

ว่าด้วยมืออาชีพ : พนักงานสอบสวนกับวิธีการแสวงหา พยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร¹

โกสินทร์ หินเระว² และศุภชัย ศุภลักษณ์นารี³

บทคัดย่อ

พนักงานสอบสวนนับว่าเป็นกลุ่มตำรวจที่มีบทบาทสำคัญอย่างมากในการแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่เป็นปัญหาสำคัญของประเทศอยู่ในขณะนี้ เนื่องจากระดับขั้นตอนการสอบสวนคดีจราจรทำให้ทราบข้อมูลของอุบัติเหตุทางถนนที่มีความละเอียด โดยเฉพาะอย่างยิ่งสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในระดับพื้นที่และส่งผลให้การวิเคราะห์สาเหตุและแนวทางแก้ไขป้องกัน ในระดับอำเภอ จังหวัดและระดับชาติเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดด้วย เมื่อพิจารณาว่าพนักงานสอบสวนจำเป็นต้องมีสมรรถนะสูงในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรแล้วนั้น งานวิจัยครั้งนี้จึงตั้งคำถามว่าพนักงานสอบสวนไทยมีความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรเป็นอย่างไร ? และได้รับปัจจัยสนับสนุนการสอบสวนคดีจราจรเป็นอย่างไร ? วัตถุประสงค์ประกอบด้วย 1. ศึกษาขั้นตอน วิธีการปฏิบัติ และปัจจัยสนับสนุนในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ของพนักงานสอบสวนคดีจราจร และ 2. ศึกษาความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีจราจรของพนักงานสอบสวน

ผู้วิจัยใช้ระเบียบวิธีการวิจัยเชิงคุณภาพโดยการรวบรวมความรู้จากพื้นที่วิจัยในเขตรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 1 ผู้ให้ข้อมูลหลักคือพนักงานสอบสวนที่มีประสบการณ์ในการทำคดีจราจรที่มีคนตายจำนวน 60 คน และเจ้าหน้าที่นักวิทยาศาสตร์พิสูจน์หลักฐานจำนวน 7 คน ใช้เทคนิคการเก็บข้อมูลด้วยวิธีการสนทนากลุ่ม การสัมภาษณ์เชิงลึก และการศึกษาค้นคว้าเอกสารสำนวนคดีจราจรจำนวน 262 สำนวน ใช้วิธีการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงเนื้อหา

¹ บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของดุษฎีนิพนธ์ สาขาวิชานิติวิทยาศาสตร์และงานยุติธรรม, บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, ภาคต้น ปีการศึกษา 2560

² นักศึกษาหลักสูตรปริญญาเอก สาขานิติวิทยาศาสตร์และงานยุติธรรม มหาวิทยาลัยศิลปากร อีเมล : kosin1228@gmail.com โทร : 08 1782 9777

³ ที่ปรึกษาดุษฎีนิพนธ์ อาจารย์ ดร. ประจักษ์ภาควิชาเคมี คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร อีเมล : supachai@su.ac.th โทร : 03 4255 797

ผลการวิจัยพบว่า พนักงานสอบสวนไม่สามารถให้นิยามความหมายการทำงานในบริบทของการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ว่ามีความเป็นมืออาชีพได้เนื่องมาเหตุผลสำคัญ 4 ประการคือ

- 1) การจำเป็นต้องพึ่งพาการทำงานของผู้เชี่ยวชาญอื่นในการทำงาน
- 2) การรับรู้ต่อการตั้งคำถามเรื่องความเชื่อถือได้ของบุคคลที่เกี่ยวข้อง
- 3) การทำงานที่ขาดแคลนปัจจัยสนับสนุนในการทำงาน
- 4) การได้รับการส่งเสริมพัฒนาความรู้ที่ไม่เป็นระบบและขาดความต่อเนื่อง

ทั้งนี้ พนักงานสอบสวนมีทัศนะว่าพวกเขาต้องการรับการสนับสนุนอย่างมากในประเด็นที่ 4 ซึ่งการขาดหายไปในการพัฒนาความรู้ที่เป็นระบบและต่อเนื่องนี้ส่งผลกระทบต่อการทำงานแบบมืออาชีพของพนักงานสอบสวนในคดีจราจร

คำสำคัญ : 1. มืออาชีพ 2. พนักงานสอบสวน 3. หลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ 4. คดีจราจร

On professionalism: Police investigators and means of forensic evidence acquisition in road crash investigation⁴

Kosin hintao⁵ and Supachi Supalaknari⁶

Abstract

Police investigators play a key role in preventing and solving road accident cases, which are presently a matter of great concern in Thailand. The complete procedures for traffic accident investigation can provide useful and fully-detailed data, especially the causes of road accidents at the local level. This can in turn facilitate the most efficient analysis of causes and preventions of road accidents in multi-level governance including district, provincial and national levels. As traffic accident investigation requires high competence in forensic evidence collection and analysis from police investigators, the two main research questions were as follows: 1) to what extent do police investigators know how to acquire forensic evidence in road accident?; and 2) how were police investigators supported by police management systems in road crash investigation? The research objectives were to study: 1) the procedure, implementation and supporting factors of forensic evidence acquisition of police investigators; and 2) police investigators' knowledge of forensic evidence acquisition in road crash investigation.

⁴ This article has been submitted in partial fulfillment of the dissertation for the degree of Doctor of Philosophy in Forensic Science and Criminal Justice, Faculty of Science, Silpakorn University (510805) Semester 1, Academic Year 2017.

⁵ Ph.D. student in Forensic Science and Criminal Justice, Faculty of Science, Silpakorn University, Nakhon Pathom, Thailand. Email address: kosin1228@gmail.com Tel: 08 1782 9777

⁶ Dissertation advisor, Lecturer, Ph.D. at Department of Chemistry, Faculty of Science, Silpakorn University, Nakhon Pathom, Thailand. Email address: supachai@su.ac.th Tel: 03 4255 797

This research used qualitative research method to collect data from the research area, which was the Provincial Police Region 1. Key informants comprised 60 highly-experienced police investigators involved in the investigation of fatal road accidents and 7 forensic scientists. Data were collected using focus-group discussion, in-depth interview and content analysis of 262 road accident cases.

Research findings indicated that police investigators could not define professionalism in the context of forensic evidence acquisition due to 4 reasons: 1) dependency on external experts in the investigation, 2) the acknowledgment of skepticisms related to the credibility of those who were engaged in the investigation, 3) insufficient support in police work, and 4) the lack of systematic and continued knowledge training provision. Most of the investigators from this research stated that they required support to deal with the fourth reason. The systematic and continued development of knowledge were seriously lacking, which had a considerable influence on professionalism in police investigators.

Keywords: 1. Professionalism 2. Police investigator 3. Forensic evidence
4. Road crash case

บทนำ

การ “เป็นตำรวจมืออาชีพ” เพื่อความผาสุกของประชาชน เป็นวิสัยทัศน์ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติตามคำประกาศนโยบายการบริหารราชการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เมื่อวันที่ 15 กันยายน 2556 (Saengsingkaew, 2013) ซึ่งเป็นช่วงเวลาผู้บริหารงานระดับสูงของสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้ความสำคัญต่อการพัฒนาและฝึกอบรมข้าราชการตำรวจในทุกระดับมากที่สุดยุคหนึ่ง

นโยบายดังกล่าวได้มีการระบุถึงการบังคับใช้กฎหมายและการอำนวยความสะดวกยุติธรรมไว้ 10 ข้อ ในที่นี้จะขอลำถึงเนื้อหาในข้อที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยครั้งนี้ คือ

ข้อ 1) บังคับใช้กฎหมายและอำนวยความสะดวกยุติธรรมด้วยความรวดเร็ว โปร่งใส เสมอภาค และเป็นธรรม

ข้อ 2) พัฒนาระบบการให้บริการที่มุ่งให้เกิดความเสมอภาค เป็นธรรมตลอดจนเร่งพัฒนากฎหมาย พนักงานสอบสวน ในสถานีตำรวจและหน่วยงานเฉพาะทางเพื่อให้มีความสอดคล้องกับการบังคับใช้กฎหมายและการอำนวยความสะดวกยุติธรรม

ข้อ 3) เน้นการนำพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ นิติเวชศาสตร์ การทะเบียนประวัติอาชญากรและเชื่อมโยงฐานข้อมูลเทคโนโลยีสารสนเทศของศูนย์พิสูจน์หลักฐาน รวมทั้งเชื่อมโยงในสารบบอื่นๆ เพื่อพิสูจน์ข้อเท็จจริงในการบังคับใช้กฎหมายและป้องกันปราบปรามอาชญากรรม

ข้อ 4) พัฒนาระบบและบุคลากรที่มิสืบสวน สอบสวน ปราบปราม และงานนิติวิทยาศาสตร์ในทุกระดับ

ข้อ 5) ศึกษาและปรับปรุงกระบวนการของสำนักงานการสอบสวนเพื่อลดขั้นตอนระยะเวลา ปริมาณเอกสาร และนำเอกสารอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ให้เหมาะสมกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง

ข้อ 6) ปรับปรุงโครงสร้างและอัตราการจัดพนักงานสอบสวนพร้อมเจ้าหน้าที่ในทุกระดับให้เหมาะสม โดยเฉพาะในระดับสถานีตำรวจ

ในส่วนของนโยบายการปฏิบัติงานด้านการจรรยาบรรณนั้นมีการกำหนดให้ดำเนินการศึกษา วิเคราะห์ วางแผน และอำนวยความสะดวกในการป้องกันและลดอุบัติเหตุในแต่ละพื้นที่อย่างเป็นระบบ

วิสัยทัศน์และนโยบายดังกล่าว ยังคงมีการใช้กันอย่างต่อเนื่องในงานตำรวจบางส่วนถึงแม้ว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติแล้ว ดังเช่นข้อความที่ปรากฏอยู่ในคำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่ 419/2556 เรื่อง การอำนวยความสะดวกยุติธรรมในคดีอาญา การทำสำนวนการสอบสวน และมาตรการควบคุม ตรวจสอบ เฝ้าระวังการสอบสวนคดีอาญาลงวันที่ 15 กรกฎาคม 2556 ว่า “...การรับแจ้งความเป็นหน้าที่

ที่จะต้องบริการประชาชน เพื่อให้เป็นไปตามหลักการที่ว่า เป็นตำรวจมืออาชีพ เพื่อความผาสุกของประชาชน จึงต้องรับแจ้งความ และให้บริการทุกอย่างโดยให้ปฏิบัติดังนี้...”

เมื่อพิจารณาบริบททางการเมืองและสังคมแล้วนั้น พบว่าวิสัยทัศน์และนโยบายดังกล่าวเกิดขึ้นในช่วงเวลาที่สังคมไทยเกิดความขัดแย้งระหว่างกลุ่มคนที่มีความคิดเห็นทางการเมืองแตกต่างกันอย่างรุนแรง จนทำให้ภารกิจของตำรวจเน้นหนักไปในด้านการรักษาความสงบ และการควบคุมฝูงชนมากกว่าการพัฒนาสมรรถนะในการทำงานเพื่อไปสู่ความเป็นตำรวจมืออาชีพ ถึงแม้ว่าจะเป็นยุคของผู้นำตำรวจที่ให้ความสำคัญกับการฝึกอบรมและพัฒนาตำรวจมากที่สุดยุคหนึ่งก็ตามจึงอาจทำให้นโยบายที่กำหนดไว้ยังไม่สามารถปฏิบัติได้อย่างสมบูรณ์ ครบถ้วนตามเจตนารมณ์

พนักงานสอบสวนนับได้ว่าเป็นกลุ่มตำรวจที่มีบทบาทสำคัญอย่างมากในการแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุทางถนน (อบถ.) ที่เป็นปัญหาสำคัญของประเทศและของโลกอยู่ในขณะนี้ การที่พนักงานสอบสวนมีความสำคัญนั้น เนื่องมาจากขั้นตอนการสอบสวนคดีจราจรทำให้ทราบข้อมูลของอบถ.ที่มีความละเอียด โดยเฉพาะอย่างยิ่งสาเหตุของการเกิดอบถ.ในระดับพื้นที่และส่งผลให้การวิเคราะห์สาเหตุและแนวทางแก้ไขป้องกันในระดับอำเภอ จังหวัดและระดับชาติเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

คำถามการวิจัย

เมื่อพิจารณาว่า พนักงานสอบสวนจำเป็นต้องมีสมรรถนะสูงในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรแล้วนั้น งานวิจัยครั้งนี้จึงตั้งคำถามว่า

1. พนักงานสอบสวนไทยมีความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรเป็นอย่างไร ?
2. พนักงานสอบสวนได้รับปัจจัยสนับสนุนการสอบสวนคดีจราจรเป็นอย่างไร ?

วัตถุประสงค์ในการวิจัย

1. ศึกษาขั้นตอน วิธีการปฏิบัติ และปัจจัยสนับสนุนในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ของพนักงานสอบสวนคดีจราจร
2. ศึกษาความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีจราจรของพนักงานสอบสวน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ได้องค์ความรู้เกี่ยวกับความรู้ของพนักงานสอบสวนในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร
2. ได้แนวทางในการปรับปรุงการสนับสนุนและพัฒนาความรู้ ความสามารถของพนักงานสอบสวนในด้านการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรให้มีประสิทธิภาพ และสามารถอำนวยความสะดวกผู้ติธรรมได้มากยิ่งขึ้น

ระเบียบวิธีการวิจัย

งานวิจัยในครั้งนี้ใช้ระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2559 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2560

1. พื้นที่วิจัย

กำหนดขอบเขตพื้นที่เป้าหมายในการวิจัยโดยเลือกพื้นที่ตำรวจภูธรภาค 1 เนื่องจากพิจารณาข้อมูลจากฐานข้อมูลระบบสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน (Hintao and Chumnansook, 2017) ในช่วงระยะเวลาระหว่างวันที่ 1 กันยายน 2558 ถึง 31 สิงหาคม 2559 พบว่าสถิติค่าเฉลี่ยจำนวนคนตายจาก อบถ. นั้น ภ.1 มีสถิติจำนวนคนตายจาก อบถ. อยู่ในกลุ่มสูงสุด 2 อันดับแรกของประเทศ ซึ่งประกอบด้วยอันดับ 1 คือ ภ.3 จำนวน 1,225 คน และอันดับ 2 คือ ภ.1 จำนวน 1,179 คน อีกทั้ง ภ.1 เป็นพื้นที่ที่มีปริมาณรถสัญจรผ่านไปมาในเขตพื้นที่และเชื่อมโยงติดต่อเขตพื้นที่ข้างเคียงของภาคต่างๆ ของประเทศมากที่สุด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร ภาคกลาง ภาคตะวันออก ภาคตะวันตก ภาคเหนือตอนล่าง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ซึ่งเป็นผลส่วนหนึ่งให้ ภ.1 มีจำนวนสถิติ อบถ. มากที่สุดของประเทศจำนวน 9,011 ครั้ง ขณะที่ ภ.8 มีสถิติจำนวน อบถ. มารองลงมาคือจำนวน 7,658 ครั้ง

2. ผู้ให้ข้อมูลหลัก

ผู้วิจัยกำหนดผู้ให้ข้อมูลหลักที่เฉพาะเจาะจงเพื่อทำการศึกษาวิจัยข้อมูลเชิงคุณภาพ ดังนี้

2.1 การคัดเลือก สภ.

ทำการคัดเลือกสถานีตำรวจที่มีจำนวนคนตายจาก อบถ. สูงที่สุดในแต่ละ ภ.จว. ในสังกัด ภ.1 จากระบบฐานข้อมูลสถิติ อบถ. ในระบบ www.rstpolice.com ได้สถานีตำรวจทั้งสิ้น จำนวน 9 สภ. (Road Safety Team, 2016) คือ

- 1) สภ.บางบัวทอง ภ.จว.นนทบุรี
- 2) สภ.วังน้อย ภ.จว.พระนครศรีอยุธยา
- 3) สภ.คลองหลวง ภ.จว.ปทุมธานี

- 4) สภ.เมืองชัยนาท ภ.จว.ชัยนาท
- 5) สภ.หนองแค ภ.จว.สระบุรี
- 6) สภ.พนานิคม ภ.จว.ลพบุรี
- 7) สภ.เมืองสิงห์บุรี ภ.จว.สิงห์บุรี
- 8) สภ.เมืองอ่างทอง ภ.จว.อ่างทอง
- 9) สภ.บางพลี ภ.จว.สมุทรปราการ

2.2 คัดเลือกผู้ให้ข้อมูลหลัก

ทำการคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลหลักโดยพิจารณาจากคุณสมบัติด้านการมีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ในคดีจราจร และใช้เทคนิค snow ball โดยวิธีการให้พนักงานสอบสวนแนะนำพนักงานสอบสวนคนต่อไปที่มีชื่อเสียงและได้รับการยอมรับจากประชาคมพนักงานสอบสวน ตำรวจภูธรภาค 1 โดยมีวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล ดังนี้

2.2.1 การสนทนากลุ่ม (focus group discussion) จำนวน 7 กลุ่มได้แก่

2.2.1.1 พนักงานสอบสวนในตำแหน่งต่างๆ จำนวนทั้งสิ้น 30 คน ประกอบด้วย กลุ่มรองผู้กำกับจำนวน 3 กลุ่มๆ ละ 7 คน กลุ่มสารวัตรจำนวน 2 กลุ่มๆ ละ 3 คน กลุ่มรองสารวัตรจำนวน 1 กลุ่มๆ ละ 3 คน

2.2.1.2 กลุ่มเจ้าหน้าที่นักวิทยาศาสตร์พิสูจน์หลักฐาน จำนวน 1 กลุ่มๆ ละ 3 คน

ผู้วิจัยทำการสนทนากลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลักทั้ง 7 กลุ่ม ซึ่งถูกแบ่งออกตามตำแหน่งหน้าที่ที่แตกต่างกันในแต่ละกลุ่มดังกล่าวข้างต้นในประเด็นกระบวนการและขั้นตอนในการเก็บรวบรวมพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรในบริบทของการทำงานของพนักงานสอบสวน ผลการดำเนินงานในส่วนนี้ทำให้ผู้วิจัยได้ข้อมูลจากภาคสนามและสร้างแนวคำถามเพื่อใช้ในการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้างจำนวน 6 แนวคำถาม ดังแสดงในข้อ 3 ซึ่งเป็นส่วนเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

2.2.2 การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (in-depth interview) จำนวน 34 คน ประกอบด้วย

2.2.2.1 พนักงานสอบสวน ตำแหน่งผู้กำกับฝ่ายสอบสวน จำนวน 3 คน

2.2.2.2 พนักงานสอบสวน ตำแหน่งรองผู้กำกับฝ่ายสอบสวน จำนวน 9 คน

2.2.2.3 พนักงานสอบสวน ตำแหน่งรองสารวัตร และสารวัตร จำนวน 18 คน

2.2.2.4 เจ้าหน้าที่นักวิทยาศาสตร์ ศูนย์พิสูจน์หลักฐาน จำนวน 4 คน

3. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยใช้แนวคำถามเพื่อใช้ในการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง ดังนี้

1) ข้อมูลด้านประชากร ได้แก่ หน่วยงานที่ปฏิบัติงาน อายุการทำงานในตำแหน่งพนักงานสอบสวน ประสบการณ์ในการสอบสวนคดีจราจรที่มีคนตาย สถาบันการศึกษาที่สำเร็จการศึกษาระดับสูงสุด และวุฒิการศึกษาระดับสูงสุด

2) กระบวนการ และขั้นตอนในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร

3) แหล่งความรู้ ประสบการณ์ในการแสวงหาและแลกเปลี่ยนความรู้เพื่อใช้ในการทำงานสอบสวนคดีจราจรที่มีคนตาย

4) ประสบการณ์ การรับรู้ และความคิดเห็นที่มีต่อการสนับสนุนปัจจัยด้านต่างๆ ในการทำงานสอบสวนคดีจราจรจากหน่วยงานต่างๆ รวมถึงกฎหมายและระเบียบการสอบสวนต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

5) กระบวนการ และขั้นตอนในการทำสำนวนคดีจราจร รวมถึงประสบการณ์ปัญหา อุปสรรค และ ความคิดเห็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

6) กระบวนการทำงานร่วมกันระหว่างพนักงานสอบสวนกับตำรวจฝ่ายอื่นๆ และผู้บังคับบัญชาในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับคดีจราจร และการแก้ไขป้องกัน อนาคต.

4. การศึกษาเอกสารจากสำนวนการสอบสวนคดีจราจรที่มีคนตาย

ทำการศึกษานวนการสอบสวนคดีจราจรที่มีคนตายจำนวน 262 สำนวน ที่ประกอบด้วยบันทึกการตรวจสถานที่เกิดเหตุ บันทึกคำให้การพยานผู้กล่าวหา (พนักงานสอบสวน) และรายงานผลการสอบสวน โดยผู้วิจัยสกัดความสามารถของพนักงานสอบสวนผู้ทำสำนวนคดีจราจรที่มีคนตายได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์โดยมีการระบุถึงปัจจัยสาเหตุของการเกิด อนาคต.ที่ครบถ้วน 4 ปัจจัย คือ สภาพและพฤติกรรมคนขับที่สภาพรถ สภาพถนน และสภาพแวดล้อมที่เสี่ยงอันตราย

5. การวิเคราะห์ข้อมูลและการนำเสนอผลการวิจัย

ทำการตรวจสอบคุณภาพและความสมบูรณ์ของข้อมูลด้วยวิธีตรวจสอบข้อมูลเชิงเนื้อหาแบบสามเส้า (tri angulation)

การนำเสนอข้อมูลใช้วิธีการเรียบเรียงข้อมูลทำการวิเคราะห์เนื้อหา (content analysis) ตามแนวคิดที่สร้างขึ้นโดยแสดงข้อมูลจากภาคสนามเพื่อสะท้อนประเด็นให้ผู้อ่านเกิดความเข้าใจ และตีความหมายร่วมด้วย

ผลการวิจัย

ผู้วิจัยนำเสนอข้อมูลโดยสะท้อนให้เห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องมุ่งมั่นพยายามสร้างระบบและกระบวนการพัฒนาพนักงานสอบสวนให้เป็นมืออาชีพระดับสูงขึ้นไป เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรเป็นไปด้วยความยุติธรรม มีประสิทธิภาพและเป็นที่ยอมรับของประชาชน ดังนี้

“เขาสู้กัน เขาเป็นอาจารย์จุฬา ผมงงเลย เขากางแผนที่ อย่างนี้ อย่างนี้ เราเถียงเขาไม่ได้ งานนั้น Benz กับ Fortuner สู้กันน่าดู”

“การยอมรับผลการตัดสิน มีบ้างที่ไม่ยอมรับ แต่เราก็กยกหลักกฎหมาย เวลาที่เราประเมินการไม่ยอมรับ ต้องมองด้วยว่าเขาอาจไม่ไว้วางใจ แต่สุดท้ายบอกเลยว่า ไม่เชื่อถือ”

“เขาจะไม่เชื่อเราสักประมาณ 50% ยกเว้นกรณีที่มีการชนที่ชัดเจนเขาถึงจะเชื่อเรา ถ้ามีกฎหมายกำหนดเรื่องกล้องติดรถยนต์จะทำให้เราได้ข้อเท็จจริงที่ดี จะช่วยได้เยอะเลย”

“ความรู้” มีความจำเป็นสำหรับการสร้างความเชื่อถือ ความเชื่อมั่น และศรัทธาจากประชาชนในการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจ รวมถึงการใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพพร้อมด้วย

ผลงานวิจัยครั้งนี้ได้ข้อสรุปในแนวคิดว่าด้วยความเป็นมืออาชีพ (?) ของพนักงานสอบสวนในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรโดยการวิเคราะห์ สังเคราะห์เนื้อหาที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูลที่จัดประเด็นได้ 3 ประเด็น คือ 1) ความเชื่อถือได้? 2) โดดเดี่ยว : วิธีการทำงานที่ขาดปัจจัยสนับสนุน และ 3) ความรู้ในการทำงานกลายเป็นเรื่องส่วนบุคคล มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ความเชื่อถือได้

ผลการวิจัยพบว่า การบังคับใช้กฎหมายในคดีจราจรในบทบาทหน้าที่ของพนักงานสอบสวนนั้นถูกรับรู้ว่าเป็นต้องเพิ่มความน่าเชื่อถือ โดยพนักงานสอบสวนมีความเห็นว่าปัจจัยที่ลดความน่าเชื่อถือที่มีต่อการปฏิบัติงานของพนักงานสอบสวนนั้นเกิดขึ้นจากประเด็นที่สำคัญ 3 ประเด็นคือ 1.1 ไม่มี license 1.2 ไม่มีเวลา และ 1.3 ไม่ได้ครุ่นคิดไตร่ตรองเพียงพอในการทำคดี

1.1 ไม่มี license

“พนักงานสอบสวนเปราะบาง ต้องเอาวิทยากรมาช่วยยืนยัน” พนักงานสอบสวนให้ความหมายขยายคำว่า “เปราะบาง” ว่าหมายถึง การมีโอกาสถูกรังเรียนสูง ซึ่งมักเกิดขึ้นจากความไม่พึงพอใจของคู่กรณีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง

“รถชนต้องทำให้เขาพึงพอใจด้วยทั้งสองฝ่าย มันยากมาก”

“เราจะไม่ชี้ว่าถูกหรือผิด จะบอกแค่ว่าคุณเสียเปรียบ/ได้เปรียบ”

“ต้องอธิบายเขาไปว่า เขาประมาทเพราะอะไร”

ผลการวิจัยพบว่า การทำงานของพนักงานสอบสวนในคดีจราจรจำเป็นต้องใช้ “ศาสตร์” และ “ศิลป์”ควบคู่กันไป กล่าวคือศิลปะในการสื่อสารเป็นสิ่งจำเป็นรองลงมาจากความแม่นยำในความรู้ด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องทั้งกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งและกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา รวมถึงความจำเป็นในการมีความรู้พื้นฐานด้านวิศวกรรมจราจรเพื่อเป็นแนวทางในการวินิจฉัยและส่งต่อข้อมูลเพื่อขอคำปรึกษาจากผู้เชี่ยวชาญเฉพาะต่อไป เนื่องจากตำรวจจราจร และพนักงานสอบสวนคือกลุ่มบุคคลที่เผชิญกับเหตุ อบรมที่เกิดขึ้นบนท้องถนนเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้น ข้อมูลปฐมภูมิ (primary data) ที่ชัดเจนจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อตำรวจจราจรและพนักงานสอบสวนมีความรู้เพียงพอในการพิจารณาข้อมูลจาก อบรมที่เกิดขึ้นและส่งต่อความรู้เบื้องต้นนี้ไปยังผู้เชี่ยวชาญเพื่อวิเคราะห์ข้อมูลตามสาขาวิชาชีพที่ลึกซึ้งต่อไป (Muttako, 1999)

“ไม่มีทางเลย呀 รถชนแล้ววิทยากรจะมาที่เกิดเหตุทันที ไม่มีทาง”

“แพทย์ชันสูตรไม่ได้มาทุกครั้ง ถึงแม้ว่ากฎหมายระบุไว้ว่าต้องมา แต่เขาต้องออกไปชันสูตรให้เขามั่นใจว่าตายจากอุบัติเหตุแน่นอน เขาจะอ้างว่าเขาไม่ว่าง ติดคนไข้ ติดผ่าตัด ไม่มีหมอเวร”

พนักงานสอบสวนมีความเห็นว่าการพัฒนาให้พนักงานสอบสวนได้มีความรู้ด้านการแสวงหาพยานหลักฐานคดีจราจรที่ครอบคลุมทุกองค์ประกอบของการเกิด อบรม. จนได้รับการยอมรับโดยมีการรับรองคุณวุฒิจะช่วยทำให้สังคมมีความเชื่อถือพนักงานสอบสวนมากยิ่งขึ้น

“ควรต้องมี license ต้องผ่านการอบรมเรื่องนี้เลย ให้เป็นเฉพาะทาง มันก็จะคล่องขึ้น”

“วิทยาการเขาเป็นผู้เชี่ยวชาญเพราะเขามีใบรับรองเหมือนใบประกอบโรคศิลป์ เขาจะเป็นพยานที่มีน้ำหนัก เขามีความชำนาญ มีหลักวิชาการ อย่างรอยล้อยรอยเบรคต้องใช้หลักทางฟิสิกส์ ศาลจะฟังมากกว่า น้ำหนักความน่าเชื่อถือจะดีกว่า”

“ศาลจะเชื่อวิทยาการ ผู้เชี่ยวชาญด้านรถยนต์จากอู่รถ ศูนย์รถที่มีใบอนุญาต ชักพยานบุคคล คนที่เห็นเหตุการณ์”

“ส่วนใหญ่เราจะไม่ใช่ในทันที เราจะเอาข้อกฎหมายมาคุยกับเขา ถ้าหากตกลงกันไม่ได้ก็เอาวิทยาการมาช่วย”

“คนเดียวนั้นมันเชื่อคำพูดไม่ได้ สังคมมันเปลี่ยนไปแล้ว”

1.2 ไม่มีเวลา

นอกเหนือจากการขาดการเชื่อถือเนื่องมาจากการมีความรู้ไม่รอบด้านที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์ปัจจัยเชิงสาเหตุ อุบถ. และจำเป็นต้องพึ่งพาความร่วมมือจากผู้เชี่ยวชาญเฉพาะ ซึ่งมีข้อจำกัดค่อนข้างมากดังข้อมูลที่น่าเสนอข้างต้นมาแล้วนั้น พนักงานสอบสวนมีความเห็นว่า ภาระงานและเวลาในการทำงานของพนักงานสอบสวนที่ไม่สมดุลกันนั้นเป็นสาเหตุสำคัญอีกประการหนึ่งที่ทำให้การทำงานในคดีจราจรของพนักงานสอบสวนมีคุณภาพที่ลดต่ำลง

“เวลามันไม่มี ก็ทำให้มันจบๆ เอาคุณรับๆ ไปนะ บางทีถ้ามีประกันก็ให้ประกันจัดการไป ทีนี้มันก็ไปตกกับประชาชน แล้วประชาชนเขาก็ไม่พอใจ ก็กลับมาที่พนักงานสอบสวนแล้วก็โดน 419 อีก”

419 หมายถึง คำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่ 419/2556 ลงวันที่ 1 กรกฎาคม 2556 เรื่องการอำนวยความสะดวกยุทธวิธีในคดีอาญา การทำสำนวนการสอบสวนและมาตรการควบคุม ตรวจสอบ เฝ้าระวังการสอบสวนคดีอาญาซึ่งบังคับใช้ต่อพนักงานสอบสวนนับแต่ 15 กรกฎาคม 2556 ถึงปัจจุบัน

1.3 ไม่ได้ครุ่นคิด ไตร่ตรอง

พนักงานสอบสวนมีความเห็นว่าการเป็นพนักงานสอบสวนที่มีคุณภาพและน่าเชื่อถือนั้นจำเป็นต้องใช้ความคิด ไคร่ครวญ ตรึกตรองปัจจัยแวดล้อมเกี่ยวกับเหตุคดี

อย่างรอบคอบลึกซึ้ง จึงจะทำให้ข้อมูลที่ได้มีความถูกต้องครบถ้วน และชัดเจน แต่เนื่องมาจากบริบทในการทำงานของพนักงานสอบสวนในปัจจุบันนั้นมุ่งเน้นผลลัพธ์ในเชิงปริมาณเป็นส่วนใหญ่ เนื่องมาจากผลกระทบของการบริหารจัดการของสำนักงานตำรวจแห่งชาติและบริบททางสังคม วัฒนธรรมที่เปลี่ยนแปลงไปทำให้เกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้ผลลัพธ์ของการทำงานในมิติคุณภาพลดน้อยลง เนื่องมาจากพนักงานสอบสวนผู้ปฏิบัติงานไม่สามารถใช้เวลาในการคิด ทบทวน ไตร่ตรองในการทำงานได้ดีมากเพียงพอ

“งานมันเยอะ ไม่ใช่ว่าเราทำคดีจราจรอย่างเดียว เรามีงานอื่นเข้ามาอีกด้วย เวลาที่เราเป็นพนักงานสอบสวน เรากลับบ้านไม่ใช่กลับแล้วจบนะ มันต้องคิดอยู่ตลอดเวลา มันต้องถามตัวเองตลอด แต่ที่มันไม่มีเวลาจะถามตัวเองเป็นพนักงานสอบสวนก่อนนอนต้องคิดเรื่องคดี”

2. โดดเดี่ยว : วิธีการทำงานที่ขาดปัจจัยสนับสนุน

การแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรของพนักงานสอบสวนนั้นมีธรรมชาติของงานที่ยุ่งยาก ซับซ้อน และมีความจำเป็นต้องทำงานด้วยความรวดเร็วเนื่องมาจากเงื่อนไขหลายประการ (Aworemi et al., 2010) อาทิเช่น พยานหลักฐานต่างๆเปลี่ยนแปลงและสูญหายได้ง่าย อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนนเป็นสิ่งที่ขัดขวางการจราจรและทำให้การจราจรติดขัด การให้ความร่วมมือของพยานบุคคลน้อย ดังนั้น พนักงานสอบสวนจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีความรู้ ความเชี่ยวชาญในการทำงานและจำเป็นต้องมีปัจจัยสนับสนุนในการทำงาน (work support) ที่ดีด้วย

ปัจจัยสนับสนุนในการทำงานในบริบทของการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรนั้น ผู้วิจัยแบ่งออกได้เป็น ปัจจัยสนับสนุนด้านสังคม (social support) ปัจจัยสนับสนุนด้านวัสดุอุปกรณ์ (physical support) และปัจจัยสนับสนุนด้านกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน (rule & regulation support)

ผลการวิจัยพบว่า บริบทการทำงานในการแสวงหาพยานหลักฐานคดีจราจรของพนักงานสอบสวนเป็นวิธีการทำงานที่มีปัจจัยสนับสนุนในการทำงานน้อยมากและอาจส่งผลกระทบต่อความยุติธรรมในคดีจราจร รวมถึงมีผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการนำความรู้ที่เกิดขึ้นจากการตรวจที่เกิดเหตุและการสอบสวนคดีจราจรเพื่อส่งต่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้ประโยชน์ในการแก้ไขและป้องกัน อนาคต ให้เป็นผลสำเร็จต่อไปด้วย

“เวลาไปตรวจที่เกิดเหตุพนักงานสอบสวนโดดเดี่ยวเลยเดินย่องๆ ไปคนเดียว คนขับรถบางที่เขาไม่ได้ลงมาเลย”

“ตอนไปดูที่เกิดเหตุไม่มีผู้ช่วย เขาไปคดีอื่นๆ รถบนถนนก็วิ่งมาเร็ว รถของตัวเองด้วย ช่วงเทศกาลเคยตรวจยันเช้าเลย ผู้ช่วยมี 1 คน พนักงานสอบสวน 3 คน จดไม่ทันต้องใช้กล้องดิจิทัล (digital) ถ่ายๆ รันนัมเบอร์ (run number ไปเรื่อยๆ)” (ผู้ช่วยที่พนักงานสอบสวนกล่าวถึงนี้หมายถึงพนักงานขับรถ : ผู้วิจัย)

“ทุกวันนี้มีการจัดแบ่งเป็น พนักงานสอบสวนเวรคดีอาญา กับ พนักงานสอบสวนเวรคดีจราจร แต่มีรถคันเดียว”

“ถ้าชั้นศาล ข้อมูลที่ได้จากวิทยากรจะเป็นที่น่าเชื่อถือ ความเป็นมาตรฐานจะดีกว่าเรา เช่น การถ่ายรูปจะมีสเกลไม้ม้ว ๆ แบบเรา”

ในส่วนต่อไปผู้วิจัยจะแสดงให้เห็นถึงประเด็นย่อยที่เป็นองค์ประกอบของแนวคิด โดดเดี่ยว : วิธีการทำงานที่ไร้อุปสรรคสนับสนุนในบริบทการทำงานแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรของพนักงานสอบสวนที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นจากวิธีการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพโดยประเด็นย่อยดังกล่าวประกอบด้วย 1) การสนับสนุนช่วยเหลือจากฝ่ายปฏิบัติงานและผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้อง และ 2) การขาดแคลนปัจจัยสนับสนุนในการทำงาน ดังนี้

2.1 การสนับสนุนช่วยเหลือจากฝ่ายปฏิบัติงานและผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้อง

การสนับสนุนช่วยเหลือทางสังคมในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรของพนักงานสอบสวนนั้น พบว่ามีกลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย ตำรวจจราจร ตำรวจฝ่ายพิสูจน์หลักฐานจังหวัด (พฐ.จังหวัด) ซึ่งนับได้ว่าเป็นกลุ่มผู้เชี่ยวชาญที่ทำงานร่วมกับพนักงานสอบสวนมากที่สุด ส่วนผู้เชี่ยวชาญในภาคเอกชน ได้แก่ เจ้าหน้าที่ศูนย์ซ่อมรถยนต์ที่มีใบอนุญาตเป็นที่ยอมรับ เป็นต้น ซึ่งแต่ละฝ่ายจะเข้ามามีบทบาทสนับสนุนตามการพิจารณาของพนักงานสอบสวนเป็นกรณีไป

นอกจากนี้ กลุ่มเจ้าหน้าที่ของมูลนิธิกุ๊กกิ๊ก กุ๊กกิ๊กต่างๆ ก็เป็นกลุ่มบุคคลที่มีส่วนในการช่วยเหลือสนับสนุนการทำงานของพนักงานสอบสวนพอสมควรในประเด็นของวัสดุ อุปกรณ์ในการทำงานและการอำนวยความสะดวกทางการจราจร

การทำงานในบริบทที่มีปัจจัยสนับสนุนไม่เพียงพอ นั้น ย่อมส่งผลกระทบต่อขวัญและกำลังใจในการทำงานของผู้ปฏิบัติงาน รวมไปถึงผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการทำงานด้วยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ผลการวิจัยพบว่า พนักงานสอบสวนจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนปัจจัยในการทำงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการแสวงหาพยานหลักฐานฯ คดีจราจรเพื่อนำไปสู่ความเชื่อถือ และการยอมรับของประชาชน และการอำนวยความสะดวกให้เกิดขึ้นตามเป้าหมายในการทำงานแบบตำรวจมืออาชีพได้อย่างแท้จริง ดังนี้

2.1.1 ฝ่ายปฏิบัติงานในส่วนของตำรวจ

ผลการวิจัยพบว่า ตำรวจจราจรเป็นฝ่ายปฏิบัติงานที่ร่วมทำงานกับพนักงานสอบสวนในที่เกิดเหตุ โดยมักจะไปถึงที่เกิดเหตุก่อนพนักงานสอบสวน เนื่องจากตำรวจจราจรจะมีหน้าที่รับผิดชอบดูแลการจราจรบนท้องถนนเป็นหน้าที่หลักอยู่แล้ว

ดังนั้น ตำรวจจราจรจะไปถึงที่เกิดเหตุในทันทีที่ได้รับแจ้งว่ามีเหตุเกิดขึ้น ทั้งนี้ พนักงานสอบสวนมีความเห็นว่า การเดินทางไปยังที่เกิดเหตุของตำรวจจราจรนั้นมีเป้าหมายเพื่อไปจัดการจราจร มิให้เกิดการติดขัดทางการจราจรเป็นสำคัญยังไม่ได้มีขอบเขตหน้าที่ในการบูรณาการการทำงานร่วมกับพนักงานสอบสวนในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์อันจะนำไปสู่การแก้ไขและป้องกัน อนาคต อย่างไรก็ตาม

“เขาก็จะไปกันที่เกิดเหตุ และอำนวยความสะดวกในการจราจร พอเห็นพนักงานสอบสวนมา เขาก็กลับเลย เขาทำ่งานของเขา”

“ระยะสองสามปีมานี้ดีขึ้น ตั้งแต่มี อบถ. (โครงการ การพัฒนาระบบงานสืบสวน อบถ.ฯ: ผู้วิจัย) ฝ่ายจราจรต้องหาสาเหตุของ อบถ.ไปรายงานนายเขา เขาก็เลยทำงานร่วมกับเรา เมื่อก่อนพนักงานสอบสวนโดดเดี่ยวเลย ตั้งแต่มีโครงการ อบถ.ดีขึ้น”

พนักงานสอบสวนมีความคาดหวังว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจฝ่ายจราจรควรที่จะต้องปฏิบัติงานร่วมกันกับพนักงานสอบสวนในที่เกิดเหตุ โดยไม่ควรจำกัดขอบเขตหน้าที่เพียงการอำนวยความสะดวกในการจราจรแต่เพียงเท่านั้น แต่ควรที่จะมีการร่วมแสวงหาพยานหลักฐานและวิเคราะห์สาเหตุของ อบถ.ด้วย จึงจะทำให้การทำงานของพนักงานสอบสวนและฝ่ายจราจรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

“จราจรจะต้องอยู่ ไม่ใช่กลับไปก่อน”

“เห็นร้อยเวรมา กลับแล้ว ไม่ได้”

“พนักงานสอบสวนอยู่กับพลขับ ถ้าต้องทำทุกอย่างคนเดียวพอ ควรต้องมีตำรวจจราจร และมีผู้ช่วยพนักงานสอบสวน

“ร้อยเวรเจด วัด เก็บรายละเอียด โบกรถทำหมดเลยคนเดียว”

การไม่มี “ผู้ช่วยพนักงานสอบสวน” ที่ผ่านการฝึกอบรมอย่างเป็นระบบและทางการ เพื่อให้ทำงานร่วมกับพนักงานสอบสวนได้นั้น ทำให้ตำรวจที่เป็นพนักงานขับรถของฝ่ายสอบสวนต้องทำหน้าที่เกินขอบเขตอำนาจหน้าที่เพื่อช่วยเหลือพนักงานสอบสวนในการตรวจที่เกิดเหตุ โดยปฏิบัติงานตามคำแนะนำของพนักงานสอบสวนอย่างไรก็ตาม พบว่าพนักงานขับรถร้อยเวรมีเพียงคนเดียว และการทำงานในบทบาทของผู้ช่วยพนักงานสอบสวนนั้นดำรงอยู่บนความสัมพันธ์ส่วนบุคคล ไม่ใช่อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบที่กำหนดขึ้นตามกฎหมาย จึงไม่ส่งผลต่อการเพิ่มผลสัมฤทธิ์ในการตรวจที่เกิดเหตุมากเท่าที่ควรจะเป็น

“ไม่มีผู้ช่วย มีแต่คนขับรถ ขอเพียงผู้ช่วยคนเดียวก็พอ พนักงานสอบสวน 1 คน ผู้ช่วย 1 คน”

“คนขับรถมาจากสายอื่น ที่เขาก็ไม่เอาแล้ว ก็ส่งมาเป็นพนักงานขับรถให้พนักงานสอบสวน”

2.1.2 การสนับสนุนจากตำรวจหน่วยพิสูจน์หลักฐานจังหวัด

สำนักงานพิสูจน์หลักฐานตำรวจเป็นหน่วยงานในสังกัดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีวิสัยทัศน์ว่า “เป็นตำรวจมืออาชีพด้านพิสูจน์หลักฐานและวิทยาการตำรวจ เพื่อความผาสุกของประชาชน” หน่วยงานในสังกัดของสำนักงานพิสูจน์หลักฐานตำรวจนั้นประกอบไปด้วย ศูนย์ข้อมูลวัตถุระเบิด กลุ่มงานพิสูจน์เอกลักษณ์บุคคล กองบังคับการอำนวยการ กองพิสูจน์หลักฐานกลาง กองทะเบียนประวัติอาชญากร สถาบันฝึกอบรมและวิจัยการพิสูจน์หลักฐานตำรวจ ศูนย์พิสูจน์หลักฐาน 1 - 10

ศูนย์พิสูจน์หลักฐาน 1 ตั้งอยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 1 ประกอบด้วย ฝ่ายอำนวยการ กลุ่มงานตรวจสถานที่เกิดเหตุ กลุ่มงานตรวจอาวุธปืนและเครื่องกระสุน กลุ่มงานตรวจยาเสพติด กลุ่มงานตรวจลายนิ้วมือแฝง และกลุ่มงานผู้เชี่ยวชาญ ซึ่งประกอบไปด้วย พิสูจน์หลักฐานจังหวัดนนทบุรี พระนครศรีอยุธยา สมุทรปราการ สระบุรี ชัยนาท อ่างทอง ลพบุรี และสิงห์บุรี

ผลการศึกษาพบว่า พิสูจน์หลักฐานจังหวัด (พฐ.จังหวัด) มีข้อจำกัดด้านกำลังคนทำให้จำเป็นต้องจำกัดขอบเขตของการให้บริการพนักงานสอบสวนในคดีจราจร

รวมถึงขอบเขตของข้อกำหนดในการทำงานที่ส่งผลต่อการแสวงหาพยานหลักฐานที่จำกัดวงอยู่ที่พยานหลักฐานที่ตัวรถ หรือบนพื้นผิวถนนนั้นจะนำไปสู่การวิเคราะห์เพื่อชี้ว่า “ใคร” คือผู้ประมาทด้วยเช่นกัน จึงทำให้เป้าหมายของการวิเคราะห์สาเหตุของ อุบถ. อย่างรอบด้านทุกองค์ประกอบขาดหายไปส่วนหนึ่ง (Martinez, 1994)

การทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจหน่วย พฐ.จังหวัดนี้มีการจัดเวรวันละ 1 ชุด เพื่อเข้าเวรตลอด 24 ชม. สัรรองไว้ 1 ชุด ในกรณีที่เกิดเหตุในเวลาเดียวกัน หรือในกรณีที่มีเหตุใหญ่ๆ เกิดขึ้น ทั้งนี้เหตุที่เกิดหมายถึงทั้งกรณีคดีจราจรและคดีอาญาทั่วไป ในแต่ละจังหวัดจะมีปริมาณคดีที่แตกต่างกันไป ทำให้การบริหารจัดการปัจจัยในการทำงานแตกต่างกันไปด้วย

“คดีที่นี่ไม่เยอะ ไม่ถี่มาก ชั้นประทวนเรามีแค่ 4 คน นายตำรวจ 4 นายให้น้องคนหนึ่งทำหน้าที่ตรวจยา (ยาเสพติด : ผู้วิจัย) ทำอย่างเดียวยุไปเลย หัวหน้ามักอยู่งานบริหาร ถ้าหักหัวหน้าออกก็เหลือแค่ 2 คน”

อย่างไรก็ตาม ในมุมมองของ พฐ.จังหวัดนั้น ให้ความเห็นที่ไม่แตกต่างจากพนักงานสอบสวนในประเด็นปริมาณคดีจราจรที่เกิดขึ้นในจำนวนที่มากกว่าคดีอาญาจนทำให้ผู้บริหารงานตำรวจในส่วนของ พฐ.มีการกำหนดนโยบายและหลักการปฏิบัติงานสำหรับ พฐ.จังหวัดในคดีจราจรโดยกำหนดเกณฑ์ที่ พฐ.จังหวัดจะดำเนินการสนับสนุนวิทยาการให้แก่พนักงานสอบสวนเฉพาะกรณี อุบถ.ที่ชนแล้วหนี กับ คดี อุบถ.ที่มีคนตาย เท่านั้น ส่วนกรณีอื่นๆ ให้พนักงานสอบสวนทำหนังสือแจ้งมายัง พฐ. จังหวัดเพื่อเข้าที่ประชุมพิจารณาเป็นรายๆ ไปว่าจะให้การสนับสนุนได้หรือไม่

“รองผู้บัญชาการต้องการลดจำนวนการตรวจของ พฐ.เพราะบุคลากรน้อย ระยะทางไกล พื้นที่รับผิดชอบกว้างทำให้ใช้เวลาในการทำงานมากเกินไป”

“พฐ.จะมีเกณฑ์ที่ประชุมกันไว้และเป็นนโยบายของ พฐ.ด้วยคือ คดีจราจร พฐ.จะทำให้ในเกณฑ์ชนแล้วหนี กับ ชนแล้วตายเท่านั้น ส่วนกรณีอื่นๆ ให้ทำเรื่องแจ้งมาก่อนแล้วเข้าที่ประชุมพิจารณาเป็นรายๆ ไป”

“ถ้าพนักงานสอบสวนแจ้งมาแสดงว่าเขารับไม่ไหวแล้ว แต่เราต้องคุยให้รู้เรื่องว่า คุณเอาจริงจริงนะ ไม่ใช่แค่ไปเป็นกรรมกรห้ามมวย”

“ตอนแรก ๆ ก็มีมาอยู่ ทำหนังสือมา แต่ตอบไปว่าไม่เข้าหลักเกณฑ์”

จะเห็นได้ว่า พ.ร.บ.จังหวัดไม่สามารถตอบสนองความจำเป็นในการรับความช่วยเหลือของพนักงานสอบสวนในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ คดีจราจรได้อย่างเต็มที่ เนื่องมาจากข้อจำกัดด้านภาระงาน และทรัพยากรในการทำงานด้วยเช่นกัน ดังจะเห็นได้จากการกำหนดข้อตกลงในการปฏิบัติงานว่าจะให้การสนับสนุนพนักงานสอบสวนในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรที่มีคนตาย และชนแล้วหนีเท่านั้น การไม่สามารถเดินทางไปยังที่เกิดเหตุได้ในทันทีที่มีเหตุเกิด เป็นต้น ถึงแม้ว่า พ.ร.บ.จังหวัดจะพิจารณาเห็นถึงความจำเป็นของการพัฒนาความเป็นมืออาชีพของพนักงานสอบสวนในการแสวงหาพยานหลักฐานในที่เกิดเหตุก็ตาม

ความเป็นมืออาชีพของพนักงานสอบสวนในมุมมองของตำรวจพิสูจน์หลักฐานนั้นมีความเห็นว่า การทำงานของพนักงานสอบสวนในการแสวงหาพยานหลักฐานในคดีจราจรมีความเป็นมืออาชีพในระดับปานกลาง โดยหากเทียบเป็นร้อยละแล้วจะประเมินอยู่ที่ประมาณร้อยละ 50-60 ในขณะที่ ประเมินความเป็นวิชาชีพในการแสวงหาพยานหลักฐานของตำรวจฝ่ายพิสูจน์หลักฐานว่าที่ประมาณร้อยละ 80-90

“ตำรวจบอกว่าศาลไม่ค่อยเชื่อตำรวจ เราจะเชื่อผลการตรวจสอบของ พ.ร.บ. มากกว่า เวลาทนายซัก ขนาด พ.ร.บ.เขายังถามว่า คุณบออะไรมา ทำงานมากี่ปี เราจะตีว่าเราไม่มีความรู้ ไม่มีประสบการณ์ แต่เรามั่นใจเรามีประสบการณ์กันมานาน ทำกันมาเยอะทั้งนั้น อย่างคดีจราจรเราจะเทียบให้ดูเลยว่ามันเป็นยังไง เราถึงจะเอารถลง (เทียบจุดเข้าชน โดยใช้รถยกเข้าเทียบ : ผู้วิจัย)

อย่างไรก็ตามเจ้าหน้าที่ตำรวจ พ.ร.บ.ยอมรับว่าข้อจำกัดต่าง ๆ ในการทำงานที่ทำให้ไม่สามารถเดินทางไปที่เกิดเหตุได้นั้นเป็นช่องว่างของประสิทธิภาพในการแสวงหาพยานหลักฐานที่ครบถ้วนในที่เกิดเหตุด้วย

“คือส่วนใหญ่เราไม่ได้ไปที่เกิดเหตุจริงๆ ”

คำถามนี้สอดคล้องกับการให้ข้อมูลของพนักงานสอบสวนที่กล่าวว่า

“ยากมาก ตั้งแต่ทำมา 140 เรื่องไม่เคยมาเลย”

“ไม่มีทางเลยว่า รถชนแล้ววิทยากรจะมาที่เกิดเหตุทันที ไม่มีทาง”

อีกทั้งกรอบการทำงานของกฎหมายและขอบเขตอำนาจหน้าที่ในการทำงานของตำรวจ พฐ.มีข้อจำกัดที่ทำให้การทำงานแสวงหาพยานหลักฐานคดีจราจรไม่ได้ครอบคลุมไปถึงการวิเคราะห์สาเหตุของการเกิด อุบัติเหตุ ทั้ง 4 ปัจจัยสาเหตุอื่นประกอบด้วย พฤติกรรมการขับขี่ของคนขับขี่ สภาพรถ สภาพถนน และสภาพแวดล้อมด้วยเช่นกัน

“ของเราเป็นลักษณะเหมือนทางตำรา แล้วพี่สอนน้อง พี่จะมีเมื่อปีที่แล้วที่สถานทูตอเมริกันมาสอน เขาพูดว่าเป็นส่วนหนึ่งของการเกิดความปลอดภัย มันจะไม่อยู่ที่คนขับ แต่ของเรามันไปไม่ถึง คือทางอเมริกาเขาคุยให้ฟังว่าต้องหาแบบนี้จะได้รู้ว่าอุบัติเหตุมันเกิดขึ้นจากอะไร”

การทำงานในฐานะผู้ช่วยของพนักงานสอบสวนที่มีความเป็นผู้เชี่ยวชาญของตำรวจฝ่ายพิสูจน์หลักฐานจึงยังคงมีขอบเขตอยู่ที่การยืนยันว่า รถชนกันอย่างไร ลักษณะการชนเป็นอย่างไร เพื่อนำผลการพิสูจน์หลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในประเด็นนี้ประกอบการทำสำนวนคดีของพนักงานสอบสวน

“เหมือนเราเป็นคนยืนยันว่ารถชนกันอย่างไร ลักษณะการชนเป็นยังไง”

ตำรวจฝ่ายพิสูจน์หลักฐานเล่าถึงขั้นตอนการทำงานที่สำคัญของตำรวจฝ่ายพิสูจน์หลักฐาน ดังนี้

- 1) ตู้อรรถรยความเสียหายของรถ ลักษณะการเข้าชน จุดเข้าชน
- 2) เปรียบเทียบร่องรอยที่เข้ากันได้ของรถชนกัน
- 3) การแลกเปลี่ยนวัตถุพยาน เช่น สี รอยยวบยบ
- 4) วิเคราะห์ทิศทาง ลักษณะการชน มุมการชน เพื่อพิจารณาว่าพฤติการณ์เข้าชนกันแบบไหน ใครเป็นฝ่ายผิดหรือถูก ทั้งนี้จะนำภาพสเก็ตซ์ของตำรวจมาพิจารณาประกอบร่วมด้วย โดยวิเคราะห์ว่า สุดท้ายแล้วรถหยุดอยู่ในรูปแบบไหน รวมถึงการเก็บข้อมูลจากกล้องวงจรปิดด้วย ถ้ามี

“ต้องหาภาพสุดท้าย ที่คาอยู่เลยว่าใครถูกใครผิด”

“กรณีที่คู่กรณีไม่ยอมกัน รู้ทั้งรู้ว่าผิด แต่ก็โต้เถียงกัน พฐ.จะมีความสำคัญที่จะให้เหตุผลในฐานะที่เราเป็นพยานในฐานะผู้เชี่ยวชาญ ทั้งนี้พนักงานสอบสวนจะเชิญตำรวจพิสูจน์หลักฐานมาเฉพาะในกรณีที่มีปัญหา เพราะจำนวนบุคลากรของเรามีน้อย”

เสียงของพนักงานสอบสวนที่เล่าถึงการทำงานร่วมกับ พฐ.จังหวัด สะท้อนให้เห็นถึงข้อจำกัด และอุปสรรคในการทำงานอันเนื่องมาจากภาระงานที่ไม่เหมาะสมกับกับบุคลากร และทรัพยากรในการทำงานไม่เพียงพอเช่นกัน

“วิทยาการมีคนน้อยต้องรอคิว อยู่ที่มีการสื่อสารและความสัมพันธ์ส่วนตัวต้องรอหน่อย โอกาสที่วิทยาการจะไปที่เกิดเหตุก็น้อยมาก”

“เขา (วิทยาการ : ผู้วิจัย) จะถามพนักงานสอบสวนว่าสงสัยประเด็นไหน เขาก็จะเก็บวัตถุพยานให้”

“เขาก็ขอร่องเราเหมือนกันว่า อย่าเรียกเขามากเกินไป”

“ต้องแจ้งเป็นหนังสือ ถ้าเขาวางก็ไป ถ้าเขาไม่วางก็เอารถที่ชนกลับมาก่อน”

“กลางคืน พฐ.ไม่มา”

“ถ้าว่าง เขาจะมา ของเรา ไม่รีบ”

“มาครับ แต่มาแบบล้าๆ เหนื่อยๆ”

“เขาจะถามว่า ตายหรือเปล่า ? รอหน่อยนะ”

“แจ้งวิทยาการจังหวัดจะไม่มา ให้เอารถที่ชนมาที่โรงพักแล้วจะตามมาตรวจภายหลัง”

“ถ้าจะให้วิทยาการมา ต้องใช้ความสัมพันธ์ส่วนตัว ประสานทางข้าง”

ถึงแม้ว่าพยานวัตถุจะเป็นสิ่งที่น่าเชื่อถือ หากแต่พยานบุคคลก็มีความสำคัญไม่น้อยเช่นเดียวกัน แต่ด้วยบริบทวัฒนธรรมไทยนั้น การหาพยานหลักฐานตัวบุคคลก็ไม่ใช่ง่ายนักสำหรับพนักงานสอบสวน และมีความจำเป็นต้องฝึกอบรมเพื่อเพิ่มพูนสมรรถนะในการแสวงหาพยานบุคคลด้วยเช่นกัน

“ตัวอย่างกรณีชนท้าย เราจะดูแต่ร่องรอยสุดท้ายไม่ได้ ผลการตรวจของวิทยาการที่เป็นร่องรอยสุดท้ายก็ไม่สามารถเชื่อถือได้หมด เพราะหากพยานบอกว่ามันปาดหน้ากระแทกกัน แต่ไอ้เนี่ยบอกว่าเปิดไฟเลี้ยวมาตั้งร้อยเมตรแล้วแบบนี้พยานบุคคลจำเป็น กล้องติดรถจำเป็น และคนให้การบัง (ปิดบัง : ผู้วิจัย) ความร่วมมือ ธุระไม่ใช่ของฉัน ไม่อยากเป็นพยานศาล”

พนักงานสอบสวนมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมว่า หากเป็นไปได้ควรมีตำรวจที่มีความรู้ด้านการพิสูจน์หลักฐานอยู่ประจำสถานีตำรวจแต่ละแห่งด้วย

“ควรเพิ่มวิทยากร 1 คน ที่มีความรู้เรื่องนิติวิทยาศาสตร์ 24 ชั่วโมง 1 คน ปัจจุบันวิทยากรจะอยู่ที่จังหวัดควรเอาวิทยากรมาอยู่ที่โรงพัก เพราะความรู้ด้านการเก็บพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คนอื่นจะทำได้”

2.1.3 ฝ่ายปฏิบัติงานในส่วนของหน่วยงานอื่น

หน่วยงานที่พนักงานสอบสวนกล่าวว่าเปรียบเสมือนผู้ช่วยเหลือพนักงานสอบสวนในคดีจราจรมากที่สุดคือ เจ้าหน้าที่ของมูลนิธิกุ๊กภัยต่าง ๆ ถึงแม้จะมีความเห็นว่า โดยหน้าที่หลักของมูลนิธิ นั้นคือการช่วยเหลือคนบาดเจ็บและการเก็บศพก็ตาม แต่เจ้าหน้าที่ของมูลนิธิต่าง ๆ ก็ยังสนับสนุนปัจจัยในการทำงานที่ทำให้พนักงานสอบสวนมีความสะดวก และปลอดภัยในการปฏิบัติงานมากกว่าที่จะทำงานเพียงลำพัง

“เขาก็ทำในส่วนของเขา เขาก็ดูคนเจ็บ ปฐมพยาบาล ถ้าเป็นศพเขาก็เก็บศพ มีช่วยเป่านกหวีดไล่รถให้เราบ้าง”

“เดี๋ยวนี้มีเยอะ ถ้าไม่มีมูลนิธิจะเสียงหน่อย โดนเฉี่ยวชน ชนซ้ำ”

“กุ๊กภัยเขาจะใช้รถที่มีไฟวับวาบ กันรถไว้ให้เรา”

“กรวยก็ใช้ของกุ๊กภัย”

“กุ๊กภัยช่วยโบกรถ ดึงรถ ยกรถ”

2.2 การขาดแคลนปัจจัยสนับสนุนในการทำงาน

นอกเหนือจากความจำเป็นที่ต้องใช้งบประมาณส่วนตัวในการซื้อวัสดุอุปกรณ์ในการทำงานแล้วนั้น พนักงานสอบสวนยังจำเป็นต้อง “จ่ายเงินล่วงหน้าที่จะไม่สามารถขอเบิกคืน” ได้ด้วย เพื่อให้การทำงานบรรลุเป้าหมาย รวมถึงไม่เกิดการร้องเรียนหรือฟ้องร้องของคู่กรณีในภายหลัง

“การเคลื่อนย้ายรถ ต้องใช้รถยกของเอกชนจะมีค่าใช้จ่ายไม่มีมาตรฐาน พอเก็บค่ารถยกไม่ได้ก็เป็นภาระของเรา”

“บางทีคนเจ็บไปโรงพยาบาลต้องตรวจเมาโดยการเจาะเลือด พนักงานสอบสวนต้องเป็นคนจ่ายเงิน ถ้าไม่จ่ายเขาก็ไม่ตรวจให้ ค่าตรวจ 500 บาท”

3. ความรู้ในการทำงานกลายเป็นเรื่องส่วนบุคคล

Schieider (2009) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง Inpursuit of Police Professionalism โดยกล่าวถึงขั้นตอนของการที่จะไปสู่ความเป็นตำรวจมืออาชีพไว้ว่าจำเป็นต้องมีกระบวนการให้ได้มาซึ่งมีใบอนุญาต มีการกำหนดระดับการศึกษาขั้นพื้นฐานที่เหมาะสม มีการฝึกอบรมอย่างเป็นทางการ และการจัดให้มีการได้รับประกาศนียบัตรรับรองการผ่านการอบรมเพื่อนำความรู้มาใช้ในการปฏิบัติงาน มีการอบรมในเชิงเทคนิคที่ต้องใช้ความเชี่ยวชาญเฉพาะ รวมถึงจะต้องมีการประกาศนโยบายในการปฏิบัติงานอาชีพนั้นๆ อย่างชัดเจนแน่นอนและเป็นทางการด้วย

เมื่อพิจารณาว่า ความเป็นมืออาชีพนี้อาจมีความเฉพาะตัวที่เด่นชัด คือ มีการทำงานที่ต้องใช้ความเชี่ยวชาญเฉพาะทางซึ่งต้องผ่านกระบวนการเรียนรู้และฝึกอบรมอย่างเป็นทางการแล้วนั้น (Havanon, 2011) ผลจากการศึกษาวิจัยครั้งนี้จึงมีข้อสรุปว่าการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรของพนักงานสอบสวนยังมีความจำเป็นต้องได้รับการพัฒนาโดยการสนับสนุนการสร้างกระบวนการพัฒนาระบบการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในงานสอบสวนคดีจราจรอย่างมืออาชีพให้เกิดขึ้น ทั้งนี้จะส่งผลดียิ่งขึ้นต่อการอำนวยความสะดวกในคดีจราจร และการได้ข้อมูลที่มีประสิทธิภาพในการนำไปใช้ประโยชน์ในการแก้ไขและป้องกัน อบรมเพื่อลดจำนวนคนตายและคนบาดเจ็บได้อย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่ากว่าในอดีตที่ผ่านมาด้วย

พนักงานสอบสวนมีความเห็นว่าคดีจราจรมีความละเอียดอ่อน เมื่อเกิด อุบัติเหตุขึ้นก็จะเกิดความสูญเสียขึ้นทันทีไม่ว่าจะเป็นความสูญเสียทรัพย์สิน หรือรุนแรงจนถึงชีวิตก็ตาม และโดยส่วนใหญ่แล้วคู่กรณีมักมีความคิดเห็นว่าเป็นฝ่ายถูก จึงเกิดการโต้เถียงกันระหว่างคู่กรณีและต่างฝ่ายต่างคิดว่าพนักงานสอบสวนมีแนวโน้มที่จะปฏิบัติงานด้วยความไม่ยุติธรรม โดยการเข้าข้างฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอยู่เสมอ

“ต้องอธิบายเหตุผล ข้อกฎหมาย ชนมาไม่รู้ว่าคุณถูกหรือผิด แต่คิดว่าตนเองถูก”

“ผมคิดว่าเป็นเพราะความรู้ไม่รู้นักกว่า สาเหตุจริง ๆ เกิดจากความไม่รู้กฎหมายจราจรเท่าที่เห็นเถียง ๆ กัน”

นอกเหนือจากการขาดความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนนแล้วนั้น แม้แต่พนักงานสอบสวนเองก็ยังยอมรับว่ามีความจำเป็นต้องเพิ่มเติมความรู้ด้านกฎหมายและความรู้ด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การทำงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นด้วยเช่นกัน

“อ้อ ไม่มีครับผมยังนึกไม่ออกเลยว่า ตร. (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ : ผู้วิจัย) เคยให้ผมไปอบรมที่ไหน ไม่มีนะ”

“ผมก็หัวหมุนเหมือนกัน ต้องอาศัยประสบการณ์ และหาความรู้เพิ่มเติม ลองผิดลองถูก”

“ความรู้ได้มาจากการเรียน ตั้งแต่เรียนที่ รร.นรต. (โรงเรียนนายร้อยตำรวจ : ผู้วิจัย) ครูฝึกงาน อ่านหนังสือ สงสัยก็ยกโทรศัพท์ถาม”

“การอบรมในเรื่องการทำคดีจราจรโดยตรงเลยไม่มี จะมีแบบแฝงอยู่ในการอบรม พงส. บางที่มันก็ไกล (สถานที่อบรมอยู่ที่ตำบลศาลายา จังหวัดนครปฐม : ผู้วิจัย) เขาจะส่งตัวแทนไป ความรู้ก็จะมีเฉพาะคนไม่กี่คน”

“น่าจะมีการอบรมไปที่จังหวัด พนักงานสอบสวนจะได้ไปกันเยอะๆ ไม่ใช่เป็นการส่งตัวแทน”

“เรียนรู้จากประสบการณ์ ครูฝึกหลักจำมาจากรุ่นพี่ๆ”

“ให้นึกหนักว่าความรู้ส่วนใหญ่เกิดจากประสบการณ์จากการทำงานที่ผ่านมา ร้อยละ 50 รองลงมาคือ อ่านฎีกา”

“คดีสำคัญแต่สอนน้อย ตำรวจเราตอนอยู่โรงเรียนสอนน้อยมาก ต้องสอนให้มากกว่านี้ แต่ตอนอยู่โรงพัก คดีที่มากที่สุดคือ คดีจราจร และคดีจราจรก็เป็นคดีที่ร้องเรียนมากที่สุด เพราะต่างคนต่างคิดว่าตนเองถูก ควรเพิ่มหลักสูตรจราจรให้มีการอบรมมากขึ้น”

“แหล่งความรู้ ทำตาม ๆ กันมา พี่สอนมา มันจะดีได้ยังไง”

“ความรู้ในการตรวจที่เกิดเหตุที่เรียนมาจากโรงเรียนนายร้อยไม่พอนะ เพราะเรียนมาอย่างฉาบฉวย ต่อมาเรียนรู้จากพี่เลี้ยง ถ้าเราอยู่เวรคนเดียวไม่มีพี่เลี้ยง เราก็ใช้ความรู้ของเรา 80 เปอร์เซ็นต์ ถามจากเพื่อนร่วมงาน ผู้บังคับบัญชา 20 เปอร์เซ็นต์”

“ดูกฎหมาย ดูคำพิพากษาย้อนหลัง ซึ่งมันก็ขึ้นอยู่กับพนักงานสอบสวน แต่ละคน”

“เขาให้เราเรียนเพิ่มแค่คดีอาญา ผมไม่เคยได้รับการอบรมในคดีจราจรเลย”

“ถ้าใครมีพรรคพวกดีหน่อย มีลูกพี่ดีหน่อยก็พอไปได้ มีคนแนะนำ”

จะเห็นได้ว่าเสียงสะท้อนของผู้ให้ข้อมูลหลักเรียกร้องการสนับสนุนความรู้ที่มี การส่งเสริมสนับสนุนอย่างเป็นระบบ เป็นทางการและต่อเนื่อง ทำให้เกิดการตั้งคำถาม ต่อการพัฒนาไปสู่ความเป็นมืออาชีพที่แท้จริงของตำรวจไทยในบริบทของการบังคับใช้ กฎหมายจราจรอย่างเป็นธรรมและการแก้ไขป้องกัน อบต.ให้ประสบผลสำเร็จอย่างมี ประสิทธิภาพที่ควรจะต้องดำเนินการปฏิรูปให้เกิดขึ้นอย่างเร่งด่วนด้วยเช่นกัน

ผลงานวิจัยครั้งนี้สรุปได้ว่า พนักงานสอบสวนไม่สามารถให้นิยามความหมาย การทำงานในบริบทของการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรว่า มี ความเป็นมืออาชีพได้ เนื่องมาเหตุผลสำคัญ 4 ประการ คือ

- 1) การจำเป็นต้องพึ่งพาการทำงานของผู้เชี่ยวชาญอื่นในการทำงาน
- 2) การรับรู้ต่อการตั้งคำถามเรื่องความเชื่อถือได้ของบุคคลที่เกี่ยวข้อง
- 3) การทำงานที่ขาดแคลนปัจจัยสนับสนุนในการทำงาน
- 4) การได้รับการส่งเสริมพัฒนาความรู้ที่ไม่เป็นระบบและขาดความต่อเนื่อง

ทั้งนี้ พนักงานสอบสวนมีทัศนะว่าพวกเขาต้องการรับการสนับสนุนอย่างมาก ในประเด็นที่ 4 ซึ่งการขาดหายไปในด้านการพัฒนาความรู้ที่เป็นระบบและต่อเนื่องนี้ ส่งผลกระทบอย่างมากต่อการทำงานแบบมืออาชีพของพนักงานสอบสวนในคดีจราจร

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะต่อสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ดังนี้

1. ประกาศนโยบายด้านการเป็นมืออาชีพในการสอบสวนคดีจราจรอย่างเป็นทางการชัดเจน
2. เพิ่มมาตรฐานการสรรหา คัดเลือกพนักงานสอบสวนโดยใช้มาตรฐานที่สูง
3. ควรมีการจัดการศึกษา และฝึกอบรมอย่างเป็นระบบและต่อเนื่องทั้งในด้าน เทคนิค และความเชี่ยวชาญเฉพาะทางเฉพาะคดีจราจร และต้องได้รับประกาศนียบัตร รับรองการผ่านหลักสูตรอบรม



References

- Aworemi, J. R., Abdul-Azeez, I. A., & Olabode, S. O. (2010). Analytical study of the causal factors of road traffic crashes in southwestern Nigeria. **Educational Research**, 1(4): 118-124.
- Havanon, J. (2011). **The Principle of Professional and Ethic of Lawyer** (12th ed.). Bangkok: Ramkhamhaeng University Press.
- Hintao, K. and Chumnansook, P. (2017). **Research and Development Project of Road Accident Investigation : a case study of traffic police in Thailand**. n.p.
- Martinez, L. (1994). **Traffic Collision Investigation Manual for Patrol Officers**. n.p.
- Muttako, M. (1999). **Sociology of Health and Illness**. Nakhon Pathom: Social Sciences Faculty.
- Road Safety Team. (2016). **Road Accident Statistic Report**. [Online]. Retrieved on September 30, 2016 from www.rstpolice.com
- Saengsingkaew, A. (2013). **Royal Thai Police Administration Policy**. Bangkok: Police press.
- Schneider, A.J. (2009). **In Pursuit of Police Professionalism: The Development and Assessment of a Conceptual Model of Professionalism in Law Enforcement**. Doctor of Education, University of Pittsburgh, Pittsburgh USA.