและปรับสภาพเป็นกลาง จากนั้นใช้น้ำฉีดทำความสะอาดพื้นถนน

11.วันที่ 2 มี.ค. 2548 รถพ่วงเทรเลอร์ 18 ล้อบรรทุกกรดอะคริลิกจาก อ.หาดใหญ่ จะไปส่งที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จ.ระยอง เกิดพลิกคว่ำแถวถนนเพชรเกษม ต.นาหูกวาง ไกล่โรงพยาบาลทับสะแก ถนนเพชรเกษม ต.นาหูกวาง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ไกล่โรงพยาบาลทับสะแก โดยผู้ว่าราชการจังหวัดประจวบคีรีขันธ์สั่งปิดถนนโดยให้รถวิ่งขาล่องใต้วิ่งทางเดียว และกันคนเข้าไกล่ในระยะ 200 เมตร ใช้เวลา 6 ชั่วโมงจึงยกซากรถบรรทุกออกได้

12.วันที่ 2 มี.ค. 2548 เวลา 07.00 น.รถบรรทุก Acrylic acid ของ หจก. หาดใหญ่พงษ์ศิริ พลิกคว่ำ ที่บริเวณเพชรเกษม กม.365 บ้านนาหูกวาง อ.ทับสะแก จ.ประจวบคีรีขันธ์ โดยบรรทุกสารมาจาก อ. หาดใหญ่ จ. สงขลา เพื่อนำไปส่งที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จ. ระยอง ทำให้สารเคมีรั่วไหลจากถัง ส่งกลิ่นเหม็นฉุนและฟุ้งกระจายไปทั่วบริเวณที่เกิดเหตุ

13.วันที่ 25 มี.ย. 2548 เวลา 03.30 น.รถบรรทุกกรดซัลฟริกเข้มข้น ของบริษัท ท่าไทย จำกัด เฉพาะรถบรรทุกสิบล้อ บริเวณ กม.ที่12-13 ต.บางพระ อ. ศรีราชา จ. ชลบุรี ทำให้กรดซัลฟริกรั่วไหลลงพื้นถนนและลำรางสาธารณะ เป็นระยะทางประมาณ 200 เมตร

14.วันที่ 5 เม.ย. 2549 เวลา 17:30 น. รถ 6 ล้อบรรทุกกรดไนตริก หักหลบจักรยานยนต์และเสียหลักตกลงคลองชลประทาน ที่บริเวณถนนสายราชบุรี-สวนผึ้ง หมู่ 2 ต. ห้วยไผ่ อ. เมืองราชบุรี จ. ราชบุรี

จ.เหตุการณ์อุบัติเหตุจากวัตถุเคมีในประเทศไทย / ทินเนอร์ / ตัวทำละลาย

1.ปีพ.ศ.2541 ไฟไหม้ที่ยางด้านหลังของรถบรรทุกสารเคมี แต่ไม่สามารถระบุได้ว่าเป็นเคมีประเภทใด ทราบแต่เพียงว่าเป็นสารเคมีที่นำเข้ามาจากท่าเรือแหลมฉบัง นำเข้ามาเพื่อใช้ในการละลายพลาสติก บริเวณถนนบายพาส 36 หลักกิโลเมตร ที่ 143-144 ต.นาหว้า อ.บางละมุง จ. ชลบุรี

2.วันที่ 27 ก.ค.2549 รถบรรทุกสารเคมี เมททิล อาซิเตท สารไวไฟประเภทที่ 3 ของ บริษัท ไอซีพี เคมีคอล จำกัด ประสพอุบัติเหตุพลิกคว่ำในคลองส่งน้ำชลประทาน ที่บริเวณถนน สายนครหลวง – ท่าเรือ ต.ปากจั่น อ.นครหลวง จ.พระนครศรีอยุธยา แต่ไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บ

จ.เหตุการณ์อุบัติเหตุจากวัตถุเคมีในประเทศไทยสารเคมีอื่นๆ

1.วันที่ 9 มิ.ย. 2543 รถบรรทุกสารโซเดียมไฮโปคลอไรท์ 75% ขนาด 10 ตัน ของ บริษัทเคมแมกต์อุตสาหกรรมจำกัด พลิกคว่ำ ที่บริเวณ ถ.ศรีนครินทร์ บริเวณหน้า ซีคอนสแควร์ เขตประเวศ กทมทำให้สารเคมีฟุ้งกระจายแต่ปริมาณเล็กน้อยและไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บ

2.วันที่ 5 มี.ค. 2544 รถบรรทุกสารเคมีซีโฟร์พลิกคว่ำขณะนำส่งสารเคมีที่บริษัท อุตสาหกรรมปิโตรเคมีกัลไทย จำกัด ในนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด อ.เมือง จ.ระยอง แต่เนื่องจากสารเคมีไม่รั่วไหลออกจากภาชนะบรรจุ จึงไม่เกิดความเสียหายต่อประชาชนและ สิ่งแวดล้อม

3.วันที่ 6 มี.ค. 2544 รถบรรทุกของบริษัทเซออนเคมีคอล ซึ่งบรรทุกสาร Butadiene lafinate จำนวน 16 ตัน พลิกคว่ำ ที่บริเวณนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด อ.เมือง จ.ระยอง ทำให้ เจ้าหน้าที่ต้องปิดกั้นถนนและกันคนออกจากพื้นที่ แต่เนื่องจากสารเคมีไม่เกิดการรั่วไหลจาก ภาชนะบรรจุ จึงไม่เกิดความเสียหายต่อประชาชนและสิ่งแวดล้อม

4.วันที่ 7 มี.ค. 2544 รถบรรทุกสารเคมีพลิกคว่ำ ทำให้สารเคมีซึ่งคาดว่าเป็น แคลเซียมออกไซด์ (CaO) หกหล่นและถูกทิ้งไว้ในบริเวณดังกล่าว ที่บ้านตะกาด หมู่ 4 ต.ตะพง อ. เมือง จ.ระยองทำให้แคลเซียมออกไซด์ส่งผลกระทบต่อดินและหญ้าในบริเวณดังกล่าว ทำให้ดินมี สีจางลง และหญ้าตาย

5.วันที่ 5 ก.ย. 2544 รถบรรทุกสารอะครีโลไนไตรล์ ของบริษัทเอ็มซีทราเนส์ (ประเทศ ไทย) จำกัด ประสพอุบัติเหตุชนแผ่นกั้นทางด่วน รถพลิกคว่ำ สารอะครีโลไนไตรล์รั่วจากถังบรรจุลงสู่ พื้นถนนบนทางด่วน มีการฉีดน้ำชะล้างลงสู่พื้นถนนและท่อระบายน้ำบนถนนพระราม 6 บริเวณสี่ แยกตึกชัยตรงทางด่วนบางโคล่-แจ้งวัฒนะ เยื้องโรงพยาบาลรามธิบดี กทม.ทำให้มีผู้เจ็บป่วย จากไอระเหยของสารที่ชะล้างลงสู่พื้นถนน ทำให้เกิดอาการวิงเวียนศีรษะ อาเจียน และต้องอพยพ ผู้คนจากโรงเรียนสอนคนตาบอด

6.วันที่ 28 ก.ย. 2544 รถบรรทุกไนโตรเจนเหลวพลิกคว่ำขณะฝนตก ที่ อ.สลกบาตร จ.กำแพงเพชร แต่ไม่เกิดความเสียหายต่อประชาชนและสิ่งแวดล้อม เนื่องจากไม่มีการแตกตัวของ สารออกจากภาชนะบรรจุ และระหว่างการเคลื่อนย้ายมีการระบายก๊าซออกเพื่อป้องกันมิให้เกิด การระเบิด

7.วันที่ 30 ก.ย. 2544 รถบรรทุกคาร์บอนไดออกไซด์พลิกคว่ำ ระบบเครื่องยนต์ของรถบรรทุกชำรุด ทำให้เกิดการลุกไหม้ ที่ อ.บางละมุง จ.ชลบุรีทำให้ตัวถังรถถูกเพลิงไหม้ แต่เสียหายไม่มากนัก

8.วันที่ 3 ต.ค. 2544 รถบรรทุกกาวลาเท็กซ์พลิกคว่ำ บริเวณถนนสายบางนา-ตราด กม. 3 กทม. ทำให้สารเคมี (กาว) รั่วไหลลงพื้นถนน แต่ไม่มีผู้ได้รับอันตรายจากกลิ่นของสารเคมี

9.วันที่ 26 ต.ค. 2544 รถโดยสารขนรถบรรทุกสาร methyl alcohol จนเป็นเหตุให้สารรั่วไหลบริเวณพื้นถนน ที่ถนนสายเอเชีย กม. 64 อ.บางปะอิน จ.พระนครศรีอยุธยา ทำ ให้ มี ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ 24 คน และก่อให้เกิดความวิตกเนื่องจากเกรงว่ารถบรรทุกสารเคมีจะเกิดเพลิงไหม้หรือระเบิด

10.วันที่ 21 มี.ค. 2545 รถบรรทุกสารเคมีทางการเกษตร เช่น ปุ๋ยยูเรีย แมกนีเซียมไนเตรต ประมาณ 10 ตัน เสียหลักพลิกคว่ำลงคูข้างทาง และเกิดเพลิงไหม้ที่อ.คำตากล้า จ.สกลนคร ทำให้สารเคมีตกค้างในพื้นที่เป็นจำนวนมากและเกิดกลิ่นเหม็นจากสารเคมี ซึ่งประชาชนเกรงว่าอาจเกิดอันตรายจากการสูดดม

11.วันที่ 3 พ.ค. 2545 รถบรรทุกสาร White oil ของบริษัท S&R Transport ซึ่งบรรทุกมาจากท่าเรือแหลมฉบังมุ่งหน้าไป จ.ระยอง เกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชนกับรถกระบะ เป็นเหตุให้รถบรรทุกพลิกคว่ำและสารเคมีรั่วไหลลงสู่พื้นถนน ที่ถนน By-pass สาย 36 บริเวณสี่แยกสนามไถ่ กิ่ง อ.นิคมพัฒนา จ.ระยอง ทำให้สารเคมีหกรั่วไหลลงบนพื้นถนนอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และเกิดปัญหากลิ่นจากไอระเหยของสาร อาจทำให้เกิดการระคายเคืองตา ผิวหนัง และระบบทางเดินหายใจส่วนต้น

12.วันที่ 20 ม.ค. 2546 เวลา 08.30 น. เกิดเหตุรถบรรทุกสาร Styrene monomers พลิกคว่ำ แต่ไม่เกิดการรั่วไหลของสารเคมี ที่ถนนสายบายพาสชลบุรี อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี โดยเจ้าหน้าที่บรรเทาสาธารณภัย จ.ชลบุรี ดำเนินการยกรถบรรทุกไว้ในที่ปลอดภัย โดยไม่มีผู้ได้รับอันตราย

13.วันที่ 9 พ.ค. 2546 เวลา 11.00 น. รถบรรทุกสาร Methanol ของบริษัท TOA ขนาด 11 ตัน พลิกคว่ำ ทำให้สารเคมีรั่วไหลออกมาทางฝาดังประมาณ 4 ตัน ที่ อ.บางนา-ตราด กม.11 กิ่ง อ.บางเสาธง จ.สมุทรปราการ ทำให้เกิดกลิ่น Methanol แต่ไม่มีผู้ใดได้รับอันตรายรุนแรง และบริษัท TOA ส่งหน่วยกู้ภัยฉีดโฟมเพื่อหล่อเย็นตัวถังรถ ป้องกันการระเบิดและการเกิดประกายไฟในระหว่างการยกรถ และเพื่อลดไอระเหยจากพิษของ Methanol กรมควบคุมมลพิษประสานผ่านรายการวิทยุ จส. 100 เพื่อให้ประชาชนรับทราบและป้องกันการเกิดประกายไฟในบริเวณที่เกิดเหตุและได้เดินทางไปตรวจสอบจุดเกิดเหตุทันที

14.วันที่ 19 พ.ค. 2546 เวลา 15.00 น. รถบรรทุกสาร Formaldehyde ความเข้มข้น 50% ซึ่งมีส่วนผสมของ Methanol อยู่ด้วย บรรจุอยู่ในถังพลาสติก จำนวน 4 ถัง ขนาดถังละ 1,000 กิโลกรัม เกิดการรั่วไหลบนถนนไปจำนวน 1 ถัง เนื่องจากภาชนะบรรจุไม่มั่นคงแข็งแรง (ก้นถังแตก) ที่ ถ.เชื้อเพลิง ถ.พระราม 3 ถ.พระราม 4 และ ถ.นางลิ้นจี่ เขตสาทร กรุงเทพฯ ทำให้สารเคมีรั่วไหลบนถนน เกิดกลิ่นเหม็นรุนแรงของ Formaldehyde ซึ่งก่อให้เกิดการระคายเคืองต่อตาอย่างรุนแรง แสบจูก มีผลต่อระบบทางเดินหายใจ ปอด และเลือด ส่วน Methanol จะส่งผลกระทบต่อตาอย่างรุนแรงและอาจทำให้ตาบอดได้ ศูนย์สนับสนุนปฏิบัติการฉุกเฉินสารเคมี กรมควบคุมมลพิษ ส่งเจ้าหน้าที่ตรวจสอบจุดเกิดเหตุและควบคุมสถานการณ์ไว้ได้เมื่อเวลาประมาณ 18.00 น. โดยใช้สารดูดซับ (Absorbent) บริเวณที่สารเคมีรั่วไหล

15.วันที่ 21 ต.ค. 2546 เวลา 10.00 น. เกิดเหตุรถบรรทุกสิบล้อชนท้ายรถบรรทุกหกล้อ ซึ่งบรรทุกถังสารเคมีมาเต็มคัน เป็นเหตุให้สารเคมีรั่วไหลออกมาเกลื่อนถนน สารเคมีดังกล่าวเป็นสารเอซิคและฟอร์ลิก ซึ่งเป็นสารฟอกย้อมของบริษัท เพอร์สลิเดนท์ เคมีภัณฑ์ จำกัด ที่ ถ.เพชรเกษม กม.38-39 สามแยกท่านา ต.ท่าตำหนัก อ.นครชัยศรี จ.นครปฐม ทำให้ซึ่งรถบรรทุกสารเคมีได้รับบาดเจ็บ (ขาหัก) เกิดกลิ่นเหม็นของสารเคมี ประชาชนที่อยู่ในบริเวณที่เกิดเหตุมีอาการระคายเคืองผิว และเวียนศีรษะ เจ้าหน้าที่ตำรวจ สภ.อ.นครชัยศรี จะดำเนินการตรวจสอบใบอนุญาตขนส่งสารเคมีของผู้ขับขี่และบริษัท ว่ามีการขออนุญาตถูกต้องหรือไม่ ส่วนสารเคมีให้เจ้าหน้าที่เก็บกู้ไปแล้ว

16.วันที่ 10 ก.พ. 2547 รถบรรทุกก๊าซเฉื่อยพลิกคว่ำ ทำให้ก๊าซบางส่วนรั่วไหลออกมาที่ถนนสายมอเตอร์เวย์ กม.19 บริเวณก่อนถึงสวนสัตว์เปิดเขาเขียว จ.ชลบุรี

17.วันที่ 9 พ.ค. 2548 เวลา 10.00 น. รถบรรทุกสาร paraform บรรจุกระสอบของบริษัท เอสพีเจพี จำกัด ยางระเบิดเสียหลักพลิกคว่ำ สารเคมีบางส่วนที่บรรทุกมาตกเกลื่อนถนน และเกิดเพลิงไหม้ทั้งตัวถังรถและสารเคมีที่ถนนสายมอเตอร์เวย์ กม.10 ช่วงขาออกบางปะอิน จ.ปทุมธานี ทำให้เกิดควันสีขาวกลิ่นเหม็นฉุนฟุ้งกระจายไปทั่วบริเวณที่เกิดเหตุ ทำให้ผู้ที่สูดดมก๊าซจากการเผาไหม้สารเคมีมีอาการป่วย 3 ราย

18.วันที่ 17 พ.ค. 2548 เวลา 07.00 น. รถบรรทุกก๊าซอาร์กอนเหลว แล่นชนขอบทางทำให้รถเสียหลักพลิกคว่ำ ถังที่บรรจุสารตกลงพื้น และมีก๊าซรั่วไหลออกมา ที่ถนนบางนา-ตราด กม.9 จ.สมุทรปราการทำให้เกิดควันสีขาวของก๊าซอาร์กอนฟุ้งกระจาย

จากเหตุการณ์อุบัติเหตุตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบันที่กล่าวมาข้างต้นสรุปได้ว่าอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งของอันตรายทางถนนนั้นเกิดขึ้นในทุกพื้นที่ทั่วประเทศและมีแนวโน้มที่สูงขึ้นเรื่อยๆ โดยสำหรับปริมาณของอันตรายที่ขนส่งทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลนั้นของอันตรายประเภทที่มีการขนส่งจำนวนมากที่สุด ได้แก่ ของอันตรายประเภทของเหลวไวไฟ ของ

อันตรายประเภทสารพิษ และของอันตรายประเภทสารกัดกร่อน เส้นทางที่มีการขนส่งสินค้าอันตรายเรียงตามลำดับได้ดังนี้ คือ ถนนทางรถไฟสายเก่า ถนนสุนทรโกษา ถนนบางนาตราด ถนนสุขุมวิท ทางด่วนอโศก-รามอินทรา ถนนพระราม 2 ถนนสุขสวัสดิ์ ถนนวิภาวดีรังสิต ถนนพระราม 3 ถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง ถนนพระราม 4 และถนนพระราม 9 และแม้ข้อมูลในสถิติที่กล่าวมาข้างต้นจะไม่ได้มีการแบ่งแยกไว้ว่าเหตุการณ์ใดเป็นการขนส่งระหว่างประเทศหรือการขนส่งภายในประเทศก็ตาม แต่ในการขนส่งระหว่างประเทศย่อมมีส่วนทับซ้อนกับการขนส่งภายในประเทศอยู่ กล่าวคือการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศนั้นย่อมต้องใช้เส้นทางในการขนส่งเช่นเดียวกับการขนส่งภายในประเทศ และรถที่ใช้ในการขนส่งก็เป็นรถชนิดเดียวกัน โดยไม่มีการแบ่งแยกว่ารถชนิดใดใช้กับการขนส่งภายในประเทศหรือใช้กับการขนส่งระหว่างประเทศ อีกทั้งกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศและภายในประเทศนั้นก็อยู่ภายใต้กฎเกณฑ์เดียวกันใช้กฎหมายฉบับเดียวกัน ไม่ได้แยกกฎเกณฑ์ที่ใช้กับการขนส่งภายในประเทศกับระหว่างประเทศออกจากกัน

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งของอันตรายทางถนนมีดังต่อไปนี้

1.วิธีการปฏิบัติงานหรือกระบวนการขนส่งที่ไม่มีประสิทธิภาพ ตลอดจนอุปกรณ์เครื่องมือที่ใช้ในการขนส่งไม่ได้มาตรฐาน ตัวอย่างเช่น กรณีรถกระบะบรรทุกก๊าซขยายระเบิด หรือรถบรรทุกถังก๊าซหุงต้มเบรคแตก ซึ่งการที่ยางระเบิดหรือเบรคแตกนั้นแสดงให้เห็นถึงวิธีการปฏิบัติหรือการดำเนินการที่ไม่มีประสิทธิภาพในการตรวจสอบความพร้อมของรถก่อนทำการขนส่ง หรือกรณีรถบรรทุกสารอันตรายเกิดการรั่วไหล เนื่องจากภาชนะบรรจุไม่มั่นคงแข็งแรงทำให้สารเคมีรั่วไหลอย่างความเสียหายแก่ประชาชนและสิ่งแวดล้อม ซึ่งหากภาชนะบรรจุดังกล่าวเป็นภาชนะที่ได้มาตรฐานตามหลักเกณฑ์แล้วย่อมไม่เกิดความเสียหายดังกล่าว

2.การขาดบุคคลกรที่มีความรู้ความสามารถและทักษะเกี่ยวข้องกับการขนส่งของอันตรายทางถนน ตัวอย่างเช่น กรณีรถบรรทุกบรรทุกสารละลายประเภทไวไฟเกิดเสียในระหว่างการขนส่ง พนักงานขับรถจึงถ่ายเทสารเคมีทางท่อปล่อยของตัวรถไปยังรถบรรทุกอีกคันหนึ่ง ขณะที่พนักงานขับรถที่เข้าช่วยเหลือได้จุดบุหรี่สูบจึงเกิดประกายไฟ เป็นเหตุให้เกิดไฟไหม้ ดังนั้นจะเห็นได้ว่าสาเหตุดังกล่าวเกิดจากการที่พนักงานขับรถขาดความรู้เกี่ยวกับสารละลายที่ทำการขนส่งว่ามีความไวไฟมากและสามารถติดไฟจากบุหรี่ได้ หรือในกรณีที่รถบรรทุกกรดไฮโดรคลอริกกระเปิดและรั่วไหล เนื่องจากกรดทำปฏิกิริยากับผิวโลหะเกิดความร้อนและความดันเพิ่มขึ้น ทำให้ถังบรรจุระเบิด เกิดการรั่วไหลของกรดไฮโดรคลอริกออกจากถังและเกิดควันของไฮดรอฟลูออริก เพราะไม่มีความเกี่ยวข้องกับการทำปฏิกิริยาระหว่างกรดไฮโดรคลอริกกับผิวโลหะจนเกิดการระเบิดได้

3.การขาดความระมัดระวังอย่างเพียงพอในการขนยานพาหนะ สาเหตุนี้ นับเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในการขนส่งของอันตรายทางถนน โดยการประมาณขนาดความ

ระมัดระวังของผู้ขับรถนั้นส่วนหนึ่งอาจเกิดมาจากการที่กฎหมายที่ใช้ในการควบคุมหรือกำกับดูแล มีบทลงโทษที่ไม่ชัดเจนหรือไม่มีความรุนแรงเพียงพอ เพราะหากกฎหมายมีความชัดเจนเจาะจงและรุนแรงแล้ว จะทำให้ผู้ขับยานพาหนะรู้และเกรงกลัวต่อบทลงโทษและใช้ความระมัดระวังมากขึ้น

จากสาเหตุดังที่กล่าวมาข้างต้น ผู้เขียนเห็นว่าการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งของ อันตรายตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบันเกิดจากปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายและกฎเกณฑ์ทางกฎหมาย ไม่ดีเพียงพอ ที่ว่าเกิดจากการบังคับใช้กฎหมายก็เพราะว่ากฎเกณฑ์ที่ใช้ในการขนส่งของอันตราย ทางถนนระหว่างประเทศปัจจุบันก็ได้มีการนำกฎเกณฑ์ที่เป็นสากลมาใช้บ้างแล้ว ดังนั้นในเรื่อง เทคนิคขั้นตอนต่างๆตลอดจนมาตรฐานรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งก็ได้มาตรฐานเพียงพอ แต่ผู้ขนส่งไม่ได้นำไปใช้อย่างถูกต้องครบถ้วน และภาครัฐก็ไม่ได้ตรวจสอบดูแลในเรื่องดังกล่าวอย่างจริงจัง ส่วนที่ว่ากฎเกณฑ์ทางกฎหมายไม่ดีนั้นก็เพราะว่ากฎหมายของประเทศไทยส่วนใหญ่ที่ ออกมาใช้บังคับกับการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศบัญญัติเน้นในเรื่องของขั้นตอน ทางเทคนิคต่างๆในกระบวนการขนส่งมากเกินไป ไม่ให้ความสำคัญกับบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการ ปฏิบัติตนของพนักงานขนส่ง ข้อบังคับเพื่อความปลอดภัยหรือข้อบังคับในการฝึกอบรมทำให้ พนักงานขับรถไม่มีความรู้ความเชี่ยวชาญในการขนส่งเพียงพอ นอกจากนี้กฎหมายของประเทศไทยยังขาดบทลงโทษที่ชัดเจนเด็ดขาดทำให้ผู้ขนส่งขาดความระมัดระวังในการขนส่งอย่าง เพียงพอทำให้มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งแต่ละครั้งก่อให้เกิดความเสียหายอย่างมากมาต่อ ประชาชนผู้ใช้ถนนร่วมกับการขนส่งของอันตรายและประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณที่เกิด อุบัติเหตุ ตลอดจนมีผลกระทบต่อสภาวะแวดล้อมในบริเวณนั้น และด้วยเหตุที่การขนส่งของอันตรายของ ถนนระหว่างประเทศมีความจำเป็นต่อการพัฒนาเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศของไทยแต่ก็มีความ อันตรายและสามารถก่อความเสียหายอย่างมากมาหลายทศวรรษกัน จึงมีความจำเป็นที่ จะต้องมีการดำเนินการที่สามารถประกันความปลอดภัยสำหรับการขนส่งของอันตราย นับตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทางที่เป็นกติกาสากลที่ต้องถือปฏิบัติกัน ดังนั้นจึงสมควรที่จะต้องมีการออกกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายระหว่างประเทศขึ้นให้มีความเป็นสากล และความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์เพื่อมาใช้อำนาจต่อการพัฒนาระบบการค้าและการ ขนส่งระหว่างประเทศ

2.2.2 สถานการณ์ทางกฎหมาย

ก่อนหน้าปี พ.ศ.2510 ประเทศไทยไม่กฎหมายที่ใช้ในการควบคุมวัตถุมีพิษหรือวัตถุอันตรายโดยเฉพาะ¹⁶ ต่อมาจึงมีการออกกฎหมายเฉพาะที่ใช้ในการควบคุมวัตถุมีพิษหรือวัตถุอันตรายฉบับแรกขึ้นมาบังคับใช้คือ พระราชบัญญัติ วัตถุมีพิษ พ.ศ.2510 แต่พระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวไม่สามารถควบคุมสารพิษอย่างได้ผลจึงได้มีการตราพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 ขึ้น ซึ่งพระราชบัญญัตินี้เองได้เริ่มต้นมีการวางหลักการใหม่ทางกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายขึ้นมา ซึ่งนับตั้งแต่นั้น กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายก็ได้รับการพัฒนาเลมมาอย่างช้าๆ โดยในระยะเริ่มแรกนั้นกฎหมายการขนส่งของอันตรายนั้นยังไม่ได้มีการแบ่งแยกประเภทของการขนส่งอย่างชัดเจน แต่ต่อมาในระยะหลังๆ การพัฒนากฎหมายการขนส่งของอันตรายได้พัฒนามากขึ้น ทำให้ในปัจจุบันได้มีความพยายามที่จะแบ่งแยกกฎเกณฑ์ทางกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายออกเป็นแต่ละประเภทการขนส่ง ดังจะเห็นได้จากออกประกาศมติคณะกรรมการวัตถุอันตราย เรื่อง การขนส่งวัตถุอันตรายทางบก พ.ศ. 2545 ออกมาบังคับใช้ ซึ่งประกาศดังกล่าวได้แยกออกมาใช้บังคับเฉพาะการขนส่งทางบกเท่านั้น ไม่รวมถึงการขนส่งทางอากาศและทางน้ำด้วย

ในปัจจุบัน ประเทศไทยได้มีการตื่นตัวและพัฒนากฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายมากขึ้น โดยเฉพาะการขนส่งของอันตรายทางถนนโดยใช้รถบรรทุก โดยในวันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ.2545 คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้คณะกรรมการวัตถุอันตราย ไปกำหนดหลักเกณฑ์และกติกาให้ครบถ้วนชัดเจนและเป็นไปตามมาตรฐานสากลและความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์ที่จะนำมาใช้บังคับ เช่น มาตรฐานและประเภทของรถยนต์ที่ใช้ขนส่งวัตถุอันตราย บรรจุภัณฑ์ แท็งก์ ติดตั้ง กำหนดเส้นทาง ความเร็ว ช่วงเวลา การตรวจสภาพรถและระเบียบการขนส่งแล้วนำมาเสนอต่อคณะรัฐมนตรี ซึ่งในเวลาต่อมา ก็มีมติเห็นชอบในร่างประกาศมติคณะกรรมการวัตถุอันตราย เรื่องการขนส่งวัตถุอันตรายทางบกและมีการประกาศบังคับใช้แล้วในราชกิจจานุเบกษา เพื่อให้มีผลบังคับใช้เป็นกฎเกณฑ์สำคัญที่ใช้ในการควบคุมการขนส่งทางอันตรายทางถนนต่อไป หลังจากนั้นต่อมาก็ได้มีการออกกฎหมายต่างๆ ที่ควบคุมทั้งทางเทคนิค ขั้นตอนในการขนส่ง และกฎหมายที่ป้องกันล่วงหน้าที่จะก่อให้เกิดอันตราย ตามออกมาอย่างสม่ำเสมอ เช่น ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การขนส่งวัตถุอันตรายทางบก พ.ศ.2546 , ประกาศกรมธุรกิจ

¹⁶ สมชาย หอมลออ, "แนะนำกฎหมายควบคุมวัตถุมีพิษและวัตถุอันตราย," รวมกฎหมายสิ่งแวดล้อม, พิมพ์ครั้งที่ 1 (นนทบุรี:บริษัท มายด์ พับลิชชิ่ง จำกัด, 2538) น.419.

พลังงาน เรื่อง กำหนดวิธีการและเงื่อนไขในการขนส่งก๊าซปิโตรเลียม พ.ศ.2547 , ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่องการประกันความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตราย พ.ศ.2549 และประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง แบบตัวถัง ลักษณะ และมาตรฐานถังบรรจุก๊าซวัตถุอันตรายของรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ พ.ศ.2550 เป็นต้น อีกทั้งในขณะนี้ทางกรมการขนส่งทางบกก็ได้มีการเตรียมแก้ไขพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 เพื่อเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอันตรายระหว่างประเทศและใบอนุญาตขับรถบรรจุก๊าซวัตถุอันตราย

นอกจากนี้ประเทศไทยยังได้ให้ความร่วมมือในทางระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายโดยได้ลงนามในความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคไว้ 2 ฉบับด้วยกันคือ พิธีสารฉบับที่ 1 ของความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน และภาคผนวกที่ 1 ของความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งการลงนามในความตกลงทั้งสองฉบับย่อมส่งผลต่อทิศทางของกฎหมายไทยในเรื่องดังกล่าวในอนาคตไม่มากนักน้อย

2.3 องค์กรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของอันตรายทางถนนของประเทศไทยในประเทศไทย

ในปัจจุบันองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศมีอยู่ด้วยกันหลายองค์กรทั้งของภาครัฐและเอกชน แต่องค์กรที่ทำหน้าที่ในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศนั้นส่วนใหญ่จะเป็นองค์กรของรัฐ โดยองค์กรของรัฐที่เข้ามาเกี่ยวข้องนั้นจะขึ้นอยู่กับของอันตรายที่ทำการขนส่งว่าเป็นของอันตรายประเภทใด ซึ่งของอันตรายแต่ละประเภคนั้นจะมีหน่วยงานที่รับผิดชอบที่แตกต่างกันออกไป หรือขึ้นอยู่กับขั้นตอนแต่ละส่วนของกระบวนการขนส่งว่าขั้นตอนเหล่านั้นกฎหมายกำหนดว่าเป็นอำนาจหน้าที่ขององค์กรใด แต่ยังไม่มียกเว้นเฉพาะทำหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงครอบคลุมทั้งระบบการขนส่งของอันตรายทางถนน

