

**ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่เป็นเด็กโดยการใช้
เบาะนั่งนิรภัยเด็ก**

**LEGAL PROBLEMS CONCERNING TO THE CAR ACCIDENT
PROTECTION OF CHILDREN IN THE CAR BY CHILD SAFETY SEAT ***

ตรีเพชร จิตรมहिมา**

สุทธินันต์ ศรีนาง***

บทคัดย่อ

สารนิพนธ์นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองเด็กในการโดยสารรถยนต์ เนื่องจากเด็กเป็นกลุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด เพราะเด็กยังไม่มีความสามารถ ประสบการณ์ และการตัดสินใจอย่างเพียงพอที่จะปกป้องตนเองจากอันตรายรอบตัว ซึ่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการจราจร เพราะเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อใช้บังคับในการจัดระเบียบการจราจรทางบก เพื่อส่งเสริมและควบคุมให้เกิดความปลอดภัยในการจราจร และมีความปลอดภัยทั้งชีวิต (Life) ร่างกาย (Body) และทรัพย์สิน (Property) ทั้งของผู้ขับขี่เอง รวมไปถึงผู้อื่นที่อาจได้รับผลกระทบ ซึ่งมีส่วนที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (Car Accident Protection) โดยการใช้ผู้ขับขี่รถยนต์รัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัย (Safety Belt) คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 123 วรรคสอง ที่กำหนดว่า “ให้ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์” และบัญญัติในวรรคสามว่า “ประเภทหรือชนิดของรถยนต์ ลักษณะ และวิธีการใช้เข็มขัดนิรภัยตามวรรคสอง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา”

จากการศึกษาพบว่าบทบัญญัติดังกล่าวใช้ไม่ได้ผลในการคุ้มครองเด็กในการโดยสารรถยนต์ เนื่องจากเข็มขัดนิรภัยในรถที่ได้รับการติดตั้งจากโรงงานผู้ผลิตเหมาะกับเด็กที่มีอายุ 9 ขวบขึ้นไป ทำให้เด็กที่อายุต่ำกว่านี้ไม่สามารถใช้งานได้ เพราะเด็กมีรูปร่างที่แตกต่างจากผู้ใหญ่ หากใช้

* บทความนี้เรียบเรียงมาจากสารนิพนธ์ เรื่องปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่เป็นเด็กโดยการใช้ที่นั่งนิรภัย ซึ่งได้ผ่านการสอบสารนิพนธ์เรียบร้อยแล้ว

** ผู้ร่วมดำเนินการจัดทำสารนิพนธ์และที่ปรึกษาสารนิพนธ์

*** นักศึกษาปริญญาโท คณะนิติศาสตร์ กลุ่มวิชากฎหมายมหาชน มหาวิทยาลัยศรีปทุม

ผลิตภัณฑ์ที่ออกแบบมาสำหรับผู้ใหญ่จะทำให้เกิดอันตรายได้ เนื่องจากการคาดเข็มขัดนิรภัย จะไม่พาดที่บริเวณหัวไหล่ แต่จะพาดผ่านบริเวณใบหน้าหรือคอ ซึ่งอาจก่อให้เกิดการเสียชีวิตหรือเกิดการบาดเจ็บที่รุนแรงได้ ดังนั้น หากต้องการลดการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บรุนแรงของเด็กจากการโดยสารรถยนต์ ควรมีการใช้ระบบยึดเหนี่ยวเด็กในรถ (Restraining Car Seat) ซึ่งประกอบไปด้วยเบาะนั่งนิรภัยเด็ก (Child Safety Seat) หรือเบาะเสริม (Booster) ให้เหมาะสมกับช่วงอายุและน้ำหนักตัว ร่วมกับการใช้เข็มขัดนิรภัย

เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ผู้เขียนจึงมีข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษาวิเคราะห์ โดยเห็นควรให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติออกข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 123 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยกำหนดให้มีอุปกรณ์เสริมสำหรับเด็กที่ไม่สามารถใช้เข็มขัดนิรภัยแบบผู้ใหญ่ได้ โดยให้บังคับใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับเด็กในแต่ละช่วงวัยของเด็ก ไม่ว่าจะเป็นเบาะนั่งนิรภัยเด็ก หรือเบาะเสริมให้เหมาะสมกับช่วงอายุและน้ำหนักตัว ร่วมกับการใช้เข็มขัดนิรภัย จนกว่าร่างกายของเด็กจะโต พอที่จะใช้เข็มขัดนิรภัยอย่างผู้ใหญ่ได้ ทั้งนี้ เพื่อให้มีการใช้ระบบยึดเหนี่ยวตัวเด็กบนยานพาหนะ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่เด็กที่โดยสารรถยนต์ และสามารถปรับใช้กฎหมาย (Law Application) อย่างจริงจัง

หากมีการออกข้อกำหนดดังกล่าวข้างต้น จะทำให้เกิดความปลอดภัยเวลาที่เด็กอยู่บนท้องถนนเพิ่มมากขึ้น ซึ่งเป็นการแก้ไขปัญหาการได้รับบาดเจ็บของเด็กในการโดยสารรถยนต์ นำไปสู่การลดความเสียหายและความสูญเสียต่อเด็กในฐานะที่เป็นทรัพยากรมนุษย์ที่สำคัญ สมควรได้รับการปกป้องคุ้มครองดูแล และได้รับการพัฒนาการให้เจริญเติบโตทั้งทางด้านร่างกาย และด้านจิตใจอย่างมีศักยภาพ

คำสำคัญ

การคุ้มครองเด็ก / เบาะนั่งนิรภัยเด็ก / การคาดเข็มขัดนิรภัย

Abstract

The objectives of this thesis are to study and analyze problem related to child protection in the car, due to children are the most precarious to accidents because of children do not have ability and the decisions to protect themselves from the danger around. Road traffic Act, B.E. 2522 (1979) The law is directly related to traffic, the law was committed to regulate land traffic to promote and control the safety of traffic and the safety of the entire life, body and property of the

driver, including anyone else who may be affected which is related car accident protection. The driver must strap the body with a safety belt is Road traffic Act, B.E. 2522 (A.D. 1979) section 123 paragraph 2 determine “The driver must strap the body with a safety belt to the seat while driving and have to arrange car passengers strap the body with a safety belt to the seat too” and committed in paragraph 3 “Category or type of car the nature and method for using safety belt in the paragraph 2 to be in accordance with the Director-General published in the Government Gazette”

The study found that the provision useless to the protection of children in the car because of car safety belt have been factory fitted for children ages 9 and up, under 9 years old are not allowed ,body of the child is different from the adult when the child goes to a safety belt designed for adults, it can be dangerous because of the safety belt will not shoulder it will pass through the face or neck which may cause death or serious injury, so that to reduce the death or serious injury of children from the car it should be used for restraining car set, consist of child safety seat or booster seat suitable for age and weight with safety belt.

As a way to solve the problem the author have suggested that the study and analyze By the way, Commander of the National Police issue the National Act, B.E. 2522 (A.D. 1979) By definition accessory for children that can not used safety belt like adult. To enforce accessory for children in each age range of children, no matter if it is a child safety seat or booster seat suitable for age and weight together with the use of safety belt until the body of child is growing enough to use safety belt like adult. In order to be used restraining car seat to ensure the safety of children in the car and can law application seriously.

If the above issue this will make it safer when children are on the road this is a solution of child injury when they are in the car. Reduce damage and losing of children as important human resources appropriate protected and developed the growth of both the physical and psychical potential.

Keywords

CHILD PROTECTION / CHILD SAFETY SEAT / SAFTY BELT

บทนำ

ประเทศไทยในอดีตเป็นสังคมเกษตรกรรม (Agricultural Society) การคมนาคมส่วนใหญ่จะใช้การสัญจรทางน้ำโดยใช้เรือเป็นยานพาหนะที่สำคัญในการเดินทาง ส่วนยานพาหนะที่ใช้สัญจรบนถนนนั้นมีเพียงการใช้ม้าหรือโคเป็นยานพาหนะหลัก โดยรถประเภทแรกที่นำมาใช้กันในประเทศไทยคือรถลากโดยมีการนำเข้ามาจากสาธารณรัฐประชาชนจีน ส่วนรถยนต์คันแรกของประเทศไทยนั้น มีการนำเข้ามาใช้โดยจอมพลเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี¹ เมื่อประเทศไทยได้ก้าวเข้าสู่ยุคอุตสาหกรรม (Industry) ทำให้ประเทศไทย มีความเจริญก้าวหน้าทางด้านเศรษฐกิจ การคมนาคมจากเดิมที่นิยมใช้การสัญจรโดยเรือก็เปลี่ยนเป็นรถยนต์ ส่งผลให้การคมนาคมได้ขยายไปทั่วประเทศ จำนวนรถยนต์ได้เพิ่มมากขึ้น จากอดีตเคยคิดกันว่ารถยนต์เป็นสิ่งฟุ่มเฟือยเกินความจำเป็น แต่ในปัจจุบันรถยนต์กลายเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งต่อการดำรงชีวิตของคนในสังคม เนื่องจากการเดินทางโดยรถยนต์นั้นมีความสะดวก ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางเพื่อติดต่อธุรกิจในชีวิตประจำวัน ทางด้านการท่องเที่ยว หรือทางด้านการขนส่ง แต่ในบางครั้ง การเดินทางโดยรถยนต์อาจมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นได้ ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นทั้งแก่ร่างกาย ชีวิต และทรัพย์สินของผู้ประสบอุบัติเหตุและผู้ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งเกิดผลกระทบต่อสังคมที่ต้องเข้ามารับผิดชอบต่ออุบัติเหตุจากการที่มีผู้ใช้ยานพาหนะ โดยเฉพาะรถยนต์ในการเดินทางเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดปัญหาการจราจรต่าง ๆ และส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทางการจราจรมีจำนวนมากขึ้น ประเทศไทยจึงต้องตรากฎหมายจราจรเพื่อบังคับให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร โดยประเทศไทยตรากฎหมายจราจรขึ้นครั้งแรก เมื่อ พ.ศ. 2475 โดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้เสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบกต่อกระทรวงมหาดไทยเพื่อให้ออกเป็นกฎหมายใช้บังคับประชาชน และได้ผ่านการพิจารณาจากสภาผู้แทนราษฎรให้ใช้เป็นกฎหมายได้เมื่อ พ.ศ. 2477² ทั้งนี้ เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคม ยกเว้นความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน และการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรจำต้องมีการลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืน (Punishment for Violators) โดยมี

¹ สุพรรณษา ภูเี่ยม. (2560). *ความรับผิดชอบทางอาญาสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์*. สารนิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีปทุม. หน้า 1.

² พงศ์นเรศ ศิริเสถียร. (2560). *กฎหมายจราจรทางบกเพื่อการคมนาคมขนส่งในประชาคมอาเซียน: ศึกษาเฉพาะกฎหมายของประเทศที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทย*. วิชานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีปทุม. หน้า 1.

วัตถุประสงค์เพื่อเป็นการข่มขู่ (Intimidation) เนื่องจากการกระทำ (Act)³ ที่เป็นการผิดต่อกฎหมาย เกี่ยวกับการจราจร เป็นการกระทำผิดที่มีโทษทางอาญาประเภท *mala prohibita* ซึ่งหมายถึง การกระทำใดก็ตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นความผิด หรือความผิดที่กฎหมายกำหนดขึ้นนั่นเอง ซึ่งการกระทำที่เป็นความผิดประเภท *mala prohibita* นี้ อาจจะเป็นความผิด ณ ประเทศใดประเทศหนึ่ง แต่ อาจจะไม่เป็นความผิดหากได้กระทำในอีกประเทศหนึ่ง หรืออาจเป็นความผิดในสมัยใดสมัยหนึ่ง แต่เมื่อล่วงสมัยนั้นไปแล้ว การกระทำนั้นอาจไม่เป็นความผิดอีกต่อไป จึงเรียกว่า กฎหมายเทคนิค⁴ (Technical Law) เช่น การที่บางประเทศ กำหนดว่า การเกี่ยวหมากฝรั่ง เป็นสิ่งผิดกฎหมาย แต่การ เกี่ยวหมากฝรั่งในประเทศไทย กลับไม่ใช่สิ่งผิดกฎหมาย หรือการที่บางประเทศกำหนดให้ขับรถซัด ขวา แต่บางประเทศกลับกำหนดให้ขับรถซัดซ้าย

การกระทำที่เป็นความผิดประเภท *mala prohibita* นั้น มักไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับศีลธรรม แต่เป็นเรื่องข้อกำหนดของกฎหมายโดยแท้ เช่น กฎหมายเกี่ยวกับภาษีอากร ลิขสิทธิ์ หรือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก เป็นต้น กล่าวคือ การกระทำนั้น ๆ ไม่ได้เป็นความชั่ว หรือ อาชญากรรม (Crime) ด้วยตัวของมันเองแต่อย่างใด เช่น การที่ผู้ขับขี่รถยนต์เลียซ้ายหรือเลียขวา ก็ย่อมสามารถกระทำได้โดยอิสระหากขับขี่ในบริเวณถนนส่วนบุคคล แต่หากขับขี่ไปบนถนน สาธารณะ แล้วฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบังคับห้ามเลียซ้าย ก็จะถือเป็นความผิดตามกฎหมาย ทั้งที่ การเลียซ้ายหรือเลียขวาก็ไม่ได้เป็นความชั่วหรือเป็นอาชญากรรมแต่อย่างใด ทั้งนี้ กฎหมาย มิจุดมุ่งหมายให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และยังเป็นบทบัญญัติที่กำหนด ขึ้นเพื่อเป็นการจัดระเบียบการจราจรของผู้ขับขี่ และคนเดินเท้าอีกด้วย

เมื่อการคมนาคมและการขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศ และ เชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง อีกทั้งจำนวนยานพาหนะในท้องถนนได้ทวีจำนวนเพิ่มมากขึ้น กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกที่ใช้บังคับมากกว่าสี่สิบปีจึงมีความจำเป็นที่จะต้องได้รับการ ปรับปรุงแก้ไขให้ทันสมัยกับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ดังนั้น ใน พ.ศ. 2522 จึงได้มีการ ลงประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แทนพระราชบัญญัติจราจรทางบกฉบับเดิม ที่ใช้บังคับมาตั้งแต่ พ.ศ. 2477

อย่างไรก็ตาม รถยนต์ก็นับได้ว่าเป็นยานพาหนะที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ บนท้องถนน เพราะมีกำลังในการขับเคลื่อนที่รวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การเกิดอุบัติเหตุในช่วง เทศกาล ไม่ว่าจะเป็นเทศกาลในวันปีใหม่ หรือวันสงกรานต์ แม้ว่าทุกรัฐบาลจะมีโครงการณรงค์

³ เกียรติจักร วัจนะสวัสดิ์. (2551). *คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1 บทบัญญัติทั่วไป* (พิมพ์ครั้งที่ 10). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์พลสยาม พรินต์ติ้ง. หน้า 96.

⁴ ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ. (2551). *คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาคทั่วไป* (พิมพ์ครั้งที่ 9). กรุงเทพฯ: วิญญูชน. หน้า 14.

ในหลาย ๆ เรื่องก็ตาม ตัวอย่างเช่น โครงการเมาไม่ขับ เปิดไฟใส่หมวก การรัดเข็มขัดนิรภัยในการ ขับขีวดยาน ซึ่งการกวดขันวินัยจราจรมีสาระสำคัญ เพื่อป้องกันไม่ให้ประชาชนฝ่าฝืน ก่อให้เกิด ภัยอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน อย่างไรก็ตาม ประชาชนยังขาดความรู้ความเข้าใจ และ ยังไม่ตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎจราจร⁵ (Traffic Regulations) ซึ่งในการเดินทาง ด้วยรถยนต์ส่วนตัวนั้น บางครอบครัวมีเด็กที่เป็นสมาชิกของครอบครัวที่ต้องร่วมเดินทางไปด้วย ซึ่งความปลอดภัยสำหรับเด็กนั้นเป็นสิ่งที่บิดา มารดา หรือผู้ปกครองทุกคนให้ความสำคัญ โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 123 วรรคสอง กำหนดว่า ผู้ขับขี่รถยนต์ต้อง รัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์ รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าว ต้อง รัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ด้วย และวรรคสามกำหนดว่า ประเภทหรือชนิดของรถยนต์ ลักษณะและวิธีการใช้เข็มขัดนิรภัยตามวรรคสองให้เป็นไปตามที่ ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา⁶ แต่กฎหมายดังกล่าว ไม่สามารถใช้ได้ผลกับเด็ก เพราะเข็มขัดนิรภัย ที่ออกแบบสำหรับรถยนต์ที่ถูกติดตั้งออกจาก โรงงานนั้น ตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมครอบคลุมเฉพาะเข็มขัดนิรภัย (Safety Belt) สำหรับติดตั้งในรถยนต์ที่มีล้อตั้งแต่ 3 ล้อขึ้นไป เพื่อใช้งานเฉพาะบุคคล (ผู้ขับขี่หรือคนโดยสาร) ที่ เป็นผู้ใหญ่บนที่นั่งที่หันไปด้านหน้า หรือหันไปด้านหลัง⁷ พิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่าเข็มขัดนิรภัย ที่ติดตั้งในรถยนต์ที่ผลิตจากโรงงานนั้น ถูกออกแบบให้ ใช้งานได้เฉพาะกับผู้ใหญ่ ส่วนร่างกายของ

⁵ ธิตติมา แซ่แจ้ว. (2555). *ทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการบังคับใช้ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 ของเจ้าหน้าที่ตำรวจในเขตกรุงเทพมหานคร*. สารนิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สำหรับนัก บริหาร มหาวิทยาลัยศรีปทุม. หน้า 1.

⁶ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

มาตรา 123 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถยนต์ยอมให้ผู้อื่นนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์เกิน สองคน

ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสาร รถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าวต้องรัดร่างกาย ด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ด้วย

ประเภทหรือชนิดของรถยนต์ ลักษณะและวิธีการใช้เข็มขัดนิรภัยตามวรรคสอง ให้เป็นไปตามที่ ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

⁷ ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม ฉบับที่ 3998 (พ.ศ. 2552). *เรื่อง ยกเลิกและกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม เข็มขัดนิรภัยสำหรับรถยนต์*. ออกตามความในพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511. หน้า 1.

เด็กมีขนาดเล็กทำให้เข็มขัดนิรภัยที่ติดมากับรถยนต์จึงไม่เพียงพอต่อการยึดเหนี่ยวเพื่อปกป้องร่างกาย ทำให้เมื่อเกิดอุบัติเหตุอาจได้รับบาดเจ็บมากกว่าผู้ใหญ่ เพราะเมื่อคาดแล้วเข็มขัดนิรภัยจะพาดบริเวณไหล่ไม่ได้ แต่จะพาดผ่านหน้าหรือคอ ดังนั้น หากต้องการลดการบาดเจ็บของเด็กจากการโดยสารรถยนต์กรณีที่เกิดอุบัติเหตุ จะต้องใช้ที่นั่งนิรภัยและระบบยึดเหนี่ยวที่เหมาะสมกับช่วงอายุของเด็ก

ด้วยเหตุผลนี้ ทำให้บิดา มารดา หรือผู้ปกครองส่วนใหญ่มองหาที่นั่งนิรภัยให้เด็กเพื่อความปลอดภัยเวลาที่เด็กอยู่บนท้องถนนและเพื่อความปลอดภัยในการสัญจร ซึ่งจะมีเพียงบิดา มารดา หรือผู้ปกครองบางครอบครัวที่เล็งเห็นถึงความสำคัญในการติดตั้งที่นั่งนิรภัยเพื่อความปลอดภัยของเด็ก แต่ยังมีบิดา มารดา หรือผู้ปกครองบางครอบครัวที่ไม่เล็งเห็นถึงความสำคัญในการติดตั้งที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก โดยให้เด็กนั่งบนตักหรือปล่อยให้เด็กนั่งโดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ซึ่งเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นมาจึงทำให้เด็กได้รับบาดเจ็บเป็นอันตรายถึงชีวิตได้ ในต่างประเทศมีกฎหมายบังคับให้ครอบครัวที่มีเด็กเดินทางมาด้วยต้องติดตั้งที่นั่งนิรภัย แต่ในประเทศไทยนั้นยังไม่มียกกฎหมายบังคับ

เพื่อแก้ปัญหาการได้รับบาดเจ็บของเด็กในการโดยสารรถยนต์ ผู้วิจัยจึงเห็นควรพิจารณา กำหนดมาตรการเพื่อป้องกันการได้รับบาดเจ็บของเด็กในการโดยสารรถยนต์ โดยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติอาจออกข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 123 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยออกข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อใช้บังคับถึงอุปกรณ์เสริมสำหรับเด็กที่ไม่สามารถใช้เข็มขัดนิรภัยแบบผู้ใหญ่ได้ โดยให้บังคับใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับเด็กในแต่ละช่วงวัยของเด็กไม่ว่าจะเป็นที่นั่งหรือเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (Car Seat) หรือจะเป็นที่นั่งเสริม (Booster Seat) จนกว่าร่างกายของเด็กจะเจริญเติบโตเพียงพอที่จะใช้เข็มขัดนิรภัยอย่างผู้ใหญ่ได้

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. ศึกษาความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่เป็นเด็กโดยการใช้ที่นั่งนิรภัย
2. ค้นคว้าแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
3. พิจารณาและศึกษามาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่เป็นเด็กทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศ
4. วิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวข้องในการคุ้มครองผู้ประสบภัย จากรถที่เป็นเด็ก

5. เพื่อเสนอให้มีกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่เป็นเด็กโดยการใช้ที่นั่งนิรภัย

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) ทั้งข้อมูลภายในประเทศ และข้อมูลจากต่างประเทศ โดยวิเคราะห์และรวบรวมข้อมูลจากตัวบทกฎหมาย ตำรากฎหมาย วารสาร บทความ คำพิพากษาศาลฎีกา คำพิพากษาศาลปกครองสูงสุด ตลอดจนสื่อทางอิเล็กทรอนิกส์ เครื่องข่ายอินเทอร์เน็ตหรือเว็บไซต์ (Website) ที่เกี่ยวข้องทั้งของประเทศไทย และต่างประเทศ ตลอดจนวิทยานิพนธ์ สารนิพนธ์ รวมถึงงานวิจัยของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยนำมาสรุปและวิเคราะห์ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น

สรุปผลการวิจัย

เมื่อการคมนาคมและการขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศ จำนวนยานพาหนะในท้องถนนได้ทวีจำนวนเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะรถยนต์ซึ่งเพิ่มจำนวนมากขึ้น เนื่องจากการเดินทางโดยรถยนต์นั้นมีความสะดวก ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางเพื่อติดต่อธุรกิจในชีวิตประจำวัน ทางด้านการท่องเที่ยว หรือทางด้านการขนส่ง แต่ในบางครั้ง การเดินทางโดยรถยนต์อาจมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นได้ ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นทั้งแก่ร่างกาย ชีวิต และทรัพย์สินของผู้ประสบอุบัติเหตุเอง และผู้ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งเกิดผลกระทบต่อสังคมที่ต้องเข้ามารับผลของการเกิดอุบัติเหตุจากการที่มีผู้ใช้ยานพาหนะ โดยเฉพาะรถยนต์ในการเดินทางเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดปัญหาการจราจรต่าง ๆ และส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทางการจราจรมีจำนวนมากขึ้น โดยเฉพาะรถยนต์นับได้ว่าเป็นยานพาหนะที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน เพราะมีกำลังในการขับเคลื่อนที่รวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล ไม่ว่าจะเทศกาลในวันปีใหม่ หรือเทศกาลวันสงกรานต์ แม้ว่าทุกรัฐบาลจะมีโครงการรณรงค์ในหลาย ๆ เรื่องก็ตาม ตัวอย่างเช่น โครงการเมาไม่ขับ เปิดไฟสี่หมวก การรัดเข็มขัดนิรภัยในการขับขี่รถยนต์ ซึ่งการกวดขันวินัยจราจรมีสาระสำคัญ เพื่อป้องกันไม่ให้ประชาชนฝ่าฝืน ก่อให้เกิดภัยอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน ซึ่งในการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวนั้น บางครอบครัวมีเด็กที่เป็นสมาชิกของครอบครัวที่ต้องร่วมเดินทางไปด้วย ซึ่งความปลอดภัยสำหรับเด็กนั้นเป็นสิ่งที่บิดา มารดา หรือผู้ปกครองทุกคนให้ความสำคัญ โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 123 วรรคสอง กำหนดว่า ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ และคนโดยสาร

รถยนต์ดังกล่าวต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ด้วย และวรรคสามกำหนดว่า ประเภทหรือชนิดของรถยนต์ ลักษณะและวิธีการใช้เข็มขัดนิรภัยตามวรรคสองให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ในการจราจรทางถนนนั้นปฏิเสธไม่ได้ว่าผู้ใช้รถใช้ถนนบางคนยังคงขาดวินัยและขาดจิตสำนึกในการปฏิบัติตามข้อปฏิบัติ ข้อห้ามตามกฎหมายจราจร หรือที่เรียกกันทั่วไปว่า กฎจราจร (Traffic Regulations) และผลกระทบหรือความเสียหายที่เกิดตามมาต่อผู้ใช้รถใช้ถนนเอง ต่อสังคมและประเทศชาติ จึงมักจะทำให้เกิดความไร้ระเบียบ ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางจราจรทางถนนจนเกิดความสูญเสีย และความเสียหายมหาศาลโดยเฉพาะที่มาจากผู้ขับขี่เป็นส่วนใหญ่ การขาดวินัยและขาดจิตสำนึกจึงมีโอกาสมากที่จะทำให้มีการกระทำความผิดบ่อยครั้งมากขึ้นจนเกิดความเคยชินคิดเป็นนิสัย และทำให้ไม่ใส่ใจต่อข้อปฏิบัติ ข้อห้ามตามกฎหมายจราจร การใช้บังคับ และโทษที่จะได้รับ และเมื่อมีการกลับมาบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด ผู้ใช้รถใช้ถนนมักจะกลับมาปฏิบัติให้ถูกต้องได้ไม่นาน เพราะสิ่งที่กระทำไม่ได้มาจากข้างในที่เป็นวินัยและจิตสำนึก จากการที่ได้ศึกษาและวิเคราะห์ในเรื่องราวเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสาธน์จากรถที่เป็นเด็กโดยการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก ซึ่งเป็นกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีความเปราะบางมากที่สุดกลับถูกละเลยและไม่ได้ถูกคำนึงถึง เรื่องของมาตรการความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนนั้น ภาครัฐได้กำหนดให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ ยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจนมากขึ้นกว่าในอดีต ถูกนำมาใช้ในช่วงทศวรรษเพื่อความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 โดยมีกฎหมายเป็นเครื่องมือที่สำคัญ คือ กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก การดำเนิน งานด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งในระดับสากล และประเทศไทยได้มุ่งยกระดับความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนให้มากยิ่งขึ้น โดยลดอุบัติเหตุ ป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการจราจรอันนำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิต

ปัญหาการบังคับให้ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าว ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งโดยสารรถยนต์ด้วย ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แต่กฎหมายดังกล่าวใช้ไม่ได้ผลกับเด็ก เพราะเข็มขัดนิรภัยในรถเหมาะกับเด็กอายุ 9 ขวบขึ้นไป ทำให้เด็กที่มีอายุต่ำกว่านี้ไม่สามารถใช้งานเบาะนั่งและเข็มขัดนิรภัยในรถได้ เพราะเมื่อคาดแล้วเข็มขัดนิรภัยจะไม่พาดที่ใหญ่ แต่จะพาดผ่านหน้าหรือคอ ดังนั้น หากต้องการลดการตายหรือการบาดเจ็บที่รุนแรงของเด็กจากการโดยสารรถยนต์ จะต้องมีกรรมรงค์และบังคับให้ใช้ระบบยึดเหนี่ยวที่เหมาะสมกับช่วงอายุ โดยเด็กแรกเกิดถึง 2 ขวบจะต้องมีการใช้ที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็กทารก (Car Seat) ที่มีลักษณะเป็น

เปลือออกรถได้ วิธีใช้คือ ต้องให้นั่งที่เบาะหลัง แล้วหันหน้าออกด้านหลังรถ เพื่อลดความเสี่ยงการบาดเจ็บจากกระดูกต้นคอ โดยที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็กจะมีเข็มขัดนิรภัยในตัวเองเพื่อยึดตัวเด็ก และใช้เข็มขัดนิรภัยที่รัดยึดที่นั่งนิรภัยเด็กเอาไว้ เช่นเดียวกับเด็กอายุ 2-5 ขวบ จะมีลักษณะการใช้งานที่เหมือนกัน แต่มีขนาดใหญ่กว่า ส่วนเด็กอายุ 5-9 ขวบ จะเป็นที่นั่งเสริม (Booster Seat) ไม่มีเข็มขัดนิรภัยในตัว แต่จะเป็นการเสริมที่นั่งให้สูงขึ้น เพื่อให้เด็กสามารถใช้เข็มขัดนิรภัยในรถได้ โดยการใช้นั่งนิรภัย หรือระบบยึดเหนี่ยวสำหรับเด็กที่เหมาะสม สามารถช่วยลดอัตราการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บที่รุนแรงในเด็กได้

แม้สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ออกข้อกำหนด เรื่อง กำหนดประเภทและชนิดของรถยนต์ ลักษณะและวิธีการใช้เข็มขัดนิรภัย โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 123 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ก็ตาม แต่ข้อกำหนดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติดังกล่าวก็ไม่ได้มีข้อกำหนดให้บิดา มารดา หรือผู้ปกครอง ต้องปฏิบัติต่อเด็กอย่างไรในขณะที่เด็กเป็นผู้โดยสารในรถยนต์ และไม่มีข้อกำหนด และบังคับถึงการติดตั้งอุปกรณ์ที่เหมาะสมสำหรับเด็กเพื่อการเดินทางที่ปลอดภัย และสำนักงานตำรวจแห่งชาติก็ไม่ได้ออกข้อกำหนดใด เพื่อคุ้มครองเด็กให้เกิดความปลอดภัยในขณะที่เดินทาง หรือมีการบังคับใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็ก

สำหรับการใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็ก และการใช้ระบบยึดเหนี่ยวเหล่านี้ต้องใช้ที่เบาะหลังเท่านั้น เพราะสามารถลดความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้ถึง 5 เท่า เว้นแต่ รถปิกอัพ หรือรถกระบะ ที่จำเป็นต้องไว้เบาะหน้าข้างคนขับ แต่สิ่งที่สำคัญก็คือ จะต้องไม่มีถุงลมข้างคนขับ หรือมีแต่ต้องสามารถปิดการทำงานได้ เพราะหากใช้ถุงลมนิรภัยข้างคนขับอาจเป็นอันตรายต่อเด็กได้ หากเกิดการทำงานของถุงลมนิรภัย โดยในปัจจุบันการใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็กและระบบยึดเหนี่ยวในรถยนต์สำหรับเด็กยังมีการใช้น้อยมาก จึงต้องเร่งรณรงค์ในเรื่องนี้ โดยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติอาจออกข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 123 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในเด็กที่โดยสารรถยนต์ และบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง

เนื่องจากเด็กยังมีการเจริญเติบโตของร่างกายไม่เต็มที่ เมื่อเด็กต้องโดยสารรถยนต์ และใช้ผลิตภัณฑ์ในรถยนต์ที่ออกแบบอุปกรณ์สำหรับผู้ใหญ่ หากเกิดอุบัติเหตุโอกาสที่เด็กจะได้รับบาดเจ็บมีสูงขึ้น เนื่องจากผลิตภัณฑ์ในรถยนต์เป็นการออกแบบสำหรับผู้โดยสารที่เป็นผู้ใหญ่ การที่เด็กมีรูปร่าง ต่างจากผู้ใหญ่ไปนั่งผลิตภัณฑ์ที่ออกแบบมาสำหรับผู้ใหญ่จะทำให้เกิดอันตรายได้ ดังนั้น การใช้ระบบยึดเหนี่ยวตัวเด็กบนยานพาหนะ ซึ่งประกอบไปด้วยเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก หรือเบาะเสริม ร่วมกับการใช้เข็มขัดนิรภัย มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อชีวิตเด็ก โดยการเลือกใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็ก (Child Safety Seat) ถือเป็นวิธีที่ดีที่สุดเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของเด็ก

โดยเฉพาะเด็กเล็กและทารก เพราะเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก ช่วยลดความเสี่ยง การเสียชีวิตและการบาดเจ็บร้ายแรงอื่น ๆ จากอุบัติเหตุทางรถยนต์ได้ สำหรับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก หรือเบาะเสริมนี้มีหลายแบบ ต้องใช้ให้เหมาะสมกับอายุ และขนาดของเด็ก เช่น เด็กอายุน้อยกว่า 1 ปี และเด็กเล็กที่ใช้กับเด็กอายุ 1-5 ปีได้ด้วย แต่ต้องใช้นั่งที่ด้านหลัง และหันหน้าไปทางด้านหลังเท่านั้น ซึ่งการนั่งหันหน้าไปทางด้านหลังรถนี้จะช่วยลดการบาดเจ็บจากการหยุดกะทันหันและชนสิ่งกีดขวางด้านหน้า กลไกการชนดังกล่าวจะทำให้ศีรษะเด็กทารกที่มีขนาดใหญ่เมื่อเทียบกับลำตัว สะบัดไปทางด้านหน้าเท่ากับความเร็วของรถในขณะที่รถหยุด และสะบัดไปทางด้านหลังเมื่อรถมีการชนกระแทก ซึ่งการสะบัดนี้เองจะทำให้เกิดการหักของกระดูกต้นคอ (Neck) และกดทับไขสันหลัง (Pith) ได้ และห้ามใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็กในเบาะหน้าร่วมกับถุงลมนิรภัย (Airbags) เพราะการใช้ถุงลมนิรภัยอาจก่ออันตรายแก่เด็กที่นั่งด้านหน้าข้างคนขับได้ ดังนั้น เด็กที่มีอายุน้อยกว่า 10 ปี จึงไม่ควรให้นั่งด้านหน้าข้างคนขับ และทารกที่ใช้เบาะนั่งนิรภัยโดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อมีถุงลมนิรภัย

สำหรับเด็กนั้นจะสามารถใช้เข็มขัดนิรภัยที่ติดมากับรถยนต์ได้เหมาะสมปลอดภัยก็ต่อเมื่อมีอายุ 9 ปีขึ้นไป หรือมีน้ำหนักตัวมากกว่า 30 กิโลกรัม หรือมีความสูงตั้งแต่ 140 เซนติเมตร ขึ้นไปเท่านั้น โดยเด็กพร้อมที่จะใช้เข็มขัดนิรภัยของรถได้ตามปกติเมื่อเด็กมีความสูงเพียงพอที่ขาและเข่าของเด็กสามารถนั่งห้อยขาได้ในเบาะนั่งรถได้พอดี และโตพอที่จะสามารถนั่งตัวตรงหลังพิงพนักพิงได้ตรงโดยเข็มขัดนิรภัยของรถส่วนล่างจะต้องรัดได้ตรงส่วนกระดูกเชิงกราน (Pelvis) ไม่ใช่รัดตรงบริเวณท้อง และเข็มขัดที่พาดส่วนบ่าจะต้องพาดผ่านมาตรงส่วนหน้าอก ไม่ใช่ผ่านมาตรงแขนหรือคอ

การใช้ที่นั่งนิรภัย และการใช้ระบบยึดเหนี่ยวเหล่านี้ต้องใช้ที่เบาะหลังเท่านั้น เพราะสามารถลดความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้ถึง 5 เท่า เว้นแต่ รถปิกอัพ หรือรถกระบะที่จำเป็นต้องไว้เบาะหน้าข้างคนขับ แต่ที่สำคัญก็คือ จะต้องไม่มีถุงลมข้างคนขับ หรือมีแต่ต้องสามารถปิดการทำงานได้ เพราะหากใช้ถุงลมนิรภัยข้างคนขับอาจเป็นอันตรายต่อเด็กได้ หากเกิดการทำงานของถุงลมนิรภัย โดยในปัจจุบัน การใช้ที่นั่งนิรภัย และระบบยึดเหนี่ยวในรถยนต์สำหรับเด็กยังมีการใช้น้อยมาก จึงต้องเร่งรณรงค์ในเรื่องนี้ โดยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติอาจออกข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 123 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในเด็กที่โดยสารรถยนต์ และบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง

อภิปรายผล

การแก้ปัญหาการได้รับบาดเจ็บของเด็กในการโดยสารรถยนต์ จึงเห็นควรพิจารณากำหนดมาตรการเพื่อป้องกันการได้รับบาดเจ็บของเด็กในการโดยสารรถยนต์ โดยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติอาจออกข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 123 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยออกข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อให้บังคับถึงอุปกรณ์เสริมสำหรับเด็กที่ไม่สามารถใช้เข็มขัดนิรภัยแบบผู้ใหญ่ได้ โดยให้บังคับใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับเด็กในแต่ละช่วงวัยของเด็กไม่ว่าจะเป็นที่นั่งหรือเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (Car Seat) หรือจะเป็นที่นั่งเสริม (Booster Seat) จนกว่าร่างกายของเด็กจะเจริญเติบโตเพียงพอที่จะใช้เข็มขัดนิรภัยอย่างผู้ใหญ่ได้

ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาศึกษาเรื่องปัญหาเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่เป็นเด็กโดยการใช้ที่นั่งนิรภัย ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น ผู้วิจัยขอเสนอข้อเสนอแนะเพื่อจะเป็นแนวทางในการปรับปรุงมาตรการทางกฎหมายและข้อเสนอแนะอื่น เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการคุ้มครองเด็กในการโดยสารรถยนต์มากยิ่งขึ้น แบ่งออกเป็น 2 แนวทางดังต่อไปนี้

1. ข้อเสนอแนะทางนิติวิธี

1.1) โดยภาครัฐต้องแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 123 ซึ่งกำหนด ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถยนต์ยอมให้ผู้อื่นนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์เกินสองคน และวรรคสองกำหนดให้ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ด้วย และวรรคสามกำหนดว่า ประเภทหรือชนิดของรถยนต์ ลักษณะและวิธีการใช้เข็มขัดนิรภัยตามวรรคสอง ให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ดังนี้ ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ จึงอาจออกข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 123 ออกข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อให้บังคับถึงอุปกรณ์เสริมสำหรับเด็กที่ไม่สามารถใช้เข็มขัดนิรภัยแบบผู้ใหญ่ได้ โดยให้บังคับใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับเด็กในแต่ละช่วงวัยของเด็ก ไม่ว่าจะเป็นเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (Child Safety Seat) หรือ

จะเป็นเบาะนั่งเสริม (Booster Seat) จนกว่าร่างกายของเด็กจะโตพอที่จะใช้เข็มขัดนิรภัยอย่างผู้ใหญ่ได้ และให้รวมถึงกำหนดนโยบายถึงรถโดยสารสาธารณะทุกชนิดด้วย

1.2) เห็นควรให้มีการกำหนดบทลงโทษผู้ขับขี่สำหรับการกระทำความผิด เพื่อให้เจ้าพนักงานจราจรสามารถเอาผิดกับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับเด็กที่ไม่สามารถใช้เข็มขัดนิรภัย แบบผู้ใหญ่ได้ ไม่ว่าจะเป็นเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กหรือเบาะนั่งเสริม หรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด โดยอาจเป็นการเปรียบเทียบปรับและมีการจัดทำฐานข้อมูลประวัติของผู้ฝ่าฝืนหรือผู้กระทำความผิดซ้ำเกี่ยวกับกฎหมายจราจรเชื่อมโยงไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก และศาลยุติธรรม ทั้งนี้เพื่อสามารถใช้เป็นหลักฐานในการพิจารณาเพิ่มโทษทางอาญาในคดีแก่ผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดซ้ำ

1.3) เห็นควรที่จะนำมาตรการบันทึกการกระทำความผิดจราจร หรือมาตรการตัดแต้มของผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับเด็กมาใช้จริงจัง ซึ่งนำไปสู่การใช้มาตรการลงโทษโดยการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ทั้งนี้ อาจจำเป็นต้องมีการสนับสนุนงบประมาณ อุปกรณ์ และเครื่องมือแก่ตำรวจทั้งระบบ และเชื่อมต่อกับกรมขนส่งทางบกและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง⁸

ก่อนมีการกำหนดเป็นกฎหมาย ควรมีกระบวนการสร้างความรู้ความเข้าใจ และสร้างความตระหนักให้กับประชาชน เพื่อให้เห็นถึงความสำคัญของการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (Child Safety Seat) โดยเน้นทางสื่อหลายรูปแบบ เช่น ทางแอปพลิเคชันไลน์ (Application Line) แอปพลิเคชันเฟซบุ๊ก (Application Facebook) วิดีโอแนะนำที่คลินิกฝากครรภ์ และโรงพยาบาลควรให้คำแนะนำมารดาหลังคลอดก่อนกลับบ้าน และควรจัดให้มีหน่วยงานที่ให้ความรู้ประชาสัมพันธ์กับผู้ปกครองถึงความสำคัญของเบาะนั่งนิรภัย และส่งเสริมความตระหนักให้กับประชาชนเพื่อให้เห็นถึงความสำคัญของการใช้อุปกรณ์ด้วย ไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานทางการศึกษา โรงพยาบาล โรงเรียน ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ไม่ว่าจะเป็นการให้ความรู้ผ่านสื่อโทรทัศน์ ผลิตโฆษณา วิดีทัศน์ เอกสาร แผ่นพับ โปสเตอร์ต่าง ๆ ที่ประชาชนเข้าใจง่าย สะดุดตา เกิดความจำที่ดีและเกิดความต้องการ หรือเห็นถึงความสำคัญของการใช้เบาะนิรภัยในเด็กซึ่งอาจนำไปสู่การปรับเปลี่ยนทัศนคติและพฤติกรรมของทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ส่งผลให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีวินัยและจิตสำนึกมากขึ้น

2. ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

2.1 ภาครัฐควรส่งเสริมให้บิดา มารดา และผู้ปกครองตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้ที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็กว่ามีความปลอดภัยเพียงใด หากพ่อแม่ผู้ปกครองมีความจำเป็นที่จะต้อง

⁸ กิตติธัช ขุนเจริญ. (2560). มาตรการทางกฎหมายเพื่อเพิ่มความปลอดภัยทางถนน: ศึกษากรณีคนเดินเท้าใช้ทางข้าม. สารนิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายมหาชน, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม. หน้า 13.

พาเด็กนั่งรถยนต์ และควรมีการจำกัดความเร็วรถยนต์ในการเดินทาง ในกรณีที่มีเด็กร่วมเดินทางไปด้วย

2.2 ให้ภาครัฐมีมาตรการลดภาษีนำเข้าอุปกรณ์ความปลอดภัยในรถยนต์ และควรให้การสนับสนุนในเรื่องของราคาเบาะนิรภัยให้ถูกลงโดยปรับ ลดภาษีนำเข้า ซึ่งราคาที่เหมาะสมในการที่จะซื้อได้ประมาณ 3,000-5,000 บาท แต่ต้องได้คุณภาพและได้มาตรฐาน และร้านค้าที่จำหน่ายเบาะนิรภัยควรมีส่วนให้ความรู้เกี่ยวกับเบาะนิรภัยพร้อมการติดตั้งโดยโครงสร้างตัวเบาะนิรภัยควรมีระบบการปรับระดับเพื่อให้เหมาะกับ อายุ น้ำหนัก ส่วนสูงของเด็ก หรือควรมีหน่วยงานที่รับผิดชอบในการจัดหา เบาะนิรภัยที่ได้มาตรฐานมีแหล่งซื้อราคาถูก หรือจัดตั้งเป็นกองทุนจัดหาให้เข้า รับบริจาค ระบบผ่อนส่ง

2.3 ภาครัฐควรส่งเสริมให้ผู้ผลิตทำการตลาดโดยตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อสังคม (Corporate Social Responsibility (CSR)) โดยให้ผู้ประกอบและผลิตภัณฑ์จัดสรรงบฯ ให้ความรู้ประชาชน และผู้ที่ซื้อรถ ในเรื่องความปลอดภัยของเด็กในการโดยสารรถยนต์ และต้องมีอุปกรณ์สำหรับความปลอดภัยอย่างครบถ้วน ไม่ตัดออกเพื่อประหยัดต้นทุน เพื่อเพิ่มกำไร หรือบริษัทขายรถยนต์ ถ้าซื้อรถยนต์ควรจะมีให้เลือกแถมเบาะนิรภัยด้วย และบริษัทขายรถยนต์ ต้องให้ความรู้ในการใช้และการติดตั้งให้กับลูกค้าด้วย

2.4 ควรบรรจุความรู้เรื่องเบาะนิรภัยเด็กในรถยนต์เข้าไปในการสอบใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ของกรมการขนส่งทางบกด้วย และควรมีการมุ่งเน้นเรื่องวินัยจราจร พฤติกรรมการขับขี่ตามกฎหมายจราจรร่วมด้วย เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยกระทรวงคมนาคม และกระทรวงสาธารณสุขควรมีส่วนรับผิดชอบในการนำข้อเสนอแนะไปขับเคลื่อนเชิงนโยบายต่อไป

ปัญหาการได้รับบาดเจ็บของเด็กในการโดยสารรถยนต์ ควรพิจารณากำหนดมาตรการเพื่อป้องกันการได้รับบาดเจ็บของเด็กในการโดยสารรถยนต์ ซึ่งมีการกระทำได้โดยการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับความเร็วของรถที่มีเด็กโดยสารอยู่ รวมทั้งการบัญญัติกฎหมายเพื่อบังคับการให้ผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีเด็กโดยสารมาด้วยต้องมีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก และต้องรัดร่างกายเด็กด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ด้วย นอกจากนี้ หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องควรร่วมรณรงค์อย่างจริงจัง เน้นความเข้มงวดและต่อเนื่อง เน้นการป้องกันโดยไม่จำกัดอยู่แต่เฉพาะตามสถานการณ์ ไม่จำกัดเฉพาะพื้นที่ที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง หรือไม่จำกัดอยู่เฉพาะความผิดที่มีอัตราโทษปรับมากกว่า หรือก่อความเสียหายมากกว่า เช่น โรงพยาบาลทั้งของภาครัฐและเอกชน ต้องตรวจสอบการเดินทางครั้งแรกของเด็กทารกหลังคลอด โดยก่อนออกจากโรงพยาบาลต้องตรวจสอบว่าผู้ปกครองมีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กหรือไม่ และ โรงเรียนควรรณรงค์ให้ผู้ปกครองมีการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในการเดินทางมาโรงเรียนด้วย

บรรณานุกรม

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม ฉบับที่ 3998 (พ.ศ. 2522). เรื่อง ยกเลิกและกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กรรมเข็มขัดนิรภัยสำหรับรถยนต์. ออกตามความในพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511.

เกียรติจักร วัจนะสวัสดิ์. (2551). *คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1 บทบัญญัติทั่วไป* (พิมพ์ครั้งที่ 10). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์พลสยาม พรินต์ติ้ง.

ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ. (2551). *คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาคทั่วไป* (พิมพ์ครั้งที่ 9). กรุงเทพฯ: วิญญูชน.

กิตติชัย ขุนเจริญ. (2560). *มาตรการทางกฎหมายเพื่อเพิ่มความปลอดภัยทางถนน: ศึกษากรณีคนเดินเท้าใช้ทางข้าม*. สารนิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายมหาชน, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม.

พงศันเรศ ศิริเสถียร. (2560). *กฎหมายจราจรทางบกเพื่อการคมนาคมขนส่งในประชาคมอาเซียน: ศึกษาเฉพาะกฎหมายของประเทศที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทย*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายมหาชน, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม.

สุพรรณษา ภู่อี่ยม. (2560). *ความรับผิดชอบทางอาญาสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์*. สารนิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรมทางอาญา, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม.

ชิตีมา แซ่แจ้ว. (2555). *ทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 ของเจ้าหน้าที่ตำรวจในเขตกรุงเทพมหานคร*. สารนิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สำหรับนักบริหาร มหาวิทยาลัยศรีปทุม.