

บทที่ 4

วิเคราะห์แนวทางในการมีกฎหมายเฉพาะว่าด้วยการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนน
ระหว่างประเทศไทยและการมีกฎหมายที่สอดคล้องกับประเทศเพื่อนบ้าน

4.1. การมีกฎหมายเฉพาะในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศไทย

4.1.1 แนวคิดและสภาพปัญหาทางกฎหมายของประเทศไทย

สืบเนื่องจากในปัจจุบันโลกได้เปลี่ยนแปลงไปสู่ยุคของอุตสาหกรรมที่มีความจำเป็นที่จะต้องใช้สารเคมีและวัตถุอันตรายเป็นจำนวนมากในการกระบวนการผลิตสินค้าต่างๆเพื่อมาตอบสนองความต้องการของมนุษย์ที่เพิ่มมากขึ้นทุกขณะ และความจำเป็นที่ต้องใช้ของอันตรายเหล่านี้จึงทำให้ต้องมีการขนส่งของอันตรายมากขึ้นทั้งทางเรือ ทางบก และทางอากาศ โดยเฉพาะการขนส่งของอันตรายทางถนนที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าการขนส่งของอันตรายในรูปแบบอื่นๆ เป็นผลให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งของอันตรายเหล่านี้มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นด้วยเป็นทวีคูณ ดังนั้นเพื่อเป็นการส่งเสริมการขนส่งของอันตรายทางถนนให้เป็นไปอย่างราบและป้องกันอุบัติเหตุจากการขนส่งของอันตราย จึงจำเป็นที่จะต้องมีการมีกฎหมายที่ดีมีประสิทธิภาพมาเป็นกลไกสำคัญที่จะใช้ในการควบคุมกระบวนการขั้นตอนการขนส่งของอันตรายให้เป็นไปอย่างปลอดภัย

แม้ในปัจจุบันประเทศไทยจะมีกฎหมายที่ใช้ในขนส่งของอันตรายทางถนนอยู่มากมายหลายฉบับก็ตาม แต่การขนส่งของอันตรายก็ยังมีปัญหาเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ก็เนื่องจากประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่ใช้กับการขนส่งของอันตรายทางถนนโดยเฉพาะทั้งในระดับภายในประเทศและระหว่างประเทศที่ครบถ้วนสมบูรณ์ จะมีก็แต่บางบทบัญญัติที่แฝงอยู่ตามพระราชบัญญัติต่างๆ เช่นพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.2522 เป็นต้น หรือมีการออกเป็นกฎหมายลำดับรองในรูปแบบของกฎกระทรวง ประกาศกระทรวงมาบังคับใช้ในเฉพาะบางกรณีบางเรื่องเท่านั้น การที่มีบทบัญญัติอยู่อย่างกระจัดกระจายในพระราชบัญญัติต่างๆหรือการออกกฎหมายลำดับรองออกมาบังคับใช้ของหน่วยงานต่างๆมากมายหลายฉบับนั้นทำให้เกิดความซับซ้อนของบทบัญญัติทางกฎหมาย อีกทั้งยังยากต่อการนำไปใช้ นอกจากนี้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ... ซึ่งเป็นร่างกฎหมายที่จะเกิดขึ้นในอนาคตที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยตรง ก็ยังไม่มีบทบัญญัติที่วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายทางระหว่างประเทศไว้

เลย ในขณะที่ประเทศไทยได้ให้ความร่วมมือระหว่างประเทศในระดับภูมิภาคโดยได้ลงนามอนุสัญญาระหว่างประเทศ 2 ฉบับ¹ คือ พิธีสารฉบับที่ 9 ทำยกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (Asean Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit ,Protocol 9) และ ภาคผนวก 1 ทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement , Annex 1) ซึ่งแม้ในปัจจุบันจะยังไม่ได้ทำการให้สัตยาบันอันจะทำให้เกิดเป็นพันธกรณีระหว่างประเทศที่จะต้องออกกฎหมายภายในรองรับก็ตาม แต่แนวโน้มในอนาคตก็อาจจะต้องมีการดำเนินการเพื่อพิจารณาในการให้สัตยาบันกันต่อไป ซึ่งในขณะนี้ประเทศไทยก็ได้พยายามที่จะปรับปรุงและออกกฎหมายในเรื่องดังกล่าวให้เป็นไปตามความตกลงทั้งสองโดยได้มีการออกมติคณะกรรมการวัตถุอันตราย เรื่อง การขนส่งวัตถุอันตรายทางบก พ.ศ. 2545 ซึ่งแม้ตามมติดังกล่าวจะมีเนื้อหาสอดคล้องกับความตกลง ADR และ กฎเกณฑ์ต้นแบบขององค์การสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนระหว่างประเทศแล้วก็ตาม แต่การออกออกมติดังกล่าวก็ยังมีปัญหาหรือข้อบกพร่องอยู่หลายประการ

การมีกฎหมายเฉพาะในการกำกับดูแลขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศของไทยจะก่อให้เกิดประโยชน์ในหลายประการ ดังนี้

ประการที่ 1 ประโยชน์ต่อภาครัฐกิจและเศรษฐกิจ

การมีกฎหมายเฉพาะในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างจะทำให้การขนส่งของอันตรายทางถนนมีการควบคุมดูแลอย่างดีประสิทธิภาพและเป็นระบบมากขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบันอันจะช่วยให้การขนส่งไปถึงปลายทางอย่างสะดวกและปลอดภัย ช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุและลดปัญหาการถูกจับโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐเนื่องจากรถที่ใช้ในการขนส่งไม่ได้มาตรฐาน ทำให้การค้าและการขนส่งเป็นไปอย่างราบรื่นเพิ่มความสะดวกในด้านการค้าและการขนส่งของอันตรายระหว่างประเทศ ทั้งช่วยส่งเสริมการค้าการลงทุน เพราะการมีกฎหมายเฉพาะในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนที่ดีทำให้ภาคของธุรกิจการขนส่งของอันตรายทางถนนขยายและเติบโตเพิ่มมากขึ้น ซึ่งอาจทำให้ภาคเอกชนสนใจที่จะลงทุนประกอบกิจการขนส่งของอันตรายทางถนนมากขึ้น

ประการที่ 2 ประโยชน์ต่อสังคม

การมีกฎหมายเฉพาะในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศจะช่วยให้ขั้นตอนต่างๆในการดำเนินการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศมี

¹ รายละเอียดจะกล่าวต่อไปในหัวข้อ 4.3 ความสัมพันธ์ระหว่างความตกลงระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศกับประเทศไทย

ความเป็นระบบและมีมาตรฐานความปลอดภัยที่เพิ่มมากขึ้น ทั้งกำหนดภาระหน้าที่ของผู้ขนส่ง ด้านความปลอดภัยในขณะทำการขนส่งไว้เป็นอย่างดีอันจะช่วยลดอุบัติเหตุจากการขนส่งของ อันตรายทางถนนที่ส่งผลกระทบต่อความสูญเสียในชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของประชาชนอย่าง ร้ายแรง นอกจากนี้ยังช่วยรักษาและคุ้มครองสิ่งแวดล้อมอีกด้วย เนื่องอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการ ขนส่งของอันตรายทางถนน นั้นอาจทำให้ของอันตรายที่ทำการบรรทุกขนส่งมาด้วยไหลลงสู่แม่น้ำ ลำคลองหรือฟุ้งกระจายในอากาศเกิดก่อให้เกิดความเสียหายสิ่งแวดล้อมโดยรอบในบริเวณที่เกิด อุบัติเหตุ

ประการที่ 3 ประโยชน์ต่อภาคเอกชน

การเกิดอุบัติเหตุนอกจากจะก่อให้เกิดความสูญเสียประชาชนทั่วไปและสิ่งแวดล้อม โดยรอบยังจะก่อความเสียหายให้แก่ภาคเอกชนทั้งผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ส่งของและผู้รับของอีก ด้วยเพราะการเกิดอุบัติเหตุย่อมส่งผลเสียหายทางเศรษฐกิจแก่บุคคลดังกล่าวอาจด้วยเหตุที่ต้อง รับภาระค่าใช้จ่ายเสียหายต่างๆที่จะมีขึ้นหรืออาจทำให้การขนส่งเกิดความล่าช้าทำให้ผู้ขนส่งส่ง ของไม่เป็นไปตามกำหนดและผู้ซื้อสินค้าก็อาจได้รับของไม่ทันต่อการใช้ประโยชน์ และยังคงช่วย ลดภาระต่อผู้ประกอบการ เนื่องจากการมีกฎหมายเฉพาะเข้ามากำกับดูแลจะช่วยให้ระบบการ ขนส่งของอันตรายทางถนนเป็นระบบระเบียบมากขึ้น ซึ่งจะช่วยลดขั้นตอนที่ไม่จำเป็นที่จะเป็น ภาระแก่ผู้ประกอบการขนส่งในการติดต่อกับทางภาครัฐ เช่น ลดภาระแก่ผู้ประกอบการขนส่งใน การที่จะต้องติดต่อหน่วยงานรัฐหลายๆหน่วยงาน เป็นต้น นอกจากนี้ การมีกฎหมายเฉพาะจะทำ ให้กฎหมายในเรื่องนี้ของไทยมีความเป็นระบบระเบียบมากขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ เพราะกฎหมายไทยใน เรื่องนี้ปัจจุบันมีอยู่อย่างกระจัดกระจายทำให้มากต่อการนำมาใช้

ประการที่ 4 ประโยชน์ต่อภาครัฐ

การเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งของอันตรายทางถนนในแต่ละครั้งจะก่อภาระแก่รัฐที่ จะต้องเข้ามาควบคุมดูแลเหตุการณ์จากอุบัติเหตุกันๆ การลดจำนวนอุบัติเหตุก็จะเป็นประโยชน์ต่อ รัฐในการลดภาระในเรื่องดังกล่าว นอกจากนี้การที่ประเทศไทยมีกฎหมายเฉพาะในการกำกับดูแล การขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศที่สอดคล้องกับสากลและสามารถกำกับดูแลการ ขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพจะทำให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีต่อประเทศและทำให้ประเทศเพื่อนบ้านที่ ทำการค้ากับประเทศเรามีความเชื่อถือในมาตรฐานการกำกับดูแลของประเทศไทยอันจะช่วย ส่งเสริมการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศมากขึ้นและจะช่วยกระชับความสัมพันธ์ระหว่าง ประเทศให้ดีขึ้น อีกทั้งยังเป็นการแสดงถึงการให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีของประเทศไทยต่อ ความตกลงที่ประเทศไทยได้ลงนามไว้ร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านอื่นๆในภูมิภาคอีกด้วย

4.1.2 กฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศ

ในปัจจุบันมีหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายเป็นจำนวนมาก หลากหลายหน่วยงานด้วยกัน จึงทำให้มีการออกกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายออกมา บังคับใช้มากมายหลายฉบับ ดังนี้

ก.พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535

พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 เป็นกฎหมายที่มีเนื้อหาโดยตรงเกี่ยวกับการควบคุมวัตถุอันตรายของไทยและเป็นกฎหมายหลักที่ใช้ในการควบคุมเกี่ยวกับวัตถุอันตราย ดังนั้น ในกรณีที่ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอันตรายระหว่างประเทศ การขนส่งสินค้าอันตรายระหว่างประเทศจึงตกงอยู่ใต้บังคับของบทบัญญัติพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 ด้วย

พระราชบัญญัติวัตถุอันตรายแบ่งออกเป็น 4 หมวด 93 มาตรา โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

หมวด 1 ว่าด้วยคณะกรรมการวัตถุอันตราย ให้มีคณะกรรมการวัตถุอันตรายทำหน้าที่ให้ความเห็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมในการออกประกาศประเภท ชนิด คุณสมบัติ กำหนดเวลาบังคับและผู้รับผิดชอบควบคุม ประเภทวัตถุอันตรายที่อาจก่ออันตรายให้ทราบทั่วกัน ให้ความเห็นในการกำกับควบคุมวัตถุอันตราย การพิจารณาขอรับรองเรียนจากผู้เดือดร้อน การดำเนินการเพื่อคุ้มครองป้องกันความเสียหายจากวัตถุอันตราย

หมวด 2 ว่าด้วยการควบคุมวัตถุอันตราย การควบคุมวัตถุอันตรายตามกฎหมายจะครอบคลุมเรื่องการตราพระราชกฤษฎีกาห้ามครอบครองวัตถุอันตรายบางประเภท การจัดตั้งศูนย์ข้อมูลวัตถุอันตรายในกระทรวงอุตสาหกรรม กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขในการกำกับควบคุมตามชนิดวัตถุอันตรายออกเป็น 4 ชนิด ได้แก่ชนิดที่ 1 ให้ผลิต นำเข้า ส่งออกมีไว้ในครอบครองได้ตามหลักเกณฑ์ วิธีการที่กำหนด ชนิดที่ 2 ต้องแจ้งให้พนักงานทราบก่อนและต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด ชนิดที่ 3 มีไว้ในครอบครองโดยได้รับอนุญาต และชนิดที่ 4 ห้ามการผลิต มีไว้ในครอบครอง การนำเข้าส่งออก และข้อกำหนดเกี่ยวกับการขออนุญาต การขึ้นทะเบียน การดำเนินการว่าด้วยฉลาก การขนส่ง การเก็บดูแลรักษา

หมวด 3 ว่าด้วยหน้าที่และความรับผิดชอบทางแพ่ง

หมวด 4 ว่าด้วยบทกำหนดโทษ กำหนดบทลงโทษตามกฎหมายให้มีโทษทั้งปรับและจำคุกสูงสุด 7 ปี และสำหรับโทษที่กำหนดโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือโทษปรับสถานเดียวให้คณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ หรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้

ตามหมวดที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่าหมวด 2 เป็นหมวดที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งวัตถุอันตรายมากที่สุด ซึ่งตามหมวด 2 ของพระราชบัญญัติวัตถุอันตรายสามารถสรุปหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดไว้เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอันตรายได้ดังต่อไปนี้

1. รัฐมนตรีผู้รับผิดชอบโดยความเห็นของคณะกรรมการวัตถุอันตรายมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการขนส่ง เพื่อควบคุม ป้องกัน บรรเทา หรือระงับอันตรายที่จะเกิดแก่บุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์สิน หรือสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงสนธิสัญญาและข้อผูกพันระหว่างประเทศประกอบด้วย²

2. ผู้ผลิตวัตถุอันตรายต้องระมัดระวังในการจัดให้มีภาชนะบรรจุที่มั่นคงแข็งแรงและปลอดภัยต่อการใช้ การเคลื่อนย้ายและการขนส่งการจัดให้มีฉลากที่แสดงสภาพอันตรายของสิ่งนั้นที่ชัดเจนเพียงพอ ความเหมาะสมของการเก็บรักษาและการตรวจสอบความเหมาะสมของผู้ที่รับมอบวัตถุอันตรายไปจากตนหรือผู้ที่อาจคาดหมายได้ว่าอาจจะได้รับมอบวัตถุอันตรายดังกล่าว³

3. ผู้นำเข้าวัตถุอันตรายต้องระมัดระวังในการเลือกหาผู้ผลิต การตรวจสอบคุณภาพของวัตถุอันตราย การตรวจสอบความถูกต้องของภาชนะบรรจุและฉลาก การเลือกวิธีการขนส่ง และ ผู้ขนส่ง ความเหมาะสมของการเก็บรักษา และการตรวจสอบความเหมาะสมของผู้ที่รับมอบวัตถุอันตรายไปจากตนหรือผู้ที่อาจคาดหมายได้ว่าอาจจะได้รับมอบวัตถุอันตรายดังกล่าว⁴

4. ผู้ขนส่งต้องระมัดระวังในการตรวจสอบความถูกต้องของสิ่งที่ใช้ในการขนส่งหรือยานพาหนะและอุปกรณ์ ความถูกต้องของภาชนะบรรจุและฉลากความเหมาะสมของวิธีการขนส่ง ความถูกต้องของการจัดวางบนยานพาหนะ และความไว้วางใจได้ของลูกจ้างหรือผู้จัดทำกรงานให้แก่ ตนหรือร่วมกับตน⁵

5. ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อความเสี่ยงอันเกิดแต่วัตถุอันตรายที่อยู่ในความครอบครองของตน เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าความ เสี่ยงภัยนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียภัยนั้นเอง⁶

นอกจากบทบัญญัติที่ได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 แล้วนอกจากนี้ยังมีการออกกฎหมายลำดับรองซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 ดังนี้

²มาตรา 20(1) พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535

³มาตรา 59 พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535

⁴มาตรา 60 พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535

⁵มาตรา 61 พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535

⁶มาตรา 63 พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535

1) กฎกระทรวง (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติวัดอุณหัตถาย พ.ศ.2535

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 วรรคสอง⁷ มาตรา 23 วรรคสอง⁸ และมาตรา 27 วรรคสอง⁹ แห่งพระราชบัญญัติวัดอุณหัตถาย พ.ศ. 2535 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมออกกฎกระทรวงไว้ โดยได้กำหนดหลักเกณฑ์ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของอุณหัตถาย คือ กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตผลิต นำเข้า ส่งออกและมีไว้ในครอบครองซึ่งวัดอุณหัตถายซึ่งทำการขนส่งวัดอุณหัตถายต้องจัดให้มี

1.1) ยานพาหนะที่เหมาะสมและปลอดภัยในการขนส่งวัดอุณหัตถาย ในกรณีที่ต้องบรรทุกวัดอุณหัตถายรวมกับสิ่งอื่น ต้องแยกวัดอุณหัตถายไว้เป็นส่วนหนึ่งต่างหาก โดยให้มีสิ่งห่อหุ้มเพื่อป้องกันมิให้วัดอุณหัตถายหกหรือรั่วไหล ถ้าภาชนะบรรจุเกิดแตกหักหรือชำรุด ในกรณีที่มีการติดต่องานขนส่งวัดอุณหัตถายกับตัวยานพาหนะ ถ้าเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ต้องได้รับการตรวจสอบจากกรมการขนส่งทางบกถ้าเป็นเรือตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทยต้องได้รับการตรวจสอบจากกรมเจ้าท่า

1.2) สัญลักษณ์หรือเครื่องหมายแสดงคุณสมบัติของวัดอุณหัตถายที่ทำการขนส่ง รวมทั้งคำว่า “วัดอุณหัตถาย” เป็นอักษรสีแดงเห็นได้ชัดเจน ติดไว้ข้างยานพาหนะทั้งสองข้าง

1.3) เครื่องป้องกันอุณหัตถายส่วนบุคคลที่เหมาะสมสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะและอุปกรณ์สำหรับป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากการหกหรือรั่วไหลของวัดอุณหัตถาย

1.4) เอกสารแสดงข้อมูลความปลอดภัยของวัดอุณหัตถายที่ทำการขนส่ง เพื่อแสดงต่อเจ้าพนักงานหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในขณะที่ยานพาหนะในกรณีที่มีการขนส่งวัดอุณหัตถายเกินหนึ่งพัน กิโลกรัมหรือหนึ่งพันลิตร

⁷ มาตรา 5 วรรคสอง ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมมีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมไม่ เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้ และยกเว้นค่าธรรมเนียมกับกำหนดกิจการอื่นกับออกประกาศ ทั้งนี้ เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

⁸ มาตรา 23 วรรคสอง การขออนุญาตและการอนุญาต ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง โดยในกฎกระทรวงดังกล่าวให้กำหนดกรณีที่จะอนุญาตได้และกรณีที่จะอนุญาตไม่ได้ไว้ให้ชัดเจนเท่าที่ จะกระทำได้ เว้นแต่กรณีจำเป็นที่ไม่อาจคาดหมายได้ล่วงหน้าและให้กำหนดระยะเวลาสำหรับการ พิจารณาอนุญาตให้ชัดเจนด้วย

⁹ มาตรา 27 วรรคสอง การขอต่ออายุใบอนุญาตและการต่ออายุใบอนุญาต ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ กำหนดในกฎกระทรวง

1.5) ผู้ขับขี่ยานพาหนะซึ่งมีความรู้เกี่ยวกับวัตถุอันตรายที่ทำการขนส่ง โดยผ่านการฝึกอบรมการป้องกันและระงับอันตรายจากวัตถุอันตราย

1.6) บริเวณที่จอดยานพาหนะเพื่อการขนส่งต้องกว้างขวางเพียงพอที่จะไม่ก่อให้เกิดเหตุรำคาญ หรือเป็นอุปสรรคต่อการสัญจรของสาธารณชนทั้งนี้ ให้คำนึงถึงขนาดของกิจการ ลักษณะของภาชนะบรรจุ ปริมาณ และวัตถุอันตรายที่ทำการขนส่ง ในกรณีที่มีการสูบล้างหรือแบ่งบรรจุวัตถุอันตรายในบริเวณที่จอดยานพาหนะ ต้องมีอุปกรณ์สูบล้าง ระบบการป้องกันอันตรายจากการหกหรือรั่วไหล และระบบป้องกันอัคคีภัยที่เหมาะสมกับบัญญัติในวรรคหนึ่งไม่ใช้บังคับแก่การขนส่งวัตถุอันตรายที่เป็นผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปสำหรับจำหน่ายโดยตรงต่อผู้บริโภค

2) ประกาศมติคณะกรรมการวัตถุอันตราย เรื่อง การขนส่งวัตถุอันตรายทางบก พ.ศ. 2545

คณะรัฐมนตรีเห็นชอบตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมเสนอประกาศมติคณะกรรมการวัตถุอันตราย เรื่อง การขนส่งวัตถุอันตรายทางบก พ.ศ. 2545 จึงมีมติเมื่อวันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ. 2544 มอบหมายให้คณะกรรมการวัตถุอันตรายรับไปพิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และกติกาที่สำคัญเกี่ยวกับการควบคุมวัตถุอันตรายและการป้องกันวัตถุอันตรายต่างๆ ในเรื่องมาตรฐานและประเภทของรถยนต์ บรรจุภัณฑ์ การตรวจสอบสภาพรถ กำหนดเส้นทาง ความเร็ว และช่วงเวลาในการขนส่งวัตถุอันตรายแล้วเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยด่วน

ต่อมาเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2545 คณะกรรมการวัตถุอันตรายจึงได้ออกประกาศมติคณะกรรมการวัตถุอันตราย เรื่องการขนส่งวัตถุอันตรายทางบก พ.ศ. 2545 เพื่อเป็นหลักเกณฑ์กลางให้รัฐมนตรีผู้รับผิดชอบนำไปออกประกาศตามมาตรา 20(1) แห่งพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 เพื่อบังคับใช้ต่อไป ซึ่งประกาศดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา คือ วันที่ 5 ตุลาคม 2545

โดยประกาศมติคณะกรรมการวัตถุอันตรายฯ มีทั้งหมด 11 ข้อ ซึ่งมีเนื้อหาสาระสำคัญเป็นการกำหนดมาตรการควบคุมการขนส่งตั้งแต่จุดเริ่มต้นไปจนถึงผู้รับปลายทาง โดยกำหนดหน้าที่และข้อปฏิบัติของผู้ที่เกี่ยวข้องในการขนส่ง ทั้งในส่วนผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ผู้มีไว้ในครอบครอง ผู้รับวัตถุอันตราย และผู้ขนส่ง ตลอดจนคุณสมบัติและหน้าที่ของผู้ขับรถ การประกันภัยวัตถุอันตรายที่มีการขนส่งและการแจ้งหน่วยงานผู้รับผิดชอบในกรณีเกิดอุบัติเหตุระหว่างการขนส่ง สรุปได้ดังต่อไปนี้

ก.การให้ความหมายของคำ

โดยในประกาศดังกล่าวได้ให้ความหมายของคำไว้ดังนี้

“การขนส่ง” หมายความว่า การขนส่งวัตถุอันตรายทางบกด้วยรถหรือพาหนะอื่นใด แต่ไม่หมายรวมถึงการขนส่งวัตถุอันตรายทางรถไฟ

“ผู้ขนส่ง” หมายความว่า บุคคลที่ประกอบภาระขนส่งและให้ความรวมถึงบุคคลอื่นใดซึ่งผู้ขนส่งได้มอบหมายช่วงต่อไปในการขนส่งด้วย ไม่ว่าจะเป็นการมอบหมายช่วงกันไปที่ทอดก็ตาม

“ผู้รับวัตถุอันตราย” หมายความว่า บุคคลที่รับวัตถุอันตรายจากผู้ขนส่ง

“หน่วยงานผู้รับผิดชอบ” หมายความว่า หน่วยงานที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบเกี่ยวกับวัตถุอันตรายตามมาตรา 18 วรรคสอง¹⁰ แห่งพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535

“ฉลาก” หมายความว่า สัญลักษณ์ที่เป็นรูปภาพซึ่งติดไว้ที่หีบห่อเพื่อแสดงความเป็นอันตรายของวัตถุอันตรายในการขนส่ง โดยมีขนาด ลักษณะและข้อความตามข้อกำหนดการขนส่งวัตถุอันตรายที่แนบท้ายประกาศนี้

“ป้าย” หมายความว่า สิ่งที่ทำขึ้นประกอบด้วยสัญลักษณ์ที่เป็นรูปภาพซึ่งติดไว้บนผิวนอกของแท็งก์ที่ยกและเคลื่อนย้ายได้ แท็งก์ติดตรึง ตู้สินค้าหรือพาหนะ เพื่อแสดงความเป็นอันตรายของวัตถุในการขนส่ง โดยมีขนาด ลักษณะและข้อความตามข้อกำหนดการขนส่งวัตถุอันตรายที่แนบท้ายประกาศนี้

“เครื่องหมาย” หมายความว่า สิ่งที่ทำขึ้นประกอบด้วยชื่อที่ถูกต้องของวัตถุอันตราย และหมายเลขสหประชาชาติ รวมทั้งสัญลักษณ์หรือข้อความอื่นใดนอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในฉลากและป้าย ซึ่งติดไว้ที่หีบห่อหรือบนผิวนอกของแท็งก์ที่ยกและเคลื่อนย้ายได้ แท็งก์ติดตรึง ตู้สินค้าหรือพาหนะ เพื่อเตือนถึงอันตรายของวัตถุอันตรายนั้น

“เอกสารกำกับวัตถุอันตราย” หมายความว่า เอกสารที่มีการระบุชื่อ ประเภท หรือประเภทย่อยของวัตถุอันตราย หมายเลขสหประชาชาติ กลุ่มการบรรจุ และปริมาณวัตถุอันตราย ตลอดจนการลงลายมือชื่อผู้ขนส่งและผู้รับวัตถุอันตราย ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดการขนส่งวัตถุอันตรายที่แนบท้ายประกาศนี้

“บรรจุภัณฑ์” หมายความว่า ภาชนะบรรจุและองค์ประกอบอื่นๆ หรือวัสดุที่จำเป็นเพื่อให้ภาชนะนั้นปิดวัตถุอันตรายที่บรรจุอยู่อย่างมิดชิด

¹⁰ มาตรา 18 วรรคสอง เพื่อประโยชน์แก่การป้องกันและระงับอันตรายที่อาจมีแก่บุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์ หรือสิ่ง แวดล้อม ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมโดยความเห็นของคณะกรรมการมีอำนาจประกาศ ในราชกิจจานุเบกษาระบุชื่อหรือคุณสมบัติของวัตถุอันตราย ชนิดของวัตถุอันตราย กำหนดเวลาการใช้บังคับและหน่วยงานผู้รับผิดชอบในการควบคุมวัตถุอันตรายดังกล่าว

ข.หน้าที่ของผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ผู้ขนส่ง ผู้มีไว้ในครอบครองและผู้ขับรถ

1.กำหนดให้ผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ผู้ขนส่ง และผู้มีไว้ในครอบครอง ซึ่งวัตถุอันตราย ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดการขนส่งวัตถุอันตรายซึ่งเป็นเรื่องการจำแนกประเภทของสารเคมี บัญชีรายชื่อวัตถุอันตราย มาตรฐานของบรรจุภัณฑ์และวิธีการทดสอบ ฉลากและเครื่องหมายความปลอดภัย หลักสูตรสำหรับคนขับรถและผู้ที่เกี่ยวข้อง

2.กำหนดวิธีปฏิบัติของผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ผู้ขนส่ง และผู้มีไว้ในครอบครอง ซึ่งวัตถุอันตรายที่ขนส่งโดยบรรจุวัตถุอันตรายในแท็งก์ติดตึ๊ง และการใช้แท็งก์ที่บรรจุวัตถุอันตรายซึ่งเป็นเรื่องของความมั่นคงแข็งแรงของแท็งก์ 5 ประเภทคือ แท็งก์ติดตึ๊งถาวรกับตัวรถแท็งก์ติดตึ๊งไม่ถาวรกับตัวรถ แท็งก์คอนเทนเนอร์ แท็งก์ สับเปลี่ยนได้ซึ่งผนังโครงสร้างทำด้วยโลหะ และรถติดตึ๊งภาชนะบรรจุก๊าซเรียงกันเป็นดับ (แท็งก์พลาสติกเสริมไฟเบอร์และแท็งก์บรรจุของเสียที่ทำงานภายใต้สุญญากาศ)

3.กำหนดหน้าที่ปฏิบัติของผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก และผู้มีไว้ในครอบครองซึ่งวัตถุอันตรายที่จะขนส่ง โดยเป็นการกำหนดหน้าที่อันจะต้องจัดให้มีระบบการบรรจุที่มั่นคงแข็งแรง ตรวจสอบความแข็งแรง รวมถึงการออกเอกสารประกอบการขนส่ง การติดฉลาก ป้าย เครื่องหมายที่ติดบนแท็งก์หรือบรรจุภัณฑ์ให้ถูกต้อง

4.กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งก่อนทำการขนส่งต้องจัดให้มีเอกสารและอุปกรณ์เกี่ยวกับความปลอดภัยประจำรถ จัดให้มีป้าย เครื่องหมาย หรือเอกสารแสดงความเป็นอันตรายและข้อปฏิบัติ และคำแนะนำเกี่ยวกับวัตถุอันตรายประจำรถ ให้คนขับรถมีเวลาพักผ่อนอย่าง พอเพียง ตรวจสอบการเสพยาของมีนเมาของคนขับรถ ปฏิบัติตามข้อกำหนดเรื่องเส้นทาง ความเร็ว ฯลฯ ที่ทางราชการกำหนด

5.กำหนดหน้าที่ของผู้ขับรถในการตรวจสอบความถูกต้องในการเคลื่อนย้ายวัตถุอันตราย โดยจะต้องตรวจสอบความถูกต้องของ หีบห่อ แท็งก์บรรจุวัตถุอันตราย ฉลาก ป้าย เครื่องหมาย การเคลื่อนย้ายวัตถุอันตรายขึ้นหรือลงจากรถ ตรวจสอบการ จัดวาง ผูกมัด ติดตึ๊งของการบรรทุก ทำความเข้าใจเอกสารประกอบการขนส่ง ตรวจสอบสภาพรถ ก่อนออกรถและต้องใช้เวลาเร็ว เวลา เส้นทางตามที่ราชการกำหนด ไม่ขับรถขณะที่จิตใจหย่อนความสามารถ พกใบอนุญาตขับรถ เป็นต้น

6.กำหนดคุณสมบัติของผู้ขับรถบรรทุกวัตถุอันตราย

7.กำหนดหน้าที่ในการตรวจสอบความถูกต้องของผู้รับวัตถุอันตรายจากการขนส่ง จะต้องได้รับใบอนุญาตขับรถ ผ่านการฝึกอบรมเกี่ยวกับวัตถุอันตราย ไม่เสพยาของมีนเมาเป็นอาชญา ไม่เคยทำผิดกฎหมายยาเสพติด ไม่มีประวัติส่อในทางไม่น่าไว้วางใจในความรับผิดชอบให้ขับรถ

8.ให้ผู้ขับรถวัตถุอันตราย ผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ผู้ขนส่ง และผู้มีไว้ในครอบครอง ซึ่งวัตถุอันตรายดังกล่าวที่พบเห็นมีอันตรายก่อนหรืออาจจะก่อให้เกิดอันตราย แล้วแต่กรณี มีหน้าที่ ต้องแจ้งข้อมูลต่างๆให้หน่วยงานผู้รับผิดชอบหรือหน่วยงานที่มาดำเนินการช่วยเหลือเคลื่อนย้าย บำบัดหรือบรรเทาอันตรายทราบโดยเร็วเพื่อเป็นข้อมูลในการเข้าช่วยเหลือผู้เสียหายด้วยวิธีการที่ ถูกต้อง

9.ให้ผู้ขนส่งจัดให้มีการประกันภัยอุบัติเหตุในการขนส่งวัตถุอันตรายตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขตามที่คณะกรรมการวัตถุอันตรายกำหนด

นอกจากนี้ในประกาศดังกล่าวยังได้มีข้อกำหนดแนบท้ายประกาศ 2 เรื่อง คือ

1) ข้อกำหนดการขนส่งวัตถุอันตราย

2) ข้อกำหนดแท็งก์ติดตึ๊ง

ซึ่งข้อกำหนดทั้งสองนี้เป็นข้อกำหนดที่นำมาจากกฎเกณฑ์ของ UN Regulations และ ADR โดยข้อกำหนดการขนส่งวัตถุอันตรายนั้นเนื้อหาส่วนใหญ่มาจาก UN Regulations ส่วน ข้อกำหนดแท็งก์ติดตึ๊งนั้นเนื้อหาส่วนใหญ่มาจาก ADR (part 4 และ part 6 ในส่วนที่เพิ่มเติม มาจาก UN Regulations)

3) ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การขนส่งวัตถุอันตรายทางบก พ.ศ.2546

อาศัยอำนาจตามความใน มาตรา 5 วรรคสอง มาตรา 18 วรรคสอง มาตรา 20 (1) (2) และ มาตรา 44 (1) แห่งพระราชบัญญัติ วัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 อันเป็นพระราชบัญญัติที่มี บพบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่ง มาตรา 29 ประกอบด้วย มาตรา 31 และ มาตรา 50 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัย อำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม โดยความเห็นชอบของ คณะกรรมการวัตถุอันตรายออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

1.ให้วัตถุอันตรายตามบัญชีรายชื่อวัตถุอันตรายในข้อกำหนดการขนส่งวัตถุอันตราย แนบท้ายประกาศมติคณะกรรมการวัตถุอันตราย เรื่อง การขนส่งวัตถุอันตรายทางบก พ.ศ. 2545 ลงวันที่ 15 สิงหาคม พ.ศ. 2545 ที่ไม่ปรากฏชื่อในประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง บัญชี รายชื่อวัตถุอันตราย พ.ศ. 2538 ลงวันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2538 เป็นวัตถุอันตรายชนิดที่ 1 เฉพาะการขนส่งทางบกอยู่ในความรับผิดชอบของกรมโรงงานอุตสาหกรรม

2.ให้วัตถุอันตรายตาม ข้อ 1 ได้รับการยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามประกาศกระทรวง อุตสาหกรรม เรื่อง การให้แจ้งข้อเท็จจริงของผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก หรือผู้มีไว้ในครอบครองซึ่ง วัตถุอันตราย ที่กรมโรงงานอุตสาหกรรมมีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบ พ.ศ. 2543 ลงวันที่ 20 มีนาคม พ.ศ.2543

3.วัตถุอันตรายตามประกาศนี้ หมายความว่า วัตถุอันตรายที่กรมโรงงานอุตสาหกรรม รับผิดชอบ ตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม ออกตามความใน มาตรา 18 วรรคสอง

4.ให้ผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ผู้ขนส่ง ผู้ขั้บรต ผู้รับ และผู้มีไว้ในครอบครองซึ่งวัตถุอันตราย ต้องปฏิบัติตามประกาศมติคณะกรรมการวัตถุอันตราย เรื่อง การขนส่งวัตถุอันตรายทางบก พ.ศ.2545 ลงวันที่ 15 สิงหาคม พ.ศ.2545

5.ผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ผู้ขนส่ง และผู้มีไว้ในครอบครองซึ่งวัตถุอันตรายตาม ข้อ 4 ของประกาศฉบับนี้ ให้ได้รับการยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตาม ข้อ 2 และ ข้อ 3 ของประกาศมติ คณะกรรมการวัตถุอันตราย เรื่อง การขนส่งวัตถุอันตรายทางบก พ.ศ. 2545 ภายในสามร้อยหกสิบ วันนับจากวันที่ประกาศฉบับนี้มีผลบังคับใช้

6.ให้ผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ผู้ขนส่ง และผู้มีไว้ในครอบครองต้องนำแท็งก์ยึดติดถาวรกับตัวรถ (Fixed Tanks) ที่ใช้บรรจุวัตถุอันตราย ที่กรมโรงงานอุตสาหกรรมรับผิดชอบ ไปขอขึ้นทะเบียนแท็งก์ดังกล่าวที่กรมโรงงานอุตสาหกรรมคำขอขึ้นทะเบียนและทะเบียนแท็งก์ยึดติดถาวรกับตัวรถให้เป็นไปตามแนบท้ายประกาศฉบับนี้

7.ผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ผู้ขนส่ง และผู้มีไว้ในครอบครอง ที่ใช้แท็งก์ยึดติดถาวรกับตัวรถขนส่งวัตถุอันตรายก่อนประกาศฉบับนี้มีผลบังคับใช้ ให้ใช้ได้ไปจนครบสามปีปฏิทินนับจากปีที่ออกประกาศฉบับนี้ แต่ต้องปรับปรุงสภาพของแท็งก์ให้ปลอดภัยและเป็นไปตามประกาศมติ คณะกรรมการวัตถุอันตราย เรื่อง การขนส่งวัตถุอันตรายทางบก พ.ศ. 2545 ยกเว้นความหนาและความสามารถในการทนความดันของผนังโครงสร้างแท็งก์ที่ได้ปรับปรุงสภาพแล้ว ก่อนนำไปใช้ ต้องได้รับความเห็นชอบจากกรมโรงงานอุตสาหกรรม

8. อุปกรณ์ความปลอดภัย ช่องเปิด วาล์วนิรภัย ท่อ ข้อต่อ อุปกรณ์นิรภัยและอุปกรณ์อื่น ตลอดจนการติดตั้งให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล หรือมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม หรือมาตรฐานที่กรมโรงงานอุตสาหกรรมเห็นชอบ

ทั้งนี้ มีผลให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

4) ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การประกันความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตราย พ.ศ.2549

ประกาศฉบับนี้อาศัยอำนาจตาม¹¹ มาตรา 5 วรรคสาม และมาตรา 20(1) แห่งพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการวัตถุอันตรายออกประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การประกันความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตราย ณ วันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2549 โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

ก.ขอบเขตการใช้บังคับและการคุ้มครอง

การประกันความเสียหายตามประกาศกระทรวงฉบับนี้ใช้บังคับกับการขนส่งของอันตรายทางบกด้วยรถหรือพาหนะอื่นใด แต่ไม่หมายความรวมถึงการขนส่งทางรถไฟ และการคุ้มครองความเสียหายจะเริ่มนับตั้งแต่วันที่รถบรรทุกวัตถุอันตรายที่ทำการขนส่งวัตถุอันตรายเคลื่อนที่จนถึงที่หมายปลายทาง ดังนั้นในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นก่อนที่รถจะเริ่มเคลื่อนที่เพื่อออกเดินทาง เช่น กรณีเกิดความเสียหายในระหว่างการขนส่งของอันตรายขึ้นรถบรรทุก เป็นต้น จะไม่ได้รับการคุ้มครองตามประกาศฉบับนี้

ข.หน้าที่ของผู้ขนส่งวัตถุอันตราย

1.ผู้ขนส่งวัตถุอันตรายในแท็งก์ติดตึ๊งถาวรกับตัวรถ (FIXED TANKS) แท็งก์ติดตึ๊งไม่ถาวรกับตัวรถ (DEMOUNTABLE TANKS) แท็งก์คอนเทนเนอร์ (TANKS-CONTAINERS) แท็งก์สับเปลี่ยนได้ซึ่งผนังโครงสร้างทำด้วยโลหะ (TANK SWAP BODIES WITH SHELLS MADE OF METALLIC MATERIALS) รถถังภาชนะบรรจุก๊าซเรียงกับเป็นดัม (BATTERY-VEHICLES) แท็งก์พลาสติกเสริมไฟเบอร์ [(FIBER -REINFORCED PLASTICS TANKS) หรือ (FRP)] และแท็งก์บรรจุของเสียที่ทำงานภายใต้สุญญากาศ (VACUUM OPERATED WASTE TANKS) ต้องมี

¹¹ มาตรา 5 วรรคสาม ให้รัฐมนตรีผู้รับผิดชอบมีอำนาจแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่และออกประกาศเพื่อปฏิบัติการ ตามพระราชบัญญัตินี้ กฎกระทรวงหรือประกาศนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

มาตรา 20 ให้รัฐมนตรีผู้รับผิดชอบโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษา

(1) กำหนดองค์ประกอบ คุณสมบัติและสิ่งเจือปน ภาชนะบรรจุ วิธีตรวจและ ทดสอบ ภาชนะ ฉลาก การผลิต การนำเข้า การส่งออก การขาย การขนส่ง การเก็บรักษา การกำจัด การทำลาย การปฏิบัติกับภาชนะของวัตถุอันตราย การให้แจ้งข้อเท็จจริง การให้ส่งตัวอย่าง หรือการอื่นใด เกี่ยวกับวัตถุอันตรายเพื่อควบคุม ป้องกัน บรรเทา หรือระงับอันตรายที่จะเกิดแก่บุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์ หรือสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงสนธิสัญญาและข้อผูกพันระหว่างประเทศประกอบด้วย

การประกันภัยความเสียหายในการขนส่งวัตถุอันตรายนอกเหนือการทำประกันภัย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ซึ่งการประกันภัยนี้ต้องเป็นการประกันภัยกับบริษัทประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัย

2. ผู้ขนส่งวัตถุอันตรายต้องแสดงต้นฉบับของกรมธรรม์ประกันภัยสำหรับรถหรือพาหนะที่ใช้ในการขนส่งแต่ละคันพร้อมทั้งส่งมอบสำเนากรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวไว้เป็นหลักฐานต่อกรมโรงงานอุตสาหกรรม ทั้งนี้ ผู้ขนส่งวัตถุอันตรายต้องจัดให้มีการประกันภัยตลอดเวลาที่ดำเนินการ

ค. สิทธิของผู้ได้รับความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตราย

ผู้ได้รับความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตรายมีสิทธิที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันเกิดจากการละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แม้จะได้รับการชดเชยค่าเสียหายตามประกาศนี้แล้ว ทั้งนี้ก็เพราะว่าประกาศฉบับนี้ได้บัญญัติไว้ว่า “การชดเชยค่าเสียหายตามประกาศนี้ ไม่ตัดสิทธิผู้เสียหายในอันที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันเกิดจากการละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์”

4.1.2.3. พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 เป็นกฎหมายที่มีเนื้อหาโดยตรงและเป็นกฎหมายหลักที่เกี่ยวกับการควบคุมการขนส่งทางถนนของไทย ทั้งการขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งถ้าหากกฎหมายที่พอจะเกี่ยวข้องในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายระหว่างประเทศแล้ว กฎหมายฉบับนี้เป็นกฎหมายที่ต้องคำนึงถึงและใช้พิจารณาอย่างขาดไม่ได้ เพราะการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนระหว่างประเทศก็จัดการเป็นการขนส่งทางบกประเภทหนึ่ง ดังนั้นการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนระหว่างประเทศจึงอยู่ได้บังคับพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ด้วย แต่กระนั้นก็ตาม พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฉบับนี้กลับมีบทบัญญัติที่กล่าวถึงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอันตรายระหว่างประเทศไว้เพียงไม่กี่เรื่องเท่านั้น ที่พอจะเกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศก็มีเพียงบทบัญญัติที่กล่าวถึงการขนส่งระหว่างประเทศและใบอนุญาตผู้ขับรถสำหรับรถที่ใช้ขนส่งวัตถุอันตรายเท่านั้น โดยมีหลักเกณฑ์ คือ

1. ผู้ที่สามารถประกอบการขนส่งระหว่างประเทศจะต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนกลางโดยอนุมัติของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางและผู้ได้รับใบอนุญาต

ดังกล่าวต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติ ทั้งหลายแห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522¹²
ดังนั้นผู้ขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนระหว่างประเทศจึงตกลงอยู่ภายใต้เงื่อนไขดังกล่าวด้วย

2. ผู้ขับรถขนส่งวัตถุอันตรายจะต้องได้รับใบอนุญาตชนิดที่สี่¹³

แต่อย่างไรก็ดีในปัจจุบันได้มีการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ...
ขึ้นมา โดยตามร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวได้มีการแก้ไขบทบัญญัติในพระราชบัญญัติการขนส่ง
ทางบก พ.ศ.2522 หลายประการด้วยกัน ซึ่งในเรื่องเกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายก็ได้รับการแก้ไข

¹² มาตรา 25 ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ เว้นแต่จะ ได้รับอนุญาต
จากนายทะเบียนกลางโดยอนุมัติของคณะกรรมการควบคุมการ ขนส่งทางบกกลาง และผู้ได้รับ
ใบอนุญาตดังกล่าวต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติ ทั้งหลายแห่งพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ เท่าที่ไม่ขัดต่อ
อนุสัญญาหรือข้อตกลงระหว่างประเทศในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่ง

การขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดใน
กฎกระทรวงให้นำ มาตรา 28 มาตรา 31 มาตรา 32 มาตรา 34 และ มาตรา 36 มาใช้บังคับแก่การ
ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศโดยอนุโลม

¹³ มาตรา 95 ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถมีดังนี้

(1) ชนิดที่หนึ่ง ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับที่มีน้ำหนักรถ และน้ำหนักบรรทุก
รวมกันไม่เกินสามพันห้าร้อยกิโลกรัมที่มีได้ใช้ขนส่งผู้โดยสาร หรือ สำหรับรถขนส่งผู้โดยสารไม่เกิน
สี่สิบคน

(2) ชนิดที่สอง ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับที่มีน้ำหนักรถ และน้ำหนัก บรรทุก
รวมกันเกินกว่าสามพันห้าร้อยกิโลกรัมที่มีได้ใช้ขนส่งผู้โดยสาร หรือ สำหรับรถขนส่งผู้โดยสารเกิน
สี่สิบคน

(3) ชนิดที่สาม ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถซึ่งโดยสภาพ ใช้สำหรับลากจูง รถอื่นหรือ
ล้อเลื่อนที่บรรทุกสิ่งใด ๆ บนล้อเลื่อนนั้น

(4) ชนิดที่สี่ ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่ใช้ขนส่งวัตถุอันตรายตาม ประเภทหรือ
ชนิดและลักษณะการบรรทุกตามที่อธิบดีกำหนด โดยประกาศ ในราชกิจจานุเบกษา

ใบอนุญาตแต่ละชนิดใช้สับเปลี่ยนกันไม่ได้ เว้นแต่ใบอนุญาตชนิดที่สอง ชนิดที่สาม
และชนิดที่สี่ใช้เป็นใบอนุญาตชนิดที่หนึ่งได้ ใบอนุญาตชนิดที่สาม และชนิดที่สี่ ใช้เป็นใบอนุญาต
ชนิดที่สองได้ และใบอนุญาตชนิดที่สี่ใช้เป็น ใบอนุญาตชนิดที่สามได้

ประกาศของอธิบดีตามความใน (4) ของวรรคหนึ่ง ให้มีผลใช้บังคับ เมื่อพ้นกำหนดหก
สิบวัน นับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

เพิ่มเติมไว้ด้วยเช่นกัน โดยได้มีการเพิ่มเติมเรื่องเกี่ยวกับผู้ขับรถบรรทุกวัตถุอันตรายการขนส่งสินค้าอันตรายระหว่างประเทศ ดังนี้

1) เพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองความปลอดภัยของผู้โดยสารหรือประชาชน ผู้ขับรถที่ใช้บรรทุกวัตถุอันตรายหรือรถประเภทอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง นอกจากจะต้องมีใบอนุญาตขับรถประเภทนั้นแล้ว จะต้องได้รับใบอนุญาตให้ขับรถบรรทุกวัตถุอันตรายหรือรถประเภทอื่นนั้นจากนายทะเบียน โดยคุณสมบัติของผู้ขออนุญาต การขออนุญาต การอนุญาต การต่ออายุ การแสดงใบอนุญาต การเพิกถอนใบอนุญาตและเงื่อนไขการใช้รถให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง¹⁴ ซึ่งเหตุผลที่มีการเสนอแก้ไขก็เพื่อกำหนดมาตรการควบคุมเพิ่มเติมสำหรับรถบางประเภทที่ต้องใช้ผู้ขับรถที่มีความรู้ความสามารถ ประสบการณ์ ตลอดจนความระมัดระวังเป็นพิเศษ โดยกำหนดให้ต้องมีใบอนุญาตต่างหากเพิ่มขึ้น

2) ในการขนส่งระหว่างประเทศ ห้ามมิให้ผู้ใดขนส่งสินค้าอันตราย หรือวัสดุอุปกรณ์ที่ต้องห้ามตามกฎหมาย หรือขัดหรือแย้งต่ออนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นกรณีพิเศษเฉพาะรายตามหลักเกณฑ์ที่อธิบดีกำหนดและต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขในการขนส่งที่อธิบดีกำหนด¹⁵ โดยเหตุผลในการเสนอขอแก้ไขก็เพื่อเป็นบทบัญญัติที่กำหนดขึ้นใหม่ เพื่อห้ามมิให้ทำการขนส่งสินค้าอันตรายหรือวัสดุอุปกรณ์ที่ต้องห้ามตามกฎหมายระหว่างประเทศ เว้นแต่จะมีความจำเป็นพิเศษให้อธิบดีมีอำนาจอนุญาตเป็นการเฉพาะรายได้

นอกจากนี้กรมการขนส่งทางบกยังได้มีการออกกฎหมายลำดับรองในรูปแบบของประกาศกรมการขนส่งทางบกต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของอันตรายอีก 4 เรื่อง คือ

1.ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง ขนาด จำนวน และคุณภาพเครื่องดับเพลิงสำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ 4 (รถบรรทุกวัตถุอันตราย) ลงวันที่ 17 ธันวาคม 2541 2.ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดประเภทหรือชนิดของวัตถุอันตราย ลงวันที่ 29 มีนาคม พ.ศ. 2543

3.ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง การติดป้ายอักษรภาพและเครื่องหมายของรถบรรทุกวัตถุอันตราย พ.ศ. 2543

¹⁴ มาตรา 48 ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.

¹⁵ มาตรา 100 ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.

4.ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดประเภทหรือชนิดและลักษณะการ
บรรทุกวัตถุอันตรายที่ผู้ขับรถต้องเป็นผู้ได้รับใบอนุญาต เป็นผู้ขับรถชนิดที่ 4 ลงวันที่ 4 มกราคม
2544

กฎหมายที่กล่าวมาข้างต้นมีรายละเอียดที่เป็นสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

1.ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง ขนาด จำนวน และคุณภาพเครื่องดับเพลิง
สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ 4 (รถบรรทุกวัตถุอันตราย) ลงวันที่ 17
ธันวาคม 2541

ประกาศฉบับนี้กำหนด ขนาด จำนวน และคุณภาพเครื่องดับเพลิงสำหรับรถที่ใช้กับ
รถบรรทุกวัตถุอันตราย สรุปสาระสำคัญในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของอันตราย ไว้ดังต่อไปนี้

ก.ขนาด จำนวน และคุณภาพเครื่องดับเพลิง

1) เครื่องดับเพลิงยกหัวชนิดผงเคมีแห้งอย่างน้อย 1 เครื่อง ขนาดบรรจุไม่น้อยกว่า 2
กิโลกรัม ที่มีคุณภาพใช้งานได้ดี และเหมาะสมกับการใช้ดับเพลิงภายในห้องผู้ขับรถ และห้อง
เครื่องยนต์ติดตั้งไว้ในบริเวณห้องผู้ขับรถ

2) เครื่องดับเพลิงยกหัวชนิดผงเคมีแห้งอย่างน้อย 1 เครื่อง ขนาดบรรจุไม่น้อยกว่า 6
กิโลกรัม ที่มีคุณภาพใช้งานได้ดี และเหมาะสมกับการดับเพลิงที่เกิดจากยาง ระบบห้ามล้อ และ
วัตถุอันตรายที่บรรทุก ติดตั้งไว้ในบริเวณใกล้เคียงด้านหลังห้องผู้ขับรถ ยกเว้นรถบรรทุกวัตถุอันตราย
ที่มีน้ำหนักบรรทุกและน้ำหนักบรรทุกสูงสุดไม่เกิน 3,500 กิโลกรัม จะใช้เครื่องดับเพลิงขนาด
บรรจุไม่น้อยกว่า 2 กิโลกรัม อย่างน้อย 1 เครื่อง ก็ได้

หากมีการใช้เครื่องดับเพลิงชนิดอื่นแทนเครื่องดับเพลิงที่กำหนดในข้อ 1) และ 2) ต้อง
เป็นเครื่องดับเพลิงที่มีประสิทธิภาพในการดับเพลิงทัดเทียม และเครื่องดับเพลิงต้องเป็นชนิดที่ได้รับ
การรับรองมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมเครื่องดับเพลิงยกหัว ตามกฎหมายว่าด้วยมาตรฐาน
ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมและสารเคมีที่ใช้ในการดับเพลิงต้องเป็นชนิดที่ไม่ก่อให้เกิดก๊าซพิษ

และการติดตั้งเครื่องดับเพลิงต้องติดตั้งในลักษณะที่สามารถนำออกมาใช้งานได้
สะดวกรวดเร็วและการติดตั้งเครื่องดับเพลิงตามข้อ 2) ต้องไม่อยู่ใกล้ปลายท่อไอเสีย หรือปลายท่อ
สำหรับรับหรือจ่ายสิ่งของที่บรรทุก

ข.ข้อยกเว้นการบังคับใช้

ประกาศฉบับนี้ไม่ใช้บังคับกับรถบรรทุกวัตถุอันตราย ประเภทสารแพร่เชื้อ
(Infectious substance)

2.ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดประเภทหรือชนิดของวัตถุอันตราย ลง
วันที่ 29 มีนาคม พ.ศ. 2543

ประกาศฉบับนี้ออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา¹⁶103(4) แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 เพื่อประโยชน์ในการควบคุมความปลอดภัยในการบรรทุกวัตถุอันตราย และกำหนดมาตรการที่เกี่ยวข้อง โดยมีเนื้อหาสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

ก.ความหมายของวัตถุอันตราย

วัตถุอันตราย หมายถึง สาร สิ่งของ วัตถุ หรือวัสดุใดๆ ที่อาจเกิดอันตรายต่อสุขภาพและความปลอดภัยของคน สัตว์ ทรัพย์สิน หรือสิ่งแวดล้อมระหว่างการขนส่ง

ข.ประเภทของวัตถุอันตราย

ประกาศฉบับนี้ได้แบ่งประเภทของวัตถุอันตรายไว้ 9 ประเภท ซึ่งได้กล่าวไว้โดยละเอียดแล้วในบทที่ 2

นอกจากนี้ประกาศฉบับนี้ยังได้กำหนดไว้ด้วยว่า รายชื่อวัตถุอันตรายหรือเกณฑ์ในการพิจารณาความเป็นอันตรายให้เป็นไปตามเอกสารคำแนะนำของสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย (UN Recommendations on the transport of Dangerous Goods)

3.ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง การติดป้ายอักษรภาพและเครื่องหมายของรถบรรทุกวัตถุอันตราย พ.ศ. 2543

ประกาศกระทรวงฉบับนี้ออกเพื่อประโยชน์ในการป้องกันและควบคุมการขนส่งวัตถุอันตรายให้มีความปลอดภัยและสามารถตรวจสอบได้ในกรณีฉุกเฉินหรือเกิดอุบัติเหตุ โดยอาศัยอำนาจตามความในข้อ 15 (2) (จ) ของกฎกระทรวงฉบับที่ 9 ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งปัจจุบันมีผลใช้บังคับแล้ว¹⁷ โดยกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการติดป้ายอักษรภาพและเครื่องหมายของรถบรรทุกวัตถุอันตราย สรุปได้ดังต่อไปนี้

1.กำหนดคำนิยามของคำว่าวัตถุอันตราย โดยให้มีความหมายตามมาตรา 103(4) แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับ5) พ.ศ.2535

2.การใช้บังคับจะใช้บังคับกับรถบรรทุกวัตถุอันตราย ดังต่อไปนี้

2.1 รถบรรทุกวัตถุอันตรายประเภทที่ 1 (วัตถุระเบิด) ประเภทที่ 6 (เฉพาะสารติดเชื้อ) และประเภทที่ 7 (วัตถุแก๊สมันตรึง)

¹⁶ มาตรา 103 ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถนอกจากจะต้องปฏิบัติตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 102 แล้ว จะต้อง

(4) ไม่รับบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง ระเบิด หรือวัตถุอันตรายโดยฝ่าฝืนข้อห้ามตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

¹⁷มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 60 วันนับแต่วันที่ 14 พฤศจิกายน 2543

2.2 รถบรรทุกวัตถุอันตรายประเภทอื่นนอกจากในข้อ 2.1 ที่มีปริมาตรของถังบรรจบรวมกันเกิน 1,000 ลิตร หรือมีปริมาณของวัตถุอันตรายรวมกันเกินกว่า 1,000 ลิตรหรือ 1,000 กิโลกรัม แล้วแต่กรณี

3.กำหนดให้รถบรรทุกวัตถุอันตรายต้องมีตัวอักษร ภาพและเครื่องหมาย ดังนี้

3.1 ตัวอักษรและภาพ แสดงความเสี่ยงและความเสี่ยงหลัก (Primary risk) และความเสี่ยงรอง (Subsidiary risk)ตามประเภท(Class)และประเภทย่อย(Division)ของวัตถุอันตราย

3.2 เครื่องหมายแสดงหมายเลขสหประชาชาติ (UN number) ในกรณีที่เป็นรถที่ติดตั้งถังบรรจ หรือรถที่บรรทุกวัตถุอันตรายไปเพียงชนิดเดียว

3.3 เครื่องหมายแสดงการบรรจุสารอันตรายสูง ในกรณีที่บรรทุกวัตถุอันตรายประเภทที่ 9 (วัตถุอันตรายเบ็ดเตล็ด) ที่เป็นของเหลวอันตรายตั้งแต่ 100 องศาเซลเซียสขึ้นไป หรือเป็นของแข็งที่มีอุณหภูมิตั้งแต่ 240 องศาเซลเซียสขึ้นไป

ซึ่งประเภท ประเภทย่อย ความเสี่ยงหลัก ความเสี่ยงรองและหมายเลขสหประชาชาติตามที่กล่าวมาในข้อ 3.1 และข้อ 3.2 ให้เป็นไปตามเอกสารคำแนะนำของสหประชาชาติ ว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย (UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods)

4.กำหนดลักษณะและขนาดของตัวอักษรและภาพแสดงความเสี่ยงของวัตถุอันตราย ต้องมีขนาดและลักษณะดังต่อไปนี้

4.1 เป็นแผ่นป้ายสี่เหลี่ยมด้านเท่า มีความยาวด้านละไม่น้อยกว่า 250 มิลลิเมตร มีเส้นขอบห่างจากขอบแผ่นป้าย 12.5 มิลลิเมตร ขนานไปกับขอบทั้งสี่ด้าน เว้นแต่แผ่นป้ายแสดงความเสี่ยงของวัตถุอันตรายประเภทที่ 7 (วัตถุแก๊สมันตรึง) ให้มีเส้นขอบห่างจากขอบแผ่นป้าย 5 มิลลิเมตร เส้นขอบต้องมีสีเดียวกับภาพและตัวอักษร

4.2 ภาพและตัวอักษรต้องเป็นไปตามตัวอย่างท้ายประกาศ และมีขนาดเหมาะสมกับขนาดของแผ่นป้าย สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน

4.3 ตัวเลขบอกประเภทหรือประเภทย่อยของวัตถุอันตรายที่มุมด้านล่างของแผ่นป้าย ต้องมีความสูงไม่น้อยกว่า 25 มิลลิเมตร

5.กำหนดหลักปฏิบัติในการติดแผ่นป้ายแสดงความเสี่ยงของวัตถุอันตรายโดยกำหนดให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

5.1 ต้องติดตั้งที่ด้านข้างรถอย่างน้อย 2 ข้าง ตรงบริเวณเดียวกับที่ติดตั้งตัวถังส่วนบรรทุกและสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนจากภายนอก

5.2 ในกรณีรถที่บรรทุกวัตถุอันตรายมากกว่าหนึ่งชนิดจะไม่ติดป้ายแสดงความเสี่ยงรองก็ได้ ถ้าความเสี่ยงรองของวัตถุอันตรายชนิดนั้น ตรงกับความเสี่ยงหลักของวัตถุอันตรายชนิดอื่นที่บรรทุกไปด้วยกัน

5.3 รถบรรทุกวัตถุอันตรายประเภทที่ 1 (วัตถุระเบิด) ซึ่งบรรทุกวัตถุอันตรายหลายประเภทย่อยไปพร้อมกัน ให้ติดป้ายแสดงความเสี่ยงเฉพาะวัตถุอันตรายประเภทย่อยที่มีความเป็นอันตรายสูงสุดเท่านั้น

6. กำหนดลักษณะและขนาดของเครื่องหมายแสดงหมายเลขสหประชาชาติ ต้องมีลักษณะดังต่อไปนี้

6.1 เป็นแผ่นป้ายสี่เหลี่ยมพื้นสีส้ม มีความสูงไม่น้อยกว่า 120 มิลลิเมตร ความกว้าง 300 มิลลิเมตร มีเส้นขอบสีดำขนาด 10 มิลลิเมตร ทั้งสี่ด้าน

6.2 ต้องแสดงเป็นตัวเลขอารบิกสีดำ มีความสูงไม่น้อยกว่า 65 มิลลิเมตร

6.3 จะระบุรหัสความเป็นอันตราย (Identification Number of Danger) ไว้ที่ส่วนบนของแผ่นเครื่องหมายด้วยหรือไม่ก็ได้ แต่เครื่องหมายต้องมีขนาดความกว้าง 400 มิลลิเมตร และสูงไม่น้อยกว่า 300 มิลลิเมตร

7. กำหนดหลักปฏิบัติในการติดตั้งเครื่องหมายแสดงหมายเลขสหประชาชาติ ต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้

7.1 ติดตั้งที่ด้านข้างรถอย่างน้อย 2 ข้าง ตรงบริเวณใกล้เคียงกับป้ายแสดงความเสี่ยง

7.2 สำหรับรถบรรทุกวัตถุอันตรายประเภทที่ 1 (วัตถุระเบิด) จะติดตั้งเครื่องหมายแสดงหมายเลขสหประชาชาติหรือไม่ก็ได้

8. กำหนดหลักปฏิบัติ ลักษณะและขนาดเครื่องหมาย ในการติดตั้งเครื่องหมายแสดงการบรรทุกสารอุณหภูมิสูง ได้ดังนี้

8.1 ต้องเป็นรูปสามเหลี่ยมด้านเท่า มีความยาวแต่ละด้านไม่น้อยกว่า 250 มิลลิเมตร มีสีและลักษณะตามตัวอย่างท้ายประกาศ

8.2 ต้องติดตั้งที่ด้านข้างรถอย่างน้อย 2 ข้าง ตรงบริเวณใกล้เคียงกับป้ายแสดงความเสี่ยง

4. ประกาศกรมการขนส่งทางบกประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดประเภทหรือชนิดและลักษณะการบรรทุกวัตถุอันตรายที่ผู้ขับรถต้องได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ชนิดที่ 4

ประกาศกระทรวงคมนาคมออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 95(4) แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งปัจจุบันมีผลใช้บังคับแล้ว¹⁸ โดยมีเนื้อหาเกี่ยวกับการกำหนดประเภท ชนิดและลักษณะการบรรทุกวัตถุอันตรายที่ผู้ขับรถต้องได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ชนิดที่ 4 สรุปสาระสำคัญได้ดังต่อไปนี้

¹⁸ มีผลใช้บังคับเมื่อพ้น 60 วันนับแต่วันที่ 4 มกราคม 2544

1. ประเภทหรือชนิดของวัตถุอันตรายตามประกาศกรมฉบับนี้ให้เป็นไปตามความในประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดประเภทหรือชนิดของวัตถุอันตราย

2. รถที่มีลักษณะดังต่อไปนี้ผู้ขับรถต้องได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ชนิดที่ 4

2.1 รถที่ใช้ในการขนส่งวัตถุอันตรายตามความในประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดประเภทหรือชนิดของวัตถุอันตรายที่มีลักษณะการบรรทุกดังนี้

1) รถที่ใช้ในการบรรทุกสัตว์หรือสิ่งของ ลักษณะ 4 (รถบรรทุกวัตถุอันตราย) ที่ถึงบรรทุกมีความจุเกินกว่า 3,000 ลิตร

2) รถที่ใช้ในการบรรทุกสัตว์หรือสิ่งของ ลักษณะ 6 (รถพ่วง) และลักษณะ 7 (รถกึ่งพ่วง) ที่ถึงที่ใช้ในการบรรทุกเฉพาะวัตถุอันตรายมีความจุเกินกว่า 1,000 ลิตร

2.2 รถที่ใช้ในการบรรทุกสัตว์หรือสิ่งของลักษณะอื่นนอกจากตามข้อ 2.1 ที่ใช้ในการบรรทุกวัตถุอันตรายดังนี้

1) วัตถุอันตรายประเภทที่ 1 (วัตถุระเบิด) ประเภทที่ 6 (สารพิษและสารติดเชื้อ) และประเภทที่ 7 (วัตถุแก๊สมันตรึง)

2) วัตถุอันตรายที่เป็นก๊าซหรือก๊าซเหลวบรรจุภาชนะ โดยมีประมาตรรวมกันเกินกว่า 1,000 ลิตร หรือน้ำหนักรวมกันเกินกว่า 1,000 กิโลกรัม

3) วัตถุอันตรายที่เป็นของเหลวที่บรรจุในภาชนะ โดยมีปริมาณรวมกันเกินกว่า 1,000 ลิตร หรือเป็นของแข็งที่มีน้ำหนักรวมกันเกินกว่า 1,000 กิโลกรัม อย่างใดอย่างหนึ่ง

3.ประกาศนี้มีให้ใช้กับรถประเภทดังต่อไปนี้

3.1 รถที่ใช้ในการบรรทุกเครื่องดัดที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ที่ภาชนะบรรจุเครื่องดัดในแต่ละภาชนะมีปริมาตรไม่เกิน 250 ลิตร

3.2 รถที่ใช้ลากจูงรถที่บรรทุกวัตถุอันตรายตามประกาศนี้ ในกรณีที่รถบรรทุกวัตถุอันตรายนั้นไม่สามารถใช้งานได้ตามปกติหรือเกิดอุบัติเหตุ

3.3 รถที่ใช้ในการขนส่งวัตถุอันตรายอื่นนอกจากที่กำหนดไว้ใน (1) และ (2) ที่ได้รับยกเว้นตามเอกสารคำแนะนำของสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย (UN Recommendations on the transport of Dangerous Goods) ที่ได้รับความเห็นชอบจากกรมการขนส่งทางบก

นอกจากนี้ก็ได้มีการจัดทำประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง แบบตัวถัง ลักษณะและมาตรฐานถังบรรทุกวัตถุอันตรายของรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ โดยประกาศนี้จะมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2551 เป็นต้นไป¹⁹ เพื่อให้การขนส่งวัตถุอันตรายมีความ

¹⁹ เดิมประกาศฉบับดังกล่าวต้องมีผลบังคับใช้แล้วตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2550

ปลอดภัยและเป็นไปตามมาตรฐานสากล กรมการขนส่งทางบกจึงเห็นสมควรประกาศกำหนดแบบตัวถัง ลักษณะ และมาตรฐานถังบรรจุก๊าซอันตรายของรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของไว้โดยจะมีสาระสำคัญ ดังนี้

ก.การให้ความหมายของคำ

ประกาศกระทรวงฉบับนี้ได้ให้คำนิยามของคำต่างๆ ดังนี้

“ถังบรรจุก๊าซอันตราย” หมายความว่า ถังบรรจุก๊าซอันตรายที่เป็นแท็งก์ยึดติดถาวรกับตัวรถ (Fixed tank) ภาชนะบรรจุก๊าซแบบกลุ่ม (Multiple-element gas container ; MEGC) ภาชนะบรรจุก๊าซหลายใบที่ยึดติดกับรถอย่างถาวรและมีท่อร่วมที่ต่อถึงกัน (Battery-vehicle) หรือแท็งก์ยึดติดไม่ถาวร (Demountable tank) แท็งก์ที่ยกและเคลื่อนย้ายได้ (Portable tank) แท็งก์คอนเทนเนอร์ (Tank-container) แท็งก์ที่สับเปลี่ยนได้ (Tank swap body) ที่มีขนาดความจุของแท็งก์แต่ละใบ หรือขนาดความจุของแท็งก์ทุกใบรวมกันตั้งแต่ 6,000 ลิตรขึ้นไป ตามข้อกำหนดใน TP2 หรือ Restructured ADR

“วัตถุอันตราย” หมายความว่า วัตถุอันตรายตามประเภทหรือชนิดที่กรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด

“TP2” หมายความว่า ข้อกำหนดด้านการขนส่งสินค้าอันตรายของประเทศไทย เล่มที่ 2 (Thai Provision Volume 2 ; TP2) ว่าด้วยการขนส่งทางถนน

“Restructured ADR” หมายความว่า ข้อกำหนดในความตกลงยุโรปว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายระหว่างประเทศทางถนน (European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road) ของคณะกรรมการเศรษฐกิจยุโรปแห่งสหประชาชาติ (United Nations Economic Commission for Europe ; UNECE) ฉบับปรับปรุงตั้งแต่ปี พ.ศ.2546 (ค.ศ.2003) เป็นต้นไป

“ISO” หมายความว่า มาตรฐานขององค์การระหว่างประเทศว่าด้วยการมาตรฐาน (International Organization for Standardization)

“IMDG Code” หมายความว่า ข้อกำหนดว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายระหว่างประเทศทางทะเล (International Maritime Dangerous Goods Code)

“ICAO Technical Instructions” หมายความว่า ข้อแนะนำทางเทคนิคขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization)

เป็นต้นไป แต่เนื่องจากต่อมาได้มีการออกประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง แบบตัวถัง ลักษณะ และมาตรฐานถังบรรจุก๊าซอันตรายของรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ (ฉบับที่ 2) ออกมาเปลี่ยนให้ประกาศดังกล่าวมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2551

ข.แบบตัวถัง ลักษณะและมาตรฐานถังบรรจุก๊าซอันตรายและอุปกรณ์

แบบตัวถัง ลักษณะและมาตรฐานถังบรรจุก๊าซอันตรายและอุปกรณ์ ต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของ TP2 หรือ Restructured ADR หรือมาตรฐาน ISO และต้องได้รับความเห็นชอบจากกรมการขนส่งทางบก โดยการขอรับความเห็นชอบต้องยื่นเอกสารข้อมูลรายละเอียดต่อกรมการขนส่งทางบก ดังนี้

(1) ถังหรืออุปกรณ์ที่ผลิตภายในประเทศ

(ก) แบบ รายละเอียดของถังและอุปกรณ์

(ข) รายการคำนวณความมั่นคงแข็งแรงและความปลอดภัยของถัง

(ค) หนังสือรับรองและรายงานผลการตรวจสอบและทดสอบถังและอุปกรณ์จากผู้ที่ได้รับความเห็นชอบจากกรมการขนส่งทางบก กรณีการขอรับความเห็นชอบแบบ หรือเป็นถังหรืออุปกรณ์ที่เหมือนกัน ให้ยื่นเอกสาร ตามรายการ (1) และ (2) เพียง 1 ชุด

(2) ถังหรืออุปกรณ์ที่ผลิตหรือนำเข้าจากต่างประเทศ

(ง) แบบ รายละเอียดของถังและอุปกรณ์

(จ) หนังสือรับรองและรายงานผลการตรวจสอบและทดสอบถังและอุปกรณ์จากหน่วยงานที่ได้รับการแต่งตั้งให้ทำการตรวจสอบและทดสอบตามข้อกำหนดหรือมาตรฐานนั้นๆ จากต่างประเทศแล้วแต่กรณี และเป็นหน่วยงานที่กรมการขนส่งทางบกให้ความเห็นชอบ หรือ

(ฉ) หนังสือรับรองและรายงานผลการตรวจสอบและทดสอบ จากผู้ที่มีความเห็นชอบจากกรมการขนส่งทางบก พร้อมด้วยรายการคำนวณความมั่นคงแข็งแรงและความปลอดภัยของถัง

ถังบรรจุก๊าซและอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งก๊าซอันตรายที่นำเข้าชั่วคราวจากต่างประเทศ และเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หากมีแบบตัวถัง ลักษณะและมาตรฐานถังบรรจุก๊าซอันตรายและอุปกรณ์เป็นไปตาม IMDG Code หรือ ICAO Technical Instructions แล้วแต่กรณี ไม่ต้องขอรับความเห็นชอบจากกรมการขนส่งทางบก โดยถังบรรจุก๊าซอันตรายและอุปกรณ์ จะต้องผ่านการตรวจสอบและทดสอบเมื่อครบวาระการใช้งานตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขของ TP2 หรือ Restructured ADR หรือ ISO หรือตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด แล้วแต่กรณี

4.1.2.2.พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

พระราชบัญญัติจราจรทางบกเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมและจัดระเบียบการเดินรถทางถนน ดังนั้น การขนส่งของอันตรายทางถนนนั้นย่อมอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัตินี้ด้วย โดยในพระราชบัญญัติได้กำหนดหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการควบคุมการขนส่งของอันตรายทางถนนไว้ ดังนี้

มาตรา 17 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถที่ใช้บรรทุกวัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตรายชนิดอื่นใด ต้องจัดให้มีป้ายแสดงถึงวัตถุที่บรรทุกและเครื่องดับเพลิงและต้องปฏิบัติ ตามเงื่อนไขในการป้องกันอันตรายลักษณะและวิธีการติดป้ายแสดงถึงวัตถุที่บรรทุกและเครื่องดับเพลิงตลอด จนเงื่อนไขในการป้องกันอันตราย ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ต่อมาได้มีการออกกฎกระทรวงฉบับที่ 3 โดยออกตามความในมาตรา 17 วรรค 2 นี้ ซึ่งมีสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

ก.ข้อกำหนดเกี่ยวกับป้าย

ป้ายที่ใช้กับรถที่ใช้ในการบรรทุกวัตถุระเบิดหรือวัตถุอันตรายชนิดอื่น ต้องมีข้อความดังต่อไปนี้

- 1) ในกรณีที่เป็นวัตถุระเบิดตามกฎหมายว่าด้วยอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธปืน ให้มีป้ายที่มีข้อความว่า "วัตถุระเบิด"
- 2) ในกรณีที่เป็นวัตถุไวไฟ เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง ฟอสฟอรัส หรือไม้ขีดไฟ ซึ่งมีจำนวนตั้งแต่หนึ่งห่อใหญ่หรือหนึ่งร้อยสี่สิบสี่ห่อเล็กขึ้นไป ให้มีป้ายที่มีข้อความว่า "วัตถุไวไฟ"
- 3) ในกรณีที่เป็นก๊าซอัด เช่น ก๊าซออกซิเจน คาร์บอนไดออกไซด์ ไฮโดรเจน แอนไฮไดรด์ แอมโมเนีย แอมโมเนียไนตรัสออกไซด์ ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ หรือก๊าซพิษอื่น ให้มีป้ายที่มีข้อความว่า "ก๊าซอันตราย"

โดยป้ายที่ใช้ต้องเป็นสีขาว ใช้ตัวอักษรสีแดงสูง 20 เซนติเมตร ความหนาเส้น 2.5 เซนติเมตร ติดอยู่ที่ด้านหน้าและด้านหลังของรถในลักษณะที่เห็นได้ง่ายตลอดเวลาที่บรรทุกวัตถุดังกล่าว

ข.ข้อกำหนดเกี่ยวกับรถ

ท้ายรถที่ใช้ในการบรรทุกวัตถุระเบิดหรือวัตถุอันตรายชนิดอื่นให้มีแถบสะท้อนแสงสีแดงสลักขาว ในแนวทแยงมุมอยู่ในสี่เหลี่ยมผืนผ้า กว้าง 20 เซนติเมตร ยาว 150 เซนติเมตร และในรถให้มีเครื่องดับเพลิงชนิดคาร์บอนไดออกไซด์หรือผงเคมีแห้งซึ่งมีขนาดบรรจุไม่น้อยกว่า 4 กิโลกรัม อย่างน้อยสองเครื่องประจำอยู่กับรถ และต้องเป็นเครื่องดับเพลิงที่อยู่ในสภาพใช้งานได้

ค.หน้าที่ของผู้ขับซึ่รท

ผู้ขับซึ่รทที่ใ้บรทุกว้ดถูระเบิด หรือว้ดถูอันตรรายชนิดอื่นใด ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขในการป้องกันอันตราย ดังต่อไปนี้

- 1) ไม่จอดรททึงไว้โดยไม่มีผู้ควบคุม
- 2) ไม่เติมน้ำมันเชื้อเพลิง เว้นแต่มีความจำเป็น
- 3) ไม่สูบบุหรี่หรือตักเตีอนมิให้ผู้อื่นสูบบุหรี่ภายในระยะ 15 เมตรจากตัวรถ
- 4) ไม่ใช้ไฟหรือยินยอมให้ผู้อื่นใช้ไฟที่ต้องใช้เชื้อเพลิงในรท

นอกจากนี้ในปัจจุบันได้มีการออกกฎหมายอื่นๆโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติดังกล่าวออกมาบังคับใช้ในการควบคุมการขนส่งของอันตรายทางถนนอีก ดังนี้

ก.ข้อบังคับพนักงานจราจรในทางพิเศษ เรื่อง การห้ามรถยนต์บรรทุกว้ดถูอันตรรายเดินในทางพิเศษ พ.ศ.2548

ข้อบังคับนี้ออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา²⁰ 139(1) แห่งพระราชบัญญัติจราจร พ.ศ.2522 เพื่อความปลอดภัยและสะดวกต่อการจราจรในทางพิเศษ ซึ่งมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

1.ประเภทของว้ดถูอันตรรายที่ถูกควบคุม

ว้ดถูอันตรรายที่ต้องได้รับการควบคุมการขนส่งตามข้อบังคับนี้หมายถึง ว้ดถูอันตรรายที่ออกตามหมายในมาตรา 4²¹ และเป็นว้ดถูอันตรรายที่มีการควบคุมตามมาตรา 18²² แห่ง

²⁰ มาตรา 139 ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดที่เจ้าพนักงานจราจร เห็นว่าถ้าได้ออกประกาศข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจรแล้วจะเป็น การปลอดภัย และสะดวกในการจราจร ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจออก ประกาศข้อบังคับ หรือระเบียบดังต่อไปนี้

(1) ห้ามรททุกชนิดหรือบางชนิดเดิน

²¹ มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้ ว้ดถูอันตรราย หมายความว่า ว้ดถูดังต่อไปนี้

- (1) ว้ดถูระเบิดได้
- (2) ว้ดถูไ้ไฟ
- (3) ว้ดถูออกซิไ้ดส์และว้ดถูเปอร์ออกไซด์
- (4) ว้ดถูมีพิษ
- (5) ว้ดถูที่ทำให้เกิดโรค
- (6) ว้ดถูกัมมันตรังสี
- (7) ว้ดถูที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางพันธุกรรม
- (8) ว้ดถูกัดกร่อน

พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 และทำการขนส่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 เฉพาะที่ระบุไว้ในบัญชีแนบท้ายข้อบังคับ

2.ลักษณะของรถยนต์บรรทุกที่ต้องห้ามเดินในทางพิเศษ

รถยนต์บรรทุกวัตถุอันตรายที่มีลักษณะดังต่อไปนี้ห้ามเดินในทางพิเศษ

2.1.รถยนต์ที่บรรทุกวัตถุอันตรายที่ไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม ว่าด้วยการขนส่งวัตถุอันตรายทางบก

2.2.รถยนต์ซึ่งบรรทุกวัตถุอันตรายที่ไม่แจ้งเส้นทาง วันเวลา และประเภทของวัตถุอันตรายที่จะบรรทุก ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยทราบล่วงหน้า

3.สถานที่เวลาและความเร็วที่ห้ามรถยนต์บรรทุกวัตถุอันตรายใช้ทางพิเศษ

ห้ามมิให้รถยนต์บรรทุกวัตถุอันตรายใช้ทางพิเศษในสถานที่และเวลา ดังต่อไปนี้

3.1.ทางพิเศษตรีราช ช่วงตั้งแต่ทางแยกต่างระดับพญาไทถึงถนนงามวงศ์วาน โดยห้ามมิให้รถยนต์บรรทุกวัตถุอันตรายใช้ทางพิเศษดังกล่าวตลอดเวลาตลอดเวลา

(9) วัตถุที่ก่อให้เกิดการระคายเคือง

(10) วัตถุอย่างอื่น ไม่ว่าจะเป็นเคมีภัณฑ์หรือสิ่งอื่นใด ที่อาจทำให้เกิดอันตรายแก่บุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์สิน หรือสิ่งแวดล้อม

²² มาตรา 18 วัตถุอันตรายแบ่งออกตามความจำเป็นแก่การควบคุม ดังนี้

(1) วัตถุอันตรายชนิดที่ 1 ได้แก่วัตถุอันตรายที่การผลิต การนำเข้า การส่งออก หรือการมีไว้ในครอบครองต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนด

(2) วัตถุอันตรายชนิดที่ 2 ได้แก่วัตถุอันตรายที่การผลิต การนำเข้า การส่งออก หรือการมีไว้ในครอบครองต้องแจ้งให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบก่อนและต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดด้วย

(3) วัตถุอันตรายชนิดที่ 3 ได้แก่วัตถุอันตรายที่การผลิต การนำเข้า การส่งออก หรือการมีไว้ในครอบครองต้องรับใบอนุญาต

(4) วัตถุอันตรายชนิดที่ 4 ได้แก่วัตถุอันตรายที่ห้ามมิให้มีการผลิต การนำเข้า การส่งออก หรือการมีไว้ในครอบครอง เพื่อประโยชน์แก่การป้องกันและระงับอันตรายที่อาจมีแก่บุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์สิน หรือสิ่งแวดล้อม ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมโดยความเห็นของคณะกรรมการมีอำนาจประกาศ ในราชกิจจานุเบกษาระบุชื่อหรือคุณสมบัติของวัตถุอันตราย ชนิดของวัตถุอันตราย กำหนดเวลาการใช้บังคับและหน่วยงานผู้รับผิดชอบในการควบคุมวัตถุอันตราย ดังกล่าว

3.2.ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษฉลองรัช โดยห้ามมิให้รถยนต์บรรทุกวัตถุอันตรายใช้ทางพิเศษดังกล่าว ระหว่างเวลา 05.00 น.ถึง 09.00 น. และระหว่างเวลา 15.00 น. ถึง 21.00 น. ทุกวัน เว้นแต่รถยนต์บรรทุกน้ำมัน ให้เป็นไปตามข้อบังคับพนักงานจราจรในทางพิเศษ เรื่อง การห้ามรถยนต์บรรทุกน้ำมันตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป และรถพ่วงน้ำมันเดินในทางพิเศษ สายดินแดง-ท่าเรือ สายบางนา-ท่าเรือ สายแจ้งวัฒนะ-บางโคล่ สายพญาไท-ศรีนครินทร์ และสายรามอินทรา-อาจณรงค์ ระหว่างเวลาที่กำหนด พ.ศ.2542

3.3.ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษฉลองรัช เกินชั่วโมงละ 60 กิโลเมตร และในทางพิเศษบูรพาวิถี และทางพิเศษอุดรรัถยา เกินชั่วโมงละ 70 กิโลเมตร

4.ข้อยกเว้นข้อบังคับ

ข้อบังคับนี้ไม่ใช่บังคับแก่รถยนต์ซึ่งบรรทุกวัตถุอันตรายที่ใช้ในราชการตำรวจหรือราชการทหาร และรถยนต์ซึ่งบรรทุกวัตถุอันตรายที่ได้รับอนุญาตจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ข.ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรจังหวัดสมุทรปราการ ที่ 2/2549 ว่าด้วย การห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อขึ้นไป,รถพ่วง,และรถบรรทุกน้ำมัน รถบรรทุกก๊าซ รถบรรทุกสารเคมี หรือวัตถุอันตราย ตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป เดินรถเข้าตลาดปากน้ำ พ.ศ.2549

ข้อบังคับนี้ออกโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 139(1)²³ แห่งพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 เพื่อความปลอดภัย ความสะดวกในการจราจร และช่วยลดปัญหาการจราจรคับคั่งในพื้นที่ตลาดปากน้ำ เนื่องจากในพื้นที่ดังกล่าวในแต่ละวันจะมีประชาชนเดินทางสัญจรมาทำธุระเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดความแออัด และสาเหตุส่วนหนึ่งเกิดจากรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อขึ้นไป,รถพ่วงและรถบรรทุกน้ำมัน รถบรรทุกก๊าซ รถบรรทุกสารเคมี หรือวัตถุอันตราย ตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป ใช้เป็นเส้นทางผ่าน ซึ่งหากรถยนต์ดังกล่าวเกิดอุบัติเหตุอาจทำให้สารเคมีหรือวัตถุอันตรายรั่วไหลสู่พื้นผิวถนนหรือลงสู่แม่น้ำลำคลอง สร้างความเดือดร้อนและเป็นอันตรายต่อประชาชนก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต ทรัพย์สินของประชาชนรวมทั้งสภาพแวดล้อมโดยรวม จึงได้มีการออกข้อบังคับดังกล่าว โดยมีเนื้อหาสาระสำคัญ คือ ห้ามรถดังกล่าวเดินรถเข้าตลาดปากน้ำตลอดเวลาในถนนสายต่างๆ ดังนี้ ถนนศรีสมุทร ตลอดสาย ถนนประโคนชัย ตลอดสาย ถนนด่านเก่า ตลอดสาย ถนนนายยาณ์ปราบศึก ตลอดสาย ถนนศิริราชวรวิหาร ตลอดสาย ถนนปราการตลอดสาย ถนนกายสิทธิ์ ตลอดสาย ถนนบางซ้อง ตลอดสาย ถนนสุทธิภิรมณ์ ตลอดสาย ถนนอรรคราช ตลอดสาย ถนนหลักเมือง ตลอดสาย ถนนอมรเดช ตลอดสาย โดยข้อบังคับนี้ไม่ใช้กับรถบรรทุกดังกล่าวที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจร

²³ มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 60 วันนับแต่วันที่ 14 พฤศจิกายน 2543

4.1.2.3.พระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2543

พระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2543 เป็นกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง โดยกฎหมายฉบับนี้จะเข้ามาเกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศตรงที่ได้วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับวิธีการและเงื่อนไขในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง และการแจ้งเป็นผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น นอกจากนี้ยังได้มีการออกระเบียบข้อบังคับ และกฎเกณฑ์รายละเอียดเกี่ยวกับการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตราต่างๆตามพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2543 มากมายหลายเรื่องด้วยกัน ดังนี้

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

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

ค.ประกาศกรมทะเบียนการค้า เรื่อง กำหนดวิธีการและเงื่อนไขในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2545

ง.กฎกระทรวง กำหนดค่าธรรมเนียม ค่าธรรมเนียมรายปี และหลักเกณฑ์และวิธีการชำระค่าธรรมเนียมรายปีสำหรับผู้ค้าน้ำมันและผู้ขนส่งน้ำมัน พ.ศ.2545

จ.ประกาศกรมธุรกิจพลังงาน เรื่อง กำหนดวิธีการและเงื่อนไขในการขนส่งก๊าซปิโตรเลียมเหลว พ.ศ.2547

โดยมีรายละเอียดดังนี้

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

ประกาศนี้อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 6 วรรคหนึ่งและมาตรา 12 วรรคหนึ่ง กำหนดให้ผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดก๊าซปิโตรเลียมเหลว น้ำมันเบนซิน น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน น้ำมันก๊าด น้ำมันดีเซล น้ำมันเตา และน้ำมันหล่อลื่น ที่มีปริมาณการขนส่งน้ำมันแต่ละชนิดหรือรวมกันทุกชนิด คราวละตั้งแต่สามพันลิตรขึ้นไป ต้องแจ้งเป็นผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงต่ออธิบดี

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

ประกาศฉบับนี้ออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543 ออกประกาศให้มีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

1) แบบแจ้งเป็นผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดและปริมาณตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง กำหนดชนิดและปริมาณการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผู้ขนส่งต้องแจ้งเป็นผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา 12 พ.ศ.2544 ให้เป็นไปตามแบบ นพ.108²⁴

2) แบบแจ้งเปลี่ยนแปลงรายการที่ผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงได้แจ้งไว้ ให้เป็นไปตามแบบ นพ.109²⁵

3) การแจ้งเป็นผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา 12 และการแจ้งเปลี่ยนแปลงรายการที่ ผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงได้แจ้งไว้ ให้ผู้แจ้งยื่นแบบแจ้งตามข้อ 2 หรือข้อ 3 แล้วแต่กรณี ณ สถานที่ ดังต่อไปนี้

ก. ในกรณีที่สถานประกอบการหรือสำนักงานแห่งใหญ่ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครหรือจังหวัดนนทบุรี ให้ยื่นแบบแจ้งได้ที่สำนักงานน้ำมันเชื้อเพลิง กรมทะเบียนการค้า

ข. ในกรณีที่สถานประกอบการหรือสำนักงานแห่งใหญ่ตั้งอยู่ในจังหวัดอื่นๆ นอกจาก 1) ให้ยื่นแบบแจ้งได้ที่สำนักงานทะเบียนการค้าจังหวัดที่สถานประกอบการหรือสำนักงานแห่งใหญ่นั้นตั้งอยู่ 4) เมื่ออธิบดีได้รับแจ้งการเป็นผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว กรมทะเบียนการค้าจะออก ใบรับแจ้งตามแบบ นพ.110²⁶ ให้ไว้เป็นหลักฐาน

ค. ประกาศกรมทะเบียนการค้า เรื่อง กำหนดวิธีการและเงื่อนไขในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2545

ประกาศฉบับนี้ออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา²⁷ 30 แห่งพระราชบัญญัติการค้า น้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543 อธิบดีกรมทะเบียนการค้าออกประกาศไว้ สรุปสาระสำคัญได้ดังต่อไปนี้

1.หน้าที่ของผู้ค้าน้ำมันและผู้ขนส่งในการขนส่งก๊าซปิโตรเลียมเหลว

²⁴ ภาคผนวก ซ

²⁵ ภาคผนวก ฉ

²⁶ ภาคผนวก ส

²⁷ มาตรา 30 การขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงของผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 7 ผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 10 หรือผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 11 ต้องเป็นไปตามวิธีการและเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา

ห้ามมิให้ผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา ๗ ผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 11 หรือผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 11 ที่จะขนส่งคราวละตั้งแต่สามพันลิตรขึ้นไปให้บุคคลอื่นซึ่งมิใช่ผู้ขนส่งน้ำมันตามมาตรา 12 ทำการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดที่อธิบดีประกาศกำหนดลักษณะและคุณภาพตามมาตรา 25 เว้นแต่ในกรณีมี ความจำเป็นชั่วคราวโดยได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่

1.1) ในการจำหน่าย หรือขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงของผู้ค้าน้ำมันตาม²⁸ มาตรา 7 ผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 10 หรือผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 11 หากจะต้องมีการขนส่งน้ำมัน ไม่ว่าจะทำการขนส่งเอง หรือจ้างผู้ขนส่งน้ำมันตามมาตรา 12 เป็นผู้ขนส่ง ผู้ค้าน้ำมันต้องจัดทำใบกำกับการขนส่ง น้ำมันเชื้อเพลิง และมอบต้นฉบับหรือสำเนาให้กับผู้ควบคุมยานพาหนะนำกำกับไปกับ

²⁸ มาตรา 7 ผู้ใดเป็นผู้ค้าน้ำมันที่มีปริมาณการค้าแต่ละชนิด หรือรวมกันทุกชนิดปี ละตั้งแต่หนึ่งแสนเมตริกตัน ขึ้นไป หรือเป็นผู้ค้าน้ำมันชนิดก๊าซปิโตรเลียมเหลวแต่เพียงชนิดเดียวที่มีปริมาณการค้าปีละตั้งแต่ห้าหมื่นเมตริกตันขึ้นไป ต้องได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรี

การขออนุญาต การออกใบอนุญาต และคุณสมบัติของผู้รับใบอนุญาตให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ผู้ขออนุญาตเป็นผู้ค้าน้ำมันตามความในมาตรานี้ จะต้องมิใช่ผู้ค้าน้ำมันซึ่งเคยถูกเพิกถอนใบอนุญาตตามมาตรา 34 โดยยังไม่พ้นกำหนดหนึ่งปีนับแต่วันที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาต และกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจในการจัดการ ของผู้ขออนุญาตจะต้อง ไม่ใช่กรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจในการจัดการของผู้ค้าน้ำมันซึ่งเคยถูกเพิกถอนใบอนุญาต โดยยังไม่พ้นกำหนดหนึ่งปีนับแต่วันที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาต

มาตรา 10 ผู้ใดเป็นผู้ค้าน้ำมันที่มีปริมาณการค้าปีละไม่ถึงปริมาณที่กำหนดตามมาตรา 7 แต่เป็นผู้ค้าน้ำมัน ที่มีปริมาณการค้าแต่ละชนิดหรือรวมกันทุกชนิดเกินปริมาณที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด หรือเป็นผู้ค้าน้ำมัน ที่มีขนาดของถังที่สามารถเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงได้เกินปริมาณที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด ต้องยื่นขอจดทะเบียนต่ออธิบดี

การขอจดทะเบียนและการจดทะเบียนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

เมื่อรัฐมนตรีประกาศกำหนดปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิง หรือขนาดของถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงตามวรรคหนึ่ง หรือประกาศเปลี่ยนแปลงปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงหรือขนาดของถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงที่ได้กำหนดไว้แล้ว ให้ผู้ค้าน้ำมัน ที่ได้กระทำการค้าน้ำมันเชื้อเพลิงอยู่แล้วและอยู่ในข่ายที่จะต้องจดทะเบียน ยื่นคำขอจดทะเบียนตามวรรคหนึ่ง ภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ประกาศดังกล่าวใช้บังคับ

มาตรา 11 ผู้ใดเป็นผู้ค้าน้ำมันซึ่งดำเนินกิจการค้าน้ำมันโดยจัดตั้งเป็นสถานบริการ ต้องยื่นขอจดทะเบียนต่อ อธิบดี

การขอจดทะเบียนและการจดทะเบียนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

ความในวรรคหนึ่งไม่ใช้บังคับกับผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา ๙ และมาตรา ๑๐

ยานพาหนะที่ใช้ ขนส่งจนถึงสถานที่ส่งมอบ น้ำมันเชื้อเพลิง โดยให้ผู้ออกไปกำกับการขนส่งต้องลงลายมือชื่อกำกับไว้ด้วยใบกำกับการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าว

1.2) ในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง ผู้ขนส่งต้องขนส่งไปส่งมอบให้ผู้รับตามชื่อและสถานที่ และภายในระยะเวลาตามที่ระบุไว้ในใบกำกับการขนส่ง

2. ใบกำกับการขนส่ง

ใบกำกับการขนส่งก๊าซปิโตรเลียมเหลวดังกล่าว อย่างน้อยต้องมีรายการซึ่งมีข้อความที่ชัดเจนดังต่อไปนี้

(1) ชื่อผู้ค้าน้ำมันที่จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงและสถานที่จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงโดยระบุที่ตั้งให้ชัดเจน

(2) วันที่และเลขที่ออกไปกำกับการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง

(3) ชื่อผู้รับน้ำมันเชื้อเพลิงและสถานที่ส่งมอบน้ำมันเชื้อเพลิงปลายทางโดยระบุที่ตั้งให้ชัดเจน

(4) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง

(5) เลขทะเบียนยานพาหนะที่ใช้ขนส่ง ในกรณีขนส่งโดยทางเรือให้ระบุชื่อเรือ

(6) วันและเวลาที่ออกเดินทางจากสถานที่จ่ายน้ำมันต้นทาง และประมาณวันและเวลาที่ถึงปลายทาง

(7) ชนิดและปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่ขนส่ง

(8) ระบุหมายเลขประจำตรา (SEAL) หรือรหัส ELECTRONIC SEAL หรือระบุว่าจะใช้ระบบปิดผนึกอัตโนมัติ (SEALED DELIVERY SYSTEM หรือระบบ SEALED PARCEL DELIVERY) ที่ใช้ปิดผนึกฝา ท่อรับและท่อจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงของยานพาหนะที่ขนส่งในแต่ละเที่ยว

(9) ค่าความถ่วงจำเพาะ (SPECIFIC GRAVITY) หรือค่าความถ่วง API (API GRAVITY) หรือค่าความหนาแน่น (DENSITY) ของน้ำมันเชื้อเพลิงแต่ละชนิด เมื่อได้ออกไปกำกับการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว เพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบให้เก็บสำเนาใบกำกับการขนส่งไว้เป็นเวลาไม่น้อยกว่าหกสิบวันนับแต่วันที่จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง

ในกรณีที่มีการออกไปกำกับการสินค้าหรือใบกำกับการภาษี จะใช้ใบกำกับการสินค้าหรือใบกำกับการภาษีแทน ใบกำกับการขนส่งก็ได้ แต่ต้องมีรายการไม่น้อยกว่ารายการที่กำหนดไว้ตามข้างต้น

ในกรณีที่เป็นการซื้อขาย หรือจำหน่าย หรือขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีการขนส่งหลายทอด จะใช้วิธีออกไปกำกับการขนส่งเพิ่มเติมรายการ หรือสลักหลังที่ใบกำกับการขนส่งฉบับเดิม ระบุรายการ ที่มีการเปลี่ยนแปลงไปจากใบกำกับการขนส่งฉบับเดิมก็ได้โดยผู้ที่ทำรายการเพิ่มเติม หรือสลักหลังต้องลงลายมือชื่อกำกับไว้ด้วย

3. ข้อยกเว้นการบังคับใช้ประกาศ

ประกาศนี้ไม่ใช้บังคับกับกรณี ดังต่อไปนี้

- 1) การขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดก๊าซปิโตรเลียมเหลว หรือน้ำมันหล่อลื่น
- 2) การขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงโดยยานพาหนะอื่นที่มีไซยานพาหนะสำหรับการขนส่งน้ำมัน เชื้อเพลิงโดยเฉพาะ

ง. กฎกระทรวง กำหนดค่าธรรมเนียม ค่าธรรมเนียมรายปี และหลักเกณฑ์และวิธีการชำระค่าธรรมเนียมรายปีสำหรับผู้ค้าน้ำมันและผู้ขนส่งน้ำมัน พ.ศ. 2545

กฎกระทรวงฉบับนี้ออกโดยอาศัยอำนาจตามความใน²⁹ มาตรา 6 และมาตรา 15 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543 โดยมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ดังนี้

- 1) ค่าธรรมเนียมประกอบกิจการขนส่งน้ำมันตามมาตรา 12³⁰

มาตรา 6 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้ง พนักงานเจ้าหน้าที่ กับออกกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้ กำหนดกิจการอื่น และออกประกาศเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ กฎกระทรวงและประกาศนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

มาตรา 15 วรรคหนึ่ง ผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 7 ผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 10 ผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 11 หรือผู้ขนส่งน้ำมันตามมาตรา 12 ต้องชำระค่าธรรมเนียมรายปี ตามหลักเกณฑ์ วิธีการและอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวงตลอดเวลาที่ยังประกอบกิจการ ถ้ามิได้ชำระค่าธรรมเนียมภายในเวลาที่กำหนด ให้เสียเงินเพิ่มอีกร้อยละสามต่อเดือน และถ้ายังไม่ยินยอมชำระค่าธรรมเนียมโดยไม่มีเหตุอันสมควร ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้หยุดประกอบกิจการไว้จนกว่าจะได้ชำระค่าธรรมเนียมและเงินเพิ่มครบจำนวน

³⁰ มาตรา 12 ผู้ใดเป็นผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงตามชนิดและปริมาณที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด ต้องแจ้งต่ออธิบดี ตามแบบที่อธิบดีกำหนดภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ประกาศดังกล่าวใช้บังคับ

เมื่อรัฐมนตรีมีประกาศตามวรรคหนึ่ง หรือประกาศเปลี่ยนแปลงชนิดหรือปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่ได้กำหนด ไว้แล้ว ให้ผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงที่ได้ทำการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอยู่แล้วและอยู่ในข่ายที่จะต้องแจ้ง แจ้งต่ออธิบดีตามแบบที่อธิบดีกำหนดภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ประกาศดังกล่าวใช้บังคับ

เมื่อรายการตามที่ได้แจ้งไว้ตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสองได้เปลี่ยนแปลงไป ให้ผู้ขนส่งน้ำมันแจ้งเพิ่มเติมตามแบบ ที่อธิบดีกำหนดภายในสามสิบวันนับแต่วันที่เปลี่ยนแปลง

ก) สำหรับผู้ขนส่งน้ำมันที่ใช้รถยนต์ให้คิดค่าธรรมเนียมคันละ 1,000 บาทต่อปี แต่เมื่อรวมกันไม่เกิน ปีละ 5,000 บาท

ข) สำหรับผู้ขนส่งน้ำมันที่ใช้ยานพาหนะอื่น ให้คิดค่าธรรมเนียม ปีละ 5,000 บาท

ค) สำหรับผู้ขนส่งน้ำมันที่ใช้ยานพาหนะทั้ง ก) และ ข) ให้คิดค่าธรรมเนียม ปีละ 5,000 บาท

2) ให้ผู้ขนส่งน้ำมันตามมาตรา 12 ชำระค่าธรรมเนียมรายปีในปีแรกพร้อมกับชำระค่าธรรมเนียมใบอนุญาต ใบทะเบียน หรือพร้อมกับการรับแจ้งเป็นผู้ขนส่งน้ำมัน แล้วแต่กรณี โดยการชำระค่าธรรมเนียมรายปีตั้งแต่ปีที่สองเป็นต้นไปของผู้ขนส่งน้ำมัน ให้ชำระภายในเดือนกุมภาพันธ์ของทุกปี

จ.ประกาศกรมธุรกิจพลังงาน เรื่อง กำหนดวิธีการและเงื่อนไขในการขนส่งก๊าซปิโตรเลียมเหลว พ.ศ.2547

ประกาศฉบับนี้ออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 30³¹ แห่งพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2543 กำหนดวิธีการและเงื่อนไขในการขนส่งก๊าซปิโตรเลียมเหลว สรุปสาระสำคัญได้ดังต่อไปนี้

ก.หน้าที่ของผู้ค้าน้ำมันและผู้ขนส่งในการขนส่งก๊าซปิโตรเลียมเหลว

1.ในการจำหน่าย หรือขนถ่ายก๊าซปิโตรเลียมเหลวของผู้ค้าน้ำมันตาม³² มาตรา 7 มาตรา 10 หรือ มาตรา 11 หากจะต้องมีการขนส่งก๊าซปิโตรเลียมเหลว ไม่ว่าจะทำการขนส่งเองหรือจ้างผู้ขนส่งตามมาตรา 12 เป็นผู้ขนส่ง ผู้ค้าน้ำมันต้องจัดทำใบกำกับการขนส่งก๊าซปิโตรเลียมเหลว และมอบต้นฉบับหรือสำเนาให้กับผู้ควบคุมยานพาหนะนำกำกับไปกับยานพาหนะที่ใช้ขนส่งจนถึงสถานที่ส่งมอบก๊าซปิโตรเลียม โดยให้ผู้ออกไปกำกับการขนส่งต้องลงลายมือชื่อกำกับไว้ด้วย

2.ในการขนส่งก๊าซปิโตรเลียมเหลว ผู้ขนส่งต้องขนส่งไปส่งมอบให้ผู้รับตามชื่อและสถานที่และภายในระยะเวลาตามที่ระบุไว้ในใบกำกับการขนส่ง

³¹มาตรา 30 การขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงของผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 7 ผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 10 หรือผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 11 ต้องเป็นไปตามวิธีการและเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา

ห้ามมิให้ผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 7 ผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 10 หรือผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 11 ที่จะขนส่งคราวละตั้งแต่สามพันลิตรขึ้นไปให้บุคคลอื่นซึ่งมิใช่ผู้ขนส่งน้ำมันตามมาตรา 12 ทำการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดที่อธิบดีประกาศกำหนดลักษณะและคุณภาพตามมาตรา 25 เว้นแต่ในกรณีมี ความจำเป็นชั่วคราวโดยได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่

³² อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 29

ข.ใบกำกับการขนส่ง

ใบกำกับการขนส่งก๊าซปิโตรเลียมเหลวดังกล่าว อย่างน้อยต้องมีรายการซึ่งมีข้อความที่ชัดเจนดังต่อไปนี้

(1) ชื่อผู้ค้าน้ำมันที่จ่ายก๊าซปิโตรเลียมเหลวและสถานที่จ่ายก๊าซปิโตรเลียมเหลวโดยระบุที่ตั้งให้ชัดเจน

(2) วันที่และเลขที่ออกใบกำกับการขนส่งก๊าซปิโตรเลียมเหลว

(3) ชื่อผู้รับก๊าซปิโตรเลียมเหลว และสถานที่ส่งมอบก๊าซปิโตรเลียมเหลวปลายทาง โดยระบุที่ตั้งให้ชัดเจน

(4) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง

(5) เลขทะเบียนพาหนะที่ใช้ขนส่ง ในกรณีขนส่งโดยทางเรือให้ระบุชื่อเรือ

(6) วันและเวลาที่ออกเดินทางจากสถานที่จ่ายก๊าซปิโตรเลียมเหลวต้นทาง และประมาณวันและเวลาที่ถึงปลายทาง

(7) ปริมาณก๊าซปิโตรเลียมเหลวที่ขนส่ง

(8) ระบุหมายเลขประจำตรา (SEAL) ที่ใช้ฉีกฝา ท่อรับและมีเตอร์จ่ายก๊าซปิโตรเลียมเหลวของยานพาหนะที่ขนส่งในแต่ละเที่ยว

เมื่อได้ออกใบกำกับการขนส่งก๊าซปิโตรเลียมเหลวแล้ว เพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบให้เก็บสำเนาใบกำกับการขนส่งไว้เป็นเวลาไม่น้อยกว่าหกสิบวันนับแต่วันที่จ่ายก๊าซปิโตรเลียมเหลว

ในกรณีที่มีการออกใบกำกับสินค้าหรือใบกำกับภาษี จะใช้ใบกำกับสินค้าหรือใบกำกับภาษีแทนใบกำกับการขนส่งก็ได้ แต่ต้องมีรายการไม่น้อยกว่ารายการที่กำหนดไว้ข้างต้น และในกรณีที่เป็นการซื้อขาย หรือจำหน่าย หรือขนถ่ายก๊าซปิโตรเลียมเหลวที่มีการขนส่งหลายทอดจะใช้วิธีออกใบกำกับการขนส่งเพิ่มเติมรายการ หรือสลักหลังที่ใบกำกับการขนส่งฉบับเดิม ระบุรายการที่มีการเปลี่ยนแปลงไปจากใบกำกับการขนส่งฉบับเดิมก็ได้ โดยผู้ที่ทำรายการเพิ่มเติม หรือสลักหลังต้องลงลายมือชื่อกำกับไว้ด้วย

นอกจากนี้ กรมธุรกิจพลังงาน กำลังจะมีประกาศกระทรวงพลังงาน “เรื่องหลักเกณฑ์วิธีการในการเก็บรักษา การขนส่ง การกำหนดบุคคลกรที่เกี่ยวกับก๊าซปิโตรเลียมที่กรมธุรกิจพลังงานรับผิดชอบ” ซึ่งขณะนี้ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการวัตถุอันตรายแล้ว เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2549 ขณะนี้กำลังอยู่ในระหว่างนำเสนอ รัฐมนตรีกระทรวงพลังงาน ลงนาม และประกาศในราชกิจจานุเบกษา และบังคับใช้ต่อไป โดยประกาศดังกล่าว จะมีผลบังคับใช้กับร้านจำหน่ายก๊าซ และโรงเก็บก๊าซ ทั่วประเทศ ซึ่งมีข้อกำหนดในประกาศมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของอันตราย ดังนี้

การขนส่งก๊าซปิโตรเลียมเหลวที่ปริมาณเกิน 300 กิโลกรัม รถยนต์บรรทุกที่ใช้ในการขนส่งก๊าซปิโตรเลียมเหลวต้องมีหลังคา หรือโครงที่แข็งแรงป้องกันการกระเด็นหรือกระจายของถังก๊าซหุงต้มและหรือกระป๋องก๊าซออกจากตัวรถเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้ และให้มีประตูปิดเปิดด้านหลัง โดยปิดประตูตลอดระยะเวลาในระหว่างการขนส่ง ตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขตามที่กรมธุรกิจพลังงานประกาศกำหนด (ข้อ 16) และในการขนส่งก๊าซปิโตรเลียมเหลวนั้นต้องใช้รถยนต์บรรทุกที่ใช้ขนส่งก๊าซปิโตรเลียมเหลวโดยเฉพาะ อีกทั้งผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกต้องเป็นผู้ขับขี่ที่มีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด (ข้อ 25)

4.1.2.4.พระราชบัญญัติพลังงานปรมาณูเพื่อสันติภาพ พ.ศ.2504

กฎหมายฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ที่จะควบคุมการใช้ประโยชน์จากพลังงานปรมาณู โดยได้มีการกำหนดมาตรการในการควบคุมการนำเข้าหรือการส่งออกนอกราชอาณาจักร ซึ่งวัสดุนิวเคลียร์พิเศษ วัสดุพลอยได้หรือวัสดุต้นกำลัง ดังนั้น พระราชบัญญัตินี้จึงเกี่ยวข้องกับการขนส่งของอันตรายประเภทวัสดุต้นกำลัง วัสดุนิวเคลียร์พิเศษ วัสดุพลอยได้³³ เท่านั้นไม่รวมถึงของอันตรายชนิดอื่น โดยในเนื้อหาของบทบัญญัติตามพระราชบัญญัตินี้ได้กล่าวไว้ว่า เดิมมิได้มีการกล่าวถึงหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของอันตรายไว้อย่างชัดเจน แต่ต่อมาโดยอาศัยอำนาจ

³³ โดยพระราชบัญญัติพลังงานปรมาณูเพื่อสันติ พ.ศ. 2504 มาตรา 3 ได้ให้ความหมายของคำดังกล่าวไว้ดังนี้

วัสดุต้นกำลัง หมายความว่า

(1) ยูเรเนียม ธอเรียม สารประกอบของยูเรเนียมหรือธอเรียม หรือวัสดุอื่นใด ที่มีคุณสมบัติเป็นวัสดุต้นกำลังตามที่กำหนดโดยกฎกระทรวง

(2) แร่หรือสินแร่ ซึ่งประกอบด้วยวัสดุตามที่ระบุไว้ใน (1) อย่างหนึ่งหรือหลายอย่างตามอัตราความเข้มข้นซึ่งกำหนดโดยกฎกระทรวง

วัสดุนิวเคลียร์พิเศษ หมายความว่า

(1) พลูโตเนียม ยูเรเนียม ซึ่งมีความเข้มข้นของยูเรเนียม 233 หรือยูเรเนียม 235 สูงกว่าที่มีตามธรรมชาติสารประกอบของธาตุดังกล่าว หรือวัสดุอื่นใด ตามที่กำหนดโดยกฎกระทรวง ทั้งนี้ ไม่รวมวัสดุต้นกำลัง

(2) วัสดุใดๆ ที่มีวัสดุตามที่ระบุไว้ใน (1) อย่างหนึ่งหรือหลายอย่างผสมเข้าไป ทั้งนี้ ไม่รวมวัสดุต้นกำลัง

วัสดุพลอยได้ หมายความว่า วัสดุกัมมันตรังสีทุกชนิดนอกจากวัสดุนิวเคลียร์พิเศษ ซึ่งเกิดจากการผลิตหรือการใช้วัสดุนิวเคลียร์หรือวัสดุนิวเคลียร์พิเศษ

ตามความใน มาตรา 4 วรรคหนึ่ง (3) (4) และวรรคสอง³⁴ กับ มาตรา 24³⁵ แห่ง พระราชบัญญัติดังกล่าวได้มีการออกกฎกระทรวง กำหนดเงื่อนไขและวิธีการขอรับใบอนุญาตและการออกใบอนุญาตตามพระราชบัญญัติ พลังงานปรมาณูเพื่อสันติ พ.ศ. 2504 พ.ศ. 2546³⁶ และประกาศคณะกรรมการพลังงานปรมาณูเพื่อสันติ เรื่อง ข้อกำหนดและมาตรการออกตามความในกฎกระทรวงกำหนดเงื่อนไขและวิธีการขอรับใบอนุญาตและการออกใบอนุญาต ตามพระราชบัญญัติพลังงานปรมาณูเพื่อสันติ พ.ศ. 2504 พ.ศ. 2546 โดยในประกาศคณะกรรมการพลังงานปรมาณูเพื่อสันติในเรื่องดังกล่าวนี้มีเอกสารแนบท้ายประกาศกำหนดมาตรการขนส่ง

³⁴ มาตรา 4 ให้รัฐมนตรีมีอำนาจ

(1)

(2)

(3) กำหนดเงื่อนไขและวิธีการขอรับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้

(4) กำหนดเงื่อนไขให้ผู้ได้รับใบอนุญาตตามมาตรา 12 ปฏิบัติ เพื่อประโยชน์ความปลอดภัยในการผลิตการมีไว้ในครอบครองหรือการใช้วัสดุนิวเคลียร์พิเศษ พลังงานปรมาณู วัสดุพลอยได้ หรือวัสดุต้นกำลังซึ่งพ้นจากสภาพที่เป็นอยู่ตามธรรมชาติในทางเคมี หรือกระทำด้วยประการใดๆ แก่วัสดุต้นกำลังให้พ้นจากสภาพ ที่เป็นอยู่ตามธรรมชาติในทางเคมีและกำหนดให้ผู้รับใบอนุญาตดังกล่าวรายงานต่อคณะกรรมการตามระยะเวลาที่เห็นสมควรถึงปริมาณของวัสดุที่ผู้รับใบอนุญาต มีไว้ในครอบครองว่า ได้เพิ่มขึ้นหรือลดลงเท่าใดในระหว่างระยะเวลานั้น รวมทั้งเหตุแห่งการเพิ่มและการลดนั้นด้วย

การกำหนดตามมาตรานี้ให้กำหนดโดยกฎกระทรวง

³⁵ มาตรา 24 ให้นายกรัฐมนตรีรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่และออกกฎกระทรวงเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

³⁶ เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงเงื่อนไขและวิธีการขอรับใบอนุญาต และการออกใบอนุญาตทำการผลิตมีไว้ในครอบครอง ให้นำเข้าหรือส่งออกนอกราชอาณาจักร ซึ่งวัสดุนิวเคลียร์พิเศษ พลังงานปรมาณู วัสดุพลอยได้ หรือวัสดุต้นกำลังซึ่งพ้นจากสภาพที่เป็นอยู่ตามธรรมชาติในทางเคมี และการกระทำด้วยประการใดๆ แก่วัสดุต้นกำลังให้พ้นจากสภาพที่เป็นอยู่ตามธรรมชาติในทางเคมี เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ปฏิบัติงาน สุขภาพของประชาชน และไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม และเนื่องจาก มาตรา 4 วรรคหนึ่ง (3) (4) และวรรคสอง แห่ง พระราชบัญญัติ พลังงานปรมาณูเพื่อสันติ พ.ศ. 2504 บัญญัติให้การกำหนดเงื่อนไขและวิธีการขอรับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ และการกำหนดเงื่อนไขให้ผู้รับใบอนุญาตตาม มาตรา 12 ปฏิบัติกำหนดโดยกฎกระทรวง จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้

วัสดุกำมันตรังสีและกากกำมันตรังสี ซึ่งมาตรการขนส่งดังกล่าวนี้กำหนดตามความในข้อ 7(5)³⁷ แห่งกฎกระทรวงกำหนดเงื่อนไขและวิธีการขอรับใบอนุญาตและการออกใบอนุญาต ตามพระราชบัญญัติพลังงานปรมาณูเพื่อสันติ พ.ศ. 2504 พ.ศ. 2546 มาตรการขนส่งวัสดุกำมันตรังสีและกากกำมันตรังสี

มาตรการขนส่งวัสดุกำมันตรังสีและกากกำมันตรังสีดังกล่าวสามารถสรุปสาระสำคัญแบ่งออกได้ ดังนี้

1. คำนำ

มาตรการนี้กำหนดขึ้นเพื่อให้การขนส่งวัสดุกำมันตรังสีดำเนินไปด้วยความปลอดภัย โดยเน้นเฉพาะประเด็นสำคัญที่เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขนส่งวัสดุกำมันตรังสี การบรรจุหีบห่อถูกต้องและเหมาะสม ซึ่งได้แก่ หีบห่อแบบที่ได้รับยกเว้น (Excepted package) หีบห่อทางอุตสาหกรรม (Industrial package) หีบห่อแบบ A (Type A) หีบห่อแบบ B(M) (Type B(M)) และหีบห่อแบบ B(U) (Type B(U)) ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับชนิด และกัมมันตภาพของวัสดุกำมันตรังสีที่บรรจุ ส่วนรายละเอียดอื่น ๆ ให้ยึดตามประกาศมติคณะกรรมการวัตถุอันตราย เรื่องการขนส่งวัตถุอันตรายทางบก พ.ศ. ๒๕๔๕ และประกาศข้อกำหนดการขนส่งวัตถุอันตรายแบบท้ายมติคณะกรรมการวัตถุอันตรายดังกล่าว

2. ขอบเขต

มาตรการนี้ครอบคลุมถึงการขนส่งวัสดุกำมันตรังสีทั้งภายในประเทศ และการขนส่งวัสดุกำมันตรังสีระหว่างประเทศ ซึ่งมีจุดประสงค์ในการควบคุมการขนส่งวัสดุกำมันตรังสีที่มีความเข้มข้นของกัมมันตภาพ (Activity Concentration) และกัมมันตภาพรวม (Total Activity) เกินกว่าเกณฑ์ ยกเว้นในการควบคุมการขนส่ง (Exempt Consignments)

³⁷ ข้อ 7 ผู้ยื่นคำขออนุญาตตาม ข้อ 3 ข้อ 4 หรือ ข้อ 5 ต้องระบุผู้รับผิดชอบดำเนินการทางเทคนิคเกี่ยวกับรังสี สถานที่จัดเก็บและสถานปฏิบัติการเกี่ยวกับรังสี เครื่องมือตรวจวัดรังสีและเครื่องใช้จำเป็นเพื่อระงับ หรือป้องกันอันตรายจากรังสีซึ่งอาจมีแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน หรือเพื่อคุ้มครองอนามัยของบุคคล และต้องจัดให้มีหลักประกันที่มีผลคุ้มครองผู้ปฏิบัติงานและบุคคลอื่น ที่อาจได้รับผลกระทบทางรังสีตามระยะเวลาที่กำหนดในใบอนุญาต พร้อมทั้งต้องเสนอมาตรการและวิธีการดังต่อไปนี้มาพร้อมคำขออนุญาตด้วย

(1)

(2) ...

.....

(5) มาตรการขนส่งวัสดุกำมันตรังสีและกากกำมันตรังสี

3. เกณฑ์ยกเว้นจากการควบคุมการขนส่ง

วัสดุกัมมันตรังสีที่อยู่ในเกณฑ์ยกเว้นจากการควบคุมการขนส่ง คือวัสดุกัมมันตรังสีที่มีความเข้มข้นของกัมมันตภาพ หรือมีกัมมันตภาพรวมในการขนส่ง ต่ำกว่าขีดจำกัดของการยกเว้น

4. การขนส่งวัสดุกัมมันตรังสี โดยไม่ต้องบรรจุในหีบห่อ

วัสดุกัมมันตรังสีที่ขนส่งได้โดยไม่ต้องบรรจุในหีบห่อ มีเงื่อนไขดังต่อไปนี้

- วัสดุกัมมันตรังสีกัมมันตภาพจำเพาะต่ำกลุ่มที่ 1 (LSA - I) และวัสดุที่มีการเปราะเปื้อนบนพื้นผิวกลุ่มที่ 1 (SCO - I) สามารถขนส่งโดยไม่ต้องมีหีบห่อภายใต้ “การปฏิบัติเฉพาะ” (Exclusive Use) วัสดุดังกล่าวนอกเหนือจากแร่ซึ่งมีวัสดุกัมมันตรังสีตามธรรมชาติเป็นส่วนประกอบ เมื่อทำการขนส่งต้องไม่มีการรั่วไหลของวัสดุกัมมันตรังสีจากพาหนะที่ใช้ขนส่งและต้องมีการกำบังรังสี

- วัสดุที่มีการเปราะเปื้อนบนพื้นผิวกลุ่มที่ 1 ที่มีการเปราะเปื้อนทางรังสีพื้นผิวที่สัมผัสถึงหรือไม่ก็ตาม น้อยกว่า 10 เท่าของเกณฑ์การเปราะเปื้อนทางรังสีที่กำหนดไว้ในข้อ ๗ การขนส่ง ดังกล่าวไม่ถือว่าอยู่ในภาวะ “การปฏิบัติเฉพาะ” กรณีการขนส่งวัสดุที่มีการเปราะเปื้อนบนพื้นผิวกลุ่มที่ 1 ที่มีการเปราะเปื้อนทางรังสีแบบหละหลวมบนพื้นผิวที่สัมผัสไม่ถึง เกินกว่า 10 เท่าของเกณฑ์การเปราะเปื้อนทางรังสี ต้องมีการบรรจุภาชนะหรือมีการป้องกันการรั่วไหลของวัสดุกัมมันตรังสีจากพาหนะที่ขนส่ง

5. การขนส่งวัสดุกัมมันตรังสีโดยต้องบรรจุในหีบห่อ

วัสดุกัมมันตรังสีที่ขนส่งได้โดยไม่ต้องบรรจุในหีบห่อ มีเงื่อนไขดังต่อไปนี้

- วัสดุกัมมันตรังสีกัมมันตภาพจำเพาะต่ำกลุ่มที่ 1 (LSA - I) และวัสดุที่มีการเปราะเปื้อนบนพื้นผิวกลุ่มที่ 1 (SCO - I) สามารถขนส่งโดยไม่ต้องมีหีบห่อภายใต้ “การปฏิบัติเฉพาะ” (Exclusive Use) วัสดุดังกล่าวนอกเหนือจากแร่ซึ่งมีวัสดุกัมมันตรังสีตามธรรมชาติเป็นส่วนประกอบ เมื่อทำการขนส่งต้องไม่มีการรั่วไหลของวัสดุกัมมันตรังสีจากพาหนะที่ใช้ขนส่งและต้องมีการกำบังรังสี

- วัสดุที่มีการเปราะเปื้อนบนพื้นผิวกลุ่มที่ 1 ที่มีการเปราะเปื้อนทางรังสีพื้นผิวที่สัมผัสถึงหรือไม่ก็ตาม น้อยกว่า 10 เท่าของเกณฑ์การเปราะเปื้อนทางรังสีที่กำหนดไว้ในข้อ 7 การขนส่ง ดังกล่าวไม่ถือว่าอยู่ในภาวะ “การปฏิบัติเฉพาะ” กรณีการขนส่งวัสดุที่มีการเปราะเปื้อนบนพื้นผิวกลุ่มที่ 1 ที่มีการเปราะเปื้อนทางรังสีแบบหละหลวมบนพื้นผิวที่สัมผัสไม่ถึง เกินกว่า 10 เท่าของเกณฑ์การเปราะเปื้อนทางรังสี ต้องมีการบรรจุภาชนะหรือมีการป้องกันการรั่วไหลของวัสดุกัมมันตรังสีจากพาหนะที่ขนส่ง

6. การขนส่งวัสดุแก๊สมันตรังสีโดยต้องบรรจุในหีบห่อ

วัสดุแก๊สมันตรังสีที่ต้องบรรจุในหีบห่อเพื่อการขนส่ง ต้องบรรจุในหีบห่อแบบใดแบบหนึ่งดังต่อไปนี้

- หีบห่อแบบ excepted
- หีบห่อแบบ Industrial Type 1 Type 2 หรือ Type 3 (Industrial Package IP – 1, IP – 2 หรือ IP – 3)

- หีบห่อแบบ A (Type A Package)
- หีบห่อแบบ B(M) (Type B(M) Package)
- หีบห่อแบบ B(U) (Type B(U) Package)
- หีบห่อแบบ C (Type C Package)

7. เกณฑ์การเปราะเปื้อนทางรังสี

การเปราะเปื้อนแบบหละหลวมบนพื้นผิวภายนอกของหีบห่อ พื้นผิวด้านในและด้านนอกของหีบห่อซ้อน (overpack) ตู้ขนส่ง คอนเทนเนอร์ (freight container) ถัง (tank) ถังบรรจุขนาดกลาง (intermediate bulk container) ต้องมีค่าต่ำที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้และต้องไม่เกินค่าดังต่อไปนี้

- 4 เบคเคอเรลต่อตารางเซนติเมตร สำหรับวัสดุแก๊สมันตรังสีที่แผ่รังสีปีตา รังสีแกมมา และรังสีแอลฟาที่มีความเป็นพิษต่ำ
 - 0.4 เบคเคอเรลต่อตารางเซนติเมตร สำหรับวัสดุแก๊สมันตรังสีที่แผ่รังสีแอลฟา
- การเปราะเปื้อนแบบหละหลวมหมายถึงการเปราะเปื้อนที่สามารถหลุดออกได้ระหว่างการขนส่งปกติ

8. ระดับรังสีสูงสุด

ระดับรังสีสูงสุด แบ่งออกได้ดังนี้

8.1. ระดับรังสีสูงสุดสำหรับวัสดุแก๊สมันตรังสีหรืออุปกรณ์ที่มีวัสดุแก๊สมันตรังสีเป็นส่วนประกอบ ที่สามารถขนส่งโดยบรรจุในหีบห่อได้

8.2. ระดับรังสีสูงสุดสำหรับหีบห่อ หรือหีบห่อซ้อน

8.3. ระดับรังสีสูงสุดสำหรับยานพาหนะขนส่ง

8.4. การควบคุมระดับรังสีระหว่างการขนส่งให้กระทำโดยการกำหนดดัชนีขนส่ง

9. ดัชนีการขนส่ง (Transport Index)

9.1. เพื่อที่จะควบคุมการแผ่รังสีระหว่างการขนส่งต้องระบุดัชนีการขนส่ง สำหรับแต่ละหีบห่อ หีบห่อซ้อน ตู้ขนส่งคอนเทนเนอร์ หรือวัสดุแก๊สมันตรังสีที่ไม่ต้องมีหีบห่อเช่น วัสดุแก๊สมันตรังสีแก๊สมันตรังสีเฉพาะตัวกลุ่มที่ 1 หรือวัตถุที่มีการเปราะเปื้อนบนพื้นผิวกลุ่มที่ 1

9.2. ค่าดัชนีการขนส่งสำหรับหีบห่อซ้อน ผู้ขนส่งคอนเทนเนอร์ หรือยานพาหนะต้องหาจากผลรวมของค่าดัชนีการขนส่งของหีบห่อทั้งหมดที่บรรจุทุก หรือหาจากการวัดระดับรังสี ทั้งนี้ยกเว้นกรณีที่เป็นหีบห่อซ้อนที่ไม่มีรูปร่าง (non-rigid overpacks) ซึ่งต้องหาค่าดัชนีการขนส่งจากผลรวมของค่าดัชนีการขนส่งของหีบห่อทั้งหมดเท่านั้น

9.3. หีบห่อหรือหีบห่อซ้อนใดที่มีค่าดัชนีการขนส่งเกิน 10 ให้ขนส่งภายใต้ “การปฏิบัติเฉพาะ”

9.4. ดัชนีการขนส่งสำหรับผู้ขนส่งคอนเทนเนอร์และพาหนะที่มีได้อยู่ภายใต้ “การปฏิบัติเฉพาะ”

9.5. ไม่มีข้อจำกัดในการรวมค่าดัชนีขนส่งของวัสดุกัมมันตรังสีกัมมันตภาพจำเพาะต่ำ กลุ่มที่ 1

9.6. ไม่มีขีดจำกัดในการรวมค่าดัชนีการขนส่งในแต่ละยานพาหนะ ที่ใช้ขนส่งวัสดุกัมมันตรังสีที่อยู่ภายใต้ “การปฏิบัติเฉพาะ”

10. การทำเครื่องหมาย (Marking)

10.1 การขนส่งวัสดุกัมมันตรังสีโดยไม่ต้องบรรจุหีบห่อตาม ข้อ 5 ต้องมีการทำเครื่องหมายข้อความ “RADIOACTIVE LSA – I” หรือ “RADIOACTIVE SCO – I” ที่ภาชนะบรรจุหรือที่ห่อหุ้มวัสดุกัมมันตรังสีนั้น

10.2 หีบห่อทุกชนิดต้องมีชื่อผู้ส่ง หรือผู้รับ หรือทั้งสองฝ่าย ติดที่ภายนอกของหีบห่อโดยข้อความ ดังกล่าวต้องอ่านได้ชัดเจนและมีความคงทน

10.3 หีบห่อที่มีน้ำหนักรวมเกินกว่า 50 กิโลกรัมต้องระบุน้ำหนักสูงสุดไว้ที่ภายนอกของหีบห่อด้วยข้อความที่อ่านได้ชัดเจนและมีความคงทน

10.4 หีบห่อทุกชนิดต้องระบุตัวเลขขององค์การสหประชาชาติ (United Nation Number) ตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ 6 ตามหลังอักษร “UN” ไว้ที่ภายนอกของหีบห่อซึ่งข้อความดังกล่าวต้องอ่านได้ชัดเจนและมีความคงทน และหีบห่อใดๆ ก็ตามยกเว้นหีบห่อที่ได้รับการยกเว้นต้องระบุชื่อของหีบห่อ (Shipping Name) ตามที่ระบุไว้ในตารางที่ 6 รวมอยู่ด้วย

10.5 หีบห่อแบบ Industrial ต้องระบุข้อความ “TYPE IP-1” “TYPE IP-2” หรือ “TYPE IP-3” ตามความเหมาะสมไว้ที่ภายนอกของหีบห่อ ซึ่งข้อความดังกล่าวต้องอ่านได้ชัดเจนและมีความคงทน

10.6. หีบห่อแบบ A ต้องระบุข้อความ “TYPE A” ไว้ที่ภายนอกของหีบห่อซึ่งข้อความดังกล่าวต้องอ่านได้ชัดเจนและมีความคงทน

10.7. หีบห่อที่ได้รับการรับรองเป็นประเภท B(U), B(M) หรือ C ต้องมีข้อความดังต่อไปนี้ ติดไว้ให้อ่านได้ชัดเจนและมีความคงทน

- เครื่องหมายเฉพาะที่กำหนดโดยหน่วยงานที่ให้การรับรอง แต่ละแบบของหีบห่อที่ได้รับการรับรอง

- เลขกำกับของแต่ละแบบของหีบห่อ

- หีบห่อแบบ B(U) หรือ B(M) ให้ระบุข้อความ “TYPE B(U)” หรือ “TYPE B(M)”

- หีบห่อแบบ C ให้ระบุข้อความ “TYPE C”

- หีบห่อแบบ B(U) B(M) หรือ C ต้องมีเครื่องหมายทางรังสี ซึ่งเครื่องหมายดังกล่าวจะต้องมีความคงทนต่อน้ำและไฟด้วย

11. การติดฉลาก (Labeling)

หีบห่อหรือหีบห่อชั้นใด ๆ ต้องมีการแบ่งชั้น (Category) และติดฉลากตามชั้นต่าง ๆ ของหีบห่อหรือหีบห่อชั้น ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ชั้น ได้แก่ I – WHITE, II – YELLOW และ III – YELLOW

12. ข้อมูลในฉลาก

ในฉลากต้องมีข้อมูลดังต่อไปนี้

ก) วัสดุที่บรรจุอยู่ภายใน (Content)

ข) กัมมันตภาพ (Activity) ให้ระบุค่ากัมมันตภาพสูงสุดของสารกัมมันตรังสีที่บรรจุอยู่ในหน่วยเบคเคอเรล (Bq) โดยมีค่านำหน้าหน่วยตามระบบสากล (SI, International System)

ค) สำหรับหีบห่อชั้นและตู้ขนส่งคอนเทนเนอร์ให้ระบุข้อมูลตาม ก) และ ข) เช่นกัน โดยรวมค่ากัมมันตภาพทั้งหมดที่บรรจุอยู่ภายใน ยกเว้นมีการบรรจุธาตุต่างชนิดกันให้ระบุในฉลากว่า “See Transport Documents”

ง) ค่าดัชนีการขนส่ง ให้ปฏิบัติตามข้อ 9 ไม่ต้องมีค่าดัชนีการขนส่งสำหรับหีบห่อที่ติดฉลาก ชั้น I – WHITE

13. การบรรจุและการคัดแยก (Loading and Segregation) แบ่งออกเป็น

13.1. เงื่อนไขสำหรับการบรรจุและการคัดแยกที่ใช้กับการส่งวัสดุกัมมันตรังสีทุกประเภท

13.2. การขนส่งวัสดุกัมมันตรังสี ซึ่งไม่ได้อยู่ภายใต้ “การปฏิบัติเฉพาะ” ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไข

13.3. การขนส่งวัสดุกัมมันตรังสีที่อยู่ภายใต้ “การปฏิบัติเฉพาะ” ไม่มีขีดจำกัดสำหรับผลรวมค่าดัชนีขนส่ง แต่ต้องควบคุมระดับรังสี

14. การติดป้าย (Placarding)

การขนส่งวัสดุกัมมันตรังสีซึ่งบรรจุในหีบห่อแบบที่ได้รับยกเว้นเท่านั้น ไม่จำเป็นต้องติดป้าย ส่วนการขนส่งวัสดุกัมมันตรังสีซึ่งบรรจุในหีบห่อแบบอื่น ๆ ต้องมีการติดป้าย

15. เอกสารกำกับการขนส่ง

เอกสารกำกับการขนส่ง คือเอกสารที่ต้องใช้ประกอบไปกับการขนส่ง ซึ่งต้องมีรายละเอียดของวัสดุที่ขนส่ง ซึ่งผู้ส่งของต้องแสดงต่อบริษัทผู้ประกอบการขนส่งดังต่อไปนี้

15.1. รายละเอียดของการขนส่ง (Particulars of Consignment)

15.2. เอกสารยืนยันจากผู้ส่ง

15.3. ข้อมูลสำหรับบริษัทผู้ประกอบการขนส่ง

16. การเก็บรักษาและการส่งมอบวัสดุแก๊สมันตรังสี

การขนส่งวัสดุแก๊สมันตรังสีต้องมีการเก็บรักษาและการส่งมอบดังนี้

16.1. ในการเก็บรักษาระหว่างรอการส่งมอบ ต้องเก็บแยกจากวัสดุอันตรายอื่นๆ แยกจากบุคคล และแยกจากฟิล์มถ่ายรูป

16.2. เว้นแต่ผิวของหีบห่อวัสดุแก๊สมันตรังสีจะมีความร้อนแผ่ออกมาเกิน ๑๕ วัตต์ต่อตารางเมตรและในบริเวณที่เก็บไม่มีถุงหรือกระสอบเก็บวางอยู่โดยรอบ หีบห่อหรือหีบห่อซ้อนนั้นสามารถเก็บในคลังพัสดุนั้นได้โดยไม่ต้องเก็บแยก เว้นแต่สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติมีคำสั่งเป็นหนังสือให้เก็บแยกเป็นพิเศษ

16.3 ต้องตรวจสอบว่าผู้รับมอบได้รับใบอนุญาตใช้ มีไว้ในครอบครอง วัสดุแก๊สมันตรังสี ก่อนการส่งมอบวัสดุแก๊สมันตรังสี ให้กับผู้รับภายในประเทศ

17. การขนส่ง

หีบห่อที่อยู่ในชั้น II – YELLOW หรือ III – YELLOW ห้ามขนส่งโดยการนำติดตัวและโดยสารไปกับผู้โดยสารอื่น ๆ

สำหรับการขนส่งโดยทางรถยนต์ ต้องไม่มีผู้โดยสารอื่นยกเว้นพนักงานขับรถและผู้ช่วยที่เดินทางไปพร้อมกับหีบห่อ หีบห่อซ้อน หรือผู้ขนส่งคอนเทนเนอร์ที่อยู่ในชั้น II – YELLOW หรือ III – YELLOW

18. การชำระความเปราะเปื้อนทางรังสี

ยานพาหนะและเครื่องมือที่ใช้ในการขนส่งวัสดุแก๊สมันตรังสีเป็นประจำ ต้องมีการตรวจสอบความเปราะเปื้อนทางรังสีเป็นระยะ ๆ ความถี่ของการตรวจสอบให้เหมาะสมกับความเสี่ยงในการเปราะเปื้อนและขึ้นกับปริมาณของวัสดุแก๊สมันตรังสีที่รับขนส่ง

19. การแจ้งต่อหน่วยงานกำกับดูแล

ก่อนที่จะมีการขนส่งเที่ยวแรกของหีบห่อใด ๆ ที่ต้องได้รับอนุญาตจากหน่วยงานกำกับดูแล (สำหรับประเทศไทยคือ สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ) ผู้ส่งต้องจัดส่งสำเนาใบรับรองการออกแบบภาชนะบรรจุให้กับหน่วยงานกำกับดูแลของแต่ละประเทศที่จะส่งหีบห่อไปหรือส่งผ่าน

แต่ผู้ส่งไม่ต้องรอการตอบรับจากหน่วยงานกำกับดูแล และหน่วยงานกำกับดูแลก็ไม่จำเป็นต้องตอบรับหนังสือรับรองดังกล่าว

20. การขนส่งในประเทศภายใต้ “การปฏิบัติเฉพาะ”

การขนส่งในประเทศภายใต้ “การปฏิบัติเฉพาะ” ผู้ประกอบการจะต้องขออนุญาตต่อสำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ 1 เดือน ก่อนการขนส่งโดย

20.1 แจ้งข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่ง

20.2 หลังจากที่สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ พิจารณาอนุญาตให้ทำการขนส่ง ผู้ดำเนินการขนส่งสามารถดำเนินการได้ตามแผนที่เสนอมา

20.3 ให้ดำเนินการขนส่งตามมาตรการการขนส่งวัสดุอันตราย ของกรมการขนส่งทางบก

20.4 หลังปฏิบัติงานขนส่ง ผู้ดำเนินการขนส่งต้องแจ้งผลการดำเนินการขนส่งให้แก่สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ โดยทางโทรศัพท์หรือโทรสาร

4.1.2.5.กฎหมายอื่นๆ

ก.ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง ความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับสารเคมีอันตราย

ซึ่งประกาศนี้ออกโดยอาศัยอำนาจตามความในข้อ 2(7) แห่งประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 103 ลงวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ.2515 กำหนดสวัสดิการเกี่ยวกับสุขภาพอนามัย และความปลอดภัยสำหรับลูกจ้างที่ทำงานเกี่ยวกับสารเคมีอันตราย

โดยประกาศฉบับนี้มีส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของอันตราย คือ ประกาศฉบับนี้ ได้ให้ความหมายของคำว่า สารอันตราย หมายความว่า สาร สารประกอบ สารผสม ซึ่งอยู่ในรูปของของแข็ง ของเหลว หรือแก๊สที่มีลักษณะอย่างหนึ่งอย่างใด³⁸ ดังต่อไปนี้

(1) มีพิษ กัดกร่อน ระคายเคือง ทำให้เกิดอาการแพ้ ก่อมะเร็ง หรือทำให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพอนามัย

(2) ทำให้เกิดการระเบิด เป็นตัวทำปฏิกิริยาที่รุนแรง เป็นตัวเพิ่มออกซิเจนหรือไวไฟ

(3) มีกัมมันตภาพรังสี

ทั้งนี้ตามชนิดและประเภทที่อธิบดีประกาศกำหนด

³⁸ ข้อ 2 ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง ความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับสารเคมีอันตราย

นอกจากนี้ ประกาศดังกล่าวยังได้กล่าวถึงการขนส่งของอันตรายไว้ด้วย โดยกำหนดไว้ว่า การขนส่งสารเคมีอันตราย ให้นายจ้างปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดีกำหนด³⁹ และห้ามมิให้นายจ้างขนส่งจนกว่านายจ้างจะได้จัดให้มีฉลากขนาดใหญ่พอสมควรปิดไว้ที่หีบห่อ ภาชนะบรรจุ หรือวัสดุห่อหุ้มสารเคมีอันตรายทุกชิ้น ฉลากนั้นจะต้องมีรายละเอียด อย่างน้อย ดังต่อไปนี้

(1) สัญลักษณ์ที่แสดงถึงอันตรายและคำว่า “สารเคมีอันตราย” หรือ “วัตถุมีพิษ” หรือ คำอื่นที่แสดงถึงอันตรายตามชนิดสารเคมีอันตรายนั้น เป็นอักษรสีแดงหรือดำขนาดใหญ่กว่า อักษรอื่น ซึ่งเห็นได้ชัดเจน

(2) ชื่อทางเคมีหรือชื่อทางวิทยาศาสตร์ของสารเคมีอันตราย

(3) ปริมาณและส่วนประกอบของสารเคมีอันตราย

(4) อันตรายและอาการเกิดพิษจากสารเคมี

(5) คำเตือนเกี่ยวกับวิธีเก็บ วิธีใช้ วิธีเคลื่อนย้ายสารเคมีอันตรายและวิธีกำจัดหีบห่อ ภาชนะบรรจุ หรือวัสดุห่อหุ้มสารเคมีอันตรายอย่างปลอดภัย ทั้งนี้ให้มีสาระสำคัญโดยสรุปตาม หลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดีกำหนด

(6) วิธีการปฐมพยาบาลเมื่อมีอาการหรือความเจ็บป่วยเนื่องจากสารเคมีอันตรายและ คำแนะนำให้รีบไปส่งผู้ป่วยไปหาแพทย์

สำหรับรายละเอียด (4) (5) และ (6) จะพิมพ์ไว้ในใบแทรกกำกับในภาชนะบรรจุก็ได้ ฉลากและใบแทรกกำกับให้จัดทำเป็นภาษาไทย เว้นแต่รายละเอียดตาม (2) และ (3) จะใช้เป็น ภาษาอังกฤษก็ได้

ข.ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการ เกี่ยวกับการขนส่ง เก็บรักษา เคลื่อนย้าย และกำจัดหีบห่อ ภาชนะบรรจุ หรือวัสดุห่อหุ้มสารเคมี อันตราย พ.ศ.2535

ประกาศนี้ออกโดยอาศัยอำนาจตามความในข้อ 3 แห่งประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง ความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับสารเคมีอันตราย ลงวันที่ 22 สิงหาคม พ.ศ.2534 โดย อธิบดีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานได้กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการขนส่ง เก็บ รักษา เคลื่อนย้าย และกำจัดหีบห่อ ภาชนะบรรจุหรือวัสดุห่อหุ้มสารเคมีอันตรายไว้ มีสาระสำคัญ ในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่ง ดังนี้

³⁹ ต่อมาอธิบดีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานได้กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการ เกี่ยวกับการขนส่ง เก็บรักษา เคลื่อนย้าย และกำจัดหีบห่อ ภาชนะบรรจุหรือวัสดุห่อหุ้มสารเคมี อันตราย ลงวันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ.2535 ซึ่งจะอธิบายต่อไปในข้อ ข.

หน้าที่นายจ้างในการขนส่งสารเคมีอันตราย

1.ให้นายจ้างปฏิบัติเกี่ยวกับการขนส่งเคลื่อนย้ายสารเคมีอันตราย ดังต่อไปนี้

1.1) ป้องกันฝุ่น พุ่ม ไอ ละออง เส้นใย และการกระเด็นของสารเคมีอันตรายมิให้เป็นอันตรายต่อลูกจ้าง

1.2) การขนถ่ายด้วยท่อหรือราง ต้องมีโครงสร้างที่ป้องกันการกระเด็น หก ล้น รั่วไหล ตกหล่น

1.3) ก่อนที่นายจ้างจะให้ลูกจ้างทำงานเกี่ยวกับการขนส่งเคลื่อนย้ายสารเคมีอันตราย ให้นายจ้างตรวจสอบยานพาหนะให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัย ฝึกซ้อมให้ลูกจ้างรู้วิธีการแก้ปัญหาเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน และต้องจัดให้มีการฝึกซ้อมเป็นประจำอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง พร้อมทั้งจัดให้มีคู่มือหรือข้อปฏิบัติในการแก้ไขปัญหากรณีฉุกเฉินเป็นภาษาไทยเก็บไว้ในยานพาหนะ พร้อมทั้งจะใช้ได้ทันที

1.4) ต้องจัดให้มีเครื่องดับเพลิงชนิดมือถือที่มีคุณสมบัติสามารถดับเพลิงจากสารเคมีอันตราย และจัดให้มีหน้ากากป้องกันสารเคมีอันตรายหรือเครื่องช่วยหายใจ ติดประจำไว้ในยานพาหนะที่บรรทุกสารเคมีอันตรายพร้อมที่จะใช้งานได้ทันที

1.5) หีบห่อ ภาชนะบรรจุ หรือวัสดุห่อหุ้มสารเคมีอันตรายขณะบรรทุกต้องยึดแน่นกับฐานรองรับและยานพาหนะเพื่อมิให้เคลื่อนหรือหล่นตัวได้ ฐานรองรับและยานพาหนะต้องมีความมั่นคงแข็งแรงเพียงพอที่จะรับน้ำหนักของหีบห่อ ภาชนะบรรจุ หรือวัสดุห่อหุ้มรวมกับน้ำหนักของสารเคมีอันตรายในอัตราสูงสุดไม่เกินน้ำหนักที่จะบรรทุกได้

1.6) ห้ามบรรทุกสารเคมีอันตรายที่อาจเกิดปฏิกิริยาต่อกันไว้รวมกันเว้นแต่มีมาตรการที่ปลอดภัย

2.ให้นายจ้างจัดให้มีมาตรการเพื่อความปลอดภัยเกี่ยวกับหีบห่อ ภาชนะบรรจุ หรือวัสดุห่อหุ้มสารเคมีอันตราย ดังต่อไปนี้

2.1) ต้องทำด้วยวัสดุที่แข็งแรง ไม่ชำรุด ผุ กร่อน

2.2) ต้องเป็นชนิดที่เคลื่อนย้ายได้ด้วยความปลอดภัย หากมีการเคลื่อนย้ายหรือขนส่ง

2.3) ห้ามบรรจุสารเคมีอันตรายเกินพิกัดที่กำหนดไว้สำหรับภาชนะนั้น

2.4) หากปรากฏรอบรั้ว รอยกัดกร่อน รอยบุ รอยบวม สีกร่อน หรือถูกไฟไหม้ ห้ามใช้จนกว่าจะได้มีการซ่อม และทดสอบว่ามีความปลอดภัยในการใช้งาน

2.5) กรณีมีความดันอยู่ภายใน ต้องมีอุปกรณ์นิรภัย เพื่อระบายความดันให้อยู่ในระดับที่ปลอดภัย

2.6) ต้องทำการตรวจสอบ และซ่อมบำรุงให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัยไม่น้อยกว่าปีละหนึ่งครั้ง

2.7) การบรรจุสารเคมีอันตรายที่มีคุณสมบัติไวไฟ หรือระเบิดได้ต้องห่างจากแหล่งความร้อนไม่น้อยกว่า 8 เมตร

2.8) หากสารเคมีอันตรายที่บรรจุอยู่ในภาชนะทำให้ผิวภายนอกของภาชนะมีความร้อนต้องมีฉนวนหุ้มโดยรอบภาชนะนั้น

2.9) สิ่งที่น่ามายึดหรือต่อ ต้องไม่ทำให้หีบห่อ ภาชนะบรรจุ หรือวัสดุห่อหุ้มสารเคมีอันตราย รั่ว ซ้ำ รุด เสียหาย

2.10) การต่อท่อหรืออุปกรณ์ต่างๆเข้ากับภาชนะ หากมีลิ้นปิดเปิดต้องจัดให้ลิ้นปิดเปิดอยู่ใกล้กับผู้ปฏิบัติงาน

2.11) กรณีเก็บไว้ได้ดิน ต้องมีการป้องกันการเสียหายอันอาจเกิดจากยานพาหนะ มีเครื่องหมายแสดงตำแหน่งจัดเก็บให้เห็นชัดเจน

โดยหลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการขนส่ง เก็บรักษา เคลื่อนย้ายและกำจัดหีบห่อ ภาชนะบรรจุ หรือวัสดุห่อหุ้มสารเคมีอันตราย ที่มีได้กำหนดไว้ในประกาศนี้ให้นายจ้างปฏิบัติตาม คู่มือหรือคำแนะนำของผู้ผลิต

ค.ประกาศกรมโยธาธิการ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการติดตั้งถังขนส่งก๊าซและลักษณะ และส่วนประกอบภายในถังขนส่งก๊าซ⁴⁰

โดยประกาศดังกล่าวมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

1.การติดตั้งถังขนส่งก๊าซบนพาหนะขนส่งก๊าซทางบกต้องปฏิบัติดังนี้

⁴⁰ ประกาศกรมโยธาธิการในเรื่องดังกล่าวได้มีการประกาศออกมาใช้มีทั้งสิ้น 5 ด้วยกัน ดังนี้

1) ประกาศกรมโยธาธิการ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการติดตั้งถังขนส่งก๊าซและลักษณะและส่วนประกอบภายในถังขนส่งก๊าซ ประกาศ ณ วันที่ 15 สิงหาคม 2529

2) ประกาศกรมโยธาธิการ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการติดตั้งถังขนส่งก๊าซและลักษณะและส่วนประกอบภายในถังขนส่งก๊าซ (ฉบับ 2) ประกาศ ณ วันที่ 19 สิงหาคม 2530

3) ประกาศกรมโยธาธิการ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการติดตั้งถังขนส่งก๊าซและลักษณะและส่วนประกอบภายในถังขนส่งก๊าซ (ฉบับ 3) ประกาศ ณ วันที่ 13 ธันวาคม 2533

4) ประกาศกรมโยธาธิการ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการติดตั้งถังขนส่งก๊าซและลักษณะและส่วนประกอบภายในถังขนส่งก๊าซ (ฉบับ 4) ประกาศ ณ วันที่ 15 กันยายน 2535

5) ประกาศกรมโยธาธิการ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการติดตั้งถังขนส่งก๊าซและลักษณะและส่วนประกอบภายในถังขนส่งก๊าซ (ฉบับ 5) ประกาศ ณ วันที่ 17 สิงหาคม 2536

1.1) กรณีถึงชนส่งก๊าซที่ออกแบบและสร้างให้ตั้งอยู่บนฐานรองรับ ต้องยึดถึงชนส่งก๊าซและฐานรองรับให้ติดแน่นกับโครงของรถโดยใช้เหล็กยึดตรงบริเวณฐานรองรับถึงชนส่งก๊าซและให้มีอุปกรณ์ในการยึดแน่นระหว่างถึงชนส่งก๊าซกับโครงของรถ เช่น สายรัดที่มีเกลียวแรง (turnbuckle) สมอยึด (anchor) หรือตัวค้ำยัน (stop) และวัสดุที่ใช้ทำอุปกรณ์ประกอบฐานรองรับสายรัดที่มีเกลียวแรง สมอยึดหรือตัวค้ำยันต้องออกแบบให้มีความเค้นไม่เกิน 0.25 เท่าของความเค้นประลัย (ultimate strength) ของวัสดุที่ใช้ทำฐานรองรับถึงชนส่งก๊าซ และถึงชนส่งก๊าซที่ไม่ได้สร้างฐานรองรับติดแน่นมาพร้อมกับตัวถึงชนส่งก๊าซจากโรงงาน การยึดแน่นฐานรองรับเข้ากับถึงชนส่งก๊าซห้ามเชื่อมโดยตรงกับผนังชนส่งก๊าซ ต้องกระทำโดยเชื่อมเข้ากับแผ่นรองรับ (pad) ซึ่งสร้างพร้อมถึงชนส่งก๊าซจากโรงงาน แผ่นเหล็กรองรับดังกล่าวต้องมีคุณสมบัติ ลักษณะประกอบดังนี้

- (ก) ต้องเป็นวัสดุชนิดเดียวกับวัสดุที่ใช้ทำถึงชนส่งก๊าซ
- (ข) ต้องมีความหนาแน่นไม่เกินความหนาของผนังถึงชนส่งก๊าซ และต้องมีความหนาไม่น้อยกว่า 6 มิลลิเมตร
- (ค) ต้องยื่นจากขอบของฐานรองรับออกไปทุกด้านไม่น้อยกว่า 4 เท่าของความหนาของแผ่นเหล็กรองรับดังกล่าว
- (ง) ต้องลบมุมของแผ่นเหล็กรองรับให้กลมและมีรัศมีเท่ากับ 0.25 ถึง 0.5 เท่าของความกว้างของแผ่นเหล็กรองรับ
- (จ) ต้องเจาะรูแผ่นเหล็กรองรับ เพื่อระบายอากาศและความชื้นก่อนเชื่อมเข้ากับผนังถึงชนส่งก๊าซ และหลังจากเชื่อมเสร็จเรียบร้อยแล้วให้อุดรูดังกล่าวเพื่อป้องกันความชื้น
- (ฉ) ต้องเชื่อมแผ่นเหล็กรองรับเข้ากับผนังถึงชนส่งก๊าซ โดยการเชื่อมต่อเนื่องแบบฟิลเลต (continuous fillet welding)

(ช) ตำแหน่งของแผ่นเหล็กรองรับต้องไม่ทับกับแนวเชื่อมของผนังถึงชนส่งก๊าซ

1.2) กรณีถึงชนส่งที่ออกแบบและสร้างโดยไม่มีฐานรองรับ ให้ยึดถึงชนส่งก๊าซติดแน่นกับโครงของรถ โดยมีฐานรองรับตามความยาวของตัวถึงชนส่งก๊าซ ซึ่งสร้างพร้อมถึงชนส่งก๊าซจากโรงงาน โดยฐานรองรับตามความยาวต้องมีคุณสมบัติ ลักษณะ และการประกอบดังนี้

- (ก) ต้องเป็นวัสดุชนิดเดียวกับวัสดุที่ใช้ทำถึงชนส่งก๊าซ
- (ข) ต้องรับน้ำหนักของถึงชนส่งก๊าซและอุปกรณ์รวมทั้งก๊าซที่บรรจุและแรงภายนอกต่างๆ ที่กระทำต่อถึงชนส่งก๊าซได้ ทั้งนี้ ต้องมีความหนาไม่น้อยกว่า 6 มิลลิเมตร
- (ค) ต้องเชื่อมฐานรองรับตามความยาวเข้ากับผนังถึงชนส่งก๊าซ โดยการเชื่อมต่อเนื่องแบบฟิลเลต ยกเว้นบริเวณที่ผ่านแนวเชื่อมตามขวางของถึงชนส่งก๊าซ และตำแหน่งของแนวเชื่อมต้องไม่ทับกับแนวเชื่อมของถึงชนส่งก๊าซ

โดยการยึดถังขนส่งก๊าซกับโครงของรถ ต้องใช้เหล็กประกับเชื่อมติดกับฐานรองรับตามความยาวของถังขนส่งก๊าซ และยึดเหล็กประกับติดกับโครงรถโดยใช้สลักเกลียว (bolt) หรือสลักเกลียวสองข้าง (stud) ห้ามเชื่อมเหล็กประกับเข้ากับตัวถังขนส่งก๊าซโดยตรง วัสดุที่ใช้ทำเหล็กประกับต้องออกแบบให้มีความเค้นไม่เกิน 0.25 เท่าของความเค้นประลัยของวัสดุที่ใช้ทำฐานรองรับตามความยาวของถังขนส่งก๊าซ

โดยถังขนส่งที่จะนำมาติดตั้งตาม 1.1.) และ 1.2) ต้องผ่านกรรมวิธีทางความร้อน (heat treatment) ภายหลังการเชื่อม หรือวิธีอื่นที่อธิบดีกรมโยธาธิการเห็นชอบ ยกเว้นถังขนส่งก๊าซที่สร้างจากเหล็กกล้าเจือสูง (high alloy steel) หรือวัสดุที่ไม่ใช่เหล็ก (non-ferrous material) ทั้งนี้ ถังก๊าซที่ได้ผ่านกรรมวิธีทางความร้อน (heat treatment) ภายหลังการเชื่อมต้องมีเอกสารรับรองจากโรงงานประกอบ

2. ถังขนส่งก๊าซที่ติดตั้งไว้บนยานพาหนะขนส่งก๊าซทางบก ต้องทำด้วยสีขาวและต้องมีข้อความแสดง เครื่องหมายการค้าและหมายเลขโทรศัพท์ของผู้ค้าน้ำมัน วัน เดือน ปี ที่ได้รับใบอนุญาต เลขที่ใบอนุญาตประกอบกิจการการบรรจุก๊าซจากกรมโยธาธิการไว้ด้านข้างด้านนอกของตัวถังขนส่งก๊าซทั้งสองด้าน ชื่อและหมายเลขโทรศัพท์ของผู้ได้รับใบอนุญาตหรือผู้ประกอบการขนส่งไว้ด้านข้างด้านนอกของประตูด้านพาหนะขนส่งก๊าซทั้งสองด้าน ด้วยอักษรสีแดงมีขนาดที่มองเห็นได้ชัดเจนและอ่านง่ายในระยะ 25 เมตร สำหรับเครื่องหมายการค้าของผู้ค้าน้ำมันต้องมีขนาดส่วนสูงไม่น้อยกว่า $\frac{1}{4}$ ของเส้นผ่านศูนย์กลางภายนอกของถังขนส่งก๊าซ

3. ห้ามติดตั้งถังขนส่งก๊าซบนยานพาหนะขนส่งก๊าซทางบก ประเภท รถพ่วง ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และถังขนส่งก๊าซที่มีปริมาตรความจุเกินกว่า 35,000 ลิตร สำหรับถังขนส่งก๊าซที่ติดตั้งบนรถกึ่งพ่วง และถังขนส่งก๊าซนั้นมีก๊าซอยู่ด้วย รถคันที่ลากจูงจะต้องประกอบติดกันตลอดเวลา

4. อุปกรณ์ยึดแน่นถังขนส่งก๊าซเข้ากับโครงของรถต้องออกแบบคำนวณให้สามารถรับความเค้นที่เกิดขึ้นเนื่องจากยานพาหนะขนส่งก๊าซเริ่มเคลื่อนที่ หยุดหรือเปลี่ยนทิศทาง

5. ส่วนประกอบของถังขนส่งก๊าซและอุปกรณ์ของถังขนส่งก๊าซต้องติดตั้งสูงจากระดับพื้นดินไม่น้อยกว่า 40 มิลลิเมตร ต่อทุกๆ 1 เมตรของระยะห่างระหว่างเพลาล้อที่ประชิดกันซึ่งรองรับตัวถังขนส่งก๊าซ แต่ทั้งนี้ จะต้องสูงจากระดับพื้นดินไม่น้อยกว่า 300 มิลลิเมตร

6. ต้องมีกล่องโลหะที่มีความแข็งแรงยึดแน่นติดกับโครงรถในตำแหน่งที่ปลอดภัย เพื่อป้องกันหัวท่อรับก๊าซ หัวท่อจ่ายก๊าซ และหัวท่อไอก๊าซ

7. ต้องมีแผงเหล็กที่มีความแข็งแรงยึดแน่นติดกับด้านข้างโครงของรถทั้งสองข้างเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ขอบล่างของแผงเหล็กต้องอยู่สูงจากระดับพื้นดินไม่สูงกว่าอุปกรณ์ แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกิน 450 มิลลิเมตรและขอบบนของแผงเหล็กต้องอยู่สูงจากระดับพื้นดินไม่น้อยกว่า 650

มิลลิเมตร และอยู่ระหว่างช่วงเพลาล้อที่ประชิดกันซึ่งรองรับตัวถังขนส่งก๊าซ ทั้งนี้ ต้องห่างจากขอบข้างไม่เกินข้างละ 400 มิลลิเมตร และกล่องโลหะตามข้อ 6. ให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของแผงเหล็กได้

8.ห้ามติดตั้งหัวท่อรับก๊าซ หัวท่อจ่ายก๊าซ และหัวท่อไอก๊าซในตำแหน่งที่มีระดับต่ำกว่าจุดศูนย์กลางของเพลาล้อ

9.ระยะห่างตามแนวราบระหว่างผนังด้านหลังห้องคนขับกับผนังถังขนส่งก๊าซ ส่วนที่ใกล้ที่สุดต้องไม่น้อยกว่า 75 มิลลิเมตร

10.ระยะห่างตามแนวราบระหว่างด้านในของกันชนท้ายกับผนังถังขนส่งก๊าซ ส่วนที่ใกล้ที่สุดต้องไม่น้อยกว่า 75 มิลลิเมตร

11.เส้นผ่านศูนย์กลางภายนอกของถังขนส่งก๊าซ ต้องไม่ยาวกว่าความยาวของกันชนท้าย

12.ช่องว่างระหว่างผนังถังขนส่งก๊าซและอุปกรณ์ประกอบถึงกับท่อไอเสียต้องไม่น้อยกว่า 75 มิลลิเมตร

13.ถังขนส่งก๊าซที่มีขนาดความจุเกิน 5,000 ลิตร ต้องมีท่อ (manhole) ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางไม่น้อยกว่า 400 มิลลิเมตร

14.การติดตั้งอุปกรณ์นิรภัยแบบระบายบนถังขนส่งก๊าซต้องปฏิบัติดังนี้

14.1) ทิศทางที่ระบายก๊าซออกต้องอยู่ในแนวดิ่ง

14.2) กลอุปกรณ์นิรภัยแบบระบายต้องติดตั้งไม่ให้มีส่วนหนึ่งส่วนใดโผล่พ้นเหนือผิวดัง ต้องมีฝาครอบหรือโครงกำบัง

15.การติดตั้งลิ้นปิดเปิดที่ควบคุมได้ในระยะใกล้สำหรับถังขนส่งก๊าซให้มีที่ปิดลิ้นควบคุมได้ในระยะใกล้ไว้อย่างน้อย 2 จุด โดยให้มีจุดหนึ่งอยู่ภายในกล่องโลหะตามข้อ 6 และให้มีส่วนที่ทำหน้าที่ปิดเปิด สามารถทำงานได้ทันที เมื่อปิดฝากล่องโลหะ และกรณีลิ้นปิดเปิดที่ควบคุมได้ในระยะใกล้เป็นแบบสายดึงจะต้องมีส่วนโลหะที่หลอมละลายต่ำ (fuse metal) ด้วยและท่อทางจ่ายก๊าซให้ติดตั้งข้อต่อ (coupling) เป็นชนิดยึดตรึงแน่นในตัวและปิดได้ด้วยตนเองเมื่อสายหลุด (check lock) หรือชนิดเกลียวไว้ที่ปลายหัวท่อจ่ายก๊าซ

16.สายยางที่ใช้สำหรับถ่ายเทก๊าซต้องเป็นชนิดที่ใช้กับก๊าซโดยเฉพาะและทนแรงดันได้ไม่น้อยกว่า 1.959 เมกาสกาลเมตร (20 กิโลกรัมต่อตารางเซนติเมตร) และที่ปลายข้างหนึ่งต้องติดตั้งข้อต่อ (coupling) เป็นชนิดที่ใช้กับก๊าซโดยเฉพาะและชนิดยึดตรึงแน่นในตัว (double lock) หรือชนิดเกลียว และต้องได้รับการทดสอบทุกปีในวาระที่จะต่ออายุใบอนุญาต พร้อมทั้งจะต้องมีที่เก็บสายที่ยานพาหนะขนส่งก๊าซให้เรียบร้อยโดยเฉพาะตัวข้อต่อ (coupling) จะต้องยึดให้มั่นคงแข็งแรงเพื่อป้องกันการกระแทกกับถังขนส่งก๊าซ

17.ถังขนส่งที่มีปริมาตรเกินกว่า 20,000 ลิตร ต้องติดตั้งอุปกรณ์นิรภัยแบบระบายไว้บนหลังถังไม่น้อยกว่า 2 ตัว โดยแต่ละตัวจะต้องมีสมรรถนะเพียงพอกับขนาดถังขนส่งก๊าซนั้น

18.ลักษณะภายในของถังขนส่งก๊าซที่มีขนาดความจุเกิน 15,000 ลิตร ต้องติดแผ่นเหล็กกันกระชอก (baffle) ไว้อย่างน้อย 1 แผ่น และทุกๆ ความจุ 15,000 ลิตร ต้องติดแผ่นเหล็กกันกระชอกเพิ่มอีก 1 แผ่น และแผ่นเหล็กกันกระชอกดังกล่าวต้องมีขนาดพื้นที่ไม่น้อยกว่าครึ่งหนึ่งของพื้นที่หน้าตัดตามขวางของตัวถังขนส่งก๊าซ และติดตั้งให้ศูนย์กลางของแผ่นเหล็กกันกระชอกอยู่ในแนวเดียวกับศูนย์กลางของถังขนส่งก๊าซ

ง. ร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ...

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ... เป็นกฎหมายที่ใช้โดยตรงในการขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศนั้นก็เป็น การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศอย่างหนึ่ง จึงย่อมอยู่ภายใต้ร่างพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ในร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวกำหนดเฉพาะหลักเกณฑ์ที่ใช้กับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยทั่ว ๆ ไป ไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์ที่จะนำมาใช้ควบคุมการขนส่งของอันตรายระหว่างประเทศ ร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวจึงแทบจะไม่ได้กล่าวถึงการขนส่งของอันตรายเลย ที่พอจะเกี่ยวข้องก็เห็นจะมีมาตรา 20 ที่บัญญัติว่า

" เมื่อมีการส่งมอบของที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ให้แก่ผู้ขนส่ง ผู้ส่งจะต้องแจ้งถึงสภาพอันตรายและข้อควรระวังในกรณีที่เป็นแก่ผู้ขนส่ง ในกรณีที่ไม่มี การบันทึกเรื่องดังกล่าวไว้ในใบตราส่ง ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมีหน้าที่พิสูจน์ว่าผู้ขนส่งได้ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้นแล้ว

ถ้าผู้ขนส่งไม่ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของตามวรรคหนึ่งและของนั้นเกิดเป็นอันตรายขึ้น ผู้ขนส่งอาจชดเชยของนั้นลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ไม่ว่าในเวลาหรือสถานที่ใดๆ โดยไม่ต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทน และผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายทั้งปวงอันเกิดขึ้นจากการดำเนินการกับของนั้นหรือจากการขนส่งของนั้น"

แต่อย่างไรก็ดี ร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวเป็นกฎหมายระหว่างประเทศในทางเอกชนที่มีเนื้อหาไปในทางความสัมพันธ์ระหว่างเอกชนกับเอกชน มิใช่กฎหมายระหว่างประเทศในทางมหาชนที่เนื้อหาในกฎหมายจะเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างรัฐกับเอกชน ดังนี้ แม้มาตรา 20 ของร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวจะมีเนื้อหาเกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายก็ตาม แต่ไม่ใช่บทบัญญัติที่ใช้ในการควบคุมการขนส่ง แต่เป็นเพียงบทบัญญัติที่กล่าวถึงสิทธิและหน้าที่ระหว่างผู้ส่งและผู้ขนส่งเท่านั้น

4.1.3 การมีกฎหมายเฉพาะว่าด้วยการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศไทย

ในหัวข้อนี้ผู้เขียนจะวิเคราะห์ว่ากฎหมายเฉพาะว่าด้วยการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศไทยนั้นควรมีกฎหมายเฉพาะหรือไม่ โดยพิจารณาถึงปัจจัยต่างๆประกอบถึงความเหมาะสมในการมีกฎหมายเฉพาะว่าด้วยการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศ โดยพิจารณาทั้งปัจจัยทางสังคมและเศรษฐกิจ ปัจจัยทางด้านกฎหมาย และปัจจัยทางความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ และวิเคราะห์ถึงแนวทางของกฎหมายเฉพาะในเรื่องนี้ว่า ถ้าหากจำเป็นที่จะต้องมีกฎหมายเฉพาะแล้วนั้น กฎหมายเฉพาะควรมีลักษณะและแนวทางที่เป็นเช่นไร และในการมีกฎหมายเฉพาะเช่นว่านั้นและมีปัญหาและอุปสรรคหรือไม่อย่างไร ตลอดจนเสนอแนะถึงข้อพิจารณาในการร่างกฎหมายเฉพาะโดยกล่าวถึงส่วนราชการหรือหน่วยงานที่กำกับดูแลการ วัตถุประสงค์และเป้าหมายของการมีกฎหมายเฉพาะ และสภาพบังคับของกฎหมาย

ก. ประเทศไทยควรมีกฎหมายเฉพาะหรือไม่

จากการศึกษาจะเห็นได้ว่ากฎหมายของไทยในปัจจุบันแม้จะมีกฎหมายอยู่หลายฉบับที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของอันตรายและแต่กฎหมายไทยก็ยังไม่มีกฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศโดยตรง ในทางตรงกันข้าม การที่กฎหมายไทยมีกฎหมายอยู่หลายฉบับที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของอันตรายที่กระจัดกระจายอยู่ตามกฎหมายต่างๆทำให้การบังคับใช้กฎหมายเกิดความซับซ้อนกัน อีกทั้งยังยากต่อค้นคว้าและการนำไปใช้ ดังนั้นจึงสมควรที่จะมีการออกกฎหมายเฉพาะในเรื่องดังกล่าวออกมาบังคับใช้ โดยมีข้อพิจารณาดังนี้

1) ข้อพิจารณาเชิงสังคมและเศรษฐกิจ

1.1) ภาระต่อบุคคลและความคุ้มค่า

การตรากฎหมายออกมาบังคับใช้ในสังคมนั้น แนนอนว่าจะต้องมีผลกระทบต่อบุคคลหรือองค์กรที่อยู่ในสังคมนั้นๆ ซึ่งการออกกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศนี้ก็เช่นเดียวกันก็ย่อมส่งผลกระทบต่อบุคคลและองค์กรที่เกี่ยวข้องอย่างแนนอนไม่มากนัก

ผู้ที่ได้รับผลกระทบต่อกฎหมายนี้โดยตรงมีอยู่ 2 กลุ่ม คือ ผู้ประกอบธุรกิจขนส่งของอันตราย และองค์กรภาครัฐที่มีหน้าที่ดูแลเกี่ยวกับการขนส่งของอันตราย

สำหรับภาระที่จะเกิดแก่ผู้ประกอบธุรกิจขนส่งของอันตรายนั้น คือ ผู้ประกอบการต้องมีการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติเกี่ยวกับการขนส่งของอันตราย เช่น มีภาระที่จะต้องติดตั้งอุปกรณ์ที่ได้มาตรฐานในการขนส่งของอันตราย โดย

ผู้ประกอบการนั้นต้องแบกรับค่าใช้จ่ายในการพัฒนาอุปกรณ์การขนส่งให้ได้มาตรฐานตามกฎหมาย ซึ่งอุปกรณ์นั้นๆต่างมีราคาที่สูงมาก

สำหรับภาระต่อภาครัฐนั้น องค์การของรัฐที่เกี่ยวข้องที่มีหน้าที่ในการควบคุม ตรวจสอบ และดูแล จะต้องเพิ่มบุคคลกรที่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายเพื่อเข้ามาทำหน้าที่ในการตรวจสอบภาคเอกชนว่ามีการฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายในเรื่องดังกล่าวหรือไม่ ตลอดจนเปิดหลักสูตรอบรมเจ้าหน้าที่ของรัฐให้มีความรู้ความเข้าใจในเรื่องดังกล่าวอยู่เสมอ

แต่อย่างไรก็ดี แม้การออกกฎหมายใหม่ในเรื่องดังกล่าวจะเป็นการเพิ่มภาระมากมาย ดังที่กล่าวมาข้างต้นแต่หากพิจารณาถึงประโยชน์ที่จะได้รับการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และขั้นตอนตามที่กฎหมายบัญญัติแล้วจะเห็นได้ว่า แม้ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งของอันตรายและองค์การภาครัฐจะมีภาระหน้าที่เพิ่มมากขึ้นบ้าง แต่ก็เป็นการทำเพื่อประโยชน์ส่วนรวม และเป็นการคุ้มครองประชาชนและสิ่งแวดล้อม ซึ่งหากมองในอีกแง่หนึ่งก็เป็นประโยชน์ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งของอันตราย และองค์การภาครัฐด้วยเช่นเดียวกัน สำหรับผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งของอันตราย ประโยชน์ที่จะได้รับก็คือมีชื่อเสียงจากการมีระบบการขนส่งที่ได้มาตรฐาน และลดความเสียหาย และค่าใช้จ่ายที่เกิดจากของอันตราย สำหรับภาครัฐนั้นก็ได้รับการยอมรับถึงมาตรฐานทางกฎหมายที่มีความเป็นสากล ส่งผลให้เกิดความเชื่อมั่นของนักลงทุนต่างชาติที่จะมาลงทุนในประเทศไทย

1.2) ความพร้อมของรัฐ

ในปัจจุบันประเทศไทยได้พัฒนากฎหมายในเรื่องเกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายทางถนนค่อนข้างมากโดยเห็นได้จากการที่ออกกฎหมายเกี่ยวกับเรื่องนี้ออกมาบังคับใช้หลายฉบับ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประกาศมติคณะกรรมาการวัตถุอันตราย เรื่อง การขนส่งวัตถุอันตรายทางบก พ.ศ.2545 นั้นแทบจะเรียกได้ว่าทำการลอกมาจากกฎเกณฑ์ต้นแบบขององค์การสหประชาชาติ United Nations Model Regulation และ ADR มาแทบจะทุกเรื่องเลยทีเดียว ดังนั้นในปัจจุบันทางด้านกฎหมายของประเทศไทยนั้น ก็มีความพร้อมอยู่แล้ว เพียงแต่นำกฎหมายเหล่านี้มีอยู่มารวบรวมให้เป็นระเบียบเป็นหมวดหมู่ และเพิ่มเติมบางเรื่องที่ประเทศไทยยังขาดไปเท่านั้น

นอกจากนี้ยังมีองค์กรทั้งภาครัฐที่มีหน้าที่ในการกำกับดูแลในเรื่องเกี่ยวกับการขนส่ง และเกี่ยวกับการควบคุมวัตถุอันตรายอยู่แล้ว เช่น กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคมเป็นองค์การของรัฐที่มีหน้าที่ในการกำกับดูแลในเรื่องเกี่ยวกับการขนส่ง และองค์การของรัฐที่ว่ามี

หน้าที่ในการกำกับดูแลหรือควบคุมวัตถุดิบอันตราย เช่น กรมโรงงาน⁴¹ กระทรวงอุตสาหกรรม กรมธุรกิจพลังงาน⁴² กระทรวงพลังงาน เป็นต้น ดังนั้น ผู้เขียนจึงเห็นว่าประเทศไทยมีความพร้อมแล้วที่จะออกกฎหมายในเรื่องดังกล่าวออกมาบังคับใช้

2) ข้อพิจารณาในเชิงกฎหมาย

2.1) ความจำเป็นในการตรากฎหมาย

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในบทนำว่าการขนส่งของอันตรายของประเทศไทยกำลังพัฒนามากขึ้น ทั้งประเทศไทยยังมีเข้าร่วมความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายระหว่างประเทศอีกด้วย แต่ในขณะที่กฎหมายของประเทศไทยในเรื่องนี้ยังไม่มีพัฒนาไปให้สอดคล้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างเหมาะสม ซึ่งผู้เขียนเห็นว่ากฎหมายไทยเกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายในปัจจุบันยังมีข้อบกพร่องประการสำคัญอยู่ 2 ประการ คือ

1. ข้อบกพร่องเกี่ยวกับรูปแบบของกฎหมาย

2. ข้อบกพร่องเกี่ยวกับเนื้อหาของกฎหมาย

ซึ่งอธิบายโดยละเอียดได้ดังนี้

1. ข้อบกพร่องเกี่ยวกับรูปแบบของกฎหมาย

แม้ในปัจจุบันประเทศไทยจะมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของอันตรายอยู่บ้างแล้วก็ตาม แต่กฎหมายเหล่านั้นก็อยู่ในรูปของกฎหมายของกฎหมายลำดับรอง หรือมีอยู่อย่างกระจัดกระจายตามพระราชบัญญัติต่างๆ เช่น พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 เป็นต้นซึ่งผู้เขียนเห็นว่าการออกกฎหมายในรูปแบบดังกล่าวมีความไม่ถูกต้อง เพราะกฎหมายในเรื่องดังกล่าวมีความสำคัญและกระทบต่อสิทธิของประชาชนเป็นอย่างมาก การออกกฎหมายควรได้รับการตรวจสอบอย่างรอบคอบ ดังนั้นในการออกกฎหมายในเรื่องดังกล่าวจึงสมควรยิ่งที่จะออกในพระราชบัญญัติ อีกทั้งในเรื่องของการขนส่งของอันตรายนี้ประเทศไทยยังได้มีความตกลงระหว่างประเทศและลงนามไว้แล้วอีกด้วย การออกกฎหมายในรูปแบบของพระราชบัญญัติจึงเป็นการรองรับการปฏิบัติตามความตกลงระหว่างประเทศอย่างถูกต้อง ด้วยเหตุนี้ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่ารูปแบบและลักษณะของกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของอันตรายที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบันจึงยังมีรูปแบบที่ไม่ถูกต้องนัก นอกจากนี้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของอันตรายของไทยในปัจจุบันยังปรากฏอยู่อย่างกระจัดกระจาย

⁴¹ กรมโรงงาน กระทรวงอุตสาหกรรม นั้นมีหน้าที่ในการกำกับดูแลหรือควบคุมของอันตรายทั่วไป ที่ใช้ในการอุตสาหกรรม

⁴² กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงานนั้นมีหน้าที่ในการกำกับดูแลหรือควบคุมของอันตราย จำพวกน้ำมันเชื้อเพลิง หรือ ก๊าซเชื้อเพลิงต่างๆ

โดยออกตามความของพระราชบัญญัติวัตถุอันตรายบางหรือออกตามความของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 บ้าง ซึ่งทำให้ประชาชนหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องยากต่อการค้นคว้าและนำไปใช้ แล้วกฎหมายที่มีอยู่นั้นยังมีเนื้อหาจำกัดอยู่เพียงบางเรื่องยังไม่ครอบคลุมเพียงพอ จึงสมควรอย่างยิ่งที่จะมีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศมาอุดช่องว่างของกฎหมายในเรื่องนี้ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน เพื่อให้ประเทศไทยมีกฎหมายในเรื่องนี้บังคับใช้อย่างถูกต้องสมบูรณ์ ดังนั้นการออกกฎหมายเฉพาะนี้จึงไม่ได้ก่อให้เกิดความซ้ำซ้อนกับกฎหมายที่มีอยู่เดิมแต่เป็นการสร้างความสมบูรณ์แก่กฎหมายในเรื่องนี้ของประเทศไทย

2. ข้อบกพร่องเกี่ยวกับเนื้อหาของกฎหมาย

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่าในปัจจุบันประเทศไทยได้มีการออกกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายออกมาบังคับใช้บ้างแล้วเพียงแต่ผู้เขียนเห็นว่ากฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันยังมีเนื้อหาไม่ครอบคลุมเพียงพอ โดยกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายที่สำคัญของไทยซึ่งบังคับใช้อยู่คือพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 และ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ต่างก็มีเนื้อหาจำกัดอยู่เพียงบางเรื่อง กล่าวคือ พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 ไว้บัญญัติไว้แต่เพียงหลักเกณฑ์กว้างๆ เช่น การขนส่งต้องการจัดให้มีฉลากที่แสดงสภาพอันตรายของสิ่งนั้นที่ชัดเจนเพียงพอ หรือ ผู้ขนส่งต้องระมัดระวังในการตรวจสอบความถูกต้องของสิ่งที่ใช้ในการขนส่งหรือยานพาหนะและอุปกรณ์ ตรวจสอบความถูกต้องของภาชนะบรรจุและฉลาก ความเหมาะสมของวิธีการขนส่ง ความถูกต้องของการจัดวางบนยานพาหนะ และความไว้วางใจได้ของลูกจ้างหรือผู้จัดทำกรงานให้แก่ตนหรือร่วมกับตน เป็นต้น ซึ่งจะเห็นได้ว่าลักษณะของการบัญญัติบทกฎหมายดังกล่าวเป็นการบัญญัติไว้แบบกว้างๆ ไม่ได้ลงในรายละเอียดไว้ เช่น มีการบัญญัติไว้ว่าผู้ขนส่งต้องระมัดระวังในการตรวจสอบความถูกต้องยานพาหนะและอุปกรณ์แต่ไม่ได้มีการกำหนดไว้ว่ายานพาหนะและอุปกรณ์ที่ถูกต้องมีลักษณะเป็นเช่นไร เป็นต้น

แม้ว่าต่อมาภายหลังจะได้มีการออกประกาศมติคณะกรรมการวัตถุอันตราย เรื่องการขนส่งวัตถุอันตราย พ.ศ.2545 โดยประกาศดังกล่าวได้มีการบัญญัติเนื้อหาเกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายทางถนนไว้มากขึ้นแล้วและใช้โดยตรงในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนน⁴³ ทั้งการขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศอันกล่าวได้ว่าประกาศนี้ใช้ในการควบคุมการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศในปัจจุบัน แต่ผู้เขียนยังเห็นว่าในด้านของเนื้อหาของประกาศดังกล่าวยังมีข้อบกพร่องอยู่หลายประการ ดังนี้

⁴³ แม้จะใช้ชื่อว่า การขนส่งทางบกก็ตาม แต่หากพิจารณาโดยเนื้อหาของประกาศดังกล่าวแล้ว จะพบว่าประกาศดังกล่าวมุ่งบังคับใช้กับการขนส่งทางถนน

1.ประกาศดังกล่าวได้นำกฎเกณฑ์ของ UN Regulations โดยส่วนใหญ่มาใช้เป็นต้นแบบในการร่าง โดยประกาศดังกล่าวมีภาคผนวกท้ายประเทศแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนของข้อกำหนดการขนส่งวัตถุอันตราย และส่วนของข้อกำหนดแท้งกิตติตริ้ง ซึ่งส่วนของข้อกำหนดการขนส่งวัตถุอันตรายนี้เองนำหลักเกณฑ์ของ UN Regulations มาใช้ แทนที่จะใช้หลักเกณฑ์ของกฎเกณฑ์ ADR ทั้งนี้ก็เพราะ UN Regulations นั้นเป็นกฎเกณฑ์ที่กำหนดมาเพื่อประยุกต์ใช้กับการขนส่งของอันตรายทุกระบบไม่ว่าจะเป็นทางทะเล อากาศ หรือทางบก โดยมีเนื้อหาไม่ได้มีความเฉพาะเจาะจงจะใช้บังคับกับการขนส่งทางถนน เหมือน ADR แม้กฎเกณฑ์ของ ADR จะเป็นกฎเกณฑ์ที่จัดทำขึ้นโดยอ้างอิงมาจากกฎเกณฑ์ของกฎเกณฑ์ต้นแบบขององค์การสหประชาชาติก็ตาม แต่กฎเกณฑ์ของ ADR ก็นำกฎเกณฑ์ดังกล่าวมาปรับประยุกต์ให้เป็นหลักเกณฑ์ที่ใช้เฉพาะกับการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศโดยตรง

2.ประกาศดังกล่าวแทบจะเรียกได้ว่าแปล UN Regulations เลยก็ได้ โดยไม่ได้นำมาแต่เพียงสาระสำคัญที่เกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายทางถนนมาประยุกต์ขึ้นใหม่เป็นบทบัญญัติโดยที่ใช้โดยเฉพาะกับการขนส่งทางถนนเหมือน ADR ตัวอย่าง เช่น ในเรื่องของบทนิยามคำศัพท์นั้น ใน UN Regulations ได้มีการนิยามความหมายของคำว่า cargo aircraft (อากาศยานขนส่งสินค้า) หรือ defined deck area (พื้นที่ที่กำหนดบนดาดฟ้าเรือ) ไว้ทั้งนี้ก็เพราะ UN Regulations เป็นกฎเกณฑ์ที่ใช้กับการขนส่งของอันตรายทุกระบบทั้งทางทะเล อากาศ และทางบก แต่พอ ADR นำกฎเกณฑ์ของ UN Regulations มาประยุกต์ใช้ออกเป็นกฎเกณฑ์ที่ใช้เฉพาะในการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนก็ได้มีการตัดคำนิยามดังกล่าวออก แต่ประกาศฉบับนี้ของไทย ทั้งที่เป็นกฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับเฉพาะกับการขนส่งของอันตรายทางถนน แต่กับการนิยามคำศัพท์ดังกล่าวไว้ ไม่เพียงเท่านั้นแม้ในเนื้อหาของประกาศฉบับนี้บางส่วนก็ยังคงหลักเกณฑ์ที่ใช้กับการขนส่งของอันตรายทางอากาศไว้ เช่น ในข้อย่อย 4.1.1.4.1 ของข้อกำหนดการขนส่งวัตถุอันตรายแบบท้ายประกาศ บัญญัติว่า “สำหรับการขนส่งทางอากาศ บรรจุภัณฑ์ที่จะใช้บรรจุของเหลวต้องทนทานต่อความแตกต่างของความดันได้โดยปราศจากการรั่วไหล ตามที่ระบุไว้ในข้อกำหนดสากลสำหรับการขนส่งทางอากาศ” ซึ่งตามความเห็นของผู้เขียนเห็นว่า ข้อความดังกล่าวนี้ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องกำหนดไว้ในประกาศมติคณะกรรมการวัตถุอันตราย เรื่อง การขนส่งวัตถุอันตรายทางบก พ.ศ.2545

3.เรื่องของขอบเขตในการบังคับใช้ ในส่วนของข้อยกเว้นการใช้ประกาศดังกล่าว ซึ่งข้อยกเว้นการใช้ประกาศดังกล่าวได้นี้ได้ลอกมาจาก UN regulation ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าข้อยกเว้นของ UN regulation มีน้อยเกินไปเมื่อเปรียบเทียบกับข้อยกเว้นของความตกลง ADR และข้อยกเว้นบางข้อของ ADR ก็มีความสำคัญที่น่าจะนำมาบัญญัติไว้ในประกาศดังกล่าวด้วย เช่น ข้อยกเว้น

ไม่ใช้กฎเกณฑ์ดังกล่าวกับการขนส่งในกรณีฉุกเฉินเพื่อที่มีความมุ่งหมายเพื่อช่วยชีวิตมนุษย์หรือปกป้องสิ่งแวดลอม เป็นต้น

4.ประกาศดังกล่าวไม่มีเนื้อหาในเรื่องบทลงโทษจากการฝ่าฝืนบทบัญญัติในประกาศดังกล่าว ซึ่งอาจทำให้เกิดปัญหาได้ว่าหากมีการฝ่าฝืนไม่ทำตามข้อกำหนดตามประกาศจะใช้บทลงโทษใดในการลงโทษ

2.2) ความซ้ำซ้อนของกฎหมาย

ความซ้ำซ้อนของกฎหมายเป็นปัญหาสำคัญอีกปัญหาหนึ่งในการที่มีการออกกฎหมายเพิ่มเติมจากเดิมที่บังคับใช้อยู่ ซึ่งหากมีการออกกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศขึ้นมาบังคับใช้ แล้วนั้น กฎหมายดังกล่าวจะซ้ำซ้อนกับกฎหมายเดิมที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องยกเลิกกฎหมายบางฉบับ ซึ่งในการยกเลิกกฎหมายนั้นอาจทำได้โดยชัดแจ้งหรือปริยายก็ได้ โดยการยกเลิกกฎหมายโดยปริยายนั้นอาจมีได้ตามกรณีดังนี้

1.หากกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศออกมาในรูปแบบของพระราชบัญญัติ ปัญหาดังกล่าวก็จะไม่เกิดขึ้น ทั้งนี้ก็เพราะกฎหมายในเรื่องนี้ของไทยส่วนใหญ่ออกมาในรูปแบบของกฎหมายลำดับรอง(Subordinate legislation)⁴⁴ ดังนั้นหากมีการออกกฎหมายเฉพาะออกมาในรูปแบบของพระราชบัญญัติแล้วหากขัดกับกฎหมายเดิมที่มีอยู่ซึ่งอยู่ในรูปแบบของกฎหมายลำดับรอง กฎหมายเดิมที่อยู่ในรูปแบบของกฎหมายลำดับรองก็จะถูกยกเลิกไปโดยปริยาย เพราะพระราชบัญญัติเป็นกฎหมายที่มีศักดิ์ของกฎหมาย (Hierarchy of Law)⁴⁵ สูงกว่ากฎหมายลำดับรอง

2.หากกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศออกมาในรูปแบบของกฎหมายลำดับรองเช่นเดียวกับกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน หากกฎหมายเก่านั้นมีบทบัญญัติสำหรับกรณีหนึ่งๆเป็นอย่างเดียวกันหรือมีข้อความที่ขัดหรือแย้งกับกฎหมายที่ออกมาใหม่ ก็ต้องถือว่ากฎหมายเก่าถูกยกเลิกโดยปริยาย⁴⁶ โดยกฎหมายใหม่

⁴⁴ กฎหมายลำดับรอง (Subordinate legislation) เป็นกฎหมายที่ฝ่ายบริหารได้รับมอบอำนาจจากฝ่ายนิติบัญญัติให้ตราบทบัญญัติกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในรายละเอียดที่จะต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติกำหนดไว้

⁴⁵ ศักดิ์ของกฎหมาย หมายถึง ลำดับชั้นของกฎหมาย หรือ ลำดับชั้นแห่งค่าบังคับของกฎหมาย กฎหมายที่อยู่ในลำดับชั้นที่ต่ำกว่าจะขัดแย้งกับกฎหมายที่อยู่ในลำดับชั้นสูงกว่าไม่ได้

⁴⁶ การยกเลิกกฎหมายโดยปริยาย หมายถึง กรณีที่ไม่มีกฎหมายบัญญัติชัดแจ้งระบุให้ยกเลิก แต่เป็นที่เห็นได้จากกฎหมายฉบับใหม่ ว่าจะต้องยกเลิกกฎหมายเก่าไปในตัวด้วย เพราะ

3) ข้อพิจารณาในเชิงความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

ความสัมพันธ์ระหว่างความตกลงระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนระหว่างประเทศกับประเทศไทย แยกพิจารณาความสัมพันธ์ออกเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

ก.กลุ่มของกฎเกณฑ์ต้นแบบขององค์การสหประชาชาติและความตกลงร่วม ADR

สำหรับกฎเกณฑ์ต้นแบบขององค์การสหประชาชาติและความตกลงร่วม ADR นั้น ประเทศไทยไม่ได้มีความสัมพันธ์โดยตรงกับกฎเกณฑ์และความตกลงดังกล่าว เพราะกฎเกณฑ์ต้นแบบขององค์การสหประชาชาติ เป็นเพียงกฎเกณฑ์ต้นแบบซึ่งองค์การสหประชาชาติได้สร้างขึ้นเพื่อที่ประเทศสมาชิกต่างๆขององค์การสหประชาชาตินำไปเป็นแม่แบบในการสร้างกฎเกณฑ์หรือกฎหมายเพื่อความเป็นสากล ส่วนความตกลงร่วม ADR นั้นเป็นความตกลงร่วมว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนระหว่างประเทศของคณะกรรมการการเศรษฐกิจแห่งยุโรป หรือ เป็นความตกลงร่วมของกลุ่มประเทศภาคพื้นยุโรปนั่นเอง ดังนั้นจะเห็นได้ว่าประเทศไทยไม่ได้มีความสัมพันธ์โดยตรงกับกฎเกณฑ์หรือความตกลงดังกล่าวเลย แต่อย่างไรก็ตามการที่จะบอกว่าประเทศไทยไม่มีความเกี่ยวข้องกับมีความเกี่ยวพันกันกฎเกณฑ์หรือความตกลงทั้งสองเสียเลยก็ไม่ถูกต้องมากนัก ทั้งนี้ก็เพราะว่าประเทศไทยเข้าไปเกี่ยวข้องกับกฎเกณฑ์ทั้งสองในทางอ้อมโดยผ่านทางกรอบความตกลงอาเซียนและความตกลง GMS ที่มีการอ้างอิงถึงกฎเกณฑ์และความตกลงดังกล่าว ดังจะกล่าวในหัวข้อต่อไป

ข.กลุ่มของพิธีสารฉบับที่ 9 ทำยกรอบความตกลงอาเซียนและภาคผนวก 1 ทำยความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง

ประเทศไทยกับความตกลงทั้งสองในกลุ่มนี้นับว่ามีความสัมพันธ์ที่สำคัญอย่างยิ่ง เพราะความตกลงทั้งสองนี้เป็นความตกลงที่จะทำให้การขนส่งทางถนนของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคพัฒนาขึ้นไปอีกระดับหนึ่งเพื่อรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและการค้าในภูมิภาค โดยพิธีสารฉบับที่ 9 ทำยกรอบความตกลง เรื่องสินค้าอันตราย ประเทศ

เป็นไปไม่ได้ที่จะมีกฎหมายสองฉบับใช้ในเวลาเดียวกันซึ่งมีข้อความเกี่ยวกับเรื่องเดียวกันซึ่งศาลจะหยิบยกกฎหมายฉบับใดขึ้นใช้ก็ได้ตามใจชอบ

โดยการยกเลิกกฎหมายโดยปริยาย มีได้ 3 กรณี ดังต่อไปนี้

- 1) กฎหมายใหม่และกฎหมายเก่ามีบทบัญญัติสำหรับกรณีหนึ่งๆอย่างเดียวกัน
- 2) กฎหมายเก่ามีข้อความขัดแย้งกับกฎหมายใหม่ คือ กฎหมายเก่าบัญญัติไว้อย่างหนึ่ง กฎหมายใหม่บัญญัติไว้อย่างไม่เหมือนกัน
- 3) กฎหมายเก่ามีข้อความขัดกับกฎหมายใหม่ คือ กฎหมายเก่าบัญญัติไว้อย่างหนึ่ง แต่กฎหมายใหม่บัญญัติข้อความตรงกันข้ามทีเดียว

ไทยได้มีการลงนามเมื่อวันที่ 20 กันยายน 2545 ณ กรุงจาการ์ตา ประเทศอินโดนีเซีย ส่วนความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ภาคผนวก 1 ท้ายความตกลง นั้น ประเทศไทยได้มีการลงนามเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม พ.ศ.2547 ที่ประเทศเวียดนาม โดยความตกลงทั้งสองนี้เป็นสนธิสัญญาพหุภาคี⁴⁷ และประเทศไทยของเราได้ทำการลงนาม (Signature) เอาไว้แล้ว เพียงแต่ยังไม่ได้ให้สัตยาบัน⁴⁸ (Ratification) และแม้การลงนามดังกล่าวไม่มีผลผูกพันทางกฎหมายให้ประเทศไทยต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดทุกประการของความตกลง แต่อย่างไรก็ดี การลงนามนั้นย่อมก่อให้เกิดข้อผูกพันในทางกฎหมายระดับหนึ่งในทางระหว่างประเทศ กล่าวคือ การลงนามก่อให้เกิดพันธกรณีแก่รัฐที่จะต้องพยายามดำเนินการโดยสุจริต เพื่อให้สัตยาบันความตกลงที่ตนได้ลงนามไว้ และยังเกิดพันธกรณีที่จะต้องละเว้นไม่กระทำการใดที่จะทำลายวัตถุประสงค์และความมุ่งหมายของความตกลงนั้น นอกจากนี้แล้วยังอาจจะต้องมีพยายามดำเนินการปรับเปลี่ยนแก้ไขกฎหมายภายในหรือดำเนินการเพื่่อนวัติกฎหมายภายในให้มีความสอดคล้องและเป็นไปตามความตกลงดังกล่าว เพื่อเป็นการรองรับการให้สัตยาบันที่จะเกิดขึ้นต่อไปในภายภาคหน้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งแล้วในภาคผนวก 1 ท้ายความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ข้อ 7 ได้กล่าวถึงการปรับกฎหมายภายในประเทศให้เป็นไปตามความตกลงไว้ว่าในกรณีจำเป็น ประเทศภาคีคู่สัญญารับที่จะดำเนินการปรับกฎหมายภายในประเทศที่เกี่ยวข้องให้เข้ากับเนื้อหาของภาคผนวกนี้⁴⁹

นอกจากความผูกพันตามพันธกรณีของกฎหมายระหว่างประเทศตามที่ได้กล่าวมาแล้ว ในเรื่องข้อพิจารณาเชิงความสัมพันธ์ระหว่างประเทศนี้ ผู้เขียนมีความเห็นเพิ่มเติมว่า การที่ประเทศไทยได้ร่วมจัดทำและลงนามความตกลงทั้งสองร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน แม้ความตกลงจะไม่ก่อพันธกรณีใดแก่ประเทศไทยเลย ประเทศไทยก็สมควรที่จะต้องพยายามดำเนินการเพื่อจัดทำกฎหมายภายในประเทศให้สอดคล้องตามสัญญา โดยต้องคำนึงถึงหลักความสุจริตในการสัญญาที่จะต้องดำเนินการพยายามดำเนินการตามความเพื่อให้ความตกลงบรรลุความมุ่งหมาย

⁴⁷ สนธิสัญญาพหุภาคี หรือ สนธิสัญญาหลายฝ่าย (Bilateral treaty) คือ ความตกลงระหว่างรัฐมากกว่าสองฝ่ายทำไว้ต่อกัน

⁴⁸ โดยทั่วไปสนธิสัญญามักจะต้องผ่านขั้นตอนการแสดงเจตนาขึ้นหลังด้วยการให้สัตยาบัน การยอมรับ หรือการให้ความเห็นชอบสนธิสัญญาเสมอ (ข้อ 14 อนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ.1969: Vienna Convention on the law of Treaties,1969)

⁴⁹ Article 7 : Conforming National Law

Where necessary, the Contracting Parties undertake to conform their relevant national legislations with the contents of the Annex.

เพราะการทำความตกลงดังกล่าวไม่ใช่ประโยชน์ของประเทศใดประเทศหนึ่ง แต่หากเป็นการร่วมมือช่วยเหลือซึ่งกันและกันในภูมิภาคเพื่อผลักดันเศรษฐกิจในภูมิภาคให้เข้มแข็งและเจริญเติบโตเท่านั้นประเทศในกลุ่มภูมิภาคอื่นๆ ทั้งยังเป็นการเพิ่มความสัมพันธ์ระหว่างประเทศของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านอีกด้วย

ข. กฎหมายเฉพาะของประเทศไทยควรเป็นเช่นไร

1) สภาพกฎหมายไทยในปัจจุบัน

กฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนในปัจจุบันนั้นได้มีเพิ่มมากขึ้นและกฎหมายเหล่านี้ก็ใช้ในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ แต่ส่วนใหญ่ยังกระจายออกไปตามพระราชบัญญัติต่างๆหลายพระราชบัญญัติด้วยกัน ทั้งนี้ก็เพราะการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศนั้นเกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติหลายฉบับ และพระราชบัญญัติแต่ละฉบับก็มีบทบัญญัติที่ให้อำนาจในการออกกฎหมายลูกไว้ ทำให้มีการออกกฎหมายลูกตามมาอีกมากมาย โดยรูปแบบของกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายทางถนนของไทยส่วนใหญ่นั้นออกในรูปแบบของกฎหมายลำดับรอง ไม่ว่าจะเป็น กฎกระทรวง ประกาศกรม ประกาศกระทรวง หรือระเบียบข้อบังคับต่างๆ การที่กฎหมายอยู่อย่างกระจายกระจายก่อภาระต่อผู้ประกอบการตลอดจนบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องในการที่จะติดตามกฎหมายและยากต่อการนำไปใช้ อีกทั้งอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศก็อยู่ในความรับผิดชอบของหลายหน่วยงานด้วยกันเนื่องจากประเทศไทยแบ่งอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในของอันตรายแต่ละชนิดแต่ละประเภทอยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานที่แตกต่างกัน ดังนั้นหน่วยงานใดจะมีหน้าที่ในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายจึงขึ้นอยู่กับประเภทหรือชนิดของ ของอันตรายที่จะทำการขนส่งด้วย เช่น การกำกับดูแลการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง อยู่ภายใต้การควบคุมของกระทรวงพลังงาน ส่วนของของอันตรายที่ใช้ในภาคอุตสาหกรรม การขนส่งของอันตรายนั้นก็จะอยู่ในการกำกับดูแลของกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นต้น และนอกจากนี้ยังขึ้นอยู่กับขั้นตอนต่างๆของการขนส่งอีกด้วย เช่น การขอใบอนุญาตขับรถก็อยู่ในความรับผิดชอบของกรมขนส่งทางบก การขอใบอนุญาตครอบครองของอันตรายเพื่อการขนส่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมโรงงาน ทำให้การขนส่งของอันตรายในปัจจุบันอยู่ในความรับผิดชอบของหลากหลายหน่วยงานด้วยกัน โดยสภาพดังกล่าวในปัจจุบันก่ออุปสรรคอย่างมากต่อผู้ประกอบการขนส่งในการที่จะติดต่อประสานงานกับภาครัฐ เพราะการที่การขนส่งของอันตรายทางถนนอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงานของรัฐหลายหน่วยงานทำให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องติดต่อกับหน่วยงานของรัฐหลายหน่วยงานในการที่จะขนส่งของอันตรายทางถนน ทำให้สิ้นเปลืองเวลาและเป็นการสร้างภาระต่อผู้ประกอบการเป็นอย่างมาก นอกจากนี้กฎเกณฑ์ทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่าง

ประเทศยังรวมอยู่กับกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมวัตถุอันตราย โดยไม่ได้แยกเรื่องการค้ากับดูแล การขนส่งไว้โดยเฉพาะ เช่น รวมอยู่กับพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย หรือพระราชบัญญัติการค้า น้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น ซึ่งกฎหมายเหล่านั้นก็กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งไว้เพียง เล็กน้อยไม่ครอบคลุม อีกทั้งกฎหมายที่ใช้ในการการค้ากับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนบาง ฉบับก็ออกมาบังคับใช้นานแล้วและบทบัญญัติก็ไม่ได้นำกฎเกณฑ์สากลมาใช้ และกฎหมายที่ใช้ ในการการค้ากับดูแลการขนส่งของอันตรายหลายฉบับที่บังคับอยู่ในปัจจุบันก็ยังเป็นกฎเกณฑ์ที่ใช้กับ การขนส่งของอันตรายหลายรูปแบบ ไม่ได้เป็นกฎเกณฑ์ที่ใช้เฉพาะการขนส่งของอันตรายทางถนน โดยเฉพาะ และเนื้อหาทางกฎหมายส่วนใหญ่ก็เป็นเรื่องของเทคนิคขั้นตอนในการดำเนินการขนส่ง โดยไม่ให้ความสำคัญกับเรื่องอื่นที่จำเป็น เช่น เรื่องกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการฝึกอบรมหรือเรื่องของ บทลงโทษและความรับผิดชอบ เป็นต้น

2) กฎหมายไทยควรมีแนวทางเช่นไร

สำหรับแนวทางของกฎหมายการค้ากับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนของไทย ผู้เขียนจะเสนอเป็น 2 แนวทาง คือ

1. แนวทางเกี่ยวกับรูปแบบของกฎหมาย
2. แนวทางเกี่ยวกับเนื้อหาของกฎหมาย

ซึ่งหัวข้อดังกล่าวมีรายละเอียดเกี่ยวกับหัวข้อดังกล่าวดังต่อไปนี้

1. แนวทางเกี่ยวกับรูปแบบของกฎหมาย

ในเรื่องของรูปแบบของกฎหมายเฉพาะนี้ ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่ากฎหมายมีหลาย รูปแบบด้วยกันไม่ว่าจะเป็นพระราชบัญญัติ พระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง หรือประกาศต่างๆ ใน การออกกฎหมายเฉพาะจะออกมาในรูปแบบไหนนั้นต้องพิจารณาองค์ประกอบอื่นๆ เช่น ความ จำเป็นเร่งด่วน หรือผลกระทบต่อสิทธิหน้าที่ของประชาชน เป็นต้น แต่ในความเห็นของผู้เขียนเห็น ว่ากฎหมายเฉพาะของไทยในเรื่องนี้ควรออกเป็นพระราชบัญญัติเพราะกฎหมายในเรื่องเกี่ยวกับการ การการค้ากับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนนี้มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งยังกระทบต่อสิทธิของประชาชนและผู้ประกอบการขนส่งวัตถุอันตรายและบุคคลที่เกี่ยวข้องเป็น อย่างมาก เช่น ผู้ประกอบการขนส่งต้องถูกบังคับโดยกฎหมายในการที่จะต้องติดตั้งอุปกรณ์ที่ได้ มาตรฐานเกรงที่ใช้ทำการขนส่ง เป็นต้น อีกทั้งในเรื่องของการขนส่งวัตถุอันตรายนี้ประเทศไทยยัง ได้มีทำความตกลงระหว่างประเทศไว้อีกด้วย ซึ่งการออกกฎหมายภายในเพื่อรองรับความตกลง ระหว่างประเทศในเรื่องดังกล่าวนี้ต้องออกในรูปของพระราชบัญญัติจึงจะเป็นการถูกต้อง มิใช่ เพียงการออกเป็นกฎกระทรวง ซึ่งเป็นเพียงกฎหมายลำดับรองที่มีกระบวนการออกกฎหมายที่ไม่ ยุ่งยาก ซับซ้อนและไม่ได้รับการพิจารณาอย่างละเอียด ดังนั้นในการออกกฎหมายในเรื่องดังกล่าว จึงสมควรยิ่งที่จะออกในพระราชบัญญัติ อีกทั้งในเรื่องของการขนส่งวัตถุอันตรายนี้ประเทศเรายัง

ได้มีทำความตกลงระหว่างประเทศไว้อีกด้วย คือ กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน พีธีสารฉบับที่ 9 ทำยกรอบความตกลง และความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ภาคผนวก 1 ทำยความตกลง ถึงแม้ว่าในปัจจุบันความตกลงทั้งสองประเทศไทยได้แต่เพียงลงนามไว้ก็ตาม แต่แนวโน้มในอนาคตก็อาจที่จะให้สัตยาบันและอนุวัติกฎหมายให้เป็นไปตามความตกลงดังกล่าวต่อไป และแม้ตามบทบัญญัติของกฎหมายจะไม่มีกำหนดบังคับไว้อย่างชัดเจนว่าการออกกฎหมายเพื่ออนุวัติการตามความตกลงระหว่างประเทศนั้นจะต้องออกเป็นพระราชบัญญัติก็ตาม แต่ตามหลักการที่ถูกต้องตามกฎหมายแล้วจะต้องออกเป็นพระราชบัญญัติ เพราะพระราชบัญญัตินั้นคือกฎหมายอันแท้จริง⁵⁰ และกฎหมายเฉพาะในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนทั้งที่เป็นการขนส่งแบบภายในประเทศและที่เป็นการขนส่งแบบระหว่างประเทศของประเทศไทยนั้นไม่จำเป็นต้องแยกออกเป็นกฎหมายคนละฉบับ กล่าวคือกฎหมายเฉพาะที่ออกมาบังคับใช้นั้นจะใช้บังคับทั้งการขนส่งของอันตรายภายในประเทศและการขนส่งระหว่างประเทศ ทั้งนี้ก็เพราะว่าการขนส่งของอันตรายทางถนนนั้นไม่ว่าจะเป็นการขนส่งภายในประเทศหรือระหว่างประเทศประเทศสามารถก่อให้เกิดอันตรายให้จะต้องใช้เทคนิคขั้นตอนและวิธีการในการขนส่งที่เหมือนกันและอาจก่อความได้รุนแรงอุบัติเหตุที่รุนแรงได้เช่นเดียวกัน

2. แนวทางเกี่ยวกับเนื้อหาของกฎหมาย

สำหรับในเรื่องของเนื้อหาที่ผู้เขียนเห็นว่ากฎหมายเฉพาะของประเทศไทยในเรื่องเกี่ยวกับการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนของประเทศไทยสมควรที่จะแยกกฎเกณฑ์ออกกฎหมายที่ใช้กำกับดูแลวัตถุอันตรายโดยทั่วไป ซึ่งในปัจจุบันกฎเกณฑ์ที่ใช้ในการกำกับดูแลวัตถุอันตรายในกรณีทั่วไปกับกรณีขนส่งใช้กฎหมายฉบับเดียวกัน เช่น พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย เป็นต้น ทั้งนี้ก็เพราะการกำกับดูแลการขนส่งวัตถุอันตรายและกำกับดูแลวัตถุอันตรายโดยทั่วไปมีกระบวนการขั้นตอนและสาระสำคัญที่แตกต่างกัน นอกจากนี้กฎเกณฑ์ที่ใช้ในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนก็ต้องแยกออกจากกฎเกณฑ์ที่ใช้ในการกำกับดูแลการขนส่งในรูปแบบอื่นด้วย เช่น การขนส่งทางทะเล หรือการขนส่งทางอากาศ เป็นต้น และกฎเกณฑ์ที่จะนำมาใช้เป็นแนวทางในการจัดทำกฎหมายกฎหมายกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศของประเทศไทยนั้นคือ ความตกลง ADR เพราะเนื่องจากความตกลง ADR นั้นเป็นความตกลงที่เกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศโดยเฉพาะ และความตก

⁵⁰ ศาสตราจารย์ ดร.หยุด แสงอุทัย ได้ให้นิยามของคำว่า กฎหมายอันแท้จริง ไว้ในหนังสือ ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไปไว้ว่า กฎหมายอันแท้จริงนั้น ได้แก่ กฎหมายซึ่งตราขึ้นตามบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญ ซึ่งได้แก่ พระราชบัญญัติ และพระราชกำหนด

ลง ADR ก็นำสาระสำคัญมาจาก UN Regulation โดยเหตุผลที่ควรนำความตกลง ADR มาเป็นแม่แบบในการร่างกฎหมายเฉพาะของประเทศไทยนั้น ประกอบด้วยเหตุผลดังนี้

1.ความตกลง ADR นั้นถูกจัดทำขึ้นโดยองค์กรสหประชาชาติซึ่งเป็นองค์กรระหว่างประเทศที่ใหญ่ที่สุดและมีสมาชิกมากที่สุดโลก อีกทั้งองค์กรสหประชาชาติก็ได้มีการออกกฎเกณฑ์แม่แบบในเรื่องอื่นๆซึ่งเป็นที่ยอมรับในระดับสากลมากมายหลายเรื่อง และกฎเกณฑ์ดังกล่าวก็ถูกจัดทำโดยผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญเฉพาะในเรื่องการขนส่งสินค้าอันตราย

2.นับแต่ที่ได้มีการจัดทำความตกลง ADR ขึ้น ประเทศต่างๆก็ได้มีการนำหลักเกณฑ์ที่ปรากฏในความตกลง ADR ไปใช้เป็นแม่แบบในการร่างเป็นกฎเกณฑ์ออกมาบังคับใช้มากมาย โดยเฉพาะในกลุ่มประเทศยุโรป ที่ใช้การยอมรับและนำหลักเกณฑ์ดังกล่าวไปใช้แทบทุกประเทศ

3.ความตกลง ADR นั้นจะมีการประชุมพิจารณาและปรับปรุงแก้ไขอยู่เสมอเพื่อให้หลักเกณฑ์มีความทันสมัยและสามารถได้สอดคล้องต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและเทคโนโลยี

4. ในปัจจุบันมีการพัฒนาความร่วมมือระหว่างประเทศด้านการขนส่งทางถนนเพิ่มมากขึ้น และแนวโน้มการขนส่งทางถนนในอนาคตก็จะมีสูงมากยิ่งขึ้น ดังนั้นการที่ประเทศไทยที่กฎเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศที่มีมาตรฐานระดับสากลยอมรับได้รับการยอมรับจากประเทศเพื่อนบ้านและประเทศที่ใกล้เคียงด้วย

ดังนั้นกฎหมายกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศของประเทศไทยผู้เขียนเห็นว่าควรมีเนื้อหาสาระแบ่งออกเป็นอย่างน้อยที่สุด 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 ส่วนที่ว่าด้วยหลักเกณฑ์ทั่วไป

ส่วนที่ 2 ส่วนที่ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการขนส่งสินค้าอันตราย

ส่วนที่ 3 ส่วนที่ว่าด้วยความรับผิดชอบและบทลงโทษ

ซึ่งในส่วนต่างๆก็จะแบ่งรายละเอียดออกเป็นเรื่องย่อยได้ดังนี้

ส่วนที่ 1 ส่วนว่าด้วยหลักเกณฑ์ทั่วไป

ในส่วนนี้เป็นส่วนที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเรื่องทั่วไป เช่น ขอบเขตการบังคับใช้กฎหมายนี้ และ บทบัญญัติที่กำหนดความหมายของคำต่างๆ การจำแนกประเภทและบัญชีรายชื่อของอันตราย การประก้นภัย การจัดตั้งคณะกรรมการ เป็นต้น โดยในส่วนของการจำแนกประเภทและบัญชีรายชื่อของอันตราย ควรที่จะกำหนดเช่นเดียวกับของ UN Regulations และ ADR ทั้งนี้เพื่อให้เป็นสากล โดยในส่วนว่าด้วยหลักเกณฑ์ทั่วไป ผู้เขียนขอเสนอให้มีบทบัญญัติในการจัดตั้งคณะกรรมการที่มีหน้าที่รับผิดชอบเรื่องต่างๆในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตราย ดังเช่น คณะกรรมการวัตถุอันตราย ตามพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 ทั้งนี้เพื่อจัดมีคณะบุคคลที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญโดยเฉพาะเข้ามารับผิดชอบในการควบคุมกำกับดูแลในเรื่องดังกล่าว

ส่วนที่ 2 ส่วนว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการขนส่งสินค้าอันตราย

ในส่วนนี้จะกำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งและบุคคลที่เกี่ยวข้องต่างๆในการที่จะปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และขั้นตอนเกี่ยวกับการขนส่งวัตถุอันตราย โดยหน้าที่ที่กำหนดไว้ในหมวดที่ 2 นี้จะเป็นหน้าที่แบบกว้างๆ⁵¹ ดังเช่นที่บัญญัติไว้ในประกาศคณะกรรมการวัตถุอันตราย เรื่อง การขนส่งวัตถุอันตราย พ.ศ.2545 ส่วนหน้าที่ในรายละเอียดนั้นก็อาจกำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้ายเหมือนดังเช่น ประกาศดังกล่าว และ ADR มีภาคผนวกแนบท้ายไว้ โดยหน้าที่ที่เป็นรายละเอียดนี้เองที่จะเป็นส่วนที่นำหลักเกณฑ์ของ UN Regulations และ ADR มาใช้

ส่วนที่ 3 ส่วนว่าด้วยความรับผิดชอบและบทลงโทษ

สำหรับส่วนว่าด้วยความรับผิดชอบเป็นเรื่องสำคัญอีกเรื่องหนึ่งที่มีความจำเป็นที่จะต้องนำมาบัญญัติไว้ในกฎหมายเฉพาะว่าด้วยการกำกับดูแลขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนระหว่างประเทศ ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่าในปัจจุบันกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศส่วนจะอยู่ในรูปแบบของกฎหมายลำดับรอง แต่กฎหมายลำดับรองเหล่านั้นมิได้มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบและบทลงโทษไว้ด้วย โดยในเรื่องของความรับผิดชอบจะต้องไปดูที่กฎหมายแม่บทที่ใช้ในการออกกฎหมายลำดับรองนั้น แต่กฎหมายแม่บทนั้นเองกลับมีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบและบทลงโทษไว้เพียงไม่กี่มาตรา ซึ่งไม่ครอบคลุมและชัดเจน เช่น พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 มีบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดชอบในทางแพ่งของผู้ขนส่งไว้เพียงว่า ผู้ขนส่งวัตถุอันตรายต้องรับผิดชอบ เพื่อการเสียหายอันเกิดแต่วัตถุ

⁵¹ ข้อ 5 ก่อนการขนส่งทุกครั้ง ให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- (1) จัดให้มีเอกสารและอุปกรณ์ต่างๆเกี่ยวกับข้อห้ามความปลอดภัยหรืออุปกรณ์ระงับอุบัติเหตุไว้ประจำรถตามที่รัฐมนตรีผู้รับผิดชอบประกาศกำหนด
- (2) จัดให้มีเอกสารแสดงความเป็นอันตราย ข้อปฏิบัติและคำแนะนำเกี่ยวกับวัตถุอันตราย
- (3) จัดให้มีป้ายหรือเครื่องหมายแสดงการบรรทุกวัตถุอันตรายติดไว้กับตัวรถ
- (4) จัดให้มีผู้ขับรถซึ่งมีคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้ในข้อ 7 และจัดให้มีผู้ประจำรถตามที่รัฐมนตรีผู้รับผิดชอบประกาศกำหนด
- (5) จัดให้ผู้ขับรถพักผ่อนอย่างเพียงพอก่อนปฏิบัติงาน
- (6) ตรวจสอบความพร้อมและการเสถียรของสินค้าของผู้ขับรถก่อนการปฏิบัติงาน
- (7) ปฏิบัติตามข้อกำหนดของรัฐมนตรีผู้รับผิดชอบประกาศกำหนด ซึ่งรวมถึงเส้นทาง ความเร็ว เวลาในการเดินทาง ปริมาณการบรรทุกวัตถุอันตรายและการระงับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น

อันตรายที่อยู่ในความครอบครองของตน เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั้นเองเท่านั้น ส่วนความรับผิดในทางปกครองหรือทางอาญาก็ไม่ได้ระบุไว้โดยตรงสำหรับผู้ขนส่ง เป็นต้น ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าความรับผิดจากการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศนั้นควรมีความรับผิดใน 3 เรื่องคือ ความรับผิดทางแพ่ง ความรับผิดทางอาญาและความรับผิดทางปกครอง

ความรับผิดและบทลงโทษทางแพ่ง

สำหรับความผิดและบทลงโทษทางแพ่งควรที่จะมีบทบัญญัติไว้เฉพาะ ไม่ต้องนำบทบัญญัติในเรื่องละเมิดมาใช้บังคับเพราะบทบัญญัติในเรื่องละเมิดมีความไม่สอดคล้องกับความรับผิดในเรื่องของการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศ และความรับผิดควรบัญญัติในลักษณะที่เป็นความรับผิดแบบเด็ดขาด⁵² เพื่อเป็นการคุ้มครองผู้ได้รับความเสียหาย

ความรับผิดและบทลงโทษทางอาญา

เนื่องจากการขนส่งของอันตรายทางถนนนั้นสามารถหากเกิดอุบัติเหตุจะก่อความเสียหายต่อประชาชนในวงกว้างโดยอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อมซึ่งส่งอาจส่งผลกระทบต่อความสงบเรียบร้อยของรัฐ ดังนั้นจึงสมควรที่จะต้องมีบทลงโทษในทางอาญา โดยบทลงโทษทางอาญาที่สมควรกำหนดไว้ในกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศนี้ คือ โทษปรับและโทษจำคุก ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติที่กำหนดไว้ เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งมีความเกรงกลัวต่อกฎหมายจะได้ใช้ความระมัดระวังในการดำเนินการขนส่งอย่างเต็มที่

ความรับผิดและบทลงโทษทางปกครอง

เนื่องจากกฎหมายกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศมีลักษณะเป็นกฎหมายมหาชน ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องบัญญัติถึงอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ของรัฐในการกำกับดูแลและความรับผิดในทางปกครองของผู้ประกอบการขนส่งและบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยการใช้อำนาจทางปกครองของรัฐหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐก็เพื่อควบคุมความสงบเรียบร้อยในสังคม ซึ่งการใช้อำนาจทางปกครองเจ้าหน้าที่ที่สามารถใช้อำนาจได้อย่างจำกัดตามที่กฎหมายกำหนดให้อำนาจไว้ โดยในกฎหมายกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศอาจกำหนดให้รัฐหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐมีอำนาจดังต่อไปนี้ เช่น

⁵² ความรับผิดแบบเด็ดขาด เป็นความรับผิดอันเกิดจากข้อสันนิษฐานความผิดทางกฎหมายว่าเป็นความผิด เว้นแต่จะพิสูจน์เข้าช้อยกเว้นความรับผิด

1.อำนาจออกคำสั่งทางปกครอง⁵³ เช่น สั่งให้แก้ไขปรับปรุง ในกรณีที่เจ้าหน้าที่พบว่า รถที่ใช้ในการขนส่งนั้นมีลักษณะที่ผิดกฎหมาย สั่งปิดกิจการ ในกรณีที่ผู้ประกอบการกิจการขนส่งนั้น ฝ่าฝืนกฎหมายหลายครั้ง หรือสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ในกรณีที่ผู้ขับรถบรรทุกของอันตรายฝ่าฝืนข้อกฎหมายร้ายแรงเช่นขับรถบรรทุกสารเคมีในขณะมีน้ำมัน เป็นต้น

2.อำนาจในการปฏิบัติการทางปกครอง เช่น ในกรณีที่เจ้าหน้าที่พบว่ารถที่ใช้ขนส่งของอันตรายนั้นมีสภาพที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมายและเป็นอันตราย เจ้าหน้าที่สั่งให้แก้ไขแล้ว แต่ผู้ขนส่งก็ไม่แก้ไข เจ้าหน้าที่จึงใช้อำนาจกักรถคันดังกล่าวไว้ เป็นต้น

จากข้อเสนอแนะเกี่ยวกับเนื้อหาสาระที่ควรบัญญัติไว้ใน 3 ส่วนที่กล่าวมาข้างต้น ส่วน 1 และส่วน 2 เป็นส่วนที่จะต้องมีการนำหลักเกณฑ์ของ UN Regulations และ ADR มาใช้ ซึ่งในเรื่องของการนำหลักเกณฑ์ของ UN Regulations และ ADR มาใช้นั้น ผู้เขียนเห็นว่า สมควรที่จะนำหลักเกณฑ์ส่วนใหญ่มาจาก ADR ทั้งนี้เพราะ ADR เป็นหลักเกณฑ์เฉพาะที่ใช้กับการขนส่งของอันตรายทางถนนที่นำหลักเกณฑ์ของ UN Regulations มาประยุกต์ให้กลายเป็นหลักเกณฑ์สำหรับการขนส่งของอันตรายทางโดยเฉพาะ ส่วน UN Regulations เป็นหลักเกณฑ์ที่กำหนดมาเพื่อให้ใช้กับการขนส่งทุกรูปแบบไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางถนน ทางอากาศ หรือทางทะเล ทำให้ข้อกำหนดมีลักษณะทั่วไปและกำหนดไว้อย่างกว้างๆ ไม่เฉพาะเจาะจงอย่าง ADR ดังนั้น ในการร่างกฎหมายเฉพาะนั้นควรที่จะยึดหลักเกณฑ์ของ ADR เป็นหลัก ส่วน UN Regulations ควรที่จะใช้ประกอบเท่านั้น

สำหรับการนำเอาหลักเกณฑ์ของ ADR มาใช้นั้นอาจจะนำมาใช้โดยตัดเอามาเพียงบางส่วนที่เป็นสาระสำคัญหรือจะนำมาใช้ทั้งหมดแบบลอกมาก็ได้ ซึ่งโดยส่วนตัวของผู้เขียนเห็นว่า ควรที่จะนำเอามาใช้ทั้งหมด เพราะหากนำมาเพียงบางส่วนแล้วอาจทำให้หลักเกณฑ์ในส่วนสำคัญหรือในส่วนที่มีความสัมพันธ์กันขาดตกบกพร่องไป อันจะทำให้เกิดปัญหาในอนาคต

⁵³ ตามพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ.2539 ได้ให้คำนิยามของ “คำสั่งทางปกครอง” หมายความว่า

(1) การใช้อำนาจตามกฎหมายของเจ้าหน้าที่ที่มีผลเป็นการสร้างนิติสัมพันธ์ขึ้นระหว่างบุคคลในอันที่จะก่อ เปลี่ยนแปลง โอน สงวน ระงับ หรือมีผลกระทบต่อสถานะภาพแห่งสิทธิหรือหน้าที่ของบุคคลไม่จะเป็นการถาวรหรือชั่วคราว เช่น การสั่งการ การอนุญาต การอนุมัติ การวินิจฉัยอุทธรณ์ การรับรอง และการรับจดทะเบียน แต่ไม่หมายความรวมถึงการออกกฎ

(2) การอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง

ค.ข้อจำกัดและอุปสรรคในการมีกฎหมายเฉพาะ

การที่ประเทศไทยจะจัดทำกฎหมายเฉพาะว่าด้วยการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศออกมาบังคับใช้อาจมีปัญหาและอุปสรรคหลายประการทั้งที่เกิดจากภาครัฐและเอกชน ดังต่อไปนี้

1. ข้อจำกัดและอุปสรรคของภาคเอกชน

การขนส่งของอันตรายนั้นมีความอันตรายและสามารถสร้างความเสียหายและความสูญเสียได้มากกว่าการขนส่งของธรรมดาทั่วไป ดังนั้น ในการขนส่งของอันตรายนั้นจำเป็นต้องมีการติดตั้งอุปกรณ์เครื่องมือต่างๆ เพื่อป้องกันและระงับภัยจากของอันตรายนั้นๆ ที่ทำการขนส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งแล้ว การที่ประเทศไทยจะนำกฎเกณฑ์ของ UN Regulations และความตกลง ADR มาใช้เป็นต้นแบบของกฎหมายของไทยยังมีความจำเป็นต้องใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ทันสมัย ได้มาตรฐานและมีประสิทธิภาพสูงมากยิ่งขึ้น ตลอดจนการจ้างบุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญในเรื่องดังกล่าวมาทำงาน การที่ผู้ประกอบการขนส่งจะปฏิบัติตามตามกฎหมายอย่างถูกต้องนั้นจึงมีภาระที่จะต้องเสียค่าใช้จ่ายเป็นจำนวนมากในการติดตั้งอุปกรณ์และจ้างบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถเข้ามาทำงานให้แก่ตน จึงเป็นภาระแก่ผู้ประกอบการการขนส่งของอันตรายทางถนนเป็นอย่างยิ่งในเรื่องค่าใช้จ่ายในการติดตั้งอุปกรณ์และจ้างบุคลากรดังกล่าว ดังนั้นเมื่อคำนึงถึงภาระดังกล่าวแล้วคาดว่าผู้ประกอบการขนส่งของประเทศไทยส่วนใหญ่อาจยังไม่มีความพร้อมเพียงพอ

2. ข้อจำกัดและอุปสรรคของภาครัฐ

หน่วยงานของภาครัฐเป็นกลไกสำคัญที่จะผลักดันให้มีการจัดทำกฎหมายเฉพาะออกมาบังคับใช้ แต่ในทางตรงกันข้ามหน่วยงานของภาครัฐก็เป็นข้อจำกัดและอุปสรรคสำคัญเช่นเดียวกันในการที่จะจัดทำกฎหมายเฉพาะที่ใช้ในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศ ทั้งนี้เนื่องจากกำลังด้านบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายทางถนนของภาครัฐมีค่อนข้างจำกัด เพราะเรื่องการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศนับได้ว่าเป็นเรื่องใหม่ในวงการกฎหมายขนส่งของประเทศไทย ซึ่งได้มีการเริ่มพัฒนาและให้ความสนใจอย่างจริงจังในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ดังนั้น บุคลากรที่มีความรู้ความเข้าใจและความเชี่ยวชาญในเรื่องดังกล่าวมีอยู่อย่างจำกัดและยังมีจำนวนไม่มากเพียงพอต่อการทำงานในเรื่องดังกล่าวซึ่งมีความจำเป็นต้องใช้บุคลากรในจำนวนมาก นอกจากนี้แล้วระบบการทำงานของภาครัฐก็ยังเป็นอุปสรรคสำคัญอีกข้อหนึ่งคือระบบของภาครัฐมีการทำงานที่ไม่ต่อเนื่อง โดยสาเหตุที่ทำให้ระบบการทำงานของภาคไม่มีความต่อเนื่อง ก็เพราะ

ก.การทำงานของภาครัฐนั้นเปลี่ยนไปตามนโยบายของรัฐบาล

การทำงานของภาครัฐนั้นจะทำงานไปตามนโยบายของรัฐบาลเป็นสำคัญ ดังนั้นในขณะที่รัฐบาลหนึ่งให้การส่งเสริมการดำเนินงานด้านหนึ่ง แต่พอเปลี่ยนรัฐบาลใหม่การดำเนินงานนั้นต้องหยุดชะงักลง ตัวอย่างเช่น ในขณะที่รัฐบาลหนึ่งให้ความสำคัญส่งเสริมงานด้านควบคุมการขนส่งของอันตรายทางถนน มีการตั้งคณะทำงาน มีการให้งบประมาณ และการดำเนินงานกำลังดำเนินไปได้ด้วยดี แต่พอเปลี่ยนรัฐบาลใหม่เข้ามาทำงานก็เปลี่ยนไปทำงานเน้นในงานด้านอื่นๆ ก็ได้ตัดงบประมาณและหยุดการทำงานในเรื่องดังกล่าว ทำให้การดำเนินงานในเรื่องนั้นต้องหยุดชะงักลง

ข.เจ้าหน้าที่ที่ทำงานในเรื่องดังกล่าวมีการโยกย้ายอยู่ตลอดเวลา

ระบบการทำงานของราชการนั้นเป็นที่ทราบกันดีอยู่แล้วว่าจะต้องมีเรื่องการโอนโยกย้ายปรับเปลี่ยนตำแหน่งหน้าที่อยู่ตลอดเวลา ทำให้เจ้าหน้าที่ที่เข้ามาทำงานในเรื่องหนึ่งต้องเปลี่ยนการทำงานอยู่ตลอดเวลาทำให้เจ้าหน้าที่ที่เข้ามาทำงานในเรื่องนั้นๆขาดความรู้ความเชี่ยวชาญอย่างแท้จริง ซึ่งเรื่องนี้เป็นอุปสรรคอย่างยิ่งต่อการทำงานของรัฐบาลไม่ว่าเรื่องใดๆ ยกตัวอย่างเช่น เจ้าหน้าที่คนหนึ่งทำงานมีหน้าที่ดูแลเรื่องเกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายทางถนน ในขณะที่ศึกษางานกำลังเข้าใจและไปได้ด้วยดี แต่ก็ถูกย้ายไปทำงานในเรื่องอื่นๆที่ไม่เกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายทางถนน ส่วนที่เข้ามาทำงานต่อก็ไม่เคยทำงานในเรื่องดังกล่าวมาก่อน ทำให้ต้องมีการเรียนรู้งานในเรื่องดังกล่าวใหม่ จึงการทำงานไม่ต่อเนื่องและไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร

นอกจากนี้แล้วความรู้ในด้านภาษาอังกฤษก็ยังเป็นอุปสรรคสำคัญต่อบุคลากรของภาครัฐ เนื่องจากกฎหมายเฉพาะในการกำกับดูแลการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศต้องนำกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศมาใช้เป็นต้นแบบในการร่างและกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศในเรื่องนี้ก็เป็นเรื่องในทางเทคนิคซึ่งต้องใช้ศัพท์เทคนิคในภาษาอังกฤษค่อนข้างมากในขณะที่บุคลากรของรัฐบาลมีความรู้ในด้านภาษาอังกฤษไม่มากนัก อีกทั้งปัจจัยทางด้านเทคโนโลยีก็มีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนากฎหมายในเรื่องนี้เพราะหน่วยงานของรัฐจำเป็นต้องใช้อุปกรณ์เครื่องมือที่ทันสมัยในใช้ในขั้นตอนต่างๆ เช่น การตรวจสอบมาตรฐานของรถบรรทุก ทดสอบของอันตราย การทดสอบบรรจุภัณฑ์ เป็นต้น รวมถึงระบบคอมพิวเตอร์ที่ทันสมัยเพื่อการจัดเก็บข้อมูลและใช้ในการติดต่อสื่อสาร ซึ่งหน่วยงานของรัฐในปัจจุบันก็ยังมีคอมพิวเตอร์ไม่เพียงพอต่อความต้องการ

ง.ข้อพิจารณาในการร่างพระราชบัญญัติการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนระหว่างประเทศ

1) ชื่อร่างพระราชบัญญัติและขอบเขตการบังคับใช้

เนื่องจากพระราชบัญญัตินี้กล่าวมีเนื้อหาเกี่ยวกับการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนน ดังนั้น ผู้เขียนเห็นว่าร่างพระราชบัญญัตินี้ควรใช้ชื่อว่า "ร่างพระราชบัญญัติว่า

ด้วยการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนน” โดยพระราชบัญญัตินี้จะใช้บังคับทั้งกับการขนส่งทางถนนภายในประเทศและการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศ

โดยเหตุที่ใช้คำว่า”กำกับดูแล”เนื่องจากพระราชบัญญัตินี้มีเนื้อหาหรือกฎเกณฑ์ในทางมหาชนที่มุ่งให้อำนาจแก่ภาครัฐบังคับใช้กฎหมายในการกำกับดูแลและควบคุมการขนส่งทางถนนให้เป็นไปตามกระบวนการและขั้นตอนที่ถูกต้องเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการขนส่ง

เหตุที่ผู้เขียนใช้คำว่า”ทางถนน” แทนที่จะใช้คำว่า”ทางบก” เหมือนกับที่ใช้ในประกาศมติคณะกรรมการวัตถุอันตราย เรื่อง การขนส่งวัตถุอันตรายทางบก พ.ศ. 2545 นั้นก็เพราะว่าเพื่อให้สอดคล้องกับความตกลงร่วมว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนระหว่างประเทศของคณะกรรมาธิการเศรษฐกิจแห่งยุโรป (European Agreement concerning the international carriage of dangerous goods by road : ADR) และเพื่อไม่ให้เกิดความสับสนแก่คนโดยทั่วไป เพราะคำว่า”ทางบก” อาจเข้าใจได้ว่าหมายรวมถึง การขนส่งทางรถไฟด้วย ซึ่งแม้ในประกาศมติคณะกรรมการวัตถุอันตราย เรื่อง การขนส่งวัตถุอันตรายทางบก พ.ศ. 2545 เองยังต้องกำหนดไว้ว่า การขนส่งไม่หมายความรวมถึงการขนส่งวัตถุอันตรายทางรถไฟ

2) ส่วนราชการหรือหน่วยงานผู้ดูแลการร่าง

แม้ในประเทศไทยจะมีหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของอันตรายอยู่มากมายหลายหน่วยงานด้วยกันก็ตาม แต่หน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรงและมากที่สุดในการขนส่งของอันตราย คือ กรมโรงงาน กระทรวงอุตสาหกรรม และกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ส่วนหน่วยงานอื่นๆแม้จะมีส่วนเข้ามาเกี่ยวข้องกับการขนส่งของอันตรายด้วยกันก็ตาม แต่จะเข้ามาเกี่ยวข้องเฉพาะที่เกี่ยวกับของที่เป็นวัตถุอันตรายบางประเภทเท่านั้น เช่น กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน จะรับผิดชอบหรือเกี่ยวข้องกับการขนส่งของอันตรายประเภทน้ำมันหรือก๊าซ อันเป็นของอันตรายเฉพาะในกลุ่มพลังงานเท่านั้น ดังนั้น กรมโรงงาน กระทรวงอุตสาหกรรม และกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม จึงจัดได้ว่าเป็นองค์กรหลักที่มีหน้าที่ในการควบคุมการขนส่งของอันตรายทางถนนและหน่วยงานทั้งสองนี้ก็ได้มีการออกกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของอันตรายออกมาบังคับใช้หลายฉบับด้วยกัน

ดังนั้นการให้หน่วยงานใดเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบอาจแบ่งได้เป็น 2 แนวทาง คือ

1.ให้กรมโรงงาน กระทรวงอุตสาหกรรม และกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบ ในการจัดทำร่างกฎหมาย แต่การให้หน่วยงานใดแต่หน่วยงานหนึ่งรับผิดชอบแต่เพียงหน่วยงานเดียวนั้นอาจมีข้อบกพร่อง เนื่องจากการขนส่งวัตถุอันตรายเป็นเรื่องที่คาบเกี่ยวกันระหว่างเรื่องของการควบคุมวัตถุอันตรายและการขนส่ง การที่จะ

ให้หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งดูแลแต่เพียงฝ่ายเดียว ก็อาจทำให้ขาดมุมมองในความรู้ความเชี่ยวชาญของอีกหน่วยงานหนึ่งไป

2. จัดตั้งคณะกรรมการขึ้นมาใหม่ให้มีหน้าที่ในการรับผิดชอบเกี่ยวกับการร่างกฎหมายกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนโดยเฉพาะ โดยคณะกรรมการในเรื่องนี้จะต้องประกอบไปด้วยบุคลากรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของอันตรายทางถนน เช่น บุคลากรทางกระทรวงคมนาคม กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงวิทยาศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข และกระทรวงพลังงาน เป็นต้น และหากต่อมาภายหลังที่ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวมีผลบังคับใช้แล้ว คณะกรรมการดังกล่าวก็อาจทำหน้าที่เป็นคณะกรรมการผู้มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายใช้เป็นไปตามที่พระราชบัญญัตินี้กำหนด ตลอดจนมีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาออกกฎหมายลูกบทที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ในทำนองเดียวกับ คณะกรรมการวัตถุอันตราย ที่มีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 เป็นต้น

ตามความคิดเห็นของผู้เขียน ผู้เขียนความเห็นด้วยกับแบบที่ 2 มากกว่า เพราะ หากจะมีการร่างพระราชบัญญัติการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางขึ้นมานั้น ส่วนราชการหรือหน่วยงานที่เป็นผู้มีความรับผิดชอบดูแลการร่างควรเป็นหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้องร่วมมือกัน อันจะทำให้มีความรู้ความเข้าใจได้อย่างทั่วถึงในเรื่องต่างๆของระบบการขนส่งของอันตรายทางถนน และสามารถร่างกฎหมายออกมาได้อย่างครบถ้วน รัดกุม เพราะแต่ละหน่วยงานก็จะมีความรู้ความชำนาญเฉพาะด้านในเรื่องของตน การให้หน่วยงานเพียงบางหน่วยรับผิดชอบนั้นอาจทำให้กฎหมายที่ร่างออกมามีเนื้อหาที่ไม่ครบถ้วน หรือขาดแง่มุมในเรื่องใดเรื่องหนึ่งไป

3) วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

พระราชบัญญัตินี้มีวัตถุประสงค์และเป้าหมายเพื่อให้กฎหมายไทยมีกฎหมายใช้เฉพาะสำหรับในการควบคุมกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนให้มีประสิทธิภาพ มีกระบวนการ ขั้นตอนที่ถูกต้อง และให้เกิดความปลอดภัยในการขนส่งของอันตรายเพิ่มมากขึ้นเพื่อลดภัยพิบัติและความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการขนส่งของอันตรายทางถนน ตลอดจนเพื่อให้กฎหมายไทยในเรื่องนี้มีมาตรฐานการควบคุมที่ดีและเป็นสากล และมีความสอดคล้องต่อความร่วมมือระหว่างประเทศในระดับภูมิภาคอันเป็นการส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจทางการค้า การลงทุน และการขนส่งระหว่างประเทศ

4) สภาพบังคับกฎหมาย

กฎหมายนี้จะไปในลักษณะของการควบคุมผู้ประกอบการขนส่งของอันตรายและบุคคลที่เกี่ยวข้อง ให้ดำเนินการภายในกรอบที่กฎหมายกำหนด หากบุคคลใดไม่ดำเนินการภายในกรอบที่กฎหมายนี้กำหนด ผู้นั้นจะต้องได้รับโทษตามกฎหมาย คือ โทษในทางแพ่ง และโทษในทาง

อาญา ตลอดจนการดำเนินกระบวนการทางปกครอง โดยโทษในทางเพ่งนั้นเป็นโทษเพื่อการชดใช้ เนื่องจากความเสียหายที่เกิดขึ้น ส่วนโทษทางอาญาจะทำให้ผู้ประกอบการขนส่งวัตถุอันตรายและบุคคลที่เกี่ยวข้องเกิดความเกรงกลัวที่จะต้องได้รับโทษ จนทำให้ไม่กล้าที่จะทำการอันเป็นการฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายนี้ ส่วนกระบวนการทางปกครองนั้น กำหนดขึ้นเพื่อให้หน่วยงานทางปกครองหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐออกคำสั่งทางปกครองหรือกำหนดมาตรการทางปกครอง⁵⁴ให้ผู้ประกอบการขนส่งวัตถุอันตรายและบุคคลที่เกี่ยวข้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายที่มากมายตามมา

5) การรับฟังความคิดเห็น

เนื่องจากร่างพระราชบัญญัติการขนส่งวัตถุอันตรายทางถนนระหว่างประเทศนี้มีผลกระทบต่อสิทธิและหน้าที่ของบุคคลในมุกกว้างการพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้จึงสมควรที่จะต้องมีการเปิดให้รับฟังความคิดเห็นของประชาชน บุคคลหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งที่เป็นภาครัฐและเอกชน ตลอดจนบุคคลที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญและนักวิชาการทั้งหลาย เพราะความคิดเห็นของบุคคลเหล่านี้จะทำให้การร่างพระราชบัญญัติในเรื่องนี้มีความครอบคลุมและสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

โดยการรับฟังความคิดเห็นนั้นอาจกระทำได้ตามวิธีการดังนี้

1.การจัดสัมมนาทางวิชาการ

โดยเชิญนักวิชาการที่เชี่ยวชาญด้านต่างๆที่เกี่ยวข้อง เช่น ด้านกฎหมาย ด้านวิทยาศาสตร์ และด้านวิศวกรรม เป็นต้น มาแสดงความคิดเห็นในหลักการด้านต่างๆว่าร่างพระราชบัญญัตินี้มีหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมและถูกต้องหรือไม่ ร่างพระราชบัญญัตินี้จะก่อให้เกิดปัญหาทางด้านกฎหมายหรือทางเทคนิคหรือไม่ มากน้อยเพียงใด เพื่อให้ได้แนวคิดและมุมมองในหลายๆด้านเพื่อพัฒนา ปรับปรุงกฎหมายต่อไป แต่วิธีนี้อาจมีข้อจำกัดในเรื่องค่าใช้จ่ายซึ่งอาจทำให้เสียค่าใช้จ่ายมากและข้อจำกัดทางด้านระยะเวลาการสัมมนาซึ่งระยะเวลาในการสัมมนาอาจมีไม่มากพอต่อการแสดงความคิดเห็น

2.การจัดประชุมเพื่อฟังความคิดเห็นของประชาชน

เป็นการจัดประชุมโดยการเชิญผู้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการขนส่งของอันตรายและประชาชนทั่วไปมาร่วมแสดงความคิดเห็นเพื่อให้ได้ทัศนะในแง่มุมของผู้ประกอบการและประชาชนทั่วไป และเพื่อให้ทราบถึงผลกระทบว่าผู้ที่เกี่ยวข้องในด้านต่างๆจะได้รับผลกระทบเช่นไร ร่างพระราชบัญญัตินี้มีความสอดคล้องกับในทางปฏิบัติหรือไม่ และการบังคับใช้ร่าง

⁵⁴ มาตรการทางปกครอง เป็นมาตรการทางบริหารที่รัฐนำมาบังคับใช้เพื่อควบคุมความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคม

พระราชบัญญัติดังกล่าวจะก่อให้เกิดปัญหาเช่นไรและมาน้อยเพียงไรกับบุคคลเหล่านั้นที่อยู่ภายใต้บังคับของร่างกฎหมายดังกล่าว ซึ่งวิธีการนี้ก็อาจมีข้อจำกัดเช่นเดียวกับในข้อที่ 1

3. การเปิดให้ประชาชนแสดงความคิดเห็นต่อหน่วยงานที่รับผิดชอบ

โดยการเปิดโอกาสให้ประชาชนแสดงความคิดเห็นนั้นอาจทำได้โดยให้ประชาชนแสดงความคิดเห็นเป็นหนังสือส่งมายังหน่วยงานที่รับผิดชอบ หรืออาจเปิดให้ประชาชนแสดงความคิดเห็นผ่านทางเว็บไซต์ก็ได้ ซึ่งวิธีนี้ทำให้เกิดความสะดวกแก่ประชาชนมากกว่าสองวิธีแรก เพราะ ง่ายต่อการแสดงความคิดเห็น และสามารถแสดงความคิดเห็นได้ตลอดเวลา โดยไม่ต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางมาร่วมสัมมนาหรือร่วมประชุมดังเช่นสองวิธีแรก

4.2. การมีกฎหมายที่สอดคล้องกันในกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน

4.2.1. ความจำเป็นในการมีกฎเกณฑ์ร่วมกันในกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน

เนื่องจากกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศนั้นเป็นกฎหมายที่มีเนื้อหาส่วนใหญ่เป็นทางเทคนิค ไม่เหมือนกับกฎหมายอาญาที่เป็นเรื่องของศีลธรรมเกี่ยวกับความรู้สึกผิดชอบชั่วดี ดังนั้นหากเป็นเรื่องของกฎหมายอาญาแล้วหลักการทางกฎหมายย่อมไม่แตกต่างกันมากนัก เช่น การฆ่าคนตายย่อมเป็นความผิด ไม่ว่าจะเป็นประเทศไหนๆก็ย่อมเป็นความผิด แต่กฎหมายเทคนิคนั้นไม่ใช่เรื่องเกี่ยวกับศีลธรรม การบัญญัติกฎหมายจึงเป็นเรื่องของแต่ละประเทศนั้นว่าจะกำหนดไว้เช่นไรซึ่งเป็นไปตามสภาพและความเหมาะสมของแต่ละประเทศ จึงทำให้กฎหมายในเรื่องดังกล่าวของประเทศต่างๆมีหลักที่แตกต่างกันออกไป และเนื่องจากการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศนั้นจะต้องอยู่ภายใต้บังคับกฎหมายของสองประเทศขึ้นไป การมีกฎเกณฑ์ร่วมกันในกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านเป็นเรื่องจำเป็นเรื่องหนึ่งที่ไม่อาจมองข้ามได้ ซึ่งหากกลุ่มประเทศต่างๆในประเทศเพื่อนบ้านที่กฎเกณฑ์ที่แตกต่างจากประเทศเราแล้วย่อมก่อให้เกิดปัญหาอันเป็นอุปสรรคต่อการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ ดังนี้

ก. ปัญหาทางกฎหมาย

เนื่องจากกฎหมายการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศเป็นกฎหมายเทคนิค กฎหมายของประเทศไหนเป็นเช่นไรย่อมไม่มีของใครผิดหรือของใครถูก ดังนั้นแม้หลักเกณฑ์ทางกฎหมายของประเทศไทยจะดีมาแค่ไหนก็ตาม หากแต่ในประเทศอื่นมีหลักกฎหมายที่แตกต่างออกไป เมื่อรถที่ใช้ขนส่งของอันตรายที่ถูกต้องตามกฎหมายของไทยแล่นออกไปนอกประเทศ รถคันนั้นก็ย่อมผิดกฎหมายของต่างประเทศ ตัวอย่างเช่น กฎหมายไทยกำหนดให้รถบรรทุกน้ำมันติดป้ายแสดงความเป็นอันตรายไว้ที่ด้านข้างและด้านหลังรถ แต่

ประเทศลาวกลับกำหนดไว้ว่ารถบรรทุกน้ำมันติดป้ายแสดงความเป็นอันตรายไว้ที่หน้ารถ ดังนี้แล้ว ในขณะที่รถบรรทุกน้ำมันคันดังกล่าวในขณะที่แล่นอยู่ในประเทศไทยนั้นสามารถแล่นได้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย แต่พอแล่นไปผ่านพรมแดนประเทศไทยไปยังประเทศลาว รถคันดังกล่าวก็มีสภาพที่ผิดกฎหมายในทันที แม้จะมีการพิสูจน์แล้วว่าการติดป้ายไว้ที่ด้านข้างและด้านหลังของรถ จะทำให้มองเห็นได้ง่ายกว่าก็ตาม

ข. ปัญหาทางเศรษฐกิจ

การที่กฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศของแต่ละประเทศมีความแตกต่างกัน ย่อมจะก่อให้เกิดปัญหาทางเศรษฐกิจตามมา ทั้งนี้ก็เพราะกฎหมายนั้นเป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างหนึ่งในการส่งเสริมทิศทางการของเศรษฐกิจ ดังนั้นในระบบการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศหากกฎหมายมีความแตกต่างกันแล้ว อาจทำให้การค้าและการขนส่งระหว่างประเทศสะดุดลง ยกตัวอย่างเช่น การที่รถที่ใช้ในการขนส่งที่ถูกต้องตามกฎหมายไทย แต่พอแล่นผ่านเข้าประเทศพม่าซึ่งมีหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้แตกต่างกับประเทศไทยเป็นผลให้รถคันดังกล่าวผิดกฎหมายของประเทศพม่า ซึ่งเจ้าหน้าที่ของประเทศพม่าอาจจับกุมหรือกักรถคันดังกล่าวไว้ ทำให้การขนส่งไม่เป็นไปตามกำหนดเวลาซึ่งอาจทำให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง นอกจากนี้การที่ของไปถึงล่าช้าอาจทำให้ผู้ซื้อของอันตรายดังกล่าวใช้ประโยชน์ได้ไม่ทันเวลา ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อทั้งผู้ซื้อ ผู้ขายและผู้ขนส่ง

สำหรับการมีกฎเกณฑ์ร่วมกันเกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศนี้ หากมองดูกลุ่มประเทศในภาคพื้นยุโรปแล้วจะพบว่ากลุ่มประเทศในภาคพื้นยุโรปที่ได้มีการจัดทำความตกลงความตกลงร่วมว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนระหว่างประเทศ (ADR) และประเทศต่างๆในทวีปยุโรปก็ได้นำหลักเกณฑ์ตามความตกลงร่วมดังกล่าวไปใช้ ทำให้ประเทศต่างๆในทวีปยุโรปมีกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายทางถนนที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ดังเช่นนี้แล้ว รถที่ใช้ในการขนส่งของอันตรายที่ขนส่งออกจากประเทศหนึ่งในทวีปยุโรปนั้นสามารถที่จะวิ่งไปในประเทศอื่นได้โดยที่ไม่ผิดกฎหมายของประเทศอื่นด้วย ซึ่งในเรื่องนี้ประเทศในกลุ่มภูมิภาคเอเชียน่าจะมองดูประเทศในกลุ่มภาคพื้นยุโรปเป็นตัวอย่าง เพื่อเป็นการส่งเสริมการค้าขายของอันตรายและการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียให้เจริญก้าวหน้าต่อไป

ด้วยเหตุนี้เองทำให้ประเทศต่างๆในภูมิภาคร่วมกันจัดทำความตกลงเกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศขึ้นทั้งพิธีสารฉบับที่ 9 ทำความตกลงกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (Asean Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit, Protocol 9) และภาคผนวก 1 ทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport

Agreement , Annex 1) แต่ความตกลงทั้งสองประเทศต่างๆก็ยังไม่ได้ดำเนินการให้สัตยาบันครบทุกประเทศ อีกทั้งความตกลงทั้งสองเป็นเป็นกรอบของกฎเกณฑ์ที่จะให้ประเทศสมาชิกรับไปให้เป็นกฎเกณฑ์ภายในเท่านั้น อันมีลักษณะเป็นเพียงข้อเสนอแนะหรือข้อแนะนำเท่านั้นไม่ได้กำหนดลึกลงไปถึงรายละเอียดของกฎเกณฑ์ร่วม ดังนั้นประเทศสมาชิกต่างๆจึงมีความจำเป็นที่จะต้องมาตกลงกำหนดกรอบรายละเอียดกันอีกทีเพื่อจะได้มีกฎเกณฑ์ร่วมที่ใช้บังคับกันอย่างจริงจัง โดยการมีกฎเกณฑ์ร่วมในภูมิภาคจะเกิดประโยชน์ ดังต่อไปนี้

1. การขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศเป็นไปโดยสะดวก

เมื่อกฎหมายการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศในกลุ่มประเทศในภูมิภาคและประเทศเพื่อนบ้านมีกฎเกณฑ์ที่เหมือนกันแล้ว การขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศย่อมเป็นไปโดยสะดวก เพราะรถที่แล่นไปยังประเทศต่างๆในภูมิภาคที่มีกฎเกณฑ์ที่เหมือนกันย่อมแล่นเข้าหรือผ่านได้อย่างสะดวก ไม่ต้องเสี่ยงต่อการถูกจับกุมโดยเจ้าหน้าที่ของประเทศนั้นๆ

2. เรียนรู้กฎหมายเพียงฉบับเดียว

การมีกฎหมายการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศที่เหมือนกันในภูมิภาคเป็นการสร้างความสะดวกให้บุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศไม่ต้องติดตามและศึกษากฎหมายหลายๆฉบับทั้งที่เป็นกฎหมายของประเทศไทยและกฎหมายของประเทศอื่นที่ต้องแล่นผ่านหรือเข้าไป โดยผู้ขนส่งหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องศึกษาหลักเกณฑ์ของกฎหมายเพียงฉบับเดียวก็สามารถใช้ได้กับทุกประเทศที่อยู่ภายใต้ความตกลงเดียวกัน

3. เพื่อป้องกันการเกิดความแตกต่างของต้นทุนการขนส่ง

หากประเทศไทยมีกฎหมายที่ดี มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐาน แน่แน่นอนว่าจำเป็นที่จะต้องติดตั้งอุปกรณ์ที่ทันสมัยและจ้างบุคคลกรที่มีความรู้ความสามารถและความชำนาญในเรื่องดังกล่าวแล้ว ซึ่งจะเป็นผลให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องใช้จ่ายเงินจำนวนมากในการติดตั้งอุปกรณ์และจ้างบุคคลกรดังกล่าว ซึ่งก็จะทำให้มีต้นทุนการขนส่งที่สูงขึ้น ในขณะที่ประเทศอื่นๆที่ยังไม่มีกฎหมายเช่นเดียวกับประเทศไทย ต้นทุนในการขนส่งของประเทศนั้นๆก็จะต่ำลง การขนส่งก็สามารถทำได้ในราคาที่ต่ำลง อันจะส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งของอันตรายทางถนนของไทยเสียเปรียบผู้ประกอบการขนส่งของประเทศอื่น เช่น ผู้ซื้อจากประเทศลาวต้องการซื้อสารเคมีจากประเทศไทยในราคา 10 ล้านบาทและต้องทำการขนส่งไปให้แก่ผู้ซื้อในประเทศพม่า โดยค่าขนส่ง 2 ล้านบาท ในทางตรงกันข้าม หากซื้อจากผู้ขายในประเทศพม่า ซึ่งราคาค่าสารเคมีมีราคาเท่ากัน แต่ประเทศพม่าไม่ได้มีกฎหมายที่บังคับให้ต้องใช้อุปกรณ์ที่ทันสมัย จึงทำให้ผู้ประกอบการขนส่ง

ของประเทศพม่าสามารถคิดค่าขนส่งเพียง 1 ล้านบาท เช่นนี้แล้วก็จะทำให้การแข่งขันทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศของไทยในเรื่องนี้ไม่สามารถแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านอื่นได้

ด้วยเหตุนี้ประเทศต่างๆในภูมิภาคจึงต้องพยายามที่จะต้องผลักดันให้มีกฎเกณฑ์ร่วมระหว่างประเทศเกิดขึ้นจริง เพื่อการเปิดเสรีการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศและพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาคให้ทัดเทียมกับกลุ่มประเทศในภูมิภาคอื่นๆ

4.2.2. แนวทางการพัฒนากฎหมายเพื่อให้มีกฎเกณฑ์ร่วมกันในประเทศเพื่อนบ้าน

ก.กฎเกณฑ์ร่วมกันควรมีลักษณะเช่นไร

กฎเกณฑ์ร่วมกันนั้นควรมีลักษณะที่เป็นสากลและสามารถใช้บังคับได้จริงและมีประสิทธิภาพ ซึ่งในเรื่องนี้หากพิจารณาถึงกฎเกณฑ์ต้นแบบขององค์การสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย (UN Regulations) หรือความตกลงร่วมว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนระหว่างประเทศทางภาคพื้นยุโรป (ADR) แล้วจะเห็นได้ว่ากฎเกณฑ์ดังกล่าวมีความเหมาะสมอย่างยิ่งที่จะใช้เป็นต้นแบบในการสร้างกฎเกณฑ์ร่วมกันระหว่างประเทศในภูมิภาคและประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งนี้ก็เพราะว่า กฎเกณฑ์ดังกล่าวมีความเป็นสากลและเป็นกฎเกณฑ์ที่ใช้กันมานานและมีการปรับปรุงอยู่อย่างสม่ำเสมอ อีกทั้งเป็นกฎเกณฑ์ที่ใช้อยู่ในกลุ่มประเทศในทวีปยุโรปซึ่งเป็นทวีปที่มีเส้นทางถนนติดต่อโยงใยทั่วทั้งทวีปและมีการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศเป็นจำนวนมาก กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายทางถนนจึงได้รับการพัฒนาไปมาก นอกจากนี้แล้วการมีกฎเกณฑ์ร่วมตามกฎเกณฑ์ต้นแบบขององค์การสหประชาชาติ (UN Regulations) หรือความตกลง ADR นั้นยังสอดคล้องกับที่ประเทศต่างๆในภูมิภาคและประเทศไทยได้ลงนามไว้ใน พิธีสารฉบับที่ 9 ท้ายกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (Asean Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit ,Protocol 9) และ ภาควนวก 1ท้ายความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง(GMS Cross-Border Transport Agreement , Annex 1) อีกด้วย ซึ่งความตกลงทั้งสองนี้มีข้อกำหนดที่สอดคล้องกันโดยให้นำเอากฎเกณฑ์ของ UN Regulations และ ADR มาใช้ แต่อย่างไรก็ตามความตกลงดังกล่าวเพียงวางกรอบกว้างๆของกฎเกณฑ์ร่วมโดยให้นำ UN Regulations หรือและความตกลง ADR มาใช้โดยไม่ได้ระบุเจาะจงว่าให้เอา UN Regulations หรือความตกลง ADR มาใช้ อีกทั้งกฎเกณฑ์ที่ให้เอามาใช้นั้นยังกำหนดเพียงว่าให้เอามาใช้โดยเฉพาะในเรื่องการหีบห่อและการปิดฉลากสินค้าอันตราย การทำเครื่องหมายรถ การยกขน การจัดวาง และการมัด เอกสารการขนส่ง และการสำแดง การอบรมผู้ประจำรถ ความระมัดระวังเกี่ยวกับไฟและการระเบิด เท่านั้น จึงยังไม่ชัดเจนว่าอย่างไร จึงมีความจำเป็นที่จะต้องกำหนด

กรอบแนวทางในรายละเอียดที่จะนำกฎเกณฑ์ของ UN Regulations หรือและความตกลง ADR มาใช้ต่อไป ซึ่งในเรื่องนี้ผู้เขียนเห็นว่า กฎเกณฑ์ร่วมกันนั้นควรที่มีรายละเอียดตามความตกลง ADR เท่านั้นโดยไม่ต้องนำเอากฎเกณฑ์ของ UN Regulations มาใช้ เพราะ UN Regulations เป็นกฎเกณฑ์ที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายทุกรูปแบบทั้งทางทะเล ทางอากาศ จึงมีหลักเกณฑ์ที่กำหนดข้อไม่เจาะจงไปในการขนส่งทางถนน อีกทั้งความตกลง ADR นั้นก็มีสาระสำคัญที่นำมาจากกฎเกณฑ์ของ UN Regulations อยู่แล้ว อย่างไรก็ตามนอกเหนือจากหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในความตกลง ADR แล้ว กฎเกณฑ์ร่วมในภูมิภาคอาจจะมีรายละเอียดในเรื่องอื่นๆเพิ่มมากขึ้นไปจากที่มีกำหนดไว้ในความตกลง ADR ก็ได้ หรืออาจจะตัดหลักเกณฑ์ในบางเรื่องออก หากเห็นว่าหลักเกณฑ์ในเรื่องนั้นไม่สำคัญหรือไม่จำเป็นต้องนำมาใช้ โดยไม่ถูกจำกัดว่าจะต้องมีกฎเกณฑ์ภายใต้กรอบของ ADR ทุกอย่าง

ข. อุปสรรคต่อการดำเนินการเพื่อมีกฎเกณฑ์ร่วม

แม้การมีกฎเกณฑ์ร่วมกันเกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศนั้นจะส่งผลดีและเป็นประโยชน์ต่อประเทศต่างๆในภูมิภาคก็ตาม แต่การที่จะมีกฎเกณฑ์ร่วมกันนั้นไม่ใช่เรื่องง่ายและอาจต้องใช้ระยะเวลานาน โดยอุปสรรคต่อการดำเนินการเพื่อมีกฎเกณฑ์ร่วมสามารถแบ่งออกเป็น 2 ช่วงดังนี้

1. ช่วงที่ก่อนนำกฎเกณฑ์ไปใช้

แม้ในปัจจุบันประเทศต่างๆในภูมิภาคจะได้มีการจัดทำความตกลงเกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศทั้งความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนในพิธีสารฉบับที่ 9 และความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงในภาคผนวก 1 และประเทศต่างๆก็ได้ร่วมลงนามกันไว้แล้วก็ตาม แต่การลงนามดังกล่าวไม่ได้หมายความว่าประเทศต่างๆในภูมิภาคจะต้องมีกฎเกณฑ์ร่วมกัน แต่ในลงนามดังกล่าวเปรียบเสมือนการรับรู้ในเบื้องต้นของประเทศต่างๆที่ได้ลงนามกันไว้ และจะต้องพยายามดำเนินการในขั้นตอนต่อไป ดังนั้นแม้ภายหลังที่ได้มีการลงนามความตกลงต่างๆไว้แล้วก็อาจเกิดปัญหาตามต่อไปอีกว่าจะมีหลักประกันใดที่ประเทศในภูมิภาคจะพยายามดำเนินการให้สัติดต่อกันต่อไปหรือพยายามที่จะนำกฎเกณฑ์ร่วมกันไปใช้เป็นกฎหมายภายในของตน แม้ประเทศสมาชิกต่างๆจะให้การลงนามไว้ก็ตามแต่หากยังไม่ได้ให้สัติดต่อกันแล้วก็ไม่มีความจำเป็นใดๆที่ประเทศที่ลงนามไว้จะต้องออกกฎหมายตามความตกลงที่ได้ลงนามไว้เพราะการเพียงลงนามยังไม่ก่อผลผูกพันใดๆต่อประเทศที่ได้ลงนามไว้และประเทศแต่ละประเทศล้วนมีอำนาจอธิปไตยเป็นของตนเองไม่มีประเทศใดจะบังคับประเทศที่ไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ร่วมให้ปฏิบัติตามได้ ดังนั้นในปัจจุบันแม้หลายๆประเทศในภูมิภาคและได้ลงนามในความตกลงที่จะมี

กฎเกณฑ์ร่วมกันในการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศแล้วก็ตามก็ยังเป็นเรื่องยากที่ทุกประเทศจะปฏิบัติตามโดยพร้อมเพรียงกันและมีกฎเกณฑ์ที่ร่วมกัน

2. ช่วงที่แต่ละประเทศนำกฎเกณฑ์ไปใช้

แม้ประเทศต่างๆ ในภูมิภาคจะยินยอมที่จะนำกฎเกณฑ์ต้นแบบขององค์การสหประชาชาติ (UN Regulations) หรือความตกลง ADR มาใช้เป็นกฎเกณฑ์ร่วมกันด้วยความยินดีแล้ว แต่การนำกฎเกณฑ์ดังกล่าวมาใช้เป็นกฎหมายภายในนั้นแน่นอนว่าต้องมีการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยและใช้บุคลากรที่มีความรู้เฉพาะมาใช้ในการดำเนินการ จึงทำให้ในการดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามกฎเกณฑ์ที่จะมีร่วมกันนั้นต้องใช้เงินทุนจำนวนมากในการปรับปรุงโครงสร้างทางเศรษฐกิจและเทคโนโลยีทั้งในด้านอุปกรณ์เครื่องมือที่มีความทันสมัยเพื่อให้สอดคล้องและรองรับต่อหลักเกณฑ์ของกฎเกณฑ์ร่วมที่จะนำมาใช้เป็นกฎหมายภายใน ตลอดจนต้องใช้บุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญเฉพาะในเรื่องดังกล่าวจำนวนมาก นอกจากนี้รัฐบาลของประเทศนั้นๆ อาจต้องมีเงินสำรองเพื่อให้อุดหนุนต่อผู้ประกอบการขนส่งที่จะต้องเปลี่ยนแปลงปรับปรุงกิจการของตนเพื่อรองรับกฎหมายภายในในเรื่องนี้ ซึ่งในบางประเทศในภูมิภาคอาจขาดแคลนเงินทุนและบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญในเรื่องดังกล่าว

ค. การดำเนินการเพื่อให้มีกฎเกณฑ์ร่วมกัน

แม้ในปัจจุบันประเทศไทยจะได้มีการทำความตกลงระหว่างประเทศในระดับ

ภูมิภาคที่เกี่ยวข้องการขนส่งของอันตรายทางถนน คือ พิธีสารฉบับที่ 9 ท้ายความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (Asean Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit, Protocol 9) และ ภาคผนวก 1 ท้ายความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement, Annex 1) แล้วก็ตาม แต่ความตกลงทั้ง 2 เรื่องนั้น หลายประเทศได้แต่เพียงลงนามไว้เท่านั้น ยังไม่ได้ทำการให้สัตยาบัน ดังนั้น หลายๆ ประเทศในภูมิภาคจึงยังไม่ต้องปฏิบัติตามความตกลงดังกล่าว นอกจากนี้บทบัญญัติในความตกลงยังมีลักษณะเป็นเพียงข้อเสนอแนะเท่านั้น ลำพังอาศัยเพียงกลไกของความตกลงทั้งสองแต่เพียงอย่างเดียว คงไม่สามารถที่จะมีกฎเกณฑ์ร่วมกันในกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านได้ จึงจำเป็นต้องอาศัยแรงผลักดันจากทางอื่นด้วย ดังนี้

1. การใช้มาตรการกดดัน

การใช้มาตรการกดดันนั้นอาจเป็นการใช้มาตรการกดดันทางการเมืองระหว่างประเทศหรือมาตรการกดดันทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ โดยมาตรการกดดันทางการเมืองระหว่างประเทศนั้นอาจทำได้ด้วยวิธีการลดบทบาทในเวทีระหว่างประเทศแก่ประเทศที่ไม่ให้ความร่วมมือที่ดีในการร่วมสร้างกฎเกณฑ์ร่วมในภูมิภาค เช่น การไม่เชิญประเทศนั้นมาร่วมประชุมปรึกษาหารือเจรจาในกรณีที่ดีการประชุมระหว่างประเทศสมาชิก เป็นต้น ส่วนมาตรการกดดันทาง

เศรษฐกิจโดยอาจจะทำได้โดยประเทศต่างๆที่มีกฎเกณฑ์ร่วมกันนั้นร่วมกันบอยคอตไม่ทำการค้าขายสินค้าประเภทของอันตรายจากประเทศนั้น และห้ามไม่ให้รถยนต์ส่งของอันตรายจากประเทศนั้นๆผ่านเข้าสู่ประเทศของตน เพื่อบีบบังคับให้ประเทศที่ไม่ได้ร่วมมือในการสร้างกฎเกณฑ์ร่วมเข้ามามีส่วนร่วมในการทำให้กฎเกณฑ์ร่วมดังกล่าวประสบความสำเร็จ แต่มาตรการกดดันทางเศรษฐกิจนี้เป็นมาตรการที่ค่อนข้างรุนแรงที่อาจกระทบถึงความสัมพันธ์ระหว่างประเทศเป็นอย่างมาก ดังนั้น การนำมาตรการดังกล่าวมาใช้ควรพิจารณาอย่างละเอียดรอบคอบ

2. ให้ความช่วยเหลือทางการเงินและผู้เชี่ยวชาญ

การมีกฎเกณฑ์ร่วมกันที่เป็นสากล มีมาตรฐานและมีประสิทธิภาพนั้น ต้องใช้เงินจำนวนมากในการปรับโครงสร้างทางกฎหมายและรองรับสนับสนุนภาคเอกชนผู้ประกอบการขนส่งในประเทศนั้นๆ อีกทั้งยังต้องมีผู้เชี่ยวชาญในเรื่องดังกล่าวคอยให้คำปรึกษาในการวางโครงสร้างกฎหมาย ดังนั้นหากประเทศที่เข้าร่วมในการสร้างกฎเกณฑ์ร่วมนั้นเป็นประเทศที่ค่อนข้างยากจน อาจประสบปัญหาทางการเงินได้ จึงจำเป็นที่จะต้องได้รับความช่วยเหลือทางการเงินและผู้เชี่ยวชาญ โดยในการการให้ความช่วยเหลือทางการเงินอาจเป็นการช่วยเหลือกันเองจากประเทศที่ร่วมกันสร้างกฎเกณฑ์ร่วมนั้นหรือองค์กรกลางระหว่างประเทศ เช่น สมาคมประชาชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรือ อาเซียน (The Association of Southeast Asian Nations-ASEAN) ก็ได้ ซึ่งความช่วยเหลือทางการเงินนั้นอาจทำได้โดยวิธีการให้กู้หรืออาจให้เปล่าก็ได้

3. รายงานต่อหน่วยงานและประเทศสมาชิกถึงการไม่ปฏิบัติตาม

มาตรการดังกล่าวอาจทำได้โดยความร่วมมือกันเองระหว่างกลุ่มประเทศที่ร่วมกันสร้างกฎเกณฑ์ร่วมหรือโดยการอาศัยองค์กรกลางระหว่างประเทศ เช่น สมาคมประชาชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรือ อาเซียน (The Association of Southeast Asian Nations-ASEAN) เข้าควบคุมตรวจสอบก็ได้ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความอับอายและลดความน่าเชื่อถือทางมาตรฐานการขนส่งเพื่อกดดันให้ปฏิบัติตาม

4.2.3. การผลักดันกฎหมายไทยเพื่อเป็นต้นแบบของกฎเกณฑ์ร่วมกันในกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน

เนื่องจากความตกลงระหว่างประเทศในระดับภูมิภาคทั้งพิธีสารฉบับที่ 9 ของความตกลงความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน และภาคผนวก ของความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง 1 ที่ประเทศสมาชิกในภูมิภาครวมทั้งประเทศไทยได้ลงนามไว้ที่กำหนดสาระสำคัญไว้กว้างๆว่าในการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศให้ประเทศสมาชิกรับเอากฎเกณฑ์อันเป็นสากล คือ UN

Regulations หรือและความตกลง ADR มาใช้ แต่ความตกลงดังกล่าวกฎเกณฑ์ไว้อย่างกว้างๆ โดยกำหนดไว้แต่เพียงให้นำกฎเกณฑ์ ของ UN Regulation หรือและความตกลง ADR มาใช้ โดยเฉพาะในเรื่องการห้ามและการปิดฉลากสินค้าอันตราย การทำเครื่องหมายรถ การยกขน การจัดวาง และการมัด เอกสารการขนส่ง และการสำแดง การอบรมผู้ประจำรถ ความระมัดระวังเกี่ยวกับไฟและการระเบิด มาใช้เท่านั้น ส่วนเรื่องอื่นอีกมากก็ไม่ได้ระบุไว้ว่าจำเป็นต้องนำมาใช้หรือไม่ และกฎเกณฑ์ใดจำเป็นต้องนำมาใช้เป็นกฎหมายภายในก่อนหลัง อีกทั้งความตกลงทั้งสอง กำหนดเพียงให้ใช้กฎเกณฑ์ของ UN Regulation หรือและความตกลง ADR แต่ไม่ได้ระบุเจาะจงว่าให้ใช้อันใดอันหนึ่ง ซึ่งกฎเกณฑ์ทั้งสองแม้จะค่อนข้างเหมือนกันแต่ก็แตกต่างกันในรายละเอียด ทำให้ประเทศสมาชิกต้องไปตกลงในรายละเอียดกันอีกที่จะใช้หลักเกณฑ์เช่นใด ในกรณีที่มีความจำเป็นในการมีกฎเกณฑ์ร่วมกันในทางระหว่างประเทศของกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านนั้นลำพังเพียงข้อกำหนดในความตกลงดังกล่าวจึงยังไม่เพียงพอ เพราะความตกลงดังกล่าวมีลักษณะเป็นเพียงแนวทางหรือข้อเสนอแนะให้ประเทศสมาชิกต่าง ๆ นำกฎเกณฑ์ของ UN Regulation หรือและความตกลง ADR มาใช้นำไปบัญญัติเป็นกฎหมายภายในของตนเท่านั้น ความตกลงทั้งสองเป็นเพียงวางกรอบไว้กว้างๆ ให้แก่ประเทศสมาชิกเท่านั้น ส่วนรายละเอียดจะเป็นเช่นไรนั้น ความตกลงไม่ได้กำหนดเอาไว้และเปิดช่องว่างให้ประเทศสมาชิกไปวางกฎเกณฑ์กันเอง ซึ่งระยะเวลานี้เองจะเปิดโอกาสให้แก่ประเทศไทยผลักดันหลักเกณฑ์ตามกฎหมายภายในของประเทศถูกนำไปใช้เป็นแม่แบบของการสร้างกฎเกณฑ์ร่วมในทางระหว่างประเทศอันจะเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยอย่างมาก โดยจะทำให้ประเทศไทยได้รับการยอมรับในกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านต่อการพัฒนา ก้าวหน้าทางด้านการขนส่งของอันตรายทางถนน และลดภาระในการแก้ไขปรับเปลี่ยนกฎหมายภายในเพื่อรองรับกฎเกณฑ์ร่วมดังกล่าว กล่าวคือ หากมีพัฒนาการกฎเกณฑ์ร่วมเกิดขึ้น ประเทศต่างๆ ที่อยู่ภายใต้พันธกรณี รวมทั้งประเทศไทยก็ต้องแก้ไขปรับเปลี่ยนกฎหมายภายในให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ร่วมดังกล่าว ซึ่งการปรับเปลี่ยนแก้ไขกฎหมายภายในนั้นเป็นเรื่องที่ยุ้งยากพอสมควร แต่หากประเทศไทยสามารถผลักดันกฎเกณฑ์ภายในเป็นแม่แบบของกฎเกณฑ์ร่วมแก่ประเทศต่างๆ ได้ ประเทศไทยก็ไม่ต้องจำเป็นต้องจำต้องทำการปรับเปลี่ยนแก้ไขกฎหมายภายในเพื่อรองรับให้เป็นไปตามกฎเกณฑ์ร่วมนั้นอีก ด้วยเหตุนี้หากเป็นไปได้ประเทศไทยจึงควรพยายามผลักดันกฎหมายภายในของประเทศให้เป็นแม่แบบแก่กลุ่มประเทศในภูมิภาค

โดยการผลักดันกฎหมายภายในของประเทศไทยเพื่อไปสู่การเป็นกฎเกณฑ์แม่แบบในการสร้างกฎเกณฑ์ร่วม สามารถทำได้ดังต่อไปนี้

1.การสร้างกฎเกณฑ์ภายในให้ดี

การที่ประเทศไทยจะผลักดันกฎหมายของไทยให้เป็นแม่แบบแก่ประเทศอื่นๆ ได้นั้น ต้องเริ่มต้นจากการสร้างกฎเกณฑ์หรือกฎหมายภายในของประเทศให้ดีและได้มาตรฐานเสียก่อน

เพราะถ้ากฎหมายภายในประเทศยังไม่ดีพอและไม่สามารถที่จะควบคุมกำกับดูแลการขนส่งของ
อันตรายทางถนนให้เป็นไปอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพแล้ว คงจะไม่มีประเทศใดยอมรับ
หรือเห็นด้วยกับกฎหมายเช่นเดียวกับประเทศไทย ดังนั้น การจะผลักดันกฎหมายของไทยสู่การ
เป็นกฎหมายร่วมในระดับภูมิภาคได้นั้นต้องเริ่มต้นจากการสร้างกฎหมายภายในประเทศให้ดีและ
มีประสิทธิภาพเป็นอันดับแรก โดยในเรื่องการสร้างกฎหมายที่ดีนั้น ประเทศไทยสามารถนำ UN
Regulations และความตกลง ADR ซึ่งเป็นกฎหมายที่ได้รับการยอมรับในระดับสากลและเป็น
กฎหมายที่ดีที่สุดในปัจจุบันมาเป็นแนวทางในการสร้างกฎหมายภายในได้

2. การเจรจาระหว่างประเทศ

การเจรจาระหว่างประเทศเป็นวิธีหนึ่งที่จะทำให้ประเทศต่างๆ รู้และเข้าใจในหลักการ
ในกฎหมายของประเทศไทยเป็นอย่างดี โดยวิธีนี้อาจทำได้โดยการส่งเจ้าหน้าที่ของรัฐไปเจรจากับ
ประเทศต่างๆ โดยอธิบายถึงความเป็นมา สาเหตุสำคัญของหลักเกณฑ์ต่างในกฎหมายเราและ
ประโยชน์ที่จะได้รับการนำกฎหมายดังกล่าวไปใช้เพื่อให้ประเทศนั้นๆ เห็นถึงข้อดีและ
ประสิทธิภาพของกฎหมายเรา และให้การสนับสนุนหลักเกณฑ์ของเราในเวทีระหว่างประเทศ

3. การให้ความช่วยเหลือในด้านต่างๆ แก่ประเทศที่สนับสนุนหลักเกณฑ์ของกฎหมาย
ของประเทศไทย โดยให้ความช่วยเหลือในด้านต่างๆ

การผลักดันกฎหมายภายในของประเทศไทยไปสู่การเป็นกฎหมายแม่แบบในการ
สร้างกฎหมายร่วมกันนั้น นอกเหนือจากประเทศไทยจะต้องมีกฎหมายของกฎหมายภายในที่ดีและ
เจรจากับประเทศแล้ว ยังมีความจำเป็นที่จะต้องให้ความช่วยเหลือต่อประเทศที่สนับสนุนประเทศ
ไทยอันเป็นประโยชน์ตอบแทนในการช่วยผลักดันประเทศอื่นๆ ที่จะช่วยสนับสนุน ซึ่งในการให้
ความช่วยเหลืออาจทำในรูปแบบการให้คำปรึกษาเกี่ยวกับการจัดทำร่างกฎหมาย โดยหาก
ประเทศที่สนับสนุนและเห็นชอบด้วยหลักเกณฑ์ตามกฎหมายของประเทศไทยประสบปัญหาใน
การร่างกฎหมายหรือไม่เข้าใจในส่วนใดแล้วทางประเทศไทยจะให้คำปรึกษาเป็นอย่างดี ตลอดจน
การส่งผู้เชี่ยวชาญเรื่องดังกล่าวไปช่วยในการจัดทำร่างกฎหมาย หรือช่วยจัดฝึกอบรมให้ความรู้ใน
การปฏิบัติงานและการใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ โดยให้ความช่วยเหลือในการจัดสัมมนาและ
ฝึกอบรมให้ความรู้เบื้องต้นในการทำงานและใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ แก่บุคคลากรของ
ประเทศนั้นๆ ตลอดจนเปิดโอกาสบุคลากรของประเทศนั้นๆ เข้ามาศึกษาดูงานในประเทศไทย

ตลอดจนให้ความช่วยเหลือทางการเงิน โดยหากประเทศใดที่ให้การสนับสนุน
กฎหมายของประเทศไทยประสบปัญหาทางการเงินในการปฏิบัติตามกฎหมายที่ประเทศไทยเป็น
ต้นแบบแล้ว ประเทศไทยจะให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนทางการเงินอย่างเต็มกำลัง โดยในการ
ช่วยเหลือนั้นอาจทำได้หลากหลายวิธีด้วยกัน เช่น ให้อุปกรณ์เงิน หรืออาจให้เงินช่วยเหลือแบบให้เปล่า

4.การให้ผลประโยชน์ทางด้านภาษี

การให้ผลประโยชน์ทางด้านภาษีนั้นเป็นมาตรการที่สำคัญอย่างหนึ่งที่จะช่วยชักจูงแก่ประเทศอื่นให้ช่วยสนับสนุนและผลักดันกฎหมายของประเทศไทยสู่การเป็นต้นแบบของกฎเกณฑ์ร่วมในภูมิภาค โดยการให้ผลประโยชน์ทางด้านภาษีนี้อาจทำได้โดยการตกลงกับประเทศที่สนับสนุนหลักเกณฑ์ของกฎหมายประเทศไทยว่าหากประเทศนั้นๆให้การสนับสนุนหลักเกณฑ์ของเราในเวทีระหว่างประเทศแล้ว ในการขนส่งของอันตราายทางถนนระหว่างประเทศจากประเทศนั้นผ่านเข้าสู่ประเทศไทยจะได้รับประโยชน์ทางด้านภาษี