

วิธีคิดในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร

โกสินทร์ หินธารี¹ และศุภชัย ศุภลักษณ์นารี²

บทคัดย่อ

คนไทยตายจากอุบัติเหตุทางถนนสูงติดอันดับโลก คือ สถานการณ์ที่สะท้อนให้เห็นถึงความจำเป็นในการค้นหาองค์ความรู้ใหม่ในการแก้ไขและป้องกันปัญหาอุบัติเหตุทางถนน (อบถ.) ที่เกิดขึ้น เพราะนอกเหนือจากการทำให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของคนไทยจำนวนมากแล้วนั้น ยังทำให้ภาพลักษณ์ของประเทศไทยที่มีต่อประชาคมโลกไม่ดีอีกด้วย

ผู้วิจัยตั้งคำถามการวิจัยว่า ทำไมการสอบสวนคดีจราจรของตำรวจจึงไม่เป็นที่น่าเชื่อถือในสังคมไทย? ทำไมสถิติคนตายจาก อบถ. ในประเทศไทยจึงติดอันดับโลก? จากคำถามทั้ง 2 ข้อดังกล่าวนำไปสู่การตั้งคำถามรองและวัตถุประสงค์ในการวิจัยที่สำคัญคือวิธีคิดและวิธีการในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ของพนักงานสอบสวนในคดีจราจร เป็นอย่างไร?

ผู้วิจัยใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพเป็นวิธีการหลักในการตอบคำถามวิจัยนี้ โดยการรวบรวมความรู้จากพื้นที่วิจัย ในเขตรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 1 ผู้ให้ข้อมูลหลักคือ พนักงานสอบสวนที่มีประสบการณ์ในการทำคดีจราจรที่มีคนตาย จำนวน 60 คน และเจ้าหน้าที่นักวิทยาศาสตร์พิสูจน์หลักฐานจำนวน 7 คน ใช้เทคนิคการเก็บข้อมูลด้วยวิธีการสนทนากลุ่ม การสัมภาษณ์เชิงลึก และการศึกษาค้นคว้าเอกสารสำนวนคดีจราจรจำนวน 262 สำนวน ใช้วิธีการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงเนื้อหา

ผลการวิจัยพบวิธีคิดสำคัญ 3 ประการ ที่มีความเกี่ยวข้องกับวิธีการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรของพนักงานสอบสวน คือ

วิธีคิดที่ 1 พยานหลักฐานในที่เกิดเหตุมีการเปลี่ยนแปลงได้ง่าย รวดเร็ว และการสอบสวนคดีจราจรมีความยุ่งยาก ซับซ้อน

วิธีคิดที่ 2 “ความอยู่รอด” ของพนักงานสอบสวนมีความจำเป็นมากกว่า “การอำนวยความสะดวก”?

วิธีคิดที่ 3 พนักงานสอบสวนมุ่งเน้นพฤติกรรมของคนขับขี โดยเพ่งมองหาแต่ความประมาทเพียงเหตุปัจจัยเดียว?

วิธีคิดทั้ง 3 ดังกล่าวข้างต้นส่งผลให้ผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหาพยานหลักฐานในคดีจราจร อยู่ในระดับปานกลาง ค่อนไปทางระดับต่ำ

การที่พนักงานสอบสวนมีผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรด้านพฤติกรรมเสี่ยง อันตรายในการใช้รถใช้ถนน ด้านสภาพรถที่เสี่ยงอันตราย ด้านสภาพถนนที่เสี่ยงอันตราย รวมถึงด้านสภาพแวดล้อมที่เสี่ยง อันตรายต่ำกว่าเกณฑ์ระดับต้นนั้นคือ ภาพสะท้อนของการมีวิธีคิดที่จำเป็นต้องได้รับการแก้ไขเปลี่ยนแปลง เพื่อให้วิธีการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรสามารถนำไปสู่

¹ นักศึกษาหลักสูตรปริญญาเอก สาขานิติวิทยาศาสตร์และงานยุติธรรม มหาวิทยาลัยศิลปากร อีเมล : kosin1228@gmail.com

โทร : 08 1782 9777

² ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ อาจารย์ ดร. ประจักษ์วิชาเคมี คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร อีเมล : SUPALUKNARI_S@su.ac.th

โทร : 03 424 5300

การแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ที่ส่งผลเสียหายอย่างมหาศาลต่อประเทศมาอย่างยาวนานหลายปี
ให้เกิดผลสำเร็จมากยิ่งขึ้นกว่าที่ผ่านมา

คำสำคัญ : 1. วิธีคิด 2. พนักงานสอบสวน 3. พยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ 4. คดีจราจร

The way of thinking : Forensic evidence in road crash investigation

Kosin Hintao³ and Supachi Supalaknari⁴

Abstract

Thailand ranks as a country with one of the highest road fatality rates in the world. Not only can road accidents result in deaths and property losses, but they also have an adverse effect on national reputation at the international level. It is therefore essential to construct a body of knowledge to prevent and solve the problem of traffic accidents in the country.

Research questions include: (1) Why is traffic accident investigation in Thailand ineffective and untrustworthy? (2) Why does Thailand rank as a country with the top road fatality rate in the world? These two questions lead to a minor question which is the primary objective of research as follows: what are the mindsets and procedures of police to collect and analyze forensic evidence for road crash investigation?

To address the research question, this study employed qualitative research methods, collecting data from the Provincial Police Region 1. Focus group and interview data were obtained from a total of 67 key informants, consisting of 60 police investigators and 7 forensic scientists in the Provincial Police Region 1. The documentary research derived from the analysis of 262 road crash investigation cases. Content analysis was adopted for data interpretation. Research findings demonstrate three mindsets relating to forensic evidence in road accident investigation. These are: (1) transient and complex: transient evidence at an accident scene and the complexity of investigation; (2) justice and survival: the belief that investigators' survival skills are more important than justice delivery in traffic accident investigation cases; and (3) a focus on drivers' behaviors: the emphasis on human carelessness instead of other factors leading to an accident. These three mindsets result in a low rate of achievement in road accident investigation. The investigation has low success rates when collecting forensic evidence of fatal road crash accidents in the aspects of risky behaviors, dangers associated with vehicles and road uses, vehicle conditions, road conditions as well as risky environment.

³ 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

⁴ 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 puts forward the need to change the police's mindsets to enhance the effectiveness of road crash accident forensic evidence investigation, leading to the solution and prevention of traffic accidents which have caused severe losses for a long time.

Keywords: 1. The way of thinking 2. Police investigators 3. Forensic evidence 4. Road crash cases

บทนำ

ความรุนแรงที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางถนน (อบถ.) ในประเทศไทยอยู่ในขั้นวิกฤติ โดยพิจารณาได้จากการที่ประเทศไทยมีอัตราการตายจาก อบถ. ที่ถูกจัดอยู่ในระดับสูงมากทั้งในกลุ่มประเทศ Asean และ ASIAN ในปี พ.ศ. 2556 และในระดับโลก โดยพบว่าประเทศไทยถูกจัดอยู่ในลำดับที่สามารถลงมาจาก Libya และ Venezuela (World Health Organization, 2015)

เมื่อพิจารณาข้อมูลสถิติการตายจาก อบถ. ที่เก็บรวบรวมโดยตำรวจในระบบฐานข้อมูลระบบสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน (Hintao and Chumnansook, 2017) ระหว่างวันที่ 1 กันยายน 2558 จนถึงวันที่ 31 สิงหาคม 2559 นั้น พบว่ามีเหตุ อบถ. ที่ตำรวจได้รับแจ้งจำนวนทั้งสิ้น 69,561 เหตุ มีจำนวนคนตายทั้งสิ้น 9,794 คน เฉลี่ยวันละ 26 ศพ โดยตำรวจระบุว่า พฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงอันตราย (aggressive driving) ในลักษณะการขับเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ตัดหน้าระยะกระชั้นชิด แซงรถอย่างผิดกฎหมาย ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ และเครื่องหมายจราจร เป็นสาเหตุหลักสำคัญของการเกิด อบถ.

นอกจากนั้น รายงานของตำรวจยังระบุถึงแนวโน้มของการชนแล้วหนีที่เพิ่มสูงขึ้นอีกด้วย (ibid.) โดยเฉลี่ยประมาณ วันละ 2 ราย สถิติดังกล่าวนี้นี้แสดงให้เห็นความจำเป็นในการพัฒนาระบบงานจราจรในประเทศไทยให้สามารถอำนวยความสะดวก และลด อบถ. ลดจำนวนคนตาย และคนบาดเจ็บให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นกว่าที่ผ่านมา

ในขณะที่ประเทศไทยมีพัฒนาการในด้านการบริหารจัดการความปลอดภัย (safety management) ซึ่งเป็นกรอบการดำเนินงานที่ 1 ใน 5 เสาหลักตามที่ประชุมใหญ่องค์การสหประชาชาติเมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2553 ที่กำหนดไว้ว่ามีความสำคัญ ที่จะนำไปสู่ความสำเร็จในการลดการตายและการบาดเจ็บบนถนนลงได้ตามเป้าหมายของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (ibid.) นั้น ยังไม่เห็นผลสำเร็จในเชิงรูปธรรมที่ชัดเจน โดยพิจารณาได้จากการขาดข้อมูลที่เชื่อถือได้ด้านสถิติ และสาเหตุของการตายบนถนน รวมถึงการวิเคราะห์สาเหตุของ อบถ. ที่เกิดขึ้นที่เชื่อถือได้และครบถ้วนทั้งองค์ประกอบด้านพฤติกรรมการขับขี่ ด้านสภาพรถ ด้านถนน และด้านสิ่งแวดล้อม

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ตร.) ได้มีจุดเปลี่ยนแปลงที่สำคัญซึ่งนับว่าเป็นจุดเริ่มต้นของการพัฒนาระบบงานตำรวจจราจรไทย คือ นับตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2553 เป็นต้นมา ได้มีการรวมกลุ่มกันของผู้บริหารตำรวจระดับสูง ในส่วนของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กองบัญชาการ และกองบังคับการต่าง ๆ โดยมีเป้าหมายเพื่อปรับเปลี่ยนวิธีคิดและระบบการทำงานในส่วนงานจราจร จากในอดีตที่มุ่งเน้นในด้านการเสริมสร้างประสิทธิภาพด้านความสะดวกในการจราจรเป็นหลัก โดยเปลี่ยนแปลงเป็นเพิ่มการมุ่งเน้นด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนด้วย ส่งผลให้เกิดโครงการพัฒนาระบบงานสืบสวน อบถ. เพื่อการแก้ไขและป้องกันอย่างบูรณาการขึ้น ซึ่งผลจากการดำเนินงานนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 เป็นต้นมา ทำให้เกิดผลสำเร็จเชิงนโยบาย ดังที่ปรากฏในเอกสารนโยบายการบริหารราชการ พลตำรวจเอก สมยศ พุ่มพันธุ์ม่วง ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ในข้อ 6.2 ที่ระบุว่าให้ดำเนินการศึกษา วิเคราะห์ วางแผนในการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางการจราจรในพื้นที่อย่างเป็นระบบ (ibid.)

การพัฒนาระบบงานสืบสวนสาเหตุ อบถ. ดังกล่าวข้างต้นมุ่งเน้นที่ตำรวจจราจรเป็นสำคัญ ไม่ได้มีเป้าหมายที่ระบบการทำงานของพนักงานสอบสวน ที่มีหน้าที่ในการสอบสวน อบถ. ในที่เกิดเหตุตามบทบาทหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงอยู่แล้ว

เมื่อวิเคราะห์การทำงานในการสอบสวนคดีจราจรของพนักงานสอบสวนแล้วนั้น ผู้วิจัยได้พบข้อมูลที่น่าสนใจว่า พนักงานสอบสวนมีภาระหน้าที่ในการสอบสวนทั้งคดีอาญาทั่วไปและคดีจราจร ซึ่งมีเป็นจำนวนมากจนทำให้ไม่สามารถปฏิบัติงานได้อย่างเต็มศักยภาพ และถึงแม้ว่าคดีจราจรจะเป็นคดีที่เกิดขึ้นเป็นจำนวนที่มากกว่าคดีอาญาทั่วไปด้วย แต่กลับได้รับความสำคัญจากพนักงานสอบสวน และผู้บริหารงานตำรวจ รวมถึงประชาชนในระดับที่ต่ำกว่าคดีอาญาโดยทั่วไป

การมีสถิติที่ไม่เที่ยงตรง การมีข้อมูลเชิงสาเหตุของการเกิด อุบัติเหตุที่ไม่ครบถ้วน รวมถึงความไม่พึงพอใจของประชาชน ที่เกิดขึ้นจากการรับรู้ที่ไม่ได้รับความเป็นธรรมในคดีจราจร ทั้งจากพนักงานสอบสวนและตำรวจจราจรนั้น เป็นภาพสะท้อนที่แสดงให้เห็นถึงความจำเป็นต้องศึกษาหาองค์ความรู้ในการพัฒนาระบบงานในคดีจราจรเพื่อให้การลด อุบัติเหตุ ลดจำนวนคนตาย และคนบาดเจ็บลงได้มากยิ่งขึ้นกว่าในอดีตที่ผ่านมา

บทความเรื่องวิธีคิดในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรในครั้งนี้เป็นส่วนหนึ่งในการศึกษาวิจัย เรื่อง “สมรรถนะของตำรวจไทยในการสอบสวนคดีจราจร” ที่ค้นพบวิธีคิดของพนักงานสอบสวนอันเป็นเบื้องหลังที่สำคัญของวิธีการทำงานในคดีจราจรของพนักงานสอบสวน

วัตถุประสงค์ในการวิจัย

ศึกษาวิธีคิดและวิธีการปฏิบัติในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ของพนักงานสอบสวนคดีจราจรในประเด็นการตรวจสถานที่เกิดเหตุคดีจราจร

ประโยชน์จากการวิจัย

ได้องค์ความรู้เกี่ยวกับวิธีคิดและวิธีการปฏิบัติในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ของพนักงานสอบสวนคดีจราจรเพื่อนำไปเป็นข้อมูลในการพัฒนาสมรรถนะของพนักงานสอบสวน อันจะส่งผลต่อการลด อุบัติเหตุ ลดจำนวนคนตาย และคนบาดเจ็บลงให้ได้มากที่สุด รวมถึงการอำนวยความสะดวกในคดีจราจรด้วย

ระเบียบวิธีการวิจัย

กรอบแนวคิดในการวิจัยครั้งนี้สอดคล้องกับการมุ่งเน้นในการตอบคำถามการวิจัยที่ว่าทำไมการสอบสวนคดีจราจรของตำรวจจึงไม่เป็นที่น่าเชื่อถือในสังคมไทย? ทำไมสถิติคนตายจาก อุบัติเหตุ ในประเทศไทยจึงติดอันดับโลก? จากคำถามทั้ง 2 ข้อดังกล่าวนำไปสู่การตั้งคำถามรอง และวัตถุประสงค์ในการวิจัยที่สำคัญ คือวิธีคิดและวิธีการในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ของพนักงานสอบสวนในคดีจราจรเป็นอย่างไร และได้ออกแบบระเบียบวิธีวิจัยดังนี้

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยใช้แนวคำถามในการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง ดังนี้

1. ข้อมูลด้านประชากร ได้แก่ หน่วยงานที่ปฏิบัติงาน อายุการทำงานในตำแหน่งพนักงานสอบสวน ประสบการณ์ในการสอบสวนคดีจราจรที่มีคนตาย สถาบันการศึกษาที่สำเร็จการศึกษาระดับสูงสุด และวุฒิการศึกษาระดับสูงสุด

2. กระบวนการและขั้นตอนในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร
3. แหล่งความรู้ ประสบการณ์ในการแสวงหาและแลกเปลี่ยนความรู้เพื่อใช้ในการทำงานสอบสวนคดีจราจรที่มีคนตาย
4. ประสบการณ์ การรับรู้ และความคิดเห็นที่มีต่อการสนับสนุนปัจจัยด้านต่างๆ ในการทำงานสอบสวนคดีจราจรจากหน่วยงานต่างๆ รวมถึงกฎหมายและระเบียบการสอบสวนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
5. กระบวนการ และขั้นตอนในการทำสำนวนคดีจราจร รวมถึงประสบการณ์ ปัญหา อุปสรรค และความคิดเห็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
6. กระบวนการทำงานร่วมกันระหว่างพนักงานสอบสวนกับตำรวจฝ่ายอื่น ๆ และผู้บังคับบัญชาในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับคดีจราจร และการแก้ไขป้องกัน อบถ.

พื้นที่วิจัย ผู้ให้ข้อมูลหลัก และวิธีการในการศึกษาวิจัย

1. พื้นที่

เมื่อกำหนดขอบเขตในการวิจัยโดยเลือกพื้นที่ในความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 1 เนื่องจากพิจารณาข้อมูลจากฐานข้อมูลระบบสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน (ibid.) พบว่า ในช่วงระยะเวลาระหว่างวันที่ 1 กันยายน 2558 ถึง 31 สิงหาคม 2559 พบว่าสถิติค่าเฉลี่ยจำนวนคนตายจาก อบถ. นั้น ภ.1 มีสถิติจำนวนคนตายจาก อบถ. อยู่ในกลุ่มสูงสุด 2 อันดับแรกของประเทศ ซึ่งประกอบด้วย อันดับ 1 คือ ภ.3 จำนวน 1,225 คน และอันดับ 2 คือ ภ.1 จำนวน 1,179 คน อีกทั้ง ภ.1 เป็นพื้นที่ที่มีปริมาณรถสัญจรผ่านไปมาในเขตพื้นที่และเชื่อมโยงติดต่อกับพื้นที่ข้างเคียงของภาคต่างๆ ของประเทศมากที่สุด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร ภาคกลาง ภาคตะวันออก ภาคตะวันตก ภาคเหนือตอนล่าง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ซึ่งเป็นผลส่วนหนึ่งให้ ภ.1 มีจำนวนสถิติ อบถ. มากที่สุดของประเทศจำนวน 9,011 ครั้ง ขณะที่ ภ.8 มีสถิติจำนวน อบถ. มากรองลงมา คือ จำนวน 7,658 ครั้งแล้วนั้น ผู้วิจัยได้ทำการกำหนดพื้นที่เป้าหมาย และกลุ่มประชากรที่เฉพาะเจาะจงเพื่อทำการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ ดังนี้

1.1 คัดเลือกสถานีตำรวจ (สภ.) ที่มีจำนวนคนตายจาก อบถ. สูงที่สุดในแต่ละ ภ.จว. ในสังกัด ภ.1 จากระบบฐานข้อมูล สถิติ อบถ. ในระบบ www.rstpolic.com (Road Safety Team, 2016) ได้สถานีตำรวจทั้งสิ้น จำนวน 9 สภ. คือ

- 1.1.1 สภ.บางบัวทอง ภ.จว.นนทบุรี
- 1.1.2 สภ.วังน้อย ภ.จว.พระนครศรีอยุธยา
- 1.1.3 สภ.คลองหลวง ภ.จว.ปทุมธานี
- 1.1.4 สภ.เมืองชัยนาท ภ.จว.ชัยนาท
- 1.1.5 สภ.หนองแค ภ.จว.สระบุรี
- 1.1.6 สภ.พนานิคม ภ.จว.ลพบุรี
- 1.1.7 สภ.เมืองสิงห์บุรี ภ.จว.สิงห์บุรี
- 1.1.8 สภ.เมืองอ่างทอง ภ.จว.อ่างทอง
- 1.1.9 สภ.บางพลี ภ.จว.สมุทรปราการ

1.2 ระยะเวลา วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล และผู้ให้ข้อมูลหลัก (key informants)

งานวิจัยในครั้งนี้ใช้ระยะเวลานับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2559 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2560 การคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลหลักพิจารณาจากคุณสมบัติในการมีความรู้ ความสามารถและประสบการณ์ในคดีจราจรและใช้เทคนิค Snow ball จากพนักงานสอบสวนที่มีชื่อเสียงและได้รับการยอมรับจากประชาคมพนักงานสอบสวน

1.2.1 การสนทนากลุ่ม (focus group discussion) จำนวน 7 กลุ่ม ได้แก่ พนักงานสอบสวนจำนวนทั้งสิ้น 30 คน เจ้าหน้าที่นักวิทยาศาสตร์พิสูจน์หลักฐานจำนวนทั้งสิ้น 3 คน ดังนี้ กลุ่มรองผู้กำกับการจำนวน 3 กลุ่ม กลุ่มละ 7 คน กลุ่มสารวัตรจำนวน 2 กลุ่ม กลุ่มละ 3 คน กลุ่มรองสารวัตรจำนวน 1 กลุ่ม กลุ่มละ 3 คน และกลุ่มเจ้าหน้าที่นักวิทยาศาสตร์พิสูจน์หลักฐานจำนวน 1 คน กลุ่มละ 3 คน

1.2.2 การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (in-depth interview) จำนวนทั้งสิ้น 34 คน

1.2.2.1 พนักงานสอบสวน ตำแหน่งผู้กำกับการฝ่ายสอบสวน จำนวนทั้งสิ้น 3 คน

1.2.2.2 พนักงานสอบสวน ตำแหน่งรองผู้กำกับการฝ่ายสอบสวน จำนวนทั้งสิ้น 9 คน

1.2.2.3 พนักงานสอบสวน ตำแหน่งรองสารวัตร และสารวัตร จำนวนทั้งสิ้น 18 คน

1.2.2.4 เจ้าหน้าที่นักวิทยาศาสตร์ ศูนย์พิสูจน์หลักฐาน จำนวน 4 คน

โดยมีการตรวจสอบคุณภาพและความสมบูรณ์ของข้อมูลด้วยวิธีตรวจสอบข้อมูลเชิงเนื้อหาแบบสามเส้า (tri-angulation)

1.3 การวิเคราะห์ข้อมูลและการนำเสนอผลการวิจัย

เนื่องจากประเด็นเนื้อหาในงานวิจัยนี้เป็นเรื่องใหม่ ดังนั้นผู้วิจัยจึงใช้วิธีการแสวงหาองค์ความรู้ใหม่ โดยการมุ่งเน้นการให้ความสำคัญกับข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้จากปรากฏการณ์ในการทำงาน ตามประสบการณ์ของพนักงานสอบสวนที่เป็นผู้ให้ข้อมูลหลักเป็นสำคัญ

การนำเสนอข้อมูลใช้วิธีการเรียบเรียงข้อมูลที่ทำการวิเคราะห์เนื้อหา (content analysis) ตามกรอบแนวคิดและคำถามการวิจัยที่กำหนดไว้โดยให้ข้อมูลจากภาคสนามได้สะท้อนประเด็นสำคัญในการตอบคำถามตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัยครั้งนี้ ทั้งนี้ผู้วิจัยมีความมุ่งหวังว่าการนำเสนอข้อมูลจากภาคสนามซึ่งเป็นปรากฏการณ์ในการทำงานของพนักงานสอบสวนในคดีจราจรจะเป็นการเปิดพื้นที่ให้ผู้อ่านเกิดความเข้าใจและตีความหมายปรากฏการณ์ร่วมด้วย

ผลการวิจัย

เกริ่นนำ

การตายบนถนน : “วิธีคิด” ในการแสวงหาพยานหลักฐานคดีจราจรของพนักงานสอบสวน

ความแตกต่างหลากหลายของวิธีการและผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหาพยานหลักฐานคดีจราจรของพนักงานสอบสวนนั้น เกิดขึ้นจากการมีวิธีคิดและมุมมองในการทำงานที่แตกต่างกันเป็นสำคัญ ถึงแม้ว่าบริบทในการทำงานอาจจะไม่มีความแตกต่างกันมากนักก็ตาม

ในงานวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยให้ความหมายวิธีคิดไว้ว่า หมายถึงแบบอย่างหลักเกณฑ์หรือแนวทางในการคิดเกี่ยวกับการแสวงหาพยานหลักฐานในคดีจราจร ที่มีผลต่อการอธิบายปรากฏการณ์และวิธีการปฏิบัติการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีจราจร รวมถึงการกำหนดแนวทางในการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นด้วย

“เราเสียพนักงานสอบสวนกับคดีจราจรเยอะมาก ทำยังไงให้ร้อยละไม่ต้องเสียเวลา”

ข้อมูลที่แสดงความคิดเห็นในเชิงการตั้งคำถามของพนักงานสอบสวนนี้ สะท้อนให้เห็นว่าในบริบทการทำงานของพนักงานสอบสวนนั้น คดีจราจรมีปริมาณที่เยอะมากและเวลาในการทำงานของพนักงานสอบสวนถูกใช้ไปเพื่อการทำงานในคดีจราจรในสัดส่วนที่มากด้วยเช่นกัน

บริบทการทำงานของพนักงานสอบสวนดังกล่าวข้างต้นและคำถามการวิจัยที่ว่าทำไมการสอบสวนคดีจราจรของตำรวจ จึงไม่สร้างความเชื่อถือในสังคมไทย? ทำไมสถิติคนตายจาก อบถ. ในประเทศไทยจึงติดอันดับโลก? จากคำถามทั้ง 2 ข้อดังกล่าว นำไปสู่การตั้งคำถามรองที่สำคัญคือ วิธีคิดและวิธีการในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ของพนักงานสอบสวนในคดีจราจรเป็นอย่างไร? นั้นทำให้ผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูลจากภาคสนามในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ โดยจะนำเสนอผลการศึกษาในประเด็นขั้นตอนในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ที่พนักงานสอบสวนปฏิบัติ ที่อยู่ภายใต้บริบทการบริหารจัดการของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และข้อกฎหมายและแนวคิดเกี่ยวกับชุดวิธีคิดที่อยู่เบื้องหลังการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ ดังนี้

ผู้วิจัยพบว่า “วิธีคิด” (the way of thinking) ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรของพนักงานสอบสวนจะนำไปสู่วิธีการปฏิบัติในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ที่มีประสิทธิภาพในระดับที่แตกต่างกันไป ทั้งนี้ค้นพบวิธีคิด 3 ประเด็นคือ

วิธีคิดที่ 1 พยานหลักฐานในที่เกิดเหตุมีการเปลี่ยนแปลงได้ง่าย รวดเร็ว และการสอบสวนคดีจราจรมีความยุ่งยาก ซับซ้อน

วิธีคิดที่ 2 “ความอยู่รอด” ของพนักงานสอบสวนมีความจำเป็นมากกว่า “การอำนวยความสะดวก”

วิธีคิดที่ 3 พนักงานสอบสวนมุ่งเน้นพฤติกรรมคน โดยเพ่งมองหาแต่ความประมาท?

โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. วิธีคิดที่ 1 พยานหลักฐานในที่เกิดเหตุมีการเปลี่ยนแปลงได้ง่าย รวดเร็ว และการสอบสวนคดีจราจรมีความยุ่งยาก ซับซ้อน

ลักษณะของสภาพแวดล้อมทางกายภาพในบริเวณที่เกิดเหตุคดีจราจรที่เกิดขึ้นบนท้องถนนนั้น เป็นสภาพแวดล้อมที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง สูญหายของพยานหลักฐานซึ่งเป็นลักษณะธรรมชาติของงานในรูปแบบหนึ่ง

พยานหลักฐานที่เป็นสาเหตุของการเกิด อบถ. เปลี่ยนแปลงไปตามบริบทของเวลา พื้นที่ และความจำเป็นของสถานการณ์ที่มีการเปลี่ยนแปลงได้ตลอดเวลา

“ตรวจที่เกิดเหตุจราจรจะมีความละเอียดอ่อน ความซับซ้อนจะแตกต่างจากคดีอาญา ต้องดูวันเวลาที่เกิดเหตุด้วย อย่างถนนเส้นเดียวกัน วันเวลาต่างกันก็ต่างกันแล้ว ต้องดูแสงสว่าง มีดินตกหล่นรึเปล่า”

“ประเด็นสำคัญคือ ต้องไปเร็ว เดี่ยวมันเคลื่อนย้ายไป แต่คดีอาญามันไม่ต้องไปเร็วเท่าไร”

“นายเขาไม่ชอบให้รถติด ต้องรีบปล่อยการจราจรให้เร็ว”

“คดีจราจรจะยุ่งยากกว่า มันชนเสร็จรีบไปโรงพยาบาล พอตายแล้วมาแจ้งหาหลักฐานไม่ได้เลย ร่องรอยพยานหลักฐานหายาก”

ด้วยวิธีคิดเช่นนี้ ส่งผลให้พนักงานสอบสวนประเมินได้ว่า หากต้องการพยานหลักฐานคดีจราจรที่ครบถ้วน

มีประสิทธิภาพแล้วนั้น พนักงานสอบสวนจำเป็นต้องไปยังที่เกิดเหตุโดยเร็วที่สุด และมีความจำเป็นต้องมีปัจจัยสนับสนุนหลายอย่างในการทำงานรวบรวมพยานหลักฐานที่มีประสิทธิภาพด้วย เช่น ตำรวจจราจร ตำรวจผู้ช่วย ชุตกู้ชีพกู้ภัย อุปกรณ์ หรือ เครื่องมือต่าง ๆ เป็นต้น รวมถึงความจำเป็นที่พนักงานสอบสวนจะต้องมีความรู้ความเชี่ยวชาญในการเก็บรวบรวมพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ ที่สะท้อนให้เห็นได้ว่าเป็นผู้ที่มีสมรรถนะสูงในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ คดีจราจร หรือความจำเป็นที่จะต้องมีการบูรณาการทำงานแบบมืออาชีพนั่นเอง (Schneider, 2009)

คำถามที่สำคัญคือ พนักงานสอบสวนมีสมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์เป็นอย่างไร? มีความรู้ความเชี่ยวชาญเพียงพอหรือไม่? รวมถึงได้รับปัจจัยสนับสนุนด้านต่าง ๆ ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรอย่างไร?

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์เนื้อหาในบริบทของการตรวจที่เกิดเหตุของพนักงานสอบสวนเพื่อแสดงให้เห็นถึงบริบทแวดล้อมของขั้นตอนในการทำงานในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ดังนี้

1.1 การตรวจสถานที่เกิดเหตุ

1.1.1 ปริมาณภาระงานที่มากกว่าปกติ

เวลาที่ใช้ในการทำงานของพนักงานสอบสวนในคดีจราจรมีความสอดคล้องกับสถานการณ์ความรุนแรงของจำนวนคนตายจาก อุบัติเหตุ ของประเทศไทยที่ถูกกระบุงว่าอยู่ในลำดับต้น ๆ ของโลก กล่าวคือ พนักงานสอบสวนให้ข้อมูลว่าเวลาในการทำงาน ส่วนใหญ่หมดไปกับการคดีจราจรซึ่งเป็นคดีที่เกิดขึ้นเป็นจำนวนที่มากกว่าคดีอาญาประเภทอื่น

นอกเหนือจากปริมาณงานที่มีเป็นจำนวนมากแล้วนั้น คดีจราจรยังถูกรับรู้ว่าเป็นคดีที่ยากและมีจำนวนการร้องเรียน กล่าวโทษพนักงานสอบสวนที่สูงกว่าคดีอาญาอื่น ๆ ด้วย

การรับรู้ความยากในการทำคดีจราจรถูกตีความหมายในมิติของความลำบากใจในการทำงาน และความละเอียดอ่อน ที่เป็นลักษณะเฉพาะของคดีจราจร

1.1.2 ความลำบากใจในการทำคดีจราจร

พนักงานสอบสวนมีความอึดอัดใจ และ มีความเห็นว่า “ความไม่มีอิสระในการทำสำนวนคดีอย่างเต็มที่” นั้นเป็นความยุ่งยากในการทำงาน และส่งผลกระทบต่อผลสัมฤทธิ์ที่ดีในการบังคับใช้กฎหมายจราจร

“ยากทางจิตใจ มีคนฝากคดีเล็ก คดีน้อย เป็นเรื่องของคนใหญ่”

พนักงานสอบสวนมีความเห็นว่า การมีช่องโอกาสให้ผู้ที่มิอำนาจเหนือทั้งภายในองค์กร และภายนอกองค์กรเข้ามาแทรกแซงการทำงานของพนักงานสอบสวนในคดีจราจรได้นั้น ส่งผลให้การทำงานมีความยุ่งยาก และส่งผลกระทบต่อความยุติธรรมในคดีจราจรด้วยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

1.1.3 ความละเอียดอ่อนที่เป็นลักษณะเฉพาะของคดีจราจร

นอกเหนือจากความสัมพันธ์เชิงอำนาจที่เป็นบริบทของการทำงานในคดีจราจรที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการทำงานของพนักงานสอบสวนแล้วนั้น พนักงานสอบสวนได้ให้ความเห็นเพิ่มเติมว่า ความยุ่งยากในคดีจราจรที่เป็นธรรมชาติ ตามลักษณะเฉพาะของงานที่แตกต่างจากคดีอาญาทั่วไป 3 ประเด็นสำคัญคือ

ประเด็นที่ 1 พนักงานสอบสวนมีบทบาทเป็นผู้กล่าวโทษ แต่ไม่ได้เป็นผู้ที่อยู่ในเหตุการณ์ขณะเกิดเหตุ

ด้วยเหตุนี้ จึงทำให้การรวบรวมพยานหลักฐานต่าง ๆ ทุกชั้นตอนจำเป็นต้องมีความละเอียด รอบคอบ และถูกต้อง แม่นยำ น่าเชื่อถือ

“คดีจราจรร้อยเวรเป็นผู้กล่าวหา ต้องหาให้ได้ว่าใครเป็นผู้ประมาท คดีอาญาเรามีกันชน มีคนกล่าวหา ในขณะที่คดีอาญาผู้เสียหายจะเป็นคนกล่าวหา แต่เราต้องไปกล่าวหาเขา”

อีกทั้งคู่กรณีในคดีจราจรมักกล่าวอ้างว่าตนเองเป็นฝ่ายถูกเสมอ ทำให้การทำงานในคดีจราจรมักเกิดขึ้นในบริบทของความขัดแย้งการโต้เถียงเพื่อเอาชนะ โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ที่ฝ่ายตนจะได้รับมากกว่า ความถูกต้องตามที่กฎหมายจราจรกำหนดไว้ จนทำให้เกิดความสับสนระหว่างการทำงานเพื่อความยุติธรรมกับการทำงานเพื่อให้เกิดความพึงพอใจ หรือว่าพนักงานสอบสวนจะต้องหาจุดลงตัวของความยุติธรรมที่ควบคู่กับความพึงพอใจด้วย จึงจะสามารถจบการทำงานในคดีจราจรแต่ละรายได้

สถานการณ์ดังกล่าวส่งผลให้พนักงานสอบสวนจำเป็นต้องมีสมรรถนะในการสื่อสาร และต้องมีความรู้ในกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเป็นอย่างดีด้วย จึงจะสามารถทำงานในคดีจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพและคดีเสร็จสิ้นด้วยดี เช่น การละเมิด การชดใช้ค่าเสียหายทางแพ่ง เป็นต้น

“คดีจราจรจะซับซ้อน ต้องใช้ความสามารถ ที่เขามองกันว่ายุงยาก เพราะว่าทุกคนจะได้แย้งคำวินิจฉัยของพนักงานสอบสวน มันจบยาก คู่กรณีก็ไม่ยึดมั่นต่อพยานวัตถุ เขาไม่รู้กฎหมายจราจรเท่าที่ควร”

ความขัดแย้งที่เต็มไปด้วยความมุ่งหวังในการเอาชนะคู่กรณีในคดีจราจร นอกเหนือจากการมีผลประโยชน์เป็นสิ่งจูงใจที่สำคัญแล้วนั้น พนักงานสอบสวนยังมีความเห็นว่า การขาดความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่ก็เป็นอีกเหตุผลหนึ่ง ที่นำมาซึ่งบริบทการทำงานในคดีจราจรที่ก่อให้เกิดความยุ่งยากใจของพนักงานสอบสวนด้วยเช่นกัน

“ผมคิดว่าเป็นเพราะความไม่รู้มากกว่า สาเหตุจริง ๆ เกิดจากความไม่รู้กฎหมายจราจร เลยมีการเถียง ๆ กันไม่จบ”

ประเด็นที่ 2 มีความยากลำบากในการหาพยานบุคคล

ผู้ขับขี่แต่ละฝ่ายจะหลีกเลี่ยงการให้ข้อเท็จจริง และปกปิดข้อมูลที่ทำให้บังชี้อได้ว่า ฝ่ายตนเป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ.

“สอบถามผู้ขับขี่ทุกฝ่าย มักจะพูดไม่จริง ต่างคนต่างให้การคนละแบบ พนักงานสอบสวนจะชั่งน้ำหนักพยาน ปัญหาคือ คู่กรณีทั้งสองฝ่ายจะปกปิดความผิด”

ประเด็นที่ 3 อันตรายที่เกิดขึ้นในขณะทำงาน

พนักงานสอบสวนรับรู้ว่าการทำงานในคดีจราจรจำเป็นต้องทำงานด้วยความระมัดระวัง ต้องคำนึงถึงความปลอดภัย ในขณะทำงานอยู่บริเวณที่เกิดเหตุ

“พนักงานสอบสวนโดนรถชนหลายคนแล้ว”

หากตั้งสมมติฐานว่าบริบทของการทำงานของพนักงานสอบสวน มีความเกี่ยวข้องกับการที่พนักงานสอบสวนไม่สามารถไปยังที่เกิดเหตุอย่างรวดเร็ว รวมถึงการรวบรวมพยานหลักฐานฯ เป็นไปอย่างไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร

ดังนั้น เมื่อมีการพัฒนาความเข้มแข็งของวิธีคิดที่ว่า พยานหลักฐานในที่เกิดเหตุมีการเปลี่ยนแปลงง่าย และรวดเร็ว และการสอบสวนคดีจราจรมีความยุ่งยากซับซ้อนเกิดขึ้นอยู่จริงแล้วนั้น จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการแก้ไข ปรับปรุงปัญหา และอุปสรรคที่เกิดขึ้นในบริบทของการทำงานของพนักงานสอบสวนด้วย จึงจะทำให้เกิดความยุติธรรมในคดีจราจรได้อย่างเต็มที่

ผลงานวิจัยในส่วนต่อไปนี้จะกล่าวถึงบริบทของการทำงานของพนักงานสอบสวนในคดีจราจร

1.2 องค์ความรู้เกี่ยวกับการรวบรวมพยานหลักฐานในที่เกิดเหตุของตำรวจ

พนักงานสอบสวนให้ข้อมูลเกี่ยวกับประสบการณ์ในการรวบรวมพยานหลักฐานในที่เกิดเหตุ โดยยึดตามหลักแบบฟอร์มบันทึกการตรวจที่เกิดเหตุจราจรที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนดไว้ มีขั้นตอนการทำงานดังนี้

1.2.1 ตรวจสอบคนบาดเจ็บเพื่อให้การช่วยเหลือ

1.2.2 กันที่เกิดเหตุ เพื่อให้ปลอดภัย โดยทำงานร่วมกับมูลนิธิกุ๊กกั๋ยต่าง ๆ เนื่องจากมูลนิธิฯ มีรถ มีไฟ วิทยุ

1.2.3 ถ่ายรูปที่เกิดเหตุโดยรวม

1.2.4 ตรวจที่เกิดเหตุ ตามประเด็นดังต่อไปนี้

1.2.4.1 หากจุดชน พิจารณาการเข้รยชนดูภาพมุมกว้างก่อน จากนั้นให้ซูมใกล้เข้ามาเรื่อย ๆ ดูจุดชนโดยพิจารณาว่าลักษณะที่เกิดเหตุเป็นอย่างไร ใช้สเปรย์ฉีดทำเครื่องหมายไว้ กรณีที่จำเป็นต้องเคลื่อนรถ เพราะการจราจรติดขัด ต้องถ่ายภาพให้เห็นจุดชนก่อน

1.2.4.2 ตรวจสอบทิศทางการเดินรถของรถแต่ละคัน ดูทิศทางการเดินรถเพื่อมาหาจุดชน ถ้าชนกลางคืน ในช่วงกลางวันจะเดินทางไปอีกรอบไปเพื่อทำเครื่องหมายไว้ให้ชัดเจน

1.2.4.3 วิเคราะห์ความเร็ว โดยดูจากรอยเบรครอยไถล ดูว่ามีการเบรคมาก่อนหรือไม่ ดูผิวถนน ดูจากรอยชน ถ้าไม่มั่นใจจะใช้วิทยาการ (ตำรวจฝ่ายพิสูจน์หลักฐาน : ผู้วิจัย) ให้มาช่วย

1.2.4.4 วิเคราะห์ความรุนแรงของการเฉี่ยวชน ดูรอยครูด สภาพศพ จุดสุดท้ายที่รถหยุด รอยบาดแผล

1.2.4.5 ตรวจสอบมุมมองสาของการชน

1.2.4.6 ดูภาพจากกล้องวงจรปิด : “โชคดีเดี๋ยวนี้อีกกล้องวงจรปิด ง่ายแล้ว แต่ก่อนไม่มีกล้อง ง่ายเลย เดี๋ยวนี้อาจคำนวณความเร็วได้จากกล้องด้วย”

1.2.4.7 พยาน ต้องถามพยานในที่เกิดเหตุ หากพยานในที่เกิดเหตุให้ได้ จดรายละเอียด ประกอบด้วย พยานผู้ขับขี่ ใบขับขี่ ทะเบียนรถ คนนั่ง คนที่อยู่ในที่เกิดเหตุ คำบอกเล่าของพยานในที่เกิดเหตุทุกปากจะสอบไว้ ถึงแม้ว่าจะแตกต่างกัน ต่อจากนั้น จึงจะสรุปข้อสันนิษฐานร่วมกับพยานหลักฐาน ถ้าเป็นไปได้สอบสวนปากคำทันที

1.2.4.8 เก็บรวบรวมวัตถุ เศษวัสดุ ที่ตกหล่น แผ่นป้ายทะเบียน กระแจ็ก ไฟ ชิ้นส่วนรถในบริเวณที่เกิดเหตุ

1.2.4.9 ตรวจสอบเครื่องหมายจราจร

ผู้วิจัยนำองค์ความรู้จากประสบการณ์ในการตรวจที่เกิดเหตุของพนักงานสอบสวนที่ได้จากการวิเคราะห์เนื้อหาจากข้อมูลเชิงคุณภาพในส่วนนี้ไปใช้ในการสร้างแบบวัดในส่วนของงานวิจัยเชิงปริมาณ (Hintao, 2017)

ซึ่งผลการวิจัยพบว่า

- พนักงานสอบสวนมีความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานในคดีจราจรระดับดี (เหนือระดับปานกลาง เพียงเล็กน้อย)
- สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีจราจรของพนักงานสอบสวนระดับปานกลาง
- พนักงานสอบสวนประเมินว่าได้รับปัจจัยสนับสนุนการสอบสวนคดีจราจรระดับปานกลาง องค์ความรู้ที่ได้จากงานวิจัยเชิงคุณภาพที่จะนำเสนอในส่วนต่อไปนี้จะทำให้สามารถเข้าใจได้ถึงที่มาหรือเบื้องหลังของผลการวิเคราะห์ระดับความรู้ สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ และปัจจัยสนับสนุนการสอบสวน คดีจราจรของพนักงานสอบสวนที่พบว่าอยู่ในระดับปานกลาง ได้ดังนี้

1.3 อุปกรณ์ในการทำงาน (equipment)

ถึงแม้ว่าคดีจราจรจะเป็นคดีที่พนักงานสอบสวนให้ความเห็นว่ามีคามยุ่งยาก ซับซ้อน ละเอียดย่อน และมีความเสี่ยงต่อการถูกร้องเรียนสูงกว่าคดีอาญาอื่น ๆ นั้น แต่ผลการวิจัยพบว่า พนักงานสอบสวนใช้วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือในการทำงาน เพื่อเก็บรวบรวมพยานหลักฐานที่มีสมรรถนะและคุณภาพในระดับพื้นฐานเท่านั้น

พนักงานสอบสวนให้ข้อมูลว่า สิ่งจำเป็นที่ใช้ในการตรวจสอบพยานหลักฐาน ประกอบด้วย

1.3.1 ยานพาหนะเพื่อเดินทางไปตรวจที่เกิดเหตุ : บ่อยครั้งจำเป็นต้องใช้รถยนต์ส่วนตัว

เมื่อเกิดเหตุ อบรม. พนักงานสอบสวนจะได้รับแจ้งทางวิทยุตำรวจ หากมีรายงานว่ามีคนเจ็บ หรือมีคนตาย จะรีบไปยังที่เกิดเหตุในทันที

งานสอบสวนจะมีรถกระบะใช้เพียงหนึ่งคันเท่านั้น และมีนโยบายให้ความสำคัญในการใช้รถสำหรับการนำผู้ต้องหาไปศาล หรือการติดต่อราชการกับศาลเป็นลำดับแรก ดังนั้นบ่อยครั้งที่พนักงานสอบสวนจำเป็นต้องใช้รถยนต์ส่วนตัวในการเดินทางไปยังที่เกิดเหตุเพื่อตรวจที่เกิดเหตุคดีจราจร

“รถที่เราใช้ มันใช้ไปฝากขังด้วย ร้อยเวรก็ต้องเอารถของตัวเองไป รถเก๋งไม่มีที่เก็บวัตถุพยานชิ้นใหญ่ ๆ นโยบายของที่นี่ ครึ่งวันเลยที่ไปฝากขัง พนักงานสอบสวนก็จะไม่มีรถใช้งาน”

1.3.2 อุปกรณ์ป้องกันอันตรายในการทำงาน : มีเพียงเสื้อสะท้อนแสง

เสื้อสะท้อนแสง เป็นอุปกรณ์ที่จำเป็นในการทำงาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเวลากลางคืน หรือช่วงฝนตก

1.3.3 อุปกรณ์เครื่องมือในการแสวงหาพยานหลักฐาน ประกอบด้วย สมุดจดบันทึกรายละเอียดในที่เกิดเหตุ ปากกา สายวัดระยะ ไฟฉาย และโทรศัพท์มือถือที่ใช้สำหรับการถ่ายภาพ

การทำงานเพียงลำพังในที่เกิดเหตุโดยมีอุปกรณ์เครื่องมือในการทำงานที่ไม่มีประสิทธิภาพมากนัก เป็นบริบทหนึ่งในการทำงาน ที่ทำให้พนักงานสอบสวนขาดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ผู้วิจัยพบว่าข้อมูลความรู้ที่เกิดจากสภาพแวดล้อมในบริเวณที่เกิดเหตุเป็นบริบทในการทำงาน เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้แนวคิดของพนักงานสอบสวนส่วนใหญ่ยังคงยึดติดอยู่ที่ขอบเขตข้อกฎหมาย ที่กำหนดให้พนักงานสอบสวนมุ่งค้นหาค้นหาคนขับที่ประมาทเพื่อดำเนินการบังคับใช้กฎหมาย กอปรกับเหตุปัจจัยหรือข้อจำกัดในการทำงาน ทำให้การขยายมุมมองที่ลึกซึ้งรอบด้านเกี่ยวกับปัจจัยสาเหตุที่มีส่วนร่วมทำให้เกิด อบรม. ได้ขาดหายไปในวิถีการตรวจที่เกิดเหตุ

ของพนักงานสอบสวน

“นั่งเทียน” กลายเป็นวิถีวัฒนธรรมอย่างหนึ่งที่เกิดขึ้นในการทำคดีจราจร เนื่องมาจากปริมาณคดี และ ปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ดังที่กล่าวมาแล้ว อย่างไรก็ตาม มีผู้ให้ข้อมูลหลักส่วนหนึ่งได้แสดงความเห็นว่า

“ที่นี้รับรองได้ไม่มีนั่งเทียน จะให้ดาบจ่าไปถ้ายรูปมานะ ไม่มี เพราะจะมีผลย้อนกลับมา ผมบอก ลูกน้องเสมอ”

ถึงแม้ว่าจะพบปัญหาอุปสรรคและความไม่เพียงพอต่อปัจจัยสนับสนุนในการทำงานในคดีจราจร แต่ด้วยความกังวลต่อผลกระทบในหน้าที่การงาน ทำให้พนักงานสอบสวนจำเป็นต้องลงทุนด้วยทุนทรัพย์ส่วนตัว อย่างเช่นในการตรวจหาระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่

“ตรวจเมา ส่งไปเสียค่าใช้จ่าย ถ้าตรวจแล้วไม่ถึงเกณฑ์ เราต้องรับผิดชอบจ่ายเอง”

“ถ้าไม่ตรวจ สุดท้าย พนักงานสอบสวนก็จะโดนร้องเรียนว่า ทำไมคุณไม่ตรวจเมา”

“สุดท้ายก็ตกอยู่กับพนักงานสอบสวน” คำพูดนี้เป็นคำที่ผู้ให้ข้อมูลหลักนิยมใช้ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงทัศนคติที่เชื่อมั่นว่า พนักงานสอบสวนคือผู้ที่อยู่ในฐานะตั้งรับ และต้องยอมจำนนที่จะต้องปฏิบัติงานต่าง ๆ บนข้อจำกัดที่มีอย่างไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้

2. วิถีคิดที่ 2 “ความอยู่รอด” ของพนักงานสอบสวนมีความจำเป็นมากกว่า “การอำนวยความสะดวก”?

ความไม่มั่นคงในการทำงานของพนักงานสอบสวน ที่จำเป็นต้องปฏิบัติงานอยู่บนเงื่อนไขของข้อจำกัดด้านเวลาและระเบียบปฏิบัติตามคำสั่งของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ รวมถึงข้อกฎหมายต่าง ๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบัน ทำให้พนักงานสอบสวนจำเป็นต้องหาวิธีการทำงานที่ทำให้ตนเองมีความมั่นคงปลอดภัยในการทำงาน โดยพยายามทำให้ปริมาณงานไม่เหลือค้าง ไม่ถูกฝ่ายคู่กรณีร้องเรียนหรือฟ้องร้อง และไม่ถูกผู้บังคับบัญชาตำหนิหรือลงโทษทางวินัย

ด้วยบริบทเช่นนี้ จึงทำให้ความยุติธรรมในคดีจราจรกลายเป็นประเด็นรองจากการทำให้ตนเองรอดพ้นจากผลกระทบจากบริบทความเสี่ยงในการทำงานที่อาจเกิดขึ้น

ผู้วิจัยวิเคราะห์ประเด็นความพยายามสร้างความอยู่รอดของพนักงานสอบสวนในเงื่อนไขการทำงานคดีจราจรได้ 3 ประเด็นคือ การเอาตัวให้รอดจากงานค้างค้ำ การเอาตัวให้รอดจากการถูกร้องเรียนของคู่กรณี และการเอาตัวให้รอดจากถูกตำหนิและลงโทษทางวินัยจากผู้บังคับบัญชา

2.1 เอาตัวให้รอดจากงานค้างค้ำ

“บางที่เจ็บนอนโรงพยาบาล 6 เดือนให้การไม่ได้ อยู่ ICU นอนอยู่โรงพยาบาลหมอเขาก็ไม่ให้ความเห็น ต้องรอจนกระทั่งออกจากโรงพยาบาล บางที่ต้องขอรายงานการชันสูตรจากแพทย์ ทุกขั้นตอนต้องใช้เวลา”

“เวลามันไม่มี ก็ทำให้มันจบ ๆ เออคุณรับ ๆ ไปนะ บางทีถ้ามีประกันก็ให้ประกันจัดการไป ที่นี้มันก็ไปตกกับประชาชน แล้วประชาชนเขาก็ไม่พอใจ ก็กลับมาที่พนักงานสอบสวน ก็โดน 419 อีก”

419 หมายถึง คำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่ 419/2556 ลง 1 ก.ค.56 เรื่องการอำนวยความสะดวกในคดีอาญา การทำสำนวนการสอบสวนและมาตรการควบคุมตรวจสอบเร่งรัดการสอบสวนคดีอาญา ซึ่งบังคับใช้ต่อพนักงานสอบสวน นับแต่ 15 ก.ค. 56 ถึงปัจจุบัน (Saengsingkaew, 2013)

“งานเยอะมาก ดูที่เกิดเหตุ ดูคนเจ็บ สอบคนเจ็บ ส่งไปแพทย์ ตามไปแพทย์ รับผลนิติวิทยาศาสตร์

ทำสำนวน สอบปากคำพยาน”

“งานมันเยอะ แค่อะตั่วรอดไปวัน ๆ ก็ไม่ได้แล้ว มันเลยทำเฉพาะให้ได้อัตั่วผู้กระทำผิด หรือคนขับรถประมาทเท่านั้น เรื่องของการวิเคราะห์สาเหตุของ อบถ. มันเลยหายไป”

“ตร.ไปออกระเบียบเยอะ ๆ ทุกเรื่องต้องทำ ถ้าไม่ทำก็จะผิด”

2.2 เอาตัวให้ออกจากการถูกร้องเรียนของคู่กรณี

“คู่กรณีคดีจราจรมาแรง แต่คดีอาญาไม่แรง ร้อยเวรต้องมีความชำนาญ ต้องมีประสบการณ์ในการเจรจา อย่างน้องตำรวจหญิงคนนั้นไม่เอาเลย บรรยากาศจะอึดครึ้มมาก สำนวนไม่ดีเด่นไม่เป็นไร แต่ว่าจะต้องมีส่วนใหญ่ที่ตกลงกันไม่ได้ เพราะค่าเสียหายเป็นใหญ่”

“ผมว่าจราจรยากกว่า อาญามันตัดสินแค่ผิดแค่ถูก แต่จราจรต้องให้พอใจด้วย ที่สำคัญอยู่ที่คำพูดของพนักงานสอบสวน ยากที่จะทำให้พึงพอใจและตกลงค่าเสียหายกันได้ทั้งสองฝ่าย”

2.3 เอาตัวให้ออกจากการถูกตำหนิและลงโทษทางวินัยจากผู้บังคับบัญชา

การถูกตำหนิและลงโทษจากผู้บังคับบัญชาเป็นภาวะกดดันที่สำคัญของพนักงานสอบสวน

“เสี่ยงต่อการถูกตั้งกรรมการ เวลาขอขยายเวลานายก็ด่า ถ้าไม่รับเลขคดีผู้บังคับบัญชาก็ตำหนิ”

เมื่อผู้วิจัยตั้งคำถามว่า คิดว่าการอบกฏหมายเป็นธรรมหรือไม่? พนักงานสอบสวนให้ความเห็นว่า

“มันก็ไม่เป็นธรรม แต่การขั้รถของคนต้องระมัดระวังมากขึ้น ถึงแม้ว่าจะเป็นทางโค้งก็ต้องระวังมากขึ้น เรื่องหาสาเหตุอุบัติเหตุ ทุกวันนี้ก็มีผลวิเคราะห์มีการประชุมพูดคุยสาเหตุกันในที่ประชุม แต่ไม่มีในสำนวน”

มุมมองของพนักงานสอบสวนบางส่วนมองว่า หากจะทำให้ความเป็นธรรมในคดีจราจรเกิดขึ้น โดยเพิ่มการวิเคราะห์สาเหตุของ อบถ.ที่ไม่ติดกรอบอยู่กับการวิเคราะห์หาเพียงการประมาทของคนขับชี้แต่เพียงเท่านั้น จำเป็นต้องแก้กฎหมายและระเบียบคำสั่งเกี่ยวกับข้อปฏิบัติในงานสอบสวนคดีจราจรด้วย

“ต้องแก้กฎหมาย หรือระเบียบการสอบสวน โดยต้องเอาผลการตรวจวิเคราะห์มาใส่”

“ในบันทึกการตรวจที่เกิดเหตุจะมีให้ระบุไว้ว่าสภาพเป็นอย่างไร (ไม่ลงรายละเอียด : ผู้วิจัย) แต่ไม่อยู่ในสรุปรายงานการสอบสวน อัยการจะตรวจดูรายงานตรวจที่เกิดเหตุ แต่ถนนตรง ถนนโค้ง ไม่อยู่ในรายงานตรวจที่เกิดเหตุ”

“ชี้ไม่ได้เราต้องให้คนสนับสนุนช่วยพนักงานสอบสวนชี้ต้องมีน้ำหนัก ถ้าหากองค์ประกอบอื่นชัดแล้วสามารถชี้ได้ พนักงานสอบสวนจะใส่ในสำนวนอยู่แล้ว”

2.4 การแสวงหาปัจจัยเชิงสาเหตุของการเกิด อบถ. ให้ครบถ้วน

พนักงานสอบสวนมีความรู้เกี่ยวกับองค์ประกอบเชิงสาเหตุของ อบถ. แต่ความรู้ดังกล่าวไม่ได้ถูกนำมาใช้ในการทำสำนวนคดีจราจร และการแสวงหาหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีจราจร เนื่องจากไม่ใช่ข้อกำหนดตามกฎหมายและระเบียบวิธีปฏิบัติในการทำงานที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้กำหนดไว้

“จะว่าคนประมาทฝ่ายเดียวมันไม่ถูกต้อง มันต้องมีองค์ประกอบอย่างอื่น มีสภาพอื่นด้วยเช่น ฝนตก ถนนลื่น”

“น้อยที่จะหยิบยกขึ้นมาพิจารณา น้อยมาก แทบไม่มี”

นอกเหนือจากการไม่ระบุเงื่อนไขการแสวงหาพยานหลักฐานไว้ในข้อกำหนด ระเบียบวิธีปฏิบัติ และกฎหมายแล้วนั้น การไม่สามารถบ่งชี้เหตุปัจจัยสาเหตุได้อย่างชัดเจน มีน้ำหนัก ด้วยข้อจำกัดของความรู้ และเครื่องมือ อุปกรณ์ เทคโนโลยี ที่ไม่เหมาะสมต่อการทำงาน ในประเด็นนี้ก็ถือเป็นบริบทของข้อจำกัดในการทำงาน แสวงหาพยานหลักฐานในคดีจราจรที่ครบถ้วนตามปัจจัยสาเหตุของการเกิด อุบัติ. ด้วยเช่นกัน

“ประมาท คือ ขับเร็ว หลับใน จะมุ่งไปที่ตัวคนขับอย่างเดียว แต่เราไม่สามารถไปลงเหตุอย่างอื่น ๆ เพราะมันไม่มีอะไรมาสนับสนุนเรา เช่น รอยเบรค เราไม่มีอะไรมาสนับสนุน”

“ถ้าเราพูดเรื่องไฟไม่สว่าง เราจะใช้อะไรไปชี้ห้ล่ะ?”

“ต้องเอาผู้เชี่ยวชาญมาประจำสถานี ฝ่ายคน ฝ่ายถนน ฝ่ายรถ ฝ่ายความเร็ว ฝ่ายสิ่งแวดล้อม”

ผู้ให้ข้อมูลหลักแสดงความคิดเห็นด้วยน้ำเสียงและท่าที ที่แสดงว่าเป็นข้อจำกัดที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ไม่สามารถจัดหาให้ได้ พร้อมทั้งขยายความต่อว่า

“เอาแค่ให้มีพนักงานสอบสวนเพียงพอ ให้มีเวลาทำงานที่เพียงพอกับการที่จะคิด ให้เขามีเวลาได้คิดหา รวบรวมพยานหลักฐาน แต่ทุกวันนี้เขาไม่มีเวลา ถ้าเขามีเวลาเขาก็จะไปหาผู้เชี่ยวชาญมาร่วมเอง”

ข้อมูลจากภาคสนามพบว่า มุมมองในการหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ยังติดกรอบกับดัก การทำงานที่ตอบสนองเป้าหมายระดับปัจเจกบุคคล (individual) ทำให้เพ่งมองแต่เพียงพฤติกรรมความประมาท ของคนขับชี้แต่เพียงเท่านั้น เมื่อมุมมองยังไม่ก้าวหน้าไปสู่ระดับสังคมและวัฒนธรรม ทำให้ผลกระทบที่เกิดขึ้น จากการปฏิบัติงานยังคงได้ผลลัพธ์เพียงความพึงพอใจของคู่กรณี ไม่นำไปสู่ผลลัพธ์ในประเด็นของการสร้าง วัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย การลด อุบัติ. ลดจำนวนคนตาย ลดจำนวนคนเจ็บจาก อุบัติ. ควรจะต้อง เป็นเป้าหมายสูงสุดของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับแนวทางแก้ไข และป้องกัน อุบัติ. ของประเทศชาติ ด้วยเหตุนี้ สถิติคนตายจาก อุบัติ. ของประเทศไทย จึงยังคงติดอันดับโลก ดังที่เป็นอยู่ในอดีตจนถึงปัจจุบัน

“ผมว่าจราจรยากกว่า ...ที่สำคัญอยู่ที่คำพูดของพนักงานสอบสวน ยากที่จะทำให้พึงพอใจทั้งสองฝ่าย”

“ประมาททางอาญาไม่มีมากไม่น้อย เราต้องรวบรวมหลักฐานให้มากที่สุด เพื่อประกอบให้ศาล พิจารณา”

“คำว่า รวบรวมหลักฐานให้มากที่สุด หมายถึง อะไรก็ตามที่เป็นหลักฐาน เช่น สภาพถนนเป็นอย่างไร พื้นถนนเป็นอย่างไร แสงไฟ บางคนชี้เกียจ ข้อเท็จจริงเหล่านี้เป็นข้อเท็จจริงที่ยึดได้”

พนักงานสอบสวนให้ความเห็นว่า การรวบรวมพยานหลักฐานที่รอบด้านมีความจำเป็นและควรที่จะ กระทำ

อย่างไรก็ตาม มีเหตุปัจจัยที่ทำให้พนักงานสอบสวนไม่ทำการรวบรวมพยานหลักฐานให้รอบด้าน ทั้งใน ประเด็นสาเหตุที่มาจากตัวพนักงานสอบสวนเอง และปัจจัยสนับสนุนในการทำงานสอบสวนคดีจราจรที่ไม่ เหมาะสมและไม่เพียงพอจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

“การรวบรวมพยานหลักฐานที่ไม่รอบด้าน ความรู้ที่เกิดจากประสบการณ์ที่ทำงานมาแตกต่างกัน การ ไม่รู้จะรวบรวมอะไร ไม่รู้ว่าจะโดนฟ้อง ชี้เกียจ บ่อยครั้งที่นั่งเทียน ให้คนขับรถไปทำแผนที่ ไม่มีอุดมการณ์ ความใส่ใจน้อย ถ้าเขารู้ว่าถ้าเขาไม่ทำแล้วจะเกิดผลกระทบกับเขา เขาจะทำ และระบบงานจะต้องช่วยเขาด้วย แต่ถ้าระบบงานไม่ช่วย เขาลำ เขาไม่มีลูกน้องเลย ทำให้เขาทำผ่าน ๆ ไป ร้อยเวรต้องมีเพียงพอ ถ้าเปรียบเทียบ

มันต้องเหมือนวินมอเตอร์ไซด์ แต่คงเป็นไปไม่ได้”

2.5 เรื่องเล่าจากประสบการณ์ “การรวบรวมพยานหลักฐานที่เหนือความคาดหว้ง”

“...เขายืมรถมา เขาก็ไม่รู้ว่ามันไม่มีเบรคหลัง มีรถปาดหน้าเขาชนตายเลย ผมมาดูก็พบว่าไม่มีเบรคหลังจริง แต่ผมคิดได้ว่า ปาตรถตัดหน้าแบบนี้ ถ้ามีเบรคหลังจะหยุดได้ทันไหม ผมก็เอาฮอนด้า มาเลย มาดูว่า ถ้ามีเบรคครบ และมีเหตุการณ์แบบนี้จะเบรคได้ทันไหม ได้ข้อสรุปว่า ก็ไม่ทันอยู่ดี คดีนี้ส่งไม่ฟ้อง...”

ว่าด้วยเรื่อง แคประมาท?

“เวลาหาพยานหลักฐาน ต้องดูว่า เขาประมาทอย่างไร? และ ต้องตอบให้ได้ด้วยว่า ทำไมเขาถึงประมาท? มันจะสามารถเอาไปใช้ประกอบการวินิจฉัยได้”

ผู้ให้ข้อมูลหลักอธิบายต่อว่า

“เขาประมาทอย่างไร คือ เขาขับรถชนท้าย ทำไมเขาประมาท เพราะว่า เขาเว้นระยะห่างน้อยเกินไป ทำไมเขาเว้นระยะห่างน้อยเกินไปเพราะเขาหลับใน ทำไมเขาหลับใน เพราะนายจ้างให้ผมทำงาน หามรุ่งหามค่ำ ผมขับจากเชียงใหม่ถึงหนองแค ให้ผมขับอยู่คนเดียว ไม่ได้พักเลย...”

พนักงานสอบสวนอธิบายว่า หากพนักงานสอบสวนมีเวลาและโอกาสในการทำงานอย่างทุ่มเทในการสอบสวนและแสวงหาพยานหลักฐานคดีจราจรแล้วนั้น การตั้งคำถามว่า “ทำไม” เพื่อตอบคำถามจนสิ้นสงสัย จะทำให้ได้ข้อมูลที่รอบด้านจนครบทุกปัจจัยสาเหตุ ซึ่งจะเป็นการอำนวยความสะดวกในคดีจราจรของพนักงานสอบสวนได้อย่างเต็มความสามารถ

3. วิธีคิดที่ 3 พนักงานสอบสวนมุ่งเน้นพฤติกรรมคน โดยเพ่งมองหาแต่ความประมาท?

ในมุมมองของพนักงานสอบสวนนั้น ให้นิยามความหมายของผลสัมฤทธิ์ในการทำงาน คือความสอดคล้องกันของความเห็นทางคดีของอัยการและศาลตามกรอบข้อกำหนดทางกฎหมาย ด้วยเหตุนี้จึงทำให้ขอบเขตในการทำงานของพนักงานสอบสวน ลดส่วนลงเหลือเพียงประเด็นการมุ่งหาคนที่กระทำความผิดตามนิยามความหมายที่กฎหมายกำหนดไว้บนวาทกรรม “ความประมาท” ที่ทำให้เกิด อบถ. หรืออาจกล่าวอีกนัยหนึ่งคือการมุ่งหาว่าใครคือ “ผู้ประมาท” และใครคือ “ผู้เสียหาย” ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาเป็นหลักสำคัญ

ด้วยวิธีคิดแบบลดส่วน (deductive) เช่นนี้ ทำให้เหตุปัจจัยที่ก่อให้เกิด อบถ. อันเป็นข้อมูลความรู้จากการสอบสวนของพนักงานสอบสวนจึงมีเพียงพฤติกรรมการขับขี่ และส่งผลให้แนวทางในการแก้ไขป้องกันไม่หลุดพ้นออกจากการอบถ. มุมมองที่ว่า “คนขับต้องระวัง” “ผู้ขับขี่ต้องไม่ประมาท” แต่เพียงเท่านั้น

“หลุมมันเป็นธรรมชาติ ช่วยไม่ได้ เวลาขับรถต้องใช้ความระมัดระวัง แสดงว่ามันมีหลุมแล้วคุณไม่ระมัดระวัง”

“มันไกลเกินกว่าจะเอาผิดเขา”

คำตอบของผู้ให้ข้อมูลหลักเมื่อถามว่า กรณีที่พบว่าถนนที่เกิดเหตุไม่ได้ดีเส้นแบ่งช่องทางเดินรถที่ชัดเจน ผู้ให้ข้อมูลหลักได้ยืนยันความคิดต่อว่า “มันเป็นหน้าที่ของคนขับรถอยู่แล้ว ล้อหมุนต้องใช้ความระมัดระวัง”

“บันทึกตรวจสถานที่เกิดเหตุจะสอบถามปากคำพยาน ต้องถามหมดให้ครบถ้วน เพื่อให้ศาล

ซึ่งน้ำหนัก จะเน้นเรื่องคนผิดเพราะเป็นระบบกล่าวหา”

“จริง ๆ ผมก็อยากเขียนนะ แต่กลัวน้ำหนักของความประมาทจะลดลง มันจะทำให้เกิดความเห็นแย้งระหว่างความเห็นของพนักงานสอบสวน ตกลงว่าเราเห็นประมาท หรือ ว่าไม่ประมาทกันแน่ เพราะมันไม่มีกฎหมายมารองรับ”

“ถนน อย่างถนนเราไม่รู้หรือว่าได้ส่วนไม่ได้ส่วน เราจะไปโทษแต่ผู้ขับขี่มากกว่า ตอนอยู่พลโยธิน ไค้รัชดาก็ตายบ่อย แขนงการทางเขาก็มาดูของเขาไป แต่จะทำอะไรต่อก็ไม่รู้”

3.1 การขาดหายไปของการส่งต่อข้อมูลเพื่อการแก้ไขป้องกัน อบถ. : ความรู้อยู่ที่ตัวพนักงานสอบสวนเท่านั้น

จากข้อมูลภาคสนามพบว่า พนักงานสอบสวนมีความรู้ที่ครอบคลุมทุกปัจจัยเชิงสาเหตุของการเกิด อบถ. ทั้งในประเด็นพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยง สภาพรถที่เสี่ยง สภาพถนนที่เสี่ยง และสภาพแวดล้อมที่เสี่ยง ถึงแม้ว่าในกระบวนการทำงานรวบรวมพยานหลักฐานในคดีจราจร และการทำสำนวนจราจร จะไม่มีการดำเนินการนำข้อมูลจากปัจจัยเชิงสาเหตุดังกล่าวมาใช้ในการวิเคราะห์อย่างรอบด้าน เพื่อสร้างความรู้ที่ถูกต้อง และการนำความรู้จากที่เกิดเหตุไปใช้ประโยชน์ในการแก้ไข และป้องกัน อบถ. ที่ตรงสาเหตุให้มากที่สุด ไม่หวังเพียงการบังคับใช้กฎหมายต่อคนขับขี่ที่กระทำประมาทแต่เพียงเท่านั้น อีกทั้งการดำเนินการในการส่งต่อข้อมูลของพนักงานสอบสวนไปยังฝ่ายตำรวจจราจรเพื่อพิจารณากำหนดแนวทางแก้ไข และป้องกัน อบถ. มิให้เกิดขึ้นซ้ำอีก และลดอัตราการตายและการบาดเจ็บจาก อบถ. ลงนั้นได้ขาดหายไปด้วย

อย่างไรก็ตาม พบว่าในห้วงเวลาประมาณ 3 ปีที่ผ่านมา นั้น ตำรวจภูธรภาค 1 ได้มีนโยบายให้หน่วยปฏิบัติระดับตำรวจภูธรจังหวัดและสถานีตำรวจภูธร จัดทำโครงการการพัฒนากระบวนการสืบสวน อบถ. เพื่อการแก้ไขและป้องกันอย่างบูรณาการขึ้น โดยโครงการนี้มีกระบวนการทำงานที่สำคัญคือ

3.1.1 เมื่อทราบเหตุ อบถ. ตำรวจจราจรที่รับผิดชอบรีบไปที่เกิดเหตุโดยเร็วที่สุด เพื่อช่วยเหลือคนบาดเจ็บ จัดการจราจร และสืบสวนเหตุ

3.1.2 ถ่ายภาพและร่างแผนที่เกิดเหตุเบื้องต้น เพื่อแสดงให้เห็นจุดชน ร่องรอยการชนที่ตัวรถ เศษวัตถุ ที่ตกกระจายอยู่ในบริเวณที่เกิดเหตุ ลักษณะและทิศทางของรถคู่กรณีก่อนและหลังเกิดชนพอสั่งเขป

3.1.3 กรอกรวบรวมข้อมูล อบถ. ในเอกสาร “แบบรายงานการสืบสวน อบถ.ตร. (แบบย่อ/เร่งด่วน)” ซึ่งมีอยู่ใน www.racpfoundation.com

3.1.4 ส่งภาพถ่าย แผนที่ และแบบรายงาน อบถ. ตามข้อ 2 และ 3 ในรูปแบบของ file รูปภาพ (JPG / PNG) หรือ file เอกสาร (doc. , pdf.) ให้แก่เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล อบถ. ประจำสถานีตำรวจภายใน 48 ชั่วโมงหลังเกิดเหตุ

3.1.5 เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรฝ่ายจราจรจะบันทึกข้อมูลเข้าสู่โปรแกรม “ระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน” ภายใน 48 ชั่วโมงนับแต่เวลาเกิดเหตุ อบถ. พร้อมประมวลผลข้อมูลเพื่อส่งต่อให้หัวหน้างานจราจรจัดการประชุม อบถ. โดยมีหัวหน้าสถานีตำรวจเป็นประธานการประชุม

3.1.6 ผู้บริหารทุกระดับของตำรวจภูธรภาค 1 จัดประชุมวิเคราะห์สาเหตุ อบถ. ในเขตรับผิดชอบ และกำหนดแนวทาง หรือมาตรการแก้ไขและป้องกัน อบถ. ให้ได้ผลมากที่สุดในระยะสำคัญ คือ

3.1.6.1 สรุปปัญหาสาเหตุ อบถ. ที่ต้องการแก้ไขและป้องกัน

3.1.6.2 สรุปมติการประชุมที่กำหนดแผนการแก้ไขและป้องกัน อบถ. ตามข้อ 1

3.1.6.3 สรุปผลการแก้ไขและป้องกัน อบถ. ตามช่วงระยะเวลาที่กำหนดไว้ เช่น 1 เดือน หรือหลายเดือน เป็นต้น

3.1.6.4 สรุปผลการจับกุมตามข้อหาที่ ตร.และ ภ.1 กำหนดประจำเดือน

3.1.7 จัดประชุมวิเคราะห์สาเหตุ อบถ. ในเขตรับผิดชอบร่วมกับภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องเพื่อบูรณาการความร่วมมือ ประสานการทำงาน และกำหนดแนวทางหรือมาตรการแก้ไขและป้องกัน อบถ.ให้ได้ผลมากที่สุดประจำเดือน

โครงการดังกล่าว ทำให้การทำงานร่วมกันระหว่างพนักงานสอบสวนและตำรวจฝ่ายจราจรเกิดขึ้นมากกว่าก่อนหน้านี้จะมีโครงการ อย่างไรก็ตาม ยังพบว่าการส่งต่อข้อมูลและการทำงานร่วมกันระหว่างฝ่ายสอบสวน และฝ่ายจราจรมีประสิทธิภาพที่แปรเปลี่ยนไปตามการให้ความสำคัญอย่างจริงจังของผู้นำหน่วยแต่ละบุคคลมากกว่า

เนื่องจากยังไม่มีกระบวนการขั้นตอนในการทำงานตามโครงการดังกล่าวไว้ในระเบียบการปฏิบัติงานสอบสวนและงานจราจรแต่อย่างใด ดังจะเห็นได้จากการยุติการดำเนินงานเมื่อการสนับสนุนงบประมาณในการดำเนินงานตามโครงการส่วนหนึ่ง ในสถานีตำรวจและตำรวจภูธรจังหวัดส่วนหนึ่งได้สิ้นสุดลงแล้ว

ถึงแม้ว่าพนักงานสอบสวนส่วนใหญ่จะแสดงความเห็นว่า การดำเนินงานตามกระบวนการสืบสวน อบถ. ที่กำหนดไว้ในโครงการฯ ดังกล่าว ทำให้พนักงานสอบสวนทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัยมากขึ้น และเป็นประโยชน์ต่อการนำข้อมูล อบถ. จากที่เกิดเหตุไปใช้ประโยชน์ได้อย่างแท้จริงก็ตาม

“หน้าที่ของพนักงานสอบสวนต้องรายงาน อบถ. ไปยัง ภ.จว.”

“เมื่อก่อนแทบไม่มีตำรวจจราจรช่วย พอสมัยท่าน...(ระบุชื่อรองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด รับผิดชอบงานจราจร) มา ตำรวจจราจรดีขึ้น เมื่อก่อนโดดเดี่ยวมาก แต่ก่อนตำรวจจราจรจะทำหน้าที่แค่โบกรถ หยุดรถให้นักเรียนข้ามถนน รถชนไม่เคยไปดู แต่เดี๋ยวนี้ ช่วงที่มีโครงการ อบถ. นี้รถชน ตำรวจจราจรจะช่วยไปดูด้วย”

“ไม่มีการส่งต่อข้อมูลระหว่างพนักงานสอบสวนกับฝ่ายจราจร ไม่มีการพูดคุยกัน มีมาตามบ้างเวลาที่นายเขาจะเอาข้อมูลจราจรไปประชุมกันก็จะมาขอ”

“ไม่มีเกณฑ์บังคับการส่งข้อมูลจากพนักงานสอบสวนไปยังฝ่ายจราจร แต่โครงการ อบถ. จะกำหนดให้พนักงานสอบสวนทำ แล้วสารวัตรจราจรก็จะมารับเอาข้อมูล อบถ.จากพนักงานสอบสวนไปรายงาน”

“รองผู้การ (รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดรับผิดชอบงานจราจร : ผู้วิจัย) เขาก็จะบอกเสมอว่าขอให้พนักงานสอบสวนช่วยเสนอแนะให้ชัดเจนกว่านี้ได้มั๊ย? ไม่ใช่เรื่องวินัยอย่างเดียว ดูให้รอบคอบเฉพาะเจาะจง”

“ฝ่ายจราจรไม่สามารถหาข้อมูลได้ ทำให้ต้องไปขอจากพนักงานสอบสวน พนักงานสอบสวนก็ไม่มีเวลาเลยหาให้จราจรไม่ได้ คือ ยังไงจราจรก็ไม่ยอมทำ (โครงการ อบถ.) เขามองว่า หน้าที่เขามีเท่านั้น คือแก้ปัญหาจราจรติด”

“สมควรให้มีการกระเบียด ให้มีการรายงานข้อมูลสรุปมาประชุมหารือร่วมกัน”

ทั้งนี้ พบว่าพนักงานสอบสวนส่วนหนึ่งมีความคิดว่า ลำพังเพียงแค่ตำรวจฝ่ายจราจรรับรู้ข้อมูล อบถ. นี้แล้วก็ได้ ทำให้สาเหตุของปัญหาได้รับการแก้ไขได้ จำเป็นต้องให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วมในการรับรู้สาเหตุของ อบถ. ด้วย

“กรณีที่จะนำไปสรุปรายงานการสอบสวนไปให้ฝ่ายจราจรเพื่อทราบนั้นไม่ได้นำไปให้ แต่จะเสนอผู้กำกับ และเสนออัยการ ฝ่ายจราจรเขาไม่ได้มารู้ด้วย ถ้าจะเอาไปให้จราจรเพื่อแก้ไขก็ต้องให้ทุกหน่วย (แขวงการทาง หมวดการทาง ทางหลวงชนบท: ผู้วิจัย) เข้ามารู้ด้วย”

ข้อเสนอแนะจากงานวิจัย

1. สำนักงานตำรวจแห่งชาติควรจัดให้มีการฝึกอบรมการสอบสวนคดีจราจรเป็นหลักสูตรเฉพาะเพื่อให้พนักงานสอบสวนทราบและเข้าใจถึงปัจจัยเชิงสาเหตุของการเกิด อุบัติ. ให้ครบถ้วนทั้ง 4 องค์ประกอบ คือ พฤติกรรมคน สภาพรถ สภาพถนน และสภาพสิ่งแวดล้อม รวมถึงการก่อร่างวิธีคิดที่เหมาะสมต่อการอำนวยความสะดวกในคดีจราจร
2. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ควรมีระเบียบปฏิบัติให้พนักงานสอบสวนส่งต่อข้อมูลการสอบสวนในประเด็นปัจจัยสาเหตุของ อุบัติ. ในคดีจราจรให้ตำรวจฝ่ายจราจรได้รับทราบ เพื่อที่จะนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ในการแก้ไขและป้องกัน อุบัติ. ซึ่งจะเป็นผลในการลดสถิติคนตายและบาดเจ็บลงได้อย่างสำเร็จ
3. สำนักงานตำรวจแห่งชาติควรจัดหาปัจจัยสนับสนุนในการทำงานคดีจราจรให้แก่พนักงานสอบสวนให้เพียงพอและทันสมัย ทั้งปัจจัยสนับสนุนทางสังคม อาทิเช่น ทีมผู้ช่วยงานสอบสวน ทีมผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง อุปกรณ์เครื่องมือและปัจจัยด้านกฎหมาย และระเบียบปฏิบัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการสอบสวนคดีจราจรที่เหมาะสมต่อการอำนวยความสะดวก



References

- Hintao, Kosin. (2017). **Competency in Road Crash Investigation of Thai Police** (สมรรถนะของตำรวจไทยในการสอบสวนคดีจราจร). Doctoral dissertation, Silpakorn University, Thailand.
- Hintao, Kosin. and Chumnansook, Panadda. (2017). **Research and Development Project of Road Accident Investigation : a case study of traffic police in Thailand** (โครงการวิจัยและพัฒนาการสอบสวนอุบัติเหตุทางถนน : กรณีศึกษาของตำรวจจราจรในประเทศไทย). np.
- Road Safety Team. (2016). **Road Accident Statistic Report**. [Online]. Retrieved on September 30, 2016 from www.rstpolic.com
- Saengsingkaew, Adul. (2013). **Royal Thai Police Administration Policy** (นโยบายการบริหารงานตำรวจแห่งชาติ). 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**. Doctoral dissertation, University of Pittsburgh, Pittsburgh USA.
- WHO. (2015). **Global status report on road safety 2015**. [Online]. Retrieved on October 10, 2016 from http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/