2.3.1 องค์กรของรัฐ

ในปัจจุบันมีองค์กรที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนอยู่มากมาย ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นองค์กรของภาครัฐ แต่ในส่วนองค์กรของรัฐเองก็ยังไม่มียกเว้นหน่วยงานที่ทำหน้าที่โดยเฉพาะในการรับผิดชอบเกี่ยวกับการขนส่งวัตถุอันตรายโดยตรง ทำให้เรื่องของ การขนส่งของอันตรายทางถนนนั้นตกอยู่ในความรับผิดชอบของหลากหลายหน่วยงานด้วยกัน ซึ่งหน่วยงานหนึ่งก็จะรับผิดชอบในเรื่องใดเรื่องหนึ่งโดยเฉพาะ กล่าวได้ว่าแต่ละหน่วยงานนั้นจะเข้ามาเกี่ยวข้องก็แต่เฉพาะขั้นตอนที่อยู่ในอำนาจของตนเท่านั้น เช่น กรมการขนส่งทางบกก็จะ

รับผิดชอบเกี่ยวกับใบอนุญาตผู้ขับรถบรรทุกขนส่งของอันตราย หรือกรมโรงงานที่จะรับผิดชอบเกี่ยวกับการขอใบอนุญาตครอบครองสารอันตรายหรือวัตถุอันตรายที่จะทำการขนส่ง เป็นต้น หรืออาจจะขึ้นอยู่กับประเภทหรือชนิดของของอันตรายนั้นๆที่จะทำการขนส่งว่าอยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานใด หน่วยงานนั้นๆก็จะเข้ามามีบทบาทในการควบคุมการขนส่งของอันตรายประเภทนั้นๆ เป็นต้น

โดยองค์การของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนสามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

ก) กระทรวงอุตสาหกรรม

กระทรวงอุตสาหกรรมเป็นหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการควบคุมวัตถุอันตรายโดยมีคณะกรรมการวัตถุอันตรายเป็นรับผิดชอบในการดูแลและควบคุมเรื่องต่างๆที่เกี่ยวข้องกับวัตถุอันตราย โดยมีคณะกรรมการวัตถุอันตราย เป็นองค์การของรัฐที่มีหน้าที่โดยตรงในการควบคุมดูแลในเรื่องของวัตถุอันตราย โดยมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 กำหนดให้คณะกรรมการมีอำนาจและหน้าที่ คือให้ความเห็นแก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมในการออกประกาศ ตามมาตรา 18 วรรคสอง¹⁷ และมาตรา 36 วรรคหนึ่ง¹⁸ ให้ความเห็นต่อรัฐมนตรีผู้รับผิดชอบในการออกประกาศการขนส่งวัตถุอันตรายโดยคำนึงถึงโดยคำนึงถึงสนธิสัญญาและข้อผูกพันระหว่างประเทศ มาตรา 36 วรรคสาม¹⁹ มาตรา 37 วรรคสอง²⁰

¹⁷ มาตรา 18 วรรคสอง กำหนดให้หน่วยงานนั้นเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบดำเนินการทั้งหมด หรือบางส่วนเกี่ยวกับวัตถุอันตรายนั้นได้ ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงความเชี่ยวชาญเฉพาะ ด้าน จำนวนบุคลากร ความสัมพันธ์กับภารกิจหลักและปริมาณงานในความรับผิดชอบเป็นสำคัญ ในกรณีที่คณะกรรมการมีความเห็นเป็นอย่างอื่นให้รัฐมนตรีของหน่วยงานที่มีคำขอเป็นผู้รับผิดชอบยื่นยันต่อคณะกรรมการภายในสามสิบวัน ในกรณีเช่นว่านี้ ให้นำเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวง อุตสาหกรรมเพื่อนำเสนอให้คณะรัฐมนตรีวินิจฉัย

¹⁸ มาตรา 36 วรรคหนึ่ง ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมโดยความเห็นของคณะกรรมการประกาศ ในราชกิจจานุเบกษากำหนดรายชื่อของวัตถุอันตรายที่กระบวนการผลิตและลักษณะที่อาจก่อให้เกิด อันตรายเป็นที่ทราบกันแน่ชัดโดยทั่วไป

¹⁹ มาตรา 36 วรรคสาม การขอขึ้นทะเบียนวัตถุอันตรายและการออกไปสำคัญการขึ้นทะเบียนวัตถุอันตราย ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีผู้รับผิดชอบโดยความเห็นของคณะกรรมการกำหนดโดย ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 44²¹ และมาตรา 47(5)²² ให้คำแนะนำแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ในการรับขึ้นทะเบียน หรือเพิกถอน ทะเบียนวัตถุอันตราย ให้คำแนะนำหรือคำปรึกษาแก่รัฐมนตรีผู้รับผิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม หน่วยงานผู้รับผิดชอบ และพนักงานเจ้าหน้าที่ ในเรื่องใด ๆ เกี่ยวกับวัตถุอันตราย พิจารณาเรื่องร้องเรียนจากผู้ได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายจากวัตถุอันตราย แจ้งหรือโฆษณาข่าวสารเกี่ยวกับวัตถุอันตรายให้ประชาชนได้ทราบ ในการนี้จะระบุชื่อของวัตถุอันตรายหรือชื่อของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องด้วยก็ได้ สอดส่องดูแล ให้คำแนะนำ และเร่งรัดพนักงานเจ้าหน้าที่ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับวัตถุอันตรายต่าง ๆ ให้ปฏิบัติตามอำนาจและหน้าที่ที่ กฎหมายกำหนด เสนอความเห็นต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการควบคุมวัตถุอันตรายและการป้องกันและเยียวยาความเสียหายอันเกิดจากวัตถุอันตรายเพื่อเป็นแนวปฏิบัติในการดำเนินงานของหน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐ และปฏิบัติการอื่นใดตามที่มีกฎหมายกำหนดไว้ให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ ดังนั้น จะเห็นว่าคณะกรรมการวัตถุอันตรายไม่เพียงแต่มีหน้าที่ในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนเท่านั้น แต่ยังมีหน้าที่ครอบคลุมทั้งในเรื่องการผลิต การนำเข้า ส่งออก และการครอบครองอีกด้วย

นอกจากนี้ยังมีศูนย์ข้อมูลวัตถุอันตราย ซึ่งศูนย์ข้อมูลวัตถุอันตรายเป็นหน่วยงานศูนย์กลางในการประสานงานในเรื่องข้อมูลของวัตถุอันตรายกับส่วนราชการต่างๆ รวมทั้งจาก

²⁰ มาตรา 37 วรรคสอง การผลิตหรือการนำเข้ามาตามวรรคหนึ่งต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีผู้รับผิดชอบโดยความเห็นของคณะกรรมการกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

²¹ มาตรา 44 ให้รัฐมนตรีผู้รับผิดชอบโดยความเห็นของคณะกรรมการมีอำนาจประกาศให้วัตถุ อันตรายดังต่อไปนี้ได้รับการยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ทั้งหมดหรือแต่บางส่วนตามที่เห็นสมควรได้

(1) วัตถุอันตรายซึ่งโดยลักษณะหรือปริมาณอาจก่อให้เกิดอันตรายน้อยหรือ ซึ่งการบังคับตามมาตรการต่างๆตามพระราชบัญญัตินี้จะก่อให้เกิดภาระเกินความสมควร

(2) วัตถุอันตรายของกระทรวง ทบวง กรม ราชการส่วนท้องถิ่นรัฐวิสาหกิจ องค์การของรัฐ สภาเกษตรกรไทย หรือหน่วยงานอื่นตามที่เห็นสมควรกำหนด

²² มาตรา 47(5) วัตถุอันตรายที่ผลิตขึ้นโดยมีสารสำคัญน้อยหรือมากกว่าเกณฑ์ค่าคลาด เคลื่อนตามมาตรา 20 (3) ในระดับที่รัฐมนตรีผู้รับผิดชอบโดยความเห็นของคณะกรรมการกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ภาคเอกชน เพื่อรวบรวม และให้บริการข้อมูลทุกชนิดเกี่ยวกับวัตถุอันตรายตั้งแต่การมีอยู่ในต่างประเทศ การนำเข้าหรือการ ผลิตภายในประเทศ การเคลื่อนย้าย การใช้สอย การทำลาย และการอื่นใดอันเกี่ยวเนื่องโดยจัดตั้งขึ้นโดยอาศัยอำนาจตาม มาตรา 17 พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 ให้จัดตั้งศูนย์ข้อมูลวัตถุอันตรายขึ้นในกระทรวงอุตสาหกรรม

ในส่วนของกระทรวงอุตสาหกรรม ได้มีการดำเนินการออกกฎหมาย ประกาศ ระเบียบ ที่เกี่ยวกับกับการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนน คือ

1. กฎกระทรวง (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535
2. ประกาศมติคณะกรรมการวัตถุอันตราย เรื่อง การขนส่งวัตถุอันตรายทางบก พ.ศ. 2545
3. ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การขนส่งวัตถุอันตรายทางบก พ.ศ.2546
4. ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การประกันความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตราย พ.ศ.2549

ข) กระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมมียุทธศาสตร์ในการใช้ประโยชน์จากภาคคมนาคมเพื่อเป็นเครื่องมือผลักดันในการสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจ และนำไปสู่ความเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาค รวมทั้งรองรับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์รายพื้นที่ การให้ความสำคัญต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการขนส่งที่มีมาตรฐาน สะดวก ปลอดภัย และเสริมสร้างความมั่นคงของชาติ การรักษาปริมาณและมาตรฐานคุณภาพของบริการพื้นฐานในการขนส่งและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อเพิ่มปริมาณการใช้ขนส่งสาธารณะอย่างปลอดภัยและพอเพียง การให้ความสำคัญในการพัฒนาระบบการขนส่งที่ส่งผลต่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน และรักษาสีสิ่งแวดล้อม ดังนั้นจากยุทธศาสตร์ดังกล่าวทำให้กระทรวงคมนาคมมีภาระหน้าที่ที่จะต้องกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศด้วย โดยมีกรมการขนส่งทางบกซึ่งเป็นหน่วยงานในสังกัดของกระทรวงคมนาคมที่มีหน้าที่ดูแลการขนส่งทางบกโดยตรงและได้มีการดำเนินการออกกฎหมาย ประกาศ ระเบียบ ที่ใช้ในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายซึ่งใช้กับการขนส่งของอันตรายทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศดังนี้ คือ

- 1.ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง ขนาด จำนวน และคุณภาพเครื่องดับเพลิง สำหรับรถบรรทุกวัสดุอันตราย ลงวันที่ 17 ธันวาคม พ.ศ.2541
- 2.ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดประเภทหรือชนิดของวัตถุอันตราย ลงวันที่ 29 มีนาคม พ.ศ. 2543

3.ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง การติดป้าย อักษรภาพ และเครื่องหมาย
รถบรรทุกวัตถุอันตราย ลงวันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ.2543

4.ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดประเภทหรือชนิดและลักษณะการ
บรรทุกวัตถุอันตราย ที่ผู้ขับรถต้องได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ชนิดที่ 4 ลงวันที่ 4 มกราคม พ.ศ.
2544

5.ข้อบังคับพนักงานจราจรในทางพิเศษ เรื่อง การห้ามรถยนต์บรรทุกวัตถุอันตรายเดิน
ในทางพิเศษ พ.ศ.2548

6.ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรจังหวัดสมุทรปราการ ที่ 2/2549 ว่าด้วย การห้าม
รถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อขึ้นไป รถพ่วง และรถบรรทุกน้ำมัน รถบรรทุกก๊าซ รถบรรทุกสารเคมี หรือ
วัตถุอันตราย ตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป เดินรถเข้าตลาดปากน้ำ พ.ศ.2549

ค) กระทรวงพลังงาน

กระทรวงพลังงานมีพันธกิจในการกำหนดมาตรการ กฎ ระเบียบ และกำกับดูแล
ควบคุม การดำเนินงานด้านพลังงาน ด้วยเหตุนี้ทำให้ กระทรวงพลังงานได้มีการดำเนินการออก
กฎหมาย ประกาศ ระเบียบ ที่เกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายทางถนน คือ

1.ประกาศกรมธุรกิจพลังงาน เรื่อง กำหนดวิธีการและเงื่อนไขในการขนส่งก๊าซ
ปิโตรเลียมเหลว พ.ศ.2547

2.กฎกระทรวง กำหนดเงื่อนไขและวิธีการขอรับใบอนุญาตและการออกใบอนุญาต
ตามพระราชบัญญัติ พลังงานปรมาณูเพื่อสันติ พ.ศ. 2504 พ.ศ. 2546

ง) กระทรวงพาณิชย์

กระทรวงพาณิชย์มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการค้า ธุรกิจบริการ และราชการอื่นๆตามที่
มีกฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกระทรวงพาณิชย์หรือส่วนราชการที่สังกัดกระทรวง
พาณิชย์ การเป็นผู้ประกอบการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศก็เป็นการทำกิจการ
การค้าและธุรกิจอย่างหนึ่งที่จะต้องอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงพาณิชย์ โดยในส่วนของ
กระทรวงพาณิชย์ได้มีการดำเนินการออกกฎหมาย ประกาศ ระเบียบ ที่เกี่ยวกับการขนส่งของ
อันตราย คือ

1. ประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง กำหนดชนิดและปริมาณการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง
ที่ผู้ขนส่งต้องแจ้งเป็นผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา 12 พ.ศ.2544

2.ประกาศกรมทะเบียนการค้า เรื่อง การแจ้งเป็นผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง ตามมาตรา
12 และการแจ้งเปลี่ยนแปลงรายการที่ได้แจ้งไว้ พ.ศ.2544

3.ประกาศกรมทะเบียนการค้า เรื่อง กำหนดวิธีการและเงื่อนไขในการขนส่งน้ำมัน
เชื้อเพลิง พ.ศ.2545

4.กฎกระทรวง กำหนดค่าธรรมเนียม ค่าธรรมเนียมรายปี และหลักเกณฑ์และวิธีการ
ชำระค่าธรรมเนียมรายปีสำหรับผู้ค้าน้ำมันและผู้ขนส่งน้ำมัน พ.ศ.2545

จ) กระทรวงมหาดไทย

กระทรวงมหาดไทยมีหน้าที่ปกครอง ป้องกัน บำบัดทุกข์ บำรุงสุขประชาชน
ปราบปรามอาชญากร บรรเทาภัยพิบัติต่างๆ และกำหนดท้องที่ปกครอง แบ่งเป็นของ มณฑล
จังหวัด อำเภอ และหมู่บ้าน ส่วนสุขาภิบาล ก็มีสาธารณสุขและอนามัย และกรมโยธาธิการและผัง
เมืองซึ่งเป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงมหาดไทยมีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการตามกฎหมาย
ว่าด้วยการควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือความผาสุกแห่งสาธารณชนและ
กฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องและดำเนินเกี่ยวกับการออกแบบ ควบคุมการก่อสร้างและสิ่งก่อสร้างของ
หน่วยงานของรัฐ ในส่วนของกระทรวงมหาดไทยและกรมโยธาธิการได้มีการดำเนินการออก
กฎหมาย ประกาศ ระเบียบ ที่เกี่ยวกับการขนส่งของอันตราย คือ

1.ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง ความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับสารเคมี
อันตราย

2.ประกาศกรมโยธาธิการ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการติดตั้งถังขนส่งก๊าซและลักษณะ
และส่วนประกอบภายในถังขนส่งก๊าซ ประกาศ ณ วันที่ 15 สิงหาคม 2529

3. ประกาศกรมโยธาธิการ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการติดตั้งถังขนส่งก๊าซและลักษณะ
และส่วนประกอบภายในถังขนส่งก๊าซ (ฉบับ 2) ประกาศ ณ วันที่ 19 สิงหาคม 2530

4. ประกาศกรมโยธาธิการ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการติดตั้งถังขนส่งก๊าซและลักษณะ
และส่วนประกอบภายในถังขนส่งก๊าซ (ฉบับ 3) ประกาศ ณ วันที่ 13 ธันวาคม 2533

5. ประกาศกรมโยธาธิการ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการติดตั้งถังขนส่งก๊าซและลักษณะ
และส่วนประกอบภายในถังขนส่งก๊าซ (ฉบับ 4) ประกาศ ณ วันที่ 15 กันยายน 2535

6. ประกาศกรมโยธาธิการ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการติดตั้งถังขนส่งก๊าซและลักษณะ
และส่วนประกอบภายในถังขนส่งก๊าซ (ฉบับ 5) ประกาศ ณ วันที่ 17 สิงหาคม 2536

ง) กระทรวงแรงงาน

กระทรวงแรงงานมีพันธะกิจในการคุ้มครองแรงงานให้มีความมั่นคง มีความปลอดภัย
ได้รับค่าตอบแทนการทำงานที่เป็นธรรม และมีคุณภาพชีวิตในการทำงานที่ดีและบริหารจัดการให้
แรงงานมีหลักประกันการดำรงชีวิตที่มั่นคง การทำงานขนส่งของอันตรายทางถนนจึงมีความเสี่ยง
ต่อถูกจ้างในการทำงาน กระทรวงแรงงานจึงได้มีการดำเนินการออกกฎหมาย ประกาศ ระเบียบ ที่
เกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายทางถนน คือ ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง
กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการขนส่ง เก็บรักษา เคลื่อนย้าย และกำจัดหีบห่อ ภาชนะ
บรรจุ หรือวัสดุห่อหุ้มสารเคมีอันตราย พ.ศ.2535

2.3.2.องค์กรเอกชน

ในปัจจุบันประเทศไทยยังมีองค์กรเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลขนส่งวัตถุอันตรายไม่มากนัก องค์กรเอกชนส่วนใหญ่จะเป็นผู้ประกอบการกิจการขนส่งสินค้าอันตราย เช่น บริษัทต่างๆ ที่รับขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศ หรือบริษัทที่ประกอบธุรกิจสร้างแท้งค์บรรจุของอันตราย เป็นต้น โดยองค์กรเอกชนที่เป็นที่รู้จักดีในแวดวงของผู้ประกอบการขนส่งวัตถุอันตรายที่มีส่วนช่วยในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนก็คือ สมาคมผู้ประกอบการธุรกิจวัตถุอันตรายหรือ HASLA (HAZARDOUS SUBSTANCES LOGISTICS ASSOCIATION) โดยสมาคมผู้ประกอบการธุรกิจวัตถุอันตรายมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งโดยสังเขป ดังนี้

- ส่งเสริม สนับสนุนและสร้างความเป็นมาตรฐานในด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม
- ส่งเสริมและประสานงานเพื่อความร่วมมือระหว่างองค์กรภาครัฐ และภาคเอกชน ทั้งในประเทศและต่างประเทศในการบังคับใช้กฎหมายและมาตรฐานต่างๆ
- เป็นศูนย์กลางการสื่อสาร ให้ความรู้ ฝึกอบรม รับฟังความคิดเห็นและสนับสนุนงานวิจัยเพื่อการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน