

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

ในโลกยุคปัจจุบันที่ภาคอุตสาหกรรมเข้ามาบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศเป็นอย่างมาก ความต้องการที่จะใช้ของอันตรายจำพวกสารเคมีและวัตถุอันตรายในกระบวนการผลิตสินค้าจึงมีปริมาณที่สูงขึ้นด้วย และด้วยความต้องการใช้ของอันตรายที่สูงขึ้น ปริมาณของอันตรายที่มีอยู่ในประเทศของตนจึงมีไม่เพียงพอต่อความต้องการ ทำให้ประเทศต่างๆ ต้องซื้อของอันตรายเหล่านี้จากประเทศอื่นๆ เข้าสู่ประเทศของตน ในขณะเดียวกันประเทศนั้นๆ หากมีของอันตรายประเภทใดในปริมาณมากก็จะขายให้กับประเทศอื่นที่ความต้องการของอันตรายประเภทนั้น ทำให้ประเทศต่างๆ ซึ่งรวมถึงประเทศไทยด้วย ต้องมีการขนส่งของอันตรายระหว่างประเทศเพื่อนำเข้าและส่งออกอยู่อย่างต่อเนื่อง สสารเคมีและวัตถุอันตรายเมื่อเข้าสู่ระบบการขนส่งระหว่างประเทศถือเป็นสินค้าอันตรายที่จะต้องมีการจัดการการขนส่งที่ดีและปลอดภัยทั้งการขนส่งทางทะเล ทางถนน และทางอากาศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการขนส่งทางถนนที่เป็นการขนส่งที่เปรียบเสมือนเป็นเส้นเลือดฝอยที่กระจายไปทั่วทุกพื้นที่ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ทั้งการขนส่งทางถนนนั้นยังเป็นระบบการขนส่งที่ใกล้ชิดกับชุมชนและประชาชนในสังคมมากที่สุด หากเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งของอันตรายทางถนนย่อมก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต ทรัพย์สินและสภาพแวดล้อมในสังคมอย่างมหาศาล และในปัจจุบันประเทศไทยเองก็ประสบปัญหาเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งของอันตรายทางถนนอย่างต่อเนื่องและแต่ละครั้งก็เกิดความเสียหายทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ในระบบการค้าและการขนส่งของอันตรายระหว่างประเทศมักประสบปัญหาในการขนส่งผ่านแดนหรือขนส่งข้ามแดน ทั้งนี้ก็เพราะของอันตรายอาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สุขอนามัย ความปลอดภัยและความมั่นคงของประเทศซึ่งให้ในการขนส่งผ่านหรือข้ามแดนต้องตรวจสอบอย่างละเอียดและระมัดระวัง อีกทั้งยังประสบปัญหาในเรื่องกฎเกณฑ์ภายในประเทศที่แตกต่างกันของแต่ละประเทศที่ใช้บังคับกับการขนส่งของอันตรายทางถนนทำให้เกิดปัญหาอยู่บ่อยครั้งต่อการขนส่ง อันส่งผลกระทบต่อความราบรื่นการขนส่งและการพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศในภูมิภาค ดังนั้นประเทศไทยซึ่งเป็นประเทศที่มีอัตราการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศเป็นจำนวนมากกับประเทศเพื่อนบ้านนั้น จึงจำเป็นที่จะต้องมีการทบทวนกฎหมายที่มีความเป็นมาตรฐานสากลและมีประสิทธิภาพอย่างแท้จริงเข้ามากำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศ ตลอดจนร่วมมือกับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคช่วยส่งเสริมผลักดันให้มีกฎหมายที่เป็นอันหนึ่งอัน

เดียวกันในภูมิภาคในเรื่องดังกล่าวเพื่อความสะดวกในการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศและพัฒนาระบบเศรษฐกิจในภูมิภาคที่เจริญยิ่งขึ้นต่อไป

อย่างไรก็ตามในปัจจุบันประเทศไทยก็ได้เข้าใจและตระหนักถึงปัญหาในเรื่องเหล่านี้เป็นอย่างดีจึงได้มีการพยายามพัฒนากฎหมายที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยในส่วนของภายในประเทศนั้นประเทศไทยได้มีการออกกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายทางถนนมากขึ้น เช่น ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง การติดป้ายและอักษรภาพและเครื่องหมายของรถบรรทุกวัตถุอันตราย พ.ศ.2543 , ประกาศกรมทะเบียนการค้า เรื่อง กำหนดวิธีการและเงื่อนไขในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2545 , ประกาศมติคณะกรรมการวัตถุอันตราย เรื่อง การขนส่งวัตถุอันตรายทางบก พ.ศ.2545 , ประกาศกรมธุรกิจพลังงาน เรื่อง กำหนดวิธีการและเงื่อนไขในการขนส่งก๊าซปิโตรเลียมเหลว พ.ศ.2547 และประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การประกันความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตราย พ.ศ.2549 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการที่ออกประกาศมติคณะกรรมการวัตถุอันตราย เรื่อง การขนส่งวัตถุอันตรายทางบก พ.ศ.2545 ซึ่งเป็นกฎหมายที่บัญญัติหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการกระบวนกรขั้นตอนในการขนส่งของอันตรายทางถนนไว้โดยตรงและละเอียดมากที่สุด อีกทั้งยังเป็นกฎเกณฑ์ที่นำมาจากกฎเกณฑ์สากลที่ใช้กันอย่างแพร่หลายคือ กฎเกณฑ์ต้นแบบขององค์การสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย (United Nation Model Regulation on the Transport of Dangerous Goods) และ ความตกลงร่วมว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนระหว่างประเทศของคณะกรรมการเศรษฐกิจแห่งยุโรป (European Agreement concerning the international carriage of dangerous goods by road หรือ ADR) อันแสดงให้เห็นถึงการตื่นตัวในเรื่องดังกล่าวอย่างจริงจัง ส่วนในทางด้านระหว่างประเทศนั้นประเทศไทยก็ได้ร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคจัดทำความตกลงระหว่างประเทศเพื่อวางกฎเกณฑ์ร่วมในการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศ ก็คือ กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (Asean Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit) ที่กำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศไว้ในพิธีสาร (Protocol) ฉบับที่ 9 ทำกรอบความตกลง และความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement) ที่กำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศไว้ในภาคผนวกที่ 1 ทำความตกลง

กระนั้นก็ตามแม้ในปัจจุบันประเทศไทยจะมีความพยายามพัฒนากฎหมายเกี่ยวกับการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศมากขึ้นได้พัฒนามากขึ้น และกฎเกณฑ์ในเรื่องนี้ก็พัฒนาไปมากกว่าในอดีตมาก แต่กฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ก็ยังมีข้อบกพร่องอยู่หลายประการดังนี้

ประการที่หนึ่ง กฎเกณฑ์เกี่ยวกับการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศส่วนใหญ่อยู่ในรูปแบบของกฎหมายลำดับรอง ซึ่งผู้เขียนเห็นว่ากฎหมายในเรื่องนี้ควรที่จะออกในรูปแบบของพระราชบัญญัติเพราะกฎหมายในเรื่องดังกล่าวมีความสำคัญและกระทบต่อสิทธิของประชาชนเป็นอย่างมาก การออกกฎหมายในรูปแบบของพระราชบัญญัติจะทำให้การออกกฎหมายในเรื่องดังกล่าวได้รับการตรวจสอบและพิจารณาอย่างละเอียดรอบคอบมากขึ้น ดังนั้นในการออกกฎหมายในเรื่องดังกล่าวจึงสมควรยิ่งที่จะออกในพระราชบัญญัติ อีกทั้งประเทศไทยก็ได้ลงนามไว้ใน พิธีสารฉบับที่ 9 ทำยกรบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน และ ภาคผนวก 1 ทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งหากต่อไปในภายภาคหน้าได้ให้สัตยาบันก็จะต้องมีการอนุวัติเป็นกฎหมายภายใน ดังนั้น จึงสมควรที่จะต้องออกมาในรูปแบบของพระราชบัญญัติจึงจะถูกต้อง

แต่อย่างไรก็ตาม ในเรื่องเกี่ยวกับรูปแบบของกฎหมายนี้ ผู้เขียนยังเห็นต่อไปอีกว่าการออกกฎหมายเป็นพระราชบัญญัตินั้นมีกระบวนการขั้นตอนค่อนข้างที่จะยุ่งยากและอาจต้องใช้เวลานานกว่าการออกกฎหมายในรูปแบบของกฎหมายลำดับรอง ดังนั้นหากรอจนกว่าจะออกกฎหมายในรูปแบบพระราชบัญญัติมาบังคับใช้อาจทำให้ไม่ทันต่อสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบันที่มีอัตราการขนส่งของอันตรายและอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งของอันตรายที่กำลังเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ อีกทั้งประเทศต่างๆ ในภูมิภาคก็กำลังจะต้องการที่จะเปิดเสรีทางการค้าทางถนนระหว่างประเทศ การใช้เวลาที่นานเกินไปในการออกกฎหมายดังกล่าวมาใช้จะก่อให้เกิดผลเสียต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ดังนั้นผู้เขียนเห็นว่า ในเบื้องต้นก่อนที่จะมีการออกกฎหมายการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนออกมาบังคับใช้ในรูปแบบของพระราชบัญญัตินั้น สมควรที่จะออกกฎหมายในเรื่องดังกล่าวออกมาบังคับใช้ในรูปแบบของกฎกระทรวงเป็นการชั่วคราวก่อนและค่อยพัฒนาผลักดันให้เปลี่ยนไปเป็นในรูปแบบของพระราชบัญญัติ

ประการที่สอง กฎเกณฑ์ที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศของไทยยังปรากฏอยู่อย่างกระจัดกระจาย ทำให้ยากต่อการนำมาใช้ โดยเหตุที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะการขนส่งของอันตรายทางถนนนั้นเกี่ยวข้องกับและอยู่ในความรับผิดชอบของหลายหน่วยงานด้วยกัน ทำให้แต่ละหน่วยงานต่างก็ออกกฎเกณฑ์ภายใต้กรอบอำนาจตามที่กฎหมายกำหนดไว้ในส่วนของตนออกมาบังคับใช้ เช่น กรมการขนส่งทางบกอาศัยอำนาจตามความของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ออกกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการขอใบอนุญาตขับขี่รถบรรทุกของอันตราย หรือ กรมธุรกิจพลังงานอาศัยอำนาจตามความของพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2543 ออกกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการวิธีการและเงื่อนไขในการขนส่งก๊าซ

ปิโตรเลียมเหลว หรือกระทรวงอุตสาหกรรมอาศัยอำนาจตามความของพระราชบัญญัติวัตถุอันตรายบ้างหรือออกกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายทางบก เป็นต้น ทำให้มีกฎเกณฑ์ที่ใช้ในการกำกับดูแลมีอยู่มากมาย กระจัดกระจายและไม่เป็นหมวดหมู่ ซึ่งในเรื่องนี้ผู้เขียนเห็นว่ากฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศควรที่จะรวบรวมให้เป็นหมวดหมู่และในการออกกฎหมายที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนออกมาบังคับใช้ควรมีหน่วยงานที่รับผิดชอบเพียงหน่วยงานเดียวและการออกกฎเกณฑ์ควรออกโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายฉบับเดียว ตัวอย่างเช่น อาจมีการจัดทำพระราชบัญญัติการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนน และมีหน่วยงานหรือคณะกรรมการที่รับผิดชอบตามกฎหมายฉบับดังกล่าวและในการออกกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศต้องเป็นอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานนี้โดยอาศัยอำนาจตามความพระราชบัญญัติดังกล่าวเท่านั้น ตามความพระราชบัญญัติดังกล่าว

ประการที่สาม กฎเกณฑ์ที่ใช้ในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศของไทยบางฉบับออกมาใช้บังคับนานแล้วและกฎเกณฑ์ก็ไม่ได้อ้างอิงมาจากกฎเกณฑ์สากล เช่น ประกาศกรมโยธาธิการ เรื่อง หลักเกณฑ์และการติดตั้งถังขนส่งก๊าซและลักษณะและส่วนประกอบภายในถังขนส่งก๊าซ ที่ออกมาใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 15 สิงหาคม พ.ศ.2529 ดังนั้นผู้เขียนเห็นว่ากฎเกณฑ์เหล่านี้สมควรที่จะออกกฎเกณฑ์ใหม่ที่สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ที่เป็นสากลมากยิ่งขึ้นและใช้บังคับแทน

ประการที่สี่ ประกาศมติคณะกรรมการวัตถุอันตราย เรื่อง การขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.2545 ซึ่งเป็นกฎเกณฑ์ทางกฎหมายของไทยที่ใช้ในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนโดยตรงในปัจจุบัน แม้จะเป็นกฎเกณฑ์ที่นำมาจากกฎเกณฑ์ที่เป็นสากล คือ คือ กฎเกณฑ์ต้นแบบขององค์การสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย (United Nation Model Regulation on the Transport of Dangerous Goods) และ ความตกลงร่วมว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนระหว่างประเทศของคณะกรรมการการเศรษฐกิจแห่งยุโรป (European Agreement concerning the international carriage of dangerous goods by road หรือ ADR) ก็ตาม แต่ประกาศดังกล่าวส่วนใหญ่แล้วเป็นบทบัญญัติที่นำมาจากกฎเกณฑ์ต้นแบบขององค์การสหประชาชาติ ส่วนหลักเกณฑ์ของ ADR นั้นนำมาใช้เพียงบางส่วนเท่านั้น ซึ่งในเรื่องนี้ผู้เขียนไม่เห็นด้วยเนื่องจากกฎเกณฑ์ต้นแบบดังกล่าวเป็นกฎเกณฑ์ที่กำหนดมาเพื่อประยุกต์ใช้กับการขนส่งของอันตรายทุกระบบไม่ว่าจะเป็นทางทะเล อากาศ หรือทางบก โดยมีเนื้อหาไม่ได้มีความเฉพาะเจาะจงจะที่ใช้บังคับกับการขนส่งทางถนนเหมือนดังเช่นความตกลง ADR ผู้เขียนจึงเห็นว่ากฎหมายกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศของไทยควรที่จะนำหลักเกณฑ์ของความตกลง ADR มาใช้ทั้งหมดไม่ควรนำหลักเกณฑ์ของกฎเกณฑ์

ต้นแบบขององค์การสหประชาชาติมาใช้ในการร่างแต่อาจนำมาพิจารณาประกอบให้เห็นถึงหลักการพื้นฐานได้ โดยการนำหลักเกณฑ์ของกฎเกณฑ์ ADR มาใช้นั้นอาจนำมาใช้ทั้งหมด

ประการที่ห้า กฎหมายของประเทศไทยไม่มีการแบ่งกฎเกณฑ์ของการควบคุมและกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายจากการควบคุมและกำกับดูแลของอันตรายทั่วไป ดังจะเห็นได้จากในปัจจุบันประเทศไทยมีพระราชบัญญัติที่ใช้ในการกำกับดูแลวัตถุอันตรายโดยเฉพาะคือพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 ที่เนื้อหาของพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวมีส่วนใหญ่ใช้ในการกำกับดูแลของอันตรายทั่วไป เช่น การผลิต และการครอบครองวัตถุอันตราย เป็นต้น ส่วนบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการขนส่งมีอยู่เพียงไม่กี่มาตราเท่านั้น ทั้งที่เรื่องของการขนส่งของอันตรายทางถนนทั้งที่เป็นการขนส่งภายในและขนส่งระหว่างประเทศเป็นเรื่องใหญ่และมีความจำเป็นต้องมีกฎเกณฑ์ที่ใช้ในการกำกับดูแลที่ครอบคลุมเพียงพอ ซึ่งในเรื่องนี้ กฎเกณฑ์ที่เป็นสากลระหว่างประเทศก็ได้มีการแบ่งแยกกฎเกณฑ์ที่ใช้ในการควบคุมไว้เฉพาะจากกัน โดยในทวีปยุโรป คณะกรรมาธิการสหภาพยุโรป (EU Commission) ก็ได้จัดทำระเบียบของสหภาพยุโรปว่าด้วยสารเคมี (EU White Paper on Chemicals) ไว้เพื่อเป็นกฎเกณฑ์ในการกำกับดูแลของอันตรายทั่วไป ส่วนการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศ ในทวีปยุโรปก็ใช้กฎเกณฑ์ของ ADR ดังนั้น ผู้เขียนจึงเห็นว่าประเทศไทยจำเป็นต้องมีแยกกฎเกณฑ์ที่ใช้ในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนจากการกำกับดูแลของอันตรายทั่วไป

ประการที่หก กฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายของประเทศไทยหลายฉบับใช้กับการขนส่งทุกรูปแบบการขนส่ง ไม่ได้แยกกฎเกณฑ์ที่ใช้เฉพาะกับการขนส่งทางถนน เช่น ประกาศกรมทะเบียนการค้า เรื่อง กำหนดวิธีการและเงื่อนไขในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2545 หรือประกาศกรมธุรกิจพลังงาน เรื่อง กำหนดวิธีการและเงื่อนไขในการขนส่งก๊าซปิโตรเลียมเหลว พ.ศ.2547 เป็นต้น ทั้งที่กฎเกณฑ์ที่ใช้ในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายแต่ละรูปแบบมีสภาพและขั้นตอนที่แตกต่างกัน ซึ่งในเรื่องนี้กฎเกณฑ์ที่เป็นสากลระหว่างประเทศก็ได้มีการแบ่งแยกกฎเกณฑ์ที่ใช้ในการกำกับดูแลการขนส่งแต่ละรูปแบบไว้แตกต่างกัน โดยกฎเกณฑ์ที่ใช้ในการควบคุมการขนส่งของอันตรายทางทะเล ใช้ International Maritime Dangerous Goods Code(IMDG-Code) กฎเกณฑ์ที่ใช้ในการควบคุมการขนส่งของอันตรายทางอากาศใช้กฎเกณฑ์ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ กฎเกณฑ์ที่ใช้ในการควบคุมการขนส่งของอันตรายทางถนน และกฎเกณฑ์ที่ใช้ในการควบคุมการขนส่งของอันตรายทางรถไฟ ใช้ Regulations concerning the international carriage of dangerous goods by rail (RID) ดังนั้น ผู้เขียนเห็นว่ากฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศของประเทศไทยก็ควรที่จะแบ่งแยกกฎเกณฑ์ที่ใช้ในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายในแต่ละรูปแบบออกจากกันให้ชัดเจน แต่กฎเกณฑ์ต้องไปในทิศทางเดียวกัน เพราะการขนส่งของ

อันตรายบางกรณีอาจเป็นการขนส่งแบบต่อเนื่องหลายรูปแบบ ดังนั้น แม้การขนส่งของอันตรายในแต่ละรูปแบบจะใช้กฎเกณฑ์ในการกำกับดูแลแยกจากกันแต่กฎเกณฑ์ต้องมีความสอดคล้องกัน

ประการสุดท้าย กฎหมายยังไม่มีข้อกำหนดบทลงโทษหรือความรับผิดที่ชัดเจนและเหมาะสมกฎหมายของประเทศไทยที่ออกมาใช้บังคับกับการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศส่วนใหญ่เป็นการวางกฎเกณฑ์ในรายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติงานในการขนส่ง ไม่มีบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการลงโทษในกรณีที่มีได้ปฏิบัติตามให้กำหนดนั้นๆ เช่น ประกาศมติคณะกรรมการวัตถุอันตราย เรื่อง การขนส่งวัตถุอันตรายทางบก พ.ศ.2545 ก็กำหนดแต่เพียงกฎเกณฑ์ที่ต้องปฏิบัติในการดำเนินการในการขนส่ง แต่ไม่ได้บัญญัติไว้ว่าถ้าไม่ได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เช่นนั้นแล้ว ผลจะเป็นเช่นไร ดังนั้นความรับผิดที่เกิดจากการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศ บทกฎหมายที่จะเกี่ยวข้องหลักๆ ก็คือ บทบัญญัติในเรื่องการละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 ซึ่งการนำบทบัญญัติในเรื่องละเมิดตามมาตรา 437 วรรคสอง มาใช้นั้น แม้หลักกฎหมายในมาตราดังกล่าวจะมีการนำหลักเรื่องความรับผิดโดยเคร่งครัดมาใช้ซึ่งนับว่ามีความเหมาะสมต่อความรับผิดที่เกิดจากวัตถุอันตรายก็ตาม แต่มาตรา 437 วรรคสองนั้นก็ยังมีข้อจำกัด เนื่องจากใช้บังคับก็ต่อเมื่อความเสียหายเกิดจากทรัพย์สินอันตรายเท่านั้น แต่ของอันตรายบางประเภทอาจไม่ใช่ทรัพย์สินอันตรายจึงไม่สามารถนำมาตราดังกล่าวมาใช้ได้ จึงต้องกลับไปใช้มาตรา 420 ซึ่งมีสาระในเรื่องการพิสูจน์กระทำและผล เพราะบางกรณีการพิสูจน์ความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลอาจทำได้ยาก เช่น การเจ็บป่วยที่เกิดจากการสะสมของสารพิษเป็นเวลานาน เป็นต้น ส่วนความรับผิดตามพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 แม้จะได้มีการบัญญัติความรับผิดและบทลงโทษไว้ทั้งความรับผิดทางแพ่ง ทางอาญาและทางปกครองก็ตามแต่ส่วนใหญ่เป็นเรื่องของผู้ผลิต ผู้นำเข้าและผู้ส่งออก โดยในส่วนของผู้ขนส่งนั้นแทบจะไม่มีบัญญัติไว้เลย อีกทั้งพระราชบัญญัตินี้ไม่ได้ใช้กับของอันตรายทุกประเภท เพราะของอันตรายที่อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของกฎหมายฉบับนี้จะต้องเป็นชนิดหรือประเภทที่มีการประกาศไว้ตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนด ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าบทบัญญัติที่ใช้เกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งของอันตรายทางถนนดังที่กล่าวมายังไม่มีความเพียงพอ โดยเห็นว่ากฎหมายกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศควรที่จะมีกฎเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดที่มากกว่านี้ และควรบัญญัติทั้งเรื่องความรับผิดในทางแพ่ง ความรับผิดทางอาญา และความรับผิดทางปกครองให้มีความครอบคลุมและเหมาะสม เช่น ในส่วนของความรับผิดในทางแพ่งนั้นควรกำหนดความรับผิดต่อรัฐโดยเปิดโอกาสให้รับเรียกค่าเสียหายจากการที่เข้าดูแลจัดการเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดสาธารณะภัยหรือบรรเทาสาธารณะภัยจากการขนส่งหรือความรับผิดจากการไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ หรือมีความรับผิดเกิดขึ้นในกรณีที่ไม่ได้ปฏิบัติ

ตามกฎหมายโดยยังไม่ต้องรอให้เกิดความเสียหาย และในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแม้จะยังไม่มี ความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยตรงต่อสิ่งแวดล้อม รัฐก็สามารถที่จะเรียกค่าเสียหายได้ หากพิสูจน์ได้ ว่าสารพิษหรือของอันตรายถูกปล่อยออกมาจากรถบรรทุกนั้น ส่วนความรับผิดชอบทางอาญาควร กำหนดบทลงโทษไว้ใช้ครอบคลุมชัดเจนและรุนแรงต่อผู้ขนส่งที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายทาง กฎหมายอย่างเคร่งครัดเพื่อให้ผู้ขนส่งเกรงกลัวและใช้ระมัดระวังในการขนส่งเป็นอย่างดี และใน เรื่องความรับผิดชอบทางปกครองควรบัญญัติให้อำนาจเจ้าหน้าที่ในการควบคุม หรือกักรถบรรทุกของ อันตรายที่ไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ รวมถึงมีอำนาจในการสั่งระงับหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ รวมถึงอำนาจอื่นใดที่จำเป็นต่อการกำกับดูแลการขนส่งให้เป็นไปอย่างปลอดภัย แต่อย่างไรก็ตาม ความรับผิดชอบต่างๆควรคำนึงถึงความเหมาะสมระหว่างความมั่นคงปลอดภัยและความเหมาะสม ในทางเศรษฐกิจซึ่งความรับผิดชอบบางอย่างไม่สมควรมีมากเกินไปจนสมควรจนเกิดความเสียหายทาง เศรษฐกิจ เช่น เรื่องความรับผิดชอบในทางปกครองที่ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ในการกักรถบรรทุกที่ไม่ได้ มาตรฐาน หากไม่ได้บกพร่องในส่วนสำคัญก็ควรที่จะกักไว้หรือกักไว้ในระยะเวลาจำกัด เพื่อลด ความเสียหายทางเศรษฐกิจ เป็นต้น

จากข้อบกพร่องของกฎหมายไทยในปัจจุบันที่กล่าวมาข้างต้น ผู้เขียนเห็นว่ากฎหมาย กำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศของไทยที่จะมีขึ้นนั้นจะต้องแก้ไข ข้อบกพร่องดังกล่าวให้ได้ นอกจากนี้ผู้เขียนยังมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับกฎหมายเฉพาะใน เรื่องนี้คือว่ากฎหมายกำกับดูแลดังกล่าวควรบังคับใช้กับทั้งการขนส่งของอันตรายทางถนน ภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพราะไม่ว่าจะเป็นการขนส่งภายในประเทศหรือระหว่าง ประเทศต้องมีการขึ้นตอนที่เหมือนกันและอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นก็ส่งผลเสียหายที่เหมือนกัน แต่อาจมีการแยกบทบัญญัติในบางเรื่องที่ใช้เฉพาะกับการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่าง ประเทศออกมาแยกไว้เป็นหมวดที่ใช้เฉพาะกับการขนส่งระหว่างประเทศหรืออาจแยกออกมาเป็น บางข้อบางมาตราก็ได้ เช่น เรื่องเอกสารที่ต้องจัดทำเป็นภาษาอังกฤษ เป็นต้น และสมควรที่จะ ยกเลิกกฎหมายที่มีอยู่เดิมทั้งหมดและออกกฎหมายใหม่มาใช้บังคับแทนเพียงฉบับเดียวเพื่อความ เป็นระบบระเบียบและง่ายต่อการนำไปใช้

นอกเหนือจากเรื่องของกฎหมายแล้ว การจัดตั้งองค์กรที่เข้ามาทำหน้าที่ในการกำกับ ดูแลเฉพาะและการพัฒนาศักยภาพด้านบุคลากรก็เป็นส่วนสำคัญต่อการพัฒนากฎหมายในการ กำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งในปัจจุบันองค์กรที่เกี่ยวข้องกับ การกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศเป็นองค์กรที่เป็นหน่วยงานของรัฐ และมีอยู่หลายหน่วยงานด้วยกัน ทำให้เกิดปัญหาในกรณีที่เอกชนต้องติดต่อกับหน่วยงานหลาย หน่วยงานอันจะสร้างความไม่สะดวกและก่อให้เกิดความล่าช้าแก่ภาคเอกชน ทำให้ไม่สอดคล้อง ต่อสภาพทางเศรษฐกิจในปัจจุบันและอนาคตที่กำลังจะเปิดเสรีทางการขนส่งในภูมิภาค จึงสมควร

ที่จะต้องจัดตั้งหน่วยงานเฉพาะขึ้นมารับผิดชอบเกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศโดยตรง ที่เอกชนสามารถติดต่อหน่วยงานนี้เพียงหน่วยงานเดียวเพื่อก่อให้เกิดความสะดวกและรวดเร็วแก่ประชาชน ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าหน่วยงานดังกล่าวควรอยู่ในสังกัดกระทรวงคมนาคม และควรนำระบบเทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์หรือระบบคอมพิวเตอร์มาใช้ให้มากขึ้นเพื่อให้ภาคเอกชนสามารถติดต่อกับภาครัฐได้โดยไม่ต้องเดินทางมาเอง อีกทั้งควรพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความเชี่ยวชาญเฉพาะในเรื่องดังกล่าวตลอดจนความรู้ทักษะในด้านภาษาอังกฤษให้ดีขึ้น และควรมีการจัดตั้งคณะกรรมการเฉพาะด้านเข้ามารับผิดชอบในการกำกับดูแลการขนส่งตลอดจนดูแลและวางกฎเกณฑ์ด้านกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลการขนส่งระหว่างประเทศให้มีความเหมาะสม ซึ่งในเรื่องนี้ปัจจุบันมีคณะกรรมการวัตถุอันตรายรับผิดชอบในการทำงานในเรื่องดังกล่าว ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าควรที่จะมีการจัดตั้งคณะทำงานที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญเฉพาะในการขนส่งของอันตรายเข้ามารับผิดชอบดูแลในเรื่องนี้แทนคณะกรรมการวัตถุอันตราย โดยคณะกรรมการดังกล่าวต้องประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายขนส่ง ด้านวิศวกรรม ด้านสารเคมี และวัตถุอันตราย ตลอดจนผู้แทนจากกระทรวงต่างๆที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงแรงงาน กระทรวงพลังงาน เป็นต้น โดยอาจใช้ชื่อว่าคณะกรรมการการขนส่งวัตถุอันตราย เป็นต้น นอกจากนี้ควรที่จะส่งเสริมให้เมืองคิรเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมกับภาครัฐในการกำกับดูแลการขนส่งเพื่อลดภาระของรัฐและเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามามีบทบาทส่งเสริมระบบการขนส่งของอันตรายทางถนนให้ดีขึ้น เช่น เรื่องการตรวจสอบมาตรฐานรถบรรทุกหรือเรื่องการฝึกอบรมพนักงานขนส่ง เป็นต้น

ในระบบการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศที่การขนส่งจะต้องเกี่ยวพันระหว่างประเทศตั้งแต่สองประเทศกฎเกณฑ์สองกฎเกณฑ์ขึ้นไป การมีกฎหมายหรือกฎเกณฑ์ภายในประเทศที่ดีเพียงอย่างเดียว แต่ไม่สอดคล้องกับประเทศเพื่อนบ้านนั้นย่อมไม่เพียงพอต่อการพัฒนาเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศที่จำเป็นต้องมีกฎเกณฑ์ที่เหมือนหรือสอดคล้องกันเพื่อก่อให้เกิดความสะดวกในการขนส่ง ไม่เช่นนั้นแล้วย่อมทำให้การขนส่งย่อมหยุดชะงักลงหรือไม่สะดวกราบรื่น ดังนั้นในการเปิดเสรีทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศกับประเทศเพื่อนบ้านต่างๆในภูมิภาคจึงจำเป็นที่จะต้องมีการมีกฎเกณฑ์ที่เป็นเอกภาพ ในปัจจุบันประเทศต่างๆในภูมิภาครวมทั้งประเทศไทยก็ได้พยายามร่วมมือกันในการจัดทำกฎเกณฑ์รวมในเรื่องนี้ โดยได้มีการทำความเข้าใจความตกลงต่างๆขึ้นเพื่อวางกรอบของกฎเกณฑ์ร่วมกันเกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศ ได้แก่ ความตกลงกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน และความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งความตกลงทั้งดังกล่าวประเทศไทยก็มีส่วนร่วมในการดำเนินการ โดยความตกลงทั้งสองประเทศไทยได้ลงนามไว้แล้วและอยู่ในระหว่างการดำเนินการเพื่อให้สัตยาบัน เนื้อหาของความตก

ลงทั้งสองแม้จะมีความแตกต่างกันในบางเรื่องแต่สาระสำคัญไปในทิศทางเดียวกันและสอดคล้องกัน โดยวางกฎเกณฑ์ไว้ว่าในการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศของประเทศต่างๆในภูมิภาคที่เป็นภาคีสมาชิกของความตกลงทั้งที่เป็นการขนส่งผ่านแดนหรือข้ามแดนให้นำกฎเกณฑ์ของ UN Regulation หรือและความตกลง ADR มาใช้ ซึ่งผู้เขียนก็เห็นด้วยกับความตกลงดังนั้นที่ให้นำกฎเกณฑ์ดังกล่าวมาใช้ เพราะกฎเกณฑ์ดังกล่าวนี้เป็นกฎเกณฑ์ที่เป็นสากล อีกทั้งประเทศในภาคพื้นยุโรปที่การขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศพัฒนาไปมากก็ใช้กฎเกณฑ์ดังกล่าว แต่ความตกลงดังกล่าวกฎเกณฑ์ไว้อย่างกว้างๆ โดยกำหนดไว้แต่เพียงให้นำกฎเกณฑ์ของ UN Regulation หรือและความตกลง ADR มาใช้ โดยเฉพาะในเรื่องการหีบห่อและการปิดฉลากสินค้าอันตราย การทำเครื่องหมายรถ การยกขน การจัดวาง และการมัด เอกสารการขนส่ง และการสำแดง การอบรมผู้ประจำรถ ความระมัดระวังเกี่ยวกับไฟและการระเบิดมาใช้เท่านั้น ส่วนเรื่องอื่นอีกมากก็ไม่ได้ระบุไว้ว่าจำเป็นต้องนำมาใช้หรือไม่ และกฎเกณฑ์ใดจำเป็นต้องนำมาใช้ก่อนหลัง อีกทั้งกำหนดว่าให้ใช้กฎเกณฑ์ของ UN Regulation หรือและความตกลง ADR ไม่ได้ระบุเจาะจงว่าให้ใช้อันใดอันหนึ่ง ซึ่งกฎเกณฑ์ทั้งสองแม้จะค่อนข้างเหมือนกันแต่ก็แตกต่างกันในรายละเอียด ทำให้ประเทศสมาชิกต้องไปตกลงในรายละเอียดกันอีกที่จะใช้หลักเกณฑ์เช่นใด ในเรื่องนี้ผู้เขียนเห็นว่ากฎเกณฑ์ร่วมในภูมิภาคควรเป็นไปตามความตกลง ADR โดยนำเอากฎเกณฑ์ของ ADR มาใช้ทั้งหมด เพราะข้อกำหนดทั้งหมดของความตกลง ADR มีความสัมพันธ์และสอดคล้องกันอย่างเป็นระบบ แต่การที่จะนำเอาหลักเกณฑ์ทั้งหมดมาใช้ในที่เดียวนั้นคงจะล่าช้าเกินไป เพราะประเทศสมาชิกต้องออกกฎเกณฑ์เหล่านั้นเป็นกฎหมายภายใน และกว่าจะออกครบทุกเรื่องคงต้องใช้เวลานาน จึงสมควรที่จะค่อยๆนำกฎเกณฑ์ที่ละเอียดเรื่องมาใช้ตามความจำเป็น โดยความจำเป็นนั้นอาจพิจารณาได้ 2 กรณี คือ

กรณีที่ 1 พิจารณาจากประเภทของของอันตราย

ข้อพิจารณาความจำเป็นตามประเภทของของอันตรายนั้นเกิดจากสภาวะทางเศรษฐกิจของประเทศว่ามีอัตราการค้าขายและขนส่งระหว่างประเทศของอันตรายประเภทใดในปริมาณที่สูง ซึ่งหากของอันตรายประเภทใดที่มีปริมาณการค้าขายและการขนส่งทางถนนที่สูง การนำกฎเกณฑ์ที่ใช้ในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายประเภทนั้นจึงมีความจำเป็นกว่ากฎเกณฑ์ที่ใช้ในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายประเภทอื่น เช่น ประเทศไทยมีปริมาณการค้าและการขนส่งของอันตรายประเภทก๊าซไวไฟและน้ำมันเชื้อเพลิงในปริมาณสูง กฎเกณฑ์ที่ใช้ในการกำกับดูแลการขนส่งก๊าซไวไฟและน้ำมันจึงมีความจำเป็นที่จะต้องนำมาออกเป็นกฎหมายภายในก่อนกฎเกณฑ์ที่ใช้ในการกำกับดูแลการขนส่งของอันตรายประเภทอื่นๆ

กรณีที่ 2 พิจารณาจากหลักเกณฑ์อันเป็นขั้นตอนในการขนส่ง

ข้อพิจารณาความจำเป็นในเรื่องหลักเกณฑ์อันเป็นขั้นตอนในการขนส่งนั้นต้องพิจารณาโดยคำนึงถึงพื้นฐานด้านความปลอดภัยและความจำเป็นที่จะต้องนำกฎเกณฑ์ในเรื่องนั้นๆ มาใช้มีความบ่อยครั้งมากน้อยแค่ไหน เช่น หลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับการขับรถบรรทุกขนส่งวัตถุอันตรายเป็นหลักเกณฑ์ที่จำเป็นต้องใช้ทุกครั้งที่มีการขนส่งของอันตรายจึงมีความจำเป็นที่จะต้องใช้มากกว่าหลักเกณฑ์เกี่ยวกับวิธีการทดสอบวัตถุอันตราย ดังนั้นควรที่จะต้องนำมาออกเป็นกฎหมายเพื่อใช้บังคับก่อน หรือกรณีของเรื่องข้อกำหนดทั่วไปเกี่ยวกับการฝึกอบรมพนักงานประจำรถ เป็นเรื่องจำเป็นที่จะต้องนำมาออกกฎหมายภายในเพื่อใช้บังคับก่อนเรื่องข้อกำหนดสำหรับการออกแบบ การสร้าง การตรวจสอบและทดสอบแท็งก์ที่สับเปลี่ยนได้ที่ทำด้วยพลาสติกเสริมไฟเบอร์ เนื่องจากของอันตรายที่จำเป็นต้องขนส่งโดยใช้แท็งก์ดังกล่าวสำหรับประเทศไทยนั้นยังมีการค้าขายและการขนส่งไม่มาก เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตามผู้เขียนเห็นว่าเรื่องที่จะต้องนำมาใช้ก่อนควรเป็นเรื่องการหีบห่อและการปิดผนึกสินค้าอันตราย การทำเครื่องหมายรถ การยกขน การจัดวาง และการมัด เอกสารการขนส่ง และการสำแดง การอบรมผู้ประจำรถ ความระมัดระวังเกี่ยวกับไฟและการระเบิด ด้วยเหตุผลที่ว่าเรื่องดังกล่าวเป็นเรื่องที่ความตกลงทั้งสองกำหนดไว้เป็นการเฉพาะให้นำมาใช้และเป็นเรื่องพื้นฐานที่จำเป็นต้องนำมาใช้ก่อน และนอกเหนือจากกฎเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในความตกลง ADR แล้ว ผู้เขียนเห็นว่าควรจะมีการกำหนดเรื่องอื่นๆ ที่เห็นว่าจำเป็นไว้ด้วย โดยไม่จำเป็นต้องมีกฎเกณฑ์เท่าที่ความตกลง ADR กำหนดไว้ เช่น เรื่องการประกันความเสียหายจากการขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศ เป็นต้น ทั้งนี้เพราะขนส่งของอันตรายทางถนนระหว่างประเทศนั้นอาจเกิดความเสียหายรุนแรงต่อทั้งประชาชนและสิ่งแวดล้อม และการที่จะเรียกค่าเสียหายจากผู้ขนส่งที่อยู่ในต่างประเทศอาจทำได้ยาก ดังนั้นจึงควรที่จะให้มีการทำประกันความเสียหายไว้เพื่อเป็นหลักประกันในการคุ้มครองความเสียหายที่อาจจะเกิดแก่ประชาชนและรัฐที่อนุญาตให้ของอันตรายขนส่งเข้ามาในประเทศ

ในขั้นตอนของการเจรจาตกลงในรายละเอียดของกฎเกณฑ์ที่จะนำมาใช้บังคับในภูมิภาคนี้เองจะเปิดโอกาสให้ประเทศไทยเสนอกฎเกณฑ์อันเป็นกฎหมายภายในของประเทศเป็นแนวทางแก่ประเทศเพื่อนบ้านที่จะนำเอาไปปฏิบัติตาม โดยประเทศไทยอาจมีแนวทางในการผลักดันให้เพื่อนบ้านในภูมิภาคช่วยสนับสนุนกฎหมายของไทยไปสู่กฎเกณฑ์ร่วมในภูมิภาคด้วยการเจรจากับประเทศต่างๆ แสดงให้ประเทศเพื่อนบ้านเห็นถึงข้อดีของกฎเกณฑ์ภายในของประเทศไทย การให้ความช่วยเหลือในการจัดร่างกฎหมาย การช่วยในเรื่องการฝึกอบรมและศึกษาดูงาน การให้ประโยชน์ทางด้านภาษี การให้ความช่วยเหลือทางการเงิน เป็นต้น ซึ่งในการช่วยเหลือในการจัดทำร่างกฎหมาย หรือการช่วยเหลือเรื่องการฝึกอบรมควรให้การช่วยเหลือแบบให้เปล่าโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย และการช่วยเหลือทางการเงินการให้เงินช่วยเหลือแบบให้เปล่า หรืออาจ

เป็นการให้กู้ยืมในระยะยาวและในอัตราดอกเบี้ยต่ำ เพื่อสร้างแรงจูงใจแก่ประเทศเหล่านั้นให้ช่วยสนับสนุนหลักเกณฑ์ของประเทศไทย ซึ่งการผลักดันกฎเกณฑ์ภายในของประเทศไปสู่การเป็นกฎเกณฑ์ร่วมกันนั้น ถ้าหากประสบความสำเร็จแล้วจะเป็นการช่วยให้ประเทศไทยไม่ต้องปรับเปลี่ยนแก้ไขกฎหมายภายในที่จะก่อความยุ่งยากและสิ้นเปลืองงบประมาณ อีกทั้งยังช่วยเพิ่มบทบาทของประเทศไทยในเวทีระหว่างประเทศในภูมิภาคอีกด้วย

