

การขนส่งวัตถุอันตรายกับข้อตกลงระหว่างประเทศ

บทความโดย นางสาววรรณภา รอดรัตน์

สำนักควบคุมวัตถุอันตราย

มิถุนายน 2557

เมื่อพูดถึง “การขนส่งวัตถุอันตราย” หลายคนอาจถามในใจว่า สำนักวัตถุอันตราย กรมโรงงานอุตสาหกรรม ไปเกี่ยวข้องกับการขนส่งวัตถุอันตรายอย่างไร ยิ่งข้อตกลงระหว่างประเทศ คงไม่ต้องพูดถึงเพราะมันคงไกลตัวเกินไป

ขอถือโอกาสนี้ บอกว่า สำนักควบคุมวัตถุอันตราย กรมโรงงานอุตสาหกรรม มีหน้าที่ควบคุม กำกับ ดูแล งานด้านวัตถุอันตราย การผลิต นำเข้า ส่งออก การใช้ การมีไว้ในครอบครอง การขนส่ง วัตถุอันตรายที่ใช้ในภาคอุตสาหกรรม ตามพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 โดยเฉพาะเรื่องการขนส่ง มีการระบุไว้ในกฎกระทรวง (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 ข้อ 19 ว่าผู้ประกอบการต้องจัดให้มี

- ยานพาหนะที่เหมาะสมและปลอดภัยในการขนส่งวัตถุอันตราย
- ต้องจัดทำสัญลักษณ์หรือเครื่องหมายแสดงคุณสมบัติของวัตถุอันตรายที่ทำการขนส่ง รวมทั้งคำว่า “วัตถุอันตราย” เป็นอักษรสีแดงเห็นได้ชัดเจน ติดไว้ข้างยานพาหนะทั้งสองข้าง
- เครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคลที่เหมาะสมสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะ และอุปกรณ์สำหรับป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากการหกหรือรั่วไหลของวัตถุอันตราย
- มีเอกสารแสดงข้อมูลความปลอดภัยของวัตถุอันตรายที่ทำการขนส่ง เพื่อแสดงต่อเจ้าพนักงานหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในขณะที่ยานพาหนะ
- ผู้ขับขี่ยานพาหนะซึ่งมีความรู้เกี่ยวกับวัตถุอันตรายที่ทำการขนส่งโดยผ่านการฝึกอบรมการป้องกันและระงับอันตรายจากวัตถุอันตราย
- บริเวณที่จอดยานพาหนะเพื่อการขนส่งต้องกว้างขวางเพียงพอที่จะไม่ก่อให้เกิดเหตุรำคาญ หรือเป็นอุปสรรคต่อการสัญจรของสาธารณชน

นอกจากนั้น ยังต้องดำเนินการตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การขนส่งวัตถุอันตรายทางบก พ.ศ. 2546 ที่กำหนดให้ผู้ประกอบการต้องนำแท็งก์ยึดติดถาวรกับตัวรถ (Fixed Tanks) ที่ต้องมาขึ้นทะเบียนแท็งก์ต่อกรมโรงงานอุตสาหกรรมด้วย

จะเห็นว่า กรมโรงงานอุตสาหกรรมมีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการจัดการขนส่งทั้งในเรื่องของสถานที่เก็บวัตถุอันตรายเพื่อรอการส่ง บรรจุภัณฑ์ที่เป็นแท็งก์ยึดติดถาวรกับตัวรถซึ่งเป็นส่วนควบของรถ รวมถึงผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของวัตถุอันตรายนั้นด้วย

หลายๆคนทราบดีว่าในวันที่ 1 มกราคม 2559 ประเทศไทยจะเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนหรือเราเรียกกันว่า AEC เมื่อถึงเวลานั้น จะมีการค้าอย่างเสรี ซึ่งหมายถึงว่าจะมีการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าอันตราย ซึ่งรวมถึงสินค้าที่เป็นวัตถุอันตรายภายใต้การควบคุมของกรมโรงงานอุตสาหกรรมด้วย อาจจะใช้เส้นทางประเทศไทยเป็นทางผ่าน เพราะเราเป็นจุดศูนย์กลาง เช่น จากประเทศจีน ผ่านลาว มาไทย ไปยังมาเลเซีย สิงคโปร์ เป็นต้น เพราะมีชัยภูมิที่ดี

สำหรับในเรื่องการขนส่ง นั้น ประเทศไทยได้ทำความตกลงร่วมกันกับกลุ่มประเทศอาเซียน เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศในกลุ่มประเทศอาเซียน โดยความตกลงนี้ครอบคลุมถึงการขนส่งสินค้าอันตรายซึ่งรวมถึงวัตถุอันตรายด้วย ประกอบไปด้วยความตกลง 3 เรื่องได้แก่

1. ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement หรือ GMS-CBTA)
 2. กรอบความตกลงว่าด้วยการรวมกลุ่มสาขาสำคัญของอาเซียน และ
 3. กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit หรือ AFAFGT) โดยเฉพาะพิธีสารฉบับที่ 9 (Protocol 9) ว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย
- ขอกล่าวโดยสรุปเพื่อความเข้าใจ สำหรับความตกลงร่วมมือทั้ง 3 ฉบับข้างต้น ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1 ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross Border Transport Agreement : GMS : CBTA)

ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion หรือ GMS) เพื่อการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามพรมแดนเมื่อปี พ.ศ. 2542 ซึ่งต่อมาได้เปลี่ยนชื่อความตกลงเป็น “ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง” (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement หรือ GMS-CBTA) มี ซึ่งเป็นความร่วมมือของ 6 ประเทศ คือ ไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน (ยูนนาน) โดยมีธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) เป็นผู้ให้การสนับสนุน CBTA เป็นความตกลงที่ช่วยอำนวยความสะดวกการผ่านแดนและข้ามแดนของคนและสินค้าในอนุภูมิภาค ประเทศสมาชิกทั้ง 6 ประเทศได้ให้สัตยาบันความตกลง CBTA และได้มีการประกาศมีผลบังคับใช้ CBTA (ส่วนกรอบความตกลง) เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2547 โดยมีวัตถุประสงค์

- เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดนระหว่างประเทศภาคีทั้ง 6 ประเทศ ทั้งการขนส่งสินค้าและการขนส่งคนโดยสาร
- เพื่อให้กฎหมาย กฎระเบียบ กระบวนการ และข้อบังคับทั้งหลาย ที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและคนโดยสาร มีความเรียบง่าย (simplified) และเป็นไปในแนวทางเดียวกัน (harmonized)

- เพื่อส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

สาระสำคัญของความตกลง

1. การอำนวยความสะดวกเรื่องพิธีการข้ามแดน ได้แก่

1.1 Single Window Inspection: SWI หมายถึง การตรวจปล่อยสินค้าในบริเวณเดียวกัน ประกอบด้วย

1.1.1 การตรวจสอบและควบคุมด้านต่างๆ สำหรับ

- ในกรณีบุคคลดำเนินการตรวจสอบในเรื่อง passport/visa ใบอนุญาตขับขี่ เงินตราต่างประเทศ ศุลกากร สาธารณสุข/โรคระบาด)
- ในกรณียานพาหนะ มีการตรวจสอบทะเบียน สภาพรถประกันภัย
- ในกรณีสินค้า มีการตรวจสอบเรื่อง พิธีการศุลกากร คุณภาพสินค้า การป้องกันโรคพืช โรคสัตว์

1.1.2 เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องดำเนินการร่วมกันและในเวลาเดียวกัน (เช่น ศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง)

1.2 Single Stop Inspection: SSI หมายความว่า การตรวจเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว

- เจ้าหน้าที่ของทั้งสองประเทศต้องให้ความช่วยเหลือต่อกันเท่าที่จะเป็นไปได้ในการปฏิบัติงานของตน
- เจ้าหน้าที่ของประเทศที่มีพรมแดนติดกันจะดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจสอบของตนร่วมกันและพร้อมกัน
- กรณีสภาพพื้นที่ไม่เอื้อต่อการจัดตั้งด่านควบคุมที่มีลักษณะหลังชนกันตรงพรมแดนได้ เจ้าหน้าที่ควบคุมของภาคีหนึ่งจะต้องได้รับอนุญาตให้ไปปฏิบัติหน้าที่ของตนในดินแดนของภาคีอื่นได้

ปัจจุบันเพื่อเป็นการรองรับการดำเนินการแบบ SSI ตามพันธกรณี ตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง พ.ศ. 2556 กระทรวงคมนาคม ได้ออกพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. 2556 โดยมีผลใช้บังคับแล้วตั้งแต่วันที่ 30 มีนาคม 2556 ที่ผ่านมา

2. การขนส่งคนโดยสารข้ามแดน ได้แก่ Visa สำหรับบุคคลด้านการขนส่ง
3. การขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน ได้แก่ การยกเว้นการตรวจจากศุลกากร กรณีผ่านแดน การตรวจสอบอนามัยพืชและสัตว์ การขนส่งสินค้าอันตราย สินค้าเน่าเสียง่าย

ประเทศภาคีความตกลง CBTA ได้เจรจาในรายละเอียดของภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลงเสร็จเรียบร้อยแล้วทั้ง 20 ฉบับ และได้มีการลงนามครบทุกฉบับเมื่อปี พ.ศ. 2550 ซึ่งข้อตกลง CBTA จะมีผลในทางปฏิบัติต่อเมื่อประเทศสมาชิกทุกประเทศให้สัตยาบันต่อภาคผนวกและพิธีสารครบทุกฉบับ โดยประเทศไทยได้ให้สัตยาบันภาคผนวกและพิธีสารแล้วจำนวน 14 ฉบับ สำหรับภาคผนวกและพิธีสารที่เหลือ อยู่ระหว่างดำเนินการออกกฎหมายเพื่ออนุมัติการภาคผนวกก่อนการดำเนินการให้สัตยาบัน

ในระหว่างที่แต่ละประเทศยังไม่สามารถให้สัตยาบันต่อภาคผนวกและพิธีสารที่ลงนามไปแล้ว ธนาคารพัฒนาเอเชียเห็นว่าควรมีการเริ่มดำเนินการตามความตกลง CBTA ที่บริเวณจุดผ่านแดนน่านร่องระหว่างประเทศภาคีสัญญาที่มีดินแดนติดต่อกัน ได้แก่ ลาว- เวียดนาม ไทย - ลาว และไทย - กัมพูชา ประเทศไทยได้จัดทำบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (The Initial Implementation of the CBTA : IICBTA) ดังนี้

1) บันทึกความเข้าใจเริ่มใช้ความตกลง ไทย-ลาว (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต ลงนามเมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม พ.ศ.2548

2) บันทึกความเข้าใจเริ่มใช้ความตกลงไทย - กัมพูชา(อรัญประเทศ - ปอยเปต) ลงนามเมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม พ.ศ.2548

3) บันทึกความเข้าใจเริ่มใช้ความตกลงไทย - ลาว - เวียดนาม (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต - แดนสะหวัน - ลาวบาว) ลงนามเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2550 ซึ่งเป็นการดำเนินการตามความตกลง CBTA ในแนวเส้นทางเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor : EWEC) โดยได้มีการเปิดเดินรถขนส่งระหว่างกันอย่างเป็นทางการ บนเส้นทาง EWEC เมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2552

ในการนี้ ได้มีการริเริ่มระบบการค้ำประกันสินค้าผ่านแดน (Customs Transit System: CTS) เนื่องจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจบนเส้นทาง EWEC ยังมีไม่มากนัก จึงทำให้การใช้งานเส้นทางยังอยู่ในระดับต่ำ ดังนั้น เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหา ทั้ง 3 ประเทศจึงได้ขยายเส้นทางเดินรถให้ครอบคลุม 3 เมืองหลวง (ฮานอย กรุงเทพฯ และเวียงจันทน์) และ 2 ท่าเรือ (ท่าเรือไฮฟองและท่าเรือแหลมฉบัง)

2. กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit)

