

วิเคราะห์ชั่วโมงการทำงานของแรงงานกับโศกนาฏกรรมสยองปีใหม่

ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

ระบบการขนส่งรถโดยสารประจำทางถือเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนได้เข้าถึงแหล่งงานและแหล่งกิจกรรมต่าง ๆ ตามวัตถุประสงค์ อีกทั้งเป็นสิ่งจำเป็นต่อการดำเนินชีวิต จึงมีการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางพบว่า มีผู้โดยสารใช้บริการเพื่อการเดินทางโดยสารรถสาธารณะ (รถตู้) ในปี พ.ศ. 2554 จำนวนทั้งสิ้น 7,881 คนต่อเที่ยวหรือต่อวัน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 43% ของจำนวนผู้เดินทางทั้งสิ้นจากทั่วประเทศ (วารสารนโยบายการขนส่งและจราจร สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข., เมษายน - มิถุนายน 2554. 15) อีกทั้งมีแนวโน้มที่จะเพิ่มสูงขึ้นซึ่งเป็นไปตามภาวะเศรษฐกิจของประเทศไทย ด้วยเหตุนี้จึงมีผู้ประกอบการเข้ามาทำกิจการรถโดยสารประจำทางเพื่อให้บริการแก่ประชาชน เนื่องจากรถทัวร์โดยสารประจำทางมีจำนวนไม่เพียงพอต่อผู้โดยสาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ อีกทั้งเป็นอีกหนึ่งช่องทางที่สามารถสร้างรายได้ให้กับผู้ประกอบการและก่อให้เกิดการจ้างงาน อาทิ คนขับรถตู้รับจ้างและรถตู้ร่วมบริการที่มีผู้ขับเป็นเจ้าของ หากผู้ประกอบการยังขาดความเอาใจใส่ในมาตรฐานและการให้บริการ โดยมุ่งหวังเพียงผลกำไร ประกอบกับปัญหาช่องว่างทางกฎหมายที่ทำให้ผู้ประกอบการประกอบธุรกิจการเดินทางได้ ทำให้มีปัญหาด้านต่าง ๆ เกิดขึ้นมากมาย เช่น การรับผู้โดยสารเกินกว่าที่นั่งกำหนด ปัญหาชั่วโมงการขับรถเกินกว่าสภาพร่างกายจะรับไหว การจ้างรถตู้ร่วมบริการที่มีผู้ขับเป็นเจ้าของเพื่อเข้ามาเป็นรถเสริมในช่วงเทศกาล ปัญหาความรับผิดชอบของผู้ประกอบการในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุและมีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ ปัญหาการลักลอบให้บริการรถตู้โดยสารอย่างผิดกฎหมาย เป็นต้น

กรณีศึกษาที่จะทำการกล่าวถึงในที่นี้คือ กรณีของอุบัติเหตุรถตู้ประสานงานรถปิกอัพและเกิดไฟลุกไหม้ท่วมทั้งคันรถตู้และรถปิกอัพ และไฟไหม้ร่างกายผู้โดยสารทั้งสองคัน ทำให้มีผู้เสียชีวิตทันทีจำนวน 25 ศพ และบาดเจ็บ 2 ราย เหตุเกิดขึ้นเมื่อวันที่ 2 ม.ค. 2560 กิโลเมตรที่ 26 - 27 บนถนนสาย 344 หมู่ 1 ตำบลหนองอิรุณ อำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี ซึ่งเป็นจุดที่เกิดประสานงากัน ณ บริเวณขาเข้าสู่จังหวัดระยอง ซึ่งรถต้นเหตุคือรถตู้โดยสารสาย กทม.-จันทบุรี เสียหลักพลิกตกข้างทางที่เป็นเกาะกลางถนนมีลักษณะเป็นหลุมลึกประมาณ 1 เมตร และพลิกขึ้นข้ามเกาะกลางถนนไปประสานงากับรถปิกอัพ ทำให้มีผู้เสียชีวิตดังกล่าวจากรถตู้จำนวน 14 ราย และจากรถปิกอัพจำนวน 11 ราย ผู้เห็นเหตุการณ์เชื่อมั่นว่ารถตู้คันต้นเหตุจะต้องขับมาด้วยความเร็วสูงอย่างแน่นอน เพราะแม้ว่าคูน้ำจะมีความลึกประมาณ 1 เมตร แต่รถยังกระแทกและกระเด็นออกมาได้ในระยะที่ไกลมากขนาดข้ามเกาะกลางถนนได้

ประกอบกับลักษณะทางกายภาพถนน ณ บริเวณจุดเกิดเหตุเป็นเส้นถนนที่เดินรถทางเดียวและมี 2 ช่องจราจรโดยมีเกาะกลางถนนที่มีลักษณะเป็นเนินลาดลงกั้นระหว่างกลางวิ่งแบบสวนทางกันกับฝั่งตรงข้ามที่เดินรถแบบทางเดียวมี 2 ช่องจราจรดังแสดงในรูปที่ 1



รูปที่ 1: ภาพแสดงตำแหน่งและเหตุการณ์บริเวณจุดเกิดเหตุ
ที่มา : รวบรวมจากภาพข่าวและgoogle maps

จากรูปที่ 1 จะเห็นได้ว่าบนถนนที่รถตู้ขับเคลื่อนมานั้นมีลักษณะเป็นทางตรง อีกทั้งสภาพถนนมีเส้นแบ่งช่องจราจรที่ชัดเจนและผิวทางมีลักษณะเรียบ ประกอบกับคำบอกเล่าของผู้เห็นเหตุการณ์ที่คาดว่าขับรถมาด้วยความเร็วสูง หลุดฝ่ายสงสัยในสาเหตุของการเกิดเหตุ ซึ่งจากการเปิดเผยข้อมูลโดยนายเชิดชัย สนั่นศรีสาคร รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ให้สัมภาษณ์ภายหลังตรวจสอบประวัติรถตู้คันดังกล่าวทราบว่า เป็นรถตู้โดยสารสาธารณะส่วนบุคคลร่วมบริการของบริษัท ขนส่ง จำกัด (ขส.) เจ้าของคือนายสุมน เอี่ยมสมบัติ ซึ่งเป็นผู้ขับที่รถคันดังกล่าว และมีรถไว้ให้บริการเพียงคันเดียว โดยปกติรถคันดังกล่าวจะวิ่งให้บริการในเส้นทาง กทม.-จันทบุรี-กทม. วันละ 3 เที่ยวในช่วงเทศกาลปีใหม่ก่อนวันเกิดเหตุ นายสุมนเป็นผู้ขับเพียงคนเดียว 2 วันติดต่อกัน โดยไม่ได้หยุดพักหรือมีคนขับคนอื่นผลัดเปลี่ยน โดยมีรอบเวลาการวิ่งรถนับตั้งแต่วันที่ 1 ม.ค. 2560 เที่ยวแรกออกจากจังหวัดจันทบุรีเวลา 04.00 น. เที่ยวที่สองออกจากกรุงเทพฯเวลา 11.30 น. และเที่ยวที่ 3 ออกจากจันทบุรีเวลา 18.00 น. ถึงกรุงเทพฯเวลา 22.00 น. วันที่ 2 ม.ค. 2560 เที่ยวแรกออกจากกรุงเทพฯเวลา 05.00 น. เที่ยวที่สองออกจากจันทบุรีเวลา 11.30 น. จนกระทั่งมาถึงรอบเวลาเกิดเหตุ (ข่าวสด: วันที่ 4 มกราคม 2560) นั้นหมายความว่าคนขับรถตู้ทำการขับรถจำนวนทั้งหมด 5 เที่ยว รวมระยะเวลา 31 ชั่วโมง ประกอบกับนายสุมนมีอายุ 64 ปี ส่วนสาเหตุการเกิดเพลิงไหม้นั้น เกิดจากการลุกไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ในระบบสตาร์ทเครื่องยนต์ไม่ใช่อุปกรณ์แก๊สดีเซล เพราะจากการตรวจสอบถังแก๊สพบว่ายังอยู่ในสภาพปกติไม่มีการระเบิดหรือฉีกขาดแต่อย่างใด อีกทั้งรถคันดังกล่าวยังไม่ได้รับการติดตั้งจีพีเอส (GPS) จึงทำให้ไม่สามารถตรวจจับความเร็วได้

ในส่วนของผู้ประกอบการผู้ให้บริการรถตู้โดยสารคือ ห้างหุ้นส่วนจำกัดพลอยหยก มีรถให้บริการจำนวน 18 คัน โดยที่รถทุกคันจะมีผู้ขับเป็นเจ้าของรถและมีผู้จัดการคิวรถตู้คือ นายภัทรพงษ์ ได้เปิดเผยข้อมูลว่า มีการเช็คสภาพร่างกายคนขับรถตู้ทุกรายก่อนขับและรถทุกคันมีใบอนุญาตผ่านมาตรฐานขนส่ง อีกทั้งมีการทำประกันภัยคุ้มครองทั้งภาคบังคับและสมัครใจ และให้การยืนยันว่าผู้ขับรถตู้ต้นเหตุไม่มีความเป็นไปได้ว่าจะหลับใน

เนื่องจากก่อนออกจากคิวรถถึงปลายทางจะให้พักผ่อนทันทีพร้อมกับแจ้งผู้โดยสารในการเลื่อนเวลาออกไป นอกจากนี้มีการตรวจปัสสาวะเพื่อหาสารเสพติดทุกคนด้วย (ไทยรัฐ: วันที่ 2 ม.ค. 2560)

จากเหตุการณ์ดังกล่าวสามารถสรุปผลได้ว่า สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้มีต้นเหตุมาจากชั่วโมงการทำงานที่หักโหมมากเกินไป สัมพันธ์กับอายุของผู้ขับขี่คือ 64 ปีที่จัดอยู่ในวัยผู้สูงอายุ และขับรถด้วยความเร็วสูง อีกทั้งการตรวจสอบสภาพทางกายภาพถนนและยานพาหนะประกอบกับคำบอกเล่าของผู้เห็นเหตุการณ์ จึงมีความเป็นไปได้ที่ผู้ขับขี่อาจอยู่ในสภาพเหนื่อยล้า ดังนั้นภาคส่วนของกฎหมายที่ยังคงมีช่องว่างให้ผู้ประกอบการเดินทางโดยสารประจำทางที่มุ่งหวังผลกำไรจนทำให้ขาดความเอาใจใส่ในมาตรฐานและการให้บริการ ควรจะมีการเข้มงวดกวดขันด้านบทลงโทษตามกฎหมายและความรับผิดชอบต่อความเสียหายจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนน โดยผู้ประกอบการนั้นเป็นผู้ดำเนินการ จากบทสัมภาษณ์ที่ผู้ประกอบการได้ให้สัมภาษณ์ไปนั้น ชี้ให้เห็นว่าผู้ประกอบการปฏิบัติตามข้อกำหนดแล้วในบางส่วน ซึ่งกรณีที่เกิดขึ้นนี้จะละเอียดไม่ได้ในเรื่องของชั่วโมงการทำงานของคนขับรถ การเข้มงวดกวดขันด้านกฎหมาย และการจัดทำมาตรฐานด้านความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงานขับรถดังนี้

ด้านกฎหมาย

ตามที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาว่าด้วยกฎกระทรวง ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ว่าด้วยอำนาจตามความในมาตรา 6 และมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ตามข้อกำหนดกำหนดไว้ดังนี้

ข้อที่ 1 ในกฎกระทรวงนี้ “งานขนส่งทางบก” หมายความว่า การลำเลียงหรือเคลื่อนย้ายบุคคล สัตว์ หรือสิ่งของด้วยยานพาหนะขนส่งทางบกซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่นทั้งนี้ ไม่รวมถึงการเคลื่อนย้ายบุคคลหรือสัตว์ที่เจ็บป่วย และการขนส่งในงานดับเพลิงหรืองานบรรเทาสาธารณภัย

ข้อ 2 ให้นายจ้างกำหนดเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดการทำงานปกติของลูกจ้างในงานขนส่งทางบกวันหนึ่งไม่เกินแปดชั่วโมง

ข้อ 3 ห้ามมิให้นายจ้างให้ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับขี่ยานพาหนะทำงานล่วงเวลาเว้นแต่จะได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจากลูกจ้างในกรณีที่ได้รับความยินยอมจากลูกจ้างตามวรรคหนึ่งแล้ว นายจ้างอาจให้ลูกจ้างทำงานล่วงเวลาได้วันหนึ่งไม่เกินสองชั่วโมง เว้นแต่มีความจำเป็นอันเกิดจากเหตุสุดวิสัย อุบัติเหตุหรือปัญหาการจราจร

ข้อ 4 ให้นายจ้างจัดให้ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับขี่ยานพาหนะมีเวลาพักติดต่อกันวันหนึ่งไม่น้อยกว่าหนึ่งชั่วโมง หลังจากลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับขี่ยานพาหนะได้ทำงานมาแล้วไม่เกินสี่ชั่วโมงนายจ้างและลูกจ้างตามวรรคหนึ่งอาจตกลงกันให้มีเวลาพักครั้งหนึ่งน้อยกว่าหนึ่งชั่วโมงก็ได้แต่ต้องไม่น้อยกว่าครึ่งยี่สิบนาที และเมื่อรวมกันแล้วต้องไม่น้อยกว่าวันละหนึ่งชั่วโมง

ข้อ 5 ห้ามมิให้นายจ้างให้ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับขี่ยานพาหนะเริ่มต้นทำงานในวันทำงานถัดไปก่อนครบระยะเวลาสิบชั่วโมงหลังจากสิ้นสุดการทำงานในวันทำงานที่ล่วงมาแล้ว

ข้อ 6 ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างในงานขนส่งทางบกทำงานล่วงเวลา ในวันทำงานและทำงานล่วงเวลาในวันหยุด ให้นายจ้างจ่ายค่าตอบแทนเป็นเงินเท่ากับอัตราค่าจ้างต่อชั่วโมงในวันทำงานตามจำนวนชั่วโมงที่ทำ เว้นแต่นายจ้างตกลงจ่ายค่าล่วงเวลาหรือค่าล่วงเวลาในวันหยุดให้แก่ลูกจ้างดังกล่าว

สรุปผลปัญหาด้านกฎหมาย

1) ข้อกฎหมายมีการระบุถึงชั่วโมงทำงานไว้ดังข้อกฎหมายข้อที่ 1 มีการกำหนดชั่วโมงการทำงานล่วงเวลาดังข้อที่ 3 ผลสรุปรวมชั่วโมงการทำงานจะต้องไม่เกิน 10 ชั่วโมง/วัน หากแต่ยังมีช่องว่างที่เว้นไว้ว่า “เว้นแต่มีความจำเป็นอันเกิดจากเหตุสุดวิสัย อุบัติเหตุหรือปัญหาการจราจร” ที่อาจเป็นข้ออ้างให้กับผู้ประกอบการได้ให้ผู้ปฏิบัติงานเกินกว่าเวลาที่กฎหมายกำหนดได้

2) ข้อกฎหมายข้อ 4 มีการระบุให้ผู้ขับที่มีเวลาพักไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมงหลังปฏิบัติงานไปแล้วไม่เกิน 4 ชั่วโมง หากแต่ยังมีช่องว่างไว้ว่า “ลูกจ้างตามวรรคหนึ่งอาจตกลงกันให้มีเวลาพักครั้งหนึ่งน้อยกว่าหนึ่งชั่วโมงได้ แต่ต้องไม่น้อยกว่าครึ่งละยี่สิบนาทีและเมื่อรวมกันแล้วต้องไม่น้อยกว่าวันละหนึ่งชั่วโมง”

3) ขาดข้อกฎหมายว่าด้วยการให้บริการร่วมโดยผู้ประกอบการมิได้เป็นผู้ครอบครองยานพาหนะ หากแต่เป็นไปด้วยการให้บริการร่วมโดยผู้ขับเป็นเจ้าของ ซึ่งสอดคล้องกับเหตุการณ์อุบัติเหตุในครั้งนี้ว่าใครคือผู้รับผิดชอบต่อความเสียหายทั้งชีวิตและทรัพย์สินที่เกิดขึ้นระหว่าง ผู้ประกอบการ ผู้ขับที่เป็นเจ้าของรถ (ที่เสียชีวิตไปแล้ว) และบริษัทประกันภัยรถ

4) การปรับหรือเพิ่มข้อกฎหมายต่อการปรับตัวให้เป็นไปตามสภาพเศรษฐกิจและวิถีความเป็นอยู่ให้ทันสมัยที่เปลี่ยนแปลงไป อีกทั้งเข้มงวดกวดขันบทลงโทษที่มีใช้เพียงแคโทษปรับสถานเดียว เพื่อเป็นมาตรการป้องกันให้ความเกรงกลัวต่อกฎหมาย

จากข้อกฎหมายว่าด้วยกฎกระทรวงยังมีช่องว่างทำให้ผู้ประกอบการสามารถประกอบกิจการโดยมุ่งหวังผลกำไรเพียงอย่างเดียว อีกทั้งข้อกฎหมายยังไม่ได้มีการปรับหรือเพิ่มมาตรการเพื่อให้ทันยุคและสมัยตามสภาพเศรษฐกิจและจำนวนของผู้โดยสารที่มีการใช้รถโดยสารสาธารณะเพิ่มมากขึ้นทุกปี ดังนั้นควรมีการปรับเพิ่มข้อกฎหมายเพื่อกำกับและดูแลผู้ประกอบการและจัดทำมาตรฐานด้านความปลอดภัยในผู้ปฏิบัติงานขับรถดังจะแสดงไว้ในหัวข้อมาตรการด้านความปลอดภัยในผู้ปฏิบัติงานขับรถโดยเฉพาะการกำหนดชั่วโมงการทำงานและเวลาปฏิบัติงานในต่างประเทศต่อไป

มาตรการกำหนดเวลาทำงานและชั่วโมงทำงานที่เอื้อต่อความปลอดภัยในต่างประเทศ

การทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานการควบคุมกำกับดูแลกำหนดชั่วโมงการทำงานและเวลาทำงานในระบบขนส่งทางบกโดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ขับรถโดยสารประจำทางในต่างประเทศ จะมีฐานข้อมูลในการศึกษาถึงตัวอย่างการกำหนดชั่วโมงทำงานทั้งในผู้ประกอบการและระบบขนส่งทางบกของผู้ขับรถ ซึ่งบทบรรณกรรมต่างประเทศฉบับนี้เป็นคู่มือที่ได้รับการออกแบบเพื่อให้อ่านและเข้าใจง่ายต่อกฎและข้อบังคับของกลุ่ม

ประเทศสหภาพยุโรป ชื่อ “European Union (EU) rules on drivers’ hours and working time” โดย Driver & Vehicle Standards Agency. หน่วยงาน Department for Transport.

กฎและข้อบังคับนี้ทำการกำหนดขึ้นเพื่อควบคุมและกำกับดูแลชั่วโมงการทำงานของผู้ทำงานขับรถขนส่งสินค้า รถบรรทุกที่มีน้ำหนักมากกว่า 3.5 ตัน และคนขับรถโดยสารประจำทางที่มีที่นั่งผู้โดยสารจำนวนไม่น้อยกว่า 9 ที่หรือมากกว่า กฎและข้อบังคับจะครอบคลุม 3 ด้านดังนี้ ระยะเวลาสูงสุดในการทำงาน เวลาทำงาน ระยะเวลาต่ำสุดสำหรับช่วงพักระหว่างปฏิบัติงาน และช่วงเวลาพักก่อนการเริ่มต้นงานในวันถัดไป กฎระเบียบว่าด้วยเรื่อง ชั่วโมงทำงานของคนขับรถและระยะเวลาในการทำงานถูกแสดงไว้ในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 กฎข้อบังคับว่าด้วยชั่วโมงทำงานและระยะเวลาทำงานในคนขับรถ

| ชั่วโมงการทำงาน (Regulation (EC) 561/2006) | ระยะเวลาทำงาน (Directive 2002/15/EC) |
|--|---|
| ชั่วโมงขับรถ <ul style="list-style-type: none"> ▪ จำกัดชั่วโมงทำงานจำนวน 9 ชั่วโมง/วัน (สามารถเพิ่มได้ถึง 10 ชั่วโมง จำนวน 2 ครั้ง/สัปดาห์) ▪ ชั่วโมงทำงานสูงสุด 56 ชั่วโมง/สัปดาห์ ▪ ชั่วโมงทำงานสูงสุด 90 ชั่วโมง/รายปี | ระยะเวลาทำงาน <ul style="list-style-type: none"> ▪ ระยะเวลาเฉลี่ยจะต้องไม่เกิน 48 ชั่วโมง/สัปดาห์ ▪ ระยะเวลาทำงานสูงสุดคือ 60 ชั่วโมง/สัปดาห์ (เฉลี่ยชั่วโมงทำงานต้องไม่เกินไปกว่านี้) ▪ ระยะเวลาจะต้องไม่เกิน 10 ชั่วโมงในช่วงเวลากลางคืน |
| ช่วงพักระหว่างขับรถ <ul style="list-style-type: none"> ▪ พักช่วง 45 นาทีหลังจากทำงานเป็นระยะเวลา 4.5 ชั่วโมงขับรถ ▪ พักช่วงสามารถปรับแบ่งออกเป็น 2 ช่วงโดยช่วงแรกมีเวลาพักอย่างน้อย 15 นาทีและช่วงที่ 2 มีเวลาพักอย่างน้อย 30 นาที (จะต้องเสร็จสิ้นการขับรถเป็นเวลา 4.5 ชั่วโมง) | ระยะเวลาเฉลี่ยรวมช่วงพัก <ul style="list-style-type: none"> ▪ ไม่สามารถทำงานเกินกว่า 6 ชั่วโมงโดยปราศจากเวลาพัก โดยควรจะมีช่วงพักอย่างน้อย 15 นาที ▪ ควรมีช่วงพักเบรก 30 นาทีในระหว่างการขับรถ 6 – 9 ชั่วโมง ▪ ควรมีเวลาพักช่วง 45 นาทีในระหว่างการขับรถที่มีชั่วโมงการขับมากกว่า 9 ชั่วโมง |
| เวลาพักผ่อน <ul style="list-style-type: none"> ▪ พักผ่อน 11 ชั่วโมง/ประจำวัน สามารถลดลงที่ 9 ชั่วโมงและลดลงได้ไม่มากกว่า 3 ชั่วโมง (หรือแบ่งช่วงเวลาพักผ่อนออกเป็น 3 ชั่วโมง + 9 ชั่วโมง ได้บ่อยครั้งตามที่ต้องการ) ▪ พักผ่อน 45 ชั่วโมง/สัปดาห์ สามารถลดลงที่ 24 ชั่วโมง จะต้องจัดสรรเวลาพักผ่อนให้เต็มที่เป็น | เวลาพักผ่อน <ul style="list-style-type: none"> ▪ เท่ากันกับชั่วโมงการปฏิบัติงานขับรถ |





| ชั่วโมงการทำงาน (Regulation (EC) 561/2006) | ระยะเวลาทำงาน (Directive 2002/15/EC) |
|---|---|
| รายปักษ์ (15 วัน) ใดหนึ่ง อีกทั้งควรมีเวลาพักผ่อนไม่เกิน 6 ช่วงจำนวน 24 ชั่วโมงภายในระยะเวลาพักระหว่างสัปดาห์ | |

ที่มา: (Driver & Vehicle Standards Agency, 2014)

กฎและข้อบังคับเรื่องชั่วโมงทำงาน ชั่วโมงพักและระยะเวลาพักผ่อน

กฎและข้อบังคับในเรื่องชั่วโมงทำงาน ชั่วโมงพักและระยะเวลาพักผ่อนที่ทำการทบทวนนี้จะเป็นตั้งฐานข้อมูลหรือตัวอย่างการกำหนดชั่วโมงทำงานเพื่อให้ผู้ขับรถมีการวางแผนและประเมินสภาพร่างกายตนเองและยานพาหนะให้มีความปลอดภัยต่อการให้บริการ อีกทั้งเพื่อเป็นการควบคุมและกำกับไม่ให้ผู้ประกอบการให้บริการรถโดยสารประจำทางโดยมุ่งหวังแค่เพียงผลกำไรเพียงอย่างเดียว หากแต่ควรจะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยทั้งผู้ขับและผู้โดยสาร การนำเสนอกฎและข้อบังคับจะทำการนำเสนอออกเป็นรูปภาพและแปลผลออกเป็นข้อความซึ่งสัญลักษณ์และความหมายจะเป็นส่วนช่วยให้เข้าใจในแผนภาพที่แสดงไว้ในกฎและข้อบังคับในตารางที่ 2 ดังนี้

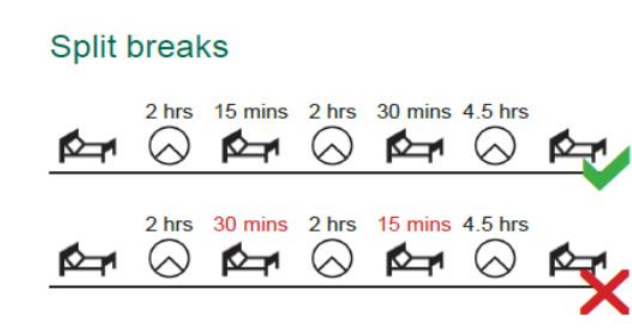
ตารางที่ 2 สัญลักษณ์และความหมายของกฎและข้อบังคับ

| สัญลักษณ์ | ความหมาย |
|---|---|
|  | ขับรถ (Driving) |
|  | ระยะเวลาพักผ่อน (Break or rest period) |
|  | งานอื่นๆ (Other) |
|  | ช่วงเวลาว่าง (Period of availability (POA)) |

ที่มา: (Driver & Vehicle Standards Agency, 2014)

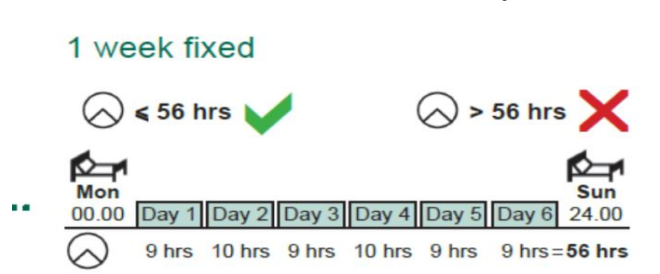
1) กฎและข้อบังคับในการแบ่งช่วงเวลาหยุดพักในขณะปฏิบัติงานขับรถบรรทุกหรือรถโดยสารประจำทาง เนื่องจากในการขับรถบรรทุกหรือรถโดยสารประจำทางมีความยากในการควบคุมและบังคับยานพาหนะมากกว่ายานพาหนะสี่ล้อทั่วไปดังนั้น กฎและข้อบังคับจึงถูกกำหนดขึ้นให้ผู้ขับปฏิบัติตามเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ดังตัวอย่างรูปภาพแสดงในรูปที่ 2 แสดงช่วงเวลาในการกำหนดเวลาหยุดพักระหว่างปฏิบัติงานที่เหมาะสมในการป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้น คือ ในชั่วโมงของการทำงานจำนวน 9 ชั่วโมงของการขับรถจะต้องแบ่งช่วงเวลาเมื่อเริ่มต้นขับรถไปแล้วจำนวน 2 ชั่วโมง ให้ทำการหยุดพักระหว่างทางจำนวน 15 นาที จากนั้นทำการขับรถต่อไปอีกจำนวน 2 ชั่วโมงจะต้องหยุดพักจำนวน 30 นาที และทำการขับรถต่อไปในช่วงระยะเวลา 4.5 ชั่วโมง ซึ่งกฎและ

ข้อบังคับนี้เป็นการหยุดพักที่ถูกต้องและเหมาะสมเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุและรักษาสภาพร่างกายของคนขับให้อยู่ในสภาวะที่ประเมินตนเองได้ อีกรูปแบบของการแบ่งช่วงเวลาพักที่ไม่ถูกต้องดังแสดงไว้ในรูปที่ 2 คือ เมื่อเริ่มต้นทำการขับรถไปแล้วจำนวน 2 ชั่วโมง จึงทำการหยุดพักจำนวน 30 นาที และทำการขับรถต่อจำนวน 2 ชั่วโมง จากนั้นหยุดพักจำนวน 15 นาที และจึงขับต่อไปในระยะเวลา 4.5 ชั่วโมง ซึ่งเป็นวิธีการที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมายและข้อบังคับ



รูปที่ 2 กฎและข้อบังคับในการแบ่งช่วงเวลาหยุดพักในขณะที่ปฏิบัติงานขับรถที่ถูกต้องและไม่ถูกต้อง
ที่มา: (Driver & Vehicle Standards Agency, 2014)

2) กฎและข้อบังคับของการกำหนดชั่วโมงทำงานต่อหนึ่งสัปดาห์ กฎและข้อบังคับของชั่วโมงการทำงานในผู้ขับรถของกลุ่มประเทศสหภาพยุโรปกำหนดว่าจะต้องมีชั่วโมงการทำงานไม่เกินไปกว่า 56 ชั่วโมงและหากเกินกว่า 56 ชั่วโมงนับว่าผิดข้อบังคับ อีกทั้งการกำหนดชั่วโมงการทำงานประจำวันจะต้องทำการกำหนดให้เป็นไปตามมาตรฐานคือ ในวันเริ่มต้นทำงานขับรถวันแรกของรอบสัปดาห์จะต้องทำการขับรถไม่เกิน 9 ชั่วโมง วันที่ 2 ของการทำงานขับรถจะต้องมีกำหนดระยะเวลาทำงานไม่เกิน 10 ชั่วโมง วันที่ 3 ของการทำงานขับรถจะต้องมีระยะเวลาในการทำงานไม่เกินไปกว่า 9 ชั่วโมง วันที่ 4 ของการทำงานขับรถจะต้องมีระยะเวลาในการปฏิบัติงานไม่มากไปกว่า 10 ชั่วโมง วันที่ 5 ของการทำงานขับรถจะต้องมีกำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติงานไม่มากไปกว่า 9 ชั่วโมง และวันที่ 6 ของการทำงานขับรถจะต้องมีกำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติงานไม่มากไปกว่า 9 ชั่วโมง ข้อบังคับชั่วโมงทำงานที่ถูกต้องดังแสดงในรูปที่ 3 กฎและข้อบังคับของชั่วโมงทำงานต่อหนึ่งสัปดาห์ที่ถูกต้อง

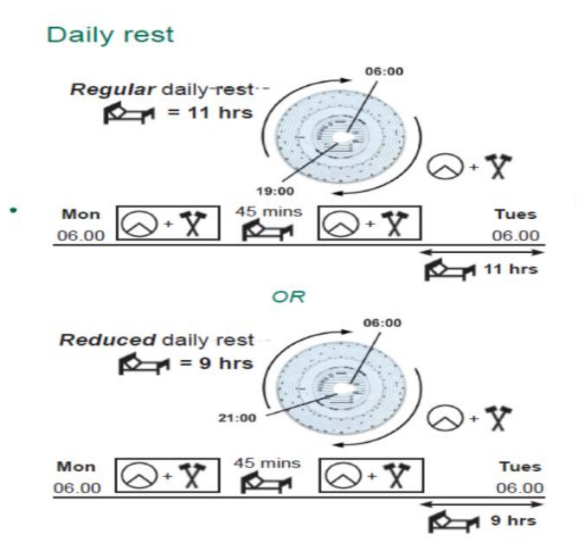


รูปที่ 3 กฎและข้อบังคับของชั่วโมงทำงานต่อหนึ่งสัปดาห์ที่ถูกต้อง
ที่มา: (Driver & Vehicle Standards Agency, 2014)

3) กฎและข้อบังคับของชั่วโมงพักผ่อนก่อนการเริ่มต้นปฏิบัติงานขับรถในวันใหม่ กฎและข้อบังคับของชั่วโมงพักผ่อนก่อนการเริ่มต้นปฏิบัติงานขับรถในวันใหม่ของกลุ่มประเทศสหภาพยุโรปได้กำหนดให้ผู้ปฏิบัติงานขับรถให้มีการพักผ่อนประจำวันก่อนการเริ่มงานแบ่งออกเป็น 2 รูปแบบดังนี้

รูปแบบที่ 1 กำหนดให้มีเวลาพักผ่อน(นอนหลับ)ประจำวัน ก่อนการเริ่มต้นงานในวันใหม่ทั้งหมดจำนวน 11 ชั่วโมงโดยมีกำหนดระยะเวลาพักเริ่มตั้งแต่ 19.00 – 06.00 น. และมีเวลารวมพักระหว่างปฏิบัติงานทั้งหมดจำนวน 45 นาที และภายใน 45 นาทีนี้สามารถแบ่งช่วงเวลาที่การพักที่ถูกต้องดังแสดงไว้ในหัวข้อที่ 1 แล้ว และช่วงเวลาของการพักผ่อนแสดงไว้เป็นแผนภาพในรูปที่ 4 กฎและข้อบังคับของการกำหนดระยะเวลาพักผ่อนก่อนการเริ่มต้นงานวันใหม่

รูปแบบที่ 2 กำหนดให้มีเวลาพักผ่อน (นอนหลับ)ประจำวัน ก่อนการเริ่มต้นงานในวันใหม่ทั้งหมดจำนวน 9 ชั่วโมง โดยมีกำหนดระยะเวลาพักเริ่มต้นตั้งแต่ 21.00 – 06.00 น. และมีเวลารวมพักระหว่างปฏิบัติงานทั้งหมดจำนวนทั้งสิ้น 45 นาที และภายใน 45 นาทีนี้สามารถแบ่งเป็นช่วงเวลาพักที่ถูกต้องได้ดังแสดงไว้ในหัวข้อที่ 1 แล้ว อีกทั้งช่วงเวลาของการพักผ่อนแสดงไว้เป็นแผนภาพในรูปที่ 4

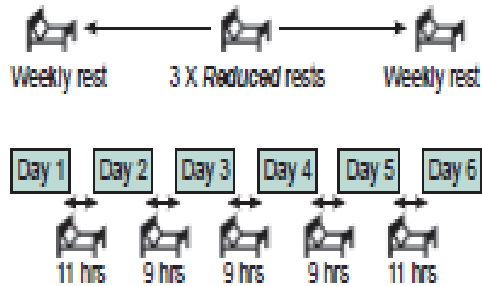


รูปที่ 4 กฎและข้อบังคับของกำหนดระยะเวลาพักผ่อนก่อนการเริ่มต้นงานวันใหม่

ที่มา: (Driver & Vehicle Standards Agency, 2014)

4) กฎและข้อบังคับของการกำหนดระยะเวลาในการพักผ่อน (นอนหลับ) ก่อนการเริ่มต้นงานในวันใหม่ ภายในระยะเวลา 1 สัปดาห์กฎและข้อบังคับของกลุ่มประเทศสหภาพยุโรปกำหนดให้มีการพักผ่อน(นอนหลับ)ก่อนการเริ่มงานในวันใหม่ ให้มีการนอนหลับพักผ่อนโดยแบ่งชั่วโมงการนอนหลับตั้งแต่วันแรกของการทำงานให้มีการพักผ่อน(นอนหลับ)จำนวน 11 ชั่วโมง จากนั้นสามารถทำการลดจำนวนชั่วโมงลงให้เหลือลงเพียง 9 ชั่วโมง/วันเป็นระยะเวลา 3 วันติดต่อกัน และเพิ่มจำนวนชั่วโมงพักผ่อน(นอน

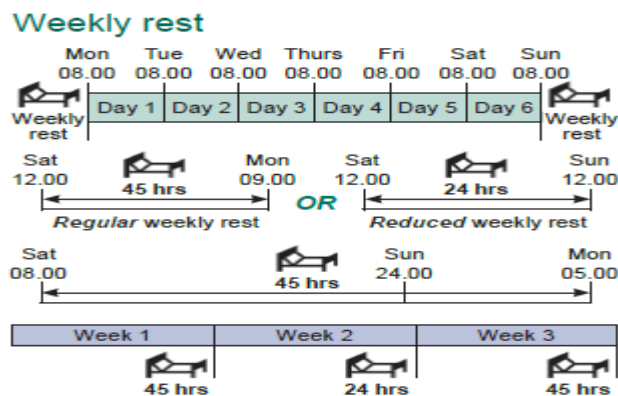
หลับ)เป็นจำนวน 11 ชั่วโมงอีกครั้งในวันที่ 5 ของการทำงานเป็น 11 ชั่วโมง และวันที่ 6 เป็นวันที่สิ้นสุดการทำงานของสัปดาห์ ซึ่งจำนวนชั่วโมงพักผ่อน (นอนหลับ) ทั้งสิ้น 46 ชั่วโมง/สัปดาห์ดังแสดงไว้ในแผนภาพของรูปที่ 5 กฎและข้อบังคับของการกำหนดชั่วโมงพักผ่อนประจำวันต่อสัปดาห์



รูปที่ 5 กฎและข้อบังคับของการกำหนดชั่วโมงพักผ่อนประจำวันต่อสัปดาห์

ที่มา: (Driver & Vehicle Standards Agency, 2014)

5) กฎและข้อบังคับของการกำหนดชั่วโมงพักผ่อน (นอนหลับ) ต่อสามสัปดาห์ ในกลุ่มประเทศสหภาพยุโรป กำหนดให้มีการเพิ่มหรือลดชั่วโมงการพักผ่อนได้ภายใน 3 สัปดาห์หากแต่จะต้องจัดตารางการทำงานและการพักผ่อนให้มีความสมดุลต่อการทำงานและการพักผ่อนดังแสดงไว้ในแผนภาพรูปที่ 6 โดยชั่วโมงการพักผ่อน/สัปดาห์แบบเต็มคือจำนวน 45 ชั่วโมงและ แบบลดจำนวนคือ 24 ชั่วโมง หากแต่รูปแบบการกำหนดชั่วโมงพักผ่อน (นอนหลับ) จะต้องทำการกำหนดให้สัปดาห์แรกมีจำนวนชั่วโมงพักทั้งสิ้นจำนวน 45 ชั่วโมง และสามารถลดจำนวนชั่วโมงพัก(นอนหลับ)ในสัปดาห์ที่ 2 คงเหลือคือ 24 ชั่วโมง และทำการเพิ่มจำนวนชั่วโมงพัก (นอนหลับ) ในสัปดาห์ที่ 3 เป็นจำนวน 45 ชั่วโมงดังแสดงไว้ในรูปที่ 6 กฎและข้อบังคับของการกำหนดชั่วโมงพักผ่อน (นอนหลับ) ภายในระยะเวลา 3 สัปดาห์



รูปที่ 6 กฎและข้อบังคับของการกำหนดชั่วโมงพักผ่อน(นอนหลับ)ภายในระยะเวลา 3 สัปดาห์

ที่มา: (Driver & Vehicle Standards Agency, 2014)

สรุปผล

จากเหตุการณ์อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นชี้ให้เห็นถึงช่องว่างของกฎหมายที่ไม่สามารถหาผู้รับผิดชอบต่อความสูญเสียทั้งทางชีวิตและทรัพย์สินที่เกิดขึ้นบนท้องถนน อีกทั้งบทลงโทษทางกฎหมายที่ยังมีเพียงแค่โทษสถานเบาคือโทษปรับ ซึ่งจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นสามารถสรุปปัญหาช่องว่างทางกฎหมายได้ดังนี้

- กฎและข้อบังคับว่าด้วยชั่วโมงการทำงาน ชั่วโมงการพักและระยะเวลาในการพักก่อนวันเริ่มต้นทำงานของคนขับรถโดยสารประจำทางเพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสารและผู้ขับ
- กฎและข้อบังคับเพื่อกำกับและควบคุมการประกอบการรถโดยสารประจำทางกรณีให้คนขับรถที่เป็นเจ้าของรถเข้ามารับช่วงต่อโดยการให้บริการในนามของผู้ประกอบการ(Sub-contract)
- บทลงโทษรุนแรงและปรับในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุควรให้ผู้ประกอบการเป็นผู้รับผิดชอบหลัก

“สร้างความปลอดภัยในการทำงานสู่...ความปลอดภัยทางถนน...

นำพาสังคมแห่งความสุข (Happiness Society)”

อ้างอิง

ข่าวสด. (2560). แบบนี้เอง! แฉโซเฟอร์ขับรถตุ๊กทม.-จับทุริข้อับทั้งวัน 2 วันติดเพื่อนจุฬารับศพนิสิตแพทย์สลด.

ข่าว สดออนไลน์. (04 ม.ค. 2560). สืบค้นเมื่อ 03 มีนาคม 2560 จาก

https://www.khaosod.co.th/special-stories/news_170190

สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2554). ผู้โดยสารใช้บริการเพื่อการเดินทางโดยสารสาธารณะ.

วารสารนโยบายการขนส่งและจราจร สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2554. 15

ไทยรัฐ. (2560). ดับ 25 ศพ! “รถตู้ประสานงาปีกอัทที่บ้านบึงไพลูกทวมสยอง”. ไทยรัฐออนไลน์. (02 ม.ค. 2560).

สืบค้นเมื่อ 03 มีนาคม 2560 จาก <http://www.thairath.co.th/content/826537>

พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541

Driver & Vehicle Standards Agency, 2014. “European Union (EU) Rules on Drivers’ Hours and Working Time. Department for Transport.

Driver & Vehicle Standards Agency, 2014. “European Union (EU) Rules on Drivers’ Hours and Working Time Simplified Guidance.”. Department for Transport.