ปัญหาทางกฎหมายในการใช้ดุลยพินิจของพนักงานสอบสวนเกี่ยวกับการรวบรวมพยานวัตถุ พยานผู้เชี่ยวชาญและหลักนิติวิทยาศาสตร์ : ศึกษากรณีคดีจราจรทางบก

เสวก มณีกุต

DPU

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

พ.ศ. 2552

Legal Issues in the use of Discretion by Investigating Officials as to the Gathering of Real Evidence, Expert Witness and Forensic Science : Case Study on Road Traffic Litigation

SAWAG MANEEKUT

DPU

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

for the Degree of Master of Laws

Department of Law

Graduate School, Dhurakij Pundit University

2009

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยดี เพราะความกรุณาจากท่านศาสตราจารย์ (พิเศษ) จรัญ ภักดีธนากุล ได้รับความกรุณารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ซึ่งได้ให้ข้อมูล คำแนะนำ และข้อคิดต่าง ๆ ในการจัดทำวิทยานิพนธ์ตลอดจนแนวทางการศึกษาค้นคว้า และวิเคราะห์ปัญหาต่าง ๆ ในการทำวิทยานิพนธ์ตลอดจนแนวทางการศึกษาค้นคว้า และวิเคราะห์ปัญหาต่าง ๆ ในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ด้วยดีตลอดมา ผู้เขียนจึงขอกราบขอบพระคุณอย่างสูง

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง ในความกรุณาของท่านศาสตราจารย์ ดร.ธีระ ศรีธรรมรักษ์ ที่กรุณารับเป็นประธานกรรมการสอบ ท่านศาสตราจารย์ปัญญา สุทธิบดี และท่านพันตำรวจเอกสมพร แดงดี ที่ได้กรุณาสละเวลาอันมีค่ายิ่งมาเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ตลอดจนให้ข้อคิดและให้คำแนะนำต่าง ๆ จนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์และเจ้าหน้าที่บุคลากร ส่วนวิทยานิพนธ์ที่ได้ให้ความเมตตาช่วยเหลือให้คำแนะนำ ดำเนินการแก่ผู้เขียนด้วยดียิ่ง และขอขอบพระคุณเพื่อน ๆ รุ่นพี่ รุ่นน้อง ทุกคนที่ได้กรุณาช่วยแปลข้อความภาษาอังกฤษ คอยให้คำแนะนำ ช่วยเหลือ และเป็นกำลังใจแก่ผู้เขียนในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

ท้ายที่สุดนี้ ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ บิดา มารดา ที่สนับสนุน ส่งเสริม และเป็นกำลังใจสำคัญในการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีประโยชน์อยู่บ้าง ผู้เขียนขอมอบให้แก่ผู้มีพระคุณทั้งหมดข้างต้น และหากมีข้อผิดพลาดและข้อบกพร่องประการใด ผู้เขียนกราบขออภัยมา ณ โอกาสนี้และขอน้อมรับไว้แต่ผู้เดียว

เสวก มณีกุต

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ฆ
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ช
สารบัญตาราง	ฎ
สารบัญภาพ	ฏ
บทที่	
1. บทนำ	**1**
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	6
1.3 สมมติฐานของการศึกษา	6
1.4 ขอบเขตของการศึกษา	6
1.5 วิธีดำเนินการศึกษา	6
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	7
2. ประวัติความเป็นมา ประเภท และหลักเกณฑ์ของพยานวัตถุ พยานผู้เชี่ยวชาญและหลักนิติวิทยาศาสตร์ในคดีจราจรทางบก	**8**
2.1 ประวัติความเป็นมาของกฎหมายลักษณะพยานหลักฐานของไทย	8
2.2 ประเภทของพยานหลักฐาน	9
2.3 ความสำคัญของพยานหลักฐานตามกฎหมาย	11
2.4 ข้อจำกัดของพยานบุคคล	12
2.5 ความสำคัญหรือคุณค่าของพยานวัตถุ พยานผู้เชี่ยวชาญ และหลักนิติวิทยาศาสตร์	12
2.6 หลักในการนำสืบพยานวัตถุ พยานผู้เชี่ยวชาญ และหลักนิติวิทยาศาสตร์ ในคดีอาญา	20
2.7 การรวบรวมพยานหลักฐานในชั้นพนักงานสอบสวน	22

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

3. มาตรการในการรวบรวมพยานวัตถุในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก ของประเทศสหรัฐอเมริกาเทียบกับประเทศไทย **24**
3.1 การดำเนินคดีอุบัติเหตุจราจรในศาลชั้นต้น 25
3.2 การพิจารณาคดีจราจรในประเทศสหรัฐอเมริกา 26
3.3 การอุทธรณ์ในคดีจราจร 27
3.4 การตรวจสถานที่เกิดเหตุตามระบบ FBI 27
3.5 กฎหมายจราจรในมลรัฐแคลิฟอร์เนีย 29
3.6 กฎหมายเกี่ยวกับพยานผู้เชี่ยวชาญ 33
3.7 พยานวัตถุ 34
3.8 ร่องรอยที่เกิดจากยางรถยนต์ในฐานะพยานวัตถุ 36
3.10 รอยยางในฐานะที่เป็นพยานหลักฐาน 41
3.11 การถ่ายภาพคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก 44
3.12 หลักนิติวิทยาศาสตร์..... 46
3.13 การดำเนินคดีอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย 46
3.14 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่สำคัญตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 48
3.15 การรวบรวมพยานหลักฐานโดยเฉพาะอุบัติเหตุคดีจราจร 52
3.16 ขอบเขตความรับผิดชอบและอำนาจของพนักงานสอบสวนในคดีจราจรทางบก 53
3.17 อำนาจของพนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา . 53
3.18 อำนาจพนักงานสอบสวนตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 …… 54
3.19 การรวบรวมพยานหลักฐานในคดีจราจรของพนักงานสอบสวน 62
3.20 ตัวอย่างคำพิพากษาศาลฎีกาที่ใช้พยานวัตถุ พยานผู้เชี่ยวชาญ และหลักนิติวิทยาศาสตร์ในคดีจราจรทางบก 63 67
3.21 การดำเนินการเกี่ยวกับการจราจร 72

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

4. วิเคราะห์ปัญหาการใช้ดุลยพินิจของพนักงานสอบสวน เกี่ยวกับการรวบรวมพยานวัตถุ พยานผู้เชี่ยวชาญ และหลักนิติวิทยาศาสตร์ 73

4.1 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 73

4.2 ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา 74

4.3 ประมวลระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดี 74

4.4 ปัญหาด้านการถ่ายภาพในคดีอุบัติเหตุ 79

4.5 การค้นหาร่องรอยบนพื้นถนน 81

4.6 การนำผู้เชี่ยวชาญมาใช้ในคดีอุบัติเหตุ 82

5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ 83

5.1 บทสรุป 83

5.2 ข้อเสนอแนะ 86

บรรณานุกรม 113

ประวัติผู้เขียน 116

ภาคผนวก

DPU

สารบัญตาราง

ตารางที่ **หน้า**

3.1 ร่องรอยที่ปรากฏบนถนนจากการเกิดอุบัติเหตุร่องรอยที่ไม่ได้เกิดโดยยางรถยนต์ ... 35
3.2 ร่องรอยที่เกิดจากยางรถยนต์ ... 36

DPU

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
3.1 ร่องรอยที่เกิดโดยล้อของรถยนต์ไถลตัว โดยล้อยังหมุนอยู่ ….....	93
3.2 รอยไถลไปด้านข้าง	93
3.3 รอยไถแบบปาดบนผิวถนน	94
3.4 รอยไถปาด	94
3.5 ร่องรอยเกิดจากการเคลื่อนย้ายหลังชน	95
3.6 รอยครูดบนพื้นถนนของยางอ่อน.....	95
3.7 รอยครูดทะแยง	96
3.8 รอยครูดตัดผ่านรอยอื่น.....	96
3.9 ภาพรอยไถลของยางล้อรถขณะหมุนตัว.....	97
3.10 แสดงร่องรอยไถลไปด้านข้าง	97
3.11 เป็นการถ่ายภาพที่ดีจากระยะที่สามารถมองเห็นวัตถุเป้าหมายได้อย่างชัดเจน แสดงให้เห็นความกว้างของถนนและมุมของการชน	98
3.12 เป็นระยะถ่ายภาพที่ไม่ดีใกล้เกินไปที่จะแสดงให้เห็นเงื่อนไขต่าง ๆ ของอุบัติเหตุ	98
3.13 แสดงความเสียหายทั้งสี่ด้านของรถยนต์	99
3.14 แสดงภาพด้านล่างของรถให้เห็นชิ้นส่วนใต้ท้องรถถูกกระแทกกับพื้นถนน	100
3.15 เป็นภาพสุดท้ายที่รถหยุด แต่การถ่ายภาพไม่ดี	101
3.16 เป็นภาพที่ดีในการแสดงความเสียหาย	101
3.17 ข้อมูลจำเพาะของรถยนต์บรรทุก	102
3.18 ข้อมูลจำเพาะรถยนต์เบนซ์	103
3.19 แผ่นแทคโครกราฟซึ่งติดอยู่ด้านหลังหน้าปัดวัดความเร็ว	104
3.20 ลักษณะของกล่องควบคุมความเร็ว	105
3.21 แสดงการติดตั้ง BLACK BOXE	106
3.22 แบบรายงานข้อมูลที่อ่านจากกล่องดำ	107
3.23 แบบการวิเคราะห์ความเร็วรถยนต์จากกล่องดำ แบบที่ 1	108
3.24 การอ่านแปลข้อมูล	109
3.25 แบบการวิเคราะห์ความเร็วรถยนต์จากกล่องดำแบบที่ 2	110
3.26 แสดงเส้นทางการเดินรถถึงจุดหยุด	111
3.27 ข้อมูลจากระบบคอมพิวเตอร์สำหรับเส้นทางเดินรถยนต์	112

หัวข้อวิทยานิพนธ์ ปัญหาทางกฎหมายในการใช้ดุลยพินิจของพนักงานสอบสวนเกี่ยวกับการรวบรวมพยานวัตถุ พยานผู้เชี่ยวชาญและหลักนิติวิทยาศาสตร์ : ศึกษากรณีคดีจราจรทางบก

ชื่อผู้เขียน เสวก มณีกุต

อาจารย์ที่ปรึกษา ศาสตราจารย์ (พิเศษ) จรัญ ภักดีธนากุล

สาขาวิชา นิติศาสตร์

ปีการศึกษา 2551

บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหาทางกฎหมายในการใช้ดุลยพินิจของพนักงานสอบสวนเกี่ยวกับการรวบรวมพยานหลักฐานโดยเน้นที่พยานผู้เชี่ยวชาญและพยานวัตถุว่ามีความจำเป็นที่จะต้องนำเอาหลักนิติวิทยาศาสตร์และพยานผู้เชี่ยวชาญมาใช้ประกอบในการพิสูจน์ข้อเท็จจริงในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก รวมถึงเพื่อศึกษามาตรการในการรวบรวมพยานวัตถุในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกของต่างประเทศเทียบกับประเทศไทย

การศึกษาเรื่องนี้ใช้วิธีวิจัยเอกสาร โดยศึกษาจากตำรา หนังสือ บทความ วารสารและวิทยานิพนธ์ที่เกี่ยวข้องโดยศึกษาเปรียบเทียบกับกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขและปรับปรุงกฎหมายลักษณะพยานหลักฐานและระเบียบข้อบังคับในส่วนที่เกี่ยวกับการรวบรวมพยานหลักฐานในชั้นสอบสวนในคดีจราจรทางบกต่อไป

ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการใช้ดุลยพินิจของพนักงานสอบสวน เกี่ยวกับพยานผู้เชี่ยวชาญและพยานวัตถุเป็นเพราะปัจจุบันมีการพัฒนาความรู้ทางด้านนิติวิทยาศาสตร์อย่างรวดเร็ว ซึ่งสามารถนำมาประยุกต์ปรับเข้ากับคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก และแม้จะมีการปรับปรุงกฎหมายให้ความสำคัญแก่พยานหลักฐานทางวิทยาศาสตร์และพยานผู้เชี่ยวชาญ เพื่อจะมาเบิกความต่อศาลในการพิสูจน์ข้อเท็จจริงไปบ้างแล้วก็ตาม แต่พนักงานสอบสวนยังให้ความสำคัญแก่พยานผู้เชี่ยวชาญและพยานวัตถุน้อยมาก โดยยังคงให้ความสำคัญแก่พยานบุคคลเป็นหลัก ซึ่งทำให้ไม่อาจได้รับประโยชน์จากพยานผู้เชี่ยวชาญและพยานวัตถุ ซึ่งในประเทศสหรัฐอเมริกาได้พัฒนาทางด้านนิติวิทยาศาสตร์และกฎหมายเกี่ยวกับพยานผู้เชี่ยวชาญ รวมถึงการวิเคราะห์คดีอุบัติเหตุจราจรทางบกโดยอาศัยพยานวัตถุและพยานผู้เชี่ยวชาญมาประกอบกัน ทำให้มาตรฐานคดีจราจรทางบกของประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นที่ยอมรับของอารยประเทศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีข้อเสนอว่า ควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับการตรวจสถานที่เกิดเหตุ การถ่ายภาพของลักษณะ 2 บทที่ 2 การสืบสวนและการตรวจสถานที่เกิดเหตุและลักษณะ 8 บทที่ 9 การทำแผนที่และการถ่ายรูปสถานที่เกิดเหตุรวมทั้งพยานผู้เชี่ยวชาญและหลักนิติวิทยาศาสตร์เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการของประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งสามารถนำมาใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดีจราจรทางบก อันจะทำให้การปฏิบัติงานของพนักงานสอบสวนในคดีจราจรมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

DPU

Thesis Title Legal Issues in the use of Discretion by Investigating Officials as to the Gathering of Real Evidence, Expert Witness and Forensic Science: Case Study on Road Traffic Litigation

Author Sawag Maneekut

Thesis Advisor Professor Jaran Pukditanakul

Department Law

Academic Year 2008

ABSTRACT

This thesis aims to study the legal issues in the use of the investigation official discretions about gathering evidence and expert witness by focusing on the real evidence that is needed to take the Forensic Science and expert witness to be used in proving facts in Road Traffic Accident cases. To study measures included in the collection of real evidence in the case of Road Traffic Accidents abroad compared with those in Thailand

Research findings from journal articles, books and textbooks are used in connection with the comparative study of United States law. A way to edit and update laws and regulations in this manner testify with respect to investigations, and gathering evidence in the case of traffic accidents.

The research found important factors that cause problems with discretions in the Investigation official. Expert witness and real evidence is currently being developed in Forensic Science that to adjust to road traffic accidents. There are laws to improve the focus of scientific evidence and expert witness. However, main witnesses continue to be the main souse of evidence in place of scientific evidence and expert witness. The United Sates has developed Forensic Science technical and legal experts about the witness, including analysis of land-based traffic accident cases using real evidence, experts witness and Forensic Science. Road Traffic cases cause standard of the United States as a civilized country's complete science.

This thesis has proposed that regulations should be amended to include more police on the scene, imaging characteristics of 2 Chapter 2 of the investigation and scene characteristics 8 and Chapter 9 of the mapping and photographing the scene, as well as expert witnesses and

Forensic Science in order to comply with main principles of the United States. That can be used as guidelines to improve the police about the legal regulations road traffic. That will allow more efficient operation in Investigation official of traffic accidents.

DPU

บทที่ 1
บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของยานพาหนะบนท้องถนนในประเทศไทย เป็นสาเหตุหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ซึ่งส่งผลต่อความสูญเสียทางเศรษฐกิจ ไม่ว่าจะเป็นทรัพย์สิน ร่างกายหรือชีวิต และทำให้เกิดการฟ้องร้องเป็นคดีอาญาและเป็นคดีแพ่ง ในทางคดีอาญาผู้กระทำความผิดต้องรับโทษตามกฎหมาย ส่วนทางแพ่งก็มีการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายซึ่งกันและกัน

เหตุผลสำคัญคือ ต่างฝ่ายต่างเชื่อว่าตนมิได้เป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ และเชื่อว่าตนมิได้รับความเป็นธรรมขั้นพื้นฐานจากพนักงานสอบสวนซึ่งควรจะต้องวางตัวเป็นกลาง และรวบรวมพยานหลักฐานเพื่อให้ผู้เสียหายแต่ละฝ่ายยอมรับว่าฝ่ายใดเป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ อันเป็นผลให้คดีสามารถระงับลงได้ในชั้นของพนักงานสอบสวน แต่หากการรวบรวมพยานหลักฐานในที่เกิดเหตุไม่ครบถ้วน และไม่เป็นธรรม อาจทำให้ผู้เสียหายต้องรับโทษทางอาญา ทั้งที่ตนมิได้กระทำผิด และต้องรับชดใช้ความเสียหายทางแพ่งให้แก่ผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

เนื่องจากคดีอุบัติเหตุจราจรมักจะเป็นเครื่องบ่งชี้ว่ามีบางสิ่งบางอย่างเกิดความบกพร่อง อาจจะเป็นถนน ยานพาหนะ ผู้ขับขี่หรือหลายสาเหตุรวมกัน โดยส่วนใหญ่ของอุบัติเหตุมักเกิดจากคนขับซึ่งพวกเขาเหล่านั้นคือต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

คดีอุบัติเหตุจราจรทางบกรัฐเป็นผู้เสียหาย ดังนั้นหน้าที่ในการสอบสวนเพื่อพยานรวบรวมหลักฐานในชั้นพนักงานสอบสวนนั้น พนักงานสอบสวนจะต้องกระทำด้วยความบริสุทธิ์เที่ยงธรรม และยึดหลักฟังความทุกฝ่าย เพื่อให้ได้มาซึ่งความจริงและใช้ดุลยพินิจในการรับฟังพยานหลักฐานของทั้งสองฝ่าย พนักงานสอบสวนจะต้องวินิจฉัยข้อเท็จจริง และข้อกฎหมายด้วยความเป็นกลาง อย่ามุ่งหมายแต่ที่จะต้องให้ผู้ต้องหาถูกฟ้องศาลโดยปราศจากพยานหลักฐาน

การเก็บรวบรวมพยานหลักฐานและบันทึกข้อมูลทั้งหมดที่เป็นจริงเกี่ยวกับอุบัติเหตุเพื่อดำเนินคดีกับผู้กระทำผิดและเรียกร้องค่าเสียหายเป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่ง

คดีอุบัติเหตุจราจรทางบกเป็นคดีอาญาที่เกี่ยวกับสิทธิและเสรีภาพในร่างกายของผู้ถูกกล่าวหาโดยตรงและเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนส่วนรวม กฎหมายจึงได้บัญญัติห้ามมิให้พนักงานอัยการฟ้องต่อศาล โดยมิได้ทำการสอบสวนในความผิดที่ถูกกล่าวหานั้นก่อน เพื่อเป็นการป้องกันการกลั่นแกล้งผู้บริสุทธิ์มิให้ได้รับความเดือดร้อน ทั้งยังเป็นการรวบรวม

พยานหลักฐานเพื่อพิสูจน์การกระทำผิดของผู้ถูกกล่าวหาให้ศาลเชื่อว่าได้กระทำผิดจริงและสมควรได้รับโทษตามกฎหมายอีกด้วย

แต่เนื่องจากคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกเกี่ยวข้องกับความเสียหายทางแพ่งเกี่ยวเนื่องกับคดีอาญาซึ่งผู้กระทำละเมิดจะต้องรับผิดในผลการกระทำของตนและรวมทั้งนายจ้างและบริษัทประกันภัยของผู้กระทำละเมิดด้วยซึ่งจะต้องร่วมกันรับผิด ดังนั้นผู้เสียหายย่อมสามารถร้องขอเข้าเป็นโจทก์ร่วมกับพนักงานอัยการ และสามารถนำพยานหลักฐานของตนเสนอต่อพนักงานสอบสวนและขอให้พนักงานสอบสวนได้สอบพยานบุคคล พยานวัตถุ และผู้เชี่ยวชาญเพื่อประกอบเข้าในสำนวนได้ แม้ผู้เสียหายจะขอเข้าเป็นโจทก์ร่วมกับพนักงานอัยการได้ก็ตาม แต่ความเสียหายของผู้เสียหายในขณะนั้น ยังมิได้รับการเยียวยาจากผู้กระทำความผิด ในปัจจุบันจะมีกฎหมายและพระราชบัญญัติผู้ประสบภัยจากรถยนต์ พ.ศ. 2535 ได้กำหนดการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์แล้วก็ตาม ก็เป็นเพียงการบรรเทาผลร้ายบางส่วนเท่านั้น มิใช่เป็นการชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง หากผู้เสียหายจะฟ้องเรียกค่าเสียหายทางแพ่งก็จะใช้เวลานาน เพื่อเป็นการอุดช่องว่างดังกล่าวเห็นควรกำหนดการจัดตั้ง กองทุนจราจรขึ้นมา โดยกองทุนดังกล่าวเอามาจากค่าปรับของผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร และส่วนหนึ่งเป็นเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและจากทรัพย์สินที่ได้มาจากการยึด การขายทอดตลาด ไล่เบี้ยเงินคืนจากผู้กระทำความผิด ซึ่งรถยนต์ทำให้เกิดความเสียหาย

การรวบรวมพยานหลักฐานชั้นพนักงานสอบสวนเป็นกระบวนการยุติธรรมเบื้องต้น ส่วนการฟ้องร้องคดีเป็นหน้าที่ของพนักงานอัยการ เพื่อนำไปสู่การวินิจฉัยชี้ขาดตัดสินคดีของศาล ต่างต้องอาศัยเนื้อหาสาระสำคัญของการสอบสวนเป็นส่วนใหญ่ หากการสอบสวนกระทำขึ้นโดยไม่ถูกต้องชอบธรรมหรือไม่เป็นธรรมด้วยประการใดๆ แล้ว ผลการวินิจฉัยของอัยการและศาลก็ยากจะถูกต้องเป็นธรรม เพราะในทางปฏิบัติพนักงานอัยการจะต้องยึดถือข้อเท็จจริงตามสำนวนการสอบสวนในการสั่งคดี

พยานหลักฐานที่ศาลจะรับฟังในคดีจราจรทางบกนั้น ต้องเป็นพยานหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับประเด็นข้อเท็จจริง ซึ่งในตัวบทประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง และประมวลกฎหมายวิธีความอาญา ได้แบ่งแยกพยานหลักฐานออกตามวิธีการนำสืบ เป็น 4 ประเภท คือพยานบุคคล พยานเอกสาร พยานวัตถุ และพยานผู้เชี่ยวชาญ แต่สำหรับคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกนั้น พยานวัตถุถือว่าเป็นพยานหลักฐานที่สำคัญที่สุด และมักจะน่าเชื่อถือมากกว่าพยานบุคคล เพราะพยานบุคคลอาจจะมิได้รู้เห็นจริงจังแต่ถูกอ้างเข้ามาเป็นพยานเพราะรู้จักผู้กระทำผิด และหรือหวังผลประโยชน์ตอบแทน

ในอดีตกฎหมายไทยให้ความสำคัญแก่พยานวัตถุและพยานผู้เชี่ยวชาญน้อยมาก เช่น ตามพระราชบัญญัติลักษณะพยาน ร.ศ.113 ไม่ได้ระบุถึงเรื่องพยานวัตถุ โดยมุ่งบัญญัติถึงแต่เรื่องพยานบุคคลและพยานเอกสาร จากกฎหมายเก่าต่างๆ โดยมากจะถือบาดแผลเป็นวัตถุพยาน เช่น ลักษณะตระลาการ...มาตรา 5 ว่า " ถ้าการวิวาทในที่ระโหฐานก็ดี ในทุ่งในป่าก็ดี อสิกขิกา หาพยานบ่มิได้ ฉินะภินะ ซึ่งจะเป็นอุบายทำตนเองมิได้ หากจะเป็นพยานแต่บุคคลผู้นั้นแล กฎหมายลักษณะพยาน มาตรา 66 " วิวาทในสถานแห่งมืดก็ดี วิวาทในทางสามแพร่งก็ดี หาสักขีพยานมิได้ ให้พิเคราะห์ดูมูลคดีจงถี่ถ้วน ถ้าจริงแล้วท่านให้เอาบาดเจ็บสาหัสนั้นเป็นพยาน" [1]

ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ได้บัญญัติเกี่ยวกับเรื่องพยานวัตถุดังนี้

มาตรา 241 " สิ่งใดใช้เป็นพยานวัตถุต้องนำมาศาล… "

มาตรา 242 " ในระหว่างการสอบสวน ไต่สวนมูลฟ้องหรือพิจารณาสิ่งของซึ่งเป็นพยานวัตถุต้องให้คู่ความหรือพยานตรวจดู "

จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่า พยานวัตถุต้องนำมาให้ศาลตรวจดูต่อหน้าคู่ความ แต่ถ้าเป็นการไม่สะดวกที่จะนำมา เช่น ของใหญ่โตก็อาจขอให้ศาลไปตรวจยังสถานที่เก็บวัตถุนั้นก็ได้[2]

พยานหลักฐานที่ดีที่สุด หมายความถึงพยานหลักฐานที่ดีที่สุดที่กระทำได้ เพื่อที่จะพิสูจน์ข้อเท็จจริงได้ชัดแจ้ง หรือมีน้ำหนักน่าเชื่อถือได้ยิ่งกว่าพยานหลักฐานอื่น พยานหลักฐานที่ดีที่สุดในคดีอาญา คือประจักษ์พยานหรือพยานที่พบเห็นเหตุการณ์ด้วยตนเอง แต่ในบางครั้งพยานหลักฐานที่ดีที่สุดในคดีอาญาก็อาจเป็นพยานวัตถุ พยานเอกสารก็ได้ ซึ่งตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 226 บัญญัติว่า " พยานวัตถุ พยานเอกสาร หรือพยานบุคคล ซึ่งน่าจะพิสูจน์ได้ว่า จำเลยมีผิดหรือบริสุทธิ์ได้อ้างเป็นพยานหลักฐานได้ แต่ต้องเป็นพยานชนิดที่มิได้เกิดจากการจูงใจ มีคำมั่นสัญญา ขู่เข็ญ หลอกลวง หรือโดยมิชอบประการอื่นๆ "

พยานหลักฐานในปัจจุบันที่ถือว่าเป็นพยานหลักฐานที่ดีที่สุด คือ พยานหลักฐานทางวิทยาศาสตร์ อันหมายถึง พยานหลักฐานที่เกิดขึ้นด้วยการวิเคราะห์หรือวิจัย เช่น ทางฟิสิกส์ ทางเคมี หรือทางชีววิทยา เป็นต้น ในทางกฎหมายหรือในทางนิติศาสตร์ ถือว่าพยานหลักฐานเหล่านี้

---

[1] โอสถ โกสิน. (2538). **กฎหมายลักษณะพยานหลักฐาน (พิมพ์ครั้งที่ 3 ฉบับปรับปรุงแก้ไข).** หน้า 552.

[2] แหล่งเดิม. หน้า 31.

เป็นพยานหลักฐานอย่างหนึ่งที่จะนำเข้าสู่ระบบกระบวนการพิจารณาหรือจะนำสืบเข้าสู่ความรู้ของศาล เพื่อให้ศาลวินิจฉัยว่า จำเลยผิดหรือบริสุทธิ์นั่นเอง[3]

พยานหลักฐานทางวิทยาศาสตร์นับวันจะมีความสำคัญมากขึ้น เพราะมีความแม่นยำมากยิ่งขึ้น เนื่องจากมีการพัฒนาวิชาการในทางวิทยาศาสตร์อยู่ตลอดเวลา เช่น การนำระบบควบคุมความเร็ว(Black Block) และระบบสัญญาณดาวเทียมมาใช้ในรถยนต์ นอกจากนี้ยังนำระบบข้อมูลจำเพาะของรถยนต์ มาใช้ในการพิสูจน์ความเร็วของรถยนต์ในขณะเกิดเหตุ รวมทั้งการนำเอาร่องรอย การถ่ายภาพสถานที่เกิดเหตุ มาพิสูจน์ถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้

ในคดีจราจรทางบก พยานหลักฐานที่ดีที่สุด คือพยานวัตถุ เพราะในคดีจราจรเมื่อรถยนต์เกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชนกัน ย่อมจะเกิดการแตกหักของอุปกรณ์รถยนต์ และหรืออาจจะเกิดจากการห้ามล้อของรถยนต์แต่ละฝ่าย ตลอดจนของเหลวซึ่งอยู่ในรถยนต์แต่ละฝ่ายเช่น น้ำในหม้อน้ำ น้ำกรดในแบตเตอรี่ น้ำมันเครื่อง ตลอดจนสินค้ามีบรรทุกมาย่อมสามารถชี้จุดชน และสาเหตุของการเกิดเหตุได้ดีกว่าพยานบุคคล

การรับฟังพยานหลักฐานนั้นเป็นเรื่องการพิจารณาคุณค่าของพยานหลักฐานต่อการพิสูจน์ข้อความจริง ซึ่งจะต้องหาพยานหลักฐานเฉพาะที่อ้างรับฟังเพื่อจะลงโทษจำเลย หรือฟังว่าจำเลยได้กระทำผิดหรือบริสุทธิ์เท่านั้น เพื่อให้ศาลรับฟังพยานหลักฐานที่แสวงหามาสู่สำนวนการสอบสวนด้วย มิฉะนั้นแล้วจะทำให้พยานหลักฐานนั้นเสียไป โดยศาลอาจจะไม่รับฟังพยานหลักฐานนั้นได้ พยานหลักฐานที่สามารถจะพิสูจน์ความผิดหรือความบริสุทธิ์ของจำเลยแล้วศาลจะต้องรับฟังโดยเฉพาะ พยานหลักฐานที่พิสูจน์ความบริสุทธิ์ของจำเลยศาลก็ต้องรับฟังพยานในลักษณะดังกล่าว มิใช่รับฟังเฉพาะรายที่จะพิสูจน์ความผิดของจำเลยแต่เพียงกรณีเดียวเท่านั้น

การรับฟังพยานหลักฐานของศาล พยานหลักฐานใดแม้พนักงานสอบสวนจะไม่ได้ทำการรวบรวมไว้ก่อนก็ตาม ศาลสามารถรับฟังเป็นพยานชั้นศาลได้

โดยทั่วไปพยานเอกสาร พยานวัตถุ หรือพยานบุคคล ซึ่งพนักงานอัยการจะใช้ในการพิสูจน์ข้อเท็จจริงในชั้นศาล จะเป็นพยานหลักฐานต่างๆ ที่พนักงานสอบสวนรวบรวมไว้ในสำนวนการสอบสวนนั่นเอง คือได้ผ่านการสอบสวนมาแล้ว หากไม่มีการสอบสวนอยู่ในสำนวนพนักงานอัยการมักจะไม่อ้างส่งในชั้นศาล

แต่อย่างไรก็ดีไม่มีกฎหมายห้ามไว้ พนักงานอัยการอาจนำพยานหลักฐานที่ไม่ได้สอบไว้ในสำนวนการสอบสวนเข้าสืบในศาล ศาลรับฟังเป็นพยานในชั้นพิจารณาของศาลได้ ตามนัยคำพิพากษาฎีกาที่ 4012/2534 และเอกสารบางอย่าง แม้พนักงานสอบสวนไม่ได้รวบรวมไว้ในสำนวน

---

[3] ประมูล สุวรรณศร. (2511). “พยานหลักฐานทางวิทยาศาสตร์.” **บทบัณฑิตย์, เล่ม 25.** หน้า 31.

การสอบสวนมาก่อน พนักงานอัยการก็อ้างเป็นพยานหลักฐานในชั้นศาลได้เพราะไม่มีกฎมายห้าม และศาลรับฟังประกอบพยานหลักฐานอื่นเพื่อลงโทษจำเลยได้ ตามนัยคำพิพากษาฎีกาที่ 1548/2535

จากแนวคำพิพากษาศาลฎีกาข้างต้น การอ้างพยานหลักฐานในคดีอาญา ต้องยึดหลักตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 226 และ มาตรา 120 บัญญัติว่า "ห้ามมิให้พนักงานอัยการยื่นฟ้องคดีใดต่อศาลโดยมิได้มีการสอบสวนในความผิดก่อน" แต่การอ้างพยานหลักฐานที่ไม่ปรากฏในชั้นสอบสวนไม่ขัดต่อบทบัญญัติของกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และศาลมีอำนาจให้การหยิบยกวินิจฉัยได้

ในปัจจุบันนี้ ในสภาพปัญหาของการสอบสวนคดีจราจรทางบก จะพบปัญหาว่าพนักงานสอบสวนใช้หลักเกณฑ์ในการตัดสินคดีจราจรทางบก โดยไม่ให้ความสำคัญแก่พยานวัตถุ พยานผู้เชี่ยวชาญและหลักนิติวิทยาศาสตร์ ทำให้งานสอบสวนคดีจราจรทางบกขาดคุณภาพ และมาตรฐานที่ควรจะเป็น ทำให้ผลการทำคดีของพนักงานสอบสวนผิดพลาดคลาดเคลื่อนไปจากความเป็นจริงได้ง่าย

เหตุที่เป็นเช่นนั้น เพราะประเทศไทยไม่มีกฎระเบียบเกี่ยวกับงานคดีจราจรทางบกโดยเฉพาะ ทำให้พนักงานสอบสวนปฏิบัติในการทำสำนวนสอบสวนคดีจราจรทางบก ซึ่งต้องอาศัยพยานวัตถุ พยานผู้เชี่ยวชาญและหลักนิติวิทยาศาสตร์เป็นสำคัญ ถึงแม้บางคดีพนักงานสอบสวนบางคนได้นำเอาพยานวัตถุ พยานผู้เชี่ยวชาญและหลักนิติวิทยาศาสตร์มาใช้อยู่บ้างแต่เป็นการเฉพาะตัวเฉพาะเรื่องเฉพาะราย ไม่สามารถทำให้เป็นมาตรฐานของงานสอบสวนทั้งระบบได้ ทำให้เกิดปัญหาลักหลั่น

แม้ในปัจจุบันจะมีการแก้ไขเพิ่มเติม ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาให้พนักงานสอบสวนสามารถสั่งตรวจพิสูจน์พยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ได้อย่างกว้างขวาง ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 131/1 แต่บทบัญญัติดังกล่าว เป็นบทบัญญัติที่ใช้สำหรับคดีความอาญาทั่วไป มิได้มีข้อความหรือกฎระเบียบหรืออนุบัญญัติที่ชี้นำมาใช้กับคดีจราจรทางบกโดยเฉพาะ ในทางปฏิบัติจึงไม่มีพนักงานสอบสวนได้นำบทบัญญัติมาใช้กับคดีจราจรทางบก

อีกประการหนึ่ง เกิดจากการที่พนักงานสอบสวนมองข้ามความสำคัญหรือละเลยพยานวัตถุ พยานผู้เชี่ยวชาญ หลักนิติวิทยาศาสตร์ที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งในการสอบสวนคดีจราจรทางบก เพราะพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ไม่มีบทบัญญัติใดที่ให้ความสำคัญแก่พยานวัตถุ พยานผู้เชี่ยวชาญและหลักนิติวิทยาศาสตร์อยู่เลย ซึ่งแตกต่างจากกฎหมายจราจรทางบกของบางประเทศ

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.2.1 เพื่อศึกษาลักษณะกฎหมายพยานหลักฐานของไทยและการนำสืบพยานหลักฐานในคดีแพ่งและคดีอาญาในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก

1.2.2 เพื่อศึกษามาตรการในการรวบรวมพยานวัตถุในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกของต่างประเทศเทียบกับประเทศไทย

1.2.3 เพื่อศึกษาวิเคราะห์การรับฟังพยานวัตถุในชั้นศาลและการปรับปรุงแก้ไขนำเอาเทคโนโลยีใหม่มาใช้ในคดีอาญาและแพ่ง

1.2.4 เพื่อศึกษาแนวทางการนำหลักนิติวิทยาศาสตร์และพยานผู้เชี่ยวชาญมาใช้ในการพิสูจน์ข้อเท็จจริงหลักฐานในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก

1.3 สมมติฐานของการศึกษา

การรวบรวมพยานวัตถุและการใช้พยานผู้เชี่ยวชาญในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกทั้งในคดีแพ่งและคดีอาญามีความสำคัญอย่างยิ่งเนื่องจากโอกาสที่จะใช้พยานบุคคลหรือพยานเอกสารมีไม่มากนัก ความสำคัญจึงอยู่ที่พยานวัตถุและพยานผู้เชี่ยวชาญ โดยประกอบกับหลักนิติวิทยาศาสตร์ ซึ่งจะช่วยให้ศาลได้วินิจฉัยข้อเท็จจริงได้ตรงกับความเป็นจริง

ปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายที่บังคับใช้เกี่ยวกับการรวบรวมพยานหลักฐาน ในคดีเกี่ยวกับคดีอุบัติเหตุจราจรไว้โดยตรง จึงมีการนำเสนอพยานวัตถุและพยานผู้เชี่ยวชาญไม่มากพอ ทำให้คุณภาพงานยุติธรรมไม่อยู่ในมาตรฐานที่น่าพอใจ หากมีการปรับปรุงกฎหมายและระเบียบข้อบังคับเพื่อให้สามารถใช้พยานวัตถุพยานผู้เชี่ยวชาญและหลักนิติวิทยาศาสตร์ได้มากขึ้น จะช่วยให้งานคดีจราจรทางบกมีมาตรฐานดียิ่งขึ้นกว่าเดิม

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษานี้ได้ทำการศึกษาปัญหาข้อเท็จจริง และปัญหาข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกทางแพ่ง และทางอาญาในชั้นพนักงานสอบสวนและในการพิจารณาของศาลในเรื่องการรับฟังพยานวัตถุ พยานเอกสาร หรือพยานบุคคลและพยานผู้เชี่ยวชาญ โดยเปรียบเทียบกับประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นแนวทางในการแก้ไขและปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

1.5 วิธีดำเนินการศึกษา

1.5.1 วิจัยทางเอกสารในการวิเคราะห์จากกฎหมาย หนังสือ วารสาร บทความ งานวิจัยและเอกสารคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก และคำพิพากษาของศาลฎีกาได้มีคำวินิจฉัยถึงที่สุดแล้ว

1.5.2 วิจัยภาคสนาม ดำเนินการถ่ายภาพสถานที่เกิดเหตุและรวบรวมภาพถ่ายซึ่งแสดงร่องรอยการเกิดอุบัติเหตุบนพื้นผิวถนน และภาพถ่ายความเสียหายของรถยนต์และสิ่งของ เพื่อเป็นแนวทางในการวิเคราะห์ลักษณะของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.6.1 ทำให้ทราบถึงลักษณะกฎหมายลักษณะพยานหลักฐานของไทย และการนำสืบพยานหลักฐานในคดีแพ่งและคดีอาญาในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก

1.6.2 ทำให้ทราบ มาตรการในการรวบรวมพยานวัตถุ ในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกของประเทศสหรัฐอเมริกา

1.6.3 เพื่อชี้ให้เห็นว่าการรับฟังพยานวัตถุและพยานผู้เชี่ยวชาญในคดีจราจรทางบกในชั้นสอบสวนและชั้นศาลยังไม่เหมาะสม และนำเสนอการแก้ไขโดยนำเอาเทคโนโลยีใหม่ๆ มาใช้ในการรับฟังพยานหลักฐานในคดีแพ่งและคดีอาญา

1.6.4 ทำให้รู้ถึงแนวทางการนำหลักนิติวิทยาศาสตร์ และพยานผู้เชี่ยวชาญมาใช้ในการพิสูจน์ข้อเท็จจริงในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกได้มากขึ้น

บทที่ 2

ประวัติความเป็นมา ประเภทและหลักเกณฑ์ของพยานวัตถุพยานผู้เชี่ยวชาญ และหลักนิติวิทยาศาสตร์ในคดีจราจรทางบก

2.1 ประวัติความเป็นมาของกฎหมายลักษณะพยานหลักฐานของไทย

ในสมัยแรก ๆ นั้น กฎหมายลักษณะพยานหลักฐานของไทยอาศัยจารีตประเพณีที่นิยมกัน เนื่องมาจากยังไม่มีกฎหมายเป็นลายลักษณ์อักษร ประเทศไทยได้รับอารยธรรมของอินเดีย[4] กฎหมายลักษณะพยานหลักฐานของไทย ซึ่งดำเนินตามคัมภีร์ของพระมโนสาราจารย์ ซึ่งบันทึกไว้ในประเทศอินเดียและผู้ใช้อำนาจในการตัดสินพิจารณาคดี คือ พระมหากษัตริย์ หรือผู้แทนของพระองค์ ดังนั้นกฎเกณฑ์ในการเสนอพยานหลักฐานจึงมีไม่มากนัก[5]

ในสมัยกรุงศรีอยุธยา ในรัชการสมเด็จพระรามาธิบดีที่ 1 (พ.ศ.1894) ได้มีการประกาศใช้กฎหมายลักษณะพยานเป็นลายลักษณ์อักษรขึ้น กฎหมายนี้มีหลักการเช่นเดียวกับคัมภีร์พระธรรมศาสตร์ของพระมโนสาราจารย์ ซึ่งกฎหมายฉบับนี้ใช้มาจนสิ้นกรุงศรีอยุธยา เป็นกฎหมายที่อยู่นานถึง 500 ปีเศษ

และต่อมาในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ ในรัชกาลของพระบาทสมเด็จพระปรเมนทร์มหาจุฬาลงกรณ์ พระจุลจอมเกล้าฯ ได้มีการประกาศยกเลิกกฎหมายฉบับนี้ และได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติลักษณะพยานขึ้นใน ร.ศ.113 (พ.ศ.2437)

กฎหมายฉบับนี้เป็นสมัยซึ่งกรมหลวงราชบุรีดิเรกฤทธิ์ ผู้ทรงสำเร็จวิชากฎหมายจากประเทศอังกฤษ กำลังทรงฟื้นฟูการศาลยุติธรรมของประเทศไทย บทบัญญัติของกฎหมายได้มาจากหลักของกฎหมาย Common Laws ถือได้ว่าเป็นการปฏิวัติกฎหมายของไทยเข้าสู่หลักสากล เพราะเป็นระบบที่พิจารณาข้อเท็จจริง จากการเสนอพยานหลักฐานโดยคู่ความ รากฐานกฎหมายลักษณะพยานหลักฐานของไทย ในปัจจุบันขึ้นอยู่กับกฎหมายฉบับนี้

เมื่อได้มีการประกาศใช้ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง และประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาเมื่อ พ.ศ.2477 โดยมีการนำเอาบทบัญญัติว่าด้วยการสืบพยานใส่ไว้ใน

---

[4] โอสถ โกสิน. เล่มเดิม. หน้า 7.

[5] พรเพชร วิชิตชลชัย. (2542). **คำอธิบายกฎหมายลักษณะพยาน** (พิมพ์ครั้งที่ 4). หน้า 8.

ประมวลกฎหมายทั้งสองฉบับนี้ แม้จะไม่มีการยกเลิกพระราชบัญญัติลักษณะพยาน ร.ศ.113 แล้วก็ตาม แต่ก็ไม่ได้มีการอ้างอิงถึงกฎหมายฉบับนี้อีกต่อไป เพราะหลักเกณฑ์ส่วนใหญ่ได้บัญญัติอยู่ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งและประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาแล้ว

2.2 ประเภทของพยานหลักฐาน

คำว่า "พยานหลักฐาน" กฎหมายลักษณะพยานหลักฐานของไทยไม่ได้ให้คำนิยามศัพท์ไว้เพียงแต่บอกว่า พยานหลักฐานมี 4 ประเภท คือ พยานบุคคล พยานเอกสาร พยานวัตถุ และพยานผู้เชี่ยวชาญ

คำว่า "พยานหลักฐาน" ศาสตราจารย์(พิเศษ) จรัญ ภักดีธนากุล ให้ความเห็นว่า พยานหลักฐาน หมายถึง สิ่งใด ๆ ก็ตาม ที่มีคุณสมบัติสามารถที่จะชี้บ่ง หรือส่อแสดงให้เห็นถึงความเป็นจริงในปัญหาที่ พิพาทกันในทางอรรถคดีได้ ไม่ว่าจะอยู่ในสภาพของพยานบุคคล หรือพยานเอกสาร หรือพยานวัตถุ หรือพยานผู้เชี่ยวชาญก็ตาม[6]

ส่วนท่านอาจารย์เริงธรรม ลัดพลี ให้คำจำกัดความของคำว่า " พยานหลักฐาน" (Evidence) ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาตามแพ่ง ย่อมหมายรวมถึงบุคคล หรือสิ่งใด ๆ ที่คู่ความนำมาสู่หรือทำให้ปรากฏต่อศาล หรือนำเข้าสู่สำนวนความ[7]

ท่านอาจารย์เข็มชัย ชุติวงศ์ ให้คำจำกัดความของคำว่า " พยานหลักฐาน" คือ สิ่งสามารถพิสูจน์ข้อเท็จจริงที่คู่ความแต่ละฝ่ายกล่าวอ้างมารับคำคู่ความของตน ในการดำเนินคดีแพ่งหรือคดีอาญา[8]

ท่านอาจารย์โอสถ โกสิน ให้คำจำกัดความของคำว่า "พยานหลักฐาน" หมายความรวมถึงทุกอย่างที่มีการพิสูจน์กันในศาล อาจจะเป็นพยานบุคคล หรือพยานเอกสาร หรือพยานวัตถุก็ได้

และในท้ายที่สุด ท่านอาจารย์โสภณ รัตนากร ได้ให้คำจำกัดความ คำว่า "พยานหลักฐาน" หมายความถึง พยานบุคคล พยานเอกสาร พยานวัตถุ ตลอดจนบันทึกคำเบิกความ คำให้การขึ้นสอบสวน รายงานการตรวจวัตถุ สถานที่ ความเห็นของผู้เชี่ยวชาญ หรือสิ่งใดๆ ที่นำเสนอต่อศาลเพื่อพิสูจน์ข้อเท็จจริง ซึ่งตามหลักกฎหมายได้แบ่งพยานหลักฐานออกเป็นดังนี้

2.2.1 พยานบุคคล พยานเอกสาร พยานวัตถุ และพยานผู้เชี่ยวชาญ

1) พยานบุคคล หมายถึง บุคคลที่มาเบิกความต่อหน้าศาลด้วยวาจา

---

[6] จรัญ ภักดีธนากุล. (2551). **กฎหมายลักษณะพยานหลักฐาน.** หน้า 57.

[7] เริงธรรม ลัดพลี. (2545). **คำอธิบายกฎหมายลักษณะพยาน.** หน้า 9.

[8] เข็มชัย ชุติวงศ์. (2529). **คำอธิบายกฎหมายลักษณะพยาน.** หน้า 1.

2) พยานเอกสาร คือ ข้อความใด ๆ ในเอกสารที่มีการอ้างเป็นพยาน

3) พยานวัตถุ คือ วัตถุสิ่งของที่คู่ความอ้างเป็นพยาน การอ้างสถานที่ให้ศาลตรวจก็อยู่ในความหมายของพยานวัตถุด้วย

4) พยานผู้เชี่ยวชาญ คือ พยานบุคคลซึ่งเป็นผู้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญในศาสตร์สาขาใดสาขาหนึ่ง และมาเบิกความโดยการให้ความเห็น ซึ่งการแบ่งพยานหลักฐานตามวิธีดังที่กล่าวมานี้เป็นการแบ่งตามวิธีการนำพยานเข้าสืบ[9]

2.2.2 พยานชั้นหนึ่งและพยานชั้นสอง

พยานชั้นหนึ่ง หมายถึง พยานหลักฐานชั้นที่ดีที่สุด ในบรรดาพยานหลักฐานทั้งหลายที่มุ่งพิสูจน์ข้อเท็จจริงข้อหนึ่ง

พยานชั้นสอง หมายถึง พยานหลักฐานในลำดับรองลงมา การแบ่งพยานหลักฐานวิธีนี้เป็นการเปรียบเทียบระหว่างพยานหลักฐานหลายชิ้นที่มุ่งพิสูจน์ข้อเท็จจริงเดียวกัน โดยเอามาจากหลักกฎหมายของอังกฤษที่เรียกว่า กฎหมายแห่งพยานที่ดีที่สุด (Best evidence rule)

2.2.3 พยานหลักฐานโดยตรงกับพยานหลักฐานพฤติเหตุแวดล้อมกรณี

พยานหลักฐานโดยตรง(Direct Evidence) หมายถึง พยานหลักฐานที่มุ่งพิสูจน์ข้อเท็จจริง ซึ่งเป็นประเด็นพิจารณาในคดีโดยตรง ดังนั้นถ้าศาลเชื่อพยานหลักฐานโดยตรง ศาลก็สามารถสรุปได้ว่าข้อเท็จจริง ที่พิพาทกันเป็นดังที่พยานหลักฐานพิสูจน์โดยไม่ต้องค้นคว้าหาเหตุผลสันนิษฐานอะไรอีก

พยานแวดล้อมกรณี (Circumstantial Evidence) หรือ พยานหลักฐานแวดล้อม หมายถึง พยานหลักฐานที่มุ่งพิสูจน์ข้อเท็จจริง ซึ่งมิได้เป็นประเด็นพิพาทในคดีโดยตรง หากแต่พิสูจน์ข้อเท็จจริงอื่น(evidentiary fact) ที่บ่งชี้ว่าข้อเท็จจริงอันเป็นประเด็นพิพาท(fact in issue)น่าจะเกิดขึ้นหรือไม่เกิดขึ้น

2.2.4 ประจักษ์พยานและพยานบอกเล่า

ประจักษ์พยาน (Eyewitness) หมายถึง พยานบุคคลที่ได้ประสบ (perceive) ข้อเท็จจริงที่จะเป็นความมาด้วยตนเอง

พยานบอกเล่า (Hearsay) หมายถึง พยานหลักฐานที่มิได้ประสบข้อเท็จจริงที่เบิกความมาด้วยตนเอง แต่รับทราบมาจากการบอกเล่าของบุคคลอื่น หรือจากบันทึกที่บุคคลอื่นทำไว้

2.2.5 พยานหลักฐานในคดีแพ่งและพยานหลักฐานในคดีอาญา

---

[9] โอสถ โกสิน. เล่มเดิม. หน้า 12.

การแบ่งแบบนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อจะชี้ถึงข้อแตกต่างของหลักเกณฑ์เกี่ยวกับพยานหลักฐานในคดีแพ่งและคดีอาญา ซึ่งมีข้อแตกต่างดังนี้

1) การอ้างจำเลยเป็นพยานโจทก์

ในคดีแพ่ง โจทก์อ้างจำเลยเป็นพยานโจทก์ได้ ถ้าจำเลยเป็นผู้รู้เห็นข้อเท็จจริงที่โจทก์นำสืบ แต่ในคดีอาญา โจทก์อ้างจำเลยเป็นพยานไม่ได้ ต้องห้ามตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 232 ซึ่งมีรากฐานมาจากหลักที่ว่า บุคคลมีสิทธิที่จะไม่ให้การปรักปรำตนเองโดยไม่สมัครใจ (Right Against Self Incriminations)

2) การอ้างพยานเอกสาร

ในคดีแพ่ง คู่ความที่อ้างอิงเอกสารเป็นพยานจะต้องยื่นสำเนาเอกสารต่อศาลและส่งให้คู่ความฝ่ายอื่นก่อนวันสืบพยานไม่น้อยกว่า 7 วัน ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 90

ในคดีอาญา การอ้างพยานเอกสารเป็นพยานหลักฐานให้ยื่นพยานเอกสารนั้นต่อศาลก่อนวันนัดไต่สวนมูลฟ้องหรือก่อนวันนัดสืบพยานไม่น้อยกว่า 15 วัน เพื่อให้คู่ความอีกฝ่ายหนึ่งมีโอกาสตรวจและขอคัดสำเนาเอกสารดังกล่าวได้ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 240

2.3 ความสำคัญของพยานหลักฐานตามกฎหมาย

ศาลจะต้องรับฟังข้อเท็จจริงภายใต้กฎเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดไว้ ข้อเท็จจริงนั้นจะต้องเสนอโดยคู่ความตามวิธีการและหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้เช่นกัน ทั้งนี้เพราะการฟังข้อเท็จจริงของศาล ในการวินิจฉัยคดีเกี่ยวกับชีวิต เสรีภาพและทรัพย์สินของประชาชน จะต้องมีการกลั่นกรองกันอย่างรอบคอบ มิให้มีการผิดพลาดเพราะจะเป็นการเสียหายต่อความยุติธรรมและกระทบกระเทือนถึงความสงบสุขของบ้านเมืองได้

การพิสูจน์ความถูกต้องของข้อเท็จจริงในศาล มีหลักเกณฑ์ว่า พยานหลักฐานใดนำสืบได้ หรือไม่ได้ การสืบพยานจะทำได้โดยวิธีใด พยานหลักฐานใดรับฟังได้หรือรับฟังไม่ได้ พยานหลักฐานใดมีน้ำหนักมากน้อยเพียงใด

ดังนั้น ความสำคัญของกฎหมายลักษณะพยานหลักฐาน จึงเป็นเรื่องการวางมาตรการสำหรับการเสนอข้อเท็จจริง และพิสูจน์ข้อเท็จจริงไว้เพื่อเป็นหลักประกันว่า ได้มีการเสนอข้อเท็จจริงอย่างตรงไปตรงมา ไม่มีการเอาเปรียบกัน การนำสืบพยานหลักฐานเป็นไปอย่างรวดเร็ว

เป็นระเบียบเรียบร้อย และเพื่อให้ศาลสามารถฟังข้อเท็จจริงได้อย่างถูกต้องและบริสุทธิ์ ยุติธรรมมากที่สุดเท่าที่จะทำได้นั่นเอง[10]

2.4 ข้อจำกัดของพยานบุคคล

พยานบุคคลมีความจำเป็นแก่คดีทุกประเภท แม้จะมีเอกสารและพยานวัตถุ เพียงพอแก่การพิสูจน์ข้อเท็จจริงแล้วก็ตาม ต้องมีพยานบุคคลเบิกความประกอบ หรืออย่างน้อยมีพยานบุคคลเบิกความนำพยานเอกสารหรือพยานวัตถุเข้ามาในสำนวน พยานบุคคลจึงดูเหมือนมีความสำคัญกว่าพยานเอกสารและพยานวัตถุ แต่ข้อเท็จจริงบางอย่างกฎหมายบังคับว่าจะต้องนำสืบโดยพยานเอกสารเท่านั้น จะนำสืบพยานบุคคลแทนไม่ได้

แต่อย่างไรก็ดีพยานบุคคลอาจตายหรือหลบหนีไม่มาศาล พยานเอกสารและพยานวัตถุอาจมีอายุยืนกว่าพยานบุคคลทั้งพยานเอกสารและพยานวัตถุก็อาจจะสนับสนุนให้พยานบุคคลมีน้ำหนักน่าเชื่อถือยิ่งขึ้นได้

นอกจากนี้พยานวัตถุศาลอาจตรวจเห็นได้เอง ย่อมดีกว่าพยานบุคคลซึ่งเห็นเหตุการณ์หรือทราบข้อเท็จจริงแล้วมาเบิกความต่อศาล อาจมีการผิดพลาดหลงลืมหรือเบิกความไม่ตรงกับความเป็นจริง ที่สำคัญคือความน่าเชื่อถือของถ้อยคำของพยานบุคคล ซึ่งในการพิจารณาว่าถ้อยคำของพยานบุคคลมีความน่าเชื่อถือหรือไม่นั้น สิ่งที่ต้องพิจารณาเป็นสำคัญก็คือความสมัครใจในการให้ถ้อยคำของพยานบุคคลนั้นน่าเชื่อถือ แต่หากพยานบุคคลไม่สมัครใจในการให้ถ้อยคำแต่ให้ถ้อยคำเพราะเกิดจากการจูงใจมีคำมั่นสัญญา ขู่เข็ญ หลอกลวง ถูกทรมาน ใช้กำลังบังคับหรือกระทำการไม่ชอบโดยประการใดๆ นั้น ถ้อยคำของพยานบุคคลนั้นก็จะไม่น่าเชื่อถือ เพราะถือว่าเป็นถ้อยคำของพยานบุคคลที่เกิดขึ้นโดยมิชอบ[11]

2.5 ความสำคัญหรือคุณค่าของพยานวัตถุ พยานผู้เชี่ยวชาญและหลักนิติวิทยาศาสตร์

ในกฎหมายไทยมิได้มีการกำหนดนิยามศัพท์ไว้ว่า พยานวัตถุ หมายถึงอะไร ในที่นี้ขอยกตัวอย่างนักกฎหมายที่ซึ่งได้ให้คำจำกัดความของพยานวัตถุเป็นดังนี้

ศาสตราจารย์ (พิเศษ) จรัญ ภักดีธนากุล ได้ให้คำจำกัดความ “พยานวัตถุ” หมายถึง สิ่งใดก็ตามที่สามารถนำเอารูปร่างลักษณะหรือสภาพของสิ่งนั้นมาใช้เป็นพยานหลักฐานพิสูจน์ข้อเท็จจริงในทางคดีได้ โดยสิ่งนั้นอาจจะเป็นวัตถุสิ่งของ อาคารสถานที่ ภาพถ่าย ธนบัตร กระดาษ

---

[10] โสภณ รัตนากร. (2537). **กฎหมายลักษณะพยาน.** หน้า 36-37.

[11] อัครพงษ์ อินทรวงค์. (2527). **การห้ามรับฟังถ้อยคำของพยานบุคคลที่เกิดขึ้นโดยมิชอบ.** หน้า 1.

ที่ใช้บันทึกข้อความหรือภาพ หรือแม้แต่ร่างกายของคน หากว่ามุ่งประสงค์ที่จะเอารูปร่าง ลักษณะหรือสภาพของสิ่งเหล่านั้นมาแสดงถึงสถานการณ์ที่เป็นจริงในทางคดี[12]

ท่านเริงธรรม ลัดพลี ให้คำจำกัดความ "พยานวัตถุ" หมายถึงสิ่งของที่อาจอ้างมาเป็นพยานหลักฐาน โดยศาลตรวจดูได้ด้วยตา หู ลิ้น กาย ใจ[13]

ท่านยิ่งศักดิ์ กฤษณจิดา ให้ความเห็นว่า พยานวัตถุ เดิมเรียกว่า วัตถุพยาน พยานวัตถุนี้มิได้หมายเฉพาะแต่สิ่งมีชีวิตเท่านั้นแต่หมายความตลอดถึงร่างกายมนุษย์ สถานที่ สัตว์ และสิ่งที่ไม่มีชีวิตทั้งหลายที่คู่ความนำมาแสดงให้ศาลเห็นด้วยตา หรือให้ศาลไปตรวจดูได้ ณ สถานที่ที่พยานหลักฐานนั้นตั้งอยู่

ท่านพรเพชร วิชิตชลชัย ให้ความเห็นว่า "พยานวัตถุ" หมายถึงวัตถุสิ่งของ ดังนั้นจึงหมายรวมทั้ง สังหาริมทรัพย์และอสังหาริมทรัพย์

และอาจารย์คณิต ณ นคร ได้ให้ความเห็นว่า "พยานวัตถุ" คือสิ่งใด ๆ ที่มีรูปร่าง ซึ่งรวมตลอดถึงสิ่งมีชีวิตทั้งหลายด้วย เป็นสิ่งที่สามารถมีผลต่อความเห็นของศาลด้วยการมีอยู่ของสิ่งนั้นที่ตั้งของสิ่งนั้นหรือสภาพของสิ่งนั้น สิ่งมีชีวิตที่เป็นพยานวัตถุนี้รวมถึงมนุษย์ด้วย

2.5.1 พยานวัตถุ

มีลักษณะพิเศษที่ต่างจากพยานบุคคลหรือพยานเอกสาร คือ พยานวัตถุ จะแสดงออกซึ่งข้อเท็จจริงซึ่งเกี่ยวพันกับประเด็นแห่งคดีอยู่ในตัวเอง ไม่มีการซักถาม หรือมีข้อความที่ต้องทำความเข้าใจ ส่วนการที่จะตีความสิ่งที่พยานวัตถุแสดงออกว่า จะรับฟังข้อเท็จจริงยุติอย่างไรนั้นอาจจะทำได้ 2 วิธี

1) ถ้าการตรวจพยานวัตถุนั้นเป็นสิ่งที่คนธรรมดาสามัญสามารถเข้าใจและตีความได้โดยใช้ความรู้สามัญ ศาลจะทำการตรวจพยานวัตถุแล้ววินิจฉัยด้วยความรู้และดุลพินิจของศาลเองโดยไม่ต้องมีพยานอื่นมาเบิกความอธิบายปรากฏการณ์ของพยานวัตถุนั้น

2) ถ้าการตรวจพยานวัตถุนั้นเป็นสิ่งที่คนธรรมดาไม่สามารถเข้าใจได้ โดยความรู้สามัญต้องอาศัยความรู้ความชำนาญจากผู้ที่มีความรู้ในศาสตร์แขนงใดแขนงหนึ่ง หรือผู้ที่มีประสบการณ์หรือความชำนาญพิเศษ จึงจะเข้าใจและตีความปรากฏการณ์ของพยานวัตถุนั้นได้ดังนี้ศาลอาจแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญ หรือคู่ความ อ้างผู้มีความรู้เชี่ยวชาญมาทำการพิสูจน์พยานวัตถุนั้นแสดงความเห็นต่อศาลได้

---

[12] จรัญ ภักดีธนากุล. เล่มเดิม. หน้า 10.

[13] ยิ่งศักดิ์ กฤษณจินดา. (2525). **กฎหมายลักษณะพยาน.** หน้า 244-245.

สำหรับความสำคัญหรือคุณค่าของพยานวัตถุมีดังนี้

(1) พยานวัตถุ เป็นสิ่งที่พิสูจน์ ถึงการเกิดขึ้นของคดี หรือเป็นการพิสูจน์ว่า มีการกระทำผิดเกิดขึ้น

(2) พยานวัตถุ สามารถเชื่อมโยงผู้ต้องสงสัยให้เข้ามาเกี่ยวข้องกับผู้เสียหายหรือกับสถานที่เกิดเหตุ

(3) พยานวัตถุ สามารถทำให้เกิดการรับสารภาพหรือยอมรับการกระทำผิด

(4) พยานวัตถุ สามารถป้องกันผู้บริสุทธิ์ที่ถูกกล่าวหาได้

(5) พยานวัตถุ สามารถชี้ถึงตัวผู้กระทำผิด[14]

2.5.2 พยานผู้เชี่ยวชาญ[15]

ตามบทบัญญัติในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งและตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาตามอาญา ได้มีการกล่าวคือพยานผู้เชี่ยวชาญ 3 ประเภทคือ

1) ผู้เชี่ยวชาญ เป็นถ้อยคำที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา129 ซึ่งหมายถึงบุคคลที่ศาลแต่งตั้ง โดยศาลเห็นสมควรหรือโดยคู่ความฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งร้องขอ เพื่อทำหน้าที่ในการตรวจพิสูจน์บุคคล วัตถุและสถานที่ โดยใช้วิทยาการในศาสตร์ต่างๆหรือใช้ความชำนาญจากประสบการณ์และให้ความเห็น ซึ่งอาจเป็นประโยชน์ในการวินิจฉัยชี้ขาดในประเด็น ผู้ที่จะได้รับการแต่งตั้งเป็นผู้เชี่ยวชาญจะต้องมีความรู้ความเชี่ยวชาญในศิลปะวิทยาศาสตร์ การฝีมือ การค้า หรือการงานที่ทำหรือในกฎหมายต่างประเทศ ซึ่งอาจมีความรู้จากการศึกษาเล่าเรียนหรือจากการปฏิบัติจนเกิดความชำนาญหรือเชี่ยวชาญในอาชีพของตน

2) ผู้มีความรู้เชี่ยวชาญ เป็นถ้อยคำที่มีบัญญัติอยู่ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 98 ที่ว่า “คู่ความฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งจะอ้างบุคคลใดเป็นพยานของตนก็ได้ เมื่อบุคคลนั้นเป็นผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญในศิลปะวิทยาศาสตร์ การฝีมือ การค้าหรือการงานที่ทำ หรือในกฎหมายต่างประเทศ และซึ่งความเห็นของพยานอาจเป็นประโยชน์ในการวินิจฉัยชี้ขาดข้อความในประเด็น ทั้งนี้ไม่ว่าพยานจะเป็นผู้มีอาชีพในการนั้นหรือไม่” ดังนั้น นอกจากศาลจะตั้งผู้เชี่ยวชาญได้เองแล้ว คู่ความฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งก็อาจอ้างพยานผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญมาสนับสนุนข้ออ้างของตนได้ ดังบัญญัติไว้ในมาตรา 99 วรรคสองว่า”บทบัญญัติแห่งมาตรานี้ไม่ตัดสิทธิของคู่ความในอันที่จะเรียกบุคคลผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญมาเป็นพยานฝ่ายตนได้” ดังนั้น ผู้มีความรู้

---

[14] สมาน ศิริเจริญสุข. (2541). **การรักษาสถานที่เกิดเหตุในคดีอาญา.** หน้า 24.

[15] พรเพชร วิชิตชลชัย. (2551). **คำอธิบายลักษณะพยานหลักฐาน.** หน้า 322-324.

ความเชี่ยวชาญ จึงเป็นถ้อยคำที่ใช้เรียกพยานบุคคลในคดีแพ่งที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญในศิลปะวิทยาศาสตร์ต่างๆ ซึ่งคู่ความอ้างเป็นพยาน

3) ผู้ชำนาญการพิเศษ ปัจจุบันได้มีการแก้ไข ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาตามความอาญา มาตรา 243 โดยมาตรา 20 แห่งพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา (ฉบับที่ 28) พ.ศ.2551 โดยเปลี่ยนชื่อของพยานผู้ชำนาญการพิเศษ เป็น ผู้เชี่ยวชาญ

ดังนั้น การเรียกชื่อพยานผู้เชี่ยวชาญที่ศาลตั้งในคดีแพ่งและคดีอาญาคือ "ผู้เชี่ยวชาญ" และ"ผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญ" หมายถึงพยานบุคคลซึ่งคู่ความฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอ้างเป็นพยาน ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 99 วรรคสอง

การรับฟังพยานผู้เชี่ยวชาญเป็นข้อยกเว้นของหลักที่ว่า ศาลไม่รับฟังความเห็นของพยานบุคคลเพราะโดยหลักศาลจะไม่เอาความเห็นของบุคคลอื่นมาพิจารณาพิพากษาคดี แต่ในบางกรณีศาลจำเป็นต้องอาศัยความรู้ความเชี่ยวชาญทางศิลปะและวิทยาการต่างๆและในบางกรณีพยานที่พิสูจน์ได้ด้วยการทดลองทางวิทยาศาสตร์รับฟังข้อเท็จจริงได้ตามนั้น

ความสำคัญหรือคุณค่าของพยานผู้เชี่ยวชาญ

(1) ผู้เชี่ยวชาญเป็นผู้มีความรู้ ความชำนาญตลอดจนประสบการณ์ สูงกว่าบุคคลธรรมดาทั่วไป และสามารถให้ความเห็นในเรื่องที่อยู่นอกเหนือความรู้ความสามารถของศาลหรือคู่ความ

(2) ผู้เชี่ยวชาญมักจะเป็นผู้ที่มีความเป็นกลาง ไม่มีอคติต่อคู่ความฝ่ายใด เพราะมิได้มีส่วนรู้เห็นเกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ข้อเท็จจริง ตลอดจนผลประโยชน์ในคดีแต่อย่างใด

(3) ผู้เชี่ยวชาญจะเบิกความในเรื่องของข้อเท็จจริงทางหลักวิชาการ ซึ่งผู้ที่ได้ศึกษาเล่าเรียนมา เช่นเดียวกันนั้นย่อมสามารถให้ความเห็นเช่นเดียวกัน จึงมิใช่เรื่องที่อาศัยความทรงจำเฉพาะตัว ซึ่งอาจลบเลือนหรือคลาดเคลื่อนไปตามเวลานอกจากนี้ยังสามารถจะพิสูจน์ และตรวจสอบความเห็นนั้นได้[16]

โดยทั่วไป พยานหลักฐานในคดีที่จะนำเสนอสู่ศาล ในส่วนของวัตถุพยานมักจะได้จากสถานที่เกิดเหตุ และในส่วนของพยานบุคคลก็มักจะเป็นผู้รู้เห็นเหตุการณ์หรือที่เรียกว่าประจักษ์พยาน และพยานแวดล้อมกรณีอื่น ๆ ซึ่งศาลจะนำพยานหลักฐานต่าง ๆ เหล่านี้รวบรวมประมวลชั่งน้ำหนักเพื่อให้ได้ความจริงเหล่านี้ ยังคงมิได้พยานหลักฐานที่สมบูรณ์ครบถ้วน ยังคงมีพยานหลักฐานอื่น ๆ อีกที่ตกค้างหลงเหลือ หรืออาจจะรวบรวมได้แต่ไม่อาจที่จะใช้นำมากล่าวอ้างยืนยันข้อเท็จจริงในชั้นศาลได้โดยตัวของพยานหลักฐานนั้นเอง หรือแม้แต่ในส่วนของข้อเท็จจริง

---

[16] รุจิรัตน์ ชุมวรเดช. (2536). **พยานผู้ชำนาญพิเศษในคดีอาญา.** หน้า 204.

นั้นๆ จะได้มีประจักษ์พยานอยู่แล้วก็ตาม แต่ประจักษ์พยานนั้นก็เป็นเพียงบุคคลธรรมดา ซึ่งอาศัยเพียงความทรงจำของตนบันทึกเรื่องราวที่เกิดขึ้นไว้ แล้วนำมาให้การถ่ายทอดเป็นคำพยาน ซึ่งขีดความสามารถในเรื่องนี้ของมนุษย์มีขีดจำกัด เมื่อเวลาผ่านไปการถ่ายทอดเรื่องราวออกเป็นคำพยานก็อาจจะคลาดเคลื่อนหลงลืมได้ ศาลคู่ความหรือแม้แต่ตัวพยานผู้เบิกความก็ไม่อาจเข้าใจความหมายหรือเรื่องราวนั้น ๆ ได้ดีพอ จึงทำให้คำพยานในเรื่องนั้น ๆ ไม่อาจใช้ประโยชน์ในการพิจารณาคดีของศาลได้อย่างเต็มที่ แม้พยานหลักฐานบางอย่าง บางชนิดจะมีอยู่จริง ผ่านการรู้เห็นรับทราบของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องในการพิจารณาคดีอาญาจริง แต่พยานหลักฐานเหล่านั้นไม่อาจใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ เพราะเป็นเรื่องที่อยู่นอกเหนือขีดจำกัดความรู้ความสามารถของบุคคลทั่วๆ ไป แต่เพื่อให้พยานหลักฐานในลักษณะดังกล่าวนั้น ใช้เป็นประโยชน์ในการพิจารณาคดีได้อย่างเต็มที่ ทั้งนี้เพื่อความสมบูรณ์ที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ในการพิจารณาคดีอาญา จึงจำเป็นที่จะต้องได้บุคคลผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญในเรื่องราวนั้นๆ มาสื่อความหมายหรือถ่ายทอดเรื่องราวดังกล่าวต่อศาลเพื่อให้ศาลสามารถรู้และเข้าใจเรื่องราวนั้นได้

(4) พยานผู้เชี่ยวชาญมีความแตกต่างไปจากพยานบุคคลอื่นอยู่หลายประการ คือ

ก. พยานผู้เชี่ยวชาญเป็นบุคคลภายนอกผู้มิได้มีความรู้เกี่ยวกับข้อเท็จจริงในคดีเลย แต่ได้เข้ามามีส่วนร่วมในคดีเพราะบุคคลผู้เกี่ยวข้องในคดีต้องการอาศัยความรู้ ความสามารถพิเศษอันเป็นคุณสมบัติเฉพาะของผู้เชี่ยวชาญมาคลี่คลายความหมายของข้อเท็จจริงในคดีที่ยังเป็นที่เคลือบแคลงหรือคลุมเครือให้กระจ่างแจ้งต่อบุคคลผู้เกี่ยวข้องในคดี ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่าพยานผู้เชี่ยวชาญเป็นผู้ที่มีความเป็นกลางสูงกว่า หรือมีอคติในการให้การเป็นพยานน้อยกว่าประจักษ์พยานและพยานบอกเล่า ที่มีส่วนรู้เห็นเหตุการณ์อยู่ก่อนที่จะมาให้การเป็นพยาน

ข. ความน่าเชื่อถือของพยานผู้เชี่ยวชาญนั้นเกิดจากคุณค่าแห่งความรอบรู้หรือคุณสมบัติในทางความรู้ ความชำนาญและประสบการณ์ที่พยานผู้เชี่ยวชาญมีอยู่โดยมิได้ขึ้นอยู่กับการรู้เห็นเหตุการณ์ของผู้เชี่ยวชาญเป็นสำคัญแต่อย่างใด ซึ่งต่างกับประจักษ์พยาน และพยานบอกเล่า ซึ่งความน่าเชื่อถือของพยานเหล่านี้ขึ้นอยู่กับความเป็นผู้รู้เห็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

ค. จากการที่พยานผู้เชี่ยวชาญใช้ความรู้ ความชำนาญและประสบการณ์ของตนเองเป็นหลักในการให้การเป็นพยาน ซึ่งความรู้เหล่านี้ต้องมีหลักเกณฑ์สามารถพิสูจน์ได้ ซึ่งในบางครั้งมีความซับซ้อนยากที่จะสามารถถ่ายทอดบุคคลในคดีเข้าใจได้ โดยอาศัยแต่เพียงการเบิกความด้วยวาจาต่อศาลโดยใช้เวลาอันสั้นในขณะที่ประจักษ์พยาน และพยานบอกเล่าอาศัยความทรงจำจากประสบการณ์การรู้เห็นของตนเป็นหลักในการให้การเป็นพยาน ซึ่งต้องมีการพิสูจน์ต่อหน้าศาลถึงประสบการณ์ความทรงจำนั้น ดังนั้นพยานผู้เชี่ยวชาญจึงอาจทำคำให้การเป็นพยานในรูปของความเห็นของผู้เชี่ยวชาญเป็นลายลักษณ์อักษรเสนอต่อศาลประกอบการเบิกความของตนได้

ซึ่งต่างจากประจักษ์พยาน และพยานบอกเล่าที่จะต้องเบิกความด้วยวาจาต่อศาล โดยไม่อาจทำคำให้การเป็นพยานในรูปความเห็นเสนอต่อศาล

ง. โดยที่ความสำคัญของพยานผู้เชี่ยวชาญ คือ ความรู้ ความชำนาญ และประสบการณ์ซึ่งผู้ที่ได้รับการศึกษาอบรมฝึกฝน ย่อมมีความรู้เชี่ยวชาญเช่นเดียวกัน ดังนั้นผู้เชี่ยวชาญในเรื่องราวหรือศาสตร์สาขาเดียวกัน ย่อมให้การเป็นพยานเกี่ยวกับความรู้ความเชี่ยวชาญเป็นอย่างเดียวกัน

2.5.3 หลักนิติวิทยาศาสตร์ (forensic Science)

นิติวิทยาศาสตร์ มาจากคำว่า "นิติ" + "วิทยาศาสตร์" ฉะนั้น นิติวิทยาศาสตร์ คือ การนำวิทยาศาสตร์ทุกสาขามาประยุกต์ใช้เพื่อประโยชน์แห่งกฎหมาย ประโยชน์แห่งกฎหมายที่กล่าวถึงนี้ได้แก่

1) ประโยชน์ทางนิติบัญญัติในเรื่องการออกกฎหมาย

2) ประโยชน์ของการคลี่คลายปัญหาและการพิสูจน์ ข้อเท็จจริงในคดีความเพื่อผลในการบังคับใช้กฎหมายและการลงโทษ

สำหรับในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก หลักนิติวิทยาศาสตร์ จะนำมาเพื่อใช้ในการตรวจสถานที่เกิดเหตุ การวิเคราะห์จุดชน ความเร็วของรถก่อนชนและหลังชน ตลอดจนค้นหาพยานวัตถุในที่เกิดเหตุ[17]

2.5.4 อำนาจและหน้าที่ของพนักงานสอบสวนในคดีจราจร

คดีจราจรเป็นคดีที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน มีผลกระทบต่อส่วนรวม จึงเป็นคดีที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชน รัฐเป็นผู้เสียหาย การดำเนินคดีอาญาโดยรัฐ การสอบสวนจึงเป็นมาตรการที่สำคัญในเรื่องอำนาจฟ้องของพนักงานอัยการ เนื่องจากประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 120 ได้บัญญัติห้ามพนักงานอัยการฟ้องคดีต่อศาลโดยมิได้มีการสอบสวนในความผิดนั้นก่อน ดังนั้นการสอบสวนจึงเป็นเงื่อนไขที่สำคัญแห่งอำนาจฟ้องของพนักงานอัยการ

การรวบรวมพยานหลักฐานเป็นกระบวนการหนึ่งของการสอบสวน ดังนั้นอำนาจและหน้าที่ของพนักงานสอบสวนต้องอยู่ภายใต้บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาว่าด้วยการสอบสวน

การสอบสวน หมายความถึง การรวบรวมพยานหลักฐานและการดำเนินการทั้งหลายอื่นตามบทบัญญัติของกฎหมายเช่น การสอบปากคำผู้ต้องหา ผู้เสียหายหรือพยาน การจัดให้

---

[17] อรรถพล แช่มสุวรรณวงศ์. (2545). **นิติวิทยาศาสตร์ 1 /เพื่อการสืบสวนสอบสวน.** หน้า 2.

ผู้เสียหายหรือพยานชี้ตัวบุคคล การแจ้งข้อหา หรือการแจ้งสิทธิตามกฎหมายให้ผู้ต้องหาทราบเป็นต้นซึ่งพนักงานสอบสวนได้ทำไปเกี่ยวกับความผิดที่กล่าวหา เพื่อจะทราบข้อเท็จจริงหรือพิสูจน์ความผิดและเพื่อจะเอาตัวผู้กระทำผิดมาฟ้องลงโทษ

นอกจากนี้มาตรา 131 ได้บัญญัติให้พนักงานสอบสวนรวบรวมพยานหลักฐานทุกชนิดเท่าที่สามารถจะทำได้ เพื่อประสงค์จะทราบข้อเท็จจริงและพฤติการณ์ต่างๆอันเกี่ยวความผิดที่กล่าวหา เพื่อจะรู้ตัวผู้กระทำผิดและพิสูจน์ให้เห็นความผิดหรือความบริสุทธิ์ของผู้ต้องหา ดังนั้นในการสอบสวนรวบรวมพยานหลักฐาน พนักงานสอบสวนมิได้มีหน้าที่เพียงรวบรวมพยานหลักฐานเพียงเพื่อจะพิสูจน์ความผิดของผู้ต้องหาเท่านั้น พนักงานสอบสวนต้องรวบรวมพยานหลักฐานทุกชนิดเท่าที่สามารถจะทำได้ ทั้งพยานหลักฐานในส่วนที่จะพิสูจน์ความผิดและในส่วนพิสูจน์ความบริสุทธิ์ รวมทั้งในส่วนที่เป็นคุณประโยชน์แก่ผู้ต้องหาด้วย ดังจะเห็นได้จากบทบัญญัติมาตรา 138 ที่บัญญัติให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจสอบสวนเองหรือส่งประเด็นไปสอบสวนเพื่อทราบความเป็นมาแห่งชีวิตและความประพฤติอันเป็นอาจิณของผู้ต้องหา แต่ต้องแจ้งให้ผู้ต้องหาทราบข้อความทุกข้อที่ได้มา เนื่องจากพนักงานสอบสวนเป็นเจ้าหน้าที่ในกระบวนการยุติธรรมของรัฐ กฎหมายจึงกำหนดหน้าที่ในการรวบรวมพยานหลักฐานเพื่อค้นคว้าหาความจริงว่าผู้ต้องหามีผิดหรือบริสุทธิ์ เช่นเดียวกันกับเจ้าหน้าที่ของรัฐฝ่ายอื่น คือพนักงานอัยการและศาลด้วยจึงจะส่งผลให้ “หลักการดำเนินคดีอาญาโดยรัฐ” อันเป็นหลักสำคัญของกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาที่ประสงค์ให้เจ้าหน้าที่ในกระบวนการยุติธรรมทุกฝ่ายรวมทั้งศาลและทนายความ มีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายร่วมกันในการค้นคว้าหาความจริงว่า จำเลยมีผิดหรือบริสุทธิ์ หาใช่ต่างฝ่ายต่างมีจุดมุ่งหมายที่ต่างกันดังเช่นที่เคยปฏิบัติกันตลอดมาไม่ [18]

พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจและหน้าที่ในการสอบสวนคดีจราจร

พนักงานสอบสวน หมายความถึง เจ้าหนักงานซึ่งกฎหมายให้มีอำนาจและหน้าที่ทำการสอบสวน

เมื่อมีความผิดอาญาเกิดขึ้น พนักงานสอบสวนคนใดจะเป็นผู้มีอำนาจและหน้าที่ทำการสอบสวน ในกรณีความผิดเกิดขึ้นในกรุงเทพมหานคร ข้าราชการตำรวจซึ่งมียศตั้งแต่ชั้นนายร้อยตำรวจตรีขึ้นไปหรือเทียบเท่านายร้อยตำรวจตรีขึ้นไป มีอำนาจในการสอบสวนความผิดอาญา ซึ่งได้เกิดหรืออ้างหรือเชื่อว่าได้เกิดในเขตอำนาจของตน หรือผู้ต้องหามีที่อยู่หรือถูกจับภายในเขตอำนาจของตนได้ ในกรณีความผิดเกิดขึ้นในต่างจังหวัด พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่

---

[18] ธานิศ เกศวพิทักษ์. (2547). **คำอธิบายประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา เล่ม 1**. หน้า 175-176.

ปลัดอำเภอ และข้าราชการตำรวจซึ่งมียศตั้งแต่ชั้นนายร้อยตำรวจตรีหรือเทียบเท่านายร้อยตำรวจตรีขึ้นไป มีอำนาจสอบสวนความผิดอาญาที่ได้เกิดหรืออ้างหรือเชื่อว่าได้เกิดในเขตอำนาจของตน หรือผู้ต้องหามีที่อยู่ หรือถูกจับภายในเขตอำนาจของตนได้

อำนาจของพนักงานสอบสวนในการรวบรวมพยานหลักฐาน

อำนาจในการตรวจตัวผู้เสียหายเมื่อผู้นั้นยินยอม ตรวจตัวผู้เสียหาย ตรวจสิ่งของหรือสถานที่อันอาจสามารถใช้เป็นพยานหลักฐานได้ ตลอดจนมีอำนาจในการถ่ายภาพ ทำแผนที่ วาดภาพจำลอง พิมพ์ลายนิ้วมือ ลายมือ ลายเท้า และบันทึกรายละเอียดทั้งหลายซึ่งน่าจะทำให้คดีแจ่มกระจ่างขึ้น [19] อำนาจในการออกหมายเรียกพยาน ในกรณีที่พนักงานสอบสวนมีเหตุอันควรเชื่อว่าถ้อยคำของผู้เสียหายหรือบุคคลใดๆอาจเป็นประโยชน์แก่คดี ก็มีอำนาจในการออกหมายเรียกให้มาตามวันเวลา สถานที่และถามปากคำบุคคลนั้นไว้[20]

อำนาจในการตรวจพิสูจน์ในทางวิทยาศาสตร์ ในคดีอาญาที่มีอัตราโทษจำคุกอย่างสูงเกินสามปี ในกรณีที่จำเป็นต้องใช้พยานหลักฐานทางวิทยาศาสตร์ เพื่อพิสูจน์ข้อเท็จจริง เช่นในกรณีผู้ขับขี่มีอาการมึนเมาสุรา พนักงานสอบสวนมีอำนาจให้ทำการตรวจพิสูจน์เพื่อหาปริมาณแอลกอฮอล์ในตัวผู้ขับขี่ได้หรือในกรณีเห็นว่ามีความจำเป็นเพื่อตรวจพิสูจน์หาอัตราความเร็วของรถขณะเกิดเหตุเฉี่ยวชน โดยการตรวจพิสูจน์จากสภาพความเสียหายของรถ รอยไหม้ของยางอันเกิดจากการห้ามล้อก็มีอำนาจให้ทำการตรวจพิสูจน์ทางวิทยาศาสตร์โดยผู้เชี่ยวชาญได้[21]

---

[19] ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 132 " เพื่อประโยชน์แห่งการรวบรวมหลักฐานให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจดังต่อไปนี้

(1) ตรวจตัวผู้เสียหายเมื่อผู้นั้นยืนยอม หรือตรวจตัวผู้ต้องหา หรือตรวจสิ่งของหรือที่ทางอันสามารถอาจใช้เป็นพยานหลักฐานได้ ให้รวมทั้งทำถ่ายภาพ แผนที่ หรือภาพวาด จำลองลายพิมพ์ลายนิ้วมือ ลายมือหรือลายเท้า กับให้บันทึกรายละเอียดทั้งหลาย ซึ่งน่าจะกระทำให้คดีแจ่มกระจ่างขึ้น"

[20] ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 133 " พนักงานสอบสวนมีอำนาจออกหมายเรียกผู้เสียหายหรือบุคคลใด ซึ่งมีเหตุอันควรเชื่อว่าถ้อยคำของเขาอาจเป็นประโยชน์แก่คดีให้มาตามเวลาและสถานที่ในหมายแล้วให้ปากคำบุคคลนั้นไว้"

[21] ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 131/1 " ในกรณีที่จำเป็นต้องใช้พยานหลักฐานทางวิทยาศาสตร์ เพื่อพิสูจน์ข้อเท็จจริงตามมาตรา 131 ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจให้ทำการตรวจพิสูจน์บุคคลวัตถุหรือเอกสารใดๆ โดยวิธีการทางวิทยาศาสตร์ได้"

2.6 หลักในการนำสืบพยานวัตถุ พยานผู้เชี่ยวชาญและหลักนิติวิทยาศาสตร์ในคดีอาญา

ในอดีตกฎหมายลักษณะพยานหลักฐานไม่ได้ให้ความสำคัญของพยานวัตถุคงให้ความสำคัญเฉพาะพยานบุคคลและพยานเอกสารเท่านั้น แม้แต่ในกฎหมายปัจจุบันก็ตามมีบทบัญญัติไว้เพียงเล็กน้อย โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.6.1 การนำสืบพยานวัตถุตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา นั้นมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องดังนี้

มาตรา 173/2 "ในวันตรวจพยานหลักฐาน ให้คู่ความส่งพยานเอกสารและพยานวัตถุ..."

มาตรา 241 "สิ่งใดใช้เป็นพยานวัตถุต้องนำมาศาล

ในกรณีที่นำมาไม่ได้ ให้ศาลไปตรวจจดรายงานยังที่พยานวัตถุนั้นอยู่ตามเวลาและวิธีซึ่งศาลเห็นสมควรตามลักษณะแห่งพยานวัตถุ "

มาตรา 242 "ในระหว่างสอบสวน ไต่สอบมูลฟ้อง หรือพิจารณา สิ่งของซึ่งเป็นพยานวัตถุ ต้องให้คู่ความหรือพยานตรวจดูถ้ามีการแก้ห่อหรือทำสายตรา การห่อหรือตีตราใหม่ให้ทำต่อหน้าคู่ความหรือพยานที่เกี่ยวข้องนั้น"

การรับฟังพยานวัตถุไม่มีข้อจำกัดโดยกฎหมายและไม่มีข้อบังคับว่าข้อเท็จจริงใดจะต้องพิสูจน์ด้วยพยานวัตถุ หรือห้ามพิสูจน์ด้วยพยานวัตถุ

ในชั้นสอบสวน จะต้องให้คู่ความหรือพยานตรวจดู และต้องมีการจัดทำบันทึกรายการของกลางในคดีอาญาให้ผู้ต้องหาหรือพยานที่เกี่ยวข้องเซ็นชื่อรับรองไว้ บางครั้งก็ถ่ายรูปวัตถุพยานของกลางไว้ประกอบด้วย

ในชั้นไต่สวนมูลฟ้อง จะต้องให้คู่ความดูวัตถุพยานและถ้าพยานเบิกความว่า เกี่ยวข้องกับพยานวัตถุนั้นอย่างไร ก็ต้องให้พยานดูวัตถุนั้นด้วย

ในชั้นพิจารณาของศาลต้องนำเอาพยานวัตถุมาศาล เว้นแต่นำมาไม่ได้ก็ให้ศาลไปตรวจจดรายงานยังที่มีพยานวัตถุนั้นอยู่ตามเวลาและวิธีซึ่งศาลเห็นสมควรตามลักษณะแห่งพยานวัตถุ[22]

2.6.2 การนำสืบพยานผู้เชี่ยวชาญ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นมีข้อที่ต้องพิจารณาในด้านวิธีการนำสืบพยานผู้เชี่ยวชาญเท่านั้น ที่จะต้องปฏิบัติให้ถูกต้อง มีดังนี้

1) พยานผู้เชี่ยวชาญอาจถูกนำเข้ามาในคดีได้ 2 ทาง คือ ศาลมีคำสั่งแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญคนใดคนหนึ่งให้เข้ามาเป็นพยานผู้เชี่ยวชาญในคดีนั้นทางหนึ่ง กับคู่ความขอนำพยานผู้เชี่ยวชาญ

---

[22] พรเพชร วิชิตชลชัย. เล่มเดิม. หน้า 516.

เข้ามาสืบเป็นพยานของตนอีกทางหนึ่ง ดังที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 99

2) ในการที่ศาลจะมีคำสั่งแต่งตั้งพยานผู้เชี่ยวชาญตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 99 วรรคนึ่งนั้น ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 129 (1) ให้อยู่ในดุลยพินิจของศาลที่จะพิจารณาตามความเหมาะสมในแต่ละคดี โดยศาลอาจจะเห็นสมควรสั่งแต่งตั้งเองหรือจะสั่งเมื่อคู่ความฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งหรือทั้งสองฝ่ายมีคำขอนั้นขึ้นมาก็ได้ ส่วนการเลือกว่าจะตั้งใครเป็นพยานผู้เชี่ยวชาญนั้น ศาลอาจจะเลือกเองหรือจะให้คู่ความตกลงกันกำหนดตัวผู้เชี่ยวชาญให้ศาลตั้งก็ได้ แต่จะต้องได้รับความ ยินยอมจากผู้ที่ศาลจะแต่งตั้ง

3) พยานผู้เชี่ยวชาญที่ศาลแต่งตั้งนั้น อาจถูกคู่ความฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งคัดค้านได้ โดยอาจคัดค้านในด้านความรู้ความเชี่ยวชาญหรือในด้านความเป็นกลางผู้เชี่ยวชาญก็ได้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 129 (2) ส่วนพยานผู้เชี่ยวชาญที่คู่ความอ้างมานั้น ไม่มีกฎหมายบัญญัติให้ฝ่ายตรงข้ามคัดค้านได้

4) ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งมาตรา130 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “ผู้เชี่ยวชาญที่ศาลแต่งตั้งอาจแสดงความเห็นด้วยวาจาหรือเป็นหนังสือก็ได้ แล้วแต่ศาลจะกำหนด...” และควรส่งสำเนารายงานความเห็นนั้นให้แก่คู่ความทุกฝ่ายตรวจสอบด้วย

ส่วนผู้เชี่ยวชาญที่คู่ความอ้างเป็นพยานของตนนั้น จะต้องมาเบิกความด้วยวาจาต่อหน้าศาลเสมอ โดยจะทำรายงานเป็นหนังสือส่งต่อศาลและคู่ความฝ่ายอื่นด้วยหรือไม่ก็ได้ ในทางปฏิบัติมักจะขอให้ผู้เชี่ยวชาญทำความเห็นเป็นหนังสือด้วย เพื่อเพิ่มความน่าเชื่อถือของพยาน และประหยัดเวลาในตอนเบิกความ

5) ในกรณีที่พยานผู้เชี่ยวชาญจะต้องมาศาลเพื่อแสดงความเห็น หรืออธิบายด้วยวาจาประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 130 วรรคสอง ให้นำเอาบทบัญญัติว่าด้วยพยานบุคคลมาใช้บังคับโดยอนุโลม ซึ่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 129 (2) บัญญัติไว้เป็นการเฉพาะด้วยว่า พยานจะต้อง “สาบานหรือปฏิญาณตน และมีสิทธิที่จะได้รับค่าธรรมเนียมและรับชดใช้ค่าใช้จ่ายที่ได้ออกไปตามที่ได้กำหนดไว้ในกฎกระทรวงว่าด้วยการนั้น”

6) ในคดีอาญามีบทบัญญัติในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 243 วรรคสอง กำหนดวิธีการนำสืบพยานผู้เชี่ยวชาญไว้ว่า “ผู้เชี่ยวชาญอาจทำความเห็นเป็นหนังสือก็ได้ แต่ต้องส่งสำเนาหนังสือดังกล่าวให้ศาลและคู่ความอีกฝ่ายหนึ่งทราบและต้องมาเบิกความประกอบหนังสือนั้นให้ส่งสำเนาหนังสือดังกล่าวต่อศาลล่วงหน้าไม่น้อยกว่าเจ็ดวัน

อย่างไรก็ตาม หากศาลมิได้มีคำสั่งให้ทำความเห็นเป็นหนังสือ แต่พยานทำความเห็นเป็นหนังสือส่งศาลเอง ย่อมไม่อยู่ในบังคับแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

มาตรา 243 วรรคสอง ดังนั้น พยานจึงไม่ต้องมาเบิกความต่อศาล ทั้งไม่ต้องส่งสำเนาหนังสือนั้นให้คู่ความทราบล่วงหน้าด้วย

7) ในกรณีที่คู่ความทั้งสองฝ่ายต่างนำพยานผู้เชี่ยวชาญของตนมาสืบ และความเห็นของผู้เชี่ยวชาญทั้งสองฝ่ายขัดแย้งกัน ศาลอาจจะใช้ดุลพินิจชั่งน้ำหนักความเชื่อถือของความเห็นแต่ละฝ่ายไปเองเลยก็ได้

8) ความเห็นที่พยานผู้เชี่ยวชาญให้ต่อศาลมีฐานะเป็นเพียงพยานหลักฐานชิ้นหนึ่งในคดีเท่านั้น ไม่มีผลผูกพันให้ศาลต้องเชื่อตามความเห็นนั้น ๆ

2.7 การรวบรวมพยานหลักฐานในชั้นพนักงานสอบสวน

คดีอุบัติเหตุจราจรทางบกนั้นรัฐเป็นผู้เสียหาย ซึ่งการรวบรวมพยานหลักฐานในคดีดังกล่าว พนักงานสอบสวนจะต้องสามารถวิเคราะห์ถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และการกระทำที่ผิดกฎหมายของสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้พนักงานสอบสวน จะต้องมีการวางแผนในการปฏิบัติงานโดยจะต้องทราบว่าควรจะเริ่มที่ใด และจบการสอบสวนอย่างไร อะไรคือเรื่องเร่งด่วน และอะไรควรรอไปก่อน

สำหรับคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก พนักงานสอบสวนจะเป็นผู้รวบรวมพยานหลักฐานต่างๆ เพื่อจะทราบข้อเท็จจริง หรือพิสูจน์ความผิด หรือจะเอาตัวผู้กระทำผิดมาลงโทษ ดังนั้นพนักงานสอบสวนจะต้องทำสำนวนการสอบสวน เพื่อที่จะส่งสำนวนให้พนักงานอัยการพิจารณาตามประมวลกฎหมายพิจารณาความอาญา มาตรา 140,142 โดยแยกออกเป็น 2 ประเภท คือ

2.7.1 สำนวนประเภทไม่พบตัวผู้กระทำความผิดสำนวนประเภทนี้ หมายถึง สำนวนที่ไม่ปรากฏว่าผู้กระทำความผิดเป็นผู้ใด และรวมถึงสำนวนที่ปรากฏตัวผู้กระทำความผิดแต่ไม่ทราบว่าผู้กระทำความผิดเป็นผู้ใด เพียงแต่เห็นตำหนิรูปพรรณของผู้กระทำความผิดเท่านั้น เช่น กรณีชนแล้วหลบหนี

2.7.2 สำนวนประเภทรู้ตัวผู้กระทำผิด หมายถึง สำนวนที่รู้ว่าผู้กระทำผิดเป็นผู้ใดโดยแบ่งออกเป็น 2 ประเภท

1) สำนวนประเภทรู้ตัวผู้กระทำผิดแต่ยังเรียกหรือจับกุมไม่ได้

2) สำนวนประเภทรู้ตัวผู้กระทำผิดและผู้ต้องหาถูกจับกุมได้ [23]

---

[23] ยุทธนา พฤกษารุ่งเรือง. **คู่มือการสอบสวนคดีจราจร กองบังคับการตำรวจจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล.**

การรวบรวมพยานหลักฐานในสำนวนการสอบสวนของพนักงานสอบสวน กระทำเพื่อที่จะทราบข้อเท็จจริงหรือพิสูจน์ หรือเอาตัวผู้กระทำผิดมาลงโทษนั้น พนักงานสอบสวนจะรวบรวมพยานหลักฐาน 3 ประเภท พยานบุคคล พยานวัตถุ และพยานเอกสาร

พยานบุคคลนั้น เป็นพยานหลักฐานที่พนักงานสอบสวนได้มาโดยการซักถามจากผู้กล่าวหา ผู้ต้องหา และพยาน

พยานเอกสาร คือ เอกสารที่ใช้ยืนยันการกระทำผิดหรือใช้พิสูจน์ความผิด เช่น ผลการตรวจชันสูตรบาดแผล การชันสูตรพลิกศพ ผลการตรวจสภาพรถ เป็นต้น

พยานวัตถุ คือ สิ่งของต่าง ๆ ที่พนักงานสอบสวนยึดไว้เป็นของกลางเพื่อประโยชน์แห่งคดี เช่นรถยนต์ เศษวัสดุ เป็นต้น[24]

ในปัจจุบันการทำสำนวนการสอบสวนของพนักงานสอบสวนจะให้ความสำคัญของพยานบุคคลซึ่ง ถือว่าเป็นพยานสำคัญเป็นหลัก โดยไม่ได้นำเอาพยานวัตถุ ซึ่งถือว่าเป็นพยานสำคัญที่ชี้ให้เห็นว่าอุบัติเหตุเกิดขึ้นได้อย่างไร และอะไรเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ เราจะพบเสมอว่าพนักงานสอบสวนมักจะไม่นำเอาพยานวัตถุมาเป็นตัวบ่งชี้ถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และอะไรเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

---

[24] แหล่งเดิม.

บทที่ 3

มาตรการในการรวบรวมพยานวัตถุในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก ของประเทศสหรัฐอเมริกาเทียบกับประเทศไทย

ในบทนี้จะได้ศึกษาถึงการรวบรวมพยานหลักฐานในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกของประเทศสหรัฐอเมริกา เพื่อเปรียบเทียบกับการรวบรวมพยานหลักฐานของประเทศไทย เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขและปรับปรุงกฎหมายในลักษณะพยาน ซึ่งพยานวัตถุเป็นพยานหลักฐานประเภทหนึ่ง ซึ่งศาลจะปฏิเสธไม่รับฟังพยานวัตถุโดยอ้างว่าไม่ใช่พยานหลักฐานก็ไม่ได้ เนื่องจากกฎหมายลักษณะพยานของไทยยังไม่มีกฎเกณฑ์การนำเสนอพยานวัตถุที่ชัดเจน ซึ่งมีรายละเอียดดังจะกล่าวต่อไปนี้

มาตรการสำคัญในการรวบรวมพยานวัตถุในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก ได้ทำการศึกษาประเทศสหรัฐอเมริกาตามลำดับดังนี้

ประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นประเทศที่ปกครองแบบสหพันธ์ฯ จึงมีลักษณะเหมือนมีอำนาจอธิปไตยซ้อนกันอยู่ อำนาจอธิปไตยในแต่ละมลรัฐ และอำนาจอธิปไตยของสหรัฐซึ่งเป็นอำนาจที่ได้รับมอบจากทุกมลรัฐที่มารวมกันเป็นสหรัฐ ดังนั้นในแต่ละมลรัฐย่อมมีอำนาจที่จะจัดตั้งศาลของตนเองขึ้นมาเพื่อบริหารงานยุติธรรมภายใต้เขตมลรัฐของตนเอง[25]

สำหรับคดีอุบัติเหตุจราจรในประเทศอเมริกานั้น ศาลจราจร หรือ Traffic Court จัดตั้งขึ้นเฉพาะในเมืองใหญ่บางแห่งก็เป็นส่วนหนึ่งของ Municipal Court เช่น นครซานฟรานซิสโก บางแห่งก็เป็นส่วนหนึ่งของ Superior Court เช่น กรุงวอชิงตัน ดี.ซี แต่ในบางเมืองมีการแยกศาลจราจร (Traffic Court) ออกเป็นศาลพิเศษต่างหากมีอำนาจพิจารณาคดีจราจรโดยเฉพาะ เช่น เมือง ฟิลลาเดนเฟีย และในลอสเอนเจลีส[26]

---

[25] ดวงจิตต์ คำประเสริฐ. (2547). **กฎหมายแองโกลอเมริกาเบื้องต้น**.

[26] โสภณ รัตนากร. (2520). “ศาลเทศบาลและศาลจราจร.” **วารสารนิติศาสตร์, ปีที่ 9, ฉบับที่ 2 กันยายน-พฤศจิกายน.** หน้า 220.

3.1 การดำเนินคดีอุบัติเหตุจราจรในศาลชั้นต้น

เมื่อตำรวจพบการกระทำความผิดก็จะออกใบสั่ง ใบสั่งนี้จะเป็นแบบพิมพ์ที่ออกโดยศาลที่มีเขตอำนาจโดยจะมีข้อความระบุศาลที่เขตอำนาจไว้ในใบสั่งด้วย ขนาดของใบสั่งและข้อความที่ปรากฏในใบสั่งจะมีมาตรฐาน(Uniform Traffic Ticket) ใบสั่งแต่ละฉบับจะแยกเป็นสี่ส่วน ส่วนที่หนึ่งสีขาว ส่วนที่สองสีเหลืองสำหรับส่งไปที่ศาลซึ่งมีเขตอำนาจส่วนที่สามสีชมพูเป็นสำเนาเก็บไว้กับตำรวจผู้ออกใบสั่งและส่วนที่สี่สีฟ้าใช้เป็นหมายเรียกตัวผู้กระทำผิด ใบสั่งนี้ให้ถือว่าเป็นคำฟ้องเมื่อจับตัวผู้ต้องหาได้แล้วให้ส่งตัวต่อศาลทันทีเท่าที่จะทำได้ และให้เจ้าหน้าที่ผู้จับบันทึกการจับกุมไว้ด้วย

ในกรณีที่มีการขอประกันตัว ศาลที่ออกหมายจับมีอำนาจให้ประกันตัวได้และเป็นผู้กำหนดหลักทรัพย์ พร้อมทั้งนัดวันเวลาสถานที่และให้จดลงไปในหนังสือขอประกันตัว ถ้าผู้ต้องหาถูกจับนอกเขตอำนาจศาลที่ออกหมายจับผู้ต้องหาอาจขอร้องให้ เจ้าหน้าที่ผู้จับส่งตัวไปยังศาลที่ออกหมายจับ เพื่อขอประกันตัว

ถ้าเป็นการจับโดยไม่มีหมายจับ เจ้าหน้าที่จะควบคุมตัวผู้ต้องหาไว้ได้ไม่เกิน 20 ชั่วโมง เว้นแต่ว่าภายหลังที่จับศาลจะได้ออกหมายจับให้ จึงจะควบคุมตัวต่อไปได้ในระหว่างควบคุมตัวผู้ต้องหามีสิทธิแต่งทนายความและมีสิทธิขอประกันตัวตามจำนวนหลักทรัพย์ที่ศาลกำหนด

ในกรณีที่มีการจับกุมตัวผู้ต้องหาโดยไม่มีหมายจับและเป็นเวลาที่ศาลไม่เปิดทำการ นายอำเภอหรือหัวหน้าแห่งท้องที่ (The Sheriff of The County) ซึ่งความผิดเกิด มีอำนาจสั่งให้อนุญาตให้ประกันตัวหรือปล่อยชั่วคราวได้โดยใช้หลักทรัพย์ไม่น้อยกว่า 16 เหรียญ แต่ไม่เกินกว่า 200 เหรียญ ตามตารางที่ศาลกำหนดไว้ในบัญชีความผิด

ในกรณีที่จำเลยไม่มาศาลตามกำหนดนัดหลังจากได้กับการปล่อยชั่วคราว โดยมีหลักประกันให้ถือว่า จำเลยขาดนัด และศาลจะทำการพิจารณาพิพากษาโดยไม่ต้องมีจำเลยมาอยู่ต่อหน้า ถ้าศาลพิพากษาว่าจำเลยผิด ศาลจะสั่งปรับและให้ริบหลักทรัพย์ที่เป็นประกันโดยนำมาชำระค่าธรรมเนียมศาล

การเปรียบเทียบปรับเป็นอำนาจของศาลโดยเฉพาะ ตำรวจหรือพนักงานฝ่ายปกครองอื่นไม่มีอำนาจ แต่ศาลอาจจะให้มีการจัดตั้งสำนักงานคดีจราจร (Traffic Violation Bureau) ขึ้นโดยให้มีผู้อำนวยการและรองผู้อำนวยการหรือเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจรับผิดชอบทำหน้าที่แทนศาล โดยศาลจะเป็นผู้กำหนดว่า ความผิดประเภทใดที่สำนักงานคดีจราจรมีอำนาจทำแทน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นคดีจราจรที่ไม่เกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ (Non-Moving Traffic Offences) และผู้ต้องหาไม่ต้องมาปรากฏตัวที่ศาล คดีจราจรที่ผู้ต้องหาหรือจำเลยจะต้องไปแสดงตัวต่อศาล ได้แก่

3.1.1 ขับยานพาหนะระหว่างมึนเมาหรือมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดมากกว่า .010% หรือขับยานพาหนะขณะติดยาเสพติด

3.1.2 ขับรถประมาทจนเกิดอุบัติเหตุ

3.1.3 หลบหนีหลังจากเกิดอุบัติเหตุ

3.1.4 ขับยานพาหนะในขณะถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่

3.1.5 ขับรถเร็วกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดมากเกินไป

3.1.6 กระทำความผิดซ้ำในช่วงระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด

เนื่องจากประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นประเทศใหญ่ซึ่งประกอบด้วยมลรัฐต่าง ๆ มากมาย ดังนั้นการจัดตั้งศาลเพื่อพิจารณาคดีจราจรโดยเฉพาะ จึงอาจมีวิธีพิจารณาที่แตกต่างกันออกไป เช่น การพิจารณาคดีของศาลในมลรัฐทางตะวันตก ตำรวจไม่ต้องมาศาล เว้นแต่จะถูกเรียกมาเป็นพยาน ส่วนมลรัฐทางตะวันออก ตำรวจต้องมาในการพิจารณา

3.2 การพิจารณาคดีจราจรในประเทศสหรัฐอเมริกา

คดีเกี่ยวกับจราจรอาจแบ่งออกเป็นสองประเภทใหญ่ ๆ ประเภทหนึ่งเป็นความผิดเกี่ยวกับการจอดรถ (Parking Violations) เช่น จอดรถในที่ห้ามจอด จอดรถเกินเวลาที่ชำระค่าจอด หรือ จอดรถไม่ชอบด้วยกฎจราจรหรือฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร เป็นต้น ความผิดอีกประเภทหนึ่งเกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ (Moving Violations) เช่น ขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดขับรถฝ่าฝืนสัญญาณ ขับรถโดยไม่มีใบขับขี่ หรือขับรถในขณะเมาสุรา เป็นต้น สำหรับความผิดเกี่ยวกับการจอดรถมีเพียงโทษปรับ หากผู้ถูกกล่าวหาไม่ประสงค์จะสู้คดีก็อาจนำเงินค่าปรับไปชำระที่ศาล หรือส่งไปทางไปรษณีย์ก็ได้ หากผู้ถูกกล่าวหาประสงค์จะสู้คดีหรือไม่ประสงค์จะชำระเงินตามจำนวนที่กฎหมายกำหนด ก็ต้องไปศาลเพื่อสู้คดีหรือให้ศาลกำหนดค่าปรับให้

สำหรับความผิดเกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ (Moving Violations) นั้น ผู้ถูกล่าวหาต้องไปรายงานตัวต่อศาล ในวันที่ศาลนัดพิจารณาครั้งแรก ซึ่งมีการอ่านและอธิบายฟ้องให้จำเลยฟัง ถ้าจำเลยรับสารภาพศาลก็ตัดสินคดีไปเลยโดยไม่ต้องสืบพยาน ศาลอาจเพียงแต่ลงโทษปรับหรือให้รอโทษจำคุกไว้ หรืออาจให้จำคุกแล้วแต่ความหนักเบาของการกระทำผิด และประวัติการกระทำผิดกฎหมายจราจรของจำเลยด้วย

ผลของคำพิพากษาในคดีจราจร คำพิพากษาลงโทษไม่ให้รับฟังในคดีแพ่ง ทั้งนี้อาจจะเป็นเพราะการพิจารณาพิพากษาคดีในศาลจราจรมีกระบวนพิจารณาที่สะดวกรวดเร็วมาก ซึ่งก็อาจจะเกิดความผิดพลาดได้ง่ายก็อาจจะเป็นได้

3.3 การอุทธรณ์ในคดีจราจร

คู่ความมีสิทธิอุทธรณ์คดีได้ภายในเวลาที่กฎหมายกำหนดไว้ ซึ่งแต่ละมลรัฐกำหนดไว้ไม่เท่ากัน จำเลยมีสิทธิขอประกันตัวระหว่างอุทธรณ์ เมื่อได้มีการยื่นอุทธรณ์เรียบร้อยแล้ว และศาลอุทธรณ์กำหนดหลักทรัพย์ สำหรับวางไว้เป็นประกัน โดยมีเงื่อนไขว่าจำเลยต้องไปศาลตามกฎหมาย และจะต้องไม่ออกจากเขตอำนาจศาลโดยไม่ได้รับอนุญาตในกรณีที่ทางอัยการเป็นฝ่ายอุทธรณ์ จำเลยอาจขอประกันตัวโดยไม่ต้องวางหลักทรัพย์

ถ้าศาลไม่อนุญาตให้ประกันตัวในชั้นอุทธรณ์ ศาลจะสั่งให้ควบคุมตัวจำเลย และการดำเนินการตามคำสั่งศาลชั้นต้นหรือของศาลที่มีอำนาจรับอุทธรณ์

การพิจารณาคดีในชั้นอุทธรณ์นั้น ศาลอาจจะรื้อฟื้นคดีให้สืบพยานใหม่ก็ได้ ในการเรียกร้องค่าเสียหายในคดีแพ่ง ในประเทศสหรัฐอเมริกากว่าผู้เสียหายจะนำคดีมาฟ้องเรียกค่าเสียหายทางแพ่งหรือทางอาญา จะใช้เวลาประมาณ 6-7 ปี เพราะผู้เสียหายจะเก็บเรื่องไว้นานเพื่อจะแสดงให้ศาลเห็นว่าตนได้รับความเสียหายจากการขาดไร้อุปการะ เพราะอุบัติเหตุเป็นจำนวนมาก และหรือผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ อาจต้องผ่าตัดหลาย ๆ ครั้ง ความเสียหายจะเกิดขึ้นเรื่อย ๆ นอกจากนี้ ในประเทศสหรัฐอเมริกาจะมีวัยรุ่นขับรถเกิดอุบัติเหตุบ่อย ในบางรัฐอายุเพียง 15 ปีก็สามารถมีใบขับขี่ได้ บางรัฐก็จะเพิ่มเป็น 18 ปี

3.4 การตรวจสถานที่เกิดเหตุตามระบบ FBI [27]

ในการตรวจสถานที่เกิดเหตุระบบ FBI จะมีลักษณะการทำงานเป็นทีม โดยในทีมจะมีการแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบอย่างชัดเจน ประกอบด้วย

3.4.1 หัวหน้าทีม (Team Leader)

3.4.2 ช่างภาพ (Photographer)

3.4.3 เจ้าหน้าที่สเกตซ์ภาพ (Sketch Preparer)

3.4.4 เจ้าหน้าที่บันทึกและเก็บรักษาวัตถุพยาน (Evidence Recorder/Custodian)

3.4.5 เจ้าหน้าที่ค้นหาพยานหลักฐาน (Evidence Recovering Personal)

3.4.6 ผู้เชี่ยวชาญพิเศษ (Specialists)

ซึ่งในขั้นตอนการตรวจสถานที่เกิดเหตุนั้น จะใช้หลัก 12 ขั้นตอน ประกอบด้วย

---

[27] **http: // www.thaiforensicdivisionl.com**

ขั้นตอนที่ 1 การเตรียมตัว (Preparation) เป็นการตรวจความสอบความพร้อมทั้งเจ้าหน้าที่ในการตรวจสถานที่เกิดเหตุ และอุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจสถานที่เกิดเหตุ รวมถึงการประเมินสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นในการตรวจสถานที่เกิดเหตุ

ขั้นตอนที่ 2 ใกล้ถึงสถานที่เกิดเหตุ (Approach Scene) เป็นการเตรียมความพร้อมครั้งสุดท้ายใน ทุก ๆ ด้าน สถานที่เกิดเหตุเบื้องต้น โดยหัวหน้าทีม เพื่อกำหนดรูปแบบวิธีการของทีมให้เหมาะสมกับสภาพของสถานที่เกิดเหตุรวมถึงการบันทึกสภาพทั่วไป

ขั้นตอนที่ 3 การรักษาความปลอดภัยและการป้องกันสถานที่เกิดเหตุ (Secure and Protect Scene) เมื่อถึงสถานที่เกิดเหตุ ต้องพิจารณาขอบเขตในการป้องกันสถานที่เกิดเหตุเพื่อให้ครอบคลุมวัตถุพยานทั้งหมด โดยต้องไม่ลืมถึงความปลอดภัยในสถานที่เกิดเหตุ รวมถึงจดบันทึกเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในสถานที่เกิดเหตุ

ขั้นตอนที่ 4 การตรวจสถานที่เกิดเหตุเบื้องต้น (Initiate Preliminary Survey) เป็นการตรวจสถานที่เกิดเหตุเบื้องต้น โดยหัวหน้าทีม เพื่อกำหนดรูปแบบวิธีการของทีมให้เหมาะสมกับสภาพของสถานที่เกิดเหตุรวมถึงการบันทึกสภาพทั่ว ๆ ไป

ขั้นตอนที่ 5 ประเมินพยานหลักฐานที่พบในสถานที่เกิดเหตุ (Evaluate Physical Evidence Possibility) เป็นการประเมินถึงพยานหลักฐานที่อาจพบในสถานที่เกิดเหตุ เพื่อจะได้ครอบคลุมในการค้นหาวัตถุพยานและป้องกันการทำลายวัตถุพยาน

ขั้นตอนที่ 6 เตรียมบรรยายสรุปสภาพของสถานที่เกิดเหตุ (Prepare Narrative Description) บรรยายสภาพทั่วไปและลักษณะพิเศษของสถานที่เกิดเหตุ ซึ่งการบันทึกอาจทำได้หลายวิธี เช่น บันทึกเสียง การเขียน หรือบันทึกวีดีโอ

ขั้นตอนที่ 7 กำหนดการถ่ายภาพ (Depict Scene Photographically) ถ่ายภาพสภาพของสถานที่เกิดเหตุทั้งระยะใกล้ กลาง และไกล โดยให้ครอบคลุมสภาพหรือพฤติการณ์ที่เกิดขึ้นในสถานที่เกิดเหตุโดยเฉพาะวัตถุพยานที่พบในสถานที่เกิดเหตุ

ขั้นตอนที่ 8 เตรียมการวางแผนผัง การสเก็ตซ์ภาพสถานที่เกิดเหตุ (Prepare Diagram/ Sketch of Scene) เป็นการสเก็ตซ์ภาพของสถานที่เกิดเหตุ โดยมีการกำหนด ทิศ มาตราส่วน และระยะต่าง ๆ

ขั้นตอนที่ 9 การตรวจสถานที่เกิดเหตุอย่างละเอียด (Conduct Detailed Search) เป็นการค้นหาพยานหลักฐานที่อาจพบในสถานที่เกิดเหตุ โดยการค้นหาจะใช้รูปแบบตามความเหมาะสม เช่น แบบ ตาราง ก้นหอย ฯลฯ

ขั้นตอนที่ 10 การบันทึกและตรวจเก็บพยานหลักฐาน (Record and Collect Physical Evidence) เป็นการบันทึกตำแหน่งและถ่ายภาพพยานหลักฐาน เพื่อกำหนดตำแหน่งของพยานหลักฐานก่อนการเก็บพยานหลักฐาน

ขั้นตอนที่ 11 การตรวจสอบขั้นสุดท้าย (Conduct Final Survey) เป็นการตรวจสอบความสมบูรณ์ของข้อมูลต่างๆ รวมถึงการเก็บพยานหลักฐานว่าได้กระทำถูกต้องและครบถ้วนสมบูรณ์หรือไม่

ขั้นตอนที่ 12 การออกและส่งคืนสถานที่เกิดเหตุ (Release Scene) การส่งมอบคืนสถานที่เกิดเหตุต้องมีบันทึก วัน เวลา ที่ส่งมอบคืนสถานที่เกิดเหตุ

FBI คิดว่าความจำเป็นมากที่สุดในการตรวจสถานที่เกิดเหตุคือจะไม่พาผู้ใต้บังคับบัญชารวมถึงเจ้าหน้าที่ที่มาร่วมตรวจสถานที่เกิดเหตุให้ได้การติดเชื้อบาดเจ็บหรือตายดังนั้นในการปฏิบัติงานตรวจสถานที่เกิดเหตุทุกครั้ง จำเป็นต้องใช้สติปัญญา และสามัญสำนึกในการป้องกันตัวและวิจารณญาณของแต่ละบุคคล

3.5 กฎหมายจราจรในมลรัฐแคลิฟอร์เนีย (CALIFORNIA VEHICLES CODE)[28]

เนื่องจากประเทศสหรัฐอเมริกาให้แต่ละรัฐสามารถออกกฎหมายจราจรของตนเองได้ ซึ่งอาจจะแตกต่างกันบ้าง แต่ต้องไม่ขัดต่อกฎหมายของรัฐบาลกลาง

การพัฒนาของกฎหมายจราจรของสหรัฐอเมริกามีมาพร้อมกับการพัฒนาการของอุตสาหกรรมรถยนต์และนวัตกรรมที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยของผู้ร่วมใช้ถนน เช่น กฎหมายควบคุมความเร็ว กฎหมายยังใช้สายรัดนิรภัยรวมถึงกฎหมายที่นั่งของเด็กในรถยนต์ จากตัวอย่างกฎหมายที่กล่าวมา เกิดจากการเพิ่มจำนวนขึ้นจนเป็นที่น่าสังเกตของอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องผลจากการทำวิจัยต่างๆและกรณีศึกษาต่างๆของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นไปแล้ว ได้มีการผลักดันให้เกิดกฎหมายต่าง ๆ ขึ้นมา

3.5.1 โครงการปรับปรุงเกี่ยวกับความปลอดภัยของการจราจร (CALIFORNIA TRAAFIC SAFETY PROGRAM)

โครงการปรับปรุงการจราจรที่ปลอดภัยในรัฐแคลิฟอร์เนีย มีวัตถุประสงค์เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุ การเสียชีวิต การบาดเจ็บและความเสียหายต่อทรัพย์สินอันเป็นผลมาจากอุบัติเหตุ โครงการนี้รวมถึงข้อกำหนด การปรับปรุงประสิทธิภาพผู้ขับขี่ การเรียนรู้ของผู้ขับขี่ การทดสอบประสิทธิภาพการตัดสินใจของผู้ขับขี่ในระหว่างการขับรถการสอบผู้ขับขี่และใบอนุญาตขับขี่

---

[28] CALIFORNIA LAW. CALIFORNIA VEHICLE CODE.

และข้อกำหนดที่จะพัฒนาผู้ขับขี่รถจักรยานและการเรียนรู้ของผู้ใช้ถนนในโครงการนี้ ควรจะรวมถึงระบบการบันทึกอุบัติเหตุอย่างมีประสิทธิภาพรวมถึงการบาดเจ็บและการตายซึ่งเป็นผลมาจากอุบัติเหตุ การบาดเจ็บและการตาย การจดทะเบียนรถยนต์ การขับขี่และการตรวจสอบการออกแบบทางหลวง และการซ่อมบำรุงรวมถึงระบบแสงสว่าง เครื่องหมายและพื้นผิวถนน การควบคุมจราจรและกฎหมายการควบคุมดูแลจราจรเพื่อการตรวจตราและแก้ไขการเพิ่มจำนวนขึ้นอย่างมากของจุดเกิดอุบัติเหตุและการเพิ่มของการใช้บริการเหตุฉุกเฉิน[29]

การเตรียมโครงการความปลอดภัยในการจราจรของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย รัฐบาลจะรับผิดชอบในการศึกษาวิจัยโครงการและหาข้อสรุปทั้งหมดของโครงการและเสนอเป็นกฎหมายที่จำเป็นต่อความปลอดภัย โดยการตั้งตัวแทนคณะดำเนินการและการตั้งกองทุน [30] จะเห็นว่ามีการเตรียมโครงการไว้ล่วงหน้าที่จะปรับปรุงการจราจรและการวิจัย รวมทั้งการหางบประมาณโดยระบุให้รัฐบาลเป็นผู้รับผิดชอบโดยเขียนระบุลงไปในกฎหมายดังกล่าว ซึ่งเงินในการจัดตั้งกองทุนนั้นบางส่วนจะมาจากการเสียค่าปรับของผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจร โดยเงินบางส่วนจะนำมาใช้เพื่อชดเชยความเสียหาย ซึ่งบุคคลที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุและหรือใช้ในการ

---

[29] 2900. There is in this state, the California Traffic Safety Program , which consists of a comprehensive plan in conformity with the laws of this state to reduce traffic accidents and deaths, injuries, and property damage resulting from accidents. The program shall include, but not be limited to, provisions to improve driver performance , including, but not limited to, driver education, driver testing to determine proficiency to operate motor vehicles, and driver examinations and driver licensing, and provisions to improve bicyclist and pedestrian education and performance. In addition, the program shall include, but not be limited to, provisions for an effective record system of accidents, including injuries and deaths resulting from accidents; accident investigations to determine the probable causes of accidents, injuries, and deaths; vehicle registration, operation, and inspection; highway design and maintenance including lighting, markings, and surface treatment; traffic control; vehicle codes and laws; Surveillance of traffic for detection and correction of high or potentially high accident locations and emergency service.

[30] 2901. The Governor may appoint a highway safety representative who shall serve in the Business, Transportation and Housing Agency and who shall, in consultation with the Governor and Secretary of the Business, Transportation and Housing Agency, prepare the California Traffic Safety Program. The Governor is responsible for the administration of the program, and has final approval of all phases of the program, and may take all action necessary to secure the full benefits available to the program under the Federal Highway Safety Act of 1966, and any amendments thereto. The highway safety representative serves at the pleasure of the secretary.

ซ่อมแซมทางที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุ โดยกองทุนจะไปเรียกร้องคืนจากผู้กระทำความผิดดังกล่าว

3.5.2 อุบัติเหตุและการรายงานอุบัติเหตุ(Accidents and accident reports)

ผู้ที่ขับขี่รถยนต์ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุอันเป็นผลให้เกิดการบาดเจ็บต่อบุคคลอื่นนอกเหนือจากตนเองหรือแก่ความตายของบุคคลต้องหยุดรถอย่างทันทีในที่เกิดเหตุและจะต้องขอความช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่หรือบุคคลภายนอก[31]

เมื่อผู้ขับขี่รถคันใดไม่สามารถทำรายงานอุบัติเหตุได้เพราะอุปสรรคทางร่างกาย ให้ผู้ร่วมโดยสารในรถคันที่เกิดเหตุทำรายงานอุบัติเหตุหรือสาเหตุของการเกิดเหตุ [32]

เจ้าหน้าที่ชันสูตรศพควรทำรายส่งต่อหน่วยงานทางหลวงในทันที หรือก่อนวันที่10 ของแต่ละเดือน[33]

---

[31] 20001 (a) The driver of a vehicle involved in an accident resulting in injury to a person, other than himself, or in the death of a person shall immediately stop the vehicle at scene of the accident and shall fulfill the requirements of Sections 20003 and 20004.

b) (1) Except as provided in paragraph (2), a person who violates subdivision (a) shall be punished by imprisonment in the state prison, or in a county jail for not more than one year, or by a fine of not less than one thousand dollars ($1,000) nor more than ten thousand dollars ($10,000), or by both that imprisonment and fine.

(2) If the accident described in subdivision (a) results in death or permanent, serious injury, a person who violates subdivision (a) shall be punished by imprisonment in the state prison for two, three, of four years, or in a county jail for not less than 90 days nor more than one year, or by a fine of not less than one thousand dollars ($10,000) nor more than ten thousand dollars($10,000), or by both that imprisonment and fine. However, the court, in the interests of justice and for reason stated in the record, may reduce or eliminate the minimum imprisonment required by this paragraph.

[32] 20010. Whenever the driver of a vehicle is physically incapable of making a required accident report, any occupant in the vehicle at the time of the accident shall make the report or cause it to be made.

[33] 20011. Every coroner shall on or before the tenth day of each month report in writing to the Department of the California Highway Patrol the death of any person during the preceding calendar month as the result of an accident involving a motor vehicle and the circumstances of the accident.

ตลอดจนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรเมื่อมีกฎหมายใดๆที่เกี่ยวข้องถูกบัญญัติขึ้นใหม่ ให้หน่วยงานนั้นๆทำสำเนาเผยแพร่ต่อสาธารณชน[34]

สำหรับในกลุ่มของบทบัญญัตินี้ กำหนดให้ผู้ขับขี่คนโดยสารและเจ้าหน้าที่ชันสูตรศพต้องทำรายงานการเกิดเหตุต่อเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องโดยเร็ว

3.5.3 กฎหมายเกี่ยวกับการบังคับการใช้เบรกระบบต่างๆ (BRAKES)

สำหรับรถและส่วนพ่วงประเภทต่างๆนั้นเป็นไปตามการพัฒนาของอุตสาหกรรมรถยนต์และการพัฒนาของระบบรักษาความปลอดภัยทั้งภายในตัวรถยนต์และความปลอดภัยต่อผู้ร่วมใช้ถนน การพัฒนาของระบบเบรกต้องมีการพัฒนาตามการพัฒนาของอุตสาหกรรมรถยนต์เพราะการพัฒนาประสิทธิภาพของรถยนต์ เครื่องยนต์ ความเร็ว ระบบเบรกต้องพัฒนาให้ทันกับการพัฒนาด้านอื่นด้วย เพื่อควบคุมรถให้สามารถลดความเร็วให้สัมพันธ์กับระยะจอดที่น่าจะปลอดภัยโดยกำหนดว่ารถคันใดที่จดทะเบียนครั้งแรกในมลรัฐนี้ภายหลังจาก 1 มกราคม ค.ศ.1940 ต้องติดตั้งระบบ power brakes ถ้ารถคันนั้นมีน้ำหนักน้อยกว่า 14,000 ปอนด์ ยกเว้นรถมีน้ำหนักน้อยกว่า 18,000 ปอนด์ อาจติดตั้งระบบไฮโดรริก 2 จังหวะแทนระบบ power brakes [35]

สำหรับรถยนต์เพื่อการโดยสารที่ผลิตหลัง 1 มกราคม ค.ศ.1973 และรถยนต์ที่จดทะเบียนครั้งแรกหลัง 1 มกราคม ค.ศ.1973 ยกเว้นรถมอเตอร์ไซค์ ต้องติดตั้งระบบเบรกฉุกเฉินเพื่อสำหรับในกรณีที่แรงอัดเบรกในระบบเบรกปกติไม่เพียงพอและหรือเกิดความล้มเหลวระบบเบรกปกติ[36]กฎหมายกลุ่มนี้กำหนดให้รถยนต์ที่จดทะเบียนไว้ จะต้องแก้ไขระบบเบรก ให้ทันสมัยยิ่งขึ้นเรื่อย ๆ ไป ทางการพัฒนาของระบบเบรก เพราะรอยเบรกบนพื้นถนนสามารถอธิบายถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้และรอยเบรกเป็นพยานวัตถุที่สำคัญในคดีอุบัติเหตุจราจร

---

[34] 20018. Every law enforcement agency having traffic law enforcement responsibility as specified in subdivision (a) of Section 830.1 and in subdivision (a) of Section 830.2 of the Penal Code may develop, adopt, and implement a written policy for its officers to provide assistance to disabled motorists on highways within its primary jurisdiction. A copy of the policy, if adopted, shall be available to the public upon request.

[35] 26301. Any motor vehicle first registered in this state after January 1, 1940, shall be equipped with power brakes if its gross weight exceeds 14,000 pounds may, in lieu of power brakes, be equipped with two-stage hydraulic actuators of a type designed to increase braking effect of its brakes.

[36] 26301.5. Every passenger vehicle manufactured and first registered after January 1, 1973, except motorcycles, shall be equipped with an emergency brake system so constructed that rupture or leakage-type except structural failures of the brake master cylinder body or effectiveness indicator body, shall not result in complete loss of function of the vehicle's brakes when force on the brake pedal is continued.

3.6 กฎหมายเกี่ยวกับพยานผู้เชี่ยวชาญ (EXPERT WITNESSES CALIFORNIA EVIDENCECODE)

3.6.1 ลักษณะทั่วไปของพยานผู้เชี่ยวชาญของกฎหมาย

1) การคัดค้านพยานผู้เชี่ยวชาญ บุคคลใด ๆ ที่ได้รับรองที่จะให้การในฐานะผู้เชี่ยวชาญได้ ถ้าบุคคลนั้น ๆ มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ ประสบการณ์ การฝึกฝนหรือการศึกษาเป็นพิเศษเหมาะสมตามที่ได้รับรองในฐานะผู้เชี่ยวชาญ ตามหัวข้อที่เขาจะให้การการคัดค้านของคู่ความที่เกี่ยวกับความรู้ ประสบการณ์ความสามารถ การฝึกฝน หรือการเรียนรู้เป็นพิเศษต้องถูกนำเสนอก่อนพยานนั้นจะขึ้นให้การพยานผู้เชี่ยวชาญ[37]

2) กล่าวว่า หัวข้อย่อย (b) การพิสูจน์ของพยานในฐานะผู้เชี่ยวชาญ อาจจะถูกถามค้านอยู่ในขอบเขตเช่นเดียวกับพยานอื่น ๆ และถูกถามค้านอย่างเต็มที่เกี่ยวกับ (1) หัวข้อที่บุคคลนั้น ๆ มีความความสัมพันธ์กับหลักฐาน (2) ความคิดเห็นของบุคคลนั้นมีพื้นฐานจากอะไรและความคิดเห็นนั้นมีเหตุผลอย่างไร[38]

---

[37] 720. (a) A person is qualified to testify as an expert if he has special knowledge, skill, experience, training, or education sufficient to qualify him as an expert on the subject to which his testimony relates. Against the objection of a party, such special knowledge, skill, experience, training, or education must be shown before the witness may testify as an expert.

(b) A witness' special knowledge, skill, experience, training, or education may be shown by any otherwise admissible evidence, including his own testimony.

[38] 721. (a) Subject to subdivision (b), a witness testifying as an expert may be cross-examined to the same extent as any other witness and, in addition, may be fully cross-examined as to (1) his or her qualifications, (2) the subject to which his or her expert testimony relates, and (3) the matter upon which his or her opinion is based and the reasons for his or her opinion.

(b) If a witness testifying as an expert testifies in the form of an opinion, he or she may not be cross-examined in regard to the content or tenor of any scientific, technical, or professional text, treatise, journal, or similar publication unless any of the following occurs:

(1) The witness referred to, considered, or relied upon such publication in arriving at or forming his or her opinion.

(2) The publication has been admitted in evidence.

(3) The publication has been established as a reliable authority be the testimony or admission of the witness or by other expert testimony or by judicial notice.

If admitted, relevant portions of the publication may be read into evidence but may not be received as exhibits.

3) จำนวนของผู้เชี่ยวชาญ ผู้พิพากษาจะกำหนดจำนวนของพยานผู้เชี่ยวชาญที่จะเชิญมาโดยฝ่ายใดก็ได้[39]

นอกจากการกำหนดกฎหมายดังกล่าวข้างต้น ประเทศสหรัฐอเมริกายังให้ความสำคัญของผู้เชี่ยวชาญ ซึ่งจะต้องมาให้การต่อศาลในประเด็นของการเกิดเหตุ และสาเหตุของการเกิดเหตุซึ่งหากผู้เชี่ยวชาญได้เดินทางไปถึงที่เกิดเหตุความรับผิดชอบในผู้หน้าที่ของผู้เชี่ยวชาญ คือ

(1) ดูแลการบาดเจ็บของผู้ประสบเหตุ

(2) ปกป้อง ป้องกันบุคคลและทรัพย์สินต่าง ๆ จากการบาดเจ็บ ความเสียหาย หรือการสูญหายที่มีต่อเนื่องจากอุบัติเหตุ

(3) รวบรวมพยานหลักฐานต่าง ๆ จากสถานที่เกิดเหตุ

ก. สอบสวนคนขับรถผู้ประสบเหตุในเหตุการณ์ หรือพยานบุคคลอื่น ๆ

ข. ตรวจสอบหลักฐานทางฟิสิกส์ทั่ว ๆ ไป ร่องรอยต่าง ๆ และความเสียหายของทางและสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

ค. ควบคุมเครื่องกลต่าง ๆ เพื่อรวบรวมชิ้นส่วนต่าง ๆ ของรถยนต์

4) บันทึกปากคำและข้อมูลต่าง ๆ ทำรายงานวัดระยะต่าง ๆ ที่จำเป็นในสถานที่เกิดเหตุและถ่ายภาพ

นอกจากนี้ผู้เชี่ยวชาญในสถานที่เกิดเหตุควรจะรวบรวมความจริงในสถานที่ต่าง ๆ เพื่อ

(1) พิสูจน์สาเหตุของอุบัติเหตุ

ก. นำเสนอข้อมูลซึ่งอาจจะช่วยป้องกันอุบัติเหตุอื่น

ข. นำเสนอพยานหลักฐานเพื่อนำไปสู่กระบวนการด้านยุติธรรมในกรณีที่มีการกระทำที่ผิดกฎหมาย

ค. จัดทำรายงานอุบัติเหตุ

ง. นำเสนอข้อมูลที่จำเป็น สำหรับการสอบสวนอุบัติเหตุและการทำภาพจำลองอุบัติเหตุ

3.7 พยานวัตถุ

---

[39] 723. The court may. at any time before or during the trial of an action. limit the number of expert witnesses to be called by any party.

3.7.1 คดีที่เกิดจากอุบัติเหตุบนถนน ในประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการนำเอาเทคโนโลยีทางวิทยาศาสตร์มาใช้ในการพิสูจน์หาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งถือว่าเป็นพยานหลักฐานหรือพยานวัตถุที่สำคัญของคดี เป็นการพิสูจน์ให้เห็นว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเป็นการค้นหาความจริงมากกว่าการจินตนาการว่าอุบัติเหตุเกิดขึ้นได้อย่างไร ซึ่งร่องรอยเหล่านี้สามารถใช้เป็นหลักฐานในการพิสูจน์การเกิดอุบัติเหตุได้ โดยแยกออกเป็น 2 ประเภท คือ

1) ร่องรอยที่ปรากฏบนถนนจากการเกิดอุบัติเหตุร่องรอยที่ไม่ได้เกิดโดยยางรถยนต์
2) ร่องรอยที่เกิดจากยางรถยนต์

ตารางที่ 3.1 ร่องรอยที่ปรากฏบนถนนจากการเกิดอุบัติเหตุร่องรอยที่ไม่ได้เกิดโดยยางรถยนต์

1.ชิ้นส่วนที่แตกหัก Debris	2.ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับถนนและสิ่งรอบข้าง	3.ร่องรอยที่เกิดจากโลหะที่มีต่อถนน
1. ความเสียหายที่เกิดใต้ท้องรถ สิ่งสกปรก, สี, คราบสนิมน้ำมันเครื่อง ฯลฯ 2. ชิ้นส่วนรถยนต์, ขอบยาง, ชิ้นส่วนตัวรถ,ชิ้นส่วนของคลัสซียางรถยนต์ 3. ของเหลวในรถยนต์, น้ำจากหม้อน้ำ, น้ำมัน, น้ำมันเบรก น้ำยาลดความร้อน, กรดจากแบตเตอรี่ 4. ของเหลวจากสิ่งที่บรรทุกมา 5. วัสดุชิ้น, เม็ดเล็กๆ ที่บรรทุกมา 6. สินค้าที่บรรทุกมา 7. วัตถุสิ่งของบนถนน 8. เศษผ้า 9. เลือด : เลือดคน เลือดสัตว์	1.วัตถุข้างทางที่ถูกชนเสียหาย 2.วัตถุข้างทางที่ถูกเฉี่ยวชน 3.ราวกั้นขอบทางถูกชนเสียหายหรือกำแพงแบ่งแนวกึ่งกลางถูกชน 4.รอยลื่นไถลของคนเดินถนน 5.หลุมบนถนน 6.กองของสิ่งของวัสดุต่างๆ 7. รอยเท้า	1. รอยครูดบนผิวถนน 2. รอยถลอกบนผิวถนน 3. ผิวถนนที่หลุดออกเป็นแผ่น 4.รอยเจาะบนผิวถนน 5. รอยแซะเป็นร่องยาวบนผิวถนน 6.รอยย่นบนวัตถุนิ่มๆ

ตารางที่ 3.2 ร่องรอยที่เกิดจากยางรถยนต์

4. รอยพิมพ์ของยางรถยนต์ (รอยยาง-ไม่มีการลื่นไถล)	5. รอยไถล (รอยยางลื่นไป-ล้อไม่หมุน)	6. รอยครูด (ยางรถหมุน และไถลตัว)
1. รอยของยางรถที่ติดอยู่กับ 2. รอยกดของยางรถที่กดลงบนพื้นผิวนุ่น 3. คราบดินหรือสิ่งสกปรกจากล้อรถติดอยู่บนถนน	1. รอยกดบนพื้นผิว 2. ยางรถกดเป็นรอยบนพื้นผิวที่หยาบขรุขระ 3. รอยเช็ด 4. รอยยางที่กวาดไปบนถนนที่เปียก 5. รอยปาดบนพื้นผิวที่นุ่ม 6. รอยปาดบนพื้นผิวยางมะตอยที่อุ่น 7. รอยป้ายของยางรถที่ได้รับความร้อน 8. รอยครูดของยางขณะที่เกิดการชนกัน 9. ร่องบนพื้นผิวนุ่มๆ (ล้อถูกล็อค)	1. รอยครูดที่เกิดจากยางที่ลมยางอ่อน 2. รอยครูดที่เกิดจากยางที่มีความดันในลมยางมากกว่าปกติ 3. รอยครูดไปด้านข้าง 4. รอยครูดทีผสมกันหลาแบบ 5. รอยครูดของยางที่ไม่มีลม (ยางแบน) 6. รอยครูดของยางขณะเกิดการชนกัน 7. ร่องบนพื้นผิวนุ่ม (ล้อไม่ถูกล็อค)

3.8 ร่องรอยที่เกิดจากยางรถยนต์ในฐานะพยานวัตถุ

รอยไถลคือ ร่องรอยที่สามารถพบได้บนถนน ทำให้เกิดขึ้นโดยยางรถยนต์ ที่ทำให้ล้อไม่หมุนในแบบปกติ เพราะว่าการใช้เบรกอย่างรุนแรง มากพอที่จะทำให้ล้อรถถูกล็อค ล้อของรถยนต์อาจจะถูกล็อค เพราะได้รับความเสียหาย ซึ่งเป็นผลมาจากการถูกชน ล้อที่หมุนได้อย่างอิสระก็อาจทำให้เกิดรอยไถลได้ ถ้าล้อของรถกำลังสไลด์ตัวออกไปด้านข้าง นั่นคือเป็นเส้นขนานกับแกนเพลาของรถ ณ. ที่ตำแหน่ง A ในภาพที่ 3.1 ร่องรอยที่เกิดขึ้นโดยล้อของรถยนต์ทั้งไถลตัวและล้อยังหมุนจะต้องทำการอธิบายกันต่อไป ภายใต้หัวข้อของรอยครูด รอยพิมพ์ของยางสามารถเปลี่ยนเป็นรอยไถล ขณะที่ล้อเริ่มหยุดหมุนภายใต้การทำงานของเบรก รอยไถลสามารถเปลี่ยนเป็นรอยพิมพ์ของล้อยาง รอยครูดจะเปลี่ยนเป็นรอยไถล ขณะที่ล้อล็อคจากการใช้เบรกและหยุดหมุนเพียงชั่วครู่ เป็นจังหวะเดียวกับที่รถไถลตัวไปด้านข้าง ดูภาพถ่ายที่ 3.2

รอยไถล 9 แบบ ที่แตกต่างกันที่สามารถสังเกตเห็นได้อย่างรวดเร็ว จากผู้ทำการตรวจสอบที่มีความเชี่ยวชาญ การเกิดขึ้นของร่องรอยแต่ละแบบจะมีเงื่อนไขที่ชัดเจน รอยไถลของยางรถยนต์มักจะมีรูปแบบอย่างน้อย 2 รูปแบบในหนึ่งร่องรอย ซึ่งบางครั้งอาจจะเป็น 3-4 รูปแบบ ดังนั้นร่องรอยทั้งหมดประกอบด้วยร่องรอยแบบต่างๆ หลายแบบ

3.8.1. รอยบดกับพื้นถนน

เป็นที่รวบรวมร่องรอยขูดขีดทั้งหลาย บางรอยใหญ่เป็นรอยขูดของกรวดเม็ดเล็กหรือก้อนหิน กรวด เศษแก้ว และเศษเหล็กชิ้นเล็กๆ ที่ฝังอยู่ในเนื้อยาง หรือในร่องยาง และบดทับไปบนพื้นหรือถูกลากไปกับพื้นถนนเป็นรอยปรากฏอยู่บนพื้นทั้งพื้นเปียก และพื้นแห้งที่มีพื้นผิวที่แข็งเหมือนในภาพ 3.3 และ 3.4 และไม่ลบเลือนจากการจราจร พบได้ง่ายบนพื้นซีเมนต์และพื้นที่ปูด้วยอิฐ เมื่อเนื้อยางเย็นเกินกว่าจะทำให้เกิดรอยไหม้ของยาง จะเกิดเป็นรอยไถลและยากที่จะมองเห็นในภาพถ่าย ร่องรอยจะยังคงอยู่แม้ว่าพื้นจะเปียกหรือแห้ง จะคงอยู่ให้เห็นได้เป็นเวลานาน บนพื้นที่แฉะมากๆ ก็สามารถทำให้เกิดรอยแบบนี้ได้

3.8.2 รอยยางบดบนพื้นถนน

คือที่รวบรวมร่องรอยที่เกิดจากยางรถยนต์ติดอยู่บนพื้น ซึ่งเป็นชิ้นของหน้ายางไม่ถูกกับพื้นผิวที่เป็นกรวดเล็กๆ เกิดขึ้นในขณะที่ยางยังร้อนไม่พอที่จะทำให้เป็นรอยปาดเป็นทางยาว มักจะเกิดขึ้นบนพื้นผิวที่แห้งแข็ง ผิวหน้าประกอบด้วยกรวดละเอียด ร่องรอยนี้คงทนต่อสภาพอากาศแต่ไม่คงทนต่อสภาพการจราจร พื้นผิวที่เป็นคอนกรีตและพื้นที่ปูด้วยอิฐใหม่ๆ หรือพื้นผิวที่เป็นบล็อคหินแกรนิต ร่องรอยนี้อาจจะเกิดขึ้นขณะที่พื้นผิวยังเปียกอยู่ แต่ ก็มองเห็นได้ยาก ผงของยางอาจจะมองดูเหมือนกับฝุ่นสีดำ เกิดจากยางของรถยนต์ขณะที่เริ่มไถลไปบนพื้นผิวนั้น ฝุ่นยางสีดำจะเปลี่ยนเป็นควันในขณะที่ยางหมุนจนเกิดความร้อน หรือเปลี่ยนเป็นไอน้ำ ถ้าบริเวณนั้นมีความชื้นบนพื้นผิว ฝุ่นดินที่สะสมอยู่ในร่องยางอาจจะหลุดออกเป็นรอยฝากของยางตรงส่วนปลายสุดของรอยไถล เมื่อล้อรถยนต์หมุนไป รอยไถลแบบนี้จะเงาสะท้อน ยากที่จะมองเห็นหรือถ่ายภาพฝุ่นของยางอาจจะติดไปกับรอยนิ้วมือที่ชื้นๆ ร่องรอยแบบนี้จะคงอยู่เพียงไม่กี่นาทีหรือไม่กี่ชั่วโมง ลมและน้ำสามารถพัดให้ชิ้นยางเล็กๆ กระจายไปและการจราจรก็ทำให้ฝุ่นเหล่านี้กระจายหายไปอย่างรวดเร็ว ดูภาพ 3.5 รอยยางบดกับพื้นแบบนี้พบได้บ่อยในรอยถูก

3.8.3 รอยถู

คือพื้นที่ที่สะอาดกว่าบริเวณโดยรอบ ซึ่งจากการไถลของยางที่ไปลบ หรือเคลื่อนย้ายฝุ่นสกปรกบนพื้น สามารถพบได้พบพื้นแข็ง นุ่มแต่มีผิวที่ลื่นสกปรก เมื่อยางรถยนต์ที่เย็นๆ ไถลไปบนนั้น รอยถูเหล่านี้ โดยมากพบบนพื้นคอนกรีตที่มีผิวจราจรแบบขัดมัน ร่องรอยแบบนี้จะเห็นเป็นเงาสะท้อน มองเห็นได้ยากและไม่สามารถถ่ายภาพได้ นอกจากใช้แสงส่องตรงไปที่รอยนั้น

บนพื้นเปียกจะเกิดได้ยากมาก เพราะสิ่งสกปรกบนพื้นจะกลายเป็นรอยป้ายเป็นทาง รอยดูแบบนี้คงอยู่ได้ไม่นานนัก พื้นก็จะถูกทำให้สกปรกอีก ดูในภาพ 3.6

3.8.4 รอยกวาดเป็นบริเวณกว้าง

เป็นที่ที่เกิดการไถลตัวของยาง ถูไปกับพื้นผิวที่มีความชื้นเคลือบอยู่เป็นทางยาว เกิดขึ้นบนผิวที่เหมือนกับพื้นผิวที่เกิดรอยถู ต่างกันคือ พื้นผิวต้องเปียก ดูภาพ 3.7 ถ้าพื้นผิวและยางอุ่นและความชื้นที่เคลือบอยู่มีไม่มากนัก รอยที่เป็นทางอาจจะแห้งพอที่จะติดไฟขึ้นได้ เห็นได้ง่ายมากแต่ไม่คงทน หายไปได้ง่าย มักจะหายไปก่อนที่จะถ่ายภาพได้ทัน ถ้าความชื้นที่เคลือบอยู่มีปริมาณมากๆ และรถถอยหลังไปบนพื้นที่แห้ง หรือถ้าฝนกำลังตกเป็นเรื่องยากที่ผู้ตรวจสอบจะไปถึงที่เกิดเหตุ ขณะกำลังเกิดรอยกวาด บางครั้งก็ยากที่จะแยกรอยกวาดแบบนี้ออกจากรอยที่เกิดจากการหมุนของล้อรถที่มีการเคลื่อนที่ไปเพียงเล็กน้อยบนพื้นที่มีความชื้นเพียงเล็กน้อย

3.8.5 รอยป้ายของวัตถุนิ่มๆ

เช่น หิมะ โคลน หรือของเหลวที่หกอยู่บนถนนที่มีผิวราบเรียบ หรือกระจายออกจนทั่วโดยการไถลตัวของยางรถยนต์ มักเกิดขึ้นบนถนนที่ปกคลุมด้วยหิมะ หิมะใกล้ละลายหรือโคลน ร่องรอยแบบนี้บางครั้งสามารถพบได้ที่บริเวณกันของร่องแบบเป็นราง (ruts) ที่เกิดจากล้อรถยนต์บนขอบทาง มักจะมองไม่เห็นรูปแบบของดอกยาง (tread) เพราะร่องในดอกยางจะเต็มไปด้วยวัตถุที่นุ่มๆ ร่องรอยจะยังคงอยู่นานเท่าที่พื้นที่บริเวณนั้นไม่ถูกรบกวน แม้ว่าวัตถุนั้นๆ จะแห้งไปแล้ว ที่จุดสิ้นสุดของร่อยรอยมักจะเป็นรอยพิมพ์ ของยางเป็นจุดที่ล้อยางเริ่มหมุนออกไป และสลัดวัตถุที่ติดมากับร่องยางออก รอยปาดแบบนี้สามารถเห็นได้ชัดเจน ยกเว้นบนน้ำแข็ง และบนหิมะที่แข็งตัว ดูในภาพ 3.8 เป็นรอยปาดบนกองชิ้นส่วนแตกหัก

3.8.6 รอยปาดบนวัตถุที่นำมาจากน้ำมันดิบ

ยางมะตอย หรือน้ำมันดิบส่วนเกินมักจะอุ่นกระจายอยู่ทั่วหรือแผ่กระจายออกไปโดยการไถลตัวของยางรถยนต์ พบได้บนรอยปะของพื้นถนนในขณะเวลาที่อากาศร้อนและตรงที่มีเศษส่วนเกินของยางมะตอยหรือน้ำมันดิบ พ่นลงไปบนถนน รอยปาดของยางมะตอย มักเกิดขึ้นจากความร้อนของการเสียดสี เนื่องจากการไถลตัวของยางรถยนต์ ลักษณะของรอยปาดคือ แต้มเล็กๆ ของยางมะตอยที่ติดขึ้นมากับยางรถยนต์จากบริเวณรอยต่อของพื้นและปาดไปบนผิวหน้าของก้อนหิน ดังนั้นจึงสามารถบอกทิศทางของการไถลตัว บนรอยไถลที่ยาง และอากาศค่อนข้างร้อน รอยปาดจะหนาและเป็นรอยต่อเนื่อง แต่มักจะเห็นจำนวนของสันของของดอกยางเป็นขอบของรองยางให้เห็น เหมือนในภาพ 3.8 รอยปาด เป็นร่องรอยที่เห็นได้ทั่วไป ผู้คนจะพูดเกี่ยวกับร่องรอยนี้อย่างไร เมื่อมีคนพูดว่าเขาเห็นรอยไถล รอยปาดที่ยางมะตอยจะเห็นได้ชัดเจนมาก แม้ในภาพถ่าย

และร่องรอยอาจจะคงอยู่ได้นานเป็นเดือน แม้จะเป็นบริเวณที่มีการจราจรผ่านไปมา ร่อยรอยนี้อาจจะอยู่ได้เพียงไม่กี่วัน หรืออาจจะถูกกลบทับด้วยร่องรอยอื่นๆ หรือรอยพิมพ์ยางรอยอื่นที่เกิดอุบัติเหตุใกล้ๆ กันในภายหลัง รอยแบบนี้จะพบบนพื้นที่เปียกน้ำ เพราะน้ำจะทำให้อุณหภูมิโดยรอบต่ำ ทำให้ยางมะตอยไม่ละลาย และเป็นเหมือนตัวหล่อลื่นระหว่างยางและถนน ดูภาพ 3.9 รอยปาดก่อนและหลังการชน และเช่นเดียวกับภาพ 3.10

3.8.7 รอยปาดจากยางรถยนต์

ยางที่ละลายจากยางรถยนต์หรืออาจจะเป็นสารที่ละลายได้ จากถนนเกิดเนื่องจากการไถลตัวของยาง มักจะเกิดขึ้นบนพื้นถนนที่เป็นคอนกรีต หรือถนนปูด้วยอิฐ อาจจะเกิดขึ้นบนถนนที่เป็นพื้นคอนกรีตผสมยางมะตอย ซึ่งรอยปาดไปปรากฏบนผิวหน้า ต้องใช้อุณหภูมิที่สูงมากกว่าจะทำให้ยางละลาย ดังนั้นรอยฟาดบนถนนที่เป็นคอนกรีตผสมยางมะตอย คือ รอยปาดจากยางมะตอย

3.8.8 รอยถูแรงๆ

ของยางรถยนต์ขณะเกิดการชนกัน ในขณะที่อยู่ในภาวะคับขันที่จะนำไปสู่การชนกันจะเกิดความเสียหายขึ้นที่ล้อของรถยนต์ และทำให้รถเลี้ยวไม่ได้ ในเวลาเดียวกัน การชนกันมักจะสร้างแรง เป็นแรงกดที่มีมากกว่าปกติกดลงบนถนน ดังนั้นถ้ารถยนต์กำลังเคลื่อนที่ ในเวลาชั่วขณะหนึ่งในตอนนั้นจะเกิดการเสียดสีกันอย่างแรงระหว่างยางรถยนต์กับผิวของถนน ซึ่งเป็นผลให้เกิดรอยถูดูเหมือนยางลบหรือรอยปาด ซึ่งเป็นรอยที่เป็นตัวชี้ว่าเป็นตำแหน่งที่ยางรถยนต์อยู่ในภาวะคับขันที่สุด อาจจะไม่มีร่องรอยของยางที่อื่นอีก และร่องรอยที่เกิดขึ้นอาจจะไม่ เด่นชัด ต้องใช้การค้นหาอย่างระมัดระวัง ตรงไหนก็ตามที่มีการชนกันอย่างรุนแรง จะเป็นตำแหน่งที่ล้อรถยนต์ล็อค จากการทรุดลงของชิ้นส่วนของรถยนต์ รอยถูของล้อยางน่าจะใช้เป็นจุดสังเกตของการชนรวมถึงรถบรรทุกด้วยเพราะน้ำหนักของรถที่มีมากกว่า

3.8.9 ร่องกรวดหรือร่องดิน

เป็นรอยกดลงบนพื้น แล้วถูกไถลากไปเป็นทางเกิดขึ้นโดยล้อที่ไถลตัวไปจะมีกองเศษวัสดุ ดิน กรวด กองอยู่สองข้างของร่อง และตรงปลายสุดของร่อง มักเกิดขึ้นบนพื้นดิน กรวดเม็ดเล็กๆ ที่อยู่บนไหล่ทาง หรือด้านข้างถนนและในหิมะ ถ้าดินมีความชื้นมากและมีความเหนียวอาจจะพบรอยปาดของโคลนหรือดินนุ่มๆ ที่ก้นของร่อง แต่ถ้าร่องแบบนี้เกิดขึ้นบนพื้นกรวด จะไม่สามารถบ่งชี้ได้ว่าเป็นร่องรอยแบบใด ร่องดินหรือร่องกรวดบางครั้งเป็นการยากที่จะบอกความแตกต่างกับร่องที่เกิดจากการหมุนของล้อรถ ร่องดิน ร่องกรวด สามารถเห็นได้ชัดเจน ถ่ายภาพได้ง่ายและอาจจะอยู่เป็นเดือนหรือเป็นปี ถ้าพื้นที่นั้นๆ ไม่ถูกรบกวน

รอยไถลที่ทับซ้อนกัน เกิดขึ้นเมื่อล้อหลังแล่นทับไปบนส่วนแรกของรอยที่เกิดขึ้นจากล้อหน้าในขณะไถลตัว รอยไถลที่ซ้อนทับกันบนรอยไถลแนวตรง คือเหตุผลหลักที่ทำให้ยุ่งยากในการค้นหา ตำแหน่งของล้อหน้าที่เริ่มไถลตัว และร่องรอยของล้อหลังสิ้นสุด มีเพียงรอยไถลที่ทับซ้อนกันของรอยไถลในแนวตรงเท่านั้น ถ้ามีข้อสังเกตเป็นแนวโค้งในรอยไถล คุณก็แน่ใจได้ว่านี้ไม่ใช่รอยทับซ้อนที่สมบูรณ์ในตำแหน่งที่มีรอยโค้ง

บ่อยครั้งที่รอยทับซ้อน มีปรากฏให้เห็นเพียงสองรอยขนานกัน ในกรณีนี้ต้องพยายามค้นหาให้ได้ว่าเป็นการไถลตัวทั้งสี่ล้อ หรือไถลตัวเพียงสองล้อ ถ้าล้อ ทั้งหมดไถลตัวจุดเริ่มต้นของรอยไถลน่าจะเป็นล้อหลัง และจุดสิ้นสุดของร่องรอยน่าจะเป็นของล้อหน้า ดังนั้นระยะทางที่รถยนต์ไถลตัวควรจะน้อยกว่าความยาวรวมของรอยไถลโดยการกะประมาณระยะทางระหว่างล้อหน้าและล้อหลัง ตรวจดูร่องรอยอย่างระมัดระวัง หาร่องรอยการไถลตัวของแต่ละล้อ ทั้งจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุด

1) จุดเริ่มของรอยไถลของล้อหน้า มักจะมีรอยแยกออกเล็กน้อย มีส่วนกว้างออก มีบริเวณที่ดำกว่าของการทับซ้อนกัน บางครั้งร่อยรอยของการซ้อนทับกันมักจะมีความสำคัญต้องตรวจดูร่องรอยต่างๆ ให้ละเอียด

2) ค้นหารอยของดอกยางของล้อหลัง รอยพิมพ์ หรือเศษของกองดินที่ทิ้งไว้ตรงบริเวณจุดเริ่มต้นของล้อหน้า

ช่องว่างในรอยไถล คือ รอยของการชะงักในรอยไถล เกิดขึ้นโดยการปลดเบรกชั่วขณะหนึ่ง และเกิดการใช้เบรกซ้ำ เป็นการยากที่รอยห่างจะมีเพียงแค่รอยไถล ช่องห่างแบบนี้มักจะถูกพบต่อเนื่องกับอุบัติเหตุรถยนต์ชนคน ช่องห่างคือร่องรอยที่เหมือนกัน

ในจำนวนรอยไถลที่เกิดขึ้น อาจจะมีหนึ่งรอยที่เกิดขึ้นช้ากว่ารอยอื่นๆ ด้วยสาเหตุหลายประการ เบรกอาจจะไม่สมดุลกันทุกล้อ ถ้าเบรกถูกใช้แบบเอียงๆ ล้อหนึ่งอาจจะล็อคและไถลบางล้อ ก่อนหรือหลังล้ออื่นๆ ถ้าล้อหน้าล็อคช้ากว่ารอยไถลจะเห็นเป็นรอยโค้งหรือหมุนไถลไปหนึ่งล้อหรือทั้งสองล้อในด้านใดด้านหนึ่งถูกล็อค อาจจะไถลไปด้านข้างได้มาก ถ้าพื้นมีความลื่นมาก เช่น บริเวณที่ผิวหน้ามีการลอกออก หรือช่วงรอยต่อของพื้นคอนกรีต และอาจจะล็อคก่อนล้อด้านตรงข้ามส่งผลให้เกิดรอยโค้งออกไปทางด้านข้าง ล้อหลังของรถเทลเลอร์ที่อยู่ใกล้มักจะเริ่มไถลตัวก่อนล้อของหัวรถ เพราะได้รับการออกแบบมาให้ เบรกถูกใช้กับล้อหลังก่อน บ่อยครั้งที่ล้อของหัวรถไม่เกิดรอยไถลเลย บางครั้งล้อหลังอาจจะเริ่มไถลตามรอยไถลที่เห็นได้ ด้วยผลของแรงที่เกิดจากการชนคนหรือสัตว์ โดยเฉพาะล้อหลังน่าจะเกิดการไถลตัว แต่ร่องรอยที่เห็นเป็นเพียงรอยเงา

รอยไถลเป็นแนวโค้งมักจะค่อยๆ ไถลไปข้างหน้า จากขอบทางของถนนซึ่งมักจะเป็นเนินขึ้นมา ร่องรอยเหล่านี้อาจจะเริ่มเกิดขึ้นจากการเบรกที่ไม่สมดุลหรือแรงดึงจากถนน อาจจะเกิดเมื่อรถกำลังเลี้ยวกลับ หรือเกิดการหักพวงมาลัยรถยนต์ก่อนเบรกจะล็อคล้อ ล้อของรถยังคงหมุนอยู่ในขณะที่รถกำลังไถลตัวไป รอยไถลเป็นแนวโค้งอาจจะเกิดขึ้นได้จากเมื่อรถกำลังอยู่ในอุบัติเหตุรถชน แต่รอยไถลแบบโค้งมักจะเกิดเป็นรอยโค้งแยกออกไป ซึ่งจะอธิบายในภายหลัง รอยโค้งที่เป็นรอบของยางอาจจะหมายถึง ล้อของรถถูกลากขณะรถได้รับความเสียหายกำลังถูกเหวี่ยง

ความคงทนของร่องรอย รอยไถลต่างๆ จะอยู่ได้นานแค่ไหนขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายอย่าง ร่องรอยถูกเช็ดออก ถูกลบออก หรือถูกปกคลุมจากกบางอย่าง เช่น

(1) การจราจร ซึ่งทำให้เกิดร่องรอยอื่นๆ มากมาย

(2) รอยเท้า รอยเท้าของผู้มามุงดู ผู้ที่ผ่านไปมา พยานในอุบัติเหตุ แม้แต่ตัวผู้ตรวจสอบ

(3) ฝนหรือหิมะ ซึ่งจะชะล้างไปอย่างรวดเร็ว หรือปกคลุมร่องรอยต่างๆ

(4) ลมและแสงอาทิตย์ ซึ่งทำให้แห้งหรือพัดบางอย่างไป รอยไถลที่ถูกทำให้เปียกหรือลบเลือนชิ้นส่วนบางอย่างไป

(5) ผู้คน ซึ่งบางครั้งจงใจเช็ดออก หรือปาดทับรอยไถล เพื่อทำให้ร่องรอยนั้นๆ ใช้เป็นหลักฐานไม่ได้

(6) รอยไถลอื่นๆ โดยเฉพาะที่ป้ายจอดรถ หรือป้ายสัญญาณจราจรอื่นๆ อาจจะถูก ปกคลุมหรือทำให้สับสนในอุบัติเหตุอื่นๆ

3.9 ร่องรอยที่ไม่ได้เกิดจากยางรถยนต์ ในฐานะพยานวัตถุ

รอยครูดเป็นร่องรอยที่พบบนถนน เกิดจากล้อยางรถยนต์ที่ไถลตัวหรือครูดไปกับพื้นขณะที่ล้อรถยังคงหมุนอยู่ ร่องรอยลักษณะนี้มีหลายแบบ

3.9.1 รอยครูดที่เกิดจากการลดความเร็ว Decelerating scuffs

3.9.2 รอยครูดที่เกิดจากการเร่งความเร็ว Aecelerating scuffs

3.9.3 รอยครูดไปด้านข้าง-เลี้ยวหักมุม Side scuffs –conering

3.9.4 รอยครูดที่เกิดร่วมกัน Combination scuffs

3.9.5 รอยครูดที่เกิดจากยางที่มีลมยางอ่อน Flat-tire scuffs

3.9.6 รอยครูดบนพื้นของยางขณะชนกัน Serub of tire during collision

3.9.7 ร่องทางรถบนพื้นผิวนุ่ม Furrow in solt material

รอยครูดของยางขณะเกิดการชนกัน จะเหมือนกันเมื่อล้อรถยนต์กำลังหมุนอยู่ขณะเดียวกันกับที่ล้อถูกล็อค และไม่มีคำอธิบายมากไปกว่านั้น

ร่องทางที่เกิดจากการหมุนของล้อ และสไลด์ตัวมีความแตกต่าง ๆ เพียงเล็กน้อย จากรอยไถลที่ล้อล็อคหนึ่งล้อ

ร่องรอยที่เกิดจากโลหะบนผิวถนน (Mark by Metal on Road Surface)

รอยขูด คือ ร่องรอยที่เกิดขึ้นบนถนน จากการที่ชิ้นส่วนของรถยนต์ไถลไปกับพื้น บางครั้งมองดูเหมือนเป็นรอยไถลแบบหนึ่ง เพราะว่าในบางครั้งร่องรอยเหล่านี้จะดูเหมือนกันและบางครั้งเกิดความผิดพลาดเกี่ยวกับร่องรอยพื้นผิวที่ถูกบดทับ แต่ร่องรอยเหล่านี้สามารถแยกแยะความแตกต่างได้อย่างง่ายดายโดยการตรวจสอบอย่างใกล้ชิด

รอยขูด สองลักษณะที่มักเกิดขึ้นในอุบัติเหตุ

1) รอยฉีกเล็กน้อย หรือรอยที่ถูกกระแทกกับวัสดุที่เป็นพื้นถนนโดยชิ้นส่วนของรถที่เป็นโลหะเบาร่องรอยแบบนี้จะเป็นรอยแนวเส้น หรือเป็นร่องที่มีความลึกประมาณ 8 นิ้ว

2) รอยถลอกของรถ สี และสนิม คือ ร่องรอยปกติที่สามารถพบได้ แต่โลหะนิ่มอย่างอลูมิเนียม อาจจะทำให้เกิดร่องรอยขูดกับพื้นถนน

เป็นเรื่องธรรมดาที่จะพบร่องรอยทั้งสองนี้เกิดขึ้นร่วมกัน รอยขูดบางรอยจะยาวและแคบ ร่องรอยขูดอาจจะเกิดจากชิ้นส่วนน้ำหนักเบาขณะเกิดการกระแทกกันแรงสุด แต่สิ่งที่สามารถพบได้โดยทั่วไปมีเพียงชิ้นส่วนที่เสียหายจำนวนหนึ่ง หลังจากการชนกันผ่านไปแล้ว มักจะเกิดจากวิธีการในการลากในสถานที่เกิดเหตุ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการดึงรถกลับขึ้นมาบนถนน ดังนั้นซากรถจึงสามารถดึงขึ้นมาได้ รอยขูดในพื้นผิวยางมะตอยจะมีรอยสึกมากกว่าบนพื้นซีเมนต์ ยิ่งเมื่ออากาศร้อนพื้นผิวยางมะตอยจะนุ่มมากขึ้น

รอยขูดจะมีประโยชน์ในการกำหนดตำแหน่งของรถในขณะที่เกิดการชนกันและที่สำคัญคือ ทิศทางที่รถแล่นไปหลังการชน เพราะว่าร่องรอยนั้นมีความใกล้เคียงกับร่องรอยที่เกิดจากชิ้นส่วนที่เสียหายในการชนกัน ร่องรอยนี้จะช่วยในการตัดสินใจ ตัวอย่างเช่น ณ. จุดที่รถพลิกกลับ และรถพลิกกลับขึ้นมาบนถนนหรือไม่ ถ้ารถพลิกกลับรอยขูดจะใกล้เคียงกับรอยที่เกิดจากตัวรถ อุปกรณ์แต่งรถ หรือกันชน ถ้ารถยังคงเคลื่อนที่ไปหลังจากรถกลับพลิกคืนมา เมื่อรถได้รับความเสียหายอย่างมากคือ ล้อหนึ่งล้อหรือมากกว่านั้นหักชิ้นส่วนของโครงรถ ส่วนใต้ล่างของรถ เครื่องยนต์ คันส่ง หรือกระทะล้อที่ยางระเบิดอาจจะทำให้เกิดร่องรอย บางครั้งเพื่อส่งและปริง โดยเฉพาะอย่างยิ่งบนรถบรรทุก ทำให้เกิดรอยขูด ขอบของล้อไม่ทำให้เกิดร่องรอยบ่อยนัก ยางที่มีลมยางต่ำกว่าปกติจะเป็นขอบจากส่วนที่สัมผัสกับถนน เมื่อขอบทำให้เกิดร่องรอย รอยฉีก

จะไม่คม แต่จะเป็นรูปกลมมากกว่าและกดลงกับพื้น แรงกดทำให้เกิดการสไลด์ออกไปด้านข้าง ขอบที่กดลงจะทำให้เกิดรอยขูด

รอยแซะ (รอยขูด รอยเจาะ) คือหลุมที่เกิดจากการกระแทกหรือร่องเกิดจากโลหะถูกลากบนพื้นผิวด้วยความแรง และเป็นชิ้นส่วนรถยนต์ที่มีความแข็งแรงมาก มักจะเป็นแรงกระแทกจากชิ้นส่วนด้านล่าง พัฒนาขึ้นเป็นแรงจากการชนกัน ความแตกต่างระหว่างร่องแซะกับรอยขูดคือความลึกของร่องรอย ความลึกเนื่องจากก้อนแข็งของวัตถุที่เป็นพื้นถนนถูกขุดออกไปมากกว่าที่จะเป็นแรงกระแทกจากด้านบน โดยทั่วไปรถที่ไถลตัวไปจะทำให้เกิดรอยแซะ แต่รถที่เกิดจากการชนกันอาจจะทิ้งน้ำหนัก เพียงครู่เดียวมากกว่าจะกดน้ำหนักทั้งหมดลงบนถนน และดังนั้นอาจจะเป็นรอยขูดมากกว่าจะเป็นการไถลตัว รอยแซะสามารถเกิดขึ้นได้จากคันส่งตกลงขณะที่รถยนต์ยังคงเคลื่อนที่ไป และเป็นผลให้เกิดร่องรอยขึ้นจากชิ้นส่วนที่มีความแข็งแรงมากของรถกระแทกลงบนพื้นหลังการชน การกระแทกหรือกระโดด

ค้นหารอยแซะในทุกๆ อุบัติเหตุรถชนกัน ที่ซึ่งล้อยนต์น่าจะเกิดการแตกหัก หรือเกิดจากยางระเบิดในการชน รอยแซะอาจจะพบได้ใน 3 รูปแบบ

(1) รอยแซะที่เป็นแผ่นหรือแตกเป็นชิ้นๆ คือหลุมที่เกิดจากเมื่อแผ่นของวัตถุที่เป็นพื้นแตกออกเป็นแผ่น มักจะพบในพื้นที่ยางมะตอยที่หมดอายุฉาบผิวอยู่ และที่ขอบของพื้น หรือแตกเป็นแนว

(2) รอยแซะที่เป็นรอยตัด คือ รอยแซะที่เกิดขึ้นโดยวัตถุที่เป็นแผ่นกว้างมีขอบคมตัดขวางทิศทางของการเคลื่อนที่ของชิ้นส่วนทำให้เกิดเป็นร่อง มักจะทำให้เกิดรอยแซะที่เป็นรอยตัด หลังจากทำให้เกิดรอยตัดขวาง รถก็ยังไถลไปด้านข้างบนผิวของถนน ทำให้เกิดเป็นแผงของรอยข่วน ในทิศทางของการเคลื่อนที่ที่ทะลุผ่านไปจนสุดแนว รอยแซะที่เป็นรอยตัดแบบนี้มีประโยชน์ในการแสดงให้เห็นทิศทางการเคลื่อนที่

(3) รอยแซะที่เป็นร่องจะเป็นร่องที่แคบยาวและลึก ทำได้โดยน๊อต หรือสลักยาวๆ และวัตถุที่มีลักษณะคล้ายกัน อาจจะมีความลึกมากเกือบ 2 นิ้ว ร่องรอยเหล่านี้มักจะมีความยาวมากกว่าความกว้างในทิศทางของการเคลื่อนที่แนวตัดขวางของร่อง อาจจะใกล้เคียงกันและความคมของชิ้นส่วนที่ทำให้เกิด ร่องรอย ตัวอย่างเช่น ส่วนปลายที่จัตุรัสของคาน วัดขนาดความกว้างและความลึก อาจจะช่วยในการหาความสัมพันธ์ รอยแซะที่เป็นร่องอาจจะเริ่มและจบเป็นรอยแซะแบบที่เป็นแผ่น

บางครั้งรอยแซะที่เป็นร่องอาจจะมีรูปแบบส่วนโค้ง แสดงให้เห็นรอยบิดหรือการหมุนซึ่งสามารถบอกให้ทราบว่า ณ ที่ใดที่รถเริ่มปีนในการชน บ่อยครั้งที่จุดศูนย์กลางของหลุมจะเป็นที่รวมของรอยขูดที่มีศูนย์ร่วมกันทำให้เกิดโดยชิ้นส่วน ลูกปืนของรถอื่นๆ ที่มีน้ำหนักน้อยบนถนน

3.10 รอยยางในฐานะที่เป็นพยานหลักฐาน

รอยยางไม่อาจจะคงอยู่ได้นานและไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้ ถ้ารอยยางนี้จะถูกใช้เป็นหลักฐานของสิ่งที่เกิดขึ้นในลักษณะต่อเนื่องกับอุบัติเหตุ ดังนั้นควรต้องมีบางสิ่งบางอย่างเพื่อบันทึกร่องรอยนั้น การบันทึกที่ทำขึ้นต้องชัดเจนและสมบูรณ์ การจดบันทึกและภาพถ่ายที่ทำขึ้นในขณะนั้น ณ ที่เกิดอุบัติเหตุ คือวิธีที่ดีที่สุด

3.10.1 การวัดระยะรอยไถล ตรวจหาจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดของรอยไถล สำหรับล้อรถยนต์แต่ละล้อและรอยช่องว่าง ทั้งหมดในรอยไถลเกือบทั้งหมด ประกอบด้วยส่วนสำคัญ 2 ส่วน

1) ส่วนที่ชัดเจนหรือส่วนที่ไม่มีปัญหา คุณสามารถใช้ส่วนดังกล่าวในศาลในฐานะที่มีเหตุผลแน่ชัด สิ่งนั้นอาจจะเป็นรอยป้ายสีดำ ซึ่งคุณสามารถเห็นจากระยะ 50 ฟุต ห่างออกไปหรือเห็นเป็นรอยเงาสว่างที่คุณจะเห็นได้ ถ้ามองอย่างใกล้มาก

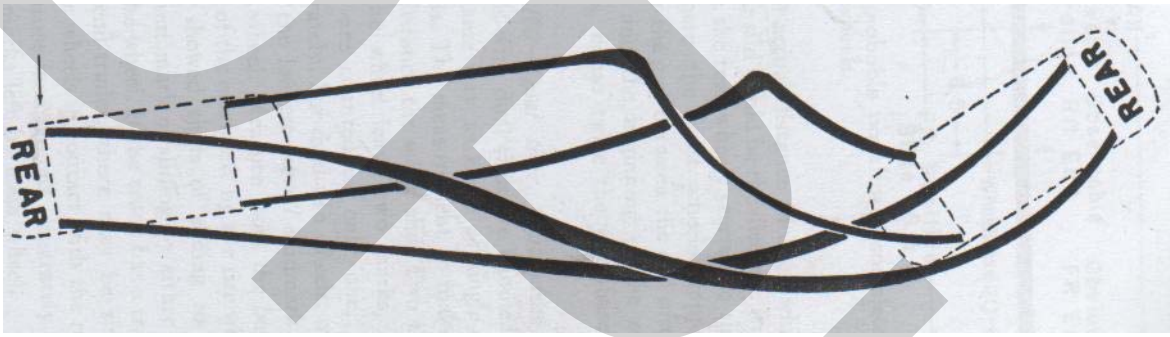
2) ส่วนที่ไม่เด่นชัด ซึ่งอาจจะเป็นส่วนที่จะถูกตั้งคำถามเกี่ยวกับการลื่นไถล สิ่งเหล่านี้มักจะอยู่ที่บริเวณจุดเริ่มต้นหรือบริเวณจุดสิ้นสุดของรอยที่ชัดเจน คุณเชื่อว่าล้อของรถยนต์ เกิดการลื่นไถลหรืออยู่บนตำแหน่งของการลื่นไถล แต่คุณไม่สามารถที่จะพิสูจน์สิ่งนั้นจากร่องรอยที่ปรากฏอยู่บนถนน

ส่วนที่ชัดเจนและส่วนที่ไม่เด่นชัด จะใช้ร่วมกันในการอธิบายอุบัติเหตุ กำหนดขอบเขตของร่องรอยทั้งสองแบบในแต่ละรอยไถล ก้อนหิน แขนงไม้ เหรียญ ดินสอ หรือวัตถุอย่างอื่น ที่จะชี้ว่าจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของแต่ละส่วนของร่องรอยทุก ๆ ร่องรอย ซึ่งยังชัดเจนและสมบูรณ์วิธีนี้จะช่วยในการวัดระยะร่องรอยที่ซับซ้อนและทำให้คุณวัดระยะได้อย่างรวดเร็ว ในกรณีที่มีความสำคัญหรือกรณีที่มีความซับซ้อนให้ทำแผนภาพเพื่อแสดให้เห็นขนาดและขอบเขตรอยไถล

ร่องรอยที่เกยทับกัน ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ เนื่องจากรอยไถลของล้อหลังเกยทับจุดเริ่มต้นของรอยไถลของล้อหน้า นั่นคือ ล้อหลังด้านซ้ายไปหยุดที่จุดเริ่มต้นของล้อหน้าซ้าย จุดสิ้นสุดการไถลของล้อหลังและจุดเริ่มต้นของล้อหน้าจ่อติดกันโดยการเกยทับกัน แต่ถ้าสังเกตอย่างระมัดระวัง มักจะพบรอยที่เป็นจุดหยุดของล้อหลัง เพราะรอยนี้จะอยู่ส่วนบนสุดและมักจะมีรอยแยกออกด้านใดด้านหนึ่ง รอยปาดเป็นเงาของล้อหน้า มักจะถูกทับด้วยรอยปาดของล้อหลัง หากคุณวัดระยะความยาวทั้งหมดรอยไถลที่เกิดขึ้นร่วมกัน เพื่อที่จะหาระยะทางที่รถไถลตัวไปและเป็นความผิดพลาดอย่างยิ่งเพราะไม่มีล้อใดเลยที่ไถลไปได้ไกลขนาดนั้น จะต้องลบออกด้วยความยาวพื้นฐานของรถโดยปกติเท่ากับ 10 ฟุต ออกจากความยาวทั้งหมดที่วัดได้ เพื่อหาระยะทางที่รถไถลตัวไป

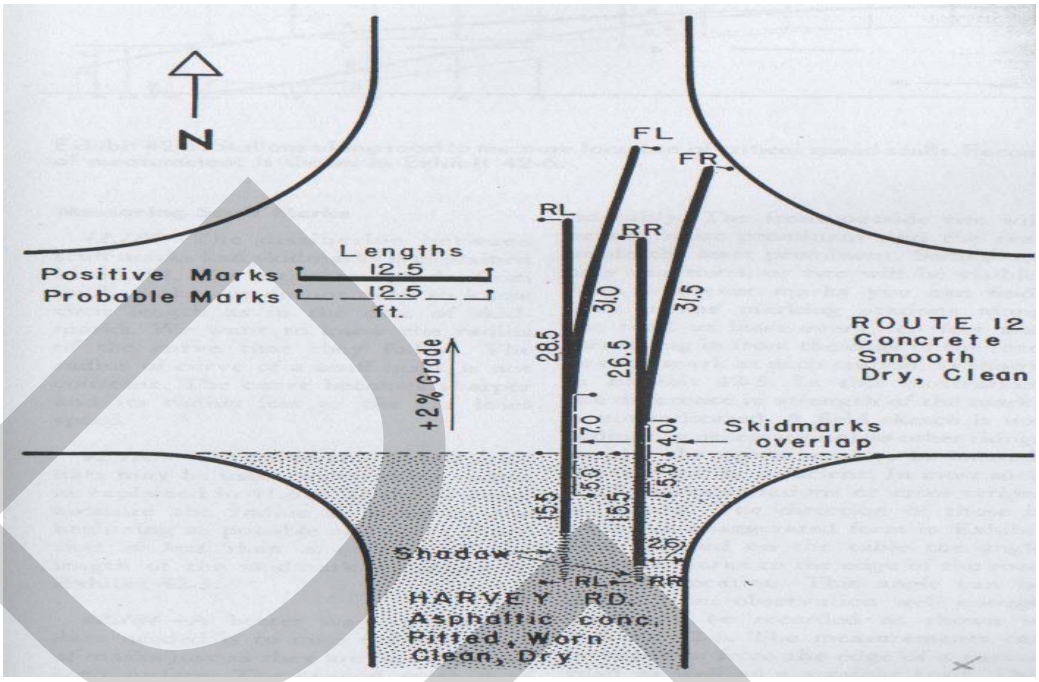
รอยยางคู่ รอยไถลของล้อรถยนต์ที่มียางคู่ วิธีการวัดจะยึดไปในแนวทางเดียวกับรอยไถลของล้อเดี่ยว การวัดระยะทำขึ้นเพื่อให้ทราบระยะทางของรอยไถลของล้อรถ ยางรถยนต์สองเส้นบนล้อเดียว ทำให้เกิดรอยไถลสองร่องรอย แต่จะนับเป็นหนึ่งรอยไม่ใช่แยกกัน สำหรับล้อที่มียางคู่ให้วัดร่องรอยที่มีความยาวที่สุดสำหรับล้อ 1 คู่นั้น การวัดจะวัดจากจุดเริ่มต้นของรอยไถลที่เกิดจากยางเมื่อเริ่มการไถลตัวจะเห็นเป็นร่องรอยไปจนถึงจุดไกลที่สุดของการไถล โดยที่ยางแต่ละเส้นยังอยู่บนล้อ ถ้ารถบรรทุกที่มีรถพ่วงหรือรถพ่วงเล็ก อาจจะมีล้อหกล้อหรือมากกว่านั้นที่สัมผัสกับพื้นถนน วัดระยะและบันทึกแยกรอยไถลที่เกิดขึ้นทั้งหมดของแต่ละล้อ

รถมอเตอร์ไซค์และสกูตเตอร์ก็สามารถทำให้เกิดรอยไถลได้ แยกการพิจารณาวัดระยะและบันทึกรอยไถลของแต่ละล้อ



ภาพที่ 3.9 ภาพรอยไถลของยางล้อรถขณะหมุนตัว

บันทึกข้อมูลของล้อแต่ละล้อ วัดและจดบันทึกขนาดของรอยไถลหรือร่องรอยที่เกิดขึ้นจากล้อแต่ละล้อ แบบฟอร์มนี้จะใกล้เคียงกับแบบฟอร์มสำหรับ Supplementary Field Note ที่แสดงให้ดูในภาพ 46-1 ซึ่งมีคุณสมบัติเพียงพอที่จะนำมาใช้ในที่นี้ เป็นบันทึกของรอยไถลบนส่วนหนึ่งของแบบฟอร์มนั้นในภาพแสดงให้เห็นร่องรอยที่ชัดเจนและร่องรอยที่ยังไม่เด่นชัดแยกออกจากกัน โดยใช้เครื่องหมาย + ระหว่างรอยทั้งสองในแต่ละกรณี ให้ระบุล้อรถนั้นเป็นร่องรอยด้านซ้าย เหมือนกับที่แสดงให้ดูในตัวอย่างด้านล่าง



ภาพที่ 3.10 แสดงร่องรอยไถลไปด้านข้าง

จากร่องรอยแสดงให้เห็นว่าล้อหน้าด้านขวาของรถยนต์ทำให้เกิดร่องรอยที่ชัดเจนเห็นเป็นรอยปาดที่เป็นเงาสว่างที่เริ่มต้นประมาณ 28 ฟุต เป็นแนวยาวไปตามพื้นคอนกรีต ต่อมากลายเป็นร่องรอยไม่เด่นชัดประมาณ 2.5 ฟุต แต่คุณไม่สามารถทำให้แน่ใจว่านี้เป็นรอยป้ายแบบเป็นเงาให้เขียนว่า “ FR 28.0 + 2.5 ”

3.11 การถ่ายภาพคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก

ในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก ภาพถ่ายจะถูกใช้เป็นพยานหลักฐาน เพื่อการเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทั่วไป และยังใช้เป็นพยานหลักฐานในศาล ภาพถ่ายจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการช่วยให้เข้าใจถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นผู้รวบรวมหลักฐานควรจะรู้วิธีการถ่ายภาพในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก

ในประเทศสหรัฐอเมริกาคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก จะใช้การตรวจสถานที่เกิดเหตุตามระบบ FBI ซึ่งพนักงานสอบสวนไม่มีหน้าที่ในการถ่ายภาพ แต่จะมีผู้รับผิดชอบในการถ่ายภาพโดยเฉพาะ จะเป็นการถ่ายภาพ โดยอาศัยความรู้พิเศษ ซึ่งแตกต่างจากประเทศไทย พนักงานสอบสวนจะเป็นผู้รวบรวมหลักฐานทุกอย่างและรวมทั้งการถ่ายภาพสถานที่เกิดเหตุด้วย

การถ่ายภาพเป็นวิธีง่ายๆ ในการบันทึกข้อเท็จจริง ซึ่งประโยชน์ของภาพถ่ายสามารถนำมาใช้ประกอบในการสอบสวนเกี่ยวกับคดีอุบัติเหตุ ดังนี้

3.11.1 ภาพถ่ายสามารถอธิบายได้ดีกว่าการใช้ตัวอักษร ในกรณีตัวอย่างเป็นจำนวนมาก รายงานแต่ละฉบับมีจำนวนหน้าเป็นร้อยหน้า อาจจะใช้เวลาเป็นวันในการจัดทำ บ่อยครั้งที่ไม่สามารถบรรยายความเสียหายที่เกิดขึ้นกับยานพาหนะได้ดีเท่ากับภาพถ่าย เช่น รอยครูดบนถนน หรือเศษสิ่งสกปรกบนร่างกาย และรูปแบบของรอยแตกของกระจกหน้ารถ ดูเหมือนจะเป็นการท้าทายการบรรยายรายละเอียดด้วยตัวอักษร

3.11.2 พิสูจน์ความถูกต้องของรายงาน รายงานข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอุบัติเหตุอาจจะถูกตั้งคำถามเพื่อหาเหตุผลหลาย ๆ ด้าน ภาพถ่ายจากอุบัติเหตุ น่าจะช่วยพิสูจน์ความถูกต้องของรายงานของคุณได้

3.11.3 การจดบันทึกเกี่ยวกับสิ่งของ คุณอาจจะหลงลืมรายละเอียด ในขณะที่มีความตื่นเต้นเกี่ยวกับการสอบสวน, ความสับสน และความเร่งรีบในการทำงานจะเป็นตัวบดบัง การสังเกตเห็นรายละเอียดต่างๆ ซึ่งคุณหรือบุคคลอื่นต้องการทราบเกี่ยวกับสิ่งนั้นในภายหลัง ในขณะที่สสารหรือวัตถุบางอย่างที่เสื่อมสภาพเร็วต้องได้รับการดูแล, ชิ้นส่วนหลายอย่างที่คุณอยากใช้เวลาในการวิเคราะห์มากกว่านี้ได้สูญหาย หรือเสื่อมสภาพไป, ภาพถ่ายจะสามารถบันทึกรายละเอียดต่าง ๆ ในสถานที่เกิดเหตุ ดังนั้นถ้าในภายหลังที่คุณต้องการ คุณก็สามารถค้นหาบางอย่างที่คุณพลาดไปในตอนแรก

3.11.4 ช่วยบันทึกความจำในสิ่งที่คุณเห็นไม่มีใครสามารถที่จะจดจำรายละเอียดทุก ๆ อย่างได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อเวลาผ่านไประยะหนึ่ง ขณะที่เขาอาจจะต้องศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับอุบัติเหตุในกรณีอื่น ๆ ด้วย

การใช้ภาพถ่ายเกี่ยวกับอุบัติเหตุ จะขึ้นอยู่กับแนวทางของผู้ตรวจสอบ จะต้องการให้เป็นภาพถ่ายอาจจะเป็นไปตามความต้องการของฝ่ายอัยการโจทย์ เพื่อให้เกิดค่าตัดสินทางกฎหมายต่อการกระทำผิด ซึ่งมีผลให้เกิดอุบัติเหตุ ภาพถ่ายจะถูกใช้ในการวิเคราะห์หาหลักฐาน เพื่อการเรียกร้องสิทธิ์ในความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุทั้งในและนอกศาล ภาพของความเสียหายในหนังสือพิมพ์หรือการสื่อสารด้านอื่น ๆ ช่วยให้ประชาชนระมัดระวังปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร[40]

ตัวอย่างการถ่ายภาพ

1) ภาพถ่ายที่ดี จากระยะที่มองเห็นสามารถมองวัตถุเป้าหมายได้ชัดเจน แสดงให้เห็นความละเอียด ความกว้างของถนน มุมของการชน ส่วนภาพถ่ายที่ไม่ดี ไม่ควรใกล้เกินไปที่จะแสดงให้เห็นเงื่อนไขต่าง ๆ ของอุบัติเหตุจะเห็นเพียงแค่เกิดอะไรขึ้น แต่ไม่สามารถบอกได้ว่าทำไมจึงเกิดขึ้น และเกิดขึ้นได้อย่างไร ตามภาพถ่ายที่ 3.11 - 3.12

---

[40] J. Stannard Baker. (1959). **Traffic Accident Investigator's.** p. 401.

2) ภาพถ่ายที่ดี ควรถ่ายทั้ง 4 ด้านของรถยนต์ที่เสียหาย ตามภาพถ่ายที่ 3.13

3) ในกรณีเกิดรอยครูดบนพื้นถนน เราควรถ่ายภาพด้านล่างของรถ เพื่อแสดงให้เห็นว่าชิ้นส่วนใต้ท้องรถ ถูกกระแทกกับพื้นถนน ตามภาพถ่ายที่ 3.14

4) ภาพถ่ายที่ดีที่แสดงการเสียหายหรือตำแหน่งหยุดสุดท้ายของรถยนต์ ควรบอกให้ผู้คนที่มุงหรือกีดขวางอยู่หลีกไปก่อนที่จะถ่ายภาพ ตามภาพถ่าย 3.15-3.16

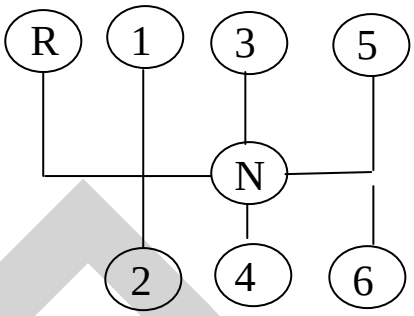
3.12 หลักนิติวิทยาศาสตร์

ในประเทศสหรัฐอเมริกา ปัจจุบันผู้เชี่ยวชาญจะนำเอาเทคโนโลยีทางคอมพิวเตอร์ ทางวิศวกรรมยานยนต์มาใช้ประกอบในการค้นหาและอธิบายถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ เช่น นำกล่องควบคุมความเร็วแบบต่าง ๆ มาใช้ในการวิเคราะห์ความเร็วของรถยนต์ในขณะที่เกิดเหตุ ซึ่งกล่องควบคุมความเร็วนี้สามารถอ่านแปลความเร็วก่อนเกิดเหตุ 5 วินาที ทำให้สามารถวิเคราะห์ความเร็วก่อนชนได้ นอกจากนี้ในประเทศสหรัฐอเมริกา ยังนำระบบดาวเทียมมาติดตั้งที่รถยนต์ซึ่งสามารถวิเคราะห์ความเร็วและเส้นทางเดินทางของรถยนต์ได้ นอกจากนี้ยังมีเทคโนโลยีการใช้กล้องถ่ายรูปประกอบกับข้อมูลคอมพิวเตอร์ที่ถ่ายภาพความเสียหายของรถประเภทนั้น ๆ พร้อมถ่ายร่องรอยบนพื้นถนนในบริเวณจุดเกิดเหตุแล้วนำข้อมูลนั้นให้ระบบโปรแกรมประมวลผลสามารถสร้างภาพจำลองการเกิดเหตุได้ เช่น

3.12.1 ความรู้ทางด้านวิศวกรรมยานยนต์ จะบอกถึงข้อมูลจำเพาะของรถยนต์แต่ละประเภทต่างๆ กัน

1) ขนาดและสัดส่วนตัวถัง จะบอกถึงความกว้าง ยาว สูง ระยะทางของล้อหน้าถึงล้อหลัง และน้ำหนักของรถยนต์แต่ละชนิด สามารถนำมาคำนวณความเร็วของรถยนต์ และระยะเบรกของรถยนต์แต่ละชนิดได้

2) ระบบเกียร์ และตำแหน่งของเกียร์และอัตราทดรอบของเกียร์ หากสามารถทราบว่าภายหลังเกิดอุบัติเหตุผู้ขับขี่ใช้เกียร์ใดอยู่ เราก็จะทราบถึงความเร็วของรถยนต์คันนั้น เช่น รถยนต์อีซูซุรุ่น 6HE-1 ขนาด 175 แรงม้า มีรอบเครื่องยนต์สูงสุด 30000 รอบ/นาที ใช้เกียร์กะปุก 6 เกียร์



ภาพที่ 3.18 แสดงระบบเกียร์ของรถบรรทุก

หากขณะเกิดเหตุรถบรรทุกอยู่ในระหว่างเกียร์ที่ 4 โดยมีอัตราความเร็วสูงสุดบนทางราบ 112 กม/ชม หากวิ่งโดยใช้เกียร์ 4 ความเร็วในขณะก็คือ 55.273 กม/ชม. สามารถนำไปประยุกต์ ในการพิจารณาว่าผู้ขับขี่ในขณะนั้นใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดหรือไม่ รายละเอียดปรากฏตามตารางภาพ 3.17 และ 3.18

3) อุปกรณ์บันทึกความเร็วระยะทางและเวลาการใช้รถในระยะ10ปีที่ผ่านมาจนปัจจุบัน รถบรรทุกสินค้าอันตรายรถโดยสารปรับอากาศรถบรรทุกสินค้าที่มีมูลค่าสูงจะติดตั้งเครื่องแทคโครกราฟ (Tachograph) ไว้ที่บริเวณกลางหน้าปัดวัดอัตราความเร็ว โดยมีการติดตั้งด้านหลังหน้าปัดวัดความเร็วโดยใช้แผ่นกระดาษแทคโครกราฟ ใช้ร่วมกับนาฬิกา เครื่องจะทำงานด้วยแรงเหวี่ยงจากการหมุนของสายมาตรวัดความเร็ว ทำให้อุปกรณ์โลหะปลายแหลมแกว่งขึ้นลงตามอัตราความเร็วของรถขีดเส้นกราฟแผ่นแทคโครกราฟที่หมุนทวนเข็มนาฬิกาตามเวลาภายใน 24 ชั่วโมงของการใช้รถ

แผ่นแทคโครกราฟในรถยนต์ ทำด้วยกระดาษสำหรับขีดด้วยอุปกรณ์แหลม เป็นแผ่นกลมมีรูตรงกลาง แบ่งพื้นที่เป็น 2 ส่วน ตามภาพถ่ายที่ 3.19

4) พื้นที่วงกรมตรงกลาง มีช่องสำหรับกรอกข้อความ ดังนี้

รายงาน (ผู้ควบคุมรถ) (ต้นทาง) – (ปลายทาง)

รถ (หมายเลขทะเบียน) ชื่อคนขับ / นามสกุล

วันใช้รถ (วัน/เดือน/ปี) น้ำมันเชื้อเพลิงที่มี (จำนวนลิตร)

เลข กม.ต้นทาง / เลข กม. ปลายทางระยะทาง (กม.)

5) พื้นที่กราฟ แบ่งพื้นที่วงแหวนเป็น 24 ช่องๆ ละ 1 เซนติเมตร จากเวลา 00.00 น.-24.00 น. ภายในช่องชั่วโมงแบ่งออกเป็นช่อง 10 นาทีและ 5 นาที สำหรับอ่านเวลาตามนาฬิกา

(1) วงแหวนรอบนอกสำหรับกราฟอัตราความเร็วที่ 0, 10, 20, 30, 40, 50, 60, 70, 80, 90, 100, 110, 120 กม./ชม.

(2) วงแหวนชั้นกลางสำหรับกราฟแสดงการเปลี่ยนแปลงอัตราความเร็วในช่องแคบๆ อ่านเวลารถหยุดเดินและเดิน[41]

(3) วงแหวนชั้นใน สำหรับกราฟความเร็วเฉลี่ย เช่น ไม่มีความเร็ว เพิ่มความเร็ว รักษาระดับความเร็ว ลดอัตราความเร็ว

จึงสามารถนำมาใช้ในการพิสูจน์เวลาออกเดินทาง เวลาหยุด อัตราความเร็วของรถที่เวลาต่างๆ กัน และความเร็วสุดท้ายของรถยนต์ก่อนชน และเวลาชน

นอกจากอุปกรณ์ Tachograph แล้ว ปัจจุบันได้นำอุปกรณ์ควบคุมความเร็วของรถยนต์ซึ่งได้ประยุกต์มาจากกล่องดำของเครื่องบิน (BLACK BOX) มาใช้กับรถยนต์ โดยการพัฒนามาจากอุปกรณ์กล่องดำของระบบบันทึกข้อมูลเหตุการณ์การบินของเครื่องบินพาณิชย์ เป็นเวลาหลายปีแล้ว แต่มีคนจำนวนน้อยมากที่จะทราบว่า เทคโนโลยีแบบเดียวกันนี้ ถูกใช้อย่างแพร่หลายในรถยนต์ต่างๆ มาตั้งแต่ปี ค.ศ.1974[42] ตามภาพถ่ายที่ 3.20-3.21

ลักษณะของ BLACK BOX จะเป็นกล่องข้อมูลขนาดกว้าง 5 นิ้ว ยาว 6 นิ้ว สูงประมาณ 1 นิ้ว ลักษณะเป็นสี่เหลี่ยมพื้นผ้า จะติดอยู่บริเวณใต้ลิ้นชักด้านซ้ายของรถยนต์ โดยกล่องดังกล่าวจะมีถ่านไฟประจุอยู่ในตัวเครื่องเพื่อให้เครื่องทำงานอยู่ตลอดเวลาและหากรถยนต์คันที่ติดอุปกรณ์ดังกล่าว สตาท์เครื่องไฟฟ้าจากระบบกุญแจจะกระตุ้นให้เครื่องเริ่มทำงานและบันทึกข้อมูลของรถยนต์คันดังกล่าวว่า ออกเดินทางเวลาเท่าใด จากความเร็ว 0 กิโลเมตร / ชม. จนถึงเวลาเกิดอุบัติเหตุเวลาเท่าใด และความเร็วเท่าใด ขณะเกิดเหตุเปิดสัญญาแตรหรือไม่ เปิดไฟสูงต่ำหรือไม่ เบรกหรือไม่ เปิดสัญญาณไฟเลี้ยวซ้าย เลี้ยวขวาหรือไม่ และเครื่องยนต์ทำงานหรือไม่ ข้อมูลเหล่านี้จะถูกเก็บอยู่ในกล่องความจำของ Black Box และสามารถดูดข้อมูลออกจากกล่องดำออกมาแสดงเป็นกราฟได้ ซึ่งจากข้อมูลดังกล่าวสามารถพิสูจน์ได้ว่าขณะเกิดเหตุพฤติกรรมของผู้ขับรถยนต์ได้ปฏิบัติตามกฎหมายหรือไม่ ย่อมถือว่าเป็นข้อมูลทางวิทยาศาสตร์ เป็นพยานวัตถุที่สำคัญอันเป็นการพิสูจน์ข้อเท็จจริงในคดี ซึ่งย่อมจะดีกว่าพยานบุคคลซึ่งอาจจะให้การขัดต่อความเป็นจริง และหรือเพื่อเป็นการช่วยเหลือผู้กระทำผิด ซึ่งข้อมูลเหล่านี้พนักงานสอบสวนควรจะต้องเร่งศึกษาเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้เสียหายและผู้กระทำผิด ตามภาพถ่ายที่ 3.22-3.27

---

[41] ชูศักดิ์ ธารวานิช. **รายงานวิเคราะห์ร่องรอยรถชน** ที่ 7636/2537. กองกำกับการวิทยาการ เขต 11. นครศรีธรรมราช.

[42] Rosenbluth, William. (1939). **Investigation and interpretation of black box data in automobiles.**

3.13 การดำเนินคดีอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย

คดีอุบัติเหตุจราจรทางบกรัฐเป็นผู้เสียหาย และเป็นคดีอาญาที่เกี่ยวกับสิทธิและเสรีภาพในร่างกายของผู้ถูกกล่าวหาโดยตรงและเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนส่วนรวม และยังเป็นคดีเกี่ยวข้องทางแพ่งเกี่ยวเนื่องกับคดีอาญา ซึ่งผู้กระทำละเมิดต้องรับผิดในผลของการกระทำของตนเองและนายจ้าง และยังเกี่ยวข้องกับความรับผิดของบริษัทประกันภัยซึ่งต้องรับผิดตามสัญญาประกันภัยด้วย ซึ่งคดีอุบัติเหตุในประเทศไทยมีกฎหมายแพ่งและกฎหมายอาญาที่เกี่ยวข้องดังนี้

3.13.1 คดีจราจรที่ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวกับรถ โดยไม่มีความเสียหายใดๆเกิดขึ้นต่อชีวิต ร่างกายและทรัพย์สิน ถือว่าเป็นการกระทำความผิดต่อความสงบสุขของรัฐ เช่น ผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจร การขับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน การขับรถในขณะเมาสุรา คดีประเภทนี้บางข้อหามีโทษปรับสถานเดียว บางข้อหามีโทษจำคุกหรือทั้งจำทั้งปรับ

คดีประเภทนี้ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 140 สามารถออกใบสั่งและให้ผู้ต้องหาสามารถชำระค่าปรับตามที่พนักงานสอบสวนเปรียบเทียบปรับคดีอาญายุติ หากผู้เสียหายไม่ชำระค่าปรับพนักงานสอบสวนต้องทำสำนวนเสนอพนักงานอัยการเพื่อทำการฟ้องคดีอาญาต่อศาลต่อไป

3.13.2 คดีจราจรที่ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรและเกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน แต่ไม่เกิดความเสียหายต่อชีวิตและร่างกาย คดีประเภทนี้เป็นความผิดทั้งทางอาญาและทางแพ่ง

1) ความผิดทางอาญา เมื่อผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรจะมีความผิดตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เป็นความผิดตามมาตรา 43(4) โดยผู้ฝ่าฝืนตามมาตรา 43 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สี่ร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท ตามมาตรา 157 หากผู้ต้องหายอมรับผิดพนักงานสอบสวนสามารถทำการเปรียบเทียบปรับได้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 37(2) และมาตรา 38(1) วรรคแรก หากผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่พนักงานสอบสวนเปรียบเทียบหรือยินยอมแต่ไม่ชำระภายในกำหนดเวลาตามมาตรา 38(1) วรรคสองพนักงานสอบสวนต้องส่งตัวผู้ต้องหาพร้อมสำนวนไปให้พนักงานอัยการทำการยื่นฟ้องต่อศาลต่อไป

2) ความผิดทางแพ่ง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติไว้ในมาตรา 420 “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมาย...ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิด จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น”

3.13.3 คดีจราจรที่ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรและเกิดความเสียหายขึ้นต่อชีวิตและร่างกายเป็นความผิดทั้งทางแพ่งและทางอาญาดังนี้

1) ความผิดทางอาญา นอกจากผู้ขับขี่รถจะกระทำผิดต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แล้ว ผู้กระทำความผิดยังต้องรับผิดดังนี้

(1) กรณียังไม่เกิดความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย แต่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน เป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(4)

(2) กรณีเกิดความเสียหายต่อร่างกายและจิตใจ แต่ไม่ถึงแก่อันตรายสาหัส เป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 390 "ผู้ใดกระทำประมาทและการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ"

(3) กรณีความเสียหายต่อร่างกายถึงกับอันตรายสาหัส เป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 300 "ผู้ใดกระทำโดยประมาท การกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายสาหัส ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปีและปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

(4) กรณีความเสียหายต่อชีวิต เป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 "ผู้ใดกระทำโดยประมาทและการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี และปรับไม่เกินสองหมื่นบาท"

2) ความผิดทางแพ่ง ผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรและเกิดความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัยและทรัพย์สินของบุคคลอื่น ต้องรับผิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 ในฐานะผู้กระทำละเมิด

3.14 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่สำคัญตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มีดังนี้

3.14.1 ปัจจัยเกี่ยวกับรถยนต์ มาตรา 6 กำหนดว่ารถยนต์ที่นำมาใช้ต้องมีสภาพมั่งคงแข็งแรงและมีอุปกรณ์ส่วนควบครบถ้วน ไม่น่าจะเกิดอันตรายหรือทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยผู้ใช้ผู้โดยสาร หรือประชาชน และมาตรา 8 ที่ผู้ขับขี่ไม่อาจแลเห็นทางพอแก่ความปลอดภัยมาใช้

3.14.2 ปัจจัยเกี่ยวกับผู้ขับขี่รถยนต์ เพื่อมาตรการความปลอดภัยในการขับรถยนต์ มาตรา 43(1) ห้ามผู้ขับขี่รถในขณะหย่อนความสามารถ มาตรา 43(2) ห้ามผู้ขับในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น มาตรา 43 ทวิ ห้ามผู้ขับขี่เสพยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท

3.14.3 ปัจจัยเกี่ยวกับความเร็วของรถยนต์ เป็นปัจจัยสำคัญและเป็นต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่รถยนต์จะต้องลดความเร็วของรถลง ในกรณีต่างๆ เช่นมาตรา 22 อนุ 6 เมื่อสัญญาณไฟจราจรกระพริบสีเหลือง มาตรา 39 เมื่อขับรถสวนกันในทางเดินรถที่แคบ มาตรา 49 เมื่อได้รับสัญญาณขอแซงขึ้นหน้า มาตรา 64 เมื่อขับผ่านหรือสวนกับรถโรงเรียน มาตรา 68 ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถหรือ

ผ่านขึ้นหน้า จอดรถ หยุดรถ หรือกลับรถ ต้องลดความเร็วลง มาตรา 69 ผู้ขับขี่รถในทางเดินรถบนเนินเขา บนสะพาน เชิงสะพาน ทางแคบ ทางโค้ง ทางลาด ที่คับขันหรือที่มีหมอกฝน ฝุ่นหรือควัน จนไม่สามารถมองข้างหน้าได้ในระยะ 60 เมตร ต้องลดความเร็วของรถในลักษณะที่จะเกิดความปลอดภัย มาตรา 70 ผู้ขับขี่รถเข้าใกล้ทางร่วม ทางแยก ทางข้ามเส้นให้รถหยุหรือวงเวียนต้องลดความเร็ว

3.14.4 ปัจจัยเกี่ยวกับการใช้ทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องระมัดระวังไม่ให้รถชนหรือโดนคนเดินเท้าไม่ว่าส่วนใดของทางและต้องให้สัญญาณเตือนคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็นตามมาตรา 32 นอกจากนี้การขับรถออกจากตัวอาคารหรือทางส่วนบุคคลเพื่อออกสู่ทางเดินรถต้องหยุดให้รถที่อยู่ในทางผ่านไปก่อนตามมาตรา 74 และหากขับรถตามกันต้องเว้นระยะห่างรถคันหน้าพอสมควรในระยะที่จะหยุดได้โดยปลอดภัยเมื่อจำเป็นต้องหยุด ตามมาตรา 40 และหากขับรถสวนทางกันผู้ขับต้องขับขี่รถชิดด้านซ้ายของทางเดินรถโดยถือกึ่งกลางของทางเดินรถเป็นหลัก แต่ถ้าทางเดินรถใดได้จัดแบ่งช่องทางเดินรถไว้ ให้ถือเส้นหรือแนวที่แบ่งเป็นหลัก ตามมาตรา 39 วรรคหนึ่ง

3.15 การรวบรวมพยานหลักฐานโดยเฉพาะอุบัติเหตุคดีจราจร

ในการรวบรวมพยานหลักฐานในคดีจราจรเพื่อจะนำไปสู่วัตถุประสงค์ 2 ประการ คือ

3.15.1 เพื่อเปิดเผยสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและการรวบรวมพยานหลักฐานที่จะนำไปสู่การดำเนินคดีกับผู้กระทำผิด

3.15.2 เตรียมหลักฐานและข้อมูลที่จำเป็นให้กับผู้รับผิดชอบในการดำเนินการตามขั้นตอนสำหรับผู้เกี่ยวข้อง[43]

3.16 ขอบเขตความรับผิดชอบและอำนาจของพนักงานสอบสวนในคดีจราจรทางบก

การสอบสวนเกี่ยวกับคดีอุบัติเหตุจราจร เจ้าหน้าที่ตำรวจมีส่วนรับผิดชอบ 2 ประการ

3.16.1 พนักงานสอบสวนจะต้องเก็บรวบรวมหลักฐานและการบันทึกข้อมูลทั้งหมดที่เป็นข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอุบัติเหตุเพื่อทำการดำเนินคดีกับผู้กระทำผิดและเรียกร้องค่าเสียหาย

3.16.2 ถ้าอุบัติเหตุนั้นได้รับการสอบสวนอย่างเหมาะสมพยานหลักฐานของการกระทำผิดจะสามารถตรวจพบประมาณ 85% ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด เมื่อพยานหลักฐานถูกตรวจพบผู้กระทำผิดจะถูกดำเนินคดีต่อไป

---

[43] Pubic Safety Division,. USOM/Thailand.

3.17 อำนาจของพนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

3.17.1 การจับกุม

ในคดีอาญา การจับกุมและคุมขังบุคคลใดจะกระทำมิได้ เว้นแต่มีคำสั่งหรือหมายของศาล หรือผู้นั้นได้กระทำความผิดซึ่งหน้า หรือมีเหตุจำเป็นอย่างอื่นให้จับได้โดยไม่มีหมายตามที่กฎหมายบัญญัติ โดยผู้ถูกจับจะต้องได้รับการแจ้งข้อกล่าวหาและรายละเอียดแห่งการจับโดยไม่ชักช้ากับจะต้องได้รับโอกาสแจ้งให้ญาติหรือผู้ซึ่งผู้ถูกจับไว้วางใจทราบในโอกาสแรก และผู้ถูกจับซึ่งยังถูกควบคุมอยู่ ต้องถูกนำตัวไปศาลภายในสี่สิบแปดชั่วโมงนับแต่เวลาที่ผู้ถูกจับกุมนำตัวไปถึงที่ทำการของพนักงานสอบสวน เพื่อศาลพิจารณาว่ามีเหตุที่จะขังผู้ถูกจับไว้ตามกฎหมายหรือไม่ เว้นแต่มีเหตุสุดวิสัยหรือมีเหตุจำเป็นอย่างอื่นตามที่กฎหมายบัญญัติ

หมายจับหรือหมายขังบุคคลจะออกได้ต่อเมื่อ

1) มีหลักฐานตามสมควรว่าบุคคลใดน่าจะได้กระทำความผิดอาญา ซึ่งมีอัตราโทษจำคุกอย่างสูงเกิน 3 ปี หรือ

2) เมื่อมีหลักฐานตามสมควรว่าบุคคลใดน่าจะได้กระทำความผิดอาญาและมีเหตุอันควรเชื่อว่าจะหลบหนี หรือจะไปยุ่งเหยิงกับพยานหลักฐาน หรือก่อเหตุอันตรายประการอื่น

ถ้าบุคคลนั้นไม่มีที่อยู่เป็นหลักแหล่ง หรือไม่มาตามหมายเรียก หรือตามนัดโดยไม่มีข้อแก้ตัวอันควร ให้สันนิษฐานว่าบุคคลนั้นจะหลบหนี

ปัจจุบันการออกหมายจับตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 59 เป็นอำนาจของศาล

เหตุออกหมายจับตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 66

(1) เมื่อมีหลักฐานสมควรว่าบุคคลใดน่าจะกระทำความผิดอาญา หรือเชื่อว่าจะหลบหนี...

(2) เมื่อมีหลักฐานตามสมควรว่าบุคคลใดน่าจะได้กระทำความผิดอาญา และมีเหตุสมควรเชื่อว่าจะหลบหนี หรือไปยุ่งเหยิงกับพยานหลักฐานหรือก่อเหตุอันตรายประการอื่น...

(3) เมื่อผู้ต้องหาซึ่งถูกปล่อยชั่วคราว มิสามารถทำสัญญาประกันให้จำนวนเงินสูงกว่าเดิม หรือหาหลักประกันมาเพิ่ม หรือให้ดีกว่าเดิม ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 115 ซึ่งหมายถึง ผู้ร้องขอประกันไม่อาจดำเนินการดังกล่าวได้

3) พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจจับโดยไม่มีหมายจับ หรือคำสั่งของศาลไม่ได้ เว้นแต่ในกรณีดังต่อไปนี้

(1) เมื่อบุคคลนั้นได้กระทำความผิดซึ่งหน้าดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 80

(2) เมื่อพบบุคคลนั้นกำลังพยายามกระทำผิดหรือพบโดยมีพฤติการณ์อันควรสงสัยว่าผู้นั้นจะกระทำความผิดโยมีเครื่องมือ อาวุธ หรือวัตถุอย่างอื่นอันสามารถใช้ในการกระทำความผิด

(3) เมื่อมีเหตุที่จะออกหมายจับบุคคลนั้น ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 66(2) แต่มีความจำเป็นเร่งด่วนที่ไม่อาจขอให้ศาลออกหมายจับบุคคลนั้นได้

(4) เมื่อผู้ต้องหาหรือจำเลยที่จะหลบหนี ในระหว่างปล่อยตัวชั่วคราวตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 117

4) เมื่อมีการจับแล้วจะต้องแจ้งผู้ถูกจับทราบว่าเขาต้องถูกจับ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 83

5) ผู้ถูกจับซึ่งยังถูกควบคุมตัวอยู่ต้องถูกนำตัวไปศาล ปัจจุบันยังคงควบคุมผู้ถูกจับไว้ได้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 87 พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาคดีเยาวชนและครอบครัว พ.ศ. 2537 มาตรา 50

3.17.2 การค้น

ในคดีอาญา การค้นในที่รโหฐานจะกระทำมิได้ เว้นแต่จะมีคำสั่งหรือหมายของศาลหรือมีเหตุให้ค้นได้โดยไม่ต้องมีคำสั่งหรือหมายของศาล ซึ่งตำรวจได้วางแนวปฏิบัติไว้ตามหนังสือ ตร. ด่วนที่สุด ที่ 0606.6/150066 ลงวันที่ 24 ตุลาคม 2540 ดังนี้

การค้นในที่รโหฐาน

1) อำนาจการออกหมายค้น ปัจจุบันเป็นอำนาจของศาลโดยเฉพาะ

2) เหตุที่จะออกหมายค้น เป็นเหตุที่ระบุไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 69

3) การค้นโดยไม่ต้องมีคำสั่งหรือหมายของศาล เจ้าหน้าที่ตำรวจทุกคนมีอำนาจค้นได้ตามเหตุที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจาณาความอาญา มาตรา 92 วรรคหนึ่ง

4) สำหรับข้อยกเว้นการค้นโดยไม่ต้องมีหมายค้นตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามาตรา 92 วรรคสอง กรณี “พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ค้นด้วยตนเอง ไม่ต้องมีหมายค้นก็ได้ แต่ต้องเป็นในกรณีที่อาจออกหมายค้นหรือค้นได้ตามประมวลกฎหมายนี้”

การตรวจค้นรถยนต์

อำนาจการตรวจค้นรถยนต์ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ จะกระทำได้เพียงใดนั้นต้องเป็นไปตามกฎหมายต่าง ๆ ที่บทบัญญัติให้อำนาจไว้โดยไม่เป็นการขัดหรือแย้งต่อกฎหมายรัฐธรรมนูญ เช่น

(1) เจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งได้รับการแต่งตั้งเป็นเจ้าพนักงานทางหลวง มีอำนาจเรียกยานพาหนะให้หยุดเพื่อทำการตรวจสอบในกรณีที่เชื่อว่ามีการกระทำอันเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

(2) เจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมจราจร มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถเพื่อดำเนินการตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 142

(3) เจ้าหน้าที่ตำรวจโดยทั่วไป มีอำนาจตรวจค้นรถยนต์ในที่สาธารณะได้ โดยอาศัยตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 93

3.17.3 การควบคุม

ควบคุม หมายถึง การควบคุมหรือกักขังตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตร 71 ผู้ถูกจับโดยพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ ในระหว่างสืบสวนสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 2 (21)

พนักงานสอบสวนก็มีอำนาจควบคุมผู้ต้องหา หรือบุคคลใดก็ได้ตาม ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 136

หากผู้ถูกจับหรือผู้ต้องหาหนีการควบคุมของพนักงานสอบสวน หรือของเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจสืบสวนคดีอาญา ผู้ถูกจับมีความผิดฐานหลบหนีการคุมขัง ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 190

หลักการควบคุมตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 86 “ ห้ามมิให้ใช้วิธีการควบคุมผู้ถูกจับเกินกว่าที่จำเป็นเพื่อป้องกันมิให้เขาหนีเท่านั้น”

อำนาจในการควบคุมตัวตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามาตรา 87

1) ห้ามมิให้ควบคุมผู้ถูกจับไว้เกินกว่าจำเป็นตามพฤติการณ์แห่งคดี

2) ในกรณีซึ่งเป็นความผิดลหุโทษ หรือความผิดที่มีอัตราโทษสูงกว่าความผิดลหุโทษ จะควบคุมผู้ถูกจับไว้ได้เท่าเวลาที่จะถามคำให้การ และที่จะรู้ตัวว่าเป็นใคร และที่อยู่ของเขาอยู่ที่ไหนเท่านั้น

การควบคุมผู้ต้องหาระหว่างสอบสวน หลักการพิจารณา

(1) ข้อกล่าวหา เพื่อทราบอัตราโทษที่ผู้ต้องหาถูกควบคุม

(2) ประเภทผู้ต้องหา เช่น เด็กหรือเยาวชน, ผู้ใหญ่, ทหาร

(3) อำนาจศาล เช่น ศาลเด็ก ฯ, ศาลแขวง, ศาลอาญาหรือจังหวัด, ศาลทหาร

ในการพิจารณา พนักงานสอบสวนจะต้องนำทั้ง 3 ข้อมาพิจารณาร่วมกัน ดังนั้น เมื่อมีการควบคุมผู้ต้องหา พนักงานสอบสวนต้องทราบรายละเอียดทั้ง 3 ข้อดังกล่าวข้างต้น จึงจะควบคุมผู้ต้องหาได้ถูกต้อง

3.17.4 หลักการปฏิบัติที่สำคัญเกี่ยวกับการควบคุมผู้ต้องหา

1) ศาลเยาวชนและครอบครัว

(1) การนับเวลาควบคุมที่สถานีตำรวจนับเป็นชั่วโมง และเริ่มนับตั้งแต่ลงประจำวันควบคุม

(2) ก่อนครบ 24 ชั่วโมง ต้องส่งผู้ต้องหาไปสถานพินิจ และไม่ควรให้ประกันชั้นสถานีตำรวจ

(3) เมื่อครบกำหนด 30 วัน นับแต่วันจับกุม ต้องขอผัดฟ้อง ครั้งแรกนับต่อจากครบ 30 วัน ครั้งต่อไปนับต่อ ยกเว้นอยู่นอกเขตอำนาจศาลไม่ต้องขอผัดฟ้อง

(4) กรณีผู้ต้องหาป่วย ให้แจ้งการจับกุมภายใน 24 ชั่วโมง และเมื่อครบกำหนด 30 วัน นับแต่วันจับกุมต้องขอผัดฟ้อง

2) ศาลแขวง

(1) การนับเวลาควบคุมที่สถานีตำรวจนับเป็นชั่วโมง และเริ่มนับตั้งแต่เวลาที่ถูกจับกุม

(2) ถ้าไม่สามารถฟ้องได้ภายใน 48 ชั่วโมง ต้องนำไปขอผัดฟ้องและฝากขังครั้งแรกนับย้ำครั้งต่อไปนับต่อ

(3) เมื่อฟ้องและฝากขังครั้งแรกแล้วต้องผัดฟ้องและฝากขัง ตลอดจนสำนวนส่งอัยการ

(4) กรณีผู้ต้องหาประกันชั้นสถานีตำรวจ ป่วย อายัด ให้ขอผัดฟ้องภายใน 48 ชั่วโมง

(5) ถ้าผู้ต้องหาประกันไปและนายประกันส่งตัวคืน หรือพนักงานสอบสวนแจ้งข้อหาเพิ่มหลังจากขอผัดฟ้องแล้ว ต้องส่งตัวผู้ต้องหาไปศาลในโอกาสแรกจะให้ประกันที่สถานีตำรวจไม่ได้

(6) กรณีผู้ต้องหาเป็นทหารถ้าปฏิเสธ หลังจากมอบให้ฝ่ายทหารรับไปควบคุมแล้ว ต้องขอผัดฟ้องตามปกติภายใน 48 ชั่วโมง และยังต้องขอให้ฝ่ายทหารควบคุมอีกทางหนึ่งด้วย

3) ผู้ต้องหาเป็นทหาร

(1) แจ้งฝ่ายทหารให้มารับตัวในโอกาสแรกที่จะแจ้งได้เมื่อมาถึงสถานีตำรวจ

(2) กรณีความผิดอยู่ในอำนาจศาลแขวง และเป็นคดีที่กระทำผิดร่วมกับพลเรือนหากรับสารภาพฟ้องวาจาได้ภายใน 48 ชั่วโมง ไม่ต้องแจ้งให้มารับตัวและให้นายทหารพระ

ธรรมนูญร่วมฟังการสอบสวนแต่ให้แจ้งฝ่ายทหารทราบถึงการจับกุม โดยแจ้งให้ทราบว่าได้ส่งตัวผู้ต้องหาไปฟ้องด้วยวาจาเมื่อใด ตามข้อตกลงระหว่างกระทรวงกลาโหม และกระทรวงมหาดไทย

(3) เมื่อฝ่ายทหารรับตัวไปแล้ว ต้องขอควบคุมต่อเป็นระยะๆ ครั้งละ 15 วัน รวมแล้วไม่เกิน 90 วัน นับแต่วันรับตัว

4) การยึดรถของกลาง

(1) ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 131 "ให้พนักงานสอบสวนรวบรวมหลักฐานทุกชนิดเท่าที่สามารถจะทำได้ เพื่อประสงค์จะรับทราบข้อเท็จจริง และพฤติการณ์ต่าง ๆ อันเกี่ยวกับความผิดที่ถูกกล่าวหา เพื่อจะรู้ตัวผู้กระทำผิดและพิสูจน์ให้เห็นความผิด" หรือความบริสุทธิ์ของผู้ต้องหา ตามความหมายนี้ ไม่คำนึงถึงว่าจะเป็นหลักฐานที่พนักงานสอบสวนสืบหามาได้เอง หรือที่ผู้ต้องหา หรือผู้เสียหายยื่นต่อพนักงานสอบสวนเพื่อเป็นพยาน หรือที่บุคคลภายนอกส่งมา

(2) ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 78 "ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หลบหนีไปหรือไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่เกิดเหตุให้สันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำความผิดและให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนีหรือไม่แสดงตนว่าเป็นผู้ขับขี่"

5) มูลเหตุในการยึด

(1) เพื่อทำการตรวจสภาพ ไม่ควรยึดไว้เกิน 2 วัน (โครงการโรงพักเพื่อประชาชน)

(2) เป็นของกลางทางคดี ในกรณีที่ผู้ขับขี่หลบหนี ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 78 ให้ยึดจนกว่าคดีถึงที่สุดหรือได้ตัวผู้ต้องหา และมีหลักในการคืนรถยนต์ของกลาง (บันทึก ตร. ที่ 0503/21923) คือ

ก. เมื่อพนักงานสอบสวนได้จัดการเกี่ยวกับการตรวจพิสูจน์รถของกลางในทางคดีเสร็จแล้ว

ข. มีหลักฐานแสดงว่าผู้ขอรับรถคืนเป็นเจ้าของที่แท้จริง หรือเป็นผู้ครอบครองรถโดยชอบด้วยกฎหมาย

ค. เมื่อเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถได้ดำเนินการดังต่อไปนี้

- เจ้าของหรือผู้ครอบครองมิได้ปกปิดช่วยเหลือผู้ขับรถของตนให้พ้นจากการจับกุม แต่ได้กระทำการใดๆ อันแสดงว่าได้พยายามช่วยเหลือเพื่อให้เจ้าพนักงานจับกุมคนขับที่หลบหนี เช่น ได้นำเอกสารหลักฐานอันสำคัญที่น่าเชื่อถือว่าเป็นผู้ขับรถคันเกิดเหตุแล้วหลบหนีไปจริง และ

- เจ้าของหรือผู้ครอบครองได้ช่วยเหลือและได้บรรเทาผลร้าย เช่น ช่วยเหลือค่ารักษาพยาบาล ค่าทำศพ ค่าเสียหาย จนผู้เสียหายพอใจ แต่ในกรณีที่ผู้เสียหายเรียกร้องค่าเสียหาเกินสมควรจนเห็นได้ชัด ถ้าเจ้าของหรือผู้ครอบครองยินยอมชดใช้ค่าเสียหายให้พอสมควรแล้ว แม้ผู้เสียหายยังไม่พอใจหรือยังไม่ยอมรับ ก็อาจคืนรถให้ไปได้ความในข้อ ค. นี้ไม่ใช้บังคับในกรณีที่การสอบสวนปรากฏชัดว่ารถนั้นถูกผู้อื่นโจรกรรมไป และผู้ขับขี่ไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น

ง. ผู้มีอำนาจสั่งคืน เมื่อเจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ถูกยึดไว้ร้องขอรับรถคืนให้ดำเนินการดังนี้

- ให้พนักงานสอบสวนที่สอบสวนคดีนั้นเสนอข้อเท็จจริงและสำนวนการสอบสวน พร้อมด้วยความเห็นต่อผู้บังคับบัญชาพิจารณา และให้ผู้กำกับการเป็นผู้มีอำนาจพิจารณาสั่งคืนหรือไม่คืนรถที่ยึดไว้ เว้นแต่กรณีที่ผู้กำกับการเห็นว่ามีปัญหาเกี่ยวกับการคืนรถให้นำเสนอต่อผู้บังคับบัญชาชั้นเหนือเป็นผู้พิจารณา

- ในกรณีที่เรื่องขึ้นสู่การพิจารณาของผู้บังคับบัญชาชั้นเหนือผู้กำกับการ เช่น มีผู้ร้องเรียนต่อกรมตำรวจ ผู้บัญชาการ ผู้บังคับการ ให้ผู้บังคับบัญชาดังกล่าวเป็นผู้พิจารณาสั่งคืน หรือไม่คืนรถที่ยึดไว้แทนผู้กำกับการ

6) ปล่อยชั่วคราว

หลักทั่วไปตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 106, 107

(1) ผู้ต้องหา จำเลย หรือผู้มีประโยชน์เกี่ยวข้อง เช่น ญาติ นายจ้าง ทนายความ ยื่นคำร้องขอปล่อยชั่วคราวได้ ทั้งในชั้นเป็นผู้ต้องหา จำเลยและอุทธรณ์ฎีกา ดังนี้

ก. เมื่อถูกควบคุมและยังมิได้ถูกฟ้องต่อศาลยื่นต่อพนักงานสอบสวนหรือพนักงานอัยการ

(2) เมื่อพนักงานสอบสวนหรือพนักงานอัยการสั่งปล่อยชั่วคราวไม่ว่าจะมีประกันหรือมีประกันหรือไม่ การปล่อยชั่วคราวนั้นให้ใช้ได้ระหว่างการสอบสวนหรือจนกว่าผู้ต้องหาถูกศาลสั่งขังระหว่างสอบสวนหรือจนถึงศาลประทับฟ้อง ไม่ว่าเป็นการปล่อยชั่วคราว โดยพนักงานสอบสวนหรือพนักงานอัยการ ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นทำให้ไม่อาจทำการสอบสวนได้เสร็จภายในกำหนด 3 เดือน จะยืดเวลาการปล่อยชั่วคราวให้เกิน 3 เดือนก็ได้ แต่มิให้เกิน 6 เดือน

เมื่อการปล่อยชั่วคราวสิ้นสุดลงตามวรรคหนึ่งแล้ว ถ้ายังมีความจำเป็นที่จะต้องควบคุมผู้ต้องหาไว้ต่อไป ให้ส่งผู้ต้องหามาศาลและให้นำประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 87 วรรคสี่ถึงวรรคเก้ามาใช้บังคับประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามาตรา 123

การขอขยายระยะเวลาสอบสวนตามคำสั่งกรมตำรวจที่ 960/2537 เรื่อง มาตรการควบคุมตรวจสอบเร่งรัดการสอบสวนคดีอาญา กรณีผู้ต้องหาปล่อยชั่วคราว

ก. ต้องทำการสอบสวนให้เสร็จสิ้นภายในเวลา 1 เดือน นับแต่วันแรกที่ผู้ต้องหาได้รับการปล่อยชั่วคราว หากไม่เสร็จให้ขออนุมัติขยายเวลาสอบสวนไปยังผู้บังคับการหรือหัวหน้าตำรวจภูธรจังหวัดแล้วแต่กรณีที่รับผิดชอบการสอบสวนในเขตพื้นที่นั้น

ข. การพิจารณาขยายเวลาการสอบสวน ตามความจำเป็นได้ครั้งละ 15 วัน รวมแล้วต้องไม่เกิน 6 เดือน นับแต่วันแรกที่ผู้ต้องหาได้รับการปล่อยชั่วคราวหากครบ 6 เดือน ยังมีความจำเป็นจะต้องควบคุมผู้ต้องหาไว้ต่อไป ให้ผู้บังคับการหรือหัวหน้าตำรวจภูธรจังหวัดแล้วแต่กรณีที่รับผิดชอบการสอบสวนในเขตพื้นที่นั้น ๆ บันทึกเหตุแห่งความจำเป็นไว้ในสำนวนการสอบสวน ก่อนที่จะนำตัวผู้ต้องหาไปศาลเพื่อยื่นคำร้องขอให้ศาลออกหมายขังผู้ต้องหานั้นไว้ แล้วรายงานให้ผู้บังคับบัญชาการตามลำดับชั้นจนถึงกรมตำรวจทราบ

7) ระยะเวลาการพิจารณา

คำสั่งกรมตำรวจที่ 119/2541 เรื่อง “ให้ปฏิบัติตามโครงการพัฒนาสถานีตำรวจเพื่อประชาชน”

(1) ภายใน 1 ชั่วโมงภายใต้เงื่อนไข

ก. สอบปากคำผู้ต้องหาและพิมพ์ลายนิ้วมือเรียบร้อยแล้ว

ข. ไม่มีเหตุจำเป็นเร่งด่วนอื่น ๆ เช่น คดีนี้มีผู้ต้องหาจำนวนหลายคน

(2) กรณีไม่อนุญาตต้องแจ้งให้ผู้ขอประกันทราบภายใน 24 ชั่วโมง นับแต่ได้รับคำร้อง แล้วต้องเสนอผู้บังคับบัญชาสั่งการโดยเร็ว

(3) การร้องขอให้ปล่อยชั่วคราว กระทำได้โดย

ก. ไม่ต้องมีประกัน

ข. มีประกัน

ค. มีประกันและหลักประกัน

เมื่อได้รับคำร้องให้ปล่อยชั่วคราว เจ้าพนักงานหรือศาลต้องรีบสั่งโดยอาศัยหลักเกณฑ์ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 108-113 (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 107)

8) ดุลยพินิจ (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 108, 109)

(1) ความหนักเบาแห่งข้อหา เช่น ความผิดมีโทษจำคุกสูง

(2) พยานหลักฐานที่นำสืบมาแล้วมีเพียงใด เช่น น้ำหนักรูปคดี

(3) พฤติการณ์ต่าง ๆ แห่งคดีเป็นอย่างไร เช่น ผู้กระทำผิด จำเลยยากจน

(4) เชื่อถือผู้ร้องขอประกันหรือหลักประกันได้เพียงใด เช่น อายุมาก ที่ดิน สด.1

(5) ผู้ต้องหาหรือจำเลยน่าจะหลบหนีหรือไม่ เช่น จำเลยเป็นนักท่องเที่ยว

(6) ภัยอันตรายหรือความเสียหายที่จะเกิดจากการปล่อยชั่วคราวมีเพียงใดหรือไม่ เช่น อาจก่อกวนหรือทำลายพยานหลักฐาน

(7) ศาลพึงรับคำคัดค้านของพนักงานสอบสวน พนักงานอัยการหรือโจทก์ประกอบการวินิจฉัยได้

คดีอัตราโทษอย่างสูงจำคุกเกิน 10 ปี ศาลจำต้องถามพนักงานสอบสวน พนักงานอัยการหรือโจทก์ว่าจะคัดค้านประการใดหรือไม่ ถ้าไม่อาจถามได้โดยมีเหตุอันควรศาลจะงดการถามเสียก็ได้ แต่ต้องบันทึกเหตุนั้นไว้ มาตรา 109 แก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติ ฯลฯ (ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2522 มาตรา 4) แม้จะมีคำคัดค้านศาลจะอนุญาตให้ปล่อยชั่วคราวก็ได้ หรือกรณีไม่มีคำคัดค้าน ศาลจะไม่อนุญาตก็ได้

9) หลักพิจารณา (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 110,111)

คดีอัตราโทษจำคุกอย่างสูงเกิน 3 ปีขึ้นไป ต้องมีประกัน และจะมีหลักประกันด้วยก็ได้ ในคดีอย่างอื่นจะปล่อยชั่วคราวโดยไม่มีประกันเลยหรือมีประกัน หรือมีประกันและหลักประกันด้วยก็ได้ (มาตรา 110-แก้ไขใหม่ฉบับที่ 13 พ.ศ. 2522 มาตรา 4) ก่อนที่จะปล่อยชั่วคราวโดยไม่มีประกันเลย ให้ผู้ต้องหาหรือจำเลยสาบาน หรือปฏิญาณตนว่าจะมาตามนัด หรือหมายเรียก (มาตรา 111)

10) สัญญาประกัน (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 112, 113, 115)

ก่อนปล่อยชั่วคราวโดยมีประกัน หรือมีหลักประกัน ให้ผู้ประกันหรือผู้เป็นหลักประกันลงลายมือชื่อในสัญญาประกันนั้น ซึ่งอย่างน้อยต้องมีข้อความว่า ผู้ถูกปล่อยชั่วคราวหรือผู้ประกันแล้วแต่กรณีจะปฏิบัติตามนัดหรือหมายเรียก และเมื่อผิดสัญญาจะใช้จำนวนที่ระบุไว้

11) หลักประกัน (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 114)

ก่อนปล่อยชั่วคราว โดยให้มีประกันและหลักประกันด้วย ให้ผู้ร้องขอประกันจัดหาหลักประกันมาวาง ซึ่งมี 3 ชนิด คือ

(1) เงิน

(2) หลักทรัพย์อื่น ๆ (เช่น โฉนดที่ดิน, พันธบัตร)

(3) บุคคลเป็นหลักประกัน โดยแสดงหลักทรัพย์

3.18 อำนาจพนักงานสอบสวนตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

อำนาจในการว่ากล่าวตักเตือนและออกใบสั่ง เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบว่า ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจราจรหรือกฎหมายอื่นเกี่ยวกับรถนั้น ๆ ให้มีอำนาจว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่หรือใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ให้มีอำนาจติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่สามารถมองเห็นได้ง่าย เว้นแต่กรณีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก มาตรา 157 ทวิ มาตรา 159 มาตรา 160 และมาตรา 160 ทวิ ห้ามมิให้ว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบ เมื่อได้ออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบจะเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราวก็ได้ แต่ต้องออกใบแทนใบอนุญาตขับขี่ให้ไว้แก่ผู้ขับขี่และต้องรีบนำใบอนุญาตขับขี่ไปส่งมอบพนักงานสอบสวนได้ว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบปรับและผู้ขับขี่ได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่เปรียบเทียบแล้วให้คืนใบอนุญาตขับขี่ทันที

อำนาจในการออกหมายเรียก เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ออกใบสั่งและผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้รับใบสั่งแล้วไม่ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือตามที่พนักงานสอบสวนแจ้งให้ทราบ พนักงานสอบสวนมีอำนาจออกหมายเรียกผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถ ในกรณีที่ทราบที่อยู่อาศัยของผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถ ให้มารายงานตัวที่พนักงานสอบสวน เมื่อได้รับหมายเรียกมารายงานตัวให้พนักงานสอบสวนดำเนินการเปรียบเทียบปรับหรือว่ากล่าวตักเตือน ในกรณีที่ไม่อาจส่งหมายให้แก่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้ ให้พนักงานสอบสวนแจ้งเป็นหนังสือไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกเพื่อให้นายทะเบียนแจ้งให้ผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้น ให้ไปรายงานตัวต่อพนักงานสอบสวนตามหมายเรียก ในกรณีนี้ให้นายทะเบียนงดรับชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไว้เป็นการชั่วคราว จนกว่าจะได้รับแจ้งจากพนักงานสอบสวนว่าได้มีการปฏิบัติตามหมายเรียกแล้ว

อำนาจในการเปรียบเทียบปรับ บรรดาความผิดตามที่ระบุไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นอกจากความผิดตามที่กำหนดโทษไว้ในมาตรา 157 มาตรา 159 มาตรา 160 และมาตรา 160 ทวิ พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนได้ (145 วรรคหนึ่ง)

อำนาจในการปล่อยชั่วคราวโดยไม่มีประกัน ในกรณีที่ผู้ขับขี่ได้ขับรถชนหรือโดนคนเดินเท้าที่ข้ามทางนอกทางข้ามและอยู่ระหว่างทางข้ามกับเครื่องหมายจราจรแสดงทางคนข้ามหรือข้ามทางนอกทางข้าม โดยลอดข้ามหรือผ่านสิ่งปิดกั้นที่ตั้งอยู่บนทางเท้าหรือกลางถนน เมื่อพนักงานสอบสวนมีเหตุผลอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ ซึ่งเป็นผู้ต้องหาได้ใช้ความระมัดระวังตามมาตรา 6

แล้ว คือผู้ขับขี่ได้จัดให้มีเครื่องยนต์อุปกรณ์และส่วนควบครบถ้วนตามกฎหมายแล้วและใช้การได้ดี เมื่อผู้ต้องหาหรือผู้มีประโยชน์เกี่ยวข้องร้องขอ พนักงานสอบสวนมีอำนาจปล่อยชั่วคราวโดยไม่มีหลักประกันได้ (มาตรา 145 วรรคสอง)

อำนาจในการตรวจรถ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถเพื่อตรวจ ในเมื่อรถคันนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามมาตรา 6 กล่าวคือนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรืออาจเกิดอันตรายหรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ ผู้โดยสารหรือประชาชนมาใช้ทางเดินรถ (มาตรา 142 วรรคหนึ่ง)

อำนาจในการสั่งให้ทดสอบผู้ขับขี่ ซึ่งเป็นอำนาจในการตรวจพิสูจน์โดยใช้วิธีการทางวิทยาศาสตร์ ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวนหรือพนักงานเจ้าหน้าที่เห็นว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) คือผู้ขับขี่รถในขณะหย่อนความสามารถในอันที่จะขับขี่รถ (2) ผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวนหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่าหย่อนความสามารถในอันที่จะขับขี่ หรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่ ในกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่ยอมให้ทดสอบ ให้มีอำนาจกักตัวผู้ขับขี่ไว้ดำเนินการทดสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณี เพื่อให้การทดสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว

แม้พระราชบัญญัติจราจรทางบกจะได้บัญญัติให้อำนาจพนักงานสอบสวนไว้ดังกล่าวข้างต้นแล้ว แต่ไม่ได้บัญญัติให้อำนาจพนักงานสอบสวนเกี่ยวกับการรวบรวมพยานหลักฐานเกี่ยวกับคดีอุบัติเหตุจราจรไว้ ดังนั้น อำนาจในการรวบรวมพยานหลักฐานในคดีจราจรของพนักงานสอบสวนจึงต้องพิจารณาอำนาจตามกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาและประมวลระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดี

3.19 การรวบรวมพยานหลักฐานในคดีจราจรของพนักงานสอบสวน

ในคดีอุบัติเหตุจราจร พยานวัตถุและพยานหลักฐานผู้เชี่ยวชาญมีความสำคัญอย่างมากในการพิสูจน์ข้อเท็จจริงในคดี ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามาตรา 131 ในการรวบรวมพยานหลักฐานพนักงานสอบสวนต้องรวบพยานหลักฐานทุกชนิดเท่าที่สามารถจะทำได้เพื่อทราบข้อเท็จจริงและพฤติการณ์ต่างอันเกี่ยวกับความผิดที่กล่าวหา เพื่อรู้ตัวผู้กระทำความผิดและพิสูจน์ความผิดหรือความบริสุทธิ์ของผู้ต้องหา มาตรา 132(1) เพื่อประโยชน์การสอบสวนพนักงานสอบสวนมีอำนาจตรวจสิ่งของ สถานที่ รวมทั้งถ่ายภาพ ทำแผนที่หรือวาดภาพจำลองที่เกิดเหตุ ซึ่งสามารถใช้เป็นพยานหลักฐานได้ นอกจากนี้ มาตรา 131/1 ยังได้บัญญัติให้อำนาจพนักงานสอบให้ทำการตรวจพิสูจน์ทางวิทยาศาสตร์เพื่อใช้เป็นพยานหลักฐานพิสูจน์ข้อเท็จจริงได้ในกรณีจำเป็น เช่น กรณีอุบัติเหตุรถเฉี่ยวชนกันมีความเสียหายอย่างมาก ร่องรอยที่ปรากฏบนพื้นถนน

สภาพของรถที่ชนกันและเศษวัสดุอุปกรณ์ไม่สามารถแยกได้ชัดเจนว่าร่องรอยที่ปรากฏบนพื้นถนนเป็นของรถคันใด จุดชนอยู่จุดใด และฝ่ายใดเป็นฝ่ายผิด ดังนี้หากให้มีการตรวจพิสูจน์ทางวิทยาศาสตร์โดยส่งรถที่ชนกัน ภาพถ่ายร่องรอยที่เกิดเหตุ เศษวัสดุอุปกรณ์ให้ผู้เชี่ยวชาญทำการตรวจพิสูจน์วิเคราะห์ทำความเห็นตามวิชาการทางวิทยาศาสตร์ ความเห็นของผู้เชี่ยวชาญจะสามารถพิสูจน์ข้อเท็จจริงอันเป็นประเด็นสำคัญแห่งคดีได้

นอกจากนี้ในการรวบรวบพยานหลักฐาน ประมวลระเบียบการเกี่ยวกับคดีได้วางระเบียบเพื่อเป็นคู่มือและแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการรวบรวมพยานหลักฐานของพนักงานสอบสวนไว้ดังนี้

ลักษณะ 2 การสืบสวน บทที่ 2 การสืบสวนและการตรวจสถานที่เกิดเหตุ

ข้อ 8 โดยปกติเมื่อเกิดคดีอาญาขึ้น พนักงานฝ่ายปกครองหรือพนักงานตำรวจผู้มีหน้าที่สืบสวนสอบสวนจำเป็นที่จะต้องไปสืบสวนและตรวจสถานที่เกิดเหตุเพื่อให้ได้เห็นสภาพของสถานที่ทางเข้าออกของคนร้ายหรือค้นหาวัตถุพยาน หรือพยานบุคคลและทำแผนที่ที่เกิดเหตุตลอดจนบริเวณติดต่อ ถ้าพบสิ่งที่จะใช้เป็นหลักฐานในคดีหรือบุคคลที่ตรงไหน ให้มีปรากฏในแผนที่นั้นให้ชัด ทั้งนี้เพื่อเป็นแนวทางสะดวกและเกิดผลแก่การสอบสวนคดีนั้น ๆ เว้นแต่เป็นคดีเล็กน้อย เช่น คดีลหุโทษ หรือคดีไม่มีมูล อันจะต้องไปตรวจสถานที่เกิดเหตุ ซึ่งพนักงานสอบสวนเห็นว่าไม่มีปัญหาใด ๆ ที่จะต้องไปตรวจสถานที่และทำแผนที่ก็ให้บันทึกเหตุผลที่ไม่ไปรวมไว้ในสำนวน ส่วนคดีที่เกิดเป็นคดีอุกฉกรรจ์ก็ปฏิบัติตามที่บังคับไว้ว่าด้วยคดีอุกฉกรรจ์หรือคดีเกี่ยวกับยานพาหนะชนกันก็จำเป็นที่จะต้องอาศัยที่เกิดเหตุ และแผนที่สังเขปเป็นหลักในการพิจารณาประกอบข้อเท็จจริงก็จำต้องกระทำทุกเรื่อง...,ข้อ 10

10.1 เมื่อมีคดีอาญาเกิดขึ้นจำเป็นจะต้องทำการตรวจสถานที่เกิดเหตุให้พนักงานสอบสวนทำการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุเอง เว้นไว้แต่คดีสำคัญซึ่งพนักงานสอบสวนเห็นว่ามีร่องรอยหรือหลักฐานซึ่งต้องใช้เครื่องมือทางวิทยาการ และจำเป็นต้องขอความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่กองพิสูจน์หลักฐานหรือกองกำกับวิทยาการเขตหรือวิทยาการจังหวัด ก็ให้พนักงานสอบสวนแจ้งกองพิสูจน์หลักฐานหรือกองกำกับการวิทยาการเขต หรือวิทยาการจังหวัดในพื้นที่แล้วแต่กรณี เพื่อจัดเจ้าหน้าที่ไปทำการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุและถ่ายรูปร่วมกับพนักงานสอบสวนในคดีต่างๆ ดังต่อไปนี้...(7) คดีอุบัติเหตุรถชนแล้วขับรถหนี รถชน แล้วตัวคนขับหนี หรือรถชนมีคนตายที่เป็นปัญหา (ถ้ามีตำรวจหน่วยอื่นถ่ายรูปแล้วก็ไม่ต้องแจ้ง)

10.2 เมื่อพนักงานสอบสวนแจ้งให้เจ้าหน้าที่ตำรวจกองพิสูจน์หลักฐานหรือกองกำกับการวิทยาการเขตหรือวิทยาการจังหวัดในพื้นที่แล้วแต่กรณีเพื่อไปทำการตรวจสถานที่เกิดเหตุ ให้แจ้งรายละเอียด วัน เวลาและสถานที่ พฤติการณ์แห่งคดีโดยย่อ ตลอดจนสถานที่ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ทางคดีและเฉพาะในคดีที่มีการตายโดยผิดธรรมชาติหรือมีเหตุอันควรสงสัยว่ามีการตายโดยผิดธรรมชาติ ยกเว้นคดีที่มีการตายโดยอุบัติเหตุจราจร ให้ปฏิบัติดังนี้

10.2.1 การรักษาสถานที่เกิดเหตุ

1. ให้หัวหน้าสถานีตำรวจท้องที่ที่เกิดเหตุสั่งการให้เจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีหน้าที่รับผิดชอบรักษาสถานที่เกิดเหตุและปิดกั้นสถานที่เกิดเหตุโดยใช้สายแถบกั้นสถานที่เกิดเหตุหรืออุปกรณ์อื่นใดกั้นสถานที่เกิดเหตุไว้อย่าให้บุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในสถานที่เกิดเหตุโดยเด็ดขาด เพราะนอกจากจะเป็นการทำลายหลักฐานทางคดีแล้ว ยังเป็นการเพิ่มเติมร่องรอยที่มิได้เกิดจากการกระทำผิดด้วย

2. เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจกองพิสูจน์หลักฐานหรือกองกำกับการเขตวิทยาการจังหวัดได้รับแจ้งเหตุ ให้เดินทางไปยังสถานที่เกิดเหตุโดยเร็ว พร้อมตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุร่วมกับพนักงานสาอบสวนและกำหนดกั้นสถานที่เกิดเหตุตามความจำเป็นที่เห็นสมควร โดยคำนึงถึงสภาพพื้นที่ ประเภทคดี ระยะเวลา และเหตุอื่นใดตามความเหมาะสม โดยใช้สายแถบกั้นสถานที่เกิดเหตุหรืออุปกรณ์อื่นใดกั้นสถานที่เกิดเหตุดังกล่าว

3. ในระหว่างที่ทำการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุเพื่อป้องกันมิให้ร่องรอยพยานหลักฐานถูกทำลาย บุคคลอื่นใดที่มีความจำเป็นจะเข้าไปในบริเวณสถานที่ปิดกั้นต้องได้รับอนุญาตจากพนักงานสอบสวนและเจ้าหน้าที่ตรวจสถานที่เกิดเหตุของกองพิสูจน์หลักฐานหรือกองกำกับการเขตหรือวิทยาการจังหวัดแล้วแต่กรณีก่อน

4. เจ้าหน้าที่ซึ่งมีหน้าที่เกี่ยวข้องที่จะเข้าไปตรวจสถานที่เกิดเหตุต้องมีอุปกรณ์ป้องกันและระมัดระวังมิให้ร่องรอยพยานหลักฐานถูกทำลายหรือทำให้เสื่อมค่าหรือไปเพิ่มร่องรอยขึ้น ควรใส่ถุงคลุมเท้าหรืออุปกรณ์อื่น ๆ ตามความจำเป็นแห่งคดี

5. ในคดีที่ไม่สามารถตรวจสถานที่เกิดเหตุให้เสร็จภายในวันเดียวหรือมีเหตุผลความจำเป็นต้องรักษาสถานที่เกิดเหตุไว้ก่อน ให้เจ้าหน้าที่ตรวจสถานที่เกิดเหตุประสานกับสถานีตำรวจท้องที่เพื่อเฝ้าดูแลโดยปิดกั้นสถานที่เกิดเหตุไว้จนกว่าจะหมดความจำเป็นหรือเสร็จสิ้นการตรวจสถานที่เกิดเหตุดังกล่าว

10.2.2 ขั้นตอนการตรวจสถานที่เกิดเหตุ

1. เจ้าหน้าที่ตำรวจกองพิสูจน์หลักฐานหรือกองกำกับการเขตหรือวิทยาการจังหวัดคนแรกที่เข้าไปตรวจสถานที่เกิดเหตุต้องพิจารณาสถานที่เกิดเหตุว่ามีเหตุเกิดขึ้นอย่างไรและมีร่องรอยวัตถุพยานอะไรบ้าง วางแผนการปฏิบัติงานเข้าตรวจสถานที่เกิดเหตุและกำหนดทางเดินของเจ้าหน้าที่ชุดต่าง ๆ โดยขอทราบข้อมูลเบื้องต้นจากพนักงานสอบสวน

2. บันทึกสถานที่เกิดเหตุ ทำแผนที่ และถ่ายภาพ โดยใช้กล้องถ่ายรูปและ/หรือวีดีทัศน์ ทำการเก็บภาพเหตุการณ์ ลักษณะสถานที่ บริเวณโดยรอบและสิ่งต่าง ๆ รวมทั้งภาพผู้เสียชีวิตในมุมต่าง ๆ และภาพร่างกายส่วนต่าง ๆ ที่สำคัญ

3. ค้นหาและตรวจเก็บร่องรอยวัตถุพยานต่าง ๆ ตามหลักวิชาการ จัดเก็บหลักฐานใส่ถุงพร้อมระบุรายละเอียดและหมายเลข โดยทำบันทึกรับ-ส่ง มอบพนักงานสอบสวนไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องและส่งกองพิสูจน์หลักฐานหรือกองกำกับการวิทยาการเขตหรือวิทยาการจังหวัดแล้วแต่กรณีตรวจพิสูจน์ต่อไป

ลักษณะ 8 เกี่ยวกับการสอบสวน บทที่ 9 การทำแผนที่และถ่ายรูปสถานที่เกิดเหตุ

ข้อ 264 โดยปกติการทำแผนที่สถานที่เกิดเหตุ เป็นหน้าที่ของพนักงานสอบสวนจะพิจารณาตามแต่ความจำเป็นในคดี เพื่อเป็นรากฐานแสดงความเข้าใจสถานที่ และเป็นประโยชน์แก่คดีนั้น ๆ คดีดังต่อไปนี้จำต้องทำแผนที่สังเขป แสดงสถานที่เกิดเหตุประกอบการสอบสวนแนบสำนวนเสมอทุกคดี (2) คดียวดยานพาหนะโดนบุคคลหรือทรัพย์ในถนนหลวง

ข้อ 266 การทำแผนที่ที่เกิดเหตุประกอบสำนวนการสอบสวนนั้น พนักงานสอบสวนจะต้องจัดให้ผู้กล่าวหาผู้ต้องหา หรือพยานซึ่งเป็นผู้นำชี้สถานที่เกิดเหตุนั้นลงลายมือชื่อรับรองไว้ในแผนที่เกิดเหตุนั้นด้วยทุกราย ทั้งนี้เพื่อให้แผนที่เกิดเหตุนั้นมีน้ำหนักฟังเป็นหลักฐานได้มั่นคงยิ่งขึ้น และป้องกันมิให้บุคคลผู้นำชี้สถานที่เกิดเหตุนั้นโต้แย้งคัดค้านแผนที่เกิดเหตุนั้นในชั้นศาลอันจะทำให้ผู้เสียหายแก่รูปคดีได้ด้วย

ข้อ 268 นอกจากจะทำแผนที่สังเขปขึ้นแล้ว พนักงานสอบสวนควรจัดให้มีการถ่ายรูปสถานที่เกิดเหตุและร่องรอยต่างๆ ประกอบเข้าไว้ในสำนวนเพื่อประโยชน์ในคดีอีกชั้นหนึ่งด้วย

ท้องที่ที่เกิดเหตุ พนักงานสอบสวนเห็นว่า ถ้าได้จัดการตรวจสถานที่เกิดเหตุและทำหลักฐานการพิสูจน์ไว้โดยอาศัยวิทยาการตำรวจเข้าช่วยเหลือด้วยจะทำให้การพิสูจน์ความผิดแน่นอนยิ่งขึ้น ให้ทำการติดต่อให้พนักงานเจ้าหน้าที่วิทยาการตำรวจไปถ่ายรูป และตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุด้วยและให้เป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่กองวิทยาการที่จะทำการถ่ายรูป และตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุด้วยและให้เป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่กองวิทยาการที่จะทำการถ่ายรูป และตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุตามหลักวิชาการแล้วให้ส่งรูปถ่ายและหลักฐานต่าง ๆ ที่ตรวจพบไปให้พนักงานสอบสวนเจ้าของคดีพร้อมด้วยหนังสือนำส่งเป็นหลักฐาน

ลักษณะ 18 กรณีบางเรื่องที่มีวิธีปฏิบัติเป็นพิเศษ บทที่ 3 ระเบียบการปฏิบัติเกี่ยวกับรถโดนกัน ชนหรือทับบุคคลหรือทรัพย์สิน

ข้อ 498 เมื่อมีเหตุเกี่ยวกับความผิดในการขับรถเกิดขึ้น ให้พนักงานสอบสวนรีบไปสืบสวนสอบสวนยังสถานที่เกิดเหตุทันที เพื่อหาพยานหลักฐานและทำแผนที่ที่เกิดเหตุไว้ประกอบคดี แล้วจัดการเคลื่อนย้ายรถที่ชนกับสิ่งอื่นใดอย่าให้กีดขวางจราจร

ข้อ 499 ให้วัดถนนและทำแผนที่สังเขปที่เกิดเหตุ โดยการชี้สถานที่และทางเดินของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง พร้อมด้วยพยานผู้ประสบเหตุ(ถ้ามี) แล้วจดบันทึกไว้แม้ต่างฝ่ายจะชี้ไม่ตรงกันก็ให้บันทึกไปตามนั้นไว้ประกอบสำนวนการสอบสวนให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องลงนามรับรองไว้ในแผนที่สังเขปพร้อมด้วยพนักงานสอบสวนผู้ทำแผนที่สังเขปด้วย หากชี้ไม่ตรงกันผิดกันอย่างใด ให้หมายเหตุไว้ในแผนที่ให้ชัดเจนในกรณีที่ไม่ได้ตัวผู้กระทำผิด ให้ผู้เสียหายหรือพยานที่รู้เห็นลงนามรับรองไว้ในแผนที่สังเขปด้วย เช่นเดียวกัน

การตรวจสถานที่เพื่อทำแผนที่สังเขปนี้ให้ตรวจดูและวัดโดยละเอียด เช่น รถชนกันตรงไหน และรถฝ่ายใดไปหยุดเลยสถานที่ชน อยู่ในลักษณะใด ห่างจากที่ชนกันเท่าใด ถ้ากรณีชนบุคคลผู้ถูกชนกระเด็นไปทางทิศใด ห่างไกลจุดชนแรกเท่าใด ฯลฯ เป็นต้น หรือพบเหตุอื่น ๆ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการพิจารณาคดีก็ให้จดบันทึกการตรวจ หรือสามารถใส่ไว้ในแผนที่สังเขปได้ด้วยก็ยิ่งดี

ข้อ 500 การตรวจอุปกรณ์สำคัญของรถที่ชน ให้ส่งรถไปให้ผู้ชำนาญการพิเศษของกรมตำรวจตรวจสอบเพื่อทราบส่วนสำคัญของการใช้รถคันนี้มีอะไรบกพร่องบ้างหรือไม่ เช่น คลัทช์ ห้ามล้อมือ เท้า แตร ไฟ พวงมาลัย หรือมือถือบังคับรถฯลฯ ว่าชำรุดเสียหายใช้การได้ดีหรือไม่เพียงใด

ในกรณีที่พนักงานสอบสวนไม่สามารถส่งรถไปให้ผู้ชำนาญการพิเศษของกรมตำรวจตรวจสอบหรือไม่มีผู้ชำนาญการพิเศษของกรมตำรวจ ณ ที่นั้น ให้พนักงานสอบสวนส่งรถให้เจ้าหน้าที่ตรวจสภาพรถของกรมตำรวจ ณ ที่นั้น ให้พนักงานสอบสวนส่งรถให้เจ้าหน้าที่ตรวจสภาพรถของกรมตำรวจที่อยู่ใกล้เคียงตรวจให้ หรือจัดหาผู้มีความเชี่ยวชาญในเรื่องรถตรวจให้ก็ได้

3.20 ตัวอย่างคำพิพากษาศาลฎีกาที่ใช้พยานวัตถุ พยานผู้เชี่ยวชาญและหลักนิติวิทยาศาสตร์ในคดีจราจรทางอาญา

ในการวินิจฉัยชี้ขาดคดีอาญาของศาล ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 227 ให้ศาลใช้ดุลพินิจวินิจฉัยชั่งน้ำหนักพยานหลักฐานทั้งปวง อย่าพิพากษาลงโทษจนกว่าจะแน่ใจว่ามีการกระทำผิดจริงและจำเลยเป็นผู้กระทำความผิดนั้น

เมื่อมีความสงสัยตามสมควรว่าจำเลยได้กระทำผิดหรือไม่ ให้ยกประโยชน์แห่งความสงสัยนั้นให้จำเลย ประกอบกับภาระการนำพยานหลักฐานมาพิสูจน์ความผิดของจำเลย โจทก์ต้อง

นำพยานหลักฐานมาสืบให้รับฟังได้มั่นคงว่าจำเลยเป็นผู้กระทำผิดโดยปราศจากเหตุอันควรสงสัยใดๆ ซึ่งจะทำให้ศาลพิพากษาลงโทษจำเลยในความผิดนั้นได้ โดยพยานหลักฐานที่โจทก์สามารถนำมาพิสูจน์ความผิดของจำเลยในคดีจราจรนั้นมีหลายประเภท พยานหลักฐานแต่ละประเภทมีความสำคัญต่อคดีซึ่งแล้วแต่พฤติการณ์และความจำเป็นในแต่ละคดี ๆ ไป แต่พยานหลักฐานที่มีน้ำหนักมั่นคงและมีเหตุผลในการรับฟัง ได้แก่ พยานวัตถุและพยานผู้เชี่ยวชาญ

3.20.1 คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8745/2547

ศาลฎีกาพิเคราะห์แล้ว มีปัญหาต้องวินิจฉัยตามที่โจทก์ร่วมฎีกาว่าจำเลยกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายหรือไม่ โจทก์และโจทก์ร่วมมีนายรื่น แสงแก้ว และนายสินขะสุวรรณ เบิกความเห็นรถบรรทุกที่จำเลยขับมา ขับแซงรถจักรยานยนต์ล้ำเข้ามาในช่องเดินรถของนายเขมชาติผู้ตายและชนกับรถเก๋งที่ผู้ตายขับสวนทางมา รถบรรทุกดันรถเก๋งที่ถอยหลังไปหยุดที่ริมถนนห่างจากจุดชนไปประมาณ 20 เมตร ส่วนรถบรรทุกพลิกคว่ำหัวรถหันไปทางริมถนนท้ายรถอยู่กลางถนน ร่องรอยการชน ปรากฏรายละเอียดตามแผนที่สังเขปแสดงสถานที่เกิดเหตุ บันทึกการตรวจสถานที่เกิดเหตุ และภาพถ่ายสถานที่เกิดเหตุเอกสารหมาย จ.1 ถึง จ.3 เมื่อพิจารณาจากแผนที่สังเขปแสดงสถานที่เกิดเหตุแล้ว จะเห็นว่าแผนที่สังเขปแสดงสถานที่เกิดเหตุทำขึ้นในวันเกิดเหตุ มีนายสิน ผู้เห็นเหตุการณ์ก่อนเกิดเหตุ และสิบตำรวจตรีเกรียงศักดิ์ ศักดิ์เจริญ เจ้าพนักงานตำรวจผู้เข้ามาช่วยเหลือหลังเกิดเหตุลงมือชื่อเป็นพยานในแผนที่สังเขปแสดงสถานที่เกิดเหตุแสดงจุดชนและรอยครูดเป็นทางยาววัดได้ 23.60 เมตร เมื่อพิจารณาประกอบภาพถ่ายสถานที่เกิดเหตุหมาย จ.3 ภาพที่ 7 ถึง 10 แล้ว จะเห็นว่าจุดชนและรอยครูดเริ่มต้นจากในช่องเดินรถบรรทุกเป็นทางยาวมาสิ้นสุดที่ริมถนนในช่องเดินรถของผู้ตาย ดังนั้นการที่นายรื่นและนายสินเบิกความว่า เห็นรถบรรทุกที่จำเลยขับมา ขับแซงรถจักรยานยนต์ล้ำเข้ามาในช่องเดินรถของผู้ตายและชนกับรถเก๋งที่ผู้ตายขับสวนทางมา จึงขัดต่อเหตุผลและเป็นพิรุธ น่าจะเป็นการเบิกความเพื่อช่วยเหลือฝ่ายโจทก์ร่วมมากกว่า จึงไม่อาจรับฟังเป็นผลร้ายแก่จำเลยได้ จำเลยนำสืบว่า เหตุที่เกิดขึ้น เกิดจากผู้ตายขับรถเก๋งมาด้วยความเร็วสูงผ่านทางโค้งล้ำเข้ามาในช่องเดินรถของจำเลย จำเลยหักหลบไม่ทันจึงเกิดชนกันขึ้น ซึ่งเจือสมกับคำให้การในชั้นสอบสวนที่จำเลยให้การในวันเกิดเหตุ โดยไม่มีโอกาสที่จะปั้นแต่งเรื่องราวขึ้น เพื่อให้สอบรับกับแผนที่สังเขปแสดงสถานที่เกิดเหตุเพราะหลังเกิดเหตุจำเลยได้รับบาดเจ็บและหมดสติไป จนมีผู้ช่วยเหลือนำส่งโรงพยาบาล นอกจากนี้จำเลยนำพันตำรวจเอกชูศักดิ์ ธารวาณิช รับราชการกองพิสูจน์หลักฐาน สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ผู้วิเคราะห์อุบัติเหตุเกี่ยวกับคดีจราจรโดยอาศัยข้อมูลจากภาพถ่ายและเอกสารที่ได้รับจากบริษัทประกันภัยพนักงานอัยการและพนักงานสอบสวนที่เกี่ยวข้องมาเบิกความเป็นพยานจำเลยว่า จากการรวบรวมเอกสารของพนักงานบริษัทประกันภัย ลำดับเหตุการณ์ตามรายงาน

วิเคราะห์ เอกสารหมาย ล.36 ได้ความว่าจำเลยขับรถยนต์บรรทุกหกล้อบรรทุกทรายมาจากอำเภอชะอวด จังหวัดนครศรีธรรมราช มุ่งหน้าไปจังหวัดสงขลา ผู้ตายขับรถยนต์เก๋งมาจากจังหวัดสงขลามุ่งหน้าไปจังหวัดนครศรีธรรมราช ก่อนถึงจุดชน ผู้ตายขับรถผ่านทางโค้งซึ่งเป็นทางโค้งซ้ายและทางโค้งขวา อันเป็นที่คับขันตามกฎหมายและผู้ตายไม่สามารถเห็นรถที่ขับมาหลังโค้งได้ จุดชนเป็นทางตรงเมื่อเกิดชนกันขึ้นหัวรถเก๋งจะลอดเข้าใต้ทองรถบรรทุก อุปกรณ์ช่วงล่างของรถเก๋งสัมผัสกับผิวทางและเกิดร่องรอยบนผิวทางตามภาพถ่ายหมาย จ.3 ภาพที่ 7 ถึง 10 และภาพถ่ายหมาย ล.6 ภาพที่ 2 และจุดชนของรถทั้งสองคัน รถเก๋งจะใช้มุมขวาเข้าชนทางมุมหน้าซ้ายของรถบรรทุกลักษณะเช่นนี้จะทำให้รถบรรทุกดันรถเก๋งหมุนไปทางด้านซ้ายตามเข็มนาฬิกา และคลัสซีของรถบรรทุกคดไปทางด้านขวาตามแรงชนของรถเก๋ง จากการวิเคราะห์ เป็นไปไม่ได้ที่รถบรรทุกจะเข้าชนรถเก๋งในช่องทางเดินรถของรถเก๋งเพราะร่องรอยความเสียหายของรถบรรทุกปรากฏที่มุมหน้าขวา ซึ่งจะขัดกับความเป็นจริง และหากรถบรรทุกวิ่งเข้าไปชนรถเก๋งในช่องทางเดินรถของรถเก๋งแล้ว รอยครูดบนพื้นผิวถนนจะต้องปรากฏในช่องทางเดินรถของรถเก๋ง มิใช่ในช่องทางเดินรถของรถบรรทุก

จากคำวินิจฉัยศาลฎีกาในคดีนี้ ศาลได้นำพยานวัตถุและพยานผู้เชี่ยวชาญมาวินิจฉัยคดีมีดังนี้ พยานวัตถุได้แก่แผนที่สังเขปแสดงการเกิดเหตุ ภาพถ่ายสถานที่เกิดเหตุ ซึ่งพบในสถานที่เกิดโดยการรวบรวมพยานหลักฐานของพนักงานสอบสวน และจากพนักงานตรวจสอบอุบัติเหตุของพนักงานประกันภัย และพยานผู้เชี่ยวชาญซึ่งจำเลยอ้างเป็นพยาน วิเคราะห์อุบัติเหตุโดยอาศัยพยานวัตถุคือภาพถ่ายของร่องรอยบนผิวถนนและภาพถ่ายร่องรอยความเสียหายของรถ จากข้อวินิจฉัยของศาลพยานวัตถุและพยานผู้เชี่ยวชาญเป็นพยานหลักฐานที่มีน้ำหนักมั่นคง แม้จะมีพยานบุคคลซึ่งเป็นประจักษ์พยานจะเบิกความสอดคล้องต้องกันแต่ขัดเหตุผลและความเห็นของพยานผู้เชี่ยวชาญ ทำให้พยานบุคคลไม่มีน้ำหนักในการรับฟังในคดีนี้

3.20.2 คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4206/2548

ศาลฎีกาพิเคราะห์แล้ว มีปัญหาต้องวินิจฉัยว่า จำเลยกระทำโดยประมาทหรือไม่ แม้พยานบุคคลของทุกคนจะเบิกความสอดคล้องต้องกัน สรุปความได้ว่าเหตุที่รถยนต์กระบะทั้งสองคันชนกันนั้นเกิดขึ้น เนื่องจากจำเลยขับรถยนต์กระบะแล่นคร่อมเส้นแบ่งกึ่งกลางถนน เข้าไปในช่องทางเดินรถของนายสวัสดิ์ เป็นเหตุให้รถยนต์กระบะทั้งสองคันชนกัน แต่จำเลยที่มีตัวจำเลยนายมานิตย์ ทุมเกษร เบิกความสอดคล้องต้องกันว่าเหตุที่รถชนกันเกิดจากนายสวัสดิ์ ขับรถยนต์กระบะด้วยความเร็วสูง หลุดทางโค้งเข้ามาชนรถยนต์กระบะของจำเลยในช่องทางเดินรถของจำเลย ปัญหาสำคัญที่ต้องวินิจฉัยเบื้องต้น จึงมีว่าจุดที่รถยนต์ทั้งสองคันชนกันอยู่ในช่องทางเดินรถของใครกันแน่ ข้อนี้จำเลยมีนายวีระ บุญญวิจิตร พนักงานตรวจอุบัติเหตุของบริษัทประกันภัย เบิก

ความว่าหลังจากได้รับแจ้งเหตุได้เดินทางไปตรวจที่เกิดเหตุ พบเศษกระจกบังลมหน้าทั้งสองคันอยู่ในช่องทางเดินรถของจำเลย สอดคล้องกับความเห็นของพันตำรวจเอกชูศักดิ์ ธาระวานิช นักวิทยาศาสตร์เอกกองพิสูจน์หลักฐานสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่เบิกความสรุปความเห็นต่อศาลว่า ขณะที่รถทั้งสองคันชนกันนั้น รถกระบะของนายสวัสดิ์ ได้ทำการเบรกและจะหักหลบเข้าไปในช่องทางเดินรถของตน แต่เกิดการชนกันเสียก่อน และจากการวิเคราะห์พยานหลักฐานต่าง ๆ เป็นไปไม่ได้ที่รถกระบะของจำเลยจะแล่นล้ำเข้าไปชนกับรถยนต์กระบะของนายสวัสดิ์ แล้วมาหยุดหลังเกิดเหตุ ตามภาพถ่ายหมาย ล.5 เพราะร่องรอยการสวนชนนั้นทำมุม 15 องศา ถ้ารถยนต์ของจำเลยล้ำช่องทางเดินรถไปชนรถยนต์ของนายสวัสดิ์แล้ว รถยนต์ของจำเลยต้องหมุนไปทางขวา แล้วถอยหลังไปอย่างน้อยไม่ต่ำกว่าความยาวของตัวรถ และขัดกับรอยเบรกตามภาพถ่ายหมาย ล.5 ล.6 และ ล7 ซึ่งรอยเบรกรถยนต์ของนายสวัสดิ์ หากรถของจำเลยแล่นเข้าไปในช่องทางเดินรถของนายสวัสดิ์ จะไม่ปรากฏรอยเบรกลักษณะข้ามช่องทางเดินรถที่ปรากฏตามภาพถ่าย ศาลฎีกาเห็นว่ารายงานการวิเคราะห์ดังกล่าว มีการตรวจวิเคราะห์อย่างละเอียดทุกขั้นตอน กับทั้งมีการทดลองเปรียบเทียบการกระจายเพื่อพิสูจน์คราบเกลือจากไหปลาร้าที่บรรทุกอยู่ในรถของจำเลยกระเด็นออกไปตกอยู่ในที่เกิดเหตุ ผลการตรวจวิเคราะห์ดังกล่าว ข้อสรุปความเห็นของพันตำรวจเอกชูศักดิ์ ประกอบด้วยเหตุผลทางวิชาการวิทยาศาสตร์ สามารถอธิบายสำดับเหตุการณ์ก่อนชน ลำดับการณ์การชน ตำแหน่งจุดชน รวมทั้งเหตุผลที่รถทั้งสองคันไม่หยุดอยู่ในสภาพภายหลัง การชนและแรงเหวี่ยงที่ทำให้บุคคลและสิ่งของที่นั่งโดยสารและบรรทุกอยู่ในรถของนายสวัสดิ์กระเด็นออกไปกอยู่บนถนนที่เกิดเหตุได้อย่างสมเหตุสมผล และเป็นจริงทั้งตามหลักวิชาการฟิสิกส์และวิชาพลศาสตร์ (Dynamics) พยานของจำเลยจึงมีน้ำหนักมั่นคงน่าเชื่อถือมากกว่าคำพยานบุคคลของโจทก์ ดังได้วินิจฉัยมาข้างต้น

จากคำวินิจฉัยศาลฎีกาคดีนี้ ศาลได้นำพยานวัตถุและพยานผู้เชี่ยวชาญมาวินิจฉัยคดีดังนี้ พยานวัตถุได้แก่ภาพถ่ายสถานที่เกิดเหตุ และพยานผู้เชี่ยวชาญซึ่งจำเลยอ้างเป็นพยานให้ความเห็นจากการวิเคราะห์พยานวัตถุภาพถ่ายสถานที่เกิดเหตุ ภาพถ่ายความเสียหายของรถ รอยเบรกบนพื้นผิวถนนและทำการทดลองเปรียบเทียบการกระจายเพื่อพิสูจน์คราบเกลือจากไหปลาร้าประกอบด้วยเหตุผลทางวิชาการวิทยาศาสตร์อย่างสมเหตุสมผลและเป็นจริงตามหลักวิชาการสามารถอธิบายได้ พยานวัตถุและพยานผู้เชี่ยวชาญของจำเลยจึงมีน้ำหนักมั่นคงน่าเชื่อถือมากกว่าคำพยานบุคคลของโจทก์ แม้พยานบุคคลของโจทก์ในคดีนี้จะเบิกความสอดคล้องต้องกัน แต่เมื่อพยานบุคคลเบิกความขัดกับพยานวัตถุ จึงทำให้พยานบุคคลไม่มีน้ำหนักในการรับฟัง

3.20.3 คำพิพากษาคดี 7632/2550

ศาลฎีกาพิเคราะห์แล้ว มีปัญหาต้องวินิจฉัยตามฎีกาของของโจทก์ว่าจำเลยที่ 1 ขับรถโดยประมาทตามที่โจทก์ฟ้องหรือไม่ โจทก์มีพยานบุคคลเป็นพยานเบิกความทำนองเดียวกันว่าก่อนเกิดเหตุรถยนต์กระบะของจำเลยที่ 2 ขับส่ายไปมาล้ำเข้าไปในช่องทางเดินรถสวนขณะเดียวกันจำเลยที่ 1 ก็ขับรถยนต์บรรทุกล้ำเข้าไปในช่องทางเดินรถสวนเช่นเดียวกัน รถยนต์ทั้งสองคันจึงเฉี่ยวชนกัน แต่ข้อเท็จจริงกลับได้ความจากคำเบิกความของพันตำรวจตรีสุชาติ กลิ่นสุคนธ์ พนักงานสอบสวนพยานโจทก์ว่า หลังเกิดเหตุพยานได้ไปตรวจสถานที่เกิดเหตุแล้วได้ทำแผนที่เกิดเหตุ บันทึกการตรวจสถานที่เกิดเหตุ และถ่ายรูปที่เกิดเหตุไว้ตามแผนที่สังเขปแสดงสถานที่เกิดเหตุ เอกสารหมาย จ.4 บันทึกการตรวจสถานที่เกิดเหตุคดีจราจร เอกสารหมาย จ.7 และภาพถ่ายหมาย จ.1 และ จ.2 จุดชนอยู่ห่างจากเส้นแบ่งกึ่งกลางถนนประมาณ 1 เมตร สันนิษฐานได้จากรอยครูด เศษกระจก และคราบน้ำมันตามภาพถ่ายหมาย จ.2 รอยครูดที่เกิดขึ้นคาดว่าเกิดจากรถยนต์บรรทุกสิบล้อพ่วงของจำเลยที่ 1 เนื่องจากมียางระเบิด เศษชิ้นส่วนส่วนมากอยู่ในช่องทางเดินรถของจำเลยที่ 1 จุดที่รถทั้งสองชนกันดังกล่าว เมื่อพิจารณาประกอบกับสภาพความเสียหายของรถยนต์กระบะที่จำเลยที่ 2 ขับ ซึ่งเสียหายมาด้านหน้าด้านขวายุบถึงประตูคนขับล้อยางหน้าด้านขวาแตกและกระทะล้อครูดติดพื้นถนน ตามภาพถ่ายหมาย จ.1 และ จ.2 ส่วนรถยนต์บรรทุกสิบล้อพ่วงที่จำเลยที่ 1 ขับขี่เสียหายมากที่ด้านหน้ารถตรงมุมขวา ยางล้อหน้าด้านหน้าด้านขวาแตก และกระทะล้อบิดติดพื้นถนน เช่นเดียวกัน การบันทึกการพิสูจน์เครื่องกลและอุปกรณ์เอกสารหมาย จ. 9 ภาพถ่ายหมาย ล.4 แล้ว เชื่อว่าจำเลยที่ 2 ขับรถยนต์กระบะเลี้ยวเข้าไปชนรถยนต์บรรทุกของจำเลยที่ 1 ในช่องทางเดินรถของจำเลยที่ 1 ทำให้รถยนต์ของจำเลยที่ 2 หมุนไปทางขวา ในลักษณะด้านข้างเกือบจะขวางถนนและไปจอดล้ำเส้นแบ่งกึ่งกลางถนน เข้าไปในช่องทางเดินรถจำเลยที่ 1 ประมาณ 70 เซนติเมตร หากรถยนต์บรรทุกที่จำเลยที่ 1 ขับล้ำเข้าไปในทางเดินรถของจำเลยที่ 2 และชนกับรถยนต์กระบะของจำเลยที่ 2 ตามคำเบิกความของพยานโจทก์แล้ว รถยนต์กระบะของจำเลยที่ 2 จะต้องเสียหายมากทางด้านหน้ารถทั้งหมดไม่ใช่เฉพาะด้านขวาและรถยนต์กระบะไม่น่าจะหมุนไปทางขวาในลักษณะด้านข้างเกือบจะขวางถนนล้ำเส้นแบ่งกึ่งกลางถนนเข้าไปในทางเดินรถของจำเลยที่ 1 เมื่อได้ความว่าจำเลยที่ 2 ขับรถล้ำเข้าไปในช่องทางเดินรถของจำเลยที่ 1 ก็มิใช่เกิดจากความประมาทของจำเลยที่ 1

จากคำวินิจฉัยของศาลฎีกา ศาลได้นำพยานวัตถุและพยานผู้เชี่ยวชาญมาวินิจฉัยคดีดังนี้ พยานวัตถุคือแผนที่ที่เกิดเหตุ ภาพถ่ายสถานที่เกิดเหตุ ภาพถ่ายรอยครูด เศษกระจกและคราบน้ำมันในสถานที่เกิดเหตุ ซึ่งพนักงานสอบสวนได้เบิกความประกอบพยานวัตถุ ทำให้มีน้ำหนักในการรับฟังมากกว่าพยานบุคคลของโจทก์ที่เบิกความสอดคล้องทำนองเดียวกันแต่ขัดกับภาพถ่ายพยานวัตถุ จึงทำให้พยานบุคคลไม่น่าเชื่อในการรับฟังเพื่อลงโทษจำเลยในคดีได้

3.21 การดำเนินการเกี่ยวกับการจราจร

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติในเรื่องการดำเนินการเกี่ยวกับการจราจรไว้ในมาตรา 146 ว่า "เงินค่าปรับตามพระราชบัญญัตินี้ที่ได้รับในกรุงเทพมหานครหรือในจังหวัดใด หรือในท้องถิ่นที่กระทรวงมหาดไทยประกาศกำหนด ให้แบ่งให้แก่กรุงเทพมหานครหรือเทศบาลในจังหวัดนั้นเพื่อใช้ในการดำเนินการเกี่ยวกับการจราจรในอัตราร้อยละห้าสิบของจำนวนเงินค่าปรับ หรือให้ตกเป็นของท้องถิ่นที่กระทรวงมหาดไทยประกาศกำหนดทั้งหมด" ซึ่งตามบทบัญญัติดังกล่าวการนำเงินค่าปรับไปใช้ในการดำเนินการเกี่ยวกับการจราจรอย่างใดนั้นแล้วแต่ละท้องที่จะพิจารณาดำเนินการ มิได้กำหนดการดำเนินการในแต่ละเรื่องไว้เป็นการเฉพาะ เช่น การดำเนินการเกี่ยวกับการเรียนรู้และประสิทธิภาพของผู้ขับขี่ การดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจสอบอุบัติเหตุ การออกแบบเส้นทาง ระบบควบคุมการจราจร ตลอดจนการเยียวยาผู้ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุจราจร

บทที่ 4

วิเคราะห์ปัญหาการใช้ดุลยพินิจของพนักงานสอบสวน เกี่ยวกับการรวบรวมพยานวัตถุ พยานผู้เชี่ยวชาญ และหลักนิติวิทยาศาสตร์

วิเคราะห์ปัญหาการใช้ดุลยพินิจของพนักงานสอบสวนเกี่ยวกับการรวบรวมพยานวัตถุ พยานผู้เชี่ยวชาญและหลักนิติวิทยาศาสตร์

จากการที่ได้ศึกษาแนวทางในการดุลยพินิจของพนักงาสอบสอบเกี่ยวกับการรวบรวมพยานวัตถุและพยานผู้เชี่ยวชาญและหลักนิติวิทยาศาสตร์ ในบทก่อนนั้นเพื่อให้การศึกษาเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของวิทยานิพนธ์ จะขอกล่าวถึงรายละเอียดของการรวบรวมพยานหลักฐานของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาและระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดีในประเทศไทยก่อนที่จะได้วิเคราะห์เปรียบเทียบกับต่างประเทศ โดยมีรายละเอียดดังนี้

4.1. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ไม่ได้บัญญัติให้อำนาจของพนักงานสอบสวนเกี่ยวกับการรวบรวมพยานหลักฐานในคดีอุบัติเหตุจราจรไว้เป็นการเฉพาะ บทบัญญัติส่วนใหญ่เป็นบทบัญญัติว่าด้วยการใช้รถ สัญญาณจราจรและเครื่องหมาย การใช้ทางเดินรถ การกำหนดความเร็วของรถ ประเภทและลักษณะของรถประเภทต่างๆ ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยและความสะดวกในการจราจรและเป็นการกำหนดกติกาหรือวิธีการใช้รถใช้ถนน แม้บทบัญญัติลักษณะ 18 ว่าด้วยอำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่และพนักงานจราจร จะได้บัญญัติให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจในการว่ากล่าวตักเตือนและเปรียบเทียบปรับหากผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติในพระราชจราจรทางบก พนักงานสอบสวนมีอำนาจในการว่ากล่าวตักเตือนหรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบได้ ตามมาตรา 145 บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้นอกจากความผิดที่กำหนดโทษไว้ในมาตรา 157 ทวิ มาตรา 159 มาตรา 160 และมาตรา 160 ทวิ ให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจเปรียบเทียบปรับหรือว่ากล่าวตักเตือนได้... แต่อำนาจดังกล่าวก็จำกัดอยู่ในความผิดตามบทบัญญัติในพระราชบัญญัติจราจรทางบกเท่านั้น โดยในส่วนความผิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรรถเฉี่ยวชนไม่ได้บัญญัติให้อำนาจพนักงานสอบสวนเกี่ยวกับการสอบสวนและรวบรวมพยานหลักฐานไว้แต่

อย่างใด ทำให้เกิดปัญหาลักหลั่นในทางปฏิบัติของพนักงานสอบสวนในแต่ละคดีและยังมีผลกระทบต่อไปถึงคุณภาพและมาตรฐานในการสอบสวนคดีจราจรทางบกโดยรวมอีกด้วย

4.2. ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

อำนาจของพนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา เกี่ยวกับคดีจราจร พนักงานสอบสวนมีอำนาจรวบรวมพยานหลักฐานดังนี้

มาตรา 131 ให้พนักงานสอบสวนรวบรวมพยานหลักฐานทุกชนิดเท่าที่สามารถจะทำได้เพื่อประสงค์จะทราบข้อเท็จจริงและพฤติการณ์ต่างๆอันเกี่ยวกับความผิดที่กล่าวหา เพื่อจะรู้ตัวผู้กระทำผิดและพิสูจน์ให้เห็นความผิดหรือความบริสุทธิ์ของผู้ต้องหา

มาตรา 131/1 กรณีจำเป็นต้องใช้พยานหลักฐานทางวิทยาศาสตร์ เพื่อพิสูจน์ข้อเท็จจริงตามมาตรา 131 ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจให้ทำการตรวจพิสูจน์บุคคล วัตถุ หรือเอกสารใดๆ ทางวิทยาศาสตร์ได้...

มาตรา 132 เพื่อประโยชน์ในการรวบรวมพยานหลักฐานพนักงานสอบสวนมีอำนาจในการตรวจตัวผู้เสียหายเมื่อผู้นั้นยินยอม หรือตรวจตัวผู้ต้องหา ตรวจสิ่งของหรือที่ทางอันสามารถใช้เป็นพยานหลักฐานได้ ให้รวมทั้งทำภาพถ่าย แผนที่ หรือภาพวาดจำลองหรือพิมพ์ลายนิ้วมือ ลายมือ ลายเท้า กับให้บันทึกรายละเอียดทั้งหลายซึ่งน่าจะทำให้คดีแจ่มกระจ่างขึ้น...

จากบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้นได้ให้อำนาจพนักงานสอบสวนรวบรวมพยานหลักฐานในคดีอาญาซึ่งรวมถึงคดีอุบัติเหตุจราจรด้วยคือ การรวบรวมพยานวัตถุโดยการตรวจสถานที่เกิดเหตุ การถ่ายภาพและทำแผนที่สถานที่เกิดเหตุ และพยานหลักฐานทางวิทยาศาสตร์โดยการตรวจพิสูจน์วัตถุหรือเอกสารทางวิทยาศาสตร์ไว้ แต่ก็มิได้บัญญัติรายละเอียดเกี่ยวกับหลักเกณฑ์และวิธีการดำเนินการไว้โดยเฉพาะ

การรวบรวมพยานวัตถุในคดีอุบัติเหตุจราจร แหล่งที่พบพยานวัตถุได้แก่สถานที่เกิดเหตุ ดังนั้นในการรวบรวมพยานหลักฐานเพื่อให้ได้พยานวัตถุโดยครบถ้วนสมบูรณ์ พนักงานสอบสวนต้องดำเนินการตรวจสถานที่เกิดเหตุและเก็บรวบรวมพยานวัตถุเช่นร่องรอย เศษวัสดุอุปกรณ์ที่แตกกระจายตกหล่นอยู่ตามพื้นผิวถนนในที่เกิดเหตุ สภาพความเสียหายของรถที่ชนและทำการถ่ายภาพสถานที่และสภาพความเสียหายของรถไว้โดยละเอียด

4.3 ประมวลระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดี

ได้กำหนดระเบียบเป็นแนวทางในการตรวจสถานที่เกิดเหตุ การเก็บรวบรวมพยานวัตถุ การถ่ายภาพของพนักงานสอบสวนไว้ดังนี้

4.3.1 ประมวลระเบียบการเกี่ยวกับคดีลักษณะที่ 2 บทที่ 2 ข้อ 8 เมื่อคดีอาญาเกิดขึ้นได้กำหนดให้พนักงานตำรวจผู้มีหน้าที่สืบสวนสอบสวนจำเป็นต้องไปสืบสวนและตรวจที่เกิดเหตุเพื่อให้ได้เห็นสถานที่เกิดเหตุหรือค้นคว้าหาวัตถุพยานหรือพยานบุคคลและทำแผนที่ที่เกิดเหตุ หากพบสิ่งที่จะใช้เป็นพยานหลักฐานในคดีหรือพยานบุคคลตรงไหนให้ระบุไว้ในแผนที่โดยชัดเจน ส่วนคดีเกี่ยวกับยานพาหนะชนกันก็จำเป็นที่จะต้องอาศัยที่เกิดเหตุและแผนที่สังเขปเป็นหลักในการพิจารณาประกอบข้อเท็จจริงก็จะต้องกระทำทุกเรื่อง...

ข้อ10.1 กำหนดว่า "เมื่อมีคดีอาญาเกิดขึ้นเมื่อมีคดีอาญาเกิดขึ้นจะต้องทำการตรวจสถานที่เกิดเหตุ ให้พนักงานสอบสวนทำการตรวจสถานที่เกิดเหตุเอง เว้นแต่คดีสำคัญซึ่งพนักงานสอบสวนเห็นว่ามีร่องรอยหรือหลักฐานซึ่งต้องใช้เครื่องมือทางวิทยาศาสตร์และจำเป็นต้องขอความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่กองพิสูจน์หลักฐานหรือกองวิทยาการเขตหรือวิทยาการจังหวัด ก็ให้พนักงานสอบสวนแจ้งกองพิสูจน์หลักฐานหรือกองวิทยาการเขตหรือวิทยาการจังหวัดในพื้นที่แล้วแต่กรณี เพื่อจัดเจ้าหน้าที่ไปทำการตรวจสถานที่เกิดเหตุและถ่ายรูปร่วมกับพนักงานสอบสวนในคดีดังต่อไปนี้...

(7) คดีอุบัติเหตุรถชนแล้วหลบหนี รถชนแล้วคนขับหลบหนีหรือรถชนคนตายที่เป็นปัญหา(ถ้ามีตำรวจหน่วยอื่นถ่ายรูปแล้วแล้วก็ไม่ต้องแจ้ง)...

4.3.2 ลักษณะ 8 การสอบสวน บทที่ 9 การทำแผนที่และการถ่ายรูปสถานที่เกิดเหตุ

ข้อ 265 กำหนดว่าโดยปกติการทำแผนที่สถานที่เกิดเหตุ เป็นหน้าที่ของพนักงานสอบสวนจะพิจารณาตามแต่ความจำเป็นในคดี เพื่อเป็นรากฐานแสดงความเข้าใจสถานที่เกิดเหตุและเป็นประโยชน์แก่คดีนั้นๆ คดีดังต่อไปนี้จำต้องทำแผนที่สังเขปแสดงสถานที่เกิดเหตุประกอบการสอบสวนแนบสำนวนเสมอทุกคดีคือ...

(2) คดียวดยานพาหนะโดนบุคคลหรือทรัพย์ในถนนหลวง...

ข้อ 268 "ได้กำหนดว่านอกจากการจัดทำแผนที่สังเขปแล้ว พนักงานสอบสวนควรจัดให้มีการถ่ายรูปสถานที่เกิดเหตุและร่องรอยต่างๆประกอบเข้าไว้ในสำนวนเพื่อประโยชน์แก่คดีอีกชั้นหนึ่ง ถ้าพนักงานสอบสวนเห็นว่าถ้าได้จัดการตรวจสถานที่เกิดเหตุและทำหลักฐานการพิสูจน์โดยอาศัยวิทยาการตำรวจเข้าช่วยเหลือแล้วจะทำให้การพิสูจน์ความผิดแน่นอนขึ้น ก็ให้ติดต่อให้พนักงานเจ้าหน้าที่วิทยาการตำรวจไปถ่ายรูป และตรวจสถานที่เกิดเหตุด้วยและให้เป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่กองวิทยาการที่จะทำการถ่ายรูป และตรวจสถานที่เกิดเหตุตามหลักวิชาการ...

4.3.3 ลักษณะ18 บทที่ 3 ระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับรถโดนกันชนหรือทับบุคคลหรือทรัพย์

ข้อ 498 กำหนดให้พนักงานสอบสวนรีบไปสืบสวนสอบสวนยังสถานที่เกิดเหตุทันทีเพื่อหาพยานหลักฐานและทำแผนที่เกิดเหตุไว้ประกอบคดี...

ข้อ 499 กำหนดให้วัดถนนและทำแผนที่สังเขปที่เกิดเหตุ การทำแผนที่เกิดเหตุตรวจดูและวัดโดยละเอียด เช่นรถชนกันตรงไหน และรถฝ่ายใดไปหยุดเลยสถานที่ชน อยู่ในลักษณะใด ห่างจากที่ชนกันเท่าใดเป็นต้น...

การรวบรวมพยานผู้เชี่ยวชาญและหลักนิติวิทยาศาสตร์ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามาตรา 131/1 จะได้ให้อำนาจพนักงานสอบสวนมีอำนาจให้ทำการตรวจพิสูจน์บุคคล วัตถุหรือเอกสารใดๆ ทางวิทยาศาสตร์

4.3.4 ตามประมวลระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดี

ลักษณะ 18 บทที่ 3 ระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับรถโดนกัน ชนหรือทับบุคคลหรือทรัพย์

ข้อ 500 การตรวจอุปกรณ์สำคัญของรถที่ชน ให้ส่งรถไปให้ผู้ชำนาญการพิเศษของกรมตำรวจตรวจสอบเพื่อทราบว่าส่วนสำคัญของการใช้รถคันนี้มีอะไรบกพร่องบ้างหรือไม่ เช่น คลัทซ์ ห้ามล้อมือ ห้ามล้อเท้า แตร ไฟ พวงมาลัย หรือมือถือบังคับรถ ว่าชำรุดเสียหายใช่การได้ดีหรือไม่เพียงใด ในกรณีไม่สามารถที่ไม่สามารถส่งรถไปให้ผู้ชำนาญการพิเศษของกรมตำรวจตรวจสอบได้ หรือไม่มีผู้ชำนาญการพิเศษ ณ ที่นั้น ให้พนักงานสอบสวนส่งรถให้เจ้าหน้าที่ตรวจสภาพรถของกรมตำรวจที่อยู่ใกล้เคียงตรวจให้ หรือจัดหาผู้มีความรู้เชี่ยวชาญในเรื่องรถตรวจให้ก็ได้

ลักษณะ 8 การสอบสวนบทที่ 9 ข้อ 268 "ได้กำหนดว่านอกจากการจัดทำแผนที่สังเขปแล้ว พนักงานสอบสวนควรจัดให้มีการถ่ายรูปสถานที่เกิดเหตุและร่องรอยต่างๆประกอบเข้าไว้ในสำนวนเพื่อประโยชน์แก่คดีอีกชั้นหนึ่ง ถ้าพนักงานสอบสวนเห็นว่าถ้าได้จัดการตรวจสถานที่เกิดเหตุและทำหลักฐานการพิสูจน์โดยอาศัยวิทยาการตำรวจเข้าช่วยเหลือแล้วจะทำให้การพิสูจน์ความผิดแน่นอนขึ้น ก็ให้ติดต่อให้พนักงานเจ้าหน้าที่วิทยาการตำรวจไปถ่ายรูป และตรวจสถานที่เกิดเหตุด้วยและให้เป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่กองวิทยาการที่จะทำการถ่ายรูป และตรวจสถานที่เกิดเหตุตามหลักวิชาการ จะเห็นว่าข้อกำหนดของการกำหนดให้พนักงานสอบสวนติดต่อให้เจ้าพนักงาน เจ้าหน้าที่วิทยาการตำรวจไปตรวจสถานที่เกิดเหตุและถ่ายภาพนั้น ข้อกำหนดดังกล่าวไม่มีสภาพบังคับให้พนักงานสอบสวนต้องทำตามกำหนด แต่หากพิจารณาตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 131 ให้พนักงานสอบสวนรวบรวมพยานหลักฐานทุกชนิเท่าที่สามารถทำได้ เพื่อประสงค์ให้ทราบข้อเท็จจริงและพฤติการณ์ต่างๆอันเกี่ยวกับความผิดที่ถูกกล่าวหา เพื่อจะรู้ตัวผู้กระทำผิด และพิสูจน์ให้เห็นความผิดหรือความบริสุทธิ์ของผู้ต้องหา ก็เป็นการบัญญัติให้อำนาจพนักงานสอบสวนรวบรวมพยานหลักฐานทุกชนิดโดยไม่คำนึงว่าจะเป็นหลักฐานที่หามาได้เองหรือผู้เสียหายหรือผู้ต้องหายื่นต่อพนักงานสอบสวนเพื่อเป็นพยานหรือที่บุคคลภายนอกก็เป็นบทบัญญัติใช้บังคับแก่คดีอาญา

แม้ตามประมวลระเบียบการตำรวจเกี่ยวคดีข้อ 268 และข้อ 500 จะได้กำหนดให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจนำวิธีการทางวิทยาศาสตร์ในการถ่ายภาพ ตรวจสถานที่เกิดเหตุและการตรวจสภาพรถมาใช้เพื่อประโยชน์ในการสอบสวนก็ตาม แต่ก็เป็นเพียงระเบียบแนวทางและคู่มือในการปฏิบัติไม่มีสภาพบังคับแต่อย่างใด อนึ่งพยานผู้เชี่ยวชาญในคดีจราจรนั้นส่วนมากมาจากการได้ตรวจวิเคราะห์พยานวัตถุจากภาพถ่ายและร่องรอยที่ปรากฏในสถานที่เกิดเหตุและความเสียหายของรถ ซึ่งประมวลระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดีมิได้กำหนดแนวทางในการปฏิบัติไว้และแม้ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามาตรา 131/1 จะได้บัญญัติให้อำนาจพนักงานสอบสวนทำการตรวจพิสูจน์บุคคล วัตถุและเอกสารใดๆ โดยวิธีการทางวิทยาศาสตร์ แต่ก็เป็นบทบัญญัติที่ใช้บังคับแก่คดีอาญาทั่วไป มิได้มีระเบียบกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการนำมาใช้ในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกแต่งอย่างใด

การรวบรวมพยานหลักฐานคดีจราจรในประเทศสหรัฐอเมริกา จากการศึกษาค้นคว้าไม่พบว่ามีบัญญัติของกฎหมายใดให้อำนาจของพนักงานสอบสวน ในการตรวจสถานที่เกิดเหตุ แต่จากการศึกษาระเบียบการตรวจสถานที่เกิดเหตุตามระบบ FBI พนักงานสอบสวนเป็นเพียงผู้รับแจ้งเหตุและหรือมีอำนาจในการจับกุมเท่านั้น การตรวจสถานที่เกิดเหตุตามระบบของ FBI จะมีเจ้าหน้าที่ทำหน้าที่ในการตรวจสถานที่เกิดเหตุโดยเฉพาะ โดยมีหัวหน้าทีม ช่างภาพ เจ้าหน้าที่สเก็ตซ์ภาพ เจ้าหน้าที่บันทึกและเก็บหลักฐานพยานวัตถุ เจ้าหน้าที่ค้นหาพยานหลักฐาน และผู้เชี่ยวชาญพิเศษ และจากการศึกษา ผู้มีอำนาจในการตรวจสถานที่เกิดเหตุ ก็คือผู้สืบสวน (Investigator) และพบว่าประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามลรัฐแคลิฟอร์เนีย บัญญัติในมาตรา 14735 “ให้ผู้สืบสวนมีอำนาจดังเป็นเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความสงบเรียบร้อย (Peace officers) ซึ่งหมายถึง นายอำเภอ ผู้ช่วยนายอำเภอ ตำรวจ...

จากบทบัญญัติในกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และประมวลระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดี ซึ่งได้กำหนดอำนาจและหน้าที่และวิธีปฏิบัติในการรวบรวมพยานหลักฐานของพนักงานสอบสวนเกี่ยวกับคดีจราจรยังมีข้อจำกัดอยู่บางประการ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลกระทบต่อการใช้ดุลยพินิจของพนักงานสอบสวนในการพิจารณารวบรวมพยานหลักฐานดังนี้

1) ปัญหาความไม่ละเอียดชัดเจนของบทบัญญัติกฎหมายและระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดี จะเห็นได้ว่าบทบัญญัติกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาได้ให้อำนาจในการใช้ดุลยพินิจของพนักงานสอบสวนในการรวบรวมพยานหลักฐานไว้อย่างกว้างๆ และแม้ประมวลระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดีจะได้กำหนดแนวทางในการปฏิบัติเกี่ยวกับการรวบรวมพยานวัตถุ โดยการตรวจสถานที่เกิดเหตุ การทำแผนที่เกิดเหตุ และการถ่ายภาพ และพยานผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวกับคดีจราจรไว้ก็ตาม แต่ระเบียบดังกล่าวก็เป็นเพียงแนวทางและคู่มือในการปฏิบัติงานของพนักงานสอบสวนไว้เท่านั้น ไม่

มีมาตรการบังคับในทางกฎหมายที่ชัดเจน ในทางปฏิบัติพนักงานสอบสวนเป็นผู้ไปทำการตรวจสถานที่เกิดเหตุและไปทำการถ่ายภาพเอง แม้ตามระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดีจะได้กำหนดให้พนักงานสอบสวนสามารถขอให้วิทยาการตำรวจเข้าช่วยเหลือในการตรวจสถานที่เกิดเหตุและทำการถ่ายภาพในกรณีที่เห็นว่าถ้าได้ทำการตรวจพิสูจน์โดยอาศัยวิทยาการตำรวจเข้าช่วยเหลือแล้ว จะทำให้การตรวจพิสูจน์ความผิดแน่นอนขึ้น แต่ในทางปฏิบัตินั้นไม่ปรากฏว่าได้มีพนักงานสอบสวนของเจ้าหน้าที่วิทยาการตำรวจเข้าช่วยเหลือในการตรวจสถานที่เกิดเหตุและถ่ายภาพแต่อย่างใด ผลจากกฎหมายและระเบียบดังกล่าวข้างต้นที่ไม่มีความละเอียดชัดเจนและไม่มีสภาพบังคับ จึงทำให้การตรวจสถานที่เกิดเหตุ การรวบรวมพยานวัตถุและการถ่ายภาพของพนักงานสอบสวนไม่สามารถเก็บรวบรวมพยานหลักฐานต่าง ๆ ในที่เกิดเหตุได้อย่างละเอียดครบถ้วนสมบูรณ์ อันมีผลต่อการพิจารณาทำความเห็นในทางคดีจราจรทางบก

2) ปัญหาพยานผู้เชี่ยวชาญ พยานผู้เชี่ยวชาญในคดีจราจรที่สำคัญ ได้แก่ ผู้วิเคราะห์พยานวัตถุ เช่น ภาพถ่ายความเสียหายของรถ ร่องรอยที่ปรากฏบนพื้นผิวถนน เศษวัสดุอุปกรณ์ ต่าง ๆ ที่อยู่ในที่เกิดเหตุ และให้ความเห็นตามหลักวิชาการทางนิติวิทยาศาสตร์ และประมวลระเบียบการเกี่ยวกับคดีได้กำหนดให้พนักงานสอบสวนส่งรถไปให้ผู้ชำนาญการพิเศษของกรมตำรวจทำการตรวจสอบอุปกรณ์และเครื่องกล ส่วนสำคัญของรถว่ามีส่วนใดบกพร่องใช้การได้ดีหรือไม่เพียงใดก็ตาม แต่ก็เป็นเพียงส่วนหนึ่งของพยานผู้เชี่ยวชาญเท่านั้น โดยในทางปฏิบัติในการรวบรวมพยานหลักฐานของพนักงานสอบสวนไม่ปรากฏว่าพนักงานสอบสวนส่งพยานวัตถุต่าง ๆ ให้ผู้เชี่ยวชาญทำการตรวจสอบทางนิติวิทยาศาสตร์และนำความเห็นของผู้เชี่ยวชาญมาประกอบในสำนวนคดี

ดังนั้น การรวบรวมพยานวัตถุและพยานผู้เชี่ยวชาญของพนักงานสอบสวนเกี่ยวกับคดีจราจรของไทยจึงไม่มีหลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติที่แน่นอนเป็นมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งการรวบรวมพยานหลักฐานคดีจราจรในแต่ละคดีจะมีความละเอียดครบถ้วนสมบูรณ์หรือไม่ จึงขึ้นอยู่กับความรู้ความสามารถและดุลยพินิจของพนักงานสอบสวนแต่ละคนในการปฏิบัตินำบทบัญญัติของกฎหมายและประมวลระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดีมาใช้และเล็งเห็นถึงประโยชน์ความสำคัญของพยานวัตถุและพยานผู้เชี่ยวชาญในการพิสูจน์ข้อเท็จจริงในคดีจราจร อีกทั้งอำนาจของพนักงานสอบสวนในการสอบสวนรวบรวมพยานหลักฐานครอบคลุมคดีอาญาหลายประเภทและจำนวนคดีที่เกิดขึ้นมีจำนวนมากซึ่งมีผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการรวบรวมพยานหลักฐานคดีจราจรของพนักงานสอบด้วย

4.4 ปัญหาด้านการถ่ายภาพในคดีอุบัติเหตุ

นอกจากปัญหาทางด้านกฎหมายที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว **เห็นว่าควรเพิ่มเติมระเบียบการถ่ายภาพในประมวลระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดี ลักษณะ 8 การสอบสวนบทที่ 9 ข้อที่ 268 เกี่ยวกับการถ่ายภาพในคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก**

พนักงานสอบสวนถ่ายภาพโดยไม่สามารถบรรลุถึงบทสรุปเกี่ยวกับอุบัติเหตุ โดยพนักงานสอบสวนจะถ่ายภาพรถยนต์ที่เกิดเหตุ และภาพที่เกิดเหตุเพียงเล็กน้อย ซึ่งภาพถ่ายไม่สามารถอธิบายได้ว่าอุบัติเหตุเกิดขึ้นอย่างไร และทำไมจึงเกิดอุบัติเหตุ ทำให้การถ่ายภาพของพนักงานสอบสวนไม่สามารถเป็นหลักฐานในการวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้การถ่ายภาพที่ดีนั้น เพื่อเป็นการถ่ายภาพ เพื่อพิสูจน์ข้อเท็จจริงและเป็นการบันทึกข้อเท็จจริง พนักงานสอบสวนควรจะต้องถ่ายภาพดังต่อไปนี้

4.4.1 ถ่ายภาพภายหลังการชน ให้ถ่ายภาพตำแหน่งจุดสุดท้ายของรถจะอยู่ที่ใด

ภาพถ่ายภายหลังชน ให้ถ่ายภาพตำแหน่งสุดท้ายของรถจะอยู่ที่ใดเท่านั้น แต่อาจจะเป็นกรณีที่เกิดจากการกระทำของผู้อื่นที่เกี่ยวข้องก็ได้ ซึ่งจะเป็นผู้ที่อยู่ในบริเวณที่เกิดเหตุก่อนที่พนักงานสอบสวนจะเดินทางไปยังที่เกิดเหตุ ภาพเหล่านั้นน่าจะแสดงให้เห็นถึงตำแหน่งของรถก่อนที่รถจะถูกเคลื่อนย้ายไปจากจุดเกิดเหตุ สิ่งนี้เป็นพยานหลักฐาน บอกเล่าเรื่องที่เราไม่ได้มาเห็นด้วยตัวเอง และสามารถบอกความจริงได้มากขึ้น แต่ถ้าเราไปถึงที่เกิดเหตุช้า เราควรไต่ถามดูว่ามีใครถ่ายภาพเหตุการณ์ไว้บ้างและพยายามหาให้พบเราก็จะได้ภาพที่ถูกต้องตรงกับความเป็นจริง

และหากพบคนที่กำลังถ่ายภาพ จดชื่อและที่อยู่ของเขาไว้แม้ว่า เราจะต้องการภาพถ่ายนี้หรือไม่ก็ตาม เพราะมันอาจจะมีประโยชน์ภายหลังก็ได้ถ่ายภาพตำแหน่งของรถเป็นสิ่งแรกสิ่งที่จะต้องทำเมื่อไปถึงที่เกิดเหตุและจะต้องถ่ายภาพวัตถุสิ่งของที่กระจายอยู่ทันทีก่อนที่จะมีการเคลื่อนย้ายรถ ทำเครื่องหมายบนถนนโดยเฉพาะซากชิ้นส่วน ที่แสดงจุดชนของรถทั้งสองฝ่าย และรอยลื่นไถลหรือรอยล้อรถ รอยเบรก แสดงให้เห็นความเสียหายที่เกิดขึ้นกับรถ ตำแหน่งการชนวัตถุเป้าหมายถูกชนอย่างไร และไปหยุดอยู่ที่ใด และการถ่ายภาพที่ดีจะต้องเป็นการถ่ายจากที่สามารถมองเห็นวัตถุเป้าหมายได้ชัดเจน และแสดงรายละเอียดความกว้างของมุมถนน มุมของการชน หากถ่ายใกล้เกินไปจะไม่สามารถบอกได้ว่าอุบัติเหตุเกิดขึ้นได้อย่างไรและทำไมจึงเกิด

4.4.2 ถ่ายภาพความเสียหายของตัวรถยนต์

ภาพถ่ายจะถูกบันทึกโดยการใช้ภาพถ่ายได้ดีกว่าการใช้วิธีอื่นๆ เหตุผลของการถ่ายภาพความเสียหายมีความสำคัญต่อการพิจารณาว่าเกิดอุบัติเหตุอย่างไร และเพื่อเป็นการประเมินค่าความเสียหายในการซ่อม จะแสดงความเสียหายด้านหน้า และด้านขวา แต่ไม่มีความเสียหายด้านซ้าย

ดังนั้นจึงควรถ่ายภาพด้านซ้ายเพิ่ม เพียงการถ่ายภาพสองภาพก็สามารถจะแสดงความเสียหายได้อย่างสมบูรณ์

4.4.3 ถ่ายภาพซากชิ้นส่วนหรือร่องรอยบนถนน

การถ่ายภาพส่วนใต้ท้องรถยนต์ จะทำให้เราทราบว่าชิ้นส่วนใต้ท้องของรถยนต์ส่วนใดกระแทกพื้นถนน

ถ้าในที่เกิดเหตุที่ร่องรอยเกิดจากการแซะหรือครูดบนพื้นถนน เราต้องถ่ายภาพไว้ จะทำให้เห็นว่าชิ้นส่วนใดของรถคันไหนครูดไปกับถนน โดยการถ่ายภาพในขณะยกรถออกจากที่เกิดเหตุและวัดขนาดของรอยที่ปรากฏ การเปรียบเทียบดังกล่าวข้างต้น จะทำให้การรับฟังพยานหลักฐานน่าเชื่อถือมากยิ่งขึ้น

สำหรับชิ้นส่วนที่อยู่บริเวณที่เกิดเหตุ หากยังสงสัยว่าเป็นของรถยนต์คันใด ก็ควรนำเอามาวิเคราะห์ต่อไป แต่เราควรถ่ายภาพไว้ด้วย

4.4.4 ถ่ายภาพชิ้นส่วนของรถยนต์ก่อนและภายหลังเกิดการกระแทกกัน

การถ่ายภาพดังกล่าวเป็นการเปรียบเทียบ ซึ่งจะแสดงให้เห็นมุมการเข้าชนว่ารถยนต์เข้าชนในลักษณะใด นอกจากนี้แล้วเรายังต้องตรวจดูว่าระบบแสงสว่างของรถยนต์ทำงานหรือไม่ และรถยนต์มีการเคลื่อนย้ายไปทางด้านใดด้านหนึ่งหรือไม่ เพราะการเคลื่อนย้ายอาจทำให้เกิดความเสียหายเพิ่มเติมขึ้นได้ และตรวจดูว่ามีส่วนใดของรถสัมผัสพื้นถนนหรือไม่ยางแบนหรือไม่ และท้ายที่สุดตำแหน่งของเกียร์อยู่ในตำแหน่งใดโดยการถ่ายภาพไว้ การตรวจสอบแบบนี้โดยละเอียดอาจสามารถทำลายน้ำหนักคำให้การของพยานต่างๆ ได้ และอาจนำไปใช้เป็นพยานในชั้นศาลได้

4.4.5 ถ่ายภาพระยะสายตาของผู้ขับขี่เมื่อใกล้ที่เกิดเหตุและจุดชนของอุบัติเหตุ

การถ่ายภาพที่ดีนั้นจะต้องถือกล้องในระดับสายตา เพราะภาพที่ได้จากกล้องในระดับนี้จะเป็นภาพที่ดีที่สุดที่จะอธิบายสถานที่เกิดเหตุโดยเฉพาะยิ่งภาพของสิ่งกีดขวางใดบ้างอยู่ในบริเวณที่เกิดเหตุนอกจากนี้การถ่ายภาพในช่วงระยะที่เข้าใกล้กับจุดเกิดเหตุ อาจจะช่วยให้ทราบว่าทัศนะวิสัยของคนขับรถยนต์ หรือคนเดินทางมีข้อจำกัดอย่างไร โดยถือกล้องในมุมที่คนขับรถมองเห็นและถ่ายภาพตามที่เขาขับรถผ่านมาหรือเคยผ่านมา จะทำให้เกิดภาพเหมือนจริง ในระดับสายตาของคนขับรถ

4.4.6 ถ่ายภาพของรถยนต์ที่เสียหายในสถานที่เกิดเหตุก่อนถูกเครื่องย้ายเพราะในบางครั้งการยกรถออกจากที่เกิดเหตุ จะก่อให้เกิดความเสียหายของตัวรถ และทำให้เกิดร่องรอยบนผิวถนนเพิ่มขึ้นมาโดยอาจทำให้บริเวณที่เกิดเหตุมีร่องรอยที่ไม่สัมพันธ์กับลักษณะของการเกิดเหตุ

4.4.7 ถ่ายภาพความเสียหายในส่วนช่วงล่างของรถ โดยเฉพาะความเสียหายที่เกิดจากส่วนล่างของรถยนต์กระแทกพื้นถนน ซึ่งจะทำให้เห็นว่าชิ้นส่วนใดขอรถคันใดครูดกับพื้นถนนเพราะรอย

ครูดจะสามารถยืนยันได้ว่าเป็นรอยเก่าหรือรอยใหม่และเป็นของรถยนต์คันใด ซึ่งสามารถค้นหาจุดชนได้

4.4.8 การวัดรอยที่ปรากกฏบนพื้นถนน เปรียบเทียบกับรอยที่ปรากฏที่รถยนต์

ในบางอุบัติเหตุหากรถยนต์พลิกคว่ำ ด้านข้างของรถยนต์จะไถลตามพื้นถนน เกิดรอยบนพื้นถนน จากจุดพลิกคว่ำไถลไปจนหยุด จะต้องถ่ายภาพที่พื้นถนนโดยการวัดร่องรอยดังกล่าวเพื่อเปรียบเทียบกับรอยที่ปรากฏบนตัวรถว่ามีขนาดเท่ากันหรือไม่เพื่อเป็นการยืนยันว่ารอยดังกล่าวเป็นของรถยนต์คันใดและอยู่ในช่องทางใด ต้นรอยอยู่หนใด จะทำให้ทราบว่าจุดชนอยู่ที่ใด

4.5 การค้นหาร่องรอยบนพื้นถนน

ในบางอุบัติเหตุที่มีการตายเกิดขึ้นโดยไม่มีใครรอดตายที่จะบอกว่าเกิดอะไรขึ้น ความสามารถในการค้นหา และสังเกตร่องรอยบนพื้นถนนจะสามารถบอกได้ว่าเกิดอะไรขึ้น แต่การมองเพียงผ่านๆ ไปตามร่องรอยบนผิวถนน ไม่เพียงพอสำหรับการค้นหาและการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ ดังนั้นพนักงานสอบสวนควรจะต้องศึกษาร่องรอยที่ปรากฏอยู่บนพื้นถนน และสามารถวิเคราะห์ได้ว่าเกิดอะไรขึ้นดังนี้

4.5.1 รอยครูดบนผิวถนนที่เกิดจากโลหะสามารถชี้จุดชนได้ รอยครูดจะมีประโยชน์ในการกำหนดตำแหน่งของรถในขณะชน และทิศทางที่รถแล่นไปหลังชน และรอยครูดจะสามารถโยงสัมพันธ์กับชิ้นส่วนของรถที่ถูไปหลังชน การพิสูจน์ร่องรอยครูดบนผิวถนนเป็นของรถคันเกิดเหตุหรือไม่ จะต้องมีการวัดเปรียบเทียบรอยครูดที่ผิวถนน เทียบกับส่วนด้านล่างของรถที่ครูดผิวถนนว่ามีรอยยางมะตอยรอยของซีเมนต์ ติดอยู่หรือไม่ และขนาดรอยครูดบนผิวถนนมีขนาดเท่ากับขนาดของรอยครูดบริเวณใต้ท้องของรถยนต์หรือไม่ และรอยครูดบนผิวถนนเป็นรอยใหม่หรือรอยเก่า หากพนักงานสอบสวนไม่ทำการข้างต้นการนำเสนอพยานหลักฐานต่อศาลย่อมจะคลาดเคลื่อนไป

4.5.2 รอยไถลของแก้มยาง และเศษวัสดุที่ตกอยู่ในที่เกิดเหตุ ก็สามารถนำมาวิเคราะห์ต้นรอยก่อนชน จนถึงจุดหยุดนำมาอธิบายถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้เช่นเดียวกัน

4.5.3 ของเหลวก็สามารถนำมาวิเคราะห์หาจุดชนได้ เช่น น้ำในหม้อน้ำของรถยนต์ น้ำมันเบรก น้ำมันเครื่อง ตลอดจนเลือดที่ติดอยู่บนตัวรถยนต์และหรือบนผิวถนน

จากที่กล่าวข้างต้นจะเห็นได้ว่า พยานวัตถุและร่องรอยในที่เกิดเหตุคือว่าเป็นพยานหลักฐานที่สำคัญ แต่เนื่องจากยังไม่มีมาตรฐานรองรับ พยานหลักฐานที่ปรากฏในที่เกิดเหตุให้เป็นที่น่าเชื่อถือ หรือเป็นหลักการ หรือเป็นหลักฐานขึ้นพื้นฐานได้อย่างเป็นที่ประจักษ์ได้ในขณะนี้ ปัญหาจึงอยู่ที่การวินิจฉัยความรับผิดของจำเลย จึงขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้มีอำนาจในการ

วินิจฉัยคดี ทั้งนี้หากดูจากพยานหลักฐานในที่เกิดเหตุที่เป็นพยานวัตถุก็เห็นได้ชัดแล้ว จะทำให้การวินิจฉัยไปในทางเดียวกันได้เพราะสิ่งที่เกิดขึ้นเป็นหลักทางวิทยาศาสตร์ ซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ในตัวของมันเอง จึงได้กำหนดมาตรฐานของพยานหลักฐานจากหลักการทางวิทยาศาสตร์

4.6 การนำผู้เชี่ยวชาญมาใช้ในคดีอุบัติเหตุ

พนักงานสอบสวนมองข้ามความสำคัญของผู้เชี่ยวชาญ ซึ่งผู้เชี่ยวชาญนี้จะเป็นผู้อธิบายสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ โดยอาศัยความรู้ทางวิศวกรรมยานยนต์ วิศวกรรมการทาง และความรู้ทางวิทยาศาสตร์สาขาอื่น ๆ มาเป็นองค์ประกอบ แต่ในปัจจุบันพนักงานสอบสวนเอาเพียงช่างซ่อมรถยนต์มาเป็นผู้ตรวจสภาพรถ แล้วเสนอรายงานความคิดเห็นของตนเองประกอบสำนวน และหรือใช้เจ้าหน้าที่กองพิสูจน์หลักฐานมาเป็นผู้ตรวจสภาพรถยนต์ โดยมิได้ตรวจสถานที่เกิดเหตุ ซึ่งการตรวจดังกล่าวมักจะเป็นการรายงานว่ารถมีความเสียหายเพียงใด อุปกรณ์ส่วนควบที่ติดมากับรถเสียหายเพียงใด แต่ไม่สามารถอธิบายได้ถึงเหตุผลของการเกิดความเสียหายที่เกิดขึ้น

บทที่ 5
บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

จากการศึกษาพบว่า ในประเทศสหรัฐอเมริกา ให้ความสำคัญเกี่ยวกับพยานวัตถุ และพยานผู้เชี่ยวชาญ และหลักนิติวิทยาศาสตร์เป็นอย่างมาก โดยเฉพาะคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก ได้มีการกำหนดระเบียบวิธีการตรวจสถานที่เกิดเหตุในระบบสากล แยกหน้าที่การตรวจสถานที่เกิดเหตุ การถ่ายภาพ การสเก็ตซ์ภาพ การบันทึกและเก็บรักษาวัตถุพยาน การค้นหาพยานหลักฐาน ตลอดจนพยานผู้เชี่ยวชาญพิเศษ นอกจากนี้ยังนำระเบียบวิธีการถ่ายภาพสถานที่เกิดเหตุ การอ่านแปลร่องรอยของที่เกิดเหตุที่เกิดจากรถยนต์ และมิได้เกิดจากรถยนต์มาใช้ในการพิสูจน์ข้อเท็จจริงถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ โดยนำเอาพยานผู้เชี่ยวชาญเป็นผู้อธิบายให้ความเห็นต่อศาล ในลักษณะของพยานวัตถุ

นอกจากนั้น ยังนำเอาหลักนิติวิทยาศาสตร์ทางเทคโนโลยีคอมพิวเตอร์และทางวิศวกรรมยานยนต์มาใช้ประกอบในการค้นหาและอธิบายถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวประเทศไทยยังมิได้นำมาใช้ปฏิบัติในคดีจราจรทางบกแต่อย่างใด หากประเทศไทยได้นำมาปรับใช้ย่อมจะทำให้คุณภาพของงานยุติธรรมในคดีจราจรทางบกมีคุณภาพมาตรฐานดียิ่งกว่าเดิม

สำหรับกฎหมายของประเทศไทย จากการศึกษาพบว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ไม่ได้บัญญัติถึงวิธีการรวบรวมพยานหลักฐานคดีจราจรทางบกไว้เป็นการเฉพาะ แม้จะนำประมวลระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดี ลักษณะ 1 บทที่ 2 การสืบสวนและตรวจสถานที่เกิดเหตุ ลักษณะ 8 บทที่ 9 การทำแผนที่และการถ่ายรูปสถานที่เกิดเหตุ รวมทั้งเอาระเบียบมาตรฐานงานด้านการตรวจพิสูจน์หลักฐานของสำนักงานนิติวิทยาศาสตร์ตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2548 เกี่ยวกับการตรวจสถานที่เกิดเหตุมาปรับใช้ในคดีจราจรทางบกก็ตาม การรับฟังพยานหลักฐานของศาลตามแนววินิจฉัยของศาลฎีกา ศาลจะรับฟังพยานวัตถุ พยานผู้เชี่ยวชาญและหลักนิติวิทยาศาสตร์น้อยมาก สาเหตุประการหนึ่งเกิดจากการรวบรวมพยานหลักฐานในชั้นพนักงานสอบสวนยังไม่ได้นำพยานผู้เชี่ยวชาญและหลักนิติวิทยาศาสตร์เข้าสู่สำนวนการสอบสวนให้เพียงพอคงนำแต่พยานบุคคลหรือ

พยานแวดล้อมมาเข้าสู่สำนวนการสอบสวน เป็นผลให้การรวบรวมพยานหลักฐานของพนักงานสอบสวน ในคดีจราจรได้พยานหลักฐานไม่ครบถ้วนสมบูรณ์ในการนำมาพิสูจน์ข้อเท็จจริงในคดี

แม้ในปัจจุบันยังไม่มีมาตรการในการบังคับหรือมาตรการตรวจสอบคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกไว้เป็นการเฉพาะ แต่สามารถสรุปเป็นหลักเกณฑ์กว้าง ๆ ในทางปฏิบัติได้ดังนี้

5.1.1 สถานที่เกิดเหตุ (Location of the Accident) ควรจะมีความแม่นยำในการระบุว่าจุดใดคือจุดเกิดเหตุ อยู่บนถนนใด ใกล้กับสี่แยกใดหรือห่างจากหลักบอกระยะทางที่ใกล้ที่สุด บันทึกเกี่ยวกับทิศของสถานที่เกิดเหตุ โดยกำหนดทิศเหนือเป็นสำคัญ

5.1.2 รายละเอียดเกี่ยวกับรถยนต์ (Description of Vehicles) รถแต่ละคันควรระบุรายละเอียดให้ชัดเจน เช่น บริษัทผู้ผลิต รุ่น ปีที่ผลิต เลขทะเบียนรถ ชิ้นส่วนที่ได้รับความเสียหาย ประเมินความเสียหาย ชื่อที่อยู่เจ้าของรถแต่ละฝ่าย และข้อบกพร่องของรถที่มีส่วนสนับสนุนให้เกิดอุบัติเหตุ

5.1.3 ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ขับขี่ของแต่ละฝ่าย (Drivers of Vehicles) ชื่อ ที่อยู่ เพศ อายุ เงื่อนไขของผู้ขับขี่แต่ละคน หมายเลขใบอนุญาตการขับขี่ อาชีพ และข้อบกพร่องที่ปรากฏให้เห็น

5.1.4 ผู้บาดเจ็บ (Injured Person) ชื่อ ที่อยู่ เพศของผู้ได้รับบาดเจ็บแต่ละรายในอุบัติเหตุนั้นๆ ผู้บาดเจ็บโดยสารมาในรถยนต์คันใด ลักษณะและความรุนแรงที่ได้รับ ขณะนี้ได้รับการรักษาที่ใด ถ้าเป็นคนเดินทางเท้า ถ้าระบุว่าเขาทำอะไรอยู่ในขณะเกิดอุบัติเหตุ

5.1.5 ลักษณะการขับขี่ (Action of Drivers) สามารถบอกการเคลื่อนไหวของคนขับรถแต่ละฝ่ายในขณะนั้นไม่ว่าจะเป็นการเลี้ยว การจอด เป็นต้น ความเร็วของรถยนต์แต่ละคันขณะเกิดเหตุ ลักษณะการกระทำผิด

5.1.6 สภาพถนน (Roadway) ชนิดของพื้นผิว ไม่ว่าจะอยู่ในเงื่อนไขใดๆ เช่น เศษสิ่งสกปรก เศษขยะ รอยแตกบนผิวถนน ทางตรงหรือทางโค้ง ช่วงขึ้นเนินหรือลงเนิน ความกว้างของถนน

5.1.7 สภาพอากาศ (Weather) ไม่ว่าฝนจะตก หมอกจัด ช่วงระยะไหนของวันและเงื่อนไขของแสงอาทิตย์

5.1.8 เครื่องหมายจราจร (Traffic Controls) มีสัญญาณหยุดรถ หรือสัญญาณเตือนหรือไม่ ถ้ามีอยู่ในการทำงานได้หรือไม่ ในขณะเกิดอุบัติเหตุ

5.1.9 ระยะการมองเห็นของผู้ขับขี่ (Visibility) คือ ความสามารถในการมองของผู้ขับขี่แต่ละฝ่าย ขึ้นอยู่กับสิ่งที่อ้างจะบังสายตา เช่น ต้นไม้ พุ่มไม้ ตึกอาคาร รถที่จอดอยู่หรือสิ่งที่บังสายตา

5.1.10 ชื่อ & ที่อยู่ และคำให้การของพยาน (Name Address and Statements of With nesses)

5.1.11 คำบรรยายเกี่ยวกับอุบัติเหตุ (Brief Navative of Accident)

5.1.12 แผนภาพของอุบัติเหตุ (Diagram of the Accident)

5.1.13 รายละเอียดของการจับกุม ชื่อผู้กระทำผิดและข้อหา

5.1.14 ชื่อของเจ้าหน้าที่ที่ทำการสอบสวนและเวลาที่ไปถึงที่เกิดเหตุ

โดยสรุปแล้วการดำเนินการตามขั้นตอนดังกล่าว และผสมผสานกับการใช้วิจารณญาณที่ดี การสอบสวนจะนำไปสู่วัตถุประสงค์ที่ต้องการแม้จะมีการกำหนดรูปแบบไว้ล่วงหน้า

การถ่ายภาพประกอบ จะช่วยเตือนความจำเกี่ยวกับทุกสิ่งที่ได้ดำเนินการไปแล้ว ซึ่งจะทำให้พนักงานสอบสวนสามารถตรวจสอบรายละเอียดที่มองข้ามไปในตอนแรก

อย่างไรก็ตาม ยังคงมีปัญหานอกเหนือจากที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว ยังมีปัญหาในทางปฏิบัติอยู่บางประการ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) ปัญหาระเบียบวิธีการดำเนินการปรับปรุงพระราชบัญญัติจราจรทางบก

ในประเทศสหรัฐอเมริกาจะเขียนไว้ในกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรไว้ว่า ในอนาคตจะลดจำนวนอุบัติเหตุการเสียชีวิต การบาดเจ็บ และทรัพย์สิน จะควบคุมและออกกฎหมายควบคุมจราจรอย่างไร และหากดำเนินการรัฐบาลจะต้องจัดหางบประมาณล่วงหน้าและหากดำเนินการรัฐบาลจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบจัดหางบประมาณล่วงหน้า แต่ในกฎหมายพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่มีกำหนดไว้แต่อย่างใด

2) ปัญหาพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ตามกฎหมายพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นเพียงระเบียบการควบคุมการขับขี่รถยนต์และการปฏิบัติของคนเดินข้ามถนน แต่ยังไม่ได้ครอบคลุมถึงการตรวจสอบอุบัติเหตุ การค้นหาพยานวัตถุ การนำเอาพยานผู้เชี่ยวชาญ และหลักนิติวิทยาศาสตร์

3) ปัญหาเกี่ยวกับผู้เชี่ยวชาญ

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่ได้ระบุว่าในคดีจราจรทางบก การนำผู้เชี่ยวชาญมาร่วมสืบสวนด้วย หากพนักงานสอบสวนไม่ร้องขอ ซึ่งแตกต่างจากประเทศสหรัฐอเมริกาได้กำหนดเป็นระเบียบไว้ว่าในคดีจราจรทางบก เจ้าหน้าที่ต้องนำพยานผู้เชี่ยวชาญเข้าร่วมการสอบสวนเสมอ

4) ปัญหาเรื่องพยานวัตถุ

ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 131/1 กำหนดให้พนักงานสอบสวนจะใช้หลักฐานในทางนิติวิทยาศาสตร์ เพื่อการพิสูจน์บุคคล วัตถุ หรือเอกสารทางวิทยาศาสตร์ เฉพาะกรณีจำเป็น แต่ในสหรัฐอเมริกาผู้เชี่ยวชาญจะเป็นผู้ดำเนินการทุกคดีร่วมกับพนักงานสอบสวน

5.2 ข้อเสนอแนะ

ผู้เขียนมีความเห็นว่า ควรจะมีการแก้ไขดังนี้

5.2.1 ควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ลักษณะ 18 โดยกำหนดอำนาจหน้าที่และวิธีการสอบสวนรวบรวมพยานหลักฐานในคดีจราจรทางบกไว้เป็นการเฉพาะ เพื่อให้การรวบรวมพยานหลักฐานมีประสิทธิภาพและเป็นมาตรฐานเดียวกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการรวบรวมพยานหลักฐานในสถานที่เกิดเหตุ และการถ่ายภาพในสถานที่เกิดเหตุ เพราะตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ลักษณะ 18 ไม่ได้กำหนดให้อำนาจพนักงานสอบสวนดำเนินการสำหรับคดีอุบัติเหตุจราจรไว้ว่า พนักงานสอบสวนควรทำการเบื้องต้นอย่างไร คงอาศัยระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดีลักษณะ 2 บทที่ 2 ข้อ 8 ในเรื่องเกี่ยวกับยานพาหนะชนกัน จะต้องอาศัยที่เกิดเหตุและแผนที่สังเขปเป็นหลัก ในการพิสูจน์ประกอบข้อเท็จจริงก็จำเป็นกระทำทุกเรื่อง รวมทั้งข้อ 10.1 ในเรื่องขอความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่กองพิสูจน์หลักฐานหรือวิทยาการจังหวัด ซึ่งเป็นระเบียบกว้าง ๆ เป็นหลักการดำเนินคดีอาญาทั่วไปเท่านั้น

ดังนั้นเห็นควรแก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ลักษณะ 18 โดยกำหนดหลักเกณฑ์ให้พนักงานสอบสวนเป็นหลักปฏิบัติในการรวบรวมพยานหลักฐานในสถานที่เกิดเหตุและถ่ายภาพในสถานที่เกิดเหตุดังนี้

1) การตรวจสถานที่เกิดเหตุ

ในการตรวจสถานที่เกิดเหตุพนักงานสอบสวน จะต้องทำงานเป็นทีม โดยในทีมจะมีการแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบอย่างชัดเจน ประกอบด้วย

(1) หัวหน้าทีม (Team Leader)

(2) ช่างภาพ (Photographer)

(3) เจ้าหน้าที่สเกตซ์ภาพ (Sketch Preparer)

(4) เจ้าหน้าที่บันทึกและเก็บรักษาวัตถุพยาน(Evidence Recorder/Custodian)

(5) เจ้าหน้าที่ค้นหาพยานหลักฐาน (Evidence Recovering Personal)

(6) ผู้เชี่ยวชาญพิเศษ (Specialists)

ซึ่งในขั้นตอนการตรวจสถานที่เกิดเหตุนั้น จะใช้หลัก 12 ขั้นตอน ประกอบด้วย

ขั้นตอนที่ 1 การเตรียมตัว (Preparation) เป็นการตรวจความสอบความพร้อมทั้งเจ้าหน้าที่ในการตรวจสถานที่เกิดเหตุ และอุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจสถานที่เกิดเหตุ รวมถึงการประเมินสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นในการตรวจสถานที่เกิดเหตุ

ขั้นตอนที่ 2 ใกล้ถึงสถานที่เกิดเหตุ (Approach Scene) เป็นการเตรียมความพร้อมครั้งสุดท้ายใน ทุก ๆ ด้าน สถานที่เกิดเหตุเบื้องต้น โดยหัวหน้าทีม เพื่อกำหนดรูปแบบวิธีการของทีมให้เหมาะสมกับสภาพของสถานที่เกิดเหตุรวมถึงการบันทึกสภาพทั่วไป

ขั้นตอนที่ 3 การรักษาความปลอดภัยและการป้องกันสถานที่เกิดเหตุ (Secure and Protect Scene) เมื่อถึงสถานที่เกิดเหตุ ต้องพิจารณาขอบเขตในการป้องกันสถานที่เกิดเหตุเพื่อให้ครอบคลุมวัตถุพยานทั้งหมด โดยต้องไม่ลืมถึงความปลอดภัยในสถานที่เกิดเหตุ รวมถึงจดบันทึกเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในสถานที่เกิดเหตุ

ขั้นตอนที่ 4 การตรวจสถานที่เกิดเหตุเบื้องต้น (Initiate Preliminary Survey) เป็นการตรวจสถานที่เกิดเหตุเบื้องต้น โดยหัวหน้าทีม เพื่อกำหนดรูปแบบวิธีการของทีมให้เหมาะสมกับสภาพของสถานที่เกิดเหตุรวมถึงการบันทึกสภาพทั่ว ๆ ไป

ขั้นตอนที่ 5 ประเมินพยานหลักฐานที่พบในสถานที่เกิดเหตุ (Evaluate Physical Evidence Possibility) เป็นการประเมินถึงพยานหลักฐานที่อาจพบในสถานที่เกิดเหตุ เพื่อจะได้ครอบคลุมในการค้นหาวัตถุพยานและป้องกันการทำลายวัตถุพยาน

ขั้นตอนที่ 6 เตรียมบรรยายสรุปสภาพของสถานที่เกิดเหตุ (Prepare Narrative Description) บรรยายสภาพทั่วไปและลักษณะพิเศษของสถานที่เกิดเหตุ ซึ่งการบันทึกอาจทำได้หลายวิธี เช่น บันทึกเสียง การเขียน หรือบันทึกวีดีโอ

ขั้นตอนที่ 7 กำหนดการถ่ายภาพ (Depict Scene Photographically) ถ่ายภาพสภาพของสถานที่เกิดเหตุทั้งระยะใกล้ กลาง และไกล โดยให้ครอบคลุมสภาพหรือพฤติการณ์ที่เกิดขึ้นในสถานที่เกิดเหตุโดยเฉพาะวัตถุพยานที่พบในสถานที่เกิดเหตุ

ขั้นตอนที่ 8 เตรียมการวางแผนผัง การสเก็ตซ์ภาพสถานที่เกิดเหตุ (Prepare Diagram/ Sketch of Scene) เป็นการสเก็ตซ์ภาพของสถานที่เกิดเหตุ โดยมีการกำหนด ทิศ มาตราส่วน และระยะต่าง ๆ

ขั้นตอนที่ 9 การตรวจสถานที่เกิดเหตุอย่างละเอียด (Conduct Detailed Search) เป็นการค้นหาพยานหลักฐานที่อาจพบในสถานที่เกิดเหตุ โดยการค้นหาจะใช้รูปแบบตามความเหมาะสม เช่น แบบ ตาราง ก้นหอย ฯลฯ

ขั้นตอนที่ 10 การบันทึกและตรวจเก็บพยานหลักฐาน (Record and Collect Physical Evidence) เป็นการบันทึกตำแหน่งและถ่ายภาพพยานหลักฐาน เพื่อกำหนดตำแหน่งของพยานหลักฐานก่อนการเก็บพยานหลักฐาน

ขั้นตอนที่ 11 การตรวจสอบขั้นสุดท้าย (Conduct Final Survey) เป็นการตรวจสอบความสมบูรณ์ของข้อมูลต่าง ๆ รวมถึงการเก็บพยานหลักฐานว่าได้กระทำถูกต้องและครบถ้วนสมบูรณ์หรือไม่

ขั้นตอนที่ 12 การออกและส่งคืนสถานที่เกิดเหตุ (Release Scene) การส่งมอบคืนสถานที่เกิดเหตุต้องมีบันทึก วัน เวลา ที่ส่งมอบคืนสถานที่เกิดเหตุ

2) การดูแลผู้บาดเจ็บเบื้องต้น

หน้าที่อันดับแรกของพนักงานสอบสวน คือ ดูแลผู้บาดเจ็บให้ได้รับความช่วยเหลือหรือนำส่งโรงพยาบาลโดยเร็ว การดูแลความเสียหายเกี่ยวกับทรัพย์สินนั้น ไม่เพียงแต่ดูแลทรัพย์สินผู้เสียหายในที่เกิดเหตุ แต่ต้องรวมไปถึงความเสียหายจากการเคลื่อนย้ายทรัพย์สินที่เสียหายออกจากช่องการจราจร และรวมถึงอันตรายอื่น ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในภายหลัง

3) การปกป้องสถานที่เกิดเหตุ

สถานที่เกิดอุบัติเหตุต้องได้รับการปกป้องอย่างเหมาะสมเพียงพอต่อการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ และเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อน

ถ้าอุบัติเหตุเกิดขึ้นบนทางโค้ง หรือด้านหลังของเนินเขา ควรมีการแจ้งเตือนล่วงหน้าในระยะที่เหมาะสมเพียงพอต่อยวดยานพาหนะที่กำลังตามมา การรีบเคลื่อนย้ายยานพาหนะไปยังที่ปลอดภัย

4) ควบคุมตัวและสอบปากคำผู้ขับขี่

ทันทีที่สามารถควบคุมตัวผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุได้แล้ว ยึดใบอนุญาตการขับขี่ของทั้งสองฝ่าย และควบคุมตัวไว้จนกว่าการสอบสวนอุบัติเหตุจะสมบูรณ์ ไม่เพียงแต่จะควบคุมตัวเท่านั้น ต้องมีการป้องกันการหลบหนีด้วย

ควรให้อีกฝ่ายหนึ่งชี้ว่าผู้ขับขี่ฝ่ายตรงข้ามคือคนไหนทันทีที่สามารถระบุตัวผู้ขับขี่ได้จะต้องตรวจสอบอย่างระมัดระวังเกี่ยวกับข้อบกพร่องของผู้ขับขี่เป็นหลักฐาน เช่น ข้อบกพร่องเกี่ยวกับสายตา ความมึนเมา การใช้สารเสพติด

ผู้ขับขี่ทั้งสองฝ่ายต้องถูกแยกไปสอบปากคำในทันทีและให้ผู้ขับขี่แต่ละฝ่ายวาดภาพร่างของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น เป็นการช่วยป้องกันผู้ขับขี่อาจจะเปลี่ยนคำให้การ

5) การตรวจสอบพื้นที่เสาะหาพยาน

ผู้ตรวจสอบที่สามารถย่อมจะหาวิธีเสาะหาพยานได้ดังนี้

(1) บุคคลที่อยู่กลางกลุ่มและกำลังเล่าเหตุการณ์ให้ผู้อื่นฟัง

(2) บุคคลที่กำลังแสดงท่าทาง ชี้ไปมา พร้อมบรรยายเหตุการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุให้ผู้อื่นฟัง

(3) บุคคลที่จะออกจากสถานที่เกิดเหตุทันทีที่เจ้าหน้าที่มาถึงที่เกิดเหตุ

6) การสังเกตเกี่ยวกับเงื่อนไขเฉพาะทางกายภาพ

การตรวจสอบแนวสายตาของผู้ขับขี่แต่ละฝ่ายในขณะที่ทั้งสองฝ่ายจังหวัดถึงสถานที่เกิดเหตุและให้ตัดสินใจว่า ณ จุดใดจะเป็นจุดที่ทั้งสองฝ่ายจะเห็นอีกฝ่ายหนึ่ง วิธีนี้สามารถทำให้เห็นจริงได้โดยการเดินไปมาระหว่างจุดใกล้เคียงสถานที่เกิดเหตุทั้งสองฝ่าย

ขั้นต่อมาพิจารณาว่าจุดใดเป็นจุดที่เกิดการปะทะกันของรถทั้งสองคัน การปะทะเกิดขึ้นรุนแรงมาก รถคันหนึ่งหรือทั้งสองคันจะต้องไปหยุดเลยจากระยะที่เกิดการปะทะกัน โดยปกติมักจะมีสิ่งบอกเหตุเป็นร่องรอย บนพื้นถนน เศษกระจกแตกหรือเศษสิ่งสกปรกใต้ท้องรถที่หลุดออกมาขณะเกิดชนกัน

เมื่อเราสามารถกำหนดจุดใดเป็นจุดที่เกิดมีการปะทะกันของรถทั้งสองฝ่ายแล้ว ต้องทำการวัดระยะอย่างละเอียด เช่น ณ จุดชนนับทางจากทางแยกเป็นระยะทางเท่าใด จากจุดที่ชนกันรถแต่ละคัน ทางออกไปจนถึงจุดหยุดห่างเท่าใด

เมื่อลงความเห็นว่าจุดใดเป็นจุดที่มีการกระทบกันของรถทั้งสองคัน ก็ต้องถ่ายภาพไว้บันทึกเกี่ยวกับเงื่อนไขต่าง ๆ เกี่ยวกับถนน เช่น เครื่องหมายจราจรบนพื้นถนน สัญญาเตือน สัญญาณเตือนให้หยุด สัญญาณไฟจราจรทำงานหรือไม่ขณะเกิดเหตุ มุมแสงอาทิตย์อยู่ระยะสายตาของคนขับรถฝ่ายไหนหรือไม่ หรืออุปสรรคการมองเห็นอื่น ๆ เช่น ต้นไม้ สิ่งก่อสร้าง หรือรถยนต์ที่จอดอยู่ ตรวจสัญญาณไฟการเลี้ยวดูว่าอยู่ในสภาพใช้การได้หรือไม่ และบันทึกเกี่ยวกับตำแหน่งคันเกียร์

7) พิจารณาถึงสาเหตุของอุบัติเหตุ

ประมวลข้อมูลทั้งหมดด้วยความรู้ความสามารถที่มีอยู่ จำลองภาพการเกิดอุบัติเหตุขึ้นมาใหม่อย่างแม่นยำ และเที่ยงตรงจะมีผลให้ทราบว่ามีอะไรเกิดขึ้นบ้างและเกิดขึ้นอย่างไร

พนักงานสอบสวนควรต้องทำผลสรุปให้ได้ ขณะที่อยู่ในสถานที่เกิดเหตุจากนั้นและรวบรวมข้อมูลทั้งหมดที่สามารถรวบรวมได้ ณ สถานที่เกิดเหตุนั้นเขามีหลักฐานและข้อมูลอยู่ในมือรายละเอียดเป็นสิ่งที่ดีกว่าที่จะทำการสรุปในภายหลัง

8) ทำการจับคุมถ้าจำเป็น

ถ้าหลักฐานต่าง ๆ ที่รวบรวมได้มีเพียงพอที่จะนำไปสู่การดำเนินคดี ผู้กระทำผิดน่าจะได้รับการจัดคุมทันที และบ่อยครั้งจะพบว่าผู้ขับขี่ทั้งสองฝ่ายเป็นผู้กระทำผิด

9) ทำให้สถานที่เกิดเหตุกลับสู่สภาพเดิม

ในทันทีที่การสอบสวนอุบัติเหตุเสร็จสิ้นลง ยานพาหนะทั้งสองฝ่ายต้องถูกย้ายออกจากที่เกิดเหตุ ไม่เพียงพอแต่รถยนต์ที่เกิดเหตุ ที่จะต้องถูกย้ายแต่ต้องรวมถึงเศษซากและชิ้นส่วนที่หักพังจากอุบัติเหตุด้วย เศษกระจกที่แตก หรือชิ้นส่วนโลหะที่หลุดร่วงอยู่อาจสร้างความเสียหายให้กับรถคันอื่น แม้แต่รอยแตกขนาดใหญ่บนถนน หรือรอยน้ำมันบนถนน ก็สามารถทำให้รถคันอื่นเกิดอุบัติเหตุด้วย

10) การติดตามผล

ในคดีอุบัติเหตุมีผู้บาดเจ็บ ถ้าพนักงานสอบสวนสามารถเดินทางออกจากสถานที่เกิดเหตุได้ ควรรีบเดินทางไปที่โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่คนเจ็บถูกส่งตัวไปเพื่อสอบปากคำผู้บาดเจ็บ และในกรณีที่มีผู้เสียชีวิต พนักงานสอบสวนต้องตรวจดูสภาพศพ และสอบถามแพทย์เกี่ยวกับสาเหตุของการเสียชีวิต

11) การทำรายงาน

ตัวรายงานจะบันทึกรายละเอียดข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวกับคดีน้อย ๆ พนักงานสอบสวนต้องระลึกว่า ผู้ที่อ่านรายงานดังกล่าวมิใช้ผู้ที่อยู่ในเหตุการณ์ ดังนั้นเมื่อได้อ่านรายงานเขาจะให้ความเชื่อถือในรายงาน

5.2.2 ควรแก้ไขประมวลระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดีลักษณะ 2 บทที่ 2 การสืบสวนและการตรวจสถานที่เกิดเหตุ และลักษณะ 8 บทที่ 9 การทำแผนที่และถ่ายรูปสถานที่เกิดเหตุ เพื่อให้สอดคล้องกับหลักนิติวิทยาศาสตร์ เนื่องจากระเบียบดังกล่าว มิได้กำหนดวิธีการถ่ายภาพสถานที่เกิดเหตุ และถ่ายภาพความเสียหายของรถยนต์ เงื่อนไขการเกิดอุบัติเหตุและหลักนิติวิทยาศาสตร์ จึงเห็นควรแก้ไขเพิ่มเติม ประมวลระเบียบเกี่ยวกับคดีลักษณะ 2 บทที่ 2 การสืบสวนและการตรวจสถานที่เกิดเหตุ และลักษณะ 8 บทที่ 9 การทำแผนที่และถ่ายรูปที่เกิดเหตุ เพื่อให้สอดคล้องหลักนิติวิทยาศาสตร์ดังนี้

1) ถ่ายรูปความเสียหายของรถยนต์ก่อนจะถูกเคลื่อนย้ายจากที่เกิดเหตุ

2) ถ่ายรูปที่แสดงให้เห็นซากชิ้นส่วน รอยครูด และรอยยางบนพื้นถนน

3) ถ่ายภาพชิ้นส่วนของรถยนต์ก่อนและหลังจุดที่รถยนต์กระแทกกัน

4) ถ่ายภาพแสดงให้เห็นแนวสายตาของผู้ขับขี่รถยนต์ เมื่อเข้าใกล้จุดเกิดเหตุ

5) ถ่ายภาพแสดงให้เห็นความเสียหายที่เกิดกับรถยนต์ ตำแหน่งชนวัตถุเป้าหมายอย่างไร และไปหยุดที่ใด

6) เมื่อพบรอยครูดบนผิวถนน ให้ถ่ายภาพด้านล่างของรถยนต์ด้วย เพื่อแสดงให้เห็นว่าชิ้นส่วนใดใต้ท้องรถยนต์ถูกกระแทกกับพื้นถนน

7) ถ่ายรูปในบริเวณเกียร์และหน้าปัดความเร็วของรถยนต์

8) หากรถยนต์คันใดติดกล่องควบคุมความเร็ว ให้ดำเนินการดึงข้อมูลของรถยนต์ออกมาก่อนคืนรถยนต์ของกลาง

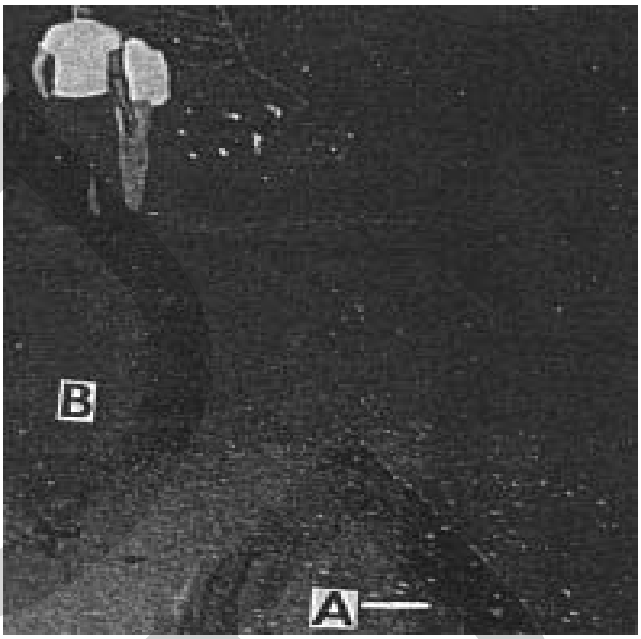
5.2.3 ควรให้มีการจัดตั้งกองทุนเพื่อดำเนินการจราจร โดยเงินกองทุนนี้ได้มาจากเงินค่าปรับในคดีจราจร เงินที่ได้จากการยึดและขายทอดตลาดทรัพย์สินในการกระทำความผิด เงินที่ได้จากการเรียกคืนจากหน่วยงานราชการที่ต้องรับผิดในคดีจราจรและเงินสนับสนุนจากรัฐบาล เพื่อนำมาใช้ในการปรับปรุงระบบการจราจร เช่น การซ่อมบำรุงเส้นทาง ระบบเครื่องหมายสัญญาณในการจราจร การเพิ่มประสิทธิภาพและความรู้ของผู้ขับขี่ การเยียวยาการชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายต่อทรัพย์สินอันเกิดจากอุบัติเหตุคดีจราจรและการตรวจสอบรายงานรวบรวมพยานหลักฐานในคดีอุบัติเหตุจราจร

5.2.4 การรวบรวมพยานหลักฐานในคดีจราจร พนักงานสอบสวนต้องตระหนักถึงความสำคัญและประโยชน์ของพยานผู้เชี่ยวชาญและหลักนิติวิทยาศาสตร์ โดยการนำมาใช้ให้เป็นประโยชน์ในคดีจราจรได้มากที่สุด เนื่องจากพยานผู้เชี่ยวชาญและหลักนิติวิทยาศาสตร์ มีน้ำหนักและเหตุผลในการรับฟังเป็นพยานหลักฐานมากกว่าพยานบุคคล สามารถพิสูจน์ข้อเท็จจริงในคดีเป็นที่ยุติได้ ในทางปฏิบัติของพนักงานสอบสวนในคดีจราจรมักจะละเลยไม่ให้ความสำคัญแก่พยานผู้เชี่ยวชาญและหลักนิติวิทยาศาสตร์ ซึ่งส่งผลต่อกระบวนการยุติธรรมในการวินิจฉัยชี้ขาดคดีของศาล ซึ่งไม่สามารถนำพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์มาวินิจฉัยชี้ขาดคดีได้

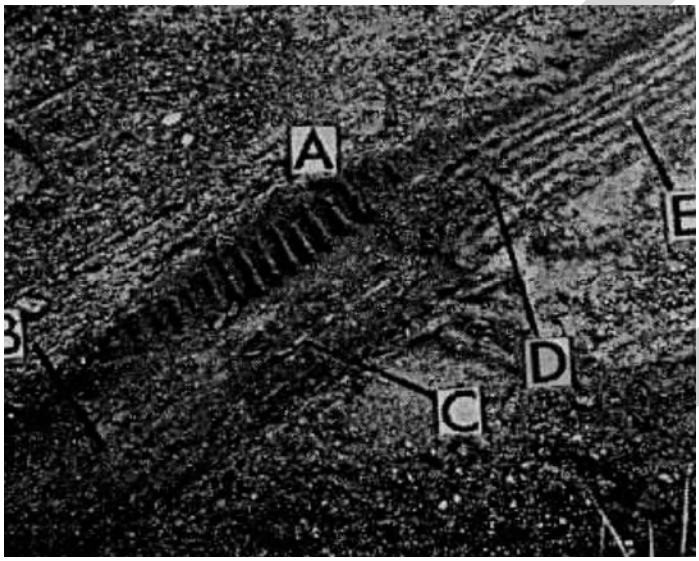
5.2.5 ควรจัดตั้งหน่วยงานทางนิติวิทยาศาสตร์ เพื่อทำหน้าที่ในการรวบรวมพยานหลักฐานในคดีจราจรไว้เป็นการเฉพาะ รวมทั้งเผยแพร่แนวความคิดการพัฒนาเกี่ยวกับนิติวิทยาศาสตร์ในคดีจราจรทางบก

สารบัญภาพ

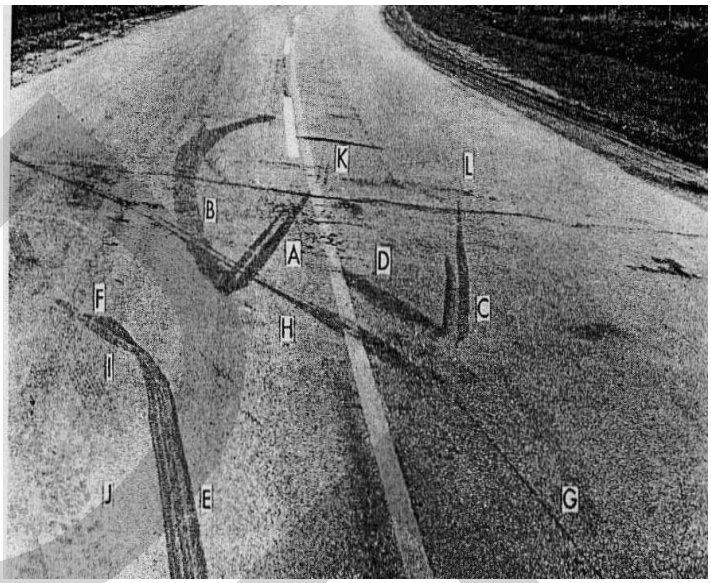
DPU



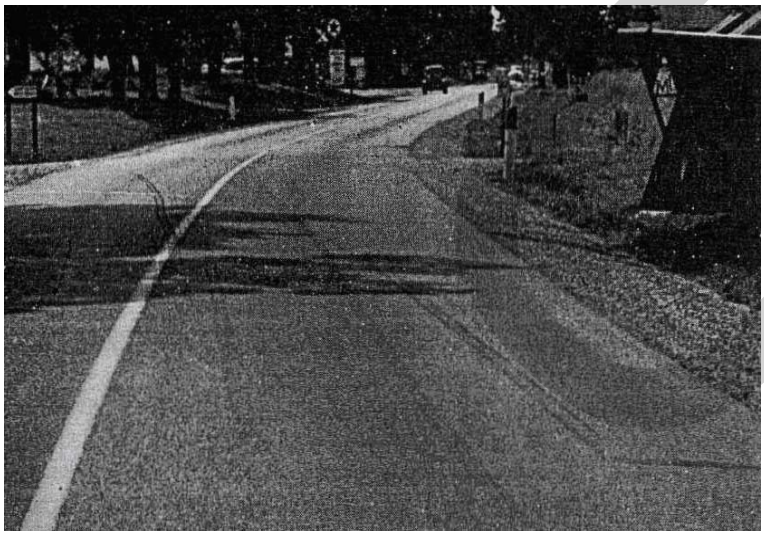
ภาพที่ 3.1 ร่องรอยที่เกิดโดยล้อของรถยนต์ไถลตัวโดยล้อยังหมุนอยู่ ในขณะรถกำลังออกตัวสามารถจะ ทำให้เกิดเป็นแถบของรอยไถล



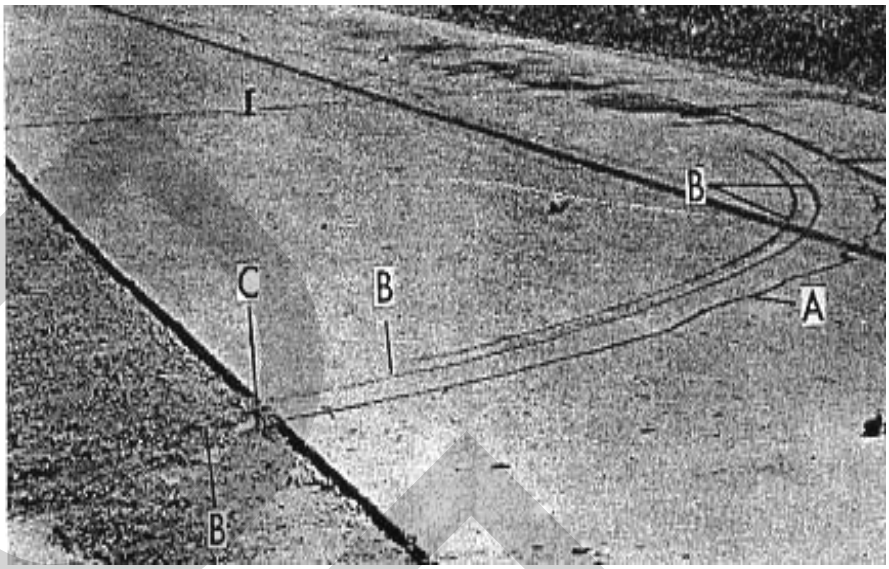
ภาพที่ 3.2 รอยไถลไปด้านข้าง



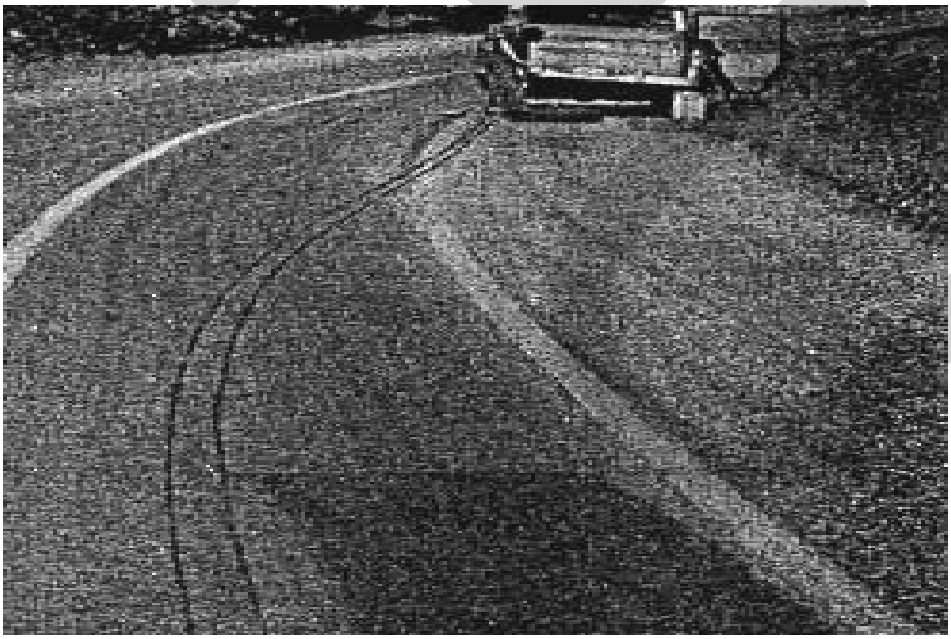
ภาพที่ 3.3 รอยไถลแบบปาดบนผิวยางมะตอยก่อนชนที่ตำแหน่ง A C D G และหลังชนที่ตำแหน่ง B D F H รอยไถลล้อหลังตำแหน่ง K และ L รอยพิมพ์ของยางที่ถูกขวางจากบางสิ่งที่ตำแหน่ง J และ I



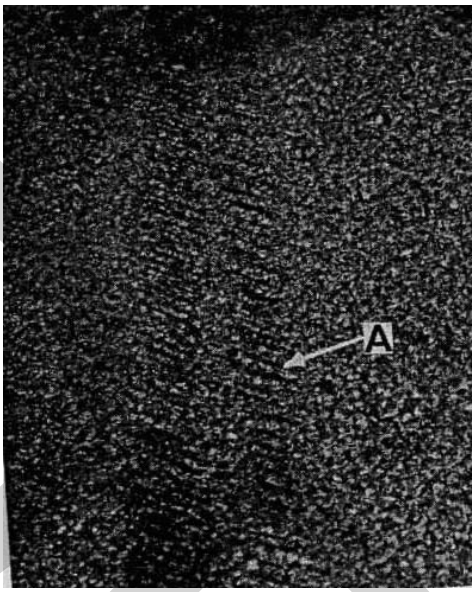
ภาพที่ 3.4 รอยไถลแบบปาดของยางล้อหน้า รอยแขนงที่แยกออกไปจากทางซ้าย คือ จุดที่คนเดินถนนถูกชน



ภาพที่ 3.5 รอยน้ำมันไหลออกมาจากรูรั่วของถังน้ำมัน ตำแหน่ง A ตำแหน่ง B เป็นร่องรอยการหักเห ของพวงมาลัย เป็นรอยครูดร่วมกับรอยไถล เป็นร่องรอยที่เกิดจากการเคลื่อนย้ายภายหลังชน

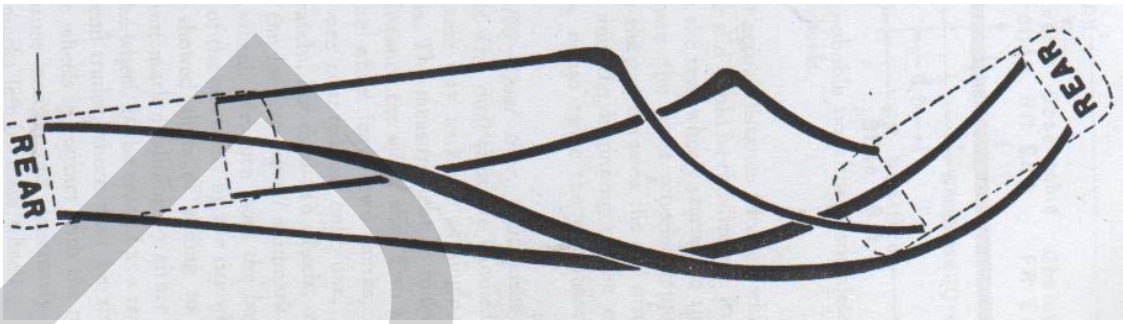


ภาพที่ 3.6 รอยถู

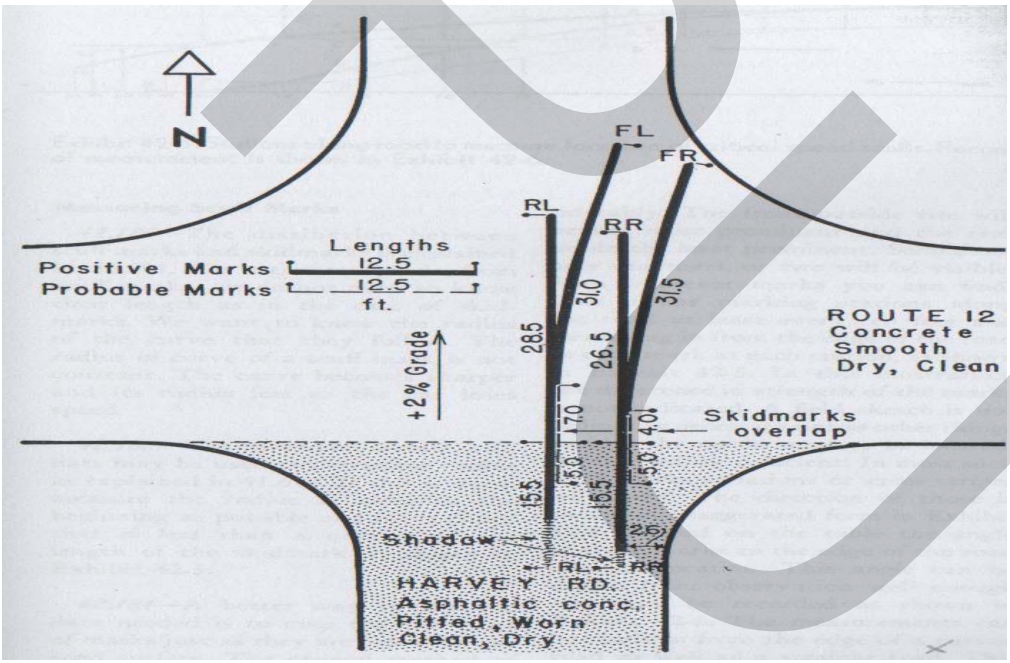


ภาพที่ 3.7 เส้นขนานในรอยครูดที่ตำแหน่ง A คล้ายกับเส้นทะแยงหลายเส้น

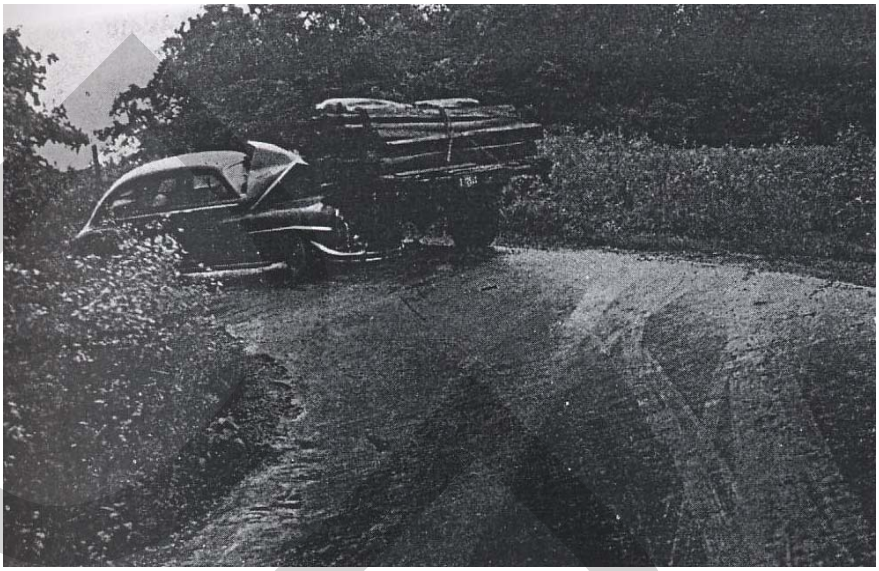
ภาพที่ 3.8 รอยครูดตัดผ่านรอยอื่นบนถนนไม่มีรอยเบรกหรือเร่งความเร็วบนถนน



ภาพที่ 3.9 ภาพรอยไถลของยางล้อรถขณะหมุนตัว



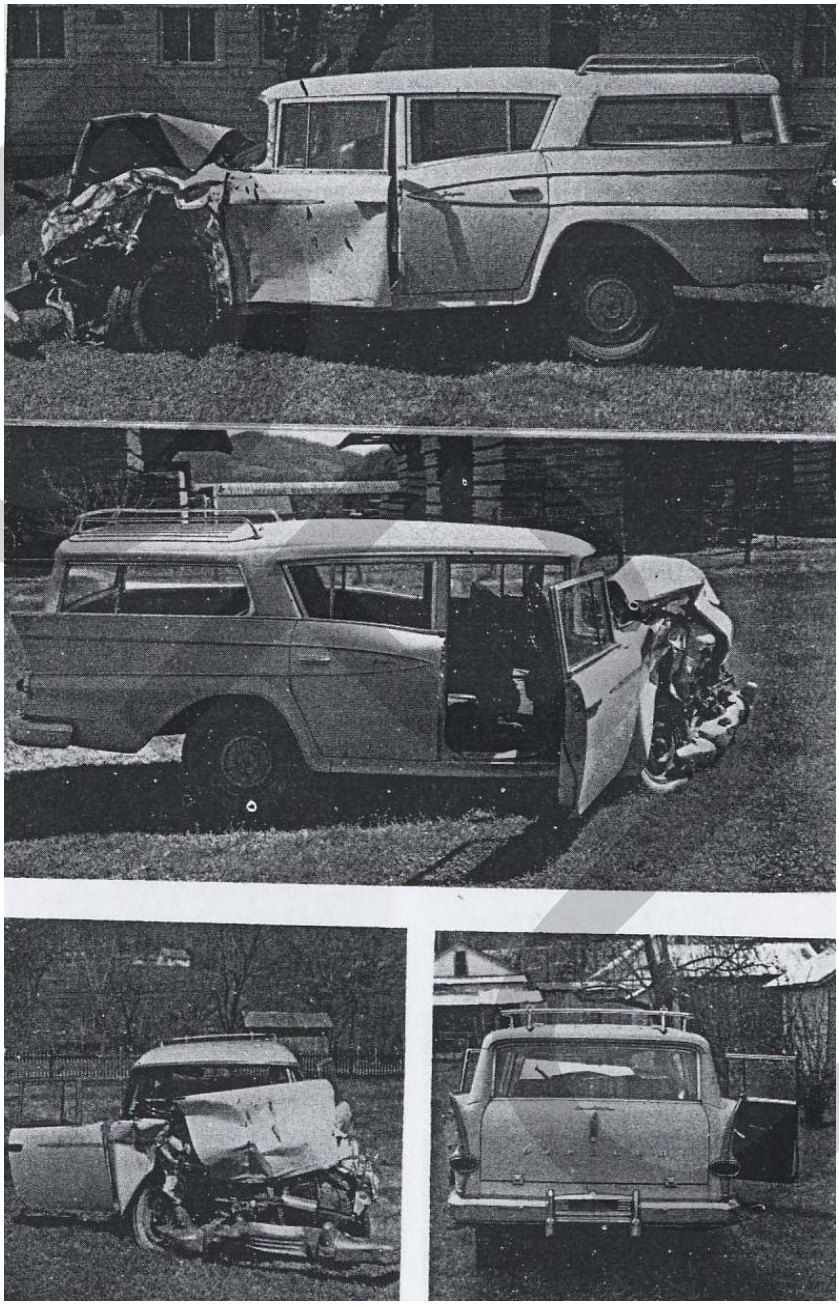
ภาพที่ 3.10 แสดงร่องรอยไถลไปด้านข้าง



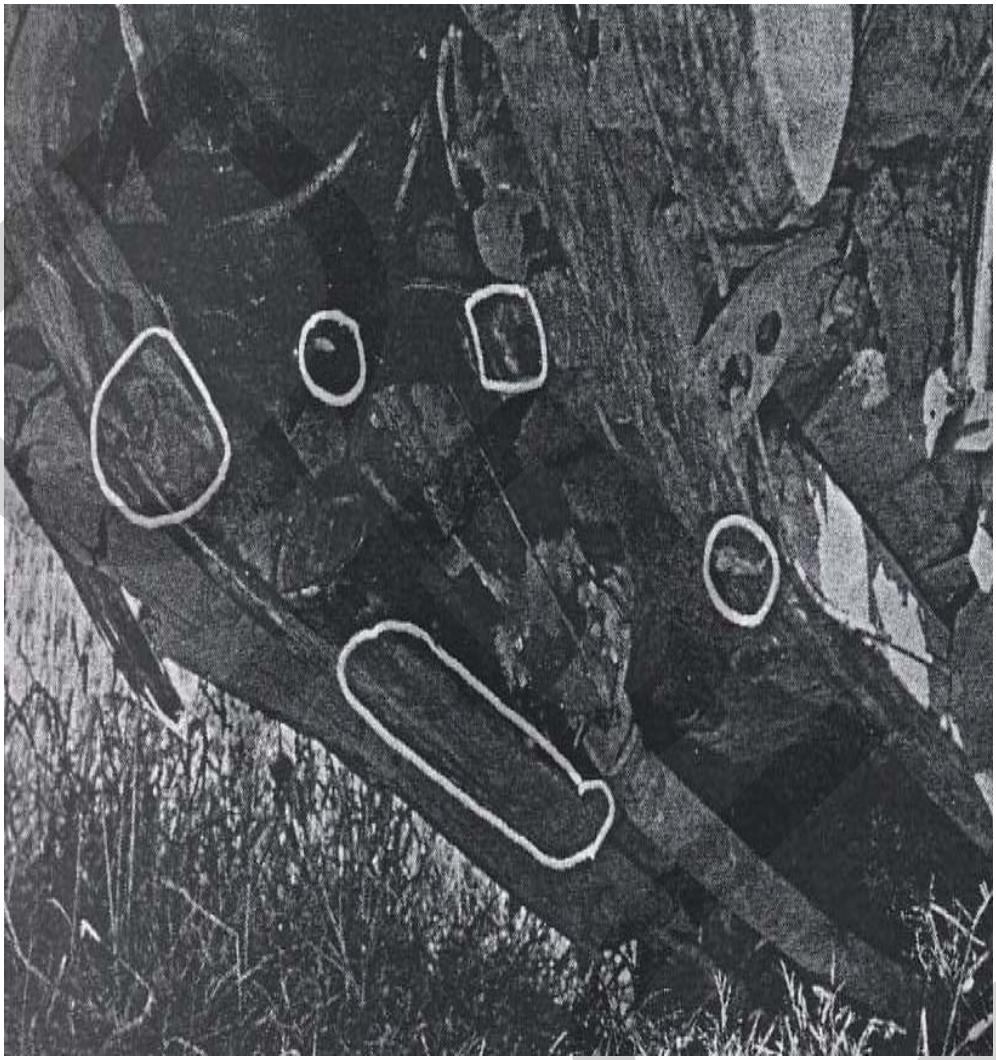
ภาพที่ 3.11 เป็นการถ่ายภาพที่ดี จากระยะที่สามารถมองเห็นวัตถุเป้าหมายได้อย่างชัดเจน แสดงให้เห็นความกว้างของถนนและมุมของการชน

ภาพที่ 3.12 เป็นระยะถ่ายภาพที่ไม่ดีใกล้เกินไปที่จะแสดงให้เห็นเงื่อนไขต่าง ๆ ของอุบัติเหตุ

จะเป็นเพียงแค่เกิดอะไรขึ้น แต่ไม่สามารถบอกได้ว่าทำไมจึงเกิดขึ้น และเกิดขึ้นอย่างไร



ภาพที่ 3.13 แสดงความเสียหายทั้งสี่ด้านของรถยนต์

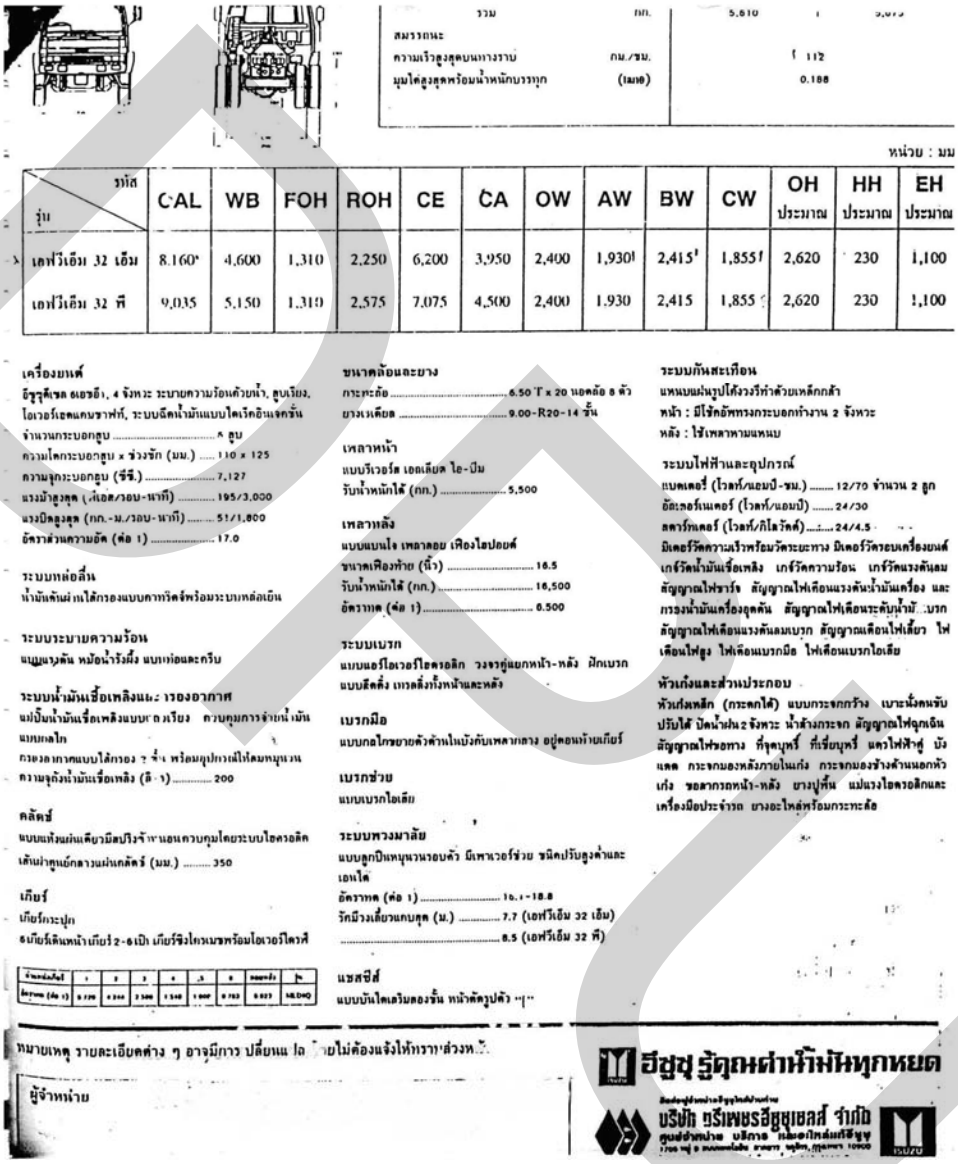


ภาพที่ 3.14 แสดงภาพด้านล่างของรถ ให้เห็นว่าชิ้นส่วนใต้ท้องรถถูกกระแทกกับพื้นถนน

ภาพที่ 3.15 เป็นภาพสุดท้ายที่รถหยุด แต่การถ่ายภาพไม่ดี เพราะคนมีคนมามุงดู และเจ้าหน้าที่มาย้ายสิ่งของบดบังจุดสำคัญ

ภาพที่ 3.16 เป็นภาพที่ดีในการแสดงความเสียหาย หรือตำแหน่งสุดท้ายต้องบอกให้ผู้คนที่กีดขวาง

ออกไปอยู่ด้านข้างในขณะที่กำลังถ่ายภาพ



รวม	กก.	5,610
สมรรถนะ		
ความเร็วสูงสุดบนทางราบ	กม./ชม.	112
มุมไต่สูงสุดพร้อมน้ำหนักบรรทุก	(เมตร)	0.188

หน่วย : มม

รหัส / รุ่น	CAL	WB	FOH	ROH	CE	CA	OW	AW	BW	CW	OH ประมาณ	HH ประมาณ	EH ประมาณ
เอฟวีเอ็ม 32 เอ็ม	8,160	4,600	1,310	2,250	6,200	3,950	2,400	1,930	2,415	1,855	2,620	230	1,100
เอฟวีเอ็ม 32 พี	9,035	5,150	1,310	2,575	7,075	4,500	2,400	1,930	2,415	1,855	2,620	230	1,100

เครื่องยนต์
อีซูซุดีเซล 6เฮอร์, 4 จังหวะ ระบายความร้อนด้วยน้ำ, ลูบเรียง, โอเวอร์เฮดแคมชาฟท์, ระบบฉีดน้ำมันแบบไดเร็คอินเจ็คชั่น
จำนวนกระบอกสูบ ..... 6 สูบ
ความโตกระบอกสูบ x ช่วงชัก (มม.) ..... 110 x 125
ความจุกระบอกสูบ (ซีซี.) 7,127
แรงม้าสูงสุด (เอชพี/รอบ-นาที) 195/3,000
แรงบิดสูงสุด (กก.-ม./รอบ-นาที) 51/1,800
อัตราส่วนความอัด (ต่อ 1) 17.0

ระบบหล่อลื่น
น้ำมันหล่อลื่นใต้กรองแบบคาทริดจ์พร้อมระบบหล่อเย็น

ระบบระบายความร้อน
แบบแรงดัน หม้อน้ำรังผึ้ง แบบท่อและครีบ

ระบบน้ำมันเชื้อเพลิงและกรองอากาศ
แม่ปั๊มน้ำมันเชื้อเพลิงแบบ[illegible]เรียง ควบคุมการจ่ายน้ำมันแบบกลไก
กรองอากาศแบบไส้กรอง 2 ชั้น พร้อมอุปกรณ์ให้ลมหมุนวน
ความจุถังน้ำมันเชื้อเพลิง (ลิตร) 200

คลัตช์
แบบแห้งผ่านเดียวมีสปริงจ้าน[illegible]ควบคุมโดยระบบไฮดรอลิค
เส้นผ่าศูนย์กลางผ่านคลัตช์ (มม.) 350

เกียร์
เกียร์กระปุก
6เกียร์เดินหน้าเกียร์ 2-6 เป็นเกียร์ซิงโครเมชพร้อมโอเวอร์ไดรฟ์

จำนวนเกียร์	1	2	3	4	5	6	ถอยหลัง	รวม
อัตราทด (ต่อ 1)	8.170	4.344	2.500	1.540	1.000	0.763	8.023	16.0HQ

ขนาดล้อและยาง
กระทะล้อ ..... 6.50 T x 20 นอตล้อ 8 ตัว
ยางเรเดียล ..... 9.00-R20-14 ชั้น

เพลาหน้า
แบบรีเวอร์ส เอลเลียต ไอ-บีม
รับน้ำหนักได้ (กก.) 5,500

เพลาหลัง
แบบแขนโจ เพลาลอย เฟืองไฮปอยด์
ขนาดเฟืองท้าย (นิ้ว) 16.5
รับน้ำหนักได้ (กก.) 16,500
อัตราทด (ต่อ 1) 6.500

ระบบเบรก
แบบแอร์ไฮเวอร์ไฮดรอลิก วงจรคู่แยกหน้า-หลัง ฝักเบรก
แบบดิสก์ตั้ง เทรลลิ่งทั้งหน้าและหลัง

เบรกมือ
แบบกลไกขยายตัวด้านในบังคับเพลากลาง อยู่ตอนท้ายเกียร์

เบรกช่วย
แบบเบรกไอเสีย

ระบบพวงมาลัย
แบบลูกปืนหมุนวนรอบตัว มีเพาเวอร์ช่วย ชนิดปรับสูงต่ำและเอนได้
อัตราทด (ต่อ 1) 16.1-18.8
รัศมีวงเลี้ยวแคบสุด (ม.) ..... 7.7 (เอฟวีเอ็ม 32 เอ็ม)
..... 8.5 (เอฟวีเอ็ม 32 พี)

แชสซีส์
แบบบันไดเสริมสองชั้น หน้าตัดรูปตัว "[illegible]"

ระบบกันสะเทือน
แหนบผ่านรูปโค้งวงรีทำด้วยเหล็กกล้า
หน้า : มีโช้คอัพทรงกระบอกทำงาน 2 จังหวะ
หลัง : ใช้เพลาหามแหนบ

ระบบไฟฟ้าและอุปกรณ์
แบตเตอรี่ (โวลท์/แอมป์-ชม.) ..... 12/70 จำนวน 2 ลูก
อัลเตอร์เนเตอร์ (โวลท์/แอมป์) 24/30
สตาร์ทเตอร์ (โวลท์/กิโลวัตต์) 24/4.5
มิเตอร์วัดความเร็วพร้อมวัดระยะทาง มิเตอร์วัดรอบเครื่องยนต์ เกร์วัดน้ำมันเชื้อเพลิง เกร์วัดความร้อน เกร์วัดแรงดันลม สัญญาณไฟชาร์จ สัญญาณไฟเตือนแรงดันน้ำมันเครื่อง และกรองน้ำมันเครื่องอุดตัน สัญญาณไฟเตือนระดับน้ำมั[illegible]บรก สัญญาณไฟเตือนแรงดันลมเบรก สัญญาณเตือนไฟเลี้ยว ไฟเตือนไฟสูง ไฟเตือนเบรกมือ ไฟเตือนเบรกไอเสีย

หัวเก๋งและส่วนประกอบ
หัวเก๋งเหล็ก (กระดกได้) แบบกระจกกว้าง เบาะนั่งคนขับปรับได้ ปัดน้ำฝน 2 จังหวะ น้ำล้างกระจก สัญญาณไฟฉุกเฉิน สัญญาณไฟร่องทาง ที่จุดบุหรี่ ที่เขี่ยบุหรี่ แตรไฟฟ้าคู่ บังแดด กระจกมองหลังภายในเก๋ง กระจกมองข้างด้านนอกหัวเก๋ง ขอลากรถหน้า-หลัง ยางปูพื้น แม่แรงไฮดรอลิกและเครื่องมือประจำรถ ยางอะไหล่พร้อมกระทะล้อ

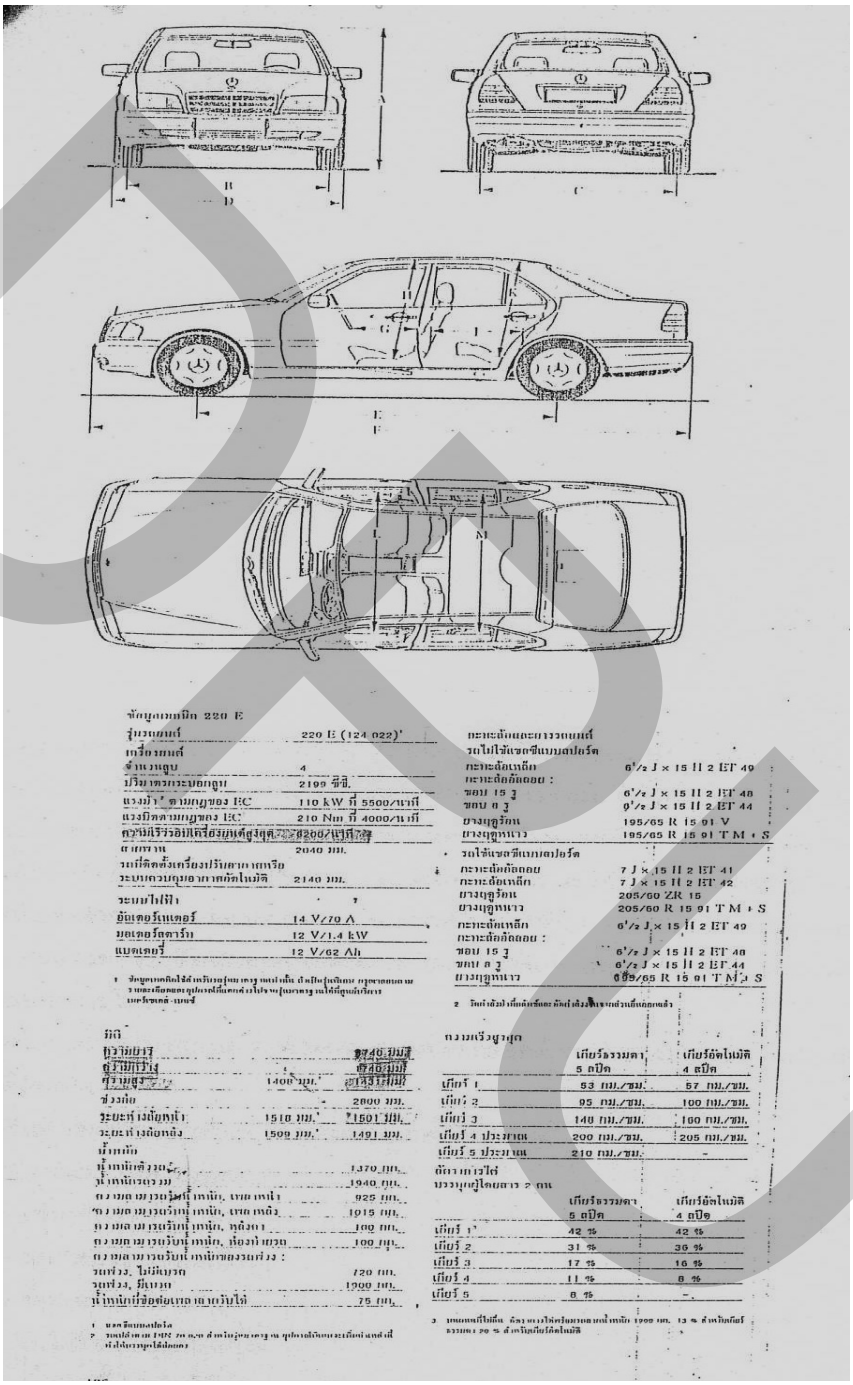
หมายเหตุ รายละเอียดต่าง ๆ อาจมีการ ปลี่ยนแ[illegible]ยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงห[illegible]

ผู้จำหน่าย

อีซูซุ รู้คุณค่าน้ำมันทุกหยด

บริษัท ทุรีเพชรอีซูซุเซลส์ จำกัด

ภาพที่ 3.17 ข้อมูลจำเพาะของรถยนต์บรรทุก 6HE-1



ข้อมูลเมเทริก 220 E

รุ่นรถยนต์	220 E (124 022)'
เครื่องยนต์	
จำนวนสูบ	4
ปริมาตรกระบอกสูบ	2199 ซีซี.
แรงม้า ' ตามกฎของ EC	110 kW ที่ 5500/นาที
แรงบิดตามกฎของ EC	210 Nm ที่ 4000/นาที
ความเร็วรอบเครื่องยนต์สูงสุด	6200/นาที
ความยาว	2040 มม.
รถที่ติดตั้งเครื่องปรับอากาศหรือ ระบบควบคุมอากาศดัดไม่ได้	2140 มม.
ระบบไฟฟ้า	
อัลเตอร์เนเตอร์	14 V/70 A
มอเตอร์สตาร์ท	12 V/1.4 kW
แบตเตอรี่	12 V/62 Ah

1 ข้อมูลตามคู่มือใช้สำหรับผู้ขายรถยนต์ ถ้าเป็นรุ่นเดียวกัน กฎหมายบอกว่า ความเร็วและเชื้อเพลิงจะถูกวัดที่เครื่องยนต์ว่างไปข้างหน้าในการทดสอบ ยกเว้นรถยนต์ - เบนซ์

ยางกันกระแทกด้านหน้า	9740 มม.
ยางกันกระแทกด้านหลัง	9740 มม.
ช่วงล่าง	1400 มม.
ช่วงกว้าง	2000 มม.
ระยะห่างล้อหน้า	1510 มม.
ระยะห่างล้อหลัง	1509 มม.

น้ำหนัก

น้ำหนักตัวรถ	1370 กก.
น้ำหนักรถรวม	1940 กก.
ความสามารถรับน้ำหนัก, เพลาหน้า	925 กก.
ความสามารถรับน้ำหนัก, เพลาหลัง	1015 กก.
ความสามารถรับน้ำหนัก, หลังคา	100 กก.
ความสามารถรับน้ำหนัก, ท้ายรถ	100 กก.
ความสามารถรับน้ำหนักของรถห่วง :	
รถห่วง, ไม่มีเบรก	720 กก.
รถห่วง, มีเบรก	1900 กก.
น้ำหนักที่ข้อต่อเทอเลาลากวับได้	75 กก.

1 แรงดึงเบรคเบรค
2 รถยนต์ตาม ISO 2416 ค่าหรับผู้ขายเครื่อง ณ อุณหภูมิเดียวกันกับระดับน้ำมันที่ทำให้ความสูงได้มากกว่า

กะทะล้อและยางรถยนต์

รถไม่ใช้แจกฟันแบบสปอร์ต

กะทะล้อเหล็ก	6½ J × 15 H 2 ET 49
กะทะล้ออัลลอย :	
ขอบ 15 นิ้ว	6½ J × 15 H 2 ET 48
ขอบ 16 นิ้ว	6½ J × 15 H 2 ET 44
ยางบุดูรัดน	195/65 R 15 91 V
ยางบุดูหน้าเบา	195/65 R 15 91 T M + S

รถใช้แจกฟันแบบสปอร์ต

กะทะล้ออัลลอย	7 J × 15 H 2 ET 41
กะทะล้อเหล็ก	7 J × 15 H 2 ET 42
ยางบุดูรัดน	205/60 ZR 15
ยางบุดูหน้าเบา	205/60 R 15 91 T M + S
กะทะล้อเหล็ก	6½ J × 15 H 2 ET 49
กะทะล้ออัลลอย :	
ขอบ 15 นิ้ว	6½ J × 15 H 2 ET 48
ขอบ 16 นิ้ว	6½ J × 15 H 2 ET 44
ยางบุดูหน้าเบา	205/65 R 15 91 T M + S

2 วัดตำแหน่งที่ติดตั้งและ ดัดแปลงตัวรถ ตามที่ระบุไว้ในเล่มคู่มือ

ความเร็วสูงสุด

	เกียร์ธรรมดา 5 สปีด	เกียร์อัตโนมัติ 4 สปีด
เกียร์ 1	53 กม./ชม.	57 กม./ชม.
เกียร์ 2	95 กม./ชม.	100 กม./ชม.
เกียร์ 3	140 กม./ชม.	160 กม./ชม.
เกียร์ 4 ประหยัด	200 กม./ชม.	205 กม./ชม.
เกียร์ 5 ประหยัด	210 กม./ชม.	-

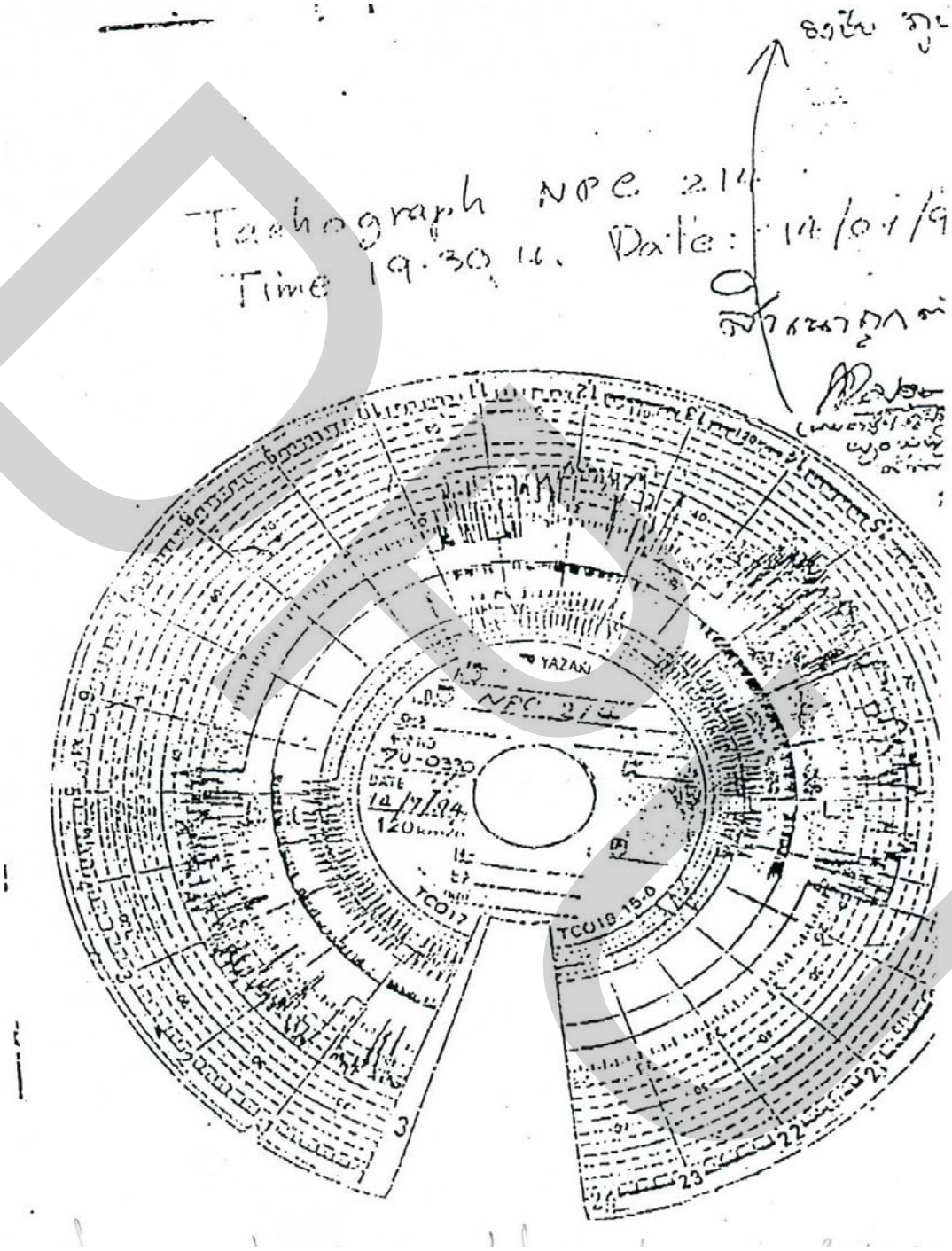
สัดส่วนการไต่

บรรทุกผู้โดยสาร 2 คน

	เกียร์ธรรมดา 5 สปีด	เกียร์อัตโนมัติ 4 สปีด
เกียร์ 1'	42 %	42 %
เกียร์ 2	31 %	36 %
เกียร์ 3	17 %	16 %
เกียร์ 4	11 %	8 %
เกียร์ 5	8 %	-

3 เพลาขนาดใหญ่ขึ้น ถังน้ำมันใหม่พร้อมมวลน้ำหนัก 1900 กก. 13 % สำหรับเกียร์ธรรมดา 20 % สำหรับเกียร์อัตโนมัติ

ภาพที่ 3.18 ข้อมูลจำเพาะรถยนต์เบนซ์ 220E



ภาพที่ 3.19 แผ่นแทคโครกราฟซึ่งติดอยู่ด้านหลังหน้าปัดวัดความเร็ว

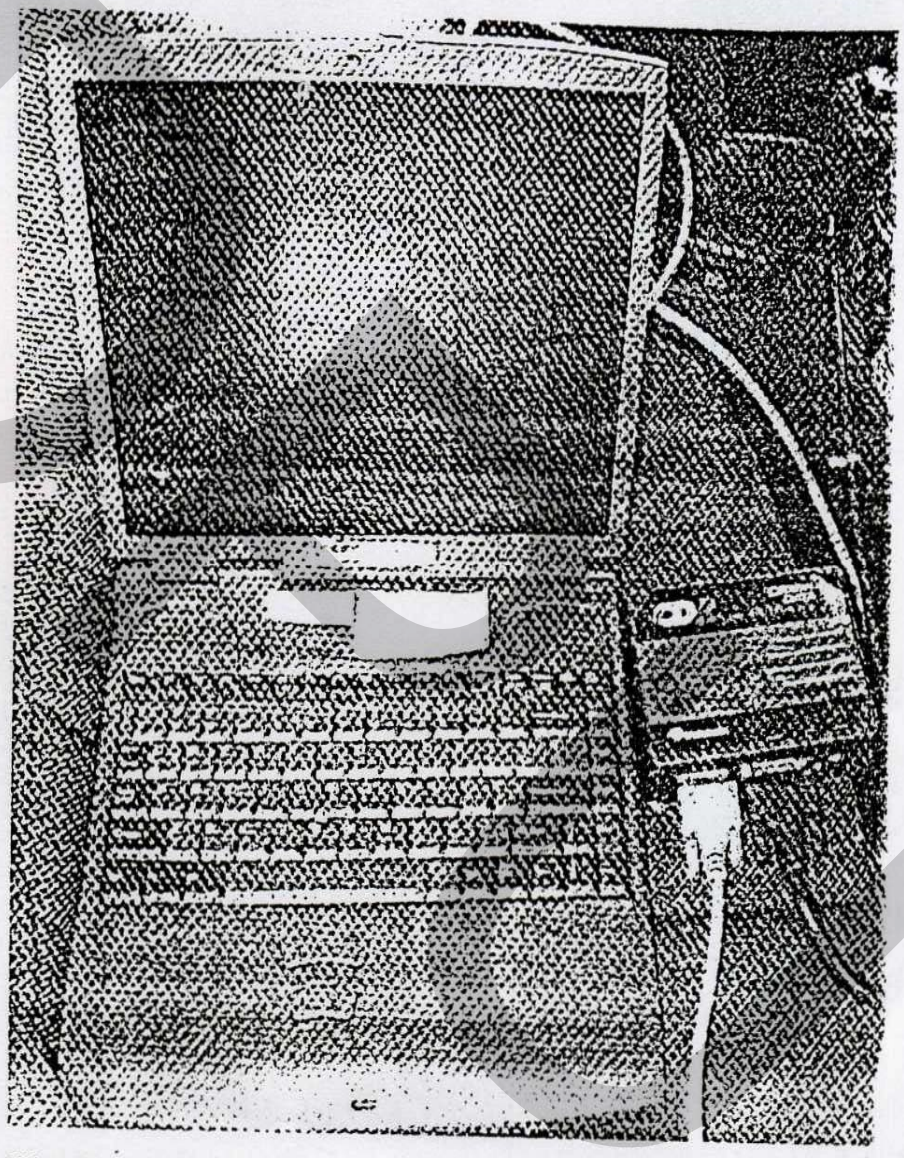


FIG. 3.23—In-vehicle interrogation of the SRS ECU for crash data record in the 1999 domestic vehicle, using laptop computer and Vetronix CDR interface.

ภาพที่ 3.20 ลักษณะของกล่องควบคุมความเร็ว

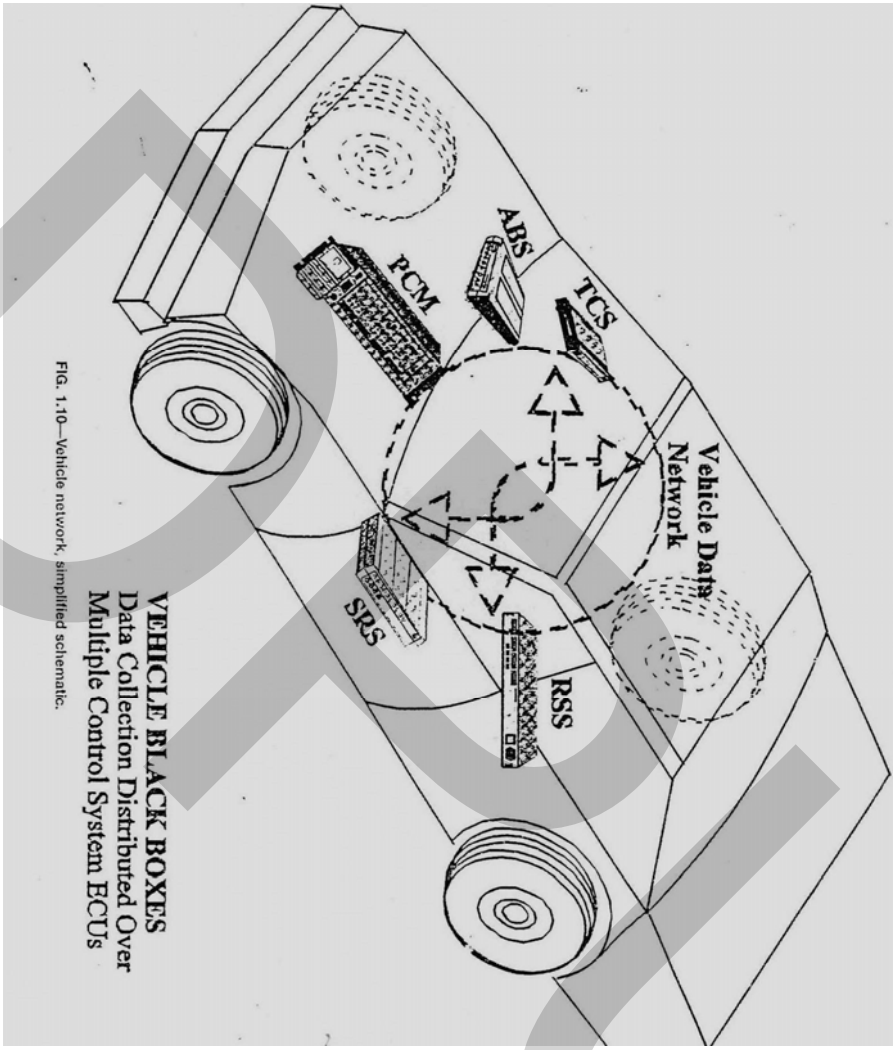
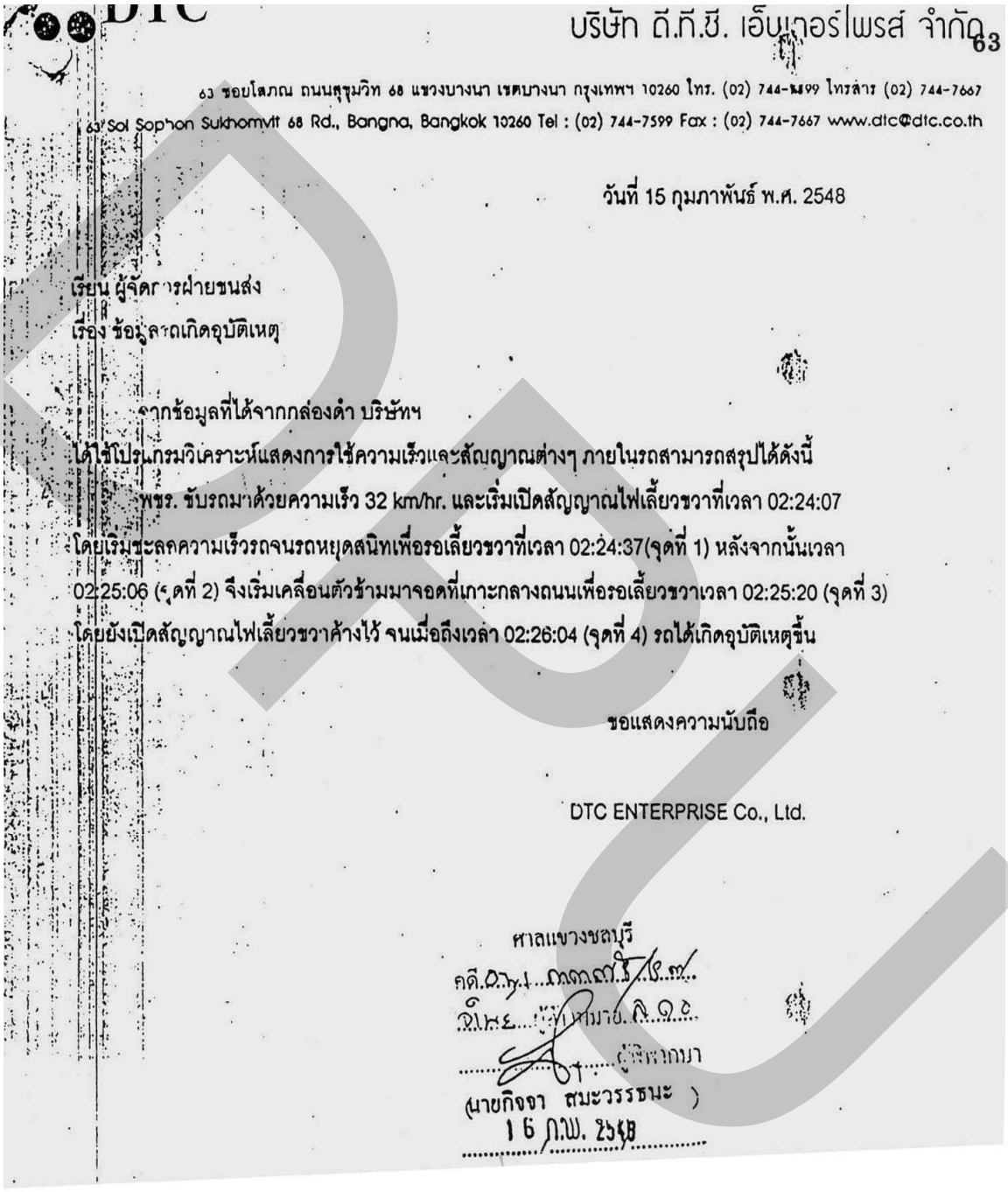


FIG. 1.10—Vehicle network, simplified schematic.

ภาพที่ 3.21 แสดงการติดตั้ง BLACK BOXES



DTC

บริษัท ดี.ที.ซี. เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด 63

63 ซอยโสภณ ถนนสุขุมวิท 68 แขวงบางนา เขตบางนา กรุงเทพฯ 10260 โทร. (02) 744-7599 โทรสาร (02) 744-7667

63 Soi Sophon Sukhumvit 68 Rd., Bangna, Bangkok 10260 Tel : (02) 744-7599 Fax : (02) 744-7667 www.dtc@dtc.co.th

วันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2548

เรียน ผู้จัดการฝ่ายขนส่ง

เรื่อง ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ

จากข้อมูลที่ได้จากกล่องดำ บริษัทฯ ได้ใช้โปรแกรมวิเคราะห์แสดงการใช้ความเร็วและสัญญาณต่างๆ ภายในรถสามารถสรุปได้ดังนี้

พชร. ขับรถมาด้วยความเร็ว 32 km/hr. และเริ่มเปิดสัญญาณไฟเลี้ยวขวาที่เวลา 02:24:07 โดยเริ่มชะลอความเร็วรถจนรถหยุดสนิทเพื่อรอเลี้ยวขวาที่เวลา 02:24:37(จุดที่ 1) หลังจากนั้นเวลา 02:25:06 (จุดที่ 2) จึงเริ่มเคลื่อนตัวข้ามมาจอดที่เกาะกลางถนนเพื่อรอเลี้ยวขวาเวลา 02:25:20 (จุดที่ 3) โดยยังเปิดสัญญาณไฟเลี้ยวขวาค้างไว้ จนเมื่อถึงเวลา 02:26:04 (จุดที่ 4) รถได้เกิดอุบัติเหตุขึ้น

ขอแสดงความนับถือ

DTC ENTERPRISE Co., Ltd.

ศาลแขวงชลบุรี

คดี ดำที่ ๑๗๑/๒๕๔๗

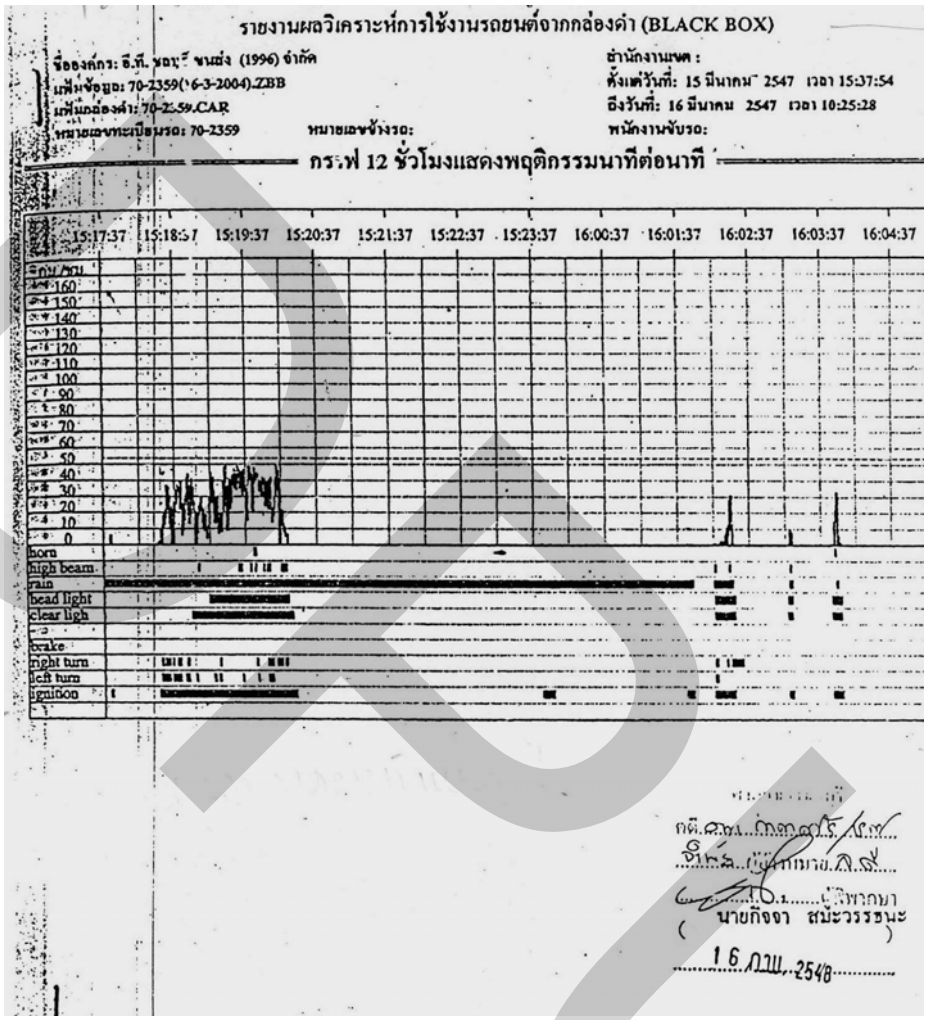
จำเลย ข้าพเจ้าทนายจำเลย

ผู้นำส่งมา

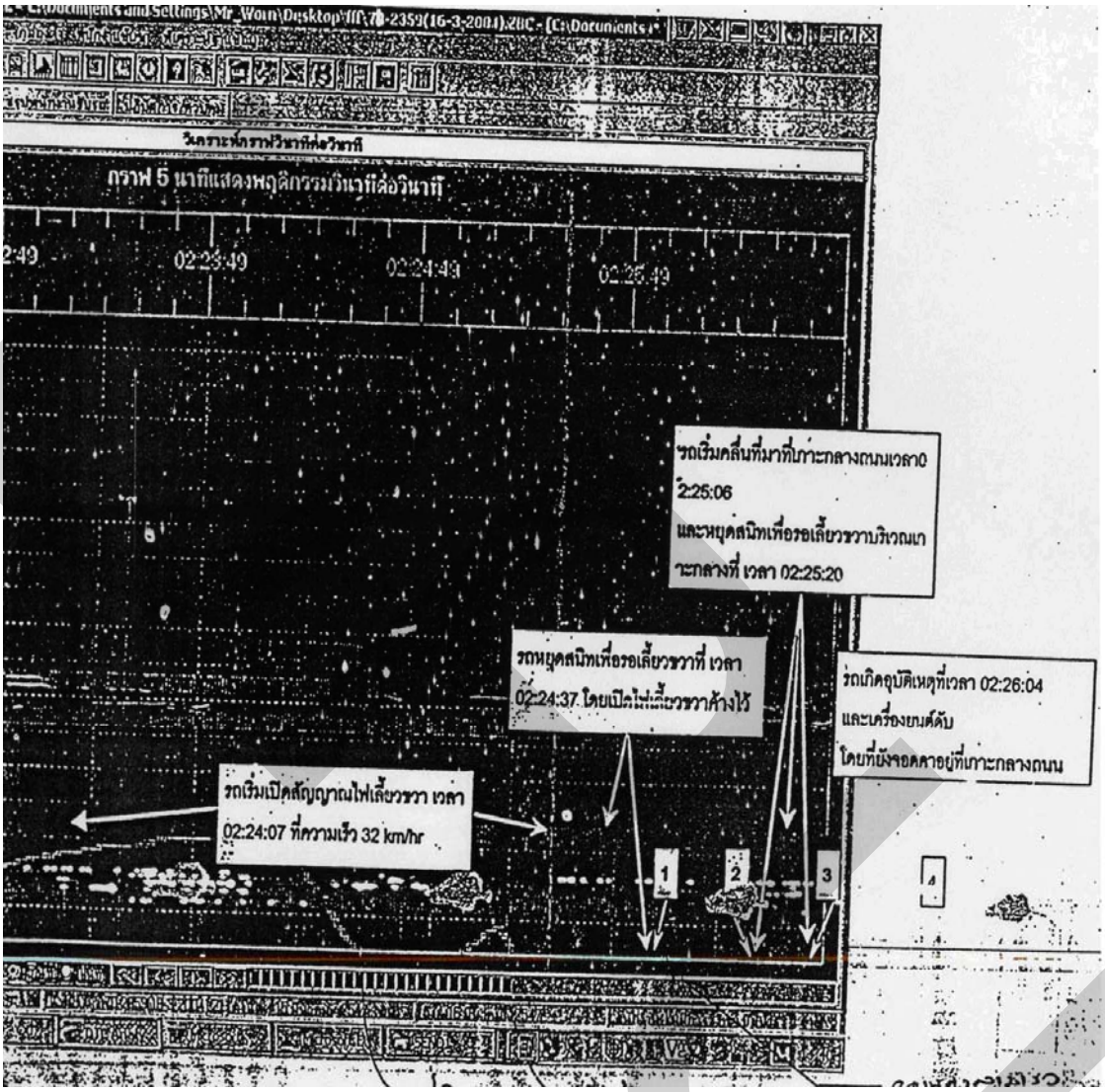
(นายกิจจา สมะวรรธนะ)

16 ก.พ. 2548

ภาพที่ 3.22 แบบรายงานข้อมูลที่อ่านจากกล่องดำ



ภาพที่ 3.23 แบบการวิเคราะห์ความเร็วรถยนต์จากกล่องดำ แบบที่ 1



ภาพที่ 3.24 การอ่านแปลข้อมูล

SSK

รายงานผลวิเคราะห์การใช้งานรถยนต์จากกล่องดำ SW - R

ชื่อองค์กร: SSK
หมายเลขรถ: 82-5748
พิมพ์วันที่: 27 มี.ย. 2551 เวลา 8:31:08

ตั้งแต่วันที่: 6 มี.ค. 2551 เวลา 0:20:53
ถึงวันที่: 6 มี.ค. 2551 เวลา 23:59:59

รายงานการจอดรถนานเกินพิกัด (5 นาที)

ลำดับ	วันที่บันทึก (วัน/เดือน/พ.ศ.)	เวลาเริ่มบันทึก (นาฬิกา : นาที)	เวลาเลิกบันทึก (นาฬิกา : นาที)	รวมเวลา (วัน:ชั่วโมง:นาที)	ไมล์สะสม (กิโลเมตรที่)	ชื่อสถานี	สิทธิ์ ดูวิทซ์ (ครั้ง)	พนักงานขับรถ (ชื่อ นามสกุล)	หมายเหตุ
1	6 มี.ค. 2551	00:20	06:31	0 : 06 : 10	7,778.00	บริษัท เอส เอส เค กลการ (โรง 1)	0	ไม่ลงทะเบียน	<=นานกว่า 1 ชั่วโมง
2	6 มี.ค. 2551	07:48	08:08	0 : 00 : 20	7,843.00	อ.ลาดหลุมแก้ว จ.ปทุมธานี	0	ไม่ลงทะเบียน	
3	6 มี.ค. 2551	09:23	09:33	0 : 00 : 10	7,901.00	อ.อุทัย จ.พระนครศรีอยุธยา	0	ไม่ลงทะเบียน	
4	6 มี.ค. 2551	09:42	09:47	0 : 00 : 06	7,912.00	บริษัท อิรคะ จำกัด	0	ไม่ลงทะเบียน	
5	6 มี.ค. 2551	09:49	10:01	0 : 00 : 12	7,913.00	บริษัท อิรคะ จำกัด	0	ไม่ลงทะเบียน	
6	6 มี.ค. 2551	10:39	10:57	0 : 00 : 19	7,919.00	บริษัท HACT	0	ไม่ลงทะเบียน	
7	6 มี.ค. 2551	11:02	11:42	0 : 00 : 40	7,919.00	บริษัท HACT	0	ไม่ลงทะเบียน	
8	6 มี.ค. 2551	11:46	13:16	0 : 01 : 31	7,919.00	บริษัท HACT	0	ไม่ลงทะเบียน	<=นานกว่า 1 ชั่วโมง
9	6 มี.ค. 2551	13:29	13:52	0 : 00 : 23	7,925.00	อ.บางปะอิน จ.พระนครศรีอยุธยา	0	ไม่ลงทะเบียน	
10	6 มี.ค. 2551	15:23	15:29	0 : 00 : 06	8,005.00	บริษัท เอส เอส เค กลการ (โรง 1)	0	ไม่ลงทะเบียน	
11	6 มี.ค. 2551	15:44	16:22	0 : 00 : 37	8,011.00	อ.พระประแดง จ.สมุทรปราการ	0	ไม่ลงทะเบียน	
12	6 มี.ค. 2551	16:22	17:28	0 : 01 : 06	8,011.00	อ.พระประแดง จ.สมุทรปราการ	0	ไม่ลงทะเบียน	<=นานกว่า 1 ชั่วโมง
13	6 มี.ค. 2551	17:42	18:03	0 : 00 : 21	8,012.00	บริษัท เอส เอส เค กลการ (โรง 1)	0	ไม่ลงทะเบียน	
14	6 มี.ค. 2551	18:11	20:07	0 : 01 : 56	8,013.00	อ.พระประแดง จ.สมุทรปราการ	0	ไม่ลงทะเบียน	<=นานกว่า 1 ชั่วโมง
15	6 มี.ค. 2551	22:00	22:21	0 : 00 : 21	8,074.00	บริษัท ไทยฮอนด้า	0	ไม่ลงทะเบียน	
16	6 มี.ค. 2551	22:26	23:57	0 : 01 : 30	8,075.00	เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร	0	ไม่ลงทะเบียน	<=นานกว่า 1 ชั่วโมง

สิ้นสุดรายงาน (06 มี.ค. 2551)

หน้าที่ 1/1

SSK

รายงานผลวิเคราะห์การใช้งานรถยนต์จากกล่องดำ SW - R

ชื่อองค์กร: SSK
หมายเลขรถ: 82-5748
พิมพ์วันที่: 27 มี.ย. 2551 เวลา 8:31:17

ตั้งแต่วันที่: 6 มี.ค. 2551 เวลา 0:20:53
ถึงวันที่: 6 มี.ค. 2551 เวลา 23:59:59

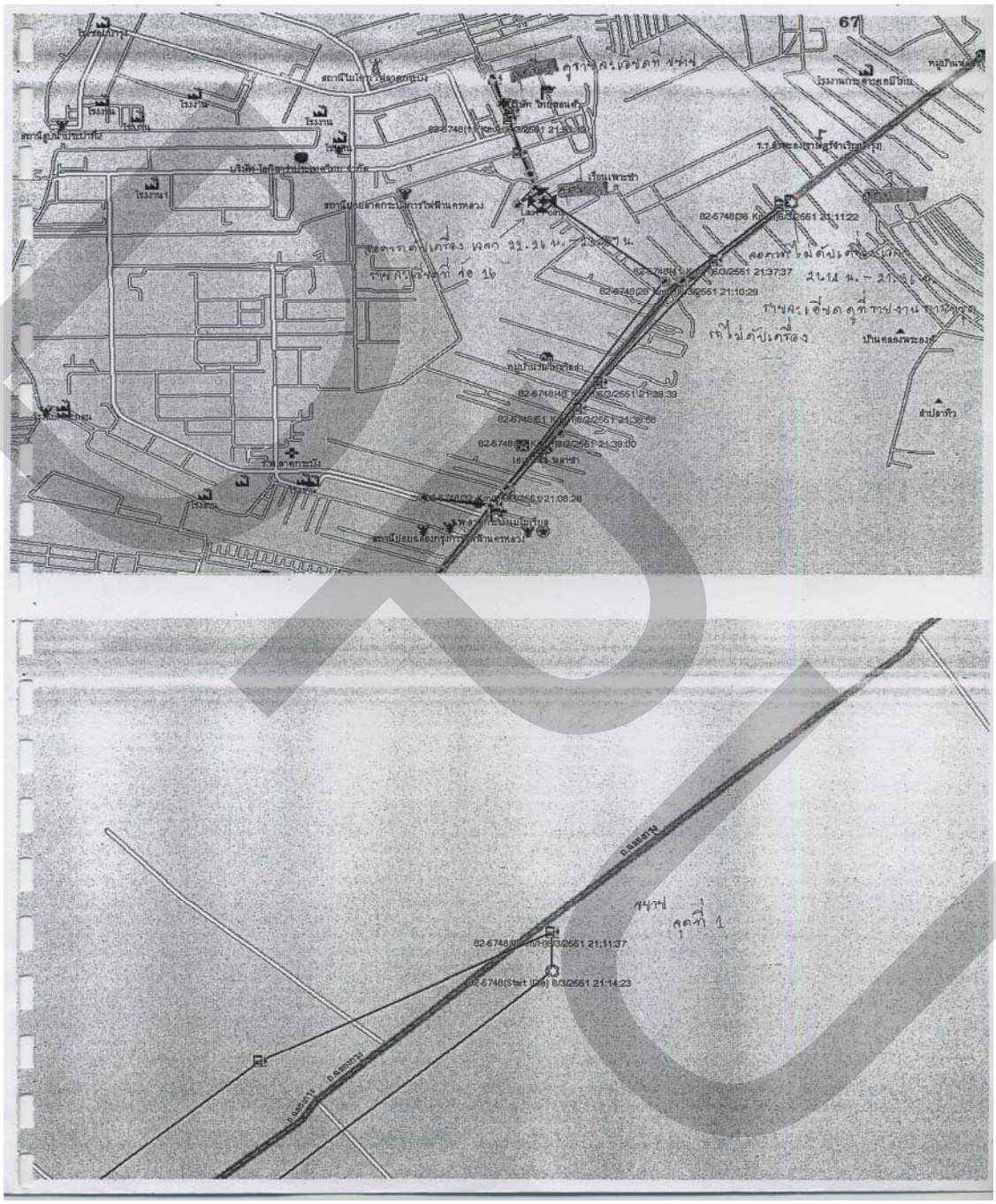
รายงานการหยุดรถ(ไม่ดับเครื่อง)นานเกินพิกัด (5 นาที)

ลำดับ	วันที่บันทึก (วัน/เดือน/พ.ศ.)	เวลาเริ่มบันทึก (นาฬิกา : นาที)	เวลาเลิกบันทึก (นาฬิกา : นาที)	รวมเวลา (วัน:ชั่วโมง:นาที)	ไมล์สะสม (กิโลเมตรที่)	ชื่อสถานี	สิทธิ์ ดูวิทซ์ (ครั้ง)	พนักงานขับรถ (ชื่อ นามสกุล)
1	6 มี.ค. 2551	21:14	21:36	0 : 00 : 22	8,068.00	เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร	0	ไม่ลงทะเบียน

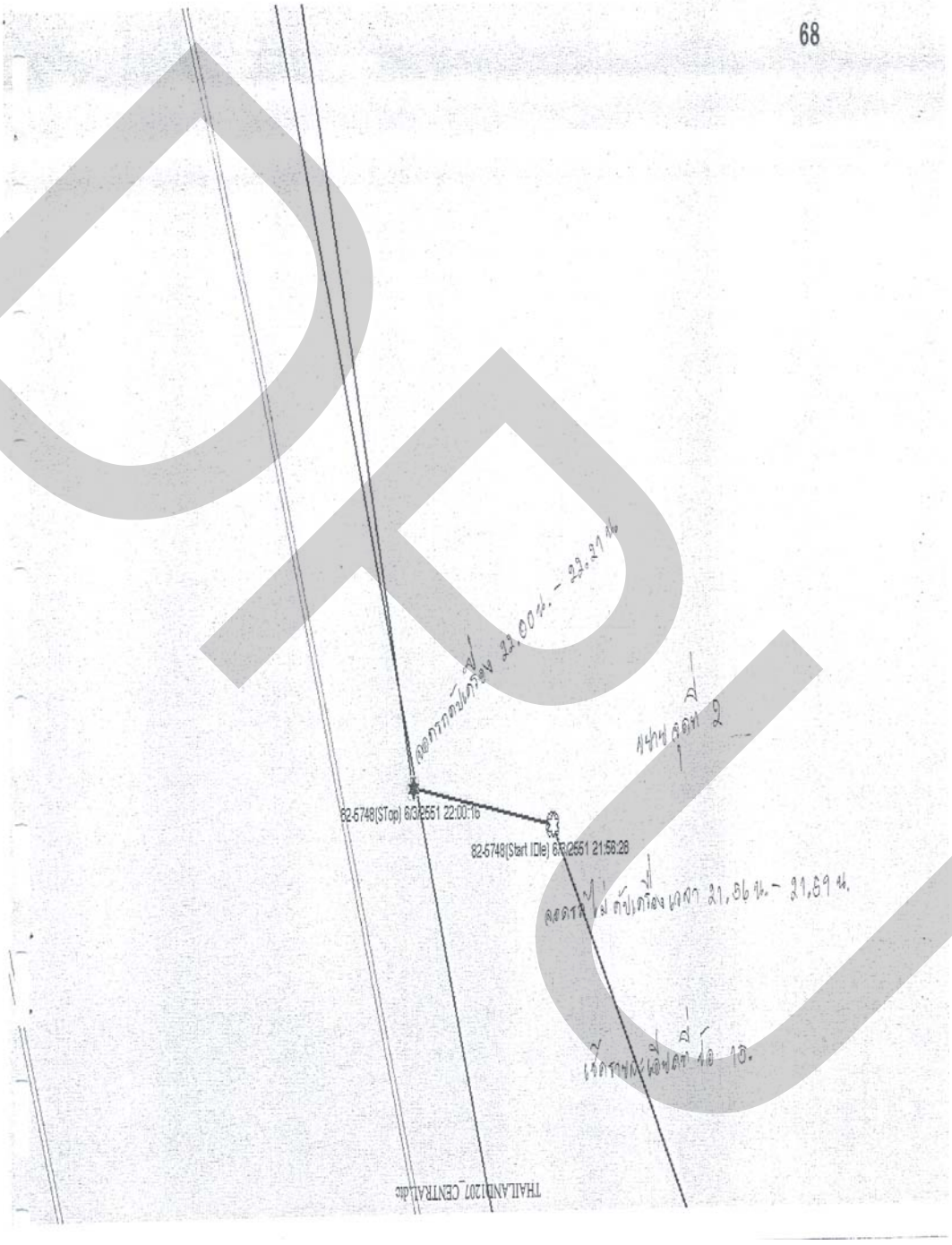
สิ้นสุดรายงาน (06 มี.ค. 2551)

หน้าที่ 1/1

ภาพที่ 3.25 แบบการวิเคราะห์ความเร็วรถยนต์จากกล่องดำ แบบที่ 2



ภาพที่ 3.26 แสดงเส้นทางการเดินรถจนถึงจุดหยุด



ภาพที่ 3.27 ข้อมูลจากระบบคอมพิวเตอร์สำหรับเส้นทางเดินรถยนต์

บรรณานุกรม

DPU

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

หนังสือ

เข็มชัย ชุติวงศ์. (2529). **คำอธิบายกฎหมายลักษณะพยาน** (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ : ชวนพิมพ์. กรุงเทพฯ.

จรัญ ภักดีธนากุล. (2545). **กฎหมายลักษณะพยานหลักฐาน** (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ. : จิรัชการพิมพ์

ดวงจิตต์ คำประเสริฐ. **กฎหมายแองโกลอเมริกาเบื้องต้น. กรุงเทพฯ :** คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

พรเพชร วิชิตชลชัย. (2542). **คำอธิบายกฎหมายลักษณะพยาน** (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ : เถนโกรว.

พรเพชร วิชิตชลชัย. (2546). **ข้อบังคับว่าด้วยพยานหลักฐานของ ศาลสหรัฐอเมริกา** (แก้ไขเพิ่มเติมถึงปี 2003).

ยุทธนา พฤกษารุ่งเรือง. **คู่มือการสอบสวนคดีจราจร. กองบังคับการตำรวจจราจร.** กรุงเทพฯ : กองบัญชาการตำรวจนครบาล.

ยิ่งศักดิ์ กฤษณจินดา. (2525). **กฎหมายลักษณะพยาน** (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

เริงธรรม ลัดพลี. (2545). **คำอธิบายกฎหมายลักษณะพยาน** (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ : วิญญูชน.

อรรถพล แช่มสุวรรณวงศ์ และคณะ. (2545). **นิติวิทยาศาสตร์ 1 เพื่อการสืบสวนสอบสวน.** กรุงเทพฯ : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.

โอสถ โกสิน. (2538). **กฎหมายลักษณะพยานหลักฐาน** (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: สำนักงานส่งเสริมงานตุลาการ.

วิทยานิพนธ์

กรวีร์ ภาตะนันท์. (2541). **ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดจราจร ในศาลแขวงแผนกคดีจราจร.** วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์.

กิตติพงษ์ สิมมาลี. (2546). **การบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก.** วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์.

จักรพงษ์ วิวัฒน์วานิช. (2540). **การกลั่นกรองพยานหลักฐานชั้นสอบสวน.** วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ไทพีศรีนิวัติ ภักดีกุล. (2534). **งานสืบสวนสอบสวน และนิติวิทยาศาสตร์ วิทยาศาสตร์ปริญญา** มหาบัณฑิต คณะสังคมศาสตร์. เชียงใหม่ : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ธิติพันธ์ วงษ์พิทักษ์โรจน์. (2547). **การรับฟังข้อเท็จจริงคดีแพ่งที่เกี่ยวเนื่องกับคดีอาญา.** วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิตสาขานิติศาสตร์. มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์.

รุจิรัตน์ ชุมวรเดช. (2536). **พยานผู้ชำนาญพิเศษในคดีอาญา.** วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

มยุรี จาริกรานนท์. (2529). **การรับฟังพยานบอกเล่าของไทย.** วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต. สาขาวิชานิติศาสตร์. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สมาน ศิริเจริญสุข. (2541). **การรักษาสถานที่เกิดเหตุในคดีอาญา.** วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต. สาขานิติศาสตร์. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทาลัย.

อัครพงษ์ อินทรวงค์. (2527). **การห้ามรับฟังถ้อยคำของพยานบุคคลที่เกิดขึ้นโดยมิชอบ.** วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

บทความ

ชูศักดิ์ ธารวานิช. (2538/ตุลาคม). “งานวิเคราะห์ร่องรอยรถชนที่ 7636/2537. กองกำกับการวิทยาการ.”

ธนกร วรปรัชญากุล. (2548/มกราคม-เมษายน). “การรับฟังพยานหลักฐานประเภทต่างๆ.” **ดุลพาห, 521.** หน้า 108-158.

ประมูล สุวรรณศร. (2511). “พยานหลักฐานทางวิทยาศาสตร์.” **บทบัณฑิตย์.** หน้า 31.

ยงยศ เชื่อมทอง. (2537/เมษายน). **วารสารสภาทนายความ, 4, / 9.** หน้า 60-61.

โสภณ รัตนากร. (2520/กันยายน-พฤศจิกายน) “ศาลเทศบาลและศาลจราจร.” **วารสารนิติศาสตร์. 9, / 2.** หน้า 220.

แสวง บุญเฉลิมวิภาส. (2549/กันยายน). “สถาบันกฎหมายอาญา สำนักงานอัยการสูงสุด: ปัญหาการนำเสนอและรับฟังพยานหลักฐานทางวิทยาศาสตร์. **วารสารอัยการ.**”

ภาษาต่างประเทศ

BOOKS

Baker,J.Stannard.Reprinted. (1973.) **Traffic Accident Investigator's. THE TRAFFIC INSTTUTE.NORTHWESTERN UNIVERSITY.EVANSTON.ILLINOLS. BRYAN A.GARNER/1999.**

Rosenbluth, Williom. (2001). **Investigation and Interpretation of Black Box Data Automobiles.SAE,Inc.USA.**

Territo, Malsted and Bromley. (2004). **CRIME AND JUSTICE IN AMERICA.**

DPU

ปัญหาทางกฎหมายในการใช้ดุลยพินิจของพนักงานสอบสวนเกี่ยวกับการรวบรวมพยานวัตถุ พยานผู้เชี่ยวชาญและหลักนิติวิทยาศาสตร์ ศึกษากรณีคดีจราจรทางบก

เสวก มณีกุต

DPU

เอกสารนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาประกอบเอกสารวิทยานิพนธ์ ตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

พ.ศ.2553

คำนำ

เอกสารชุดนี้ได้รวบรวมไว้ในขณะที่ผู้เขียนทำงานอยู่ที่บริษัท นำสิน ประกันภัย จำกัด (มหาชน) ในฐานะทนายความประจำบริษัท ได้รวบรวมเอกสารตัวอย่างคดีที่ผู้เขียนได้ว่าความด้วยตัวเอง จากศาลชั้นต้นจนถึงศาลฎีกาและค้นคว้าจากตำราต่างประเทศมาใช้ประกอบในการดำเนินคดี ทำให้ประสบผลทางคดีเป็นที่น่าพอใจ

ในขณะเรียนในระดับปริญญาโท ผู้เขียนได้รับความเมตตาจากศาสตราจารย์ ดร.ธีระ ศรีธรรมรักษ์ อาจารย์ ดร.พีรพันธุ์ พาลุสุข ศาสตราจารย์(พิเศษ) จรัญ ภักดีธนากุล แนะนำให้เก็บเอกสารในชั้นเค้าโครงวิทยานิพนธ์มารวบรวมเก็บไว้เพื่อประโยชน์ในการค้นคว้าสำหรับผู้สนใจในรายละเอียดที่ไม่มีอยู่ในวิทยานิพนธ์เรื่อง ปัญหาทางกฎหมายในการใช้ดุลยพินิจของพนักงานสอบสวนเกี่ยวกับการรวบรวมพยานวัตถุ พยานผู้เชี่ยวชาญและหลักนิติวิทยาศาสตร์ ศึกษากรณีคดีจราจรทางบก

อนึ่งเอกสารชุดนี้เป็นเพียงส่วนน้อยที่ผู้เขียนรวบรวมไว้ ส่วนหนึ่งที่เป็นแรงบันดาลใจให้ผู้เขียนค้นคว้าข้อมูลมาประกอบวิทยานิพนธ์ คือ ผู้อำนวยการ นายธานี เจริญชัยพงศ์ และผู้อำนวยการ นายสมบุญ ฟูศรีบุญ บริษัท นำสิน ประกันภัยจำกัด (มหาชน)ผู้เขียนจึงขอขอบพระคุณอย่างสูงมา ณ ที่นี้ด้วย

เสวก มณีกุต

สารบัญ

หน้า

คำพิพากษาฎีกาที่ 4745/2547

ระหว่าง พนักงานอัยการจังหวัดสงขลา โจทก์

นางสาวพัชราภรณ์ สุภิมาส โดยนางสาววารุณี สิงห์ประสาทพร

ผู้แทนโดยชอบธรรม โจทก์ร่วม

นายวิมล แก้วกุล จำเลย..... 1

คำพิพากษาฎีกาที่ 8959/2547

ระหว่าง บริษัทนำสินประกันภัย จำกัด(มหาชน) โจทก์

นายวิรัช จงกลที่ 1

ห้างหุ้นส่วนจำกัดเลิศวัฒนาการ โยธา ที่ 2 จำเลย..... 10

คำพิพากษาฎีกาที่ 8959/2547

ระหว่าง บริษัทนำสินประกันภัย จำกัด(มหาชน) โจทก์

นายจำเริญ แหลมหลัก ที่1

นายอำนวย อุไร ที่2 จำเลย

นายแกะ ดวงจังหวัด จำเลยร่วม..... 21

คำพิพากษาฎีกาที่ 4206/2548

ระหว่าง พนักงานอัยการจังหวัดกาฬสินธุ์ โจทก์

นางสมร พหุลทัพ จำเลย..... 35

คำพิพากษาฎีกาที่ 7632/2550

ระหว่างพนักงานอัยการประจำจังหวัดภูเขียว

นายประจักรชัย ไชยสุ้ย ที่1

นายจักร หิรัญรัตน์ ที่2..... 48

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
3.1 ชนิดของร่องรอยที่ปรากฏบนถนนจากการเกิดอุบัติเหตุ ร่องรอยที่ไม่ได้เกิดโดยยางรถยนต์	58
3.2 ร่องรอยที่เกิดจากยางรถยนต์	59
4.1 ข้อมูลจำเพาะของรถยนต์บรรทุก 6 HE1	60

DPU

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
2.1 แสดงร่องรอยบนพื้นถนนคราบเลือด น้ำ น้ำมัน	62
2.2 แสดงลักษณะการชนแบบหน้าตรง	62
2.3 แสดงการกระจายของเหลวซึ่งสามารถกำหนดทิศทางชน	63
2.4 แสดงร่องหน้ายางว่าเป็นของคันเกิดเหตุหรือไม่	63
2.5 เศษผ้าที่ตกอยู่บนถนนภายหลังเกิดเหตุ	64
2.6 ภาพน้ำกรดที่กระเด็นออกจากแบตตารี่ที่แตก	64
2.7 รอยลื่นไถลของยาง	65
2.8 การชนในระดับต่ำ	65
2.9 รอยครูดที่เกิดจากกการลดความเร็ว	66
2.10 รอยครูดที่เกิดจากการเร่งความเร็ว	66
2.11 รอยครูดไปด้านข้าง	67
2.12 รอยครูดไปด้านข้าง	67
2.13 รอยครูดที่เกิดร่วมกัน	68
2.14 ลอยครูดที่ลมยางอ่อน	68
2.15 รอยครูดของโลหะบนผิวถนน	69
2.16 รอยครูดไถลด้านข้าง	69
2.17 รอยครูดขณะชนและหลังชน	70
2.18 รอยครูดขณะชนและหลังชน	70
3.1 ร่องรอยที่เกิดโดยล้อของรถยนต์ไถลตัวโดยล้อยังหมุนอยู่	71
3.2 รอยไถลไปด้านข้าง	71
3.3 รอยบดกับพื้นถนน	72
3.4 รอยบดกับพื้นถนนพื้นเปียก	72
3.5 รอยยางขดบนพื้นเปียก	73
3.6 รอยถู	73
3.7 รอยกวาดเป็นบริเวณกว้าง	74
3.8 รอยไถลของแก้มยาง	74

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
3.9 รอยพิมพ์ของยาง	75
3.11 รอยปาดก่อนชน	75
4.1 ข้อมูลจำเพาะของรถยนต์บรรทุก 6 HE-1	76
4.2 ข้อมูลจำเพาะรถยนต์เบนซ์ 220E	77
4.3 แผ่นแทคโครกราฟซึ่งติดอยู่ด้านหลังหน้าปัดวัดความเร็ว	78
4.4 ลักษณะของกล่องควบคุมความเร็ว	79
4.5 แสดงการติดตั้ง BLACK BOXES	80
4.6 แบบรายงานข้อมูลที่อ่านจากกล่องดำ	81
4.7 แบบการวิเคราะห์ความเร็วรถยนต์จากกล่องดำแบบที่ 1	82
4.8 การอ่านแปลข้อมูล	83
4.9 แสดงจุดหยุดภายหลังรถยนต์กระบะพุ่งเข้าชนรถบรรทุก	84
4.10 แสดงความเสียหายของรถบรรทุกบริเวณปลายกันชน ซึ่งได้รับความเสียหายจากการยกขึ้นจากจุดหยุดไม่เกี่ยวข้องกับการชน	85
4.11 แสดงความเสียหายของรถกระบะโดยบริเวณกระโปรงหน้า และหลังคาหัวเก๋งบุบยุบ	86
4.12 แสดงความเสียหายส่วนด้านข้างและส่วนกระบะ	87
4.13 แสดงรอยเบรกบนผิวถนนซึ่งเป็นรอยเบรกของรถบรรทุก ก่อนขับและขณะชน นำไปสู่จุดหยุด	88
4.14 แสดงสิ่งบังตาซึ่งรถกระบะวิ่งขึ้นมาจากไหล่ทาง	89
4.15 แสดงลักษณะการเกิดเหตุโดยการย้อนรอย ของการเกิดเหตุเทียบกับความเสียหายของรถยนต์กระบะ	90
4.19 แสดงการเทียบรอยตามความเห็นของพนักงานสอบสวน ซึ่งอ้างว่ารถยนต์บรรทุกพุ่งชนด้านข้างรถยนต์กระบะ แล้วคร่อมทับรถยนต์กระบะ	91
4.20 แสดงบริเวณปลายกันชนรถบรรทุกด้านซ้ายเข้าปะทะระยนต์ กระบะบริเวณประตูด้านขวาของรถยนต์กระบะ	92

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
4.21 แสดงระยะสายตาของผู้ขับขี่รถยนต์บริเวณจุดชน โดยรถยนต์กระบะจะขับออกมาทางด้านขวามือของภาพโดยมีบ้าน และแนวต้นไม้เป็นสิ่งบังตาทำให้ผู้ขับขี่รถกระบะมองไม่เห็น รถบรรทุกที่วิ่งมาทางตรง.....	93
4.22 แสดงจุดบังตาที่รถยนต์กระบะวิ่งออกมาจากไหล่ทาง.....	94
4.23 ความเสียหายของรถยนต์ก่อนเคลื่อนย้ายโดยรถยกอยู่บริเวณ ด้านขวาของภาพด้านบน.....	95
4.24 แสดงจุดหยุดและแสดงให้เห็นบริเวณปลายกันชนด้านซ้าย ของรถบรรทุกซึ่งเสียหายเพราะปลายตะขอ ทำให้ปลายกันชนรถบรรทุกบุบยุบ.....	96
4.25 ลักษณะรถสิบล้ออัดหัวกระบะอยู่ข้างล่างตรงจุดหยุดตรง ปากทางเข้าดาราคาเฟ่ทางรถสอบล้อ มองย้อนทางรถสิบล้อศร ชี้กระป๋องสีสเปรย์ในมือขวาของตำรวจกำลังทำตำแหน่งล้อหลัง ท้ายของรถกระบะ,RL-1.....	96
4.26 ภาพถ่ายเวลา 06.30 น.วันอาทิตย์ที่ 20 ตุลาคม 2534 ด้วยเลนซ์ ซูมขนาด 70-210 มม. แสดงต้นรอย 4183-รอยขูดของอ่างเครื่องรถกระบะ หลังจุดชน 2.5 เมตร ก่อนถึงป้าย อ.แกลง ขณะตำรวจลากรถกระบะออกจาก ไหล่ทางรถสิบล้อ.....	97
4.27 แสดงส่วนล่างของรถยนต์กระบะส่วนที่จะขูดกับพื้นถนน.....	98
4.28 แสดงการวัดส่วนของรถบรรทุกที่ขูดกับถนนและรอยหัวน๊อต ด้านข้างกระบะที่ขูดกับผิวถนน.....	99
4.29 แสดงรอยครูดบนถนนซึ่งเป็นช่องว่างในระยะขนาด เดียวกับด้านข้างกระบะของรถบรรทุก.....	100
4.30 แสดงรอยครูดด้านข้างซ้ายของรถบรรทุกไถลตามผิวถนน ในช่องทางของรถบรรทุก.....	101

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
4.31 แสดงให้ร่องรอยที่เกิดขึ้นในขณะอุบัติเหตุและร่องรอยที่เกิดขึ้นใหม่ภายหลังจากการยกลากรถยนต์ออกจากที่เกิดเหตุ หากไม่มีภาพถ่ายภายหลังเกิดเหตุก่อนยกลากรถยนต์ออกจากที่เกิดเหตุจะไม่สามารถแยกร่องรอยก่อนเกิดเหตุและหลังเกิดเหตุออกจากกันได้.....	102
4.32 แสดงรอยครูดในช่องทางของรถบรรทุกแล้วไถลข้ามเส้นปะสีเหลืองไปหยุดในไหล่ทางด้านขวามือ.....	103
4.33 แสดงรอยครูดของรถยนต์เก๋งในช่องทางของรถบรรทุกแล้วรถบรรทุกดันรถเก๋งไปอยู่บริเวณไหล่ทาง.....	104
4.34 แสดงทิศทางด้านรถบรรทุกและแสดงเศษวัสดุคราบน้ำมันเครื่องบริเวณจุดหยุด.....	105
4.35 แสดงจุดหยุดและสามารถมองเห็นคราบน้ำมันเครื่องของรถยนต์เก๋งบริเวณใต้ท้องรถยนต์เก๋ง.....	106
4.36 พยานบุคคลนำชี้จุดชนซึ่งอยู่ในช่องทางด้านซ้ายมือ.....	107
4.37 แสดงการชนอย่างรุนแรงทำให้ฝากระโปรงบานประตูด้านซ้ายมือของคนขับย่นไปด้านหลัง.....	108
4.38 แสดงชิ้นส่วนของรถยนต์เก๋งด้านล่างซึ่งครูดกับพื้นถนน.....	109
4.39 ส่วนที่ครูดผิวถนนในเวลาต่อมาจะพบว่ามีสนิมติดอยู่บริเวณที่ครูดกับถนน.....	110
4.40 แสดงรอยครูดของรถยนต์กระบะบริเวณไหล่ทางด้านขวามือของภาพถ่ายและจะพบเศษกระจก และคราบน้ำมันอยู่บริเวณจุดชน.....	111
4.41 รอยครูดของรถยนต์กระบะถูกดันให้ถอยหลังจนรถยนต์กระบะตกไปจากไหล่ทาง.....	112
4.42 แสดงหลักฐานร่องรอยบนผิวถนน รอยครูดรอยไถลจุดชนและจุดหยุดประกอบคำพิพากษาฎีกา 8745/2547.....	113
4.46 แสดงให้เห็นบริเวณใต้ท้องรถยนต์ที่ครูดกับผิวถนน.....	121

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
4.47 เป็นการถ่ายภาพเปรียบเทียบรถยนต์ในรุ่นเดียวกันในสภาพปกติ กับรถยนต์คันที่เกิดอุบัติเหตุ	122
4.48 แสดงรอยเลือดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รอยครูดบนผิวถนน และสภาพของรถจักรยานยนต์หลังชน	123
4.49 แสดงลักษณะการเทียบรอยการเข้าชนของรถยนต์กระบะ และรถจักรยานยนต์	124
4.50 แสดงรอยครูดของปลายพักเท้าและเบรกของรถจักรยานยนต์ ซึ่งล้มครูดกับพื้นถนน	125
4.51 แสดงรอยไถลของรถยนต์ บน-774 นฐ และรถยนต์ น-8015 กาฬสินธุ์	126
4.52 แสดงรอยไถลของรถยนต์บนพื้นถนน	128
4.53 แสดงร่องรอยบนผิวถนนภายหลังได้ยกรถยนต์ออกจากที่เกิดเหตุ แล้วยังคงมีร่องรอยปรากฏอยู่บนผิวถนน	129
4.54 รอยยางครูดผิวถนน	131
4.54 ร่องรอยปลายชี้ตำแหน่งยางล้อหน้าข้างซ้าย ศรชี้ลายเส้นขนาน การครูดของดอกยางแสดงตำแหน่งการเคลื่อนที่ของรถบรรทุก	131
4.55 ลักษณะการบิดเลี้ยวของล้อยางที่ชนประมาณ 70 องศา	132
4.56 ปลายคานแกนล้อหน้าข้างขวาเคลื่อนที่ไปแล้วด้วย	132
4.57 รถชนบุบที่ปลายเหล็กกันชน	133
4.58 รอยครูดผิวถนนของขอบกระทะล้อรถกระบะ	133
4.60 แสดงจุดชนก่อนรถบรรทุกไม้ไผ่จะไถลและพลิกคว่ำ	134
4.61 ลักษณะการพุ่งตกของดินลูกรัง	135
4.62 ดินลูกรัง	135
4.57 รอยชนบุบที่ปลายเหล็กกันชน	136
4.58 ลักษณะรอยครูดผิวถนนของขอบกะทะล้อรถกระบะ	136
4.63 สภาพตำแหน่งหยุดของรถกระบะขวางคล่อมไหล่ทางหันหัวกลับทางเดิม	137
4.64 สภาพพยานถูกเก็บกองในกระบะท้ายกระบะ ก่อนถ่ายภาพ	137

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
4.63 ภาพถ่ายของเหลวบริเวณจุดชน	138
4.64 ภาพถ่ายจุดหยุดของรถยนต์และจักรยานยนต์	139
4.65 แสดงบริเวณความเสียหายของรถยนต์กระบะ	141
4.66 แสดงรอยเศษอาหารของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์บริเวณไหล่ทาง ในช่องทางรถจักรยานยนต์	142
4.67 แสดงรถยนต์บรรทุกบริเวณส่วนด้านหน้า	143
4.68 แสดงคราบเลือดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ซึ่งติดอยู่บริเวณ กระทะล้ออะไหล่ของรถบรรทุก โดยรถกระบะชนรถจักรยานยนต์ ล้มลงแล้วรถบรรทุกวิ่งตามหลังมาทับรถจักรยานยนต์	144
4.69 แสดงความเสียหายของรถยนต์กระบะบริเวณมุมบังโคลนซ้าย และปลายกันชนซ้ายซึ่งชนรถจักรยานยนต์ล้มลงแล้วผู้ขับขี่ รถยนต์กระบะได้ขับรถยนต์กระบะหลบหนีไปจากที่เกิดเหตุ ถูกจับกุมในเวลาต่อมา	145
4.70 ภาพถ่ายความเสียหายต่อเนื่องบริเวณขอบยางซ้าย	146
4.71 แสดงความเสียหายของรถจักรยานยนต์ที่ถูกรถยนต์กระบะ ชนล้มลงแล้วถูกรถยนต์บรรทุกแล่นทับ	147
4.72 แสดงความเสียหายของรถจักรยานยนต์ด้านหน้าและด้านข้างซ้าย	148
4.73 แสดงคราบเลือดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และ รอยครูดในช่องทางของรถบรรทุก	149
4.74 แสดงคราบเลือดและรอยลากรถจักรยานยนต์ ครูดไปตามผิวถนนในช่องทางรถยนต์บรรทุก	150
5.1 แบบการวิเคราะห์ความเร็วรถยนต์จากกล่องดำ แบบที่ 2	151
5.2 ข้อมูลจากระบบคอมพิวเตอร์สำหรับเส้นทางเดินรถยนต์	153
5.3 กล้องเลเซอร์สำหรับสร้างภาพคดีอุบัติเหตุ	154
5.4 แผนที่ดาวเทียมในการสร้างภาพ	155
5.5 แบบจำลองแผนที่การเกิดเหตุ	156
5.6 ภาพสามมิติในการแสดงการเกิดอุบัติเหตุ	157

๕ (๓๑ ทวิ)

สำหรับศาลใช้

คำพิพากษา

ในพระปรมาภิไธยพระมหากษัตริย์

ที่ ๗๗๕๕/๒๕๔๗ ศาลฎีกา

วันที่ ๓ เดือน ธันวาคม พุทธศักราช ๒๕๔๗

ความอาญา

ระหว่าง	พนักงานอัยการจังหวัดสงขลา	โจทก์
	นางสาวพัชราภรณ์ สุภิมาส โดยนางสาววารุณี สิงห์ประสาทพร ผู้แทนโดยชอบธรรม	โจทก์ร่วม
	นายวิมล แก้วกุล	จำเลย

เรื่อง ความผิดต่อชีวิต ประมาท ความผิดต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก

	โจทก์ร่วม	ฎีกาคัดค้าน	คำพิพากษา
ศาลอุทธรณ์ภาค ๙	ลงวันที่ ๓๐ เดือน เมษายน		พุทธศักราช ๒๕๔๔
ศาลฎีกา	รับวันที่ ๒๑ เดือน กันยายน		พุทธศักราช ๒๕๔๕

ศาลฎีกา
- 3 S.A. 2547
ศาลยุติธรรม

(๓๑ ทวิ)

สำหรับศาลใช้

โจทก์ฟ้องว่า เมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๓๘ เวลากลางวัน จำเลยขับรถบรรทุกหกล้อ หมายเลขทะเบียน ๘๐ - ๘๗๓๘ สงขลา ไปตามถนนสายนครศรีธรรมราช-สงขลา มุ่งหน้าไปจังหวัดสงขลาด้วยความประมาทโดยขับด้วยความเร็วสูงอันอาจเกิดอันตรายแก่ประชาชน เมื่อถึงทางร่วมทางแยกในระหว่างกิโลเมตรที่ ๑๑๕ ถึง ๑๑๖ และย่านชุมชน จำเลยต้องลดความเร็วของรถ และขับชิดขอบทางด้านซ้าย ไม่แซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นภายในระยะ ๓๐ เมตร ก่อนถึงทางร่วมทางแยกทั้งต้องใช้ความระมัดระวังดูทางข้างหน้าว่ามีบุคคลหรือสิ่งกีดขวางอยู่หรือไม่ ซึ่งจำเลยอาจใช้ความระมัดระวังเช่นว่านั้นได้ แต่จำเลยหาได้ใช้เพียงพอไม่ ยังคงขับไปด้วยความเร็วสูงประมาณ ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมงและไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย โดยขับแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นภายในระยะ ๓๐ เมตร ก่อนถึงทางร่วมทางแยก ทั้งไม่ใช้ความระมัดระวังดูทางข้างหน้าให้ดี จนเป็นเหตุให้รถบรรทุกที่จำเลยขับเฉี่ยวชนกับรถเก๋งหมายเลขทะเบียน ๘ ฉ - ๒๓๐๖ กรุงเทพมหานคร ที่แล่นสวนทางมา ได้รับความเสียหาย และนายเขมชาติ สุภิมาส ผู้ขับขี่ นายบรรเลง สุภิมาส นางอารมณ์ สุภิมาส แพทย์หญิงพนิดา สุภิมาส และนางสาวอวยพร สุภิมาส ผู้โดยสารมาในรถเก๋งดังกล่าวถึงแก่ความตาย เหตุเกิดที่ตำบลสนามชัย อำเภอสทิงพระ จังหวัดสงขลา ขอให้ลงโทษตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๒๙๑ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๔๓ (๔),

ศาลฎีกา
- 3 S.A. 2547
ศาลยุติธรรม

(๓๑ ทวิ)

สำหรับศาลใช้

๔๖ (๒), ๑๕๗

จำเลยให้การปฏิเสธ

ระหว่างพิจารณา นางสาวพัชราภรณ์ สุภิมาส บุตรผู้เยาว์ของนายบรรเลง สุภิมาส และนางอารมณ์ สุภิมาส ผู้ตาย โดยนางสาววารุณี สิงห์ประสาทพร ผู้แทนโดยชอบธรรม ยื่นคำร้องขอเข้าร่วมเป็นโจทก์ ศาลชั้นต้นอนุญาตเฉพาะข้อหาตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๒๙๑

ศาลชั้นต้นพิจารณาแล้วพิพากษาว่า จำเลยมีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๒๙๑ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๔๓ (๔), ๑๕๗ การกระทำของจำเลยเป็นกรรมเดียวผิดต่อกฎหมายหลายบท ให้ลงโทษตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๒๙๑ ซึ่งเป็นกฎหมายบทที่มีโทษหนักที่สุด ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๙๐ จำคุก ๕ ปี ข้อหาอื่นให้ยก

จำเลยอุทธรณ์

ศาลอุทธรณ์ภาค ๙ พิพากษาแก้เป็นว่า จำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๔๓ (๔), ๑๕๗ ปรับ ๑,๐๐๐ บาท ยกฟ้องข้อหาอื่น หากไม่ชำระค่าปรับให้กักขังแทนตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา

ศาลฎีกา
3 ธ.ค. 2547
ศาลยุติธรรม

(๓๑ ทวิ)

สำหรับศาลใช้

๒๙, ๓๐

โจทก์ร่วมฎีกา

ศาลฎีกาตรวจสำนวนประชุมปรึกษาแล้ว ทางพิจารณาโจทก์และโจทก์ร่วม นำสืบว่า เมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๓๘ เวลาประมาณ ๑๕ นาฬิกา ขณะที่นายเชมชาติ สุภิมาส ผู้ตายขับรถเก๋งหมายเลขทะเบียน ๘ ฉ - ๒๓๐๖ กรุงเทพมหานคร ไปตามถนนสายสงขลา - ระโนด มุ่งหน้าไปทางอำเภอระโนด โดยมีนายชบรรเลง สุภิมาส นางอารมณ์ สุภิมาส แพทย์หญิงพนิดา สุภิมาส และนางสาวอวยพร สุภิมาส นั่งไปด้วย เมื่อถึงบริเวณทางแยกสนามชัยซึ่งเป็นเขตชุมชน จำเลยขับรถบรรทุกหกล้อหมายเลขทะเบียน ๘๐ - ๘๗๓๘ สงขลา สวนทางมาแล้วแซงรถจักรยานยนต์ ๒ คัน ล้ำเข้าไปในช่องเดินรถที่ผู้ตายขับ ทำให้รถทั้งสองคันชนกันเป็นเหตุให้คนในรถเก๋งถึงแก่ความตายทั้งหมด ชั้นสอบสวน จำเลยให้การปฏิเสธ

จำเลยนำสืบว่า เหตุเกิดจากความประมาทของนายเชมชาติ สุภิมาส ผู้ตายที่ขับรถเก๋งผ่านทางโค้งด้วยความเร็วสูงล้ำเข้ามาในช่องเดินรถของจำเลย จำเลยหักหลบไม่พ้นจึงเกิดชนกันขึ้น

พิเคราะห์แล้ว ข้อเท็จจริงฟังเป็นยุติว่า เมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๓๘

ศาลฎีกา
- 3 S.A. 2547
ศาลยุติธรรม

(๓๑ ทวิ)

สำหรับศาลใช้

เวลาประมาณ ๑๔ นาฬิกา จำเลยขับรถบรรทุก หมายเลขทะเบียน ๘๐ - ๘๗๓๘ สงขลา แล่นไปตามถนนสายนครศรีธรรมราช - สงขลา มุ่งหน้าไปจังหวัดสงขลา เฉี่ยวชนกับรถเก๋ง หมายเลขทะเบียน ๘ ฉ - ๒๓๐๖ กรุงเทพมหานคร ที่ขับสวนทางมา เป็นเหตุให้นายเขมชาติ สุภิมาส ผู้ขับขี่ นายบรรเลง สุภิมาส นางอารมณ์ สุภิมาส แพทย์หญิงพนิตา สุภิมาส และนางสาวอวยพร สุภิมาส ผู้โดยสารมาถึงแก่ความตาย มีปัญหาต้องวินิจฉัยตามฎีกาของโจทก์ร่วมว่า จำเลยกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายหรือไม่ โจทก์และโจทก์ร่วมมีนายรื่น แสงแก้ว และนายสิน ขะสุวรรณ เบิกความว่า เห็นรถบรรทุกที่จำเลยขับมา ขับแซงรถจักรยานยนต์ล้ำเข้ามาในช่องเดินรถของนายเขมชาติผู้ตาย และชนกับรถเก๋งที่ผู้ตายขับสวนทางมา รถบรรทุกดันรถเก๋งถอยหลังไปหยุดที่ริมถนนห่างจากจุดชนไปประมาณ ๒๐ เมตร ส่วนรถบรรทุกพลิกคว่ำหัวรถหันไปทางริมถนน ท้ายรถอยู่กลางถนน ร่องรอยการชนปรากฏรายละเอียดตามแผนที่สังเขปแสดงสถานที่เกิดเหตุ บันทึกการตรวจสถานที่เกิดเหตุ และภาพถ่ายสถานที่เกิดเหตุเอกสารหมาย จ.๑ ถึง จ.๓ เมื่อพิจารณาจากแผนที่สังเขปแสดงสถานที่เกิดเหตุแล้วจะเห็นว่า แผนที่สังเขปแสดงสถานที่เกิดเหตุทำขึ้นในวันเกิดเหตุ มีนายสิน ผู้เห็นเหตุการณ์ก่อนเกิดเหตุ และสิบตำรวจตรีเกรียงศักดิ์ ศักดิ์เจริญ เจ้าพนักงานตำรวจผู้เข้ามาช่วยเหลือหลังเกิดเหตุลง

ศาลฎีกา
- 3 ธ.ค. 2547
ศาลยุติธรรม

(๓๑ ทวิ)

สำหรับศาลใช้

ลายมือชื่อเป็นพยานในแผนที่สังเขปแสดงสถานที่เกิดเหตุแสดงจุดชนและรอยครูดเป็นทางยาววัดได้ ๒๓.๖๐ เมตร เมื่อพิจารณาประกอบภาพถ่ายสถานที่เกิดเหตุหมาย จ.๓ ภาพที่ ๗ ถึง ๑๐ แล้ว จะเห็นว่า จุดชนและรอยครูดเริ่มต้นจากในช่องเดินรถของรถบรรทุกเป็นทางยาวมาสิ้นสุดที่ริมถนนในช่องเดินรถของผู้ตาย ดังนั้น การที่นายรื่นและนายสินเบิกความว่า เห็นรถบรรทุกที่จำเลยขับมา ขับแซงรถจักรยานยนต์ล้ำเข้ามาในช่องเดินรถของผู้ตาย และชนกับรถเก๋งที่ผู้ตายขับสวนทางมา จึงขัดต่อเหตุผลและเป็นพิรุธน่าจะเป็นการเบิกความเพื่อช่วยเหลือฝ่ายโจทก์ร่วมมากกว่า จึงไม่อาจรับฟังเป็นผลร้ายแก่จำเลยได้ จำเลยนำสืบว่า เหตุที่เกิดขึ้น เกิดจากผู้ตายขับรถเก๋งมาด้วยความเร็วสูงผ่านทางโค้งล้ำเข้ามาในช่องเดินรถของจำเลย จำเลยหักหลบไม่ทันจึงเกิดชนกันขึ้น ซึ่งเจือสมกับคำให้การในชั้นสอบสวนที่จำเลยให้การในวันเกิดเหตุโดยไม่มีโอกาสที่จะปั้นแต่งเรื่องราวขึ้นเพื่อให้สอดรับกับแผนที่สังเขปแสดงสถานที่เกิดเหตุเพราะหลังเกิดเหตุจำเลยได้รับบาดเจ็บและหมดสติไป จนมีผู้ช่วยเหลือนำส่งโรงพยาบาล นอกจากนี้จำเลยนำพันตำรวจเอกชูศักดิ์ ธารวาณิช รับราชการกองพิสูจน์หลักฐาน สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ผู้วิเคราะห์อุบัติเหตุเกี่ยวกับคดีจราจรโดยอาศัยข้อมูลจากภาพถ่ายและเอกสารที่ได้รับจากบริษัทประกันภัย พนักงานอัยการและพนักงานสอบสวนที่เกี่ยวข้องมาเบิกความเป็นพยานจำเลยว่า จากการ

ศาลฎีกา
- 3 S.A. 2547
ศาลยุติธรรม

(๓๑ ทวิ)

สำหรับศาลใช้

รวบรวมเอกสารของพนักงานบริษัทนำสินประกันภัย จำกัด ตามลำดับเหตุการณ์ตามรายงานการวิเคราะห์เอกสารหมาย ล. ๓๖ จำนวน ๑ แฟ้ม ได้ความว่า จำเลยขับรถบรรทุกหกล้อบรรทุกทรายมาจากอำเภอชะอวด จังหวัดนครศรีธรรมราช มุ่งหน้าไปจังหวัดสงขลา ผู้ตายขับรถเก๋งมาจากจังหวัดสงขลามุ่งหน้าไปจังหวัดนครศรีธรรมราช ก่อนถึงจุดชน ผู้ตายขับผ่านทางโค้งซึ่งเป็นทางโค้งซ้ายและทางโค้งขวา อันเป็นที่คับขันตามกฎหมาย และผู้ตายไม่สามารถเห็นรถที่ขับมาหลังโค้งได้ จุดชนเป็นทางตรง เมื่อเกิดชนกันขึ้นหัวรถเก๋งจะลอดเข้าใต้ท้องรถบรรทุก อุปกรณ์ช่วงล่างของรถเก๋งด้านล่างจะถูกกดลงโดยน้ำหนักของหัวรถบรรทุก ทำให้อุปกรณ์ช่วงล่างของรถเก๋งสัมผัสกับผิวทาง และเกิดร่องรอยบนผิวทาง ตามภาพถ่ายหมาย จ.๓ ภาพที่ ๗ ถึง ๑๐ และภาพถ่ายหมาย ล.๖ ภาพที่ ๒ และจุดชนของรถทั้งสองคัน รถเก๋งจะใช้มุมหน้าขวาเข้าชนทางมุมหน้าซ้ายของรถบรรทุก ลักษณะการชนเช่นนี้จะทำให้รถบรรทุกตันรถเก๋งหมุนไปทางซ้ายตามเข็มนาฬิกา และคัสซีของรถบรรทุกคดไปทางด้านขวาตามแรงชนของรถเก๋ง จากการวิเคราะห์ เป็นไปไม่ได้ที่รถบรรทุกจะเข้าชนรถเก๋งในช่องเดินรถของรถเก๋งเพราะร่องรอยความเสียหายของรถบรรทุกปรากฏที่มุมหน้าขวา ซึ่งจะขัดกับความเป็นจริง และหากรถบรรทุกวิ่งเข้าไปชนรถเก๋งในช่องเดินรถของรถเก๋งแล้ว รอยครูดบนพื้นผิวถนนจะต้องปรากฏในช่องเดินรถของรถเก๋ง

ศาลฎีกา
- 3 ธ.ค. 2547
ศาลฎีกา

(๓๑ ทวิ)

สำหรับศาลใช้

มิใช่ช่องเดินรถของรถบรรทุก เมื่อประจักษ์พยานโจทก์เบิกความขัดต่อเหตุผลไม่น่าเชื่อว่าจะเห็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างแท้จริง ส่วนจำเลยอ้างตนเองเป็นพยานเบิกความประกอบวัตถุพยานและความเห็นของผู้เชี่ยวชาญได้อย่างสมเหตุสมผล มีน้ำหนักน่าเชื่อถือ พยานหลักฐานของโจทก์และโจทก์ร่วมที่นำสืบมาจึงฟังไม่ได้ว่า จำเลยขับรถบรรทุกล้ำเข้าไปในช่องเดินรถของผู้ตาย จนเป็นเหตุให้เกิดชนกันขึ้น การกระทำของจำเลยจึงไม่เป็นการกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ที่โจทก์ร่วมฎีกาว่า ขณะเกิดเหตุจำเลยมิได้ใช้ห้ามล้อรถ คดีนี้โจทก์บรรยายฟ้องว่า จำเลยขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย ขับแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่น เป็นเหตุให้เกิดการเฉี่ยวชนกับรถเก๋ง การเฉี่ยวชนจึงไม่จำต้องเกิดจากการขับรถบรรทุกล้ำเข้าไปในช่องเดินรถของผู้ตายเท่านั้น และไม่เป็นเหตุให้ฟังว่าจำเลยมิได้ประมาท รวมทั้งการกระทำของจำเลยไม่เป็นผลโดยตรงที่ทำให้เกิดการเฉี่ยวชนกันนั้น เห็นว่า ตามทางนำสืบของโจทก์และโจทก์ร่วมไม่ปรากฏว่า ขณะเกิดเหตุ จำเลยขับรถบรรทุกด้วยความเร็วเท่าใด จำเลยนำสืบว่า ขณะเกิดเหตุ จำเลยขับรถบรรทุกด้วยความเร็วประมาณ ๖๐ ถึง ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง และเห็นรถเก๋งครั้งแรกขณะอยู่ห่างประมาณ ๑๕ เมตร ซึ่งเป็นระยะกระชั้นชิดที่ผู้ขับขี่โดยทั่วไปไม่สามารถหยุดรถได้ทัน การที่จำเลยมิได้ใช้ห้ามล้อรถจึงฟังไม่ได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดการชน ที่ศาลอุทธรณ์ภาค ๙ พิพากษามานั้น

ศาลฎีกา
3 ๒.๑. 2547
ศาลยุติธรรม

(๓๑ ทวิ)

สำหรับศาลใช้

ต้องด้วยความเห็นของศาลฎีกา ฎีกาของโจทก์ร่วมฟังไม่ขึ้น

อนึ่ง เมื่อข้อเท็จจริงฟังได้ว่า จำเลยมิได้ขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ที่ศาลอุทธรณ์ภาค ๙ พิพากษาลงโทษจำเลยในความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๔๓ (๔), ๑๕๗ จึงไม่ชอบ ปัญหานี้เป็นข้อกฎหมายที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อย แม้จำเลยมิได้ฎีกา ศาลฎีกาก็มีอำนาจยกขึ้นวินิจฉัยได้เองตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา ๑๙๕ วรรคสอง ประกอบมาตรา ๒๒๕

พิพากษาแก้เป็นว่า ให้ยกฟ้องความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๔๓ (๔), ๑๕๗ ด้วย นอกจากที่แก้ให้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลอุทธรณ์ภาค ๙.

นายพีรพล จันทร์สว่าง

นายสมชัย จึงประเสริฐ

นายบุญรอด ตันประเสริฐ

ศาลฎีกา
- 3 S.A. 2547
ศาลยุติธรรม

(๓๑ ทวิ) **สำหรับศาลใช้**

คำพิพากษา

ในพระปรมาภิไธยพระมหากษัตริย์

ที่ ๘๙๕๙ /๒๕๔๗ **ศาลฎีกา**

วันที่ ๑๖ เดือน ธันวาคม พุทธศักราช ๒๕๔๗

ความแพ่ง

บริษัทนำสินประกันภัย จำกัด (มหาชน) โจทก์

ระหว่าง

นายวีรัช จงกล ที่ ๑

ห้างหุ้นส่วนจำกัดเลิศวัฒนาการโยธา ที่ ๒ จำเลย

เรื่อง ละเมิด รับช่วงสิทธิ

จำเลยทั้งสอง	ฎีกาคัดค้าน	คำพิพากษา

ศาลอุทธรณ์ภาค ๘ ลงวันที่ ๒๖ เดือน กันยายน พุทธศักราช ๒๕๔๔

ศาลฎีกา รับวันที่ ๗ เดือน มิถุนายน พุทธศักราช ๒๕๔๕

ศาลฎีกา
16 ธ.ค. 2547
จ่ายสำรวม

(๓๓ ทวิ) **สำหรับศาลใช้**

โจทก์ฟ้องว่า โจทก์เป็นผู้รับประกันภัยค้ำจุนรถยนต์บรรทุกยี่ห้อฮีโน่ หมายเลขทะเบียน ๗๐ - ๒๘๘๒ สงขลา ไว้จากนายยูสบ เวชชะกะ มีกำหนดระยะเวลาคุ้มครอง ๑ ปี นับแต่วันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๓๘ ถึงวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๓๙ และโจทก์ยังรับประกันภัยรถยนต์ดังกล่าวตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๓๕ ด้วย จำเลยที่ ๒ เป็นนิติบุคคลประเภทห้างหุ้นส่วนจำกัดเป็นเจ้าของและครอบครองรถยนต์บรรทุกหมายเลขทะเบียน ๘๐ - ๔๖๕๖ นครศรีธรรมราช และเป็นนายจ้างของจำเลยที่ ๑ เมื่อวันที่ ๘ กรกฎาคม ๒๕๓๙ เวลาประมาณ ๑๗ นาฬิกา จำเลยที่ ๑ ซึ่งเป็นลูกจ้างของจำเลยที่ ๒ ขับรถยนต์บรรทุกหมายเลขทะเบียน ๘๐ - ๔๖๕๖ นครศรีธรรมราช ตามที่ได้รับมอบหมายหรือในทางการที่จ้างของจำเลยที่ ๒ ไปตามถนนสายเอเชียจากสุราษฎร์ธานีมุ่งหน้าไปอำเภอทุ่งสงด้วยความเร็วสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดในขณะที่ฝนตกถนนลื่น เมื่อมาถึงบริเวณหน้าปั๊มน้ำมันชัสโก้ซึ่งเป็นทางโค้งบาดดุลย์ แก้วสีทอง ขับรถยนต์บรรทุกยี่ห้อฮีโน่ หมายเลขทะเบียน ๗๐ - ๒๘๘๒ สงขลา พร้อมผู้โดยสารแล่นมาในช่องเดินรถสวน รถยนต์คันที่จำเลยที่ ๑ ขับเสียหลักหมุนปัดกลับถนน ส่วนท้ายด้านขวา (ที่ถูกน่าจะเป็นด้านซ้าย) ปัดมาถูกบริเวณด้านหน้าซ้ายของรถยนต์ซึ่งนายอดุลย์ขับได้รับความเสียหาย เป็นค่าซ่อม ๒๓๐,๐๐๐ บาท ค่ายกรถยนต์บรรทุกเนื่องจากไม่สามารถเคลื่อนที่ได้ ๓,๗๕๐ บาท ค่าสินไหมทดแทนผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัติ-

ศาลฎีกา
16 ส.ค. 2547

(๓๑ ทวิ) **สำหรับศาลใช้**

ผู้ประสบภัยจากรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๓๕ เป็นค่าเสียหายเบื้องต้น ๕,๐๐๐ บาท รวมเป็นเงิน ๒๓๘,๗๕๐ บาท โจทก์จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือแทนผู้เอาประกันภัยไปแล้วจึงอยู่ในฐานะผู้รับช่วงสิทธิ ให้จำเลยทั้งสองร่วมกันชำระเงินจำนวนดังกล่าวแก่โจทก์ พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ ๗.๕ ต่อปี นับแต่วันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๔๐ ซึ่งเป็นวันที่โจทก์จ่ายค่าสินไหมทดแทนจนถึงวันฟ้องเป็นเงิน ๒,๓๘๙ บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น ๒๔๑,๑๓๙ บาท ขอให้บังคับจำเลยทั้งสองร่วมกันหรือแทนกันชดใช้ค่าเสียหายให้แก่โจทก์เป็นเงิน ๒๔๑,๑๓๙ บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ ๗.๕ ต่อปีของต้นเงิน ๒๓๘,๗๕๐ บาท จนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์

จำเลยทั้งสองขาดนัดยื่นคำให้การ

ก่อนสืบพยานโจทก์ จำเลยทั้งสองยื่นคำร้องขออนุญาตยื่นคำให้การ

ศาลชั้นต้นไต่สวนคำร้องแล้ว มีคำสั่งยกคำร้อง

ศาลชั้นต้นพิจารณาแล้วพิพากษาให้จำเลยทั้งสองร่วมกันชำระเงินจำนวน ๒๓๘,๗๕๐ บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ ๗.๕ ต่อปี นับแต่วันที่โจทก์จ่ายค่าสินไหมทดแทน (วันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๔๐) เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ แต่ดอกเบี้ยคิดถึงวันฟ้องต้องไม่เกิน ๒,๓๘๙ บาท ตามที่โจทก์ขอ ให้จำเลยทั้งสอง

ศาลฎีกา
16 S.A. 2547
ศาลยุติธรรม

(๓๑ ทวิ) **สำหรับศาลใช้**

ร่วมกันใช้ค่าฤชาธรรมเนียมแทนโจทก์ โดยกำหนดค่าทนายความ ๒,๐๐๐ บาท

จำเลยทั้งสองอุทธรณ์

ศาลอุทธรณ์ภาค ๘ พิพากษายืน ค่าฤชาธรรมเนียมชั้นอุทธรณ์ให้เป็นพับ

จำเลยทั้งสองฎีกา

ศาลฎีกาตรวจสำนวนประชุมปรึกษาแล้ว ทางพิจารณาโจทก์นำสืบว่า โจทก์ที่ ๑ เป็นผู้รับประกันภัยรถยนต์บรรทุกยี่ห้อฮีโน่ หมายเลขทะเบียน ๗๐ - ๒๘๘๒ สงขลา ไว้จาก นายยูสบ เวชชะกะ มีกำหนดระยะเวลา ๑ ปี นับแต่วันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๓๘ ถึงวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๓๙ นอกจากนี้โจทก์ยังรับประกันภัยรถยนต์ดังกล่าวตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๓๕ ด้วย ตามตารางกรมธรรม์เอกสารหมาย จ.๓ และ จ.๔ จำเลยที่ ๒ เป็นนิติบุคคลประเภทห้างหุ้นส่วนจำกัดและเป็นเจ้าของรถยนต์บรรทุกหมายเลขทะเบียน ๘๐ - ๔๖๔๑ นครศรีธรรมราช จำเลยที่ ๑ เป็นลูกจ้างของจำเลยที่ ๒ เมื่อวันที่ ๔ กรกฎาคม ๒๕๓๙ เวลาประมาณ ๑๗ นาฬิกา ขณะที่นายอดุลย์ แก้วสีทอง ขับรถยนต์ที่โจทก์รับประกันภัยบรรทุกกุ้งจากอำเภอสทิงพระ จังหวัดสงขลา ไปส่งที่อำเภอมหาชัย จังหวัดสมุทรสาคร โดยมีนายสมชาย นาราศาสตร์ และนายเดชา จันศิริ นั่งไปด้วย ขณะขับรถยนต์ไปถึงบริเวณหน้าปั๊มน้ำมันชัสโก้ อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช บริเวณดังกล่าวเป็นถนน

ศาลฎีกา
16 S.A. 2547
ศาลยุติธรรม

(๓๑ ทวิ)

สำหรับศาลใช้

มีช่องเดินรถสองช่อง ฝนตกถนนลื่น จำเลยที่ ๑ ขับรถยนต์บรรทุกในทางการที่จ้างของจำเลยที่ ๒ ในช่องเดินรถสวนพยายามจะแซงรถยนต์กระบะบริเวณทางโค้ง แต่ไม่สามารถแซงได้ ทำให้รถยนต์ที่จำเลยที่ ๑ ขับเสียหลักท้ายของรถยนต์ด้านซ้ายกระแทกส่วนหน้าด้านขวาของรถยนต์ที่นายอดุลย์ขับตามภาพถ่ายบริเวณที่เกิดเหตุหมาย ป.ล.๑ จากเหตุรถยนต์ชนกันดังกล่าวทำให้รถยนต์ที่โจทก์รับประกันภัยได้รับความเสียหายเป็นค่าซ่อม ๒๓๐,๐๐๐ บาท ตามใบเสนอราคาสำซ่อมและใบสั่งจ่ายค่าสินไหมทดแทนเอกสารหมาย จ.๖ และ จ.๘ แผ่นที่ ๑ นอกจากนี้โจทก์ยังได้จ่ายค่าอกลากรถยนต์ซึ่งทำประกันภัยเนื่องจากไม่สามารถขับเคลื่อนได้ จำนวน ๓,๗๕๐ บาท ตามใบสั่งจ่ายค่าสินไหมทดแทนเอกสารหมาย จ.๘ แผ่นที่ ๒ และค่ารักษาพยาบาลแก่ผู้บาดเจ็บจำนวน ๕,๐๐๐ บาท ด้วย รวมเงินที่จำเลยทั้งสองต้องชำระแก่โจทก์ ๒๓๘,๗๕๐ บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ ๑๕ ต่อปี นับตั้งแต่วันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๔๐ ซึ่งเป็นวันที่โจทก์จ่ายค่าสินไหมทดแทนจนถึงวันฟ้องเป็นเงิน ๒,๓๘๙ บาท

จำเลยที่ ๑ สาบานตนให้การเป็นพยานว่า จำเลยที่ ๑ เป็นลูกจ้างของห้างหุ้นส่วนจำกัดทุ่งสงคอนกรีตอัดแรง เมื่อวันที่ ๘ กรกฎาคม ๒๕๓๙ เวลา ๑๗ นาฬิกา จำเลยที่ ๑ ขับรถยนต์บรรทุกสิบล้อโม่ปูนหมายเลขทะเบียน ๘๐ - ๔๖๔๖ นครศรีธรรมราช ไปตามถนนสายเอเชียจากทุ่งสงมุ่งหน้าไปจังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อไปลากจูงรถยนต์หกล้อ

ศาลฎีกา
16 ส.ค. 2547
ศาลยุติธรรม

(๓๑ ทวิ)

สำหรับศาลใช้

ที่ตกอยู่ข้างถนนทางส่ง สวาหมูรังนี เมื่อนายึงที่เกิดเหตุฝนตกจำเลยที่ ๑ มองกระจกมองหลัง เห็นรถยนต์บรรทุกขับตามหลังมาห่างจากรถยนต์ที่จำเลยที่ ๑ ขับประมาณ ๑๐ เมตร ในช่องเดินรถเดียวกันในลักษณะสายไปมาจะแซงรถยนต์ที่จำเลยที่ ๑ ขับทางด้านซ้าย จำเลยที่ ๑ จึงหักรถยนต์มาทางขวาทำให้รถยนต์บรรทุกชนท้ายรถยนต์ที่จำเลยที่ ๑ ขับทางด้านซ้าย

จำเลยที่ ๒ สาบานตนให้การเป็นพยานว่า รถยนต์บรรทุกสิบล้อหมายเลขทะเบียน ๘๐ - ๔๖๔๖ นครศรีธรรมราช เป็นของจำเลยที่ ๒ จำเลยที่ ๑ เป็นลูกจ้างของห้างหุ้นส่วนจำกัดทุ่งสงคอนกรีตอัดแรง มิใช่ลูกจ้างหรือตัวแทนของจำเลยที่ ๒ จำเลยที่ ๒ ให้ห้างหุ้นส่วนจำกัดทุ่งสงคอนกรีตอัดแรงนำรถยนต์คันดังกล่าวไปใช้เนื่องจากนายวิชัย เลิศวนวัฒนา หุ้นส่วนผู้จัดการของจำเลยที่ ๒ เป็นพี่ชายของนางสาวเยาวมาศ เลิศวนวัฒนา หุ้นส่วนผู้จัดการของห้างหุ้นส่วนจำกัดทุ่งสงคอนกรีตอัดแรง วันเกิดเหตุจำเลยที่ ๑ ขับรถยนต์บรรทุกสิบล้อของจำเลยที่ ๒ เพื่อไปลากจูงรถยนต์หกล้อที่ตกอยู่ข้างถนน

พิเคราะห์แล้ว ข้อเท็จจริงที่คู่ความไม่ฎีกาโต้แย้งฟังได้ว่า โจทก์เป็นผู้รับประกันภัยรถยนต์บรรทุกยี่ห้อฮีโน หมายเลขทะเบียน ๗๐ - ๒๘๘๒ สงขลา และได้รับประกันภัยรถยนต์ดังกล่าวตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๓๕ ด้วย ในวันเวลาและสถานที่เกิดเหตุตามฟ้อง รถยนต์หมายเลขทะเบียน ๗๐ - ๒๘๘๒ สงขลา ที่โจทก์รับประกันภัย

ศาลฎีกา
16 ธ.ค. 2547
ศาลยุติธรรม

ไว้เฉี่ยวชนกับรถยนต์บรรทุกสิบล้อหมายเลขทะเบียน ๘๐ - ๔๖๕๖ นครศรีธรรมราช ของจำเลยที่ ๒ ซึ่งมีจำเลยที่ ๑ เป็นผู้ขับได้รับความเสียหาย โจทก์จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยไปแล้ว มีปัญหาต้องวินิจฉัยตามที่จำเลยทั้งสองฎีกาประการแรกว่า การขาดนัดยื่นคำให้การของจำเลยทั้งสองเป็นไปโดยจงใจหรือไม่มีเหตุอันสมควรหรือไม่ จำเลยที่ ๑ อ้างว่าขณะที่โจทก์ยื่นคำฟ้อง จำเลยที่ ๑ อยู่ที่บ้านเลขที่ ๑๓๒/๓ หมู่บ้านไทยเสถียร ๑ หมู่ที่ ๒ ตำบลชะมาย อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช ส่วนภูมิลำเนาตามคำฟ้องนั้นเป็นภูมิลำเนาตามทะเบียนบ้านที่บิดามารดาจำเลยที่ ๑ พักอาศัยอยู่ ส่วนจำเลยที่ ๒ อ้างว่า จำเลยที่ ๒ มาเปิดกิจการอยู่ที่บ้านเลขที่ ๑๘๘ ถนนทุ่งสง - สุราษฎร์ธานี อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช ส่วนที่อยู่ตามคำฟ้องโจทก์นั้นเป็นเพียงสำนักงานที่จำเลยที่ ๒ จดทะเบียนต่อนายทะเบียนเท่านั้น เห็นว่า โจทก์ฟ้องจำเลยที่ ๑ ตามภูมิลำเนาที่ปรากฏทางทะเบียนบ้าน ทั้งขณะที่ส่งหมายเรียกและสำเนาคำฟ้องแก่จำเลยที่ ๑ นั้น บิดามารดาจำเลยที่ ๑ ก็พักอาศัยอยู่ที่บ้านเลขที่ดังกล่าวด้วย แต่ไม่มีผู้ใดยอมรับหมายเรียกและสำเนาคำฟ้องไว้แทนจนต้องปิดหมายเรียกและสำเนาคำฟ้องไว้ ทั้งสถานที่ที่จำเลยที่ ๑ อ้างว่าเป็นที่พักอันแท้จริงนั้นก็อยู่ในอำเภอและจังหวัดเดียวกับภูมิลำเนาตามหลักฐานทางทะเบียน น่าเชื่อว่าจำเลยที่ ๑ ทราบถึงการฟ้องคดีของโจทก์และสามารถยื่นคำให้การได้ทัน ส่วนจำเลยที่ ๒

ศาลฎีกา
16 S.A. 2547

(๓๑ ทวิ)

สำหรับศาลใช้

ที่อ้างว่าย้ายที่ทำการงานก็ไม่ได้แจ้งต่อนายทะเบียน ทั้งสำนักงานของจำเลยที่ ๒ ตามที่จดแจ้งต่อนายทะเบียนนั้นก็ยังไม่ได้เลิกกิจการ น่าเชื่อว่าจำเลยที่ ๒ ทราบถึงการฟ้องคดีของโจทก์ตามที่ได้ส่งหมายเรียกและสำเนาคำฟ้องแล้ว ที่ศาลยุติธรรมภาค ๘ ฟังว่า การขาดนัดยื่นคำให้การของจำเลยทั้งสองเกิดจากการจงใจหรือไม่มีเหตุอันสมควรนั้น ศาลฎีกาเห็นพ้องด้วยฎีกาจำเลยทั้งสองข้อนี้ฟังไม่ขึ้น

มีปัญหาต้องวินิจฉัยตามฎีกาของจำเลยทั้งสองต่อไปว่า เหตุที่รถยนต์ทั้งสองคันเฉียวชนกันเกิดจากความประมาทของจำเลยที่ ๑ หรือไม่ โจทก์มีนายอดุลย์ แก้วสีทอง ผู้ขับรถยนต์คันที่โจทก์รับประกันภัยไว้เบิกความว่า จำเลยที่ ๑ ขับรถยนต์บรรทุกในช่องเดินรถสวนแล้วพยายามแซงรถยนต์อีกคันหนึ่งตรงบริเวณทางโค้ง แต่แซงไม่ได้ทำให้รถยนต์ที่จำเลยที่ ๑ ขับเสียหลักหมุนท้ายรถยนต์ด้านซ้ายกระแทกส่วนหน้าด้านขวาของรถยนต์ที่นายอดุลย์ขับ ฝ่ายจำเลยมีตัวจำเลยที่ ๑ เบิกความว่า รถยนต์ที่นายอดุลย์ขับแล่นตามหลังรถยนต์ที่จำเลยที่ ๑ ขับโดยขับส่ายไปมาจะแซงรถยนต์ที่จำเลยที่ ๑ ขับ ทางด้านซ้ายจำเลยที่ ๑ จึงหักรถยนต์มาทางขวาเพื่อให้รถยนต์ที่นายอดุลย์ขับแซงทางซ้าย ทำให้รถยนต์ที่นายอดุลย์ขับชนรถยนต์ที่จำเลยที่ ๑ ขับตรงท้ายด้านซ้าย เห็นว่า ตามภาพถ่ายหมาย ป.ล.๑ รถยนต์ทั้งสองคันหันหัวรถไปในทางเดียวกัน โดยมุมหลังด้านซ้ายของรถยนต์ที่จำเลยที่ ๑ ขับติดอยู่กับ

ศาลฎีกา
16 ธ.ค. 2547

(๓๑ ทวิ)

สำหรับศาลใช้

กันชนหน้าด้านขวาของรถยนต์ที่นายอดุลย์ขับ ซึ่งตามคำให้การของนายวิรัตน์ ถาวรวงศา เจ้าของอู่พรานเทค เอนจิเนียริ่ง ผู้ชักลากรถยนต์ทั้งสองคันออกจากที่เกิดเหตุให้การต่อร้อยตำรวจโทพิเชษฐ์ ศรีเรือง พนักงานสอบสวนว่า สภาพรถยนต์ทั้งสองคันที่ชนติดกันอยู่สภาพหัวเก๋งของรถยนต์ที่นายอดุลย์ขับเสียหาย พยานชักลากแล้วปรากฏว่ากันชนหลังด้านซ้ายของรถยนต์ที่จำเลยที่ ๑ ขับเกี่ยวชนกับกันชนหน้าของรถยนต์ที่นายอดุลย์ขับ ต้องใช้รถดึงออกด้านข้างจึงแยกออกจากกันได้ตามสำเนาบันทึกคำให้การเอกสารหมาย จ.๑๕ ซึ่งจากสภาพที่ชนกันนั้น ถ้าหากรถยนต์ทั้งสองคันขับในช่องเดินรถเดียวกัน และรถยนต์ที่นายอดุลย์ขับส่ายไปมาเพื่อจะแซงแสดงว่าอยู่ในระยะที่ไม่ห่างกันมากนัก การชนกันไม่น่าจะมีความรุนแรงตามสภาพที่เกิดขึ้น และเมื่อพิจารณาสำเนาบันทึกการตรวจสถานที่เกิดเหตุคดีจราจรเอกสารหมาย จ.๙ และสำเนารายงานประจำวันเกี่ยวกับคดีเอกสารหมาย ป.จ.๔ แผ่นที่ ๒ ซึ่งร้อยตำรวจโทพิเชษฐ์บันทึกไว้ในวันเกิดเหตุและวันที่ ๙ กรกฎาคม ๒๕๓๙ หลังจากเกิดเหตุ ๓ วัน ตามลำดับว่า เหตุรถยนต์ชนเกิดจากรถยนต์ที่จำเลยที่ ๑ ขับเสียหลักลื่นไถลหมุนกลับลำขวางถนนเป็นเหตุให้ชนกับรถยนต์ที่นายอดุลย์ขับ ซึ่งบันทึกการตรวจสถานที่เกิดเหตุและรายงานประจำวันเกี่ยวกับคดีดังกล่าว พนักงานสอบสวนได้ทำขึ้นทันทีภายหลังเกิดเหตุ

ศาลฎีกา
16 ส.ค. 2547

(๓๑ ทวิ) **สำหรับศาลใช้**

เชื่อว่า พนักงานสอบสวนได้จัดทำขึ้นโดยถูกต้องตรงความเป็นจริง ส่วนที่จำเลยที่ ๑ อ้างว่า รถยนต์ที่นายอดุลย์ขับแล่นมาในทางเดียวกันพยายามจะแซงทางด้านซ้าย จำเลยที่ ๑ จึงหักรถยนต์มาทางขวานั้น เป็นการกล่าวอ้างลอย ๆ ไม่มีน้ำหนักหักล้างพยานหลักฐานโจทก์ได้ พยานหลักฐานของโจทก์มีน้ำหนักรับฟังได้ว่า เหตุรถยนต์ชนกันเกิดจากจำเลยที่ ๑ ขับรถยนต์ในช่องเดินรถสวนแล้วเสียหลักทำให้รถยนต์ปัดขวางถนนทันส่วนหลังของรถยนต์เข้ามาชนที่ด้านหน้าขวาของรถยนต์ที่นายอดุลย์ขับ ที่ศาลอุทธรณ์ภาค ๘ วินิจฉัยว่าเหตุเฉี่ยวชนกันเกิดจากความประมาทของจำเลยที่ ๑ นั้น ศาลฎีกาเห็นพ้องด้วย ฎีกาจำเลยทั้งสองข้อนี้ฟังไม่ขึ้น

มีปัญหาต้องวินิจฉัยตามที่จำเลยทั้งสองฎีกาต่อไปว่า จำเลยที่ ๑ เป็นลูกจ้างของจำเลยที่ ๒ หรือไม่ เห็นว่า ที่จำเลยทั้งสองเบิกความว่าจำเลยที่ ๑ ไม่ใช่ลูกจ้างของจำเลยที่ ๒ แต่เป็นลูกจ้างของห้างหุ้นส่วนจำกัดทุ่งสงคอนกรีตอัดแรง ข้อกล่าวอ้างของจำเลยทั้งสองดังกล่าวเป็นข้อที่ทางจำเลยรู้เองฝ่ายเดียว บุคคลภายนอกไม่สามารถรู้ได้ ดังนั้น จำเลยทั้งสองจะต้องมีพยานหลักฐานยืนยันให้เห็นว่าเป็นจริงตามข้ออ้างนั้นแต่จำเลยทั้งสองกลับกล่าวอ้างลอย ๆ โดยไม่มีพยานหลักฐานใดมาสนับสนุน ทั้งรถยนต์ที่จำเลยที่ ๑ ขับเป็นของจำเลยที่ ๒ จึงน่าเชื่อว่าจำเลยที่ ๑ เป็นลูกจ้างของจำเลยที่ ๒ ตามที่โจทก์นำสืบ ที่ศาลอุทธรณ์ภาค ๘ วินิจฉัยว่า

ศาลฎีกา
16 ส.ค. 2547
ศาลยุติธรรม

(๓๑ ทวิ) **สำหรับศาลใช้**

จำเลยที่ ๑ เป็นลูกจ้างของจำเลยที่ ๒ นั้น ศาลฎีกาเห็นพ้องด้วย ฎีกาจำเลยทั้งสองข้อนี้ฟังไม่ขึ้นเช่นกัน

พิพากษายืน ค่าฉลาธรรมเนียมชั้นฎีกาให้เป็นพับ.

นายมานะ ศุภวิชกุล

นายสมศักดิ์ เนตรมัย

นายชวลิต ตุลยสิงห์

ศาลฎีกา
16 ส.ค. 2547
ศาลยุติธรรม

(๓๑)

สำนักงานศาลฎีกา

คำพิพากษา

คดีหมายเลขดำที่ [illegible]

คดีหมายเลขแดงที่ ๒๓[illegible]

ในพระปรมาภิไธยพระมหากษัตริย์

ศาลจังหวัดจันทบุรี

วันที่ ๒๗ เดือน [illegible] พุทธศักราช ๒๕๔๘

ความแพ่ง

ระหว่าง
- บริษัท นำสินประกันภัย จำกัด (มหาชน) [illegible]
- นายจำเริญ แหลมหลัก ที่ ๑
- นายอำนวย ยุไร ที่ ๒ [illegible]
- นายแกะ ตวงจังหวัด [illegible]

เรื่อง ละเมิด รับช่วงสิทธิ

คดีหมายเลขดำที่ [illegible]

คดีหมายเลขแดงที่ [illegible]

ระหว่าง
- นายแกะ ตวงจังหวัด ที่ ๑ [illegible]
- นายจำเริญ แหลมหลัก ที่ ๒
- นายพงษ์ศักดิ์ ตวงจังหวัด โดยนายแกะ ตวงจังหวัด ผู้แทนโดยชอบ [illegible]
- นางจำปา จรัลทรัพย์ ในฐานะทายาทผู้มีสิทธิรับมรดกของ [illegible]
- บริษัท นำสินประกันภัย จำกัด (มหาชน) ที่ ๒ [illegible]

เรื่อง ละเมิด เรียกค่าเสียหาย

[illegible]

(๓๑ ทวิ) สำหรับศาลใช้

- ๒ -

คดีทั้งสองสำนวนศาลสั่งรวมการพิจารณาเป็นคดีเดียวกัน โดยให้เรียกโจทก์ที่ ๑ สำนวนหลัง และจำเลยร่วมสำนวนแรกว่า โจทก์ที่ ๑ เรียกโจทก์ที่ ๒ สำนวนหลังและจำเลยที่ ๑ สำนวนแรกว่า โจทก์ที่ ๒ เรียกโจทก์ที่ ๓ สำนวนหลังว่า โจทก์ที่ ๓ เรียกจำเลยที่ ๑ สำนวนหลังว่า จำเลยที่ ๑ เรียกจำเลยที่ ๓ สำนวนหลังและโจทก์สำนวนแรกว่า จำเลยที่ ๒

สำนวนแรกโจทก์ฟ้องว่า โจทก์เป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัด (มหาชน) ในการดำเนินคดีนี้ นายสมบุญ ฟูศรีบุญ และนายวิฑูรย์ พัฒนรัชต์ ได้ร่วมกันลงลายมือชื่อและประทับตราสำคัญบริษัท มีอำนาจกระทำการในนามบริษัทโจทก์ในคดีนี้ โดยได้มอบอำนาจให้นายสุธรรม เตชรักษา เป็นผู้รับมอบอำนาจให้ดำเนินคดีแทนโจทก์ โจทก์เป็นผู้รับประกันภัยรถยนต์กระบะยี่ห้อนิสสันคันหมายเลขทะเบียน ภ-๐๑๓๗ จันทบุรี ไว้จากนางมณีพร คุ้มทรัพย์ เมื่อวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๔๐ เวลาประมาณ ๑๘ นาฬิกา จำเลยที่ ๑ ซึ่งเป็นลูกจ้างของจำเลยที่ ๓ ได้ขับรถยนต์กระบะคันหมายเลขทะเบียน ป-๘๖๘๔ ปราจีนบุรี ตามที่ได้รับมอบหมาย หรือทางการที่จ้างของจำเลยที่ ๒ ไปตามถนนสายมะขาม-ขลุง จากทำเนียบขลุงมุ่งหน้าไปอำเภอมะขามด้วยความเร็วสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ขณะนั้นนายชำนาญ จรัสทรัพย์ ได้ขับขี่รถยนต์กระบะยี่ห้อนิสสันคันหมายเลขทะเบียน ภ-๐๑๓๗ จันทบุรี พร้อมผู้โดยสารนั่งมาด้วยอีก ๒ คน แล่นตรงทางมา

จำเลยที่ ๑ ...

(๓๑ ทวิ) สำหรับศาลใช้

- ๓ -

จำเลยที่ ๑ ได้ขับรถเร่งความเร็วสูงเพื่อแซงรถยนต์กระบะ ไม่ทราบหมายเลขทะเบียน ซึ่งแล่นอยู่ด้านหน้ารถของจำเลยที่ ๑ โดยจำเลยที่ ๑ มองเห็นอยู่แล้วว่า ในขณะนั้น รถยนต์กระบะซึ่งนายอำนาจกำลังแล่นสวนทางมา เป็นเหตุให้รถยนต์กระบะคันที่จำเลย ที่ ๑ ขับมาพุ่งสวนชนรถยนต์ที่นายอำนาจขับมาจนตกลงไปในลำทาง แล้วรถยนต์กระบะ ที่จำเลยที่ ๑ ขับ หมุนปัดเข้าไปในช่องทางเดินรถยนต์กระบะ ซึ่งนายอำนาจขับมา เป็นเหตุให้นายอำนาจ จรัลทรัพย์ และนางมณีพร คุ้มทรัพย์ ถึงแก่ความตายในที่เกิดเหตุ ส่วนนางสาวอัจฉรา จรัลทรัพย์ ได้รับบาดเจ็บสาหัส และทำให้รถยนต์กระบะคันหมายเลข ทะเบียน ภ-๐๑๓๗ จันทบุรี เสียหายทั้งคันไม่สามารถซ่อมแซมได้ จากการกระทำละเมิด ของจำเลยที่ ๑ ซึ่งเป็นลูกจ้างหรือตัวแทนของจำเลยที่ ๒ ในฐานะนายจ้าง และผู้มีหน้าที่ จะต้องร่วมกันรับผิดค่าสินไหมทดแทน เนื่องจากรถยนต์กระบะคันหมายเลขทะเบียน ภ-๐๑๓๗ จันทบุรี ได้รับความเสียหาย ไม่สามารถซ่อมได้ โจทก์ได้จ่ายค่าทุนประกัน ให้แก่ผู้เอาประกันเป็นเงิน ๑๗๐,๐๐๐ บาท ค่ายกรถกระบะ คันหมายเลขทะเบียน ภ-๐๑๓๗ จันทบุรี เป็นเงิน ๒,๕๐๐ บาท ค่าสินไหมทดแทนเนื่องจากความมรณะของ ผู้ขับขี่และคนโดยสารรวม ๒ คน เป็นเงิน ๑๐๐,๐๐๐ บาท ค่าสินไหมทดแทนผู้ประสบภัย จากรถ รวม ๓ คน เป็นเงิน ๑๑๐,๐๐๐ บาท รวมเป็นเงิน ๓๘๒,๕๐๐ บาท โจทก์ได้จ่าย เงินค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว จึงอยู่ในฐานะผู้รับช่วงสิทธิในอันที่จะเรียกร้องค่าเสียหาย

/ ๑๑๐๐

(๓๑ ทวิ) สำหรับศาลใช้

จำนวน ๓๘๒,๕๐๐ บาท จากจำเลยทั้งสอง ให้ร่วมกันรับผิดต่อโจทก์พร้อมดอกเบี้ยอัตรา ร้อยละ ๗.๕ ต่อปี ของต้นเงินจำนวน ๑๑๐,๐๐๐ บาท นับแต่วันที่ ๒ เมษายน ๒๕๔๐ ถึงวันฟ้อง เป็นเงิน ๗,๕๖๒.๕๐ บาท และของต้นเงินจำนวน ๒๗๒,๕๐๐ บาท นับแต่ วันที่๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๔๐ ถึงวันฟ้อง เป็นเงิน ๓,๑๐๙ บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น ๓๙๕,๑๗๑.๘๗ บาท ขอให้จำเลยทั้งสองร่วมกันชดใช้ค่าเสียหายแก่โจทก์เป็นเงิน ๓๙๕,๑๗๑.๘๗ บาท แก่โจทก์ พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ ๗.๕ ต่อปี ของต้นเงิน ๓๘๒,๕๐๐ บาท

ศาลนวนหลังโจทก์ฟ้องว่า โจทก์ที่ ๑ เป็นเจ้าของรถยนต์กระบะยี่ห้ออีซูซุ คันหมายเลขทะเบียน ป-๘๖๘๔ ปราจีนบุรี โจทก์ที่ ๒ เป็นผู้ควบคุมขับรถยนต์กระบะ คันหมายเลขทะเบียน ป-๘๖๘๔ ปราจีนบุรี ในขณะเกิดเหตุ โจทก์ที่ ๓ เป็นผู้โดยสารอยู่ในรถยนต์กระบะดังกล่าว จำเลยที่ ๑ เป็นมารดาของนายคำนาจ จรัลทรัพย์ ผู้ควบคุมขับรถยนต์กระบะยี่ห้อนิสสัน คันหมายเลขทะเบียน ภ-๐๑๓๗ จันทบุรี จำเลยที่ ๑ เป็นผู้ปกครองตามกฎหมายประเภทบริษัทมหาชน จำกัด โดยจำเลยที่ ๒ ได้รับประกันภัยรถยนต์กระบะ คันหมายเลขทะเบียน ภ-๐๑๓๗ จันทบุรี ไว้จากนางมณีพร คุ้มทรัพย์ เมื่อวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๔๐ เวลา ๑๑.๓๐ นาฬิกา โจทก์ที่ ๒ ได้ขับรถยนต์กระบะคันหมายเลขทะเบียน ป-๘๖๘๔ ปราจีนบุรี โดยมีโจทก์ที่ ๑ และโจทก์ที่ ๓ เป็นผู้โดยสารมาในรถ โดยโจทก์ทั้งสาม

กลับจาก

(๓๑ ทวิ) **สำหรับศาลใช้**

กลับมาจากนำผักไปขายที่ตลาดโบว์ลิ่ง จังหวัดจันทบุรี และจะมุ่งหน้าไปบ้านละไพย โดยได้ขับรถยนต์คันดังกล่าวผ่านเส้นทางถนนสายมะขาม-ขลุง มุ่งหน้าอำเภอขลุง จนมาถึงที่เกิดเหตุ บริเวณหมู่ที่ ๔ ตำบลมาบไพ อำเภอขลุง จังหวัดจันทบุรี ได้มีรถยนต์กระบะ หมายเลขทะเบียน ภ-๐๑๓๗ จันทบุรี มีนายอำนาจ บุตรชายจำเลยที่ ๑ เป็นผู้ขับ ได้ขับแล่นสวนทางมามุ่งหน้าไปอำเภอมะขาม ด้วยความประมาทปราศจากความระมัดระวัง โดยนายอำนาจขับรถด้วยความเร็วสูง แซงรถยนต์ที่ใช้ความเร็วต่ำในเส้นทางเดียวกันล้ำเข้าไปในช่องทางเดินรถของรถที่แล่นสวนมาในระยะกระชั้นชิด โดยคาดคะเนว่าจะสามารถหลีกหลบได้ทัน การกระทำดังกล่าวของนายอำนาจ เป็นเหตุให้รถยนต์กระบะ คันหมายเลขทะเบียน ภ-๐๑๓๗ จันทบุรี มีนายอำนาจขับพุ่งเข้าชนรถยนต์กระบะ คันหมายเลขทะเบียน ป [illegible] ปราจีนบุรี ซึ่งแล่นสวนมา โดยโจทก์ที่ ๒ ได้พยายามหลบหลีกรถหลบออกไปจนชนกับไหล่ทางด้านซ้าย แต่ไม่พ้น ทำให้รถยนต์ทั้งสองคันพุ่งชนกันอย่างแรง รถคันที่โจทก์ที่ ๒ ขับเสียหลักตกไปบนถนนด้านซ้ายของทิศทางที่ขับมา ส่วนรถของนายอำนาจจอดเสียหลักอยู่บนถนนในอีกช่องทางหนึ่ง นายอำนาจถึงแก่ความตายในที่เกิดเหตุ จากการกระทำของนายอำนาจดังกล่าว ทำให้โจทก์ทั้งสามและรถยนต์กระบะคันหมายเลขทะเบียน ป [illegible] ปราจีนบุรี ได้รับความเสียหายรวมเป็นเงินทั้งสิ้น [illegible] บาท ขอให้จำเลยทั้งสองร่วมกันชดใช้ค่าเสียหายแก่โจทก์ เป็นเงิน ๓๗๙,๓๐๐ บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ

/๗.๕ ต่อปี

(๓๑ ทวิ) สำหรับศาลใช้

๗.๕ ต่อปี นับแต่วันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ทั้งสาม

สำนวนแรกจำเลยที่ ๑ ให้การว่า โจทก์ไม่มีอำนาจฟ้อง เนื่องจากนายสุธรรม เดชรักษา ไม่ใช่ผู้รับมอบอำนาจโจทก์โดยชอบตามกฎหมาย กรรมการผู้มีอำนาจไม่ใช่ผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อแทนบริษัท หนังสือมอบอำนาจของโจทก์ไม่สมบูรณ์ จำเลยที่ ๑ มิได้เป็นลูกจ้างของจำเลยที่ ๒ และมิได้รับมอบหมายจากจำเลยที่ ๒ ในการขับรถยนต์คันดังกล่าวแต่อย่างใด ขอให้ยกฟ้อง จำเลยร่วมให้การว่า โจทก์ไม่มีอำนาจฟ้อง เนื่องจากหนังสือมอบอำนาจมิได้มอบอำนาจให้ฟ้องจำเลยร่วม ฟ้องโจทก์ขาดอายุความ ขอให้ยกฟ้อง

สำนวนหลัง จำเลยที่ ๑ ให้การว่า นายสำนาจผู้ตายไม่มีทรัพย์สินตกทอดแก่จำเลยที่ ๑ จำเลยที่ ๑ จึงไม่ต้องรับผิดต่อโจทก์ทั้งสาม และโจทก์ทั้งสามเป็นฝ่ายประมาทมากกว่านายสำนาจ โจทก์ทั้งสามจึงไม่ควรได้รับค่าเสียหาย ขอให้ยกฟ้อง จำเลยที่ ๒ ให้การว่า โจทก์ที่ ๒ ได้ขับรถยนต์กระบะคันหมายเลขทะเบียน ป-๔๖๔๔ ปราจีนบุรี ด้วยความประมาท โดยใช้ความเร็วสูงกว่ากว่าที่กฎหมายกำหนด โดยขับระ[illegible] ตามถนนสายมะขาม-อำเภอขลุง มุ่งหน้าไปทางอำเภอมะขาม ในขณะที่นายสำนาจได้ขับรถยนต์กระบะคันหมายเลขทะเบียน ภ-๑๑๓๗ จันทบุรี แล่นสวนทางมา โจทก์ที่ ๒ ได้เร่งความเร็วสูงเพื่อแซงรถยนต์ ซึ่งแล่นหรู่ด้านหน้ารถยนต์ของโจทก์ที่ ๒ โดยขาดแสงไฟ [illegible]

[illegible]

(๓๑ ทวิ) **สำหรับศาลใช้**

มองเห็นอยู่แล้วว่าในขณะนั้นนายอำนาจกำลังขับรถยนต์แล่นสวนทาง โจทก์ที่ ๒ ได้ขับแซงรถยนต์คันหน้าล้ำเข้าไปในช่องทางเดินรถของนายอำนาจ จนเป็นเหตุให้รถยนต์ประเภทที่นายอำนาจขับมาตกจากไหล่ทาง แล้วรถคันที่โจทก์ที่ ๒ ขับ หมุนปัดมาอยู่ในช่องทางเดินรถของนายอำนาจ เป็นเหตุให้นายอำนาจ จรัลทรัพย์ และนางมณีพร คุ้มทรัพย์ ถึงแก่ความตายในที่เกิดเหตุ นางสาวอัจฉรา จรัลทรัพย์ ได้รับบาดเจ็บสาหัส เหตุที่เกิดขึ้นจึงเกิดจากความประมาทของโจทก์ที่ ๒ แต่เพียงฝ่ายเดียว โจทก์ทั้งสามได้รับความเสียหายไม่ถึงจำนวนที่เรียกร้อง ขอให้ยกฟ้อง

ระหว่างพิจารณา โจทก์ตำนวนแรกขอถอนฟ้องจำเลยที่ ๒ ศาลอนุญาต

ในการชี้สองสถาน ศาลกำหนดประเด็นข้อพิพาทดังนี้

๑. เหตุละเมิดเกิดจากความประมาทเลินเล่อของนายอำนาจ จรัลทรัพย์ หรือจำเลยที่ ๒ (ที่ถูกต้องเป็นโจทก์ที่ ๒) หรือไม่

๒. จำเลยทั้งสองหรือจำเลยที่ ๑ และจำเลยที่ ๒ จะต้องรับผิดต่อทั้งฝ่ายหนึ่งหรือไม่

๓. ค่าเสียหายมีเพียงใด

๔. คดีที่โจทก์ที่ ๑ ถูกฟ้องเป็นจำเลยร่วมขาดอายุความแล้วหรือไม่

ทางพิจารณา จำเลยทั้งสองซึ่งมีหน้าที่นำพยานเข้าสืบก่อน นำสืบว่า

จำเลย

(๓๑ ทวิ) สำหรับศาลใช้

- ๘ -

จำเลยที่ ๑ เป็นมารดาของนายอำนาจ จรัลทรัพย์ ผู้ตาย นายอำนาจไม่มีทรัพย์มรดก ตกทอดแก่จำเลยที่ ๑ จำเลยที่ ๒ เป็นผู้รับประกันภัยรถยนต์กระบะยี่ห้อนิสสัน หมายเลขทะเบียน ภ-๐๑๓๗ จันทบุรี ไว้จากนางมณีพร คุ้มทรัพย์ มีระยะเวลา ๑ ปี นับแต่วันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๓๙ ถึง ๓ ธันวาคม ๒๕๔๐ และจำเลยที่ ๒ ยังเป็นผู้รับประกันภัยรถยนต์ดังกล่าวแบบคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ โจทก์ที่ ๑ เป็นเจ้าของรถยนต์กระบะยี่ห้อนิสสัน คันหมายเลขทะเบียน ป-๘๖๘๔ปราจีนบุรี โจทก์ที่ ๒ เป็นผู้ขับรถยนต์คันดังกล่าว และเป็นลูกจ้างหรือตัวแทนของโจทก์ที่ ๑ เมื่อวันที่ ๗ มิถุนายน ๒๕๔๐ เวลาประมาณ ๑๑ นาฬิกา โจทก์ที่ ๒ ได้ขับรถยนต์กระบะคันหมายเลขทะเบียน ป-๘๖๘๔ ปราจีนบุรี ไปในทางการที่จ้างของโจทก์ที่ ๑ โดยโจทก์ที่ ๒ ได้ขับรถมาตามถนนสายมะขาม-ขลุง จากอำเภอขลุงมุ่งหน้าไปอำเภอมะขาม โจทก์ที่ ๒ ได้ขับรถด้วยความเร็วสูง เมื่อมาถึงบริเวณหน้าสถานีบริการน้ำมันเชลล์ ตำบลมาบไพ อำเภอขลุง จังหวัดจันทบุรี โจทก์ที่ ๒ ได้ขับรถยนต์แซงรถยนต์กระบะ ไม่ทราบหมายเลขทะเบียน ล้ำเข้าไปในช่องทางเดินรถของนายอำนาจ จรัลทรัพย์ ซึ่งได้ขับขี่รถยนต์กระบะคันหมายเลขทะเบียน ภ-๐๑๓๗ จันทบุรี ซึ่งแล่นสวนทางมา โจทก์ที่ ๒ ไม่สามารถหักหลบเข้าช่องทางเดินรถของตนได้ทัน จึงทำให้รถคันที่โจทก์ที่ ๒ ขับและรถคันที่นายอำนาจขับเกิดชนกัน รถโจทก์ที่ ๒ หมุนกลับตามเข็มนาฬิกาไปจอดอยู่บริเวณไหล่ทางในช่องทางการเดินรถของนายอำนาจ เป็นเหตุให้นายอำนาจและ

/นางมณีพร...

(๓๑ ทวิ) สำหรับศาลใช้

นางมณีพร คุ้มทรัพย์ ถึงแก่ความตายในที่เกิดเหตุ ส่วนนางสาวอัจจรา จรัลทรัพย์ ได้รับบาดเจ็บสาหัส รถยนต์คันที่จำเลยที่ ๒ รับประกันภัยไว้ เสียหายทั้งคัน จำเลยที่ ๒ ได้จ่ายเงินทุนประกันให้แก่ผู้เอาประกันภัยเป็นเงินจำนวน ๑๗๐,๐๐๐ บาท เสียค่าลากรถไปยังคู่เป็นเงิน ๒,๕๐๐ บาท เสียค่าสินไหมทดแทนเนื่องจากความตายของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ๒ คน เป็นเงิน ๑๑๐,๐๐๐ บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น ๓๘๒,๕๐๐ บาท

โจทก์ทั้งสามนำสืบว่า วันเกิดเหตุเวลาประมาณ ๑๑ นาฬิกา หลังจากนำผักมาส่งขายที่ตลาดโบว์ลิ่งเสร็จแล้ว โจทก์ที่ ๒ ได้ขับรถยนต์กระบะยี่ห้ออีซูซุ คันหมายเลขทะเบียน ป-๘๖๘๔ ปราจีนบุรี มีโจทก์ที่ ๑ และโจทก์ที่ ๓ นั่งมาในรถ โดยโจทก์ที่ ๒ ขับรถมาตามถนนสายมะขาม-ขลุง จากอำเภอมะขามมุ่งหน้าอำเภอขลุง เมื่อมาถึงบริเวณที่เกิดเหตุ นายอำนาจได้ขับรถยนต์กระบะยี่ห้อสิงห์ คันหมายเลขทะเบียน ภ-๐๑๓๗ จันทบุรี จากอำเภอขลุง มุ่งหน้าอำเภอมะขาม แซงรถที่แล่นอยู่ข้างหน้าล้ำเข้ามาในช่องทางเดินรถของโจทก์ที่ ๒ โจทก์ที่ ๒ ได้หักหลบลงไหล่ทางทางด้านซ้าย แต่นายอำนาจได้ขับหลบตามในทางเดียวกัน จึงทำให้รถทั้งสองคันเกิดชนกัน โจทก์ทั้งสามหมดสติในที่เกิดเหตุ ชาวบ้านที่เห็นเหตุการณ์รีบช่วยเหลือโจทก์ทั้งสามนำตัวส่งโรงพยาบาล พนักงานสอบสวนมีความเห็นว่า เหตุที่รถยนต์เกิดชนกันเกิดขึ้นเพราะความประมาทของนายอำนาจ เนื่องจากนายอำนาจถึงแก่ความตายในที่เกิดเหตุ พนักงาน-

(๓๑ ทวิ) สำหรับศาลใช้

สอบสวนจึงมีคำสั่งไม่ฟ้องนายอำนาจ

พิเคราะห์แล้วข้อเท็จจริงเบื้องต้นฟังได้ว่า ตามวันเวลาและสถานที่เกิดเหตุตามฟ้อง นายอำนาจ จรัลทรัพย์ บุตรจำเลยที่ ๑ ได้ขับรถยนต์กระบะยี่ห้อนิสสัน คันหมายเลขทะเบียน ภ-๐๑๓๗ จันทบุรี มีนางมเนีพร คุ้มทรัพย์ และนางสาวอัจฉรา จรัลทรัพย์ นั่งมาในรถ รถคันดังกล่าว จำเลยที่ ๒ ได้รับประกันภัยค้ำจุน และรับประกันภัยผู้ประสบภัยจากรถ โจทก์ที่ ๒ ได้ขับรถยนต์กระบะยี่ห้ออีซูซู คันหมายเลขทะเบียน ป-๘๖๘๔ ปราจีนบุรี โดยมีโจทก์ที่ ๑ และโจทก์ที่ ๓ นั่งมาในรถ เมื่อนายอำนาจและโจทก์ที่ ๒ ขับรถมาถึงที่เกิดเหตุ ได้เกิดชนกัน เป็นเหตุให้นายอำนาจ และนางมเนีพรถึงแก่ความตายในที่เกิดเหตุ นางสาวอัจฉราและโจทก์ทั้งสามได้รับบาดเจ็บ รถยนต์ทั้งสองคันได้รับความเสียหาย คดีมีประเด็นที่จะต้องวินิจฉัยประการแรกว่า เหตุละเมิดเกิดจากความประมาทเลินเล่อของนายอำนาจ จรัลทรัพย์ หรือโจทก์ที่ ๒ หรือไม่ ฝ่ายจำเลยมีนางสาวอัจฉราหรือธัญวรัตน์ จรัลทรัพย์ เป็นพยานเบิกความว่า นายอำนาจได้ขับรถยนต์กระบะยี่ห้อนิสสันคันหมายเลขทะเบียน ภ-๐๑๓๗ จันทบุรี มารับพยานที่โรงเรียนมาลัยกำเนิด โดยใช้เส้นทางจากอำเภอมะขาม มุ่งหน้าไปทางอำเภอขลุง โจทก์ทั้งสามเบิกความว่า หลังจากนำผักมาส่งขายที่ตลาดโบว์ลิ่งในเขตเทศบาลแล้ว ได้เดินทางกลับบ้าน โดยใช้เส้นทางจากอำเภอมะขามมุ่งหน้าไปอำเภอขลุง เมื่อขับมาถึงบริเวณที่เกิดเหตุ มีรถยนต์

/กระบะ

(๓๑ ทวิ) **สำหรับศาลใช้**

กระบะยี่ห้อนิสสันแล่นจากอำเภอขลุง มุ่งหน้าไปทางอำเภอมะขาม ขับแซงรถคันหน้า ล้ำเข้าไปในช่องทางเดินรถที่โจทก์ที่ ๒ ขับ โจทก์ที่ ๒ เบรกหักหลบลงไหล่ทางด้านซ้าย แต่หลบไม่ทัน จึงชนกัน เห็นว่า คู่ความทั้งสองฝ่ายต่างนำสืบเช่นเดียวกันว่า ต่างฝ่าย ต่างขับรถจากอำเภอมะขามมุ่งหน้าไปทางอำเภอขลุง ซึ่งการขับในทิศทางดังกล่าว เป็นการขับไปในทิศทางเดียวกัน จึงย่อมเป็นไปไม่ได้ที่จะเกิดเหตุชนกัน เมื่อพิจารณา สภาพรถยนต์ทั้งสองคันหลังจากเกิดเหตุชนกันแล้วตามภาพถ่ายหมาย ล.๑๓ ถึง ล.๑๖ โจทก์ที่ ๒ เบิกความว่า ได้หักรถหลบลงไหล่ทางด้านซ้าย แต่ตามภาพถ่ายหมาย ล.๑๔ รถยังคงอยู่บนขอบถนน ไม่ได้อยู่บนไหล่ทาง ท้ายกระบะตามภาพถ่ายหมาย ล.๑๔ ภาพที่ ๓ และที่ ๔ มีผักหลายชนิด จำนวนมากอยู่ท้ายกระบะรถ หากโจทก์ทั้งสามนำผัก มาส่งขายที่ตลาดสดเทศบาลแล้ว และกำลังเดินทางกลับบ้าน ไม่น่าที่จะต้องบรรทุก ผักหลายชนิดจำนวนมากกลับบ้านพักด้วย ตามรูปการณ์แล้ว น่าเชื่อว่าโจทก์ทั้งสาม กำลังจะนำผักไปส่งขายที่ตลาดสดเทศบาล โดยขับรถมุ่งหน้าจังหวัดจันทบุรี โดยใช้ เส้นทางจากอำเภอขลุง มุ่งหน้าไปทางอำเภอมะขาม และเมื่อพิจารณาสภาพรถโจทก์ ทั้งสามตามภาพถ่ายหมาย ล.๑๔ บริเวณกึ่งกลางกันชนด้านหน้า มีร่องรอยยุบลึกเข้าไป จุดดังกล่าวจึงเป็นจุดปะทะจากการชน ส่วนสภาพรถยนต์กระบะยี่ห้อนิสสันคันที่ นายอำนาจขับ ตามภาพถ่ายหมาย ล.๑๓ (ภาพที่ ๑ ที่ ๓ ถึงที่ ๕) มุมหน้าด้านขวาได้รับ

/ความเสียหาย..

(๓๑ ทวิ) สำหรับศาลใช้

ความเสียหายพังยับเยิน บริเวณดังกล่าวน่าจะเป็นจุดปะทะจากการชนกัน ตามพฤติการณ์แล้วน่าเชื่อว่า เมื่อโจทก์ที่ ๒ ขับรถแซงรถคันข้างหน้าล้ำเข้ามาในช่องทางเดินรถของนายอำนาจ เมื่อนายอำนาจเห็นได้พยายามหักหลบทางด้านซ้าย แต่สามารถหักหลบได้เพียงเล็กน้อยเท่านั้น มุมรถของนายอำนาจด้านขวาได้พุ่งเข้าชนตรงกึ่งกลางกันชนด้านหน้าของรถโจทก์ที่ ๒ แรงปะทะจากการชนของรถทั้งสองคันดังกล่าว ทำให้รถโจทก์ที่ ๒ หมุนปัดไปทางด้านขวา หน้ารถโจทก์ที่ ๒ จึงหันออกทางไหล่ทางตามภาพถ่ายหมาย ล.๑๕ ส่วนรถนายอำนาจเมื่อชนกับรถโจทก์ที่ ๒ แล้ว รถนายอำนาจเป็นรถกระบะยี่ห้อนิสันเอ็นวี สภาพรถจะมีน้ำหนักที่เบากว่ารถของโจทก์ที่ ๒ เมื่อรถทั้งสองคันพุ่งเข้าชนกัน รถของนายอำนาจน่าจะถูกชนกระเด็นพลิกคว่ำตกไหล่ทาง ซึ่งตามภาพถ่ายหมาย ล.๑๖ หลังคารถนายอำนาจมีร่องรอยบุบยุบ ซึ่งรอยบุบยุบดังกล่าว น่าจะเกิดขึ้นเพราะการพลิกคว่ำ หลังจากเกิดการชนกันแล้ว รถของนายอำนาจถูกชนกระเด็นตกไปที่ไหล่ทาง รถยังหงหันหน้าไปทางอำเภอขลุง จึงเป็นเหตุยืนยันว่าทิศทางเดินรถนายอำนาจขับ นั้น ได้ขับรถมุ่งหน้าไปทางอำเภอขลุง หากนายอำนาจขับรถมุ่งหน้าไปทางอำเภอมะขาม หลังจากเกิดการชนกันแล้ว ย่อมเป็นไปไม่ได้ว่าที่รถของนายอำนาจ จะหันกลับไปในทิศทางเดิมที่แล่นมา พยานหลักฐานจำเลยมีน้ำหนักมากกว่าพยานหลักฐานโจทก์ จึงฟังได้ว่า โจทก์ที่ ๒ ขับรถจากอำเภอขลุงมุ่งหน้าไปทางอำเภอมะขาม เมื่อถึง

บริเวณ...

(๓๑ ทวิ) สำหรับศาลใช้

บริเวณที่เกิดเหตุ โจทก์ที่ ๒ ได้ขับรถแซงล้ำเข้าไปในช่องทางเดินรถของนายอำนาจ ซึ่งขับแล่นสวนมาจากอำเภอมะขามมุ่งหน้าไปทางอำเภอขลุง แล้วรถทั้งสองคันเกิดชนกันในช่องทางเดินรถของนายอำนาจ เหตุละเมิดจึงเกิดจากความประมาทของโจทก์ที่ ๒ ฝ่ายเดียว

ประเด็นที่จะต้องวินิจฉัยประการต่อไปมีว่า จำเลยทั้งสองจะต้องรับผิดต่ออีกฝ่ายหนึ่งหรือไม่ เห็นว่า เมื่อเหตุละเมิดเกิดขึ้นเพราะความประมาทเลินเล่อของโจทก์ที่ ๒ ฝ่ายเดียว จำเลยทั้งสองจึงไม่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น โจทก์ที่ ๑ ผู้ครอบครอง และโจทก์ที่ ๒ ผู้ควบคุมรถยนต์กระบะคันหมายเลขทะเบียน ป-๘๖๘๔ ปราจีนบุรี ต้องร่วมกันรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น

ประเด็นที่จะต้องวินิจฉัยประการต่อไปมีว่า ค่าเสียหายมีเพียงใด จำเลยที่ ๒ มีนายเสวก มณีกุต เบิกความประกอบใบสั่งจ่ายค่าสินไหมทดแทนรถยนต์ เอกสารหมาย ล.๖ และใบสั่งจ่ายค่าสินไหมทดแทนผู้ประสบภัยจากรถตามเอกสารหมาย ล.๗ ล.๘ ว่า หลังเกิดเหตุ จำเลยที่ ๒ ได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายของรถยนต์กระบะคันหมายเลขทะเบียน ภ-๐๑๓๗ จันทบุรี เป็นเงิน ๑๗๐,๐๐๐ บาท จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถรวมเป็นเงิน ๑๑๐,๐๐๐ บาท และเสียค่ายกรถกระบะคันหมายเลขทะเบียน ภ-๐๑๓๗ จันทบุรี จากที่เกิดเหตุไปยังตู้ เป็นเงิน ๒,๕๐๐ บาท โจทก์

ทั้งสอง

(๓๑ ทวิ) **สำหรับศาลใช้**

ทั้งสามมิได้นำสืบหักล้างให้เห็นเป็นอย่างอื่น ข้อเท็จจริงจึงฟังได้ตามที่จำเลยที่ ๒ นำสืบ เมื่อจำเลยที่ ๒ ได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนไปแล้วรวมเป็นเงิน ๓๘๒,๕๐๐ บาท จำเลยที่ ๒ ย่อมเข้ารับช่วงสิทธิตามกฎหมายในอันที่จะเรียกร้องค่าเสียหายจากโจทก์ที่ ๑ และที่ ๓ ผู้ทำละเมิด

ประเด็นที่จะต้องวินิจฉัยประการสุดท้ายมีว่า คดีที่โจทก์ที่ ๑ ถูกฟ้องเป็นจำเลยร่วมขาดอายุความแล้วหรือไม่ เห็นว่า จำเลยที่ ๒ รู้ตัวโจทก์ที่ ๑ หลังจากจำเลยที่ ๒ ได้รับสำเนาคำร้องขอไต่สวนอนาถาในคดีที่โจทก์ที่ ๑ ยื่นฟ้อง เมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๔๑ จำเลยที่ ๒ ขอให้ศาลเรียกโจทก์ที่ ๑ เข้ามาเป็นจำเลยร่วมวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๔๑ จึงยังไม่พ้น ๑ ปี นับแต่วันที่จำเลยที่ ๒ รู้ถึงการละเมิด และรู้ตัวผู้จะพึงต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน คดีที่โจทก์ที่ ๑ ถูกฟ้องเป็นจำเลยร่วม จึงไม่ขาดอายุความ

พิพากษาให้โจทก์ที่ ๑ และที่ ๒ ร่วมกันชดใช้ค่าเสียหายแก่จำเลยที่ ๒ เป็นเงิน ๓๙๕,๑๘๑.๘๗ บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ ๗.๕ ต่อปี นับถัดจากวันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จ กับให้โจทก์ที่ ๑ และที่ ๒ ร่วมกันใช้ค่าฤชาธรรมเนียมแทนจำเลยที่ ๒ โดยกำหนดค่าทนายความ ๓,๐๐๐ บาท สำหรับฟ้องของโจทก์ทั้งสาม ให้ยก ค่าฤชาธรรมเนียมเป็นพับ

นายวุฒิ พิทักษ์ธานิน

นายวสันต์ ศรีอันประเสริฐ

บุญเกื้อ/สิมพ์/ทาน

17

(๓๑ ทวิ)

สำหรับศาลใช้

คำพิพากษา

ในพระปรมาภิไธยพระมหากษัตริย์

ที่ ๕๒๖๖. /๒๕๔๘ ศาลฎีกา

วันที่ ๒๗ เดือน กรกฎาคม พุทธศักราช ๒๕๔๘

ความอาญา

ระหว่าง พนักงานอัยการจังหวัดกาฬสินธุ์ โจทก์

[redacted] จำเลย

เรื่อง ความผิดต่อชีวิต ความผิดต่อร่างกาย ประมาท ความผิดต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก อนุโทษ

จำเลย		ฎีกาคัดค้าน		คำพิพากษา	
ศาลอุทธรณ์ภาค ๔	ลงวันที่	๑๘ เดือน	กุมภาพันธ์	พุทธศักราช	๒๕๔๕
ศาลฎีกา	รับวันที่	๒๘ เดือน	กรกฎาคม	พุทธศักราช	๒๕๔๖

(๓๑ ทวิ)

สำหรับศาลใช้

โจทก์ฟ้องและแก้ไขคำฟ้องว่า เมื่อวันที่ ๑๖ เมษายน ๒๕๔๑ เวลากลางวัน จำเลยขับรถยนต์กระบะ คันหมายเลขทะเบียน น - ๘๐๑๕ กาฬสินธุ์ ไปตามถนนสาย ร้อยเอ็ด - กาฬสินธุ์ มุ่งหน้าไปทางจังหวัดกาฬสินธุ์ ด้วยความประมาทโดยขับรถด้วยความเร็วสูง ไม่คำนึงถึงความเดือดร้อนและความเสียหายของผู้อื่นอันเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมาย ขณะจำเลยขับรถมาถึงหมู่บ้านกลางดง มีนายสวัสดิ์ วรชินา ขับรถยนต์กระบะ คันหมายเลขทะเบียน บน - ๗๗๔ นครปฐม โดยมีนางพา ศรีพจน์ นายสุดชา ศรีพจน์ นางพยอม ราโชติ นางทองสี ตรีเหลา นางกลิ่น นาสุข นางสาวจำปี ศาลารัตน์ นางสอน นิติพจน์ นางเพ็ง ตรีเหลา และนางอ่อน ศรีพจน์ นั่งโดยสารมาด้วย แล่นสวนทางมาบนถนนสายเดียวกัน จำเลยจะต้องใช้ความระมัดระวังลดความเร็วของรถลง และขับรถให้อยู่ในช่องเดินรถของตนไม่ขับล้ำเส้นกึ่งกลางถนนออกไปในช่องเดินรถสวนมา แต่จำเลยกลับขับรถด้วยความเร็ว และรถยนต์ของจำเลยแล่นล้ำเส้นกึ่งกลางถนนออกไปในช่องเดินรถสวนมา เป็นเหตุให้ชนกับรถยนต์ คันหมายเลขทะเบียน บน - ๗๗๔ นครปฐม ซึ่งกำลังแล่นสวนทางมาอย่างแรง รถทั้งสองคันได้รับความเสียหาย และนางพาถึงแก่ความตาย นายสุดชา นางพยอม นางทองสี นางสอน และนางเพ็งได้รับอันตรายสาหัสต้องทุพพลภาพป่วยเจ็บด้วยอาการทุกขเวทนา และประกอบกรณียกิจตามปกติไม่ได้เกินกว่าสี่สิบวัน นางกลิ่น นางสาวจำปี

(๓๑ ทวิ)

สำหรับศาลใช้

บน - ๗๗๔ นครปฐม พาญาติจากจังหวัดร้อยเอ็ดเพื่อไปเยี่ยมเพื่อนที่อำเภอสหัสขันธ์ จังหวัดกาฬสินธุ์ จนกระทั่งเวลาประมาณ ๑๕ นาฬิกา จึงเดินทางกลับ โดยนายสวัสดิ์เป็นคนขับรถ มีนายสุดชา ศรีพจน์ นั่งคู่กับคนขับและมีผู้ร่วมโดยสารมาในรถทั้งที่นั่งหลังคนขับและกระบะท้ายรถ คือนางพา ศรีพจน์ นางพยอม ราโชติ นางทองสี ตรีเหลา นางกสิน นาสุข นางสาว-จำปี ศาลารัตน์ นางสอน นิติพจน์ นางเพ็ง ตรีเหลา และนางอ่อน ศรีพจน์ นายสวัสดิ์ขับรถด้วยความเร็วประมาณ ๖๐ ถึง ๗๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ตามถนนสายกาฬสินธุ์ - รัตถเลิศ ซึ่งเป็นถนนมีสองช่องเดินรถแล่นสวนกัน เมื่อรถแล่นมาถึงบริเวณหมู่บ้านกลางดง ตำบลหัวขโพธิ์ อำเภอเมืองกาฬสินธุ์ จังหวัดกาฬสินธุ์ รถแล่นผ่านทางโค้ง จำเลยขับรถยนต์กระบะ คันหมายเลขทะเบียน น - ๘๐๑๕ กาฬสินธุ์ แล่นสวนทางมา ขณะที่รถยนต์ของจำเลยอยู่ห่างจากรถยนต์ของนายสวัสดิ์ประมาณ ๔ ถึง ๕ เมตรนั้น จำเลยก้มลงในลักษณะหาสิ่งของภายในรถและใช้มือบังคับพวงมาลัยรถข้างเดียว แล้วรถยนต์ของจำเลยก็แล่นล้ำเข้าไปในช่องเดินรถของนายสวัสดิ์ในระยะกระชั้นชิด ไม่สามารถหักหลบได้ทัน จึงเกิดการเฉี่ยวชนกัน รถยนต์ของจำเลยหันกลับไปทางเดิมและรถทั้งสองคันได้รับความเสียหายเป็นเหตุให้นางพากระเด็นตกจากรถจนถึงแก่ความตายตามรายงานการชันสูตรพลิกศพ เอกสารหมาย จ.๑๑ นายสุดชา นางพยอม นางทองสี นางสอนและนางเพ็งได้รับอันตรายสาหัส ตามผลการชันสูตรบาดแผล

(๓๑ ทวิ)

สำหรับศาลใช้

และความเห็นแพทย์เอกสารหมาย จ.๖ จ.๗ จ.๘ จ.๑๓ และ จ.๑๔ ส่วนนางกาสิน นางอ่อน และนางสาวจำปีได้รับอันตรายแก่กาย ตามผลการชันสูตรบาดแผลและความเห็นของแพทย์เอกสารหมาย จ.๙ จ.๑๐ และ จ.๑๒ พนักงานสอบสวนได้รับแจ้งเหตุเวลาประมาณ ๑๗ นาฬิกา ได้ออกไปตรวจสถานที่เกิดเหตุ ทำบันทึกการตรวจสถานที่เกิดเหตุและแผนที่สังเขปแสดงสถานที่เกิดเหตุ ตามเอกสารหมาย จ.๔ และ จ.๖ รถยนต์ของคู่กรณีทั้งสองคันได้รับความเสียหายตามภาพถ่ายในเอกสารหมาย จ.๑ พนักงานสอบสวนได้ส่งรถยนต์ทั้งสองคันไปตรวจสภาพรถตามบันทึกการตรวจเครื่องกลและเครื่องอุปกรณ์ เอกสารหมาย ป.จ.๓ และ ป.จ.๔ (ศาลจังหวัดร้อยเอ็ด) ต่อมาวันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๔๑ จำเลยเข้ามอบตัว พนักงานสอบสวนแจ้งข้อหาจำเลยว่า ขับรถยนต์โดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย บาดเจ็บสาหัสและบาดเจ็บ และทรัพย์สินของผู้อื่นเสียหาย จำเลยให้การปฏิเสธ

จำเลยนำสืบว่า วันเกิดเหตุเวลาประมาณ ๑๗ นาฬิกา จำเลยขับรถยนต์กระบะ คันหมายเลขทะเบียน น - ๘๐๑๔ กาฬสินธุ์ ไปส่งพี่สาวแล้วขับรถกลับบ้าน ระหว่างทางจะแวะซื้อเนื้อวัวที่ร้านจ่าสิบตำรวจณรงค์ ศรีโอฬาร ได้ชะลอความเร็วรถลงที่ ๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง อยู่ที่เกียร์ ๓ และขับชิดไหล่ทางด้านซ้าย แต่ร้านขายเนื้อวัวปิดจึงเบนหัวรถเข้าช่อง

(๓๑ ทวิ) **สำหรับศาลใช้**

เดินรถตามปกติ นายสวัสดิ์ขับรถคันเกิดเหตุมาด้วยความเร็ว หลุดโค้งแล่นเข้ามาในช่องเดินรถของรถจำเลย จำเลยเปิดไฟกะพริบและเหยียบเบรกหักหลบไปไม่ทัน จึงถูกรถยนต์ของนายสวัสดิ์ชนจนรถเสียหลักหมุนกลับไปทางเดิน ภายหลังมีเจ้าพนักงานตำรวจซึ่งเป็นญาติของผู้บาดเจ็บมาพูดบังคับให้จำเลยยอมรับผิด เนื่องจากรถยนต์ของจำเลยมีประกันภัย แผนที่สังเขปเอกสารหมาย จ.๒ ไม่ตรงกับความจริง พยานโจทก์ปากนางหญิงจวน ระวีโชติ และนางสายฝน นันช่วง ไม่ได้เห็นเหตุการณ์ มีแต่เจ้าพนักงานตำรวจซึ่งเป็นญาติผู้บาดเจ็บบังคับให้พยานทั้งสองเบิกความ [redacted]ถนนนครปฐม[redacted]

พิเคราะห์แล้ว ข้อเท็จจริงเบื้องต้นฟังได้ว่า ในวันเวลาและสถานที่เกิดเหตุตามฟ้อง นายสวัสดิ์ วรชินา ขับรถยนต์กระบะ คันหมายเลขทะเบียน บน - ๗๗๔ นครปฐม โดยมีนางพา ศรีพจน์ นายสุดชา ศรีพจน์ นางพยอม ราโชติ นางทองสี ศรีเหลา นางเสิน นาสุข นางสาวจำปี ศาลารัตน์ นางสอน นิติพจน์ นางเพ็ง ศรีเหลา และนางอ่อน ศรีพจน์ นั่งร่วมโดยสารมาในรถด้วย มาตามถนนกาฬสินธุ์ - ร้อยเอ็ด มุ่งหน้าไปจังหวัดร้อยเอ็ด จำเลยขับรถยนต์กระบะ คันหมายเลขทะเบียน น - ๘๐๑๕ กาฬสินธุ์ มุ่งหน้าเข้าตัวเมืองกาฬสินธุ์ เมื่อถึงที่เกิดเหตุบ้านกลางดง รถทั้งสองคันเกิดเหตุเฉี่ยวชนกันเป็นเหตุให้นางพา

(๓๑ ทวิ)

สำหรับศาลใช้

กระเด็นตกจากรถถึงแก่ความตาย นายสุดชา นางพยอม นางทองสี นางสอน และนางเพ็ง ได้รับอันตรายสาหัส นางกสิน นางสาวจำปี และนางอ่อนได้รับอันตรายแก่กาย คดีมีปัญหาต้องวินิจฉัยตามฎีกาของจำเลยว่า จำเลยกระทำความผิดตามคำพิพากษาศาลล่างทั้งสองหรือไม่ โจทก์มีนายสวัสดิ์ วรชินา และนายสุดชา ศรีพจน์ เป็นพยานเบิกความสอดคล้องกันว่า วันเกิดเหตุนายสวัสดิ์ขับรถคันเกิดเหตุมีนายสุดชานั่งหน้าคู่กับนายสวัสดิ์ และมีบุคคลอื่นร่วมโดยสารมาด้วย นายสวัสดิ์ขับรถด้วยความเร็วประมาณ ๖๐ ถึง ๗๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง เมื่อถึงที่เกิดเหตุ พยานทั้งสองเห็นจำเลยขับรถยนต์กระบะแล่นสวนทางในระยะ ๔ ถึง ๕ เมตร เห็นจำเลยก้มลงหาสิ่งของภายในรถโดยใช้มือขับรถข้างเดียวแล้วรถที่จำเลยขับแล่นล้ำเข้ามาในช่องเดินรถของนายสวัสดิ์ในระยะกระชั้นชิด นายสวัสดิ์หักรถหลบไม่ทันจึงถูกชน รถหยุดอยู่กับที่ ส่วนรถของจำเลยหมุนกลับทางเดิม นางพากระเด็นตกจากรถไปนอนตายบนถนน ส่วนคนอื่นที่ร่วมโดยสารมาด้วยบางคนบาดเจ็บสาหัส และบางคนบาดเจ็บเล็กน้อย นอกจากนี้โจทก์มีนางหนูจวน ระวิโชติ และนางสายฝน นันช่วง เป็นประจักษ์พยานเบิกความสอดคล้องกันว่า พยานทั้งสองเอารถจักรยานยนต์ไปซ่อมแซมเครื่องยนต์แล้วเดินจากร้านซ่อมข้ามถนนไปยืนรอรถโดยสารประจำทาง ขณะยืนรอรถโดยสาร นางสายฝนเห็นจำเลยขับรถยนต์กระบะมาด้วยความเร็วประมาณ ๗๐ ถึง ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขับรถแล่นคร่อมเส้นแบ่งกึ่งกลางถนน

(๓๑ ทวิ)

สำหรับศาลใช้

เข้าไปในช่องเดินรถสวนเล็กน้อยชนกับรถของนายสวัสดิ์โดยจุดชนอยู่ห่างเส้นแบ่งกึ่งกลางถนนเข้าไปในช่องเดินรถของนายสวัสดิ์ไม่ถึง ๑ เมตร รถของนายสวัสดิ์หยุดอยู่กับที่ ส่วนรถของจำเลยเสียหลักหันกลับไปทางเดิม ดังนี้ [redacted] ให้รถยนต์ทั้งสองคันเกิดเฉี่ยวชนกันขึ้น [redacted] ด้วยความเร็วสูงหลุดทางโค้งเข้าชนรถยนต์กระบะของจำเลยในช่องเดินรถของจำเลย ปัญหาสำคัญที่จะต้องวินิจฉัยในเบื้องต้นจึงมีว่า จุดที่รถยนต์กระบะทั้งสองคันชนกันนั้นอยู่ในช่องเดินรถของใครกันแน่ ในข้อนี้จำเลยมีนายวีระ บุญญวิจิตร พนักงานตรวจสอบอุบัติเหตุ บริษัทนำสินประกันภัย จำกัด (มหาชน) สาขาจังหวัดร้อยเอ็ด เบิกความว่า เมื่อพยานได้รับแจ้งทางโทรศัพท์จากญาติของจำเลยผู้เอาประกันภัยก็รีบเดินทางไปตรวจที่เกิดเหตุ พบเศษกระจกบังลมหน้าทั้งสองคันตกอยู่ในช่องเดินรถที่มุ่งหน้าไปทางจังหวัดกาฬสินธุ์ซึ่งเป็นช่องเดินรถของจำเลย ซึ่งสอดคล้องกับความเห็นของพันตำรวจเอกชูศักดิ์ ธาระวานิช นักวิทยาศาสตร์เอก กองพิสูจน์หลักฐาน สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่เบิกความต่อศาลสรุปความเห็นว่า ขณะที่

(๓๑ ทวิ)

สำหรับศาลใช้

รถยนต์กระบะทั้งสองคันชนกันนั้น รถยนต์กระบะของนายสวัสดิ์ได้ทำการเบรกและจะหักกลับเข้าไปในช่องเดินรถของตน แต่เกิดการชนกันเสียก่อน และพยานได้สรุปความเห็นไว้อีกตอนหนึ่งด้วยว่า จากการวิเคราะห์พยานหลักฐานต่าง ๆ เป็นไปไม่ได้ที่รถยนต์กระบะของจำเลยจะแล่นล้ำช่องเดินรถเข้าไปชนกับรถยนต์กระบะของนายสวัสดิ์ แล้วมาหยุดหลังเกิดเหตุตามภาพถ่ายหมาย ล.๔ เพราะร่องรอยการชนนั้นเป็นการสวนชนและมีการทำมุม ๑๕ องศา ซึ่งถ้าหากรถยนต์กระบะของจำเลยแล่นล้ำช่องเดินรถเข้าไปชนรถยนต์กระบะของนายสวัสดิ์แล้ว รถยนต์ของจำเลยจะต้องหมุนไปทางขวาแล้วถอยหลังไปอย่างน้อยไม่ต่ำกว่าความยาวของรถ และชัดกับรอยเบรกที่ปรากฏในภาพถ่ายหมาย ล.๕, ล.๖ และ ล.๗ ซึ่งรอยเบรกรถยนต์กระบะของนายสวัสดิ์นั้น หากรถยนต์ของจำเลยแล่นมาชนในช่องเดินรถของนายสวัสดิ์จะไม่ปรากฏรอยเบรกลักษณะข้ามช่องเดินรถที่ปรากฏตามภาพถ่ายดังกล่าว ดังนี้ ศาลฎีกาเห็นว่า แม้การเข้ามามีส่วนวิเคราะห์ให้ความเห็นในคดีนี้ของพันตำรวจเอกชูศักดิ์จะเกิดจากการร้องขอของบริษัทนำสินประกันภัย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทผู้รับประกันภัยรถยนต์กระบะคันที่จำเลยขับ อันทำให้ศาลต้องรับฟังความเห็นของพันตำรวจเอกชูศักดิ์ด้วยความระมัดระวังเพราะมิใช่พยานคนกลางอย่างแท้จริงก็ตาม แต่ศาลฎีกาได้ตรวจพิเคราะห์ดูความเห็นของ

(๓๑ ทวิ)

สำหรับศาลใช้

พยานปากนี้ประกอบรายงานการวิเคราะห์อุบัติเหตุรถยนต์ที่พยานได้จัดทำขึ้นตามเอกสารหมาย ล.๑๔ แล้ว เห็นว่า รายงานการวิเคราะห์ที่พยานได้จัดทำขึ้นตามเอกสารหมาย ล.๑๔ ดังกล่าวนั้น มีการตรวจวิเคราะห์ทั้งคำพยานบุคคลประกอบพยานเอกสารและวัตถุพยานต่าง ๆ ทุกแง่มุม อย่างละเอียดทุกขั้นตอน กับทั้งมีการทดลองเปรียบเทียบการกระจายเพื่อพิสูจน์คราบเกลือจากไหปลาร้าที่บรรทุกอยู่ในรถยนต์กระบะของจำเลยกระเด็นออกไปตกอยู่ในที่เกิดเหตุ ซึ่งผลการตรวจวิเคราะห์ดังกล่าว ข้อสรุปความเห็นของ[redacted]ประกอบด้วยเหตุผลทางวิชาการวิทยาศาสตร์ที่พยานได้หยิบยกขึ้นสนับสนุนซึ่งสามารถอธิบายลำดับเหตุการณ์ก่อนชน ลำดับเหตุการณ์การชน ตำแหน่งจุดชน รวมทั้งเหตุผลที่รถยนต์กระบะทั้งสองคันไปหยุดอยู่ในสภาพภายหลังการชนและแรงเหวี่ยงที่ทำให้บุคคลและสิ่งของต่าง ๆ ที่นั่งโดยสารและบรรทุกอยู่ในรถยนต์กระบะของนายสวัสดิ์กระเด็นออกจากรถไปตกอยู่บนถนนที่เกิดเหตุได้อย่างสมเหตุผลและเป็นจริงทั้งตามหลักวิชาการฟิสิกส์และวิชาพลศาสตร์ (Dynamics) ข้อพยานหลักฐานของจำเลยจึงประกอบชอบด้วยเหตุผลมีน้ำหนักมั่นคงมีเหตุผลน่าเชื่อกว่าคำพยานบุคคลของโจทก์ดังที่ได้วินิจฉัยมาข้างต้น [redacted]จะมีร้อยตำรวจเอก-พิติพงษ์ หาญสันเทียะ พนักงานสอบสวนเบื้องต้น ผู้ตรวจสถานที่เกิดเหตุมาเบิกความสนับสนุน

(๓๑ ทวิ)

สำหรับศาลใช้

ว่า พยานได้สอบสวนและรวบรวมพยานหลักฐานทั้งหมดแล้วมีความเห็นว่าอุบัติเหตุครั้งนี้เกิดจากความประมาทของจำเลยก็ตาม แต่พยานหาได้อธิบายในเหตุผลให้ชัดแจ้งไม่ว่าพยานหลักฐานที่พยานรวบรวมมานั้น มีพยานหลักฐานอื่นใดที่บ่งชี้ให้เห็นว่าจำเลยขับรถยนต์ประมาทและเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุชนกันครั้งนี้ เพราะพยานเพียงแต่เบิกความว่า ถนนตรงที่เกิดเหตุมีสองช่องเดินรถ โดยมีเส้นแบ่งช่องเดินรถกึ่งกลางไว้ สภาพถนนขณะเกิดเหตุถนนแห้ง มีเศษอุปกรณ์ของรถยนต์กระบะทั้งสองคันในที่เกิดเหตุเสียหายตกแตกเกลื่อนถนน แต่หาได้ระบุให้ชัดแจ้งว่าเศษอุปกรณ์ของรถยนต์ดังกล่าวส่วนใหญ่ตกอยู่ในช่องเดินรถของฝ่ายใดอันจักแสดงให้เห็นจุดชนของรถยนต์กระบะทั้งสองคันไม่ เพราะพยานเบิกความตอบคำถามค้านของทนายจำเลยว่า ตามแผนที่สังเขปแสดงสถานที่เกิดเหตุเอกสารหมาย จ.๒ พยานเป็นผู้จัดทำ ซึ่งตามเอกสารดังกล่าวพยานหาได้ระบุเกี่ยวกับคราบรอยสีดำท้ามล้อ (รอยเบรก) และเศษวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ตกกระจายอยู่บนผิวจราจรไม่ [redacted] อีกตอนหนึ่งว่า พยานไม่ทราบว่ารถยนต์กระบะทั้งสองคันมีจุดชนกันอยู่ที่จุดใด เพราะมาตรวจสถานที่เกิดเหตุหลังจากเกิดเหตุแล้ว อันเป็นการปฏิบัติหน้าที่สอบสวนคดีอุบัติเหตุจากการจราจรที่บกพร่องต่ำกว่ามาตรฐานของพนักงานสอบสวนทั่ว ๆ ไปอย่างอื่น ทั้งนี้เพราะโดยวิสัยของ

(๓๑ ทวิ)

สำหรับศาลใช้

พนักงานสอบสวนผู้ทำหน้าที่รวบรวมพยานหลักฐานในกรณีมีเหตุรถยนต์ชนกันในท้องถนนเช่นนี้ เป็นเรื่องปกติที่พนักงานสอบสวนจะต้องมาตรวจสถานที่เกิดเหตุภายหลังจากการได้รับแจ้งเหตุแล้ว แต่เป็นหน้าที่ของพนักงานสอบสวนที่จะต้องตรวจสถานที่เกิดเหตุอย่างละเอียด โดยเฉพาะอย่างยิ่ง พนักงานสอบสวนจำเป็นที่จะต้องจดบันทึกและถ่ายรูปเพื่อแสดงให้เห็นว่าตำแหน่งหรือบริเวณที่มีเศษวัสดุ อุปกรณ์ของรถยนต์ทั้งสองคันตกกระจายอยู่บนพื้นผิวจราจรส่วนใหญ่ซึ่งน่าจะบ่งบอกได้ว่าเป็นจุดที่รถยนต์ทั้งสองคันชนกันนั้นอยู่ในช่องเดินรถของฝ่ายใด แต่ร้อยตำรวจเอกทิติพงษ์ พนักงานสอบสวนเบื้องต้นผู้ตรวจสถานที่เกิดเหตุคดีนี้ [redacted] ต่อศาลไม่ [redacted] ร้อยตำรวจเอกทิติพงษ์จึงตัดต่อเหตุผลมีพิรุธไม่มีน้ำหนักที่ศาลจะรับฟังเชื่อได้ ยิ่งกว่านั้น ร้อยตำรวจเอกทิติพงษ์ยังเบิกความตอบคำถามค้านของทนายจำเลยยอมรับว่าตามภาพถ่ายหมาย ล.๖ มีรอยยางรถยนต์ในช่องเดินรถด้านขวาตัดเข้ามาในช่องเดินรถด้านซ้ายเป็นรูปโค้งแล้วตัดเข้ามาในช่องเดินรถเดิม เจือสมกับที่พันตำรวจเอกชูศักดิ์ ธาระวานิช พยานจำเลยได้ทำรายงานการตรวจวิเคราะห์ไว้ในเอกสารหมาย ล.๑๔ ด้วย ซึ่งความข้อนี้ แม้ร้อยตำรวจเอก-ทิติพงษ์จะเบิกความว่า พยานดูภาพถ่ายหมาย ล.๖ แล้วไม่ขอยืนยันว่าเป็นสถานที่เกิดเหตุ

หรือไม่ก็ตาม แต่พยานก็มิได้ปฏิเสธว่ามิใช่ภาพถ่ายสถานที่เกิดเหตุ อีกทั้งเมื่อศาลได้ตรวจดูภาพถ่ายหมาย ล.๖ เปรียบเทียบกับภาพถ่ายหมาย ล.๒ ซึ่งยังมีเครื่องหมายต่าง ๆ ที่แสดงตำแหน่งของรถยนต์กระบะทั้งสองคันหยุดอยู่ภายหลังชนกันปรากฏอยู่แล้ว องค์ประกอบต่าง ๆ ของภาพที่ปรากฏอยู่ในภาพถ่ายหมาย ล.๖ ถูกต้องตรงกับที่ปรากฏในภาพถ่ายหมาย ล.๒ แสดงให้เห็นชัดแจ้งว่าภาพถ่ายหมาย ล.๖ เป็นภาพถ่ายสถานที่เกิดเหตุจริง [redacted] หลักฐานรอยเบรกของรถยนต์ในที่เกิดเหตุไว้ [redacted] พนักงานตรวจสอบสาเหตุของบริษัทประกันภัยสำกัด (มหาชน) [redacted] ภาพถ่ายเลขทะเบียนรถ [redacted] จึงมีเหตุผลที่ศาลฎีกาจะรับฟังเชื่อถือพยานหลักฐานเช่นว่านี้ได้ กล่าวโดยสรุปศาลฎีกาเห็นว่าพยานหลักฐานโจทก์ยังมีข้อสงสัยตามสมควรว่าเหตุรถยนต์ชนกันครั้งนี้จะเกิดจากจำเลยขับรถแล่นคร่อมเส้นแบ่งกึ่งกลางถนนเข้ามาชนกับรถยนต์กระบะของนายสวัสดิ์ในช่องเดินรถของนายสวัสดิ์จริงตามฟ้องหรือไม่ จึงต้องยกประโยชน์แห่งความสงสัยนั้นให้แก่จำเลยตามประมวล-

(๓๑ ทวิ)

สำหรับศาลใช้

กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา ๒๒๗ วรรคสอง ที่ศาลล่างทั้งสองฟังว่าจำเลยขับรถประมาทตามฟ้องและพิพากษาลงโทษจำเลยมานั้น ศาลฎีกาไม่เห็นพ้องด้วย ฎีกาของจำเลยฟังขึ้น และเมื่อวินิจฉัยดังนี้แล้ว คดีก็ไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยฎีกาของจำเลยที่ขอให้ลงโทษจำเลยในสถานเบาและรอการลงโทษให้แก่จำเลยอีกแต่อย่างใด

[redacted]

[redacted]

นายวิชัย วิวัตเสวี

นายเกรียงชัย จึงจตุรพิธ

FROM : FAX NO. Jan. 04 2008 02:09PM P1

(๓๑ ทวิ) สำหรับศาลใช้

คำพิพากษา

ในนามพระมหากษัตริย์

ที่ ๑๗๖๑๑๒/๒๕๕๐ ศาลฎีกา

วันที่ ๒๑ เมษายน พุทธศักราช ๒๕๕๐

พนักงานอัยการ

ระหว่าง

นายประจักร

นายจักร

เรื่อง ความผิดต่อพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันการทุจริต

โจทก์ อุทธรณ์ คำพิพากษา

ศาลอุทธรณ์ภาค ๓ ลงวันที่ ๑๖ เดือน กันยายน พุทธศักราช ๒๕๔๖

ศาลฎีกา รับวันที่ ๒๑ เดือน พฤษภาคม พุทธศักราช ๒๕๔๙

ศาลฎีกา
20 พ.ค. 2550
ศาลฎีกา

FAX NO. :

Jan. '04 2003 02

) (๓๑ ทวิ)

โจทก์ฟ้องว่า เมื่อวันที่ ๙ กันยายน ๒๕๓๙ เวลากลางวัน จำเลยที่ ๒

ขับรถยนต์กระบะหมายเลขทะเบียน บ - ๑๑๔๔ ชัยภูมิ ไปตามถนนสายชัยภูมิ - จุมพร

จากจังหวัดชัยภูมิมุ่งหน้าไปทางอำเภอจุมพร นิรามัยประเมน เจริญชัย ชัยภูมิ

หมายเลขทะเบียน บ - ๐๕๕๑ ชัยภูมิ แล่นสวนมา ส่วนจำเลยที่ ๑ ขับรถยนต์บรรทุก

ยี่ห้อหมายเลขทะเบียน ๙๓ - ๖๒๐๑ กรุงเทพมหานคร ห่วงรถห่วงหมายเลขทะเบียน

๙๓ - ๖๒๓๙ กรุงเทพมหานคร แล่นตามหลัง เมื่อมาถึงทางโค้งบริเวณ

กิโลเมตรที่ ๑๙ กับ ๙๐ จำเลยทั้งสองขับรถด้วยความเร็วสูงแซงกันขึ้นไปในทาง

เดินรถสวนโดยประมาท เป็นเหตุให้รถยนต์ทั้งสองคันเฉี่ยวชนกัน ทำให้รถยนต์

กระบะที่จำเลยที่ ๒ ขับกีดขวางช่องเดินรถที่นายประเมนขับอย่างกะทันหัน นายประเมน

ถูกตรึกไม่ทัน รถยนต์กระบะที่นายประเมนขับแล่นชนรถยนต์กระบะที่จำเลยที่ ๒ ขับ

ทำให้รถยนต์ทั้งสามคันได้รับความเสียหายบริเวณที่ส่วนลดหลังไม่ ทำให้

จังหวัดชัยภูมิ ขอให้ลงโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๐๗

มาตรา ๒๕ ๑๕๗

จำเลยทั้งสองให้การปฏิเสธ

7 ธ.ค. 2560

(๓๑ ทวิ)

สำหรับศาลใช้

ศาลชั้นต้นฎีกาจากคำสั่งที่ศาลอุทธรณ์ว่า จำเลยทั้งสองมีความผิดฐานขาย

บัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๑๐ มาตรา ๔๑ (๔), ๑๕๗ ปรับคนละ ๑,๐๐๐ บาท

ไม่สามารถชำระค่าปรับให้จัดการตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๒๙, ๓๐

จำเลยที่ ๑ อุทธรณ์ว่า ศาลชั้นต้นพิพากษาว่าจำเลยมีความผิดฐานขาย

ศาลชั้นต้นอนุญาตให้อุทธรณ์ในปัญหา

ศาลอุทธรณ์ภาค ๑ พิพากษาแก้ว่า ให้ยกฟ้องข้อหาฐานขาย

นอกจากที่แก้ให้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลชั้นต้น

โจทก์ฎีกา

ศาลฎีกาตรวจสำนวนแล้วมีคำสั่งรับฎีกา ทางพิจารณาโดยไม่มีคู่ความ

เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ๒๕๓๗ ศาลฎีกา ขอเรียกนายประเมิน ๑ คน

ซึ่งขอทราบชื่อกระบะหมายเลขทะเบียน ๑ ๕๓ จังหวัด ออกจากกรมขนส่งทางบก

ไปสำเภอแก้วศรัย จังหวัดจันทบุรี นายประเมิน ๑ เจริญชัย ภรรยาของนายประเมินและ

นายสุวิทย์ สมัคณะ นั่งไปด้วย ศาลมีคำสั่งให้ตรวจสอบนายประเมินให้จับกุมผู้ขายรถยนต์

กระบะ หมายเลขทะเบียน ข ๑๕๓ จันทบุรี ซึ่งมีจำนวนเลขที่ ๒ เป็นผู้ต้องสงสัย

ศาลฎีกา

20 ม.ค. 2550

ศาลฎีกา

(๓๑ ทวิ)

สำหรับศาลฎ

๓๐ ถึง ๔๐ เมตร จนใกล้ถึงที่[illegible]

กับ ๔๐ จำเลยที่ ๒ ได้ขับรถ[illegible]

ทางเดินรถสวน ขณะเดียวกันจำเลยที่ [illegible] ขับรถยนต์บรรทุกสิบล้อ [illegible]

๗๓ - ๖๒๓๑ กรุงเทพมหานคร [illegible] ๗๓ - ๖๒๓๑

กรุงเทพมหานคร แล่นสวนทาง[illegible]

รถยนต์บรรทุกสิบล้อพ่วงที่จำเลยที่ [illegible] ๒ ขับไม่ ขวาง

กับ ทำให้รถยนต์กระบะของ[illegible] นายประ[illegible]

แล่นไปทับ เป็นเหตุให้รถยนต์กระ[illegible]

ส่วนรถยนต์บรรทุกสิบล้อพ่วง[illegible] ตกคร่อมอยู่ข้างถนน [illegible]

เจ้าพนักงานตำรวจพนักงานสอบสวน [illegible]

ประมาทเป็นเหตุให้เกิดวาตภัย[illegible] จำเลยทั้งสองให้การปฏิเสธ

จำเลยที่ ๑ นำสืบ[illegible]ตราวาประมาณ ๖ [illegible]

ขับรถยนต์บรรทุกสิบล้อหมายเลขทะเบียน [illegible] ๖๒๓๑ กรุงเทพมหานคร [illegible]

หมายเลขทะเบียน ๗๓ - ๖๒๓๑ กรุงเทพมหานคร บรรทุกน้ำตาลไปจังหวัด[illegible]

(๓๑ ทวิ) สำหรับศาลใช้

[redacted]

ชัยภูมิ - ชุมแพ จากอำเภอภูเขียว [illegible] จังหวัดชัยภูมิ [illegible]

[redacted]

จำเลยที่ ๑ นั่งไปด้วย ก่อนถึง [illegible] เป็นทางโค้งจำเลยที่ ๒ ได้ขับ [illegible]

[redacted]

[illegible] เส้นทางสำหรับไปใน [illegible] ของจำเลยที่ ๑ เป็นเหตุให้ [illegible]

[redacted]

[illegible] ของจำเลยที่ ๑ และ [illegible] ของจำเลยที่ ๒ ชนกัน [illegible] จำเลยที่ ๑

[redacted]

[illegible] ทำให้รถยนต์ [illegible] จำเลยที่ ๑ [illegible]

[redacted]

ไม่ได้ขับรถสำหรับไปใน [illegible] จำเลยที่ ๒

[redacted]

พิเคราะห์แล้ว [illegible] ไม่ได้โต้เถียงกันใน [illegible]

[redacted]

[illegible] คำพิพากษาศาลอุทธรณ์ [illegible] วันที่ ๘ ธันวาคม [illegible]

[redacted]

[illegible] นาฬิกา จำเลยที่ ๑ ขับรถยนต์ [illegible] หมายเลขทะเบียน [illegible]

[redacted]

[illegible] พ่วงรถพ่วง [illegible] ๗๑ - ๒๒๐๔ [illegible]

[redacted]

ไปตามถนนสายชัยภูมิ - ชุมแพ [illegible] มุ่งหน้าไปจังหวัด [illegible]

[redacted]

จำเลยที่ ๒ ขับรถยนต์กระบะ [illegible] ทะเบียน ม - ๓๗๔๑ ชัยภูมิ [illegible]

[redacted]

โดยมีนายประมวล เจริญชัย [illegible] หมายเลขทะเบียน [illegible]

[redacted]

[illegible] ท้ายหลังรถยนต์กระบะที่จำเลยที่ ๒ ขับ เมื่อมาถึงทางโค้ง [illegible]

[redacted]

ศาลฎีกา

ศาลยุติธรรม

[redacted]

(๓๑ ทวิ)

สำหรับศาลใช้

[redacted]

(๓๑ ทวิ)

สำหรับศาลใช้

[illegible]

ประกาศ ๑ เมตร สันนิษฐานได้ว่า[illegible] เศษกระจก และความเข้มข้นของภาพถ่าย

ภาพ จ.๒ รอยครูดที่เกิดขึ้นภายหลังจากยานพาหนะบรรทุกสิบล้อห่างจากจุดที่ ๑

เนื่องจากมีอาการระเบิด เศษชิ้นส่วน[illegible]ในทางเดินรถของจำเลยที่ ๑ จนทำลายยานพาหนะ

ทั้งสองคันชนกันดังกล่าว หนักงา[illegible]ไว้ในแผนที่สังเขปเกี่ยวกับอุบัติเหตุ

ตามเอกสารท้ายหมาย จ.๕ ซึ่งจำเลย[illegible]ยอมรับรองไว้ว่า [illegible]

จึงเห็นว่าถูกต้องตรงกับความเป็น[illegible] โดยในขั้นพิจารณาจำเลยที่ ๑ ก็เบิก

ความเกี่ยวกับในชั้นสืบสวนสอบสวน[illegible]ว่าจำเลยหลบหนีไปจากที่เกิดเหตุ

ประกาศ ๑ เมตร และอยู่ในทา[illegible]ยานพาหนะบรรทุกสิบล้อห่างที่จุดที่ ๑ ซึ่ง

ซึ่งเป็นการสอดคล้องประกอบกับสภาพ[illegible]ยานพาหนะประเภทที่จำเลยที่ ๑ [illegible]

ซึ่งเป็นเส้นทางที่ด้านหน้ารถด้านขวาถูกเฉี่ยวชนกันกับ บางส่วนที่ด้านขวาของตัวรถ

และรอยครูดที่พื้นถนนตามภาพถ่าย[illegible] จ.๑ และ จ.๒ ส่วนรอยครูดที่ยางรถสิบล้อ

ห่างที่จุดที่ ๑ ซึ่งเสียหายมาก[illegible]ตรวจพบมีรา บางส่วนที่ด้านขวาของตัวรถ

และกระจะเกือบปิดติดพื้นถนนส่วนใหญ่[illegible]ทั้งการตรวจที่สูงจนเกิดขึ้นภายหลังจากเกิดอุบัติเหตุ

ตามเอกสารท้าย จ.๙ และภาพถ่าย[illegible] (รวม ๒ ภาพ) แล้ว เห็นว่าการที่จำเลย

[illegible]

FROM : FAX NO. : Jan. 04 2008 02:39PM P4

(๓๑ ทวิ)

สำหรับศาลใช้

[illegible] ๒ ขับรถยนต์กระบะล้ำเข้าไป [illegible] บรรทุกสิบล้อพ่วงที่จำเลยที่ ๑ ขับไปทาง [illegible]

[illegible] จำเลยที่ ๑ ทำให้รถยนต์ [illegible] จำเลยที่ ๒ ขับหมุนไปทาง [illegible]

[illegible] ขวางถนนและไป [illegible] กลางถนนเข้าไป [illegible]

จำเลยที่ ๑ ประมาณ ๙๐ [illegible]

[illegible] หากรถยนต์บรรทุก [illegible] จำเลยที่ ๑ ขับล้ำเข้าไป [illegible]

จำเลยที่ ๒ และชนกับรถยนต์ [illegible] ๒ ขับล้ำเข้าไปใน [illegible]

[illegible]

[illegible] จำเลยที่ ๒ ขับ [illegible]

[illegible] รถยนต์กระบะไป [illegible]

[illegible] กลางถนนเข้าไปใน [illegible] จำเลยที่ ๑ ได้ [illegible]

จำเลยที่ ๒ ขับรถยนต์กระบะล้ำ [illegible] ของจำเลยที่ ๑ [illegible]

[illegible] บรรทุกสิบล้อพ่วง [illegible] ทางเดินรถของจำเลยที่ [illegible]

[illegible] ๒ ไม่ขับรถยนต์กระบะล้ำเข้าไป [illegible] ของจำเลยที่ ๑ ก็จะไม่ [illegible]

ศาลฎีกา 20 พ.ย. [illegible]

FROM : FAX NO. : Jan. 04 2000 02:43PM P5

(สด ๑๓๖)

สำหรับศาลใช้

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

พิพากษายืน

[redacted]

(นายประเวศน์ ปวราจารย์)

(นายชัยวิทย์ หิรัญรุจิเดช)

(นายยุทธศาสตร์ ศรีสมบัติ)

สารบัญตาราง

DPU

ตารางที่ 3.1 ชนิดของร่องรอยที่ปรากฏบนถนนจากการเกิดอุบัติเหตุ

ร่องรอยที่ไม่ได้เกิดโดยยางรถยนต์

1.ชิ้นส่วนที่แตกหัก Debris	2.ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับถนนและสิ่งรอบข้าง	3.ร่องรอยที่เกิดจากโลหะที่มีต่อถนน
1. ความเสียหายที่เกิดใต้ท้องรถ สิ่งสกปรก, สี, คราบสนิม, น้ำมันเครื่อง ฯลฯ 2. ชิ้นส่วนรถยนต์, ขอบยาง, ชิ้นส่วนตัวรถ, ชิ้นส่วนของคลัสซียางรถยนต์ 3. ของเหลวในรถยนต์, น้ำจากหม้อน้ำ, น้ำมัน, น้ำมันเบรก น้ำยาลดความร้อน, กรดจากแบตเตอรี่ 4. ของเหลวจากสิ่งที่บรรทุกมา 5. วัสดุชิ้น, เม็ดเล็กๆ ที่บรรทุกมา 6. สินค้าที่บรรทุกมา 7. วัตถุสิ่งของบนถนน 8. เศษผ้า 9. เลือด : เลือดคน เลือดสัตว์	1.วัตถุข้างทางที่ถูกชนเสียหาย 2.วัตถุข้างทางที่ถูกเฉี่ยวชน 3.ราวกั้นขอบทางถูกชนเสียหาย หรือกำแพงแบ่งแนวกึ่งกลางถูกชน 4.รอยลื่นไถลของคนเดินถนน 5.หลุมบนถนน 6.กองของสิ่งของวัสดุต่างๆ 7.รอยเท้า	1. รอยครูดบนผิวถนน 2. รอยถลอกบนผิวถนน 3. ผิวถนนที่หลุดออกเป็นแผ่น 4. รอยเจาะบนผิวถนน 5. รอยแซะเป็นร่องยาวบนผิว ถนน 6. รอยย่นบนวัตถุนิ่มๆ

ตารางที่ 3.2 ร่องรอยที่เกิดจากยางรถยนต์

4. รอยพิมพ์ของยางรถยนต์ (รอยยาง-ไม่มีการลื่นไถล)	5. รอยไถล (รอยยางลื่นไป-ล้อไม่หมุน)	6. รอยครูด (ยางรถหมุน และไถลตัว)
1. รอยของยางรถที่ติดอยู่กับผิวที่เปียกชื้น 2. รอยกดของยารถที่กดลงบนพื้นผิวนุ่ม 3. คราบดินหรือสิ่งสกปรกจากล้อรถติดอยู่บนถนน	1. รอยกดบนพื้นผิว 2. ยางรถกดเป็นรอยบนพื้นผิวที่หยาบขรุขระ 3. รอยเซ็ด 4. รอยยางที่กวาดไปบนถนนที่เปียก 5. รอยปาดบนพื้นผิวที่นุ่ม 6. รอยปาดบนพื้นผิวยางมะตอยที่อุ่น 7. รอยป้ายของยางรถที่ได้รับความร้อน 8. รอยครูดของยางขณะที่เกิดการชนกัน 9. ร่องบนพื้นผิวนุ่มๆ (ล้อถูกล็อก)	1. รอยครูดที่เกิดจากยางที่ลมยางอ่อน 2. รอยครูดที่เกิดจากยางที่มีความดันในลมยางมากกว่าปกติ 3. รอยครูดไปด้านข้าง 4. รอยครูดที่ผสมกันหลายแบบ 5. รอยครูดของยางที่ไม่มีลม (ยางแบน) 6. รอยครูดของยางขณะเกิดการชนกัน 7. ร่องบนพื้นผิวนุ่ม (ล้อไม่ถูกล็อก)

ความเร็วสูงสุดบนทางราบ	กม./ชม.	112
ชุดใช้งานรถพร้อมน้ำหนักบรรทุก	(กก.)	8,100

หน่วย : มม.

รายการ / รุ่น	CAL	WB	FOH	ROH	CE	CA	OW	AW	BW	CW	OH ประมาณ	HH ประมาณ	EH ประมาณ
เอฟโรเล็ท 32 เล็ก	8,160*	4,600	1,310	2,250	6,200	3,950	2,400	1,930	2,415*	1,855	2,620	230	1,100
เอฟโรเล็ท 32 ที	9,035	5,150	1,310	2,575	7,075	4,500	2,400	1,930	2,415	1,855	2,620	230	1,100

เครื่องยนต์
ดีซลสี่จังหวะ ดอยล์ง, 4 จังหวะ ระบายความร้อนด้วยน้ำ, ดูดโดย, โดยวงจรแลนยาร์ด, ระบบฉีดน้ำมันแบบไดเรกชั่นเจ็คชั่น
จำนวนกระบอกสูบ ..... 6 สูบ
ความโตกระบอกสูบ x ช่วงชัก (มม.) ..... 110 x 125
ความจุกระบอกสูบ (ซีซี.) 7,127
แรงม้าสูงสุด (.กิโลวัตต์-รอบ-นาที) 105/3,300
แรงบิดสูงสุด (กก.-ม./รอบ-นาที) 51/1,800
อัตราส่วนความอัด (ต่อ 1) 17.0

ระบบหล่อลื่น
น้ำมันจักรแรงดันด้วยปั๊มเกียร์ พร้อมระบบหล่อลื่น

ระบบระบายความร้อน
หมุนเวียนน้ำ หม้อน้ำรังผึ้ง แบบท่อและครีบ

ระบบน้ำมันเชื้อเพลิง : กรองอากาศ
ปั๊มน้ำมันเชื้อเพลิงแบบ 6 ลูกสูบ ความจุถังน้ำมันเชื้อเพลิง แบบแยกไว้
กรองอากาศแบบไม่ล้างได้ 2 ชั้น พร้อมอุปกรณ์ไล่ฝุ่นหมุนวน
ความจุถังน้ำมันเชื้อเพลิง (ลิตร) 200

คลัตช์
แบบแผ่นเดี่ยวแห้งชนิดสปริงรูปไดอะแฟรม ควบคุมด้วยระบบไฮดรอลิค
ขนาดดิสก์คลัตช์ (มม.) 350

เกียร์
เกียร์กระปุก
6 เกียร์ไปข้างหน้า เกียร์ 2-6 มีซิงโครไนซ์ พร้อมไฮดรอลิคช่วยเกียร์

จำนวนเกียร์	1	2	3	4	5	6	ถอยหลัง	รวม
อัตราทด (ต่อ 1)	8.100	4.800	2.900	1.900	1.000	0.700	8.400	100.000

ขนาดล้อและยาง
กระทะล้อ ..... 8.00 T x 20 ขอบล้อ 6 ตัว
ยางล้อเดี่ยว ..... 8.00-R20-14 ชั้น

เพลาหน้า
แบบคานรูปตัว เอ ไอ-บีม
รับน้ำหนักได้ (กก.) 5,500

เพลาหลัง
แบบแขวน เพลาลอย เฟืองไฮปอยด์
ขนาดเฟืองท้าย (นิ้ว) 14.5
รับน้ำหนักได้ (กก.) 10,500
อัตราทด (ต่อ 1) 8.900

ระบบเบรก
แบบดรัมไฮดรอลิค วงจรคู่แยกหน้า-หลัง มีเบรกแบบมือดึง เบรกดึงที่ล้อหลัง

เบรกมือ
แบบดรัมไฮดรอลิคตัวดักไม้ยึดกับเพลาขาง อยู่ตอนท้ายเกียร์

เบรกช่วย
แบบเบรกไอเสีย

ระบบควบคุมการขับ
แบบลูกปืนหมุนตามขางหน้า มีพวงมาลัยช่วย ปรับตั้งมุมน้ำและเอียง
อัตราทด (ต่อ 1) 16.5-18.0
รัศมีวงเลี้ยวแคบสุด (ม.) ..... 7.7 (เอฟโรเล็ท 32 เล็ก)
..... 8.5 (เอฟโรเล็ท 32 ที)

แรงดัน
แบบมีไฮดรอลิคช่วยยกขึ้น หน้าต้องดูด้าน ๆ-

ระบบกันสะเทือน
แบบแขวนรูปใบไม้ขวางที่ด้านหลังหน้า
หน้า : มีกันสะเทือนกระบอกทำงาน 2 จังหวะ
หลัง : ใช้เพลาตายตัว

ระบบไฟฟ้าและอุปกรณ์
แบตเตอรี่ (โวลต์/แอมป์-ชม.) ..... 12/70 จำนวน 2 ลูก
อัลเตอร์เนเตอร์ (โวลต์/แอมป์) 24/30
สตาร์เตอร์ (โวลต์/กิโลวัตต์) 24/4.5
มีเครื่องวัดความเร็วพร้อมวัดระยะทาง มีเครื่องวัดอุณหภูมิเครื่องยนต์ เครื่องวัดน้ำมันเชื้อเพลิง เครื่องวัดความร้อน เครื่องวัดแรงดันอัดอากาศไม่ทำงาน อัญญาณไฟเตือนแรงดันน้ำมันเครื่อง และแรงดันน้ำมันเชื้อเพลิงสุดขีด อัญญาณไฟเตือนระดับน้ำมัน ยาง อัญญาณไฟเตือนระดับแบบ อัญญาณเตือนไฟเลี้ยว ไฟเตือนไฟสูง ไฟเตือนเบรกมือ ไฟเตือนเบรกไอเสีย

ห้องคนขับและตำแหน่งประตู
ห้องคนขับ (ดอยล์ฟ) แบบหน้ากว้าง เบาะนั่งคนขับปรับได้ มีเข็มขัดนิรภัย จัดวาง ช่องเก็บของ อัญญาณไฟเตือนอัด อัญญาณไฟเตือนเบรก ที่ดูดบุหรี่ ที่เขี่ยบุหรี่ และไฟฟ้าสูบ บังแดด กระจกมองหลังภายในห้อง กระจกมองข้างด้านนอกหน้า หลัง ขนาดกระจกหน้า-หลัง ยางอุปกรณ์ แผงวงจรไฟและเครื่องมือประกอบ ยางและไฟฟ้าพร้อมกระทะล้อ

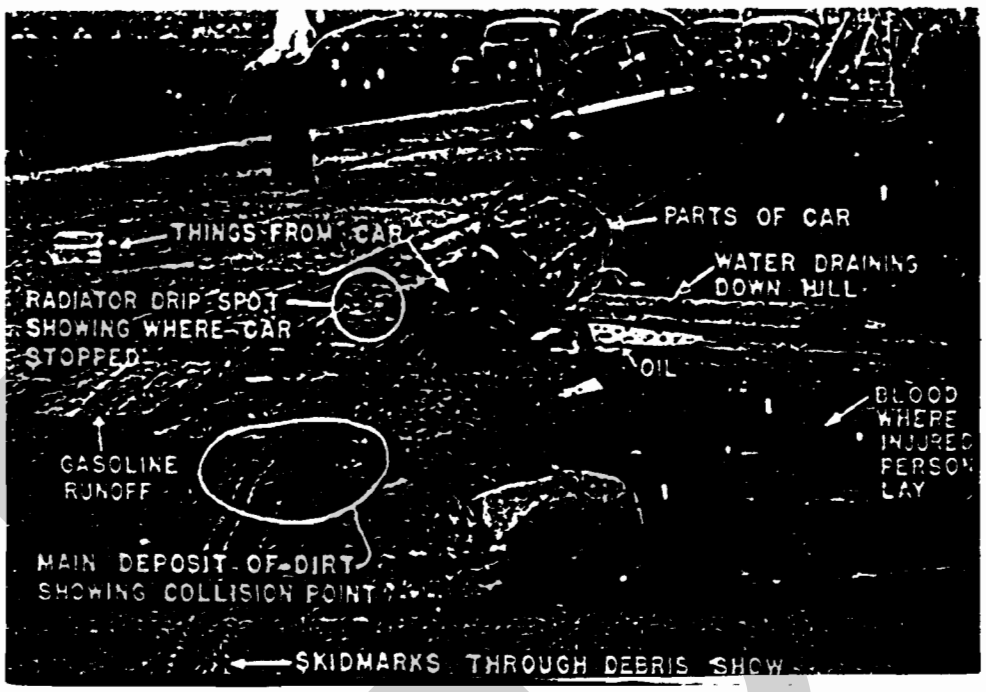
หมายเหตุ รายละเอียดต่าง ๆ อาจมีการเปลี่ยนแปลงโดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า

ผู้จำหน่าย

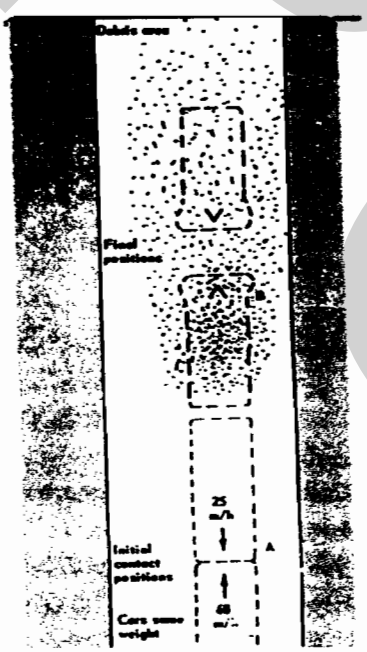
ภาพที่ 4.1 ข้อมูลจำเพาะของรถยนต์บรรทุก 6HE-1

สารบัญภาพ

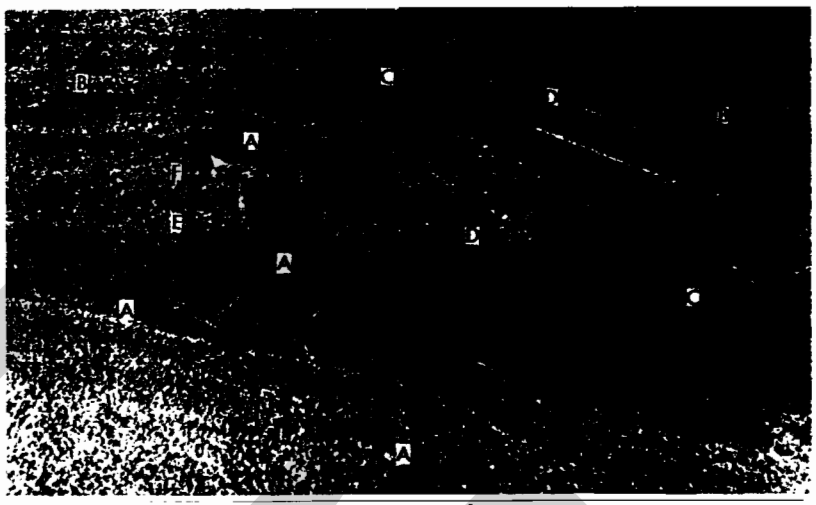
DPU



ภาพที่ 2.1 แสดงร่องรอยบนพื้นถนนคราบเลือด น้ำ น้ำมัน

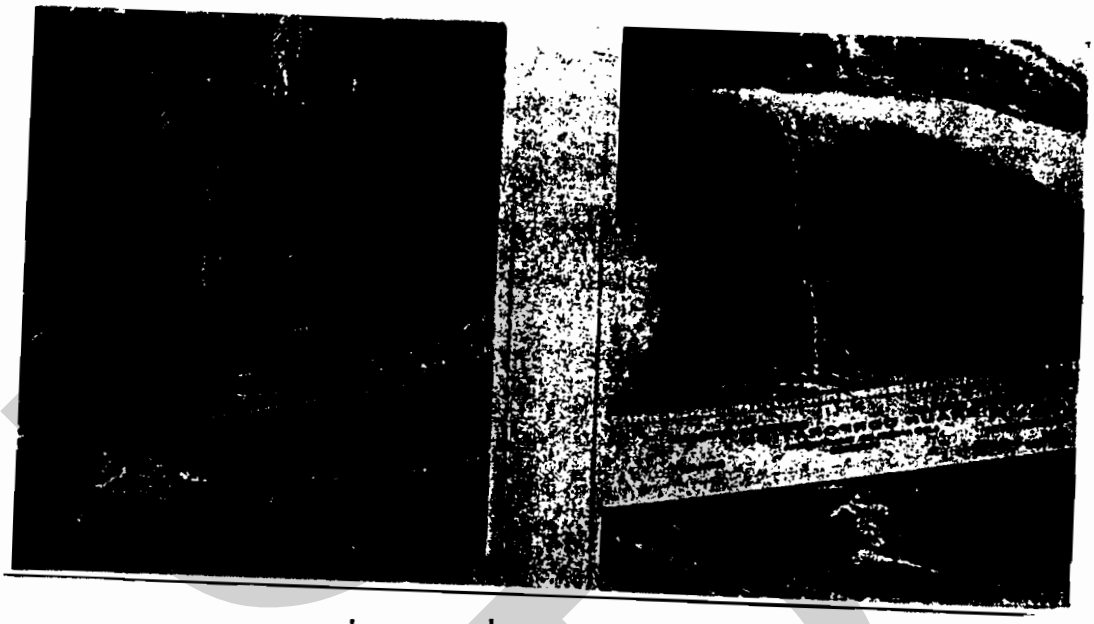


ภาพที่ 2.2 แสดงลักษณะการชนแบบหน้าตรง

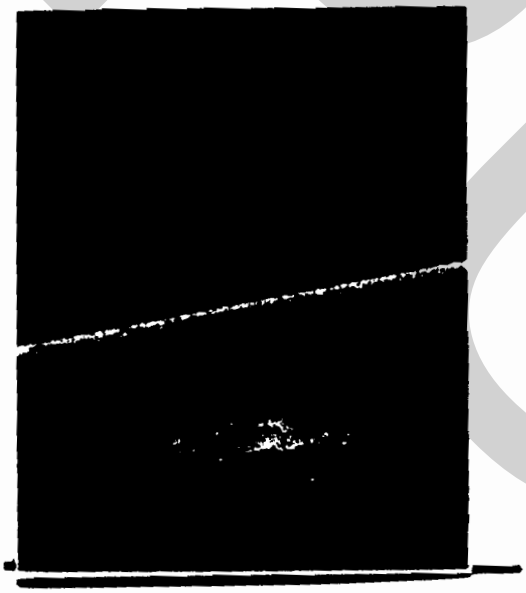


ภาพที่ 2.3 แสดงการกระจายของเหลวซึ่งสามารถกำหนดทิศทางชน

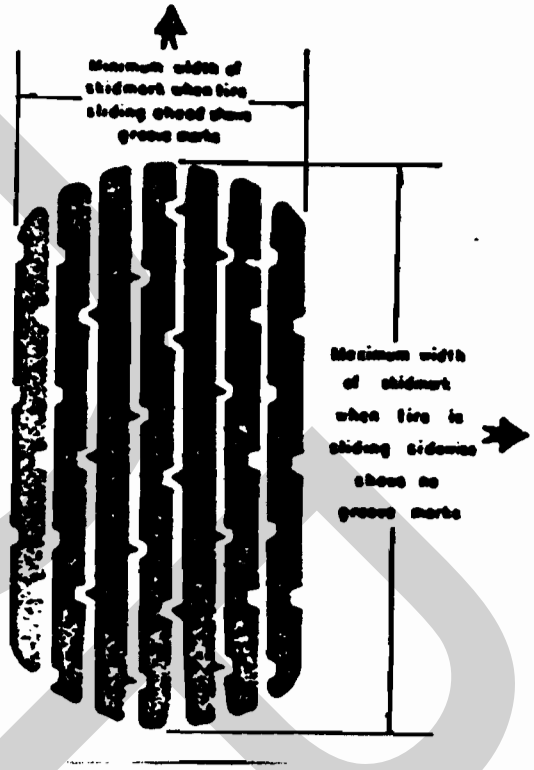
ภาพที่ 2.4 แสดงร่องหน้ายางว่าเป็นของคันเกิดเหตุหรือไม่



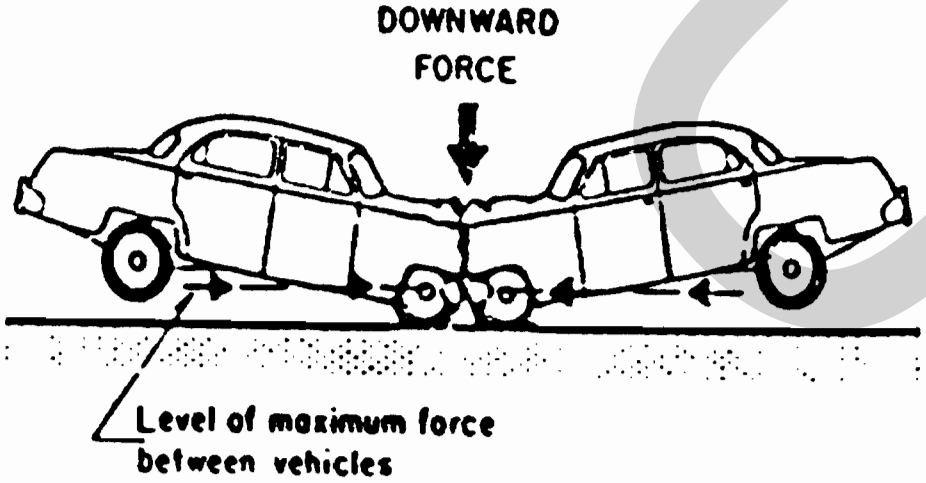
ภาพที่ 2.5 เศษผ้าที่ตกอยู่บนถนนภายหลังเกิดเหตุ



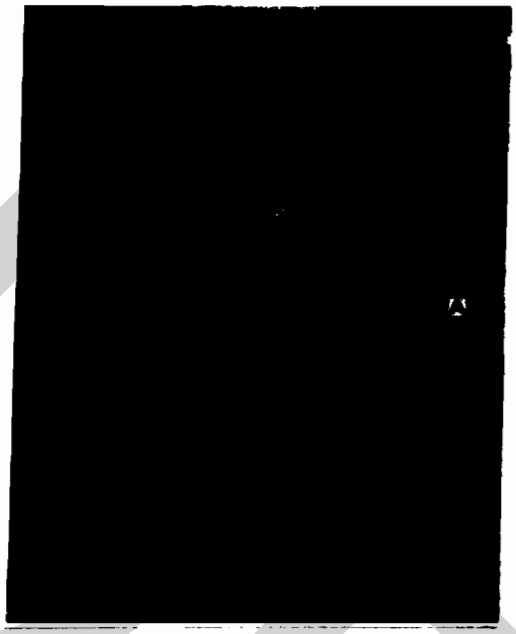
ภาพที่ 2.6 ภาพน้ำกรดที่กระเด็นออกจากแบตตารี่ที่แตก



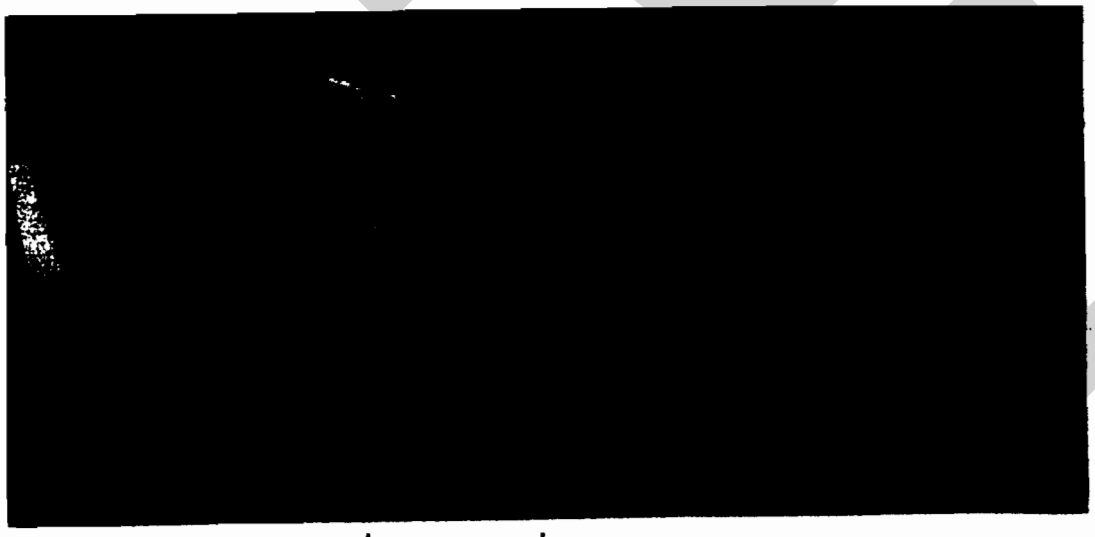
ภาพที่ 2.7 รอยลื่นไถลของยาง



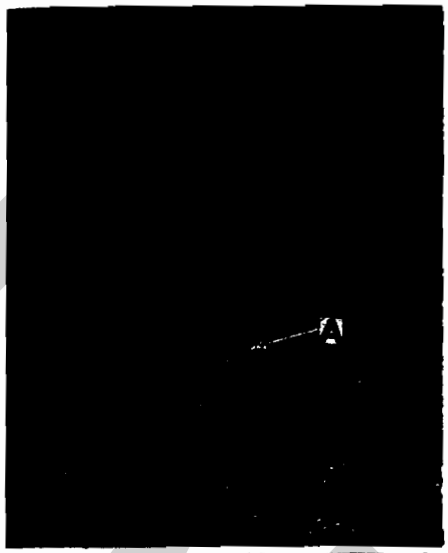
ภาพที่ 2.8 การชนในระดับต่ำ



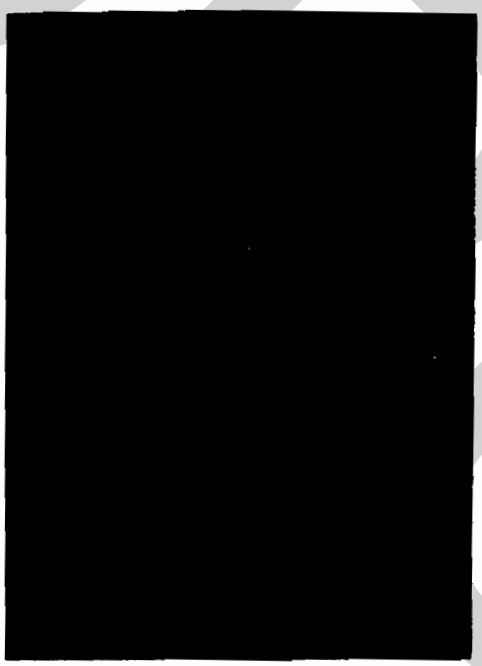
ภาพที่ 2.9 รอยครูดที่เกิดจากการลดความเร็ว



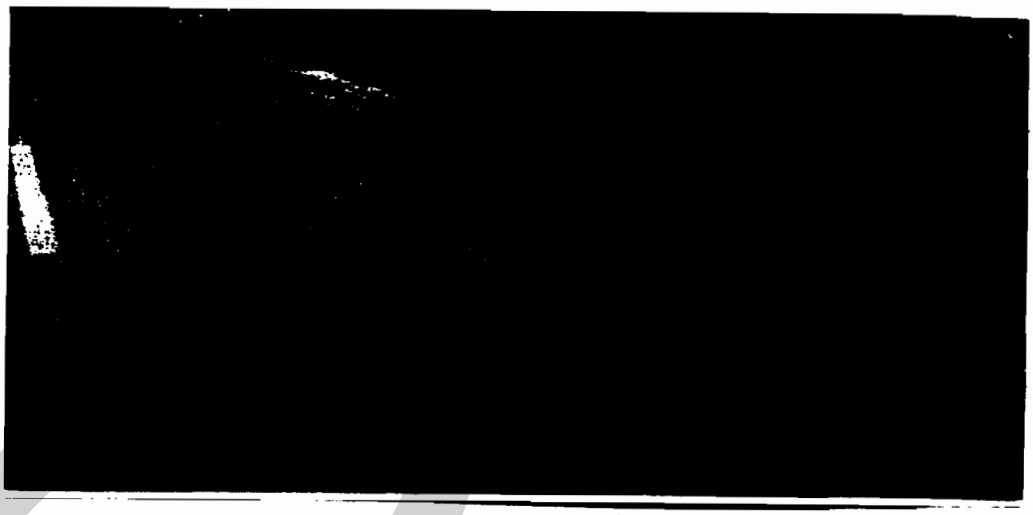
ภาพที่ 2.10 รอยครูดที่เกิดจากการเร่งความเร็ว



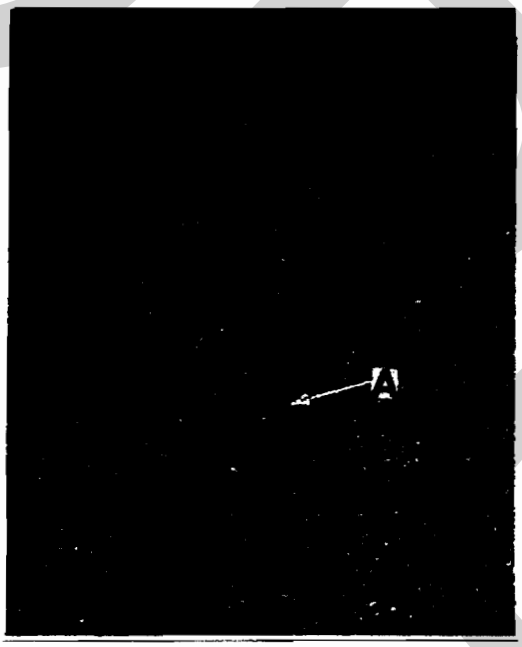
ภาพที่ 2.11 รอยครูดไปด้านข้าง



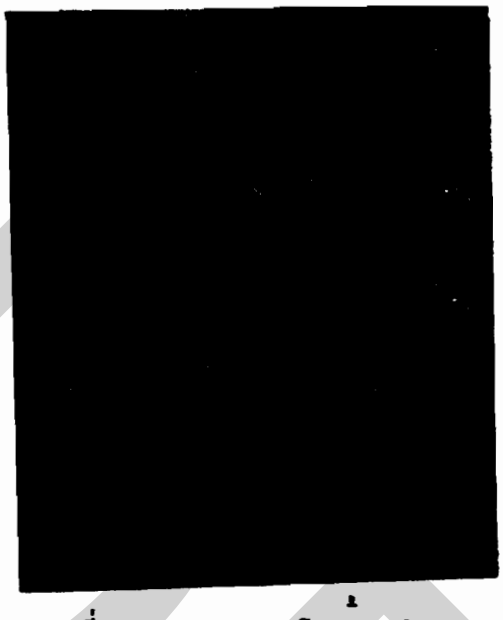
ภาพที่ 2.12 รอยครูดไปด้านข้าง



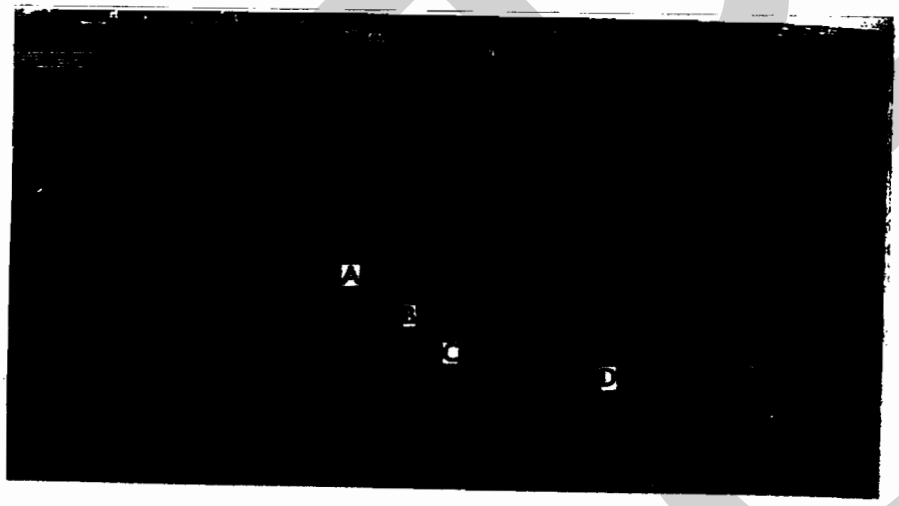
ภาพที่ 2.13 รอยครูดที่เกิดร่วมกัน



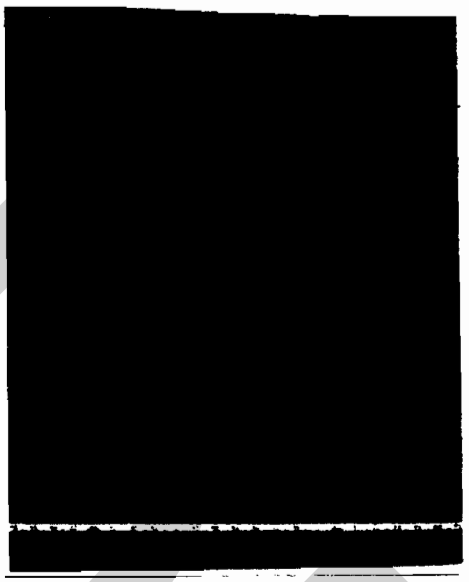
ภาพที่ 2.14 รอยครูดที่ฉมยางอ่อน



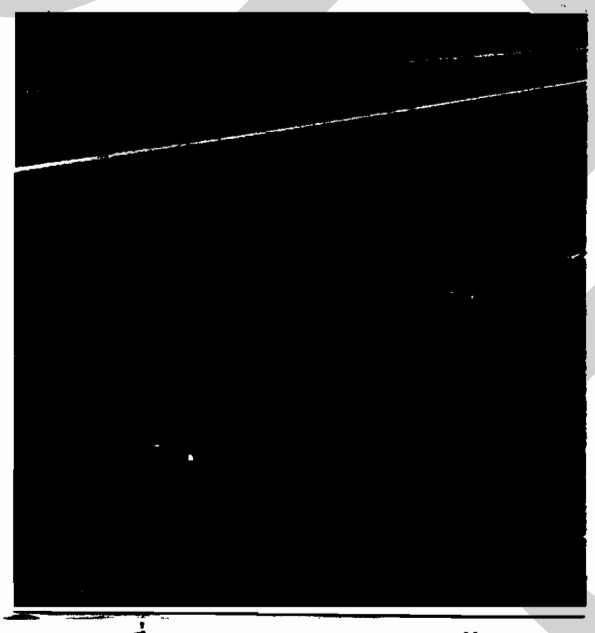
ภาพที่ 2.15 รอยครูดของโลหะบนผิวถนน



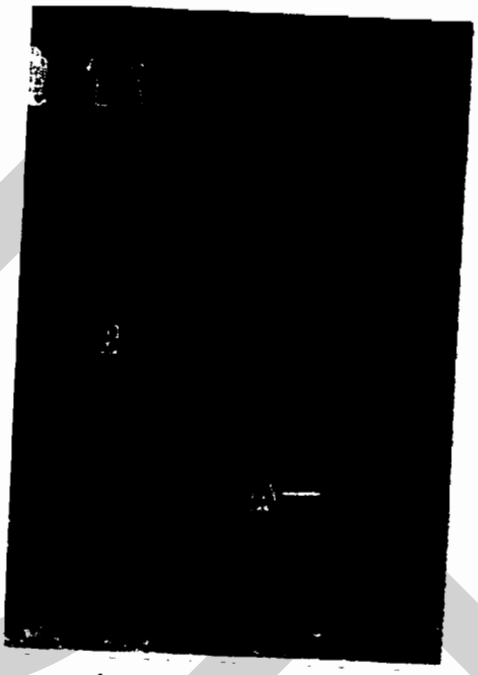
ภาพที่ 2.16 รอยครูดไถลด้านข้าง



ภาพที่ 2.17 รอยครูดขณะชนและหลังชน



ภาพที่ 2.18 รอยครูดขณะชนและหลังชน



ภาพที่ 3.1 ร่องรอยที่เกิดโดยล้อของรถยนต์ไถลตัวโดยล้อยังหมุนอยู่

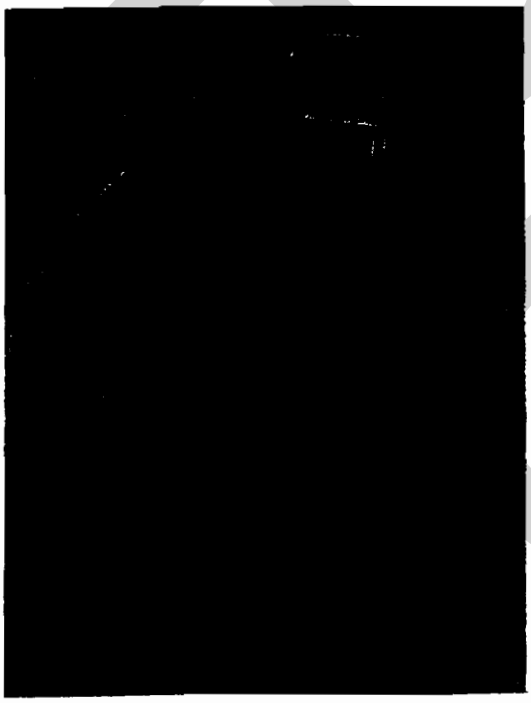
ภาพที่ 3.2 รอยไถลไปด้านข้าง

DPU

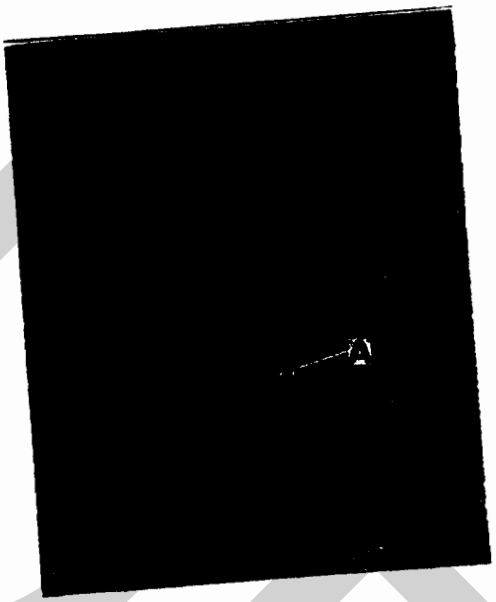
ภาพที่ 3.3 รอยบดกับพื้นถนน

ภาพที่ 3.4 รอยบดกับพื้นถนนพื้นเปียก

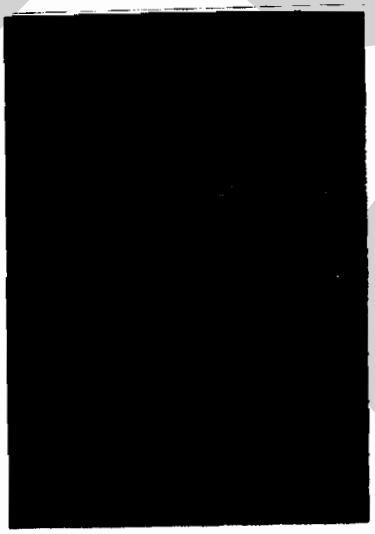
ภาพที่ 3.5 รอยยางขดบนพื้นเปียก



ภาพที่ 3.6 รอยอู

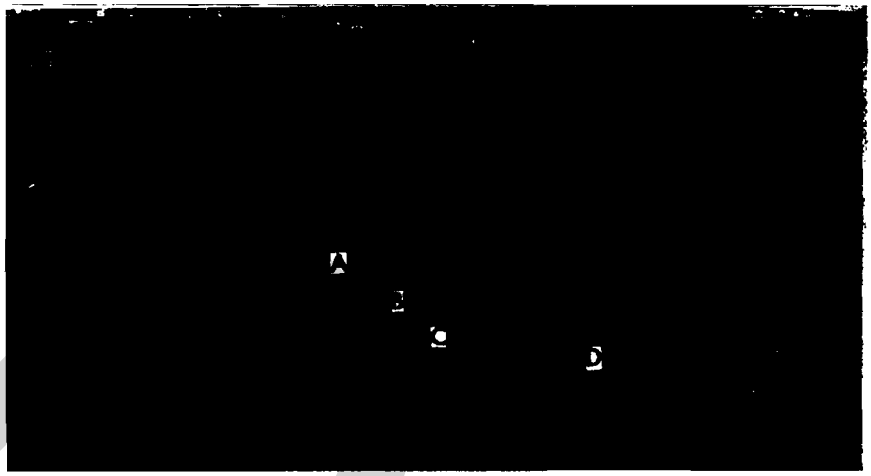


ภาพที่ 3.7 รอยกวาดเป็นบริเวณกว้าง

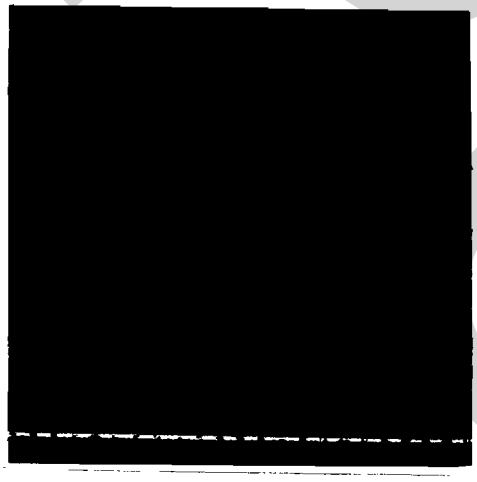


ภาพที่ 3.8 รอยไถลของแก้มยาง

DRU



ภาพที่ 3.9 รอยพิมพ์ของยาง



ภาพที่ 3.11 รอยปาดก่อนชน

สมรรถนะ			
ความเร็วสูงสุดบนทางราบ	กม./ชม.		112
มุมไต่สูงสุดพร้อมน้ำหนักบรรทุก	(tan θ)		0.186

หน่วย : มม

รุ่น \ ขนาด	CAL	WB	FOH	ROH	CE	CA	OW	AW	BW	CW	OH ประมาณ	HH ประมาณ	EH ประมาณ
เอฟวันอ็อน 32 เอ็ม	8,160*	4,600	1,310	2,250	6,200	3,950	2,400	1,930*	2,415*	1,855*	2,620	230	1,100
เอฟวันอ็อน 32 พี	9,035	5,150	1,310	2,575	7,075	4,500	2,400	1,930	2,415	1,855	2,620	230	1,100

เครื่องยนต์
ดีซูซุ 6HE1, 4 จังหวะ ระบายความร้อนด้วยน้ำ, ดูเรโน, โดยวงจรของคอมมอนเรล, ระบบฉีดน้ำมันแบบไดเรคอินเจคชั่น
จำนวนกระบอกสูบ ..... 6 สูบ
ความโตกระบอกสูบ x ช่วงชัก (มม.) ... 110 x 125
ความจุกระบอกสูบ (ซีซี.) 7,127
ขนาดกำลังสูงสุด (แรงม้า/รอบ-นาที) 195/3,000
ขนาดปีกสูงสุด (กก.-ม./รอบ-นาที) 51/1,800
อัตราส่วนความอัด (ต่อ 1) 17.0

ระบบหล่อลื่น
น้ำมันหล่อลื่นไหลด้วยแรงดันพร้อมกระบอกหล่อเย็น

ระบบระบายความร้อน
หมุนเวียนด้วยน้ำมันเครื่อง ระบายความร้อนด้วยน้ำ

ระบบน้ำมันเชื้อเพลิงและวาล์วอากาศ
ปั๊มน้ำมันเชื้อเพลิงแบบ 6 ลูกสูบ ควบคุมการจ่ายน้ำมันแบบไฟฟ้า
กรองอากาศแบบไส้กรอง 2 ชั้น พร้อมอุปกรณ์ป้องกันอุณหภูมิ
ความจุถังน้ำมันเชื้อเพลิง (ลิตร) 300

คลัตช์
แบบแห้งแผ่นเดียวมีแป้นรับน้ำหนักกดด้วยระบบไฮดรอลิค
เส้นผ่านศูนย์กลางแผ่นคลัตช์ (มม.) 350

เกียร์
เกียร์กระปุก
6 เกียร์เดินหน้า เกียร์ 2-6 มีซิงโครไนซ์พร้อมไฮดรอลิค

จำนวนเกียร์	1	2	3	4	5	6	ถอยหลัง	รุ่น
อัตราทดเกียร์ (ต่อ 1)	8.000	5.000	3.000	1.500	1.000	0.750	8.000	เอฟวันอ็อน

ขนาดล้อและยาง
กระทะล้อ ..... 8.50 T x 20 ขอบล้อ 8 ตัว
ยางล้อ ..... 9.00-R20-14 ชั้น

เพลาหน้า
แบบรีวอร์ส เอนเดียน ไอ-บีม
รับน้ำหนักได้ (กก.) 5,500

เพลาหลัง
แบบแขวนไง เพลาลอย เฟืองไฮปอยด์
ขนาดเฟืองท้าย (นิ้ว) 14.5
รับน้ำหนักได้ (กก.) 10,500
อัตราทด (ต่อ 1) 8.500

ระบบเบรค
แบบดอกเรียงวาวไฮดรอลิค วงจรคู่ ดอกหน้า-หลัง มีเบรคช่วยเดินเครื่องด้วยสายลม

เบรคมือ
แบบดรัมไฮดรอลิคด้านหลังตัวเพลาขาง อยู่ดอกด้านหลัง

เบรคช่วย
แบบเบรคไอเสีย

ระบบควบคุมล้อ
แบบลูกปืนลูกกลางแบบ มีเพลาขวางช่วย ปรับตั้งมุมล้อและเลนไก
อัตราทด (ต่อ 1) 16.1-18.0
รัศมีวงเลี้ยวต่ำสุด (ม.) ..... 7.7 (เอฟวันอ็อน 32 เอ็ม)
..... 8.5 (เอฟวันอ็อน 32 พี)

แรงดัน
แบบมีไฮดรอลิคช่วย หน้าดัมปูด้าง

ระบบกันสะเทือน
แบบแขวนด้วยสปริงใบ ด้านหน้าด้วยแหนบกลม
หน้า : มีตัวยึดตรงกระบอกท่างาน 2 จังหวะ
หลัง : ใช้เพลาขวางแทน

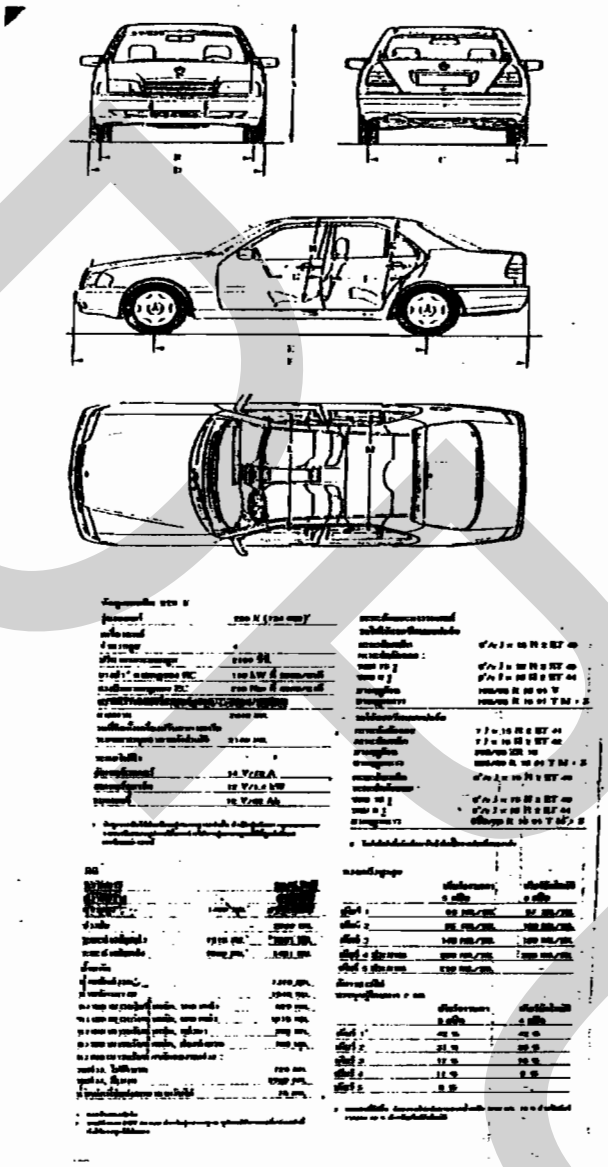
ระบบไฟฟ้าและอุปกรณ์
แบตเตอรี่ (โวลต์/แอมป์-ชม.) ..... 12/70 จำนวน 2 ลูก
มัลเตอร์เนเตอร์ (โวลต์/แอมป์) 24/30
สตาร์เตอร์ (โวลต์/กิโลวัตต์) 24/4.5
มีเตอร์วัดความร้อนพร้อมวัดระดับน้ำ มีเตอร์วัดแรงดันเครื่องยนต์ เตอร์วัดน้ำมันเชื้อเพลิง เตอร์วัดความร้อน เตอร์วัดแรงดันลม มีอุปกรณ์ไฟฟ้าต่าง มีอุปกรณ์ไฟฟ้าแสดงสัญญาณน้ำมันเครื่อง และแรงดันน้ำมันเครื่องจุดติด มีอุปกรณ์ไฟฟ้าแสดงอุณหภูมิน้ำมัน มีอุปกรณ์ไฟฟ้าแสดงสัญญาณเบรค มีอุปกรณ์ไฟฟ้าเตือน ไฟเตือนไฟสูง ไฟเตือนเบรคมือ ไฟเตือนเบรคไอเสีย

ห้องเครื่องและส่วนประกอบ
ห้องเครื่องเปิด (ระบายได้) แบบกระจกกว้าง เบาะนั่งแบบปรับได้ มีเครื่องปรับอากาศ ที่ล้างกระจก มีอุปกรณ์ไฟฟ้าจุดเปิด มีอุปกรณ์ไฟฟ้าระบาย ที่จุดบุหรี่ ที่เขี่ยบุหรี่ และไฟฟ้าสำรุ่ ปั๊มลม กระจกมองหลังภายในห้อง กระจกมองข้างด้านนอกด้านซ้าย ขวาภายนอกด้าน-หลัง ยางอยู่ที่ล้อ แผ่นรองไฮดรอลิคและเครื่องมือประจำรถ ยางอะไหล่พร้อมกระทะล้อ

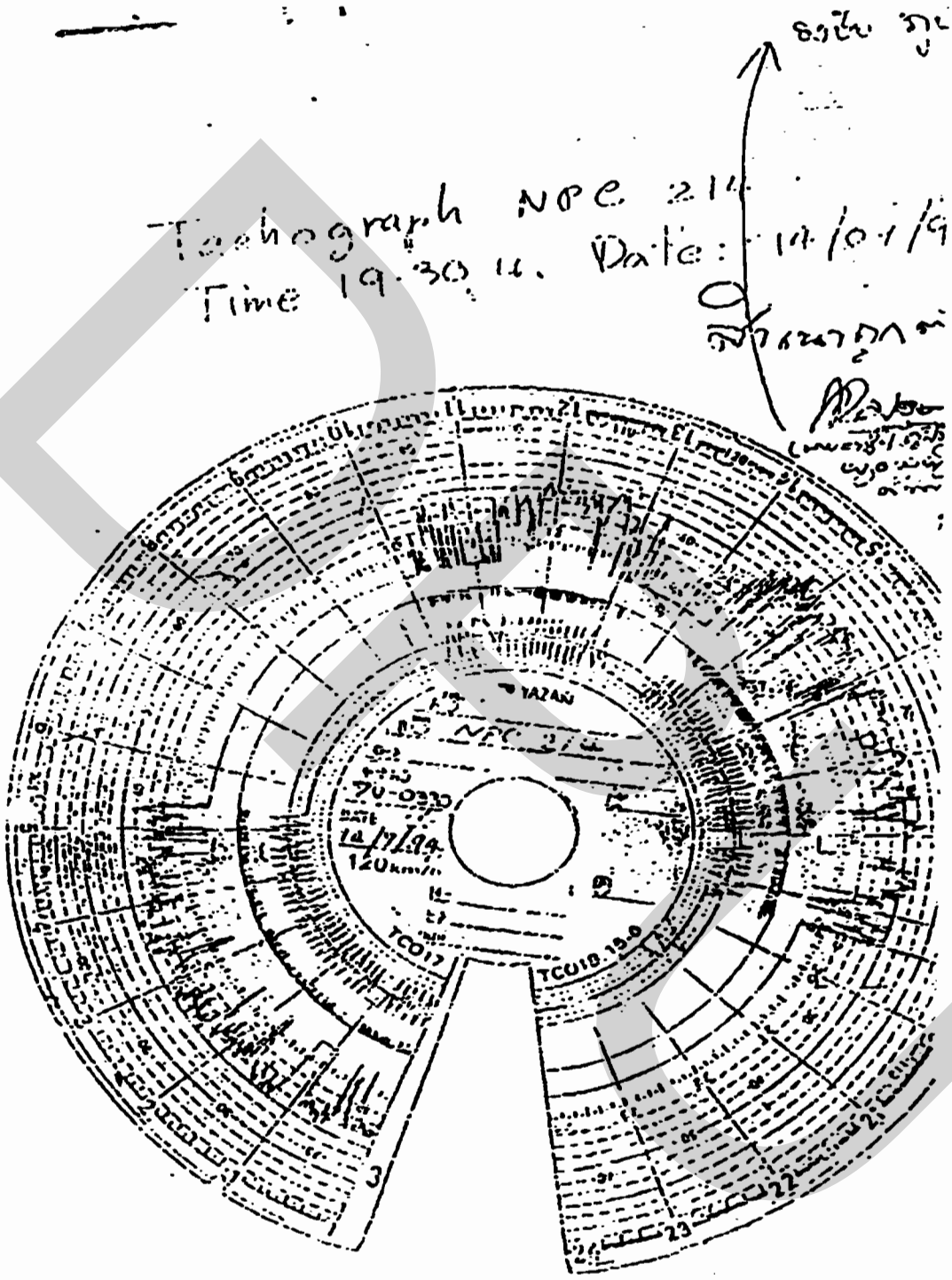
หมายเหตุ รายละเอียดต่าง ๆ อาจมีการเปลี่ยนแปลงโดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า

ผู้จำหน่าย

ภาพที่ 4.1 ข้อมูลจำเพาะของรถยนต์บรรทุก 6HE-1



ภาพที่ 4.2 ข้อมูลจำเพาะรถยนต์เบนซ์ 220E



ภาพที่ 4.3 แผ่นแทคโครกราฟซึ่งติดอยู่ด้านหลังหน้าปัดวัดความเร็ว

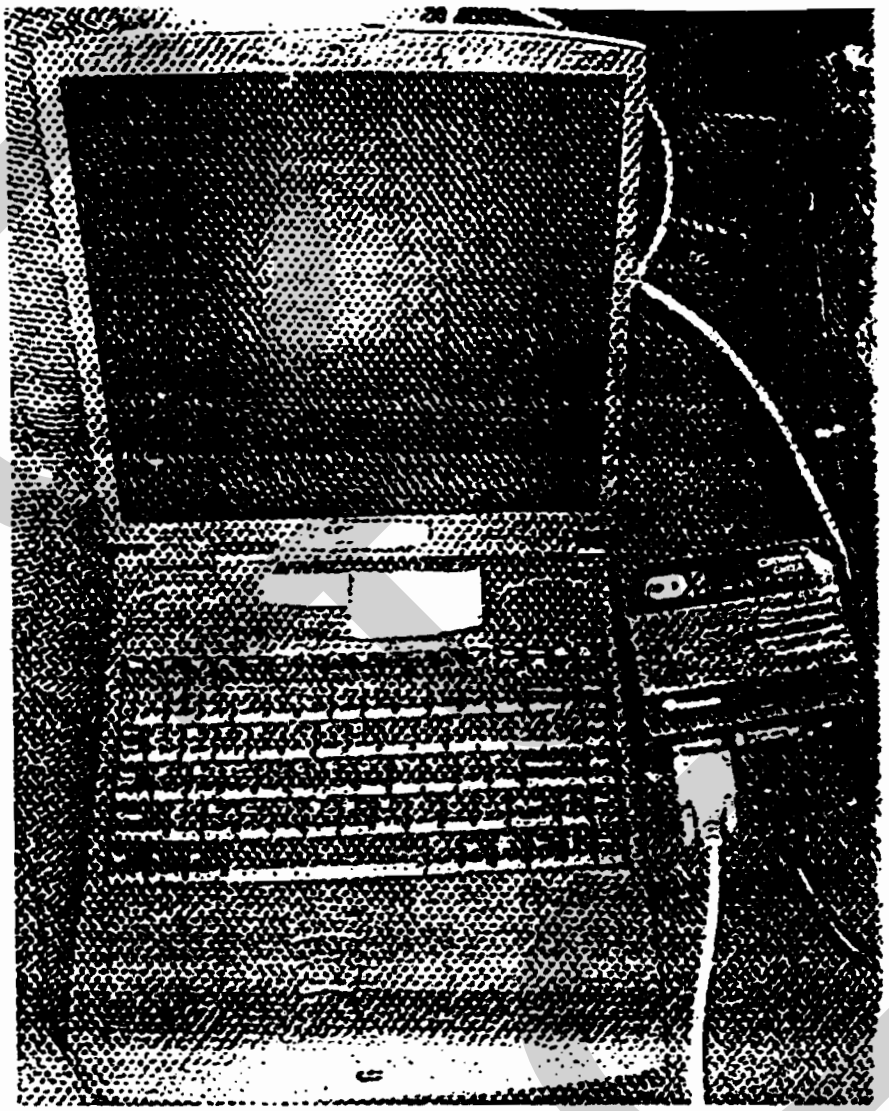


FIG. 3.23—In-vehicle interrogation of the SRS ECU for crash data record in the 1999 domestic vehicle, using laptop computer and Vetronix CDR interface.

ภาพที่ 4.4 ลักษณะของกล่องควบคุมความเร็ว

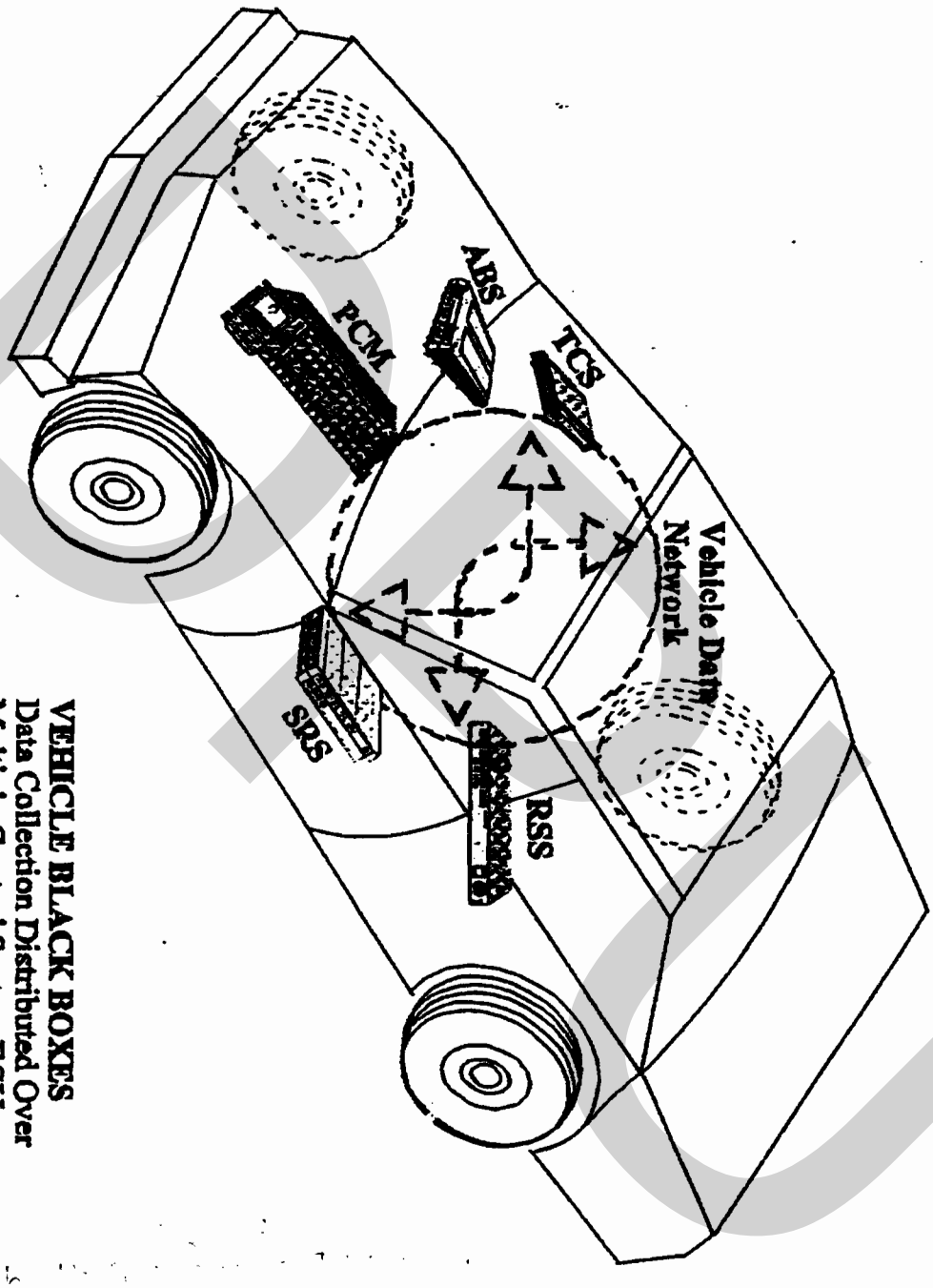


FIG. 1.10—Vehicle network, simplified schematic.

ภาพที่ 4.5 แสดงการติดตั้ง BLACK BOXES

DTC

บริษัท ดี.ที.ซี. เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด 63

63 ซอยโสภณ ถนนสุขุมวิท 69 แขวงบางนา เขตบางนา กรุงเทพฯ 10260 โทร. (02) 744-7599 โทรสาร (02) 744-7667
63 Soi Sophon Sukhumvit 69 Rd., Bangna, Bangkok 10260 Tel : (02) 744-7599 Fax : (02) 744-7667 www.dtc@dtc.co.th

วันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2548

เรียน ผู้จัดการฝ่ายขนส่ง

เรื่อง ข้อมูลอุบัติเหตุ

จากข้อมูลที่ได้จากกล่องดำ บริษัทฯ

ได้ทำโปรแกรมวิเคราะห์แสดงการใช้ความเร็วและสัญญาณต่างๆ ภายในรถสามารถสรุปได้ดังนี้

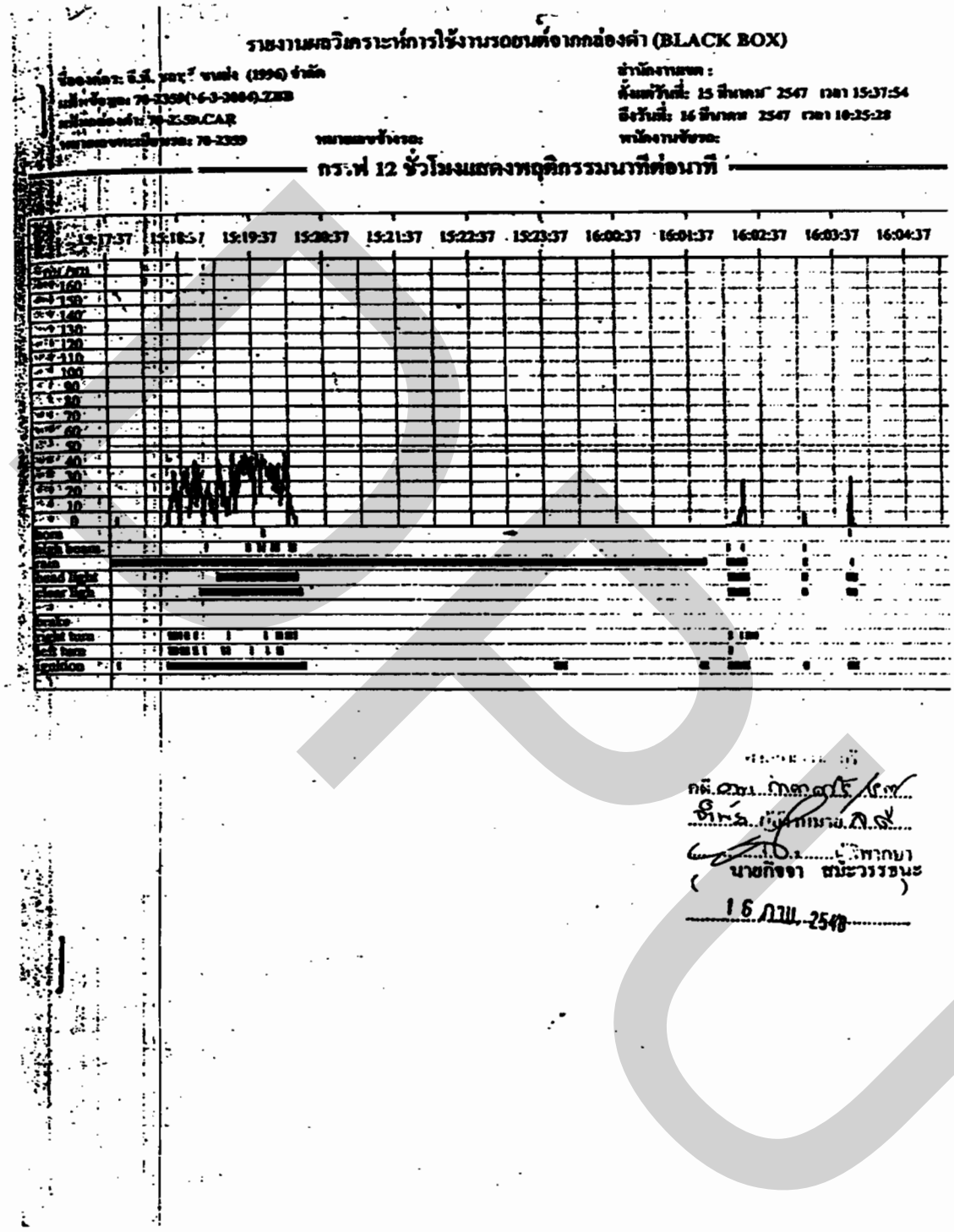
พร. รับรถมาด้วยความเร็ว 32 กม/ชม. และเริ่มเปิดสัญญาณไฟเลี้ยวขวาที่เวลา 02:24:07 โดยเริ่มทะลดความเร็วรถจนรถหยุดสนิทเพื่อรอเลี้ยวขวาที่เวลา 02:24:37(จุดที่ 1) หลังจากนั้นเวลา 02:25:06 (จุดที่ 2) จึงเริ่มเคลื่อนตัวร้านมาจอดที่เกาะกลางถนนเพื่อรอเลี้ยวขวาเวลา 02:25:20 (จุดที่ 3) โดยยังเปิดสัญญาณไฟเลี้ยวขวาค้างไว้ จนเมื่อถึงเวลา 02:28:04 (จุดที่ 4) รถได้เกิดอุบัติเหตุขึ้น

ขอแสดงความนับถือ

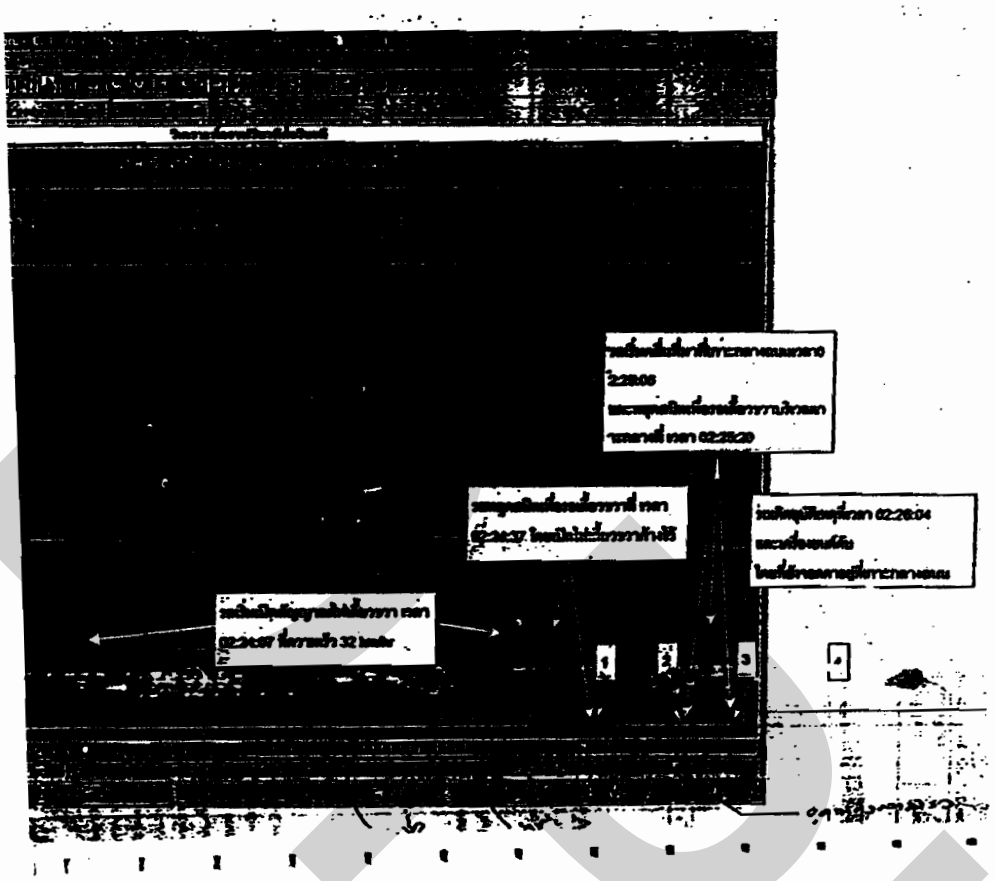
DTC ENTERPRISE Co., Ltd.

ศาลแขวงธนบุรี
คดีดำ.....
จำเลย.....
.....
(นายกิจจา สมะวรรธนะ)
16 ก.พ. 2548

ภาพที่ 4.6 แบบรายงานข้อมูลที่อ่านจากกล่องดำ



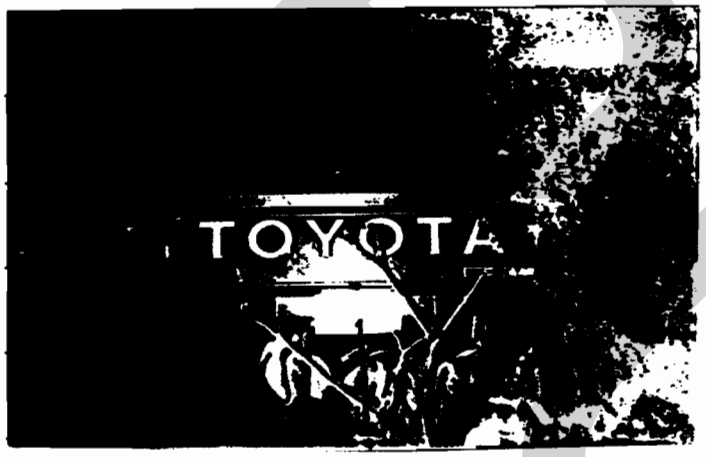
ภาพที่ 4.7 แบบการวิเคราะห์ความเร็วรถยนต์จากกล่องดำ แบบที่ 1



ภาพที่ 4.8 การอ่านแปลข้อมูล

ภาพที่ 4.9 แสดงจุดหยุดภายหลังรถยนต์กระบะพุ่งเข้าชนรถบรรทุก

ภาพที่ 4.10 แสดงความเสียหายของรถบรรทุกบริเวณปลายกันชนซึ่งได้รับความเสียหายจากการยกขึ้นจากจุดหยุดไม่เกี่ยวข้องกับการชน

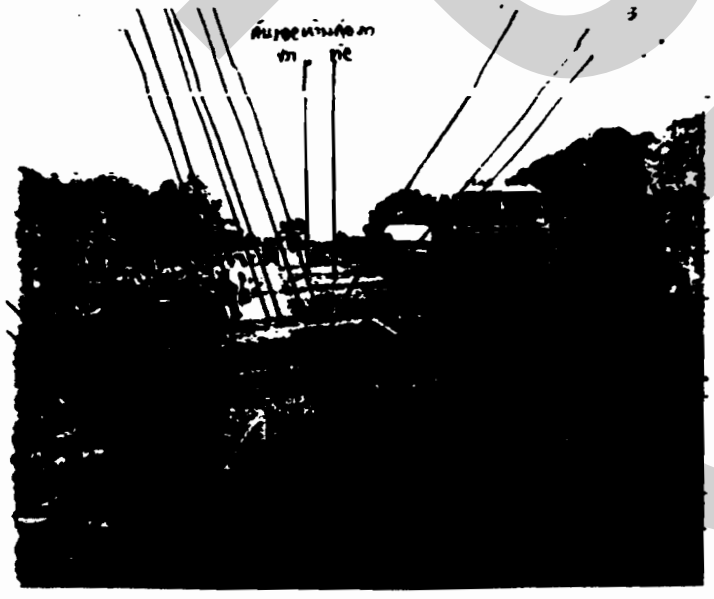


ภาพที่ 4.11 แสดงความเสียหายของรถกระบะโดยบริเวณกระโปรงหน้า และหลังคาหัวเก๋งบุบยุบ

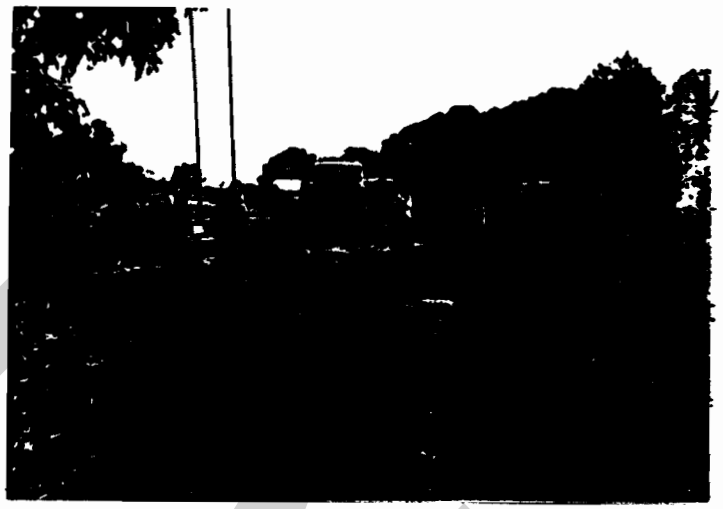
DPU

ภาพที่ 4.12 แสดงความเสียหายส่วนด้านข้างและส่วนกระบะ

DPU



ภาพที่ 4.13 แสดงรอยเบรกบนผิวถนน ซึ่งเป็นรอยเบรกของรถบรรทุกก่อนชับ และขณะชน นำไปสู่จุดหยุด



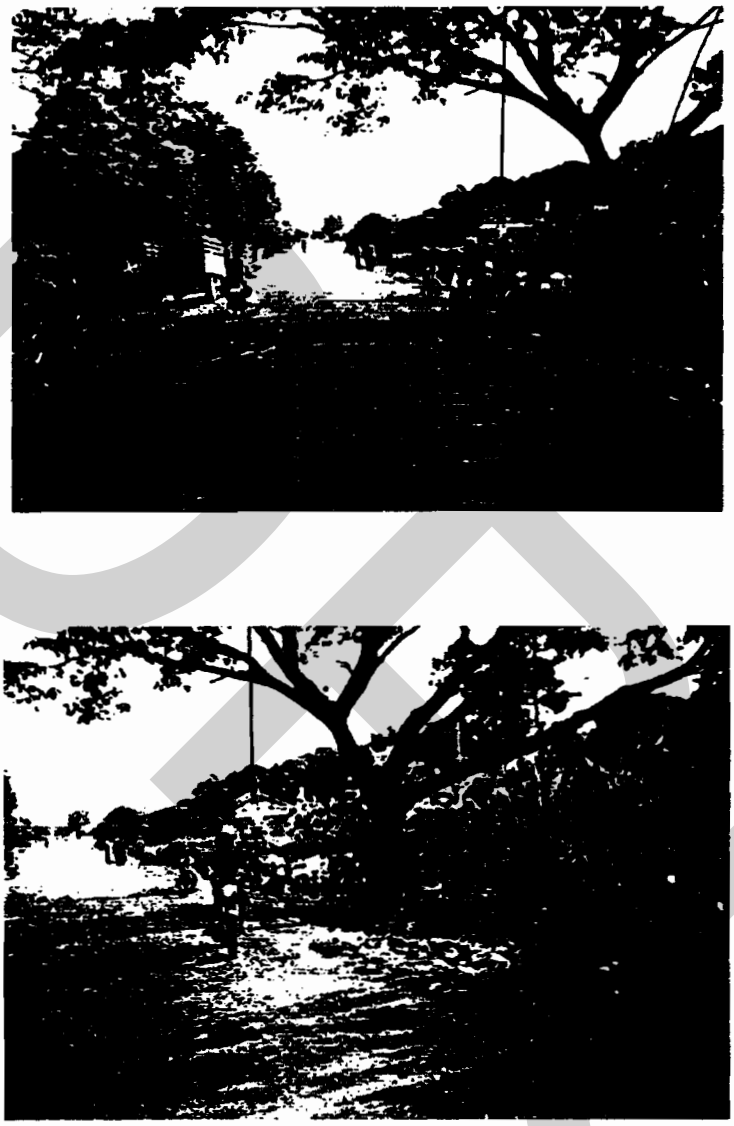
ภาพที่ 4.14 แสดงสิ่งบังตาซึ่งรถกระบะวิ่งขึ้นมาจากไหล่ทาง

ภาพที่ 4.15 แสดงลักษณะการเกิดเหตุโดยการย้อนรอยของการเกิดเหตุเทียบกับความเสียหายของรถยนต์กระบะ

ภาพที่ 4.19 แสดงการเทียบรอย ตามความเห็นของพนักงานสอบสวน ซึ่งอ้างว่า รถยนต์บรรทุกพุ่งชนด้านข้างรถยนต์กระบะแล้วคล่อมทับรถยนต์กระบะ

ภาพที่ 4.20 แสดงบริเวณปลายกันชนรถบรรทุกด้านซ้ายเข้าปะทะรถยนต์กระบะ บริเวณประตูด้านขวาของรถยนต์กระบะ

ภาพที่ 4.21 แสดงระยะสายตาของผู้ขับขี่รถยนต์บริเวณจุดชนโดยรถยนต์กระบะจะขับออกมาทางด้านขวามือของภาพ โดยมีบ้านและแนวต้นไม้เป็นสิ่งบังตา ทำให้ผู้ขับขี่รถกระบะมองไม่เห็นรถบรรทุกที่วิ่งมาทางตรง



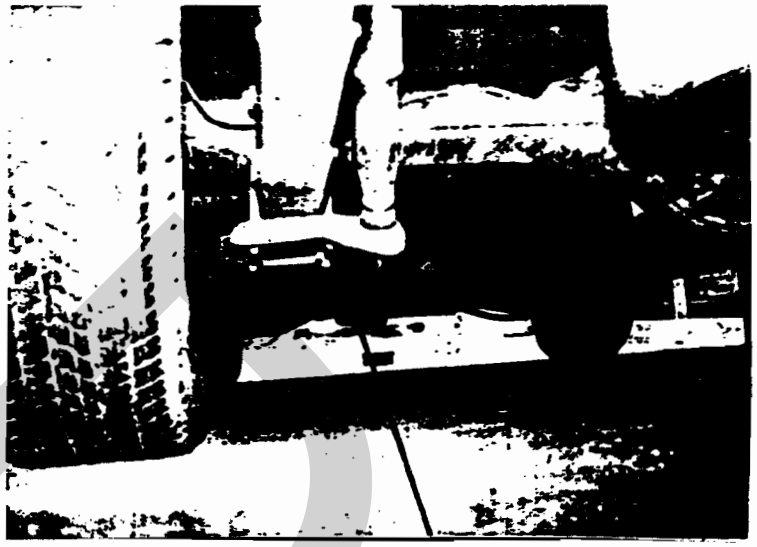
ภาพที่ 4.22 แสดงจุดบังตาที่รถยนต์กระบะวิ่งออกมาจากไหล่ทาง

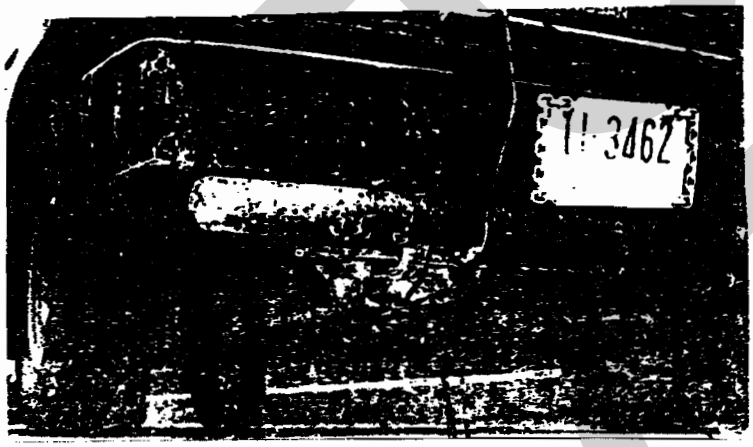
ภาพที่ 4.23 ความเสียหายของรถยนต์ก่อนเคลื่อนย้าย โดยมีรถยกอยู่บริเวณด้านขวาของภาพด้านบน

ภาพที่ 4.24 แสดงจุดหยุด และแสดงให้เห็นบริเวณปลายกันชนด้านซ้ายของรถบรรทุกซึ่งเสียหายเพราะปลายตะขอทำให้ปลายกันชนรถบรรทุกบุบยุบ

ภาพที่ 4.25 ลักษณะรถสิบล้ออัดหัวกระบะอยู่ข้างถ่างตรงจุดหยุดตรงปากทางเข้าคาราคานฟ้าทางรถสิบล้อ มองย้อนทางรถสิบล้อ ศรชี้กระป๋องสีสเปรย์ในมือขวาของตำรวจกำลังทำตำแหน่งล้อหลังท้ายของรถกระบะ ,RL-1

ภาพที่ 4.26 ภาพถ่ายเวลา 06.30 น.วันอาทิตย์ที่ 20 ตุลาคม 2534 ด้วยเลนซ์ซูม ขนาด 70-210 มม. แสดงต้นรอย 4183-รอยขูดของอ่างเครื่องรถกระบะหลังจุดชน 2.5 เมตร ก่อนถึงป้าย อ.แกลง ขณะตำรวจลากรถกระบะออกจากไหล่ทางรถสิบล้อ





ภาพที่ 4.27 แสดงส่วนล่างของรถยนต์กระบะส่วนที่จะชุดกับพื้นถนน

DPU

ภาพที่ 4.28 แสดงการวัดส่วนของรถบรรทุกที่ชุดกับพื้นถนนและรอยหัวน็อตด้านข้างกระบะที่ชุดกับผิวถนน

ภาพที่ 4.29 แสดงรอยครูดบนผิวถนนซึ่งเป็นช่องว่างในระยะขนาดเดียวกับด้านข้างกระบะของรถบรรทุก

ภาพที่ 4.30 แสดงรอยครูดด้านข้างซ้ายของรถบรรทุกไถลตามผิวถนนในช่องทางของรถบรรทุก

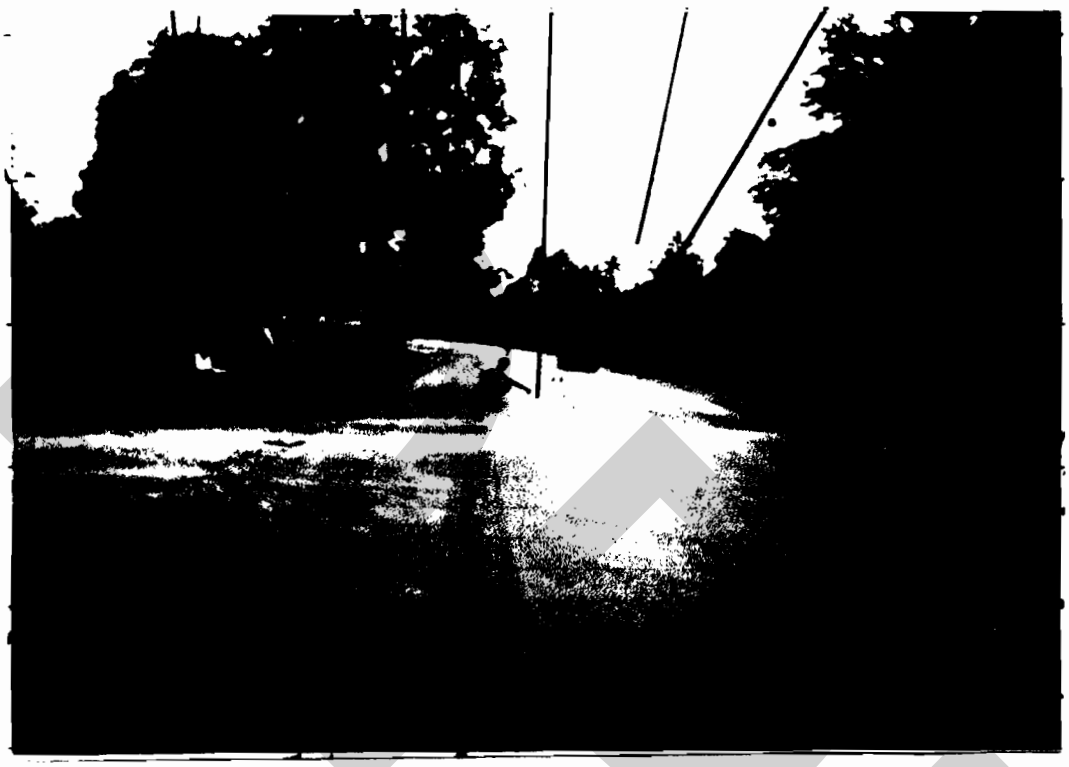
ภาพที่ 4.31 แสดงให้เห็นร่องรอยที่เกิดขึ้นในขณะเกิดอุบัติเหตุและร่องรอยที่เกิดขึ้นใหม่ภายหลังจากการยกฉากรถยนต์ออกจากที่เกิดเหตุ หากไม่มีภาพถ่ายภายหลังเกิดเหตุก่อนยกฉากรถยนต์ออกจากที่เกิดเหตุ จะไม่สามารถแยกร่องรอยก่อนเกิดเหตุ และหลังเกิดเหตุออกจากกันได้

ภาพที่ 4.32 แสดงรอยครูดในช่องทางของรถบรรทุกแล้วไถลข้ามเส้นปะสีเหลือง ไปหยุดในไหล่ทางด้านขวามือ

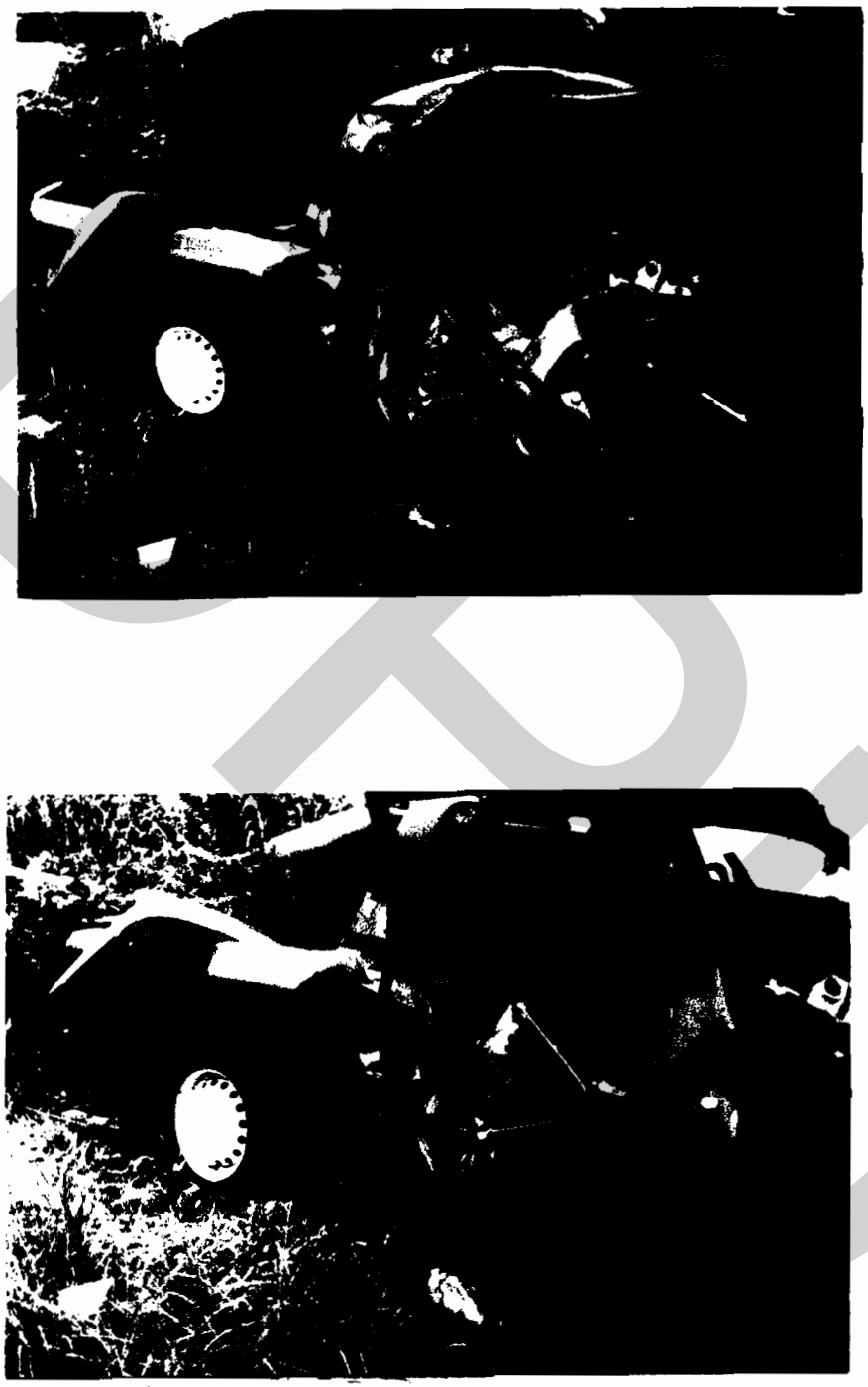
ภาพที่ 4.33 แสดงรอยครูดของรถยนต์เก๋งในช่องทางของรถบรรทุกแล้วรถบรรทุกดันรถยนต์เก๋งไปอยู่บริเวณไหล่ทาง

ภาพที่ 4.34 แสดงทิศทางด้านรถบรรทุก และแสดงเศษวัสดุคราบน้ำมันเครื่องบริเวณจุดหยุด

ภาพที่ 4.35 แสดงจุดหยุด และสามารถมองเห็นคราบน้ำมันเครื่องของรถยนต์เก๋ง บริเวณใต้ท้องรถยนต์เก๋ง

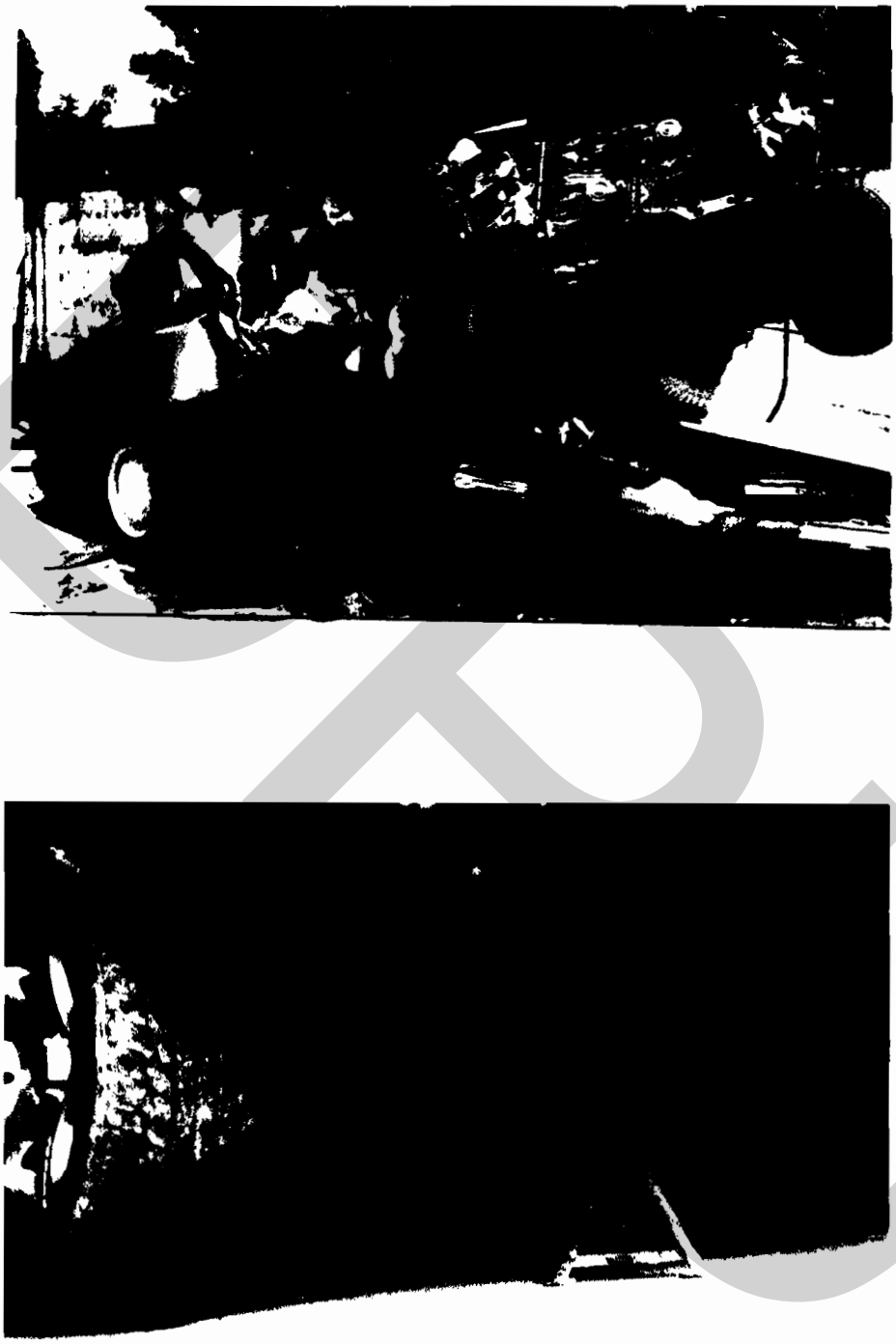


ภาพที่ 4.36 พยานบุคคลนำชี้จุดชนซึ่งอยู่ในช่องทางด้านซ้ายมือ

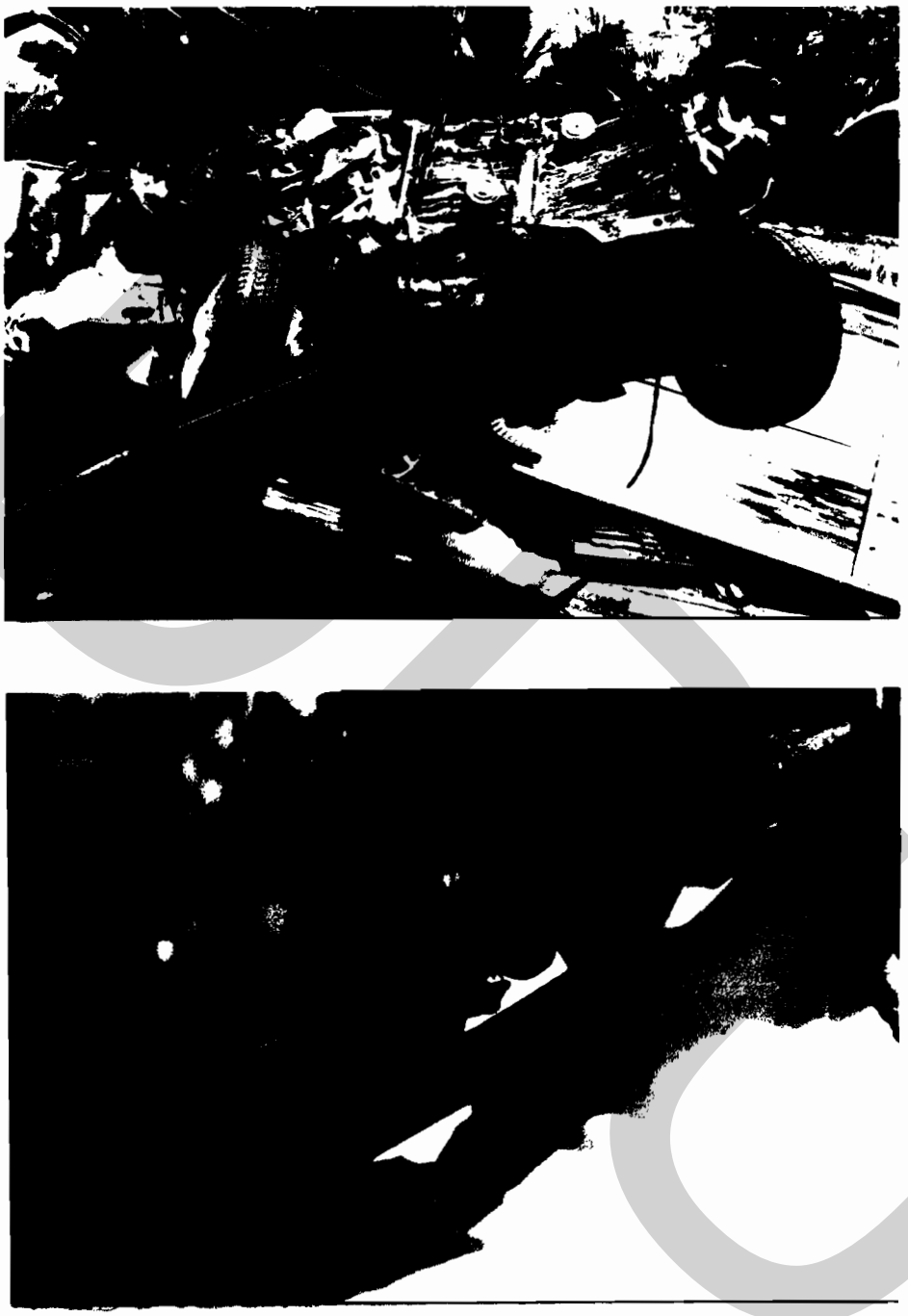


ภาพที่ 4.37 แสดงการชนอย่างรุนแรงทำให้ฝากระโปรง

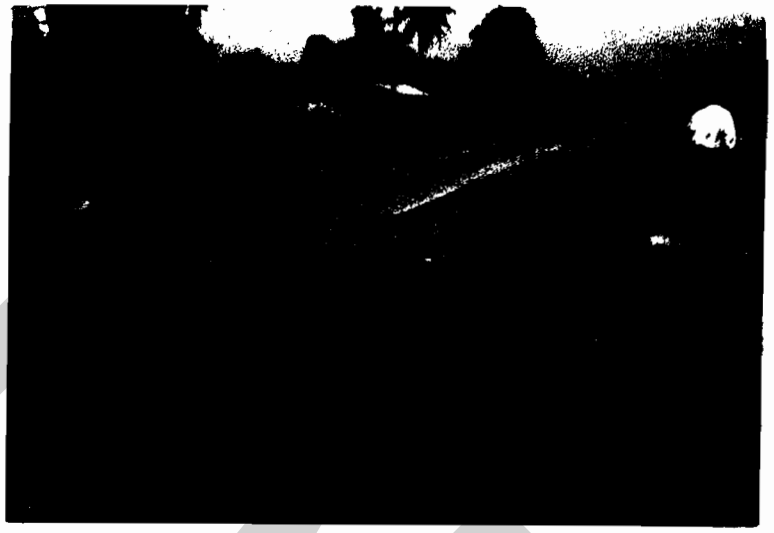
บานประตูด้านซ้ายมือของคนขับย่นไปด้านหลัง



ภาพที่ 4.38 แสดงชิ้นส่วนของรถยนต์เก๋งด้านล่างซึ่งครูดกับพื้นถนน

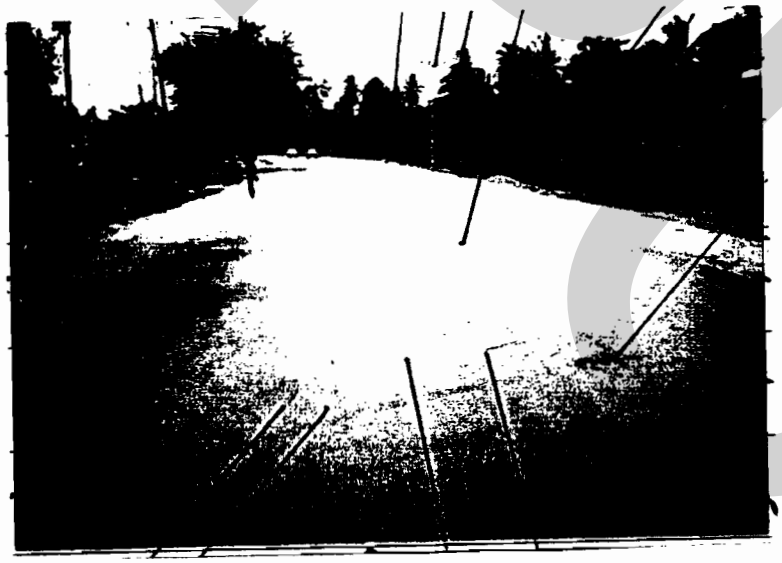


ภาพที่ 4.39 ส่วนที่ครูดผิวถนนในเวลาต่อมา จะพบว่ามีสนิมติดอยู่บริเวณที่ครูดกับถนน



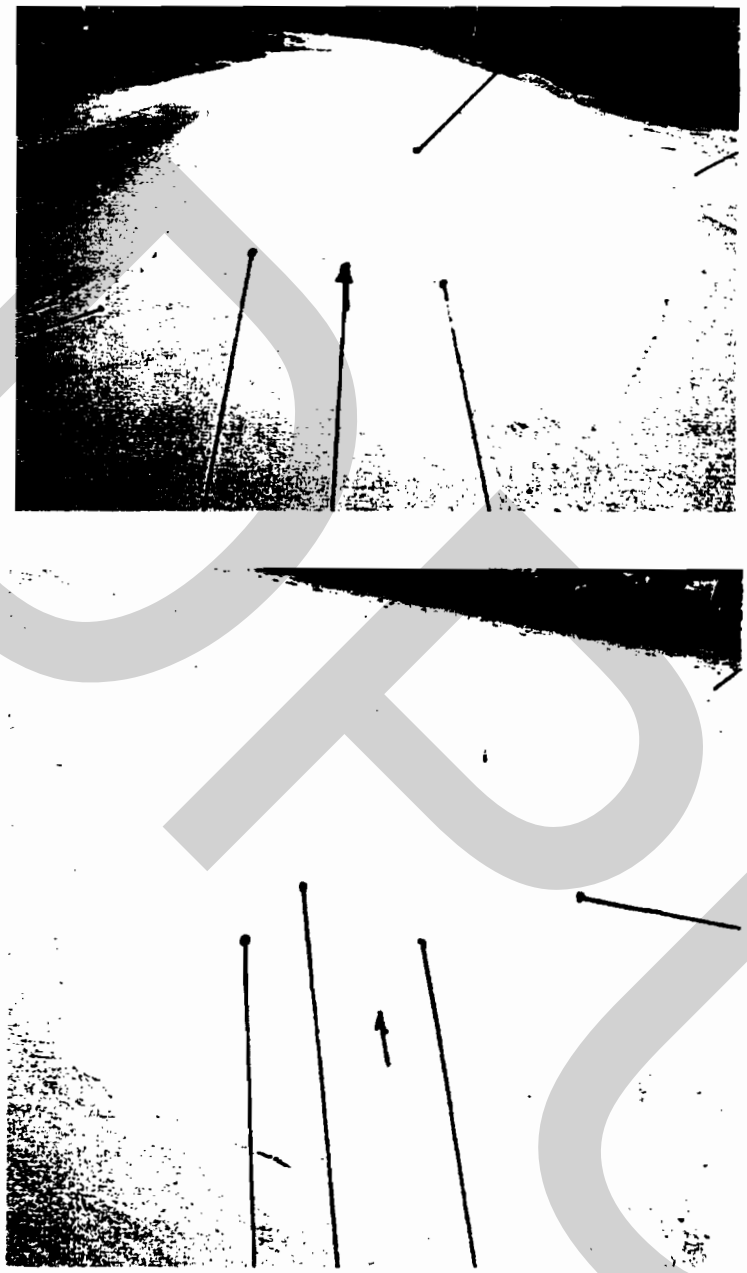
ภาพที่ 4.40 แสดงรอยครูดของรถยนต์กระบะ บริเวณไหล่ทางด้านขวามือของภาพถ่าย และจะพบเศษกระจก และคราบน้ำมันอยู่บริเวณจุดชน

ภาพที่ 4.41 รอยครูดของรถยนต์กระบะ ถูกดันให้ถอยหลังจนรถยนต์กระบะตกไปจากไหล่ทาง



ภาพที่ 4.42 แสดงหลักฐานร่องรอยบนผิวถนน รอยครูดรอยไถล,จุดชนและจุดหยุด ประกอบคำพิพากษาฎีกา 8745 /2547

DPU

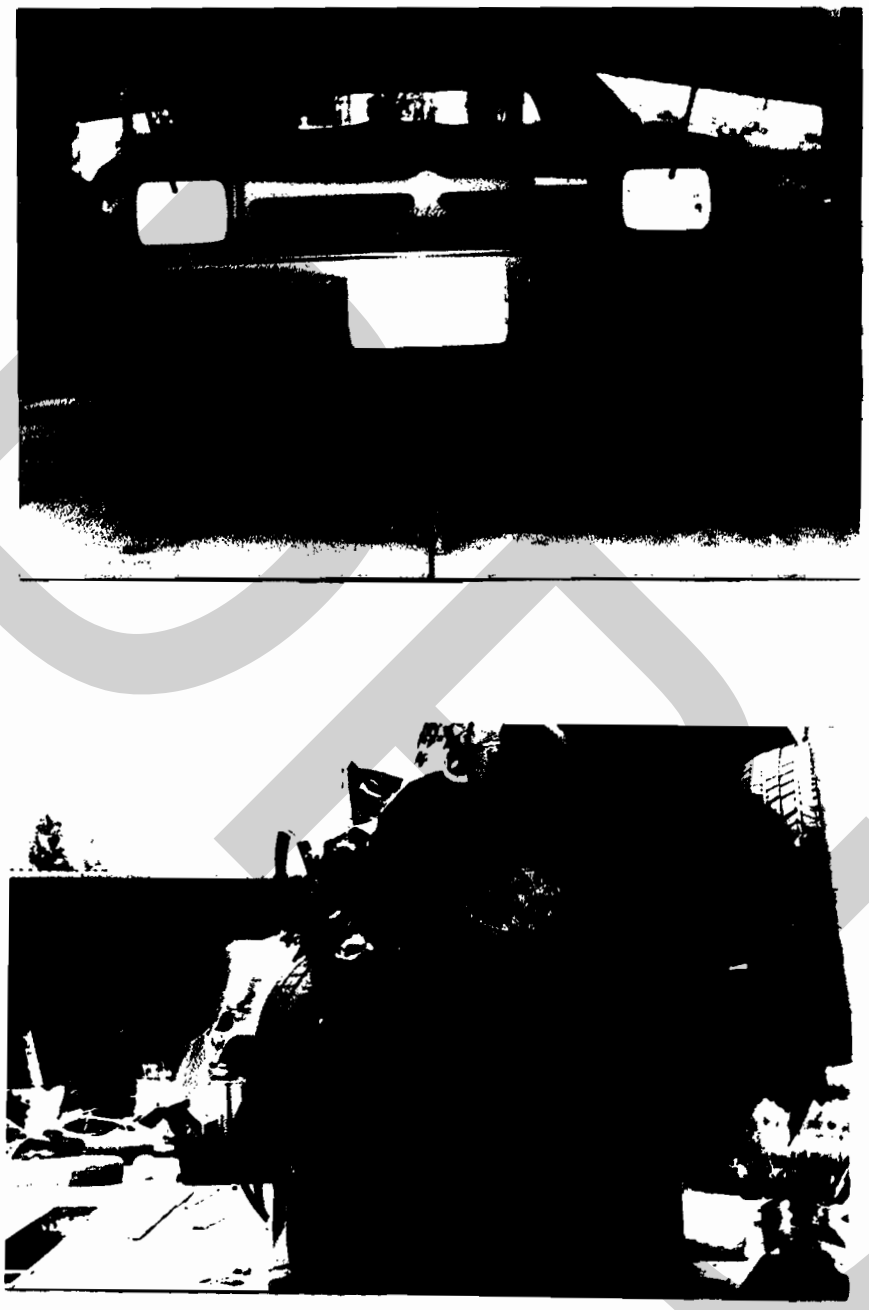


DPU

DPU

DPU

ภาพที่ 4.46 แสดงให้เห็นบริเวณใต้ท้องรถยนต์ที่ครูดกับผิวถนน

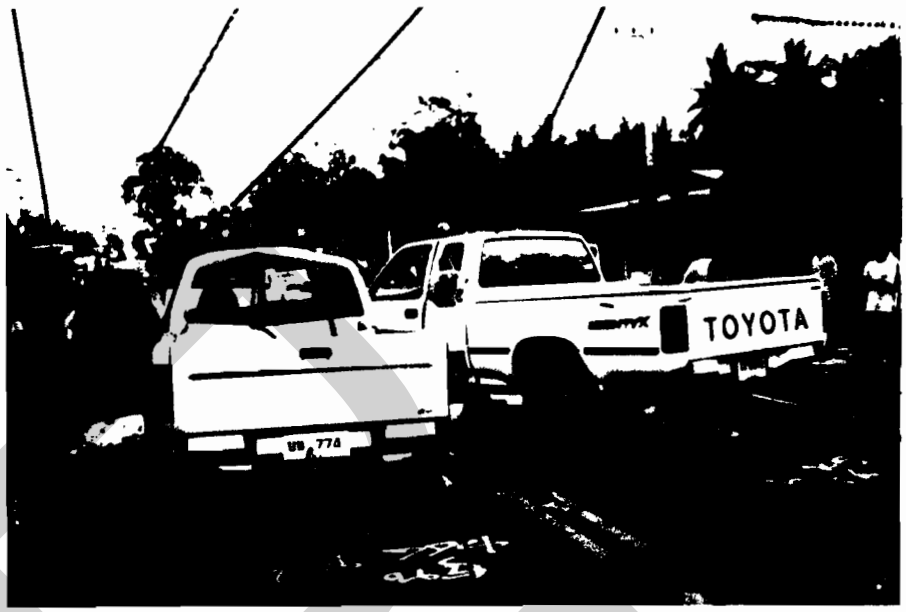


ภาพที่ 4.47 เป็นการถ่ายภาพเปรียบเทียบรถยนต์ในรุ่นเดียวกันในสภาพปกติ กับรถยนต์คันที่เกิดอุบัติเหตุ

ภาพที่ 4.48 แสดงรอยเลือดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รอยครูดบนผิวถนน และสภาพของรถจักรยานยนต์หลังชน

ภาพที่ 4.49 แสดงลักษณะการเทียบรอยการเข้าชน ของรถยนต์กระบะและรถจักรยานยนต์

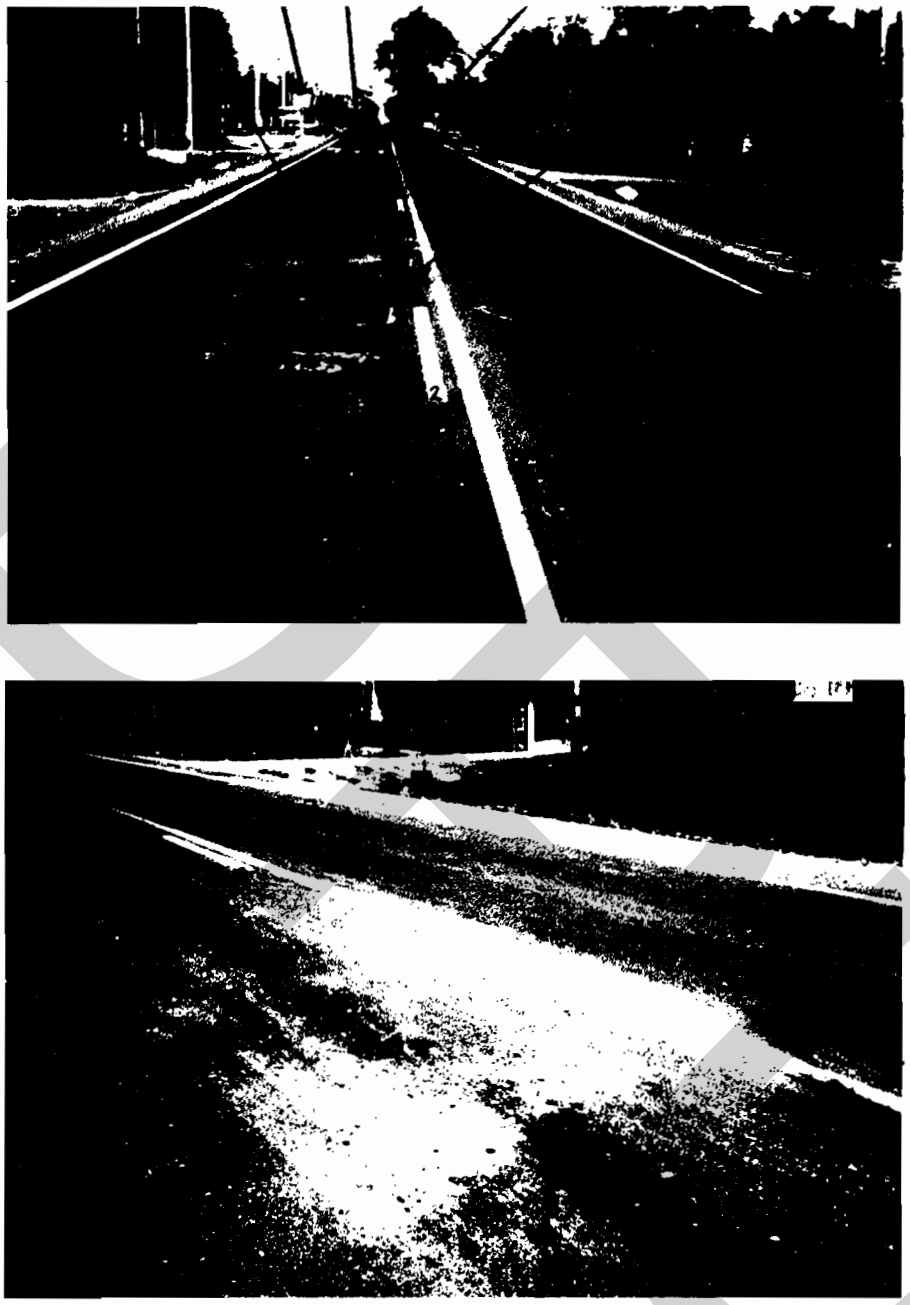
ภาพที่ 4.50 แสดงรอยครูดของปลายพักเท้าและเบรก ของรถจักรยานยนต์ซึ่งล้มครูดกับพื้นถนน



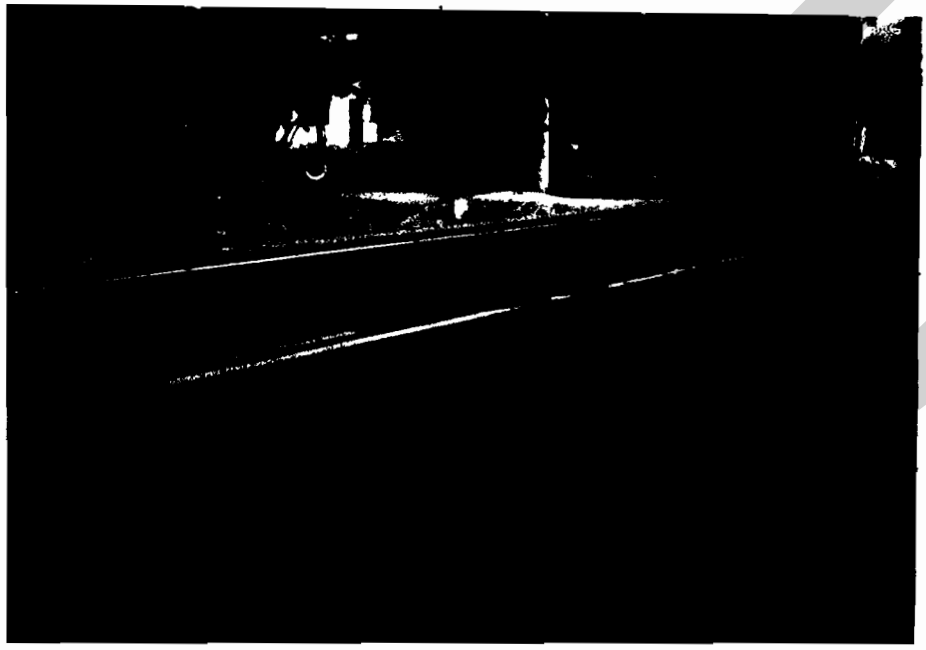
ภาพที่ 4.51 แสดงรอยไถลของรถยนต์ บน-774 นฐ และรถยนต์ น-8015 กาฬสินธุ์

จังหวัดกาฬสินธุ์

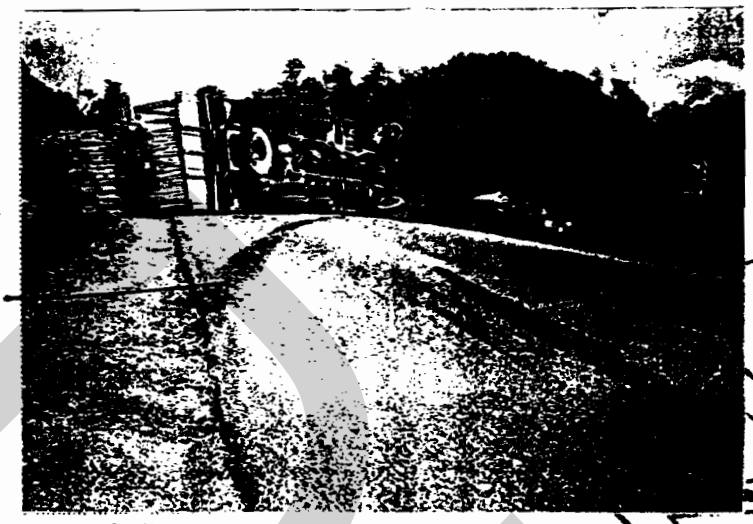
ภาพที่ 4.52 แสดงรอยไถลของรถยนต์บนพื้นถนน



ภาพที่ 4.53 แสดงร่องรอยบนผิวถนนภายหลังได้ยกรถยนต์ออกจากที่เกิดเหตุ แล้วยังคงมีร่องรอยปรากฏอยู่บนผิวถนน



118



531

532

ภาพที่ 4.54 รอยแตกตามขวางผิวถนน

531 - รอยแตกขวางตัว ตั้งแต่ขวางทิศ มาปแตก

532 - รอยแตกขวางตัว ตั้งแต่ขวาง ทางแตก.

531

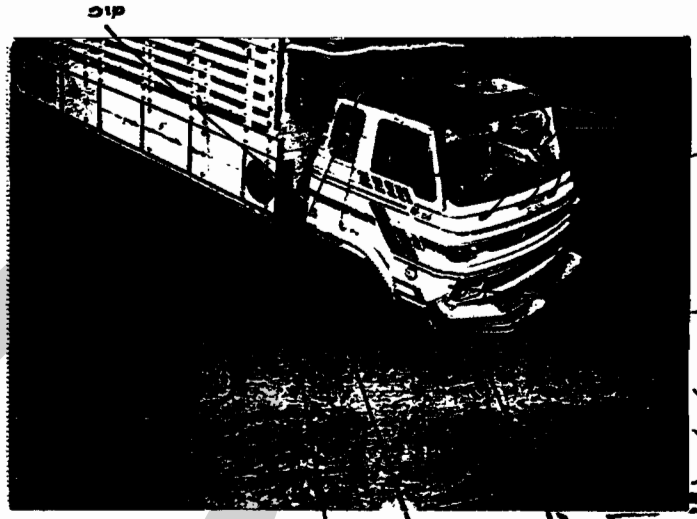
532

ภาพที่ 4.55 ช่องรอย 531 - ปลายไม่ตั้งแต่ตามขวางตั้งแต่ ตั้งแต่-
ตลิ่งเป็นจำนวน ทางแตกจากตอนตาม แล้วมีเส้นตาม ทางเดินแต่ทางทางแตกแล้ว.

532- รอยแตกขวางตั้งแต่ ขวาง ทางแตก ปลายมีตั้งตามตั้งแต่ตามไม่ตรง ของ
ทาง พลิกตะแคงไป ทิศ

ภาพที่ 5 512 - ตัวแทนเทรนนิ่ง เดินทางไปยังจุดที่ล้อแทรกเตอร์ขาด ซึ่งมีระยะทางประมาณ 70 เมตร
513 - เส้นทางที่ตัดใหม่ผ่านสวนมันสำปะหลัง
531 - ปลายรอยตัดจุดที่ล้อขาด

ภาพที่ 6 512 - ปลายตุ้มแกนล้อแทรกเตอร์ขาด เครื่องมือที่ใช้ซ่อม คือ แม่แรง, ล้อแทรกเตอร์ เครื่องมือที่ใช้ตัด มีใช้คอน และตีบแหลม ที่ใช้ตัดไม้ ไม้ไผ่ ไม้ยูคาลิปตัส.



ภาพที่ 4.57

511- รอยทรุดบริเวณขอบถนนด้านขวา และ
ตลิ่งเนื่องจากน้ำไหลลง มีสิ่งกีดขวางทางการจราจร

ภาพที่ 4.58

533- ตัวแทนจราจรทางเดินรถสวนทางการจราจร สวนทางการจราจร
535- รอยแตกตามขวางถนนทางเดินรถและทางเลี้ยว ทางการจราจร

ภาพที่ 4.60 แสดงจุดชนก่อนรถบรรทุกไม้ไผ่จะไถลและพลิกคว่ำ

127

533

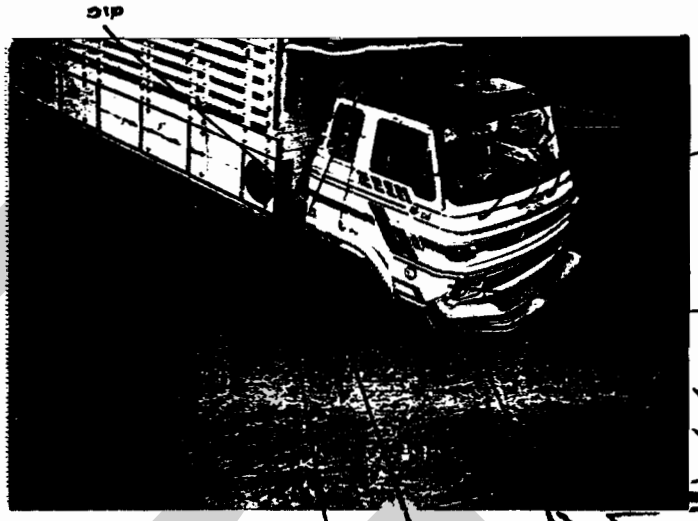
ภาพที่ 29 533 - ศพผู้ชายที่ถูกยิงตกจากสันนูนริมถนน ต่อระยะทาง

สะพานที่ข้ามคลองภาษีเจริญ

กก.วก. บก.ก.๑๒

ภาพที่ 30 533 - สันนูนริม

กก.วก. บก.ก.๑๒



ภาพที่ 4.57

511- ระบบกันสะเทือนล้อหลัง หก
ล้อแบบสำเร็จรูป มีสปริงจากกระบะ ตัด

ภาพที่ 4.58

533- คันผลักกระดาษจากตัวยึดหรือจากกระบะ ตัวแขวนจากกระบะ
535- ระบบดูดซับการสั่นสะเทือนจากล้อหลังจากกระบะ

ภาพที่ [illegible] ลักษณะตำแหน่ง แนวทาง ภาคะบะ ของรถยนต์ฝ่าไฟสีแดง บก.วท.
หันหัวกลับทางเดิม.

บก.ก.ตร.

ภาพที่ [illegible]. ศพผู้ขับขี่ถูกเก็บกองในภาคะบะที่ภาคะบะ ก่อนส่งศพ บก.วท.

บก.ก.ตร.

4.3.3 ของเหลวที่สามารถนำมาวิเคราะห์หาจุดชนได้ เช่น น้ำในหม้อน้ำของรถยนต์ น้ำมันเบรก น้ำมันเครื่อง คลอดจนเลือดที่ติดอยู่บนตัวรถยนต์และหรือบนตัวถนน

<u>ภาพถ่ายประกอบสำนวนการสอบสวน</u> คดี จร.ที่ 9/2537

สภ.อ.เมืองอุดรธานี

คดีระหว่าง. ร.ต.ท.ชงชัย แก้วศรี ..... ผู้กล่าวหา

นายศิริ พันธุบุตร กับพวกรวม 2 คน.. ผู้ต้องหา

คดีเรื่อง.ขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้เฉี่ยวชนรถอื่นเสียหาย มีผู้อื่นถึงแก่ความตาย

วัน เดือน ปี ที่เกิดเหตุ. วันที่ 16 มกราคม 2537

-ภาพของรถยนต์กระบะคันหมายเลขทะเบียน 6ฑ-5361 กทม.จอดอยู่ในช่องทางเดินรถด้านทิศใต้ หันหน้ารถไปทางทิศตะวันตก รถจอดอยู่ลักษณะล้อหน้าขวาคร่อมเส้นแบ่งช่องทางเดินรถ ด้านหน้ารถครูดกันชนหน้าล่อนไปทางข้างขวามือมีร่องรอยบุบยุบ

ข้าพเจ้ารับรองว่าภาพถ่ายประกอบคำอธิบายดังกล่าวข้างต้น ข้าพเจ้าได้จัดทำขึ้นด้วยความถูกต้องและเป็นจริงทุกประการ

ลงชื่อ. ร.ต.ท. พงส./บันทึก/จัดทำ

รอง สวส.สภ.อ.เมืองอุดรธานี

ภาพที่ 4.63 ภาพถ่ายของเหลวบริเวณจุดชน

(ภาพที่ 2) 130

ภาพถ่ายประกอบสำนวนการสอบสวน คดี จร.ที่ 7/2537

สภ.อ.เมืองอุดรธานี

คดีระหว่าง. ร.ต.ท.จงชัย แก้วศรี.....ผู้กล่าวหา

นายพิสิฐ พันธุบุตร กับพวกรวม 2 คน ...ผู้ถูกหา

คดีเรื่อง. ขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ทรัพย์สินผู้อื่นเสียหาย มีผู้อื่นถึงแก่ความตาย

วัน เดือน ปี ที่เกิดเหตุ. วันที่ 16 มกราคม 2537

ช่องทางเดินรถของรถจักรยานยนต์

รถยนต์กระบะคัน 6ห-5361 กทม.ที่จอดอยู่ในช่องทางเดินรถด้านทิศใต้ ต่อเนื่องจากภาพที่ 1

คราบกองเลือดของนายภิภพ

ทิศทางการเดินรถของรถยนต์กระบะคันเกิดเหตุ

รถจักรยานยนต์คันหมายเลขทะเบียน อุดรธานี ง-6343 อ้มคว่ำอยู่ในช่องทางเดินรถด้านทิศใต้ สภาพรถด้านหน้าได้รับความเสียหายรถอ้มคว่ำหันหน้ารถไปทางทิศตะวันออก

ข้าพเจ้ารับรองว่าภาพถ่ายประกอบคำชี้แจงดังกล่าวข้างต้น ข้าพเจ้าได้จัดทำขึ้นด้วยความถูกต้องและเป็นจริงทุกประการ

ลงชื่อ. ร.ต.ท. พงส./บันทึก/จัดทำ

รอง สวส.สภ.อ.เมืองอุดรธานี

ภาพที่ 4.64 ภาพถ่ายจุดหยุดของรถยนต์และรถจักรยานยนต์

<u>ภาพถ่ายประกอบสำนวนการสอบสวน</u> คดี จร.ที่ 9/2537

สภ.อ.เมืองอุตรดิตถ์

คดีระหว่าง. ร.ต.ท.ชงชัย แก้วศรี.....ผู้กล่าวหา

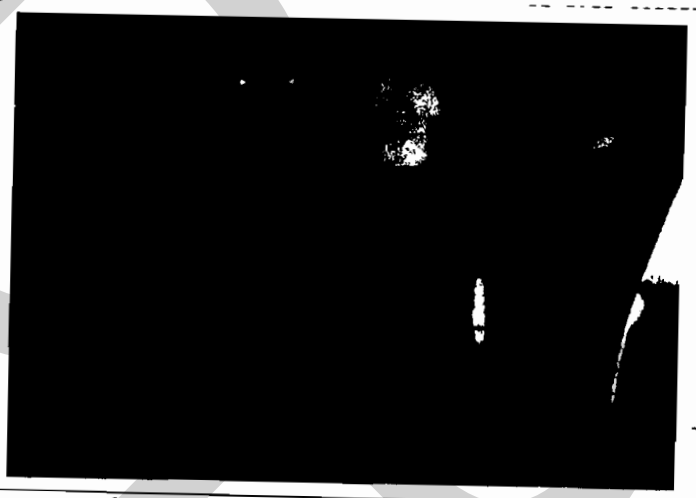
นายพิสิฐ พันธุบุตร กับพวกรวม 2 คน....ผู้ต้องหา

คดีเรื่อง. ขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้เฉี่ยวชนรถอื่นเสียหาย มีผู้ถึงแก่ความตาย

วันเดือน ปีที่เกิดเหตุ. วันที่ 16 มกราคม 2537 เวลาประมาณ 19.00 น.

รถจักรยานยนต์เกิดเหตุพลิกคว่ำ

ทิศทางเดินรถของรถยนต์กระบะ



รถยนต์กระบะคันเกิดเหตุจอดพ้นหน้ารถไปทางทิศตะวันตกและจอดอยู่ในช่องทางเดินรถด้านทิศใต้

น้ำที่รั่วจากหม้อน้ำที่แตกของรถ

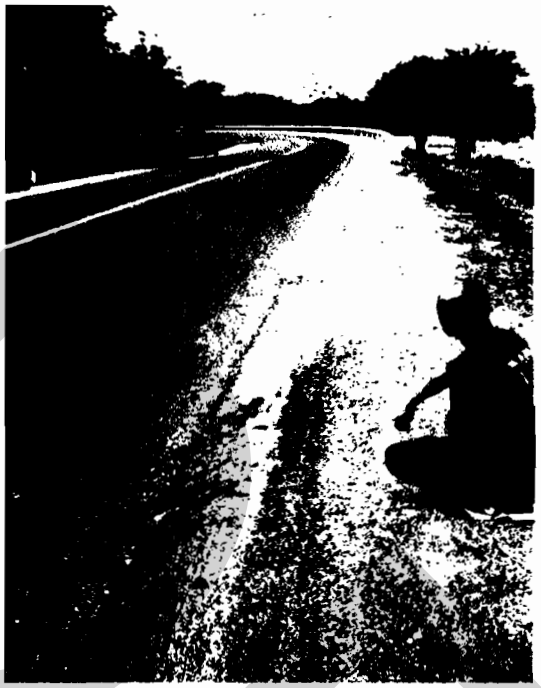
รอยบุบครูดกับพื้นถนน เป็นรอยบุบตื้นซึ่งเกิดจากรถจักรยานยนต์คันเกิดเหตุล้มครูดกับพื้นถนนภายหลังจากที่ถูกชน และเป็นรอยครูดยาวไปบนพื้นถนนในช่องทางเดินรถด้านทิศใต้จนกระทั่งถึงรถจักรยานยนต์ที่ล้มคว่ำอยู่

ข้าพเจ้ารับรองว่าภาพถ่ายและคำบรรยายดังกล่าวข้างต้นนี้ ข้าพเจ้าได้จัดทำขึ้นด้วยความถูกต้องและเป็นจริงทุกประการ

ลงชื่อ. ร.ต.ท. พงส./บันทึก/จัดทำ

รอง สวส.สภ.อ.เมืองอุตรดิตถ์

ภาพที่ 4.65 แสดงบริเวณความเสียหายของรถยนต์กระบะ

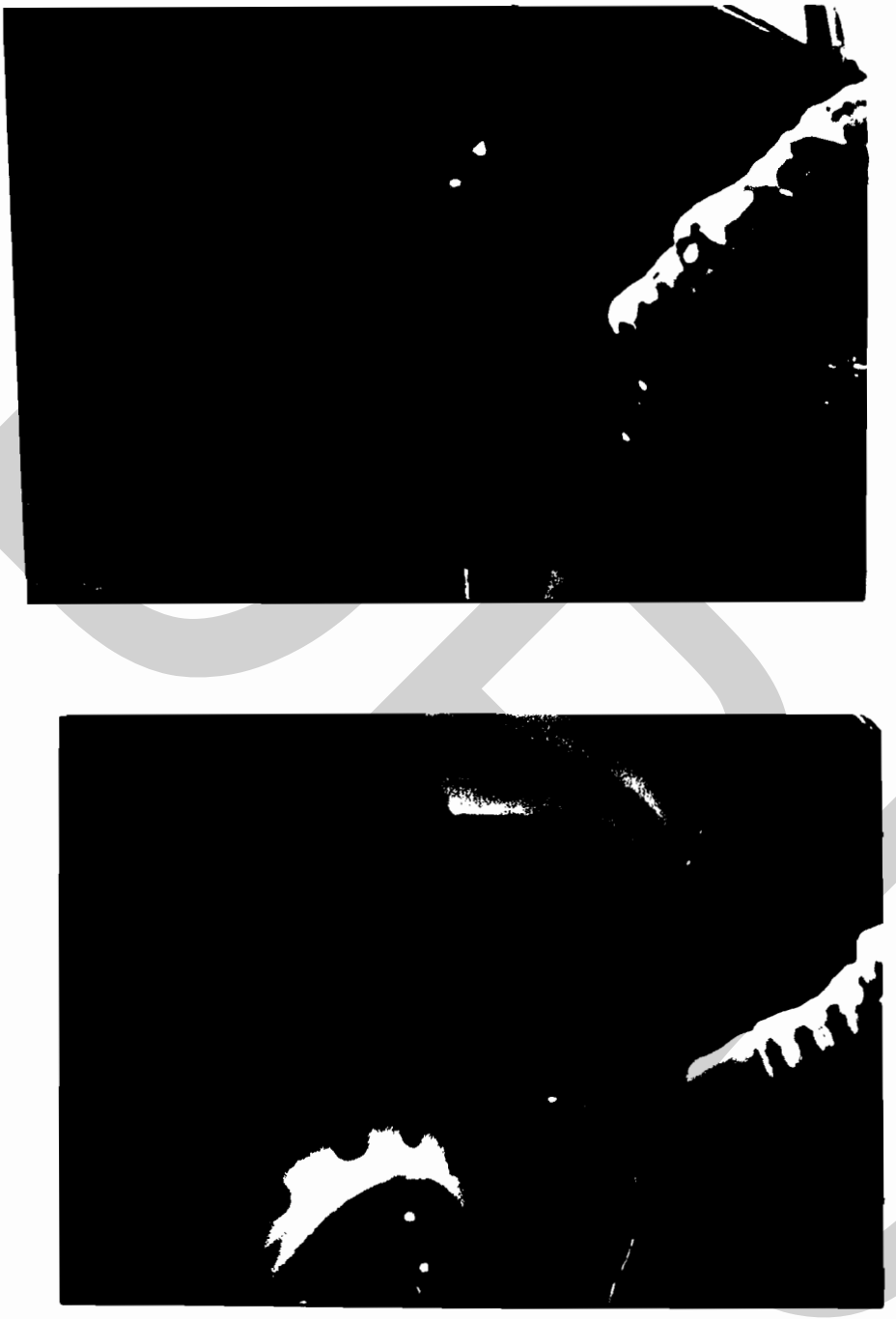


ภาพที่ 4.66 แสดงรอยเศษอาหารของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์บริเวณไหล่ทางในช่องทางรถจักรยานยนต์

ภาพที่ 4.67 แสดงรถยนต์บรรทุกบริเวณส่วนด้านหน้า

ภาพที่ 4.68 แสดงคราบเลือดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ซึ่งติดอยู่บริเวณกระทะล้ออะไหล่ของรถบรรทุก โดยรถกระบะชนรถจักรยานยนต์ล้มลงแล้วรถบรรทุกวิ่งตามหลังมาทับรถจักรยานยนต์

ภาพที่ 4.69 แสดงความเสียหายของรถยนต์กระบะบริเวณมุมบังโคลนซ้ายและปลายกันชนซ้าย ซึ่งชนรถจักรยานยนต์ล้มลง แล้วผู้ขับขี่รถยนต์กระบะได้ขับรถยนต์กระบะหลบหนีไปจากที่เกิดเหตุ ถูกจับคุมในเวลาต่อมา



ภาพที่ 4.70 ภาพถ่ายความเสียหายต่อเนื่องบริเวณขอบยางซ้าย

ภาพที่ 4.71 แสดงความเสียหายของรถจักรยานยนต์ที่ถูกรถยนต์กระบะชนล้มลง แล้วถูกรถยนต์บรรทุกแล่นทับ

ภาพที่ 4.72 แสดงความเสียหายของรถจักรยานยนต์ด้านหน้าและด้านข้างซ้าย

ภาพที่ 4.73 แสดงคราบเลือดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และรอยครูดในช่องทางของรถบรรทุก

ภาพที่ 4.74 แสดงคราบเลือดและรอยลากรถจักรยานยนต์ครูดไปตามผิวถนนในช่องทางรถยนต์บรรทุก

SSK

รายงานตรวจวิเคราะห์การใช้งานรถยนต์จากกล่องดำ SW - R

ชื่อองค์กร: SSK
หมายเลขรถ: 82-5748
พิมพ์วันที่: 27 มี.ค. 2551 เวลา 8:31:08

ตั้งแต่วันที่: 6 มี.ค. 2551 เวลา 0:20:53
ถึงวันที่: 6 มี.ค. 2551 เวลา 23:59:59

รายงานการจอดรอนานเกินพิกัด (5 นาที)

ลำดับ	วันที่จับเดิน (วันเดือนพ.ศ.)	เวลาเริ่มจับเดิน (นาฬิกา : นาที)	เวลาสิ้นจับเดิน (นาฬิกา : นาที)	รวมเวลา (วัน:ชั่วโมง:นาที)	ไมล์สะสม (กิโลเมตร)	ชื่อเขตที่	จำนวนครั้งที่ (ครั้ง)	หมายเลขเครื่องรถ (ชื่อ นามสกุล)	หมายเหตุ
1	6 มี.ค. 2551	00:20	00:31	0 : 00 : 10	7,778.00	บริษัท เอส เอส เอ ลอจิสติกส์ (ไทย 1)	0	ไม่จอดระเบียบ	<=นานกว่า 1 ชั่วโมง
2	6 มี.ค. 2551	07:48	08:08	0 : 00 : 20	7,943.00	จ.นครสวรรค์ จ.ปทุมธานี	0	ไม่จอดระเบียบ	
3	6 มี.ค. 2551	09:23	09:33	0 : 00 : 10	7,981.00	อ.สุพัง จ.พระนครศรีอยุธยา	0	ไม่จอดระเบียบ	
4	6 มี.ค. 2551	09:42	09:47	0 : 00 : 06	7,912.00	บริษัท อิงคะ จำกัด	0	ไม่จอดระเบียบ	
5	6 มี.ค. 2551	09:49	10:01	0 : 00 : 12	7,913.00	บริษัท อิงคะ จำกัด	0	ไม่จอดระเบียบ	
6	6 มี.ค. 2551	10:39	10:57	0 : 00 : 19	7,919.00	บริษัท HACT	0	ไม่จอดระเบียบ	
7	6 มี.ค. 2551	11:02	11:42	0 : 00 : 40	7,919.00	บริษัท HACT	0	ไม่จอดระเบียบ	
8	6 มี.ค. 2551	11:46	13:16	0 : 01 : 31	7,919.00	บริษัท HACT	0	ไม่จอดระเบียบ	<=นานกว่า 1 ชั่วโมง
9	6 มี.ค. 2551	13:29	13:52	0 : 00 : 23	7,925.00	อ.บางปะอิน จ.พระนครศรีอยุธยา	0	ไม่จอดระเบียบ	
10	6 มี.ค. 2551	15:23	15:29	0 : 00 : 06	8,005.00	บริษัท เอส เอส เอ ลอจิสติกส์ (ไทย 1)	0	ไม่จอดระเบียบ	
11	6 มี.ค. 2551	15:44	16:22	0 : 00 : 37	8,011.00	จ.พระประแดง จ.สมุทรปราการ	0	ไม่จอดระเบียบ	
12	6 มี.ค. 2551	16:22	17:28	0 : 01 : 06	8,011.00	จ.พระประแดง จ.สมุทรปราการ	0	ไม่จอดระเบียบ	<=นานกว่า 1 ชั่วโมง
13	6 มี.ค. 2551	17:42	18:05	0 : 00 : 21	8,012.00	บริษัท เอส เอส เอ ลอจิสติกส์ (ไทย 1)	0	ไม่จอดระเบียบ	
14	6 มี.ค. 2551	18:11	20:07	0 : 01 : 56	8,013.00	จ.พระประแดง จ.สมุทรปราการ	0	ไม่จอดระเบียบ	<=นานกว่า 1 ชั่วโมง
15	6 มี.ค. 2551	22:00	22:21	0 : 00 : 21	8,074.00	บริษัท ไทยออนล์	0	ไม่จอดระเบียบ	
16	6 มี.ค. 2551	22:26	23:57	0 : 01 : 30	8,075.00	เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร	0	ไม่จอดระเบียบ	<=นานกว่า 1 ชั่วโมง

สิ้นสุดรายงาน (06 มี.ค. 2551)

หน้าที่ 1/1

SSK

รายงานตรวจวิเคราะห์การใช้งานรถยนต์จากกล่องดำ SW - R

ชื่อองค์กร: SSK
หมายเลขรถ: 82-5748
พิมพ์วันที่: 27 มี.ค. 2551 เวลา 8:31:17

ตั้งแต่วันที่: 6 มี.ค. 2551 เวลา 0:20:53
ถึงวันที่: 6 มี.ค. 2551 เวลา 23:59:59

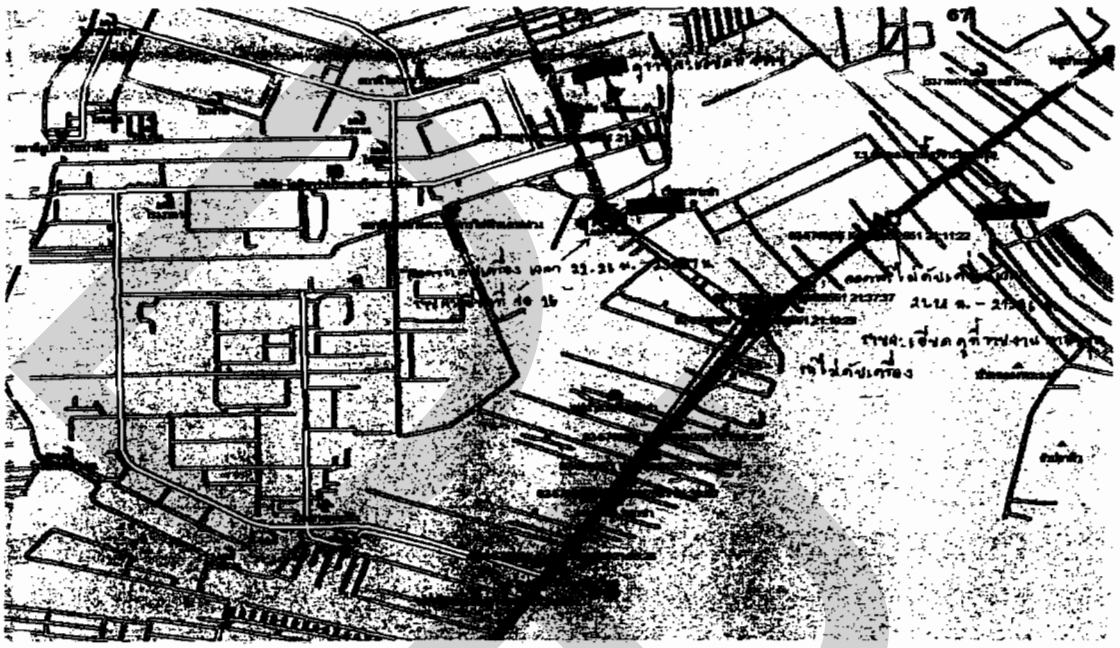
รายงานการหยุดรถ(ไม่ดับเครื่องยนต์นานเกินพิกัด (5 นาที)

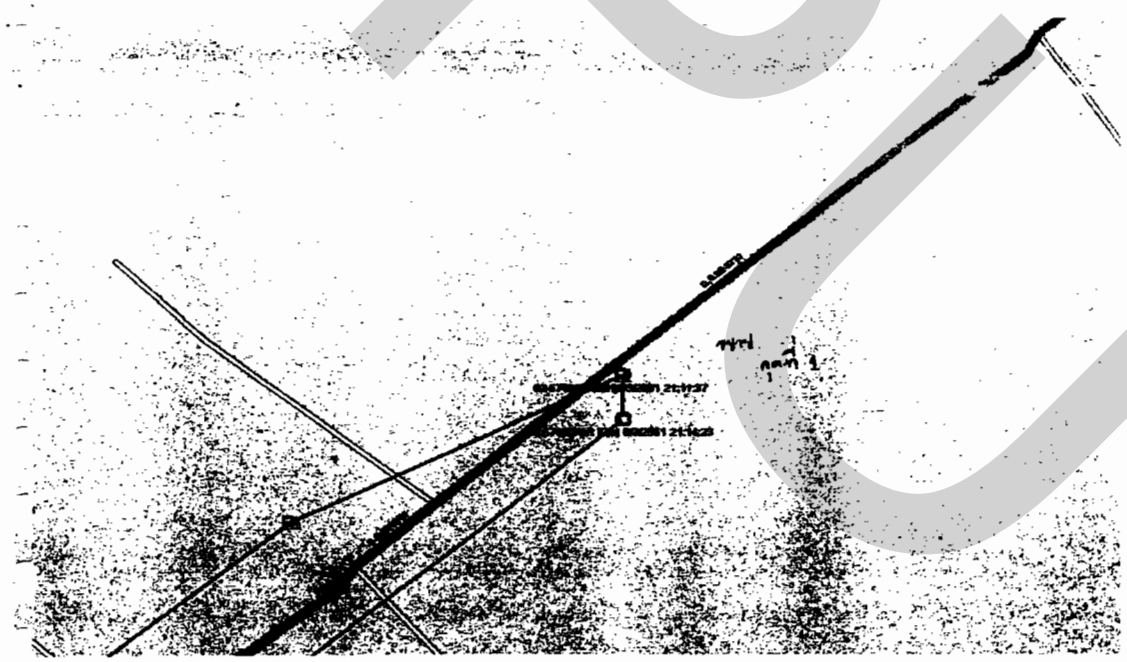
ลำดับ	วันที่จับเดิน (วันเดือนพ.ศ.)	เวลาเริ่มจับเดิน (นาฬิกา : นาที)	เวลาสิ้นจับเดิน (นาฬิกา : นาที)	รวมเวลา (วัน:ชั่วโมง:นาที)	ไมล์สะสม (กิโลเมตร)	ชื่อเขตที่	จำนวนครั้งที่ (ครั้ง)	หมายเลขเครื่องรถ (ชื่อ นามสกุล)
1	6 มี.ค. 2551	21:14	21:36	0 : 00 : 22	8,068.00	เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร	0	ไม่จอดระเบียบ

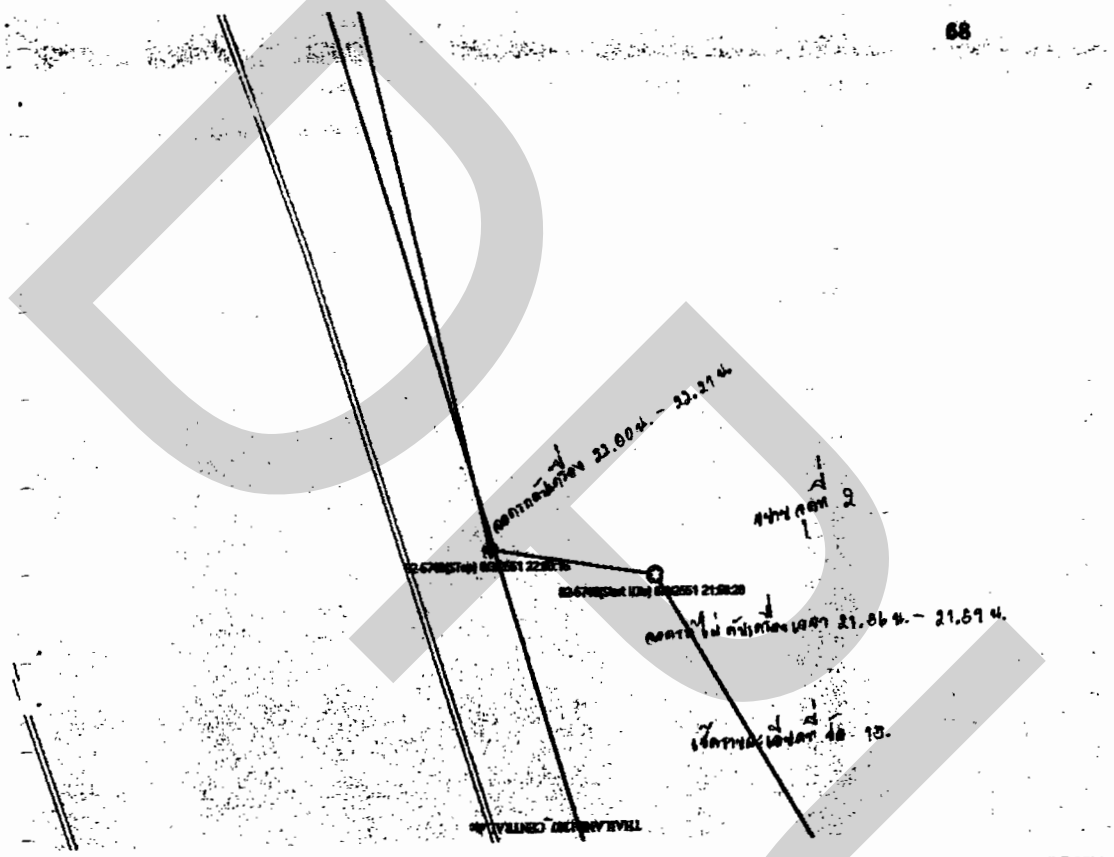
สิ้นสุดรายงาน (06 มี.ค. 2551)

หน้าที่ 1/1

ภาพที่ 5.1 แบบการวิเคราะห์ความเร็วรถยนต์จากกล่องดำ แบบที่ 2







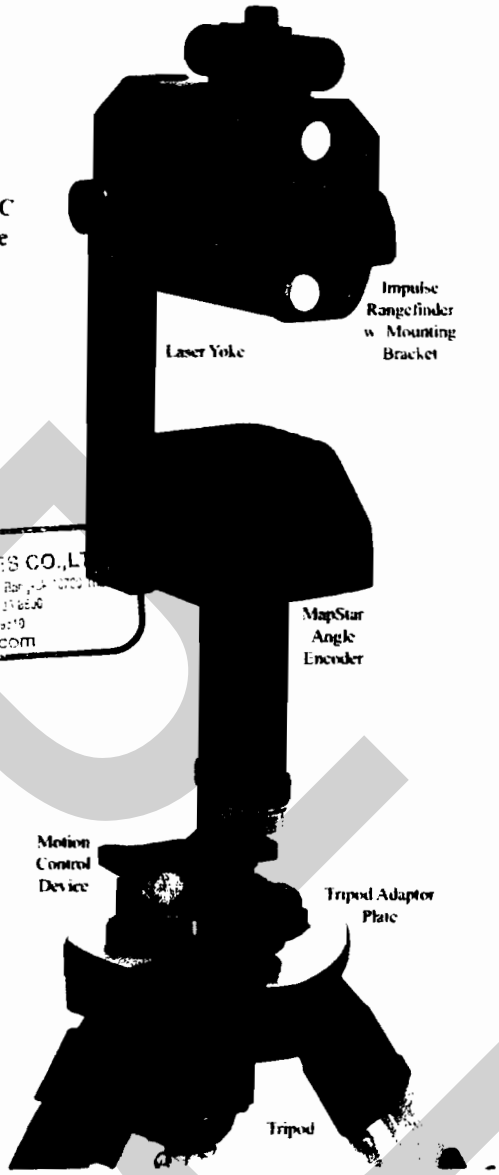
ภาพที่ 5.1 ข้อมูลจากระบบคอมพิวเตอร์สำหรับเส้นทางเดินรถยนต์

MapStar Angle Encoder

Laser Technology's MapStar Angle Encoder (MSAE) precisely measures the turned, horizontal angle that is referenced to a specific target point. The MSAE integrates seamlessly with LTI's laser rangefinders and compatible software.

Hardware Specifications:

Weight:	3.42 lbs (1.6 kg)
Size:	4.3 x 3.9 x 2.5 in (11.0 x 10.0 x 6.5 cm)
Shaft length:	7.5 in (19 cm)
Construction:	Machined aluminum and molded PVC
Power Supply:	(2) C batteries - Up to 7 hours of use
Data Output:	RS232 Serial - NMEA 0183 & Sokkia SET formats
Sensor Type:	Optical rotary encoder
Angle Accuracy:	Staff Mounted: 0.1 deg. Tripod Mounted: 0.05 deg.
Angle Resolution:	0.01 deg.
Temperature:	-22 to 122 F (- 30 to 50 C)
Environmental:	IP 54 and NEMA 3



SITHIPORN ACCESSORIES CO.,LT
www.sithipi.com.com

Key Features:

- Custom backlit LCD display
- Audible and visual indicators
- Configurable backsight
- Data output for external storage and manipulation
- Easy to use multi-function keypad
- Integrates with compatible GPS and GIS packages
- Immune to local magnetic interference

Basic Package Includes:

- MapStar Angle Encoder
- Laser data cable
- Laser yoke
- Motion control device
- (2) C batteries
- Operator's manual
- Padded carrying case

Optional Accessories:

- Impulse mounting bracket
- Data collector mount
- GPS antenna bracket
- Heavy-duty tripod
- Tripod adaptor plate
- Tribrach and adaptor
- Remote trigger data cable

LASER TECHNOLOGY INC
Redefining Measurement

7070 S. Tucson Way, Centennial, CO 80112 USA
Toll Free: 1 (800) 280-6113 | Local: 1 (303) 649-1000
Web Page: www.lasertech.com | E-mail: info@lasertech.com

* All specifications are subject to change without notice. (Rev. 11/15/03)

Mapping & Reconstruction

Software Specifications:

PC Operating System Requirements:
Microsoft Windows® 98/Me 2000/XP

Pocket PC/Data Collector Requirements:
Microsoft Windows® Mobile 2003 software for Pocket PC's operating system
300 KB Memory (for application)

Microsoft® ActiveSync®: This is required to transfer data between the Pocket PC and the Office PC. ActiveSync® software is provided on the CD

Basic Package Includes:

TDS Recon, QM3D Software on CD-ROM, and a 36" LTI 4-pin to DB9 Cable

Key Functions:

3 Mapping Methods - Exclusive to QuickMap 3D and LTI's version of PocketZone, you can choose the best mapping method for each scene you encounter.

Reminder Messages - Frequently appear throughout the program to ensure you are taking the right steps.

Pick List - Using a *Pick List* for a descriptive note for each point/line/etc. shortens the amount of time spent in the field entering text. You can either use the default *Pick List* or customize it yourself.

Crush Analysis - QM3D can be used to profile a crush or other damaged area of a vehicle. Downloading the data to a PC program to determine the direction and force of impact, and to archive the data as evidence.

Map Display - QM3D allows you to zoom in and out to view details of points collected right in the field to ensure accuracy and proper orientation of features.

Point Detail - QM3D displays the coordinates and feature type associated with each data point collected, again to ensure the accuracy of your map.

New Added Features:

- All mapping features (lines, curves, etc.) are now **C O L O R** coded for easier identification and quicker referencing.

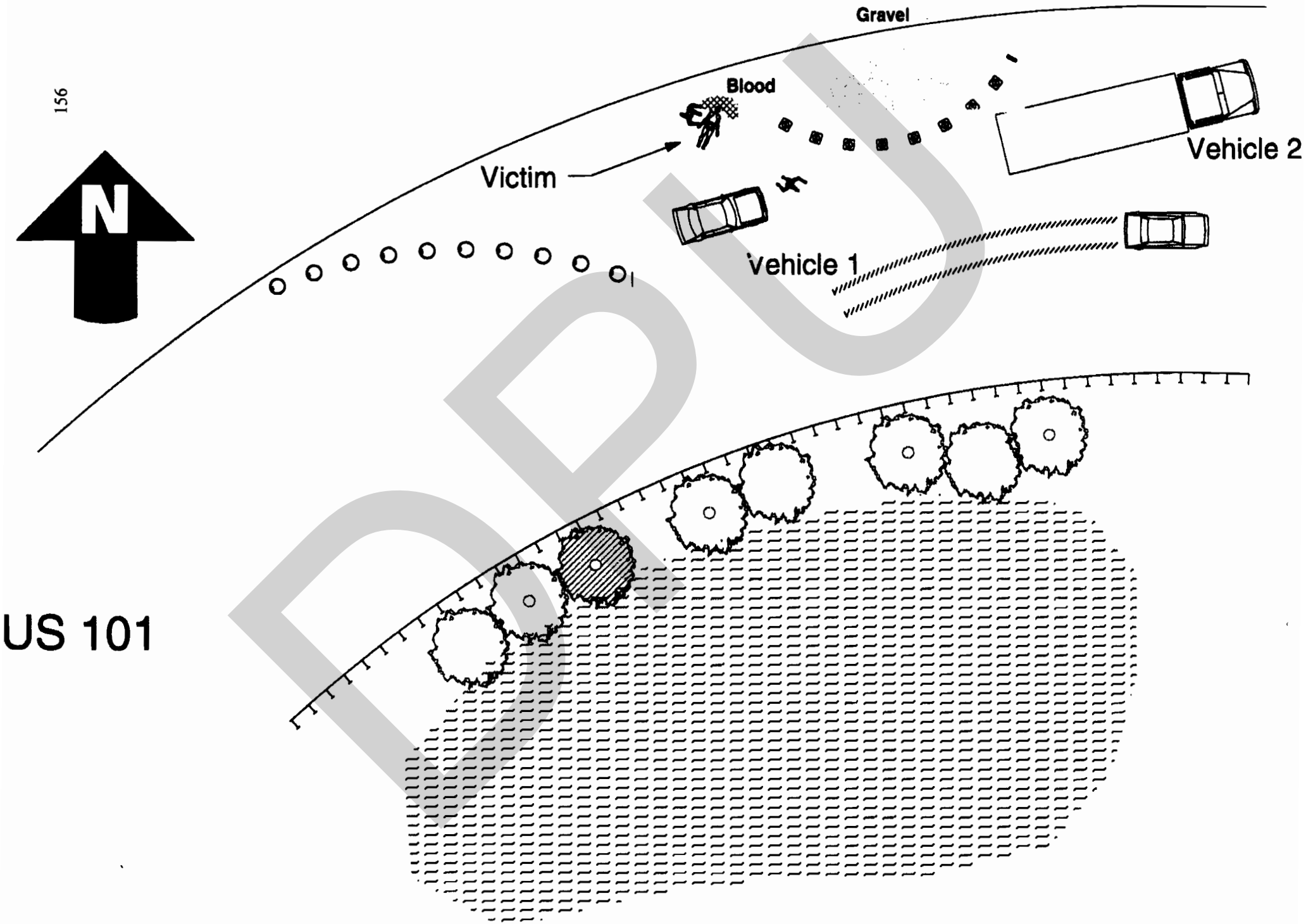
- "Re-shoot" allows you make a quick fix by automatically deleting your last shot and allowing you to instantly retake the correct measurement.

- Save your data in the following formats: (.txt) (.csv) (.dxf) (.raw) and now bitmap format (.bmp) in a large or small file size.

- Create any custom shape within your map using the new "Area" feature.

LASER TECHNOLOGY
Measurably Superior
Laser Technology, Inc. Corporate Headquarters: 7070 S. Tucson Way, Centennial, CO 80112, USA
Phone: 800.280.6113 or 1.303.649.1000 | Fax: 1.303.649.9710 | E-mail: info@lasertech.com | Web: www.lasertech.com

SITHIPORN ASSOCIATES CO.,LTD



DPU

บรรณานุกรม

ภาษาต่างประเทศ

BOOKS

Baker,J .Stannard.Reprinted. (1973). Traffic Accidennt Investigator's. THE TRAFFIC INSTTUTE.NORTHWESTERN UNIVERSITY.EVANSTON.ILLINOLS.BRYAN A.GARNER/1999.

Rosenbluth, Willion.(2001). Investigation and Interpretation of Black Box Data Automobiles.SAE,Inc.USA.

Territo, Malsted And Bromley.(2004). CRIME AND JUSTICE IN AMERICA.

Donald O.Schultz (1975) POLICE TRAFFIC ENFORCEMENT.

J.Stannard Baker Reprinted,2006 Traffic Collision Investgation Copyright 2001 by Northwestern University Center for Public Safety Evanston,Illinois

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ – นามสกุล	เสวก มณีกุต
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรีนิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง รุ่นที่ 5 ปีการศึกษา 2522
ตำแหน่งและสถานที่ทำงานปัจจุบัน	ทนายความ สำนักงานกฎหมายเสวก 421/14 หมู่ 11 แฟลตการเคหะทุ่งสองห้อง 3 แขวงสีกัน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร

DPU