ในการประชุมอย่างเป็นทางการของผู้นำรัฐบาลกลุ่มประเทศอาเซียน ครั้งที่ 6 เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2541 ณ กรุงฮานอย ประเทศเวียดนาม รัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียนได้ร่วมลงนามใน กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit) และที่ประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียนได้เห็นชอบกับแผนปฏิบัติการฮานอย (Hanoi Plan of Action) ซึ่งกำหนดให้ประเทศสมาชิกเริ่มดำเนินการตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ภายในปี พ.ศ. 2543 (ค.ศ.2000) โดยให้ดำเนินการจัดทำพิธีสารที่เกี่ยวข้อง (9 ฉบับ) ให้แล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม ปี พ.ศ. 2542 (ค.ศ.1999)

วัตถุประสงค์ เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนให้มีระบบการขนส่งผ่านแดนที่มีประสิทธิภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

- 1) กรอบความตกลงฉบับนี้จะใช้กับการขนส่งสินค้าผ่านแดน ส่วนการขนส่งข้ามแดน จะแยกจัดทำเป็นกรอบความตกลงอีกฉบับหนึ่ง
- 2) ภาคีสัญญาจะได้รับสิทธิพิเศษในการขนส่งสินค้าผ่านแดนโดยได้รับการยกเว้นการจัดเก็บภาษีและค่าบริการอื่นๆ เว้นแต่ที่เก็บเพื่อบริการเฉพาะอย่างที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งดังกล่าว
- 3) ภาคีสัญญาจะกำหนดเส้นทางการขนส่งสินค้าผ่านแดนโดยจัดทำพิธีสารแนบท้ายกรอบความตกลง
- 4) ภาคีสัญญาจะประสานกฎระเบียบจราจรที่ใช้บังคับในดินแดนของตนให้เป็นไปตามบทบัญญัติของอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนน ค.ศ. 1968 และอนุสัญญาว่าด้วยป้ายและสัญญาณทางถนน ค.ศ. 1968
- 5) พาหนะที่ใช้ในการขนส่งผ่านแดนทางถนนจะเป็นไปตามข้อกำหนดทางเทคนิคของรถเกี่ยวกับขนาดรถ น้ำหนักรถ น้ำหนักบรรทุกสูงสุด การปล่อยไอเสียตามที่กำหนดไว้ในพิธีสารแนบท้ายกรอบความตกลงฯ
- 6) ภาคีสัญญาจะยอมรับใบอนุญาตขับขี่รถ ซึ่งออกให้โดยภาคีสัญญาอื่นตามความตกลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับขี่ภายในประเทศที่ออกให้โดยประเทศสมาชิกอาเซียน
- 7) ให้จัดตั้งคณะกรรมการประสานการขนส่งผ่านแดนแห่งชาติ (National Transit Transport Coordinating Committee : NTTCC) ในภาคีสัญญาแต่ละฝ่าย เพื่อให้การประสานงานและดำเนินการตามกรอบความตกลงฯ มีประสิทธิภาพ
- 8) ความตกลงนี้จะมีผลใช้บังคับเมื่อภาคีสัญญาทั้งหมดได้ส่งสัตยาบันสารหรือสารการยอมรับให้เลขาธิการอาเซียนเก็บรักษาไว้
- 9) ภายหลังกาลงนามกรอบความตกลงฯ คณะทำงานอาเซียนที่เกี่ยวข้องจะต้องจัดทำพิธีสารแนบท้ายความตกลง 9 ฉบับ ดังนี้

พิธีสาร 1 การกำหนดเส้นทางการขนส่งผ่านแดนและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ

(Designation of Transit Transport Routes and Facilities)

พิธีสาร 2 การกำหนดที่ทำการพรมแดน (Designation of Frontier Posts)

พิธีสาร 3 ประเภทและปริมาณรถ (Types and Quantity of Road Vehicles)

พิธีสาร 4 ข้อกำหนดทางเทคนิคของรถ (Protocol 4-Technical Requirements of Vehicles)

พิธีสาร 5 แผนการประกันภัยรถภาคบังคับอาเซียน(ASEAN Scheme of Compulsory Motor Vehicle Insurance)

พิธีสาร 6 พรหมแดนสำหรับรถไฟและสถานีชุมทาง (Railway Border and Interchange Stations)

พิธีสาร 7 ระบบศุลกากรผ่านแดน(Customs Transit System)

พิธีสาร 8 มาตรการด้านสุขอนามัยพืช(Sanitary and Phytosanitary Measures)

พิธีสาร 9 สินค้าอันตราย(Dangerous Goods)

การดำเนินการของประเทศไทย สรุปได้ดังนี้

1) กรอบความตกลงนี้มีผลใช้บังคับแล้ว เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2543 โดยประเทศสมาชิกอาเซียนได้จัดส่งสัตยาบันสารให้เลขาธิการอาเซียนครบทั้ง 10 ประเทศแล้ว อย่างไรก็ตาม การดำเนินการตามกรอบความตกลงฯ ยังไม่สามารถเริ่มได้ เนื่องจากมีพิธีสารฯ บางฉบับที่ยังไม่สามารถสรุปประเด็นให้เห็นพ้องกันได้

2) ขณะนี้ มีพิธีสารที่ได้ลงนามแล้ว จำนวน 7 ฉบับ ยังคงเหลือพิธีสาร 2 และพิธีสาร 7 ที่ยังไม่ได้ลงนาม

สำหรับพิธีสาร 9 ซึ่งเป็นเรื่องสินค้าอันตราย ได้มีการลงนามในการประชุม ATM ครั้งที่ 8 เมื่อวันที่ 20 กันยายน 2545 ณ กรุงจาการ์ตา ประเทศอินโดนีเซีย (ขณะนี้เหลือเพียงมาเลเซียและไทยที่ยังไม่ได้ให้สัตยาบันพิธีสารฯ เนื่องจากอยู่ระหว่างการแก้กฎหมายภายใน)

พิธีสารฉบับที่ 9

มีการกำหนดให้การควบคุมการขนส่งสินค้าอันตรายจะต้องอ้างอิงถึงข้อเสนอแนะของสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย/ต้นแบบการกำกับดูแล (UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods/Model Regulations) และข้อตกลงยุโรปว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายระหว่างประเทศทางถนน (European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road) หรือ ADR โดยข้อเสนอแนะสหประชาชาติและ ADR ฉบับที่มีผลบังคับใช้ขณะที่ยังไม่มีพิธีสารฉบับนี้ คือข้อเสนอแนะสหประชาชาติฉบับปรับปรุงครั้งที่ 12 และ ADR ฉบับประกาศใช้ปี ค.ศ. 2001 ซึ่งจะเห็นได้ว่าการดำเนินการให้เป็นไปตามข้อกำหนด TP1 และ TP2 ของประเทศไทยมีความสอดคล้องกับพิธีสารฉบับที่ 9 เนื่องจากข้อกำหนดดังกล่าวอ้างอิงตาม ข้อเสนอแนะสหประชาชาติและ ADR รายละเอียดพิธีสาร 9 มีดังนี้

1) พิธีสาร ฉบับนี้ใช้กับการขนส่งสินค้าอันตรายผ่านแดนทางถนน (หรือทางหลวงระหว่างประเทศ) อันเป็นเส้นทางขนส่งผ่านแดนตามที่กำหนดไว้ในพิธีสารฉบับที่ ๑ ของความตกลง

2) สินค้าอันตรายไหลแบ่งประเภท/หมวดหมู่ ตามสวนที่ ๒ ของกฎเกณฑ์ต้นแบบขององค์การสหประชาชาติ หรือ เอดีอาร์ ฉบับปรับปรุงดังต่อไปนี้

ประเภท 1 วัตถุระเบิด

ประเภท 2 หมวด 2.1 ก๊าซไวไฟ (Flammable gases)

หมวด 2.2 ก๊าซไม่ติดไฟ ไม่เป็นพิษ (Non-flammable, non-toxic gases)

หมวด 2.3 ก๊าซพิษ (Toxic gases)

ประเภท 3 ของเหลวติดไฟและวัตถุระเบิดชนิดเหลวซึ่งถูกลดความไวในการระเบิด (Flammable liquids and liquid desensitized explosives)

ประเภท 4 หมวด 4.1 ของแข็งไวไฟ สารที่ทำปฏิกิริยาด้วยตัวเอง และวัตถุระเบิดชนิดของแข็งซึ่งถูกลดความไวในการระเบิด (Flammable solids, self-reactive substances and solid desensitized explosives)

หมวด 4.2 สารที่ติดไฟได้ในตัวเอง (Substances liable to spontaneous combustion)

หมวด 4.3 สารที่เมื่อสัมผัสกับน้ำแล้วจะปล่อยก๊าซไวไฟ (Substances which in contact with water emit flammable gases)

ประเภท 5 หมวด 5.1 สารที่ทำหน้าที่เป็นตัวออกซิไดส์ (Oxidizing substances)

หมวด 5.2 สารเปอร์ออกไซด์ชนิดอินทรีย์ (Organic peroxides)

ประเภท 6 หมวด 6.1 สารพิษ (Toxic substances)

หมวด 6.2 สารที่ทำให้เกิดการติดเชื้อ (Infectious substances)

ประเภท 7 วัตถุกัมมันตภาพรังสี (Radioactive material)

ประเภท 8 สารที่มีความสามารถในการกัดกร่อน (Corrosive substances)

ประเภท 9 สารและวัตถุอื่นๆ (Miscellaneous substances and articles)

3) ให้ใช้กฎเกณฑ์ต้นแบบขององค์การสหประชาชาติเอติอาร์ และเอติอาร์ฉบับปรับปรุง โดยเฉพาะในเรื่องต่อไปนี้

3.1) การแบ่ง ประเภทและหมวดของสินค้าอันตราย

3.2) การบรรจุหีบห่อและฉลากสำหรับสินค้าอันตราย

3.3) เครื่องหมายรถและวิธีบรรจุหีบห่อ

3.4) เอกสารในการขนส่ง และใบแจ้ง

3.5) การฝึกอบรม และ

3.6) การป้องกันเพลิงไหม้และ/หรือ ระเบิด

4) ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าผ่านแดนจะทำการขนส่งสินค้าประเภทหรือหมวดที่ระบุในข้อ 3 หรือบทบัญญัติของข้อ 4 ของพิธีสารฉบับนี้ได้ต่อเมื่อได้รับใบอนุญาตเพื่อทำการขนส่งสินค้าดังกล่าวโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของภาคีสัญญาฝ่ายที่ถูกผ่านแดน

5) การขอรับใบอนุญาตดังกล่าว ให้ขอต่อคณะกรรมการประสานการขนส่งผ่านแดนแห่งชาติของภาคีสัญญาฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

6) เมื่อได้รับคำขอดังกล่าว ให้คณะกรรมการประสานการขนส่งผ่านแดนแห่งชาติของภาคีสัญญาฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

7) ถ้าใบอนุญาตไม่ได้ทำเป็นภาษาอังกฤษ ให้แนบคำแปลภาษาอังกฤษซึ่งรับรองโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และ

8) คณะกรรมการประสานการขนส่งผ่านแดนแห่งชาติไม่ถือว่าเบนหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่พิจารณาอนุมัติใบอนุญาตดังกล่าว แต่มีหน้าที่อำนวยความสะดวกและประสานงานระหว่างผู้ขอรับใบอนุญาตและหน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ

จากการที่ได้กล่าวในตอนต้นว่า กรมโรงงานอุตสาหกรรม ไปเกี่ยวข้องอย่างไร ผู้เขียนขอสรุปการดำเนินการ ดังนี้

การดำเนินการของกรมโรงงานอุตสาหกรรม

1. การปรับปรุงกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องในการควบคุมการขนส่งวัตถุอันตราย

ได้มีการแก้ไข ปรับปรุง หลักเกณฑ์ในการขนส่งวัตถุอันตราย โดยนำเสนอ ร่างประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม 3 ฉบับ ซึ่งเป็นเรื่องเกี่ยวกับ

1.1 การกำหนดหลักเกณฑ์ให้ผู้ประกอบการที่เป็น ผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ผู้มีไว้ในครอบครอง หรือผู้ขนส่งวัตถุอันตราย มีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการขนส่งวัตถุอันตราย

2. การกำหนดให้ผู้ประกอบการนำบรรจุภัณฑ์ชนิด IBC แท็งก์ที่ยกและเคลื่อนย้ายได้ หรือแท็งก์ติดตริงที่จะใช้ขนส่งวัตถุอันตรายมาขอขึ้นทะเบียน

3. การกำหนดคุณสมบัติผู้สร้าง ผู้ตรวจสอบและทดสอบบรรจุภัณฑ์ที่ใช้ขนส่งวัตถุอันตราย รวมทั้งหลักเกณฑ์วิธีการขอหนังสือรับรอง การออกหนังสือรับรองผู้สร้าง ผู้ตรวจสอบและทดสอบบรรจุภัณฑ์

ซึ่งปัจจุบัน สำนักวัตถุอันตราย ในฐานะ ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการวัตถุอันตราย ได้นำเสนอเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการวัตถุอันตราย ในการประชุมครั้งที่ 18-5/2556 เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2556 ที่ประชุมพิจารณาและมีมติเห็นชอบในหลักการ และมอบหมายให้กรมโรงงานอุตสาหกรรม ดำเนินการตามหลักเกณฑ์ วิธีการที่คณะกรรมการวัตถุอันตรายกำหนด ในการจัดทำประกาศกระทรวงฯ อุตสาหกรรม ตามมาตรา 20 แห่งพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 ต่อไป ขณะนี้อยู่ในระหว่างการรับ

ฟังความคิดเห็นตามมติคณะกรรมการวัตถุอันตราย..ผ่านหน้าเว็บไซต์ของกรมโรงงานอุตสาหกรรม
(www.diw.go.th/ระบบรับฟังความเห็น)

โดยสาระสำคัญของร่างประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม ทั้ง 3 ฉบับ คือ

1. กำหนดให้ มีการขึ้นทะเบียนบรรจุภัณฑ์ขนาดใหญ่ทุกชนิด
2. นำหลักการในข้อแนะนำของสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายและหลักเกณฑ์ในข้อกำหนดการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนของประเทศไทย (TP2) มาประยุกต์ใช้ในเรื่อง

- การแบ่งประเภทและหมวดของวัตถุอันตราย
- บัญชีรายชื่อวัตถุอันตรายและข้อยกเว้นในเรื่องปริมาณจำกัด
- ข้อกำหนดในการใช้บรรจุภัณฑ์
- ขั้นตอนการขนส่งวัตถุอันตราย
- ข้อกำหนดในการสร้างและการทดสอบบรรจุภัณฑ์
- ข้อกำหนดเกี่ยวกับเงื่อนไขการขนส่งการบรรจุ การขนถ่าย และการขนย้าย
- การฝึกอบรม

3. กำหนดให้ผู้ส่ง และผู้รับวัตถุอันตรายต้องแจ้งข้อมูลรายละเอียดในการขนส่งให้กับกรมโรงงานอุตสาหกรรมทราบก่อนที่จะทำการขนส่งวัตถุอันตราย

ซึ่งหากประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม ทั้งสามฉบับข้างต้น มีผลบังคับใช้แล้ว จะทำให้ ผู้ประกอบการต้องนำบรรจุภัณฑ์ชนิด IBC (Intermediate Bulk Containers) แท็งก์ที่ยกและเคลื่อนย้ายได้ (Portable Tank) หรือแท็งก์ติดตึ๊งถาวรกับตัวรถมาขึ้นทะเบียนที่กรมโรงงานอุตสาหกรรม และในการขนส่งวัตถุอันตรายต้องดำเนินการตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด รวมถึง ผู้ส่ง และผู้รับวัตถุอันตรายต้องแจ้งข้อมูลรายละเอียดในการขนส่งให้กับกรมโรงงานอุตสาหกรรมทราบก่อนที่จะทำการขนส่งวัตถุอันตราย

บรรณานุกรม

1. สำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา
2. พัชรพงศ์ ประพทธิธรรมกลุ่มกิจการขนส่งระหว่างประเทศ กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก