

แนวทางการปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับระบบความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ¹

Guidelines for Amendments to the Law on Public Vehicle Safety

ป้อมฤดี กุมพันธ์*

Pomrudee Kumpant*

บทคัดย่อ

กฎกระทรวงฉบับที่ 62 (พ.ศ.2559) ภายใต้พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้รถประจำทางสาธารณะต้องจัดให้มีอุปกรณ์ภายในรถเช่น อุปกรณ์หรือแผ่นสะท้อนแสงอุปกรณ์ยึดตู้หรือถังบรรทุก และเข็มขัดนิรภัย เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อยกระดับด้านวิศวกรรมยานยนต์ นอกจากนี้ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ... มาตรา 158 ยังวางหลักว่าในการประกอบการขนส่ง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องจัดให้มีอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขนส่ง จากการศึกษาพบว่าอุบัติเหตุจำนวนมากเกิดจากการไม่มีอุปกรณ์บางชนิด และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมักก่อให้เกิดความบาดเจ็บที่รุนแรงเพราะขาดอุปกรณ์ หรือผู้โดยสารไม่ได้ใช้อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย ดังนั้นผู้เขียนจึงศึกษา วิเคราะห์ และเปรียบเทียบ เรื่องอุปกรณ์ และเครื่องมือเครื่องใช้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขนส่งของประเทศไทยกับต่างประเทศ โดยกำหนดประเด็นศึกษาไว้ 3 ประเด็น ได้แก่ เข็มขัดนิรภัยและที่นั่งสำหรับเด็ก อุปกรณ์ฉุกเฉิน และกระจกป้องกันจุดบอด

คำสำคัญ: ที่นั่งสำหรับเด็ก เข็มขัดนิรภัย อุปกรณ์ฉุกเฉิน กระจกป้องกันจุดบอด

¹ บทความนี้เรียบเรียงจากดัชนีพนธ์ เรื่อง แนวทางการปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับระบบความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ ซึ่ง ได้ผ่านการสอบป้องกันดัชนีพนธ์แล้ว โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษาหลักคือ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. วราภรณ์ วนาพิทักษ์ อาจารย์ที่ปรึกษาร่วมคือ อาจารย์ ดร. ภาณุพันธ์ สันตะพันธ์ คณะกรรมการสอบ ได้แก่ ศาสตราจารย์ ดร. ไพฑูริย์ เอกจริยกร (ประธานกรรมการ) รองศาสตราจารย์ ดร. จิรศักดิ์ รอดจันทร์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. อมรรัตน์ กุลสุจริต ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. วริยา ล้ำเลิศ โดยอาจารย์ที่ปรึกษาหลักและอาจารย์ที่ปรึกษาร่วมเป็นกรรมการสอบป้องกันด้วย

* นักศึกษาปริญญาเอก หลักสูตรนิติศาสตร์ดุษฎีบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

* Student, LL.D. Program, Faculty of Law, National Institute of Development Administration (NIDA)

Abstract

Ministerial regulation No. 62 (B.E. 2559) under the Land Transport Act, B.E. 2522, states that public vehicles must be equipped with such tools as Retro Reflective Surfaces. Container-locking tools and safety belts to improve their mechanical engineering. Moreover, the Land Transport Act Amendment B.E...., section 158, states that in public transport services, public transport operators must provide safety tools and equipment. This study points out that a lot of accidents occur due to a lack of certain types of safety kits and that accidents cause—severe injuries, mainly because of a lack of these tools, or because passengers did not use them, even when they were available to be used. The researcher, therefore, has studied, analysed and compared safety tools and equipment in Thai public transport services with those used in other countries by looking at three main areas: The three main areas are, safety belts, child seats and, items necessary in case of emergency, and blind spot mirrors.

Keywords: child seats, safety belts, emergency tools and equipment, blind spot mirrors

บทนำ

เมื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ปัจจัยขณะเกิดเหตุ และปัจจัยหลังเกิดเหตุ ตามทฤษฎีแฮดดอน (Haddon' Matrix Theory)² พบว่าส่วนควบและอุปกรณ์ของรถที่ไม่ได้มาตรฐานเป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ส่วนประเภทของรถและอุปกรณ์ป้องกันเป็นปัจจัยขณะเกิดเหตุ กล่าวคือ รถที่มีส่วนควบและติดตั้งอุปกรณ์ที่มีมาตรฐานจะสามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้ แต่ขณะเกิดอุบัติเหตุ อุปกรณ์ป้องกันที่ได้มาตรฐานสามารถลดความรุนแรงของอุบัติเหตุลงได้ เช่นถุงลมนิรภัย สามารถลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บได้ ดังนั้นประเด็นวิเคราะห์ของผู้เขียนจึงเป็นการวิเคราะห์ถึงปัจจัยก่อนเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่การจกป้องกันจุดบอด และปัจจัยขณะเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ที่นั่งสำหรับเด็ก เข็มขัดนิรภัย และอุปกรณ์ฉุกเฉิน

² Mateja Rok Simon, "Using the Haddon matrix to identify strategies to prevent playground injuries" http://www.playgrounds.uokik.gov.pl/download/en_matrix.pdf, (last visited 3 December 2017).

นอกจากทฤษฎีข้างต้น จากการทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของตัวรถ โดยสารสาธารณะพบว่าประเทศไทย ประเทศในสหภาพยุโรป ประเทศออสเตรเลีย และตุรกี ล้วนเป็นสมาชิกขององค์การระหว่างประเทศว่าด้วยการกำหนดมาตรฐาน (ISO) และอยู่ภายใต้ข้อกำหนดของ ISO 39001 เรื่องระบบการจัดการความปลอดภัยจราจรทางถนน (Road Traffic Safety Management System) สำหรับประเทศไทย เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ ISO 39001 กระทรวงอุตสาหกรรมจึงออกประกาศฉบับที่ 4551 (พ.ศ.2556) เรื่องกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมระบบการจัดการความปลอดภัยจราจรทางถนน เพื่อกำหนดระบบการจัดการความปลอดภัยจราจรทางถนน ที่ช่วยให้องค์กรที่มีผลกระทบต่อบริการจราจรทางถนนใช้ลดการสูญเสียชีวิตและการบาดเจ็บอย่างรุนแรงจากอุบัติเหตุทางถนน ทั้งนี้จะต้องดำเนินงานตามระบบที่กำหนดไว้ใน ISO 39001 ได้แก่ ระบบ (PDCA : Plan Do Check Act) Plan (การวางแผน) องค์กรจะต้องดำเนินการตามความเหมาะสมของสภาพสังคม โดยการวิเคราะห์สถานการณ์ และสิ่งที่อาจส่งผลกระทบในขั้นตอนการปฏิบัติงาน กำหนดขอบเขตการจัดการสำหรับองค์กรไว้เป็นเป้าหมายระยะยาว โดยแผนจะต้องมีเป้าหมายเพื่อลดความเสี่ยงจากการเสียชีวิตและการเกิดอุบัติเหตุอย่างร้ายแรง Do (การปฏิบัติ) องค์กรจะต้องกำหนดวิธีการจัดการกับปัญหา และพัฒนา ดำเนินการตลอดจนจัดการกับสถานการณ์ฉุกเฉินได้ Check (การติดตามผล) องค์กรจะต้องตรวจสอบและประเมินผล และ Act (ดำเนินการปรับปรุง) องค์กรจะต้องทำการแก้ไข และดำเนินการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ขององค์การระหว่างประเทศว่าด้วยการกำหนดมาตรฐาน เช่นการออกเป็นกฎหมายภายใน เป็นต้น³

นอกจากมาตรฐาน ISO 39001 แล้ว ประเทศไทย ประเทศในสหภาพยุโรป ประเทศออสเตรเลีย และประเทศตุรกี ยังเป็นสมาชิกในความตกลงของคณะกรรมาธิการเศรษฐกิจแห่งยุโรป (UNECE: The United Nations Economic Commission for Europe) เช่นประเทศไทยเป็นสมาชิกในความตกลง ค.ศ. 1958 ดังนั้นประเทศไทยจึงต้องดำเนินการเพื่อสร้างมาตรฐานความปลอดภัยของอุปกรณ์ยานยนต์ให้เป็นมาตรฐานเดียวกันกับประเทศสมาชิก เพื่อความปลอดภัยของผู้บริโภค และสะดวกต่อการค้าระหว่างประเทศ เช่น Regulation No.46 กำหนดเรื่องการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อเพิ่มวิสัยทัศน์ในการมองของผู้ขับรถ โดยจะต้องติดตั้งกระจกที่สามารถมองเห็นบริเวณในรถ ข้างรถระยะใกล้ ระยะไกล มองเห็นบริเวณหลังรถ และหน้ารถได้อย่างชัดเจน สวนทางกับข่าวการเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทยที่มักมีรายงานเรื่องรถเมล์โดยสารเคลื่อนรถทับคนเดินเท้า หรือผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เนื่องจากมองไม่เห็น ดังนั้นคำถามที่เกิดขึ้นคือ

³ Swedish Standard institute, “ISO 39001 – Road traffic safety (RTS) management system standard Vision Zero with ISO 39001” http://www.gencat.cat/transit/2014_VI_Congres/documents/, (last visited 3 April 2017).

ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถโดยสารสาธารณะไทยบางชนิดได้มาตรฐานระดับสากลหรือไม่ และจะมีวิธีแก้ไขอย่างไรต่อไป

1. วิเคราะห์เรื่องเข็มขัดนิรภัยและที่นั่งสำหรับเด็ก

เข็มขัดนิรภัยไม่ใช่อุปกรณ์เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุ แต่การใช้เข็มขัดนิรภัยสามารถลดความรุนแรงของอุบัติเหตุและลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุลงได้ เข็มขัดนิรภัยสามารถป้องกันผู้โดยสารไม่ให้กระแทกกับที่นั่งด้านหน้า และป้องกันผู้โดยสารไม่ให้กระแทกกับพวงมาลัย ทั้งยังป้องกันการกระเด็นออกจากตัวรถโดยสาร โดยองค์การอนามัยโลกรายงานว่าการใช้เข็มขัดนิรภัยคาดบริเวณหน้าตักและไหล่อย่างถูกวิธีจะสามารถลดความเสี่ยงจากการบาดเจ็บรุนแรงที่อาจเกิดกับผู้โดยสารด้านหน้ารถได้ถึงร้อยละ 40-50 แต่อย่างไรก็ดีผู้โดยสารที่นั่งบริเวณด้านหลังก็มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงได้เช่นกันหากไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ดังนั้นผู้โดยสารทุกคนไม่ว่าที่นั่งตำแหน่งใดควรคาดเข็มขัดนิรภัยขณะรถกำลังเคลื่อนที่⁴ สอดคล้องกับผลการวิจัยจากหลายประเทศ ที่ยืนยันว่าเข็มขัดนิรภัยมีบทบาทสำคัญในการลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ โดยการคาดเข็มขัดนิรภัยสามารถลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุทั่วไปได้ร้อยละ 40-50 ลดการบาดเจ็บสาหัสได้ถึงร้อยละ 43-65 และลดการเสียชีวิตได้ร้อยละ 40-60 กรณีที่รถพลิกคว่ำเข็มขัดนิรภัยจะมีประสิทธิภาพมากที่สุดถึงร้อยละ 77 การชนด้านท้ายร้อยละ 49 และประสิทธิภาพเมื่อเกิดการชนด้านหน้าร้อยละ 43 และนอกจากนี้ยังพบว่า เมื่อรถชนและกระแทกกระทั้นจะทำให้ผู้โดยสารที่ไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัยกระเด็นออกนอกรถด้วยอัตราความเร็วเท่ากับอัตราความเร็วของรถที่แล่นอยู่ก่อนเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นจึงสรุปได้ว่าการคาดเข็มขัดนิรภัยสามารถลดความรุนแรงของอุบัติเหตุลงได้⁵

สำหรับประเทศไทยรายงานความรุนแรงของอุบัติเหตุอันเกิดจากการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะมีอย่างต่อเนื่อง เช่น กรณีรถทัวร์โดยสารชนท้ายรถบรรทุก ส่งผลให้พนักงานต้อนรับบนรถกระเด็นออกจากตัวรถ ร่างกระแทกพื้นเสียชีวิตทันที⁶ จากกรณีอุบัติเหตุข้างต้นพนักงานต้อนรับและผู้โดยสารเสียชีวิตเนื่องจากการไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย ดังนั้นมีปัญหาดังกล่าวที่ควรวิเคราะห์ 2

⁴ องค์การอนามัยโลก, “การเสริมสร้างความเข้มแข็งด้านกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน: คู่มือการปฏิบัติและทรัพยากรสำหรับประเทศต่างๆ” หน้า 46, http://www.searo.who.int/thailand/areas/9789241505109_thai.pdf, (last visited 10 September 2018).

⁵ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ, “อันตราย...จากการ "ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย" <http://www.thaihealth.or.th/Content/40153>, (last visited 5 September 2017).

⁶ ช่อง 3 ออนไลน์, “สุรินทร์-รถทัวร์ชนชนันท์ท้ายรถบรรทุก ตาย 1” <http://news.ch3thailand.com/>, (last visited 5 September 2015).

ประเด็น ได้แก่กฎหมายที่กำหนดเรื่องการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยของรถโดยสารสาธารณะ และกฎหมายเพื่อ
การบังคับให้ผู้ขับรถและผู้โดยสารต้องคาดเข็มขัดนิรภัย โดยกฎกระทรวงฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2524) ซึ่งออกตาม
ความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้รถที่ใช้ขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 1
มาตรฐาน 2 มาตรฐาน 3 มาตรฐาน 4 มาตรฐาน 6 มาตรฐาน 7 และรถขนาดเล็กจะต้องมีเครื่องอุปกรณ์
และส่วนควบตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง หนึ่งในนั้นคือเข็มขัดนิรภัย โดยประกาศกรมการขนส่งทางบก
เรื่อง กำหนดแบบเข็มขัดนิรภัยและประเภทของรถ ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกที่ต้องจัดให้มีเข็ม
ขัดนิรภัย พ.ศ. 2555 โดยกำหนดให้เข็มขัดนิรภัยสำหรับรถมี 2 แบบ ได้แก่ แบบรัดหน้าตักและรัดพาดไหล่
หรือเข็มขัดนิรภัยแบบ 3 จุด (Lap and diagonal belt or three - point belt) และแบบรัดหน้าตัก หรือ
เข็มขัดนิรภัยแบบ 2 จุด (Lap belt or two - point belt) ซึ่งรถโดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 20 ที่นั่ง เช่นรถตู้
โดยสาร และรถโดยสารที่มีที่นั่งเกินกว่า 20 ที่นั่งเช่น รถทัวร์ จะต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง โดยแบบ
เข็มขัดนิรภัยที่ติดตั้งขึ้นอยู่กับตำแหน่งของที่นั่งในรถ เช่นรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน
20 ที่นั่งที่มีใช้รถตู้โดยสาร และรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งเกินกว่า 20 ที่นั่ง ในประเภท
การขนส่งประจำทางเฉพาะหมวด 2 และหมวด 3 การขนส่งไม่ประจำทาง และการขนส่งส่วนบุคคล ที่จัด
ทะเบียนตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2556 เป็นต้นไป ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย แบบรัดหน้าตักและรัดพาดไหล่
สำหรับที่นั่งผู้ขับรถ และแบบรัดหน้าตักและรัดพาดไหล่ หรือแบบรัดหน้าตัก สำหรับที่นั่งอื่น ส่วนรถที่จัด
ทะเบียนไว้ก่อนวันที่ 1 เมษายน 2556 ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยให้แล้วเสร็จก่อนวันที่ 1 เมษายน 2557

สำหรับมาตรการบังคับให้คนขับรถและผู้โดยสารคาดเข็มขัดนิรภัยนั้นกำหนดไว้ในคำสั่งหัวหน้า
คณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 14/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วย
การจราจรทางบก ข้อที่ 2 โดยให้ยกเลิกความในวรรคสองของมาตรา 123 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทาง
บก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบกฉบับที่ 5 พ.ศ. 2538 และให้ใช้ความว่า ผู้
ขับรถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับรถ และต้องจัดให้ คนโดยสาร
รถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ ดังกล่าวต้องรัด
ร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ด้วย ” ประกอบกับกฎกระทรวงกำหนดความ
ปลอดภัยและความสงบเรียบร้อย ที่ผู้โดยสารต้องปฏิบัติในระหว่างการเดินทางโดยสาร พ.ศ. 2557 ข้อที่ 10
กำหนดว่า ผู้โดยสารรถสำหรับการขนส่งประจำทางต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัย และ
ความสงบเรียบร้อยตลอดเวลาที่อยู่ในระหว่างการเดินทางโดยสาร โดยการรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่ง
ซึ่งคำว่าระหว่างโดยสารนั้นผู้เขียนเข้าใจว่าให้หมายความถึงตลอดเวลาที่ผู้โดยสารนั่งอยู่ในรถ ดังนั้นอาจ
เกิดปัญหาว่ากรณีที่ผู้โดยสารนั่งอยู่ในรถขณะที่รถจอดสนิท หรือวิ่งช้าๆ ในลานจอดรถ หรือสถานีเติมน้ำมัน
เช่นนี้ผู้โดยสารจำต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยหรือไม่

ในต่างประเทศ กลุ่มพัฒนาและบริหารจัดการเครือข่ายถนนของรัฐวิคตอเรีย ประเทศออสเตรเลีย (VicRoads) รายงานว่าเข็มขัดนิรภัยมีความสำคัญในการป้องกันการเสียชีวิตและการบาดเจ็บที่ร้ายแรงได้ โดยพบว่าผู้ขับขี่ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยร้อยละ 40 เสียชีวิตเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางถนน⁷ สอดคล้องกับงานวิจัยของ ESRA (The European Society of Regional Anaesthesia and Pain Therapy) กล่าวว่า การคาดเข็มขัดนิรภัยเป็นหนึ่งในมาตรการที่มีประสิทธิภาพสูงสุดที่สามารถลดความเสี่ยงจากการบาดเจ็บและเสียชีวิตของผู้โดยสารได้ถึงร้อยละ 40 สำหรับผู้โดยสารผู้ใหญ่ที่อยู่ด้านหน้าของยานพาหนะ และร้อยละ 30-40 ของผู้โดยสารผู้ใหญ่ที่อยู่ด้านหลังของยานพาหนะ⁸

สำหรับกฎหมายต่างประเทศบังคับให้ผู้โดยสารต้องคาดเข็มขัดนิรภัย และยังกำหนดรายละเอียดในการใช้อย่างชัดเจน เช่นข้อกำหนดเรื่องเข็มขัดนิรภัยในประเทศตุรกีภายใต้กฎหมายการจราจรทางบก มาตรา 150 ค.ศ.1907 (karayolari trafik yonetmeligi Madde 150) กำหนดให้รถตั้งแต่ 4 ล้อจะต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย และผู้โดยสารทุกคนจะต้องคาดเข็มขัดนิรภัย เว้นแต่กรณีที่รถแล่นอยู่ในบริเวณลานจอดรถด้วยความเร็วไม่เกิน 25 กิโลเมตรต่อชั่วโมงผู้โดยสารไม่จำเป็นต้องคาดเข็มขัดนิรภัย เช่นเดียวกับสหภาพยุโรปที่กำหนดให้ผู้โดยสารต้องคาดเข็มขัดนิรภัยกรณีโดยสารในยานพาหนะที่มีอย่างน้อย 4 ล้อ ประเภท M1, M2, M3, N1, N2 และ N3 สำหรับใช้บนถนน และออกแบบมาให้มีความเร็วมากกว่า 25 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และประเทศออสเตรเลีย ข้อกำหนดการจราจรทางบก ค.ศ.2000 ภายใต้พระราชบัญญัติการจราจรทางบก ค.ศ.1974 (Road Traffic Code 2000) ได้กำหนดเรื่องการมีและใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับรถและผู้โดยสารไว้ในมาตรา 232 ถึงมาตรา 234 ระบุว่าผู้ขับรถจะต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย และคาดเข็มขัดนิรภัยในตำแหน่งที่เหมาะสมขณะที่รถกำลังแล่น หรือหยุดนิ่งโดยไม่ใช่เป็นการจอดรถ ผู้โดยสารที่มีอายุตั้งแต่ 16 ปีขึ้นไปจะต้องคาดเข็มขัดในตำแหน่งที่เหมาะสมขณะที่รถกำลังแล่นหรือหยุดนิ่งโดยไม่ใช่เป็นการจอด และกรณีผู้โดยสารที่มีอายุไม่ถึง 16 ปี ผู้ขับรถต้องดูแลจัดการให้ผู้โดยสารคาดเข็มขัดนิรภัยขณะที่รถกำลังแล่นหรือหยุดนิ่งโดยไม่ใช่เป็นการจอดรถ ปรากฏตามตารางแสดงมาตรการบังคับใช้เข็มขัดนิรภัยของสหภาพยุโรป ประเทศตุรกี ประเทศออสเตรเลีย และประเทศไทย

⁷ VicRoads, "Seat belts save lives", (30 November 2017) <https://www.vicroads.vic.gov.au/business-and-industry/heavy-vehicle-industry/heavy-vehicle-road-safety/seat-belts-save-lives>, (last visited 6 September 2018).

⁸ ESRA, "Seat belt and child restraint systems" Research report number: 2016-T-04-EN (D/2016/0779/66) page 8, <file:///C:/Users/apisit/Downloads/esra-2015-thematic-report-no-4-seatbelt-and-child-restraint-systems.pdf>, (last visited 6 September 2018).

ตารางที่ 1 แสดงมาตรการบังคับใช้เข็มขัดนิรภัยของสหภาพยุโรป ประเทศตุรกี ประเทศออสเตรเลีย และประเทศไทย

ประเทศ	รถที่ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย	มาตรการบังคับเพื่อการคาดเข็มขัดนิรภัย
สหภาพยุโรป	รถตั้งแต่ 4 ล้อ ประเภท M1, M2, M3, N1, N2 และ N3 สำหรับใช้บนถนน และออกแบบมาให้มีความเร็วมากกว่า 25 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	ผู้โดยสารทุกคนจะต้องคาดเข็มขัดนิรภัย เว้นแต่กรณีที่รถแล่นด้วยความเร็วไม่เกิน 25 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
ประเทศตุรกี	รถตั้งแต่ 4 ล้อขึ้นไป	ผู้โดยสารทุกคนจะต้องคาดเข็มขัดนิรภัย เว้นแต่กรณีที่รถแล่นอยู่ในบริเวณลานจอดรถด้วยความเร็วไม่เกิน 25 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
ประเทศออสเตรเลีย	รถตั้งแต่ 4 ล้อขึ้นไป	1. ผู้ขับขี่จะต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย และคาดเข็มขัดนิรภัย 2. ผู้โดยสารที่มีอายุตั้งแต่ 16 ปีขึ้นไปจะต้องคาดเข็มขัดนิรภัย 3. ผู้ขับขี่ต้องดูแลจัดการให้ผู้โดยสารอายุไม่ถึง 16 ปีคาดเข็มขัดนิรภัย 4. ต้องคาดเข็มขัดนิรภัยขณะที่รถกำลังแล่นหรือหยุดนิ่งโดยไม่ใช่เป็นการจอดรถ
ประเทศไทย	1. รถตู้โดยสารทั้งประจำทางและไม่ประจำทาง 2. รถโดยสารหมวด 2 และ 3 3. รถแท็กซี่ส่วนบุคคล 4. รถกระบะ 5. รถแท็กซี่ 6. รถบรรทุก	1. ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์ 2. ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องจัดให้ คนโดยสารรถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ 3. คนโดยสารรถยนต์ ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์

อีกประเด็นที่น่าสนใจได้แก่การบังคับใช้เข็มขัดนิรภัยและที่นั่งสำหรับผู้โดยสารเด็ก ซึ่งตามกฎหมายไทยในพระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546 มาตรา 23 วางหลักให้ ผู้ปกครองต้องให้การ

อุปกรณ์เลี้ยงดูอบรมสั่งสอน และพัฒนาเด็กที่อยู่ในความปกครองดูแลของตนตามสมควรแก่
ขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรมแห่งท้องถิ่น แต่ทั้งนี้ต้องไม่ต่ำกว่ามาตรฐานขั้นต่ำตามที่กำหนดใน
กฎกระทรวงและต้องคุ้มครองสวัสดิภาพเด็กที่อยู่ในความปกครองดูแลของตนมิให้ตกอยู่ในภาวะอันน่าจะ
เกิดอันตรายแก่ร่างกายหรือจิตใจ แต่อย่างไรก็ดีข้อกฎหมายดังกล่าวไม่ได้กำหนดเรื่องการใช้เข็มขัดนิรภัย
หรือที่นั่งสำหรับเด็กไว้เป็นการเฉพาะ จึงยังไม่ชัดเจนพอหากจะนำข้อกฎหมายนี้มาปรับบังคับใช้

องค์การอนามัยโลกรายงานว่า สำหรับการใช้นั่งและเข็มขัดนิรภัยสำหรับทารกและเด็กนั้น
จะต้องเป็นระบบที่เหมาะสมสามารถรองรับน้ำหนักและสรีระของพวกเขาได้ ที่นั่งและเข็มขัดนิรภัยที่ถูก
ออกแบบมาเพื่อผู้โดยสารผู้ใหญ่ไม่สามารถใช้ลดความรุนแรงของอุบัติเหตุที่อาจเกิดกับผู้โดยสารเด็กได้
ในทางกลับกันอาจเป็นการเพิ่มความร้ายแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น⁹ การใช้ที่นั่งและเข็มขัดนิรภัยที่เหมาะสม
กับน้ำหนัก ความสูง และข้อจำกัดทางกายภาพของทารกและเด็ก สามารถลดอัตราการเสียชีวิตลงได้ถึงร้อยละ
50-75¹⁰ สอดคล้องกับสถิติการเสียชีวิตของเด็กในประเทศไอร์แลนด์ โดยหน่วยงานเพื่อความปลอดภัย
ทางถนน RSA (Road Safety Authority) รายงานว่าระหว่างปี ค.ศ. 1996 ถึง 2012 เด็กจำนวน 262 คน
เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และพบว่า 1 ใน 3 จากจำนวนดังกล่าวไม่ได้ใช้ที่นั่งและเข็มขัดนิรภัยที่
เหมาะสม และยังรายงานว่าเด็กที่โดยสารมาที่รถด้วยความเร็วเพียง 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และไม่ใช้ที่นั่ง
และเข็มขัดนิรภัยที่เหมาะสม เมื่อรถเกิดอุบัติเหตุจะส่งผลให้เด็กกระเด็นไปข้างหน้าด้วยแรง 30 – 60 เท่า
ของน้ำหนักตัวเด็ก¹¹ ด้วยความไม่ปลอดภัยนี้เองประเทศต่างๆ จึงสร้างกฎหมายเพื่อป้องกันเด็กจากความ
รุนแรงของอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น ดังนี้

สหภาพยุโรปออกคำสั่งที่ 2003/20/EC (Directive 2003/20/EC of the European Parliament
and of the Council amending Council Directive 91/671/EEC on the approximation of the laws of
the Member States relating to compulsory use of safety belts in vehicles of less than 3,5 tons)
โดยมีสาระสำคัญที่การใช้เข็มขัดนิรภัยสำหรับเด็ก ความว่ายานพาหนะประเภท M1, N1, N2, N3 เด็กที่มีความ
สูงไม่เกิน 150 เซนติเมตร จะต้องใช้เก้าอี้สำหรับเด็กโดยเฉพาะ โดยจะต้องเหมาะสมกับน้ำหนักเด็กดังนี้ กลุ่ม
0 คือเด็กที่น้ำหนักน้อยกว่า 10 กิโลกรัม กลุ่ม 0+ คือเด็กที่มีน้ำหนักน้อยกว่า 13 กิโลกรัม กลุ่ม 1 คือเด็กที่

⁹ WHO, “The need for seat-belts and child restraints” page 7, http://www.who.int/roadsafety/projects/manuals/seatbelt/seat_belt_manual_module_1.pdf, (last visited 6 September 2018).

¹⁰ Ibid.

¹¹ Road Safety Authority, “Child safety in cars A guide to driving safely with children on board” (March 2016) page2, http://www.rsa.ie/Documents/Road%20Safety/Safety%20for%20kids/Child%20Safety_%20in%20Cars%20English.pdf, (last visited 6 September 2018).

มีน้ำหนักระหว่าง 9-18 กิโลกรัม กลุ่ม 2 คือเด็กที่มีน้ำหนักระหว่าง 15-25 กิโลกรัม และกลุ่ม 3 คือเด็กที่มีน้ำหนักระหว่าง 22-36 กิโลกรัม กรณีรถไม่มีเก้าอี้สำหรับเด็ก ห้ามมิให้เด็กที่มีอายุต่ำกว่า 3 ปีโดยสารไปกับรถนั้น ทั้งนี้เด็กที่มีความสูงไม่เกิน 150 เซนติเมตรจะต้องไม่นั่งที่นั่งแถวหน้า ไม่ว่าด้วยเหตุใดๆ ก็ตาม จากเดิมคำสั่งที่ 91/671/EEC กำหนดใช้ข้อบังคับกับรถที่มีน้ำหนักไม่เกิน 3.5 ตันและบรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน 8 ที่นั่งเท่านั้นถูกแก้ไขโดยคำสั่งที่ 2003/20/EC โดยกำหนดให้ใช้ข้อบังคับนี้กับยานพาหนะประเภท M1, N1, N2, N3 ใกล้เคียงกับประเทศตุรกีที่กำหนดให้เด็กที่มีความสูงไม่เกิน 150 เซนติเมตร และหนักไม่เกิน 36 กิโลกรัม ซึ่งมาตรา 150 ของข้อกำหนดเรื่องเข็มขัดนิรภัยในประเทศตุรกี วางหลักให้ รถยนต์ รถบัส และรถมินิบัส จะต้องดำเนินการเรื่องที่นั่งสำหรับเด็ก กล่าวคือ รถยนต์ รถบัส และรถมินิบัส จะต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยที่เหมาะสมกับสรีระของเด็ก และจะต้องติดตั้ง Isofix บนที่นั่งทุกที่นั่งเพื่อไว้สำหรับติดตั้งที่นั่งสำหรับเด็ก (Child/Baby Seat) โดยแบ่งที่นั่งเด็กออกเป็น 5 ประเภทตามน้ำหนักได้แก่ กลุ่ม 0 คือเด็กที่มีน้ำหนักน้อยกว่า 10 กิโลกรัม กลุ่ม 0+ คือเด็กที่มีน้ำหนักน้อยกว่า 13 กิโลกรัม กลุ่ม 1 คือเด็กที่มีน้ำหนักระหว่าง 9-18 กิโลกรัม กลุ่ม 2 คือเด็กที่มีน้ำหนักระหว่าง 15-25 กิโลกรัม และกลุ่ม 3 คือเด็กที่มีน้ำหนักระหว่าง 22-36 กิโลกรัม

ส่วนกฎหมายของประเทศออสเตรเลียวางหลักว่าผู้โดยสารที่มีอายุไม่ถึง 6 เดือนต้องถูกจัดให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมในเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กแบบหันไปด้านหลังรถ ผู้โดยสารที่มีอายุ 6 เดือนแต่ไม่เกิน 4 ปี ผู้โดยสารต้องถูกจัดให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมในเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กแบบหันไปด้านหลังรถ หรือเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กแบบหันไปด้านหน้ารถก็ได้ เด็กที่มีอายุ 4 ปีแต่ไม่เกิน 7 ปี ผู้โดยสารต้องถูกจัดให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมในเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กแบบหันไปด้านหน้ารถ หรือให้นั่งในที่นั่งที่มีเข็มขัดนิรภัยแบบเหมาะสมสำหรับเด็ก โดยข้อกำหนดเหล่านี้ไม่บังคับใช้กับรถแท็กซี่ รถบัส และรถมินิบัส ในกรณีที่ในรถไม่มีที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก กรณีผู้โดยสารที่มีอายุ 7 ปี แต่ไม่เกิน 16 ปี ต้องถูกจัดให้นั่งในที่นั่งของตนเอง ห้ามนั่งซ้อนกันในที่นั่งอื่นและจะต้องคาดเข็มขัดนิรภัยในตำแหน่งที่เหมาะสม แต่อย่างไรก็ดี ห้ามมิให้ผู้โดยสารเด็กทุกช่วงอายุโดยสารในแถวหน้าของรถโดยสารสาธารณะทั้งนี้ตามมาตรา 234 ในข้อกำหนดการจราจรทางบก ค.ศ. 2000

สำหรับประเทศไทย ผลสำรวจการบาดเจ็บของเด็กพบว่าอัตราการบาดเจ็บจนทำให้เสียชีวิตของเด็กจากการเกิดอุบัติเหตุบนถนนเริ่มตั้งแต่อายุ 5-9 ปี และเพิ่มขึ้นเมื่ออายุ 10-14 ปี และสูงสุดเมื่ออายุ 15-17 ปี และการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุอันดับสองของการเกิดอุบัติเหตุในเด็กอายุ 1-17 ปี

รองลงมาจากการจมน้ำ¹² แสดงให้เห็นว่ามาตรการเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนแก่เด็กในประเทศไทยยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ และเมื่อศึกษาต่อไปจึงพบว่าประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเรื่องการใช้เข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้โดยสารเด็กไม่ว่าจะเป็นในส่วนของการโดยสารส่วนบุคคลหรือการโดยสารสาธารณะ จากข้อมูลความไม่ปลอดภัยของเด็กข้างต้นผู้เขียนเห็นว่า เด็กสมควรถูกจัดให้นั่งในที่ที่เหมาะสมสำหรับสรีระของเด็กแต่ละช่วงวัย เช่นกฎหมายประเทศออสเตรเลียที่กำหนดให้เด็กอายุไม่เกิน 7 ปีต้องนั่งในเบาะนิรภัยสำหรับเด็ก (Child/Baby Seat) ซึ่งลักษณะการจัดวางที่นั่งเด็กก็แตกต่างกันตามช่วงอายุของเด็ก และเมื่อเด็ก 7 ปีถึง 16 ปีผู้ปกครองก็ยังคงดูแลให้เด็กนั่งบนที่นั่งโดยสารและคาดเข็มขัดนิรภัย ห้ามมิให้เด็กนั่งซ้อนบนผู้ใหญ่ ซึ่งการให้เด็กนั่งซ้อนบนหน้าตักหรืออุ้มเด็กขณะโดยสารรถโดยสารนั้นเป็นเรื่องธรรมดาและเห็นอยู่บ่อยครั้งในประเทศไทย ส่วนกรณีรถโดยสารสาธารณะประเด็นที่ผู้เขียนเห็นว่าเป็นปัญหาคือการโดยสารรถโดยสารสาธารณะที่จะต้องใช้เวลาเดินทางข้ามคืน เช่นรถโดยสารประจำทางหมวดสองที่วิ่งจากกรุงเทพฯ ไปยังจังหวัดต่าง ๆ หรือรถโดยสารประจำทางหมวดสามที่วิ่งจากจังหวัดหนึ่งไปอีกจังหวัดหนึ่ง โดยทั่วไปแล้วผู้ปกครองจะอุ้มหรือให้เด็กนั่งไปบนหน้าตักหรือซื้อที่นั่งให้เด็กอีกหนึ่งที่นั่ง แต่อย่างไรก็ดีที่นั่งนั้นก็ไม่ได้ถูกออกแบบมาให้เหมาะสมกับสรีระของเด็กทั้งตัวที่นั่งและเข็มขัดนิรภัย ดังนั้นการกำหนดมาตรการทางกฎหมายเพื่อบังคับให้มีการใช้เข็มขัดนิรภัย และจัดเตรียมอุปกรณ์หรือที่นั่งที่มีความเหมาะสมกับผู้โดยสารเด็กจะเป็นปัจจัยสำคัญที่สามารถช่วยบรรเทาความบาดเจ็บที่อาจเกิดจากอุบัติเหตุลงได้

2. วิเคราะห์เรื่องอุปกรณ์ฉุกเฉิน

ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ ผู้ขอต่อใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอรับบัตรประจำตัวคนขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2559 กำหนดเพิ่มระยะเวลาการอบรมผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจากเดิม 4 ชั่วโมง เป็น 5 ชั่วโมง โดยเพิ่มหัวข้อจิตสำนึกในการขับรถ และข้อปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน และการให้ความช่วยเหลือและการปฐมพยาบาล แสดงให้เห็นว่าประเทศไทยกำลังให้ความสำคัญกับการปฐมพยาบาลเบื้องต้น อันสอดคล้องกับการดำเนินนโยบายยุทธศาสตร์เสาหลักประการที่ 5 ได้แก่การตอบสนองและการเยียวยาหลังเกิดเหตุ การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุที่มีประสิทธิภาพจะต้องทำแข่งกับเวลา โดยเริ่มต้นจากการแจ้งเหตุไปที่ระบบรักษาพยาบาลฉุกเฉิน (activation) จากนั้นจึงเป็นการรักษาพยาบาลที่จุดเกิดเหตุ การเคลื่อนย้าย และการรักษาพยาบาลที่สถานพยาบาล จากผลสำรวจขององค์การอนามัยโลกพบว่าใน

¹² สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์การแพทย์, “การบาดเจ็บของเด็กในประเทศไทย ถึงเวลาต้องร่วมกันแก้ไข” รายงานการสำรวจการบาดเจ็บในประเทศไทย พ.ศ. 2547 (วิทยาลัยการสาธารณสุข จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กระทรวงสาธารณสุขและ TASC โดยความร่วมมือจาก UNICEF) หน้า 4-5.

ประเทศรายได้ปานกลาง และประเทศรายได้ต่ำ การรักษาพยาบาลฉุกเฉินช่วยลดอัตราการเสียชีวิตลงได้มากกว่าครึ่งหนึ่ง¹³ ดังนั้นอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้นจึงเป็นสิ่งจำเป็นต่อการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้กรมการขนส่งทางบกยังเพิ่มการอบรมเรื่องข้อปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน เมื่อรถเสีย หรือรถเกิดเพลิงไหม้ เป็นต้น เช่นกรณีรถทัวร์โดยสารสายขอนแก่น-เชียงใหม่ ระบบหม้อลมเบรกรถเสีย ไหลถอยหลังเป็นระยะทางกว่า 5 กิโลเมตร เนื่องจากไม่ใช้อุปกรณ์เพื่อกันล้อ จนพลิกคว่ำลงข้างทางส่งผลให้คนขับรถบาดเจ็บเล็กน้อย¹⁴ เห็นได้ว่าหากมีการกันล้อด้วยอุปกรณ์ที่เหมาะสมจะทำให้ไม่เกิดอุบัติเหตุดังกล่าว

ในต่างประเทศกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก (karayolari trafik yonetmeliği) มาตรา 132 ของประเทศตุรกีกำหนดให้ผู้ขับรถหรือผู้ประกอบการต้องจัดให้มีและพกพาอุปกรณ์ฉุกเฉินหลายชนิด เช่น ถังดับเพลิง เครื่องมือเพื่อการซ่อมแซมรถ ป้ายเตือนเหตุฉุกเฉิน อุปกรณ์กันล้อ เฟืองก่อนคอ สามเหลี่ยมเตือนเหตุฉุกเฉิน เครื่องมือปฐมพยาบาลเบื้องต้น โดยต้องมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนดไว้ สำหรับกฎหมายไทย กฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง พ.ศ. 2558 วางหลักว่าในการใช้รถทำการขนส่งผู้โดยสาร ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยสารขนาดเล็ก และการขนส่งระหว่างประเทศต้องจัดให้มีอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็นแก่การให้ความช่วยเหลือหรือระงับเหตุ เมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุฉุกเฉินขึ้น ทั้งนี้ ตามที่อธิบดีประกาศกำหนด และร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ... มาตรา 158 วางหลักว่าในการประกอบการขนส่ง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องจัดให้มีอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขนส่ง อุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขนส่งให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ประกอบกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 56 กำหนดให้รถโดยสารสาธารณะต้องแสดงเครื่องหมายตามที่กฎหมายกำหนดเมื่อเครื่องอุปกรณ์ของรถขัดข้องจนต้องจอดรถ

เห็นว่าในเรื่องการพกพาอุปกรณ์ฉุกเฉินในรถโดยสารสาธารณะ ตามมาตรการทางกฎหมายของไทยควรปรับปรุงจากการบังคับให้ต้องแสดงอุปกรณ์ฉุกเฉินเมื่อเกิดเหตุเป็นการพกพาและแสดงอุปกรณ์ฉุกเฉินเมื่อเกิดเหตุ และควรเพิ่มรายการอุปกรณ์ฉุกเฉินที่จะต้องพกพา เช่น เครื่องมือเพื่อการซ่อมแซมรถ อุปกรณ์กันล้อ เฟืองก่อนคอ เครื่องมือปฐมพยาบาลเบื้องต้น หรืออุปกรณ์อื่นๆ ที่จำเป็นอันจะเป็นการ

¹³ องค์การอนามัยโลก, “การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ การช่วยเหลือและสนับสนุนผู้ประสบอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก” หน้า 5-6 http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/2542_70/WHO-NMH-NVI-16.9-tha.pdf;jsessionid=4DEC0E73DF57A8C26E52FD6D2E336767?sequence=3, (last visited 5 September 2018).

¹⁴ ไทยโพสต์ออนไลน์, “รถทัวร์เบรกเสีย!แล่นถอยหลัง5กิโล ก่อนโซเฟอร์หักคว่ำข้างทาง” (15 สิงหาคม พ.ศ. 2561) <https://www.thaipost.net/main/detail/15444>, (last visited 5 September 2018).

สอดคล้องกับ กฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง พ.ศ. 2558 ที่ออกตามความในมาตรา 7 วรรคหนึ่ง¹⁵ และมาตรา 102 (4)¹⁶ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และมาตรา 36¹⁷ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในข้อที่ 3 ความว่าในการใช้รถทำการขนส่งผู้โดยสาร ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยสารขนาดเล็ก และการขนส่งระหว่างประเทศต้องจัดให้มีเครื่องหมายหรือสัญญาณที่จะต้องแสดงเมื่อจำเป็นต้องจอดรถในทางเดินรถ หรือไหล่ทางตามที่อธิบดีประกาศกำหนดควบคุม กำกับ ดูแลให้ผู้ขับรถใช้เครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถตามที่กฎหมายกำหนด จัดให้มีอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็นแก่การให้ความช่วยเหลือหรือระงับเหตุ เมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุฉุกเฉินขึ้น ทั้งนี้ตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

3. วิเคราะห์เรื่องกระจกป้องกันจุดบอด

จุดบอด (Blind spot) คือบริเวณรอบๆ รถที่คนขับไม่สามารถมองเห็นได้โดยการมองผ่านหน้าต่างหรือกระจกธรรมดา จุดบอดจึงเป็นปัจจัยสำคัญในการเกิดอุบัติเหตุจำนวนมากจากรถบรรทุก หรือรถโดยสารขนาดใหญ่ สหพันธ์นักปั่นจักรยานแห่งยุโรป (European Cyclists' Federation) รายงานว่าทุกๆ ปีผู้ใช้นานราว 400 รายเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากจุดบอด และร้อยละ 41 ของนักปั่นจักรยานในประเทศเนเธอร์แลนด์เสียชีวิตเพราะเหตุนี้เช่นกัน¹⁸

จุดบอดเป็นปัจจัยหนึ่งที่เกิดอุบัติเหตุในกลุ่มประเทศสมาชิกของสหภาพยุโรป โดยเฉพาะอย่างยิ่งจะเกิดแก่คนเดินเท้าและนักปั่นจักรยาน เพื่อลดอุบัติเหตุจำนวนมากสหภาพยุโรปจึงกำหนดให้รถบรรทุกต้องติดตั้งกระจกป้องกันจุดบอดเพื่อทำให้ผู้ขับรถมีทัศนวิสัยที่กว้างกว่าการมองผ่านกระจกทั่วไป โดยกำหนดให้รถบรรทุกใหม่ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 ต้องติดตั้งกระจกป้องกันจุดบอดทุกคัน และ

¹⁵ มาตรา 7 วรรคหนึ่ง ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้และให้มีอำนาจแต่งตั้งผู้ตรวจการและพนักงานตรวจสอบสภาพกับออกกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้ ยกเว้นค่าธรรมเนียมและกำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ทั้งนี้ในส่วนที่เกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของแต่ละกระทรวง

¹⁶ มาตรา 102 (4) ในขณะปฏิบัติหน้าที่ผู้ได้รับอนุญาตให้เป็นผู้ประจำรถ ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่งตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

¹⁷ มาตรา 36 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ต้องจัดให้มีอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้ และต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่งตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

¹⁸ European Cyclists' Federation, "EU Road Safety Action Programme 2011-2020" (November 2009) page 8-9, <https://www.cyklodoprava.cz/file/bezpecnost-clanky-o-bezpec-nosti-cyklistu-ang-akcni-program-eu-pro-bezpecnost-silnicniho-provozu-2011-2020/>, (last visited 7 September 2018).

สำหรับรถบรรทุกเก่าต้องติดตั้งให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2552¹⁹ โดยมีรายละเอียดตามคำสั่งที่ 2007/38/EC ว่าด้วยเรื่องการติดตั้งกระจกแก่รถบรรทุก กำหนดให้กระจกมองข้างป้องกันจุดบอดนั้นมีสองประเภทหลักได้แก่ ประเภท V และ IV โดยกระจกมองข้างประเภท V เป็นกระจกแบบ Close proximity เป็นกระจกที่สามารถเห็นครอบคลุมพื้นที่ในส่วนข้างของผู้โดยสารทั้งสองข้าง โดยแบ่งเป็น V Original Area และ V Enlarged Area ส่วนกระจกประเภท IV เป็นกระจกมองข้างแบบมุมกว้าง ครอบคลุมพื้นที่ด้านข้างในพื้นที่กว้าง โดยแบ่งเป็น IV Original Area และ IV Enlarged Area และ VI New Class เป็นกระจกด้านหน้าแบบมุมกว้าง สามารถมองเห็นบริเวณหน้ารถในพื้นที่กว้าง สอดคล้องกับข้อกำหนดข้อที่ 46 ของคณะกรรมการเศรษฐกิจแห่งยุโรปของ (UNECE) เรื่องมาตรฐานการติดตั้งอุปกรณ์ช่วยมองวงหลักเกี่ยวกับมาตรฐานการติดตั้งอุปกรณ์ช่วยมองและวิสัยทัศน์ในการมอง โดยกำหนดชนิดของกระจกที่จะต้องติดตั้งในรถขนาดใหญ่ ได้แก่ กระจกมองหลังด้านใน (Class I) กระจกมองข้างภายนอกด้านผู้โดยสารกระจกมองหลังด้านนอก (Class III) กระจกมองข้างมุมกว้าง (Class IV) กระจกมองข้างภายนอกแบบ close-proximity (Class V) และกระจกด้านหน้า (Class VI)

ประกอบกับข้อกำหนดเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยของรถที่ออกโดยคณะกรรมการเศรษฐกิจแห่งยุโรปของสหประชาชาติ (UNECE) ข้อที่ 46 เรื่องมาตรฐานการติดตั้งอุปกรณ์ช่วยมอง (Regulation No. 46 Uniform provisions concerning the approval of devices for indirect vision and of motor vehicles with regard to the installation of these devices) เป็นข้อกำหนดเพื่อบังคับเกี่ยวกับมาตรฐานการติดตั้งอุปกรณ์ช่วยมองและวิสัยทัศน์ในการมอง โดยกำหนดให้รถบรรทุกหรือรถโดยสารขนาดใหญ่ต้องติดตั้งกระจกมองหลังด้านใน (Class I) ต้องเป็นแบบที่คนขับสามารถมองเห็นได้กว้างประมาณ 20 เมตรตามแนวราบ และส่วนของถนนที่อยู่กึ่งกลางของระนาบตามแนวยาวของรถและขยายออกไปจากด้านหลังของคนขับประมาณ 60 เมตร กระจกมองข้างภายนอกด้านผู้โดยสาร ต้องเป็นแบบที่คนขับสามารถมองเห็นได้อย่างน้อย 5 เมตรกว้างตามแนวราบของถนนด้านผู้โดยสาร และผ่านจุดที่อยู่นอกสุดของยานพาหนะด้านผู้โดยสารและยื่นออกมาจากด้านหลังของคนขับรถยาวประมาณ 30 เมตร กว้างประมาณ 1 เมตร ยาว 4 เมตรหลังแนวระนาบผ่านจุดตาของคนขับ กระจกมองหลังด้านนอก (Class III) ต้องเป็นแบบที่คนขับสามารถมองเห็นได้อย่างน้อย 4 เมตรกว้างเป็นแนวราบ กับถนนและยาวขยายจากด้านหลังของคนขับประมาณ 20 เมตรกว้างประมาณ 1 เมตร ยาว 4 เมตรหลังแนวระนาบผ่านจุดตาของคนขับ กระจกมองข้างมุมกว้าง (Class IV) ต้องเป็นแบบที่คนขับสามารถมองเห็นได้กว้างประมาณ 15 เมตรตามแนวราบกับถนนและยาวขยายจากด้านหลังของคนขับยาวอย่างน้อย 10 เมตรถึง 25 เมตรและมองเห็นจาก

¹⁹ European Commission, “Blind spot mirrors” https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/blind_spot_mirrors_en, (last visited 7 September 2018).

คนขับรถมีความกว้างประมาณ 4.5 เมตรระนาบยาวเป็นแนวตั้ง 1.5 เมตร กระจกมองข้างภายนอกแบบ close-proximity (Class V) ต้องเป็นแบบที่ผู้ขับสามารถมองได้กว้างทางด้านข้างในระยะ 2 เมตร ยาวไปด้านหน้าของระดับสายตาผู้ประมาณ 1 เมตรและด้านหลังคนขับประมาณ 1.7 เมตร กระจกด้านหน้า (Class VI) ต้องเป็นแบบที่ผู้ขับสามารถมองเห็นส่วนแนวราบของถนนบริเวณด้านหน้าของรถเป็นแนวยาวออกจากหน้ารถประมาณ 2 เมตร และมีรัศมีมุมโค้ง 2,000 มิลลิเมตร

ส่วนมาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยไม่ได้บังคับให้ผู้ประกอบการต้องติดตั้งกระจกเตือนจุดบอด แต่อย่างไรก็ดีอุบัติเหตุที่เกิดจากจุดบอดที่ผู้ขับไม่สามารถมองเห็นได้จากทัศนวิสัยการมองปกตินั้นเกิดขึ้นอยู่บ่อยครั้ง เช่นกรณีอุบัติเหตุรถเมล์ชนคนข้ามถนนเสียชีวิต โดยผู้ขับรถอ้างว่า มองไม่เห็นว่ามีคนกำลังเดินข้ามถนนมา²⁰ หรือเหตุการณ์รถเมล์ทับเจ้าหน้าที่ตำรวจเสียชีวิตเพราะมองไม่เห็น²¹ เห็นได้ว่าอุบัติเหตุที่เกิดจากจุดบอดมักเกิดขึ้นกับคนเดินถนน รถจักรยานยนต์ หรือรถจักรยาน โดยเมื่อเกิดการเปลี่ยนทิศทางของรถขนาดใหญ่ หรือการเคลื่อนตัวของรถตามวงเวียนหรือแยกต่างๆ ทำให้ผู้ขับไม่สามารถมองเห็นผู้ใช้ถนนคนอื่นๆ ได้ ปัญหาเหล่านี้เองผู้เขียนจึงเห็นว่ากระจกเตือนจุดบอดเป็นอุปกรณ์ที่สำคัญที่จะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุที่อาจเกิดจากรถขนาดใหญ่ลงได้ ดังนั้นมาตรการทางกฎหมายของไทยอันเกี่ยวข้องกับส่วนควบและอุปกรณ์ของรถจะต้องกำหนดให้กระจกเตือนจุดบอดเป็นอุปกรณ์หนึ่งที่ผู้ขับรถหรือผู้ประกอบการต้องติดตั้งตามกฎหมาย ทั้งนี้สมควรกำหนดชนิดและรายละเอียดของกระจกที่จะต้องติดตั้งด้วย

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

1. เข็มขัดนิรภัยและที่นั่งสำหรับเด็ก

กฎกระทรวงฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2524) ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้รถที่ใช้ขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 1 มาตรฐาน 2 มาตรฐาน 3 มาตรฐาน 4 มาตรฐาน 6 มาตรฐาน 7 และรถขนาดเล็กจะต้องมีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง หนึ่งในนั้นคือเข็มขัดนิรภัย โดยประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดแบบเข็มขัดนิรภัยและประเภทของรถ ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกที่ต้องจัดให้มีเข็มขัดนิรภัย พ.ศ. 2555 โดยกำหนดให้เข็มขัดนิรภัยสำหรับรถมี 2 แบบ ได้แก่ แบบรัดหน้าตักและรัดง่ามไหล่ หรือเข็มขัดนิรภัยแบบ 3 จุด (Lap and diagonal belt or three - point belt) และแบบรัดหน้าตัก หรือเข็มขัดนิรภัยแบบ 2 จุด (Lap belt or

²⁰ ไทยรัฐออนไลน์, “รถเมล์บางบัวทอง ชนคนข้ามถนนดับ! โชเฟอร์วัย 68 อ้างมองไม่เห็น” 14 ก.ค. 2559 <https://www.thairath.co.th/content/663381>, (last visited 10 December 2017).

²¹ มติชนออนไลน์, “สลด!รถเมล์สาย108ทับ ร.ต.อ.วัย 83 ดับปากซอยราชวิถี32 โชเฟอร์อ้างมองไม่เห็น” 17 กรกฎาคม 2560 <https://www.matichon.co.th/news/604688>, (last visited 10 December 2017).

two - point belt) เช่นรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน 20 ที่นั่งที่มีใช้รถตู้โดยสาร และรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งเกินกว่า 20 ที่นั่ง ในประเภทการขนส่งประจำทางเฉพาะหมวด 2 และหมวด 3 การขนส่งไม่ประจำทาง และการขนส่งส่วนบุคคล ที่จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2556 เป็นต้นไป ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย แบบรัดหน้าตักและรัดพาดไหล่ สำหรับที่นั่งผู้ขับขี่ และแบบรัดหน้าตัก และรัดพาดไหล่ หรือแบบรัดหน้าตัก สำหรับที่นั่งอื่น ส่วนรถที่จดทะเบียนไว้ก่อนวันที่ 1 เมษายน 2556 ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยให้แล้วเสร็จก่อนวันที่ 1 เมษายน 2557 ดังนั้นรถที่มีที่นั่งมากกว่า 20 ที่นั่งที่บังคับให้ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยได้แก่รถโดยสารไม่ประจำทางทุกชนิด ส่วนรถโดยสารประจำทางบังคับเฉพาะหมวด 2 และหมวด 3 ได้แก่รถที่วิ่งจากต้นทางกรุงเทพมหานครไปสู่ปลายทางต่างจังหวัด และรถที่วิ่งจากจังหวัดหนึ่งไปยังจังหวัดหนึ่ง เท่านั้น ดังนั้นรถโดยสารประจำทางหมวด 1 ซึ่งเป็นรถเมล์ที่มีเส้นทางส่วนใหญ่ในกรุงเทพมหานครไม่ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยสำหรับที่นั่งผู้โดยสาร และรถสองแถวก็ไม่ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยสำหรับที่นั่งผู้โดยสารตามประกาศ ทั้งนี้เนื่องจากข้อจำกัดเรื่องลักษณะของรถสองแถว

ส่วนเรื่องมาตรการการบังคับใช้เข็มขัดนิรภัยตามกฎหมายไทยยังไม่ชัดเจนนัก โดยคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 14/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ข้อที่ 2 ให้ยกเลิกความในวรรคสองของมาตรา 123 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบกฉบับที่ 5 พ.ศ. 2538 และให้ใช้ความว่า ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ ดังกล่าวต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะโดยสารรถยนต์ด้วย แต่นิยามคำว่ารถยนต์ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 กำหนดว่า “รถยนต์” หมายความว่า รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ และรถยนต์ส่วนบุคคล โดยรถยนต์สาธารณะหมายความว่า รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คนที่ใช้รับจ้างระหว่างจังหวัด โดยรับส่งคนโดยสารได้เฉพาะที่นายทะเบียนกำหนด และรถยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน หรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง ดังนั้นคำสั่งฉบับที่ 14/2560 ยังไม่ครอบคลุมถึงมาตรการใช้เข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ เช่น รถตู้ รถเมล์ รถบัส จึงเสนอให้... กำหนดมาตรการทางกฎหมายเรื่องการใช้เข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะให้ชัดเจน โดยแก้ไข เพิ่มเติม ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดแบบเข็มขัดนิรภัยและประเภทของรถ ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกที่ต้องจัดให้มีเข็มขัดนิรภัย พ.ศ. 2555 ว่า...

“รถโดยสารสาธารณะทุกคันต้องจัดให้มีเข็มขัดนิรภัยสำหรับที่นั่งผู้ขับขี่และผู้โดยสารทุกที่นั่ง เว้นแต่ รถเมล์ประจำทางหมวด 1 ให้ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยเฉพาะที่นั่งผู้ขับขี่

ผู้ขับรถและผู้โดยสารทุกคนจะต้องคาดเข็มขัดนิรภัย เว้นแต่กรณีที่รถแล่นอยู่ใน บริเวณลานจอดรถด้วยความเร็วไม่เกิน 25 กิโลเมตรต่อชั่วโมง กรณีผู้โดยสารที่มีอายุต่ำกว่า 15 ปี ผู้ประจำรถต้องดูแล จัดการให้ผู้โดยสารนั้นคาดเข็มขัดนิรภัยด้วย เว้นแต่ผู้โดยสารที่มีปัญหาสุขภาพจนไม่อาจคาดเข็มขัดนิรภัย ได้ไม่ต้องคาดเข็มขัดนิรภัยขณะเดินทาง

ผู้ประกอบการจะต้องติดเครื่องหมายเตือนเพื่อการคาดเข็มขัดนิรภัยไว้ทุกที่นั่งโดยสาร และ สื่อสารด้วยวิธีใดๆ เช่น เพลง หรือ ภาพวิดีโอ เพื่อเตือนให้ผู้โดยสารคาดเข็มขัด นิรภัย”

สำหรับการบังคับใช้เข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้โดยสารเด็ก ซึ่งตามกฎหมายไทยในพระราชบัญญัติ คุ่มครองเด็ก พ.ศ. 2546 มาตรา 23 วางหลักให้ ผู้ปกครองต้องให้การอุปการะเลี้ยงดูอบรมสั่งสอน และ พัฒนาเด็กที่อยู่ในความปกครองดูแลของตนตามสมควรแก่ขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรมแห่ง ท้องถิ่น แต่ทั้งนี้ต้องไม่ต่ำกว่ามาตรฐานขั้นต่ำตามที่กำหนดในกฎกระทรวงและต้องคุ้มครองสวัสดิภาพเด็กที่ อยู่ในความปกครองดูแลของตนมิให้ตกอยู่ในภาวะอันน่าจะเกิดอันตรายแก่ร่างกายหรือ จิตใจ ข้อกฎหมาย ดังกล่าวไม่ได้กำหนดเรื่องการใช้เข็มขัดนิรภัยสำหรับเด็กไว้เป็นการเฉพาะ จึงกล่าวได้ว่าปัจจุบันยังไม่มี กฎหมายเพื่อบังคับสำหรับการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารเด็กไม่ว่าจะเป็นรถโดยสารส่วนบุคคล หรือรถ โดยสาธารณะ จึงเสนอให้... เพิ่มเติมกฎกระทรวงกำหนดความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยที่ ผู้โดยสารต้องปฏิบัติในระหว่างการเดินทาง พ.ศ. 2557 ในข้อที่ 3 (10) จากที่กำหนดเพียงว่า ผู้โดยสารรถ สำหรับขนส่งประจำทางต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่ง เพิ่มเติมต่อไป ว่า ...

“ห้ามมิให้ผู้โดยสารเด็กที่มีความสูงไม่เกิน 150 เซนติเมตรโดยสารในที่นั่งแถวหน้าสุดไม่ว่า ด้วยสาเหตุใดๆ ผู้โดยสารที่มีอายุตั้งแต่ 7 ปีขึ้นไปต้องถูกจัดให้นั่งในที่นั่งของตนเอง ห้ามนั่งซ้อนกันในที่นั่ง อื่นและจะต้องคาดเข็มขัดนิรภัยในตำแหน่งที่เหมาะสม

กรณีที่ผู้โดยสารแบบค้ำคิน และผู้โดยสารเด็กมีอายุไม่เกิน 7 ปี บิดามารดา หรือผู้ปกครอง จะต้องแจ้งแก่ผู้จำหน่ายตั๋วโดยสารถึงข้อมูลอายุเด็ก ผู้จำหน่ายตั๋วโดยสารมีหน้าที่แจ้งผู้ประกอบการ และ ผู้ประกอบการจะต้องจัดการติดตั้งที่นั่งสำหรับเด็ก (Child/Baby Seat) เพื่อการโดยสารแบบค้ำคินนั้น”

2. อุปกรณ์ฉุกเฉิน

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 56 ประกอบกฎกระทรวงฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2525) กำหนดให้ต้องแสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณในกรณีที่เครื่องยนต์หรือเครื่องอุปกรณ์ของรถขัดข้อง จนต้องจอดในทางเดินรถ ได้แก่เครื่องหมายที่ทำด้วยแผ่นโลหะรูปสามเหลี่ยมด้านเท่า ประกอบกับ กฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง พ.ศ. 2558 ข้อ 3 วางหลักว่าในการใช้รถทำการขนส่งผู้โดยสาร ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยสาร

ขนาดเล็ก และการขนส่งระหว่างประเทศต้องจัดให้มีเครื่องหมายหรือสัญญาณที่จะต้องแสดงเมื่อจำเป็นต้องจอดรถในทางเดินรถ หรือไหล่ทางตามที่อธิบดีประกาศกำหนด ควบคุม กำกับ ดูแลให้ผู้ขับรถใช้เครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถตามที่กฎหมายกำหนด จัดให้มีอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็นแก่การให้ความช่วยเหลือหรือระงับเหตุ เมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุฉุกเฉินขึ้น ทั้งนี้ ตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

จึงเสนอให้... ออกประกาศกรมการขนส่งทางบกด้วยเรื่องอุปกรณ์ฉุกเฉินสำหรับรถโดยสารสาธารณะ ว่า... รถโดยสารสาธารณะจะต้องพกพาและแสดงหรือใช้อุปกรณ์ฉุกเฉินตามสถานการณ์ ได้แก่

(1) ถังดับเพลิง

1.1 ขนาด 2 กิโลกรัม จำนวน 2 ถัง กรณีรถโดยสารขนส่งผู้โดยสารไม่เกิน 26 คน

1.2 ขนาด 2 กิโลกรัม จำนวน 3 ถัง กรณีรถโดยสารขนส่งผู้โดยสารเกิน 26 คน

(2) เหล็กฉากจากรถ

(3) ป้ายเตือนเหตุฉุกเฉิน ต้องมีความยาว 150 เซนติเมตร และกว้าง 25 เซนติเมตรติดด้วยแถบสะท้อนแสง โดยเมื่อเกิดเหตุจำเป็นอันทำให้ผู้ขับรถต้องหยุดรถโดยสาร ผู้ขับรถจะต้องวางป้ายเตือนห่างจากจุดเกิดเหตุ โดยห่างจากรถไม่ต่ำกว่า 150 เมตร และจะต้องวางอยู่ในระดับที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน

(4) อุปกรณ์กันล้อ

(5) สามเหลี่ยมเตือนเหตุฉุกเฉิน ต้องมีความยาวไม่ต่ำกว่าด้านละ 50 เซนติเมตรติดด้วยแถบสะท้อนแสงพร้อมขาตั้ง โดยเมื่อเกิดเหตุจำเป็นอันทำให้ผู้ขับรถต้องหยุดรถโดยสารให้วางสามเหลี่ยมขนานกับพื้นไว้ทั้งด้านหน้าและด้านหลังของรถห่างจากรถไม่ต่ำกว่า 50 เมตร

(6) กระเป๋าปฐมพยาบาลเบื้องต้น (First Aid Kit) ประกอบด้วย

6.1 ผ้าพันแผล (bandages) จำนวน 2 ม้วน ขนาดความกว้าง 10 เซนติเมตร และยาว

5 เมตร

6.2 ผ้าปิดแผล จำนวน 1 กล่อง

6.3 ผ้าสามเหลี่ยม (Triangular bandages) จำนวน 3 แผ่น

6.4 น้ำยาฆ่าเชื้อ (antiseptic solution) 1 ขวด ขนาด 50 มิลลิลิตร

6.5 เทปกาว จำนวน 1 ม้วน ขนาดกว้าง 2 เซนติเมตร ยาว 5 เมตร

6.6 เข็มกลัด (safety pins) จำนวน 10 ชิ้น

6.7 กรรไกร (scissors) จำนวน 1 ชิ้น

6.8 แหนบ (tweezers) จำนวน 1 ชิ้น

6.9 สายรัดห้ามเลือด (Tourniquet) จำนวน 1 ชิ้น

6.10 พลาสเตอร์ยา (plasters) จำนวน 10 ชิ้น

6.11 ถุงมือยางปลอดเชื้อ (disposable sterile gloves) จำนวน 2 คู่

6.12 ไฟฉาย (flashlight) จำนวน 1 อัน

6.13 สำลีก้อน (Cotton Balls)

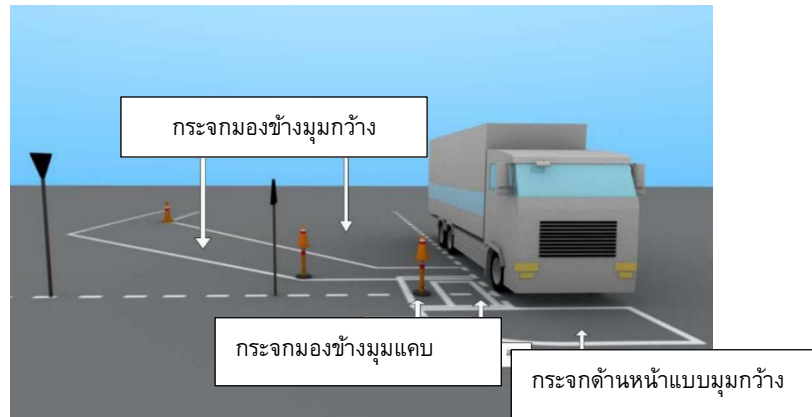
รถแท็กซี่ต้องพกพากระเป๋ปฐมพยาบาลจำนวน 1 ใบ รถโดยสารสาธารณะที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน 20 ที่นั่งต้องพกพากระเป๋ปฐมพยาบาลจำนวน 2 ใบ และรถโดยสารสาธารณะที่มีจำนวนที่นั่งเกิน 20 ที่นั่งต้องพกพากระเป๋ปฐมพยาบาลจำนวน 3 ใบ

3. กระจกป้องกันจุดบอด

กฎกระทรวงฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2524) ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกพ.ศ. 2522 กำหนดให้รถที่ใช้ขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 1 มาตรฐาน 2 มาตรฐาน 3 มาตรฐาน 4 มาตรฐาน 6 มาตรฐาน 7 และรถขนาดเล็กจะต้องมีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบ ได้แก่กระจกเงาหรืออุปกรณ์สำหรับผู้ขับรถมองเห็นสภาพการจราจรด้านข้าง ด้านหลัง และภายในรถได้อย่างชัดเจนแต่เนื่องจากรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่เช่นรถเมล์ หรือรถบัส จะมีลักษณะสูงและหน้าสั้นจึงเป็นอุปสรรคต่อทัศนวิสัยการมองเห็นรถที่มีขนาดเล็กหรือคนเดินเท้า โดยเฉพาะบริเวณใกล้ตัวรถ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องติดตั้งกระจกป้องกันจุดบอดเพื่อเพิ่มทัศนวิสัยการมองแก่ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ จึงเสนอให้... แก้ไข เพิ่มเติมกฎกระทรวง โดยบังคับให้รถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ต้องติดตั้งกระจกป้องกันจุดบอด ความว่า...

“รถโดยสารสาธารณะชนิด รถเมล์ และรถบัส ต้องติดตั้งกระจกป้องกันจุดบอด โดยสามารถมองเห็นครอบคลุมได้ 3 บริเวณได้แก่

- (1) กระจกมองข้างมุมแคบสามารถมองเห็นครอบคลุมพื้นที่ในส่วนข้างของผู้โดยสารทั้งสองข้าง
- (2) กระจกมองข้างมุมกว้าง สามารถมองเห็นครอบคลุมพื้นที่ด้านข้างในบริเวณกว้าง
- (3) กระจกด้านหน้าแบบมุมกว้าง สามารถมองเห็นครอบคลุมบริเวณหน้ารถในพื้นที่กว้าง”



ภาพที่ 1 แสดงตัวอย่างกระจกป้องกันจุดบอดแต่ละประเภทตามที่เสนอ

ที่มา: REPORT FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL on the implementation of Directive 2007/38/EC on the retrofitting of mirrors to heavy goods vehicles registered in the Community

บรรณานุกรม

- ช่อง 3 ออนไลน์, “สุรินทร์-รถทัวร์ชนสนั่นท้ายรถบรรทุก ตาย 1” <http://news.ch3thailand.com/>, (last visited 5 September 2015).
- ไทยโพสต์ออนไลน์, “รถทัวร์เบรกเสีย! แล่นถอยหลัง5กิโล ก่อนโซเฟอร์หักคว่าข้างทาง” 15 สิงหาคม พ.ศ. 2561 <https://www.thaipost.net/main/detail/15444>, (last visited 5 September 2018).
- ไทยรัฐออนไลน์, “รถเมล์บางบัวทอง ชนคนข้ามถนนดับ! โซเฟอร์วัย 68 อ้างมองไม่เห็น” 14 ก.ค. 2559 <https://www.thairath.co.th/content/663381>, (last visited 10 December 2017).
- มติชนออนไลน์, “สลด!รถเมล์สาย108ทับ ร.ต.อ.วัย 83 ดับปากซอยราชวิถี32 โซเฟอร์อ้างมองไม่เห็น” 17 กรกฎาคม 2560 <https://www.matichon.co.th/news/604688>, (last visited 10 December 2017).
- สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์การแพทย์, “การบาดเจ็บของเด็กในประเทศไทย ถึงเวลาต้องร่วมกันแก้ไข” รายงานการสำรวจการบาดเจ็บในประเทศไทย พ.ศ. 2547 (วิทยาลัยการสาธารณสุข จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กระทรวงสาธารณสุขและ TASC โดยความร่วมมือจาก UNICEF).
- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ, “อันตราย...จากการ "ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย"” <http://www.thaihealth.or.th/Content/40153>, (last visited 5 September 2017).
- องค์การอนามัยโลก, “การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ การช่วยเหลือและสนับสนุนผู้ประสบอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก” <http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/254270/WHO-NMH-NVI-16.9-tha.pdf;jsessionid=4DEC0E73DF57A8C26E52FD6D2E336767?sequence=3>, (last visited 5 September 2018).
- องค์การอนามัยโลก, “การเสริมสร้างความเข้มแข็งด้านกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน: คู่มือการปฏิบัติและทรัพยากรสำหรับประเทศต่างๆ”, http://www.searo.who.int/thailand/areas/9789241505109_thai.pdf, (last visited 10 September 2018).
- ESRA, “Seat belt and child restraint systems” Research report number: 2016-T-04-EN (D/2016/0779/66), [file:///C:/Users/apisit/ Downloads/esra-2015-thematic-report-no-4-seatbelt-and-child-restraint-systems.pdf](file:///C:/Users/apisit/Downloads/esra-2015-thematic-report-no-4-seatbelt-and-child-restraint-systems.pdf), (last visited 6 September 2018).
- European Commission, “Blind spot mirrors” https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/ blind_spot_mirrors_en, (last visited 7 September 2018).

European Cyclists' Federation, "EU Road Safety Action Programme 2011-2020" (November 2009), <https://www.cyklodoprava.cz/file/bezpecnost-clanky-o-bezpecnosti-cyklistu-ang-akcni-program-eu-pro-bezpecnost-silnicniho-provozu-2011-2020/>, (last visited 7 September 2018).

Road Safety Authority, "Child safety in cars A guide to driving safely with children on board" (March 2016) , http://www.rsa.ie/Documents/Road%20Safety/Safety_%20for%20kids/Child%20Safety%20in%20Cars%20English.pdf, (last visited 6 September 2018).

Simon, Mateja Rok, "Using the Haddon matrix to identify strategies to prevent playground injuries" http://www.playgrounds.uokik.gov.pl/download/en_matrix.pdf, (last visited 3 December 2017).

Swedish Standard institute, "ISO 39001 – Road traffic safety (RTS) management system standard Vision Zero with ISO 39001" http://www.gencat.cat/transit/2014_VI_Congres/documents/, (last visited 3 April 2017).

VicRoads, "Seat belts save lives", (30 November 2017) <https://www.vicroads.vic.gov.au/businessand-industry/heavy-vehicle-industry/heavy-vehicle-road-safety/seat-belts-save-lives>, (last visited 6 September 2018).

World Health Organization, "The need for seat-belts and child restraints", http://www.who.int/roadsafety/projects/manuals/seatbelt/seat_belt_manual_module_1.pdf, (last visited 6 September 2018).