

บทที่ 7 ประเด็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับแผนการจัดการ ความปลอดภัยตามแนวเส้นทางท่องเที่ยว

- ❑ การทบทวนกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ และประกาศของทางราชการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินทางของนักท่องเที่ยว
- ❑ สภาพปัญหาด้านกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายและประเด็นปัญหา
- ❑ สรุปการศึกษาทางด้านกฎหมาย

7.1 การทบทวนกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ และประกาศของทางราชการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินทางของนักท่องเที่ยว

ที่ปรึกษาได้ทบทวนกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ และประกาศของทางราชการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว เพื่อวิเคราะห์ความสมบูรณ์ของการมีอยู่และการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในระหว่างการเดินทางตั้งแต่จุดเริ่มต้นไปยังจุดหมายปลายทางอันเป็นแหล่งท่องเที่ยว การเดินทางระหว่างทางท่องเที่ยวในบริเวณแหล่งท่องเที่ยว ตลอดจนการเดินทางกลับมายังจุดเริ่มต้น พบว่ามีกฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้องหลายฉบับ มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินทางของนักท่องเที่ยวเล็กน้อยแตกต่างกันออกไป ซึ่งอาจแบ่งตามสภาพบังคับของกฎหมายโดยตรงกับกฎหมายที่มีบทบัญญัติเชิงนโยบายด้านความปลอดภัยในการเดินทาง ดังนี้

7.1.1 กฎหมายที่มีบทบัญญัติเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินทางที่มีสภาพบังคับโดยตรง

- 1) พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522
- 2) พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522
- 3) พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2522
- 4) พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ. 2535
- 5) พ.ร.บ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456
- 6) พ.ร.บ.จัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464

- 7) พ.ร.บ.การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494
- 8) พ.ร.บ.คณะกรรมการจัดการจราจรทางบก พ.ศ. 2521

7.1.2 กฎหมายที่มีบทบัญญัติเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินทางในเชิงนโยบาย

- 1) พ.ร.บ.การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522
- 2) พ.ร.บ.อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2535
- 3) พ.ร.บ.นโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ. 2551
- 4) พ.ร.บ.ธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศน์ พ.ศ. 2535
- 5) พ.ร.บ. อุทยานแห่งชาติ พ.ศ. 2504

7.2 สภาพปัญหาด้านกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายและประเด็นปัญหา

จากการสำรวจสภาพปัญหาในพื้นที่และบททวนกฎหมาย พบว่ากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวมีประเด็นที่ต้องพิจารณา ทั้งในแง่ของการมีอยู่ของกฎหมายระเบียบที่เกี่ยวข้องรวมทั้งสภาพบังคับของกฎหมาย และการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย ซึ่งอาจแยกออกเป็นเรื่อง ๆ ที่สำคัญจำแนกตามช่วงของการเดินทางได้ดังต่อไปนี้

7.2.1 ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางไปและกลับจากแหล่งท่องเที่ยว

- 1) ความปลอดภัยของยานพาหนะ เช่น ยานพาหนะมีสภาพเก่า ยานพาหนะไม่มีอุปกรณ์ป้องกันด้านความปลอดภัย
- 2) ความปลอดภัยของถนน เครื่องหมายจราจร ป้ายบอกทาง และสภาพแวดล้อมสองข้างทาง
- 3) การควบคุมความเร็วในการเดินทางของยานพาหนะ เช่น การใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดของรถโดยสารท่องเที่ยว
- 4) การจัดระเบียบและความปลอดภัยบริเวณท่าเรือ ท่าเรือมีสภาพเก่าขาดการดูแลและไม่มี การซ่อมบำรุง ไม่มีป้ายเตือนหรือแนะนำเรื่องความปลอดภัยในการใช้ท่าเรือ
- 5) ความปลอดภัยในการเดินเรือ เช่น เรือมีสภาพเก่า อุปกรณ์ชำรุด ไม่มีอุปกรณ์ช่วยชีวิต หรือมี อุปกรณ์ช่วยชีวิตไม่เพียงพอ หรือไม่สามารนำมาใช้ได้อย่างทันท่วงทีเมื่อเกิดเหตุการณ์ อุบัติเหตุ

7.2.2 ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางในบริเวณแหล่งท่องเที่ยว

ปัญหาความปลอดภัยในการเดินทางในบริเวณแหล่งท่องเที่ยว มีความแตกต่างจากปัญหาความปลอดภัยระหว่างการเดินทางในหลายประเด็น ได้แก่

- 1) ความปลอดภัยในการขับขี่ยานพาหนะของนักท่องเที่ยวต่างชาติ เช่น การขับซิ่งรถจักรยานยนต์โดยไม่มีใบอนุญาต การขับซิ่งรถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย การไม่แต่งกายให้รัดกุมเพื่อความปลอดภัย การขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราหรือใช้สารเสพติด การยินยอมให้เข้ายานพาหนะของผู้ประกอบการโดยไม่ตรวจสอบว่ามีใบอนุญาตขับรถหรือไม่ เป็นต้น ซึ่งเป็นปัญหาด้านพฤติกรรมในการขับขี่ยานพาหนะจำเป็นต้องมีการทบทวนเพื่อหาทางเลือกที่เหมาะสมระหว่างปรับปรุงกฎหมาย การกำหนดมาตรการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ หรือ กำหนดมาตรการอื่น ๆ รองรับ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางแก่นักท่องเที่ยวต่างชาติ
- 2) การจัดการระบบการขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยให้นักท่องเที่ยวในพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว เพื่อให้มีทางเลือกในการเดินทางที่ปลอดภัยมากขึ้น เช่น การกำหนดให้รถโดยสารขนาดเล็กมีเส้นทางเดินรถประจำ มีระยะเวลาบริการที่ครอบคลุม และมีการบังคับใช้ให้เป็นไปตามที่กำหนด
- 3) สภาพถนน เครื่องหมายจราจร ป้ายจราจร ป้ายบอกทาง ที่ชำรุดทรุดโทรมไม่มีการซ่อมบำรุง และส่วนใหญ่อยู่ในความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

7.2.3 แนวทางการทบทวนและปรับปรุงกฎหมาย

การศึกษาทบทวนเพื่อปรับปรุงกฎหมายหรือมาตรการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางของนักท่องเที่ยว นั้น ที่ปรึกษาได้เลือกแนวทางการทบทวนกฎหมายที่มีอยู่แล้วเพื่อสืบค้นว่าประเด็นปัญหาความปลอดภัยต่าง ๆ มีกฎหมายบัญญัติรองรับไว้หรือไม่ มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพหรือไม่ สามารถที่จะเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายโดยมาตรการใด ๆ เพื่อให้เกิดสภาพบังคับได้หรือไม่ ในกรณีที่ไม่มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องบังคับไว้ การเสนอให้มีการแก้ไขกฎหมายจะทำเท่าที่จำเป็นและเหมาะสม เน้นการใช้กฎหมาย ข้อบังคับที่บัญญัติโดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้มากขึ้น เพื่อให้เกิดการพัฒนากฎหมายเพื่อความปลอดภัยจากการท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวที่เหมาะสมกับสภาพท้องถิ่น ประชาชนและกลุ่มผู้ประกอบการท่องเที่ยวให้การยอมรับและเกิดความปลอดภัยในการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนต่อไป

7.2.4 ประเด็นปัญหาที่พบจากการทบทวนกฎหมาย การสำรวจพื้นที่ และการสัมมนา ระดมความคิดเห็นของที่ปรึกษา

การตรวจสอบบทบัญญัติกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่เพื่อการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในระหว่างการเดินทางของนักท่องเที่ยวมากขึ้น พบว่ามีความซับซ้อนและมีข้อจำกัดอยู่หลายประการ ซึ่งอาจแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

1) เนื้อหาสาระของกฎหมาย

- (1) บทบัญญัติด้านความปลอดภัยในการเดินทาง มีความเกี่ยวข้องและเกี่ยวเนื่องกับกฎหมายหลายฉบับที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางของนักท่องเที่ยวที่มีลักษณะของการเดินทางในหลายรูปแบบ ตลอดจนเกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานหลายองค์กร
- (2) กฎหมายบางฉบับได้ยกร่างมาเป็นเวลานานและมีบทบัญญัติที่ไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน อันได้แก่ พ.ร.บ. จัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 ซึ่งถูกบัญญัติขึ้นใช้เป็นระยะเวลานาน ขาดการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติม ทำให้ไม่สามารถรองรับกับปัญหาที่เกิดขึ้นในสภาพการณ์ปัจจุบัน เช่น ไม่มีบทบัญญัติรองรับเรื่องความปลอดภัยกรณีการก่อสร้างถนนตัดกับทางรถไฟต้องปฏิบัติตามมาตรฐานอย่างไร และหากไม่ปฏิบัติตามจะมีบทกำหนดโทษแก่ผู้ฝ่าฝืนอย่างไร เป็นต้น ในขณะที่ พ.ร.บ. ทางหลวง พ.ศ. 2535 ได้บัญญัติเรื่องการก่อสร้างทางข้ามทางรถไฟตามมาตรา 34 ดังนี้ “ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจทำงานเพื่อเชื่อม ผ่าน ทับ ข้าม หรือลอดทางรถไฟหรือทางน้ำได้ แต่ต้องแจ้งเป็นหนังสือพร้อมทั้งส่งสำเนาแบบก่อสร้างให้ผู้ควบคุมการรถไฟ หรือทางน้ำนั้นทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสามสิบวัน” นอกจากนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับ พ.ร.บ. ทางหลวง พ.ศ. 2535 แล้วจะมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการควบคุมทางเชื่อมเข้าออกทางหลวงหรือดำเนินการใด ๆ ในเขตทางหลวงว่าจะต้องได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการทางหลวง และในการอนุญาตจะกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยและการป้องกันสิ่งแวดล้อมด้วย ซึ่ง พ.ร.บ. จัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 ควรจะมีบทบัญญัติในลักษณะนี้

อย่างไรก็ตาม กฎหมายบางฉบับแม้จะยกร่างมาเป็นเวลานานแต่เป็นกฎหมายที่มีพัฒนาการอย่างต่อเนื่อง มีบทบัญญัติที่รองรับอย่างครบถ้วนในด้านมาตรฐานความปลอดภัยและการป้องกันอุบัติเหตุ เช่น พ.ร.บ. เดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ได้มีการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมตลอดเวลา เพื่ออนุวัติให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับ และมาตรฐานการเดินทางระหว่างประเทศ จึงทำให้กฎหมายและ

ระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางน้ำมีการพัฒนาบทบัญญัติ และมีความครอบคลุมเนื้อหาด้านความปลอดภัยกว่ากฎหมายฉบับอื่น คงมีปัญหาดูเฉพาะด้านการบังคับใช้ให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายเท่านั้น

- (3) กฎหมายบางฉบับมีความซ้ำซ้อนกันในด้านเนื้อหา เช่น พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 และ พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มีเนื้อหาหลายมาตราที่ซ้ำซ้อนกัน ควรที่จะมีการแก้ไขปรับปรุง ตัวอย่างเช่น การจดทะเบียนยานพาหนะ การตรวจสอบสภาพยานพาหนะ การขอรับใบอนุญาตขับรถประเภทต่าง ๆ อุปกรณ์ส่วนควบที่จำเป็นของรถ มาตรฐานของอุปกรณ์ของรถ เป็นต้น ได้ปรากฏอยู่ในกฎหมายทั้งสองฉบับ ทั้งที่สอดคล้องกันและขัดแย้งกันควรที่จะมีการปรับปรุงให้เป็นกฎหมายฉบับเดียวกัน

2) สภาพบังคับของกฎหมาย

- (1) การซ้อนทับในอำนาจหน้าที่บังคับใช้กฎหมายในเรื่องหรือความผิดเดียวกัน ตัวอย่างเช่น ความผิดเกี่ยวกับสภาพของยานพาหนะที่สามารถจะถูกตรวจจับได้ ทั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 6 บัญญัติไว้ว่า

“ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตรายหรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสาร หรือประชาชน มาใช้ในทางเดินรถ

รถที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และหรือส่วนควบที่ครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถรับจ้าง และใช้การได้ดี

สภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยตามวรรคหนึ่งและวิธีการทดสอบให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง”

และเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก ตาม พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 71 วรรคแรก บัญญัติไว้ว่า “รถที่ใช้ในการขนส่งต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวงกับได้จดทะเบียนตามมาตรา 73 และเสียภาษีตาม มาตรา 85 แล้ว”

ซึ่งอาจทำให้เกิดช่องว่างที่ทำให้มีการละเลยการตรวจตราด้านความปลอดภัย เนื่องจากมาตรฐานในการตรวจและวัตถุประสงค์ของการตรวจสอบของเจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบกแตกต่างกันออกไป ข้อจำกัดที่พบได้ชัดเจนในขณะนี้ คือ การตรวจสอบสภาพยานพาหนะของกรมการขนส่งทางบก เป็นการตรวจประจำปีหรือตามวงรอบในสถานที่ตรวจสอบที่กำหนดไว้เฉพาะ ในขณะที่การตรวจสอบสภาพในขณะใช้งานบนถนนยังไม่มีหน่วยงานใดทำหน้าที่ในการตรวจ ทำให้เจ้าของหรือผู้ขับขี่ละเลยการ

ดูแลรักษาสภาพความแข็งแรงสมบูรณ์ของยานพาหนะและอุปกรณ์ที่สำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มรถโดยสารประจำทางต่าง ๆ ที่มีข่าวการเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากการขาดความเอาใจใส่ดูแลระบบบังคับเลี้ยว ระบบช่วงล่าง ระบบห้ามล้อให้อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานได้อย่างปลอดภัยตลอดเวลา เนื่องจากเจ้าของหรือผู้ขับขี่ที่ทราบดีว่าเจ้าหน้าที่ไม่มีโอกาสที่จะตรวจสอบสภาพรถในขณะที่ใช้งานได้ จึงเกิดการเพิกเฉยละเลยที่จะดูแลรถของตนเอง จะดูแลก็เฉพาะในช่วงเวลาก่อนตรวจสอบสภาพเพื่อเสียภาษีประจำปีเท่านั้น

ดังนั้น ในทางปฏิบัติควรที่จะมีการตรวจสอบสภาพยานพาหนะในขณะที่มีการใช้งานบนถนน โดยการตกลงกันระหว่างกรมการขนส่งทางบกและสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ให้มีมาตรการ วิธีกร และสถานที่ในการตรวจสอบ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในระหว่างการเดินทางมากขึ้น

- (2) ความสอดคล้องรองรับกันระหว่างกฎหมายแต่ละฉบับในการบังคับใช้เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางทางถนน อาจจำเป็นต้องพิจารณาให้สอดคล้องกันระหว่างปัจจัยด้านผู้ขับขี่ยานพาหนะ ถนน และสิ่งแวดล้อม ในขณะที่หน่วยงานผู้บังคับใช้กฎหมายความปลอดภัยในแต่ละด้านนั้นปฏิบัติการบังคับใช้กฎหมายที่หน่วยงานของตนเองรับผิดชอบด้วยวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกัน ซึ่งอาจทำให้มีช่องว่างในการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดความปลอดภัย ตัวอย่างเช่น การพิจารณาความปลอดภัยของยานพาหนะแต่ละประเภทถูกบังคับด้วยนัยของกฎหมายหลายฉบับ โดยด้านมาตรฐานรวมของยานพาหนะถูกบังคับตาม พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในด้านความสูงและความเร็วถูกบังคับตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในขณะที่ด้านน้ำหนักบรรทุกและมาตรฐานความปลอดภัยของถนนที่จะรองรับยานพาหนะแต่ละประเภทถูกกำหนดโดย พ.ร.บ. ทางหลวง พ.ศ. 2535 เป็นต้น เพื่อให้เกิดความปลอดภัยอย่างสูงสุดที่แท้จริง ควรกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้เข้ามามีบทบาทในการพิจารณาโดยคำนึงถึงมาตรฐานความปลอดภัยตามแบบที่กำหนด และความปลอดภัยในขณะที่ใช้งานจริงบนถนนไปพร้อม ๆ กัน ตัวอย่างเช่น ความปลอดภัยของรถโดยสารแบบสองชั้นในขณะที่ใช้งานบนถนนตามพื้นที่ที่มีภูมิประเทศเป็นภูเขา มีทางโค้งอันตราย หรือมีความลาดชันสูงกว่าถนนทั่วไป ซึ่งรถโดยสารแบบสองชั้นมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่ารถโดยสารแบบชั้นเดียวหรือรถประเภทอื่น ควรจะต้องกำหนดไว้ใน พ.ร.บ. ทางหลวง ห้ามมิให้ยานพาหนะประเภทที่เสี่ยงอันตรายเหล่านั้นใช้ทางหลวงบางเส้นทางหรือทั้งสายได้โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

- (3) เจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายแต่ละหน่วยงานมีความเข้าใจเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางที่แตกต่างกันไป ที่เน้นการตีความตามตัวบทมาตราหรือตัวอักษรในกฎหมายที่ตนเองรับผิดชอบตามภารกิจมากเกินไป จนขาดความเชื่อมโยงกันทั้งภายในกฎหมายฉบับเดียวกันหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกัน และไม่คำนึงถึงวัตถุประสงค์ในด้านความปลอดภัย ตัวอย่างเช่น ตาม พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 และ พ.ร.บ. การขนส่ง พ.ศ. 2522 กำหนดลักษณะการจดทะเบียนของรถ กระบะบรรทุกให้สามารถจดทะเบียนได้หลายประเภท เช่น จดทะเบียนเป็นรถยนต์ส่วนบุคคลสามารถบรรทุกผู้โดยสารได้ 7 คน (หรือตามจำนวนที่นั่งในรถ) หากจดทะเบียนเป็นรถกระบะบรรทุกสามารถบรรทุกสิ่งของหรือบรรทุกผู้โดยสารได้โดยไม่กำหนดจำนวนผู้โดยสารไม่ว่าจะมีหลังคารถหรือไม่ก็ตาม แต่หากต้องการจดทะเบียนเป็นรถโดยสารสาธารณะประเภทประจำทางต้องมีหลังคารถและถูกกำหนดจำนวนผู้โดยสาร ในขณะที่หากนำรถกระบะบรรทุกซึ่งไม่มีหลังคารถที่มั่นคงแข็งแรงไปใช้ในถนนบางประเภท เช่น ทางด่วนพิเศษหรือมอเตอร์เวย์จะถูกจับกุมโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ ในข้อหาการบรรทุกผู้โดยสารในลักษณะไม่ปลอดภัย ตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 20 กำหนดว่า “ผู้ขับซึ่งขับรถบรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของต้องจัดให้มีสิ่งป้องกันมิให้คน สัตว์ หรือสิ่งของที่บรรทุกตกหล่น ร่วงไหล สกปรก ส่องแสงสะท้อน หรือปลิวไปจากรถ อันอาจก่อเหตุเดือดร้อน รำคาญ ทำให้ทางสกปรกเปรอะเปื้อน ทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ประชาชน หรือ ก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน”

การบังคับใช้หรือตีความกฎหมายโดยขาดความเชื่อมโยงกันในลักษณะนี้ ตลอดจนการขาดเป้าหมายในการบังคับใช้กฎหมายที่ชัดเจนได้ ทำให้เกิดความสับสนต่อผู้ใช้รถทั่ว ๆ ไป และเกิดคำถามว่า สุดท้ายแล้วเจ้าหน้าที่ของรัฐต้องการความชัดเจนสำหรับการให้ใช้รถกระบะบรรทุกให้เกิดความปลอดภัยในรูปแบบอย่างใด หรืออีกนัยหนึ่ง คือรถกระบะบรรทุกควรจะบรรทุกผู้โดยสารได้อย่างปลอดภัยในจำนวนเท่าใด และมีวิธีการบรรทุกผู้โดยสารอย่างไรจึงจะเกิดความปลอดภัย ซึ่งปัญหาในลักษณะนี้หลาย ๆ เรื่องยังไม่ถูกทำให้เกิดความชัดเจน หรืออธิบายต่อผู้ใช้รถใช้ถนนให้ชัดเจนในปัจจุบัน

ดังนั้น ด้วยเหตุที่เป้าหมายของการทบทวนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องในครั้งนี้ได้เน้นไปที่ความปลอดภัยในการเดินทางของนักท่องเที่ยวซึ่งมีพื้นที่ในการศึกษาจำกัดอยู่ในพื้นที่ท่องเที่ยวบางส่วน ที่ปรึกษาจึงเลือกวิธีการศึกษาจากประเด็นปัญหาที่พบจากการสำรวจและการสัมภาษณ์รวบรวมความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้องในพื้นที่ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวเป้าหมาย จากนั้นจึงนำมาศึกษาเปรียบเทียบกับตัวบทกฎหมายหลักที่มีใช้ในปัจจุบันว่ามีตัวบทกฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้องบัญญัติบังคับไว้หรือไม่ หากไม่มี

กฎหมายหรือไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายได้ควรจะดำเนินการอย่างไรเพื่อให้สามารถบังคับให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางของนักท่องเที่ยวขึ้นได้

7.2.5 ประเด็นข้อกฎหมายและแนวทางการปรับปรุง

1) การเดินทางทางบก

(1) พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522

ด้านความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว การเช่ารถยนต์และจักรยานยนต์ และใบอนุญาตขับรถของชาวต่างประเทศ

จากปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกของนักท่องเที่ยวทั้งชาวต่างประเทศและชาวไทยในพื้นที่ท่องเที่ยวบริเวณชายฝั่งทะเล ได้มีผู้เข้าร่วมสัมมนาเสนอให้มีการควบคุมการเช่ารถยนต์และจักรยานยนต์ ใบอนุญาตขับรถของชาวต่างประเทศอย่างเข้มงวด โดยเห็นว่าการแก้ไขกฎหมายหรือการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดน่าจะช่วยป้องกันปัญหาอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถที่ถูกเช่าไป อันจะเป็นทางออกที่ดีในการสร้างให้เกิดความปลอดภัย ทำให้เกิดประเด็นการศึกษากฎหมายที่มีอยู่และเกี่ยวข้องกับการเช่ารถของนักท่องเที่ยว ดังนี้

(1.1) รถจักรยานยนต์ให้เช่าได้หรือไม่

รถจักรยานยนต์เป็นสังหาริมทรัพย์ชนิดหนึ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์สามารถให้เช่าได้โดยไม่มีการกำหนดแบบของสัญญาเช่า และไม่บังคับว่าจะต้องทำสัญญาเป็นหนังสือแต่อย่างใด การที่ผู้ประกอบการธุรกิจให้เช่ารถจักรยานยนต์เป็นการทำสัญญาเช่าสังหาริมทรัพย์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จึงสามารถที่จะทำได้และไม่มีกฎหมายอื่นกำหนดห้ามไว้

(1.2) การยินยอมให้นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่ไม่มีใบอนุญาตขับรถ เช่ารถจักรยานยนต์หรือรถยนต์เช่ารถไปขับระหว่างการท่องเที่ยว

การที่ผู้ประกอบการธุรกิจรถเช่ายินยอมให้นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศเช่ารถไปขับขี่ไม่ว่าจะเป็นกรณีที่ทราบว่านักท่องเที่ยวไม่มีใบอนุญาตขับรถหรือไม่ก็ตาม ในทางการบังคับใช้กฎหมายถือว่าเป็นหน้าที่ของผู้เป็นเจ้าของรถ ผู้ครอบครอง หรือผู้ให้เช่ารถที่จะต้องตรวจสอบว่านักท่องเที่ยวต่างชาติที่มาเช่ารถว่ามีใบอนุญาตขับรถหรือไม่ การยินยอมให้ผู้ที่ไม่ใช่ใบอนุญาตขับรถขับขี่รถของตนเองไปบนถนนสาธารณะเป็นความผิดตาม พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 56 บัญญัติไว้ว่า "ภายใต้ข้อบังคับมาตรา 43 และมาตรา 57 ห้ามมิให้เจ้าของรถหรือคนขับรถ

ยินยอมให้ผู้ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับรถ หรือมีใบอนุญาตขับรถประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้เข้าขับรถของตนหรือรถที่ตนเป็นคนขับ" มีโทษปรับตามมาตรา 60 เป็นเงินไม่เกิน 2,000 บาท

ในทางปฏิบัติแล้ว เพื่อให้ผู้ประกอบการธุรกิจให้เช่ารถตระหนักในความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมากขึ้น เจ้าหน้าที่ตำรวจได้ใช้กฎหมายมาตรานี้บังคับให้ผู้ประกอบการธุรกิจเช่ารถต้องตรวจสอบใบอนุญาตขับรถของผู้เช่ารถ โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถจักรยานยนต์ซึ่งมีสถิติเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งในพื้นที่ท่องเที่ยว อันเป็นการนำกฎหมายที่มีอยู่แล้วมาใช้บังคับเพื่อให้เกิดความปลอดภัย

- (1.3) ใบอนุญาตขับรถยนต์ รถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย ซึ่งถือว่าเป็นคนต่างด้าวเข้ามาพำนักในประเทศไทยเป็นการชั่วคราว โดยทั่วไปสามารถที่จะมาสอบขอมีใบอนุญาตขับรถหรือสอบเทียบโดยใช้ใบอนุญาตขับที่รถสากล หรือใบอนุญาตขับที่รถของประเทศที่ตนพักอาศัย หากเป็นประเทศที่มีข้อตกลงตามอนุสัญญาระหว่างประเทศกับประเทศไทยมาสอบเทียบเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถหรือรถจักรยานยนต์ได้โดยมีขั้นตอนไม่ยุ่งยากมากนัก การสอบและการสอบเทียบเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถทั้งสองแบบเป็นไปตามมาตรา 42 ทวิ ซึ่งบัญญัติไว้ว่า “ในกรณีที่มีความตกลงระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลต่างประเทศว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับรถภายในประเทศซึ่งกันและกัน คนต่างด้าวซึ่งได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง และมีใบอนุญาตขับรถที่ออกโดยพนักงานเจ้าหน้าที่หรือสมาคมยานยนต์ที่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลของประเทศที่มีความตกลงดังกล่าวกับรัฐบาลไทย อาจใช้ใบอนุญาตขับรถของประเทศนั้นขับรถในราชอาณาจักรได้ตามประเภทและชนิดของรถที่ระบุไว้ในใบอนุญาตขับรถนั้น แต่ต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาและหรือความตกลงที่มีอยู่ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลของประเทศนั้น ๆ และตามบทบัญญัติทั้งหลายในส่วนที่เกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขับรถตามพระราชบัญญัตินี้”

จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง พบว่า ในทางปฏิบัติเจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่ทดสอบจะทำการตรวจสอบเอกสาร ตรวจสอบสุขภาพร่างกาย สอบความรู้เกี่ยวกับกฎหมายเรื่องป้ายสัญญาณจราจรและอื่น ๆ แต่ไม่มีการทำการสอบภาคปฏิบัติในสนามที่เข้มงวดเพียงพอที่จะแน่ใจได้ว่าผู้ขับที่รถชาวต่างประเทศสามารถที่จะขับรถได้อย่างปลอดภัยในสภาพแวดล้อมทางการจราจรและภูมิประเทศที่แตกต่างจากประเทศของตน และได้คำตอบว่าโดยทั่วไปแล้วเชื่อว่ามาตรฐาน

การสอบใบอนุญาตขับขี่ของชาวต่างประเทศนั้นมีมาตรฐานสูงอยู่แล้ว ในทางปฏิบัติจึงผ่อนปรนในการสอบภาคปฏิบัติให้แก่ชาวต่างประเทศ

ดังนั้น ทางออกของปัญหานี้ที่ปรึกษาเห็นว่าถึงแม้ว่ามาตรฐานการสอบใบอนุญาตขับรถของต่างประเทศจะสูงกว่าประเทศไทยก็ตาม แต่ความไม่คุ้นเคยกับสภาพการจราจร ภูมิประเทศและสิ่งแวดล้อมที่ต่างกันไป น่าจะเป็นปัญหาที่สำคัญที่อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรกับผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศได้ ดังนั้น ในการสอบหรือสอบเทียบใบอนุญาตขับรถให้แก่ชาวต่างประเทศนั้น ควรมีการออกระเบียบในการฝึกอบรมให้มีคู่มือหรือฉายวีดิทัศน์ที่ได้แปลเป็นภาษาสากลแล้วให้ชาวต่างประเทศได้ศึกษาท่อนขับขี่ เพื่อให้เกิดความเข้าใจสภาพการจราจรของประเทศไทยด้วย เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้ตระหนักถึงความปลอดภัยและปรับเปลี่ยนวิธีขับขี่ให้ปลอดภัยมากขึ้น

สำหรับนักท่องเที่ยวที่มีใบอนุญาตขับรถอยู่แล้ว ควรขอความร่วมมือหรือบังคับให้ผู้ประกอบธุรกิจรถเช่าได้เตรียมคู่มือ หรือฉายวีดิทัศน์ป้องกันอุบัติเหตุให้ผู้เช่ารถได้ศึกษาก่อนที่จะเช่ารถออกไปขับขี่ด้วยเช่นกัน นอกจากนี้แล้วควรจัดให้มีเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบกในพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ กำหนดจุดบริการในการสอบหรือสอบเทียบเพื่อรับใบอนุญาตขับรถให้นักท่องเที่ยวในลักษณะสำนักงานสาขา เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวก ตรวจสอบ และให้คำแนะนำความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวได้มากขึ้น

(2) พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

ด้านความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวตาม พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

จากการสัมมนาได้รับทราบข้อสังเกตและความคิดเห็นด้านความปลอดภัยในการเดินทางโดยรถโดยสารประเภทต่าง ๆ มาตรฐานความปลอดภัยของตัวรถยนต์ประเภทและแบบต่าง ๆ ตลอดจนอุปกรณ์ส่วนควบต้องเป็นไปตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2524) ออกตามความใน พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ดังนี้

(2.1) รถโดยสารแบบสองชั้น

ปัจจุบันรถโดยสารแบบสองชั้นเป็นรถโดยสารที่กำลังเป็นที่นิยมจากผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารทั้งประเภทประจำทางและไม่ประจำทาง โดยผู้ประกอบการขนส่งให้เหตุผลว่าเนื่องจากเป็นความต้องการของผู้ว่าจ้างและผู้โดยสาร อย่างไรก็ตามจากสถิติพบว่า ในปัจจุบันรถโดยสารแบบสองชั้นเป็นรถที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ที่มีภูมิประเทศเป็นภูเขา มีทางขึ้นลงเนินลาดชัน

ตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2524) รถโดยสารแบบสองชั้นถือว่าเป็นรถมาตรฐาน 4 ซึ่งมีข้อกำหนดรายละเอียดของอุปกรณ์และส่วนควบของรถโดยสารให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด เพื่อให้ตัวรถมีสมรรถนะในการขับขี่ได้อย่างปลอดภัยไว้แล้ว แต่เนื่องจากรถโดยสารแบบสองชั้นเป็นรถที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่ารถโดยสารแบบชั้นเดียวในสภาพรถที่ใกล้เคียงกันเนื่องจากปัญหาการทรงตัว เพื่อป้องกันอุบัติเหตุของรถโดยสารแบบสองชั้นที่ปรึกษาจึงเสนอให้มีการออกกฎหมายเพิ่มเติมเป็นข้อบังคับในการควบคุมความเร็วของรถโดยสารแบบสองชั้นเป็นกรณีพิเศษ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการพลิกคว่ำ บริเวณที่เป็นพื้นที่ภูเขาสูงชัน มีทางชันลงเนินและทางโค้งมากกว่าปกติ

(2.2) เบาะนั่งที่มีเข็มขัดนิรภัย

จากรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุรถโดยสารที่เกิดขึ้นภายในประเทศ พบว่าสาเหตุที่ทำให้มีการบาดเจ็บและความสูญเสียมากขึ้นเนื่องจากรถโดยสารที่มีอยู่ไม่ได้ถูกบังคับให้ต้องมีอุปกรณ์ป้องกันการหลุดจากที่นั่งหรือหลุดออกไปจากตัวรถอย่างที่ควรจะเป็น แม้ว่าจะมีการกล่าวถึงไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 9 พ.ศ. 2524 หมวดที่ 1 ส่วนที่ 1 ข้อ 1 (2)(ณ) บัญญัติไว้ว่า “เข็มขัดนิรภัยตามประเภทของรถ และตามแบบกรมการขนส่งทางบกกำหนด” แต่เนื่องจากกรมการขนส่งทางบกยังมิได้กำหนดแบบที่มาตรฐานของเข็มขัดนิรภัยที่จะนำไปติดตั้งกับตัวรถออกมาบังคับใช้ ในปัจจุบันจึงยังไม่มีมีการบังคับใช้กฎหมายให้ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยมากับตัวรถโดยสารที่จดทะเบียนรถใหม่ ยกเว้นในรายชื่อผู้ประกอบการขนส่งสมัครใจที่จะติดตั้งเข็มขัดนิรภัยที่เบาะรถโดยสารด้วยตนเอง ด้วยเหตุที่เข็มขัดนิรภัยเป็นอุปกรณ์ที่ช่วยรัดตรึงผู้โดยสารให้ติดอยู่กับเบาะนั่งในขณะเกิดอุบัติเหตุ ช่วยป้องกันมิให้หลุดไปกระแทกกับวัตถุอื่นภายในรถหรือหลุดออกไปนอกรถ ซึ่งจะช่วยลดการบาดเจ็บและการสูญเสียชีวิตในกรณีที่รถโดยสารเกิดอุบัติเหตุได้ ที่ปรึกษาจึงขอเสนอให้ผู้เกี่ยวข้องได้เร่งรัดออกข้อบังคับกำหนดแบบมาตรฐานของเข็มขัดนิรภัยที่จะใช้กับรถโดยสาร เพื่อเป็นการบังคับให้ผู้ประกอบการขนส่งติดตั้งเข็มขัดนิรภัยกับรถโดยสารที่จดทะเบียนใหม่ก่อนที่จะนำมาใช้รับผู้โดยสาร เพื่อเพิ่มความปลอดภัย ป้องกันการบาดเจ็บสูญเสียให้กับผู้โดยสารที่เป็นนักท่องเที่ยวให้ได้มากขึ้น

(2.3) เครื่องบันทึกความเร็ว

สาเหตุของอุบัติเหตุที่สำคัญประการหนึ่งสำหรับรถโดยสาร คือ การขับเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด อุปกรณ์บางอย่างจะช่วยให้สามารถควบคุมความเร็วของรถโดยสารและชั่วโมงการทำงานของผู้ขับขี่ได้ คือ เครื่องบันทึกความเร็วที่มีอยู่หลายแบบที่เรียกว่า (Tachograph) ซึ่งปัจจุบันเป็นรุ่นดิจิตอล หรืออาจจะเป็นอุปกรณ์บอกตำแหน่งเดินรถและความเร็วด้วยดาวเทียม (GPS) เป็นอุปกรณ์ที่ทันสมัยและนิยมใช้กันทั่วไปในปัจจุบัน รวมทั้งอุปกรณ์เทคโนโลยีอื่นที่มีอยู่ในหลายรูปแบบ

กฎกระทรวงฉบับที่ 9 พ.ศ. 2524 หมวดที่ 1 ส่วนที่ 1 ข้อ 1 (2)(ต) ได้กำหนดเรื่องเครื่องบันทึกความเร็วดังนี้ “ชนิดที่ได้รับความเห็นชอบจากกรมการขนส่งทางบก ซึ่งสามารถบันทึกระยะเวลาของรถตลอด 24 ชั่วโมง บนกระดานกราฟอัตโนมัติ” แต่เนื่องจากกรมการขนส่งทางบกยังมิได้ให้ความเห็นชอบกับเครื่องบันทึกความเร็วแบบใด ๆ จึงยังไม่มีการบังคับใช้เครื่องบันทึกความเร็วในยานพาหนะประเภทต่าง ๆ ในกฎหมายการขนส่งทางบก ที่ปรึกษาจึงเสนอให้ผู้เกี่ยวข้องได้เร่งรัดในการแก้ไขกฎกระทรวงฉบับนี้ในส่วน of เครื่องบันทึกความเร็วเพื่อใช้บังคับผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารให้ติดตั้งอุปกรณ์บันทึกความเร็วที่มีมาตรฐานและทันสมัยโดยเร็ว เพื่อป้องกันมิให้ผู้ขับรถโดยสารใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ซึ่งอาจจะนำไปสู่ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงได้ตลอดเวลา

(2.4) ผู้ขับขี่

ความเหนื่อยล้าอ่อนเพลียของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะมีส่วนสำคัญอย่างยิ่งสำหรับความปลอดภัยของผู้โดยสาร ตาม พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความเหนื่อยล้าของผู้ขับขี่ไว้ในมาตรา 103 ทวิ ว่า “ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในการปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมง ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกินสี่ชั่วโมงนับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน” ส่วนการบังคับให้มีผู้ขับขี่ประจำรถ 2 คน ในปัจจุบันยังไม่มีบทบัญญัติบังคับไว้ในกฎหมายการขนส่งทางบก ปัญหาความเหนื่อยล้าอ่อนเพลียของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางที่พบส่วนใหญ่เกิดจากการที่เจ้าหน้าที่ผู้บังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย มีข้อจำกัดในการ

ตรวจสอบสภาพความพร้อมทางร่างกายของผู้ขับขี่ และไม่สามารถที่จะตรวจสอบระยะเวลาในการขับขึ้นนอกสถานี่ขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ แนวทางการแก้ไขที่เป็นไปได้ คือ การบังคับให้ติดตั้งเครื่องบันทึกความเร็วและชั่วโมงการขับขี่ที่ทันสมัยโดยแก้ไขกฎกระทรวง ฉบับที่ 9 ชำรงต้น เพื่อบังคับให้รถโดยสารทุกคันได้ติดตั้งอุปกรณ์เครื่องบันทึกความเร็วและชั่วโมงการขับขี่ไว้เป็นอุปกรณ์ประจำรถ เพื่อลดภาระการทำงานของเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจสอบและเพิ่มประสิทธิภาพในการป้องกันอุบัติเหตุของรถโดยสารที่เกิดจากความเหนื่อยล้าอ่อนเพลียของผู้ขับขี่

(2.5) สัมปทานการเดินรถโดยสารประจำทาง

จากการสำรวจและการรับฟังความคิดเห็นผู้เข้าร่วมสัมมนา พบปัญหาเรื่องการประกอบการขนส่งรถโดยสารบนเกาะเสม็ดซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญแห่งหนึ่งที่ยังมีความไม่เรียบร้อยและไม่เป็นระเบียบ อันอาจนำไปสู่ปัญหาการควบคุมการเดินรถให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย รวมทั้งการให้บริการนักท่องเที่ยวให้ครอบคลุมพื้นที่ สถานที่ และช่วงเวลาในการท่องเที่ยว เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากนักท่องเที่ยวเช่ารถไปขับเองโดยที่ไม่คุ้นเคยกับเส้นทาง ไม่มีความสามารถในการขับขี่ ขับขี่เกินอัตราที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ หรือขับขี่ในขณะเมาสุรา

การจัดการเดินรถโดยสารสาธารณะ ตาม พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 16, 17 เป็นอำนาจของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง โดยมีอำนาจในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและเส้นทางเดินรถระหว่างจังหวัด และคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด มีอำนาจในเขตพื้นที่ภายในจังหวัดของตนเอง

ตามบทบัญญัติของกฎหมาย การริเริ่มจัดเส้นทางเดินรถอาจเริ่มโดยคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง หรือผู้ประกอบการหรือประชาชนเป็นผู้ร้องขอ เริ่มจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางต้องออกไปสำรวจเส้นทางว่าเป็นเส้นทางที่เหมาะสมปลอดภัยเพียงพอ ตลอดจนเจ้าของทางสาธารณะนั้นได้อนุญาตให้ใช้ทางเพื่อการเดินรถสาธารณะหรือไม่ และปริมาณคนเดินทางต่อวัน จากนั้นจะต้องศึกษาความคุ้มค่าในการประกอบการขนส่ง ก่อนที่จะมีการกำหนดเส้นทางและให้สัมปทานแก่ผู้ประกอบการเปิดดำเนินการเดินรถ

แนวคิดที่จะให้ท้องถิ่นจัดการให้บริการเดินรถสาธารณะในเขตพื้นที่ของตนเองเป็นแนวคิดที่ทันสมัยและจะมีประโยชน์สูงสุดต่อท้องถิ่นนั้น ๆ เอง เนื่องจากท้องถิ่นจะทราบความต้องการการเดินทางและการท่องเที่ยวภายในพื้นที่ของตนเองได้ดีกว่า

ส่วนกลางหรือส่วนจังหวัด อย่างไรก็ตาม ยังคงติดปัญหาเรื่องความสามารถในการจัดการบริการให้เป็นไปตามมาตรฐานและความปลอดภัย ตลอดจนขาดกฎหมายรองรับที่จะให้อำนาจท้องถิ่นที่มีขนาดเล็กระดับเทศบาล องค์การบริหารส่วนตำบล จัดเส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่ของตนเองได้ อันหมายถึงท้องถิ่นยังไม่สามารถกำหนดเส้นทางเดินรถของตนเองเช่นเดียวกับคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางได้ แต่ท้องถิ่นสามารถที่จะเป็นผู้ให้บริการในฐานะผู้ประกอบการขนส่งได้ภายใต้กรอบงบประมาณของตนเองเพื่อให้บริการแก่นักท่องเที่ยวได้ แต่ต้องไม่กระทบต่อกิจการของผู้ประกอบการขนส่งที่มีอยู่ก่อนแล้ว

ปัญหาการจัดเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางบนเกาะเสม็ดมีความติดขัดเนื่องจากเกาะเสม็ดเป็นพื้นที่ควบคุมตามกฎหมายอุทยานแห่งชาติ การที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก ประจำจังหวัดระยอง จะจัดเส้นทางเดินรถจะต้องได้รับความยินยอมจากผู้มีอำนาจตาม พ.ร.บ. อุทยานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 ก่อนจึงจะกำหนดเส้นทางได้ การแก้ไขปัญหานี้จึงต้องมีดำเนินการตามกฎหมายที่มีอยู่แล้ว โดยต้องขออนุญาตจากกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสียก่อน จึงจะสามารถพิจารณาหลักเกณฑ์ข้ออื่นต่อไปในการกำหนดเส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะ

(3) พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 และ พ.ร.บ. ทางหลวง พ.ศ. 2535

ความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีส่วนสำคัญที่จะต้องพิจารณา ดังต่อไปนี้

(3.1) ด้านการควบคุมความเร็ว

การควบคุมความเร็วของรถโดยสารสาธารณะตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นไปตามมาตรา 67 ซึ่งบัญญัติไว้ว่า “ผู้ขับขี่ต้องขับซึ่งรถด้วยความเร็วตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงหรือเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ในทางเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ในทางตามวรรคหนึ่ง จะกำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงหรือขั้นต่ำก็ได้ แต่ต้องไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง” ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 6 และฉบับที่ 10 ได้กำหนดไว้ว่า ภายนอกเขตพื้นที่ชุมชน (กรุงเทพมหานคร พัทยา และเขตเทศบาล) รถโดยสารสามารถใช้ความเร็วสูงสุดได้ที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ส่วนภายในเขตพื้นที่ชุมชนจะใช้ความเร็วสูงสุดได้ไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งบังคับใช้บนทางและทางหลวงทั่วไป ในขณะที่

ในทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองความเร็วของยานพาหนะถูกกำหนดโดย พ.ร.บ. ทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 5 และกฎกระทรวงฉบับที่ 3 กำหนดให้รถโดยสารใช้ความเร็วสูงสุดได้ไม่เกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

สภาพปัญหาที่ได้รับทราบจากการสัมมนา คือ ความเหมาะสมในการใช้ความเร็วของรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งส่วนใหญ่มักได้รับคำร้องเรียนว่าขับเร็วเกินไป เพื่อเร่งให้เดินทางไปถึงที่หมายตามเวลาในกำหนดการท่องเที่ยว เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอย่างมาก ในขณะเดียวกันมีผู้ประกอบการรถโดยสารและการท่องเที่ยวส่วนหนึ่งเห็นว่า การกำหนดความเร็วสูงสุดตามกฎหมาย พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้นยังไม่มีความเหมาะสม เพราะความเร็วสูงสุดในการเดินทางเพียง 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงนั้น ต่ำเกินไปควรมีการแก้ไขให้เหมาะสม

ที่ปรึกษาจึงมีข้อเสนอแนะให้มีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายเรื่องความเร็วตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังนี้

- (3.1.1) กำหนดความเร็วในการเดินทางที่เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมของถนนในแต่ละพื้นที่ เพื่อให้การขนส่งผู้โดยสารที่เป็นนักท่องเที่ยวมีความสะดวกและความปลอดภัยอย่างสูงสุด จึงควรที่จะมีการแก้ไขกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับความเร็ว ทั้งในส่วนที่เป็นความเร็วสูงสุด ส่วนที่เป็นความเร็วที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ที่เป็นเขตชุมชน หรือบริเวณทางโค้งทางลาดชัน
- (3.1.2) รวมถึงต้องมีการสำรวจและติดตั้งป้ายบอกเขตอนุญาตให้ใช้ความเร็วและสิ้นสุดการใช้ความเร็วที่กำหนดตลอดเส้นทาง เพื่อให้ผู้ขับขี่รถโดยสารได้รับทราบและปฏิบัติตาม เพื่อความปลอดภัยทั้งของรถโดยสารและรถประเภทอื่นๆ อีกด้วย

(3.2) การติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจร

การติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรในทางเดินรถ เป็นอำนาจหน้าที่ตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 และ พ.ร.บ. ทางหลวง พ.ศ. 2535 เพื่อบังคับให้ผู้ขับขี่ขับรถไปในทิศทางที่เจ้าพนักงานจราจรต้องการให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว และความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถทุกคัน ในส่วนของกฎหมายได้มีบัญญัติรองรับไว้ ได้แก่ พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ลักษณะ 2 สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร มาตรา 21 บัญญัติไว้ว่า “ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจร

และเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏทาง หรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้เห็นทราบ

สัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจร และความหมายของสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร ให้อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาและให้มีรูปตัวอย่างแสดงไว้ในประกาศด้วย” และ พ.ร.บ. ทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 5 ได้บัญญัติไว้ว่า “ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยรักษาการตามพระราชบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวกับราชการของกระทรวงนั้น และให้มีอำนาจแต่งตั้งเจ้าพนักงานทางหลวงกับออกกฎกระทรวงเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ในเรื่องดังต่อไปนี้

- (1) กำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะ
- (2) จัดทำ ปัก ติดตั้งป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร เครื่องหมายสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่น ชีดเส้น เขียนข้อความ หรือเครื่องหมายอื่นใดสำหรับการจราจรบนทางหลวง

- (3) กำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้
- กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้”

ปัญหาที่พบจากการสัมมนา คือ การที่ป้ายและเครื่องหมายจราจรไม่ชัดเจน เลอะเลือน มีความสับสน ป้ายไม่มีมาตรฐาน หรือป้ายและเครื่องหมายจราจรที่ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ควรที่จะมีการออกกฎกระทรวงตามพ.ร.บ. ทางหลวง พ.ศ. 2535 หรือระเบียบการใช้และการติดตั้งเครื่องหมายจราจรบนทางหลวงและถนนสาธารณะ เพื่อให้ทุกหน่วยงานถือปฏิบัติเป็นอย่างเดียวกันทั่วประเทศ ดังเช่น การกำหนดระเบียบการติดตั้งเครื่องหมายและสัญญาณสำหรับงานจัดซ่อมถนนและงานสาธารณูปโภคของหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจ ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2527 หรือ ตามแบบอย่าง Manual on Uniform Traffic Control Devices ของสหรัฐอเมริกา

(3.3) การจัดระเบียบการค้าขายริมทาง

การค้าขายในทาง ริมทาง และทางหลวงนั้น ทำให้เกิดความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย และบ่อยครั้งที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุแก่นักท่องเที่ยวที่เดินทางหรือจอดซื้อของริมทาง การกระทำดังกล่าวแม้จะเป็นความผิดทั้งตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 และ พ.ร.บ. ทางหลวง พ.ศ. 2535 แต่ยังมีผู้ละเมิดเป็นจำนวนมาก

เนื่องจากเจ้าหน้าที่ได้มีการกวดขันบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังตามกฎหมายดังต่อไปนี้

พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 110 ห้ามมิให้ผู้ใดซื้อ ขาย แจกจ่าย หรือเรียไรในทางเดินรถหรือออกไปกลางทางโดยไม่มีเหตุอันสมควรหรือเป็นการกีดขวางการจราจร

พ.ร.บ. ทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 44 ห้ามมิให้ผู้ใด ซื้อ ขาย แจกจ่าย หรือเรียไร บนทางจราจรและไหล่ทาง

มาตรา 47 ห้ามมิให้ผู้ใดปลูกสร้างสิ่งใดในเขตทางหลวง เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง ในการอนุญาตผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้ รวมทั้งมีอำนาจกำหนดมาตรการในการจัดการเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม การป้องกันอุบัติเหตุ และการติดขัดของการจราจร กำหนดอัตราและวางระเบียบเกี่ยวกับการเก็บค่าเช่าก็ได้ ฯ

การค้าขายในทาง ริมทาง และการปลูกสร้างร้านค้าริมเขตทางหลวง ส่งผลต่อความไม่เป็นระเบียบของสองข้างทางหลวง และต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุระหว่างรถที่เข้าและออกเพื่อจอดซื้อสินค้าริมทางกับรถทางตรง ดังนั้น เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องจึงควรบังคับใช้กฎหมายด้านการซื้อขายสินค้าบนทางหลวงอย่างจริงจัง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในระหว่างการเดินทางท่องเที่ยวที่อาจจะเกิดขึ้นได้

(3.4) การติดตั้งป้ายโฆษณาในเขตทางหลวง

การติดตั้งป้ายโฆษณาในเขตทางหลวงหรือป้ายบอกทางที่ไม่ได้มาตรฐาน อาจทำให้เกิดความไม่เป็นระเบียบ ความสับสนแก่ผู้ขับขีรถที่เป็นนักท่องเที่ยว ส่งผลให้เกิดมลภาวะทางสายตา การหลงทางของนักท่องเที่ยว หรือทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ โดยทั่วไปการติดตั้งป้ายในเขตทางหลวงบางประเภท อาจทำได้โดยขออนุญาตจากผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินผู้รับผิดชอบทางหลวงประเภทนั้น ๆ

ตาม พ.ร.บ. ทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 38 ห้ามมิให้ผู้ใดติดตั้ง แวน วาง หรือกองสิ่งใดในเขตทางหลวงในลักษณะที่เป็นการกีดขวาง หรืออาจเป็นอันตรายแก่ยานพาหนะ หรือในลักษณะที่จะทำให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวง หรือความไม่สะดวกแก่งานทาง เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง ในการอนุญาตผู้อำนวยการ

ทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้

อย่างไรก็ตาม การขออนุญาตติดตั้งป้ายโฆษณาในเขตทางหลวง เช่น ป้ายบอกที่ตั้งของโรงแรม รีสอร์ท ร้านอาหาร ส่วนใหญ่มักจะไม่ขออนุญาตหรือไม่ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการทางหลวง เนื่องจากมีข้อจำกัดในการปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยของกรมทางหลวง รวมทั้งการที่กรมทางหลวงไม่สามารถยินยอมให้ปรากฏภาพใด ๆ ในป้ายโฆษณาหรือป้ายบอกทาง ผู้ประกอบการธุรกิจทั้งหลายจึงใช้วิธีหลบเลี่ยงไปติดตั้งป้ายขนาดใหญ่ริมเขตทางหลวงด้านนอกแทนหรือติดตั้งในเขตทางประเภทอื่น ๆ ที่มีได้เป็นทางหลวงตามความหมายใน พ.ร.บ. ทางหลวง พ.ศ. 2535 การติดตั้งป้ายบอกทาง ป้ายโฆษณาส่วนใหญ่จึงทำโดยไม่มีมาตรฐานรองรับ จนทำให้เกิดมลภาวะทางสายตาต่อเขตท่องเที่ยว หากเป็นไปได้ควรมีเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบในการจัดระเบียบป้ายเหล่านี้ด้วยการรื้อถอนป้ายที่ไม่ได้ขออนุญาตติดตั้งออกไปรวมทั้งการพิจารณาจัดระเบียบ โดยอาจร่างกฎระเบียบอนุญาตให้เอกชนติดตั้งป้ายบอกทางได้สะดวกขึ้น โดยกำหนดบริเวณที่เหมาะสมและเสียค่าใช้จ่ายหรือค่าเช่าเป็นรายปี เพื่อสนับสนุนให้มีป้ายจราจร ป้ายบอกทางที่มีมาตรฐาน อ่านง่ายเข้าใจได้ชัดเจน ไม่สับสน และเกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยและความสวยงามตลอดสองข้างทางหลวงทุกประเภทต่อไป

2) การเดินทางโดยรถไฟ

อุบัติเหตุจากการเดินทางทางรถไฟ ส่วนใหญ่เกิดจากอุบัติเหตุระหว่างรถไฟและรถยนต์หรือรถโดยสาร บริเวณจุดตัดข้ามทางรถไฟที่มี และ/หรือ ไม่มีเครื่องหมายสัญญาณและอุปกรณ์เครื่องกั้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางข้ามที่ไม่ได้รับอนุญาตอย่างถูกต้องจากการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือที่เรียกตามภาษาชาวบ้านว่า “ทางลักผ่าน” เนื่องจากไม่มีงบประมาณที่จะดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้กำหนดมาตรฐานไว้

ตาม พ.ร.บ. จัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 และ พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ไม่มีการบัญญัติเรื่องการก่อสร้างทางข้ามทางรถไฟไว้โดยชัดเจน แต่ได้ถูกกำหนดไว้ในหลักเกณฑ์ในการพิจารณาทางผ่านระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์ พ.ศ. 2541 กำหนดโดยคณะกรรมการร่วมพิจารณาอนุญาต และแก้ไขปัญหาคัดตัดทางรถไฟกับถนน แต่งตั้งโดยอาศัยมติของคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2541 หลักเกณฑ์นี้มีลักษณะเป็นเพียงข้อตกลงและถือปฏิบัติด้านความปลอดภัยในการก่อสร้างทางข้ามทางรถไฟในแนวระดับเดียวกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่มีอยู่ในปัจจุบันเท่านั้น แต่ไม่มี

สภาพบังคับทางกฎหมาย ทำให้ยังมีหน่วยงานและท้องถิ่นไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ก่อสร้างทางข้ามทางรถไฟโดยไม่ทำตามมาตรฐานความปลอดภัย จึงยังไม่สามารถแก้ไขอุบัติเหตุระหว่างรถไฟกับรถยนต์บริเวณทางลัดผ่านได้ในปัจจุบัน

ในความเห็นของที่ปรึกษาขอเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาด้านกฎหมายดังนี้

(2.1) ควรแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย พ.ร.บ.จัดวางรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 ให้มีความทันสมัย เหมาะสมกับสภาพสังคมเศรษฐกิจในปัจจุบัน ตลอดจนรองรับปัญหาด้านความปลอดภัยจากอุบัติเหตุให้มากขึ้นกว่ากฎหมายฉบับเดิมที่ประกาศใช้เป็นเวลานานตั้งแต่เริ่มก่อตั้งกิจการการรถไฟในประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาของทางรถยนต์ที่ตัดผ่านทางรถไฟโดยไม่ได้รับอนุญาต และไม่เข้าหลักเกณฑ์ที่จะขออนุญาตได้ หรือที่เรียกว่า “ทางลัดผ่าน” ควรแก้ไขกฎหมายให้มีบทบัญญัติบังคับให้ผู้รับผิดชอบในการก่อสร้างทางตัด ทางข้าม หรือทางลอด ทางรถไฟต้องปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยกำหนด และมีบทลงโทษในกรณีที่ไม่ปฏิบัติตาม

(2.2) การบังคับใช้กฎหมายให้ผู้ขับขี่รถยนต์หรือยานพาหนะอื่นปฏิบัติตามกฎหมายความปลอดภัยในการขับรถข้ามทางรถไฟอย่างเคร่งครัด ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 อันได้แก่

“มาตรา 46 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแข่งเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในกรณี ดังต่อไปนี้

(2) ภายในระยะสามสิบเมตรก่อนถึงทางข้าม ทางร่วม ทางแยก วงเวียน หรือเกาะที่สร้างไว้ หรือทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟ

มาตรา 57 เว้นแต่จะได้มีบทบัญญัติ กฎ หรือข้อบังคับตามพระราชบัญญัตินี้ กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถ

(8) ในระยะสิบห้าเมตรจากทางรถไฟผ่าน

มาตรา 62 ในทางเดินรถตอนใดที่มีทางรถไฟผ่าน ถ้าปรากฏว่า

(1) มีเครื่องหมายหรือสัญญาณระวางรถไฟ แสดงว่ารถไฟกำลังจะผ่าน

(2) มีสิ่งปิดกั้นหรือมีเจ้าหน้าที่ให้สัญญาณ แสดงว่ารถไฟกำลังจะผ่าน

(3) มีเสียงสัญญาณของรถไฟหรือรถไฟกำลังแล่นผ่านเข้ามาใกล้อาจเกิดอันตรายในเมื่อจะขับรถผ่านไป

ผู้ขับขี่ต้องชะลอความเร็วของรถและหยุดรถให้ห่างจากทางรถไฟไม่น้อยกว่าห้าเมตร เมื่อรถไฟผ่านไปแล้วและมีเครื่องหมายหรือสัญญาณให้รุดผ่านได้ ผู้ขับขี่จึงจะขับรถผ่านไปได้”

นอกจากการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายแล้ว ควรให้ความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องแก่ผู้ขับขี่รถทุกประเภทในการปฏิบัติตามระเบียบข้อปฏิบัติยานพาหนะเพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุการชนกับรถไฟ เช่น ควรหยุดมองรถไฟและฟังเสียงหวูดก่อนที่จะข้ามทางรถไฟทุกครั้งอย่างไรและเพราะเหตุใด เป็นต้น รวมทั้งการอบรมให้ความรู้หรือประสานงานอย่างใกล้ชิดกับผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้ทราบถึงระเบียบปฏิบัติของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในกรณีที่จะต้องก่อสร้างถนนข้ามทางรถไฟให้ปลอดภัย ต้องถือปฏิบัติตามระเบียบวิธี ขั้นตอนในการปฏิบัติที่ถูกต้องอย่างไร

3) การเดินทางทางน้ำ

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางน้ำ อันได้แก่ พ.ร.บ. เคนเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และ พ.ร.บ. ป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 มีเนื้อหาหลักเกี่ยวข้องกับการเดินเรือในน่านน้ำไทยของเรือไทยและเรือต่างชาติทุกประเภท ในด้านความปลอดภัยได้เน้นไปที่ความปลอดภัยในการเดินเรือ ตัวเรือ ท่าเรือ เป็นสิ่งที่มีความสำคัญและเกี่ยวข้องกับการเดินเรือระหว่างประเทศ จึงต้องยึดถือตามมาตรฐานความปลอดภัยตามหลักสากล กฎหมายทั้งสองฉบับจึงมีลักษณะเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อให้มีการปฏิบัติเพื่อให้เกิดความปลอดภัยอย่างเข้มงวด รวมไปถึงมีการบัญญัติกฎหมายลำดับรอง อันได้แก่ กฎกระทรวง ประกาศ ข้อบังคับ กฎระเบียบต่าง ๆ บังคับเรื่องการควบคุมป้องกันเพื่อความปลอดภัยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลไว้ค่อนข้างจะครบถ้วน อีกทั้งเป็นกฎหมายที่ตราขึ้นมาเป็นเวลาเกือบ 100 ปี ถือได้ว่าเป็นกฎหมายที่มีพัฒนาการมาอย่างยาวนาน ครอบคลุมเนื้อหาและปัญหาต่าง ๆ ได้ครบถ้วน คงมีเฉพาะปัญหาการบังคับใช้ในทางปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายเท่านั้น โดยมีประเด็นความปลอดภัยที่เป็นข้อพิจารณา ดังต่อไปนี้

(3.1) ความปลอดภัยของท่าเรือ

ประเด็นที่เกี่ยวข้องคือ

(3.1.1) ท่าเรือบางแห่งมีสะพานขึ้นลงหรือท่าเทียบเรือที่อยู่ในสภาพไม่ปลอดภัย

(3.1.2) ท่าเรือบางแห่งไม่มีการแยกทางขึ้นลงของยานพาหนะแยกออกจากผู้โดยสาร

(3.1.3) ท่าเรือเอกชนมักจะไม่มีความมาตรฐานเทียบเท่ากับท่าเรือของรัฐ

(3.1.4) การแยกท่าเรือสินค้า ท่าเรือโดยสาร และท่าเรือประมงออกจากกันเพื่อความปลอดภัย

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการตรวจความปลอดภัยของท่าเรือ ได้แก่

มาตรา 46 ทวิ ซึ่งบัญญัติว่า “ให้เจ้าท่ามีอำนาจสั่งห้ามใช้ และให้แก้ไขท่ารับส่งคนโดยสาร ท่ารับส่งสินค้า ท่าเทียบเรือและแพในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชน หรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านไทย ซึ่งมีสภาพไม่ปลอดภัยในการใช้ หรืออาจเกิดอันตรายแก่ประชาชนหรือแก่การเดินเรือ โดยแจ้งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองทราบเป็นหนังสือ

ในกรณีที่ไม่ปรากฏตัวเจ้าของหรือผู้ครอบครองให้ปิดคำสั่งไว้ ณ ท่ารับส่งคนโดยสาร ท่ารับส่งสินค้า ท่าเทียบเรือ หรือแพนั้น และให้ถือว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองได้รับคำสั่งนั้นแล้ว เจ้าของหรือผู้ครอบครองซึ่งได้รับคำสั่งจากเจ้าท่าตามความในวรรคหนึ่ง มีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่ง คำชี้ขาดของรัฐมนตรีเป็นที่สุด แต่ในระหว่างที่รัฐมนตรียังมิได้ชี้ขาด คำสั่งห้ามใช้นั้นมีผลบังคับได้ ในกรณีไม่มีอุทธรณ์คำสั่งหรือมีอุทธรณ์แต่รัฐมนตรีสั่งให้ยกอุทธรณ์ และเจ้าของหรือผู้ครอบครองไม่ปฏิบัติตามคำสั่งภายในเวลาที่เจ้าท่ากำหนด หรือภายในสิบห้าวันนับแต่วันได้รับทราบคำวินิจฉัยอุทธรณ์ ให้เจ้าท่ามีอำนาจจัดการแก้ไขให้เป็นไปตามคำสั่ง โดยคิดค่าใช้จ่ายจากเจ้าของหรือผู้ครอบครอง เมื่อเจ้าของหรือผู้ครอบครองได้แก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว ให้เจ้าท่าเพิกถอนคำสั่งห้ามใช้ ในกรณีที่เจ้าท่าจัดการแก้ไขเองจะรอการเพิกถอนคำสั่งห้ามใช้ไว้จนกว่าเจ้าของ หรือผู้ครอบครองจะชำระค่าใช้จ่ายให้เจ้าท่าก็ได้

เจ้าของหรือผู้ครอบครองคนใดใช้เอง หรือยินยอมให้ผู้อื่นใช้ท่ารับส่งคนโดยสาร ท่ารับส่งสินค้า ท่าเทียบเรือ หรือแพ ซึ่งเจ้าท่ามีคำสั่งห้ามใช้และยังไม่ได้เพิกถอนคำสั่งนั้น ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สามพันบาทถึงสามหมื่นบาท และปรับเป็นรายวันวันละหนึ่งพันบาทจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง

มาตรา 46 ทวิ เพิ่มเติมโดยประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 50 ลงวันที่ 18 มกราคม 2515 และวรรคสี่ แก้ไขโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2535

จะเห็นได้ว่ามีกฎหมายบัญญัติเรื่องการตรวจความปลอดภัยของท่าเรือ และบทลงโทษไว้อย่างครบถ้วน แต่ในทางปฏิบัติ สำหรับส่วนของความปลอดภัยของท่าเรือนั้น การตรวจท่าเรือของเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบมีเป้าหมายในการตรวจเฉพาะส่วนที่ยื่นล้ำไปในลำน้ำและเชื่อมต่อไปยังเรือระหว่างที่เรือเทียบท่าเพื่อการขนถ่ายคนหรือสินค้าขึ้นหรือ

ลงเรือให้เกิดความปลอดภัยมากกว่าการตรวจควบคุมตัวอาคารสถานที่ของท่าเรือ ซึ่งมีกฎหมายที่คาบเกี่ยวกันระหว่าง พ.ร.บ. ควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 กับ พ.ร.บ. เดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ในการตรวจท่าเรือของเจ้าหน้าที่จึงไม่ได้เน้นการตรวจสอบความปลอดภัยของตัวท่าเรือ ยกเว้นแต่จะพบความชำรุดบกพร่องของโครงสร้างหลักของท่าเรือหรือส่วนที่ต้องเชื่อมต่อกับเรือ เจ้าหน้าที่จึงจะมีการตรวจบังคับให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกฎหมาย ซึ่งมีกฎหมายหลักและกฎหมายรองบัญญัติรองรับไว้แล้ว

(3.2) ตัวเรือ

ปัญหาที่ตรวจพบจากการสำรวจและการสัมมนา คือ

(3.2.1) การบรรทุกสินค้าไวไฟ

(3.2.2) จำนวนและการจัดวางชูชีพ ในลักษณะไม่เพียงพอและปลอดภัย

(3.2.3) การนำเรือเก่ามาใช้รับส่งผู้โดยสาร

(3.2.4) การนำเรือที่สวมทะเบียนมาใช้รับส่งผู้โดยสาร

จากการตรวจสอบกฎหมายการตรวจเรือ อุปกรณ์ความปลอดภัยในเรือ และทะเบียนเรือ มีกฎหมายหลักและกฎหมายลำดับรองบัญญัติบังคับไว้ครบถ้วนแล้ว ปัญหาที่พบในการสำรวจพื้นที่และการสัมมนาดังกล่าวข้างต้นจึงเป็นปัญหาในทางปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ เช่น วงรอบในการตรวจเรือที่มีกฎหมายกำหนดให้ตรวจทุก ๆ 12 เดือน ซึ่งเป็นการตรวจโดยละเอียดตามวงรอบ และมีการตรวจสอบความปลอดภัยในการใช้งานเป็นประจำทุกเดือนโดยเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีที่ทำหน้าที่ประจำท่าเรือหรือประจำพื้นที่ แต่เนื่องจากจำนวนเรือและท่าเรือที่มีจำนวนมากตลอดจนเส้นทางในการเดินทางทางน้ำที่มีเส้นทางหลากหลายและกระจายทั่วไปในแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลในพื้นที่ต่าง ๆ ในขณะที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีมีกำลังเจ้าหน้าที่และงบประมาณจำกัด ซึ่งถือว่าเป็นปัญหาด้านกำลังพลและงบประมาณในการตรวจความปลอดภัยของเรือ ท่าเรือ จึงไม่จำเป็นต้องมีการแก้ไขหรือเพิ่มเติมกฎหมาย

(3.3) การปฏิบัติของผู้ควบคุมเรือ ผู้โดยสาร

ปัญหาที่ตรวจพบจากการสำรวจและการสัมมนา คือ

(3.3.1) การปล่อยให้ผู้โดยสารนั่งอยู่ในรถระหว่างที่จอดในเรือ

(3.3.2) การเคลื่อนยานพาหนะก่อนที่เรือจะเทียบท่า

(3.3.3) การขนส่งสินค้าหรือเคลื่อนยานพาหนะพร้อมกับนักท่องเที่ยว

ปัญหาที่พบเป็นประเด็นปัญหาในทางปฏิบัติ เป็นเรื่องของการไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ประจำเรือ ซึ่งโดยปกติแล้วจะต้องควบคุมและอธิบายการปฏิบัติตัวระหว่างอยู่ในเรืออย่างปลอดภัยให้ผู้โดยสารได้รับทราบเพื่อให้ปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง ปัญหาเหล่านี้เป็นเรื่องที่เป็นรายละเอียด สามารถทำการแก้ไขได้ด้วยการอบรมให้ความรู้ทั้งกับเจ้าหน้าที่ประจำเรือ และจัดหาอุปกรณ์ในการอธิบายวิธีการปฏิบัติตัวระหว่างการเดินทางบนเรือที่ปลอดภัยก่อนที่จะลงเรือหรือขณะอยู่ในเรือ ซึ่งจะได้ผลดีกว่าการออกกฎหมายบังคับ

อาจกล่าวโดยสรุปได้ว่า ในส่วนของการเดินทางท่องเที่ยวทางน้ำซึ่งอยู่ในความดูแลรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ภายใต้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำนั้น ถือได้ว่ากฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ได้บัญญัติครอบคลุมด้านความปลอดภัยไว้อย่างเพียงพอแล้ว คงมีปัญหเฉพาะในด้าน การบังคับ การปฏิบัติให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายเท่านั้น

7.3 สรุปการศึกษาทางด้านกฎหมาย

สภาพปัญหา	กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	มาตรการ	ข้อเสนอแนะในการแก้ไข เพื่อให้เกิดความปลอดภัย ในการเดินทางของนักท่องเที่ยว
การเช่ารถและใบอนุญาตขับรถของนักท่องเที่ยว			
การให้เช่ารถจักรยานยนต์	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์		เจ้าของสามารถให้เช่ารถจักรยานยนต์ได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์
การยินยอมให้นักท่องเที่ยวที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่เช่ารถ	พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 56	บังคับใช้กฎหมาย	ผู้ให้เช่ามีความผิด ตาม พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 56 เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้ผู้ให้เช่าตรวจสอบว่านักท่องเที่ยวที่มาเช่ารถนั้นมีใบอนุญาตขับรถหรือไม่
การสอบเทียบใบอนุญาตขับรถของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 42 ทวิ	เพิ่มเติมระเบียบปฏิบัติในการให้ความรู้แก่นักท่องเที่ยว	สำหรับประเทศที่มีอนุสัญญาและความตกลงกับประเทศไทย สามารถเทียบใบอนุญาตขับรถได้โดยไม่ต้องทดสอบภาคปฏิบัติ ในทางปฏิบัติเจ้าหน้าที่ควรให้ความรู้เกี่ยวกับการขับรถอย่างปลอดภัยในพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวแก่นักท่องเที่ยว หรือมีคู่มือวิธีทัศนให้นักท่องเที่ยวได้ศึกษา

สภาพปัญหา	กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	มาตรการ	ข้อเสนอแนะในการแก้ไข เพื่อให้เกิดความปลอดภัย ในการเดินทางของนักท่องเที่ยว
มาตรฐานความปลอดภัย			
รถโดยสารแบบสองชั้น	พ.ร.บ.การขนส่ง ทางบก พ.ศ. 2522 กฎกระทรวง ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2524)	แก้ไขเพิ่มเติม กฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ	1. กำหนดคณะกรรมการพิจารณา มาตรฐานความปลอดภัยร่วมกัน โดย หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อันได้แก่ กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ 2. กำหนดพื้นที่หรือเส้นทางห้ามเข้า หรือ ควบคุมความเร็วเป็นกรณีพิเศษ ในพื้นที่หรือเส้นทางอันตราย
เบาะนั่งรถโดยสารที่มี เข็มขัดนิรภัย	พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กฎกระทรวง ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2524)	แก้ไขเพิ่มเติม กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ	ควรเร่งรัดออกข้อบังคับ กำหนดแบบ มาตรฐานของเข็มขัดนิรภัยที่จะใช้กับ รถโดยสาร
เครื่องบันทึกความเร็ว และ ชั่วโมงการขับขี่	พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กฎกระทรวง ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2524)	แก้ไขเพิ่มเติม กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ	ควรเร่งรัดแก้ไขกฎกระทรวง บังคับให้มีการ ติดตั้งเครื่องบันทึกความเร็วและชั่วโมง การขับขี่ด้วยระบบ GPS สำหรับรถโดยสาร ทั้งประเภทประจำทางและไม่ประจำทาง
การกำหนดเส้นทางการเดินทาง รถโดยสารประจำทางใน พื้นที่ที่เป็นเกาะ	พ.ร.บ.การขนส่ง ทางบก พ.ศ. 2522	บังคับใช้กฎหมาย	มีหลักเกณฑ์พิจารณาตามกฎหมายอยู่แล้ว ในการกำหนดเส้นทางจึงควรพิจารณา ความเหมาะสม ความเป็นไปได้ตาม หลักเกณฑ์และสภาพความเป็นจริง
การควบคุมความเร็ว			
การควบคุมความเร็ว	พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 5 และกฎกระทรวง ฉบับที่ 3	ติดตั้งป้าย กำหนดความเร็ว ตามที่กฎหมาย กำหนด และ พิจารณาแก้ไข กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ	1. สำรวจติดตั้งป้ายกำหนดความเร็ว และ สิ้นสุดเขตบังคับความเร็วให้ชัดเจน 2. พิจารณาปรับปรุงแก้ไขการกำหนด ความเร็วให้เหมาะสมกับสภาพ การจราจรทางหลวง และภูมิประเทศ มากขึ้น

สภาพปัญหา	กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	มาตรการ	ข้อเสนอแนะในการแก้ไข เพื่อให้เกิดความปลอดภัย ในการเดินทางของนักท่องเที่ยว
การจัดระเบียบป้ายจราจรและป้ายบอกทาง			
การติดตั้งป้ายและ เครื่องหมายจราจร	พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 และ พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ. 2535	แก้ไขปรับปรุง กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และบังคับใช้ กฎหมาย	บังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการติดตั้ง ป้ายจราจรและเครื่องหมายจราจร โดยการ จัดทำเป็นระเบียบปฏิบัติในการใช้ และการ ติดตั้งเครื่องหมายจราจรเป็นอย่างเดียวกัน ทั่วประเทศตามกฎหมายกระทรวง พ.ร.บ. ทางหลวง พ.ศ. 2535
การจัดระเบียบการค้าขาย ริมทาง	พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 และ พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ. 2535	บังคับใช้ กฎหมาย	บังคับใช้กฎหมายเพื่อจัดระเบียบการค้าขาย ริมทางที่รบกวนการจราจร
การติดตั้งป้ายโฆษณา ในเขตทางหลวง	พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 และ พ.ร.บ. ทางหลวง พ.ศ. 2535	แก้ไขปรับปรุง กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และ บังคับใช้กฎหมาย	บังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการ ดำเนินการใด ๆ ในเขตทางหลวง โดยจัดทำ ระเบียบ ในการอนุญาตให้ติดตั้งที่ ไม่ก่อให้เกิดความสับสนต่อผู้ใช้ทางหรือ บดบังสายตาของผู้ขับขี่จนเกิดอันตรายได้
การสร้างถนนตัดข้ามลอด ทางรถไฟ	พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522	แก้ไขปรับปรุง กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และ บังคับใช้ กฎหมาย	1. ควรปรับปรุง พ.ร.บ.จัดวางทางรถไฟและ ทางหลวง พ.ศ. 2464 ให้ทันสมัย ตลอดจนมีบทบัญญัติบังคับและลงโทษ ผู้รับผิดชอบก่อสร้างทางตัดทางข้าม ทางลอดทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัยตาม มาตรฐาน 2. บังคับใช้กฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้องกับ การหยุดรถ จอดรถ แชงรถในบริเวณที่ มีทางรถไฟตัดผ่าน

สภาพปัญหา	กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	มาตรการ	ข้อเสนอแนะในการแก้ไข เพื่อให้เกิดความปลอดภัย ในการเดินทางของนักท่องเที่ยว
ความปลอดภัยในการเดินทางทางน้ำ			
ความปลอดภัยของ ท่าเรือ เรือ และอุปกรณ์ ช่วยชีวิต	พ.ร.บ.เดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456	บังคับใช้ กฎหมาย	กฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบปฏิบัติของ ทางราชการ ได้บัญญัติครอบคลุมด้านความ ปลอดภัยไว้อย่างเพียงพอแล้ว คงมีปัญหา เฉพาะในด้านการบังคับการปฏิบัติให้เป็นไป ตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย โดยเพิ่มความ เข้มข้น ความถี่ในการปฏิบัติให้มากขึ้น ตลอดจนต้องปฏิบัติให้ครอบคลุมพื้นที่ ท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นพื้นที่เกาะ ต่าง ๆ ทั้งหมด
การก่อสร้างท่าเรือใน เขตอุทยานแห่งชาติ	พ.ร.บ. อุทยานแห่งชาติ พ.ศ. 2504	รับทราบ กฎหมายที่ เกี่ยวข้อง	การก่อสร้างหรือดำเนินการใด ๆ ในเขต อุทยานแห่งชาติ ต้องดำเนินการโดย เจ้าหน้าที่อุทยานแห่งชาติเท่านั้น