

มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมมาตรฐาน
ผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางราง*
LEGAL MEASURES STANDARD CONTROL OF DRIVERS
FOR RAIL TRANSPORT VEHICLES

นิमित วุฒิอินทร์

Nimit Wuttiin

คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่, ประเทศไทย

Faculty Of Humanities and Social Sciences Chiang Mai Rajabhat University, Thailand

E-mail: nimit58@hotmail.com

บทคัดย่อ

กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางขึ้นภายใต้กระทรวงคมนาคมตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ 18) พ.ศ. 2562 เพื่อกำกับดูแลด้านการขนส่งทางรางของประเทศแต่อย่างไรก็ดี การตราร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ขึ้นเพื่อเป็นบทบัญญัติการกำกับดูแลมาตรฐานและความปลอดภัย การกำกับและการประกอบกิจการขนส่งทางรางยังไม่ผ่านการพิจารณาของรัฐสภา จึงทำให้ไม่สามารถกำหนดมาตรฐานคุณสมบัติและการอบรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางราง ดังนั้น มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมมาตรฐานผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางรางได้แก่ การกำหนดให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางรางต้องมีใบอนุญาตขับขี่เช่นเดียวกับใบอนุญาตขับรถขนส่งสาธารณะเพื่อเป็นการรับรองมาตรฐานของผู้ขับขี่ และเป็นการทดสอบความรู้ความเข้าใจของผู้ขับขี่

คำสำคัญ: การขนส่งทางราง, การกำกับดูแล, มาตรฐานคุณสมบัติและการอบรม, ผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางราง

* Received 12 April 2023; Revised 11 May 2023; Accepted 14 May 2023



Abstract

The Ministry of Transport has established the Department of Rail Transport under the Ministry of Transport under Reorganization of Ministry, Sub-Ministry, and Department Act (No. 18) B.E. 2562 to oversee the country's rail transportation. The enactment of the Rail Transport Act B.E. as a provision for regulatory and safety standards the supervision of the rail transport business has not yet been under consideration by Parliament. Therefore, it is unable to set standards, qualifications and training of rail transport drivers. Therefore, legal measures to control the standards of railway vehicle drivers include: Require drivers of rail transit vehicles to hold the same driving license as those of public transit vehicles to demonstrate their standards. This is a test of driver cognition.

Keywords: Rail Transport, Supervision, Standards of Qualifications and Training, Rail Transport Drivers

บทนำ

ในปัจจุบันประเทศไทยได้มีการประกาศใช้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 ดังจะเห็นได้ว่าการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางทั่วประเทศ กล่าวคือ โครงข่ายเส้นทางรถไฟทั่วประเทศซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) การรถไฟแห่งประเทศไทยและกรุงเทพมหานคร ทำให้ต้องมีการเพิ่มบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระบบรางในแต่ละด้านโดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางรางเพื่อรองรับกับการขยายตัวทั้งรถไฟและรถไฟฟ้า (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรมแห่งชาติ (สวทน.), 2558) แม้ว่ารัฐบาลจะได้การร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ขึ้น เนื่องจากจะมีการจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางขึ้นในกระทรวงคมนาคมตามพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ 18) พ.ศ. 2562 อย่างไรก็ตาม แต่ยังคงขาดหลักเกณฑ์ทางกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐานคุณสมบัติและการอบรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางราง การกำหนด



มาตรฐานการทำงานของผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางราง พนักงานผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางรางละเมิดวินัยและข้อปฏิบัติในการทำงาน รวมทั้งการขาดองค์ความรู้รับเรื่องราวร้องเรียนเกี่ยวกับผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางราง ทั้งนี้ บทความนี้มีวัตถุประสงค์ในการศึกษา “การควบคุมกำกับมาตรฐานผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางราง” โดยการเปรียบเทียบกฎหมายไทยกับต่างประเทศ ได้แก่ สหภาพยุโรป อังกฤษและญี่ปุ่นเพื่อเสนอแนะแนวทางในการควบคุมกำกับมาตรฐานผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางรางเพื่อประสิทธิภาพในการจัดการบริการสาธารณะขั้นพื้นฐานแก่ประชาชนในด้านการคมนาคมขนส่งทางรางต่อไปในอนาคต

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาแนวความคิดเกี่ยวกับระบบการขนส่งทางรางของประเทศไทยและแนวคิดทางกฎหมายเกี่ยวกับการบริการสาธารณะและการบริหารการขนส่งทางราง
2. เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายในการควบคุมกำกับมาตรฐานผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางรางภายใต้พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 พระราชบัญญัติการรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 และร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.
3. เพื่อศึกษาปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมกำกับมาตรฐานผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางรางภายใต้พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 พระราชบัญญัติการรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 และเปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมกำกับมาตรฐานผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางรางของต่างประเทศ ได้แก่ สหภาพยุโรป อังกฤษและญี่ปุ่น

ระเบียบวิธีวิจัย

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในงานวิจัยนี้มีขอบเขตการศึกษาการควบคุมกำกับมาตรฐานผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางรางภายใต้พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 พระราชบัญญัติการรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 และร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. รวมทั้งกฎหมายของประเทศสหภาพยุโรป อังกฤษและญี่ปุ่น ได้แก่ COMMISSION DIRECTIVE 2014/82/EU of 24 June 2014 amending Directive 2007/59/EC of the European Parliament and of the Council as regards general professional knowledge and



medical and license requirements ,Ministerial Ordinance to Provide the Technical Standard on Railway และ The Train Driving License and Certificates Regulations 2010 (TDLCR)

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ในงานวิจัยนี้ใช้วิธีวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary research) โดยการศึกษาค้นคว้าจากเอกสาร ตำรา หนังสือ บทความ งานวิจัย กฎหมายต่าง ๆ ทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศ รวมทั้งฐานข้อมูลทางกฎหมาย ได้แก่ West Law, LexisNexis เป็นต้น โดยพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาของต่างประเทศ เพื่อนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับกฎหมายไทย เพื่อให้สามารถกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้อง

ผลการวิจัย

สำหรับในประเทศไทยมีปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดมาตรฐานคุณสมบัติและการอบรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางราง สรุปได้ดังนี้

1. ปัญหาการขาดหลักเกณฑ์ทางกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐานคุณสมบัติและการอบรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางราง หากพิจารณากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระบบรางโดยตรงเพียง 3 ฉบับ คือ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทยจำนวน 2 ฉบับ (พ.ศ. 2464 และ พ.ศ. 2494) และพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจำนวน 1 ฉบับ (พ.ศ. 2543) ถึงแม้จะมีการปรับปรุงกฎหมายอย่างต่อเนื่อง แต่ในส่วนของการเชื่อมโยงข้อบังคับและมาตรฐานยังไม่มีการระบุไว้แน่ชัด ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากการขาดหน่วยงานกำกับดูแลที่จะมาเป็นผู้รับผิดชอบ รวมถึงขาดหน่วยงานที่ทำหน้าที่ยกร่างข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง ทำให้การอ้างอิงมาตรฐานต่าง ๆ เกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐานคุณสมบัติและการอบรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางรางมีความแตกต่างกันไปในแต่ละหน่วยงาน ซึ่งอาจจะส่งผลต่อความเป็นเอกภาพในด้านระดับความปลอดภัยและการให้บริการระบบขนส่งทางรางของประเทศได้ในอนาคต แม้ว่าจะได้มีการจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางขึ้นภายใต้กระทรวงคมนาคมตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ 18) พ.ศ. 2562 แต่ยังไม่มีความหมายที่ให้อำนาจกรมการขนส่งทางราง กล่าวคือ การตราพระราชบัญญัติการขนส่งทางรางขึ้นเพื่อเป็นบทบัญญัติการกำกับ ดูแลมาตรฐานและความปลอดภัย การกำกับและการประกอบ



กิจการขนส่งทางราง มาตรฐานด้านบุคลากร มาตรการในการคุ้มครองผู้ใช้บริการ ดังที่ในต่างประเทศกำหนด ได้แก่ ประเทศอังกฤษ ญี่ปุ่น เป็นต้น

2. ปัญหาการกำหนดมาตรฐานการทำงานของผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางรางแต่ละหน่วยงานได้มีการกำหนดมาตรฐานการทำงานของผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางราง ดังในกรณีของการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้กำหนดให้พนักงานรถไฟผู้มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. 2549 ในส่วนของพนักงานขับรถไฟฟ้ามีหน้าที่มีพื้นฐานที่สำคัญ กล่าวคือ การตรวจสอบองค์ประกอบของการควบคุมในการเดินรถ การควบคุมการเดินรถสามารถแบ่งออกเป็น 6 ส่วน ได้แก่ อุปกรณ์ที่ใช้ภาคสนาม (Field Element) ระบบป้องกันรถไฟบนรางอัตโนมัติ อุปกรณ์ควบคุม (Element Control Level) ระบบสัญญาณและการควบคุมทำงาน (Signaling And Operation Control Level) ระบบ Interlocking Level ระบบ Interlocking Station เป็นต้น ทั้งนี้ ในส่วนของจำนวนชั่วโมงการทำงานและสภาพการจ้างเป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับในการทำงาน (จันทจิรา เอี่ยมมยุรา, 2529)

3. ปัญหากรณีที่พนักงานผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางรางละเมิดวินัยและข้อปฏิบัติในการทำงานในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีหน่วยงานอิสระทำหน้าที่กำกับดูแลการสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่ง เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่การขนส่งรูปแบบใดก็ให้หน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลการประกอบกิจการการขนส่งรูปแบบนั้น ๆ เป็นผู้มีความสามารถสอบสวน กล่าวคือ การขนส่งทางรางแม้จะมีหน่วยงานกำกับดูแลการขนส่งมากถึง 3 หน่วยงาน ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย มีหน้าที่บริหารจัดการรถไฟโดยสารและขนส่งสินค้าในต่างจังหวัดทั่วประเทศ กรุงเทพมหานครโดยบริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีหน้าที่บริหารจัดการรถไฟฟ้า BTS (Bangkok Mass Transit System) และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยโดยบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีหน้าที่บริหารจัดการรถไฟฟ้ามหานครหรือรถไฟฟ้า MRT (Mass Rapid Transit) แต่มีเพียงอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแก่รถไฟที่อยู่ในความดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทยเท่านั้นที่ได้รับการสอบสวนโดยสำนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทยและเป็นการสอบสวนเพื่อหาตัวผู้รับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นและหาตัวผู้กระทำผิดเพื่อส่งตัวผู้นั้นไปยังอัยการเพื่อดำเนินคดีตามกฎหมายไม่ใช้การสอบสวนเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุทำนองเดียวกันซ้ำอีกในอนาคตแต่อย่างใด (ธนาวัฒน์ สังข์ทอง, 2542)



4. ปัญหาองค์กรผู้รับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางราง การพิจารณาเรื่องร้องเรียนเป็นการกระทำภายในของแต่ละองค์กร โดยไม่มีองค์กรของรัฐที่มีหน้าที่เข้ามาพิจารณาเรื่องร้องเรียนแต่อย่างใด นอกจากนี้ องค์กรพิจารณาเรื่องร้องเรียนของผู้ใช้บริการขนส่งทางรางควรจะเป็นคณะกรรมการซึ่งมีตัวแทนของประชาชน มีกระบวนการพิจารณาที่น่าเชื่อถือ คำวินิจฉัยของคณะกรรมการจะต้องมีผลบังคับต่อผู้ให้บริการขนส่งทางราง (นันทน์ภัส ตั้งมันยุติธรรม, 2549)

ตารางที่ 1 เปรียบเทียบกระบวนการพิจารณาเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางรางของไทยกับต่างประเทศ

ประเด็นเปรียบเทียบ	ไทย	ญี่ปุ่น	อังกฤษ
องค์กรพิจารณา	การรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS Skytrain) แต่เพียงฝ่ายเดียว	กรมราง	สำนักงานกำกับทางรถไฟและถนน
กระบวนการพิจารณา	ไม่มี	มี	มี
ผลการวินิจฉัย	มีผลต่อผู้ให้บริการ	มีผลต่อผู้ให้บริการ	มีผลต่อผู้ให้บริการ

อภิปรายผลการวิจัย

สำหรับในประเทศไทยมีปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดมาตรฐานคุณสมบัติและการอบรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางราง อภิปรายผลการวิจัยได้ดังนี้

1. ปัญหาการขาดหลักเกณฑ์ทางกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐานคุณสมบัติและการอบรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางรางหากพิจารณากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระบบรางโดยตรงเพียง 3 ฉบับ คือ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทยจำนวน 2 ฉบับ (พ.ศ. 2464 และ พ.ศ. 2494) และพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

จำนวน 1 ฉบับ (พ.ศ. 2543) ถึงแม้จะมีการปรับปรุงกฎหมายอย่างต่อเนื่อง แต่ในส่วนของการเชื่อมโยงสู่ข้อบังคับและมาตรฐานยังไม่มีกรอบที่แน่ชัด ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจากการขาดหน่วยงานกำกับดูแลที่จะมาเป็นผู้รับผิดชอบ รวมถึงขาดหน่วยงานที่ทำหน้าที่ยกร่างข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง ทำให้การอ้างอิงมาตรฐานต่างๆ เกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐานคุณสมบัติและการอบรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางรางมีความแตกต่างกันไปในแต่ละหน่วยงาน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความเป็นเอกภาพในด้านระดับความปลอดภัยและการให้บริการระบบขนส่งทางรางของประเทศได้ในอนาคต แม้ว่าจะได้มีการจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางขึ้นภายใต้กระทรวงคมนาคมตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ 18) พ.ศ. 2562 แต่ยังไม่มีความหมายที่ให้อำนาจกรมการขนส่งทางราง กล่าวคือ การตราพระราชบัญญัติการขนส่งทางรางขึ้นเพื่อเป็นบทบัญญัติการกำกับ ดูแลมาตรฐานและความปลอดภัย การกำกับประกอบกิจการขนส่งทางราง มาตรฐานด้านบุคลากร มาตรการในการคุ้มครองผู้ใช้บริการ ดังที่ในต่างประเทศกำหนด ได้แก่ ประเทศอังกฤษ ญี่ปุ่น เป็นต้น

2. ปัญหาการกำหนดมาตรฐานการทำงานของผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางรางแต่ละหน่วยงานได้มีการกำหนดมาตรฐานการทำงานของผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางราง ดังในกรณีของการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้กำหนดให้พนักงานรถไฟผู้มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. 2549 (พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494) ในส่วนของพนักงานขับรถไฟฟ้ามีพื้นฐานที่สำคัญ กล่าวคือ การตรวจสอบองค์ประกอบของการควบคุมในการเดินรถ การควบคุมการเดินรถสามารถแบ่งออกเป็น 6 ส่วน ได้แก่ อุปกรณ์ที่ใช้ภาคสนาม (Field Element) ระบบป้องกันรถไฟบนรางอัตโนมัติ อุปกรณ์ควบคุม (Element Control Level) ระบบสัญญาณ และการควบคุมทำงาน (Signaling and Operation Control Level) ระบบ Interlocking Level ระบบ Interlocking Station เป็นต้น ทั้งนี้ ในส่วนของจำนวนชั่วโมงการทำงานและสภาพการจ้างเป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับในการทำงาน

สำหรับมาตรฐานหน้าที่ของพนักงานขับรถไฟฟ้าได้มีการกำหนดในข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. 2549 ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้

1. พนักงานขับรถต้องรับผิดชอบตรวจสอบและเครื่องอุปกรณ์ต่างๆ ของรถจักรซึ่งตนได้รับมอบไว้ว่าอยู่ในสภาพเรียบร้อยใช้การได้เสมอ เมื่อพบเห็นสิ่งหนึ่งสิ่งใดชำรุดหรือบกพร่องต้องรีบจัดการซ่อมเท่าที่สามารถจะทำได้ทันที และรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบ



2. เมื่อพนักงานขับรถไปทำการตามหน้าที่ ต้องมีเครื่องใช้ไปด้วย ดังนี้

(1) สิ่งที่จะต้องมีการประจำขบวนรถ ได้แก่ ข้อบังคับระเบียบการเดินรถ พร้อมใบแทรกสมุดกำหนดเวลาเดินรถ พร้อมใบแทรก เครื่องมือเครื่องใช้และอุปกรณ์บางอย่างประจำรถจักรตามที่กำหนดไว้

(2) สิ่งต่างๆ ที่พนักงานรถจักรจะต้องมี ได้แก่ นาฬิกา โคมสัญญาณและหรือธงเขียวธงแดงตามความจำเป็น เป็นต้น

3. ในกรณีดังต่อไปนี้

(1) เมื่อรถจักรออกไปทำการนอกบริเวณที่เดินรถจักร นายสถานีมีอำนาจที่จะจัดให้รถจักรนั้นไปทำการใดๆ ได้ภายในเขตสถานี พนักงานขับรถต้องเชื่อฟังและปฏิบัติตามคำสั่งนั้น

(2) สถานีใดที่มีเจ้าหน้าที่ตั้งแต่ชั้นผู้ช่วยสารวัตรรถจักรขึ้นไปประจำอยู่ ถ้าพนักงานควบคุมการเดินรถแขวงต้องการจัดให้รถจักรนั้นทำขบวนออกไปนอกเขตสถานีซึ่งเป็นการนอกเหนือไปจากคำสั่งที่พนักงานขับรถได้รับจากผู้บังคับบัญชาโดยตรงไว้แล้ว จะต้องได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่ตั้งแต่ชั้นผู้ช่วยสารวัตรรถจักรขึ้นไปเสียก่อน

(3) สำหรับสถานีนอกจากที่ได้กล่าวใน (2) พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงมีอำนาจที่จะจัดรถจักรไปทำการใดๆ นอกเขตสถานีได้ แต่เมื่อได้จัดไปแล้วต้องแจ้งให้สารวัตรรถจักรหรือสารวัตรรถฟ่วงซึ่งเป็นผู้บังคับบัญชาโดยตรงของพนักงานขับรถทราบ เฉพาะกรณีที่เป็นการนอกเหนือไปจากคำสั่งที่พนักงานขับรถได้รับไว้แต่เดิม

(4) เมื่อรถจักรอยู่นอกเขตสถานี พนักงานขับรถต้องเชื่อฟังและปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานรักษารถ

ในส่วน of พนักงานขับรถไฟฟ้ามีหน้าที่พื้นฐานที่สำคัญ กล่าวคือ การตรวจสอบองค์ประกอบของการควบคุมในการเดินรถ การควบคุมการเดินรถสามารถแบ่งออกเป็น 6 ส่วน ดังนี้

1. อุปกรณ์ที่ใช้ภาคสนาม (Field Element) เช่น เสาสัญญาณ ตัวสัญญาณ ระบบเคลียร์รางระบบ การสับราง ระบบป้องกันรถไฟบนรางอัตโนมัติ

2. อุปกรณ์ควบคุม (Element Control Level) เช่น อุปกรณ์ที่ใช้ในการควบคุมและตรวจรวมถึงส่งสัญญาณมายังจุดต่างๆ ทั้งนี้ อุปกรณ์ในส่วนที่ใช้ภาคสนามจะถูกเชื่อมต่อเข้าด้วยกันและส่งสัญญาณเป็นระบบด้วยอุปกรณ์ควบคุมนี้



3. ระบบสัญญาณและการควบคุมทำงาน (Signaling and Operation Control Level) ในระบบควบคุมส่วนนี้จะกล่าวถึงการเชื่อมต่อหรือความสัมพันธ์ในการทำงานระหว่างผู้ควบคุมและเครื่องจักร (Man- Machine Interface) ผู้ส่งสัญญาณจะเป็นผู้ควบคุมการเคลื่อนที่ของขบวนรถไฟโดยตรง ตารางเวลา การหยุดรถ การเข้าสถานี

4. ระบบ Interlocking Level ในส่วนนี้ระบบจะทำหน้าที่ติดต่อคำสั่งควบคุมจากสถานีควบคุมส่วนกลางเพื่อควบคุมขบวนรถไฟโดยผ่านระบบสัญลักษณ์หรือสัญญาณต่าง ๆ

5. ระบบ Interlocking Station ในส่วนนี้ระบบ Interlocking Station จะทำหน้าที่ควบคุมดูแลสัญญาณ Interlocking โดยขึ้นอยู่กับระยะทางและระยะห่างของแต่ละสถานี

ดังจะเห็นได้ว่า แม้ว่าแต่ละหน่วยงานจะมีการกำหนดมาตรฐานในการทำงานของตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายและสร้างความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้บริการ แต่อย่างไรก็ตามมาตรฐานดังกล่าวควรกำหนดโดยองค์กรที่มีความรับผิดชอบในการกำกับดูแลระบบขนส่งทางรางเช่นเดียวกับต่างประเทศ ได้แก่ ประชาคมยุโรป อังกฤษและญี่ปุ่น

3. ปัญหากรณีที่พนักงานผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางรางละเมิดวินัยและข้อปฏิบัติในการทำงาน ในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีหน่วยงานอิสระทำหน้าที่กำกับดูแลการสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่ง เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่การขนส่งรูปแบบใดก็ได้ให้หน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลการประกอบกิจการการขนส่งรูปแบบนั้นๆ เป็นผู้ที่มีอำนาจสอบสวน กล่าวคือ การขนส่งทางรางแม้จะมีหน่วยงานกำกับดูแลการขนส่งมากถึง 3 หน่วยงาน ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย มีหน้าที่บริหารจัดการรถไฟโดยสารและขนส่งสินค้าในต่างจังหวัดทั่วประเทศ กรุงเทพมหานครโดยบริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีหน้าที่บริหารจัดการรถไฟฟ้า BTS (Bangkok Mass Transit System) และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยโดยบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีหน้าที่บริหารจัดการรถไฟฟ้ามหานครหรือรถไฟฟ้า MRT (Mass Rapid Transit) แต่มีเพียงอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแก่รถไฟที่อยู่ในความดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทยเท่านั้นที่ได้รับการสอบสวนโดยสำนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทยและเป็นการสอบสวนเพื่อหาตัวผู้รับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นและหาตัวผู้กระทำผิดเพื่อส่งตัวผู้นั้นไปยังอัยการเพื่อดำเนินคดีตามกฎหมายไม่ใช้การสอบสวนเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุทำนองเดียวกันซ้ำอีกในอนาคตแต่อย่างใด (นันทวัฒน์ บรมานันท์, 2552)



ในขณะที่ประเทศอังกฤษได้มีการจัดตั้ง ฝ่ายสืบสวนอุบัติเหตุรถไฟ (Rail Accident Investigation Branch-RAIB) ซึ่งเป็นหน่วยงานภาครัฐสังกัดกรมการขนส่งของอังกฤษ ภายใต้พระราชบัญญัติความปลอดภัยการขนส่ง พ.ศ. 2003 และข้อบังคับเกี่ยวกับการสืบสวนอุบัติเหตุและการรายงาน ปี 2005 มีอำนาจในการเข้าไปในทรัพย์สินของการรถไฟ ที่ดิน หรือยานพาหนะ รวมทั้งยึดสิ่งที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุและจัดทำบันทึกการสอบสวนและสามารถเข้าถึงข้อมูล ตลอดจนมีอำนาจในการเรียกบุคคลใดมาให้อัยคำที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ ทั้งนี้ RAIB จะค้นหาหลักฐานเกี่ยวกับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุอาจมาจากแหล่งต่างๆ มากมาย รวมถึงรถไฟ ทางรถไฟ ระบบส่งสัญญาณและรายการโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ หรือการบำรุงรักษาออกแบบและเอกสารการฝึกอบรมรวมถึงอุปกรณ์ที่เสียหายข้อมูลจากการตรวจสอบอุปกรณ์บนรถไฟและในระบบการส่งสัญญาณ หรือบันทึกที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานและการบำรุงรักษา (ดาราพร ธีระวัฒน์, 2542)

โดยฝ่ายสืบสวนอุบัติเหตุรถไฟ จะดำเนินการทำการการสอบสวนอุบัติเหตุและเหตุการณ์ต่างๆ ในพื้นที่ดังนี้

1. เครือข่ายรถไฟแห่งชาติในบริเตนใหญ่และไอร์แลนด์เหนือ
2. เครือข่ายสถานีช่องอุโมงค์ (ในความร่วมมือกับการดำเนินงานที่เทียบเท่าในฝรั่งเศส)
3. ระบบใต้ดินลอนดอนและกลาสโกว์และระบบรถไฟใต้ดินอื่น ๆ
4. ระบบเคเบิลลาก 1 กิโลเมตรขึ้นไป

ในขณะที่ประเทศญี่ปุ่น ได้มีการตรา Act for Establishment of the Japan Transport Safety Board (Act No. 113 of October 12, 1973 โดยมีการจัดตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยทางคมนาคม (Japan Transport Safety Board-JTSB) เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม ค.ศ. 2008 มีอำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบหาข้อเท็จจริงของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางอากาศ ทางราง ทางน้ำ หรือสาเหตุการเกิดเหตุการณ์ที่เป็นปัญหาสำคัญไม่ว่าจะเป็นทางอากาศ ทางราง หรือทางน้ำก็ตาม โดยคณะกรรมการอาจเสนอแนวทางแก้ไขหรือมาตรการที่จำเป็นต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวง MLIT หรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ดังกล่าวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นและอนาคตและเพื่อลดความเสียหายที่เกิดขึ้น แล้วสำหรับกรณีที่คณะกรรมการฯ มีอำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบอุบัติเหตุทางราง ได้แก่

1. รถขนส่งทางรางชนกัน
2. รถขนส่งทางรางหลุดจากราง



3. รถขนส่งทางรางไฟฟ้าใหม่

4. อุบัติเหตุอื่นๆ เช่น เหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตของผู้โดยสารหรือ เจ้าหน้าที่ เหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดผู้ได้รับบาดเจ็บตั้งแต่ 5 คนขึ้นไป

องค์ความรู้ใหม่

งานวิจัย เรื่อง มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมมาตรฐานผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางราง นั้น ได้รับองค์ความรู้ใหม่ดังนี้ 1) กรมการขนส่งทางรางได้กฎกระทรวงตาม (ร่าง) พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. เพื่อกำหนดมาตรฐานคุณสมบัติและการอบรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางราง 2) กรมการขนส่งทางรางได้มาตรฐานการทำงานพื้นฐานซึ่งเป็นมาตรฐานขั้นต่ำในการทำงาน

สรุปและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาการควบคุมมาตรฐานผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางรางทั้งของประเทศไทย และต่างประเทศ ได้แก่ สหภาพยุโรป ประเทศอังกฤษ และประเทศญี่ปุ่น มีข้อเสนอแนะดังนี้ 1. การกำหนดให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางรางต้องมีใบอนุญาตขับขี่เช่นเดียวกับใบอนุญาตขับรถขนส่งสาธารณะเพื่อเป็นการรับรองมาตรฐานของผู้ขับขี่ และเป็นการทดสอบความรู้ความเข้าใจของผู้ขับขี่ และ 2. การกำหนดมาตรฐานคุณสมบัติและการอบรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางราง ในการกำหนดมาตรฐานคุณสมบัติและการอบรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางรางมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางรางที่มีความพร้อมทั้งทางด้านความรู้ ความสามารถ ความพร้อมทางด้านร่างกายและจิตใจ ทั้งนี้ ผู้ที่สมัครเข้ารับใบอนุญาตเพื่อขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางรางต้องมีการทดสอบทางวิชาการ ตรวจสอบสมรรถภาพร่างกายและตรวจสอบสภาพทางจิต เนื่องจากการขนส่งระบบรางที่มีความเกี่ยวข้องกับผู้ใช้โดยสารจำนวนมาก ทั้งนี้ ผู้เขียนเห็นว่ากรมการขนส่งทางรางควรตรากฎกระทรวงตาม (ร่าง) พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. เพื่อกำหนดมาตรฐานคุณสมบัติและการอบรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางรางโดยมีหลักการที่สำคัญดังนี้ 1) ข้อกำหนดพื้นฐานทางด้านการศึกษา ควรจบปริญญาตรีทางด้านวิศวกรรมสาขาใดสาขาหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับวิศวกรรมเครื่องกล หรือวิศวกรรมด้านรถไฟหรือรถไฟฟ้า 2) ข้อกำหนดทางด้านสมรรถภาพทางด้านร่างกาย กล่าวคือ ต้องผ่านการ



ทดสอบด้านพลศึกษาว่าร่างกายมีความแข็งแรงตามมาตรฐานหรือไม่ ไม่เป็นโรคตาบอดสี ไม่เป็นโรคติดต่อร้ายแรง ไม่ติดยาเสพติดเป็นต้น 3) ข้อกำหนดทางด้านจิตใจ โดยการทดสอบทางจิตเวช 4) ข้อกำหนดทางด้านวิชาการ โดยการทดสอบผ่านทางด้านวิชาการที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟหรือระบบรถไฟฟ้า 5) ข้อกำหนดทางด้านการทดสอบภาคปฏิบัติในการขับรถไฟและรถไฟไฟฟ้า การดูแลเครื่องยนต์ การแก้ไขปัญหากรณีมีเหตุฉุกเฉินและอุบัติเหตุ 3. การกำหนดมาตรฐานการทำงานของผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางราง กรมการขนส่งทางรางควรกำหนดมาตรฐานการทำงานพื้นฐานซึ่งเป็นมาตรฐานขั้นต่ำในการทำงาน เช่น จำนวนชั่วโมงทำงานต่อวัน ระยะเวลาหยุดพัก การต้องตรวจสอบสุขภาพเป็นระยะๆ เป็นต้น เพื่อให้หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการบริการขนส่งโดยสารทางรางไปกำหนดในข้อบังคับในการทำงาน โดยกรมการขนส่งทางรางจะต้องมีอำนาจในการตรวจสอบข้อบังคับในการทำงานของผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางรางว่าเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดหรือไม่ 4. กรณีที่พนักงานผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางรางละเมิดวินัยและข้อปฏิบัติในการทำงาน การละเมิดข้อบังคับในการทำงานต้องได้รับโทษทางวินัย แต่ปัญหาอยู่ที่การสอบสวนกรณีที่ฝ่าฝืนมาตรฐานในการทำงานและเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ จะต้องมีการสอบสวนโดยองค์กรที่มีความเป็นกลาง มีความรู้และมีเทคนิคในการสอบสวนอุบัติเหตุดังเช่น ประเทศญี่ปุ่นและอังกฤษ ดังนั้น ผู้เขียนเห็นว่ากรมการขนส่งทางรางควรจัดตั้งหน่วยงานที่มีอำนาจในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในระบบราง เพื่อหาสาเหตุของอุบัติเหตุและใช้เป็นแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุในอนาคต และ 5. องค์กรผู้รับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางราง กรมการขนส่งทางรางควรจัดตั้งองค์กรผู้รับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งทางรางและการบริการที่มีตัวแทนของประชาชน มีกระบวนการพิจารณาที่เป็นธรรม มีอำนาจในการออกคำวินิจฉัยรวมทั้งมีอำนาจกำหนดโทษทางปกครองแก่ผู้ให้บริการรวมทั้งการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่พาหนะทางราง

บรรณานุกรม

จันทจิรา เอี่ยมมยุรา. (2529). วิสาหกิจมหาชน (รัฐวิสาหกิจ) ในกฎหมายไทย: ศึกษาในเชิงประวัติศาสตร์และเชิงวิเคราะห์ข้อความคิด. ใน (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายมหาชน). บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.



- ดารารพร ถิระวัฒน์. (2542). กฎหมายสัญญา สถานะใหม่ของสัญญาปัจจุบันและปัญหาข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ธนาวัฒน์ สังข์ทอง. (2542). การเรียกคืนสินค้าที่อาจเป็นอันตรายต่อผู้บริโภค. ใน (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขากฎหมายธุรกิจ). บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- นันทน์ภัส ตั้งมั่นยุติธรรม. (2549). ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน. ใน (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชานิติศาสตร์). บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- นันทวัฒน์ บรมานันท์. (2552). หลักกฎหมายปกครองเกี่ยวกับบริการสาธารณะ. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน.
- พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494. (ม.ป.ป.).
- พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494. (ม.ป.ป.). ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 68 ตอนที่ 40 ฉบับพิเศษ. หน้า 5-6 (30 มิถุนายน 2494).
- สำนักงานคณะกรรมการนโยบายวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรมแห่งชาติ (สวทน.). (2558). เทคโนโลยีระบบขนส่งทางรางของไทย: จากการพัฒนากำลังคนสู่ความสามารถในการสร้างความสามารถในภาคอุตสาหกรรม. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร: กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี.